

UR^{R.D} 財團 都市更新研究發展基金會
URBAN REDEVELOPMENT
AND FOUNDATION 法人

都市更新簡訊

2025 12 Issue

No.108

目錄
contents

► 主題報導

- 01 跨域協作共繪都市再生新藍圖 「都市再生聯合會」成立

► 政策法令

- 04 邁向永續安居：老宅延壽機能復新的制度創新與政策實踐
內政部國土管理署
- 05 臺北領航大都更時代 八箭發威展輝煌
臺北市都市更新處
- 07 新北公辦都更新里程碑 永和大陳社區喜訊連發
新北市政府都市更新處

► 工作報導

- 09 南京復興商圈臺北商旅慶城館重建更新
- 12 從老舊建築到綠意地標 開啟中和新生活篇章
- 14 丹棠協助昇陽取得中山民安案最優申請人資格
- 15 北投區懷德街海砂屋社區更新重生
- 18 重塑懷生國小旁的宜居新典範
- 19 紡織大樓都市更新動土典禮圓滿完成
- 20 新莊中美公寓動土典禮圓滿完成
- 21 基金會前往東京 祝賀 URCA 成立 40 周年

► 他山之石

- 24 GRAND FRONT Osaka
- 27 GRAND GREEN Osaka
- 31 INOGATE 大阪
- 33 JP TOWER 大阪
- 37 大阪梅田 TWIN TOWERS SOUTH
- 41 淀屋橋站東地區都市再生事業
- 44 淀屋橋站西地區第一種市街地再開發事業
- 47 日建大廈 1 號館
- 50 御堂筋步行空間及南波站前廣場整備計畫
- 54 2025 大阪關西萬國博覽會參訪
- 57 東京澀谷站櫻丘口地區都市更新事業：Shibuya Sakura Stage
日建設計 都市社會基盤部門、都市開發團隊 再開發計畫部長 宮本裕太
都市環境研究所 執行董事 再開發室長 八木祐三郎 (URCA NO.231 P4-7) 翻譯 何芳子董事長

跨域協作共繪都市再生新藍圖「都市再生聯合會」成立

業務研展部主任 王敏先
主任規劃師 呂振瑜

為促進臺灣都市再生領域的深度對話與實質合作，由社團法人臺北市都市更新學會、財團法人都市更新研究發展基金會、社團法人臺北市都市更新整合發展協會、社團法人臺北市都市更新整合發展協會、社團法人臺北市不動產估價師公會、社團法人新北市不動產估價師公會、社團法人新北市建築師公會、臺灣智慧人居產業促進會、社團法人建築安全履歷協會等單位，共同發起成立「都市再生聯合會」，並於今(2025)年12月19日舉辦都市再生聯合會2025年會，共同為都市更新產業的健全與發展做出貢獻。

聯合會的起心動念：凝聚專業，深化議題

「都市再生聯合會」作為一個跨領域的軟性合作組織，旨在建立一個長期、穩定且具行動力的跨領域協作平台，集結各專業團體的力量，擺脫過去單次性、大規模的活動形式，轉而聚焦於深入且具體的議題研討。本基金會作為本次成立大會的協辦單位，由麥怡安執行長代表出席，與產業界夥伴共同研商都更發展願景。

適逢「都市更新條例」實施將屆30年，會中針對我國推動都更逾50年來的實務經驗進行交流，一致認同專法化後的運作仍有諸多精進空間，期盼透過議題設定與專業智慧的凝聚，為都更產業及都市環境提出實質的策略建言。

他山之石：日本都市再生經驗的深度剖析

大會的第一個議程聚焦於剖析日本的都市再生經驗，從宏觀制度到民間實踐，為臺灣的未來發展方向提供多元的思考視角。

本基金會麥怡安執行長首先從宏觀制度面進行剖析，指出日本與臺灣在推動都市更新的法制基礎上存在根本差異，例如在法規體系上，日本框架是以「都市計畫法」為核心，輔以「都市再生特別措置法」及「都市再開發法」，另外中央亦有國家戰略指導地方規劃、地方規劃亦有指導個案執行的清晰層級結構。另外日本所有大規模再開發事業，皆須先通過「都市計畫」審議，確認道路開闢、公共設施等公益事項，



都市再生聯合會成員合影（張智堯攝）



(左 1) 臺北市都市更新學會 吳厚毅理事長主持與談議題

(左 2) 財團法人都市更新研究發展基金會 麥怡安執行長分享日本再開發法制體系

(右 1) 新北市都市更新學會 簡文彥理事長分享都更建言

(右 2) 臺北市都市更新整合發展協會 許敏宏理事長分享日本參訪經驗 (張智堯攝)

此一階段確立後，後續的權利分配則由民間主導，該流程與臺灣有著關鍵差異。另外在開發尺度上，日本更新案動輒達數公頃，如麻布台之丘（8.1 公頃）、澀谷再開發（十數公頃），與臺灣平均約 1,000 平方公尺的規模形成巨大對比。

接著，由臺北市都市更新整合發展協會許敏宏理事長分享了日本再開發推動者協會（以下稱 URCA）在都市再生中扮演的關鍵角色。他觀察到，諸如 URCA 等組織致力於培訓專業人才，其功能類似於臺北市的「危老推動師」。此外，他也以「澀谷未來設計」（Shibuya Future Design）為例，說明此類公私協力的組織，不僅能確保政策在政府首長更迭下仍具延續性，更成為市民與政府間重要的對話平台。

案例借鏡：從住宅實踐看永續與創新

臺灣智慧人居產業促進會辛建民會長與臺北市都市更新學會李鴻漢理事，則從具體案例切入。辛會長比較了兩家日本企業：Panasonic 以智慧能源系統為核心的「由內到外」策略，以及積水房屋（Sekisui House）專注於低碳建築外殼的「由外到內」策略。他總結道，兩者的整合共同構成了「日式零碳典範」。

李鴻漢理事則將臺灣的都更模式形容為「苦行僧」，必須耗費心力整合零碎狹小的土地。此番「苦行僧」的貼切形容，正呼應了麥執行長稍早提出的尺度差異——當日本以公頃為單位進行都市擘劃時，臺灣的實踐者仍在寸土寸金的巷弄間，進行著極度耗費心力的整合苦旅。儘管規模不同，但李鴻漢理事認為，日本在開發過程中兼顧歷史紋理保存的做法（如日本橋地區），仍深具參考價值。

回歸本土：盤點我國都更的困境與挑戰

議程下半場，焦點轉回臺灣，與會專家共同盤點當前都市更新推動上所面臨的實務困境與根本挑戰。

一、實施路徑的迷宮：自主更新的多元與模糊

相較於日本「計畫先行，事業在後」的清晰兩階段流程，我國自主更新路徑的模糊與法制缺位問題更顯突出。本基金會麥怡安執行長指出，過去二十年來，實務界已發展出多種實施路徑，但相關法制卻未能跟上腳步，衍生出諸多挑戰，例如「自主更新」、「代理實施者」等關鍵名詞，至今缺乏精準的法律定義。尤其「代理實施者」一詞，對於實施者的出資比例極為模糊。另外對於自主更新發起的團體而言，如何籌措前期規劃設計費用等資金，始終是一大障礙，地主、更新會、代理實施者與出資者之間的法律關係與權責也劃分模糊，高度依賴複雜的私法契約，增加了不確定性。

二、價值的思辨：追求容積的「任性」與城市發展的「韌性」

新北市都市更新學會簡文彥理事長對當前都更的價值取向提出了深刻反思，此番反思也引發與會專家的廣泛共鳴，點出當前制度的核心矛盾。他將現行模式比喻為一場追求容積獎勵的遊戲，認為現況系統鼓勵個案追求自身利益最大化「任性」，但所有個案的「任性」加總，卻未必能成就一個更宜居、更有「韌性」的城市。這場以市場驅動的價值捕獲遊戲，忽略了那些無力參與更新或無力購買新建高價住宅的群體，可能加劇社會不均，這是整個產業必須共同面對的深層課題。



(左) 臺北市不動產估價師公會 鐘少佑理事長分享現況估價課題
(中) 臺灣智慧人居產業促進會 辛建民會長分享日韓智慧建築經驗
(右) 社團法人建築安全履歷協會 戴雲發理事長分享耐震設計經驗 (張智堯攝)

三、安全與永續：都更的核心使命

建築安全履歷協會戴雲發理事長表示，雖然自身都專注在結構安全的場域，但是臺灣過往老屋的施工品質不佳，都市更新是住宅安全的最佳解方之一。戴雲發理事長指出，許多老舊建築是依循缺乏嚴謹結構計算的「祖傳秘方」建造；九二一地震前的建築設計，更無法精準計算L型、T型等不規則建築的扭轉效應。臺灣老屋看似挺過九二一，其實是因為當時臺北承受的震度僅為集集震央的十二分之一。對這些結構本質脆弱的建築進行外觀拉皮或加裝電梯，無異於緣木求魚。

智慧人居辛建民會長也提到，建築物的近零減碳與友善全齡，已經是永續發展必備的一環，這部分也與都市更新宗旨不謀而合。他認為安全、永續與友善，應是未來都市更新不可或缺的核心價值。

結語：凝聚共識，邁向永續的都市未來

「都市再生聯合會」的成立，為臺灣都市更新領域的專業整合與深度對話，跨出關鍵的第一步。年會針對「日本都市再生參訪經驗交流」及「國內都更困境與挑戰」進行專題研討，象徵議題研議正式啟動。會後將收斂相關討論焦點，交由各發起公、學會接續於內部進行專業深化，將初步成果轉化為具體研究方案，並將行動延續至明年，持續透過此平台為提升都市環境品質貢獻專業力量。



都市再生聯合會座談會 (張智堯攝)

邁向永續安居：老宅延壽機能復新的制度創新與政策實踐

內政部國土管理署



主題報導

臺灣正同時面臨「人老、屋老」的雙重結構性挑戰，據統計 2025 年全國屋齡超過 30 年的住宅已達約 516 萬戶，占整體住宅存量超過五成；同時，65 歲以上人口突破 467 萬人，約占總人口 20%，正式邁入超高齡社會。許多長者，居住在無電梯、管線老舊、外牆剝落的老舊公寓中，日常生活不便，居住安全風險日益升高，成為亟需正視的公共議題。

過去，民間多期望藉以都市更新與危老重建作為老屋改善。然而，都市更新重建及整建維護涉及意願整合、程序繁複、期程冗長，且老宅重建過程，常伴隨著大量的碳排，亦對地球環境產生負擔。因此，內政部提出「老宅延壽機能復新計畫」（以下稱本計畫），作為重建政策之外的重要補充，提供一條更快速、可負擔、且可立即改善居住品質的政策選項。

老宅延壽機能復新 實現在地安養

本計畫核心精神在於透過適度修繕與機能提升，改善老舊住宅的公共安全與無障礙環境，讓長者能在熟悉的社區中安心生活，實現「在地安養」。同時，修繕相較拆除重建，可減少約六至七成建築碳排放量，兼顧 2050 淨零轉型目標，是一項兼具社會、環境與經濟效益的政策選擇。

「老宅延壽機能復新計畫」係依據行政院所訂定之「因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別條例」規劃推動，預計在 2027 年 12 月底前，匡列 50 億元經費專款支應並試行推動，預估至少協助 600 棟公寓或透天住宅改善居住生活環境。

簡化申請程序 降低參與門檻

本計畫補助對象以屋齡 30 年以上的合法建築物為主，包含 4 至 6 層樓的公寓住宅，以及 6 層樓以下的透天住宅。為讓民眾瞭解自家建築物狀況與居住安全，申請案件須先完成建築物結構安全性能評估，民眾可依初步評估或詳細評估結果決定改善途徑。制度設計上，大幅簡化申請程序，無須循都市更新法定程序。

考量公寓共用空間涉及全體住戶權益，共用部分修繕

須以「棟」為單位申請，由管理委員會或管理負責人提出；尚未成立管理組織者，則須經全體區分所有權人同意，推派代表辦理。透天住宅亦同，以「棟」為單位申請，需由全體建物所有權人推派代表提出申請。此外，為避免政策資源重疊，已申請建造、拆除執照或已報核都市更新、危老重建計畫者，將不再適用本補助。

補助耐震評估或建物修繕 加碼補助特定對象

在補助內容上，本計畫以各項實際修繕金額 65% 為限但不得超過各項額度上限，補助項目分為兩類，一類為結構安全性能評估，包含初步評估或詳細評估；另一類為建物修繕補助，以公寓類為例，公寓室外公共空間修繕，每棟最高可補助 960 萬元。補助項目涵蓋外牆整修、屋頂防水隔熱、樓梯間修繕及老舊管線更新、增設電梯及無障礙設施等機能改善工程，並同步支持居家室內安全優化，如扶手更新、地面防滑、管線改善、高低差改善及防墜設施等；室內修繕一般戶每戶最高補助 20 萬元，若個別戶內有 65 歲以上長者、中低收入戶或經評估有長照需求者，補助可加碼提高至 30 萬元。

推動專案管理顧問團隊 協助地方推廣政策施行

我們也清楚看到，許多老舊社區面臨的困難，不僅是經費不足，更在於缺乏整合能力與專業支援。因此，本計畫同步推動專案管理顧問團，補助地方政府委託跨領域專業團隊，協助政策宣導、提供諮詢服務及審查、輔導成立管理組織等工作，減輕地方政府執行負擔。

「老宅延壽機能復新計畫」不是取代重建，而是在重建與不作為間，提供一條務實可行的道路。透過簡化程序、穩定經費及導入專業輔導，我們期待能大規模改善老舊住宅的居住安全與機能，回應高齡社會最迫切的生活需求。

目前，本計畫及補助辦法已送請行政院審查尚待核定。內政部同步已先展開地方政府溝通協調及民眾的宣導。未來，我們將持續與地方政府、專業團體及社區居民攜手合作，逐步建立可長可久的老宅延壽制度，為國人打造安全、安心且永續的居住環境。



「老宅延壽機能復新計畫」網頁專區（資料來源：都市更新入口網，<https://twur.nlma.gov.tw>）

臺北領航大都更時代 八箭發威展輝煌

臺北市都市更新處

臺北市政府自 2023 年起陸續推出「都更八箭」政策，以系統性策略全面推動都市更新，成功引領首都城市邁入全新階段的「大都更時代」。市府結合「提供獎勵」、「公私協力」、「加速審議」等多項措施，使更新流程大幅加速，案件量能全面提升。相較過去八年，近三年臺北市年均報核案件數倍增，占六都總核准量近六成，位居全國之冠；並透過公私合作，成功引入近 1,000 億元民間資金投入，帶動老舊社區加速更新，使都市更新成果逐步展現。

除了重建案件蓬勃發展，「電梯加碼辦」補助政策亦在近年成為民眾高度有感整建維護措施。該政策自 2023 年推動以來，共受理 78 件電梯增設申請，約占歷年總申請案量的一半以上，顯示市府在超高齡社會降臨的背景下推動無障礙環境的重要性與即時性，重視長者垂直移動及自由內外行動之權益與尊嚴。

近三年全市都市更新重建報核量已達 353 件，年平均達 117 件，為過去八年的 2.3 倍。市府在積極把關民眾權益的前提下，同步透過「都更 150 / 168 專案」、專人控管與流程簡化，持續提升行政效率，使 100% 同意案件得以加速進入重建階段，讓市民更快看見社區環境換新的成果。

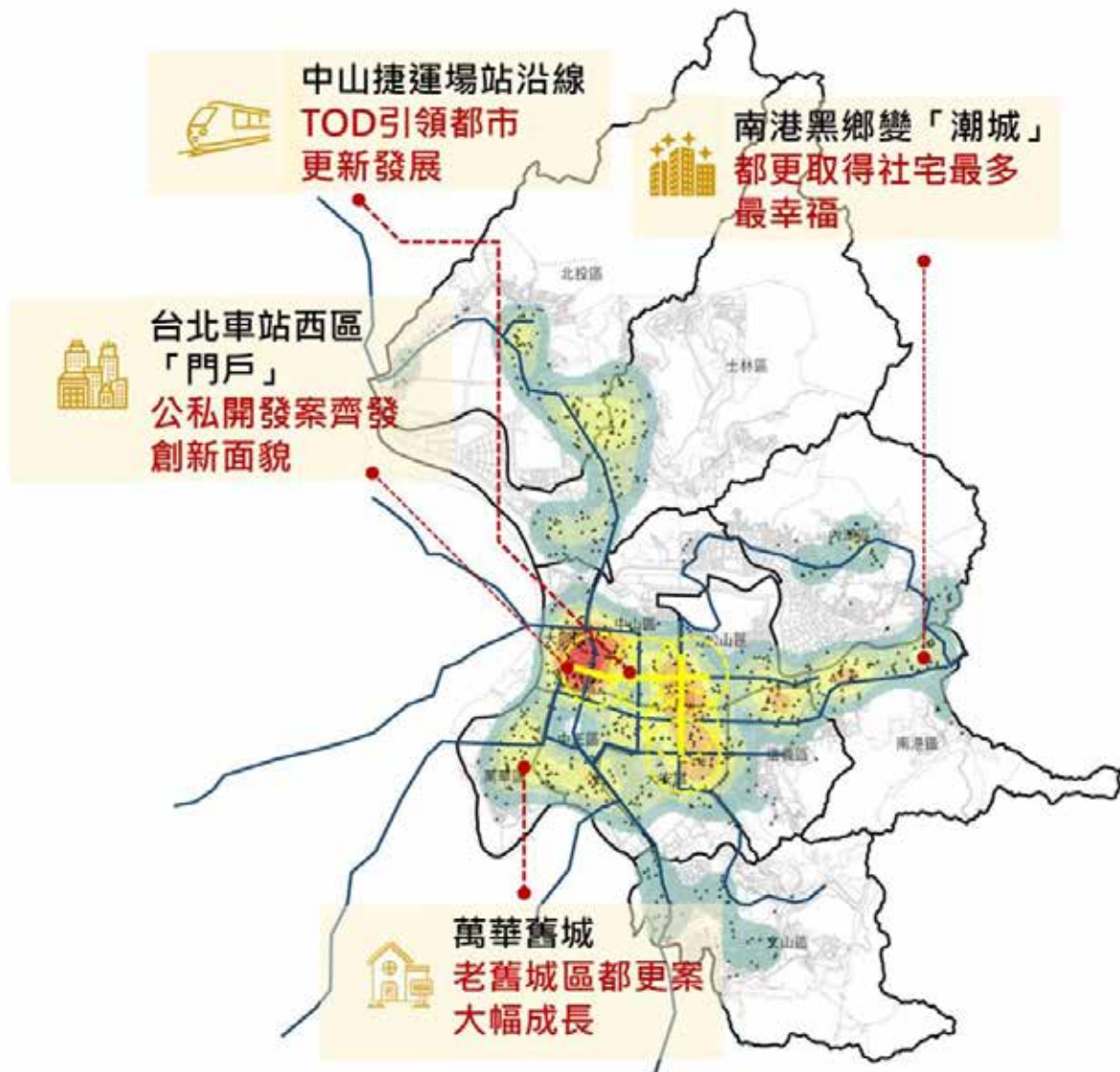
在公私協力部分，臺北市以全國首創的「公辦都更 PRO」模式重新塑造公辦更新治理方式。此模式以公地活化、整宅輔導與助助人助三大主軸為核心，目前已啟動 39 件公辦都更案、完工 6 件，引入民間投資額亦接近 1,000 億元。其中整宅更新更是重要亮點：水源二三期、南機場單元三及斯文里二期均已順利招商簽約，信維整宅第三階段模擬選配也在今年 (2025) 年 11 月達到九成門檻，預計明年 (2026) 年公告招商；吳興二期這處具五十年歷史的老宅亦已於今年 11 月順利開工。面對整宅普遍存在的產權複雜與財務壓力問題，市府始終以陪伴與協調方式協助住戶，共同推動老宅邁向新生。



「電梯加碼辦」信義富台社區增設電梯後外觀照片
(來源：臺北市政府都市更新處)



「公辦都更 PRO」南港新都公辦都更案簽約典禮 (資料來源：臺北市都市更新處)



都市更新熱區分布圖 (資料來源:臺北市都市更新處)

在整建維護方面，為因應高齡化所帶來的生活需求，市府自 2025 年起將「電梯加碼辦」補助提高至 300 萬元，並新增「分期請領補助款」制度，讓住戶可在施工階段先領取最高 50% 補助，減輕資金壓力，使補助機制更具彈性與友善。2025 年度申請量高達 50 件，創歷史新高。信義富台與永春富台等大型社區更在住戶與管委會的協調努力下，成功凝聚共識，已有 14 件 (140 戶) 核准案，預計未來將再新增 7 件，展現市民共同打造友善居住環境的能量。

從整體空間發展觀察，近三年臺北市的都市更新已從單點推動進入成線、成面的新階段。以西區為例，台北車站周邊與大同區歷史發展較早，老舊建物比例高，但在市府積極推動下，公私開發案件齊發，大同區年均報核量更較過去八年成長 3.3 倍，逐步重塑臺北西大門的新城市形象。東區南港產專區則自傳

