

## 附錄 1：專家座談會會議紀錄

### 附錄 1-1：第 1 次專家座談會

壹、時 間：104 年 4 月 14 日（星期二）下午 2 時

貳、地 點：本署 6 樓第 601 會議室

參、主 席：計畫主持人 鄭安廷

肆、出席人員：詳簽到簿

伍、與會專家學者及機關代表發言意見摘要：

#### ■ 討論議題一：都會區域計畫擬訂流程、議題及範圍劃定

##### 一、林組長秉勳

- (一)不論現行區域計畫法或未來國土計畫法，空間計畫體系皆分為兩個層級，分別是全國區域（或國土）計畫與直轄市、縣（市）區域（或國土）計畫。其中全國區域計畫不但是目前空間規劃體系最上位的法定計畫，亦具有指導都市計畫與縣（市）區域計畫的功能，至於都會區域計畫及特定區域計畫皆屬全國區域計畫的一部分，係由中央主管機關擬訂及公告實施。
- (二)但目前區域計畫仍存在許多跨域議題，是單一縣（市）無法處理，且各議題牽涉範圍亦有所不同，因此希望本案可就北部都會區為例，先找出幾個較關鍵的議題，再研擬各該空間議題的計畫範圍作為示範，並以區域資源共享及整合效率者優先考量，以提高都會區域的機能。
- (三)另一部分則是與各部門、機關之間的分工與合作，使計畫得以發揮效用，然而長期以來，空間計畫與重要建設計畫的審議與資源核定都掌控在國發會，與區域計畫法原本規定稍有不同（詳區域計畫法§12 及§20）。本案為都會區域計畫的前期規劃，主要目的在確認都會區域計畫的內涵與形式，而後續推動機制則於第 2 次專家學者座談會再行討論。
- (四)關於跨域治理部分，營建署很難處理治理問題，但依照國土計畫法內容，在程序方面，各部會的先期計畫須經過國土主管機關的審議與認可，如計畫已大到影響國家的利益，才會配合修改國土計畫，其中不只處理資源的分配，也會處理空間規劃的議題。以

水資源保育與防洪治水的議題為例，當整體空間規劃與土地使用計畫，已納入縣（市）區域計畫與部門計畫時，仍須有跨域計畫來統整處理，這就是本案希望可處理的核心問題。

## 二、林教授盛豐

### (一)都會區域計畫定位不明

1. 都會區域計畫的定義仍不明確，是否與過去以各縣市行政轄區為範圍的都會區域有所不同？
2. 都會區域計畫與以往的北、中、南、東區域計畫有何不同？都會區域計畫是否必須以 6 都為首，劃設都會區域計畫範圍？現況存在太多區域計畫的名詞（全國區域計畫、北中南東部區域計畫、縣市區域計畫等），易混淆，為何要稱作「都會」區域計畫，是否有一定的原因？
3. 建議內政部應先定義台灣的 City Region 範圍，也許以 6 都作為 priority cities，引領其他鄰近縣市一起發展。

### (二)組織公司化，無法解決所有的問題

1. 回應賀陳董事長關於公司化組織的發言，either service 或 infrastructures 皆是很新的想法，在此認同，但現行體制，所有縣（市）政府最 concern 的就是土地使用的權責機關是否還是地方政府，再來就是 infrastructure 的投入，未來中央財源補助是否有配套，即便賀陳董事長所提的公司化組織可以成立，但這些 concerns 仍然存在，因資源分配的主要權力仍在國發會，所以如果 positive 去處理問題，跨域平台應設在國發會組織內，建議先把所有重大的 infrastructure 進行疊圖分析，找出衝突之處，營建署提出建議意見，其角色應只是幕僚單位，可著重在現況的檢討及研提空間規劃的問題，再提供國發會參考處理。
2. 另一個問題是 leadership，營建署與受託單位可能被地方諸侯馴化，這樣持續下去，臺灣只會變成諸侯聯合國。然而，現在只有國發會握有預算，還有 leadership 的實權，營建署則無任何施力點，除非營建署可在土地使用權利上有更多掌控，否則無法建立 leadership 去 control。

### (三)回應林組長空間規劃重點的說法

即使沒有國發會的認可，營建署還是可就土地使用部分進行規劃，

但問題在於重大計畫之主管機關，並不會主動提供營建署資料，所以建議營建署可先獲取相關資料，然後就各部門計畫進行土地使用計畫疊圖，直接發布並指出問題，否則營建署就只是協助重大部門計畫畫竣工圖，並未思考區位發展的適當性。

### 三、鄭計畫主持人安廷

#### (一)回應林教授的問題，說明都會區域計畫的定位

1. 本團隊參酌國外案例與國內過去推動經驗，結果顯示並非每一個地方都有擬定都會區域計畫的需求，再者，都會區域計畫不必然一定要以固定的縣(市)轄區作為計畫範圍的單位，因此，都會區域計畫的定位將在整合中央各部門，在廣域空間的建設計畫，如簡報內容第2點所述。
2. 都會區域計畫為基於「City Region」的概念，並不以「6都」為首，但的確與「6都」有關係。謝謝林教授的 City Region 建議，本團隊將會納入後續推動機制中討論。

#### (二)回應張委員的治理模式建議

感謝張委員的建議，本團隊內部也討論過幾個治理模式，曾參考各國外案例，如：英國 MAA 或倫敦計畫、德國行政契約、美國 MPO、日本首都圈計畫等作法，並各有優劣，而評估後決定，類似廣域計畫的類型可能較不適宜運用在本案，而團隊也還在持續討論後續推動機制的部分。

#### (三)回應林教授關於法人化組織及成效問題

行政法人的相關研究，如林教授的說明，同時解答了為何在現行體制下，法人化或半法人化組織的執行成效不彰，的確與地方組織的現況有關，但本案仍不排除公司化可能性，團隊討論時，雖然覺得區建會為目前最有可能的工具，但現實中還是有困難。

#### (四)回應林組長與林教授關於營建署功能的定位

都會區域計畫的法定效力係因納入全國區域計畫中，希望未來部門計畫的構想可以更早在空間規劃體系中處理，並不是竣工圖，而是可以實質發揮整合的功能。

#### (五)回應楊教授關於區建會的說明

國內對於跨域計畫的困境，許多問題可能與國發會和內政部一些職權重複有關，可能需進一步的調整，然而區建會部分，行政院

內部可能有不一樣的政策，但的確區建會是目前比較接近具有一定職能與財源的組織。

#### 四、張委員桂林

##### (一)計畫範圍基準

City Region 的定義可參考簡報第 7 頁，其完整定義是由歐盟研討會提出並確認的，具體定義為：一個中心都市，周邊包括 countryside 和 rural area，必須與中心都市有 2/3 以上的 daily trips。臺灣的空間體系計畫是族繁不及備載，但都會區域計畫不應有 boundary，因為都會區可能不斷地膨脹，但也不屬於尺度大小不一的全國土地使用計畫，建議都會區域計畫的定性應為治理，也就是 regional governance，而「都會」的字面意思是區域之下、都市以上，且 60 年代開始有許多都會區計畫的委託研究，但大多還是以各縣市行政範圍為基準。故建議委託團隊挑選 2~3 例對大眾較有利的議題，進行議題範圍的評估，且該範圍不應是固定的。

