

國立臺灣博物館

106年自行研究計畫

臺北車站地區都市設計歷程回顧與評析

摘要

本文討論主題為今日臺北車站地區的都市規劃歷程，包括實質的都市空間變遷、空間使用與公共建設，今日臺北車站特定專用區的都市計畫規範以及相關都市規劃案的影響，最後並以都市設計層面為討論核心，關心今日都市空間形成的成因。本文選擇五項議題進行臺北車站地區都市設計歷程之評析，首先討論站前廣場與道路軸線的整合與再現，這是實質空間中臺北車站最大的變化，也是未來站區空間再發展和意象再現或復原的關鍵。其次是以 Sasaki 規劃案討論都市設計導向的都市規劃經驗，由下而上、先具體後原則的計畫研擬方式成為重要的計畫方法。第三討論都市再開發下的歷史保存機會，對於 1994 年完成的鐵道部規劃案進行討論，認為其具有相當正面且前瞻的價值。第四為交通開發和文化保存的競合，從國父史蹟館、北門與高架橋、臺北工場與三井倉庫等案例說明今日仍是交通技術價值優先的時代，文化資產價值如何在其中獲得延續與保存仍待後續努力。最後期望良好的都市設計可以讓臺北車站地區重回都市架構中應有的位置，藉由有效的都市設計內容對都市環境進行微調。

國立臺灣博物館

106年自行研究計畫

臺北車站地區都市設計歷程回顧與評析

目錄

| | |
|---------------------------|----|
| 一、緒論 | 1 |
| (一)緣起 | |
| (二)計畫目的 | |
| (三)研究範圍與方法 | |
| 二、臺北車站地區都市空間變遷 | 3 |
| (一)清代臺北城北側城牆之外 | |
| (二)日本時代奠定中心地位 | |
| (三)快速都市化發展之下的臺北站區 | |
| (四)鐵路地下化與西區門戶計畫 | |
| 三、臺北車站地區都市計畫變遷 | 9 |
| (一)日本時期 | |
| (二)戰後階段 | |
| (三)現行都市計畫 | |
| 四、臺北車站地區都市設計歷程評析 | 23 |
| (一)站前廣場與道路軸線的整合與再現 | |
| (二)都市設計導向的都市規劃-Sasaki 規劃案 | |
| (三)都市再開發下的歷史保存機會 | |
| (四)交通開發和文化保存—從北門到三井倉庫 | |
| (五)小結-微調的都市設計與良好的空間品質 | |
| 參考資料 | 33 |

圖目錄

- 圖 1 1895 年「臺北及大稻埕艋舺略圖」局部(中研院臺灣百年歷史地圖)
- 圖 2 1945 年 6 月 17 日「美軍航照影像」(中研院百年歷史地圖)
- 圖 3 2009 年 7 月 16 日的臺北車站特定專用區
- 圖 4 1905 年「臺北市區改正圖」局部(中研院臺灣百年歷史地圖)
- 圖 5 1932 年「臺北市區計畫街路並公園圖」局部(中研院臺灣百年歷史地圖)
- 圖 6 臺北車站地區的都市計畫範圍
- 圖 7 1966 年「臺北市都市計畫參考圖」(截至 1965 年 12 月之都市計畫)
- 圖 8 1980 年臺北市地形圖
- 圖 9 1989 年都市計畫圖
- 圖 10 1990 年都市計畫細部計畫圖
- 圖 11 現行都市計畫街廓範圍
- 圖 12 現行都市計畫開放空間位置與規劃原則
- 圖 13 現行都市計畫地標建築位置
- 圖 14 Sasaki 案總配置圖
- 圖 15 Sasaki 案南北向剖面示意圖中可見其立體空間配置
- 圖 16 Sasaki 案空間構想
- 圖 17 1994 年臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案之總配置圖
- 圖 18 1994 年臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案之量體高度規範
- 圖 19 2006 年中央車站與中央公園整體規劃設計案中央車站部分
- 圖 20 2008 年交 6 交 8 廣場及人工平臺系統初步設計案
- 圖 21 西區門戶計畫階段規劃圖

表目錄

- 表 1 日本時期臺北重要都市計畫
- 表 2 戰後時期臺北重要都市計畫
- 表 3 現行都市計畫衍生之都市規劃案

一、緒論

(一)緣起

臺北車站附近地區近 20 年來均呈現一大工地狀態，除部分交通設施有其急迫性而先行完成之外，所完成之公共建設甚少，地面上多個街廓仍以「簡易綠化」做為暫行處理措施。近年推動西區門戶計畫及北門廣場之闢建，成為少數讓人注目的成果，予人都市中心逐漸成型或再次重現之感。故此，本文期望以回溯臺北車站地區的都市規劃歷程，包含重要的都市計畫與都市規劃案，並以都市設計為主要的討論層面，企圖理解此一都市發展過程。

(二)計畫目的

本文期待理解臺北車站地區歷年都市設計方案之內容與特質，對於此地區未來發展當有一定助益，對於周邊地區尤其臺北舊城地區之都市發展前景當有一定影響，又如台博館發展臺博系統計畫等部門計畫亦可作為知識基礎。本計畫目的概如下：

1. 整理臺北車站地區歷次都市設計方案主要內容與都市設計趨勢
2. 評析近年臺北車站地區歷年都市發展與都市設計方案之落實成果
3. 臺北車站地區都市設計從視覺控制到永續與人本的發展方向

(三)研究範圍與方法

本研究計畫主要研究對象為 1980 年代後期以來臺北車站附近地區的歷次都市設計方案，期望透過當時各重要都市規劃與都市設計案內容之研究，對目前周邊都市發展狀況進行評析。本文在歷史資料之採用上，參照《計畫城事》書中本

人所著有關臺北車站特定專用區一文中的資料，部分並予直接引用。

本計畫研究範圍原以今日都市計畫臺北車站特定專用區為主，即今鄭州路、中山北路、忠孝西路及淡水河岸之間，惟考量塔城街延平北路東西兩側之都市發展略有差異，故將以昔日臺北站區為重點討論範圍，但不受限於道路或街廓。

二、臺北車站地區都市空間變遷

本章說明臺北車站的實質都市空間變遷，依時序分四個階段分別說明，作為後續各種討論之基礎。

(一)清代臺北城北側城牆之外

臺北城市的都市化發展常以起源自「三市街」作為基本觀點，三市街中最後發展的臺北城，在城池完成不久之後，臺灣即進入日本時代。不論清末劉銘傳的現代化建設或是日本人帶來的全面的變革，交通建設均為其重點，而二者均選擇臺北城與大稻埕之間作為鐵道經過之地，並在附近設置臺北車站。劉銘傳時代第一代的臺北車站位於臺北城西北側，較靠近大稻埕南側的新式街道，顯見大稻埕之重要都市地位。日本時代鐵道改築，車站東移到緊臨臺北城北城牆之外，即今日的臺北車站站區。(如圖 1)

綜觀臺北城城外之西北方和北城牆外的空間狀況，1884 年清代臺北府城完工之時，城牆內仍有許多農田，城外除了北門通往大稻埕和西門通往艋舺的路上有些許店鋪之外，大多仍是荒野農田。今日臺北車站所在的北城牆外，即今日的忠孝西路以北，到後來日人政府建設新的臺北車站之前，都仍是農田灌渠縱橫之地。城牆完工後不久後開始了鐵道建設，軌道從城牆西北側的河岸附近開始向東鋪設，並且在這個地區設立第一代的臺北車站，大約即今日中興醫院院區內之北側。車站位置之選擇，應當與靠近大稻埕市街有關，大稻埕是當時臺北最熱鬧的市街；至於軌道路線則可能與方便連接河岸的幾個工業廠區有關，例如機器局和伐木局等。機器局距離府城北門相當近，二者之間有接官亭與魯班廟等少數建築。這些集中在北門外的這些現代化建設，日後被稱為劉銘傳自強新政的一部分，也是北門遺產群的重要部分。



圖 1 1895 年「臺北及大稻埕艋舺略圖」局部(資料來源：中研院臺灣百年歷史地圖)

(二)日本時代奠定都市中心地位

日人治臺不久便進行鐵道的改築，並且伴隨著城市建設將城牆陸續拆除，成為寬闊的三線道。現代都市計畫下的寬直道路與路網從臺北車站一帶向外拓展，臺北城的平面型態因而成為今日臺北重要的道路紋理源頭，也確立今日臺北都市空間架構的雛形。鐵路改築的同時，1901 年於表町通(今館前路、清代府後街)的北端、原來的北城牆之外，建立新的臺北車站。當時的「臺北」大約僅於止於三市街-艋舺、大稻埕和城內，臺北車站的計畫指導之下於三市街之外的田中央建了起來，自此臺北車站成為臺北的中心地標，也是臺灣的交通幅奏之地。(如圖 2)

