

公務出國或赴大陸地區報告（出國類別：參訪）

日本大阪神戶地區都市規劃 與更新再開發機制考察

服務機關：臺中市政府都市發展局、建設局

姓名職稱：都發局李正偉代理局長等4人、

建設局顏煥義副局長

派赴國家：日本

出國期間：114年8月30日至9月3日

報告日期：114年12月2日

摘要

本次考察由臺中市政府都市發展局主辦，於114年8月30日至9月3日赴日本大阪及神戶地區進行為期5天之參訪。考察目的係因應本市積極推動臺中捷運、臺中車站及水湳經貿園區等重大門戶計畫，亟需參考國外在大眾運輸導向發展（TOD）、都市再生、立體連通廊道及永續淨零城市之成功經驗。

本次考察重點涵蓋四大面向：

一、 港灣再生與立體人行系統：

參訪神戶港，考察其如何將歷史港口轉型為現代濱海城市，並透過完善的空橋系統串聯車站與商業據點，達成人車分流與觀光效益。

二、 都市核心再生與產業聚落：

考察大阪中之島地區，觀摩「Nakanoshima Qross」未來醫療國際據點之產學研整合模式，以及安藤忠雄設計之「童書森林」，了解文化設施如何帶動區域活力。

三、 大規模TOD複合開發：

深入了解大阪梅田北地區（Umekita）再開發計畫，學習其「融合綠色與創新」之發展策略，透過地下鐵路整合與地面大型公園（Grand Green Osaka）之配置，打造國際級都市門戶。同時參訪阿倍野 Harukas，借鏡其防災型都更與超高層複合式建築之規劃。

四、 未來城市與永續願景：

前往2025大阪・關西世博會場（夢洲），參觀臺灣館「TECH WORLD」及大阪保健館，考察循環經濟建材、智慧城市應用及低碳會展之實踐。

綜整本次考察心得，大阪與神戶在推動都市發展時，均高度重視「交通樞紐與都市機能之整合」、「公私部門協力（PPP）機制之運作」及「高附加價值產業與綠色基盤之共生」。相關經驗將作為本市未來推動立體化城市設計、產業專用區規劃及淨零轉型政策之重要參考依據。

目錄

貳、考察目的.....	1
參、考察行程.....	2
肆、日本大阪神戶地區簡介與重大建設參訪紀要.....	6
一、大阪神戶地區簡介	6
二、大阪都市計劃局及計畫調整局交流.....	8
三、神戶港灣再生案例--神戶港復興計畫	14
四、日本大阪中之島地區都市核心.....	19
五、梅田北地區開發計畫.....	30
六、阿倍野地區再開發計畫.....	43
七、2025 年日本 EXPO 國際博覽會.....	47
伍、心得與建議.....	59
一、以交通樞紐為核心，實踐多層次 TOD 與人本友善環境.....	59
二、導入高附加價值產業，打造城市新核心.....	60
三、結合永續理念與國際活動，推動整體城市轉型.....	61
陸、參考資料.....	63
一、日文文獻.....	63
二、中文文獻.....	63
三、英文文獻.....	64
四、網站資料.....	64

壹、出國人員名單

機關單位	考察成員	
	職稱	姓名
臺中市政府 /都市發展局	參事兼代理局長	李正偉
臺中市政府 建設局	副局長	顏煥義
臺中市政府 都市發展局	科長	羅仁甫
	副工程司	黃嘉盈
	幫工程司	羅聖願

貳、考察目的

隨著都市發展日益多元，在推動都市規劃、都市更新、交通整合與綠色環境營造等政策時，亟需參考國內外先進城市的成功經驗，以提升空間規劃與公共建設的整體品質。本市刻正推動臺中捷運建設計畫、臺中車站及水湳經貿園區等門戶地區發展計畫，有關大眾運輸導向都市發展（Transit-Oriented Development, TOD）、都市再生、立體連通廊道、永續淨零、低碳城市等推動方向，期望藉由瞭解日本大阪與神戶地區長期投入累積的豐富實務案例及成熟發展模式與操作機制，作為本市都市規劃與政策推動之重要參考。

都市再生及TOD導向都市發展為日本各大都市多年來積極推動之都市發展政策，且卓有成效，本次參訪計畫主要目的為觀摩日本大阪地區在TOD導向都市發展、都市再生等領域之實踐經驗，瞭解大眾運輸與都市空間整合的具體操作模式。

藉由深入了解立體連通廊道建設與人行系統整合設計、都市綠化與開放空間配置之規劃手法等案例，擷取都市可及性、行人友善環境、景觀結合生態與之生活機能的經驗與策略，以作為本市後續執行各項空間計畫、都市發展政策之參考依據。

參、考察行程

日期	行程概要	參訪主題
114.8.30 (星期六)	1. 搭機前往神戶機場 2. 神戶港 Harbor land 實地考察	1. 極具代表性的港灣再開發區，展現歷史港口轉型為現代多功能濱海城市空間的典範，融合了商業、觀光、文化、交通與景觀設計等多種元素。 2. 港灣再生、親水空間規劃、步道與開放空間設計。
114.8.31 (星期日)	1. 阿倍野 Harukas 2. 中之島地區 3. 童書森林	1. 阿倍野地區透過實施再開發事業，提升環境品質及都市防災能力，

		<p>並以阿倍野 Harukas 摩天大樓為地標，為都市更新再生知名案例。</p> <p>2. 中之島地區為大阪公共設施群聚區位，包含市中央公會堂、國立國際美術館，屬水岸綠地與都市環境設計案例。</p> <p>3. 安藤忠雄設計之第一座「童書森林中之島」，建築外觀沿著堂島川設計為圓弧流線弓形，鄰近地鐵、緊接公園，地理位置極佳，為大阪市重要的文化設施。而「童書之森・台中」已選址於秋紅谷旁，預定 114 年 5 月動工，將為台中市帶來新的文化能量。</p>
114.9.1 (星期一)	<p>1. 大阪市政府拜訪行程</p> <p>2. 梅田北開發計畫實地導覽</p>	<p>1. 大阪市政府接待本團人員，進行都市再生及 TOD 發展案例分析與交流。</p> <p>2. 梅田北地區為日本大阪極具代表性之都市再生計畫，目前已進行到第二期再開發計畫，其串聯周邊商業設施，</p>

		<p>包含 JR 大阪車站將會有 7 個車站與 13 條路線共構，是實踐 TOD 及空中廊道的成功案例，可作為後續臺中車站周邊都市再生政策參考。</p>
<p>114.9.2 (星期二)</p>	<p>EXPO世界博覽會</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 此屆博覽會將於夢洲人工島舉，約有 150 個國家與地區、25 個國際機構共襄盛舉，會場以「大屋頂環」為中心，以環狀空中通道（Grand Roof）及可持續建材設計，細分成 8 個展區，由世界各國、國際組織、日本政府相關單位、民間團體為單位，展示未來社會設計和文化交流。 2. 此次活動將圍繞「連結」、「多樣性」和「共生」3 大理念，探索如何應對當前的全球挑戰，展覽內容涵蓋智慧城市、環保科技、人工智慧、健康與醫療等領域，展示來自世界各地的創新解決方案。

		3. 配合博覽會舉辦，相關大眾運輸設施規劃建設結合政府重大政策(地鐵延伸至夢洲站)，完備該區之基礎交通設施。
114.9.3 (星期三)	搭機返臺	交通行程

肆、日本大阪神戶地區簡介與重大建設參訪紀要

一、大阪神戶地區簡介

大阪與神戶位於日本本州西部的關西地區，面臨大阪灣，並與京都共同構成「京阪神大都會區」，為日本僅次於首都圈的第二大都市群，屬於關西地區的發展核心，現為全球工商活動最繁盛、鐵路運輸系統密度最高的都會區之一，集聚龐大人口與產業能量，是日本西部的經濟、交通與文化核心。

