

地政學訊



第 30 期，民國 100 年 9 月 11 日

發行人：陳立夫 系主任

主編：蔡育新

編輯：政治大學地政學系學術發展委員會

地址：台北市 116 文山區指南路二段 64 號

電話：(02)2938-7106 傳真：(02)2939-0251

網址：<http://landeconomics.nccu.edu.tw>

專題報導

歡迎地政學系新同學

陳立夫

(地政學系教授兼系主任)

親愛的地政新鮮人，大家好！歡迎你/妳成為地政學系大家庭的一員，謹代表本系全體師生致以歡迎與恭賀之意。

此刻的你/妳對即將展開的大學生活、地政系學習環境，一定滿懷理想與憧憬。而本系歷史悠久，現全系有學士班、碩士班、博士班及碩士在職專班；其中，學士班並分「土地管理」、「土地資源規劃」及「土地測量與資訊」三組。多年來，本系在諸多師長建立的基礎上發展至今，已成為國內土地（不動產）專業的學習、研究重鎮。就學習、教育環境而言，擁有優秀的師資、豐富的學習資源，且課程設計豐富多樣、理論與實務兼備，符合社會需求與潮流。在此園地中，你/妳將有機會與所有同學一起享受學習的樂趣，追求知識的成長，自由自在的翱翔、茁壯。期望你/妳秉持積極主動、紮實學習、宏觀視野、社會關懷之心，探索寬闊、實用的地政專業領域，力求知識的扎根之餘，並拓展見

識，以充實自我，提升競爭力；同時，也認真規劃未來，為實現理想與抱負而努力。

總之，大學生活是你/妳人生的黃金階段、重要旅程，在你/妳的努力及本系全體師生的陪伴、協助下，相信一定會有滿載的收穫。好好地把握、珍惜它！

實踐土地、居住正義 關鍵在價格

張金鶚

(政治大學地政系特聘教授)

自從去年農民 717 夜宿凱道抗議苗栗大埔怪手毀田事件後，保障農民的生存權、工作權與財產權等基本人權以及捍衛土地正義，成為各界關注的焦點。然而，事隔近一年後，政府仍漠視農民的心聲，「土地徵收條例」修法停頓，成為各地被徵收土地的農民在今年 716 重返凱道進行夜宿抗議活動的導火線。

在經相關領域專家學者研議產生的民間版本土地徵收條例修正草案中，以強化公益原則與比例原則、明定行政正當法律程序、採用以一般正常交易價格為基準的「完全補償制」等為主要修法訴求。筆者認為，「土地正義」能否實踐的核心關鍵與「居住正義」相同，均在於「合理價格」。

現行土地徵收依法係採用徵收當期的「公告土地現值」來補償被徵收土地的地價，然而公告土地現值普遍低於土地在市場上的正常交易價格（市價），依據相關學者的研究與見解，實有違背憲法保障私有財產權的意旨。

為使土地徵收得以保障被徵收者的基本人權，符合「公益性」與「必要性」原則，進而達成「土地正義」的理念，筆者認為應以「高於市價」的價格進行徵收補償。理由如下：

第一，土地徵收並非屬於正常、自願性的市場交易；又被徵收者後續的居住權、生存權與工作權等權益可能因而蒙受不利的影響，加上對於被徵收者擁有土地所抱持的情感、因居住所產生的歸屬感、以及傳承土地給後代的「永續權」之負面衝擊，更是難以金錢來計算其損失，因此除了應以市價為補償價格的計算基準之外，更應視土地、被徵收者的各項要素狀況，再依據市價進行加成，補償其非自願性損失，使被徵收者可獲得高於市價的合理徵收價格。

第二，由於現行徵收補償成本偏低，又政府對於行政程序的曲解嚴重，不利於被徵收者，導致政府把持公權力浮濫徵收土地，卻屢屢因閒置不用造成資源浪費與優良農地無法回復的嚴重問題。因此，除應審慎定義「增進公共利益」之徵收目的，以儘可能減少對被徵收者私人權益的侵害，明訂正當行政法律程序並確實執行，改善公聽會的實質功能等方式，提升徵收的嚴謹性與公平性之外，以「高於市價」的價格進行徵收補償將增加徵收成本，促使政府審慎考慮徵

收的必要性而不會浮濫徵收，如此會更有效地利用被徵收土地，且其公益性也就自然會受到社會檢視，被徵收者的意願也會提升，不易產生街頭抗議，進而達到土地徵收之目的。

政府為消弭國內都會區房價過高的民怨，落實總統所提出的「居住正義」理念，雖不斷提出健全房市的方案與措施，但卻無意直接面對解決不合理高房價問題，其中只有課徵奢侈稅的效果最受矚目。奢侈稅自 6 月 1 日實施後，截至 7 月 21 日止，五區國稅局申報件數共計 106 件，申報稅額 3,139 萬元，平均每件低於 30 萬元，明顯不如預期。

若從台北市與新北市今年 6 月的建物買賣移轉登記棟數及相關調查研究可知，新推個案及中古屋市場的交易量均已萎縮，台北市中古屋成交價下跌了一成，新北市則有微跌跡象，顯示政府提出的諸多措施應已產生初步成效，惟奢侈稅的效果仍不明確。由於房價過高問題的癥結點在於市場資訊不透明、資金行情以及投機客的哄抬與炒作，課徵奢侈稅在短期內應可抑制部份投機行為，惟政府對房市的態度與決心將是該措施能否達成政策目的之關鍵。

觀察目前政府的相關作為，均無法貫徹土地正義與居住正義的理念，尤其「價格的扭曲」更是造成不正義的關鍵原因。現行土地徵收無法保障人民由憲法所賦予的基本人權，更侵犯了人民對於土地得以世代傳承的永續權、傷害了人民對於持有土地的情感，加上徵收價格過低無法反映實質的土地使用價格，導致土地正義無法實現。

政府對於住宅市場的介入方式與相關政策的失當，造成部分都會區因有利可圖致使房價過高、人民購屋負擔能力不足、民怨遽升，部分都會區則因政府缺乏通盤的國土規劃與區域均衡發展計畫導致住宅市場發展環境不佳，房價偏低，均無法反映合理的住宅交換價格，亦無法保障人民的基本居住權，使其在居住品質適宜的住宅中有尊嚴地生活，「居住正義」遂淪為政治口號。