作為重要交通樞紐，臺北車站的站區範圍相當廣大，客運月臺之外，還包括貨運站和調車場。今日車站東區地下停車場上方，曾經有一座扇形車庫，直到 1990 年代鐵路地下化工程才拆除。1920 年鐵道部完成使用，加上機器局改成的臺北工場、今日玉泉公園等地的宿舍與庫房等，這些建物與廠房大約就是今日的臺北車站特定專用區範圍。換言之，臺北車站特定專用區範圍在日治時期幾乎全屬鐵路相關用地，時至今日，市民大道和忠孝西路之間的土地，仍有過半由鐵路局管理。而站前廣場也在車站出設立時便已出現，後來前方水池與車流不息的都

市中心空間意象也漸奠定，直到地下化的第四代火車站建立，此站前廣場才消失，取而代之的是以整個站區為觀點的東西向大型開放空間，但目前此開放空間仍多數在計畫中，仍待西區門戶計畫之實現。



圖 2 1945 年 6 月 17 日「美軍航照影像」(資料來源：中研院百年歷史地圖)

(三)快速都市化發展之下的臺北站區

日治時期臺北車站站區範圍與今日大致相同，即延平北路到今日中山北路之間，範圍廣闊，戰後臺北車站最多曾有 6 個月臺，往淡水的北淡線火車就是從第六月臺出發。日治時期為了因應日漸擴大的貨運需求，在 1937 年由樺山貨運站接手貨運功能，客貨運功能自此分開，但也因此使火車頻繁穿越中山北路，成為中山北路交通壅塞的原因，戰後因此在中山北路興建了復興橋跨越忠孝西路和鐵道。而最大的改變則是第三代臺北車站在原地改建，於 1941 年落成。這個現代主義樣式的新車站有著嶄新的外貌，並且在原有的都市架構中完成，站前廣場和站前商圈迄今仍然是臺北重要的都市活動集中地。

至於週邊交通的發展，日治初期將城牆拆除是為了避免道路受到阻隔，但臺北車站這個大規模站區，卻成為阻隔臺北三市街南北向交通的新因素。日治前期可縱貫臺北聯絡大稻埕和萬華的道路，僅有由清代北門外街拓寬而成的太平町通，

也就是今日的延平北路，日治中期開闢了今日西寧北路，至於今日重慶、環河和塔城街等道路，雖然在日治的市街改正計畫都已出現，但都要到戰後 1960 年代或 1970 年代萬大計畫時才陸續開通。至於真正跨越站區的道路，在 1932 年便已出現在都市計畫圖上，預計將本町通(清代府前街、今重慶南路)向南北延伸貫穿整個臺北。但實際上，從 1945 年的空照圖中可見到這條道路在站區以北有大面積的拆遷(應為戰時疏開)，而較具規模的道路開闢，是在美援時代後才陸續完成。至於貫通站區的路段，則要到 1990 年代鐵路地下化工程才完成，也成為 1901 年臺北車站遷設此處迄今，唯一貫穿站區的道路。

站區週邊的東西向道路有較明顯的發展。站區北側的鄭州路戰後經過多次拓寬，終於在鐵路地下化後高架為市民大道。站區南側的北三線道(今忠孝西路)則在 1932 年的都市計畫便已確認將延伸橫貫整個臺北市，其向東開闢忠孝東路連接臺北東區、向西跨過淡水河通往三重新莊。但忠孝西路的延伸在多年之後才實際執行，其中，跨河的忠孝橋一直到 1982 年才完成，晚於中興橋和臺北橋，忠孝東路的開闢也晚於南京東路、信義路和和平東路。忠孝橋完成時間雖晚，但後來成為其引道的北門陸橋，卻早在 1960 年代一次全盤性的交通規劃下完成，其如八爪章魚般，延伸出多條引道深入臺北車站附近地區。忠孝東路四段則後發先至地發展出 1980 年代最重要的東區商圈，展現其身為臺北市東西向中心道路的重要性。

(四)鐵路地下化與西區門戶計畫

日本時代以來在市中心區發展出的大面積站區，並造成長期前後站的分隔狀態，一直到 1983 年鐵路地下化工程啟動後才有所改變。此後鐵道全部轉入地下，鐵路局在 1990 年遷往新建的臺北車站樓上，但這個新站並未設置於原來館前路端點位置，此後，和博物館穿過館前路遙遙相望的，是竟是地下站體眾多地面通風口之一。另一個空間變遷是站前商圈和站區因此長期分離，主因是忠孝西路上

的大範圍工區與不斷增加的車流量，空間關係上也失去了廣場和連結的軸線，此一現象直到多年後捷運地下街完成才在地下重新找回刑人的動線關聯，但道路兩側在地面的分隔迄今仍在。地下鐵和捷運工程期間帶來交通黑暗期，配合工程而須四處遷移的，包括火車站、臺汽東、西及北站、忠孝西路和塔城街上的大量公車站牌。跨越忠孝西路的天橋與人行道也跟拆拆漸建，但基本上，臺北車站地區仍持續作為地區甚至臺灣的交通中心，惟環視週遭的臺北西區已呈現整體衰落。令人耳目一新的，是新建的臺北車站二樓整個樓層規劃為商場，以及因為公共建設而出現的多處地下空間，例如鄭州路和忠孝西路的地下街，是臺北最早設置於道路下方的大型地下街，後來的金華百貨、微風廣場和誠品商場，都是開設在這些新的空間之中。

新站體地下則預留了許多連通口，預備和捷運及地下街整合連通。相同期間，站前空置已久的原鐵道飯店街廓，則建起當時的臺北最高的 51 層大樓近 30 層的大亞百貨，成為臺北車站地區的復甦基礎。至於和歷史保存有關的，臺北車站特定專用區作為一個「全新的」重劃區，1913 年孫中山曾留宿的梅屋敷(國父史跡紀念館)，因為地下鐵工程而向北遷移到今日鄭州路和中山北路口，今日東區地下停車場上方的扇形車庫，也在地下工程期間拆除。

大量開挖的地下空間、不斷飄移的地面臨時設施，是這時期的主要地景印象。但是失去站前廣場與軸線的都市建設，顯示了都市發展在機能導向上的進一步加強，在技術性價值的控制下，都市型態與人本的空間品質則持續被遺忘。而站區的交通建設和商業與休憩機能的整合，尚僅止於車站建築和地下街之內，距離日受重視的交通導向發展概念(TOD 模式)，仍有一大段距離。(如圖 3)

2014 年起，以闢建北門廣場為主要目標的規劃案開始執行，北門廣場被認為是臺北車站地區唯二可能在近期完成的計畫，另一計畫案為臺博館的鐵道部博物館建置工作，而北門廣場的工程內容簡單，若決策過程順利則可能成為西區門戶首個完成的公共建設。至於西區門戶計畫之具體概念，應來自於 2006 年的中央公園中央車站案，其將臺北車站地區設定為臺北甚至臺灣的中央車站，並賦予

「臺北關/臺北觀」之意涵。西區門戶計畫是新市長的重要政策，而北門廣場之闢建成為首項重要工作。北門廣場的闢建，從 2016 年春節執行北門高架橋拆除工作開始，廣場的闢建、廣場設施之設計、周邊次要道路的更動均無甚大困難，此案主要困難，主要仍在交通議題：忠孝東西路被交通單位認為是臺北市道路網絡的中心道路，縮減車道、增加人行空間的議題幾無可能。加上 2015 年底的交通阻塞事件又影響民調對新市長的支持率，因此，周邊為寬大馬路、車輛高速穿越、且空間略顯窘迫的廣場空間被定型，而首個衝擊事件即是歷史建築三井倉庫的遷移。另則為交六廣場增加公車停車彎並且闢建為「行旅廣場」，並且將臺北燈會以西門及北門作為重要場景，西區門戶計畫在此階段有初步的成果。



圖 3A 臺北鐵路地下化施工情形(資料來源：沈劭芸)



圖 3 2009 年 7 月 16 日的臺北車站特定專用區 高架道路、大型工地、簡易綠化與臨時車站盤據的都市中心

三、臺北車站地區都市計畫變遷

本章討論對象為臺北車站地區官方頒布的都市計畫，概分日本時期及戰後兩個階段。現行都市計畫對於今日臺北車站地區之空間構成有關鍵的影響，另關於末節說明。

(一)日本時期

日治時期臺北有過幾次重要的都市計畫(時稱為市區計畫或市街改正等)，一開始便以臺北城為基本範圍，續將城的南側和東側納入，再漸次將大稻埕和艋舺等三市街範圍納入，1932年的都市計畫基本上即構成今日臺北市區的基本輪廓。(如表1)

1. 「臺北城內市區計畫」

於1900年8月23日公告，範圍為城內地區，規範公園、道路拓寬、排水溝等，並且為將城內地區發展為殖民統治中樞，制定多處政府部門預定地，政治意義明顯。此計畫將清代舊道路納入計畫中，使城內保有清代道路紋理，但亦規劃鑿開9處城牆以供道路通行。道路規劃中將街廓概念納入，城內共分為52個街廓，以近代都市規劃之幾何型態概念納入臺北城市中。

2. 「公告第二次市街改正計畫臺北城外南方市區計畫」

於1901年6月1日公布，目的係為開發城內南側及東側的新街區，以改善衛生為工作核心。此計畫係為定居臺北之日人所訂，當時城內地區多為公共設施，空間不足，因此將住宅向外疏散，當時北為大稻埕、西為艋舺，東門外及向南門外有相對較多的土地，且城牆拆除後發展更為便利。