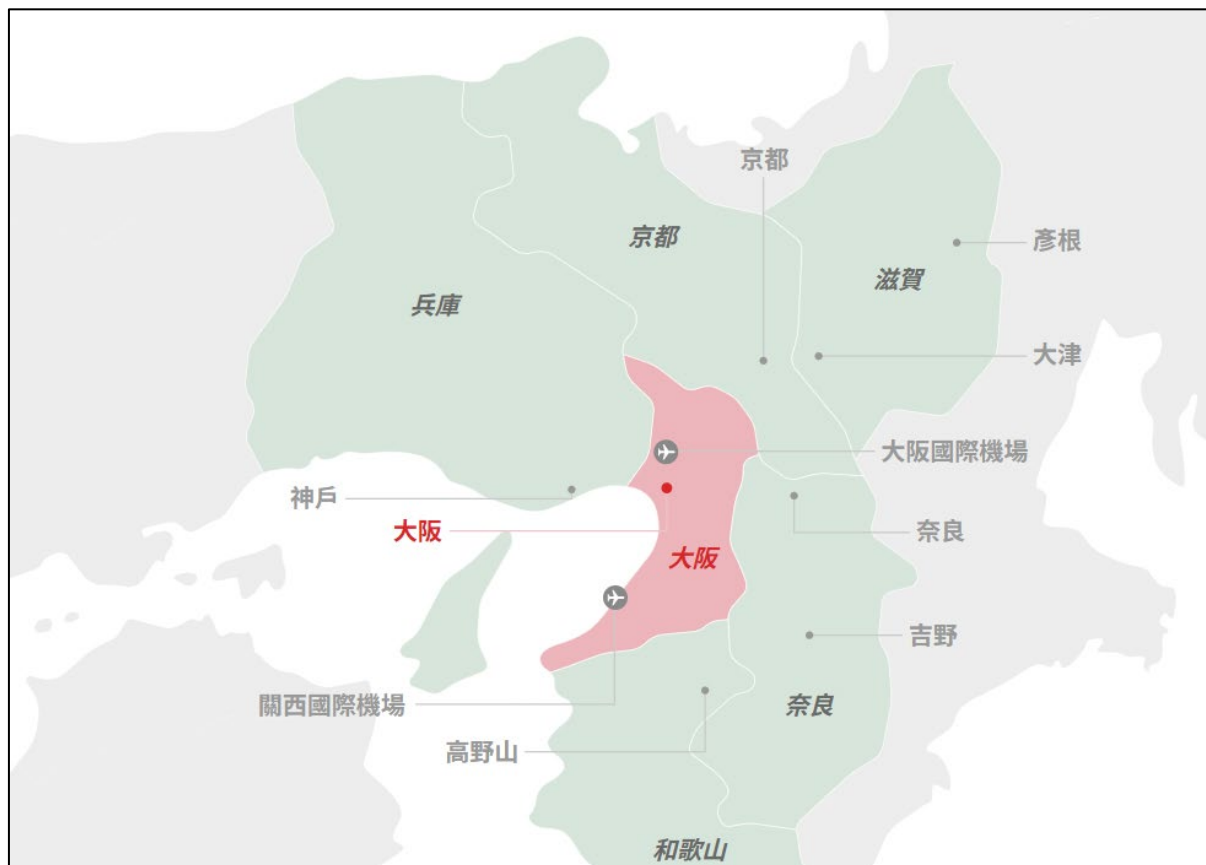


圖1 日本關西地區地圖

(一) 地理與都市發展背景

大阪市為大阪府府治所在地，自古以來即為商業與交通重鎮，江戶時代有「天下廚房」之稱，代表其在全國物資流通與商業貿易中的地位。隨時代演進，大阪也迅速發展成為日本主要的工商都市之一，形成以梅田、難波與天王寺為核心的多中心都市結構。

神戶市則位於大阪以西、六甲山與大阪灣之間，自明治時期開港以來，即發展為國際貿易港口城市。其獨特的山海地形造就了富有層次的都市景觀，並孕育出多元的國際文化氛圍。1995年阪神大地震後，神戶市透過港灣重建與社區再生計畫，成功展現都市韌性與再生能力。

(二) 產業與經濟結構

大阪－神戶地區擁有多樣化的產業結構。大阪以商業、製造、科技及金融服務為主，聚集多家大型企業總部與創新新創產業園區，形成強大的區域經濟動能。神戶則以港灣物流、生醫科技與觀光產業為重點，特別是「神戶醫療產業都市」的發展，已成為日本最具代表性的產學研聚落之一。

(三) 交通與都市機能整合

該地區擁有高度整合的交通系統，包含新幹線、私鐵、地下鐵及巴士網絡，串聯京都、大阪、神戶與奈良等主要城市。其中，大阪的梅田地區以多層次立體交通節點及 TOD（Transit-Oriented

Development)開發模式著稱，展現高密度都市環境下的人流導向與空間整合設計。

(四) 都市再生與永續發展

近年來，大阪市積極推動都市更新與綠色基盤建設，代表性計畫包括「うめきた二期（Umekita Phase 2）」與「夢洲（Yumeshima）世界博覽會開發計畫」，結合智慧城市、碳中和與公共開放空間理念，推動新型態都市生活環境。

神戶則以港灣區再生為核心，透過「Harborland」、「Port Island」、「神戶空港島」等多項計畫，整合商業、住宅、文化與防災功能，展現永續濱海城市的發展方向。

(五) 區域整合與未來展望

大阪－神戶地區正朝向更高層次的區域協作與國際化發展。透過「關西廣域聯合」機制，兩市在交通建設、觀光推廣、產業創新與環境治理等面向進行政策整合，並以2025年大阪・關西世博會為契機，展現日本未來型都市的永續發展願景。

二、大阪都市計劃局及計畫調整局交流

本次參訪旨在深入了解大阪地區都市計畫之發展現況及其具代表性的實務操作案例。為掌握大阪市在都市空間治理、再生策略及開

發制度上的運作模式，經與大阪市政府進行聯繫協調，由都市計劃局與計畫調整局協助安排拜會及現地踏查行程。

根據大阪市政府組織架構，其行政體系由市會（議決機關）與市長領導之執行機關共同構成，執行機關下設多個局處，涵蓋都市建設、交通、經濟、環境、水務等市政領域。在都市發展相關業務中，以大阪都市計劃局及計畫調整局最具核心角色，分別負責都市計畫政策、土地利用規劃及大型開發之跨部門協調事務。

大阪都市計劃局為大阪市都市空間發展的主要規劃機關，負責都市計畫編制、中長期城市發展策略擬定、公共設施配置原則研擬，以及都市再生方向之規劃統籌，是城市整體發展藍圖的制定單位。

計畫調整局則著重在跨局處整合與重大開發計畫推動，負責協調都市再生特別地區、車站周邊更新、大型複合開發案等事務，是將都市計畫藍圖具體落實於實體開發的重要行政樞紐。

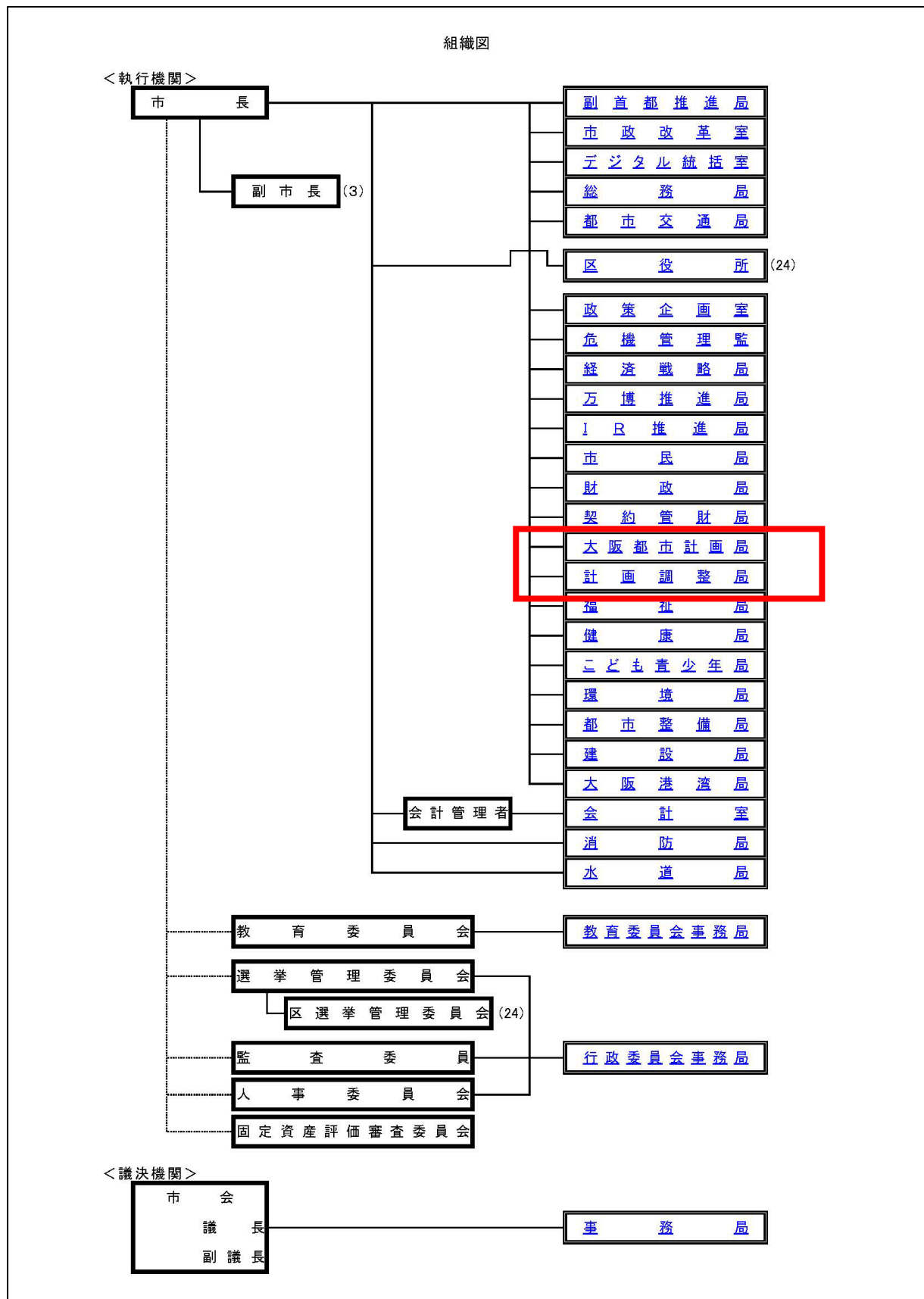


圖2 大阪市政府組織圖

(一) 大阪都市計劃局

都市計劃局隸屬大阪市政府，旨在推動大阪城市總體設計與廣域據點開發，支撐大阪的成長與發展。主要業務包括推動如《大阪城市建設總體設計》等的城市建設藍圖，負責都市計畫的決定，並推動重點據點的開發。

