



立法會秘書處  
資料研究組



## 資料摘要

# 香港、廣州及上海高速鐵路 車站周邊地區的規劃和發展

IN07/18-19

## 1. 引言

1.1 廣深港高速鐵路("高鐵")香港段已於 2018 年 9 月 23 日通車，大幅縮短香港到廣州等地的旅程。<sup>1</sup> 在區域層面而言，高鐵將加快粵港澳大灣區融合，更把香港接駁到全國高鐵網絡逾 40 個目的地，鞏固香港作為中國門戶的地位。於本地層面而言，預期高鐵不僅為香港整體帶來更多旅客和商機，更有可能帶動車站周邊地區的發展。環顧世界其它地方，為盡量發揮高鐵的經濟效益，發展高鐵時一般都會一併考慮車站周邊土地的規劃及用途，使車站成為周邊地區都市更新或發展新城區的催化劑，為城市經濟發展注入新動力。

1.2 資料研究組應謝偉銓議員的要求，研究促進高鐵車站周邊地區發展的城市規劃措施，並按建議選定廣深港高鐵的廣州南站及京滬高鐵上海虹橋站作進一步審視。中國現時擁有全世界最大及發展最快的高鐵網路，而廣州及上海均是中國 4 個最重要鐵路交通樞紐的其中兩個(其餘兩個是北京和武漢)。為發揮高鐵的經濟效益，兩地都借高鐵發展的機遇，於高鐵站周邊範圍訂立相當具規模的長遠發展計劃。舉例而言，廣州南站地區已規劃成為泛珠三角的核心商業中心("CBD")，而虹橋站地區亦已冒起成為長江三角洲的商貿中心和全國重要的會展中心。

---

<sup>1</sup> 廣深港高鐵全長 142 公里，其中香港段長 26 公里。由廣州南站總站出發，途經東莞虎門、深圳北、深圳福田等五個站，到達香港西九龍站，全程約需 48 分鐘。

## 2. 香港高鐵站周邊的規劃和發展

2.1 香港高鐵的發展可追溯至 2001 年，行政長官在其施政報告提出配合當時國內計劃中的深穗快線，興建一條擬由紅磡至深圳的快速鐵路。2002 年，特區政府與內地國家發展計劃委員會在北京達成共識，研究興建一條連接廣州、深圳及香港的跨境高速鐵路，並與國家鐵道部成立廣深港高速鐵路規劃專家小組。<sup>2</sup> 2004 年，國務院審議通過國家《中長期鐵路網規劃》，建設"四縱四橫"，時速達 200 公里以上的客運專線，其中包括廣州至深圳城際客運系統。2005 年 3 月，兩地完成共同進行的可行性研究。同年，九廣鐵路公司亦向政府提交廣深港高速鐵路香港段的可行性報告，提出專用和共用軌道方案，但兩方案都以西九龍作為終站。2007 年 8 月，政府宣布放棄共用軌道方案，採用專用通道方案，以配合內地最新的規劃。<sup>3</sup> 2008 年，高鐵方案刊憲，而高鐵工程撥款於 2010 年 1 月在立法會獲得通過。

### 選址考慮

2.2 根據城市規劃委員會資料，當年政府在初步規劃興建高鐵時，曾考慮總站設在元朗錦上路交匯處，但基於該處遠離市中心，並無主要道路連接，故沒有進一步考慮。<sup>4</sup> 政府解釋，西九龍作為終站選址的優勢是因為它位於城市中心，可達性非常高，在終站 5 公里半徑範圍內，覆蓋達 210 萬的居住人口及 170 萬工作人口。<sup>5</sup> 由於該站毗鄰機場快線(九龍站)和九龍南線(柯士甸站)，旅客離開西九龍站後，可轉乘鐵路，在 15 分鐘內到達核心商業區，例如中環和尖沙咀。再加上終站旁是正在興建中的西九龍文化區，與高鐵有互補作用。不過，有意見認為西九龍並非最理想選址，除車站遠離新界大部分人口外，其中一個原因是車站旁缺乏可供發展的空間，可能無法帶動鄰近地區的發展。而車站建成後將可能進一步推高周邊的地價和租金，影響競爭力。<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> 請參閱中央政策組(2011)。

<sup>3</sup> 請參閱 Transport and Housing Bureau (2008)。

<sup>4</sup> 請參閱城市規劃委員會(2009)。

<sup>5</sup> 5 公里半徑範圍北至九龍塘、南至港島北及東至啟德。根據現有資料，政府並無解釋如何定出半徑距離。

<sup>6</sup> 請參閱《高鐵西九龍站方案 - 一個輸給福田和錦上路的方案》。

## 車站周邊地區規劃

2.3 西九龍沿海的發展土地共 340 公頃，大都是於 90 年代中至 2003 年由填海所得。現時的西九龍站選址，地面面積達 5.88 公頃，在分區計劃大綱圖內被劃為綜合發展區 (Comprehensive Development Area)。除發展高鐵站(包括地底車站月台等設施)外，其上蓋可建最多達 294 000 平方米的辦公室、商業及零售樓面；<sup>7</sup> 站址西面為另外一個達 13.45 公頃的綜合發展區(即現在的九龍站上蓋及周邊發展)，東面毗鄰柯士甸站兩幅較小土地則規劃及已發展為住宅，而南面是面積達 40 公頃的西九文化區，其中一個表演設施——戲曲中心已於 2018 年 12 月開放(圖 1)。

圖 1 —— 西九龍高鐵站周邊地區



底圖來源：地政署地理資訊地圖。

<sup>7</sup> 規劃署在《香港 2030：規劃遠景與策略》的研究指南西九龍有潛力發展成為高檔辦公室區域。而西九龍站的 5.88 公頃商業發展土地已列於 2018-2019 年度的賣地計劃中。

2.4 然而，除上述 2.3 段提述的高鐵站上蓋未來商業發展外，香港並未如一些國內大城市或海外地方，發展高鐵車站時重新規劃周邊地區。因此，在車站旁較外圍的區域，即佐敦道以南和北一帶，過去並無重大規劃改變，主要仍然規劃為住宅及商業用途，現時區內住宅平均樓齡較高，達 48 年，亦以單棟或唐樓為主。最貼近高鐵站的區域，即離高鐵站東側約 300 米至 800 米範圍內，約 29 公頃，人口大概有 5 萬人(圖 1)。<sup>8</sup> 而西九龍填海區過去的發展似乎並未為這一帶舊區帶來太多改變。

## 發展現況

2.5 自高鐵香港段啟用以來，截至 2018 年 12 月中，雖然客流量較通車首周平均每天約 45 600 人次已增加至約 50 000 人次，但仍然未達到預計的 80 100 人次。不過，西九龍站的發展似乎已影響區內部分地方物業的租金水平和用途。據報道，近年有住宅租金升幅逾 40%，而舖租亦上升 20%至 100%不等；因應高鐵帶來更多人流，有新商戶進入該區經營食肆，甚至據報有住宅物業改變用途成為賓館，而這些變化都是由市場主導。<sup>9</sup>

2.6 在 2009-2010 年度，當立法會審議高鐵香港段撥款時，多位議員均關注發展高鐵對西九龍舊區更新的影響。<sup>10</sup> 2017 年 5 月，市區重建局公布開展為期兩年的"油旺地區規劃研究"，以制定市區更新大綱發展概念藍圖、政策框架及實施機制。研究範圍覆蓋 212 公頃，約 3 350 棟樓宇，部分位於毗鄰西九龍站周邊地區，即佐敦道以北一帶舊區(圖 1 及附錄 I)。據報道，現時已選定油旺研究範圍內 8 至 9 個地區，深入研究各個重建方案的可行性，完成研究後會一併諮詢公眾。<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> 請參閱 2016 中期人口統計。

<sup>9</sup> 請參閱《高鐵周邊物業 一放即搶等升值》及《高鐵載客來 佐敦重現光彩》。此外，根據差餉物業估價署的估算，油尖旺區的私人住宅平均應課差餉租值在 2013 年至 2018 年上升 27.6%，比全港平均住宅物業租值稍高 0.4 個百分點；而辦公室平均租值就上升 25.3%，比全港平均辦公室租值高 0.6 個百分點，亦比中西區高 4.7 個百分點。

