

大隱於市的現代性櫥窗： 北門外地區的都市發展特質

A Window Exemplifying Modernity Hidden in the City -

Urban Development Traits Outside the North Gate

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

一、前言

國立臺灣博物館近年推動臺灣博物館系統計畫，目前進行鐵道部博物館園區的規劃建置，完成後將與臺博本館、土銀展示館和南門園區共同經營，構成首都核心區的主要文化意象。鐵道部是日治時期掌理全臺鐵路運輸的機構，也是今日鐵路局的前身，這個公家單位在日治的1918年到1920年間，在北門外完成了一座嶄新的辦公大樓，也就是現在的國定古蹟鐵道部廳舍。

觀察鐵道部周邊空間在歷史上的建設發展與地景變遷，包括鐵道、機器局等交通與工業發展，可以清楚地看到鐵道部與其西側到河岸的地區，以及北側到大稻埕之間的地區發展，均具有密切的關係。百多年來，此地的發展是以官方、大型及工業為特質的空間變遷歷程，另外，相對於三市街的中心位置和後來的發展過程，北門外明顯呈現為一個都市邊緣地帶，因此，擁有豐富文化資產的北門外地區，在都市化過程中所展現的疏離感，以及都市空間本身具有的現代性意義，為臺博館在此建置鐵道部博物館預設了發展定位。

本文討論的範圍大約在今日河岸、長安西路、延平北路、忠孝西路之間，大致是日治時期泉町的範圍，本文略以「北門外」地區稱之。這個區域的北側，傳統上屬於大稻埕的範圍，延平北路以東從日治中期以後明確作為臺北車站站區範圍，南側在1882年之後緊鄰臺北府城北門，西側則是河岸。

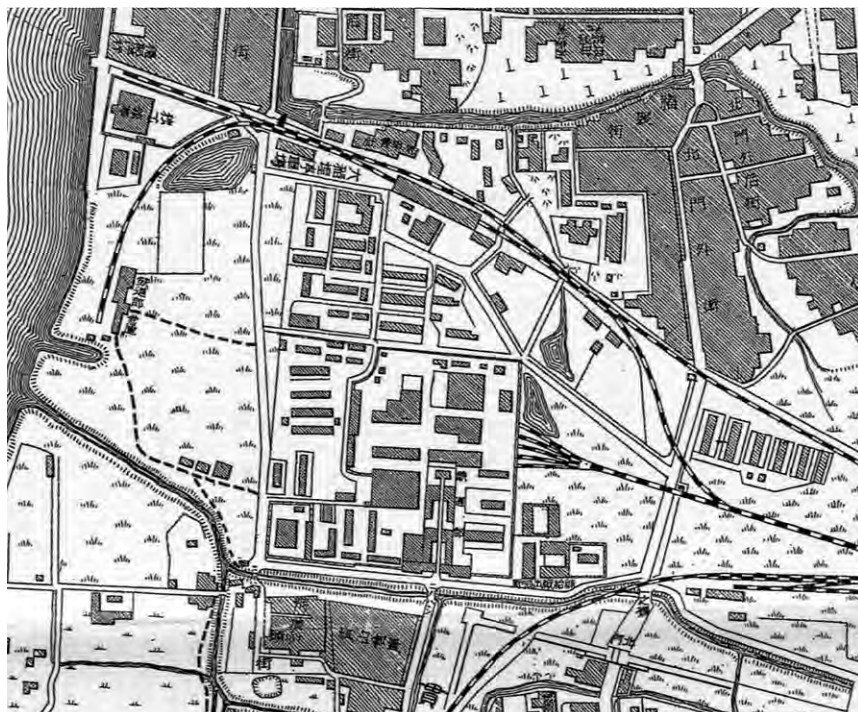


圖1 治初期北門外地最重要地景是鐵路和機器局廠房(資料來源:1903年〈最近實測臺北全圖〉,中研院百年歷史地圖)

二、起初的地景

臺北盆地的都市發展與淡水河運密切相關，初期大抵以八里、新莊、大龍峒等地是較早發展成市街的地方，也是清代官署早期設立之處。但是淡水河畔的艋舺後來居上，發展成更具規模的城鎮，與臺南府城和鹿港並列而有「一府二鹿三艋舺」之語。此後最重要的發展源自1861年五口通商淡水開港通商，淡水河從中游的大溪到河口的淡水，形成一個河港貿易體系，生意的對象開展到全球，福爾摩沙茶成為知名品牌銷往世界。這個時候艋舺北方數公里的另一個河岸城鎮大稻埕，已成為淡水河沿岸最重要的貨物集散中心和北臺灣最大的對外銷貨碼頭。

