

北門亮相—北門廣場闢建歷程的回顧與討論

North Gate Makes its Debut- Review and Discussion on the Planning and Design of the Beimen (North Gate) Square

馮佳福 國立臺灣博物館展示企劃組

Feng, Chia-Fu Exhibition and Planning Department, National Taiwan Museum



圖1 北門廣場完成，北門再度成為此處的空間主角，進出城的歷史路徑得以重現(2018年)

清代臺北府城完成於1884年，經過日本時期的拆牆闢路、戰後重修其中三座城樓完全改變其外貌之後，北門成為臺北府城唯一仍屬原貌的構造物，具有高度的文化資產價值，並與周邊密集的文化資產構成了「北門文化資產群」。日本時期將北門和緊鄰的舊城西北角空間整合為一處大路口，1970年代建起高架橋環繞北門城體，直到2016年拆橋、隔年北門廣場闢建完成，新路型大致回到清代舊城的空間架構，北門再度成為此地的空間主角及地標印象，臺北都市中心獲得一處新的開放空間(圖1)。

本文回顧及討論的對象，主要是2013年北門廣場規劃案至2017年廣場闢建初步完成期間的規劃

設計歷程，範圍包含北門及其周邊空間，在歷史回顧過程可能上溯至清代等開發初期。北門廣場及周邊空間的改善仍是一項進行中的工作，本文期以參與者的角色，對相關工作之始末試作回顧，並在廣泛的工作面向中選擇與文化資產相關者試作討論。

北門廣場的闢建過程

1980年代鐵路地下化之後即呈現大工地狀態的臺北車站地區，近年因為臺北市政府的西區門戶計畫而再度成為討論焦點，其第一項大工程便是開闢北門廣場，臺北市中心出現難得的開放空間。

一座象徵城市漠視文化價值的老城門

北門是臺北府城現存唯一保持始建原貌的建築物，但位於圓環路衝位置的北門，老照片中常見其建築體上佈滿各種大型政治標語或商業看板，加上1970年代所建高架橋掠過北門城體，數十年來車輛高速呼嘯而過，成為歷史文化未受重視的一個具體象徵(圖2)。隨著市民對文化資產價值觀念的日漸提升，將橋體改道、拆除、開闢廣場和人行空間等想法，不斷出現在各種討論中。

2013至2015年間臺北市文化局委外完成「國定古蹟臺北府城門—北門周邊廣場改造計畫」(簡稱北門廣場規劃案)¹，成為2016至2017年間拆除橋體、闢建以北門為核心的廣場空間等各項工作的主要依據。回顧臺北車站地區的各項空間規劃，從1990年代現行都市計畫頒布前後的各項都市規劃案，到十多年後的中央車站及中央公園整體規劃案(2006年)、交六交八廣場及人工平臺規劃案(2008年)等，多數均無法真正落實在空間上。1990年代鐵路地下化後的地面空間，依現行都市計畫開闢道路並切成多個方整街廓，此後，唯二執行的計畫均與交通運輸之及時必要性有關，即臺北轉運站(交九用地)和桃園機場捷運(C1及D1東半街廓)，此外即無大型的實質計畫完成，這使得2013年的北門廣場規劃案，是否能不再是另一個紙上畫畫、牆上掛掛的研究案，論者其實並無把握。

「亮相！北門」—北門廣場改造規劃

2013年的北門廣場規劃案以市民參與作為前階段工作方法，將古蹟價值的影響範圍均視為參與社群，並以「亮相！北門」作為各種活動的主題；後階段則進入實質的規劃設計建議與圖文製作。計畫執

行過程中，所有不同專業的工作人員，均充分參與前階段各項活動，期待儘量靠近市民的腦與眼。該規劃設計內容以提高北門古蹟之可及性為核心，並確立北門作為周邊空間的主體，成為後續拆除高架橋、縮減南側車流以供行人靠近北門的基礎。該案建議廣場北側也騰出適當的都市開放空間，並策略性的讓甕城也能亮相作為理據之一，但因新的忠孝西路無法縮減路幅，讓原來北門北側的歷史建築三井倉庫必須拆移，此一為開路而拆老屋之方案成為具重大爭議的都市議題。規劃過程中，考量城門本屬軍事設施，其建築性格嚴肅剛硬，因此建議各空間元素宜與城門量體做規整的對應，另也建議延平北路設置較寬的安全島讓行人駐足觀賞北門，並設置地下通道通往鐵道部及捷運北門站。有關生態與微氣候亦為重點，作法之一是建議在廣場西側設置較密集多樣的植栽區。

