

基隆市議會 105 年公務出國報告彙整表

項次	出國計畫名稱	起迄日期	地點	出國人員別	行程概要	心得或建議事項	備註
1	105 年行政主管及人員隨同議長等赴日本北海道考察	105 年 3 月 2 日至 105 年 3 月 6 日	日本北海道	議長、議員 行政主管及人員	<p>第一天：基隆市議會—桃園國際機場—日本北海道函館機場—函館市役所參訪—函館山纜車—函館市</p> <p>第二天：函館市—聖女修道院—大沼國家公園—洞爺湖—北海道廳舊本廳舍—大通公園—札幌市</p> <p>第三天：札幌市—北海道神宮—日高山脈國家公園—阿寒湖</p> <p>第四天：阿寒湖—網走刑務所—大雪山國家公園—石狩川—旭川</p> <p>第五天：旭川—千歲機場—桃園國際機場—基隆市議會</p>	<p>一、考察心得：</p> <p>日本北海道的發展過程中，因受限地理及氣候因素，開發的時期較侷限於通商的港口，但對於港口功能逐漸退化後，利用原有的設施進行轉變，不僅保存原有的文化意義，也可凝聚住民共識，在此共有基礎下，逐步發展成觀光產業的亮點。</p> <p>此行參訪重點之一—函館市，係北海道最早開放通商的港口城市，早期主要為北海道與日本本州船舶運輸港口，隨著青函隧道的開通，船舶已非與本州間主要的運輸工具，另一方面，隨著都市住宅的開發及自用車的普及，函館市的商業中心亦逐漸從原來的港口所在的西區，轉移到火車站前地區；進而使得金森倉庫所在地區的住居機能，得不到良好的發展。在日本高速經濟發展的時期，同時也面臨了遺失歷史街道的危機，進而在當時的社會產生了一股保全歷史建築的風氣，基於此風氣及相關活動的普及，日本修正了文化保護法，修訂「傳統建築物群保存地區制度」，函館市西區的歷史街道也湧起了歷史街道評價市民運動。</p> <p>此次參訪重點之一的函館市「金森紅磚倉庫」，係在前述環境背景下，在舊函館郵局先行改造，形成商業設施的明治館，再接著針對部分金森倉庫進行商業化改裝，將此地區轉換為觀光亮點。在參訪時，特別針對在保存歷史建築物/歷史街道的同時，相鄰週邊的開發行為是否應予管制，以避免開發行為結果與歷史保存不相稱的情形，予以了解，據函館市人員說明，為了保存歷史建築及街道的景觀，日本係採取法律方式規範週邊新興開發建物高度，並於公共設施的配合方式，以面的方式提升金森紅磚倉庫地區的觀光效益。</p> <p>在古蹟保存方面，台灣雖然已有一些顯著的成果，但民間古蹟建築保存仍然挑戰，尚有努力空間，例如本市的許梓桑古厝，有 84 年歷史，是日治時代基隆區長許梓桑故居，建築類似傳統閩南三合院，又似日式洋樓，是「漢洋合璧」特殊景觀，但已殘破不堪，只剩牆面及房屋結構體，形同廢墟目前僅有文史工作者自發式打掃古厝活動，在重新被看見後，成了基隆新景點，人潮再現。</p> <p>因此，建議對古蹟建築物/街道，政府相關部門應加以活化利用，並宜以”面”整體發展的，作為此類建築物保存與效益外溢的方向規劃，而非僅以點的方式管制，才不會讓文化歷史建築物/街道在管制中枯萎。</p> <p>二、建議事項：</p> <p>(一) 鬆綁文化資產維護及法令政策：</p> <p>基隆市的文化資產包含古蹟、歷史建築、文化景觀、傳統藝術技藝、民俗節慶、文物等。目前列管約有 47 項，但仍欠缺整體規劃及維護作</p>	