<sup>10</sup> 請參閱立法會財務委員會(2010)。

<sup>11</sup> 請參閱市區重建局(2017)。

### 3. 高鐵車站周邊地區規劃和發展的環球趨勢

3.1 環球高速鐵路發展迅速，至 2019 年 1 月，全球營運中高鐵總長度達 46 483 公里，在建的有 11 987 公里，已規劃的亦有 10 217 公里。其中，67%全球營運中的高鐵鐵道在中國。其他高鐵網路主要集中在日本和歐洲(例如法國和西班牙)。現時，除中國以外，正在興建較多高速鐵路的主要國家分別有土耳其、伊朗、日本、奧地利、西班牙、美國和英國等。<sup>12</sup>

3.2 高鐵能提供較穩定、便捷及相對便宜的中短途客運服務。因此，發展高鐵常被寄望能夠帶動整體區域經濟發展，促進城市之間更均衡發展。同時，不少城市亦會借高鐵發展機會，透過規劃和發展車站周邊範圍<sup>13</sup>，增強其經濟競爭力。<sup>14</sup> 曾有研究以車站選址來解讀周邊發展的定位。**如車站選址位於城市郊區，定位可以是"依托站點以發展全新城市商區"**。這種發展模式過去在國內似乎相當普遍，如第四節會論述的廣州南站。**如高鐵車站選址位於城市中心或傳統商業中心邊緣，其主要目的除加強中心區發展外，亦可能是為了"城市再生"**，即更生車站周邊範圍內較老舊的地區。<sup>15</sup> 這種模式在歐洲亦有不少例子，例如英法跨海鐵路(Channel Tunnel Rail Link)倫敦終站聖潘克拉斯站(St Pancras)<sup>16</sup> 和法國巴黎至里昂TGV線南端終站里昂巴迪區車站(Lyon Part-Dieu)<sup>17</sup>。

---

<sup>12</sup> 請參閱 International union of railways (2019)。

<sup>13</sup> 車站周邊範圍並無具體定義。有學者將車站周邊範圍分成 3 個發展區域：主區即離車站約 5 至 10 分鐘路程；副區即少於 15 分鐘；而次區即多於 15 分鐘。亦有學者以實際距離區分，主張 500 米半徑作為界線，但亦有意見認為車站周邊範圍規劃應覆蓋自車站月台計 800 米半徑範圍。而國內當局則認為周邊發展應先限於 2 000 米半徑內。請參閱 Mineta Transportation Institute (2017)，Priemus (2006)，SPUR (2011) 及 國家發展和改革委員會(2018)。

<sup>14</sup> 有研究將這周邊發展稱為 Train Station Area Development，並將歐洲百多個車站周邊發展個案，以其發展目的，歸納為 4 大類型，即以車站重建為主的車站復興計劃(Station Renaissance Projects)；加強聯運和通達性的交通發展計劃(Transport Development Projects)；以土地物業發展為主的市區發展計劃(Urban Development Projects)；及包括以上 3 種的策略性綜合大型計劃(Strategic Integrated Mega-Projects)。請參閱 Peters and Novy (2012)。

<sup>15</sup> 請參閱 Hall (2009)及洪世健及姚超(2016)。

<sup>16</sup> 英國早於 1990 年規劃跨海鐵路走線時，就已經將車站周邊地區內城市更新作為規劃及發展目標之一。其中，聖潘克拉斯站(St Pancras)及毗連王十字站(King's Cross)周邊地區已發展成文化消閒、商業中心和住宅的新增長區。

<sup>17</sup> 該站是來往巴黎與里昂 TGV 高速鐵路，即歐洲第一條高速鐵路(於 1981 年通車)的南終站。該區現時被認為是巴黎以外最重要的商業區。在 2009 年，當局開展巴迪區重建計劃，以更好發展該區。

3.3 有意見認為單單高鐵站本身的存在並不足以為城市創造經濟增長和改善城市結構，還需要一套包括規劃、管理和推廣的策略配合。<sup>18</sup> 而發展成功與否亦取決於眾多因素，包括城市自身獨特的經濟發展和地理條件。<sup>19</sup> 綜合而言，以下元素通常都被認為有助周邊發展：

- (a) **強聯運連接性**：成功的周邊發展需倚賴車站具備充足和多樣的交通連接，為旅客提供無縫及方便的轉乘，往來城市內或區域內的目的地，甚至是透過毗鄰的機場，連接海外城市。擁有高聯運連接性的車站不單可增加高鐵客流，並吸引更多周邊發展；<sup>20</sup>
- (b) **可供發展用地**：取決於車站位置，周邊範圍是否有土地作發展用途，亦起着關鍵作用。有些例子主要依靠車站旁邊的棕地，例如舊鐵路用地，或者是開發農地。加強土地儲備作未來發展，可增加周邊範圍的價值；<sup>21</sup>
- (c) **高密度混合土地用途**：車站周邊發展應盡量以高密度混合用途為主，避免單一用途(例如房地產)為主導。混合模式可以吸引更多不同類型的經濟活動和人流，更能發揮高鐵所帶來的效益；<sup>22</sup> 及
- (d) **前瞻性的長遠規劃及執行機構**：周邊發展應有一套規劃總綱，並盡可能在鐵路建成前訂出規劃目標及具體計劃，並由特定機構協調和推行，經過長時間逐步實施。<sup>23</sup>

3.4 隨着國內高鐵網絡迅速發展，有關當局近年開始關注車站周邊發展模式，國家發展和改革委員會等部門聯同中國鐵路總公司在 2018 年發出《**推進高鐵站周邊區域合理開發建設的指導意見**》("指導意見")。指導意見指出近年來，一些地方憑建設高鐵的有利

---

<sup>18</sup> 請參閱 Urena, Benegas and Mohino (2017)。

<sup>19</sup> 請參閱 Mohino, Loukaitou-Sideris and Urena (2014)及 Mineta Transportation Institute (2017)。

<sup>20</sup> 請參閱 Mohino, Loukaitou-Sideris and Urena (2014)。

<sup>21</sup> 請參閱 Mineta Transportation Institute (2017)及 SPUR (2011)。

<sup>22</sup> 請參閱 Jong (2009)。

<sup>23</sup> 英國聖潘克拉斯站／王十字站發展歷時 20 年，現時仍然在進行。法國里昂巴迪區在 1981 年高鐵通車後，於 2009 年再有新規劃。

條件，積極開發高鐵車站周邊區域，並取得了一定成效；然而，整體來說，“國內高鐵車站周邊區域整體開發建設仍處於起步階段”，“個別地方高鐵車站周邊不同程度地存在初期規模過大、功能定位偏高、發展模式較單一、綜合配套不完善等問題”。雖然廣州和上海兩大城市的高鐵站周邊發展相當具規模，但該指導意見指中小型城市“不應過高預估高鐵帶動作用”，同時認為大城市高鐵站周邊發展初期應限制在 2 公里以內區域(約 1 250 公頃)，但可適當預留遠期發展空間。<sup>24</sup>

## 4. 廣州南站周邊地區的規劃與發展

4.1 廣州南站位於番禺區西北部，即廣州市番禺區鐘村鎮石壁村建成區南部，處於珠江三角洲最發達地區的中心策略性位置(圖 2)。<sup>25</sup> 在其北面約 17 公里為有 1 400 萬人口的廣州市的中心城區、西面約 18 公里為有 750 萬人口的佛山市的中心城區及南面約 8 公里為番禺的市橋城區，故車站須依賴其他交通如城際軌道、地鐵及巴士等接駁至這些人口較稠密地區。<sup>26</sup> 廣州南站目前既是廣深港高鐵線北端終站，又是其他 4 條(即京廣、南廣、貴廣線及廣珠城際)往來國內其它城市的高鐵線南端終站，以及多條來往廣東其他城市的城際軌道始發站或終站，其服務能覆蓋全國三分之一人口。在規劃初期，國內當局(即鐵道部、廣東省和廣州市當局)曾考慮過不同選址，包括市橋、大石、鐘村石壁、海珠瀝滘，而石壁的優勢在於地勢平坦，適合作大型客運車站發展，同時沒太多已建民房，土地用途以農地為主，可減少遷拆及賠償等成本。<sup>27</sup> 車站於 2004 年底動工，2010 年啟用。<sup>28</sup> 2018 年，南站日均有 44.6 萬旅客人次，較 2010 年的 2.7 萬人次多近 16 倍。

<sup>24</sup> 請參閱國家發展和改革委員會(2018)。

<sup>25</sup> 除廣州南站，廣州市亦有中心城區的廣州站、天河區廣州東站和花都區廣州北站。根據《廣州綜合交通樞紐總體規劃(2018-2035)》，廣深港高速鐵路會延伸至廣州中心城區。廣州市政府常務會議於 2018 年 11 月原則上通過了有關規劃，具體走線則尚待研究。

