

壹. 前言

台灣地區早自民國 50 年代起政府便斷續推動都市更新作業，但成效並不理想，近年來，除了台北市依地方單行法規以容積獎勵誘因鼓勵民間參與都市更新作業，仍持續有部分地區案例出現以外，整體而言，政府部門推動都市更新作業成果並不明顯。由於經濟快速成長，都市人口急速成長擴張，台灣地區很多都會區內都有窳陋地區更新問題，或者是面臨市中心區整體機能再造問題，都市更新成為各級政府推動施政的重要課題。歷經多年討論的「都市更新條例」也終於在八十七年十一月發布實施，一時之間，都市更新彷彿成為規劃界的首要議題。

英國從輝煌的日不落帝國時代演變至今，雖然聲勢不如以往，但是在政治、經濟、甚至科技方面仍然是世界上的重要強國。以都市發展政策而言，其都市發展歷經大量生產的工業文明時期之都市急速成長擴張，到都市逐漸出現衰頹現象，政府部門嘗試以各種方式推動都市更新與機能再造，其間的發展經驗相信會有值得我們參考與借鏡者。另一方面，雖然英國的都市規劃制度是採取開發許可制度，與我國因襲美、日等國規劃制度採取嚴格的分區管制精神不同，但近年來國內都市規劃制度卻有逐漸朝向結合部分開發許可制度精神之趨勢，英國的規劃體制也常成為研究或討論的重要對象。

本次前往英國研習都市更新實施制度與推動經驗，在英國六個月的研習期間，除了在曼徹斯特大學規劃與景觀系接受指導老師的指導，參加定期研討及旁聽都市發展政策等有關課程以外，另外還安排了四個星期都市規劃與更新等有關機關單位之參訪行程（參見表 1）。本篇報告

即以英國研習期間所研讀之相關文獻、旁聽課程所學、機關參訪資料以及個人蒐集之有關英國都市更新或規劃制度等相關資料，加以整理記述而得。

表 1 研習期間機關參訪行程紀要

日期	地區	參訪單位及接待人	參訪紀要
1999.9.1 6 1999.9.1 7	Birmingham	Birmingham City Council Dept. of Planning 伯明罕市政府規劃處 Mr. Martin Brown	1. 市區都市設計簡介 2. 參觀市區建設 3. 與運輸規劃部門研討大眾運輸場站建設申請開發許可事宜
1999.9.2 0 1999.9.2 1	Sheffield	Sheffield City Council Planning Dept. 雪菲耳市政府規劃處 處長 Mr. Narendra Bajiaria	1. 市府規劃及開發許可業務簡介 2. 參觀捷運建設 3. 參觀市中心再開發成果及 Lower Don Valley 區再發展案例
1999.9.2 2	Leeds	University of Leeds 里茲大學土木系 Prof. Dale	1. 大學及里茲城市簡介 2. 土木系實驗室參觀
		Leeds City Council Dept. of Urban Planning 里茲市政府都市計畫處 Mr. Phil Barnes	1. 市府規劃業務介紹 2. 市府更新案例介紹及 SRB 經費爭取說明 3. 參觀市中心區

續表 1 研習期間機關參訪行程紀要（一）

日期	地區	參訪單位及接待人	參訪紀要
1999.9.2 3	Cardiff	Welsh Development Agency Land Division 威爾斯發展局土地科 Mr. Michael Hollingsworth	1. 威爾斯發展局更新開發業務簡介 2. 參觀市中心區、住宅社區及購物中心等再開發案例
1999.9.2 4	Newbury	West Berkshire County Council Planning and Transport Strategy 西伯克夏郡政府規劃及運輸處 Mr. Jim Sherry	1. 西伯克夏發展計畫簡介 2. 參觀市中心區
1999.9.2 7	Edinburgh	Scottish Executive Planning Department 蘇格蘭中央政府規劃處 Mr. John McNairney	1. 蘇格蘭規劃指導綱領(NPPG)介紹 2. 開發許可申請及核發概況說明
1999.9.2 8	Edinburgh	City of Edinburgh Council City Development-Planning 愛丁堡市政府發展規劃處 Mr. David Willcocks	1. 愛丁堡市規劃簡介 2. 參觀市中心區
1999.9.2 9	Glasgow	Glasgow City Council Planning Services 格拉斯哥市政府規劃處 Mr. Don Bennett	1. 格拉斯哥市規劃及更新簡介 2. 參觀市中心區及更新案例
1999.9.3 0	Edinburgh	Scottish Executive Transport Division 蘇格蘭中央政府運輸科 Mr. Al Gibson	1. 蘇格蘭運輸規劃策略介紹 2. 鐵路民營化後之問題 3. 鐵路車站地區發展與變遷

續表 1 研習期間機關參訪行程紀要 (二)

日期	地區	參訪單位及接待人	參訪紀要
1999.11.8	Merseyside	English Partnerships 英格蘭合作發展局 專案經理 Ms. Marie Hodgson	1. 英格蘭合作發展局簡介 2. 曼徹斯特再發展案例介紹
1999.11.9	London	English Partnerships Royal Docks Project Office 皇家港區計畫辦公室 Mr. David Carr	1. 皇家港區再開發計畫簡介 2. 參觀皇家港區建設
1999.11.10 1999.11.11	London	English Partnerships Greenwich Peninsula Development Office 格林威治開發辦公室 Mr. Glen Davie	1. 格林威治再開發計畫簡介 2. 千禧會館建設簡介 3. 參觀達克蘭輕軌捷運 (DLR)
1999.11.12	Cambridge	East of England Development Agency 東英格蘭發展局 Mr. Bill Wilson	1. 東英格蘭發展局簡介 2. 區域經濟計畫及推動都市更新業務簡介
1999.11.15	London	North Kensington Amenities Trust 北金斯頓促進寧適基金會 Ms. Lucie Findlay	1. 基金會發展歷史簡介 2. 民間團體參與更新案例介紹
		Government Office for London 中央政府倫敦辦公室 Mr. Detlef Golletz	1. 區域辦公室(GOR)與區域發展局(RDA)分工說明 2. 因應倫敦市長選舉後之規劃體制變革

續表 1 研習期間機關參訪行程紀要 (三)

日期	地區	參訪單位及接待人	參訪紀要
1999.11.1 6	London	London Planning Advisory Commission 倫敦規劃諮詢委員會 Mr. David Dash	1. 大倫敦地區規劃介紹 2. 規劃諮詢委員會簡介
1999.11.1 7	Milton Keynes	City Discovery Centre 米頓肯城市創新促進中心 Dr. Michael Synnott	1. 英國新市鎮規劃說明 2. 米頓肯新鎮發展簡介 3. 參觀車站及市中心區
1999.11.1 8	Birmingham	Advantage West Midlands Development Agency 西米得蘭發展局 經理 Mr. John Edwards	1. 西米得蘭區域發展簡 介 2. 城市更新案例說明 3. 參觀 Mail Box 等更新 建設地區
1999.11.1 9	London	British Urban Regeneration Association 英國都市更新協會 Mr. David Fitzpatrick	1. 都市更新協會業務及 活動說明 2. 英國都市更新演變概 況

貳. 英國概觀

一. 地理人文背景

英國係由英格蘭、蘇格蘭、威爾斯及北愛爾蘭等四國所組成，稱為聯合王國(the United Kingdom)。國土總面積約 244000 平方公里，多為平緩之古老丘陵地形。於 1998 年總人口約 5800 萬人，其中蘇格蘭約 500 萬人，威爾斯約 300 萬人，以人口密度與發展程度而言，都以英格蘭南部最強(圖 1)。

在經濟方面，英國是全世界第一個工業化國家，鋼鐵製造、重機械及紡織工業、煤礦、造船及貿易等是其經濟基礎。不過近年來，如同其它工業化國家一樣，其經濟及產業型態也有相當的改變，服務業逐漸成為主要產業，超過三分之二的就業人口是屬於第三級產業。倫敦成為世界上銀行最集中的地區，也是最大股票交易中心之一。然而製造業仍扮演著相當重要的角色，如航空、化學等仍居世界級工業，其它高科技產業如電子及生化科技等亦有相當的發展。

二. 政治體系

英國是一個相當自由民主的國家，早在數百年前即有政黨的活動，政治制度允許反對黨有高度而普遍參與的機會，故其政治措施具有極大的伸縮性與彈性，且地方自治亦有其歷史傳統。

