

出國報告（出國類別：訪問）

基隆火車站都市更新案赴日本東京 招商考察報告書

服務機關及姓名職稱：

內政部

內政部營建署

交通部臺灣鐵路管理局

陳政務次長純敬

柯科長茂榮

紀幫工程司志銘

郭副處長冠宏

許副工程司裕億

派赴國家：日本

出國期間：104年8月18日至21日

報告日期：104年11月17日

目錄

壹、前言.....	1
貳、行程介紹	3
一、參與機關及人員	3
二、赴日招商行程	4
三、基隆火車站都市更新案簡介	6
參、拜會單位介紹與紀錄	20
一、大和房屋.....	20
二、旭化成住宅株式會社.....	23
三、大京集團.....	26
四、三井不動產	28
五、三菱地所.....	31
六、森大廈株式會社	34
肆、日本東京都市發展概況	37
一、東京基礎資料	37
二、東京都市發展變遷.....	38
三、東京都市發展機制及措施	45
伍、參訪案例介紹	60
一、晴空塔參訪	60
二、日本橋再生計畫	63
三、東京車站地區	70
四、東京中城.....	78
五、虎之門之丘	85
陸、心得與建議	89
一、心得.....	89
二、建議.....	91
三、後記.....	94
參考文獻.....	95

圖目錄

圖 1 基隆火車站都市更新案.....	1
圖 2 基隆火車站都市更新案赴日招商團合照.....	2
圖 3 招商團與大和房屋合影.....	22
圖 4 大和房屋與招商團熱烈討論的情形.....	22
圖 5 招商團與旭化成合影.....	24
圖 6 旭化成中園 明弘董事長歡迎招商團的來訪.....	25
圖 7 團員聚精會神聆聽旭化成介紹.....	25
圖 8 招商團與大京合影.....	27
圖 9 陳純敬政次與落合 英治專務執行役交換名片.....	27
圖 10 招商團與三井不動產合影.....	29
圖 11 大林 修部長歡迎招商團來訪.....	29
圖 12 內政部陳純敬政務次長致贈三井不動產禮物.....	30
圖 13 三井不動產回贈招商團禮物.....	30
圖 14 招商團與三菱地所合影.....	32
圖 15 吉村 友宏副室長為團員說明東京車站地區的都市更新.....	33
圖 16 陳純敬次長致贈三菱地所禮物.....	33
圖 17 招商團與森大廈合影.....	35
圖 18 植木 哲也部長向招商團補充說明虎之門都市更新案.....	35
圖 19 長尾 大介部長解說虎之門段環 2 線地下化的設計規劃.....	36
圖 20 長尾 大介部長介紹虎之門之丘周邊的規劃.....	36
圖 21 東京都與首都圈範圍示意圖.....	37
圖 22 2020 東京奧運願景說明示意圖.....	42
圖 23 2020 東京奧運場館設施位置示意圖.....	43
圖 24 ZAHA HADID 所設計的新國立競技場模擬圖.....	44
圖 25 東京都政府都市政策執行單位組織架構圖.....	45
圖 26 日本再開發市業的執行手法說明示意圖.....	50
圖 27 大手町都市再生計畫連鎖開發示意圖.....	53
圖 28 UR 都市機構組織架構圖.....	59
圖 29 夕陽下的東京晴空塔.....	61
圖 30 陳純敬次長、柯茂榮科長與丁致成執行長於晴空塔上合照.....	62
圖 31 晴空塔上俯瞰隅田川周邊.....	62
圖 32 室町東地區再開發街區配置圖.....	64
圖 33 位於中央通道上「三井本館」與「日本橋三井大樓」外觀.....	65
圖 34 強調傳統老店氛圍的「仲通道」.....	65
圖 35 延續日本銀行總行櫻花樹街道景觀.....	66
圖 36 江戶櫻通道下地下步道.....	66

圖 37 地下通道與建築一體化.....	67
圖 38 商業設施與地鐵連通垂直動線	67
圖 39 復建後的福德神社	68
圖 40 三井不動產向陳純敬次長介紹日本橋再生計畫	69
圖 41 位於日本橋的東京道路元點紀念碑	69
圖 42 東京車站地區允建容積說明圖	71
圖 43 八重洲都市再生容積移轉示意圖	72
圖 44 東京車站周邊廣場與人行空間規劃示意圖.....	73
圖 45 行幸通上觀看東京車站.....	75
圖 46 東京車站復舊後的圓形屋頂.....	76
圖 47 三菱一號館.....	76
圖 48 東京車站地區地圖	77
圖 49 東京中城設施示意圖	79
圖 50 國立新美術館.....	80
圖 51 政策研究大學院大學	80
圖 52 東京中城之一隅	83
圖 53 陳建築師導覽國立新美術館.....	83
圖 54 東京中城檜町公園中的 21_21DESIGN SIGHT.....	84
圖 55 東京中城戶外的立體連通道.....	84
圖 56 虎之門更新計畫三個街區範圍圖	87
圖 57 陳純敬次長、柯茂榮科長與許裕億副工程司合影	88
圖 58 虎之門之丘俯瞰周邊街道.....	88

表目錄

表 1 出國人員名單.....	3
表 2 出國行程表.....	4
表 3 第一種與第二種市街地再開發事業比較說明表.....	49
表 4 大手町都市再生計畫連鎖開發辦理時程	54
表 5 日本都市再生專責機構沿革	57
表 6 「虎之門之丘更新案」辦理歷程表.....	86

壹、前言

基隆火車站都市更新計畫為行政院所列管重要指標性都市更新案，亦是愛台 12 建設都市及工業區更新計畫之一。為帶動基隆市都市再發展與地區經濟繁榮，主辦單位內政部營建署透過整合公、私有所有權人，將採公開評選實施者之方式，引進民間投資開發。基隆近年來在政府積極的規劃與建設下，投資環境日益成熟，為了促進基隆市成為具有國際觀的商旅中心提升都市競爭力，特選定與基隆港發展有深厚歷史連結之日本作為海外招商的第一站。



圖 1 基隆火車站都市更新案

本次行程由內政部陳純敬政務次長率團，內政部營建署柯茂榮科長和紀志銘幫工程司陪同，協同交通部臺灣鐵路管理局郭冠宏副處長、許裕億副工程司與財團法人都市更新研究發展基金會丁致成執行長、何芳子顧問等人，在 104 年 8 月 18 日前往日本東京展開 4 天 3 夜的招商拜訪行程。此次拜訪的廠商包括大和房屋、旭化成、大京、三井不動產、三菱地所和森大廈株式會社等六家。希望透過赴日招商，擴展本案的國際能見度，吸引國外投資人來臺投資；也透過此一交流機會，交換意見與案例觀摩，為本案規劃注入新的思維。



圖 2 基隆火車站都市更新案赴日招商團合照

貳、行程介紹

一、參與機關及人員

本次招商團團員共 13 名，加隨團日文翻譯人員 1 名，合計共 14 名。

表 1 出國人員名單

姓名	單位	職稱
陳純敬	內政部	政務次長
柯茂榮	內政部營建署	科長
紀志銘	內政部營建署	幫工程司
郭冠宏	交通部臺灣鐵路管理局	副處長
許裕億	交通部臺灣鐵路管理局	副工程司
丁致成	財團法人都市更新研究發展基金會	執行長
何芳子	財團法人都市更新研究發展基金會	顧問
董政彰	財團法人都市更新研究發展基金會	更新事業部副主任
許育誠	財團法人都市更新研究發展基金會	策略規劃部主任規劃師
陳滄文	財團法人都市更新研究發展基金會	社區更新部資深規劃師
施正豪	財團法人都市更新研究發展基金會	策略規劃部規劃師
陳建州	大壯聯合建築師事務所	建築師
許志帆	大壯聯合建築師事務所	建築師
林宜樺	東京大學工學系研究所 國際都市計畫地域計畫研究室	隨團日文翻譯

二、赴日招商行程

表 2 出國行程表

日期	時間	行程	地址	備註
8/18 (二)	08:55	出發	臺灣桃園國際機場	
	13:15	抵達	東京成田國際機場	
	17:00-18:00	參訪：晴空塔		鐵路貨場土地開發
8/19 (三)	10:00-12:00	大和房屋集團	東京都千代田區飯田橋 3-13-1	主要營業項目：營造業、不動產開發業、不動產管理業 ¹
	14:00-15:30	旭化成住宅株式會社	東京都新宿區西新宿 2-3-1 新宿 MONORIS 24F	旭化成集團主要營業項目：紡織、電子、醫藥及醫療、住宅業務 ²
	16:30-18:00	大京集團	東京都渋谷區千駄ヶ谷 4-24-13 千駄ヶ谷第 20 大京ビル	主要營業項目：不動產開發、不動產販売、都市開發 ³
8/20 (四)	10:00-12:00	三井不動產	東京都中央區日本橋室 町 2 丁目 1-1 三井日本 橋 TOWER 一樓	主要營業項目：辦公大樓事業、商業設施事業、住宅事業（分割出售）、住宅事業（租賃住宅）、飯店事業、渡假設施事業、不動產應用方案服務事業、物流設施事業 ⁴ 參訪：日本橋再生計畫

¹ 大和房屋工業股份有限公司集合住宅事業推進部 2015.8.19 簡報

² 台灣旭化成都市開發股份有限公司 2015.8.19 簡報

³ <http://www.daikyo.co.jp/company/about/profile.html>

⁴ <http://www.mitsui-fudosan.co.jp/tw/business/index.html?id=global>

日期	時間	行程	地址	備註
	14:00-15:30	三菱地所	東京都千代田区大手町 1-6-1 大手町ビル	主要營業項目：大廈事業、住宅事業、海外事業、投資管理事業、設計監理事業、賓館事業、房地產服務事業 ⁵
	15:30-16:30	參訪：東京車站地區		歷史街區都市更新
8/21 (五)	10:00-12:00	參訪：東京中城 TOKYO MIDTOWN	東京都港区赤坂 9-7-1	住、職、遊、憩、文化複合開發
	13:30-14:30	森大廈株式會社與虎之門案例參訪	東京都港区虎ノ門 1-23-3 虎ノ門ヒルズ森 タワー5F ミーティン グループ 3	主要營業項目：房地產綜合開發，包括城區改建事業、房地產租賃、管理事業、文化、藝術、城區管理事業文化 ⁶ 虎之門案例參訪：都市更新開發結合大眾運輸規劃
	18:30	回程	東京成田國際機場	
	20:55	抵達	臺灣桃園國際機場	

⁵ 三菱地所（2014），2014 年度報告書，三菱地所株式會社，東京都，P.9。

⁶ http://www.mori.co.jp/cn/company/about_us/profile.html

三、基隆火車站都市更新案簡介

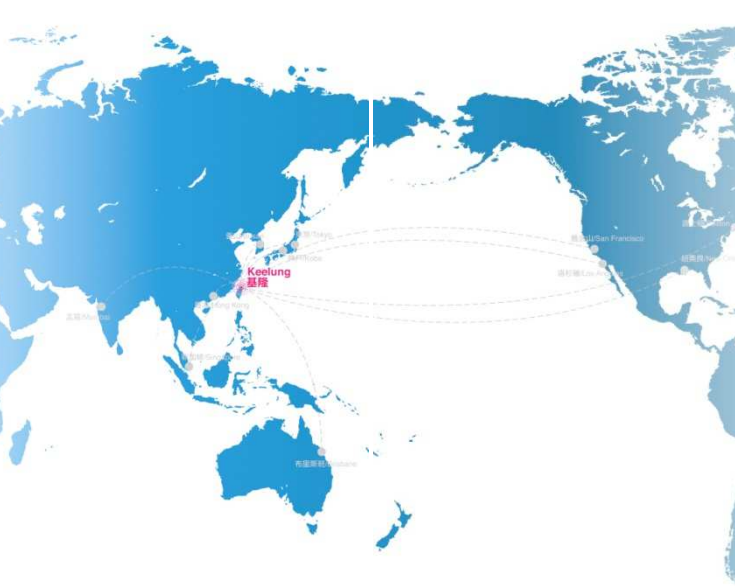
(一)日文版招商文宣



看見基隆-世界的基隆 基隆が見える-世界の基隆

基隆位於台灣本島北端，自1895年海運建港開市以來，便立足於台灣地理之首位，扮演著台灣與國際接軌的重要角色。近年來，台灣與中國大陸兩岸通商、觀光活動往來日趨頻繁，為許多台商與陸資企業，第一首選的通商和觀光港口。

基隆先天的環境優勢，與台灣首善之區台北的交通相當便利，成為許多來自中國大陸、韓國、日本等鄰近亞洲國家的大型國際觀光郵輪第一停靠岸。而作為遊覽寶島台灣的首站，也讓整個基隆港進一步成為國際化的港口城市，繼過去總運量為世界第七大港口之榮譽，現在藉著觀光商旅的興起將再度讓基隆被世界看見。



基隆是台灣本島的北端に位置し、1895年に港が建設され、海運が開始して以来、台湾の地理位置の首位にいました。台湾と国際をつなげる非常に重要な役割を果たし、近年は台湾と中国の両国の貿易観光が頻繁になるにつれ、多くの台湾商社と中国大陸資金の企業が選好する第一の商港と観光港になってきました。

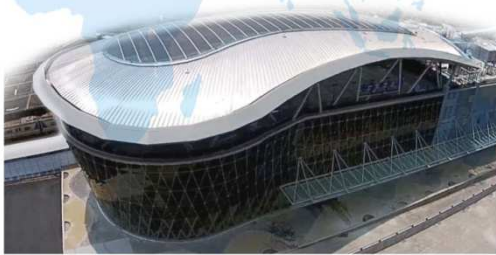
基隆の先天的な環境優勢と台湾の首都である「台北」との交通は非常に便利である為、中国大陸、韓国、日本などの近隣のアジア国家の大型観光クルーズの第一中継港となり、また、台湾を旅行する時の一番最初の中継港でありました。基隆港もこれより国際的な港湾の都市となります。曾て、世界七位であった港の繁栄さを継続して、これからは観光とビジネスの新興により、再び基隆を世界にアピールします。

連結基隆-區位得天獨厚 交通便利 基隆を連結-恵まれた立地方 便利な交通

基隆市人口近39萬人，面積133平方公里，與台北市、新北市所形成的台北都會區，活動人口達700萬人，幅員廣達2,457平方公里，是台灣第一大都會區，也是商業、貿易、金融、服務業最繁榮的地區，經濟地位重要。

基隆港為天然良港，三面環山且北臨東海，使基隆成為得天獨厚的港灣城市。台灣縱貫線鐵路的起點帶動了基隆路運的開始，以致後來的「省道」和「國道一號、

三號」高速公路的建設，都是以基隆為起點向全台灣延伸發展，造就了25分鐘的車程便可到達台北。未來又有台北捷運規劃延伸至基隆，交通便利將是基隆競爭力的最大優勢。



基隆市の人口は約38万人、面積は133km²です。台北市及び新北市と共に形成する台北都会区の活動人口は700万人に達し、その総面積は2,457km²もあり、台湾で一番大きい都会区です。また、商業、貿易、金融、そしてサービス業が一番繁栄な地区でもあり、経済的に重要な地位にあります。

基隆港は恵まれた天然の良港です。三面とも山に囲まれており、北側は東海に隣接している為、基隆は独特な景観を持つ港湾都市になりました。台湾の縦貫線鉄道の起点が基隆であることから、基隆の陸上交通建設が始まり、その後は「省道」「国道一、三号」の高速道路、全ての交通建設は基隆を起点とし、台湾全域に発展しています。基隆から台北まではわずか自動車で25分の距離です。今後は台北MRTの計画が基隆まで延長する計画もあり、交通の便利さは基隆の最大の競争利点となります。



03 基隆火車站都市更新招商案

KEELUNG RAILWAY STATION URBAN RENEWAL 04

發現基隆-魅力城市 基隆を発見-魅力の都市

自然的城市 自然景觀 光芒耀眼

境內丘陵多平地少，長達18公里的海岸線曲折蜿蜒，景色秀麗，以港口市區為核心，向內陸河谷平原成放射狀發展，創造獨特的都市景觀及人文風貌，14處觀光勝地，並規劃有7條的景觀步道，是台灣北部海岸主要的遊憩重心。

歷史的城市 豐富歷史 獨具魅力

基隆在17世紀被荷蘭人發現後，在海洋及數百年前戰火的薰陶下，一直肩負著台灣歷史上重要的角色，在都市的不斷發展下，為數眾多的砲台群和傳統建築遺留許多歷史刻劃的遺跡，造就特有之海洋文化及獨有的城市魅力。

美食的城市 海鮮小吃 精緻多元

基隆環港商團的規劃與再造，促進市中心商業環境的現代化，並形塑成基隆最重

要的交通、觀光、消費核心地區，其中漁港美味的海鮮和多樣精緻的廟口小吃，更強化了基隆的觀光形象，帶動整體商業發展效益，使基隆成為北台灣最著名的觀光城市之一。



自然的都市-自然景觀 目を奪う輝きの魅力

境界内は丘陵が多く、平地が少ないです。18Kmもある海岸線は曲折に延々とつながり、非常にきれいな景色です。沿岸街地を核心とし、内陸の河谷平原に向かって放射状に発展しており、独特な自然景観と人文風貌を造り出しています。14か所の観光名所には7つの景観歩道が計画されており、台湾北部海岸での重要遊憩地となっています。

歴史の町-豊富な歴史 独特な魅力

オランダ人が17世紀に基隆を発見して以来、海洋と数百年の戦いの下、台湾の歴史において重要な役割を担ってきました。その後継する都市発展の中、多くの砲台群と伝統建築など、遺跡として残されており、特有の海洋文化と独特な町の魅力を造りました。

美食の町-海鮮美食 高級で多元

「基隆環港商團の計画と再建により、中心市街地は商業発展の現代化を促進し、基隆のもっとも重要な交通、業務、消費中心地区を形成しました。その内、漁港の海鮮美食と多様な日級グルメは更に基隆の観光印象を強化し、全体の商業発展効果と利益を引き出します。基隆は北台湾で最も有名な観光都市の一つとなりました。

05 基隆火車站都市更新招商案

KEELUNG RAILWAY STATION URBAN RENEWAL 06

海洋的城市-商旅客運 屢創新高

海洋的都市-貿易&觀光

港口轉型 客貨雙輪發展

面對近年來國際競爭，為提振基隆港之營運量，基隆港積極圖謀轉型，提出「內客外貨」、「客貨雙輪」策略，未來預計將西岸規劃為兩岸運輸客運專區，朝「交通轉運暨港埠商旅專區」發展，東岸則為國際郵輪基地，朝「港埠商業區」發展，兼顧兩岸運輸及國際郵輪靠泊，朝向綜合旅遊、商業用途發展，並結合經營客運、商業、購物及休閒觀光之發展，帶動地方繁榮。

基隆港，面積572.17公頃，貨櫃碼頭：15座(200-300萬TEU/年的貨櫃)

散雜貨碼頭：23座(汽車、遊艇、鋼鐵等貨物)
客運碼頭：2座(靠泊國際豪華客輪)
其他碼頭：16座

郵輪旅遊興起 旅客持續創新高

亞洲郵輪旅遊風潮興起，近年來透過台灣港口進出旅客人次逐年增加，基隆港10年前的到港旅客為20萬人次，近幾年已成長到每年40餘萬人次的旅客量，成長超過100%。2014年旅客量更達58萬人次，創到港旅客的歷史紀錄，在未來兩岸直航、郵輪觀光之熱潮下，將繼續再創新高。

港灣機能更新 貨物與旅客的雙方運輸發展

近年是國際競爭中立向かい、基隆港的運送量為高める為、港灣機能は積極的に形動的の轉換を求め、「国内は旅客を主に、国外は貨物を主にする」、そして「貨物と旅客の双方發展」を目指す策略を發表しました。今後は西海岸を中国と台湾の間のフェリー旅客専用区域とし、「貿易&觀光運輸&ターミナル」を目指して發展します。東海岸は國際クルーズの基地とし、「ポートビジネスエリア」を目指して發展します。これより、中国と台湾のクルーズ及び國際クルーズの停留港と

し、觀光と商業との総合發展に務め、旅客運輸、ビジネス、ショッピング及びレジャー觀光の發展を結合し、地方の繁栄を導き出します。面積572.17ヘクタール貨物埠頭：15個(200~300万TEU/年のコンテナ)ばら積み埠頭：23個(自動車、フェリー、鉄骨などの貨物)旅客埠頭：2個(國際豪華フェリーの停泊地)その他埠頭：16個

クルーズ旅行の興起 旅行者数の記録更新が継続

アジアクルーズ旅行風潮の興起より、近年は台湾港を利用して着・離する旅客が年々増加しています。10年前の基隆港の旅行者数は延べ20万人のみでしたが、近年は年間40万人以上の旅行者数に増加し、その成長率は100%を超えています。2014年の旅行者数は58万人にも及び、着港

旅行者数の最多記録となりました。今後、中国と台湾の直航、クルーズ観光の熱より、記録は継続的に更新すると予測されています。



07 基隆火車站都市更新招商案

KEELUNG RAILWAY STATION URBAN RENEWAL 08

建設的城市-投資基隆 前瞻領袖

建設の都市-基隆を投資 先を見通した先駆者に

基隆市政府近年來致力於穩固基礎建設，更與中央合作推動地方各項重大建設計畫，以港口為核心向外發展，積極改善公共投資環境，加速城市的發展以及提升基隆的都市競爭力。目前已投入126億元公共建設經費，各項重大建設都將陸續完工啟用。

近年，基隆市政府は基礎建設に努め、中央政府と合作して各重大建設計畫を促進しています。港岸を核心に對外發展をし、積極的に公共投資環境を改善し、都市の發展を加速する外に、基隆の都市競争力を高めています。現在、126億円の公共建設經費が投入されており、各重大建設も徐

々に竣工し、使用開始されます。

基隆火車站/基隆新駅：
新的基隆火車站透過地下化及站體南遷，並與基地提供的現代化交通轉運系統進行管理，將成為未來基隆的交通轉運中心。總建設經費為新台幣28.27億元，已於2015年6月29日完工啟用。
新しい基隆駅は鉄道の地下化及び駅を南側に移設する工事より、敷地に現代化交通運輸系統をリンクし、今後の基隆の交通ターミナルの中心となります。総建設費は約26.27億元、2015年6月29日に竣工し、使用開始しております。