						<p>為，致與觀光難以結合，發揮相乘效果。如此只做管制與維護，而非以活化作為文化資產管理的模式，並非全民之福，或許可透過法令的調整，融合民間進駐所帶來新的思維及構想成為地區亮點，並增進及活化古蹟空間機能吸引觀光客前往。</p> <p>(二) 古蹟與其週邊設施整合規劃，有效連結周邊產業： 古蹟雖為硬體建設，但與周邊產業息息相關，如能結合規劃，可發揮加倍效果。如能將古蹟與其週邊內各點連結，構成整體區域，並以整體發展方向進行管制與活化，將古蹟與相鄰生活圈的景點、商圈連結，避免拘限於”點”的管制，造成扼斷古蹟活力的泥沼中。</p> <p>(三) 歷史建築與歷史街道活化與都市開發應並存： 歷史古蹟存在於都市中，是都市成長的最佳解說員，基隆市因早期高度開發，早期的開發又未有歷史建築/街道並存共榮的概念，形成現在歷史建築/街道以”點”保存管制的方式存在，每每形成與都市景觀失去相乘效果的雜亂或單調，本市最顯著的為座落中正路「舊市長官邸」及七堵區光明路「舊七堵車站」的修復，均屬著眼於古蹟歷史建築單一維護的態樣，與週邊建築物格格不入，實為可惜。</p> <p>(四) 台灣的發展過程中，因受多種族之統治，故會有歷史片段交錯情形，建議市政府在盤點基隆市歷史建築/街道或古蹟時，更應發掘不同時期之故事性，以故事串連起人與建築的關連，沒有故事性的歷史建築/街道或古蹟，就只是一般的磚瓦組合而成的構造物，是沒有感情的，當然不會吸引人來了解。</p> <p>(五) 港區再生及早準備因應： 港口設施包含了運輸、關稅、安全、物流等區塊，基隆港因腹地限制，倉儲設施分佈於市郊，基隆港在面臨世界產業發展版圖變化及臨近地區各港口競爭，已不可避免地形成了貨運逐漸萎縮，而轉為以客運為主的郵輪運輸，但轉型為客運的配套，諸如因貨運量減少，造成倉儲用地需求的檢討及盤點資源，在本市都市計畫中，均要及早配置，導引本市相關土地利用轉型及活化，提升本市產業發展效益。</p>	
2	105 年行政主管及人員隨同議長等赴日本沖繩參訪考察	105 年 4 月 29 日至 105 年 5 月 5 日	日本 沖繩	議長、議員 行政主管及人員	<p>第一天：基隆港務大樓—登船—17:00 開航</p> <p>第二天：日本沖繩那霸市</p> <p>第三天：沖繩 13:00 啟航</p> <p>第四天：日本九州宮崎縣日南市—20:00 啟航</p> <p>第五天：日本九州別</p>	<p>一、諮詢服務的提供： 基港大樓一樓空間不大，很多旅行社櫃台集中在入口處，登船的有數千人，或有團客，或有散客，如有諮詢服務人員，能充分了解報到櫃位及通關流程，將有助於旅客儘快入關享受船上設施。</p> <p>二、免稅店等設施： 在三次停靠港口時，因為通關匆忙，並沒有特去注意是否有當地的免稅店設置於當地的港務大樓內，但基隆港務大樓為報到登船港口，旅客於報到入關時會有較多從容的時間閒逛，若空間許多，應規畫完善的休憩區、兌幣櫃台，設置免稅店提供旅客挑選，若空間不允許，或可採預訂免稅品模式，入關提領。如能讓旅客多在基隆消費，郵輪停靠基隆港的效益能有實質的增加。</p>	

府—20:00 啟航
第六天：海上巡遊
第七天：8:00 抵達基隆港

三、下地行程的規劃：
這次郵輪行程停靠三個港口，分別是那霸、宮崎、別府；下船大部分會經過港邊建築物內，檢查人員會以親切的口吻表示歡迎，旁邊也都有設置一些當地代表的可愛立牌或簡單的迎賓表演，遊覽接駁車都在外場等待遊客上車。遊覽車上安排了當地的導遊，遊客全數上車後出發，當地導遊會講解景點的特色及有趣的事情，以幫助遊客對該地有較深刻的體驗。前往的景點多半離港口不遠，不用花費太多時間來回，又有一定的代表性。
在網路上查了一段關於外國遊客搭郵輪抵達基隆港後的行程規劃「郵輪於中午 12:00 點抵達基隆港-基隆港(KEELUNG)位於台灣島北端。為台灣第二大港口，下船後前往【故宮博物院】進行參觀，這裏共收藏展出 1000 多年來宋至清曆朝皇帝推崇的藝術文物珍寶，是舉世聞名的文化資產，有「中華文化寶庫」之譽。收藏品的年代幾乎囊括了整個中華文化五千餘年未曾中斷的歷史，最著名的翠玉白菜、肉形石、毛公鼎都是參觀者的最愛。隨後來到【台北 101】大廈，該大廈高 508 米，總樓層共 106 層（地上 101 層、地下 5 層），遊客可在此自由活動，自理用餐。也可自行前往 5 樓購票乘高速電梯到達觀景台觀光（自費）。行程還包括台灣最大的免稅店【升恒昌】，您可以在此自由選購各式大牌（岸上遊為參考行程）。」
所有外國遊客搭郵輪抵達基隆港後的行程，大抵與上述相同。所以，外國遊客雖然來到基隆，但對基隆的印象可能極為薄弱，雖說站在外國遊客的角度，台北是台灣的代表城市，台灣等於台北，所以到了台灣，沒去台北，好像沒到台灣一般；但這也是一個契機，如果專為郵輪旅客規畫一套基隆下地的景點行程，或提供不跟團到台北去的旅客，單日套票行程，讓他們可以依自己心情輕鬆完成的城市觀光。第一次去日本旅遊的人，未必將東京列為第一站，基隆應該試著去爭取更多的利基，只是在這之前必須要有通盤規劃不讓人失望的活動。

四、伴手禮及美食廣場：
在基隆下地的外國旅客如果依遊輪行程的安排，多半直接去了台北，沒有辦法在基隆好好的逛一逛。大部份的旅客總是想買一些當地的名產或伴手禮，基隆市區雖然不算大，但若有旅客想要購置基隆名產，仍是要多處奔波，如能在近港處規劃設立一購物商場是最好的，如因地受限，也可僅設立專門販售中心提供基隆伴手禮，甚至備齊台灣各地名產的專賣區，便可讓旅客可以一次買足。

五、道路整潔的維護：
日本道路乾淨是名的，這應該是源自於日本人從小對整理這件事的自我要求。基隆是靠海又多雨的城市，建築物容易顯得髒髒舊舊，因此基隆應該更致力於街道整潔的維護，不是派員終日清掃就可以達成，而且要深化在教育裡，讓孩子們愛惜自己、愛惜自己的城市。

