

出國報告（出國類別：參加會議）

參加國際都市發展協會 INTA35 年會



服務機關：內政部營建署、行政院經濟建設委員會、行政院研究發展考核委員會地方發展處、臺南市政府、臺北市都市計畫委員會、臺北市都市發展局、臺北市都市更新處、高雄市政府都市發展局

姓名職稱：謝瑩榛幫工程司、曾詠宜技士、高誓男處長、張瑞鑫科長、林欽榮副市長、莊武雄技士、李珀青技士、蕭立瑩技士、黃瓊瑩技士、黃曠寬技士、劉惠雯組長、丁秋霞正工程司、蔡欣沛工程員、鍾坤利幫工程司

派赴國家：法國

出國期間：100 年 11 月 5 日至 12 日

報告日期：101 年 1 月 30 日

摘要

國際都市發展協會（International Urban Development Association；INTA），為歐洲地區都市發展規劃及治理專業事務之交流平台，內政部營建署奉行政院核定，代表我國以正式國名加入，成為該協會國家級會員，與相關單位，如行政院經濟建設委員會、臺北市政府、高雄市政府等機關，組團積極參與歷屆年會及活動。我國曾於民國 87 年及 98 年舉辦 INTA 第 22 屆與第 33 屆年會。

本屆 INTA35 年會於 2011 年 11 月 6 日至 10 日假法國格勒諾布爾(Grenoble)及里昂(Lyon)舉行；大會主題為「中型都會：出路、意見、立場--區域都會智慧佈局的發展策略」(Intermediate metropolis：Exit, Voice, Loyalty； Development strategies for a smart positioning of regional metropolits)。年會主要議程包括：

- 一、INTA 世界都市發展會議（World Urban Development Council, WUDC）。
- 二、四場工作坊及會後結論圓桌會議，討論議題為治理、社群融合、經濟及環境。
- 三、格勒諾布爾會前技術參訪及里昂會後技術參訪。

我國代表團參加本屆 INTA 年會重點為：

- 一、宣傳我國都市發展及都市更新成果。
- 二、瞭解歐盟國家都市規劃、都市更新機制及實務操作經驗。
- 三、加強與歐盟國家之互動及交流，吸引外商投資意願。

本次參加 INTA35 年會之心得與建議：

一、心得：

城市必須建構獨特的優勢，對於沒有財政或其他優勢的中小型城市而言，透過合作與在地的私有企業、政府機關及學術機構等合力構建發展策略較容易打入新市場。而「參與」是獲取構想、達成結盟最有效的機制，應鼓勵正、反兩面的評論，沒有「參與」，執行與永續力皆無法成就。因此，中型城市必須具備當地經濟發展的實力，並加強與全球門戶城市之間的結盟及夥伴關係。

二、建議：

城市規劃、區域合作、交通政策皆應以「因應氣候變遷」及「落實節能減碳」為軸心，並落實於日常生活中，由基礎建設中做起，配合個人習慣的改善以具體實踐。為達到城市及國際行銷的目的，應持續加強我國各級公務人員參加國際事務之能力，尤以簡報呈現方式、內容及臨場應變能力為首要；國際會議之型式亦應創新與多樣化，並配合會議場地與設備等硬體設施之更新及新建，提供講者及與會者充分發揮與互動空間，舒適及便利的設施，以提升我國會展產業之實力。

目錄

壹、目的	..... p.1
貳、INTA35 年會行程	..... p.2~4
參、INTA35 年會紀要	..... p.5~64
一、年會主辦城市之簡介	..... p.5
二、年會主辦城市之都市願景規劃	
(一) 格勒諾布爾 De Bonne 生態城市計畫	..... p.6
(二) 大里昂區氣候變遷因應計畫	..... p.8
三、年會各場次議程重點	
(一) 年會主題之闡述	..... p.9
(二) 治理	..... p.12
(三) 社群融合	..... p.33
(四) 經濟	..... p.45
(五) 環境	..... p.50
(六) 工作坊 E	..... p.56
(七) 主題演講 – 特性與表率	..... p.58
(八) 全員會議 – 合作與都會結盟	..... p.59
(九) 會議總結及未來探討方向	..... p.63
肆、心得與建議	..... p.65~67
一、心得	..... p.65
二、建議	..... p.66

壹、目的

國際都市發展協會（International Urban Development Association；INTA），為歐洲地區都市發展規劃及治理專業事務之交流平台，內政部營建署奉行政院核定，代表我國以正式國名加入，成為該協會國家級會員，與相關單位，如行政院經濟建設委員會、臺北市政府、高雄市政府等機關積極組團，參與歷屆年會及活動。我國並曾於民國 87 年及 98 年舉辦 INTA 第 22 屆與第 33 屆年會。

我國代表團參加本屆 INTA 年會重點為：

- 一、宣傳我國都市發展及都市更新成果。
- 二、瞭解歐盟國家都市規劃、都市更新機制及實務操作經驗。
- 三、加強與歐盟國家之互動及交流，吸引外商投資意願。

本屆 INTA35 年會我國代表團團員名單如下表：

編號	服務單位	姓名	職稱
1	內政部營建署	謝瑩榛	幫工程司
2	行政院經濟建設委員會	曾詠宜	技士
3	行政院研究發展考核委員會（地方發展處）	高誓男	處長
4	行政院研究發展考核委員會（地方發展處）	張瑞鑫	科長
5	臺南市政府	林欽榮	副市長
6	臺南市政府（都市發展局）	莊武雄	技士
7	臺南市政府（都市發展局）	李珀青	技士
8	臺南市政府（都市發展局）	蕭立瑩	技士
9	臺南市政府（都市發展局）	黃瓊瑩	技士
10	臺南市政府（都市發展局）	黃曠寬	技士
11	臺北市都市計畫委員會	劉惠雯	組長
12	臺北市都市發展局	丁秋霞	正工程司
13	臺北市都市更新處	蔡欣沛	工程員
14	高雄市政府都市發展局	鍾坤利	幫工程司

貳、INTA35 年會行程

本屆 INTA35 年會於於 2011 年 11 月 6 日至 10 日假法國格勒諾布爾及里昂舉行，大會主題為「中型都會：出路、意見、立場--區域都會智慧佈局的發展策略」(Intermediate metropolis : Exit, Voice, Loyalty ; Development strategies for a smart positioning of regional metropolits)，由 INTA 秘書處、大里昂區域政府 (the Grand Lyon) 及格勒諾布爾-阿爾卑斯都會區政府 (the Grenoble-Alps Motropole) 共同主辦，協辦單位為里昂市政府、格勒諾布爾市政府、羅納郡議會 (Rhône County Council)、依賽爾郡議會 (Isère County Council)、格勒諾布爾區域規劃署 (the Planning Agency of Grenoble Region)、大里昂規劃署 (the Planning Agency of the Greater Lyon)、格勒諾布爾大學及里昂大學。年會主要議程包括：

- 一、INTA 世界都市發展會議 (World Urban Development Council, WUDC)。
- 二、四場工作坊及會後結論圓桌會議，討論議題為治理、社群融合、經濟及環境。
- 三、格勒諾布爾會前技術參訪及里昂會後技術參訪。

我國代表團行程如下表：

日期	時間	行程/議程	
11/05 (六)	全日	臺北－里昂	出發
11/6 (日)	上午	里昂－格勒諾布爾	由德國法蘭克福轉機至法國里昂，再以長途交通接駁至格勒諾布爾
	13:00 - 20:00	Welcome and registration La Plateforme - Place de Verdun, Grenoble	註冊及報到
	14:00 - 17:00	World Urban Development Council Hôtel de Ville de Lyon	世界都市發展會議 (限 INTA 理事及區域委員參加)
	14:30 - 16:30	Technical visit 1 Départ de la Plateforme, Place de Verdun, Grenoble	技術參訪 第一梯次- 格勒諾布爾主要社區： Caserne de Bonne, Bouchayer Viallet, Presqu'île, Bastille.
	16:30 - 18:30	Technical visit 2 Départ de la Plateforme, Place de Verdun, Grenoble	技術參訪 第二梯次- 格勒諾布爾主要社區： Caserne de Bonne, Bouchayer Viallet, Presqu'île, Bastille.
11/7 (一)	08:30 - 09:30	Welcome and registrations	註冊及報到
	09:30 - 10:30	Opening - Challenges and Opportunities for Intermediate	開幕式 - 中型都會城市的挑戰與機會

日期	時間	行程/議程	
		Metropolises	
	10:30 - 11:00	Introduction film: Metropolises M size	影片介紹 – 中型都會
	11:30 - 13:00	Voice, Loyalty? The Dual Strategy of Economic Development Governance	全員會議 1：意見及立場？經濟發展的雙重策略 - 治理
	14:30 - 16:00	Plenary session 2: Exit? Social Cohesion at Risk Social cohesion	全員會議 2：出路？社群融合所存在的危機 – 社群融合
	16:00 - 17:30	Plenary session 3: Loyalty? The Environmental Challenge Environment	全員會議 3：立場？環境的挑戰 – 環境
	18:00 - 20:00	Public debate: Voice? Questioning the Public Debate Governance	公開辯論：意見？公開辯論的質疑 - 經濟
11/8 (二)	09:30 - 11:00	Urban conference A1 : Exit, Voice, Loyalty? Intermediate and intermediary Governance	都市會議 A1：出路、意見及立場？居間及調解 - 治理
	09:30 - 11:00	Urban conference B1 : Exit? Solidarity and social innovation Social cohesion	都市會議 B1：出路？團結與社會改革 - 社群融合
	09:30 - 11:00	Urban conference C1 : Loyalty? Capitalising on peripheral and rural assets Economy	都市會議 C1：立場？在邊緣及偏遠地區投入資本 - 經濟
	09:30 - 13:00	Urban conference D1 : Voice? Tourism as driver of change Environment	都市會議 D1：意見？觀光作為改變的動力 - 環境
	09:30 - 13:00	Urban conference E : Half-day stroll visiting the project Novasud21 in Echirolles Urban Workshop E: urban promenade	都市會議 E：半日參訪行程至 Echirolles 工作坊 E：都市漫步
	11:30 - 13:00	Urban conference A2 : Loyalty? Partnership, negotiation, territorial levels Governance	都市會議 A2：立場？夥伴關係、協商及國土層級 - 治理
	11:30 - 13:00	Urban conference B2 : Loyalty? Spatial segregation and responsibility Social cohesion	都市會議 B2：立場？空間區隔及責任 - 社群融合

日期	時間	行程/議程	
	11:30 - 13:00	Urban conference C2: Voice? Knowledge and culture led development Economy	都市會議 C2：意見？知識與文化導向的發展 –經濟
	14:30 - 16:00	Urban conference A3: Voice? Urbanism, participation and metropolitan identity	都市會議 A3：意見？都會主義、參予及都會區的特性
	14:30 - 16:00	Urban conference B3: Voice? Habitat and health for the voiceless	都市會議 B3：意見？弱勢者的住居與健康
	14:30 - 16:00	Urban conference D2: Exit? The dreamed and fragile touristic destinations	都市會議 D2：出路？虛幻與脆弱的觀光景點
	14:30 - 16:00	Urban conference C3: Exit? Mobility, flows, and places of connection	都市會議 C3：出路？移動力、潮流及聚集點
	16:30 - 18:00	Concluding roundtable A	結論圓桌會議 A
		Concluding roundtable B	結論圓桌會議 B
Concluding roundtable C		結論圓桌會議 C	
Concluding roundtable D		結論圓桌會議 D	
10/9 (三)	08:00 - 09:50	格勒諾布爾－里昂	全員前往里昂參加會議
	10:15 - 10:45	Summary and directions	會議總結及未來方向探討
	10:45 - 11:15	Keynotes: Identity and representation	主題演講 – 特性與表率
	11:15 - 13:30	Plenary session 4 : Cooperation and metropolitan alliances	全員會議 4：合作與都會結盟
	13:15 - 14:00	Official closing	大會閉幕式
11/10 (四)	全日	Post Congress Tour —Lyon	會後技術參訪 –里昂
11/11 (五)	全日	里昂－臺北	返臺飛機上
11/12 (六)	全日	臺北	抵臺

參、INTA35 年會紀要

一、年會主辦城市之簡介¹

格勒諾布爾（Grenoble）位於阿爾卑斯山脈的邊緣，四面環山，是 Isère 縣的首府，羅納-阿爾卑斯（Rhône-Alps）大區的第二大城市（僅次於里昂），目前約有 16 萬居民；兩條河流-Isère 與 Drac-分別由東方及南方流入，匯流後由西北方的山谷流出。格勒諾布爾是阿爾卑斯山系中最大的城市，因此有「阿爾卑斯山首都」的美名，一年四季都有戶外活動。該市擁有全歐洲第一個位於市中心的纜車，自 1934 年起便可直達位於 263 公尺高的巴士底堡壘。城市中央是歷史街區，西邊是享譽國際的科學中心，南邊是 1968 年舉辦冬季奧運後帶動急速發展的都會地區，東邊則是擁有六萬多名學生的大學校區。



里昂（Lyon）是隆河-阿爾卑斯大區的首都城市，市中心位於頌恩河與隆河的沖積扇上，舊城區橫跨了頌恩河，城市北邊是舊製絲區，而隆河東岸則是現代化的里昂新市區，居民約有 48 萬人；大里昂區（Grand Lyon）包括了灌木區(Croix Rouse)、舊里昂區(Vieux Lyon)和現代區(Presqîle)，人口數約 140 萬。因為地理位置特殊，里昂一直是歐洲史上極為重要的貿易重地，也是法國舉足輕重的經金融重鎮。1998 年被聯合國教科文組織列入“世界遺產”名單內。里昂同時是法國第二大城市、第二大國內生產總值城市、第二大商業城市，並且為第二大國際盛事的舉辦城市，目前是全法國甚至全歐洲經濟發展最迅速的城市，也因此吸引了大批投資者與新居民。



¹ 本出國報告封面照片及年會城市簡介圖片與照片蒙 INTA 秘書處提供。

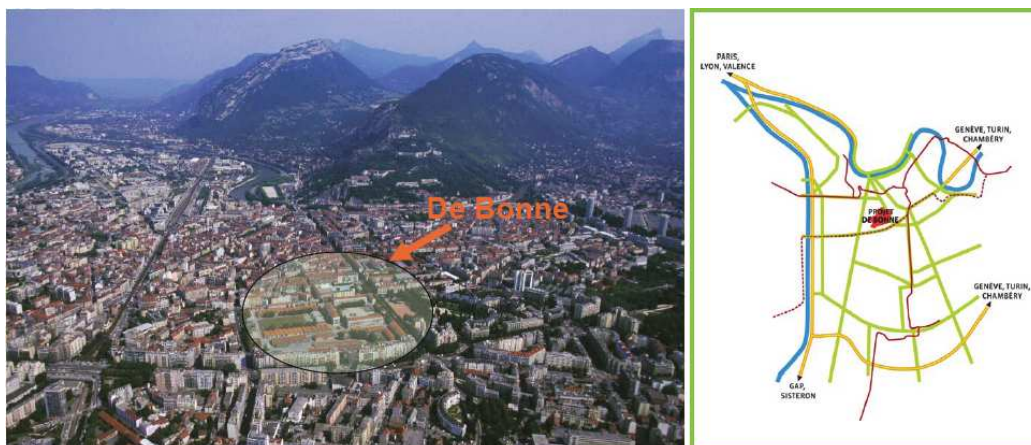
二、年會主辦城市之都市願景規劃

(一) 格勒諾布爾 De Bonne 生態城市計畫²

格勒諾布爾因三面環山，缺乏可利用的土地，因此市區的居住密度為法國第三高，加上頻繁的季節性溫度變化、地震威脅與淺層地表水源等特殊的氣候與地理環境，市政府企圖由一個駐軍基地轉型為現代化城市，並建立堅實的經濟與人口成長，因此，設定城市發展目標為科技（水力發電與奈米科技）、社會創新與高度環境認知。在此都市發展信念下，格勒諾布爾市政府基於公部門的職責，尋求開發商的合作，在市中心尋覓合適的基地在各類建築中融入多樣性、可及性及能源效益等理念，以啟動示範性計畫。

格勒諾布爾市政府於市中心找到過去為陸軍軍營，現已騰空的公有土地，面積約 5 公頃，進行一項稱成「De Bonne, un écoquartier das la ville」的生態城市示範計畫。

這樣計畫的特色為：1. 基地位置座落於市中心，交通便利。2. 調解都市發展密度、生態與活動多樣性及生活品質。3. 建築型態以緊密發展為主，提供多功能活動與大量的景觀規劃，引入多元人口組成及可及性高的柔性交通系統，如腳踏車道等。4. 規劃過程著重持續的協商與討論。這項示範計畫當然也有其政治目的，包括延伸市中心至第三條電車系統，藉由市中心的再發展抑制都市蔓延，連結新社區與周邊城區，重新創造南北向與東西向的連續性網絡、容納生活、就業、消費與休閒等多元的土地使用型態，以及建造住宅單元供安居，其中至少提供 35% 的社會住宅等。



² 資料來源：Ville de Grenoble 格勒諾布爾市政府 及 de Bonne Grenoble Center

De Bonne 生態城市計畫以經濟模式推動永續發展，並設定頗具企圖心的目標－在住宅部分降低 40%的能源消耗，在商辦空間增加能源提供，在零售使用部分盡量不使用空調設施。對於計畫範圍內再生能源的使用，也訂定了目標－每住宅單元使用 1 平方公尺的太陽熱能，商業設施的屋頂佈設 1,000 平方公尺的光電板，在辦公大樓屋頂佈設 430 平方公尺的光電板。在推動機制方面，De Bonne 生態城市計畫與開發者採取集體夥伴關係，包括：1. 組成具有能源與環境專長的特別小組加入開發商團隊，以確保程計畫目標在執行過程中都能達成；2. 由投標、施工及最後配置階段，皆提供完備的服務，並特別注意投標文件；3.管理各項工事及基地調查的進行，以確保材料規格、品質與數量無誤；4.監督建築量體配置無誤。

本計畫在推動過程中對於居民、使用者及開發商的參與亦極為重視。格勒諾布爾市政府體認到，建立夥伴關係與信任感是持續且長期的工作，因此研訂各種輔助方案，例如，提供廠商所需的這種資訊及行政程序簡便等服務，並開設各種工程所需的專業課程，供相關工作人員進修。針對居民及使用者，市政府印製各種手冊，提供計畫內容及執行進度的訊息；接待計畫區內各棟大樓的住宅委員，進行現勘及說明；邀請潛在的購屋民眾及民間企業，參觀計畫執行的各項成果等。總結而言，De Bonne 生態城市計畫成功的獲得當地各界的肯定。



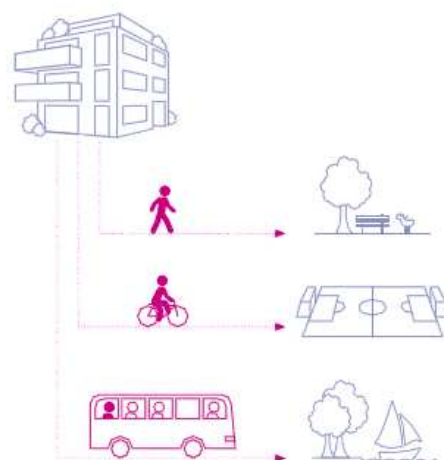
(二) 大里昂區氣候變遷因應計畫 (Grand Lyon's Climate Plan)³

