

①

出國報告（出國類別：考察）

②

2017 日本都市計畫與都市設計  
實務

**2017 Urban Planning and  
Design Practice**

③

服務機關：國立政治大學地政學系

姓名職稱：白仁德 教授

派赴國家：日本

出國期間：2017/7/25～2017/8/1

報告日期：2017/8/31

## 摘要

本（106）年度之課程設計大致包含以下項目：代官山廢棄鐵道與場站再利用、三井不動產本社參訪、日本橋周邊地區都市再開發案例、GINZA6-都市更新與綜合型商業文化設施開發與營運、2K540 及 CHABARA-高架橋下使用規劃、筑波快線機廠及周邊土地開發案例、茨城縣守谷市-日本宜居城市住宅社區步行空間規劃案例、鎌倉古都與觀光發展案例、神樂阪文創街區與商場規劃、隅田川花火大會-都市大型活動辦理與都市行銷案例、傳統建物群保存地區-佐原、羽田 CHRONOGATE 物流中心營運案例、羽田機場開發與營運案例。學生於課程中均能與其在校所修習之都市計畫、規劃實務、都市交通運輸計畫等課程，有所比較，並從中提出自身之見解與值得學習之處。

# 目次

一、	短期課程行程介紹 .....	4
二、	詳細行程 .....	5
(一)	代官山廢棄鐵道與場站再利用 .....	5
(二)	鎌倉古都與觀光發展 .....	6
(三)	上野、秋葉原、三井不動産株式会社 .....	8
(四)	茨城県守谷市 .....	11
(五)	神樂坂、銀座、隅田川 .....	14
(六)	千葉県佐原 .....	16
(七)	羽田 CHRONOGATE 物流中心、羽田機場開發與營運 .....	18
三、	國際學術交流參訪心得與結論 .....	19
四、	出國參訪人員名單 .....	20

## 一、短期課程行程介紹

本年度之短期課程，由政治大學地政學系白仁德教授帶領，參與學生包含地政學系博士班、碩士班以及大學部土地資源規劃組一、二、三年級學生，新聞系四年級學生、台科大博士班學生，共計 17 名學生。課程期間為 2017 年 7 月 25 日～8 月 1 日，共計 8 天 7 夜。

參訪之行程規劃如下表：

日期	行程規劃	行程摘要
7 月 25 日 (二)	台北松山-東京羽田、代官山	● 實地參訪：「代官山廢棄鐵道與場站再利用」
7 月 26 日 (三)	神奈川縣鎌倉	● 實地參訪：「鎌倉古都與觀光發展」
7 月 27 日 (四)	上野、秋葉原、三井不動產株式會社	● 實地參訪：2K540 及 CHABARA-高架橋下使用規劃、日本橋周邊地區-都市再開發
7 月 28 日 (五)	茨城縣守谷市	● 實地參訪：「筑波快線機廠及周邊土地開發」、「茨城縣守谷市-日本宜居城市住宅社區步行空間規劃」、「朝日啤酒茨城工場」
7 月 29 日 (六)	神樂坂、銀座、隅田川	● 實地參訪：「神樂坂文創街區與商場規劃」、「GINZA6-都市更新與綜合型商業文化設施開發與營運」、「隅田川花火大會-都市大型活動辦理與都市行銷」
7 月 30 日 (日)	千葉縣佐原	● 實地參訪：傳統建物群保存地區-佐原
7 月 31 日 (一)	六本木之丘、表參道之丘	● 實地參訪：「表參道六本木-知名建築與都市更新開發案例」
8 月 1 日 (二)	羽田、東京羽田-台北松山	● 實地參訪：羽田 CHRONOGATE 物流中心營運、羽田機場開發與營運