未來若能促使土地與住宅價格的透明化、合理化、不被人為扭曲，預期將可朝向土地正義與居住正義的里程碑邁進一大步。

捷運、TOD 與「分享車」

蔡育新

(政治大學地政系副教授)

台灣自 1996 年台北捷運木柵線開始營運，正式邁入都會捷運系統時代，此捷運潮將在台灣各主要都會區延續數十年；未來都會內人口與產業的分佈狀況、民眾的生活模式，均可能因捷運的出現而有大幅度的改變。

壹、捷運對居民交通行為的影響

捷運系統對居民交通行為的影響，取決於其路網的完整程度；捷運營運初期，通常服務路線較少，因此多處於虧損階段；隨服務路線增多、路網完整度提高，居民交通行為改變幅度因此擴大，捷運車站旁陸續吸引更多住家與商業的進駐，捷運逐漸邁入轉虧為盈的永續經營階段。

隨捷運路線的增建，捷運路網的可及範圍擴展，其可以服務的居民及其可到達的活動地點數量將成大量成

長；因此部分居民的交通模式開始產生結構性的變化，逐漸由汽車、機車的私人交通工具，轉變為以捷運與大眾運輸為主，捷運乘客數也因此大幅度增加。其次又隨捷運乘客數量的增加，消費型產業據點可能開始向捷運車站及其流域聚集，因此提高捷運流域內生活活動的便利性。另一方面，隨著捷運站區生活便利性的提高，可能吸引更多居民搬遷至捷運站區內。因此，捷運網絡發展至某臨界點時，捷運使用者將大幅躍升，營收也可能進入盈餘的永續經營階段。

貳、捷運族社會經濟特性

捷運使用者約可分為三類：大眾運輸依賴者 (Transit dependents)、方便者、與偏好者。大眾運輸依賴者是指其無法使用其他交通工具的使用者，如無法騎車、開車的青少年、年長者、身心障礙者、無駕照者。大眾運輸方便者則指為經濟面向上考量，捷運為最佳 (成本效益面向) 交通工具的使用者，如中低收入戶。大眾運輸偏好者，則可能為因環保因素、或喜好捷運提供乘車環境因素的使用者，如都會內中長程通勤族，或較不喜歡開車族群，如女性。

參、捷運對人口與產業在空間分布的影響

捷運對於人口與產業在空間分佈上的影響，一般而言是為分散式的集中型態—人口與產業向捷運所經過的都市外圍分散，但集中於捷運車站附近。經由捷運系統所提供的可及性，同一通勤時間內，通勤距離增加，因此居民的住宅選項增多，可以選擇房價較低但面積更大、品質更高的都市外圍住宅，以較高的交通費用，換取

較高的住宅品質。對於不必然需要設立於市中心區的廠商或產業，亦可能利用捷運的可及性向外遷移。然而，基於捷運所提供的便利性，長久而言，人口與產業可能向捷運車站趨近。因此，捷運網絡成為都市發展網絡，而捷運車站成為各地區發展節點。

肆、捷運站區的大眾運輸導向(TOD)極可能成為趨勢

大眾運輸導向的土地使用發展模式(Transit-oriented Development/TOD)，是以都市計畫中土地使用規劃為工具，以促進大眾運輸使用，進而達成永續發展中節能少污染的環境永續。TOD 的主要土地使用規劃內容是，於大眾運輸場站可接受的步行範圍內（一般是五分鐘或 400 公尺），規劃較高密度的住宅或商業（Density）、較高的住宅與商業或其他的土地混和使用（Diversity）、以及友善的步行空間（Design）、提高住家至大眾運輸場站的鄰近性(Distance to transit)、以及提高旅次終點的大眾運輸場站鄰近性(Destination accessibility)5Ds 元素。

一、TOD 發展趨勢的高度可能性

TOD 的概念大約於 1990 年代中期於美國興起，目前於許多國家中獲得採用與推展；台灣因捷運的興建，2000 年代起 TOD 也受到重視，但學界與實務界對 TOD 於台灣的應用，存有正反兩種看法：不贊同的意見，主要的理由包括，台北、高雄與台中等捷運都會的人口與產業密度，已遠高於西方都市；而密度提高將影響都市環境品質。其次，台灣混合使用的程度亦遠高於西方國家。因此，台灣雖然無正式的 TOD 計畫，但已有高度的 TOD 實質內涵。

贊成 TOD 於台灣仍有發展的空間的理由，包括密度、混合使用與友善步行空間仍有調整的可能性。首先，就發展密度面向而言，各捷運站區公共設施是否已臨界於最低服務水準，未來都市計畫單位或許可全面精算，以對個別車站規劃適當的密度政策。由於現況實質居住密度不如計畫密度，因此目前捷運站區公共設施服務水準，可能仍高於計畫水準，其原因有二：其一，台北市每戶戶量有減少的趨勢，因此總人數減少；其二，部分住宅空間為因價格與環境品質等原因，而為產業所排擠或取代，造成居民遷出台北市。其次，就混合使用的面向而言，混合使用的程度過高，將造成生活寧適性的降低；然而，部分居民認為，目前其住宅的混合使用可以提高，以增進生活活動的便利性。又一項研究指出，較受市場偏好的住商混合使用模式，是鄰近街廓的混合，故混合使用面向的規劃內容仍有調整的空間。最後，就友善步行空間面向而言，提供安全、綠意、遮陽、擋雨的步行空間，尤其是步行需求度高的捷運站區，是都市計畫與建築業未來可提昇的方向。

二、TOD 與都市更新/都市再生

都市更新的狹義定義為建物的汰舊換新，在台灣定義為三種形式：建物維護、整建、與重建。其廣義的定義，則以社區的經濟面再發展為主體，以文化、歷史、社會網絡等原有地方特質的保存為輔；又硬體面的更新則為次要重點。也因此，部分學者主張廣義的都市更新為都市再生。

都市更新常以建物老舊、社區生活品質、公共安全低落的窳陋社區為優

先地區，期待以建物更新、社區重新規劃方式，提高居民生活品質、提昇都市風貌。都市再生則適用原地區機能較多樣的地區，如市中心、地區商業中心、重要歷史文化地點等，強調以經濟、文化、歷史等軟體面重建為主體，期待塑造經濟永續的社區，如沒落市中心的都市再生計畫。也因為都市更新與都市再生性質的差異，前者私部門的參與性較高，後者則主要由公部門主導。