大稻埕的都市發展起於1853年艋舺頂下郊拚後，同安人落敗而遷來此處落戶，又逢1861年淡水開港，迅速取代了艋舺成為重要城鎮。大稻埕的中心街道就是今日的迪化街，一開始發展的是民生西路和歸綏街之間的中街，街道並漸向南北延伸發展。中街往北的發展，一路延伸到今日的迪化街二段，通往大龍峒，中街往南延伸則發展出南街，也就是今日永樂市場的路段。但往南的發展大約也就在永樂市場以南一代緩了下來，主要的原因就是再往南多是沼澤埤塘，建築或道路的施工困難，無法聚集住民形成商街。這塊充滿沼澤埤塘的地區，大約就是本文所討論的北門外地區。



圖2 北門外地區1945年空照圖(資料來源：臺北市府都市發展局)



圖3 北門外地區2014年空照圖及重要建物之概略位置(底圖來源：臺北市府都市發展局)

日後臺北城選址於兩大市鎮—艋舺和大稻埕之間，建城之時將木椿深植於地下，與此地地質鬆軟有關，另外，其遠離河岸建城，主要應與腹地不足有關，另外或可解釋為中國城池建設具有的大陸性格，但或許亦稍解決了河岸地質不良的問題。此外，老地圖中亦可以看到多處溝渠橫越此地區，部分被引為護城河的水源，機器局1885年興建時以「開溝、填河」等整地工程為重點工作，日治時期北門外的照片中則可清楚看到道路或建築旁緊鄰凹陷之地。今日忠孝西路和長安東路，在稍後日治初期的地圖中可以見到均為溝渠。這些河溝縱橫、多沼澤埤塘的狀況，就是北門外地區在19世紀後半時期最初的地景印象。

三、1880年代中期的工業建設

北門建成於1884年臺北府城完成城池建設之時，北門開於北城牆的西端，其原因應該就是城的西北側距當時最大城鎮大稻埕較近。由北門向城外延伸通往大稻埕的道路，老地圖上標示為北門外街，也就是今日古蹟鐵道部東側的延平北路。城池完成後，從北門一出城，路左側有一牌坊，穿過牌坊便可通往魯班廟等建築，位置大約在今日鐵道部街廓南半側，廳舍南翼和食堂之處。魯班廟再往西的位置，1885年官府在此分期興建了機器局，機器局廠區長寬均約200公尺，在當時是相當大型的廠房，再往西還有伐木局，均被視為中法戰爭後自強維新思潮下的工業建設，也成為臺灣工業的重要起源地，其地位被譽為一如今日的竹科。

機器局原規劃作為軍需工廠，前後共分三階段施工，第一期於1885年開工、1886年完工，第二期則進行礮彈機器廠、汽爐房、打鐵房等規模較大的廠房，兩期工程都在巡撫劉銘傳任職時進行，接任的第二任巡撫邵友濂則在1892年完成第三期工程，包括加強軍事武器和鑄幣的功能，生產功能轉變為多功能的近代工廠。工廠的運作需要許多專門技術人員，因此邀聘了許多西方人擔任工廠監督，初期以英國人為主，1888年開始由德籍的畢第蘭任職監督。從日人接收改作為臺北砲兵工廠所繪的圖面可以知道，整個廠區北側為主要的廠房，南側偏東為行政管理區，兩側為服務區和宿舍區。行政管理區主要為一合院建築，照片上可以看到這座衙門的第一進建築之兩側山牆為高聳的封火山牆，這和當時城內的布政使司衙門的建築形式是相同的。廠區最西端有一



圖4 日治時期的機器局建築前仍可見與地面高差甚大的溝渠(資料來源：1999年《臺灣傳統建築匠藝(第二輯)》)

座建物，在1911年鳥目圖上可見為外圍拱廊的二層殖民建築，即為畢第蘭所居住。

這個劉銘傳時代的臺北機器局，雖然建物為日人所沿用，但1934年臺北工場遷廠時便陸續拆除，因此多年來，機器局只在老圖面和文獻上出現，位置也僅知大約在今日鐵道部西側的官舍區，也就是塔城街、忠孝西路、西寧北路和鄭州路之間的街廓（今日都市計畫的E1E2街廓），至於其實際位置則要在幾次考古工作後方能大致了解。首先是2006年底鐵道部街廓之西南角，發現了長年深藏於雜亂建築群之間的老牆體，推測就是機器局廠區的東側圍牆，也在地面下發現了日治時期常見的石板道路。2007年後半年到2008年初則出土了衙門第一和第二進的建築基礎；2010年進行官舍區內的考古工作，包括西側拱廊建築位置的發掘。前述這些建築遺構，在地下的位置最深僅有50-60公分，是近年都市和近代考古的重要案例，也是後來古蹟機器局指定的主要內容。

