

出國報告（出國類別：考察）

日本舊市區土地轉型與棕地活化實務與 案例考察

服務機關：

桃園市政府都市發展局、桃園市政府住宅發展處

姓名職稱：歐副局長政一等13人

派赴國家：日本

出國期間：112年12月24日至12月28日

報告日期：113年2月27日

桃園市政府及所屬各機關出國報告提要

出國報告名稱：日本舊市區土地轉型與棕地活化實務與案例考察

頁數 46 含附件：是 否

出國計畫主辦機關／聯絡人／電話／e-mail

桃園市政府都市發展局／謝岳凌／03-3322101#5224／10034586@mail.tycg.gov.tw

出國人員姓名／服務機關／單位／職稱／電話

歐政一／桃園市政府都市發展局／局本部／副局長／03-3322101 #5210~5212

黃建華／桃園市政府地政局／局本部／副局長／03-3322101 #5302

黃穗鵬／桃園市政府經濟發展局／局本部／副局長／03-3322101 #5260~5262

邱英哲／桃園市政府住宅發展處／處本部／處長／03-3324700 #3000~3002

湯靜文／桃園市政府都市發展局／國土計畫科／科長／03-3322101 #5830

王世婷／桃園市政府都市發展局／都市計畫科／正工程司／03-3322101 #5227

廖佳姿／桃園市政府都市發展局／都市設計科／正工程司／03-3322101 #5781~5783

蕭婷允／桃園市政府都市發展局／綜合規劃科／正工程司／03-3322101 #5220

林玥亨／桃園市政府住宅發展處／都市更新科／科長／03-3324700 #3100

彭靖家／桃園市政府住宅發展處／住宅開發科／股長／03-3324700 #2220

葉家愷／桃園市政府住宅發展處／都市更新科／幫工程司／03-3324700 #3114

蕭亦涵／桃園市政府住宅發展處／都市更新科／幫工程司／03-3324700 #3108

謝岳凌／桃園市政府都市發展局／都市計畫科／幫工程司／03-3322101 #5224

出國類別：1.考察 2.進修 3.研究 4.實習 5.其他(例如國際會議、國際比賽、業務接洽等)

出國屬性：1.科技與生活 2.警消與公安 3.教育與體育 4.經濟與就業
5.道路與交通 6.社福與醫療 7.環保與永續 8.觀光與文化
9.都市規劃與發展 10.市政交流 11.其他()

出國期間：112年12月24日至12月28日

出國地區：日本

報告日期：113年2月27日

關鍵詞：日本、東京、土地轉型、棕地活化

內容摘要：

當前全球及台灣都市規劃主要的思維即是以永續發展為原則，以健全土地經濟管理與平衡保育與發展為目標，本團藉由此次參訪日本，拜會東京都世田谷區役所、三菱地所株式會社及日本設計株式會社，並參訪東京及周邊地區包含虎之門、麻布台、豐洲、下北澤、橫濱等地區，觀摩都市再開發、閒置土地活化轉型及都市再生案例，參考此次獲得舊市區土地轉型及都市更新與再生設計相關經驗及心得，針對未來本市國土計畫、都市計畫、都市更新、鐵路地下化及都市設計等面向提出相關建議，提供本市相關政策執行之參考。

目錄

目錄.....	2
壹、目的.....	4
貳、過程.....	4
一、行程表.....	4
二、三菱地所株式會社.....	5
(一)公司業務簡介.....	5
(二)大丸有地區的都市更新(大手町·丸之內·有樂町).....	6
(三)大丸有地區130年的都更進行式.....	7
(四)導入有溫度的再造.....	7
三、日本設計株式會社.....	10

(一)公司業務簡介.....	10
(二)新總部辦公室空間設計.....	11
(三)亮點案例-虎之門之丘森大廈	12
四、虎之門暨麻布台都市更新專案開發計畫.....	14
(一)虎之門之丘計畫 (Toranomom Hills).....	14
(二)麻布台之丘計畫 (Azabudai Hills).....	16
五、豐洲市場暨築地市場.....	18
(一)豐洲市場及築地市場簡介.....	18
(二)豐洲市場暨周邊開發規劃.....	19
(三)築地市場舊址現況與未來規劃.....	20
六、下北澤路街.....	23
(一)下北澤路街簡介.....	23
(二)社區參與.....	25
(三)改造成果.....	27
(四)維護管理.....	32
七、橫濱 MM21計畫地區.....	35
(一)橫濱 MM21計畫簡介.....	35
(二)港灣都市與國土關係.....	37
參、心得.....	38
一、舊市區土地轉型.....	38
二、都市更新與再生設計.....	40
肆、建議.....	43
一、國土及都市計畫.....	43
二、都市更新.....	43
三、鐵路地下化.....	44
四、都市設計.....	45
伍、附件.....	46

壹、目的

本考察計畫目的為藉由拜會日本東京都內政府部門及私人企業，包含日本東京都世田谷區役所、三菱地所株式會社及日本設計株式會社，並參訪東京及周邊地區包含虎之門、麻布台、豐洲、下北澤、橫濱等地區，觀摩都市再開發、閒置土地活化轉型及都市再生案例，提供本市相關政策執行之參考。

貳、過程

一、行程表

本次日本考察行程如下表所示。

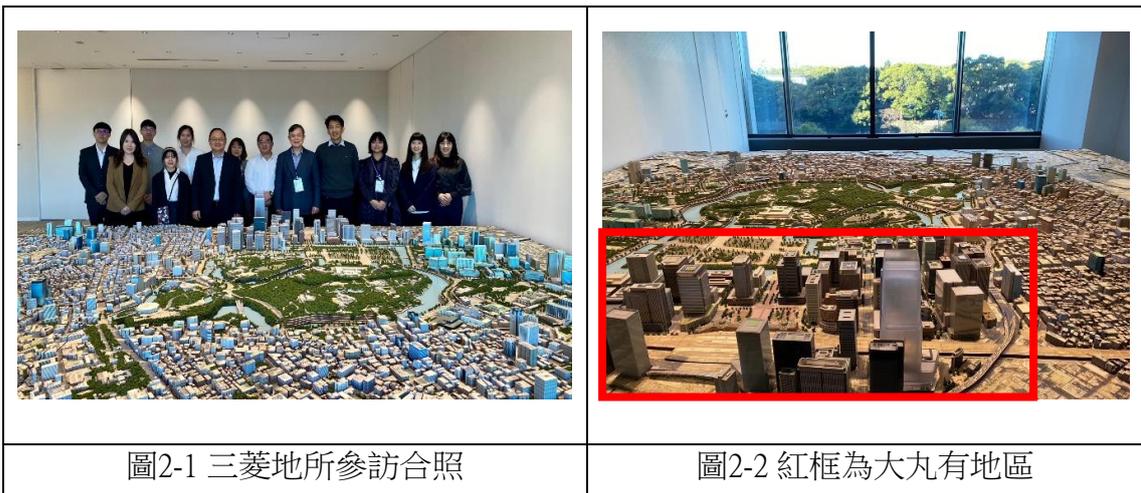
日期	考察地點	考察行程
12/24(日) 第1天		臺灣 → 日本
12/25(一) 第2天上午	東京	三菱地所株式会社
12/25(一) 第2天下午	東京	日本設計株式會社
12/25(一) 第2天下午	東京	虎之門・麻布台
12/26(二) 第3天	東京	豐洲地區
12/27(三) 第4天上午	東京	下北澤周邊地區、世田谷區役所
12/27(三) 第4天上午	橫濱 (東京近郊)	橫濱 MM21計畫地區
12/28(四) 第5天		日本 → 臺灣

二、三菱地所株式會社

(一)公司業務簡介

三菱地所屬三菱集團旗下企業，成立於1937年5月7日，為日本大型不動產公司及綜合地產開發商，主要辦理辦公大樓、住宅、商業設施等開發及設計規劃，亦有飯店營運、物業管理等多樣化不動產經營，為日本都市更新及城市建設推動的指標企業，事業領域除遍佈全日本，亦積極於全球設置據點，並與當地企業攜手合資開發管理，累積實力，致力於在日本及海外共同創造新價值。

三菱地所在日本主要大規模開發有東京大丸有(大手町·丸之內·有樂町)地區開發案、大阪 GRAND FRONT、大名古屋大廈、仙台泉 PARK TOWN 及橫濱港未來 21，近期主力推動位在大手町區域之東京火炬塔開發案，將以創造興盛及多元交流的國際級據點並打造日本最高大樓為目標，完工後將成為日本新代表地標，預計2027年完工。而在台灣，三菱地所則有累積台北南山廣場、台南南紡購物中心等知名商場（辦）建築規劃設計，投資南港車站綜合開發計畫等實績，而目前正在參與「富邦人壽高雄捷運凹子底站旁商業區設定地上權案」、「南港商三特公辦都更案 A26」、「信義區公所設定地上權案」等百億大案之建築設計規劃，持續為台灣打造嶄新據點。



(二)大丸有地區的都市更新(大手町·丸之內·有樂町)

本次參訪三菱地所，訪問重點為東京車站大丸有地區之都市更新，位處日本皇居東側至東京車站之間，由北而南分別為大手町、丸之內、有樂町，面積約120公頃，大丸有地區原為大片國有土地，自1890年代由當時的三菱家族收購後，三菱家族開始投入建設及造鎮計畫，而後三臨家族於1937年將成立三菱地所，至使由三菱地所投入更新建設。三菱地所本於大地主的優勢，於該地區以商業機能為導向大量新建辦公室，而未規劃住宅使用，自1890年代以來該區已經歷三階段的大規模更新。

