



國內
郵資已付

台北郵局許可證
台北字第960號

印刷品

出版者：財團法人都市更新研究發展基金會
董事長：張隆盛 發行人：陳松森
主編：丁致成 設計：黃于珊
地址：100台北市中正區仁愛路一段38號2樓
Tel：(02) 2327-8700 Fax：(02)2327-8701
Http：//www.ur.org.tw
E-mail：urf@ur.org.tw
局版北市誌第2526號

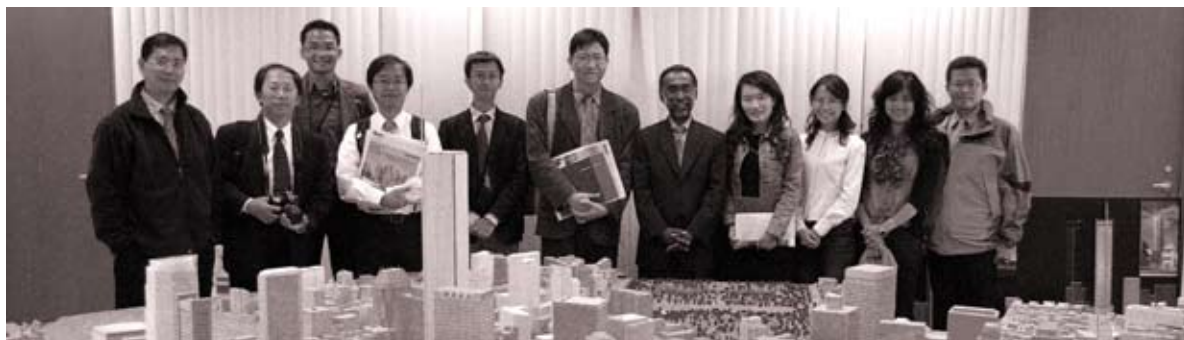
無法投遞時請免退回

本簡訊採贈閱方式，提供相關各界交流之用，採贈閱發行，歡迎索取。

主題 報導

基金會赴美東波士頓、紐約等地 考察更新經驗

基金會副主任 錢奕鋼



本會考察團成員與波士頓更新局副局長合影

本基金會為了深入了解先進城市的更新經驗，特於今年6月5日至6月19日，舉辦兩週的美東都市更新考察，考察城市以美東都市更新重點城市為主包括華盛頓、紐約及波士頓。

此次都市更新考察由丁執行長領隊解說美東三地的都市更新案例，透過成大都計系黃崑山老師的引薦，此行我們拜訪了全美在都市更新開發策略與規劃上最具翹楚的波士頓都市更新局BRA(Boston Redevelopment Authority)瞭解過去波士頓在Big Dig案例上所做的努力與對都市環境的貢獻外，並瞭解未來波士頓所提出的更新開發策略是引進民間的資金及活力來參與都市更新的整體開發策略，透過市場機制達成開發的目的，使得波士頓能夠在城市的競爭中擁有特殊競爭優勢，吸引投資與高附加價值產業的進駐。

此行本會並拜訪現任職於紐約市都市計劃局的

涂平子先生，透過涂顧問精彩的案例解說及實地參訪重要的都市更新及都市設計案例後，讓我們更深入地瞭解紐約市政府如何在全美最高度發展寸土寸金的紐約市中，透過有效率的開發機制與規劃策略研擬，發揮土地最多元化並具開發彈性的使用，讓我們明白政府在高強度的土地使用與優質的生活環境營造上如何取得平衡所做的有效管理，促使紐約市能夠持續保有極強的都市更新活力，創造出紐約市更鮮明的國際都會的都市意象。UR



紐約都市計畫局涂平子先生解說案例

(攝影：陳大引)



NEW YORK 更新案例：南街海港・布萊恩公園

基金會規劃師 周俊宏

古船展示區夜景

主題
報導

一、南街海港（South Street Seaport）

南街海港博物館座落於曼哈頓的東南區，著名的布魯克林大橋橫跨其北側，在17號碼頭向河面沿伸的棧板上，可以清楚地欣賞布魯克林的日昇與日落，十九世紀，此區為紐約最繁忙的貨物及漁獲的進出港，但隨著其他碼頭的興起，此區漸失其光芒，至1960年代逐漸為遊民所佔用。1968年該區被指定為布魯克林大橋東南特定區之都市更新區，1976年主導更新的博物館開始與勞斯公司（Rouse Company）接觸（成功更新波士頓昆西市場（Quincy Market）之開發商），將全區規劃為博物物區（The Museum Block）、謝門鴻區（Schermerhorn Row）、古船展示區（Historic Ships）、富爾頓市場（Fulton Market）、17號碼頭建築（Pier 17）、海港廣場（One Seaport Plaza），透過成功的市場定位和統一招商完成該區域的開發，現在已成為紐約必去的觀光景點。

（一）合乎需求的產品

近年來台灣建築界正流行老舊建築再利用，一時之間似乎所有的老舊廠房只要經過整建、拉皮，招商引進餐飲、展覽機能，保存的問題就可迎刃而解，但事實上仍有許多蚊子館在台灣各處存在，主要在於未從經營角度著手，雖然有簡單的餐飲、展覽服務，但是展覽物不豐，餐飲無特色，並無和其他產業、觀光景點結合，自然無法吸引觀光客到訪，更別提回頭客再度帶入新商業人潮，而南街海港博物館將更新地區當成整體事業經營，由相同的單位將市場定位、規劃、設計、工程、經營、招商、舉辦活動等價值鏈上的各項流程整合在一起考量，以經營為導向。因此初期即將顧客分為三類：居民、上班族、遊客，針對不同客群的原始動機，提供其需要休閒、娛樂、食物和商品，每一寸商業空間都是為了賺取利潤而設計，從而創造出一個可以自給自足的複合都市綜合體。

（二）摒棄對商業的恐懼

公部門的作為多集中於防弊，於行政過程中制定許多關卡，認為依循所謂的規定，就可以防止所謂的弊病，可是若無法從都市更新的初衷，改善都市環境的至高點來思考都市更新案，在防弊的過程中，只能失去改善都市環境的原始目的。南街海港博物館的開發過程中，就曾有過太商業化的辯論，而商業化是否為一個錯誤至今亦無答案，只是經過數十年來的演進，證明這個地方已是來紐約必到的旅遊景點，而附近的社區亦因本區的開發而改善其原有破敗的環境，不同於一般觀光景點，它提供許多文化教育推廣活動，讓觀光客更能感受到此區的深度，對於兒童參訪者更是深植於人心，使此區的美好記憶伴隨新的紐約客成長。或許所有的商業空間皆為利潤而設計，部分反對者認為太過於媚俗，但是商業是一個手段，教育推廣、文化保存與地區更新才是目的，二者缺一不可，需相輔相成。

（三）生活博物館

南街海港博物館為一個涵蓋了四個街廓的複合計畫，其中的建物機能不盡相同，對於整建開發而言，的確有其困難之處，而更新後最終的機能為博物館、辦公室、購物中心、住宅，也是機能炯異的建築群，複雜的土地使用模式與臺北西區的土地使用頗有相似之處，許多機能同處於一個社區，甚至是同一個建築中，不同之處在於南街海港博物館將機能重新排列整合，創造出更好的都市環境，植入新的公共空間，讓居民遊客擁有新的感受和體驗。臺北西區的小環境雜亂，公共空間不足，這是歷史因素使然，但是散佈在不遠的距離間有許多令人感興趣的人、事、物，只是無法有效整合，使人耳目一新，從南街海港博物館的經驗思考到，是否可以以一個生活博物館的概念將其串接起來，以滿足居民或是觀光客停留一天、二天的生活需求出發，將西區市井小民的

生活以觀光的角度作包裝，使原本藏在都市背面，一般民眾不知道或是不敢進入的區域重新展現其過往的風華，就像南街海港博物館一樣讓紐約客引以為傲。

二、布萊恩公園（Bryant Park）

布萊恩公園位於紐約公共圖書館的後側，為紐約中城唯一的綠地，同時也是附近居民與上班族重要的休憩角落，濃密的樹蔭和活動圖書館塑造出舒適的用餐休憩空間，而草地雖然不大，但在擁擠的高樓大廈中，顯得十分珍貴，而這樣優質的公共空間並非生來如此，而是經過多年不斷努力，才得到這樣的環境。

（一）商業行為的引入

布萊恩公園是中城十分重要的開放空間，最初為毒販和社會邊緣人所佔據，最早時期，市政府先引進書報攤、露天圖書館、音樂會…等活動，藉吸引大量人群使流浪漢離開，可是成效不彰，因為到了夜間或是沒活動時，又重新被佔據，公園仍存在不安全的因素，為解決這個問題，市政府計畫引進私人企業進駐，希望讓餐廳明亮的光線和集中的活動，使公園變得更安全，事實證明，因為餐廳的存在，該區的治安獲得改善，環境因為經過管理維護也變得更好，使市民擁有更好的生活環境，這是利用商業環境來解決治安問題的實例。

（二）公私部門的協商

藉由商業行為引入，解決部分的治安和公園管理問題並非一開始就很順利，市政府初期開始此構想時，震驚許多原本贊助此公園和使用此公園的支持者，因為改善公園的基金是來自於市政府補助、餐廳營收、非營利組織和周圍商業行為課徵的特別稅，讓民間業者拿著公部



布萊恩公園之戶外圖書館



布萊恩公園之餐廳（攝影 陳大引）

門預算和特別款，進行商業活動即不合理，且在公園內開發大面積的餐廳，並完全排除一般民眾使用公園的可能性，此政策為公共團體所反對，因為這完全剝奪其他市民使用公共空間的權利，因此，經過一連串的協調過程，最後市府撤回了原有的提議，民間業者僅租用公園部分用地作小餐廳的經營，同時在市公園局的監督責任下，布萊恩公園社團法人組織需負責公園的維護與管理，這樣的結果讓私部門取得商業效益，公共空間也因為商業的引進更顯生氣，吸引更多人潮，這是公私部門充分協調後的好結果。

此次參訪活動，特別安排在布萊恩公園的露天餐廳用餐，原來只有幾位喝咖啡、看書的紐約客，但是，幾分鐘後餐廳隨即擠滿用餐的上班族，由此速度看來，受歡迎的程度不難想像，雖然人潮熙熙攘攘，草地上也都是曬太陽的民眾，但完全無礙於它給人的悠閒氣氛，看著草地上人來人往的紐約客也是一種樂趣。

