

出國報告（出國類別：考察）

# 日本地方建設之永續規劃與推動考察

## 出國報告書

服務機關：行政院經濟建設委員會

姓名職稱：簡任視察劉延琮

派赴國家：日本

出國時間：96年8月23日至9月1日

## 摘要

永續發展是現代化進步國家施政重要考量因素，日本近年來地方建設注重永續發展卓然有成，為觀摩學習日本在環保、交通、道路建設、文化保存及再利用等方面永續利用之成功案例，特別赴日實地考察。考察結果，發現日本推動建設時，多能由整體性、前瞻性、環境永續性與使用者需求等面向，充分考量，且除政府部門外，常借重民間力量，在規劃時提出明確易懂的目標，帶動民間熱情參與，進而共同監督管控計畫執行，使建設完成後，能發揮繁榮地方經濟、改善民眾生活品質等具體效益。我國在推動建設之政策層面，大致符合國際趨勢，但在實際規劃或執行層面，日本地方建設之規劃理念與執行作法，確實值得我國參考借鏡。

## 目次

壹、考察目的	1
貳、考察行程	2
參、考察內容及心得	4
一、日本建設循環型社會之概況	4
二、橫濱港區轉型開發成功經驗	6
三、橫濱港紅磚倉庫舊有建物改建再利用實例	10
四、中山道妻籠宿驛站傳統聚落保存典範	12
五、公共建設人本永續規劃及施工--以交通建設為例	14
肆、建議事項	16
伍、總結	19

## 壹、考察目的

永續發展為國家建設之重要課題，也是現代化進步國家施政重要考量因素之一。地方建設整體金額龐大且深入基層，民眾的感受最為直接，然而多年以來我國之地方建設普遍存在先期規劃不足、用地取得等前置或相關作業欠缺協調聯繫、工程設計不符永續環保、未採生態工法施工、以及偏重開發興建而缺少管理維護等問題，造成建設品質不良、生活環境惡化、自然生態污染與破壞，甚至引發民怨，對國家整體施政產生不利影響。

台灣之鄰國日本近年來地方建設注重永續發展已卓然有成、舉世聞名。為學習日本地方建設在環保、交通、道路建設、文化保存及再利用等方面永續利用之規劃理念及成功案例，特別赴日實地考察，期能將日本在地方建設上相關之規劃及執行經驗帶回國內，作為我國推動地方建設之重要參考。

本次考察目的即在於透過至日本各主要城市實地參訪，瞭解有關永續發展政策之規劃思維及推動作法，作為我國推動建設之參考借鏡，使各項建設之推動執行，均能符合永續發展之普世價值，帶動國家發展及改善人民生活品質。

## 貳、考察行程

本次考察係經由本（經建）會與經濟部國際合作處相關同仁提供資訊，並透過日本交流協會、日本觀光協會台灣事務所等單位協助，於 96 年 8 月 23 日（星期四）至 9 月 1 日（星期六）間，前往日本東京、橫濱、長野、名古屋等關東與中部地區城市，考察包括環保建設、都市開發、道路建設、傳統建物保存再利用等各類建設永續規劃思維及執行成效。

實際行程方面（如下表），本次考察地點涵蓋都市、鄉村，參訪對象包括公、私部門，主要有：日本東京都廳環保局、東京都新宿區「三井大樓」廚餘回收設施、川崎市生態城市(Eco-Town)零污染工業區、曾舉辦冬季奧運且以環境友善聞名之長野市區、東京灣跨海大橋（海上螢火蟲）與台場海埔新生地之特色商圈、橫濱港區紅磚倉庫、「港未來 21」遊憩區、中山道妻籠宿驛站、名古屋榮町延伸至車站之地下街、高山市上三之町古街等，考察過程中對於日本為建設成為循環型社會、賦予舊都市新生命、保存傳統建築文化兼顧創造收益、以及打造以人為本之交通運輸建設等，採行包括政策、目標、策略、執行等各方面之永續發展觀念和作法，深感獲益良多，留下深刻印象。