##### (二)議題來源

另外，議題的來源應是各個法定計畫的內容，並應從 governance、策略著手，臺灣許多單位職責重複，造成 operation 的混亂，也無一定的軌跡可循，這其中又牽涉到許多財政、稅務、空間支援、治理的問題，政府現在處理問題，竟是釋放公權力，讓私人申請者或開發商去都委會討價還價，然後地方政府反而對本身的產業、區位的需求不甚了解，土地使用的區位配置不當是幾十年老問題。

##### (三)後續執行方式

目前最緊急的議題可參考新聞重點，而處理方式則應建立專門的平台與人力，效法美國 MPO 組織運行方式，像是 60 年代的 metropolitan planning organization，進行 negotiation、consult 等工作，可能以臺北做為示範計畫地點，重新調整各單位的錢，找出財源建立機制與 channel，並在一定的目標之下，授權該專門組織進行承上啟下的工作。

##### (四)回應汪總工的建議

關於都會區域計畫的定位，原則上不涉及地方自治的職權，也不

干涉地方的土地使用計畫，加上本案目的並非是重新擬定一個新的計畫，而是整合目前各相關計畫，使各計畫間的衝突性降低，所以不會做到空間指認，而是在降低中央各部門計畫間的衝突，以及未來如何配合、引導地方公共設施的投入與施政計畫，來縫補地方區計、部門計畫間的缺口，由於本案還在期初階段，尚在評估各種可能性，如同剛剛各位提到的，目前最大的困境在組織與財源，美國 MPO 有財源，但臺灣並沒有類似的財源機制，這種情況下該如何推動等問題，還請各位先進提供建議。

#### (五)補充意見

- 1.在思維上，強烈建議跨域計畫應與土地使用脫鉤，因為跨域問題有非常多的治理問題，都是本位主義造成的，個人以前就主張，不應是中央擁有航空城公司，而是要地方政府一起入股，尤其國外的法人化、公司化都是這樣經營，由中央、地方大家一起出錢且營收攤平。營建署如一直要都會區域計畫與土地使用規劃綁在一起，可能不太可行，畢竟很多計畫都是需財務支持與配套機制，然而這些都是治理方面的問題。
- 2.國發會不是萬能的，本人前任職國發會，國發會最厲害的就是2000億的中央補助款，所以大型計畫都要經過國發會認可，因此，建議從行政院建立一個帳號，把全台灣分成北、中、南、東四個 city regions，當然 city region 不等於 metropolitan area，而臺灣理應只分成3個 city regions，而不是6個，然後把東部獨立出來一個特別的區，然後運用國發會財務機制，成立個別區域的小型國發會組織，包含財務、經濟、產業、空間、人事等單位，且各部會也應派代表加入，形成一個 membership 制度，不用新增預算，而是由國家施政的重點去重新調配相關預算，至人事費用則是由原單位支出，同借調機制。否則目前平台的運作方式，地方政府只是被應邀到國發會去爭取權益而已。

#### 五、汪總工程司禮國（新北市政府城鄉發展局）

- (一)請作業單位再清楚說明都會區域計畫的定位，不論是功能性、目標性或議題性，都還請補充其論述，而目前看來，應比較屬於議題性的作法，所以還請受託單位補充說明，為何選擇以議題為導向。再來，都會區域計畫若要整合全國區域計畫與地方區域計畫，

並有效地處理跨域問題，則組織和經費問題就必須到位，不然都會區域計畫的實質效果，容易使人存疑，組織部分不一定要成立正式組織，而且應有很多種作法，像是現有的合作平台等，但組織與經費的運作，建議還是要法制化。

(二)都會區域計畫如果以議題為導向，且沒有固定行政界線，試問如不以行政界限為基準，行政上該如何推動，就會是一大問題。再者，經費部分如果只能依循現有經費申請機制，對於後續推動機制上，並沒有實際的幫助或改善，建議透過本次都會區域計畫的檢討，可以一併修正經費申請的機制。

(三)回應張委員所提的產業政策，縣(市)政府各有地方的產業政策，且自有劃設的地方核心商業區，但是以都會區域尺度來看，只會看到各種零碎的商業區，因此整體空間結構的調整，以及產業分工、資源分配等問題，就會是都會區域計畫的重點，利用空間計畫的指導性，減少資源的浪費與產業區位間不必要的競爭。

## 六、賀陳董事長旦

### (一)計畫定位與組織、財源密不可分

1. 座談會第一段討論是都會區域計畫的定位與機制，第二段是範例模擬，但事實上很難分成兩段來討論，如同前面各位的說法，都會區域計畫的確是一個很困難的題目。請看簡報第 7 頁，提到都會區域計畫的內容與基本原則，呼應張委員所提的定位定性，都會區域計畫真正的困難在於，很難純粹只是空間計畫，卻不去談論到機制，也很難真的不涉及組織和財源，卻希望計畫可以具體執行。
2. 簡報第 7 頁第 2 點原則「指導地方區域計畫，但不涉及地方自治權限」，但引導不容易在現實中實現，建議改為：「不涉及地方自治權限，但都會區域計畫應主張以準政府組織，協助跨域的公共服務」，同時達到 1. 不取代行政概念的權限，2. 實質上有跨域治理功能的組織，如捷運公司。越是屬於功能性、議題型的組織，才能真正執行計畫，除了避免凌駕政府行政組織，同時也具有實質執行計畫的功能。

### (二)以跨域的真正目的，來建議計畫思維與組織類型

1. 由於傳統的組織型態，遇到都會區域就必然跨域，且必然影

響到第 3 點 - 各組織間的協調方式，但不應僅是被動性的協調，既然下放權力到一個準政府組織，就不必完全遵照中央的組織規程，而是以 1. 非傳統的空間計畫，以及 2. 以治理為先的組織型態來達到形塑都會區域計畫的真正目的。

2. 簡報第 6 頁提及國家現有的機制問題與國發會的功能，以及都會區域計畫將納入全國區域計畫中，以附冊方式提出，但是現在城市競爭力的說法越來越模糊，不論是核心城市還是 city region，都是比國家小一級的區域帶頭發展地方特色，這種情形下，不應再用傳統的空間計畫來思考，畢竟空間資源的合理分配，以及治理的彈性才是真正的目的，所以建議用模糊，但又有實質跨域力量的組織來推動。
3. 基於以上提到都會區計的實質問題，以及建議組織的配套方式，可以考慮用公司化、法人化的組織，同時顧及財源與組織運行的彈性，畢竟計畫執行過程中，財源才是影響最多的。假如願意用財源與組織彈性來思考，儘量公司化，讓縣（市）政府、事業單位可以用 MPO 入股的方式，來達到跨域治理的真正目的。
4. 另因 big data 的幫助，讓計畫層次已跳脫固有轄區大小的傳統思考模式，而是針對真正的使用者、真實的使用情形為主，如果能夠以使用者付費、實際消費方式來考量，也許可以提供都會區域計畫關於模糊範圍、財源等問題，更多元的操作方式與解決方案。