在更新的過程中，公部門和私部門協商與合作是必經的過程，原則上，公部門在意的是公共利益，私部門則對於商業利益有所考量，只是架構在二者之上都市環境的改善才是雙方面都需要達成的共識，公部門需認知商業行為可以增加公共利益，私部門也要於利益考量下，回饋公共利益，二者並非零和遊戲，像布萊恩公園就是一個很好的例子。



布萊恩公園之棋藝區（攝影 陳大引）

BOSTON都市更新局 都市設計副局長Prataap Patrose訪談

基金會資深規劃師 蔡忠凱

Prataap Patrose 向參訪團講解BOSTON都市發展歷程

主題
報導

本基金會於美國時間96年6月13日-96年6月16日間抵達Boston從事為期4天的參訪行程，其中最主要的拜訪對象為Boston都市更新局（Boston Redevelopment Authority ,BRA）的Prataap Patrose先生（Deputy Director for Urban Design，都市設計副局長），在Prataap Patrose的精心準備下，不僅詳盡地向與會同仁說明BRA在Boston扮演的角色，還說明了都市更新範型的改變，以及民間如何參與都市更新的實際案例等。全程將近4個小時訪問中，除了Prataap Patrose妙語如珠的講述外，還有本基金會執行長與Prataap Patrose的精彩對話，以下為Prataap Patrose演說內容重點摘錄：

動態規劃取代藍圖式規劃

Boston整個城市事實上就代表美國國家的歷史，而整個Boston的城市發展就是從Faneuil Hall這個最古老的區域開始。Boston的更新過程是否有一個Master Plan來做導引呢？事實上現在都市的規劃已經不再使用Master Plan了，因為Master Plan本是為未來明確畫一個願景，且可以執行，但目前Boston這個都市已經沒辦法用Master Plan去執行了-經濟是最主要的原因，因為我們已經無法預測未來經濟的發展！過去執行Master Plan最主要的經費來自於政府，但現在希望民間參與投資，至於如何引進民間資金則是其中最為重要的關鍵。

Boston是經過非常多次的都市更新才成為現今的模樣。我們可以比較Boston 的City Hall及North End這兩個地方，其實City Hall地區在1960年代時，跟North End

一樣是傳統市區，但現在的City Hall地區就是政府用Master Plan的思想去實行-塑造出一個地標型建築物，周邊環繞著開放空間。事實上，那空地很難使用，因波士頓有非常強的東北季風，春夏天氣好，但秋冬時節天氣就很冷，因此舊市區原有的小巷道及小空間，事實上反而比較符合波士頓的生活機能。

然而Master Plan這工具在Boston也並非是絕對不實用的，像著名的Big Dig就是一個Master Plan，但這總共討論了15年才開始執行，因為機會只有一次，無法用私人的方式去讓民間去參與嘗試，未來The Big Dig附近有很大的公園及溫室等公共設施及官方的建築物等。

海港區的更新

舊市區南側的Seaport District地區是工業區，而此地區用的手段是較動態性的都市設計策略，基本上是把都市空間的架構及都市設計的管制準則確認出來，但並沒有真正很準確的規定其量體高度及使用內容等，因為機制一旦建立起來，資金就可能從世界各地進來，因此該地區是採一個動態的發展模式，但最後的發展變成如何就不太能預測。另外，Seaport District地區大多一半以上都私人擁有，促進該地區發展最大的觸媒是一座會展中心，因為會展中心可帶動整個區域的經濟及投資意願，因此BRA的角色，不是由政府很強勢的去主導，而是由政府徵收，但目前政府已經很少使用徵收的手段去處理類似的更新。此外，該地區其實也是一個藝術家區域，已經被劃定為歷史保存區，但很幸運的是該地區只有四個地主，所有權人較少協商較方便。未來本區開發商必須捐土地作為公益設施，有些還會提供負擔中低收入戶的住宅-這些東西事實上以前是由聯邦政府編列預算提列，但現在慢慢轉變由私有資金提供。

新英格蘭地區第一高樓的更新計畫

其他地區如金融區有較高的辦公住宅，其實都是於七零～九零年代建築的，過去十五年之內沒再建築新辦公室，但是這段時間內豪宅卻蓋了不少，因此市場的機制很難去控制，也不是Master Plan所能做到的，所以現在

都市發展是採用即時的規劃，配合整個市場機制如何的動態發展去規劃，如開發商有一土地，會依其需要規劃設計適合方式，也就是先有目標後，再為如何達到目標去設計規劃，不再一廂情願去預測未來容積與使用。

因此，Boston整個都市設計策略已經從過去一個較大型、靜態的執行計畫，轉變成現在一個比較動態執行流程，整個操作的流程跟方式跟過去有很大的不同。

現在在old town金融區部分，我們現在希望能蓋一棟新的地標大樓（115Winthrop Square）來改變都市的天際線，而這一棟的土地大部分為BRA所有，計畫引進私人投資，希望能在這裡創造出多目標、具公共性的使用空間。Boston有很多不錯的辦公大樓，但如何讓辦公室的價值再提昇呢？當私人投資進來時，如何還能相對提供公共空間供大家使用？在這棟地標性大樓中如果lobby在一樓，就已經算是私人化了，所以政府希望能在地面層及頂樓提供公共空間供使用，地面層整個lobby挑成四樓高，讓一般民眾使用這公共空間；另外大樓還設有一個公共的電梯可直接搭乘到87層的公共花園，而這公園也是所謂的公共開放空間。

BRA：創造具有競爭力的都市產品

BRA把都市視為一個產品，你的產品如何去和別的產品去競爭？你能提供什麼最好的服務呢？這個服務指的就是你的生活品質以及所謂的地標性，能給人家感覺你這個空間有什麼好處…。



BRA簡介-Boston Redevelopment Authority

波士頓更新局在1957年正式成立，其前身為波士頓住宅局。爾後波士頓再發展局透過立法的程序被賦予買賣土地以及稅賦減免的權利，以達到鼓勵商業和住宅的更新目標。

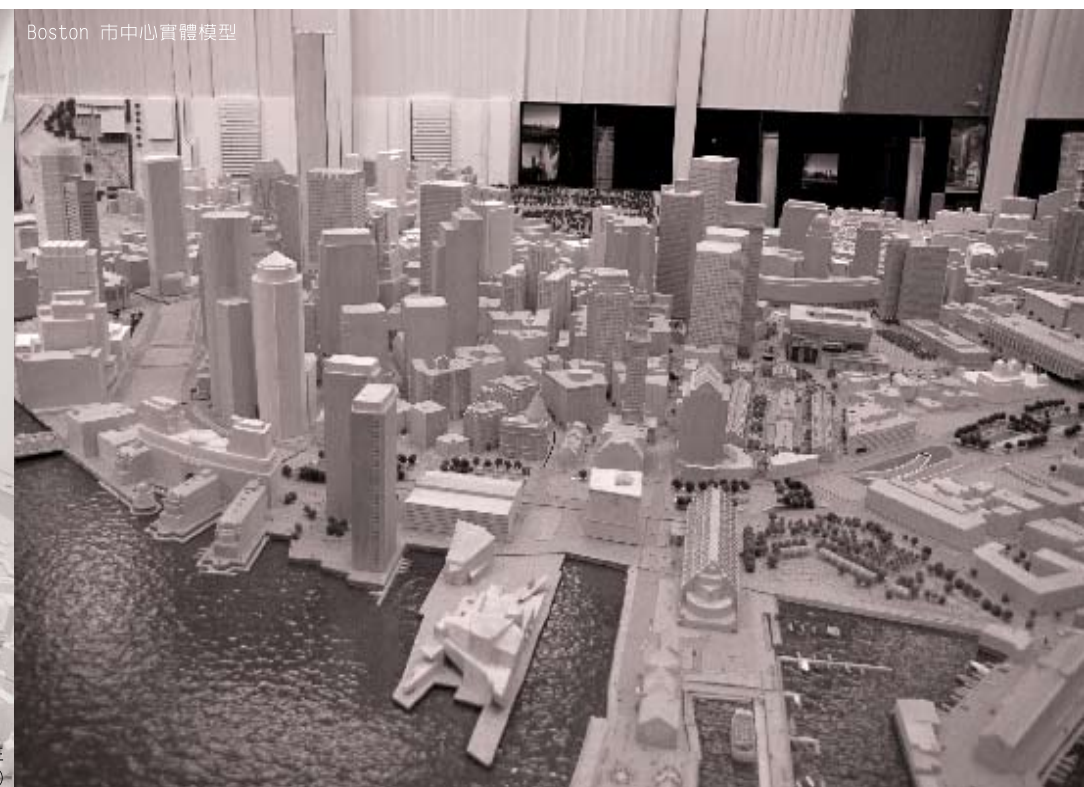
其職責有：

- 審查包括需要放寬土地使用分區管制、使用公有土地、位於更新地區以及接受政府補助的申請案件。
- 協助土地使用分區管制委員會就都市再發展地區及重大建設計畫提出建言。
- 協助研擬土地使用分區管制計畫
- 研擬都市總體規劃方針。
- 取得，出售和租賃房地產來達成經濟再發展目標，並且推動具發展性行業和適當的土地使用政策。
- 發行收入債券和票據來資助計畫執行。
- 擁有和運作3 個工業區。
- 提供企業融資或貸款計畫。
- 提供就業訓練，安置和其他支援服務。

訪談過程中我們不難看出Patrose在言談中所留露出來對於Boston都市規劃及更新政策推動的自信以及驕傲，尤其在面對鄰近大城市如紐約的競爭，竟然能從容不迫的以發掘在地特色來正面迎擊，徹底更新改造這個擁有長遠歷史文化的古老城市。特別是在台灣目前一片拼『經濟』的浪潮下，Boston早就已經以具體的行動，採取動態的規劃機制來配合時代的潮流，確實是值得遠在地球另一端的我們好好借鏡。



Boston都市更新局Prataap Patrose先生
(攝影 陳大引)