<sup>26</sup> 目前已有 2 號廣州地鐵線連接廣州市中心(到越秀區約 45 分鐘車程)和 7 號線連接廣州大學城；另有興建中的佛山地鐵 2 號線連接佛山及廣州地鐵 18 號及 20 號線。

<sup>27</sup> 請參閱中國交通技術網(2012)。

<sup>28</sup> 廣州南站總投資為 130 億元人民幣(150 億港元)，總建築面積約 61.5 萬平方米，有 28 月台。

圖 2 —— 廣州南站與主要城鎮距離



### 廣州南站周邊地區的規劃定位

4.2 廣州南站周邊土地規劃經過多次修訂，其定位及規劃結構都有變化，以迎合當時國家宏觀經濟策略和省市自身的發展目標。<sup>29</sup> 在 2005 年興建南站初期，根據《廣州鐵路新客站地區規劃》，**南站地區被定位為珠三角客運中心**。在 2010 年公布的《廣州南站地區城市設計》規劃，南站地區被定為廣州繼老城區、珠江新城之後的第三增長點，其定位為**華南地區綜合交通樞紐及"以商務、商貿為主導功能的現代服務業集聚區"**。其後，配合廣州市"城市功能佈局規劃"的"南拓西聯"格局，**2013 年 11 月**通過《廣州南站地區核心區城市設計優化及控制性詳細規劃》，再將其定位改為**華南商業中心**。2015 年，中央政府推出"一帶一路"及"粵港澳大灣區"發展戰略，再加上廣州南站成為"泛珠論壇"<sup>30</sup>會址；在此背景下，**2016 年 1 月**，廣州再修編規劃，將南站地區定位為**泛珠三角商務中心(CBD)**——發展成為一個集"泛珠合作平台、華南樞紐門戶及綜合商務新區"的"一帶一路"高鐵路經濟示範區。<sup>31</sup>

<sup>29</sup> 根據《廣佛同城化規劃(2009-2020年)》，廣州南站區域是重點拓展區，整合周邊各類功能區，發展現代商貿、物流、休閒娛樂等現代服務業；區域性物流中心、商貿中心及廣州佛山乃至全省對外的"展示視窗和商業交流平台"。

<sup>30</sup> "泛珠論壇"即涉及 9 個省份的"泛珠三角區域合作與發展論壇暨經貿洽談會"。

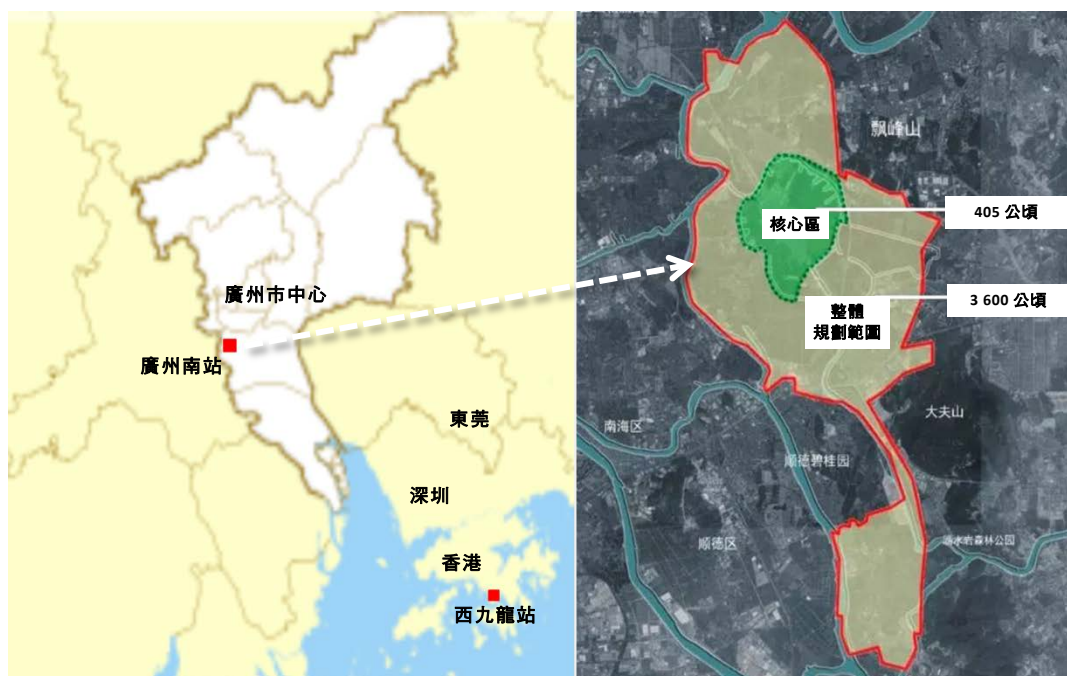
<sup>31</sup> 請參閱《戰略地位再升級 廣州南站蓄力爆發》、《廣州南站周邊地區規劃修編獲通過 多項措施確保南站周邊交通提升》及《廣州南站商務區著力打造"一帶一路"高鐵路經濟示範區》。



## 周邊地區規劃方案

4.3 按最新公布並已通過的廣州南站地區規劃方案，南站周邊有充裕的土地可供發展。整體規劃範圍(亦即所謂周邊發展片區)有 3 600 公頃，即約九龍半島的 75%；如再加上更遠的周邊範圍，即所謂周邊協調地區，範圍就可再擴大 6 100 公頃。根據最新的規劃建議，廣州南站地區的核心區，面積約有 405 公頃<sup>32</sup> (圖 3 及附錄 II)，當中包括 60 公頃的車站本體及周邊配套交通設施。**核心區用地以商業商務為主導**，總建築面積達 804 萬平方米。<sup>33</sup> 預計區內居住人口可達 21.8 萬人，就業人口 30.4 萬人。<sup>34</sup>

圖 3 —— 廣州南站位置及規劃範圍



底圖來源：廣州市人民政府。

4.4 南站地區的規劃結構為"一心、兩軸、三環、六片區"；按 2016 年規劃修編，"一心"指"以廣州南站交通樞紐為核心的商務商貿服務核心"；"兩軸"指"以廣州南站為核心打造城市向外的輻射主軸線"；"三環"指"山水生態休閒環、嶺南文化活力環及公共服務環"；而六片區則為：樞紐核心商貿區、泛珠預留發展區、東部康體服務區、石壁商貿物流區、產業升級示範區及

<sup>32</sup> 最新核心區規劃面積是根據 2018 年 12 月底當局公布南站周邊地區規劃深化方案的批前公告。

<sup>33</sup> 較 2013 年規劃的 450 公頃少約 50 公頃，但總建築面積增加 150 萬平方米。

<sup>34</sup> 根據 2013 年規劃的估算。

沙灣綜合發展區六大功能區。至於南站地區產業發展方向，據報會包括(a)會展服務，總部經濟和流通服務為主導產業；(b)以旅遊休閒、高端居住和商務服務為輔助產業；(c)以高端製造業、生活服務業為基礎結構性產業；及(d)最近才在規劃內有提及的"IAB產業"(智慧康體、新一代資訊技術、人工智慧、生物醫藥與健康等)，以配合廣州市着力發展的經濟新長點。<sup>35</sup>

### 配合周邊發展的配套措施

4.5 南站有優越的地理位置，周邊地區又有上述宏觀的規劃，而且鐵路客量自 2009 年通車以來不斷增加，但發展進度備受關注。曾有意見就南站發展提出以下三方面關注：(a)產業定位變化不定，商務區開發建設推進緩慢，在"十二五"期間(即 2011 年至 2015 年)，30 塊可供開發的土地只售出了 8 塊，開發量未達規劃目標的三分之一；(b)由於參與開發建設工作的部門眾多，又牽涉市與區的責任分工，因而組織協調較弱；及(c)公共交通配套服務滯後，做成轉乘接駁到周邊地區的困難，使旅客出行不便。<sup>36</sup>

4.6 針對上述關注，廣州市當局在 2018 年 9 月通過了《廣州南站周邊地區規劃修編》，通盤考慮實際情況和未來的發展需求，從多方面加強南站周邊發展，以下列出部分新增及以往的措施：