相對於都市更新案，都市再生案例所涉面向更廣，如老舊市區或市中心的經濟復甦都市再生案，以計畫導向的方式主導地區發展，失敗的機率偏高。其失敗原因複雜，但可能的主要原因為，都市中的市場需求若無增加，則以都市再生方式主導地區發展，則端賴市場需求是否可移轉回都市再生地區；計畫導向的都市再生，因忽視市場需求面，則多半淪落硬體建設後的低度使用情境，如蚊子館的議題。

都市更新與再生的現況是，多數交易成本低的案例可能已被民間開發機構發掘，但因都市更新市場需求高，故都市更新案件仍將持續進行。捷運TOD站區，因密度較高，人潮匯集更多；尤其是若位於捷運間轉運點，捷運與其他主要大眾運輸系統共構的車站地區，如高鐵、鐵路、公車捷運系統(Bus Rapid Transit/BRT)、與公路客運，其經濟發展性更高。另一方面，因政府鼓勵大眾運輸使用，故於捷運TOD站區公共設施配套措施可能較為完整，也因此，成為政府都市更新優先區的機率高；且因政府配套措施較為完整，人口與產業遷移至此的市場

力量也較強，都市再生的成功的機率也較高。

三、TOD與新興交通型態/商機—「分享車(City Carsharing)」

未來TOD站區內的家庭或個人，可能營造出以捷運、公車、自行車、步行與高鐵為主要交通工具的無車生活模式。然而，大眾運輸無法滿足所有日常生活中活動的需求，如到大眾運輸無法到達的地點、購置大件物品、出遊、帶年長者、行動不便者出門。因此，以歐美為主的一種短期自助租車系統—「分享車」，其於不久的未來，或許於TOD站區、捷運都市、或甚至是一般都市中，都有其市場需求。

1. 「分享車」提供擁有私有車的便利卻不用買車的選項

分享車受到推廣的主要目的，在於短期內減少汽車的使用量，及長時期降低汽車的擁有率，以達交通永續或綠色交通的目標。分享車是短期自助租車模式：加入分享車組織成為會員後，可以以一小時為單位租車。使用方式為先以電話或於網站上預約，然後於預約時間時，直接至社區中分享車的固定且專用停車位，利用智慧型交通系統(Intelligent Transportation System/ITS)的智慧卡鎖匙自助取車，不需經由出租業者取車程序；還車時，只要在預約時間內，開車至原取車車位自動還車即可，亦不需經由出租業者還車程序。因此，分享車提供如擁有自己車的便利，但並不需要購買車。分享車付費標準，依使用時間長度或距離遠近計算，由智慧交通系統自動計價。

2. 分享車始於歐洲，1990年代於歐

美各大小型都市蓬勃發展至今

分享車最早於 1948 年出現於出現瑞士蘇黎士 (Zürich)，但於 80-90 年代才開始於歐洲其他國家緩慢發展，如德國、瑞典、挪威、荷蘭，乃至於 1990 年代中期於美國大都會，如紐約、舊金山開始發展。而由於永續發展的重要性受到更多重視，2000 年起分享車於美國大小型都市，如雨後春筍般蓬勃發展，而後延續至亞洲的日本、新加坡 (已結束營業)、韓國與中國。至 2011 年為止，目前全世界已有超過 41 國、近 1000 都市有分享車系統。

3. 分享車的利基 (Niche Market) 在於填補交通市場中的 Missing Link

分享車可視為準大眾運輸系統 (Paratransit)：私人並不需要擁有車，但當其使用分享車時，則如同私有車的所有者。分享車的服務目的不在於取代其他交通工具，如一般租車、計程車、或共乘，而是填補運輸市場中的特殊的市場區塊。其與一般租車的差別，在於一般租車取、還車程序較複雜；分享車會員取車則直接使用智慧卡鎖匙，於住家或工作地點附近 (一般位於步行範圍內) 分享車專用停車位取車。其次，分享車的租車時間可短至小時，較一般租車有彈性。又分享車與汽車共乘 (Carpool) 不同：分享車的交通工具為分享車組織或公司所擁有；共乘則為車主間因有共同的旅行終點，所進行的旅程安排，輪流駕駛私有車，以減少開車費用與勞力。

4. 分享車的市場經營模式與市場區塊：TOD-Carsharing 模式

分享車早期基於公益目的，因此多

由非政府組織經營 (Non-governmental Organization/NGO)，直至 2008 年，多家大型租車公司開始加入分享車的服務，包含 Hertz, Enterprise, 及 U-Haul。近年，其經營模式持續有所擴展與變化，如分享車與住宅大樓合作，以提供該建物內的住戶使用；此種模式似乎適合 TOD 站區內的捷運住宅，亦即以 TOD-Carsharing 模式，以健全大眾運輸使用者的無車生活模式，創造完整的個人綠色交通選項。

分享車的主要市場訴求對象，為不常開車但偶爾需要開車的個人；此市場區塊為就成本效益判別，如以一年的開車里程數在一定數字以下界定；美國紐約州 Ithaca 的分享車界定其訴求的對象為每年開車不到一萬英哩的個人。又就單一旅行而言，若比較計程車、分享車、與一般租車準大眾運輸系統的成本效益，美國舊金山的案例說明，計程車於短旅中成本最低，中短旅程則為分享車，長程則為一般租車成本最低。

5. 分享車於台灣的市場較小，但可於 TOD 大學城測試

分享車目前多於歐美的國家實施，台灣相對於歐美國家，其實施的可行性可能稍低，主要其基礎條件有以下的差別：一、歐美幾乎沒有以機車為主要交通工具的都市；機車的交通成本遠較汽車為低，因此，大量以機車為主要交通工具的地區，分享車的需求可能偏低。二、分享車的營運可行性，某種程度有賴會員間，彼此對車輛使用的尊重，以確保下一位分享車使用者使用車輛的清潔與安全。但一項台灣的大學校園分享車可行性研究，初步結果顯示，部分受訪對象

對於國人公德心缺乏信心，擔心分享車制度是否可在台灣實施。三、台灣國民所得相對較低，對車輛的需求也較低。四、台灣人的租車習慣較不普遍，不利於分享車短期租車服務型態的實施。