大里昂區面積約 500 公頃，由 57 個大、小城市組成，區政府的主要職責為土地規劃、經濟發展、水源衛生及供應、廢棄物管理及相關的主要計畫。大里昂區政府推動因應氣候變遷政策有三：一、自一九九零年代起，能源議題一直是里昂區所有關的焦點；二、大里昂區政府在 Agenda21 中宣示將對抗全球暖化；三、大里昂的都會區主要計畫—SOCT2030 強調「將使環境成為發展的引擎」(making environment become a development engine)。大里昂的地方氣候計畫分為兩階段：



1. 診斷階段—評估本地區溫室氣體 (GHG) 排放量。預定至 2020 年減少 20% 的碳排放量及增加 20% 的再生能源使用，至 2050 年減少 75% 的碳排放量。
2. 行動階段—(1) 設定目標與指標，設定策略；(2) 與本地的所有參與者採取一致的行動。在機制方面，大里昂區政府以成立模範組織為目標；在政策方面，將本計畫的目標納入大里昂區政府的政策中；在參與者方面，將採用綜合性的參與及夥伴架構，讓本地的政府機關、公民營企業及志工團體等共同參與。

氣候變遷因應計畫提出的永續住宅架構設定了降低能源消耗每年每平方公尺每小時每公里 50 瓦 (50 KWh/sq m/year) 及可回收能源的來源 20% 等標準；在此架構下，大約每年可建築 3,250 住宅單元，而碳排放量可降低至每年 2,000 噸。在永續運輸政策方面，大里昂政府將規劃多核心的都會區域及快速運輸路網，包括軌道運輸、多運具交通設施、改善鐵路車站站體及周邊環境與聯外道路系統，推動計畫主



³ 資料來源：Grand Lyon 大里昂區政府

要有三大項：

1. 無車（without-motor）運輸—自 2005 年推動，計畫涵蓋 2,500 萬公里的道路面積，迄今已降低 4,800 噸的碳排放。
2. 腳踏車道—在 2001 年至 2007 年間，已規劃了 80 公里長的腳踏車道，目前持續延長中。
3. 太陽能公車 pedibus 服務—自 2005 年起，計有 70 所學校、116 條路線約 1300 位學童使用，每年約降低 80 噸碳排放。



在規劃環境事務方面，氣候變遷因應計畫除了人流與物流的永續運輸方案之外，亦試圖以引入民間企業參與等經濟手段強化環境事務，協助民間企業了解發展與環境之間的連結，包括降低碳排放量的目標、投入城市與區域的氣候變遷因應計畫、參與雙贏與共同學習的夥伴關係，而這也是大里昂區政府所應扮演的角色—經營公司夥伴關係、傾聽所有參與者的心聲與顧慮，以及凸顯本地居民有興趣的各項方案等。大里昂區政府期盼透過此項氣候變遷因應計畫，能帶領大里昂區朝正確的發展方向前進。

三、年會各場次議程重點

（一）年會主題之闡述

INTA35 年會大會於 2011 年 10 月 7 日上午於格勒諾布爾文化中心（Maison de la culture de Grenoble, MC2）盛大開幕，由秘書長 Susdarskis 先生擔任主持人開場，再分別由 INTA 理事長、格勒諾布爾-阿爾卑斯都會區政府理事長、格勒諾布爾市長及大里昂區域政府主任委員暨首長里昂市長，以大會主題「中型都會：出路、意見、立場--區域都會智慧佈局的發展策略」（Intermediate metropolis : Exit, Voice, Loyalty ; Development strategies for a smart positioning of regional metropolits）為主軸，個別闡述其見解。

全球化與都會快速成長加速了都會區的發展，也重新定義了都會區的發展面向，也重組了居住、就業及消費等活動的領域。城市的活動、尺度及功能形塑了今日土地的樣貌。這些人潮、貨品、金融及思想的互動系統都是都會

空間的組成元素，然而，這些大型的領域不僅面臨著相互衝突的發展目標，諸如速度的快與慢、距離間的連結性或緊密度、吸引具移動創造力的人才或培育本地的專業人力等，也同時必須據以應付環境的快速轉變。因此，都會區該如何改變？在都會區成長的下一代會有何新的面貌？



再者，大型都會區，特別是所謂「中型都會」，不再是都市形貌的主角。通常中型都會的組織架構並不足以支援其在全球經濟的地位。這些中型都會的規模通常需要創新的治理，以組織一個更具意義的公私夥伴合作關係。這樣的挑戰與具備更廣泛功能的世界級都會區截然不同。中型都會更具有區域性的聯盟，同時在城市階層尚保有顯著的地方連結等特性。

選擇里昂與格勒諾布爾做為本屆 INTA 年會的主辦城市，其意義在於這兩個城市展現了在土地聯盟與合作的多樣性，以及承認中型都會不同的發展策略促長了重要的問題。快速的都市化創造了空間的特殊化及隔離 – 都會區的尺度能對發想法國里昂及波爾多、義大利都靈（Turin）智利利馬、德國司徒加特、南非德（Durban）本、波蘭格但斯克（Gdansk）或日本福岡等城市的修正策略有幫助嗎？都會區的各项系統在抓取新經濟價值較具優勢嗎？民間企業能在加拿大溫哥華、新加坡、瑞典馬爾默（Malmö）、馬來西亞吉隆坡、比利時安特衛普（Antwerp）、法國格勒諾布爾或瑞士日內瓦等都會區找到新的機會嗎？在合作、結盟與治理的過程中，以荷蘭鹿特丹及任士達地區（the Randstad），美國大紐約地區、哥倫比亞波哥大（Bogota）及

其昆汀納馬卡地區（Cundinamarca），德國羅斯托克（Rostock）與德國北部，西班牙大馬德里地區與赫塔費（Getafe），捷克布拉格及波西米亞（Bohemia），波蘭卡托維茲（Katowice）與德國西里西亞（Silesia）等為案例，都會化的後果是甚麼？當自然資產的保育與維護成為土地吸引力的一部分時，諸如瑞士蘇黎世、臺灣臺南市、西班牙里斯本、愛沙尼亞塔林（Tallinn）、波蘭華沙及摩洛哥烏季達（Oujda）等城市，該採取何種創新策略以負起環境保護的責任？

對於荷蘭海牙、馬來西亞吉隆坡、臺灣高雄及西班牙聖賽瓦斯安蒂（San Sebastian）等曾經舉辦過年會的城市，INTA 皆積極關注其都會區的發展，而近來則轉向關注於拉丁美洲，如哥倫比亞波哥大，歐洲，如西班牙赫塔費及法國波爾多等城市的未來發展。INTA 策劃本屆年會做為辯證舞臺，將進一步闡明都市發展過程中所引發的改變與轉型，中型都會城市的發展政策將找到主要方向，以達到永續的未來 – 公平治理（fair governance）、社會均等（social equity）、經濟整合（economic integration）及環境責任（environmental responsibility），每一個方向都考慮到城市內部各種組成元素的相互影響關係，如城市自明性（identity）及印象的代表性、都市發展方案、合作與聯盟，以及城市移動力的生態課題。

接續大會開幕式之後為影片介紹，由格勒諾布爾建築學院及格勒諾布爾阿爾卑斯都會建築學院組成的團隊共同執導，以越南河內、瑞典赫爾辛基、非洲馬利的巴馬卡、巴西 Recife 及加拿大蒙特婁等五個中型都會為案例，就居民、大眾運輸、經濟、自然景觀及公共空間與等五個面向，探討中型都會區的特色與代表性，並由格勒諾布爾建築學院 Nicolas Tixier 教授闡述影片內容。



Nicolas Tixier 教授表示，在影片取景與剪接期間，拍攝團隊拋出了共同的問題：是誰創造了城市？土地使用、自然資源及城市建設都是可逆轉的（reversible），都市的文化、轉型、挑戰、危機、政治情勢與經濟優勢都與治理有關。而城市居民之間的對話，對於使用空間的集體觀點與行為模式，都是形塑都市文化的元素。雖然，不同的國家有不同的自然地景、住民族群、空間使用與經濟發展型態，在某個城市成功或重要的元素或模式，不必然在另一個城市也能複製成功。然而這些面向都是瞭解城市的最佳代表，也是城市規劃者應深入觀察的要項，而其重點在於城市的專業領導者如何由在地眼光出發，而與世界其他城市及地區連結。

（二）治理（Governance）

1. 全員會議 1：經濟發展的雙重策略(exit,voice,loyalty ? The dual strategy of Development-- Governance)

都會共同制訂一套合作和治理的策略，以達到諸如資源有效管理以及提昇城市品質與吸引力之目標。中型都會與其周圍地區之聯盟可以使其發展政策發揮較大的效果。

引言人 -- Martin Vanier, Professor, Institute of Alpine Geography, Grenoble

Martin Vanier 教授從全球化和在地化之角度探討都會治理。他認為全球化的觀點不同於在地化思維，然而這兩種方式雖是背道而馳，卻是可以相輔相成的；全球化可以增加活動的波動性或強化其特殊性與競爭力，相反地，在地化則可培養本身的特性和地區的格局；全球化和地區化是過程與邏輯推理，而不是美德或成功的秘訣。如何在都會層級同時啟動這兩種推論，並找出其平衡點？如何去同時運作以達到雙贏？由誰主導？—是由各個都會、還是由所有的都會？當我們在探討都會經濟時，應該要考慮的對象為何？這些困難的問題是無法迴避的！因為這是今天我們所面臨的課題，那就是金融和系統性的危機正削弱大都市的競爭力，即使是非屬於全球體系中大都市一環的中型都市也無法倖免。

Martin Vanier 教授認為這是一場重要的討論，因為會中提出了繁榮的要件，若沒有這些要件，未來很難有前景(出口)、有意義的行動者(意見)及都會合作的基礎(忠誠/立場)。

案例 -- 「Metropolitan PPP in Global Regionalization—The Case of Fukuoka, Japan」 / 與談人 -- Taichi Goto, Director General, Fukuoka Regional Partnership, Japan

福岡都會區域在日本九州福岡縣境內，包括 9 個市和 8 個町，人口有 240 萬人。主要城市福岡市，是福岡縣的縣廳所在地，也是九州地區最大的都市，與日本主要都市（大阪、東京、札幌）以及東亞主要都市（釜山、首爾、上海、北京與臺北）的距離都很接近，除了國內的航路以外，定期的國際航路也非常多，自古以來就是日本進出亞洲的重要門戶。

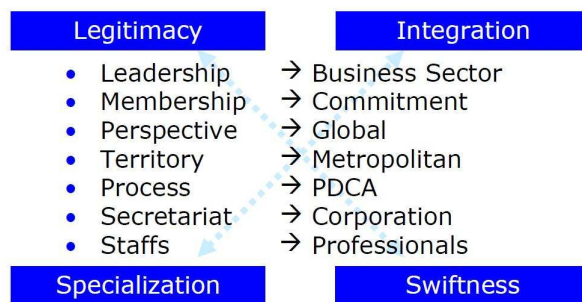


福岡 SWOT 分析：

- (1) 優勢（S）-- 依 Richard Florida 所作亞洲超大城市之研究，在一日生活圈範圍內，福岡擁有最多人口。從世界人口的分布和 2005 年國內生產毛額來說，福岡具有戰略地位。依 2008 年出版之 Monocle 雜誌年度全球各大城市評比，福岡居全球宜居城市第 16 名。
- (2) 缺點（W）-- 福岡都會區域每年人口遷移數很少(僅有 5%)。不同層級之政府所採取的成長管理策略雷同。
- (3) 機會（O）-- 亞洲除日本以外之經濟體(AXJ)呈成長趨勢。九州新幹線開通後行車時間的縮短有助於九州地區的區域整合。
- (4) 威脅（T）--總人口數從2020年開始將不再增加，勞動力人口將逐漸萎縮。日本福島核安事故影響。

福岡都會區域之公私營夥伴協力（PPP）

福岡地域戰略推進協議會（Fukuoka D.C.）為福岡都會區域之公私營夥伴協力組織，其特色為：國家層級政府參與都會治理組織架構設計之首要案例；私部門參與政策制定；政府單位直向和橫向協調。



註：PDCA (Plan、Do、Check、Action)

組織定位乃基於合法性、整合性、特殊性與敏捷性。其組織架構為：

- (1) 總會：決策單位，由會長、副會長、幹事和監查員組成。
- (2) 幹事會：執行單位。
- (3) 事務局：由一群經過充分訓練、有經驗的全職人員組成。



福岡地域戦略推進協議会之運作

- (1) 使命：強化福岡之國際競爭力、邁向永續發展
- (2) 會員：分為正式會員、贊助會員和特別會員三類，以機構為單位，截至 2011/10/25 止，共有 58 個會員
- (3) 領導：包括企業、政府及學術領袖
- (4) 每年預算：115 百萬日元
- (5) 事業計畫 (FY 2011-12)：
 - A. 制訂政策：重新建構成長動力，包括社會多樣性、機會和地域的優勢及企業全球化。
 - B. 公共及國際關係。
 - C. 青年專業人員之培訓。

2. 都市會議A1(Urban conference A1)－出路、意見及立場？居間及調解(Exit, Voice, Loyalty? Intermediate and intermediary)

① Rupert KAWKA (Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development, Germany)

針對本議題，以都會區域與城鄉夥伴間的關係來探討：

- A. 在紐倫堡地區(Nürnberg region)的網絡關係，是既有網絡的網絡互動，包括在各個分支機構內，在各個分支機構彼此之間以及在

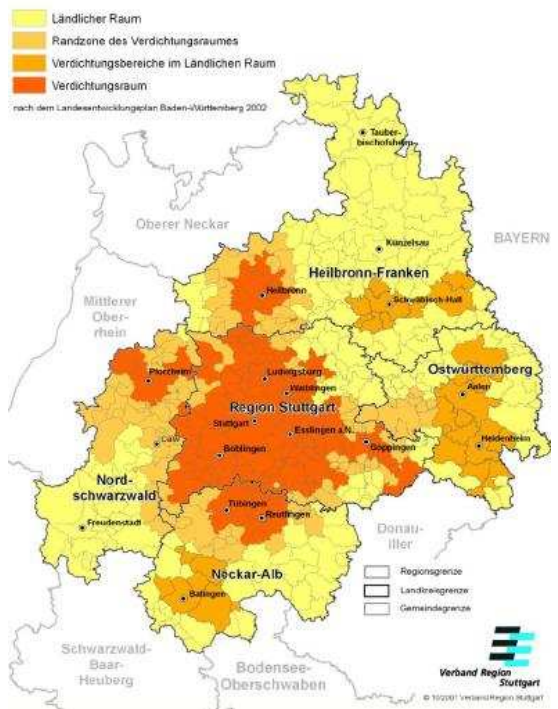
科技與經濟之間互動；是空間發展的經典方法，但在這裡是在大的區域範圍內；以及創造了能見度及關鍵質量。



B. 在斯圖加特地區 (Stuttgart region) 的空間規劃

斯圖加特市位於德國西南部，具經濟、文化和行政方面的重要性，是德國最知名的城市之一。爲了加強斯圖加特市和周邊城鎮的聯繫，該市又和周邊的 5 個州級縣（波普林根，埃斯林根，格平根，路德維希堡，伊姆斯-莫縣）構建起了斯圖加特地區，是一個在斯圖加特及周邊地區的發展計劃。斯圖加特區域是全國第四大城市聯合體，有 3,700 km²，270 萬人口。其對應邏輯的概念是--如何解決在居住地區的交通及土地價格問題？而爲了提升大眾運輸系統必須有龐大，先進，便利的市內外公共運輸網。由德國鐵路公司（DB）和地區政府聯運的六條輕軌列車線路（S-Bahn），連接了整個斯圖加特地區的大小城鎮。斯圖加特市內還有地下鐵線路 18 條（U-Bahn）、一條有軌電車、一條齒輪有軌電車、一條纜車線路和不計其數的公共汽車。

Kooperationsraum Metropolregion Stuttgart



C. 成功的要素包含：不同部門間的合作、好的架構、具體的許多計畫、小小的每一步、起始的那當下及爲了永續發展所需的時間、合作的經驗/傳統、某種形式及各種綜合方法的治理、策略/共同目標、成爲一個功能單元的感覺、面臨共同的問題、相連結與機動運作的部門。

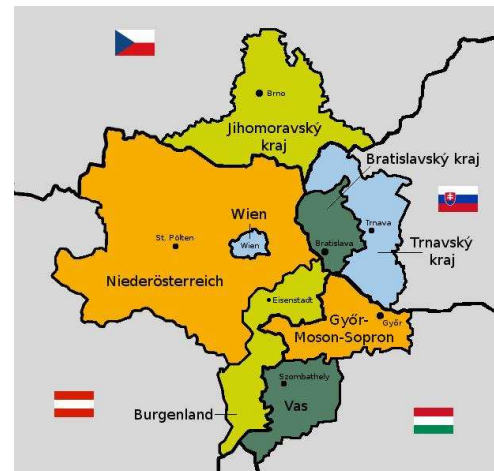
D. 結論

- a. 對彼此的利益連接的潛力 -- 立場與夥伴關係。
- b. 行動是建立在由下而上、自發性以及平行性 -- 意見。
- c. 不相連接的潛力 -- 區域和歐洲的出口。

② Marie ZEZULKOVA (Head of City Strategy Office City of Brno, Czech Republic)

ZEZULKOVA 女士談跨國的都會合作。在中歐組成一個跨國組織 Centrope，範圍包括中歐的斯洛伐克，奧地利，匈牙利和捷克共和國，可以到 www.centrope.com 查詢。

Centrope 被視為一個地區，總面積 44 500 平方公里，人口 660 萬人，包含 8 個中歐地區：南摩拉維亞地區（捷克）；維也納（奧地利）、下奧地利（奧地利）、布爾根蘭州（奧地利）；布拉迪斯拉發區域（斯洛伐克）、Trnava 區域（斯洛伐克）；傑爾-莫松-肖普朗縣(Counties of Győr-Moson-Sopron)(匈牙利)和 Vas 縣（匈牙利）。