中山一、二道路拓寬工程計畫/中山一、二道路拓寬工程計畫：
中山一、二道路拓寬工程全長1.87公里，總投資經費達4億元，預計2015年完工通車。拓寬後改善基地與火車站周邊交通現況，使基隆港西岸對外交通更加便捷。
中山一、二道路拓寬工程は全長1.87km、総投資金額は4億元です。2015年に竣工間通予定。拓寬後は敷地と駅周辺の交通現況を改善し、基隆港の西海岸の對外交通が更に便利になります。

投資基隆
基隆火車站
中山一、二道路拓寬工程
海洋廣場
國立海洋科技博物館
基隆建都都市更新維護示範計畫



國立海洋科技博物館/國立海洋科技博物館：
海洋科技博物館總投資金額達56億元，規劃有主題館、海岸生態體驗區等設施，已於2013年全館開放營運後，每年吸引近200萬人次的遊客量，成為基隆嶄新的旅遊景點。
海洋科技博物館の施設投資金額は56億元に達し、2013年に全区の運営を開始して以来、毎年約200万人程の旅行者が訪れ、敷地周辺の新たな観光スポットになりました。

海洋廣場/海洋廣場：
基隆海洋廣場一、二期的總建設經費為2億元，規劃與建有廣場、步道及景觀平台等設施，目前已成為基隆重要的水岸休憩空間之一。
基隆海洋廣場一、二期的總建設費は2億元、3800平方メートルの広場、歩道及び景觀ステージなどの施設を建設予定であり、敷地周辺の重要なウォーターフロント・リクリエーション空間です。

基隆建都都市更新維護示範計畫/基隆建都都市更新維持モデル計畫：
為了改善基隆市臨港周邊的整體都市景觀環境，特選擇市中心地帶的中正路及忠一路臨港第一排街廓，全長約1.39公里進行建築物外觀整理維護計畫。
臨港周辺の全体都市景觀環境を改善る為、敷地の横心中正路及び忠一路の臨港第一列ブロックは全長1.39Kmもあります。政府は建築物の外觀整備工事の補助金を出します。

09 基隆火車站都市更新招商案

KEELUNG RAILWAY STATION URBAN RENEWAL 10

規劃願景-臨海休閒新都心 計画ビジョン-臨海レジャー新都心

招商基地簡介

本案開發定位為臨海休閒新都心，並以打造北台灣門戶形象，型塑基隆成為國際性港口城市，同時結合基隆火車站、公路客運、海路航運等硬體設施，引進重要商業和遊憩設施，以帶動周邊觀光、休閒及商業發展的轉型，呈現新穎的景緻。

本案開發方式以「設定地上權」和「權利變換」方式進行開發，設定地上權期限為50年，若營運績效良好者，得再延長營運20年。

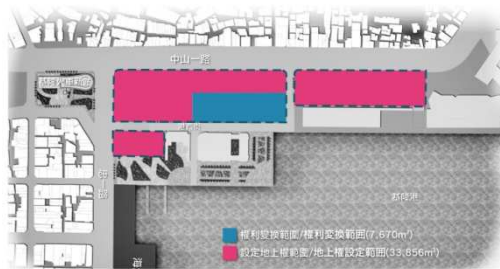
法定建築率：50%
法定容積率：330%(已指定策略性再開發地區，未來可申請都市更新建築容積獎勵)

招致敷地の紹介

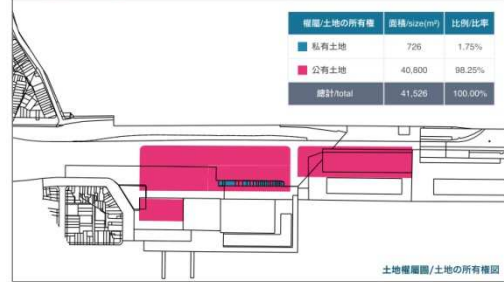
本開發案的位址是基隆海濱的「新」地區，是台灣國際化的港口都市的起點。基隆的國際化港口都市的起點，是透過交通、海上航運、陸上交通、重要商業與休閒設施的導入，周邊觀光、休閒與商業發展的形象轉換，呈現新穎的景緻。

本案的開發方式是「地上權設定」及「權利變換」進行，地上權的設定期限是50年，但營運的成績良好的話，可以再延長20年的經營期間。

法定建築率：50%
法定容積率：330%(再開發策略地區に指定し、今後は都市更新建築容積奨励の申請が可能)



11 基隆火車站都市更新招商案



KEELUNG RAILWAY STATION URBAN RENEWAL 12

複合式機能-邁向國際海洋觀光城市 複合機能-國際海洋觀光都市に向けて

產品規劃：引入包括大型購物中心、百貨公司、國際觀光飯店旅館、優質景觀住宅、醫療美容醫院、免稅商店、美食餐廳、商務辦公大樓等開發產品，並需設置3,600平方公尺以上轉運中心提供國境、省運客運使用。

預估開發量體：280,000㎡

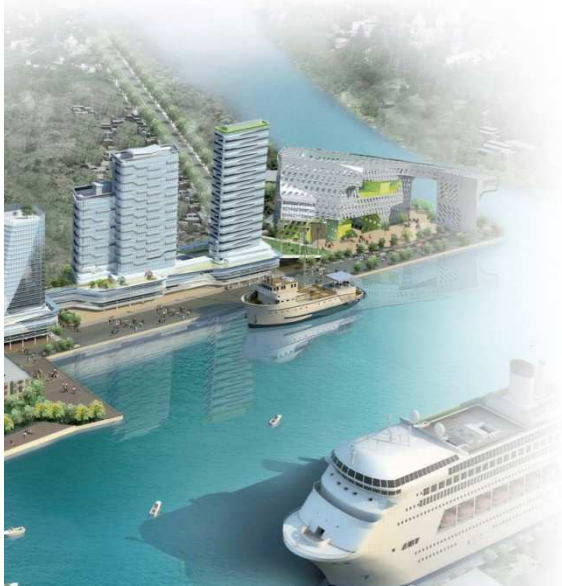
總投資金額：188億元

商品計畫：大型ショッピングセンター、デパート、國際觀光ホテル/旅館、優良な景観住宅、医療美容院、免稅商店、グルメレストラン、オフィスビルなどを導入し、3,600㎡以上のバスターミナルセンターが設置され、国道及び省道バスの使用に提供します。

予測開發量：280,000㎡
總投資金額：188億元

優質住宅/優質住宅
國際購物/國際ショッピング
高級辦公/高級オフィス
交通轉運/交通ターミナル
+ 旅遊住宿/旅行宿泊

預估開發量體/予測開發量 280,000㎡
總投資金額/總投資金額 NTS18.8 billion








13 基隆火車站都市更新招商案

KEELUNG RAILWAY STATION URBAN RENEWAL 14

招商方式 商業招致方法





法令依據 根拠法令	<p>本案由內政部營建署擔任主辦機關，依都市更新條例第9條第1項及都市更新條例施行細則第5條之1規定，由主辦機關經公開評選程序委託都市更新事業機構為實施者，實施都市更新事業。</p>	<p>本案是中華民國內政部營建署為招致的主要担当機關。都市更新條例第9條第1項及都市更新條例施行細則第5條之1規定に基づき、主管機關は公開選定作業を通じて都市更新事業機構を實施者に選定、委託し、都市更新事業を實行します。</p>
申請人資格 申請人資格	<p>一般申請</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 單一申請人方式申請者，申請人應為依我國公司法成立之股份有限公司。 ○ 申請人為企業聯盟者，應由兩公司應為依我國公司法成立之股份有限公司外，其餘成員有外國公司者，應依我國公司法辦理。 <p>財務能力</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 以單一企業或企業聯盟方式參加申請，應附財公司實收資本額下報，符合規定之擔保才能參與申請。 	<p>一般資格</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 單一業者の參加申請，申請者は台湾の会社法に基づき成立された株式会社でなければならない。 ○ 企業連盟方式で參與する場合，リーダー会社が台湾の会社でなければならない。申請段階において新設立会社の方法で參與することができ、当新設立会社は申請者と連帯責任を負う。 <p>財務能力</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 單一業者或は企業連盟方式で申請に參與する。会社の資本金最低限を設定し、資格を満たしている会社のみ申請することができる。
特別要求事項 特別要求事項	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 單一申請人或企業聯盟之任一成員應具有大型商業不動產開發經驗之經驗。 ◇ 申請人應附具有大型商業開發經驗之國外建築事務所參與本更新案之規劃、興建，並與國內建築事務所配合。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 單一企業或は企業連盟の任一メンバーは大型商業不動産開発及び運営経験がなければならない。 ◇ 申請人は大型商業開発経験を持ち、外国設計事務所の參與を招かなければならず、本案の都市更新案の計画、建設，そして国内の設計事務所と協力しなければならない。
評決方式 選定方法	<p>採取一次投標，二階段開標</p> <p>第一階段：資格審查（合格者進入第二階段） 第二階段：綜合評選（規格審查和價格評比）</p> <p>評審分數合格而進入價格評比，價格評比最高者為優先申請人</p>	<p>一回入札，二段階審査方法を採用。</p> <p>第一段階：資格審查（合格者が第二段階に進出） 第二段階：綜合審査（規格審査と価格査定）</p> <p>審査員の採点に合格した申請人は次の価格比較段階に移り、最高得点者が優先申請人となる。</p>
相關日期 關係期日	<p>預計2016年6月進行招商</p>	<p>2016年6月に招致開始予定</p>

(二)日文版招商影片 (片長 6 分 22 秒)

影片	標題與內文
	<p>開場</p>
	<p>1626 發現</p>
	<p>1895 築港</p>
	<p>1908 建站</p>
	<p>1984 世界第七</p>

影片	標題與內文
 <p>2016 基隆が見える</p>	<p>2016 看見基隆</p>
 <p>台湾第1 大都會区域に位置し 人口 700 万人 2,457 平方キロメートル 恵まれた立地に</p>	<p>標題: 區位得天獨厚</p> <p>位台湾第1 大都會區</p> <p>700 萬人口</p> <p>2,457 平方公里</p>
 <p>59 つのバス路線 25 分間で台北に 三つの高速道路 130 の列車発着本数/日 便利な交通系統</p>	<p>標題: 交通系統便利</p> <p>2 條高速公路</p> <p>130 火車班次/日</p> <p>59 條客運路線</p> <p>25 分鐘到臺北</p>
 <p>コンテナ量は台湾で第2位 888106 TEU 輸入コンテナ +797075 TEU 輸出コンテナ 1685181 TEU コンテナ 繁栄で大量なコンテナ積卸量</p>	<p>標題: 貨運吞吐繁榮</p> <p>台湾第2 大港</p> <p>888,106 TEU 進港貨櫃</p> <p>+797,075 TEU 出港貨櫃</p> <hr/> <p>1,685,181 TEU 貨櫃</p>

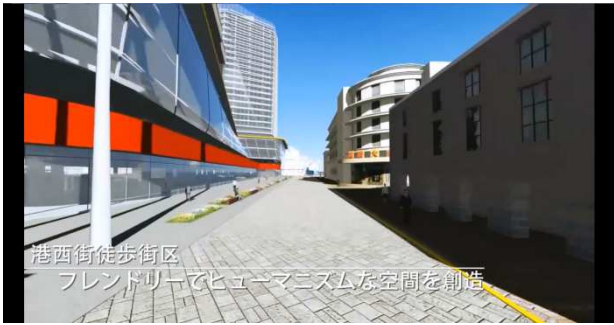



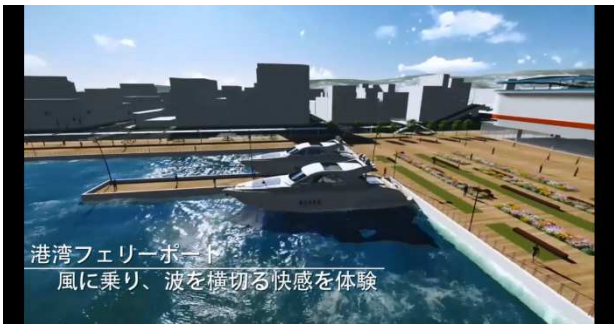
影片	標題與內文												
	<p>標題:自然景觀優美</p> <p>18 公里海岸線</p> <p>14 處觀光勝地</p> <p>7 條景觀步道</p>												
	<p>標題:公共設施完備</p> <p>315 公頃公園廣場</p> <p>28 億公共建設經費</p>												
	<p>標題:歴史人文豊富</p> <p>13 處古蹟</p> <p>24 棟歷史建築</p> <p>2 筆文化景觀</p> <p>3 項傳統藝術</p>												
	<p>標題:美食精緻多元</p> <p>11 商圈</p> <p>8,959 攤商</p> <p>35 萬元/年/戶零售消費</p>												
	<p>標題:遊客屢創新高</p> <p>台灣第 1 國際商港</p> <table border="1" data-bbox="863 1832 1297 2022"> <thead> <tr> <th></th> <th>進港人次</th> <th>出港人次</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>207349</td> <td>220496</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>257342</td> <td>267266</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>284513</td> <td>293489</td> </tr> </tbody> </table>		進港人次	出港人次	2012	207349	220496	2013	257342	267266	2014	284513	293489
	進港人次	出港人次											
2012	207349	220496											
2013	257342	267266											
2014	284513	293489											

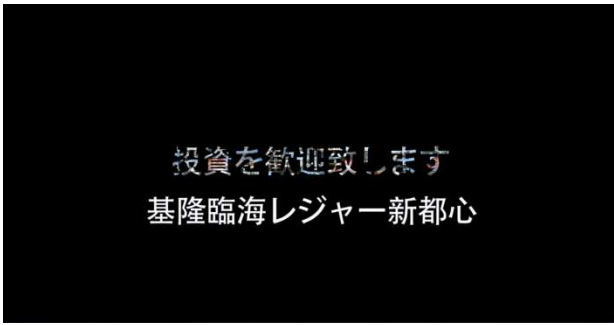
影片	標題與內文
	<p>標題:投資前瞻領雄</p> <p>大標:亞洲新焦點</p> <p>次標:招商基地周邊建設</p> <p>政府已投資126億</p>
	<p>標題:帶來旅客轉運人潮 基隆火車新站</p> <p>26億政府投入</p> <p>630萬旅客人次/年</p>
	<p>標題:開啟港灣視野 海洋廣場</p> <p>2億政府投入</p> <p>3,800㎡開放空間</p>
	<p>標題:完善對外交通路網 中山一、二路道路拓寬工程</p> <p>42億政府投入</p> <p>1.87公里</p>
	<p>標題:創造周邊新風貌 臨港建築都市更新維護</p> <p>全長1.39公里</p>

影片	標題與內文
 <p>国立海洋科技博物館 56 億円の投資 述べ 200 万人 / 年の旅客</p> <p>豊富な観光資源</p>	<p>標題：豐富觀光資源 国立海洋科技博物館</p> <p>投資金額 56 億</p> <p>旅客 200 萬人次/年</p>
 <p>投資招致範囲 港埠(ポート)ビジネス旅客輸送専用地区 41,526 m² 地上権設定 33,856 m² 権利変換 7,670 m²</p>	<p>招商範圍</p> <p>港埠商旅客運専用區 41,526 m²</p> <p>設定地上權 33,856 m²</p> <p>權利變換 7,670 m²</p>
 <p>建ぺい率 50 % 容積率 330 % 総開発床面積 280,000 m²</p>	<p>建蔽率 50%</p> <p>容積率 330%</p> <p>總開發樓地板 280,000 m²</p>
 <p>ターミナルセンター</p>	<p>轉運中心</p>
 <p>大型ショッピングセンター</p>	<p>大型購物中心</p>

影片	標題與內文
 <p>企業本部</p>	<p>企業總部</p>
 <p>企業本部</p>	<p>高級辦公大樓</p>
 <p>国際観光ホテル</p>	<p>國際觀光旅館</p>
 <p>港灣高級住宅</p>	<p>港灣優質住宅</p>
 <p>高級ビジネスセンター</p>	<p>高級商務中心</p>

影片	標題與內文
 <p>国際会議展覧センター</p>	<p>國際會展中心</p>
 <p>海景レジャー住宅</p>	<p>海景休閒住宅</p>
 <p>スカイブリッジによる連通</p>	<p>天橋連通</p>
 <p>総投資金額は予計約 188 億元 投資者は 230000 m²の床面積で50年の經營権 38000 m²の床面積の所有権を獲得</p>	<p>預估總投資金額 188 億 投資人可獲得 230,000 m²樓地板之 50 年權利 38,000 m²樓地板之永久權利</p>
 <p>展望観台に連通するステージ 快適な立体連通空間を構築</p>	<p>觀景連通平臺 建構舒適立體連通空間</p>

影片	標題與內文
 <p>港西街徒步街區 フレンドリーでヒューマニズムな空間を創造</p>	<p>港西街徒步街區 創造友善人本空間</p>
 <p>城際バスターミナルステーションを共同構築 交通及び乗継機能の向上</p>	<p>城際客運轉運站共構 提升交通轉運機能</p>
 <p>歩行者用のスカイブリッジが新駅に接続 便利な交通の創造</p>	<p>人行空橋連結火車新站 創造便捷交通</p>
 <p>臨海新広場 最大の親水開放空間を營造</p>	<p>臨海新廣場 營造最大親水開放空間</p>
 <p>港湾フェリーボート 風に乗り、波を横切る快感を体験</p>	<p>港灣小艇碼頭 體驗乘風破浪的快感</p>

影片	標題與內文
	<p>多元機能空間 港灣魅力無可取代</p>
	<p>開啟絕佳觀海視野 打造基隆新光景</p>
	<p>歡迎來投資 基隆臨海休閒新都心</p>
	<p>內政部營建署 交通部臺灣鐵路管理局 交通部航港局 基隆市政府</p>

參、拜會單位介紹與紀錄

招商團本次共拜訪了大和房屋、旭化成、大京、三井不動產、三菱地所和森大廈株式會社等六家日本廠商。

一、大和房屋

(一)公司基本資料

公司名稱	大和房屋工業股份有限公司
資本額	1,616 億 9,920 萬 1,496 日圓(2014/8/19)
總市值	2 兆 1,909 億日圓
員工人數	14,862 名(2015/4/1) 大和房屋集團：32,000 名以上
臺灣投資案例與意向	2011 年與經濟部簽署投資意向書，預計於臺灣投資新台幣 18 億元；旗下亦有 UNIQLO 和青山洋服已在臺灣展店。

資料來源：大和房屋工業股份有限公司集合住宅事業推進部 2015.8.19
簡報

(二)接待人員名單

常務執行董事 堀 福次郎

集合住宅事業推進部 部長 宗雪 正和

集合住宅事業推進部 主任 齋藤 征孝

集合住宅事業推進部 陳 俊憲

(三)拜會紀錄

此次拜訪主要由該集團堀 福次郎常務執行董事、集合住宅事業推進部宗雪正和部長、齋藤征孝主任和陳俊憲先生進行接待，並介紹大和房屋集團是世界 500 強的企業，創立於 1955 年是日本最大的工業化住宅企業之一，且在 2014 年合併營收已達 2.8 兆億日圓，對海外的投資已橫跨 14 個國家和 31 個城市，未來三年對海外投資預計投資 5,000 億日圓，其中對中國投資 800 億日圓、美國 1,500

億日圓，剩下的則投入到新加坡和亞洲其他各國，當然也包括台灣。

大和房屋以住宅製造、工廠建造和商場經營為公司經營主要業務的前三名，出租住宅興建完成後，會藉由設定成 REIT 的方式經營；在海外投資方面亦同，以新加坡為例就是由台灣長榮 60%和大和房屋 40%股份以 REIT(Real Estate Investment Trust/不動產投資信託)的方式合夥經營，顯見台灣已有廠商和大和房屋合夥投資的案例。

至於對於本案是否有投資的興趣，堀常務執行董事則詢問是否已有國內廠商表達有投資意願以尋求合作的可能性？內政部營建署柯茂榮科長則說明國內有多家大型業者曾表達投資意願，未來若大和房屋有興趣投資則會協助介紹國內廠商予以認識。隨後交通部臺灣鐵路管理局郭冠宏副處長詢問，設定地上權方式的案件是否會影響投資意願，堀常務執行董事則說明上 50 年以上的設定地上權都是可以考慮投資的項目，而目前對於台灣投資重心仍然是著重於台北市，或是高速公路附近 20~50 公頃可以做為物流工廠開發的地區為主。

財團法人都市更新研究發展基金會丁致成執行長補充說明台北市目前的百貨公司已經飽和了，太平洋 SOGO 百貨也曾評估認為基隆有開發百貨公司的潛力，其中消費腹地包含了大台北都會地區，加上來基隆的觀光人潮，以及每年穩定成長的郵輪旅客。堀常務執行董事回應日本目前的百貨公司業是相對蕭條的，市中心的百貨公司往往被郊區的複合式商場所取代，鑒於此日本廠商在投資海外的百貨公司上也相對的消極。但由於基隆有穩定的觀光客市場，建議是可以朝向 OUTLET 或免稅店的產品進行規劃。

由於大和房屋是日本出租住宅的權威，內政部陳純敬政務次長則針對台灣政府現在致力於出租住宅的推行，對於出租住宅的類型、承租對象和政府的角色提出詢問，堀常務執行董事則說明，政府的角色主要是透過住宅資源公庫提供建造的融資，其次就是進行基礎環境公共設施的興建。而一般型的出租住宅對象是以剛出社會的青年、新婚夫婦和學生為主，而高級酒店式公寓則以商務客和付租能力較好的客層為主，日本的公營住宅由於政府資金有限，無法完全補助租金或是做到完全的協助，所以必須仰賴民間公司來興建出租住宅，由民間公司向地主

提案同意後興建出租住宅，所以大和房屋 90% 的案件都是與私人合作，只有 10% 是與法人和政府合作。

最後堀常務執行董事表示，經由這次的拜訪才了解到基隆案，但對於基隆的市場尚不了解，未來有投資機會的話，也傾向與台灣在地廠商或日本廠商異業結盟的方式投資。



圖 3 招商團與大和房屋合影



圖 4 大和房屋與招商團熱烈討論的情形

二、旭化成住宅株式會社

(一)公司基本資料

公司名稱	旭化成住宅株式會社
資本額	32 億 5,000 萬日圓
員工人數	5,970 名
臺灣投資案例與意向	2014 年 3 月與台塑公司於新北市林口區合作開發「精緻透天住宅」。