清代官府在此地的建設，除了機器局等工業設施之外，還為了吸引洋商發展貿易，在大稻埕南街以南和以西的河岸一代建立洋人居留區並闢建新式街道，包括六館街、千秋街等，後來成為今日的貴德街和南京西路，此時期河岸地區已有數座洋行，應延續自大稻埕河岸的眾多商行。至於北門外街，從1895年臺北及大稻埕略圖中所見，北門內外建物稀少，大約今日鄭州路口附近才有連續的建築，顯示此處應由北端的大稻埕向南發展。至於北門外街東側的田野，不久後就建起鐵路，但要再經過20多年後日治時期開始建設的臺北車站後，才有大量的建築與設施。

總之，1880年代中期的北門外地區，大型工業廠房機器局的興建，可說是此地區第一個發展高峰，但多數地區仍為一片田野。機器局以外



圖5 古蹟機器局石砌牆西側立面(2007年4月16日攝)



圖6 機器局第五號倉庫和牛肉麵街鄭州路38巷(2007年7月26日攝)

地區的空間發展，大體與大稻埕市街較有關係，可視為大稻埕市街南側的延伸範圍，包括新式街道、北門外街和河岸的洋行等，均與大稻埕南側的發展相連。

四、清末北門外的鐵路建設

1880年代中期陸續完成臺北府城、機器局和大稻埕南側的商業街道之後，官府在1887年開始更重要的實業建設—鐵路，這也是清末北門外空間地景上最重要的改變。

劉銘傳時期的規劃是興建基隆到臺南府城的鐵道，實際於1887年6月開工，從大稻埕開始興建往基隆的鐵道，1891年完工，其後再由大稻埕往南興建，1893年到達新竹。1887年完成的大稻埕火車站可以說是第一代的臺北火車站，他的位置在大稻埕南端，距離新式街道千秋街南端不遠，車站再往南便是機器局和臺北城。關於這個車站的選址，選擇靠近北臺最大城鎮大稻埕、全臺行政首府臺北府城和仍然具有運輸功能的淡水河岸之間建立火車站，是理所當然的區位選擇。其實際位置大約就是今日中興醫院院區北半側，靠近長安西路之處。

大稻埕火車站是一個終端式車站，鐵道向東離開車站後，沿著府城北城牆之外向東略偏南的方向，掠過城牆東北角和「全臺鐵路商務總局」後，前往錫口(松山)和基隆。全臺鐵路商務總局是清代管理鐵道運輸的官方機構，或可說是上一代的鐵道部。至於大稻埕南下前往新竹的路線，在火車向東離開大稻埕車站後，大約在今日臺北車站(第四代車站)的位置向北彎曲，繞過大稻埕市鎮的東郊和北郊，在今日臺北大橋略偏北側設橋過淡水河往西南而去。這座鐵道橋因為河面寬深，興建難度高，日後屢遭沖毀。這條鐵路不經過另一個大城鎮艋舺，原因與艋舺民風保守有關，其無法接受火車這西方玩意經過，與1860年代抗拒淡水開港通商而將商機拱手讓給大稻埕或有相似的過程。

大稻埕火車站雖是一座終端式車站，但軌道仍然往西延伸了一段，軌道轉彎向南，主要是為河岸地區和碼頭貨運有關。另外，鐵道在向西通往大稻埕車站之前，有另一條軌道偏南直接進入機器局，顯然機器局生產的軍用品或者其他產品需要向外運輸，機器局所需產品原料、鍋爐燃料等，也需要大量運入廠區，而且機器局本身即有修理火車的功能，應當是最早的火車修理工廠。

五、車站東移與北門周邊的改變

今日的鐵路是日治初期重新定線施作的，大稻埕車站因為都市發展的此興彼落，日治政府另於1901年在今日館前路北端新建第二代臺北車站，西部縱貫鐵路則完成於1908年。這條重新定線的鐵路在穿越臺北市中心時，大約呈正東西向，與清代鐵路的舊路線有兩處交叉，大約在今日臺北車站和建國啤酒廠南側。但日治改線後，今日臺北車站以西的軌道並未完全拆除，站在今日臺北車站或機場捷運臺北站的位置向西看，大約分北中南三股軌道向西而去。向北的是原來通往大稻埕車站的路線，中間是通往機器局廠區，向南則是新建的縱貫鐵路。