- (a) **加強南站的可達性**：計劃新建 4 條南站與市中心的快速幹道，並加快地鐵和城際軌道交通建設，並針對公共交通配套問題提出種種改善措施；<sup>37</sup>
- (b) **加快地區開發建設**：過去當局透過土地徵收，增加土地儲備，並妥善安置原居民，以加快地區開發建設；最近當局亦為區內舊村舊廠組成的城市更新區域，提供啟動南站周邊城市更新的工作指引；
- (c) **積極招商引資**：番禺當局亦積極為南站核心商務區招商引資，並與商界合作於 2018 年 1 月成立"廣州南站

---

<sup>35</sup> 根據 2018 年 12 月底當局發放的南站周邊地區規劃深化方案的批前公告，周邊地區會劃為 7 個"組團"作綜合發展，涉及地面面積共 3 100 多公頃。請參閱廣州市國土資源和規劃委員會(2018)。

<sup>36</sup> 請參閱中國人民政治協商會議廣州市委員會(2016)。

<sup>37</sup> 通過這些新計劃和措施，當局希望可達至 80%旅客採用公共交通及可於 10 分鐘完成交通接駁等規劃目標。

商務區新業態總部經濟基地聯合招商中心"，招商對象包括香港企業；及

- (d) **加強南站地區行政管理**：廣州南站地區管委會會按規劃，與廣州市的規劃交通部門、鐵路公司研究建立廣州南站"一體化運營"機制，以提高管理效率。

## 5. 上海虹橋站周邊地區的規劃與發展

5.1 上海虹橋站位於上海市中心舊城區以西 18 公里(圖 4)，<sup>38</sup> 屬於市郊型車站，2006 年市政府通過建設上海虹橋站，並於 2008 年 7 月動工，2010 年 7 月 1 日投入使用。虹橋站目前是 4 條高鐵線包括京滬高速鐵路的終站，<sup>39</sup> 亦是華東地區最重要、規模最大的鐵路客運樞紐，在高峰期虹橋鐵路站一天曾處理約 30 萬人次。<sup>40</sup> 從虹橋商務區到杭州及南京分別只需 45 分鐘及 67 分鐘。高鐵站原選址為較南邊的七寶鎮，其後虹橋機場擴充規劃改變，騰出了 700 公頃土地，供發展與機場航站樓直接相連的虹橋綜合交通樞紐。<sup>41</sup>

圖 4 —— 上海虹橋站與上海舊城區距離



<sup>38</sup> 上海陸地面積達 62 萬公頃(市區 26 萬公頃)，有常住人口 2 300 萬。

<sup>39</sup> 京滬高速鐵路、滬漢蓉高速鐵路、滬昆高速鐵路及滬杭甬客運專線。其中，據報道京滬高速鐵路在 2014 年已有 8 000 萬旅客人次。

<sup>40</sup> 據新華網上海頻道 2018 年 10 月 3 日報道，10 月 1 日經虹橋站出發及抵達的旅客達 30 萬人次。

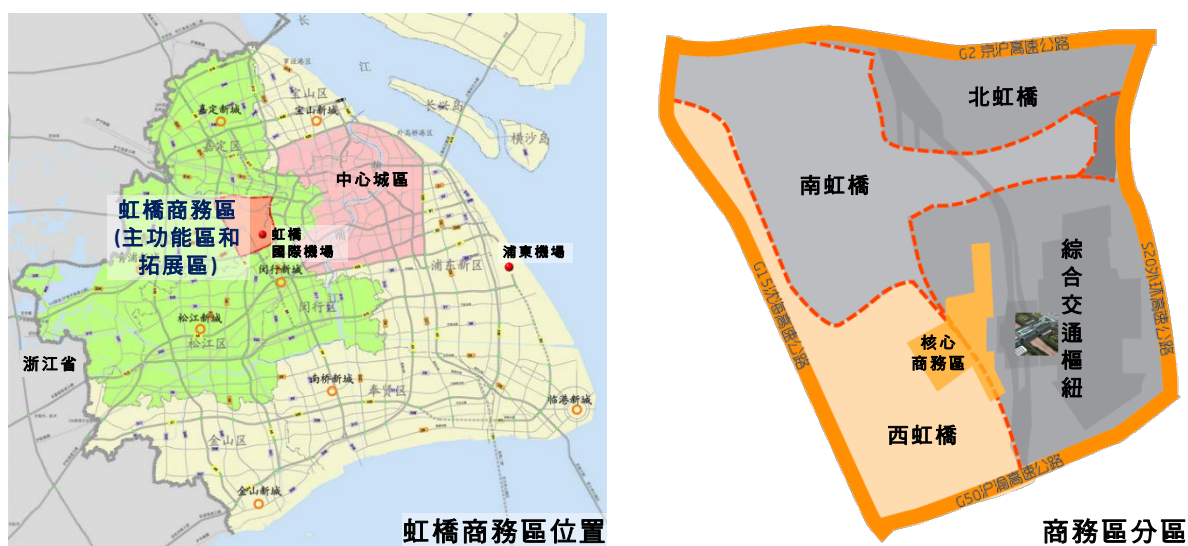
<sup>41</sup> 騰出土地是因為原西跑道擴建規劃修改，把原來擬建跑道東移並將間距由 1 000 多米縮短到 300 多米。

## 上海虹橋站周邊地區的規劃定位

5.2 上海虹橋站亦是上海虹橋綜合交通樞紐的主要組成部分，該樞紐擁有非常高的聯運接駁能力，是目前國內較少有集本地、區域及國際交通及集民用航空、高速鐵路、城際鐵路、長途客運、地面公交及計程車等多種交通方式於一體的交通樞紐。2018年，虹橋綜合交通樞紐處理旅客達4億人次，即每天平均約110萬人次。由於樞紐處於近郊，對市內的聯繫便需依靠充足和可靠的交通配套。<sup>42</sup>

5.3 虹橋站／虹橋綜合交通樞紐周邊地區即為虹橋商務區(圖5)，覆蓋上海西部4個區(長寧、閔行、嘉定和青浦)。上海市政府於2009年決定將虹橋商務區發展成為一個繼上海中心城區、上海浦東之後的第三個經濟增長區域，以及一個服務長三角區域乃至全國的商務集聚區。虹橋商務區緊鄰江蘇、浙江兩省，可作為綜合交通樞紐，以此為中心的"1.5小時經濟圈"，可覆蓋長三角區域內所有的重要城市。

圖5——虹橋商務區位置及規劃範圍(詳見附錄III)



來源：上海市人民政府。

<sup>42</sup> 目前虹橋站有三條上海地鐵線(2、10及17線)，其中兩條連接市中心。

5.4 根據《上海虹橋商務區"十二五"規劃》(2011-2015)，虹橋商務區將實踐**"貿易平台"**、**"商務社區"**、**"智慧虹橋"**、**"低碳實踐區"**、**"城市綜合體"**的規劃理念，協助上海產業結構轉型、調整城市布局、帶動周邊地區發展，目標是在 2020 年建成"上海現代服務業的集聚區；上海國際貿易中心建設的新平台；面向國內外企業總部和貿易機構的彙集地，服務長三角、服務長江流域、服務全國的高端商務中心；基於新一代資訊技術的智慧虹橋，具有示範作用的低碳商務區"。<sup>43</sup>

5.5 在《上海虹橋商務區發展"十三五"規劃》(2016-2020)中，因應國家及上海市的策略性發展需要，包括"一帶一路"和"長江經濟帶"等，商務區的發展會集中三大功能，即**"大交通、大會展、大商務"**，令商務區成為一個集交通、會展、商務於一體的高端綜合性商務區，並逐步成為全球一流的商務區<sup>44</sup>(見附錄IV——虹橋商務區"十三五"時期經濟社會發展的主要目標)。

### 周邊地區規劃方案

5.6 商務區的總規劃面積約 8 600 公頃(稍比香港島大)(圖 5)。其中，主功能區規劃範圍內，特別是虹橋站／交通樞紐附近，本來已有一些民房發展，過去不少民工聚居在這裡，估計曾佔區內人口約一半。<sup>45</sup> 區內亦有一些舊製造業發展，例如成衣，亦有一些高端資訊通訊科技製造業，由於有這些舊建設存在，故規劃及發展商務區時需考慮改變一些土地用途及善用空置土地和已有建築物。<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> 這亦反映了上海的戰略定位。前中共總書記胡錦濤在 2006 年"全國兩會"期間，提出上海要實現"四個率先"(即率先轉變經濟增長方式、率先提高自主創新能力、率先推進改革開放及率先構建社會主義和諧社會)，並大力推進"四個中心"的建設(即國際經濟中心、國際金融中心、國際貿易中心和國際航運中心)。

