

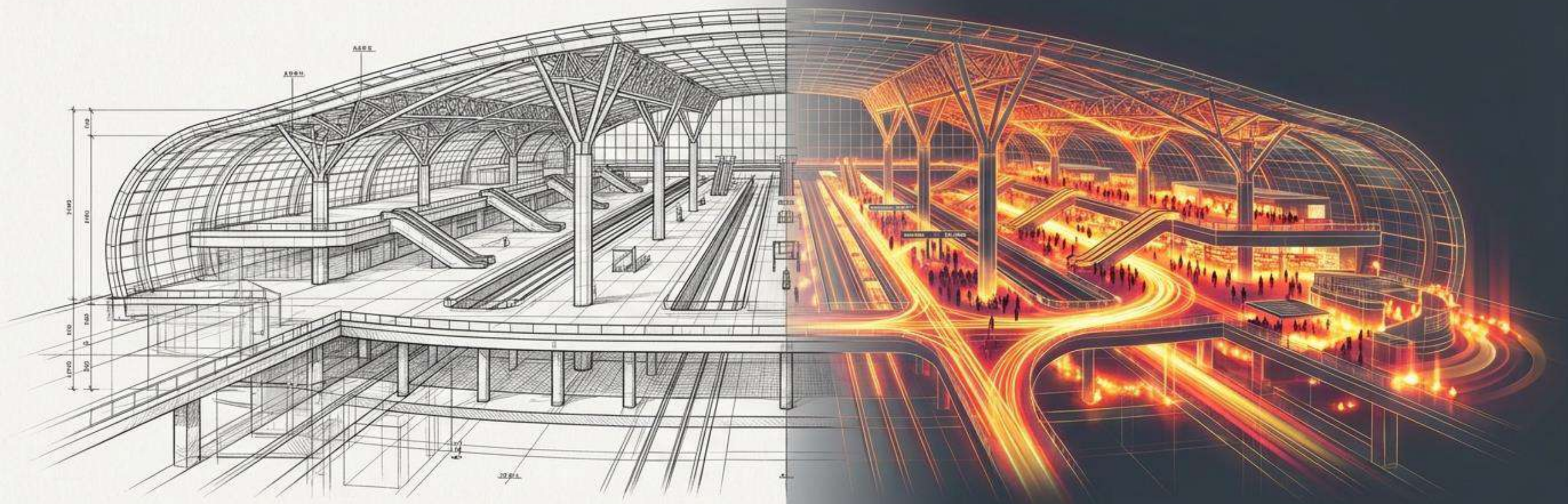
破除高鐵神話： 從兩岸高鐵發展經驗， 重估宜蘭延伸案的 真實代價

(Shattering the HSR Myth: Re-evaluating the True Cost of the Yilan Extension through the Cross-Strait Experience)