其中日本最大交通樞紐－東京車站，始於1900年代選於丸之內地區開闢建設，後續國有及私有鐵道陸續投入於該區興建，使得現今行經該區之火車及高鐵，已有28條路線之多。大丸有地區已為日本金融商務核心特區，搭配便利的公共運輸及全球最大地下路網聯通，吸引4000家以上日本及跨國大型企業、國際五星飯店進駐此地區。



圖2-3 東京車站正面



圖2-4 東京車站南向

(三)大丸有地區130年的都更進行式

1. 第一階段(1890~1940年代)：三菱家族自1890年代購入大片公有土地後，仿效英國風格開始興建紅磚煉瓦建築如三菱一號館，並統一以15公尺限高興建三層樓出之租辦公室，形成日本最初的商業街區，在當時被稱為「一丁倫敦」。
2. 第二階段(1950~1980年代)：日本高度經濟發展，辦公室需求大增，三菱公司陸續整合敷地，並由紅磚建築更新再造為美式混凝土建築，另因該地區位居皇居旁，為示尊重限制開發高度為100呎(31米)。
3. 第三階段(1990年後)：隨著日本泡沫經濟崩壞，為徹底改造都市結構以提升國際競爭力，開始導入再生政策及容積制度，開啟該地區高層建築的向上開發。東京都政府在2000年代創設「特例容積率適用區域制度」，藉由允建容積放寬、東京車站未利用容積轉移等，使該區域容積率達到1300%。另更新方式導入連鎖開發手法，以其中一筆國有地為種地辦理首次開發完成後，移轉下次再開發地區之企業後，辦理第二次開發，並以此原則持續推動其他地區的再開發，其中東京火炬塔開發案即為此連鎖開發之一。

(四)導入有溫度的再造

第三階段的大規模再開發，三菱地所在此協助訂定該區域之「社區總體營造基準」，相關的開發規劃要能創造街景、展開網絡空地並尊重過往歷史。比如為保存該區域1980年代建物31米限高的街景記憶，新的大樓會以保留舊建築正面，或在新大樓31米處以裙樓、凹凸面、裝修材轉換等手法，去形成獨特的31米建築表情線，讓人們看到東京歷史的過往。其中三菱一號館為本區最初的辦公大樓，於1968年拆除，因其有重要歷史價值，日本政府透過保留下來的設計圖及部分保存材料，採用與當時相同製法的紅磚作修復，2010年以美術館樣貌重生；另建於東京車站南口的「JP Tower · KITTE」，低層建築外觀保留了原東京中央郵局樣貌，並復原了局長室空間，亦是歷史傳承的例子。



圖2-5 三菱一號館(現美術館)
(照片節錄自維基百科)



圖2-6 JP Tower · KITTE(下方保有舊郵局
空間)(照片節錄自維基百科)



圖2-7 丸之內仲通聖誕燈飾

而在過去，此區也因都為辦公室，下班之後生活機能了無生機，故新大樓會在低層規劃設置商場導入商業活力，並且以貫穿大丸有中心的丸之內仲通為首，沿線禁止設置停車場車道口，並在通道打造充滿綠帶、街頭藝術及友善的行人徒步街區，結合商場或店舖，增加行人駐足休憩的機會。

另一方面，該地區亦由民間社區總體營造組織、環境共生推廣組織、公營社區總體營造組織(政府)、地區經營組織及公共空間活用組織等，採官民合作方式進行推廣活動，如在丸之內仲通舉辦企業拔河競賽、聖誕路樹裝飾點燈等，為地區打造人與人、人與街道互動的連結記憶，持續提升大丸有地區的溫度與共生活力。

三、日本設計株式會社

(一)公司業務簡介

日本設計公司(NIHON SEKKEI, INC.)成立於1967年，為日本國際型的綜合建築設計事務所，更是日本前三大建築師事務所、摩天大樓設計的先驅，其中業務範圍包含城市開發規劃、建築環境及景觀設計、都市更新，以及專業諮詢等多元化服務，理念著重於人本、環境及綠化，崇尚師法自然，力求創造未來價值，且執著於對技術及品質的要求，鼓勵與社會共同創造理想的生活環境，其中服務範疇如下：

1. 建築設計：為各建築形態提供複合式及高效益方案。
2. 室內設計：提供多樣式的空間功能。
3. 整修/耐震補強：建立機動性的體制，提供建築生命週期管理。
4. 景觀/城市基礎設施設計：利用人與自然共生創造價值。
5. 都市設計：綜合設計管理，打造空間連續性。
6. 環境設計：以達到聯合國可持續性發展 SDGs 為目標。
7. 專案管理/施工管理：整合專業化諮詢服務平台。
8. 監理：確保建築品質及功能。



圖3-1 日本設計株式會社標誌



圖3-2 三團隊與常務執行董事富永直樹合影

(二)新總部辦公室空間設計

日本設計公司總部辦公室位於虎之門之丘森大廈的34至35樓，其規劃設計理念為「將自己置身於城市中、創造一座城市」，是一個聚會、創造、學習的地方，亦利用新的工作模式，在「自由選擇工作時間與地點」與「在現實與虛擬之間建立連結」發揮團隊作用；建築則採用中心核心設計，可360度欣賞大都會區景觀，創造連續空間，其中設計特色項目如下：

1. Think++實驗室學習場域-能量點：由空調系統製成的物體，周圍有自由使用空間，目的為了解輻射空調和對流空調的品質差異。
2. 環境被動個性：辦公空間日照時數分布調查結果，在35樓東南角設置「植物區」植物集中於此，方便生長。
3. 空間多樣性：在開發新的工作模式外，更設計創造出多功能公共空間，如擴大梯間，可供作集會座位場域。



圖3-3 Think++實驗室學習場域-能量點



圖3-4 環境被動-植物區



圖3-5 新的工作模式

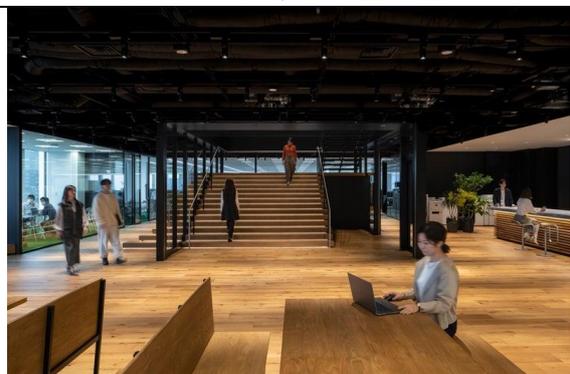


圖3-6 交流中心-大家廣場

圖片來源：日本設計

(三)亮點案例-虎之門之丘森大廈

日本虎之門計畫位於東京港區，其中首先完工的主建築虎之門之丘森大廈在2014年完工，為地上52層、地下5層之超高樓複合式摩天大樓，基地面積為17,069平方公尺、總總地板面積為244,360平方公尺，由日本森集團(Mori Building Group)與東京都政府合作開發，日本設計株式會社設計，建築物具十足現代感，現今已成為東京都的新地標。

1. 立體道路制度

日本在再開發法實施後，亦於1989年制定「道路立體化制度」，在私有土地上可由道路立體化穿越，提供車行使用；森大廈運用此制度，容許道路走地下隧道穿越建築物，將環狀2號線以雙隧道方式由基地東南朝西北以弧形線路穿越，地面道路則規劃兩側行人及自行車道，目標打造「日本香榭麗舍大道」慢活路段，由建築與道路共構方式開通，克服土木與建築工程的一體化建設，在地下道上方興建大樓，利用特殊工法，提供完善建築抗震設施，使約1.7公頃建築基地能夠創造最大使用效益。



圖3-7 環狀2號線穿越森大廈

圖片來源：Cheers 快樂工作人網站

2. 建物樓層多元化配置

森大廈內部每層約上千坪，設施分別為辦公室、飯店式服務的高級租賃住宅、商業設施、各式餐廳、大型會議設施，以及首次進軍日本的生活風格飯店「安達仕東京」(AndazHotel)及其他2間飯店進駐；建築物全面均鋪玻璃，重視採光，外觀斜切面式的設計以增加避難場所，強化防震、防災，並設有多個開放空間也是一大特色。



圖3-8 森大廈外部建築設計

圖3-8 森大廈樓層配置



圖3-9 森大廈低樓層咖啡廳商業空間

圖3-10 森大廈低樓層通往辦公樓層區域

四、虎之門暨麻布台都市更新專案開發計畫

(一)虎之門之丘計畫 (Toranomom Hills)

虎之門之丘計畫是由東京都政府聯合民間業者森大廈株式會社共同執行之都市更新案，位於日本東京都港區虎之門的建築群，鄰近許多知名景點，如六本木之丘、麻布台之丘等，綜合專案總計畫面積為7.5公頃，由2014年的森大廈、2020年的商務塔、2021年的住宅樓以及2023年的車站大廈組成的摩天大樓建築群，隨著日本爭取下2020奧運主辦權，虎之門區域改造被視為是東京都心再開發的象徵，更是兼顧交通建設及都市更新的最佳成功案例。