統家庭工廠聚落蛻變為創新產業基地，近年更新面積已累積達 45 公頃，展現「黑鄉變潮城」的城市轉型潛力。萬華區近年報核量亦為過去八年的兩倍，反映老城區更新動能持續發酵；而在 TOD 政策帶動下，中山區捷運場站周邊更新加速，危老與都更核准量皆為全市最高，形成交通節點驅動的城市更新模式。

展望未來，不論是民辦都更量能的大幅提升，或公辦都更 PRO 逐步累積的制度成果，都代表臺北市的大都更時代已全面展開。市府將持續鼓勵老舊建築在重建前先行整建維護，以提升生活品質、減少公共安全疑慮，並促進社區共識的形成，使未來重建更加順利。臺北市政府亦將持續精進「都更八箭」策略，強化韌性、安全與宜居三大核心目標，讓臺北在城市競爭中展現更具前瞻性的發展力。

新北公辦都更新里程碑 永和大陳社區喜訊連發

新北市政府都市更新處



大陳社區更新單元範圍示意圖 (來源:新北市政府都市更新處)



大陳社區更新前環境現況 (來源:新北市政府都市更新處)



大陳單元7更新前現況 (資料來源:新北市政府都市更新處)

新北市公辦更新再添喜訊，堪稱全台產權最複雜、最具規模的永和大陳都市更新案再度迎來好消息！永和大陳單元6今(2025)年11月開工動土典禮、單元7於10月順利審議通過，為永和大陳都更重建拼圖再下一城。

永和大陳社區全台最複雜都更案

大陳社區具有獨特的歷史背景，1950年代大陳島撤退來臺的義胞與眷安置於此地區，經過將近70年來的時空變遷，位於永和當地老舊窳陋房舍，公共設施不完善、加上巷道狹窄衍生防救災安全疑慮，重建亟具急迫性，然而其公私有土地夾雜、房地產權不一致或承租公有地等多種產權樣態，辦理都市更新具有高度的挑戰性；大陳社區全區面積達8.7公頃，為加速大陳社區推動都市更新及並提升開發可行性，市府將大陳社區劃分為7個適當面積的更新單元，主動以公辦都更方式啟動都市更新，以改善當地的生活機能及居住環境品質，進一步活絡地方發展。

大陳單元6 開工動土 打造大陳地區城市新風貌

今(2025)年11月24日市長侯友宜到場參與開工動土典禮，住戶及民意代表也踴躍出席，大家一起共同祈福，象徵大陳地區更新進程再邁進重要一步，70年未改變，現在正在改變！更新單元6面積約1.1公頃，範圍內有173戶，過去因建物老舊、增改建凌亂，消防動線狹窄、居住品質不佳等問題長期困擾居民。市府自2021年成功完成招商，由漢皇建設擔任實施者後，便與團隊積極推動相關作業；並於2022年設置「良陳・美寓製造所」駐點中心，深入社區逐戶訪談，協助溝通權益、解答疑問，逐步凝聚住戶共識。最終僅以兩年即完成審議核定並全數順利點交，展現「公私協力」在大規模都更推動上的效率與成果。

本案建築規劃以環境永續與公共利益為核心，以黃金級綠建築、銀級智慧建築及耐震標章，並規劃綠帶與開放空間，同時提供公共化幼兒園與社會住宅，打造永和地區嶄新的宜居環境。市府將確保工程如期如質，預計於2030年底讓住戶入住新居。



(左上) 大陳單元 6 動土開工儀式及 (右上) 大陳單元 6 更新後建物模擬圖
(下) 大陳單元 7 更新後建物模擬圖 (資料來源: 新北市政府都市更新處)

大陳單元 7 審議通過 再添大陳地區都更關鍵拼圖

大陳單元 7 面積約 1.3 公頃，位於永和區環河西路二段、保安路、新生路 24 巷及新生路 53 巷所圍街廓內，更新後預計興建 2 幢 3 棟地上 36 層、地下 6 層的集合式住宅大樓，且配合「都更二箭」政策及更新容積獎勵申請，回饋 37 戶社會住宅及約 300 多坪活動中心，並將以數位多媒體呈現方式，展示大陳文化歷史意象，也留設大面積綠帶及開放空間，建築物則規劃黃金級綠建築、黃金級智慧建築、耐震標章等設計，促進基地及周邊環境品質提升，全案預計明(2026)年動工，2030 年完工，希望讓住戶可及早入住安全舒適的家。

政府主導公辦都市更新 永和大陳各單元進展順利帶動民辦更新

市府積極推進永和公辦更新，大陳社區現有房舍相當老舊，公辦更新刻不容緩，市府持續督促

實施者加速推動，目前大陳單元 2 已完工進駐；單元 3 及 6 已進行興建工程作業；單元 5 已進入都市更新審議程序；單元 1 及 4 刻正辦理公開展覽程序，永和公辦各單元將陸續接棒，以提升大陳社區整體環境。未來全區完成後，將提供活動中心、公托、日照中心、社宅與市場等多元服務設施，且鄰近興建中的萬大線，形成具備便利、休憩與交通便捷生活機能的新生活圈。

大陳地區的都市更新是長期耕耘的成果，市府會持續以責任與效率推動改造，讓永和公辦大陳地區成為新北公辦都更的示範案例，帶給市民更安全、舒適、永續的生活環境。市府持續推動公辦都更案，期望藉由市府主導重建示範，帶動民間都更案加速整合，推動城市發展，期望逐步翻轉新北市，改善市容與公共安全，打造更宜居舒適的生活環境，達成「安居樂業」之市政願景。

南京復興商圈臺北商旅慶城館重建更新

筑鴻合開發慶城街臺北商旅事業計畫案審議通過

更新事業部副主任 蘇秀玲
主任規劃師 程琬鈺
助理規劃師 歐品妤

位於臺北市核心發展軸線的捷運南京復興站，是文湖線與松山新店線交會的重要轉乘樞紐。周邊沿復興北路及南京東路分布眾多辦公大樓、金融機構與專業服務產業，形成典型高強度都會商圈，日常通勤與商務往返人潮密集，展現本區在城市機能與產業鏈結上的策略地位。本次都市更新案基地鄰近南京復興捷運站慶城街出口（7 號出口），現況為臺北商旅慶城館，雖曾是臺灣第一家時尚精品旅館，卻因屋齡逾 50 年，面臨結構老化、耐震不足及停車設施匱乏等問題，已無法滿足區位所需機能，並存在公共安全與環境品質隱憂。

為調整基地都市機能、強化環境品質、提升土地利用效率並兼顧公共安全，因此透過都市更新自行實施方式進行重建，使生活機能得以全面提升，進一步帶動周邊街廓整體改善與都市風貌再造。本案於 2024 年 5 月 3 日申請事業計畫報核，最終於今（2025）年 10 月底正式通過審議，邁入都市更新推動的重要里程碑。

自行劃定階段協調周邊鄰地

本案基地原相鄰土地分別為八層樓、七層樓及六層樓共三棟建築物。本案單元內雖已達 100% 同意，為使街廓更新效益更完整、提升都市環境整體性，實施者仍秉持「擴大基地協作、成就整體更新」理念，積極邀請鄰地地主共同參與都更，透過召開鄰地協調會，說明本案協議合建可行性，並給予 14 天以上的時間調查鄰地地主意願。然而，因鄰地樓層數較高且使用分區為第三種住宅區，容積率僅 225%，致使鄰地參與意願不高，最終未能納入本案單元共同更新。

基金會協助實施者減半捐贈都更基金

本案因屬產權單純案，需於申請自行劃定階段召開審議會審查公益性議題，並透過捐贈都更基金加強本案公益性。實際上，本案自 2018 年啟動整合，初期僅半數地主同意更新，實施者遂以危老重建方式推動，並於 2019 年協助同意戶申請建築物結構安全評估並通過初評，惟仍有不同意戶，後續經由買賣方式洽談，歷經多年努力方完成本案整合，因此本案非為



更新前照片（本基金會攝）



更新單元位置圖

更新事業推動	
2023.08.29	第一次事業計畫自辦公聽會
2023.09.07	自行劃定更新單元核准
2023.09.11	事業計畫撤回核准
2024.04.19	第一次事業計畫報核
2024.04.29	第二次事業計畫自辦公聽會
2024.05.03	第二次事業計畫報核 (適用防災都更獎勵)
2024.08.08~ 2024.08.22	公開展覽期間
2024.08.20	公辦公聽會
2025.06.17	168 專案小組會議
2025.09.22	第一次都市更新及爭議處理審議會
2025.10.31	第二次都市更新及爭議處理審議會



更新前照片 (本基金會攝)

實施者自有資產重建之簡易產權單純案。本基金會於審議時，協助實施者檢附相關資料說明，促使本案得以減半捐贈都更基金，並於 2023 年 9 月 7 日核准自行劃定更新單元。

防災型都更獎勵助力 打造安全韌性新地標

臺北市超過半數建築物屋齡逾 30 年，歷經 921、331、403 等多次強震後，提升耐震能力與公共安全已成為都市治理的迫切課題。臺北市政府於 2024 年 3 月 28 日公告「臺北市防災型都市更新細部計畫案」，透過更加明確的獎勵制度，引導民眾以都市更新方式重建耐震不足的老舊建築，強化社區防災韌性。本案基地面積達 1,000 平方公尺以上，且範圍內既有建築物領有 1974 年 2 月 15 日之使用執照，符合防災型都更獎勵適用條件。

為保障地主權益與效益最大化，基金會協助實施者通盤檢視全案審議策略，評估申請時程與適用條件後，建議撤回第一次事業計畫報核案，改以符合防災型都更獎勵規定之方式重新申請報核；最終於 2024 年 5 月 3 日完成第二次事業計畫案送件，使本案得以納入防災型都更獎勵制度，在建築設計中增加建物耐震性能、建築能效等級、提升環境效益設施等全面性規劃，全面強化更新效益。防災型都更不僅確保建築安全，更同步提升社區防災能力、環境永續、都市滯洪及節能減碳效益，翻轉老舊建物安全疑慮，打造兼具防災韌性與都市美學的新地標。

建築規劃強調量體的流動及呼吸感

更新後的建築規劃擬興建一棟地上 17 層、地下 5 層的 SRC 結構大樓，座落於轉角基地。設計理念著重於立面主體性，透過轉角退縮虛體，減少量體連續牆面，營造流動與呼吸感，緩解街道及都市空間的壓迫感。外觀材質以灰色石材為基調，搭配垂直線條與霧銀格柵，增添律動感，避免量體過於厚重產生壓迫感；水平格柵串聯虛體，形成非對稱的韻律感，使立面更具活力。造型設計則結合垂直錯落框體與帶狀隔柵，於量體的虛實之間創造豐富層次，展現現代建築風格。轉角退縮露台及錯落綠化露台由下而上延伸至屋頂平台，增添綠意並豐富城市天際線。量體方位採坐東北朝西南，並利用陽台設計優化自然通風與日照採光，達成節能目標，呼應當代永續潮流。

留設舒適綠美化步行空間 提升環境品質及安全性

本案基地西北側臨 20 公尺慶城街，西南側臨 6 公尺南京東路三段 269 巷，整體景觀構想以創造優質步道系統、留設緩衝綠化空間、減少交通衝擊為目標，設置沿街行道樹串聯周邊綠地，並透過街道家具

加以點綴，除提供行人遮蔭外，更可做為行人穿越、候車停留空間。另於街角退縮廣場提升人行空間安全與開闊性，形塑優質帶狀人行綠廊，全案人行道均予以充分綠化並設置自行車停車空間，增強社區使用的安全性及便利性。亦期望透環境改善能帶動附近住宅空間跟進，使整體都市空間達到更新與再生的願景。

防災都更首案審議通過 開啟制度新里程

本案申請容積獎勵項目包含銀級綠建築、銀級智慧建築、雨水流出抑制設施、退縮人行步道及時程獎勵等，此外，配合爭取申請「臺北市防災型都市更新細部計畫案」獎勵，審議過程除一般事業計畫常見審議議題外，須同時審核「防災型都更四面向五條件」之規劃議題，基金會在審議階段前、中、後階段皆投入大量心力，協助實施者因應新型態獎勵制度之課題。

配合防災型都更，在建築規劃設計於結構安全方面取得住宅性能評估之結構安全性能第四級；耐候減碳部分設計綠建築銀級、智慧建築銀級與建築能效 1plus 級；都市減災則採用透水鋪面及雨水流出抑制設施強化基地滯洪能力；環境友善方面則規劃住宅性能評估之無障礙環境第四級；整體規劃完整對應防災型都更所強調的耐震、減碳、減災與友善環境目標。審議過程中，亦針對各項保證金之計算方式加強

說明，參依「都市更新建築容積獎勵辦法」規定，若規劃未達足以申請中央獎勵之等級，則比照中央都更獎勵得申請之最低等級計算。最終，全案於今 (2025) 年 10 月 31 日召開第二次審議會後審議通過。本案為臺北市防災型都市更新案審議通過的首例，成功跨越制度推動初期的審查門檻，為後續案件建立重要審議參考，期望未來能有助於同類案件推動與提升審查效能。

計畫內容摘要	
案名	擬訂臺北市松山區敦化段一小段 693 地號等 2 筆土地都市更新事業計畫案
基地位置	慶城街及南京東路三段 269 巷交口
實施者	筑鴻合開發股份有限公司
基地面積	1,444 m ²
使用分區	第三種住宅區、第三種商業區 (特) (原屬住三)
更新前	產權：皆為私有土地
	所有權人數：1 人
更新後	用途：一般零售業、一般事務所、集合住宅
	實設建蔽率：44.12%
	實設容積率：449.97%
	更新獎勵容積：2,297.91 m ² (70.73%)
	防災型都更：820.66 m ² (25.26%)
	容積移轉：130.11 m ² (4.00%)
	允建容積：6,497.68 m ²
	總樓地板面積：13,409.08 m ²
	構造樓層：SRC，地上 17 層 / 地下 5 層
	停車位數：汽車：104 輛，機車：78 輛
	總戶數：96 戶
實施方式	自行實施
更新規劃	財團法人都市更新研究發展基金會
建築設計	李文勝聯合建築師事務所
不動產估價	無



更新後模擬圖 (李文勝聯合建築師事務所)

從老舊建築到綠意地標 開啟中和新生活篇章

丹棠協助景裕建設中興街更新案事業及權變計畫核定

更新事業部副主任 蘇秀玲
資深規劃師 劉旭昌

新北市中和區憑藉優越的地理位置，成為連結臺北市的重要交通樞紐。隨著工商業蓬勃發展與人口快速成長，中和逐漸發展為北市的核心衛星城鎮。尤其捷運系統等重大交通建設的規劃與興建，更進一步強化了區域的發展潛力。

本案基地位於中和區中興街、中興街 161 巷、復興路 280 巷及復興路所圍街廓西側，鄰近捷運景安站與南勢角站，區位條件優越、生活機能完善。然而，整體環境老舊窳陋，難以滿足都市發展所需機能，亟需更新。基地內約有 45 棟建築物，平均屋齡逾 50 年，主要為二層樓加強磚造建築及五層樓老舊公寓，普遍存在結構老化、機能不足等問題。尤其既有建物棟距過窄，不僅影響居住品質與通風採光，更潛藏公共安全與消防救災風險，因此推動本案都市更新已刻不容緩。

擴大更新事業範圍 提升整體更新效益

本案原先以 51 筆土地辦理都市更新，但因街廓右側土地為已報核之都市更新案，考量剩餘土地更新

機會，於 2022 年 8 月 23 日就剩餘土地召開相鄰土地協調會，經考量地主意願及整體更新效益，決定將東側二層樓加強磚造建物及西側五層樓公寓納入更新範圍，共計 5 筆土地（534、535、538、539-1、572 地號），面積約 466.27 平方公尺，並於 2023 年 8 月 25 日以部分協議合建、部分權利變換方式申請報核。

擴大範圍後，更新單元面積達 3,606.96 平方公尺（約 1,091.11 坪），土地使用分區以住宅區為主，並含少部分道路用地，產權大多為私有。

然而於專案小組審議過程時，原先表達不願參與更新的地主過世，其繼承人要求納入更新範圍。市府隨後協助召開範圍諮詢會議，經雙方妥善溝通協調後，考量調整範圍將影響建築設計並需重行都更程序，對原地主影響甚鉅，且鄰地仍可單獨自行重建，為維持案件穩定性並保障鄰地自行重建及通行權益之前提下，最終決議本案以原範圍續行審議。



工
作
報
導



（左上）基地內五層樓老舊公寓（左下）基地內兩層樓加強磚造建物（本基金會攝）

（右）更新後建築規劃模擬圖

申請 TOD 增額容積 提供公益性回饋創造雙贏

因本案位於新北市捷運場站周邊地區增額容積擴大範圍內，依規定繳納價金取得增額容積，並透過折繳公益設施代金方式提供適當回饋。本案利用建築設計妥適規劃額外取得之容積，不僅提升整體都市更新效益，更配合政府政策將開發能量集中於捷運系統周邊，藉由大眾運輸系統引導都市發展，實現市容更新與政策目標的雙重效益。

營造安全舒適步行環境 打造綠意地標

本案更新後將興建部分 RC 部分、SRC 造，地上 1 棟十二層及 2 棟二十四層、地下五層的建築物，並預計取得綠建築銀級標章及耐震設計標章，以提升整體環境品質與耐震機能。建築立面設計運用量體重疊、材質與色彩變化的手法，將建築四個面向立體呈現，並將設計概念延伸至天際線。特別在中興街側，利用基地條件與建築高度的優勢，塑造出鮮明且具識別度的地標建築。

整體規劃採低建蔽率設計，增加綠化面積及開放空間。更新後將沿建築線及地界線側皆退縮留設 2 至 4 公尺人行步道，並廢止基地內現有巷道（中興街 161 巷 2 弄、4 弄及 6 弄），南側中興街 175 巷則保留通行。基地退縮後的開放空間配置綠化、人行道系統及街道家具，營造舒適寬敞且安全的步行空間，並協助開闢北側計畫道路，強化地區公益性回饋。

本案透過都市更新，不僅解決基地內長年存在的公共安全與環境窳陋問題，更引入高品質的建築設計、提升結構安全標準，創造大量開放空間與優質步行環境，為中和地區都市發展樹立示範標竿。

更新事業推動	
2023.06.14	自辦事業及權利變換計畫公聽會
2023.08.25	事業及權利變換計畫報核
2024.02.15	公開展覽 30 日
2024.02.29	公辦公聽會
2024.05.02	第一次專案小組
2024.06.03	更新單元範圍諮詢會議
2024.08.23	第一次都市更新及爭議處理審議會（討論範圍）
2024.12.27	第二次專案小組
2025.07.23	聽證會
2025.08.29	第二次都市更新及爭議處理審議會審議通過
2025.11.27	事業及權利變換計畫核定實施



基地位置圖

計畫內容摘要	
案名	擬訂新北市中和區復興段 558 地號等 56 筆土地都市更新事業計畫及權利變換計畫案
基地位置	中興街、中興街 161 巷、復興路 280 巷及復興路所圍街廓西側範圍內
實施者	景裕建設股份有限公司
基地面積	3,606.96 m ²
使用分區	住宅區、道路用地
更新前	產權：公有土地（1.16%）
	、私有土地（98.84%）
更新後	所有權人數：88 人
	用途：店鋪、集合住宅
	實設建蔽率：37.14%
	實設容積率：537.89%
	更新獎勵容積：5,303.64 m ² （50.00%）
	其他獎勵（容積移轉）：2,047.20（19.30%）
	其他獎勵（增額容積）：1,060.72%（10.00%）
	允建容積：19,018.84 m ²
	總樓地板面積：35,187.40 m ²
	構造樓層：部分 RC 部分 SRC 造，地上 1 棟十二層及 2 棟二十四層、地下五層
實施方式	部分協議合建、部分權利變換
更新規劃	丹棠開發股份有限公司
建築設計	楊振植建築師事務所
不動產估價	景瀚不動產估價師聯合事務所 宏大不動產估價師聯合事務所 麗業不動產估價師聯合事務所

丹棠協助昇陽取得中山民安案最優申請人資格

實現文化傳承、鄰里共融 攜手臺北住都打造靜謐巷弄中的綠意好宅

策略規劃部主任 許育誠
副主任 蔡汝玫
資深規劃師 張永承
助理規劃師 林沛臻

本案位於臺北市中山區，緊鄰心中山線性公園、中山運動中心及市定古蹟蔡瑞月舞蹈研究社，步行 5 分鐘內可到達捷運淡水信義線中山站、雙連站，擁中山、雙連雙商圈環繞，生活機能完善、文化氣息濃厚，基地具有發展高優質住宅之潛力。臺北市政府於 2024 年 10 月 4 日同意由臺北市住宅及都市更新中心擔任實施者，後於今 (2025) 年 11 月 5 日進行「臺北市中山區中山段四小段 479 地號等 7 筆土地公辦都市更新案」公開徵求出資者招商案資格審查結果及綜合評選作業，順利由昇陽建設企業股份有限公司規劃構想獲得評審青睞，獲選為最優申請人，全案預計 2026 年第一季完成簽約。