### (三)回應王俊雄教授關於中央、地方層級政府的說法

1. 現代的潮流就是去政府化，以小政府或是公司化、法人化組織來做事，就如簡報第 10、14、15 頁的圖，並非要單一界線才能做事情，簡單來說就是以功能型的為主，以臺灣的交通單位，絕對是可以公司化，不一定要中央政府補助，也不需成立專責組織才能做事，就連之後的上下水道、教育等事業也都應該可以，只是需更多的資料和時間。現在的情況是不得不朝向去政府或小政府的組織運作，否則永遠都被選票綁架，或是所謂的地方諸侯、扭曲資源分配等事情，但如要成立大政府組織，有可能會變成更沒效率、更沒彈性。
2. Big data 仍未完全成熟，但至少是側重在真正的使用者與消費

者權益，而不再被少數聲音很大的選民綁架，big data 的合宜運用反而是更全面、更直接的民主，可以真正的 decentralize，建議作業單位不妨大膽嘗試、彈性操作，站在真正的使用者角度來思考。

## 七、楊教授重信

### (一)跨域整合的實際困難

都會區域計畫如果沒有實體範圍，縣（市）政府依照行政法相關規定該如何執行，且必須要有地方議會支持，也要對選民負責，該如何操作則還需再嚴密思考，有下列 3 點建議：

1. 跨域的計畫如沒有具體化、實體化，不管什麼樣的平台，即便形成決議都沒有拘束力，政黨一直輪替，萬一執政黨更替，現有的跨域平台也沒了。
2. 建議中央計畫型的補助款可獨立，不補助地方的建設，強迫跨域合作來突破地方政府的本位主義。
3. 各種組織的最大困難在於經費及人力的缺乏，最後淪為只能辦活動，但也不是人的問題，在經費缺乏的情況下，區域議題沒有智庫、財源及幕僚，最後都是空談。

### (二)過去推動經驗的說明

1. 過去的跨域組織經驗，包括有聯合協調會報、科學園區管理局、高屏溪管理委員會等，都是國內跨域組織的推動經驗，還有剛提到的組織型態如行政法人或行政契約等模式，不見得不可行，而是缺乏穩定的財源及人力等支援系統，故不應侷限在某一種組織或架構來推動，而是要找出最確實可行的方式。
2. 雖然區域計畫及法人機制都是由內政部推動，但事實上連內政部推動都有困難，畢竟涉及各部會及行政機關，但目前也很難另外創造聯合政府。因此，全國性的跨域組織應由國發會成立及統籌才有實質效力，故跨域計畫就由國發會審議，透過現有中央補助款及預算分配機制運作，如此中央就可透過財源來掌控跨域的計畫，至於縣（市）區域計畫才由內政部審議辦理。
3. 以前的區域計畫才是真正跨域，而不是解決縣（市）的問題而已，所以反對縣（市）區域計畫的原因在此。現在已存在太多區域計畫（流域、原住民、離島特定區域及都會區域等）必須



要澄清，如跨域問題可在一個系統下處理，就不要再多出很多計畫自找麻煩。

4. 區域計畫法內設有區建會機制，北部區建會 也曾成立運作，因此建議回歸區域計畫法，依法成立區建會，但仍需進一步修法，區建會內要有能力協調及分配資源的中央機關及主政者，建議一個區域或聯合幾個縣市各指派一政務委員擔任主任委員，否則依現有跨域平台的機制係由各縣（市）政府每年輪流主辦，很難持續運作。
5. 希望將來都會區域的組織可超越以上的困境，如地方本位主義、政黨輪替等問題，讓組織可穩定作業，不受政黨輪替影響，至議題可再協商討論。目前北臺區域平台分有 8 個部門，建議未來組織成立可超越過去思維，不要再以部門區分，本來跨域議題就是浮動範圍，且相當錯綜複雜及互相影響。

#### 八、王教授俊雄

中央政府長久以來的官場文化與積習，使得精省後即使只有中央與地方兩層級政府，仍無法順利銜接與溝通。原本精省目的在於地方政府若需協調，可直接透過中央單位，以簡化行政程序，所以應儘量避免疊床架屋，無謂地增加中間層級的政府單位。而現實中國發會不願直接面對中央與地方空間計畫無法銜接的問題，故建議應由關心此議題的專業團體集結發聲，並監督應負責的機關。

#### ■ 討論議題二：案例模擬，以北部都會區為試擬地區

##### 一、華教授昌宜

- (一)有關都會區域範圍，在美國 40,50 年前講的是以政府為單位的 Standard Statistics Metropolitan Area,然後到 30 年前開始有 Urban regional 或稱做 City Regional，是由幾個 SSMA 所結合起來的，歐洲也是如此，後來中國大陸稱城市連綿區。回看臺灣，如以國外的密度來看，臺灣西部區域大致就是一個都會區域，不過以臺灣治理的角度仍以西部北、中、南三個都會區域區分應較合理恰當。
- (二)都會區域計畫的核心意義，我認為應以軟性的引導取代行政領導

或整合。因為臺灣不像馬尼拉的都會區域政府可以進行「行政領導」，除了交通以外，很難將各部門進行整合，都會區域計畫應可做到的是「Coordination」-協調。

- (三)都會區域計畫的目的，從各國經驗來看，無論是巴黎或倫敦，並非以都會區域的福利為重點，仍以經濟發展為主；從操作面來看，以美國城市為例，真正在都會區域內運作，還是以交通系統的整合為核心。以我國桃園境內的高鐵、捷運、鐵路、公路、機場等運具整合，確實是北部都會區域的重要議題。
- (四)臺北市除了交通外還需要安全與防災，因為臺北市具有高度的環境脆弱度，但因考量政治敏感性，遷都議題不受重視與討論，如何分散政治與經濟的風險，在臺北市是一特殊的課題。
- (五)雖目前國土空間發展策略或全國區域計畫，皆是區分為北中南三大城市區域，但建議未來無論什麼樣的計畫，都要關注經由「資訊」(Information)所產生彼此之間的結合與其關聯性，以及其在土地使用規劃上可能衍生的影響。

## 二、賀陳董事長旦

- (一)以舊金山灣區為例，較接近跨域的行政部門組織就是 ABAG，運作機制包括與地方組織的合約、稅收、重大跨域建設、鄰避性設施等，較偏向具有權利義務分責的商業機制，是企業與地方政府的契約行為，以使用者付費概念引導市場機制，較不會為了選票而長期虧損。
- (二)比上水更應先開始做的是污水，必須找專家來討論，利用污水較成熟技術的機制，可更有機會 decentralize。反之，如果讓公共服務變成以選票為導向，會增加許多無謂的投資。都會區域其實有很多項目可脫離政治機制，使資源分配回歸市場機制，其他資源就可挪移做更需政策輔佐的項目（如公益設施、產業輔導等），工程財源亦不致排擠公益事業財源。
- (三)都會區域計畫必須以議題思考，並從土地使用的角度來看都會區域計畫的意義，應是相關產業帶動發展機會和國家投資秩序的建立，都會區的概念不再只是空間規劃，而應強調整體競爭力與產業特色。