<sup>44</sup> 請參閱《虹橋商務區發展"十三五"規劃》。

<sup>45</sup> 根據《上海虹橋商務區"十二五"規劃》，2010 年底，虹橋商務區涉及主要街鎮共有常住人口約 79 萬人，區域內常住人口約為 45 萬人。

<sup>46</sup> 涉及這些土地的遷拆、儲備、規劃和發展由市政府成立的專門機構負責，並按上海市虹橋商務區管理辦法執行。請參閱 Dai and Vries (2017)及上海申虹投資發展有限公司(2018)。

5.7 商務區分為主功能區(2 700 公頃)和拓展區(5 900 公頃)。主功能區覆蓋**虹橋綜合交通樞紐**及大部分**核心區**(核心區亦包括在主功能區外的國家會展中心)。**核心區**佔地 470 公頃，是近階段重點開發的區域，主體功能為**商務辦公**。根據上海虹橋商務區"十三五"規劃，核心區將引進國內外企業總部、功能性貿易機構、投資機構以及其他各類配套企業。<sup>47</sup> 主功能區內就業人口預期在 2020 年將達到 65 萬人及常住人口約 50 萬人。而主功能區外有 4 個重點片區，各有其規劃發展目標，當中包括：

- (a) **東虹橋**：規劃建設成為世界領先的**航空服務業**創新試驗區，航空服務業、航空機構和航空要素集聚區，目標是建設成為國際航空樞紐和全球航空企業總部基地；
- (b) **南虹橋**：規劃建設成為精品化的**醫療教育文化**居住配套區、國際化的創新創業區；
- (c) **西虹橋**：規劃建設成為具有濃厚文化特色的**高端居住**配套區、上海國際會展之都的核心承載區；及
- (d) **北虹橋**：規劃建設成為充滿活力的高品質**綜合配套**區、"四新經濟"和創新創業的先行區。<sup>48</sup>

5.8 商務區內有多個重點發展項目，例如國家會展中心(National Exhibition and Convention Center)。國家會展中心位於核心區西側，通過地鐵與虹橋高鐵站及虹橋機場相連，是國家商務部與上海市人民政府共同發展的項目，其地上建築面積達 127 萬平方米(比香港灣仔會展中心總面積大約 13 倍)，集展覽、會議、辦公、商業和酒店多功能於一身，內有 50 萬平方米供展覽用途，為世界最大之一的會展綜合體。國家會展中心已於 2014 年 10 月建成，2015 年全面使用，最近舉行較矚目的展覽為中國進出口博覽會。

5.9 另一個重點項目是上海新虹橋國際醫學中心。醫學中心是國家衛生和計劃生育委員會(現稱國家衛生健康委員會)與上海市政府"部市合作"重點項目，將建設成為具有國際水準的

---

<sup>47</sup> 虹橋商務區核心區所開發的地上建築面積為 337 萬平方米，而地下建築面積約為 260 萬平方米。

<sup>48</sup> "四新經濟"指"新技術、新產業、新業態、新模式"的經濟形態。

"醫、教、研、康、養、遊"為一體的醫療服務集聚區。<sup>49</sup> 醫學中心的規劃總面積約 100 公頃，地理位置優越，通過虹橋綜合交通樞紐可 3 小時內到達長三角 16 個中心城市，55 個中等城市和 1 000 多個小城鎮，可服務人口達 3 億。

### 配合周邊發展的配套措施

5.10 雖然上海虹橋高鐵站／交通樞紐比廣州南站稍遲建成，但似乎其周邊(即虹橋商務區)發展卻比廣州南站周邊順暢。以核心區為例，區內 31 幅土地在 2014 年已全部出讓並開始建設，投資規模達到 915 億人民幣(1,152 億港元)；<sup>50</sup> 據報道，截至 2017 年 8 月，**虹橋商務區**累計有 344 棟建築物落成。**核心區** 31 個社會投資項目共 582 萬平方米商辦建築中，已竣工的約 310 萬平方米，佔全部樓宇建築面積 53%。目前，主功能區進駐企業已超過 2 500 戶，其中約 4 成落戶在核心區。其發展速度可能與商務區有一個較穩定持續的規劃定位和目標有關；其他主要配套措施包括：

- (a) **設立專責機構**：在管理和執行方面，虹橋商務區發展根據《虹橋商務區管理辦法》統籌和推行，並設立虹橋商務區開發建設指揮部<sup>51</sup> (由副市長任總指揮)及虹橋商務區管理委員會的專責機構。<sup>52</sup> 這安排可加強所牽涉的不同部門，甚至不同地區之間的協調；

---

<sup>49</sup> 2017 年 6 月，新虹橋園區被國家衛生和計劃生育委員會等 5 部委確認為全國首批 13 個"健康旅遊(國家)示範基地"之一。國家發展和改革委員會、國家衛生和計劃生育委員會、國家旅遊局、財政部和中醫藥管理局將通過為基地提供藥品、器械、設備的進口以及技術引入等層面的先試先行政策，來加大對醫學中心項目的鼓勵和引導。醫學中心以"市場化、高端化、國際化、集約化"為導向，發展"立足上海、輻射長三角、服務全國的高端醫療服務集聚平台"。

<sup>50</sup> 根據"十二五"虹橋商務區規劃，為虹橋商務區提供發展空間，當局實行"農村集體建設用地流轉和宅基地集中置換"政策，即容讓農村集體建設用地在市場轉讓出售；以及以城鎮住房換取農村原居民遷出。

<sup>51</sup> 下設上海申虹投資發展有限公司，為經市政府批准組建的市級多元投資開發公司，承擔虹橋綜合交通樞紐開發建設的組織協調、規劃設計、管理施工建設、拆遷、土地儲備以及周邊地區的規劃發展。

<sup>52</sup> 上海虹橋商務區管理委員會是市人民政府的派出機構，並依據《虹橋商務區管理辦法》的規定履行一系列職責，包括參與編制虹橋商務區區域規劃、協調虹橋樞紐內交通設施管理、指導相關單位實施土地前期開發和基礎設施建設、促進投資環境和公共服務的完善、吸引投資及推動現代服務業發展。

- (b) **設立專項發展資金**：在資金方面，上海市亦設立虹橋商務區專項發展資金，用於支援商務發展和交通等方面的開發、建設和管理。專項發展資金由市及區政府提供，2016-2020 年的預算金額達 12 億人民幣(約 14 億港元)；<sup>53</sup> 及
- (c) **訂立 3 年行動計劃**：商務區管委會亦曾訂立不同的 3 年行動計劃，範疇包括公共交通配套、核心區商務配套和核心區外圍整治改造等。其中，商務區管委會會同閔行區政府於 2014 年 5 月發佈了《關於支援虹橋商務區商業配套建設的扶持意見》，以專項發展資金透過租金補貼和營業獎勵，支援於核心區內提供生活配套服務的營業者。<sup>54</sup>

5.11 雖然虹橋高鐵站周邊商務區的發展情況似乎頗理想，但仍面對不少挑戰。其中，由於核心區發展較快，加上國家會展中心已投入營運，增加了區內對外、區域間和內部交通的壓力。其次，區域之間的土地儲備發展步伐不一，亦影響了一些公共服務設施配套的建設規劃，而核心區與周邊(例如舊村)的環境狀況亦產生了不協調現象。<sup>55</sup>

## 6. 結語

6.1 從以上可見，不少海外城市發展高鐵時，都會同時重新規劃和發展車站周邊地區，以促進市區更新或者建立新經濟增長點。不過，香港在發展高鐵西九龍站時，似乎未有一套關於周邊地區的長遠規劃，這可能受制於高鐵站的地理限制，而周邊可供發展的土地亦有限。不過，市區重建局目前為西九龍舊區的重建正進行研究，可能為善用高鐵的經濟效用帶來新的契機。