「榕心・榮華・共融」的核心理念

本案以「綠意榕心、文化榮華、鄰里共融」為核心理念，由基地內一棵承載著在地發展記憶的百年榕樹出發，規劃兼具生態與社交功能的綠地廣場，成為日常相聚、靜憩與互動的生活場域；東北側轉角透過公共藝術以及旋繞蜿蜒而上的植栽攀架，欲以呼應對街的玫瑰古蹟蔡瑞月舞蹈研究社創辦人——蔡瑞月老師其自由韻律與優雅的姿態；規劃上將臨路側的開放空間最大化，街角處大幅度退縮，設置流線水景及各式街道家具，沿街的林蔭及風雨騎樓則友善步行使用者並保留了完整的視覺通廊，在有限的基地空間內打造引導人流駐足、如鄰里客廳般的集會場域。

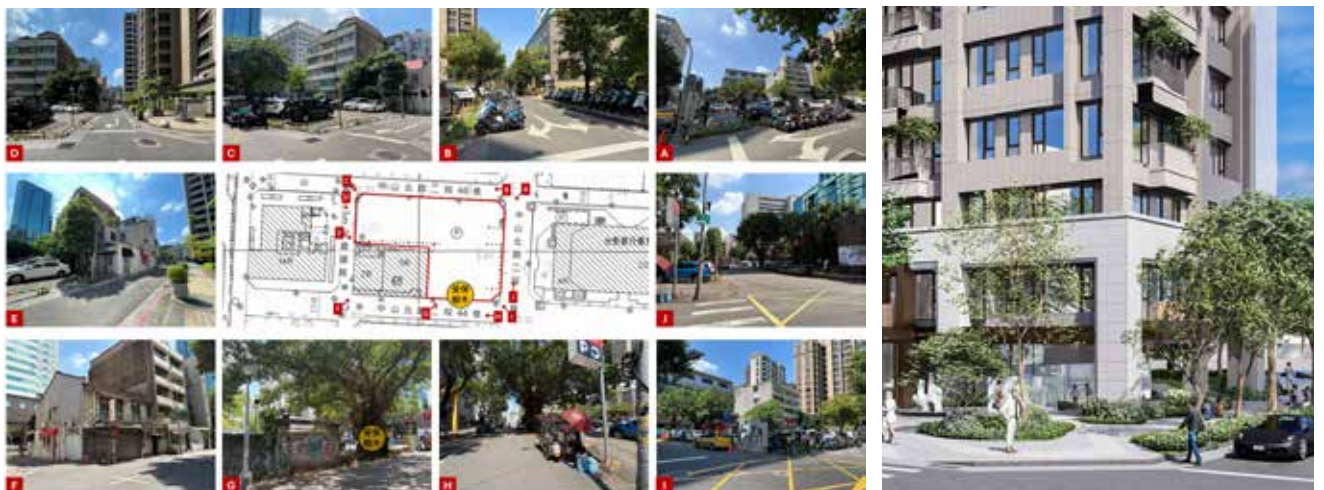
誠心整合全街廓 保障私有所有權人權益

基地西南一隅毗鄰私有土地共 5 筆，土地面積 504 平方公尺，現況為地上 2 棟 2 層及 3 棟 5 層合法建築物，總戶數共 18 戶，臺北市住宅及都市更新中心於 2024 年 2 月 1 日召開意願調查說明會，有意願參與比例近七成，後續由出資人昇陽建設於一定期間整合毗鄰私有土地，並以全部私有土地同時納入都市更新範圍為目標，以保障私有所有權人權益。為展現最大之公益，昇陽建設提出多項補貼及創意設計規劃，以提升鄰地地主參與都更的意願，如提高建築各項保固年限及贊助搬遷費用、家電提貨券等。

近零碳建築 與自然共處的綠意好宅

本案預計取得綠建築鑽石級、智慧建築銀級、耐震標章、新建住宅性能評估之無障礙環境第二級、建築能效 1+ 級，打造符合節能、健康、安全、智慧、友善的優良建築。而設計中更呼應城市降溫與氣候適應策略，導入立體綠化、屋頂花園及穿透性植栽系統，以期提升行人與居民的熱舒適，並優化建築與公共空間的環境品質。受保護的榕樹更是設計的自然核心，團隊保留其完整生長空間，並將周邊綠意延伸至建築，形成線條與自然語彙交織的視覺動線。透過自然與建築的結合，建築不只是靜態的結構，而是居民與自然共處的「生活容器」，讓居住者在日常中感受綠意流動與光影交錯，展現富有溫度的城市風貌。

工作
報導



(左) 基地範圍及現況照片 (右) 更新後模擬圖 (昇陽建設提供)

北投區懷德街海砂屋社區更新重生

丹棠協助懷德街 11 巷案事業及權利變換計畫送件

創新專案部副總經理 鄧梅姬
經理 羅雅璐
襄理 何佩璇



更新單元範圍圖

本更新單元位於北投區東華街一段 438 巷及懷德街 11 巷，鄰近捷運明德站，步行僅 3 分鐘即可抵達，交通便利，周邊鄰近公園、學校及醫院，住宅機能完善。範圍內共有 6 棟老舊建築物，由丹棠開發擔任代理實施者，協助地主辦理都市更新相關作業，持續推進更新重建。

因應建物老化風險 啟動社區更新行動

本案位於臺北市政府 2022 年 11 月 15 日公告「劃定臺北市高氯離子混凝土建築物更新地區 (111 年第四次) 案 - 臺北市北投區振興段三小段 697 地號等 12 筆土地更新地區」範圍內。基地內建物屋齡皆逾四十年，現況可見牆面有明顯裂縫、剝落等情形，且部分鋼筋已外露，整體結構狀況不佳，為市府列管之高氯離子建築物。面對建物老化與居住安全的疑慮，社區住戶遂主動展開尋找專業都市更新團隊的作業。



更新前現況 (來源:本基金會攝)



更新前建築物現況 (本基金會攝)

從傾聽到實現的社區更新里程碑

丹棠以長年累積的都市更新經驗為後盾，並抱持深耕在地、與社區共同成長的初衷，站在地主的立場思考，細心傾聽各住戶對居住環境、生活品質與未來規劃的期待。考量到每位地主的家庭狀況與需求皆不盡相同，丹棠提出規劃多元且具彈性的選擇方案，讓住戶能依自身情況做擇選，並可有效降低前期所需承擔的財務壓力，減輕更新過程中的不安與負擔，終獲得社區住戶信任被遴選為本案代理實施者。

在整個推動過程中，丹棠始終秉持公開透明的態度，並以地主自力更新的方式攜手社區前行，讓地主不只是參與者，更是更新的主人。透過一次又一次的說明、溝通與耐心協調，團隊陪伴住戶走過各種疑慮與挑戰，逐步凝聚彼此的信任與共識。最終，本案獲得超過九成地主的支持與認同，於今 (2025) 年 10 月事業計畫及權利變換計畫完成送件，為社區邁向安全、舒適與永續的新生活，邁出重要而踏實的一步。

突破基地挑戰 打造安全永續家園

本案更新後預計規劃興建一棟地上 16 層、地下 4 層之鋼筋混凝土造大樓。然而，基地屬不規則之三角形基地，於量體配置、結構規劃、動線安排及採光通風等面向皆具相當挑戰。本案建築師團隊針對基地條件反覆推敲與調整，投入大量專業經驗與設計心力，妥善回應基地限制，同時兼顧居住舒適性、使用機能與建築美感，展現高度專業與細緻規劃能力。

在建築理念上，將同步導入永續與智慧思維，目標取得黃金級綠建築、銀級智慧建築、無障礙環境設計及耐震設計等四大標章。透過節能減碳之建築手法、智慧化設備整合與完善的無障礙動線規劃，打造安全、友善且具長期使用價值的居住環境。展望未來，丹棠將持續與全體住戶攜手合作，以嚴謹的品質控管、完善的計畫管理與永續發展的核心價值，穩健推動後續各項作業，與住戶共同實現兼具安全性、舒適性與現代感的全新家園。

計畫內容摘要

案名	擬訂臺北市北投區振興段三小段 697 地號等 12 筆土地都市更新事業計畫及權利變換計畫案
基地位置	東華街一段 438 巷、懷德街 11 巷
實施者	丹棠開發股份有限公司
基地面積	1,373.00 m ²
使用分區	住三
更新前	產權：私有土地 1,373.00 m ²
	所有權人：私有土地 60 人
	戶數：48 戶
	建物面積：3,247.48 m ²
更新後	用途：集合住宅
	實設建蔽率：42.76%
	實設容積率：476.29%
	更新獎勵容積：3,447.94 m ² (111.69%)
	允建容積：6,535.10 m ²
	總樓地板面積：12,467.90 m ²
	構造樓層：RC，地上 16 層 / 地下 4 層
	停車位數：汽車：104 輛，機車：85 輛
總戶數：114 戶	
	參與分配：59 人
實施方式	權利變換
更新費用	1,491,018,408 元
總銷金額	3,232,174,003 元
更新規劃	財團法人都市更新研究發展基金會
建築設計	許維中建築師事務所
不動產估價	巨秉不動產估價師聯合事務所、尚上不動產估價師聯合事務所、中華評價不動產估價師事務所

更新事業推動

2022.11.15	更新地區公告劃定
2025.09.01	召開事業計畫及權利變換計畫自辦公聽會
2025.09.02~ 2025.10.03	申請分配
2025.10.30	事業計畫及權利變換計畫送件

重塑懷生國小旁的宜居新典範

丹棠協助阿曼開發安東街 16 巷案事業及權利變換計畫送件

社區更新部門協理 黃耀儀
襄理 周思妤



更新單元範圍圖

本案位於安東街 16 巷，鄰近建國與市民大道雙軸線交會處，地處臺北市核心區位。周邊住宅社區成熟，緊鄰文教設施、商業機能與美食商圈，生活環境完善；距捷運忠孝復興站僅約 500 公尺，交通條件優越。基地緊鄰懷生國小，周邊亦有中山女中、臺北科技大學等校園資源，並鄰近昌隆公園及瑠公圳綠帶，兼具良好居住品質與便利機能。

基地範圍早期屬鐵路兩側限制地區，建物多為高屋齡且屋況老舊。阿曼開發協助社區辦理結構安全性能評估，爭取防災型都更獎勵，並凝聚重建共識，使社區具備高度更新意願。

未來將導入綠建築理念，全面提升居住安全、生活機能與人本步行環境。本案的推動，將成為安東街16巷的重要更新契機，帶動區域環境全面升級。

鐵路地下化後的轉型契機與更新必要性

過去鐵路兩側限制該地區發展，本區以中低樓層住宅及公寓為主；惟自 1990 年代臺北車站鐵路地下化與東延松山工程完成後，市民大道快速道路通車，

更新事業推動	
2018.12.10	更新地區劃定
2025.09.10	事業及權利變換計畫公聽會
2025.09.12~ 2025.10.12	申請分配
2025.11.12	更新事業計畫、權利變換計畫申請



(左) 安東街 16 巷現況 (右) 更新前線建築物現況 (本基金會攝)

重大建設與交通路網逐漸成形，使本區轉型為兼具教育、商圈、公園綠地與生活機能的住商混合區，發展潛力日益彰顯。然而，多數建物已逾四、五十年，耐震能力不足且未考量消防救災安全，同時亦缺乏電梯與停車空間，公共安全與居住品質存有風險，有迫切更新之必要。

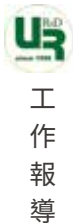
本案更新單元內 4 棟建物屋齡皆逾 50 年，多屬 1974 年 2 月 15 日耐震設計規範發布前興建完成建物，今建物內普遍出現牆壁龜裂與漏水情形，其結構安全性能評估均未達最低等級，甚至其中 1 棟結構安全性能評估 ID 值低於 0.35，已對公共安全構成明顯疑慮，亟需透過都市更新改善使用機能、提升土地效益並重塑良好景觀與人行環境。

本案擬興建 1 棟地上 14 層、地下 4 層之 RC 造大樓，一樓設置店舖與住宅單元，二樓以上規劃為純住宅空間；並響應 2050 淨零碳排政策，更新後建築將達成建築能效標示 1+ 級，並取得黃金級綠建築、銀級智慧建築、新建住宅性能評估二級（無障礙）及耐震設計標章，全面提升建築性能，打造安全、節能、耐震、智慧且無障礙的優質居住環境。

凝聚共識的高整合更新案

本案私有土地所有權人共 30 位，在阿曼開發協助社區完成耐震能力初步評估並積極整合下，成功獲得近 100% 地主的信任。本案採部分權利變換、部分協議合建方式實施，於今 (2025) 年 10 月完成選屋，同年 11 月以事業計畫及權利變換計畫併案報核，同時申請防災都更獎勵專案，期盼更新重建後能實現居民福祉與都市公共利益的雙贏目標。

計畫內容摘要	
案名	擬訂臺北市中山區長安段二小段 587 地號等 6 筆土地都市更新事業計畫及權利變換計畫案
基地位置	安東街 16 巷 18 弄以西、市民大道三段以北、安東街 16 巷 30 弄以東及安東街 16 巷以南所圍街廓北側
實施者	阿曼開發股份有限公司
基地面積	1,152.00 m ²
使用分區	第三之一種住宅區 (特)
更新前	產權：私有土地 1,152.00 m ²
	所有權人數：私有土地 30 人
	戶數：28 戶
更新後	建物面積：3,269.01 m ²
	用途：一般零售業、集合住宅
	實設建蔽率：44.98%
	實設容積率：401.25%
	更新獎勵容積：2,030.51 m ² (獎勵容積 50%+ 防災都更 28.34%=78.34%)
	允建容積：4,622.51 m ²
	總樓地板面積：9,460.28 m ²
	構造樓層：部分 SRC(1-9 層)、部分 RC(10-14 層)，地上 14 層 / 地下 4 層
	停車位數：汽車：69 輛，機車：59 輛
	總戶數：76 戶
實施方式	部分權利變換、部分協議合建
更新費用	1,193,764,064 元
總銷金額	2,959,211,877 元
更新規劃	丹棠開發股份有限公司
建築設計	富翊建築師事務所
不動產估價	連邦不動產估價師聯合事務所 宇豐不動產估價師聯合事務所 中華不動產估價師聯合事務所



紡織大樓都市更新動土典禮圓滿完成

丹棠開發協助紡織大樓社區重建邁向重要里程碑

社區更新部門協理 黃耀儀
副理 吳可兒



紡織大樓動土典禮 (本基金會攝)

位於臺北市中正區青島東路、鄰近捷運善導寺站的「紡織大樓」，因多數所有權人皆為紡織產業相關公會而命名。丹棠開發由紡織大樓管理委員會委任擔任實施者，經過多年討論、規劃與合作，於今 (2025) 年順利完成營造發包，並於同年 7 月完成既有建物拆除工程。

歷經將近 14 年的努力，本案終於在今年 10 月 1 日舉行動土典禮，象徵重建正式啟動，邁向重要的更新里程碑。

**眾多貴賓蒞臨動土典禮 共同見證社區重建新起點
願未來施工期間如動土典禮當日的陽光般燦爛、平安順遂**

動土典禮於 2025 年 10 月 1 日舉行，由紡織大樓榮譽主委蔡永興擔任主典者，並邀請紡織大樓管理委員會蔡惠娟主委、丹棠開發張志湧董事長、潤弘精密工程莫惟瀚總經理、簡俊卿建築師、上海商業儲蓄銀行郭進一總經理、吸引力綜合百貨戴春發董事長、台灣針織工業同業公會樓海鳴理事長等貴賓共同參與。紡織大樓都市更新案不僅是老舊建物重建，更代表著社區與丹棠合作的成果，期盼未來施工過程能如同動土典禮般明亮順利，在安全、品質與溝通皆落實的前提下，為所有權人帶來更舒適、安全、現代化之生活空間。本案更新後將興建地上 18 層、地下 4 層之住商混合大樓，該案詳細資料請詳見都市更新簡訊第 101 期。

新莊中美公寓動土典禮圓滿完成

從危樓到新生，中美公寓重建啟航

社區更新部門協理 黃耀儀
經理 詹宛庭
襄理 賴思汎
專員 何佩璇

本案為位於新莊區中港路與中港路 138 巷交叉口的「中美公寓」，經專業鑑定確認為海砂屋後，由住戶自主成立管理委員會，正式啟動社區更新重建的行動。歷經所有權人招商會議審慎評選，最終由禾蓮開發股份有限公司擔任本案都市更新實施者。在住戶與禾蓮開發高度互信的基礎下，社區迅速凝聚重建共識，在都市更新事業及權利變換計畫報核後，僅歷時兩年，即於今 (2025) 年 1 月順利完成計畫核定，同年 9 月完成既有建物拆除工程，展現高度執行效率。

本案於今年 10 月 18 日舉行動土典禮，象徵重建工程正式啟動，為中港路沿線翻開嶄新的城市更新篇章，邁向關鍵而重要的里程碑。

住戶齊聚共同見證重建新起點 為未來家園許安全與幸福的承諾

動土典禮於今年 10 月 18 日隆重舉行，由禾蓮開發股份有限公司沈振興總經理擔任主典者，並邀請更新單元範圍內所有權人及各相關都市更新專業團隊等貴賓共同參與，齊聚見證重建工程的重要時刻。本次動土典禮不僅宣告工程全面啟動，也承載眾人對未來家園的期待。

本案作為新莊區中港路海砂屋都市更新重建首案，其啟動重建象徵老舊危險建築正式告別過去，迎向嶄新安全的生活環境，更新後將興建一幢二棟地上 15 層，地下 5 層之鋼筋混凝土結構之住宅大樓，並預計於 2031 年完工，該案詳細資料詳見都市更新簡訊第 105 期。



禾蓮中美公寓動土典禮 (本基金會攝)



工
作
報
導

基金會前往東京 祝賀 URCA 成立 40 周年

業務研展部主任 王敏先
主任規劃師 呂振瑜



本基金會代表與 URCA 成員合影，左起日建設計林宜樺小姐、URCA 栗原賢藏主任、本基金會麥怡安執行長、URCA 島田和生事業部長、本基金會呂振瑜主任規劃師、URCA 檜橋康英事務局長、URCA 五十嵐俊輔主任（本基金會攝影）

本基金會由麥怡安執行長、呂振瑜主任規劃師代表，於今（2025）年 11 月 4 日前往日本一般社團法人再開發コーディネーター協會（URCA）拜訪，祝賀協會成立四十周年。URCA 由檜橋康英事務局長、島田和生事業部長及五十嵐俊輔主任、栗原賢藏主任代表受贈周年賀禮。

URCA 四十周年紀念講演 探討城市規劃的各種課題

翌日（11 月 5 日），基金會受邀前往東京明治紀念館出席 URCA 成立 40 周年紀念講演。首先由 URCA 會長大村謙二郎先生以「提高下一代城市魅力的再開發—課題與展望」為題，回顧日本與德國自戰後至今的重要再開發歷程，並從公共性、民間參與與都市永續等角度探討未來方向。

大村會長首先指出，在客觀科學性數據的都市綜合力排名中，倫敦始終位居首位，這顯示都市魅力與吸引經濟學家、藝術家等才能洋溢的人才集聚息息相關。後續談及日本，說明東京的都市結構特徵繼承了江戶時代的 DNA，是一種多中心、複雜的都市構造，而非單一中心性。東京這個高密度都市利用水邊和地形起伏等自然條件，使多樣化的要素各自形成獨特的重點並集聚。在此大村會長做了小結，一個城市如何

形塑魅力，要從安全、便利的居住環境著手，也要注重空間的塑造、文化底蘊的累積，並注重都市的特性，政府、企業和組織攜手合作，共同提升城市魅力至關重要。

後續大村會長強調日本的再開發模式正在轉變。他以各年代為範圍，說明當時的都市特色，並舉例說明代表該年代的再開發案例；他提到過去 1980 年代，日本以「清除型」（Clearance-type）再開發佔主導地位，例如仙台一番町四丁目地區。1990 年代以複合型城市為特色、2000 年則開始轉向城市間的競爭及大規模的空間調整，到 2010 年則轉為災後重建的再開發等。

此外，大村會長也以德國為例，分享了如科隆萊茵港 (Rheinauhafen) 的巧克力工廠轉型、多特蒙德的鳳凰湖 (Phoenix-See, Dortmund) 專案、柏林舊花卉批發市場區 (Quartier am ehemaligen Blumengroßmarkt) 等案例。

展望未來，大村會長認為再開發的對象應擴大廣度及深度，特別是地方都市的魅力發掘與創造變得極



URCA 會長大村謙二郎先生於祝賀會上發言（本基金會攝影）

為重要。未來的方向必須是多樣化、可變化、新舊並存的，可透過包括「修復」、「活用」、「固定」和「保存」等方法。此外，再開發必須透過廣場和公共空間強化與周邊地區的連結性，並與地域或都市的總體規劃（マスタークラフト）結合，以確保持續性的城鎮建設。

倫敦經驗：大型再開發與公共空間永續機制

在大村會長的紀念演講後，隨後綜合論壇以「面向未來城市規劃」為題，邀請多位日本學者與實務專家進行座談。首先是東京都市大學副校長坂井文教授，她以倫敦為例，詳細說明了如何在全球規模的再開發中，維持公共空間的永續管理。倫敦自 1991 年人口觸底後，因都市再生推動而急劇增長，劃定了 47 處「機會區」（Opportunity Area）來推動大規模開發案，在確保公共性方面，倫敦採取了創新措施。例如，在九榆樹區（Nine Elms）案例中，由於核心線性公園由五個民間地主提供土地，屬於民間的「公的空間」，市政府要求所有業者簽署一份「公共憲章」（Public Charter），以確保其開放使用。

