

檔 號：

保存年限：

內政部營建署城鄉發展分署 函

機關地址：10556 臺北市松山區八德路2段
342號

聯絡人：姚佳君

聯絡電話：02-27721350#504

電子郵件：alice@tcd.gov.tw

傳真：02-27796266

受文者：如行文單位

發文日期：中華民國112年2月22日

發文字號：城區字第1129002283號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：檢送修正本分署112年2月14日召開「運輸部門統計調查及整體運輸規劃資料應用於國土規劃（含都會區域計畫）之機制探討」委託專業服務案期中審查會議紀錄1份，請查照。

說明：依據交通部公路總局電傳書面意見暨本分署112年2月20日城區字第1129001973號函辦理。

正本：馮委員正民、郭委員翡玉、張委員學聖、黃委員新薰、國家發展委員會、交通部鐵道局、交通部公路總局、交通部運輸研究所、交通部管理資訊中心、內政部營建署(綜合計畫組、道路工程組)、鼎漢國際工程顧問股份有限公司台北總公司

副本：本分署姚副分署長克勛、張副分署長順勝、資訊管理課、北區規劃隊、中區規劃隊、南區規劃隊、東區規劃隊、區域發展課

「運輸部門統計調查及整體運輸規劃資料應用於國土規劃（含都會區域計畫）之機制探討」期中報告審查會議紀錄

壹、會議時間：112年2月13日（星期一）下午2時整

貳、會議地點：本分署2樓會議室

參、主持人：林分署長秉勳

紀錄：姚佳君

肆、出席人員：（詳如簽到簿）

伍、結論：

本次報告書審查原則通過，請規劃團隊參考專家學者及與會單位意見（詳附錄），納入期末報告書適修，並製作處理情形對照表以利查核。

陸、臨時動議：無

柒、散會：下午5時30分。

附錄、與會專家學者與機關代表發言摘要

※郭前副主任委員翡玉

- 一、報告書談到許多議題內容，但多以運輸規劃角度論述，就本案而言，應從國土規劃角度進行探討，如報告書第4、5章內容係以運輸規劃角度檢討土地使用管理，但國土計畫執行方式非僅止於土地使用管理。
- 二、要能實現國土空間發展策略就需要整合各部門建設計畫，而本案對於「國土計畫如何引導運輸部門規劃及建設計畫發展」著墨較少，目前多從運輸管理觀點探討土地使用管理居多。
- 三、目前國土計畫法第17條第1項(先期徵詢機制建立)及都會區域計畫為2項新的工具可以用於國土計畫發展，但本計畫內容並未提到前述機制是否有助於「土地使用與運輸面向之整合」，目前多討論過去問題的解決，尚未就新機制建立後所產生的問題進行討論，建議本計畫應能事先規劃，使城鄉發展分署預為判斷處理。
- 四、計畫內容多從技術層面切入，即從土地使用管制、規劃資料整合等角度來檢視運輸與土地間整合缺失，但這部分的缺口牽涉國家規劃、資源分配的機制等，舉例而言：過去交通建設計畫與國土主管機關，是平行單位，分屬不同主管機關及不同作業機制，直到建設計畫涉及土地變更階段才有交集，國家發展主要由土地使用、產業與交通三面向進行整合互動，彼此關係應為「三軸螺旋」，即土地使用、產業與交通三面向進行整合互動。國土計畫已核定，後續亦將陸續辦理檢討，國土主管機關考量的觀點是國土計畫如何引導部門及產業發展，使運輸與土地使用能夠整合。
- 五、國土法17條第1項「先期徵詢機制」能愈早執行愈好，但就本計畫而言，徵詢機制是否需要分階段執行？基本上，各階段重點有所不同，如初期規劃或可行性研究階段是從計畫需求角度審思，同時從國土永續及有序觀點檢視是否涉及環境敏感項目，因此，該階段徵詢重點在於「計畫需求性」；接著，若進到綜規階段則是探討土地使用管制的適宜性；綜上，國土計畫若要引導部門空間計畫朝向永續發展，應加以檢視計畫需求、區位適宜性，非僅探討土地使用管制，建議可再明確界定先期徵詢時機點。
- 六、報告書P.4-12圖4.1-16的徵詢時機，推測本計畫認為先期徵詢時機點為「交通建設計畫」之「可行性研究」階段；若是，有關報告書所列「查核重點」請重新檢視，例如：第1點「性質重要且一定規模以上部門計畫認定」係為申請先期徵詢之門檻，而非