3. 「公告臺北市十五萬人口都市計畫」

於 1905 年 10 月頒布，是臺北市首次較具規模都市計畫，範圍包括當時的舊市區—三市街，以及向東、向南發展的新市區。(如圖 4)

本次計畫服務人口擴大到 15 萬人，總面積 1806 公頃，其中約 60%面積屬新市區，顯見其對新市區發展之遠見。此外，規劃道路之拓寬達 86 公里，並訂多種路幅，最寬約 40 公尺。排水溝系統擴張為 176 公里之下水道系統，包括城內、大稻埕與城南地區規劃。另有新公園、拆除西城牆、建設鐵路等大型計畫。在市區防洪部分，改善 17 公里淡水河岸，設置公園達 7.6 公頃，亦可見其改善整體都市環境之概念。

4. 「大臺北 60 萬入市區計畫」

於 1932 年公告，起因為 1905 年的計畫因人口飛快成長，故再提此次計畫。此次執行技術和品質遠優於過去，然不久二戰開始未能確實實施。(如圖 5)

此次計畫主要目的是為擴張市區，新設向郊外延伸的道路及公園，新的道路更加寬闊，也更加幾何化，道路與堤防、下水道、公園等共構，在此時已經出現，尤其新設公園 17 處更是創舉。今日臺北市的道路系統和公園，均於此次計畫中成型。預計 1955 年達到 60 萬人口，明定每人使用面積為 0.8 英畝，可居面積 4780 公頃。

表 1 日本時期臺北重要都市計畫

| 時間 | 計畫名稱 | 內容概要 |
|--------|-----------------------|--|
| 1900 年 | 臺北城內市區計畫 | 範圍為城內，規範公園、道路拓寬、排水溝等，將城內發展為殖民統治中樞。保有清代道路紋理，引入街廓及幾何型態。 |
| 1901 年 | 公告第二次市街改正計畫臺北城外南方市區計畫 | 開發城內南側及東側的新街區，以改善衛生為主。係為定居臺北之日人所訂，將住宅向外疏散。城牆拆除後發展更為便利。 |
| 1905 年 | 公告臺北市十五萬人口都市計畫 | 臺北市首次較具規模都市計畫，範圍包括三市街，計畫人口 15 萬人，60%面積屬新市區，道路 |

| | | |
|------|---------------|---|
| | | 拓寬達 86 公里。設新公園、拆城牆、建鐵路等。 |
| 1932 | 大臺北 60 萬人市區計畫 | 執行技術和品質甚佳，惟因二戰未能確實實施。今日臺北市的道路系統和公園，均於此次計畫中成型，新設公園 17 處更是創舉。 |



圖 4 1905 年「臺北市區改正圖」局部(資料來源：中研院臺灣百年歷史地圖)



圖 5 1932 年「臺北市區計畫街路並公園圖」局部(資料來源：中研院臺灣百年歷史地圖)

(二)戰後階段

戰後臺北的都市建設與發展不斷，許多建設計畫之緣起埋藏於官方頒布但未實施的都市計畫中，本節依據官方的都市計畫查詢系統及現行都市計畫，列出 30 餘個都市計畫案，整體而言可以發現從過去尚無完整的都市設計觀念，到 1989 年的計畫已對都市空間應該有的具體樣貌漸有規範。此外，也可發現地面空間之規劃受限鐵路地下設施的位置，另則為延平北路東西側的發展狀況差異甚大。

1. 站區附近的都市計畫變遷

若以 1970、1980 及 1990 年三個階段來看，1970 年代都市計畫將玉泉公園和鐵道部官舍區，與南側西門町地區劃為同一都市計畫區。1978 年，以臺北車站為核心，將鄭州路與忠孝西路之間範圍劃為一個計畫區，並將鐵道部街廓納入此案範圍。1980 年代，鐵道部街廓仍與臺北車站劃為同一區，但北門外靠河岸地區改劃入與大稻埕同屬一個都市計畫範圍。1990 年代，1978 年以「臺北車站」為名的都市計畫，在 1989 年擴大成為「臺北車站特定專用區」，並且將範圍擴大到河岸，亦即將鐵道部、官舍區和玉泉公園街廓都納入。此計畫案經歷多次變更，後來在 1993 年訂為都市計畫，成為今日的都市計畫。但這次的計畫內容，因為鐵道部古蹟保存的理由，將 D1 西半街廓（即鐵道部）和 E1E2 街廓（即官舍區）排除在計畫範圍之外，註明「暫予保留地區」而未設定細部計畫內涵。（如表 2）

前述都市計畫的變遷，可見延平北路以西的北門外地區具有其邊緣性格，1970 年代先是那惟西門挺的北側、1980 年代則成為大稻埕的南側，1993 年現行都市計畫則成為臺北車站特定專用區的範圍。有關延平北路以東的部分，大約可以看到現行都市計畫因為在鐵路地下化時期完成，地面上出現多個空的街廓可供開發，基本上和過去的都市空間規劃完全不同，是一個全新且與過去計畫斷裂的

計畫。(如圖 6)



圖 6 臺北車站地區的都市計畫範圍(資料來源：2015〈大隱於市的現代性櫥窗：北門外地區的都市發展特質〉)

2. 1978 年的臺北車站都市計畫

1978 年 2 月 21 日公告了「擬訂臺北火車站附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫」，按其計畫名稱之命名方式，應為第一個以臺北車站為主要範圍所新訂之都市計畫，應當亦為首次以臺北車站命名的都市計畫案，屬細部計畫層級，修訂早於 1956 年即訂定的主要計畫。

原主要計畫之站區範圍全為商業區，但此次變更畫出半數約 14.63 公頃為交通用地、9.5 公頃為道路，合計已達 84% 的總面積，顯見此地區在相隔 20 多年後更為細緻的都市計畫中，明確定位計畫區之交通屬性。此外，計畫亦載明「交通用地與商業用地之界線，以其權屬屬鐵路管理局管有與非鐵路局管有之地籍分割線為準」，其意似將臺鐵權管土地全部改屬交通用地。並定義「交通用地」係指鐵路用地、車站、停車場、保養廠、調車場、調度中心、旅客服務中心、交通事業單位之辦公大樓、廣場及其他。而鐵路局及公路局之土地，將由交通單位規劃，以改善交通之擁擠混亂情況，顯見改善交通為此計畫之重要目的。(參圖 7)

另外，有文化保存有關者亦有兩端，一為此計畫案亦明訂國父史蹟紀念館應予保存，並劃定為紀念性建築用地，二為站區東側機務段的扇形車庫。過去站區計畫中，將於站前廣場向東新闢道路連通中山北路，但因受到「鐵路機車修護場」之阻擋而無法直線拓寬，故於 1971 年的「為擬變更 44 號計畫道路案」中「新設同寬半圓形道路繞過機車修護場」。舊空照圖中清晰可見該圓弧建築，但在 1978

年的都市計畫則載明應予拉直，續在 1980 年的地形圖則可見該道路已開闢完成，但不久即因鐵路地下化工程而拆除。(參圖 8)

3. 1989 年配合捷運工程的都市計畫

1989 年 12 月 1 日公告的「擬(修)訂臺北車站特定專用區主要計畫案(為配合大眾捷運系統興建部分)」中(同月 6 日公告細部計畫)，在計畫目標一節即已將大部分的空間使用內容做出定義，其中第一點即敘明本計畫係配合鐵路地下化及捷運工程，並新設各種鐵公路設施，「使本地區成為臺北市交通運輸中心」，此項顯當為最重要的計畫目標。(如圖 9)

第二項「打通本地區之南北向幹道…改善本地區交通」明示南北向車流受阻為臺北站區最迫切的交通議題。第三、五和六點則為主要工作方向，第五點「有效利用鐵路地下化後新生土地，以促進市中心地區之再發展，改善都市環境。」，對於市中心區的大面積新生土地如何使用，應為當時少見的議題。第三點與環境品質有關「促進臺北車站地區整體開發，創造都市意象及都市景觀」，尤其「都市意象」成為具體的官方文字，相當不易。第六項則是建立財務機制「藉新生地開發獲得之價款，挹注鐵路地下化工程中央與本府分攤之。」至於第四點則為「遷建並保存」國父史蹟館，可見三井和臺北工場之挪移顯非首例，早在 30 年前即有案例。此外，明定古蹟北門所在地為「保存區」。

實質空間上，「配合臺北車站佈設成東西軸線之公共開放空間。」一項迄今仍被執行，搭配「臺北車站以廣場圍繞」及「臺北車站及西交通廣場(交六)間以寬敞的行人徒步廣場、第二層人工平臺、地下人行通道連接，並配合地下道系統適當設置地下商場並與建築物地下一層連接，以便利行人通行及集中、疏散。」顯見立體連通與人工平臺已成為具體的空間樣貌。

並將全區以重慶與塔城兩條道路為界，劃分為東中西三個區塊，設定成三個「主要商業活動中心」，並分別設定開發使用目標。東側的臺北車站一帶為「交通運輸中心」，做業務設施及商業使用，約指今日行旅廣場所在街廓。二為重慶