成為西區門戶計畫的首發工程

北門廣場的闢建在2014年市長選舉期間成為競選議題，2015年則以西區門戶計畫為上位計畫開始實際工程之施作。前述北門廣場規劃案等整體規劃由文化局與都發局執行，路型施工為新工處、廣場空間設計施工則由公園處執行。

市府在啟動西區門戶計畫時的新聞稿中說明「臺北城的歷史魅力必須重現」，附近具有清朝、日本時



圖2 2009年的北門高架橋僅剩主橋，捷運北門站亦正施工中

¹ 筆者曾參與該案之市民參與活動及工作會議討論。



圖3 2017年闢建完成的北門廣場(2017年, 林一宏 攝)

期至民國的豐富歷史資產，而「北門作為本區重要的歷史亮點，西區門戶計畫就將從北門廣場的重現作為起點。」自此，北門廣場成為西區門戶首項被執行的計畫。在車流龐大且動線交織的北門周邊，市府選擇在2016年春節期間先行拆除北門高架橋，配合的都市計畫變更案則於同年7月公告實施，由新工處執行的路型調整工程則同步進行。整個路型調整工程是一個「化繁為簡」的過程，即將零碎的交通分隔島整併為廣場、忠孝西路向北「甩」成一個大彎道、中華路則改為筆直向北接上塔城街(塔城街在數年前捷運松山線施工期間已完成拓寬)。該工程在拆橋前便先在北門南側開闢車道，以供工程期間臨時通行之用，這可能是此地史上道路面積最大的時刻，同時間三井倉庫拆移到原位置東側數十公尺處的空地鐵棚中等待重組(已於2018

年11月重建完成開放使用)。路型工程進行期間，廣場空間設計及施工也同步進場。2016年的平安夜，北門與鐵道部、臺北郵局合辦點燈儀式，作為西區門戶階段成果的共同行銷宣傳活動。北門廣場在2017年陸續完成開放使用，市民得以步行的方式親近古蹟北門，享受難得的都市中心開放空間(圖3、圖4)。

再現北門週邊舊城空間型態的新路型

2017年路型調整完成後，北門周邊從超大型路口，簡化為兩個單純的正交路口—北門正面迎接延平北路所形成的T字型路口、中華路往北直通塔城街與忠孝西路交會形成十字路口。就車流功能而言，忠孝西路向北「甩」成一條雙向八至十線的超大彎道以繞過北門廣場，塔城街及中華路擔負起過

去延平北路的车流，延平北路車流量大幅減少，未來朝向以友善步行為主的空間規劃。

從分到合—從歷史考察北門圓環的形成

回顧歷史，北門城內的城門街是今日博愛路，往北出城通往大稻埕的主要道路是今日延平北路，作為護城河的溝渠流經北門甕城時向北彎曲，其彎曲形態一如北門廣場完成後向北彎曲的忠孝西路(圖5-1)。日本時代將城牆拆除開闢寬大圓道，在城的四角和各城門設立圓環(最後設立的圓環是小南門)，但唯有城的西北角未設置正對道路的圓環，

可能是因與北門相當接近，加上鐵道經過，而形成一個東南側缺角的半圓空間，這個空間日後稱為「北門公園」，由西三線道(今中華路)北上的車輛在此向右大轉彎往北門圓環的方向而去(圖5-2)。但若細看1907年的都市計畫圖，這個大彎道其實並未正對北門圓環，而是順著軌道南側，有偏北繞過北門之勢。1932年的市街改正圖或許有了解答，此一大彎道繼續順著鐵道南側向東延伸通往臺北車站前廣場，此計畫道路即戰後才短暫開闢的北平西路²。此後，因為這樣的道路布設方式，城



圖4 從鐵道部俯瞰闢建完成的北門廣場(2018年)

² 順著鐵道北側的道路則更向北偏，直通今日延平北路，推測是為了避開北門圓環直接連通大稻埕與艋舺所規劃的道路，日後鐵道部廳舍的南翼即順此道路北側興建。北門廣場興闢後，此道路廢棄成為開放空間，僅剩一道寬約一米的紅磚人行道作為歷史見證。



圖5-1 1903年市街改正前臺北城的城牆西北角和北門是距離相近但各自獨立的兩處空間(中研院百年歷史地圖, 1903年最近實測臺北全圖)