## 三、林教授盛豐

#### (一)回應賀陳董事長的市場機制

賀陳董事長所說的是一種新型態及 market driven，可能有 big data 作為技術的前提，以 capital improvement plan 作為脈絡，與傳統作法相當不同，這種 creative bureaucracy、浮動式 boundary 會產生行政上的困擾，本人折衷建議，既然北、中、南是最早認定的 city hierarchy，建議先界定好區域中的城市系統，如 priority city、secondary city、rural area 等，東部另外界定，再以北部區域來發想議題，以牽涉的城市群為主。以北部區域計畫範圍之捷運系統為例，從區域觀點如何將臺北捷運與桃園機場捷運串聯，其場站佈線及公車系統如何整合。但今天重點是機制的討論，所以應就一個重要議題來檢視推動機制，假定要討論交通的捷運系統，先談平台設哪裡，其次才談平台機制的組成，確定後才有財源機制的合宜性與預算問題。

#### 四、鄭計畫主持人安廷

##### (一)回應林教授就議題討論方式的建議

原先團隊設定議題討論的方式，也是擬先就交通課題討論，但考量該課題可能無法被地方認同。

##### (二)回應桃園市政府都市發展局的範圍劃定建議

內部過去也討論法源依據問題，但目前國土法仍在草案階段，所以仍是依據區域計畫法，而在後續機制的部分，就會討論到未來銜接的設計。

##### (三)回應桃園市政府產業發展局對於產業用地的建議

由於地方政府通常都對產業發展的主導性較為敏感，所以可能不會涉及太多，但就產業用地的研究，後續會再做討論。

#### 五、張委員桂林

##### (一)重要議題挑選建議

1. 建議從簡報第 20 頁挑 3 個議題來討論，MPO 的前身就是 transportation commission，全美當初就是為了 high way 需要解決 finance、network 等問題才成立，建議可找焦國安討論，大臺北都會區有三鐵、聯外客運、公車、捷運站，這些就是 transportation commission。臺北市有 3800 多輛公車、5 種鐵軌

系統，彼此之間運輸能源、pollution、服務水準、housing、相關產業等都會互相影響，故交通議題應最優先處理。假如臺鐵最多旅次只到苗栗，則苗栗就在北臺都會區的 boundary 內。

2. 另外建議成立 housing company，為解決通勤人口的住房、工作需求，就由總公司合理運用土地和資金去 provide 就業。自由經濟示範區，應強調 regional branding，共同結合力量，形成區域品牌形象對外招商，帶動產業發展，再一起向國外輸出產品，而現在各單位卻各自為政對外招商。
3. 由於下水道建設牽涉 infrastructure，且已有相關機關編列預算執行，所以就不考量納入。建議都會區域計畫議題應處理各部會都推卸不做，或相關部會皆有一些責任但沒有主管機關的部分。

## (二)回應新北市政府交通局發言

本案目的不只是找出問題而已，也試圖希望可以找出部分問題的解決方案。

## 六、交通部運輸研究所

- (一)回應華老師提到的資訊整合及協調問題，其實交通部門的系統也還有很多需整合之處，最近常提到資訊沒有擴充，因為旅行時間雖可估計到 door to door 的時間也較精準，但目前地方政府及相關機關只負責各自主管業務，如資訊可相互整合，就應可掌握 door to door 的旅次數據。
- (二)另外，臺北都會區的捷運系統投入很多資金，由於可及性、機動性都提高很多，對住宅市場的影響很大，所以應是捷運系統與住宅發展的關係比較高，值得再進一步了解。

## 七、楊教授重信

- (一)現階段可能不適用部門別去看待跨域治理的議題，建議下列方式：第一階段，先將目前實施中或研議中的計畫統整評估，並整理計畫之間的關聯性，再將新的議題納入討論，以發揮擴大的效果，此部分應優先處理。畢竟資源有限，延續性的計畫一定要做，但可能有新的計畫可搭配整合，就不會只是單一部門的想法，雖然認同說都會區域計畫不是一個 comprehensive plan，但建議

comprehensive 的概念還是要納入，才能將各單位的計畫進行整合。第二階段，臺灣不能困守，臺灣在美、日、中三強權之間，到底未來的發展方向在哪？不要一廂情願地發展航空城，就以為可解決所有問題，只怕最後還是由中國獲利，只留下環境破壞和污染。因此，本階段應以臺灣的生存為最重要議題，除了現有重大建設，還有什麼重大建設必須進行，都應予評估。

- (二)各單位的計畫都有關連，且各自有其計畫目標，如以計畫為基礎，來推動跨域治理，那 project base 需要有 comprehensive 的概念，以發揮最大功用。
- (三)資源分配部分，國發會規定 10 億以上重大公共建設須進行先期規劃、綜合規劃，之後才有預算，故理論上資源配置不會太錯誤，但往往在執行後才發現問題，可能與地方政府有關，因此，國發會如何超然將經濟效益評估、社會效益、社會成本、財務分析等制度化，並規範到地方政府，如臺灣塔花費 150 億的效益在哪？其制度如可規範所有臺灣重大建設，跨域的經費就可掌控，組改後經建會、國科會及研考會整併為國發會，應該做得到資源控制評估，並以制度進行中長程預算的合理分配，而非目前的先期作業。綜上，project plan 必須與制度結合，預算部分可參考以前離島辦公室 regional office、regional development agency (RDA) 的概念。

#### 八、臺北市政府都市發展局

臺北市現正執行首都生活圈計畫，包含委員會，有別於北臺區域合作平台，已初步與基隆市政府有合作的議題，是議題式的合作，與都會區域計畫的概念符合，與基隆市政府討論的主要議題為漁產合作、公車路線及基隆河河谷發展策略性規劃，其中包含公營住宅、捷運、河岸藍帶系統、產業發展等，後續則會再與宜蘭、桃園等其他縣市合作，逐步形成首都生活圈。

#### 九、臺北市產業發展局

無意見。

#### 十、新北市政府經濟發展局

無意見。

#### 十一、新北市政府交通局

未來以議題為導向界定都會區發展區域政策，並認同交通應是重大優先的議題，應先釐清到底是為了什麼樣的目的去發展交通系統，因此可能要先蒐集各重大的交通計畫，都會區域計畫不應只是指出問題去形成政策，而比較期待可以找到現在看不到的問題，且具有前瞻性，而不是現在北臺區域平台機制正在討論的問題。

#### 十二、桃園市政府都市發展局

就都會區域計畫與後續機制研擬，應考量中央、地方區域計畫，以及未來國土計畫法的順利銜接，而國土計畫法草案訂有都會區域的定義，故回應林教授所提的範圍劃設，應以北、中、南部區域作為基礎，並以計畫議題涉及的範圍進行探討。