					<p>六、古蹟保存與景點維護： 我們對於古蹟的保存，及對其原貌的尊重，其實是讓大多數民眾及觀光客失望。一個景點的該廢該建，往往牽扯到官商利益，而非以城市長久利益為著眼點。日本對於古蹟的修復與保存是不遺餘力的，這是可供我們參考借鏡的。</p> <p>七、我們的故事： 再平凡的地點及景色都可以藉由歷史、傳說或經創造，賦予其各種特色氛圍；比如中元祭由來、民間信仰媽祖接炸彈等等。日本、韓國遊客特愛去九份，可能和九份充滿濃厚的日式風情有很大的關係。</p> <p>八、因地制宜的特色： 在日本九州別府因為遇上大雨，很多人都買了下雨才會出現櫻花圖案的櫻花傘。基隆是多雨的城市，倘能販售具有特色的雨天商品，成為本市特色，在基隆遇到下雨，有特色雨傘可以撐、有特色雨衣可以買、有特色雨鞋可以穿，基隆的雨天也可以讓外國遊客、外地遊客不減遊興，反而覺得很有趣。</p>		
3	105 年行政主管及人員隨同議員赴東歐考察	105 年 6 月 20 日至 105 年 6 月 29 日	斯洛維尼亞 克羅埃西亞	議員 行政主管及人員	<p>第一天：基隆市議會－桃園國際機場－維也納</p> <p>第二天：維也納－格拉茲－布雷得－盧比亞那</p> <p>第三天：盧比亞那－波斯托伊那－普萊維斯國家公園</p> <p>第四天：普萊維斯國家公園－史賓尼克</p> <p>第五天：史賓尼克－杜布羅尼克</p> <p>第六天：杜布羅尼克－斯普利特</p> <p>第七天：斯普利特－札達爾－札格雷布</p> <p>第八天：札格雷布－馬利博－維也納</p> <p>第九、十天：維也納－桃園國際機場－基隆市議會</p>	<p>建議事項：</p> <p>一、世界遺產係指具有珍貴遺跡，建築物及自然環境等，並登錄於聯合國教科文組織名單中，目前台灣雖尚無已登錄之世界遺產，但有 12 處台灣世界遺產潛力點（2003 公布）。</p> <p>（一）有關世界遺產的保護，台灣可參考克羅埃西亞的作法，係將原有建築物保留，僅作部份的修繕，不刻意隔離與民眾接觸，而採用融入於民眾的生活方式，維護其歷史存在的核心價值，並用不同的面貌來展示，例如：在百年的建物中設置商店街，結合文化資產與商業活動，讓民眾願意且輕易的接觸世界文化遺產。</p> <p>（二）不同類型的文化遺產，必定要採用不同的維護方法，有易受人為破壞之遺產，可採隔離或收費方式，以降低受破壞的風險。</p> <p>二、在街道傢俱的佈置與公共藝術的擺設，是此次考察最大的收穫，最值得一提的是札達爾的海風琴，在潮汐的最低點，埋設 35 根不同長度，直徑與角度的管子，運用海浪的力量，推動藏於岸邊的水泥階梯中的風管，發出自然的風管樂聲，在本市的海洋廣場，有著相同條件的海岸，還可欣賞停靠岸邊的郵輪，其景色更勝札達爾，期待有創意的設計師，利用潮汐海浪的力量，發展出更有特色的作品，成為極具基隆特色的公共藝品。街道傢俱採用適合地方氣候與特色的材料，如克羅埃西亞的公共空間的展示說明，大量採用銅鑄材質，就是適合多雨的基隆。</p> <p>三、由此次參訪的城市中，有很多值得我們學習，除觀光景點，建物本身具有欣賞的價值外，如何包裝、行銷及週邊設備，正是我們要努力的方向，例如：在斯洛維尼亞的波斯伊納鐘乳石洞，乘坐露天小火車進入，由業者提供的耳機中，選擇各種語言，依照小火車經過的地點號碼序別，聆聽著詳細的解說，如此可讓各國觀光客深入了解，並節省大量的解說人</p>	