然而，就都會中的特定居民，包含所得達一定水準以上、教育水準較高、具有環保意識、TOD 範圍內、年輕族群、女性族群，或許其總和已經達到一定經濟規模，足以支撐分享車組織的運作，如捷運 TOD 內的住宅大樓社區、TOD 站區內的大學社區，皆可能是未來分享車先期計畫（Pioneer project）的首要實施地區。

地政論壇

對低碳生態城市的內涵認識

李迅

（中國城市科學研究會秘書長）

作為一個新興熱門辭彙，低碳生態城市的提出不但源於人類對全球氣候變化、資源能源短缺等問題的普遍焦慮和對舊有發展模式的深刻反思，同時也意味著這新一輪的生態危機將引發一場包括生產方式、生活方式和價值觀念在內的巨大歷史變革。

一、低碳生態城市是一個追求目標。

現代城市一方面是創造人類物質財富和精神財富的核心，另一方面也是改變生態基底、大量消耗資源能源、導致溫室效應等問題最為集中的地方。城市，作為人類文明的重要載體，在表面變得越發「光鮮」的同時，背後卻是沉重而又現實的生態環境危機。面對日漸嚴重的氣候變暖、臭氧

減少、海平面上升、碳平衡失調、生物多樣性喪失等全球氣候變化的挑戰，面對全球環境與城市危機，人們不得不開始重新審視人與自然的關係，探索人類城市發展的理想範式。低碳生態城市正是在基於應對全球氣候變化的情況下，通過在城市發展低碳經濟，應用低碳技術，改變生活方式，最大限度減少城市溫室氣體的排放，最大限度的減少城市對自然環境的破壞，徹底擺脫以往以高能耗、高污染、高消費為特徵的社會經濟運行模式，致力於形成能源輸入低碳化、能源利用高效化的迴圈經濟體系，宣導健康、節約、適度消費的生活方式和消費模式，最終實現經濟發展以低碳為方向、市民生活以低碳為理念、政府管理以低碳為藍圖的複合發展目標。低碳生態城市體現在低碳經濟、低碳技術、低碳政策、低碳生活等城市發展的諸多方面；其衡量標準可以用城市年人均二氧化碳排放量來表示（噸/人年）。截至 2011 年 2 月，中國大陸 287 個地級以上城市提出「低碳生態城市」建設目標的城市有 133 個，所占比重為 46.3%。

二、低碳生態城市是一個追求過程。

中國大陸近三十年的城市發展走的是一條高消耗、高排放、高污染的道路，當前的城鎮化建設，消耗了全世界 40% 左右的水泥和鋼材，建築建設總量占全世界的 50%；30 多年城鎮化建設之路，走過了世界發達國家 60 多年甚至 100 年走過的道路。因此，在有效降低資源能源消耗和減少碳排放的現實需求下，以「低污染、低排放、低能耗、高效能、高效率、高效

益」為目標，推動城市向低碳轉型發展，對於發展中的中國大陸來講，既是實現碳減排、減緩氣候變化的一條重要途徑，同時也是改變傳統城市發展模式、謀求城市新興競爭力的一次契機。城市低碳化的追求過程具有漸進性，是一個長期的過程。由於大陸的城市化、工業化進程還遠遠沒有完成，在可預見的將來，城市還將面對人口規模、產業規模增大而帶來的碳排放總量大幅度增加、能源結構難以在短期內改變的現實壓力，因此，我們需要認識到城市轉型發展是一個涉及經濟、社會等多方面變革的過程，具有艱巨性和長期性，不是一朝一夕就可實現的，但同時也要認識到它不是遙遙無期、虛擬的，而是一個可望可及、循序漸進的發展過程。

三、低碳生態城市是一種發展模式。

這種發展模式宣導一種低成本、低代價，同時也是更健康、更自然、更安全、更持續的發展方式。低碳生態城市的發展模式強調人與自然和諧相處，在滿足人類基本生存和發展的前提下，有節制地獲取資源，減少化石燃料使用，減少小汽車的使用，是一種新型的可持續發展模式。「低碳」並非「零碳」，實現低碳的主要手段可通過「控源」和「增匯」來實現。「控源」要求改善能源開發、生產、輸送、轉行和利用過程中的效率並減少能源消耗。「增匯」意味著調整和改善全球大氣環境中的碳迴圈，通過增加自然碳匯來抵消短期內無法避免的化石燃料燃燒所排放的溫室氣體，最終有利於實現穩定大氣中溫室氣體濃度的目標。

低碳生態城市宣導新型的生產方

式。低碳經濟是以低能耗、低排放、低污染為特徵的一種經濟發展模式。它要求實現經濟增長由粗放型向集約型、外延型向內涵型轉變，提高要素投入產出效率和全要素生產率，也要求實現需求結構、產業結構、要素結構的優化升級。要實現經濟發展方式的「三個轉變」：一是促進經濟增長由主要依靠投資、出口拉動向依靠消費、投資、出口協調拉動轉變；二是促進經濟增長由主要依靠第二產業帶動向依靠第一、第二、第三產業協同帶動轉變；三是促進經濟增長由主要依靠增加物質資源消耗向主要依靠科技進步、勞動者素質提高、管理創新轉變。同時，堅持把經濟結構戰略性調整作為加快轉變經濟發展方式的主攻方向；堅持把科技進步和創新作為加快轉變經濟發展方式的重要支撐。

低碳生態城市宣導新型的生活方式。觀念重於技術，相對於生產性能源消耗和碳排放，減少生活性能源消耗和碳排放更具有本源意義。所謂「低碳生活（low-carbon life）」即在日常生活作息時儘量減少不必要的資源能源消耗，這是一種生活態度的顯現。轉向低碳生活方式的重要途徑之一，首先就是戒除以高耗能為代價的「便利消費」嗜好。「便利」是現代商業行銷和消費生活中流行的價值觀，不少便利消費方式在人們不經意中浪費著巨大的能源。另外，低碳生活應當從日常點滴做起，努力做到低碳起居，低碳飲食，低碳出行，用低碳意識管理日常生活中的每個環節。除了多植樹，還可以通過購買運輸里程短的商品，堅持爬樓梯，購買碳匯林，儘量選擇公共交通等生活小細節來實現。