作為承擔「副首都・大阪」，未來將持續成長與發展，將充分發揮府市各自的專業知識與潛能，推動大阪整體的城市建設。主要業務內容如下：

1. 推動大阪城市建設總體設計（Grand Design）。
2. 設置並營運單一窗口服務。
3. 都市計畫的規劃。
4. 推動廣域據點開發（梅田北地區、新大阪站前地區、大阪城東部地區、夢洲・咲洲地區）。
5. 推動府內其他據點的城市建設。

(二) 計畫調整局

主要業務包含都市計畫、區域計畫、建築指導及都市再生相關等，其中開發計畫課係針對特定地區或運用民間活力所推動的開發計畫，進行企劃、擬定、聯絡協調，以及為推進開發計畫所需的事業協調等工作。

(三) 大阪市的都市發展現況

1. 土地利用情形：

- (1) 幾乎全區已開發並完成市街化。
- (2) 市中心：密集商業與辦公設施。
- (3) 周邊地區：住宅區為主。
- (4) 臨海地區：聚集工業與物流設施。

2. 過去都市發展軸線-南北向：以梅田北、中之島、御堂筋、難波等為核心。

3. 未來的發展方向：強化東西向的都市軸線

- (1) 西側：臨海地區「夢洲」＝大阪・關西萬博會場，將以國際觀光據點為發展(包括 IR 渡假村-賭城與萬博後的再利用)。
- (2) 東側：大阪公立大學正建設新校區。



City Development Osaka, Japan

三、神戶港灣再生案例--神戶港復興計畫

神戶市位於兵庫縣東南部，南北依山海，是兵庫縣府所在地、兵庫縣人口最多的城市，也是近畿地區（關西地區）僅次於大阪市的第二大城市，是日本重要的港口城市之一。

神戶港是日本兵庫縣神戶市的特定港灣，深邃的扇形海灣，亦是日本近代史上最早對外國開放的5個港口之一（新潟、函館、橫濱、神戶、長崎），為日本主要的國際貿易港，與大阪港同樣被指定成超級中樞港灣。

1995年1月17日發生於日本關西（受災範圍以兵庫縣的神戶市、淡路島、以及神戶至大阪間）地震規模7.3的「阪神・淡路大震災」，運輸省（現為國土交通省）於1995年2月10日，與作為港灣管理者的神戶市等單位協商後，整理出《因兵庫縣南部地震受災之神戶港復興的基本方針》，其內容包括：港灣機能的迅速恢復、設施耐震性的強化、與市區復興的連結、作為國際據點港灣的復興。

基於此，神戶市於同年4月28日，彙整出《神戶港復興計畫》，由「短期復興計畫」與「中長期復興計畫」構成，目的是為神戶市整體的復興與振興注入助力。另外，為了配合這項復興計畫，同年8月3日，港灣審議會也批准了《神戶港港灣計畫》的部分變更。

依據此港灣計畫，神戶市推動了包括：接收災後瓦礫的土地造地工程、藉由再開發強化物流功能、耐震強化碼頭的建設、國際海運貨櫃碼頭的整備，以及營造舒適環境的綠地設施等工作。

考量到神戶港是日本經濟在國際社會中發揮的重要支撐，不僅僅是將其恢復至原有形態，而是要因應新時代的需求，推動如集裝箱碼頭的大型化，以及對已經老化的傳統碼頭進行再開發，以此作為更完善的國際據點港灣來復興。

神戶港作為日本代表性的港灣城市，其港區再生策略中最具特色的措施之一，即為串聯港灣各主要據點的空橋（立體步行系統）。本次考察觀察到，神戶港透過空橋連接JR神戶站、阪神高速巴士總站、Harborland商業區、Mosaic商場、神戶港塔、海洋博物館 Meriken Park 等地，形成一個完整的步行網絡，提供遊客及市民移動的便利性與安全性。

神戶港空橋系統的建置不僅著眼交通動線優化，更兼具都市設計與景觀功能。空橋以開放式設計、透明欄杆與視覺通透的建材，使行人能在移動過程中直接欣賞港景；同時在平台節點增設座椅、綠化及休憩空間，使立體動線兼具停留與觀光價值。此外，步道亦與地面廣場、濱海自行車道、沿岸景觀帶共同形成多層次的公共空間系統，強化 waterfront 整體之使用質量。

神戶港空橋系統在都市再生策略中扮演關鍵角色，透過導入大規模商業設施、文化據點與公共空間改造，形成以「步行優先」為核心的港區環境，不僅解決遊客集散需求，也透過提升人行便利性來帶動商業量能與觀光動線，成功打造安全且具吸引力的濱海都市空間。

神戶港空橋規劃政策，達成大眾運輸導向發展(TOD)之優良人行空間的設計，藉由整合交通、觀光、商業與公共空間的理念，可作為臺中港區、水湳經貿園區、火車站周邊等地推動立體動線或人本導向街區規劃的重要參考。



圖4 神戶塔周邊預留人行空橋串連斷面



圖5 神戶港區預留人行空橋串連斷面



圖6 周邊商業設施預留人行空橋串連斷面



圖7 神戶港區人行空橋串連神戶塔、渡輪中心等設施



圖8 神戶港區重要設施指示圖

四、日本大阪中之島地區都市核心

中之島位於大阪市中心部的土佐堀川與堂島川之間，是大阪近代城市發展的重要核心。該地自明治時期即為行政、金融與文化機能高度集聚之區域，近年大阪市政府透過多項都市再生計畫，持續推動水岸空間整備與文化帶（**Culture Axis**）形成，使中之島成為結合歷史建築、文化設施、公共開放空間與國際會議功能的都市核心地帶。

（一） 城市發展策略轉型：從「南北」到「東西」

大阪市過去的都市發展主要沿著「南北都市軸」，涵蓋梅田、中之島、御堂筋、難波等地。然而，根據大阪市的最新規劃，未來將強化「東西都市軸」的發展。其核心策略包括：

1. 向西發展：在西邊的臨海地區，利用「夢洲」這片填海地作為萬國博覽會會場，並規劃在萬博結束後，將其打造為結合IR（綜合度假村）等設施的國際觀光新據點。
2. 向東發展：東邊則以「大阪城公園周邊」為核心，並正積極整備大阪公立大學的新校區。