英國為實施責任內閣制的國家，政黨競爭實為運作之關鍵。所謂責任內閣制，乃是以內閣代表元首國會負實際的政治責任；而國會乃為國家最高的民意機關，由選民所選出的代表所組成，



圖 1 英國地形圖

為達成此等政治機能，則有賴於政黨間競爭 支配與約束的關係。政黨之間所以能夠維持良性的競爭關係，在於英國人認為責任政治中必須要求國會中的多數黨在國會中批評政府措施，以監督政府。

二次大戰後，英國是由工黨與保守黨相抗衡的局面。保守黨的宗旨在妥善保存國家政治傳統，偏向於自由經濟制度的理念與色彩，其觀念較傾向於政府的建設性干預，及政府的實用角色，以修正(Correct)及調節(Regulate)市場的運作與產出，並提供市場所不能提供之福利與基本設施。而工黨之觀念則較傾向於政府的調節或替代以介入自由市場，並經由稅的課征以提供社會福利，其意旨在於採用民主自由的和平方式謀求民眾之福利，以實現社會正義，主張以福利國家(welfare state)的理念來縮短貧富差距。一般而言，保守黨較強調私人的利益與市場的需要，而工黨則傾向於社區的利益與國有化。

三. 政府組織

英國的政府組織係行「議會制」(Council System)，並分為中央及地方兩級政府，議會制之特點係以議會為政府的立法與行政兩權的統治機關，議會下設各種委員會，分掌各部門行政業務。

(一) 中央政府：

在中央行兩院制的國會(Parliament)，即習慣上稱為上院(貴族院，House of Lords)與下院(平民院，House of Commons)，兼具立法權與行政權(上院僅立法，但兼最高司法機構)，政府實際之領導者是首相，而擔任首相的必須是下院內的多數黨領袖，其內閣之各部大臣和政務次官都必須是議員(習慣上都是下院議員，偶有例

外)。

與都市區域規劃建設推動有關的主管機構在中央為環境部(The Department of Environment)，工黨政府上台後於 1997 年將環境部與交通部合併成為環境、交通及區域部(Department of the Environment, Transport and the Regions, 簡稱 DETR)。

(二) 地方政府

地方政府(Local authorities)直隸中央。

- 1 英格蘭：在大倫敦(Great London)地區，共三十二個自治市(Boroughs)，大倫敦以外地區可分四十五個郡(County)，其中十六個都會郡區(Metropolitan County)。郡下設區(Districts)，共有三百三十二個區，其中三十六個為都會郡內之都會區(Metropolitan Districts)
- 2 威爾斯：共有八個郡，三十七區。
- 3 蘇格蘭：共有九個區域(Region)，五十三個區。
- 4 北愛爾蘭：共有三郡，二十六個區。

參. 英國都市規劃制度

一. 規劃體制

英國規劃體制係在中央政府的監督下，由地方政府負責當地的土地使用規劃；只有北愛爾蘭是由北愛環境部直接負責所有規劃事宜。全國大部分之開發均需獲得規劃許可才可開發，申請案件多以開發者的角度處理；然部份小型開發則不需特定之規劃許可。各發展計畫係由地方政府規劃，包括結構計畫(Structure Plan)及地區計畫(Local Plan)，或在都會地區則為單一發展計畫(Unitary Development Plan)。部份特定計畫必需在當地公告，同時對可能造成環境重大影響的計畫，還必須同時繳交環境評估報告。對於被地方政府拒絕的申請者，則可上訴到中央政府。民眾可以在規劃期間，針對當地之規劃表達意見，他們不但有權反對草案，也有公開表達其反對意見的權利。

英國現行的土地規劃系統是以 1947 年法案為基礎，期間經過不斷的檢討修定，現以 1990 年城鄉計畫法(Town and Country Planning Act)為主要架構。不過整體的規劃系統的架構主要還是建立在 1968 年的城鄉計畫法規定，在 1986 年之後再發展出單一發展計畫(Unitary Development Plan)而形成了目前的計畫體系，如圖 2 所示。

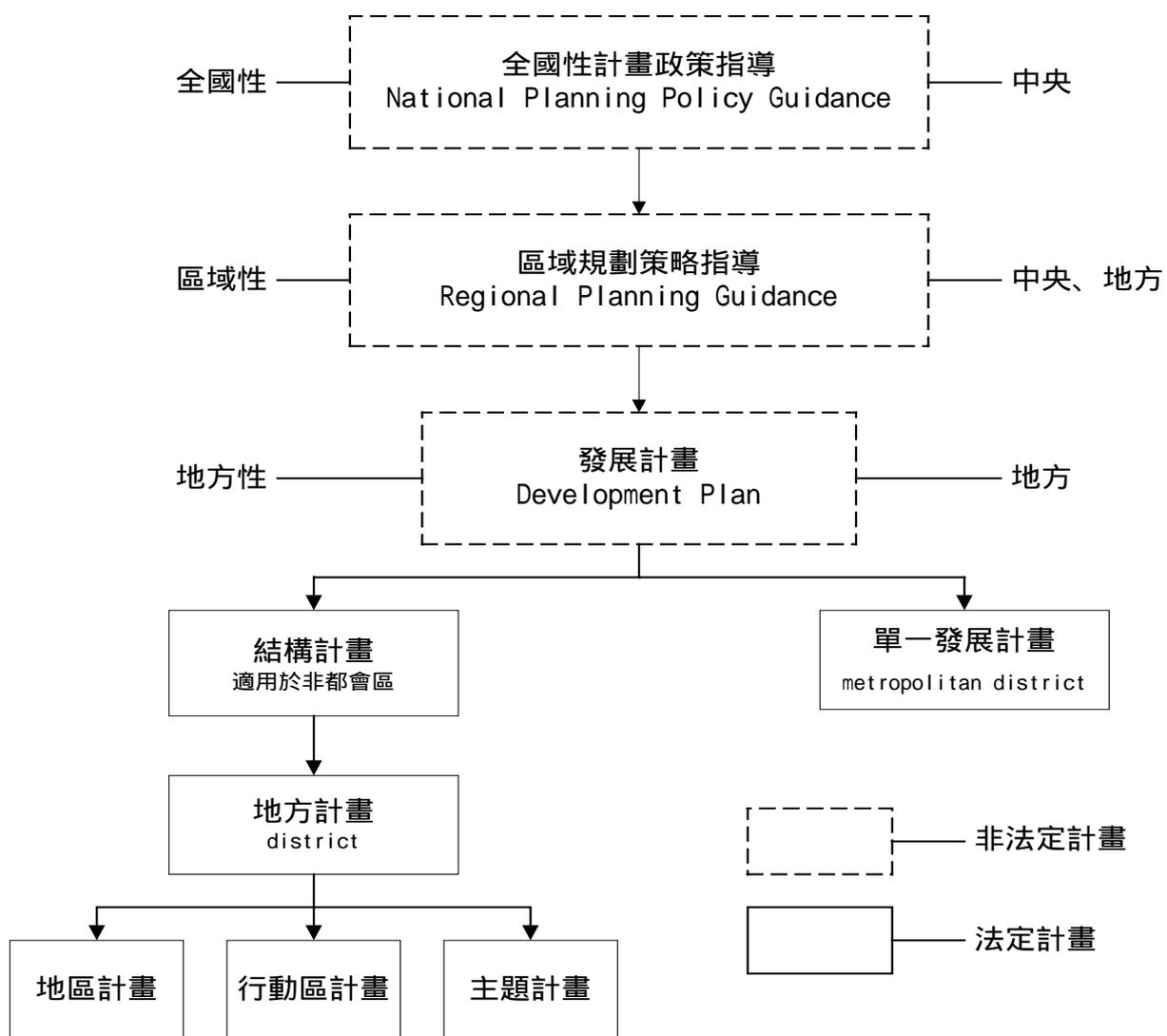


圖 2 英國計畫體系圖

二. 各階層計畫概述

以下將針對其全國性及區域性指導政策、地方之發展計畫、結構計畫、地區計畫等不同層次作一敘述：

(一) 中央—全國性計畫政策指導

事實上英國並無「法定」的國土計畫或區域計畫，在中央階層是由中央環境部擬定的國家規劃政策指導綱要(National Planning Policy Guidance)，以指導地方政府的規劃決策。其主要的目的在於平衡國土開發及環境自然保育，沒有計畫圖，只有一些敘述(Statement)，它被視為政策導向，是可協商的，政府也可針對新的課題加以制訂新綱領，適時反應社會的需要及政府的態度，做為國民及產業界進行投資開發的參考。此等綱要並無法定效力，但政府主管部門卻被要求遵從，因為它反應國家的整體利益及內閣大臣做決策時所考慮之觀點。

