

以東京車站丸之內地區保存與再開發案為例-提供臺中火車站地區都市規劃與修正之方向

The Urban Conservation and the Development of the Tokyo Station and the Marunouchi area – providing the suggestions towards Taichung Station Area

研究機關：臺中市中正地政事務所 單位：第一課

研究人員：課員 謝馨璇

研究期間：104 年 6 月 1 日至 104 年 8 月 10 日

中華民國 104 年 8 月 20 日

目錄

壹、研究緣起與目的	2
貳、問題背景與現況	3
參、研究內容背景	5
肆、研究結論與建議	21
伍、參考資料	23

壹、研究緣起與目的

隨著都市發展不斷向外擴張，內部產生公共設施不足的問題、舊市區環境劣化及發展風險偏高的問題，又因都市發展有規模限制，都市內部土地再生成為世界當前急需處理的問題。我國臺中火車站設立於 1905 年，舊稱為「台中驛」，為該時光背景下重要的交通樞紐，然於 1991 年臺中火車站結合商店、旅館等綜合功能，於 1995 年公告為國定古蹟，現存的臺中車站為磚造的後期文藝復興式風格建築物，惟長久以來因火車軌道分割，使南北市區發展不均，隨著交通及社會發展如國道一號建設、市地重劃推行等使市區發展外移，鐵路需求逐漸被取代，車站周邊市區面臨衝擊，社區呈現衰退，老火車站區逐漸沒落，導致不斷有檢討舊火車站機能與定位的浪聲，2006 年開始進行臺中鐵路高架化計畫下各站區地面土地釋出，活絡都市土地使用，社會更期許臺中火車站在都市更新下古蹟文化與周邊土地使用再生並存共融。

筆者曾於 2013 年課堂中參訪日本東京車站丸之內地區，該地區在新大樓、新區域開發上，透過老舊建築的重新復舊，拋棄傳統經濟效率掛帥無生命力的建築，重新為城市定義歷史，臺中火車站及東京車站兩者所在的時空背景雷同，亦為文化古蹟，周邊土地使用皆有活化、更新的需求，故以此為發想，以日本東京火車站為臺中火車站周邊土地再生之參考比較標的。日本東京車站在都市更新過程中，開始思考汰舊換新的景觀對城市的價值，體認到能故事的城市才精彩，地區的價值在於人們對城市歷史的記憶。因此在大丸有地區的都更案例中，以東京車站為起點，打造有文化內涵的「歷史街道」概念，將新舊建物加以融合成獨特的城市風貌。大丸有地區為大手町、有樂町與丸之內三區的合稱。其中，丸之內地區與位於該區的東京車站於 2002 年被指定東京為都市更新地區之一，歷經數年的都市更新，該地區成功成為一座有文化歷史的再生城市，銜接起歷史與未來。

本文第一部分臺中火車站背景介紹、現行土地使用方式、火車站及周

邊地區土地都市更新之可能性。第二部分為東京車站丸之內地區地理位置、規劃構想與開發手段；其中，詳細說明東京車站復舊計畫之背景、主體現狀，並強調該車站的古蹟活化方式。第三部分則介紹兩處丸之內區域的更新案例，以東京 My Plaza 和 Brick Square 三菱一號作為新舊融合建物的代表，說明該建築的開發緣起、歷史價值與現狀。第四部份則以我國臺中火車站從古蹟文化保存及都市土地活化再利用之角度提供後須規劃之參考方向，文末則為結論與反思，探討日本近年再發展計畫之推動及未來展望，以供未來臺中火車站都市更新相關議題之參酌，更提供臺中市火車站周邊土地再生有更多的省思，建築重視創意設計外，也正朝向空間更人性、環境更講究、機能更多元、精神更富足、設計更和風等方向邁進。

貳、問題背景與現況

臺中火車站興建於 1905 年，為木構建築，爾後因其市區發展快速，逐漸成為縱貫鐵路中部樞紐，空間不敷使用，原車站進行改建既成現存臺中火車站之原型，其屬「紅磚造全盛時期」，採用洋式木屋架，屋身為紅磚承重，屋頂為銅板瓦，其室內拱券為鋼筋混凝土造。並於 1995 年 4 月 22 日經公告為國家第二級古蹟。交通鐵路的完成帶動了臺中市區整體的發展，而交通發展往往伴隨著都市發展，交通所帶來的便利性吸引著許多重大建設及推動，然而鐵道切割出市區南北發展不均，導致鐵路兩側土地使用與道路系統無法整合，整體發展受限。而火車站周邊如建國市場、干城地區、火車站前中正路等也因開發較早，未有整體性規劃，火車站所具的門戶意象無法突出，公共開放空間逐漸不足，都市景觀不協調，因此鐵路立體化已成為勢在必行之趨勢，周邊土地整合發展將成為未來發展之關鍵契機。



圖一臺中火車站及鐵路於都市相對位置
(資料來源：Google地圖)

而為因應鐵路高架化，臺中市府已辦理擬定台中市都市計畫(配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫-台中車站地區)細部計畫(第一階段)案於2011年3月11日發布實施。鐵路高架化後所產生之開放地面空間，進行綠化環境，銜接全市園道，並透過開放空間及交通空間與周邊都市連結，使新舊火車站前面連貫，提升都市空間使用，同時因應未來交通發展，新火車站提供各種大眾運輸工具減少轉乘時間，最重要的是考量到臺中火車站為我國國定古蹟，在開發同時亦保有其完整性，並計畫將現代建築物融合舊有古蹟，打造特有的城市風貌。



圖二 臺中高架車站模擬圖

(資料來源：交通部鐵路改建工程局「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」2015)

