第十五章

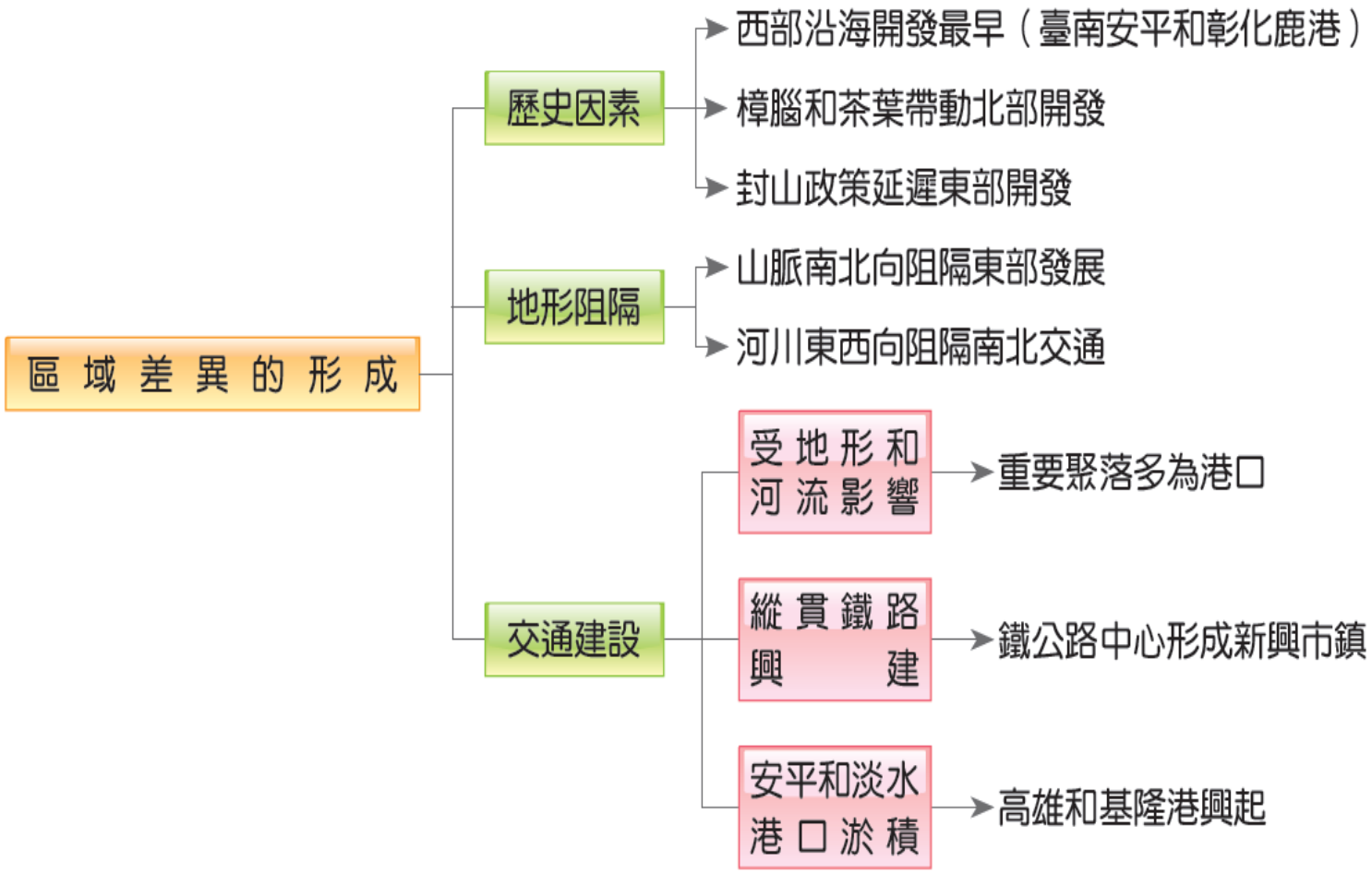
臺灣區域發展問題

學習目標

- 能了解臺灣區域差異的原因
- 能了解區域發展不均產生的問題
- 能思考如何縮小區域之間的差距



第一節　區域差異的形成


區域差異的形成
歷史因素
西部沿海開發最早（臺南安平和彰化鹿港）
樟腦和茶葉帶動北部開發
封山政策延遲東部開發
地形阻隔
山脈南北向阻隔東部發展
河川東西向阻隔南北交通
交通建設
受地形和河流影響
重要聚落多為港口
縱貫鐵路興建
鐵公路中心形成新興市鎮
安平和淡水港口淤積
高雄和基隆港興起

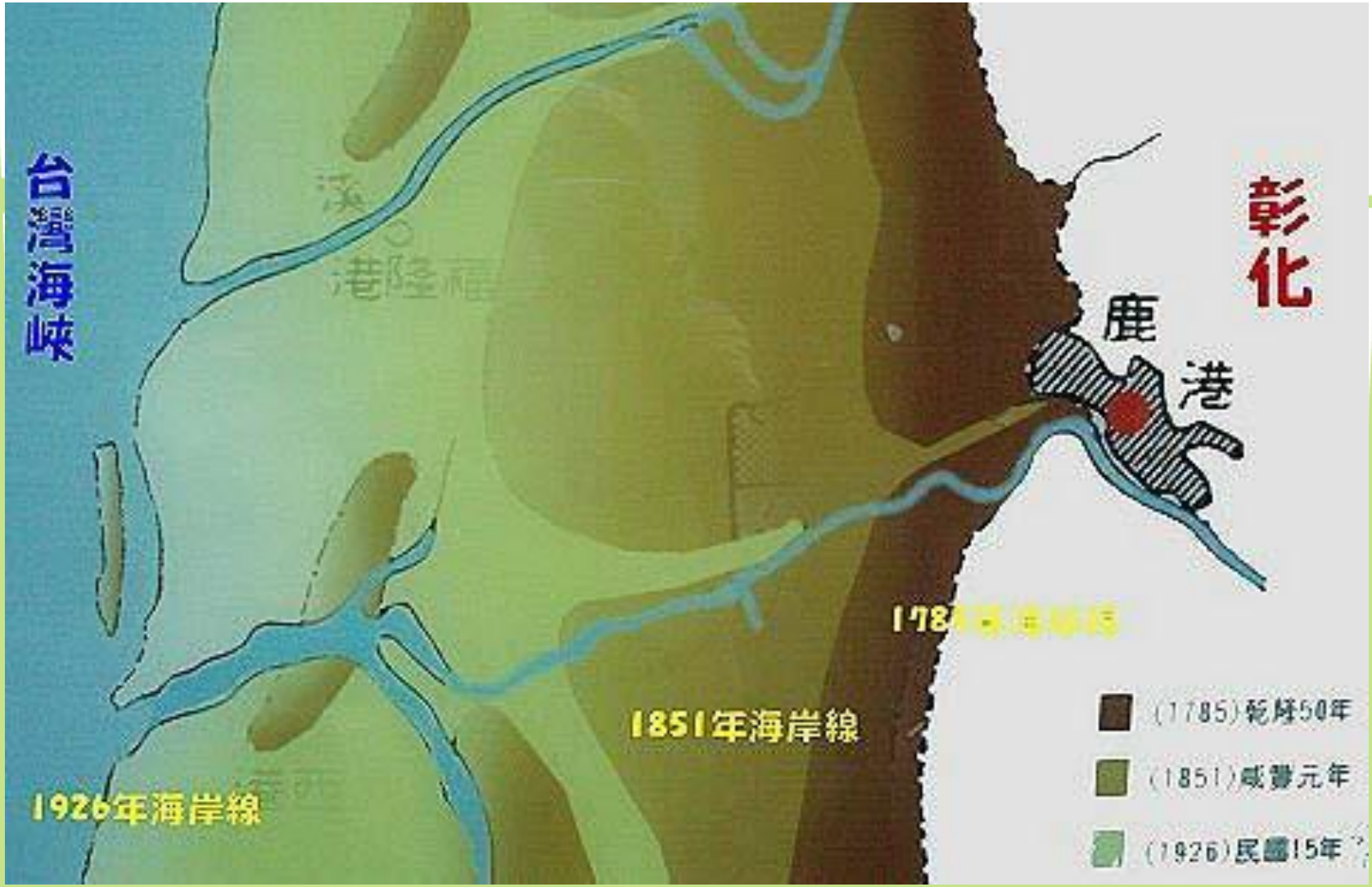
歷史因素

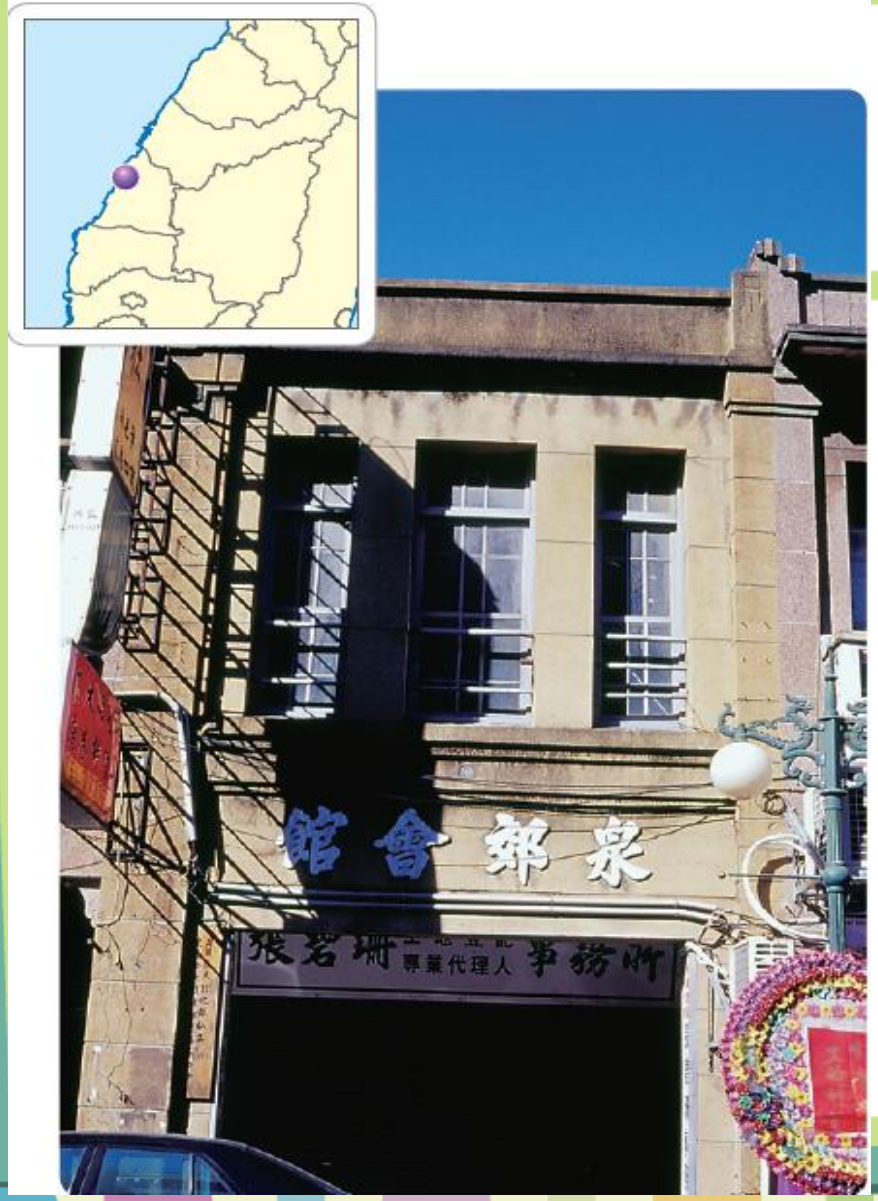
- 昔日臺灣的開發由沿海向內陸，由南向北，最後才開發東部區域

- **西部沿海開發最早：**臺灣早期移民主要來自福建、廣東，因地緣關係，西部和南部港口成為移民進入的門戶，造就臺南安平及彰化鹿港等貿易口岸，西部平原成為漢人最早開發的地區

一府二鹿三艋舺

- 「一府二鹿三艋舺」為清領時期臺灣三大港市，其中「一府」為今日臺南市，「二鹿」為彰化鹿港，「艋舺」是今日萬華，此三個城市皆有航運之便，為清領時期最重要的交通方式及經濟命脈
- 過去中國沿海移民自明朝中葉後來臺，一路從臺南府城、鹿港到艋舺，因此民間以「一府二鹿三艋舺」來描述三大城市鼎足而立，而此句諺語可反應臺灣由南至北的開墾史，以及清領時期臺灣各城仰賴海洋貿易的情況