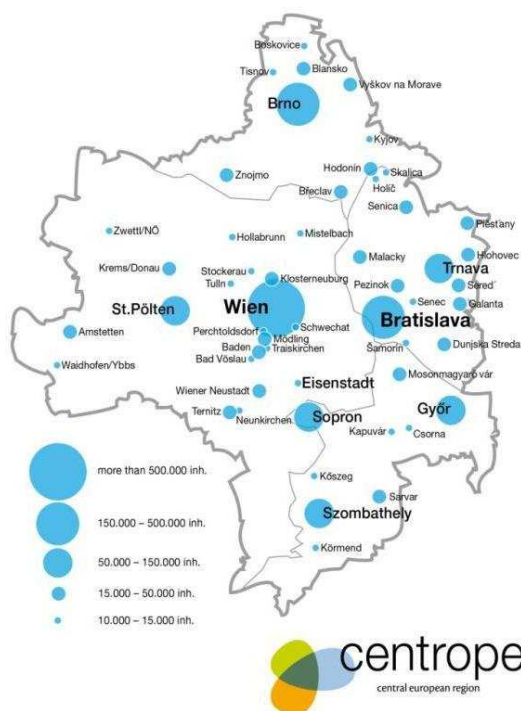


Centrope 發展沿革

- A. 2003 年：第一個 Centrop 會議於 Kittsee 舉行。
- B. 2006 年-2007 年：BAER I 和 BAER II 計畫(打造一個歐洲地區)。
- C. 2006 年：CENTROPE 的 FDI 計畫。
- D. 2009 年-2012 年：CENTROPE_tt 計畫。
- E. 2009 年-2012 年：CENTROPE CAPACITY 計畫「可持續發展的城市和區域合作，為在競爭激烈的地區多中心全港發展」，CENTROPE CAPACITY 計畫是第一個依歐盟資助中歐的計畫。它的目的是建立一個多邊的，具有約束力的和可持續的地方和區域當局、企業和公共機構在中歐地區的合作框架。願景是在中歐建立強大的地區，將與歐洲其他地區跨域競爭。計畫目標為創建一個多中心的合作結構，建立共同的自明性；引入空間整合的創新工具；創造在中歐地

區投資的更好條件；發展跨境旅遊的更好條件。

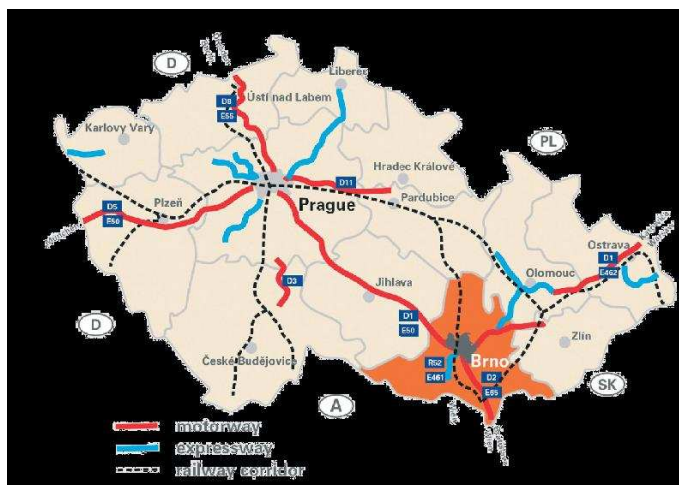
CENTROPE CAPACITY 計畫主要有 4 個領域的合作 -- 知識區域、人力資本、空間整合、文化和旅遊。其中試點活動有：1. 區域發展報告 (RDR)；2. 基礎設施的需求評估工具 (INAT)；3. Centrope 文化旅遊行銷工具。未來提升平均毛附加價值成長率(Gross Value Added, GVA) 的目標如下表。



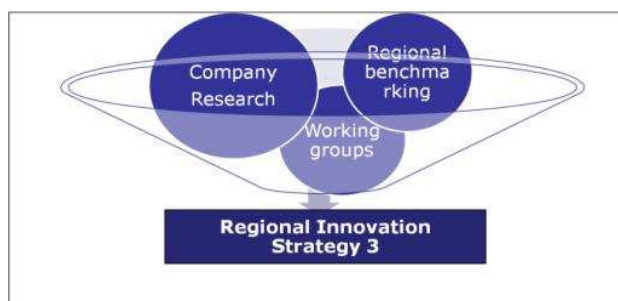
GVA Growth (in %)			
	2009	2010	2011-14*
EU 27	-4.4	1.1	2.3
centrope	-3.5	1.8	2.4
South Moravia	-4.1	0.7	3.4
Győr-Moson-Sopron	-9.3	1.2	3.5
Vas	-10.0	-1.4	0.8
Burgenland	-3.5	1.2	1.5
Lower Austria	-3.8	2.0	2.1
Wien	-2.5	1.7	2.2
Bratislava region	-4.0	3.6	4.0
Trnava region	-8.2	2.9	4.3

第二個案例為布爾諾(Brno)，距離會議地點 Grenoble 約 937 km。布爾諾是捷克的第二大都市，人口 400 萬人（130 萬人口位在南部摩拉維亞地區），面積 230 平方公里在歐洲佔有策略性位置，也是歐洲最大的展覽中心與研發的城市，布爾諾展覽中心具國際商務旅客的吸引力，每年，超過 100 萬人次參加了 40 個專業貿易展覽會和在這裡舉行的商務會議，展覽及會議促進該地區的經濟。由於其優良的基礎設施和現代化的設施，布爾諾展覽中心已在該地區的一個突出的位置。如將歐洲主要發展區以軸帶呈現，主要可區分為如下圖的藍色香蕉帶與橘色香蕉帶，布爾諾居於橘色香蕉帶的關鍵位置。在過去的二十年中，布爾諾演變成為一個重要的大學城，高等教育機構的學生人數在 2010 年達到 90 萬。多元化的經濟結構服務（72%）在相對較低的失業率（7.9%）下，有 25 萬個就業機會。

布爾諾經濟成長的關鍵期，19 世紀為奧地利曼徹斯特，主要發展工程和紡織工業；20 世紀以工業、貿易及會展為發展重心。21 世紀則以研發、創新、創造力及教育為發展重點，以在 2015 年前，能成為歐洲排名前 50 的創新區域為競爭力目標，採用區域創新策略座為推動工具。



布爾諾的資產有大學中心、研發設施、高素質的勞動力、交通可及性、傳統工業、與維也納相鄰、



外包中心 (BPO & BSS)、高度發達的第三產業、有利的地理位置、有吸引力的自然環境、傳統的商業貿易樞紐。布爾諾也是一個研究和發展的城市，例如中央歐洲理工學院 Central European Institute of Technology (CEITEC)，投入 210 萬歐元、600 位研究人員，或國際紅十字會 International Clinical Research Center (ICRC)，投入 184 萬歐元、150 位研究人員。運用距離 100 公里內七個聯合國教科文組織指定的世界遺產地點及布爾諾巡迴賽如格蘭披治大賽車 (GRAND PRIX)、世界摩托車錦標賽 (MOTO GP) 使布爾諾更具創意及競爭力，成為歐洲的未來城市。

③ **Claudia HOSHINO (Coordinator, Latin America and the Caribbean Office United Nations Centre for Regional Development (UNCRD), Colombia)**

哥倫比亞位於南美洲的西北部，與委內瑞拉、巴西、巴拿馬和厄瓜多以及秘魯都有所交接，面積約 1100 萬平方公里，波哥大為其首都，也是南美洲的第四大城市，拉丁美洲的第六大城市，人口共 730 萬，

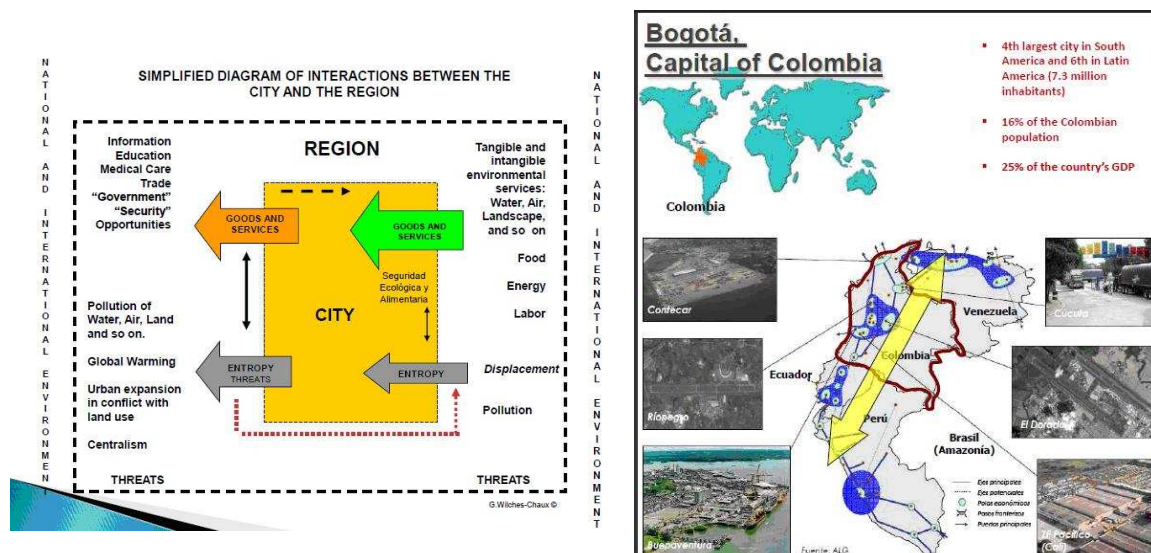
佔哥倫比亞總人口的 16%，國內生產總值的 25%，波哥大由中央政府直轄。它是哥倫比亞的一個重要交通樞紐和經濟和文化中心，有多個大學、博物館和名勝。

波哥大城市區域的綜合發展－不同範圍的合作

- A. 50 年代：波哥大 6 市的融合（特別區）。
- B. 2001 年：波哥大－昆迪納馬卡區域規劃委員會（城市一部會範圍）。
- C. 2004 年：中部地區（波哥大－昆迪納馬卡和 4 個鄰近的部會）。
- D. 2009 年：波哥大和其他位處立即都市地區的 25 個城市（波哥大－薩巴納）。

波哥大在過去的 50 年來，都市土地增加了 30 倍，超過了周邊領土，因此，波哥大與鄰近地區的相互依存關係與彼此的生存機會也益顯緊張。這種動態的領土是個別性的，每個單位都僅在城市限制下自行發展，而產生不同的功能和邊界問題。其他地方行政區域，譬如昆迪納馬卡，因威脅環境服務的提供者，而產生排斥和衝突放棄該地區的周邊領土。

欲簡化城市和區域之間有形的資源，如水、空氣、景觀、食物、能源和勞動力，及無形的服務，如資訊、教育、醫療照護、貿易、政府及安全等的交互作用，以及全球暖化、水汙染、空氣汙染、土地汙染、都市擴張、中央集權帶來的土地使用衝突，導致產生了功能失調的衛星城鎮 -- 市政邊界土地使用不協調、實際的土地使用與土地發展計畫不符、土地使用衝突、惡化的生態系統，譬如農用工業發展對濕地保護區和其他策略性生態系統的影響。



作為哥倫比亞首都區域的展望，哥倫比亞中部地區通過自願協議而一體化。在首都地區國土規劃策略部分，國土共同願景為規劃，協議及綱領，採屬地模式(Territorial Occupation Model)的管理，在波哥大區域設置水平合作的政策，促進公民的所有權及加強與機場和其他大型計畫的關係。波哥大和周邊城市銜接的市土地管理計畫採整合財政和區域規劃系統，制定權力下放的合作政策，並負責規劃的技術支持。

評估三種發展方案則有 -- 1.集中型發展平均-1.15 分；2.線型發展平均 0.58 分；3.城市網絡化發展平均 2.21 分，顯見第三種城市網絡化發展為最佳方案，希望能促使人口與經濟發展平均分布，生產活動全面化，環境永續，著重實質基礎建設及社會服務品質，社會融合（治理、建立信任、解決貧困、不平等、衝突等問題），以及具體的規章與組織改革等制度化發展。

SWOT 分析

A. 弱勢與威脅

- a. 沒有氫氣資源的綜合管理。
- b. 沒有土地使用管制（邊界和內部）和區域平衡。
- c. 國家，區域和地區層面地方自治執法上的損失。
- d. 區域的廢棄物管理沒有次系統。
- e. 免稅，以吸引來自波哥大的行業。
- f. 缺乏適當的土地稅收和關稅。

B. 優勢與機會

- a. 鄰近波哥大，將進行整合。豐富的氫氣結構。
- b. 整合區域交通運輸系統（進行中）。
- c. 鞏固國家機場作為區域發聲門戶（進行中）。
- d. 潛在鞏固省級發展的支柱。
- e. 將次區域的稅收法規（包含波哥大和鄰近市）建立。

自 2001 年起，包含昆迪納馬卡省和波哥大，以促進「區域願景」(regional vision)方式，設置區域規劃委員會，聯合打造首都，領土佔領模式 (territorial occupation model)。2008 年至 2010 年，則改採全區的組織和管理，包括領土組織的基本計畫與，全區發展企業及全區基金權益。2011 年「全區發展法」通過，啟動區域化的合法過程的可

能性：規劃昆迪納馬卡和波哥大之間的地區為特別行政區。

基於整合全區域鄉一體化的願景，2011 年至 2019 年將同意全區的領土組織的策略計畫及對於整合領土管理有效的基本工具，如法律或財務等。其基本標的為達成一組具有約束力的協議，定義主要的生態結構及土地使用及建構基礎設施。願景則是領土構成一個可縮小差距和能遵循道德原則的永續的社會經濟環境區域和（團結、共生、共同責任）。從個別的領土成為永續的區域，除了政策、合法架構、方法、獎勵機制等以由上而下的方式執行，基本條件是區域內的利害關係人有能力使人和地方互相了解合作、結盟的力量及連接和行動的結果，則以由下而上的方式，賦予每一個領土在區域中的獨特角色，確保其完整性及平衡。

3. 都市會議A2 (Urban Conference A2) -- 立場？夥伴關係、協商及國土層級治理 (Loyalty? Partnership, negotiation, territorial levels)



① 臺南市政府林欽榮副市長：

A. 臺南市面對臺灣五都新局勢的挑戰

2010年年底臺灣進行行政區域再調整，確立臺南成為五個主要直轄市(臺北市、新北市、臺中市、臺南市、高雄市)之一的行政格局。臺南市在新五都的行政格局下，面臨城鄉差距亟需調和平衡、地方自有財源不足、原有發展性資源需要再整合的困境。而五都新局勢所帶動的挑戰，不只是臺南產業再結構的契機，也是臺南

城鄉地理空間治理需要創新，以做為調整內部資源與順應外在機會的挑戰。

B. 臺南都會治理的必須性策略

- a. 運用都市發展議題作為臺南與中央政府機關、市民、公民營企業、NGO社群等各部門，建立夥伴關係的創新治理平台。
- b. 每項都市發展議題的進展與評估所獲的回饋經驗，都再度化約成為下一步治理的動能(都市再生→調節→適應)。
- c. 不僅侷限於轄區內的治理，更需跨越行政區與相鄰縣市建立跨區域的治理平台。

C. 當前臺南都會治理關鍵議題與案例

a. 關鍵議題與案例：

(a) 產業結構的調整—

結合政府民間NGO社群通力合作的夥伴關係，結合高科技與農業，開創在地性優勢產業發展的新契機。其案例有：臺南科學園區—面積1,038平方公里，創造就業人口6萬3,823人，年產值6,058億；樹谷園區 --位於臺南科學園區特定計畫區內，由奇美集團與臺南市政府共同開發，為臺灣第一個由政府委託民間經營管理的工業區，面積247平方公里，創造就業人口6,800人，年產值約1,500億；臺南蘭花生物科技園區 -- 發展重點在研發人員管理，並形塑生技園區特色，發展策略為倍增蘭花產業生產基地、行銷蘭花觀光與創意展現場所， 2011年外銷訂單2.33億美元；有機農業專用區 -- 臺南產業鏈的新出路，營造一個無毒的農業城市，打造健康農業。

b. 空間治理的轉型：

透過鐵路地下化都市縫合契機，結合海安路地下文創街，將長年廢墟轉化為文創發展新基地，重新定義臺南發展的城市結構；有計畫地將火車站周邊地區縫合、臺南古蹟、創意文藝場域、水岸空間連接起來，形成點、線、面，協調發展的良好佈局。其案例有：臺南市區鐵路地下化工程計畫 -- 全長約8.23公里，耗資293.6億元，預計2017年完工營運，地方掌握站區合作

發展的新機會；海安路地下文化創意產業街區之重生 -- 藉由舊城區的再造與歷史空間的串連實現文創願景，將從對一個20年廢墟的整理，結合臺南市10所大學院校文創相關系所，成就海安路作為臺南文創聚落的機會。

c. 文化觀光資源的整合：

生態保育地、濕地、水體及漁鹽生產空間結合水路形成網絡系統，納入整合性的觀光遊憩計畫中，串聯起臺南濱海地區發展，遊走在臺灣最古老的海上長廊中。其案例有：臺南內海文化觀光絲路 -- 以400年歷史的臺南境內特有潟湖、內海與鹽田地景、國際級溼地為資材，串連內海的觀光網絡，規劃成為臺灣惟一一條可以在內海航行的水道，發展生態旅遊事業，由政府、民間與NGO社群共同建構軟、硬體設施及事業經營模式；奇美博物館 -- 佔地9.5公頃，都會公園內的國際級博物館，將成為全國性的地標，預估一年可吸引逾100萬的參觀人潮，創造文化藝術、休閒、遊憩、環境教育場域。

d. 區域合作的調節：

面對五都新局勢的挑戰，為追求更有競爭力的政府效能及解決跨領域議題，必須藉由區域結盟才能發聲。臺南市作為區域合作的領頭羊(Leading City)，與相鄰之雲林縣、嘉義市、嘉義縣自2011年正式合作建立聯盟關係；在文化觀光、環境生態及科技產業等議題相互合作，建立常規性的區域合作平台機制。建立雲嘉南四縣市區域內橫向之協調與合作機制、建立區域合作運作平台與專案組織，達到資源共享之目的、成立雲嘉南區域聯盟，經由會議協商，尋求合作發展的方式與機制；與北北基宜桃竹苗區域平台、中彰投區域平台、高高屏區域平台是區域合作之夥伴關係；舉辦區域首長聯席會議，區域間合議共創發展契機；階段性區域共有願景為深耕精農業基礎、推動產業創意增值、發揚傳統文化特色、國際行銷在地觀光。其案例有：雲嘉南區域平台 -- 由雲林縣、嘉義縣、嘉義市、臺南市建立區域合作運作平台，在農業生產、科技產業、環境生態及歷史文化等面向，經由會議協商，尋求合作發展的方式與機制。

e. 結論：

臺南的利基，在於藉由升格成爲直轄市的困境與挑戰並存的情勢下；順勢進行產業再結構的革新以及置入城鄉空間治理創新作爲；以做爲順應外在機會並調整內部資源的主要策略。面對中型都會城市的新崛起，臺南的經驗顯示出，在不同的議題處理過程中，臺南市政府與不同的關鍵行動者(Stakeholders)建立夥伴關係，而形成可協商的平台，而跨域治理機制之建立與運作，更強化了治理的能力。

② Pedro Ortiz (World Bank, Washington DC, USA)：

在過去這種形式的大都市有什麼不同的機會？通常我們在做決定的時候，尤其是在政治，預算或優先權相關方面的決定，都會考慮到經濟層面及社會正義層面，也常遭遇到這兩個層面的挑戰，而有時候環境也是一個需要考慮的因素，因爲環境可以幫我們在問題中找到共通性及平衡點來幫助經濟及社會正義。