(二) 區域—區域規劃策略指導

在區域階層而言，各區域均訂有區域規劃策略指導(Regional Planning Guidance)，其性質類似全國性的國家規劃指導綱要，僅是一些書面文字陳述，沒有計畫圖，目前係由各區域之區域議會(Regional Chamber)負責研擬區域規劃策略指導。區域議會是個非正式的義務性組織，主要是由區域內各地方政府代表及相關單位等組成，由各地方政府共同分擔運作經費及人力。區域規劃策略指導並無法定效力，卻是協調區域內各地方政府規劃策略的重要機制，也是地方研擬發展計畫時之重要指導。

(三) 地方—發展計畫

在地方階層，則為計畫體制中最重要之「發展計畫」(Development Plan)。依 1990 年城鄉計畫法規定，發展計畫包括都會區的單一發展計畫及非都會區的結構計畫與地方計畫。

1 結構計畫(Structure Plan)

地方計畫是法定計畫。當認為有需要時，才有區議會(District Council)擬定，經由郡議會(County Council)核定後由區議會採行。其格式包括一個書面報告、一些地圖、示意圖及表格，以及地方規劃主管機關認為計畫中應解釋或敘述的事項。並將結構計畫中較一般性的政策綱要加以詳細界定及說明，包括未來發展地區的區位分佈、設置準則、先後順序、以及土地使用管制，以提供開發者申請開發的指引。

地方計畫的類型包括以下三種：

(1)地區計畫(District Plans)：

是整個地區的綜合性計畫；規劃機關可於行動區計畫之範圍外任何地區劃定為地區計畫範圍，但需基於土地開發與土地使用之綜合考慮，屬於長期性計畫。

(2)行動區計畫(Action Area Plans)：

是為了最近的未來需要而計劃，針對那些該改善、開發或再開發的地區所擬定的短期綜合性計畫。

(3)主題計畫(Subject Plans)：

係針對某一特殊之主題或政策所做詳細規劃，例如保存、住宅、景觀、礦產或觀光等。

3 單一發展計畫(Unitary Development Plan , UDP)

單一發展計畫為單一階層的發展計畫，適用都會郡(metropolitan county)[Town and Country Planning Act 1990]。1990年城鄉計畫法對單一發展計畫的內容及採用、計畫的變更等均有詳細的規定。

此單一發展計畫結合了結構計畫的政策及地方計畫的實質措施，內容包括兩個部分。

(1)第一部份：

包括一份書面說明書，陳述有關主管機關對該地區之一般性發展政策，包括對實質環境改善及交通管理等措施。重點置於該地區內影響較大之土地使用並提供一個草擬第二部份的架構。沒有定型的格式規定，基本上涵蓋原結構計畫之內涵。

(2)第二部份：

包括一書面說明書，詳細陳述主管單位認為適當(或與其他計畫不同)之發展方案及土地使用計畫，並描述對土地的開發及使用方式、對開發所提具體構想，及對土地的開發規劃許可的政策等。

此部份還包括一地理基礎的計畫圖(Proposals Map)及解釋有關國家在空間部門領域所頒佈之相關政策，並包含國務大臣的指示及法令規定的其他事項。因為計畫第二部分之各種方案與第一部分之一般政策必須相配合，故計畫內容必須包括此二部分相配合之合理說明。

三.開發許可之申請

英國是標準的開發許可制國家，其地方計畫之計畫圖 (proposals map) 除了古蹟保存、綠帶等著色以外，其他大部分都是空白未著色，凡是土地利用開發行為，大都需要向地方政府申請開發許可。在地方政

府的規劃單位，通常有兩個主要部門，分別是規劃政策(planning policy) 部門及發展管制 (planning control) 部門 (參見圖 4) ，規劃政策部門負責結構計畫、地方計畫及其他各項計畫之研訂，發展管制部門則專門負責核發開發許可。一般而言，核發開發許可是地方政府的權力，已近幾

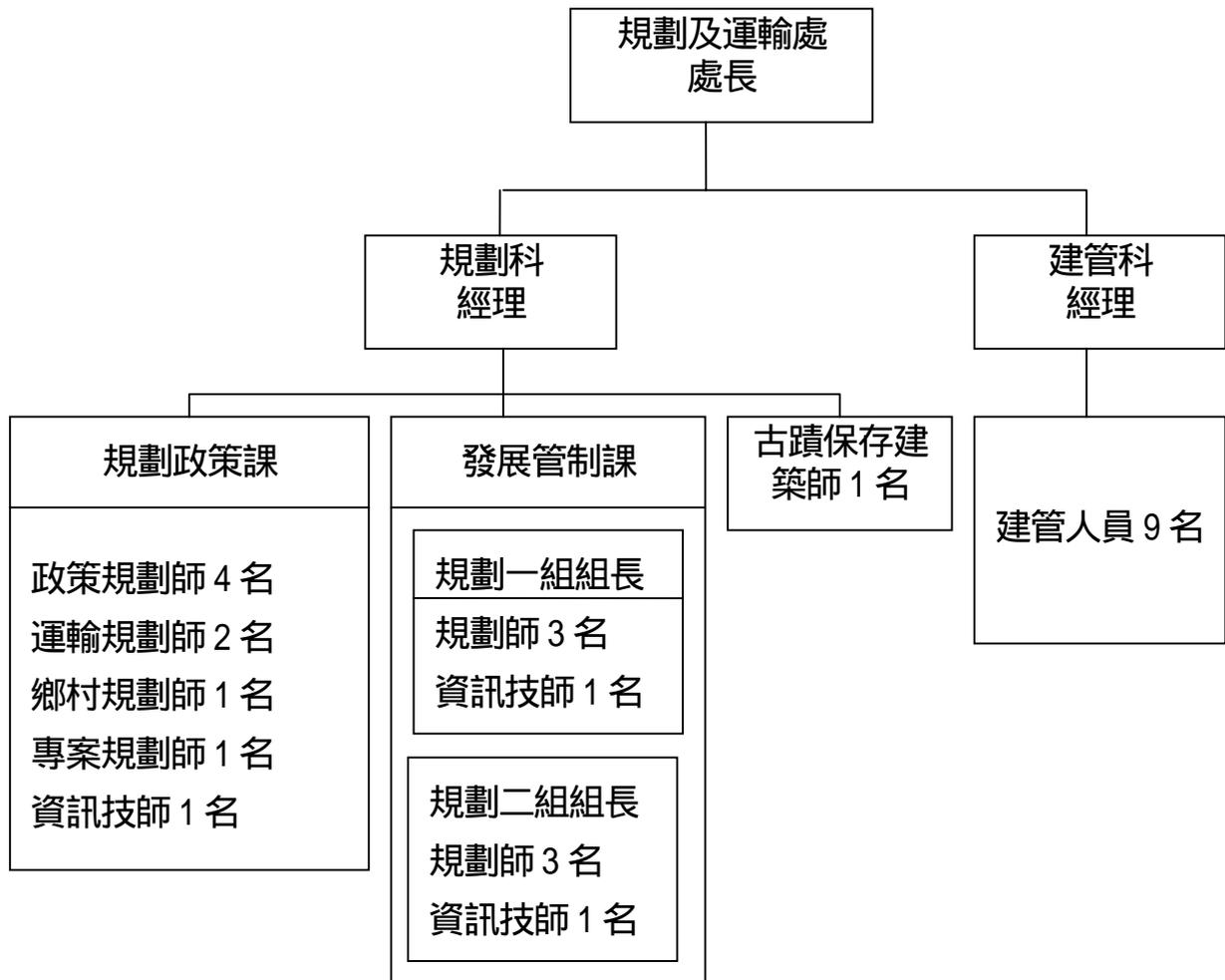


圖 4 West Berkshire 郡政府規劃及運輸處組織及人員

年統計資料來看，英格蘭地區全年共計有約 50 萬件開發許可申請案，其中大約有八成會獲得同意，另有約 1% 至 2% 左右會上訴至中央政府。以下簡單說明開發許可申請之程序及內容。