台灣海峽
彰化
鹿港
1851年海岸線
1926年海岸線
(1785)乾隆50年
(1851)咸豐元年
(1926)民國15年

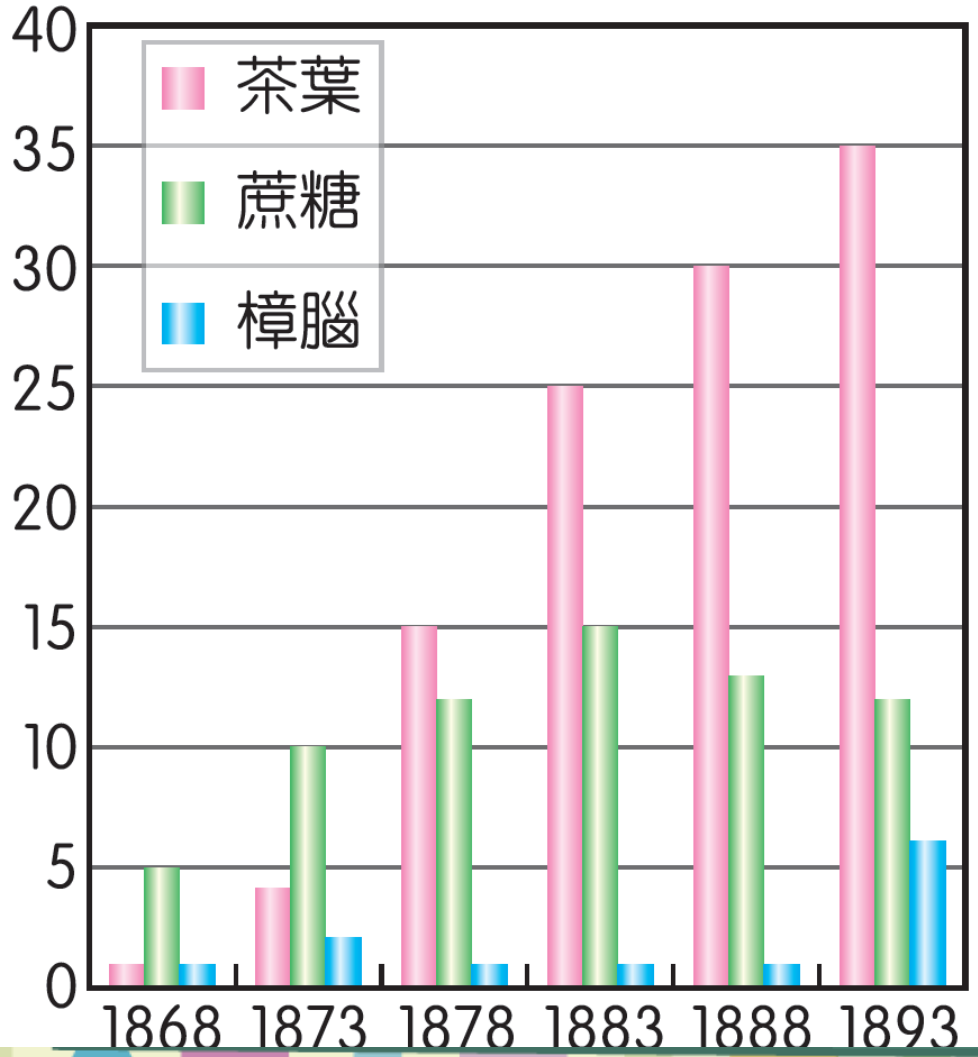


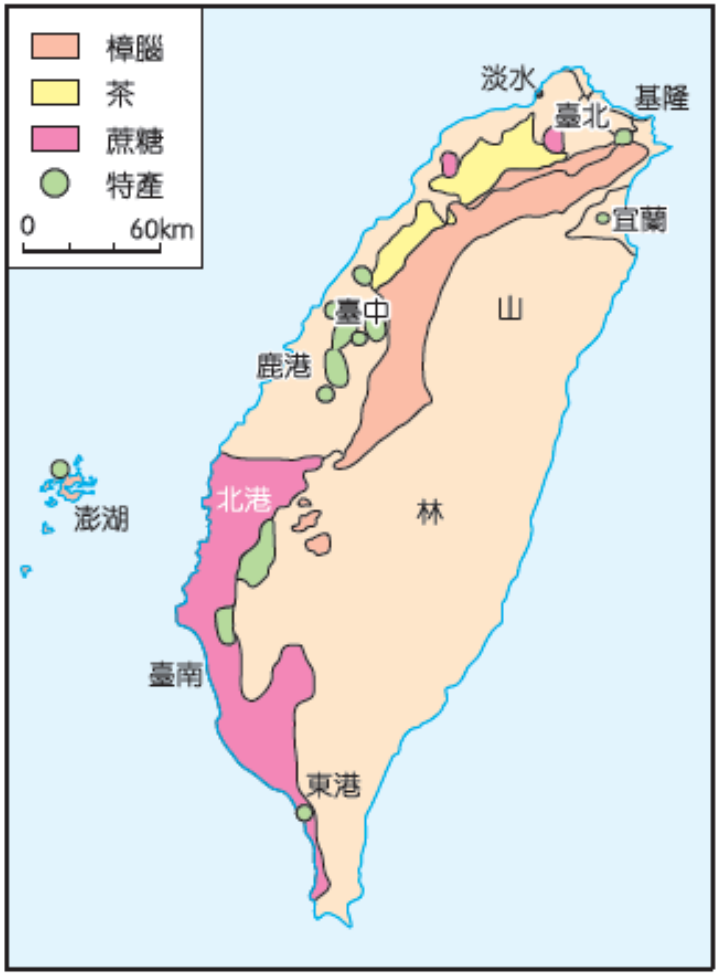
照片15-1 彰化鹿港泉郊會館。泉郊為清朝鹿港八郊（商會）之首，鼎盛時期所屬商號達200 餘家，顯現出鹿港商業的繁盛。

歷史因素

- **樟腦和茶葉帶動北部開發**
  - 清末，臺灣樟腦和茶葉外銷日增，北部丘陵、**台地**是主要生產地帶，使得經濟發展重心逐漸北移，吸引更多人口移入，帶動都市興起。

補充—茶、糖、樟腦


40
35
30
25
20
15
10
5
0
茶葉
蔗糖
樟腦
1868
1873
1878
1883
1888
1893


樟腦
茶
蔗糖
特產
0
60km
淡水
臺北
基隆
宜蘭
臺中
山
鹿港
北港
澎湖
林
臺南
東港



照片15-2 臺北市王有記茶行。位於臺北市迪化街的老茶行記錄了昔日臺灣茶葉外銷的歷史。

歷史因素

- 樟腦和茶葉帶動北部開發
  - 1887 年，臺灣改制建省，臺北設為省會，外國領事館亦設於此，現代化設施持續建設，奠定北部區域在臺灣的政治、經濟地位，臺灣的發展漸漸由南向北移。
  - 日治時期及國民政府遷臺後，北部區域仍繼續保有發展優勢。

歷史因素

- **封山政策延遲東部開發**
  - 清初對臺灣原住民採**放任**政策
  - 康熙年間，臺灣第一宗大型反清民變─「朱一貴事件」平定後，實施**封山政策**，將山區與東部地區（後山）劃為原住民居住區，禁止漢人侵入原住民區。劃界封山政策降低漢人和原住民的衝突，卻也延遲東部區域的開發

清初封山政策



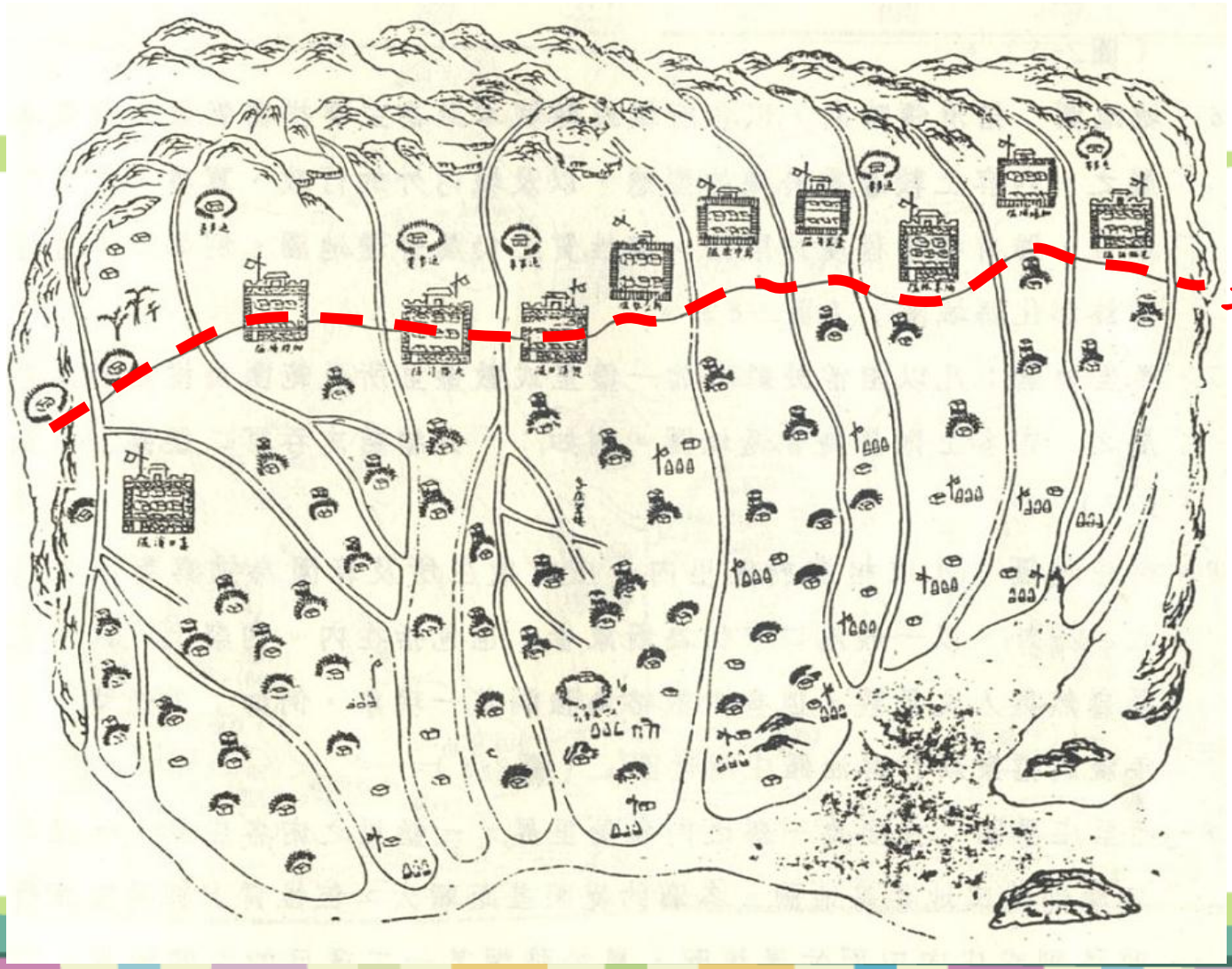
康熙35年《臺灣府志》

將府城所在的臺南地區放大，而台灣東部(後山)為「化外之地」



圖15-1「隘」、「腦寮」地名分布圖。地名除了反映一地的自然環境外，如地形、動物、植物，也記錄了歷史發展過程。如早期熬製樟腦的地方稱為「腦寮」，雖然光復後採樟產業沒落，但留下許多分布在丘陵地帶的腦寮地名，反映過去樟腦產業的空間分布。又如昔日漢人為了防禦原住民，設置「隘寮」做為隘勇（防禦的壯丁）屯住地，目前分布於臺灣各地的隘寮，記錄了漢番衝突的地理界線。

隘寮與土牛線



乾隆四十三年《鳳山縣隘寮圖》

名詞充電：劃界封山政策

1722 年（康熙 61 年）第一宗大型反清民變—「朱一貴事件」平定後，為避免漢番勾結或罪犯藏匿山區，清廷下令封山，禁止漢人移墾後山。至 1874 年（同治 13 年），日本以原住民殺害其朝貢國琉球人為藉口，進入南部地區，爆發牡丹社事件。此事件凸顯後山開發的必要性，奉命來臺調處的沈葆楨為杜絕外人的覬覦，奏請解除長達 150 餘年的封山禁令，積極進行開山撫番政策，後山開發漸趨積極。1875 年（光緒元年）設卑南廳，清代在後山正式設治。

歷史因素

- 封山政策延遲東部開發
  - 封山禁令長達 150 餘年，直到牡丹社事件發生，沈葆楨來臺開山撫番，才開始積極經營後山，1875 年設卑南廳，清代在後山正式設治
  - 東部地區大規模開發則要到 日治 時期，種植甘蔗發展熱帶栽培業才開始

沈葆楨的「開山」

- 沈葆楨除了設立臺北府，平衡臺灣南北發展失調外，並積極開發後山地區，分成北路(由蘇澳至奇萊)、中路(由彰化林圯埔至花蓮璞石閣)、以及南路(由屏東射寮至臺東卑南)，打通前後山的通道，是臺灣清領時期主要聯絡東西部的三條道路
- 現今僅留下中路，即是著名的「八通關古道」