Boston都市更新局Prataap Patrose先生

中央都市更新大事紀

內政部營建署 都市更新組

一、政府爲主都市更新案之推動

五十處政府為主優先推動地區，已全數完成先期規劃，提經行政院都市更新推動小組會議作成政策決定，並廣續辦理都市計畫變更、都市更新計畫擬定與招商文件製作等前置作業中，預計於本（96）年底至明（97）年年中，完成上開前置作業後，即可陸續招商投資，粗估將可創造3,800億元商機，造就10萬5,000個就業機會。

（二）基隆市基隆火車站暨西二、西三碼頭、台北市華光社區、南港高鐵沿線再開發及高雄市台鐵高雄港站及臨港沿線再開發等4件指標性都市更新案，已於96年6月27日提報行政院財經小組討論，並於7月4日提報行政院第3048次院會報告通過，未來將分別打造成為「商旅新都心」、「金融管理及數位通訊中心」、「台灣智埠中樞」及「優質住商新天地」，其都市計畫變更作業預計於96年底前完成，勢將具體改善都市結構，展現地方全新風貌與意象，創造無限商機，對提昇國家競爭力極具指標性效益。

（三）96年度都市更新示範計畫補助直轄市、縣（市）政府推動更新相關委託規劃經費，已於96年5月11日函請地方政府完成發包作業及請撥第一期經費，並責成地方政府按月填報各分項計畫進度管考表，及逐案安排規劃團隊與地方政府至本署就規劃方向與重點進行意見交換，以掌握正確規劃方向，目前已召開4場工作會議。

二、民間爲主都市更新案之輔導

（一）為培訓都市更新整合人員及專業人員，加強全民對都市更新的認知，協助社區辦理都市更新，本署自95年至96年上半年，已於全國4縣市試辦7場次研習會及舉辦2場次工作坊，96年下半年起將改由協助各直轄市、縣（市）政府共同舉辦方式辦理。

（二）本（96）年迄今，已輔導12件民間申請都市更新事業計畫（含權利變換計畫）核定發布實施，並廣續主動接洽實施者，關心辦理進度及詢問有無遭遇困難，並協助解決。

（三）針對已核定發布實施，但尚未動工興築之20件都市更新案，已協助10件更新案解決問題，預計96年底前可動工興築，其餘為921震災更新案，需本署協助尋求開發商者，刻請規劃團隊提供開發商需投入成本等相關數據後，再由本署洽請建築開發商業同業公會研商協助的方式。

（四）至本（96）年6月底，本署已召開輔導會議38場，協助48個民間都市更新案解決問題，並廣續接洽實施者，主動召開會議給予輔導。

三、法令修訂

（一）總統於96年7月4日公布都市更新條例第27條條文修正案，該條文係李鴻鈞立法委員連署提案，其目的係為照顧經濟上明顯弱勢之違建戶，並藉由民間協調力量，減少違建戶之抗爭，以加速都市更新之進行。條文修正如下：

第27條第4項 公有土地上之舊違章建築戶，如經協議納入都市更新事業計畫處理，並給付管理機關不當得利使用補償金及相關訴訟費用後，管理機關得與該舊違章建築戶達成訴訟上之和解。

（二）財政部已依行政院「加速推動都市更新方案」規定，於96年4月11日以台財產字第0960011017號令發布訂定「國有土地參與都市更新處理原則」。

（三）都市更新條例施行細則第5條及第9條之1修正草案：為避免未經劃定應實施更新之地區，土地及合法建築物所有權人擬自行劃定更新單元者，有關都市更新條例及其細則有法令上之扞格與執行不一致；以及為強化審議效率，經參考鄰國日本推動「都市更新政策」有關立法縮減審議時程之經驗，明定直轄市、縣（市）主管機關審核都市更新事業計畫或權利變換計畫期限，本案訂於96年7月 由本部法規委員會依法作業程序辦理審查。

（四）都市更新權利變換實施辦法第7條之1及第9條條文修正草案：本部業於96年6月22日召會研商，獲致共識：明定權利變換後不參與分配地上權人，永佃權人或耕地三七五租約承租人，於領取現金補償或補償金提存法院後，由實施者列冊送請主管機關囑託登記機關辦理塗銷登記；另為避免都市更新事業計畫核定發布多時後，實施者始申請權利變換計畫報核，其評價基準日，依現行條文規定，以都市更新事業計畫核定發布日為準，無法因應房地產市場行情變動，致產生爭議，爰統一規定無論都市更新事業計畫與權利變換計畫係分別或一併報核者，其評價基準日，均限於權利變換計畫報核日前六個月內，以杜爭議。本案將於近期依法制作業程序辦理預告公告及後續作業。

（五）都市更新條例部分條文修正草案：行政院已完成審查，並於7月4日函送立法院審查。

三、96年度都市更新國際研討會之召開

已於96年4月24日至28日舉辦，邀請來自英國、美國、日本及香港的專家學者出席，本次主題以台北市南港軸線、華光社區、台北縣新莊捷運沿線及基隆市西2、西3碼頭等4處更新案為主，以專家座談方式提供後續開發策略與實施方式之建議，研討會順利圓滿成功。



都市更新條例部分條文修正草案修正重點

內政部營建署 都市更新組

都市更新具有促進都市永續發展，帶動經濟成長等重要功能，世界先進國家莫不積極推動；臺灣地區經過數十年經濟快速成長，造成都市人口急遽增加，都市規模不斷擴展，早期發展的地區，無可避免地呈現建築物結構老化、實質環境惡劣及都市機能衰敗的現象，在目前各種都市災害頻傳之情形下，確有必要加速推動都市更新，以滿足都市居民對於都市環境品質及公共安全的要求。

行政院於95年1月25日核定行政院經濟建設委員會會同內政部提報之「加速推動都市更新方案」，規定政府應設置單一窗口，協助民間自行辦理的都市更新事業排除障礙，輔導儘速實施。內政部於輔導民間申辦都市更新事業的過程中各界對更新作業、產權複雜難以整合、資金籌措及產權確保等問題迭由反應。為落實推動都市更新，從法令體制面建置更適宜民間投資辦理都市更新的環境，協助民間排除更新障礙，內政部即依各界提供修正建議，積極檢討修正都市更新條例，歷經20餘次研商會議，於95年9月22日及96年4月11日2次報行政院審查，經行政院96年7月4日第3048次院會討論通過，並於96年7月10日函送請立法院審議。本次總計修正22條，增訂3條，修正重點包括縮短都市更新作業時程、解決整合困難及產權處理爭議、提高民間參與都市更新意願、強化中央推動機制及修正權利變換相關規定等5大項。

本草案修正重點扼要說明如下：

一、縮短都市更新作業時程

（一）採整建或維護方式處理之更新地區，得逕由地方主管機關劃定及公告實施，以縮短整建維護作業之流程與時程。（修正條文第8條）

（二）已達事業計畫報核之同意更新比例，得免擬具更新事業概要。（修正條文第10條）

（三）都市更新事業計畫及權利變換計畫之變更，不影響權利關係人之權利義務者，大幅簡化其作業程序。（增訂條文第19條之1及第29條之1）

（四）簡化權利變換所有權人申請異議處理程序及明定主管機關異議處理期限。（修正條文第32條）

二、解決整合困難及產權處理爭議

（一）明定依法保存之聚落及經地政機關列冊管理者，不納入申請都市更新之人數及所有權比例計算。（修正條文第12條）

（二）都市更新以信託方式實施時，其同意更新比例，以信託之委託人數計算。（修正條文第13條）

（三）參照平均地權條例第五十七條規定，明定自辦

都市更新事業應取得之一定同意比例之規定，僅計算私有土地及私有合法建築物部分；並規定其私有土地及私有合法建築物之同意比例均超過4/5時，人數不予計算。（修正條文第22條）

（四）都市更新事業計畫公開展覽期滿前，民眾應有撤銷原簽訂同意書之權利，公開展覽期滿後，除有民法得撤銷原因或經雙方協議者外，不容任意撤銷，以維都市更新事業推動之安定性。（修正條文第22條）

（五）更新案申請建築執照時，以都市更新事業計畫申請送件日為相關法令適用基準日，但應於事業計畫核定後2年內提出申請。（增訂條文第61條之1）

三、提高民間參與都市更新意願（修正條文第45條）

（一）都市更新基金對更新事業補助，除整建維護外，擴大及於組織更新團體實施重建事業之規劃設計費。

（二）更新後經指定額外提供並捐贈政府之公益設施，其樓地板面積除不計入容積外，並得適度給予建築容積獎勵，及放寬因重大災害劃定之更新地區，除因飛航安全管制外，不受建築法令之建築高度限制。（修正條文第44條）

（三）放寬都市更新容積移轉範圍，由同一都市更新地區修正為同一主要計畫地區。（修正條文第45條）

四、強化中央推動機制

中央主管機關得設置都市更新基金，訂定中央都市更新基金收支、保管及運用辦法，以肆應因發生重大變故、避免重大災害及配合重大建設劃定更新地區之推動需要。（修正條文第18條）

五、修正權利變換相關規定

（一）都市更新事業計畫範圍內應辦理有償撥用取得之公有道路、溝渠及河川等公有土地，不納入抵充範圍。（修正條文第30條）

（二）對於不願或不能參與權利變換的分配者，得於發放補償費後，先行辦理產權移轉登記。（修正條文第31條）

（三）權利變換範圍內限制登記之土地及合法建築物，於權利變換後比照抵押權及典權處理登載；抵押權、典權及限制登記，經實施者代為清償、回贖或提存後，消滅或終止。（修正條文第40條）

（四）經權利變換之土地及建築物，依據權利變換的結果，辦理權利變更或塗銷登記，換發權利書狀，未換發者，由登記機關公告註銷原權利書狀。（修正條文第43條）



臺北市都市更新事業（重建區段） 建築物工程造價基準研擬修訂

臺北市都市更新處 更新事業科股長 周世敏

一、背景說明：

本市審查都市更新案有關建築物工程造價，現係參考92年12月公佈「臺北地價調查用建築改良物標準單價表」作為審查基準，其核計原則依94年10月2日第60次臺北市都市更新審議委員會會議審議決議辦理。

鑒於該標準單價表係為補償建築改良物時所採行之計價標準，其與都市更新重建區段建築物係新建工程造價之性質有別，因此援引做為審查依據，似非妥適。並因尚未考量工程物價波動之情形及使用建材設備等級等因素，實際執行狀況無法及時反應，致實施者進行提列結果與表訂造價有所出入，且因更新案實施者未能提供充分資訊，市府審查單位亦缺乏明確審議機制，影響審議效率。