#### 十三、桃園市政府經濟發展局

以北臺來說，桃園的發展與交通關係很大，交通是桃園重要議題，並須考量未來產業用地妥善的規劃與區域的均衡發展。

#### 十四、經濟部工業局

無意見。

#### 十五、經濟部水利署

無意見。

#### 十六、交通部高速鐵路工程局

無意見。

#### 十七、交通部公路總局

無意見。

#### 十八、基隆市政府都市發展處

(一)北臺跨域合作平台是北部 8 縣市辦理，已有一些議題的討論與交流合作，但基隆與臺北市之間還夾著新北市，所以希望可加入新

北市一起討論。有關跨域的組織應制度化，包括經費來源及人力團隊。目前北臺區域合作平台討論內容，其實都很發散，故中央部會對於規劃及建設要有推動策略，並將規劃及建設整合，不應是一年辦理一次，如此計畫很難延續及解決問題。

- (二)國外都是先有主要政策指導並編列預算，各縣市再針對議題向中央爭取補助，反觀目前國家建設總合評估計畫，雖每年都有各局處的計畫，但都沒有延續性，因此，建議中央要先有策略計畫去收斂議題。贊成張委員及林教授之前的發言，本案是推動機制的研究，議題的機制要怎麼建立，讓計畫可以繼續推動、完成，並建議可先從運輸、住宅、區域平台的部分著手。

#### 十九、基隆市政府產業發展處

同基隆市政府都市發展處意見。

#### 二十、基隆市政府交通旅遊處

臺北市都發局有提到首都生活圈、廊帶發展等計畫，建議都會區域計畫的範圍可就捷運路網作為參考。

#### 二十一、臺北市政府捷運工程局

捷運施作前皆會先進行各部會及單位間之協調，提供幾點建議供規劃參考：

- (一) 交通問題：交通屬延伸性需求，應先於上位空間計畫作整體發展定位，後續才有交通計畫內容，但現在交通衍生問題應如何因應處理，又是另一個課題，故上位空間規劃時，必須考慮交通長遠的需求。
- (二) 組織：前面提到很多關於組織成立的建議，政府部門有公權力，但財團法人等法人組織是不易執行公權力，仍須審慎考量。
- (三) 議題建議：不論交通計畫或都市計畫，在整體施政上都只是硬體，但區域中還包含衛生醫療等軟體部分，建議是否也應納入研究參考。

#### 二十二、內政部營建署國民住宅組

無意見。

## 二十三、內政部營建署城鄉發展分署

無意見。

## 二十四、台灣世曦工程顧問股份有限公司

都會區域計畫作為全國區域計畫的附冊，目的是指導地方區域計畫的發展，建議後續應有更明確的指導方向與配套措施，以提供地方政府參考。

## 二十五、林組長秉勳

### (一) 都會區域計畫的定位

目前空間發展計畫分為兩層級，但跨區域或跨部門，仍應有一都會區域或特定區域計畫。而都會區域的性質，不同於流域範圍可就地理特性劃分，因都會區就是各種議題所形成之影響範圍，所以跨域治理不可能只考量單一部門，因一個議題可能牽涉很多部門，而都會區域計畫就是試圖透過計畫推動，使部門間更有效率協調和整合。

### (二) 議題挑選

1. 全國區域計畫對於新住宅供給，已有明確的政策，現在主要住宅供給都在都市計畫範圍內，400 多個都市計畫超額供給 639 萬人，超出約 1/4，但面臨少子化趨勢，住宅供給不應還有大量需求，所以目前已不鼓勵非都市土地再有新申請的住宅社區開發案。但現況常常面臨許多鄰近重大建設(如捷運、高鐵等)、具有發展潛力或已有完備公共設施的例外地區有住宅需求，因此，都會區域計畫也在探討哪些例外情形是可接受及獲致共識，並可建立一套基準。
2. 很多議題在縣(市)個別行政區無法發現或無能力解決，但全國區域計畫又沒有細緻討論到相關內容，都希望藉由都會區域計畫提出指導方向。

### (三) 範圍界定

1. 以三環三線為例，其實是一個還在評估中的計畫，理論上應是確定土地空間發展區位後才有交通建設，但現在卻是重大交通計畫先提出，土地使用計畫再予配合。即便如此，也應一開始



就協調關鍵的部門計畫，如又涉及空間發展的優先順序，就須再考量成長管理，故本案只就引導土地使用策略及指導功能進行研究。

2. 雖然區域性的部門計畫已在全國區域計畫討論，但事實上各部門計畫都要提出有其困難，如產業內容不夠明確，這是未來中央相關單位需再持續努力之處。

#### (四) 政府單位間的合作

1. 具潛在災害地區並不適宜進行開發，然而治理到什麼程度才可發展，以基隆河河谷發展為例，中央與地方政府各有不同的治理想法，但中央政府未有明確的指導下，地方政府自行處理是否妥適。
2. 目前雙北論壇，如可配合都會區域計畫，依據特定議題提出政策，中央與地方的互動與整合應會更有效益。而內政部為何難以依區域計畫法推動區域建設委員會，因區建會只有建議權，未來擬透過成立區域計畫的諮詢規劃小組方式成立推動。
3. 希望委託單位儘快整理關鍵議題資料，後續本署擬邀請相關部會及縣（市）政府的城鄉發展局處首長共同討論，以凝聚共識納入都會區域計畫及建立協調機制，並提供國發會補助相關預算時參考。
4. 本案只是都會區域計畫之先期規劃，並非擬訂北臺都會區域計畫，目的試圖找出目前跨域困境的解決方案及未來如何研擬實際具指導性的計畫。

陸、座談會簽到表

都會區域計畫與後續推動實施機制

第 1 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2014.04.14

| 序號 | 姓名  | 單位                   | 職稱  | 簽到                                                                                 |
|----|-----|----------------------|-----|------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 王俊雄 | 實踐大學 建築設計系           | 副教授 |  |
| 2  | 何東波 | 嘉南藥理大學 休閒保健<br>管理系   | 教授  |                                                                                    |
| 3  | 林盛豐 | 實踐大學 建築設計系           | 教授  | 林盛豐                                                                                |
| 4  | 邱敬斌 | 新北市政府 城鄉發展局          | 局長  | 邱敬斌                                                                                |
| 5  | 賀陳旦 | 臺北大眾捷運股份有限公<br>司     | 董事長 | 賀陳旦                                                                                |
| 6  | 張桂林 | 新北市都市計畫委員會           | 委員  | 張桂林                                                                                |
| 7  | 華昌宜 | 財團法人國土規劃及不動<br>產資訊中心 | 教授  | 華昌宜                                                                                |
| 8  | 楊重信 | 中國文化大學 景觀系           | 教授  | 楊重信                                                                                |
| 9  | 賴宗裕 | 國立政治大學 地政學系          | 教授  |                                                                                    |

# 都會區域計畫與後續推動實施機制

## 第 1 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2014.04.14

| 序號 | 單位         | 職稱        | 簽到                |
|----|------------|-----------|-------------------|
| 10 | 國家發展委員會    |           |                   |
| 11 | 經濟部工業局     | 技士        | 陳名賓<br>許文香<br>羅明璇 |
| 12 | 經濟部商業司     | 技正        | 許勝榮               |
| 13 | 經濟部水利署     | 正工程司      | 林鴻鵬               |
| 14 | 交通部運輸研究所   | 高級<br>規劃師 | 張芳旭               |
| 15 | 交通部高速鐵路工程局 | 副工程師      | 許雪                |

