

行政院所屬各機關出國報告書  
(出國類別：考察)

赴日研習「高鐵站區新市鎮規劃及開發」  
報告

出國人員：

內政部營建署	方組長文銓
財政部國有財產局	王副組長如碧
交通部高速鐵路工程局	許副工程司峻榮
行政院經濟建設委員會	陳視察荔芬

出國類別：研習

派赴國家：日本

出國時間：95年9月24日至10月7日

報告日期：96年1月

## 行政院所屬各機關因公出國人員出國報告摘要表

報告名稱	赴日研習「高鐵站區新市鎮規劃及開發」報告			報告時間	96年1月
出國人員	方文銓	服務機關	內政部營建署	職稱	組長
	王如碧		財政部 國有財產局		副組長
	許峻榮		交通部 高速鐵路工程局		副工程司
	陳荔芬		行政院 經濟建設委員會		視察
出國類別	研習	出國地點	日本	系統識別碼	c09502544
<b>報告內容摘要</b>					
<p>高速鐵路計畫，係政府積極推動之重大BOT案，該計畫完工後將成為台灣西部發展的高速動脈，使得台灣南北最大時間距離縮短為1.5小時以內，整個台灣可整合成為一個經濟及生活圈。尤其是高鐵車站附近的地區，不但是區域轉運的樞紐，將來更是台灣政治、經濟、文化及休閒發展的全國性節點。</p> <p>由於日本新幹線通車已逾40年，為了因應台灣高鐵通車後，政府如何對於站區周邊土地進行整體之規劃開發及利用，因此，本次研修之重點主要係為瞭解日本高鐵站區新市鎮開發之方式、開發機制、財源籌措及如何吸引民間參與投資開發之誘因或獎勵等方面。</p> <p>日方安排了東京、新橫濱、埼玉大宮、岡山、福岡及熊本車站站區周邊土地開發之參訪，以及日本系統開發研究所對於總體面的介紹，本報告對於相關開發內容均有詳細制度面及實務面說明，日本的新幹線站區開發經驗，可提供我國未來推動高鐵站區周邊地區土地開發之參考。</p>					

# 赴日研習「高鐵站區新市鎮規劃及開發」報告

## 目 錄

壹、考察目的 .....	5
貳、考察行程 .....	6
參、考察內容 .....	7
一、東京車站周邊土地之開發 .....	8
二、財團法人系統開發研究所 .....	25
三、新橫濱車站周邊土地之開發 .....	33
四、埼玉縣埼玉市大宮車站周邊地區再開發 .....	40
五、岡山車站周邊土地之再開發 .....	64
六、福岡市博多車站周邊土地重劃整理 .....	69
七、熊本車站周邊土地整備計畫 .....	84
肆、檢討與建議事項 .....	92
一、檢討： .....	92
二、建議事項： .....	93
伍、附錄 .....	95
一、研習參訪照片 .....	95
二、本次研習拜會機關代表名單 .....	99

## 表 目 錄

表一 赴日研習「高鐵站區新市鎮規劃及開發」行程表 .....	6
表二 新幹線車站開發對產業活動之影響 .....	26
表三 埼玉市現況人口統計表（平成 18 年 3 月 1 日） .....	43
表四 大宮站前區劃整理事業概要一覽表.....	58
表五 大宮站前西口地區實施前後土地使用類別對照表 .....	58
表六 西口地區更新回饋比例計算表 .....	59
表七 大宮車站「西口第二」實施前後土地使用類別對照表 .....	60
表八 「西口第二」更新回饋比例計算表 .....	60
表九 福岡市人口一覽表 .....	70
表十 土地重劃實施者執行狀況表 .....	73
表十一 事業費來源一覽表.....	77
表十二 重劃前後土地使用一覽表 .....	77
表十三 車站西側土地區劃整理前後之比較 .....	88

## 圖目錄

圖一	東京都整體發展構想圖.....	9
圖二	首都圈之環狀道路系統.....	10
圖三	東京都會區土地利用方向.....	10
圖四	東京車站周邊地區.....	12
圖五	公私部門協調推動機.....	13
圖六	東京車站容積移轉示意圖.....	14
圖七	東京車站復舊工程.....	15
圖八	大手町、丸之內、有樂町再開發範圍.....	15
圖九	本庄地理位置及主要交通路網圖.....	32
圖十	本庄新都心計畫示意圖.....	32
圖十一	本庄新都心科學田園都市開發構想圖.....	32
圖十二	新橫濱車站周邊之交通情形.....	35
圖十三	新橫濱車站周邊土地之建築退縮.....	36
圖十四	新橫濱車站北部土地利用計畫.....	36
圖十五	埼玉市位置圖.....	41
圖十六	埼玉市各區位置圖.....	43
圖十七	埼玉市都市計畫制度之架構.....	44
圖十八	埼玉市都市發展計畫圖.....	47

圖十九	各部門計畫架構示意圖.....	48
圖二十	土地重劃整理事業前後之情形.....	49
圖二十一	市街地更新事業示意圖.....	51
圖二十二	權利變換前後示意圖.....	54
圖二十三	市街地更新事業資金計畫圖.....	56
圖二十四	事業費用支出及收入情形.....	59
圖二十五	事業費用支出及收入情形.....	61
圖二十六	福岡市行政區域圖.....	69
圖二十七	土地重劃實施者類別比例.....	73
圖二十八	博多車站實施重劃前後之對照.....	83
圖二十九	九州新幹線鹿兒島線路徑概要圖.....	84
圖三十	熊本車站週邊整備計畫概要圖.....	89
圖三十一	熊本車站週邊地區空間設計配置圖.....	90

# 赴日研習「高鐵站區新市鎮規劃及開發」報告

## 壹、考察目的

高速鐵路計畫，係政府積極推動之重大BOT案，該計畫完工後將成為台灣西部發展的高速動脈，使得台灣南北最大時間距離縮短為1.5小時以內，整個台灣可整合成為一個經濟及生活圈。尤其是高鐵車站附近的地區，不但是區域轉運的樞紐，將來更是台灣政治、經濟、文化及休閒發展的全國性節點。

目前高鐵預計有桃園、新竹、台中、嘉義、台南等5個車站特定區已於88年2月完成擬定都市計畫，並陸續於92年至93年間辦理完成區段徵收之抵價地分配作業；而苗栗站目前正辦理都市計畫變更、雲林站則辦理區段徵收作業，而彰化站未來係以一般徵收方式取得站區土地。

基於高速鐵路計畫係國家重大公共建設，其所經過之各站區未來將代表國家門戶及形象，政府前由行政院成立「高鐵車站站區開發建設推動小組」，由副院長擔任召集人，經建會擔任主要幕僚，積極協調推動並確立各車站特定區土地在國土發展中之功能定位，以促進車站新市鎮的開發建設，並達到整體效益，完成以高鐵系統為核心的國土骨幹建設計畫。

本次考察希望針對下列內容進行研習與參訪：

- (一) 高鐵車站開發項目及開發方式：瞭解高鐵車站規劃開發之現況及開發方式。
- (二) 瞭解站區周邊土地開發之財源籌措或經費負擔方式。
- (三) 吸引民間參與之誘因機制：政府提供民間優惠之內容及協助範疇。

## 貳、考察行程

表一 赴日研習「高鐵路區新市鎮規劃及開發」行程表

日期	行程	住宿地
95/09/ 24	台北－東京	東京
95/09/ 25	研習行程簡介	東京
95/09/26	東京都都市整備局	東京
95/09/27	日本系統開發研究所	東京
95/09/28	橫濱市都市整備局	東京
95/09/29	埼玉市都市整備部	東京
95/09/30	資料整理	東京
95/10/01	東京－岡山	岡山
95/10/02	岡山市都市整備局	福岡
95/10/03	福岡市都市整備局	福岡
95/10/04	福岡市都市整備局	熊本
95/10/05	熊本市都市局整備部	東京
95/10/06	研習總檢討	東京
95/10/07	東京－台北	返國



## 參、考察內容

日本的高速鐵路系統又稱為新幹線（しんかんせん；Shinkansen），其以「子彈列車」聞名。新幹線於 1964 年 10 月 1 日，東京奧運前夕開始通車營運，迄今已逾 40 年，第一條路線是連結東京與大阪之間的東海道新幹線，這條路線也是全世界第一條載客營運的高速鐵路系統。

新幹線沿線各站區之開發，大部分多為 40 餘年前即已辦理完成，據安排此次參訪行程之國際建設技術協會代表表示：各站區之開發時至今日已逾 40 年，多已到了需要辦理更新之階段，因此，本次考察行程之安排將不限於參訪高鐵站區之新市鎮規劃及開發，以下將針對此次研習之東京、橫濱、埼玉（大宮站）、岡山、福岡（博多站）及熊本等站區週邊之開發進行介紹，同時，透過財團法人日本系統開發研究所對於日本新幹線車站週邊開發課題作一總體說明，俾利進一步瞭解日本高速鐵路之站區開發。

## 一、東京車站周邊土地之開發

東京新幹線車站於 1914 年建成，位於日本東京千代田區，為東日本旅客鐵道（JR 東日本）、東海旅客鐵道（JR 東海）、東京地下鐵（東京 Metro）的鐵路車站。不但是多條鐵道路線的起點站，也是東京主要的大型車站之一。

東京站被稱作是東京的「表玄關」，具有首都核心車站的地位。不但是日本全國新幹線路網（局部通車的九州新幹線除外）最重要的列車始發站，同時也是東海道本線、中央本線…等國內主要傳統鐵路幹線的起點站。



站區總面積為東京巨蛋的 3.6 倍；每日從東京站出發與到達東京站的列車班次約 4,000 班，居於全日本首位；來自於旅客乘車的收入額同為日本第一。

### （一）東京都地區整體發展構想

為因應人口逐漸減少、國際城市激烈競爭及社會經濟情勢之巨大改變，東京都都市整備局認為必須針對過去所建設的城市各項基礎建設，因應「需求型大都會」作全面的重新修正調整，因此，必須明確勾勒未來都市發展目標及意象，落實推動邁向「政策誘導型都市」，並於 2001 年提出「東京新都市營造願景」，對於東京都週邊地區，以 2025 年為發展目標，提出未來城市規劃願景，其基本政策目標即為創造東京為一個引領世界、具有國際觀及具繁榮魅力的都市，其分別針對核心區域之再生、東京灣臨海地區之活化、都市環境的再生、核心都市的擴大及自然環境的保育活用等項，提出各分區發展策略如下：（詳如圖一）

#### 1. 核心區域之再生

- (1)強化國際商務中心之機能。
- (2)推動以都市為樂的都心生活。
- (3)建構歷史與文化的都市空間。

## 2. 東京灣臨海地區的活化

- (1)充實東京灣使其成為國際都市東京之「世界櫥窗」。
- (2)營造活力與魅力的「水岸之都」。
- (3)培育與亞洲各國合作的產業機能。

## 3. 都市環境的再生

- (1)確保與提升木造住宅密集地區之安全性與環境水準。
- (2)配合河川及幹線道路之建設，以建構水與綠之骨幹。
- (3)推動深耕社區之營造。

## 4. 核心都市的擴大

- (1)透過都市基礎建設以建立具有活力的多摩據點。
- (2)藉由產官學的合作以促進產業發展。
- (3)有計畫地籌整高品質的住宅用地。

## 5. 自然環境的保育活用

建構能活用豐富自然性的大東京都創意休閒圈  
(Recreation Zone)。



圖一 東京都整體發展構想圖

## (二) 都市發展架構

在上述政策目標及發展策略前提下，建構環狀多核心都市，亦即以能活用首都東京圈之聚集效益，並發展多功能密集型的都市結構，透過機場、港灣、首都圈高速中央環狀線、東京外圍環狀道路



及首都圈中央聯絡道路等網絡聯繫東京都的核心區域，強化東京圈各種機能之聯繫。(詳如圖二)。

圖二 首都圈之環狀道路系統

東京都會區之發展架構係以東京車站核心地區為圓心，以同心圓方式向外逐漸擴展，其土地使用強度亦由核心地區逐步向外降低，由商業辦公機能轉變為複合市街地、高中低層為都會區外圍地帶之環境保育為主。(詳如圖三)



圖三 東京都會區土地利用方向



### （三）車站發展現況

東京站的地上主體建築，大致分為站區西側的丸之內側站房（丸之內口），與站區東側的八重洲側車站大樓（八重洲口），JR 的高架軌道與月臺區即位於兩座主體建築間的廣大腹地，約略呈南北向並排分佈。高架軌道與月臺區之下，則有位於一樓的三條東西向通路—北通路、中央通路與南通路，於付費區內連結丸之內側站房、八重洲側車站大樓與各高架月臺；另外，北通路北側也有位於付費區外，單純供民眾通行於兩座主體建築間的北自由通路。出入口部分，丸之內口與八重洲口又各自分為北口、中央口與南口三個出入口；另外還有位於站區東北側，設有乘客進出新幹線月臺專用驗票閘門的日本橋口。



丸之內側站房為文藝復興式「赤煉瓦」紅磚造建築，除了南、北兩側加上八角狀屋頂，以及中央部份加上三角梯形屋頂為三層樓高外，其餘部份皆為兩層樓高（原本整座站房皆為「完整的」三層樓高，但在第二次世界大戰末期遭轟炸毀損後修建為今貌）。八重洲側車站大樓則為地上十二層、地下兩層的高樓建築。

東京站的地下部份，主要包括位於丸之內側站房前方（西側）廣場地下第四、五層，呈東北—西南向的 JR 總武線、橫須賀線車站（第四層為穿堂層，第五層為月臺層），以及位於地下第二層，呈南北向的東京 Metro 丸之內線車站；另外還有位於主要站區南邊較遠處，鍛冶橋通（接近有樂町）地下第三、四層，呈東西向的 JR 京葉線車站（第三層為穿堂層，第四層為月臺層）。

三處地下車站間皆透過位於地下第一層的自由通路，於付費區外相互連結，該自由通路亦與位於一樓北自由通路底下，連結丸之內側地下車站、八重洲側車站大樓地下一樓的北地下自由通路（同樣位於付費區外），以及大手町一帶的地下通路連通；同樓層的 JR 總武線、橫須賀線車站付費區內，也有位於一樓中央通路底下，連結兩側地下付費區的中央地下通路。八重洲側車站大樓地下一樓付費區外，也與位於車站大樓前方（東側）廣場地下第一層的八重洲地下街相連通。

#### （四）車站週邊地區再發展情形

上述東京都的核心地區、亦即東京車站（包含車站本身）週邊地區（包括大手町、丸之內及有樂町地區）（詳如圖四），



圖四 東京車站周邊地區

由於東京站利用人潮未必少於其他大型轉乘站，皇居又位於該區域附近，向為文化、經濟、政治及行政中心，其站區四周多為辦公大樓群聚的區域，有別於新宿站、池袋站與澀谷站週邊，皆有綜合型態商圈存在的情形。因此，當地政府及民間組織團體為了改變以往單一機能（辦公商務為主）之地

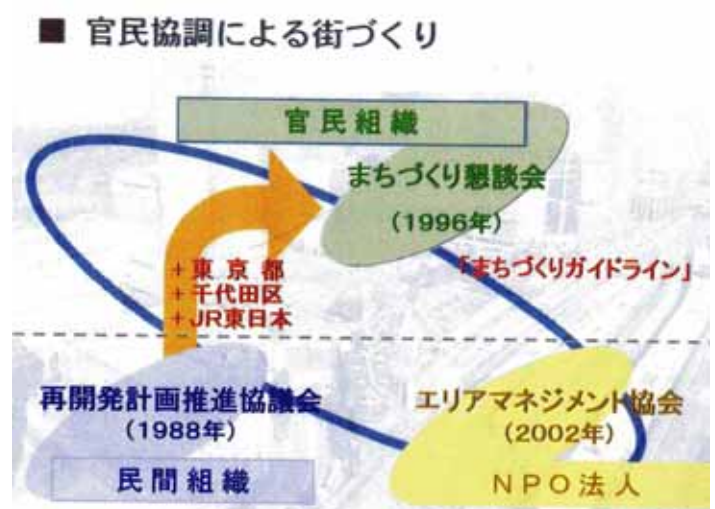
區定位，朝向增加休閒娛樂等其他機能的多元發展，爰透過公私部門合作開發之模式，以都市更新、容積移轉獎勵等措施進行該地區之再發展規劃。

### 1. 推動主體

本區之土地所有權人於 1988 年組成「大手町、丸之內及有樂町地區再開發計畫推動協議會」，負責地主間的協調推動，以促進當地之發展。其目前會員有 86 個團體加入，多為當地之企業，其推動引導再開發範圍約為 111 公頃，本區內約有 4100 餘個事務所或公司行號，每天共約有 24.4 萬餘上班族在此區活動。

上述協議會後於 1996 年再加上公部門單位（包括東京都、千代田區及 JR 東日本等）組成一個官民組織—城市開發懇談會，該會對於如何促進本區都市機能之更新、促進都市再發展活力及市街地之再開發等，進行綜合性檢討，並提出「城市開發方針」。而於 2002 年成立之「區域管理協會」是一個 NPO 法人組織，其組成多為學者專家，提供相關再開發課題之諮詢工作。