圖5-2 1907年日本前期的市街改正計畫將城牆拆除,北門設置圓環,城牆西北角空間被弱化,西三線道(今中華路)車流沿鐵道南側引導至北門圓環,鐵道北側另闢道路(A)繞過北門圓環,日後鐵道部廳舍緊鄰其興建(中研院百年歷史地圖,1907年臺北市區改正圖)

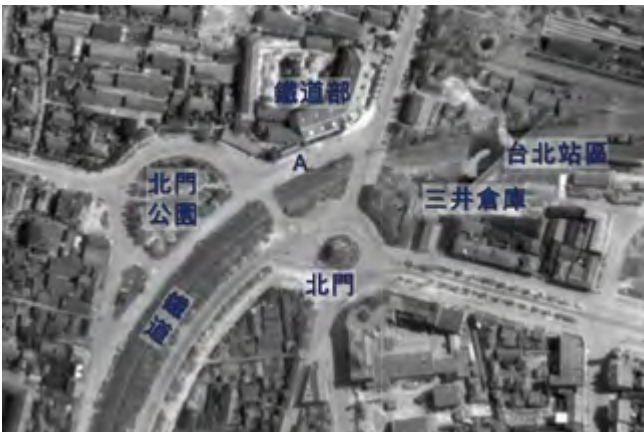


圖5-3 1945年日本時期尾聲的北門周邊,仍維持1907年市街改正計畫的街道型態,北門公園和北門圓環已成型,道路A旁的鐵道部廳舍已建成(中研院百年歷史地圖,1945年美軍航照影像)

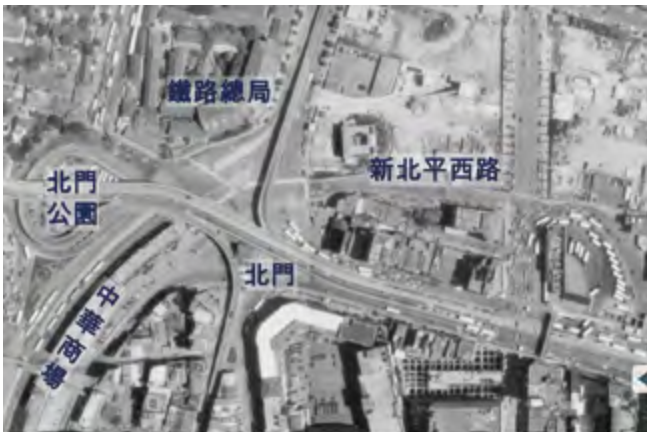


圖5-4 1991年北門被高架橋貼身而過,地面亦已非圓環。此路段鐵路地下化已完成,中華商場仍在,都市計畫下的新北平西路已成形(臺北市歷史圖資系統,1991年航照圖)

之西北角空間已無法被辨識,而成為以北門圓環為核心之超大路口的一部分(圖5-3)。至於北門圓環本身,曾有論者認為北門當時作為都市中心,應規劃為向外輻射出道路的圓環。日後此路口確曾有高達八條道路在此交會,該路口的不規則形狀自此開始形成,道路中用於區分車流的小型分隔島漸漸增加,距離圓環的外型越來越遠,影響更大的,是市民越來越難以步行的方式靠近古蹟北門。

作為臺北市南北交通樞紐,北門地區車流量相當龐大,為紓解日漸增加的車流,1978年興建了一座共有5條引道的北門高架橋,甚至此地唯一的正圓路型—北門所在的小圓環,也因配合車流需

要而調整成不規則狀(圖5-4)。影響所及,因為高架橋的遮蔽和車流快速穿越,北門幾乎失去地標的角色,多數時候北門二字只見於公車站牌上,人們經常忘記了城門仍實際存在著;另一方面,也因為高架橋環繞且緊貼北門城樓而過,當市民看著形同被霸凌的老城樓,對於文化資產的保存意識無形中應當也有所增長。儘管1990年代以後的鐵路地下化和捷運系統改善了臺北整體的交通狀況,但每到上下班時間,北門仍是車流緩慢的熱點。即便到2016年北門橋拆橋前後,市府仍須將警察派回重要路口疏導上下班期間的車流,總之,百年以來北門附近道路面積雖大量增加,交



圖5-5 2016年北門廣場闢建初期拆除北門高架橋,北門南側另闢工程期間臨時道路(中研院百年歷史地圖,2016年臺灣通用正攝影像)