此策略的轉變旨在活化大阪的整體城市空間，並提升其國際競爭力。

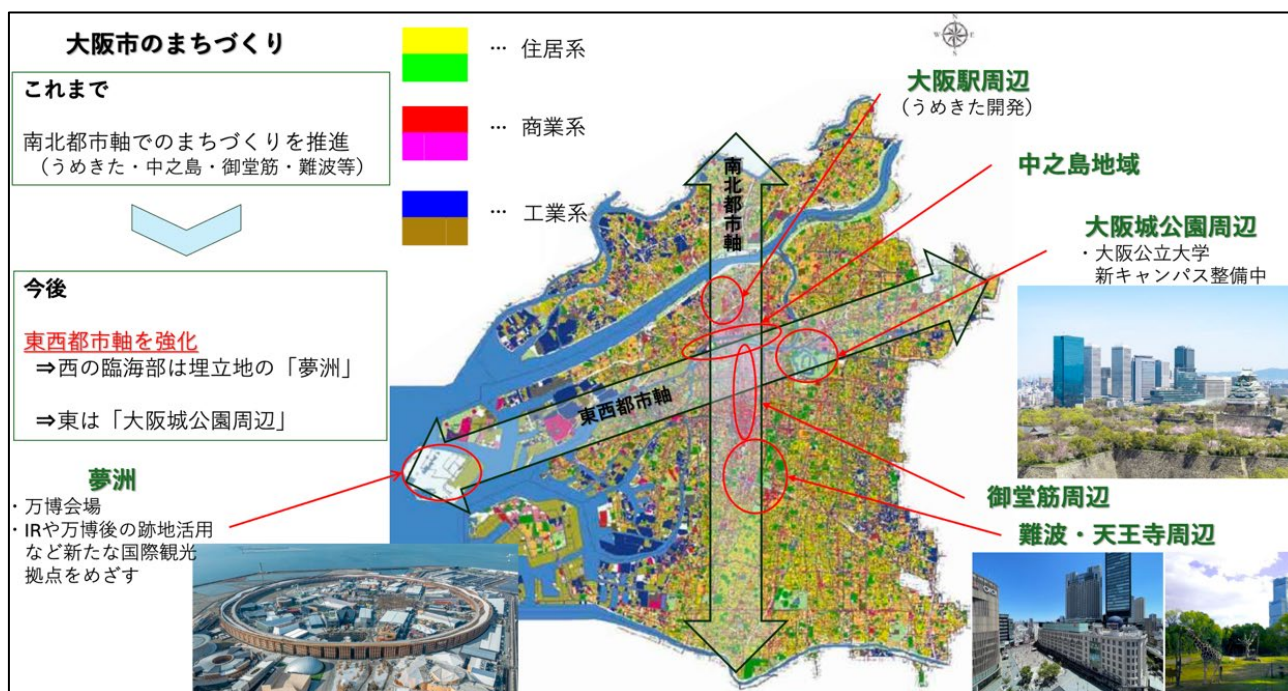


圖9 大阪市都市發展軸

(二) 中之島地區的具體發展項目

中之島作為大阪「水都」的象徵，其發展定位為國際性的商業、文化、學術與交流中心。本次考察重點關注以下面向：

1. 交通網絡優化：大阪市的道路與鐵道交通網絡已相當完善，但為了進一步提升城市核心區域的便利性，目前正在整備一條新的鐵道路線——なにわ筋線。

- (1) 路線概況：這條新路線預計在 2031 年春季開業，將連接關西國際機場、難波、中之島以及梅田地區的「うめきた」（北梅田）等地。

(2) 中之島新站：在中之島地區，新的車站將建於中之島

Qross 西側的道路地下。此舉將大幅提升中之島地區的交通

通便利性，並為未來的都市發展提供強勁動能。

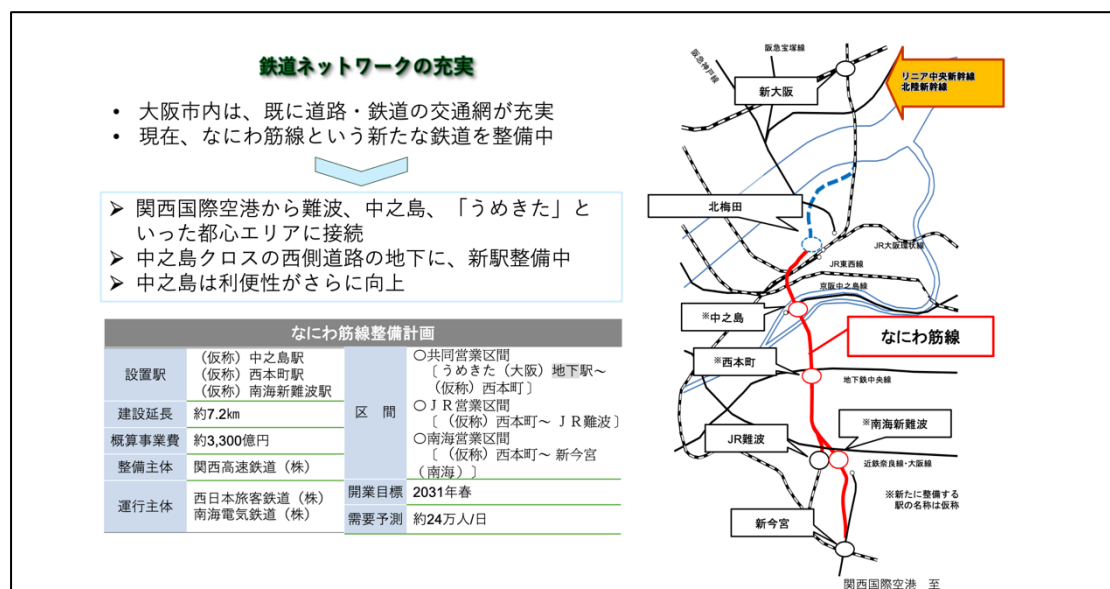


圖10 なにわ筋線路線圖

2. 重要文化與行政設施：中之島地區不僅是經濟發展的中心，也匯聚了多個重要的文化與行政設施。

(1) 大阪中之島兒童書森林：

「兒童書之森・中之島」為大阪著名建築師安藤忠雄所主導的公益性文化建設。身為大阪出身的建築師，安藤忠雄意識到數位時代的孩子與實體書籍的距離逐漸拉大，因此提出興建一座專為兒童打造的圖書館，期望透過書籍與空間設計，為孩子創造「重新遇見書本」的機會。

安藤忠雄於2017年9月向大阪市正式提出提案，並主動承擔從建築設計、募資到工程管理的全部責任；建物竣工後，更以無償捐贈的方式交由大阪市營運，展現其回饋故鄉的深厚情感。原規劃於2020年3月開館，但因新冠疫情而延後，最終於2020年7月5日正式啟用。

館藏約1萬8千餘冊，其中包含大量由大阪市民共同捐贈的書籍，充分展現社區參與與城市文化共享的精神。建築外觀採混凝土主體結構，造型簡潔、光影乾淨，並與中之島公園的綠意自然融合，體現安藤忠雄作品一貫的「光、影與自然」設計語彙。

內部空間以兒童閱讀需求為核心，規劃舒適的閱讀環境與豐富的兒童讀物，鼓勵孩子透過閱讀啟發想像與創造力。此建築不僅是文化設施，也成為中之島地區推動文化、教育與公共空間品質提升的重要象徵，進一步強化中之島作為「文化軸線」的城市定位。



圖11 童書之森一隅(一)



圖12 童書之森一隅(二)



圖13 童書之森內部(一)



圖14 童書之森內部(二)

(2) 大阪市政府：

大阪市政府的辦公地點位於中之島偏東側位置，是一座於1986年啟用的建築。該市政府大樓的設計頗具特色，大廳保留了舊辦公大樓的雕刻與彩繪玻璃。其屋頂上還設有「湊標梵鐘」，是市政府的一個景點。市政府不僅是大阪的行政中心，也為市民和外國遊客提供各項服務與資訊。



圖15 大阪市政府外觀

(3) 未來醫療國際據點 Nakanoshima Cross：

此據點的所在地原為1993年遷移至吹田市的大阪大學醫學部與附屬醫院的舊址。大阪市政府將此地塊規劃為「未來醫療國際據點」，並於2020年1月與開發事業者簽訂了長達70年的定期借地權設定契約。

並於2021年11月正式動工。經過約兩年多的建設，建築於2024年1月竣工。

在完成內部設施與入駐單位籌備後，「Nakanoshima Qross」最終於2024年6月29日盛大開幕，正式成為日本第一個整合最先端醫療、研發與產業化的國際性據點。

a. 核心願景與運作模式：

Nakanoshima Qross的願景是透過「創造(Create)、共享(Share)、實踐(Practice)」的循環，推動日本整體的未來醫療產業化。其運作模式由「一般財團法人未來醫療推進機構」擔任設施運營方，並與開發事業者簽訂租賃合約。此機構負責引入符合據點理念的企業、醫療法人及支援機構，形成一個專業的產業聚落。

b. 設施特色與樓層規劃：

該據點地上17層樓，樓地板面積約57,000平方公尺，其內部規劃清晰地體現了上述的運作模式。

R&D中心（創造）：高樓層（12至16樓）主要為未來醫療的產業化據點，提供辦公空間給各類企業與新創公司，用於新技術與藥物的研發與創造。

共享與支援設施：此外，據點內還設有iPS細胞製造設施及先端醫療研究設施，並有專門的機構辦公室及交流空間，以促進各機構之間的合作與資訊共享。

MED中心（實踐）：中低樓層（7至10樓）則設有醫療機構，包括醫院與診所，為患者提供尖端醫療服務，將研發成果轉化為實際應用。



圖16 Nakanoshima Cross介紹

3. 小結：

根據日本大阪中之島地區的都市發展經驗，台中市可以借鏡其「打造具備高附加價值的城市核心區」的發展策略。這項策略的核心，是透過整合交通、產業與文化設施，將特定區域轉型為具備國際競爭力的多元化樞紐。

(1) 確立高附加價值產業核心：

借鏡Nakanoshima Cross模式：台中市可選定一個合適的區域，例

如台中火車站周邊的舊城區或水湳經貿園區，並由市政府主導，將其規劃為一個具備特定產業主題的開發據點。

(2) 聚焦台中優勢產業：

相較於大阪的未來醫療，台中可根據自身產業優勢，將此據點定位為「智慧機械研發中心」、「綠色科技創新中心」或「文創設計產業聚落」等。這將有助於吸引相關人才、新創公司與國際企業進駐，形成高價值的產業鏈。

(3) 整合交通網絡與公共設施：

a. 交通為發展骨幹：

參考大阪なにわ筋線的模式，將此核心區與台中的捷運、高鐵站、公車系統及自行車道網絡無縫接軌，建立一個便捷的交通系統，提升區域的流動性與可及性。

b. 公私部門合作：

借鏡Nakanoshima Qross採取「政府提供土地、民間負責開發與營運」的模式，這不僅能減輕政府的財政負擔，也能藉由民間的專業來加速計畫的落實與營運效率。

(4) 強化文化與公共生活機能

a. 營造文化地標：

將文化與產業發展相結合。除了產業據點，也應在核心區內同步

規劃具備特色的文化設施，例如大型圖書館或美術館，以吸引人潮並豐富市民的文化生活。

b. 鼓勵公民參與：

效仿安藤忠雄捐贈「中之島兒童書森林」的案例，鼓勵台中的企業家或文化界人士捐贈公共設施，或是共同參與都市計畫的推動，讓城市發展成為一項全民參與的公共事務。

綜上，台中市可以從「選定特定主題」、「整合交通與產業」與「公私協力」這三大方向著手，打造一個如同中之島般充滿活力、具備產業優勢與文化內涵的城市新核心，藉此提升整體的城市競爭力。



圖17 中之島地區周邊區域空拍圖(<https://toshiseibi.org/>)

五、梅田北地區開發計畫

大阪梅田北開發計畫為大阪都市更新中規模最大、最具指標性的前瞻開發案，象徵大阪以國際化、智慧化與綠色永續為核心的城市轉型方向。基地位於大阪站北側舊梅田貨場區，為關西地區鐵路網與都心機能的關鍵節點。大阪市政府與JR西日本及民間開發團隊合作，自2000年代起分期推動，透過整合交通樞紐、商務機能、創新產業及公園綠地，形塑「都心中的大規模綠地與國際商務平台」之都市發展示範區，並藉由提升公共空間品質、促進研發與新創聚集、強化國際交流與投資吸引力，帶動關西地區整體競爭力與城市再生。

（一） 大阪市政府都市計畫局交流

由都市發展局長李正偉率建設局顏副局長及都發局相關業務同仁拜訪大阪市政府都市計畫局，該局由據點開發室副理事三原淳子、廣域據點開發課參事早野和秀、課長補佐田中信吾，及開發計畫課擔當係長谷口將大等專業規劃人員接待。雙方就如何透過鐵路場站整合、周邊土地利用與都市設計相互結合，帶動核心區域再生與區域均衡發展，進行深入交流。