鐵路高架捷運化為臺中地區提供了新的契機，因此對車站地區都市問題的思考不只限於都市計畫或是都市建築，而是更注意開放空間的地景品質。除了現正進行當中的鐵路高架化工程，欲將原來的火車站現址保留，另在舊站旁邊興建新的火車站，同時火車站周邊土地如建國市場也配合整頓，亦產生公共空間土地的取得、拆遷補償既有舊之建築物等難題。因此本文將以日本東京車站丸之內地區都市再生為研究對象，希望透過文獻分析法的方式首先對於該地區的背景及地理位置做基本的介紹，次以對應至本研究之案例(東京丸之內地區)進行分析與課題歸納，將研究其值得借鏡之處，進而提供臺中火車周邊地區都市更新的規劃及設計方向。

參、研究內容背景

一、東京車站背景介紹

日本在受到泡沫經濟的衝擊之後，東京和其他主要城市的房地產價格一路崩跌超過五成，金融機構也因此背負巨額呆帳，整個金融體系幾近崩解。泡沫經濟期間因信用過度擴張，都市發展與不動產投資大量朝郊區、次級都市擴張。日本在面對都市發展的危機時，小泉首相於 1999 年的經濟戰略會議上表示：「在泡沫經濟崩潰後，日本國內出現諸多不良債權不

動產及閒置低度使用土地，為徹底改造都市結構，增進都市居住、商業機能，應有效應用此等土地，創造符合 21 世紀發展的資訊化、國際化都市環境，並設置直屬首相之『都市再生委員會』；並於 2001 年首相組閣時，宣布推動「都市再生政策」，成立「都市再生本部」，將「都市再生」與「都市結構改造」緊密結合，以都更為手段，以達到改善都市體質，打造更安全、環保、宜人的都市，提高都市吸引力和國際競爭力，也能增加土地資產的流動性，進而改善銀行壞帳問題。都市再生政策啟動後一年，日本逐漸走出蕭條谷底，一路向上翻揚，成為二次大戰後景氣回升最長的時期。為解決此危機，2001 年日本政府宣布推動「都市再生政策」，期以都更為手段，打造更宜居的都市，並提高都市吸引力和國際競爭力。在經歷數年的都市更新中，日本開始意識到「地區的價值，在於人們對城市歷史的記憶」。例如，大丸有地區（だいまるゆう）的都更案例中，以東京車站為起點，打造有文化內涵的「歷史街道」，將新舊建物加以融合成獨特的城市風貌。

（一）地理位置

2002 年 7 月，日本政府依「都市再生特別法」指定東京為都市更新地區之一。其中，東京都市更新重大開發地區分布於七大地帶，東京車站地區亦屬之。該都市更新之範圍大致可分為東京車站本身(Tokyo Station City)及丸之內區域，將以成為國際商業中心為目標。

東京車站是進入東京的主要門戶，具有首都核心車站的地位，為日本最早期發展地區。從東京車站至皇居一帶稱為丸之內地區，西臨千代田區皇居外苑，北臨同區大手町，南接同區有樂町、日比谷，東臨中央區銀座、八重洲，與大手町、有樂町合稱「大丸有地區」（だいまるゆう）。丸之內地區是日本商務的心臟地帶，集合了日本全國性的大型企業總部，具代表性的商業建築包含丸之內大樓、新丸之內大樓、三菱東京 UFJ 銀行本部大廈等，且區內多大型銀行與三菱財團為中心的企業大廈，是日本的金融、經濟中心之一。



圖三 東京車站與鄰近地區位置圖
(資料來源：Google地圖)



圖四 東京車站周邊地區
(資料來源：赴日研習「高鐵站區新市鎮規劃及開發」
報告，行政院，2007)

(二)、規劃構想

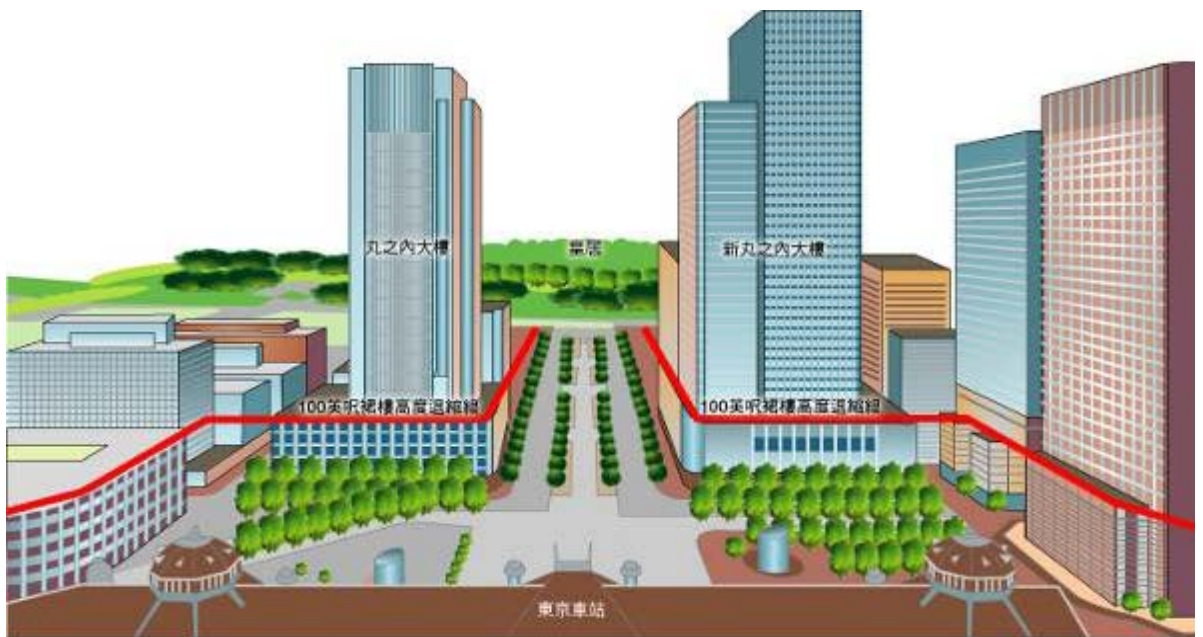
東京車站周邊的都市更新事業，整體的規劃構想，包括以下大項：

1、多元化的土地使用：不同以往九成以上作辦公室使用，新的更新計畫將零售業與餐飲業的面積大幅提升二至三倍，並引進各種文化設施，使得東京車站周邊能夠多元使用，成為極富吸引力的都市中心。