## 都會區域計畫與後續推動實施機制

### 第 1 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2014.04.14

| 序號 | 單位         | 職稱  | 簽到         |
|----|------------|-----|------------|
| 16 | 交通部公路總局    | 工程師 | 林育辰        |
| 17 | 桃園航空城公司    | 經理  | 邱志平        |
| 18 | 國家災害防救科技中心 |     |            |
| 19 | 基隆市政府都市發展處 |     | 郭嘉豪<br>陳品華 |
| 20 | 基隆市政府產業發展處 |     | 鄭永昌        |
| 21 | 基隆市政府交通旅遊處 |     | 黃敏玲        |

## 都會區域計畫與後續推動實施機制

### 第 1 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2014.04.14

| 序號 | 單位         | 職稱    | 簽到         |
|----|------------|-------|------------|
| 22 | 臺北市政府都市發展局 | 助理工程師 | 邵元         |
| 23 | 臺北市政府產業發展局 |       | 郭采苓        |
| 24 | 臺北市經濟發展委員會 |       |            |
| 25 | 臺北市政府交通局   |       |            |
| 26 | 臺北市政府捷運工程局 | 簡派工正  | 丁堉         |
| 27 | 新北市政府城鄉發展局 |       | 李國峰<br>吳明輝 |

## 都會區域計畫與後續推動實施機制

### 第 1 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2014.04.14

| 序號 | 單位         | 職稱   | 簽到                |
|----|------------|------|-------------------|
| 28 | 新北市政府經濟發展局 |      | 通守靜<br>陳學祥<br>李品亨 |
| 29 | 新北市政府交通局   | 技士   | 李淑惠               |
| 30 | 桃園市政府都市發展局 | 約僱人員 | 黃立倫               |
| 31 | 桃園市政府經濟發展局 | 股長   | 戴學遠               |
| 32 | 桃園市政府交通局   |      |                   |
| 33 | 宜蘭縣政府工商旅遊處 |      |                   |

## 都會區域計畫與後續推動實施機制

### 第 1 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2014.04.14

| 序號 | 單位           | 職稱 | 簽到  |
|----|--------------|----|-----|
| 34 | 宜蘭縣政府建設處     |    |     |
| 35 | 臺北大眾捷運股份有限公司 |    |     |
| 36 | 內政部營建署都市計畫組  |    |     |
| 37 | 內政部營建署國民住宅組  |    | 曾文利 |
| 38 | 內政部營建署城鄉發展分署 |    | 鄭閔中 |
|    |              |    |     |

## 都會區域計畫與後續推動實施機制

### 第 1 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2014.04.14

| 序號 | 單位                   | 職稱 | 簽到         |
|----|----------------------|----|------------|
| 39 | 北臺區域發展推動委員會<br>發展推動組 |    |            |
| 40 | 中華民國都市計劃學會           |    |            |
| 41 | 台灣世曦工程顧問股份<br>有限公司   |    | 曾柏森<br>陳威志 |
| 42 |                      |    |            |
| 43 |                      |    |            |
| 44 |                      |    |            |



## 附錄 1-2：第 2 次專家座談會

壹、時 間：104 年 11 月 19 日（星期四）上午 9 時 30 分

貳、地 點：本署 6 樓第 601 會議室

參、主 席：計畫主持人 鄭安廷

紀錄：石榮豐

肆、出席人員：詳簽到簿

伍、與會專家學者及機關代表發言意見摘要

### 一、劉玉山教授：

- （一）依空間計畫體系，全國區域計畫含括都會區域及特定區域計畫，研訂土地利用基本原則，為政策性的指導計畫。另對跨域整合性議題具共識的「協議文件」之用語，較不妥適建議修正。
- （二）都會區域計畫並非綜合性的計畫，建議就土地使用或空間區位的重要課題進行研議；又重要課題應為需求導向，建議由下而上提出相關議題，即由所涉轄區的直轄市、縣（市）政府提出議題，並經討論同意納入應載明內容。
- （三）都會區域計畫定位為全國區域計畫之一部分，並以附冊方式提出，故都會區域計畫擬訂程序應依照全國區域計畫程序辦理，建議於程序中仍應多納入地方意見。
- （四）都會區域計畫的範圍可能涵蓋特定區域計畫的範圍，建議前開二者範圍應有別，例如北部都會區域計畫不納入桃園市或新北市有關原住民議題內容。
- （五）國土計畫法尚未立法通過前，有關都會區域計畫之預算編列、先期規劃及後續管考等事宜，應建議行政院改由國家發展委員會主政辦理。
- （六）規劃團隊所提的三個議題皆能認同，並建議可以亞太地區的觀點來看北部都會區應扮演的角色，並就交通、產業、

金融等方面研擬因應策略。

## 二、鄭安廷教授：

- (一) 本案建議機制已有考量納入由下而上研提都會區域計畫內容的管道，即直轄市、縣（市）政府亦可向本部區域計畫委員會研提及啟動擬訂計畫之程序。
- (二) 特定區域計畫是否與都會區域計畫重疊或有衝突，可於區委會審議時進行整合修正。
- (三) 協議文件的用語是希望能較易理解，由地方政府所擬之共識性文件已考量地方自有預算的配置，並不涉及中央未來應補助的經費，故此文件是資源的整合而非資源的外加。
- (四) 贊同以國際性視野來看北部都會區域應有的發展面向。

## 三、林盛豐教授

- (一) 過去跨域性計畫多由部門計畫主管機關先提出（如交通建設），且地方未必有參與機會；又跨域性計畫通常是中央與地方的政治角力，地方政府很少自提自主預算，大多要中央政府補助，建議未來區域計畫應有更多地方參與的機制。
- (二) 目前跨域的大型建設計畫，須先經由國家發展委員會進行預算審查，建議未來應就空間規劃上如何進行整合，建立相關機制，以作為決策參考。
- (三) 都會區域計畫與特定區域計畫、北部區域計畫等名稱不易區分清楚；都會區域計畫也可能與跨域性的特定區域計畫內容重疊，建議要有所區隔，且係為提升國際競爭力。
- (四) 過去國土規劃的經驗，空間計畫擬訂機關較無法單獨完成其他部門計畫之內容，仍需相關部門主管機關相互配合，故建議應先由交通、住宅與水利等部門主管機關提出部門

