

出國報告（出國類別：國際會議）

臺中市政府 101 年度參加 紐西蘭奧克蘭市「水岸發展領袖會議 （Sea Edge Symposium for Waterfront Development Leaders）」考察報告



服務機關：臺中市政府、農業局、新聞局、觀光旅遊局、
都市發展局、秘書處

姓名職稱：秘書長 黃國榮等 8 人

派赴國家：紐 西 蘭 （ 奧 克 蘭 市 ）

出國期間：101 年 3 月 25 日 至 3 月 31 日

報告日期：101 年 6 月 25 日

摘要

本府黃秘書長國榮率領臺中市政府代表團一行8人，前往紐西蘭參加3月28日至29日於奧克蘭市舉辦之「水岸發展領袖會議」（Sea Edge Symposium for Waterfront Development Leaders）及參訪活動。此行黃秘書長代表本市參加「水岸發展領袖會議」，為本市首次參與該大會會議討論，藉此與世界各大水岸城市交流機會讓與會人士認識大臺中現況；此次會議共有來自10個國家的城市及地區代表約100人參加，會議包括3月28日水岸發展領袖會議開幕典禮及第一階段會議「介紹與會代表及討論議題」（Introductions of Delegations and Common Issues）及3月29日第二階段會議「願景至策略之轉化」（Turning Vision into Strategy）、第三階段會議「投資與執行」（Investment and implementation）、第四階段會議「認同及歸屬感之建立」（Building Identity and Belonging）及第五階段會議「發展週期及問題解決之管理」（Managing the Development Cycle and Problem Solving），會議期間除由主辦城市奧克蘭市政府介紹當地市政建設及歷史外，亦參訪考察當地交通建設及水岸發展的現況，行程包括拜會奧克蘭市交通局（Auckland Transport site）公共運輸營運部門主管Mr. Mark Lambert等。

目次

壹、計畫源起.....	3
貳、計畫目的.....	5
參、會議及考察過程.....	6
肆、奧克蘭市濱海水岸空間及都市發展考察紀錄	
一、奧克蘭市之都市發展	
(一)奧克蘭都會區基本資料.....	10
二、奧克蘭市之重要都市特色	
(一)一座擁有重要城市地標天空塔之美麗城市.....	11
(二)奧克蘭市之大眾運輸系統整體規劃.....	15
(三)奧克蘭市濱海港區空間之更新、再造與再發展.....	16
(四)一座同時面臨舊有海濱區更新再造及都市再發展 的都市，和擁有多樣化濱海特色之港灣城市空間.....	26
伍、心得與建議	
一、有關本市與紐西蘭奧克蘭市之交流互動部分.....	29
二、有關奧克蘭市水岸濱海空間發展對本市之重要啟示.....	30
(一)如何兼顧水岸空間之發展和生態保育、永續發展 之結合.....	31
(二)未來本市之水岸濱海空間發展應有何種獨特性與 特色，並應如何與都市發展相輔相成互蒙其利，而非 各自獨立發展無法相互兼顧.....	31
(三)如何透過整體規劃之相關成長管理機制，使得濱海水 岸空間未來之發展有一可依循之藍圖，卻又可保有因時 制宜之彈性機制發展可能性.....	32
(四)奧克蘭水岸更新再發展與都市更新整體規劃結合 之啟示.....	33
(五)更新再發展和投資開發後之濱海水岸空間，如何 兼顧開發經濟效益與社會公平性.....	35
陸、考察活動照片.....	36

壹、計畫源起

「水岸發展領袖會議」(Sea Edge Symposium for Waterfront Development Leaders)是專為世界濱海開發領袖人物量身定做的首屆國際論壇。

論壇主要目的是意見交換及經驗分享，並探討未來將面臨的挑戰，進而找出濱海城市開發的最佳願景。也是與其他濱海城市領袖人物和決策者建立關係，以便強化彼此交流，包括參採彼此建議、資源共享或最終建立雙方互利互惠的投資機會。

由於全球濱海的顯要空間位置大多緊鄰市中心區，如何加以開發及更新再造始終備受關注。不管是確認公共用地和商業開發的比率，或者是如何兼顧現代設計與保留傳統，或者是籌集資金和公共投資等，這些對全球濱海城市來說都是重大且複雜的問題。並沒有絕對的方式，只有透過瞭解其他國際著名水岸城市所採取的措施，才有助於找到為各與會城市量身定做的最佳方案。



這次活動主人是奧克蘭市長Len Brown和奧克蘭海濱開發區主席Bob Harvey，並由著名全球都市顧問Greg Clark主持會議。參與本次研討會的濱海領袖人物和代表團為以下城市：紐西蘭奧克蘭、威靈頓、德國漢堡、韓國釜山、新加坡、香港、美國西雅圖、舊金山、南非開普頓及本市共計10個國家參加。與會領袖包括市長、首席市政規劃師、首席執行官、總經理以及本府秘書長。

紐西蘭奧克蘭市政府除藉由本次研討會學習其他國家的發展經驗外，亦同時將奧克蘭水岸發展之成果向其他各國展示，藉以推展觀光發展，吸引各國遊客，本府為其姐妹市，為持續加強推動雙方關係

並吸取各水岸城市之成功經驗，故由黃秘書長國榮率團應邀參加「水岸發展領袖會議」。

考察人員名單

項次	姓名	機關單位/職稱	
1	黃國榮	臺中市政府	秘書長
2	蔡精強	農業局	局長
3	石靜文	新聞局	局長
4	李正偉	都市發展局	副總工程司
5	蔡青宏	都市發展局	科長
6	唐安邦	農業局 海岸資源漁業發展所	課長
7	陳明莉	觀光旅遊局	股長
8	宋明晰	秘書處	股長

貳、計畫目的

本市為奧克蘭市之姐妹市，不僅在經貿、文化、教育及觀光方面多有交流外，亦於兩邊輪流定期舉行臺紐經貿諮商會議及臺紐暨紐臺經濟協進會聯合會議，促進臺紐雙邊經貿關係，目前雙方最重要經貿議題為推動洽簽臺紐經濟合作協議（ECA），且為加強本市與奧克蘭市姐妹市之關係，我駐奧克蘭代表處亦多次積極邀請奧克蘭市長Len Brown訪華，以期加強雙邊經貿關係並藉由雙方交流獲得實質效益。

此次會議除學習其他國家的水岸發展經驗外，亦得到奧克蘭市長Len Brown允諾將於今年10月率團訪問及加強雙邊姐妹市之關係。黃秘書長國榮代表本市出席全球首創之「水岸發展領袖會議」，參與該大會會議討論，藉此交流機會讓世界各大城市認識大臺中發展現況及水岸發展願景。

為充分吸取奧克蘭之成功經驗，黃秘書長國榮更利用會議前後空檔，率本市代表團參訪考察當地交通建設及水岸發展的現況，行程包括拜會奧克蘭市交通局（Auckland Transport site）公共運輸營運部門主管Mr. Mark Lambert、交通控制中心、奧克蘭市中心建設考察、製片廠（Auckland Film Studios）等。

參、會議及考察過程

一、有關整體會議活動及考察期程紀錄

第一天：2012年3月25日（星期日）

自桃園國際機場搭乘下午3：50中華航空CI0617號班機飛往香港機場轉機，並搭乘國泰航空CX107號班機由香港飛往奧克蘭。

第二天：2012年3月26日（星期一）

於 12：20 搭乘國泰航空 CX107 號班機抵達奧克蘭，並由駐奧克蘭代表處丁處長協助接機並將不隨行行李先行運回代表處辦公室，並在代表處協助安排下，前往懷托摩螢火蟲洞（Waitomo Glowworm Caves）辦理旅遊設施考察，大約 2-3 小時的車程，Waitomo 除擁有壯觀的鐘乳石洞穴，還有已經被列為世界八大奇景之一的螢火蟲，懷多摩螢火蟲洞原本是在深海底下，經過無數次的地質活動，導致堅硬的石灰岩受到地殼變動而被帶到海平面上，並經過日積月累地侵蝕，使得逐漸成為鐘乳石及石筍，而形成現在螢火蟲洞的景色。而紐西蘭的螢火蟲與臺灣的螢火蟲不一樣，不會飛而是掛在洞穴的岩壁上，初孵化的幼蟲，體長僅數毫米，能用吐出大約 20 至 30 條的絲線，加上一層黏液，從洞頂垂下，並以其尾部發出藍色的亮光，來吸引他種飛行的昆蟲，附著於黏液上，收起釣絲，享受獵物，晚上在代表處協助安排下，前往羅托魯瓦(ROTORUA)這個以地熱、火山及毛利文化出名的觀光小鎮下榻休息。