藉由上述本區民間組成之再開發計畫推動協議會、官民組織之懇談會及學者專家組成之區域管理協會，共同推動本區之都市再發展工作。（詳如圖五）



圖五 公私部門協調推動機



## 2. 推動方式

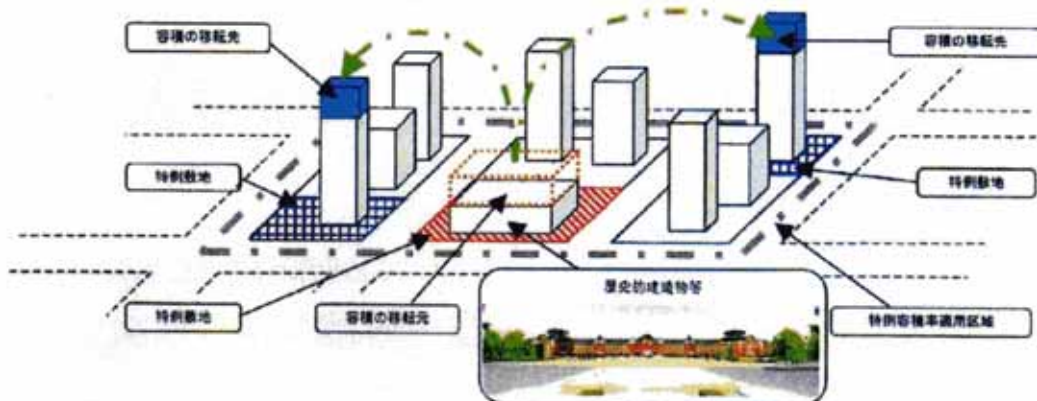
二次大戰末期遭轟炸而多處損毀的東京車站，雖然在戰爭結束後第二年即開始進行修復工程，並於次年完成，但受到當時物資缺乏影響，難以進



行較為複雜的修建與復原工作（像是南、北兩側原本的圓頂狀大型屋頂燒燬後，修復時僅改建為簡易樣式的八角狀屋頂），使得修復後的丸之內側站房在建築外觀上略異於以往。原本修復工程只是應急性質，不過由於外觀完全復舊所需經費龐大，使得復舊計畫被長期擱置，直到1999年東京都知事石原慎太郎決定將車站主體多餘之容積移轉予本地區之民間企業大樓（詳如圖六），藉此籌措重建經費，車站復舊計畫才正式定案。以恢復丸之內側站房落成時原貌為目標的復舊工程（詳如圖七），原預定於2006年4月開工，2010年底至2011年初完工，目前因部分因素延至2007年1月開工，完工時程預料將延至2011年中。

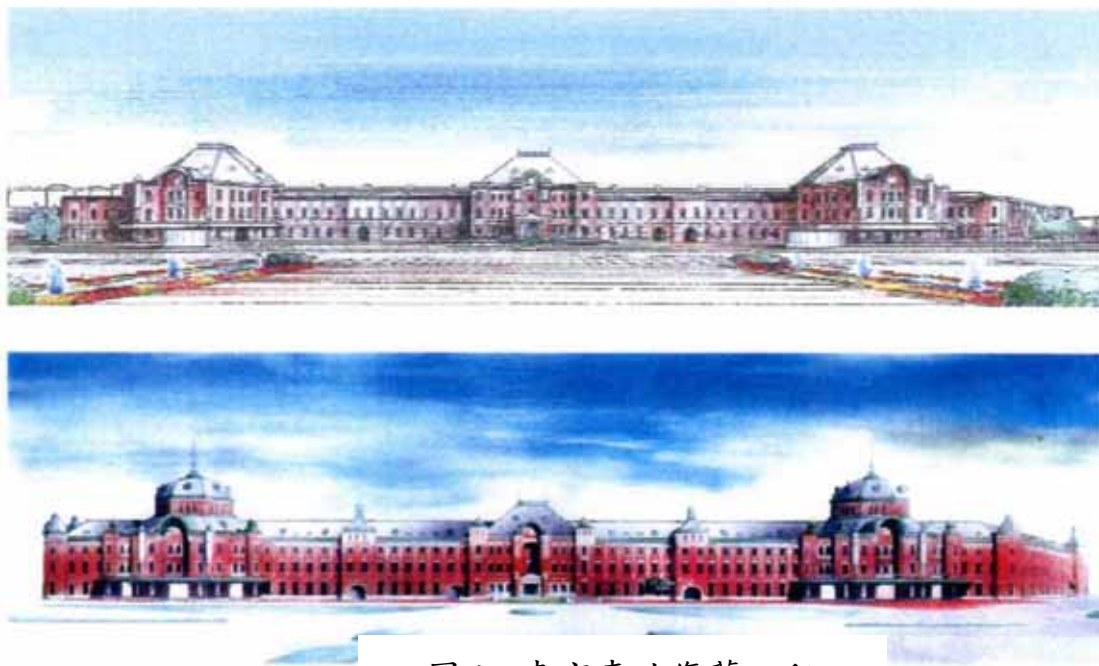
圖六 東京車站容積移轉示意圖

### 特例容積率適用制度のイメージ





## 東京駅赤レンガ駅舎～駅前広場～行幸通りの再整備イメージ

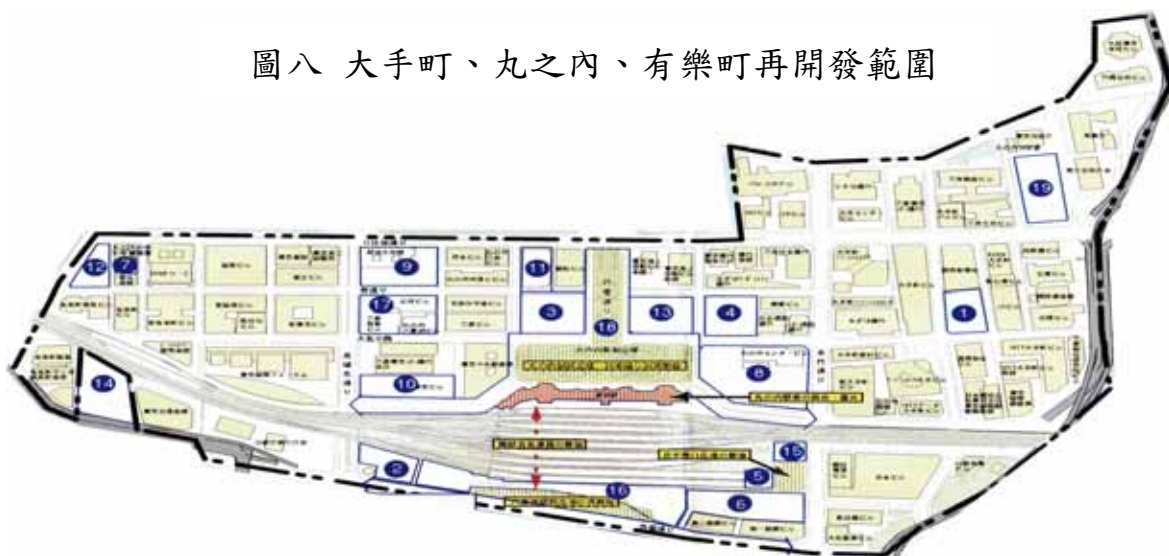


圖七 東京車站復舊工程

### 3. 個案推動情形

目前本地區範圍內共有 19 處地區正在進行或預計辦理再開發工作，由於區內土地約有三分之一以上皆為三菱土地開發公司所有，因此，本地區實際建案之推動與執行大部分多為該公司負責辦理，以下逐一說明相關個案之開發情形。(詳如圖八)

圖八 大手町、丸之內、有樂町再開發範圍



### 個案 1

案名：東京產經大樓

基地面積：6,300 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪、表演廳

適用制度：綜合設計

最高高度：約 146 米(B4F~31F)

樓地板面積：約 83,300 m<sup>2</sup>

竣工：2002 年 9 月



### 個案 2

案名：太平洋世紀大樓

基地面積：約 6,400 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪、表演廳

適用制度：綜合設計

最高高度：約 150 米(B4F~32F)

樓地板面積：約 81,800 m<sup>2</sup>

竣工：2002 年 9 月

### 個案 3

案名：丸之內大樓

基地面積：約 10,000 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪、大規模商業設施、會議室

適用制度：特定街區

最高高度：約 180 米(B4F~37F)

樓地板面積：約 160,000 m<sup>2</sup>

竣工：2002 年 8 月



#### 個案 4

案名：日本工業俱樂部會館、三菱 UFJ 信託銀行

基地面積：約 8,100 m<sup>2</sup>

主要用途：日本工業俱樂部會館、事務所、店鋪

適用制度：特定街區

最高高度：約 143 米(B4F~30F)

樓地板面積：約 110,000 m<sup>2</sup>

竣工：2003 年 2 月



#### 個案 5

案名：丸之內中央大樓

主要用途：事務所

適用制度：一般設計

最高高度：約 73 米(B3F~14F)

樓地板面積：約 35,000 m<sup>2</sup>

竣工：2003 年 2 月

#### 個案 6

案名：丸之內 1-1 計畫

基地面積：約 12,000 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪、表演廳

適用制度：都市再生特別地區

最高高度：約 178 米

樓地板面積：約 181,200 m<sup>2</sup>

竣工：2008 年春





### 個案 7

案名：糖業會館、日本廣播公司大樓

基地面積：約 1,300 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪

適用制度：一般設計

最高高度：約 42 米(B4F~9F)

樓地板面積：約 13,000 m<sup>2</sup>

竣工：2004 年 3 月



### 個案 8

案名：丸之內 Oazo

基地面積：約 23,800 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪、表演廳

適用制度：綜合設計

最高高度：約 160 米(B4F~28F)

樓地板面積：約 270,000 m<sup>2</sup>

竣工：2004 年 8 月



### 個案 9

案名：丸之內 My Plaza (明治安田生命館)

基地面積：約 11,400 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪

適用制度：重要文化財特別型特定區

最高高度：約 147 米(B4F~30F)

樓地板面積：約 178,900 m<sup>2</sup>

竣工：2004 年 8 月



### 個案 10 (東京車站未利用容積移轉)

案名：東京大樓改建計畫

基地面積：約 19,000 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪

適用制度：綜合設計、特別容積率適用地區

最高高度：約 164 米(B4F~33F)

樓地板面積：約 150,000 m<sup>2</sup>

竣工：2005 年 10 月



### 個案 11

案名：三菱商事丸之内新本社大樓計畫

基地面積：約 5,300 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所

適用制度：特定街區

最高高度：約 115 米(B3F~20F)

樓地板面積：約 61,000 m<sup>2</sup>

竣工：預定 2006 年 3 月

### 個案 12

案名：半島東京改建計畫

基地面積：約 4,300 m<sup>2</sup>

主要用途：表演廳

適用制度：綜合設計

最高高度：約 112 米(B4F~24F)

樓地板面積：約 59,500 m<sup>2</sup>

竣工：預定 2007 年



### 個案 13

案名：新丸之內大樓改建計畫

基地面積：約 10,000 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪、停車場

適用制度：特定街區、特別容積率適用地區

最高高度：約 198 米(B4F~38F)

樓地板面積：約 195,000 m<sup>2</sup>

竣工：預定 2007 年 4 月



### 個案 14

案名：有樂町站前第 1 地區第一種市街地再開發事業

實施區域：約 1.5 公頃

基地面積：約 6,800 m<sup>2</sup>

適用制度：高度利用地區

樓地板面積：約 75,900 m<sup>2</sup>

竣工：預定 2007 年 10 月

### 個案 15

案名：JR 東日本東京站日本橋口大樓計畫

主要用途：事務所、店鋪、會議中心、旅館

適用制度：一般設計

最高高度：約 170 米(B4F~35F)

樓地板面積：約 79,000 m<sup>2</sup>

竣工：預定 2007 年 3 月





## 個案 16

案名：八重洲站前開發計畫

主要用途：事務所、店鋪、停車場

適用制度：綜合設計、特別容積率

最高高度：約 200 米(B4F~43F)

樓地板面積：約 350,000 m<sup>2</sup>

竣工：預定 2011 年 8 月



## 個案 17

案名：三菱商事大樓、古河大樓、丸之內八重洲大樓改建計畫

基地面積：約 11,900 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪、美術館

適用制度：都市再生特別地區、特別容積率適用地區

最高高度：約 170 米(B4F~35F)

樓地板面積：約 205,000 m<sup>2</sup>

竣工：預定 2009 年



## 個案 18

案名：東京站赤煉瓦站社、站前廣場、行幸通之再開發計畫

竣工：預定 2010 年



## 個案 19

案名：大手町地區第一次再開發事業

基地面積：約 13,400 m<sup>2</sup>

主要用途：事務所、店鋪、國際

適用制度：都市再生特別地區

最高高度：約 180 米(B4F~37F)

樓地板面積：約 240,000 m<sup>2</sup>

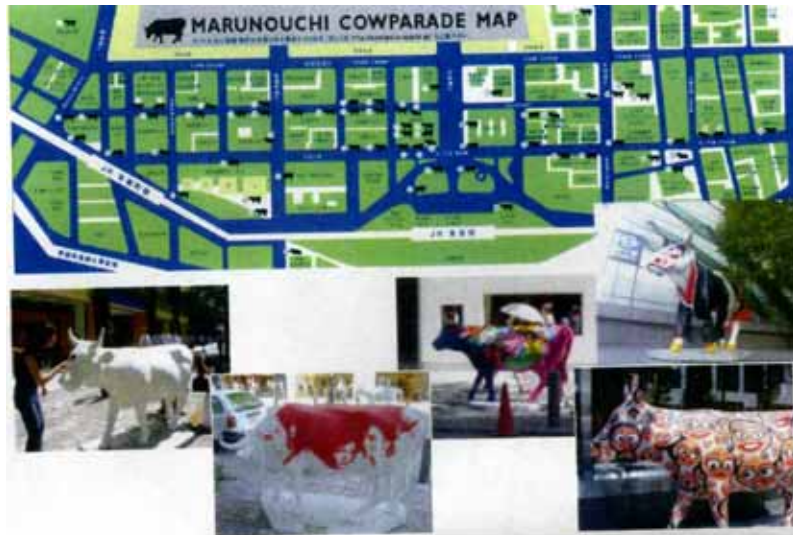
竣工：預定 2009 年





#### 4. 活化地區之配套措施

除了上述硬體之更新建設之外，為活化當地之觀光休閒遊憩產業，創造城市文化意象，透過民間非營利組織（NPO）大丸有區域管理協會舉辦各項活動（events），包括由當地企業贊助的免費巴士、聖誕燈火節、牛隻彩繪票選活動、街道綠化比賽、跳蚤市場、露天咖啡座等，凝聚地區在地多元文化，以吸引更多外來觀光客。



## （五）小結

東京車站核心地區（大手町、丸之內、有樂町）之再開發工作，在當地企業、政府及學術界三方面通力合作推動下，展現了驚人的效率，區內到處可以看到更新改建的大樓，而本區之再發展計畫並不僅侷限於硬體設施之新建、整建，更重要的是其發展定位明確，透過該定位目標，運用容積移轉措施，並引入各式各樣的活動、吸引各地方之觀光人潮湧入，以創造本區之獨特的城市魅力。

## 二、財團法人系統開發研究所

「財團法人日本系統開發研究所」成立於 1970 年，2001 年隨著中央省廳等改革基本法的實施，成為財務省獨自管理的財團法人，專門進行公共政策研究的組織，廣泛地動員學界，政界和金融界的人士成立智庫，從事開發、應用系統、分析、PPBS 等科學的手法，對於國家經濟、社會要求的國家課題，提供有效的對策，並以財政的效率化為目的。該所也曾與交通大學運輸研究所合作提出「高鐵車站周邊地區區域條件、機能性之檢討與建議」，今日拜訪，該所就其對日本新幹線 40 餘年來開發建設之相關經驗，提出台灣高速鐵路之建設提出部分建議及未來思考方向，並介紹 PFI 事業制度（活用民間的資金、經營能力和技術的能力從事公共建設之制度）及部分新幹線車站周邊土地開發案例。

### （一）日本新幹線車站周邊開發相關課題

新幹線的便捷、快速、準點對於人們生活習性、行為模式帶來改變；新幹線變成通勤工具，帶動城市郊外住宅區的發展；一日生活圈擴大，城市與城市、產業活動、商業活動、交通運輸業、觀光業等都產生不一樣的競爭與變化，參考日本 40 餘年來的經驗，或可作為台灣未來發展之借鏡。

新幹線的整備，對日本整體的經濟效益是不容輕忽的事實。不過在個別的車站每的四周地區看看一，就未必全都是正面的附加效益，部分產業萎縮、城市的衰退亦常發生。在聚集經濟、產業的大都市，乘數效應明顯且效果比較大，然而對於中小型或較無特色的產業或城市，則帶來負面之影響居多。就日本新幹線車站之開發對周邊影響，簡要整理如表二：

表二 新幹線車站開發對產業活動之影響（依城市規模、特性而有不同程度之效果）

開發設施	正面效益	負面效益
住宅設施系	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 促進人口的適當分散化及均衡發展。</li> <li>● 由通勤圈的擴大帶來的郊外型住宅的發展。</li> <li>● 從租屋開銷轉換為支出通勤費用。</li> <li>● 良好環境住宅的供給。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 郊區外的現象帶來的人口減少。</li> <li>● 都市相關收入減少，相關建設及經營效率不佳。</li> <li>● 通勤費用的增加帶來的家庭經濟的壓力。</li> </ul>
商業設施系	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 活用了車站的集客性，帶來商業的振興。</li> <li>● 視車站為城鎮的象徵的集客性向上。</li> <li>● 大規模零售商店在車站四周設立分店。</li> <li>● 中央資本和當地資本的共存共榮，開發新大樓。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通便利性提高，造成地區消費降低(麥桿效果)。</li> <li>● 由中央資本的進入帶來的當地商店街的低迷。</li> <li>● 由往車站四周的誘客吸引帶來的原有市區的商店街的低迷。</li> </ul>
工業系設施 (企業招攬)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運用新幹線便利性的企業進駐。</li> <li>● 地區的雇用能力的擴大。</li> <li>● 地區的所得的增加收入。</li> <li>● 地區的稅收的增加。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 從行動範圍的擴大，分店營業處等集中整併。</li> <li>● 由工廠進入等帶來的環境的惡化。</li> <li>● 企業間競爭的激烈。</li> </ul>
觀光系設施 (飯店等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大都市觀光人數的增加，住宿數的增大。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 當天來回圈範圍擴大。</li> <li>● 住宿數減少(飯店(hotel)業的不振)。</li> <li>● 地區型之觀光業務萎縮。</li> <li>● 由中央資本的進入帶來的當地企業的衰退。</li> </ul>
交通設施 (航空產業)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 由都市間需要時間的縮短帶來的便利性增加。</li> <li>● 由和原有的鐵路線的連接帶來的行動範圍的擴大。</li> <li>● 和其他的交通機關的適當任務分擔。</li> <li>● 交通旅次增加帶來的當地交通企業的發展。</li> <li>● 由車站前停車場整備(P&amp;R)等帶來的使用者的便利性增加。</li> <li>● 由對貨物處理的轉換帶來的活性化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 由從航空到新幹線的利用轉換，帶來的地區航空業界的不振。</li> <li>● 原有的鐵路線的觀光客數的減少(原有的鐵路線的廢除，民間化)。</li> <li>● 自用車使用增加帶來的計程車業界的不振。</li> </ul>
其他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用新幹線通學的便利性來招攬學生。</li> <li>● 由人的交流增加帶來的情報量的集聚。</li> <li>● 由活用了車站廣場等的活動召開帶來的地區活性化。</li> </ul>	

