

大規模再開發續推日本都市永續新風貌

本基金會赴日本東京、橫濱考察收穫豐碩

業務研展部主任 王敏先
主任規劃師 呂振瑜

本基金會為拓展同仁都市更新國際視野，自今年 5 月 26 日展開 7 天 6 夜日本考察行程，主要針對日本東京澀谷、虎之門及橫濱近期有進展的再開發案例進行考察，同時拜會日本於再開發事業及建築景觀相關事業單位，期望促進台日雙方都市更新技術及友好交流。

基金會拜會日本再開發推動者協會 (URCA)

基金會考察團(以下簡稱考察團)首先於 5 月 27 日上午拜訪本基金會友好機構日本一般社團法人再開發推動者協會(Urban Renewal Coordinator Association of Japan，以下簡稱 URCA)，並於下午進行有關台日雙方

都市更新經驗交流。交流會議中 URCA 由日建設株式會社木村由布子國際委員會委員長等 11 位國際委員會委員共同出席，首先 URCA 國際委員東急不動產株式會社飯星明部長以「澀谷站周邊概要說明」為題，為考察團講解澀谷車站周邊再開發經驗，續由小林義和局長(原國際委員會委員，澀谷站櫻丘地區市街地再開發組合事務局長)以「澀谷站 Sakura Stage 概要說明」為題，協助說明澀谷 sakura stage 開發案件；基金會則由「文化資產與容積移轉-以臺北市為例」為題，與日方分享台灣都市更新及容積移轉相關經驗，雙方透過交流會議皆獲益良多。



基金會考察成員於麻布台之丘合影(呂振瑜攝)



考察團成員與 URCA 國際委員會委員合影(呂振瑜攝)

分享會議結束後，URCA 安排考察團前往澀谷站周邊進行實地參訪，由小林義和局長、飯星明部長、東急不動產株式會社鮫島泰洋部長等國際委員會委員，以及 URCA 島田和生事業部長、栗原賢藏主任協助進行導覽。

首先帶領考察團成員前往的是澀谷 FUKURAS，透過位於該建築澀谷中央街側、具有識別性的「都市核心」(Urban Core)入口前往位於二樓的人行連通通廊。澀谷車站周邊開發如澀谷 FUKURAS、澀谷 SAKURA STAGE、澀谷 STREAM、澀谷 SCRAMBLE SQUARE 等再開發案件，透過「都市核心」立體的人行動線串聯，開發案之間的人行動線完全不受車行道路及鐵道電車軌道影響，並可靈活的前往各樓層大眾運輸站點；透過人行通廊前往澀谷 Sakura Stage 低層部設施及連通道後，基金會成員前往參觀澀谷 Sakura Stage 位於 37 樓的辦公空間，無落柱的設計令人印象深刻，且可從高處俯視澀谷大改造的現況成果。

考察團在實際走訪澀谷車站周邊的過程中，可以感受到澀谷車站周邊非常完善的人行動線及已逐漸完成改造後活絡的商業氛圍，在東急不動產「Greater SHIBUYA 2.0」整合工作、生活、娛樂的推動方針下，已有著全新面貌。(相關考察案例介紹請詳本期簡訊他山之石)。



木村由布子委員長開場引言(呂振瑜攝)

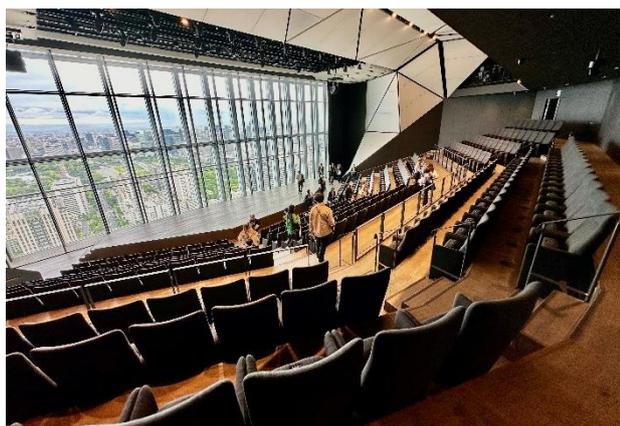


小林義和局長導覽澀谷案例 (廖育珉攝)

同樣透過安全的人行通廊，考察團前往虎之門住宅棟及商務棟進行考察。虎之門之丘的案件規劃特色之一，便是電力能源的網路建置(energy network)。本次考察團在森大廈的安排下也到商務棟地下實地參訪該能源系統實體設置。虎之門車站塔樓及虎之門商務棟地下層皆設有聯合發電系統(Co-Generation System, CGS)。兩者之間與附近大樓的能源系統皆有連動，且為了提高能源利用效率及防災功能，該系統利用能源餘熱建設大規模蓄熱槽及熱源製造系統，建立環保能源網路。



前往虎之門商務棟人行空橋(左前方為芝教會)(呂振瑜攝)



TOKYO NODE HALL 展廳內部(呂振瑜攝)



TOKYO NODE SKY GARDEN & POOL (呂振瑜攝)



虎之門車站塔樓前 T-DECK 平台(前方由左至右分別為虎之門商業棟、虎之門之丘、虎之門住宅棟)(呂振瑜攝)



虎之門商務棟地下能源網路設備(呂振瑜攝)



森大廈解說人員說明地下能源網路設備(呂振瑜攝)



森大廈圖解地下能源網路連通方式(呂振瑜攝)



考察團聽取森大廈地下能源網路說明(麥怡安攝)

拜訪日商東邦及綠植栽空間體驗

經過前面兩天緊鑼密鼓的實地考察，考察團 5 月 29 日上午由日商東邦利昂股份有限公司(以下簡稱東邦公司)協助安排參訪日本濱離宮日式庭院、「大手町之森」及「SLIT PARK」等自然及都市兩種不同的綠植栽庭院規劃。「大手町之森」位於東京千代田區，位於「大手町大樓」一層，占地 3,600 平方公尺，於 2014 年完工，曾獲「DBJ 綠色建築最高五星級認證」等榮譽，透過東邦的協助規劃，移植了 200 多株關東近郊自然生長的樹木，土質也是使用樹種原生土壤，細緻排列樹種及植栽讓人感受到真正的森林樣貌，吸引鳥類、昆蟲及土撥鼠等高達百餘種物種聚集，讓都市再生的同時也讓自然再生。

「SLIT PARK」為東邦公司協助規劃設計案例之一，該公園位於東京千代田區丸之內，由三菱地所株式會社

主導，於 2022 年 6 月 1 日正式開幕，並曾獲 2023 年優秀設計獎(Good Design Award)。「SLIT PARK」原來的空間只是一個 L 型停滿腳踏車及供吸菸的隱蔽角落，透過「WICK GREEN」(花卉攤販)、「WICK BAL」(酒吧)、「WICK SHOP」、「攤位」、「餐車」、「WICK LOUNGE」(開放座椅區域，供不特定民眾使用休憩的座位空間)的區塊組成，以及建築物出入口的重新規劃設計、街道家具的合宜安排，還有飲食活動的引導，讓「SLIT PARK」展現非常舒適的城市街道氛圍。考察當天東邦公司也安排了日本茶道文化體驗活動，透過綠環境的形塑、不同五感及日本茶道文化的體驗，讓考察團的同仁感受到都市透過綠植栽及空間的有效活用，也能形塑出讓人感到非常舒適的環境氛圍，非常感謝東邦成本花詠總經理、陳毅嘉經理及日本東邦原田宏美小姐、沙辰小姐及邱靜賢小姐等人的安排及協助!



濱離宮日式庭院入口(呂振瑜攝)



東邦公司解說庭院綠植栽設計(呂振瑜攝)



考察團成員與東邦公司於濱離宮三百年松前合影(呂振瑜攝)



從濱離宮視角遠眺麻布台之丘(呂振瑜攝)

拜訪驪住及參觀 LIXIL 新宿展廳、麻布台之丘

5月29日下午考察團協請台灣驪住建材股份有限公司(LIXIL·以下簡稱驪住)安排的 LIXIL 新宿展廳及麻布台之丘參訪行程，驪住在磁磚外牆及各種建材設備上有著非常細緻的巧思，麻布台之丘的窗戶施工更是其代表之作，考察團成員在現場觀摩更是感受到其施工規模之大及難度之高，非常感謝驪住洪世輝經理、劉宇弘主任、藤田健吾總經理特助及日本株式會社 LIXIL 橫山幸喜、中島聰志先生的現場協助，以及台灣驪住山田寬總經理跨海視訊的關心！



麻布台之丘入口廣場(呂振瑜攝)



驪住解說麻布台窗戶施作(呂振瑜攝)

考察橫濱港未來 21 開發案

結束東京考察行程後，5 月 30 日考察團即動身前往橫濱，考察「橫濱港未來 21」(Minatomirai 21)都市開發案(以下簡稱 MM21)。橫濱市自 1895 年開港後，即是日本與世界各國文化、商業貿易交流之重鎮，MM21 自 1981 年確定事業名稱後，於 1984 年正式成立「橫濱港未來 21」公司，並於 1988 年確定 MM21 主計畫，期望達成強化橫濱經濟及自立性、港灣機能轉換、分擔首都商業及國際交流機能等任務。依據橫濱市政府統計，截至 2024 年 4 月 1 日止，已完成 MM21 計畫總住宅開發面積(約 87 公頃)98.6%開發進展率，2023 年底約已有 1,930 家公司進駐。

下午考察團抵達橫濱後，首先前往的是橫濱櫻木町站旁長達 200 公尺的自動人行步道，該步道連結櫻木町站至橫濱地標大廈及 MM21 開發區域，步行空間非常廣闊便利；另外基金會考察團亦前往橫濱地標大廈 69 樓展望台一覽周邊開發狀況，晚間的橫濱顯得十分璀璨耀眼。

5 月 31 日考察團預計參訪橫濱站及新高島站周邊開發案件，包含 JR Yokohama Tower、Yokohama Front Tower、Yokohama Symphostage 等案件，雖然早上受颱風影響無法順利參訪，但下午天氣放晴後順利在有限的時間內進行考察。從橫濱車站出發後，我們首先抵

達 JR Yokohama Tower 屋上庭園，該平台位於 JR Yokohama Tower 12 層，設置有季節花卉、樹木及草坪木板等休憩區域，並可透過該平台前往 12 層 STATION SWITCH 會員制辦公空間。JR Yokohama Tower 自 2010 年由 JR 東日本發布推動後，經歷 311 地震影響，後於 2016 年開始施工，2020 年完工，至今已重生為提供辦公、休憩、商業、交通轉運及防災機能的複合式新大樓；另外透過 JR Yokohama Tower 2 層人行通廊，步行 5 分鐘即可抵達位於橫濱車站東北側的 JR 橫濱鶴屋町大樓及 2024 年剛完工的 Yokohama Front Tower。



JR Yokohama Tower 2 層人行通廊(唐吉萱攝)



夜間的橫濱市鎮廳(畫面中間)及橫濱北仲 KNOT(畫面中左)，中上為橫濱棒球场，右下為櫻木町站(呂振瑜攝)



JR Yokohama Tower 外觀(呂振瑜攝)



JR Yokohama Tower 屋上庭園(麥怡安攝)

JR 橫濱鶴屋町大樓使用內容除了包含「CIAL 橫濱 ANNEX」(購物中心)、「JR 東日本橫濱 METS 飯店」、「JEXER FITNESS & SPA YOKOHAMA」及托嬰中心外，還設有「JR 橫濱停車場」，透過前述人行通廊，可非常便利的連通橫濱車站；而 Yokohama Front Tower 除了與 JR Yokohama Tower 皆是 Excite Yokohama 22 地區核心開發項目外，更是日本國家戰略住宅整備事業第 1 案，在該整備事業容積放寬的優惠下，規劃有支援全球人才進駐橫濱的支援機能，例如服務式公寓、會議室、飯店、住宅、會議室、災難儲備倉庫及災時臨時居住空間等用途，自 2010 年由相鐵不動產株式會社、東急株式會社及其他組合員組成再開發組合後，於 2019 年動工並於 2024 年順利完工。

接著考察團前往橫濱新高島站周邊，印象最深刻的是幾乎完全分離的人車分流系統，周邊建物一樓以及相當多的跨國企業進駐，如 SHISEIDO、Sony(進駐 YOKOHAMA GRANGATE)、NISSAN、YAMAHA(進駐 2024 年 3 月完工的 YOKOHAMA SYMPHOSTAGE)等企業，商業氣息相當活絡，2024 年新落成的 K-Arena 音樂表演場館也為此區帶來國際化藝文活動。

橫濱 MM21 自 1981 年正式推動後，至今已陸續為橫濱帶來全新樣貌，前面提到 Yokohama Front Tower 與 JR Yokohama Tower 皆是 Excite Yokohama 22 地區核心開發項目，該計畫旨在進行橫濱車站周邊基礎設施改善完備，目標對象包含針對車站鐵路、車站廣場、行人空間、道路、停車場、防災等基礎功能改善措施。透過本次基金會實地考察，也可看到 Excite Yokohama 22 實施計畫有確實且穩定地透過各開發案完成目標成果。(橫濱考察案例將於下期簡訊分享介紹)。

結語

特別感謝本基金會長期交流的日本再開發推動者協會(URCA)協助本次行程安排與接待，讓本基金會本次考察能順利圓滿完成；同時也非常感謝森大廈、UR 都市機



Yokohama K-Arena 外觀(唐吉萱攝)



YOKOHAMA SYMPHOSTAGE 外觀(麥怡安攝)

構、東邦、驪住等公司於本次考察的細心安排協助，讓考察成員都能更深入了解案件歷程與內容，並且有著不同台灣經驗的豐富體驗。也感謝一起參與本次考察行程的開新工程顧問有限公司陳大引董事長、國營臺灣鐵路股份有限公司企劃處江明宜處長，以及艾奕康工程顧問股份有限公司康本裕董事於本次考察行程中分享及協助！有關參訪個案將於基金會簡訊與官網詳細介紹，歡迎有興趣的朋友參閱。📍

南機場整宅震後都更意願提升 加速翻轉中正萬華意象

臺北市都市更新處

今 (2024)年 4 月 3 日花蓮一場驚天動地的大地震，造成全臺多處建物倒塌受損，臺北市屋齡逾 50 年的南機場整宅建築物亦多處受損，對住戶的居住安全無疑是雪上加霜。然而危機亦是轉機，南機場整宅單元四、五在地震發生後，住戶們更重視居住安全，參與公辦都更意願大幅提升，加速南機場整宅公辦都更的腳步，期盼翻轉中正萬華區全新意象，並帶動臺北耐災韌性的城市發展。

駐地工作站進駐 開啟南機場公辦都更序幕

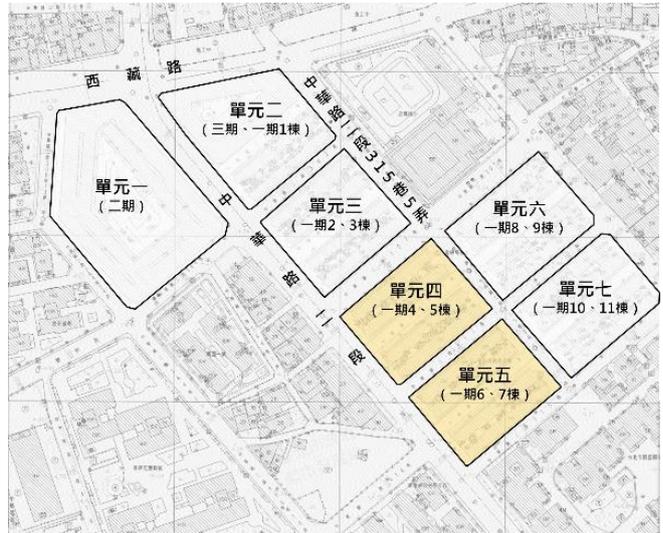
說到「南機場」，一般人第一個想到的往往是以巷子內美食聞名國際的「南機場夜市」。然而，當南機場夜市的人潮退去後，是一幢幢矗立超過 50 年的老宅。南機場整宅初興建完成之時，每戶有沖水馬桶，社區有獨立水庫、汙水處理設施，並以時下最新的歐美建築工法聞名，為當時臺北市最先進之公寓社區，然而經過時光的洗禮，現況已不符現代耐震規格且環境窳陋，亟待都市更新。因此，本案以政府輔導居民自辦為方向，輔導居民成立更新會，並以都更意願較高的單元一(二期整宅)、單元二(三期與一期 1 棟)與單元三(一期 2、3 棟)優先推動。