通狀況卻持續繁忙,也甚少提供舒適的公共開放空間給行人。

由合復分—北門廣場新路型的兩個路口

從以上的發展歷程來看,交通需求成為百年來北門都市空間型態的主要控制因素,但在都市景觀與文化資產觀念更加被重視的時代,拆除高架橋屢屢成為討論焦點,實際上則因為鐵路地下化及使用率不佳等因素,而陸續拆除部分引道,從2002年的空照圖顯示僅剩連接忠孝橋的東西向主橋。直到北門廣場計畫引入,於2016年春節將橋體完全拆除(圖5-5),2017年北門廣場與周邊路型調整完成,自此延平北路止於北門前形成T字型路口,廣場西側則成為中華路塔城街與忠孝西路正交的十字路口(圖5-6)。另外,連通北門東北角的北平西路此時也被保留下來,北門廣場規劃案曾建議該道路避免銜接延平北路,以便延平北路未來朝向人行空間規劃,但該道路主要作為機場捷運地下停車場車輛進出,故此建議無法獲得同意。今日北平西路成為北門廣場東北側的一條奇特岔路,車輛稀少且幾無號誌,後續仍待交八廣場相關規劃予以調整改善。

從歷史的角度考察,北門廣場完成後的新路型,大致恢復成過去臺北舊城北門週邊的空間型態,



圖5-6 2017年完成後的北門廣場,因道路設計而呈現不規則的輪廓,廣場南側道路縮減、北側忠孝西路以大彎道繞過廣場,新路型的兩個大路口再現臺北舊城北門週邊空間型態(臺北市歷史圖資系統,2017年航照圖)

即通過北門進出城的路口,以及原為西北角樓的都市空間終能分開,回到各自獨立的兩個空間。其次,延平南路與北平西路可分別代表城內及臺北車站站區之空間變遷,開闢新廣場則代表這個時代對古蹟保存與開放空間的追求,展現不同時代的規劃想法。

交通規劃決定的空間尺度與型態

大動作整理了路型,重塑了臺北舊城建城時的北門與城牆西北角空間,接下來則是廣場空間的設計。此處所討論的廣場空間係指新路型所包圍的人行空間,約可區為兩個層次討論,本節先討論有關廣場的尺度與空間型態,下節論及空間設計與設施。

道路設計決定的不規則廣場輪廓

回顧近年相關規劃案,都發局在2005年「臺灣歷史文化風貌保存計畫—臺北三市街」(圖6-1)、2006年「中央車站與中央公園」規劃案(圖6-2)、2008年「交六交八廣場及人工平臺」規劃案(圖6-3)及2011年交工處北門高架橋拆除評估案(圖6-4),均建議高架橋拆除、北門四周劃為廣場、忠孝西路在廣場北側形成大彎道。至於廣場南側的延平南路和博愛路,2006年中央車站案該二道路北端均止於廣場,



圖6-1 2005年「臺北三市街」規劃案將北門廣場向南納入臺北城範圍，主要由南側進入廣場(台灣歷史文化風貌保存計畫—台北三市街(城內、艋舺、大稻埕))

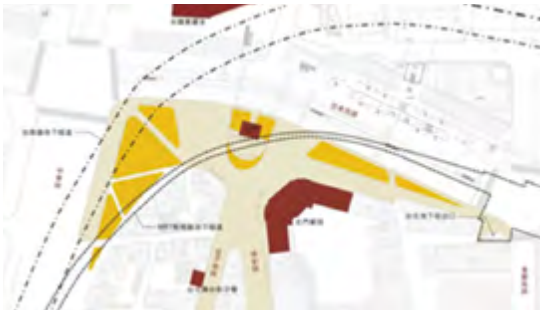


圖6-2 2006年「中央車站與中央公園」規劃案已有較完整的都市設計內容(中央車站與中央公園整體規劃設計案)



圖6-3 2008年「交六交八廣場及人工平臺」規劃案之空間型態延續中央車站案(臺北車站特定專用區交六交八廣場及人工平臺系統初步設計案)



圖6-4 2011年完工處北門高架橋拆除評估案，道路緊貼北門北側而過，廣場範圍須高度配合交通規劃，南側博愛路等仍維持車道(忠孝橋(忠孝西路高架橋引道)拆除可行性評估及動線規劃案)