第三天：2012年3月27日（星期二）

早上在代表處協助安排下，開車前往 Te Puia 毛利文化村考察，毛利文化村著名的旅遊景點 Te Puia（意為噴泉）是以部落裡的幾個地熱噴泉而命名，這裏蘊藏著豐富的毛利文化、歷史與建築，進去之後可看到傳統建築外表都是紅色精緻雕刻，文化區裏包括藝廊、雕刻工坊、村莊、編織工坊等，可以充分地了解紐西蘭的毛利人與眾不同之處。另外還有當地的特殊地理景觀，泥漿池及地熱噴泉，也是非常吸引人的景點之一，還有紐西蘭的國鳥奇異鳥，在這裡也可以看到。

在考察完 Te Puia 毛利文化村後，即開車啟程前往大約一小時半車程的漢米爾頓(Hamilton)參訪璽龍茶有機茶園（Zealong Tea Estate），茶園主人是臺中人，為了將臺灣優良的茶葉移植引進紐西蘭，10 餘年前就戮力於茶葉的移植作業，從一開始 5,000 株烏龍茶移植到當地的茶樹上，並以有機方式栽培，歷經無數次失敗，最後僅留存 130 株烏龍茶株移植成功，經過用心栽培現已擴大成為 48 公頃的茶園，產品更獲國際頂級食品安全保證體系及 ISO22000 認證。

晚上 6：30 奧克蘭市政府舉行歡迎晚宴，由奧克蘭副市長 Penny Hulse 主持，歡迎本市及韓國釜山市代表團，除相互認識與會代表及意見交流外，亦互相交換禮物紀念。

第四天：2012年3月28日（星期三）

早上 10：30 由奧克蘭市政府人員引導，參觀奧克蘭市中心建設及介紹其歷史背景，並體驗當地生活的步調與民俗風情，而在導覽結束後，奧克蘭市政府更於當地著名地標天空之塔（Sky Tower）午宴款待本市、釜山市及漢堡市，登上天空之塔，不僅可以俯瞰市區風景、港灣大橋四周的美景與週遭美麗之景色，而且藉



由塔上 360 度的瞭望臺，更可以將東西兩岸的全景盡收眼底，而其上更設有高空彈跳的活動，喜歡刺激的遊客，還可以嘗試由 192 公尺高處跳臺一躍而下的刺激感。

下午3：00由奧克蘭市市長及奧克蘭水岸發展主席共同主持傳統歡迎儀式，以原居民部落傳統儀式歡迎各與會代表參加「水岸發展領袖



會議」，並於下午4：00由奧克蘭市市長主持開幕儀式致詞並歡迎與會城市代表，隨後即開始水岸發展研討會第一階段「介紹與會代表及

討論議題」（Introductions of Delegations and Common Issues），由黃秘書長國榮介紹大臺中水岸發展之現況與願景，讓與會來賓與代表能更進一步認識臺中，進而行銷臺中。晚上則由奧克蘭市市長設宴款待與會代表與來賓，並藉由晚宴時間，讓各與會代表有互相交流學習的機會。

第五天：2012年3月29日（星期四）

早上 7：30 於奧克蘭市政府人員陪同下，沿途步行參觀 Auckland CBD，在 Wynyard Quarter 漫步與參觀其水岸發展設施，並介紹當地歷史與風土民情，而於早餐結束後，即展開本日第二至第五階段的研討會，包括第 2 次會議「願景至策略之轉化」（Turning Vision into Strategy）、第 3 次會議「投資與執行」（Investment and implementation）、第 4 次會議「認同及歸屬感之建立」（Building Identity and Belonging）及第 5 次會議「發展週期及問題解決之管理」（Managing the Development Cycle and Problem Solving），藉由主持人與各與會城市、來賓的提問與

回答，進而了解其他國家水岸發展的問題，從中學習經驗以減少發展時面臨之問題。

會議結束後，奧克蘭市市長晚宴答謝各與會城市領袖參加，並希望藉由彼此交流的方式，能使各與會城市獲益匪淺，並相互推展行銷與觀光。

第六天：2012年3月30日（星期五）

早上 10:00 黃秘書長國榮率代表團拜會奧克蘭市市長 Len Brown，並商談雙邊姐妹市後續合作關係及奧克蘭市市長 Len Brown 訪華時間，除得到奧克蘭市長 Len Brown 允諾將於今年 10 月率團訪問外，亦對加強雙邊姐妹市之關係更加重視。

中午為了感謝奧克蘭市政府、我駐奧克蘭代表處及華夏協會等人的協助外，黃秘書長特地設宴答謝相關人員，感謝這幾日來的協助，使得本次會議能順利圓滿完成。另因轟動世界影壇之「魔戒」係在紐西蘭取景拍攝，因此於下午亦在我駐奧克蘭代表處安排下，由新聞局石局長帶領拜訪及參訪奧克蘭市電影公司及電影製片廠，以了解該國(市)之電影工業生產、後製等產業，和電影拍片廠之空間規劃與經營管理等，以作為本市大宅門特區-中臺灣電影體驗園區規劃之參考。

晚上則由我駐奧克蘭代表處丁處長設宴款待，本次會議代表處不僅提供人員陪同，更提供很多方面的協助，使這次的行程既豐富又充實，而晚宴結束後，丁處長更陪同前往機場送行。晚間 23:59 自奧克蘭機場搭乘紐西蘭航空 NZ039 號班機飛往香港機場轉機。

第七天：2012年3月31日（星期六）

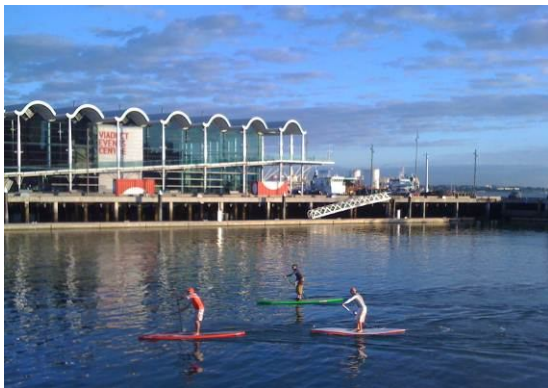
早上 8:00 於香港機場轉機搭乘中華航空 CI2928 號班機飛返桃園國際機場，代表團於早上 11:00 返抵桃園國際機場，圓滿結束此次會議及考察行程。

肆、奧克蘭市濱海水岸空間及都市發展考察紀錄

一、奧克蘭市之都市發展

(一)奧克蘭都會區(Auckland Metropolitan Area)基本資料

- 1.主要區位：紐西蘭北島地區之最大城市（因有極佳之峽灣海岸線，擁有風帆之市民甚多，所以又有「帆船之都」的美稱）。
- 2.現任市長：Len Brown。
- 3.面積：約5,600KM²（2010年11月1日紐西蘭中央政府依據相關的法律，合併臨近的7個城市與8個議會成立大奧克蘭市，但仍繼續沿用奧克蘭市的稱號，此部分和本市之縣市合併有相同發展過程）。
- 4.全年平均氣溫：約攝氏11.3度~18.9度（屬溫和之氣候）。
- 5.人口：約146萬餘人（是紐西蘭人口最多區）。



奧克蘭市：多樣化之親水—水上活動



奧克蘭市：帆船之都



帆船由 Viaduct Harbor至外海時須通過一可開啟之電動橋樑 Tewero Bridge，已成此濱岸區之重大地景特色

二、奧克蘭市之重要都市特色

(一)一座擁有重要城市地標天空塔(Sky Tower)之美麗城市

世界級的城市都擁有地標性的建築，例如巴黎的艾菲爾鐵塔、紐約的自由女神像、雪梨的雪梨歌劇院、杜拜的哈里發塔等，它們就像是美麗的標誌記述著每個城市的故事，當然奧克蘭市也不例外，因為它亦擁有著一重要且是南半球最高之建物：天空塔，使城市之自明性(Identity)及可識別性甚高。