為加速南機場整宅更新重建，臺北市政府自 2015 年即設立駐地工作站，長期在地凝聚社區共識，迄今已陪伴居民 3,000 多個日子，並陸續針對南機場整宅各單元召開公辦都更說明會，累積超過 300 場次。甚至挨家挨戶探訪說明，同時調查都更意願，駐地人員逐漸參與社區大小事，與在地居民培養深厚感情。但因南機場整宅戶數多達 2,100 多戶，各戶所有權持分細碎產權複雜，意願整合始終不易。

經過市府團隊多年努力，南機場整宅單元一、二、三已成立更新會，南機場單元三於 2023 年進入招商程序，單元四到七仍持續溝通整合。其中南機場單元四、單元五也於 2023 年度啟動頭人尋訪、建立初步整合組織、辦理多場說明會，同時創建 LINE 群組宣傳即時資訊並討論都更事務，然而截至今年(2024)年 1 月，單元四及單元五 LINE 群組都更意願累積仍僅約四成。

近一甲子的等待 南機場震後等來更新契機

403 花蓮大地震導致南機場整宅建築物受損，外露



南機場整宅單元四、五範圍示意圖



南機場整宅單元四公辦都更說明會

的鋼筋及掉落的石塊令人怵目驚心，亦使南機場整宅單元四、單元五住戶更重視居住安全，臺北市都市更新處也分別於今年(2024)年 4 月 9 日、5 月 9 日針對南機場整宅單元四、單元五召開公辦都更說明會，2 場說明會累積有 300 多位住戶出席，且針對公辦都更流程熱烈提問，同時表達期盼以公辦都更方式儘速重建。在駐地工作站的協助，以及熱心住戶的推動下，迅速整合意願並於今年 5 月送件申請，經更新處檢核戶數意願比皆超過 75%，已達公辦都更 7599 專案計畫第一階段 75% 受理門檻，

北市府正式啟動公辦都更程序。其中也有不少位熱心住戶持續透過群組、電話和親訪工作站，關心推動進度及未來期程，顯見社區對於居住安全的重視和努力。目前正由市府團隊辦理第二階段建築規劃及財務試算作業，將擇期召開第二階段方案評估說明會。

南機場整宅等待了一甲子，終於迎來新生的契機，除了共識凝聚最高的南機場單元三已經於今年 6 月成功徵得出資人，未來預計新建地上 14 層、地下 4 層樓之住商混合大樓，且將導入社宅等公益設施；而南機場整宅單元四、五也在市府團隊、臺北住都中心及民間專業技術團隊強強聯手下，向下一階段持續邁進，期望透過公辦都更翻轉南機場窳陋現況，打造安全宜居的生活環境，讓居民盡快回到溫暖安全的家，並再現南機場風華，進而翻轉中正萬華地區全新意象，帶動臺北耐災韌性的城市發展。

更新處提醒，若南機場整宅住戶有任何疑問，歡迎致電南機場整宅公辦都更駐地工作站（電話：(02)2392-2910 分機 401 或 402）；若民眾想進一步了



南機場整宅單元三現況圖

解「公辦都更 7599 專案計畫」，請至臺北市都市更新處網站查詢(連結)，或致電(02)27815696 轉分機 7599，由專人竭誠為市民服務。UR



南機場整宅單元三完工模擬圖

新北市全力協助遠離危險家園

建物鑑定與多元都更雙管齊下

新北市政府都市更新處

今 (2024)年4月3日上午發生芮氏規模7.2地震，面臨強震造成的災情，新北市政府全力協助復原工作，持續推動多元都更、提升社區防災觀念。同時修正「新北市加速推動都市危險建築物重建專案計畫」(防災都更2.0 PLUS)，納入震損紅、黃單建築物，降低門檻至取得超過8成同意即可提出申請，於5月13日正式上路，協助危險建物住戶加速重建！

新北市一直很重視防災都更，更率全國之先推動都更三箭政策，將政府資源集中、優先投入危險建築物重建，從技術、法令和資金三方面提供協助，自2018年起陸續推出防災都更1.0、防災都更2.0、580專案計畫等相關配套措施，大力支援住戶盡速重建。4月3日花蓮強震，已造成新北市震損紅單建物11案、黃單建物20案，共計31案。這次為了協助受災戶及配合過去地方民意反映，修正防災都更2.0，擴大適用對象，新增震損合法建物，將同意門檻由9成降低為8成，讓只差臨門一腳的社區也可以適用，加速危險建物更新，讓住戶安居樂業，也回應外界最近的期待。

市府出動百位技師鑑定 同步建立即時資訊

這次新北市0403地震達到5級震度，造成許多建



新北市政府 新都市更新處
熱門查詢

震災協助資訊專區

點擊查看

- 房屋結構有疑慮
- 有哪些修繕補強補助
- 後續如何重建
- 租屋協助
- 震損房屋協助迅劃地區多元重建途徑
- 震災協助說明會

新北市政府都市更新處官網建置震災協助資訊專區



市府與輔導團隊前往社區勘查(資料照片)

築物災損，例如磁磚剝落、結構安全疑慮，甚至有建築物倒塌災情。因此工務局緊急啟動災後危險建築物評估機制，出動百餘位專業技師進行鑑定，而城鄉發展局也立刻於網站 (<https://www.uro.ntpc.gov.tw/>) 建立震災協助資訊專區，放上民眾可能需要的建築物鑑定與都更相關資訊，讓民眾有最即時的資訊及市府聯繫窗口。

針對紅黃單社區安排說明會，也向中央爭取劃定災區

災後，新北市政府持續跨局處合作，針對紅黃單社區安排說明會，向社區說明後續建築物處理方式與多元都市更新內容。市府也於4月10日向中央爭取劃定災區，非常感謝中央在5月3日劃定災區，後續可以適用相關補助優惠。我們同時也全力協助復原工作，輔導社區辦理修復或重建作業，17處社區完成復原方向、7處社區刻正評估方案中、7處暫不需協助，持續追蹤社區復原進度。持續推動多元都更，提升社區防災觀念，透過說明會讓住戶們知道耐震不足之因應措施(弱層補強、重建)，讓公寓大廈社區加強建物耐震觀念。

啟動檢討「迅劃降同意」、「修正580」、「擴大防災都更」適用對象

在市府政策部分，市府也因應地震快速啟動檢討，包含提供建築物共用部分修繕補助、迅行劃定更新地區降低都市更新同意比率、調整防災都更同意比率、修正580專案等，我們市府期望全力協助社區復原、重返安全家園。除此之外，市府主動出擊協助震損社區，透過迅行劃定更新地區的方式來降低推動都更的門檻，目前已劃定14處，並於5月10日發布實施，後續經程序認定為紅黃單社區，也會持續協助劃設；另外，市府去年推動加速危險建物重建的580專案計畫，也因應本次災害擴大適用範疇，屬住宅、商業等分區的紅、黃單社區，



因為 0403 強震導致房屋結構受損(左)及社區外牆磁磚掉落(右)(資料照片)

如重建的共識達到一定比例，也可以請新北市住宅及都市更新中心安排說明會並向中心提出申請，防災都更已核准 22 案，2 案審議中，受理期限至 2027 年 8 月 31 日止，有需要的社區趕快提出申請。

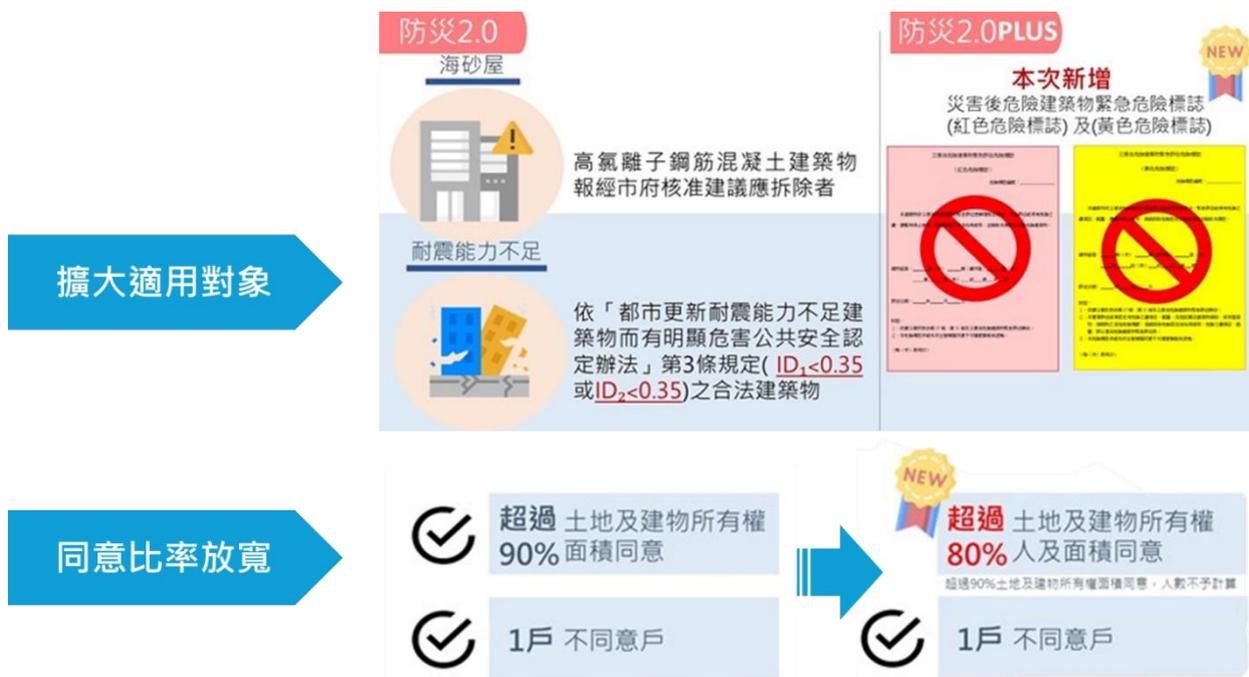
滾動檢討整建維護補助要點 提高補助額度

地震造成建築物磁磚掉落、耐震不足或傾斜等疑慮，新北市政府已跨局處提供建築物鑑定、多元都更等管道，民眾可選擇適合的方式，遠離危險家園。目前已有多處社區來電表示外牆磁磚掉落，社區可先行初步修補牆面，避免砸到路人造成傷害，後續可向新北市都市更新處洽詢整建維護經費補助，補助內容包含建築物立面修繕、耐震補強與增設電梯，每案原則補助總經費 50%、上限 1200 萬元，如符合相關資格者可提高為每案補助總經費 75%、上限 1500 萬元，又都更處提供整建維護專業輔

導團隊免費諮詢現勘、召開法令宣導說明會服務，如有需求皆可洽詢都更處。

如果民眾對於建築物結構有安全疑慮，新北市工務局提供房屋健檢、建築物耐震能力初步評估與詳細評估相關鑑定補助，都市更新處亦提供「挺安全方案」全額出資協助有安全疑慮的建築物辦理海砂屋鑑定，以協助社區瞭解自家建築物結構安全情形。

此外，新北市政府都市更新處提供多元都市更新方案，包含一般都市更新、危老重建、簡易都更、防災都更與整建維護，民眾可視建築物結構鑑定結果、個案基地條件與整合情形，選擇適宜的重建或整建維護方案。針對危險建築物部分，亦提供「新北市危險建築物 580 專案計畫」，只要社區自行整合凝聚一定意願，就可向新北市住宅及都市更新中心申請協助公辦都更。 



新北防災都更 2.0 因應修正 擴大適用對象及放寬同意比率門檻

本基金會協助富邦建設仁愛路三段 更新事業權變送件

富邦產險大樓東側基地更新

更新事業部主任 董政彰
副主任 張莉旻

本案基地臨仁愛路三段，位於與建國南路一段交口東南側。基地西側即是富邦起家厝的產險大樓。仁愛路三段為 100 公尺寬的林蔭大道，是臺北市最寬敞的道路之一，原生種樟樹生長茂盛，綠蔭成林，使得本區雖為處車水馬龍的交通要道，亦有綠意盎然的綠帶，為忙忙碌碌的臺北都會增添一種愜意。

本案更新前建物屋齡已超過五十年，相較仁愛路三段的優美景緻，老舊房屋形成景觀上的對比；而建築物本身亦有結構安全、缺乏停車規劃及耐震不足的疑慮，實有透過都市更新進行重建之必要。

大安區精華地段整合難度高

本案基地西北側即是臺北市知名豪宅仁愛帝寶，因此本區可以說是蛋黃區中的精華地帶，開發整合難度高。據地主表示，二十年前就有建商洽談重建，歷經十幾組

開發商進場整合都未成功。此外，本案更新前建物以透天及三樓、四樓公寓為主，亦有七樓及五樓的鋼筋混凝土建築物，更新前建物類型多元，更新後亦有店面需求，因此開發整合上要滿足全案地主需求，非常不容易。

透過事業概要程序延長計畫期限

實施者富邦建設於 2016 年進行第一次劃定更新單元，當時有部分地主希望與基地西側的產險大樓共同開發，但由於產險大樓更新後產品規劃以商辦為主，與本區地主需求之店舖及住宅規劃有所不同，合併開發效益不大，故本案單獨劃定更新單元。然而，劃定後未能於 6 個月時效內提送事業計畫，致使劃定單元失效。直至 2022 年，適用 2019 年後公告的都更容積獎勵值可爭取至上限(基準容積之 50%)；此外，東側御林園更新地區的事業計畫送件，本案為同街廓內僅剩尚未更新之土地，



更新後建物模擬圖(左側為本案基地，右側為富邦產險大樓)(圖片來源：潘冀建築師聯合事務所)



基地位置圖



更新前範圍內建物多為透天及三、四樓公寓

使地主參與都更意願提升，富邦建設再次提出劃定更新單元送件。

肩負與周邊基地串聯之功能

本案更新單元西側的產險大樓以危老條例重建，目前施工中；東側為御林園更新地區併鄰地空地整體開發。本案位於同街廓中央的位置，串聯東、西兩側基地，於臨仁愛路三段規劃留設 4 公尺以上人行步道，使人行步道完整延續。基地南側為 6 公尺巷弄，更新後建築量體退縮 2 公尺再留設 2 公尺以上人行步道，西側連接的御林園案基地亦採相同的退縮方式，使原本 6 公尺的道路寬度，一路至巷口皆可達 8 公尺寬。透過都市更新有計畫的引導，可使不同時期開發的基地達到外部空間串連的效果，提供更友善的都市空間及人行系統。

建築風格以內斂簡約為主調

本案預計興建 1 棟，地上 31 層、地下 5 層，採鋼骨（SS）結構設計之建築物，搭配綠意盎然且人文薈萃的環境，造型風格以東方內斂、簡約手法，利用側向垂直飾板及橫向水平飾板創造立面豐富之細節與陰影，建構現代典雅之意象；外觀色系以優雅明亮的金色調作為建築主調，搭配沉穩色系建材，在簡單幾何間帶有精巧的建築細節。此外，本基地南、北二面臨路，在立面造型希望能在視覺上為簡潔俐落的印象；而東、西兩側均有鄰房，因此外觀設計較內斂低調。

結語

本案發起重建的動機係因西側富邦產險大樓於 2002 年受 331 地震影響造成建物損壞，雖於當時已進行建築物結構補強，但仍有安全之虞，因此富邦建設啟動大樓重建可行性評估，直至 103 年委託本基金會擔任都市更新事業規劃顧問，正式啟動都市更新事業程序。

本案於 2024 年 1 月 26 日召開公聽會，並辦理選屋及抽籤程序，本基金會順利於時程獎勵減半前，協助本

案於同年 5 月 3 日提送事業及權變計畫報核。本案申請黃金級綠建築、黃金級智慧型建築、耐震設計、設置雨水流出抑制設施、退縮留設人行步道及設置充電車位等多項獎勵項目，期盼後續審議程序順利，及早完成更新事業。