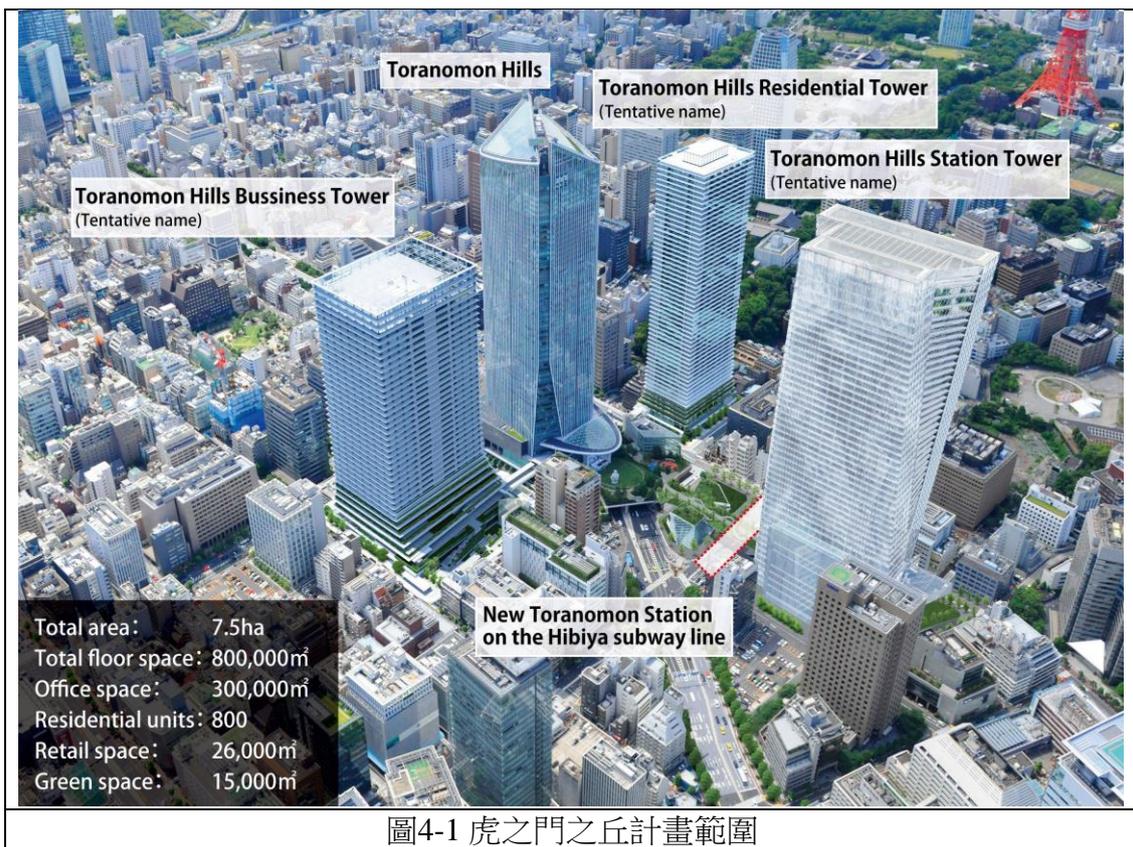


圖4-1 虎之門之丘計畫範圍

圖片來源：businesswire

1. 土地整合過程

約1960年代的日本，虎之門地區是東京代表性的辦公區，但近年來商業活動逐漸被取代，區域內多為40年以上的老式建築物，東京都政府也在早期有進行都

市更新的規劃，惟因遭當地住戶反對，擔心當地歷史文化資產隨者都更消失，所以土地徵收困難，故延宕了近50年，直到1989年日本政府核定通過「立體道路工法」，使道路可以貫穿建築物，才重新啟動本計畫，原地主最終仍可分回樓地板所有權，大幅減少政府補償費用。

2. 興建全新地鐵站-虎之門站

虎之門之丘計畫包括4棟混合式大樓、交通節點、馬路及綠化空間，總樓地板面積約80萬平方公尺，更與東京地鐵日比谷線虎之門站共構「虎之門之丘車站大樓」，為新虎通街道的延伸，屬一棟地上49樓、地下4樓、高約266公尺的超高層住商混合型大樓，集結約80家美食及販售商店，高樓層設施內囊括美食餐廳、展覽藝廊、多功能展廳、天空庭園及泳池等，將規劃不同型態的活動；車站大樓也以「連結」為核心概念，強調對公眾的開放性和易達性，利用20公尺長的行人空中走廊「T-DECK」任意穿梭森大廈以及周邊設施。



圖4-2 虎之門之丘車站大樓全景



圖4-3 虎之門之丘車站大樓內部

(二)麻布台之丘計畫 (Azabudai Hills)

本計畫位於虎之門與六本木的中間區域規劃一個結合住宅與商業的都市更新開發案，由日本地產開發商森大廈前後歷經耗時30年整合住戶同意，計畫面積約8.1公頃，其中2.4公頃皆為綠化用地，以摩登都市村(Modern Urban Village)為主題，建物為輔，徹底實施城鎮綠化。興建包括3棟摩天大樓及中央花園廣場的建築群，並囊括辦公室、國際學校、住家、飯店、商業購物、文化設施及醫療中心等多元內容，另將所有的大樓都將通過一條地下道相接，並串連地下鐵六本木一丁目站及神谷町站；而社區中心則有一個巨大的中央廣場，提供人們平時聚會與交流，也是臨時避難空間，得以容納受困人員。設置約6,000平方公尺的大規模中央廣場，總樓地板面積約861,700平方公尺。



圖4-4 麻布台之丘計畫摩登都市村配置分布

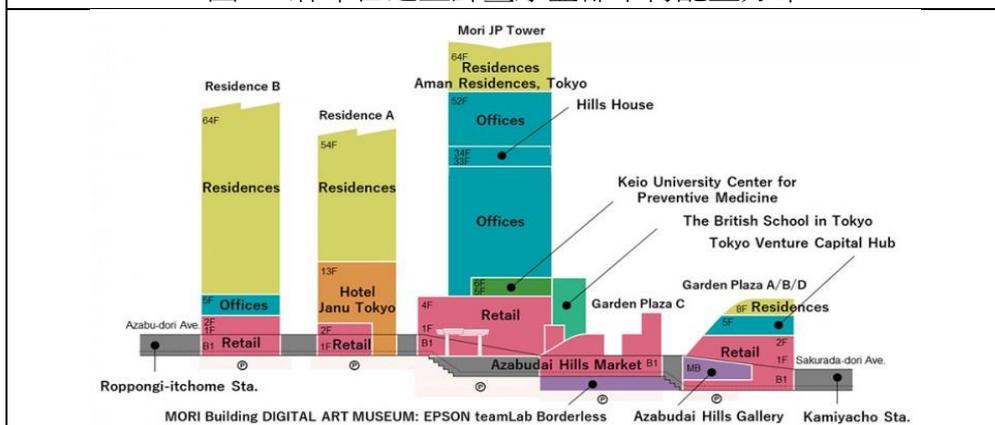


圖4-5 麻布台之丘計畫大樓多功能配置

1. 麻布台之丘主棟「森 JP 塔(Mori JP Tower)」

麻布台之丘計畫範圍中，其主棟「森 JP 塔」總樓高為64層樓，高度為330公尺，上層為90戶住宅，7樓至52樓為辦公室，下層則為商業用，於2023年11月工期完成後，已擠下大阪阿倍野 HARUKAS，成為日本第一高的摩天大樓，亦能以平視角度欣賞東京鐵塔。



圖4-6 麻布台之丘森 JP 塔

2. 建築設計-城市綠洲

麻布台之丘其中最受矚目屬英國設計師海澤維克 Thomas Heatherwick 設計的城市綠洲最為亮點，採用格狀花柵與棚架構造設計，加上弧線造型、種滿植物，結合前衛設計與綠色村落概念，有著起伏的外觀宛如一座都市中的山丘。



圖4-7 城市綠洲

五、豐洲市場暨築地市場

(一)豐洲市場及築地市場簡介

築地(Tsukiji)，顧名思義，為填海重建之土地。築地市場是東京的中央批發市場自1933年開業以來，被譽為東京的廚房，並成為日本最大的市場，2017年平均每天接收2,455噸魚類和蔬菜，交易約20億日圓。惟因建築物及設備老化，以及生產環境衛生考量，中央批發市場於2018年10月關閉並搬遷至豐洲，原址則留下周邊「築地場外市場」繼續經營。

築地市場新址位於同為填海造地的豐洲，其命名來自於希望其未來發展成為「富饒的洲」，戰後以能源基地的定位促進日本經濟復興，1950至1960年代作為工業區，是當時的基礎行業的電力、瓦斯、鋼鐵、煤炭的專用埠頭，依1997年的「豐洲、晴海開發整備計劃修訂」、「豐洲1~3丁目地區城市建設方針」以及零星的都市計畫變更等陸續開發，部分原先的工業區土地轉型為繁忙的住宅區與商業區，並配置車站、高級公寓、辦公大樓、購物中心、文化設施等，舊工廠土地也陸續活化使用。

豐洲市場的開發，因過去為瓦斯事業舊工廠，曾面臨土地有害物質污染議題，市場搬遷時程因此延宕，後於追加對策建設工作完竣並經專家小組評估確認污染疑慮解除，2018年9月10日獲得農林水產大臣的開業許可後，繼續市場搬遷事宜，並於同年10月11日正式開幕，使商家得以在豐洲市場以更乾淨、衛生、明亮的作業環境中，從事批發及零售。



圖5-1 築地市場



圖5-2 豊洲市場

(二)豐洲市場暨周邊開發規劃

豐洲為填海造陸之工業地區，過去土地上多為電力、瓦斯、鋼鐵等工廠，經二十餘年政策改變及陸續開發，逐漸轉型提供住商機能，鄰近的晴海地區更因應東京奧運進行大規模開發，豐洲地區則逐漸將舊工廠轉型，由瓦斯煤氣工廠舊址重建的豐洲市場即為最受矚目之棕地活化案例。



圖5-3 豐洲市場配置示意圖

圖片來源：東京都中央批發市場

豐洲市場於2018年10月11日開幕，將代替築地市場作為東京主要中央批發市場經營與發展下去。豐洲市場位於百合海鷗線市場前站旁，依不同生鮮食品及市場功能分為三個街區，分別為5街區的果蔬樓棟、6街區的水產仲介批發賣場樓棟、7街區的水產批發賣場樓棟。