資料來源：旭化成住宅株式會社網站

<http://www.asahi-kasei.co.jp/j-koho/profile.html/>

(二)接待人員名單

台灣旭化成都市開發股份有限公司 董事長 中園 明弘

台灣旭化成都市開發股份有限公司 董事 小原 俊彥

台灣旭化成都市開發股份有限公司 董事 谷澤 光洋

台灣旭化成都市開發股份有限公司 顧問 進 政裕

旭化成不動產株式會社 開發營業本部 部長 平川 孝之

(三)拜會紀錄

旭化成集團原是以化工起家，後來拓展到住宅、建材及醫療等領域，旭化成集團旗下的住宅事業體「旭化成 Homes」及「旭化成不動產 Residence」是日本國內協助老舊大樓改建棟數最多的公司，截至 2014 年已經動工的改建大樓共有 24 棟，已完成的都市更新案也累計了 13 案，在大樓改建及整合地主上具有超過 40 年的豐富經驗，是基隆火車站案非常適合的潛在投資人。對於海外的投資，他們也非常的重視臺灣，已經在臺灣設立了「台灣旭化成都市開發股份有限公司」，開始拓展在台住宅事業，此次招商團來訪，即是由台灣旭化成都市開發股份有限公司的中園明弘董事長、進政裕顧問、平川孝之部長、谷澤光洋董事及小原俊彥董事親自接待，中園明弘董事長也代表旭化成集團向招商團表達了熱烈的歡迎，隨後由小原俊彥董事介紹旭化成公司簡介以及由他們所推動的「北千住駅西口地區第一種市街地再開發事業」等 13 個都更案，個案中所有權人人數最高多達 265 人，為使都更事業有效推動，旭化成的開發人員會與每一位所有權人進行面談，

並仔細地整合所有住戶的意見，才能慢慢凝聚住戶的共識，將都市更新案完成。

內政部陳純敬政務次長詢問這 13 個都更案是否全部所有權人都全部同意參與更新，如有不同意戶，他們的主要反對理由有哪些？中園明弘董事長則回應全部的都市更新案都沒有百分之百同意，不同意戶最後是透過訴訟方式完善的處理，反對更新的理由其實與台灣的都市更新案非常接近，地主也是對於分配條件及估價的價值不滿意，少數的地主有提出不喜歡住在集合住宅，比較習慣原先的獨棟平房住宅。

隨後在招商團詳細介紹了基隆火車站案的招商內容後，旭化成對於招商的提問主要是再確認基隆與臺北的地理關係。進顧問也提到他在 2015 年 7 月底曾經與小原俊彥董事在平日上午造訪基隆火車站附近地區，當時的人潮並不多，另外也想詢問基隆人通勤到臺北上上班的情形多不多，這個招商案預計幾年後要開發完成？內政部營建署柯茂榮科長及財團法人都市更新研究發展基金會丁致成執行長，則透過地圖讓旭化成可以了解到基隆已是在大臺北的生活圈裡，基隆到台北一般通勤時間大約只需花 20~30 分鐘，基隆火車站附近地區在周末時人潮是非常的多，有很多的當地人以及觀光客都非常喜歡到基隆廟口夜市逛街，而基隆火車站的周邊公共設施皆已到位，本招商案則是預計五年後開發完成，將有效帶動整個基隆火車站附近地區的發展。最後中園明弘董事長表示非常謝謝招商團帶來基隆火車站案的說明，基隆火車站案他們會好好再對市場進行評估，後續如有相關疑問會再與招商團連絡。



圖 5 招商團與旭化成合影



圖 6 旭化成中國 明弘董事長歡迎招商團的來訪



圖 7 團員聚精會神聆聽旭化成介紹

三、大京集團

(一)公司基本資料

公司名稱	株式会社大京（英文名：DAIKYO INCORPORATED）
資本額	411 億 7,100 萬日圓(2015/3/31)
營業額	3,171 億日圓(2014 年 4 月 1 日~2015 年 3 月 31 日)
員工人數	5,196 名(2015/03/31)
臺灣投資案例與意向	大京集團在 2007 年在臺灣設立台灣大京股份有限公司，資本額新台幣 8,900 萬元。主要從事不動產買賣業、不動產租賃業、都市更新業、建築經理業、仲介服務業。

資料來源：大京集團網站 <http://www.daikyo.co.jp/company/about/profile.html>、
台灣大京股份有限公司網站
<http://www.daikyo.com.tw/company/outline/>

(二)接待人員名單

株式會社大京 專務執行役 落合 英治

株式會社大京 執行役 宮川 公之介

株式會社大京 海外事業部 課長 河守 仁志

株式會社大京 事業統括部 課長 石島 寬之

株式會社大京 事業統括部 課長 岩佐 昭彥

台灣大京股份有限公司 總經理 牧野 靖

台灣大京股份有限公司 協理 猪俣 剛志

(三)拜會紀錄

在臺灣大京股份有限公司牧野 靖總經理向招商團介紹完出席人員後，株式會社大京專務執行役落合 英治則對招商團的來訪表示熱烈的歡迎。落合專務表示，大京與都市更新研究發展基金會往來密切且相當重視臺灣的市場，另外因臺、日兩國在經濟情勢與不動產市場上經歷過 2007 年的金融風暴後所面臨的種種挑戰也有許多相似之處，所以兩國的交流也將更可以為雙方帶來互惠的學習與合作。本團團長內政部陳純敬政務次長隨即也對大京集團的熱情接待表示感謝，希望能透過此次交流來向大京學習關於都市更新、不動產開發與管理等專業經驗，

並也期待大京能參與基隆火車站都市更新案的開發。

大京海外事業部河守 仁志課長為招商團說明大京的業務、經營與績效。在經歷半個世紀的成長發展，大京不論是在日本的公寓住宅的建築戶數上或是不動產的物業管理上都是日本第一。由於物業管理事業的營收成長卓越，現已占大京總營收的四成以上，僅次於住宅不動產的開發事業。另外因預期日本中古屋交易市場可能快速成長，不動產仲介事業也是近年來大京積極投資的領域。近年來大京亦加速海外事業的發展，其中澳洲、臺灣、香港與東南亞各國皆是大京著眼的市場，並設定 2020 年海外營收能成長至占集團總營收的 10% 為目標。

內政部營建署柯茂榮科長讚許大京的不動產物業管理事業 24 小時顧客電話服務的經營模式與住宅不動產事業的開發績效，並表達基隆火車站都市更新案在政府主導下前景無限，其中本案允建容積中的 20%住宅空間開發希望大京能參與投資，將其專業的經驗移轉基隆共創雙贏。



圖 8 招商團與大京合影



圖 9 陳純敬政次與落合 英治專務執行役交換名片

四、三井不動產

(一)公司基本資料

公司名稱	三井不動產株式會社
資本額	3,397 億 6,600 萬日圓
營業額	1 兆 5,290 億 3,600 萬日圓(2014 財務年度實績)
員工人數	1,349 人 (截至 2015 年 3 月 31 日)
臺灣投資案例與意向	2013 年 2 月成為台灣新北市「林口中商 36 公有土地招商案」(BOT) 之得標廠商，於同 (2013) 年 6 月 27 日與新北市政府正式簽約。

資料來源：三井不動產株式會社網站
http://www.mitsui-fudosan.co.jp/tw/corporate/about_us/outline/index.html?id=global

(二)接待人員名單

海外事業二部 部長 大林 修

海外事業二部 業務組 組長 下町 一朗

海外事業二部 業務組 藤野 隆史

(三)拜會紀錄

三井不動產熱情接待招商團一行人，由海外事業部部長大林 修率領同仁歡迎我們的到來，並由橋本先生透過影片和簡報為招商團團員們介紹三井不動產與日本橋地區的聯結與發展史。三井集團的創辦人三井高利於 1673 年在日本橋地區創立了三井越後屋，開啟了三井集團發展的序幕，並也將三井集團與日本橋地區的發展緊密地結合在一起。這也讓三井不動產對日本橋地區的再開發在理性的都市和商業發展的考量之餘更多了一份歷史和文化的責任情感。

三井不動產相信，一個永續發展的城市之所以能不斷吸引人潮和投資是在於除了擁有先進的建設之餘，還要能尊重和運用在地的歷史、文化和傳統等元素創造出新的價值。秉持著三井不動產「共生共存」的企業精神，「日本橋再開發計畫」提出了以「保存」、「再生」和「創造」的三合一的開發概念，結合公部門、私人企業和地方人士與團體的共同合作，以活化區域和創造新的魅力城市為目標。

橋本先生說明到，此計畫的推動跨越四大領域：「產業創造」串連產、官、學三方的合作開創新的產業與市場；「地區創生」結合日本著名傳統商店打造特色商店街和日本橋案內所的建置來推廣日本橋文化，營造魅力空間；「地域共生」透過社區防災演習、祭典等活動，福德神社的重建和福德森林的綠化等建設來強化社區的交流發展；「水域再生」水岸區的整治、推廣日本橋的水上觀光之旅和爭取移除首都高速公路讓日本橋能重見天日，打造都市親水環境。

在聆聽完三井不動產的介紹，招商團也以影片和簡報向他們介紹基隆火車站都市更新案。為了能吸引和爭取俱有大型綜合開發經驗的三井不動產來臺投資本案，內政部營建署柯茂榮科長隨即補充了基隆火車站都市更新案投資的優勢，並成功的吸引了大林部長的重視，承諾透過臺北分公司來對基隆的市場狀況進行調查與瞭解。



圖 10 招商團與三井不動產合影



圖 11 大林 修部長歡迎招商團來訪



圖 12 內政部陳純敬政務次長致贈三井不動產禮物



圖 13 三井不動產回贈招商團禮物

五、三菱地所

(一)公司基本資料

公司名稱	三菱地所株式會社
資本額	1,413 億 7,321 萬 4,071 日圓 (2015/3/31)
員工人數	711 名 (2015/3/31) 連結：8,388 名
臺灣投資案例 與意向	與潤泰集團合作的南港車站綜合開發案

資料來源：三菱地所株式會社網站

<http://www.mec.co.jp/j/company/about/index.html>

(二)接待人員名單

常盤橋開發室 副室長 吉村 友宏

亞洲事業部 謝 質淳

(三)拜會紀錄

三菱地所是三菱集團的核心企業之一，在日本的地產業的發展居於龍頭地位，同時在東京車站地區內（大手町、丸之內、有樂町）持有 30 棟以上的大樓，是東京車站地區都市再生重要的推手，此次接待的人員為常盤橋開發室副室長吉村 友宏先生和亞洲事業部的謝質淳小姐，在介紹完基隆火車站都市更新案之後，接著就是由謝小姐對於該集團對於亞洲投資營運的情形進行說明，三菱對於亞洲的投資也是積極的布局當中，包括有中國、台灣、新加坡和東南亞地區等，中國大陸地區主要投資項目有住宅、商業 OUTLET 和物流業的開發，其中在蘇州的住宅開發就是與台灣的誠品集團合作，而在台灣的投資則是有與潤泰集團合作的南港車站綜合開發案；而三菱對海外投資的模式通常會與在地的廠商合作，以出資不超過 50%的前提下進行投資。

聽完簡介後，大家對於三菱與台灣廠商合作開發已有的合作模式與經驗都感到非常的興奮，財團法人都市更新研究發展基金會丁執行長說明本案區位上與南港車站相近，又獲得政府的大量資源投入與支持，相信在招商條件上並不亞於南港車站，同時臨港的開發又與三菱地所在橫濱的開發機會條件相似，所以很希望三菱地所能夠對研究對本案投資的可能性。吉村先生則回復的確感覺基隆和橫

濱很相似，橫濱港之前是屬於三菱重工所在的地區，在造船廠搬離後三菱就和橫濱市政府從擬訂地區更新方針開始合作，一直到最後的開發完成，依照橫濱開發的經驗，建議基隆案的都市計畫應該保留調整的彈性以因應未來市場的變化，同時又詢問了基隆火車站都市更新案周遭地區的開發計畫和建設，並表示後續會透過亞洲事業部針對本案進行深入的研究與市場調查。

接下來即由吉村先生針對三菱地所在東京車站地區的更新進行說明，首先說明了大丸有（大手町、丸之內、有樂町）地區的第一階段開發，共興建了丸之內大廈、日本工業俱樂部會館、三菱 UFJ 信託銀行本店大廈、丸之內 OAZO、東京大廈、新丸之內大廈、東京半島酒店六棟建物；預計 2017 年完成的第二階段開發將改建七至八棟大廈。2009 年已經完成古河大廈、丸之內八重洲大廈、三菱商事大廈三棟整合改建計畫後誕生的丸之內花園大廈、三菱一號館的建設，丸之內永樂大廈和大手町一丁目第 2 地區計畫的施工還在持續進行中；接著也說明了規劃和推動的手法，包括了未使用容積率的移轉創造都市天際線景觀、商業大樓限定非事務所用途使用比例的調派、大手町連鎖型都市再生事業、東京車站周邊廣場和步行者空間的規劃，以及指定容積率 1,000% 提升至 1,300% 地區的任务等等，再再顯示日本在推動車站周邊地區更新上不遺餘力的做法。



圖 14 招商團與三菱地所合影



圖 15 吉村 友宏副室長為團員說明東京車站地區的都市更新



圖 16 陳純敬次長致贈三菱地所禮物

六、森大廈株式會社

(一)公司基本資料

公司名稱	森大廈株式會社
資本額	670 億日圓
營業額	2,557 億日圓(2015/3)
員工人數	1,287 名(2015/4)
著名案例	六本木之丘、虎之門等都市更新案。

資料來源：森大廈株式會社網站

http://www.mori.co.jp/cn/company/about_us/profile.html

(二)接待人員名單

海外事業部 開發企劃部 部長 植木 哲也

海外事業部 開發企劃部 諸 黎偉

都市開發事業本部 開發統括部 企劃開發 2 部部長 長尾 大介

都市政策企劃室 チームリーダー - 井上 義隆

都市政策企劃室 高崎 祐輔

森ビル都市企劃株式會社 開發企劃部 食野 充宏

(三)拜會紀錄

在森大廈株式會社海外事業開發企劃部部長植木 哲也等人的引導下，招商團一行人進入了位於虎之門之丘五樓現代化的 Toranomom Hills Forum 會展中心。植木部長首先代表森大廈歡迎招商團的到來，隨後由都市開發事業部部長長尾大介用簡報為招商團介紹森大廈與虎之門之丘的第二種市街地再開發事業興辦歷程。

虎之門之丘都更案是日本東京公、私部門合作的成功典範案例之一，更是「立體道路制度」自 1989 年設立以來的又一起重要設計案例。長尾部長提到要不是有「立體道路制度」用 3D 的立體建置系統來讓地下化的環狀二號線與地上的大樓建築物可以並存共生，就不會有今日的虎之門之丘。為了串連環狀二號線完成東京都的環狀交通網絡，虎之門地區的都市更新從 1946 開始被討論規劃。

2002 年森大廈被選定為事業協力者，協助建築計畫、建築技術、商業計畫、安置計畫等的檢討與設計。長尾部長解釋到在事業協力者時期，事業協力者是沒有保障或優先取得開發權。開發權的取得仍是透過公開招標的綜合評選方式來決定。經過公開的招標評選後，森大廈於 2009 年 9 月才被選定為第三街區的特定建築者，取得開發權。

在垂直花園城市(Vertical Garden City)的設計理念下，虎之門之丘的建築規劃降低建蔽率，採集中向上向下發展的設計以創造平面的最大綠化開放空間。由政府出資建設的環狀二號線穿越過虎之門之丘的基地下方。虎之門之丘則包覆著環狀二號線的道路隧道而建，為一地下 5 層，地上 52 層的建築。虎之門之丘為綜合式的開發，地上 1 至 4 層為店舖餐廳，4 至 5 層則規劃為會展中心，6 到 35 層為辦公室空間，37 至 46 樓共規劃有 172 戶住宅，47 至 52 樓則設有酒店旅館，共 164 間房，地下層則是停車場⁷。



圖 17 招商團與森大廈合影

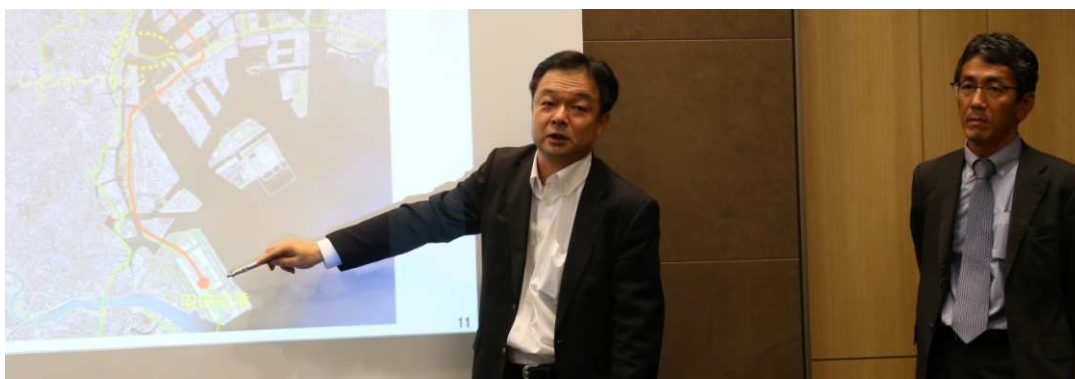


圖 18 植木 哲也部長向招商團補充說明虎之門都市更新案

⁷ 森大廈株式會社 2015.8.21 簡報

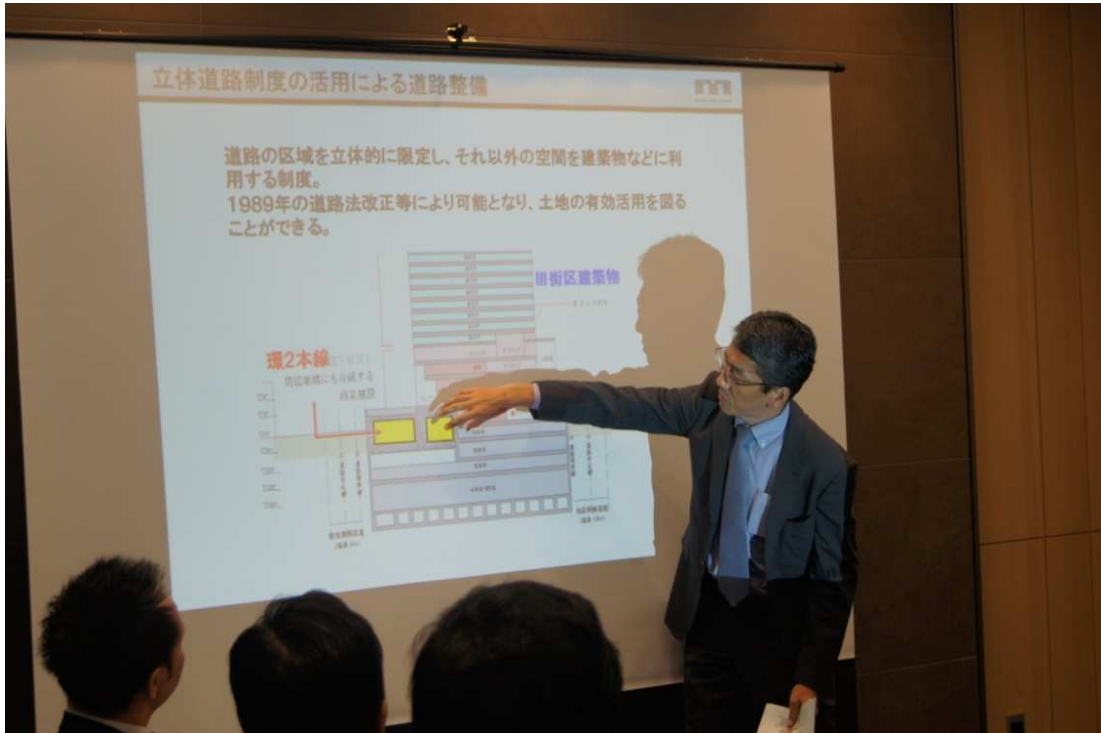


圖 19 長尾 大介部長解説虎之門段環2線地下化的設計規劃



圖 20 長尾 大介部長介紹虎之門之丘周邊的規劃

肆、日本東京都市發展概況

一、東京基礎資料

東京位於日本關東地區的南部，鄰東京灣，在全國的地理位置關係中，大約是在日本國的國土正中心的位置上。東京都與相鄰的埼玉縣、千葉縣和神奈川縣又被合稱為「一都三縣」The Tokyo Megalopolis Region 或 The Greater Tokyo Area，其範圍內的居民人口數約占日本全國總人口數的 30%。另外日本的「首都圈」係指依「首都圈整備法」由東京都與相鄰的茨城縣、栃木縣、群馬縣、埼玉縣、千葉縣、神奈川縣等六個縣所組成的大都會生活圈，人口多達 3,500 萬人以上，是全球最大的都會區。

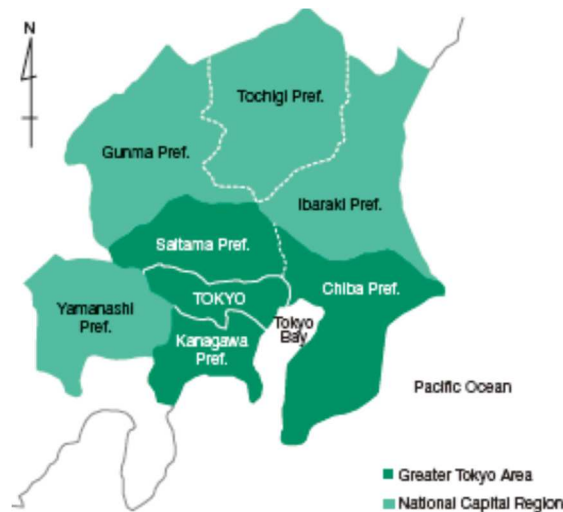


圖 21 東京都與首都圈範圍示意圖⁸

東京都係指由都心的 23 個特別行政區(ku)，和多摩地區的 26 個市(shi)、3 個町(machi)、1 個村(mura)和 2 個島區(島上又有 2 個町和 7 個村)組成。東京都的總面積為 2,189 平方公里，約占日本全國領土總面積的 0.6%。

在人口方面，其中 23 個特別行政區約有 906 萬人，多摩地區約有 420 萬人，島區約 27,000 人，合計東京都的居民人口總數約為 1,329 萬人(統計日為 2013/10/1)，占全國總人口數的 10%，為日本全國 47 個縣中人口數最高之行政區⁹。

⁸ TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (2014) *TOKYO City Profile and Government*. International Affairs Section, International Affairs Division, Headquarters of the Governor of Tokyo, Tokyo Metropolitan Government, Tokyo P. 4

⁹ TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (2014) *TOKYO City Profile and Government*. International Affairs