爰此，由臺北市都市更新處委託財團法人台灣營建研究重新研擬，期能反應實際工程造價，費用提列更趨於合理，實施者及審議單位作業有所依循，並顧及所有權人之權益，減少爭議及增加審議效率。



二、辦理過程：

為使都市更新審議作業能掌握市場之脈動，委辦案計畫經由問卷調查與統計分析等方法，推估臺北地區建築物工程造價之市場合理價格，再透過專家訪談與座談會議之舉辦與審核，完成建立建築物工程造價基準之審核，（包含核計原則、標準單價表、營造工程費用估算表、建材設備等級表與超出標準單價審議流程等），以期能作為日後都市更新申請案之審查依據。

該委託研究成果經96年7月30日經臺北市都市更新審議委員會會議審議通過，後續將由更新處辦理公告事宜。

三、計畫成果：

- （一）建立建築物工程造價標準單價表。
- （二）建立建築物工程造價核計原則。

- （三）建立實施者編列依據：
 - 1.營造工程費用估算表。
 - 2.建立建材設備等級表。
- （四）建立工程造價審議流程。



四、新版與原版之比較：

- （一）樓層別分類：原版單價表提供每單層之標準單價，新版則以每五層為分類方式呈現。
- （二）構造別分類：原版單價是給予建築改良物編列時之參考，本建築工程標準單價表則為都更新建築使用，以常用之鋼骨造、鋼骨鋼筋混凝土造與鋼筋混凝土造三類主要構造。
- （三）呈現方式：原版提供每一參考單價之上、下區間值，以往在使用上，常造成實施者在引用上出現混淆，故新版提供各樓層別之平均造價，以降低審議時之爭議。
- （四）物價波動修正：原版單價已公告使用多時，造成其合理性偏低，故新版單價考量物價波動因素進行研析，並提出合理之標準單價表。
- （五）建材設備等級差異：原版單價表在建材等級設定為符合規範之中至高級，較無依據，故新版核計原則提供了建材設備等級表，並於單價表中加入考慮。
- （六）原核定權利變換工程費用之營建費用 = 地政機關登記之產權面積 × 工程造價（產權面積），為配合本案工程造價之定義係以總樓地板面積為準，故應配合修正為營建費用 = 總樓地板面積 × 工程造價（總樓地板面積）。另有關△F4及△F6等二項容積獎勵，於計算銷售淨利時所用之工程造價應配合修正為以產權面積計算。

附件一

建築物工程造價標準單價表（單位：平方公尺）

臺北都市更新（重建區段）建物工程造價基準									
構造別	鋼骨造			鋼骨鋼筋混凝土造			鋼筋混凝土造		
建材設備等級	第一級	第二級	第三級	第一級	第二級	第三級	第一級	第二級	第三級
1~5 層							18,500	21,000	26,500
6~10 層	33,600	36,800	44,900	28,000	30,700	37,400	23,800	27,000	34,100
11~15 層	36,500	39,900	48,700	30,300	33,200	40,600	26,700	30,300	38,300
16~20 層	40,500	44,300	54,000	33,800	36,900	45,000	29,300	33,200	42,000
21~25 層	44,400	48,600	59,200	37,000	40,500	49,400	32,100	36,400	46,000
26~30 層	47,300	51,700	63,100	39,400	43,100	52,600			
31~35 層	49,700	54,300	66,300	41,400	45,300	55,200			

備註：
1.本建築物工程造價標準單價表之物價基準日為2007/03。
2.有關本標準單價表之複合式結構運用原則，請參閱核計原則第五條之說明。
3.有關建築物地下層加成計算方式，請參閱核計原則第五條之說明。
4.有關建築物樓層高度加成計算方式，請參閱核計原則第六條之說明。
5.有關本標準單價表之物價指數處理措施，請參閱核計原則第七條之說明。
6.本標準單價表之建材設備等級：
（1）第一級：為一般等級
（2）第二級：為中高級等級
（3）第三級：為高級等級

建築物工程造價標準單價表（單位：坪）

臺北都市更新（重建區段）建物工程造價基準									
構造別	鋼骨造			鋼骨鋼筋混凝土造			鋼筋混凝土造		
建材設備等級	第一級	第二級	第三級	第一級	第二級	第三級	第一級	第二級	第三級
1~5 層							61,000	69,100	87,500
6~10 層	111,100	121,500	148,200	92,600	101,200	123,500	78,600	89,000	112,700
11~15 層	120,500	131,800	160,900	100,400	109,800	134,000	88,300	100,100	126,700
16~20 層	133,900	146,400	178,600	111,600	122,000	148,900	97,000	109,800	139,100
21~25 層	146,800	160,500	195,900	122,300	133,800	163,200	106,100	120,100	152,100
26~30 層	165,400	171,000	208,700	130,300	142,500	173,900			
31~35 層	164,200	179,500	219,100	136,800	149,600	182,600			

備註：
1.本建築物工程造價標準單價表之物價基準日為2007/03。
2.有關本標準單價表之複合式結構運用原則，請參閱核計原則第五條之說明。
3.有關建築物地下層加成計算方式，請參閱核計原則第五條之說明。
4.有關建築物樓層高度加成計算方式，請參閱核計原則第六條之說明。
5.有關本標準單價表之物價指數處理措施，請參閱核計原則第七條之說明。
6.本標準單價表之建材設備等級：
（1）第一級：為一般等級
（2）第二級：為中高級等級
（3）第三級：為高級等級



都市更新萬萬戶

臺北縣都市更新推動架構與內容

都市更新是跨部門長期奮鬥耕耘的工作，萬萬戶是一系列長期推動累積的成果。為積極推動北縣都市更新工作，縣府城鄉局分從加速個案審議及推動策略更新二方面進行行政創新與改革。

加速個案審議-健全法令機制、提昇審議效能

截至96年7月底止，縣府受理更新案件計有68處，其中發布實施者12案、權利變換計畫審議中3案、已開工10案、完工進住1案，預計更新面積37.7公頃，提供4745戶住宅。

對於民間更新個案的審議，縣府不斷在品質與速度之間思考拿捏平衡點，讓簡化都市更新行政程序的同時，亦能兼顧計畫內容的合理性，以確保更新後的環境更好。為了提昇審議上的效能，縣府已實施臺北縣都市更新審議原則、臺北縣都市更新權利變換計畫提列共同負擔項目及金額審議原則、都市更新與都市設設聯席審議、都市更新府內幹事會審查等等，加上未來立法院若能通過「都市更新條例部分條文修正草案」，使符合多數同意比例者即能提送事業計畫，相信都市更新之時程將更為縮短。

而為了提升都市更新之合理性與公益性，縣府除訂定「臺北縣公有土地納入都市更新檢核原則」外，也修訂「臺北縣都市更新單元劃定基準」及「臺北縣都市更新建築容積獎勵核算基準」。北縣都市更新單元劃定基準於民國90年8月23日起開始實施，訂定當時由於時值都市更新條例發布之初，各界尚在摸索，規範內容較簡單，僅有「面積」之規定，不若其他縣市訂有環境評估指標作為民間自行劃定更新單元之依據，惟時至今日，都市更新個案日益增加，也逐漸產生更新單元面積雖符合本縣都市更新單元劃定基準，但實際基地條件或狀況（防救災出入空間不良、空地比過高、過早更新造成資源浪費等等）並不完全符合都市更新立法意旨之情形，有鑒於此，縣府爰進行該基準之修訂，該基準經修正後，現行二點條文增列為九點，除原有對於面積之規定外，為提昇都市更新實施之合理性與公平性，亦增訂有關更新單元之區位(不得位於農業區保護區等非都市發展用地)、臨路條件(臨路寬度至少八公尺以上，以符防救災需要)、環境評估指標(十項指標中至少要符合三項指標，以符實施更新之需要性)、不得造成相鄰土地無法劃定更新單元(保障人人均有機會自行劃定更新單元辦理都市更新)、民眾亦得研擬更新計畫向本府申請劃定為都市更新地區(結合民間資源並宣導都市更新整體規劃之觀念)等等規定，修正後之條文，將提高民眾評估都市更新之可行性，並增進對都市更新之認知。

現行「臺北縣都市更新建築容積獎勵核算基準」，共列有△F1～△F6等六項獎勵項目。容積獎勵雖然是都市更新的誘因之一，但容積是社會大眾的財產與共同負

臺北縣政府住宅及城鄉局 都市更新課

擔之成本，要爭取容積獎勵，應有相對的公益貢獻與付出，才有正當性與合理性。考量現行獎勵內容偏重基地自身的區位條件與類型，較缺乏公益貢獻，且獎勵內容未能真正反應本縣環境需求，對改善本縣環境問題之幫助有限，以及為讓容積獎勵明確化、定額化，以利民眾儘早確定獎勵額度，幫助更新整合，故本次修法方向，係因應本縣環境通案問題（如道路狹窄交通擁擠出入不便、影響消防救災、公園綠地缺乏、建築型式缺乏變化等等），加入基地退縮、基地綠化、縮小建蔽率等等規定，並將不合理之項目予以刪除，以及將計算方式明確化，期望有助儘早整合。

推動策略更新-整體更新規劃、重點深度耕耘

北縣幅員廣大，依本縣都市更新推動政策白皮書之目標方向，本府將優先以捷運場站、重大建設、新舊商圈、觀光景點四大類型區域為主軸循序推動，有別於民間小規模基地之更新，本府著重於宏觀大規模的思考與作為，推動面向有二，一為整體更新規劃，讓都市有計畫之再發展並作為民間推動更新之依據，二為重點深度耕耘，乃進一步針對重點地區進行都市更新之整合與落實作業，原則上公有土地多者，將由政府主導開發，私有土地多者，則由政府協助整合，鼓勵民間辦理。