築地市場搬遷至豐洲市場，即是為了解決原築地場內市場建築設施與設備老化所產生的衛生疑慮，故豐洲市場利用場內閉鎖式設施，依據商品特性控制不同區域溫度，並防止外部空氣、灰塵或蟲類進入，以達到高品質衛生管理。此外，該市場透過配置批發賣場及仲介批發賣場附近停車區及銷售區提高物流效率。

在響應環保與節能的未來趨勢上，豐洲市場具備太陽能發電設備，以有效利用自然能源，更引進新風空調系統和 LED 照明等節能設備，在水產仲介批發賣場樓棟頂層則規劃設置具美化景觀及調節微氣候功能之屋頂綠化廣場，與外圍公園連接成一片，並配合預計在2024年2月開幕的「千客萬來」設施，該設施規劃為美食娛樂及溫泉館兩區，並以和風復古作為建築設計基調，滿足當地觀光休閒與商業機能，並推展地域合作，促進地區商業繁榮。



圖5-4 豐洲市場模型



圖5-5 千客萬來設施(尚未開幕)

(三)築地市場舊址現況與未來規劃

以中央批發為主的築地場內市場遷移至豐洲市場後，為了在保持築地的活力與熱鬧，在市場舊址旁建立了包含中間批發商在內約 60 家零售商的生鮮市場「築地魚河岸」，以成為「由食品專業人士支持、為一般大眾和遊客所熟悉的設施，並成為築地美食街的熱鬧中心」為目標。「築地魚河岸」設施與位於3樓的「魚河岸食堂」兼具商務、觀光與公眾服務功能，並舉辦技術研討會、美食教育、購物季等活動，使其成為築地的新面貌。

針對築地場內市場舊址，為充分發揮築地的潛力，提高其吸引力和附加價值，實現東京的永續發展，東京都政府根據2018年「築地都市開發展望」的明確具體領域政策、逐步發展辦法等，於2019年發表「築地都市計畫方針」，將最大限

度地發揮民間力量，並從長遠角度考慮經濟合理性，進行策略性、分階段的開發、管理和運營，以中長期內提高東京居民價值與持續發展為目標。

築地都市計畫方針在土地利用部分，因中央批發市場已移至豐洲市場持續營運，在築地不再設立批發市場，未來土地規劃與開發除了應注重與鄰近濱離宮恩賜庭園與隅田川等當地資源之協調性，並應具有創新性和國際性，以築地作為飲食文化中心並引入新機能，產生相互協協同效應，並融合歷史與新吸引力，提升東京國際競爭力。

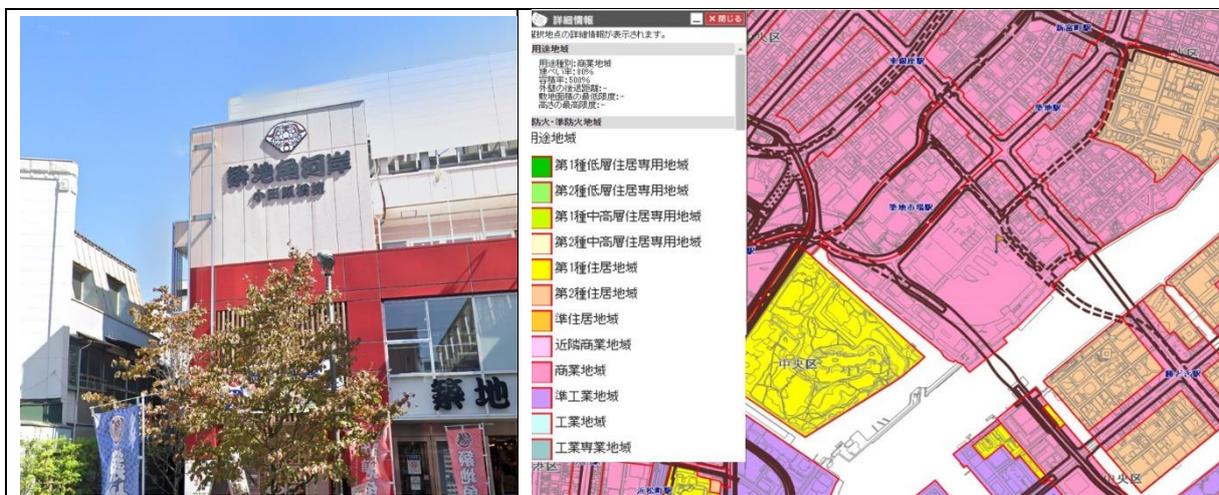


圖5-6 築地漁河岸

圖5-7 築地市場土地使用示意圖

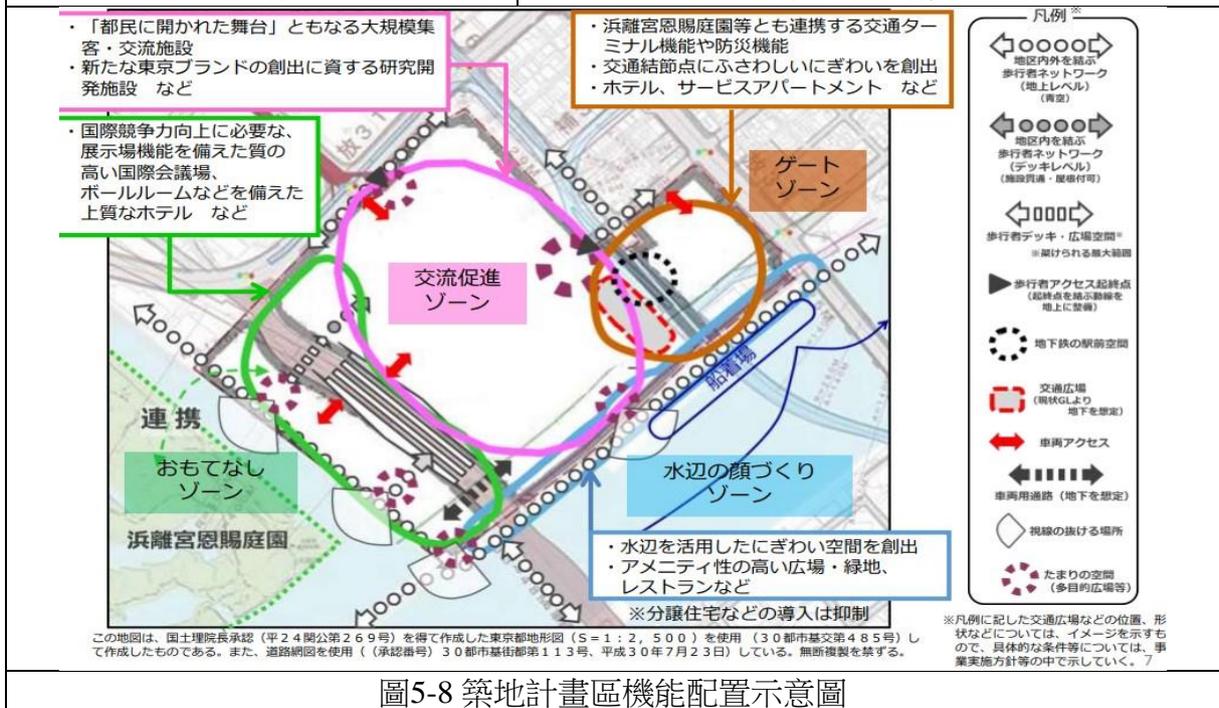


圖5-8 築地計畫區機能配置示意圖

圖片來源：東京都都市整備局

東京都制定並公佈計畫實施政策和招商指南，明確訂定公私團體的職責分工，並持續辦理制定都市計畫開發方案等必要程序，並根據需要舉行私人聽證會，學術專家亦將參與本案，建立一個長期持續控制開發的體系(暫定名稱為設計追蹤會議)。惟目前尚未確定提案者及其計畫，提案內容由東京都及外部專家一同組成審查委員會詳細審查，預定2024年3月決定未來開發者。

六、下北澤路街

(一)下北澤路街簡介

下北澤站週邊位於小田急線和井之頭線交匯的交通樞紐(圖6-1)，自古以來作為北澤地區的商業中心而繁榮，定位為城市發展中的廣域生活基地政策。此外，還形成了以迷人的商店街和劇院為代表的下北澤文化，並與住宅區和諧發展。以小田急線連續立體交叉口計畫為契機，進一步展現整個城鎮的魅力，進一步開發，利用下北澤的特色和當地資源，培育生活文化，強化地方精神。目標是創造一個「安全、宜居、充滿活力的城市」。

原鐵道帶來區域分割及交通阻塞，分割造成鐵道兩側商業無法延續、居民關係疏離，同時也造成車輛行駛約1個小時時間的延長，2004年小田急線交通立體化、複複線化工程動工，期間與地方居民做溝通，也參考了東京其他鐵路高架化的案子，例如:東京京急本線-機場線(Tokyo Keikyu Main Line-Airport Line continuous elevated intersection)及東京京城押上線(Tokyo Keisei Oshiage Line continuous elevated intersection)。

經評估高架所需費用高出地下化，2013年起進行東北澤、下北澤及世田谷代田間(圖6-2)約2.2公里的鐵路地下化工程，消除9個鐵路路口，同時也在原鐵路位置騰空處，於2022年5月全面竣工的街區再生計畫「下北線路街」，總長約1.7公里，設施佈局概念如下(圖6-3)：

1. 車站廣場

作為城鎮入口的車站廣場不僅具有交通樞紐的功能，還具有適合防災和環境的生活基地的功能。也考慮與週邊地區的關係，將在節日和活動期間提供使用，並安裝防火及其他防災設備。