奧克蘭天空塔除標識著此帆船之都城市自明性與地標外，其亦與港灣區之可開啟濱海橋景觀，於整體都市空間量體、造型(帆船軌桿意象)、色彩等結合一體相互輝映。



1.天空塔基本資料：

(1).區位：位於奧克蘭市市中心區，為該市重要之城市地標。

(2).興建期間：1994－1997。

(3).高度(天線/尖頂)：328公尺(1,076.1英尺)，南半球最高之建物。

(4).功能：為一兼具觀光、通信及遊樂購物、餐廳之複合性多功能塔。

空間內部規劃設有：1間賭場、13間餐廳、12間酒吧、1間含有700席座位戲院、1間五星級旅館酒店 (Skycity Grand Hotel)等。

(5).構造形式：RC(塔基及塔身)及SC(較高樓層)結合之複合性構造。

天空塔之塔基係建基於16根鑽至12公尺(39英尺)深、直達當地沙岩的基樁所支撐。塔身係由8根主要之高性能鋼筋混凝土柱(約12M軸徑)所組成。較高樓層則由複合材料、結構鋼、預鑄混凝土建造，觀景臺則以鍍鋁藍／綠色反光玻璃包層，並以此觀景臺之鋼構架支撐著高塔上之天線桿上節構造。

(6).電梯規劃：天空塔內部規劃設3部高速電梯及1座避難層樓梯。

(7).防災規劃：整體結構強度規劃係以抵抗每小時200公里（每秒120米）的強風及芮氏規模七級之地震為主。遇有火警，於觀景臺下高樓層亦規劃設有一防火避難空間作為緊急避難場所。

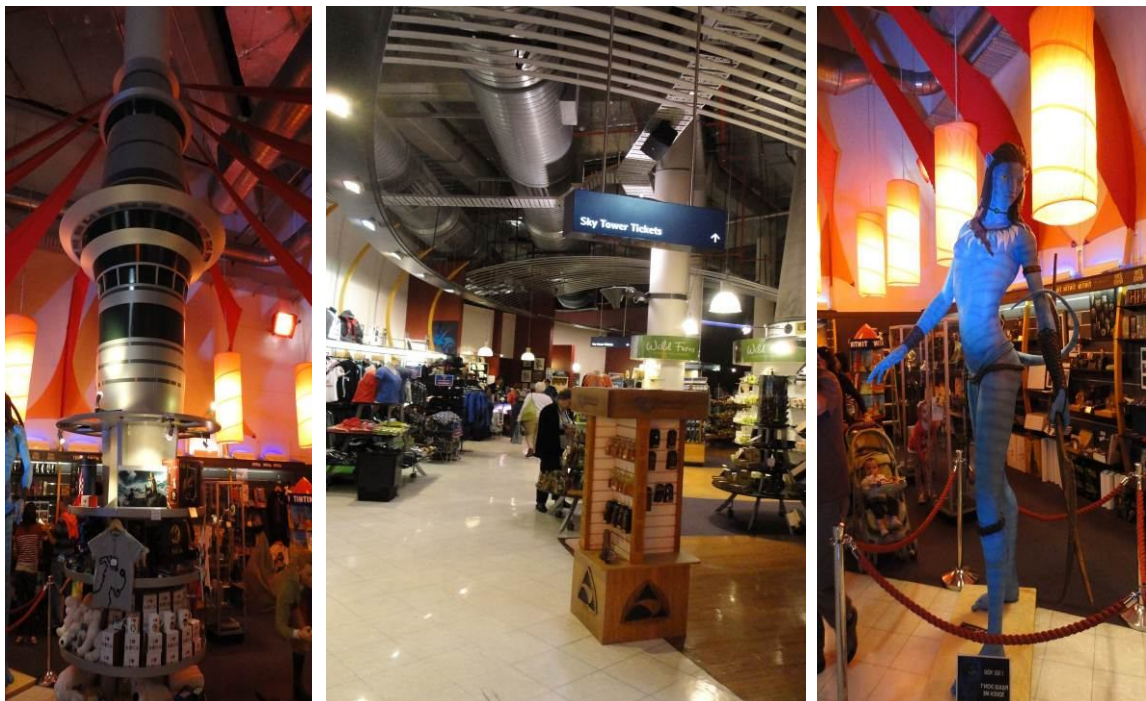


2.天空塔上之360度旋轉活動餐廳：

天空塔上部有兩層餐廳，一層是設有旋轉座椅，每小時旋轉360度。另一層是咖啡廳層，規劃設有兩個觀景臺（包括部分玻璃地板）。每日平均吸引1,450名遊客（每年逾50萬人）。

3.天空塔上之高空下降(Skyjump)與空中漫步(Skywalk)

天空塔活動之另一重要特色為，由高層觀景臺起跳之彈跳活動，即遊客可購買票券，穿上特製之安全裝備與服裝後，由 192 公尺高之觀景平臺向下垂直下降及向下彈跳，速度可高達時速約 85 公里，為一驚險刺激之特殊極限運動。另外於高塔上之空中漫步，則是透過綁上安全繩索與裝備，遊客可沿著高塔觀景臺上緣作 360 度之繞行空中漫步，在沒有欄杆扶手的狀況下，讓自己徜徉於奧克蘭市之高空風力中，體驗其濱海美景及遼闊之海岸線。



天空塔內多目標、多功能使用之商場規劃設置



天空塔上之旋轉餐廳及構造形式：RC+SC 複合構造形式



天空塔上之彈跳降落極限運動



天空塔之各樓層空間使用導覽圖說

(二)奧克蘭市之大眾運輸系統整體規劃

奧克蘭市之大眾運輸系統整體規劃主要係以高速公路、捷運鐵路作為整體城市和其它城市間之主要聯絡動線，而為避免都市之不斷成長擴張，其亦透過BRT大眾運輸系統公車，讓大型公車有一獨立之專用道，整體連結市中心區與郊區衛星市鎮及通勤人口等進出，而在各衛星市鎮區之場站轉運空間周邊，亦規劃設有小客車停車空間，以利進出市中心之車輛得以在此作大眾運輸之轉換，以有效減少進出城市之小客車旅次數和小客車之成長量。另為有效的管制進出市中心之交通量和各重要路口之交通號誌，以控管各項交通運輸避免嚴重塞車等，於該市亦規劃設有一交通管制中心，隨時監控各重要道路、交叉路口及進出城市之交通量。



