

98 年度「臺北市社區營造中心」計畫暨營運管理委託案

國際經驗交流座談

一、會議時間：98 年 10 月 7 日（三） 下午三時卅分

二、會議地點：臺北市社區營造中心二樓展示室

三、出（列）席單位及人員：詳簽到單

四、襄原敬演講摘要

（一）日本都市發展現況

已開發國家的人民思想已經進入成熟期，他們思考的內涵較為長遠，例如尋根以及本源等等的問題。1967 年襄原敬先生在國內成立了日本原住民協會，由反省日本現況開始，開始探討何謂日本的景觀都市設計？而日本國內居民又遺忘了什麼？因此對於襄原敬先生來說，在從事景觀設計時，『聆聽在地居民想要的是什麼？』便是自己一直奉行著的原則，並持續了數十年之久。但，想要成為歐美人士卻往往是在地居民的心聲。

首先由日本的現況談起，高聳的建築物以及商店（大型購物超商）林立的景象在都市中隨處可見，但其沒落的速度很快，最終只會成為一個空蕩蕩的建築。雖然有類似國小成為當地藝術文化中心的例子，並且擁有很好的節目規劃，可以使附近地區熱鬧起來，但僅是如此仍然無法活化一個社區。而市政府往往希望、並相信建設高聳的大樓就可以促進社區與社會經濟的繁榮，但事實卻往往相反。因為年輕人較喜好西式建築，所以傳統房社已經漸漸被洋房取代；而大型的市郊購物中心壓縮原本的商業建築相繼建設起來，但高齡人口由於多無擁有自用車，因此無法前往這類地方購物，大型購物中心只能慢慢走向倒閉，連帶中、小型購物中心亦無法生存。

這就是現在日本過度開發的樣貌，雖然有許多大型建築物前仆後繼地建設在市中心，但是只要其中有任何一個產業無法生存而倒閉，其他在附近的產業也就無法支撐下去，並相繼沒落，產生一種骨牌效應。

有了這樣的經驗，才發現這樣的硬體建築無法帶動社區新生。近來已經有人逐漸了解日本傳統聚落小巷小弄的優點，但是這種建築型態在面臨天災（例如火災、地震）時卻容易遭受威脅，因此如何在保存傳統價值的同時，又能兼顧居住安全是值得深思的一點。

提到保存傳統建築型態的例子，在東京這樣的大城市，有許多小型的商業聚落仍然可以存留下來，並且經營得很好，顧客大都是附近的居民，所以不需要那



種大型購物商場，每個小型商業聚落就能供應約四萬人口所需的物資。

說到日本人大多數想要仿照歐美的形式來建設，但是卻沒有想過歐美建築型態背後所蘊含的歷史經驗以及理由。江戶時代人民的生活雖然普遍並不富裕，但是擁有非常好的衛生設施，生活品質較同時期的歐美各國還要先進。而 1887 年時，日本的都市規劃師對於未來都市的想像是市郊的山坡附近會座落著幾處小村莊，市中心會有如巴黎般繁華，並且他們相信這個都市樣貌能在 2041 年時達成。

(二) 國外經驗對於日本的影響

日本人是如此嚮往歐美的建築風格，但是究竟日本人想要向他們學習什麼？舉例來說，日本人所憧憬的歐洲國家之一法國，他們的首都巴黎雖然是如此的繁華，但是巴黎人卻無法接受他們居住的環境裡有太多高樓，所以巴黎的高樓往往是建築在市中心邊緣的景象。

第二個例子則是 1930 年代後期，歐美開始流行起像是東德那種積木式的建築，日本人亦開始學習，漸漸形成日本式的公寓。

最後一個例子則是巴西某都市的發展計畫，每四處高樓層的集約式建築就設有一處小商業區，但因規劃不周，和居民開車的習慣不合，加上大家還是習慣到大型商場購物，所以這樣的商業區目前又被整治掉，被單純的、住商混合的聚落所取代。

1. Curitiba, Brazil

值得仿效的例子是巴西的 **Curitiba**，這是一個最符合人性尺度的都市計畫，它的計畫目標乃希望打造一個城市居民都不需要車子的環境，讓車道遠離人民居住生活的主要幹道，並且建造了很多人行步道。這個城市有著十分方便、且有效率的大眾運輸系統，交通網路發達，在巴士站旁的土地容許較高的容積率，可建造較高樓層的建築。降低自用車使用率為 **Curitiba** 都市管理的重點。

2. Radburn, London

倫敦郊區的 **Radburn** 為採納城市花園概念所建造的，許多房子都已有 100 多年的歷史。原本這些房子原本是規劃為一般平民的住宅區，但是目前已經成為倫敦居住品質舒適、且房價居高不下的區域。

3. 其他歐洲案例

在追求現代化的過程中，誠然無法忽視美國式的大型建築，幾乎在各個國家都可以見到類似的建築形式。1985 年德國舉辦的國際建築大展就提出一個非常值得省思的問題：能永續經營的城市景觀究竟該是怎樣的形式？看看瑞典的成功案