## 二、重點行程簡介

以下則針對本次短期課程之重點行程進行簡單說明。

### (一) 代官山廢棄鐵道與場站再利用

代官山（Daikanyama）位於東京都澀谷區，屬於東京中高階級的住宅區，氣氛高雅，區域內的商鋪也較為鬆散。車站附近是出售各種日用商品的市場，這裡也曾是日本集體住宅的創始地，但現在這些作為本地象徵物的簡易公寓已被拆除，興起的則是 36 層高的綜合型購物中心，代官山以這幢大樓為中心。

目前這個區塊，正進入第 2 次的開發建設期。代官山的鐵道與車站皆營運了超過半個世紀，在 2013 年重新進行整修。此次整修所帶來的不僅是車站與鐵道系統的更新，也涵蓋了地下化的工程，造就一段長達 220 公尺的舊鐵道閒置。這段閒置的鐵道乘載著過往的記憶，然而其存在卻也讓居民的生活存在一定程度上的不便。因此，作為結合鐵道歷史與居民休憩的設計點子便應然而生。

代官山車站經歷 85 年的使用，在 2013 年時隨著日本都市發展計畫進行東急東橫線地下化，主要是將澀谷站與代官山站之間的鐵路路段地下化，但光澀谷站每天就有 242 萬人次進出，為了不影響通勤族，東急電鐵籌備 8 年、動員 1200 人，將這個看似要經年累月的工程，在 2013 年 3 月 16 日只花了 4 小時的時間即竣工，可謂是日本工程能力的優秀展現

舊空間的再利用必然需要建築設計與企畫的雙重力量，但是如何因地制宜、善用空間上的限制，並且承襲區域原有風格之中創造出新的亮點，以截然不同的溪岸風情為街道創造另一番風情，也成了東京人氣新地標，這對於許多老舊街區等待翻修的台北，不乏說是一個相當好的典範。



圖 1 代官山案例報告合影

## （二） 鎌倉古都與觀光發展

鎌倉市位於橫濱市的西南、藤澤市東面、逗子市的西北方，南面向著相模灣，為三面環山，一面向海的地形，曾經是鎌倉幕府政權的所在地。1939 年設市，目前為人口約 18 萬人的小型城市。

鎌倉雖是留存有許多歷史遺跡的古都，但是在室町時代中期之後逐漸衰退，淡出歷史舞台。到了江戶時代後期，地域內的寺社開始有參拜者到訪，直到明治初期鎌倉大佛（高德院）、長谷寺所在地的長谷地區也僅有小型城市化的集落，明治初期，鎌倉郡郡役所設置於戶塚（現橫濱市戶塚區），管轄範圍包含現今鎌倉市；明治中期以後，多被作為靜養所或是別墅的建立地點，昭和之後才改以觀光取向為城市發展目標。

鶴岡八幡宮是古都鎌倉最具象徵性的神社，西元 1063 年由源賴義由京都的岩清水八幡宮勸請至由比之濱，此後，於西元 1180 年進入鎌倉的幕府將軍源賴朝將其移請至現址，並加以擴建，才成為日後鎌倉幕府時期中心。更是賞楓名景，每年 11 月下旬至 12 月上旬是賞楓的季節，在大臣山的樹木和境內的野漆樹、火紅楓葉的點綴下，朱紅色的神殿別具一番風情，此外神社還推出季節限定版的 Kitty 娃娃護身符，吸引鄰近觀光人潮。

江之島是位於日本神奈川縣藤澤市的一個周長 4 公里、標高 60 米的陸連島。江之島位在片瀨江流入相模灣的出海口。江之島現在是湘南地區的中心，也是相模灣沿岸的一個觀光勝地，。

高德院位於日本神奈川縣鎌倉市的長谷，是一間佛教淨土宗的寺院。供奉的本尊阿彌陀佛一般人稱為「鎌倉大佛」，坐落於大異山。這座寺院擁有日本最著名的佛像之一：大佛，高達 13.35 米，重約 93 噸的露天阿彌陀佛青銅塑像。