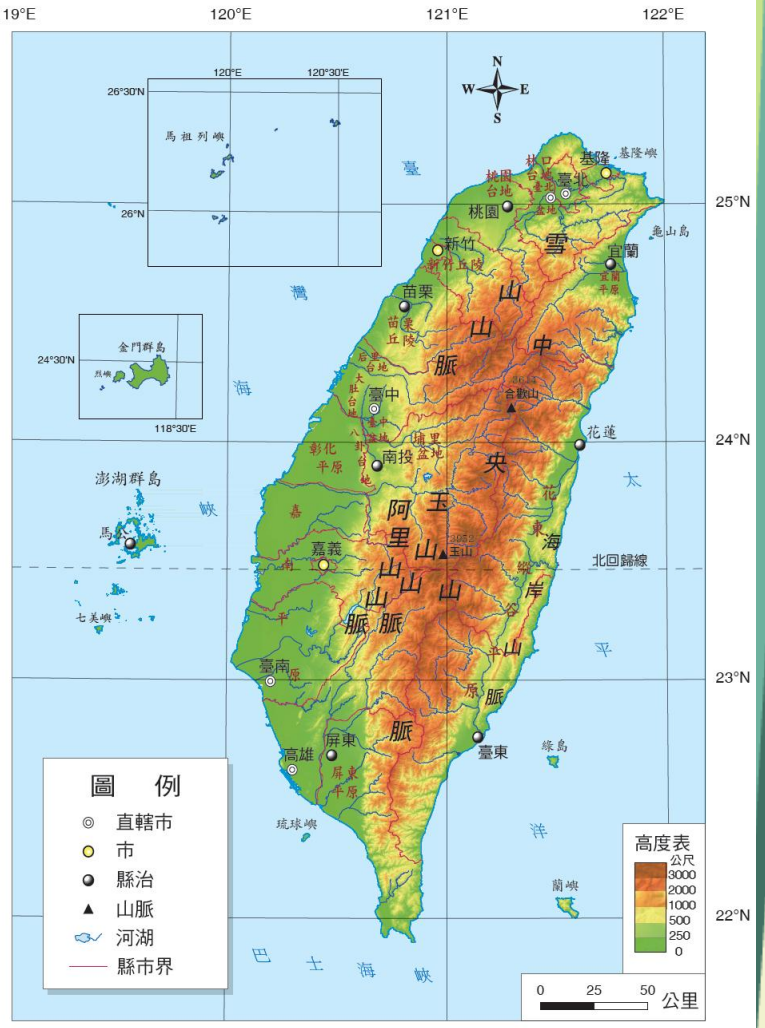


地形阻隔

- **山脈南北向阻隔東部發展**
  1) 臺灣山脈主要呈南北走向，成為東西交通的阻隔，使得自古東部地區對外陸運不便
  2) 東部山脈多**斷層**海岸，海岸線平直缺少良港，使得海上交通也不發達
  3) 東部區域因地形阻隔，成為臺灣發展較慢的區域

地形阻隔

- 臺灣全島除雪山山脈呈東北—西南走向外，其餘山脈大致呈南北走向，阻隔臺灣東西交通
- 臺灣南北交通也由東西向的河流所切斷，因此早期臺灣交通極度依賴海運，例如「一府二鹿三艋舺」即是說明臺南、鹿港、萬華當時的航運地位



延伸學習：東部區域經濟發展

東部經濟發展較慢，除了因為開發較晚、交通不便，還因為日治時期，東部大部分土地被日人開闢為熱帶栽培業農場，光復後土地直接移交臺糖等公營單位，因此東部的土地很大比例是公有地，而政府對土地開發較為消極，這也是造成東部經濟發展較慢的原因之一。

東部區域二、三級產業發展遲緩的原因：

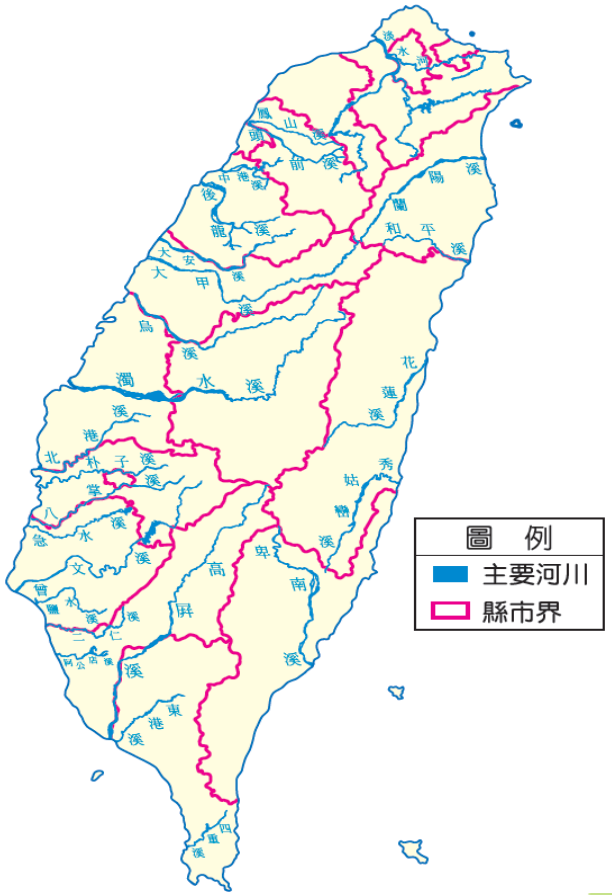
原因	說明／原因
政策	清朝實施劃界封山政策，日人又實施熱帶栽培業，臺灣光復後收歸公家機關所有；土地大部分均為公有地，幾乎沒有交易和開發
地形	受中央山脈和雪山山脈阻隔，因此本區工業多屬原料趨向的工業，如大理石、木材、食品等中小型工業，工廠規模一般均較小，使得就業機會不多，人口大量外移
交通	東部因交通不便，原料和產品運銷便不如西部便捷，這使資訊流通的速度也變慢，造成資金和技術、人才不願進駐
河流	縱谷內在沿山地帶有許多沖積扇，因溪流河道分歧、流路搖擺不定，再加上雨季時洪水暴發，這使得本區開發受阻

地形阻隔

- **河川東西向阻隔南北交通**
  1) 臺灣河川洪枯水期變化大，雨季與乾季皆難渡河
  2) 過去造橋技術不發達，東西向的河川造成南北陸運交通阻隔，使明清時期臺灣人口主要集中在西南部地區

臺灣的河流

- 臺灣主要河川分水嶺為中央山脈與雪山山脈，將河流分為東、西兩部分，受到山脈走向影響，河流多往西注入臺灣海峽，而臺灣河川一般具有「河身短、坡度大、水流急」特性
- 臺灣西部河川較長，但南部因降雨季節分不均，使南部河川在冬季時，經常因降雨量過少形成枯水期，稱為「荒溪型」河川，不宜航行；而東部河流少且短小，河川落差大，多險灘瀑布，蘊藏豐富的水力資源







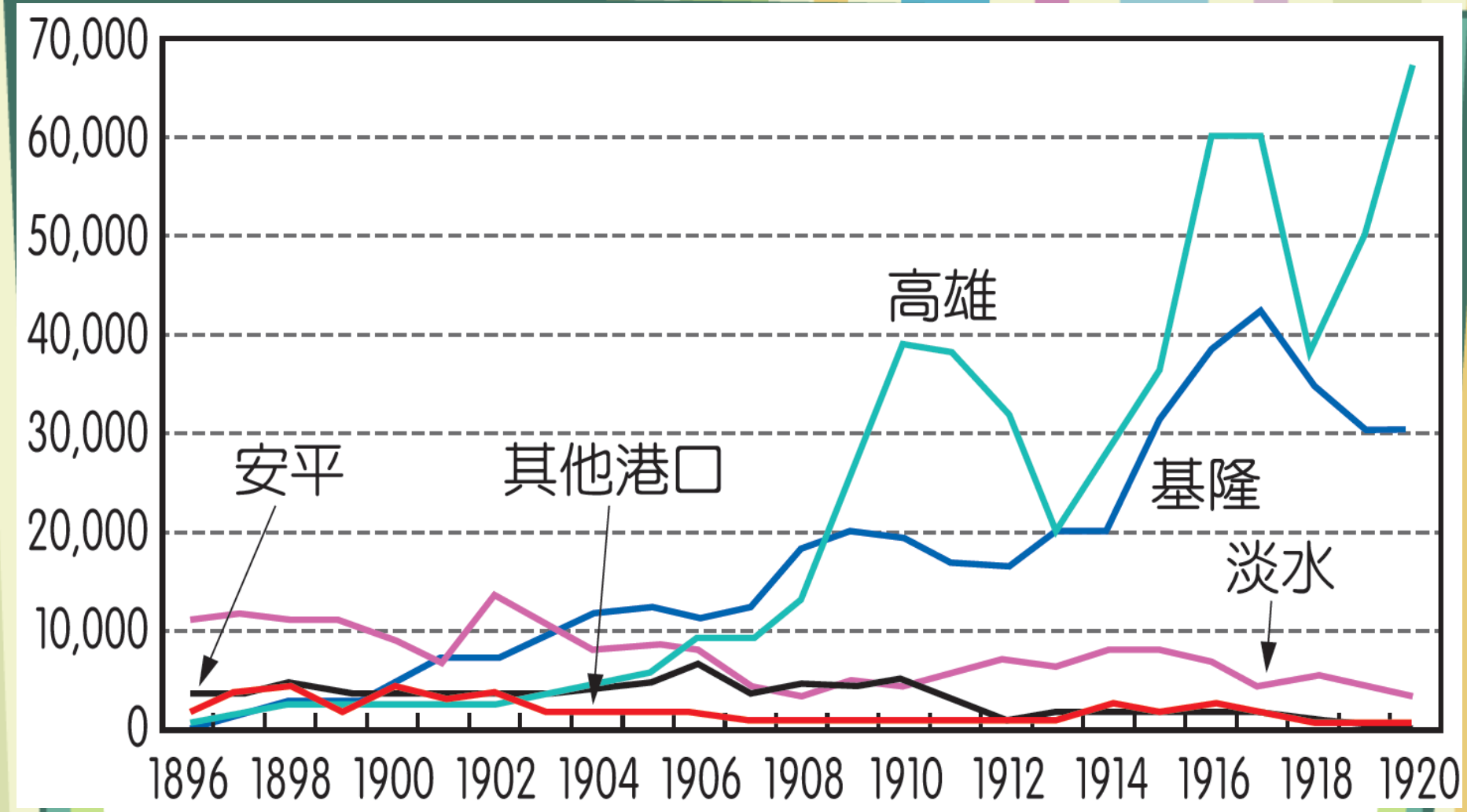
照片15-3

屏東縣 隘寮溪三地門橋。

臺灣河川在乾季時，水流量少，形成網流，雨季時沖積的礫石堆疊在河床中，乾溼季景觀差異大，稱為「荒溪型」河川，在造橋技術未進步的年代是交通的障礙。

交通建設

- 交通不發達年代：陸運受<u>地形</u>阻隔，南北往來主要依賴海運，因此重要聚落多為沿海港口



（資料來源：吳聰敏、盧嘉慧，日治初期交通建設的經濟效益，經濟論文叢刊第36輯第3期2008年，國立臺灣大學 經濟學系）

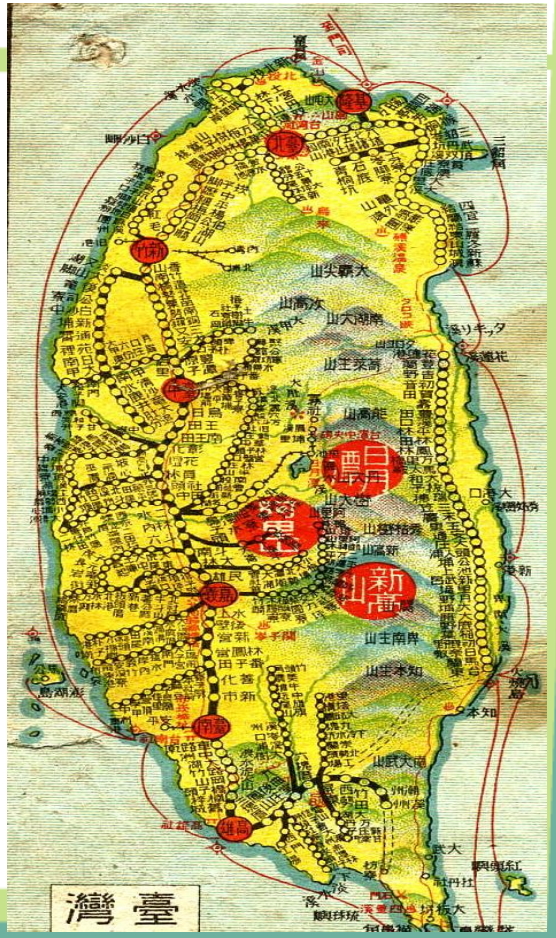
1896~1920年間各港口輸出與移出總價額

交通建設

- 日治時期
  - 完成縱貫公路、縱貫鐵路、蘇花公路、南迴公路等交通建設
  - 沿縱貫鐵路每隔 50～80 公里，就形成一個地方中心都市，位於鐵、公路幹線交通樞紐的新興市鎮快速成長，逐漸取代早期的港口市鎮及山地貿易市集，成為臺灣重要聚落
  - 擴建後的基隆港、高雄港取代淤積的安平港和淡水港，成為臺灣對外貿易的主要港口