關於向北的軌道，成為1901年通車的淡水線的一部分，在第一代臺北車站西南方河岸處新設一車站成為淡水線的始發站。1908年原第一代臺北車站站體拆除，原地改建新車站，淡水線始發站東移至此，但客貨功能均已減弱。至於舊站體卸下的鋼製屋架隔年用在臺北工場新建的車輛修理工廠和塗工廠上，車輛修理工廠即今日古蹟臺北工場。隨著都市化腳步加快、淡水河運功能減低，1916年淡水線客運功能再度東移到今日機場捷運站延平北路側的北門乘降場。這個逐漸東移的車站和客運功能，實際上也體現了北門外地區雖然都市化程度漸高，但都市發展的重心已由大稻埕移往新的臺北車站地區。今日站在鄭州路與延平北路口，依然可以看到西北街廓的雜亂建物中，大致有一條西北-東南方向的分界，此即過去軌道穿過的位置。

在中間的軌道即通往機器局內的軌道，這股軌道穿越今日延平北路進入今日鐵道部街廓，但當時仍只在南方不遠處有舊魯班廟等建物，此街廓大半範圍都是空地，甚至曾作為運動場，直到1909年臺北工場東拓和1918年鐵道部建物陸續興建後，鐵道部街廓才有較多建物。

至於向南的軌道，則是日治時期新的西部縱貫鐵路路線，其在北門外由西向南大轉彎，老地圖中可見到轉彎的過程中，先突破北門西側的部分北城牆，再突破西城牆北端，然後緊鄰著西城牆外向南而去，下一站是位於今日愛國西路和中華路口的艋舺車站。臺北府城的城牆大約在1910年之前便全部拆盡，我們在1903年的老地圖中可以看到，因為鐵路在此的大轉彎，連續兩次穿牆而過，城的西北角樓被孤立於鐵軌西北側，這個角樓在2007年後半年的考古發掘中並未發現具體的痕

跡。但這個鐵路的大轉彎，卻讓這個路口自此成為一個多岔的大路口，延平南北路、忠孝西路、塔城街、中華路、博愛路和北平西路在此交會。1970年代興建的忠孝陸橋便是為了解決此處大路口的混亂車流並跨越鐵路，但這個建橋的計畫有多個巧合讓北門完整地保存了原貌，首先是1966年因日後興建忠孝陸橋時將拆除北門，因此暫緩了改建北門城樓的計畫，而日後陸橋興建時又遭受異議而改變設計繞道而過成為今貌。隨著大眾運輸的發達，市府規劃於2016年春節拆除忠孝高架橋，並改變地面路型以闢建北門廣場，鐵道部南側亦將出現較寬的開放空間，讓北門和鐵道部重新在市民面前亮相。

六、臺北工場的進駐和遷移

1895年日人接收機器局改為臺北兵器修理所，今鐵道部街廓內的魯班廟則改為本願寺。治臺初期許多事務由軍隊接辦，鐵道事務也不例外，軍方使用魯班廟南側的建物作為鐵路管理的辦公室之一。1899年，總督府成立鐵道部正式接手鐵道事務，此年兵器修理所改為臺北砲兵工場，鐵道部繼續使用臺北砲兵工場南側建物作為辦公處所，年底砲兵工場再改為鐵道工廠，1900年改制為臺北工場。此後，直到1920年鐵道部辦公室遷往今日鐵道部街廓之前，原來的機器局廠區大致維持北側臺北工廠、南側鐵道部辦公區的使用區分，但許多建物仍延續自機器局時代的廠房，因此空間型態仍維持清末機器局的樣貌，但增加了許多廠房建築。

隨著全臺鐵路運輸功能的擴大，臺北工場的建物使用功能漸不堪負荷，縱貫鐵路通車後隔年的1909年，臺北工場廠區向東開拓，大約就是將今日鐵道部街廓電源室以北的範圍併入廠區，並且在這個新廠區新建了車輛修理工場、塗工場和圍牆等。其中最特殊的是這兩座工廠使用了1908年拆除的第一代臺北車站的24組鋼製屋架，今日仍立於車輛修理工場(古蹟臺北工場)內。



圖7 臺北工場舊有道床(2007年4月16日攝)

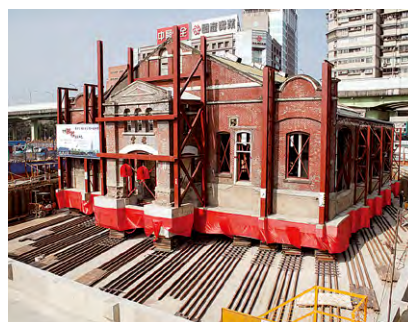


圖8 臺北工場完成挪移準備(2007年12月17日攝)



