

出國報告（出國類別：考察）

考察日本都會區之鐵路車站  
以場站大平台(人工地盤)來解決  
交通與都市發展之案例

服務機關：交通部鐵道局

姓名職稱：李 義 彪      主任工程司

黃 心 怡      正工程司

何 政 道      正工程司

派赴國家：日 本

出國期間：112年10月15日~20日

報告日期：113年1月5日

行政院及所屬各機關公務出國報告提要

頁數：53 頁 含附件： 是  否

報告名稱：考察日本都會區之鐵路車站以場站大平台(人工地盤)來解決交通與  
都市發展之案例

主辦機關：交通部鐵道局

聯絡人/電話：林玉如/02-80723333#6703

出國人員/服務機關/單位/職稱/電話/

李義彪/交通部鐵道局/土木建築組/主任工程司/02-80723333#2002

黃心怡/交通部鐵道局/規劃組/正工程司/02-80723333#6205

何政道/交通部鐵道局/土木建築組/正工程司/02-80723333#2306

出國類別：技術交流

出國期間：112 年 10 月 15 日至 112 年 10 月 20 日

出國地區：日本

報告日期：113 年 1 月 5 日

分類號目：H1/交通建設

關鍵詞：場站大平台（人工地盤）、晴空塔城、多摩廣場車站、鐵道博物館

## 內容摘要：

就台灣地區而言，鐵路運輸不論是在城市地區或鄉村地區，都是當地主要的公共運具，也都肩負著地方進出門戶的重責大任，鑒於國內都市發展日趨稠密，各地方政府要求辦理既有鐵路立體化建設(高架化或地下化)的呼聲甚囂塵上。然而考量政府財政負擔及各地區都市化程度及需求之差異，不應只有採立體化的處理方式，宜因地制宜來執行各項鐵路建設計畫，俾使計畫經費能發揮最大效益，故亟需尋求另一種解決都會區鐵路車站兩側不均衡發展之型式。爰此，本局遂籌劃辦理「日本都會區之鐵路車站以「場站大平台(人工地盤)來解決交通與都市發展之案例」考察，實地了解日本鐵路車站以場站大平台解決都會區交通與都市發展之成功案例，希望藉由本次至日本現地參訪之機會，與鐵路機構及相關單位就鐵路建設及營運管理相互交流，吸收新的觀念及知識，導入不同的規劃設計理念，來激發國內鐵路建設的創新思維，期能有效提升國內鐵路建設，並供作後續相關建設計畫之參考。

有鑑於日本是一個鐵路建設極度成熟發展的國家，軌道交通運輸發達，而且鐵道建設及與都市發展緊密結合的經驗更屬世界翹楚，擁有諸多立體化車站採場站大平台（人工地盤）方式建構之成功案例，且鐵路運輸已成為民眾日常生活最便捷的交通運具，及透過車站整體開發亦為日本都會區帶來可觀之商業發展契機，在現今我國鐵路建設計畫面臨各地方政府紛紛要求鐵路立體化之際，遂以日本作為本次參訪地點，希望藉此參訪吸取日本在這方面的寶貴經驗及資訊，供作我國未來鐵路建設場站開發及都市發展之參考。

## 目 錄

壹、目的	4
貳、參訪行程	5
參、考察過程	6
一、舊新橋車站鐵道歷史文物館	6
二、與日本國土交通省交流及參訪涉谷、新宿車站	12
三、拜會東武鐵道及參訪淺草、晴空塔城站場整建及開發	22
四、大宮鐵道博物館參訪與體驗	31
五、拜會橫濱市交通局及參訪金澤八景車站與多摩 PLAZA 車站	36
肆、考察心得與建議	50

## 壹、目的

就台灣地區而言，我國人口日益集中於都會區，此一趨勢亦直接或間接地造成都市土地使用的問題，新建鐵道建設之鐵路廊帶不僅衝擊自然生態，亦對周遭環境造成地形、地貌的永久改變，並勢必翻轉地理人文的發展，因此，在寸土寸金的都會區進行鐵道路線規劃，即應構思如何將軌道建設所造成之負面衝擊降至最低限度，此乃關鍵課題之所在。究此，交通建設與都市發展如何緊密契合，而又能權衡其競合關係，實屬不易。

鐵路建設是都市發展的重要契機，不論是在城市地區或鄉村地區，都是當地主要的公共運具，也都肩負著地方進出門戶的重責大任，鑒於國內都市發展日趨稠密，各地方政府紛紛要求辦理既有鐵路立體化建設（高架化或地下化）；然考量政府財政負擔及各地區都市化程度及需求之差異，應採因地制宜的方式來執行各項鐵路建設計畫，俾使計畫經費能發揮最大效益，故亟需尋求另一種解決都會區鐵路車站兩側不均衡發展之型式。爰此，本局遂籌劃辦理「日本都會區之鐵路車站以「場站大平台(人工地盤)來解決交通與都市發展之案例」考察，實地了解日本鐵路車站以場站大平台解決都會區交通與都市發展之成功案例，希望藉由本次至日本現地參訪之機會，與鐵路機構及相關單位就鐵路建設及營運管理相互交流，吸收新的觀念及知識，導入不同的規劃設計理念，來激發並提升國內鐵路建設的創新思維，供作後續相關建設計畫之參考。

鐵路運輸是環保、節能、低碳的大眾運輸，建構台灣完善之鐵路運輸骨幹網絡以提昇交通品質，亦是紓解都會區交通壅塞的良方，就國內鐵路立體化建設來看，主要分為高架車站與地下車站二種不同型態，而此一鐵道工程立體化改建工程主係考量各地區都市化程度及需求之差異，採因地制宜方式配設不同型態之車站，以使車站能發揮最大效益。亦即車站高架化或地下化須評估該地區都市發展及現地條件與實際需求，且須依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」之程序循序辦理。因此，如何讓民眾能深刻感受政府投入公共建設的美意，而政府財政亦能獲得應有的回饋及挹注，以妥善的規劃站場設施、商業及多目標使用空間，及利未來各項營運改善措施，實為當前重要之課題。

有鑑於日本的鐵路建設完熟，軌道交通運輸發達，相關鐵道建設及與都市發展緊密結合的經驗更屬世界翹楚，擁有諸多立體化車站採場站大平台（人工地盤）方式建構之成功

案例，且鐵路運輸已成為民眾日常生活最便捷的交通運具，亦為日本都會區帶來可觀之商業發展契機，在現今我國鐵路建設計畫面臨各地方政府紛紛要求鐵路立體化之際，遂以日本作為本次參訪地點，希望藉此參訪吸取日本在這方面的寶貴經驗及資訊，供作我國未來鐵路建設場站開發及都市發展之參考。

## 貳、參訪行程

日期	時段	地點	內容
10/15(日)	上午	台北	松山機場至羽田機場
	下午	東京	參觀舊新橋車站鐵道歷史展示室
10/16(一)	上午	東京	拜會日本國土交通省
	下午	東京	東京新宿車站參觀
10/17(二)	上午	東京	拜會東武鐵道株式会社
	下午	東京	參觀東京晴空塔站區開發
10/18(三)	上午	東京	參觀大宮鐵道博物館開發
	下午	東京	拜會日本信號公司
10/19(四)	上午	橫濱	參觀金澤八景車站 拜會台北駐日代表處橫濱分處
	下午	橫濱	拜會東急株式会社/橫濱市交通局 參觀多摩廣場車站
10/20(五)	上午	東京	品川至羽田機場
	下午	台北	羽田機場至松山機場

## 參、考察過程

### 一、 舊新橋車站鐵道歷史文物館

#### (一) 日本官設鐵道歷史的起點

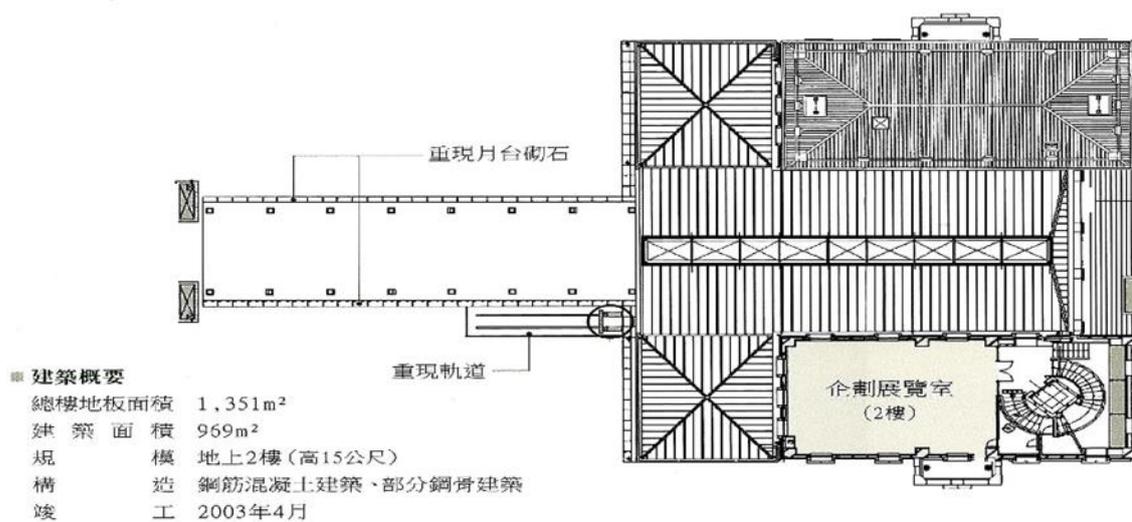
由於時間寶貴且機會難得，所以本考察團在抵達日本稍事安頓行李後，旋即參訪距離下榻旅館不算遠的舊新橋車站鐵道歷史文物館。在日本鐵道草創時期，新橋車站乃是鐵道北端起點亦是相當重要的客運及貨運樞紐，舊新橋站由美國技師 R. P. Bridges 所設計，於 1871 年 5 月動工，並於同年 12 月竣工，為一座兩層樓的終端式車站，這在當時的西方建築還很少見，更是文明和啟蒙的象徵。隨著明治維新向西方取經並如火如荼地開展，日本跟隨西方工業化的腳步，在外國技師幫助下於 1872 年 10 月 14 日連接新橋與橫濱之間的第一條官設鐵道正式通車營運。鐵道的開通不只奠定了日本成為強國的基礎，日後更發揚光大使之成為世界知名的鐵道王國。

一直到 1914 年東京車站完工，舊新橋站才卸下了客運重任，成為貨物專用車站，並改名為汐留車站。不幸的是這座日本鐵道起點站在 1923 年關東大地震因大火而燒毀，殘存的月台遺構也在 1934 年場站改建過程中遭到拆除，現址僅留存 1936 年鐵道省所製作的 0 哩標示及 3 公尺的復原軌道，在 1965 年與地下遺跡一同指定為國指定史跡，月台也依據當時規模重建。

這段歷史似會隨著建物消失而被世人遺忘，但在 1987 年日本國鐵民營化，汐留貨物站將要土地清算開發之際，1991 年官方開始進行了大規模考古發掘，發現新橋車站的月台與地基保存仍相當良好，甚至第一代轉車盤的遺跡也被發掘出來。在確定了新橋車站的正確位置之後，日本將需要保護的部分重新保存，並考證了過去車站的外觀，儘量以原貌於原地重建了舊車站和月台，作為位於市區的鐵道歷史展示室。地下遺構也適時地露出，讓參觀民眾能實際觀賞時代留下的痕跡，成為日本鐵道史的見證。