2、保留歷史特色：東京車站以恢復上一世紀初期的外觀原貌為復建的目標，原有容積將移轉至本區其他基地。如明治生命大樓、工業俱樂部大樓等具有歷史特色的建築物，車站站體會留下舊大樓或大理石的古典立

面，呈現新舊並存的趣味。

3、建物高度的限縮：從明治到大正時期，毗鄰皇居的丸之內建築一直限高卅一公尺(100 英尺)，對天皇以示「尊重」。現在都更起高樓，已大幅放寬到一百五十到兩百公尺，但這條卅一公尺高的「腰線」仍被保留，用來作為群樓的高度線，至於超高層的部分則須退縮，藉以維持街道的人性化尺度。腰線作為歷史的刻痕，讓人們看到現代化的大樓，還能追想東京的過往。



圖五 卅一公尺(100英尺)的腰線，維持街道的人性化尺度
(資料來源：2006日本都市再生密碼，何芳子、丁致成，2006)

4、綠建築：全部建築物皆以省能、省水的綠建築規劃，同時設置中水道系統以減少污水排放。

5、寬頻網路系統：全區規劃光纖網路系統。

6、地域冷暖房系統：全區規劃地域冷暖房系統，以節能減碳。

7、綠軸帶系統：東京車站站前的中軸線及丸之內仲通，規劃設置寬敞的人行道，成為此區域重要的綠帶系統。

(三)、開發手段

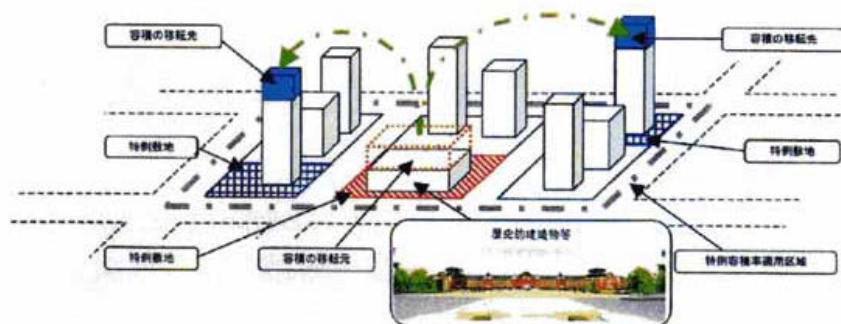
容積移轉在東京車站丸之內地區的都市更新中扮演了重要的角色，容積移轉對景觀設計、超高大樓的興建和財務來源皆具有正面影響，且使都市內的有限空間可以靈活運用。容積移轉的概念即為空中權交易。所謂空中權，係在他人土地上下之一定空間範圍內所設定之地上權，亦稱為「空間利用權」。空中權的設定，係以地上權為權利基礎，於日本民法於昭和 41 年(西元 1966 年)改正時，新增「地下或空間的地上權」，賦予法律上的依據；其與普通地上權的法律性質相同，差別僅在於土地的利用範圍。

東京車站丸之內地區即是透過容積移轉，促進土地活化利用、創造都市新景觀的重要案例。丸之內地區為重要商業地區，每日通勤人口龐大，因此如何疏散每日龐大的人潮，並維持一定的生活品質即為都市設計重要的一環。2000 年時東京都策訂「東京車站周邊地區開發管制準則」，創設「特例容積率適用區域制度」，並將都市計畫法及建築基準法等相關法令納入修訂。東京都政府自 2003 年 1 月 1 日起，允許該商業區內最高容積率可以達到 1300%之指定值，於是東京車站周邊的舊有大樓隨即展開改建計畫。

東京都政府藉由周邊開發案願意提供興建並提供人行通道，留設開放空間者，給予容積獎勵；此外，大丸有區訂定景觀條例，支持建築朝新舊融合的方向發展，因此已劃定為古蹟的東京車站本體，將以恢復圓頂為目標進行整修。其中，由於東京車站法定容積為 900%，在維持原開發量體情形下，剩餘法定容積將透過容積移轉至周邊建築物。另一方面，東京車站周邊約 120 公頃被指定為「特例容積率適用區域」，成為東京車站容積的移入地區，因此該區容積高達 1300%。

究其容積移轉操作機制，在於接受地區限於周邊建物，在確保容積移入後仍能創造良好空間始准許移入，而由 JR 與周邊基地就移入條件進行協談，且移轉型式有二種，一為由周邊其他開發商買容積興築，另一則由 JR 公司與開發商共同開發方式，將容積移至另一基地後，由開發商與 JR 共同經營。目前容積移轉權大致由三井不動產及三菱不動產兩家大型開發商取得。而容積移轉之利得，則為東京車站帶來豐厚的修繕基金，形成雙贏的局面。

特例容積率適用制度のイメージ



圖六 東京車站容積移轉示意圖
(資料來源：赴日研習「高鐵站區新市鎮規劃及開發」
報告，行政院，2007)