圖 2 鶴岡八幡宮合影



圖 3 鎌倉大佛合影

### (三) 上野、秋葉原、三井不動產株式會社

作為 JR 秋葉原站到 JR 御徒町站之間高架橋下的第二期開發工程，「CHABARA AKI-OKA MARCHE」，在 2013 年 7 月 5 日正式開幕。這裡在過去曾有神田青果市場（蔬果批發市場），是一處聚集了食品產業繁榮一時的地區。雖然該蔬果批發市場早在 1990 年搬遷到大田重新營運，但是留在高架橋牆壁上的油漆字，總會讓人不時憶起當時的熱鬧氣氛。翻新規劃後形成一佔地約 1,000 多坪的日本雜貨賣店，引進來自日本各地的特產打造成為飲食文化概念精品店，並致力於推廣與傳承和食文化，以嶄新的食物超市樣貌延續時蔬果叫賣批發的熱鬧場景，吸引人潮製造商機。CHABARA 就是一處在高架橋下傳遞日本飲食文化的地區。

2K540，是 JR 御徒町站和秋葉原站間高架橋下，新興的設計職人街。這裡聚集了許多日本傳統技藝的職人商店，一改高架橋給人灰黑的冷清感，為東京高架橋下帶來了嶄新的生命力，是吸引外國觀光客的新文創景點。所謂「2K540」是鐵路用語，用以表示從起點東京站至此的距離（公里路程）。鐵路用語中的「公里路程」，表示從起點站至此的距離。也就是說，由於這裡距離東京站 2 公里 540 公尺。都市寸土寸金，開發者無疑希望每塊土地都能揮最大的經濟效益，為了使地面人車通行順暢，將部分交通路線架高行駛，橋下即產生了閒置空間。而高架橋下使用空間最為人詬病之處即是噪音的問題，JR 東日本公司以 2K540 則善用了此特性，將因噪音而產生鄰避問題的精工行業者納入橋下的空間，使工作者能夠盡情敲打融入橋面產生之噪音而不被里鄰抗議，讓雙方受益。以工作室與店舖的結合，創造生產及販售的功能，拉近創作者與消費者的距離，並使人與環境互動。

Chabara 與 2K540 這兩個案例，令人不禁想拿來與台灣高架橋下的現況比較。比起台灣的高架橋下通常是做停車場用地使用，日本人的想法值得我們做為借鏡，發展地方的特色，營造有獨特意義的市集，可以吸引外地遊客前來觀光，同時也能凝聚當地居民的向心力，獲得歸屬感。進而可以讓有興趣的店家進駐，把地方的經濟效益最大化，期許藉由這次的參訪，能夠讓我們發現適合台灣學習的方式，加以適用之後便能夠套入台灣的模式，為閒置的高架橋下方注入新的活水。



圖 4 2K540 及 CHABARA 位置示意圖



圖 5 2K540 合影

日本橋周邊地區之都市再開發，主要係由三井不動產主導。日本橋屬於早期開發地區，極富歷史意義。而三井集團於再開發的精神上，考量了以下幾個重點「新創領導性產業」、「營造具吸引力及生活機能之氛圍」、「重塑水路運輸網絡」、「連結自然與人群之和諧空間」等四大主軸。

1. 「新創領導性產業」：日本橋周邊地區從江戶時代，便是經濟重鎮，以金融、醫藥、貿易及基礎產業為發展重點。其希冀透過政府、學術單位以

及產業界三方面的投入，持續以金融、醫藥為發展目標，並將產業之發展朝國際化進行，以提升東京整體之競爭力為最終目標。

2. 「營造具吸引力及生活機能之氛圍」：目前日本橋地區的再開發，除了採用更新的手法進行再開發外，其還融入了早期日本橋周邊地區的元素進行整體街景的設計，讓極具現代化的地區，仍可散發濃厚的日本風味。
3. 「連結自然與人群之和諧空間」：除了在整體再生計畫中，保留現地之風土民情，如神社的搬遷、改建，透過設計的手法，將具有傳統氣息的建築物融入具高度現代化的街道中；另一方面則為能源的整體管理，提供整體再開發地區的能源運用自主性，減輕因災害發生所帶來之衝擊。
4. 「重塑水路運輸網絡」：日本橋為日本道路建設之原點，目前各式的平面高架道路錯綜複雜，影響周邊地區的視覺景觀，且遮蔽了原有之水岸空間。進行之再開發計畫，希望未來可將鄰近地區之道路重新設計，整合水岸空間與周邊景觀，塑造嶄新的天際線。