圖6-5 2018年西區門戶計畫中的北門廣場規劃圖³

北門南側成為完全的步行空間，至於2011年交通單位執行的研究案則建議維持道路但縮減路幅。2011年交通單位的路型案對今日北門廣場的形成甚為重要，在2014年文化局北門廣場規劃案啟動之初，其研究成果便已交付給受託團隊作為工作前提之一。對照今日完成後的路型及廣場輪廓，與前述歷來各規劃案大致相似，主要差異在廣場北側彎道的幅度，以及廣場西側中華路的路幅。其中，除了古蹟北門之可及性—四周讓出人行空間—屬文資面向的考量，其餘有關廣場的實際輪廓範圍，則是由四周道路所決定。換言之，北門廣場之所以形成今日這個難以喻明的不規則平面(圖6-5)，主因仍是源自交通單位2011年規劃案有關道路設計的技術性要求。

廣場北側的彎道尺度與設計

細究廣場設計，廣場北側的彎道(圖7)，歷年規劃案均以車道擦過北門北側為原則，但此實與過去高架道路貼身而過並無差別，進入實際規劃設計階段時，顯然無法滿足重視文資之規劃原意，因此，有關城門北側應留出多大的人行開放空間，成為重要議題之一。若考量文化資產的完整性，可以輕易得到「留出甕城範圍」的答案，但今日廣場北側較過去各研究案大幅北推，其實不只是為了留出甕城空間之文資考量，更是希望獲得良好的休憩空間尺度與視覺景觀。至於向北推移後的彎道幅度，因為速度等道路設計要求，彎道東端已相當接近重慶南路、西端則是到塔城街仍無法回正拉直，因此塔城街中華路和忠孝西路雖為十



圖7 從北門廣場北側忠孝西路大彎道西望(2018年)

字路口，但非完全垂直交會，與過去城牆在此直角轉彎的空間稍有不同，寬大的道路與廣場應有的安靜氣息亦有所落差。

回顧北門廣場規劃案關於北門前的都市設計建議，包括北門作為軍事建築而應有的莊嚴感，因此建議部分設計能對正對北門城體所形成的規線，例如忠孝西路的彎道能以北門南北軸線作為對稱軸、而延平北路中心線則可與此軸線重合，作基本的歷史路徑保存。另外希望行人穿越道可與城門軸線平行，最好能對稱設置左右兩處，甚至曾有行人專用時相或徒步區之提議，使北門前有車輛淨空的機

會。但此建議並非期待北門廣場成為一個規矩嚴肅的空間，該計畫關注水與綠的生態環境討論明顯更甚於此，此建議主要仍是期待新舊空間能有深度的



圖8 廣場北側行人穿越道直通城門門洞(2018年)

³ 引自西區門戶計畫網頁，<http://tpstation.com.tw/integratedplanscheme>。



圖9 完成後的廣場，延平北路路型劃設正對城門(2018年)

對話。但完成後的忠孝西路並未形成工整的對稱彎道，道路中央的實體護欄考量車流安全順暢而東西不等長，偏東的護欄缺口成為行人穿越道經過之處，且該行穿道直通往城門，似是為了再現甕城內路徑，也給予行人最短的穿越路徑(圖8)。規劃案另一部分的建議則是思考可能的行人觀景點、甕城和護城河的意象設計等，例如將延平北路上的中央分隔島加寬，使人可駐足觀賞城門與廣場空間(圖9)。然此分隔島的寬度若過大，在延平北路新路型確認為雙向四線道時，便將壓縮道路兩側人行空間，例如車道邊緣距鐵道部古蹟牆面已不足10米，此處之取捨，將成為後續延平北路開放空間設計的重要議題。

廣場南側作為入口空間的交通寧靜區理念

廣場南側係以博愛路與延平南路作為廣場界線，歷年規劃案多建議該二道路減少交通量，甚至期望附近成為徒步區，以便作為進入廣場的主要路徑。今日二道路北端靠近廣場處均縮減為單線道，夾峙成一處長頸型空間，與南側熨斗型建物相接(圖10)。其中，博愛路往北沿頸部東側彎道向東轉向忠孝西路，其未設號誌展現交通寧靜區的交通理想。惟該處車流甚多，尤其仍為眾多公車經過之路線，進出北門廣場的行人又以橫越此處路口者為最多，應有更進一步改善的可能，讓行人

