

## 出國報告（出國類別：考察）

# 考察日本山陽電鐵公司締結姊妹事宜暨京都及大阪車站站區開發成功案例

服務機關：交通部台灣鐵路管理局

姓名職稱：周永暉 局長

朱來順 處長

王文謙 科長

服務機關：交通部鐵路改建工程局

姓名職稱：施文雄 副組長

派赴國家：日本

出國期間：103 年 12 月 14 日至 103 年 12 月 18 日

報告日期：104 年 3 月 5 日

# 日本山陽電鐵公司締結姊妹事宜暨京都及大阪車站站區開發成功案例

## 目 錄

壹、目的.....	1
貳、行程.....	2
參、考察過程及內容	
一、    參訪京都車站站區開發及梅小路機車車庫.....	3
二、    參訪龜岡小火車及其觀光鐵道旅遊發展.....	10
三、    拜會西日本鐵道公司暨參訪大阪車站站區開發.....	15
及神戶地震博物館	
四、    參訪山陽電鐵公司及為本局與該公司締結姊妹車站事宜.....	29
肆、考察心得.....	32
伍、建議.....	36

## 壹、 目的

鑑於鐵路立體化過程涉及都市計畫與站區開發等專業課題，以及鐵道觀光為台灣鐵路管理局（以下稱本局），推動鐵道生活旅遊之重點工作，特赴日本關西地區參訪。同時日本山陽電鐵公司預訂於103年12月22日與本局簽訂姊妹鐵路交流事宜，並因應103年度11月招商所需車站站區開發對於日本大阪及京都車站站區開發等實際案例辦理本次參訪。

## 貳、 行程

交通部臺灣鐵路管理局因公出國行程表		
日期	地點	主要行程概述
103年12月14日	臺北至京都	啟程
103年12月15日	京都	參訪京都車站及相關觀光旅遊設施
103年12月16日	京都	參訪龜岡小火車及其觀光鐵道旅遊發展
103年12月17日	大阪	1. 拜會西日本鐵道公司參訪大阪車站站區開發 2. 神戶地震博物館
103年12月18日	大阪至臺北	1. 參訪山陽電鐵公司 2. 研商本局與該公司締結姊妹車站事宜 3. 返程

## 參、 考察過程及內容

### 一、 參訪京都車站及梅小路機車車庫

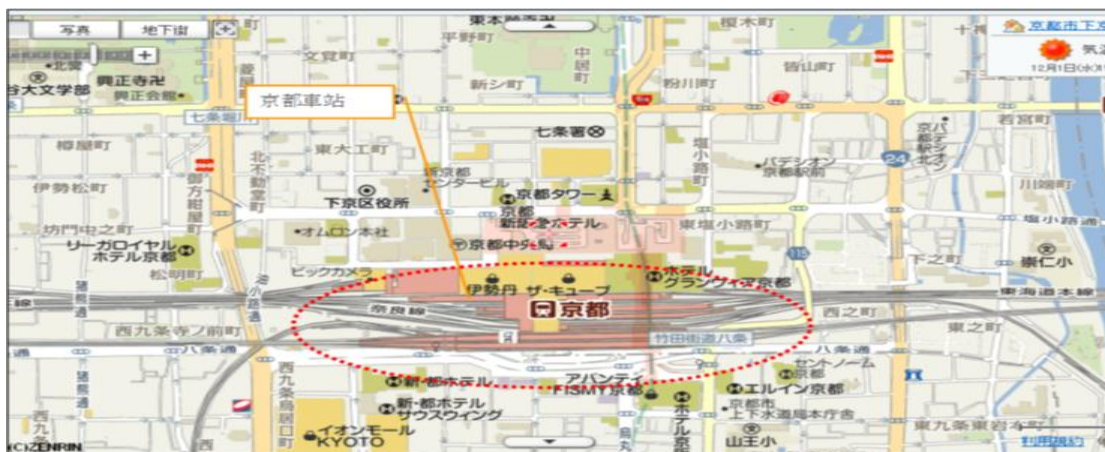
#### (一)、 參訪京都車站站區開發

1. 訪問團於 12 月 15 日上午拜訪 JR 西日本京都車站,由 JR 西日本京都支社藏原支社長及創造本部金田部長、小田課長、大島課長、國際戰略室是川先生等幹部接待。訪問內容首先由小田課長就 JR 西日本經營概況、附屬事業發展情形及京都車站開發情形簡報後,並說明京都車站之古都文化資產保存及車站開發如何共存等問題後,由小田課長等人引導訪問團成員實地視察京都車站開發情形。



圖 1 與 JR 西日本京都支社藏原支社長及創造本部金田部長等幹部實地會勘

2. 京都市是京都府的府廳所在地,人口約 140 萬人。京都市曾經是日本歷史上的都城。公元 794 年被定為日本的首都—平安京。作為都城,是當時日本的政治文化的中心。因為是京城,首都,故成為「京都」。1994 年,「古京都的歷史遺跡」被列為世界文化遺產。京都車站位於日本京都府京都市下京區,是匯集 JR 西日本、JR 東海、近畿日本鐵道、京都市交通局的鐵路車站、東海道新幹線所有列車皆在此停車。



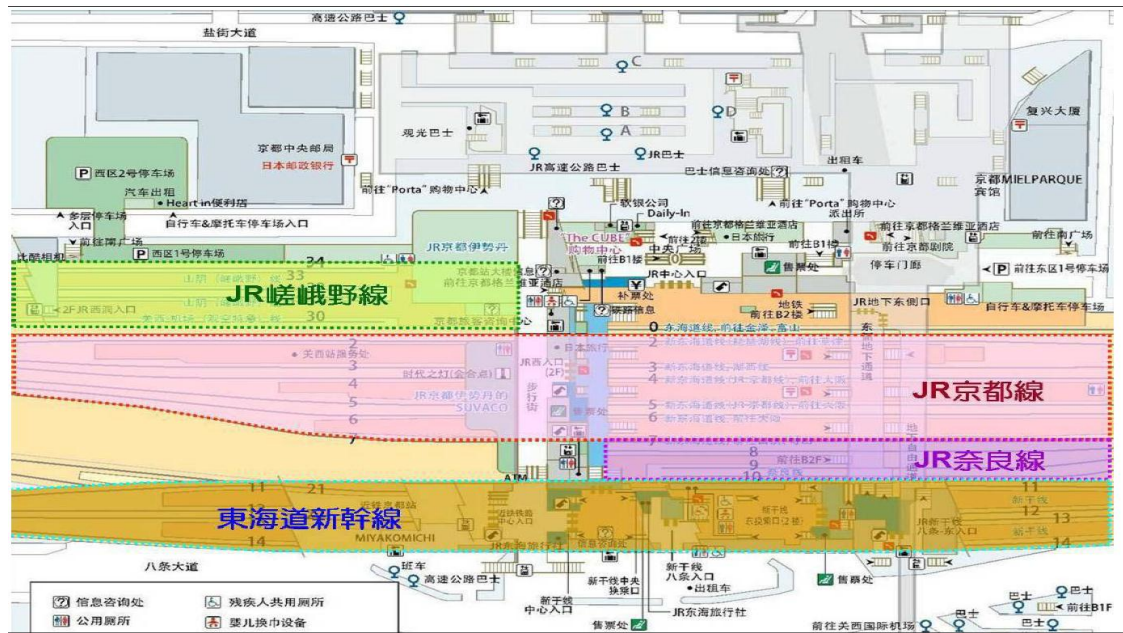


圖 2 京都車站的位置圖及附近鐵路路線配置

### 3. 京都車站的歷史：

- (1). 第 1 代車站於 1877 年 2 月建成啟用，是紅磚瓦的建築，當時稱做「七條車站」，車站位置比現在稍微偏北，大約在車站廣場的位置。
- (2). 隨著運量的增加，1914 年車站南遷到現在位址，改建成紅檜木結構文藝復興建築型式的第 2 代車站。
- (3). 第 2 代車站在 1950 年遭遇祝融之災，因此在 1951 年緊急改建，於 1952 年 5 月完成 2 層樓（部分 8 層樓）鋼筋混凝土的第 3 代車站。其後，整合了 JR、近鐵及市營地鐵等鐵路系統進行部分改建工程，使用至 1990 年代。
- (4). 對於該車站站體作為國際文化觀光都市的門戶來說，應該進行重新改建的聲音不斷湧現。因此，1987 年因日本國鐵民營化而成立的 JR 西日本遂著手進行車站改建計畫，於 1997 年 6 月改建完成現代化第 4 車站，1997 年 9 月正式啟用。



(1) 初代の京都駅舎(明治10年~大正3年)  
注・田中泰彦編集「京の町並」より転載



(2) 2代目 京都駅舎



(3) 3代目 京都駅舎 (昭和27年~平成5年)

4. 第4代京都車站相關建設計畫內容如下：

- (1). 開發主體：西日本旅客鐵道株式會社、京都駅建築開發株式會社  
建築計畫概要：建築本體：車站、旅館、商店設施、文化設施、停車場
- (2). 構造：地上鋼骨造、地下鋼骨鋼筋混凝土造
- (3). 規模：長：470m、寬：60~80m、高：59.8m(地上16層、地下3層)。
- (4). 基地面積：38,000 m<sup>2</sup>
- (5). 建築面積：32,000 m<sup>2</sup>
- (6). 樓地板面積：238,000 m<sup>2</sup>
- (7). 設計者：原 廣司
- (8). 造價：1500 億日圓



圖3 第4代京都車站

5. 京都車站改建計畫係透過國際競圖遴選改建案，設計評選要點如下：

- (1). 必須具有活力城市的門戶意象

- (2). 新都市景觀與歷史傳統、氣候、自然環境等之協調
- (3). 當時邀請 7 個著名建築師(4 位為日本籍、3 位為英、美、德國的建築師)，於 1991 年 5 月 7、8 日舉行評選，因原廣司之作品充滿洗練的氣息及有活力的內部構造而獲得優勝。