---

<sup>53</sup> 專項發展資金的使用和管理辦法，由上海市發展和改革委員會及財政部門會同上海虹橋商務區管理委員會另行制定。

<sup>54</sup> 有關措施於 2017 年底結束。

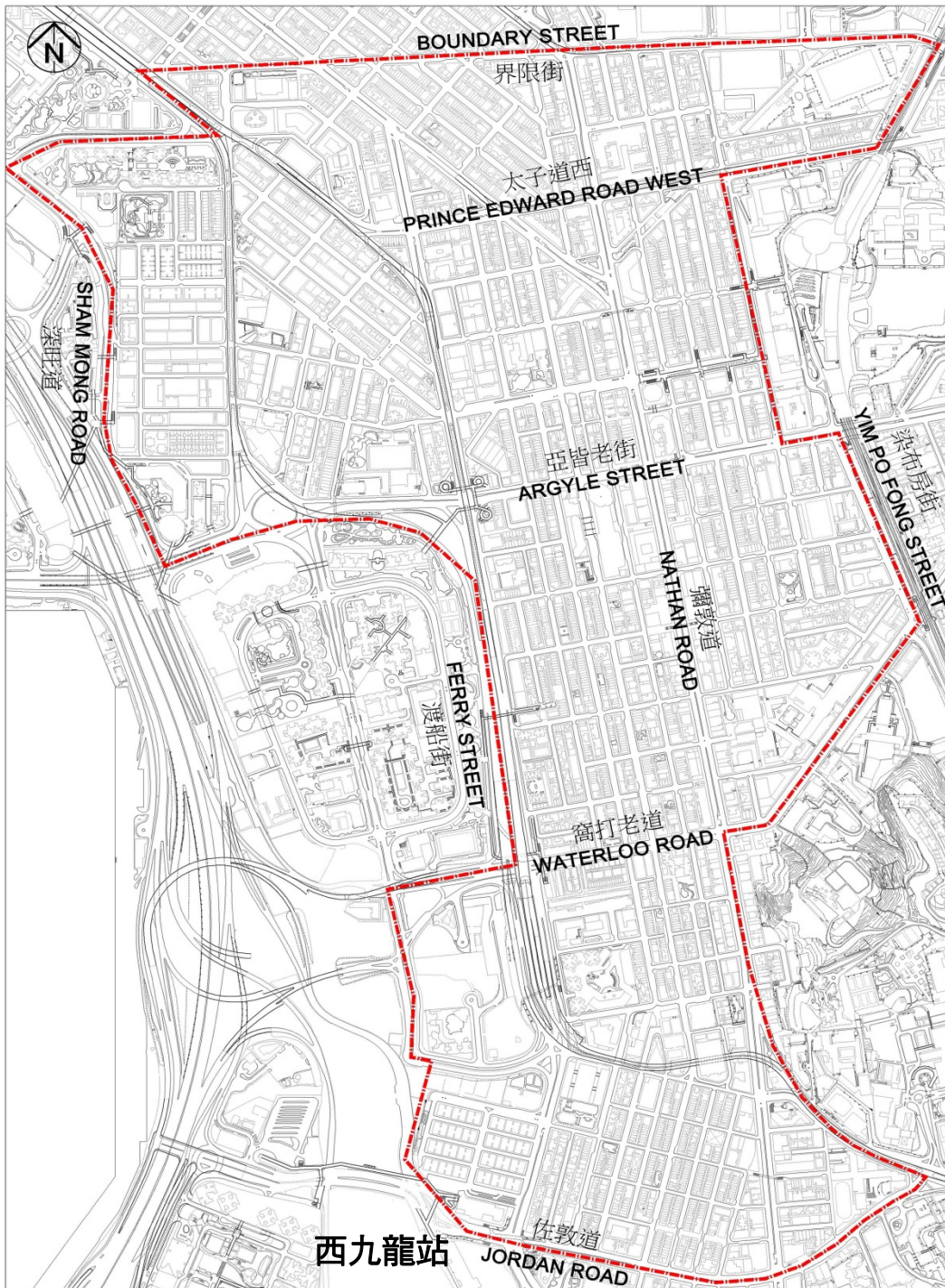
<sup>55</sup> 除此，商務區與周邊其他大規模發展的地區的競爭因彼此定位近似而變得激烈。請參閱《虹橋商務區發展"十三五"規劃》。



6.2 綜觀國內其中最重要的廣州南站與上海虹橋站，兩者同時有前瞻性及其規模的總規劃，訂立總體區域及次區長遠發展目標，同時劃定最近車站的範圍作為核心區重點發展商貿經濟，再輔以其他配套為區內就業人口提供服務。在核心區外的地區就各有定位和土地用途。

6.3 就廣州南站而言，其周邊規劃因應宏觀經濟策略的變化而作出了數次定位調整。最近，當局通過了規劃修編，包括實施一系列提升其可達性的措施，及提供啟動南站周邊城市更新的工作指引。至於上海虹橋站，當局曾訂立不同的 3 年行動計劃，發展核心區商務配套和公共交通配套等。車站周邊商務區內已有多個重點發展項目，包括已投入運作的國家會展中心，而商務區發展由專責機構負責，加強管理和統籌協調。

市建局油旺地區規劃研究覆蓋範圍



來源：市區重建局網頁。

## 廣州南站周邊地區的詳細規劃

### 2011年通過的規劃



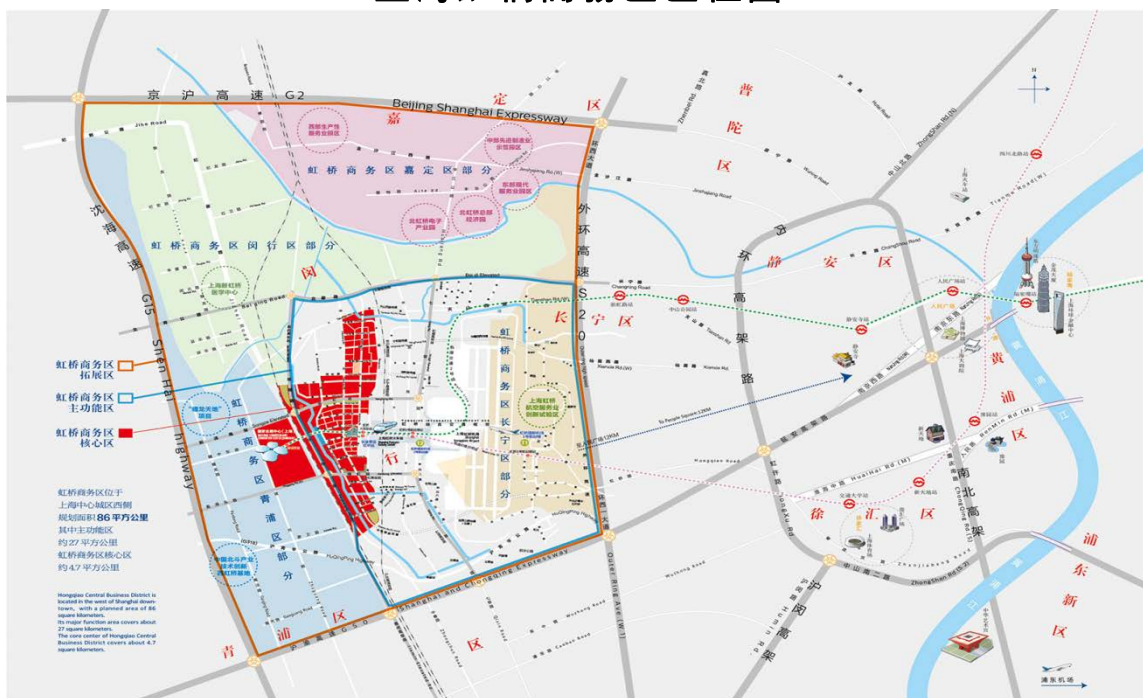
### 2018年底深化方案建議



來源：廣州市人民政府。

### 上海虹橋商務區規劃圖

### 上海虹橋商務區區位圖



### 西虹橋區規劃構想／實景圖



來源：“西虹橋”網頁。

## 虹橋商務區"十三五"時期經濟社會發展的主要目標

類別	序號	指標名稱	2020 年目標
產城融合	1	總就業崗位	約 65 萬
	2	核心區地上建築面積總量	337 萬平方米
	3	核心區地下建築面積總量	260 萬平方米
	4	主功能區內生活配套完善	15 分鐘體育健身服務圈 15 分鐘醫療衛生服務圈 15 分鐘休閒娛樂圈 15 分鐘文化活動圈
商務配套	5	人均公共文化設施面積	0.18 平方米
	6	規劃道路面積率	18.8%
	7	路網密度	4.25 公里／平方公里
	8	主功能區新建公共停車場	新建一批公共停車場
	9	重點公共區域和公共空間的 WiFi 覆蓋率	全覆蓋
生態文明	10	主功能區新建建築達到綠色星級標準	100%一星級以上
			60%二星級以上
			30%三星級以上
	11	拓展區新建建築達到綠色星級標準	100%一星級以上
			50%二星級以上
	12	低碳監測平台對主要商辦樓宇覆蓋率	核心區 100%
主功能區 50%			
13	主功能區總綠化面積	399 公頃	
14	落實 8 600 公頃範圍內綠化用地要求	1 200 公頃	
經濟社會	15	年生產總值	約 1,200 億元
	16	服務業增加值	840 億元
	17	引進世界 500 強企業數量	累計 20 家以上
	18	引進各類企業總部機構數量	100 家以上
	19	培育具有國際影響力的大型會展數量	5 個以上
	20	培育中小型專業展會	30 個以上
	21	引進國際知名會展企業集團	5 家以上
	22	發展國內知名會展企業	20 家以上
	23	國家會展中心總展覽面積	700 萬平方米以上
	24	國家會展中心 10 萬平方米以上展會佔比	超過 67%
	25	虹橋綜合交通樞紐日均旅客	超過 110 萬人次
	26	虹橋綜合交通樞紐全年旅客總量	超過 4 億人次