（一）申請人

開發許可不僅土地所有權人可申請，其他人亦可申請；唯不管是否於該土地上有無任何權利存在，於提出開發申請時，必須通知該土地之所有權利關係人。一般而言，除了公共建築、遊樂場、戲院、採石場、廢棄物處理場、墓地等等特定用途之開發案以外，提出開發許可申請時並不需要辦理公告。

（二）申請文件

申請開發許可時之文件包括應填具地方規劃機關印製之申請表格、開發說明文件、土地相關文件及其他有關機關之文件等。如果是建築工事於準備更詳盡完整之規劃前，可先提出綱要申請（outline application），獲准許後再申請正式的開發許可，以避免花費過鉅，若被拒絕開發，造成投資浪費。

（三）申請費

依據規定，向地方政府規劃機關申請開發許可應繳交申請費，例如申請興建住宅，費用約介於 40 至 2000 英鎊之間，採礦工程則約每公頃 200 英鎊左右，最高可達 3000 英鎊。

（四）中央政府的召回（call in）權

開發許可係向地方政府規劃機關提出申請，但中央政府可由環境大臣在下列情形下召回申請案由中央來主管審查：

1. 申請開發案件造成全國性的影響。
2. 申請開發案件造成全國性的爭議。
3. 申請開發案件可能於實質上與發展計畫不符。

4. 申請開發案件造成農地失去過多。

(五) 地方規劃機關的諮詢

地方規劃機關在受理開發許可申請案後，應諮詢政府相關部門，
例如：

1. 開發案將影響主要道路時，規劃機關應諮詢環境大臣。
2. 若開發案將住宅用地變更為非住宅使用，應諮詢地方住宅機關意見。
3. 農地之變更使用，應諮詢中央農業部長。
4. 申請採礦工事，應諮詢中央礦務主管機關。

對於上述諮詢時，中央或其他機關可表達意見，但不得有任何指示。

(六) 地方規劃機關之決定

一般而言，規劃機關受理開發許可申請後，在八週後可以三種形式做出決定：准予開發、附帶條件准予開發、或不准許開發。地方規劃機關可成立規劃委員會(Planning Committees)及次規劃委員會(Sub Committees) 來處理開發許可之核發，規劃委員會之成員包括地方議員及規劃機關官員。惟為增進行政效率，1971 年以後下列事項已授權規劃官員自行裁決，不必再經由規劃委員會。

1. 於住宅用地興建單一住宅。
2. 興建私人用車庫。
3. 改變土地使用型態與發展計畫不衝突且不需公告者。
4. 興建臨時用建物。
5. 於主要幹道以外興建汽車通路。
6. 於現有住宅用地擴建。

（七）異議

開發許可申請人因地方規劃機關之決定而受害，或認為地方規劃機關之決定不適當時，均可上訴（appeal）至中央政府環境部，由環境大臣指派調查官（Inspectors，在蘇格蘭稱為 Reporters）舉行公聽會（任何人均可參加）或私聽會（僅有地方機關及當事人參加），或於雙方均同意時以書面表達。調查官做成報告後呈環境大臣，由環境大臣依報告裁決。除非程序或法律問題可再上訴高等法院外，通常以環境部之決定為最高裁決。對於關係全國或區域性的開發造成爭議之申請案，例如興建核電廠或機場時，環境大臣往往組成規劃調查委員會（Planning Inquiry Commission）先行調查，然後再進行公聽會程序。

肆. 英國的都市更新議題

一. 都市更新名詞的演變

英國都市更新理念演變的歷程可由下列三個都市更新名詞的轉變來說明。

(一) Urban Renewal(都市更新)：英國都市更新最早主要是為了改善工業都市內惡劣的居住環境，清除都市內窳陋地區，改善環境衛生等目的，其重點偏重在工程面，著重於硬體設施的清除改建。

(二) Urban Regeneration(都市再發展)：都市再發展其意義在強調都市活動的再生，關注的重點從都市硬體建設，轉向至都市經濟、生產等都市活動。因硬體的改建、重建並不代表都市之生活、居住、生產等活動的引進，如何能讓都市經濟復甦，恢復生機才是都市更新推動之重要任務。

(三) Urban Renaissance(都市復興)：都市復興是近幾年來最流行的名詞，1997年都市任務小組亦高舉「朝向都市復興」為未來政府都市發展政策的理想。都市復興不同於以往僅著重於硬體建設或經濟活動的增加，都市復興關注的重點在於創造生活品質和活力，讓都市生活更有魅力，使城市再次成為人們生活、工作、社交等各方面都具吸引力的地方。自工業革命以來之都市政策，任令城市散漫發展、景觀醜陋、產業疏離、社會極化。面臨 21 世紀的開始，目前有三個主要趨勢給我們機會努力朝向都市復興：

科技革命—以資訊科技為主。

生態威脅—人們更了解消費行為對自然資源的威脅，以及永續發展的重要性。

社會轉型—更多樣化的生活型態及價值。

城市，必需有完善規劃，更精緻且互動密切，發展成更具多樣性功能的永續都市環境，擁有完整的大眾運輸並且隨時能適應新的變化。

二. 近代都市發展政策趨勢

英國近代的都市政策在 1975 年柴契爾夫人成為保守黨政府領導者以後，由於社會思潮的演變，新自由主義(neo-liberalism)興起，認為以往政府組織太過龐大，支出過度浪費，對市場體制過度干預，社會大眾開始將政府介入看成是個問題而非解答。於是在公共政策上有一些重要的改變，例如公有資產開始推動出售民間及轉移民間經營、公共服務資源的分配開始強調市場原則(例如 City Challenge 由各地方政府競逐經費)以及削減公共支出及降低稅率等等。在都市發展政策方面，認為過去的都市政策採取的是對抗市場機制的作法，違反整體經濟情勢的演變，未來應採取順應市場機制的作法，因勢利導以促進都市繁榮發展。

三. 未來住宅需求之因應

根據 1995 年英國官方的預測報告，估計至 2016 年，英格蘭地區約有 440 萬戶的住宅需求。事實上，近年來英國人口成長停滯，人口總數均呈穩定狀態，住宅需求的增加主要是因為家庭結構組成的改變，單親及單身的家庭比例增加；另一個重要原因是各地區發展需求

之差異，如英格蘭東南區仍是英國成長需求最旺盛的區域，也面臨住宅需求量大增的問題。

為了因應這些未來住宅成長需求，英國政府及學術界在討論如何增加住宅供給時，常歸納到下列三個思考方向：

- (一) 都市郊區之擴張 (Suburban extentions)：在現有都市週邊郊區農地或山林地帶進行開發，擴張既存的都市發展帶。
- (二) 開發新市鎮或新社區 (New settlements)：選擇適當區位開發自足性的新市鎮或新社區。
- (三) 都市再開發 (Urban infill)：在儘量不擴張都市之思維下，以更新老舊衰頹地區及提高都市土地使用強度等方式，增進都市內部土地的利用效率。

這些解決方案各有優劣，也各有支持及反對的意見。近幾十年來，在環境保育的強大思潮下，「都市再開發」雖然仍有許多批評者認為這是最不符經濟效益的方案，但目前已成為主流意見，英國政府、學界及民間部門的許多人士無不努力思考克服困難，嘗試推動各種可行的都市更新方案。

四. 綠帶與棕帶開發的爭論(Green field & brown field)

英國規劃界近來常討論應如何因應未來的都市發展需求，應開發綠色的農牧生產地區及山林地區，或者是舊有的都市發展帶(多為工業地區)再開發利用。以往開發新市鎮或新社區是標準的綠帶開發政策，造成都市發展帶的擴張漫延。從資源生態保育的觀點來看，棕帶開發政策具有正當性，近年來英國的都市政策逐漸傾向強調棕帶開發，積

極推動都市發展帶的再開發利用。以往保守黨執政時期，定下的政策目標是希望能在 2005 年達成至少有 50% 的新增都市開發量位於棕帶 (1995 Housing White Paper)，現今的工黨政府更將政策目標訂在 60% (1998 Planning for the Communities of the Future)。實際上推動棕帶開發面臨相當的困難，由以往的統計資料來看英格蘭地區 1991 至 1993 約有 46% 之棕帶開發量 (表 2)，94 年的棕帶開發比例達 48%，但 95 年又降至 45%。棕帶開發實務上的困難包括既有的發展帶地價較高、舊工業區污染清理、土地權屬複雜等問題。另有一派的意見認為人類都有親近自然山林綠色景觀的天性，政府或規劃者限制綠帶的開發，強迫人們居住在從前的工業地區，違反人的本性。