舊新橋車站鐵道歷史展示室



舊新橋車站鐵道歷史博物館平面圖



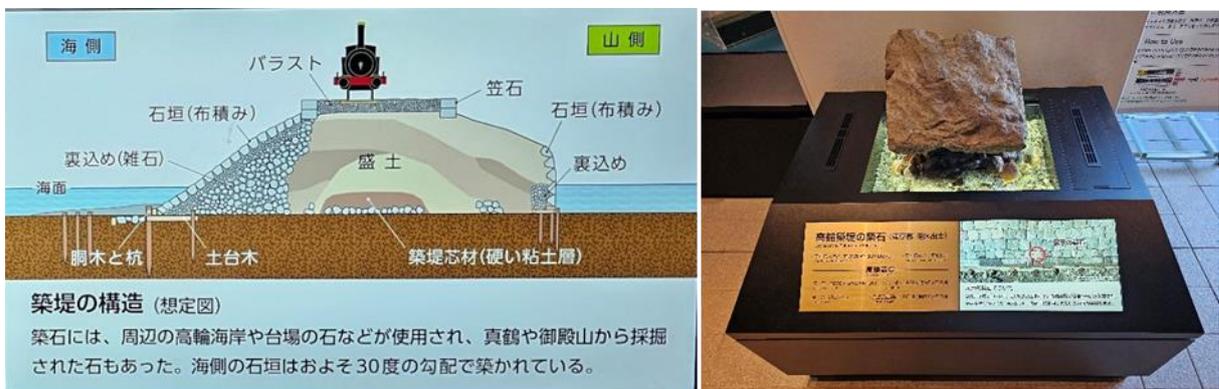
鐵道起點「0哩標示」

## (二)日本鐵道簡史及遺構保護

受到世界各國鐵道的發展影響，日本在 1869 年決定鋪設鐵路連結東京與橫濱，並將此一長度為 29 公里的路段當作示範鐵道，前後費時三年，於 1872 年 10 月 14 日全線正式開通，並於起點的新橋車站舉行開業典禮。1883 年開通東京（上野）到埼玉（熊谷）路段中，獲得高達 1 成以上的營業利益，這才讓大家發現原來鐵道是賺錢的事業。隨後日本全國各地皆掀起鋪設鐵道的風潮，到 1892 年為止全國約有 50 間民營鐵道公司開業。根據統計至 1890 年為止，官方鋪設的鐵道約有 886 公里，民間公司鋪設的鐵道已達 1,366 公里。

為掌握可大量運輸貨物與旅客特性的鐵道資源，日本政府從 1906 年訂定「鐵道國有法」收購民營鐵道，至 1907 年 10 月共收購 17 家民營鐵道公司。雖然日本國營鐵道不斷進步優化，如鐵路電氣化、地下鐵、路面電車、子彈列車……等技術創新，但仍不敵小客車引進後對鐵道運輸的衝擊而不斷地虧損。後於 1987 年將國營鐵道分割成 6 家鐵道公司：「JR 東日本」、「JR 東海」、「JR 西日本」、「JR 北海道」、「JR 四國」、「JR 九州」，以及 1 家貨運公司「JR 貨物」。

日本興建第一條鐵道時因兵部省的強力反對，故有長約 2.7 公里路段設置在寬約 6.4 公尺的海堤上，構成鐵路列車於海上行走的景象，成為文明開化的象徵，亦出現在許多錦繪圖中。「高輪築堤」在後續的填海工程中被掩埋，直到 2019 年高輪 Gateway 車站興建開發時，終於重見天日。由下圖可看出路堤填築時於底部兩側打設止滑樁，海側邊坡主要以石塊搭配布料堆疊來減少沖刷，出土之石塊目前亦展示於大宮鐵道博物館內。



高輪築堤構造剖面及築堤石塊展示



轉車盤遺構被搬到了一處小公園做意象保存



復原的月台及雨棚



室內以櫥窗的方式展示舊新橋車站砌石基礎



鐵道遺物展示櫃

### (三) 參訪有感

前事不忘，後事之師，藉由參訪舊新橋車站處理遺構的案例，可作為臺南新站施工過程出土的府城城垣、北轉車台、南轉車台、機關車維修庫，及桃園車站、臺中車站、嘉義車站之遺構、轉車台等古蹟或鐵道歷史文物處理的借鏡。

#### 1. 鐵道建築歷史風華：

有效保存文化資產將其融入周遭的生活環境、都市紋理，除可供民眾瀏覽觀賞並了解鐵道發展歷史外，更可在潛移默化中達到文化傳承的目的，藉由歷史建築或遺址遺構再利用的方式，創造古蹟成為都市的焦點及居民重要的生活場域，可使旅客充分感受都市中新舊交融的建築對話與歷史風華。

#### 2. 古蹟優於土開利益：

日本一度在天災後失去舊新橋站這個鐵道歷史的起點座標，但仍在細心考證下將其找回來，目前舊新橋站周邊配合都市更新，多已新建商辦大樓，土地開發利益可觀，但日本政府仍不為所動地將舊新橋站在東京精華地區原汁原味地蓋回來，雖然車站月台兩棚因原有屋面板年久失修已無法保存，僅保留結構骨架，而構件原有的鉚釘接合方式亦在變更為螺栓接合，但仍不影響該古蹟的完整性。

#### 3. 他山之石可以攻錯：

日本極為珍視鐵道歷史文物，在保存及展示上的考究更是鉅細靡遺、無微不至，在參訪舊新橋車站鐵道歷史文物館後，使我們對鐵道歷史文物及車站古蹟保存再利用的處

理方式有更深入的了解，尤其是鐵道歷史文物的相關保存及展示做法，更可作為將來桃園車站、臺南車站鐵道歷史文物展示及呈現方式的參考。



本局考察團於舊新橋車站鐵道歷史文物館前合影



新舊交融的建築對話與歷史風華

## 二、與日本國土交通省交流及參訪涉谷、新宿車站

### （一）與日本國土交通省交流

經由臺北駐日經濟文化代表處及日本台灣交流協會的聯繫及安排，考察團一行人順利拜會日本國土交通省的官員，並針對車站大平台（人工地盤；日本稱為橋上駅舎化）建設的規劃、財源與案例……等進行交流討論。交通省官員表示：日本針對車站改建及大平台商業開發的經費大多採中央政府、地方政府及民營鐵路公司各負擔1/3的模式來執行，因此，各單位的負擔就不會那麼重。在整體車站開發計畫擬訂前，鐵路公司應與地方政府充分協調，並透過詳實的市場調查與分析，縝密的設定車站開發內容與定位，方能建置符合地方未來發展方向及滿足居民生活需求的車站，此外，並須擬訂商場內店舖之組合策略，來提高車站商業服務面積之坪效，期望藉由大面積的站區土地開發案，帶動都市周邊地區的發展契機。



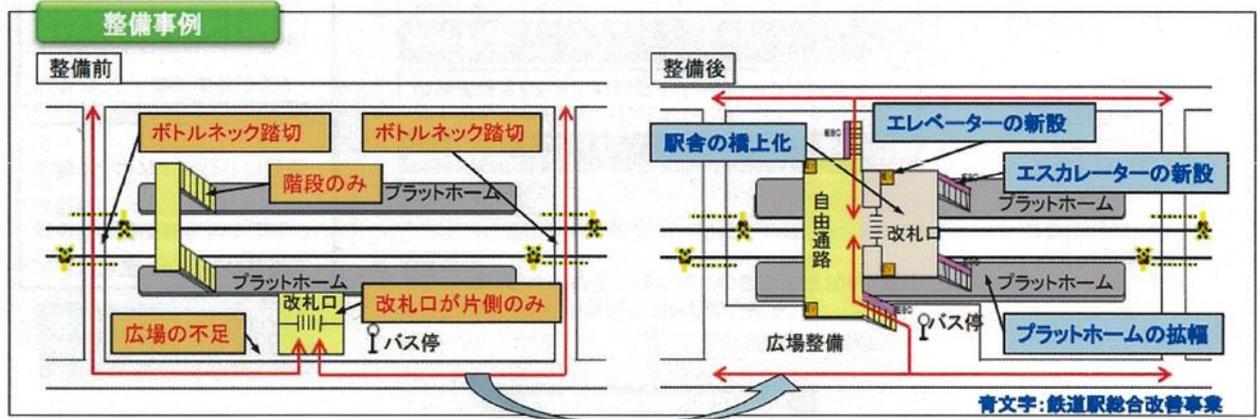
本局考察團與日本國土交通省官員合影

針對鐵道車站綜合整治工程（車站大平台），日本本國土交通省官員認為，其目的係透過設置自由通道、建造廣場、橋上站房、拓寬月台等方式，來保證人流暢通，實現區域無障礙，並整合鐵路劃分的城市區域，改善週邊交通，為旅客和當地居民提供更安全、更便捷的交通及人行動線。鐵道車站大平台預期可達到效果如下：

◎避免通過瓶頸平交道的人流動線

◎透過在橋梁上建造站房（作為自由通道）來解決車站兩側的區域劃分

- ◎透過拓寬月台來提高安全性
- ◎實現鐵路無障礙化，減輕旅客負擔
- ◎改善車站廣場，減少道路壅塞



鐵道車站綜合整治(車站大平台)案例

### 鐵道駅総合改善事業(事例一覽)

これまで実施された鐵道駅総合改善事業の概要

駅名(路線名)	岩屋駅(阪神本線)	春日野道駅(阪神本線)	尾張瀬戸駅(名鉄瀬戸線)	舞子公園駅(山陽電鉄本線)	横浜駅(京急本線)	日暮里駅(京成本線)	下井草駅(西武新宿線)
整備主体	神戸高速鉄道(株)	神戸高速鉄道(株)	尾張瀬戸駅整備(株)	神戸高速鉄道(株)	横浜高速鉄道(株)	日暮里駅整備(株)	下井草駅整備(株)
事業概要	ホーム新設 コンコースの拡幅 エレベーター・エスカレーター整備 他	ホームの新設 コンコースの拡幅 改札口の設置 エレベーター・エスカレーター整備 火災対策設備の整備 他	ホーム延伸 駅舎移設 他	橋上駅舎化 エレベーター整備 他	改札口の設置 下りホームの新設 自由通路接続通路新設	駅の高架化・ホーム新設 コンコースの拡幅 エレベーター・エスカレーター整備 他	橋上駅舎化 エレベーター・エスカレーター整備 他
総事業費	約32億円	約34億円	約12億円	約5億円	約96億円	約224億円	約10億円
事業期間	平成11~13年度	平成11~18年度	平成11~13年度	平成12~13年度	平成13~19年度	平成14~21年度	平成16~18年度

駅名(路線名)	東長崎駅(西武池袋線)	三日市町駅(南海高野線)	江古田駅(西武池袋線)	西宮北口駅(阪急神戸線)	野方駅(西武新宿線)	椎名町駅(西武池袋線)	京急蒲田駅(京急本線)
整備主体	東長崎駅整備(株)	三日市町駅整備(株)	江古田駅整備(株)	北大阪急行電鉄(株)	野方駅整備(株)	東長崎駅・椎名町駅整備(株)	株式会社まちづくり公社
事業概要	橋上駅舎の改良 エレベーター・エスカレーター整備 他	改札口の設置・移設 コンコース拡幅 エレベーター・エスカレーターの整備 他	橋上駅舎化 エレベーター・エスカレーター整備 他	駅舎の高架化 神戸線と今津線ホームの一体化 改札口新設(2か所) エレベーター整備 他	橋上駅舎化 エレベーター・エスカレーター整備 他	橋上駅舎化 エレベーター・エスカレーター整備 他	高架駅の整備(ホーム2層高架構造化)
総事業費	約23億円	約9億円	約27億円	約16億円	約17億円	約22億円	約120億円
事業期間	平成16~19年度	平成17~18年度	平成18~22年度	平成19~22年度	平成19~22年度	平成20~23年度	平成13~25年度

駅名(路線名)	深草駅(京阪本線)	甲子園駅(阪神本線)	関内駅(JR東日本根岸線)	金沢八景駅(京急本線)	西院駅(阪急京都線・京福嵐山線)	池上駅(東急池上線)
整備主体	中之島高速鉄道(株)	神戸高速鉄道(株)	法定協議会(横浜市)	精機洋行(株)	法定協議会(京都市)	東京急行電鉄(株)
事業概要	橋上駅舎の移設 ホームの拡幅 エレベーター整備 他	ホームの拡幅 エレベーター整備 東西改札口の拡強 通路新設 他	駅北口の コンコースの拡幅 エレベーター・エスカレーター整備 保育施設の整備 他	橋上駅舎化 エレベーター・エスカレーター整備 他	東改札口新設 エレベーター整備 ホームの移設 保育施設の整備 他	橋上駅舎化 コンコース拡幅 EV整備 保育施設の整備
総事業費	約11億円	約54億円	約46億円	約31億円	約30億円	約33.5億円
事業期間	平成26~27年度	平成23~28年度	平成23~30年度	平成25~31年度	平成26~31年度	平成29~令和2年度