## (二) 台灣高速鐵路車站周邊發展課題

### 1. 新市鎮與舊城市交通運輸銜接問題

台灣高速鐵路的 12 個車站中，與原有車站和連接只有現有的台北和板橋車站，其他的幾處車站，不是辦理新市鎮開發就市與原都市中心有段距離。很明顯的，台灣高速鐵路車站和原有市區的使用性、聯繫是較弱的一環。

對使用者來說，如何快速便捷的到離車站是很重要的問題，因此如何加強和原有市區的聯絡，交通節點機能之強化，與其他交通工具之轉乘規劃，包括鐵軌道系統的整備與新建、汽車利用的道路整備，或公車交通體系整備是必要的。

### 2. 新市鎮與舊城市之機能定位與功能分擔問題

從台灣的經濟成長看來，認為人口將大幅度增加的這種預測是難以確立的，且擁有高速鐵路車站的都市，也是原有市區及新市鎮地區，新市鎮之計畫人口，是從原有市區遷移的，或由來自廣域四周地區的流入，必須充分地看清。即使提昇原有市區的機能或加強建設，都難以避免產生原有市區及鄉村地區空洞化之憂慮。因此如何考慮新市鎮與舊城市之機能定位與功能分擔，甚至四周農村的適當的誘導，都是未來應思考的重點。

### 3. 各車站（特定區）間相互機能之分擔

台灣高速鐵路車站間之距大約為 30 公里km上下，但是各個車站及特定區就算有不同的機能與定位，對使用者或生活者來說，基本的住宅、商業、公共設施等需求仍然不可或缺，另外大規模購物中心、娛樂設施、交通建設及產業活動等，則必需有整體性的思考，並賦予各自適當的機能與任務分擔，避免磁吸效應的擴大及重複投資的浪費。

#### 4. 各車站地區之發展定位問題

在檢討各車站互相的機能分擔的上，應就該地區的地理特性，歷史的特性，主要的設施整備情況，產業集聚情況加以研究，甚至是未來發展趨勢及時代潮流等，必須用廣泛的觀點檢討。台灣內部的製造業的空洞化，農產業的萎縮，必須從國際社會的競爭力方向來考慮，提升附加價值。

#### 5. 國土規劃目標、產業發展策略、城鄉均衡發展問題

促進台灣地區的均衡的發展，一直是國土規劃上的目標，高速鐵路建設，是這個在目標之下被興建的理由之一，但是單僅進行鐵路建設，那麼這個目標將難以達成。因為快速鐵路，是搬運人的交通工具，不是國土規劃的目的。因此，活用高速鐵路的建設地區，檢討對應地區應該致力的課題、位置機能、相關對策的研討殊為重要。另一方面，隨著製造據點的轉移至大陸方面，作為台灣，培育知識型產業，這事是國家的課題。

### (三) PFI 事業

所謂「PFI」之概念，起源於 1990 英國官民合作手法 PPP (Public -Private -Partnership)，是一種以更有效率的方式從事公共建設；日本國考量其政府的組織架構及法令制度等特性，設計乙套活用民間的資金、經營能力和技術的能力從事公共建設之制度，並於平成 11 年(1999 年)制定 PFI 相關法案 (Private Finance Initiative )，作為推動公共建設之基本方針和政策目標，類似於我國獎勵民間參與交通建設條例及促進民間參與公共建設等相關法令及制度。

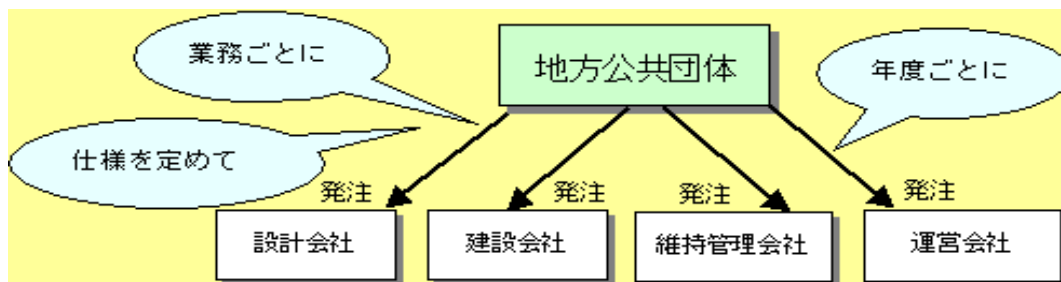
以往的公共事業區分為規劃設計、建設、維持管理、經營的種各業務，而 PFI 制度將這些所有業務以長期的契約

方式匯總委託，PFI 具備預測的顧問、綜合顧問、財務顧問、技術顧問、法律事務顧問的各式各樣的要素，並接受外聘專家的技術支援。另外就建設及營運資金籌措方面，以往的公共事業必要的費用由官方資金對應，可是 PFI 事業必要的資金一部份是從金融機構等用“企劃財經”的方式籌措。

民間委託の程度		各手法の内容					導入効果
		①	②	③	④	⑤	
小 ↓ 大	直営方式	■					↑ 公共性担保の確実性 ↓ 事業全体の経費抑制
	部分委託	■	■				
	民設公営	■	■	■			
	公設民営	■	-		■		
	PFI	■	-	■	■		
	民営化	-	-	-	-	■	

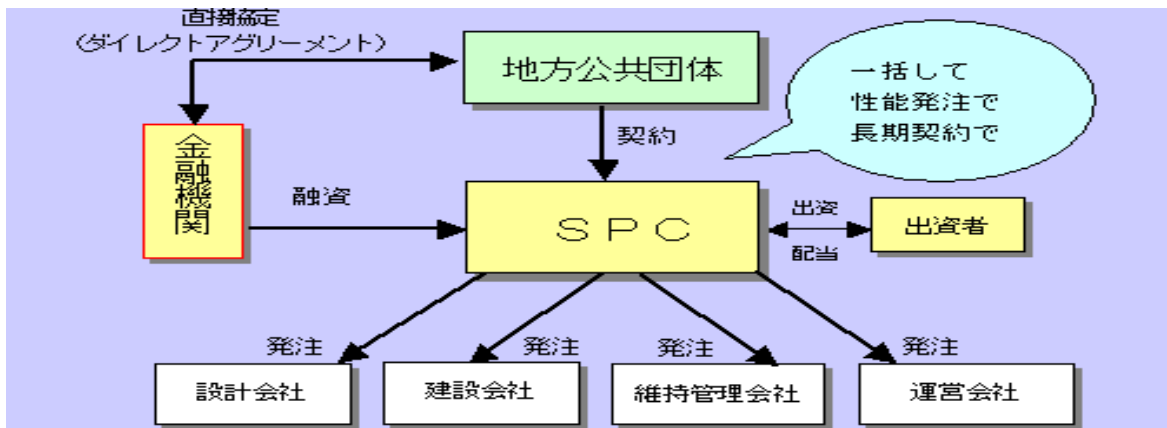
①清掃や法定点検等、常識的な範囲の民間調達  
 ②運営の一部委託  
 ③施設の民間整備  
 ④運営の一括委託  
 ⑤官民事業契約なし

「SPC 破裂的話變怎麼樣嗎？」 「PFI 和以往的公共事業不同，SPC 完成業務，但是沒有經營能力的 SPC 有破裂的可能性。防備那個情況，地方公共團體和金融機關預先結合“直接協定”的這種協定，即使 SPC 監視，破裂別破裂的情況到最後 PFI 事業為了被完成協議做構造。」

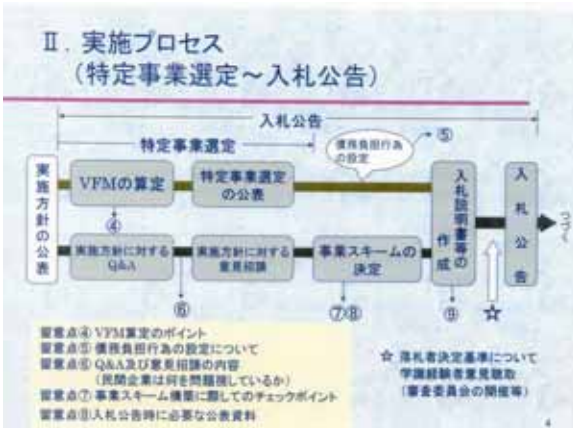
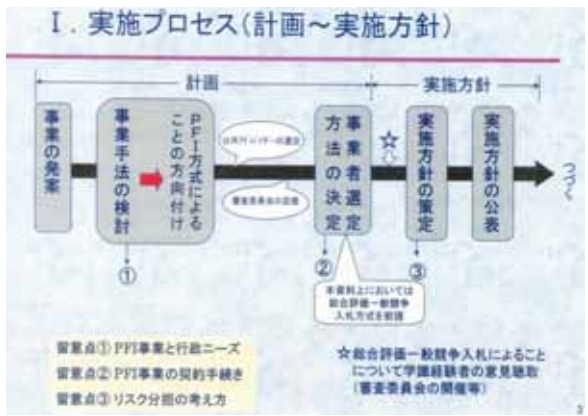
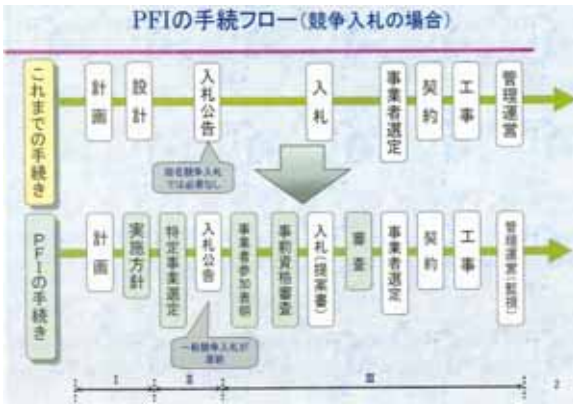


註：以往的公共事業事業的實施必要的資金從補助金，發行債券，獨自財源籌措。





- 註：1. PFI 制度 SPC ，在擔保上接受貸款事業的收益力量的企劃、財經的這種方法，從金融機關借入建設資金等一部份，進行事業。
2. 地方公共團體，將建設資金，維持管理費用等作為 SPC 提供的服務代價。
3. 地方公共團體和金融機關是 PFI 事業圓滑地被完成好像締結直接協定。





#### (四) 相關案例說明

日本新幹線車站的計畫，大多以和原有的鐵路車站連接為前提，而台灣高速鐵路計畫，附帶以創造新市鎮的功能，並以其他交通工具或方式與原有都市連結的方式，日本也有部分類似案例，介紹如下：

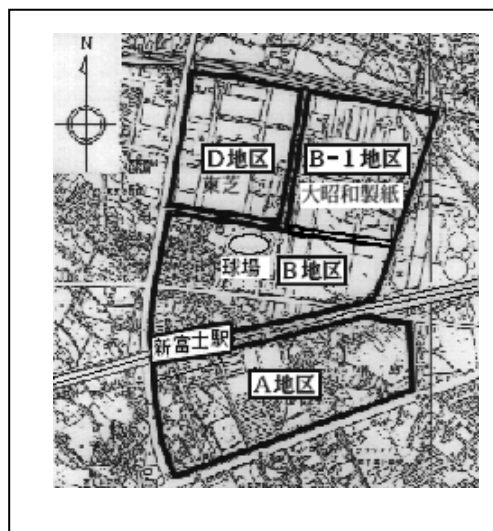
##### 1. 新富士車站

富士市位於富士山腳下，是靜岡縣東部的核心都市，以造紙業為代表性產業，並擁有絕佳的自然環境和交通地理條件。雖然東海道新幹線 1964 年開通，但新富士車站一直到 1988 年才開始營業，近年來因為車站開發更加速觀光事業與城市的發展。

新富士站四周的開發計畫，以新幹線車站的地理條件、工業中心機能的集聚為基礎，並運用「地方據點都市法」提升都市機能和居住環境的改善。

##### 新富士駅周邊土地利用基本構想

A 地區	：29.1 公頃	— 都市型住宅
B 地區	：23.3 公頃	— 商業、業務、 娛樂、都市住宅
B-1 地區	：18.2 公頃	— 產業支援
D 地區	：17.7 公頃	— 產業支援
合 計	88.3 公頃	



##### 2. 本庄新都心

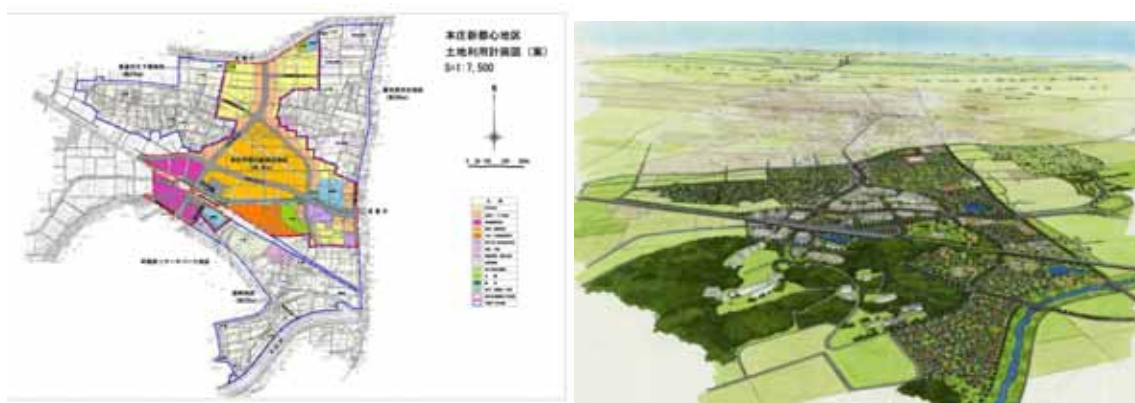
岐阜縣本庄市為處關東平原西北部，距東京都約 86 公里，為東京都中心地區和北關東、上信越地方的交通節點，且具有廣大田園和丘陵等自然環境的地區。

上越新幹線本庄早稻田車站於平成 16 年 3 月(2004 年)開始營業，使得本庄早稻田車站到東京車站間行車時間縮

短為 50 分鐘，並受益於高速公路和鐵路等交通條件，因此本庄市政府與早稻田大學合作推動「科學田園都市」之目標下，進行都市基礎整備，辦理本庄新都心土地區劃整理事業面積約 154 公頃、早稻田研究公園地區面積約 65 公頃，以集聚研究、開發、交流機能及住宅機能為中心的產業帶動地區發展。



圖九 本庄地理位置及主要交通路網圖



圖十 本庄新都心計畫示意圖

圖十一 本庄新都心科學田園都市開發構想圖

### 三、新橫濱車站周邊土地之開發

橫濱市屬於神奈川縣，位於東京都的西南方，面積有 430 平方公里，人口有 360 萬人，是日本人口規模第二大都市，。在都市發展上，係以「多心型的都市構造」為目標，包含橫濱及新橫濱 2 個都心、鶴見等 5 個副都心。主要商業及業務地區之配置，除都心、副都心外，亦規劃在鐵路沿線 27 個地區據點發展。而道路規劃，以增強市內各地域聯繫暨提高與首都和全國主要城市間便利性為概念，規劃 3 條環型道路、10 條放射道路，聯絡高速公路與既存道路，形成有系統的道路網路。

#### (一) 新橫濱的位置與角色

40 年前，新橫濱車站附近原為一片農田，原有 JR 橫濱線，由橫濱市區往八王子，只有單線軌道，配合 1964 年開通新幹線，才於 1968 年改為雙線軌道。又都市計畫係於新幹線開通後進行(1965-1970 年)，自 1975 年起建立目前都市發展面貌，惟自 1964 年新幹線設站 20 多年間，新橫濱發展緩慢，嗣 1985 年橫濱與新橫濱間開通地下鐵，才以此為契機，加速發展。

現在，新橫濱有「日本的大動脈」之稱的東海道新幹線、JR 橫濱線及 3 號地下鐵 3 條鐵路交會，且有環型 2 號道路經過，由外地到橫濱市，須經由新橫濱再到市中心，故被稱為橫濱的門口。橫濱市政府對於新橫濱地區，以「相會」和「資訊發信據點」做為都市定位，故以強化商業、文化、交流設施等機能為建設目標。