更安心。延平南路經長頸西側亦成為單車道，車輛由中華路經此彎道左後轉彎進入延平南路，此處車輛稀少，市府後續委外進行延平南路徒步區的規劃，令人期待。熨斗建物前有一車道可供博愛路車輛向左迴轉到延平南路，因此在空間型態上，北門廣場雖已非難以企及的孤島，但實際上仍然是被道路包圍而無法完全安心地以步行抵達之處。至於該熨斗型建物雖只三層，未如紐約熨斗大樓之高聳，但卻是入城後最先進入眼簾之建物，為重要的都市空間記憶，加上其熨斗尖端的銳角，起因於19世紀末期建城之初前後兩位主事者的風水觀差異⁴，這個道路銳角及熨斗建物實代表多重的歷史意涵。

期待更多元自然且富想像力的廣場空間設計

規劃階段的廣場空間想像

關於廣場的整體空間架構，規劃階段以確使北門古蹟本體可以成為廣場的主角為重要目標，因此北門廣場規劃案的圖上，靠西側中華路一帶成了一座小森林，北門南北兩側植栽較稀疏，將城門、城門街與南側的熨斗建物呈現在此歷史路徑上，也因此討論了甕城、城門兩翼城牆及護城河等局部復原的必要性；另外亦討論是否需以地下空間穿越忠孝西路，連通對側的鐵道部園區和捷運北門站。實際上忠孝西路下方各種車輛隧道和大型民生管溝群集，地下連通相當不易，但思考廣場行人向北側連通受忠孝西路阻隔，亦期望鐵道部等大型古蹟區的空間整合，規劃團隊仍將此提案列入長期的工作。連通空間的出口可能位於城門的西側，因此該處空間可做下沉廣場迴避地面大量車流喧囂，也可

與城牆局部復原共同思考，讓廣場有垂直向的空間變化而更具豐富感。

這個地下連通空間顯然很難是單一的長條形隧道，其中一種想像是多條寬度不一的地下通道，同時穿行在各個既有隧道管溝之間，通道內的行人經常需左右轉彎或上下升降，通道可能交錯，亦可有分支聯繫。若管溝之間的空隙較大，也可能出現較寬大的房間，甚至可以遇見臺北舊城的地下遺構。這個可能形似蟻巢的空間，可以作為地下博物館，展示著北門地區的都市發展歷程，觀眾在地下空間的複雜移動過程中，理解自己無時不夾處於這些複雜的隧道管溝之間，體驗了舒適體面的現代生活背後，藏有這些見不到的各種地下工程建設。這種體驗呈現的是都市現代化的過程，為現代性的具體面貌之一，恰與鐵道部園區的現代性主題有所勾連。

廣場空間設計

進入設計階段，市府進行了簡易的考古發掘，以三處2米見方探坑以了解甕城的位置。有關甕城、城門兩翼城牆和護城河水體如何納入設計，經歷了



圖10 作為主要行人出入口的廣場南側需穿越博愛路，熨斗型建築為重要的都市歷史意象(2018年)

許多討論，也成為三井拆建爭議的議題之一。過程中，設計團隊曾嘗試以不同形式、量體復原兩翼局部城牆或其意象，但均未有結果。對照後來完成的廣場空間，城門仍舊以碉堡的形式獨自立於廣場東側，附近全無其他新建物。舊有城牆及城門街以不同鋪面及高差示意其原有位置，護城河等水體則未見設計上的回應。基本上，整個廣場的東半側是一個以北門古蹟本體為主的空曠空間，鋪設灰色及土黃色石材，南北可通視臺北郵局及鐵道部(圖11)，行人由臺北郵局跨過縮減為單車道的博愛路進入廣場，沿著象徵城門街的石材鋪面穿越城門門洞，於北門外原甕城中停等長達兩分鐘的紅綠燈，分兩段行穿道到達對側的鐵道部。關於延伸向北側的地下通道，並未納入本次設計之中，廣場亦無刻意下挖的空間，僅城樓部分地板降低到舊高程，使得門洞中原來因鋪面加高而無法關閉的厚重門板得以再次開闢。

面對快速道路般的忠孝西路大彎道，設計者則選擇沿彎道堆疊土石為小丘(圖12)，不影響廣場對外的視野，又可稍微緩解車流帶來的壓迫感，也為廣場製造一些難得的空間變化。廣場南側沿著中華路進入延平南路的彎道，則堆疊了較高的小山，為廣場西南製造端景，亦為機電空間所在(圖13)。此山丘上植喬木，行人可登步其上，曲行於山頂樹林間，石塊有的可為座椅、有的仿如山形並標示山的名稱加上歷史說明與捐獻者，這些中式庭園元素應當為設計者的喜好與選擇(圖14)。廣場中段地面設置大型的石材解說牌，將老地圖直接鐫刻其上，並且堆砌大型石條說明城牆的基礎構造形式(圖15)。廣場最西側地面鋪設軌距1,067公分的鐵軌大