二、東京都市發展變遷

(一)東京都市發展歷程

東京的發展可追溯到 400 多年前德川幕府所建立的江戶時代。東京舊稱江戶，在德川幕府約 260 年的統治管理下，成為人口超過 1 百萬人的日本政治與文化中心。1868 年大政奉還，幕府時代結束，進入了明治時期，日本天皇遷都江戶，改名為東京，才使得東京成為了日本的首都。

進入了明治時期後，東京開始了一連串的現代化建設。新式的道路與建築開始出現，1869 年建立了日本第一條電報線，1872 年第一輛蒸汽火車連結了新橋與橫濱，1885 年日本第一座動物園在上野開幕。1923 年東京發生了關東大地震，地震奪走了約 140,000 人的性命，超過 300,000 棟房間倒塌。但地震並沒有終結了東京的城市現代化，在地震後復建的同時，1927 年第一條地下鐵完工對外營運，連結淺草與上野。1931 年在羽田地區的東京國際機場落成啟用。到了 1935 年東京的人口已成長至 636 萬人，成為亞洲人口及現代化第一的大城市，人口數逼近當時的紐約市與倫敦市。

戰時的東京為了因應發展的需求，將原東京府與東京市的兩個併立的行政單位區在 1943 年整合成為東京都。由於東京都受到戰時聯軍激烈地轟炸，1945 年戰後的東京都人口統計顯示了大量的人口外移流失，當時戰後東京都的人口僅剩 349 萬人，是 1940 年時人口總數的一半。

戰後的東京都，由於 1947 年新的憲法與地方自治法開始施行，安井 誠一郎當選為第一任民選東京都知事，並在同年開始施行東京都的 23 個行政區制。戰後的復甦與建設使的人口開始回流，1962 年東京都的人口首次突破 1,000 萬人的門檻。1964 年奧運會首次在東京舉辦，著名的新幹線也在同年開通，輝煌都市發展與都市行銷讓東京都站上了國際的舞臺。70 年代的石油危機對全球經濟與都市發展造成了重大的影響，但仍未阻礙東京的快速發展。80 年代東京都進入了發展的顛峰，成為了全球最繁榮與現代化的大都會城市。

90 年代的經濟泡沫化重創了東京都與全日本。好在東京都在經歷了兩次成功的金融財政改革，成功的渡過了經濟的低潮期。在成功的改革後，東京都的人口也慢慢地由負成長回復成正成長，1997 年東京都的遷入人口於 12 年來首度超越遷出人口。2001 年東京都人口更是成長至 1,200 萬人。2010 年人口再創新高紀錄來到了 1,300 萬人。

東京都的改變也將帶動了整個日本的改變，2013 年 9 月東京都取得了 2020 年的奧運主辦權，東京都廳與中央政府都期許透過奧運的舉辦來帶動城市與國家的再成長，帶來改變的新契機。¹⁰

(二)泡沫經濟下的東京

泡沫經濟最明顯起始於 1985 年底美元貶值、日圓升值。1985 年 9 月 G5「廣場協定」決議各國應作政策協調以因應國際經濟變化，為了達其一定目標，各國同時調整經濟政策，以修正當時對美元的匯率；因此引起美元貶值日圓升值的緊縮局面。協定前 1 美元兌換 242 日圓，而到了 1985 年底，美元就已跌破了 200 日圓的大關。其後日本經濟以提高生產力等策略克服貨幣升值的負面影響，而顯現升值的正面效果後，景氣趨向繁榮，稱為平成景氣。到 1988 年初，美元甚至跌到了 1 美元兌換 128 日圓的水平，在短短不到兩年半的時間日圓升值了將近一倍。這期間日本央行採行低利率政策，更促使股價、地價大幅上升終形成泡沫經濟。此榮景自 1986 年底至 1989 年底金融政策轉為緊縮，股價、地價開始下跌，泡沫經濟崩潰為止計 3 年期間，而此後十年至今日本經濟都無法完全從泡沫經濟破滅的創傷中走出。

泡沫經濟破滅後，東京都和主要都市的房地產價格下跌超過 50%，緊接著金融機構背負鉅額的呆帳。到 1998 年底不良債權已逼進百兆日圓，約占全體金融機構貸款餘額 10% 以上，相當於 GDP 的 20%，整個金融體系幾乎崩解。

泡沫經濟崩潰表面上看來只是經濟問題，但是實際上卻與都市發展及不動產市場密不可分。泡沫期間信用過度擴張，都市發展與不動產的投資也大量地朝郊區、新社區、次級都市、填海造陸地區擴張發展，很多開發建設並不是為現實

¹⁰ TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (2014) TOKYO City Profile and Government. International Affairs Section, International Affairs Division, Headquarters of the Governor of Tokyo, Tokyo Metropolitan Government, Tokyo

的需要，只是建立於夢想與虛無的遠景之上。相較之下，舊市區與傳統產業用地的更新被忽略了。¹¹

(三)政府政策支持推動都市更新

小泉純一郎首相上任時，正面臨日本泡沫經濟破滅後嚴重下滑的時代。為了徹底解決此一問題，他提出此一政策。為了推動政策小泉內閣於 2001 年 8 月 5 日設立「都市再生本部」，其目的在於推動二十一世紀日本都市環境、防災、提昇國際競爭力以及全面性的都市再生的各項措施。「都市再生特別措置法」於 2002 年 6 月 1 日公布實施。在此法案下，都市再生本部定位為促進都市再生各項法令的主管機關。「都市再生本部」本部長由小泉首相擔任，二位副本部長由內閣官房長官福田康夫及國土交通大臣石田申晃擔任。此外全部內閣閣員都是當然委員。2002 年 7 月 24 日內閣指定第一批「緊急都市更新地區」。

在都市再生政策開宗明義指出活化都市地區是日本二十一世紀活力的泉源。活化都市是為了強化其吸引力與國際競爭力，以對應諸多社會經濟面的變遷，例如快速的資訊化、國際化、生育率下降、高齡化社會的來臨。再者，這種都市地區的活化會將私部門現有的資本與管理能力導向都市地區，帶來新的需求進而帶動經濟的復甦。還有，都市地區活化對於解決壞帳問題有貢獻，可增加土地資產的流動性。

日本政府已經開始透過三大計畫啟動東京都及其他各大都市的都市更新政策。公共工程預算轉向支持所謂的「都市再生計畫」。中央與地方政府支持許多私部門的開發計畫，特別指定為「都市再生緊急整備地區」。還有一個稱之為「全國都市活化」的計畫推展各區域大都市的開發。

至 2005 年底日本政府共分五次指定都市再生緊急整備地區。第一次在 2002 年 7 月，共指定 17 個地區 3,515 公頃市街地；第二次在同年 10 月，共指定 28 地區 2,264 公頃市街地；第三次在 2003 年 7 月指定 9 地區 368 公頃；第四次在 2004 年 5 月指定 10 地區 321 公頃；第五次在 2005 年 12 月，指定 1 地區 139 公頃。總

¹¹ 何芳子、丁致成（2006），日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市 P.17-18

共指定 64 處 6,567 公頃的整備地區。¹²

(四)東京都心的轉變

2002 年 7 月，政府依「都市再生特別措置法」第一次指定都市更新地區分布在四大都市：東京、橫濱、名古屋及大阪。當年十月又在全國十四個大都市指定都市更新地區。總計面積超過 5,700 公頃，但其中 40%（約 2,370 公頃）係位於東京。

東京的「都市再生緊急整備地區」主要分布於七大地帶－六個在市中心一個在東京灣區，大部分是閒置土地。東京都廳政府已經決定各個地帶改善發展的大方針。東京車站地區是這個城市所謂的正門，要發展為適合國際商業中心。秋葉原在國外亦因為眾多的電子商店街而相當有名，要發展為國際資訊科技產業中心。在灣區仍有大量的閒置土地，主要將發展休閒娛樂使用以改善水岸空間環境。在新的特別法下，東京都政府的政策大綱只是指導原則，真正的開發計畫要由民間自行提出。¹³

(五)東京車站周邊的更新

從東京車站到皇宮這一帶，包括了千代田、丸之內、有樂町等地區。這裡是日本經濟的中樞神經地帶。許多全國性最大的大企業總部都設置在這裡。現在這裡就像汐留地區一樣，公部門和私部門手牽手一起協力推動都市更新。

三菱地產擁有這個地區三分之一的土地，因此成為發起人，邀請其他地主一起參與，並且和都廳、區政府、東日本鐵路公司一起合作。東日本鐵路公司擁有東京車站的產權並負責營運。大家共同協議支持建築物面街的牆面線必須齊一，而每個建築基地都必須提供一定數量的開放空間。在規劃東京車站與車站周邊廣場時，東日本鐵路公司與都廳政府非常緊密的合作，這個計畫將在 2010 年實現整修舊車站使之回復上個世紀初的外觀。

三菱地產形容政府部門的參與情況：「在規劃東京都心的計畫上，以往政府部門總是做好架構後，就把個別基地的開發留給民間部門自己做。但是這個計畫

¹² 何芳子、丁致成（2006），日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市 P.15-19

¹³ 何芳子、丁致成（2006），日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市 P.19

雙方都認知東京市中心的復甦可以帶動整個都會區甚至整個國家的復甦，因此都廳政府及其他政府機關變得非常主動參與全案。」

其中最重要的一個開發案，位於東京車站正門口廣場前的丸之內大樓在 2002 年 9 月完工啟用，這棟大樓高 180 公尺計 37 層樓，立刻成為吸引遊客的大磁石。在開幕的第一個月內，每天都吸引超過 9 萬人次到此。即使時至今日，每天都可以看到通往 34 及 35 層餐廳的高速電梯前大排長龍。也有於此一開發案的出現，使得鄰近地區的商業明顯地成長復甦。丸之內原本只是個穩重但無趣的業務辦公區，如今已經轉變為全方位吸引遊客的地點，人們可以在晚間享受各種休閒娛樂活動的中心。¹⁴

(六)2020 東京奧運增加城市國際競爭力

從二次世界大戰以來，僅有兩個城市舉辦過兩次的夏季奧林匹克運動會，那就是英國的倫敦(1948 年奧運和 2012 年奧運)與日本的東京(1964 年奧運和 2020 年奧運)，但要不是二次世界大戰的爆發，1940 年夏季奧運遭到取消，東京可能是少數舉辦過三屆夏季奧林匹克運動會的城市。1964 年的東京奧運除了是一個大型的國際體育賽事，之於東京都更是個都市發展重要的里程碑。為了奧運，日本政府投入了上兆日圓來提升和建設東京都和周邊之基礎設施，如新幹線的開通、捷運系統、羽田機場的單軌電車線等。1964 年成功的舉辦了東京奧運甚至成為日本展現國力及加入經濟合作暨發展組織(OECD)和國際貨幣基金組織(IMF)的幕後重要推手。

之於東京和許多舉辦過奧運的城市(如巴塞隆納、雪梨等)，奧運是帶動都市、經



圖 22 2020 東京奧運願景說明示意圖¹⁵

¹⁴ 何芳子、丁致成 (2006)，日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市 P.21-22

¹⁵ The Tokyo Organising Committee of the Olympic and Paralympic Games (2015) Tokyo 2020 Games Foundation Plan, Tokyo: The Tokyo Organising Committee of the Olympic and Paralympic Games

濟、文化與社會發展的列車。透過這個大型的體育活動，政府導入了大量的投資與建設，強化了都市的發展，更是最好的城市行銷的機會。1964 東京奧運的申辦，成功帶動了日本現代化的轉型。而 2020 東京奧運更是以“Discover Tomorrow”為口號，追求 2020 東京奧運將準時交付(Delivery)、快樂慶祝(Celebration)和創新(Innovation)，企圖為日本的再革新注入創新的動力。為此 2020 東京奧運規劃了三個願景：全員自我最佳的實現(achieving personal best)、多元多樣性的調合(unity in diversity)、與連結未來(connecting to tomorrow)。¹⁶

為了迎接 2020 年的東京奧運，東京展開了一系列的硬體建設，主要集中在東京灣地區。2020 東京奧運共規劃有 37 個比賽場館，其中 15 個為既有場館再利用。¹⁷



圖 23 2020 東京奧運場館設施位置示意圖¹⁸

¹⁶ The Tokyo Organising Committee of the Olympic and Paralympic Games (2015) Tokyo 2020 Games Foundation Plan, Tokyo: The Tokyo Organising Committee of the Olympic and Paralympic Games

¹⁷ http://tokyo-2020-olympic.org/?page_id=21

¹⁸ <http://tokyo-2020-olympic.org/wp-content/uploads/2014/01/Olympic-venues-in-Tokyo1-1024x663.jpg>

東京奧運的選手村將坐落於東京灣區的晴海碼頭區，佔地約 44 公頃，完成後將可提供約 17,000 床位供來自各國的選手入住使用。而選手村的規劃在考量到後奧運的處置問題，東京奧組委也規劃在奧運結束後將選手村改建為文教設施和住宅，透過出售或出租的方式讓選手村得以永續經營。¹⁹

2020 東京奧運最重要的開、閉幕儀式的奧運主場館將興建於新宿區明治神宮外苑旁。原址上的國立霞丘陸上競技場/國立競技場為 1964 東京奧運開閉幕的主場館，由於老舊及不敷使用也將於 2015 年拆除。

新的國立競技場(New National Stadium)的設計競圖，在 2012 年 11 月由 Zaha Hadid 建築師事務所的設計取得優勝。新的規劃與設計佔地約 290,000 平方公尺，完工後將可容納 80,000 個座位席。新的國立競技場未來也將成為東京主要的城市行銷與大型活動的舉辦場所。²⁰



圖 24 Zaha Hadid 所設計的新國立競技場模擬圖²¹

¹⁹ <http://www.wsj.com/articles/SB10001424127887323623304579062090411749578>

²⁰ <http://www.zaha-hadid.com/architecture/new-national-stadium/>

²¹

<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/japan/10294036/British-designed-stadium-to-be-centre-piece-of-Tokyo-2020-Olympic-Games.html>

三、東京都市發展機制及措施

(一)都市再開發機制

東京都的政府組織架構設有民選東京都知事為東京都的最高行政長官，另設有東京都議會，東京都議會係由 127 民選市議員來對市政發展進行監督與法令制定。由東京都知事所領導的東京都政府下共設有 29 局處部門，其中負責都市規劃與發展等業務的單位為東京都都市整備局，其下依分工及業務設有 7 個科和 7 個專門事務所。²²

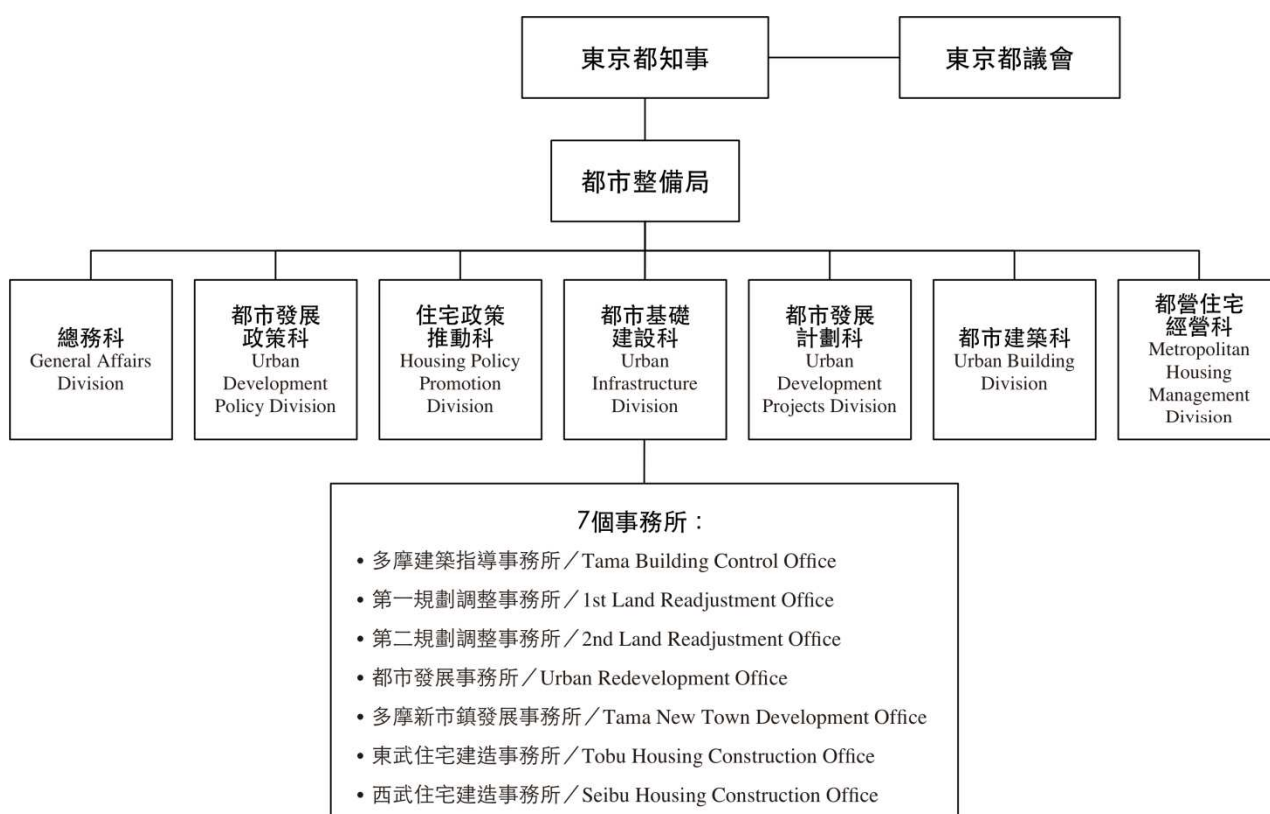


圖 25 東京都政府都市政策執行單位組織架構圖²³

「都市再開發法」1969 年立法完成後，更新事業推動以都會中心周邊之「地方中核都市」的大眾捷運車站附近為主要對象。因這些位於大都會中心外圍的地方核心都市，人口快速集中，面臨了住宅供給及公共設施不足的問題。因此，1970 年代初期乃以車站周邊地區積極推展更新事業。

²² <http://www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/ABOUT/STRUCTURE/structure04.htm#plink>

²³ 本報告參考 http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/eng/pdf/index_08.pdf 整理

1970 年代後期，日本在高度經濟成長的牽引下，擴及全國的高速鐵路、公路、空港等基盤設施，陸續興建完成後，更促進了「東京一極集中」的現象，許多大型更新事業陸續於東京圈域推出，締造相當可觀的實績。而在法令方面，都市再開發法制定以來，市街地再開發事業進行相當順利，但為了更進一步推動地主自發性更新事業。於 1975 年（昭和 50 年）進行都市再開發法制定後之首次大修正，創設市街地再開發促進區域的劃定、得由個人擔任實施者的制度，同時為了促使具急迫性且大規模地區的事業能迅速推動，乃創設第二種市街地再開發事業的制度，類似台灣的區段徵收制度，使事業推動地區擴大，執行主體及方式更多元化。

1980 年代開始，更新不動產事業逐漸與金融運作機制結合、土地信託與不動產證券機制逐步導入，顯示不動產為「固定資產」的概念及操作方式已逐步轉為「流動資產」的發展趨勢。都市再開發法 1980 年（昭和 55 年）進行第二次修正，規定再開發事業的執行應先策訂都市再開發主要計畫及都市再開發方針、擴大市街地再開發事業之實施者、放寬適用要件並創設特定建築者制度等。

1988 年（昭和 63 年）進行第三次大修正時，創設再開發地區計畫制度，規定進行大規模的土地利用時，應訂定基盤設施與建築物一體性的更新建設計畫、並放寬施行區域適用要件，俾擴大實施範圍。此外，規定地方政府實施時，可採全體同意型的權利變換制度。

1989 年（平成元年），配合道路法修正，導入立體道路制度，規定更新事業得將道路立體化措施納入併同執行，以創造人車分離的安全交通環境。

1990 年代日本泡沫經濟崩潰後，土地及建築物價格大幅跌落，一般商業用地價格降至高峰期四成以下，住宅用地亦下降至六成以下。受到激烈衝擊的不動產，面臨價值與使用變遷的雙重打擊，使多數金融機構肩負龐大不良債權的沉重負擔。為了解決金融機構困境，政府必須挹注經費，予以紓困。

1995 年發生阪神、淡路大震災，土地及建築物權利關係人對於都市再開發的認知，也有所改變，日本政府為了激勵經濟環境，同時在保護地球環境的要求下，都市再開發法於 1995 年（平成七年）配合修訂，再行放寬施行區域適用要

件及耐火建築物所佔比率、同時規定在空地多的地區也可施行市街地再開發事業，使市街地再開發事業推動層面擴大且更具機動性。

自 1996 年至 1999 年，都市再開發法配合社經發展需要，修正部分條文，包括放寬施行區域認定要件，創設「特定事業參加者」、認可「再開發事業」與「土地重劃事業」併行制度，並允許提前更新會成立時間點，使其能早日啟動相關溝通協商機制。

2001 年再行放寬施行區域要件，縮短不同使用類別建築物之耐用年限規定，復於 2002 年導入「再開發公司」制度，允許土地權利關係人得設立再開發公司自行執行更新事業。同時，將都市再生特別地區、特定地區計畫區域納入適用範圍，另將再開發地區計畫制度納入都市計畫法內規定，以明確其都市計畫定位。

2001 年 4 月小泉首相上任後積極推動都市再生政策以五大主軸，策定 16 項都市再生計畫，配合於 2002 年 4 月訂頒「都市再生特別措置法」，並大幅修訂都市再開發法，創設「高度利用推進區制度」，將「都市再生計畫地區」、「都市再生緊急整備地域」，得放寬建築用途、斜線管制、日照限制之「都市再生特別地區」，納入都市再開發法適用範疇。²⁴

(二)都市再生特別措施

日本都市計畫體系架構概可分為土地利用、都市設施、市街地開發事業及地區設施及建築物改善計畫，更新事業係屬於開發事業的一環。

1.以地區計畫為主要計畫實施依據

日本都市計畫劃分的「市街化區域」與「市街化調整區域」，相當於我國都市土地與非都市土地，分別以都市計畫與區域計畫加以規範之模式。

雖然日本都市計畫沒有主要與細部兩層次的區分，但為了落實執行都市計畫，對於大規模整體開發地區或必須特別管制景觀、強化防災機能的地區，均要求必須擬訂地區計畫，如防災街區整備地區計畫、沿道地區計畫、市街地再開發地區計畫等。