表 2 英格蘭各區域住宅建設利用已發展土地統計表 (1991-93)

<p>區域別 Government Office Region</p>	<p>新建住宅佔已發展土地面積比 例(%) Percentage of land for new housing that was previously developed</p>	<p>備註</p>
North West	43	
North West and Merseyside	55	
North West	53	
Merseyside	64	
Yorkshire and Humberside	43	
East Midlands	33	
West Midlands	46	
Eastern	45	
London	83	
South East	49	
South West	32	
England	46	

資料來源：英國環境部網站(www.detr.gov.uk)

伍、都市更新推動經驗

一、企業化地區(Enterprise Zone)的經驗

(一)緣起

企業化地區之構想源自於自由市場理念，認為自由市場機制比嚴謹、系統化的計畫體制還有效。最早係由地理學者 Peter Hall 於 1977 年提出的構想，他認為以往各種試圖解決英國都市衰頹現象的方法都沒有效果，而採行自由市場機制的遠東地區(尤其是香港)之快速經濟成長是最好的範例，英國都市衰頹的地區必須在都市規劃、稅捐、勞工安全與衛生等各方面法令規定加以鬆綁，為開發投資者提供完全自由的環境。

(二)執行方式

Peter Hall 的構想很快就得到保守黨政府的認同(以財政大臣 Geoffrey Howe 為代表)，並在 1980 年地方政府規劃及土地法(the Local Government Planning and Land Act, 1980)取得法源依據，其作法係以十年為期，企業化地區的投資開發者可獲得完全的資本免稅及土地稅等其它相關稅賦減免，開發許可程序亦加以簡化(符合該區目標者甚至不需申請許可)，另一方面公部門也儘量釋出土地以配合民間開發利用。

(三)評析

自 1981 至 1985 年間英國共推動成立了 25 個企業化地區，由於推動後政府評估認為成本太高(1987 年環境部委託研究估計在

企業化地區每新增一個工作機會政府負擔成本約 23000~30000 英磅)，後來推動情形逐漸減少。

除了成本效益的觀點以外，對企業化地區主要的批判可歸納如下：

- 1 地區工作機會重分配：由於稅負減免，使企業化地區投資廠商可輕易擊敗鄰近地區的競爭者，其結果只是造成該地區工作機會的重分配。
- 2 延續體質欠佳產業：在已逐漸成長的地區，企業化地區設立的結果是讓地主及投資者獲得超額利潤；另一方面，在衰頹地區，企業化地區卻讓體質不良的產業獲得保障得以繼續生存。
- 3 摻水(watered down)的政策：企業化地區實際執行的情形，有些仍然由政府部門提供部分服務，甚至獲得地方政府基金補助，已脫離了其完全自由市場競爭、政府不干預、不介入的原始構想。

NO RATES

EZ1

A superb location

EZ1 is a superb distribution location. Not only does it gain all the Enterprise Zone benefits, but it is strategically placed both for easy access to Manchester and Salford city centres and to the regional motorway network. The terminus of the new M56 motorway, open in early 1982, is within about 300 yards of the estate and joins the M57/M58 within a few minutes driving time.

EZ benefits make your company more competitive!

- The following special benefits will be available to new and existing businesses in the Salford Dockside/Trafford Park Enterprise Zones:
- exemption from rates on industrial and commercial property;
- simplification of planning procedures and speedier administration of planning and other controls on development;
- priority consideration of applications for customs facilities known as 'customs warehousing' and 'forward processing relief' as well as relaxing the criteria applied to decisions on private customs warehousing;
- reduction to a minimum of Government requests for statistical information;
- exemption from the requirements of Industrial Training Boards.

NEW WAREHOUSE OR INDUSTRIAL UNITS IN SIZES TO MATCH YOUR EXACT NEEDS

500 sq ft
750 sq ft
1,000 sq ft
1,250 sq ft
2,000 sq ft
2,500 sq ft
or combined!

**Salford
EZ1**

**SALFORD
ENTERPRISE
ZONE
GREATER
MANCHESTER**

Figure 8.3 Enterprise Zones became an important marketing device, applied with great enthusiasm by pragmatic Labour councils such as Salford. Note, however, how the absence of rates (i.e. local taxes) was the most powerful incentive. Streamlined planning procedures were of somewhat lower significance.

圖 5 企業化地區宣傳單

二、都市開發公司(UDCs)的經驗

1980 年代英國政府為推動都市更新陸續在各主要城市成立的都市開發公司(Urban Development Corporation, UDC)是英國近年來最具代表性的都市政策，也引起最多的討論和爭議。

都市開發公司的創立主要是為了解決長久以來都市內部面臨的都市衰頹問題，參考新鎮開發模式，透過立法由中央政府劃定範圍成立開發公司，執行中央的都市發展政策。其主要的理由是為了簡化管理的複雜度，參考民間企業經營模式以提升效率，加速執行能力；同時考量地方政府必須兼顧各類議題而分散資源，



圖 6 英格蘭都市開發公司(UDCs)分布區位圖

以單一目的機構取代地方政府執行都市更新政策。

另一項政治層面的理由是當時地方政府大多為工黨掌握，在中央執政的保守黨政府常認為地方政府無法落實執行中央政策，因此採用這樣的推動方式。

自 1980 年地方政府規劃及土地法(the Local Government Planning and Land Act, 1980)為都市開發公司取得法源依據後，中央政府在英國各主要都市陸續成立都市開發公司，依時間先後可概分為四代(表 3 及表 4)，從 1981 年的第一代至 1992/93 年間的第四代，共計 13 個都市開發公司，其對英國的都市發展政策造成的影響，至今仍然是研究的重點。

這種由中央劃定範圍成立的都市開發公司，其主要的權力包括(公司各層級職掌參見表 5)：

- (一) 徵收(強制收買)、土地改良及土地處分(買賣)。
- (二) 獎勵及補助民間開發者(如 City Grant)。
- (三) 發展管制(核發開發許可)權。

上述這些權力尤以核發開發許可的權力在地方政治上引起的衝突最大。因為英國的開發許可制度向來由地方政府核發開發許可，現在由中央劃定範圍再由指派的公司組織成員來核發許可，不但違反民主政治原則，更引起中央地方權力分工的爭議。早期許多都市開發公司與地方政府間產生對立，使都市更新政策的推動受到阻礙，這是主要原因之一。

表 3 英國都市開發公司開發時程概況表

成立時間	都市開發公司	終止時間
第一代(1981 年)	London Docklands	1998 年 3 月
	Merseyside	1998 年 3 月
第二代(1987 年)	Black Country	1998 年 3 月底
	Cardiff Bay	2000 年 3 月底
	Teeside	1998 年 3 月底
	Trafford Park	1998 年 3 月底
	Tyne and Wear	1998 年 3 月底
第三代(1988/89)	Bristol	1995 年 12 月底
	Sheffield	1997 年 3 月底
	Central Manchester	1996 年 3 月底
	Leeds	1995 年 3 月底
第四代(1992/93)	Birmingham Heartlands	1998 年 3 月底
	Plymouth	1998 年 3 月底

資料來源：英國環境部 1997。

表 4 都市開發公司開發規模概況表

都市開發公司	面積(公頃)	開發起始現況	
		人口數(人)	產業人口數(人)
Birmingham Heartlands	1000	12500	—
Black Country	2598	35405	53000
Bristol	420	1000	19500
Cardiff Bay	1093	5000	15000
Central Manchester	187	500	15300
Leeds	540	800	—
London Docklands	2150	40400	27213
Merseyside	350	450	1500
Plymouth	70	—	—
Sheffield	900	300	18000
Teeside	4858	400	—
Trafford Park	1267	40	24468
Tyne and Wear	2375	4500	40115

資料來源：英國環境部 1997。

表5 都市開發公司各層級職掌表

環境部大臣(Secretary of State)	
指派董事會成員	核定年度預算
核定總經理	批准強制收買案
核定組織員額及編制	核定公司終止日期
授予規劃功能	承接公司終止後資產及債務
環境部(DETR)及政府區域辦公室(GORs)	
核定發展綱要	設定終止目標
指派總經理為財務主管	核定終止綱要指導
核定超過特定門檻的支出計畫	協助法定程序
監督計畫績效	終止後債務之保證
都市開發公司	
董事會	總經理
選派總經理	負責財務管理
設定公司政策	確認資源有效利用
核發開發許可申請案	選派行政、技術幕僚
核定計畫及支出	執行公司管理
核定終止計畫	執行公司終止計畫
確認終止計畫達成	