日治時期鐵路建設

- 臺灣總督府為改善臺灣內部的交通運輸，以及獲取資源，積極推動交通基礎建設的改善，除了將公路路線延長外，以鐵路建設最為重要，將臺灣的南北動線維持一定程度的活絡與暢通
- 1908 年，臺灣的縱貫線全線貫通，形成首次「空間革命」，將南北交通時間縮短至 1 日內，並修築淡水線、宜蘭線與屏東線等，並包括許多產業鐵路，例如阿里山鐵路、糖業鐵路、鹽業鐵路等



概念命題

- （(B)）1.昔日開發臺灣由沿海向內陸，由南向北，最後才開發東部區域。其主因「不包括」下列何者？　(A)地緣關係　(B)氣候類型　(C)地形阻隔　(D)政策影響。

1.其主要影響因素包括：移民主要來自中國大陸東南沿海，因(A)地緣關係，西部平原成為漢人最早開發的地區，加上(C)地形阻隔、(D)政策影響（封山政策），使東部區域成為最晚開發的地區。

學生活動15-1：交通建設與都市發展

日治時期，交通建設陸續完成，沿交通幹線（圖15-2）的區域及地方中心都市快速成長，偏離交通幹線的市鎮，如北港、麻豆、東港等則發展較慢，人口數增加也較緩慢，請查詢資料並回答下列問題：

1、從 1912 年和 1935 年都市調查結果（表15-1），可以看出有三個都市在 1912 年人口只有 1~2 萬人，到 1935 年人口增加到 5~10 萬人，請找出是哪三個都市？這三個都市的快速發展與哪些交通路線的建設有關？



圖 15-2 臺灣主要交通路線圖

1912 年

人口數組距	9 萬人以上	5～9 萬人	2～5 萬人	1～2 萬人
都市名稱	臺北市	臺南市	嘉義市	鹿港、基隆、新竹、宜蘭、彰化、高雄、臺中、東港

1935 年

人口數組距	20 萬人以上	5～10 萬人	2～5 萬人	1～2 萬人
都市名稱	臺北市	臺南市、基隆市、高雄市、臺中市、嘉義市	彰化市、新竹市、鹿港、屏東市、宜蘭市	花蓮、北港、麻豆、三重埔、東港、南投、學甲、豐原、埔里、東勢、清水、灣裡、朴子、員林、左營、金瓜石

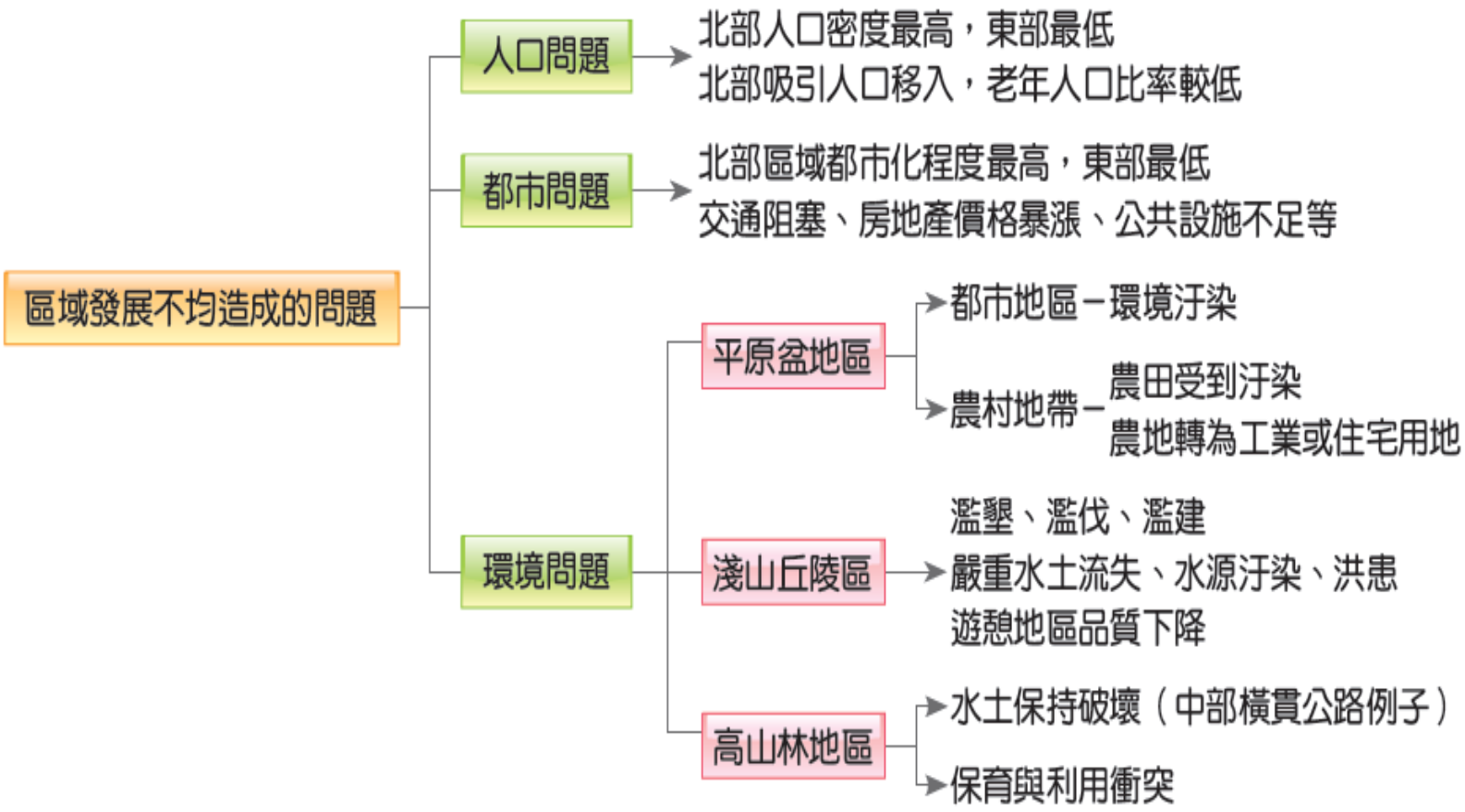
資料來源：陳正祥，臺灣之人口，臺灣銀行季刊，第四卷第一期。

表15-1臺灣1912年和1935年1萬人以上都市

2、承上題，該三個都市中，哪兩個在日治時期完成擴建港埠，是臺灣最早的現代化港口？而其中哪一個港口後來的發展受限於腹地狹小？

3 、臺灣 1935 年 1 萬人以上都市中，請問哪一個是因為礦業而興起的都市？

第二節　區域差異與均衡發展



第二節　區域差異與均衡發展

均衡區域發展的對策

- 交通建設 → 西部的臺灣高速鐵路、東部北宜高速公路
- 醫療建設 → 強化偏遠地區醫療建設、遠距醫療照護體系
- 自來水建設 → 在離島興建海水淡化廠、改善原住民部落飲水設施
- 數位臺灣計畫 → 網路資源的強化、協助傳統中小企業導入電子商務
- 教育優先區計畫 → 積極性差別待遇的補償性輔助、發展學校特色
- 促進產業發展條例 → 提供租稅抵減、設置開發產業園區、一鄉一特色
- 離島建設條例 → 以專款補助離島基礎設施和投資環境

區域發展不均造成的問題

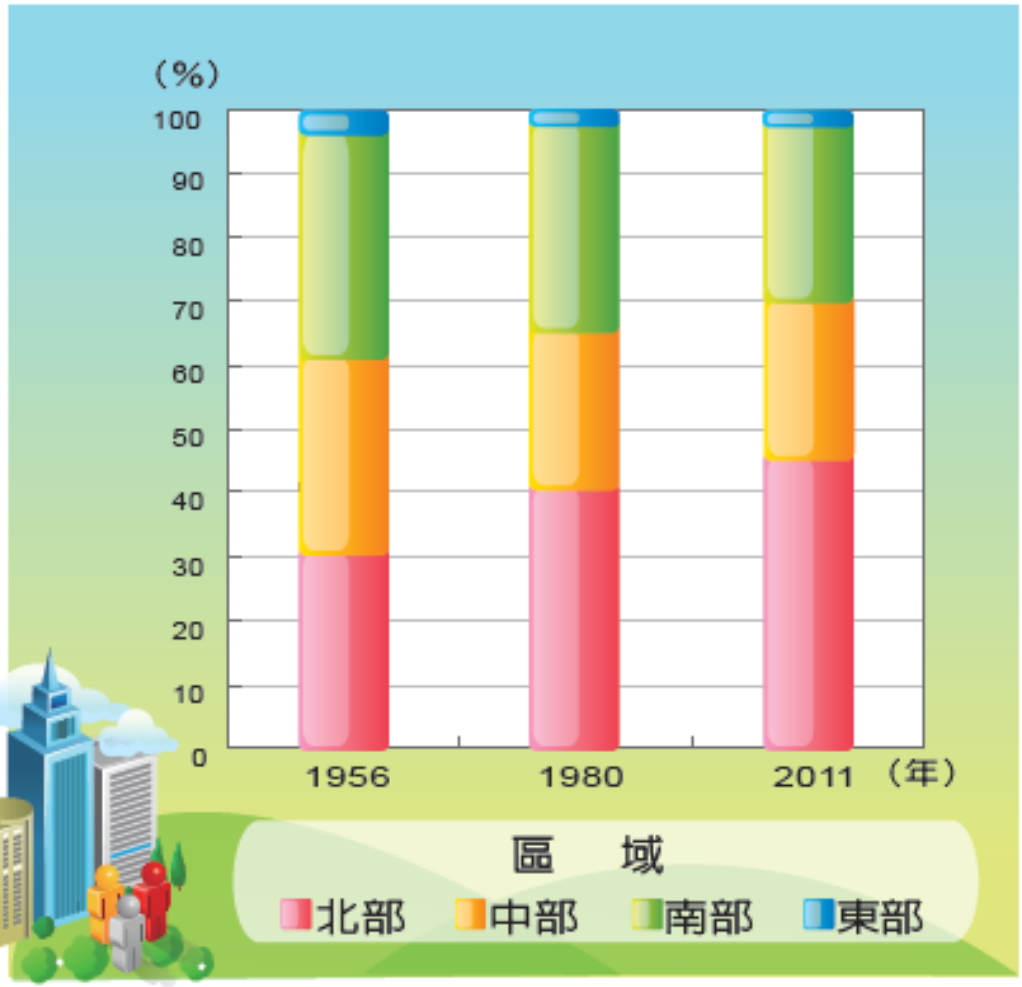
- 人口問題：分布不均
- 臺灣人口在區域間與城鄉間皆分布不均

(核心區)– 北部區域：人口密度最高，且工商業發達，吸引人口移入

(邊陲區)– 東部區域：人口密度最低，受地形和經濟發展落差的影響，工作機會少，人口外移嚴重

  – **中、南部：農業、大型工業分布區。**

圖 15-4　1956 ～ 2011 年臺灣各區域人口比例變化圖（資料來源：行政院主計處，2012 年）



區域發展不均造成的問題

- 區域發展不均加速地區間人口的流動，使人口分布不均的問題更形擴大。

人口空間分布不均
(1)區域分布不均：西部＞東部，北部＞南部。
(2)城鄉分布不均：人口高度集中於都市。

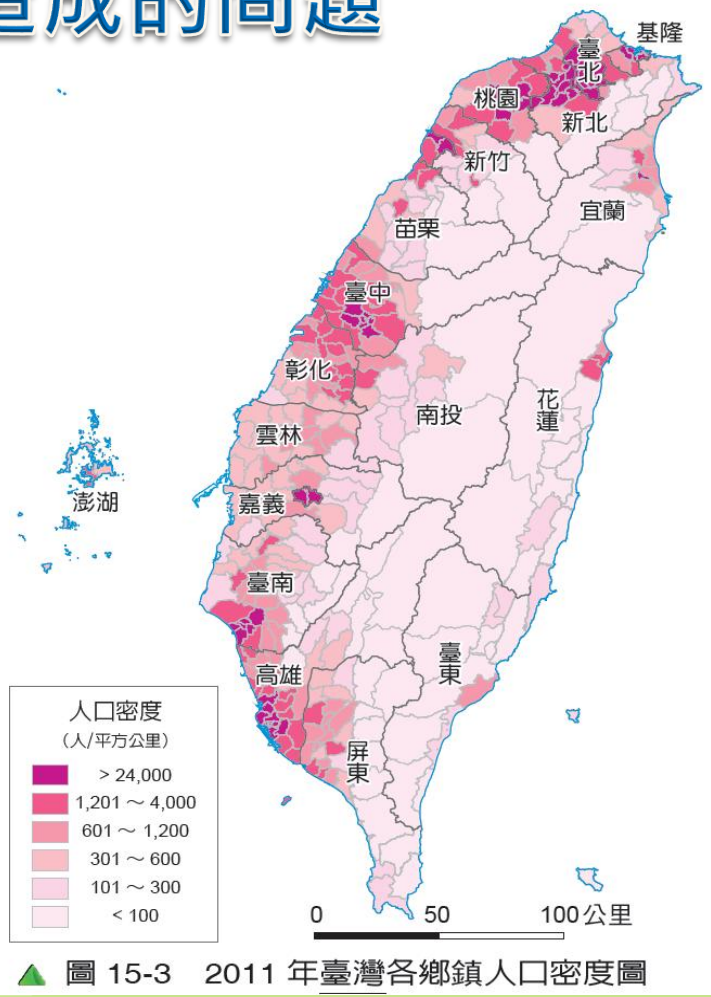


圖 15-3　2011 年臺灣各鄉鎮人口密度圖

區域發展不均造成的問題

- 人口年齡結構差異：
  - 工商業發達的都會區吸引年輕人口移入，使大部分的 **北部區域** 老年人口比率低於全國平均值。
  - 中部、南部大部分縣市與東部的老年人口比率高於全國平均。