圖9 2008年配合機場捷運工程，將車輛修理工場(古蹟臺北工場，圖左綠色鐵皮)向南遷移，並開挖出牽車臺遺構(藍色卡車前方)和塗工場基礎

1934年，臺北工場已不敷使用，加上周邊都市發展快速，臺北工場夾處於密集住商建築之間，故此年將廠房功能遷往松山興雅地區，也就是今日的松山臺北機廠，2013年又因為相同的原因再度遷往桃園富岡。北門外的臺北工場沿襲自機器局的舊廠房，其中有許多到1934年間才遭拆除，只留下地面下的建築基礎，地面上則新建起大量的木構日式宿舍，成為鐵道部的員工宿舍區，即所謂官舍區，遺留於地下的建築基礎則在2006年之後的考古工作中陸續被發現。

至於1908年東拓的廠區，則成為鐵道部辦公區的一部分，時至今日，原有的塗工廠、牽車臺、外圍圍牆等均已拆除，僅剩車輛修理工廠是此區唯一的臺北工場建築，但戰後此建物作為禮堂及室內球場使用，且因為鄭州路兩次拓寬，建物長度也只剩約三分之二，牽車臺位置則設置游泳池。日後指定古蹟時，便直接以臺北工場為此一臺北工場僅存的建物命名，並且納入鐵道部古蹟的一部分。

2005年開始的捷運松山線和機場捷運工程施工在即，臺北工場建築也在同年指定，經過許多討論與折衝，2007年將古蹟臺北工場建築以連根拔起的方法，移出工區外，待捷運完工後再行遷回。在此工程進行前，臺北工場的地坪經小心挖除，發現了疑似放置枕木的混凝土地坪，東側外圍則發現當時工廠向東擴建的痕跡，牽車臺亦發現相關痕跡，塗工廠的位置也發現其巨大的磚造基礎仍存於地下，移除現況地坪後，可見三股軌道仍存於現場。

臺北工場和鐵道部，兩個機構的工作性質相近，從清末1887年開始興建鐵路時開始共同使用北門外的空間，到1934年臺北工場遷走後全為鐵道部所用。至於周邊道路在日治1910年代已大致開闢如今日所見，唯有塔城街是在戰後1964年才開闢，鐵道部的官舍區和辦公區自此才一分為二。

七、鐵道部的建設

若說1885年陸續興建的機器局，是北門外地區第一次重大建設，那麼1920年完成的鐵道部廳舍，便是此地區的第二次重大建設，另一次盛期發展。

原來的鐵道部辦公室，主要使用官舍區及今日鐵道部南側的建物。1918年在現在鐵道部街廓興建二層大型廳舍，1920年兩期工程完工

後，鐵道部慢慢遷入此大樓，此即今日鐵道部廳舍建築。廳舍的建築構造，一樓主要是磚構造，二樓及屋架則為木構造。其建築量體高大、造型優雅，一出北門便可見其矗立於寬大路口上，鐵路從其前方經過，臺北車站又在不遠處，區位上與鐵路事業緊密結合。直到1989年，今日所見的第四代臺北火車站完成，鐵路局遷往辦公，此地又經鐵路局其他單位使用後，整個街廓至2009年移由臺博館管理。

戰後，官舍區隨西門町和中華商場的發展而漸漸熱鬧起來，巷弄內小吃美食雲集，曾是臺北著名的牛肉麵街，此地屬河溝頭地區，也幾乎是北門外地區最「熱鬧」的時代。日治時期的官建宿舍係依職務區分等級，這個地區的宿舍等級從部長的獨棟住宅到低階員工的連棟宿舍都有，日治時期也曾設立臺北鐵道醫院和現業員教習所，即員工教育訓練單位，戰後還曾有鐵路小學、鐵路幼稚園、鐵路警察局和國民黨鐵路黨部，儼然是一個完整的生活圈。

今日鐵道部街廓的北半部原屬臺北工場廠區，其中的車輛修理工場戰後後來成為辦公區的大禮堂，曾作為公務集會、運動比賽甚至婚宴場地。街廓內還有福利社、游泳池等，當時的鐵路局已擁有功能多樣且完備的工作環境。今日名為臺北工場之古蹟雖僅指一棟建築物，但卻成為重要工業遺產象徵，包括過去的機器局、臺北工場廠區以及臺灣第一個鐵路車站建築的遺留，乃至於2007年指定古蹟臺北工場時，竟然又須配合機場捷運工程而挪移，具有相當多重的歷史意義。

1990年前後的鐵路地下化是此區發展的轉捩點，鐵路局搬遷、宿舍區員工也漸離開，多處建物在日後成為古蹟歷建，但多數日式木構宿舍至今閒置，陸續遭拆除，這個如同工業村的鐵路局辦公生活圈的發展，就此落幕。