四、低碳生態城市是一種價值理念。

實現低碳的目標不但需要從產業、技術的層面予以保障，更需要在思想上、觀念上改變人類的傳統思維，使低碳由一種時尚潮流變為每個人的共同責任。低碳生態城市文化價值觀崇尚健康、節約、控制、人道、平等、公正、民主、正義、協調、共存、精神追求與物質滿足的協調、多種文化的互補與滲透等。低碳生態城市文化價值觀反對浪費、揮霍、放縱、自私、特權、侵略、征服、掠奪、急功近利、歷史虛無主義、沙文主義、技術至上主義等。低碳生態城市的實現需要政府、企業、百姓的共同參與和支援，需要理念的支撐、技術的引導、政策的鼓勵；低碳生態城市的建設需要在理論上總結和提高，在技術上創新和完善，在實踐中提煉和發展，在政策上銜接和落實。19 世紀英國教會了世界如何生產；20 世紀美國教會了世界如何消費；如果要引領 21 世紀，它就必須教會世界如何實現可持續發展。

淺談開放陸資來台投資相關規定

鄭佩琦

(政治大學地政學系碩士在職專班學生/
仲量聯行股份有限公司 不動產策略顧問部資深經理)

政府為積極促進兩岸經貿交流，陸續推動多項政策，包括兩岸直航、開放大陸觀光客來台、簽署兩岸經濟合作架構協議至開放陸資來台投資等重大政策，不論何項政策都與我國的不動產市場發展息息相關且互為影響，政策內容中與不動產產業最為直接相

關且牽涉層面最多者，可說是自民國 98 年 6 月首次開放陸資來台投資政策、民國 100 年 3 月第二波陸資來台開放清單等開放陸資來台投資政策。

從經濟部投審會於民國 100 年 7 月公布統計資料中顯示，自民國 98 年 6 月 30 日起至 100 年 6 月，累計核准陸資來台投(增)資金額計 1 億 5,3249 萬 9 千美元，民國 100 年 1-6 月合計投(增)資金額計 2,166 萬 8 千美元，則較上年同期減少 48.93%。由統計數據大致來看，政策開放之成效相較於我國企業對外投資或對中國大陸投資似不成比例且仍有未達預期之狀況。

根據今年 8 月『Money 錢』雜誌公布其與 Yahoo!奇摩新聞民調合作的調查顯示，「…高達 8 成多的網友完全不希望陸客投資台灣房產，只有 1 成多的網友懷抱希望（非常希望+有點希望）。…」反應，我國民眾擔心因為陸客來台投資房地產可能造成台灣房價持續飆漲。

觀察前兩項統計或調查資料，在政府希冀透過政策開放提振國內投資與經濟發展時，不論是否因陸資對於台灣法令不熟悉或大陸緊縮政策影響陸資來台投資，所造成開放陸資投資政策之成效尚未正向顯著成長，而民眾對於政策開放可能產生之負面效益，已有所顧慮。雖然，開放陸資來台投資至今短短 2 年多，其成效如何尚待時間及各方檢驗，但究竟有關開放陸資來台投資政策內容為何？確有值得了解之處。以下就開放陸資投資項目中，涉及不動產投資部分，概要說明。

依「大陸地區人民來臺投資許可辦法」、「大陸地區人民在台灣地區取得設定或移轉不動產物權許可辦法」、行

政院大陸委員會於民國 98 年 6 月 30 日公布之「開放陸資來台從事事業投資政策說明」以及經濟部於民國 100 年 3 月 2 日發布之「第二階段開放陸資來台投資業別項目」等規定，屬於「大陸地區人民來臺投資許可辦法」第 3、5 條規定，包括大陸地區人民、法人、團體、其他機構或其於第三地區投資之公司且直接或間接持有該第三地區公司股份或出資總額逾 30%，或對該第三地區公司具有控力能力者；或投資人持有所投資事業之股份或出資額，合計超過該事業之股份總數或資本總額 1/3 以上，皆為適用開放陸資投資之相關規定者。兩階段開放政策中主要包括開放投資項目¹以及配合開放投資而放寬購置不動產限制等規定，說明如下：

(一) 開放投資項目¹

製造業中之紡織業、橡膠製品製造業、塑膠製品製造業、電子零組件、電腦等，屬於我國產業鏈發展完整且具國際競爭力行業共計 89 項；服務業中之零售服務業、住宿服務業、餐飲業、業務支援服務業（會議服務業）、陸上運輸業（限觀光用空中纜車）、運輸輔助業（停車場等）、運動娛樂及休閒服務業（遊樂園及主題樂園）等，共計 138 項。

同時，亦開放部分限於依促進民間參與公共建設法及其相關規定之（非承攬）公共建設項目，包括民用航空站及其設施（屬不涉及敏感性商業設施、限定相關建設需位於航空站陸

側、不涉及管制區、陸資持股比例低於 50% 且不得超過我國最大股東）、觀光遊憩重大設施、交通建設（停車場）、重大商業設施（國際會議中心）等，共計 20 項。

(二) 購置房地產

配合前述規定，開放陸資企業因業務人員居住之住宅、從事工商業務之廠商、營業處所或辦公場所或其他因業務需要之處所，得取得不動產。

從兩階段開放項目來看，除放寬購置房地產之限制外，陸資企業並得以投資興建後自用或經營；或以承租建物自用或經營等方式參與投資。又，由於目前政策尚未開放「不動產開發業²」（係指從事不動產開發、住宅、大樓及其他建設投資興建、租售業務等行業均屬之），陸資企業不得以投資興建後出租建物予他人使用之方式參與前述開放項目之投資，因此，對於例如結合旅館、商場或辦公等複合式且除自行開發經營，可能尚需採委託經營或出租等不同營運模式之大型投資開發案時，便無法參與，形成有條件限制陸資企業可能以炒作台灣房地產為投資目的之行為。因此，在現今不動產市場趨向結合多元機能之複合式開發的同時，前述限制卻也相對限縮陸資企業來台投資。

究竟開放陸資來台投資是衝擊？還是應該對此更為樂觀期待？從全球經濟發展趨勢可見，我國對於兩岸經貿交流、陸資來台投資等政策，勢必逐步邁向更為開放的未來。而不動產仍為帶動國家經濟發展的火車頭產業，透過開放政策引進外資，創造就業機