						<p>員；再如布雷湖中，搭配熱氣球乘坐，得將湖邊景色盡收眼簾，利用不同觀光元素的結合，創造熱議的話題，亦吸收觀光客前來。觀光行銷係由市場運作而產生，要達到好的結果，就須經過詳細的規劃，且行銷與市場關係密切，目標市場的選定是最重要的，提供不同的觀光客適當的產品，這是本市目前急需解決的課題。</p>
4	105 年行政主管及人員隨同議員赴大陸山東地區考察	105 年 10 月 12 日至 105 年 10 月 18 日	大陸山東	議員 行政主管及人員	<p>第一天：基隆市議會—桃園國際機場—山東濟南機場—濟南市—拜會山東省台灣事務辦公室</p> <p>第二天：參訪濟南市城市規劃館—參訪山東省博物館—拜會濟南市人民代表大會</p> <p>第三天：濟南市—德州市—惠民縣—東營市</p> <p>第四天：東營市—墾利縣—青州市—參訪青州市博物館—諸城市</p> <p>第五天：諸城市—青島市—參訪青島海爾工業園—參訪青島啤酒博物館—拜會青島市人民代表大會</p> <p>第六天：青島市—威海市—煙台市</p> <p>第七天：煙台市—蓬萊市—山東煙台機場—桃園國際機場—基隆市議會</p>	<p>一、海峽兩岸仍應持續開放交流，相互尊重、互利共榮： 兩岸歷經了開放探親、大小三通、陸客觀光，以及互設海基會和海協會，在九二共識基礎上，兩岸基本上已走向和平的道路上。由於本（105）年中央政府政黨輪，在兩岸關係產生些許的逆流和波折，最明顯的事實即是來台觀光陸客人數大幅減少，嚴重衝擊台灣觀光及其周邊產業。洛桑管理學院 IMD 全球競爭力中心主任布里斯曾表示：「台灣經濟最好的出路，是找出可以和大陸互補、合作的經濟項目，這對兩岸經濟都有助益，也不會犧牲台灣最重要的自由市場與民主價值」。在這次考察行程中，團員對山東各大城市所展現出蓬勃發展氣象，以及持續大規模開發經濟特區或新城鎮，其相關的願景、規劃及效率，感到敬佩。也相信兩岸在公共政策上，包含養老、城市治理等種種社會問題，都有相互借鏡之處，應彼此截長補短，找出可以和大陸互補、合作的經濟項目。因此，持續維持兩岸交流和溝通，仍屬必要。</p> <p>二、擴大市民服務中心功能，有效提升為民服務效能： 「行政單一窗口」是要讓民眾洽辦公務的時候，只要在單一個窗口交件，就能夠完成所有的作業，並獲得全程親切而且有效率的服務，以免讓民眾奔走好幾個窗口或機關，是單一窗口化之目的。因此，各級政府紛紛成立市民服務中心來統整提供市政服務項目。 據濟南市政務服務中心就本會專案簡報指出，該中心目前計有 43 個市級部門（單位）派員進駐服務中心，全市 323 項行政許可事項中，可於該中心申辦者計有 311 項，比率高達 97%，而在現場辦結率更達 80% 以上。此外，車輛管理、出入境、勞動就業、社保醫保等涉及中央業務便民服務事項，目前也全部進駐該中心提供申辦服務。除了服務範圍較本市廣泛全面外，在效率方面，不斷就服務事項推動「優化流程、減少環節、壓縮時限」，而且創新推行「建設專案審批服務一號通」和「企業設立並聯審批一表通」的機制，使建設專案從規劃許可到取得施工許可審批時限壓減為 45 個工作日，企業註冊審批時限壓減為 1 天，其成效頗為顯著。 反觀基隆市在市政府辦公大樓一樓成立服務中心，其服務項目為（1）一般諮詢服務。（2）代售郵票及印花。（3）提供各類文宣書表。（4）協處市民請見市長案件。（5）提供市民法律諮詢。（6）申領戶籍謄本。（7）求職求才諮詢服務。（8）外籍旅客諮詢。（9）都市計劃土地使用分區證明申請書。（10）建築物使用執照謄本申請。（11）其他服務事項。上開 11 個事項中，涉及行政許可事項僅有 3 項，可說是非常貧乏，</p>