這是一個困難的工作，事實上要考慮到所有因素是不太可能做得到的，所以要在以上三個概念中找到一個平衡點，都市要發展就必須要考慮到經濟、社會正義及永續性，所以我們需要社會的參與以及討論，有了這些動作我們才有可能建立政府管理系統來維持平衡，這也是爲什麼我們需要在管理系統上努力，來支配經濟及社會概念。以及爲什麼我們要用這套「三角架系統」來當作我們基石的原因。社會能有團體共識凝聚的步驟，就是制度化的系統，這提醒了我們管理系統在這套「三角架系統」中的必要性。

現在我向大家解說不同的可能性，這是我們在世界銀行的專門研究，我們不必花太多時間解釋我們要做的是什麼？因爲各部門各自決定要怎麼做，我們的角色是爲這個制度化政府管理系統提供不同的觀點。我希望翻譯者能夠準確的翻譯，因爲我們提供的講義上面寫的是英文。什麼是大都會地區？大都會地區是單一的經濟與勞動市場(一個城市區域含有都會型之聚集，擁有共同利益之社區)，擁有許多地方管轄權，半徑範圍通常介於 40 到 50 公里，但有時候範圍更大，或是一道帶狀「長廊」。

甚麼時候大都會集中/接近？1.當 $2+2=5$ 時(透過共同努力獲得雙贏)、

(採購、地區行銷推動、資源分配等等)；2.當透過成本分擔(規模經濟)達到效益時；3.當人口過多需要處理時；4.當特殊服務、器材、設備有所需要時；5.當地區不平等(不均衡)落差必須降低時。

一般大都會之層次功能有下列 5 項：1.經濟發展，尤其是都市品牌、吸引投資、觀光推動及經營；2.土地利用規劃；3.交通(道路網路及大眾運輸)；4.固體廢棄物處理；5.空氣與用水品質(環境)

主要大都會治理方法(模式)有下列 7 項：1.個案方式或地區間以合約合作(如大洛杉磯區)；2.區域機構或機關(針對特定或一般性目的如巴西聖保羅、義大利波隆納的大都會政府會議；美國紐約的區域規劃機構；加拿大溫哥華的區域服務提供機構；法國里昂及馬賽的區域規劃暨服務提供機構)；3.大都會單一層級地方政府(如坦桑尼亞共和國達累斯薩拉姆、象牙海岸阿必尚)；4.大都會兩層級地方政府(如加拿大多倫多、西班牙馬德里、英國倫敦、南非開普敦)；5.區域政府(於大都會區如象牙海岸阿必尚、美國雙子城)；6.地方政府合併(如加拿大多倫多、美國匹茲堡、南非開普敦)；7.由高一層政府所設置之組織(如英國倫敦、德國斯圖加特、菲律賓馬尼拉)。

需要考量的因素有下列 7 項：1.正式或非正式；2.一層或兩層地方政府；3.由下而上或由上而下建立；4.政治的(如選舉產生)或非政治的實體；5.針對規劃或服務提供；6.具有或不具有直接權力 7.政府機關或公司。

③ Mansour Falamaki (Professor University of Teheran, Iran) :

今天要講的主題是「都會空間對人類基礎建設」，首先，讓我們考量，都會空間的角色與意涵是與在其領域所呈現的下列現象息息相關：

- A. 城市中心，匯集了當地人口及來自不同淵源與各行各業的人士。
- B. 都會住宅區，通常居住了觀念上視自己為永久客旅之原住民。
- C. 都會周圍地區，因各別分歧的細微條件與氣候差異產生新的尚未根深蒂固的人類行爲。
- D. 當地居民國際上的社會經濟條件以某種有效的方式，在社會移動的領域中左右其日常人類的各項決定。
- E. 環繞在「母親城市」的中小型人口聚落居民之行爲，是緊跟著實現大型都會區整體生活成長的步調而走。

在那些相異且複雜的實體—地域的一致性中，都會成長的問題唯有在

跨領域的全觀視野下才能看出端倪。

接下來我要講的是「想望及都市生活」，二十世紀的城市生活正如同真實且有效率的都會思考方式：以理性邏輯的空間實體經營管理思考方式去制訂計畫、規劃、監督、管控及管理都會的一致性。對於都會生活的評估所關切的重點是邏輯理性思考架構。從我們閱讀 **Guttman, Neutra, Howard and Garnier** 的文章那個年代到現在，都會生活的經驗可以從下列幾點看出：

- A. 都會的理性思考方式已經持續成為科學－學術公開的方法，去設計規劃都會的社會經濟活動。
- B. 為了提供一個學術與進展的觀點來審視關鍵的都會問題，引入「參與」這個範疇到既大又深的都會問題，無論有無有效的管轄手段。
- C. 都會生活從老舊的和新的住宅區開始，或多或少已然成為都會經濟與社會生活的一項工具，而其指導方針則在城市中心加以討論與制訂。

國家及國際的發展指導原則，涵蓋了歷史性傳統的城市中心。本土經實驗證實且合乎邏輯的產出一輸入系統，居於支配角色，將有力的保護本土產能。我們都知道，這一套方法為最後活躍的計畫，得以解救本土居民及原來的地方政權。此邏輯及其導致之結果，可視為任何成功或都會－區域及國家永續計畫的主要關鍵，包含以下幾個因素：

- A. 要確保計畫得以執行成功，主要關鍵在於將邏輯－理性思考帶入社會經濟計畫中。
- B. 都會及區域的基礎建設所具有的澈底深沉的力量在於邏輯，經過理性計算的有系統的生活及進展的都會計畫。
- C. 新願景的誕生及揭示，大眾面對任何危機所產生的新的且未預見之反應，會在新的社會運動中表達出來。一個清楚的「不」表達對任何業已定案關乎個別市民社會流動者之意見。

新的世紀的第一個十年將以廣大的抗議畫上句點，抗議的主要訴求在於拋棄事先定案及經過理性計算的都會地區的社會流動。

接下來探討「空間」在都會生活所扮演的角色，曾經，在過去理性思考豐富的年代，空間的意義被認為是奢侈，或至少是學術思維的一個議題。如今再也沒有不可或缺的議題如空間心理學、環境行為心理

學、或人類心理學，空間已然是人類生活充滿活力的地方，市民即將發現這個現象。在我們的闡述中，我們將引介空間的概念，因其非可計算的人類一致性，由當代新興人口所界定，並引入“kitsch”作為現代理性生活一個一般性的替代選項。在都會外圍地區所發生的動亂或僅是抗議示威，一個新的都會空間決定的觀念，作為人類自由移動的地區。

以上所有的都會—人類地區，共同的想法是：不再受制於涉及“人類生活空間”傳統觀念的先見。我們主張空間的誕生是出現在兩個以上的個人之間發生了連結關係，產生出新的可理解感受的資料。缺乏人與人之間的連結關係，空間便不存在。

再來是檢視新的都會空間，在本報告的最後，要來檢視紐約、敦克爾克及德黑蘭三個大型都會的生活經驗。這三個大都會均具有港口腹地及多樣的人類特質，之所以選擇它們，是看上它們各自不同的大陸及人類文化特色，以下就三個大都會分別說明：

- A. 紐約，全球最大的大都會區，其18歲的年輕人口從1930年至1970年已經成長了一倍，當都會行政體系無從規劃住屋、就業及人類關係以建構日常都會區交通網絡，用水分配網絡發生了甚麼事？若非人們在地親密的抉擇，誰能做決定呢？都會空間變得多樣豐富且難以預見。人類生活與都會環境給予家庭、社群及個人的感受息息相關，都會空間具有實體的一致性。
- B. 敦克爾克，人口有限(目前約10萬人)，是國際社會經濟運動的主角，而其更大的因素是其資本。已全球化的舊區域，如今稱為“monopolville”，若不是在多國的區域內，無法跟上人類文化未來發展。無論如何，敦克爾克決定要看到其有效率的經濟生活，也將會有大都會區的生活。在這個地區，人類空間與其文化傳承相關，也由現代對各式各樣主要的日常生活的一致性所做的詮釋加以說明。本報告以敦克爾克的實例當作是活躍的都會核心，以其具備大都會所應有的內在及地域的特質。
- C. 德黑蘭，可以視為一個在世界不出名的大都會重要案例。德黑蘭涵蓋了22個行政區，這些行政區彼此並不相似，也缺乏精確的理由作為情勢的本質。在這個伊朗的首都，有超過200個都會中心，各有

其城市範圍，象徵其獨立的地方政權。德黑蘭大都會區有兩個主要的範疇要維持，第一個是作為首都，必須是有條有理，依都會特定細目實體計畫運作。第二個是包含在政府的宣示，是作為城市生活的公共地區，各自有不同且特定的都會發展條件。審視德黑蘭城市的基礎建設的一致性，可以說明非理性且老舊的供日常居民流動的設施系統。從其兩個一大一小之衛星城市每日有少則1萬人，多則超過25萬人進出德黑蘭都會區。目前並無正式的統計資料，據以了解已有的都會基礎建設容量與每日有效的實際移動人口之間的差異，(必須透過)人類學的感知掌握都會居民其動態的社會日常生活，都市中沒有人願意生活在一個封閉的關係網絡裡。

結論：我們要宣示，以理性邏輯的方式規劃人類生活是無法滿足現代市民新的日常需求，至少在都會地區是如此。記得不要再跟從嚴格理性的方法，而要運用新的決策模式，本於不斷創新的理智經驗，與新的空間概念相連結。

4. 都市會議A3 (Urban Conference A3) -- 意見？都會主義、參予及都會區的特性 (Voice? Urbanism, participation and metropolitan identity)

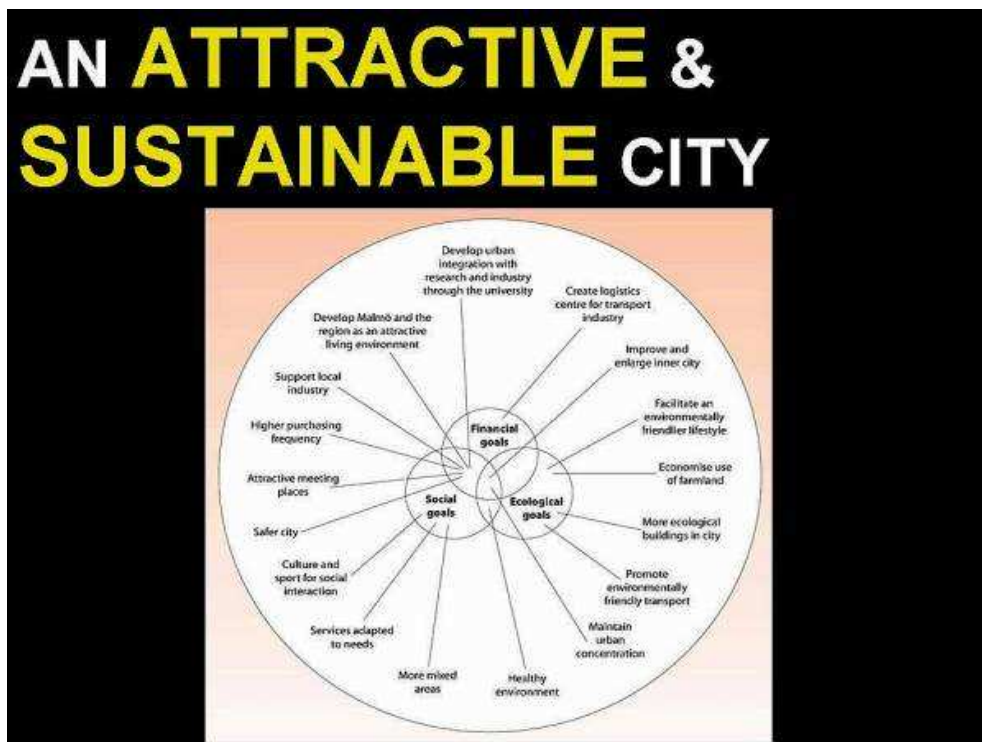


① Christer Larsson (Director for Development, Malmo Sweden)

今天我要講述的主題是瑞典的馬爾摩市，一個從碼頭到大學，從工業到知識的城市。馬爾摩是瑞典的第三大城市，位於斯科訥省的最南部，是瑞典西方的重要港口，更是瑞典第一個善於順應氣候的社區。馬爾摩的區域化，可以說它是一個新的區域情境(厄勒海峽地區)，與鄰近的

的哥本哈根結合成一個大都會，並延伸聯結至南邊的斯坎尼亞區。其區域化的規劃策略，主要的驅動力量是馬爾摩與哥本哈根。

馬爾摩是一個引人注意及永續的城市，它的發展有 3 個主要目標，分別是財政目標、生態目標及社會目標，而要達成這 3 個目標的要件有下列 17 項：透過大學以研究及產業發展都會整合、創設運輸工業的後勤補給中心、改善並擴大內城、支援對環境更友善的生活型態、農地使用經濟化、在城市中建構更多生態建物、鼓勵對環境友善的交通方式、維持都會的集中、健康的環境、更多的混合區、提供切合需求的服務、有益於社會互動的文化及體育活動、更安全的城市、吸引人的會面場所、更高的購買頻率、支持地方產業、發展馬爾摩及該區域成為吸引人的居住環境。(如下圖)



在最近幾十年努力適應後工業社會，城市裡面有許多古老的建築，1998 年馬爾摩大學成立，在瑞典大學排名第八，擁有 1,300 個教職工和 2 萬 1,000 名學生，馬爾摩大學設立後，馬爾摩市全面關注教育，藝術和文化。馬爾摩市主要的行政機構是馬爾摩市政廳，相當於瑞典語的「Malmo Stad」，或英語的「City of Malmo」。

在 20 世紀前半世紀馬爾摩持續發展，人口在 1915 年達到了 10 萬人，1952 年已達到 20 萬人。瑞典考庫姆造船所是馬爾摩最大的僱主，並且

是世界上最大的造船所之一。1971 年，馬爾摩人口達到了 26 萬 5,000 人，在 30 多年內從沒有超過這個數字。之後，瑞典遭遇了一個工商業衰退時期，工業遭受了嚴重的困難。造船業和手工業更是受到猛烈的打擊，造成斯科訥地區很多城市的高失業率。80 年代中期考庫姆造船所關閉，使馬爾摩失去了一個最大的僱主，造船所的舊址現在被馬爾摩大學所使用。

1985 年，馬爾摩人口減少了 3 萬 5,000 人，總人口降到了 22 萬 9,000 人。1990—1995 年間馬爾摩減少了 2 萬 7,000 個就業機會，使得馬爾摩的經濟更趨衰退。幸虧有了政府資助的幾個工程，讓馬爾摩從 1995 年開始展露出現代化。馬爾摩是瑞典所有城市裡面非斯堪的納維亞人比例最高的城市，這個現象使得馬爾摩存在著很嚴重的社會分化和高失業率。

馬爾摩的成功主要歸於幾項要素：新的區域情境-厄勒海峽地區、強力的政治領導、前瞻性的工作、經濟上爆發時期、政治上穩定時期。馬爾摩的發展願景，是 2030 年將馬爾摩發展成二氧化碳中性的城市。

② Olivier Roussel (Planning Agency for the Development of Greater Lyon)

今天我想跟大家談談里昂大都會區，我過去任職於里昂都市化機構，當時那個機構裡有 8 個雇員，它是一個平行的管理機構，就地區性來講，我們扮演的角色就類似市政府。

從歷史來看，法國一直都是非常集中式的管理，其意義是要保持一定的國際競爭力。在 40 年前就已經有都市化的構想，計劃建構 8 個都會地區以及相當程度的國際公共建設，當然規模是非常重要的。我們的祖先提出的擴大都會區的觀點，主要的構想是建造國際公共設施如國際機場、鐵路等等用來連接彼此。今天里昂的國際背景與 40 年前有點不同。總的來說，情況已經改善很多，但現在我們有的是一個分散的地區管理機構以及 EPCI，也就是我們所謂的地區合作機構中心。

里昂是一個老城市，市內有兩條主要河流，且幾世紀以來一直都與周邊城市有相輔相成的關係。就歷史來說，一個強而有力的政府通常都有一定的國際公共設施，但現在已經不是如此了，80 年代初期開始，

地方政府已經取代中央政府的角色，自治自理變成一種常態，現在我們擁有幾個大都會區，近 300 萬的居民，是 60 年代的 2 倍，但卻只有 20% 的地區真正的都市化，演變成現在城市不完全是城市，郊區不完全是郊區的情況。

中央政府把管轄權交給地方政府，促使地方發展，所以現在我們在各個地區都可以看到購物中心、工業區，里昂的居民也有到市區 30 公里外的地方工作甚至居住。每年都有上千公頃市中心半徑 50 公里內的樹林甚至是農地被摧毀，每年都市建設計畫都在持續擴張，但也帶來了都市內三分之二的工作機會以及 90% 交通行為是透過車輛，雖然有破壞但也有發展進步，這也是個事實。

在政府眼中，里昂建立了一套靈活的合作模式，透過彼此的合作來改進合作內容。大約 10 年前相關法律曾稍作修改，創造出「地區合作關係」，之後接著的 2002 年至 2004 年的 14 項都會區計畫，以及之後我們所謂的四大都會地區。這是我們的策略合作計畫，意義是在四大都會區裡執行興建計畫並與中央政府建立密切的合作關係，從古至今，里昂一直都與中央政府保有良好的合作關係。面對里昂的都市發展，地方行政單位正在加強改善與政府的一致性，他們定義了幾個共同的目標：

- A. 里昂都會區和鄰近區域之間的非正式合作。
- B. 擬訂 13 個領土區塊的連貫性。
- C. 加強和主要的中心城市之合作(大都會中心)。
- D. 規劃國家和社區的關係(指示性的治理、新的立法框架、簡化族群關係)。
- E. 彈性的合作安排。

現在我想說說我自己的建設計畫，因為都會區政府裡有都市化機構來發展里昂，我們需要一個多元管理團隊，包含經濟、生態、地理等等專業管理發展項目。我們提到的建設計畫，不侷限於都會區建設計畫，而是包含了我們目前正在執行所謂的「市區邊(外圍)」建設計畫，這計畫涵蓋了里昂市區外圍的邊界地區。此計畫需要里昂都會區政府的資源如工程計畫及執行團隊。因為都市化機構的工作主要是集中在市區內，他們也曾想過要略過市外郊區的發展。

③ Pascal Fortoul(CEO Communaute d'agglomeration du Pays voironnais)

誠如之前所說，我不是主席，我的職位是社區服務主任，我們這個社區位於 Grenoble 西北方，人口約 10 萬人，社區內有 34 個鄉鎮，與 Grenoble 都會區類似，但人口上 Grenoble 相對比較多。

我們的社區長期以來一直處於消極、抗拒以及恐懼，這是一個很有趣的情形，也是一個改造社區的主要原因。同時，也能將高度技術包含在內，這在 30 年就已經成熟，但是，今天情況已經改變很多，就算新地區的定義原則可能會再次讓人卻步。