¹開放項目清單請詳參行政院大陸委員會於民國 98 年 6 月 30 日公布之「開放陸資來台從事事業投資政策說明」以及經濟部於民國 100 年 3 月 2 日發布之「第二階段開放陸資來台投資業別項目」。

²係指行政院主計處公布之中華民國行業標準分類第 L 大類之 67 不動產開發業。

會，提升整體經濟效益，應為首要目標，建議未來應可透過相關配套機制的訂定，例如針對達一定投資金額以上之開發，不限於投資後自用或自行經營，而允許採取彈性開發經營模式，或限制初期陸資投資事業之持股比例，而後逐步放寬等，以增加投資誘因。

如果開放將為時勢所趨，則更有賴完善的制度與配套措施之制定，始得在不衝擊我國產業，而可兼顧提升國內投資與整體競爭力。對於未來我們唯有樂觀期待，才有更進一步的動力！

經驗分享

International Urban Planning Design Workshop 見聞錄

孫宇、周曉柔、林宣佑、劉芝妤

(政治大學地政系畢業學生)

一、工作坊介紹

2011 臺北市補助大學都市規劃設計國際交流合作計畫 (IUPDW, International Urban Planning Design Workshop) 是臺北市政府透過國際工作坊以及研討會的方式以支持年輕一代的規劃師對於台北市的都市發展有創新的思路及創意的發想，今年是國際工作坊成立的第二年，主辦單位選擇臺北市萬華區(艋舺)作為本次工作坊的議題，並將工作坊的主軸定位為「再發現艋舺榮耀之魂—編織萬華流動紋理」。

國際工作坊的主要目的是透過教育、學術交流以及實務的經驗來互相學習，藉由工作坊的進行能夠使學生及教員們看見更多不同面向的規劃設計想法。參與本次國際工作坊的團隊

包括國內國立政治大學地政學系、國立聯合大學建築學系中國文化大學環境設計學院，國外日本早稻田大學建築研究所、韓國高立大學建築研究所、澳洲雪梨大學建築設計及規劃研究所，共六校八個系所共同參與，由臺北市都市發展局補助。

本次國際工作坊著重在規劃區域第一手資料的發現，因為第一手資料代表整個城市的生活包括了人的流動、實質的空間、場域的精神(無形的空間)、社交場域的活動等不同空間的探討。除了進行學術上的交流外，也希望藉由本次工作坊所產生的成果能夠提供市政府做為未來規劃的參考依據，提供不同國家對於變化多端的場域在處理上的想法及概念，產生一個都市宏觀的遠景計畫。

在這個工作坊中，除了注重在第一手資料的收集與發現外，在規劃的方法上也有許多特別的地方，第一個部分是場所精神—從建築現象學所來的方法，主要是思考場所的意義與功能，包含了實體的元素(位置、景觀、路線、物體)和非實體的元素(記憶、敘事、節日、傳統知識、價值、紋理、色彩、氣味等)，希望可以找到物理上與精神上的元素都代表著某種地方意義、價值、情感，而在這裡不僅僅將場所精神的思考侷限在建築上面，而是透過場所精神的觀點重新思考在歷史保存街區的規劃設計上有些甚麼樣的地方意義與價值。第二個是找尋場所中的流動，希望學員可以在規劃的區域內觀察到實體的流動以及因為實體流動而產生的非實體變遷，仔細的討論流動的類型、時間、來源、目的等，透過文化的脈絡來交織萬華地區

未來的願景。

總的來說，主要的想法就是從生活景的概念來進行規劃，生活景是日本早稻田大學的後藤教授提出來的概念，生活景即是反映了民眾的日常生活行為，因此被預期是市民在自主行為上的中介表達，最能夠表達出在這個城市中最貼近於民眾生活的景況為何，我們要透過生活景去定義一個地方，依此去尋找出萬華的場所精神以及觀察地方之間的流動。

二、workshop 過程中的訓練及磨練

在工作坊的每個小組內的每位成員，皆來自不同國家、不同學習背景，又各自為建築、都市設計、都市景觀及都市計畫專攻。首先，各組員會遇到的即是語言上的溝通障礙。並非每位學生皆可用英文流利地表達自己的想法，所以在討論及想法的陳述上就是項挑戰。國外的學生英語能力大體而言都頗流暢，因為國外的學生幾乎均為學校所挑選而出，而臺灣學生的程度相較而言並不齊整，所以會造成在組內有同學因為語言無法參與討論或能力不足而沒有想法能提供討論的情況。第二，各個學生專業背景不同所造成討論意見分歧。所有學生皆來自不同的領域，造成現調後的想法和意見相左，在規劃構想上無法達到共識，並且在現場調查過程中所欲調查的方向及目標亦不同，如何讓組內達到規劃目標相同的共識是一大難題。第三，文化背景的不同所造成想法和思考模式上的差異。由於每位學生受到的專業訓練不同，又來自各不同國家，對於創意、解決方案以及處事的態度皆不同，所以在遇到提出方案的提出以及創新的想法時，組員會給予

不同的意見及想法，甚至表示不贊同，如何在讓自己的想法被肯定，以及在不同的意見中仍能冷靜自持並且不以情緒化表現，這是所有人皆需要學習以及克服的困難。第四，每位學生文化素養及專攻背景並不相同，如何和不同背景的人溝通以及相互尊重，這是修養，亦是學問。第五，軟體及手繪能力的不足。由於建築背景的學生居多，所以設計方面的軟體就成為基本的能力，例如 Auto Cad, Photoshop 等軟體以及手繪能力都是最基本且應用相當廣泛的必備技能，但是政大學生在此方面的能力便相對地顯得缺乏，建議系上未來可增設相關必修課程，學生具備這些能力在未來將受益無窮。而在 workshop 的訓練裡，因為這是必須的能力，所以會強迫自己快速學習並加以應用，這是個讓人快速成長的地方。除了軟體能力以外，語言能力的提升、有效率的學習方法、抗壓能力的培養及和不同背景的溝通能力均是在 workshop 能學習成長的方向。

不論每位組員的意見是否都能相當切合規劃區問題，或是皆能提出有創見的規劃構想，我們都必須給予尊重並將其納入討論，並且避免組內分組而導致無共識的情況。小組和個人最大的不同即是小組必須要溝通並且討論，找出彼此的共識及最佳的規劃方案；而非像個人可依自我主觀的想法行事。這是每位組員都須學習的事，尤以組長為最。組長必須要有統合能力及尊重各組員的態度，並將大家的意見整合，找到大家都可接受的方案，不能依自我的想法為主而後再行告知。這是曾發生在 workshop 的情