表一 東京車站丸之內地區更新開發歷程

時間	事由
1986	「都市再開發方針」劃定東京站周邊都市更新誘導地區
1988	成立「都市更新計畫推進協進會」。(在111公頃更新地區內，約有100棟建築，其中30棟為三菱地所擁有，故由三菱地所主導推動)
1994	簽訂「大手町、丸之內、有樂町地區造街基本協定」
1996.8	組成「造街懇談會」，積極與東京都協商，朝放寬開發管制方向積極引導地主進行更新。
2000.2	策訂東京車站周邊地區開發管制準則，創設「特例容積率適用區域制度」，納入都市計畫法及建築基準法等法令。
2001	由都市計畫學會組成「東京車站周邊再生整備研究委員會」，提出東京新都市改造願景。三項具體策略為：1. 保存丸之內車站建築、八重洲廣場開發為核心。2. 發揮

	東京車站交通節點功能，提昇站前廣場品質。3. 提供民間投資都心建設機會，解決都市基盤設施不足問題。
2002 . 2	修正「都市開發諸制度運用之基本方針」核定「特例容積率適用區域」之都市計畫
2002 . 6	正式完成「大手町、丸之內、有樂町地區計畫」都市計畫法定程序，並配合修正建築基準法相關規定。指定商業區容積最高值允許2003年1月1日起，商業區最高容積率可達1300%之指定值。建立容積移轉制度，配合舊有建築改建計畫，強化超高層建築意象及多樣化。使用機能，活用特例容積適用區域制度，移轉部分車站未使用之容積，藉以籌措站體建築復建所需經費。

（資料來源：「赴日本東京考察國有土地都市更新開發案例與機制」，內政部營建署，2010）

二、東京車站復舊計畫

（一）、復舊計畫背景

東京車站興建於明治時代(西元 1914 年)，當時因位處皇居正對面，才被選定為車站興建之地點。皇居至車站入口之間由一條大道連接，故東京車站不僅僅是交通設施，更是日本重要的象徵性建築物。西元 1945 年二次大戰末期遭轟炸而多處損毀的東京車站，雖然在戰爭結束後第二年即開始進行修復工程，並於次年完成，然受到當時物資缺乏影響，當時修復工程只是應急性質。由於外觀完全復舊所需經費龐大，使得復舊計畫被擱置到 1999 年，東京都知事石原慎太郎決定將車站主體多餘之容積移轉予本地區之民間企業大樓，藉此籌措重建經費，車站復舊計畫才正式定案，以恢復丸之內側站房落成時原貌為目標的復舊工程。

東京車站前站以辦公為主，後站則以商業活動較為發達。此種發展方式之形成，係由於前站在東京都發展歷程係屬貴族居所(皇居)，後站係武士及商人居住地點。隨著日本經濟的高度發展，東京車站的列車服務範圍持續擴張，為了因應與日俱增的人潮與車流，車站在空間使用上也朝地下及高架化等立體化方式發展，不斷的進行站內結構、設施的改良。各方對

於站房的保存方式一直存有不同的意見，其中將舊站房拆除，改建為高樓層車站大樓的計畫亦為選項之一，但最後在考量建築物本身的歷史定位與文化價值後，達成原地保存之決議，並列入國家重要文化古蹟，同時開啟開業 90 多年來最大規模的改建計畫—Tokyo Station City，丸之內側站房保存復原的計畫遂正式啟動。

西元 1986 年，東京將東京車站周邊的丸之內、大手町、有樂町、八重洲等地區劃定為「東京站周邊都市再開發誘導地區」，在當地企業、東京都政府及學術界三方面通力合作推動下，以多元之開發方式，連帶展開東京都周邊地區更新再開發。



圖七 2004年時的東京車站，仍是戰後復興時的模樣
(資料來源：http://jinishin.blogspot.tw/2011/06/blog-post_25.html)



圖八 2012年10月整修完畢恢復原貌的東京車站
(資料來源：
http://www.gotokyo.org/tc/kanko/chiyoda/spot/s_921.html)

(二)、車站主體現況

地上主體建築，可分為站區西側的丸之內側站房（丸之內口），與站

區東側的八重洲側車站大樓（八重洲口）。JR 的高架軌道與月台區即位於兩座主體建築間的廣大腹地，約略呈南北向並排分布。高架軌道與月台區之下，則有位於一樓的三條東西向通路—北通路、中央通路與南通路，於付費區內連結丸之內側站房、八重洲側車站大樓與各高架月台。另外，北通路北側也有位於付費區外，單純供民眾通行於兩座主體建築間的北自由通路。出入口部分，丸之內口與八重洲口又各自分為北口、中央口與南口三個出入口；另外還有位於站區東北側，設有乘客進出新幹線月台專用驗票閘門的日本橋口。

丸之內側站房為文藝復興式「赤煉瓦」紅磚造建築，除了南、北兩側加上八角狀屋頂，以及中央部份加上三角梯形屋頂為三層樓高外，其餘部份皆為兩層樓高（原本整座站房皆為「完整的」三層樓高，但在第二次世界大戰末期遭轟炸毀損後修建為今貌。八重洲側車站大樓則為地上十二層、地下兩層的高樓建築。



圖九 復古的東京車站與附近的現代大樓併存，別有一番風味

（資料來源：

<http://blog.xuite.net/driftin/Japan/64330110-Day1-4%E4%B9%A6%9D%B1%E4%BA%AC%E8%BB%8A%E7%AB%99>）

（三）、古蹟活化方式

1、保留古蹟建築原始風貌

除使用原始規格的磚瓦將古蹟房舍恢復其原有 3 層樓建築及圓頂外型外，整體建物並採用防震工法，以保護國家重要文化資產，圓頂內部恢復了原有的老鷹（鷲）浮雕，並融入天干地支及 12 生肖等東方元素（因圓