查核項目，至於第 2 點「與國土計畫指導關係」是重要的，第 4 點主要就國土法第 23 條第 5 項討論，不宜一併討論；另外，建議「查核結果分類」可多方考量，無需侷限在土地使用管制。

- 七、報告書 P. 4-2 提及「國土計畫之運輸部門計畫尚未與其他部門的未來發展需求緊密扣合」，就內容而言，多引述學者研究成果及觀點，是否本計畫檢視現行國土計畫內容及機制後亦得相同結論？如果運輸需求預測是重要的，應由國土規劃主管機關執行還是在運輸計畫階段再提出？如果是國土規劃階段執行，其詳細程度及內容就相當重要，建議可進一步分析作業時機點、執行機關。
- 八、報告書 P. 4-29 提及有關「都會區域」課題皆為既有問題，但現況已建立由上而下及由下而上機制，若能夠從由下而上之機制執行，各部門、縣市能就需求凝聚共識，並進一步擬定都會區域計畫，過去跨域所遭遇之困境將能解決，加上「先期徵詢機制」是否能明確改善本計畫所提的各項議題？如能改善，進一步產生新的議題為何？
- 九、報告書第 4.2.2 節提到「因為地理限制暨成長管理不足易使交通落入惡性循環」之課題，目前研提的對策看似與過去「跨域增值公共建設財務規劃方案」的概念雷同，如過去方案可行，該議題還會存在嗎？且目前內容多為原則性說明，應更深入探討其原因，才能提出合適對策。
- 十、就各層級國土計畫而言，全國國土計畫之運輸部門空間發展策略似與運輸部門白皮書一致，目前較為不足的是直轄市、縣(市)國土計畫之運輸部門內容如何呼應地方建設計畫，再請規劃單位就國土計畫之運輸部門計畫內容之程度進行探討，使縣市所提運輸部門計畫能進一步呼應國土空間發展計畫，促成國土計畫願景之落實。
- 十一、就資料整合議題，目前城鄉發展分署已有一案刻正辦理中，該案進一步整合空間規劃所需資料，但基於資料流通及共享原則，仍需對運輸規劃支援系統(交通部運輸研究所)、運輸資料流通服務平臺(交通部管理資訊中心)討論合作之可能性。
- 十二、就運輸部門與國土規劃整合來看，就目前而言，先由國土規劃提出發展願景後，進一步對運輸建設衍生需求，例如：國土規劃提出北部發展海空聯運之構想，具體對策或計畫仍應由交通運輸部門研擬而非國土規劃主管機關，因此，建議規劃單位思考從運輸規劃角度期望國土計畫扮演何種角色。

※張教授學聖

- 一、延續郭委員所提到的計畫焦點，城鄉發展分署是以國土計畫為主，本計畫名稱雖為運輸部門，但最後的平台還是在國土計畫，所以如何讓我們更理解運輸部門的內容，再回饋到國土計畫，如何與運輸部門有更好的對話，使得國土計畫能發揮功能，而國土計畫的功能其中有一點較大共識就是適地適用，引導永續發展。就團隊提出的許多問題，到底應如何改善，如何在國土計畫的平台中應用為重點。
- 二、報告書的架構建議在期末階段時思考調整，目前內容多但不易閱讀，建議整體架構能再與分署討論。
- 三、簡報第 27 頁提及「提出空間指導與保留政策彈性…」，我認為應不是個議題，因為國土計畫本來就希望有空間引導，而運輸部門應提供什麼樣的資訊能夠達到引導空間作用，國土計畫是長期性計畫，不太容易用剛性實質計畫的方式去設定，無法呼應變化，所以在此情況下，比較明確的課題我認為是運輸部門要怎麼呈現其計畫內容而達到國土的引導功能。目前講到運輸是衍生性需求，這樣的說法容易造成誤解，誤解為先有土地發展需求才有運輸需求，但實質上不然，如簡報中提到像竹科的發展形成的問題，後續用運輸手段來處理非常困難，變成最後會建議該地方運輸處理必須要有土地使用管理的手段。運輸與土地應是合作關係，在部門計畫研擬過程中，國土計畫作業不應是單一路徑，而是每個部門一張圖，疊在一起後看其協調或不協調，再經過討論後做處理。以此邏輯，運輸部門可以在國土計畫中引導預先避免不適宜發展區。若運輸部門定位在衍生性需求下，在引導合理發展路徑上會與國土計畫的定義及目標不一致。
- 四、簡報的 4.2 先期徵詢部分，同意規劃團隊把面狀設施徵詢納入，就先期徵詢無論是在可行性研究或綜合規劃階段，贊同郭委員所提可能不是一次徵詢的概念，可能延續共同設計過程，因為在不同規劃階段的成熟度不同，因此會採以逐步徵詢方式，可以進一步做徵詢上的設計。
- 五、就臺鐵與高鐵站的經驗，在許多場站或園區的審議時都有類似問題，建議未來的審議應該是有配套的審議，若要設站就要把相關後續的接駁或周邊相關開發計畫，更具體的在審查中呈現。此配套機制該怎麼設計，雖不在本計畫的要求中，但也可做一些研討建議。