五大熱區

本府於95年即開始陸續推動板橋浮洲榮工廠週邊、新店榮工廠週邊、永和大陳義胞社區、汐止火車站週邊、樹林火車站週邊等5處地區之先期規劃工作，今年將廣續辦理都市更新計畫擬定、必要之都市計畫變更以及招商文件研擬事宜，預估可帶動180公頃之更新開發。其中板橋浮洲榮工廠週邊更新案，計畫面積達95公頃，在整體佈局上，除了運用台鐵浮洲簡易車站、亞東醫院捷運站、特二號道路等交通優勢外，將進一步結合台灣藝術大學、電訊園區等資源，朝向文化藝術、數位創意、休閒娛樂等活動發展，再配合提供充足的公共設施，期能打造一個繼新板特區之後，另一個綜合性開發的副都心，該區內公有土地面積近30公頃，將由本府採區段徵收方式自行實施，今年已開始進行區段徵收前置作業，預定100年完成。而新店榮工廠週邊(32公頃)、汐止火車站週邊(31公頃)、樹林火車站週邊(17公頃)、永和大陳義胞社區(10公頃)在今年完成都市更新計畫之擬定後，也將陸續委託進行整合，並配合相關獎勵措施（如關聯性公共設施優先配合興闢）來鼓勵民間業者一起投入該地區之更新，將為北縣帶來另一股更新熱潮。

都市再生新挑戰

臺北市都市再生方案簡介

臺北市都市更新處 更新企劃與經營科科长 方定安

面對全球化城市競爭的時代，臺北市都市再生將朝強化國際競爭力，推動具標竿性的地區擬定優先指標計畫、次優先計畫、更新示範點計畫，並持續協助獎勵民間參與更新。臺北市都市再生方案工作計畫優先指標計畫共33項子計畫、次優先指標計畫共16項子計畫、都市更新示範點計畫共8項子計畫、其它再生計畫共68案。優先指標計畫之主要目標在於「奠基臺北、開創永續臺北城」，並建構臺北成為親水、科技、活力、歷史、人文、健康之永續城市。

親水城市-淡水河整治關連計畫

親水的都市，是創造城市競爭力之成功關鍵，「活化淡水河」是市府重要都市政策；本案希望藉由河岸空間的整體改善及週邊地區公共環境的改善，連接河岸與附近街區，提供市民親水空間及優質水域景觀，並引導相關產業參與以吸引觀光遊客。

子計畫包括：

- 1.洛陽停車場週邊再造計畫
- 2.延平河濱公園至大稻埕碼頭親水河岸整治計畫
- 3.北投關渡河口光點計畫

科技城市-高新科技及文創園區發展計畫

臺灣科技產業發展第一是世界有目共睹，本案透過公共設施、公共環境的鋪設及整備，鏈結內湖-南港、士林-北投產業軸帶，並建構良好有利的環境及投資誘因，讓人才根留臺灣、根留臺北，網羅國際人才至臺灣研發科技、創造經濟，發展出一個更繁榮的臺北。

子計畫包括：

- 1.內湖-南港間高科技文創園區開發計畫
- 2.士林-北投大開發計畫

活力城市-西區風華再現計畫

西區擁有豐富的人文歷史及人情味色彩，例如華西街觀光夜市、香火鼎盛的龍山寺，以及曾是文人雅士流連的紅樓戲院及具青少年文化的西門徒步區等；本案主要係透過整體規劃、軟硬體建設及重點執行計畫，將西門町打造成為具流行文化的特區，並經由沿線整體景觀改善及行銷，串聯西區的歷史、人文資源景點，打造具深度的文化觀光網絡，再造臺北新西區。

子計畫包括：

➡ 捷運沿線

目前縣府也正著手進行捷運沿線(包括捷運新莊線、板橋土城線、中和線、三重蘆洲線等)之更新工作，預計於今年底完成更新規劃，明年將公開徵求實施者或委託更新服務公司進行更新之整合與推動。以捷運新莊線而言，目前選定捷運輔大站週邊、塹仔圳地區、頭前庄、先嗇宮週邊等重點地區(約100公頃)進行更新計畫之研擬，除了因應捷運新莊線、環狀線與機場線之規劃，將進一

- 1.西門時尚文化打造計畫
- 2.萬華鄉土再現計畫

歷史城市-大稻埕古城再現風貌

大稻埕係臺北三百年來發展之舊城區，懷舊的南北貨大街、淡水河岸碼頭及該區豐富的文化資產、產業特色及濃厚的人情味，在在牽連老臺北人之共同記憶，市府計畫整合本區相關資源，活化傳統文化，並將注入新鮮元素，強力規劃施作，提升整體商業競爭力。

人文城市-型塑故宮瑰寶大道計畫

故宮，已是華人人文歷史的代名詞。從故宮至至善路、福林路、士林捷運站週邊沿線，長期以來已建構許多優質的歷史人文景點，市府將透過整體景觀規劃型塑故宮瑰寶大道，再造臺北的文化之都城市意象。

子計畫包括：

- 1.自強隧道美化設計規劃
- 2.故宮至士林捷運站沿線策略空間意象規劃
- 3.故宮視覺意象（路燈掛版）計畫
- 4.故宮博物院前廣場整體改造計畫、人行空間景觀意象規劃

健康城市-松菸「巨蛋」及「文化園區計畫」

健康城市是近年國際各都市所追求的目標，臺北大巨蛋是實現健康城市的重要推手，目前已經完成土地取得及變更等相關程序，市府將引入民間活力、資金及效率，透過公私部門合作，建構臺北文化園區。

子計畫包括：

- 1.民間參與興建營運臺北文化體育園區大型室內體育館開發計畫
- 2.松山菸廠文化園區興建營運移轉計畫



步結合新莊副都心、頭前重劃區、塹仔圳等地區之開發，並配合產業轉型，打造優質「工作-休閒-產業軸帶」，粗估至少可帶動近300億元的商機。

未來本縣更將委託成立更新總顧問提供民眾及政府執行都市更新之諮詢窗口，加上更新的審議與推動，期望經由整體規劃及政策之配合，整合當地居民與企業，輔以相關獎勵措施鼓勵民間業者一起投入該地區之更新，共同創造美好的都市環境。



07/08 第三十五期

太平洋建設開啟南港區都市更新新頁

太平洋建設整合多年，並委託本基金會規劃之「臺北市南港區東新街都市更新案」，業於96年5月18日經臺北市政府發佈實施

地區簡介

臺北市南港區過去以工業發展為主，但本區具捷運、台鐵、高鐵三鐵共構、軟體經貿園區等題材，加上進行中的鐵路地下化預定5年後完工，北市商圈可望由信義計畫區向東往南港擴展，南港區從都市發展配角轉變成臺北市的另一個都會中心。

本更新案緊臨南港東新街，近捷運板南線後山埤站，交通便利，附近公共設施充足，包括臺北市立聯合醫院忠孝院區、修德國小、成德國中、聯成公園、成德公園、南港公園以及大型量販店等，生活機能非常完善（附圖一）。惟基地內多為1層磚造建築，建物老舊零亂，排列密集，且現有巷道彎曲狹小，安全防災與衛生堪虞，實質環境窳陋，部分區域更因為廢棄閒置，而遭民眾隨意棄置垃圾，造成環境衛生上的隱憂，故臺北市政府於91年10月將本基地劃定為更新地區。太平洋建設鑑於「都市更新是都市發展過程的必經途徑」，並考量地盡其利以及配合政府積極推動都市更新的政策，期望透過都市更新事業的實施，促進區內土地合理使用，活絡南港地區持續發展。

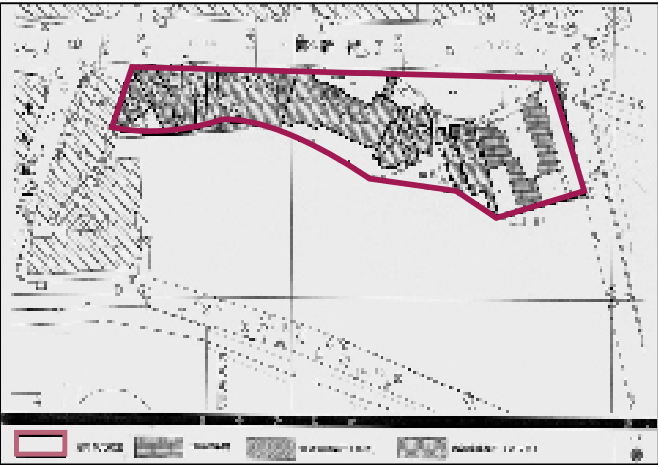


基地範圍圖

權利人整合及拆遷安置計畫

本基地更新前共有22筆土地，土地所有權人及合法建築物所有權人約十餘人，包含少數之畸零公有地，惟舊違章建築戶眾多、占用情形嚴重，加上未辦理繼承等課題，諸多開發風險因素，導致本案遲遲無法以傳統合建方式開發。因此，都市更新的容積獎勵、稅賦減免及

基金會副主任 張志湧



基地現況圖

權利變換產權處理方式，為本案的開發整合提供誘因，並適度降低開發風險，終於95年5月完成權利人整合工作。

本案拆遷安置計畫包含合法建築物拆遷安置及舊違章建築戶處理方案二部分，其中合法建築物屋主亦具備地主身份，都市更新後可參與權利變換分配房地，其房舍主要以發放補償金方式處理；舊違章建築戶處理部分，以現地安置方式處理，惟舊違章建築戶需負擔部分實施費用。

建築計畫

本案基地面積為3,603.00㎡，其土地使用分區屬第3種住宅區及第2種住宅區，其建蔽率分別為45%及35%，容積率分別為225%及120%，經計算後其平均建蔽率為43.63%，平均容積率為210.662%，基準容積為7,590.15㎡。本案分別取得39.61%及12.85%之都市更新容積獎勵及停車獎勵，獎勵後之總允建容積面積為11,571.32㎡，本案在產品定位上以住宅為主，並於地面層設置店鋪，更新後總銷金額約21.7億。

本案係由金以容建築師事務所規劃設計，在量體配置上，由於基地臨東新街之面寬更寬達130餘米，為配合本案基地狹長狀且背側界線呈不規則形，綜合基地條件並避免量體造成都市環境之壓迫感，以7層、11層與15層之三棟建築量體由西向東依序配置，形成一連續且逐漸升高之沿街立面。三棟建築體立面以連續之垂直及水平飾板作為共通之語彙，一方面強化本案三建築體間之關聯性，一方面藉以降低因連續立面的驚人長度所帶來