圖 4 京都車站改建計畫之國際競圖遴選改建案活動海報

## 6. 京都車站建築設計概念

- (1). 京都為歷史門戶的概念充分應用在設計內，基於此一理念，格子化造型(平安京棋盤街道型態)及門型構造中(象徵門戶)被充分運用在設計中，高達 60 米的中央廣場、連接車站東西兩個大樓 45 米的空中通道、171 階的巨大的音響盒大樓梯等。車站內有巨大的 V 型階梯(大階段)自中心向東、西兩側延伸，設計理念考量京都三面環山特性「谷」的概念發展佈局。不論是垂直的桁架結構、空間動線與不對稱設計都花費巧思，中央覆以鋼骨結構與玻璃交織而成巨大採光罩，引進自然光讓人群享受陽光照射，又能節省照明電力車站，形成廣大內部空間反映著天空，而外觀上也與天空融入為一體。



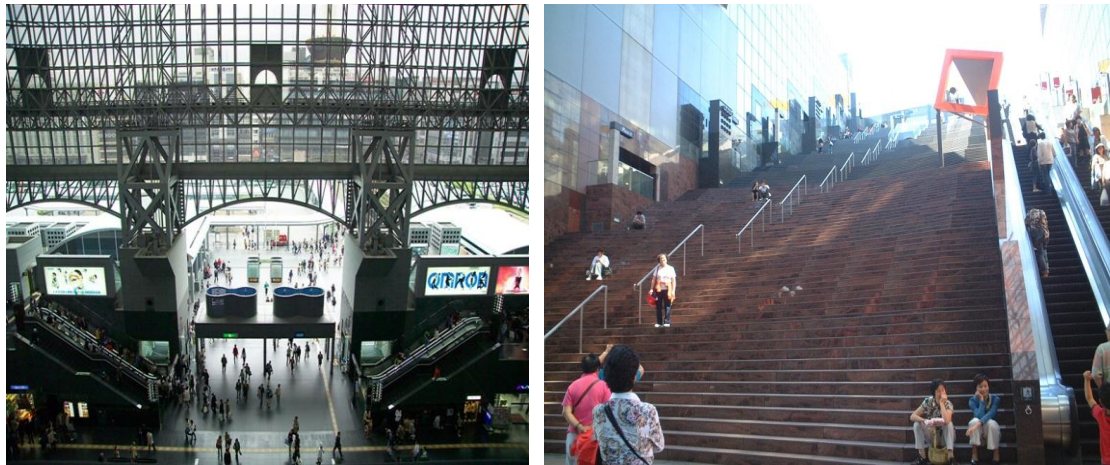


圖 5 京都車站門型構造及 171 階的巨大的音響盒大樓梯

(2). 京都車站由獨特的廣場與人行通道創造出有力的內部空間，人們在此處可感受一番設計者的巧思與廣大的空間感。



圖 6 京都車站頂端太空廣場及休憩庭園

7. 日本京都車站在 1991 年名建築師原廣司提出時，引發了一番現代與傳統的激辯，反對者覺得這建築物破壞了京都古典的意象，且太過於商業化，在一座宛若山谷的超大建築中，設置演藝廳、百貨公司、旅館與會議中心。京都車站周圍建築雖然有著限高 120 公尺的特例措施，然而京都仍有部分民眾面對這種傳統與創新的衝突，質疑新穎現代化建築難以匹配古都的氣質。車站空間只佔整棟建物百分之五，儘管反對聲浪不小，但京都市政府認為，一個以歷史聞名的古都，面對新建築時，應該要以一百年的心情面對省視新建築，一百年後這個車站也應成為典範，京都市政府仍堅持採用原廣司大膽的設計，新京都車站於 1997 年落成。如今京都車站是全日本最大的車站之一，廣納各樣商業活動，並成為車站複合式經營獲利的典範。

8. 京都車站主建築開發使用情形說明如下圖：

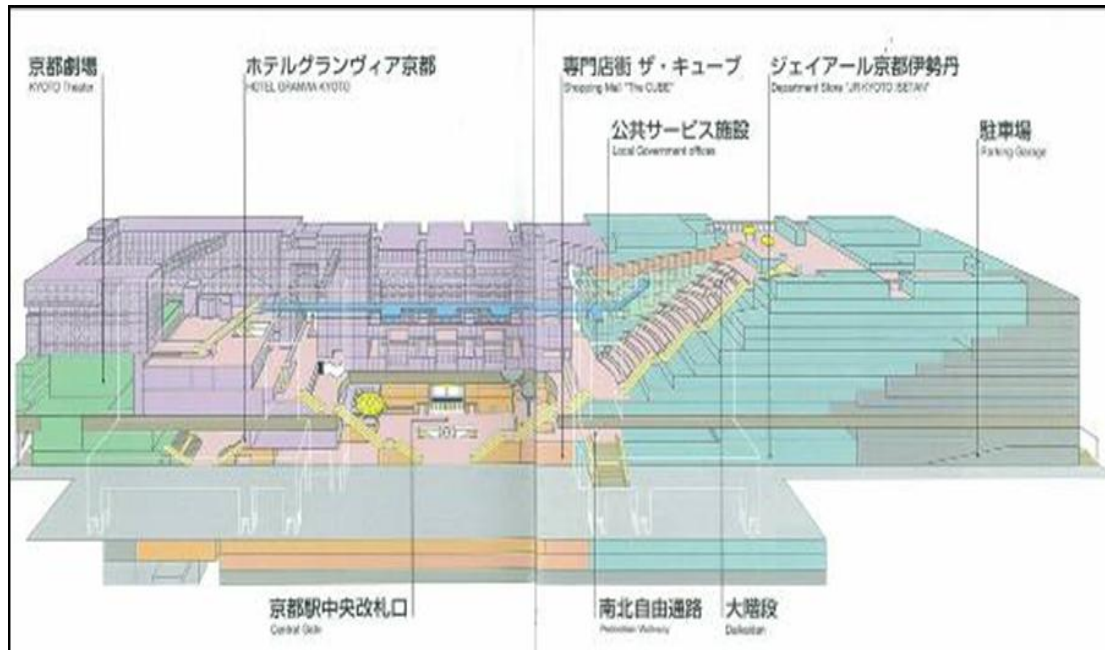


圖 7 左起為京都劇場，紫色部分為旅館區，右邊是 JR 京都伊勢丹 SHOPPING MALL，地下一層是一般商店，及其他(京都府、市諮詢導遊窗口)。

9. 京都車站的營運方式：由 JR 西日本、京都府(市)、及其它 44 家公司機關，籌資 60 億日幣(另貸款 640 億元)，組成京都車站大樓開發公司，統籌開發、經營與管理京都車站之營運。京都車站大樓之改建經費 1500 億元，係由 JR 西日本鐵路公司出資 350 億元，加上京都車站大樓開發公司的 700 億元，其餘由各項經營者出資。

10. 營運事業項目：

- (1) 車站  
多條新幹線、地鐵及私鐵於此處交會，為京都市內重要的運輸樞紐。
- (2) 旅館  
京都車站大樓開發公司自行經營 Granvia 京都飯店。



圖 8 京都車站大樓開發公司自行經營的 Granvia 京都飯店

- (3) 百貨商店與購物街
  - ①JR KYOTO ISETAN 百貨公司→JR 西日本及伊勢丹百貨公司合資成立
  - ②餐廳及咖啡廳計有 24 家
  - ③購物街取名 The Cube Shopping Mall，店鋪計 60 餘家。位於地下 2~1 層及第 11 層
  - ④京都站前亦有地下街取名 Porta，提供出站之旅客購物。
- (4) 京都劇場
- (5) 停車場:四處停車場



圖 9 JR 西日本及伊勢丹百貨公司合資成立之百貨公司及地下街

11. 京都車站因站區遼闊，新幹線為高架化，都會捷運為地下化，傳統鐵路（在來線）仍維持地面運轉，故以人工地盤概念，規劃二樓開闊明亮的南北自由通路串連車站二側，通廊二側設置商店，並通向新幹線及在來線進出站開口。因通行人次眾多，其南北二側出入口，設有寬敞的樓梯，並設置上下方向之電扶梯及電梯，方便民眾能快速大量通行。至四通八達之地下通廊規劃概念亦同，除配合地鐵系統，設置多個出入開口，同時規劃完整的地下商店街。



圖 10 京都車站四通八達之地下通廊規劃情形

(二)、 參訪梅小路機車車庫

1. 訪問團自行參訪梅小路機車車庫，入口處保存日本最古老木造站房，館內有資料展示館靜態展示蒸汽機車相關的零件、文書資料等，也設有放映室放映相關紀錄片及販賣部有各種紀念商品、玩具、光碟等。正式名稱為梅小路蒸汽火車博物館，位於日本京都府京都市下京區，是由西日本旅客鐵道經營管理，以蒸汽火車頭為主題的鐵道博物館。
2. 園區內保存扇形車庫，是興建於 1914 年，為鋼筋水泥建築。2004 年部份設施（5 噸電動天井吊車以及引入線）入選國家重要文化資產，動態保存蒸汽機車的檢修均在此進行。梅小路蒸汽火車博物館成立於 1972 年 10 月 10 日，當年正逢日本鐵道開業 100 週年，由於從 1960 年代後，日本的鐵道逐漸淘汰掉蒸汽機車，為了動態保存列為重要文化資產的蒸汽火車，且活用位於梅小路機關區的扇形車庫，於是有此博物館的成立。
3. JR 西日本將利用梅小路公園土地增闢展覽設施，並將於 2014 年 4 月 7 日起關閉交通科學博物館，將館內的展示車輛移至此。預計 2016 年春季擴充完工後將改名為「京都鐵道博物館」，成為綜合性的鐵道博物館，也將原本在大阪的交通科學博物館關閉後將展示車輛合併展示。