高鐵神話的虛與實

從巨無霸空城到台灣蚊子館的基礎建設警示錄



政治承諾與實際需求的拔河——檢視高鐵建設如何從「經濟萬靈丹」淪為「財政灰犀牛」。

政治與發展的迷思

- 帶動繁榮
- 土地增值
- GDP包裝

真實需求與財務底線

- 運輸密度
- 財政紀律
- 人口支撐

評估重大公共建設必須剝除「**高鐵＝繁榮**」的虛妄神話。
真實的基礎建設應當服務既有需求，而非淪為政治人物疊加政績的**利益選品**。





官方藍圖：3,521億元的高鐵延伸承諾

總經費

3,521.75 億元

行車時間

臺北至宜蘭縮短至約 28 分鐘

政策目標

打造「四個90分鐘」環島生活圈，
疏解臺鐵樹林至七堵容量瓶頸。

交通部鐵道局主張，高鐵延伸能擴充北宜軌道量能至現況3倍，並引導臺鐵分流。但這份宏大的藍圖，是否經得起財務與實質需求的檢驗？



**「高鐵是因為有需求才興建，
而不是興建了就會憑空產生需求。」**

— 前行政院政務委員 張景森

專家嚴厲警告，當交通建設脫離真實需求、淪為「高鐵一通，
地方就繁榮」的政治口號時，盲目擴張的後果將是難以挽回的災難。



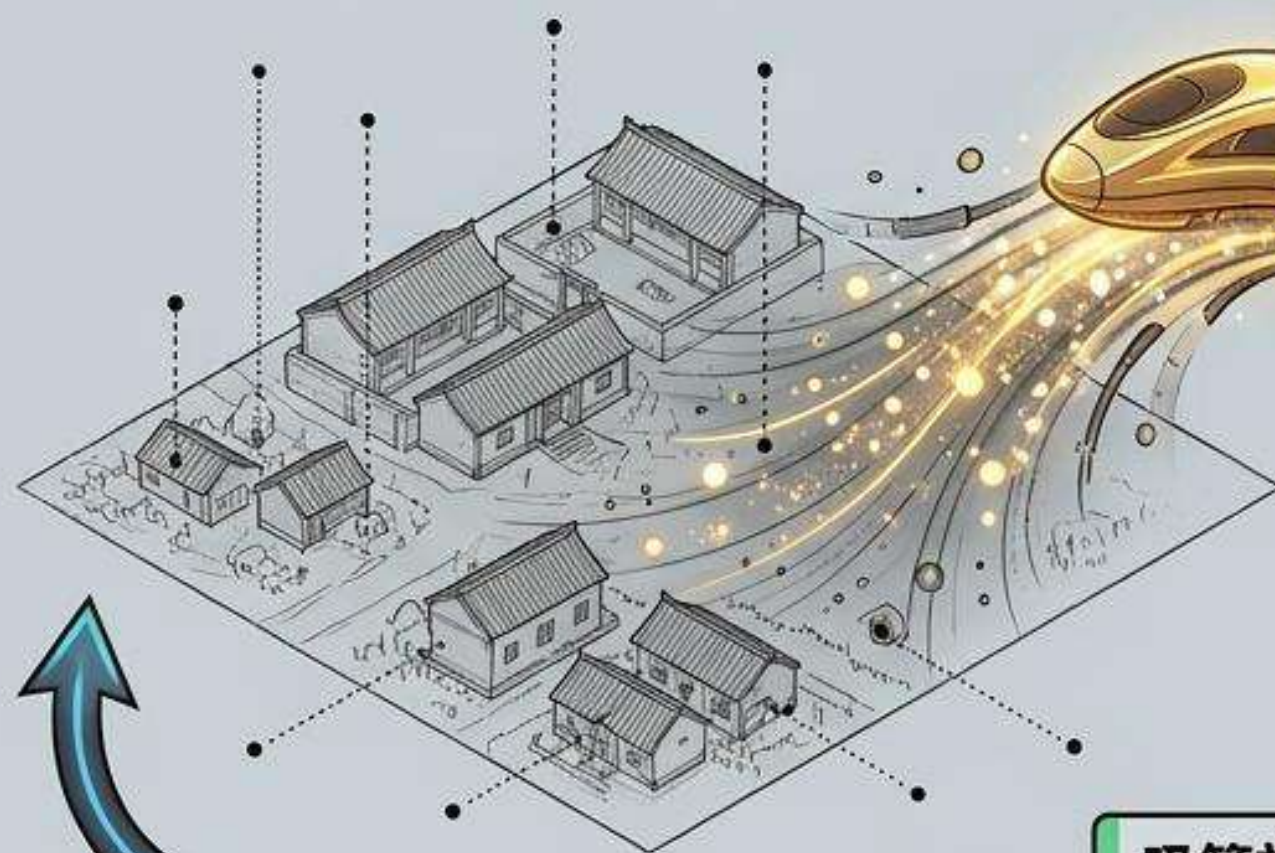