來源：虹橋商務區"十三五"規劃。

## 參考資料

### 香港

1. Census and Statistics Department. (2016) *Population By-census Results*. Available from: <https://www.bycensus2016.gov.hk/tc/bc-dp-tpu.html> [Accessed February 2019].
2. Environment, Transport and Works Bureau. (2005) *Northern Link and Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link*. LC Paper No. CB(1)562/05-06(01). Available from: [https://www.legco.gov.hk/yr05-06/english/panels/tp/tp\\_rdp/papers/tp\\_rdp1212cb1-562-1e.pdf](https://www.legco.gov.hk/yr05-06/english/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1212cb1-562-1e.pdf) [Accessed February 2019].
3. *Minutes of Meetings of the Finance Committee of the Legislative Council*. (2010) 15-16 January. FC149-156/09-10.
4. *Official Records of Proceedings of the Legislative Council*. (2002) 7 February.
5. Transport and Housing Bureau. (2008) *Legislative Council Brief: Hong Kong Section of Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link*. File Ref: THB(T)CR 1/16/581/99. Available from: [https://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/tp/tp\\_rdp/papers/tp\\_rdp-thbtr11658199-e.pdf](https://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp-thbtr11658199-e.pdf) [Accessed February 2019].
6. 中央政策組：《不同持份者的參與：研究廣深港高速鐵路專案事例》，2011年2月，網址：[https://www.pico.gov.hk/doc/tc/research\\_reports/executive\\_summary\\_study\\_on\\_multistakeholder\\_engagement\\_guangzhou\\_shenzhen\\_hongkong\\_express\\_rail\\_link\\_project.pdf](https://www.pico.gov.hk/doc/tc/research_reports/executive_summary_study_on_multistakeholder_engagement_guangzhou_shenzhen_hongkong_express_rail_link_project.pdf) [於2019年2月登入]。
7. 市區重建局：《油旺地區規劃研究》，2017年，網址：<https://www.ura.org.hk/tc/major-studies-and-concepts/yau-tsim-mong-district-study> [於2019年2月登入]。
8. 《佐敦餐廳發高鐵夢先蝕8個月》，《蘋果日報》，2018年9月19日，網址：<https://hk.news.appledaily.com/local/daily/article/20180919/20502828> [於2019年2月登入]。

9. 城市規劃委員會：《第 945 次會議記錄》，2009 年 10 月 16 日，網址：[https://www.info.gov.hk/tpb/sc/meetings/TPB/Minutes/m945tpb\\_c.pdf](https://www.info.gov.hk/tpb/sc/meetings/TPB/Minutes/m945tpb_c.pdf) [於 2019 年 2 月登入]。
10. 政府新聞公報：《立法會十題：廣深港高速鐵路香港段營運安排》，2018 年 11 月 14 日，網址：<https://www.info.gov.hk/gia/general/201811/14/P2018111400325.htm> [於 2019 年 2 月登入]。
11. 《政務司司長於 2002 年 1 月 30 日及 31 日的訪京之行的資料文件和有關的新聞公報》，2002 年，為 2002 年 4 月 19 日立法會內務委員會會議文件，網址：<https://www.legco.gov.hk/yr01-02/chinese/hc/papers/hc0419s-cslet200204-c.pdf> [於 2019 年 2 月登入]。
12. 香港政府一站通：《二零零一年施政報告》，2001 年，網址：<https://www.policyaddress.gov.hk/pa01/chi/c58.htm> [於 2019 年 2 月登入]。
13. 《高鐵西九龍站方案 - 一個輸給福田和錦上路的方案》，《信報》，2010 年 1 月 5 日，網址：[www.procommons.org.hk/高鐵西九站方案---一個輸給福田站和錦上路站的](http://www.procommons.org.hk/高鐵西九站方案---一個輸給福田站和錦上路站的) [於 2019 年 2 月登入]。
14. 《高鐵載客來 佐敦重現光彩》，《大公報》，2018 年 9 月 20 日，網址：<http://www.takungpao.com.hk/news/232109/2018/0920/219559.html> [於 2019 年 2 月登入]。
15. 《高鐵周邊物業一放即搶等升值》，《文匯報》，2018 年 1 月 4 日，網址：<http://paper.wenweipo.com/2018/01/04/HK1801040003.htm> [於 2019 年 2 月登入]。

## 廣州

16. 中國人民政治協商會議廣州市委員會：《2016 年十二屆五次會議優秀提：案強化管理協調 明確產業定位 優化配套服務 促進廣州南站商務區開發建設全面提速》，2016 年，網址：[http://dhzw.gzzx.gov.cn/cf131/yxta/201612/t20161215\\_39674.htm](http://dhzw.gzzx.gov.cn/cf131/yxta/201612/t20161215_39674.htm) [於 2019 年 2 月登入]。

17. 中國交通技術網：《城市綜合交通樞紐的規劃與設計 - 以廣州鐵路新客站為例》，2012年10月23日，網址：[http://www.tranbbs.com/Advisory/TPlan/Advisory\\_19891\\_2.shtml](http://www.tranbbs.com/Advisory/TPlan/Advisory_19891_2.shtml) [於2019年2月登入]。
18. 廣州市人民政府：《2018年番禺區政府工作報告》，2018年1月31日，網址：<http://www.gz.gov.cn/gzgov/s2822/201801/2aa8da75fdd8434a8f047709b6cfad77.shtml> [於2019年2月登入]。
19. 廣州市人民政府：《廣州市政府正式審議通過〈廣州南站地區核心區城市設計優化及控制性詳細規劃修編〉》，2014年1月3日，網址：<http://www.gz.gov.cn/GZ63/3.3/201401/2580705.shtml> [於2019年2月登入]。
20. 廣州市人民政府：《廣州南站地區管委會多措並舉，積極推動新一輪規劃修編》，2018年11月7日，網址：<http://www.gz.gov.cn/GZ63/3.1/201811/49cd5d80863a4d4fb119f1dba2773ae6.shtml> [於2019年2月登入]。
21. 廣州市人民政府：《廣州南站商務區著力打造「一帶一路」高鐵經濟示範區》，2018年5月15日，網址：<http://www.gz.gov.cn/gzgov/s5812/201805/e53fb3ea85274b93a882a6333791d9d5.shtml> [於2019年2月登入]。
22. 廣州市國土資源和規劃委員會：《廣州南站周邊地區規劃修編批前公示》，2018年12月29日，網址：[http://www.gzlpc.gov.cn/sofpro/bmyyqt/gzlpc/gfgs/gfgs\\_content.jsp?pkid=90002](http://www.gzlpc.gov.cn/sofpro/bmyyqt/gzlpc/gfgs/gfgs_content.jsp?pkid=90002) [於2019年2月登入]。
23. 廣州市規劃局：《廣州南站地區控制性詳細規劃通告》，2011年11月14日，網址：<http://www.gz.gov.cn/GZ26/850/201507/c227b550069d4eb79117f5697ae13dd1.shtml> [於2019年2月登入]。
24. 《廣州南站周邊地區規劃修編獲通過，多項措施確保南站周邊交通提升》，《廣州日報大洋網》，2018年9月5日，網址：[http://news.dayoo.com/guangzhou/201809/05/139995\\_52294266.htm](http://news.dayoo.com/guangzhou/201809/05/139995_52294266.htm) [於2019年2月登入]。