規劃設計透視圖

的衝擊感，各建築體則以垂直線條強化本身量體之完整性，並以窗面之凹凸變化創造立面之豐富層次；夜間配合建築燈光設計，塑造本案之識別性與特色以帶動鄰近地區之新氣象。

權利變換結合信託取得更新融資

在本更新案的結合權利變換與信託機制，在更新融資上作出重大突破，創下國內第一宗採土地信託模式的都更案，有效解決建商開發階段資金籌措的課題。太平洋建設委託日盛商銀信託部擔任授信銀行及受託銀行兩個角色下，不但大大消弭地主把土地產權交付信託，所產生的產權風險，更順利取得日盛商銀的融資。辦理都更必須結合不同層面的專業，對於銀行來說，則是透過信託平台及權利變換制度的保障，達到風險控管、放款資金又有適當貸放對象的雙重目的。預期將來這一種結合專業都更顧問、建築師、計畫實施者、專業受託銀行及授信銀行所推動的都更案，將是銀行積極爭取的案源。



建築配置圖

表一：計畫概要

設計規劃團隊	
所在地	北市南港區新光段二小段東新街
實施者	太平洋建設建設
更新規劃	財團法人都市更新研究發展基金會
信託、融資銀行	日盛商銀
建築設計	金以容建築師事務所
基地概要	
面積	3,603.00平方公尺
地使用分區	第二種住宅區、第三種住宅區
建築概要	
基準容積	7,590.15平方公尺
都市更新容積獎勵	3,006.17平方公尺（39.61%）
停車獎勵	975.00平方公尺（12.85%）
總樓地板面積	22,794.94平方公尺
總銷面積	5,611坪
更新事業推動	
更新地區劃定	2002.10.28
事業概要申請	2004.09.30
事業概要核准	2005.01.17
事業計畫、權利變換計畫申請	2006.06.05
事業計畫、權利變換計畫發佈實施	2007.05.18

士林區運用權利變換機制 處理複雜產權第一案

長虹建設委託本基金會規劃之「臺北市士林區中山北路都市更新案」，業於96年6月21日經臺北市政府發佈實施，為長虹建設涉足都市更新第一步

地區簡介

士林區位於台北盆地偏北方，隨著台北都會區擴散而成為臺北市得天獨厚之商業、住宅及休閒地帶，區內有陽明山國家公園、故宮博物院、雙溪公園、士林官邸等重要觀光景點。

本案位於中山北路5段，鄰近中山北路與中正路交叉口，位於士林、圓山通往天母之要道上，東側、東北側為燦坤、麥當勞等零售商業發展興盛，離捷運北淡線士林站步行距離僅5分鐘，交通十分便利，捷運以西即為士林舊市區，因此本區肩負銜接士林舊市區，帶動中正商圈周邊零售商業再發展等重要使命，但目前更新單元內建物多為屋齡35年左右之一層樓之磚造石綿瓦建築，建物十分老舊且未發揮其應有效益，與周邊景觀甚不協調，因此臺北市政府已於91年10月28日，依據都市更新條例第6條第4款「建築物未能與重大建設配合」為由，公告為劃定都市更新地區。

長虹建設考量本地區區位之特殊性，遂決定接受更新單元內所有權人之委託擔任本案之實施者，以本案為長虹建設涉足都市更新之第一案，並委託本基金會辦理事業概要核定後之相關更新事業事宜。

透過權利變換計畫有效處理複雜產權問題

由於更新單元內產權複雜，除佔有他人違占建戶外，土地與建物分屬不同所有權人，且部分土地遭設定地上權，協調不易，因此決定以權利變換方式實施，透過權利變換明確的規範，公平、公正、公開原則及賦稅減免之誘因，本基金會亦加緊腳步整合建築、與鑑價機構等專業技術，終在本專業團隊及實施者之努力之下，取得

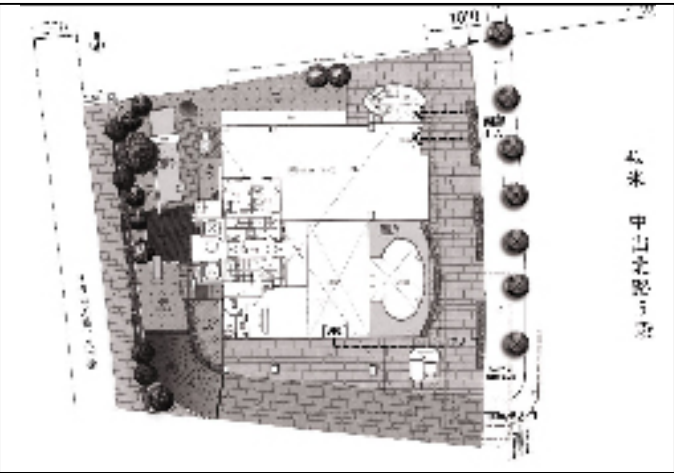
基金會副主任 張志湧

基金會規劃師 鄧梅姬

所有權人及相關權利人信任，目前已於94年12月完成整合工作取得更新單元內全體土地與建物所有權人同意。

建築計畫

本案基地面積2,023平方公尺，土地使用分區為第三種商業區（特）（原住三、住三之二），建蔽率為45%，容積率分別為225%及400%，基準容積為342.747%，基準容積為6,933.78平方公尺本案分別取得16.86%及20%之都市更新容積獎勵及停車獎勵，獎勵後之總允建容積面積為9,489.38平方公尺，原本設計為地上22樓，地下5樓之SRC造之雙併高層建築，但審議過程中，因周邊居民屢次進行陳情，希望能降低本案高度，因此配合



建築配置圖

規劃設計透視圖

居民陳情意見，將樓層高度調降至19樓，在產品定位上以住宅為主，並於地面層設置店鋪，更新後總銷金額約24.98億。

本案係由黃永洪建築大師，進行負責規劃設計，由於本案位於中山北路五段上且正對官邸花園，因此在此重要交通景觀路段上，除配合中山北路弧形彎道，與鄰地現況退縮建築，且依現況動線與公園綠地系統分析，考量減少對環境影響，留設空地高達60%，以提供呼吸空間，量體朝高度發展，興建一棟富有國際視野，兼具現代簡潔精神與穩重和諧意象之高層建築，在量體造型上，屋頂部分將採用皇冠式框架性造型，配合燈光照明，增加中山北路天際線之雕塑感與藝術性，並塑造遠距離的視覺焦點，金色橢圓型的住宅入口大廳，搭配沿街倒影水池與室內植栽，配合基地兩旁兩旁的商業空間與綠蔭，構成環境融合之連續性的都會休閒空間。

拆遷安置計畫

本案拆遷安置計畫包含合法建築物拆遷安置及舊違章建築戶處理方案二部分，其中合法建築物屋主以權利變換關係人身份參與權利變換，分配更新後房地，其房舍主要以發放補償金方式處理；舊違章建築戶處理部分，協議後亦以發放補償金之方式處理。

結語

本更新事業之實施，將可帶動周邊零售商業的發展，臨中山北路5段部分，計畫退縮5.1米寬之人行道與對側之士林官邸、福林公園等開放空間相呼應，而鄰5米寬之中正路187巷部分亦計畫退縮4米無遮簷人行道，以提升其防救災功能，並有效發揮捷運與市立古蹟周邊土地之使用效益，活化土地應有之機能，提供停車空間，有效抒解士林官邸周邊之停車問題，調和都市景觀，改善市容觀瞻等目的，對政府、地區里民、地主來說，將是個三贏之計畫。



表一：計畫概要

設計規劃團隊	
所在地	中山北路5段
實施者	長虹建設
更新規劃	財團法人都市更新研究發展基金會
建築設計	黃永沃建築師事務所
基地概要	
面積	2,023平方公尺
土地使用分	第三種商業區（特） （原住三、住三之二）
建築概要	
基準容積	6,933.78平方公尺
都市更新容積獎勵	1168.84平方公尺（16.86%）
停車獎勵	1,386.76平方公尺（20%）
允建容積	9,489.38平方公尺（469.07%）
總樓地板面積	19,090.13平方公尺
停車位	189輛
樓層數	地上19層，地下5層
用途	一般零售業、集合住宅
實施方式	以權利變換方式實施

更新事業推動

更新地區劃定	2002.10.28
事業概要核准	2004.11.05
更新事業計畫、權利變換計畫申請	2005.12.29
更新事業計畫、權利變換計畫審議通過	2006.12.13
更新事業計畫、權利變換計畫發佈實施	2007.06.21



本基地視野景觀

全方位日本都市再生計畫

日本都市結構改造及政策革新路線

譯者：何芳子

本文原載出處：URCA

（翻譯轉載已獲日本再開發推動者協會同意）

日本都市再生計畫的推動被定位為「都市結構改造及政策革新路線」的重要一環。由首相親自擔綱指導的此種由上而下的強力政策，以「創造都市魅力」，「強化國際競爭力」，「運用民間資金與技術振興內需，實現經濟再生」及「增進土地流通，解決不良債權」為目標。於東京、大阪、名古屋三大都市圈域選定十五項，及都市再生緊急整備地域總面積達6,500公頃以上，希望誘導民間投資參與開發建設事業，將泡沫經濟崩潰後日本，從長期經濟低迷及景氣不振的困境中跳脫出來，於邁入二十一世紀之際，順勢並緊緊抓住經濟復甦的契機，以官民合作模式，再創經濟榮景，改造都市結構，增進都市機能，提升國際競爭力。

日本都市再生計畫的推展既然定位為都市整體結構改造的重要環節，當然其實質內涵必須兼顧軟硬體網絡系統的建構及都市基盤設施的興建，即全方位、多層次體制的整合及相互配合措施，就其具體內涵，概可歸納為十大系統，以東京圈域為例，涵蓋資訊通信、道路、交通運輸、土地利用、產業、居住、防災、生態循環、觀光交流及社區參與等十大系統的改善與充實。

(一)資訊與通信系統

日本將2001年定為寬頻元年，以ADSL（Asymmetric Digital Subscriber Line）為中心，提供不中斷的高速國際網路接取服務。幾年來，更以較單純的Ethernets技術與光纖結合，發展更快速，更廣域的資訊通信服務。

東京配合筑波研究學園都市與都心區秋葉原站間的高速鐵路興建，已於學園都市及高鐵沿線地區，於2005年起動廣域網絡（Wide Area Network WAN）的運作，預計沿線地區將有3萬戶住宅陸續興建並配合建構社區網路系統（CAN Community Area Network）。