圖 11 梅小路鐵道博物館入口木造站房及扇形車庫外觀



圖 12 2016 年春將開幕之京都梅小路鐵道博物館資料 1

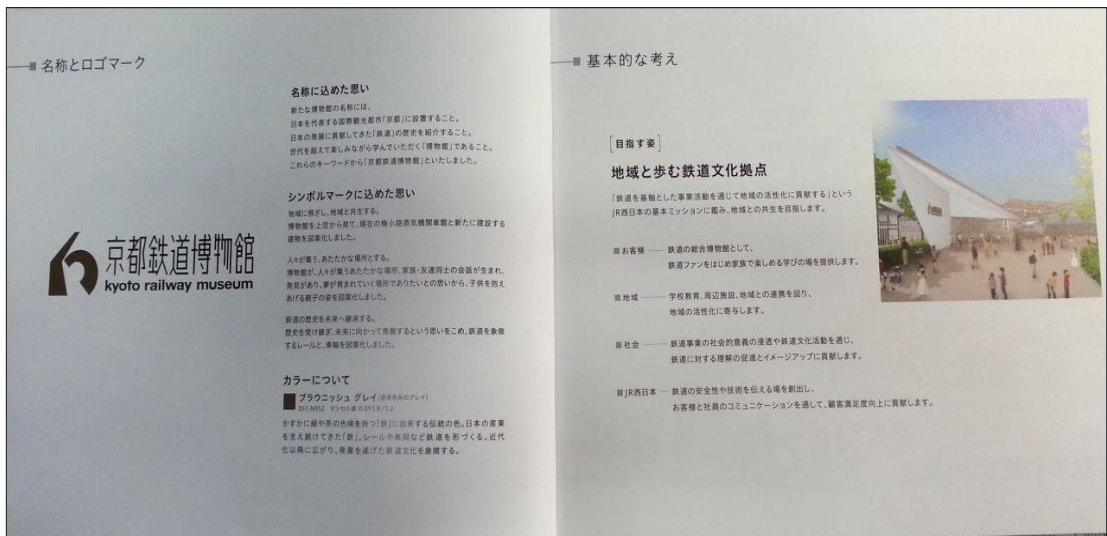


圖 13 2016 年春將開幕之京都梅小路鐵道博物館資料 2



圖 14 2016 年春將開幕之京都梅小路鐵道博物館資料 3



圖 15 2016 年春將開幕之京都梅小路鐵道博物館資料 4



圖 16 2016 年春將開幕之京都梅小路鐵道博物館資料 5

## 二、參訪龜岡小火車及其觀光鐵道旅遊發展

- (一)、訪問團於 12 月 16 日上午在 JR 西日本創造本部幹部陪同下拜會嵯峨野觀光鐵道公司，該公司不僅由現任森社長及主要幹部接待，同時特地邀請已經退休目前擔任該公司顧問的創社社長長谷川先生一同說明公司經營理念。嵯峨野觀光鐵道公司強調觀光鐵道不僅僅是要提供沿線峽谷搭配櫻花、楓葉美景風光，同時要給旅客感受賓至如歸的美好體驗，更希望結合嵐山地區頗負盛名的觀光資源，促進嵐山地區的繁榮。
- (二)、經過討論及意見交換後，訪問團由該公司幹部陪同實際搭乘嵯峨野小火車體驗。列車行駛途中，為了讓乘客慢慢欣賞保津峽山水景色並拍照，列車會減速行駛，中途在進入隧道前還會提供特別服務—暫時停車介紹景點供旅客拍照留念。雖屬冬季遊客較少，沒有沿線最富盛名的櫻花及楓葉美景，加上低溫下雨，但車內風光亦很精采，列車長賣力演唱臺語歌曲，與旅客熱情的互動，讓旅客感受車內溫暖的同時可以欣賞沿途風光。
- (三)、回程到了嵐山車站下車後，出站往天龍寺的方向步行，沿途路旁裝飾小型花燈，這是因為嵐山地區冬季旅客較少，晚上更加稀少，為吸引遊客繼續前往嵐山地區遊玩，所舉辦的花燈慶典活動。經過嵐山有名的竹林大道之後，抵達天龍寺，旅客可以遊覽登錄世界文化遺產的天龍寺的寺院建築群及日式庭園。
- (四)、嵯峨野觀光鐵道線是沿著保津川河谷行駛的觀光鐵路線，全長 8.8 公里，於 1991 年 4 月 27 日開始營運。
- (五)、路線原屬 JR 山陰本線，於 1989 年截彎取直改線後，原有路線荒廢，地方居民為地區的發展，強烈建議改行駛觀光小火車。JR 西日本為因應地方的要求，由公司內招募 9 人成立嵯峨野觀光鐵道株式會社負責改建並經營觀光鐵道，原先以為撐不過 3 年，但在社長全力奔走協調，並計畫性沿路線植栽櫻花及楓葉，創造沿線季節性觀光特色，通車後不僅大幅超越原先預估每年 26 萬遊客達 100 萬人，甚至成為 JR 西日本最賺錢的子公司之一。
- (六)、除了冬季停止營運之外，每天都有固定的觀光小火車自嵐山地區的小火車嵯峨車站與小火車龜岡車站出發，往返於嵐山與保津川下游的龜岡之間。單程約 25 分鐘左右，一天單向 8 列次，雙向合計 16 列，遇特定日期則加開一班。



圖 17 嵯峨野觀光鐵道公司森社長及幹部接待



圖 18 觀光列車外觀及車長服務情形





圖 19 龜岡站售票窗口及月台出入口樣貌

### 三、拜會西日本鐵道公司暨參訪大阪車站站區開發及神戶地震博物館

#### (一)、拜會西日本鐵道公司暨參訪大阪車站站區開發

1. 訪問團於 12 月 17 日上午參訪 JR 西日本的大阪車站，由 JR 西日本副社長及創造本部金田部長、小田課長、大畠課長等幹部接待。由金田部長說明大阪車站改建過程後，大畠課長接著說明 JR 西日本創造本部在西日本地區各地著手開發成功的許多案例。委員及臺鐵局對於開發方式及開發理念等與 JR 西日本深入交換意見後，由金田部長引導訪問團一行人實地參觀大阪車站開發成果。

2. 西日本鐵道公司的概況：

(1). JR 西日本總部位於大阪府大阪市，員工數約 25,000 人。路線經營上分為新幹線與在來線兩部分，路線範圍以日本本州西邊鐵道路線為其經營範圍（如下圖），經營鐵道總公里數約 5,016 公里，新幹線 644 公里，在來線約 4,372 公里。沿線服務人口達 4200 萬人，每天服務約 500 萬旅次的乘客。

(2). JR 西日本旅客鐵道株式會社主要事業內容除運輸服務本業之外、如零售業、不動產租賃事業及其他（如旅館）等關聯事業約占了 1/3 的總營業額。

以年營業收益內容來看，總營業額達 13,310 億日圓，其中：  
運輸業收益 8,513 億日圓，占總收益 64%。

流通（零售）業收益 2,401 億日圓占總收益 18%。

不動產業收益 1,022 億日圓占總收益 8%。

其他事業 1,371 億日圓，占總收益 10%。

3. 2004 年 3 月 12 日 JR 西日本取得獨立行政法人鐵道運輸機構所有之 JR 西日本股權，正式成為民營公司後，更積極經營附屬事業開發。
4. JR 西日本鐵路公司為處理土地開發事業及附屬事業之業務，在組織架構上成立總合企劃本部與創造本部進行土地開發及附屬事業之規劃發展。
5. 在不同地區分別成立以土地開發為目標之子公司如京都車站大樓開發公司、房地產開發公司等，將 JR 西日本鐵路公司所擁有之土地資產進行活化多元運用，以創造最大利益。
6. JR 西日本考量到今後少子化及高齡化的社會，人口減少後搭乘的旅客將減少，鐵路運輸本業規模勢必縮小，所以積極活化該公司在各地方精華地段擁有的資產，利用車站內既有空間引進零售業，開發車站大樓及結合周邊土地開發商場、百貨及旅館等設施，提供旅客、周邊及沿線居民方便及舒適的公共空間環境。