施工中のもの						
駅名(路線名)	海老名駅(相鉄本線)	中央林間駅(小田急江ノ島線)	刈谷駅(東海道本線)	下郷園駅(可部線)	品川駅(京急本線)	鶴川駅(小田急小田原線)
整備主体	法定協議会(海老名市)	小田急電鉄(株)	東海旅客鉄道(株)	西日本旅客鉄道(株)	京浜急行電鉄(株)	小田急電鉄(株)
事業概要	2階南改札口・北改札口新設 エレベーター・エスカレーター整備 ホームドア整備 保育施設の整備 他	改札口新設 ホーム拡幅 ホームドア整備 保育施設の整備	エレベーター整備 エスカレーター整備 ホーム拡幅 地域交流拠点・観光案内施設等	相対式ホーム整備(ホーム拡幅) 改札口新設 改札口移設(駅舎移設)等	線路の増設(2面4線化) ホームドアの設置 エレベーター・エスカレーター整備 観光案内施設の整備等	橋上駅舎化 エレベーター整備 エスカレーター整備 バリアフリー化の整備 地域交流拠点の整備等
総事業費	約64.2億円	約13.3億円	約67.3億円(ホームドア除く)	約14.6億円	約72億円	約13.3億円
事業期間	平成27~令和9年度	平成29~令和6年度	令和2~8年度	令和2~6年度	令和3~11年度	令和6年度~令和10年度

日本1999年迄今已完成及目前施工中之車站整治計畫概要

為利本考察團能實地參觀鐵道車站綜合整治工程的案例，國土交通省提供1999年迄今已完成及目前施工中之計畫概要，以及小田原線鶴川駅（小田急電鐵）車站工程整治前後比較示意圖供參，並建議參訪金澤八景駅(京浜急行電鐵)，俾實地了解車站工程整治前後的差異及效益。

**[車站概覽(維護前)]**

所在地: 東京都町田市  
 駅構造: 2面3線の地上駅  
 利用者数(令和3年度): 51,717人/日



**[事業概要](事業期間: 令和5年度~令和10年度)**  
 結合免費通道的建設，站房將搬遷至立交橋上，以提高用戶的便利性，並透過開發區域交換基地設施來完善車站的功能。  
**[國家補貼清單](支持項目費用: 約33億日圓)**  
 社會資本綜合整治補貼、火車站綜合整治工程造價補貼

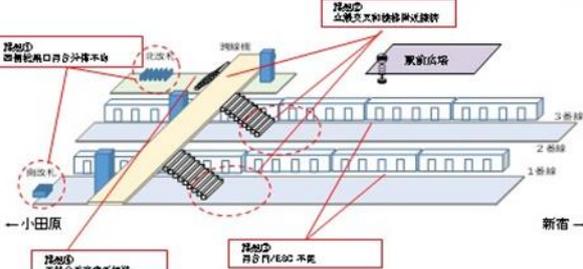
**整備前**

**[課題]**

- 月台西側檢票口分佈不均，轉乘公車等不便。
- 由於立體交叉通道狹窄，樓梯少，乘客不易聚集。發生擁堵。
- 未安裝月台門和ESC。
- 旅客廁所不符合無障礙指南標準維護內容。







**整備後**

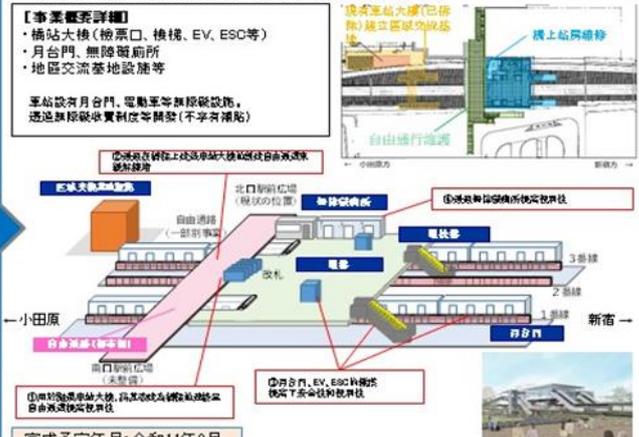
**[効果]**

- 透過重新安置車站大樓並將其移至立交橋，我們的目標是改善用戶的交通。
- 透過建造適當規模的大廳和安裝ESC，努力緩解擁塞。
- 設置站台門，提高安全性。
- 透過區域交換樞紐設施的開發，完善車站功能。

**[事業概要詳細]**

- 橋站大樓(檢票口、樓梯、EV、ESC等)
- 月台門、無障礙廁所
- 地區交流基地設施等

車站設有月台門、電動單車無障礙設施，透過該設施收費制度等開發(不享有補貼)



完成予定年月: 令和11年3月

國土交通省提供鶴川駅(小田原線)改善前後相關資料

## (二) 涉谷車站參訪

位於東京山手線之涉谷車站，東側與地下鐵銀座線之涉谷車站橫交。澀谷車站從地上3樓到地下5樓，共4個鐵路公司，9條電車路線通過。銀座線位於3樓；山手線、埼京線、湘南新宿線、井之頭線位在2樓；半藏門線、田園都市線位在地下3樓；東橫線、副都心線位在地下5樓，複雜的路線和構造，讓澀谷被大家稱為最容易迷路的超級迷宮。不過，隨著銀座線的月台於2020年搬遷後，一切都改觀了。在搬遷之前，澀谷車站一天雖有超過200萬人次使用，卻一直無安裝電梯、月台門、廁所，所以看起來有些陰暗、髒亂，且因車站和百貨公司一體化的特殊構造，造成以前轉車

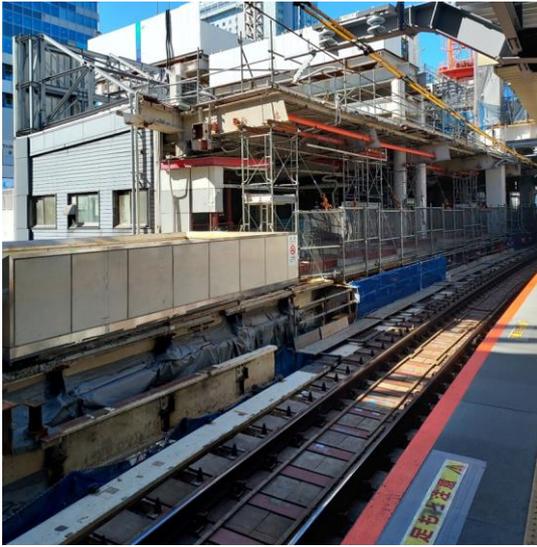
時非常不方便。但自從銀座線的月台搬遷後，使澀谷車站增加了更多的便利性，也改善了前往 JR 線轉車的路線，讓遊客能夠更方便進行轉乘，搬遷後的銀座線更設有電梯、廁所、手扶梯供旅客使用，車站外觀則更為明亮通透，整體煥然一新。



JR 澀谷車站與地鐵銀座線位置(摘自 Google 地圖)

澀谷車站改建工程目前仍持持續施工中，配合山手線車站改建，未來將於軌道上方興建共構大樓，施工方式與一般傳統施工相同，仍以先建後拆方式執行，惟其仍屬現況營運中之車站，故切換完成後，仍需於夜間的有限時段進行改善工程，此部分特性與臺鐵路線改善類似，均需較長之施工時間；日本的車站改建是在不影響既有營運的狀況下進行，而且白天影響營運的部分是不施工的，大部分都是採夜間施工，所以大大降低對旅客的影響，也增加了施工的安全性，但相對的工程造價及時間成本亦會在無形中提高（一般鐵路工程係由承商提出工期，由業主審核定案）。





JR 涉谷車站月台上方仍在施工，月台及出口閘門上方佈設防墜網



東京地鐵涉谷站月台階段完工現況

### (三) JR新宿車站大平台參訪

為改善新宿車站南口甲州街道混亂的交通，以及解決受到鐵路阻隔而無法通行的兩側商業設施，JR 東日本著手進行大型人工平台的建置，全部工程已於 2015 年完成。建設完成的大型人工平台，除可解決鐵路兩側的阻隔問題，也整合鐵路、中長程客運、計程車、小客車等運輸功能及兼具綠帶廣場的大型轉運站。



新宿車站南口大平台空拍位置(摘自Google地圖)



新宿車站南口大平台位置圖



新宿車站南口觀景露臺



露臺可觀賞各式列車運行



新宿車站南口大平台



大平台與陸橋相連兩側為寬敞人行道



客運與計程車入口位於大樓2F



於平台側邊樓梯可下至地面



甲州道路下方地面



甲州道路採鋼橋跨越橫交道路



新宿車站西口地面道路



鼓勵民眾利用空橋走路之海報寬闊方便的連通空橋

#### (四) 參訪有感

經與日本國土交通省官員討論日本大平台建設計畫，係由地方政府、民營鐵路公司、地區交通局等組成的理事會制定發展計劃，鐵路公司並根據發展計劃實施來辦理車站改善項目和相關無障礙設施，政府則會補貼鐵路公司與這些改善項目的部分土木工程和建築成本，各投資者則以分得的樓地板面積計算效益。根據前述與日方經驗交流及藉由實地勘查涉谷、新宿車站以後，歸納出以下幾點心得：

##### 1. 合力推動車站綜合改善：

日本政府認為推動車站綜合改善計畫，包括在大平台上建造站房在內的改善項目，將可提升車站服務功能，增強城市的國際競爭力，提高城市鐵路網的連接，並建立環保、節能、低碳的大眾運輸，提高所有旅客的便利性和安全性。因此，在不同之情況及條件下，中央及地方政府會透過補貼方式和補助金的提供，支持鐵路公司進行車站綜合改善計畫。地方政府、鐵路公司和其他利益相關者並須充分溝通協調，俾建置符合地方未來發展方向及滿足居民生活需求的車站，並帶動都市周邊地區的發展契機。

##### 2. 施工中營運以安全為先：

本次考察多以鐵路運輸作為交通運具，故發現諸多日本車站刻正進行不同程度的改建工程，其工程是在不影響既有營運的狀況下進行，而且白天影響營運的部分是不施工的，大部分都是採夜間施工，所以大大降低對旅客的影響，也增加了施工的安全性，但相對的工程造價及時間成本亦會在無形中提高，不過他們認為這是值得的。

##### 3. 諾大的大平台令人讚嘆：

日本都會區多數的車站是數條鐵道、捷運的交會點，也是重要的交通樞紐，如何同時解決繁雜交錯的道路系統，並避免因鐵道阻隔造成都市發展的限制，這是困難所在。本次考察的行程中，實地參訪了全日本最繁忙的東京新宿車站，從新宿車站南口的大平台初體驗可以發現，諾大的人工平台已經大到讓你不曾認為它只是一個平台，你會認為這是一整個區域的地面層，此一大平台設置完全消除了鐵道對於都市空間的阻隔，不僅提高周邊區域的可及性與土地利用價值，更創造多元、複合使用的都市空間，令人不禁咋舌、讚嘆連連。

#### 4.大平台整合了都會空間：

日本是一個軌道運輸系統十分發達的國家，都市發展往往伴隨著便捷的交通網路因蘊而生，因此，車站周邊往往是大量人潮聚集的區域，形成了高強度的商業發展潛力。就如同新宿車站的南口設計，藉由人工平台建設將車站周邊地區整合成為一個結合運輸、商業、娛樂、購物的綜合都市空間，此一處理手法也提供了我們對於車站周邊土地開發的另一種思維。

#### 5.新宿站大平台可以借鏡：

回顧我國鐵路車站建設，花蓮車站作為東部國際旅遊門戶，其於軌道上方設置連絡車站兩側之自由通道，儼然是迷你版的車站大平台設計，12公尺寬的大平台（自由走道6公尺：商業空間6公尺），解決了前站及後站的阻隔，商業空間亦提供旅運販賣的需求。此外，像臺南車站地下化工程於穿堂層留設7處可敲除式牆板，預留了將來與地區捷運系統連結的機制，已是另一種地下大平台的體現，只是這二個案例與新宿南口大平台兩相比較，實屬小巫見大巫，期許我國後續都會區的鐵道建設能如日本規劃般宏觀，結合運輸、商業、娛樂、購物的綜合都市空間，打造具國際視野的交通建設。