八、周邊街廓的發展

北門外地區的發展當以機器局、鐵道部、臺北工場等發展為主，以下說明其北側與大稻埕車站之間、以及西側到河岸之間的空間發展。

鄭州路以北和長安西路以南之間的空間，最重要的發展當是第一代臺北車站大稻埕車站的興廢，車站南側空間從在1898年的地圖上，便已可見有許多日式宿舍建築，1901年地圖標示其為鐵道官舍、臺北工場西側的河溝頭一帶和諸多位置亦標示為鐵道部宿舍，顯示此地區做為

鐵道部的重要服務支援空間。一直到1941年，原來位於東門外的赤十字醫院，為了臺北帝大醫學院的擴建而遷來此處，建立起多棟東西向平行的長條建築，並以中央廊道串接各座建築，這是日治時期常見的醫院建築配置形式，也大幅地改變了這裡的空間地景，此醫院戰後陸續改制為臺大第二附屬醫院、省立臺北醫院及市立中興醫院，在這過程中亦將過去的大稻埕車站納入成為院區的一部分。中興醫院沿用赤十字醫院的舊建物，一直到1990年代初期才拆除舊建物，改建為今貌，這座大型醫院建築，也幾乎是北門外有史以來量體最大的單一建築物。

今日中興醫院西側的街廓，與北門外街相鄰，可以說是北門外地區一直以來最多商業店鋪的地區，在行政區劃上，長期屬於太平町一丁目，而非本文北門外地區所指的泉町，顯見其都市發展向來與泉町的工業及官方調性不同。至於後來的長安西路在戰後才開闢完成，原來為一河渠和小路。此河渠南側、北門外街西側，即為鐵道穿過之處，鐵道兩側的建築發展相對緩慢且分布散亂，直到1990年代，原鐵道位置設立了關稅署辦公大樓和塔城公園。

機器局或臺北工場的西側被稱為河溝頭街，顧名思義與溝渠水體有關，在戰後塔城街、環河北路開闢前，河溝頭附近的街道是北門外街之外唯一可通往大稻埕的道路。這裡有鐵路局所經營的鐵路醫院，與對面的赤十字醫院相對而立，日後移由署立臺北醫院管理，2014年已停止營運。

有關河岸空間，清代和日治時期的軌道在經過大稻埕車站之後，繼續向河岸延伸，並且轉彎向南，穿過今日鄭州路後停止。這樣的路線安排顯然是為了河運著想，此外，機器局以西往河岸地區有許多相關產業，最早是清末的洋行洋樓、關稅和伐木局。關稅單位直到1960年代仍在此辦公，日治中期周邊有大量的木材相關行業，一直向南到今日漢口街一帶仍可見到相關產業，在日治末期的空照照片中可以清楚看到此地有許多大型建築，應該都是廠房或倉庫建築。1910年的市街改正計畫中，可以看見此地區預備開闢為一個內凹的碼頭區，鐵路將成為環繞港區北側的運輸動線。都市計畫1932年則改弦易轍，將此區劃為第13號公園預定地，但直到戰後公園仍未開闢，直到1970年忠孝國中設立於此，公園預定地只剩下南側的一半，這半個公園預定地在2003年開闢為現在的玉泉公園。



圖10 2007年北門外地區全景

另外，此地區因為過去鐵路的興建，土地多數由臺鐵管理，也因此臺鐵宿舍及所屬機構在此多處均有分布，例如玉泉公園街廓過去除了稅關和許多廠房之外，臺鐵亦有許多宿舍夾雜其中，重要的行車調度所亦設置於此處。後來玉泉公園地面建起游泳池，地下則有滯洪池與供捷運系統使用的大量體變電設施，持續作為城市運作的重要支援系統。加上1989年鐵路地下化、市民高架橋1993年開放使用，2006年開始施工的機場捷運和捷運北門站，北門外地區持續作為重要的都市服務空間。

九、都市規劃中的模糊定位

都市計畫是官方以法律方式管控都市空間發展，可視為公部門對都市發展的基本態度。

有關北門外地區的都市計畫案，最早是1969年6月6日發布的「為擬拓寬延平北路(自北門口至鄭州路)道路計畫案」及「為擬將鄭州路西段計畫拓寬為廿公尺案」，自此延平北路拓寬貼近鐵道部廳舍建物，鄭州

路主要是向南拓寬，車輛修理工廠(今古蹟臺北工場)北側部分拆除，塗工廠、鐵路醫院和關稅總局的許多建物都因此拆除。另為1971年9月10日「擬變更長安西路鄭州路間第十三號公園保留地為學校保留地案」，即將原來的「公13」用地以長安西路為界一分为二，北側作為忠孝國中用地，南側繼續作為公園，即後來的玉泉公園。