#### (二) 新橫濱車站北部地區開發經過

1. 橫濱市配合 1964 年東海道新幹線通車，於新橫濱車站四

周地區進行土地區域整理事業，劃設新橫濱都市中心。新幹線開始營業當時，周邊土地大多市未開發之農地，發展遲緩一直到了 1985 年以後，增加新幹線停靠班次及與原橫濱市連接之地下鐵通車，才加速開發的腳步，包括設立計算機中心和頂端技術企業的辦公室的業務機能、城市飯店的服務產業、提供文化及運動設施，興建橫濱圓形劇場及車站北側橫濱國際運動場，並成為 2002 年世界盃足球決賽場館。

2. 新橫濱車站北部地區，位於橫濱市綜合計畫「夢幻之濱 2010 計畫」(ゆめはま 2010 プラン) 新橫濱都心的核心，早於 1961 年即經建設省依都市計畫法公告地區用途(商業)及「新橫濱站・下田線」計畫道路，再於 1964 年公告「磯子・豊岡線」、「西神奈川・寺家線」及「篠原・池邊線」計畫道路及依土地區劃整理法公告為實施土地區劃整理事業地區。1965 年，橫濱市政府公告「新橫濱車站北部地區都市改造土地區劃整理事業」，該地區面積約 80.479 公頃，包涵都市計畫道路、區劃道路、站前廣場、公園，排水等事業，公共減步率 31.4%，事業費約 33 億日圓(由國庫補助 2/3)。
3. 橫濱市政府為了運用鐵路及道路建設所帶來交通據點的優勢，提高土地高度利用，同時提供安全舒適的步行者空間，希望民間於規劃建築時，能予配合，而建築法令又不足以規範，特於 1975 年推出「新橫濱北部地區街建設協議指針」(新橫濱北部地區街づくり協議指針)，以港北區新橫濱 1~3 丁目全部，面積約 80.5 公頃為協議區域。該協議指針係屬行政指導，要求民間於建築規劃前先行申報，使政府有機會與民間溝通，雖不具強制性，但實施迄今，大部分

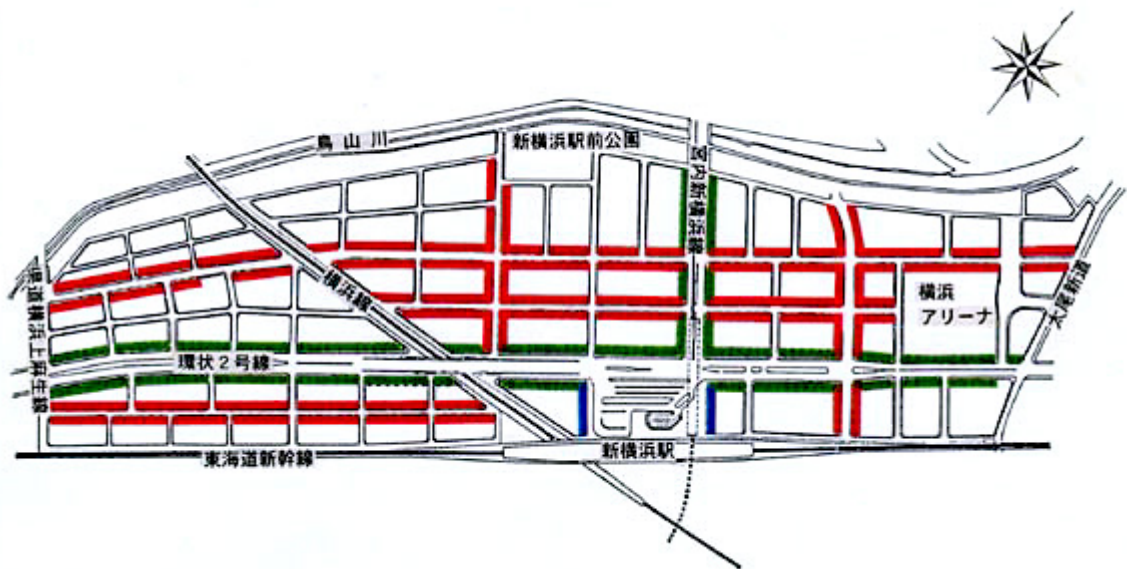
業者均願意配合政府規劃，有效引導開發興建辦公商業大樓，達到新都心具有商業功能之定位。其要點如下：

(1)目標：

- ①商業業務設施集中聚積。
- ②合理配置文化、教育、體育、休養設施和都市型住宅(公寓)，並使之有效利用。
- ③擴充步行者之路網及空間。

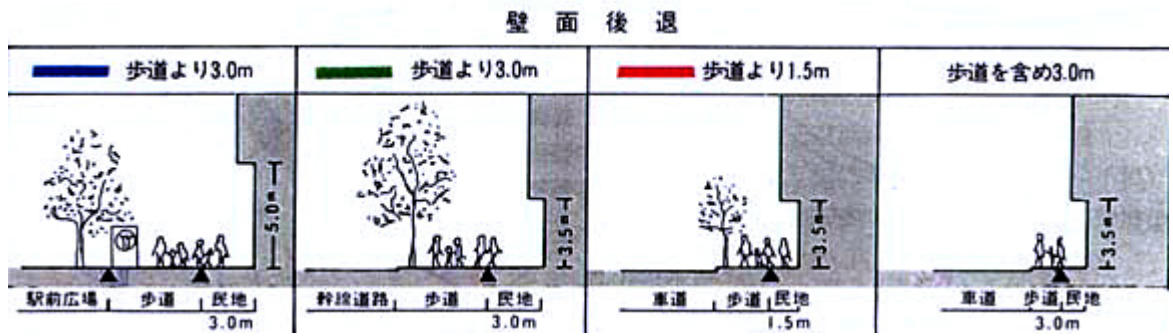
(2)協議內容

- ①提高基地的高度利用。(對於業務商業區之建築高度不得低於14公尺，且無上限。)
- ②退縮建築，站前廣場及主要道路二側建築物從道路境界線退縮3公尺；其餘道路退縮1.5公尺。(詳圖十三)



圖十二 新橫濱車站周邊之交通情形





圖十三 新橫濱車站周邊土地之建築退縮

### ③建物用途

按下列區域的土地利用方向調整建築物的用途。

#### A 業務商業區 ■

除了商業業務以外，亦預備作為教育，文化，體育，休養等機能的中心地區。

#### B 住商混合區 ■

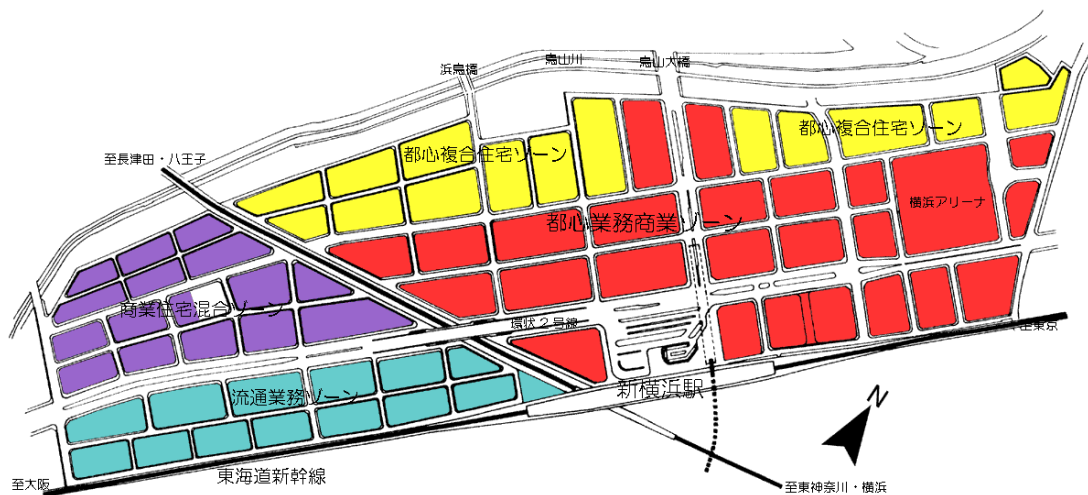
如屬住商大樓，3樓以上為住宅。

#### C 流通業務區 ■

主要作為廣域性的流通業務機能的地區。

#### D 綜合多功能區 ■

作為多種多樣都市必要機能和優良住宅共存的地區。



圖十四 新橫濱車站北部土地利用計畫

#### 4. 招商措施

橫濱為政府機關及市公所所在，企業多為本地型公司，而新橫濱與東京距離較近，易吸引全國級之大公司進駐。橫濱市政府自 2006 年 1 月起，實施招商措施，包括都市計畫稅、固定資產稅之減免及對企業房租補助（家賃助成金），希能有效引進企業進駐。目前業務商業區辦公大樓空置率仍有 6%，市政府希能努力提升進駐率。

#### (三) 新橫濱車站之改建及北口周邊地區之更新事業

##### 1. 改建及更新之緣由

##### (1) 新橫濱車站乘客數急速增加

1964 年新幹線通車時，新橫濱車站只停慢車，每日乘客約 1,000 人。至 2003 年停車車種及次數均大為增加，平均每日乘客高達 25,000 人，車站已不堪負荷，設備亦顯老舊。

##### (2) 車站周邊設立大型設施，人流疏散困難

新橫濱自 1989 年起陸續設立醫療設施、殘障運動中心及可容納 7 萬人的國際綜合運動場，於活動結束時，大量人潮湧入小車站，且進車站需要過馬路，造成嚴重的交通問題。

##### (3) 周邊商業土地急速繁榮發展

1986 年，新橫濱原只約有 280 個企業單位，上班人口 7400 人。至 2001 年，已有 1650 個企業，上班人口有 38,900 人，成長快速，故車站容量不足，需要擴建。

##### 2. 車站建築概況

新橫濱車站係在鐵路維持營運的情況下辦理改建，因此工程複雜度高。其基地面積約 17,000 平方公尺，建築面積

約 90,000 平方公尺（含商業設施 34,000 平方公尺、辦公室 16,000 平方公尺、旅館 11,000 平方公尺、交通廣場等車站相關設施 7,000 平方公尺及停車場等 22,000 平方公尺。），高度 75 公尺（地上 19 層、地下 4 樓），停車場約 470 位，預定於 2008 年完工。

### 3. 事業分工

#### (1) 橫濱市政府

負責車站 2 樓交通廣場、連絡通路、站前廣場等整備。

#### (2) JR 公司

停車場整備、新幹線月台之改良及車站大樓之興建。

### 4. 事業預算額 450 億日圓

車站大樓建設等：約 400 億日圓

交通廣場設施等：50 億（由國家經費支出）

#### (四) 小結

新幹線是日本引以為傲的交通建設，縮短交通時間，帶動經濟發展並促進城鄉交流，但新橫濱自東海道新幹線於 1964 年設站，卻走過漫長數十年，才見今日的發展。究其原因，應是早期繁華的橫濱都心與新開發的新橫濱間缺乏便利的交通系統，都市建設未與新幹線同步進行，致無法吸引橫濱的人潮流向新橫濱。

我國高速鐵路車站，部分於新開發地區設站，車站週邊人口不多，商業尚未繁榮，如何藉由高速鐵路通車，促進地方長遠的發展，新橫濱的開發經驗，頗值得學習參考。





區劃整理前 (1965 年)



區劃整理後 12 年開發情形 (1977 年)



區劃整理後 18 年開發情形 (1983 年)



區劃整理後 23 年開發情形 (1988 年)



改建施工中的新橫濱車站

#### 四、埼玉縣埼玉市大宮車站周邊地區再開發

##### (一) 埼玉市及其相關業務介紹

###### 1. 埼玉市的地理位置

埼玉市位於埼玉縣南部，距離東京都心區約 20~30 公里，是縣政府所在地。全市東西寬約 196 公里、南北長約 193 公里，總面積約 217.49 平方公里。

2001 年 5 月 1 日，由原浦和、大宮、與野三市合併而成了新的埼玉市，並在 2003 年 4 月 1 日成為全日本第 13 個政令指定城市。

2005 年 4 月 1 日，埼玉市又與岩槻市合併，成為擁有人口 118 萬人、全國第九大之都市，並成為引領關東圈發展的核心城市。

埼玉市有著悠久的歷史，古代是發達的中山道宿場町，當今則為北關東、東北、上信越地區等 5 條新幹線的始發站以及 JR 各線和私營鐵路線的樞紐，並具備便利的高速公路系統，是東日本的交通要衝，並朝著更大的發展目標邁進。

因此，在日本全國第五次首都圈基本計畫之規劃中，首都圈環狀節點之都市群以「浦和地區」、「大宮、埼玉新都心地區」為中心，著重於高速交通網絡系統之推動、水岸地域特性之保存等，以推動內陸型國際文化業務核心城市的培養與整備。



圖十五 埼玉市位置圖

## (二) 都市發展沿革

埼玉市在古代時，是以武藏一宮、冰川神社的門前町以及岩槻城的城下町為發展據點；在江戶時代則以中山道、日光御成道的宿場町為發展中心。此外，利用河川之便，當地積極發展船運運送物資，繁榮了整個市鎮。

從明治到昭和戰前期，全日本進入了近代化的新階段。明治 2 年，設置浦和縣。明治 4 年埼玉縣成立，並成為縣廳所在地。明治 16 年，隨著鐵路高崎線的開通，設置了浦和車站。此外，明治 18 年，大宮成為鐵路高崎線及東北本線的交叉點，並設置了大宮車站。從明治 27 年起，大宮鐵道工廠開業，新的鐵道城鎮開始發展。大正 12 年，發生了關東大地震，災後從東京移居至此的人增加，在豐富的自然環境中，造就了新的文化生活。進而在昭和之初，北總鐵道（現在的東武野田線）及省線電車（即現在的京濱東北線）、9 號國道（現在的國道 17 號）相繼開通，促成了工廠的發展，以及人口增加等地區都市化的發展趨勢。

戰後國道 16 號、大宮快速道路、東北高速公路等幹縣

道路網、武藏野線、東北・上越新幹線、埼京線的陸續開通，讓交通路網更加充實。伴隨著經濟的發展，在首都圈的人口等更加集中之趨勢背景下，整個市街更加擴大，新城市的人口與家戶逐漸增加。隨著都市人口增加，首都圈的住宅需求及土地重劃整理事業等有計畫性的造鎮工作也開始進行。

近年來，日本在第四次首都圈基本計畫中，國家整體規劃策略開始趨向多核心分散之都市機能結構，並以舊浦和市、大宮市為業務核心都市進行規劃，積極整備埼玉新都心，讓政府機關及相關業務設施之設置轉移至此。

此外，平成 13 年時，埼玉高速鐵道線開通到浦和美園站；平成 14 年美園車站附近的埼玉運動場主辦了 2002 年世界盃足球賽，並孕育了更具國際觀的新文化。

### （三）埼玉市各區概要

埼玉市直至平成 18 年為止，總人口約 119 萬人，家戶數約 49 萬戶，行政區達 217.49 Km<sup>2</sup>，屬於人口高度密集之都會區。

表三 埼玉市現況人口統計表（平成 18 年 3 月 1 日）

	人口	家戶	面積 (Km <sup>2</sup> )
西區	82,938	31,716	29.14
北區	133,994	55,392	16.91
大宮區	106,956	46,061	12.75
見沼區	153,074	60,145	30.63
中央區	91,383	39,296	8.39
櫻區	92,194	38,962	18.60
浦和區	141,889	60,461	11.51
南區	167,704	71,646	13.89
綠區	105,684	40,355	26.51
岩槻區	111,598	42,531	49.16
總計	1,187,414	486,565	217.49



圖十六 埼玉市各區位置圖



#### (四) 都市計畫制度架構與內容

##### 1. 都市計畫制度架構

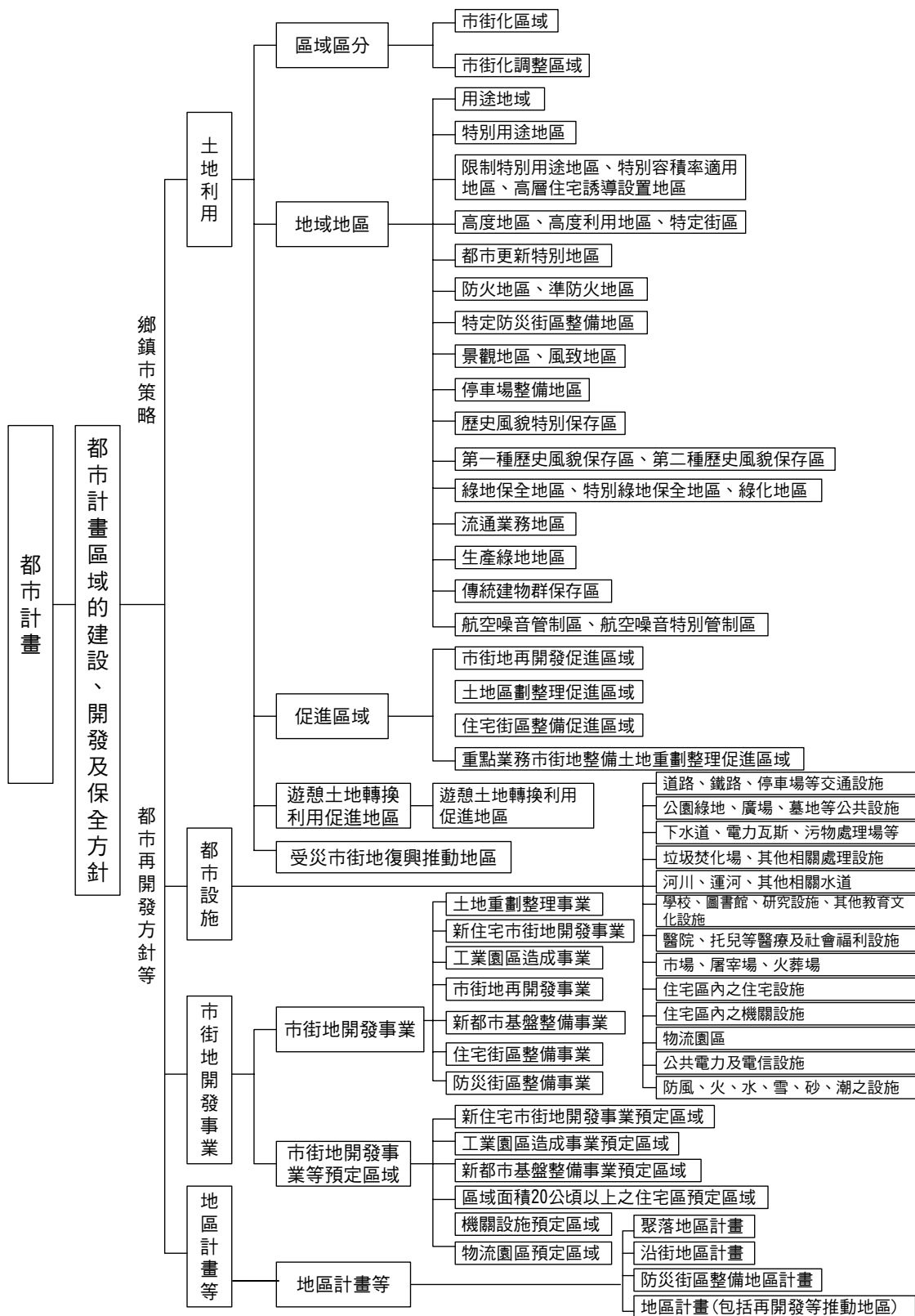
都市計畫是以都市健全發展與整備都市秩序為基礎，訂定土地使用、都市設施建設及市街開發事業等相關計畫，同時考量減輕環境負荷、提升防災功能、無障礙空間、良好的環境保全等面向，確保現在及未來城市整體性及創造性的目標。都市計畫是從限制私有權開始、傾聽利害關係者的意見，經過都市計畫審議會的審議，決定都市計畫的變更與否。