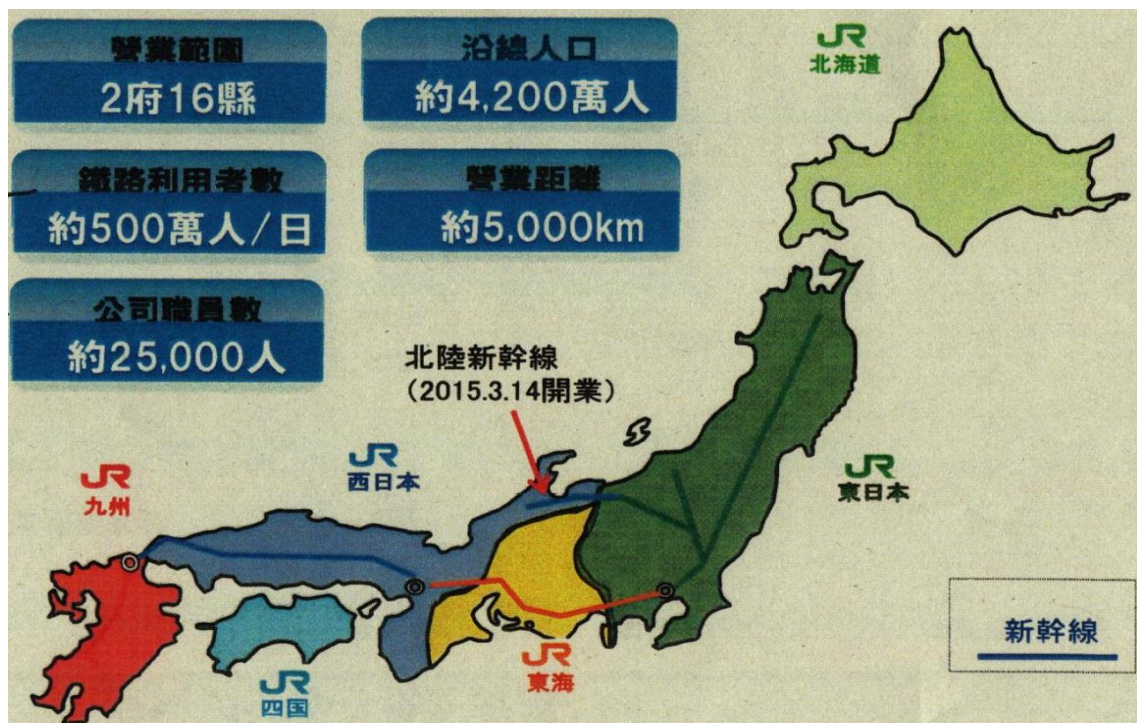


圖 20 簡報資料-新幹線經營分布

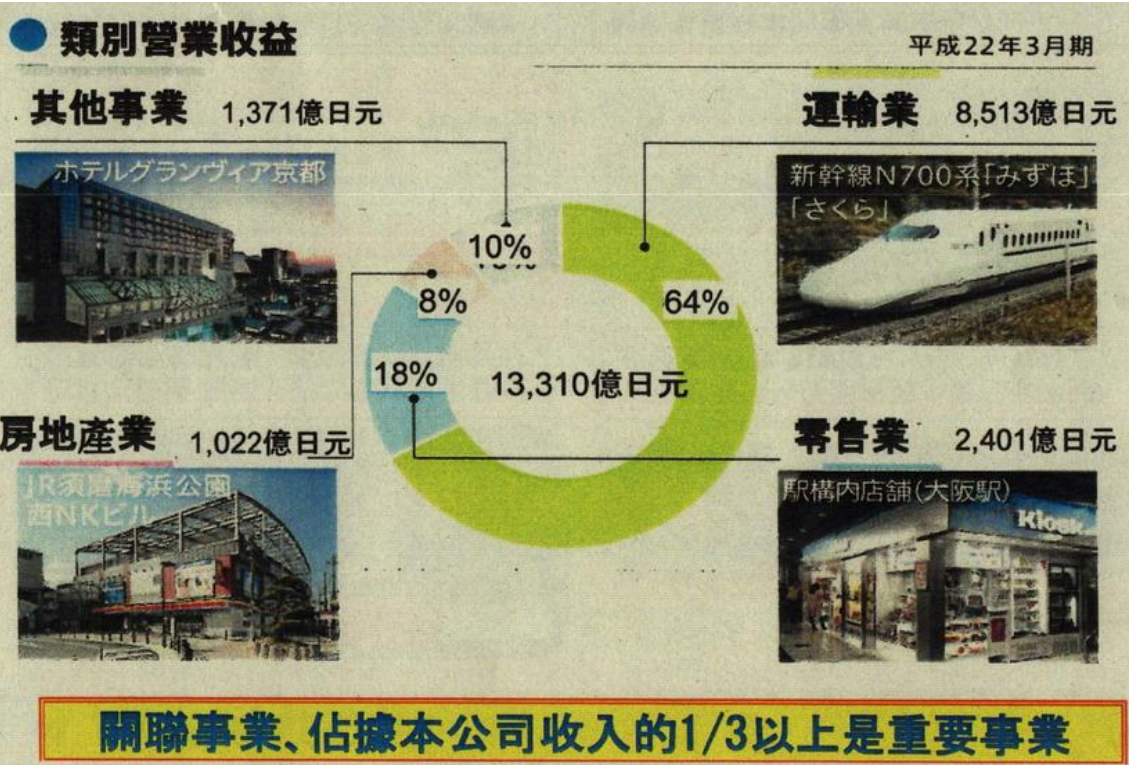


圖 21 簡報資料-營業收入分析

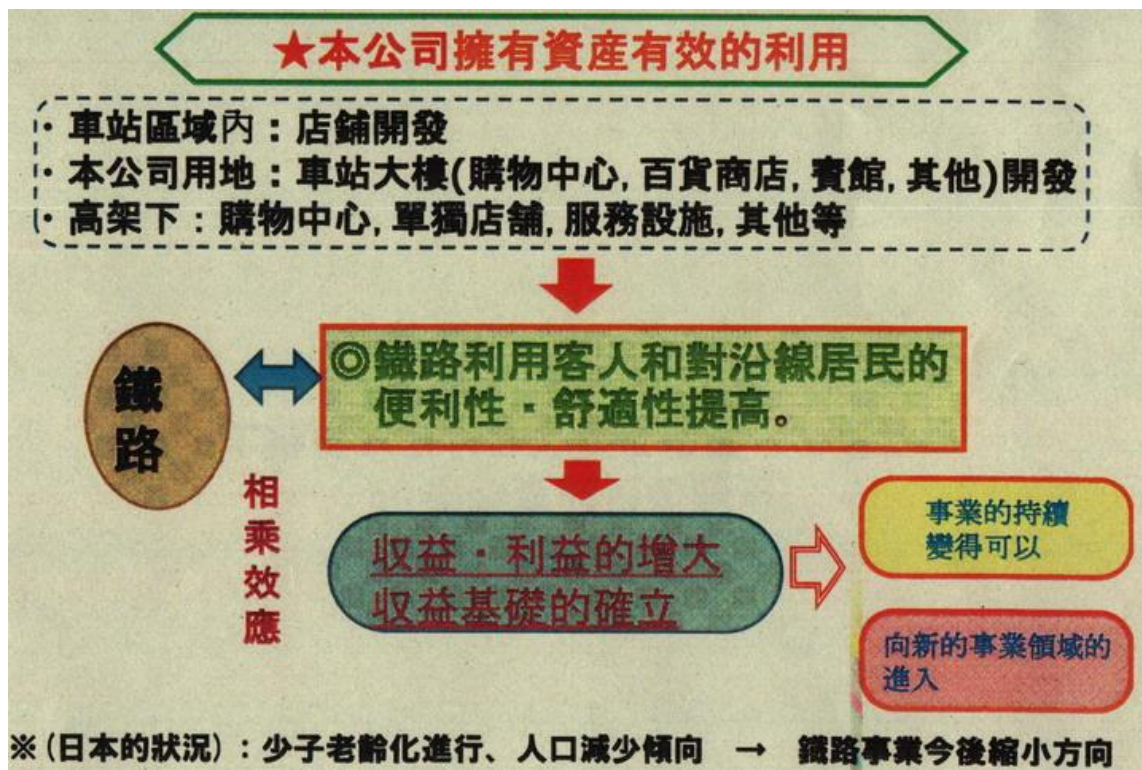


圖 22 簡報資料-資產利用分析



圖 23 簡報資料-用地管理及商業開發

## ■ 權利關係から見た変遷

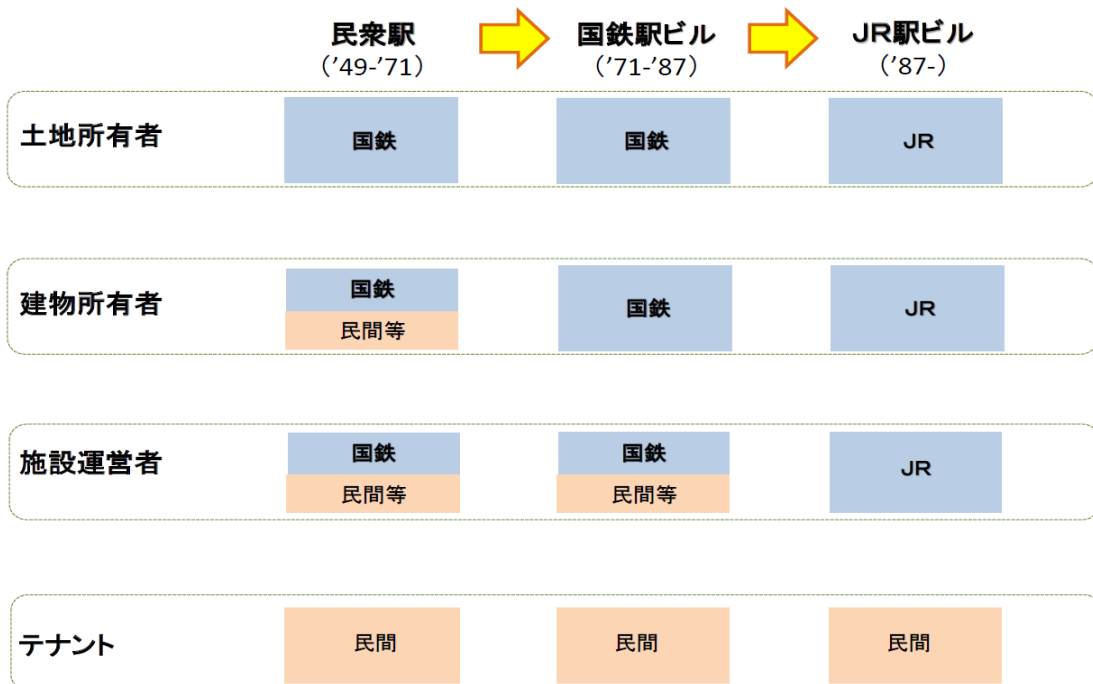


圖 24 簡報資料-土地·建物·營運權利之演進分析

## ■ JR西日本的車站大樓・購物中心事業框架



15公司・約40Shopping Centers + Shopping Center事業統攬Team	
Shopping Center 銷售額	2,440億日元
Shopping Center 收益(②)	542億日元
Shopping Center 營業利潤... (A)	73億日元
JR西日本的利潤(①)... (B) ※	97億日元
聯結利潤... (A) + (B)	170億日元
Shopping Center 有關的公司職員數	約570人

※一部，包含建築物使用費

(2013年度)