新宿車站南口大平台平面位置圖

### 三、拜會東武鐵道及參訪淺草、晴空塔城站場整建及開發

#### (一) 與東武鐵道株式會社交流及東武淺草站參訪

經由日方的聯繫及安排，考察團一行人順利拜會日本東武鐵道株式會社，並獲得熱情招待及詳細的案例解說。東武鐵道株式會社是日本的私營鐵路公司之一，在日本關東地區規模僅次於JR東日本鐵道公司。「東武集團」其名稱意為武藏國之東部，不僅歷史悠久，而且事業版圖橫跨交通、流通、住宅、休閒等產業，總部位於東京押上，東武鐵道路線橫跨東京都、埼玉縣、千葉縣、栃木縣、群馬縣等1都4縣，主要是由伊勢崎線、日光線、野田線3條幹線及其支線所構成，總營業里程達到463.3公里，共有205個車站，日平均旅客運輸量約242萬人次。旗下產業包括交通、物流、房地產、休閒、租賃等，集團採多角化經營規模龐大。



參訪團與東武鐵道株式會社合影

東武鐵道株式會社因應該社新款列車SPACIA X啟用，及為刺激觀光發展，因此於2023年3月至7月辦理東武晴空塔線淺草站與東武日光線東武日光站之裝修改建工程，總工程經費約日幣2.5億元。此次的翻新工程以「連接」為概念，希望能營造出從上車前到下車後的連接感。讓乘客可以在淺草站和日光站感受到對SPACIA X電車旅行的期待和日光體驗的餘韻。

**淺草站、東武日光站 翻新工程概要**

**【淺草站翻新工程概要】**

- 1 位 置 東京都台東區花川戸 1-4-1
- 2 修復面積 5 號月台、約 630 平方公尺等
- 3 結構規模 鋼筋混凝土結構，2 樓  
[5 號月台、詢問處、剪票口周圍牆壁等]
- 4 設計公司 株式会社乃村工藝社
- 5 施工公司 清水建設・東武谷内田建設的合資公司。
- 6 施 工 期 2023 年 3 月至 2023 年 7 月初 (計劃中)



△從 3、4 號月台望向 5 號月台的外觀 (示意圖)

**【東武日光站翻新工程概要】**

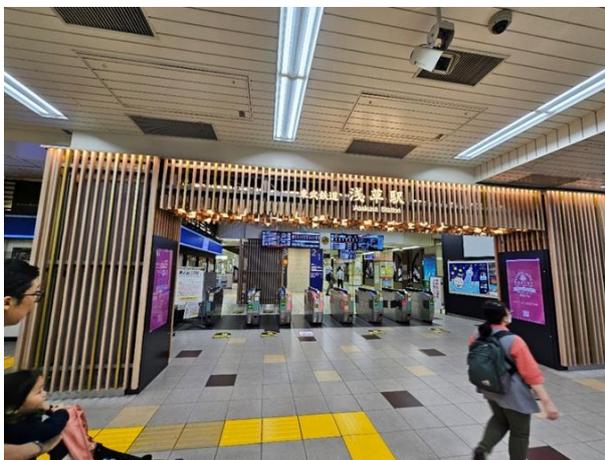
- 1 位 置 栃木縣日光市松原町 4-3
- 2 修復面積 約 510 平方公尺等
- 3 結構規模 鋼筋混凝土結構，1、2 樓  
[5 號月台、詢問處、剪票口周圍牆壁等]
- 4 設計公司 株式会社乃村工藝社
- 5 施工公司 東武建設株式会社
- 6 施 工 期 2023 年 3 月至 2023 年 6 月下旬 (計劃中)



△候車室 (示意圖)

### 東武鐵道株式會社提供車站改建相關資料

在淺草站，SPACIA X 發車的 5 號月台和候車大廳以木紋裝飾搭配燈光設置呈現出櫛木縣的「日光」大自然與莊嚴的氛圍。另外，此次翻新的淺草及日光兩個車站的室內裝修及長椅均採用了該公司在日光當地所擁有森林的疏伐材，以及櫛木縣的大谷石和蘆野石等當地生產的建材，再再以保護環境及促進鐵路沿線地區的文化為目標。



東武淺草站入口閘門



淺草站月台另一側仍保留舊有裝修



淺草站5號月台裝修翻新



東武淺草站月台牆面新增標誌



淺草站5號月台端末止衝擋



## (二) 東武鐵道鐵路橋下沿線開發商業設施

從淺草車站至東京晴空塔鐵路橋下方，東武集團打造一座人行走道及商店街一直延伸至晴空塔，令人印象深刻。為最大化商業經濟，創造不同觀光活動，東武集團從淺草站至東京晴空塔之間，利用跨越隅田川鐵路橋作為懸臂支撐，打造一座人行景觀步道，並利用鐵路橋下方閒置空間設置商店街及青年旅館等，另向政府認養公園開闢人行散步道一路延伸至晴空塔，各種突破想像的整體配套開發作令人印象深刻且

極具效益。因此，當你實際走訪一遍，你可以充分感受到這裡的空間魅力，不論是在戶外空間的植栽綠化營造、優美流動的建築外觀造型、悠閒舒適的休憩空間、公共藝術與生活結合的整體呈現等，在在都令人驚艷不已，就算是漫無目的地坐下來靜靜欣賞這城市的人文風景，都會充滿感動！



淺草站與東京晴空塔位置及人行景觀步道



鐵路跨河橋側下方人行景觀步道



復古造型電力桿桁架創造古典浪漫

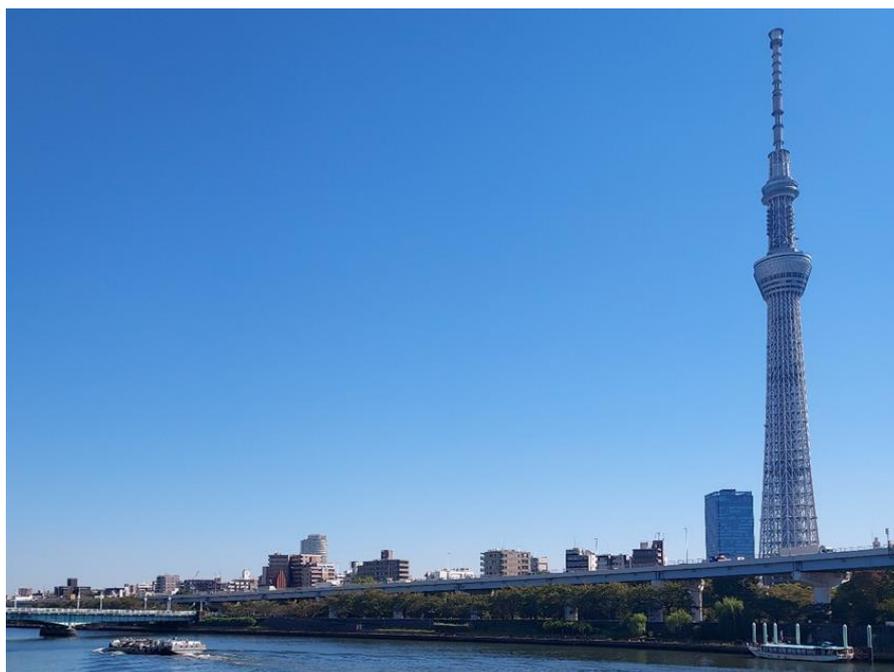


鐵路橋下方沿線至晴空塔處皆開發為商店街



### （三）東京晴空塔參訪

東京晴空塔的建設地點是位在東京都墨田區東武伊勢崎線的東京晴空塔站，即東武鐵道總部旁的貨物車站原址空地。由東武鐵道全額出資約 500 億日圓成立的「東武晴空塔株式會社」負責建造，建設費用約 400 億日圓，實際施工則由大林組承包。東京晴空塔啟用後，估計每年可帶來約 480 億日圓的經濟效益，包含電視台所支付的租金、觀光門票收入及購物中心與辦公大樓租金等。東京晴空塔不僅是一座地標建築，更是集商業、文化、教育等多種功能於一體，儼然成為一個城區，一個令人流連忘返的魅力城區。東京晴空塔城總面積約 3.69 萬平方米，以電波塔「東京晴空塔」、商業設施「東京晴空街道」、辦公設施「東京晴空 East Tower」三大設施為中心，以及水族館和一個圓頂劇場構成的新商業旅遊景點，本案並已於 2011 年完成，將停辦貨物之站場打造開發成一具特色之觀光景點。



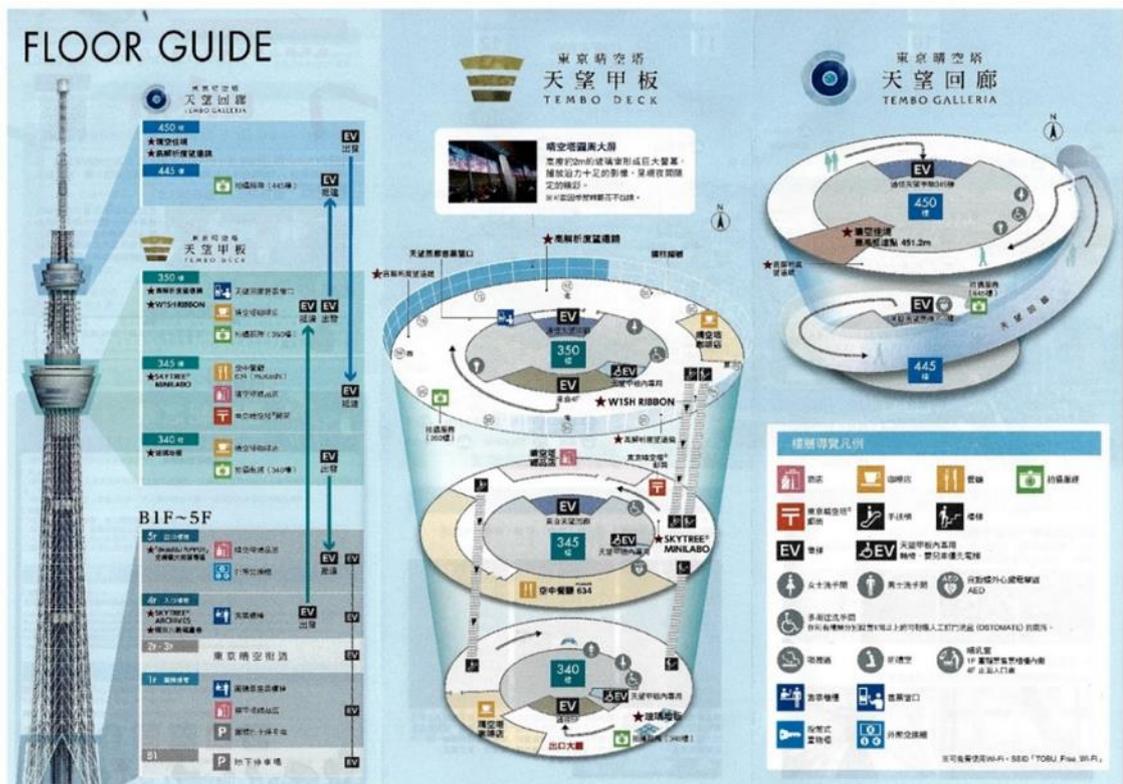
晴空塔地標建築

東武集團闡述晴空塔計畫的發展背景時說到：「我們不只是建造塔樓，我們也為塔樓所在的城鎮創造活力。」，該區是江戶文化的傳承地區，也是東京發展的基礎，為利用該地區的獨特潛力，在行政層面規劃並實施了各種城鎮和社區發展建設及推廣計劃。東武的目標不僅是使其成為海拔超過 600m 的世界最高塔，更要營造一座有塔小鎮互動、熱鬧的新氛圍，將較落後貧困區打造成為「社區富裕」的象徵，「新的時