計畫內容摘要

案名	擬訂臺北市大安區懷生段二小段 475 地號等 37 筆土地都市更新事業計畫及權利變換計畫案
基地位置	大安區仁愛路三段以南、仁愛路三段 118 巷以西、仁愛路三段 118 巷 12 弄以北及建國南路一段以東所圍街廓
實施者	富邦建設股份有限公司
基地面積	2,967.00 m ²
使用分區	住三、住三之二
更新前	產權：公有 183.00 m ² ·私有 2,784.00 m ² 所有權人：公有 1 人·私有 80 人 戶數：55 戶
更新後	用途：一般零售業、集合住宅 實設建蔽率：45 % 實設容積率：611.15% 更新獎勵容積：4,772.00 m ² (50%) 容積移轉：3,817.60 m ² (40%) 允建容積：14,316.00 m ² 總樓地板面積：34,912.66 m ² 構造樓層：SS，地上 31 層/地下 5 層 停車位數：汽車：236 輛·機車：216 輛 總戶數：131 戶
實施方式	權利變換
更新規劃	財團法人都市更新研究發展基金會
建築設計	潘冀聯合建築師事務所
不動產估價	宇豐不動產估價師聯合事務所 宏大不動產估價師聯合事務所 戴德梁行不動產估價師聯合事務所

士林海光公辦都更案 招商成功

本基金會協助臺北市都市更新處辦理開發評估及招商作業

策略規劃部主任 許育誠
副主任 蔡汝玫

本案基地原為臺北市政府警察局宿舍及公共運輸處宿舍，原有宿舍建築均已拆除並完成綠美化並供田園城市基地使用。市府於 2013 年劃定更新地區，2015 年提出「士林再生計畫」，並於 2017 年 3 月辦理鄰地協調會，由於東南側 11 筆土地相關所有權人全數皆同意參與公辦都更，爰續辦理擴大都市更新範圍作業，並於 2019 年都市更新事業及權變計畫核定。

政府主導都市更新 帶動區域再發展

本案原計畫由臺北市政府自行擔任實施者，自行發包新建工程，無奈遭逢大環境的改變，營造成本遽增，2020~2022 年間，歷 4 次公告流標。為爭取最佳重建條件，經北市府與民間專業團隊召開多場說明會與所有權人溝通需求，並不斷評估、試算，最後改以公開徵求出資者方案續行，終於招商成功繼續推動本案，除了期盼能讓原住戶能盡快回到熟悉的生活環境之外，更期許改善整體生活環境及居住安全，進而帶動整體地區之再生活化。

滾動式檢討 制定符合市場需求的招商條件

本案歷經 2 次公告招商，於第 1 次公告招商截標次日立即與主辦機關討論流標原因及後續對策，並積極進行訪商及修正招商文件，主要調整以下招商重點：

一、 打開施工動線，最實際

現況基地周邊道路僅為 6 米計畫道路且道路兩側有臨停及雨遮突出物，使大型車輛通行困難，並易造成鄰損擾民情形，而基地東南側綠帶現況車輛亦無法通行。

為解決基地施工動線的問題，市府釋出最大誠意，將協助出資者辦理基地東南側綠帶借用程序，後續施工可利用綠帶通行。

二、 營建費用得依實際發包之預估金額提列，最貼心

整體營建市場行情的建材原料及人工工資上漲，共同負擔提列標準的營建單價已無法反映實際成本，又本案施工動線不良亦間接增加營建成本，導致投資報酬率不佳。

為使營建成本貼近市場行情，於第二次公告招商文



臺北市李四川副市長(左五)、漢皇開發孫正乾董事長(右五)、臺北都發局王玉芬局長(左三)及臺北都更處陳建華處長(左二)和貴賓們合影

件明訂因本案為公辦都更案，營建費用得依實際發包之預估金額提列。

三、 提升共同負擔比率上限，最親切

考量整體市場環境的變化，投資者除需面對市面上缺工缺料、物價上漲的風險外，後續仍需負擔保障私地主權益及綠帶拆除復舊工程等事宜，因此調整共同負擔比率上限。

四、 公地主以分回權利金為原則，最彈性

本案公地主更新後以分回權利金為原則，使基地的整體開發較為單純且規劃更具彈性。

本基金會協助臺北市都市更新處順利招商成功

本招商案於去(2023)年 9 月第 2 次公告招商，於今年 1 月順利評選出漢皇開發股份有限公司為最優申請人，4 月 17 日完成簽約典禮，漢皇開發提出建築永續、鄰里共生及共享開放空間的開發構想，規劃興建地上 15 層、地下 3 層的住宅大樓，並提供托嬰中心及區民活動中心等公益設施，規劃設計以取得黃金級綠建築、銀級智慧建築為目標。

另因本案與歷史悠久之葫蘆寺相鄰，也將設置文化藝牆，呼應傳統氣息，在現代與懷舊之間取得自然的平衡，並重新規劃設計南側綠帶設施，納入本案景觀一併規劃，結合步道、休憩涼亭、Youbike 站點，打造鄰里友善的步行、通學廊道，讓市民居住於更舒適的生活環境，全案預計於明(2025)年開工，2027 年完工。

展現推動基隆都更決心 向前行

本基金會協助基隆市政府成立基隆都更專案辦公室

策略規劃部主任 許育誠
副主任 蔡汝玫

由 本基金會協助基隆都更專案辦公室正式成立！謝國樑市長立即進駐啟用聯宏社區都更工作站，目標打造「最在地」、「最務實」、「最熱心」的基隆都市更新組織！

政府主導都市更新，帶動基隆再發展

基隆市「府級都市更新專案辦公室」於今(2024)年4月30日正式成立！成立當日隨即由基隆市市長謝國樑帶領秘書長方定安、都市發展處處長謝孝昆等市府團隊進駐此次地震災損的聯宏社區啟用駐點工作站，展現基隆推動都市更新的決心與效率。

市長謝國樑表示為了促進基隆發展、吸引產業投資、創造在地就業機會，自上任便制定都市發展改革三部曲政策，並逐步落實革新精進措施，包括先前三部曲減少執照審查時程、二部曲容積移轉雙軌制及3革新等；而今日的「府級都更專案辦公室成立」便是改革的第三部曲，提升市府都市更新專責人力與專業度，協助基隆市都市更新推展。

基隆市住宅老舊，屋齡超過30年的住宅數量佔全市總數的50%，在4月3日花蓮大地震後，更凸顯老舊建築物的重建及整建維護具有急迫性與必要性。其中基隆聯宏社區在本次地震傳出地下室鋼筋外露的災情後，市

府亦立即至現場勘災並要求都市更新專案辦公室列為優先輔導社區。因此，都更專案辦公室成立後，便立即前往聯宏社區正式啟用駐點工作站，後續每週將有都更專案辦公室工作人員，定時在駐點工作站提供諮詢服務，與社區建立溝通橋樑，並協力促成社區都更意願整合。

專案辦公室五大面向推動，接軌在地

專案辦公室將以「法令完備」、「公私都更」、「民眾服務」、「在地輔導」及「都更平台」等五大面向推動，除了完善都更相關法令機制、全面盤點基隆市公有土地，找出具開發潛力基地並透過行政協力推動，以及啟動地區巡迴法令宣導會，主動與民眾接觸外，也設有民眾諮詢專線與臉書專頁「基隆市都市更新專案辦公室」將不時發布最新消息，如果民眾有都市更新相關問題、法令說明等諮詢與服務，亦可透過上述平台與都市更新專案辦公室取得聯繫，將有專案辦公室人員提供協助。

最後市長謝國樑表示都市更新專案辦公室與駐點工作站的成立目標是打造「最在地」、「最務實」、「最熱心」的都市更新專責組織，呈現基隆市都市更新由「心」出發打造「新」基隆，市府與居民一起攜手成就基隆都市更新，期望提供更優質的都市環境，創造最繁榮並具有魅力的基隆，達成全面都市再發展的美好願景！



謝國樑市長(中)、方定安秘書長(中左)、謝孝昆處長(中右)與專案辦公室執行團對合影

2024 日本東京都市再生考察案例分享

澀谷站中心地區再開發改造

業務研展部主任 王敏先
主任規劃師 呂振瑜

時間回到西元 1964 年，當時日本正處於第二次世界大戰結束後的經濟高度發展時期，日本東京於該年度順利舉辦了第一個由亞洲國家主辦的夏季奧運，以此為契機，東京澀谷市區的都市基礎設施加速興建，形成了目前澀谷市區的街區樣貌，但因商業活動及人口的不斷成長，也出現許多都市失序發展的不良後果。透過本次基金會日本考察的實地探訪，本篇文章將概述澀谷如何透過都市再開發改造來解決相關課題以面對未來都市發展的挑戰。

澀谷站周邊的課題及相關計畫經緯

西元 1990 年，日本泡沫經濟崩潰，日本內閣為振興經濟於西元 2001 年核定「緊急經濟對策」，設立「都市再生本部」訂定都市再生基本方針及核定都市再生計畫，並透過西元 2002 年公告之「都市再生特別措置法」

指定劃設「都市再生緊急整備地區」，期誘導民間企業團體推動都市再生事業，藉以解決都市問題、改善產業環境，「澀谷站周邊地區」便是其中之一。

自大正時期以來，隨著商業活動及人口不斷地成長，澀谷車站便不斷增建擴建，至平成時期已成為了匯集 4 大鐵路公司(東日本旅客鐵道(以下簡稱 JR 東日本)、京王電鐵、日本東急電鐵株式會社(以下簡稱東急集團)、東京地下鐵)、8 條線路及大型巴士總站設置地的交通樞紐節點。急遽發展帶來的不僅是都市全面性的成長，更伴隨著許多課題產生，當時澀谷站中心地區面臨的課題包含：

1. 山手線鐵路及東急東橫線造成的活動空間東西分隔、國道 246 號造成的南北活動空間分隔。
2. 站前廣場人車動線混雜，步行空間及候車空間壅擠，周邊交通混亂。



圖 1 從澀谷 SAKURA STAGE 俯瞰的澀谷站 可看到正在施工中的東急百貨拆除工程、SCRAMBLE SQUARE 中、西棟施工以及澀谷最有名的五岔路口，右上角為宮下公園(呂振瑜攝)

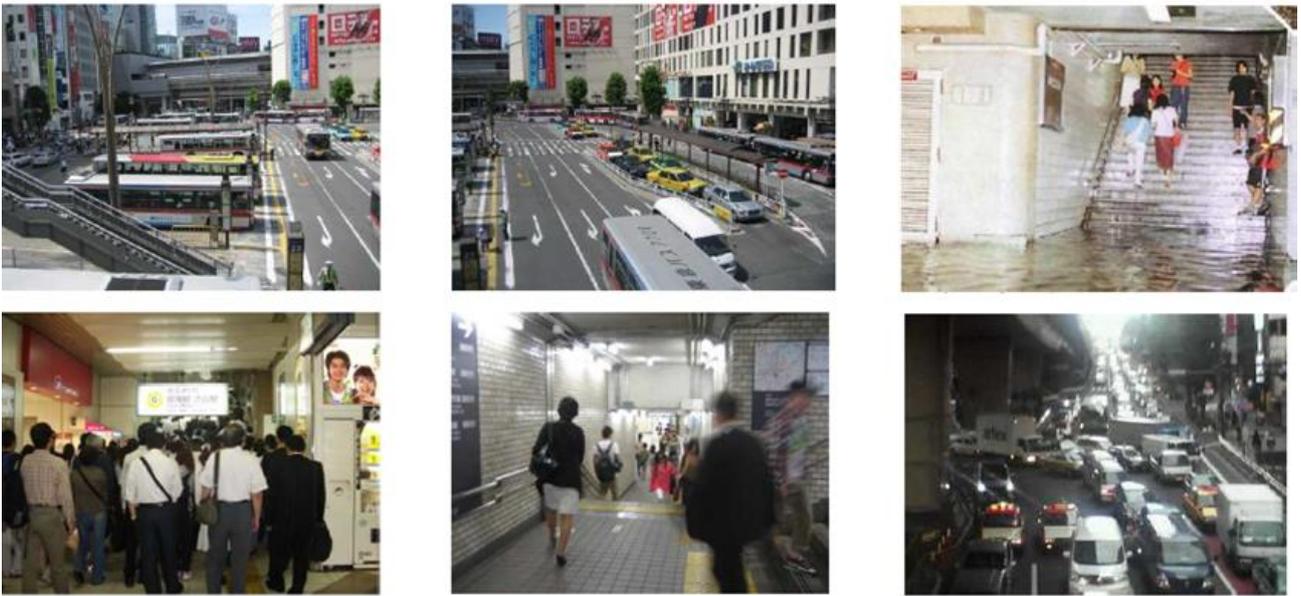


圖 2 過去澀谷站人車擁擠及地下道淹水情況(資料來源：澀谷站中心地區基盤整備都市計畫概要(2015))

- 3.各車站設施動線複雜且壅擠，檢票口相距較遠，轉乘不便。
- 4.車站周邊存在狹窄街道及老舊建築物。
- 5.防災功能欠缺，地震發生時車站停留大量人群。
- 6.因谷地地形，地下通路常有淹水情況發生。
- 7.澀谷川並非開放的區域。

澀谷站周邊地區劃設為都市再生緊急整備地區

為解決上述課題及促進民間投資活絡經濟，「澀谷站周邊地區」於平成 17 年(西元 2005 年)12 月由日本都市再生本部指定為都市再生緊急整備地區，面積約 139 公頃(詳圖 3)，目標是推動都市再生緊急整備地區整體及廣域澀谷圈的再生和活性化，通過公私合作的方式推進城市再生。其地域整備方針中訂定的核心目標，為期望透過澀谷具有特徵的地形為基礎，充分利用已形成的商業、業務、文化及交流機能，同時與周邊綠意盎然的環境和諧共生，形成多世代共同生活的世界開放性信息發信據點；在推進都市設施功能更新及再生的同時，也要推進周邊地區的都市再生及連鎖開發，連接車站周邊獨特的街區，形成熱鬧、有遊覽性，且具有抗災強度、安全安心且適合步行的城市空間。

澀谷大改造開始啟動

為達成地域整備方針所列目標，平成 19 年(西元 2007 年)4 月「澀谷站街區基盤整備檢討委員會」成立，由時任國立政策研究大學院教授森地茂擔任主席，委員會成員囊括產官學界，包含日本大學、東京大學、政策研究大學院大學教授，以及國土交通省、東京都都市整備局、建設局、下水道局及前述 4 大鐵路公司。經過產官學界的共同討論後，「澀谷站街區基盤整備檢討委員會」於平成 20 年(西元 2008 年)制定發布「澀谷站中心地區基盤整備方針」，針對車站設施、車站廣場及道路、步行



圖 3 澀谷站周邊地區「都市再生緊急整備地域」範圍圖(資料來源：澀谷站中心地區基盤整備方針 2008)



圖 4 澀谷站街區基盤整備方針 2008 整備內容概要示意圖，可看到車站設施的移設、廣場設施擴建及再開發案構想內容(資料來源：同上圖)

戰略1 “發信澀谷”

生活文化創造及發信據點的形成

戰略2 “讓谷地變涼”

利用綠化和水域的谷地空間環境創造

戰略3 “創造城市回廊”

實現從孩子到老年人多世代都能快樂遊覽的城市

戰略4 “創造以人為中心的城市”

通過重組和強化交通結節機能來形成舒適的步行環境

戰略5 “創造安全安心的城市”

通過重組和強化交通結節機能來形成舒適的步行環境

戰略6 “強化澀谷特色”

利用廣場、坡道和路面店形成具有“澀谷特色”的景觀

戰略7 “大家一起培育城市”

通過協作型城市建設實現澀谷的未來形象

指針1 利用各區域特點引入高級功能

指針1 綠化和水的網絡·風的配置來形成潤澤的環境共生型都市空間
 指針2 考慮風流·設置涼爽點和網絡·讓谷地變涼
 指針3 提高低碳型都市的形成及整體能源效率

指針1 強化和聯繫以地上部分為主連接車站和周邊街區的步行者網絡
 指針2 在人們流動的結節點設置多樣化的休憩廣場空間
 指針3 引導步行者網絡的骨幹整備·促進街區重組
 指針4 引導人們前往地上部的“都市核心”和多層次步行者網絡的形成

指針1 車站設施的再編和無障礙化·提升換乘便利性擴充
 指針2 通過交通廣場的再編·擴充·道路的擴幅和整備來緩解區域內交通的混亂
 指針3 通過停車場和行李裝卸設施的適當聯繫減少車站周邊的車輛流入
 指針4 提高自行車利用的舒適性·促進與步行者的共存-自行車和步行者共存的城市

指針1 強化通過車站及街區的重組來實現防災功能
 指針2 實施街區整備·基礎設施整備與一體的都市型水災對策
 指針3 作為一體化的回家困難者對策示範區·應對周邊地區的需求
 指針4 與城市建設聯動的防災對策

指針1 形成與澀谷玄關口相應的城市活動·感受城市活動的站前形象
 指針2 形成具有澀谷特色·各區域和沿道路具有個性·多樣界限·充滿活力的景觀
 指針3 形成與周邊連接的綠地和水域相連的景觀
 指針4 形成具有群體象徵性的天際線