資料來源：British Urban Policy

都市開發公司其實際運作大部分仍偏重在實質面的土地處分及硬體建設，以第二代及第三代的都市開發公司總支出金額來看，有 53% 的支出集中在購置土地及土地改良，有 14% 支出在交通及相關基礎建設，另 15% 支出於公司人事及行政費用，僅有 1% 的支出直接用於住宅及社區補助(表 6)。這樣偏重都市硬體建設的運作模式在當時引起許多批評，認為無法真正切合社區的需求，但這亦反應當時強調實質建設而忽略社區軟體需求(如職業訓練等)的都市政策背景。

表 6 第二、三代都市開發公司支出項目統計表

支出項目	支出金額(百萬英磅)	百分比(%)
購買土地及土地改良	399	52.9
人事及行政費用	115	15.2
交通及基礎設施建設	104	13.8
產業補助	70	9.3
環境改善計畫	57	7.8
住宅及社區補助	8	1.0
合計	753	100.0

資料來源：英國環境部 1997。

(註：資料統計至 1992 年 3 月底)

都市開發的另一個特點是非常強調槓桿作用(leverage)，意即以公部門的投資能帶來民間投資的比例的多寡，來衡量公司或計畫的績效，政府設定的目標是希望能達到公私部門投資比為 1:4，其實際執行情形如表 7。

表 7 都市開發公司政府及民間投資金額比較

都市開發公司	政府投資金額 (百萬英鎊)	民間投資金額 (百萬英鎊)	槓桿比率
London Docklands	1860.3	6505	3.4
Merseyside	385.3	548	1.4
Black Country	357.7	987	2.7
Cardiff Bay	370.0	774	2.1
Teeside	350.5	1004	2.8
Trafford Park	223.7	1513	6.7
Tyne and Wear	339.3	1115	3.2
Bristol	78.9	235	2.9
Sheffield	101.0	686	6.7
Central Manchester	82.2	373	4.5
Leeds	55.7	357	6.4
Birmingham Heartlands	39.7	217	5.4
Plymouth	44.5	3.9	—
合 計	3918.8	14319.6	3.6

資料來源：英國環境部、威爾斯辦公室 1997。

(註：Cardiff Bay 開發公司統計至 1997 年 6 月)

以下介紹一些實際的都市開發公司案例。

(一) 倫敦達克蘭(London Docklands)開發公司(LDDC)

倫敦達克蘭開發公司是最早成立的都市開發公司，當時亦被視為執政的保守黨政府都市發展政策的指標性計畫。其開發地點位於大倫敦市東區的廢棄碼頭區，及週邊自 1930 年代即衰頹的港埠相關產業地區，範圍涵蓋三個地方政府(boroughs)的部分轄區，面積共 2150 公頃(圖 7)。

這個地區以往英國政府也曾經推動一些再開發計畫，但都沒有較佳成效。1981 年在地方政府反對下，中央強力推動開發公司成立，邀請民間企業人士擔負公司領導重任，開始推動所謂市場導向的開發政策。

達克蘭開發公司是政府投資規模最大(18.6 億英鎊，約佔全部十三個開發公司 47% 的政府資金)，營運期最長的開發公司，其硬體建設項目除了住宅及辦公大樓開發、道路建設以外，甚至還包括捷運系統建設，依其開發期程可概分為四個階段：

1 1981~1985 年：第一階段開發公司的策略是”清理”地區，包括實質環境及行銷策略上，以吸引新興高附加價值、高科技等產業。工作重點包括土地徵收取得及土地改良、宣傳與行銷、交通及相關基礎建設(包括達克蘭輕軌捷運 DLR)等。而實際結果是每日電訊(Daily Telegraph)等新聞事業進駐於企業化地區(Enterprise Zone)。

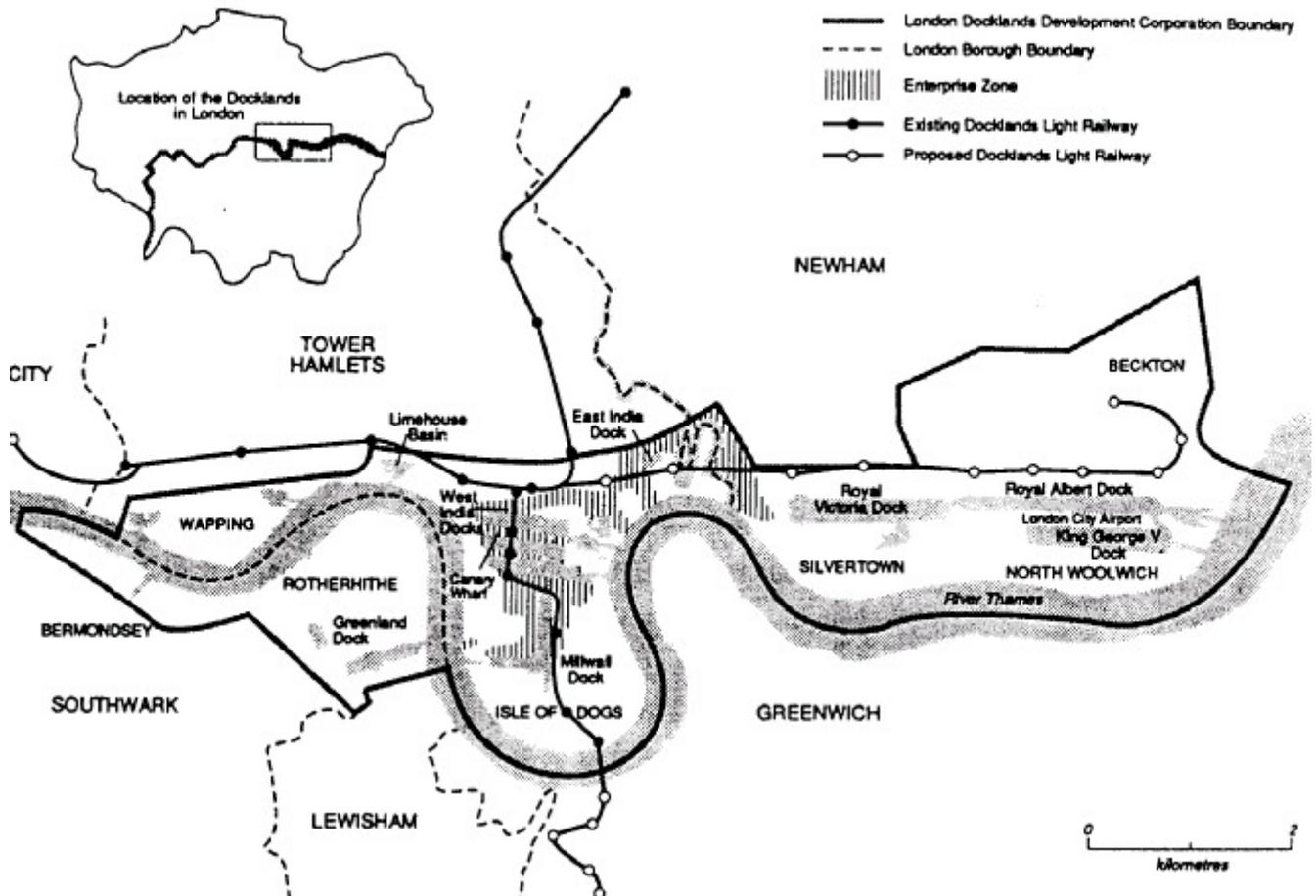


圖 7 倫敦達克蘭(London Docklands)開發公司(LDDC)

2 1985~1987 年：1985 年以後是英國經濟快速成長期，房地產市場景氣復甦，交易熱絡，達克蘭地區新開發的住宅單元經常是在興建完成前就已轉手數次。此時期開發公司重新設定產業策略，配合市場趨勢改朝向財務金融服務業發展。Canary Wharf 的大規模開發(提供超過 90 萬平方公尺之辦公大樓及相關產業樓地板空間)再度確立了倫敦為世界金融中心地位。另一方面，缺乏規劃的急速發展使道路建設及相關公共服務不足等問題浮現，地方政府與社區居民亦不滿這種未經規劃協商的開發建設忽視地方需求，持續提出反對意見。