2. 人行徒步區

平時是行人、自行車等安全舒適的通道，發生災害時，可供緊急車輛使用。

3. 綠地、小廣場、立體綠地

週邊建築密集，綠化少，因此，除了人行道外，還將和鄰近區域創建綠地和小廣場，後續將在區民的參與下進行維護，並利用自行車停車場上方的空間創建立體綠地和小廣場。

4. 自行車停車場

仔細評估所需的自行車停車位數量，將在小田急電鐵地下化後的空間設置。



圖6-1 下北澤路街位置

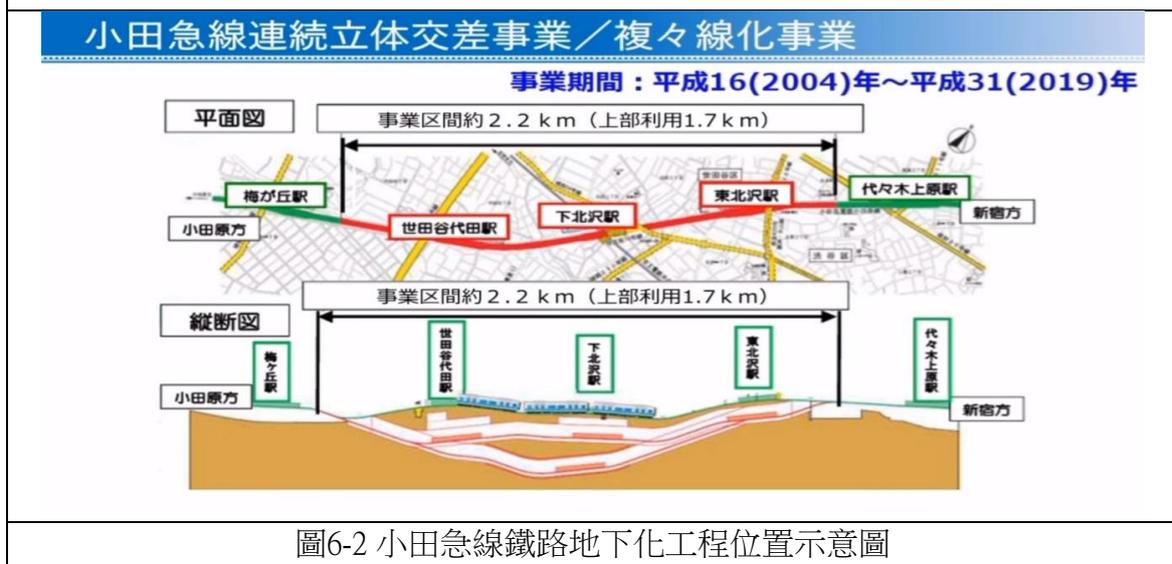
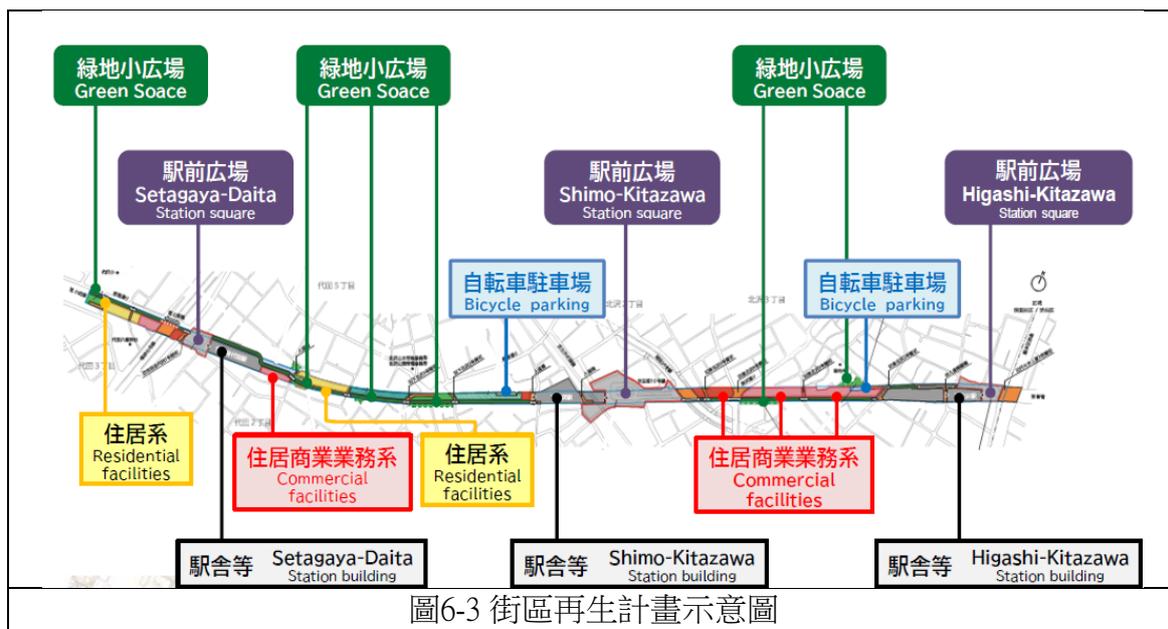


圖6-2 小田急線鐵路地下化工程位置示意圖

圖片來源：世田谷區役所北澤綜合支所



圖片來源：世田谷區役所北澤綜合支所

(二)社區參與

該區已透過多種方式促進公民參與，包括徵求使用意見、舉辦步行活動、開放參觀等。2014年開始辦理第一場次社區參與設計工作坊(圖6-4、圖6-5、圖6-6)，除了介紹區的措施外，亦介紹鐵路營辦商的措施，告知民眾鐵路地化後上方騰出區域的設施設計，實際要做什麼，並與社區建立共識在區民的參與下提出了「上部區域利用設計理念」，並將繼續以多種方式與居民接觸，並開發設施，使其成為永遠受到居民喜愛和小心使用的設施。

1. 北澤設計會議

為了思考小田急線沿線城市的未來，分享相關圖說，將以此作為宣傳和交流城市發展資訊的場所。

2. 各設施維護研討會

在居民的參與下，就區內綠地、小廣場等設施的開發和管理分享意見，打造受民眾歡迎的公共空間。

3. 與週邊城市發展的協議

根據「上部區域利用設計理念」，聽取專家設計顧問的建議，製定上層區域利用的整體設計指南。將透過這些指導方針來協調各方的設計，並與東北澤、下北澤和世田谷大田三個車站周圍的城市開發合作，創造一個和諧的城市空間。



圖6-4 第9屆北澤設計會議議程



圖6-5 區民參與上部利用設計工作坊



全長1.7kmにわたる線路跡地の整備は、事業期間が長く

圖6-6 區民參與上部利用設計工作坊

資料、圖片來源：世田谷區役所北澤綜合支所

(三)改造成果

鐵路地下化上部空間改造成果，分區域逐一完成，由世田谷代田站往東北澤站方向依序介紹(圖6-7)，廣場-租賃住宅-飲食店、商店-代田富士見橋-飲食店及事務所-世田谷代田火車站站前廣場-通路-溫泉旅館、飲食店-幼兒園-飲食店-兩庭廣場-居住型教育設施-飲食店、商店-廣場-下北澤火車站(飲食店、商店)-通路-下北澤火車站站前廣場-空地-飲食店、商店-通路-自行車停車場-飲食店-酒店、飲食店-廣場-東北澤火車站-東北澤火車站站前廣場，上部空間改造後有公共建設及服務性設施，沿路有綠地、廣場供民眾休憩停留使用，店家的多元化種類給民眾提升心靈上及物質上的滿足。



圖6-7 下北澤路街空間改造

圖片來源：世田谷區役所北澤綜合支所

鐵路地下化上部空間改造成果，不同於副都心的大資本集中型開發，下北澤則是以「Be You 下北澤風格。自我風格。」為概念，以「支援型開發」的方式讓小型、有個性的創業者或店家可以在這開放空間上進行事業或開展活動。

改造後的下北澤街區成為時下日本年輕人喜愛的地點，便利的交通建設(圖6-8)、自行車停車空間(圖6-9)、人行徒步區(圖6-10)、廣場式的聚集空間(圖6-11)、複層式的商業空間(圖6-12)，讓逛街的人感到自由舒適的氛圍，商家有咖啡廳、服裝店、書店、特色餐廳、古董雜貨店、花店(圖6-13)等多樣化的選擇，一天美好的時光都可以在這渡過。



圖6-9 自行車停車空間



圖6-9 自行車停車空間



圖6-10 人行徒步區



圖6-11 廣場式聚集空間



圖6-12 複層式商業空間



圖6-13 商業空間店鋪

2022年5月全面竣工的街區再生計畫「下北線路街」亦延續了下北澤的獨特風格。由小田急電鐵株式會社開發，依電鐵車站所在位置劃分為三區，沿線共有13個創意聚點，主要設施由東向西介紹如下：

1. 東北澤車站：

(1) 重新定義擁擠，次世代商業空間「reload」(圖6-15藍11)

以「個性店街」為概念，由24棟低層分棟式建築組成，一棟就是一個商戶，有咖啡館、居酒屋、書店等。在下北澤這樣特色鮮明的地方，新商業中心也要很下北澤—讓你感受擁擠，及轉角遇到驚喜小店的感覺。

(2) 多功能娛樂空間「ADRIFT」(圖6-15藍12)

促進下北文化發展的娛樂咖啡館，設有小型現場表演、戲劇等表演設施的咖啡廳。即使是一般民眾也可以出租空間供私人使用，進一步增強了下北這座文化之城的魅力。

2. 下北澤車站：

(1) 不定期有快閃活動的街區實驗遊樂場「下北線路街空地」(圖6-15藍10)

是一個可以自由玩耍的活動廣場，在敷地有著綠油油的草地區域和租借活動場地，除此之外還有許多餐車美食、咖啡廳和辦公空間。

(2) 京王電鐵井之頭線，高架下空間再利用(圖6-15、圖6-16紅1)