2.重疊式的土地使用分區

²⁴ 何芳子(2012)，日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市 P14-16

日本除使用分區外，對於不同管制內容的分區，以重疊方式附加在基本的使用分區之上，比如使用強度不同者，劃分從容積率 100%到 1,000%等不同的「容積地區」；對於防火機能要求程度不同者，劃分「防火、準防火地區」。

以發展高密度居住地區為例，除劃定為住宅區，也可能為容積 400%之容積地區及防火地區；又如定位為提供地區性商業使用之地區，可能規定為容積率 200%之準商業、準防火地區。也就是說，住宅區有高強度開發地區、商業區亦有低密度地區，並非商業區的容積率必然高於住宅區。也就是說，依用途區分為住宅商業等分區，但依其區位、臨路狀況、地質、地形、承载力、功能定位，得予以劃分適當開發強度的容積地區。

除了用途類別、容積管制程度、防火性能要求等不同分區予以疊層外，從實施的優先性、緊迫性上之考量，得予附上「促進區域」之指定，如市街地再開發、土地重劃等促進區域。依都市再開發法規定，經劃定為更新促進地區應於五年內實施更新事業。

3.定位「高度利用地區」，取得提高容積合法性

日本都市再開發法規定實施更新地區必須是都市計畫指定之「高度利用地區」。此高度利用地區的容積率以超過 400%為原則。以土地「高度利用」為更新事業實施要件，是希望更新地區由原有低容積發展，透過都市更新事業之實施，轉變為高容積高強度的發展，讓更新後樓地板面積除由原土地及建築物所有權人依其更新前權利價值比例分配取得（權利床）外，其餘樓地板面積則仰賴由投資者取得（保留床），其支付價款必須能夠補足更新事業所需費用。因此，能否有效處分保留床，當然是更新事業順利推動與否的關鍵，由此可知日本的更新地區是經由都市計畫及再開發法取得提高容積的合法性。

更新事業實施地區的劃定無論是採第一種市街地（權利變換）或第二種市街地（管理處分）的都市更新方式，均須都市計畫核定之高度利用地區，其計畫內容主要包括下列四項：（1）規定容積率高限與低限，以增進土地的合理健全及高度利用；（2）規定建蔽率高限，以確保更新建物周邊之開放空間；（3）規定建築面積低限，以促進零細土地的有效合併利用；（4）規定牆面線以確保道路臨接部

分空地留設與建築景觀之調和性。在上述都市計畫的定位與要求下，更新地區得依法享受容積獎勵、稅賦優惠及金融公庫的融資協助及利率優待。此外更新事業更可依法申請政府給予國庫經費補助，此等獎勵措施乃日本更新事業推動成功的重要關鍵所在。²⁵

更新事業實施方式有 2 種，第一種市街地再開發事業為權利變換方式，第二種市街地再開發事業為管理處分方式。

1. 第一種市街地再開發事業

實施者以權利變換方式辦理，其更新事業費透過更新所增加的樓地板面積出售價款抵充，由民間部分實施的更新事業均屬之。

2. 第二種市街地再開發事業

該事業是具有高度公共性或緊急性，面積在 0.5 公頃以上，有必要迅速藉由更新事業之推動，有效併行闢建站前廣場、公園等公共設施供居民使用，而由縣市政府、UR 都市機構、地方住宅供給公社等擔任實施者，得以用地收買方式，由實施者徵收用地，更新後樓地板面積再行出售、出租，惟原土地、建物所有權人有優先承購更新後樓地板面積的權利。²⁶

表 3 第一種與第二種市街地再開發事業比較說明表²⁷

事業名稱	不動產處理方式	目標	實施者
第一種市街地再開發事業	權利變換	促進土地資源整合利用與開發、降低實施者資金負擔	民間團體、公共團體
第二種市街地再開發事業	管理處分 (徵收、價購)	促進具高度公益性及緊急性之更新地區開發	公共團體

日本再開發事業進程序共可分為 5 個階段

第 1 階段：市街地再開發事業啟動的準備

²⁵ 何芳子，2012，日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市，P16-18。

²⁶ 何芳子，2012，日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市，P20。

²⁷ 楊靜玟，2006，以財務機制觀點評估市中心再發展政策之研究，國立成功大學

以第一種市街地更新事業為例，此階段工作包含更新作業的啟動，由當地的居民組成團體與地方政府研提計畫方案，以確定都市更新方針及基本構想。

第 2 階段：市街地更新事業與都市計畫擬訂

由於更新事業視為一項都市計畫事業，因此地方政府除了賦予地區都市計畫上的定位外，並將社區總體營造概要納入都市計畫規劃。

第 3 階段：更新事業提經政府認可

實施者依都市計畫所載內容擬訂事業計畫，由地方政府認可，賦予實施者一定的權限及課以義務。

第 4 階段：藉由權利變換公平分配權益

採權利變換方式，為了能符合當前土地建物價值，將預定完成的共同建物樓地板進行依原權利價值比例分配，以求權利人公平承擔權益。

第 5 階段：工程開工與事業完成

由實施者拆除舊有建物，建造新建物後由相關權利人進住。新建物實施者為更新會時，則辦理結算後解散之。²⁸

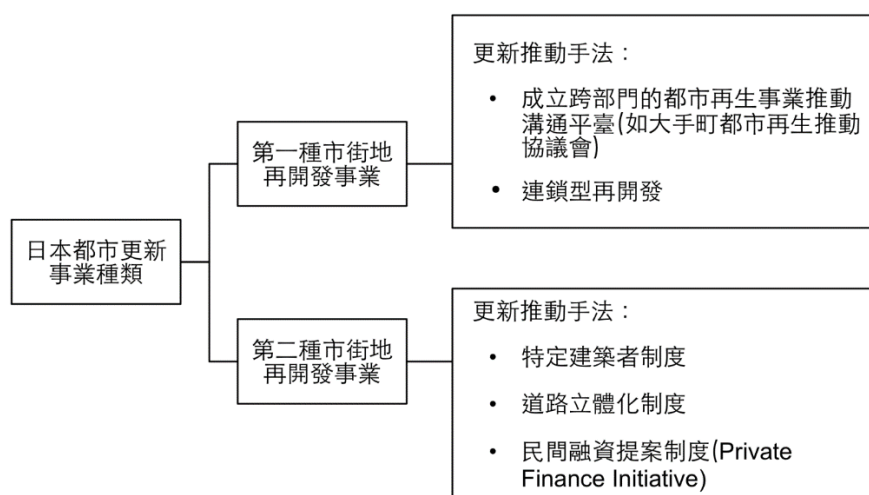


圖 26 日本再開發市業的執行手法說明示意圖²⁹

²⁸ 何芳子，2012，日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市，P21。

²⁹ 本報告參考何芳子 (2012) 日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市整理

(三)大手町連鎖開發

大手町地區一直是東京都金融、資訊通信、傳媒等企業總部密集的地區，是日本產業經濟的中樞機能聚集地區，扮演相當重要業務中心功能，但這地區內的現有建物多數於 1950 年至 1960 年代間興建，建齡達 30 年以上之比例高達 7 成左右，多數成老朽狀態，面臨需要更新的情況。也因為大手町地區特殊的都市發展背景，所以極須提供多樣具熱絡氛圍之都市活動空間，充實商業、文化、交流等機能，來提昇上班族的便利性及舒適性。

為了充實都市活動空間及必要的公共設施，順應國際化、高度資訊化發展需要，強化大手町地區的國際業務據點機能，所以開始針對區內老舊建物進行階段性、持續性的全面重建更新。但是地區內既有企業多屬金融、資訊通訊、傳媒等產業，必須全天候 24 小時不能中斷的前提下，以一般拆除重建方式進行更新有其困難。為落實地區再生，乃藉由中央合署辦公廳舍舊址用地的活用進行先建後拆之「連鎖型再開發」，並將周邊公共基盤設施併入實施，以符實際發展需要。

「都市再生特別措置法」2002 年 3 月訂頒後，大手町地區之廣大地域於 2002 年 7 月指定為「都市再生緊急整備地域」。在當地土地權利人推動意願高漲之情勢下，該地區於 2003 年 1 月經以「大手町合署廳舍 1、2 號館舊址土地活化，推動國際業務據點再生」為目標，核定為都市再生計畫，成為鼓勵權利人積極執行之推手。

本都市再生地區就計畫範圍層次而言，從約 110 公頃「都市再生緊急整備地域」，約 40 公頃「大手町都市再生計畫區域」，約 13 公頃「大手町土地重劃地區」到約 1.3 公頃的「大手町合署廳舍 1、2 館舊址土地」的再生利用，其計畫層次及目標相當明確。

2004 年 3 月由專家學者組成之「大手町都市再生願景委員會」策定了「大手町都市再生主要計畫」，提出造街基本構想計畫，2005 年 6 月由「大手町都市再生景觀檢討委員會」擬定「大手町都市再生景觀規劃準則」，成為推動造街的基本指導方針。同時，透過公開招募投資者方式，設立「大手町地區再生公司」之民間組織，推展相關企劃及檢討工作。經過檢討及研商後，確定以合署廳舍 1、

2 號館舊址土地為「種地」，推動連鎖型更新事業。採「先建後拆」方式，利用地區內已騰空之公有合署廳舍舊址土地為更新事業「種地」，活用換地手法，藉由土地重劃與更新事業之合併一體實施，俾推動連鎖方式更新。

大手町都市再生計畫推動是先組成「大手町地區再生推動會議」，進行再生方針檢討及再生方案擬定後，再設立「大手町地區再生公司」及「大手町開發公司」，分別擔任再生企劃及更新事業執行工作。「大手町地區再生公司」在 2003 年 8 月設立，股東係公開招募大手町地區土地權利人參與，主要負責地區再生企劃檢討；「大手町開發公司」則於 2004 年 6 月設立，出資者亦公開招募大手町地區土地權利人參與，主要負責執行第一次更新事業，並共同持有種地。另尚於 2004 年 3 月請 UR 都市機構參與，執行土地重劃事業及整體溝通協調工作，並共同持有種地。

連鎖型都市再生係以公有合署廳舍舊址土地為種地，以該舊址土地為基點，與地區內希望進行老舊建物更新的土地所有權人進行土地交換，再就交換地實施更新，依序推動的一種手法。事業推動主要流程如下：

- 1.UR 都市機構取得土地，部分讓售給民間，兩者長期共同持有。
- 2.希望更新之所有權人土地與合署廳舍舊址土地進行交換：依土地重劃法規定，運用土地交換手法，實施土地重劃事業。
- 3.重建則依都市再開發法，實施市街地再開發事業。
- 4.土地所有權人於更新事業執行期間得繼續使用其原有建物，於更新建築完工後遷移，得不必考慮更新期間臨時安置問題。
- 5.後參與重建的所有權人持有之舊址土地又可成為交換對象，如此循序推動。

本案先以公有合署廳舍 1、2 館舊址土地為種地，2006 年由日經、經團連、JA 提出申請集中換地至合署廳舍舊址土地，進行第一次假換地，並於 2006 年至 2010 年交換土地由大手町開發公司實施第一次更新事業，更新前建物由土地權利人自行負責拆除。

2009 年由參與第二次事業之土地權利人提出申請，進行第二次假換地，再行換地到新種地；將於 2009 年至 2013 年在日經、經團連、JA 換地上實施第二次

更新事業，至 2013 年左右於土地重劃作業實施完成時，得與大手町開發公司等持有土地進行換地。

大手町的「連鎖型再開發」係將 1、2 號館土地，採用土地重劃事業的換地手法，多次轉換活用種地，持續推展更新的一種方法。藉由此種方法，大手町地區的土地權利人，不必擔心更新期間的臨時遷移及業務的中斷、停止，得於更新事業完成後，即迅行進駐新建物，同時達到土地合併有效高度利用及都市機能更新之效益。此種手法之運用，讓公私部門有機會攜手合作，有計劃地推展都市再生工作，帶動周邊地區之更新重建，此事業為日本採行「連鎖型再開發」之首創案例。³⁰



圖 27 大手町都市再生計畫連鎖開發示意圖³¹

³⁰ 何芳子，2012，日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市，P84-87、91。

³¹ THE COUNCIL FOR AREA DEVELOPMENT AND MANAGEMENT OF OTEMACHI, MARUNOUCHI, AND YURAKUCHO (2015) The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho 2015. The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho, Tokyo P.11

表 4 大手町都市再生計畫連鎖開發辦理時程³²

日期	事件
2002 年 7 月	經指定為都市再生緊急整備地域
2003 年 1 月	核定為都市再生計畫「大手町合同(署)廳舍舊址用地活用之國際業務據點之再生」
2003 年 3 月	大手町都市再生推動會議啟動(土地權利人、東京都、千代田區、大手町・丸之內・有樂町地區更新計畫 推動協議會)
2004 年 3 月	大手町都市再生推動會議決議函請 UR 都市機構參與事業推動 1.取得持有舊址用地；2.實施土地重劃事業
2004 年 3 月	提出「大手町都市再生主要計畫」(大手町都市再生願景委員會)
2004 年 6 月	設立大手町開發公司
2004 年 10 月	簽訂「大手町都市再生基本合意書」(東京都、千代田區、機構、大手町開發公司)
2005 年 2 月	簽訂「大手町都市再生基本協定書」(東京都、千代田區、機構、大手町開發公司)
2005 年 3 月	UR 都市機構取得合署廳舍舊址土地
2005 年 3 月	都市計畫核定(土地重劃事業、實施地區範圍、都市計畫道路、地區計畫)
2005 年 5 月	簽訂「大手町都市再生推動事項協定書」(土地權利人、機構、大手町開發公司、大手町地區再生公司)
2005 年 5 月	提出「大手町都市再生景觀規劃準則」(大手町都市再生景觀檢討委員會)
2005 年 6 月	簽訂「第一次更新協定」(更新相關土地權利人、大手町開發公司、事業夥伴、機構)
2005 年 11 月	機構將合署廳舍舊址土地 2/3 共有持分之信託受益權，讓售給大手町開發公司
2005 年 12 月	合署廳舍舊址土地上建物，完成拆除作業
2006 年 1 月	核定都市計畫(都市再生特別地區等)
2006 年 4 月	大手町土地重劃事業之事業計畫核定
2006 年 9 月	大手町土地重劃事業之換地計畫核定
2006 年 9 月	指定假換地給參與第 1 次更新事業之土地所有權人
2006 年 12 月	大手町一丁目地區之更新事業奉核可執行
2007 年 3 月	大手町一丁目地區之更新事業權利變換計畫核定
2007 年 4 月	合署廳舍舊址土地停止使用(更新有關土地所有權人的土地收益開始)

³² 何芳子，2012，日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市，P.93

(四)機制、組織

日本於 2004 年 7 月 1 日，依循行政內閣議決之「特殊法人整理合理化計畫」，正式成立「獨立行政法人 UR 都市機構」。從 1955 年最前身的「日本住宅公團」到 1981 年的「住宅、都市整備公團」、1999 年的「都市基盤整備公團」、到目前的 UR 都市機構，在這長達半世紀的漫長歲月中，公團配合日本政治、經濟、社會等結構變遷，調整其功能定位，並於不同發展階段修訂政策目標，有效扮演其特殊公法人之角色，對解決日本國民住宅問題，提昇居住水準，改善都市環境，促進都市繁榮，具有實質效益及莫大貢獻。

1.日本住宅公團時期

二次世界大戰後，日本各地面臨嚴重住宅不足問題，在房屋普遍受到戰火破壞，多數居民流離失所，還需安置大量海外遣返的難民情況下，日本住宅公團應運而生，隨即大量開發住宅用地，積極興建住宅。

於戰後 10 年成立的日本住宅公團，從大都市郊區住宅社區、市街地住宅建設開始，大量提供所謂「公團住宅」，支撐起日本住宅政策三大支柱之一（另外二支柱為「公營住宅」及「公庫住宅」）。隨著社經環境變遷，逐漸將發展的主軸轉到新市鎮、公共設施興修、鐵路興建及沿線住宅社區的開發。更為了配合國家總體經濟發展的中央核心政策，投入 1995 年阪神震災復建及閒置低度使用土地之再開發，日本住宅公團乃於時代更替過程中，忠實地扮演實踐國家政策的功能角色。

1969 年訂頒「都市再開發法」後，住宅公團遂以實施者角色推動市街地再開發事業。從 1973 年於東京都墨田區推動的「立花一丁目地區」開始，共計推動 9 個地區的住宅型再開發事業。

此外，公團也參與由更新會實施之再開發事業，如 1976 年的靜岡縣靜岡市中町地區更新。

2.住宅、都市整備公團時期

1981 年開始，公團以推動特定再開發事業為重點工作，亦即推動對象從「住宅型再開發事業」轉為「都市機能更新型再開發事業」，因此，除更新事

業外，土地重劃事業也納入業務範疇。代表性案例如：東京都立川市 FARET 立川、東京都新宿區新宿 I-LAND 等更新事業，以及橫濱市 MM21、埼玉市新都心等地區之重劃事業。

因應 1995 年阪神、淡路震災復建需要，公團積極推動相關住宅建設、更新事業及土地重劃事業，公團自行實施兵庫縣西宮北口車站等 5 個地區更新，參與實施神戶市新開地六丁目等 5 個地區更新。

3. 都市基盤整備公團時期

1997 年內閣議決了「特殊法人等整理合理化計畫」，公團提出具體改革方向，從「大量提供住宅用地、興建住宅」大幅調整，轉向「都市基盤設施整備」。希望藉由都市基盤設施架構的改善，提供多樣性都市機能，豐富都市居民生活內涵。因此，公團將業務重點鎖定在達成此目標，並可有效充實基盤公共設施的再開發及推動土地重劃事業。

配合功能定位的改變，在基盤設施興闢過程中，往往涉及到複雜的私有權利關係，必須與諸多主管機關折衝協調，為能順利推動相關都市更新事業，公團必須扮演支援、協調溝通的多重角色。由此可知，公團的業務從推動「住宅型再開發事業」、「都市機能更新型再開發事業」到「協調型再開發事業」，不僅僅是公團名稱的更換，連公團的實質內涵、操作手法甚至參與態度，均已配合調整。³³

4. 獨立行政法人都市機構

於 2004 年 7 月 1 日依循行政內閣決議，日本施行「特殊法人整理合理化計畫」，正式成立「獨立行政法人都市再生機構」，簡稱 UR 都市機構，係以統籌策劃者的角色，協助參與民間及地方政府共同推動都市再生政策必要性高的都市再生事業。UR 都市機構可受託執行政府等新實施之都市再生事業，或受託承辦更新會等新設施都市再生事業之相關事務性工作，在推展都市再生案中時而扮演投資者，時而扮演投資者徵求者，來達到都市再生與住宅供

³³ 何芳子、丁致成（2006），日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市，P.26-27。

給之目標。³⁴

表 5 日本都市再生專責機構沿革³⁵

專責機構	日本住宅公團	住宅、都市整備公團	都市基盤整備公團	UR 都市機構
年代	(1955-1981)	(1981-1999)	(1999-2004)	(2004~迄今)
法源依據	住宅公團法	--		獨立行政法人法
性質	特殊法人			行政法人
股份組成	政府			政府
功能定位	住宅型	都市機能更新型	都市基盤設施整備	以都市公團建構起來的建設業績和情報、技術為基礎，致力於都市再生
角色	公部門主導			作為公私部門之協助者，必要時主導

在「都市基盤整備公團時期」，公團係以「完全自行實施型(FULL SET 型)」事業為主軸，但是目前的「UR 都市機構」係轉變以「支援誘導型事業(BACK-UP 型)」為主，期望藉由積極引導民間企業資金、技術、經驗等，有效投入更新事業之實施。UR 都市機構在邁入 21 世紀之際，調整其功能角色，從自行實施轉為支援民間實施，朝向「協調型再開發事業」的推動。具體而言，係於事業構想階段，即以協調溝通角色參與，進而以取得 UR 都市機構出租住宅目的及加入組合員(更新會員)身分參與事業推動。UR 都市機構係配合日本政府「特殊法人整理合理化計畫」及「都市再生政策」，大幅變動組織結構、調整人力編制等，並更新名稱而誕生。在更新事業推動方面，係於初動期積極扮演溝通協調角色，促使更新計畫更具可行性，俾利具體逐步向前邁進。於必要時，再以加入更新會員的方式，助其一臂之力，協助完成更新事業。因此，在更新初動期，UR 都市機構的主要工作，在於密集溝通更新地區的權利關係人，以取得共識及合作；有關

³⁴ http://www.ur.org.tw/news_detail.asp?n_sn=3573

³⁵ 本報告參考何芳子(2012)日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例，財團法人都市更新研究發展基金會，臺北市整理

都市計畫、更新計畫等方面，則必須與相關主管機關進行協商，同時，必須就更新事業所需資金，推動策略、機制等，從公平、公正角度，提供必要指導與協助。尤其，在較大型更新事業的推動方面，往往涉及諸多公共設施的興闢、改善等問題，遠超過民間企業團體或地方政府所能負荷範圍時，UR 都市再生機構除必須考量自行實施的可能性外，將積極運用「再開發事業共同參與（再開發共同事業者 ENTRY）」、「特定事業參加者」、「特定建築者」等制度，積極引導民間企業團體投入更新工作。為求更新事業的推動，能夠克服種種複雜因素及困難環境的限制，在「都市基盤整備公團」時期，公團即要求必須與民間建立緊密合作關係。

為了加強建立與民間緊密合作關係，公團遂於 2003 年 4 月創設了「再開發共同事業者 ENTRY 制度」，廣泛徵求民間業者，以「特定事業參加者」、「特定建築者」或「特定業務代行者」角色參與，共同推動再開發及都市再生事業。在公團實施的 8 個更新地區，於都市計畫程序完成後，即藉由該制度，公開徵求具事業參與意願之民間團體投入更新工作，並獲良好績效。今後，UR 都市機構仍將秉持此理念，強化與民間團體的合作關係，並期擴大「再開發共同事業者 ENTRY 制度」之適用範圍，藉由 UR 都市機構參與更新事業，並願意以取得部分更新後建築樓地板面積之實際作為，增加民眾對推動更新事業之信心，而能順利完成更新計畫。