- 六、簡報的 4.3 土地管理缺口部分，認同設施容受力概念，過往審查工業區的經驗，在南科東邊的工業區有類似問題，因周邊都沒有開發，所以交通衝擊評估並沒有問題，但南科每天都塞車，因為是從台南市通勤上班，所以園區動線出問題。因此，就團隊提出的意見，在審議面除了考慮容量以外，是否應該把審議的機制，如審議的範圍等，透過交通專業提供意見；除了審議面，更期待在規畫面，運輸部門在國土計畫可提供什麼資訊，如運輸部門在現行的運輸設施或有計畫要推動的重大交通建設之後不同空間的可及性、不同空間道路服務情況，後續再在審查縣市城 2-3 或重大開發區的劃定，就能事前把運輸條件納入考慮。
- 七、可透過資訊需求轉換到部門計畫的要求，反應到國土計畫中運輸部門，使雙方在引導目標上，能有更明確的效果。簡報提到資料庫部分應要分享，資料流通共享及互利，能透過分署的「國土規劃資訊整合建置暨加值應用委託專業服務案」與規劃團隊的交通專業進行交流。
- 八、簡報的 6.1 未來工作事項，期待能將現在盤點的議題，回應到計畫工具或制度設計。

※交通部運輸研究所（含書面）

- 一、有關報告書 P.4-1，現行國土計畫之運輸部門未全面發揮空間布局指導作用一節，目前的報告書呈現的思考模式較偏向國土計畫中之運輸部門需就衍生之運輸需求提出對應之建設計畫，惟在資源有限之情形之下，應優先強化運輸需求管理之策略(TDM)的實行，藉由改變人們的運輸行為，來減少旅次或改變其對運具種類的使用、或是旅次發生時間與次數的改變，以減緩對道路交通、生活環境及運輸系統所產生之衝擊，而上開政策屬於非運輸手段，也因此需要各部門在規劃時即需納入考量及配合，包含：公司停車場收費、彈性上下班制度等，若透過運輸需求管理仍無法解決交通問題，再投入資源透過實質運輸建設或交通控制手段改善。
- 二、有關報告書 P.4-6 運輸需求模型之年期、更新頻率不一致一節，整體運輸規劃主要之目的在於了解未來 30 年的長期運輸趨勢以及重要路廊可能面臨之瓶頸點，與國土計畫均屬於較巨觀之規劃議題，而實務上多少會因行政作業、預算編列而有年期上之差異，目前運輸規劃將訂整數年(120、130、140)為未來目標年，倘國土