圖18 與大阪市政府人員合照



圖19 參訪人員聽取簡報



圖20 雙方交流討論



圖21 大阪市政府人員簡報

(二) 梅北地區概況與發展背景

1. 區位與交通條件

梅北地區位於大阪車站北側，是關西地區最大的交通樞紐，每日約有240萬人次進出，匯集JR、阪急、阪神及地鐵等3線路共7個車站。

2. 發展背景

梅北再生始於原梅田貨物站舊址再利用。約24公頃土地於1987年國鐵民營化後列為資產處分，但因貨運功能遷移協調耗時，至2000年始正式啟動都市開發。2002年被指定為「都市再生緊急整備地域」，在國家支持下逐步推動。

3. 區域發展定位

梅田北為關西最大都市更新計畫，透過立體連通系統串聯地下街、地面廣場及天橋，打造全天候、多層次人行導向環境。腹地內設置辦公、飯店、商業、住宅及「梅田公園」所構成之Grand Green Osaka，以「融合自然與城市」為核心概念，強調豐富綠地與友善公共空間。

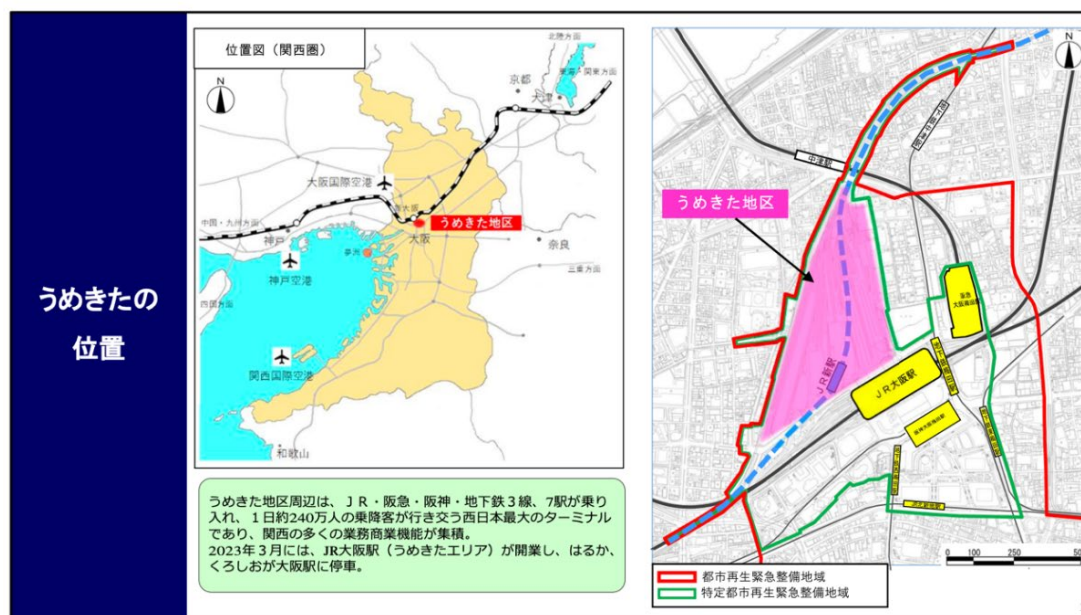


圖22 梅北地區位置

プロジェクトの 主な経過など	2002年度(H14)	都市再生緊急整備地域に指定(大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域 [490ha]) 大阪駅北地区国際コンセプトコンペの実施	
	2003年度(H15)	「大阪駅北地区全体構想」を策定(大阪市)	
	2004年度(H16)	「大阪駅北地区まちづくり基本計画」の策定 1期の土地区画整理事業、道路、駅前広場の都市計画決定	
	2005年度(H17)	1期の地区計画、用途地域等の都市計画決定	
	2006年度(H18)	1期開発事業予定者の決定	
	2007年度(H19)	1期の地区計画、都市再生特別地区の都市計画決定	
	2009年度(H21)	1期民間開発着工	
	2010年度(H22)	2期の区画整理事業、道路、鉄道、駅前広場の都市計画決定	
	2011年度(H23)	「特定都市再生緊急整備地域」に指定	
	2012年度(H24)	「都市再生緊急整備協議会」の設立、1期工事竣工	
	2013年度(H25)	1期(グランフロント大阪)開業(4月26日)	
	2014年度(H26)	「うめきた2期区域まちづくりの方針」を策定	
	2016年度(H28)	2期の地区計画、用途地域等の都市計画決定	
	2018年度(H30)	2期開発事業者の決定、2期の都市公園の都市計画決定	
	2020年度(R2)	2期の地区計画、都市再生特別地区、区画整理事業の都市計画決定 2期民間開発着工	
	2024年度(R6)	2期先行まちびらき(9月6日) 2期南館等開業(2025年3月21日)	
	2027年度(R9)	全体まちびらき	

圖23 梅北地區開發歷程

(三) 梅北地區分期開發模式

大阪梅北地區作為大阪市中心最後一塊大規模待開發土地，其發展採取了清晰的分期、漸進式策略，以最大化都市效益並實現國際化

目標。第一階段是位於梅北南側的先行開發區，核心成果是Grand Front Osaka (GFO)綜合體，該設施於2013年全面開業，快速導入了辦公、商業、飯店及具備創新研發功能的「知識之都」，成功地將地區形象從鐵路貨運站轉變為國際級的複合機能中心，奠定了商業基礎。隨後，開發進入第二階段的後行開發區（梅北北側），此階段強調「綠色與創新」。主要設施預計於2024年先行開業，並於2027年全面完工，核心是引入大規模的梅北公園，作為都市綠肺。此階段的策略目標是透過創造國際級綠色開放空間、建立新的創新產業基地，吸引全球人才與企業，同時配合新設的大阪站地下月台，強化交通樞紐功能，最終使梅田地區的發展更具全面性、環境友善性與全球競爭力。



圖24 梅北地區各期開發區範圍

(四) 第一期開發計畫—Grand Front Osaka

第一期以原梅田集貨用地東側約7公頃的區域為範圍，並於 2013 年正式啟用「Grand Front Osaka」，作為梅北地區都市再生的首要成果。此階段主要透過複合機能導入、創新與商務支援、立體交通動線整合等方式，建立北梅田作為未來都市核心的基礎，其開發特色如下：

1. 複合機能導入

本區整合辦公空間、商業設施、飯店及高級住宅等多元機能，形成具備高度都市機能的綜合型開發區，提供多樣化生活、消費與商務需求。

2. 商務與知識交流基地

引入「Knowledge Capital」等創新支援設施，串聯企業、研究機構與新創團隊，建構跨領域協作平台，成為關西地區推動知識創新與研發合作的重要據點。

3. 立體化、多層次人行系統

結合地面廣場、地下街與空橋動線，打造全天候、立體化的人行導向環境，提升大阪站周邊步行可達性，並強化與既有商業區的整體串聯。

4. 奠定後續開發基礎

第一階段的成功開發，使梅北地區重新定位為大阪都市再生核心

區，並為後續第二期以綠化導向、創新聚落與大型都市公園為特色的開發奠定實質基礎。

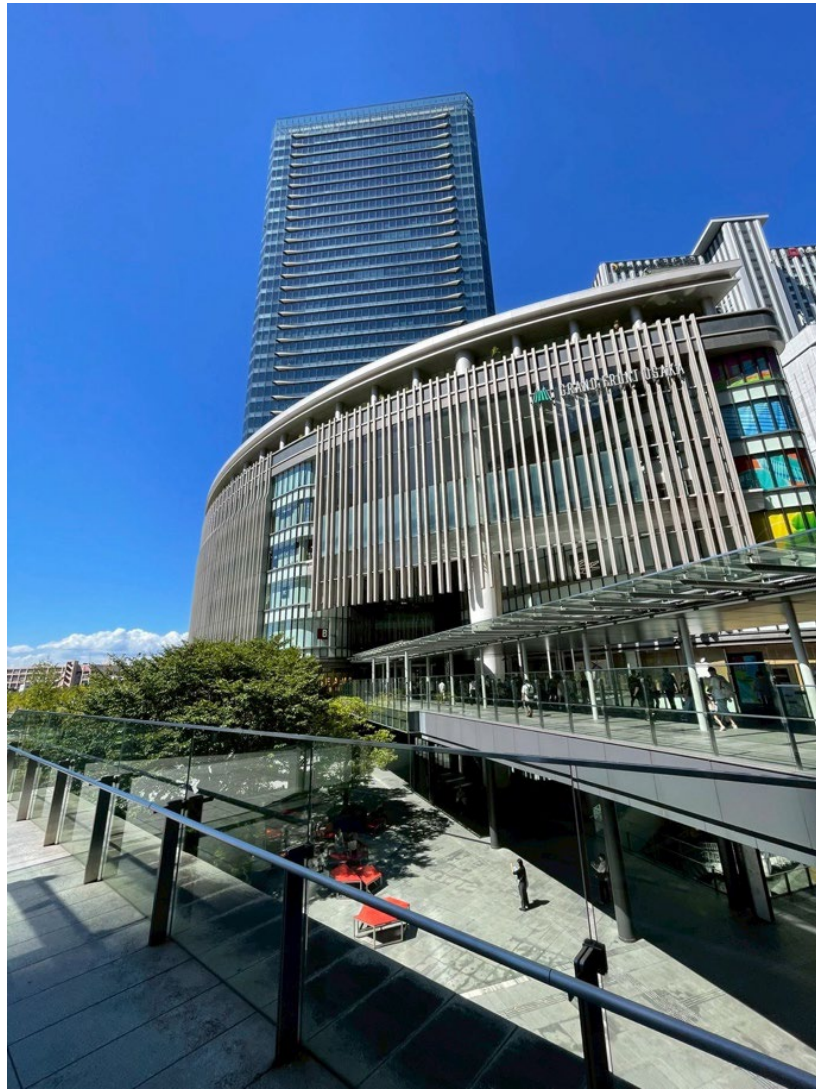


圖 25 Grand Front Osaka人行空橋串聯

(五) 第二期開發計畫—Grand Green Osaka

在2014年制定「二期區域城市發展方針」後，於2018年選定開發商，並在2020年開始動工。第二期開發的第一階段已於2024年9月開放，預計於2027年全面開放。