今天兩個地區間的關係相近，我們也有意將本社區開發成都會區，將周圍約 60 萬人口的城鎮包含在內，但是，我們要考慮社會大眾的觀感，相關的證據顯示，都市的規模不是個問題，我們該探討的是不同背景的人的生活方式，因為這是勾勒出一個地區特色的主要元素，制度也可能影響都會地區社會大眾的行為。

在當今社會裡，都會地區政府並不存在，最後讓大家有共識的是觀點——共同的觀點，這是我們要發展的重點，而共同的觀點總共有 3 個特性分別為：分擔公共問題、共享共同目標及共同價值觀。

以上三個特性是組成都會地區的基石，雖然這個都會地區建造計畫還在規劃中，目前我們所有的資料能告訴我們的不多，規模、範圍都不明確，居民怎麼看待這些外在條件才是我們需要關心的，他們有沒有機會表達他們的需求及期待？要怎麼達到他們的期待及滿足他們的需求？將是我們要正視及努力的目標，好讓都會地區計畫對他們有政治上的意義。

我知道在民主架構下，居民們每 6 年可以投票決定誰來當他們的領導者，但是，他們也知道選舉不能幫助他們面對每天生活上的挑戰，制度不能代表這 60 萬居民，所以，都會區周圍的城鎮不會是都會區的一部分，各城鎮都有各自的特性及功能，我們要怎麼掌握及運用這些特性及功能，將會是一個重點，將來政策在規劃的時候要怎麼採納各方意見，更是政策制定者努力的一項課題。

15 年前種種政策的制定，只限制在地方規模，但是，現在我們可以把層級提升到都會地區規模，當然在政治上也會變的比較複雜，因為政治家們必須要聆聽居民的意見以及解釋可行或不可行的原因。所以，這項都

市計畫需要完全的政府領導，各項都市地區的法規將由政府來頒發，這些政策及觀點對居民的日常生活及接受度，必須要納入考量之中。居民的觀點將決定一個地區的特性，而不只是透過地方代表來決定各地區的特性，我們很期待接下來的規劃以及建設計畫。

(三) 社群融合 (Social cohesion)

1. 都市會議 B1(Urban conference B1)：出路？團結與社會改革 - 社群融合 (Exit? Solidarity and social innovation)

① Andrea BOCCO Partner Sumisura soc. coop. (Italy)

地方城市發展在於社會創新與第一和第三部門在空間領域的互補關係，結合不同案例的闡述，來說明第三部門(非營利組織)亦是城市發展創新的途徑之一。

A. 案例一：各種社會，多元文化

有26%的外國人在San Salvario從事商店和活動，包括33家酒店，52間餐廳，23家俱樂部，其中1/4都是由外國人經營。在2011年有22個當地民間社會組織針對商業行為和公共利益進行自治協議活動，並且相當重視社區的互補性關係及親子關係的空間營造。

B. 案例二：空間與時間的創新應用

- a. 混合使用的公共空間，私人與公共生活的衝突與融合。
- b. 鼓勵多使用、自發性的作法，公共空間的募款。
- c. 強調服務技術與創新項目。
- d. 讓特殊議題成爲一般性政策。

C. 案例三：對於via parenzo的觀察

當地社區重視在地潛藏的特質、潛力與整體社區環境的改善，致力於發展綜合策略計劃，以振興居住委員會，並將與其他城市連結，並且強調對於社區事務的積極宣傳，居民重視環境，對於社區事物具有堅實的凝聚力並參與其中，過程中激盪社區成員的創新與互助團結。

2 exemple 1 : **san salvario** /
réaction face au déclin et aux tensions sociales
reconnaissance de la qualité urbaine



les journaux (1995) : "le Bronx de San Salvario"
– "la casbah sous la Mole" – "l'enfer habituel"

L'Agence pour le Développement Local de San
Salvario nait en 1999
en 2011 elle compte 22 organisations de la
société civile locale



4 exemple 1 : **san salvario**
service d'utilité publique
complémentarité locales

la "maison du quartier"



7 exemple 2 : **+espace+temps** /
favoriser l'usage multiple, les pratiques spontanées,
l'appropriation de l'espace public



INTA35 / grenoble / 8 novembre 2011 //
B-enjeux de cohésion sociale / B1- développement solidaire et exclusion sociale //
développement urbain innovant: le rôle du 3ème secteur / andrea bocco / cooperativa sumisura

8 exemple 2 : **+espace+temps** /
service 'technique' d'accompagnement au nom de la ville de Turin :
pas simple exécution, mais projet innovant



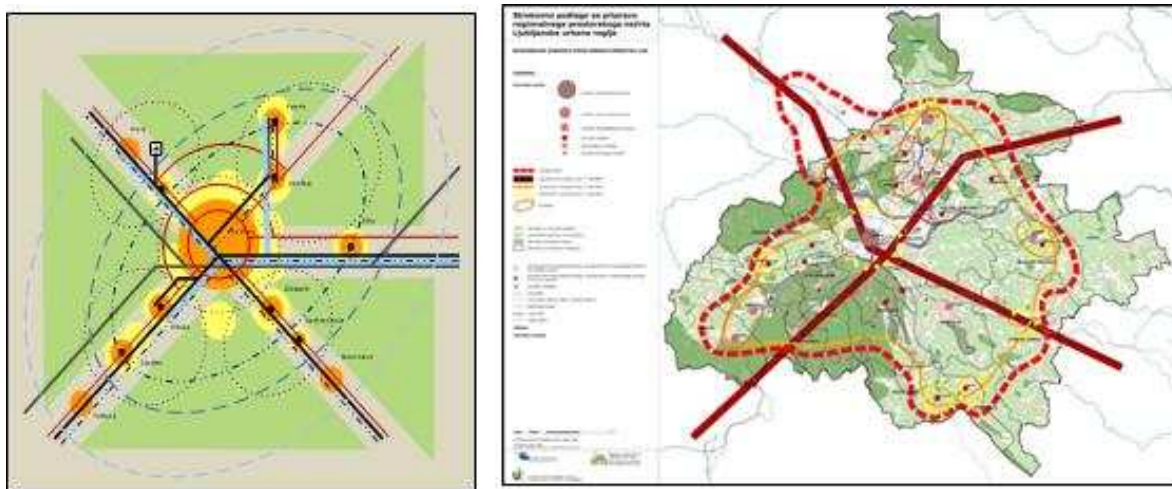
INTA35 / grenoble / 8 novembre 2011 //
B-enjeux de cohésion sociale / B1- développement solidaire et exclusion sociale //
développement urbain innovant: le rôle du 3ème secteur / andrea bocco / cooperativa sumisura

2 Sergeja PRAPER GULIC (Researcher Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia)

以盧布爾雅那城市區域空間規劃過程中的公眾參與，試圖瞭解公眾參與的過程中對於空間規劃及實踐計畫影響程度，這個計畫在空間規劃的實踐公眾參與，在區域空間規劃中參與過程、空間及社會凝聚力間，連接各方面意見作為規劃參考。由盧布爾雅那市區域發展局委託專業研究擬訂區域空間規劃計畫，這項研究是由斯洛文尼亞共和國城市規劃學院與約瑟夫斯提芬研究所擬定，計畫年期從2008年4月至2010年3月，經費來源則是由歐盟地區發展基金補助。

有關盧布爾雅那區域空間規劃計畫，第一階段計畫以研究盧布爾雅那區域空間背景為主，研究項目包括分析該地區的自然和社會的特點，2007-2013區域發展計畫、空間發展的概念和準則及明確的環境評估策略。利益相關者藉以採訪，研討會，互動網站並定期提供信息作為參與途徑，該計畫透過與直轄市市長和市政當局的組織成員訪談，進而瞭解在地方發展的問題，以及現有的市政願景、策略、發展方案、計畫和措施。該計畫建立溝通和參與的工具作為開端。及時網站上公佈報告、公告內容、方案、簡報、研討會成果並成立論壇。在評估空間發展概念和

環境策略階段中，讓使用者通過網站評論與補充。此外，藉由公開性演講及講座提供計畫各種相關資訊。訪談和研討會獲得的利益相關者的參與和反饋，但是不同的利益相關者透過網站的使用則低於預期效果。



綜上，區域空間規劃操作民眾參與的過程，是否能成爲一個強化空間和社會凝聚力的理想機會？然而在理論和原則是，它又是一個問題，最後，建議從一個準確的治理架構作爲基礎，循序漸進政策有利於凝聚力，並運用空間規劃的支配作用和工具，發展實踐適當參與形式，作爲引導都市發展社會創新的途徑之契機。

3 Miguel BRITO (Architect Mairie de Lisbonne, Portugal)

Brito先生論述葡萄牙里斯本PIN/PIZ Lisbon Program，該計畫目標係為促進公民積極意識，自我組織能力及尋求解決社會問題的集體參與，促使社區實施計畫，並改善當地的生活條件，促進了這些地區的正面形象，更加強和諧地融入城市，該計畫是如何尋求社會床新的出路，從以下主要概念、方法、空間領域的界定、參與層級與社會創新領域的擴散5大議程來逐一說明：

A. 主要概念

PIN/PIZ Lisbon Program策略目標為提高城市生活品質和在地的凝聚力，提出鄰里再生行動分案、鄰里再生優先實施行動子方案及確定優先實施鄰里和重建市區適當措施。該計畫目標和機會，包括：實現對市民的生活產生真正的影響，促進城市社會凝聚力，當地合作夥伴關係的議題研提與支持，調和決策者的視野與公民的想法和願景，決策者從民眾決定的事務學習。

Mission and Objectives - Lisbon Local Housing Program - LHP		The Priority Intervention Neighbourhood/Priority Intervention Zone (PIN/PIZ)	
Improving the city	A - Improve the quality of housing (public and private)	Main Concept	
	B - Improve the quality of urban life and territorial cohesion		
	C - Promoting Social Cohesion		
Attracting new population	D - Matching supply with demand for housing	<p>Neighbourhood or zones with social, economical, urban and environmental deficits as the expression of social inequality in the city</p> <p>Mentality change - "critical neighbourhoods" or "problematic neighbourhoods" to Priority Intervention Neighbourhoods change the negative stigma on those areas</p> <p>Identify Lisbon's Priority Intervention Neighbourhoods or Zones</p> <ul style="list-style-type: none"> - diagnosis and answers to rise from neighbourhood initiative - active participation methodology - participative component as benchmark - top-down planning with "grassroots planning" - planning for people, planning with people and, furthermore, planning by people 	
	E - Saving Resources (time, energy, money)		
Moving from crisis to opportunity	F - Give priority to rehabilitation	<p>Goals and Opportunities</p> <ul style="list-style-type: none"> - achieve real impact on citizen's lives - promote social cohesion in the city - provide support to projects of local partnerships - reconcile the vision of decision-makers with the ideas and visions of citizens - decision makers to learn from the people they are deciding for 	
	G - Ensure the soil needed to re-inhabit Lisbon		
	H - Promoting Open Administration		
<p>Strategic Objective B of the Proposal LHP Improve the quality of urban life and territorial cohesion</p> <p>Program of Action 5 - Regeneration of Neighbourhoods</p> <p>Subprogram 5.1 Action - Neighbourhood Regeneration Priority Intervention</p> <p>5.B.7 measure - Identification of Priority Intervention Neighbourhoods and implementation of appropriate programs of urban regeneration</p>			

B. 方法

選擇優先實施地區的方法概念則以社會的組成部分、城市的組成部分及環境組成作為評估優先實施地區 (Priority Intervention Areas) 方法，其次探討政府和民間社會之間的夥伴關係將如何重新運作。從社會經濟尺度(包括：人口、就業、經濟活動、教育、安全與犯罪建築物)、都市尺度(包括：建築物的維護與老化、閒置房屋的數量、建築物的年齡、公共空間、可及性設施及公路和運輸)與環境尺度(包括：收集和處理固體廢棄物、污染程度與景觀)作為衡量(Priority Intervention Neighbourhood / Zone)優先實施鄰里/地區的指標參考。

The Priority Intervention Neighbourhood/Priority Intervention Zone (PIN/PIZ)

How to do it?

This concept involves:

- a social component
- an urban component
- environmental component

How? Partnerships between government and civil society to the operations of regeneration

For the Identification of PIN/PIZ we worked with the following concept of critical neighborhoods:
 (...) mesh of the urbanized area that by the concentration of social problems, by the empowering disadvantaged and smaller populations, by the concentration of most vulnerable groups to different forms of discrimination, the social stigma associated with them and by the blocking opportunities (...)
 Council of Ministers Resolution 142/2005 of 2 August

The diagram consists of three overlapping circles: a brown circle on the left labeled 'socio-economic variable', a light blue circle on the right labeled 'urban variable', and a light green circle at the bottom labeled 'environmental variable'. The central area where all three circles overlap is labeled 'Priority Intervention Areas'.

The Priority Intervention Neighbourhood/Priority Intervention Zone (PIN/PIZ)

Definition of Dimensions to Consider

The diagram is a large triangle with a dashed border, divided into three sections by dashed lines. The top-left section is labeled 'Socio-economic dimension' and lists: Population, Employment, Economic Activity, Education, and Security and Crime. The top-right section is labeled 'Urban dimension' and lists: Built Preservation and Degradation, Number of unoccupied homes, Age of Buildings, Public Space, Proximity Equipment, and Roads and Transport. The bottom section is labeled 'Environmental dimension' and lists: Collection and Treatment of Solid Waste and Pollution levels / Landscape.

C. 空間領域的界定

經由社會指數、城市指數、綜合指數(城市/社會指數篩選)、社會和城市指數進行疊圖分析，篩選出里斯本PIN/PIZ Lisbon Program共有61個優先實施鄰里/地區的初步地圖。

D. 參與的層級

從優先實施鄰里/地區，並透過公眾參與協商的模式、廣納各方意見的討論與專業化(專家學者)的討論，包括：訊息公開與意見收集及 3 個不同層級的參與-「市民社會」、「在地參與的市民和組織」及「社會化和城市地區的專家」都作為計畫過程中參與者。

E. 社會創新領域的擴散

葡萄牙里斯本PIN/PIZ計畫的成功取決於夥伴關係的合作，在計畫的過程中，地方行動者相互提出需求，交換、分享資訊，在地參與與其他社區在同一計畫平台，及透過公眾諮詢的必要，達到某種程度的共識，換言之，該計畫創造合作的共同目標，除了重視居民、機構及界別之間建立層次相連的網絡，並針對各社區不同的需求與跨部門互動外，找尋新的出路更進一步實踐了社會創新。

2. 都市會議 B2(Urban conference B2)：立場？空間區隔及責任 –社群融合 (Loyalty? Spatial segregation and responsibility)



① Romain LAJARGE Session referent, (Lecturer Institute of Alpine Geography - UMR PACTE-Territoires, France)

本議題討論中級大都市的優勢，在於“人性尺度”的空間規劃，如此的空間設計可以體驗其中並輕鬆地行走。閱讀(Read)中級城市沒有所謂的計畫和經驗，而是一種緩慢、熟悉、循序漸進的過程。總之，代表著內部居住的品質。然而中級大都市也包括了優勢和缺點：往往受限於規模大小而導致了內部品質的退化，原因在於對於其他大都市的依賴，因為少有適當政策力量介入，而不能與鄰里大區域作一好的連結，同時易受到經濟貧困和金融動盪影響。總之，中級大都市已逐漸顯示了內部凝聚力的脆弱。

有時候，城市混亂議題引發了媒體關注，然而又再次被遺忘。但許多現象變化突顯了居住適宜性挑戰和空間凝聚力危機，（隔離、封閉型社區、

零碎的周邊地區、城市服務功能紊亂、交通擁堵及污染等現象），已不僅是社會問題。這現象反映在都市蔓延，而居住適宜性和凝聚力將是一個重大的挑戰，這個議題常見於所有的空間領域，而中級大都市的特點是創新的能力，由於地緣的關係，形成了大眾和私人雙方新形式的立場，因此解決常見自然、文化、資訊的問題。我們嘗試以溝通，出路和立場之間的聯繫，或多或少有助於城市適宜居住性，但也顯示凝聚力的危機，這是世界城市化永久性的歷史特徵。綜上所述，我們將以不同的議題來進行綜合討論：

1. 什麼能讓一個大都市適合居住？這是居住的數量和質量，特別是儘可能適當地使用所有的城市空間，包括偏遠郊區的空間？
2. 如何使大都市居民達到居住更寧適，愉快，友善的目的？
3. 凝聚力在面對全球化過程，什麼是適當的在地政策與工具？
4. 什麼是最好的作法，可讓居住空間更加和平、環境安全、團結合作及制約全球經濟和不確定性？

② Dr. SAGHAEIAN NEJAD (Mayor Isfahan Municipality City of Isfahan , Iran)

呼應以上的議題，要在什麼樣的空間規劃，來讓生活的居民更加的和諧並感受其中的美好，可以藉由透過市民社會對於不同議題關注、多元種族的融合，然而開放空間不僅是妝點城市形象、美化生活品質，更是提昇市民自信的藝文活動和城市景觀，當市民社會在政治中是一股力量時，城市不僅是經濟聚集與消費選擇的地方，而是確保城市功能的多樣性和居民的社會融合，更進一步實現城市空間的合理佈局。

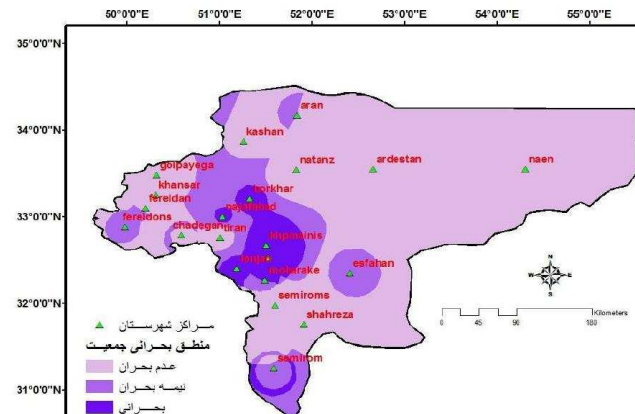


③ Said morteza SAGHAEIAN NEJAD (Mayor Isfahan Municipality City of Isfahan, Iran)

在現階段大量的研究計畫展開是為了在城市和鄉村地區提供更公平服

務，及伊斯法罕的大都市城市治理發展策略，橫跨伊斯法罕省的城鎮和城市生活人口空間分析。然而空間隔離和社會分配是人口結構中的重要議題，鑑於伊斯法罕省的人口不斷地增加，一個必要性策略以確保提供公平服務至所有人口階層在市中心的空间分配。

以伊朗中部伊斯法罕省的人口空間分析作為案例來觀察如何透過空間分析的過程達到與周邊鄰近地區的社會融合。伊斯法罕省面積約佔伊朗領土的6.25%，是一個觀光、農業、工業及學術中心，並擁有1.8百萬的人口，超過5千年歷史的地區，對於鄰近農村地區具有極大之吸引力。因此，大都市面臨日益增長之服務性需求將如何因應治理？肯定的答案即是區域層級規劃，在於更廣泛的區域內提供更好服務，使人們能夠舒適地生活。城市的決定性因素是來自國家的成長和發展，都市成長相對帶動鄰近地區的成長，和諧是健全都市功能的主要元素。在這項研究調查中，收集21個城市和鄉鎮的資料數據，其中所收集的數據，包括：總人口、男性人口、女性人口、識字人口、文盲人口、城市化因素、人口密度、遷出率、居住密度及勞動人口比率等，主要作為區劃人口潛力結構與群聚分析，並就以下4點因素，包括：男性人口、失業率、遷出率及家庭密度作為調查分析，而從男性人口空間分佈、移動人口空間分佈、家庭密度的空間分佈，歸納有關重點人口分區。然而伊斯法罕大都市和最鄰近鄉鎮，最關鍵的部份，是來自較不發達地區的移民湧入。



以下進一步提出實現永續發展目標發展模式(如下圖)，由下往上發展，係從社會資本→社會凝聚力→社會正義→區域發展，最後達到永續發展的層級。這同時也是規劃者面臨最困難的部份並且需要在更高境界的合作。

The following hierarchical model can be proposed to achieve sustainable development goals:



最後，就以下三點給予建議，建議1：策略發展委員會委員必須建立在國家和區域的層級上，成員的組成來自相關政府機構和所有相關利益者，作出公共資金分配決定，是遠超出市政府的負擔，受影響的地區同時也超出地方政府的管管理，大城市本身應包括作為最大的利益相關者之一。建議2：在區域規劃上，更應注重社會正義及社會資本。建議3：永續發展的目標不僅優先計畫保護環境安全，同時在貧困密集人口地區挹注資金建設基盤設施，以提升貧困地區地發展潛力。伊斯法罕市的努力，實施的貧民區不僅增加了遺跡也復興城市的歷史，以更好經濟來吸引外來移民。下圖伊斯法罕最大的會展中心是一個成功範例，它運用伊斯法罕的保證金來建設，並對於鄰近鄉鎮居住人口或新移民創造就業機會。

Another example is constructing the largest convention center on the margin of Isfahan that will create employment for the households living in towns either near or joining Isfahan.