代，東武將繼續前進。」，這是東武對本案發下的豪語，更可見該公司的宏觀視野及遠見。

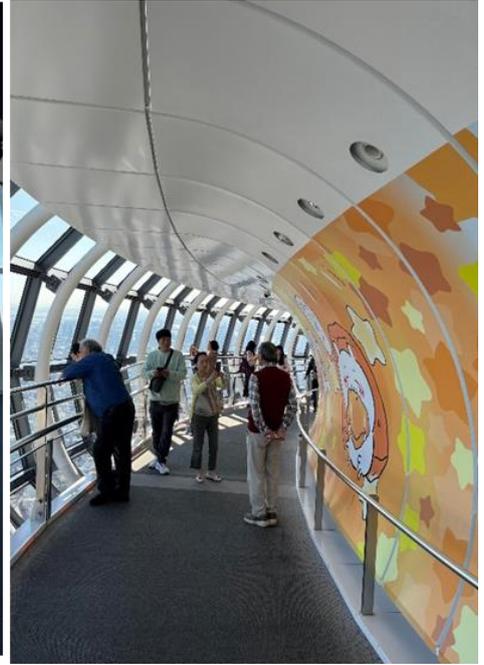


裙樓將各棟建物連接在一起並創造出舒適的休憩空間

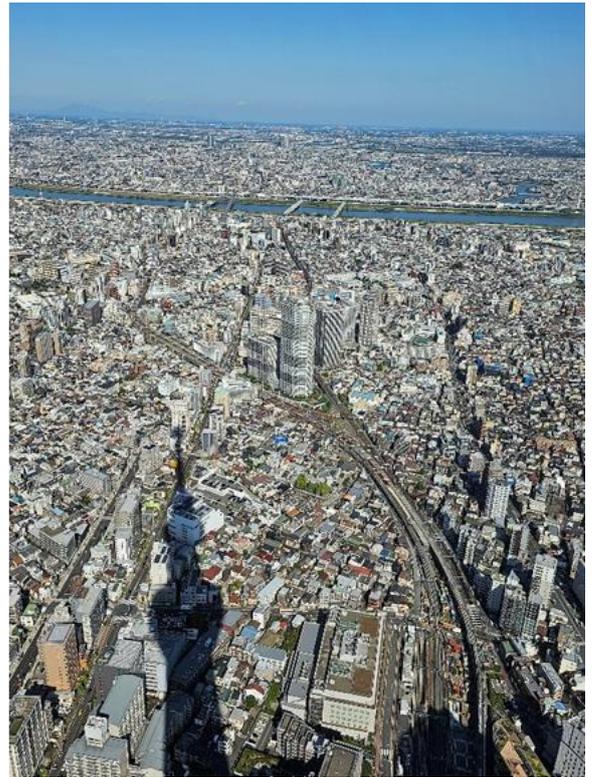


東京晴空塔主塔各層簡介圖說





塔內室內裝修風格及漫步而上迴廊



360 度俯瞰東京都體驗現代化及高度密集的大都市

#### (四) 參訪有感

在拜會東武集團進行站區開發的經驗交流，及藉由參觀淺草車站的舊站改建、SPACIAX列車到日光溫泉路線之增設月台、鐵道橋下沿線開發商店街，及晴空塔城區整體開發，我們深刻了解到東武集團的遠見與眼界，東武集團雖然只是一間民營公司，除辦理鐵路建設營運之外，亦進行社區改造及商業開發等多角化經營，因對日本整體觀光品質有提升效益，故能獲得地方政府的支持，除將原羸陋地區變成東京新地標及在地亮點，更提供完善的交通軌道設施。上述從點到線再到面的開發方式與內容，值得公司化後的臺鐵公司及各地方政府多多借鏡，謹歸納心得如下：

##### 1. 活化舊城區成地標亮點：

東武集團運用閒置之貨運場土地，搭配原電波塔（東京鐵塔）高度無法滿足新大樓的契機，投資興建東京最高的新地標及購物中心與辦公大樓，不僅活化閒置土地，更大幅提高投資效益與企業形象，並創造出國際知名的觀光亮點，可謂一舉數得。

##### 2. 從點到線再到面的開發：

東武集團搭配晴空塔的興建，將鐵道路橋下方也一併開發為商店街及散步道，使人潮可沿著散步道與商店街，一路從淺草站走到晴空塔城，體驗一個從點到線再到面的觀光體驗行程。由此可充分感受日本鐵道不僅僅是作為人們運輸的工具，同時也兼具地方觀光景點的創造者角色，對比我國各車站的站區開發，往往畫地自限，實屬可惜。

##### 3. 與地方共生的企業文化：

為強化地方的意象，東武集團於淺草車站的舊站改建計畫中，將該公司在日光地區的高爾夫球場改成林場，並運用其擁有森林的疏伐材，以及壱木縣的大谷石和蘆野石等當地生產的建材作為車站裝修元素，以保護環境及促進鐵路沿線地區的文化為目標，再再彰顯該公司極力與地方共生共榮的企業文化。

## 四、大宮鐵道博物館參訪與體驗

### (一) 大宮鐵道博物館介紹

大宮鐵道博物館位於埼玉縣埼玉市大宮區，由東日本旅客鐵道（JR 東日本）旗下的公益財團法人東日本鐵道文化財團經營，為日本最大的鐵路專門博物館。可由大宮站搭乘埼玉新都市交通的導引軌條式鐵道（AGT）伊奈線前往。大宮鐵道博物館是為紀念 JR 東日本成立 20 周年而設，其展出內容單純介紹日本鐵路之發展。其館址原為 JR 東日本大宮工場的車輛解體場，興建博物館後仍保留部分原有的線路，使館內的展示車輛能從既有的營業線自由出入。該館於 2007 年 10 月 14 日（鐵道之日）開幕，在一年內就達到入館人數 100 萬人次的紀錄。這棟巨大的建築物面積達 28,000 平方公尺，一共 3 層分為 5 個不同的展示區域，如下圖所示。

日本是一個由鐵路連接的國家，而大宮鐵道博物館全方位展現了日本豐富的鐵道歷史及文化，博物館內不僅有大量模型和真實列車，還有日本鐵路史及技術的互動展覽，以及各種車輛模擬駕駛室，讓人們能夠深入瞭解鐵路相關資訊，無論大人、小孩都能在鐵道博物館獲得難忘的體驗，除可以近距離觀看列車實體，更可學習有關日本鐵路的相關知識，有鑑於日本公、私部門對於鐵道歷史文物的重視，難怪在日本會有那麼多的鐵道迷。



大宮鐵道博物館鳥瞰圖(摘自Google地圖)

## 館內全圖

- 服務中心
- 洗手間
- 嬰兒休息室
- 多功能洗手間
- 吸菸區
- 輔聽犬沖洗室
- 電梯
- 餐廳、咖啡店
- 鐵路便利店
- 可飲食區
- 商店
- 投幣式置物櫃
- AED