25. 《廣深港高鐵將進廣州市中心 廣州擬設對外十大戰略通道》，《文匯報》，2018年11月10日，網址：<http://news.wenweipo.com/2018/11/10/IN1811100019.htm> [於2019年2月登入]。
26. 《戰略地位再升級 廣州南站蓄力爆發》，《南方日報》，2017年12月4日，網址：[http://epaper.southcn.com/nfdaily/html/2017-12/04/content\\_7686830.htm](http://epaper.southcn.com/nfdaily/html/2017-12/04/content_7686830.htm) [於2019年2月登入]。

## 上海

27. Dai and Vries. (2017) *Place Making in Shanghai Hongqiao Business District: An Institutional Capacity Perspective*. Available from: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/08111146.2017.1294536> [Accessed February 2019].
28. 上海市人民政府：《上海市虹橋商務區管理辦法》，2010年1月18日，網址：<http://www.shanghai.gov.cn/nw2/nw2314/nw2319/nw2407/nw24195/u26aw20550.html> [於2019年2月登入]。
29. 上海市人民政府：《上海虹橋商務區》，2016年5月4日，網址：<http://www.shanghai.gov.cn/nw2/nw2314/nw24651/nw39559/nw39564/u21aw1127179.html> [於2019年2月登入]。
30. 上海市人民政府：《市政府新聞發布會介紹虹橋商務區開發建設總體情況》，2015年7月22日，網址：<http://www.shanghai.gov.cn/nw2/nw2314/nw2319/nw12344/u26aw44255.html> [於2019年2月登入]。
31. 上海市人民政府：《市政府關於印發〈上海市虹橋商務區發展"十三五"規劃〉的通知》，2016年9月20日，網址：<http://www.shanghai.gov.cn/nw2/nw2314/nw2319/nw12344/u26aw49559.html> [於2019年2月登入]。
32. 上海市規劃和自然資源局：《虹橋商務區"十二五"規劃》，網址：[http://www.shgtj.gov.cn/xxgk/ghjh/201506/t20150619\\_656895.html](http://www.shgtj.gov.cn/xxgk/ghjh/201506/t20150619_656895.html) [於2019年2月登入]。

33. 上海市發展和改革委員會：《上海市虹橋商務區發展"十三五"規劃》，網址：<http://www.shdrc.gov.cn/wcm.files/upload/CMSshfgw/201706/201706020403019.pdf> [於 2019 年 2 月登入]。
34. 上海申虹投資發展有限公司，網址：<http://www.shsr.com.cn/images/2013shsr/web/gsj-sgsk.html> [於 2019 年 2 月登入]。
35. 上海西虹橋，網址：<http://www.westhongqiao.com/IntroXHQ.aspx?Page=3&Action=dsj&pagesize=20> [於 2019 年 2 月登入]。
36. 上海虹橋商務區管理委員會：《2015 上海虹橋商務區發展報告》，2016 年 3 月 28 日，網址：<http://www.shhqcbd.gov.cn//UploadPath/2016/4/5/dc55f146-8735-43df-acdc-5b082f595e9f.pdf> [於 2019 年 2 月登入]。
37. 虹橋商務區：《虹橋商務區"十二五"規劃正式發佈》，2012 年 8 月 8 日，網址：[http://www.shhqcbd.gov.cn/html/shhq/shhq\\_zcyj/Info/Detail\\_4105.htm](http://www.shhqcbd.gov.cn/html/shhq/shhq_zcyj/Info/Detail_4105.htm) [於 2019 年 2 月登入]。
38. 國家會展中心（上海），網址：<http://www.necsh.com/cecsh/exhibition/synthesis.aspx> [於 2019 年 2 月登入]。
39. 郭煒、郭建祥：《上海虹橋綜合交通樞紐總體規劃設計》，《上海建設科技》，2009 年，第 3 期，網址：<http://www.21luohu.com/uploadfile/2017/0405/20170405024023923.pdf> [於 2019 年 2 月登入]。

## 其他

40. Greater London Authority. (2004) *The London Plan*. Available from: [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the\\_london\\_plan\\_2004.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the_london_plan_2004.pdf) [Accessed February 2019].
41. Hall, P. (2009) *Magic Carpets and Seamless Webs: Opportunities and constraints in High-Speed Trains in Europe*. Available from: [https://www.jstor.org/stable/23289644?seq=1#metadata\\_info\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/23289644?seq=1#metadata_info_tab_contents) [Accessed February 2019].

42. International union of railways. (2019) *High Speed Lines in the World (Summary)*. Available from: [https://uic.org/IMG/pdf/20190128\\_high\\_speed\\_lines\\_in\\_the\\_world.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/20190128_high_speed_lines_in_the_world.pdf) [Accessed February 2019].
43. *Invest in Lyon*. (2018) Available from: <https://www.aderly.com/why-doing-business-in-lyon/lyon-well-connected-in-the-heart-of-europe/rail/> [Accessed February 2019].
44. Jong, M. (2009) *European High-Speed Train Station Areas: The Renaissance of the Railway Station*. Available from: <https://trid.trb.org/view/1108015> [Accessed February 2019].
45. Mineta Transportation Institute. (2017) *A Comparative Analysis of High-Speed Rail Station Development into Destination and Multi-use Facilities: The Case of San Jose Diridon*. Available from: <https://transweb.sjsu.edu/research/comparative-analysis-high-speed-rail-station-development-destination-and-multi-use-0> [Accessed February 2019].
46. Mohino, Loukaitou-Sideris and Urena. (2014) *Impacts of High-Speed Rail on Metropolitan Integration : An Examination of London, Madrid and Paris*. International Planning Studies. Available from: [https://www.researchgate.net/publication/267466915\\_Impacts\\_of\\_High-Speed\\_Rail\\_on\\_Metropolitan\\_Integration\\_An\\_Examination\\_of\\_London\\_Madrid\\_and\\_Paris](https://www.researchgate.net/publication/267466915_Impacts_of_High-Speed_Rail_on_Metropolitan_Integration_An_Examination_of_London_Madrid_and_Paris) [Accessed February 2019].
47. Peters and Novy. (2012) *Train Station Area Development Mega Projects in Europe: Towards a Typology*. Available from: [https://www.researchgate.net/publication/263145385\\_Train\\_Station\\_Area\\_Development\\_Mega-Projects\\_in\\_Europe\\_Towards\\_a\\_Typology](https://www.researchgate.net/publication/263145385_Train_Station_Area_Development_Mega-Projects_in_Europe_Towards_a_Typology) [Accessed February 2019].
48. Priemus, H. (2006) *HST-Railways Stations as Dynamic Nodes in Urban Networks*. Available from: [https://www.researchgate.net/publication/238534506\\_HST-Railway\\_Stations\\_as\\_Dynamic\\_Nodes\\_in\\_Urban\\_Networks](https://www.researchgate.net/publication/238534506_HST-Railway_Stations_as_Dynamic_Nodes_in_Urban_Networks) [Accessed February 2019].
49. SPUR. (2011) *Beyond the Tracks*. Available from: [https://www.spur.org/sites/default/files/publications\\_pdfs/SPUR\\_Beyond\\_the\\_Tracks.pdf](https://www.spur.org/sites/default/files/publications_pdfs/SPUR_Beyond_the_Tracks.pdf)[Accessed February 2019].

50. Urena, Benegas and Mohino. (2017) High Speed Rail in Spain. In: Perez and Deakin (eds). *High-Speed Rail and Sustainability: Decision-making and the political economy of investment*. New York, Routledge.
51. 洪世健、姚超，《高速鐵路點與城市空間演化：述評與反思》，《國際城市規劃》，2016年，vol. 31，no. 2，網址：<http://www.upi-planning.org/Files/hjcsgh/MagazinePDF/cf6267d3-1e4a-473e-a070-6b6b17e05ccb.pdf> [於 2019 年 2 月登入]。
52. 國家發展和改革委員會：《關於推進高鐵路站周邊區域合理開發建設的指導意見》，2018年5月，網址：[http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201805/t20180507\\_885528.html](http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201805/t20180507_885528.html) [於 2019 年 2 月登入]。
53. 國家發展和改革委員會交通運輸司：《國家〈中長期鐵路網規劃〉內容簡介》，2005年9月16日，網址：[http://www.gov.cn/ztl/2005-09/16/content\\_64413.htm](http://www.gov.cn/ztl/2005-09/16/content_64413.htm) [於 2019 年 2 月登入]。

---

立法會秘書處  
資訊服務部  
資料研究組  
張志輝  
2019年2月14日  
電話：3919 3583

---

資料摘要為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料摘要作為上述意見。資料摘要的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料摘要作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。本期資料摘要的文件編號為 IN07/18-19。