④ Joseph GRAY (City Manager of Portland and Member of the National Association of Housing and Redevelopment Officials City of Portland, United States)

Gary先生講述的主題以「種族和經濟情況的空間隔離(Spatial Segregation by Race and Economic Status)」，造成不同空間隔離，歸納共有三點因素，第一點為地方政府對於土地使用的決策將影響了房屋的選擇，其次為聯邦政府角色的演變在房屋補助和選擇上，顯示於修訂布魯克林的公有住宅的過程中，第三則是交通運輸選擇影響大都市住宅發展型態。

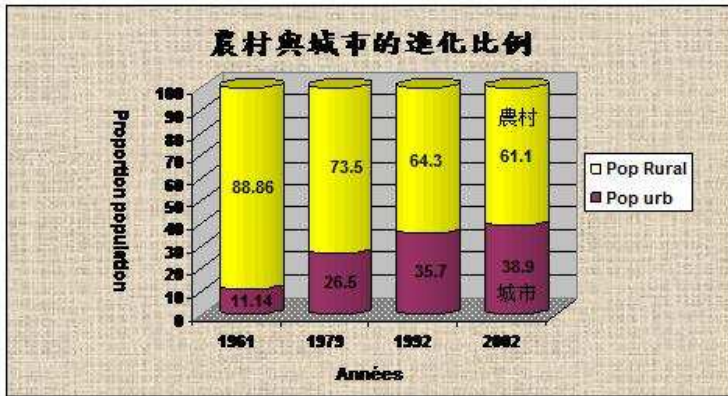
就以上三點因素，更進一步的加以說明，有關第一點地方政府在土地使用決策影響了房屋的選擇部分：土地使用管制為一指標，而在一些社區，土地使用的決策基礎又來自於部分政治壓力與偏見，第二點聯邦政府角色的演變在房屋補助和選擇上息息相關部分，包括：1937年房屋法及1949年房屋法等，皆說明了公共政策對成住屋選擇所造成的影響；第三點為交通運輸選擇也影響大都市發展格局，如州際公路系統或當地缺乏足夠交通運具選項；然而要如何避免產生種族和經濟情況的空間隔離的情形，提出有關社區的連繫，可透過規劃工具的運用，例如：完善的土地使用規劃策略及建構完整交通路網進行串連，此外，為低收入個人和家庭提出更多元的房屋選擇，如住屋補貼及國民住宅，並積極擴大非營利組織和私有房屋開發商的作用。

3. 都市會議 B3 (Urban Conference B3) -- 意見？弱勢者的住居與健康 (Voice? Habitat and health for the voiceless)

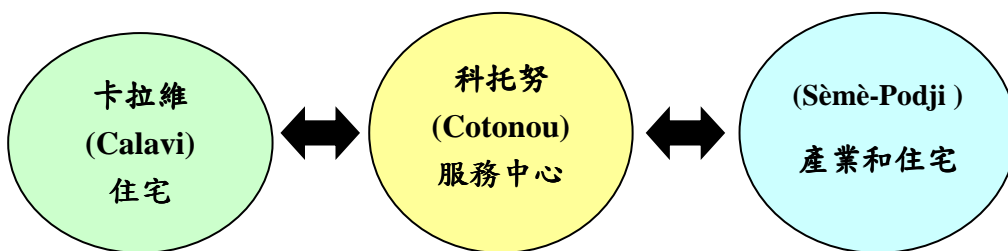
① Séverin NSIA (Delegate for the Territorial Planning Ministry for the Decentralisation – MDGLAAT, Benin)

貝寧 (Le Bénin)是一個開放的西非次區域，過境到內地的國家包含尼日爾、布基納法索、馬里，特別是多哥尼日利亞。有 120 公里海岸線。再過 50 年，貝寧城市人口將超過一倍，依據預測，2011 年，在貝寧城市生活的比例為 44%，2020 年將上升到 51%。其中大科托努第區 (L'agglomération de Cotonou)為貝寧城市化程度最高的地區，城市化迅速，也是流行音樂中心。大柯托努聚集生活圈包含了 Cotonou、Abomey-Calavi、Sèmè-Podji 等三個城鎮，其面積不到全國面積的 1%，

卻貢獻了大約 35%的全國 GDP。L'agglomération de Cotonou 也是該國的主要經濟樞紐，主要擁有行政、經濟（服務業）、學術和教育等功能。



大科托努地區的城市發展，因為多種功能集中，導致產生運輸相關（城市交通），社會服務（住房，醫療，教育等）等問題。該地區目前社會服務的重要挑戰。為了應付這些挑戰，政府自 21 世紀初，提出一項政策，以使城市交通改善並加強提供社會服務。這個地區這是一個促成政府與捐助者間密切交流支持，並與三個城市有著密切關係的大工程：



- A. 加強住屋政策，包括提供多元化的住房以供應各階層市民需要，特別是針對最弱勢的住民。包括：高級住宅、中產階級住宅及低收入戶的平價住宅。住宅已在 242 個主要地區著手建設，目前已完成 115 區的興建項目，其中在 **Sèmè-Podji** 有 40 戶平價住宅，在 Calavi 有 1,500 戶保障性住宅。
- B. 增加醫療保健政策，從國家到地方，建立一個多元化的醫療保健金字塔，包括在國家層級成立大學醫院；在區域層級建設醫院和

縣醫院區；在地方層級興建市衛生中心健康中心和地區診所，並增加社區獲得衛生保健機會，以延伸大學醫院的服務範圍。此外，全國最大的婦產醫院亦坐落在大科托努地區，增加了醫療服務供應。加強 Abomey-Calavi 地區醫院，意旨社區衛生中心的發展。

② Joseph TOSSAVI (Session animator, coordinator PAPDC under the Ministry of Decentralization PAPDC/MDGLAAT, Benin)

TOSSAVI 先生一開始拋出了問題：中心城市住宅區的宜居空間出現了新的挑戰。如何從一個城市到大都市、到與他人合作的大型或超大型城市？誰在沉默？或者是什麼人？他們如何生活？正是這些眼睜睜的人改造了環境，使他們得以生活，因為其具有權力、政治或經濟，並以勞動力為限制。2005 年，全球 20%的人口擁有 70%全球財富。當前全球金融危機，將擴大沉默的範圍。阿蘭伯格(Alan Berg)在他的著作“營養不良”1981 年 6 月公佈的調查結果存在：“儘管取得了可觀水平提升、百萬人留在絕對貧困的生活條件，因此而營養不良、疾病，文盲、他們藐視人、這些絕對貧困的人口在經濟進步同時已趨於減少。他們保持良好的整體努力向外發展，卻無法作出貢獻或從中牟利。唯一的希望是，減少貧困也能減少受害者。在他們居住的環境中，提供更好的基本公共服務，特別是初級教育、基本衛生保健、醫療、食品水飲酒製作、改善住房以及個人生活條件。更為顯著的是個人和整體的可持續發展和健康策略的分離，世界 70 億人口，有更大的住房、衛生保健、教育、飲用水需求，同時也有更多的沉默。而什麼樣的政策，可以履行這樣一個承諾，讓大家生活在一起？這是我們從事這件工作的目標。



(四) 經濟 (Economy)

1. 都市會議 C1 (Urban Conference C1) -- 立場? 在邊緣及偏遠地區投入資本 (Loyalty? Capitalizing on peripheral and rural assets Economic options for intermediate metropolises)

驅動都市經濟發展的力量可以從不同面向分析，有三個重要的概念：專業化、經濟特徵與競爭優勢，就城市而言，成長的力量是提供一個廣泛而自動再造的環境，中型城市必須要有聯繫的資本制以分享經濟策略，精英主義或領導主義(專制)而無地方思維的策略會阻礙全球思維的新合作聯結，因此，地方政府與地方行動者應重新檢視合作關係，以促使立場與信任之產生。最後，驅使的動力是與草根聯結並促使組織的專業，其可使重大基礎建設發展，而都市服務與聯結又是中重要的元件。

中型城市應有自身之獨特產業價值，並透過區域間的合作關係，以塑造創新氛圍，精英主義與封閉主義將阻礙聯結與創新，在全球化的時代裡，成長趨勢被認為是普世的價值觀，地方政府應尋求自身的特徵，而又不迷思在成長的缺憾之中，當趨勢鏈結後各相關的實體建設也將因運而生，我們期待全球化的創新思維，但也應由在地思維創造獨特性。

2. 都市會議 C2 (Urban Conference C2) -- 意見? 知識與文化導向的發展 (Voice? Knowledge and culture led development Innovation strategies)

地方政治無法組織改革者之意見，而這些意見又是自由且創意而促成都市之再發展，例如義大利地區、矽谷，這些特徵是知識經濟與文化資本如何被激發，地方政府如何計畫、組織、創新與再造發展出於自發，地方政府有時還會反抗這些力量，因此，創新思維、科技產業知識園區，例如里斯本策略與創造三倍價值，地方政府的領導者應是整體趨勢發展的舵手，雖然有時無法達成真正的創新行爲，但我們期許這種正向的力量。

意見的產生是促使政府改革創新的力量，我們應該把它看待為正向提升之勢力，在知識經濟與文化創意的世代中，政府組織再造不應只是政府的工作，而是應結合民間力量將創新思維導入政府組織之中，而知識經濟、文化導向又為目前之主流價值，政府應引導民間，建立友善的機制與環境，以增加民間價值提昇之力量。

3. 都市會議 C3 (Urban Conference C3) -- 出路？移動力、潮流及聚集點 (Exit? Mobility, flows, and places of connection)

① Mikhail PETROVICH (Deputy Director Peterburgsky NIPIgrad, Ltd., Russia)

北俄羅斯的莫斯科與聖彼得堡，分別為俄羅斯的第一、第二大城。莫斯科為俄羅斯首都，集政治、經濟、科學、文化和交通等中心；聖彼得堡是著名文化、科學技術和工業高度發展的現代化城市。但其人口、稅收、總等各方面，卻大為不同，例如聖彼得堡的人口約490萬、莫斯科則約1160萬人；在2010年總區域產值上，聖彼得堡約1709億盧布、莫斯科則約8426億盧布；各項指標皆顯示兩城市間的不同。

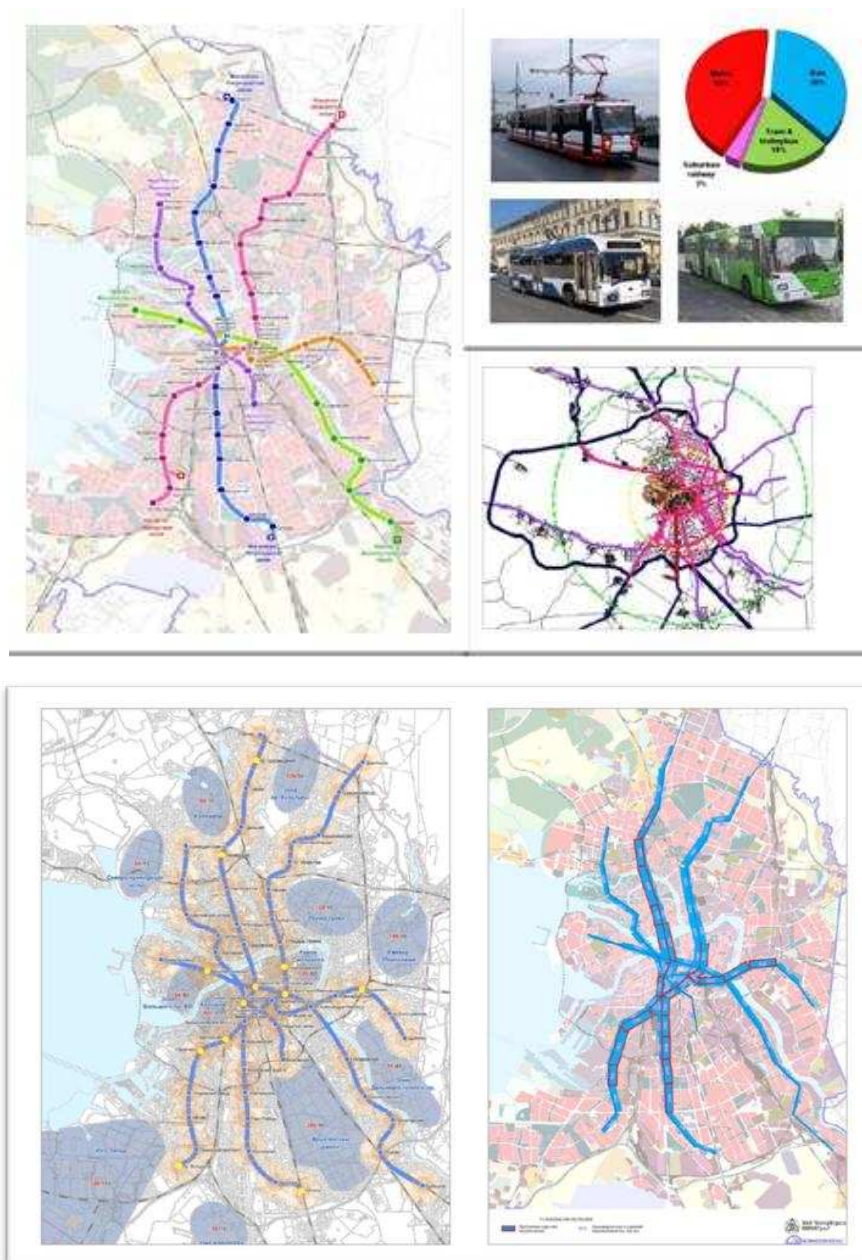
	聖彼得堡	莫斯科
人口規模(萬人)	490	1160
稅收(億盧布)	381	1304
2010年總產值(億盧布)	1709	8426
2010年平均總產值(億盧布)	351	731
2010年平均月收入(千盧布)	246	486
土地面積(平方公里)	1439	1081
建城地區	510	910

深究其原因，都市人口的增長與都市運輸系統的發展息息相關，如下圖從1837年火車運輸系統開始、到1926年公共運輸交通巴士系統的開始，人口就從原先的10萬人左右，成長到250萬人，到了1955年地鐵運輸系統成熟階段，人口已成長至350萬人，其成長比率將近40%，甚至2010年人口已達550萬人，顯示都市交通運具系統的發展，關係著都市人口的成長。

另外，都市成長也和汽車的發明密切相關，從1977年至2010年間的每千人擁有小汽車當量而



言，從原本10部到310部，33年間成長了31倍，同時也導致都市向外延伸發展。以目前2011年交通運輸系統的概況而言，地鐵總長度為113公里共計5線(64場站)，佔所有運輸系統43%、其次佔運輸系統36%為公共運輸巴士系統，總長度4908公里(都市地區3415公里、郊區1493公里)，共有341條路線(都市274條、郊區67條)。但這些移動性交通運輸工具的發展也不全然帶來正面的效益，產生的都市蔓延效果也逐漸成為都市議題。如右下圖即明顯看出都市人口的聚集沿著交通運輸動線逐漸蔓延開來。因此，到底什麼是空間規劃的新理念呢？來看看聖彼得堡的理念式規劃。也就是先建立目標，然後設定主要目的和方向，如改變以社會發展為優先，轉以私人發展為導向；減少社會空間和基礎建設，歸還零散空間於民；高樓層建築與免費停車空間將會是新議題。



歸結而言，2011年地鐵以及電車等運輸系統的網絡，似乎是可以預知未來都市人口蔓延的情況。運輸系統也要面臨策略性的改變，首先面臨的是徒步區的規劃變得更為複雜、第二是公共運輸系統的加強、以及第三私人運具應與空間規劃結合，透過這些理念不斷的交流，就像舊有空間卻能創造新都市紋理。運輸系統的基礎建設變成是都市間複雜的溝通系統，都市本身和周邊夥伴都市的策略關係就跟規劃運輸系統間的策略一樣，總而言之，要創造優質都市運輸系統，透過思考碰撞而產生火花，就像運用電腦模擬一般，利用市民的力量來建構優質的規劃過程。也像今年六月俄羅斯舉辦之論壇，透過與國際級學者的交流，以及對於規劃人才的教育、觀察能力的培養等，也就像革命廣場的大變身一樣。



② Gilles PINSON Session Referent - Professor Institute of Political Sciences of Lyon (France)

中型都會區的特色長期以來都是各家規劃理論討論的核心，尤其中型都會區代表性特色：如流動性、時間性或是適居性等更長期被討論，也試圖從中找出提高都市競爭力的策略的方法。尤其在現今這多元化發展型態的都市裡，不僅政治的運作需要經過這些都會區的同意，在知識經濟的時代中，經濟增長的需求與都會區發展間更有密不可分或說是一體兩面的關係，當然更是強化中心都會區的關鍵。但有些都市發展型態其實是不被接受的，例如停滯不前的步調、或是過於快速劇烈的成長、或是過於早熟的都市發展，這些都非一般所認為好的都市發展型態，也因此常常被認為是造成都市被邊緣化的主因。