在維護資金籌集上，倫敦引入了「受益者負擔」原則。針對奧林匹克公園等廣大區域，市府對新的居民和企業實施「固定不動產費用」（Fixed Property Charge），這筆費用能支應公園維護管理費用的 35%。此外，英國的都市政策現在也強調「公共領域規劃」（Public Realm Planning），並強制要求開發案導入「生物多樣性淨增益」（Biodiversity Net Gain, BNG）機制，確保在自然綠化方面的貢獻略高於原有狀態。

地方復興：前橋市的願景驅動與民間熱情

隨後是株式会社ジンスホールディングス (JINS Holdings) 的 CEO 田中仁先生，以前橋市的成功實踐，闡釋了地方城市再生的關鍵。面對曾經持續低迷的城市活力，田中先生的首要任務是建立清晰的城市願景（Vision）。前橋市確立了以「建築、藝術和食物」為核心的再生方向。為了吸引移居人口，前橋市打破了學校設在郊外的慣例，計劃在中心商店街設立一所具備日本最尖端教育的公設民營義務教育學校，讓學校成為城市生活的多樣性學習場域。在基礎建設方面，前橋市正與中央政府合作，計劃將連接車站與縣廳的 1,500 公尺長的國道 50 號改造為「交通轉換區」（Transit Mall），禁止一般車輛通行並進行公園化。

前橋再造的獨特之處在於其「民間主導」模式。當地企業和個人組成了「太陽之會」，約 65 位成員自願每年捐助 50 萬日圓或以上，將資金投入到城市發展項目中，且不求回報。這種自發的民間熱情不僅推動了具體項目，更改變了政府對民間的態度。

街中廣場：創造「不期而遇」的社會資本

接著是全國街中廣場研究會的山下裕子女士，她聚焦於如何透過街中廣場，提升一般市街地的日常魅力。山下女士指出廣場的價值在於促進挑戰與活動，即使是衰退地區，只要能創造廣場空間，就有助於提升地域價值。



本基金會成員與 URCA 大村謙二郎會長合影，左起梓設計和出知明代表、日建設計林宜樺小姐及木村由布子總裁、URCA 大村謙二郎會長（本基金會攝影）

另外她也說明城市活性化不應只追求吸引特定目的訪客，更應思考如何讓人們在「沒有特別事情」時也願意造訪，創造「不期而遇」。成功的關鍵在於廣場必須「居於動線」，像富山市的 Grand Plaza 一樣，設在人們前往目的地的必經之路上，讓人在非營業時間也想停留。

山下女士強調，廣場是創造「社會資本」（關係性）和日常交流的場所，建立居民與陌生人簡單聊天的「有人景色」至關重要。此外，廣場也應是低成本的商業模式測試場域，允許資源較少的挑戰者進行「小小的實驗性嘗試」，例如在客流量少的商業街測試午餐便當販售等等。

國際未來趨勢：漸進式執行與公共性再定義

最後是國土政策綜合研究所前研究員有田智一教授，從國際視角總結未來再開發的方向。他指出全球退潮促使城市政策的關注點轉向零碳、韌性、生物多樣性及包容性（Affordability）等議題。由於公共部門資金不足，民間投資仍是實現這些目標的關鍵。

有田教授呼籲城市規劃應擺脫僵硬的總體規劃，轉向「透視性與漸進式執行」（Perspectivity and Incrementalism）模式。城市應先確立宏觀願景（Perspective），再透過不斷連接「微小成功」（Small Successes）來逐步實現。

在公共貢獻方面，他強調應關注再開發事業所產生的「社會價值」與「事業再算性」（指衡量再開發是否獲益）之間的差距。政府的公共支持任務正是填補此一差距，而不僅是要求實物貢獻。另外他也分享海外案例經驗，例如倫敦 Crossrail 就顯示資金籌集應採取多渠道模式，結合房地產稅、社區基礎設施費用（CIL）及協議下的資金貢獻等，讓資金貢獻更多樣化。

結語

本次基金會參與 URCA 四十周年紀念演講獲益良多，基金會與 URCA 自 2002 年締結交流以來，長期維持友好互動，期盼今後雙方能在都市更新與再開發領域中，持續深化台日交流，共創更具韌性與魅力的城市環境。

GRAND FRONT OSAKA

Knowledge Capital 跨域交流與創新生態的運作模式

更新事業部副主任 蘇秀玲
助理規劃師 朱御綸

Grand Front Osaka 位於 JR 大阪車站北側，鄰近港口與機場，對外交通極為便捷，是關西地區的重要發展樞紐。大阪梅田地區匯集了 JR、私鐵與地鐵等 12 條路線，每日通行流量約 250 萬人次。基地前身為梅田貨運站，原作為倉儲物流使用。隨著經濟與產業結構轉型，商業用地需求日益增加，2002 年政府將此區指定為「都市再生緊急整備地域」，並擬定「大阪車站北側地區再開發計畫」。此外，Grand Front Osaka 亦獲選為「民間都市再生事業計畫」及「住宅與建築物二氧化碳減排先導項目」，旨在強化並提升關西地區的產業發展潛力。

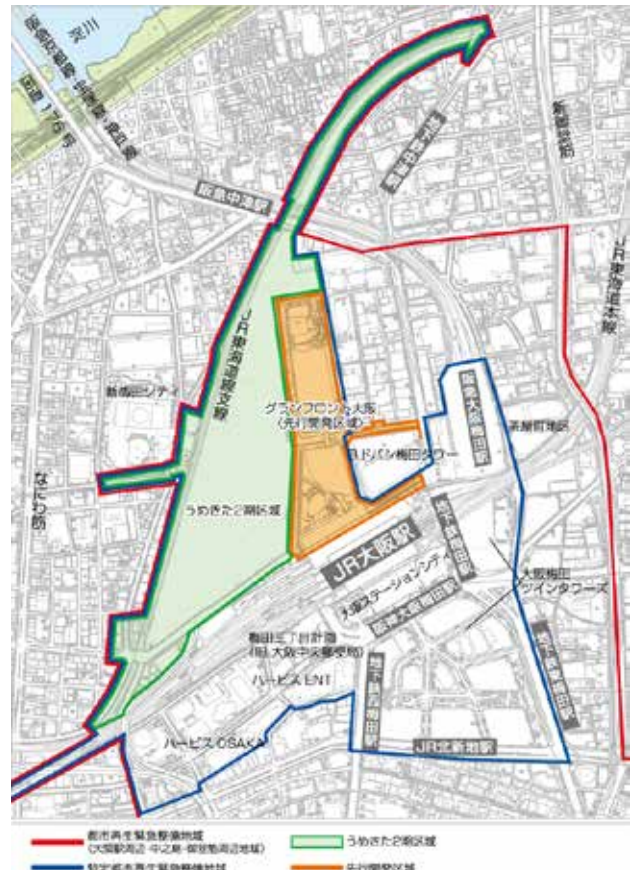
大阪車站北側地區再開發計畫總開發面積約 24 公頃，由大阪市政府、國土交通署及都市再生機構（UR）共同主導，分為兩期推動，其中 7 公頃屬先行開發區域，即為 Grand Front Osaka 所在區域，於 2013 年 4 月已正式完工開幕（相關介紹請詳都市更新簡訊第 66 期）。其餘區域則屬第二期開發區的 Grond Green Grand Front Osaka，目前已部分完工開放，預計於 2027 年將全面完成。

本案自 2000 年代啟動再開發計畫，2002 年被列入「都市再生緊急整備地區」，2004 年啟動細部規劃，隨後於 2006 年選定開發商、2007 年完成土地移轉，至 2010 年正式動工，並於 2013 年盛大開幕，從開發商確定至完工啟用歷時約 8 年。

交通整合與立體動線系統

Grand Front Osaka 周邊匯集 JR 大阪站、地鐵梅田站、阪神梅田站及阪急梅田站等重要交通節點，是進出大阪的重要樞紐。開發初期即以「人本步行」為核心，透過多層次立體動線系統，將各棟建築以空橋串聯，並直接延伸至車站本體，提升整體步行動線的便利性。

此外，基地亦透過空橋與 Umekita 梅北廣場無縫銜接，並與 JR 大阪站直接連通。旅客可自大阪車站地下 1 樓或地上 2 樓的連通道直接抵達南館。從車站前往梅北廣場的動線採用日本城市典型的地下街



大阪車站北側地區再開發計畫範圍圖（資料來源：UR 都市機構）

形式，不僅提升通行效率，也有效降低天候對行走體驗的影響。

建築配置與複合機能

基地內共建築四棟 30 層以上高層建築，涵蓋商業、辦公、旅館及住宅等多元機能，由三菱地所、NTT 都市開發、三井住友信託銀行等共 12 家民間企業共同投資，屬於政府、學術界與企業協力推動的公私合作開發模式。

南館（A 棟）以商業設施與辦公空間為主要發展定位；北館（B、C 棟）則著重於「知識據點」理念，設置 Knowledge Capital 知識沙龍、會展空間、相關辦公空間，以及商業設施與旅館等機能；至於 D 棟則為集合住宅，提供居住用途，形塑完整的複合型都市機能配置。



他山之石



Knowledge Capital-The Lab(張智堯 攝)



Knowledge Capital-The Lab(張智堯 攝)

Umekita 梅北廣場 都市公共空間的轉譯

梅北廣場位於大阪車站前方，面積約 1 萬平方公尺（約 3,025 坪），由建築師安藤忠雄操刀設計，以「水」為主題，呈現「水都大阪」的城市意象。廣場結合水景、綠地與開放式活動空間，提供市民與旅客休憩與交流的場域，地下 1 層則設有餐飲與咖啡設施，強化全天候使用性。

Knowledge Capital 以知識為核心的創新平台

Knowledge Capital（知識沙龍）作為 Grand Front Osaka 北館內的重要設施，是本基金會 2025 年考察的重點參觀內容之一。它是一個跨界的創新平台，旨在引導「知識、人才、創意、技術」在都市核心區域匯聚與流動，透過不同領域的交流與合作，激發新的產業價值與創意成果。

與傳統都市更新中常見的「金額回饋」（如代金、樓地板回饋）不同，大阪市政府以都市再生政策要求設立 Knowledge Salon，作為開發者的非實質回饋條件，此一措施透過政策與市場機制的結合，成功吸

引企業與創新人才投入，共創「知識型城市核心」。

一、以「人」為核心的品牌精神

Knowledge Capital 的核心價值在於「人」。品牌標誌以字母 i 為基本元素，象徵「我」與「個體」，強調每一位參與者都是创新的主角。多樣化的 i 形符號彼此連結，象徵多元人才的交流、共鳴與合作，並透過高度互動式的空間與展演設計，深化體驗價值。

二、營運機制與空間功能

營運機制採會員制與租賃混合模式，由 KMO 株式會社與 Knowledge Capital Association 共同負責日常營運，股東涵蓋多家 Grand Front Osaka 的開發企業。其營收主要來源 Knowledge Salon（知識沙龍）：會員共享的交流與展示空間

於辦公空間租賃與會員制度收入，並因應都市再生政策可優先取得容積獎勵，使租金具市場競爭力，吸引多種產業端使用者進駐。

作為創新平台，其空間設有各類通過「知識革新」來創造新價值的「設施」和「運營機能」，其設計核心是促進跨領域對話、知識分享與產業合作，並將研發、設計、商業、文化等不同領域的要素集中在同一城市節點，打造「知識创新中心」，整體面積約 8.8 萬平方公尺，集中於北館裙樓及 B、C 棟低樓層核心區域，空間設置包括如下。

Knowledge Office / Collabo Office：多功能辦公與協作空間

Knowledge Theater：多元活動與發表場景的知識劇場

Conference Rooms：會議與演講場域

Future Life Showroom：未來生活與產品展示區

Congrés Convention Center：大型研討 / 展演的會展中心

借鏡與參考

本次實地參訪 Knowledge Capital，其意義不僅止於一處實體設施，而是大阪都市再生政策下具策略性的關鍵成果。其透過整合企業、研究機構與創意團隊等多元主體，形塑跨領域交流與合作的平台，有效累積並放大城市的知識經濟能量。同時，憑藉其交通樞紐的優越區位條件，成為串聯亞洲與國際間人才、資訊與產業網絡的重要節點。更重要的是，該機制使都市更新的效益不再侷限於硬體環境的改善，而是進一步延伸至以知識、創新與人才流動為核心的都市創新生態系建構，對我國都市更新在公共回饋機制、創新平台建置、產業連結及人才培育等方面都具有重要的借鏡意義。



(左)Knowledge Salon 入口 (朱御綸 攝)

(右上)Knowledge Salon 會議空間及 (右下)Knowledge Salon 內部空間 (朱御綸 攝)

更新事業推動

1990	規劃初始：JR 貨運站轉型構想、土地調查
2002	列入「都市再生緊急整備地區」：國土交通省指定、由政府主導基盤整備
2004	開發區劃確定：大阪市與 UR 都市機構啟動細部規劃
2005	JR 大阪車站北側地區計畫總開發面積約 24 公頃，第一期開發地區（約 7 公頃）
2006	公開徵選開發事業者：JR 西日本主導開發聯盟中選
2007	土地移轉完成
2008	施工啟動：確定城市再開發計畫，並將該地塊指定為城市再開發特別指定地區
2010	開始施工
2013.4.26	Grand Front Osaka 竣工、正式開幕營運：商業、辦公、住宅、洲際酒店等全面開業

事業計畫概要

案名	Grand Front Osaka			
基地位置	大阪車站北側			
計畫面積	約 7公頃			
土地權屬	大阪市政府、JR西日本以及鐵道建設運輸設施整備支援機構所有			
實施者	JR西日本主導民間大企業成立特別名目的公司			
投資人	由 12間日本大型民間企業共同投資			
設計建蔽率、容積率	80%，1300%			
	A區 A棟 (南館)	B區 B棟 (北館南棟)	B區 C棟 (北館北棟)	C區 (Owner’ s Tower)
	38F/B3	38F/B3	33F/B3	48F/B1
	10,570m ²	B區合計 22,680.05m ²		4,665m ²
	建築用地：更新前 3,462m ² ，更新後 3,462m ²			
權利人數	更新前 5人 /更新後 5人（參加更新會員 6人）			
整體完工日	2013年 3月			



GRAND GREEN OSAKA

融合綠色與創新的市中心 提升國際競爭力

更新事業部副主任 蘇秀玲
規劃師 李欣郁



梅北公園南區樂敦心廣場 (李欣郁攝)

梅北地區位在大阪站的北側，於 2002 年大阪站周邊被指定為「都市再生緊急整備地域」，並擬定「大阪車站北側地區再開發計畫」，成為日本政府優先發展的區域，目標將梅北地區打造成為日本國內外重要的交通樞紐。繼大阪車站北側地區再開發計畫第一期先期開發區域 GRAND FRONT OSAKA 於 2013 年完成後，第二期計畫的 GRAND GREEN OSAKA 接續啟動，目標打造一個融合綠色與創新的市中心，並致力提升國際競爭力，成為世界領先的創新中心。

計畫背景與辦理過程

梅北地區前身為梅田貨運站，隨著 2002 年大阪站、中之島及御堂筋周邊地區被指定為「都市再生緊急整備地域」後，梅田貨運站搬遷而釋出約 24 公頃的精華土地，大阪市政府為了能最佳利用這塊黃金地段，請求 UR 都市再生機構協助舉辦國際提案競賽，向世界各地募集優秀的開發構想，並於 2004 年確立「大阪車站北側地區再開發計畫」，透過公私部門共同合作，目標將梅北地區打造成連接日本國內外的交通樞紐，以大規模綠化為特色並成立知識創新活

動據點，吸引國內外人才聚集於此。該計畫開發期程分兩期進行，第一期先期開發區域 GRAND FRONT OSAKA 業於 2013 年完成。

隨著先期開發區域完成，社會與都市發展情勢也隨之變化，為因應都市發展變化調整做出合適的規劃，2013 年再度舉辦國際提案競賽，並於 2014 年遴選出優秀的民間提案，同時 2015 年 3 月制定了「梅北二期區域城市開發政策」。在此政策發展下，梅北二期計畫於 2015 年啟動 JR 東海道鐵路地下化事業及新大阪站設置工程，解決一直以來因為地面鐵路導致都市紋理被切割、平交道口發生事故等問題，不僅讓地面交通順暢，也增加運輸班次，大幅縮短了梅北地區和關西機場的交通時間，增強國際競爭力。

UR 都市再生機構負責取得梅北地區的事業土地及防災公園，並於 2017 年開始募集民間事業者，於 2018 年決定由三菱地所株式會社代表的 9 家民間公司遴選為開發事業者，在公園的都市計畫決定後，開始興作基本設備工程，2023 年 3 月 JR 大阪站 (梅北



梅北二期配置圖 (圖片來源:GRAND GREEN OSAKA 網頁 - 城鎮指南)

地區) 地下月台正式啟用，為了 2025 年大阪萬博的開幕，GRAND GREEN OSAKA 於 2024 年 9 月率先開放北館部分設施、梅北公園南園、GREEN PLACE 步行平台，2025 年 3 月南館及 GREEN PLACE 的商業設施、車站前廣場啟用，剩下的區域預計於 2027 年全面完工。

打造融合「綠色」與「創新」的都會區

2012 年梅北地區被指定為「特定都市再生緊急整備地域」，該地區的發展政策於 2015 年 3 月透過「梅北二期區域城市開發政策」確立，目標打造一個融合「綠色」與「創新」的都會區。梅北二期計畫規劃約 4.5 公頃綠色都市公園，同時也作為防災公園，並引進節能新技術，建立能源管理系統，有效減少溫室氣體排放。

本計畫開發包含商務、商業、住宅、宿泊和核心功能（含 MICE 設施）等功能，透過產學合作，支持新興產業的創建，並舉辦國際大型會議與 GRAND FRONT OSAKA 的會展設施 - 知識沙龍相配合，吸引大型國際會議於此舉辦，另有國際飯店可接待商務人士及旅客。

同時，興建多層、多功能的人行通道和地下通道，提升串聯到 JR 大阪站、先期開發區域 GRAND FRONT OSAKA 的交通便利性。JR 東海道支線地下工程完成及新車站 JR 大阪站 (梅北地區) 地下站啟用，將作為連接關西地區主要鐵路的樞紐，連接新車站與 JR 難波站和南海本線新今宮站的難波筋線預計

於 2031 年開通，大幅縮短前往關西國際機場的交通時間。

計畫特徵

梅北二期規劃分成三個區塊：北街區及南街區，以及中央大型都市公園。整體設計以公園為核心，串聯兩側街區。北街區緊連梅北公園的北館，主要配置創新核心設施與國際飯店；南街區靠近大阪站出口，擁有大量人流，規劃辦公大樓、商場、飯店及國際會展設施，展現高度商業與交流功能，以下重點說明。

一、綠意核心 打造都市防災與永續公園

梅北二期計畫以綠化為核心，整體綠化面積達約 8 公頃（含水域），其中中央約 4.5 公頃的都市公園成為象徵性地標。由日建設計與三菱地所設計共同擔任總體規劃，景觀設計採高低起伏的地形，營造綠化與建築融合的視覺效果，並與周邊綠帶自然銜接。梅北公園主要由南北兩區，南公園的「樂敦心廣場」與 JR 大阪站出口直接連通，入口設計為 SANNA 事務所打造的波浪型大屋頂，草坪中央水池呼應大阪水都意象，吸引人潮休憩與互動；北公園「梅北之森」綠覆率更高，植物種類多樣，並獲得 LEED 黃金級認證，展現減碳、淨化空氣、改善熱環境及雨水管理的永續理念。

此外，公園由大阪市政府收購土地後規劃為防災公園，並由九家企業組成的「Umekita MMO」負責管理，透過公私協力確保長期維護與永續經營。





JAM BASE 外觀 (李欣郁攝)



GREEN PLACE 步行平台 (李欣郁攝)



GREEN PLACE 步行平台 (李欣郁攝)

二、具國際競爭力的創新中心 JAM BASE

依照「梅北二期區域城市開發政策」，梅北二期目標以大規模綠化吸引世界各地人們聚集，同時獲得新的國際競爭力並成為領先世界的「創新」中心，位於北館 1 樓至 9 樓的 JAM BASE 打造多元化的辦公空間，吸引國內外企業與人才聚集。室內規劃靈活辦公空間，並採用上下層交錯的大樓梯設計，創造開放視野，促進交流互動。

JAM BASE 不僅提供共享辦公室、會員制社交空間，還設有面向梅北公園的開放辦公區，以及酒吧、廚房、電話亭等多樣設施。其營運理念並非單純追求出租率，而是打造一個促進人際連結、合作與創新的平台，激發更多創意與商業機會。

三、多層次人行通道 提升大阪站周邊交通便利性

梅北二期計畫以「行人優先」為核心理念，打造串聯大阪站、GRAND FRONT OSAKA 與梅北二期的多層次通路系統，涵蓋空中、地面及地下，讓行人能夠自由穿梭於各區域。