指針1 通過公私(行政·事業者·居民)聯合實現區域管理
 指針2 創建支持城市持續性和廣域性成長的節目

圖 5 澀谷站中心地區都市計畫指針 2010 戰略目標一覽表(資料來源:澀谷站中心地區都市計畫指針 2010)

表 2 澀谷站中心地區都市計畫指針 2007 戰略一覽表(資料來源:澀谷站中心地區都市計畫指針 2007)

戰略	標題	目標	具體措施
1	發信澀谷	創造生活文化的發信據點	<ul style="list-style-type: none"> ● 形成世界級的發信基地·多渠道交流平台 ● 整備藝術家村·共創產業空間·推動文化創作及相關支援 ● 擴大澀谷文化特區·強化多樣文化活動及交流設施
2	讓谷地變涼	利用綠化和水域的谷地空間環境創造	<ul style="list-style-type: none"> ● 通過提高能源利用效率來推進地球暖化對策 ● 通過整備涼爽區域和網絡·讓谷地變涼 ● 通過綠化和水域網絡及對風的配置·形成潤澤的城市空間
3	創造城市回廊	實現從孩子到老年人多世代都能快樂遊覽的城市	<ul style="list-style-type: none"> ● 整備以地上部為中心·連接樞紐開發區和街區的易於理解的步行者網絡 ● 整備多層次城市基盤和街區連接·從地下·天橋引導到地上的“都市核心”(Urban Core) ● 整備讓人們能夠休憩·停留·交流的廣場空間 ● 整備連接谷地形的平坦步行者網絡
4	創造以人為中心的城市	通過重組和強化交通結節機能來形成舒適的步行環境	<ul style="list-style-type: none"> ● 重新編組和強化交通結節機能 ● 停車場的一體化運營和網絡化·提高效率 ● 與停車場區域規則的聯繫·整備停車場 ● 適當確保行李裝卸系統·並高效運營
5	創造安全安心的城市	通過重組街區和樞紐開發來實現災害抗性強·犯罪率低的安全安心城市	<ul style="list-style-type: none"> ● 強化以車站為主的整個城市的防災機能 ● 應對災害時的臨時歸宅困難者 ● 與城市建設聯動的防犯罪對策
6	強化澀谷特色	利用廣場·坡道和路面店形成具有“澀谷特色”的景觀	<ul style="list-style-type: none"> ● 形成適合作為澀谷玄關口·能夠感受到城市活動的車站前形象 ● 形成具備群體獨特性的澀谷象徵性景觀 ● 形成具有澀谷獨特個性·邊界多樣·充滿活力和熱鬧的街景 ● 形成與周邊連接的綠地和水域相互交織的景觀
7	大家一起培育城市	通過協作型城市建設實現澀谷的未來形象	<ul style="list-style-type: none"> ● 創建支持城市成長的節目 ● 探討通過公私合作的區域管理組織 ● 實施為持續和廣域性成長而進行的協作型城市建設的區域管理

表 3 澀谷站街區基盤整備方針 2012 整備內容一覽表 (資料來源：澀谷站中心地區基盤整備方針 2012)

項目	目的	整備內容
車站設施	<ol style="list-style-type: none"> 1. 提高車站設施耐震性。 2. 提高不同鐵道路線換乘便利性。 3. 打造便捷舒適的車站空間。 4. <u>擴大國道 246 號與車站前廣場的空間</u> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 埼京線月台與山手線月台的並列化。 2. 銀座線月台島式化。 3. <u>東急東橫線的地下化及相互直通運行</u> 4. 擴建轉乘大廳。 5. <u>擴充國道 246 號跨越 JR 線的立體設施。</u>
站前廣場及道路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 安全舒適的廣場空間打造 2. 交通節點功能強化 3. 車流動線重新梳理並提高安全性。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 公八廣場擴建及地上地下廣場空間創造。 2. 搬遷東、西巴士總站。 3. 計程車上下車站的地下化及集中化，以及擴充計程車停車區。 4. 拓寬國道 246 號，改善車站周邊道路
步行者網路	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>解決鐵道及車站設施造成的步行環境斷層</u> 2. <u>強化和聯繫多層次的步行網絡</u> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 擴充東西車站廣場的連續性及一體性，擴大東西通路。 2. 整備多層次的都市基盤和連接城市空間的「都市核心」(Urban Core)活用。 3. 整備利用車站前廣場、國道 246 號、車站建築空間等的步行者天橋。 4. 整備連接谷地形的平坦化東西向空中步道。 5. <u>整備國道 246 號南側跨越 JR 線的東西通道</u> ※「都市核心」(Urban Core)指在建築內形成便於縱向移動的空間。
停車場、自行車停車場	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>對應車站附近的交叉路口交通負荷減少的停車需求</u> 2. 擴充移動限制者、行李裝卸專用停車場、自動二輪車、自行車的停車容量 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 整備作為停車場網絡核心的公共停車場 2. <u>在大規模開發地區內，整備開發和停車、停輪設施</u> 3. 整備利用東京地鐵副都心線、東急東橫線上部空間(地下)的自行車停車設施
河川、下水道	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>創造熱鬧且親水的澀谷川</u> 2. <u>實現抗災性強、安全安心的城市</u> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>形成與城市建設一體的、包含河川敷地利用的熱鬧且清流復活水利用的親水城市空間。</u> 2. <u>澀谷川入口處象徵性空間的創建</u> 3. 整備東口廣場地下的雨水貯留設施。 4. 設置透水性鋪面等雨水流出抑制設施作為流域對策。
防災	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>強化基礎設施整備的防災功能</u> 2. <u>實施與基礎設施一體化的城市型水害對策</u> 3. <u>強化災害時的信息發佈及信息連絡功能</u> 4. <u>確保災害時的業務連續性</u> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>整備災害時使用的避難設施、信息提供設施，設置供居住困難者使用的臨時收容場所、備蓄倉庫等</u> 2. <u>導入可應對通勤、高峰等的基礎設施管理運營體系</u> 3. <u>整備建築物廣場等地下空間的滲水對策設施</u> 4. <u>確保自立分散型能源的導入及耐震性的保障</u>
環境	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>通過綠化和水域網絡的形成來加強熱島效應對策</u> 2. <u>推進城市中新能源的利用</u> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>在主要眺望點提高綠化率，通過重點綠化網絡形成潤澤的城市空間</u> 2. <u>持續研究和推進未利用能源如下水道熱和生物質能的利用</u>
國際化	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>強化面向世界開放的生活文化、交流及發信機能</u> 2. <u>充實和強化支援國內外訪客的多樣活動、交流的觀光、生活支援及住宿設施等</u> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>導入連接羽田等國際機場的班車總站機能</u> 2. <u>作為日本的信息發信據點，培育和聚集澀谷獨特的內容產業</u> 3. <u>導入包括指示牌在內的多語言信息系統，設置能夠接待國內外觀光客的多語言觀光信息所及生活支援功能設施</u> 4. <u>整備能夠容納多樣人員交流、信息發信及舉辦活動的熱鬧空間</u>

註：底線標示處為 2012 年調整新增項目。

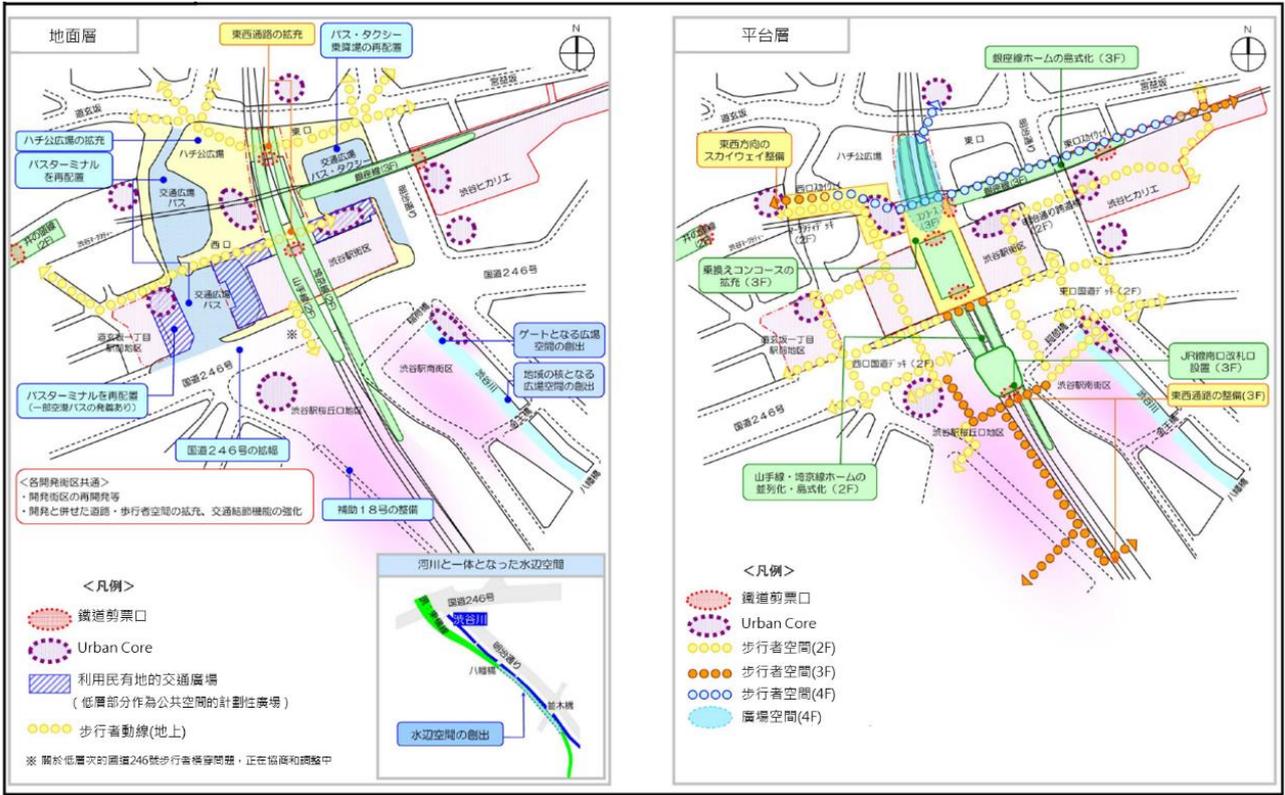


圖 6 澀谷站街區基盤整備方針 2012 整備內容概要示意圖(資料來源：澀谷站中心地區基盤整備方針 2012)

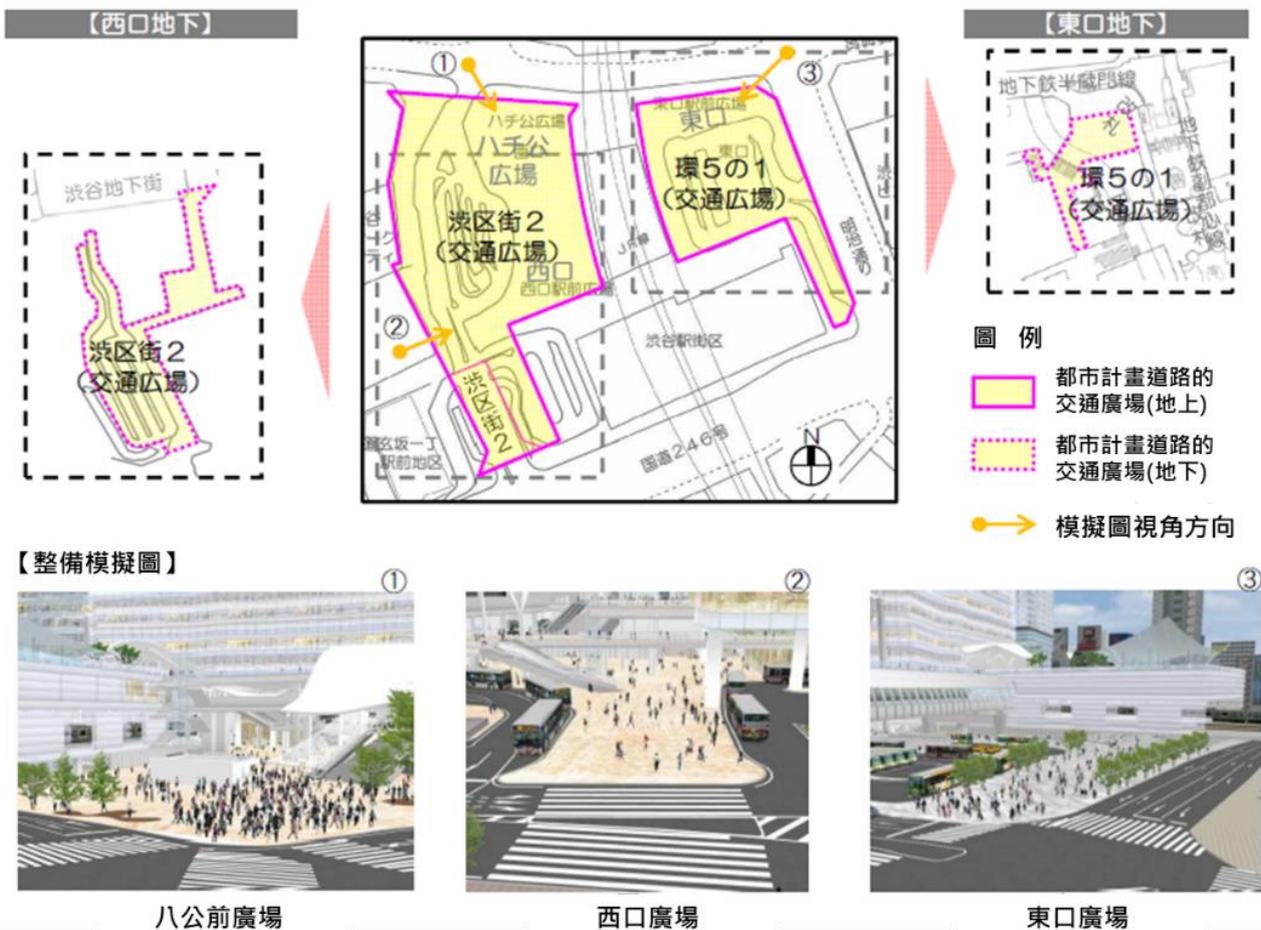


圖 7 澀谷站中心地區交通廣場整備示意圖(資料來源：澀谷站中心地區基盤整備都市計畫概要 2014)

平成 24 年也是「澀谷站周邊地區」再被指定為「特定都市再生緊急整備地域」的時點，依據「都市再生特司、國際組織或國際活動的功能。故藉由原有澀谷站全面更新和周邊城市基盤的再造為契機，澀谷將邁向具有吸引國際商業、業務、文化和交流功能，同時形成面向次世代的先進生活文化等世界開放的信息的發信據點。

另外澀谷區於平成 26 年(西元 2014 年)發布「澀谷站中心地區基盤整備都市計畫概要」，彙整各項都市計畫及各階段整備方針中的內容，簡要概括說明未來澀谷站周邊在交通廣場(詳圖 7)、道路、立體都市計畫、停車場、自行車停車場、河川整治及整備概要進度(詳圖 8)，依該計畫概要預估，至 2028 年左右，山手線及崎京線的並列化、國道 246 號的拓寬、西口廣場的整備、步行者平台的整備及澀谷 Scramble Square 的施工將持續進行。

澀谷站周邊再開發陸續推動中

前面所提到的皆是摘要的基盤整備及都市計畫上的上位指導內容，相關計畫在現階段仍持續更新推動中。澀谷區於平成 30 年(西元 2018 年)公告「澀谷站周邊地

別措置法」第 15 條規定，與「都市再生緊急整備地域」不同，特定地域目標整備方針是該區域必須具備外國公區都市再生整備計畫」，以「實現人人都能快樂遊覽的魅力城市」為大目標，設定了三個子目標：1.創造舒適且適合迴遊的步行空間、2.創造能夠舉辦多樣活動的熱鬧滯留空間、3.通過官民聯手整備、利用和管理有魅力的公共空間，期望透過劃定「提高滯留性舒適性區域」，補助民間相關事業及公部門基幹事業(如道路及特定高品質空間等)，一起達到更美好、更便利的城市環境(實施內容請詳圖 9)。