圖十七 埼玉市都市計畫制度之架構

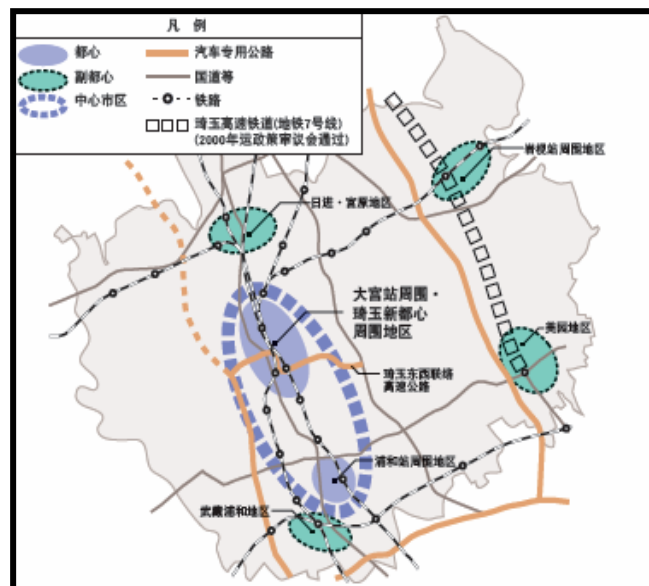
## 2. 都市計畫的內容

有關於都市計畫的內容如下所示：



## (五) 埼玉市都市發展計畫

由於各種城市功能聚集在鐵路沿線，埼玉市也存在著交通擁擠與環境負荷逐漸增加的問題，因此有必要把以往不斷擴大都市面積的城市建設，轉換成以自然環境的保全、重建及對原有市區進行重新構築為基礎的緊湊型都市建設。為此，配合向都心轉移城市功能、扶植副都心，在提高城市核心功能、強化都心與副都心合作的同時，並爭取實現多核心聯合城市構造的目標。



圖十八 埼玉市都市發展計畫圖

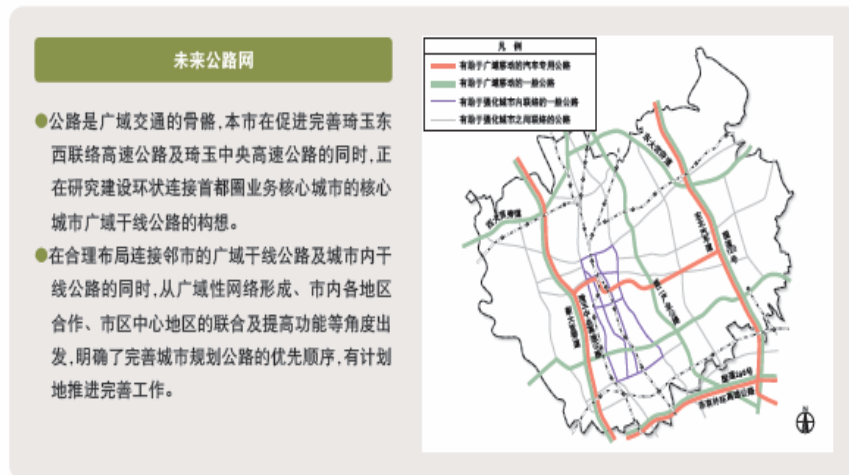
### 1. 未來推動之城市面貌

未來埼玉市預計發展之城市面貌如下：

#### (1) 發展具豐富多彩城市生活的東日本交流中心城市

埼玉市除了 5 條新幹線等鐵路線密集、高速公路幹道系統發達外，並擁有超過 100 萬之人口規模，聚集了多樣的都市功能。未來以埼玉新都心建設為發展契機，期程是發展目標在提高人、物、資訊等集中據點的同時，並

創造新的產業及豐富的市民活動，以實現具備國內外交流活力之城市面貌。



## (2)以見沼的綠及荒川的水為象徵的環境共生城市

埼玉市擁有首都圈內珍貴的自然資源，包括見沼農田、荒川，並保留有各種生物棲息的綠地及水濱。在保全、重現及創造自然空間的同時，並致力於解決地球環境變遷問題，將埼玉市建設成人與自然共生發展的綠色城市。



## (3)培養新生力量、寬裕舒適的生活文化城市

埼玉市致力於充實福利、教育等社會性服務設施，以及

各種生活基礎建設。期望能滿足全體市民多元化價值觀及生活方式，使市民擁有高品質之都市生活。此外，並積極培育優秀之人力資源，以使埼玉市成為開創新文化、富有個性及魅力之都市。

## 2. 各部門推動計畫

因應埼玉市城市風貌及整體競爭力之推動提升，埼玉市針對各部門領域研擬了推動計畫，其計畫內容如下圖。



圖十九 各部門計畫架構示意圖

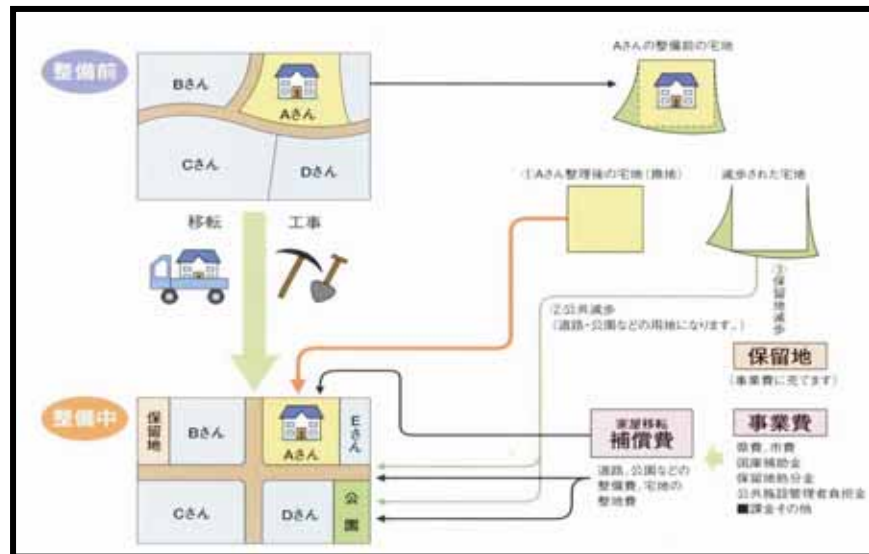
### (六) 市街地開發事業

都市計畫事業中的市街地開發事業，目的是為了實現土地使用計畫，建設公共設施及住宅用地、建築物等。增進住宅用地的綜合利用，及促進土地使用的密集化及合理化。



## 1. 土地重劃整理事業

就重劃事業而言，新的造鎮計畫除了需整合改善道路、河川、公園等設施，並在整備改善的同時，進行與生活相關的設施（上下水道、電力、瓦斯等）的建設外，亦應是有效活用土地資源，重新配置土地使用的事業。重劃事業劃定一定的區域範圍，讓土地所有者回饋部分土地作為公共設施，並整合住宅用地的劃設，利用公共設施回饋土地做為道路、公園等。透過土地重劃整理的換地手法，可解決道路用地、公共設施用地的徵收、無尾巷、畸零地等問題，並進一步整體規劃較大面積的土地。土地重劃實施主體包括個人、公會組織、鄉鎮公所、政府機關及都市更新團體等。



圖二十 土地重劃整理事業前後之情形

### (1) 換地

土地重劃事業中，土地所有權人提供一部份土地做為道路、公園等公共設施，並重新配置其住宅用地的形狀、面積、位置等。而新舊土地間之轉換，稱為換地。

### (2) 減步（回饋）

為了留設公共設施保留地或抵費地，土地所有權人所提

供的土地前者稱為公共設施用地減步（回饋）、後者稱為抵費地減步（回饋）。實施重劃整理事業可建設道路、公園及相關基礎設施，讓生活環境更趨良好，土地價格更高。這種方式可促進土地的利用，土地所有權人因實施重劃，其所擁有的整體土地價值亦較重劃前整體價值增加。這些都是重劃事業的優點。

## 2. 市街地更新事業

市街地更新事業是以都市更新法為基礎，在市區內老舊建物密集地區，將過於細分化的建築用地整合，重新建造具備防火功能的共同建築物及廣場、開放空間等，以確保開放空間的存在、並整體規劃道路等公共設施，再生一個舒適安全的都市環境。

市街地更新事業分為第一種、第二種市街地更新事業。市街地更新事業的資金籌措原則，係以土地高度開發後，分配剩餘的土地可以較高價格賣給新的居住者及營業者所取得的收益、另外則是由地方公共團體撥放的補助金。

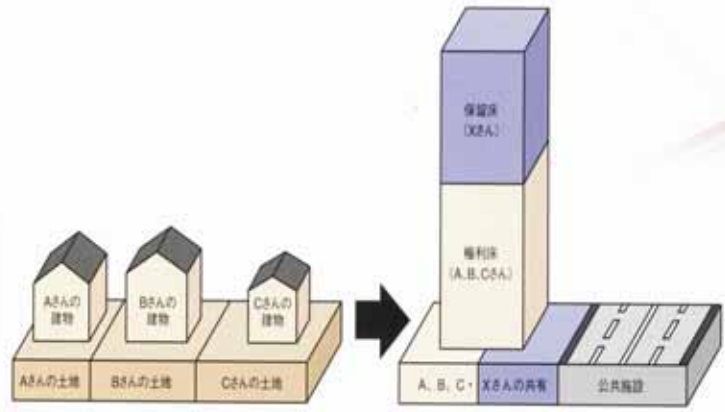
此類更新事業手法，可讓原有地主及建物所有權人，在土地及建物更新的過程中，取得額外增加的資產，進而將更新前的權利透過權利交換的方式取得更新後的土地或建物。像這樣的方式稱為權利變換。

### (1) 第一種市街地更新事業

依照權利變換的手續，將原有建物及土地權利用來換取更新後土地及建物權利之交換。

### (2) 第二種市街地更新事業

在具有高度公共性及急迫性的更新事業中，更新者在實施區域內，購買所有的建物及土地後，若有意願進行開發，則可等值提供再開發的基地予實施者進行更新。



圖二十一 市街地更新事業示意圖

### 3. 市街地更新事業簡介

#### (1) 市街地更新的歷史

日本在 1960 年代開始，人口逐漸向都市集中，木造房屋的區域逐漸擴大，因此日本直接面臨了以下的都市問題：

##### A. 都市環境的惡化

在戰後高度經濟成長期中，都市房屋分佈密集，但並未積極進行建設以確保開放空間及公園用地等設施。

##### B. 災害危險度的增加

日本常常會有地震，但房屋幾乎都是木造建築，如發生大地震，勢必會立即在木造住宅的區域引起火災，而且狹窄的道路導致消防車通過困難，使得防止火災蔓延的工作困難重重。

##### C. 都市中心人口集中導致住宅及公共設施不足

這個問題在大都市中非常嚴重，在都心部分，造成了慢性的交通阻塞，汽車平均時速只有 15 公里左右。為

什麼會造成這種情況？是因為道路非常狹窄，光是要通過都心區域就要花掉 2 小時以上。

#### D. 中心市街地的缺點

這個問題在地方都市非常嚴重。因為汽車社會的進步，所以備有大型停車場的郊外大型店鋪也增加了。因此，減少了在中心市街地購物的機會。對高齡者及殘障人士而言，開車購物形成了嚴重的問題。

### (2) 市街地更新事業的特徵

市街地更新事業是一個整合公共設施、建築用地、建築物的綜合制度。

#### A. 權利變換方式的活用

權利變換的手法是由原有土地及建物權利用來和更新後設施的特定建築物及用地權利作交換的方法。當然，沒有意願取得用地的地主，也不強制其轉向外地發展的機會。

#### B. 保留地處分的資金調度

設施的建築物一部份是由以前的權利者取得，剩下的用地則被賣掉，以抵沖開發費用。

#### C. 民間事業者的參與開發

事業實施者不只限於事業體或都市更新機構等公共團體，還有由權利者組成的公會、民間的開發業者也可以成為事業的公會成員。

### 4. 市街地更新事業的過程

#### (1) 事業條件

市街地更新事業是以都市更新為基礎的都市計畫事業。事業所需要的地區條件如下：

#### A. 高度利用之區域

這個條件的目的是要以更新事業來促進土地合理、健全的使用。在這個區域內限制其最高及最低容積率。牆面線位置的限制則是依據最高及最低建築面積限制來規範。

#### B. 事業地區內的防火建築物比例在1/3以下者

這個條件的目的是要以市街地更新事業來防止都市災害、地震、火災等。

#### C. 事業地區內土地利用狀況明顯不健全者

明顯不健全者，是指事業地區內公共設施不足及土地過於細分的狀況。

#### D. 希望藉由更新事業讓土地高度利用，並對都市機能的更新有所貢獻者

以更新事業讓土地以立體多樣化使用改善公共設施、開放空地等不足的狀況。

### (2) 事業實施者

市街地更新事業的實施者之一，是地方政府或都市更新機構等公有團體。

市街地更新事業是都市計畫事業。公部門需負起實踐都市計畫的責任。再者，更新公會或個人、民間事業者也可以實施更新事業。在這裡所指的個人係指土地所有權人、土地租戶或得到所有權人及租戶同意的人皆可參加。

### (3) 權利管理方法

市街地更新事業的實施者，除了事業地區內的建物外，可建設具有防火性質的新建物，改善公共設施如道



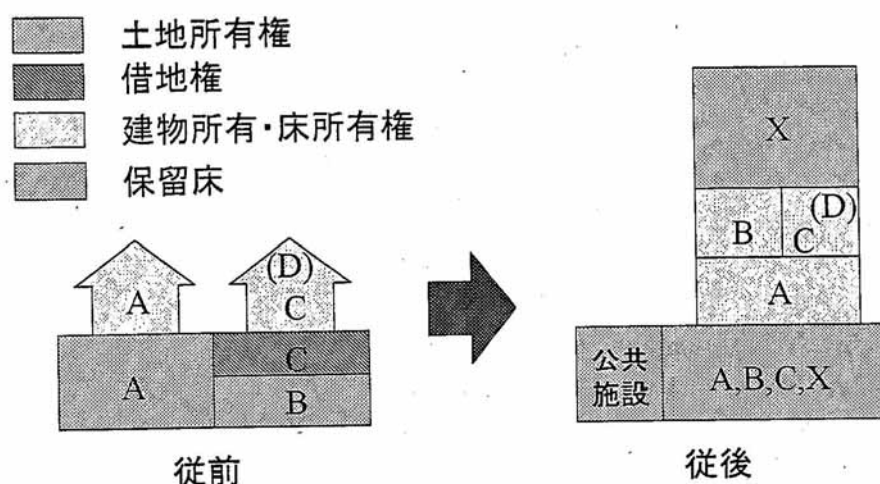
路、公園等。

在日本，土地及建物不算公共財，私人不動產才可以在市場作買賣。市街地更新事業的關鍵，在於專案實施的地區中，如何管理土地及建物相關的權利。

權利的管理 (management) 有分為權利變換方式及買賣方式兩種類。後者是實施者購買所有的土地及建物、並以再開發後的土地抵繳給賣方；前者則是權利變換的方式，也是日本市街地更新最大的特徵。

#### (4) 權利變換方式

市街地更新事業中，原權利者從各種土地經由更新事業改善為一個完整街廓的土地。地上權也有取捨的原則，事業的建設費主要來自於保留地的處分金。土地的所有權係依共同持分的土地所有權及建物等地上權利之持分比例進行置換。土地的租賃權是依據共同地上權及土地所有權來做置換。同樣的，建物的所有權也是地上權及土地所有權來作置換。