整體而言，戰後北門外6個街廓的都市計畫，大致可分1970、1980及1990年三個階段。

1970年代，此時期的都市計畫將此六個街廓分成三區塊。靠河岸的四個街廓，包括今日忠孝國中、玉泉公園、鐵道部官舍區和中興醫院街廓，與南側西門町地區劃為同一都市計畫區，至於關稅署所在街廓則屬後火車站地區的都市計畫案範圍。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。換言之，此時期尚未將河岸和臺北車站共同考量其都市發展，而是將河岸地區和西門町一起考量。

1980年代，鐵道部街廓仍與臺北車站劃為同一區，但前述靠河岸的四個街廓及關稅署街廓，改與北側大稻埕南側地區(大稻埕地區此時以民生西路為界分屬南北兩個細部計畫)劃為同一都市計畫區。亦即，原來將北門外靠河岸地區和西門町一起考量，此後改為大稻埕的一部分。

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，在計畫中以文字將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，這也是今日無法在此二街廓新建建築的原因。

從前述都市計畫的變革過程，大致可以看出北門外地區的邊緣性格。首先是河岸地區一開始與南側的西

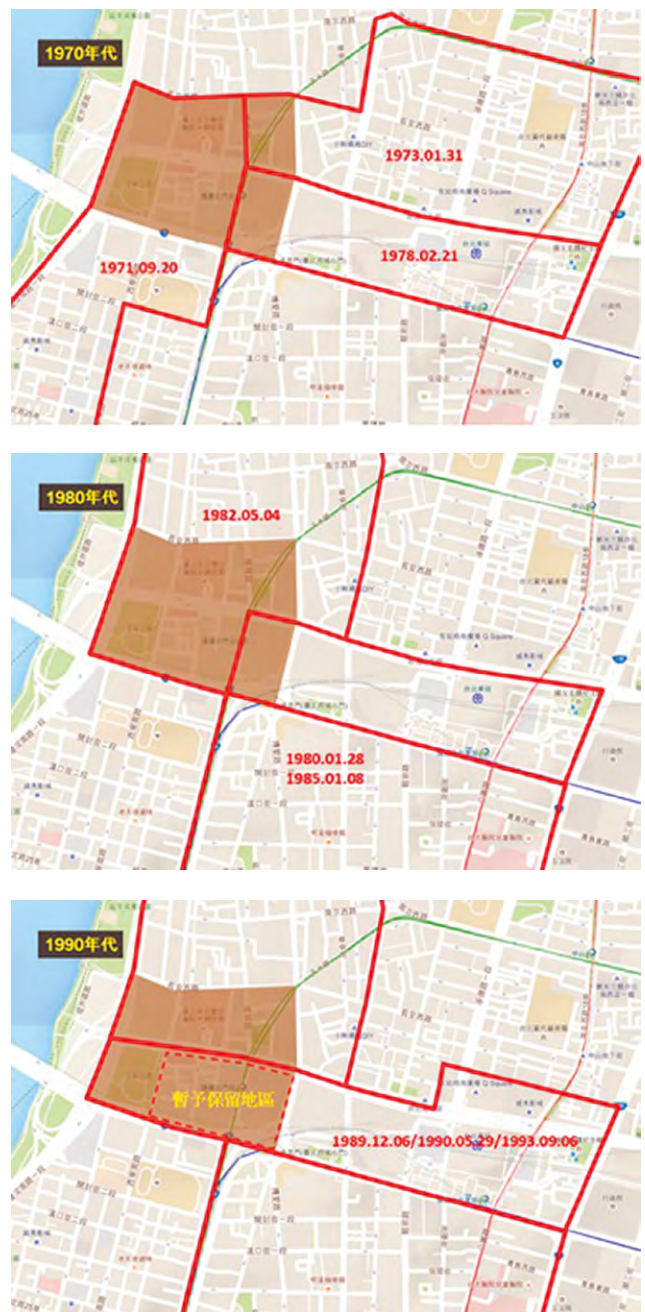


圖11 北門外地區的都市計畫範圍變遷示意圖(日期為都市計畫發布日)

門町屬同一計畫，後來又改納為其北側之大稻埕劃為同一區，到現行都市計畫又成為臺北車站的一部分。

1993年的現行都市計畫相較於以往，最重要的是將都市設計觀念納入計畫，並據此訂出實質的建築規範條文。首先，此計畫案強調應作高密度發展，重視文化特質，但須對應地設置「大型公共開放空間」以紓解環境壓迫感。實質上，這個公共開放空間是在地下鐵路隧道上方無法建築的位置，規劃了一條東西向橫越整個計畫區、沿著忠孝西路的林蔭步道及地下廣場。鐵道部和北門一帶為臺北的「門戶公園」，中華路北端則設塔樓作為端景地標，玉泉公園內設置跨提平臺，中華路到重慶南路之間則設置「購物遊廊」作為立體連通道。此都市計畫發布後，2003年玉泉公園開闢完成，終於實現了1932年都市計畫對此街廓的規劃。