北路與塔城街之間為「購物娛樂中心」，此為今日鐵道部及北門一帶。第三為塔城街以西之文教、業務及旅館地區，可設置公園、博物館等，以廣場為活動核心。其中，1990年又再次修訂都市計畫，主要範圍即前述臺北車站地區更細部的構想並落實為文字。(如圖10)

另外又載明「本地區之都市設計以運輸設施及都市幹道形成骨幹，輔以公共開放空間之留設，以構成良好都市環境。」雖與今日直接載明以人本交通、歷史保存為主的西區門戶規劃構想不完全相符，但從都市規劃落至都市設計構想，已顯示其具有進步性。其細部計畫並對指定留設公共開放空間、綠化植栽、人形立體空間之聯通位置及方式、地下商場、指標與無障礙系統、廣告物等，均做細部的規範。道路開闢方面，本計畫明定鄭州路拓寬為40公尺，塔城街亦拓寬為40公尺連接中華路，重慶南北路相連，公園路向北延伸銜接北淡鐵路。

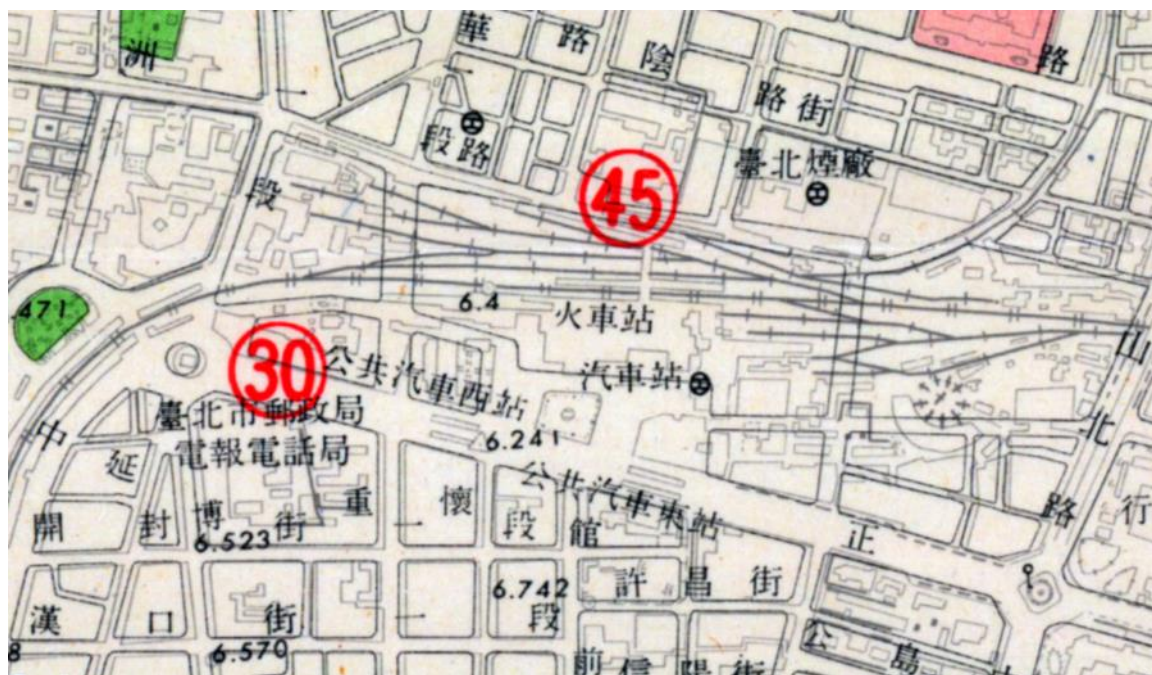


圖7 1966年「臺北市都市計畫參考圖」(截至1965年12月之都市計畫)(資料來源：中研院百年歷史地圖)

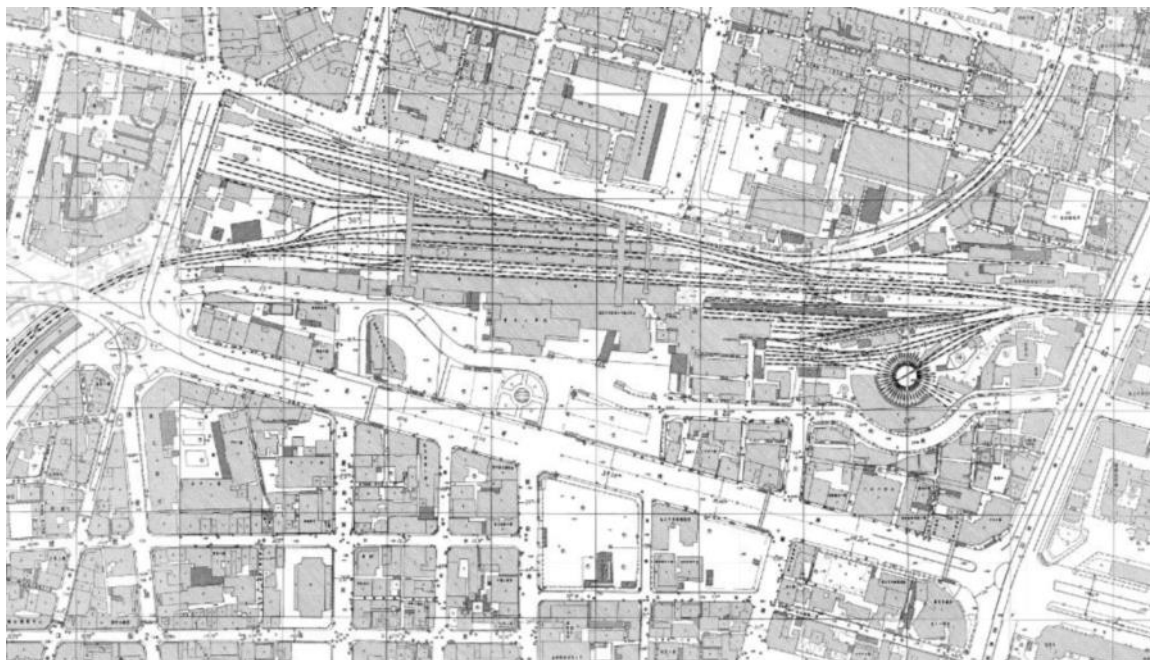


圖 8 1980 年臺北市地形圖(資料來源：臺北市歷史圖資系統)

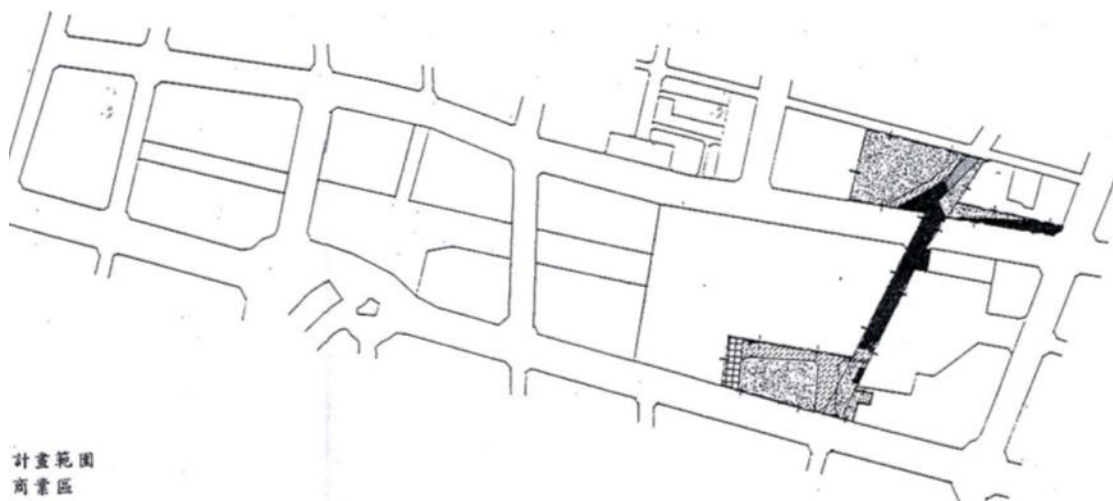


圖 9 1989 年都市計畫圖(資料來源：臺北市政府都市發展局)