人口減少使未來勞動力不足，老人安置、保健、安養福利負擔沉重，

人口成長趨緩：生育率低、結婚年齡延後，未來人口負成長



（資料來源：行政院 主計處，2012年）

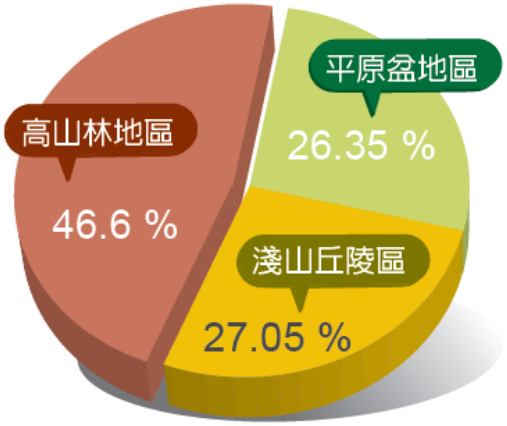
圖15-5 2011年臺灣各縣市老年人口比率圖

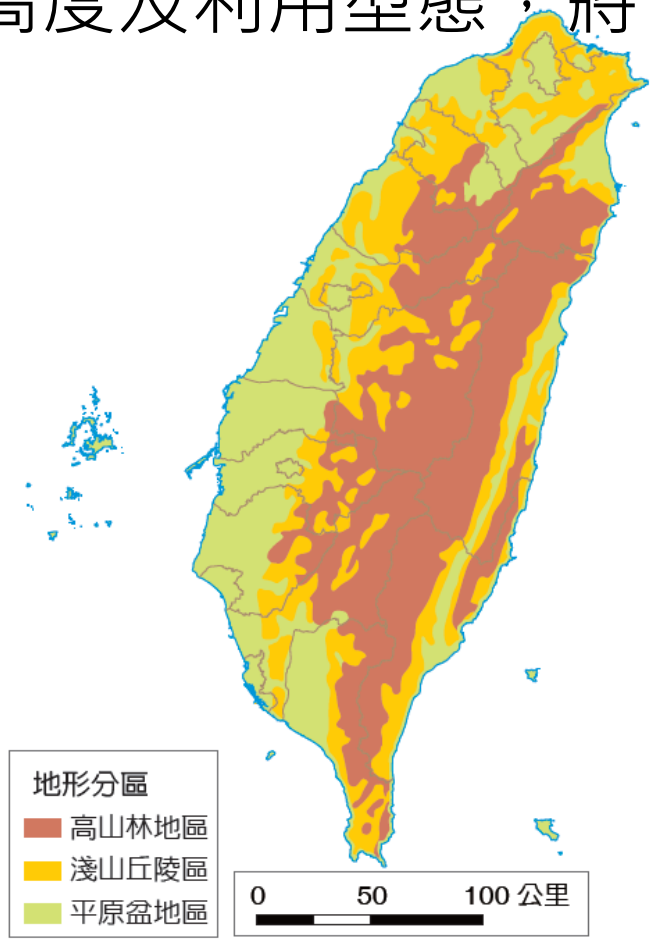
區域發展不均造成的問題

- 都市問題 :**(工業化、都市化→鄉村人口大量移往都市)**
  - 2000 年時，臺灣的都市化程度為 78 %，其中以 **北部區域** 的都市化程度最高，南部與中部繼之，東部都市化最遲
  - 快速都市化的結果，建設趕不上大量湧入的人口，造成交通阻塞、房地產價格飆漲、公共設施不足、居民疏離感高、空氣汙染、噪音汙染、水汙染和垃圾問題等，影響民眾生活品質

區域發展不均造成的問題

- 環境問題：依地形、海拔高度及利用型態，將臺灣劃分為三個地理區





區域發展不均造成的問題

- **平原盆地區**（全臺面積 26.35 %）
  - 是人口主要集中的都會區與農業地帶，受都市化與工業化的影響最大
  - 都市化地區環境汙染日益嚴重
  - 農村地區耕地面積減少，農村生產環境遭受破壞：

① **大量農田受到工業不同程度汙染**

② **農地轉為工業或住宅用地**

③ **農地拋荒情形非常普遍**



照片15-4 臺北市街景。汽、機車是都市空氣汙染的主要來源，其排放大量的廢氣到空氣中，在交通擁擠、道路網密集地區，加上建築物稠密，空氣汙染難以消散，空氣品質更加惡化。



照片15-5高雄民眾買水。近年來高雄的水質雖有所改善，但民眾買水的習慣仍存在。

區域發展不均造成的問題

- **淺山丘陵區**（全臺面積 27.05 %）
  1) 原為闊葉林或闊葉針葉混合林地帶
  2) 由於和平原盆地區相鄰，成為紓解人口壓力的地區
  3) **濫伐、濫墾、濫建**嚴重，導致嚴重**水土流失**，不僅改變本區生態環境，也造成河川中、下游生態破壞，延伸出水源汙染與洪氾問題，以及遊憩地區景觀的破壞

區域發展不均造成的問題

- **高山林地區**（全臺面積 46.6 %）
  - 是臺灣水資源及遊憩資源最豐富之所在，解決保育與利用的衝突為當務之急

①多屬國有林地與少數山地保留區，是低度開發地區。由於坡度大，是土地較脆弱的地帶，一旦開發後，對環境生態、生命財產損失影響甚大

②1960 年完成**中部橫貫公路**後，其沿線坡地開發種植高冷蔬菜與溫帶水果，造成水土流失、水汙染、山崩地滑、水庫淤積、野生動植物滅絕等環境問題



照片15-6
臺中和平福壽山農場。該地高山蔬菜種植頗負盛名，近年則配合國土復育，逐步減少種植面積，朝森林遊憩轉型。

清境農場的土地超限使用

- 清境農場起初為安置榮民的機構，1961 年開始輔導榮民種植溫帶果樹，近年來轉型為觀光農場，並成為臺灣迅速崛起的觀光景點
- 由於中橫霧社支線的開通，加上地勢及氣候條件影響下，農場周圍充滿高山與草原，吸引眾多觀光人潮湧入，使得上山人潮絡繹不絕



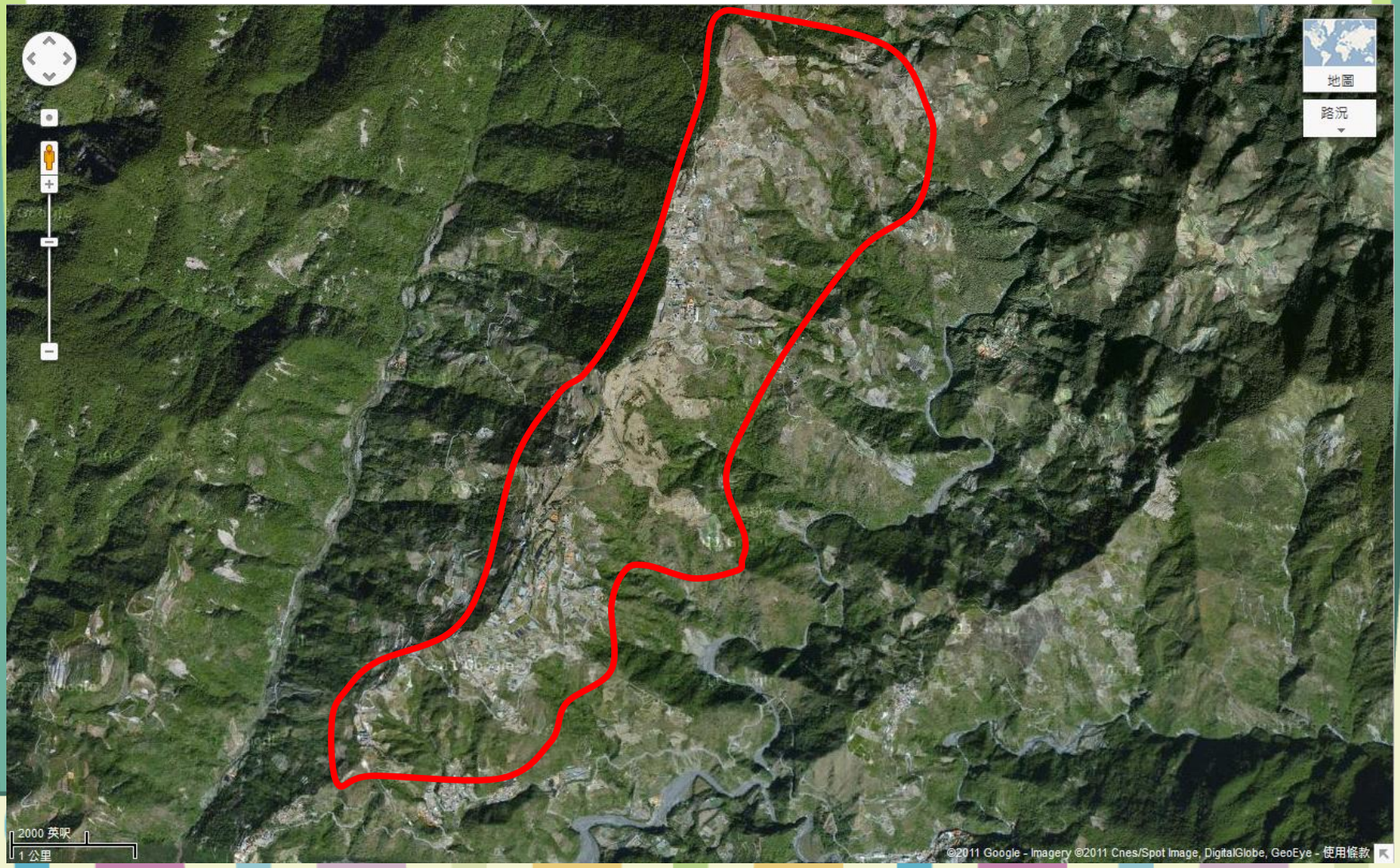


清境農場的土地超限使用

- 清境農場高度的開發，原本翠綠的林園，紛紛改建為豪華的民宿，在業者搶建、強建的情形下，甚至連急陡的山坡地依然建立民宿，其中不合法、沒有營業執照的民宿更高達一半
- 這些超限利用對生態環境造成壓力，遊客的大量用水、堆積垃圾也造成資源上的浪費



清境農場的土地超限使用





照片15-7 中部橫貫公路。
公路建設破壞山坡穩定度，在雨季容易坍方。

梨山的高山農業

- 1960 年中部橫貫公路(簡稱中橫公路)完工後，政府輔導榮民種植溫帶水果，並於梨山地區開設福壽山農場與武陵農場進行墾植，成功發展起優質農業與觀光業
- 921 大地震摧毀中橫的青山至德基路段後，重創梨山的經濟命脈，如今在土地超限濫墾的過度開發下，梨山面臨淺層崩塌與深層地滑的雙重問題