計畫訂為 125 年則可採內插法方式相互搭配，不致產生無法整合之疑慮。

- 三、有關報告書 P. 4-10 建議就鐵公路(含：大眾捷運系統)建設計畫之先期徵詢一節，目前依照國土功能分區，運輸設施中包含道路、鐵路、大眾捷運系統等無論於國土保育地區、農業發展地區及城鄉發展地區，經國土計畫主管機關同意後均得使用(P. 2-24)，爰較無受土地管限制之課題，且運輸建設所需考量項目較廣，包含道路線型、土地徵收，在初期路線還未確定之下，先期徵詢較難有明確結果，建議內政部可考慮於可行性研究會議中針對土地使用提供意見，供主管機關綜合考量。
- 四、有關報告書 P. 4-14、P. 4-20 就運輸需求預測所需資料來源課題，目前本所運輸規劃作業在蒐集資料過程確實需花費較多的人力及時間，爰同意規劃團隊看法，未來若空間規劃與土地使用主管機關建立重大土地開發之蒐集與建置機制，將對於本所運輸規劃工作有一定之幫助。
- 五、有關報告書 P. 4-36~P. 4-38 提及跨縣市捷運系統建設不易達成永續營運目標一節，內容提及包含縣市邊界車站運量低、運量高度集中於重要節點一節，探究其主因，係捷運於運輸系統中的角色本即為都市交通運輸之主動脈，因此除臺北、新北市之間為明顯的共同生活圈外，其餘縣市在申請跨縣市捷運建設計畫時即應考量是否確有需求，尤其在縣市臨界不乏出現人口密集度不足、土地面積龐大之特性，軌道運輸之可及性及機動性較低，建議可思考是否由縣市政府透過申請公路客運路線或開闢市區客運即可滿足，同時解決交通問題亦可降低財政負擔。

※交通部鐵道局（含書面）

- 一、考量交通運輸與空間發展互為影響，交通建設可因應空間發展衍生之運輸需求、亦可成為引導空間發展之工具，爰交通部頒訂之「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定各地方政府應先完成都市發展規劃、綜合運輸規劃作業程序，並提出大眾捷運系統整體路網評估計畫報告書送交通部審議，另可行性研究及綜合規劃階段均須組成推動小組，包含各相關局處（含交通、都計、財政、工務），以及早整合捷運建設與都市計畫。因應「國土計畫法第 17 條」規定「各目的事業主管機關興辦性質重要且在一定規模以上部門計畫時，除應遵循國土計畫之指導外，並應於先期規劃階段，徵詢同級主管機關之意見。」，

如後續內政部就相關徵詢機制及檢核項目表單有更加明確之規定時，交通部可配合納入修訂捷運審查要點。

- 二、有關都會區域運輸路網之問題，主要涉及未來營運永續問題，因軌道運輸營運成本龐大，故跨縣市之捷運系統，就後續營運機關、營運虧損處理機制等，須由各該地方政府事先互相協調、深入討論，取得共識方得續行，本計畫提出後續建議「於都會區域計畫指認為區域層級之運輸路網，並提出合宜之系統型式與主辦單位建議」一節，請將捷運系統之營運成本、與運量之關係及地方政府須自負盈虧等特性納入考量。

※交通部管理資訊中心

- 一、報告書第 3.2 節提到，國土規劃資訊整合需求的 8 項資料，TDX 有提供其中 2 項，此是歸類在建築設施中，建議「生態公路」、「景觀公路網絡」可參考路線及編碼資料做加值處理；客運轉運中心可參考 TDX 公路客運路線站牌點位資料。
- 二、國發會的智慧國土數位孿生計畫與內政部國土測繪中心有緊密合作，TDX 的相關資料也有參與，現行資料無法直接提供，後續經過加值及疊加分析應用後，相關資料可提供給團隊參考。
- 三、團隊在報告書中花很多心力分析各地方國土計畫及運輸建設發展的關聯性，除了希望未來可以找出共通適用的運輸開發計畫審議程序外，團隊在運輸規劃模式也非常專業，若後續有建議 TDX 需要新增或調整有助於運輸與國土規劃互動的收納資料項目，也可以提供交流，讓運輸部門有更多資料可以使用。

※交通部公路總局（含書面）

- 一、報告書 P.2-43：「運輸部門重大建設計畫普遍採二階段報核程序，…，始得進入施工前置作業階段。」，重大建設計畫有環境影響評估，綜合規劃、環評完成後提報建設計畫，建設計畫核定後才設計、施工，請修正。
- 二、報告書 P.2-43、P.2-83：報告書提及《省道快速公路增設交流道及周邊整合規劃申請與審查作業要點》，法規名稱為省道快速公路增設交流道申請審核作業要點，請澄清確認。