圖 25 簡報資料-JR 西日本大樓及購物中心事業框架



圖 26 JR 西日本副社長及幹部接待情形



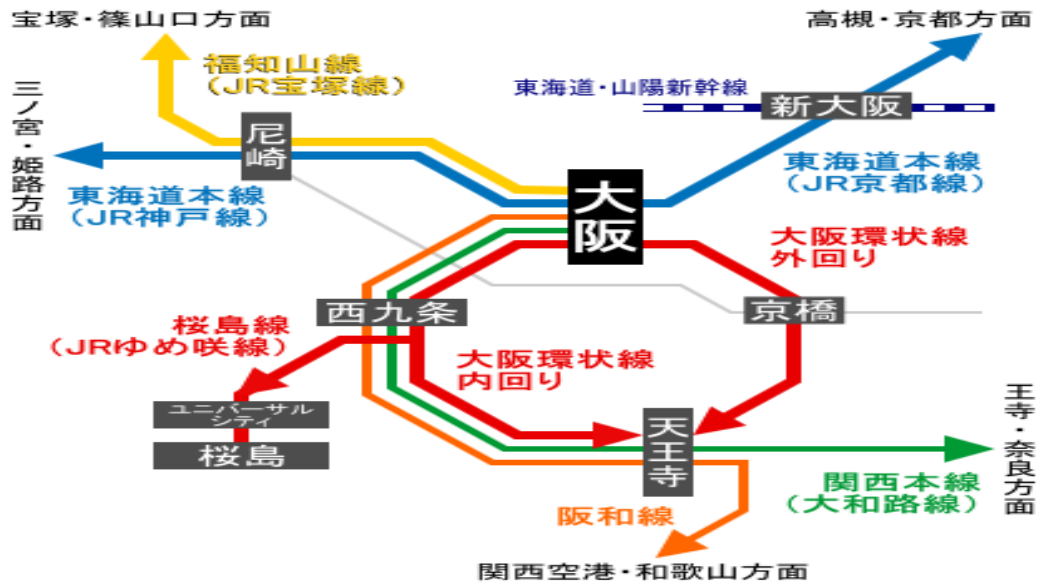
圖 27 創造本部金田部長、小田課長等幹部簡報說明



圖 28 JR 西日本大樓及購物中心經營管理情況

## (二)、大阪車站之經營開發情形

1. JR 西日本大阪車站位於大阪府大阪市北區，由西日本旅客鐵道(JR 西日本) 經營管理，也是日本關西地區最大都會大阪的代表車站。由於大阪車站目前的路線與月台數量早已趨近飽和，目前主要是作為北陸方向之特急、急行列車的始發與終點，新快速，即京阪神之城際連絡列車的停靠，與北近畿、山陰方面之特急、九州方面之寢台(臥鋪)特急與在來線特急之總站，也是大阪在鐵路運輸方面的門戶車站。大阪車站與大阪市營地下鐵及阪神電鐵、阪急電鐵各自所經營的車站以複雜的通道與地下街系統隣接，形成一個超大型的交通樞紐。



## 2. 大阪車站的歷史：

- (1). 第 1 代大阪車站於 1874 年配合大阪神戶間鐵路開通啟用，屬於哥德式紅磚瓦的 2 層樓建築結構，車站位置在目前車站以西，當時周邊仍是一片農田，僅有少數民宅存在。由於大阪位處京都至神戶必經之地，所以車站採取通過式車站設計，當時稱做「梅田車站」，但隨著其他民營鐵路（阪神、阪急電鐵）設置梅田車站，於是改稱為大阪車站。



- (2). 其後因為都市人口成長，每日運量從 1000 人成長到 14000 人，為配合將來電力行駛的街車接駁轉乘，需要較大站前廣場空間，因此於 1901 年 7 月向東遷移 200 公尺至車站現址啟用第 2 代車站。第 2 代大阪車站屬哥德風格的石造建築物。由於客貨運量的大幅成長，1909 年將貨運業務獨立出來，在現今大阪車站北邊設立梅田貨運站，1923 年另外設置吹田貨場。大阪車站變成完全的客運站。



- (3). 1920 年面對急速成長的都市交通，大阪市及都市改良計畫調查會提出將市內所有國鐵及民營鐵路全面高架化，消除平交道，以利都市縫合的計畫。1926 年阪急電鐵首先完成梅田地區高架跨越東海道線，設置高架的梅田車站。1934 年城東線（即大阪環狀線）高架化的同時，大阪車站臨時車站月台及路線亦高架化。其後大阪車站於 1936 年改建站體，預計 5 層高架結構的第 3 代車站於 1940 年在戰爭物資缺乏下僅保留中央部分 5 層樓，兩側以 3 層樓建築形式完成整個站體。同時因小汽車開始增多，站前廣場也改成人車分離設計。



- (4). 1960 年代後期國鐵陷入財務虧損狀態，在大阪車站周邊積極發展車站附屬事業的民營鐵路競爭下，除運輸本業外，發展附屬事業亦成為經營重要課題。1977 年大阪市長的諮詢機關—由產業界及學者專家組成的「大阪車站轉運課題懇親會」公佈「車站大樓構想」。這個構想是站體遷移到北側，利用原站體所在地改建成地下 4 層，地上 27 層樓，以百貨公司為主，匯集飯店等商業設施的車站大樓。因此日本國鐵決定在增加旅客服務設施改善車站旅客動線的同時，配合增設百貨公司及商業設施、旅館等複合式車站大樓。1979 年車站旅客服務設施移設到高架橋以北改建成北站大樓使用，成為第 4 代車站。原位於高架橋南側的第 3 代車站原址則改建成複合式車站大樓「Acty 大阪」，於 1983 年啟用。大樓由新成立的大阪 Terminal 大樓株式會社管理，引進大丸百貨公司、大阪 Terminal 飯店及其他商業設施。





大阪北站大樓（第 4 代大阪車站）

Acty 大阪（第 4 代大阪車站）

- (5). 1987 年國鐵民營化後，JR 西日本打破國鐵時代將站務設施配置在站務人員最方便地方的根深蒂固的觀念，重新站在旅客角度思考，旅客到車站不止是搭車而已，車站也成為日常生活的一部分，上下車、轉乘、與朋友客戶會面、購物、飲食及休閒等多樣化的車站空間佈設，提供旅客最方便的服務。大阪車站也再擴增商業設施，利用行包貨運功能遷移到梅田貨運站後所留下在南北大樓間的高架底下空間引進「GARE 大阪」及「EAST COURT mido」等商場。
- (6). 大阪車站北邊為原有之梅田貨運站，面積約 24 公頃，被稱為「都心最後僅存之一等地」。1999 年梅田貨運站確定遷移之後，JR 西日本於 2003 年發表大阪車站改善計畫，經過 8 年規劃設計與施工，大阪車站城(Osaka Station City)於 2011 年 5 月 4 日開業，成為第 5 代大阪車站。車站周邊之百貨業隨著改善計畫開展，紛紛進行建築擴增與改善工程，包含大丸百貨、阪急百貨及阪神百貨等。

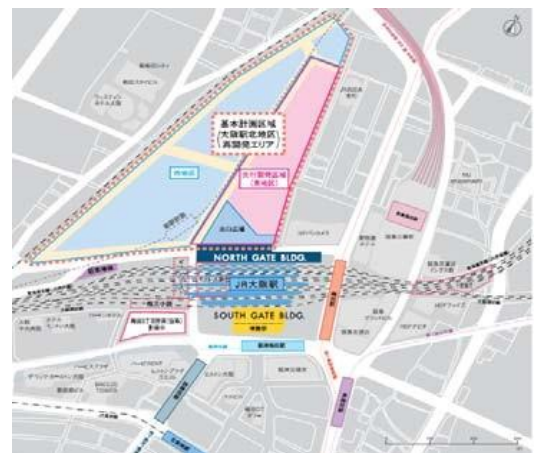
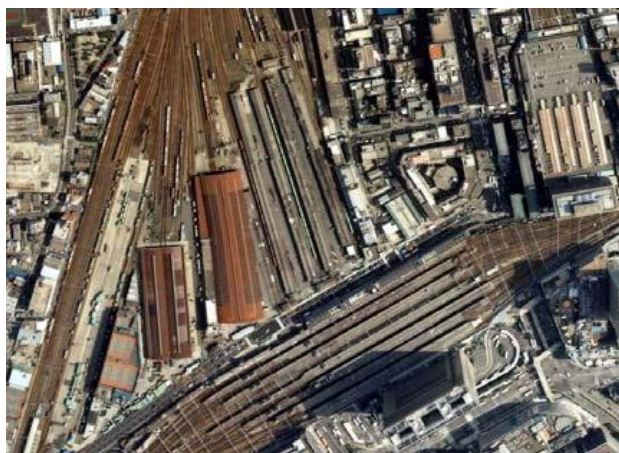


圖 29 大阪車站北邊為原有之梅田貨運站位置圖

3. 大阪車站場站本身及北區市街整體開發概念說明如下：

(1). 區位條件：商業、文化與交通節點之新都心

- 為京阪神都會圈中「文化」與「知識」之節點：京阪神都會圈中聚集許多文化與歷史性之資源，同時附近設有大學、多所研究單位以及各類型企業，可視為文化與新知識之發展節點。
- 發揚大阪特色及傳統文化之新都心：大阪擁有「國際性商業城市・產業都市」、「水都」、「學術、文化藝術、技術等大據點」之輝煌歷史，而將大阪特色再生，同時將歷史傳統重新展現，為新都心被社會所期待之角色。
- 與世界連結的大場站：大阪車站地區與平均每天約 250 萬人次進出的京阪神都會區之交通節點連接，擁有在 1 小時的時間內可以到達附近 2 個機場及 2 個港口之地理優勢。

(2). 空間特性：強化車站周邊活動節點的串聯整合。

(3). 城市象徵意象軸—南北縱向軸：街道空間與沿街建築朝整體且調和之方向發展，以形成有秩序之空間，納入親水與綠意之特有景觀，以期形成具有創造市町活力之高度象徵之城市。

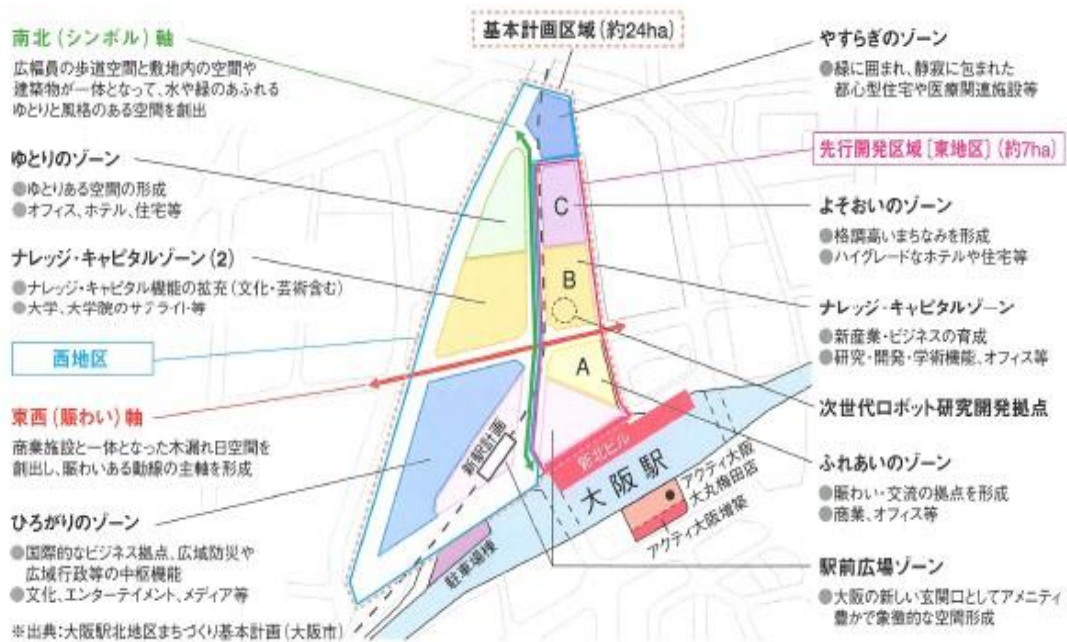


圖 30 大阪車站場站本身及北區市街整體開發概念

4. 大阪車站北區市街基本計畫
  - (1). 繁榮之據點連結軸--東西橫向軸：連結東側阪急梅田車站地區以及西側新梅田城市地區，促進周邊地區之活性化發展，以擴展該地區開發之影響效果。
  - (2). 眺望軸：確保可從站前廣場、JR 新站大樓眺望本地區之中央部位，與南北軸成為一體發展，創造出寬廣站前空間。
  - (3). 市鎮之空間配置：鑑於本地區高樓建築林立發展，為使本地區內仍能具備寬廣的空間，建築空間予以適當合理之配置規劃。
  