梨山的高山農業



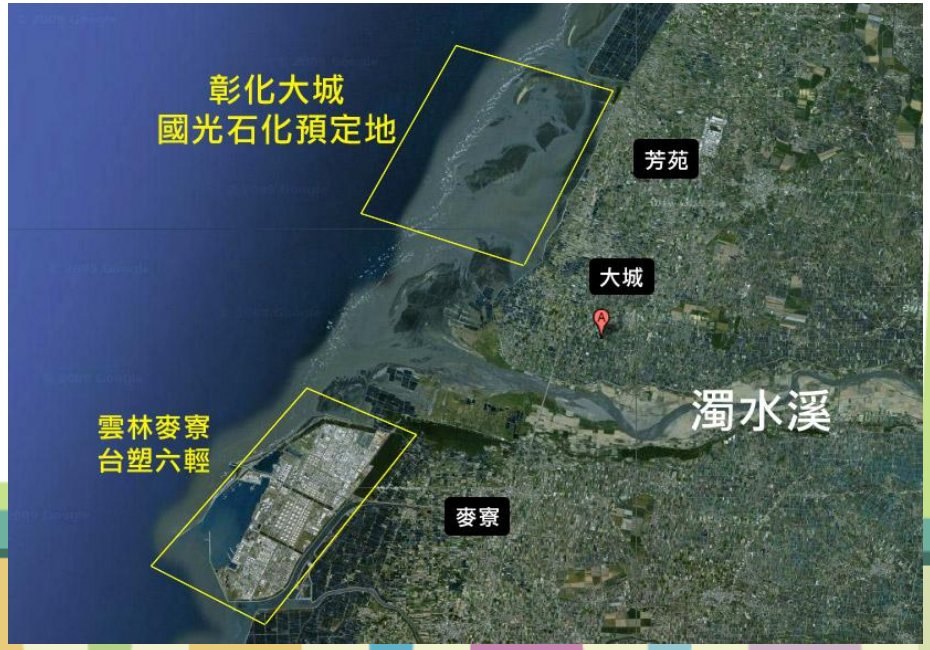
補充、區域發展不均造成的問題

- **沿海地區**

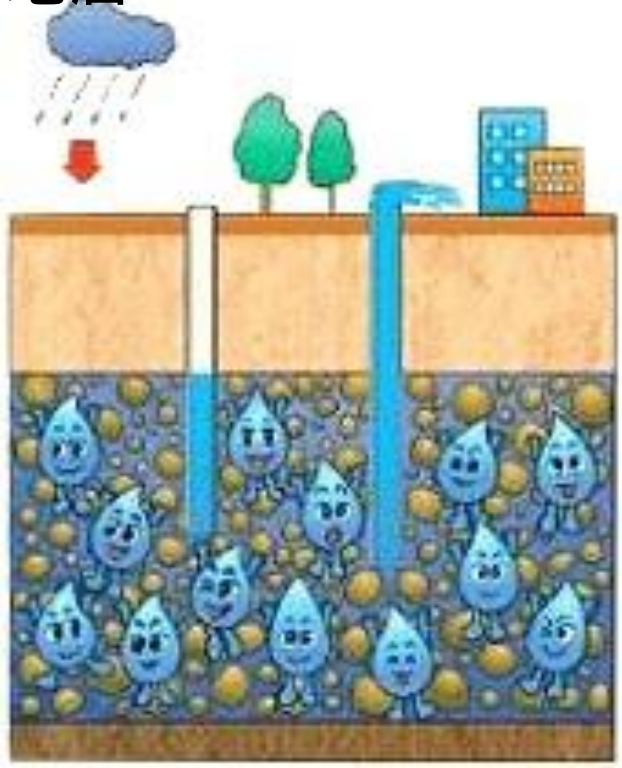
(1)地層下陷：養殖漁業造成地層下陷。

(2)海岸人工化：工業開發造成海岸及海埔地遭到破壞。

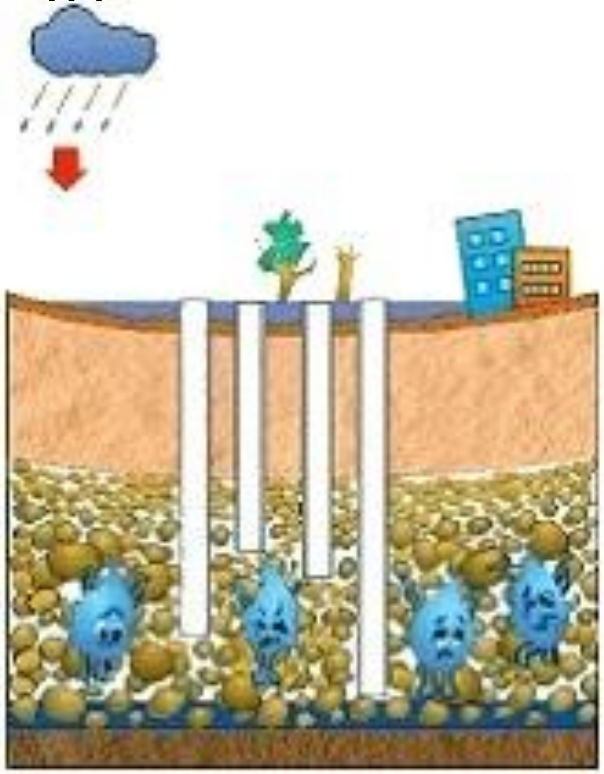




左圖：地下水位超抽 水量充足 可協助岩石顆粒 支撐上方地層



右圖：地下水超抽 水量減少 支撐力不足 造成地層下陷。



高山農業帶來的危機

- 公共電視：我們的島—高山投機農業
  - http://www.youtube.com/watch?v=RuxO_NZKLhY&feature=relmfu
- 公共電視：我們的島—梨山
  - http://www.youtube.com/watch?v=eT2sOl33iiY&feature=related
- 中橫行不通！ 梨山蔬果運不出去
  - http://www.youtube.com/watch?v=QS-yngrJ_Sc

延伸學習：區域大不同

臺灣區域差異可以從許多面向看出來，除了常討論的人口密度之外，人均可支配所得、高等教育分布、每人用電量（圖15-7~15-9）等方面皆可看出區域與城鄉差異，也讓我們反思區域均衡發展的重要性。