					<p>僅聊備一格，服務品質及行政效率明顯落後中國大陸。宋議長在聽取簡報後也不禁讚嘆：「當一個濟南市民，能夠擁有如此快捷便民的市政服務，真的是太幸福了」。因此在統整提供市政服務資源上，基隆市政府真的是落後太多了，亟待儘快檢討改善，以符合便民、親民、利民之旨，建立快速回應的市政組織。</p> <p>三、積極推動港市發展策略，帶動多面向招商投資：</p> <p>基隆港近年面臨台北港和中國鄰近港口的激烈競爭，船舶停靠及貨櫃量明顯迅速遞減，週邊的船務代理、報關、裝卸、內陸集散站、倉儲及內陸運輸業者，都受航運產業的影響而缺乏足夠的營運收入，連帶影響基隆市的景氣繁榮，為此，民進黨林市長後喊出全力建構基隆港成為「東亞國際郵輪營運中心」。然而，國際港口其經營發展是要全面且多面向的，不是僅有旅遊休閒功能，甚至與港口所在城市應一體規劃，這是本次本會考察選擇了青島及煙臺二個在山東分別排名第一及第二名的國際海港的原因。</p> <p>以青島為例，現與積極開發西區海岸經濟新區（亦稱黃島區），打破現有行政區劃，開發面積廣達 2,096 平方公里，產業定位為現代海洋漁業、三大海洋服務業、五大先進臨港製造業。同時，有效地整合海陸資源，將生產、生活、生態功能融合其中，區內設置經濟技術開發區規劃中德生態園、中日、中韓創新產業園、國際旅遊度假區、國際生態智慧城，全方位打造國家級生態工業示範區。此外，更將該設施的支撐條件之生活環境、交通設施、基礎設施、人才資源、服務機制等整合在計畫區內。其港市蓬勃發展的氣象，建設以高階商務、科技智慧、會展旅遊、低碳生態的智慧新城之規劃手法令人折服。</p> <p>反觀基隆港擁有大臺北都會區之消費腹地及鄰近臺灣地區重要政經工商業中心，並有汐止、南港、內湖等科學園區與大武崙、瑞芳、六堵工業區等產業支撐，可提供船舶運送業、國際物流業、倉儲業、大型批發商、跨國營運進出口貿易商等以港口作為營運基地。從原擁有「自由貿易港區」之優勢，在民國 102 年更進一步推進獲行政院核定為「自由經濟示範區」，引進「前店後廠」模式，吸引廠商進駐。然而此一影響基隆經濟重大發展之契機，卻在中央政府政黨輪替後，於民國 105 年 10 月 26 日發布新聞不再繼續推動。對照青島蓬勃的發展，呈現一消一長 令人不禁感嘆。也強烈希望基隆市政府應就未來港市經濟發展提出開拓性方案，全力推動市港共同規畫、聯合開發、招商投資基隆港灣區，共同為基隆的繁榮而努力。</p> <p>四、研議建置城市規劃館成為城市行銷有利的手段：</p> <p>在參訪濟南城市規劃館過程中，我們可以注意到中國大陸各地方政府已將大型基礎建設計畫與土地開發導向計畫納入都市重劃地區的必要機制，同時也觀察到中國大陸各地方政府意識到諸如此類大型開發計畫可以被運用為城市行銷手段。而這種行銷的方法，對於發展城市經濟的信心、</p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p> 重塑城市形象與吸引招商投資中扮演了重要的角色。 因此，在中國大陸各主要城市規劃館被設計成具地方意象的地標建築，成為國際旅客參觀的熱門景點，同時也是城市形象的行銷。另外也發現城市規劃館也大部集中於中國大陸經貿發展熱絡的沿海城市，而且擔負起城市遠景與規劃理念與公眾溝通的功能，將城市遠景與規劃理念轉化為一般民眾容易理解的各種展示方式，擴大認同城市的整體遠景與城市規劃內容，有利政策執行。 基隆市刻正進行基隆火車站都市更新案，另外基隆市長林右昌在上任後也與台灣港務公司成立「市港發展策略聯盟」，全力推動市港共同規畫、聯合開發、招商投資基隆港灣區，同時提出「活化西二倉庫、打造文創園區、營造主題故事、繁榮地方經濟」之規畫構想，因此建議基隆市政府在進行本市重大都市更新規劃，宜考量研議是否效法建置城市規劃館之必要性，除了作為國際旅客瞭解基隆的第一個窗口外，也可作為與市民間進行政策行銷與執行的有效工具。 </p> <p> 五、加強城市綠化建設及綠能發展： 中國大陸山東地區在空間發展策略，以產業、生態環境和城鎮平衡為主軸，本次安排參訪的濟南、青島、煙臺等主要城市，特別重視建構以生態綠地為主的宜居城市，尤其是加強區域綠地建設，其綠美化的工作相當有成效，每個城市都充分落實 30%綠化的政策目標。本參訪團在行程沿路親眼可見道路兩旁均有計畫性整齊的植林，而且道路與建物之間均保留有綠帶，種植花木，因此，顯得綠意盎然。相較之下，國內城市擁擠，公園綠地不足，基於減碳環保，景觀及國土美學的考量，中國大陸的經驗值得借鏡。 另外，由於國內針對核能電力以不開發為原則（核四封存；核一核二不延役），未來各項綠能開發誠為重要課題。在安排參觀位於德州的中國太陽谷（Chinese Sun Valley）園區之後，顯然中國大陸已太陽能源運用落實於日常生活之中。在參觀過程沿路中，亦隨處可見家戶均普遍裝設太陽能板等集電設備，足見其重視綠能研發已具相當成效。基隆本身屬多雨環境，主客觀條件上也許沒有推動太陽能發電條件，但是仍有其他綠能發展的選項，例如海水或風力等等，可待開發研議。 </p> <p> 六、未來興建大型公營運動場館，維護管理與經營應有配套規劃： 為辦理世界級競賽，各國或主辦城市都紛紛建造大型運動場館來因應賽事，然而我國運動場館以公共場館為大宗，場館興建目的多半只是為了辦理一次大型的運動賽會，至於賽後如何利用在興建設計和規劃階段經常被忽視。賽後通常由政府編列公務預算經營，往往因人事、資金運用受限，以及缺乏營運激勵制度等因素，導致場館在賽後易形成所謂的閒置空間，就是所謂的「蚊子館」。基此，如何對這些投入鉅資的體育場館，進行賽後的維護管理與經營，已是各級政府必須解決的問題。 本次參訪的濟南奧林匹克體育中心在建築外觀融入當地市樹（柳樹）、 </p>	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>市花（荷花）為設計元素，極具地方特色。在維護經營方面，除提供商業演出及展會活動外，也將適當空間作為餐飲、零售及辦公租用，目前已進駐 120 餘商家，有效避免閒置成為所謂蚊子館。本市體育場館分別於民國 68 及 69 年間啟用，已逾 30 餘年，日後如有規劃重建，在場館設計宜融入地方特色；在維護經營方面宜參採類此作法，提升使用價值。</p> <p>七、儘速盤點本市有形及無形文化財，妥善經營觀光資源： 此次參訪山東地區境內較著名觀光景點，有城市特色風貌如濟南市大明湖、趵突泉；有歷史人物及古籍情境意象如惠民縣孫子兵法城；有壯闊自然景觀如墾利縣黃河入海口風景區；有保存地方特色文物如青州博物館；有考古、地質遺跡如諸城恐龍城；有百年產業如青島啤酒廠；有紀念戰事的劉公島中日甲午海戰紀念館及北海艦隊遺址，有充滿神話故事傳說的煙臺市蓬萊閣等等。這些地方上有形及無形的文化財，在中國大陸各地方政府用心規劃，經營保護，均開發為聞名中外的知名景點，吸引無數遊客流連忘返，其造成觀光周邊產業的收益十分驚人。本市雖然開發歷史未久，但建議市府應儘快進行有形及無形文化資產盤點行動，並加以研議規劃如何以最適當的方式呈現，使之成為本市觀光旅遊的亮點。</p> <p>八、持續精進議事資訊設備，增進本會議事效能： 由於本會刻正分年進行議事廳設備更新改善工程，因此在本次參訪青島市人大常委會活動中，特地安排參觀會議廳設備。該會會議召開的整個過程已借助電子化控制系統來完成。例如在每位代表座位上安裝個人電子設備，這個設備功能包含了電子表決器、IC 身分卡的識別及自動投票等等。另外這個系統所產生的資訊也與議事行政系統相結合，便於查詢及統計。這些電子設備在青島市第十四屆人民代表大會第一次、第二次會議上已開始使用，效果十分良好，殊值本會未來在議事廳設備更新，應納入評估規劃，增進議事效能。</p>
5	105 年行政人員 隨同議員赴日 本東京地區考察	105 年 10 月 23 日至 105 年 10 月 27 日	日本東京	議員 行政人員	<p>第一天：基隆市議會 —桃園國際機場— 東京—拜會駐日代表處</p> <p>第二天：東京—高尾山—藥王院—忍野八海—東京</p> <p>第三天：東京—御岳昇仙峽—影繪之森美術館—小海線高原火車—清里高原—東京</p> <p>第四天：東京—蘆之</p> <p>一、考察心得： 東京之行印象深刻，所到之處，從小地方到大地方，都看得到日本人用心之處，環境整齊清潔，道路平坦，路過的山林一遍翠綠，看不到濫墾濫伐，5 天當中，行程緊湊，每天晚上回到旅館都會與各議員級主管檢討所見所聞，想想日本人怎麼做的？思考未來基隆市應該怎麼做，雖然疲倦，但每個人興趣昂然，內心充滿無限的希望與理想。</p> <p>我們一行人在民進黨總召陳志成議員的帶領下於 10 月 23 日上午由桃園機場出發，3 個多小時，即降落在日本中部國際成田機場，映入眼簾的雖是一個老舊的機場，但看到機場的無障礙設施，相當完備，值得我們學習。第一站是透過我國駐日代表處與東京都議會議員進行交流，透過交流更深入兩國議會議事運作制度，東京都議會的議員年薪是 1708 萬 175 日圓，小池議員在當選後薪水減半後只拿約 1450 萬日圓，等於比議員少拿將近 260 萬日圓。她表示 127 名東京都議員薪水高於東京都知事薪水的話，東京都民（市民）勢</p>