計畫（國外稱為「技術報告（technical report）」），再就涉及土地使用部分整合納入空間計畫內容。

#### 四、李克聰教授

- （一）交通課題主要為大眾運輸的使用率偏低，以雙北市的需求分析來看，捷運路網雖綿密，但部分路段的邊際效益是遞減，且主要問題為(1)尖峰時間的供給不足及品質不佳(2)last mile 的轉乘做的不好，導致大眾運輸使用率偏低。
- （二）臺北捷運系統是否需延伸至基隆？如有捷運就不需要興建北宜直鐵。
- （三）由下往上的議題形成方式，除了區域內本身問題外，也包含區域與區域之間的問題，例如機場捷運。目前機場捷運沿線有社會住宅與 TOD 發展的建議行動方案，個人很支持，可以減少私人運具的使用。
- （四）松山機場遷建應從各面向分析，除了交通還涉及各區域的經濟發展、環境及軍事等因素，且將加重桃園機場的承載量，所以未來應由中央單位處理相關問題進行整體規劃。
- （五）本報告未多加探討道路系統內容，但道路系統仍扮演關鍵角色，目前私人運具過度使用，即使機場捷運通車後，因後續接駁仍不方便，故私人運具仍會佔多數，建議未來應就私人運具與大眾運輸系統進行綜合性的供需分析。

#### 五、鄭安廷教授

- （一）剛才對於都會區域計畫內容可能沒有說明清楚，並非直接研擬部門計畫。
- （二）在現有組織體制下，都會區域計畫並無預算編列、常態組織(如區建會)，故參考德國地方治理、英國 MAA 等模式，研提具共識性協議文件的方式。

## 六、楊重信教授

建議「章」改為「篇」，並建議各篇內容如下：

- (一) 第一篇為計畫性質，北部都會區域在國際上的地位與扮演的角色。
- (二) 第二篇為都會空間策略發展計畫，內容包括：空間發展的趨勢、空間發展面臨的挑戰及分析（例如可以 SWOT 進行優劣勢、機會與限制等分析）、都會發展的願景（與總目標不同）、空間發展的指導（例如考量日間、夜間活動人口的活動型態）、研擬土地使用發展綱領或政策原則（例如自然與人為災害危機、水資源的供給限制、產業空間發展分布等）、次空間區域範圍的界定等。
- (三) 第三篇為跨域發展計畫的協調與推動，涉及跨域性議題的部門計畫，都會區域計畫應如何指導，不外乎錢與權。在預算方面，可透過中央政府補助中長程計畫或計畫型補助款時，如有跨域計畫優先補助之方式辦理（如地方制度法規定），但如涉管理權限，則有授權問題，需進一步研議。都會區域涉及部門，包括交通、住宅（美國的區域往往超出行政界線）、休閒、防災、社會福利、新住民、氣候變遷調適、自然資源與生態保育等
- (四) 第四篇為都會治理機制與策略(metropolitan governance)，治理模式如：會報、合作聯盟、策略聯盟、委員會（區建會）、常設辦公室（以任務編組方式）、行政法人等。另外協議文件可改稱為「行政契約」，較有法律效力。
- (五) 第五篇為實施優先順序與行動方案。
- (六) 第六篇為論述財源籌措與經費分擔，中央計畫型補助款應優先補助跨域建設計畫。

- (七) 最後一篇是計畫變更、檢討與控管機制。若有未盡事宜則可增加「其他」篇。所有規劃文件則建議作為附件，可供後續查詢使用。

#### 七、汪禮國總工程司

- (一) 都會區域計畫應是處理跨域事務，而跨域事務除需要縣市首長間之互信外，並在地方縣市間願意合作的基礎上，研提跨域空間的指導原則，期待都會區域計畫能扮演此功能角色。
- (二) 如地方互信度不高，能否再透過都會區域計畫指導跨域的空間事務？是否有建議之操作機制？例如由誰主導？誰支應相關經費？究係由營建署或國發會主導，不過目前是向國發會爭取預算經費。
- (三) 無論是共識文件或是行政契約，未來若相關縣市政府不遵守會有什麼結果，亦即都會區域計畫效力為何。
- (四) 以北臺住宅問題為例，問題出在分派與空間區位問題，例如：社會住宅該如何分派，誰有申請資格也是問題，新北的社會住宅是否只能給新北市民居住？
- (五) 以河川治理來說，大多還是著重中央與地方協調工作。水資源、廢棄物處理、產業空間布局也有跨域共同合作的機會。

#### 八、鄭安廷教授

- (一) 並非每個地方皆需擬訂都會區域計畫，而是各地方視實際需求而定；且因區域計畫為法定計畫具穩定性，可避免因首長更替造成計畫停止執行或任意修改。
- (二) 過去常出現部門或地域的本位主義，例如：住宅興建完成，但沒有交通聯絡或基盤相關設施，而都會區域計畫就是提

供一個穩建的法定跨域平台，可將各部門本位主義或首長更替之影響降到最低。

- (三) 本案以範疇為主，儘量避談部門，但涉及行政單位卻又很難避免碰觸部門計畫，以英國 PPS 為例，為了讓部門能夠執行，還是會有參與部門。

#### 九、陳信良專門委員

- (一) 應思考所有問題與願景如何收斂？問題能收斂才可知道願景如何處理，另建議本案需考量所面臨的資源限制。
- (二) 以臺北市執行首都圈生活委員會的經驗，剛開始是單邊城市而後發展成多邊。目前合作議題並沒有對整體空間進行檢討，希望未來在政策運作過程中（包括交通、住宅、產業空間佈局），能讓願景更明確，都會區域計畫也可提供指導原則。
- (三) 計畫的發動不論是由下而上自主提出或由上而下導引都不應偏廢。

#### 十、桃園市政府住宅發展處

- (一) 都會區域計畫內容是否過於傾向雙北地區？桃園或基隆等其他北部縣市的角色有點被邊緣化，建議可以從基北北桃的觀點去談跨域問題。
- (二) 桃園對外擁有國際機場，往南銜接桃竹苗，往北透過機場捷運將與雙北地區進行更緊密之連結。目前桃園市規劃捷運沿線將保留 2 萬戶社會住宅用地，桃園相對於雙北地區土地取得較為容易，因此建議社會住宅議題上，可由桃園協助土地取得，中央或雙北協助經費，共同解決北臺灣住宅供需問題。

#### 十一、基隆市政府

目前本市與鄰近縣市皆有進行跨域合作，希望本案對此能有具體幫助。

## 十二、新北市政府交通局

- (一) 由於各開發案會有各種獎勵措施，導致實際引進人口常高於原計畫人口，這意味著未來將有更多車流量，使計畫道路服務水準比實際服務水準差，建議本案應將成長管理納入考量與提出建議之配套措施。
- (二) 目前雖已有區域合作平台等相關跨域平台，但實際操作上各縣市仍難免存有不位主義，故建議中央或都會區域計畫對跨域議題能有從上位計畫的角度給予指導原則，例如地方政府對於北部路廊有不同意見。

## 十三、境群顧問公司

- (一) 贊同規劃單位以「範疇」來看，建議課題不要落入部門計畫，住宅、交通、防洪都還是部門課題，宜用整合性方式探討。例如：都會區域計畫很難去談居住正義，而是談居住安全品質；以跨流域的角度，下游易淹水地區不應有太多開發行為。
- (二) 以環境為例，臺北都會區都市熱島效應強烈或 PM2.5 指數過高地區，就不太適宜增加住宅供給，可考慮臺北都會區部分地區應凍結容積，只有 TOD 或配合都市更新的地區才能給予容積獎勵；又以空氣品質為例，PM2.5 指數過高地區可透過減少區域電廠燃煤量，以減少空氣污染等。如果上述方式可行，才有可能使議題導向落到行政契約並具體執行。
- (三) 另課題參與者缺乏基礎建設的主管機關，例如不同層級的水資源事業單位間不易協調整合等。