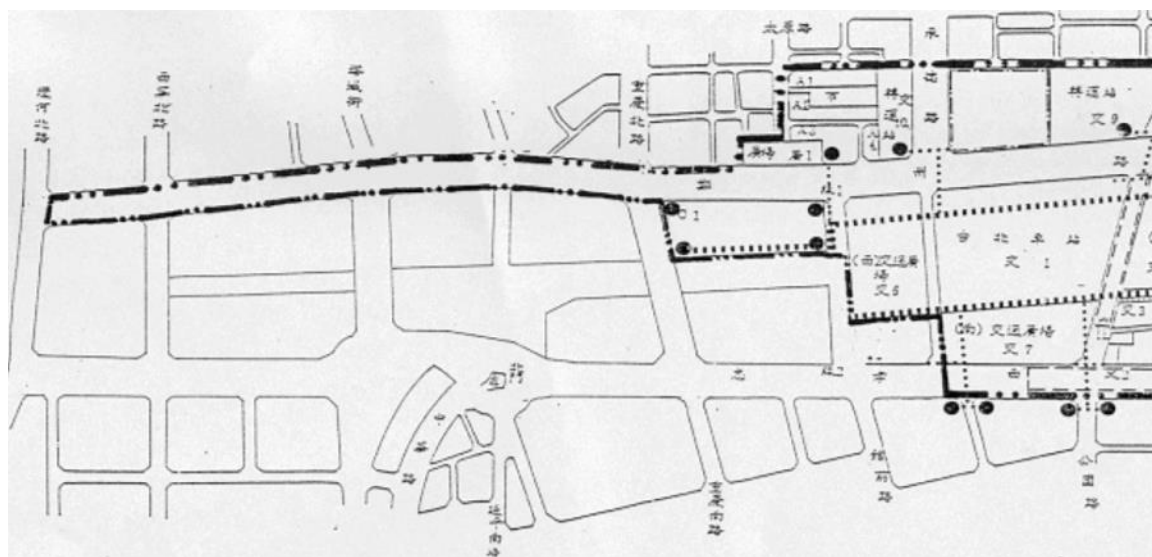


圖 10 1990 年都市計畫細部計畫圖(資料來源：臺北市政府都市發展局)

(三)現行都市計畫

1. 三階段的都市計畫公告實施

臺北車站特定專用區今日的都市計畫係公告於 1993 年 9 月 6 日的「擬(修)訂臺北車站特定專用區主要計畫案」，細部計畫亦同步發布實施。此計畫係前述 1989 年計畫之更新版本，加上 1990 年的計畫，可謂分三階段公告實施的都市計畫。1989 年 2 月臺北車站特定專用區的都市計畫原已經臺北市審查通過，但在內政部都委會審議時，則先同意捷運施工相關部分，此或許與當時捷運工程迫在眉睫有關，並於 1989 年 12 月第一次公告了該都市計畫，案名即註明配合捷運工程需求。市府將計畫案調整後再次送審，1990 年 1 月部都委會要求都市設計部分，應待委由 Sasaki 顧問公司執行的「臺北車站特定專用區都市設計及開發計畫」完成後再送審，並於 1990 年 5 月再次公告了都市計畫，此次計畫以車站四周和鄭州路的都市設計作法為主要內容。1992 年底 Sasaki 案完成，市府將主要及細部計畫全部重新檢討「以塑造車站地區交通門戶與景觀意象」，並獲得通過，此即今日的主要及細部計畫，於 1993 年 9 月公告實施。

2. 今日都市計畫內容

作為三階段都市計畫之最後定調版本，以下主要說明此一版本與前版本有所差異的部分。首先是在計畫目的上，作為交通轉運中心、打通南北道路、新生土地的有效再發展，均與前計畫相同。有所差異的部分則是有關財務平衡機制部分予以取消，但在都市設計上加強力道。計畫載明「促進臺北車站地區整體開發，提供一系列連續之多樣化開放空間，創造良好的都市意象及都市景觀。」其中開放空間應該是「一系列連續多樣」之原則，是非常設計取向的規範，不同於一般法規或計畫文字需可計量的原則。此外，以「原有之歷史沿革為根本，重塑臺北市新的門戶意象」，首次將歷史保存向上拉升為計畫核心成分。(如圖 11、12、13)

此一將歷史保存拉向計畫核心的做法，反應在古蹟鐵道部的保存上。鐵道部在 1993 年指定為古蹟，但本都市計畫對其並無完整實質的保存方法，部分圖面上可見僅保留皮層甚至完全毀棄的構想，因此本計畫書敘明：「基於古蹟維護與都市設計之整體考量，應將 D1 一般商業用地西半街廓(延平北路一段道路東界線以西)與 E1、E2 一般商業用地及其間路寬十公尺之細部計畫道路部分，於計畫書圖分別敘明，並以虛線暫予保留，另案處理。」並由文建會補助臺北市都計處委託辦理「臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案」，作為後續增補都市計畫的依據。

另有一特點，該計畫案敘明「目前本地區居住人口約 8500 人」，但計畫預估容納人口卻僅 1696 人，這種人口降低的都市計畫亦屬少見，反映此地區險將高度商業化作為主要使用方式。

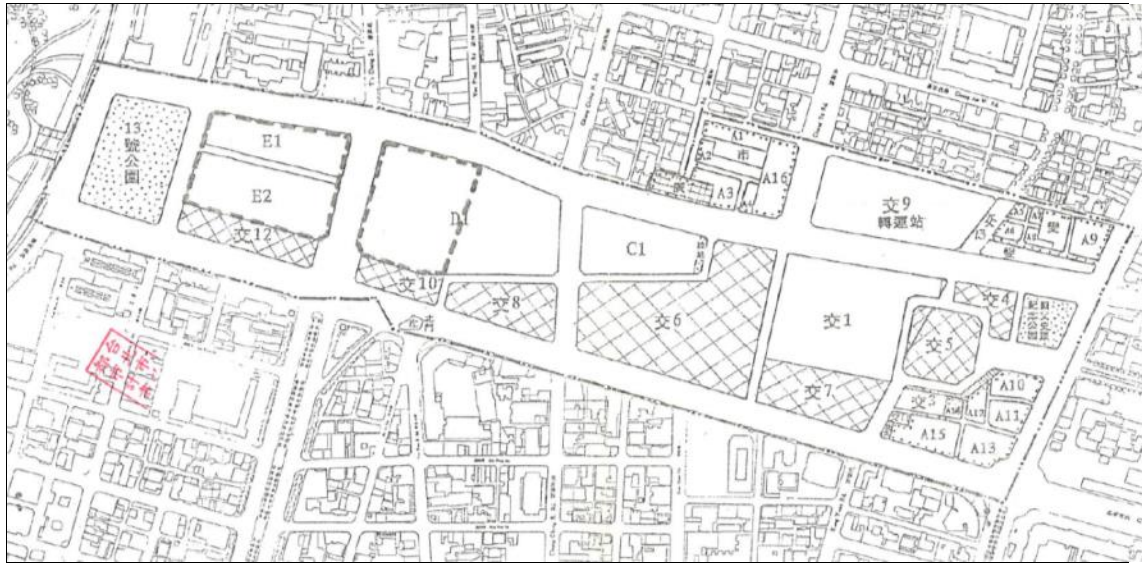


圖 11 現行都市計畫街廓範圍(資料來源：臺北市政府都市發展局)



圖 12 現行都市計畫開放空間位置與規劃原則(資料來源：臺北市政府都市發展局)



圖 13 現行都市計畫地標建築位置(資料來源：臺北市政府都市發展局)

表 2 戰後時期臺北重要都市計畫

| 發佈時間與文號 | 計畫名稱 | 備註 |
|---------------------------|--|--------|
| 450504 北市工字第 14417 號 | 臺北市都市計畫圖(分區使用、公共設施) | *主計 |
| 580606 府工二字第 24383 號 | 為擬拓寬延平北路(自北門口至鄭州路)道路計畫案 | *主計 |
| 580606 府工二字第 24385 號 | 為擬將鄭州路西段計畫拓寬為廿公尺案 | *主計 |
| 590609 府工二字第 26009 號 | 為擬具本市變更分區使用調整商業區乙案 | *主計 |
| 600506 府工二字第 1849 號 | 指定臺北菸廠土地為學校用地案 | *細計 |
| 60.08.19 府工二字第 36419 號 | 為擬變更 44 號計畫道路案 | #60020 |
| 600920 府工二字第 40261 號 | 擬修訂長安西路、塔城街(迪化街一段)、中華路、開封街、西寧南北路、成都路及環河南街所圍地區細部計畫案 | *細計 |
| 620131 府工二字第 564 號 | 擬修訂南京西路、中山北路、鄭州路、塔城街、長安西路、重慶北路所圍地區細部計畫案 | *細計 |
| 65.07.07 府工二字第 25576 號 | 變更原轄區使用分區調整商業區、行政區及混合區案 | #65019 |
| 66.10.28 府工二字第 44282 號 | 變更臺北市都市計畫(士林區、北投區除外)公共設施保留地計畫(通盤檢討)案 | #66026 |