日本地方建設永續規劃與推動考察行程表

日期	行程	考察內容
96/8/23 (星期四)	台北→東京	去程及準備
8/24(五)	東京	參訪日本首都政經機構及廢棄物回收、減量、處理設施，瞭解日本為建設循環型社會所採行之永續環保作法。
8/25(六)	東京→長野→東京	長野市區道路整建設計及人行環境之建置情形
8/26(日)	東京→橫濱	橫濱港區「港未來 21」遊憩區開發及管理維護作法
8/27(一)	橫濱	橫濱港舊有建物改建再利用營運成功案例
8/28(二)	橫濱	東京灣海埔新生地特色商圈營造整體規劃與執行成效
8/29(三)	橫濱→名古屋 →妻籠宿→名古屋	中山道驛站傳統聚落保存
8/30(四)	名古屋	地下街人車共存之道路規劃及施工成效
8/31(五)	名古屋→高山	高山市傳統建築風貌保存成果
9/1(六)	名古屋→台北	準備及回程

## 參、考察內容及心得

本次考察行程豐富多元，以下將內容及心得概分為：日本建設循環型社會之概況、橫濱港區轉型開發成功經驗、傳統聚落保存、舊有建物再利用以及公共建設人本規劃等方面，加以整理摘述，期能作為我國推動相關建設之參考。

### 一、日本建設循環型社會之概況

日本在二次世界大戰後經濟快速復甦，卻因開發過於快速，造成嚴重的環境破壞問題，因此，不論政府或民間均非常重視環保永續政策之制定或執行，期能有效改善大量生產、大量消費、而後大量廢棄的問題，避免生活環境惡化，有效提升生活品質。

日本推動環保永續的核心觀念為：建設循環型社會，讓後代能有更好的生活環境。為了達成 2010 年時廢棄物減量一半的目標，日本環境廳於 1993 年制定「環境基本法」及陸續訂定（或修訂）「循環型社會形成推動基本法」、「廢棄物清理法」、「資源有效利用促進法」、「環境物品購入法」、「建設材料回收法」等，明訂「循環」為政策核心，要求各地方政府依據當地自然、人文條件和發展定位，制訂地域性、多樣化之「環境基本計畫」。

而為切實推動基本法及基本計畫，環境廳更排定計畫優先順序，並持續進行教育宣導，同時與通產省共同針對地方政府所提出之環境調和城市（即生態城市）計畫予以審查，通過者提供經費補助，經由減量、再利用及回收之 3R(Reduce, Reuse, Recycle) 原則之推廣實施，有效抑制廢棄物產生、循環利用資源、妥善處理廢棄物及減輕環境負荷。

我國環境保護計畫於 2002 年 12 月公布施行，規定中央應制定國家環境保護計畫，地方政府視轄區內自然及社會條件之需要，訂定地方環境保護計畫，環保政策大致與國際趨勢接軌。行政院環保署與台北市政府並陸續自 2006 年起推動「全分類、零廢棄」，強調垃圾分類、資源回收觀念，已逐漸顯現成效，但因零廢棄思潮仍屬處於萌芽階段，多項問題仍待解決，如垃圾分類回收方面，多項電子產品仍缺乏回收管道；電腦科技升級發展、遊戲光碟促銷，如何課以製造者延伸責任，改善產品材質、包裝與回收；非家戶事務型廢棄物如何回收再利用等，都需要結合政府機關、業界、民間團體及民眾支持力量，共同努力，達到無廢棄物社會遠景。

本次考察發現日本為推動循環型社會，採行「控制生產→充分使用→回收→再生利用→再回收→最終處置」之邏輯思維以及

政府機關制訂政策、推動計畫，帶動民間團體配合，遭遇制度、誘因、技術及市場各方面問題時，共同有效解決以及充分宣導之作法，可作為我國研訂永續發展中長程策略及推動環境保護執行計畫之參考。