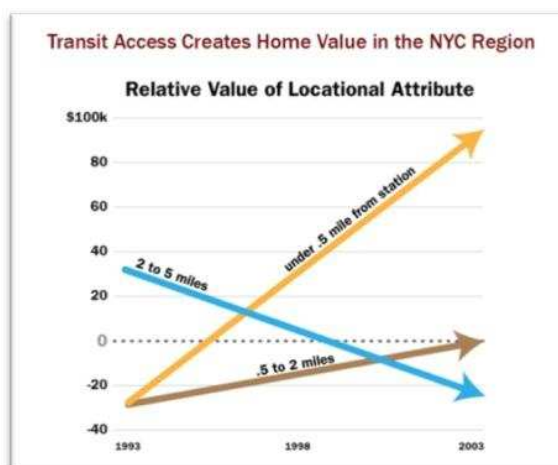
雖然緊密性的都市發展型態常被認為是解決都市發展擴張蔓延的唯一解決良方，但其實結果卻常常導致土地價格與房屋市場飆漲的情況，相對也造成許多毫無特色或意義的建築型態或裝飾，例如許多建築物會利用開窗裝飾，讓他看起來像是旗艦代表型的建築型態，或是利用一些生態區的設置，提高建物價值。但這些中型都會區著重的發展方向，例如行銷都市意象、創造有名的都市特色、參加重大都市評比的名次等等，其實相反會造成都市服務品質的低落。

歸根探究，這些發展的策略或想法，其實源自於兩個直覺式的概念，當然現今許多國際級大都會區的發展例子，也在在顯示這些概念策略的執行，的確能幫助都市的發展。但就是因為中型都會區無法向國際級大都會有這些概念的執行，所以儘管他們努力朝國際型都會發展，卻總是不從人願。

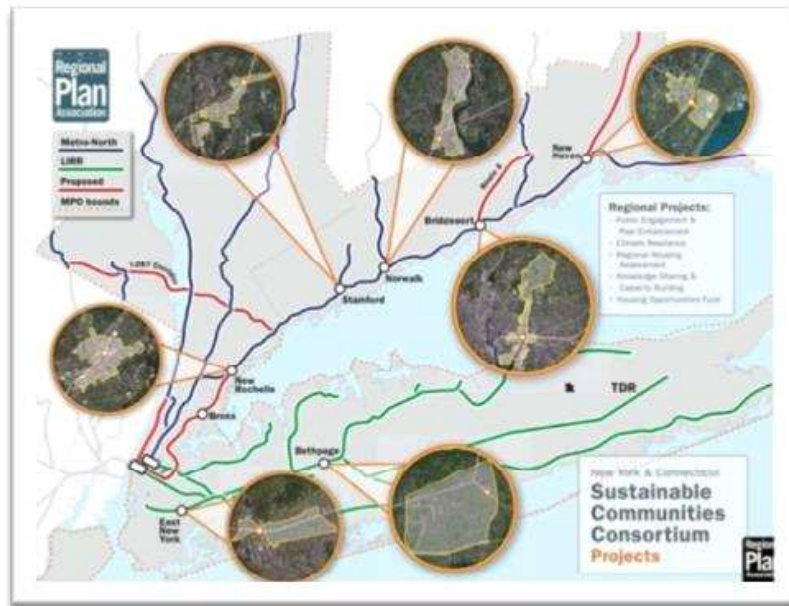
但不管中型都會區到底擁有什麼，其實都是獨特的、自有的、適居的，若過度發展策略，可能會導致破壞的反效果。再者，任何中型都會區的政策，其實目標都應是讓這個都市有再發展成為國際級都市的潛力。所以，不是要反對單一集約式發展的未來，而是應該要採取新的發展方向（適居、個人發展、拒絕競爭等等），才是都市能長遠發展的方法。

③ David KOORIS (Vice President and Director Connecticut Office, Regional Planning Association (RPA), United States)

主要分享紐約地區之通路、可居性、以及公平性權益。紐約的現在與過去十多年前相比，交通可及性或是對於住所的選擇產生極大的影響，從下圖可明顯看出各種運具在都市裡扮演的角色以及他可服務範圍的擴大，相對的，家庭價值或是都市服務等機能，也因都市交通運輸系統的普及而有不同，最明顯的以居住於交通場站5哩外差異幅度最大。也因此家庭不在局限於交通場站周邊，為尋求更好的生活品質，都市空間的配置也產生極大的變化。因



此，交通運輸系統的發展其實是帶動都市發展流動最主要的原因。



(五) 環境 (Environment)

1. 都市會議 D1 (Urban conference D1) --意見？觀光作為改變的動力 (Voice? Tourism as driver of change-Environment)

① Philippe JEAN-PIERRE (Professor University of Réunion, France)

就他的觀察與過往經驗中，JEAN-PIERRE 教授指出旅遊產業的蓬勃興起年代（在歐洲是大約在西元 70 年代左右），揭示了個人或家庭的經濟能力達到一定標準，才是旅遊產業發展的關鍵因素，因為現實情況是有財富的滿足才有休閒的需求。此外，他更進一步說明有效運作的組織行為以及策略性的規劃指導，也是讓整體旅遊行業與空間得以持續性的發展與增長至今的重要途徑。

其它因為旅遊產業成形而旅遊地點所呈現的空間使用機能差異與土地利用價值觀念的轉變，更是強化與優化旅遊活動的實質獲益，使其得以永續經營發展，並且還要配合地點感塑造、景點維護以及規劃遠見與戰略思考的治理作為，在顧客與利害關係者間滾動式規劃。

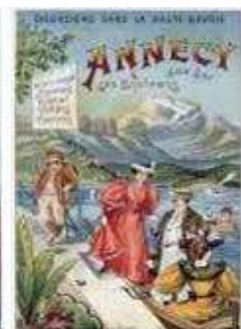
另外，面對旅遊行業的升級或更新，則必須根據整體遊憩活動所衍生的上中下游產業予以思考，跳脫傳統旅遊產業的思考巢臼，除了強調旅遊地區具有足夠的有形服務基礎，如飯店等觀光基礎設施外，應該再從創

新與時代脈動中提出開創性的項目，並展示新型樣態或開新穎的活動，而不是固守不前的觀念，即便是具備歷史文化脈絡的地點也是一樣，必須去結合時代的潮流，進行跨越科技、文化、社會、經濟之部門整合工作。

② Jean-luc RIGAUT (Mayor and President Annecy Agglomeration, France)

以安錫湖（Lake Annecy and the Massif des Aravis）為案例，講述其地理區位、歷史淵源以及依湖而生的各種休憩活動（如滑雪、高爾夫球、划船、登山、滑翔翼、森林競技運動等）、地方性節慶（如牧羊節、Grand Bornand 兒童節）與特色美食，以及安錫與 Aravis 山脈豐富的文化與歷史遺產(如 Palais de l'Ile 或者建於西元 12 世紀的歷史聚落)。安錫湖(Lake Annecy and the Massif des Aravis) 特點有：

- A.地景：位於法國阿爾卑斯山的心臟地帶，擁有美麗的湖泊和山地景觀。
- B.歷史：文化及歷史遺產分佈於阿納西湖和周圍村莊聚落。
- C.美食：世界知名的美食。
- D.戶外運動：山區和湖區多樣化的戶外運提供。
- E.慶典活動：全年皆有大小地方或區域級活動。



③ Maria Elena ROSSI (General Manager Sviluppo Piemonte Turismo, Italy)

ROSSI 女士以義大利「都靈 (TURIN)」為例，就發展為目的性旅遊城市的提出說明，包含皮埃蒙特大區及都靈的旅遊戰略計畫、2006 年冬季奧運會行銷策略、2000~2010 年當地旅遊業發展統計數據以及區域城市間協作與互補性思考與發展願景。都靈之旅遊計畫戰略包括：開發和推廣文化遺產、綜合文化活動和開展國際化、推廣旅遊業塑造為以「旅遊為目的」的城市、發展體育活動成為旅遊景點和體育賽事聖地及運用奧運會作為城市發展與國際交流的引擎。



④ France LESSARD (Tourism strategist, Canada)

加拿大魁北克市該城市有 63.3 萬居民、43 個自治市，分成 5 個區域，由 1 個核心城市與 4 個區域城市共同組成。每年遊客約達 455 萬人，加拿大排名第 4 大旅遊地區，不管是在調查排名或遊客評價中，都是一個熱門的旅遊地點，相較於其他自治市，魁北克是一個多樣且差異性極大的城市，地理條件、遊客數或遊憩條件等，如下表。

Québec City	4 RCMs (42 municipalities)
491 000	142 000
464 km ²	8436 km ²
Visited by 78% of tourists	Visited by 28% of tourists
9850 rooms (lodging)	2812 rooms (lodging)
Occ.Rate: 61%	O.R.: 27%

舊魁北克是聯合國教科文組織所通過的世界遺產，也是重要的政治中心，並且正進行著下城區的重建工作，具有 400 年歷史的舊城與近 30 年旅遊發展結構下的新城區相互並容。這樣是奠基於「魁北克城旅遊」Québec City Tourism (OTQ)組織機構，為官方唯一認可的第三方旅遊經營機構，藉由與公部門夥辦關係的簽署，負責旅遊服務、開發、推廣、行業培訓和住宿管理等，成為彈性的旅遊管理及輔導部門，維持該市觀光競爭力。

Maria 更進一步分析了理想的旅遊結構，他分別從政治結構（political structures）及觀光結構（tourism structure）的角度說明

對於旅遊地區理想性認定的不同：

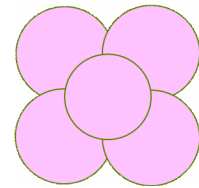
A.政治結構：

- a.獨立和公認的旅遊地域。
- b.觀光收益的平均化分佈。
- c.旅遊促使基礎設施得以開發服務得以延續。

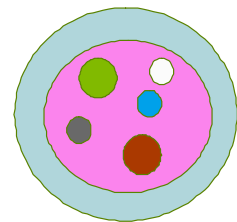
B.觀光結構：

- a.旅遊是一種經濟行爲。
- b.每個旅遊區都搭配一套互補產品。
- c.外部合作夥伴。

Political structures



Tourism structure



從參訪者的角度來看，他們並不在乎旅遊地點是哪裡，而是關注於為何進行旅遊的原因，所有的遊憩行爲所產生的成本或附加價值，都是由參訪者本身的行爲與期望所決定。此外旅遊地區的改變則是取決於遊憩活動本身以及旅遊業者的需求。推動觀光的挑戰如下：

- A.如何正確識別某地區的潛力與競爭優勢。
- B.如何擬定具體的時間表達成規劃目的。
- C.應如何建構具備基本的交通可達性。
- D.如何獲得必要的資金與專業規劃知識。

最後他所提出的建議如下：

- A.傾聽各界所提出的意見，並且真切的告知所有事實。
- B 強化在地性的附加價值以及找出因應預期效應的解決方案。
- C.有組織且有效的分配所有資源。
- D.共同決定旅遊地區的重點項目，並提出具體成果。
- E.建立具體原則及預留發展空間。
- F.系統化的行銷特定地區。

2. 都市會議 D2 (Urban conference D2) -- 出路？虛幻與脆弱的觀光景點 (Exit? The dreamed and fragile touristic destinations)

對許多偏遠地區或島嶼而言，觀光旅遊是發展的主要方向，它深深影響地區的發展，包括在空間、金融，甚至政治等方面。為了維持產業的競爭性，觀光旅遊業需要強化內涵及實務，以確保發展的永續性。為了使觀光旅遊成爲地區發展的主打產業，政府治理和規劃過程的評估需要更加謹慎。在這場論壇裡，來自法國屬地留尼旺島觀光旅遊協會會長的 Katherine Chatel 女士 簡介了留尼旺島的觀光資源特性及旅遊發展策略。

留尼旺島 (Reunion) 是馬斯卡雷涅 (Mascareignes) 群島中最歐化的島嶼，爲法國的海外省，居民約爲 82 萬人。留尼旺面積和美國的夏威夷相近，也同樣位於板塊交界處，具有火山島的地質特性，面積爲 2,512 平方公里，海岸線長 207 公里。在傳統上，糖是該地主要的農產品和出口貨品，但現今觀光旅遊已成爲重要產業，留尼旺島經濟富庶，2007 年國內生產總值達 18.7 億美元、人均國內生產總值爲 23,501 美元。



在面臨全球化及經濟轉型的時刻，Chatel 女士指出明確市場定位、行銷國際、鎖定特定族群的國際觀光客(特別是中國觀光客)、環境保護等是當前

所需因應的重要課題，其所任職的觀光旅遊協會為滿足遊客的需求用 6 項指導原則來規範員工：

- A. 應承諾旅遊的品質管理，由組織建立行動和條件來鼓勵員工參與。
- B. 建立發展和維護品質的共識，使其深化至員工的日常工作行為上。
- C. 了解和滿足客戶的期望，使顧客的要求和限制可以被充分考慮。
- D. 提供優質的產品和服務，使員工可根據層級，對產品或服務分層負責。
- E. 確保有關員工的資格及內涵，以保證他們可以提供有品質的服務。
- F. 制定有效的持續改善行動，以維持長期的競爭力。

當經濟增長放緩、失業率開始上升顯著，經濟模式需要尋找短期和中期的經濟增長來源，對留尼旺來說，發展旅遊業是一項好的選擇。

自 2010 年 3 月以來，區域市政局推出了一項經濟政策，以旅遊業做為區域發展的主要動力。這項新的經濟政策，要求在旅遊產業鏈的眾多營運者能達到更好的協調。為了實現這些目標，區域市政局執行的旅遊政策包括：

- A. 由區域旅遊發展局領導以促進夥伴關係的強化
- B. 透過適當的培訓和資格認證，積極支持旅遊業發展
- C. 加強住宿空間的提供
- D. 加強自然和文化遺產的價值
- E. 強化區域援助發展的程序

留尼旺島作為聯合國教科文組織世界遺產，應在以下三個層面加強發展：

- A. 強化政治和治理
- B. 強化社會大眾對永續發展的支持
- C. 強化旅遊業中的不同行動者之間的聯結

在這個科技快速發展的時代，技術創新者、專業者和旅遊業者需要積極因應消費者的旅遊型態的改變，包括高標準的要求和客源不穩定、停留時數短暫、激烈競爭和土地稀少等議題，旅遊業的發展應更加強調創新發展。

短期和中期客觀行動計畫

2015 年的目標是「提高旅遊業相關的收益」及「創造直接和間接的就業機會」，其可透過增加旅客人數或提供特定客戶高品質的產品及服務來達成，希望能到達 60 萬人次的遊客量。

留尼旺有兩項法定計畫，分別是區域總體規劃方案和國家公園計畫，這兩

項計畫成爲這個世界遺產基地的管理綱領。因此，如何整合總體規劃和留尼旺島的人口，經濟和社會挑戰呢？這些問題非常具體且需要務實地回答，包括以下幾項：

- A.當前的經濟和社會危機的背景下，有何旅遊政策因應？
- B.什麼可以在現有的情勢下創造附加價值呢？
- C.何爲短期和中期可採行的行動計畫？
- D.如何迅速採取行動？

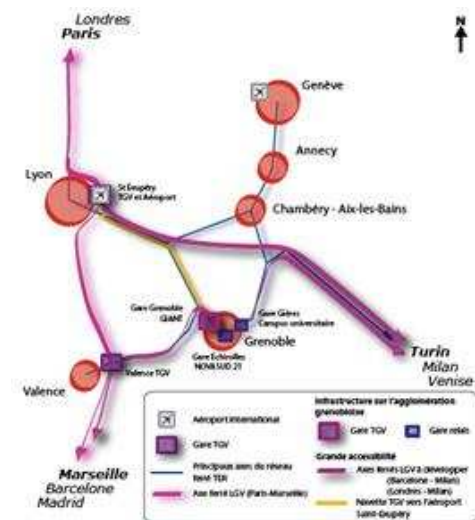
舉辦相關的國際圓桌會議討論如何建立永續發展的公眾支持、環境保護和經濟發展。透過簡報與討論，相關出席者針對留尼旺 2015 年的實施準則進行檢討，以因應未來的發展。

(六) 工作坊 E (Urban Workshop E)

Echirolles 位於格勒諾布爾地區的南部，其居民約爲 35 萬人，是僅次於格勒諾布爾的第二大城市。擁有眾多高科技產業研發中心座落的優勢，Echirolles 具有充沛的高等人力資源及持續發展的創新力。Echirolles 和本次會議舉辦地點格勒諾布爾和其他總計 27 個城市，組成格勒諾布爾阿爾卑斯大都會集聚 (Agglomeration community of the Grenoble Alpes Métropole)，其也被稱爲 La Metro，規模約爲 40 萬人。



經過了多次的公聽會，La Metro 在 2010 年時提出了一份重要的政策及地方發展文件，呈現未來 20 年的發展計畫 (SCoT)，特別是對於旅遊與經濟吸引力提升的規劃。其訂定的目標包括建立一個更好的區域之間的平衡和更大的住房，提高就業、服務和貿易可及性、促進生物多樣性保護、提供舒適的生活環境，以加強格勒諾布爾地



區的發展和吸引力。規劃過程中，民選的官員和各地規劃局、當地居民的參與。一個為期三年的工作，制定了都會區內廣大市民的目標，在這個架構之下區域內各城市發展個別計畫。

在 Echirolles 制訂其計畫 NovaSud21 的過程中，由 2009 年由 INTA 專家組成的專業團隊，協助制訂發展策略。本次 INTA 所安排的行程參訪，係為瞭解該城市在產業空間、住宅空間、商業空間的發展及交通、都市更新上的規劃議題及因應措施。目前而言，其所面對的重要規劃議題包括：

1. 規劃能容納 10 萬居民的高密度住宅區。
2. 規劃具吸引力的產業空間做為國際企業（如 HP、Soreah、Schneider 研究中心等），為 4 萬工作機會提供生產、研發和商業基地。
3. 相關高等研究及訓練、醫療、服務休閒活動等空間，並應整體規劃 Echirolles 和 Eybens 等地區。
4. 區域型購物和服務中心。
5. 衛星城的公共設施。
6. 公共運輸轉運樞紐。

為了解因應上述發展議題，這個城市與周邊城市包括 Grenoble 及 Eybens 密切合作，並在 La Metro 的 SCoT 計畫架構下，提出以下發展原則：

1. 強化都會區功能。
2. 做為都市中心和周邊地區的連結，符合 SCoT 方案以紓緩環狀線的交通、強化周邊地區連結和創造多樣性、串連藍帶和綠帶空間等。





規劃師講解住宅及產業園區的規劃



規劃師講解城市交界區的規劃整合議題



Echirolles 市長接待 INTA 參訪團



規劃師講解都市更新及商業空間規劃

(七) 主題演講—特性與表率 (Identity and Representation)

1. 成為大都市的方式

現今各個城市及地區之間的競爭已經比國家之間的競爭還要激烈了。比起做毫無生產力的競爭，各個地區傾向於互相合作來讓自己站上國際舞台，其目標是以經濟發展的益處為基本，以尋求更大的經濟效益；並要求地方政府以更有回應及積極的方式來執行可以吸引投資者的法案。因此，權力必須下放到這些地區來給他們更多必要的政治行政力。