※營建署（綜合計畫組）（含書面）

- 一、有關課題 4.1 所提「國土計畫之部門計畫尚未與其他部門未來發展需求扣合」部分，考量全國國土計畫係提出目標性、政策性及

整體性之空間策略，相關部門空間發展策略未必具有具體發展區位及規模，爰就運輸部門納入其他部門發展衍生運輸需求 1 節，建議再予評估。

- 二、有關課題 4.2 所提「先期徵詢機制尚未完整建立」部分，本組刻正辦理「建立國土計畫部門空間發展策略執行機制及配套措施」委託專業服務案，工作重點之一即為釐定國土計畫部門空間發展策略之功能定位及其應載明內容，並將參考貴分署前於 110 年研議之「目的事業主管機關依國土計畫法第 17 條徵詢國土計畫主管機關意見之作業機制」及本案成果等內容，建立部門徵詢意見機制，包含相關部門徵詢之時機、流程、應備書件以及各級國土計畫主管機關應查核事項等內容。
- 三、承上，就先期徵詢機制執行方向涉及查核「土地使用管制規則」及「容許使用情形」部分，考量國土計畫法第 17 條所定先期徵詢意見係為於計畫初步構想階段，從國土規劃角度予以整體性評估並提供意見，尚非係為檢核其土地使用合法性，且該階段之區位分布亦尚未定案，爰就先期徵詢機制查核重點是否納入前開 2 項目，建議再予評估。
- 四、針對課題 4.2 現行審議制度對運輸設施土地使用不易落實管理效果部分：
 - (一) 有關國土計畫使用許可訂定有關規模時，考量線狀設施（如：鐵路、公路、自來水管線…等）土地利用型態通常為穿越性及具區域發展性之公共設施或維生設施，爰線狀設施一律採以「應經申請同意」辦理，無需申請使用許可，其做法與現行線狀設施開發採變更編定方式辦理相同。
 - (二) 又針對簡報所提「10 公里以上線狀設施納入申請使用許可範疇，檢核路廊劃設是否合宜、說明興建後對周邊空間使用之影響、衝擊等，並提出因應對策，避免導致沿線空間使用失序」1 節，查國土計畫法第 17 條規定：「各目的事業主管機關興辦性質重要且在一定規模以上部門計畫時，除應遵循國土計畫之指導外，並應於先期規劃階段，徵詢同級主管機關之意見。」前開性質重要部門計畫之一定規模認定原則，運輸部分即包含有軌道運輸、公路運輸等線狀設施（路線新建、改建或延伸工程長度達 10 公里以上），該設施於先期規劃階段，即應徵得同級國土主管機關意見，就路廊劃設之國土合理規劃提供有關意見。

五、針對課題 4.2 都會區域之運輸部門空間發展課題部分：

- (一) 認同團隊建議推動都會區域計畫時，可適度應用區域運輸需求模型，以實際數據或模型作為規劃支援參考，惟研提都會區域運輸部門發展計畫部分，考量都會區域計畫係以議題式導向之策略性計畫，爰不一定均涉及都會區域運輸之議題（或非該次計畫之主要核心解決議題），故建議通案性區域運輸部門發展計畫可納入全國國土計畫之部門空間發展策略中載明。
- (二) 團隊建議透過都會區域計畫指認區域層級之運輸路網及提出合宜之系統型式與主辦單位建議等部分，考量都會區域計畫係以處理空間及土地使用之議題，有關運輸系統型式（如該以高鐵、捷運、輕軌、路網規劃等）非土地使用之專業；又交通部與內政部係為平行部會，由內政部分派任務予交通建設主辦單位似有不妥，建議再予評估。

六、另簡報第 15 頁，提及國土計畫法之「同意使用」及「不可變更編定使用地」部分，建議修正為「應經同意使用」，另依目前政策方向，使用地係作為辨識使用，故除註記原區域計畫法之用地別外，未來透過應經申請同意或使用許可之用地，亦將標註「許可用地（應）」及「許可用地（使）」，故建議修正不可變更編定使用地等文字。

※區域發展課

- 一、有關國土規劃手冊與資料庫 P. 3-1 至 P. 3-22 屬目前國土規劃相關手冊、圖台及交通部門相關系統內建議與收納圖資項目盤點，相關內容將轉知本課辦理「國土規劃資訊整合建置暨加值應用委託專業服務案」受託廠商（成大國土研究中心）供參。
- 二、P. 3-24 提及目前運輸部門系統內所涵蓋之項目僅部分可於運輸資料流通服務平台中取得，如 P. 3-11 至 P. 3-20 所提及相關建議納入國土規劃資料庫項目等，因考量如營業秘密或資料機敏性等因素，導致尚無法取得相關資料，本課亦持續透過「國土規劃資訊整合建置暨加值應用委託專業服務案」研商討論，希望基於友好合作之架構下互利共享資訊，相關建議亦提供該案受託單位納入後續交通部門研商會議議程資料之修正參考。
- 三、至關於重大建設（土地開發）項目部分，經本分署內部與相關單位初步討論，確為土地主管機關應負責建置之項目，爰敬請提供