奧克蘭市之大眾運輸系統圖及周邊衛星市鎮之轉運場站



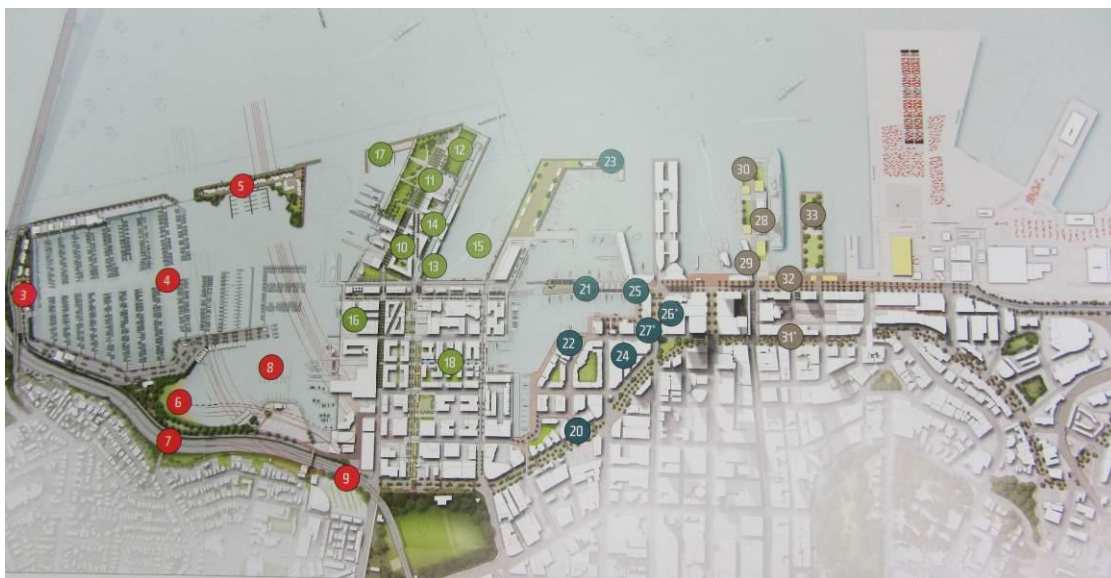
奧克蘭市之整體交通運輸管制中心

(三)奧克蘭市濱海港區空間之更新、再造與再發展

奧克蘭市之濱海碼頭區就像其他海濱都市發展一樣，得面臨早期濱海港區之都市更新與再發展，而就像世界上所有水岸城市一樣，早期港區之都市空間主要係以商港貨櫃運輸、漁業及工業發展等為主，因此其都市空間型態與土地使用分區，大都較缺乏公共空間、大眾運輸、都市基礎建設…等，因此如何利用這樣的港灣、海濱特色及舊有之都市空間，賦予其新功能、調整其土地使用分區型態、再造都市空間廣場、綠地、開放空間，及如何改造舊有之貨運港口、工業與漁業使用之建物空間，賦予其新產業功能，使這樣的都市建物空間成為此都市之歷史集體記憶和開發新契機，而非如推土機那樣的剷除所有的都市空間記憶，是此時奧克蘭市政府必須面對與解決的重要課題，而在此次考察中，除了研討會上與世界其他重要水岸城市發展經驗與寶貴知識分享與對話外，在此次活動之現地考察該市水岸與濱海空間發展中，我們看到了奧克蘭市政府對其都市海濱展示櫥窗的重視，而此南半球之重要都市海濱櫥窗發展主要有以下幾個重要主軸，值得本市再好好審視與借鏡：

1.都市空間使用機能及土地使分區之整體規劃再檢討與混合使用

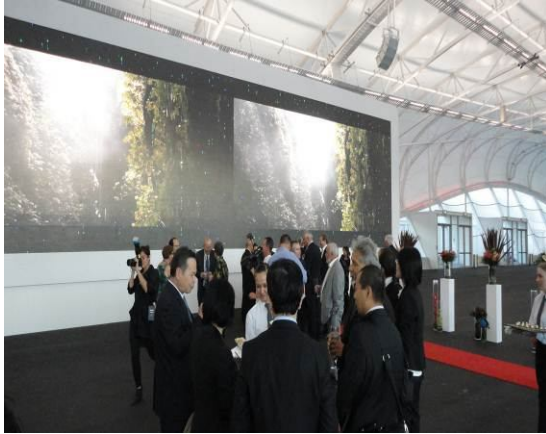
為使濱海水岸空間之發展，能於早期工業及漁業發展模式中，有一新空間型態及產業之引入，奧克蘭市政府除於水岸區作一整體性成長管理規劃外，其亦同時透過土地使用分區之空間機能多樣化與多元化改變與相關都市發展規定修正，使得該市之水岸空間得以在早期生產功能外，有更多樣化之空間發展型態，如此次「水岸發展領袖會議」（Sea Edge Symposium for Waterfront Development Leaders）研討會之主要場館： Viaduct Events Centre、此次研討會閉幕晚宴所在之The Cloud, Queen’ s Wharf 多功能展場、於研討會會場對面之藝廊及多功能藝術表演空間與海事博物館、和新引入之水岸餐廳等。



奧克蘭市濱海水岸區之整體規劃發展圖



水岸發展研討會會場Viaduct Events Centre



於The Cloud, Queen' s Wharf 多功能展場所主辦之閉幕晚會(毛利人表演及多功能媒體牆)



The Cloud, Queen' s Wharf 多功能展場外觀及其透過結合特殊材質所形塑之夜間多媒體燈光展演變化

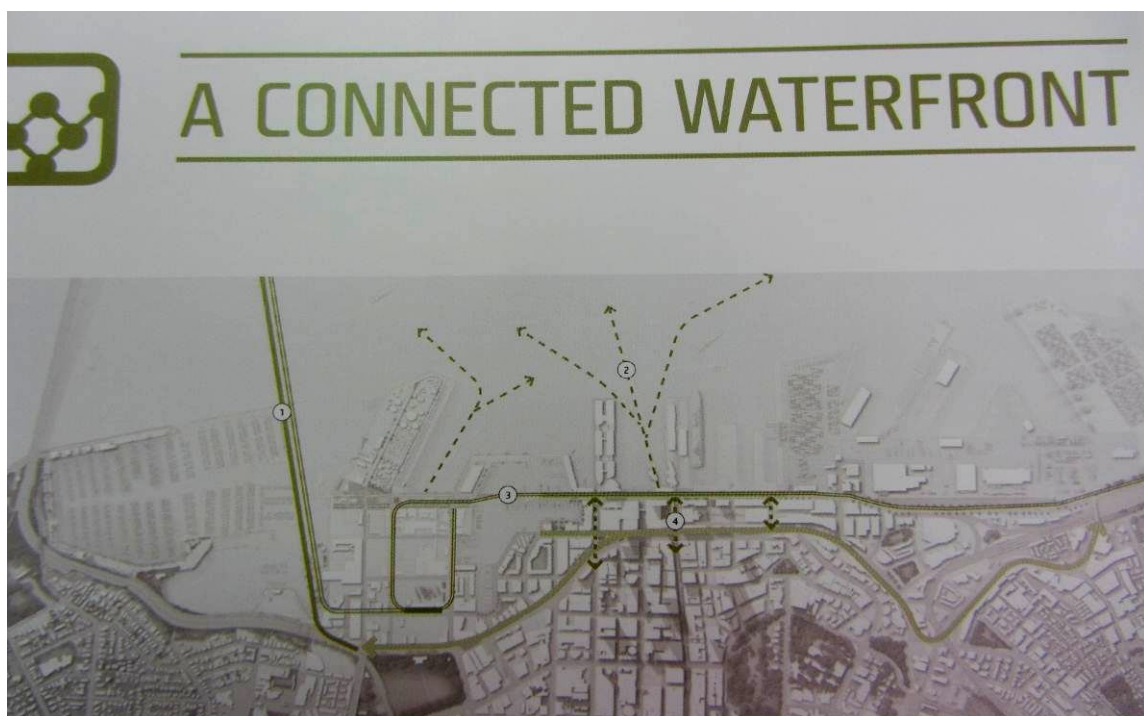


濱海河岸邊藝文空間設施：藝廊及多功能藝術表演空間與海事博物館

2.因應不同土地使用分區型態及空間機能，規劃導入不同空間動線型態及大眾運輸類型

奧克蘭市濱海水岸空間之發展和交通系統及大眾運輸系統規劃係整體緊密結合在一起的，即若未透過良好之交通系統及大眾運輸系統規劃，水岸空間之可及性將甚低，並影響其整體發展；而若交通與大眾運輸系統規劃不當，則將造成空間凌亂、整體區域空間被交通動線不當切割，而影響區域土地之整體規劃開發發展與再利用。在奧克蘭市之水岸空間發展藍圖，其濱海水岸空間之交通運輸系統主要係分為三大系統主軸：

- A.沿水岸邊內圈空間主要為人行及腳踏車動線，以利市民及觀光旅客親近水岸空間之可及性。
- B.沿水岸邊都市內圈，係規劃為次要道路動線，此區之道路係以連結港濱海岸各區，如貨運碼頭區、漁港區、風帆船泊停靠區和港濱海岸區和市區間之連結等為主。
- C.水岸區外圈則為主要快速道路區及大眾運輸動線進入此地區之重要交通動線，交通運輸量較大，但不會影響此區水岸空間之各項空間活動（詳如下圖）。