圖26 梅北二期開發計畫概要

1. 融合「綠化」與「創新」的雙重目標

梅北二期開發的核心理念是將該地區打造成一個「綠化」與「創新」融合的據點。

綠化方面，以計畫以約4.5公頃的都市公園為核心，並結合民間土地，確保整個地區擁有約8公頃的綠地。這些綠地不僅提供了休憩空間，還能創造獨特的城市景觀，吸引人們前來。公園的南側設有可容納萬人的草坪廣場與大屋頂活動空間，而北側則有豐富的自然景觀與水景。



圖27 公園草坪廣場



圖28 大阪市政府人員現場導覽

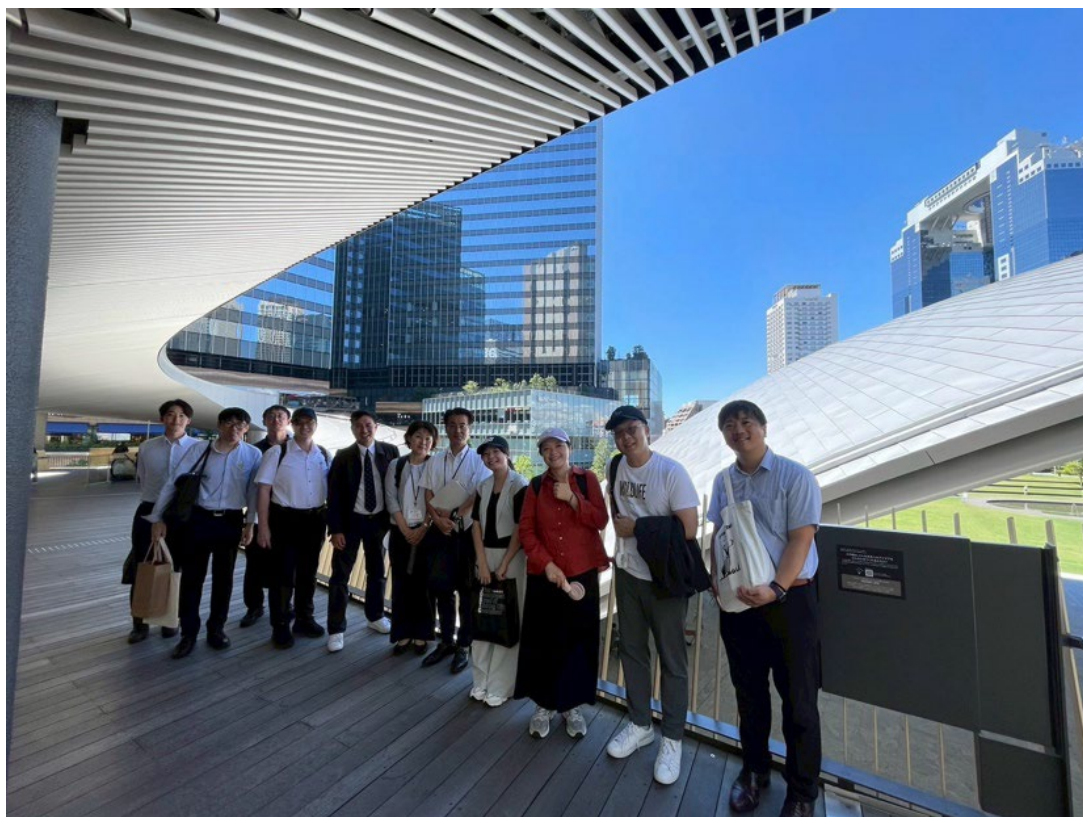


圖29 參訪團隊與大阪市政府人員現場合影



圖30 都市公園簡介

創新部分，利用梅北地區位於關西地區中心的優勢，透過交通網路與周邊的大學和研究機構連結。並在Grand Green Osaka 北館設立了創新支援設施「JAM BASE」，其目標是將研究機構的技術「橋接」給企業，提供從研究到實用化的不間斷支援。



圖31 梅北二期開發鳥瞰圖

2. 強大的公共設施基礎建設

成功的都市更新需要強大的基礎設施作為後盾。梅北計畫的一大亮點是JR東海道線支線的地下化與新站設置。

這項工程將原本在地面上行駛的鐵道移至地下，消除了區域分隔，大大改善周邊區域交通課題。

另外，藉由2023年3月開始營運之「大阪站（梅北區域）」啟用，使得大阪站與關西國際機場之間的所需時間縮短了約20分鐘，提升梅北地區對外之交通便利性。



圖32 大阪 J R 新站簡介

3. 獨特的公私合作模式

梅北的開發採取了公私合作的模式。日本都市再生機構（UR）負責道路、廣場和公園等基礎設施的基礎建設。民間開發商則負責承擔超出基礎水準的「升級」費用，共同打造高品質的設施與環境。這種合作模式確保了開發案的高品質和效率。

(六) 小結

以梅北開發案的成功經驗，台中市可以借鏡其中經驗，不只興建建築，更要規劃大型公園、廣場，並在這些區域周邊設立創新研發中

心，吸引科技或文創產業進駐。

交通運輸方面，可利用台中車站、捷運沿線等交通樞紐進行大規模的整合開發，透過交通建設（如鐵路地下化）來消除城市隔閡，並在車站周邊發展複合式設施，使交通節點成為城市再生的核心動力。

另可建立高效的公私合作模式，建立明確的合作機制，引導民間資金與專業技術的投入。政府可以負責基礎設施的規劃與建設，而由民間開發商承擔更高等級的設施升級費用。這種合作模式能確保都市更新項目具備高效率和高品質。

綜上，台中市可以從大阪梅北的經驗中學到，都市更新不僅是硬體建設，更是一項需要長期願景、綠色生態、創新產業和公私協作的整體性計畫。透過這三個核心理念，期能將台中市打造成一個更具吸引力、永續發展且富有活力的未來城市。

六、阿倍野地區再開發計畫

大阪阿倍野（Abeno）地區位於大阪市南部，是大阪重要的交通、商業與文化節點。過去因開發密度較低、商業吸引力不及梅田與難波而相對沉寂，但自2010年代起，由大阪市政府主導推動的大型市街地再開發事業，主要目標是改善都市機能、提升防災能力，並引入商業與住宅設施。希望透過大型民間投資與市府都市再生政策的共同推動，逐漸發展成為南大阪的核心門戶。

阿倍野地區的都市再開發計畫是一項橫跨數十年的大規模市街地重建工程，將位於天王寺交通樞紐西南部、面積約28公頃的老舊區域，轉型為現代化的城市門戶。源於長期面臨建築老舊、木造房屋密集、都市基礎設施極度缺乏及嚴峻的防災風險，大阪市政府採取公部門主導的模式，透過大規模土地整併與權利轉換，提升地區防災能力、改善交通動線，並創造一個集結商業、辦公、居住和文化功能的新型複合中心。

在實施策略上，政府結合了財政補助與再開發後可建地處分所得來籌措資金，並透過權利轉換機制，有效保障了原住戶的權益。計畫最顯著的成果是成功建設了兩大核心地標：於2014年啟用的超高層複合大樓阿倍野Harukas（日本第一高樓，300米），以及大型購物中心阿倍野Q's Mall。這些設施不僅極大地提升了地區的商業能見度與觀光吸引力，同時在基礎設施方面，也完成了道路、公園與公共服務設施的全面升級，使該地區從防災弱勢區成功轉型為充滿活力、結構穩健的現代化城市空間。