基於相關方針內容，再開發案件也陸續推動中(相關計畫及再開發案件完工歷程請詳表 4)。作為澀谷站周邊地區改造背後的企業推手之一，東急集團在澀谷站周邊的改造開發中絕對功不可沒。澀谷站周邊作為東急集團的開發重點區域，從平成 25 年(西元 2013 年)東急東橫線與東京地鐵副都心線的互通換乘開始，東急集團開始了一連串的开发項目，第一個完工開幕的是位於舊東急文化會館址、澀谷站東側的「澀谷 HIKARIE」(2012 年開幕)。在此之後，亦有澀谷 STREAM(2018 年開幕)、

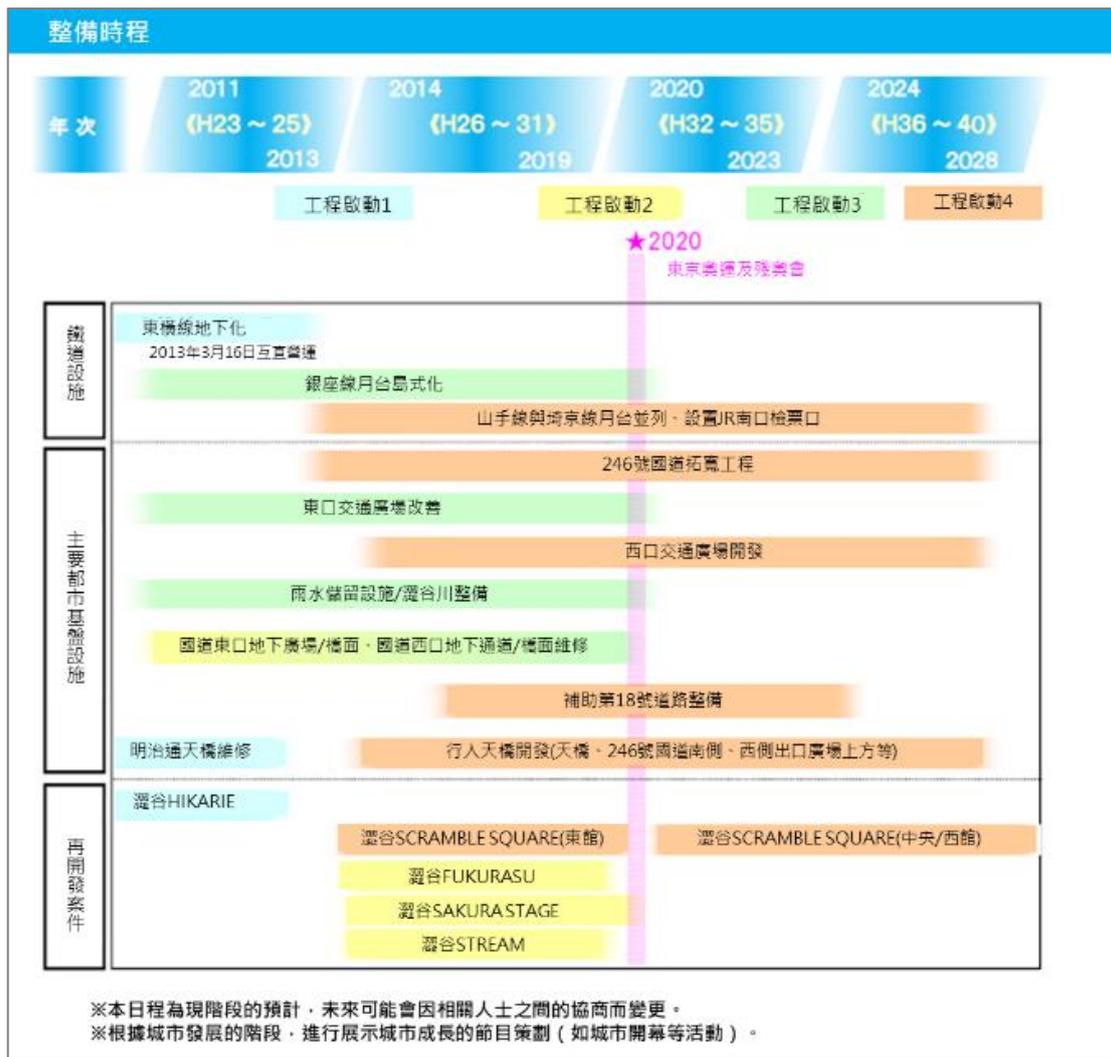


圖 8 澀谷站中心地區基盤整備都市計畫概要整備期程圖(資料來源：澀谷站中心地區基盤整備都市計畫概要 2014)

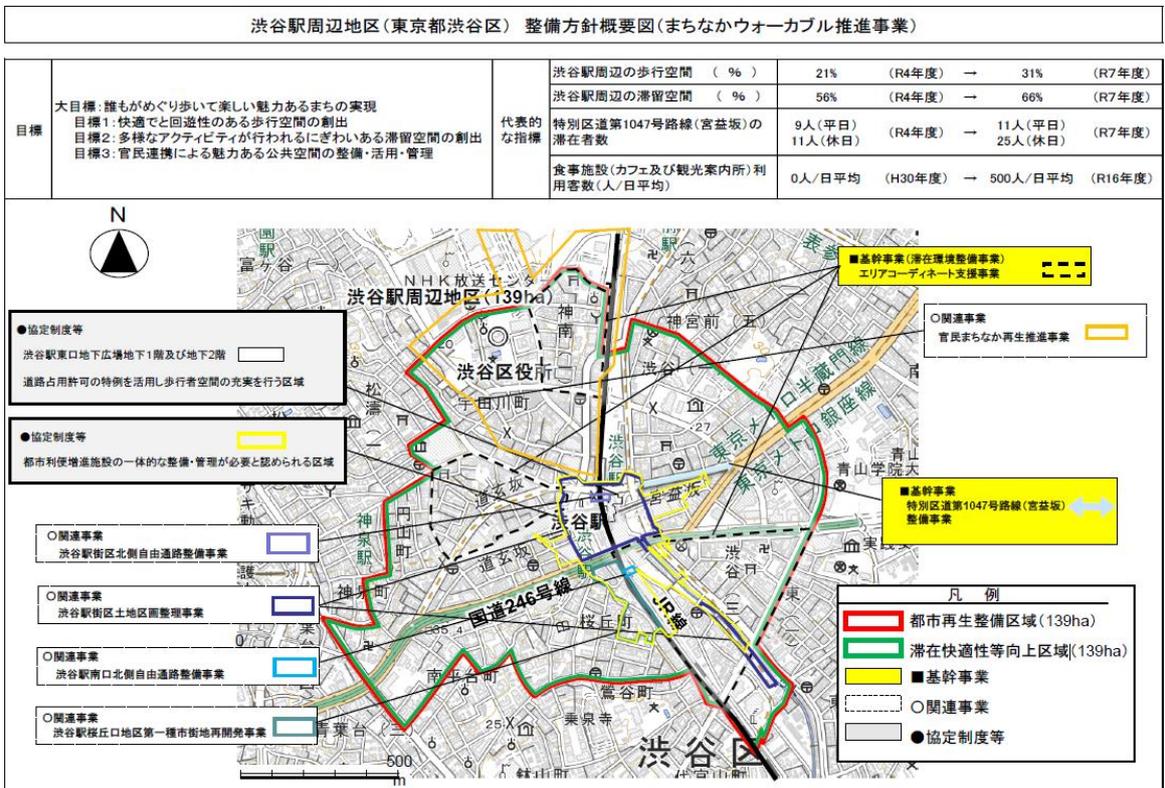


圖 9 澀谷站周邊地區都市再生整備計畫方針概要圖(資料來源：澀谷站周邊地區都市再生整備計畫 2018)

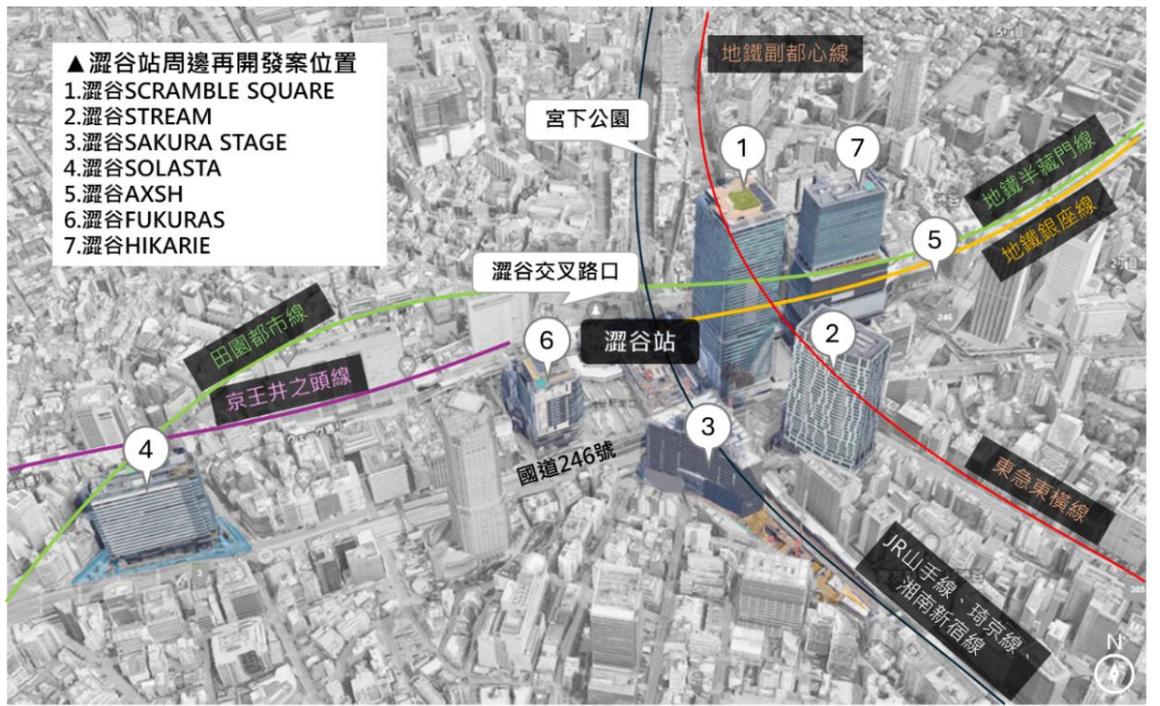


圖 10 澀谷車站周邊再開發案位置示意圖(資料來源：本基金會彙整)

澀谷 SCRAMBLE SQUARE(東棟 2019 年開幕)、澀谷 AXSH(2024 年 7 月預計開幕)、以及東急以參加組合員推動參與的澀谷 SAKURA STAGE(2023 年開幕)等再開發事業(詳圖 10)、本期簡訊將陸續就上述再開發案內容進行介紹。

結語

澀谷自 2005 年指定為都市再生緊急整備地區後、

已歷經近 20 年時間、本次基金會考察實地探訪澀谷後、已可見從前述基盤整備方針及都市計畫指針透過產官合作推動陸續給澀谷帶來的全新面貌、期待未來待澀谷 SCRAMBLE SQUARE 中西棟完工、相關鐵道站點移設及開放空間開闢完成、配合 2023 年甫剛核定發布的澀谷東口地區計畫成果、讓我們見識到一個全新且更有魅力的澀谷！

表 4 澀谷站中心相關計畫期程一覽表 (資料來源：本基金會彙整)

時間	項目
平成 12 年 03 月(2000/03)	「澀谷區都市計畫整體規劃 2000」公布
平成 13 年 04 月(2001/04)	日本內閣核定「緊急經濟對策」
平成 13 年 05 月(2001/05)	日本設立「都市再生本部」
平成 15 年 03 月(2003/03)	「澀谷站周邊整備指導計畫 21」公布
平成 17 年 12 月(2005/12)	「澀谷站周邊地區」都市再生緊急整備地區指定
平成 19 年 04 月(2007/04)	「澀谷站街區基盤整備檢討委員會」成立
平成 19 年 09 月(2007/09)	「澀谷站中心地區都市計畫指針 2007」公布
平成 20 年 06 月(2008/06)	「澀谷站街區基盤整備方針 2008」公佈
平成 21 年 06 月(2009/06)	澀谷站街區基盤整備相關都市計畫 (包含道路、都市高速鐵道、河川、交通廣場、土地區劃整理事業)及變更都市計畫決定
平成 22 年 10 月(2010/10)	「土地區劃整理事業」獲得施行認可，東口施工開始
平成 23 年 03 月(2011/03)	「澀谷站中心地區都市計畫指針 2010」公布
平成 24 年 01 月(2012/01)	「澀谷站周邊地區」特定都市再生緊急整備地區指定
平成 24 年 04 月(2012/04)	「澀谷 HIKARIE」完工開幕
平成 24 年 10 月(2012/10)	「澀谷站中心地區基盤整備方針 2012」公佈
平成 25 年 03 月(2013/03)	東橫線月台地下化完成
平成 25 年 06 月(2013/06)	澀谷站中心地區基盤整備相關都市計畫(包含道路、交通廣場(立體都市計畫、停車場)及變更都市計畫決定
平成 27 年 06 月(2015/06)	「澀谷站中心地區基盤整備都市計畫概要」公布
平成 30 年 09 月(2018/09)	「澀谷 STREAM」完工開幕
平成 30 年 11 月(2018/11)	「澀谷站周邊地區都市再生整備計畫」公布
令和 01 年 11 月(2019/11)	「澀谷 SCRAMBLE SQUARE」東棟完工開幕
令和 05 年 04 月(2023/04)	變更「澀谷站東口地區地區計畫」公布
令和 05 年 11 月(2023/11)	「澀谷 SAKURA STAGE」完工開幕
令和 06 年 03 月(2024/03)	「社會資本總合整備計畫 (澀谷站周邊地區都市再生整備計畫)」發布
令和 06 年 07 月(2024/07)	「澀谷 AXSH」完工開幕

澀谷 SCRAMBLE SQUARE：三大會社攜手打造澀谷車站新地標

社區更新部主任 鄧梅姬
高級專員 施捷文

澀谷車站新地標「澀谷 SCRAMBLE SQUARE」，以澀谷最具國際辨識度的十字路口為意象命名，代表擁有八條地鐵線路交織的澀谷車站，如同澀谷地區熙來攘往的廣場中心，續寫澀谷標誌性的文化記號。

辦理過程

在地鐵系統整備後，東急東橫線與東京地下鐵副都心線整併並地下化，澀谷車站東側腹地釋出，與車站本身被劃為「澀谷驛街區」一同實施都市更新事業。隨著 2013 年都市計畫通過，「澀谷驛街區」透過改良交通系統、提升國際競爭力及強化防災機能等規劃構想，成功爭取容積率放寬至 1,560%，並以「澀谷 SCRAMBLE SQUARE」為名進行重建。由於原土地所有權人僅有東京急行電鐵株式會社(以下簡稱東急電鐵)、東日本旅客鐵道株式會社(以下簡稱 JR 東日本)、東京地下鐵株式會社(以下簡稱東京地下鐵)等三大會社，人數不足無法成立更新會，故三大會社合資設立「SHIBUYA SCRAMBLE SQUARE 株式會社」作為實施者¹共同執行更新事業，合力打造澀谷車站新地標。

本案於 2013 年由東京都依據「都市再生特別措置法」核准了由實施者提出的都市計畫，確認了都市再生特別地區，次年 2014 核准了澀谷站街區土地區劃整理事業，並於同年開始施工，規劃有東棟、中棟及西棟，其中東棟已於 2019 年正式完工，其餘兩棟則預計於 2027 年完工。

再開發之定位

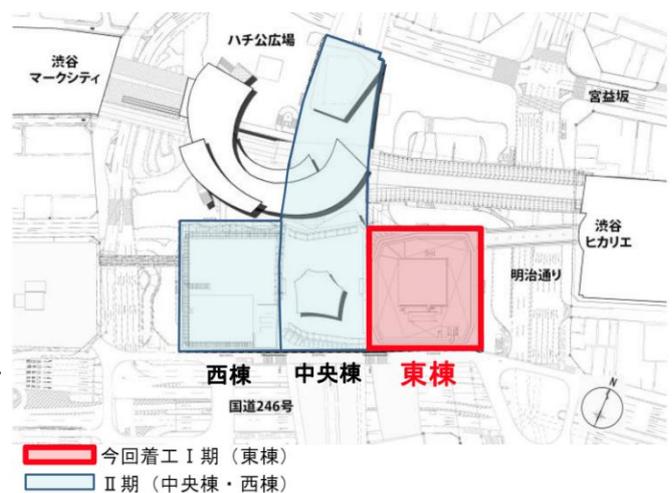
配合「澀谷站街區基盤整備方針」期望實現澀谷車站中心地區未來形象的七大策略，東急電鐵將「澀谷 SCRAMBLE SQUARE」所在街區定位為「吸引世界人流和目光的傳播基地」，因此本案整體規劃以創造澀谷最大規模的商務空間、追求行人便利性和安全性及強化整體街區國際競爭力等三項目標。