幽靈車站的病理學：盲目擴張的「劇毒三角」

TAIWAN SMART SOLUTIONS
SECURING A BETTER FUTURE



地方政績包裝：地方政府迷信「高鐵一通，產業翻倍」，為包裝GDP盲目追求巨型車站。

選址偏遠炒地皮：刻意建於遠離市區的荒地以炒作房地產，抹殺大眾交通便利性。



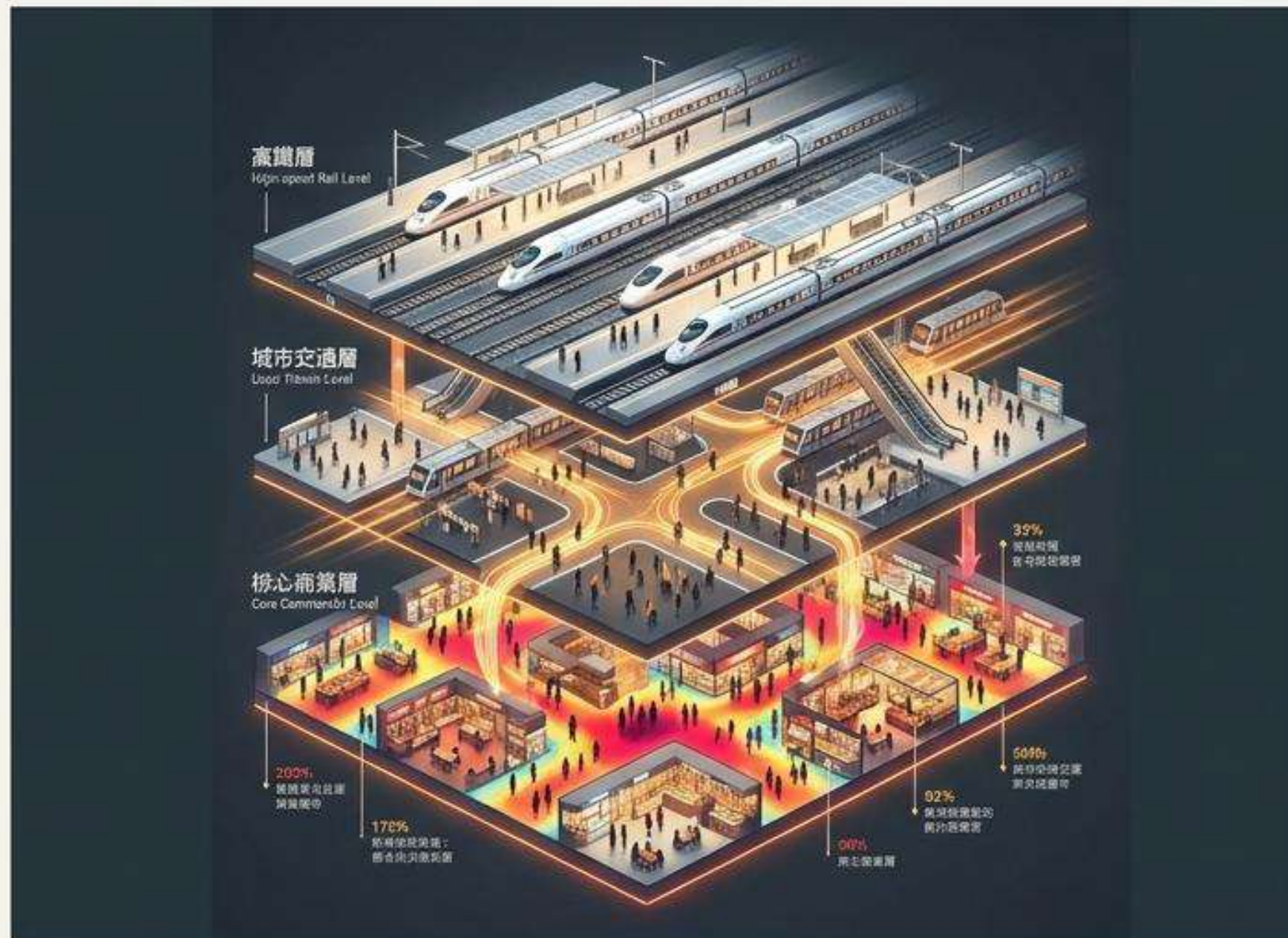
吸管效應反噬：交通便捷未帶來產業，反而加速年輕人與資源流向大城市。



截至2024年底，中國國鐵集團總負債高達 27.8兆新台幣。
多達26座車站因客流慘淡被迫閒置，「開站比關站更虧錢」。



成功樞紐的標竿：南京南站的「流量變現」矩陣



Diagnostic Comparison

日均客流量：12萬人次
(真實需求支撐)。



商業生態圈：引入創新零售。
京東無人超市月營收破 200萬人民幣；
全國首家鐵路星巴克臻選店日銷 500杯。



核心客群定位：掌握「高鐵通勤族」。
早高峰有 32% 客流來自跨城通勤（如
鎮江、馬鞍山），提供極度穩定的高
頻次消費基數。



成功的高鐵站是「商業與交通的有機結合」，而非在荒野中等待發展的孤島。

前車之鑑：中國大陸高鐵的 27.8 兆元「灰犀牛」