其中，大阪站與梅北二期連通道設置了 UMEKITA GREEN PLACE 步行平台，以綠意與大階梯設計為特色，形成「綠邊之丘」，並與 GREEN PLACE 商場及南北公園景觀步道相連，稱為「靈感之路」。此設計不僅提升通行便利性，更讓行人能在移動過程中欣賞四季不同的植栽景觀，營造舒適且具美感的都市步行體驗。



梅北計畫人行步道 (李欣郁攝)

借鏡與參考

大阪梅北地區被視為市中心最後的黃金地段，因大阪市府無法單獨負擔龐大開發成本，遂採取公私協力模式，透過募集民間提案共同規劃未來方向。該地區於 2012 年被指定為「特定都市再生緊急整備地域」，容積率限制大幅放寬，原本可興建大規模量體，但最終選擇以城市永續為核心，提出打造大規模綠化

公園，提升防災能力並營造環境友善的生活空間。在約九公頃的基地中，有一半規劃為綠色公園，展現以永續發展作為留給下一代最珍貴的資產。近年來，臺灣都市更新政策也逐步朝永續發展、淨零碳排及綠色友善環境等國際趨勢邁進，本案例可做為未來規劃的重要借鑑。

事業計畫概要				
所在地	梅北二期地區開發事業 GRAND GREEN OSAKA			
基地位置	大阪站北大深西地區土地區劃整理事業區域內 6 街區 2-1 等			
實施者	三菱地所株式會社、大阪瓦斯都市開發株式會社、歐力士不動產株式會社、關電不動產開發株式會社、積水房屋株式會社、株式會社竹中工務店、阪急電鐵株式會社、三菱地所住宅株式會社、梅北開發特定目的會社			
基地面積	約 91,594.63 m ² (含都市公園)			
公共設施種類及規模等	都市公園：41,521 m ² 、廣場：21,335 m ² 、通路 2,786 m ²			
	南街區賃貸棟	北街區賃貸棟	南街區分讓棟	北街區分讓棟
基地面積	25,262.07 m ²	8,402.88 m ²	5,174.47 m ²	7,318.81 m ²
樓層數	地上 39 層 / 地下 3 層	地上 26 層 / 地下 3 層	地上 51 層	地上 47 層
建築面積	17,023.40 m ²	5,027.21 m ²	2,566.32 m ²	3,540.60 m ²
總樓地板面積	317,510.43 m ²	64,778.79 m ²	87,313.56 m ²	72,291.55 m ²
容積樓地板	277,853.48 m ²	54,612.91 m ²	56,870.82 m ²	47,513.94 m ²
建蔽率	67.39%	59.83%	49.60%	48.38%
容積率	1,099.88%	649.93%	1,099.07%	649.20%
本表摘錄內容自國土交通省梅北二期開發事業計畫內容 (2024年 8月 30日變更核定版)				

INOGATE 大阪

從交通樞紐走向創新核心

社區更新部主任 黃耀儀
規劃師 周思妤



(左) INOGATE Osaka 外及 (右) INOGATE Osaka 連通空中廊道 (周思妤攝)

INOGATE 名稱融合「創新 (Innovate)」與「門 (Gate)」，象徵以創意開啟都市新入口，並以前瞻創新理念引領未來發展。這座嶄新的商業辦公大樓坐落於 JR 大阪站正上方，憑藉獨特的地理優勢與便捷交通，成為串聯西側街區、啟動新商業契機的重要都市樞紐。

計畫背景與辦理過程

INOGATE 大阪原址為 JR 大阪站通往停車場的連通道。由於大阪站每日客流量高達約 86 萬人次（約為台北車站的三倍），為紓解站內外壅塞並改善西側街區的易達性，計畫首先著重於新設無障礙通道，提升通行效率與安全性，並強化與周邊交通的整合。在此基礎上，計畫進一步與大阪站西側地區開發同步推動，以原大阪中央郵局舊址為核心，串聯梅北二期南區，形成跨區域協同開發，擴展都市再生範圍，並塑造大阪站西側的新興門戶與發展軸線。

開發定位、配合之指導方針

該區被定位為強化大阪站交通樞紐機能、促進區域再生，並帶動創新與商業活力的西側新門戶。開發

重點包括優化人流動線、提升無障礙環境，以及強化與周邊街區的整合，打造兼具競爭力與永續性的都市空間。

本案推動過程遵循日本政府與大阪市多項都市再生指導方針，透過階段性擴張緊急開發區域、調整都市計畫交通設施及促進民間參與，進而加速大阪站周邊的整體發展。

計畫特徵

一、因應狹長基地的量體配置策略

面對狹長帶狀基地的限制，本案採用縱向延展的量體配置，並透過向上堆疊與邊緣退縮，降低對既有都市紋理的壓迫感。同時，這種設計手法在車站前方形成視覺緩衝，營造開放空間，並確立西側門戶的都市界面，展現協調且具識別度的都市風貌。

二、多層級步行動線的立體整合

建築以「水平連接系統」為核心動線概念，打造立體化的步行網絡。二樓設置空中廊道，串聯北門大廈、大阪車站城停車場及 Grand Green Osaka 南館，

並在地面層規劃通道，直接連接 JP Tower Osaka。
此設計不僅提升整體易達性與通行效率，更強化大阪車站城的整合性，形塑便利且流暢的都市動線。

三、通透立面與輕量化外觀語彙

立面設計採用大比例玻璃帷幕，搭配垂直節奏的細部構件，營造通透且輕盈的視覺效果。此設計不僅降低建築位於車站上方的壓迫感，並使其自然融入都市天際線，同時提升室內採光與視覺通透性，展現現代感與開放性。

四、商辦複合空間的模組化與彈性布局

INOGATE 大阪採用集中梯廳於南側的配置，使辦公樓層擁有大跨距與高度彈性，能靈活滿足不同企業租戶的多樣化需求，同時享有梅北公園的綠意景觀，營造舒適且高效的工作環境。商業樓層則以「能見度、通透性與人流導引」為核心設計原則，優化界面，打造延伸都市活動的公共空間，提升商業活力與城市互動。

五、公共空間與歷史意象再詮釋

北側一樓入口廣場保留開放空間，並設置公共藝術作品，致敬 1950 年代大阪車站的「噴泉男孩」雕像（現已移至京都鐵道博物館）。透過當代設計手法重塑歷史意象，象徵懷舊記憶與新時代交會，讓建築成為都市公共生活的重要節點，融合文化底蘊與現代美學。

借鏡與參考

透過 INOGATE 大阪的開發經驗，其關鍵在於將交通樞紐、人流動線、商辦複合空間與公共空間整合，並兼顧歷史記憶與永續設計。對臺灣而言，可借鏡於車站周邊開發，透過立體通行動線、彈性辦公與商業空間、結合地方文化與公共藝術，以及環境性能優化，提升都市門戶價值，打造兼具功能性、舒適性與文化意涵的現代都市空間。

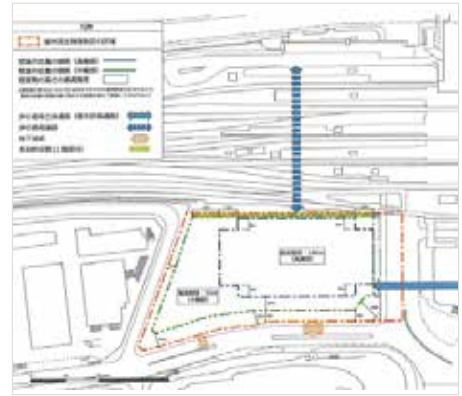
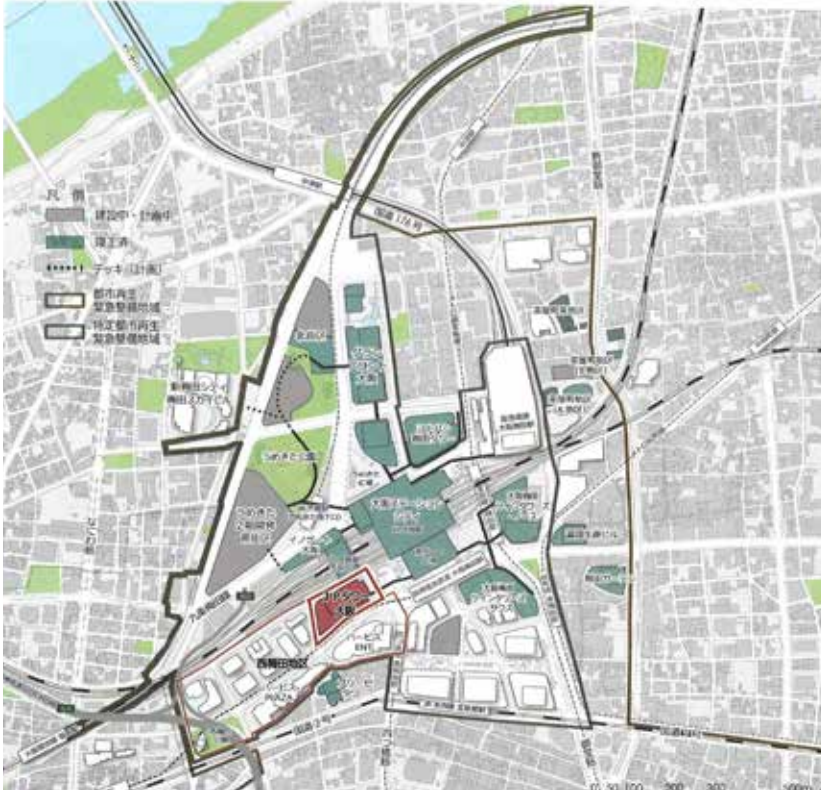
事業計畫概要		
案名	INOGATE大阪	
基地位置	大阪市北區梅田三丁目 2 番 123 號	
實施者	西日本旅客鐵道株式會社、JR 西日本車站城株式會社	
基地面積	19,859.86 m ² (6,007.61 坪)	
公共施設	都市公園：41,521 m ² 、廣場：21,335 m ² 、通路 2,786 m ²	
用途	車站設施、事務所、商品店鋪、餐廳	
實設建蔽率	95.73%	
建築面積	申請興建區域 (INOGATE 大阪) 3,690.46 m ² ，未申請興建區域 15,322.19 m ² ，合計 19,012.65 m ²	
實設容積率	372.76%	
允建容積	申請興建區域 (INOGATE 大阪) 58,012.14 m ² ，未申請興建區域 16,133.98 m ² ，合計 74,146.12 m ²	
總樓地板面積	申請興建區域 (INOGATE 大阪) 60,207.30 m ² ，未申請興建區域 16,133.98 m ² ，合計 76,341.28 m ²	
構造	鋼骨框架及鋼骨鋼筋混凝土	
樓層	申請興建區域 (INOGATE 大阪) 地上 23 層 (121.6m)/ 地下 1 層，未申請興建區域地上 1 層 (7.7m)/ 地下 1 層	
停車位數	無，大阪站城停車場（獨立建築）	
設計	西日本旅客鐵道株式會社、大林組株式會社	
施工	大林組・大鐵工業株式會社（特定建設工程共同企業）	
監督	JR 西日本顧問公司與東畑建築事務所設計合作	
辦理經過	2002 年 7 月	指定都市再生緊急整備地域
	2012 年 1 月	指定特定都市再生緊急整備地域
	2015 年 7 月	擴大特定都市再生緊急整備地域
	2019 年 10 月	大阪市城市規劃交通廣場變更核定
	2020 年 2 月	拆除大阪車站城停車場通道等工程
	2021 年 3 月	民間都市再生事業認定及動工
	2024 年 6 月	竣工
本表摘錄內容自國土交通省梅北二期開發事業計畫內容 (2024年 8月 30日變更核定版)		



JP TOWER 大阪

大阪舊中央郵局：跨時代的建築保存實踐

創新專案部主任 鄧梅姬
規劃師 賴思汎



(左) 都市計畫圖 (右上) 都市再生特別地區大阪駅西地區 (右下) 大阪駅西地區地區計畫
(來源:AF 建築畫報)

大阪站西地區都市計畫於 2008 年核定，計畫整合大阪舊中央郵局、大弘大樓與 Acty West 大樓，打造涵蓋商業、辦公、飯店、文化娛樂及綠地空間的複合設施，並透過交通動線優化與公共空間營造，塑造兼具綠意與創新生活體驗的城市新地標。

JP TOWER 大阪為該計畫的關鍵項目之一，位於大阪舊中央郵局舊址，是一座結合購物 (KITTE 大阪)、劇場 (Sky Theater MBS)、飯店 (THE OSAKA STATION HOTEL)、辦公室及頂樓庭園的大型複合式建築，並已於 2024 年陸續開幕，成為梅田地區連結商業、文化與交通的重要節點，象徵大阪都市再生的嶄新篇章。

從停滯到再啟動 大阪車站西地區再生歷程

開發前的 JP TOWER 大阪位於西梅田站前再開發區域，當時在整體開發進程中屬於相對落後的一環。直至 2007 年日本郵政民營化後，以提升全國主

要城市站前郵政局用地價值為目標，從「有效利用房地產」的角度重新檢視土地潛力，推動資產價值極大化的可能性。

同時，2002 年通過的「都市再生特別措施法」提供了都市再生緊急整備區域的法制框架，使地方政府能更靈活地規劃城市基礎設施並推動再開發。本案基地內的大阪舊中央郵局，即是在舊有的西梅田計畫區與新劃設的都市再生緊急整備區域兩大計畫方向下，透過協商與媒合，逐步整合發展定位。

歷經兩年半的都市計畫調整，最終將西梅田地區切分出「大阪站西地區」，並沿襲既有西梅田計畫的內容，同時納入新都市計畫的制定方針。於 2008 年 12 月 26 日，「大阪都市計畫・都市再生特別地區（大阪站西地區）」正式獲得核准。

然而，受到日本經濟不景氣及大阪舊中央郵局保



JP TOWER 建築物外觀圖 (張智堯攝)

存範圍議題影響，計畫推動一度停滯，直至 2018 年才再度重啟討論。隨著大阪車站周邊環境逐漸優化、商業與交通機能提升、防災意識提高及觀光人潮湧入，計畫方向再度調整，最終於 2020 年 1 月 17 日完成都市計畫變更核准，開啟此區域的全新發展篇章。

梅田核心再進化 打造高質感都心新聚點

本計畫位於大阪梅田區的交通樞紐核心位置，旨在強化與 JR 大阪站及大阪站北地區的整體連結，並充分發揮鄰近西梅田地區的區位優勢。透過引入文化藝術設施、核心商業服務及多元複合機能，計畫致力於打造高品質的都心機能集聚區，營造兼具舒適、活力與都市韻味的優質公共空間，帶動整體區域邁向更現代、更具魅力的城市新面貌。

複合機能匯聚，打造梅田超高層新地標

JP TOWER 大阪為地上 39 層、地下 3 層之超高層複合式建築，建築高度約 188 公尺，結構採地上 SC、地下 SRC、RC 與 SC 混合設計。整體使用機能

涵蓋商業、辦公、飯店與劇場，形成多元且完整的都市核心。

商業空間自地下 1 層至地上 6 層，規劃約 150 間商店，各樓層皆依主題規劃。地下一層設置立體多功能廣場，採兩層樓挑高中庭設計，吸引人流停駐並承接多樣活動。同時，以地上與地下動線串連周邊區域，使商業空間與城市脈絡更加緊密。



JP TOWER 外觀圖 (來源:AF 建築畫報)



JP TOWER 大阪商業空間 (賴思汎攝)



他山之石



(左)JP TOWER 大阪高層辦公空間 1 及 (右) 高層辦公空間 2(賴思汎攝)

辦公空間位於地上 11 至 27 層，單層面積約 4,000 m²，為西日本最大規模的基準樓層。無柱空間與高度彈性的規劃，最小可分割為約 130 m²，滿足不同類型企業需求。支援樓層位於 8、9 樓，提供多項員工專屬設施、15 間租用會議室與共享工作空間，完善商務功能。

位於地上 29 至 38 層的飯店「THE OSAKA STATION HOTEL, Autograph Collection」由 JR 西日本飯店與萬豪品牌合作打造。因基地為第一代大阪站所在地，故以「連結旅人與城市」為敘事主軸建構空間意象。飯店共規劃 418 間客房，以 40 m²客房為主，並設置宴會廳、餐廳、大浴池及健身房等完善設施。

Sky Theater MBS 劇場則提供約 1,300 席次，配備先進設備與高機動舞台機構，可承辦戲劇、音樂會及舞台演出等多元節目，成為推動關西地區文化能量的重要場域。

歷史再現 舊郵局保存與新建築融合

大阪舊中央郵局與東京舊中央郵局同被視為日本現代主義建築的重要代表。隨著開發方向逐漸明朗，社會對保存大阪舊中央郵局的呼聲也大幅提高。各民間團體及日本郵政公社陸續向大阪市提交保存請願，促使市府於 2007 年 8 月至 10 月間共召開四次歷史建築保存討論委員會。

最終決議採取「部分保存並與新建築整合」的方式，將舊局舍具有代表性的立面量體移入新建築低樓層，使其與新量體融合、延續歷史脈絡。然而，2008 年金融海嘯導致計畫進入長期停滯。

2009 年，因東京舊中央郵局保存議題再次升溫，大阪方面也被要求評估「整棟完整保存」的可能性。

經多次研討與技術驗證，發現完整保存將嚴重限制建築量體與結構配置，難以實行，因此最終仍維持「部分保存」之原方案。受經濟低迷影響，全案直至 2010 年 5 月才完成重新評估。

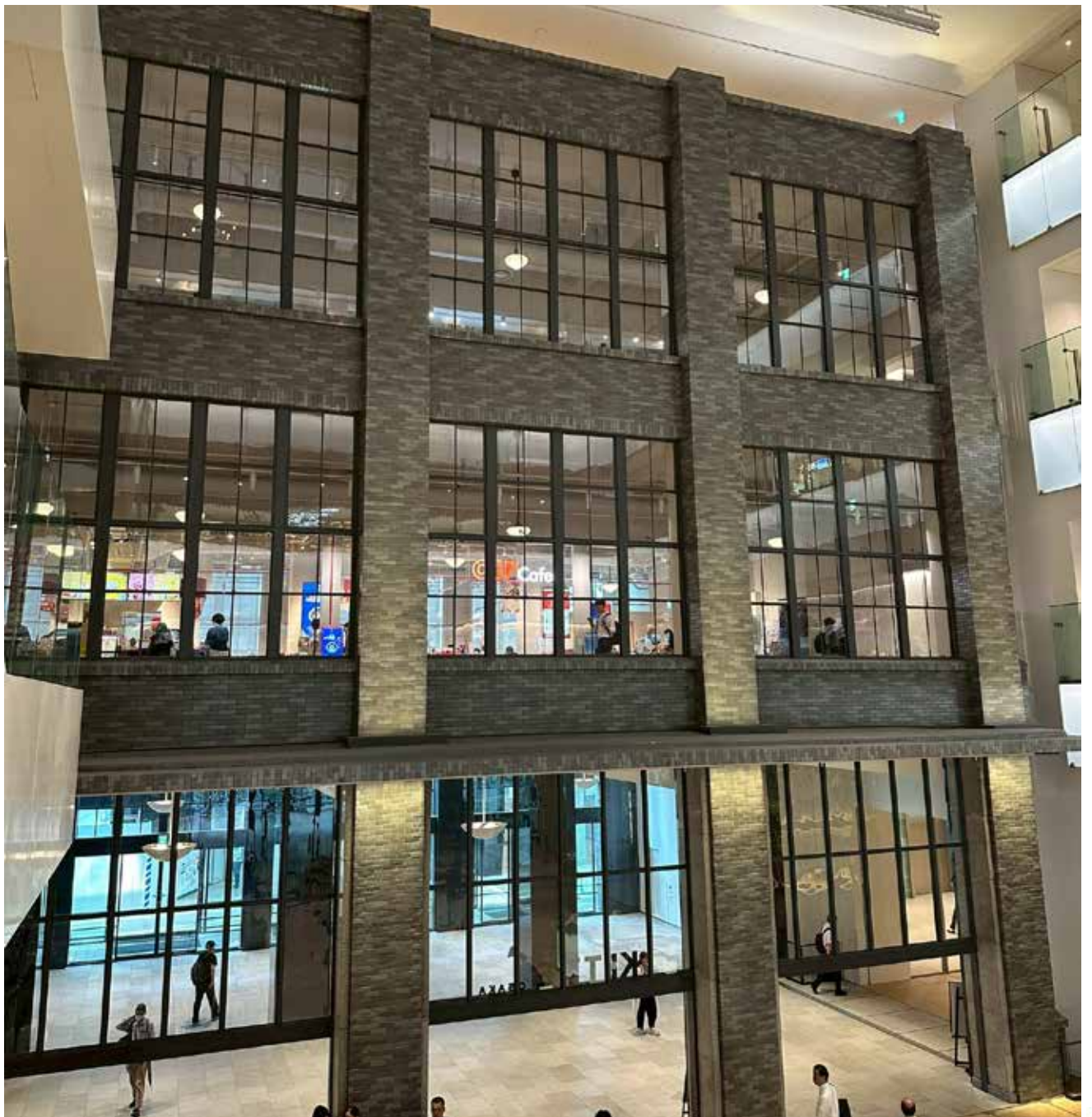
自 2012 年起，團隊針對舊建物進行精密調查，在不損及保留範圍的前提下逐步拆除舊建築。保存部分最終被移入新建築低樓層的商業空間，以原 3 × 2 跨距 × 3 層的東側立面為核心，形成入口的歷史量體。內部裝修亦刻意融合新舊設計，保留舊建材的石材、柱身，甚至連略帶不完美的玻璃質感也一併重現，讓歷史痕跡在現代空間中重現，實現文化價值與都市更新的平衡。