2. 有脫離都市化的可能性嗎？

Gérard Collomb, 現任參議員及里昂市市長, 里昂城市居住區主席, 提出議題：

- (1) 里昂城市居住區的方向為何？加入各地區在國際上的競爭還是參與各項議題討論及合作。
- (2) 競爭傾向的城市，是個將自己標記在外的城市，是個都市實驗室。
- (3) 在建立一個大型都市中心時其他地區該扮演什麼樣的角色？

Robert Yaro, 美國紐約地方發展協會董事, 提出議題：

- (1) 學者指出美國經濟及科技優勢的重建已經減少到了某些行業在高密度都會區的價值。
- (2) 同時輟學問題、犯罪觀念及犯罪的發生、龐大的官僚體系、及服務的不足已經使得中等與勞工階級的家庭搬離都市，並且讓其他的家庭不想搬進來。如果以上問題都是真實的，為什麼聯邦政府，像是各州政府，在參與這”都市遊戲”時候慢半拍？
- (3) 誰是正確的？Richard Florida 還是 Joel Kotkin⁴？內地還是海岸？Florida 相信城市會沿著東西岸成長及融合，同時居民也會減少消耗量。Kotkin 的看法為市郊會繼續它已經持續了好幾年代的成長，尤其那些位於國家中部的小城市會瘋狂的擴展。

3. 小結：

- (1) 每個城市都必須思考自己的發展定位，充分考量居民的需求及經濟潮流，以減少空間規劃所形成的現實落差。
- (2) 區域合作或城市合作，除了產業競爭力的提升外，也必須充分考量的行政執行者是否願意釋放權力，讓地區的發展能更有效即時的執行。

(八) 全員會議 – 合作與都會聯盟 (Cooperation and Metropolitan Alliances)

中型都市在構思合作時引入創新的治理模式，這可使其有別於大型都市，同時亦可在處理競爭力議題上給予具體的答案。

1. 議題一：合作與都會聯盟

在行政體制下，國家將職權授權給地方層級，但卻欠缺其彼此之間協調的機制，以致產生了地方之間各種不同的共同合作問題，本場次會議即在探討所有地方政府當局(大型都會、都會、都市區域……等等)，在達及有限資金與都市服務共享、以及建立共同願景之目標前提下，如何互動及培養整體意識。而此互動，意味著民選代表、技術人員、私人企業、以及市民之間的角色與關係要重新調整。

⁴ Richard Florida 為多倫多大學教授，著作-- The Great Reset

Joel Kotkin 為都市發展學教授，現與查普曼大學合作著有 The Next Hundred Million: America in 2050

對民選代表而言，因為不同層級的區域治理正引發權力爭奪戰，所以政治授權可以走向偏向網狀、而非以疆界線為主的想法嗎？以及如何建構一個地方機構，可以允許跨區域選舉民選官員？對技術人員而言，為了使大範圍的地域適宜居住，都會層級必須發明一種偏向於以專案目的、而非以行政疆界為基礎的管理機制嗎？對私人企業而言，會不會因為跨域必要之大型網絡的運作與都市服務的提供等等交由私人來負責經營後，產生社區間的合作逐漸消失、而變成私人治理的風險？對市民而言，市民是否只代表單一地方個體？用什麼來平衡其地方公民身份和全球性承諾？

2. 議題二：職權的組織

都會層級中都市組織以及社經功能運作上的結構性變化、訊息流的轉型、以及追求更有效的都市空間(基於能源節約及空間品質觀點)等，使得服務及網絡組織的設計更加均質且環環相扣。在管理大都會地域時，要捨棄原有的多核心發展架構，或者更確切地說，是要重新思考其形式和性質，例如採取都會結構的多元組織？而此改變，將會產生兩種類型組織，一種在處理都會中移動性的事務，另一種則負責在地性設備和服務的相關事務。

3. 議題三：非常大的都市地區

巴黎盆地的 8 位地區首長已建立了一個常設會議，促進一個有 25 萬居民合作之地區的發展，目前這個範圍已擴大到羅納-阿爾卑斯山省(the Rhone Alps)的邊緣；在法國，同時在美國東海岸也有相同情形，如何定位中型都會？而這在地區和都會的關係上會導致什麼結果呢？

4. 議題四：資源疆域

在後碳時期，於能源獨立、食物來源品質、生活品質、及當地資源的提昇等議題成為社會關注焦點的地區，都會邊緣疆域會形成都會的”綠環”(greeneries)嗎？

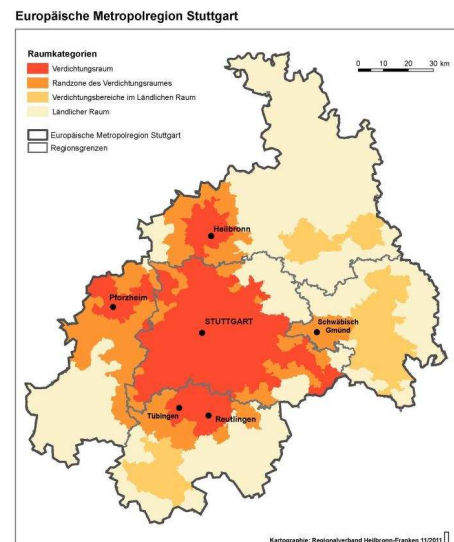
5. 議題五：都會認同

雖然事實上每天有很多人在其間從事工作、休閒、旅遊、及各式各樣的生活方式，都會層級仍苦於缺乏代表性；需要有什麼條件才能產生真正

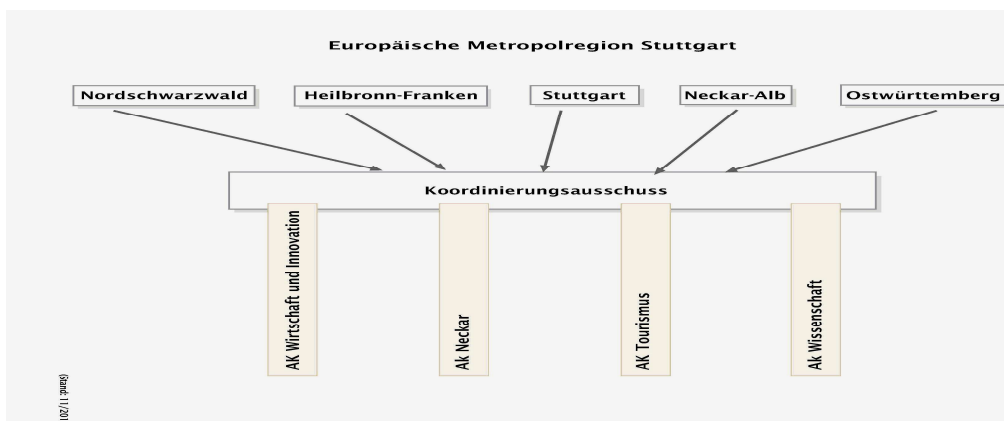
共享的都會認同？如何從都會的多重面貌(符號、時間、經濟、文化)中建立一個集體認同的身分？

6. 案例 -- 「Cooperation and metropolitan alliances in Heilbronn-Franken and Stuttgart」 / 與談人-- Klaus Mandel, director, Regional Planning Authority, Heilbronn-Franken, Allemagne, Germany

海爾布隆-法蘭克(Heilbronn-Franken) 和斯圖加特(Stuttgart)位在德國巴登-符騰堡邦 (Baden-Württemberg)，巴登-符騰堡邦分爲 4 個行政區 (Regierungsbezirk)、12 個地區 (Region)、35 個縣 (Landkreis) 和 9 個縣級市 (Stadtkreis 或 Kreisfreie Stadt)，海爾布隆-法蘭克和斯圖加特是其中的兩個區 (Region)；而斯圖加特都會區域(metropolitan region Stuttgart)並非一個正式的行政區域，其範圍涵蓋 5 個區 (如圖)，範圍內之人口、面積、就業等基本資料如次頁表格所示。



斯圖加特都會區域運作的組織型態爲委員會，由一個監督協調委員會 (steering committee) 和 4 個工作組 (thematical working teams) 組成：



Metropolitan Region Stuttgart

	Inhabitants		Area in km ²		Employees		Employees (social insurance contribution)		Gross domestic product in millions €	
	2010	Anteil	2010	Anteil	2009	Anteil	2010	Anteil	2009	Anteil
Stuttgart	2.678795	50,70	3.654	23,68	1.462.335	53,50	1.041.917	54,24	93.037	55,45
Heilbronn-Franken	881.927	16,69	4.765	30,88	472.321	17,28	329.172	17,14	28.178	16,79
Ostwürttemberg	441.849	8,36	2.139	13,86	213.158	7,80	150.252	7,82	12.759	7,60
Neckar-Alb	690.628	13,07	2.531	16,40	323.040	11,82	218.249	11,36	18.631	11,10
Nordschwarzwald	590.843	11,18	2.340	15,17	262.256	9,60	181.385	9,81	15.174	9,04
Metropolitan region Stuttgart	5.284.042	100	15.429	100	2.733.110	100	1.920.975	100	167.779	100

海爾布隆-法蘭克(Heilbronn-Franken)對於「合作與都會聯盟」之心得

- (1) 「都會區域」(metropolitan regions)是全球化和新空間尺度的趨勢。
- (2) 所有事情都同時發生時，必須透過合作與協力。
- (3) 面對挑戰時要有不同的策略—包括透過不同層級的合作、運用正式的機構和非正式的網絡。
- (4) 每個區(region)是單獨行使其職權，並無從屬關係，故職權的平衡是無法一體、從一區複製到另一區。
- (5) 成立都會區域的目的是要促進區域合作發展—訂定政策目標的監督協調委員會必需由政黨、經濟、社會和居民代表等組成
- (6) 居民雖可以依主題代表數個地域，但在情感上則比較偏向認同在地文化、語言、景觀等。
- (7) 由於鄉村地區人口減少、公共支出財政困難以及規模經濟的考量，較大組織之趨勢將持續加溫—即使在多核心地區。
- (8) 鄉村地區的危機拉大了空間的差距：人口結構的變化和再都市化現象助長了集居核心的形成，再生能源是使鄉村地區免於淪為都會區域綠帶(the greeneries of metropolises)的機會。
- (9) 斯圖加特都會區域涵蓋了巴登-符騰堡邦一半的地區，對於都會的認同雖然有文化或情感的基礎，但在許多領域的合作上卻有共同的體認。

(九) 會議總結及未來探討方向

中型都會區不能單靠世界經濟成長或希望增進就業來思考自己的未來，然而，卻可以依靠自己的特色及其特殊性，包括在其空間領域的差異化發展。而其廣泛的意識是認為它不僅可創造一個獨特的元素和大型都市相比？且無論是在城市基礎設施建設（房屋供應，各種社會，混合使用的公共空間，多元文化等），或大都市圈（郊區附近可利用土地，多娛樂的休閒地區等），都足以說明中型都會區的優勢都是各地區的差異化發展，並非在全球經濟體系中的系統。因此，創新發展的能力顯示在地互補性和創造性的團結？或植根於社會創新或空間領域創新？

中型都會區不但決定於區域或全球的經濟活力，也取決於居民的居住品質。在現今這個年代，有特色的城市都需要落實許多概念於空間上，例如與主要國際級都市連結、交通場站與空中運輸機場、城市間的路徑以及鄰近都市間連結，善用多樣性和互補性，組織多核心的都會區及其流動系統，整合城鄉地區。

中型都會區城市的第三個挑戰在於整體服務供應，中型城市需提供較整體且令人滿意之服務以使居民願意居住：例如舒適的居住空間與建物價格、生活品質與美好生活、安全與低風險、節慶與文化之多樣性、交通流量適中與運輸轉運完善，各種形式的城市服務以及個人主義的擴散、多樣性的情緒和一些美麗的景致、豐富的資訊以及創業的氛圍，提供居民休憩開放空間、因應資源缺乏，中型城市須不斷地重塑自己所擁有的資源。

城市被認為是複合的有機體，因為結構複雜，可能新陳代謝，所以無法以單純的單一思維解決都市問題，且各城市間聯繫的關係，因都市混亂所帶來的各項問題（voice）而無法解決，為回應這樣的問題，我們必須要尋找另一個出口（exit），在公私合夥的機制下信任忠誠（loyalty），我們要創造宜居環境，面對全球協同機制，都市何去何從，這是地方政府應該要進一步思考的 --

1. 中型城市的適宜居性佳，適宜性本於其固有之特性。
2. 各城際間之聯繫關係是重要之鏈結。
3. 都市因有各方面之問題而造成混亂，例如：種族隔離、區域片段、公共服務失靈、交通問題，污染等（voice）。
4. 為回應這個問題，必須要尋找出路（exit）。
5. 這些問題是每個中型城市所會遇到的，因為臨近性而相互調節產生信任之忠誠行為（loyalty），公私合夥關係氛圍可以共同創造好的環境品質，其重點如下：
 - （1）都會的宜居重點是住宅質與量之創造，特別是善用都市公共空間之再利用。
 - （2）如何使都會住宅更適宜、欣悅、友善，以創造可居環境。
 - （3）面對全球合作程序，地方政府如何利用機制創造合作關係。
 - （4）同時，在全球經濟不確定與限制下，哪些好的實作使合協的居民，安全環境，相互協助，且團結自主。

肆、心得與建議

一、心得

在年會期間所討論的各項議題是所有城市面臨的挑戰，正如來自倫敦的 Roy Adams 先生提及的，爲了追求生活品質，城市必須面對這些課題且永無止境的尋求方法解決；也有許多與會者提及目前的全球性議題；而有相當多數的與會者也引述了世界人口數據提醒大家，這些迅速成長的人口及毫無節制的資源消費行爲將對地球帶來威脅。

(一) 有關「出路 (exit)」議題：

「出路 (exit)」的理念對不同的人有不同的定義。對某些人而言，意指社會排斥 (social exclusion)，這在某些城市，特別是擁有大量從較貧窮國家移入人口的城市是屬於嚴重問題。雖然外來移民也可能造成人口老化的問題，然而，這個現象卻也有機會爲城市帶來豐富的創意及能量。來自大倫敦地區的 Maurice Charrier 先生舉「學習」爲例，學習與時間及規模的比例及程度有關，外來移民如能透過長時間及大量的人數進行學習，將爲城市帶來豐沛及具有素質的人力資源。對另一群人而言，「出路」意指「不參與」(opting out)，可以解釋爲有知覺的決定不參與某些活動，卻參與其他的活動。並不是每一個城市都能擁有一位具有全球視野且具備生技、綠能或藥學等專業的領導人，因此，城市必須建構獨特的優勢。這雖然是老掉牙的論點，但仍深具意義。對於沒有財政或其他優勢的中小型城市而言，透過合作打入新市場比單打獨鬥較容易些。來自格勒諾布爾都會區的 Marc Baietto 先生認爲中型城市需要與在地的私有企業、政府機關及學術機構等合力建構發展策略，以收集思廣益之效。

(二) 有關「意見 (voice)」議題：

一直到一九六〇年代爲止，一般人仍停留在「然後發展」(then-developed) 的舊思維裡。政府訂頒法律、制定決策及通過預算以花費課稅而來的金錢，全是爲了民衆的福祉。在今日，參與 (participation) 已不再是附加的特色 (added feature)，由年會期間所引述的幾項案例中可以清楚的發現，磋商不僅是在提案的草案階段時進行，然後蓋上政府機關的官印而已，民衆至少須參與三個階段：

- 討論與界定各項議題。

- 討論計畫草案、觀點及提案的用以解決課題。
- 停止已通過的計畫及方案。

格勒諾布爾規劃局的 Jean-Michel Evin 先生認為，這不會是短暫的循環過程，也相當耗時且昂貴，但卻有三大優點。第一、「參與」是收割構想的手段；第二、「參與」鼓勵正、反兩面的評論；第三、「參與」是達成結盟最有效的手段，沒有「參與」，執行與永續力皆無法成就。

(三) 有關「立場 (loyalty)」議題：

「立場」與「都市」這個團體的相似度 (alliances) 和自明性 (identity) 有關。自明性大概是年會期間最常被使用得一個名詞。從幾位講者的分析非常清楚的發現，認為民眾會謹守著對於沒有自然地景的區域或次區域的忠誠立場是不切實際的，對於行政目的或預算分配或許有用，但對於人，就是沒有效用。「立場」的凝聚很容易造成一個地點、一個村落、一個城鎮、一個社區或一座城市，但並不是真的產生所有這些群聚型式。來自紐約的 Robert Yaro 先生認為，中型城市需要促進與全球門戶城市之間的連繫，但必須具備當地經濟發展，否則，將喪失這樣的連繫功能。

INTA 年會的價值在於能傳播及發表這些議題相關的論點，讓大家相互學習。雖然透過腦袋思考的主題是周詳擇定的，而且議程也是經過完備的規劃，但最大的價值來自於與會者與主持人在會議期間非正式的討論。這類平台為某些平日礙於身分而對外接觸較不容易的政治人物提供了非常好的管道。

二、建議

INTA35 年會以「因應氣候變遷」及「落實節能減碳」為軸心，進行各項議題之探討，綜合各國產官學界之見解及實務經驗，提出建議如下：

- (一) 城市規劃落實到生活空間的設計充分思考如何減少耗能及減碳，並進行連續循環的策略規劃，才有辦法真正落實。
- (二) 區域合作不僅是空間發展的聯結，其更重要的是產業，唯有確實深入分析產業，並做好未來的評估，區域合作的效益才能提升。
- (三) 區域合作必須有國際視野尤其是如國際城市對於人才與金錢之競爭，亦須充分被納入評估分析。
- (四) 中型都會城市應由政府主動爭取企業的支持並傾聽市民的需求，以合作取代單方面的規劃或建設，優先提供市民舒適的生活空間、合理的建物

價格、多元的文化氛圍、完善的運輸系統和基礎公共服務，作為中型都會城市之發展基石，進而得以追求城市競爭力並創造城市獨特性。

- (五) 配合節能減碳之世界潮流，應逐步減少汽機車之使用及道路系統之興建，持續建立全國性及地方性的大眾運輸系統，提供城際移動的方便性、友善性，以及充分降低能源的損耗。
- (六) 節能減碳應落實於日常生活中，由基礎建設中做起，並配合個人習慣的改善及具體實踐，提升城市可居性。
- (七) 宜居的城市植基於老屋保存、歷史建築、老樹等獨特自明性的重要元素，並應以環境規劃為重，不應興建公共工程犧牲自然環境與資源，透過管理、都市設計及都市更新等多元手法相互運用，建立城市競爭力。

INTA 年會近年來皆以雙城合作方式舉辦，我國於 2009 年籌辦 INTA33 年會期間，中央與地方政府上下及橫向行政聯繫與支援，設置網路設備與服務，以及城際交通轉乘與接駁服務，皆為創新之舉，相關經驗也充分傳承給其他 INTA 會員國，然 INTA35 年會的會展規劃仍有值得學習之處：

- (一) 持續加強我國各級公務人員參加國際事務之能力，尤以簡報呈現方式、內容及臨場應變能力為首要。
- (二) 國際會議之型式應創新與多樣化，並配合會議場地與設備等硬體設施之更新及新建，提供講者及與會者充分發揮與互動空間，舒適及便利的設施，以達到城市及國際行銷的目的及提升我國會展產業之實力。