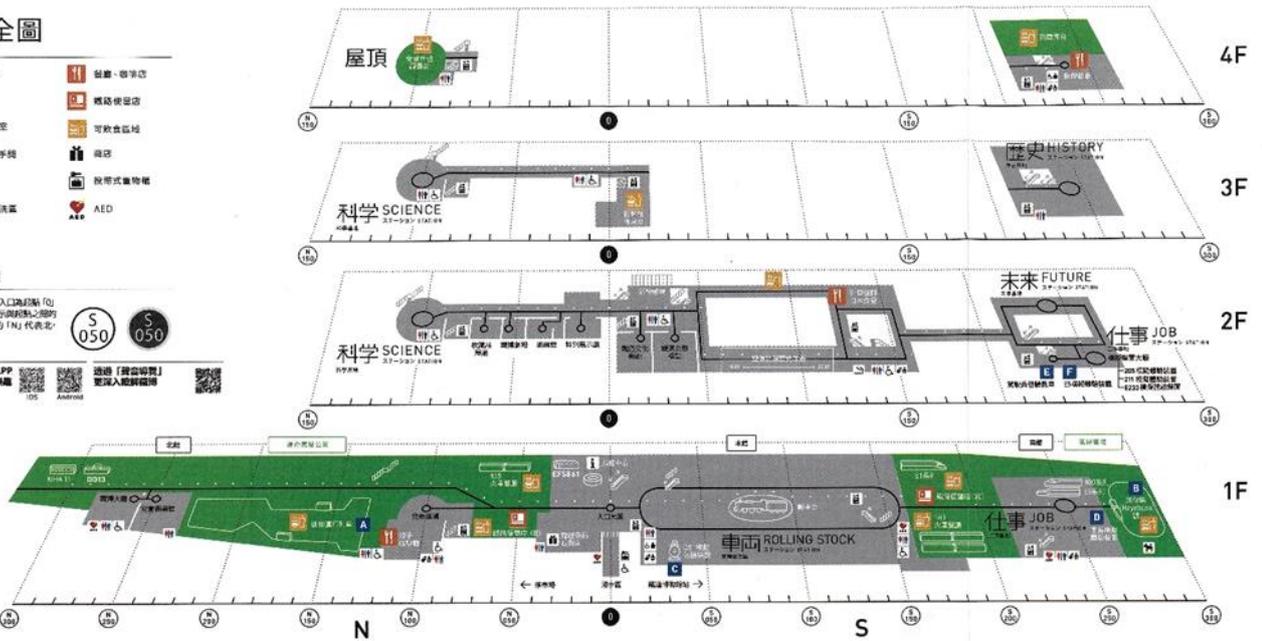
### 關於里程標

館內地圖設有了以入口為起點 (0) 的里程標。數字顯示與起點之間的距離，英文字母的「N」代表北、「S」代表南。

使用指定博物館APP  
讓步數即時更有樂趣



透過「博物館」  
實現人地對接



大宮鐵道博物館平面圖

## 館內介紹

### 車廂 ROLLING STOCK



本館 S 015 本館 S 050 本館 S 050

**因時代而誕生的車輛**  
來到本展示室，請您領略這些鐵道車輛的記憶，將您心往往會羨慕。1樓展示36輛實際車輛，2樓主要以本館模型為中心介紹鐵道車輛的變遷。

### 科学 SCIENCE



本館 N 015 本館 N 015 本館 N 015

**鐵道的原理、運作機制是什麼？**  
藉由使用展示裝置進行體驗與實驗，發現各種鐵道的不可思議之處，並以科學角度展開謎底。

### 仕事 JOB



本館 S 215 本館 S 215 本館 S 215

**挑戰維護鐵道安全的工作**  
帶您看見「鐵道專業人員」辛勤工作的身影，並學習與體驗每個工作環節的展示室。

### 未来 FUTURE



本館 S 220 本館 S 220

**大家一起構思未來鐵道的藍圖吧**  
請大家共同構思未來鐵道範圍的創造型展示室。製作一個你的虛擬分身後，出發前往未來的鐵道世界吧！

### 歷史 HISTORY



本館 S 235 本館 S 235

**了解日本鐵道技術的進化過程**  
鐵道在日本已有約150年的歷史。本展示室使用實際的資料與照片，詳細解說以鐵道工作人員汗水與淚水交織而成的鐵道進化過程。

### 鐵道立體模型



本館 S 035 本館 S 035

### 鐵道文化藝術



本館 S 015 本館 S 015

### 兒童廣場



本館 N 010 本館 N 010

### 模擬設置大廳



本館 S 215 本館 S 215

### 鐵博劇場 (免費)



本館 N 010 本館 N 010

### 收藏品展廳



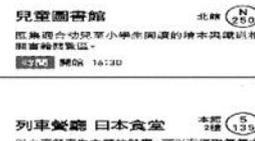
本館 N 015 本館 N 015

### 圖書館



本館 N 015 本館 N 015

### 兒童圖書館



本館 N 210 本館 N 210

### 餐飲



本館 S 235 本館 S 235

### 列車餐廳 日本食堂



本館 S 135 本館 S 135

### 親子咖啡廳



本館 N 110 本館 N 110

### 鐵路便利店



本館 N 045 本館 S 170

博物館不同的展示區域簡介



鐵道博物館車站內裝



博物館入口廊道



入口廊道地面為營運初期火車時刻表



入口廊道兩側展示各式列車



博物館1樓展示歷代實體車頭



博物館1樓展示歷代實體車廂



南北館空地亦有實體鐵道車展示



南館展覽館最新車輛展示大廳



展示大廳設置實體轉車盤

### (三) 參訪有感

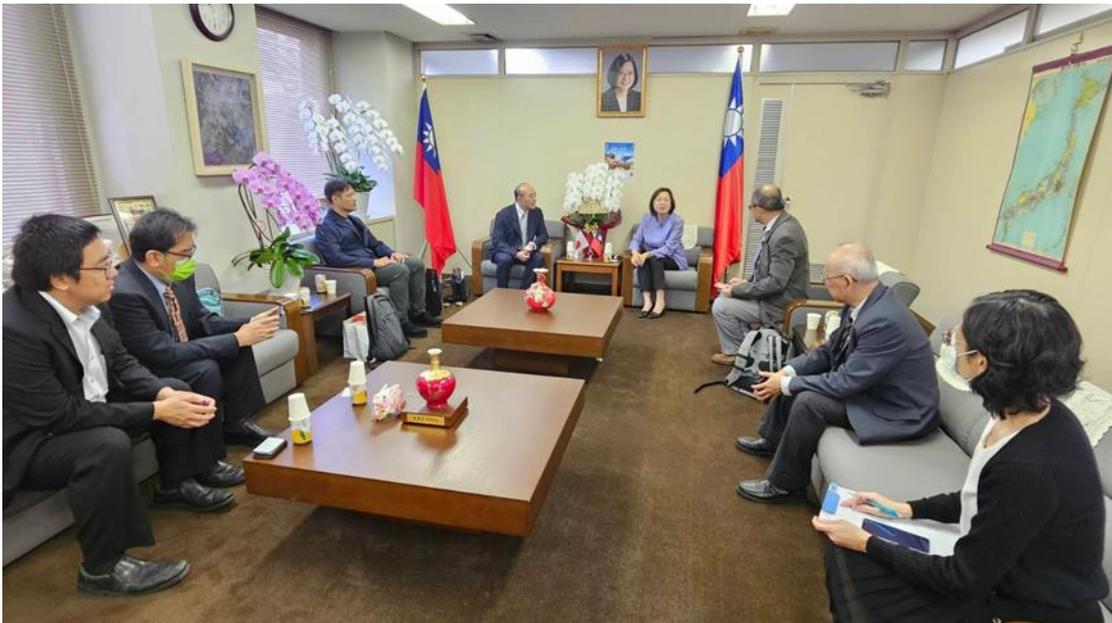
經由參觀大宮鐵道博物館，可以發現JR東日本對於鐵道歷史文物的重視，對於鐵道文物及歷史資料的保存與呈現方式不僅完善、多元，更具創新作為，無論是博物館的軟體及硬體各方面，均已大幅領先世界各國，雖然從調查相關文獻得知，大宮博物館近幾年仍處於虧損狀態，然為提倡軌道科學及珍視鐵道文物資產，JR東日本仍然不斷地在更新其展示內容及各項設施及設備，參訪心得如下：

日本大宮鐵道博物館係採興建新館模式辦理，因此，博物館基地在規劃階段即委託工程顧問公司進行整體發展規劃，並以打造日本國內首屈一指的文化資產空間，及活化轉型為鐵道文化體驗場域為規劃理念，使之成為兼具「文化」、「教育」、「觀光」功能之博物館園區，成為文化保存典範及觀光新亮點，上述內容，在在都值得做為我國發展鐵道觀光及軌道運輸教育的參考典範。

## 五、拜會橫濱市交通局及參訪金澤八景車站與多摩 PLAZA 車站

### （一）拜會臺北駐日經濟文化代表處橫濱分處

本次考察特別感謝臺北駐日經濟文化代表處橫濱分處的安排，方能順利拜會橫濱市交通局及東急電鐵，並藉由東急電鐵公司的詳細介紹，了解田園都市線多摩PLAZA車站採TOD方式進行車站整治的案例。因此，行程中特別前往臺北駐日經濟文化代表處橫濱分處致意，並與張處長相談甚歡，會談中並了解橫濱分處對於推動我國與橫濱地區經濟貿易的努力不遺餘力，諸如：推展農特產品到橫濱地區展售、雙方文化活動交流……等，此外，橫濱分處對於橫濱地區的交通建設發展也多有琢磨與助益，因此與相關的鐵路公司均能維持良好的互動關係，所以可以引介本考察團進行相關的會晤及交流。



考察團與臺北駐日經濟文化代表處橫濱分處



雙軌距鐵路是指在同一軌床上嵌套兩種軌距的鐵路，亦即同一條軌道提供兩個分開的軌距可供運行，通常有三根鋼軌，包括兩根「活動軌道」，兩個軌距各一根，以及一根「共用軌道」。雙軌距鐵路可容許不同軌距的列車共用同一路線與土建設施，如月台、橋梁及隧道等以降低成本。然而雙軌距也有一些問題，如轉轍器會更複雜而變得昂貴，且不同軌距的列車均需可接收信號，而軌道電路及機器聯鎖則要透過共用軌道營運。另共用軌道的磨損也比其他兩根鐵軌嚴重。

京急逗子線於金澤八景站－神武寺站路段的上行線附設綜合車輛製作所橫濱事業所（舊東急車輛製造橫濱製作所）起至 JR 逗子站為止的回廠線，設有 1435mm 與 1067mm 的雙軌距軌道，如圖所示。



金澤八景站雙軌距軌道



雙軌距軌道(1067mm + 1435mm)



金澤八景車站 3D 鳥瞰圖



金澤八景車站東側自由通道



由東側自由通道俯瞰客運巴士站



自由通道連接南側商店



自由通道連接古蹟

### （三）與橫濱市交通局及東急株式會社經驗交流

有鑑於 1960 年代二戰後東京人口大爆炸，東急電鐵公司與橫濱市政府簽訂推動「次世代郊外都市計畫」相關協定，於東京都西邊的多摩丘陵地區開發新的鐵道路線及造鎮計畫，興建多處購物中心，以減少市中心的擁擠程度，並提升生活品質。多摩 PLAZA 站為車站與百貨商場聯合開發的商業大樓，於主體車站及各廣場附屬建物內引進各式商業百貨、餐飲店及補習班與民生用品店，充分滿足旅客需求，因此，車站旅運量與周邊地價也屢創新高，是極為成功的 TOD 車站案例。

東急株式會社在簡報中說明，日本的鐵路用地跟商業用地是合在一起的，與國內之鐵路用地不同，多摩 PLAZA 站係由東急及橫濱市府合作規劃造鎮，規劃階段即導入考量 20~30 年後商業百貨的經營形態，藉由充分討論來確定開發規模，在設計初期便可以配合相關的商業百貨大樓預留連接通道及出入口，車站及百貨公司一旦開發完成就可以吸引較多的人潮，他們表示日本會隨著車站周遭都市發展的現況，進行車站及周邊百貨公司的改善，因此每隔幾年會調整月台及軌道的數量，甚至會整合不同的鐵路公司營運的路線，而東急集團目前是日本民營鐵路最賺錢的公司。

本次我方也提出新竹大平台計畫與東急開發部門討論，因新竹車站並非完成的案例，儘管他們對於該計畫交通運具的整合表示認可，但因新竹大平台案無法評估經濟效益，因此會中他們也對於站區未來 20~30 年的整體商業發展及收益是否可以超過開發初期投入的經費提出質疑。



本考察團與橫濱市府官員及東急株式會社進行車站大平台案例交流



## 次世代郊外都市計畫的概要

- ・東急(株)與橫濱市締結推動「次世代郊外都市計畫」相關協定
- ・推動實現社區・生活或郊外住宅地的區域管理之措施
- ・以Tama Plaza車站北側地區為模範地區、推廣實施成果至沿線其他地區

### 產・學・公・民合作使既存住宅地再生的都市計畫



## 次世代郊外都市計畫 模範地區的概要

### ■ 橫濱市青葉區

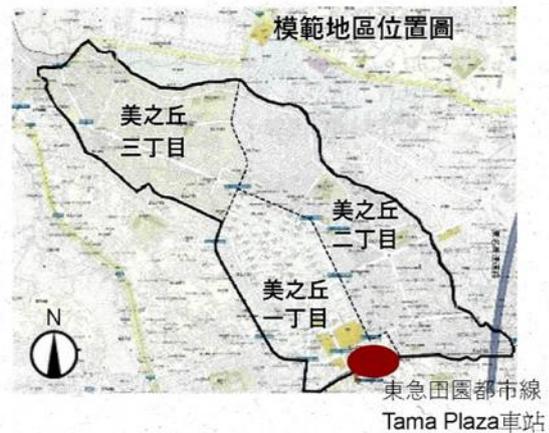
#### Tama Plaza車站北側地區

【各項數據】(2022年)

面積：約120ha  
人口：約15,700人  
戶數：約6,800戶

【地區特徵】

- ・沿線初期開發
- ・獨棟住宅、國宅、社宅、商店街等各種因素
- ・住民提倡的城鎮守則



### 多摩 PLAZA 車站北側進行都市更新之概要資料

## 次世代郊外都市計畫的措施② (軟性事例)

1

以創造可永續的社區活動為目的，實施合作、支持、協力及社會實驗等

### 住民創發的企劃



社區舞蹈表演

### 整社區共同參與的保育・育兒網之構築



地區支援育兒的措施

### 共創企画 (學校連携)



透過學校課業宣導社區建造

### Tama Plaza・生活工作室 (社區錢幣)



運用ICT服務、IoT技術的社會實驗

## 把握土地利用轉換機會逐步進行功能歸納

1

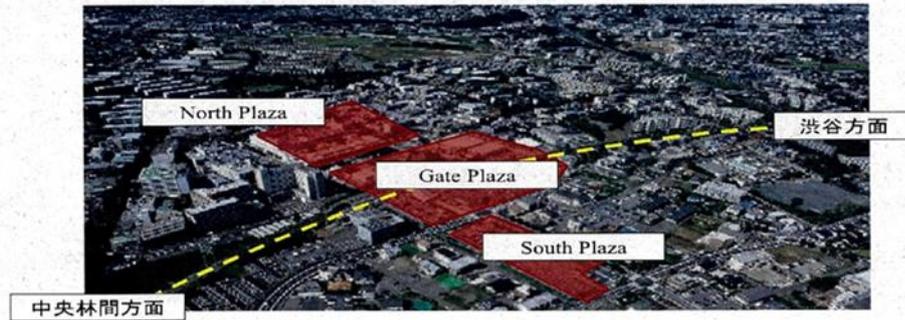
### ■ 模範地區內的硬體整備事例



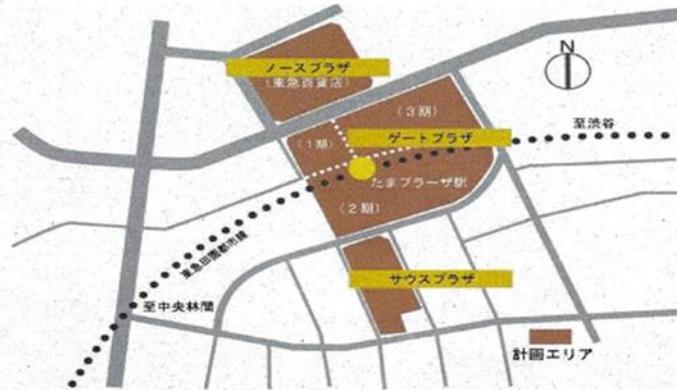
東急株式會社配合政府辦理都市計畫及興建住宅

## 開發經緯

- 1965年 決定命名「Tama Plaza」車站
- 1966年 田園都市線延伸到長津田
- 1982年 Tama Plaza東急SC(現在的North Plaza)開業
- 1986年 Tama Plaza地區計畫推進協議會成立
- ⋮
- ⋮
- ⋮
- 2002年 計畫地使用用途變更
- 2005年 Tama Plaza Terrace新建工程動土
- 2010年 Tama Plaza Terrace開張



## 計畫概要



■交通	東急田園都市線・Tama Plaza站前
■占地面積	約 51,000㎡ (新商業設施約 38,000㎡)
■總面積	約 179,000㎡ ( " 約 117,000㎡)
■店舖面積	約 60,000㎡ ( " 約 30,000㎡)
■店舖數	新商業設施約140店
■停車場	約1,500台