況，而這樣的情況也造成了不好的結果，所以如何溝通及尊重彼此是很值得學習的課題。

就以本小組舉例面臨規劃構想分歧的問題。主修背景的不同，定會造成對於規劃區定義不同的情況，但是如何在此情況下讓組內達成共識，並繼續完成規劃案，這是極需彼此學習的難題。

三、從活動中學習到的各種經驗

有幸參與這次的工作坊，在十一天的活動過程中，除了聆聽諸多教授講授各種都市計畫之概念外，最重要的是在和各國的學生合作中，學習到很多實務上的寶貴經驗。

1.與來自不同學校、背景的學生合作。

本次參與工作坊的學生，計有來自日本早稻田大學、韓國高麗大學、澳洲雪梨大學、以及台灣聯合、文化、政治大學等多所學校的不同科系，包括建築系、市政系、景觀系、都市計畫系及地政系等，可想而知，將不同校風、科系訓練出來的學生分別打散在各組，一定會激起許多討論及想法上的火花，如何適時表達自己的想法，並學習協調、整合出一個完整的小組概念，是參與工作坊的一大挑戰。

一般來說，早稻田大學及聯合大學的學生擅於手繪及設計，高麗大學的學生擅於表達自己的意見，雪梨大學的學生擅於各種軟體的使用，文化大學的學生擅於以市政的角度探討各種法規層面，而政治大學、也就是本系出來的學生，政大的學生擅於用各種不同的面向去探討規劃範圍內的都市活動及問題，同時也考量大尺度的研究範圍規劃整體性。每組包含了不同

學校的學生，亦即每個組員各自擅長的部份都不盡相同，是故在活動期間，除了盡力完成自己的部分以外，與別的學生討論，並從他們身上學習自己尚缺乏的技能，對彼此來說都是非常好的經驗分享與學習。

2.聆聽各校師長之演講，並與其討論，汲取經驗。

在活動期間，主辦單位安排了各校師長為學員們講授諸多都市計畫的概念，以及針對不同的主題進行分析與說明，並搭配案例講解。比方說，聯合大學的關口信行教授講授了生活景(lifescape)的概念；劉維公教授介紹了松山區的文化創意產業；高傳祺老師演講了萬華地區的歷史與發展等，從這些精采的演講中，體會到從各個角度來看待計畫區的觀念。

此外，在工作坊期間，各校的老師時常會巡視各組，有時亦會參與討論並給予意見，當中可以直接了解到老師的想法，汲取師長們的經驗，著實獲益良多。

3.語言的重要性，但語言不是最重要的。

由於這是一個國際工作坊，有來自各國的學生參與，因此勢必得使用國際語言「英語」作為主要溝通語言。是故，在平時應該積極訓練自己的英文能力，將英語視為一種工具，使你更加了解世界、也讓世界更加了解你的工具，以都市計畫作為以人為本的學科而言，溝通是不可逃避的課題。

雖然英文的重要性不可言喻，在工作坊期間，會發現很多時候很難用英語表達自己的想法，畢竟英語不是台灣學生的母語，總是會遭遇到有口難言的窘境，此時態度與積極性才是決

定一切的關鍵。當無法順利用口說表達想法，我們可以試著使用書寫漢字、肢體語言、圖示等很多方式，透過各種可能的手段達到我們的目標。

四、活動結束後的省思

必須說，這十天的收穫比想像中的還要更多。在活動結束後，給了我一些省思和體會。

1. 學會如何和不同文化的人相處

這次來參加工作坊的有日本早稻田大學、澳洲雪梨大學、韓國高句麗大學、中國文化大學、國立聯合大學以及政治大學。把這些不同國家、不同文化卻共同學習規劃的人放在一起，大概勉強算得上是小小聯合國，試圖激盪出更多的創意和火花。

一開始的時候覺得和大家都很陌生，剛分組的自我介紹也是結結巴巴，但經過一整天的相處和一起做現勘和調查，彼此開始熟識熱絡，身為"地主"的我們也竭盡所能去介紹台北，印象最深刻的是第一天晚上去逛了師大夜市，才發現要把所有的台灣小吃翻譯成英文是如此困難又有趣的事，困難的是很多小吃似乎沒有「譯名」，有趣的是就算翻了似乎也還是無法理解那是甚麼滋味，所以到最後只好對他們說「Just try it!」，很幸運的是他們也總是樂於嚐試，這也算是另一種形式的國民外交吧。當看到他們對於台灣的食物和事物發出驚奇和讚嘆時，心裡的滿足感是無法用言語來形容的。

雖然政大的學生主要學習的領域還是規劃，相對之下較不擅長於建築與繪圖，但和澳洲人和韓國人相處時，可以深刻的體會到他們對自我的要求和對小組工作的強烈參與感，我

發現雪梨的學生具有相當好的統整力和領導力，而韓國學生則有相當優秀的表達力和獨立作業能力；而文化和聯合學生對於建築設計專業和規劃的認真一樣令人敬佩，這些都著實讓我開了眼界和值得虛心學習的。

原來只要有真誠和熱情，文化的差異也可以變成一種美麗的層次交疊與交會。

2. 溝通與交流才能發揮團隊精神

對於十天內必須完整完成計畫區的現況調查以及三次的報告，對於初來乍到而且尚不熟識的大家而言是具有挑戰性的，如何好好溝通，在一次又一次的小組溝通裡不斷被嘗試著，大家都用盡全力表達自己的看法和理解彼此的想法，不論是在紙上塗塗畫畫，各種語言的說明或者肢體語言，在桌上、牆上還是電腦螢幕上，處處可見「溝通」的痕跡，試著傾聽和表達，達到共識再分工合作完成，就這樣一次又一次共同面對問題和上台簡報，透過相互幫忙和支援，讓我們找到了彼此間的默契，也得到團隊合作與溝通的寶貴經驗。