湖海盜船—箱根神社—台場・海濱商
城—東京
第五天：東京—東京
築地鮮市場—六本
木・中城—桃園國
際機場—基隆市議
會

必以嚴厲的眼光關注東京都議員，針對東京辦 2020 年奧運暨帕運，需支付龐大經費的問題以及東京築地市場遷移問題等，小池已往東京都政的暗處「開刀」。她與長期君臨東京都議會的「東京都議會大老」內田茂之間的抗爭、與執政黨自民黨東京都支部連合會（東京都連）的抗爭，備受注目，為了市政發展果然有巾幗不讓鬚眉之稱，實令人刮目相看。因此，讓人感到府會和諧是不容易的工作，不只是政治協商，亦需高敏感、高智慧的議事運作人才。東京也保留許多很完整的古蹟，也是一個新舊融合的建築，裡面有很多現代化的電梯設備，尤其外面為了殘障者的方便所設的電梯間，在視覺景觀上雖不搭調，但是這充份顯示其公共建築物在無障礙的用心。寺廟城的外牆是由石塊壘砌而成，外表平整，稜線整齊，心想，在日本這個屬於地震頻繁地區，對於這些石塊的維護應該是不容易，在這個地方，我們也發現了道路的人孔蓋，都有自己地區的 logo，相當別緻，而本市水溝蓋數十年不變，都是井字格子樣式，實有必要花點巧思改變。第二天，10 月 24 日按既定的行程，要到高尾山纜車、藥王院、森林步道散策、展望富士山聖地~忍野八海等地方考察，導遊說，每年的 10 月底是秋天，山上四處楓葉已開始漸漸變紅，常吸引遊客到高尾山、富士山聖地~忍野八海等地方賞楓，大家搭乘高尾山纜車到高尾山，再搭乘纜車腦海裡又浮現本會第 15、16、17、18 屆議員提案，希望再市政府能在中正公園或從海科館-八斗子漁港-海大-和平島興建纜車，俾利發展基隆觀光，如果市政府能積極規劃應該可以吸引更多外地遊客來基隆搭乘纜山，新賞美麗的山景、海景，一路上上山楓樹多得相當壯觀，路旁配合祭典活動的攤販，井然有序，人員服裝整齊，不覺得髒亂，而附近的溪流，清澈無比，鯉魚悠遊其間，更可看出日本在環境水質的管制相當成功，這點，在忍野八海表露無遺。忍野八海的社區營造相當成功，短短的幾百公尺的水圳，飼養很多的鯉魚，水流清澈，惟稍湍急，鯉魚成群，逆水而遊，據說逆水是為覓食方便，在基隆目前許多社區營造工作，也陸續將社區附近水溝小溪整理養魚，營造優美休閒生活空間，我想學習別人的優點，好的開始就是成功的一半。在考察的幾天，我們都是乘坐遊覽車，日本的道路車道寬度，比我國還窄，大概像本市的仁一路車道寬度 3 米一樣，司機開車很守法，在路上汽車每一台都乾乾淨淨，尤其我看到他們的大卡車、貨車，這種運輸車輛的輪子，都擦得亮晶晶的，反觀我國，真有天壤之別。雖然他們的路幅較窄，但是地面標示清楚、平坦，就連鄉間的農路，柏油也鋪設的相當平整，街道上的電桿並未下地，但是因為沒有停車佔用的問題，不管是大街或小巷，都是整齊乾淨，通行無阻，反觀基隆市區道路狹小，電桿電線零亂，路邊又設有停車格，單行道又多，汽車及機車常擠成一堆，市政府應該需好好規劃改善。在社區行走，可以看到一小段距離就有一處小型停車場（日本買車需自備停車位），而不是像我們把道路當停車的地方，但市政府在 106 年起已開始修改建築法規，針對建商於本市興建新案需要規劃一戶一車位，總算開始有改革的政策，另路燈的桿子有多功能的使用，譬如附掛監視器、旗桿、地方的 logo；住戶門前有許多小孔蓋，小孔蓋上面有標示污水，另外一些孔