今後嶄新的網路系統將仍由民間企業主導強力推展，而政府部門應負責確保公平合理的競爭環境，支援技術準則的確立，並擔任市場競爭的仲裁角色。

(二)道路系統改善、充實

東京都圈域內道路系統架構早於1970年代既已確立，相較之下其放射道路環狀系統之建設顯著落後。因此造成都心地區超載的交通負荷及嚴重阻塞問題。首都圈內中外三條環狀道路網，因二、三十年來受限於部份必須穿越已發展市街之路段，土地取得遭遇現住戶的抗爭抵

制；部份有破壞生態環境之虞路段，受到環保團體的強制反對，以及工程建設的龐大經費籌措等問題而延誤。

為突破困境乃徹底進行通盤檢討，採取修正路線或採地下化施工方式，或就嚴重阻塞瓶頸路段增建補助路線等手法，改善實質道路系統。此外，同時積極普及ETC收費系統，並就車內裝置之感應器費用，採取優惠措施等，以提高裝設意願，強化收費站的交通順暢。



橫濱站東口新都市大樓，除了SOGO百貨外，主要的機能是結合捷運、鐵路、巴士、渡輪的交通轉運中心。

(三)都市鐵路等交通運輸系統

日本東京、大阪、名古屋等大都市圈域內，都市鐵道系統密佈提供相當便捷的運輸服務普受好評。但仍然存在諸多課題。如東京首都圈尖峰時段平均混雜率，目前仍為180%左右，較大阪圈的140%，名古屋的155%左右為高。路線容量超密並接近極限，故運轉速度大幅低落而拉長旅次時間。此外，新宿等多處副都心場站路線過度集中，交錯複雜，轉乘距離漫長，費時又費力。在日本雖於2000年5月訂頒交通設施無障礙環境法，但目前仍未全面普及改善。

因此，都市再生計畫中將首都圈域內鐵路交通最混雜的42條路線區段列為最優先改善重點。將採增建新路線，複複線化等措施，利用更深度地下空間，建設快車路線，既有路線提供為慢車路線，以提高運輸能力，同時針對路線集中，且複雜交錯的轉乘據點進行場站空間、動線的修正檢討。

此外，近年來，以自行車轉乘鐵路的旅次益見增長，故將大力鼓勵自行車的利用，配合闢設自行車的停放空間，確保自行車專用道或普及自行車租用等機制，均有助於增進此種既安全、健身又環保的短距離交通工具的推展。

在交通運輸系統方面，已規劃東京灣港區內，集中配置物流據點，充分結合鐵路與海運設施，以提高港灣物流的便捷性及產業競爭力。

在空運方面，都市再生計畫中業將成田及羽田空港運作功能的提高納為重要環節。於邁入二十一世紀後積極擴建兩空港的跑道及相關設施並配合充實鐵路與道路系統的連接，以提高可及性與便利性。此外，更將強化與橫濱MM21、東京臨海副都心及迪斯尼等觀光景點的連絡功能。另為順應快速增加的東亞包機需求，由西側相距約38公里處的橫田基地分擔部分功能。

(四)土地利用系統

日本於2000年底統計，由特殊法人持有，東京都心地區公有土地及地方政府所屬土地開發公社等擁有土地，目前尚處低度使用狀況者不在少數。在東京圈域內仍保有諸多閒置土地，主要是因為受到公有不動產處分運用方式限制及土地交易龐大稅負影響，而阻礙了土地流通機制之有效建立。

目前一般民眾對土地持有價值觀已大有改變，土地的擁有與利用的面向已能適當分割，不動產證券化操作已日漸普及，今後，對於可有效提供產業使用的土地與可創造優良居住環境的土地應予確實分區，對於產業用地的所有權與使用權，宜適當放寬土地流通化限制條件，藉以建立合理的土地交易市場。至於適合提供優質住宅之土地，應以居民為主體，塑造具有地區特色的發展願景，推動居民自主性的都市環境改造計畫。

(五)產業發展系統

日本在高度經濟成長期，產業大量集中三大都市圈域。為抑制首都圈域生產機能過度集中，乃於若干重點地方都市推展產業振興政策。但經歷了長時間的經濟停頓期後，使得東京的製造業喪失國際競爭力。近年來，IT工業技術、奈米科技、生化及遺傳基因工學等的發展，已進入白熱化競爭態勢。為創造研發領先地位的競爭力，對於IT、奈米工學及生化遺傳基因等技術研發與產業化的結合，將藉由學術研究、機關與企業界的攜手合作，提供孕育新創意尖端產業的發展環境，強化日本在產業、經濟的國際競爭力與影響力。

(六)居住環境優質化系統



東京車站都市再生願景模型



俯瞰品川東口更新地區之中央公園

日本在第二次大戰後，住宅發展以「量」的充足為最大目標，直到1973年，全國住宅數與戶數相等，接著是解決狹小居住空間等「質」的提昇課題。以「nLDK」為住宅規模的評價尺度。為求獲取較寬敞的居住空間，居民多移居郊區，成為遠距離的擁擠通勤族群。但在人口高齡化，女性積極參與社會活動、資訊普及、環保等觀念與背景的演變下，居住形態更趨多樣化：希望享受都市複合機能及便捷性的「都心居住型」，與期望體驗豐富自然環境之「郊區田園型居住型」等截然不同的生活型態，未來將致力建構健全之多樣化住宅流通體系，以滿足不同需求。

(七)都市防災系統

1995年發生的日本阪神大地震，殘酷暴露了大都市人口密集地區面臨了重大震災的脆弱性與無力感，因此都市危機管理體制機能受到重視。以往雖由中央主導以東京都為中心實施防災對策，但在若干建物密集市區於遭受直下型地震來襲時仍有發生嚴重災害之虞。故今後將於對應災害時，強化從初動、緊急到復健等階段的機能及操作機制，並就避難路徑、資訊傳達設施、廣域防災據點及住宅耐震化加強等，藉由官民合作，建立社區自助與互助的防災系統。

(八)都市生態循環系統

十八世紀產業革命後，工業社會帶來大量生產、大量消費、大量廢棄的生活型態，卻於二十世紀後期帶來嚴重的水質、空氣污染及地球溫室效應等環境問題。今後，針對人口、資源密集的大都市將引導確立最適生產，最適消費、最小廢棄的生活型態，建構低污染能源供給、水資源循環、廢棄物處理及回收利用等循環系統，創造人與自然融合的共生循環型都市。

(九)觀光文化交流系統

日本在1869年明治維新後開始進行國際交流，在相隔約100年後的1964年舉辦東京奧林匹克運動會，積極配



合興建各項運動設施，大型觀光旅館，新幹線鐵路、地下鐵、機場輕軌電車及首都快速道路等重大工程，增進了東京都市機能。在都市與都市交流更擴大且熱絡的發展過程中，日本於地方分權的強化落實後，將由各都市就其條件與特色，結合NGO、NPO等民間組織，在東京首都圈內集結國際觀光景點，國際會議，歷史文化等資源與特色，擴大國際交流，提高都市競爭力。

(十)市民參與系統

日本社會「男主外，女主內」的觀念長期以來已經深植人心。在工業化、現代化的發展過程中，女性走出家庭投入職場的情況，日見普及。尤其，日本在1999年男女平權基本法訂頒後，給予男女社會權利與義務平等分攤的法定地位。而阻礙女性進入職場的育兒困境的有效支援機制的建構，遂成為當前迫切課題。今後的都市再生計畫將針對男與女、本國人與外國人，年青人與老年人迫切關心課題等，以不同立場與階層的居民均有平等伙伴，共同參與都市發展的機會。

國內都市更新研究發展基金會於2006年10月出刊了一本介紹日本都市更新的專書「日本都市再生密碼」頗受關注。曾獲建築專業雜誌—「建築Dialogue」讀者網路評選為「最想閱讀的十本書」的第四位。此專書主要探討日本邁入二十一世紀，在首相小泉純一郎上任後致力推動的都市再生計畫的法令、執行機制，並針對東京首都圈域內都心地區及水岸地區共計十三項都市更新事業個案，有關計畫背景、內容、實施過程、執行方式特



品川東口地區

色及值得借鏡等事項詳加剖析。

從上述「日本都市再生密碼」及十項都市再生系統的概要內容得知，日本積極推動之都市再生計畫，是充分結合產官學界資源之全方位都市結構改造工作，公部門藉由法令的鬆綁、執行機制的檢討調整及相關配套措施的實施，誘導民間投入都市再生事業的推動，同時，透過交通運輸、資訊通信、防災、生態環境等公共基盤設施系統的興修與補強等硬體，以及文化交流、市民參與等軟體系統建構，以創造舒適都市環境，增進都市魅力，提昇都市競爭力。



5月-7月基金會近期工作日誌

5月	
4日	「基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新後續執行作業案」專案工作小組會議
9日	參與內政部召開「研商都市更新事業計畫審議期間實施者及權利變換後不願參與分配之地上權人其應領之補償金於發放或提存後辦理地上權塗銷疑義」會議
28日	協助元大建設勝利大樓權利變換委員會調解、協助國美建設松山區寶清段三小段委員會審議
6月	
5日至18日	本會舉辦美東都市更新考察，主要以東岸重點城市華盛頓、紐約、波士頓等地區更新案例
11日	參與台北市都市更新處召開「研擬台北市松山區寶清段三小段土地都市更新事業計畫」都市更新審議案專案小組
14日	參與台北市都市發展局召開之研商受理更新地區內同時有二家實施者辦理都市更新之處理原則會議
15日	本會協助台北縣政府修訂「台北縣都市更新基金管理委員會」研商會議
20日	協助國美建設參與「北市松山區寶清段三小段更新事業計畫」專案小組會議
21日	協助美孚建設「變更北市中山區榮星段六小段更新計畫及北區權變計畫」幹事會

22日	參與內政部研商「都市更新權利變換實施辦法第七條之三、第八條修正草案」;本會「板橋浮洲榮工廠週邊更新計畫及捷運中和場站週邊都市更新先期規劃」北縣府簡報
28日	本會基隆火車站都市更新案參與行政院經建會召開「行政院都市更新推動小組會議」