⁴ 資料來源：黃富三著，1995，《臺北建城百年史》臺北：臺北市文獻委員會
臺北城建城之初先修建道路，知府林達泉認為臺北盆地以大屯、觀音兩山雄峙水口，故以正北作為道路方位(北極星座)，屬理氣風水，後來主事者臺灣兵備道劉璣依形法風水改將城牆依七星山勢之方向興建，今延平南路為日本時期平行西三線道(原西城牆，今中華路)而開闢，因此構成今日此一銳角。

彎道，說明過去地面鐵道的位置。再往西沿中華路向西南側延伸的空間，則仿製石條及卵石道路的舊式鋪面。

整體而言，建成後的廣場動線安排大致與規劃階段相同。實際體驗廣場空間發現，此設計案無疑提供了相當良好的視野，廣場中央有寬大的空間可供活動，南北土丘及喬木配置使之形成較內聚的空間，使北門廣場成為一處新而且似隱埋於川流車陣中／陷入城市地平線的都市空間。儘管博愛路車流眾多，跨過忠孝西路的紅綠燈需費時等待，廣場東側行人略顯匆匆，但廣場整體動線安排順暢，尚

未有難以停留之感，廣場西側則予人舒緩的空間感(圖16)。但相對的，隱埋於鬧市的性格也讓北門廣場的對外關聯性降低，除了廣場東側因為地面幾無新增設施，而使鐵道部、北門與臺北郵局視覺上得以輕易串聯之外，整個廣場因四周道路環繞呈現實質分隔的狀態，位居都市中央重要區位的開放空間，因此獨立於周邊環境。此外，廣場上的座椅略少，植栽等自然元素比例上亦偏低，雖整體空間感舒緩，但較難提供遮陰與長久駐足。至於城牆石與舊式路面等仿製的歷史元素，與實物稍有差異而略顯失真，若在設計上採取適當的轉化



圖11 廣場東半側是以城門為主體的開闊空間(2018年)



圖12 從北門廣場北側忠孝西路大彎道東望，可見略高起的土坡與堆石(2018年)



圖13 廣場南側沿延平南路設較高土坡(2018年)



圖14 南側土丘上的庭園路徑(2018年)



圖15 廣場西側的大型解說牌(2018年)



圖16 傍晚停駐於廣場的行人(2018年)

手法，例如相同材質但不同砌法、簡化或變形等，應可獲致更佳的空间表現，將歷史意涵透過新設計加以「翻譯」，使市民易於正確地理解。因此，若以上述新作設施為角度加以討論，雖費心仿製歷史元素並堆砌巨石塑造地景，但缺少小尺度的細節勾勒以貼近使用者需求，稍顯可惜，廣場設計在這部分仍有更大開大闢的可能。

重現台北城歷史魅力的北門廣場

北門廣場完成後，周邊與西區門戶相關的工程仍持續進行中，例如三井倉庫(圖17、圖18)的拆建與再利用、交八廣場景觀工程等。作為一個具有豐

富文化資產意義的都市空間，北門廣場闢建完成後，新路型的兩個大路口形同復原了臺北舊城的北門與城之西北角的空間型態，可謂不自覺地完成了一次「空間復舊」。規劃設計過程中來自交通專業的影響甚大，其中以三井倉庫之拆移為最大缺憾，另則為新路型決定的不規則廣場外廓、廣場周圍仍被快速車流環繞而致行人步行進出仍顯不安等。廣場內部則被塑造成一個尚顯舒適的戶外空間，設施與停等功能則有再加強的餘裕，但整體而言，北門此次亮相，重新成為周遭都市空間的中心，是一個以都市設計方法創造良好都市休憩空間，並同時彰顯文化資產價值、重現歷史魅力的重要案例。 ■



圖17 拆移前的三井倉庫(2016年)



圖18 拆移後的三井倉庫仍位於忠孝西路邊，企圖維持原有的騎樓型態，半圓山牆為新作物，原位置緊貼三層灰色建物之左(2018年)