27.8 兆

債務黑洞

中國國家鐵路集團總負債高達人民幣 6.2 兆元 (約新台幣 27.8 兆元)。

盈利枯竭

僅剩京滬等少數核心幹線能穩定盈利，絕大多數地方支線深陷嚴重虧損，需靠交叉補貼艱難維繫。

政治驅動

地方政府為包裝GDP與炒作房地產，盲目推動「米字形」樞紐，將巨額債務推給下屆政府，成為隨時可能引爆金融危機的灰犀牛。



脫離真實需求的惡果：無人搭乘的「蚊子館」車站



1. 規格錯置

重慶至黔江線缺乏真實客流量，中西部真正需要的是「客貨混跑」的普通鐵路，卻執意興建時速350公里的高鐵。

2. 土地炒作

刻意將高鐵站建在遠離市區的偏遠地帶以炒作「高鐵新城」房地產。

3. 效應反撲

旅客接駁時間與成本大增，搭乘意願低落，導致20多座高鐵站因客流慘淡被迫閒置或延後啟用。



台灣的在地借鏡：高鐵「蚊子館」的殘酷數字



2024 每日平均進出站人次

最繁忙的樞紐：台北站 — 91,132 人次/日

- 倒數第三名：雲林站 — 9,325 人次/日（僅佔台北10%）
- 倒數第二名：苗栗站 — 6,504 人次/日（僅佔台北7%）
- 倒數第一名：彰化站 — 4,896 人次/日（僅佔台北5.3%）