海濱港灣區之內部電聯車系統

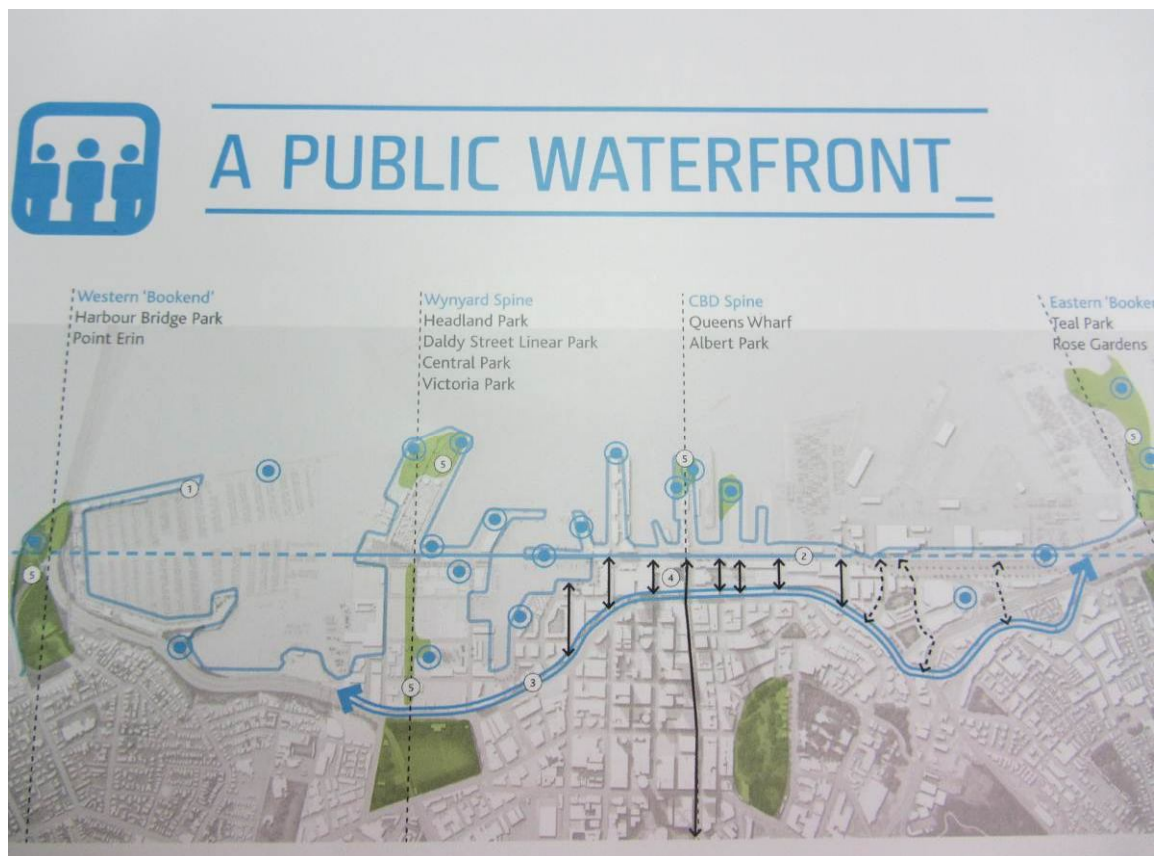


港灣區周邊之大眾運輸系統



3.都市開放空間、廣場、綠地之新都市空間導入

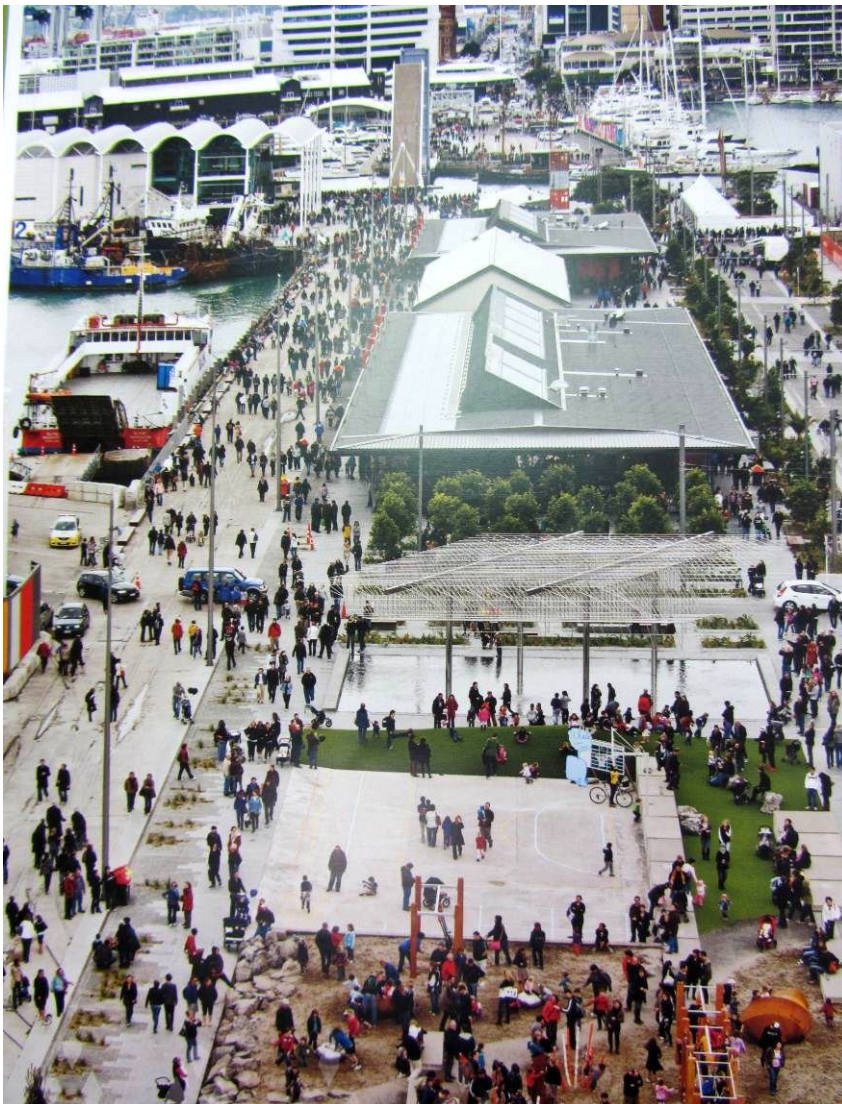
在奧克蘭市之濱海水岸區之公共空間整體規劃中，各不同成長發展區均有不同之開放空間、綠地、廣場及大眾運輸和停車場等公共運輸規劃，另市區各主要街道區於空間動線及市區景觀上均能與海濱區相連結，使得任一市民均能於視覺上、空間可及性上，能很輕易的、隨意地接近濱海水岸空間。此外在濱海水岸空間旁之土地開發利用，亦整體規劃和管制避免有大型之商業或高污染性之產業引入，以避免造成環境之不當衝擊，和影響水岸空間之整體景觀及可及性。



濱海水岸區之公共空間整體規劃圖



主要港區空間規劃設有供市民及遊客休憩觀景之開放空間廣場

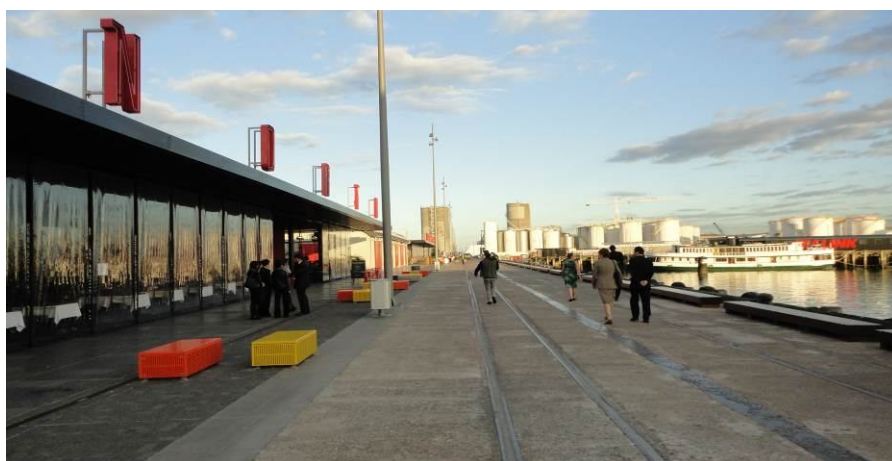


奧克蘭市之濱海水岸區之公共空間，均有不同之開放空間、綠地、廣場，使得任一市民均能於視覺上、空間可及性上，能很輕易的、隨意地接近濱海水岸空間。

註：
資料照片來源—
奧克蘭市研討會
資料 WHERE
THE CITY MEET
THE SEA



港區邊次要道路旁規劃有沿街步道式綠地及綠地親水公園開放空間(除可界定和舒緩外部空間對濱海區內部之干擾外，亦可增加綠地面積空間、透水率和空間使用之多樣化)