| | | |
|------------------------------|--|--------|
| 67.02.21 府工二字第 03832 號 | 擬訂臺北火車站附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫案 | #67004 |
| 690128 府工二字第 53530 號 | 修訂忠孝西路、中山南路、愛國西路、縱貫鐵路所圍地區細部計畫(通盤檢討)案 | *細計 |
| 690225 府工二字第 04627 號 | 修訂民生西路、中山北路、鄭州路、重慶北路所圍地區細部計畫(通盤檢討)案 | *細計 |
| 70 年 | 臺北市規劃區分畫圖 | #70065 |
| 710504 府工二字第 17549 號 | 修訂民生西路、重慶北路、鄭州路、塔城街、忠孝西路、環河北路所圍地區細部計畫(通盤檢討)案 | *細計 |
| 71.08.14 北市工二字第 65572 號 | 擬規定本市重要幹道兩側住宅區應留設騎樓或無遮簷人行道案 | #71040 |
| 740108 府工二字第 01006 號 | 修訂忠孝西路、中山南路、愛國西路、縱貫鐵路所圍地區細部計畫(第二次通盤檢討)案 | *細計 |
| 740114 府工二字第 02325 號 | 修訂民生西路、中山北路、鄭州路、重慶北路所圍地區細部計畫(第二次通盤檢討)暨配合修訂主要計畫案 | *細計 |
| 741129 府工二字第 57296 號 | 為臺北市區鐵路地下化工程變更紹興北街至萬華火車站間鐵路沿線都市計畫案 | *細計 |
| 750909 府工二字第 110646 號 | 配合臺北市區鐵路地下化工程變更公園段一小段 127 等地號道路用地及商業區為交通用地及道路用地案 | *細計 |
| 780126 府工二字第 299328 號 | 變更北淡鐵路沿線土地為交通用地計畫案 | *細計 |
| 78.12.01 府工二字第 376027 號 | 擬(修)訂臺北車站特定專用區主要計畫案(為配合大眾捷運系統興建部分) | #78060 |
| 78.12.06 府工二字第 377109 號 | 擬(修)訂臺北車站特定專用區細部計畫案(為配合大眾捷運系統興建部分) | #78062 |
| 79.05.29 府工二字第 79023817 號 | 擬(修)訂臺北車站特定專用區主要計畫(車站週邊地區及鄭州路) | #79015 |
| 79.05.29 府工二字第 79030789 號 | 擬(修)訂臺北車站特定專用區細部計畫(車站週邊地區及鄭州路) | #79016 |
| 79.09.13 府工二字第 79049926 號 | 修訂臺北市土地使用分區(保護區、農業區除外)計畫(通盤檢討)案 | #79032 |
| 82.09.06 府都秘字第 82061261 號 | 擬(修)訂臺北車站特定專用區細部計畫案 | #82022 |
| 82.09.06 府都秘字第 82061261 號 | 擬(修)訂臺北車站特定專用區主要計畫案 | #82023 |
| 82.12.22 府都五字第 82095532 號 | 擬(修)訂臺北車站特定專用區細部計畫 | #82033 |

| | | |
|------------------------------------|---|--------|
| 84.02.22 府工二字第 84010902 號 | 公告本府辦理「選定本市獎勵都市更新實施地區案」第二期 研選範圍圖 | #84002 |
| 84.09.27 府都二字第 84064377 號 | 修訂臺北市主要計畫商業區(通盤檢討)計畫案 | #84011 |
| 85.03.13 府都四字第 85016953 號 | 選定本市第二期獎勵都市更新實施地區範圍圖 | #85003 |
| 87.05.21 府都二字第 8703113000 號 | 變更臺北市都市計畫(臺北車站特定專用區細部計畫(交 四、交五及相鄰地區之交通廣場及道路用地調整))案 | #87005 |
| 87.05.21 府都二字第 8703114500 號 | 變更臺北市都市計畫(臺北車站特定專用區主要計畫(部分 道路用地為交通用地、部分交通用地為道路用地)) | #87006 |
| 94.08.29 府都規字第 09420279000 號 | 變更『修訂臺北市主要計畫商業區(通盤檢討)計畫案』內有 關商業區變更回饋相關規定案 | #94037 |

*摘自現行都市計畫 #計畫編號

表 3 現行都市計畫衍生之都市規劃案

| 年份 | 計畫案 | 執行單位/委託單位 |
|------|---------------------------------|--------------------------------|
| 1989 | 臺北車站地區與中華路地下街規劃研 究 | KMG 建築師事務所等/臺北市政府工務局都市 計畫處 |
| 1990 | 臺北車站特定專用區都市設計及規劃 計畫 | 美國佐佐木規劃顧問公司等/臺北市政府工 務局都市計畫處 |
| 1994 | 臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案-都 市設計修正報告 | 境群工程顧問公司/臺北市政府工務局都市 計畫處 |
| 2006 | 中央車站與中央公園整體規劃設計案 | 境群工程顧問公司/臺北市政府都市發展局 |
| 2008 | 臺北車站特定專用區交6交8廣場及人 工平臺系統初步設計案 | 中華民國都市設計學會/臺北市政府都市發 展局 |
| 2015 | 國定古蹟臺北府城門—北門周邊廣場 改造計畫 | 臺灣歷史資源經理學會/臺北市政府文化局 |
| 2016 | 西區門戶計畫(執行中) | 境群工程顧問公司/臺北市政府都市發展局 |

四、臺北車站地區都市設計歷程評析

(一) 站前廣場與道路軸線的整合與再現

臺北車站作為臺灣交通幅奏之地，與其南側緊鄰的城內地區，均是歷次都市計畫的重要範圍，也是作為殖民統治成果的展示櫥窗。1905 年的市街改正計畫中，已將北門和中山北路忠孝西路路口劃為圓環，此應是拆除城牆改建為三線道之後續工程，也是巴洛克都市規劃概念之實現。這一年的計畫內容還未忘卻淡水河運，預計在今日西門町一帶挖出一條港道，港道北端就位於今日玉泉公園。這個港口計畫從未實施，成為淡水河運最後未完的一撇。

台北車站的站前廣場自 1901 年第二代車站興建時便已出現，1915 年博物館和新公園完成，和火車站及站前廣場構成一條都市軸線，在 1932 年更明確將站前廣場標示在都市計畫圖中。這個市街改正計畫刻意構成的都市軸線，使得位於城外的臺北車站和城內空間得以相連，都市空間因此有了清晰可辨的層次與架構，日後也發展出了站前商圈。至於北車特專區內建築發展，日治以來均集中在中山北路和忠孝西路沿街面上，和站前商圈一同發展。隨鐵路地下化的影響，特專區內目前僅忠孝西路靠中山北路路口一帶有幾座商業大樓，或許又因為周邊多屬中央層級的政府機關，故其發展受到侷限，這個在臺北都市空間架構上具有原點意義的路口，實際上也是多條重要省道的 0K 起點，在都市中心卻呈現邊緣的性格。

1941 年現代主義樣式的第三代火車站落成時站前廣場仍在，直到 1986 年鐵路地下化拆除車站之時，該廣場才隨之消失。臺北車站作為臺北甚至臺灣的中心地標，和廣場同為最重要的開放空間、最易辨識的都市場景與記憶最豐富的公共場所，當他們同時消失時，臺北也進入一段失去都市中心的時光，時至今日，臺北人尚未拾回可以完全取代當年台北車站前的都市中心廣場。

現行的都市計畫中有一處被期待的開放空間，其空間地位與過去的站前廣場相似，但形式不同，此開放空間並非集中於一處的大型廣場，而是沿著忠孝西路

北側橫貫整個特專區的東西向帶狀開放空間。這個帶狀開放空間在西區門戶計畫的推動下，2016 年完成北門廣場和 2017 年行旅廣場，稍微替代了臺北站前過去已失去的站前廣場。若需完成一座「真正的」站前廣場，仍須認真地把今日臺北火車站四周(尤其南側)的開放空間，整理為可親舒適的戶外廣場，而不是以地下街頂蓋的姿態，用濕滑的地磚與難行的樓梯拒市民與旅人於千里之外。尤其站前廣場應該和館前路都市軸線及現行都市計畫的東西向開放空間加以整合，提供一個具系統性的、連續性高的開放空間才利於人的活動，也才稱得上是一處「廣場」，這也是 1989 年以來的現行都市計畫中所揭櫫的開放空間價值。

(二)都市設計導向的都市規劃-Sasaki 規劃案

臺北最早以臺北車站為名的都市計畫是 1978 年所訂的「臺北火車站附近地區」計畫，惟當時尚無完整的都市設計概念，須至 1989 到 1993 之間三階段公告完成的現行都市計畫，才算有了第一個以都市設計為主軸的都市計畫案，此期間有關都市設計內涵最重要的參考來源即 Sasaki 案。Sasaki 案是指臺北市政府委託美國麻州佐佐木規劃顧問公司(Sasaki Associates Inc.)執行的「臺北車站特定專用區都市設計及開發計畫」。該案於 1990 年 12 月完成，其研究結果依部都委會的要求納入 1989 年及 1990 年的都市計畫，於 1993 年 9 月將修正版的都市計畫公告實施，亦即現行的都市計畫。

都市設計在當時的臺灣仍是一個新觀念，在此時融入官方都市計畫，殊為難得。猶勝者，一向被認為具有官方的、上位指導地位、剛性規範、具有實質控制權的都市計畫，在此時卻需要等待足夠詳細的都市設計內容確認了以後，計畫方能定案，事實上，這也成為日後許多都市規劃案的基本態度與方法。Sasaki 的計畫對於道路系統、市場財務、大眾運輸和都市空間均有所建議，並提出設計規範，也確實成為現行都市計畫案的主調。(如圖 14、15、16)