## 二、橫濱港區轉型開發成功經驗

橫濱港位於東京以南 30 公里處，原只是個小漁村，隨著日本開放對外貿易和漁業迅速發展，來往船隻越來越多。日本政府評估橫濱大致位於日本列島的中央，地理位置優越，且航道水深達 10 公尺以上，是一天然良港，決定投入大量資金持續進行港區開發建設，並採填海造陸方式擴大港區規模，使橫濱逐漸發展成為日本重要國際貿易港口。

1923 年日本關東發生大地震，橫濱港損失慘重，各項設施嚴重受損，幸賴以神奈川縣和橫濱市生絲商人為主之民間團體，主動與政府部門共同合作，迅速完成重建和擴建工程，二次大戰後亦多次分期擴建，使橫濱憑藉著優越的港灣條件和廣闊的腹地（水域面積 7,337 公頃、陸域 2,813 公頃，合計 10,150 公頃），成為日本最大的貿易港，與世界上 60 多個國家和地區有貿易往

來，主要貿易對象包括美國、東南亞、中東和中國大陸，貿易額居全國首位。

橫濱自 1859 年開港以來，原以工業進出口貿易為主，且以和睦的國際氣氛和尖端技術產業聞名於世。泡沫經濟發生後，橫濱港貿易量下滑，日本政府為了強化橫濱的自主性，分散民間集中於東京的投資，且避免老舊港區阻礙都市發展，於 1983 年鼓勵民間投資闢建「港未來 21」遊憩區，邀請世界一流的建築師設計出大師級的建築物，並採行有效管理營運作法，使橫濱港除原有貨物流通之經貿功能外，更增加了觀光遊憩功能，創造老舊港口成功轉型之效益，加上東京灣填築新生地建造之「海上螢火蟲」與台場等特色商圈完成，讓橫濱脫胎換骨，展現新生命。

橫濱港未來 21 計畫 (MINATO MIRAI 21) 自 1983 年開始推動，持續建設逾 20 年，主要目標為加強橫濱市的自主性，分擔首都東京的功能，並促進港灣功能轉型觀光。計畫面積約 186 公頃，執行方式主要以填海造陸配合土地規劃調整，進行整體開發建設，創造包括 19 萬就業人口的 24 小時活絡不息、充滿國際文化的水岸綠地都市。MM21 計畫的核心區，包括綠地、國際會議廳、美術館、遊樂場等休閒文化設施、辦公商業區與住宅區等，除強化原港口機能外，並運用電動步道串連櫻木町站、地標塔(Land

Mark Tower)及皇后購物商場(Queen' s Square)，提供便捷的人行系統及寬闊的活動空間。尤其地上 70 層、地下 3 層、高 296 公尺的地標塔超高摩天大樓內之購物區，集中近百家餐飲服飾等商業設施，並與捷運站共構，增加聯合開發效益。

MM21 開發還有另一項特色，就是政府與民間共同出資合組第三部門，負責管控與執行全案開發營運、協調、推動、公共設施管理、以及宣傳行銷、公關、招商等事務，使得全案的開發控管更為有效。建設完成後，使橫濱之可居住性、便利性、資訊流通性、國際性等均大幅提高，其規劃理念與作法，如：有效利用歷史資源，集辦公、商務、文化、娛樂、住宅等多種功能於一體，引進民間投資，交通環境良好，資訊通信基礎設施完備等，值得我國參考，其規劃背景及建設成效歸納如下：

日本橫濱「港未來21」規劃背景及建設成效一覽表

項目區分	摘要說明
社會背景	1.對東京高度依賴的衛星都市。 2.基礎建設無法趕上人口成長速度。 3.老舊的港區形成都市發展的阻礙。
原有機能	扮演都市與港口中介者，屬於支援服務功能角色。
城市發展願景	1.強化橫濱的自主性，成為國際性的文化城市。 2.分散民間於東京的投資。
策略 (六大事業計畫)	1.橫濱市中心再發展。 2.港北住宅新市鎮計畫。 3.金澤地區填海造路計畫。