這些車站陷入了與中國幽靈車站高度重疊的困境：站體位置過於偏遠加上地方公共交通接駁網絡極度不發達，導致其難以吸收潛在旅客，淪為長期的運量低谷。



十字路口的抉擇：宜蘭延伸案的戰略辯論



政治導向的幻夢

- 地方政客的萬靈丹：迷信「高鐵一通，房市與產業翻倍」。
- 無視交通本質，成為疊加政績與炒作土地的工具。

需求導向的現實



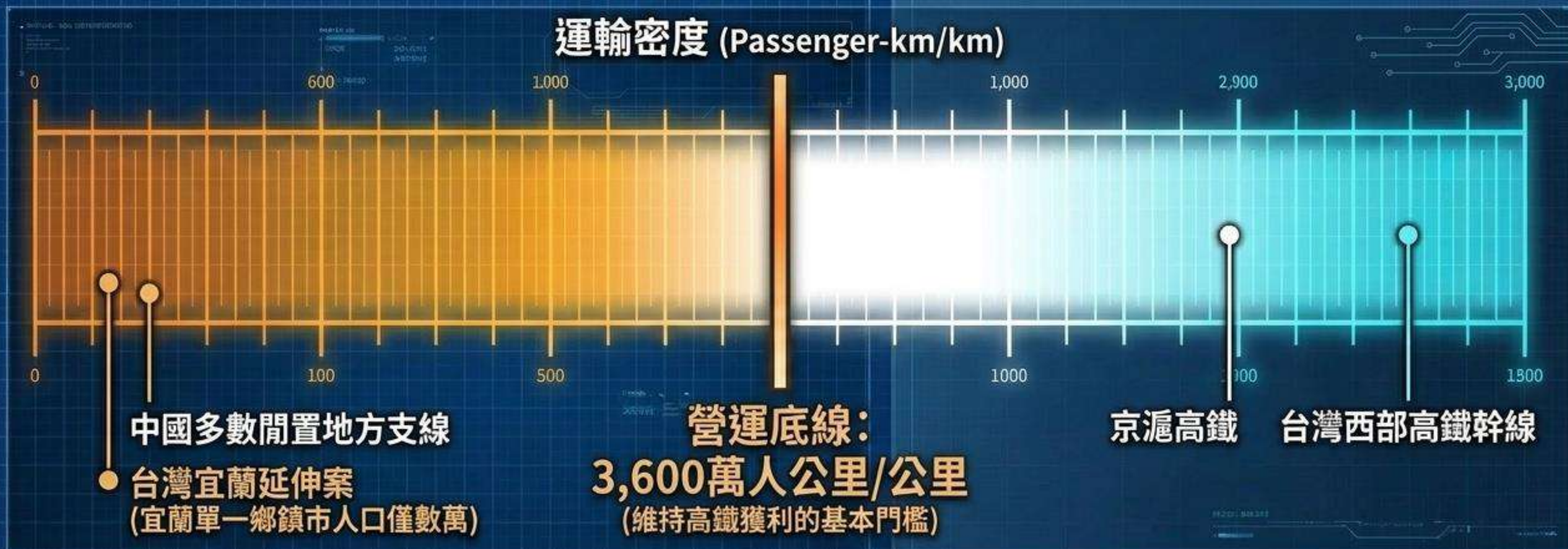
需求導向的現實

- 前政務委員張景森的嚴厲警告：「高鐵是因為有需求才興建，而不是興建了就會憑空產生需求。」
- 台灣應警惕中國27兆債務的教訓，避免基礎建設從「需求導向」淪為「政治導向」。

今日台灣最不需要的，是「高鐵帶來發展」的虛妄口號，而是嚴謹、誠實的成本效益評估。



宜蘭的真實考驗：無法觸及的「營運底線」



宜蘭單一鄉鎮市的人口規模根本無法提供支撐高鐵營運的基本客流。
在缺乏足夠需求下強行營運，日常維護與虧損將成為可怕的財政負擔。



殘酷的經濟反撲：「吸管效應」(The Straw Effect)



迷思

高鐵一通，企業、產業與資金就會大量進駐宜蘭。

現實

過度便捷的高鐵往往不會帶來產業移入，反而成為一根「吸管」。

後果

加速宜蘭年輕勞動力、消費資源與資本沿著高鐵奔向大台北地區定居就業，導致地方人口流失加劇，產業更加空洞化。



學術實證：高鐵真能帶動地方發展嗎？

資料來源：Architecture & Planning Journal, NBER



嚴苛的前置條件 (NBER實證)

研究顯示，高鐵確實能提高跨產業薪資，但「僅限於」該連通城市已經具備以下條件：

- 高度密集的教育資源
- 既有的科技產業聚落
- 專注於非例行性認知任務的產業結構



偏鄉樞紐的殘酷現實

若缺乏上述嚴格條件，高鐵的引入僅會產生表面效應：

- 人為炒作並墊高當地房地產與土地價格 (特徵價格模型顯示空間距離主導房價飆漲)。
- 無法產生實質的經濟生產力與基本面成長。
- 進一步惡化區域間的貧富差距與資源分配不均。



務實的替代藍圖：「西部高鐵、東部鐵路」



歷史脈絡

前行政院長游錫堃時期針對全台軌道運輸的務實規劃，確立了「西部交給高鐵，東部專注台鐵」的戰略平衡。



核心理念



資源應集中於「台鐵提速」與「線形改善」，這才是符合東部地理特性與真實需求的最佳解方，而非盲目引入高成本、高風險的新系統。



決策矩陣：高鐵延伸案 vs. 台鐵提速改善

	高鐵宜蘭延伸案 ⚠️	東部台鐵提速與改善 ✅
建造成本	極高 (高達 3,521 億元)	成本效益高，善用既有路廊
財務風險	極高 (客流規模無法支撐營運底線，恐陷虧損黑洞)	低 (精準服務既有實質需求)
地方經濟效應	高風險引發「吸管效應」，加速青年與資本外流大台北	適切的聯外交通，保護地方資源避免被大城市直接抽乾
環境衝擊	嚴重擾動 (需新建33.8公里長隧道，面臨極高地質風險)	輕微 (優化既有路線足跡，對水庫集水區與環境擾動最小)