濱海空間之舊倉儲所改造之新商業服務空間，均規劃設有寬廣之沿岸步道開放空間廣場



於新規劃設置之各新展館間，均妥善規劃設有廣場式開放空間廣場，除可連接各場館外亦可有多功能之使用機能



充分結合水岸空間特色、帆船之都和新集合住宅社區空間之奧克蘭市及遠方為標識鮮明之城市指標－天空塔



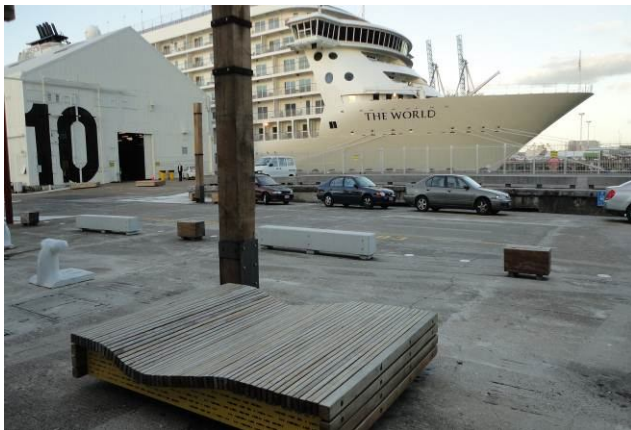
水岸邊新規劃開發之集合住宅空間，除面臨港灣區規劃設有大面景觀窗及陽臺(露臺)空間外，亦規劃留設有顏色亮麗之步道空間和沿步道邊之隔離綠帶等開放空間

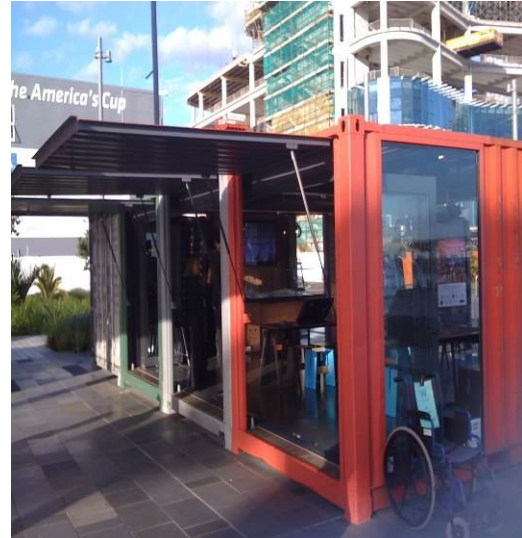
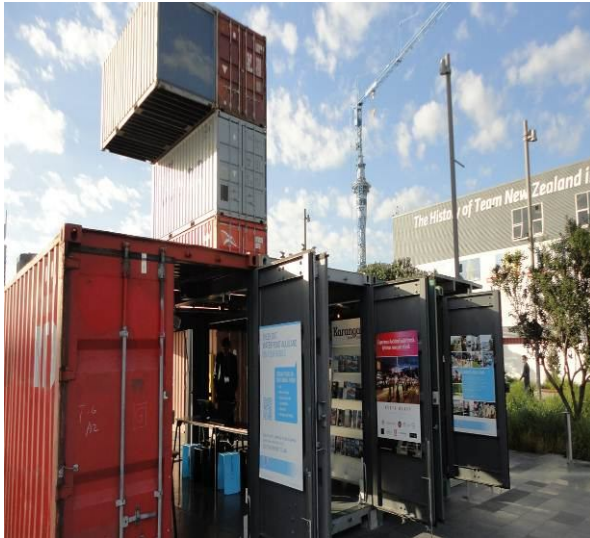


奧克蘭市濱海水岸區之各項發展現況圖

(四)一座同時面臨舊有海濱區更新再造及都市再發展的都市，和擁有多樣化濱海特色之港灣城市空間

在奧克蘭市之水岸空間發展模式中，其是透過整體規劃方式，於舊有之港區空間中，引入開放空間（如綠地、廣場、鄰里型小公園或沿街步道式開放空間等）及大眾運輸系統，並透過原有大型倉儲空間等之更新再造，區分為不同之較小單元，引入公私合作之三級服務業，即將此類原生產性或倉儲性空間，租賃予私人經營：如臨海水岸餐廳、酒吧或紀念性產品等使用；另外於公共資源、預算經費投入之空間改造中，則以能吸引觀光客之旅遊資訊中心、濱海藝文空間（如港區藝廊、多功能藝術表演中心和海事博物館）和多功能展場或會議中心（如此次水岸發展研討會會場Viaduct Events Centre和閉幕晚宴所在之The Cloud, Queen's Wharf 多功能展場）等為主。





結合港口貨櫃形式意象，重新改造之遊客資訊中心



遊客資訊中心空間內部

與貨櫃結合之自動提款機



舊有海運裝卸設施改造成之裝置藝術設施與街道傢俱



舊有輪船零件改造兒童遊憩設施



於舊有倉庫區邊所新搭設之景觀瞭望臺(可於港區活動景觀視覺主軸區遮蔽不必要之老舊窳陋區景觀，亦創造了港區空間之多樣性活動)

伍、心得與建議

一、有關本市與紐西蘭奧克蘭市之交流互動部分

- (一)本次會議共有10個城市參加討論，大約100餘名來自世界各地之城市、地區首長/代表、政府官員、學者專家及各界菁英與會，為促進水岸發展之最佳平臺，且奧克蘭市為本市之姐妹市，其他國家在水岸發展上亦有長久之經驗，可利用此機會多與與會城市學習、交流。
- (二)本次大會主辦城市為奧克蘭市，為奧克蘭市政府首度舉辦之國際水岸發展領袖專題討論會，而且將各會議及餐會地點安排在水岸旁舉行，讓與會代表實地體驗該城市之歷史文化與水岸發展，加深對該國之瞭解與欣賞，除可藉由本次研討會學習其他國家的發展經驗外，亦可將奧克蘭水岸發展之成果向其他各國展現，藉以推展觀光發展，吸引各國遊客，並安排實地參訪，期望將水岸之發展、城市的文化、藝術成就介紹給與會各國代表。
- (三)會議期間本市代表與我駐奧克蘭代表處密切聯繫，並獲得許多協助，建議未來本市出國參與各項活動之代表團皆可多與我國駐當地代表處或辦事處聯繫，建立良好關係，尋求建議及適當支援，以達事半功倍之效。
- (四)為維護本市與奧克蘭市姐妹市之關係，建議於平時即多與奧克蘭市互動，建立良好關係，並於歲末年終之際寄送賀卡表達祝福。

二、有關奧克蘭市水岸濱海空間發展對本市之重要啟示

臺灣作為一個海島型態之發展國家，以其位居東北亞和東南亞間之重要亞太幅奏點區位，和須以外貿進出口發展，作為經濟主軸之發展模式，在擁有如此長之海岸線空間下，實不應忽略濱海海岸空間之發展。然早期因臺灣特殊之政治與軍事等時空背景所限，使得大多數之臺灣人對海岸港埠空間趨於陌生，沿海地帶空間主要是作為進出口貨物裝卸之海運港口或劃歸為軍事戒嚴管制區，其管理與發展長期與地方政府和當地民眾脫節；而作為沿海人民生活所需之漁港，其進出海港時間和空間使用，亦是受到許許多多的限制與管控，因此很難有客輪海運、遊憩港口碼頭和地方發展緊密結合之空間和政策等整體機能 and 長期規劃。