	<p>4. 高速道路。</p> <p>5. 高速鐵道(地下鐵)。</p> <p>6. 跨海大橋。</p>
發展目標	<p>1. 移除、再安置碼頭及水岸設施。</p> <p>2. 整合、轉化港區與市區為單一核心市中心。</p>
規劃方向	<p>1. 整合、強化市中心都市機能，增加自主性。</p> <p>2. 促進舊港口再發展，改善運輸系統。</p> <p>3. 融合港口及都市機能，提供愉悅舒適城市空間。</p>
具體效益	<p>許多代表性建築及觀光休閒設施陸續完工後，吸引許多遊客到訪，成功由重工業城市轉型為觀光遊憩區，具體效益有：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 創造就業人口：約 5 萬 1 千人；</li> <li>● 引進事業單位數：約 1,100 家(Office 490 家，Service 610 家)；</li> <li>● 財政貢獻：約 110 億日圓(年度市稅收入)；</li> <li>● 櫻木町車站服務旅客數：26 萬 9 千人/日；</li> <li>● 造訪人次推計：4,500 萬人/年</li> </ul>

資料來源：橫濱 MM21 計畫，本報告整理。

而除了成功轉型為觀光遊憩城市外，隨著生物科技發展，橫濱市未來規劃方向已定位為「生命科學城」，各項政策或施政均朝與此相關的多元化發展全力推動，期能將橫濱建設成為「生活健康」、「經濟活躍」、「就業增加」、「研究創新」的「生命科學城」，而新型產業的創造與技術革新，已成為政府與民間共同合作建設、努力的新目標。

### 三、橫濱港紅磚倉庫舊有建物改建再利用實例

橫濱紅磚倉庫為明治、大正時代的磚造建築，至今已有百年歷史，橫濱港務局曾於 1913 及 1919 年整修，作為關稅辦事處、市港灣局等機關辦公場所，關東大地震後，復於 1994 年整修外牆及補強結構，作為青年會議場所，2000 年起為賦予倉庫新機能，透過閒置空間更新再利用，引入多功能設施規劃觀念，進行商場改建工程，包括商店街、餐廳、藝廊等，於 2002 年完工、營運，成為藝術家聚集場所，全年吸引遊客人數已高達 1,000 萬人次，是閒置空間結合商業設施再造都市活力的最佳案例之一。

為平衡文化展示與商業營利功能，紅磚倉庫之改建係採「不破壞原有造型與風味，兼顧景觀及結構安全」的理念進行規劃，路面仍保留原有貨物運輸軌道，建物立面與門窗亦保留原始倉庫風格，僅內部以 H 型鋼樑進行隔間，並重新布置水、電、電信及排水等管線設施，洗手間也搭建在鋼結構之上，規劃三層空間之商場，裝修成新穎、時尚的商業消費空間，讓倉庫有重生的感覺。

外部配置方面，為了與倉庫熱鬧的商業活動形成對比，讓人們感受海濱休憩公園寧靜氣氛，規劃單位保留周圍大片綠樹成蔭的公園，且可由廣場遠眺 MM21 建築全貌，吸引遊客停駐。

本次考察，對於橫濱港務局在舊倉庫改造上，採取倉庫磚造外觀不變，內部設計融合時尚與懷舊，使「懷舊展示」與「商業經營」並存之作法，印象特別深刻，爰將其主要規劃理念和作法歸納如下：