圖二十二 權利變換前後示意圖

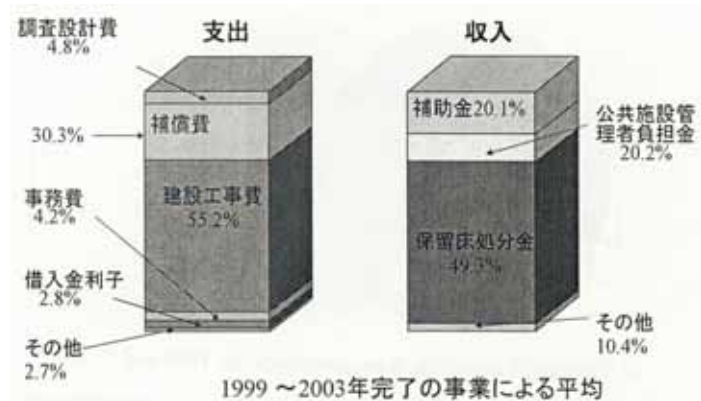
## 5. 更新事業的獎勵制度

市街地更新事業的必要性，為事業帶來相當的效果。市街地更新事業必需確保有足夠的空地，因為經濟實行性不是非常優越，要維持權利者的權利勢必要耗費時間及勞力，因此，市街地更新事業有三種補助項目：

- (1) 第一項是補助金，補助金是使用在道路及建物上，在道路的部分，使用補助金是因為道路是公共財產，在建築物方面，給付補助金則是因為要確保充足的開放空間，才能創造用地及建築物集約使用之誘因。
- (2) 第二個項目是融資制度，建設費用主要用在保留地的處分費，保留地的處分費是在建築物完成時支付，所以施行者不得不在事業剛成立時就需籌措這筆建設費用，為了要減輕貸款負擔，日本政策投資銀行等相關公營金融機構提供實施者無息融資貸款制度。
- (3) 第三個項目是市街地更新事業適用稅捐減免優惠。如在土地移轉的情形下，相對於買賣土地的所得稅，若是因土地所有者因更新事業而移轉土地，即使參加更新事業後轉移至其他地方發展，亦不另外課稅。

## 6. 市街地更新事業的資金計畫

更新事業收支中，收入的 50% 為保留地的處分費用，對事業資金計畫而言，保留地的處分計畫是其可行與否的關鍵。



圖二十三 市街地更新事業資金計畫圖

### (七) 參觀大宮車站周邊地區的再開發

#### 1. 事業概要

##### (1) 大宮車站西口地區

這個地區自古以來，是大宮站西口附近相當繁榮的街道。住宅用地密集，且道路及站前廣場非常狹小，屬於都市機能顯著低落的地區。所以希望藉由更新事業來改善道路、站前廣場等公共設施。同時，計畫將土地高度利用。

昭和 44 年取得更新事業許可，直到昭和 49 年為止，用減價補償金先行取得了面積約 8000m<sup>2</sup> 的用地。之後，在昭和 54 年 9 月，部分區域內包括櫻木町二丁目、及昭和 57 年 12 月，同樣在櫻木町一丁目分別指定了假換地

的區域。同時，也完成了建築物移轉、道路建設等工程。

一方面，在區域內的權利人以本事業及昭和 46 年所發表的東北・上越新幹線計畫提高了土地利用及建設機能，並於地區成立開發促進會以及民間共同建物建設事業。

此外，昭和 57 年九月櫻木町二丁目的大宮西口共同大樓落成，而櫻木町一丁目的大宮 Sky 大樓在昭和 62 年 3 月落成。

## (2)大宮車站西口第二

大宮站前西口地區鄰近區域是位於大宮車站區域西側 0.3 公里的位置。這個區域從以前就已經市街化，區內道路狹小、交通混亂，計畫用這個事業整備改善道路、公園等公共設施，並使土地高度利用。

昭和 57 年取得事業許可，58 年 12 月進行假換地的指定，並實施建築物轉移及道路建設等工程。

此外，區域內埼玉縣之產業文化中心（31 層樓建物）在昭和 63 年 4 月落成。

表四 大宮駅前區劃整理事業概要一覽表

事業の名称	大宮都市計画大宮駅前西口地区土地区画整理事業	大宮都市計画事業大宮駅西口第二土地区画整理事業
施行者	大宮市	大宮市
施行面積	6.86ha	9.45ha
施行期間	昭和44年1月～ 平成2年5月	昭和57年5月～ 平成2年5月
平均減歩率	14.53%	16.50%
総事業費	100億5千万円	13億7百万円
都市計画決定	昭和38年12月	昭和38年12月
用途地域	商業地域	商業地域
都市計画道路	三橋中央通線(30M)延長103.5M 工機部前通線(20M)延長343.8M	三橋中央通線(30M)延長278.2M
区画道路	18路線(6～15M)延長1,408.0M	11路線(6～12M)延長1,910.4M
駅前広場公園	駅前広場 地表面9,800㎡ 嵩上広場3,400㎡	公園1ヵ所2,850㎡

## 2. 事業内容（大宮車站前西口地區）

### (1) 實施前後土地使用類別對照

有關於更新事業執行前後土地使用種類之變動，詳如下表所示：

表五 大宮車站前西口地區實施前後土地使用類別對照表

種	目	施行前		施行後		備考			
		地積(㎡)	%	地積(㎡)	%				
公共用地	国有地	道路	5,779	27	8.4	9,740	39	14.2	
		水路	1,847	00	2.7				
		計	7,626	27	11.1	9,740	39	14.2	
	地方公共団地	道路	11,024	70	16.0	10,500	95	15.3	
		広場				7,119	05	10.4	駅前広場全体9,800㎡
		溝渠敷	250	00	0.4				
計	11,274	70	16.4	17,620	00	25.7			
合計		18,900	97	27.5	27,360	39	39.9		
宅地	民有地	宅地	44,326	50	64.6	37,676	45	54.9	
		その他	280	00	0.4				
		計	44,606	50	65.0	37,676	45	54.9	
	公有地	日本国有鉄道	3,671	00	5.4	3,586	17	5.2	
		計	3,671	00	5.4	3,586	17	5.2	
合計		48,277	50	70.4	41,262	62	60.1		
保留地		—		—					
測量増減		1,444	54	2.1					
總計		68,623	01	100	68,623	01	100		



(2)減步（回饋）率計算

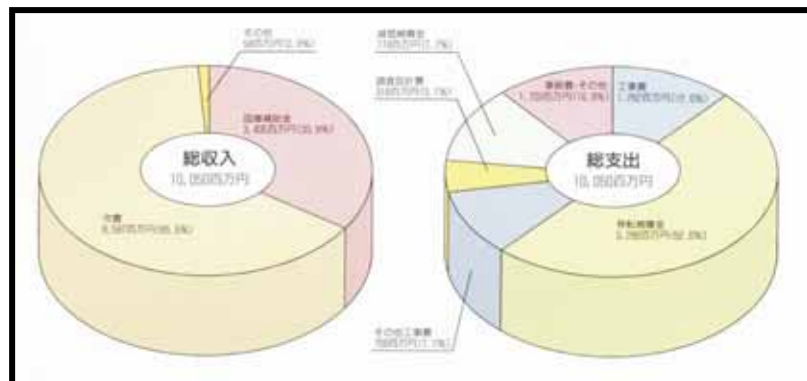
有關更新事業所回饋之比例計算，詳下表所示：

表六 西口地區更新回饋比例計算表

更新前土地面積 ( $m^2$ )	同更正面積 ( $m^2$ )	更新後土地面積 ( $m^2$ )	面積差距 ( $m^2$ )	回饋率 (%)
48,277.50	--	41,262.62	7,014.88	14.53

(3)事業費用

有關更新事業費用分配項目及比例，詳下圖所示：



圖二十四 事業費用支出及收入情形

3. 事業內容（大宮車站西口第二）

(1) 實施前後土地使用類別對照

有關於更新事業執行前後土地使用種類之變動，詳下表所示：

表七 大宮車站「西口第二」實施前後土地使用類別對照表

種	目	施 行 前		施 行 後		備 考	
		地 積 (㎡)	%	地 積 (㎡)	%		
公 共 用 地	国 有 地	道 路	6,179.92	6.5	11,395.82	12.0	
		水 路	472.19	0.5			
		計	6,652.11	7.0	11,395.82	12.0	
	所 有 地	道 路	698.44	0.8	8,343.25	8.9	
		水 路	785.00	0.8			
		溝 渠 敷	382.00	0.4			
		公 園			2,850.00	3.0	
	合 計	1,865.44	2.0	11,193.25	11.9		
	合 計	8,517.55	9.0	22,589.07	23.9		
	宅 地	民 有 地	宅 地	24,338.05	25.7	23,271.10	24.6
雜 種 他			2,469.00	2.6			
計			26,807.05	28.3	23,271.10	24.6	
公 有 地		埼 玉 県	13,478.71	14.3	11,405.34	12.0	
		大 宮 市	15,799.47	16.7	13,092.80	13.9	
		日本国有鉄道	31,197.00	33.0	24,164.52	25.6	
		計	60,475.18	64.0	48,662.66	51.5	
合 計		87,282.23	92.3	71,933.76	76.1		
保 留 地	—		—				
測 量 增 減	-1,276.95	-1.3					
總 計	94,522.83	100	94,522.83	100			

(2)減步（回饋）率計算

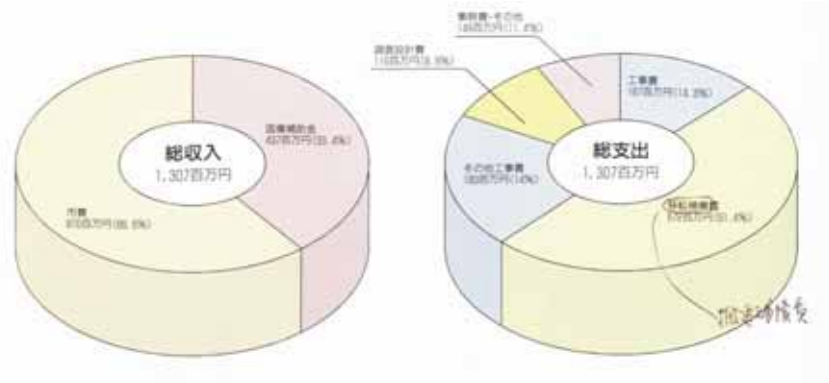
有關更新事業所回饋之比例計算，詳下表所示：

表八 「西口第二」更新回饋比例計算表

更新前土地面積 ( $m^2$ )	同更正面積 ( $m^2$ )	更新後土地面積 ( $m^2$ )	面積差距 ( $m^2$ )	回饋率 (%)
87,282.23	86,149.05	41,262.62	14,215.29	16.50

### (3) 事業費用

有關更新事業費用分配項目及比例，詳下圖所示：



圖二十五 事業費用支出及收入情形

### 4. 實施前後狀況



## (八) 小結

埼玉市大宮車站地區更新開發案例，乃是考量大宮車站地區周邊發展過於密集，道路狹小且交通紊亂，有待整體規劃改善，因而進行兩個地區之更新再開發。由此案例可觀察，大宮車站地區的都市更新事業，前後歷時約 20 餘年，期間透過重大交通建設的挹注、文化產業事業的引入以及民間資金之募集，方完成現今大宮車站地區之更新事業開發。有關埼玉縣市街地更新案例對國內都市更新執行之啟發如下：

### 1. 地區整體計畫給予明確定位指導

日本都市更新事業的實施，無論是在密集都會區如東京、或副都心地區如埼玉，皆有其上位計畫之指引，且其上位計畫位階分明、定位確實且各具分工機能，由廣域的國土規劃、地區計畫乃至於都市計畫等，各都、道、府、縣之間更新及建設事業之推動，皆依據其定位機能依序推動，期能發揮相輔相成、永續發展之作用，並避免城市間之相互競逐及排擠效果。

### 2. 相關建設資源配套挹注

而在實際的計畫執行上，都市更新事業並非單一更新事業即能推動完成。相關建設資源之配合挹注，亦是促成都市更新事業成功推展之重要關鍵。都市更新事業之執行，需經過嚴謹的計畫擬定、積極的引進建設、公平的分配權利，以及隨發展趨勢適時調整計畫，方能完成整體計畫之推動。

### 3. 成功的都市更新需長時間的規劃

在更新時程之推動上，以大宮車站之案例而言，其更新計畫推行時程將近 20 年，而諸如東京都心的六本木、表

參道等舊市區之都市更新作業，亦多是於 1985~1986 年經過再開發誘導地區之指定後，歷經十餘年之推動，方完成都市更新之實施作業。



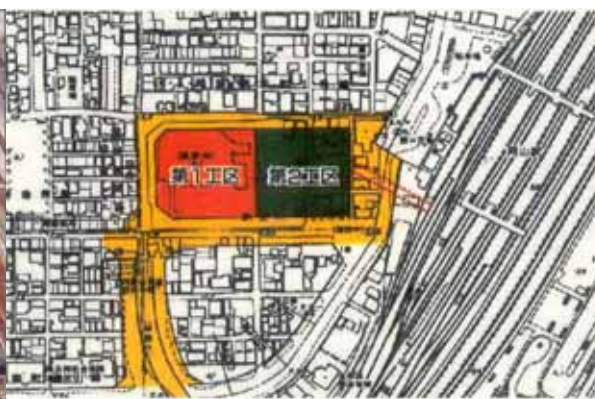
## 五、岡山車站周邊土地之再開發

岡山市位於日本中國地區中部，是岡山縣的行政和經濟中心，也是山陽地區的中心城市，面積約為 513 平方公里，擁有人口約 69 萬人，近年來伴隨瀨戶大橋、岡山機場、山陽高速公路等高速交通網的建立，使岡山市的地位日益重要。

岡山市被新幹線鐵路將市區一分為二，車站東口因受第二次世界大戰炮火襲擊，現有都市建築大部份均屬戰後規劃重建，發展較為迅速；車站西口雖未經戰火摧殘，惟戰後亦未經規劃整建，建物老舊且日益凋零，經濟之發展亦遠遠落後於東口，因此針對車站西口都市土地規劃及市街地再生計畫等，為目前城市發展之的重點區域。本次研修活動，岡山市都市整備局都市再開發課高見節美先生即安排車站西口剛剛完成再開發之案例-岡山市馭元町地區第二種市街地再開發事業介紹。



1994 年基地開發前空照圖



開發基地第 1 工區及第 2 工區示意圖

## 岡山市馭元町地區第二種市街地再開發事業

### (一) 事業目的

1. 都心基盤之確立：都市基礎設施如道路、公共設施、公用設備之更新及建設。
2. 居住環境之整備：提供並滿足安全、便利及都市型住宅之需求。
3. 都心機能之育成：健全都市中心機能，規劃多樣性、複合型之商業活動空間。

### (二) 事業概要

事業名稱	岡山市馭元町地區第二種市街地再開發事業	
開發面積	2.4 公頃 第 1 工區約 1 公頃(含道路用地 0.38 公頃) 第 2 工區約 1.4 公頃(含道路用地 0.62 公頃)	
權利關係人	110 人	
管理處分者	10 人(更新後所有權人)	
開發經費	約 460 億日元	
開發期間	1995~2006 年	
建蔽率、容積率	開發前 70%/400%； 更新後 70%/600% (耐火建築建蔽率 90%)	
開發內容	第 1 工區	第 2 工區
	住宅、展覽會場、中型會議中心、市民廣場、停車場	NHK 電視新聞放送部、數位博物館、全日空旅館、辦公室、商店街、停車場



第 1 工區開發內容示意圖



第 2 工區開發內容示意圖



基地開發成果模擬圖



2006 年基地開發後空照圖

### (三) 岡山駅周邊改善計畫

#### 1. 計畫內容：

為強化岡山駅車站機能，增進車站東西兩側之聯繫，提供使用者最大的便利並，特別提出下列計畫：包括東西兩側連絡通路之興建、西口交通廣場新建、車站站體更新、軌道重整及店舖開發等等。

#### 2. 總建設費用及分擔方式：

東西連絡通路約 38 億日元，西口交通廣場 107 億日元，合計 145 億日元（中央負擔 68 億日元、市政府負擔 77 億日



元)；其他有關車站站體新建、軌道重整、店舖開發等，約 90 億日元，由 JR 鐵路公司負責。



開發基地周邊交通節點改善計畫示意圖

開發基地周邊交通改善模擬示意圖

#### (四) 小結

1. 岡山市擁有岡山城和列為日本三大名園之一的「後樂園」，還有數座美術館和科學博物館，是一具有文化的觀光城市，但市政府並不以此為滿足，還積極想建立一具備多樣性、適合居住的城市，因此近年來積極辦理市街地的更新，並選擇優先辦理岡山駅車站周邊的改善，希望進一步帶動城市發展並以此經驗擴及其他地區。
2. 由市政府主導的岡山市元町地區第二種市街地再開發事業是全日本頗具知名成功的市街地再開發案，其中第 1 工區部分由政府負責發包施工，住宅部分，吸引民眾超額認購，另市民廣場、展覽館及興建國際會議中心等，提供公司、行號、機關、學校作多功能使用，開館以來使用率超過 80%，營運未見虧損；第 2 工區交由民間投資興建，並有全日空、NHK 進駐，另成立數位博物館將岡山市之歷史、文化、史蹟等藉電腦數位之技術保存並利於觀光事業之發展。

3. 辦理本市街地更新後，周邊土地上漲之趨勢並不明顯，但同時期日本其他地區及城市土地價格是下跌之趨勢，也帶給市政府持續辦理更新事業之信心和動力。
4. 基於土地上漲之趨勢並不明顯，如何確保財務平衡甚至獲利，手段之一為提高容積率並出售部分產權；其二為修改法令，提高彈性吸引民間投資並進駐，增加稅收及就業機會；其三為改善周邊之交通條件，增加可及性及便利性，在綜合各方努力及政策配合推動下，才造就此一開發案之成功。