5. 大阪車站由 JR 西日本成立之子公司-大阪車站大樓開發公司進行站區土地開發利用與大阪車站之營運。其開發理念為「發現。感動。OSAKA Grand Station」，整體架構主要如下：
  - (1). 巨大的頂棚的景觀
  - (2). 8 處可以感受到四季變化的廣場
  - (3). 友善空間的街道，關懷地球環境的建築物
  - (4). 具體開發內容包括：
 

三越與伊勢丹百貨公司首見的「JR 大阪三越伊勢丹」及「大丸」、「LUCUA」等，聚集而成的一大商圈。匯集包含北棟、南棟合計 130 家店舖以上個性的餐飲店。關西最大規模的電影城，公司和飯店，以及健身俱樂部等。使大阪車站城（OSAKA Station City）成為洋溢豐富多彩各種服務機能的街道中心。

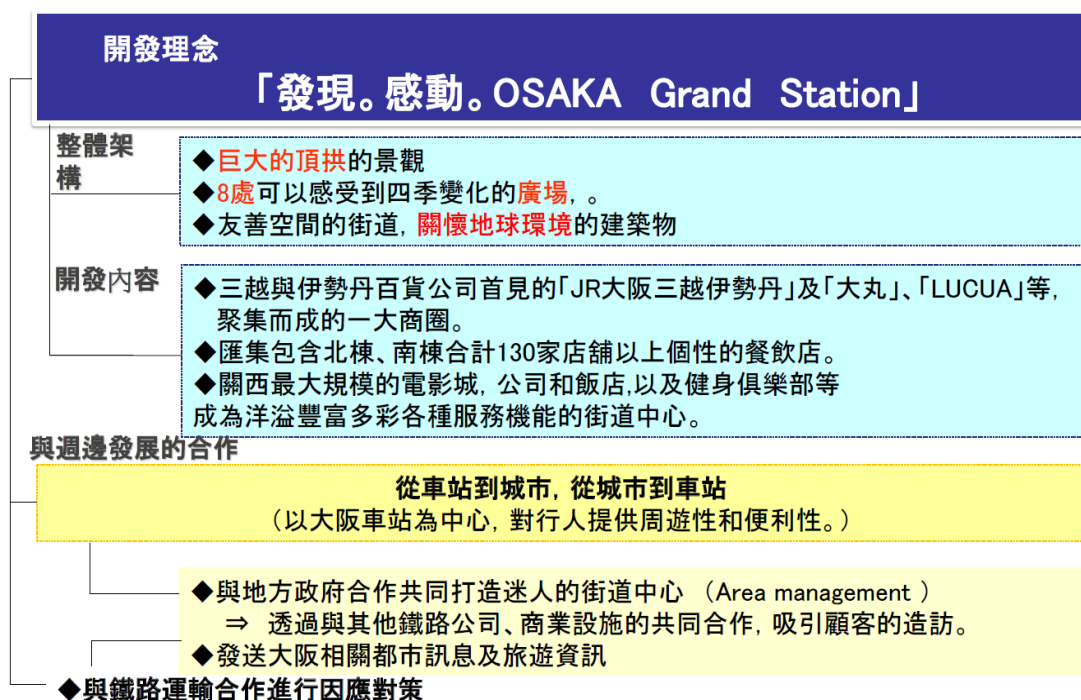




圖 31 大阪站高空外觀及大頂篷下方通道情況



圖 32 百貨入口側及大阪車站 1 樓外觀

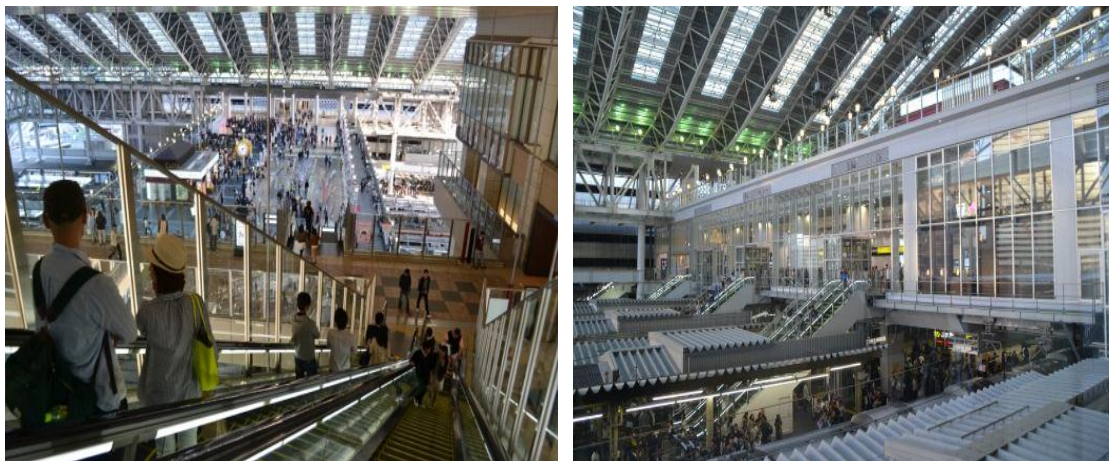


圖 33 大阪車站大樓及購物中心間樓層之實景



圖 34 大阪車站外觀全貌

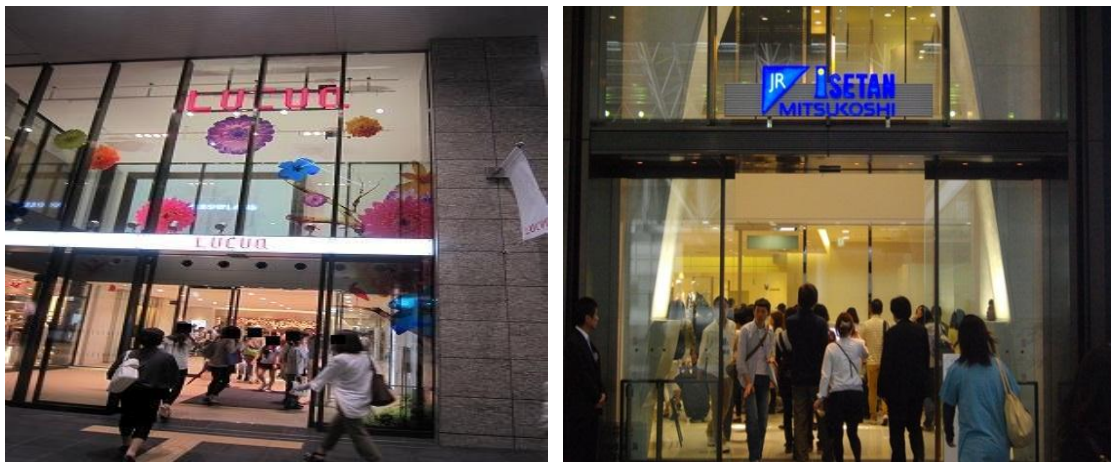


圖 35 購物街出入口

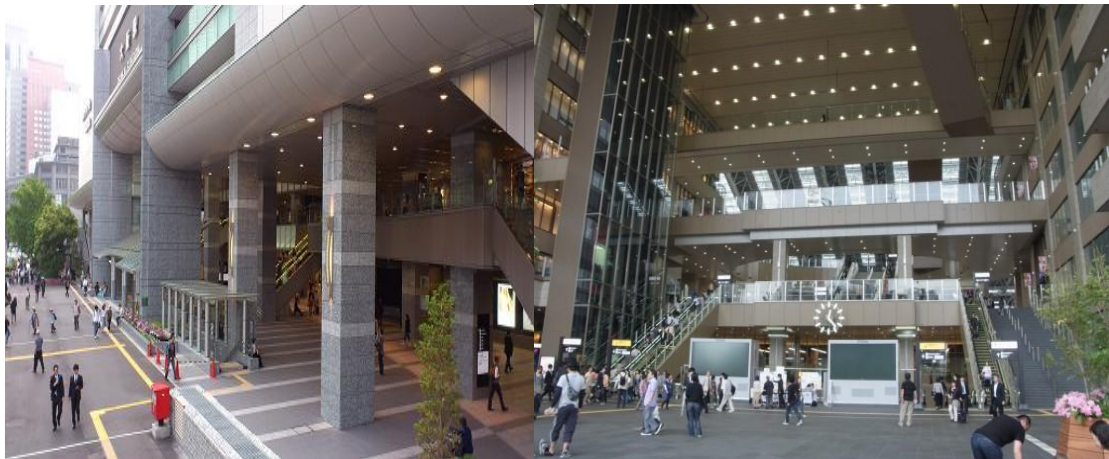


圖 36 大阪車站大樓及購物中心之內外實景

### (三)、參訪神戶地震博物館

1. 神戶地震博物館正式名稱為「人與防災中心」，由副館長木村博樹接待，致歡迎詞及簡報介紹後，由解說人員引導參觀展館中各項展示並觀賞影片。
2. 在館內展示以阪神/淡路大地震為開端衍伸，以故事解說方式及模擬實景展示地震的破壞威力，1995年1月17日，早晨5點46分，震源位於淡路島北部所發生的芮氏7.3級的大地震，造成兵庫縣南部地區神戶市等地區嚴重的災情，也震驚的世界各國。
3. 日本政府在2002年4月由兵庫現設置了公益性財團法人「人與防災中心」的研究中心，這個中心的使命是透過地震經驗傳承給後代，從中記取教訓並防範於未然，並謀求防災文化的形成、區域性防災能力的提高、政府防災政策的制定及實現。
4. 戲院中以魄力十足的大螢幕加上音響效果，重現了地震發身瞬間景象的讓觀眾親身體驗地震強大的破壞威力。〈7分鐘〉，大樓、高速公路、還有行進間的火車在地震劇烈搖晃後倒塌崩壞的影像令人驚害衝擊。此外，影片中以寫實紀錄片方式描繪地震災害後，人們從害怕、悲傷的情緒中走出來，以相互安慰及鼓勵進而合作重建家園，讓人非常感動。