7月	
9日	本會板橋浮洲榮工廠週邊地區都市更新計畫暨都市計畫變更案期初簡報
10日	協助基隆市政府參與研商交通部擔任基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新案開發主體之適宜性等相關事宜會議
8日	本會基隆火車站更新案參與行政院經建會召開推動小組會議
11日	本會接受台北縣政府委託「捷運中和縣沿線地區及場站週邊都市更新先期規劃」期初報告審查會議
18日	協助基泰建設開設都市更新實務操作系列課程
19日	本會協助台北縣政府「台北縣板橋浮洲榮工廠周邊地區都市更新計畫」內政部營建署召開工作會議
23日	協助興洋建設「台北市大同區玉泉段一小段更新事業計畫暨權利變換計畫」更新審議委員會專案小組會議
26日	協助市長官邸藝文沙龍介紹都市更新相關案例講演都市更新系列講座

更新重點新聞

立院共識 開發商得居中協調政府與違章戶 2007-05-24/中央社

立法院今天朝野協商都市更新條例第二十七條條文修正草案，達成初步共識。提案人、親民黨籍立委李鴻鈞表示，修法賦予合法開發商在政府與違章建築戶中，扮演居間協調角色，讓政府與違章戶順利和解，創造都市更新三贏局面，減少耗時訴訟。協商代表同意，新增「公有土地上之舊違章建築戶，如經協議納入都市更新事業計畫處理，並給付管理機關不當得利使用補償金及相關訴訟費用後，管理機關得與該舊違章建築戶達成訴訟上之和解。」

政院釋出2,000億 更新老舊住宅 2007-05-24/經濟日報

行政院預期透過補貼利息的相關方案，可帶動建材業、拉皮業、電梯業、磁磚業等相關行業發展，並收老舊住宅更新與提振內需的雙重效果。基於照顧一般民眾需求，政府將針對老舊住宅更新，提出新的優惠融資措施，目標鎖定為數眾多的二、三十年集合式住宅，這也是推動都市更新的配套措施之一。

華固創首例北市都更案動起來 2007-06-19/工商時報

華固建設三年前在長春路、建國北路口陸續買下一三一九坪住宅區，由於其中包括兩塊完整的住宅區街廓，以及在兩塊地之間夾著道路用地，為有利於整體規劃，作更有效益的開發，華固向台北市政府提出變更細部計畫的申請，一併進行都更，廢除細部計畫中的道路、改為在臨路面規畫為綠地，且將該綠地挪移到街角，讓住宅區的土地成為一個可整體開發的街廓，創下第一宗變更細部計畫的都市計畫先例。由財團法人都市更新研究發展基金會擔任更新顧問。

國產局：逾500坪國有地 如無公用需要將處分2007-06-30/中央社

財政部國產局表示，國有土地屬500坪（含）以上可建築用地，除抵稅國有土地、都市更新事業範圍內國有土地、國私共有土地外，每季公告國土資訊平台（期限3個月），如相關機關有公務需要，則可表示保留公用不予處分意見。

士林夜市街景改造 北市都更處辦活動展成果 2007-07-01/中央社

北市都市更新處投入千餘萬元，更新士林夜市周邊，推動「士林大南路造街計畫」，以貫穿士林夜市的大南路為主，包括大南路、大東路、大西路三街廓，全長約六百五十公尺，改善道路鋪面、加強夜間照明、整頓凌亂招牌，都更處表示，士林夜市是國際性的觀光夜市，街區擁擠與髒亂也最被民眾詬病，士林夜市內存在房屋老舊、巷道狹窄、招牌參差林立，管線遲未地下化等問題。為了改善周邊環境，市府投入經費一千餘萬元。

國有地釋出 南北4鑽石產值數千億 2007-07-02/中國時報

行政院本周三將宣布啟動包括中正紀念堂周邊、台北市南港舊鐵路沿線、基隆火車站周邊、高雄市環市臨港線等四大公有土地都市更新案，預估將有數千億元開發產值，附近地區民眾均可大幅受惠。最受矚目的是，位於愛國東路、杭州南路之間，中正紀念堂東南側的「華光社區」，目前為法務部宿舍及中華電信、中華郵政用地，充斥低矮平房。根據政院規畫，未來將變身為結合金融、商業、文化等多功能使用的台北新地標。

臨港線綠帶加住商 港都更耀眼 2007-07-02/中國時報

對中央規畫把基隆火車站到廟口規畫成「全台第一名小吃街」，基隆市長張通榮表示，只要有助基隆發展，樂觀其成。張通榮認為，廟口向來是遊客到基隆造訪勝地，如真能擴大成全台第一，對基隆是項大利多。張通榮說，過去幾年市府一直積極進行「基隆火車站暨西二、西三碼頭都市更新計畫」，前置作業已完成，只差是由交通部還是基隆市政府主

導工程，如果確定由基隆市政府主導，今年十二月便可正式招商。

北市都市更新整建維護 即日起上網公告受理申請 2007-07-04

台北市政府即日起公告受理申請「都市更新整建維護規劃設計及實施經費補助」，受理期限至8月31日止，歡迎民眾踴躍申請。台北市都市更新處指出，以往都市更新大多以「拆除重建」方式實施，但大部分20年以上之老舊建築物，結構雖尚可使用安全無虞，但以拆除重建方式辦理往往因為居民意見整合不易，促使更新推動之困難度及財務負擔提高；因此，市府建議民眾可考量以「整建維護」方式辦理更新，不僅可申請經費補助，還可提升居住品質與建物價值。

都市更新簡化審核 取消1/10以上地主同意 2007-07-04/聯合晚報

行政院會上午通過都市更新條例修正草案，大幅鬆綁都市更新法規，包括審核都市更新的流程簡化，以及未來取得更新私有土地總面積及私有合法建築物總樓地板面積，均超過5分之4比例者，原所有權人門檻予以取消。依今天院會通過的重點，其修正內容相當程度簡化了未來都市更新的審核程序。

土地更新創造利多政院送4金磚再推24開發案2007-07-05/中國時報

華光社區等四大指標性都更案昨日獲行政院審議通過，內政部營建署官員指出，四案之後，營建署將鎖定日月潭等二十四件個案，而且以私有大面積土地為主，這將列為今年重點推動項目。預料將創造更大的利多。官員指出，今年已另外勘選二十四處示範地區，包括捷運新莊線輔大站附近潛力區等台北縣市「捷運發展軸線」更新案，台北市萬華洛陽停車場附近更新計畫等「水岸發展軸線」案，以及南投「日月潭特定區計畫水交社及北旦地區都市更新計畫」，外島連江縣「連江縣政府附近地區更新計畫」等。

四大都市更新案佔三項台鐵234億地價倍增 2007-07-05/中國時報

行政院釋出的四項都市更新計畫，台鐵就佔了三項，土地面積高達五十四萬兩千八百七十一平方公尺，光是公告現值，台鐵就可進帳兩百卅四億元；行政院昨日宣布的三塊台鐵土地都市變更計畫中，位於基隆火車站區共七萬八千平方公尺，現為鐵路用地及商業區，基隆市政府已規劃進行都市計畫變更，基隆火車站計畫重建為立體車站，發展前景可期。

500坪以下國有地 面臨三個月斷貨期 2007-07-07/聯合報

面積五百坪以下的國有地標售作業，將出現三個月的空窗期！配合行政院推動都市更新案，財政部國產局將五百坪以下的國有地標售預告期，從原本的兩周拉長到三個月，最快要等到九月底之後，國產局才會重新陸續標售中小型的國有土地。六月底以前完成公告的五百坪以下國有地，標售作業不受影響。官員表示，會拉長五百坪以下的國有地公告標售預告期，是配合政院的加速都市更新政策，避免民間的土地開發商在推動都市更新案件時，範圍內如有國有地，國產局在不知情的狀況下公告標售。

卓伯源:彰化火車站北區都市更新計畫將審議 2007-07-09/中央社

彰化火車站北區都市更新計畫總面積有三十多公頃，大多在彰化火車站西北側附近的地區，集中在永安街、自強路、彰美路和辭修路等圍成的區域，為了加速開發，縣府劃設了一點六九公頃，也就是民生地下道以北的彰美路段、鐵路以西的台鐵公有地，等都委會和內政部都委會審議後，縣府就能幫助台鐵進行土地標售及開發作業。彰化火車站北區都市更新計畫擬定都市更新計畫和招商計畫後，在六月十三日到七月十三日進行都市計畫變更公開展覽，再送到縣都委會及內政部都委會審議，預定在年底完成。

臺北市長官邸藝文沙龍

東京都市更新講座參訪之旅

2007.09.06-09.10

行程內容：

09/06(四) 臺北→成田空港→東京→六本木泉花園、Ark Hills都市更新案

09/07(五) 參觀六本木之丘、東京國立新美術館、東京中城

09/08(六) 東京丸之內地區、豐洲、晴海一丁目都市再開發事業

09/09(日) 橫濱未來港MM21計畫

09/10(一) 表參道之丘、東京自由活動→成田空港→臺北

詳情請見：www.mayorsalon.com.tw/documents/sept.htm



預計費用：新台幣37,800元

(含機票、遊覽車、兩人一室旅館住宿費、三座博物館門票、講解老師費、小費及日本都市再生密碼新書一本。不含午晚餐及私人開支)

主辦單位：時藝多媒體公司、臺北市長官邸藝文沙龍建築學程

策畫導覽：財團法人都市更新研究發展基金會 執行長丁致成

連絡人1：品冠旅行社 承辦人：顏志仁

TEL：02-2752-5999EXT322 FAX：02-2777-2829

E-MAIL：scott@pktravel.com.tw

連絡人2：時藝多媒體公司 丁榮生 02-23087111*2346 0935828935

E-MAIL：dingwai@ms17.hinet.net

韓國首爾更新考察暨

第二屆都市再開發專家亞洲國際交流會議

2007.10.17-10.21

時間：2007.10.17-10.21，共五天

地點：韓國首爾市(首爾市江南區三成洞171-2韓國鑑定院總部)

參加對象：政府機關、建設公司、都市更新開發業者、規劃顧問及各界對都市更新議題有興趣者，均可踴躍報名參加。

主要參訪行程：

10/17：各國主要代表交流會議

10/18：第二屆都市再開發專家國際交流會議

10/19：都市更新案例考察

10/20：都市更新案例考察

(預計將考察黃鶴再開發地區、清溪川、吉音新城市地區、蠶室洞重建設區)

10/21：首爾市自由活動

詳情請見本基金會網站：www.ur.org.tw/ur.html

預計費用：新台幣30,000元(實際金額待詳細行程後予以確認)

聯絡人：曹怡悅、廖美莉

聯絡電話：02-2327-8700 分機112,113