Sasaki 案的都市計畫土地使用，是將此地區大致分為兩區塊，以館前路為

界，以東主要為交通用地，以新建的臺北車站為核心；以西各街廓則為商業區，中央劃設狹長的廣場用地串聯各商業街廓，最靠河岸的街廓則為公園用地，即今玉泉公園。1990年佐佐木的都市設計案出爐後，在今日交6和交8位置因為配合地下隧道而使街廓形狀有了改變，整體上明確地將此處發展目標訂為加強交通中心功能、促進都市更新發展、多樣化的開放空間、國際化與門戶意向、以歷史沿革為根本等，計畫並特別強調了和城內地區的關聯。這個都市設計構想在20多年後的今天，仍有許多在今日仍然被重視且在執行中。

Sasaki案首先強調應作高密度發展，重視文化與傳統的特質，並配合設置「紓解高密度環境壓迫感的大型公共開放空間」。此概念落實在空間上，是一系列橫越整個特專區的林蔭步道和水景公園，主要沿著忠孝西路配置以連結河岸至車站之間。此帶狀開放空間系統在北門以東，圖面上可見一斜向的帶狀範圍，大約由臺北車站西北端向東南延伸到北門附近，此實為地下鐵路隧道上方，亦即無法建築的位置，此案在該斜向空間之南側設置「半地下的瀑布庭園」與忠孝西路地下街連結。至於北門以西則為「門戶公園」，塑造由河岸向東進入臺北的入口空間以及中華路的北向端景，這個門戶公園呈現東西帶狀，南北寬約40公尺寬，卻已是整個開放空間系統的最窄處。門戶公園向西延伸到今日玉泉公園處設置跨提平臺，平臺下為展示館或生態公園。此帶狀開放空間系統之北側為建蔽率相當大的低層建築物，也因此明確界定了特專區南虛北實/南低北高的空間配置，二者以騎樓為介面，此騎樓在日後的西區門戶計畫中被稱為「台北長廊」。這個計畫接受多條南北向道路貫穿特專區，所造成的路口則設置廣場以及較高層之建築，創造特殊的街道空間。其中，忠孝西路與中華路口的門戶公園設置地標性的高塔建築，今日古蹟鐵道部廳舍建築則成為該高塔的地面層。配置於該高塔北側的一組建築群中，在中華路到重慶南路之間設置東西向的「購物遊廊」連接週邊建築或地下街。計畫中描述這個遊廊實為一座高度三層樓的透明頂棚，創造半戶外的人行商業街道，遊廊和延平北路交叉口則設置廣場以直望北門。此帶狀開放空間系統之東端河岸，即在今日玉泉公園設置一瞭望塔作為該遊廊的西向視覺焦點。

這個都市計畫案另外有幾個特點值得說明。首先是計畫範圍不完全以道路中心為界，例如道路中間的古蹟北門便屬本計畫範圍。另外，為了北門的保存，將當時北門所在的安全島範圍劃為「保存區」。有關臺北車站(交一用地)與後來的臺北轉運站(交九用地)，則要求在後續階段計畫書明列其使用管制規定。



圖 14 Sasaki 案總配置圖(資料來源：1990《臺北車站特定專用區都市設計及規劃計畫》)

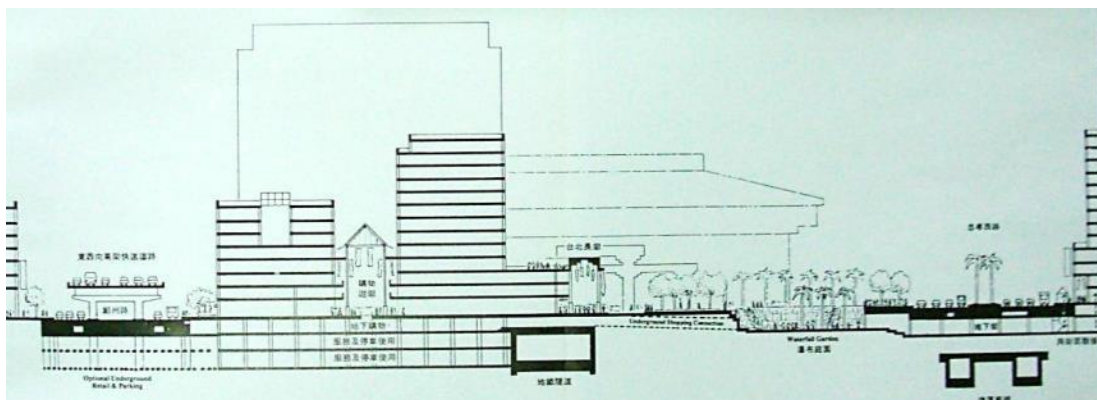


圖 15 Sasaki 案南北向剖面示意圖中可見其立體空間配置(資料來源：1990《臺北車站特定專用區都市設計及規劃計畫》)



圖 16 Sasaki 案空間構想(資料來源：1990《臺北車站特定專用區都市設計及規劃計畫》)

(三)都市再開發下的歷史保存機會

1993 年公告的現行都市計畫雖然經過已經過三階段的修正，但事實上亦非完整版本，主要是 E1E2 與 D1 西半(鐵道部)兩個街廓仍標示為「暫予保留地區」，1994 年完成的「臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案」都市設計修正報告，便是因應此一狀況，就這兩個街廓進行古蹟保存與都市計畫相關研究，以便未來納入都市計畫。此研究案提出了幾個替選方案，並且修正了現行都市計畫中有關都市設計的相關規範。(如圖 17、18)

該修正報告在空間發展上提出了幾個原則，包括恢復北門和延平北路的入城軸線空間、重現北門甕城城和護城河意象、強化北門廣場居中串聯的開放空間序列、回應歷史街道的端景處理、利用容積重分配重述特定區中心地標以及控制忠孝西路南側商業帶的發展型態等。

有關這兩個街廓的實際規劃，提出了三項重點議題以及替選方案，包括古蹟風貌區之劃設範圍有大小二方案、鐵道部建築配置採中庭式或廣場式，以及容積移轉和地標建物的位置應在 D1 西半街廓北側或移往 D1 東半街廓興建。此案經評估後建議古蹟風貌區之劃設採較大範圍，包括該二街廓、交 6 交 8 廣場、臺北郵局和中華路北端；鐵道部建築配置採中庭式規劃，規劃為多功能文化設施；D1 西半的容積維持在街廓內使用，以維護地主(台鐵局)的開發權益，但規劃中的地標建築改配置於街廓北側，以保存南側的古蹟區。

對於現行都市計畫的其他部分，此研究案亦提出修正建議。包括 E 街廓等合併為單一街廓，廣場部分則明確定義新建的臺北車站站體西側作為主要出入站、站體東側的廣場作為帶狀開放空間系統的端點、提出北門廣場和鐵道部古蹟庭園，以及鄭州路亦應退縮一定寬度建築等。東西斜向的廊道空間(今日的「臺北長廊」)南向面對站西廣場，並且更明確地定義地標建築，包括館前路北端塔樓高 103m 公尺、重慶南路北端雙塔塔樓高 83 公尺及中華路北端塔樓高 243m 公尺。此研究

案並明確指出，古蹟範圍不畫保存區，而是用都市設計準則，更嚴格有效率並可使古蹟容積得以移出並得以回饋作為古蹟之管理使用。

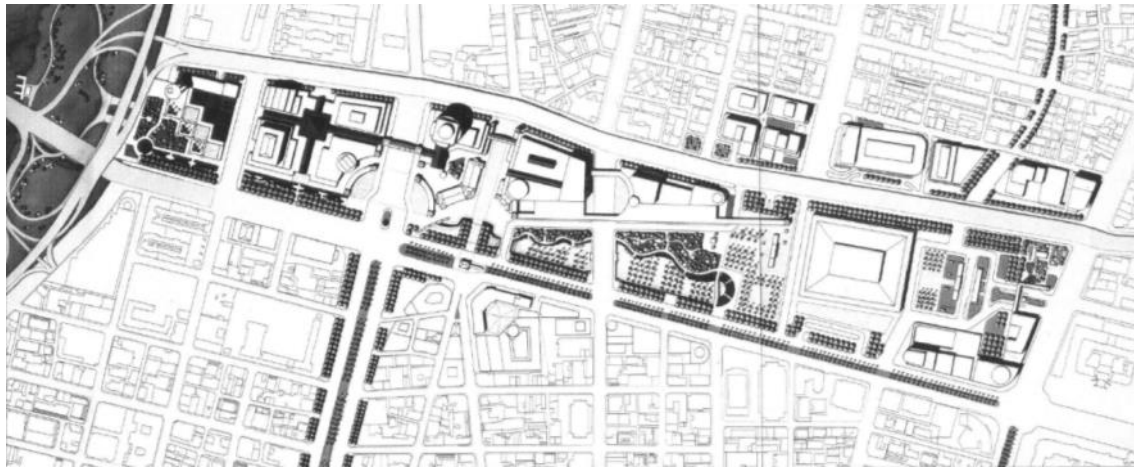


圖 17 1994 年臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案-都市設計修正報告之總配置圖(資料來源：1994《臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案-都市設計修正報告》)