借鏡與參考

JP TOWER 大阪的開發歷程，充分展現大型基地在都市核心更新時，如何在複雜制度、歷史保存、多元機能導入與公共性提升間取得平衡。成功關鍵不僅在單一建築設計，而是長期的都市計畫協調、跨區域的交通串接、文化與商業複合使用的導入，以及精準的歷史保存策略，共同塑造高品質的示範案例。

大阪舊中央郵局的保存過程，更證明都市更新不必陷入「保留」或「拆除」的二分選擇，而是可依據基地條件，以「部分量體移植」、「新舊融合」的方式讓文化價值重生，提升整體環境的厚度與識別性。

綜上，JP TOWER 大阪以實例證明，唯有在城市願景、歷史價值、交通機能與土地效益間取得動態平衡，才能打造兼具國際品質、地方特色與永續韌性的城市新地標。此案例的策略與精神，將可成為未來都市更新的重要參考方向。



JP TOWER 大阪保存郵局立面 (賴思汎攝)



他山之石

事業計畫概要		辦理經過	
都市計畫名	大阪站西地區都市計畫	2008年 12月	都市計畫核定
案名	JP TOWER大阪	2020年 1月	都市計畫變更核定
基地位置	大阪市北區梅田三丁目 2番 4號、14號、18號	2020年 7月	開工
實施者	日本郵便株式会社、西日本旅客鐵道株式会社、JR 西日本ステーションシティ株式会社、株式会社 JTB	2024年 3月	完工
基地面積	12,893.31m ²		
用途	辦公設施、商業設施、劇場、住宿設施		
建築面積	約 9,733.52m ²		
建蔽率	75.5%		
總樓地板面積	227,548.28m ²		
容積樓地板面積	193,343.67m ²		

大阪梅田 TWIN TOWERS SOUTH

道路上空的整合利用與立體設計的實踐

技術長 蘇士豪
投資事業部助理規劃師 黃鈺婷

梅田地區作為西日本最大的交通樞紐，長期承載大阪的商業與交通重任。隨著都市競爭力與防災需求的提升，阪急阪神控股集團啟動「梅田 1 丁目 1 番地計畫」，將 1970 年代興建的大阪神大樓與新阪急大樓整併重建，打造全新大型複合設施「大阪梅田 Twin Towers South」。此計畫突破傳統街廓限制，創新利用道路上空空間，並導入節能技術與三層步行者網絡，實現商業機能強化、公共空間開放及都市再生目標，為大阪市創造具國際競爭力的都市新地標。

計畫背景與辦理過程

梅田地區匯聚 JR、阪急、阪神、地下鐵等多路線，是西日本最大的交通樞紐，長期承載大阪的商業與交通重任。阪急阪神控股集團將「提升梅田地區的沿線地區價值」作為其事業策略之一，以實現長期的持續成長，針對建於 1975 年的大阪神大樓與 1971 年的新阪急大樓進行重建整體開發計畫。為了使百貨公司營運不中斷，工程採分期進行，自 2014 年啟動拆除作業，先完成阪神百貨區域，再興建高層塔樓。

基地位於都市再生緊急整備地區內，並於 2015 年依「都市再生特別措置法」取得「民間都市再生事業計畫」認定，確認「都市再生特別地域」適用道路占用許可特例，使道路上空空間得以整合為單一大型建築量體。本計畫導入節能技術，獲選為「永續建築

物等先導事業」，並於 2018 年正式動工，2022 年全體完工開幕。

目標強化交通樞紐與公共空間品質

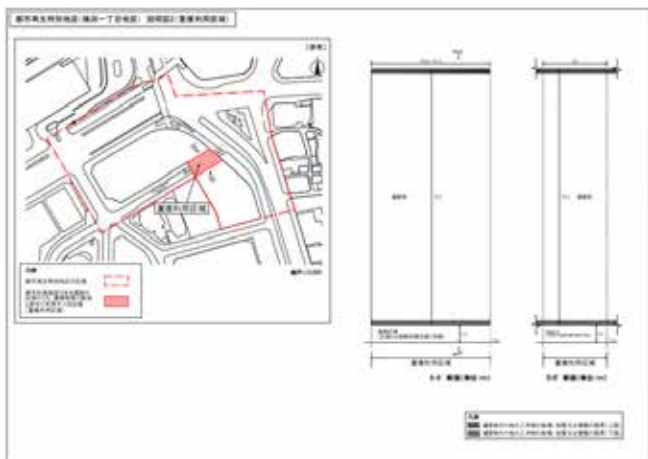
配合「特定都市再生緊急整備地域」指導方針，本案致力於強化梅田關西交通樞紐的機能，並提升人行易達性與地區回遊性。透過多層次步行者網絡的整合，計畫改善交通動線，創造高品質的公共空間，進一步增強大阪市的國際競爭力。

同時，基地位於「都市再生安全確保計畫」大阪站南區，規劃多個的廣場與室內公共空間，並提升梅田新步道橋的耐震性能。後續管理亦涵蓋清掃、障礙物排除及照明設備維護，確保空間安全與舒適性。

計畫特徵

一、創新利用道路上空空間

「都市再生特別地域」以城市再生為核心，在「都市再生緊急整備地域」內，得以免除現有用途地區等相關限制與容積率等規定，進而能夠制定更自由的開發計畫，以實施道路上方建築（民間利用）放寬限制。本案「重複利用區域」即為道路用地與建築量體整合，實現利用兩棟既有建築物之間的道路空中空間的開發構想。此舉不僅提升土地利用效率，更展現



(左) 都市再生特別地區 (梅田一丁目地區) 說明圖 (圖片來源: 大阪市)



(右) 大阪梅田 Twin Towers South 道路上空使用 (黃鈺婷攝)

都市更新的創新思維，為交通樞紐區域創造全新立體空間價值。

二、道路占用特例與區域管理策略

本案依據「都市再生整備計畫」透過官民合作的地區管理方針，有效活用大阪車站前地下道等道路空間，設置廣告物、座椅等街道家具，並規劃戶外表演場域，營造充滿活力的公共氛圍。2021 年底，大阪市建設局招募「梅田 1 丁目地區都市再生整備計畫區內所設入札對象設施的道路佔用者」，並於 2022 年 4 月與「一般社團法人梅田 1 丁目 Area Management」簽訂基本協議，負責梅田一丁目地區區域管理與相關活動推動。

三、梅田木立 城市綠意與立體動線的象徵

「梅田木立」象徵都市生命力，如同樹木的根系吸收養分、枝葉向上延展，最終形成一片森林般的繁榮景象。此概念旨在將新建築地下的繁華帶延伸至地面，並進一步擴散至整座城市，而支撐本案「梅田木立」核心結構的便是「三層步行者網絡」，透過串聯地下、地面與空中三層的步行者網絡，讓人流在不同層次間自由流動，創造立體化的都市空間體驗。

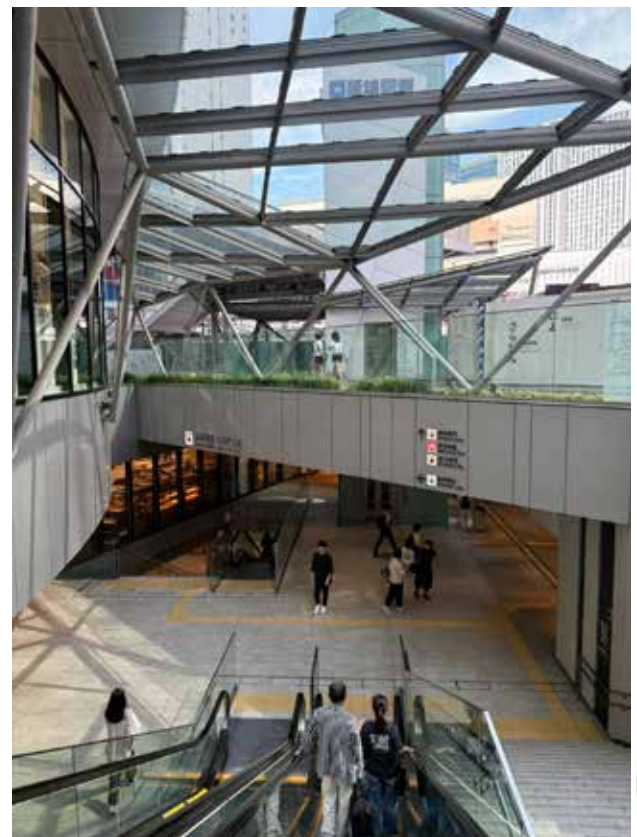
為促進三層空間的順暢連結，計畫不僅優化建築本身，亦整合垂直動線與周邊環境。低層陽台種植來自六甲山系的植物，並採用特殊鋁板達到隔熱效果；其他區域則配置約百種樹木與地被植物，營造四季變化的綠意，並於一樓即時顯示屋頂廣場氣溫監測資料，提升互動與環境感知。



(左) 都市再生整備計畫區域及道路占用許可特例活用範圍圖 (圖片來源一般社團法人梅田1丁目エリアマネジメント)
(右) 通常道路占用許可 - 屋外座椅 (黃鈺婷攝)



大阪梅田 Twin Towers South 道路上空使用 2 (蘇秀玲 攝)



三層步行者網絡 - 地下、地面及空中步道 (蘇秀玲攝)



他山之石



空中步道 (黃鈺婷攝)



大阪梅田地區構成各地區圖 (圖片來源:阪急阪神ホールディングス株式会社)

借鏡與參考

大阪梅田 Twin Towers South 的重建過程展現了都市更新的多重策略。首先，透過分期施工，在營業不中斷的情況下完成新阪急大樓與大阪神大樓的整併，降低對區域經濟的衝擊。其次，計畫在交通密集的樞紐導入三層步行網絡，串聯地下、地面與空中動線，並結合道路上空空間的開發，創造開放的公共空間，提升人流整合與都市活力。最後，阪急阪神控股集團以「梅田願景」為核心，將梅田多個特色區域串聯，形成整體開發策略，強化都市空間的吸引力。這些作法為台灣在捷運與鐵路場域旁推動更新案提供了重要啟示，未來可透過彈性設計與公共貢獻，將個案更新納入城市整體策略，促進都市品質與競爭力的全面提升。



屋頂廣場 (黃鈺婷攝)

事業計畫概要

案名	梅田 1丁目 1番地計畫	
所在地	大阪市北區梅田 1丁目 1番地	
實施者	阪神電氣鐵道株式會社、阪急電鐵株式會社	
區域指定	都市計畫區域	
地域・地區	商業地域・都市再生特別地區	
基地面積	12,192.83m ²	
用途	事務所、店鋪、停車場	
建築面積	約 10,358.90m ²	
建蔽率	約 100%	
樓地板面積	約 259,372.65m ²	
容積率	約 2000%	
構造	SRC、SC造	
層數	地上 38層 /地下 3層	
建物高度	約 188.90m	
停車位數	483台	
辦理經過	2006年	「梅田一丁目一番地計畫」的檢討開始
	2014年 10月	I 期工事 (新阪急大樓解體)
	2015年 02月	I 期工事 (大阪神大樓東側解體)
	2015年 07月	I 期工事竣工 (新阪急大樓、大阪神大樓東側部分)
	2015年 08月 28日	「民間都市再生事業計畫」核定
	2015年 12月 21日	獲選為「永續建築物等先導事業 (省 CO2 先導型)」
	2018年 06月	II 期工事 (大阪神大樓西側解體)、阪神梅田本店部分開業
	2019年 06月	II 期工事竣工
	2022年 02月	全體竣工
	2022年 04月	阪神梅田本店開幕



淀屋橋站東地區都市再生事業

打造大阪核心的國際級複合地標

策略規劃部主任 許育誠
主任規劃師 張欣樺

淀屋橋位於大阪核心幹道「御堂筋」沿線，長期以來是匯聚金融與商業機能的辦公重鎮，擁有地鐵與京阪電車交會的交通優勢，通勤量極大，便利性極高。然而，受早期高度限制影響，區內多為低樓層建築，空間效益不足，既有辦公設施難以滿足現代企業對高規格空間與複合機能的需求，導致國際企業進駐意願降低，競爭力逐漸下滑。面對全球化與都市更新趨勢，如何提升土地利用效益、改善都市景觀並強化國際吸引力，成為重要的課題。

計畫背景與辦理過程

本案由中央日本土地大樓株式會社、京阪控股株式會社及瑞穗銀行共同開發，並自 2017 年起與大阪市及國土交通省展開開發方向的研商。2019 年 8 月，大阪市政府與國土交通省共同公告將本案指定為「特定都市再生緊急整備地域」，容積率由原本的 1,000% 提升至 1,600%，並同步取得稅務與融資等

多項優惠措施。隨後，於 2020 年 7 月事業計畫核定，同年 10 月啟動既有建物拆除工程。整體計畫於 2022 年 4 月完成民間都市再生事業認定，並於 7 月正式開工，並於 2025 年 5 月竣工，6 月正式全面啟用。

計畫特徵

本案更新後命名為「淀屋橋 Station One」，為 1 棟地上 31 層、地下 3 層，樓高 150 公尺的建築物。建築設計理念以「連接生活的綠洲」為核心，將辦公、餐廳和商業機能整合，營造工作與生活融合的空間。

一、人行空間與都市景觀優化

建築設計依循「御堂筋設計指南」指導原則，採用鋼柱與玻璃結合成格柵構造，提升建築輕盈感與現代感，並於面向御堂筋的部分，建築退縮 4 公尺以上，其他側面則退縮 2 公尺以上，藉此呼應御堂筋的歷史軸線。此退縮規劃不僅創造出寬敞舒適的沿街步



淀屋橋 Station One 格柵式立面 (張欣樺攝)



淀屋橋 Station One 基壇部退縮 (張欣樺攝)



(左上) 人行步道空間上綠化景觀 (張欣樺攝) (右上) 人行步道空間上公共藝術 (張欣樺攝)
(左下) B1 連通「淀屋橋站」的地下連通口 (張欣樺攝) (右下) 挑高三層樓的中庭「淀屋橋廣場」 (張欣樺攝)

道式開放空間，還透過公共藝術作品與綠化景觀的配置，形成連貫且高品質的步行場域，進一步提升都市景觀與街道美感，營造宜人的城市氛圍。

二、地下通道串聯 強化交通便利性

透過翻新連接地下 1 層的淀屋橋站通道，串聯京阪電車與大阪地鐵，優化通往車站大廳及周邊地區的步行環境。透過縮短步行距離與改善動線，顯著提升通勤便利性與可達性，讓使用者在節省時間的同時，享有更舒適的移動體驗。從淀屋橋站大廳穿過地下通道進入本案建築，迎面而來的是挑高三層樓的中庭「淀屋橋廣場」，明亮開闊的地下空間結合商業零售與餐飲服務，營造出兼具功能與美感的公共場域。

三、多元彈性的新創辦公空間

本案除了 3 至 8 樓及 12 至 29 樓為辦公層外，另於 10 樓和 11 樓設置了會員制的開放式創新辦公空間「SENQ 淀屋橋」，主要提供給新創公司或個人工作者使用，提供小型會議室和共享辦公空間租借，滿足靈活辦公需求。除了空間服務，該平台舉辦交流活動與商業分享，促進創業者之間的互動，營造有利於創新與成長的環境。

四、藝術融合的天空露台

位於頂樓 30 樓的「淀屋橋天空露台」，是一個

免費開放的半戶外景觀空間，半開放的露台設計巧妙引入自然光線，模糊室內與室外、建築與天空的界限，營造開闊而寧靜的氛圍。露台結合畫廊與咖啡廳，提供愜意交流的場所，未來規劃將舉辦各式旅遊文化講座和藝文展覽，為此區域打造兼具美感與品味的休憩場域。

五、防災韌性與環境永續

建築採用高效制震結構，並配置緊急發電機與自給自足的熱電聯產系統，確保在基礎設施中斷時，仍能為公共與私人區域提供長達 72 小時的恆定電力。大樓同時設置臨時疏散區與防災物資倉庫，供災害期間無法返家的民眾使用，並將與政府及地方組織合作，作為區域災難應變基地，全面提升整體區域防災韌性。

借鏡與參考

透過借鏡成功案例的經驗，臺灣的商辦更新案將能更好地應對市場挑戰，創造更高的都市再生價值。

一、政策引導與明確的都市設計規範

透過特定都市再生緊急整備地域的指定，政府提供了實際的經濟誘因，容積率 1,000% 放寬為 1,600% 及稅制優惠與融資支持，引導開發商自願投入市府期望的設施，如高規格辦公室、公共空間等，打造符合



淀屋橋 30F 天空露臺 (張欣樺攝)



淀屋橋天空露臺 (張欣樺攝)

國際水準的超高層複合式地標建築。此外，「御堂筋設計指南」提供了美學與設計上的指導原則，不僅透過參考範例鼓勵創新設計，更強調保留地區舊有建築元素的意象，維持整體風格一致性。這種將「剛性規範」與「軟性指導」兼顧現代發展與歷史傳承相結合的做法，確保了都市發展符合市府預期，並逐步塑造出大阪獨具文化魅力的城市景觀。

二、前瞻性的防災與環境永續考量

面對氣候變遷與災害風險，此案的規劃具有韌性城市 (Resilient City) 前瞻性，透過制震結構、72 小時獨立電源供應等措施，確保核心商業區在災害發生時能快速恢復運作，並規劃為災難應變基地提升城市防災韌性與永續價值。

事業計畫概要

案名	淀屋橋駅東地區都市再生事業	
實施者	中央日本土地大樓株式會社、京阪控股株式會社、瑞穗銀行	
地區面積	約 3,940m ²	
使用概況	辦公、商業零售、餐飲服務、停車場	
公共貢獻空間	B1淀屋橋廣場；B1地下連通道 (連結御堂筋線・京阪本線「淀屋橋站」)；10~11F共享辦公空間；30F天空露台	
樓地板面積	73,102m ² (約 22,113坪) (容積率約 1,600%)	
構造	鋼框架結構 (部分鋼筋混凝土結構)	
層數	地上 31層 / 地下 3層	
建物高度	150公尺	
辦理經過	2022年 4月	計畫認定
	2025年 5月	完工

淀屋橋站西地區第一種市街地再開發事業

打造大阪核心商辦新地標

策略規劃部主任 許育誠
規劃師 蕭筠潔

淀屋橋位於大阪市中心的南北向都心軸線「御堂筋」沿線，緊鄰中之島，是關西地區金融、商業與行政的核心地帶，聚集眾多大型企業總部、銀行及專業機構，象徵大阪最具歷史與代表性的辦公區域。然而，隨著國際化與現代化需求的提升，早期因高度管制所形成的低樓層建築，導致容積利用不足，辦公空間規格落後，難以吸引國際企業進駐。為回應都市再生政策與市場需求，「淀屋橋站西地區第一種市街地再開發事業」應運而生，透過整合交通優勢、提升建築規格與公共貢獻，打造大阪核心商辦新地標。

計畫背景與辦理過程

御堂筋自 1934 年起被指定為「美觀地區」，長期受到嚴格的高度管制，規定從 31 公尺、50 公尺、70 公尺及道路斜角 1:1、1:2 逐步演變。直到 2002 年，大阪站周邊、中之島及御堂筋沿線被納入「特定都市再生緊急整備地域」，開發商才得以享有容積率提升、土地活用彈性增加、稅制優惠及低利融資等政策利多。2014 年更進一步制定御堂筋本町北地區、南地區地區計畫及御堂筋設計指南，將商業地域容積率由 1,000% 放寬至 1,600%，為再開發奠定基礎。

本案更新前的土地所有權人皆為法人企業，在 2006 年御堂筋地區計畫變更（放寬建築高度）的契機下，開始商討未來開發利用計畫，但受 2008 年金融海嘯影響，計畫停滯近十年。直至 2015 年，正式選定住友商事、大和房屋工業及關電房地產為開發商，並展開整體設計與規劃。後於 2019 年都市計畫申請及核定、2020 年都市更新會獲准成立、2021 年權利變換計畫核定並啟動拆除工程，於 2022 年 11 月正式動工，預計於 2025 年 12 月完工。

計畫特徵

更新後規劃興建一棟地上 28 層、地下 3 層的高層建築，樓高約 135 公尺，結構採 RC 與 SRC 混合設計，其中建物框架結構採用 CTF 結構，即在鋼管柱內填充混凝土，可提升抗震性能，優於傳統鋼架結構。



淀屋橋與本案「淀屋橋門塔」



兩層樓挑高的走廊，並於 2F 設置露台座位，提供舒適半戶外空間，將商業氛圍延續至街道。（圖片來源：Yodoyabashi Gate Tower 官網 <https://yodoyabashi-west-project.jp>）