圖 37 人與防災中心簡報說明情形



圖 38 人與防災中心館內觀摩情形

#### 四、參訪山陽電鐵公司及為本局與該公司締結姊妹車站事宜

- (一)、為辦理 12 月 22 日(一)上午 10 時，在臺北車站 1 樓多功能展演廳舉行「宜蘭線及龜山站與日本兵庫縣山陽電氣鐵道及同名龜山站締結姊妹鐵道暨車站」簽署儀式交流事宜，由代表取締役社長：上門一裕率公司主管接待訪問團，研討相關事宜。
- (二)、日本山陽電鐵由兵庫縣姬路市直通大阪市區之梅田及難波等商業中心地區，為兵庫縣內重要之地方鐵道路線，全長 63.2 公里，沿途行經神戶市區、明石大橋及近郊海岸地區風景秀麗，不論在路線長度及營運聯絡方式與宜蘭線極為類似。而其龜山站位於姬路市郊之通勤小站，至終點山陽姬路站下車，可前往著名景點姬路城。
- (三)、為提昇臺日觀光交流，台鐵局與觀光局共同推動「32 駅同名さん 1 日駅長募集」(招募 32 同名車站同名者擔任一日站長)活動。於此機緣下，日本山陽電氣鐵道與台鐵局宜蘭線均有沿海岸地區運行之共通處，並擁有同名車站—龜山站(龜山駅)，遂萌生共同攜手打造兩地觀光新願景想法。
- (四)、於 103 年 10 月 28 日山陽電氣鐵道副本部長荒木素直等一行 4 人蒞臨本局拜會，並於隔日前往宜蘭線參訪，留下深刻印象。透過雙方相互拜會，促成台鐵局宜蘭線及龜山站與日本兵庫縣山陽電氣鐵道及同名龜山站締結姊妹鐵道暨車站，也為雙方友好關係更邁進一步。
- (五)、社長並引導訪問團至距山陽電鐵最近車站-西代站參觀，並對站車旅運設備及環境意見交流。



圖 39 與社長及主管研討締結相關事宜情形



圖 40 與社長及主管們合影



圖 41 社長率公司主管陪同西代站觀摩





圖 42 西代站地下 1 層公告欄佈置及月台層樣貌



圖 43 山陽電鐵公司外觀及西代站停車設施情況

## 肆、 考察心得

一、 京都車站大樓開發計畫三大課題：

(一)、 建築法規處限制

當時京都對於建築物的高度有相當嚴格的限制，限高 31m。對於具地標性的高層建築設計上，如何有效使用建物容積有很多限制。

(二)、 跟鄰近零售業商家交涉協調同意之義務

當時開發大規模的商業設施時，必須取得周邊鄰近零售業商家的同意才行。在開發計畫財務可行性的檢討上成為一項限制。

(三)、 歷史性都市特有的法規限制

由於京都作為日本首都的歷史已經超過千年，是歷史建築物的寶庫，在歷史遺跡上進行開發時，有義務委請專家進行文化埋藏物調查。調查未完成之前，無法施工，整體工期影響大。

二、 京都車站開發計畫解決課題至各項作為：

(一)、 建築法規限制

定位京都車站大樓開發計畫為京都市「建都 1200 週年事業」的重要一環。以進行國際設計競圖等為條件，成功突破建築物限高 31m 的限制。

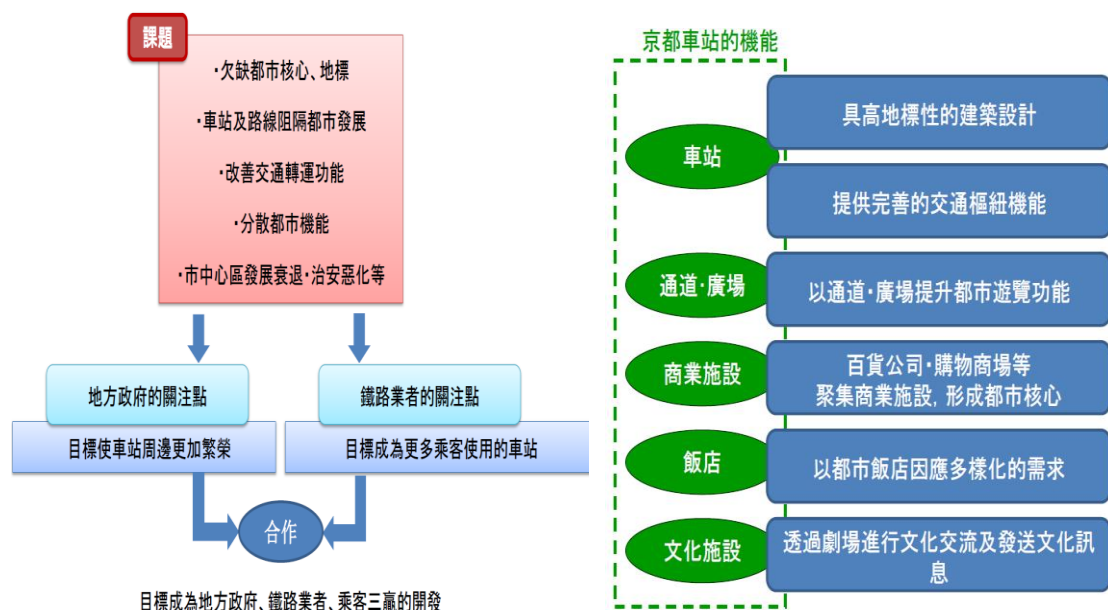
(二)、 跟鄰近零售業商家交涉協調同意之義務

從百貨公司及品牌專門店家表態進駐展店開始，花 1 年以上時間與鄰近零售業商家交涉協調。交涉結果，不得不縮減百貨公司營業面積（45,000 m<sup>2</sup>--32,000 m<sup>2</sup>）。

(三)、 歷史性都市特有的法規限制

基地面積 38,000 m<sup>2</sup>中合計 4,800 m<sup>2</sup>，分 7 次進行文化埋藏物調查。調查相關事前協調 1 年，實際調查 3 年。

三、 地方政府與京都車站開發的合作模式：



地方政府與鐵路業者面對各自存在的課題及努力的目標，通力合作，使車站大樓開發成為地方政府、鐵路業者、乘客三贏的開發典範。

#### 四、 京都車站大樓的開發效益：

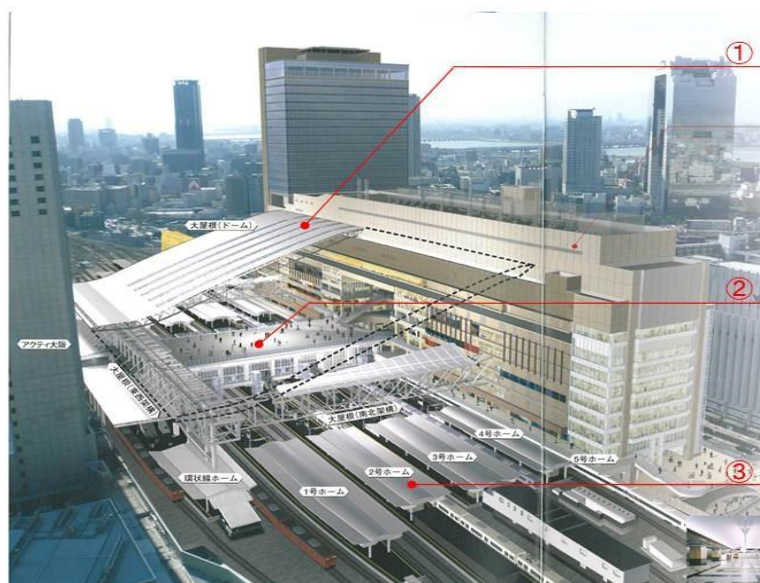
- (一)、刺激沿線居住地區滋賀縣的人口成長
- (二)、形成京都市內新的商業地區的核心
- (三)、亦驗證了地區中心車站大樓開發可以促使鐵路乘客一定程度的增加，車站大樓啟用當時：乘客數增加 5% → 啟用 10 年內再增加 15%。

#### 五、 大阪車站改建工程主要改善項目及概念：

- (一)、分為南北兩區域，兩區域透過圓屋頂之廣場、自由通路連通成為一個整體，使其成為大阪地區之門戶意象。
- (二)、高樓層規劃為複合商業空間。
- (三)、新設東西長 180 公尺，南北寬 100 公尺的頂棚，兼具採光、通風、視覺通透性，以及雨水蒐集再利用之節能功能。
- (四)、利用軌道路線之上方空間，新設高架車站大廳，以紓緩旅客轉乘擁擠現象，提升車站與南北兩端地區連結之便利性。
- (五)、增加驗票系統之服務空間，降低尖峰時段之擁擠，同時大幅增加電扶梯之數量。
- (六)、增設電梯以提升年長者或行動不便者垂直移動之順暢性。
- (七)、新北側車站開發大樓規劃為大型複合商業大樓，建設樓層為地下 3 樓至地上 28 樓。以經營百貨業（JR 大阪三越伊勢丹）、專門店、辦公、娛樂等為主。
- (八)、原大阪車站大樓：以經營百貨業（大丸梅田店）為主。本次改善工程係再往上及往南擴建
- (九)、JR 西日本公司同時對車站南側廣場進行再整備，以有效活用廣場上空之空間。車站南側亦配合大阪車站新風貌進行更新，以期車站南北兩端地區能整體發展，創造大阪車站周邊之繁榮發展。