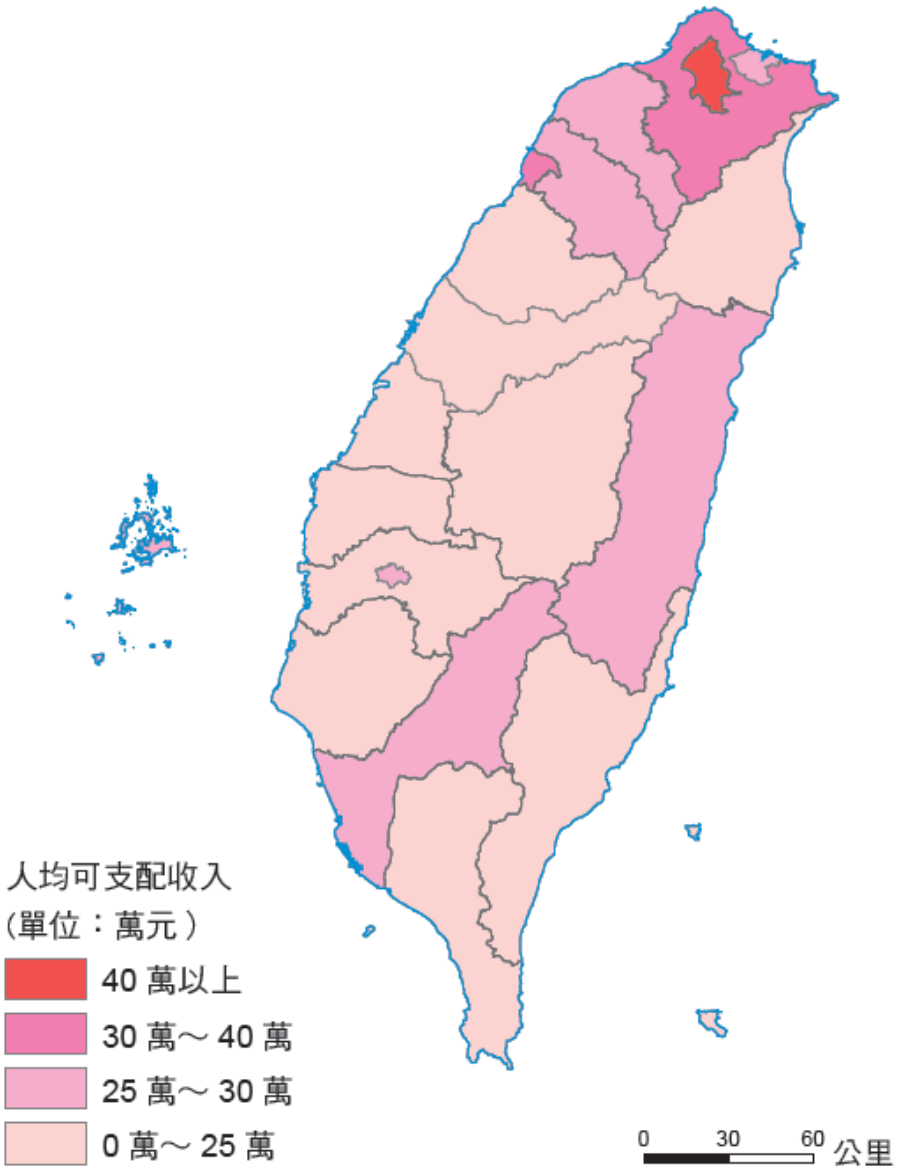


圖15-7臺灣人均可支配收入圖。可支配所得＝所得收入總計—非消費支出（利息、賦稅等），圖中可看出都市及北部地區所得較高。

（資料來源：行政院主計處，2010年）

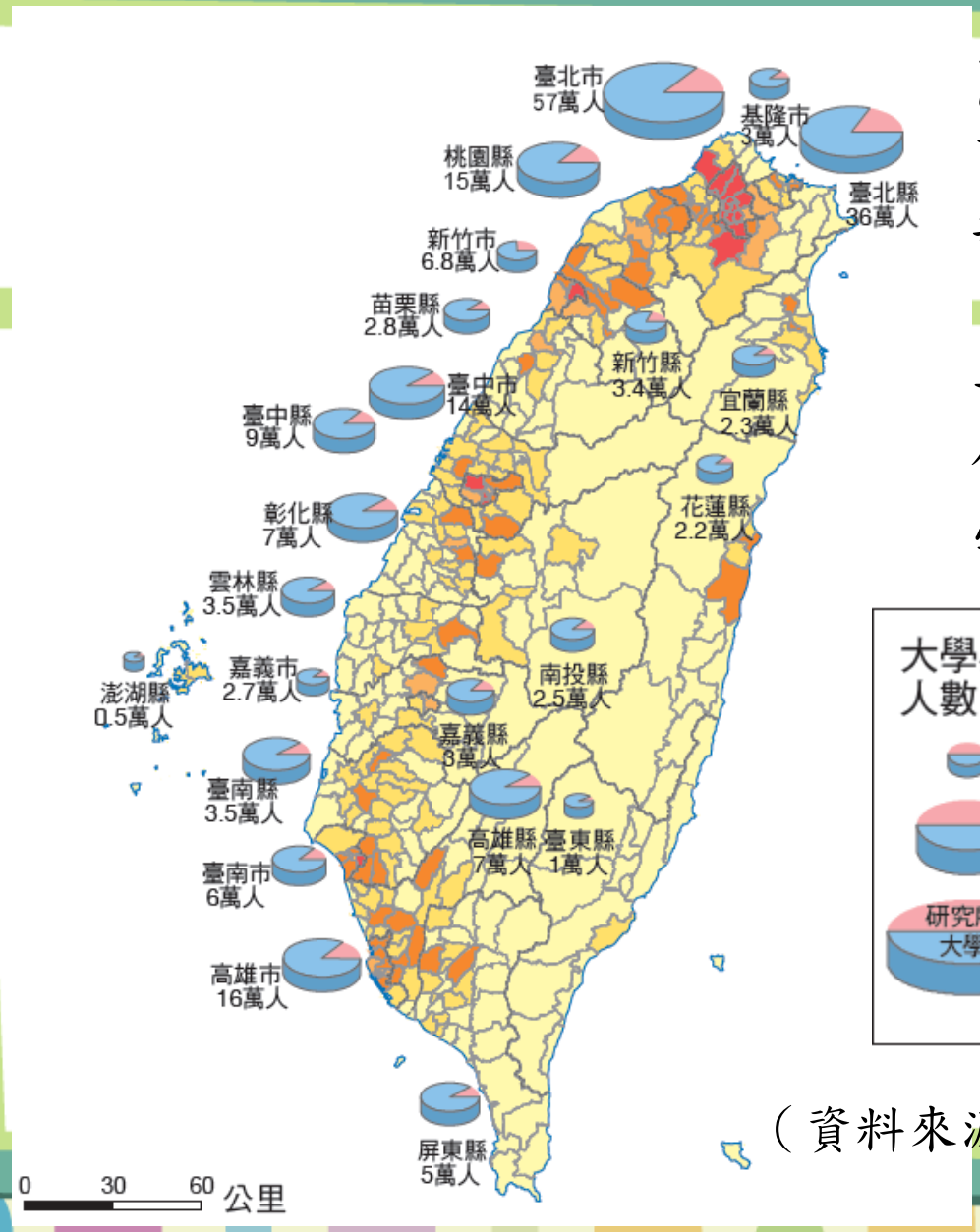


圖15-8 臺灣高等教育分布圖。都市及北部地區教育程度較高，因為所得高較能支持子女就學，且都市提供就業機會，吸引高學歷人才聚集。

（資料來源：行政院主計處，2006年）

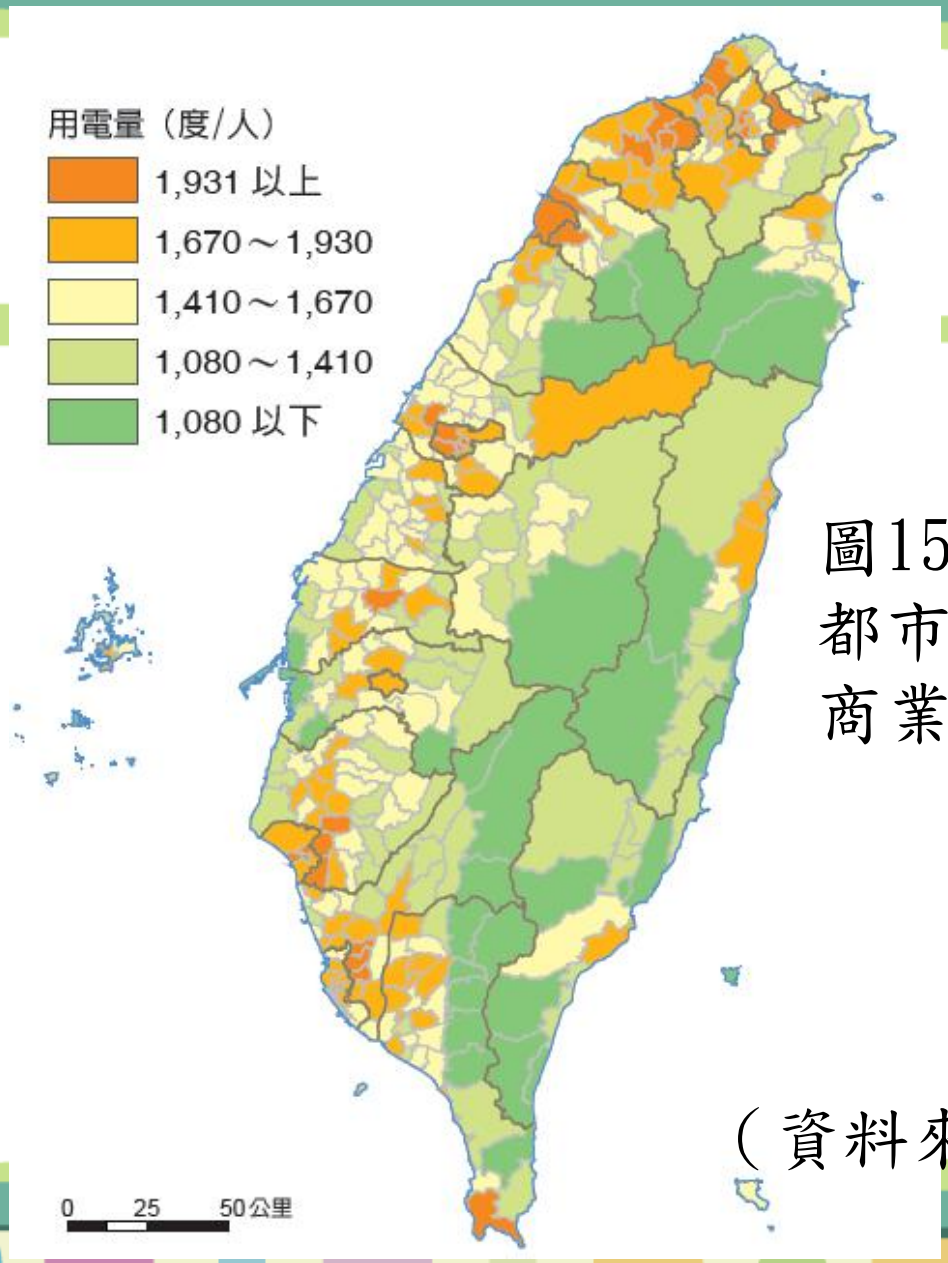


圖15-9 臺灣每人用電量圖。都市地區因人口較密集且工商業發達，故用電量較高。

（資料來源：環保署，2009年）

均衡區域發展的對策

- 立法：基於社會公平和資源合理利用，政府於1974 年制定**區域計畫法**，依據地理位置、人口、資源、經濟活動等條件，制定各地區的「區域發展計畫」，以期達到區域均衡發展的目的

均衡區域發展的對策

- 交通建設：交通運輸建設可加速區域交流，達到 **區域均衡發展** 的目的
- 如臺灣高速鐵路、北宜高速公路完工後，成功拉近臺灣南北和東西之間的時間距離，達到 **時空收斂** 的效果

均衡區域發展的對策

- 醫療建設：除針對偏遠地區強化在地醫療設施外，更積極發展 遠距醫療照護 體系，解決偏遠地區醫療資源不足的問題

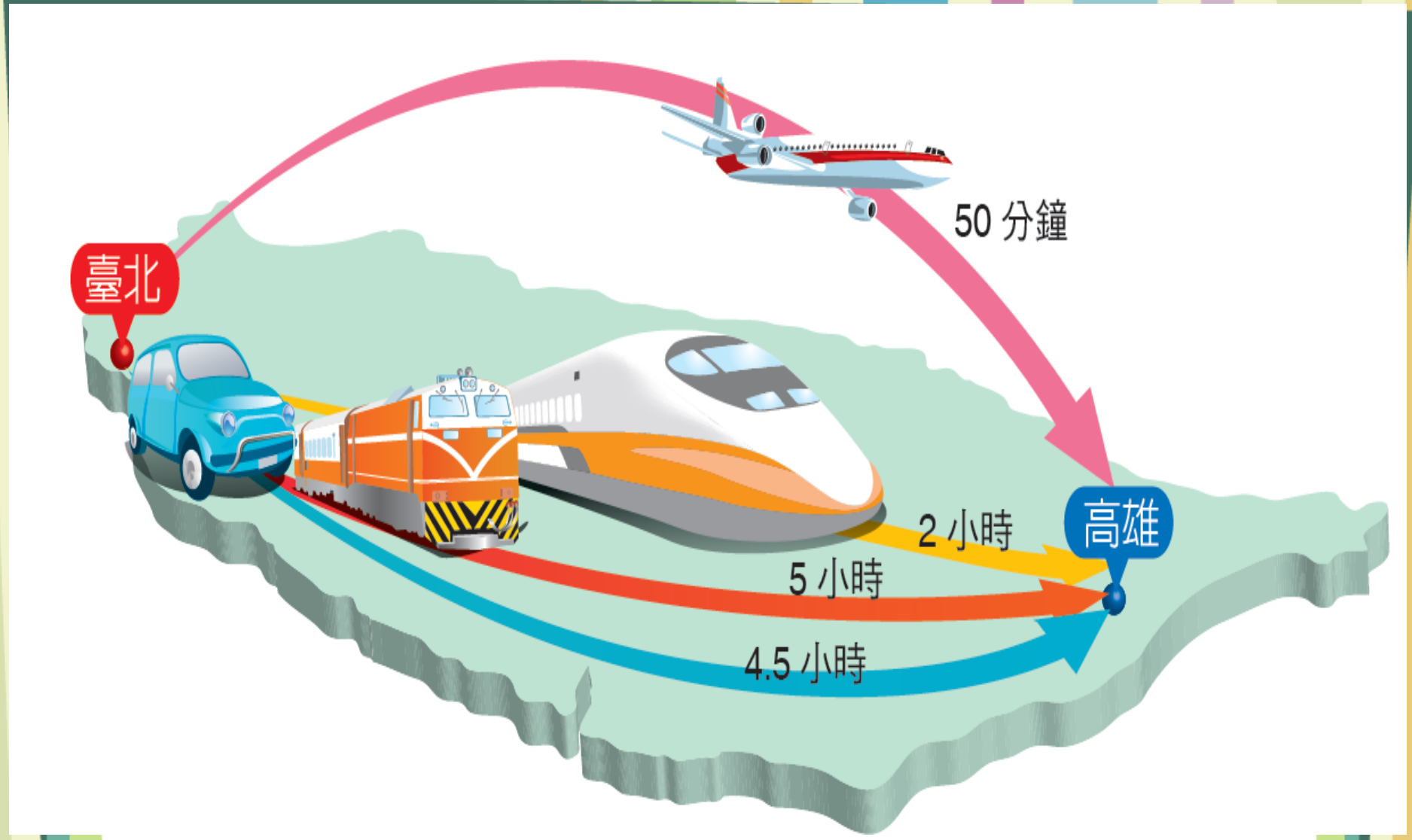


圖15-10臺灣高速鐵路通車後可大幅縮短南北往返的交通時間，達到一日生活圈的目標。

延伸閱讀

◎ 臺灣高鐵經過哪些地方？總花費多少？

臺灣高速鐵路，簡稱臺灣高鐵（HSR），為連結臺北、高雄兩大都市與臺灣西半部各主要縣市的高速鐵路系統，路線全長 345 公里，沿途經過 14 縣市、77 市鄉鎮區。臺灣高鐵於 2007 年 1 月 5 日通車後，成為臺灣西部重要的長途交通動脈之一，亦為臺灣軌道工業指標。目前每日南下 57 班次，北上 56 班次，且累積載客量已突破 1,000 萬人次。未來進入營運成熟期後，每日估計可運送 32.3 萬人。

臺灣高速鐵路是臺灣第一個、也是全世界最大規模，採取由民間興建、營運，並於特許營運期滿後，移轉給政府的 BOT 模式的公共工程，建設總成本估計約達新臺幣 4,806 億元，計畫總金額約為 6,313 億元。臺灣高鐵由臺灣高速鐵路股份有限公司負責興建、營運階段的工作，特許期限自 1998 年起算，為期 35 年，事業發展用地為 50 年，期限過後將以有償或無償的方式交還政府經營，交通部應於 2033 年的前 3 年（即 2030 年），將接續營運之機構通知臺灣高速鐵路股份有限公司。