- 1.確定建物用途及改建目的：倉庫改建首先必須確定改建目的和用途，橫濱港紅磚倉庫共分1號、2號2座，改建前即已確定1號館規劃作為多功能展覽空間、2號館作為賣場及音樂伴奏餐廳使用，故其內部配置不盡相同。
- 2.兼顧結構安全與原有特殊風貌設計：舊倉庫因年代久遠，有結構強度不足的疑慮，日本紅磚倉庫之改造，並未破壞原有之構造物，而是以鋼結構作為內部主要支撐之結構設計，將倉庫內之空間區隔為2至3層，除可增加賣場面積外，並可維持舊有的外型與風味，符合結構安全要求。
- 3.重新考量光源照明：舊倉庫建造時未考量採光問題，為改善採光不足情形，在不破壞倉庫結構前提下，紅磚倉庫採綠建築思維，適度於外牆開窗，將自然光線、岸邊景觀等引入室內，使遊客漫步其間時，也能一覽窗外的美麗風景。
- 4.採行有效管理營運策略：紅磚倉庫是由政府提出規劃藍圖，然

後區隔為一個個單位賣場，予以出租；招商時，先請有意投資的業者草擬計畫，並依計畫內容經營賣場，每次租約為3年，若違規經營或經營情形不好，政府有權力收回，另行招標或由其他業者優先承租使用。

#### 四、中山道妻籠宿驛站傳統聚落保存典範

位於長野縣南木曾町的「中山道」（又稱木曾路），曾經是江戶和京都間的交通要道，在山路困難交通不便的年代，沿途設置許多驛站，讓商旅住宿休息、馬匹停泊。蜿蜒曲折的中山道沿途古早的驛站有11個，其中規模最大的是第10站的妻籠宿與第11站的馬籠宿，繁華一時。但自從鐵路和公路興建後，便捷的交通縮短了來往的時間，驛站功能漸漸衰退，當地民眾收入減少、商機不再，人口大量外移，整個社區看來即將就此沒落、一蹶不振。

然而，妻籠的命運，並沒有如此黯淡下去，在沉寂多年後，一群社區居民不捨家園的落寞，自發性組成「愛妻籠之會」等團體，結合專家學者等民間力量，致力蒐集民俗資料，維護舊有驛站景觀，並成立財團法人募集資金及爭取政府補助，成功地把妻籠變成充滿歷史風情的觀光據點，並舉辦活動、經營包裝廣為宣

傳，為衰頹的妻籠帶來生機，變成日本傳統聚落保存的先驅，每年觀光客人數不斷上升，帶來為數可觀的觀光收入，掀起保留傳統聚落風潮，「妻籠模式」更成為各地爭相仿效的對象。

妻籠傳統聚落保存成功，最主要的關鍵是當地民眾的意識覺醒，同心協力展現保存文化的團結力量，願意遵守不賣、不租、不破壞的「三不」共識，加上其他民間團體和政府的支持協助，連同多家老旅館、紀念品店、旅店，經列為傳統建築保存區後，日本政府與保留主訂契約，鼓勵在不改變外貌前提下，由政府出資修理損壞之建物，讓古老景觀能保存下來，成為日本文學作家島崎藤村之名著「拂曉前」的舞台，且因而吸引更多人潮。

另外值得稱道的是，觀光客大量湧入後，不但沒有破壞妻籠的景觀，反而更帶動居民保存文化遺產的行動，例如：自發性限制店鋪販賣的商品為充滿古意的喫茶店、糯米做的五平餅、木製品、漆器、紙玩偶等傳統、特殊項目，增添當地的古老氣氛。而一直到現在，當地居民仍然尊重「妻籠驛站居民憲章」，不興建可接納大批旅行團住宿用餐的設施，以保存原有街道風貌，因而成為日本文化觀光的重要據點。

## 五、公共建設人本永續規劃及施工—以交通建設為例

日本近年來隨著生活水準提高及環保意識增強，政府與民眾對於道路等交通建設之規劃、施工，逐漸由「量」的增加轉變至「質」的提升。以本次考察所經日本東京、橫濱、長野、名古屋等地區為例，多已納入永續理念，強調環保與人本的「綠色運輸工具」及「無障礙運輸環境」，朝增加人行道、設置自行車道、鼓勵大眾運輸等方向規劃設計，以滿足民眾使用需求，同時提升都市環境品質。