#### ■ 駅改良①

《駅改良の概要》



#### ①ドームの新設

ホーム上に東西約180m×南北約100mのドームを設置

#### ②橋上駅の新設

乗り換え時の混雑緩和や南北連絡通路を経由した周辺街区との行き来をより円滑にするため、ホーム上に新設

#### ③コンコース内の改良

混雑緩和を図るため、コンコースの拡幅を実施

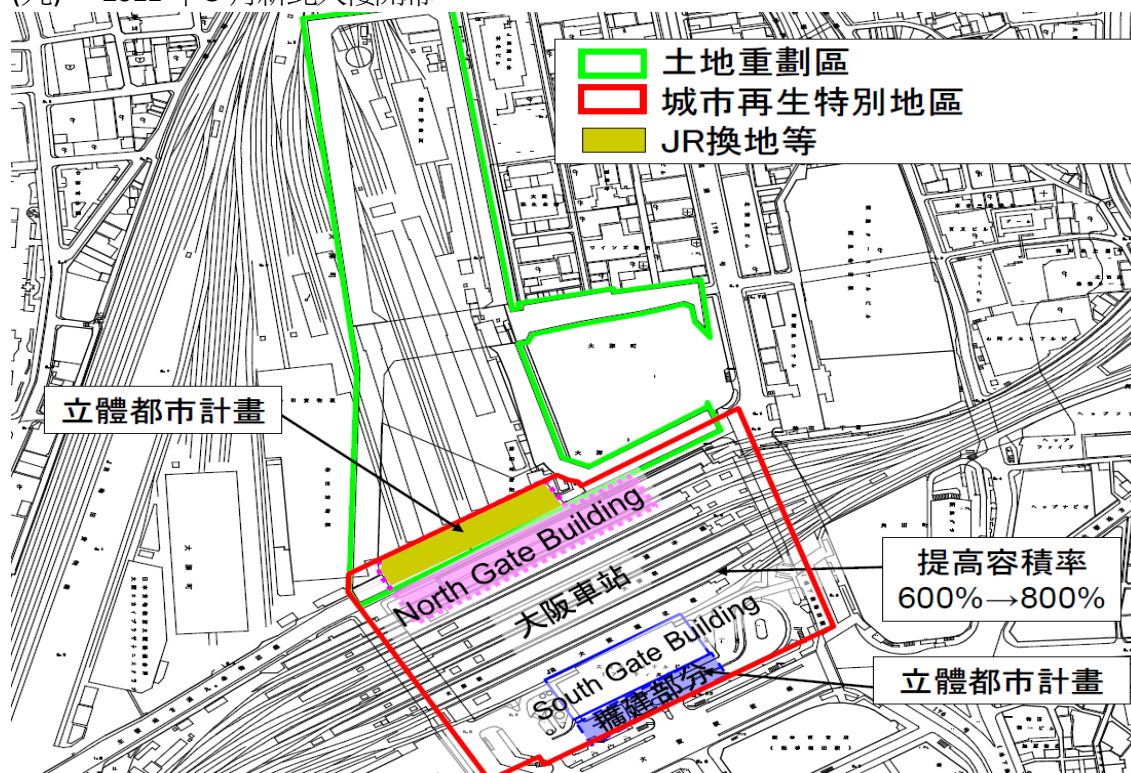
#### ④バリアフリー設備の充実

上記②③等により、エレベーターを6台から12台に、スカレーターを21台から74台に増設

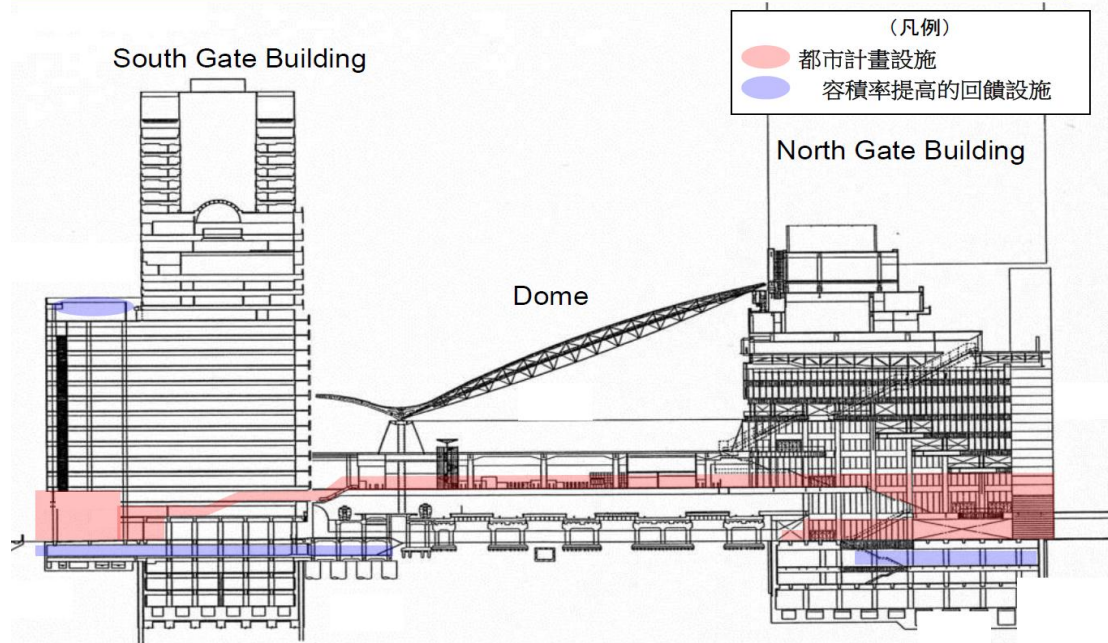
六、 大阪車站城開發計畫與都市計畫程序：

大阪車站城開發計畫相關都市計畫程序可供本局未來進行車站開發計畫參考，摘述重點如下：

- (一)、大阪車站改建計畫是在 1987 年國鐵民營化時決定遷移梅田貨運站的同時，在 JR 西日本開始進行檢討。由於遷移細節還未定案，加上京都車站改建計畫已經開始，所以暫時擱置，等梅田貨運站遷移計畫正式定案再啟動。
- (二)、1991 年 3 月國土廳、運輸省、建設省等 3 部會機關開始對北梅田地區進行共同調查。1999 年相關單位協調同意將貨運站功能各分一半遷移到吹田貨場及大阪市內後，JR 西日本於 2001 年開始檢討大阪車站改建開發計畫
- (三)、2002 年 3 月大阪市政府設置大阪車站地區都市再生懇談會，並於同年 9 月至隔年 3 月舉辦開發概念國際競圖後，於 2003 年 10 月發表「大阪車站北邊地區·整體構想」。JR 西日本亦於 10 月提出「大阪車站改建·新北大樓開發計畫」。
- (四)、2004 年 1 月貨運站功能確定遷移至百濟貨運站後，大阪市政府成立大阪車站北邊地區都市更新推動協議會。JR 西日本隨即於 5 月正式展開車站改建工程
- (五)、2005 年 3 月大阪府及大阪市促請 UR 都市機構進行市地重劃
- (六)、2006 年大阪車站地區都市計畫通過，UR 都市機構與大阪車站北邊地區(梅田貨運站)土地擁有人鐵道運輸機構共同決定先期開發區域的開發單位為 12 家公司聯合成立的開發廠商。同年 10 月展開市地重劃。JR 西日本的新北大樓新建工程動工
- (七)、2007 年 11 月大阪車站地區都市計畫案決定容許容積率從 600%提高到 800%。
- (八)、2008 年南口廣場整建及 Acty 大阪擴建工程動工。
- (九)、2011 年 5 月新北大樓開幕



## ■ 都市計畫設定的設施（南北斷面圖）



## 伍、 建議

藉由此次參訪有下列建議：

### 一、 應以鐵路事業為核心，積極拓展周邊事業

日本軌道交通營運雖然仍以鐵道為中心，與我國最大的差異是鐵道公司組織內部更包含「房地產開發及租賃業」、「購物中心零售服務業」、「公共汽車業」、「出租車業」、「旅遊觀光業」、「觀光旅館」等。因此，公司以鐵路事業為核心，結合周邊事業共同發展的經營模式，讓企業集團事業相當多元，也充分利用鐵道事業帶來的便利性效益。長期目標應突破鐵路法規定在擴充經營事業上的限制，但建議短期內仍可加強與旅客服務較為相關的業務，例如，以多目標使用提供車站內的餐飲、零售、百貨與觀光旅遊服務等，不僅有助於提升鐵路事業的經營效率，更可透過旅客服務的經驗，提升組織內部的經營管理能力與創意。

### 二、 加強鐵路周邊轉乘運輸的整合

日本鐵路公司通常也經營接駁公車系統，為鐵路提供轉乘與集散客流。雖然公路接駁系統營運之虧損率較高，但便利的公車系統，可支援運具間短

程或長程的轉乘路徑，不僅有助於提高鐵路的搭乘並維持鐵路的客流量，更可增加轉乘站周邊的商業空間價值，提高鐵路公司內部的整體利潤水平。台鐵局雖然不必要也兼營公路運輸事業，但是仍應重視鐵路與其他運輸工具轉乘的便利性，做為吸引更多旅客使用鐵路或車站空間的策略，例如，與其他運輸票證整合、聯合促銷或策略聯盟等，都是未來可以加強的方向。

### 三、加強非實體商店的服務

台鐵局可利用交通運輸環島服務的優勢，且每日有 60 萬的旅次，可利用電腦訂票的紀錄資料，透過社群網站來與全省各縣市的旅遊及農特產品結合，可形成強大且極具商業價值的非實體商店服務，在目前物流業如此發達的情況，要做到及門的服務將可水到渠成。所產生的效益不僅是台鐵局的收入增加，更是協助全省各縣市的商業活絡及幫助農民產品的銷售，潛在的效益遠大於實質的商業效益，並且有助於提升台鐵局的企業形象。