#### 十四、本署綜合計畫組林秉勳組長

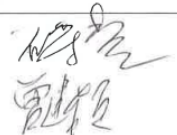
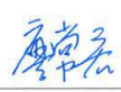
- (一) 請規劃單位會後可適時的再向楊重信與林盛豐二位教授請益。另楊重信教授對於應載明內容的建議，請規劃單位再參考納入報告內容。
- (二) 由上而下或由下而上之擬訂程序都不應偏廢，但擬定之都會區域計畫皆需納入全國區域計畫。擬定過程需與地方密切互動，但最後仍由中央整合土地使用相關策略。
- (三) 都會區域計畫是法定計畫，可向下指導縣市區域計畫與都市計畫，對於空間建設計畫也有一定的約束效力，例如涉及部門建設計畫的土地規劃與區位選擇，與現行計畫如何連接，甚至進一步建議與現行制度整合等，可再予補充。
- (四) 本案並非替各部門主管機關擬訂部門計畫，但對於已核定的部門計畫，可嘗試進行指導或協調，甚至可作為地方進行資源挹注之建議。



陸、座談會簽到表

都會區域計畫與後續推動實施機制

第 2 次專家學者座談會

| 地點：內政部營建署 601 會議室      日期：2015.11.19 |                  |      |                                                                                       |
|--------------------------------------|------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 序號                                   | 單位               | 職稱   | 簽到                                                                                    |
|                                      | 義守大學 鄭安廷         | 助理教授 |    |
|                                      | 政治大學 戴秀雄         | 助理教授 |    |
|                                      | 財團法人國土規劃及不動產資訊中心 |      |   |
|                                      | 城鄉分署             |      |  |
|                                      |                  |      |                                                                                       |
|                                      |                  |      |                                                                                       |
|                                      |                  |      |                                                                                       |
|                                      |                  |      |                                                                                       |
|                                      |                  |      |                                                                                       |

# 都會區域計畫與後續推動實施機制

## 第 2 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2015.11.19

| 序號 | 姓名  | 單位             | 職稱    | 簽到  |
|----|-----|----------------|-------|-----|
| 1  | 劉玉山 | 中華大學 建築與都市計畫學系 | 特聘教授  | 劉玉山 |
| 2  | 楊重信 | 中央研究院 經濟研究所    | 退休研究員 | 楊重信 |
| 3  | 林盛豐 | 實踐大學 建築設計系     | 副教授   | 林盛豐 |
| 4  | 李克聰 | 逢甲大學 運輸科技與管理學系 | 副教授   | 李克聰 |
| 5  | 汪禮國 | 新北市城鄉局         | 總工程司  | 汪禮國 |
| 6  | 陳信良 | 臺北市都發局         | 專門委員  | 陳信良 |
|    |     |                |       |     |
|    |     |                |       |     |
|    |     |                |       |     |

## 都會區域計畫與後續推動實施機制

### 第 2 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2015.11.19

| 序號 | 單位         | 職稱    | 簽到  |
|----|------------|-------|-----|
| 7  | 國家發展委員會    |       | 請假  |
| 8  | 經濟部工業局     |       |     |
| 9  | 經濟部水利署     |       |     |
| 10 | 交通部運輸研究所   | 副研究員  | 陳怡妃 |
| 11 | 臺灣港務股份有限公司 | 助理工程師 | 陳威志 |
| 12 | 桃園航空城公司    | 專員    | 孫一晨 |
| 13 | 國家災害防救科技中心 |       |     |
|    |            |       |     |

# 都會區域計畫與後續推動實施機制

## 第 2 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2015.11.19

| 序號 | 單位         | 職稱   | 簽到  |
|----|------------|------|-----|
| 14 | 臺北市政府都市發展局 |      |     |
| 15 | 臺北市政府產業發展局 | 股長   | 許健輝 |
| 16 | 臺北市政府交通局   | 股長   | 謝振堂 |
| 17 | 新北市政府交通局   | 科員   | 柯孟君 |
| 18 | 新北市政府城鄉發展局 | 副工程師 | 呂欣維 |
| 19 | 新北市政府經濟發展局 |      |     |
| 20 | 基隆市政府都市發展處 | 技士   | 陳昭輝 |
| 21 | 基隆市政府產業發展處 |      |     |

## 都會區域計畫與後續推動實施機制

### 第 2 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2015.11.19

| 序號 | 單位           | 職稱       | 簽到         |
|----|--------------|----------|------------|
| 22 | 基隆市政府交通旅遊處   |          |            |
| 23 | 宜蘭縣政府建設處     |          |            |
| 24 | 宜蘭縣政府工商旅遊處   |          |            |
| 25 | 桃園市政府都市發展局   | 技士       | 熊明怡        |
| 26 | 桃園大眾捷運股份有限公司 | 經理<br>專員 | 張景宜<br>潘芳芳 |
| 27 | 桃園市政府住宅發展處   | 統工程司     | 邱奕聖        |
| 28 | 桃園市政府經濟發展局   |          |            |
| 29 | 臺中市政府都市發展局   |          |            |

## 都會區域計畫與後續推動實施機制

### 第 2 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2015.11.19

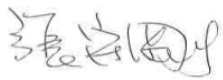
| 序號 | 單位         | 職稱 | 簽到 |
|----|------------|----|----|
| 30 | 彰化縣政府建設處   |    |    |
| 31 | 南投縣政府建設處   |    |    |
| 32 | 臺南市政府都市發展局 |    | 請假 |
| 33 | 高雄市政府都市發展局 |    |    |
| 34 | 屏東縣政府城鄉發展處 |    |    |
|    |            |    |    |
|    |            |    |    |
|    |            |    |    |

## 都會區域計畫與後續推動實施機制

### 第 2 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2015.11.19

| 序號 | 單位               | 職稱 | 簽到                                                                                   |
|----|------------------|----|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 35 | 中興工程顧問股份有限公司     |    |   |
| 36 | 中華民國都市計劃學會       |    |                                                                                      |
| 37 | 台灣世曦工程顧問股份有限公司   |    |   |
| 37 | 境群國際規劃設計顧問股份有限公司 |    |  |
| 39 | 中華民國都市設計學會       |    |                                                                                      |
|    |                  |    |                                                                                      |
|    |                  |    |                                                                                      |
|    |                  |    |                                                                                      |

# 都會區域計畫與後續推動實施機制

## 第 2 次專家學者座談會

地點：內政部營建署 601 會議室

日期：2015.11.19

| 序號 | 單位          | 職稱  | 簽到  |
|----|-------------|-----|-----|
| 40 | 內政部營建署國宅組   |     |     |
| 41 | 內政部營建署綜合計畫組 | 許維弘 | 蔡玉福 |
|    |             |     | 望熙娟 |
|    |             |     | 張維茹 |
|    |             |     |     |
|    |             |     |     |
|    |             |     |     |
|    |             |     |     |