建築計畫特徵

「澀谷 SCRAMBLE SQUARE」東棟主體採 SC 結構，地下層則採 RC、SRC 混和結構建造，為一棟地上 47 層、地下 7 層之建物，樓高約達 230 公尺，為目前澀谷區第一高樓，已成為澀谷車站新地標。

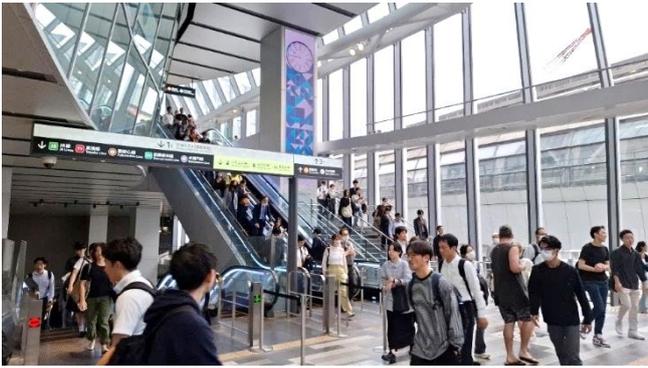


澀谷 SCRAMBLE SQUARE 東棟 (施捷文攝)



澀谷 SCRAMBLE SQUARE 分期開發範圍(圖片來源：東急電鐵)

¹ 日本更新事業實施者(民間團體部分): 包含土地及建物所有權之個人(未達 5 人)、5 人以上必須組成都市更新會、都市更新公司等三種。



澀谷 SCRAMBLE SQUARE Urban Core(施捷文攝)



本案與澀谷 STREAM Urban Core 的連通橋(陳盈汝攝)

一、 打造最大商務空間吸引人流

該棟以商場及辦公空間使用為主，創造了澀谷車站周邊地區設立最大的辦公室空間(出租面積約 73,000 m²) 和商業設施(店鋪面積約 70,000 m²)，期望能以吸引國內外的人流。

而於頂樓設有室內及室外組成的展望設施 SHIBUYA SKY，其室外展望設施全面利用了屋頂空間，規模堪稱日本最大，可眺望整個澀谷地區，成為炙手可熱的觀光景點，進一步提升澀谷的城市魅力。

二、 友善人行系統提升便利性及安全性

依據「澀谷站街區基盤整備方針 2008」提及的步行者網路整備內容，本案於地下二樓至三樓建構「都市核心(Urban Core)」，透過垂直動線整合多層次的連通道系統，包含至澀谷 HIKARIE、澀谷 FUKURAS、澀谷 STREAM、澀谷 SAKURA STAGE 等指標性建物之連通橋、與連通 JR、MRT、地鐵等軌道設施之轉換層，完成建築物與大眾運輸系統串聯路線的建構，不僅提高了行人的便利性，人車動線的分流亦形塑了安全舒適的街區。

未來站前廣場亦將進行改造，目前熱門的景點八口站前廣場，於改造後將原本的 2,200 m² 擴大到 6,400 m²，並透過自由通路與東口廣場通路連貫，人行動線將順暢無虞。未來隨著中棟、西棟的落成，「澀谷 SCRAMBLE SQUARE」的機能將更加完善，並且實質上達到都市縫合的效果，引導嶄新的都會生活型態。

借鏡與參考

在交通系統與建築開發已然成熟的都會區域，重新梳理都市脈絡實屬不易，一天擁有 300 萬人次地鐵運量的澀谷地區，更需長遠細緻的規劃。「澀谷 SCRAMBLE SQUARE」作為澀谷都市再生代表性案例，值得借鑒的規劃思維不勝枚舉，其中藉由交通系統的改良創造發展空間，以及串聯區域人行網絡等，皆可為未來台灣交通場站周邊地區的更新重建帶來啟發。 



中棟、西棟施工情況(施捷文攝)

業計畫概要		
案名	澀谷 SCRAMBLE SQUARE (東棟)	
所在地	東京都澀谷區澀谷二丁目 24 番 12 號	
實施者	SHIBUYA SCRAMBLE SQUARE 株式會社	
實施方式	權利變換	
地區面積	15,275.55 m ²	
辦理經過	都市計畫核定	2013 年 6 月
	完工	2019 年 9 月
事業概要	用途	都市核心、店鋪、餐飲空間、辦公空間、展望設施及停車場等
	建築面積	約 12,000 m ² (建蔽率約 80%)
	樓地板面積	約 181,000 m ² (容積率約 1,560%)
	構造	地上層 SC； 地下層 SRC、RC
	層數	地上 47 層/地下 7 層
	建物高度	299.71 公尺
	停車位數	汽車車位 116 席
	事業費	約 750 億日元 (東棟、中棟及西棟合計)
權利人數	更新前 3 人/更新後 3 人	

澀谷 STREAM：東橫線舊址重生為大型複合式商務中心

澀谷車站中心區之連鎖型開發-澀谷站南街區專案計畫

社區更新部主任 鄧梅姬
高級專員 陳冠融

位於澀谷站南街口地區的「澀谷 Stream」，前身為東急東橫線原澀谷站及鐵路軌道，因此基地形狀較為狹長。早期澀谷站南側的人流因國道 246 號車流量大導致人潮多往車站北側出入的分裂情形，因此如何引導人流行經澀谷站南側成為該地區一大課題；同時，因澀谷地區地形高地落差明顯，於人行系統的串聯上造成不便。

隨著東急東橫線與東京地下鐵副都心線整併並地下化，舊軌道土地的釋出，東急電鐵和附近的私地主包括東急電鐵、澀谷九十池田制麵包株式會社、有限會社清風庄平野大樓、名取康治、名取政俊、葉不動產株式會社、有限會社鈴基恒產、山善商事株式會社等決定共同啟動本區再開發。

本案於 2012 年 6 月劃設都市再生特別地區之都市計畫取得核准後，於 2015 年 3 月動工，最終於 2018 年 8 月完成興建。

再開發之定位

配合「澀谷站街區基盤整備方針」期望實現澀谷車站中心地區未來形象的七大策略，東急電鐵將「澀谷

STREAM」所在街區定位為「成為 IT、映像產業人才的培育專區」，因此本案規劃了訊號發信設施、IT 人才培育暨交流中心等，以打造澀谷最大規模的多媒體產業空間為目標。

建築計畫特徵

「澀谷 STREAM」名稱源自於附近的澀谷川，「STREAM」有流動、溪流的意思，其規劃理念是吸引能創作者進駐並創作新事物，將本區打造成具國際魅力的商務中心，其建築設計重點如下：

一、建構空中廊道，確保澀谷站出站人流不受車流影響

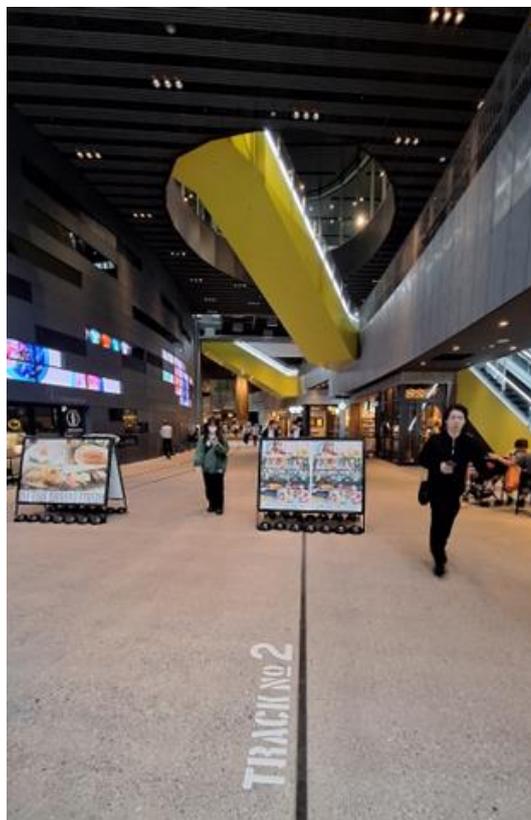
藉由高低落差的地形特性，本案於基地內設置空中廊道，強化人行動線串聯性，提升澀谷站出入動線的便利性。

二、創建都市核心，讓人從澀谷站出站後可直達

配合「澀谷站街區基盤整備方針 2008」就步行網絡訂定應建構垂直連動都市基盤和連接城市空間的「都市核心 Urban Core」，本案規劃的「都市核心」設施，可



更新後建築物現況(陳冠融攝)



與澀谷 SCRAMBLE SQUARE 連結通道入口
地板有舊東橫線的高架路線月台編號(陳盈汝攝)

澀谷 SAKURA STAGE：澀谷站櫻丘口地區新地標

櫻丘口地區第一種市街地再開發事業

社區更新部主任 鄧梅姬
高級專員 陳冠融

澀谷 SAKURA STAGE 基地位於澀谷站西南側，面積約為 2.6 公頃，該地區因老舊建築物、地形高低差狹窄等問題，且澀谷站出站人流受到國道 246 號車流量過大影響，導致行人多有避免由澀谷站南口出入，進而造成此區相對周邊地區逐漸沒落，亟待更新。本案由東急電鐵協助組成更新會，重建後與透過與澀谷站中心地區都市機能的結合，解決澀谷站周邊生活環境不足的問題，致力於打造一個兼具工作、娛樂、居住功能的大規模複合中心，增強澀谷地區的國際競爭力。

辦理過程

本案於 1998 年 10 月由範圍內土地所有權人成立更新籌備會，積極討論澀谷站南口的都市再生方向，歷經



CENTRAL BUILDING 建築現況(陳冠融攝)

(文接 33 版)



(文承 31 版)



錦之橋廣場(陳冠融攝)



澀谷河街透過留設鐵路遺跡、鋪面設計形塑舊軌道意象(本基金會攝)

及活動空間；9 至 13 樓為 Shibuya Stream Hotel，提供旅客住宿；14 至 35 樓則為高品質辦公環境，目前由 Google Japan 進駐，恰恰符合本案想吸引 IT 及映像產業人才等創意工作者的目標。

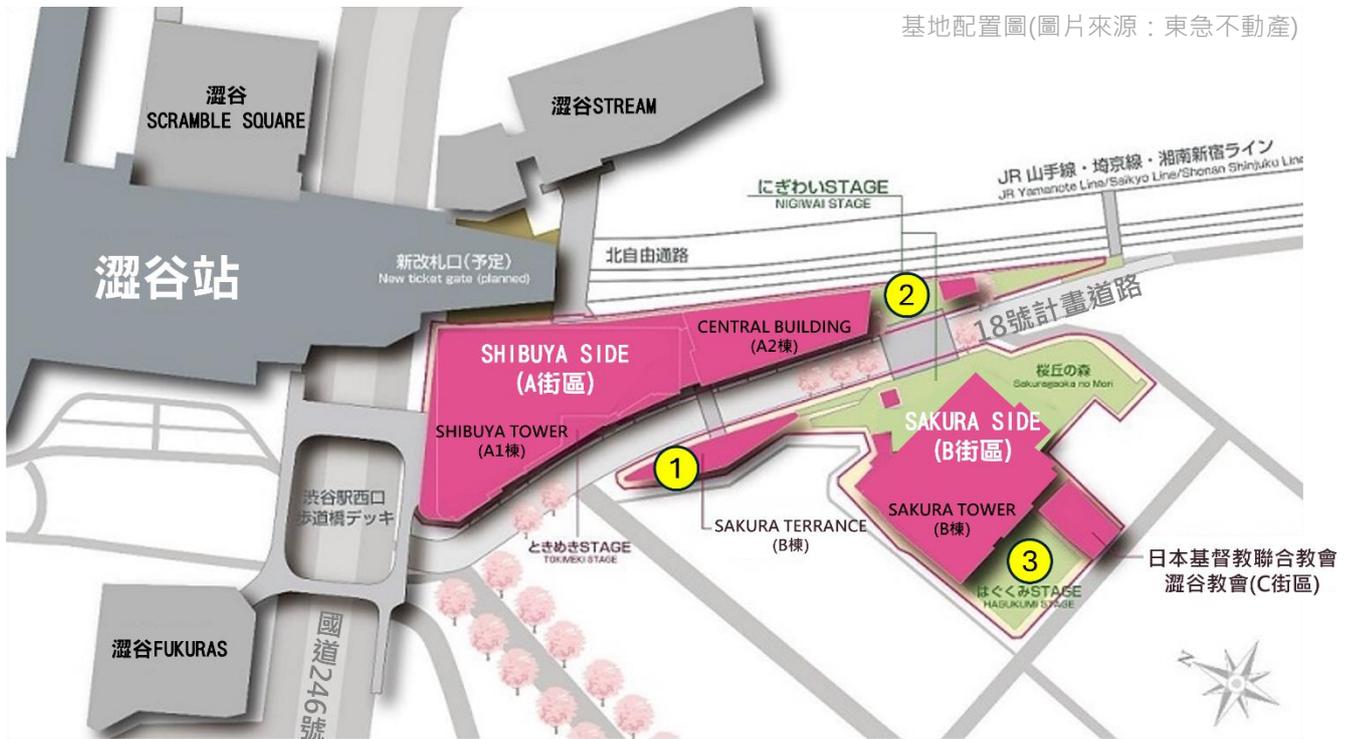
此外於 4 樓規劃企業支援設施，俾利創意工作者使用，並同時打造飯店吸引國內外企業可於此進行商務活動。以上透過使用功能的多樣性規劃，期望能有效強化澀谷地區的國際競爭力。

五、外觀設計採宅色面板漸變設計與周邊環境融合

在建築外觀上，透過垂直白色面板和窗戶隨機不規則設計，並通過從充滿活動的地面到天空的漸變設計，使本案建築能與周圍環境協調，減少壓迫感。而屋頂進行綠化，並於低樓層種植樹木與澀谷川連結，形成一個充滿自然氣息的景觀讓，帶來令人放鬆的治癒感。

借鏡與參考

澀谷 STREAM 係為澀谷百年一次大改造計畫中的一環，澀谷車站南口由本案為先導啟動了南口地區的大改造工程。本案基地內透過空廊的串聯人行系統，有效引導人潮從車站南口地區往來車站，不僅為行人打造了安全的人行空間，亦有效活絡了周邊商業，台灣其實也有交通場站前後站往來人潮不均致街區發展有落差的情形，澀谷 STREAM 的人行網絡規劃可作為規劃之參考。LS



1 SAKURA TERRANCE及一樓山丘露臺(陳盈汝攝)



2 NIGIWAI STAGE及地標「SHIBU S」(陳盈汝攝)



3 HAGUKUMI STAGE(呂振瑜攝)

10年討論，於2008年8月擴大更新範圍探討車站周邊地區的未來願景，終在2014年6月核定都市計畫，並於2019年5月正式開工，至2023年11月完工啟用。

再開發之定位

因應「渋谷站街區基盤整備方針」期望實現渋谷車站中心地區未來形象的七大策略，更新會將「渋谷

SAKURA STAGE」所在街區定位為「適合外國人長期住和年輕人創業的基地」，本案整體規劃打造出渋谷最大規模的複合式空間，包含國際醫療設施和健檢中心、國際教育設施與日本經濟大學、創業支援設施規劃。除追求行人便利性和安全性之外，吸引外國人留住此街區加強國際競爭力為最終目標。



BRANDS SHIBUYA SAKURAGAOKA 住戶單獨入口及迎賓車道(陳盈汝攝)