頂內部 8 角型空間僅能容納 8 個雕刻，所以缺鼠、兔、羊、雞等 4 個生肖），另保留部分殘破的磚牆做為歷史的見證。

2、古蹟站房做為車站主要出入口

丸之內側站房共有「南口」、「北口」及「中央口」等 3 個出入口，藉由新、舊站房銜接連通的方式，讓古蹟車站仍為旅客乘車必經通道。

3、在不影響古蹟外觀下，車站設置應有的旅運及商業設施

為了維持車站服務水準，在不影響車站外觀情況下，允許車站設置應有的旅運設施，相較之下，國內目前對於古蹟及歷史建物採取較嚴格的標準，但有時反而犧牲了旅客的權益。

4、車站結合飯店的設計

同樣由辰野金吾設計，在東京車站啟用隔年（西元 1915 年）即開業的東京車站飯店（Tokyo Station Hotel），至今已將近百年歷史，西元 2006 年隨著丸之內站房保存復舊工程暫時歇業，2012 年 10 月 3 日重新開幕，飯店面積約 20,800 m²，包含 150 間大小客房、3 間宴會場（兼會議室）及數間特色餐廳，在這間和丸之內站房融為一體的飯店內，除了能欣賞它的古典美之外，還能緬懷車站歷史。

5、配合節慶發售紀念車票及辦理相關活動

配合丸之內站舍保存復原完工，在 2012 年 12 月 20 日東京車站營運 98 週年當日，發售丸之內站舍保存復原紀念票，吸引大排長龍的民眾搶購，另在 12 月 21-28 日晚間舉辦 Tokyo Hikari Vision 聲光秀，大批民眾於車站廣場爭相圍睹，讓東京車站頓時成為民眾注目的焦點。

三、丸之內區域都市更新案例介紹

在整體性都市再生構想的指導下，2002 年起陸續完成丸之內大樓、日本工業俱樂部大樓、丸之內 My Plaza、OAZO 及新丸之內大樓等將近 20 棟更新建築。其中，本文將針對東京 My Plaza 和 Brick Square 三菱一號館詳細介紹，作為新舊融合建物的代表案例。



圖十 車站周邊再開發基地位置

(資料來源：<http://www.lares.dti.ne.jp/~tcc/data/map.html>)

(一)、丸之內My Plaza



圖十一 丸之內My Plaza位置圖

(資料來源：<http://www.ur.org.tw/download/20111018105226.pdf>)



圖十二 丸之內My Plaza

(資料來源：台灣及日本都市更新案例分享簡報檔，丁致成，2011，)

(1)開發源起

原為明治生命館，於 1934 年興建完成，為西歐式建築設計高手剛田信一郎貫徹古典建築意匠之傑作。被譽為日本明治維新以來，近代建築史的「金字塔」級的頂尖代表作，擁有完成當時最先進的設備：空調、複層窗、搬運裝置、中央監控等。

(2)建築歷史價值

在第二次大戰期間，提供門窗相關金屬物，戰後被 GHQ¹接收佔用，曾在此召開對日理事會。1956 年 GHQ 暫管解除，逐步還原進行修復。1959 年配合「丸之內綜合改造計畫」，拓寬南北向三條及「仲通」(從 13 公尺→21 公尺)。1997 年以「昭和建造物」指定為重要文化資產。

(3) 興建計畫

1999 年決定就該街區 (約 127m x 90m) 進行更新，保留古蹟，拆除三棟建物，更新興建明治安田人壽大樓。丸之內 My Plaza 更新事業將明治生命館妥加保存再生，興建 30 層超高層建築。總樓地板面積 31,762 m²、更新後容積率 1,500%。2001 年 8 月施工，2004 年 8 月完工。



圖十三 平面配置圖

(資料來源：<http://www.ur.org.tw/download/20111018105226.pdf>)

(4) 建築設計

丸之內 My Plaza 是日本國內最先完成之特定街區重要文化資產特別類型之保存再生事業案例。以古蹟空間為主體，於新高層建築與明治生命館之間，設置穿廊式通道，創造嶄新公共空間。為解決施工條件不利問題，辦公空間的採光計畫採用 8 個耐震核之大跨距架構及 6.4 公尺基本模距，以分散核兼具耐震核與中心核之複合桁面計畫。高層樓部分擁有面窗之連

¹第二次世界大戰結束，為執行美國政府「單獨佔領日本」的政策，麥克阿瑟將軍以「駐日盟軍總司令」名義在日本東京都建立盟軍最高司令官總司令部（英語：General Headquarters），在日本通稱為「GHQ」。

續辦公空間，具備自然採光及眺望功能；建築低層部分，則延續丸之內地區 31 公尺簷高之傳統高度線條，強調整體街區景觀。

明治安田人壽大樓玄關，藉由通廊、穿堂、路面店鋪與重要古蹟等之連結，創造出愉悅人行空間。以玻璃屋頂覆蓋，以內部空間型式連續二棟建築物。藉由此廊道，不但可穿透「仲通」及明治生命館，亦可透視皇居森林，創造嶄新都市景觀。



圖十四 明治安田人壽大樓玄關



圖十五 玻璃屋頂廊道可透視

皇居森林

(資料來源：<http://www.ur.org.tw/download/20111018105226.pdf>)

(二)、Brick Square三菱一號館

(1)位置



圖十六 Brick Square三菱一號館位置圖

(資料來源：<http://www.ur.org.tw/download/20111018105226.pdf>)