Mikan Shimokita Logo 設計像「之」字形塗鴉，設置以餐廳和零售店鋪為中心的商業街區，用「未完成的城市」概念，用黑色金屬與高架混凝土結構堆積成一個個「貨櫃」，看似粗糙實則更顯得自由靈活，非常符合下北澤文化。

(3) 以街區客廳為概念打造的「(tefu) lounge」(圖6-14、圖6-17藍8)

從南西口出站，就能直通名為的5層樓設施。一樓是有機超市，二、三樓是咖啡店，其它是辦活動用的空間與分享辦公室。

3. 世田谷代田車站：

(1) 以下北澤文人發想的溫泉旅館「由縁別邸 代田」(圖6-17藍4)

(2) 仁慈保幼稚園(圖6-17藍5)

(3) 降低開店成本的商住兩用「BONUS TRACK」(圖6-17藍6)

「BONUS TRACK」位於下北澤站和世田谷代田站中間，原來計劃是用作為停車場的使用，取自意味著於原鐵道增設店家的「BONUS」，加上代表軌道路線的「TRACK」組合而成，Logo 設計像日本的達摩；在充滿個性的下北澤區，期許這裡成為大家充分發揮的新空間。

一棟商用主樓由四幢商住合一小樓房組成，共兩層加一個廣場「PARK」裡，一共有13個常駐的店家，幾乎每週都有不同市集活動，BONUS TRACK 漸漸就像一個迷你小鎮。

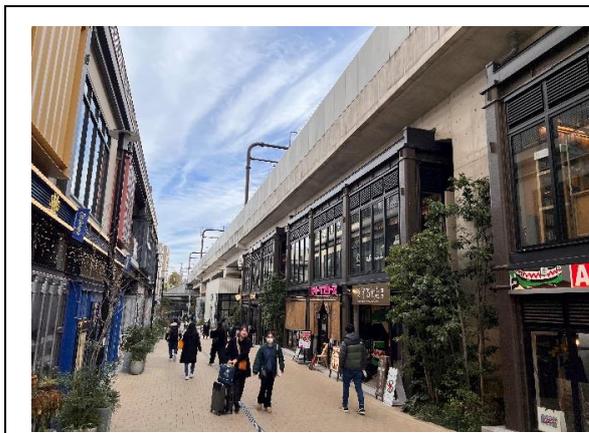


圖6-14 Mikan Shimokita



圖6-15 (tefu) lounge

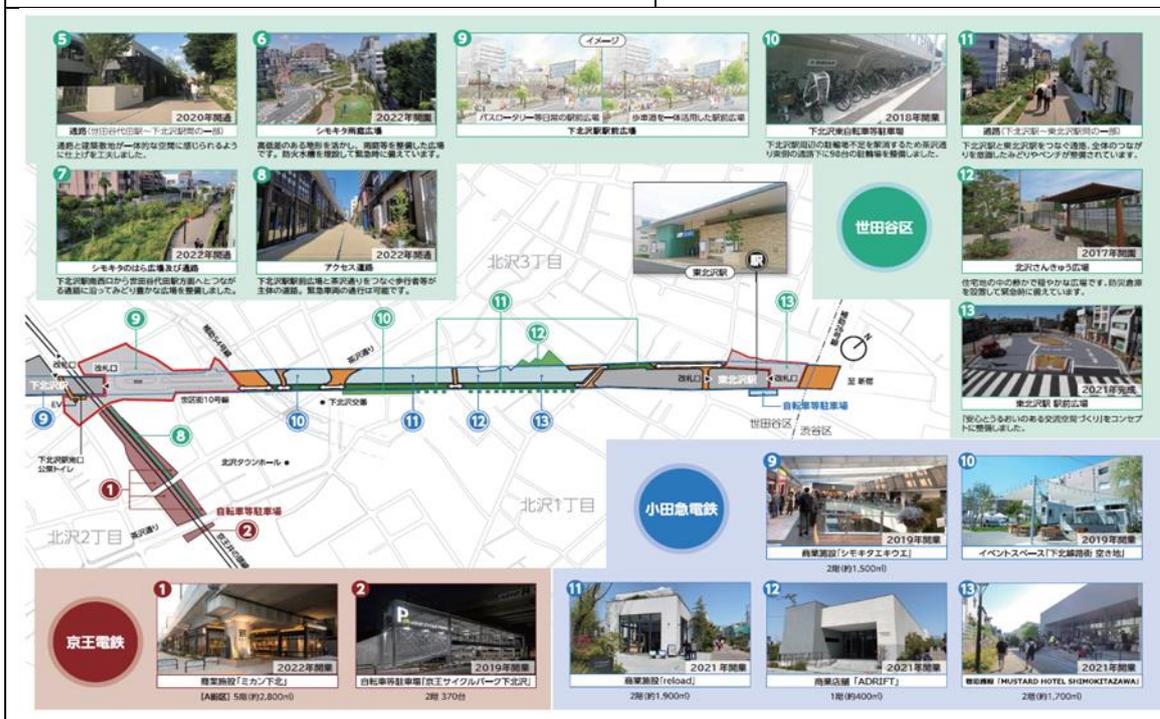


圖6-16 上部利用地圖(東)

資料、圖片來源：世田谷區役所北澤綜合支所

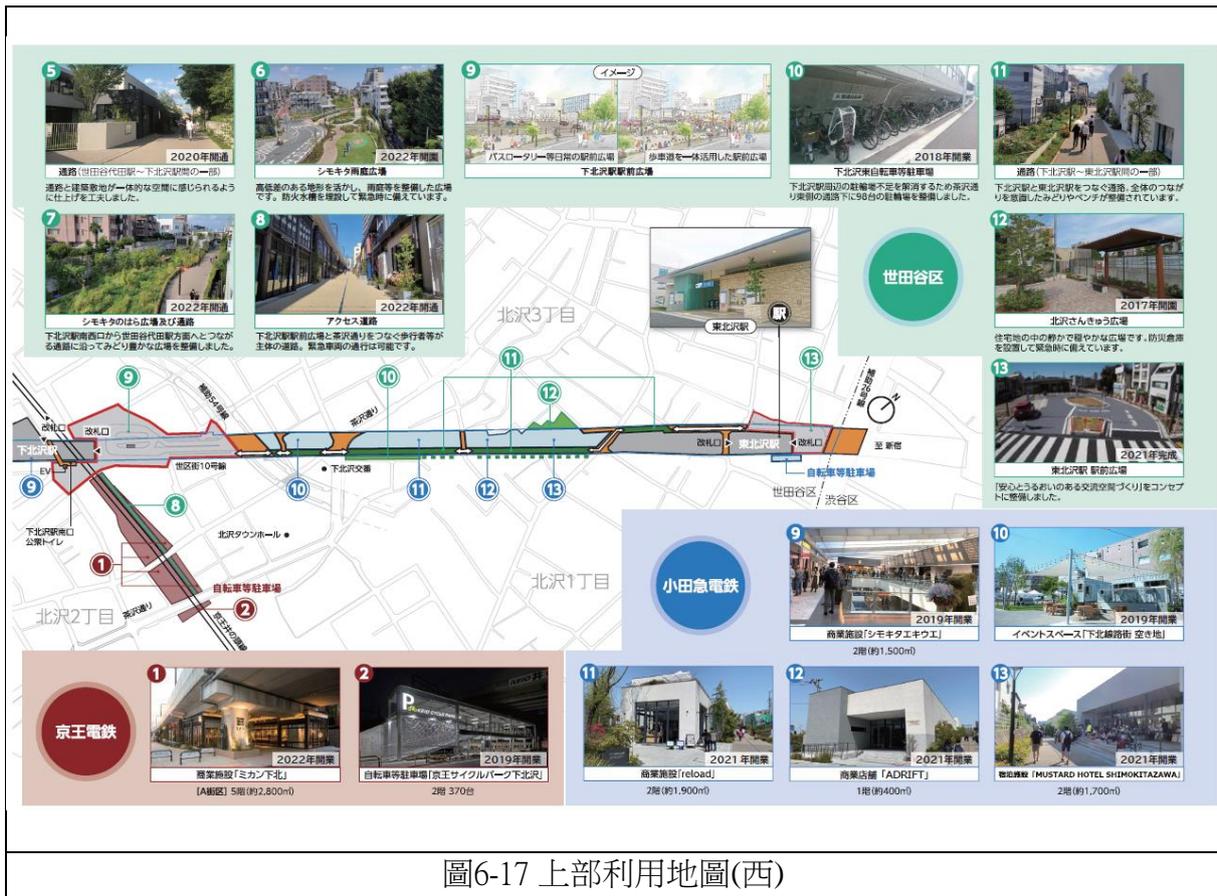


圖6-17 上部利用地圖(西)

資料、圖片來源：世田谷區役所北澤綜合支所

社區組織及政府機關在經營管理此商店街道，發行地方雜誌(圖6-18)做為下北澤商家的宣導，同時針對此次空間活化計畫亦有相關網頁及改造照片了解，網站為 <https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/sumai/003/002/002/d00132402.html>，改造前後影片請點選連結觀看，<https://www.youtube.com/watch?v=0L2DM-v0zN8>。



圖6-18 地方雜誌

資料、圖片來源：世田谷區役所北澤綜合支所

(四)維護管理

為了實現「上部利用設計工作坊」所衍生的設計理念的理念，該區政府與社區建立共識，提出設施發展的設計政策和具體措施，將三個重要的概念方向及七種空間配置製作成「北澤設計指南」，維護管理方式依循該指南，市政府在提出調整要求時也會以此為指導，統一設計規範給政府機關、鐵路公司及社區居民作為一致標準，維持整體街道風貌。