## 多摩PLAZA車站開發歷程及基本資料

Link Plaza  
2012年3月開業  
11店舖

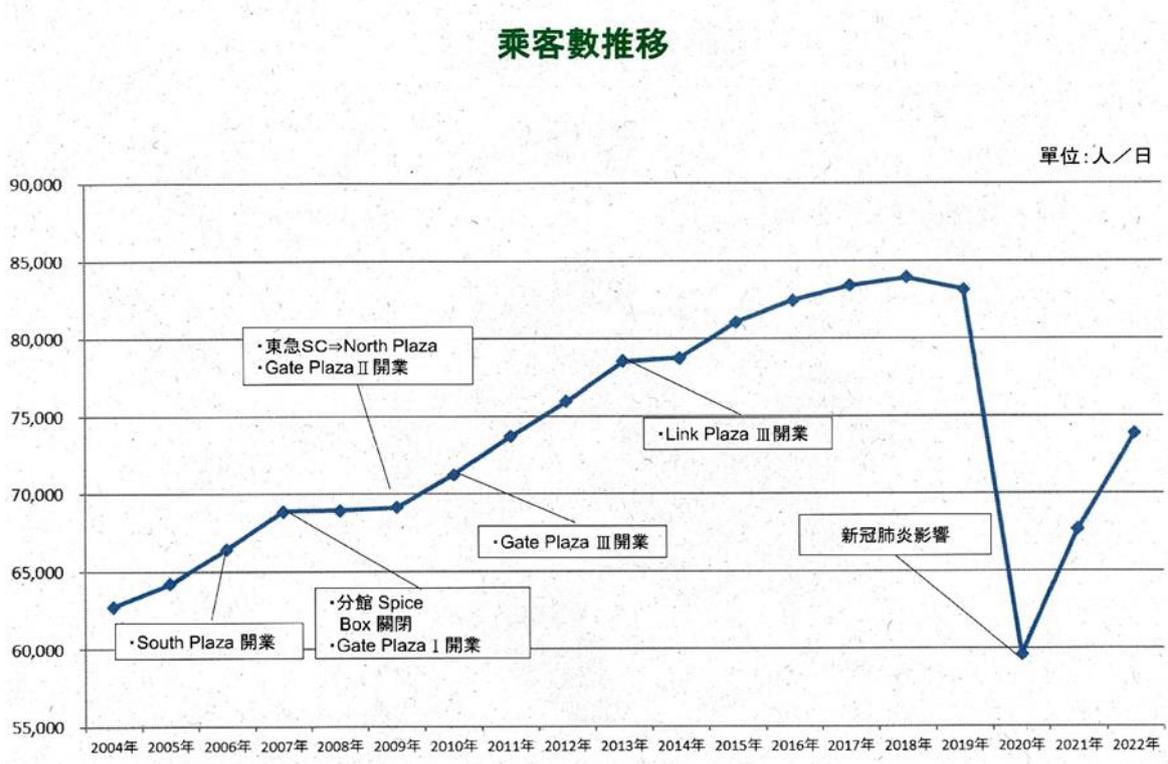
## 全體像



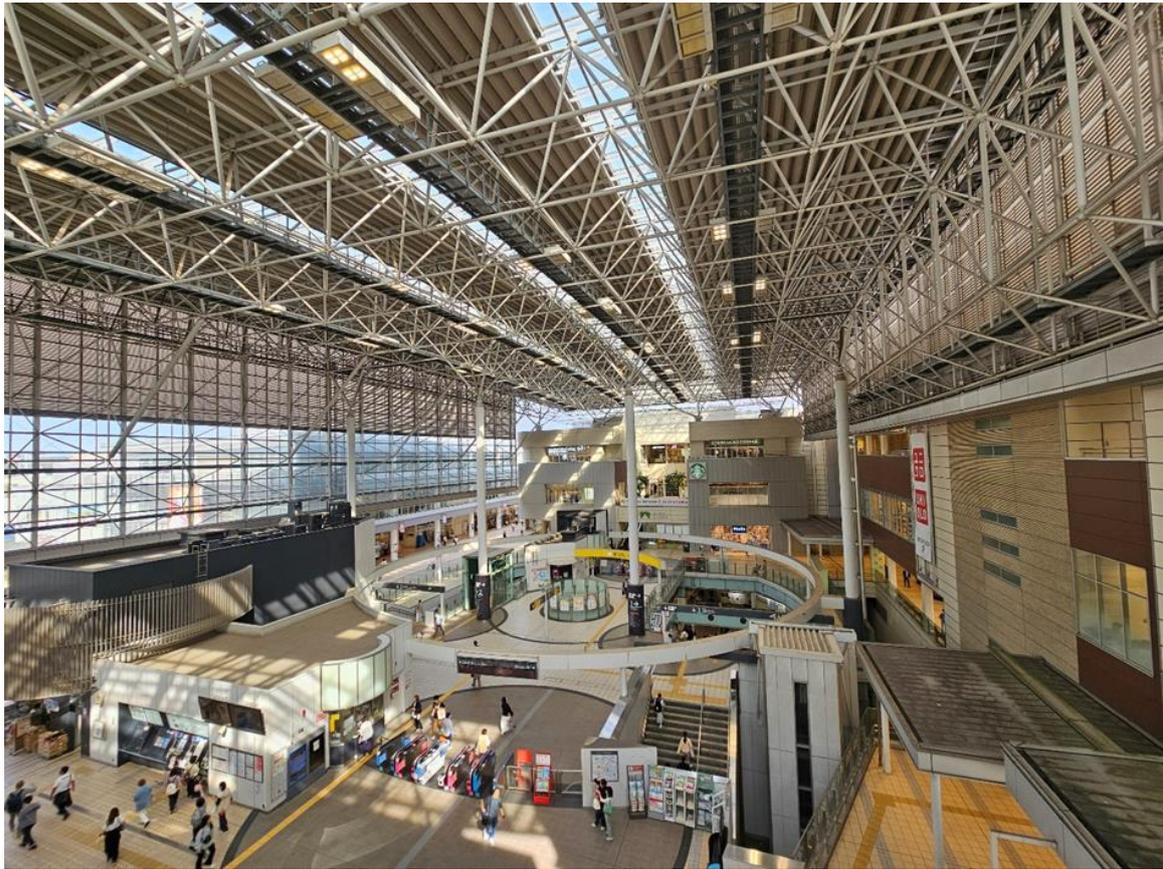
將車站與購物中心結合變成社區新地標

#### (四) 多摩PLAZA車站參訪

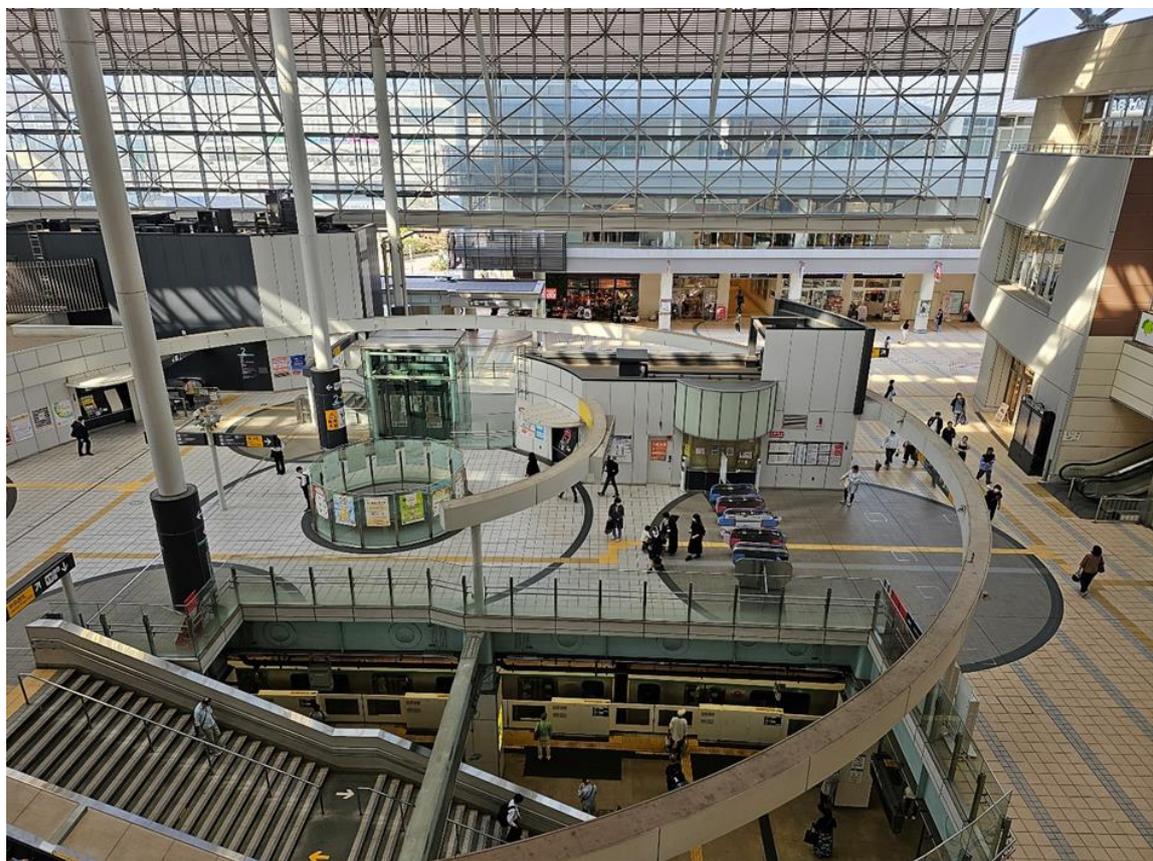
多摩 PLAZA 車站係與百貨商場聯合開發的複合計畫，是東急電鐵與橫濱市政府通力合作規劃的造鎮計畫，於設計初期便將後續可能的商業經營形態導入規劃設計，因為有充分考量相關商業大樓預留連接通道及出入口，故於開發完成後立即吸引大量人潮及錢潮。推究日本鐵路用地係與商業用地結合進行站區整體開發，其做法遠較臺灣車站用地的多目標使用更具利基及效益。