單一更新地區的順利推動，首要工作是必須取得權利關係人的支持，取得絕大多數的同意。但是為了創造更新整體效益，除了個別更新地區「點」的更新外，應有「面」的考量，故必須將道路等公共設施興修，社區環境改造等各種事業手法納入，因此，在實施過程中，必須評估採行不同方式之可能性，研擬可行的策略，運用以往公團時期累積的技術、經驗，有效扮演總製作者（Producer）角色。此外，對於有可能改造地區意象、擴大更新波及效果之地區，積極協調相關單位人員，研提計畫構想、方案，引導民間參與執行，也是 UR 都市機構未來的重要工作。配合瞬息萬變的社會經濟環境，UR 都市機構仍期望能在更新事業推動方面，持續在計畫策訂、實施手法及維護營運等層面扮演領導角色。

日本的再開發法於 1969 年訂頒，賦予 UR 都市機構得為實施者的定位。至

2010年9月該機構執行之再開發事業計50地區，面積總計約達100公頃（含都市計畫核定者）。UR都市機構在經歷50年的發展過程中，雖然其所實施完成之50個更新事業，僅佔全國922地區中之5.4%，實施面積100公頃，約佔總面積約7.5%，但是對日本居住型態改變、住宅社區意識建立及居住水準提升等，均具承先啟後之重要貢獻，對日本都市發展具深遠正面影響。³⁶

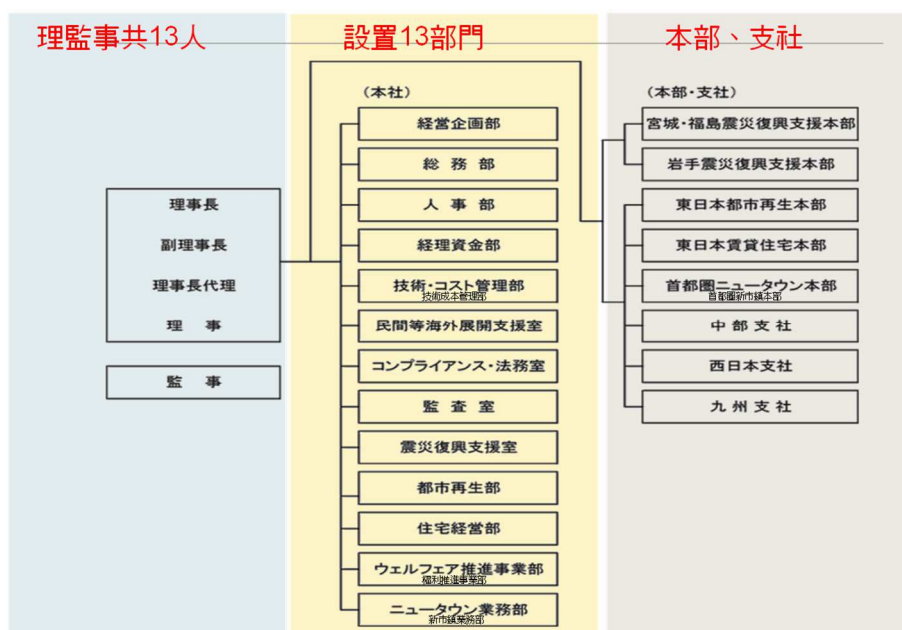


圖 28 UR 都市機構組織架構圖³⁷

³⁶ 何芳子(2012),日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例,財團法人都市更新研究發展基金會,臺北市 P.27-29

³⁷ <http://www.ur-net.go.jp/aboutus/structure.html>

伍、參訪案例介紹

一、晴空塔參訪

(一)晴空塔介紹

東京晴空塔為東武鐵道公司成立之東武塔晴空塔公司興建，由株式會社日建設計所設計，株式會社大林組施工。基地面積為 36,900 平方公尺，建築採 SRC，塔高 634 公尺。從 2008 年 7 月開始施工，已於 2012 年 2 月完工並對外開放。

東京晴空塔最大功能是數位電波發送，因為東京都市中心高樓林立，所以希望建置新的高塔來提昇電波的傳送。設計建造之初，晴空塔曾為世界最高自立式高塔，後來被在 2010 年完工的杜拜哈里發塔取代成為世界第二。³⁸

東京晴空塔是由東武鐵道全額出資成立的「東武塔晴空塔株式會社」(東武タワースカイツリー株式会社)負責建造，東武鐵道共出資約 500 億日圓，建設費用約 400 億日圓。東京晴空塔啟用後，估計每年可以帶來約 480 億日圓的經濟效益，包含電視台所支付的租金，以及觀光門票收入等。

整體工程晴空塔的基部為三角形，往上逐漸轉變為圓形，並在 350 公尺及 450 公尺處各設一座觀景台。在鐵塔本體旁，另有興建一棟地上 31 層、地下 3 層的附屬大樓，命名為「東京晴空塔東塔」(Tokyo Skytree East Tower)，由業主東武鐵道委託住商大樓管理(住商ビルマネージメント)代為營運，主要作為出租商辦使用，並設置有 1,100 個車位的停車場。

東京晴空塔不只是一座電波塔的興建，而是一個綜合性的都市開發計畫。除了鐵塔主體之外，東京晴空塔尚有其他附屬設施，構成一個完整的街區；原本整個開發計畫稱為「Rising East Project」，後由業主東武鐵道定名為「東京晴空塔城」(日語：東京スカイツリータウン，Tokyo Skytree Town)。其包含下列設施：

東京晴空街道(東京ソラマチ，Tokyo Solamachi)：主要以提供商業設施為主，東京晴空塔附屬的購物中心，由東武鐵道全額出資成立的「東武塔晴空塔城

³⁸ <http://www.nikken.co.jp/ensk/skytree/towerdata/>

株式會社」(東武タウンソラマチ株式会社)營運。其涵蓋附屬大樓的多數區域，樓板面積約 52,000m²，可容納約 300 個店舖。

東京晴空塔東塔（東京スカイツリーイーストタワー，Tokyo Skytree East Tower）：是以商辦、教育相關設施為主，附屬大樓東側的高樓層部分；其中 13 至 29 樓為出租辦公室，總出租面積約 25,300m²。

柯尼卡美能達天文館「天空」in 東京晴空塔城（コニカミノルタプラネタリウム“天空”in 東京スカイツリータウン），位於附屬大樓東側，由柯尼卡美能達經營，為多功能型圓頂電影院。墨田水族館（すみだ水族館）位於附屬大樓西側，是一座「都市型水族館」。³⁹

(二)參訪心得

晴空塔自 2012 年 5 月開幕後，即成為東京的新地標，帶來觀光人潮與商機，並促進周邊的都市再生，帶來的機能包括了商業、觀光、辦公、教育以及廣播傳訊等功能，東京晴空塔的開發也帶來了每年約 480 億日圓的經濟效益，其成功的複合式規劃經營和帶動觀光文創產業之策略，都是基隆火車站都市更新案值得學習之處。



圖 29 夕陽下的東京晴空塔

³⁹ <https://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E4%BA%AC%E6%99%B4%E7%A9%BA%E5%A1%94>

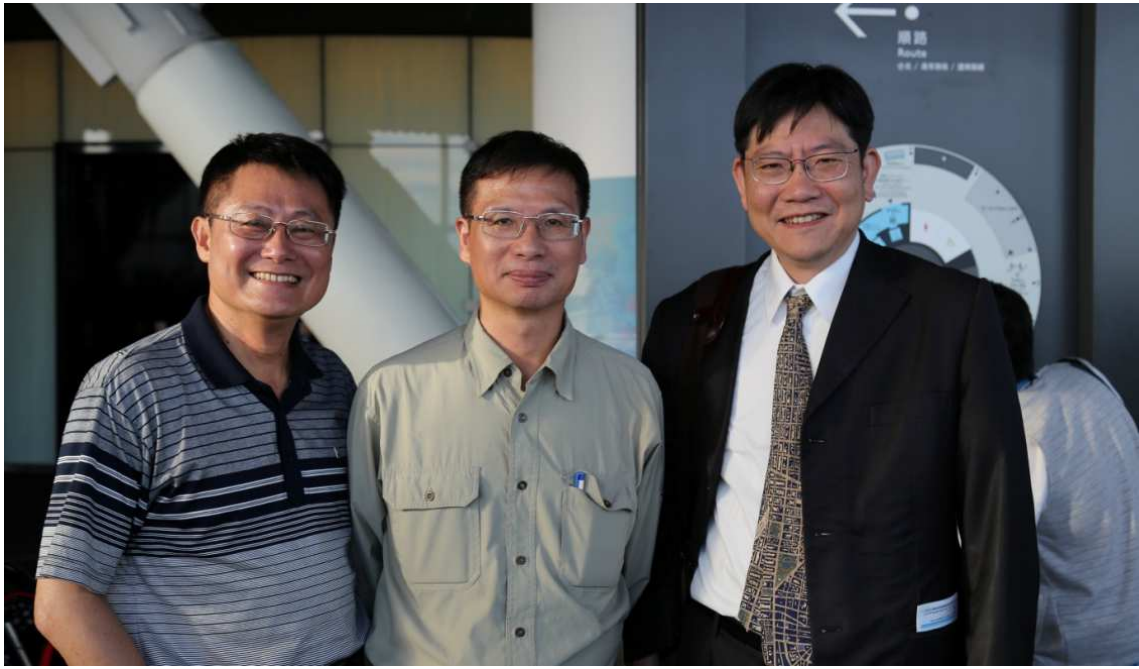


圖 30 陳純敬次長、柯茂榮科長與丁致成執行長於晴空塔上合照



圖 31 晴空塔上俯瞰隅田川周邊

二、日本橋再生計畫

(一)日本橋再生計畫

自江戶時代以來，因地理環境與位置等條件的支持下，日本橋逐漸發展成為東京的政治，經濟，文化中心。近年來因當地經濟環境變遷，路邊商家撤離，日本橋地區失去了往日的繁榮。1999 年東急百貨日本橋店歇業，成為正式展開都更的契機，三井不動產公司宣布日本橋再生計畫，並著手進行都市更新。當地老店與中央區也一起投入都更計畫，不僅活用當地歷史建築物，也開始進行新的社區營造，接收城市再生區的指定，在日本橋室町河東區城市區五個一體化發展作為推進的一部分，成就 5 個街區合作的日本橋都更。

三井不動產提出了以「保存」、「再生」和「創造」的三合一開發概念，在公、私部門共同合作與在地社區的支持和參與下，日本橋再生計畫活化了原本蕭條的城區，創造了新的魅力日本橋區。因此日本橋再生計畫橫跨四大領域：1.產業創造：串連產、官、學三方的合作開創新的產業與市場；2.地區創生：結合日本著名老店來打造特色商店街，打造「江戶桜通り」和日本橋案内所的建置來推廣日本橋文化，營造魅力空間；3.地域共生：透過社區防災演習、祭典等活動，福德神社的重建和福德森林的綠化等建設來強化社區的交流發展；4.水域再生：水岸區的整治、推廣日本橋的水上觀光之旅和爭取移除首都高速公路讓日本橋能重見天日，打造都市的親水環境。⁴⁰

1.日本橋再開發的五街區

以都市再生特別措置法為法源依據，由三井不動產擔任主要開發者，將室町東地區再開發分為 5 個市街區：1-5 街區於 2014 年完成更新，更新後大樓為室町千葉銀行三井大樓（商業設施名稱：COREDO 室町 3），興建地上 17 層、地下 4 層之商業辦公大樓；2-2 街區於 2010 年完成更新，更新後大樓為室町三井東大廈（商業設施名稱：COREDO 室町），興建地上 22 層、地下 4 層之商業辦公大樓；2-3 街區於 2013 年完成更新，更新後大樓為室町古河三

⁴⁰ 三井不動產株式會社海外事業二部 2015.8.20 簡報；MITSUI FUDOSAN () Nihonbashi Revitalization Plan. Mitsui Fudosa, Tokyo

井大樓（商業設施名稱：COREDO 室町 2），興建地上 22 層、地下 4 層，為結合住宅與商業辦公電影院結合使用之複合式大樓；2-4 街區於 2010 年完成更新，更新後大樓為日本橋室町野村大廈（商業設施名稱：YUITO ANNEX），興建地上 9 層、地下 2 層之商業辦公大樓；2-5 街區於 2014 年完成更新，重建 1,100 年前就坐鎮於此的「福德神社」。



圖 32 室町東地區再開發街區配置圖⁴¹

2. 都市設計-100 英尺的群樓管制線

日本橋再開發計畫中於主要街道兩側(中央通道)的建築物低層(裙樓)部分，規範建築物 100 英尺（約 31 米）腰線，以配合重要文化財的建物(歷史建物)、形塑街道景觀的一致性，創造協調的都市景觀。

⁴¹ <http://blog-imgs-47.fc2.com/u/r/b/urbanreallife/20101020103355dcc.jpg>



圖 33 位於中央通道上「三井本館」與「日本橋三井大樓」外觀

3.商店街道的形塑

為了重塑日本橋舊有的商店街區風貌，透過特有電線路管地下化及鋪面設計，打造具有日本風味的沿街店鋪，創造特色「仲通道」和「浮世小路」；同時透過加寬人行道寬度，延續日本銀行總行櫻花樹，打造「江戶櫻花通道」街景。

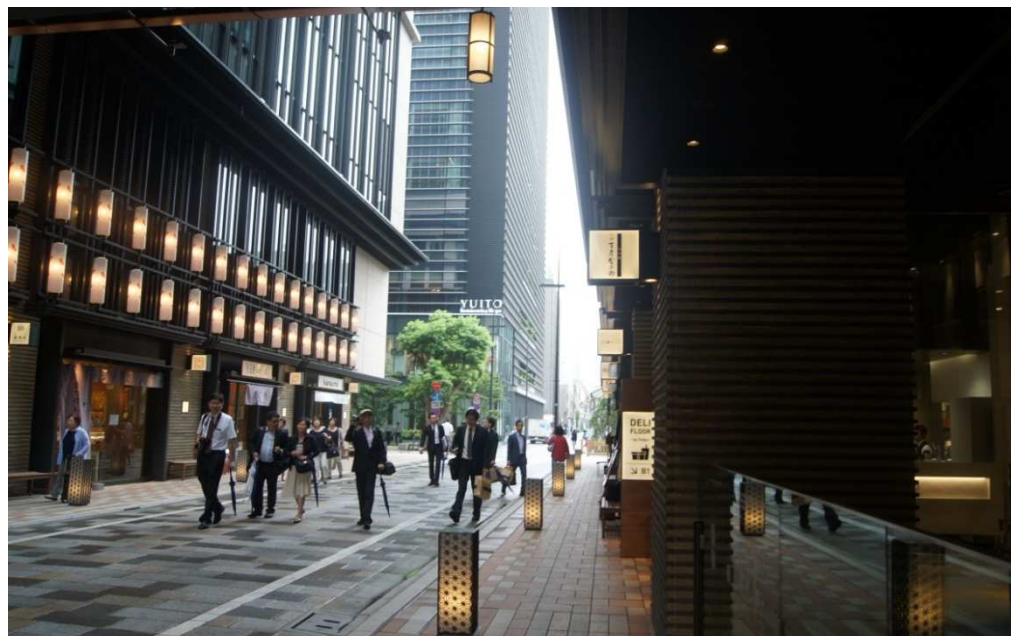


圖 34 強調傳統老店氛圍的「仲通道」



圖 35 延續日本銀行總行櫻花樹街道景觀

4. 地下連通地鐵與商業設施

為了延續人行動線系統，加強與東京車站、八重洲地區的串聯，因此日本橋再開發計畫也提出了建構地鐵站地下連通、「江戶櫻通道地下步道」系統等工程，做為人行主要的動線，與中央區、東京國道合作共構 3,000 m² 地下廣場的空間，新設地下步道，可直接連通地鐵與沿街商辦大樓 B1 層店鋪，也創造出新的商業活動空間與不被車行干擾的友善人行環境，同時藉由交通重要設施所吸引來的穿越人潮，做為地下商業設施的主要消費人力。⁴²

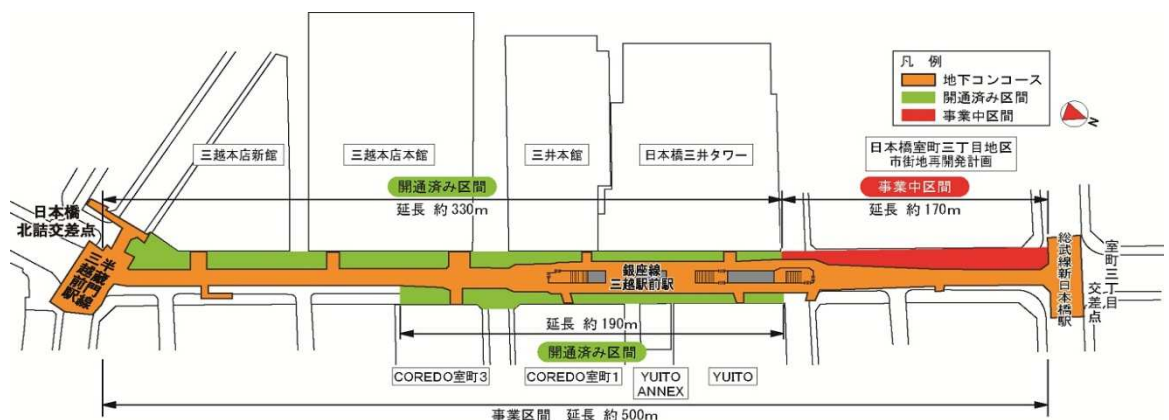


圖 36 江戶櫻通道下地下步道⁴³

⁴² 三井不動産株式會社海外事業二部 2015.8.20 簡報

⁴³ <http://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/saisei/nihonbashi/index.htm>

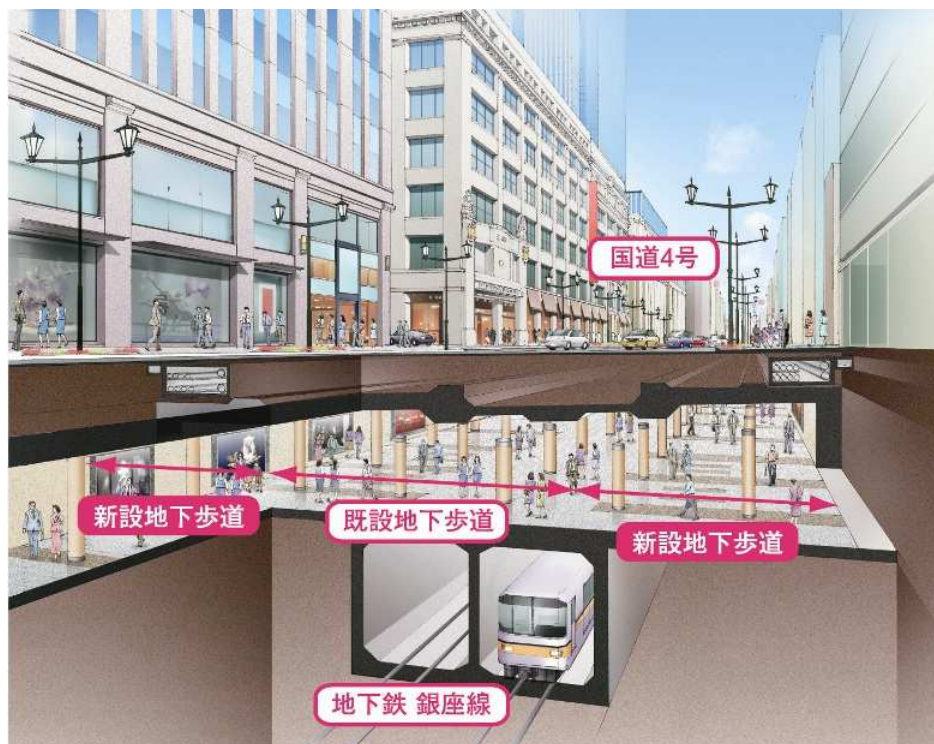


圖 37 地下通道與建築一體化⁴⁴

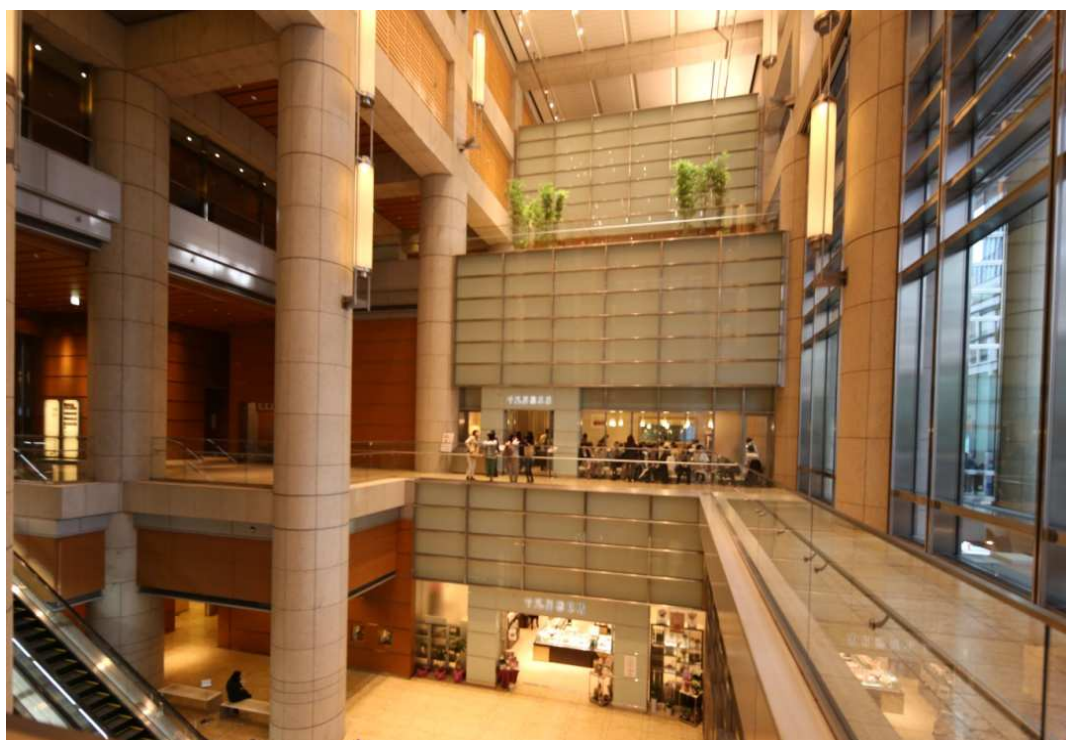


圖 38 商業設施與地鐵連通垂直動線

⁴⁴ <http://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/saisei/nihonbashi/index.htm>