就另一方面而言，因戒嚴時代的解禁和海峽兩岸之互動日趨頻繁，加上韓國、新加坡及大陸地區許多港口城市的興起，和臺灣與大陸間之進出口貿易比重日趨增加等時空背景改變條件下，及此眾多臺灣早期港口和漁港等空間，在歷經上述不同時空背景轉變下，已到了須重新檢討其產業發展轉型，和空間調整與更新再發展的重要階段，而此類空間之長期與地方脫節，和港市間一直缺乏整體長期規劃之發展模式，也是目前各地方中央政府間，須再攜手合作以期重新塑造區域空間整體發展、增加城市競爭力和再塑城市新意象的重要課題。

另就本市而言，於民國99年縣市合併後，本市已併擁有許多濱海型之濱海區空間(如：大甲區、大安區、清水區、梧棲區和龍井區)，和極長之海岸線與商港(臺中港)、漁港(梧棲漁港)、生態保護區(高美濕地)等，因此如何於世界上之重要水岸城市，如奧克蘭市之濱海空間發展經驗中，尋得與摸索找出一最適本市之發展模式，應是本市參與此次水岸發展論壇和考察過程中，值得好好學習努力的重要課題與方向，以下僅就奧克蘭市水岸濱海空間發展對本市之重要啟示分述如下：

(一)如何兼顧水岸空間之發展和生態保育、永續發展之結合

任何一種濱海水岸之開發行為，皆會對環境自然生態保育產生各項衝擊與影響，而這樣的開發影響，通常會在優先考量經濟效益、開發成長、更新再發展(含窳陋老舊區之更新)和執行效率與成果…等等考量因素下，被不斷的忽略與漠視，因此如何於開發與再發展計畫中，同時兼顧濱海水岸空間之環境生態保育與永續發展等，將是未來任一城市發展開發水岸空間所必須面對的嚴肅挑戰與課題。

在此次研討會之專案討論議題中，亦將此列為專屬議題之一，然與會之各國代表與專家學者們，於論及各該城市水岸空間發展時，皆認為此議題將會是很困難、難以全面兼顧之挑戰。在奧克蘭市之空間發展經驗裏，其對水岸空間之整體規劃與開發，已先將：不可開發之環境敏感區、可開發限制區、開發成長區(waterfront Auckland Area of control)和因水岸開發將承受影響之區域(waterfront Auckland Area of influence)等予以整體規劃考量，並據此引進不同之環境生態保護、開發許可審查與管制、開發引入產業類型、開發成長管理及水岸開發環境衝擊因應機制等，有關此重要執行經驗，將是本市未來城市水岸開發之重要參考經驗與指標。

(二)未來本市之水岸濱海空間發展應有何種獨特性與特色，並應如何與都市發展相輔相成互蒙其利，而非各自獨立發展無法相互兼顧

在此次「水岸發展領袖會議」之各項研討會中，和奧克蘭市之特水岸濱海空間之考察參訪中，確有許多值得本市借鏡學習和避免重蹈覆轍，然更重要的是尋找最適合本市水岸濱海空間發展的模

式與特色，因為任一成功之發展模式，都必須奠基於其城市空間之資源、特色、特性與條件。

在本市之都市空間發展條件下，未來本市之水岸濱海空間發展應有何其獨特性與特色，實有賴於以下重點：

1. 如何於開發機制上，如何有效地整合目前臺中港市、漁市間分離分管之不同管理體制，及如何將本市之都市計畫(如臺中港特定區計畫)與非都市計畫土地與公共建設資源等，和目前臺中港和梧棲漁港間作有效之資源整合與整體規劃，實是未來應面對之重要課題。
2. 另就本市之水岸空間而言，對於水岸空間之發展，並不完全適合奧克蘭市帆船之都發展模式，因就臺灣之亞熱帶氣候而言，夏秋間之颱風和冬季強大之東北季風等，將會影響風帆之安全性、穩定性和可出海航行時間，加上溫濕熱之氣候，並不像奧克蘭市觀光旅客可漫步於海岸邊，不易有濕熱感或身體因鹽分含量較重之濕黏感。然如何結合本市之高美濕地和大安濱海區特色，將觀光旅遊與生態旅遊做一整體規劃結合，將是本市未來濱海空間發展之重要課題與潛力所在。

(三)如何透過整體規劃之相關成長管理機制，使得濱海水岸空間未來之發展有一可依循之藍圖(Master Plan)，卻又可保有因時制宜之彈性機制發展可能性

在此次研討會之重要主體與議題中，不斷被廣泛討論與引起重大迴響之重要議題中，如：「濱海城市發之主導人究竟應為誰?(Who has led your Waterfront redevelopment?)」、「如何將願景轉化為策略?(How did you translate vision into strategy?)」和「濱海城市之開發應由何處開始(Where to start)?」…等種種重要課題與議題，確深值得本市好好深思與面對。

在這樣嚴謹發展課題與不同條件的反思中，於本市濱海城市空間發展，如何於政策與開發需求、專業判斷與地區居民意見、投資開發商與社會公平正義間找到一適合本市發展的模式，實有賴於深思與面對以下之重要課題與挑戰：

1. 應有一長遠之發展藍圖(Master Plan)規劃，以使各項決策及資源能有效的整合和集中。
2. 應針對可開發區和不可開發或生態保存區間，有一明確規範與標準，以免過度開發及發展，除將破壞環境應有之承載量與空間品質外，亦可能造成永無法恢復之生態浩劫。
3. 在所遵循之長遠發展藍圖中，應有因時制宜之彈性和成長管理機制，以因應不同時空背景條件下，不同階段之發展及再發展目標。
4. 在開發主體及引導者部分，如何藉由相關藍圖和彈性管制機制的執行，和公部門相關公共資源與經費預算投入，和各相關基礎建設之執行與重大公共建設之成長極(growing pole)帶動等，吸引廣大民間資金與資源的投入，甚或跨國國際投資開發商的引入，以補充公部門之有限資源、經費預算和技術等，及創造公私部門間不同合作機制間之最大效益，實是本市未來在整體規劃及擬定本市濱海區相關計畫時，所須審慎面對與整體考量的重要因素。
5. 在整體規劃分期開發的過程中，除須不斷的檢視與檢討各不同開發案是否能與各階段目標及總目標符合外，如何於開發過程中兼顧開發效益、效率與規劃過程之民主化(市民或環保團體之心聲與意見得以被聽見)，並於其中取得應有之平衡，以作為最終之決策參考，充分讓民眾參與及適度運用民間資金投入、共同執行，達到刺激經濟景氣及強化都市服務機能目的。

(四)奧克蘭水岸更新再發展與都市更新整體規劃結合之啟示

在奧克蘭市之濱水岸空間發展經驗中，如同前所論述其亦同

世界上許許多多之港灣城市那樣，在歷經不同時空間背景轉變下，已到了須重新檢討其產業發展轉型、空間調整與更新再發展的重要階段。開發之背景，隨著不同時期經濟發展之需求，造成原有既成區域發展面臨瓶頸，在面臨港灣都市發展轉型之際，如何重新進行空間規劃與開發，以活絡區域發展、創造新商機並與民眾生活機能充分結合，亦為此次研習之重要課題

因此奧克蘭市重新將進出口貨物航運之海港區、漁業捕撈產業之生產區和市民水岸濱海之生活空間等作一適當的區隔與整體規劃，並將城市之發展緊密的結合在一起。

在這樣整體規劃之藍圖架構下，當然會面臨當初以工業或海運為主之工業設施、倉儲空間…等，究應如推土機那樣，予以全部鏟除再新建，或應如何引進新產業，使其有更新再利用和新發展契機，就成了水岸空間再發展之重要挑戰。在奧克蘭市之濱海水岸空間發展經驗中，我們看到的是原舊有倉儲工業設施與建物等，透過新產業與活動之引入後，有了更新再發展之機會，另於新引進之服務性產業空間中，透過許多與港灣海岸發展有關之空間設計元素等，如：貨櫃屋與遊客服務中心之結合、舊有輪船海運設施改造街道傢俱和兒童遊戲設施等，既保存了舊有水岸空間之都市紋理和市民集體記憶，亦使得水岸空間重新創造了都市新自明性(Identity)與市民認同歸屬感(Belonging)。