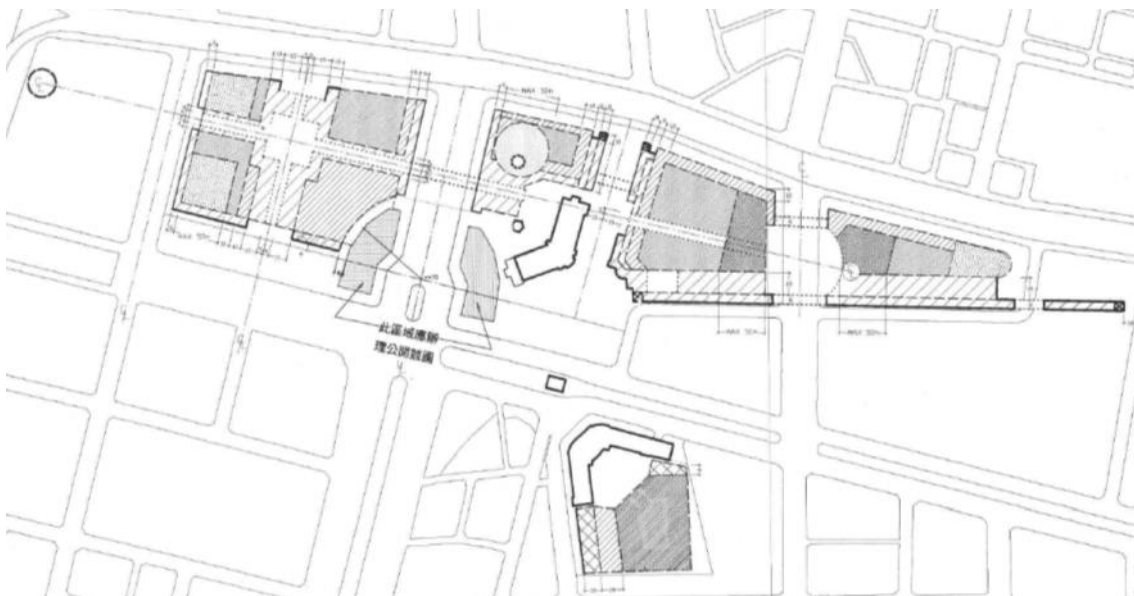


圖 18 1994 年臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案-都市設計修正報告之量體高度規範(資料來源：1994《臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案-都市設計修正報告》)

整體而言，這是一個務實且具有前瞻方法的都市設計案，尤其以都市計畫方法確保歷史保存、以容積移轉搭配都市設計管制等方法，在日後「大稻埕歷史風貌特定專用區」等地已被確證為可行。但在扭曲的房地產價值橫行之下，這類務

實的想法被窄化為政府給容積才願意保存，大稻埕的老街屋修復案一度成為台北東區豪宅建案的容積來源，幸而近年大稻埕開始有人嘗試投入長期經營，且成果尚佳，讓文化資產的價值不會完全淹沒在短線金錢買賣中，我們也期待不論地下或地上都具有豐富文化資產的 E1E2 街廓，未來都可以朝向正向的發展。

(四)交通開發和文化保存—從北門到三井倉庫

國父史蹟館在 1956 年和 1978 年的都市計畫均載明須予以保存，並且開闢了一條編號為 44 號的道路從南邊經過成為其正門所在。但不久在鐵路地下化的規劃中則有所變動，1989 年的都市計畫首度確認國父史蹟館將遷移重建，其遷移重建工程於 1986 年完成，也就是我們今日所見的國父史蹟紀念館，或稱逸仙公園。這類具有特定紀念意義或文資價值的建築，因為公共建設尤其是交通建設而遷移，在北車站區共有三次，國父史蹟館是第一次，後續尚有 2008 年的古蹟臺北工場因為捷運工程而遷移、2016 年的歷建三井倉庫因忠孝西路改道(開闢北門廣場)而遷移，後者並且引起軒然大波。

交通開發和文化保存的價值衝突有另一種類型，即 1970 年代的北門陸橋案例。北門是臺北車站地區最重要的古蹟，他被高架的北門陸橋貼身繞過的事件喧騰一時。以高架道路紓解市中心擁擠交通，是戰後各國交通規劃的常見做法，北門陸橋若依原計畫興建則須將北門拆除，此舉引發了北門的保存爭議，最後高架橋繞道，北門也保留下來。稍早，當臺北另三座城門因為觀光理由而改建為中國北方樣式的時候，北門因為預計在日後北門橋興建時一併拆除而未一併改建，北門陸橋規劃時，又因保存聲浪漸起而留下了北門，北門遂成為臺北唯一原汁原味的清代城門。但高架橋糾纏重要古蹟的窘境，在文資觀念漸興的社會並無法被長期忍受，在都市保存、整體景觀與宜居的新思考方向之下，如八爪章魚的北門路各引道陸續被拆除，並且在 2015 年春節期間完全拆除主橋體，並將重新規劃以人為本的北門廣場。可親近的北門廣場是無爭議的，但能否再縮減幾個車道讓

市民步行空間再擴大，市府交通單位明指其不可行，結果是忠孝西路維持 8 到 10 線道，三井倉庫拆遷重建。綜觀之，拆橋決策之本身，代表過去以道路交通為基礎的都市發展觀，已經有所改變；另外，若將忠孝東西路視為台北中心道路，則不應只是交通單位所認為的需負擔大量車流而已，而應該在多元思考下，在歷史景觀、人本都市與運輸技術之間作出決定，才是成熟都市的選擇。

(五)小結-微調的都市設計與良好的空間品質

臺灣的都市設計方法真正運用在實質且具規模的都市整體規劃計畫上，應當是從 1980 年代的信義計畫區和臺北車站特定專用區開始。當時引進美日專業者協助相關工作之推展，都市設計不再是學理和課本上的新鮮名詞，而是理想的概念空間真正落實於現實都市環境的一種方法。這個方法也從這時候開始，以建築管制的外貌、並透過都市設計審議的程序，成為都市計畫法令的一部分。

臺北車站特定專用區是台北西區第一個以都市設計為基礎的都市發展計畫，意指先有法令下位的都市設計方案，然後才據以形塑上位的都市計畫，與過去以計劃為前導的都市發展方式不同，可說是另一種由下而上的都市發展指導模式，其與信義計畫區、後來的大直截彎取直地區與南港軟體工業園區等，都是在這樣的都市計畫架構下完成並執行。(如圖 19、20、21)

整個都市規劃內容的發展歷程亦可見到另一趨勢，即從視覺控制到永續與人本的發展。早期 Sasaki 案中許多對於道路軸端的視覺控制，常以高塔或廊道等實體建物為之，並且強調變化的街牆效果、空橋遊廊等。在後期如 2006 年的中央車站案以來，更強調了綠化與步行，甚至討論風向與音場，顯然永續與人本的環境成為此時的討論重點。

但範型是隨時著代推移的，我們確實無法知道未來的價值觀將如何變動，計畫完成之時通常是計畫修正的開始，今日資訊時代尤其如此。臺北車站地區

現行都市計畫是 1993 年的產物，但這個四分之一世紀前所作的計畫，現在看來還不顯老舊，經過多個規劃案的修正調整(如表 3)，再度以西區門戶計畫之名重新出發，期望未來能帶領臺北車站地區回到都市架構中應有的位置。換言之，相對於法定都市計畫的剛性角色，我們期待良好的開放空間品質、歷史保存價值、交通轉運效能等，均可以透過相對柔軟且有能力不斷自我檢討的都市設計內容，在不斷變化的價值中持續微調，並取得最佳的空間品質。



圖 19 2006 年中央車站與中央公園整體規劃設計案中央車站部分(資料來源：2006《中央車站與中央公園整體規劃設計案》)



圖 20 2008 年交 6 交 8 廣場及人工平臺系統初步設計案(資料來源：2008《交 6 交 8 廣場及人工平臺系統初步設計案》)

主要參考資料

- 歷年都市計畫，臺北市政府都市發展局網站。
- 臺北市歷史圖資系統網站，臺北市政府都市發展局。
- 臺灣百年歷史地圖網站，中央研究院。
- 西區門戶計畫網站，臺北市政府都市發展局。
- 1989，臺北車站地區與中華路地下街規劃研究
KMG 建築師事務所等著，臺北市政府工務局都市計畫處
- 1990，臺北車站特定專用區都市設計及規劃計畫
美國佐佐木規劃顧問公司等著，臺北市政府工務局都市計畫處
- 1994，臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案-都市設計修正報告
境群規劃顧問公司，臺北市政府工務局都市計畫處
- 2006，中央車站與中央公園整體規劃設計案
境群規劃顧問公司，臺北市政府都市發展局
- 2008，臺北車站特定專用區交 6 交 8 廣場及人工平臺系統初步設計案
中華民國都市設計學會，臺北市政府都市發展局
- 2009，新自由主義化下的都市再發展：以臺北車站特定專用區為例
江尚書著，指導教授:周素卿，臺灣大學地理系碩士論文
- 2014，計畫城事
高名孝等主編，臺北市都市更新處出版
- 2015，國定古蹟臺北府城門—北門周邊廣場改造計畫
臺灣歷史資源經理學會，臺北市政府文化局
- 2015，大隱於市的現代性櫥窗：北門外地區的都市發展特質
馮佳福著，2015 臺灣博物 V. 34 (4) P. 39，國立臺灣博物館