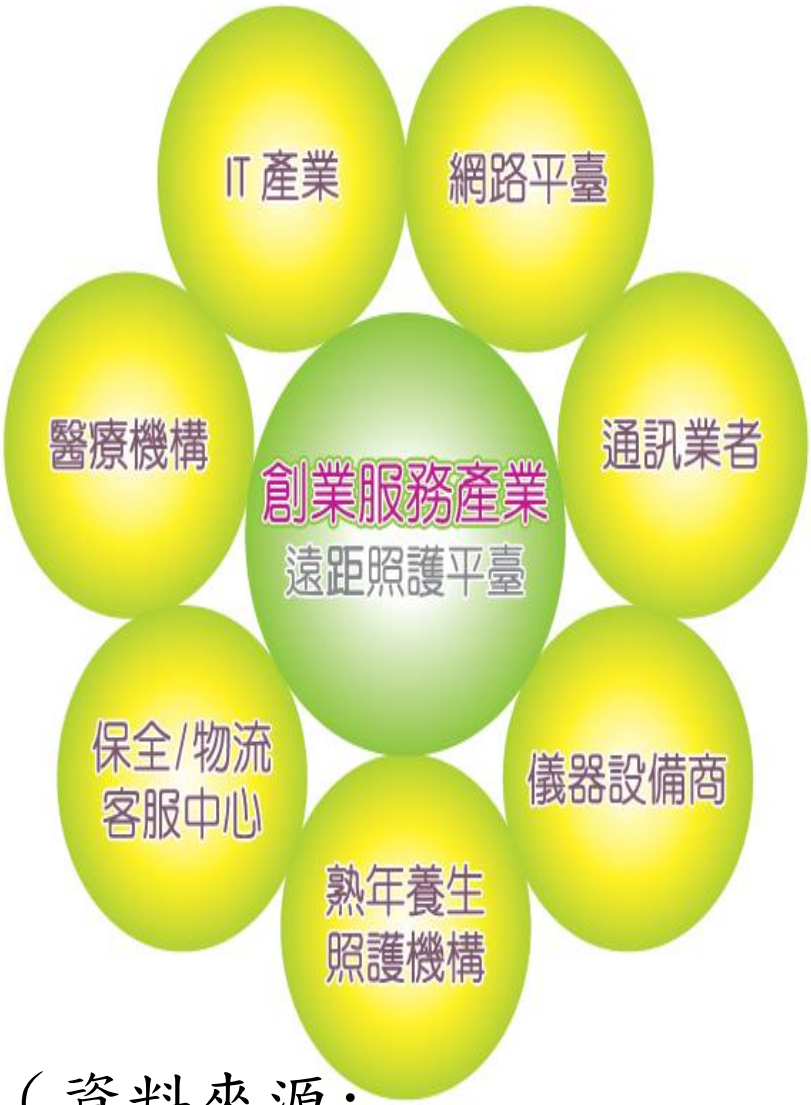


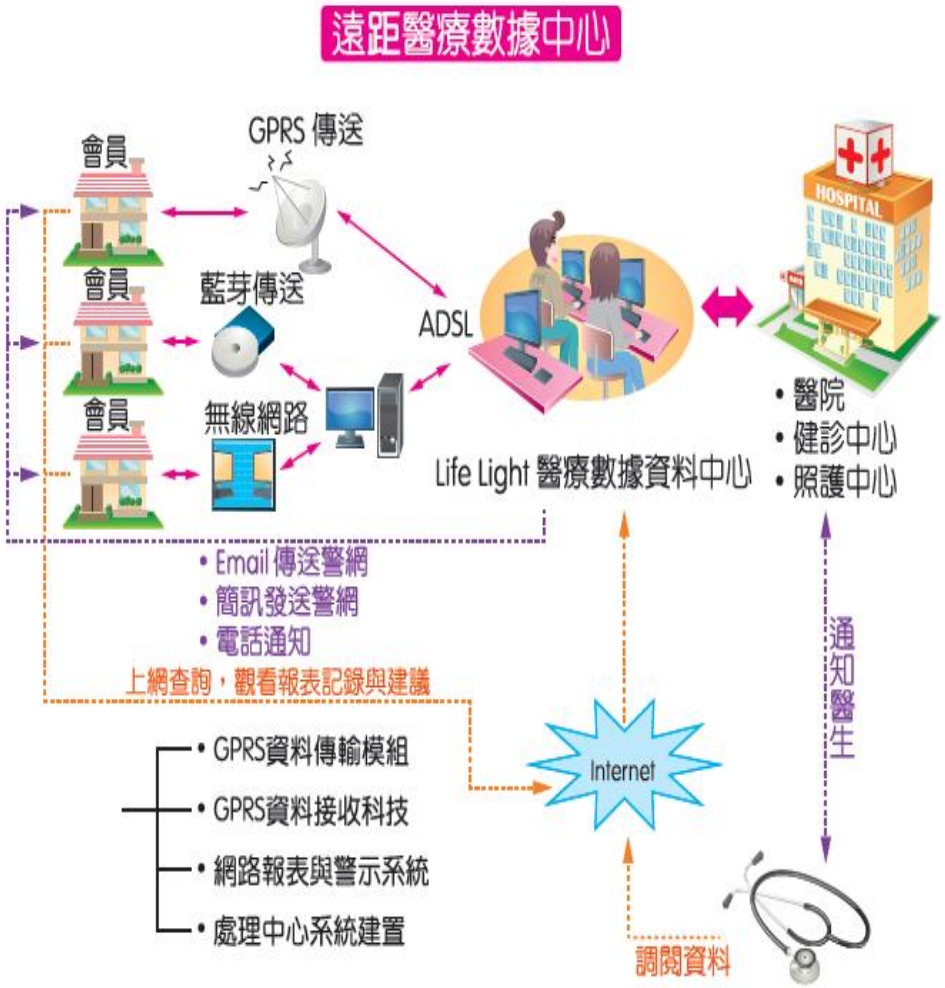
（資料來源：維基百科）



照片15-8 醫生可透過視訊電話，為偏遠地區的病患看診。

均衡區域發展的對策



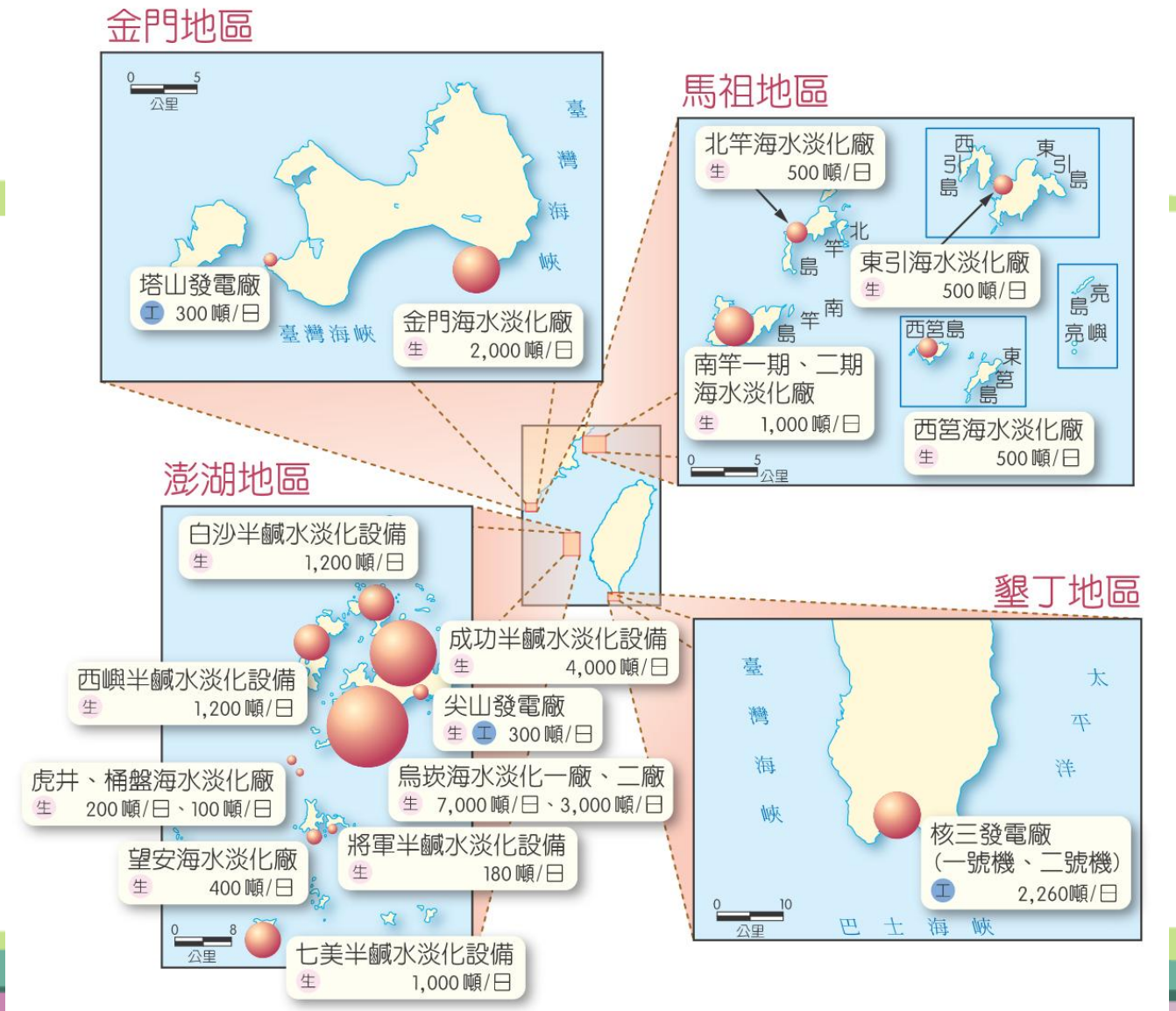


（資料來源:
http://www.lifelight.com.tw/lifelight/weight.pdf）

均衡區域發展的對策

- 自來水建設
  1. 興建海水淡化廠，解決離島地區觀光旺季及枯水季節的用水量缺口
  2. 針對自來水普及率低於臺灣平均水準之鄉鎮，提出偏遠地區供水改善計畫
  3. 2001 年提出「改善原住民部落簡易飲水設施計畫」，使原住民部落自來水普及率達到平地水準

臺灣現有海水淡化廠分布圖(2007)



均衡區域發展的對策

- 數位臺灣計畫
  - 近年政府積極推動縮減數位落差的計畫，藉網路資源的強化彌補偏遠地區教育機會的不足
  - 協助傳統中小企業導入電子商務經營，協助各地區企業改善基礎數位能力，善用資訊科技爭取商機



照片15-9 雲林縣四湖鄉數位機會中心。數位機會中心通常設在偏遠地區，以縮短城鄉差距。

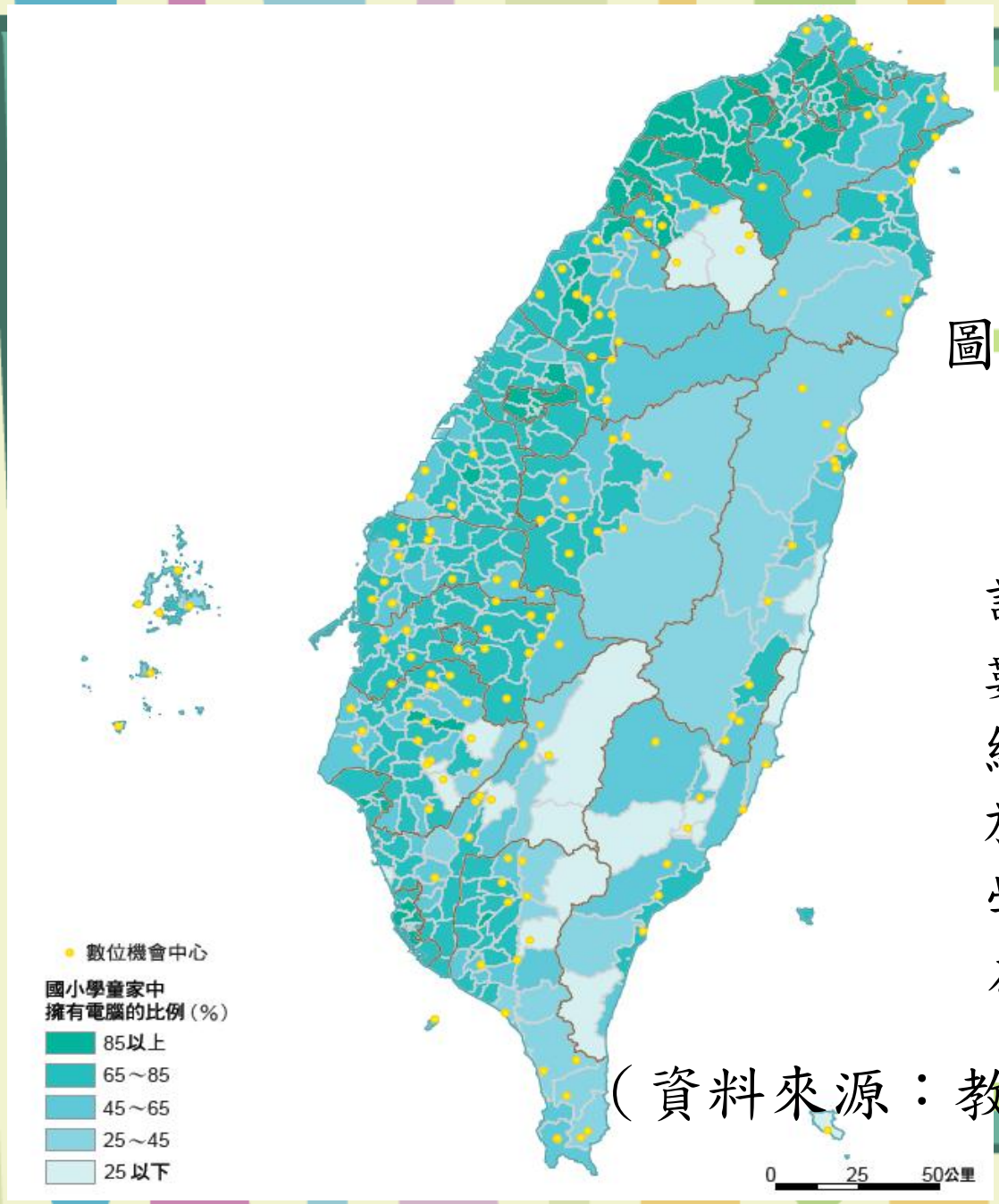


圖15-11臺灣數位落差地圖

註：教育部「創造偏鄉數位機會推動計畫」為縮減城鄉間數位落差，於偏遠鄉鎮設置讓民眾學習電腦的教育中心稱為「數位機會中心」。

（資料來源：教育部電算中心，2008年）



來源：

http://www.etaiwan.nat.gov.tw/content/application/etaiwan/et1002003100000000/guest-cntgrp-browse.php?ordinal=10020031

均衡區域發展的對策

- 教育優先區計畫
  - 為縮短城鄉教育差距，提供積極性差別待遇的補償性輔助，以改善教學環境，發展學校特色，並推動提升弱勢學生就業力的回流教育，以照顧弱勢學生，給予公平受教育的機會

均衡區域發展的對策

- 《促進產業發展條例》
  1. 提供租稅減免，鼓勵產業資源貧瘠或發展遲緩鄉鎮地區投資或僱用員工
  2. 市場條件不足地區設置開發產業園區



照片15-10
屏東縣農業科技園區。為了平衡各地的產業發展，近年來中央政府經常透過經費補助當地特有的產業，來資助地方政府設立科技園區。

均衡區域發展的對策

- 《促進產業發展條例》
  3. 以產業發展套案提升地方產業競爭力，取代消極補助政策。如輔導地方特色產業，協助發展一鄉鎮一特產、劃設傳統產業專區，活絡地方經濟，促進在地就業，紓緩城鄉所得差距擴大問題



照片15-11 新竹縣新埔鎮柿餅。因受氣候與地形的影響，風力強，可用來風乾柿子做成柿餅。

均衡區域發展的對策

- 《離島建設條例》
  - 以專款補助離島各項建設，改善離島投資環境，獎勵民間投資，提高離島居民所得，改善離島生活環境

概念命題

（(C)）2.我國政府以「產業發展套案」提升地方產業競爭力，如輔導鄉村地方特色產業，協助發展「一鄉鎮一特產」；若是實施成功，將使臺灣農業發展呈現出哪一項經營特色？　(A)企業化　(B)休閒化　(C)專業化　(D)機械化。

2.鄉村地方發展「一鄉鎮一特產」使每一鄉鎮針對其最優勢農產品積極創造商機，呈現出(C)專業化的經營特色。

（(C)）3.臺灣地區提出多項均衡區域發展的對策，以期達到區域均衡發展的目的。但「不包括」下列何項？　(A)臺灣高速鐵路的建設　(B)通訊網路的建構　(C)重化工業園區的規劃　(D)發展一鄉鎮一特產。

3.因爲時代的變遷，在臺灣規劃(C)重化工業園區已無法達到區域均衡發展的目的。



THE END