(二)參訪紀錄

在三井不動產的人員帶領下，我們首先參觀復建後的福德神社與正在興建中的福德森林；接著我們通過了介於 COREDO 室町與 COREDO 室町 2 間的人行徒步區。徒步區街道的兩旁皆是著名的日本老店。福德神社和老店舖完全不突兀地穿插在現代化的高樓層建築間，讓團員們深刻的見識到三井不動產的「保存」、「再生」和「創造」的三合一的開發概念的用心。參觀的行程最後來到了日本橋橋旁邊的道路元點紀念碑，我們與三井不動產的朋友相約，幾年後一定會再回來看他們努力後再生的日本橋地區。



圖 39 復建後的福德神社



圖 40 三井不動產向陳純敬次長介紹日本橋再生計畫



圖 41 位於日本橋的東京道路元點紀念碑

三、東京車站地區

(一)東京車站地區都市更新介紹

東京車站地區位於皇居與東京車站間，是日本東京都都心內最重要的商業辦公中心之一。於明治時代初期，原是荒煙漫草的陸軍訓練所，後由三菱集團收購土地開始建設，而使此區開始蓬勃發展。東京車站地區的建築規劃初期喜仿效當時的歐、美城市，這也讓早期東京車站地區的街景有著小倫敦與小紐約等的稱號。這些早期的英倫、紐約風的建築與街景現多已不復存，唯少數被保存下來的歷史建築和復建品裝飾在新式的超高大樓間，如三菱一號館、日本工業俱樂部會館等，形成了另一種屬於東京車站地區在地的特有城市景觀。

東京車站地區的千代田、丸之內、有樂町等地區，總共有 110 公頃，建地有 60 公頃。這裡是日本經濟的中樞神經地帶，共有九十餘棟建築物，大多數的大樓都是超過三十年以上老舊大樓。許多全國性最大的大企業總部都設置在這裡，每天在此有 24 萬人工作，80 萬人在此消費活動，這些企業的年產值高達全日本 GDP 的 20%。現在這裡公部門和私部門手牽手一起協力推動都市更新。

1986 年東京都「都市再開發方針」中，已將東京車站周邊之丸之內、大手町、有樂町等地區，劃定為「東京站周邊都市更新誘導地區」，於 1988 年該地區成立「都市更新計畫推進協議會」，在總面積 111 公頃更新地區內，共計約有 100 棟建築，其中的 30 棟，基地面積約達 60 公頃部分，係由三菱地所擁有，故該協議會乃由該公司主導推動，於 1994 年 3 月簽訂「大手町、丸之內、有樂町地區造街基本協定」，復於 1996 年 8 月組成該地區「造街懇談會」積極與東京都協商，陸續擬訂「業務商業設施主要計畫」及都心地區建設方針，並朝放寬開發管制規定之方向，積極引導地主進行更新。⁴⁵

1999 年東京都石原知事與 JR 東日本公司松田社長協商，對東京車站紅磚瓦傳統建築之復舊及站前廣場空間改善構想取得共識後，積極展開東京周邊地區的更新規劃。在此地區，已陸續實施完成多項更新事業，並配合於 2010 年預定復

⁴⁵ 何芳子和丁致成 (2006) 日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.31-33

建完成之東京站體建築，實施多項重大都市再生事業，使車站周邊之丸之內、八重洲地區的都市景觀煥然一新。

東京都於 2000 年 2 月策訂東京車站周邊地區開發管制準則（Guidelines），創設「特例容積率適用區域制度」，並予納入都市計畫法及建築基準法等相關法令修訂。

2001 年 10 月日本都市計畫學會組成之「東京車站周邊再生整備研究委員會」，提出研究報告，並由東京都正式發布「東京新都市改造願景」，同年 12 月經東京都知事與 JR 東日本公司社長會談，就東京車站周邊地區開發整備方向取得同意後，東京都於 2002 年 2 月提出「都市開發諸制度運用之基本方針」修正，並進行「特例容積率適用區域」之都市計畫核定，都市計畫道路變更等作業程序。

於 2002 年 6 月正式完成「大手町、丸之內、有樂町地區計畫」之都市計畫法定程序，並配合修正建築基準法相關規定，乃允許於 2003 年 1 月 1 日起，其商業區最高容積率可達 1,300%之指定值。⁴⁶



圖 42 東京車站地區允建容積說明圖⁴⁷

為了實現東京車站周邊的再生建設和重塑首都的門戶景觀，東京車站周邊再生整備研究委員會提出了 3 項策略：

1.以保存復建丸之內車站建築及八重洲廣場周邊開發為核心，創造符合首都東京

⁴⁶ 何芳子和丁致成 (2006) 日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.31-33

⁴⁷ THE COUNCIL FOR AREA DEVELOPMENT AND MANAGEMENT OF OTEMACHI, MARUNOUCHI, AND YURAKUCHO (2015) The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho 2015. The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho, Tokyo P.11

之容貌、景觀。

2. 扮演國際都市東京中央車站之交通節點、據點功能角色，提昇站前廣場空間品質。
3. 提供民間投資都心地區建設之機會，解決都市基盤設施不足問題，強化都心地區發展活力。

另外，東京車站周邊再生整備研究委員會也訂定出了 6 個行動方案來推動東京車站地區的活化與更新：

1. 丸之內站體建築之保存復建。
2. 丸之內站前廣場整建。
3. 丸之內站前連通皇居禮賓大道（行幸通）之整建。
4. 八重洲站前廣場整建。
5. 南側東西向自由通路整建。
6. 特別容積率適用區域制度之運用。

周邊舊有建築積極展開改建計畫，並為強化其超高層建築意象及多樣化使用機能，予活用特例容積適用區域制度，移轉部分車站建築未利用之容積並藉以配合籌措部分站體建築復建之所需經費。⁴⁸

其中八重洲廣場南北兩側之雙子大樓，就是將部分東京車站未利用之容積移轉至車站南北兩側之基地。

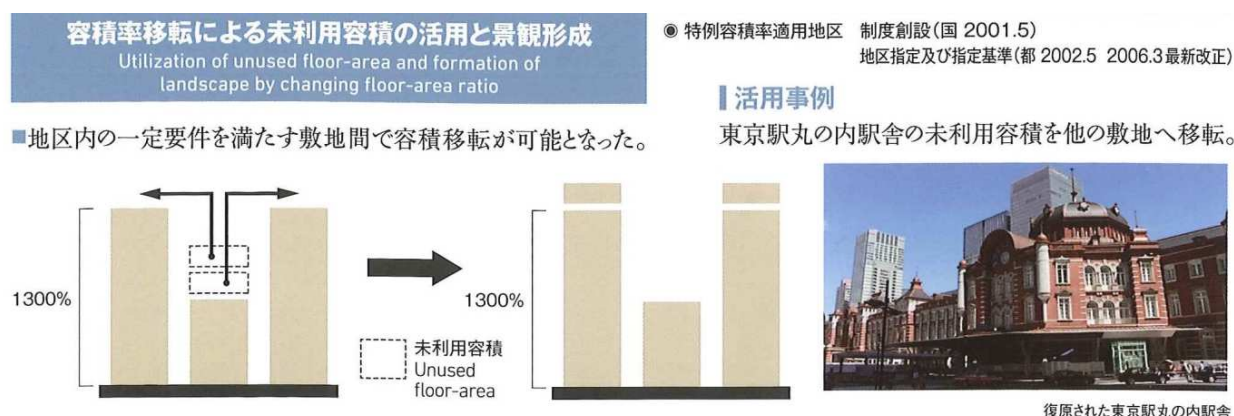


圖 43 八重洲都市再生容積移轉示意圖⁴⁹

⁴⁸ 何芳子和丁致成 (2006) 日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.33

⁴⁹ THE COUNCIL FOR AREA DEVELOPMENT AND MANAGEMENT OF OTEMACHI, MARUNOUCHI, AND YURAKUCHO (2015) The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho

另外，為使丸之內與八重洲兩側出口廣場貫通，並延伸行幸通及皇居之中央軸帶，特拉開雙子超高大樓之間距，兩棟建物間配置具巨大頂蓋之廣闊人行空間，配合調整改善周邊地區人行、車行動線，使整體東京車站的東西側、南北側，均藉由此開放空間軸帶，提供有機性的立體貫連，塑造相當獨特的都市天際線及嶄新景觀風貌。此外，在中央貫連部分之人工地盤及屋頂空間，均加強植栽綠化，以美化景觀。

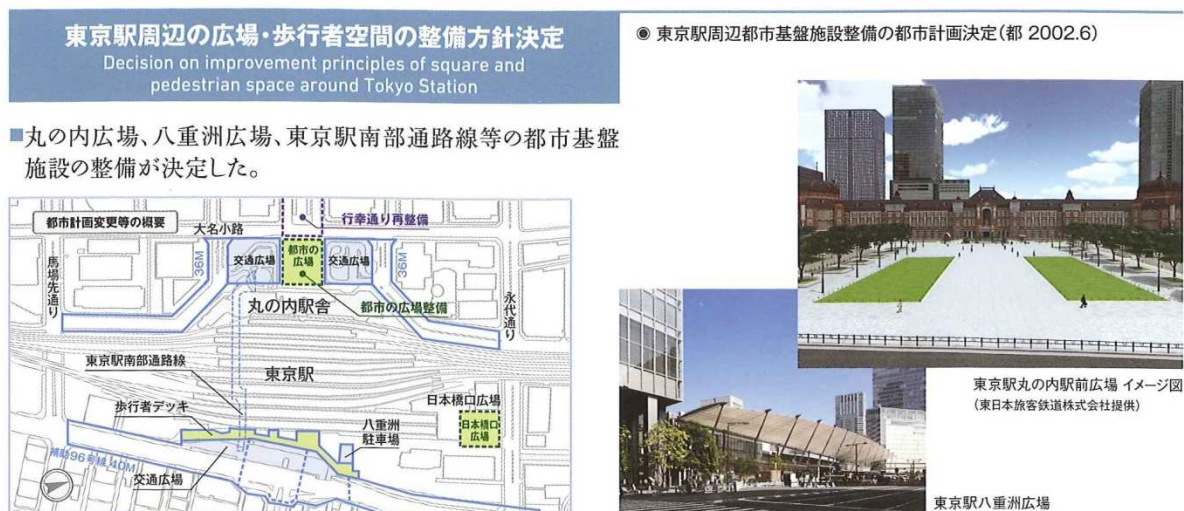


圖 44 東京車站周邊廣場與人行空間規劃示意圖⁵⁰

透過整體性的都市再生的構想，東京車站地區的都市更新有下列幾種創新與特色：

1. 多元化的土地使用：

丸之內地區的大樓過去的使用相當單一化，93%的面積作為辦公室使用，只有 7%是零售或餐飲。整個區域只有在上班時間很熱鬧，到了週末則人潮很少。新的更新計畫將使零售餐飲面積大符提昇 2 至 3 倍，並引入各種文化設施，成為多元化的使用及都市魅力的中心。

2. 保留歷史特色：

東京車站復建，恢復上一世紀初的原貌。原有容積移轉至本區其他基地。例如明治生命大樓、工業俱樂部大樓等具有歷史特色的建物大多留下舊大樓

2015. The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho, Tokyo P.10

⁵⁰ THE COUNCIL FOR AREA DEVELOPMENT AND MANAGEMENT OF OTEMACHI, MARUNOUCHI, AND YURAKUCHO (2015) The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho 2015. The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho, Tokyo P10

或大理石的古典立面，新舊並存。未來三菱地產甚至要將 1894 年興建的一號館重新復建。

3. 控制建物高度：

丸之內地區原本建物高度限制為 100 英尺 (31m)，如今大幅放寬至 500-670 英尺 (150m-200m)。原本 100 英尺的腰線仍被保留，作為裙樓的高度線，超高層的部分則必須退縮維持街道的人性化尺度。

4. 綠建築：

全部的建築物都以省能、省水的環保綠建築規劃，設置中水道系統，減少污水排放。

5. 寬頻網路系統：

全區規劃有光纖網路系統。

6. 地域冷暖房系統：

全區規劃有地域冷暖房系統。

7. 綠帶軸線系統：

東京車站前中軸線及丸之內仲通成為重要的綠帶系統，設置寬敞的人行道。⁵¹

(二)參訪紀錄

為了讓招商團能更進一步實地了解東京車站地區的更新，吉村副室長帶領著大家從丸之內永樂大樓出發，沿丸之內仲通道導覽東京車站地區。沿途經過三菱地所與日本工業俱樂部共同實施更新開發的日本工業俱樂部會館。其將身為歷史建物的日本工業俱樂部老房子修復保存並且與新的超高層大樓結合為一體，是歷史建物與都市更新融合非常好的一個案例。接著來到行幸通，行幸通是東京車站與皇居的中軸線，站在行幸通上可一目了然東京車站附近地區對於建物高度的控制，丸之內地區原本的建物高度限制在 100 英尺，所以周邊的新大樓都必需以 100 英尺做為裙樓的腰際線，高樓層的部分則需要退縮將空間讓出來彰顯就有高度的記憶。而非常出名的三菱一號館更新案也是我們參訪的地點，在更新基地內，

⁵¹ 何芳子和丁致成 (2006) 日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.34

除了復建三菱一號館提供為美術館使用外，還包括一棟地上 34 層複合機能的新商辦大樓，在新大樓與三菱一號美術館之間則配置了一充滿綠意的廣場，非常適合行人停下來短暫休憩。為了讓我們更貼近觀看東京車站的主體建築，吉村先生也帶領招商團來到中央郵局六樓的平台，俯瞰整個東京車站復舊後的情形，深深體會到推動更新需要長期的決心。



圖 45 行幸通上觀看東京車站



圖 46 東京車站復舊後的圓形屋頂



圖 47 三菱一號館

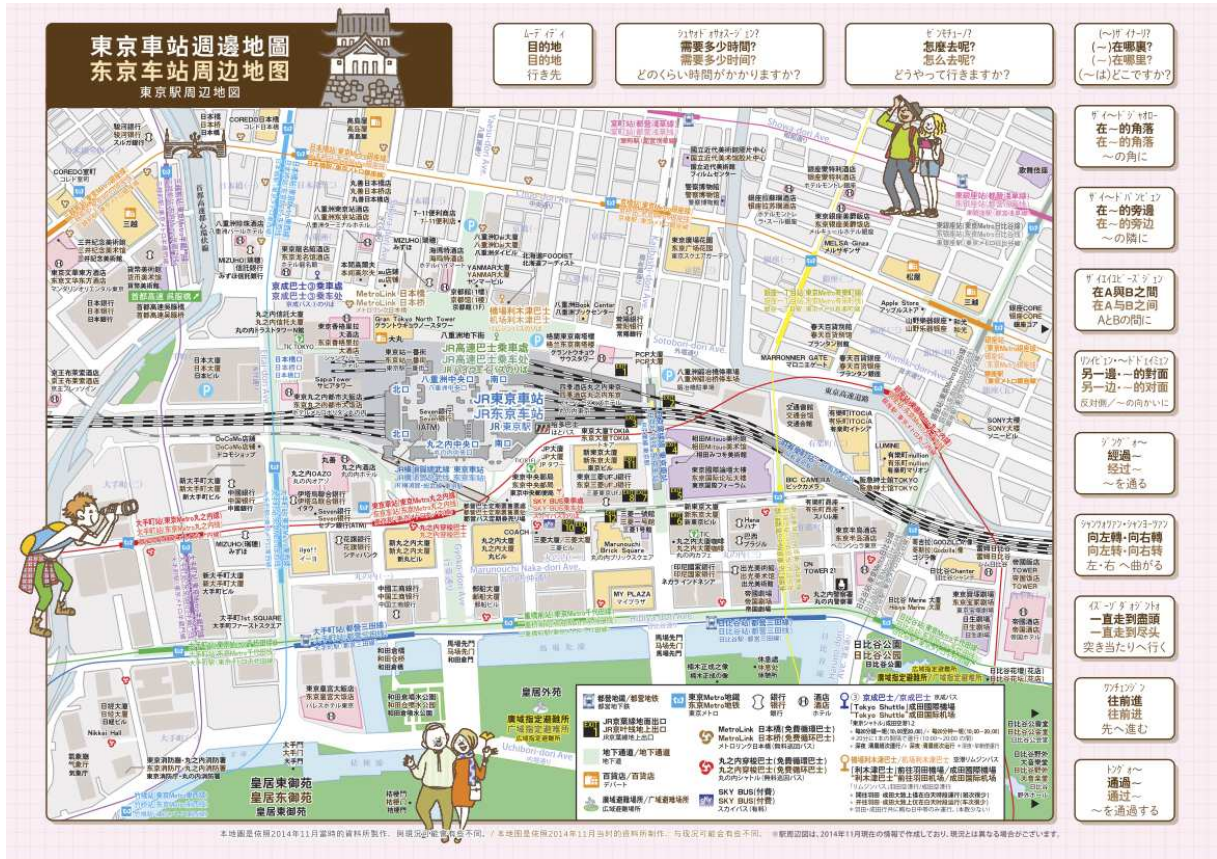


圖 48 東京車站地區地圖⁵²

⁵² <http://www.tokystationcity.com/en/access/>

四、東京中城

(一)東京中城地區介紹

東京中城更新開發基地，原屬日本防衛廳用地，西元 1995 年防衛廳遷移到新宿區市谷的自衛隊本部基地後，提供廣達 7.8 公頃的大型更新用地。防衛廳的遷移計畫早於 1985 年中曾根首相時，即予納入「公共建設引導民間投資開發(PFI)計畫」的一環。該基地於西元 2001 年由三井不動產、全國共濟農業協同組合聯合會、積水房屋，及安田、富國、大同等三家人壽保險公司，以 1,800 億日圓取得土地，是日本有史以來最大宗的國有土地開發案。於西元 2003 年 3 月完成都市計畫法定程序，西元 2004 年 5 月動工，於西元 2007 年興建完成。

基地內共規劃興建四棟建物，建築群包括中央的 Tower 棟（高度為 248 公尺為東京都內最高），前端的 Front 棟及東西棟。總基地面積約 7.84 公頃，如包括東北側的檜町公園，則達 10.1 公頃，總樓地板面積約 566,000 平方公尺，為僅次於六本木之丘的大規模開發建設事業。

東京中城規劃有豐富的文化設施，包括由名服裝設計師三宅一生所主導的 21_21Design Sight、Suntory Museum 及 Design Hub。Suntory Museum 是三得利集團的博物館，以展現日本精緻歷史文化為重點。Design Hub 則為設計產業的育成中心及會議中心。擁有將近 3 公頃的檜町公園，納入東京中城計畫進行整體規劃，將原防衛廳基地內約 140 株檜木、銀杏、櫻花等樹木，保留或移植於公園內，使此街區成為高度綠覆空間，使豐富綠化成為此街區的另一重要特色。檜町公園在西元 1963 年正式開園，江戶時代就種植許多檜木。目前園內尚餘留水池及檜木，還有廣場、羽毛球場等。東京中城計畫與南側的日比谷線六本木站距離約 200 公尺，為了方便使用者搭乘捷運系統，避免造成臨近道路交通擁塞，於是計畫興建地下直通的人行通道。⁵³

⁵³ 何芳子和丁致成 (2006) 日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.123-129



圖 49 東京中城設施示意圖⁵⁴

地下鐵大江戶線六本木站與千代田線乃木坂站間之直通道路亦配合東京中城 MID TOWN 興建工程的完工期限，予以闢建。⁵⁵

1. 國立新美術館

位於六本木 HILLS 北側、東京 MID TOWN 計畫地區西側，原屬東京大學生產技術研究所所在基地，利用其搬遷後之部分用地，刻正興建新美術館，此設施興建堪稱是文化廳推動之一最大型計畫。

國立新美術館，係以公開徵求作品之展覽為主體之劃時代大型美術館，利用原東大生產技術研究所舊址用地，以座落於茂密森林，由綠樹圍塑之規劃構想，進行設計，且其西側為濃密綠化之青山靈園，委由日本國際知名建築師黑川紀章，以充分融合自然、藝術與都市環境之理念，設計興建，其外觀採用三次元曲線之玻璃帷幕牆造型，展現優美的律動感，並為維護美術品及觀眾之安全，採耐震設計，徹底塑造無障礙空間環境。此計畫於 1996 年定案，2002 年開始施工，佔地約 3 公頃，總樓地板面積 47,960 m²，高度 32.5m，於 2006 年 6 月完工，2007 年正式開幕。⁵⁶

⁵⁴ <http://www.tokyo-midtown.com/cht/facilities/>

⁵⁵ 何芳子和丁致成 (2006) 日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.124

⁵⁶ 何芳子和丁致成 (2006) 日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.124



圖 50 國立新美術館

2 政策研究大學院大學

原東京大學生產技術研究所舊址一部分用地，業於 2005 年興建完成一未來都市型的新大學校園。本大學的前身為埼玉大學政策科學研究科大學院課程的教育機關，於 1997 年創設時，臨時校舍設於東京新宿區，預定於本校園興建完成後遷移。此佔地約 3.2 公頃之校園，其主要研究棟為高度 62m 的 14 層樓建築，為日本國內最高校舍，預期將扮演日本「明日頭腦」集團之嶄新基地角色。⁵⁷



圖 51 政策研究大學院大學

東京中城的都市更新案有許多特色：

⁵⁷ 何芳子和丁致成 (2006) 日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.124

1. 遷移與更新開發同步規劃

早在 1985 年中曾根首相時，即確定防衛廳本部由港區六本木遷移至新宿區市谷用地之遷移計畫，同時確定遷移後遺留的舊址基地應朝導入民間投資建設之 PFI (Private Financial Initiative) 方向進行開發。在此遷移與開發構想架構下，同步分頭檢討相關課題，進行溝通協調。

2. 即早確定開發構想及開發方式

1995 年防衛廳本部遷移後，舊址用地即朝既定開發方向進行土地處分及相關都市計畫變更作業，由財力雄厚的三井集團的三井不動產帶頭結合其他五家公司標購土地，提出「東京中城(Tokyo Midtown)更新開發構想」。該合作開發團隊於 2001 年取得，經核算成本約 760 萬日圓/坪，依開發構想更新建設後，其總經預估價值未達 1,500 億圓，遠低於 1,800 億圓之土地取得成本。故三井不動產公司乃提出「防衛廳舊址完全復活計畫」，在實質建設方面研擬整體開發計畫，同時，在財務計畫方面，決定採用「特定目的公司 SPC (Special Purpose Company)」方式，以不動產證券化手法籌措開發資金，俾順利推動。