1. 三個概念：

(1)是要有感受大自然的空間，感受四季變化，對各不同人群友善聚集的空間。

(2)第二是要留下城市歷史記憶和景觀，保存許多人的足跡記憶，並透過新廊道的設計打造新的城市景觀。

(3)由人們創造和培育的地方，隨時間的距離連結心靈和思想，街道的改變要傳達給下一代並提供居民聯繫，街道隨著時間的推移改變樣貌，但不會隨著世代的更替而造成區域沒落，藉由充滿活力的空間聚集人潮。

2.七種空間配置：

- (1)植栽：多樣化種植及視覺連續性，依據不同的季節及不同高度樹木而種植，並與周邊綠化連接(圖6-19)。
- (2)地面：連續性的材質與顏色，營造場所歷史記憶感，表達鐵路與火車的回憶(圖6-20)。
- (3)邊界：創建人行徒步與街角空間、並與相鄰的空間整體規劃、邊界模糊設計(座椅分散於不同材質地面)(圖6-21)。
- (4)照明、街道家具、標誌、廣告招牌：配合臨地使用暖光，將鐵軌及火車的元素融入設計中(圖6-22)。



圖6-19 視覺連續的人行徒步區



圖20 街角空間



圖21 鐵道元素記憶



圖6-22 現地維護管理之界線

七、橫濱 MM21 計畫地區

(一) 橫濱 MM21 計畫簡介

橫濱港灣未來21世紀事業計畫（Minato Mirai 21：簡稱 MM21）：MM21計畫區係指座落於橫濱關內、伊勢佐木町及橫濱車站周邊間之廣大臨海地區（主要包括舊造船廠、倉庫及海埔新生地）。

MM21 計畫由橫濱市政府與中央政府合作，自西元 1983 年開始進行臨海「填海造陸工程」，至西元1998年止，完成 74 公頃海埔新生地，其中部分海埔新生地併同原沿海土地共101.6公頃，由都市基盤整備公團辦理「市地重劃」事業，同時由橫濱市政府與中央政府興建道路、綠地等「港埠整備」等設施，其中共同管溝、地盤改良、耐震堤岸等設施，均以強化都市防災骨架為考量。

橫濱市於1989年完成地區規劃制定港未來 21 城市建設基本協定，並成立由土地所有權人組成「城市建設基本協定營運委員會」，並要求土地所有權人應以互相協議內容執行開發，同意後簽訂協議書據以執行，日本中央政府頒布景觀法後，同步要求納入協議開發須遵守事項（建物高度、街道紋理、公共空間、色彩計畫等），並以法律制度來進行執行。MM21 地區並利用當地既有的產業留存空間及歷史發展背景，活用船塢、舊造船廠、紅磚倉庫、貨鐵廢線空間等打造公園、步行空間等活動休憩場所，針對夜間景觀部分，亦統一規範景觀色彩統一性，避免夜間景觀過於雜亂。

全區面積186公頃，其中住商工業用地約87公頃，佔47%；道路、鐵路等交通用地約42公頃，佔22%；公園用地約46公頃，佔25%；其他碼頭等設施用地約11公頃，佔6%。全區計分為「中央」、「新港」、及「濱站東口」等三個地區。計畫容納從業人口19萬人，居住人口1萬人。MM21 地區均訂定地區計畫，據以規範土地利用、綠地、人行、建築物高度、天際線、都市景觀等事項，塑造人性化調和的都市空間。



圖7-1橫濱 MM21街廓圖

資料、圖片來源：財團法人都市更新研究發展基金會

1. 中央地區

為 MM21 計畫的核心區，區分為 50 個街廓自水岸至內陸依序規劃公園綠地、國際會議中心、展覽場、文化設施、辦公商業及住宅等使用。於 1988 年由主導開發的第三部門一公私合組公司與土地所有權人簽訂「造街基本協定」以規範個別開發。並於 1993 年以該協定內容為基礎，完成中央地區之地區計畫的都市計畫法定程序。

該計畫除包括土地利用構想、造街方向、主題外，並針對基地規模、建築高度、人行步道系統、基地退縮、天際線、開放空間、色彩、廣告物等，均納入設計準則詳加規定。同時，對於都市防災，以及超高層建築可能產生的電磁波干擾等課題，均研訂對策納入規定。

2. 新港地區

座落於中央地區與橫濱最早開發的關內山下區間之節點位置，總面積約 41 公頃地區內共分為 17 個街廓，其中綠地 15 公頃約佔 37%，為日本最先建設的近代化港灣設施，區內既存的諸多紅磚瓦倉庫及石造港灣構造物，為 19 世紀末至 20 世紀初所興建，屬明治、大正時代的磚造建築，極具歷史意義及懷古景觀風

貌。此等歷史資產的活化再利用是其核心議題，其歷史遺跡保存方式維持外觀不變，就內部景觀予以改造，如區內有多家特色餐廳、商店或多功能場地等。

3. 橫濱站東口地區

此區面積約4公頃，街廓內興建兩棟建築物。一棟是1985年完工啟用之地上10層樓，地下3層建物，除百貨公司進駐外，以新都市會堂、文化設施、公車轉運站、停車場等多功能服務設施為主，是橫濱站東口地區的先導性更新事業。

另一棟地上30層樓，地下3層的「Sky building」除辦公商業設施外，並提供可連通羽田與成田機場之轉運站-橫濱 City AirTerminal 之交通設施。

(二) 港灣都市與國土關係

本府刻辦理新屋觀音地區之區域發展及觀光遊憩規劃，可參考日本新橫濱「MM21港未來」發展計畫。藉由日本新橫濱特區--「MM21港未來」在公共景觀、濱海碼頭及沿線環境資源規劃，思考未來如何應用至本市濱海周邊商業、觀光旅館、購物商場或遊憩場所等機能。

期許未來本市濱海沿線之發展，將如今日的新橫濱般，輕軌捷運到位、商業繁榮、國際旅館進駐，甚至結合娛樂、電影院等大型 SHOPPING MALL 都會跟著搶進，地段發展將不可同日而語。

橫濱市的經驗是藉由市政府從組織改造開始，串連地方歷史資源、都市計畫、社區參與等各層面的協調整合，朝向「非經濟成長」方向的「創意城市」競爭策略轉變，而走出不同於東京、大阪的城市風範，藉由此經驗導入國土計畫中鄉村地區整體規劃之開發方式，讓我們思考如何在開發中帶入牽罟文化等在地文化，讓桃園市濱海沿線走出不一樣的在地特色。

參、心得

本次考察透過東京都舊市區土地轉型再開發、棕地活化、都市再生案例與民眾參與經驗分享，行程精實而獲益良多，以下將本次考察團心得分為舊市區土地轉型與活化以及都市更新與再生設計2部分，並彙整如下：

一、舊市區土地轉型

本次考察第一天參訪的三菱地所，其主導日本東京大丸有地區開發，其特色為都市設計融合歷史文化及現代感，東京大丸有地區前受限於皇居周邊，開發量體有限，後由三菱地所辦理整體再開發計畫，配合政府訂定相關容積管制規則，賦予此地區創新開發模式，並強調在原有的歷史脈絡下，即便是大規模量體的開發，仍保有獨特文化，亦解決都市發展繁複且多樣化的需求。

本次實際走訪大丸有地區，虎之門及麻布台地區，實際觀察到大丸有地區的大樓外型方正，外觀較為古典內斂；相較虎之門及麻布台的再開發案，則富含曲面構造，外型顯得較為活潑，呼應大丸有地區過去是從英式紅磚建築發展而來，又緊鄰皇居東側等條件的歷史脈絡。

本次考察第三天參訪的築地市場(包含場內、場外市場)位於東京都中央區長期以來商業繁榮之地，並鄰近大江戶線、日比谷線及 JR 等鐵路線車站，2018年築地市場關閉遷移並拆除後，舊址土地如何結合周邊發展悠久的商業區再開發建設，東京都政府2019年先發表「築地都市計畫方針」確立主要政策方向，採用招募提案並與專家一同審查確定開發者的方式，可促進公、私合作，將政府方針更靈活地實踐在土地上。

目前原位址繼續經營的築地場外市場，美食零售商業依舊繁榮，且已有「築地魚河岸」新設施，舊址東京都則已於方針內載明未來不再興建批發市場，舊址勢必應轉型作其他使用，在未來新設施結合場外市場原有的商機營運發展後，如何不與已結合千客萬來設施的豐洲市場客源及定位衝突，是後續需要長遠考慮的課題。

豐洲市場基地為建蔽率60%、容積率200%之工業區(工業地域)，鄰近百合海鷗鐵路線車站，依豐洲地區地區計畫規定進行土地及建設規劃、並設置屋頂綠化廣場等設施，桃園市亦因都市發展及產業環境變遷，部分工廠原生產活動已不符現今土地使用效益，故力求轉型發展，本市工業區土地活化則多數採變更土地使用分區方式進行，須通過市級與中央部級都市計畫委員會審議。豐洲及桃園棕地活化方式略有不同，但前者透過交通串連加速再開發，後者則可透過都市計畫工業區檢討變更審議規範規定，以回饋的方式捐贈相關公共設施用地予政府並繳納維護管理費用，在提升土地價值與效益的同時兼顧周邊生活環境品質。

本次考察第四天則見識了東京的交通，都市的發展多以交通樞紐為起點，桃園也不例外，桃園及中壢二大都會區，皆以車站為中心向外擴張，人們在車站集結，商業活動也在車站周邊發生，多年來人們生活與鐵道緊密著結合，以下北澤鐵路路廊改造案例來看，日本從過去以硬體開發為主的 TOD 導向（大眾運輸導向型發展）演變成注重地域特色以品牌性經營的 TODM（大眾運輸導向型發展經營管理），鐵道及場站與周邊的將來不再只是為了機能而存在，而是依據不同在地特色創造出獨特的城市發展。