在行人環境改善方面，日本早期道路發展與台灣相同，均沿著街道二側延伸，隨著商業活動增強、集中，大量人車湧入，逐漸造成街道寬度不足、人車爭道現象。為了確保行人安全、增加徒步空間，日本政府現在進行市區道路拓寬或新闢時，均要求規劃單位進行車輛及行人交通量之調查，據以進行車道、人行道及綠帶等橫斷面配置，並運用槽化、擴增綠帶、佈設停車格或自行車道等設計方式，降低機動車輛速度，部分道路更直接改為人車共用，提供行人徒步空間。

此外，日本街道不論大小，在車道邊緣均規劃設置「公共設施帶」，將交通號誌、燈柱、街道家俱、行道樹等公有設施，設於公共設施帶上；路幅不足時，則採單邊配置或以欄杆分隔車流與行人之方式，確保行人行走之順暢、安全。

在自行車及無障礙空間環境建置方面，日本政府為提升道路空間之生活機能及親和力，在路幅較寬之街道，多會搭配設置自行車道，路口處則設置大面積之無障礙斜坡道，除提供弱勢交通族群使用外，對於自行車系統之串聯與鼓勵民眾騎乘自行車均有助益；而為避免汽車進入，斜坡道上均設置車阻，有效保障行人或自行車、行動不便者之使用安全。

在大眾運輸系統建構方面，日本之大眾運輸系統非常發達，本次考察所經之城市或鄉村，都有鐵路或捷運聯結，加上公車系統，形成便捷之大眾運輸網路，尤其各系統之指標導引簡單明瞭，即使轉乘時亦不需費力尋找，使用者非常方便，且對減少空氣污染、提升都市環境品質、降低汽車使用率等，均有明顯助益。

綜合而言，本次考察對於日本各地都市空間與環境規劃，由過去強調效率轉而重視管理，有效創造乾淨舒適之整體意向，道路規劃設計著重行人、自行車、大眾運輸系統之人性化空間營造，以符合尊重環境、人本優先、人車共存的永續發展規劃設計思維與執行策略，感受非常深刻，這也是現階段最值得我國參考借鏡之處，以有效改善既有市區道路人行空間低劣，綠化質量不佳之現象。

## 肆、建議事項

本次前往日本東京、橫濱、長野、名古屋等地，實地考察日本在地方建設之推動上，相關之規劃理念與執行作法，對於日本在環保、交通、道路建設、文化保存及再利用等各類建設，經由實際案例顯現出採取以人為本、永續發展之規劃思維與執行成效，整理綜合建議如下：

### 一、地方建設與民眾密切相關，應持續推動並確保效益。

本次考察日本地方建設，不論都市或鄉村，都有成功之建設成果，尤其像橫濱舊港區、妻籠宿驛站找回新生命之案例，顯示各項建設只要妥善規劃、落實執行，對創造就業機會、繁榮地方經濟、增進居民福利、改善民眾生活品質等，確實能產生重大影響。而且地方建設計畫一般而言規模較小，但因整體金額龐大且深入基層，民眾的感受最為直接，如能持續推動，建設完成後將能有效發揮促進地方發展之功效。

### 二、日本地方建設成效卓著，立基於充分的人性規劃，值得學習。

地方建設之推動，係以「人」為服務對象，為了服務民眾，確保計畫效益，本次考察發現日本政府於進行建設時，不論硬體工程或軟體方面的使用、管理，多能由人性之角度出發，進行充分的規劃。相較於我國地方政府常因人力或經驗不足，規劃階段未能由整體性、前瞻性、環境永續性與使用者