#### (四) 茨城県守谷市

守谷市在 2013~2015 年間在全日本之宜居城市調查中，其在全國 791 個大小都市中，均排名在前 10 名。此案例主要安排同學實地參訪守谷市內之步行者專用道路「幸福の路」。「幸福の路」總長約為 2.2 公里，其路段均位於住宅區間，除少部分路口與車行空間直接交會外，其他部分採立體交叉之設計，減少人流與車流之衝突。在都市計畫的過程中，也是由各個小區塊慢慢結合，才成為了今日所見的守谷市。

而整段道路緊鄰一般住戶，人行空間之綠美化與一般住戶之綠美化相互融合，形塑舒適之步行空間。由下圖可知在都市計畫的範圍內，綠美化的區塊及其意象。

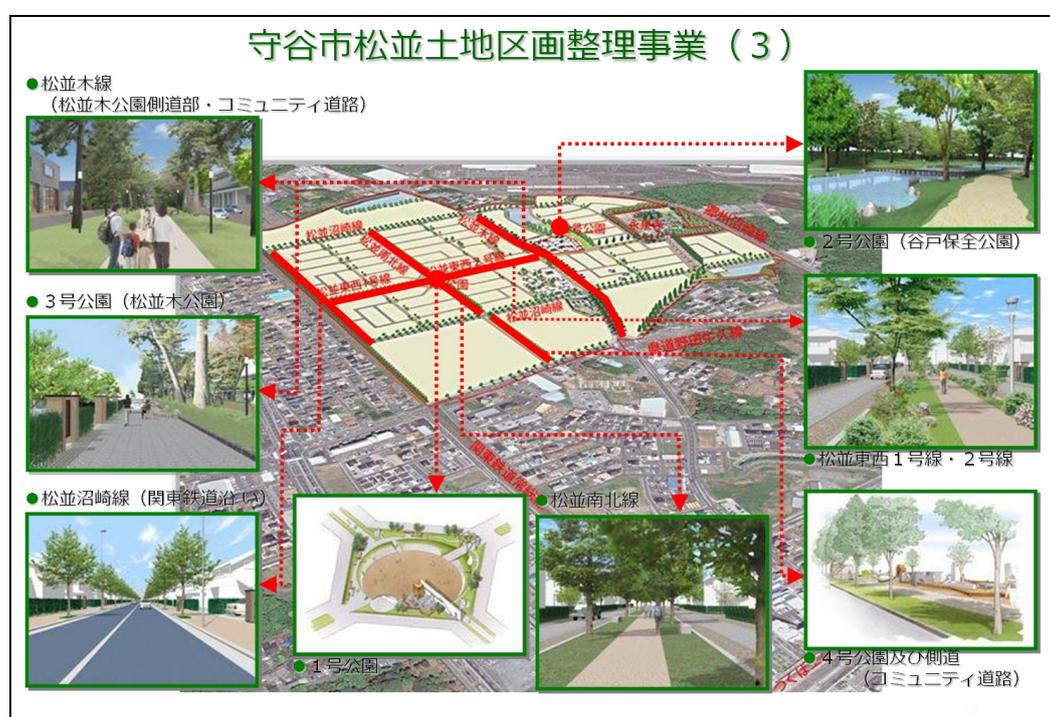


圖 6 守谷市土地重劃示意圖



圖 7 守谷市役所合影

接下來到了筑波快線機廠進行參訪，全線使用 ATO 自動運轉，以及一人運轉制度；另外，所有車站均裝設月台欄門。秋葉原至八潮之間，除了北千住一帶外，都建在地下。地下區間以外，全部路線都是建造在高架橋或路塹，全線不設平交道。