他山之石



(左) 面御堂筋沿線側，人行空間退縮 4M 及 (右) 非面御堂筋側，人行空間退縮 2M (本基金會攝)

空間配置方面，地下 1 樓至 2 樓規劃為商業零售與餐飲服務區，營造活力街區；3 至 9 樓及 13 至 28 樓為高規格辦公空間，提供靈活分割與大面積無柱設計；10 樓設置電器室，11 樓則打造對外開放的屋頂花園、共享辦公室及部分商業設施。此外，地下 1 樓設有連通御堂筋線與京阪本線「淀屋橋站」的無障礙地下通道，強化交通便利性。

一、遵循御堂筋設計指南 打造魅力街區

「御堂筋設計指南」不僅規範建築外觀，更強調與地區歷史及周邊環境的協調，並要求低樓層空間需具備商業機能與活力氛圍。指南透過政策指引與理想案例照片，期望開發案在配置、規模、使用型態及設計上，能兼顧美觀與街區特色，營造具吸引力的都市景觀。

為維持御堂筋既有天際線，本案建築在 50 公尺高度處退縮 4 公尺，並於 11 樓設置對外開放的屋頂花園，提供公共休憩空間。建築立面設計採用古典風格花崗岩框架，強調垂直線條與橫豎分割，兼具視覺吸引力與周邊環境協調。

於建築低樓層沿御堂筋側採 1、2 樓挑高設計，並在 2 樓商業空間設置露臺座位，延伸商業活力至街道。此外，面御堂筋側退縮 4 公尺，其他側則退縮 2 公尺，創造寬敞的人行步道，提升街區開放感。

二、公共貢獻與城市價值

本案透過多元公共貢獻，提升城市機能與環境品質。

(一) 地標設計與城市形象

在淀屋橋交叉口設計入口地標，採用街角切面與鏡面玻璃牆，呼應北側土佐堀川景觀，塑造御堂筋「門戶」意象。

(二) 高規格辦公空間與認證

辦公空間採無柱式設計，具備高度分割彈性，並取得 LEED 金牌認證 (能源與環境設計先鋒) 及 CASEBEE (建築環境綜合評估系統) 大阪未來 -S 評級 (最高等級)，目標打造大阪市最大規格的高階辦公空間。

(三) 連通道整合與無障礙設計

地下通道部分，設置連通御堂筋線與京阪本線「淀屋橋站」的無障礙通道並採 24 小時對外開放，以取得公共貢獻獎勵，對於日本市府來說，連通道的設計對於民眾、市府、開發商而言是三贏的局面。

(四) 公共開放空間與濱水景觀設計

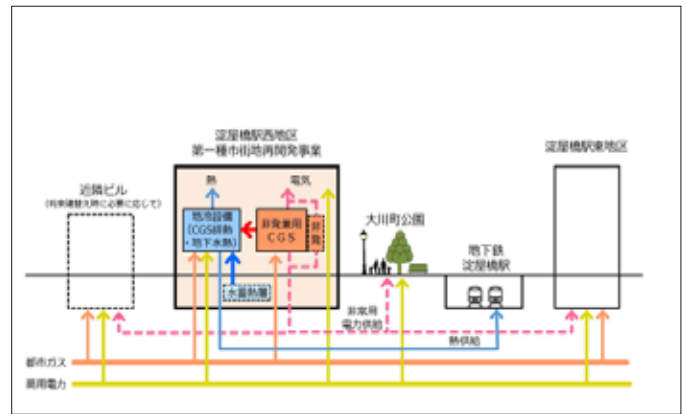
在「御堂筋設計指南」的指導下，建築高度 50 公尺處應退縮 4 公尺後建築；地區計畫獎勵規範，原則在 50 公尺以上設置對外開放供公眾使用空間則可取得相應容積獎勵。

本案在建築高度 50 公尺處退縮 4 公尺後建築，並於退縮處 11 樓設置對屋頂花園，且對外開放供公眾使用，提供民眾休憩空間與中之島河岸景觀視野，滿足公共使用要件並取得地區計畫容積獎勵。

此外，基地北側協助整備土佐堀川沿岸公園，將街角廣場與開放空間面向河岸，延續與大川町公園及



(左) 地下連通道 (圖片來源: Yodoyabashi Gate Tower 官網 <https://yodoyabashi-west-project.jp/mall/>)



(右) 區域供暖供冷系統 (圖片來源: 大和房屋工業株式會社 2022 新聞稿)

土佐堀川濱水景觀的連結，最大化開放空間並創造遼闊視野，提升城市環境品質與親水體驗。

(五) 能源系統與防災機制

本案在 10 樓設置電器室，導入區域供暖供冷系統，不僅滿足本棟建築冷熱水需求，亦能支援 Osaka Metro「淀屋橋站」供熱，提升能源共享效益。同時，建立 BCD (Business Continuity District)，透過能源自給自足和多條迴路建立電力備援系統，確保災害發生時能與周邊街區及公共場所進行應急電力交換，維持穩定供應。

此外，1 樓設置防災中心，地下 1 樓規劃倉庫，備有飲用水、緊急食品及必要物資，足以支援約 500 人連續三天的避難需求，強化整體防災韌性。

借鏡與參考

日本政府透過因地制宜的「地區計畫容積認證程序與實施標準」，引導民間開發規劃朝向市府所期望引入的設施項目，如本案位於「大阪市御堂筋本町北地區」，大阪政府期望在該區域引入高規格的辦公室、低樓層面御堂筋沿線配置具備活力氛圍的商店空間等，則訂定相應設施項目的容積獎勵，並規範如該設施項目應達總樓地板面積 2/3 以上等較為硬性且可取得相應容積之規定。再透過指導性質的「御堂筋設計指南」，以提供市府政策想法的指導性說明及理想參考案例照片，鼓勵開發者在法定指引內創新設計，透過市府與企業間的對話，與時俱進調整指導方針，逐步打造大阪的魅力街道。本案透過政策誘因與設計指引，成功引導民間資源投入，並兼顧城市形象、公共空間與防災韌性，不僅提供了可複製的策略框架，亦為其他城市在追求國際競爭力與永續發展時，提供具體參考。

事業計畫概要

案名	淀屋橋站西地區第一種市街地再開發事業
實施者	淀屋橋站西地區城市再發展協會
實施方式	權利變換
地區面積	約 7,206m ²
使用概況	辦公、商業零售、餐飲服務、停車場
公共貢獻空間	電器室 (供暖供冷系統)、屋頂花園、地下連通道 (連結御堂筋線・京阪本線「淀屋橋站」)
樓地板面積	132,331.5m ² (容積率約 1,600%)
構造	部分為 SRC 和 RC
層數	地上 28 層 / 地下 3 層
建物高度	135公尺
停車位數	227 個停車位
辦理經過	2019年 都市計畫核定 預計 2025 年 12 月 完工



日建大廈 1 號館

兼顧環境績效和投資經濟效益 舊建築零能源翻新

業務研展部門主任 王敏先
資深研究員 陳盈汝



日建大廈 1 號館 (本基金會攝)



三家合作聯盟



日建大廈 1 號館 - 基地位置 (資料來源: Zenobe 計畫介紹手冊, 本基金會攝)



(左) 低樓層窗戶及 (右) 高樓層窗戶 (本基金會攝)

隨著全球暖化所帶來的氣候變遷課題，聯合國呼籲各國在 2050 年達成淨零排放的目標。日本首相菅義偉於 2020 年正式宣布目標在 2030 年前將二氧化碳排放量削減 46%，並於 2050 年實現溫室氣體排放量的淨零 (Net Zero)。在這樣的社會潮流下，日本不動產與建築業界也被要求採取行動，以達成以上目標。

全日本的辦公大樓存量中，約有 70% 為屋達齡 20 年以上的既有建築。因此，要實現不動產領域的淨零排放，降低既有建築物的能源消耗是不可或缺的。另一方面，既有建築物的重建因施工成本高漲、拆除與材料採購所帶來的環境負荷等原因致使重建不易，且改修工程的費用效益亦常被詬病不夠透明。

為了驗證環境改修的成本效益，促進具有市場魅力的既有建築再生，使大樓業主與投資者提高投資意願，進而構建一個讓建築物的環境性能可反映其經濟價值的生態系統，由日本政策投資銀行 (DBJ) 及其資產管理公司 (DBJAM) 與日建設計共同推動了「零能耗改造計畫」(Zero Energy Renovation Project，簡稱 Zenobe 計畫)。

作為 Zenobe 計畫的第一步，選定位於大阪的「日建大廈 1 號館」做為示範案例進行改造，打造一個適合未來工作方式的舒適辦公空間，以鼓勵其他老舊辦公室在翻修時也能實現節能的目標。

辦理過程

日建大廈 1 館位於大阪市傳統辦公區核心的「淀

屋橋 - 本町區域」，竣工於 1968 年 7 月，為一棟地上 7 層、地下 1 層建築。大樓位處大阪地下鐵淀屋橋站與肥後橋站之間，具備極高的交通便利性，其周邊商業設施亦相當完善。

因應 Zenobe 計畫於 2024 年 6 月 5 日正式啟動，屋齡達 56 年的日建大廈 1 館被選定為第一個示範案例，於 2024 年 10 月啟動改建工程，並於今 (2025) 年 3 月完工。

該棟建築原為日建設計株式會社所持有，後考量其空間規模做為事務所使用將有所受限，因此於改建前已將產權出售予合同會社 Green Building Ecosystem，該公司係由 DBJ 資產管理株式會社所以組成及營運，於改建竣工後由該公司利用其在不動產證券化領域的經驗和資金，負責該建築未來的投資營運。

改建計畫特徵

日建大廈 1 館以「恢復建築活力與功能」為核心目標，致力於採用具有「高通用性」的技術組合，而非僅依賴昂貴的新開發技術，以期此模式能廣泛推廣至其他既存建築。具體措施包括建築外裝與內裝更新、設備更新、自然通風與隔熱強化等多項措施，提升整體建築的舒適性與性能，目標使能源消耗量減少 50% 以上，預計相較於一般辦公大樓可達 58% 的節能率，成功達成 ZEB Ready 標準 (近零能耗建築)。

一、外裝與內裝改造 強化隔熱性能

本次改造針對外裝與內裝進行全面優化。外牆部





高樓層窗戶前後對照 (資料來源: Zenobe 計畫介紹手冊, 本基金會攝)

分，拆除原有瓷磚，露出底層砂漿或清水模，並保留原始壓製紋理，呈現簡潔工業風格。室內則考量現代辦公多使用電腦，螢幕自帶光源，因此調降整體照明亮度至一般辦公室的三分之一，並移除部分燈具與天花板，營造挑高視覺感。

窗戶設計方面，高樓層拆除既有窗框與玻璃，後退位置重新設置鋁製高隔熱玻璃窗框，並增設露台，兼顧隔熱與休憩功能。低樓層則保留原窗框，於室內側增設木製高斷熱玻璃窗框，並將兩側小窗更換為可開啟型式，以促進自然通風。此設計理念鼓勵租戶主動開窗換氣，實踐環境友善行為 (User's Action for Carbon Neutral)。

二、既有構件再利用 環境價值再造

為落實資源循環與環境友善理念，將既有構件重新賦予新生命。原有的日照遮蔽百葉經重新塗裝後，轉化為大廳牆面裝飾與指標系統，兼具美觀與功能性。拆除的玻璃則經粉碎處理，作為地板水磨石磚的骨材使用，不僅減少廢棄物，更延續建築原有的象徵意義，實現環境價值再造。

三、智慧能源管理 全面提升效能

入升級版的建築能源管理系統 (BEMS)，實現全棟能源使用的即時可視化。透過即時監控與最佳化控制，系統能根據使用狀況自動調整設備運轉，降低不必要的能耗，並提升整體能源效率。此舉不僅確保節能目標達成，更為後續營運提供精準的數據支持，打造智慧化、永續性的辦公環境。

四、舒適與收益兼顧 打造高價值空間

在追求節能的同時，本案同樣重視使用者的身心健康 (Well-being)。透過設置露台，提升空間附加價值，並營造更具開放感的工作環境。雖然外牆退縮

與露台設置減少了部分使用面積，但因建築性能提升與環境價值增長，預期租賃收益並未受到影響。此外，透過改善通風品質，鼓勵租戶使用樓梯，並提供多樣化的內裝選配服務，如空調負荷的吊扇、抑制氣流的微風空調及可自由設置的廚房等，以滿足個別租戶的需求。

借鏡與參考

日建大廈 1 號館的改建不僅是單一建築的翻新，更象徵日本在邁向淨零排放過程中的重要里程碑。此案例成功整合環境績效、經濟效益與使用者舒適性，證明永續改造並非僅止於節能，而是能創造市場價值與社會責任的雙贏局面。

對於其他老舊建築而言，這個模式提供了可複製的策略，未來若能將其廣泛推行，不僅能降低碳排放，更能提升建築資產的長期競爭力，實現環境與經濟共榮的永續理念。

事業計畫概要		
所在地	大阪府大阪市中央區高麗橋 4 丁目 6 號 12 番	
實施者	合同會社 Green Building Ecosystem	
總樓地板	4,140.97m ² (1252.64坪)	
基地面積	699m ²	
構造樓層	SRC 造 地上 7 層 / 地下 1 層，頂層 1 層	
設計 / 監督	日建設計株式會社	
施工	藤木建設株式會社	
辦理經過	1968 年 07 月	原建築竣工
	2024 年 10 月	啟動改建工程
	2025 年 03 月	改建工程竣工

御堂筋步行空間及難波站前廣場整備計畫

御堂筋沿線人行空間改造

業務研展部 主任 王敏先
業務研展部 主任規劃師 呂振瑜
業務研展部 規劃師 張智堯



(左) 中之島通步行者空間化(公園化)整備工程區域示意圖 (麥怡安攝)

(右上) 中之島通第一期工程人行空間 1(李欣郁攝) (右下) 中之島通第一期工程人行空間 2(朱御綸攝)

中之島區域背景與發展定位

中之島坐落於堂島川與土佐堀川之間，不僅是大阪河川交匯的水岸核心，更是「水都大阪」最具代表性的象徵。作為大阪經濟、文化與行政活動的樞紐，島內匯聚了大阪市中央公會堂、東洋陶磁美術館等多處重要公共建築與文化設施。在「大阪車站週邊、中之島、御堂筋周邊地區地域整備方針」中，中之島被明確定位為國際性商務與文化學術重點區域。此外，身為連結大阪車站與御堂筋的交通樞紐，由大阪車站往御堂筋方向的車流量逐年遞增，導致原有的步行空間日益擁擠。

「中之島通步行者空間化（公園化）整備」計畫

以 2020 年 7 月中之島「兒童之森」開館為契機，大阪市政府正式啟動「中之島通步行者空間化（公園化）整備」計畫，旨在改善街道步行環境，提升交通安全、行走便利性及市中心的整體魅力。該計畫分兩期實施。



中之島通第二期工程人行空間 (張智堯攝)



中之島通第二期工程人行空間動線示意圖 (張智堯攝)



他山之石

第一期工程於 2021 年 4 月竣工，成功將中之島通由車道轉化為行人步行空間並禁止車輛通行。此舉不僅顯著提升行人安全，更透過社會實驗方式促進空間的多元運用，如今該區已成為婚紗照拍攝、入學典禮和畢業典禮等活動的熱門場所。

第二期工程則於 2023 年 11 月完成，主要擴展了中之島中央公會堂東側及南側的步道空間。雖仍保有車道，但藉由大幅縮減路幅有效減少車流，使步行環境更為舒適。而在舉辦活動期間，該區將全面管制車輛進入，讓公會堂前廣場與中之島通徹底轉化為步行專用空間。

御堂筋步行空間需求

隨著關西國際機場、大阪國際機場（伊丹機場）及神戶機場達成一體化營運，大阪正加速邁向國際級商業都市。御堂筋作為大阪核心的南北向幹道，沿線長期匯聚商業、金融與零售產業。伴隨國際化發展，過去御堂筋的建築量體規模以及傳統以車為主的道路規劃，正面臨轉型挑戰。

御堂筋建物限高沿革

御堂筋的建築高度限制可追溯至 1920 年代，當時以行政指導方式限制建物高度於 31 公尺（100 尺）

御堂筋高度限制一覽表

時期	高度規制內容	規制手法 / 法源
1920年代~1970年代 (大正 9 年~昭和 45 年)	高度限制：31m	市街地建築物法 (1919)、建築物基準法
1970年代~1994年代 (昭和 45~平成 6 年)	高度制限：31m，建築高度之於道路斜率 3:2	御堂筋景觀指導要綱
1994 年~2002 年 (平成 6 年~平成 14 年)	50m 高度制限	御堂筋景觀指導要綱 (行政指導)
2002 年~2014 年 (平成 14 年~平成 26 年)	50m 高度限制，部分區段允許 70m（船場 3 丁目等）50m 以上建物量體退縮	都市再生特別地區 (都市計畫法)
2014 年~ (平成 26 年~)	50m 高度限制，50m 以上建物量體退縮，建築高度之於道路斜率 1:2	地區計畫、御堂筋景觀指導指南



御堂筋側道步道規使用空間示意圖（張智堯攝）



(左上) 御堂筋側道尚未步行化路段 (靠心齋橋路口)(賴思汎攝)

(右上) 御堂筋側道尚未步行化路段 (靠中之島路段)(張智堯攝)

(左下) 御堂筋側道步行空間 1 (賴思汎攝) (右下) 御堂筋側道步行空間 2 (張智堯攝)

以內。1970 年改採建築法中 3:2 的道路斜線比例，使建物最高限高放寬至 43 公尺，但 31 公尺以上的建築量體需採退縮設計。高度限制歷經多次修正，至 2014 年正式制定御堂筋設計指南，規範 50 公尺以上的建築量體須退縮，且建築高度之於道路斜率比例以不超過 1:2 為限。

御堂筋側道人行空間規劃方向與願景

為提升御堂筋沿線的步行環境，大阪市政府於 2019 年發布「御堂筋未來願景」，目標將淀屋橋至難波廣場路段逐步改造為行人優先街道。計畫將空間由街道內側至外側依序劃分為行人通行空間、滯留使用空間、自行車通行空間及多功能使用空間。其中，滯留使用空間主要提供行人休憩以及其他非通行使用的空間，並區隔行人步行及自行車通行動線；多功能區域則透過種植花卉及設置卸貨、腳踏車暫放區，滿足商業機能需求。

御堂筋側道步行化推動時程與現況

階段性目標於 2025 年前完成道頓堀以北的側道人行化，並預計在 2037 年達成全線步行化的終極目標。目前心齋橋至難波站路段已實現階段性成果，

該工程自 2023 年啟動，並於 2025 年 3 月完成該路段兩側的人行空間整備。

難波站前廣場整備計畫

難波車站作為大阪另一重要交通樞紐，早期站前道路以服務計程車及汽車為主，車流繁雜且人行空間破碎。作為御堂筋未來願景的關鍵節點之一，如何重構站前空間以營造友善步行環境，成為重要的課題。

難波廣場沿革及社會實驗歷程

早在政府提出御堂筋未來願景前，當地社區團體於 2008 年便提出難波廣場計畫，並於 2016 年進行首次社會實驗。然而當時因引入的商業與市集活動過多，導致原有的休憩空間過於擁擠，使使用者的反饋不盡理想。2021 年的第二次社會實驗則反思前次經驗，將廣場改以「休憩空間」為核心定位，獲得多數使用者肯定，進而奠定了難波廣場今的空間規劃方向

難波廣場營運管理模式與法制度調整

難波廣場採公開招標方式，由周邊企業（如南海電鐵、高島屋等）組成營運管理委員會負責維護。隨著 2011 年日本「都市再生特別措施法」納

難波站前廣場歷程一覽表	
時期	改造沿革
2008	難波廣場計畫由當地社區團體發起
2016	進行第一次社會實驗，測試大型活動模式
2019/03	御堂筋未來願景發布
2021	進行第二次社會實驗，測試休憩空間模式
2023/11	廣場第一階段（廣場部分）正式開放
2024/12	被指定為「行人便利增進道路」(ほこみち)
2025/03	難波廣場計畫（包含南參通南北段）全面竣工

日本傳統道路及行人便增道路比較一覽表		
特徵	傳統道路	行人便增道路 (ほこみち)
法律地位	一般道路	道路，但被指定為「行人便利增進區」
占用許可期限	通常為 5年	最長可達 20年
使用者選定	需向相關單位個別申請	可由道路管理者公開招募選定
營運模式	費用由公共部門承擔	鼓勵公私合作，由私人企業管理
占用費用	需繳納	若協助維護清潔，可獲得減免

入立體道路制度，以及 2020 年日本「道路法」新增「行人便利增進道路」（ほこみち）制度，空間管理與營運權限大幅放寬，難波廣場亦於 2024 年 12 月正式被指定為「行人便利增進道路」。

相較傳統的公共空間管理，大阪市政府以公部門的角色提供土地，並由委員會負責營運管理。廣場的使用費與廣告收入得以投入日常維護及營運，良好的公共空間亦能提升周邊商業效益，藉以增加廣場維護的財務可行性。