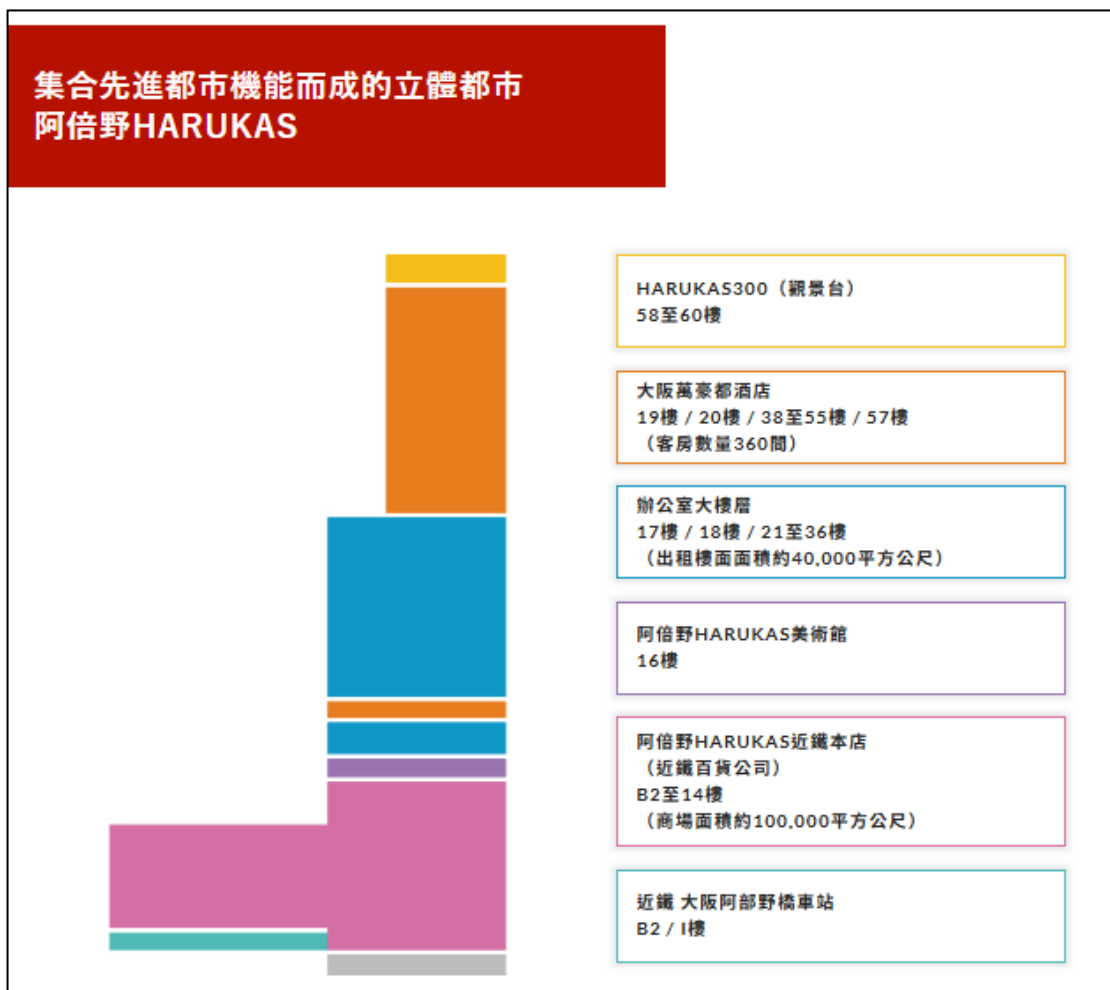


圖33 Abeno Harukas 立體都市概念呈現

「Abeno Harukas」於2014年全面啟用後，阿倍野地區的都市發展焦點隨即轉向公共空間的強化與周邊機能的整合。市政府接續的推動策略旨在將這個由超高層地標帶來的商業引力，擴散並融入周邊環境，以形成更具吸引力的複合型都市節點。這包括對天王寺公園的重點改造，將其整建為廣受歡迎的「Tenshiba」草坪廣場，大幅提升了市中心的開放空間品質與休閒機能；同時也致力於修復周邊的步行動線，強化 Harukas、車站群與生活型商業設施之間的連結。在總體規劃上，

大阪市明確將阿倍野地區定位為南大阪的核心生活圈與觀光節點，透過持續改善商圈環境、導入文化活動，並推動高密度交通導向開發（TOD），確保地區機能更具整合性與國際化潛力，最終鞏固其作為南大阪門戶的地位。

總體而言，此計畫成功翻轉了地區形象，帶來了巨大的經濟效益，但在未來的發展中，如何維持與梅田、難波等核心區的商業競爭力，並在現代化建設中，妥善保留大阪在地特有的文化活力與多元性，是該區域未來需要面對與解決的重大課題。



圖34 天王寺車站與Abeno Harukas周邊地區

七、2025年日本EXPO國際博覽會

為迎接2025大阪・關西世界博覽會，大阪市將其視為都市發展之一大契機，會場設置於大阪灣的人工島「夢洲」，除了配合博覽會所需之基礎建設外，同時進行全面再開發與基礎設施建設，包括交通建設、水處理與污水系統的改造，並計畫將其打造成未來商業與產業中心。

大阪此次世博會（Expo 2025 Osaka, Kansai）的規劃核心理念是「設計閃耀生命光輝的未來社會藍圖」（Designing Future Society for Our Lives）。旨在透過「人們的生活實驗室」的互動參與方式，以「生命」為核心概念，探討如何利用科技與創新，實現永續發展、解決社會問題，聚焦「拯救生命、賦能生命、連結生命」三大副主題，目的為探索人類社會在科技、環境與福祉等面向的未來可能性。

因次，大阪市在建設過程中積極採用可持續的建材，如木材與再生鋼材，並優先使用當地及可再生資源，以減少碳足跡和能源消耗。為支持這一理念，博覽會場地將設置大量的太陽能板、風力發電設備，並實施先進的雨水回收與水資源管理系統。

在交通方面，大阪市加強與夢洲的連接，將大阪地鐵中央線延伸至夢洲，並增設交通接駁設施；並為了因應大量訪客，規劃設置park-and-ride停車區，並實施高效的接駁巴士服務以減少交通壅塞。

另外，為呼應博覽會主題，重視綠色城市建設與資源循環利用，展區設置大量綠化空間與屋頂花園，並引入城市農業等綠色技術，既能改善城市環境質量，也有助於提升民眾的生活品質。博覽會將展示全球最先進的可持續技術，包括可再生能源、環保建築材料、廢物回收技術等，並提倡「零碳」理念，目標實現展會期間碳中和。

這些基本建設不僅是為了博覽會的短期需求，更是大阪未來城市發展的重要方向，期望透過這些設施的建設與運營，為未來的城市規劃提供示範，特別是在推動智慧城市、綠色交通與低碳經濟方面。展會結束後，這些設施將繼續為大阪的城市發展與環境保護貢獻，並成為永續發展的實踐平台。

總體而言，大阪的都市發展與交通建設，結合了未來的永續發展理念，不僅為 2025 世博提供了強有力的支撐，也為城市的長遠發展鋪設了道路。透過智慧化、綠色和低碳的城市規劃，大阪在加強其國際競爭力的同時，也為實現全球可持續發展目標貢獻了力量。



圖35 象徵性地標-巨型環狀大屋根，下方為移動走廊



圖36 大屋根屋頂燈光與綠美化

(一) 臺灣館「TECH WORLD」

2025年大阪國際博覽會以「生命閃耀未來社會的設計」為核心願景，強調各國在永續、科技與人文領域的共同探索與實踐。本次參訪臺灣館「TECH WORLD」，係以「連結世界，共創未來美好生活」為主題，呼應大阪萬博的核心精神，深刻感受到臺灣以「生命」、「自然」、「未來」為主軸，所展現的前瞻能量與國際交流價值。



圖37 TECH WORLD館建築特色

1. 展館特色：

- (1) 三大主題劇場：以「生命」、「自然」、「未來」為核心，結合跨媒體沉浸式技術，打造互動式參觀動線。
- (2) 沉浸體驗：採用巨型投影、互動裝置、智慧手環感測，提供觀眾專屬的個人化體驗。
- (3) 科技與文化融合：結合高技術顯示面板、Micro LED、奈

米噴印等前沿技術，同時呈現臺灣生態、藝術與人文。

2. 核心亮點：

(1) 三大主題劇場：

- a. 生命劇場：560 株互動花株與巨型圓柱投影營造數位花海，由工研院研發、華碩及新創企業合作製作。展示臺灣獨特物種（櫻花鉤吻鮭、鳳蝶、臺灣杉），象徵生態多樣性與共生精神。
- b. 自然劇場：呈現臺灣山林與水文景觀，強調人與自然和諧共處，並邀請國際參訪者親身走訪，體驗臺灣的自然之美。
- c. 未來劇場：聚焦科技與全球產業合作，特別強調半導體產業鏈的國際網絡價值。展示前沿科技應用與個人化旅程推薦，象徵臺灣以創新鏈結世界。

(2) 跨界合作：展館集結多家領先企業，涵蓋半導體、綠能及數位等，凸顯產業鏈協同合作的成果。

(3) 文化與產業展示：

- a. 呈現臺灣近代藝術作品與「臺展三少年」（林玉山、陳進、郭雪湖）畫家群像。
- b. 展出蘭花培育技術與奈米噴印應用，展現文化創意與產

業潛力。

- (4) 永續思維：透過自然元素的設計與未來情境的鋪陳，傳達臺灣在環境永續與人本發展間的平衡。
- (5) 國際形象：以創新展示方式，塑造臺灣科技與文化並進的多元風貌，增進國際社會對臺灣的理解與認同。

3. 參訪心得：

透過智慧科技和數位應用，更彰顯出「以科技回應人類生活需求」的價值定位，展現多元包容的價值，並呼應博覽會「生命閃耀」的主題。整體展館傳達出臺灣積極參與全球議題、善用創新能量，並追求永續發展的決心，以向世界發出『共好』的邀請，共同開創美好的未來生活。