由於路線最高速度為 130km/h，秋葉原至筑波的走行時間最快為 45 分鐘，為兩地交通帶來便利，故此深受乘客歡迎，亦成為日本第三機關鐵路營運的佼佼者。營運一年內的載客量已達到 3,469 萬人次，平均一天 150,700 人次，高於預期的 135,000 人次。因此，第一年的營運收益已達到 140 億日圓，遠高於原先估計的 90 億日圓（在計算 109 億日圓的折舊後，實際的赤字為 49 億日圓）。直到 2014 年 5 月，每日載客量已達到 337,200 人次。

筑波快線全線有交流和直流區間，秋葉原站～守谷站之間採用直流 1,500V，中性區設於守谷站～未來平站之間，以北地區採用交流電 20,000V/50Hz。

由於守谷站以南有不少隧道路段，全線使用交流電的話，基於交流電的設備較為複雜，隧道要造得較高，建築成本亦等同增加，且東京都市圈內的通勤鐵路受法規限制故均須使用直流電供電。但全線使用直流電會影響沿線位於茨城縣石岡市柿岡的氣象廳地磁觀測所進行地磁觀測，故此守谷站以北必須使用交流電。常磐線亦因為相同原因，取手站以北必須使用交流電（關東鐵道常總線也因為同樣的原因，全線並沒有電化）。這樣令這條線成為日本除 JR 以外，唯一同時有直流和交流路段的鐵路線。



圖 8 筑波快線機廠合影

最後來到朝日啤酒茨城工廠內，可以參觀原料室、裝料室、瓶裝和灌裝工程等，會有專業之解說人員帶領進行解說。一路上參觀完啤酒的製造工程後，可到達高 60 公尺的 AIMU 塔（試飲會場）試飲啤酒，順便眺望周圍的美麗景致。



圖 9 朝日啤酒茨城工廠合影

## （五） 神樂坂、銀座、隅田川

神樂坂當地早期發展出私娼與花街，全盛時期此地區有 700 名藝伎，至今仍有近 30 名藝伎在此地區活動，是東京少數還有藝伎活動的地方，小巷弄間就是當時文化所在地，形成的街道規劃帶來濃郁的古代氣息，而此處也是法國機關與日學校所在地，漫步在街道上會使人不自覺得走入路旁的法式下午茶餐廳。

「赤城神社」則是神樂坂的另一個重要景點，是個具現代風格的神社，連神社前的狛犬都是以簡單的線條勾勒出來，不愧是三井集團邀請隈研吾進行設計，所推動的赤城神社再生計畫。

GINZA SIX 整合兩個街區並進行整體開發的都更計畫，且為一複合型商業文化設施，該設施除了辦公和商業功能，還具備多種城市功能：如文化和交流設施、屋頂花園和旅遊汽車客運站，賦予民眾安全舒適的交通和步行網絡，還具有防災功能，像是儲備倉庫、應急發電設施和滯留乘客等功能，為擁有世界一流品質和文化的大型設施。

地址為銀座六丁目，因此該計畫定名為『GINZA SIX』。GINZA SIX 是將原本銀座六丁目 10 番地（4,600 平方公尺）和 11 番地（4,400 平方公尺）兩個街區，以及原本隔開兩個街區的巷道，整合成銀座區內最大面積的都更計畫，總面積高達 1.4 公頃，經過規劃之後，興建了地下 6 樓、地上 13 樓的複合式大樓，總樓板面積高達 14 萬 8700 平方米。街區整合部分，該案合併兩街區，並將兩街區中間的街道(あづま通り, aduma)移至三原街，而建物設計時仍在建物下方特別留出原街道的空間，以維持原有的步行網路。再者，GINZA6 考量用路人之便利性，使兩街區原街道仍保有通路，並於建物內加設聯絡道路，以及與地下鐵銀座站建設直通道路，方便行人經過。此舉與臺北南港 CITYLINK 的 B、C 棟連通處極為相似，是對於用路人有善之措施。