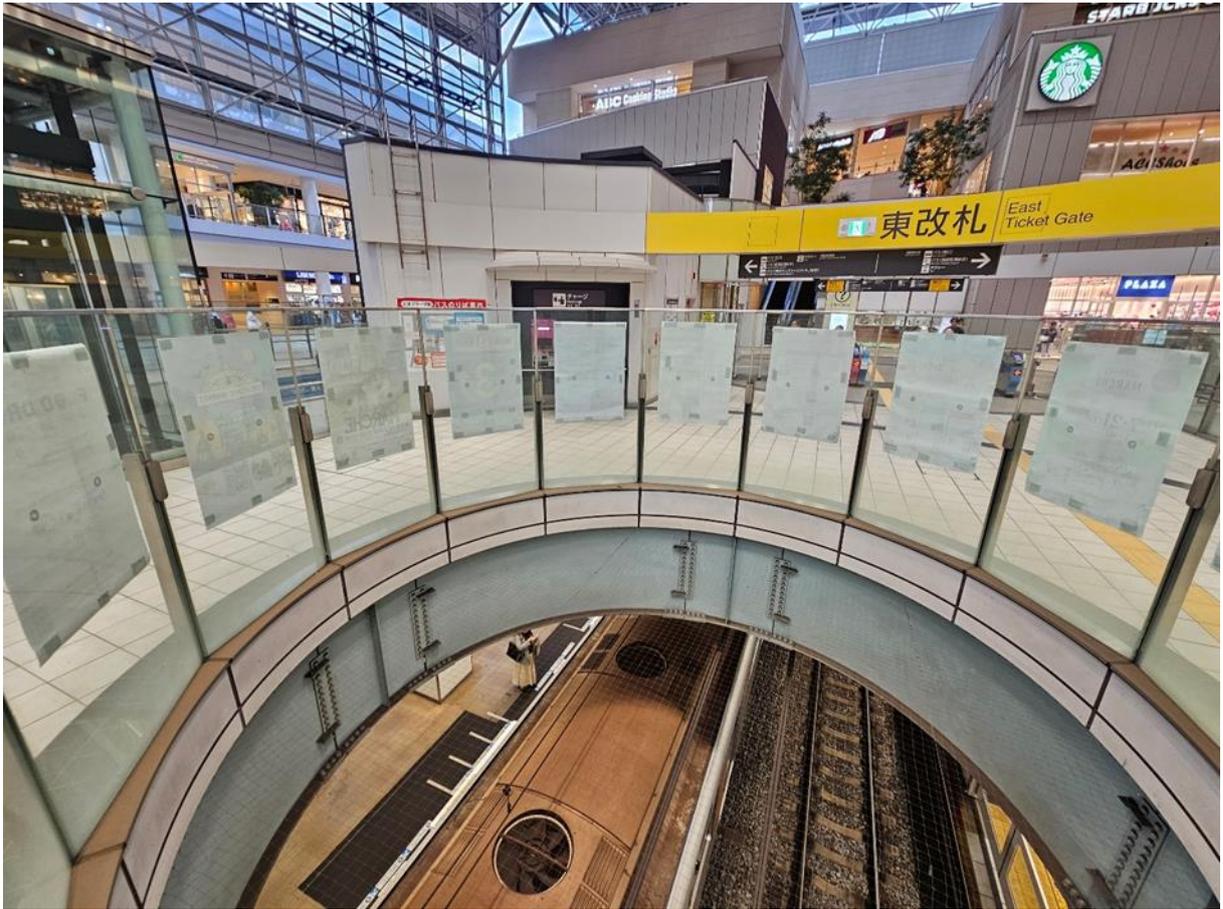
多摩 PLAZA 車站近幾年旅客運量比較



多摩 PLAZA 車站大廳利用 4 根立柱支撐輕量化大屋頂形塑開放空間



車站穿堂層採用弧形裝修及月台上方挑空來創造空間變化



付費區樓板開口可俯視運行中列車

## (五) 參訪有感

在拜會東武集團與東急電鐵進行經驗交流，藉由參觀淺草車站的舊站改建、SPACIAX列車到日光溫泉路線之增設月台、鐵道橋下沿線開發商店街與晴空塔城區整體開發，以及參訪多摩PLAZA車站與百貨商場聯合開發的複合造鎮計畫，我們深刻了解到東武集團與東急電鐵的遠見與眼界，他雖然都只是民營公司，但除辦理鐵路建設營運之外，亦進行社區改造及商業開發等多角化經營項目，均能獲得地方政府的認同與支持，使日本整體觀光品質能有效提升；將原窳陋地區變成東京新地標及該地區的亮點，並同時提供完善的交通軌道設施。上述從點到線再到面的開發方式，值得公司化後的臺鐵公司及各地方政府多多借鏡。謹歸納出以下幾點參訪心得：

### 1. 政府應援民間啟動鐵道建設：

在日本國土交通省對於鐵道新興計畫並未強制要求開發效益或稅賦增額效益納入考量，亦沒有訂定自償率門檻等措施，係採個案計畫逐案審查方式，只要鐵道公司提出之財務計畫是可獲利，且有利於改善交通運輸，一般均會得到充分的支持。反觀國內則是受限於政府財政，無法同時滿足各地方政府所提計畫需求，爰訂定鐵路立體化審議要點及捷運審議要點，透過自償率最低門檻及納入大眾運輸導向都市發展（TOD）、稅收增額融通（TIF）等措施，來強化及健全計畫的財務。

### 2. 擘劃具國際視野的交通建設：

日本鐵道公司均已民營化須自給自足，為求經營績效及利潤，因此在鐵道本業前題之下，利用車站為中心不斷提出新興商業計畫並進行開發作業，導致民眾利用綿密軌道路網通勤旅遊之餘，亦可於車站周邊或轉乘時進行消費。檢視目前臺灣各主要鐵路車站如南港、臺北、板橋、臺中及新左營等站，均已於車站興建時或採BOT方式設置大量商業空間，亦具有相當經濟效益；故後續計畫辦理其他車站整治或改建時，亦應儘量本此整體開發理念進行規畫，方可成就具國際視野的交通建設。

### 3. 大平台車站設計具彈性思維：

觀察日本的鐵道公司在規劃大平台車站時極具彈性思維，規劃方案會隨著車站周遭都市發展的現況，進行車站與周邊地區的整合改善調整，並配合調整月台及軌道配置，甚至整合不同鐵路公司的營運路線，例如：京急本線金澤八景站主要為通勤使用，延伸金澤海濱線以觀光為主之金澤八景站連接成為一個車站大平台，整合客運巴士與商業百貨，以吸引人潮促進觀光，這種具彈性思維的規劃方式，深質我國借鏡參考。

### 4. 創造古蹟成為都市的焦點：

東急電鐵公司表示日本鐵路用地係與商業用地結合，多摩PLAZA車站與百貨商場聯合開發，是東急電鐵與橫濱市政府通力合作規劃的造鎮計畫，於設計初期便將後續可能的商業經營形態導入規劃設計，故於設計初期便可配合相關商業大樓預留連接通道及出入口，開發完成即可吸引人潮。反觀臺灣則是規劃單位預留商業開發空間交由廠商後續進行BOT，實在難以周全考量未來的發展趨勢，因此，日方對於我方所分享之新竹車站大平台計畫，儘管認同該計畫具有交通運具整合效益，卻對於站區整體開發的經濟效益提出質疑。

## 肆、考察心得與建議

推究日本的鐵路建設，可算是世界上鐵路建設發展最完熟的國家之一，而臺灣的環島鐵路網絡主要亦參考擷取日本鐵路系統的做法與經驗，因此，本考察主題即設定以日本為參訪地區。本次日本考察能順利成行並圓滿完成交流、汲取新知與經驗的任務，要特別感謝台灣日本關係協會、日本台灣交流協會、台北駐日經濟文化代表處及駐橫濱辦事處，以及日本信號公司的鼎力協助，使我們能拜訪到職司鐵道業務的官方單位（諸如：國土交通省鐵道局、橫濱市都市整備局、橫濱市建築局等），日本東京及橫濱地區的鐵路營運公司與相關事業機構（諸如：東武鐵道株式會社、東急電鐵公司、東急公司、東急商場開發公司、日本信號公司等），藉由面對面的雙向交流，吸取有關車站大平台的開發模式及經營理念等思維，並透過相關大平台車站的現地考察，實地了解在日本東京如此高度人口密集及都市化的地區，如何以大平台車站的設計手法來整合並鏈結居民生活、商業行為、站區交通等全方位需求，創造出舒適宜人的都市生活空間，令人印象深刻獲益匪淺。茲將本次考察及參訪心得與建議，臚列如次：

### 一、鐵道建設全方位宏觀規畫

日本鐵路公司就如同我國臺鐵所面臨的困境一樣，無法單靠鐵路運輸的本業收入來維持企業的永續經營，而且必須自負盈虧，因此須藉由站區整體開發來積極發展附屬事業（諸如：不動產開發投資事業、生活服務投資事業、百貨商場、渡假中心等），因為在鐵道建設之初，即採全方位的長期宏觀規劃，而非急功近利的短淺思維，在經營模式上亦足具的靈活與彈性，造就各事業群的多元化發展效益，因此獲利豐碩。諸如：東武公司大手筆擘劃晴空塔興建及其間之周邊整體開發，不僅成功創造話題並促進觀光發展，有效吸引人潮與錢潮，創造更好的服務品質與營收效益。



## 二、車站功能完善為設計重點

本次參觀的車站（如新宿車站、澀谷車站、多摩PLAZA車站）每日進出車站人次達上百萬及數十萬人次，車站不以外觀造型取勝，而是以功能完善為主要設計重點，著重於縮短不同鐵道間的轉乘動線以提高運量，或藉由軌道路線的修改來爭取商業及辦公大樓的興建用地，完全以土地開發的角度來進行車站改建，在車站空間配置及站體規劃上，亦周詳考量站內各項旅運服務設施，必提供旅客適切且實用之服務，值得作為我國後續鐵路建設計畫參考及借鏡。



## 三、以人為本的鐵路交通建設

日本鐵道建設不僅止於提供運輸服務，而是以人為本，充分考量並滿足各項旅客及民眾需求，包括：有效移動（如：縮減轉乘次數與距離、列車直通運轉等）、便利購物（如：商場百貨、旅運販賣等），以及提供舒適完善的生活機能（如：市民廣場、休憩公園、生活市集等）。以金澤八景站為例，其車站整建鏈結並縮短了京急本線與金澤海濱線的旅客動線，併同整合地區的客運巴士站，當天災發生時（如：海嘯、颱風），車站平台亦可作為避難與防災物資的儲備所，使車站兼具強化防災救災功能。而涉谷車站將車站周邊都市計畫、交通動線、轉乘設施與車站大平台一併考量，貫通車站前後的通道亦非常寬敞，其間配置高強度的商業開發大樓來吸引人潮與錢潮，使車站成為運輸、轉乘、休閒及遊憩的黃金據點。

#### 四、大平台整合周邊交通網絡

日本都會區的鐵路建設發展完熟，在大眾運輸系統開發及場站整體規劃時，除了力求與周邊都市景觀相融合外，更注重需與都市機能完美結合。以大平台(橋上駅舎化)建設作為車站綜合改善計畫而言，除可改善車站服務功能，更可增加鐵路與周邊交通網絡的連接性，提供旅客更具便利性和安全性的交通運輸。因此，日本的大平台車站作法，就臺灣目前解決鐵道阻隔並縫合都市均採鐵路立體化的方式，車站大平台提供了另一種解決對策，如能再搭配站區整體開發來挹注建設期間所投入的成本，不失為一個具體可行的建設模式。目前進行中的民雄車站高架，及未來彰化鐵路高架與水上、枋寮車站改建等計畫，均可納入參考運用。



#### 五、站區立體開發與水平連結

日本都會區人口的密集程度較台灣尤甚，因此，需藉由稠密且完善的鐵道建設來解決民眾通勤與生活的交通疏運問題，然而稠密的鐵路立體化建設亦造成都會區的發展困擾，必須構思如何有效利用鐵道上方與下方的垂直空間，究此，站區立體開發與水平連結因蘊而生，此方式可將人行動線直通化與立體化，透過貫通車站兩側寬敞的自由通道，串接高強度的商業大樓，使人流與車流各暢其流。例如：新宿車站南口人工大平台的建設，就是此一站區立體開發與水平連結的完美詮釋，不僅以高架空中走廊(skywalk)及地下連通道串連車站周邊的商業與辦公大樓，亦提供旅客舒適、安全與便捷的都會空間體驗。

## 六、車站由點至線而面城市化

日本車站之於都市發展的關係由點至線而面，採 TOD 概念規劃鐵道與都市建設，將鐵路車站作為都市交通的中心，結合街廓區域並搭配多樣轉乘運具（地鐵、公車、新幹線），除可有效紓解都會區的交通壅塞，提高美質適意的生活品質，更可藉由鐵路車站的建設來帶動周邊地區的整體開發，由鐵道公司與地方政府一起參與，共同研議調整都市計畫，俾結合大平台車站的開發，朝向 Station City「車站城市化」的概念來整合規劃。本次參訪東急電鐵集團與橫濱市政府合作開發建設的多摩 PLAZA 站，以及東武鐵道株式會社的東京晴空塔城，即為「車站城市化」的成功案例。臺鐵局在公司化成為國營臺灣鐵路股份有限公司後，將較具企業經營彈性，或可借鏡日本鐵道公司多角化經營的成功經驗，如東武集團利用閒置的鐵路貨運場興建晴空塔、商業與辦公大樓及沿線橋下商業空間；JR 東日本經營飯店與旅遊業……等，創造臺鐵永續經營的契機。

## 七、博物館展現鐵道歷史瑰寶

日本極為珍視鐵道歷史文物，在保存及展示上的考究更是鉅細靡遺、無微不至，反觀我國相關單位在此方面的作為就顯得薄弱與不足，往往沒有適當空間可保存或展示鐵道歷史文物，抑或空有展覽空間，展示的文物卻乏善可陳。藉由舊新橋車站鐵道歷史文物館及大宮鐵道博物館的參訪，讓我們對鐵道歷史文物及車站古蹟保存再利用的處理方式有更深入的了解，日本的相關保存及展示做法，更可作為將來桃園車站、臺南車站鐵道歷史文物呈現方式的參考。