3 1989~1992 年：1987 年以後開發公司的主要活動逐漸朝向呼應地方的需求，首先與地方政府簽訂兩個協議，為道路工程拆遷戶提供住宅安置並從事社區公共服務設施建設。1989 年社區服務部門(CSD)成立後，除了社區住宅建設以外，甚至還辦理職業訓練、幼兒照護等社區服務事業。這種改變除了因開發公司體認到與社區建立關係的重要性之外，另一個原因是以往與開發公司對立的地方政府及社團採取務實的作法，爭取開發公司董事會席次以增加決策影響力。

1987 年至 1989 年間的房地產市場崩盤，使達克蘭開發公司面臨嚴重的財務危機，而鉅額的公共建設支出使開發公司遭到嚴重的批評(Limehouse Link Road 1.5 公里耗費 4.5 億英磅，為英國最貴的公路建設)。

4 1992~1998 年：最後的這個時期公司的主要任務是為結束營運作準備，為了安排公司資產移交及後續作業的推動，開發公司與地方政府展開更密切的合作，地方政府亦樂於接受公司公共資產及後續相關計畫的預算。除此之外，開發公司也支助一些社區發展團體，讓這些組織能持續推動公益性社區服務。1993 年新捷運建設 Jubilee Line 獲得經費後，本地區房地產市場景氣開始復甦，隨後花旗及匯豐銀行總部的進駐，以及亞洲投資者的加入等因素，使本區開發許可申請案大增。另一方面，為了確保開發公司擁有土地之未來發展，開發公司積極參與地方政府單一發展計畫(UDP)之規劃作業，研提許多意見與地方政府協商。

表 8 達克蘭開發公司各時期主要活動概況表

時期	主要活動及特徵	支出及成就
1981~1985	土地徵收及處分 宣傳與行銷 以高科技業為目標 偏重硬體建設的更新 民間地產開發建設 達克蘭輕軌捷運(DLR) 企業化地區(EZs)之開發	支出 2.05 億英磅 住宅建設 2466 單元 新增 5700 就業機會
1985~1987	大規模開發 以財務金融業為目標 房地產景氣復甦 公共設施問題浮現 Canary Wharf 開發 達克蘭公路建設 達克蘭輕軌捷運延伸線	支出 3.56 億英磅 住宅建設 9000 單元 新增 9300 就業機會
1987~1992	取得地方政府的協議 房地產市場不景氣 國家政策改變 財務危機 成立社會服務部門(CSD) 社區住宅建設及社區計畫 Limehouse 公路建設	支出 12.64 億英磅 住宅建設 16200 單元 新增 36500 就業機會
1992~1998	關閉 CSD 部門 與地方政府的協議 English Partnerships 接手 Royals 區 後續工作 社會支出減少 單一發展計畫(UDP)協商 開發許可申請潮	—

資料來源：整理自 British Urban Policy。

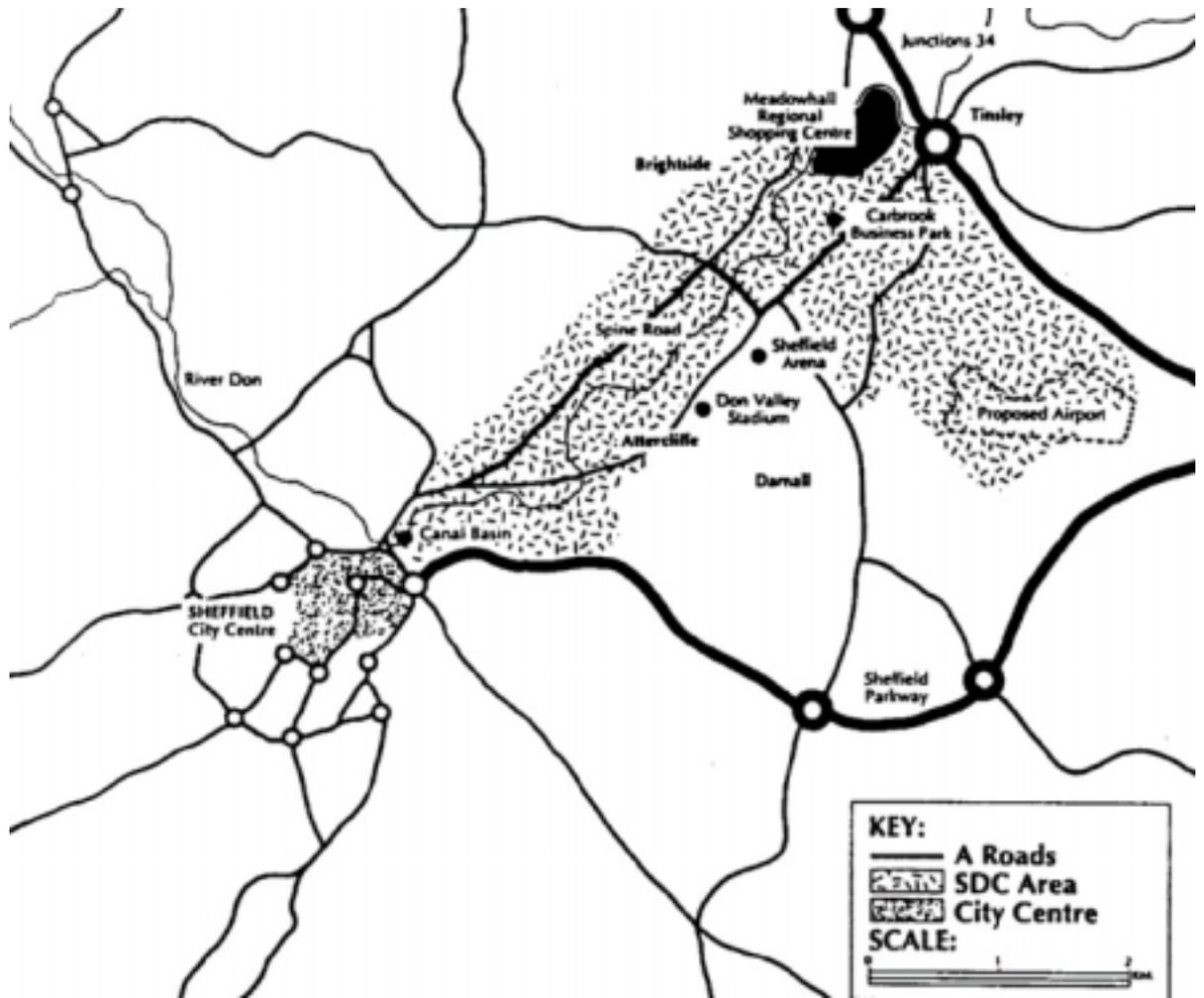


圖 8 雪菲耳(Sheffield)開發公司(SDC)

(二) 雪菲耳(Sheffield)開發公司(SDC)

雪菲耳的都市開發公司成立於 1988 年，位於雪菲耳市中心區東北的 Lower Don Valley 地區，面積 900 公頃(圖 8)，是雪菲耳這個 50 萬人口的傳統工業城(以製煤、鋼鐵、機械工程為主)的主要工業生產帶。自 1981 年以後，雪菲耳面臨嚴重的產業衰退和都市

衰頹現象，失業率大幅上揚，房地產市場蕭條，Lower Don Valley 地區出現大量的廢棄建物與土地。在 80 年代初期，工黨的雪菲耳地方政府對中央推行的都市政策並不認同，拒絕了中央推動企業化地區及都市開發公司的構想，相對地也較難獲得中央對都市建設的支助，有一段期間雪菲耳市政府甚至被產業界視為具有反商傾向。為了改變這種印象，以後市政當局積極努力進行規劃，並推動各種促進經濟發展的組織成立。

相較於以往其它地區的都市開發公司，1988 年雪菲耳都市開發公司成立後地方政府有較大的主導能力，三位市議員成為公司董事會成員，公司後來推動的主要開發案如 Meadowhall 大型購物中心、機場建設計畫案等，都是市政府以往的規劃方案。

開發公司對 Lower Don Valley 地區的開發定位是希望能創造多樣性的土地利用型態，因此除了眾所週知的 Meadowhall 購物中心以外，運動與娛樂設施的建設也是重點。配合 1991 年世界學生運動會(WSG)在此舉行，本地區有大型體育館、大型電影院及其它運動設施建設。商業及辦公大樓等都市活動的引進，對舊市區中心形成的衝擊曾經一度也是引起廣泛討論的話題(例如 MeadowHall 大型購物中心開發案曾引起市中心區商業界的反對，後來規劃部門評估認為本案對市中心區產業之衝擊如低於 15% 以下即可接受，後來推估此案造成約 10% 之衝擊，還是決定核准開發)。

總結來看，都市開發公司在雪菲耳的經驗算是較成功的，除了公私部門密切的合作以外，它在開發初期採取強制徵收手段解

決了土地所有權複雜的難題(公司總支出的 35%用於土地徵收), 還有及時的交通運輸建設的配合(Supertram 輕軌捷運系統), 都是開發成功的因素。

How to find us
 Just off Junction 34 of the M1 motorway with ample FREE parking and easy access for all.