建築計畫特徵

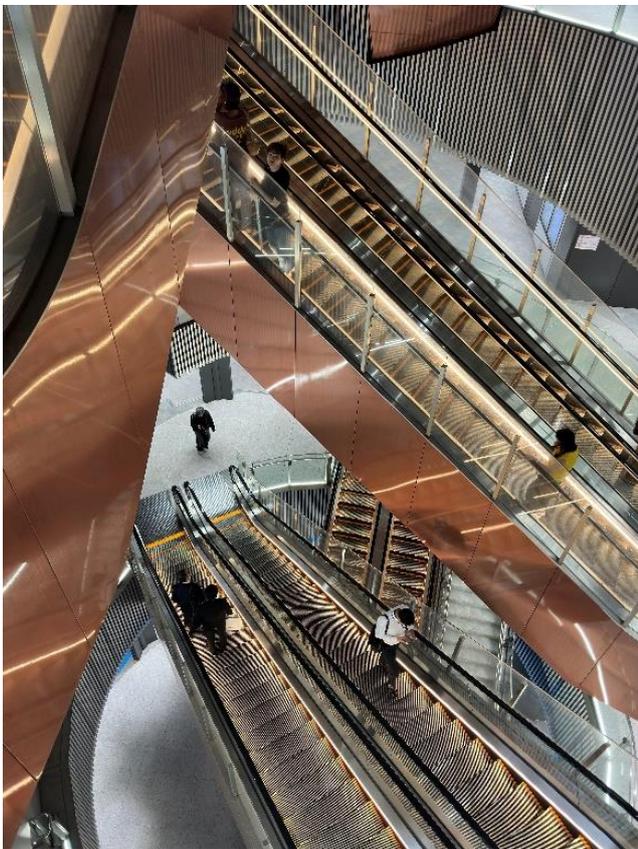
「澀谷 SAKURA STAGE」位在櫻丘町，其命名概念為期望打造一到處都能感受到櫻花氣色的小鎮，同時為了呈現這裡的獨有特色，LOGO 以「S」為中心，將多元化的流動線條融入本案各街區建築規劃設計，讓整體呈現出流動、熱鬧的意象，也表現出這片街區超越時代，宛如櫻花瓣飛舞的概念。

一、引進有助於提升國際魅力的都市機能

為了實現「適合外國人長期居住和年輕人創業的基地」的目標，澀谷 SAKURA STAGE 配合澀谷站中心區的都市機能，開發生活配套設施作為進一步增強國際競爭

力的功能，同時解決澀谷站週邊生活環境不足的問題。

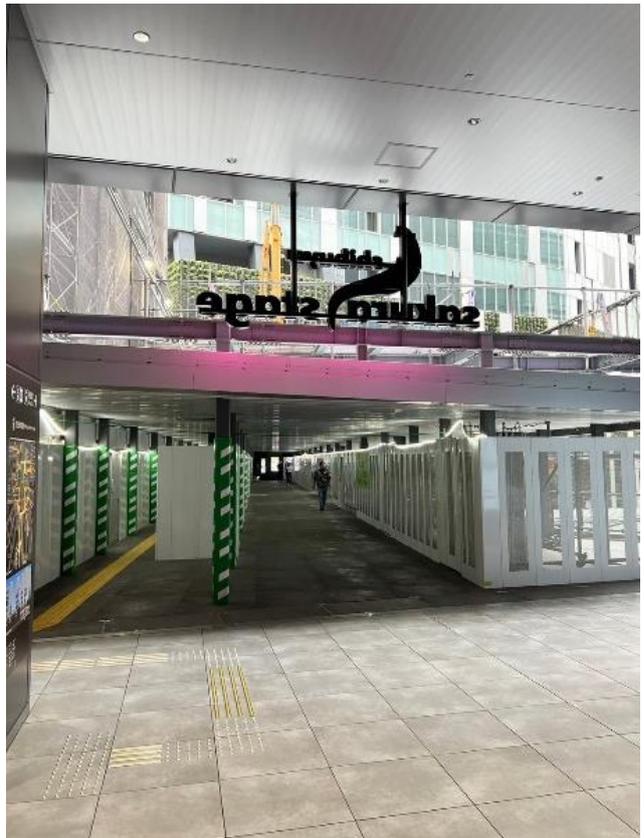
於建築規劃上將本案區被分為兩個主要區域：「SHIBUYA SIDE」和「SAKURA SIDE」。位於 SHIBUYA SIDE 的 A 街區，規劃興建為地上 39 層樓的高層棟 (SHIBUYA TOWER) 及 17 層樓的「CENTRAL BUILDING」低層棟等二棟主建築物，可供出租單層約 2,800 m² 大型高機能品質的辦公空間、1,5200 m² 的商業設施、創業支援設施及國際醫療設施；SAKURA SIDE 則包含 B、C 二個街區，B 街區規劃為地上 30 層的高層棟 (SAKURA TOWER 和 SAKURA TERRANCE)，規劃有 155 戶住宅單元「BRANDS SHIBUYA SAKURAGAOKA」，為澀谷站中心地區唯一的開發住宅，另外還設有國際幼兒教育設施 (CTIS Kindergarten, Shibuya) 及部分商業與



澀谷 SAKURA STAGE Urban Core(呂振瑜攝) Urban Core 與 SAKURA TERRACE 連通之人行空橋(本基金會攝)



18 號計畫道路(陳冠融攝)



三樓設置人行通橋串聯澀谷 STREAM(陳冠融攝)

辦公規劃，於 C 街區則興建為地上 4 層的教堂棟，供日本基督教聯合教會的澀谷教會遷移進駐後使用。

由上述可知，本案全街區採複合機能建築規劃，期望透過多元都市機能恢復與週邊地區的聯繫，強化適應全球化的功能與體系，進而接納多元化的人群。

二、透過建築外觀及開放空間設計形塑櫻丘町意象

在建築外觀方面，於基地入口處，A 街區 SHIBUYA TOWER 外觀玻璃帷幕上搭載印有櫻花的 LED 馬賽克，傳達此處為櫻丘玄關，讓來訪的人懷抱雀躍之心，走完 A 街區到達於 18 號計畫道路上方興建的 NIGIwai STAGE，在這裡可以看到本案的核心地標「SHIBU S」，而這個廣場透過將氣象資訊和人流等數據，以裝置藝術搭配優柔音樂作連動，每日有不同的燈光表演，形成一個嶄新交流與體驗誕生的廣場空間。

穿過 NIGIwai STAGE 後將來到 HAGUKUMI STAGE，在這裡種植了豐富的綠植、櫻花樹及菜園，形成一個可讓行人體驗四季並放鬆的城市綠洲花園空間。

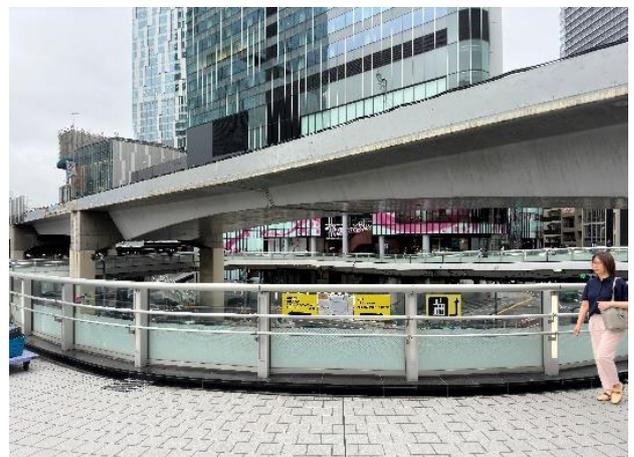
最後來到的 SAKURA TERRACE，則是以原本地形殘貌的山丘設置露臺，玻璃帷幕上亦搭載印有櫻花的 LED 馬賽克，形成沿著櫻花樹坡道而上的步道意象。

三、人行系統串聯創造友善步行網絡

長期以來，櫻丘町地區與澀谷車站前的市中心地區被國道 246 號線隔開，加上澀谷地形多有高低落差情形，

造成對行人的不友善。本案配合「澀谷站街區基盤整備方針 2008」的步行者網路整備內容，於基地北側建構了「都市核心」，採垂直方移動的方式多層連接室內和室外，讓行人透過步行方式直達澀谷車站。

同時規劃橫跨國道 246 號之人行通橋，使人車分流，讓前往澀谷站的行人得不受到車流影響。基地西側因地形高低落差問題，加上緊鄰 JR 造成與澀谷 STREAM 分隔，亦透過設置都市核心，讓行人可直接行走 2、3 樓人行通橋解決地勢落差的銜接問題，並在 JR 上方規劃延續 3 樓的人行通橋可直達澀谷 STREAM，欲搭乘 JR 地行人亦可直接前往增設的出口進站。



國道 246 號下的人行通廊(呂振瑜攝)



C 街區日本基督教聯合教會的澀谷教會(麥怡安攝)

此外，因應本案基地分為「SHIBUYA SIDE」和「SAKURA SIDE」等兩個區域，於二區域間爭取補助新建 18 號計畫道路，供往來車輛進出動線，並於該計畫道路上設置人行空廊，讓居住於 SAKURA SIDE 的住戶可通過空廊直達位於 SHIBUYA SIDE 的商業設施，將人車分流，創造友善的步行網絡。

借鏡與參考

隨著鄰接澀谷車站東口的澀谷 Hikarie 商辦大樓於 2012 年興建完成、南口澀谷 STREAM 商辦複合式大樓於 2018 年完工，這些新建大樓均有人行通橋與澀谷 SAKURA STAGE 做連通，讓澀谷大改造工程更邁進一步。透過各棟建築的人行系統串聯，提升了人潮於澀谷站的迴遊性，進而活絡了周邊市區的發展，台灣近年來亦逐漸推出大規模更新案，其建築與車站的人行網絡串連實可作為規劃參考。📍

事業計畫概要	
案名	澀谷 SAKURA STAGE (櫻丘口地區第一種市街地再開發事業)
所在地	東京都澀谷區櫻丘町、道玄坂一丁目及澀谷三丁目
實施者	更新會(澀谷站櫻丘口地區市街地再開發組合)
實施方式	權利變換
地區面積	2.6ha

辦理經過	成立更新籌備會	1998 年 10 月
	成立擴大範圍更新籌備會	2008 年 8 月
	都市再生特別地區提案	2013 年 12 月
	都市計畫核定	2014 年 6 月
	更新會成立	2015 年 9 月
	權變計畫核定	2018 年 10 月
	拆除動工	2019 年 1 月
	開工	2019 年 5 月
	完工啟用	2023 年 11 月
	開幕	2023 年 12 月
事業概要	用途	辦公室、住宅、商店、飯店、大廳、停車場、教會
	建築面積	約 16,970 m ²
	建蔽率	約 65%
	總樓地板	約 254,700 m ²
	容積率	約 1230%
	構造	SRC、SC、RC 造
	層數	A 街區：地上 39/地下 4 B 街區：地上 30/地下 1 C 街區：地上 4
事業費	約 1973 億日圓	
權利人數	更新前 122 人/更新後 122 人	

澀谷 SOLASTA：塑造智慧及大自然辦公環境傳遞據點 南平台專案計畫

社區更新部主任 鄧梅姬
高級專員 陳冠融

澀谷 SOLASTA 坐落於澀谷西側的道玄坂山頂上，更新前為東急不動產株式會社(以下簡稱東急不動產)的舊總部大樓，包括新南平東急大廈、南平東急大廈、澀谷 TOD 大廈及廣井大廈等四棟建築。隨著澀谷大改造計畫的推動，為該舊辦公大樓重建帶來契機，由透過東急不動產和土地所有權人共同成立「一般社團法人神玄坂 121」更新會，促成本案的再開發事業。

本案於 2014 年 12 月都市計畫核准，在 2016 年 4 月事業計畫與權利變換計畫核定後，於 2016 年 7 月正式動工，終在 2019 年 3 月完工。

建築計畫特徵

「澀谷 SOLASTA」的命名係由 SOLA (天空)、SOLAR (太陽) 和 STAGE (舞台) 三個詞組合而成的新詞，其含義是「希望它成為一個讓多樣化的工作者可以在陽光下能夠活躍發揮的舞台」，本案旨在即致力於提供提升員工生產力的環境。其建築設計重點說明如下：

一、智慧辦公大樓其大廳以綠化設計，於石牆上搭配晝夜調節照明系統

本案全棟為智慧辦公大樓，透過引入了由株式會社 MyCity 與共同開發的 IoT 服務，以提升入駐企業和員工的舒適性和便利性，這項服務通過將各種傳感器與設備連接到互聯網，並通做於斷提供實時信息，不僅限於電腦，還可以通過智能手機應用程序獲取資訊。員工可以通過這項服務檢測建築內各個共享空間的擁擠程度、控制空調、獲取個人位置信息以及外並環境如天氣或氣溫等信息，從而提高便利性及提升生產力。而於二樓大廳

石牆上亦搭配晝夜調節照明系統，依照一整天時間自動調整，創造良好的辦公空間，打造提高效率的工作環境。



更新後建築建況(陳冠融攝)



一樓廣場及露臺種植綠化植物打造 GREEN SQUARE (吳可兒攝)



二樓大廳石牆上設置晝夜調節照明系統(吳可兒攝)

二、延續澀谷再生的辦公環境

更新重建後，3樓規劃為會員制共享辦公室「澀谷商務機場澀谷南平台」(Business-Airport Shibuya Nanpeidai)，供創新產業及外國企業進駐，經營具有特色的商業型態；4樓規劃為可容納約100人的高級會議室供出租使用；5至18樓為辦公室樓層，其中大部分為東急不動產株式會社和東急不動產控股公司的總部使用，而東急社區和東急HANDS等附屬公司也將部分功能遷至此，而於21樓則設有屋頂花園，種植四季樹木搭配鳥鳴音樂，打造讓五感放鬆的休憩環境，期望透過該空間能激發員工的創造力。

在建築外觀方面透過與每個方向的特徵如環境影響和位置條件等，相對應做外部規劃設計。於南側通過設置屋簷減少太陽輻射負荷。而對於熱負荷較高的東西兩側則採用雙層玻璃帷幕，透過帷幕創造狹縫並採多個層次分割及層疊，從而提高節能效率。同時此規劃獲得CASBEE(綜合建築環境績效評估系統)S級(最高等級)的官方認證。

借鏡與參考

智慧建築於逐漸近年商辦大樓重建設計的主流，近年隨著疫情的影響，彈性辦公空間已然成為趨勢，共享辦公、會議室空間的建設亦日漸興盛。我國隨著近年公辦都更案的推動，以及吸引外商進駐等目標，如何創造優良的商務環境，實可借鏡澀谷SOLASTA的規劃理念。



開放空間配置平面標示牌(陳冠融攝)

事業計畫概要		
案名	澀谷 SOLASTA (南平台專案計畫)	
所在地	東京澀谷區道玄坂一丁目31番	
實施者	更新會 (一般社團法人神玄坂 121)	
實施方式	權利變換	
地區面積	1.00ha	
辦理經過	都市計畫核定	2014年12月
	權變計畫核定	2016年5月
	完工	2019年3月
事業概要	用途	辦公室、會議室、停車場
	建築面積	約 2,612 m ²
	建蔽率	約 63%
	總樓地	約 46,954 m ²
	容積率	約 975%
	構造	SRC、SC、RC 造
	層數	地上 21/地下 1
事業費	約 500 億日圓	
權利人數	更新前 1 人/更新後 1 人	

澀谷 AXSH：被喚醒的開發能量 澀谷再開發產生漣漪效應

社區更新部主任 鄧梅姬
高級專員 施捷文

隨著澀谷車站中心地區整備計畫開展，澀谷的發展能量如同冬眠的巨獸悠悠醒轉，自澀谷車站中心向外蔓延，都市再生事業如雨後春筍般紛紛啟動。

「澀谷 AXSH」所處街廓位於澀谷車站中心及青山地區之間，AXSH 意指「AOYAMA(青山)」與「SHIBUYA(澀谷)」的交會，期望將青山的書香風氣與澀谷的文化創新融合，打造知識與創意兼具的新場域。

辦理過程

「澀谷 AXSH」更新前原為老舊辦公大樓，雖屋況與人行步道空間尚屬維持良好，惟隨著澀谷車站中心地區整備計畫對於地區風貌的改變，土地利用效率及空間多元性已然不足。在此背景之下，原土地所有權人於 2017 年 4 月依據「都市再開發法」設立更新會，盼透過都市再開發事業，提升土地利用效率，並規劃合理開放空間，強化國際競爭力。

本案自 2019 年 1 月都市計畫確定後，歷經更新會

核准、事業計畫變更等歷程，最終於 2020 年 8 月核定權利變換計畫，完成都市再開發程序。

後續於核定後次月開始動工，並預計於今(2024)年 7 月完工開幕。

再開發之定位

「澀谷 AXSH」是位於「澀谷 HIKARIE」及東京女子醫科大學附屬醫院之間的完整街廓，更是澀谷車站中心前往青山地區的必經之地，區位上具有高度發展的潛力，在此良好的基礎上本案期望除了能進一步提升國際競爭力外，也強化建築本身的防災避難機能。