## 六、福岡市博多車站周邊土地重劃整理

### (一) 福岡市簡介

福岡市，位於東經 130°24' 15"，北緯 33°35' 13" 之位置，大約是東亞的中央。從釜山、首爾、上海、北京、台北等東亞主要城市到大阪、東京、札幌等城市的距離大約都是同樣的範圍。因此，福岡可說是到亞洲諸國（以韓國、中國為首）交流最適合的位置。

明治 22 年(1889 年)福岡市成立時，人口約 5 萬人，成長到現在約為 136 萬人的大城市。人口規模位於 13 大都市中的第 8 名（平成 14 年 5 月 1 日統計資料）。現在的都市面積約 34000km<sup>2</sup>（平成 14 年 5 月 1 日統計資料），在日本政令市中，約與名古屋市的面積相同，但福岡市剛成立時，面積才約 5.09 km<sup>2</sup>。也就是說福岡市的面積在 116 年中擴大了約 66 倍。



圖二十六 福岡市行政區域圖

表九 福岡市人口一覽表

行政區	面積 ( Km <sup>2</sup> )	人口		
		總人口	男	女
福岡市	340.00	1,363,571	646,847	706,724
東 區	66.68	272,216	136,031	136,185
博多區	31.47	184,517	91,423	93,094
中央區	15.16	158,240	71,348	86,892
南 區	30.98	245,558	117,021	128,537
城南區	16.02	127,048	62,290	64,758
早良區	95.88	204,935	97,547	107,388
入部出 張所	75.81	23,908	11,466	12,442
西區	83.81	171,057	81,187	89,870
今宿出 張所	48.22	46,493	21,991	24,502

## (二) 福岡市的土地重劃整理事業的沿革及內容

福岡市的土地重劃整理事業在大正 11 年 7 月開始實施，到平成 16 年 12 月為止，已在 54 個地區分別實施。

### 1. 戰前的土地重劃整理事業

主要以都心周邊的市街地為整備目標，以公會組織為實施主體開始進行 15 個地區的土地重劃。特別是，西南部土地重劃整理事業中，從福岡市中央地區至西部地區，大約有 397 公頃的土地實施了土地重劃，因此構築了今日福岡市西部地區發展的基礎。此外，其他事業發展中，以白金、平尾區域的都市近郊亦實施了土地重劃，並形成了井然有序的市街地。

### 2. 戰後的土地重劃整理事業

戰後，以都心區域的天神地區為中心，進行戰後土地重劃復興的重劃事業，最主要是以將博多車站轉移後，改造周邊都市土地為目的。而鹽原地區的土地重劃事業，則是為了讓福岡市南部副都心的大橋地區作都市基礎設施的整建。此外，亦在副都心地區以公共團體為實施主體，進行以都市基礎設施改造為目標的土地重劃事業。這些重劃事業都是為了形塑福岡市的都市架構機能而推動。

因此，隨著戰後人口的集中，為了促進住宅用地的供給，以開發新市街地為目的，以平尾、寺塚地區為範圍，實施土地重劃。

另外在都心周邊的新市街地，制訂了促進土地重劃事業之條款，以推動公會執行土地重劃事業，提供技術、財務方面的援助。

### 3. 現在的狀況

現在在福岡市的土地重劃事業，公共團體的執行主要

是在東區區域中心的宮崎地區，以及位於福岡市副都心的香椎副都心地區及香椎車站周邊地區。還有福岡市西部地區新據點的伊都地區也正實施土地重劃事業中。

此外，關於公會重劃業務的執行，以供給周邊新市鎮街道的住宅用地及建設公共設施用地為目的，現皆在實施或計畫階段。

### (三) 土地重劃整理事業的實施者

#### 1. 土地重劃整理事業之實施者可分為下列幾種：

##### (1) 個人 (1 人以上)

土地所有權人、租賃權所有權人所擁有的建築用地若在實施範圍內，經土地所有權人全員同意、才能委託機構、公會等優良的民間住宅開發業者等第三人的事業體實施土地重劃 (同意實施制度)。

##### (2) 組合

土地所有權人、租賃權所有權人達 7 人以上可組成公會，經由公會同意，可引入地方公共團體、機構、公會等成員參加重劃事業 (參加公會員制度)。

##### (3) 地方公共團體

鄉鎮市公所等政府機關為主體。

##### (4) 行政廳

鄉鎮市公所、縣市政府、中央機關為主體。

##### (5) 都市更新機構及地方住宅供給公會

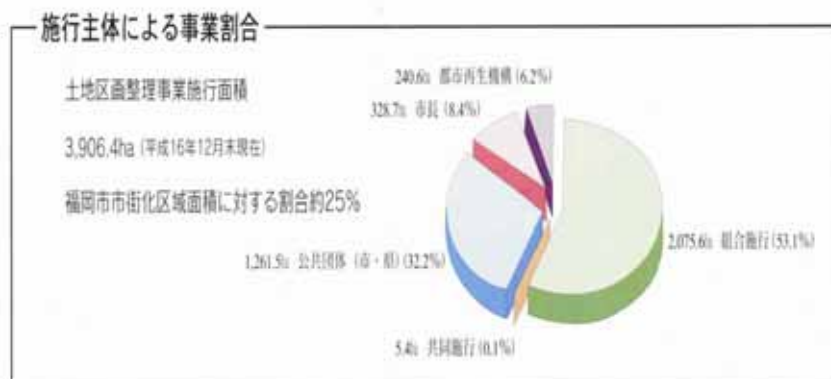
由機構、公會實施。

#### 2. 實施者之執行狀況 (平成 16 年 12 月底)

依各類實施者之類別，其執行狀況如下表所示：

表十 土地重劃實施者執行狀況表

施行者	法律上の分類	施行済		施行中		合計	
		箇所数	面積 ha	箇所数	面積 ha	箇所数	面積 ha
1人又は共同	旧都計法12条	1	0.6			1	0.6
	区整法3条1項	2	4.8			2	4.8
組合	耕地整理法	1	397.1			1	397.1
	旧都計法12条	13	951.8			13	951.8
県	区整法3条2項	26	680.9	1	40.4	27	721.3
	旧都計法13条	2	262.8			2	262.8
市	区整法3条3項	5	819.8	3	178.9	8	998.7
市長	区整法3条4項	1	328.7			1	328.7
都市再生機構 (旧都市基盤整備公団)	区整法3条の2	3	174.3	1	66.3	4	240.6
合計		54	3,620.8	5	285.6	59	3,906.4



圖二十七 土地重劃實施者類別比例

### 3. 土地重劃事業之流程

#### (1) 基本構想之擬定

包括現況分析、未來發展構想、居民安置、開發方式及重劃區域之選定等。

#### (2) 召開說明會

內容包括土地重劃整理、測量、地質調查、事業計畫草案等計畫內容之說明。

#### (3) 進行測量及調查

進行地界測量、現況調查等現地作業。

#### (4) 事業計畫之瀏覽及定案

事業計畫草案完成後，於兩週間進行展覽，提送至政府

都市計畫審議會進行審議，以決定事業計畫之內容。事業計畫定案後，需進行公告，並開始執行事業計畫。

(5)各種調查

進行現況測量之補測、土地及建物權利之調查、登記關係等各項權利內容調查。

(6)權利申告

實施者對於所有權以外尚未登記之權利進行申告。

(7)設置土地重劃整理審議會

土地重劃整理審議會之委員需經由全員投票選出。其任務如下：

- 提供換地計畫之意見
- 假換地指定位置之意見
- 減價補償金

(8)規劃換地方案

以事業計畫內容及個別住宅用地的現況資料為基礎，擬定更新後土地之換地方案。

(9) 指定假換地

參考土地重劃審議意見、過去住宅用地位置，指定未來換地之土地位置。

(10)施工

進行道路、公園等用地及上下水道、瓦斯、電力等公共設備之建設工程。

(11)建築物之拆除、移轉

開始進行建物移轉計畫及相關說明會，並通知建築物移轉及拆除之期限。因建物移轉或拆除所產生建物、農作物、樹木、土石及相關之損失，應予以賠償。

(12)換地計畫之瀏覽、定案



針對換地計畫內容及各筆換地明細、權利清算金明細，土地重劃審意會及估價師應提出換地計畫之意見並進行定案。

(13)換地處分的通知及公告

換地計畫瀏覽完成後，其計畫執行等相關內容應予以通知，其換地處分公告之日起隔天起算，原有住宅及用地之權利義務接於換地時移轉。

(14)登記土地及建物

土地處分公告後，實施者應進行建物及土地權利登記。

(15)徵收清算金並繳付

換地處分公告後，應進行清算金之徵收。清算金是彌補換地時，可能因權利價值變換過程所產生之落差。

#### (四) 福岡市博多車站區劃整理過程及參觀

##### 1. 博多車站重劃整理之過程

1889. 9	博多停車場開業
1890. 12	博多車站地下鐵祇園站搬遷
1943. 4	博多站搬遷之南博多土地重劃事業同意
1943. 11	第二次世界大戰戰局惡化，導致南博多土地重劃事業終止
1951～	博多車站搬遷後市政問題之討論
1956. 4	博多站地區土地重劃事業實施地區選定
1958. 4	博多站土地重劃事業開始執行
1958. 12	新博多站決定採高架化形式施工
1959. 5	假換地指定作業開始
1960. 7	新博多站建設工程動土
1963. 12	新博多站開始營業
1964. 5	博多站大樓開幕
1956. 8	福岡交通中心（巴士站）開幕
1969. 9	山陽新幹線岡山至博多段間工程取得同意
1970. 5	博多站土地重劃事業工程完成
1972. 4	新幹線博多站動工
1973. 6	博多站土地重劃事業換地處分
1975. 3	山陽新幹線博多站開幕
1983. 3	地下鐵開幕

## 2. 事業概述

### (1) 事業費用

重劃事業費用來源主要分四類，其中中央支出 147 億元、市府支出 139 億元，由保留地處分金提撥費用為 83.3 億元，另外由其他經費支出者為 1.3 億元，合計共為 113.2 億元。

表十一 事業費來源一覽表

中央支出	147億元
市府支出	139億元
保留地處分金	83.3億元
其他經費支出	1.3億元
總計	113.2億元

### (2) 土地使用

透過重劃事業整理前後，基地之各項土地使用內容如下表：

表十二 重劃前後土地使用一覽表 單位：m<sup>2</sup>

土地使用分區	換地前	換地後
住宅	1,165,428(44%)	954,593(36%)
農地	685,712(25%)	504,882(19%)
道路	374,173(14%)	663,348(24%)
公園、河川、鐵路等	249,825(10%)	321,167(13%)
其他	194,693(7%)	225,841(8%)

## 3. 獎勵措施

### (1) 博多車站周邊高層建物設置獎勵條例（重劃事業外）

#### A. 內容

符合博多車站土地重劃區內條件者，其建物之固定資產稅（建物、土地稅）額可以總額之 1/2 為上限，申請分 3 年繳納。

#### B. 條件：

建物高度在 20 公尺以上、6 層以上，總基地面積在 2500m<sup>2</sup> 以上之副都心地區建物。

#### C. 優惠理由

博多車站在 1953 年開幕後，民間企業投入非常少，開發者進駐意願低，整個車站地區呈現蕭條的狀態，因此，政府以獎勵措施，誘導建物開發，以促進車站之繁榮。

#### D. 訂定年期：昭和 42 年（1967 年）10 月

#### E. 實施狀況

昭和 43~51 年（1968~1976 年）共 37 棟建物申請，共計約 40 萬 m<sup>2</sup> 面積，金額約 3 億 2 千萬元。

#### D. 實施成果

依據紀錄，很多建物一下子便投入申請，特別是以博多車站博多出口側為中心，因此形成商業街。

### (2) 綜合廳舍（中央各行政機關之地方辦事處綜合辦公大樓）之引入

#### A. 內容

福岡市內分佈有各種行政機關的地方辦事處，當時為了減少國家財政負擔，提出了聯合辦公大樓（綜合廳舍）之構想，並引入博多車站地區土地重劃事業區內。

#### B. 沿革

中央財政部分局在昭和 37 年（1952 年）同意建設大

濠地區的綜合廳舍。福岡是基於文化資產保護觀點及發展博多站中心區的都心機能，成功進行重劃事業內之引導發展措施。其保留地由福岡市一般財政支出編列，進行交換（財源則由中央提供），並於昭和 43 年（1968 年）11 月完成綜合廳舍之興建。

#### C. 實施成果

建設綜合廳受後，博多車站筑紫口側亦逐漸形成行政區，並帶動筑紫口側的地區開發。

#### 4. 其他附屬事業

##### (1) 福岡交通中心之建設

博多車站的市區及中長距離巴士轉運站的建設為一個地上 4 層、地下 1 層的巴士戰，並於昭和 40 年（1965）完成。

原本預計興建 7 層樓的交通中心，由於福岡交通中心公司業務關係，其增建工程停止，一直到平成 11 年（1999）才繼續進行增建工程。

平成 18 年（2006）2 月之使用情形（1 日內）

市內巴士車次：2516 台

高速巴士車次：623 台

乘客數：55,000 人

##### (2) 博多站前地下街等

博多車站西口（博多口）廣場及地下街等，由博多 Station 大樓及朝日 Building 建設。昭和 39 年（1964）11 月西日本站地下街開幕，昭和 57 年（1982）11 月與地下鐵博多站完成銜接。

現行概況

店家：43 家（飲食、商品販賣）

周邊建設包括博多 Sataion 大樓、福岡朝日大樓、福岡交通中心、新三井大樓、福岡中心大樓等。

### (3)博多 Sataion 大樓

博多車站大樓（當時稱作民眾車站）是由博多 Sataion 大樓公司建設。昭和 39 年（1964）3 月，規模為地下樓、地上 7 樓，具備旅館、百貨、專賣店等之商業設施開幕。百貨在幾個月內即因經營不善而撤店，並經過迂回曲折的過程，最後進行改裝後，於昭和 43 年（1966）由井筒屋進駐。

## 5. 博多車站重劃成果

博多車站重劃事業主要為進行都市改造，將博多車站南移 600 公尺，並進行高架擴張。其主要目的是為了讓新站附近更符合都市門戶的意象。

博多車站是福岡市的門戶。明治 42 年搬遷至此後，經過了戰後的混亂期，車站建物老舊及機能的低落更趨明顯。因此，本事業實施的兩大目的，就是把博多站高架化並擴大，且導入新幹線。博多車站歷經四次事業計畫變更，企圖改善道路、公園、廣場等公共設施，以及增進住宅用地的利用，此項重劃事業在昭和 48 年完成。

此外，為了讓市街地符合九州門戶的都市景觀意象，訂定了新站周邊區域高層建物設置相關條例。採取積極的政策誘使高層建物及公共建物引入車站周邊地區，因此形成車站周邊地區高層建物林立的街道。

就這樣，以總面積約 270 萬平方公尺為對象的本事業，構築了今日博多車站周邊事業的發展基礎，可以說是和天神地區並駕齊驅，形成都市中心的基礎，堪稱是劃時代的貢獻。



## (五) 小結

博多車站乃福岡市之門戶。過去福岡市最繁榮的地區，一直都以天神地區為主，然而博多車站遷站後，有鑑於車站地區多屬老舊建物密佈地區，相關都市機能無法彰顯，因此福岡市政府著手以重劃方式進行車站周邊再開發，希望能創造一個與天神地區並駕齊驅之繁榮市街。有關博多車站案例對國內市地重劃之啟發如下：

### 1. 透過相關優惠措施以吸引投資

博多車站地區實施重劃時，並非一開始即獲致投資者的青睞，因此日本政府配合相關的優惠獎勵措施，以稅賦優惠的方式引導地區建設的開發，終於成功誘導投資者進駐。以博多車站的案例而言，日本政府積極研擬相關優惠，獎勵投資之思維，正可以作為國內土地開發重要參考。

### 2. 配合政府機關及交通建設之引入，誘導地區開發

都市土地開發的成功關鍵，在於政府政策是否提供足夠誘因以吸引投資資金之挹注。博多車站在實施重劃時，日本政府能即時配合綜合辦公廳舍之建設，以及交通中心等附屬事業設施之引入，給予當地適時的建設支援，並提高地區開發誘因，是都市土地開發時，政府提供都市成長拉力的最佳範例。

### 3. 計畫與建設之隨時調整配合

博多車站周邊之市地重劃事業並非一開始就成功，其實施歷程經過 40 餘年，歷經四次事業計畫內容之調整配合，以及多次協調相關建設的進駐，這樣一個漫長而艱辛的重劃過程，足見並非所有的開發案例，都可以用時間的長短來評斷其開發成功與否。

以博多車站案例而言，就建設時程而言是相當漫長的，但

在執行期間配合整體環境需要適切調整開發內容，並適時提供軟硬體配套措施，造就了今日博多車站地區的繁榮，更奠定日後都市發展時，地區永續經營之基礎。博多案例的成功，應可給予國內規劃及開發者另一種土地開發的觀點，亦即長時間嚴謹的規劃，才能提供都市更穩固成長的基石。



工事着工前の事業区域内風景（昭和35年7月6日）



圖二十八 博多車站實施重劃前後之對照

## 七、熊本車站周邊土地整備計畫

熊本市位於九州中央，面積 267 平方公里，人口約 67 萬人，因有熊本城而為聞名的觀光都市，是九州的行政中心。

九州新幹線，由博多至鹿兒島中央間全長約 257 公里，分為博多至新八代、新八代至鹿兒島中央二區間施工。其中新八代至鹿兒島中央長約 127 公里，自 1991 年施工，已於 2004 年 3 月 13 日竣工開通；博多至新八代約 122 公里（在熊本市區約 15.6 公里），自 1998 年施工，預定於 2011 年春天通車。熊本縣、市政府因應未來新幹線開通後交通時間縮短（博多-西鹿兒島間約 1 小時 20 分，縮短 2 小時 20 分；博多-熊本約 35 分，縮短 40 分；新大阪-熊本約 2 小時 50 分，縮短 40 分），並可帶動經濟發展，及擴大地域間之交流，將展現良好的發展契機，已著手進行「有魅力的熊本車站週邊的整備」。