至於留白的「暫予保留地區」E1E2與D1西半街廓，在都市計畫書中載明「兼顧都市計畫與保存古蹟之前提下」，由當時文建會補助市府都市處辦理「臺鐵總局舊址及北門保存區規劃案」都市設計修正報告，預計完成後再納入都市計畫。該案於1994年完成，內容包括入城軸線空間、重現北門甕城、歷史街道端景處理，也給予容積可在區內調派的法源基礎。有關鐵道部及古蹟議題，此案建議將古蹟風貌區採較大範圍，包括鐵道部和官舍區。鐵道部規劃為多功能文化設施，鐵道部街廓容積維持在街廓內使用，官舍區(E1E2)街廓中原有數條巷道則予取消，合併為單一街廓。此案並明確指出，古蹟範圍不盡保存區，而是以都市設計準則管制建築風貌，並使容積得以移出並回饋做為管理古蹟之用。但誠如今日所知，1994年完成的此案從未納入現行都市計畫，但2015年市府重提北門廣場、長廊空橋和半地下廣場等規劃，未來或許可以期待此都市設計案陸續被實現。進一步看，這些都市設計構想仍未完全及於本文所述北門外地區，讓我們再度看到其邊緣性格。

十、都市發展特質所預設的博物館發展定位

綜合前文所述，文化資產豐富的北門外地區，其都市發展歷程大致可以釐析出兩個特質，一為都市發展的內涵具有清楚的現代性，例如交通與工業等；二是距離臺北車站和附近鬧區不遠，卻充滿了疏離的性格。

臺北的都市發展是從河岸的三市街—艋舺、大稻埕及城內—為中心開始，在戰後快速的經濟發展帶動下，1990年代前後，建築物已幾乎佔

滿盆地。這是一個快速的都市化歷程，夾處於三市街之間的都市夾縫、邊陲地帶，例如後站商圈大抵是大稻埕向臺北火車站方向發展而成，西門町則在戰後和中華路、城內北側連結成為臺北最重要的中心商業區。但北門外在這個填充的發展過程中，卻呈現出相對緩慢的發展樣態，即使到1970年代之後，官方的都市計畫尚有定位不明確的狀況，忽而大稻埕、忽而西門町，儘管日後鐵道部到河岸之間的範圍最終劃入了臺北車站地區，但卻仍有部分陷於保存與開發之二元爭議，而標示為暫予保留地區。百多年來，北門外始終無法融入成為都市中心的一分子，其距離都市中心的熱鬧地區如此接近，但與週邊環境格格不入的空間性格，又讓他顯得相當遙遠，都市的中心與邊陲在現代都市高度發展之後，仍存有清楚的界限，成為一處幾乎令人遺忘的都市地帶。

其次，北門外空間發展的內容有兩次巔峰，分別是機器局和鐵道部的建設。機器局是此地區第一個大型的官方建設，和後來的臺北工場及河岸的木材業，令此處被認為是臺灣工業起源的重要地點，具有清楚的現代工業發展內涵。二為鐵道部的興建，確認此地成為日後70年臺灣最重要陸地交通幹線指揮中心，加以北門外正是臺灣鐵路的重要起源地，第一個火車站建立於此地、日治以來臺灣最重要的交通樞紐臺北火車站也在附近，加上日後的機場捷運、鐵路地下化和兩處高架橋穿越，鐵道部廳舍是此地區交通事業發展的重要里程碑，是現代性重要的外顯特徵。此外，還有沿岸的洋樓、稅關和臺灣第一家新式醫院及教學醫院，北門外地區豐富的文化資產所具有的現代性意義不可言喻。

邊緣與疏離的特質，讓北門外地區成為一處容易為人所辨識的地方，也容易被賦予發展資源，期望能適性發展促進其都市活力。文化資產作為此地最容易辨識的特質，也成為這些發展資源投入時所預設的目標，尤其在空間型態上被期望能以舊建築為主。在今日重視地方價值的發展觀之下，關於適性發展的內容則需要更深入探究地方特質，於是北門外地區隨手可得的現代性內涵，便成為這些發展資源的另一個目標，也是國立臺灣博物館在北門外地區以鐵道部舊建築為基礎發展博物館時，所設定的展示主題。北門外這個距離市區中心最近卻也是最遠的地方，其所具有的豐富與外顯的現代性內涵，為博物館預設了展示主題，而博物館也將成為這些現代性內涵的櫥窗與媒體，期能為北門外地區提供另一次自我確證的空間機會。