臺灣館成功將科技、文化與自然融合為完整敘事，展現國家形象與產業能量。此次參訪對未來推動城市發展、產業創新與國際合作，均具重要啟示與參考價值。



圖38 館長邱揮立及專案辦公室主任張如蕙接待

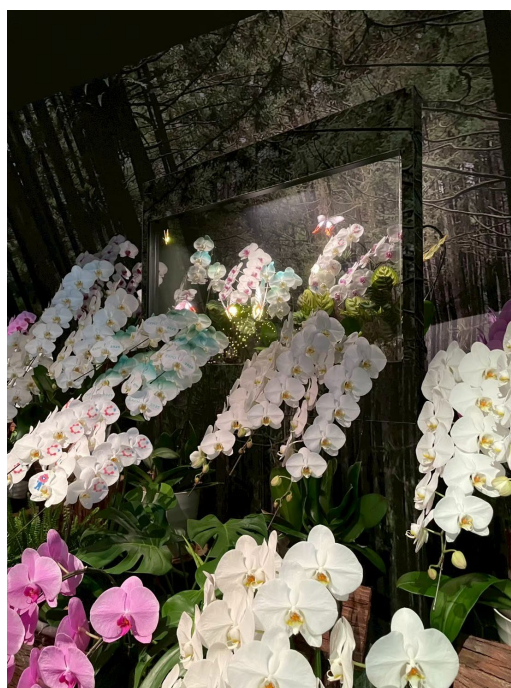
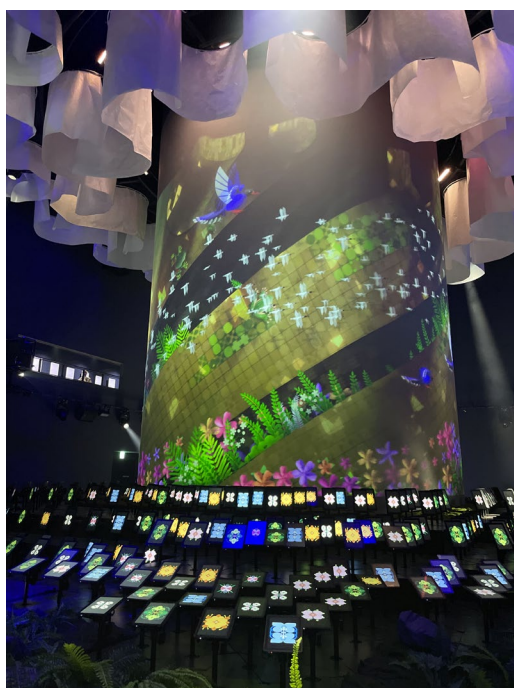


圖39 TECH WORLD館科技與農業永續特色呈現



圖40 TECH WORLD館專案辦公室主任張如蕙導覽說明(一)



圖41 TECH WORLD館專案辦公室主任張如蕙導覽說明(二)

(二) 大阪保健館（Osaka Healthcare Pavilion）

本次感謝大阪市政府協助安排前往大阪保健館參觀，該館係由大阪府、大阪市及在地企業共同打造，以「未來健康生活」為核心，聚焦醫療科技、健康管理與城市生活之結合，呈現大阪作為健康產業與創新城市的發展方向。

1. 展館特色：

大阪保健館以「REBORN（重生）」為主題，展館特色包含結合大阪在地木材打造的永續環保建築、親身體驗未來健康照護的互動式展示，以及介紹大阪創新技術與未來飲食文化等多元內容。



圖42 大阪保健館建築外觀

2. 核心亮點：

(1) 運用 AI 與數位科技導入個人化健康管理體驗

「REBORN」（重生）的核心主題，參觀者入館體驗，透過身體掃描艙（Body Scan Pods）測量參觀者的健康數據，並在數位空間生成代表其25年後模樣的個人化虛擬替身（avatar），提供獨特的互動體驗，預見「25年後的自己」。

(2) 展示預防醫學、再生醫療及高齡社會對策

展示大阪在再生醫療領域的潛力，包括利用iPS細胞（誘導性多功能幹細胞）製作的活體心臟模型和心肌細胞片；並設有「未來醫療保健區」和「未來城市區」，提供個人化營養建議、美容護理體驗，以及根據身體狀況調整的運動處方等之未來健康體驗。

(3) 結合產業展示，強化地方經濟與健康政策之連動

匯集了眾多大阪本地新創及中小企業的創新產品與服務，如展示源自1970年大阪世博會概念的現代版自動洗澡機。

3. 參訪心得：

館內展現地方政府以健康為施政核心的治理思維，將醫療科技視為城市競爭力的重要組成，對於如何透過政策引導產業與公共服務整合，具有高度參考價值。



圖43 大阪保健館螺旋形木柱與自動洗澡機



圖44 大阪保健館互動體驗

伍、心得與建議

本次考察日本大阪與神戶地區的都市再生與TOD (Transit-Oriented Development)成功案例，對於臺中市目前正推動的捷運建設、臺中車站及水湳經貿園區等重大計畫，提供了極具價值的實務經驗與策略參考。大阪神戶地區展現了城市發展可透過長期願景、公私部門協力、交通整合與高附加價值產業導入，實現都市的永續再生與國際競爭力提升。

以下將考察心得具體轉化為三項核心建議：

一、 以交通樞紐為核心，實踐多層次TOD與人本友善環境

大阪梅田北地區的開發計畫 與神戶港的空橋系統，均強調大眾運輸導向發展（TOD）與立體連通廊道的實踐，這可作為臺中市後續施政的重要參考，建議如下：

（一） 以臺中車站為核心，推動立體複合式整合開發：

借鏡梅田地區將7個車站、13條路線共構，並搭配空中廊道串聯周邊商業設施的經驗，將臺中車站（臺鐵、捷運、公車）周邊地區視為一體，推動多層次立體連通系統，整合地下街、地面廣場與空橋，打造全天候、人行導向的複合機能核心。

（二） 港區與重點發展區引進空橋系統：

參考神戶港區再生案例，於臺中港區、水湳經貿園區或高鐵特

區等重大節點，優先規劃空橋或立體步行系統，串聯公共設施、商業區與大眾運輸站點，以提升區域可及性、步行安全性與觀光量能。

(三) 交通基礎建設先行：

借鏡梅北地區的鐵路地下化與新站設置，建議將交通建設視為都市再生的先決條件，透過消除城市隔閡的基礎工程，釋放土地價值，並縮短交通時間以強化都市節點的對外交通便利性。

二、 導入高附加價值產業，打造城市新核心

大阪中之島地區透過「Nakanoshima Qross」打造未來醫療國際據點，明確了城市發展的產業核心與定位，此「選定特定主題」的策略，可為臺中市的門戶地區發展提供借鏡，建議如下：

(一) 確立核心產業定位：

借鏡中之島Nakanoshima Qross模式，在水湳經貿園區或火車站周邊，由市府主導，將特定區塊規劃為「智慧機械研發中心」、「綠色科技創新中心」或「文創設計產業聚落」等具臺中優勢的產業主題開發據點。

(二) 公私協力推動：

仿效Nakanoshima Qross採取「政府提供土地、民間負責開發與營運」的模式，或借鏡梅北開發案中，由日本都市再生機構（UR）負責

基礎設施，民間開發商承擔升級費用的合作機制，以減輕財政負擔並加速計畫落實。

(三) 產業與文化共進：

結合產業據點與公共文化設施，如參考安藤忠雄捐贈「中之島兒童書森林」的案例，鼓勵在地企業或文化界人士參與城市建設，以文化地標吸引人潮，豐富市民生活，並將城市發展轉化為全民參與的公共事務。

三、 結合永續理念與國際活動，推動整體城市轉型

2025年日本EXPO國際博覽會的開發計畫，強調以智慧化、綠色永續為核心，推動基礎建設，為城市未來發展提供示範，建議如下：

(一) 將「淨零碳排」納入都市更新指標：

借鏡大阪世博會將智慧城市、碳中和與公共開放空間納入規劃的理念，建議在臺中市的大型都市更新（如阿倍野再開發）與新興開發區中，將綠化空間、水資源管理、再生能源應用等永續思維納入都市計畫的強制性指標。

(二) 透過「綠化」提升城市環境品質：

參考梅北二期開發以約4.5公頃都市公園為核心，確保全區擁有約8公頃綠地的策略，建議臺中市在都會區的再開發計畫中，優先規

劃大規模都市公園與開放空間，作為都市綠肺，提升城市景觀與居民生活品質。

(三) 以國際活動為契機，提升城市競爭力：

借鏡大阪以世博會為契機，推動交通設施（如地鐵延伸）與城市基礎建設的全面升級，建議臺中市可以積極爭取或舉辦國際級活動，作為加速重大基礎建設、實踐智慧化與綠色城市規劃的催化劑。

陸、參考資料

一、日文文獻

- 2025年日本國際博覽會協會(2020)。《2025年日本國際博覽會會場整備基本計畫》。
- 大阪市都市計畫局(2024)。《大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針》。
- 大阪府・大阪市(2022)。《グランドデザイン・大阪》(Grand Design Osaka)。
- 国土交通省(2023)。《都市再生整備計畫(第4回変更)》。
- 神戸市港湾局(2011)。《神戸港港湾計畫書》。

二、中文文獻

- 日建設計(2014)。《與車站共生：日本TOD都市開發的新典範》。
- 交通部運輸研究所(2023)。《我國大眾運輸導向都市發展(TOD)推動策略之研究》。
- 安藤忠雄(2020)。《安藤忠雄：建造屬於自己的世界》。
- 國家發展委員會(2024)。《2050淨零排放路徑及策略總說明》。
- 都市更新簡訊(2015)，第66期。《他山之石—大阪都市再生》。
- 饒庭伸(2020)。《折疊都市：從日本的都市再生經驗看見台灣的未來》。

三、英文文獻

- Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Island Press.

四、網站資料

- <https://www.abenoharukas-300.jp/zh/>
- <https://toshiseibi.org/>
- <https://kodomohonnomori.osaka/>
- <https://www.investosaka.jp/>
- <https://www.city.osaka.lg.jp/contents/wdu020/keikakuchosei/english/index.html>
- <https://www.nakanoshima-qross.jp/>
- <https://www.bie-paris.org/site/en/2025-osaka>
- <https://2025-japan-pavilion.go.jp/>
- <https://www.expo2025.or.jp/>