蓋應該是一些管線的孔蓋，施設平整，這些小孔蓋施設在門前，在台灣可能不被住戶允許，但是如果我們以後能像日本施工精緻，也許大家的觀念會慢慢的轉變。由於日本的基礎工程共同管道，大多已施設完成，所以幾乎看不到挖馬路，反觀我們的國家，處處都看得到路面挖掘施工，究其原因，地面下的基礎工程不完善，施工本末倒置，理應先做地面下的工程，譬如：將所有的管線包括電力、電信、自來水、寬頻等先納入共同管道，避免以後再開挖，我想這是政府在施政上需要調整的方向，當然這牽涉到現階段國家財政的問題，在共同管道方面，本市值得一提的是信一路及仁一路，我們已經有初步規劃的共同管道，而全市的共同管道系統整體規劃需再編列經費規劃，已及府會之間合作協調，期待未來我們能優先打造這些基礎工程，俾利管線及道路的管控。木材的使用，深受日本人的喜愛，從以前一直到現在，我們可以從一些參訪的寺廟，比如藥王院、箱根神社，這些寺廟經過千年仍然保持良好，可見在維護管理方面，是值得我們學習的，而現在的木造建築，仍然持續的在增加當中。我很欣賞日本和風式的建築及庭園造景，因為喜歡，才會注意，日式建築是斜頂，多層式的木造結構，樓層不高，大多是二層樓，沒有鐵窗也沒有騎樓，房屋外觀顏色不是黑的就是灰的，或是木材的本色，整修街道的顏色看起來相當的和諧，一致性，沒有突兀，我們甚至看到社區的冷氣機，外觀也以木框裝飾點綴。屋頂天際線的美化、鐵窗陽台的美化、騎樓空間的美化、建築物法定空地、都市計畫角地、畸零地的美化，甚至可以獎勵建立「建築品質示範區」，願意參加示範區內的建築物和居民，由政府全額補助拆除費用，補助美化部分，在獎勵與管理雙管齊下，來建立新的環境品質的居住文化。

京都於西元 794 年定為日本的首都，京都古城整體建築格局仿照中國唐代首都長安（現在的西安）營建而成的棋盤式佈局，京都地勢由北向南傾斜，東有鴨川，西有桂川，這兩條主要的河流，穿過這個城市，由於它擁有豐富的文化遺產，京都一直以來都是日本歷史和文化上的重鎮。今日的京都呈現著一股獨特的藝術氣息，和步調快速的東京截然不同。大伙兒在拜訪京都市政府的前一晚，住宿在大倉飯店，剛好就在市政府的對面，晚間時刻，由飯店俯看京都市政府，廣場暗暗的，再看看街道，除了路燈，並沒有特別的夜間照景，這使我想起中國大陸的各大城市，非常重視建築物及道路的夜間景觀照明設施，跟京都大大不同，我自忖可能是這個千年古都，不希望太亮，而是想呈現出都市夜間的寧靜和柔和的一面。

本市有天然良港基隆港，現已轉型為國際郵輪母港，但週遭建築物仍然雜亂無章，實在有必要再拉皮整修翻新，以及定期清洗外牆。基隆火車站原本在日據時代就是仿造東京車站原貌而建，但由於對歷史古蹟的維護不重視，而拆除重建，不但沒有特色也不美觀，新火車站於 105 年 6 月中於完成通車，分南北出口，舊火車站並未拆除，整體美觀一點都不美，市政府施政形同「頭痛醫頭，腳痛醫腳」的大頭症，應該仿效日本的都市景觀美學，才能創造城市新風貌。參觀日本觀光百選第一溪谷（御岳昇仙峽），峽谷地形打