破解運能迷思：不需3,500億也能打通瓶頸

官方主張高鐵可紓解「樹林-七堵」台鐵容量飽和問題。事實上，技術升級即可達成。

樹林-七堵
瓶頸

A diagram illustrating the 'Tainan-Tainan' bottleneck. It shows a narrow section of a track where multiple lines converge, creating a traffic jam. The bottleneck is highlighted with a bright orange glow and the text '樹林-七堵 瓶頸'.

車輛汰舊換新

東部幹線導入新車型，平均車速提升至100公里/小時。

號誌與系統升級

提升列車周轉效率，縮短班距（平日30分，假日25分）。

線型優化

臺鐵宜蘭線(如龜山-外澳段)連續小半徑曲線截彎取直。

結論：透過系統升級與線路優化，台鐵完全具備提升運能的潛力，不須承受新建高鐵的巨大財政負擔。



地理與環境的限制：盲目擴張的隱藏稅



工程與風險 (Engineering & Risk)

- **工程代價**：高鐵方案需新建總長達 33.8 公里的深山長隧道。
- **環境風險**：穿越複雜地質與水庫集水區周邊，面臨湧水、斷層等極高不可控工程風險。

務實對比 (The Contrast)

- **務實對比**：相較於直鐵或高鐵面臨的深埋長隧道高風險，升級既有台鐵路線足跡（雙軌化、截彎取直）能將環境破壞與工程風險降至最低。



交通建設的終極藍圖：適地適用的永續運輸

高鐵是工具，不是信仰。真正的基礎建設精通之道，在於「將正確的系統部署在正確的需求上」。

西部走廊（高密度人口）

→ 部署高鐵，承擔高速城際大量運輸。



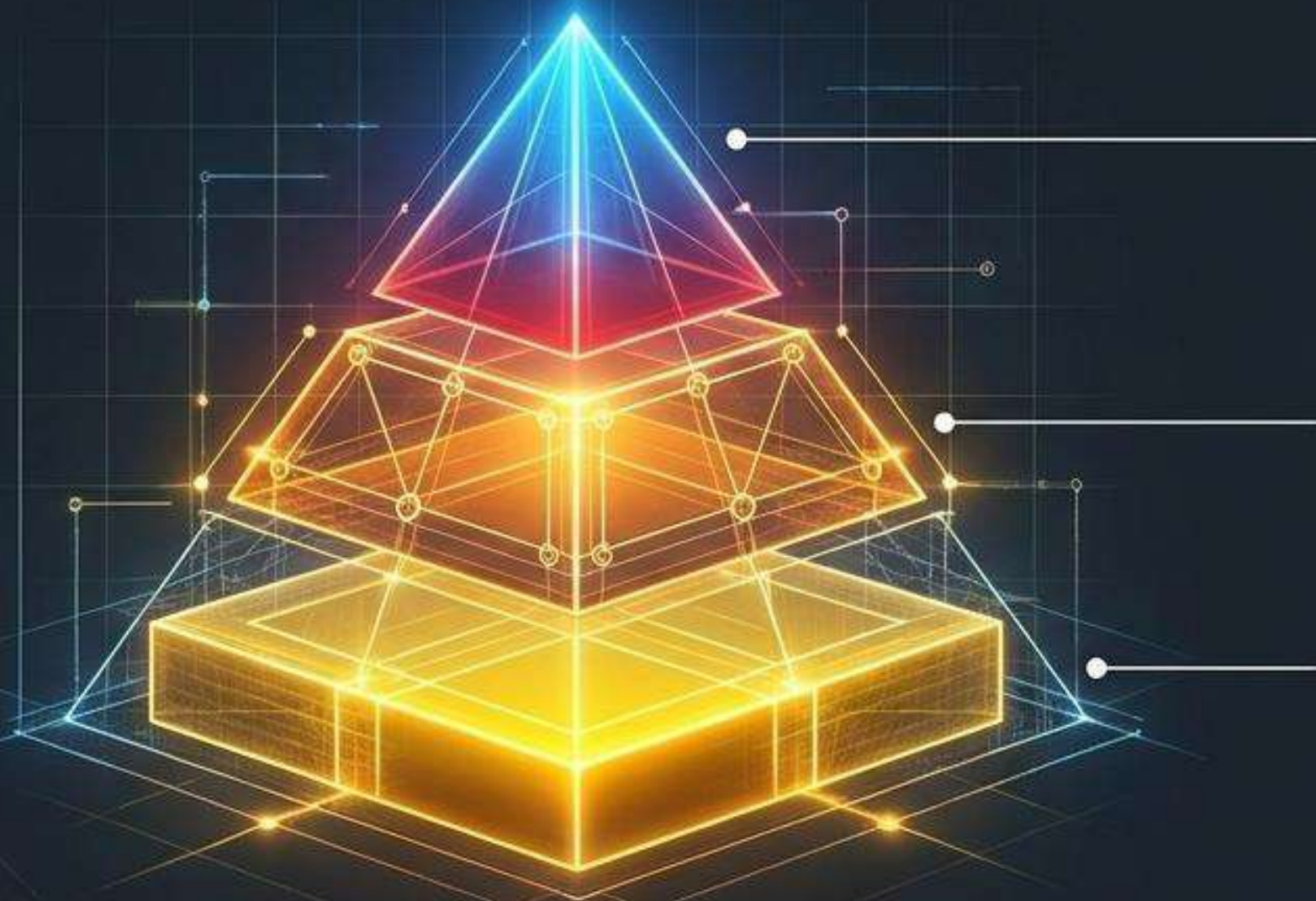
東部區域（低密度、觀光與保育並重）

→ 台鐵提速 + 完善的在地接駁轉乘系統。