GINZA6 符合了綠建築之規範，並設有大面積的頂樓綠化花園，GINZA6 是銀座第一個大型更新案，也成功創造新的地標，期許能夠起帶動周遭建物環境的更新改善，達到區域性的整體更新。



圖 10 銀座人行徒步區合影

隅田川花火大會是東京具有代表性的煙花大會之一。7 月份的最後一個星期六，數萬發煙花將平民區的夜空點綴得七彩繽紛。煙花大會是從江戶百姓在納涼時欣賞煙花的習慣演變而來的，後來發展成為一年一度的節慶活動。也有說法認為，該節起源於第 8 代將軍德川吉宗時期，為安撫因飢餓或疾病而去世的亡靈，驅散病魔而舉辦的“水神祭”。從明治到大正，再到昭和初年，該節慶活動幾乎年年舉辦。逐漸成為東京夏季一道固定的風景線。關於燃放煙花時人們發出的“鍵屋”或“玉屋”的傳統吆喝聲，據說是從隅田川煙花大會前身——“兩國川開”煙花大會上，老東京們呼喊比試雙方的煙花鋪名字，為其吶喊助威的習慣遺留下來的。

觀看煙花的最佳位置是流經東京市區東部匯入東京灣的隅田川周邊，特別是淺草站附近，這裡常會聚集大批觀眾。煙花大會過去曾在兩國橋附近舉辦，現在則移至上游，以櫻橋下游至言問橋上游為第 1 會場，以駒形橋下游至廢橋上游為第 2 會場。因是河岸地，且河面較窄，建築物較為密集，所以最大只能燃放直徑約為 15 公分的煙花，但從樓群中仰望的煙花，仍足以震撼我們的心靈。

## （六） 千葉縣佐原

佐原（Sawara）位於千葉縣，距離東京都心大約 70 公里，千葉市中心大約 50 公里，成田國際機場 15 公里，是一處非常適合自由行的景點。佐原由日本最大級規模的河川「利根川」的支流「小野川」為中心，依河而建。從江戶時代到昭和初期，由於利根川的水運而昌盛一時的水都佐原，如今依然保留著多數的歷史景觀。

有“小江戶”之美譽的佐原。在 1996 年 12 月，佐原在整個關東地區被選定為「重要傳統的建造物群保存地區」，簡稱「重傳建」。其中最為難能可貴的是佐原的「重傳建」不僅建築物本身保存完好，還傳承了過去的生活習慣，至今仍然保持著江戶時代的營業作法。佐原為關東地區第一個被選定為「重要傳統的建造物群保存地區」之區域，隨著日本一級規模的河川「利根川」的支流「小野川」，蜿蜒穿流於佐原市鎮，佐原古時很仰賴之水運。而為了振興市鎮觀光，當地的老爺爺老奶奶們以義工之名義，引導著一艘艘小舟載著遊客認識佐原。

此處有伊能忠敬的紀念館，伊能忠敬過了 50 歲之後才開始用步行測量日本全國，為製作最早的實測日本地圖「大日本沿海輿地全圖」（伊能圖）（1745-1821）。平成 22 年 6 月，伊能忠敬所留下的 2345 件的資料被指定為國寶。為繼香取神宮所藏有的「海獸葡萄鏡」之後，隔了 57 年，千葉縣內被指定的第四件國寶。在紀念館裡，可以看到依年代分別展示的伊能忠敬的人生。55 歲開始到 71 歲為止進行了共計 10 次的全國測量。