三菱一號館基地面積約 1.2ha，為英國建築師「日本近代建築之父」

Josiah Conder 所設計興建之紅磚瓦三層樓建築物，於 1894 年 6 月興建完成。本建築屬於英國維多利亞時代安妮皇后型式、長方巾面形式之磚瓦造建物，提供銀行三菱總公司辦公使用，於 1968 年拆除。

（2）歷史意義

三菱一號館是丸之內地區第一棟辦公建築，為東京丸之內金融辦公街區的龍頭。座落於最靠近車站廣場（中央郵便局現址南側）之區位，興建完成後，陸續於翌年於鄰接「日比谷通」側興建具有同樣建築風格的三菱二號館。在三菱一號館帶領下，1894 年到明治朝代結束的 1912 年的 16 年間，共完成 20 棟有別於日本風格、充滿西歐格調「高級辦公街區」，於當時被譽為「一丁倫敦」。此區聚集金融、保險等辦公大樓，是當時的中樞核心街區，並以巍然壯麗的典雅建築風貌，帶領丸之內地區發展成為東京 CBD，成為一國際化金融中心。

（3）復建

2004 年，土地建物所有權人三菱地所秉持社會責任，配合「東京站有樂町站周邊都市再生緊急整備區域」之劃定，積極從事舊一號館復建及整體街廓更新事業。憑藉現存的 Conder 設計圖面，以及解體時保留之部分建材，實測圖及照片等資料，盡可能原樣復元，重現明治時代建築風貌。外牆 230 萬塊紅磚，為品質與原貌型塑考量，委由中國窯燒業者承製，內部房間格局、走廊、樓梯等一部分原樣復原。

整棟建物外部造型內部裝修儘可能原樣復元外，更強化耐震功能。街角原提供銀行營業使用之 2 層樓挑高空間，櫃台、天花樑柱、柱頭裝飾等均維持原有氛圍。復建後作為咖啡廳、美術館使用。



圖十七 重建三菱一號館

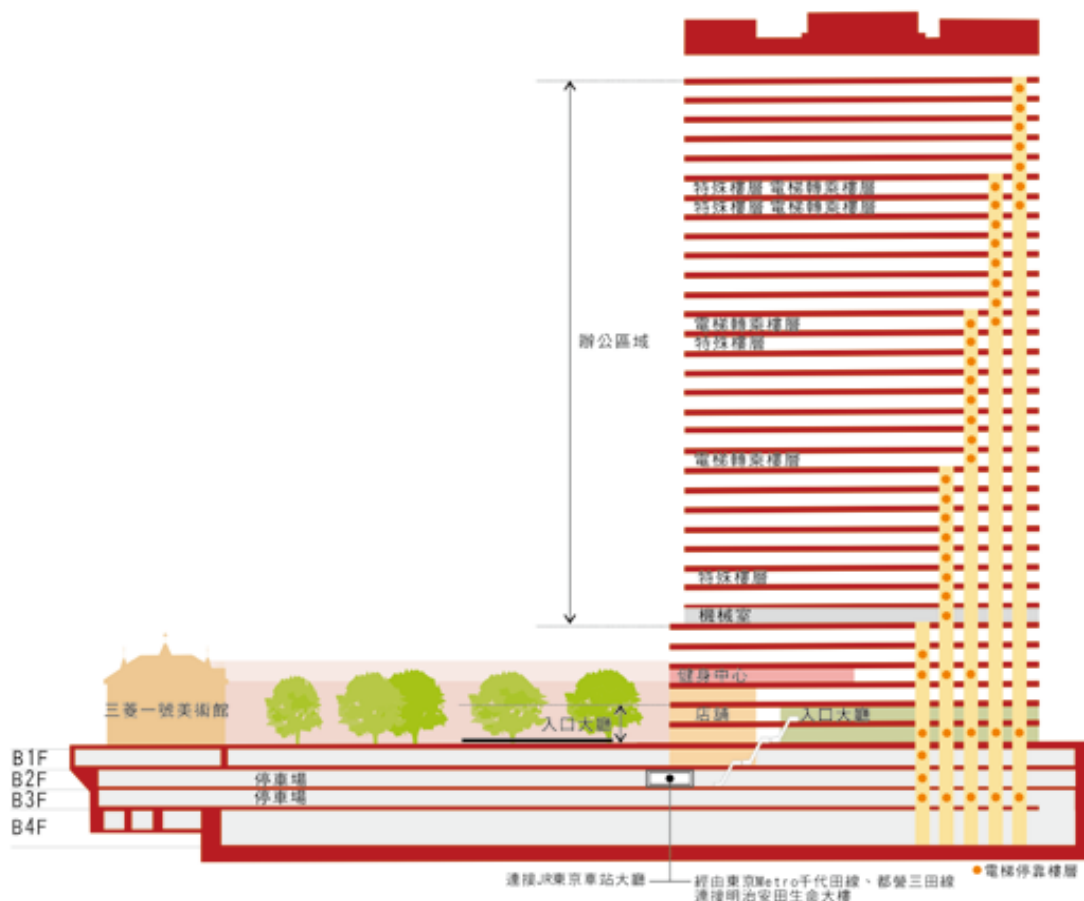
圖十八 古蹟與更新後建築物共存

(資料來源：<http://www.ur.org.tw/download/20111018105226.pdf>)

(4) 新建複合機能公園大廈 Park Building

此建物由地上 34 層、地下 4 層高層辦公棟與 2 層樓低層店鋪棟構成。更新建築與三菱一號美術館間留設穿越型之廣場開放空間，設置遊步小徑、公共藝術、露天咖啡座。