By Car
 If you need a detailed route plan, simply call the Careline on 0345 573618 (local call rate) - weekdays only, or if you want help with your journey, please call at one of the Customer Services desks.

By Bus, Train & Supertram
 It couldn't be easier to get to Meadowhall by Bus, Train or Supertram with the Passenger Transport Interchange on our doorstep.
 For comprehensive travel information call the Transport Detective Division on 01709 515151

Free Parking
 Why visit Meadowhall for Shopping or Leisure?
 Want to stay overnight?
 Call the Travel Information Centre's free accommodation reservation service on (0114) 273 4873 (Monday - Saturday).

Opening Times
 MALL
 SEE INSIDE FOR LATE NIGHT AND CHRISTMAS OPENING TIMES

COCA-COLA UNUS	Monday - Wednesday	9am-10pm
	Thursday & Friday	9am-10pm
	Saturday	9am-9pm
	Sunday	10am-6pm
	Individual opening hours may vary. Upper Deck - licensed restaurants and bars are open Monday - Saturday until 11pm and Sunday until 10.30pm	
CINEMA	Box Office	
	Monday - Thursday	11.30am-10pm
	Friday	11.30am-12 Midnight
	Saturday	8.30am-12 Midnight
	Sunday	10am-10pm

Programme information available on (0114) 256 9444.

Meadowhall Care Line
 0345 573618
 Visit our web site on www.meadowhall.co.uk

©Meadowhall Centre Ltd. 120911 Designed & Produced by Steve Christie Services, Hull
 Printed by Century Colour Limited, Nottingham.

Meadowhall
 "We are family"

1998 WINNER

圖 9 Meadowhall 購物中心廣告單

陸.心得與建議

一.迎合民意的公共政策

在民主選舉制度下，所有的政黨都會競相提出各種符合選民期望的公共政策，努力描繪未來遠景以爭取民眾支持，而能贏得選舉的政黨通常其政見也最能代表大多數民意趨向。以英國土地利用政策來看，現今的工黨政府將既成都市發展帶再開發利用比例目標由 50% 提高為 60%，相當程度反映主流民意越來越重視資源生態之趨勢。反觀台灣的環境，前幾年地方首長競相比賽發放老農津貼，而現今政治人物仍習慣以爭取大型工程建設作為政績表現。雖然近年來追求環境永續發展的呼聲漸增，但要達成凝聚主流民意，形成具體公共政策的階段，仍有待努力。

二.都市更新與社區需求的平衡

以往清除貧民窟的都市更新方式，被批評是變相驅離社會弱勢族群的作法。現在的都市更新強調活絡地區經濟，引進新的都市活動，但因舊社區的居民通常不具備新的產業所需技能，將來再發展成功後地價上揚，舊社區居民通常也難負擔高房價，仍然有驅離原有弱勢居民的現象。英國都市開發公司後期常辦理社區職業訓練等服務工作，也是對這種情形的回應。對規劃者而言，引進新的都市經濟活動是都市更新的重要目標，但如何方能兼顧社區居民的需求與權益，是困難的挑戰。

三.英國經驗移植國內之可行性

英國推動都市更新之歷程中嘗試過的土地利用配套制度，如企業化地區(EZs)、都市開發公司(UDCs)等經驗是否可拿來台灣應用？事實上這種由中央成立專責單位並主導土地利用規劃與使用管制的方式，台灣早有前例。如國家公園、科學園區等，都由擁有土地規劃利用權力的中央專責單位來負責開發管理，現在依發展觀光條例劃設的國家風景區也具有這樣的精神。由於台灣急需辦理更新的地區大都集中在市中心的老舊建築區，位居都會中心重要地位，在目前地方自主意識高漲的政治環境下，由中央劃定特區直接介入執行開發建設，可能引起地方反彈與爭議。另一方面，以往的國家公園、科學園區等都是具有產業發展或保育遊憩等特殊目的，如果將來都市更新也要採用這樣的方式，我們的社會是否已認知都市更新的重要性，已經到了必須要由中央劃定特區直接介入的階段，也是重要的關鍵。

四.本土的都市發展政策研究

在英國發現討論英國各階段都市政策的相關研究文獻與資訊很豐富，反觀國內針對台灣地區都市發展歷程與政府的都市發展政策之相關研究卻相對缺乏，這應該是未來努力的方向。

參考書目

1. Imrie, R. and Thomas, H. (1999), "British Urban Policy", SAGE.
2. Kitchen, T. (1997), 'People, Politics, Policies and Plans - The City Planning Process in Contemporary Britain', Paul Chapman Publishing Ltd.
3. Atkinson, R. and Moon, G. (1994), 'Urban Policy in Britain – The City, the State and the Market', MACMILLAN.
4. Oatley, N. (1998), 'Cities, Economic Competition and Urban Policy', Paul Chapman Publishing Ltd.
5. East Lothian Council , the City of Edinburgh Council, Midlothian Council , and West Lothian Council (1997), 'Lothian Structure Plan 1994'.
6. The City of Edinburgh District Council (1992), 'North West Edinburgh Local Plan'.
7. <http://www.regeneration.detr.gov.uk/utf.renais/1.htm> (1999), 'Towards an Urban Renaissance'.
8. English Partnerships (1998), 'Annual Report & Financial Statements – Year ended 31 March 1998'.
9. London Planning Advisory Committee (1994), 'Advice on Strategic Planning Guidance for London'.
10. Welsh Development Agency (1999), '1998/1999 Annual Report'.
11. HMSO (1995), 'Aspects of Britain – Urban Regeneration'.

目 錄

壹. 前言	1
貳. 英國概觀	6
一. 地理人文背景	6
二. 政治體系	6
三. 政府組織	8
參. 英國都市規劃制度	10
一. 規劃體制	10
二. 各階層計畫概述	11
三. 開發許可之申請	15
肆. 英國的都市更新議題	20
一. 都市更新名詞的演變	20
二. 近代都市發展政策趨勢	21
三. 未來住宅需求之因應	21
伍. 都市更新推動經驗	25
一. 企業化地區(ENTERPRISE ZONE)的經驗	19
二. 都市開發公司(UDCs)的經驗	28
陸. 心得與建議	42
一. 迎合民意的公共政策	42
二. 都市更新與社區需求的平衡	42
三. 英國經驗移植國內之可行性	42
四. 本土的都市發展政策研究	43

圖 目 錄

圖 1 英國地形圖-----	7
圖 2 英國計畫體系圖-----	11
圖 3 結構計畫示意圖 (Lothian Structure Plan 1994) -----	13
圖 4 West Berkshire 郡政府規劃及運輸處組織及人員-----	16
圖 5 企業化地區宣傳單-----	27
圖 6 英格蘭都市開發公司(UDCs)分布區位圖-----	28
圖 7 倫敦達克蘭(London Docklands)開發公司(LDDC)-----	36
圖 8 雪菲耳(Sheffield)開發公司(SDC)-----	39
圖 9 Meadowhall 購物中心廣告單-----	41

表 目 錄

表 1 研習期間機關參訪行程紀要-----	2
表 2 英格蘭各區域住宅建設利用已發展土地統計表 (1991-93) -----	24
表 3 英國都市開發公司開發時程概況表-----	30
表 4 都市開發公司開發規模概況表-----	31
表 5 都市開發公司各層級職掌表-----	32
表 6 第二、三代都市開發公司支出項目統計表-----	33
表 7 都市開發公司政府及民間投資金額比較-----	34
表 8 達克蘭開發公司各時期主要活動概況表-----	38