建於明治 13 年（1880 年）的正文堂，是江戶時代的老書店。頂樑柱使用檫樹木材。2 層的窗土塗漆的扇門，三重的防火設備的土牆倉房構造在當時叫做土藏。是只靠建築物本身就能兼備防火和防盜功能的老倉庫。招牌下配置的龍刻特別醒目。



圖 11 伊能忠敬紀念館合影



圖 12 佐原合影

## (七) 羽田 CHRONOGATE 物流中心、羽田機場開發與營運

「CHRONOGATE」這個名字，是將希臘神話裡的時間之神克洛諾斯（Khronos）和連結海內外的門戶—出入口（Gateway）這2個字組合而成。以『成為提供全新時間與空間的物流「玄關」，同時為物流業界開啟新時代之門』為目標而命名。

以國際化的羽田機場為首，座落於可運用陸海空全方位輸送方式的地點的「羽田 CHRONOGATE」，藉由集結雅瑪多集團的所有機能，包括「快速、正確送達物品的機制」、「洗淨」、「印刷」、「修理」及「保養」等多樣化附加價值機能，為新一代的物流設施。藉由便利的物流設施提供，期望能讓每個使用這項服務的人能夠迅速而且方便的得到貨物。

將「羽田 CHRONOGATE」的機能發揮到極致，讓物流進化為「營造附加價值的方式」，不侷限於個人客戶、不問業種及事業規模，為企業客戶提供「物流改革」的計畫，這是所謂的「Value-Networking」構想。讓每個人都能因為方便的物流，使得這項產業價值能夠最大化。



圖 13 羽田 CHRONOGATE 合影

參訪羽田機場時，一共有三個航廈，第一航廈與台北車站的微風廣場有些類似，將各地的名產集中在一個地方，提供旅客回家或者拜訪購買伴手禮的商圈。不僅可以創造國內旅客的消費，亦可以打造新地標。相對於第一航廈，第二航廈就是偏現代化的設計，可以刺激年齡層較低的旅客進行消費。而在國際航廈，提供給國際旅客的服務能使他們在離開日本前深刻的體驗日本文化。三個航廈不同的感覺，使得整個羽田機場成為旅客停留駐足的地方。

### 三、 國際學術交流參訪心得與結論

此次參訪行程中，從代官山地區、三井不動產、守谷市公所以及羽田Choronogate 公司的交流經驗中，讓同學們親身體驗到國外都市規劃與建築相關領域之系所與私部門在學習方式與實習操作上，有何值得我們學習之處。同時也透過參訪了各式都市開發、保存、再生等案例，透過參訪日本知名的相關都市再生、古蹟保存和地區活化之都市規劃案例中，使同學從規劃面和實務面去瞭解都市規劃設計理論與實務構面上如何去應用，並且加以結合。

臺灣雖然就社會面、環境面和政治面上等諸多面向與日本有相當之差異，然而「他山之石，可以攻錯」，透過此次日本學術交流之經驗，希望同學們能學習、體驗到書本以外之相關知識，獲取更宏觀之學習經驗，提升學習視野，在未來成為專業之都市規劃人員。

#### 四、出國參訪人員名單

姓名	系級
白仁德	地政學系
曾子玲	地政系土地資源規劃組一年級
黃照軒	地政系土地資源規劃組二年級
吳怡葶	地政系土地資源規劃組二年級
鄭語喬	地政系土地資源規劃組二年級
蔡宗霈	地政系土地資源規劃組二年級
林格安	地政系土地資源規劃組二年級
呂政孝	地政系土地資源規劃組二年級
陳稜餘	地政系土地資源規劃組三年級
曾蕙庭	新聞學系四年級
劉兆珩	地政學系碩士班
柯奴儒	地政學系碩士班
葛家瑜	地政學系碩士班
朱永恩	地政學系碩士班
張芳瑋	地政學系碩士班
胡迪	地政學系博士班
顧翹楚	台灣科技大學建築系博士班
陳建宏	地政學系碩士班畢業生