地下 1~3 樓及鄰接的低層棟(Annex)集中設置店鋪、餐廳。1、2 層可藉升降梯直通地下 2 層通道，連接 JR 線。4 層樓提供辦公標準樓層進深 20m，樓層面積超過 1000 坪之無柱空間及天花淨高 2.85m 與 15m 的自由連接空間，提供彈性使用、開濶的優質辦公空間。



圖十九 Brick Square大樓配置圖

(資料來源：<http://www.ur.org.tw/download/updatemsg/45.pdf>)

肆、研究結論與建議

當前世界都市更新理念早已由推土機式建築重建，轉為包含土地地域整理基礎建設、產業活化、社會經濟及歷史文化保存等綜合性發展的都市自再生，但是我國都市更新政策仍侷限在傳統的基地再開發的都市更新模式，土地應該要擺脫商品思維，土地的意涵是多元層面的，可以是經濟要素，也可以是環境永續生態資源的要素之一。都市更新條例在民國 87 年 11 月 11 日公布實施，至 99 年 5 月歷經八次修法，在 101 年 3 月 29 日發生文林苑強拆事件後，關於都更條例所涉及的「公共利益」與「多數決」的意義與規範，引發社會強烈關注。修改改革看似必經的路程，但是也喚醒了社會大眾去討論「怎樣的都市是我們想要的」，儘管加速了都市再生的空間政策，建物的興建維護是必要的再生過程，然而在更新過程中，如何在新舊建物融合的景觀、商業活動進駐當中，巧妙的活化土地，更重要的是替都市找出自己的文化生態及特色。

反觀我國都市更新的發展脈絡，都市更新條例自民國 87 年施行至今已近 16 年，近期都市更新程序及合憲性不斷遭到社會大眾的質疑及挑戰，大法官更對於都市更新條例於民國 102 年做出了 709 號解釋宣布 3 條條文違憲，對我國都市更新的司法行政上做出突破的契機，除此之外，推土機式的更新僅是造就實施者的利益，軟體的更新，社會脈絡歷史故事的保存才是成功的都市更新，現行的都市更新應由更新改變為再生，保留社會紋理為前提，除讓老舊社區硬體更新外，再透過地政、產業系統互相配合，如此再生後的更新單元，才會成為真正能加強都市整體機能的再生單元，而不只是互相複製來複製去的水泥大廈。如同日本建築大師安藤忠雄在《在建築中發現夢想》一書中寫道：「都市文化最重要的意義，在於作為人們共有的原始記憶，並且超越時代流傳下去。要培養都市文化並不是單純地把舊事物毀壞後拿新的事物代替，要懂得保存才能獲得真正的豐富性。」

東京車站丸之內地區的保存與再開發，已成為國際著名的更新案例。在更新過程中，新舊建物融合的景觀、商業活動的進駐，以及透過容積移

轉方式促使土地靈活利用的創意，均為該地區帶來嶄新面貌和活力。從東京車站丸之內地區的都市更新計畫中可發現，計畫思考層面多元，不僅著重產業的混合使用，以促進當地經濟的繁榮，更納入歷史文化據點的重現、完善舒適人行系統的建置、綠建築的考量，以及生態城市的綠色願景。關於產業部分，丸之內地區土地多元的混合使用，強化土地的使用強度，促進當地經濟發展，並帶來人潮，讓夜間的東京車站地區不再冷冷清清；人文情感部分，幾處歷史文化據點的復原重建，讓建物除了具有辦公、商業機能之外，更找回了東京的歷史與傳統，並增添了藝術文化的元素；基礎設施部分，對於地面及地下人行系統持續不斷的建置，促使生活機能更加完善；環境部分，則藉由建物高度的退縮控制、綠建築的要求、以及平面與立體綠化的思考，將東京灣的海風，能夠循著行幸通、晴海通以及日本橋川引進市中心，同時配合皇居森林的冷空氣，期望能在地區再開發的過程中，一併減緩東京這座水泥叢林過去高度發展所造成的熱島效應。從上述內容可知，東京車站地區再開發計畫所呈現的是在地企業以及政府對於地區發展願景的共同努力，而縝密、整合性的思考與規劃引導，也讓每一處地區再發展計畫都能為都市環境、結構整體改善發揮貢獻。

臺中市目前並未有成功的都市更新，除了涉及到補償費及都市更新法規等問題，就規劃面而言，現階段正在進行的僅有臺中鐵路高架化工程，預計2年後全線通車，雖然火車站前及周邊都市計畫變更已在進行中，也建議將站前廣場及周邊土地納入通盤考量，周邊土地如建國市場也一併納入重新檢討，希冀能帶動中區再生；日本東京車站即是透過多元化的土地使用、與周邊土地進行整體性的規劃，以東京車站為主形成東京車站丸之內地區都市再生，成功活絡土地。再者本文也就日本東京丸之內地區的都市更新開發手段進行研究，透過容積移轉，可否替同為歷史古蹟的臺中火車站提供不一樣的思考模式。而火車站若能在保存鐵道文化及歷史古蹟中，納入新思維，將鐵道文化園區、藝術中心、步行騎樓及商店等整合性的規劃，將都市發展與交通設施串聯起來，不僅可以提升車站地區之都市活動和商業價值，更能創造一處具有良好交通系統、且使商業與文化兩方面皆充滿動力的高效率都市中心。

伍、參考資料

一、專書

1. 聯合報編輯部，2011 年，『給台灣的 12 個新觀念：借鏡國外，提升台灣』，台北：聯經。
2. 黃健二，都市更新之研究，大佳出版社，民國七十四年。

二、期刊文章

1. 張鈺光，2012，「論空中權的法律性質與東京車站的空中權交易」，『地政學訊』，(37)：1-2。
2. 何芳子，2010，「三菱一號館的重生-東京車站地區歷史建築重建為 Brick Square」，『都市更新』，(45)：20-23。網址：<http://www.ur.org.tw/download/updatemsg/45.pdf>，瀏覽日期：2014.8.2。
3. 李欽漢，2001，我國都市更新事業範型之比較研究，第四屆青年環境共生論壇論文發表研討會。