圖二十九 九州新幹線鹿兒島線路徑概要圖

## (一) 熊本車站週邊近況

熊本車站位於熊本市中心(熊本城、市政府、中心繁華街)西南約2公里，是熊本縣最大的鐵路車站，自1891年(明治24年)鐵路通車以來，一直具有「熊本陸地的玄關口」的作用。但近來汽車快速發展，致人們對火車的依賴度降低，熊本車站乘客也處於減少的傾向。又熊本車站週邊地區，因有鐵路經過使地域被分割，道路等基礎設施亦不充足，是車站週邊之人口減少，商業衰退，熊本市的主要據點處於沒有作用的狀況。

## (二) 熊本車站週邊整備基本計畫及事業概況

熊本縣、市政府體認到以九州新幹線鹿兒島線的建設、JR鹿兒島幹線等鐵路高架化為首的熊本車站週邊地區的整備，在21世紀熊本縣、市的發展上是緊急且重要的事業，於2005年6月簽訂協議書，明定各項整備事業之分工及經費分擔事宜，並共同制定「熊本車站週邊整備基本計畫」，計劃於車站週邊約63公頃的地區辦理「城市建設」，以「實現溝通交流的副都心」為願景，並以「促進溝通交流」、「和善且高度的便利性」、「充分運用自然的水和綠意，以及發揮都市的歷史意義」理念規劃設計。在空間規劃上，於車站的西側強調創造都市生活、提高土地利用；在東側則以九州、熊本的訊息發出地為目標，據此相乘效果，發揮具有九州的交流據點及熊本的信息發出據點的機能。

本基本計畫包含都市空間設計計畫、站前廣場、道路空間、水邊空間、據點設施、市區土地等整備計畫，及各項整備計畫之辦理時程等。基本計畫下另有多項事業計畫，內容繁多，僅擇要概述如下：

### 1. 都市空間設計配置方針

熊本車站週邊地區被期望作為熊本的玄關口、代表九州生活、文化及熊本市副都心的交流據點，其配置方針如下：

(1) 4 個門口 (ゲート)

整備區域之四方各有「門口」。

(2) 舒適宜人的軸心 (アメニティ軸)

聯結東、西門口為一帶狀，有開放明亮的車站西口站前廣場、可以互相溝通交流的東口站前廣場、利用高低差設計的交流廣場、有高大並排路樹的熊本站新外線道路及具有懷古風情的坪井川水邊廣場等。

(3) 森林大道 (森のみち)

聯結南、北門口，有熊本站北部線道路通往都心，可以體驗熊本的歷史和文化；有熊本站城山線道路，亦屬林蔭大道。

(4) 水邊的小徑 (水辺の小径)

在坪井川邊開發步道，供民眾散步、親水的空間。

(5) 周遊據點 (回遊拠点)

「森林大道」與「水邊的小徑」會合處，形成南北 2 個具有交通機能的據點。

## 2. JR 鹿兒島幹線等高架化事業

鐵路、道路高架化，可以去除平交道及避免交通混亂，對於噪音、振盪等影響週邊環境的問題亦較容易解決，且可使被分割的地域形成一體，有利於都市規劃建設。

本事業以熊本縣政府為實施主體，事業區間包括 JR 鹿兒島幹線約 6 公里、豐肥幹線約 1 公里，自 2002 年至 2016 年建設，事業總經費約 550 億日圓，其中熊本市負擔 79 億日圓 (為熊本縣市共同負擔額的 3 成)，截至 2006 年 6 月，用地取得已完成 98%。



本事業係在 JR 幹線持續營運之狀況下進行，於新幹線高架路段建成後，將 JR 幹線鐵道移於該高架路段下方，之後於 JR 幹線鐵路原位址興建高架路段，建成後，再將 JR 幹線移於高架路段，以使新幹線與 JR 幹線為二平行之高架路分別運行。高架橋下空間，可施作步道、停車場、觀光服務、商店等利用

### 3. 市區土地建設計畫

鄰接熊本車站東側的「市區整備地域」約有 22 公頃，包含北地區、南 A 地區、東 A 地區、東 B 地區及二本木 A 地區，由政府提供修建道路、興闢廣場等公共建設，由民間自行建築。政府在規劃過程，建立與民間溝通討論之機制，期使民間建築規劃能適合車站週邊之發展。該溝通討論機制，居民會議扮演凝聚共識之重要角色。

本區域中東 A 地區為實施都市更新地區，面積約 1.4 公頃，基地面積有 7,400 平方公尺，都市計畫劃為商業區（建蔽率 80%、容積率 500%）、高度利用地區、防火地域。該高度利用區，容積率最高為 500%；最低為 150%，建蔽率最高為 80%，建築面積最少為 200 平方公尺，且須從道路退縮 2 公尺建築。該事業以熊本市政府為實施主體，預定於 2011 年完成。

### 4. 車站西側土地區劃整理事業

熊本車站西側，多為低層建築，土地利用不佳，人口及商店均逐漸流失，因此規劃辦理土地區劃整理事業，以熊本市政府為實施主體。該區域土地面積 18.1 公頃，重新配置道路、公共設施及建築用地，同時政府亦興建出租公寓，安置區域內居民，本事業分年分區實施，預定於 2016 年完成，實施前後按用地別面積比較如下表：

表十三 車站西側土地區劃整理前後之比較

用地別		實施前		實施後	
		面積(平方公尺)	比率(%)	面積(平方公尺)	比率(%)
公共設施用地	道路、水路	25,739	14.18	74,587	41.12
	公園、綠地	1,098	0.61	8,177	4.51
	計	26,837	14.79	82,763	45.63
建築用地		154,585	85.21	98,659	54.37
合計		181,422	100.00	181,422	100.00

### 5. 東、西口站前廣場規劃

東口站前廣場，由熊本縣政府併同熊本站新外線道路及南A交通廣場整備，規劃由現在9,600平方公尺擴大為1.42公頃，具有交通機能及提供休憩和可作為多種多樣活動的空間。除步行者廣場、計程車站、公共汽車站、普通車上下車場地、長途客運站外，對於老年人及身體障礙者亦特別設計上下車的空間，至於最多人利用作為轉乘交通工具的市營路面電車之車站則於正面配置。

西口站前廣場，面積5,700平方公尺，配合將來進入新幹線月台之剪票口在西口，除了步行者廣場、停車場等設施，亦規劃團體巴士上下車場地。以熊本市政府為實施主體。

### 6. 中央聯合辦公大樓興建計畫

熊本城鄰近的第一中央聯合辦公廳舍，已顯老舊，同時亦位於熊本城復原整備計畫區域範圍，且九州新幹線開通後，熊本屬九州行政中心的地位更為重要，因此有遷移的計畫。

中央聯合辦公大樓(合同庁舍)基地位於南B地區，面積有2.5公頃，以中央機關國土交通省九州地方整備局為興

建事業主體，將興建 A、B 二棟，新幹線開通時 A 棟先完工，之後再興建 B 棟，將有九州財務局、九州農政局等 14 個機關進駐，員工有 1,600 人。

#### 7. 計畫道路等整備事業

九州新幹線開通後，熊本車站週邊的交通量將增加，為確保完善良好的交通，各線都市計畫道路已開始進行整備，除 18 米之熊本站南線以熊本市政府為實施主體外，其餘路線均由縣政府主辦，每線的整備日程不同，預定可於 2018 年全部完成。



圖三十 熊本車站週邊整備計畫概要圖



圖三十一 熊本車站週邊地區空間設計配置圖

### (三) 小結

初次來到熊本市的人，如從熊本車站環視週邊，不會有深刻的印象。道路狹小，路面電車老舊，人潮不多，不熱鬧，十足不起眼的小城市。但經由熊本市都市整備局永山國博次長詳予介紹關於「有魅力的熊本車站週邊的整備」後，了解熊本市政府對該市發展願景充滿自信，且逐一依計畫落實執行。

辦理熊本車站週邊之都市再開發設計時，首先確認定位為資訊交流的副都心，再配合新幹線及 JR 鐵路高架化工期，進行道路整備、土地區劃整理、都市更新，興建中央聯合辦公大樓等建設，同時發揮當地水與綠的特色，意圖



建立人、自然、歷史文化結合的美好都市，而在建設過程亦引進民間參與的機制，引導民間日後興建建築物能適合整體之都市景觀。在充分顯現熊本縣、市政府的宏觀和遠見，相信當 2011 年新幹線開通時，再來到熊本車站當可體驗完全不同的城市風貌。

## 肆、檢討與建議事項

### 一、檢討：

- (一) 日本新幹線通車迄今已逾 40 年，根據其檢討新幹線車站開發對於產業活動的影響顯示：因新幹線的便捷、快速所產生的正面效益包括通勤時間的縮短、人口的分散、郊區住宅的發展、車站商業的振興、大都市觀光人數的增加及商業資本的集中等等，但相對地，亦可能造成大都市的極化發展、地區型觀光產業的萎縮或航空、鐵路界的利用人次減少等負面影響，因此，如何借重國外的處理經驗預為因應，將是我國高速鐵路通車後的一大考驗。
- (二) 日本開闢新幹線之主要目的係為串連其國內各大城市之城際間的交通運輸，新市鎮的開發為其附帶目的之一，例如新橫濱車站及博多車站，在 40 年前新幹線開通時，車站附近地區的確遍地農田，並無任何都市發展，經歷 40 餘年政府及民間努力，從無到有，雖已透過各種都市開發手段積極獎勵招商、鼓勵民間開發，惟據日方表示：當初新開發地區與既有舊市區歷經數十年的建設尚未能完全融合，且新幹線沿線仍有許多中小型城市之站區周邊，截至目前為止，並未有任何開發或發展，因此，對於我方此次考察的內容，亦是他們未來非常關注的課題。
- (三) 本次考察之各個新幹線車站，其站區土地之開發皆由地方政府負責推動，而各個地方政府推動之方式亦不盡相同，包括土地區劃整理、市街地再開發或公私部門合作開發等方式，中央政府並不干涉與介入，僅作部分經費之補助，地方政府無不透過各種招商優惠措施，希望打造具獨特魅力的城市風貌，藉此吸引民間投資，並達到城際間相互的良性競爭。



- (四) 因新幹線的開通而設置的新車站，常面臨到與既有舊市區相互既競爭又合作的關係，例如橫濱市及新橫濱，新橫濱市發展之初因與既有發展地區之交通聯繫並不便利，因此發展緩慢，後因地下鐵開通後才加速其發展，同時，為避免資源分配之相互排擠，兩者之發展定位亦有明顯區隔，針對不同的定位訴求研擬合適的產業發展策略。
- (五) 對於新幹線經過之既有站區附近土地，多採市街地再開發方式辦理都市更新工作，其再發展之目標定位明確，且針對更新地區多有相關建設資源予以挹注，同時結合民間團體、企業及政府三方之力量共同推動，是促成其都市更新事業成功之最重要因素。
- (六) 針對政府積極推動開發之新市鎮或是既有都市之再發展，日本各地方政府莫不提供各項誘因積極招商，例如容積移轉、賦稅減免、廠商房租補助或直接給予業者獎勵金或補助金等方式，以期能吸引更多投資，同時，行政部門亦會在開發初期，引進大型公共建設，例如大型醫療設施、足球場或中央合署辦公大樓等，以帶動當地發展。

## 二、建議事項：

### (一) 避免北高都會區之極化發展

高鐵通車後，一日生活圈之範圍，由原台北至桃園、新竹，將擴及台中、台南及高雄；參考過去台灣西部高速公路通車，台北至高雄行車時間由 8~10 小時縮短至 4~5 小時，造就台北都會區及高雄都會區的擴大及兩極化發展，而高速鐵路對於交通時間之節省，預期造成之磁吸效應將超過高速公路之影響。國土規劃之目標之一的城鄉均衡發展會如何演變？值得深思。

### (二) 加強發展高鐵沿線中小型都市之地方特色

台灣高科技產業是未來經濟發展之重心，桃竹地區、中部科學園區、南部科學園區將形成三大核心，配合高速鐵路輸運及串聯功能，大幅提高台灣西部走廊的人流、金流、資訊流，降低運輸成本和時間成本，西部未來都會區發展，可以預見將朝大台北都會區（擴及桃竹地區）、台中都會區及大台南高雄都會區等三大核心集中發展，而核心區周邊之中小型城市，應思考如何避免逐漸萎縮及產業空洞化。

### **（三）強化高鐵新市鎮與既有都市發展地區之聯繫**

高鐵車站大部分設置於原都市外圍並劃設新市鎮方式開發，通車初期新舊城市間之聯繫特別重要，高鐵局業已加強高鐵車站聯外道路新闢或改善之建設、協調客運業者整合營運路線。另外軌道運輸的便捷及穩定，讓使用者能快速便捷的到離車站是很重要的課題，雖然它的興建、營運、維護成本相當的高。

### **（四）明確界定高鐵新市鎮及鄰近舊市區之發展定位及功能**

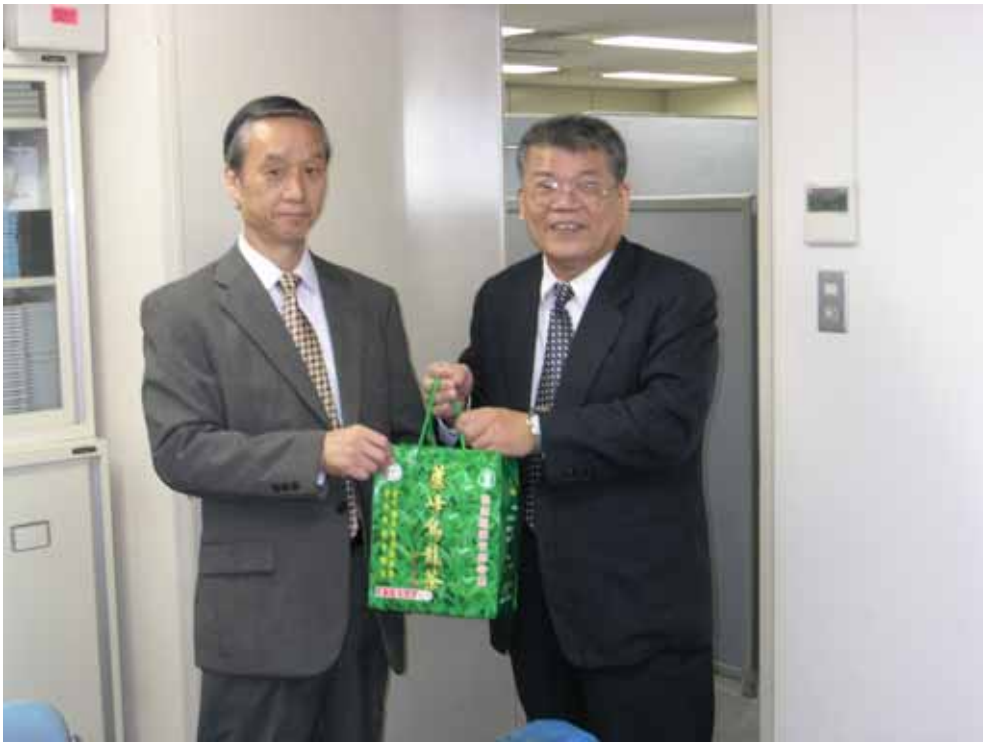
高鐵沿線車站之新市鎮開發，產業發展及生活環境兼具，在政府的支持下，這五大計畫區將具有國際化水準的城市，為避免新市鎮開發造成舊城市之人口、產業外移及空洞化，新舊城市間之功能、定位該如何劃分，應為下階段城市規劃之重點。

### **（五）訂定相關優惠獎勵措施、積極招商**

目前高鐵沿線站區土地已完成區段徵收，區內已規劃完成相關附屬事業設施用地及產業專用區，政府可訂定相關優惠獎勵措施，鼓勵民間業者投資開發，以帶動附近周邊土地之發展。

## 伍、附錄

### 一、研習參訪照片



拜會財團法人國際建設技術協會



聽取東京都都市整備局及三菱地所人員簡報



東京車站周邊地區土地開發模型



拜會日本系統開發研究所並聽取相關簡報





實地參觀新橫濱車站改建工程



拜會福岡市政府



熊本車站外觀



團員與國建協總務部宗駿好次長及翻譯德滿千春小姐合影



## 二、本次研習拜會機關代表名單

日期	參訪接待單位	拜會人員
95/09/25	財團法人國際建設技術協會	總務部次長 宗駿好 先生 高橋靖之 先生
95/09/26	東京都都市整備局	主任 村岡洋次郎 先生 三浦敏雄 先生 山中俊介 先生 三菱地所副室長 廣野研一 先生 參事 吉野智幸 先生
95/09/27	日本系統開發研究所	主任研究員 三原尚樹 先生 矢下德治 先生 木田悟 先生
95/09/28	橫濱市都市整備局	企畫課課長兼係長 大谷康晴 先生 鐵道事業課 山本和弘 先生 土志田賢一 先生
95/09/29	埼玉市都市整備部	大宮站周邊整備推進事業部 企畫監 丸山實 先生 主任 三上久人 先生 主查 柿沼浩二 先生
95/10/02	岡山市都市整備局	都市再開發課代理課長 高見節美先生
95/10/03	福岡市都市整備局	都市開發部長 佐村美章 先生 都市開發部管理課係長 通口隆 先生 課長 山本秀範 先生 福岡土地區劃整理株式會社 柴田國彥先生
95/10/05	熊本市都市整備局	熊本站周邊整備事務所次長 永山國博先生 補佐 肝付幸治先生