下北澤鐵路地下化上方空間規劃設計使用與台灣法令有所不同，從日本土地分區來說鐵路經過的區域為商業區，所以在使用上能更多元的在鐵路上部空間同時做多用途使用；反之台灣法令規定是將鐵路所位於的土地劃設為鐵路用地，僅能做鐵路相關使用，並無複層空間使用之機制，對於活化上來說稍有阻礙，惟風土民情及地理條件不同，台灣法令雖無複層空間使用概念，但產權明確，管理上亦較少糾紛，兩者之規定各有其優缺點。

小田急線鐵路地下化後的上部空間利用，在規劃設計時辦理了無數次意見交流會、工作坊、現地會勘等，落實民眾參與機制，透過公開的協調機制，在有效利用土地的同時創造公共空間，鼓勵有助於城市景觀形成的建築，並落實成設計指南，做為後續都市有秩序發展的依據，居民、企業、政府、鐵路營運商等依職責及分工相互合作，共同完成空間的維護管理，實現舒適的城市空間。

而下午乘坐的橫濱 JR 櫻木町站直達新港區纜車，不同於臺灣山對山間的風景，沿途望去大樓林立，與下方港灣景色形成對比，作為另類的交通工具，不只省時，也能從不同高度欣賞城市另一貌，真是特別的體驗。

二、都市更新與再生設計

經由這次拜訪日本公司，了解許多日本近年民間主導開發經驗。在新城市，以容積轉移方法，開發出數棟超高複合式建築物，使商業經濟迅速發展，又處處保留舊城市風貌，以腰帶線呈現歷史軌跡、翻新重現老式建築，讓旅客在感嘆日本的高度發展時，亦能了解到日本的歷史，值得借鏡與省思；另本次分享連鎖都更概念也讓我們收穫良多，先利用一塊公有地為種地，透過不斷的換地達到連鎖都更的效果，值得我們後續參考。

有關日本都市更新大規模再開發案件，有別於臺灣僅針對小街廓更新，整合時程雖皆耗時30年以上，但由政府及開發商長期駐點且耐心協調，共同創造具連續性、多元融合不同元素的摩天大樓建築群，重視建築功能性的現今，改變對都市設計的想像，值得借鏡。

本次參觀案例，皆採超大型規模區域都市尺度開發計畫，並非侷限於單一街廓，除跨越道路外還有立體空間規劃，在日本多為大型開發商主導，協調政府機關及民眾合作，對於商業聲譽非常重視，開發時也會注意周邊環境協調及相關動線串聯，採用都市設計手法如下：

1. 採立體化空間活化：

將多個商業大樓以空橋串連商業動線(參-1)，大樓間創造良好的廣場活動空間一起使用，本次參觀適逢聖誕節日，廣場中間有聖誕市集，周邊布置光環境，周邊建築也配合聖誕裝飾，整個充滿聖誕節氛圍，也聚集許多人潮創造商業價值(圖參-2)。



圖參-1 視覺連續的人行徒步區



圖參-2 街角空間

2. 立體複層植栽設計：

對於大樓對鄰近街道壓迫感，採立體化植栽退縮手法設計，除降低壓迫感外，同時有較佳之物理環境。另同時有多樣化植栽種類豐富整個環境，另有規劃果園供進駐店家使用，成為綠化與商業結合的良好案例(圖參-3)。

3. 友善的步行空間：

空間立體化後，減少行人於路口的危險性，以各大樓間空中廊道串聯，高低差採緩坡手法處理，提供無障礙之步行空間。無法以緩坡處理之空間，也巧妙設置升降設備輔助通行(圖參-4)。

4. 清楚的指標設計：

指標統一規劃設計，亦考量夜間需求。



圖參-1 視覺連續的人行徒步區



圖參-2 街角空間

另一方面，鐵路地下化改造計畫在設計上也有下功夫，下北澤地區鐵路地下化後，充分利用鐵路沿線空間打造舒服的人行空間，並採用低密都開發，興建只有一至二樓的店舖單元散步在沿線上，利用稍微錯動的配置，讓步道呈現不是單一的一排，形成有趣的景觀，搭配有需多年輕人在此投入有個性或文青特色小店，使這一帶充滿年輕藝術氣息。

肆、建議

一、國土及都市計畫

在國土及都市計畫方面，借鑑國外經驗建議如下：

(一)東京都政府「築地都市計畫方針」應辦理制定都市計畫開發方案之必要程序，並舉辦私人聽證會；桃園市政府擬定或變更都市計畫應辦理法定程序，並舉辦公開展覽說明會，在計畫程序上並無太大差異，皆有與民眾說明並提供表達意見之流程，但築地計畫因其性質應考量長期經濟合理性，將建立一個長期持續控制開發的追蹤體系，未來桃園市若有著重於衡量經濟的案件，可找外界專家針對議題建立長期追蹤系統。

(二)另下北澤路街改造計畫，採用舉辦步行活動、開放參觀、成立設計工作坊等多元的民眾參與方式，與民眾及社區建立共識提出設計核心理念，並協調各鄰近地區的設計，與周圍的城市或地區合作開發，多傾聽採納地方意見，對於開發者及地方發展才會迎來雙贏局面，未來桃園市都市計畫或國土計畫在規劃上，在法規的框架下，仍可依個案性質採行多元的民眾參與方式，凝聚民眾對地方的關心及期許，以發揮土地價值。

二、都市更新

在都市更新上，有以下建議：

(一)建議可參照日本容積轉移方式，以更多容積獎勵，鼓勵建商除了蓋房子外，亦提供都市機能設施，並試著保留該區特色建築、景觀，與新建築物作整合，讓城市呈現多樣化風貌。

- (二)建議參考虎之門之丘森大廈設計，由政府擬定相關法規，並配合建築工法，利用立體道路制度，同時實現城市主幹道和城市開發建設，將市區道路基礎建設和開發建築的一體化，創造多種功能垂直疊加的城市空間。
- (三)麻布台之丘開發面積廣達8.1公頃，但只興建一棟辦住辦大樓、兩棟住宅大樓，將容積適度「集中托高」在大樓內的垂直樓層，創造大片廣場公園、綠帶通行空間、屋頂綠化的低層商場及公共設施。雖然會使建築量體變得更大，但因創造更寬廣的開放空間，棟距也因此可獲得足夠的距離，對都市景觀不會有壓迫的感覺。
- (四)台灣對於容積的管控相對較為僵化缺乏彈性，如開發者提出良好之設計規劃內容並對城市發展、公共設施等整體有助益之內容，應可就地區之特殊性適度調整，與民間合作開發，以利地區更好的發展。

三、鐵路地下化

桃園刻正配合交通部鐵道局辦理桃鐵地下化建設計畫，藉此鐵路地下化的都市再造契機，路廊土地的規劃及開發利用可參考下北澤路街的案例，建議如下：

- (一)鐵道及場站與周邊不只考量機能性，亦依據不同在地特色，明確發展定位，創造出獨特的城市發展。
- (二)土地利用的部分，建立適當的複層空間使用機制，有效利用上部空間，同時創造公共空間，規劃連續性的人行空間及特色商店街，並與鄰近的住宅區合作，打造都市景觀，形成一個具有吸引力的商業發展空間。
- (三)交通功能的部分，配合車站規劃車站廣場，廣場設有公車、計程車等轉乘空間，方便旅客交通轉乘，並處理地形差異，營造行人優先、安全舒適的交通環境，利用鐵路用地開發新的人行道及行人穿越道等，並在該地區設置滿足車站週邊需求的自行車停車場以及從自行車停車場到車站的行人通道。

(四)在車站、住宅商業建築及公共設施，制定綠化及退縮規定，及保留鐵道記憶的元素，創造寬敞的步行空間及豐富的環境空間。在關鍵地點設置口袋公園，可提供為休憩空間、貨物裝卸區以及防災空間等多功能使用。

(五)制定民眾參與機制，透過公開透明的協調措施，與居民凝聚共識，並作為後續都市發展的依據。

四、都市設計

有關都市設計審議應考量立體化空間設計，在桃園建議增加兩方面考量，說明及建議如下：

(一)目前審議階段多以平面圖輔以少數剖面圖進行審議，常有部分斷面無法確認，造成現場施工後常有與鄰地較大高低差，舉例目前在桃園高鐵都市計畫土地使用分區管制有留設商業區人行步道，除臨道路外有與鄰地順平，內部的人行通道則發生1公尺左右之落差，使其無法通行，應參考日本以立體化作思考，以避免此類狀況發生。

(二)桃園常以既有道路作為人行空間串聯，而日本東京車站周邊為一整區地下商場，多數商業空間(豐洲市場、虎之門、麻布台、下北澤、東京巨蛋等)採空橋連接，減少行人與車輛交叉的機會，並以人為優先，甚至改變道路既有位置高程，反之在桃園係規定某些都市計畫地區指定位置應留設空橋，並非由開發單位認為有其需求而設置，桃園留設之空橋常因各區開發時程不一，導致路上常見斷頭空橋，民眾無法有效使用，亦造成奇怪的都市景觀，行人還是以道路側人行道通行，橫跨馬路時與車行交織產生危險，建議以開發商需求為主體來設置立體連通空橋或地下通道方式辦理，以活絡整區域商圈為目標，非個別建築之商場，創造友善人行空間也創造商機。

伍、附件

財團法人都市更新研究發展基金會網站

<https://www.ur.org.tw/classroom/view/95>

世田谷區網站

<https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/sumai/003/002/002/d00132402.html>

豐洲市場網站

<https://www.toyosu-market.or.jp/>

日本設計網站

<https://www.nihonsekkei.co.jp/?lang=tc>