例。瑞典國內新潮的點子設計一直影響著日本，但是近期他們也開始捨棄高聳的建築設計，回歸傳統建築。因為他們開始了解到建築高樓這件事只是在蓋房子，而並非在建設城鎮。分析歐洲城市、城鎮建設成功的原因在於管制汽車進入市區，並鼓勵電聯車串連城市交通，而電聯車的行駛路線與人行走的路線是交錯在同樣的地面層。在建設輕軌電車同時，一方面也要考量到停車位的規劃問題，讓車輛使用者在城市內願意利用轉乘方式、使用電車代步。

(三) 日本面臨的困難

將問題拉回日本國內，曾經作過的一份調查顯示，日本人心目中的建築型態只有農村式建築、獨立洋房與小型集中商業區三種。曾經有許多在歐美國家取經的日本建築師從英國的『城市花園』獲得啟發，並將其概念引進日本，所以規劃了許多獨棟、小單位的洋房，但目前這樣的建設已經造成了重建的負擔。

目前大眾運輸系統（捷運）與停車位、停車場已經開始建設，但在建築單純房舍的同時，也可以看到高樓一幢幢被蓋起的矛盾景象。另一方面，日本亦面臨到活化老舊商圈的問題。小巷弄的存在，原來和現行建築法有所牴觸，在居民的請求下日本政府修改了法令，但在屢次的災後重建中這樣的街景已經漸漸消失。

日本目前某些郊區的城鎮沒有大街道，無法容納車輛進入，所以往往人們只能徒步行走，卻也因此發展出其獨特之處。但是仍許有許多傳統建築因為都市建設計劃而被迫拆除。

五、發言摘要

(一) 樓琦庭／本案計畫主持人

1. 柏林圍牆周圍地區，其永續經營的概念&基準為何？

(二) 養原敬先生

1. 如果是方格子形像積木般的建築，很少居民可以相互交流的機會。但是如果像是柏林圍牆周邊地區那種房子與房子間，圍繞出一小塊可供人休憩或是從事其他活動的小型開放空間，可以提供居民活動、聊天、互動使用，這是永續經營中不可忽略的一項條件。

六、總結

思考城市發展時，該如何適應其中的變化？例如古蹟保存要有良好的配套措施，並非將其指定為古蹟後、就任其自生自滅。國家的法令是否有彈性隨著城市建築的利用方式改變？



人是行走的動物，而我們必須回歸到這個起點，太過依賴交通工具會影響人的思考與生活步調。然而一個好的城市規劃要思考如何吸引人想要一直走下去？走在街道中要如何讓人有安全感？而這個安全感必定將要承接這座城市的過去與未來。

七、台灣經驗交流及分享

演講內容（略）

八、綜合討論

（一）襄原敬先生

1. 迪化街古蹟被修復之後，在地居住人口上升亦或下降？
2. 迪化街商圈若實行車輛管制是否會影響到商家的生意？在觀光客與行人的角度，街道空間應該屬於行人，所以是否能改善或規定上、下貨的時間，以方便行人使用？

（二）林鏊／雅比斯國際創意策略股份有限公司 總經理

1. 在地人口本身並沒有下降或者明顯上升的現象，因為迪化街附近自古就是商業地區，業者多是住在大稻埕附近。但是迪化街的古蹟被修復後，店面與街景容易吸引觀光人潮，因此較修復前有人氣。
2. 市政府很早以前就有規劃，但是因為迪化街 80% 的生意來自批發，這種經營的型態讓迪化街徒步區的構想無法實現。但目前商家已經在構思未來經營型態改變的問題，例如星期六、日與假日，配合遊客需求，配合管制交通，主攻遊客的一般零售業。

（三）黃瑞茂／淡江大學建築系 副教授

1. 台灣面臨到一個生活的挑戰。週休二日，釋放出許多休閒機會，顯示社區休閒的重要性。但是城市資本主義化（城市恐懼），造成中正區、大安區許多建築形式的改變，一樓往往建成停車位，走在路上兩面都是牆壁，以及過度的警衛與監視器的設置，讓我們居住的空間像是被人掌控住一般。
2. 此外，熱島效應與建築容積相關規定都影響到整個都市的品質。近期社區營造的工作以療傷系為主，希望能治癒那種唯恐自己將落伍而過度建設的焦慮（ex. 上海）。

(四) 襄原敬先生

1. 應該要由開發中國家的心態轉變成已開發國家的成熟心態，日本現在已經漸漸走上這樣的道路，希望這樣的心態可以感染到台灣。

(五) 潘漢聲／綠黨 發言人

1. 國家幫助財團炒作土地，例如許多舊有官舍任其倒塌後，先改建成停車場，自然而然變成預售地，最後財團在其上建起豪宅。
2. 京都議定書的漏洞：開發中國家不用限制排放量，因此就有國家藉此理由超量。此外，京都議定書中內容為”自願減量”，亦有國家故意違反。而目前已達成協要修改內容為未來若不減量，則將採取貿易制裁。
3. 若全球暖化持續暖化，台北湖再現則是指日可待。
4. 對於古蹟或環境的保護，政府的想法往往都只保留最好看的，但卻沒有意願顧及其他週邊環境。

(六) 襄原敬先生

1. 環保議題為國際的趨勢，日本新任首相要求國內二氧化碳排放量減量 25%。

(七) 吳名秋／臺北市府都市發展局

1. 各方對社區的支援與未來想像可以盡量向市政府提出，市政府將會盡力協助。

九、結束時間：下午九時卅分