需求考量，造成實際執行時發生諸多問題，甚至建設品質不良、引發民怨情形，日本之規劃觀念確實值得我國參考學習。

### 三、提出明確易懂的共同目標，由政府部門與民間合作達成

我國推動地方建設的困難問題之一，是建設計畫之規劃或執行，中央與地方政府以及地方居民缺乏共同之目標，致執行策略未能整合，各項建設各自進行，造成重複、零散，整體效益未能展現。而本次考察日本之建設案例，中央訂有明確的政策、方案、執行策略、補助要點等，據以整合與分配資源，地方政府則結合相關業者、專業團隊進行完整規劃，提出很明確、清楚易懂的訴求、目標或願景，讓當地民眾瞭解，進而凝聚熱情參與、支持，這種政府站在輔導協助角色（傳統聚落保存是由民間主導），且透過溝通聯繫強化跨機關或公私部門間之整合，帶動民間資源參與的觀念和作法，如能在台灣紮根、推廣，我國之地方建設效益將可有效大幅提升。

### 四、借重民間力量監督管控，強化執行力

「執行力」為一切建設的根本，再好的規劃，如果束之高閣，對民眾全然無益。為避免空有計畫未能執行，或執行後卻無成效，執行過程中除了政府部門應採風險控管、實質管考、預算經費與執行檢討結合等開創性作法推動執行外，日本政府借重民間力量管理監控，將意見納為重要施政參考之作法（我國已有類似機制，如：環保建設持續有許多民間團體長

期關注、重大工程全民督工等），如能加以落實、擴大、持續，將可有效提升計畫效率及執行績效。

## 五、加強教育宣導永續與發展能並行不悖

以文化建設為例，本次考察妻籠宿、紅磚倉庫、高山市上三之町古街等傳統建物保存與再利用之實例，證明只要能建立特色，地方發展觀光與傳統建物保存維護可並行不悖。台灣目前已面臨資源過度開發以及社區環境品質惡化的問題，如何將環境保育的觀點納入地方建設的理念中，實現生活、生產、生態並重的永續境界，已成為現階段之重要課題。因此，透過不斷地教育宣導，讓民眾瞭解經濟進展只是都市發展的一個面向，如果沒有好的生活及完整的生態支持，不只不會增進地方福祉，「只有硬體、沒有軟體」或不採生態工法施工的結果，反而會成為破壞性建設之元兇。日本地方建設結合當地生活及產業發展，並透過媒體、說帖、辦公聽會宣導、教育民眾，而後進行建設的作法，可供我國深思、改進。

## 伍、總結

本次考察日本首都及部分城鄉之地方建設，發現我國推動地方建設之政策方向，包括環保、交通、道路建設、文化保存及再利用等，大致符合民眾需求與國際趨勢，但在規劃或執行層面，日本地方建設之規劃理念與執行作法，確實值得我國參考。

以交通建設為例，面對全球氣候變遷與能源短缺問題，「永續發展都市」及「人本交通」已成為世界各國道路建設和都市經營管理之重要課題，日本早在 20 年前就大力推動以行人為優先之貼心規劃或設計，強化人行環境之可及性、安全性及舒適性等。筆者本次考察即以大眾運輸、自行車、步行等方式，完成全部行程，途中對於地鐵車站龐大人潮、偏遠小鎮仍有鐵公路大眾運輸服務、以及道路設施符合弱勢族群（行人、殘障者、老人等）需求等，印象非常深刻，顯示其以人為本之交通建設已顯現具體成效。

為推廣人本交通理念，建立友善環境，我國也已積極辦理相關規劃，並提出「人本交通整合推動構想」計畫，透過預算分配及連動制度，引導地方發展大眾運輸及自行車環境，並將採提高停車費、牌照燃料稅等方式，提高民眾使用大眾運具意願和習慣，使都市運輸服務系統除滿足民眾生活的機動性與可及性外，更能符合環境保護與優質生活要求。期望相關機關能將永續、人本之理念具體落實於各項建設計畫之規劃執行與經營管理，使台灣成為符合國際潮流的優質生活家園。