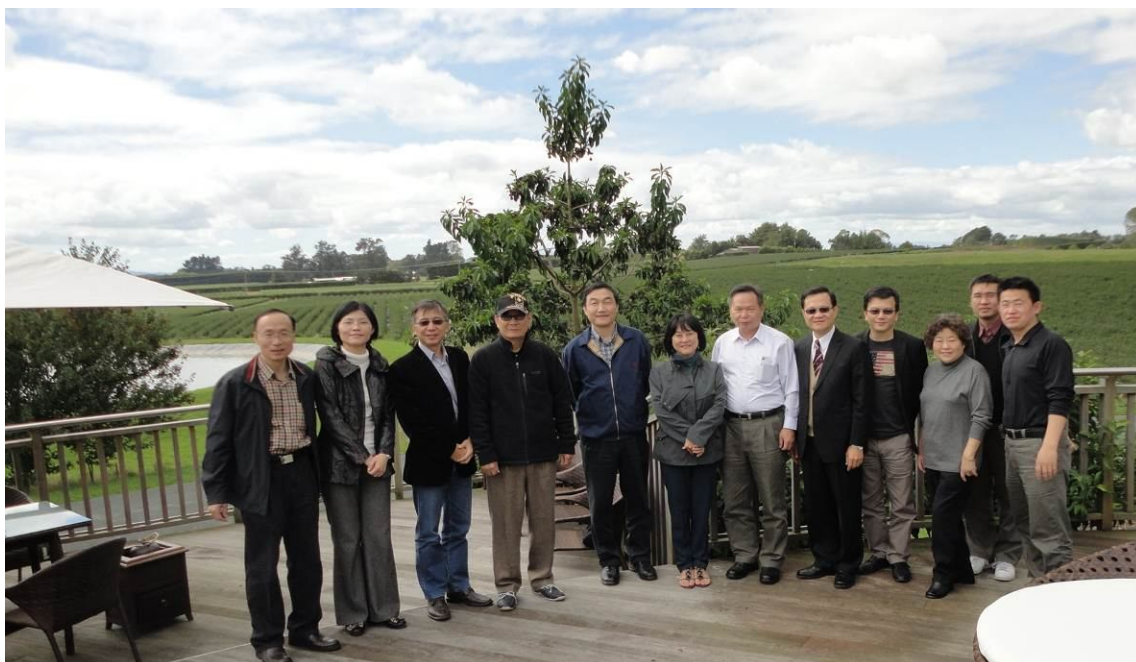
在奧克蘭市之水岸更新發展經驗，其透過整體規劃、公共會議中心、濱海藝文設施及多功能展覽空間等公共建設之投入，以引入新活動新功能，和開放空間綠地廣場之改造與再造、大眾運輸之引入、公私合作引入新產業活動使得歷史建物和都市紋理得以保存，和於公共街道傢俱、兒童遊戲設施引入水岸濱海特色，重新創造水岸空間之特色與市民認同感；另透過交通運輸、商業及親水設施等基礎建設興建，結合物流、產業及生活等三大主要機能，推動港灣空間整體再造，並活絡地方發展、振興經濟等，將是未來本市都市更新再生之重要參考依據與學習經驗。

(五)更新再發展和投資開發後之濱海水岸空間，如何兼顧開發經濟效益與社會公平性

濱海水岸空間之更新再發展與投資開發，最常面臨的質疑是，因公共經費預算與人力的有限，加上希能短期內看到最佳之改造發展效果，因此常在引進民間投資開發資本和審查其開發計畫時，看到一個又一個大型開發計畫如雨後春筍般冒出，形成一個又一個的超大街廓與大型商業空間量體，使得整體水岸景觀視野、親水可及性被「私有化了」、被「私人商業資本化了」。因此如何透過整體規劃與成長管理和開發許可制，使得水岸濱海空間，得以在開發之商業資本與私人經濟效益考量下，仍保有社會公平性、城市自明性和市民集體生活記憶空間和認同歸屬感，將是本市未來水岸空間發展的重要參考指標。

在奧克蘭市之水岸空間發展經驗裏，於緊鄰都市中心區之水岸空間，每一公共空間與街道都能由一景觀視覺軸線望向濱海空間，在重要之水岸空間係以規劃設置中大型公共空間建築為主，如此次水岸發展研討會會場 Viaduct Events Centre 和 The Cloud, Queen's Wharf 多功能展場和藝文設施等，並於其周邊留設寬廣之開放空間廣場、人行步道空間等，而屬於進出口貨物之商業海港、漁港或大部份之私人帆船遊艇等，則是分布於水岸二端，因此任何一位市民或觀光遊客皆可輕易地由市中心區親近和接近水岸空間，享受那兒的陽光、空氣、進行各項活動和擁有最佳之海景視野。而在此中心海濱水岸區之空間，則仍保留有原較低矮之倉儲設施等空間，並引入可和市民或觀光遊客較接近之酒吧、餐廳或紀念品商店等，而非大型之購物商場、百貨公司等類型產業，以免其大型空間量體破壞、遮蔽及影響了水岸空間之景觀與視野。這樣的空間發展經驗，實值得本市好好借鏡與參考，以免因經濟發展效益，犧牲了社會公平性與廣大市民的親水可及性、景觀視野和對地方之認同感與歸屬場所感。

陸、考察活動照片：



參訪璽龍茶有機茶園：臺中臺商在紐西蘭種植有機茶的奮鬥故事

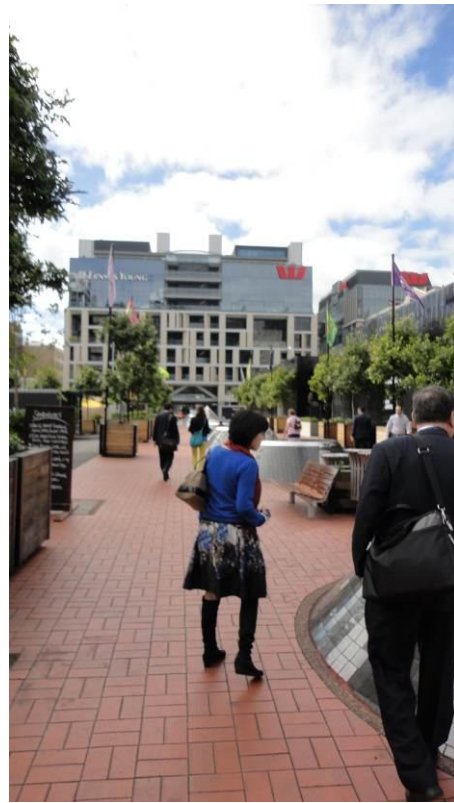


奧克蘭市政府歡迎晚宴



黃秘書長與奧克蘭市副市長交換禮物





奧克蘭市中心建設導覽



奧克蘭市中心建設導覽：老舊建物更新改造為酒吧餐廳



水岸發展研討會歡迎儀式(一)：由水岸旁之廣場引導進入研討會場



水岸發展研討會歡迎儀式(二)：主辦單位致詞及毛利戰舞之歡迎表演



水岸發展領袖會各城市代表與奧克蘭市市長Len Brown合影



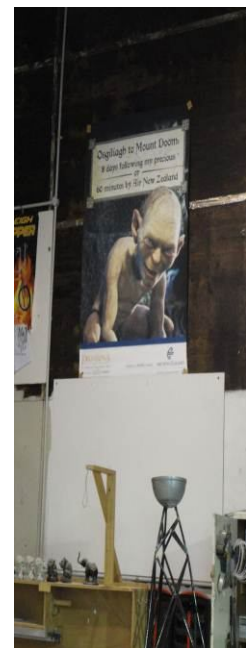
水岸發展領袖會第一階段會議：奧克蘭市Len Brown市長致詞及黃秘書長介紹本市水岸空間發展願景



水岸發展領袖會第2-5次會議



水岸發展領袖會第2-5會議：各國水岸城市發展之各項議題討論



奧克蘭市電影公司及製片廠參訪