針對該項資料欄位之需求，以利後續建立相關資料建置流程，並使該資料符合國土規劃及交通運輸規劃之需求。

- 四、有關運輸規劃資料運用部分，建議後續加強各級空間規劃專業人員教育訓練，以利掌握如 TPSS 及北、中、南台整體運輸規劃等運輸資料運用。例如：城鄉發展成長區位條件建議納入尖峰旅行時間、設施需供比等指標；P. 4-17、P. 4-21，提及內政部電信信令人口無法拆分運具，同時資料無起訖點資訊，建議改以生活圈(或縣市)運輸規劃資料等。
- 五、第四章涉及國土計畫法令、制度面部分，建議參考營建署意見適修或提出具體建議考量理由。

※主席

- 一、國土計畫現在有兩個新工具，一個為國土計畫法第 17 條的先期徵詢，能讓國土計畫提早參與各部門計畫，另一個為都會區域計畫，能提供整合的機會，如何善用這兩個新工具為重點。
- 二、交通建設計畫的形成與區位選擇建議本計畫要多點著墨，再提供多一點強化方向引導的建議，以補強目前國土計畫指導性不足的情形。
- 三、交通部與內政部需要充分合作達成更好的整體國土規劃，如雙方暫時無法充分合作，國土計畫單位可以先來做的事情有那些？內政部可以先來處理的事項為何？能否妥善運用交通部的運輸規劃工具與資料，並補充相關的空間與土地開發資訊後，提供予國土計畫應用。
- 四、請再補充都會區域內跨行政轄區的交通建設計畫該有哪些協調機制或平台，以提供都會區域計畫建議。
- 五、從國土發展角度與從都會角度來看，本計畫所提的都會區域之運輸部門空間發展課題與對策建議可再深化、細緻化，除了整理過往發生的情況外，未來可能會出現的問題也可加以探討，並提出空間規劃可運用的客觀準則、指標的建議供都會區域計畫參考。
- 六、目前空間規劃部門缺乏的旅運需求預測與數據，建議本計畫後續能提供與交通部門合作應用運輸需求模型的方式、方法，或是運輸規劃所缺乏的空間部門資料該如何合作產製與共享，請再提供建議。

七、高鐵特定區發展較不理想的課題與對策，空間計畫該如何給予積極的引導發展或交通配套措施，請本計畫再進一步給出具體建議。

「運輸部門統計調查及整體運輸規劃資料應用於國土規劃(含
都會區域計畫)之機制探討」委託專業服務案
期中報告審查會議
簽到簿

一、時間：112年2月13日(星期一)下午2時		
二、地點：本分署2樓會議室		
三、主持人：林分署長秉勳 林秉勳 紀錄：姚佳君		
四、出席單位及人員		
單位	職稱	簽到
馮委員正民	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系榮譽退休教授	請假
郭委員翡玉	國家發展委員會前副主任委員	郭翡玉
張委員學聖	國立成功大學都市計畫學系教授	張學聖
黃委員新薰	交通部運輸研究所副所長	請假
國家發展委員會		請假
交通部鐵道局	線上	
交通部公路總局		請假
交通部運輸研究所	線上	
交通部管理資訊中心	線上	

單位	職稱	簽到
內政部營建署 綜合計畫組	技士	柯遠凱
內政部營建署 道路工程組		
本分署 姚副分署長克勛		請假
本分署 資訊管理課		陳和斌
本分署 北區規劃隊	線上	
本分署 中區規劃隊	線上	
本分署 南區規劃隊	線上	
本分署 東區規劃隊	線上	
鼎漢國際工程顧問股 份有限公司		張碧吟 黃崑帶 李朝新 吳吉亮
區域發展課		王文棟 柯遠凱 林遠科 張婷

業務主管單位：王 文 棟

會議主席：

柯 遠 凱