建築計畫特徵

「澀谷 AXSH」建物採 SC、SRC 混和結構建成，更新後規劃為地上 23 層、地下 4 層、樓高約 120 公尺的商辦大樓。



澀谷 AXSH 施工現況(圖片來源：日本の超高層ビル <https://skyskysky.net/>)



澀谷 AXSH 與東京女子醫科大學附屬醫院連通橋 (施捷文攝)



澀谷 AXSH 施工現況(施捷文攝)



澀谷 AXSH 規劃模擬圖(圖片來源：<https://www.shibuya-axsh.jp.t.aud.hp.transer.com/>)

一、 打造具現代風格的高級商辦

本案 1 樓至 4 樓規劃為商業設施，以高度通透性及綠化為主要設計語彙，將更新前單調灰暗的建築立面，改變為俐落的玻璃帷幕，並種植季節性植栽，打造舒適好逛的店鋪。1 至 2 樓主要引入餐飲店鋪，3 至 4 樓則專注於「健康」，提供提升澀谷地區內員工身心健康的服务，將開設專門為企業和員工提供健康檢查服務的综合健康檢查中心「Healthcheck」，在工作方式和價值觀日益多样化的社會中，本案規劃主旨在關注在澀谷工作的每一個人的身心健康，支持其生產力和創造力的提高。

5 樓至 23 樓為高級辦公空間，提供商務需求旺盛的澀谷地區優質的辦公場域(總可出租面積 24,950 m²，標準建築面積約 1,325 m²)，辦公室整體設計也延續商業空間綠意盎然的氛圍，賦予未來辦公人員舒適的工作環境。另外本案地下室則作為停車空間及防災避難設施。

除了辦公空間量體及質感得到昇華外，「澀谷 AXSH」更栽種季節性植物及設置公共藝術，以規劃具現代風格的商業空間，盼與「澀谷 HIKARIE」及周邊其他商業場域產生聚集經濟效應。

二、 擊劃行人友善的公共環境，並創造都會悠閒的駐足空間

本案周邊都市發展密度甚高，開放空間稍嫌缺乏，因此於青山側及澀谷 HIKARIE 側皆設有廣場，於青山側的廣場上，設有當代藝術畫廊和藝術酒吧，可為遊客創造以多種方式接觸藝術品的機會；臨澀谷 HIKARIE 側的廣場上，則規劃透過設置大型透視螢幕和餐車來營造熱鬧的氛圍。以上二個廣場除提供駐足空間以利商業活動發展外，更配合綠植及街道傢俱的設置，以舒緩高樓林立產生的壓迫感，對於都市風貌的調和有著顯著效果。

此外，本案亦配合「澀谷站街區基盤整備方針 2008」步行主網絡的整備方針，規劃「都市核心(Urban Core)」及連通橋，串聯「澀谷 HIKARIE」及東京女子醫科大學附屬醫院，將人行動線由室外移至室內，與其他據點構成同一平面的步行空間，提升易達性並減少無謂的垂直移動，排除空間互動的無形阻礙。

借鏡與參考

「澀谷 AXSH」係非具有特定目的事業的再開發事業，其性質更接近民間開發案件，然而其規劃設計依然考量到周邊都市紋理及空間需求，亦配合澀谷地區立體連通的規劃方針，對於整體都市空間帶來正面的改變，值得國內都市更新事業借鑑。

事業計畫概要		
案名	澀谷 AXSH (澀谷二丁目 17 地區第一種市街地再開發事業)	
所在地	東京都涉谷區澀谷二丁目 17 番 1 號	
實施者	更新會 (澀谷二丁目 17 地區市街地再開發組合)	
實施方式	權利變換	
地區面積	5,000 m ²	
辦理經過	更新會設立	2017 年 4 月
	都市計畫核定	2019 年 1 月
	更新會核准 (事業計畫核定)	2019 年 8 月
	事業計畫變更核定	2020 年 6 月
	權變計畫核定	2020 年 8 月
	動工	2020 年 9 月
	完工	預計 2024 年 7 月
事業概要	用途	事務所、店鋪、停車場等
	建築面積	約 2,400 m ²
	建蔽率	約 48% (上限 70%)
	樓地板面積	約 44,540.95 m ²
	容積率	約 891% (上限 1,100%)
	建物構造	SC、SRC
	樓層	地上 23 層/地下 4 層
	建物高度	120 公尺
權利人數	停車位數	汽車 19 席、機車 13 席、 自行車 80 席
	更新前 6 人/更新後 6 人 (包含鹽野義製藥株式會社、南塚産業株式會社、NANZUKA 株式會社、東邦株式會社、太陽生命保險株式會社與東急電鐵)	

麻布台 HILLS: 推行以 Wellness 為目的的街區改造

森大廈公司 營業本部 Wellness 推進部 部長 平野文尉
(URCA NO.228 P11-14) 翻譯 何芳子董事長

麻布台 HILLS “Modern Urban Village ~ Green & Wellness”

麻布台 HILLS 於 2023 年 11 月 24 日完成啟用。如此大規模都市再生事業(第一種都市更新事業)是森大廈公司與港區虎之門·麻布台地區的相關權利人經過長時間的溝通協調·好不容易才完成的重大事業。從 1989 年成立「街區改造協議會」以來·經歷了 30 年以上的漫長歲月·不斷地密集的與 300 位權利人討論後付諸實施。於 2019 年動工·以 4 年時間執行完成。

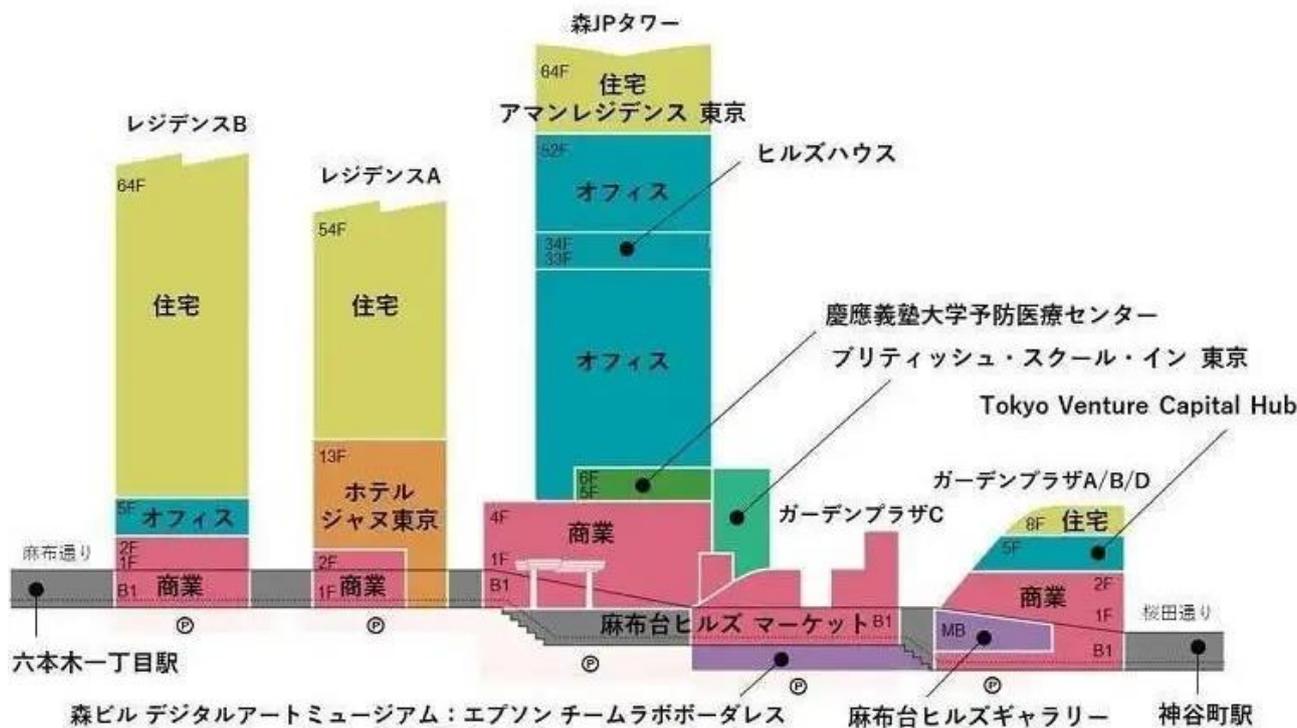
麻布台 HILLS 是森大廈公司將歷年來·在實施都市

再生、都市更新事業所培育獲取的所有知識、創見等全部傾注後所創造的「HILLS 未來型態」。麻布台 HILLS 基地座落於最早實施完成的大規模複合機能更新計畫「ARKHILLS」的近鄰·位於「文化都心·六本木 HILLS」及「GLOBAL BUSINESS CENTER·虎之門 HILLS」之間·是具備文化與業務特性的區位條件、面積約達 8.1ha 的大計畫地區·周邊有由綠樹圍繞其間面積約 6,000 m² 的中央廣場·高度約 330m 的「森 JP TOWER」·可提供約 20,000 人從業人員的工作機會·容納住戶約 3,500 人·來訪者每年預估約 3,000 萬人·可與六本木 HILLS 匹敵。

除了業務、住宅、商業設施外·文化設施及教育、



麻布台之丘全景(唐吉萱攝)



建物斷面圖(圖片來源：<https://livejapan.com/zh-tw/in-tokyo/>)

醫療機關等多樣化都市機能，均集中配置於徒步圈域範圍內，每個設施均具備多面向的複合機能，且此等設施、機能均以立體方式連通，型塑森 HILLS 的「都市中的都市」型態，即所謂的緊密城市(Compact City)。

森大廈公司至目前為止推動的都市再生均以「人」為本，以每個人能過著人類該有的生活水準為規劃理念，但這次改變了此種基本想法，改以創造「Modern Urban Village」的理念，揭示要創造一個提供人與人交流的廣場式街區。支持此理念的二項主軸就是「Green」與「Wellness」。首先考慮的是可提供人們交流及聚集的廣大廣場空間，且以此廣場為中心，配置了 3 棟超高層建築。

配置建築後，就空地進行綠化。採用了不同於以往的規劃設計手法。在都心地區的既成市街地，實現了「Green」與「Wellness」的環境改造。在東京都最核心地區創造了人們可以在豐富綠意的綠化空間包圍環境下，過著充分與自然交織、健康身心的生活。

活用多樣化都市機能緊密結合各項設施的所謂 HILLS 特性，使整個街區的人人都能以 Wellness 彼此支援，此乃該公司的嶄新挑戰。本報告係以落實 Wellness 街區改造為導向，針對麻布台 HILLS 所興建完成之各項設施、服務及今後採行策略等加以介紹。

Wellness 有關之嶄新設施及服務

一、慶應義塾大學預防醫療 Center

森大廈公司以往所推動的計畫，均結合各行各業最

強棒(Top-Runner)的頂尖企業夥伴，一起投入完成各項重大開發計畫。

麻布台 HILLS 也不例外，為了實現「Wellness」在健康醫療領域必須借助最強有力的企業團隊。本開發案在計畫階段，即詢問慶應義塾大學意願。當時該大學表示為順應未來時代需求校方正傾全力要發展預防醫療，因此經歷了數年的協議，確定將該大學設置於新宿區信農町大學醫院的預防醫療 Center 移至麻布台 HILLS。

大學與都市再生公司，兩個相異骨幹(Backbone)的組織，進行前無先例的協力合作，以致擁有共同課題意識與未來願景。預防醫療 Center 遷移到麻布台 HILLS 的目的，主要在於將醫院扮演的預防醫療機能轉移到人們實際生活的街區，使預防醫療的範圍加以擴大，以符合未來需求，創設未來型預防醫療。此「預防醫療 Center」與「街區」的結合，是森大廈公司在本次推動的都市再生，將「Wellness」作為一個嶄新發展的主軸。

今後的預防醫療不僅在於透過檢查以早期發現、早期治療病痛而已，是在於察知身體發生變化、感覺不適，於產生病痛前，即加以處理。即可支持人們在日常生活中，保持身心健康。如此，將各種機能、用途予以複合，讓年齡、性別、國籍等相異的人們，均能適合居住於麻布台 HILLS，遂決定將預防醫療 Center 遷移進來。

進入麻布台 HILLS 的預防醫療 Center，係以「Personality 預防醫療」為理念，即以一個人的個人身心狀態、生活型態、價值觀等，予以提供屬於個人的預防醫療。以預防醫療 Center 為核心，並與街區內的餐廳、

與大樓低樓層的商家取得協定，提供的 Menu 以每週替換，考量菜色的變化，以餐食來支持辦公員工的 Wellness。

此外，與預防醫療 Center、健身館等設施合作，擬訂實施 Wellness 計畫，以促進辦公從業人員的身心健康。利用會員制俱樂部的一部份空間，設置直線跑道 (Stretch)、簡單的運動器具等以提升身心狀態。此外，會邀請預防醫療中心的醫師、專家等，舉辦有關健康問題的研討會。

另外，會配合會員的興趣、嗜好、舉辦籃球、足球、技藝等各項活動，並與街區結合，社區住戶也可一起參與活動。相關議題可藉由研討會或工作坊，深入探討，滿足大家對知識的好奇心，並增進自我成長。於街區建構可使從業人員生活導向 Wellness 的機制，目的在於提高辦公員工的體驗價值及出勤的動力。

在此基礎上，對於在都市工作的人們而言，辦公空間價值的本質，在於實質的辦公場所，可創造出嶄新價值的真正體驗。

今後在企業經營層面，讓員工能夠充分抱持活力、動力的身心狀態，在健康的環境工作，是非常重要的。企業本身的辦公空間，要形塑健康的工作環境是不容易的，要透過具創造性的架構及「HILLS HOUSE」來支持整個街區，增進入駐企業的有效成長。



麻布台玻璃帷幕設計及地下商鋪(陳盈汝攝)

今後的策略

與慶應義塾大學醫學部建立有關未來預防醫療 Wellness 的共同研究講座。經由預防醫療 Center 提供給次世代的預防醫療服務，以及對未來型預防醫療的共同研究，兩軌的連結，以期累積、活用研究資料、成果，落實社會服務的實踐。

對未來型預防醫療而言，數位化技術是必要的，因種種計畫的發展，有關人們生活或健康方面的資訊、資料的種類及數量均會不斷增加，此等資料如何運用到預防醫療是共同研究的目標所在。

從日常生活所得資料及經由健康診斷或身體調查所得到的醫療資料予以整合並加以運用的話，就能夠在生病前，即可參考自己的資料，進行適當的健康管理，而能了解未來可能的狀況。人們在各種生命階段，以麻布台 HILLS 為生活及工作的場域，大學方面會蒐集並分析有關生活及健康的種種資料，從學術的立場進行解析，以其所得的結果為基礎，引導街區人們朝向健康的生活方式。如此，才是共同研究所要追求的目標。因此大學內部的研究組織會跨出校園，與整體街區營管的森大廈公司攜手合作，並予視為一項特殊的挑戰。

但是資料的活用會面臨多項課題，醫院內雖然儲存了大量生病相關的資料，但可提供預防醫療研究方面的必要健康資料卻缺少，如何蒐集此等資料則為一大課題。健康的相關資料是相當敏感性的，會輕易提供的人並不多。因此，與大學合作，建構機制，期能達到「提供自身資料不但可確保自身健康，並有助於未來的社會健全」的理念共識，麻布台 HILLS 街區即希望能孕育此種氛圍與共識。

揭露「建構社會整體健康」之遠景，大學與開發業者的森大廈公司，此二個完全不同領域的團體彼此結合，才能實現嶄新的機制與挑戰。

結語

森大廈公司從創業以來，即抱持「創造都市，孕育都市」的理念，並以此理念進行都市再生。經過長時間與地區相關人員合作，雖能迎接麻布台 HILLS 的完成啟用，但「孕育都市」乃從此開始。今後麻布台 HILLS 將持續以充滿新鮮、魅力的場域，不斷注入智慧、熱情及執著的關照與營管。麻布台 HILLS 所標榜「Wellness」的都市再生，是森大廈公司開拓未來都市的新挑戰。對生活、工作、到訪的人們，以及具備共同理念的參與者而言，以麻布台 HILLS 為舞台，孕育 Wellness 的街區，無疑是大家共同的挑戰與夢想。

出版者：財團法人都市更新研究發展基金會
 地址：10045 臺北市中正區衡陽路 51 號 8 樓之 1
 Tel：(02)2381-8700 Fax：(02)2381-8701
 Http://www.ur.org.tw E-mail：urf@ur.org.tw

董事長：何芳子
 主編：麥怡安
 發行人：陳松森