三、網路資料

1. 鄭朝陽，2011，「新東京魅力老街說故事」，Udn 時事話題，8 月 22 日，網址：http://mag.udn.com/mag/news/storypage.jsp?f_ART_ID=337961#ixzz2Rnwg2ZQp，瀏覽日期：2015.8.1。
2. 林氏璧，2010，「東京丸之內仲通 (Maruno-uchi Naka-dori Street) 懶人包」，林氏璧和美狐團三狐的小天地，5 月 6 日，網址：<http://kunghc.pixnet.net/blog/post/23720879-%E6%9D%B1%E4%BA%AC%E4%B8%B8%E4%B9%8B%E5%85%A7%E4%BB%B2%E9%80%9A%E4%BC%88maruno-uchi-naka-dori-street%E4%BC%89%E6%87%B6>，瀏覽日期：2014.8.3。
3. 林氏璧，2013，「東京車站(TokyoStationCity)懶人包：當車站變成一座城市」，林氏璧和美狐團三狐的小天地，7 月 4 日，網址：[http://kunghc.pixnet.net/blog/post/23713928-%E6%9D%B1%E4%BA%AC%E8%BB%8A%E7%AB%99\(tokyostationcity\)%E6%87%B6%E4%BA%BA](http://kunghc.pixnet.net/blog/post/23713928-%E6%9D%B1%E4%BA%AC%E8%BB%8A%E7%AB%99(tokyostationcity)%E6%87%B6%E4%BA%BA)

%E5%8C%85%EF%BC%9A%E7%95%B6%E8%BB%8A%E7%AB%99%E8%AE%8A%E6%88%90%E4%B8%80，瀏覽日期：2015.8.1。

4. 英治林田，(無日期)，東京車站漂浮在薄霧，網址：
<http://www.iza.ne.jp/event/photo/tokyosta04.html>，瀏覽日期：2015.8.2。
5. 鐵男神宮，2011，「日本第一站—東京車站的今昔與未來」，6月26日，網址：
http://jinishin.blogspot.tw/2011/06/blog-post_25.html，瀏覽日期：2015.7.31。
6. 公益財團法人東京觀光財團，「東京站丸之內車站建築物」，東京的觀光官方網站，網址：
http://www.gotokyo.org/tc/kanko/chiyoda/spot/s_921.html，瀏覽日期：2015.8.1。
7. 曹阿麵，2012，「Day1-4：東京車站」，11月9日，網址：
<http://blog.xuite.net/driftin/Japan/64330110-Day1-4%E5%8C%85%EF%BC%9A%E6%9D%B1%E4%BA%AC%E8%BB%8A%E7%AB%99>，瀏覽日期：2015.7.30。
8. 文化部，文化資產局，文化資產個案導覽，網址：<http://www.boch.gov.tw/>，瀏覽日期：2015.8.01。

四、研究報告

1. 丁致成，2011，「台灣及日本都市更新案例分享簡報檔」，財團法人都市更新研究發展基金會。
<http://www.ur.org.tw/download/20111018105226.pdf>，瀏覽日期：2015.8.3。
2. 方文銓、王如碧、許峻榮、陳荔芬，2007，「日研習『高鐵站區新市鎮規劃及開發』報告」，行政院所屬各機關出國報告書。
3. 台灣世曦工程顧問股份有限公司，鐵道工程部，2012，「臺中鐵路高架化工程配合既有古蹟車站之設計構想」，交通部鐵路改建工程局專題報告。
4. 交通部鐵路改建工程局，「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，瀏覽日期：2015.8.2。
5. 交通部鐵路改建工程局，2005，「臺中都會區鐵路高架化計畫公聽會」

簡報。

6. 何芳子，2012，「國外都市更新案例-日本都市再生簡報檔」，網址：<http://event.ur.org.tw/admin/upload/201272511959883.pdf>，瀏覽日期：2015.8.2。
7. 何芳子、丁致成，2006，「日本都市再生密碼：都市更新的案例與制度」，財團法人都市更新研究發展基金會。
8. 張錦松、蔡政澄、張英平，2013，「日本鐵路車站古蹟活化、旅客動線分流及無縫轉乘設計規劃事宜」，交通部臺灣鐵路管理局出國報告。
9. 詹彩蘋、曾佑文、蘇櫻莉、羅秀琴、邱秋菊、林毅誠、黃郁倫、邱耀加、張恆維、張鈺琪、黃智群、黃榮雄、劉玲泰、劉秉弦、吳俊賢、洪春誠、黃琬媛、杜英嘉、呂顯堂、謝宜君，2013，「『日本東京、橫濱地區都市更新、城市規劃、產業發展、基盤建設規劃考察計畫』考察報告」，苗栗縣政府工商發展處出國報告。
10. 胡方瓊、張蓉真，2012，「日本都市發展開發案與規劃審議作業考察」，臺北市都市計畫委員會出國報告。
11. 許慧娟、謝瑩榛，2010，「赴日本東京考察國有土地都市更新開發案例與機制」，內政部營建署出國報告。
12. 林崇一、脫宗華、王玉芬、劉惠芳、簡瑟芳、王三中、高群蓀、趙雄飛，2008，「日本都市再生考察報告」，臺北市政府都市發展局公務出國報告。
13. 臺中市政府都市發展局，「火車站周邊地區發展及中區之過去、現在、未來」，2014.9.4。
- 14.