結論：放棄「高鐵必定帶來發展」的單一思維，建立具備韌性、效率且財務永續的區域整合交通網。



基礎建設的永續解方：「效益優先」的生存框架



金字塔頂端：商業與TOD生態圈

必須具備多樣化商業開發，將單純轉運節點升級為消費場域（如南京南站的高頻通勤變現）。

支柱：在地接駁整合

高鐵站無法獨立存活，必須依賴極度發達的地方公共交通網絡（破解彰化、苗栗站的偏遠困境）。

絕對基石：真實人口與運輸需求

建設必須服務「既有需求與可預見的成長」，而非寄望於幻想中的產業大爆發。

總結：軌道建設正在告別單純的規模擴張。未來的公共建設必須以「實用為原則，夠用就行」，讓基礎設施回歸服務人類行為的本質。



灰犀牛 (Gray Rhino) 指的是極有可能發生，往往有顯而易見的警訊及證據，但卻被忽視的威脅。灰犀牛看似笨重，反應遲緩，兩噸重的體型本應難以忽視，但當它朝你狂奔而來，卻又會讓人猝不及防。簡單來說，灰犀牛是一種高機率的危機，因為明顯，容易被人注意到，但卻也因為無人阻止，使事件發生時，造成嚴重衝擊。

結語：建立在真實需求上的進步

實現東部90分鐘通勤是一個值得追求的目標。

但是，為了迎合『高鐵等於繁榮』的政治神話，而犧牲國家財政紀律、承受巨大的債務灰犀牛風險，並加速地方經濟的吸管效應，是台灣無法承受的真實代價。

真正的進步，必須建立在數據與需求之上，而非盲目的政治夢想。

Click here: [會員續會與申請表](#)

協會聯絡方式: membership@tss-association.org 合作邀約，聯絡方式：info@smartcitiesgroup.net

關於作者：焦國安是 iTAC (國際轉型顧問公司) 的創辦人兼台灣智慧解決方案協會 (TSSA) 會長，同時也是世界銀行和歐洲復興開發銀行的顧問。他曾任大紐約地區規畫委員會技術服務處處長，負責紐約地區的交通建設規劃。他在台灣、歐洲、東南亞、美國及中國主持過70多場戰略轉型研討會，長期關注AI產業動態、智慧城市與企業數位轉型的交會點。