難波廣場空間設計與行人導向規劃

在空間規劃上，藉由重新梳理車行動線並分散計程車與公車服務區，將原本的站前道路空間轉化為廣大廣場。此舉不僅提供舒適安全的步行環境，更縫合了被道路切斷的商業空間。廣場總占地約 6,000 平方公尺，中心設有約 2,400 平方公尺的活動區，平時配置桌椅供民眾休憩使用。



(左) 御堂筋側道歩道規使用空間示意圖及 (右) 御堂筋步行空間 (難波廣場)(張智堯攝)

結語

御堂筋步行空間與難波站前廣場的整備計畫，不僅是大阪都市空間再生的重要里程碑，更體現了從「車本位」轉向「人本位」的城市治理思維。透過階段性推動步行空間擴展、公共廣場營造及法制度創新，大阪市成功將交通樞紐與商業核心轉化為兼具安全、便利與美感的公共場域。此舉不僅提升市民與遊客的使用體驗，更強化都市的國際競爭力與永續發展基礎。未來，隨著全線步行化與廣場營運模式的成熟，御堂筋將成為大阪「行人優先」願景的最佳示範，為全球提供值得借鏡的案例。

2025 大阪關西萬國博覽會參訪

本基金會赴日本參與大阪關西萬國博覽會

業務研展部 主任 王敏先
業務研展部 規劃師 陳彥翔



(左) 會場南側水舞平台及 (右) 大屋根結構 (本基金會攝)

「1851 年英國倫敦舉辦第一屆萬國博覽會 (以下簡稱萬博)，此後巴黎、紐約、上海等城市陸續接棒舉辦，一直以來萬博都是全球各國展現科技創新、文化藝術與社會理念的重要舞台，不僅促進國際間的文化交流，更見證了如電燈、電話、冰箱、汽車等改變世界的發明。

今 (2025) 年日本大阪迎來繼 1970 年後第二次接棒舉辦萬博，主題定為「創造閃耀生命光輝的未來社會」，與以往單純展示科技不同，本次盛會更多是在探索「人類如何共同創造可持續的未來」，本基金會於今年 9 月 15 日至 9 月 16 日赴日本參訪大阪萬博，期許從全球的創新實踐中，汲取對臺灣都市發展及都市更新議題的創新思維。

陸海空的盛宴 夢洲上的建築奇蹟

大阪萬博會場位於大阪灣的人工島「夢洲」，寓意「夢想之洲」，象徵大阪市民對於未來的美好願景，會場由全球最大的木造建築「大屋根」所環繞，因範圍涵蓋海洋與陸地，又被稱為「陸海空的萬國博覽會」。

傳統與現代技術的結合

大屋根由日本建築師藤本壯介所設計，大量使用了日本國產的木材，並採用日本神社佛閣等建築中常見的傳統結構工法「貫」，融合現代技術進行建造。

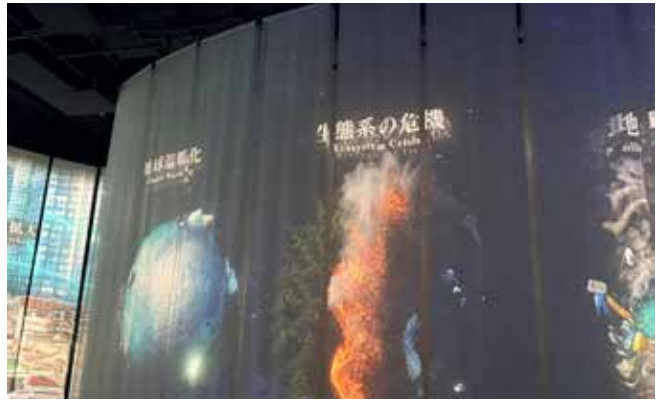
大屋根的周長約 2 公里，總面積約 60,000 平方公尺，環形結構設計象徵著多元包容、多樣而統一的核心精神，將主題館、國家館環繞其中，挑高的設計提供參觀民眾遮陽避雨、休憩的場所，並設置樓梯、手扶梯與電梯，能夠讓參觀民眾登上大屋根屋頂 360 度欣賞會場、遠眺海景與大阪市區。

未來都市館：數位轉型與人性化都市願景

未來都市館為萬博大型企業展館之一，由日立、KDDI、川崎重工等日本企業共同策展，展館位於萬博會場西側，建築全長約 150 公尺、面積約 3,300 平



他山之石



(左上) 未來都市館 (本基金會攝) (右上) 展區 A-「40 億年 - 幸福之旅」(本基金會攝)
(左下) 展區 B- 未來電影院現場互動 (右下) 展區 C- 移動客艙系統「ALICE」(本基金會攝)

方公尺，是本次萬博規模最大的展館。展館以「邁向幸福城市」為主題，呈現 2035 年後的未來生活樣貌，並引導參觀者思考醫療、交通與 AI 技術如何深度融入城市組織。整體展覽分為三大展區，透過沉浸式敘事打造一場時空之旅。

展區 A：40 億年—幸福之旅

進入展館後，首先映入眼簾的是展區 A，沿著動線前進，兩側大型曲面螢幕播放地球自生命誕生至人類社會演進的歷程，讓參觀者彷彿穿越時空，體驗生命與文明的演化。

展區 B：與未來對話

此區展示未來社會的生活型態，說明醫療、交通、運輸系統及住宅如何與 AI 及新興科技結合。亮點之一是「未來電影院」，參觀者可透過智慧型手機互動，針對未來社會問題投票選擇解決方案，並即時影響未來都市的呈現，創造高度參與感。

展區 C：探訪未來都市

最後一區展示多項前瞻科技概念模型，如結合機器人與摩托車技術的四足機器人「CORLEO」，能夠輕易穿越傳統車輛難以到達的地形；以及可依需求轉換移動型態的「ALICE」移動客艙系統。除此之外，還有農業、深海作業、電力運輸、環保資源等創新方案，讓參觀者不僅看見未來都市的樣貌，更能親身體

驗科技帶來的可能性。

未來都市館以強烈的主題性與沉浸感，透過影音、互動體驗及概念模型，讓參觀者不僅能直觀感受未來都市的生活場景，並從中反思科技帶來的影響與課題。

日本館：生命循環與永續未來

作為主辦國，日本館以「いのちと、いのちの、あいだに (在生命與生命之間)」為主題，展館採用環形設計，象徵「循環」與「生命的連續」。整體展館分為「Farm Area」、「Factory Area」、以及「Plant Area」三大區域，分別呈現自然、工藝與科技交織的永續理念。

Farm Area：藻類的無限可能

此區以藻類為核心，展示藻類衍生的材料與永續議題，民眾可欣賞藻類製作的展示品，思考藻類帶來的無限可能性。並結合日本卡通角色 Hello Kitty 展示 32 種藻類類型，增添趣味性，啟發民眾對藻類資源的想像。

Factory Area：工藝與科技的融合

由日本卡通角色哆啦 a 夢擔任導覽員，帶領參觀者探索日本如何將傳統工藝與現代科技的結合，並透過自然資源，將廢棄物轉化為新生命，實現永續環境

的社會理念。

Plant Area: 微生物的再生力量

最後一區則是展示微生物分解技術，將廢棄物、食物或是二氧化碳等，透過微生物轉換成再生材料、能源或水資源。日本館透過三大區域的展示，展現日本環保與資源再利用技術，並傳達「資源循環」的核心精神，提醒人們即使是日常丟棄的物品，也能成為再利用的契機。

新加坡館：夢想與永續的交織

新加坡館名為「The Dream Sphere(夢之球)」，設計靈感來自新加坡的國家形象暱稱「小紅點」及日本傳統「繪馬」，建築外觀以 17,000 片回收鋁片打造紅色球體，象徵對環境保護與資源再利用的重視。

展館強調將「夢想」轉換為「形」，透過藝術、科技與參觀者互動。展館內部設有「Dream Forest(夢之森林)」，透過植物、光影與聲音營造出未來城市與自然共生的氛圍，呈現新加坡與自然之間的緊密連結。

最受歡迎的亮點是「Dream Repository(夢想倉庫)」，參觀者可透過互動平板寫下自己的夢想，並即時投射至大型圓頂螢幕播放，讓每個人都能「參與」夢想實現的過程，創造高度互動感。

結語

本屆大阪關西萬國博覽會匯聚約 158 個國家、超過 180 個展館，展現世界各地對科技創新、文化交流與永續發展的多元詮釋。雖然本次參訪因時間有限，未能遍覽所有展館，但從所見所聞中，我們深刻感受到各國在「人類未來」議題上的用心與創意，不僅呈現前瞻科技，更傳遞對社會價值與環境永續的深層思考。透過這次參訪經驗，促使我們反思如何將萬博所展現的理念，轉化為臺灣都市更新與永續發展的實踐策略？未來，我們期待能將「科技、人性與永續」三者融合，打造更具韌性與幸福感的城市空間。同時，也期盼下一屆萬博帶來更多創新突破，持續啟發全球對未來城市的想像。



日本館 (本基金會攝)



新加坡館「The Dream Sphere(夢之球)」(本基金會攝)



Dream Forest(夢之森林)(本基金會攝)



大型圓頂螢幕 (本基金會攝)



他山之石

東京澀谷站櫻丘口地區都市更新事業： Shibuya Sakura Stage

日建設計 都市社會基盤部門、都市開發團隊 再開發計畫部長 宮本裕太
都市環境研究所 執行董事 再開發室長 八木祐三郎
(URCA NO.231 P4-7) 翻譯 何芳子董事長

澀谷站中心地區及周邊的都市更新，被稱為「百年一度」的大工程。以 1964 年東京奧運舉辦為契機所興建的 246 號幹道，導致此地區與澀谷站的連結動線被切斷。雖具鄰近車站優勢，但相較於車站北側的熱鬧繁榮景象迥異。車站南側以成排櫻樹形塑了沉靜穩定的都市環境氛圍深受大眾喜愛。但整體地區欠缺無障礙動線，建物老舊等課題，使相關單位以「復活澀谷站南側動線」為目標，推進都更的檢討工作。

都更事業特徵及推動機制

該實施都更地區配合補助道路 18 號線路的興建，予區分為北側的 A 街區及南側的 B、C 街區等 3 個街廓。為了調整街區形狀，在更新籌備會成立時，將鄰接的教會及大學予以納入，不但對土地所有權人有利，也能確保更新事業的可行性。

更新籌備會自檢討實施機制初期，即針對建築計畫及營運管理方式進行詳細討論。因此，決定區分為建築計畫及營運管理等 2 個部會及理事會、總會之架構。特別是扮演實際執行任務的理事會，統計至 2024 年 5 月底，更新籌備會期間共召開了 238 次會議，於更新會期間召開了 214 次會議，過程曲折複雜，花費漫長時間，積極溝通協商，以順利達成共識。

都市計畫

本案是活用「都市再生特別地區（特區）」的都市更新事業，包括劃定都市再生特別地區、都市更新事業、都市計畫道路、都市計畫停車場、地區計畫等 5 個項目，同時完成都市計畫核定程序。對於車站周邊地區的重要都市基盤設施建設，在與相關機關不斷協商、修正內容後，彙整完成都市再生特區的提案。

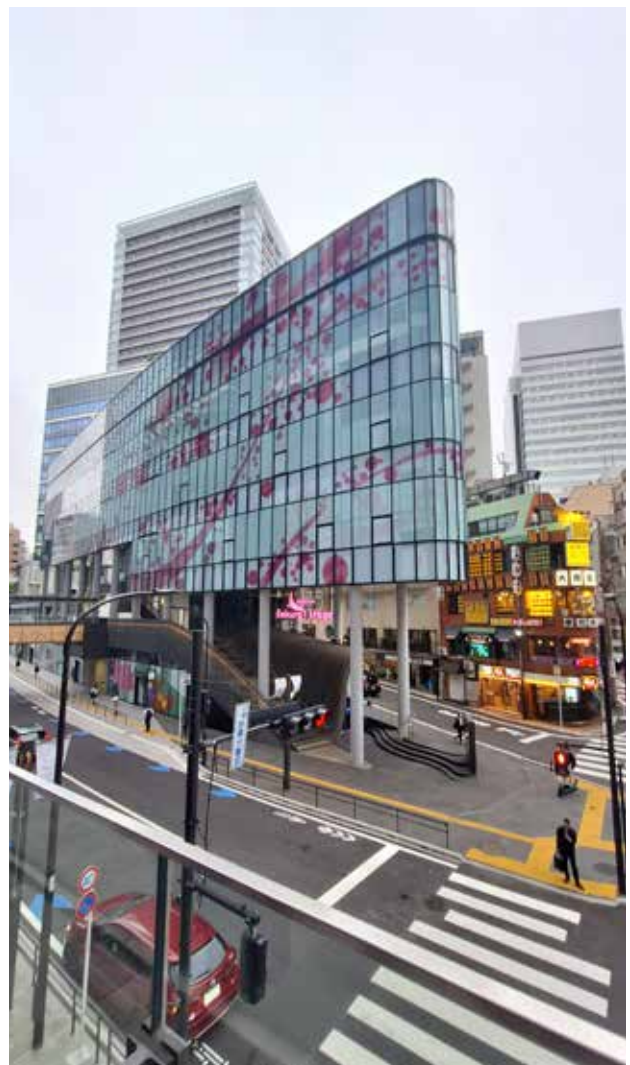
能夠確保 120 位土地所有權人的資產及生活基盤設施，是都市更新事業能夠執行的關鍵要件。基盤設施的興建對都市再生的貢獻程度，關係到開發容積率的放寬額度及更新事業的成立與否。2013 年 12 月都市再生特區的都市計畫提案，開始進入都市計畫嚴格的審議程序後，於 2014 年 6 月完成都市計畫核定。

建築計畫

澀谷車站南口的新驗票口調整到 3 樓，以步行人工地盤連接澀谷 Stream 與本地區。2 樓則直接與車站西口的國道人工地盤連通。另於地下 2 樓國道下方興建地下步道。

同時為了減輕汽車動線的錯綜複雜及交差地點的負荷，於地下 3 樓設置車道動線系統可連通到車站。

A 街區規劃高格調的辦公空間（標準樓層約 840



SAKURA STAGE 一樓外觀 (陳盈汝攝)

坪)，主要由土地所有權人分回。部份採小單元配置(標準樓層約 230 坪，小分配單元約 28 坪)以符合權利人創業所需及財力負擔，同時配置有國際醫療設施以應國際化需求，低樓層則設置連續性的沿街店舖。

B 街區為具高低起伏的地形，利用高低差妥適配置步行空間及店舖。於中高樓層規劃適當規模的辦公空間(標準層約 300 坪單元)及服務空間。高樓層則規劃集合住宅。此外，設置能夠對應外語需求的育兒支援設施，滿足中長期停留的外國人及周邊居住者的需要，創造足夠支援學齡前兒童的居住環境。

C 街區配置於最後側，由原權利人的教會單獨分配更新後的建物。

建築設計

在新設的驗票口納入櫻丘建物配置的構想下完成了「澀谷站櫻丘入口」。據說「櫻丘」地名始於明治時代，由薩摩藩士的海江田信義氏於此地種植櫻花

樹，從地名可知其對櫻花的喜愛。

建物內外的公共空間對眾多來訪者提供了生活及體驗的舞台。而這更新事業完成的建築物希望能夠成為眾人的活動平台、無可或缺的生活舞台，故予命名為「Shibuya Sakura Stage」。

透過直接連結新剪票口與國道天橋的「城市核心(Urban Core)」，連結補助線通第 18 號線兩側的兩座天橋，以及串聯×票口、大樓梯等重要動線，確實達到人車分離規劃目標；此外還有能俯瞰櫻花林道的觀景露台等，讓到訪此地的人們都能感受喜悅，享受散步的樂趣。

以熟悉櫻丘往昔風貌的土地所有權人為主體的更新會，由古谷誠章擔任召集人長，成立設計管理論壇(Design Management Forum, DMF)，並在此就許多議題不斷進行討論，DMF 架構如下所示。



澀谷 SAKURA STAGE-NIGIWASTAGE 廣場及裝置藝術場)(陳盈汝攝)

建築物外觀在雙層玻璃上施以櫻花圖案，透過人的步行移動呈現動態（Kinetic）的視覺效果，營造南側的。

合意形成

在都市計畫核定前，進行權利變換模擬分配時，便設定了「低減規則」，在土地所有權人分配取得一定規模的樓地板面積時，設定以較低價格進行權利變換。於更新會成立後，因為東京奧運會決定舉辦，致使工期和工程造價高漲，必須進行事業計畫變更及實施期程延後等情事。為了確保於都市計畫階段承諾土地所有權人之保留床面積，並由其負擔增加的工程成本，因此檢討修正計畫予降低工程造價，在確保權利變換面積的分配原則下順利達到合意形成。

此外，因受到工程費上漲的影響導致使不得不延長的施工期程，在公開招標時，要求投標廠商必須檢附維持一定設計水準的提案及 VE（價值工程）提案，並進行價格協商交涉。對於營造廠商提出的 VE 提案，由細部設計者對其設計水準進行檢視確認。經過調整後再行招標，不僅可確保細部施工水準，亦可將工程費控制在預設額度內。

管理營運形態

串聯街區的步行人工地盤，停車場及防災蓄備倉庫等由 2 個街區組成的社區管理委員會負責維管，另 A、B 街區分別成立管委會。

停車場除住宅分配取得者外，係提供 A、B 兩街區使用，並由社區管委會維管。B 街區配置有出售型住宅，故分別設置了設施部及住宅部兩個管委會。本案由參加更新會員擔任管理員，負責日常維管。

創造附加價值策略

本更新事業的推動，以澀谷區訂頒的「澀谷站中

心地區都市再生指針 2010」為契機，於地區南側新設置一個車站出入口。此驗票口的新設是作為都市再生特區的貢獻內容所提出，此提案經與各相關行政部門協商，並簽訂各項承諾書、協定等文件。同時，以確定的建設方針及都市計畫的核定，取得土地所有權人信賴與共識，而達到合意形成。

此外，於區道補助線第 18 號道路的上部空間，興建了寬度達 25 公尺的人工地盤，可以提供日常回遊動線及防災避難動線使用。對於地形存在的高低差，除了建構無障礙動外，設置的階梯亦可充當街道傢俱的座椅使用。所創造的附加值包括：

- 一、確保無障礙步行動線，階梯可提供座椅使用。
- 二、提供日常回遊動線，交流舉辦活動的足夠空間。
- 三、設置水景等視覺景觀，以不妨礙步行動線為前提。

C 街區基地更新事業，在都市計畫核定內容載明可分割不同大小面積土地，配合土地所有權人使用需求及擁有權值大小，採權利變換方式分回土地自行興建，至於土地使用類別及開發強度等均納入都市計畫書圖載明以利遵循。

結語

本更新地區鄰近澀谷車站，具獨特發展形態及文化意涵，當地土地所有權人多數深具愛鄉情懷，積極參與更新事業協商整合。除了地主、參加更新會員外，此事業的順利實施完成，相關行政機關的協助及設計、施工團隊、顧問人員的協力是不可或缺的助力。期待此櫻丘社區能夠永續欣欣向榮。



（左）澀谷 SAKURA STAGE- 國道 246 號下的人行通廊（呂振瑜攝）



（右）澀谷 Fukuras 通往 SAKURA STAGE 人行空橋（張永承攝）



(左) 澀谷 SAKURA STAGE 連通之人行空橋 (本基金會攝)



(右) 18 號計畫道路 (張永承攝)

事業計畫概要

所在地	東京都澀谷區櫻丘町 123番 124番 125番	
實施者	更新會	
都市名	澀谷區 23.2 萬人 (2024 年 6 月)	
地區面積	約 2.6ha	
辦理經過	2014 年 6 月	都市計畫核定
	2015 年 9 月	更新會成立
	2018 年 10 月	權變計畫認可
	2023 年 11 月	完工

事業概要		A棟	B棟	C棟
	用途	店鋪、事務所、停車場等	店鋪、事務所、住宅、服務性公寓、停車場	教會等
	建築面積	7,890m ²	6,200m ²	320m ²
	建蔽率	98%	74%	76%
	總樓地板	184,720m ²	69,160m ²	820m ²
	容積率	1,940%	600%	185%
	構造	SRC	RC、SRC	RC、部分 SRC
	層數	地上 39F/地下 4F	地上 30F/地下 1F	地上 4F
	事業費	2024億圓		

土地利用		公共用地	建築用地
	更新前	8,221m ²	17,356m ²
	更新後	8,608m ²	16,969m ²
權利人數	更新前 29人 /更新後 120人		
投資者	塩野義製藥、南塚產業、NANZUKA、東宝、太陽生命保險、東急等公司		



他山之石

都市更新簡訊

2025 12 Issue No.108

出 版 者：財團法人都市更新研究發展基金會
發 行 人：何芳子
主 編：麥怡安
共同編輯：呂振瑜 陳盈汝 張瑋珊
地 址：10045 臺北市中正區衡陽路 51 號 8 樓之 1
電 話：02-2381-8700
傳 真：02-2381-8701
網 址：www.ur.org.tw
信 箱：urf@ur.org.tw





URD 財團 都市更新研究發展基金會
URBAN REDEVELOPMENT
FUND FOUNDATION 法人

100504 台北市中正區衡陽路51號8樓之1
Tel. 02-2381-8700

Copyright © 2025 財團法人都市更新研究發展基金會 All Rights Reserved.