造觀光散步廊道，其實本市暖東峽谷及七堵友蚋、瑪陵也可營造此景，如果可以邀請一些有名氣之國內外藝術家採促參法方式興建類似影繪之森美術館，相信藝術的元素可以產生觀光的能量。小海線高原火車也替日本吸引許多鐵道迷前來觀光，本市在今年也催生八斗子站深澳支線觀光列車，相信好的開始就是成功的一半。另外雖然本市不能像都會區有綿密的捷運網狀線，討論 10 餘年的捷運到基隆議題，不管是民生-汐止線或南港-汐止線，目前也無法實現催生，但今年本會議員仍有努力提升台鐵捷運化增班，公車捷運化接駁，並提案希望高鐵能延伸基隆，讓基隆人有更快速、更便捷的大眾運輸系統，更拉近大都會區的距離。話說日本有晴空塔、韓國有南塔、外國有比薩斜塔、巴黎鐵塔，但基隆有光華塔，但始終無法發光發亮吸引更多觀光客前來基隆，我想基隆的中正公園位置居高臨下，可俯瞰山海美景，市政府在施政績效應該再加強，可以試著打造台灣頭(基隆)最有看頭的觀景塔台。語云：「它山之石，可以攻錯」，這趟京都之行是一個學習之旅，大家收穫滿行囊。

二、考察建言：

本次日本東京考察之行，深覺日本在推動觀光建設方面確有值得借鏡之處，包括：

- 一、參訪過程中，對於京都市政府周延、嚴謹及有條事態度，包括事前準備、資料蒐集、簡報內容以及人員之接待等方面，業務課課長服裝整齊，全程與會，詳細解說，不僅提供完整的資料，同時也表現出對方對此次參訪之重視，其「敬業務實，事事求是」之態度及精神，深深值得吾人效法。
- 二、路面平整清潔，鮮少看到修補痕跡，不會像基隆市市區道路坑坑洞洞、修修補補，如同一塊破抹布。
- 三、京都給人整體清潔的印象，街道及廁所都非常乾淨。
- 四、京都重視歷史、文化，一再重修使得珍貴的世界文化遺產得以保存，如清水寺、金閣寺的古蹟維護再利用；古街道保存如二年板、三年板；西陣織的傳統工藝展示等，都讓人留下深刻印象。
- 五、京都擁有歷史悠久的都城、寺院、神社、以及景色秀麗的日式庭園；京都市府將這些製成影像作為文化觀光媒介，透過網路、電視將訊息宣傳到全球每一個角落。造就每年數百萬人前往京都觀光，文化觀光產業商機無限。
- 六、京都在污雨水下水道的管控，水孔蓋接縫、地下道管線等施工之縝密及許多河川甚至可以養錦鯉，可窺知其用心。而其老樹圍籬、植被保護、高透水碎石鋪面等，都顯示出該地在人為與自然間的相互尊重。
- 七、人行道、車道、自行車道區分清楚，井然有序。人行道遮雨棚的設計、廣告的設計等，都很雅緻。
- 八、警示招牌較活潑，如恐龍背工具包（道路施工）等。街道的指標都很清楚。

					<p>九、家戶綠美化做的很好，且均不會佔據公共空間。</p> <p>十、京都機車量較少，因此噪音及空氣污染也比較少。</p> <p>十一、街道少見騎樓，因此較無遭到佔用的現象；住家也沒有看到鐵窗，較無被拘束的感覺。</p> <p>十二、在京都可見到許多新舊融合的建築，包括官方及民間，整體看起來非常協調，他們在新建築建造時能同時考慮到古蹟的保存是值得我們學習的。</p> <p>三、建議事項：</p> <p>一、本市道路常因管線整修導致凹禿不平，若事前能先協調的宜先協調，若無法協調也應要求包商將路面恢復平整的原狀，不是將坑洞填滿即可。</p> <p>二、日本的街道仍有許多人騎腳踏車，因為他們有完善規劃的自行車道，本市幅員不大，可考慮加設自行車道。</p> <p>三、本市人行道有的沒有無障礙設施有的則是斜度太高，可重新檢視改善。</p> <p>四、行銷觀光方面，可將本市古蹟及其他文化特點並結合附近風景區拍攝影片，並結合本市商家提供之各種優惠對外行銷，以增進觀光人潮帶動商機。</p> <p>五、周詳的都市計畫，道路施工品質嚴謹，儘量利用離峰時間施工，以不影響交通為前提。</p> <p>六、風景名勝之規劃設置或擴大規模應與停車、交通動線、攤販商家管理等作好相關配套措施，方不致使遊客敗興而歸。</p> <p>七、日本民眾守法精神值得學習，此項亦是國人最欠缺，應儘速急起直追之教育項目。</p>	
--	--	--	--	--	--	--

說明：

- 一、本表不含以公假出國未使用本會經費、參加國際會議或從事其他活動（如國際比賽、業務視察、業務接洽等）之出國案件。
- 二、本會出國報告內容均包括考察目的、過程及心得等項目，本表僅摘錄「心得或建議」完整內容彙整供參。
- 三、心得及建議事項請本會各議員參考，並納入市政建設建言，作為問政參考。