3. 難忘又充實的工作坊——艋舺「魂」

在這參與工作坊的整個過程中，最喜歡的還是和人相處的部分。從第一天到最後一天，很感激所有工作人員的協助，也很感謝所有老師們對我們的建議和陪同參與，每次都與我們一同席地而坐，耐心聆聽與討論，尤其是賴老師和孫老師更是給予我們很大的支持與鼓勵，讓我們可以在這十天內盡情發揮與學習。還有親愛的組員和新認識的夥伴們，和你們一起學習和規劃是最充實快樂的一件事。

最後一天，一切都接近尾聲，大家齊聚工作坊的大廳拍大合照，照片裡每一張面孔我都會記得，謝謝你們，讓我們一起創造艋舺「魂」，屬於這塊土地和我們的精神。

教師園地

1. 張金鵲教授當選本校 100 學年度特聘教授。
2. 陳立夫教授當選本校 98 學年度教學優良教師。
3. 林秋瑾教授榮獲中華民國第十六屆地政貢獻獎。
4. 白仁德副教授於 100 年 7 月 5 日至 14 日赴奧地利維也納訪問，與奧地利維也納大學進行雙邊學術合作，並於 7 日、8 日參與本校與維也納大學共同於奧地利舉辦之低碳實驗區域研討會。
5. 白仁德副教授帶領本系共計 35 位學生於 100 年 7 月 27 日至 8 月 3 日赴日本金澤，參與與日本金澤大學環境設計學類都市計畫組合作辦理之「都市規劃與設計實務短期課程」。
6. 黃灝雄副教授與碩士班廖家翎同學於 100 年 8 月 8 日至 10 日赴中國哈爾濱，參加 2011 海峽兩岸遙感研討會。
7. 徐世榮教授、顏愛靜教授、楊松齡教授、邊泰明教授、賴宗裕教授、陳立夫教授、陳奉瑤副教授、詹進發副教授於 100 年 8 月 9 日至 18 日，前往中國哈爾濱參加 2011 海峽兩岸土地學術研討會。
8. 白仁德副教授與孫振義助理教授於 100 年 8 月 24 日至 8 月 24 日赴

韓國慶州，參加 2011 年台日韓都市計畫國際研討會。

9. 白仁德副教授於 100 年 9 月 1 日至 9 月 8 日赴中國武漢，參加 2011 海峽兩岸都市計畫研討會。

10. 本系全體教師及家眷自強活動於 100 年 7 月 30 日至 31 日赴宜蘭棲蘭山莊二日遊。

學生園地

1. 本系 100 年應屆畢業同學錄取各大學研究所名單如下，並恭喜所有錄取同學，在此謹祝鵬程萬里，學業順利。(依校名筆劃排序，學生名單不排序)

- 中央大學土木工程學系碩士班：廖家翎(推甄)、孔繁恩(推甄)。
- 成功大學都市計畫學系碩士班：白詩榮(推甄)、邱盛琳(推甄)、孫宇(推甄)、呂俊毅、謝欣融、謝宛好。
- 成功大學財務金融研究所：盧偉中。
- 成功大學測量與空間資訊學系碩士班：蕭伊伶(推甄)、李敏瑜(推甄)。
- 政治大學地政學系碩士班：彭逸緯(推甄)、阮佳萱、林耀宗、陳蕙瑩、周曉柔、白詩榮(推甄)、劉芝好、曾凡綱(推甄)、許巍瀚、許翔、李敏瑜(推甄)、孔繁恩(推甄)、廖家翎、洪連吉、湯舜閔、洪翊甯、林汝晏。
- 政治大學廣告系碩士班：楊雅嵐。
- 政治大學會計學系碩士班會計

組：黃郁涵。

- 政治大學新聞系碩士班：謝明廷(推甄)。
 - 政治大學資訊科學系碩士班：林專耀。
 - 政治大學輔導與諮商碩士學位學程：黃芸瑩。
 - 臺北大學不動產與城鄉環境學系碩士班：吳芊儀、簡子翔。
 - 臺北大學自然資源與環境管理研究所：楊苡芄、陳俊叡。
 - 臺灣大學土木工程學系碩士班：莊佳頤(推甄)、蕭旭剛(推甄)、李唯碩(推甄)、李敏瑜(推甄)、蕭伊伶。
 - 臺灣大學建築與城鄉所甲組：林宣佑、周曉柔
 - 清華大學經濟系碩士班：鄭仲棠
 - 實踐大學建築設計學系碩士班：徐士閔
 - 逢甲大學都市計畫與空間學系碩士班：陳柏蒔
 - 臺灣師範大學教育心理與輔導學系碩士班：黃芸瑩
 - 臺北市立教育大學心理與諮商學系碩士班：黃芸瑩
 - 東吳大學教育心理學系碩士班：黃芸瑩
 - 彰化師範大學教育輔導與諮商學系碩士班：黃芸瑩
 - 國立台北教育大學教育心理與諮商學系碩士班：黃芸瑩
2. 本系 100 學年度新任系代表為土地管理組三年級周沅枋同學；新任系

圖書館館長、副館長為土地管理組三年級廖婉玢同學、羅玉璇同學；新任系學會(第 1 學期)總幹、副總幹為土地資源規劃組二年級劉家齊同學、土地管理組鄧凱元同學，期許以上新任系上學生幹部盡心負責。

地政活動訊息

1. 本系與臺北大學不動產與城鄉環境學系將於 100 年 11 月 5 日(星期六)合辦「建國百年全國土地論壇」，屆時將邀請國內多所土地研究相關學府機構與會參與。
2. 本系將於 100 年 9 月 23 日(星期五)14 時至 16 時之碩博士班導師課時間，邀請交通大學工學院材料系林健正教授，假綜合院館南棟六樓 270624 製圖二教室演講，講題為「都市計畫與土地政策如何相輔相成」。
3. 本系將於 100 年 10 月 7 日(星期五)14 時至 16 時之碩博士班導師課時間，邀請義守大學公共政策與管理學系鄭安廷助理教授，假綜合院館南棟六樓 27062 製圖二教室演講，講題為「從國際空間規劃思潮看國土規劃」。
4. 本系碩士在職專班導師課時間將於 100 年 10 月 22 日(星期六)14 時至 16 時之碩士在職專班導師課時間，邀請律州聯合法律事務所蔡志揚律師，假綜合院館一樓 270114 試聽教室演講，講題為「都市更新爭議問題解析」。

* 本學訊可至地政學系網站(<http://landeconomics.nccu.edu.tw>)下載