綜觀日本諸多大型更新事業，因其須投入龐大的資金，多以創造百年大業的觀點，在規劃初期，除實質建設相關問題外，對於後續有效營運等相關議題，均能先期與相關機關機構充分協調溝通，願意花費較長時間將可能遭遇難題，尋求共識並確定解決方法，詳細研訂執行計畫，始依循實施，一旦進入施工階段後，均能如期完成，絕少必須屢次變更設計而延誤工期之現象發生。如總面積達 11 公頃六本木之丘從 1986 年經指定為「再開發誘導地區」後，雖耗時 17 年，終於 2003 年完工啟用，但其係於 2000 年 4 月開工，龐大的更新事業，僅花費了 3 年即予完成。而本 MID TOWN 更新事業，雖於 1995 年防衛廳本部遷移後即展開作業，而一旦開始動工，亦能掌握於 3 年內完成。

3. 財力雄厚經驗豐富的企業體願意帶頭扮演協調整合角色

東京中城計畫，由百年老店的三井不動產為代表，結合其他五家企業共同標購土地，更新事業的推動，從更新構想及事業計畫的策略開發方式（建築設計）、財源籌措以及後續營運等問題，均由該公司主導，從整體規劃創造整體

效益的觀點，進行溝通協調。

為使更新事業順利推展。如東京車站丸之內地區的大地主—三菱地所，在約 100 棟既存建築物中，佔有 30 棟，該公司亦基於提昇整體都市環境意象之考量，於 1998 年主導，結合相關權利單位成立「再開發計畫推進協議會」密集與東京都、東日本鐵路公司等相關單位協調溝通，研擬更新策略、方針，據以實施，目前已完成多項更新事業，頗具成效。

本計畫的合作團隊中，有三家人壽保險公司，屬同業的公司，彼此應是競爭對手，但也願意彼此合作誠屬難得。國內的同業如能在塑造整體環境景觀，提昇都市生活品質的共識下，在良性競爭的立場外，也能互相攜手合作，則可克服許多更新的困難，有效推展具整體效益的大型更新計畫。

4. 協調附近地區相關設施的實施進度，創造更大的相乘效果

在東京中城西南側的六本木之丘業於 2003 年 4 月完工啟用，在相關軟體服務及活動策劃等運作下，已帶來相當可觀的集客效果及開發效益。在地下鐵線路及連通道路的配合興建，以及對側基地於 2005 年建設完成的教育設施—政策研究大學院大學校園，對預定於 2007 年同步完成的文化設施—國立新美術館，將使 MID TOWN，期待創造之「住、職、遊、憩、文化」複和機能，於完工啟用後，即能不折不扣的完整呈現。

5. 善用周邊的開放空間塑造更新特色

在東京中城東北側既存的「檜町公園」面積約 3 公頃，該公園於 1963 年興闢。園內有樹齡達數百年以上的檜木，並有水池、百株以上的銀杏及櫻花樹，是都市中心區相當珍貴綠地資源，經由著名的建築設計大師，安藤忠雄及三宅一生的創意，並透過民眾參與方式納入更新計畫，進行改造。將所有樹木原地保留或移植，進行環境改造，使充滿綠意的公共開放空間，成為此街區的最大特色及最佳賣點。此種善用鄰近人為或自然生態資源，創造更大更新附加價值的作法，必然是可遇不可求的。但如能抱持此理念，積極探索追尋，或能發掘潛沈的歷史文化等資源，藉由妥善規劃，予以發揮光大，應可創造無可取代的

特色。⁵⁸

(二)參訪紀錄

此次的參訪由大壯建築師事務所的陳建州建築師帶領團員先到國立新美術館參觀，針對該館的玻璃帷幕圓弧造型的外觀，說明其設計的手法，隨後入館內進行參觀，參觀完畢後，再行經檜町公園和 21_21Design Sight，並經由東京中城戶外的立體連通道進入東京中城的百貨商場。這透過活化利用廣大綠意的公共開放空間，結合複合機能的硬體建設，引入人潮帶來商場消費的附加價值、發揮整體街區開發效益的軟體營運管理，除創造東京中城街區獨特風格外，也是本案成功的重要關鍵。



圖 52 東京中城之一隅



圖 53 陳建築師導覽國立新美術館

⁵⁸ 何芳子和丁致成 (2006) 日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.131-132



圖 54 東京中城檜町公園中的 21_21Design Sight



圖 55 東京中城戶外的立體連通道

五、虎之門之丘

(一)虎之門地區介紹

虎之門更新案的開發契機，主要是因為東京的重要交通幹道環狀 2 號線，雖早於 1946 年規劃此動線，但虎之門至神田路段始終無法通行，在 1989 年日本通過立體道路設計規定，為此段通行帶來曙光，直到 2014 年 6 月除連結環狀二號線並成為 2020 年東京奧運通行動線，更藉此次虎之門都市更新再開發的機會改善地方環境品質，基地內規劃有商業、辦公、住宅、旅館及會議空間等複合式機能，也將虎之門大樓打造成東京的新地標。

虎之門更新案的整體計畫包括約 1.9 公里的虎之門與新橋間環狀 2 線的地面及地下 1.5 公里的道路地下化工程及三個街區的更新開發事業。三個街區包含新橋街區、青年館街區、虎之門街區。虎之門更新案實施面積 8 公頃中，以徵收方式取得約 5 公頃的道路用地，均屬住宅現況使用狀態。對於遷移權利關係人必須給予妥善安置，因此有配合規劃適當街區實施更新事業之必要，更新事業共區分 3 個街區，公開徵選民間業者投資參與實施。

虎之門地區的都市更新屬第二種市街地再開發事業，虎之門之丘位於第 III 街區，除配合更新事業興建地上 52 層、地下 5 層之建築物，建物高度 247 公尺（僅次於東京中城 248 公尺），更以立體道路設計虎之門至神田路段之地下隧道，隧道雖通過建物底部，但其構造與建物仍是分開的，僅整合在同一基地但各自分離。

更新後建築物同時兼具商業、會議空間、辦公、居住、旅館、休閒等複合式機能，同時因具備高度耐震性能與防災機能，可作為災害緊急避難收容中心，更配合周邊綠地及東京海風流向設置大量開放空間，其串連周邊環境綠軸，扮演生態跳島及都市風廊之功能，並取得環境性能評價「CASBEE」與日本生態協會認證「AAA」之最高等級。另於建物內部空間設立多種公共藝術作品，期形塑東京藝術文化焦點，並以 Toranomom 科技未來之形象，為地方帶來未來城市意象。

虎之門之丘都市更新案除與建物高度為超高層大樓外，更應用了立體道路

設計制度，使道路得採高架或地下化使用，地上層之私有土地仍可供車行使用，將土地創造效益最大化。

表 6 「虎之門之丘更新案」辦理歷程表

日期	事件
1946 年 03 月	環狀二號線之都市計畫定案(延長約 9.2 公里，幅員 100M)
1950 年 03 月	環狀二號線的幅員 40M 變更
1989 年 06 月	創設「立體道路制度」
1998 年 12 月	市街地再開發事業之都市計畫決定/環狀二號線之都市計畫變更
2002 年 05 月	事業協力者決定（森ビル株式會社、西松）
2002 年 10 月	市街地再開發之事業計畫決定
2009 年 09 月	第三街區特定建築者決定為「森ビル株式會社」
2011 年 04 月	第三街區開工
2014 年 05 月	第三街區完工

資料來源：森大廈株式會社都市開發本部 2015/8/21 簡報。

採用特定建築者制度，由東京都徵選「森大廈集團」為特定實施者，負責開發建築及後續營運管理，得有效運用民間業者所擁有開發資源與經驗，是一公私部門密切合作完成的公共設施建設與土地開發整體規劃的成功典範。

為落實推動環狀 2 號線開闢，於 2002 年設立「環 2 地區再開發協議會」由權利關係人與東京都、區公所、特定建築者等組成，並依不同街區各組分會，以收納地方居民意見，並達成共識以完成本次更新計畫。

為有效興闢環狀 2 號線，港區公所於 2012 年策訂「環狀 2 號線周邊地區再生準則」，並經東京都於 2013 年指定「環狀 2 號線沿線新橋地區」為景觀再生地區，其方針包括：形塑統一感與熱絡氛圍的街區景觀、落實土地有效合理使用、落實具魅力及活力之永續發展理念，並以此方針訂定周邊建築設計準則，同時得依建築計畫對環境景觀貢獻度，酌予放寬容積率限制。⁵⁹

⁵⁹ 何芳子(2014) 東京新地標 虎之門 HILLS 誕生都市計畫道路關建與更新事業結合創造之閃亮之星, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.20-23 <<http://www.ur.org.tw/download/updatemsg/2014916174427.pdf>>



圖 56 虎之門更新計畫三個街區範圍圖⁶⁰

虎之門之丘更新案有兩大特色：

1. 道路地下化關建與更新事業併同實施

日本「都市再開發法」於 1969 年訂頒，於推動更新計畫為求達到「人車分離」有效帶動鄰近地區繁榮發展，往往必須結合道路對側基地納入整體規劃。因此，在再開發法實施 20 年後的 1989 年確立「道路立體化制度」。依此制度，除道路用地本身可採高架或地下化使用外，在私有土地上亦可由道路立體化穿越，提供車行（汽機車或捷運等）使用。且開關計畫道路徵用道路用地之同時，對於原來用地上的現住戶之妥善安置，必須備妥配套措施。

2. 採用「特定建築者制度」

日本更新事業推動主體以由單元內土地權利關係人自組更新會實施方式居多。因權利人並非更新專業背景，對實施過程的規劃設計、建物興建、處分「保留床」等必要作業，往往遭遇困難。因此，1980 年都市再開發法修正時，將「特定建築者」可扮演角色功能納入規範。惟欲擴大「特定建築者」的功能，於 1999 年修法時規定徵選為「特定建築者」

⁶⁰ 森大廈株式會社都市開發本部 2015/8/21 簡報。

的民間業者不限於「保留床⁶¹」尚
可將「權利床⁶²」納入執行範圍。

63

(二)參訪紀錄

在拜訪森集團之前，由丁致成執行長先帶領團員介紹虎之門之丘附近地區，讓團員們對於該地區有初步的了解後，而拜訪的過程中森集團也對於虎之門的計畫做了充分的解釋與說明，同時透過從五樓現代化的 Toranomon Hills Forum 會展中心可以鳥瞰虎之門之丘的第二種市街地再開發事業，更讓人深刻體驗其開發經驗是值得國內借鏡的地方。



圖 57 陳純敬次長、柯茂榮科長與許裕億副工程司合影



圖 58 虎之門之丘俯瞰周邊街道

⁶¹ 在第一種市街地再開發事業中，以權利變換方式執行，除土地權利人分回的「權利床」外，剩餘皆為「保留床」。

⁶² 在第一種市街地再開發事業中，以權利變換方式執行，土地權利人分回的為「權利床」。

⁶³ 何芳子(2014) *東京新地標-虎之門 HILLS 誕生都市計畫道路關建與更新事業結合創造之閃亮之星*, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市 P.20-23 <<http://www.ur.org.tw/download/updatemsg/2014916174427.pdf>>

陸、心得與建議

一、心得

(一)日本廠商對於基隆火車站都市更新案未來招商之建議

1.保留招商彈性-因應市場變化

雖然台灣與日本關係密切，但對於台灣的投資環境仍需藉由市場調查，才能加以掌握並評估投資的可能性，而且以日本開發經驗，大型的招商個案往往歷經了 10 幾年甚至要更久的時間才能開發完成，以三菱地所在開發橫濱港的經驗，原先規劃是以辦公室產品為主，後來遭遇到泡沫經濟的影響，因此後來就朝向觀光商業的發展為主，所以吉村 友宏副室長特別強調：招商案的都市計畫應保留變更的彈性，以因應市場變化，才能適時的反映出最適合的開發產品，這對於本次招商案的規劃是相當寶貴的意見。

2.開發產品-因地制宜

大和房屋堀常務執行董事認為本案位於基隆港，除有大台北地區及當地的消費市場外，又有穩定的觀光客市場，故建議本案是可以朝向 OUTLET 或免稅店的產品進行規劃；甚至提出是否有機會做為賭場，增加國外廠商投資的吸引力。顯見日本廠商對於本案未來可開發之產品相當重視，並且希望了解台灣對於相關開發產品的規定，以做為後續評估投資可行性的依據，因此本案的開發產品除了要保留可變動性外，更應依照地區的特性而設定特別的使用，較能吸引國外廠商的投資。

(二)政府主導都市更新案招商之心得

1.大型更新案推動關鍵-公私部門合作

此次的日本行程雖然是以招商為主，但在與日本廠商的交流過程中，也藉由實際案例的導覽和介紹，了解日本在推動都市更新的手法，其中最主要的成功關鍵因素就在於公、私合作的模式，政府利用大量的政策工具(包括容積的調派、獎勵、道路立體化制度和種地的連鎖開發等等)賦予私部門開發的

彈性，但也要求私部門必須負擔起地區公共環境改造的任務，私部門在開發的過程中也非一味的追求著開發的利益，而是更著重於與地區的協調和對社會的公益貢獻，好的公共環境的塑造才能帶來好的開發效益，因此公私部門兩者之間是彼此合作的關係，而非對立的關係；以三井不動產的日本橋再開發為例，三井不動產秉持著「共生共存」的企業精神，在「日本橋再開發計畫」中提出了以「保存」、「再生」和「創造」的三合一的開發概念，結合公部門、私人企業和地方人士與團體的共同合作，以活化區域和創造新的魅力城市為目標，尊重和運用在地的歷史、文化和傳統等元素創造出新的價值，都是我們未來在推動大型都更案上值得借鏡與學習的地方。

2.公辦更新-公私部門責任明確

虎之門之丘都更案是日本東京公辦更新成功典範案例之一。虎之門地區再開發從 1946 開始討論規劃，2002 年森大廈被選定為事業協力者，協助建築計畫、建築技術、商業計畫、安置計畫等的檢討與設計。但在事業協力者時期，事業協力者是沒有保障或優先取得開發權。開發權的取得仍是要透過公開招標的綜合評選方式來決定；經過公開的招標評選後，森大廈於 2009 年 9 月才被選定為第三街區的特定建築者，取得開發權。然而虎之門的開發其實是為了東京的重要交通幹道環狀 2 號線的開通，雖然早在 1946 年就規劃此道路，但虎之門至神田路段始終無法通行，因此在 1989 年日本通過立體道路設計規定下，1.9 公里的虎之門與新橋間環狀 2 線的地面及地下 1.5 公里的道路地下化工程及三個街區的更新開發事業就此展開，在虎之門更新案實施面積 8 公頃中，由政府部門負責以徵收方式取得約 5 公頃的道路用地並進行道路興建工程，而因為遷移道路的權利關係人必須給予妥善安置，因此有配合規劃適當街區實施更新事業之必要，就透過公開徵選民間業者投資參與實施，透過「保留床」來安置這些相關權利人，公私部門責任明確，才能在公辦更新的途徑上順利的推動。

二、建議

(一)基隆火車站都市更新案未來發展定位

1.複合式開發方式-融入多元機能

大型都市更新案件必須具備相關使民眾與消費者能夠駐留與消費的設施與場域，以東京中城為例，係以結合飯店、百貨、辦公大樓等複合式開發，創造人潮與需求，並配置休憩的公園，讓人一整天都可以待在這個城中之城。本案招商面積達 4.1 公頃，除有交通場站和郵輪帶來的人潮外，因先建立基本的消費駐足人潮，引入辦公和居住的人員，同時再創造目的性消費人潮，如百貨公司、飯店和大型娛樂設施等，多元的機能融入之下，再搭配完整的動線規劃與公共空間的配置，才能創造出具有吸引力的開發定位。

2.國際性的設計-創造地區特色

以東京中城為例，其建築規劃部分由日本著名的日建設計公司進行概念設計，再委請美國著名的 SOM 建築師事務所負責主要計畫，此外，日本著名的建築師安藤忠雄、隈研吾設計 21_21 Design Sight 及 Suntory 博物館，保留的近 3 公頃的檜町公園，將原防衛廳基地中 140 株檜木、銀杏、櫻花等樹木保留或移植於公園內，以「城中有城、城中有花園」的概念，將檜町公園形成綠地環繞的中後城花園，並且在 2005 年政策研究大學院進駐和 2007 年則有國立新美術館的設立後，使得中城成為「住、職、遊、憩、文化」等的複合機能城市。顯見透過國際建築大師的設計手法，可以為地區發展創造出議題與畫龍點睛的效果，因此建議本案未來招商，投資廠商需搭配國際性的建築設計，來使本案更具特色。

(二)公部門的整合及協助事項

1.建立公私地主與實施者三方暢通的溝通管道

東京車站由三菱地所主導、東京中城和日本橋由三井不動產主導、虎之門之丘由森大廈集團主導、以及旭化成公司的「北千住駅西口地區第一種市街地再開發事業」等 13 個都更案，都是由日本東京著名的廠商配合政府的都

市發展政策，所完成的大型開發案，雖然有多數為企業本身的土地進行的改建與開發，但也都必須配合政府的政策和地方的需求進行更新，因此私部門與公部門的溝通與協調的管道是暢通的，甚至有些是透過日本 UR 都市機構的居間協調與溝通，以達到透過整體規劃達成整體開發效益的目的。本案多屬於公有土地，亦有少部分的私有土地，未來實施者將面臨與公私地主間的協調作業，因此建議未來在找到實施者之後，應建立公私地主與實施者三方溝通平台，使本案能夠順利推動。

2.與地方政府的合作結合地方特色

以三菱地所開發橫濱港為例，橫濱港之前是屬於三菱重工所在的地區，在造船廠搬離後，三菱地所就和橫濱市政府從擬訂地區更新方針開始合作，一直到最後的開發完成，始終與橫濱市政府保持著合作夥伴的關係；另以三井不動產日本橋再開發為例，結合公部門、私人企業和地方人士與團體的共同合作，以活化區域和創造新的魅力城市為目標，以「產業創造」串連產、官、學三方的合作開創新的產業與市場；以「地區創生」結合日本著名傳統商店打造特色商店街和日本橋案內所的建置來推廣日本橋文化；以「地域共生」透過社區防災演習、祭典等活動，福德神社的重建和福德森林的綠化等建設來強化社區的交流發展；以「水域再生」水岸區的整治、推廣日本橋的水上觀光之旅和爭取移除首都高速公路讓日本橋能重見天日，打造都市親水環境。顯見大型個案的開發需有地方政府的支持，地方政府對於結合地方發展必定有其政策，如何配合地方政府的政策，以及尋求地方政府的支持是後續順利推動的關鍵，因此建議本案招商過程中應融入基隆市政府對於本地區的發展策略，以利後續招商和開發的推動。

(三)招商機制

1.企業結盟合夥投資-建立投資廠商交流平台

此次的拜訪日本廠商過程中，都可以從他們討論的過程中了解對於海外投資的模式，多數是以與在地廠商結盟甚至合夥組成公司的方式進行投資，無論是大和房屋在新加坡與台灣長榮公司的合夥、三井與遠雄集團在台灣林

口投資的 OUTLET 和三菱地所與潤泰集團共同投資的南港車站 BOT 等等，再再顯示企業聯盟是國外廠商投資台灣的主要途徑，因此未來大型個案的國際招商過程中，除拜訪國外廠商和舉辦招商說明會外，應設計一個投資廠商的交流平台，藉此引見國外投資廠商與國內廠商相互認識，增加投資合作機會，以提高招商成功的成果。

2.鼓勵多參與國際招商-增加本案招商能見度

此次拜訪多數廠商對於基隆地區的區位與市場並不了解，並都表示多著重於台北市區的不動產市場投資，例如大和房屋對於台灣投資重心仍然是著重於台北市，或是高速公路附近 20~50 公頃可以做為物流工廠開發的地區為主；旭化成和三井都表示要先了解基隆市場後再進行投資評估；以及三菱地所與潤泰共同投資南港車站案，顯示基隆雖位於大台北都會區且與日本航運關係密切，但是在國外廠商的投資首選仍是以台北市為主，因此打開國際視野增加地區能見度，仍是本案是否能成功招商的關鍵因素，未來仍建議持續辦理或參與國際招商活動，增加本案招商的能見度。

三、後記

交通部臺灣鐵路管理局回台後積極與本次拜訪日本廠商再聯繫，除基隆火車站都市更新案之外，另將交通部臺灣鐵路管理局目前規劃土地開發案件資訊提供參考，均獲回應，其中大和房屋已責由台灣分公司集合住宅營業所鈴木聰所長已率員至交通部臺灣鐵路管理局洽商，針對雙方業務概況及開發案件規劃方向等項目交換意見，作為後續合作之基礎，顯見此次赴日招商行程已提供溝通管道，創造出微型投資交流平台，實具初步成果，並有利後續交通部臺灣鐵路管理局資產活化。

參考文獻

三菱地所 (2014), *2014 年度報告書*, 三菱地所株式會社, 東京都。

三井不動產商業管理株式會社(2015)公司簡介. Available from:

<http://guides.is.uwa.edu.au/c.php?g=324809&p=2178312>

何芳子、丁致成 (2006), *日本都市再生密碼-都市更新的案例與制度*, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市。

何芳子 (2012), *日本都市再生密碼 2.0 解析日本公有地及民間更新案例*, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市。

何芳子(2014) *東京新地標-虎之門HILLS 誕生都市計畫道路關建與更新事業結合創造之閃亮之星*, 都市更新簡訊第 63 期 P.20-23, 財團法人都市更新研究發展基金會, 臺北市
<<http://www.ur.org.tw/download/updatemsg/2014916174427.pdf>>

DAIKYO INCORPORATED (2015) *Business Update*. Daikyo Incorporated, Tokyo

DAIWA HOUSE GROUP (2014) *Daiwa House Group 2014*. Daiwa House Group, Tokyo

MITSUI FUDOSAN () *Nihonbashi Revitalization Plan*. Mitsui Fudosa, Tokyo

MORI BUILDING (2015) *Mori Building*. Mori Building Co. Ltd., Tokyo

THE COUNCIL FOR AREA DEVELOPMENT AND MANAGEMENT OF OTEMACHI, MARUNOUCHI, AND YURAKUCHO (2015) *The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho 2015*. The Council for Area Development and Management of Otemachi, Marunouchi, and Yurakucho, Tokyo

The Tokyo Organising Committee of the Olympic and Paralympic Games (2015) *Tokyo 2020 Games Foundation Plan*, Tokyo: The Tokyo Organising Committee of the Olympic and Paralympic Games

TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (2014) *TOKYO City Profile and Government*.

International Affairs Section, International Affairs Division, Headquarters of the Governor of Tokyo, Tokyo Metropolitan Government, Tokyo