

國定古蹟臺北府城暨  
總督府交通局鐵道部保存計畫(草案)  
計畫書(公開展覽版)

委託單位：文化部文化資產局

規劃單位：都市里人規劃設計有限公司

日期：民國108年6月

# 目錄

第壹章 緒論.....	1-1
第一節 計畫緣起與目的 .....	1-3
第三節 計畫範圍 .....	1-3
第貳章 基礎資料蒐集與分析.....	2-1
第一節 空間環境 .....	2-3
第二節 建築物現況 .....	2-9
第三節 交通環境 .....	2-17
第四節 小結 .....	2-20
第參章 歷史脈絡研究.....	3-1
第一節 歷史脈絡 .....	3-3
第二節 人文資源 .....	3-34
第肆章 法令研究.....	4-1
第一節 相關法令分析 .....	4-3
第二節 都市計畫 .....	4-11
第三節 相關計畫 .....	4-16
第四節 小結 .....	4-26
第伍章 體制建構.....	5-1
第一節 保存計畫體制架構 .....	5-3
第二節 保存計畫劃設原則 .....	5-4
第三節 保存計畫範圍擬定 .....	5-24
第四節 景觀風貌管制原則 .....	5-29
第五節 都市計畫土地使用分區變更建議 .....	5-65

# 圖目錄

圖 1-1 計畫範圍.....	1-3
圖 1-2 古蹟本體、定著土地及周邊地區.....	1-4
圖 1-3 保存區及緩衝地區範圍示意圖.....	1-4
圖 2-1 土地利用分布圖.....	2-3
圖 2-2 公私有土地分布圖.....	2-4
圖 2-3 地面層人行環境分布圖.....	2-5
圖 2-4 地下街及捷運出入口分布圖.....	2-6
圖 2-5 地下街空間使用分布圖.....	2-8
圖 2-6 建築樓層分布圖.....	2-9
圖 2-7 建築結構分布圖.....	2-10
圖 2-8 建築屋齡分布圖.....	2-11
圖 2-9 建築現況地面層土地使用分布圖.....	2-12
圖 2-10 建築現況土地使用分布圖.....	2-13
圖 2-11 北門周邊街區街道歷史照片.....	2-14
圖 2-12 具潛力建築分佈圖.....	2-14
圖 2-13 北門周邊街區街道現況立面照片.....	2-15
圖 2-14 四窗三柱分割韻律下的構築元素.....	2-16
圖 2-15 現況車行動線圖.....	2-17
圖 2-16 計畫範圍停車空間分布圖.....	2-18
圖 2-17 捷運路網、捷運站出入口及 UBIKE 租賃站分布圖.....	2-20
圖 3-1 臺北府城各部構造位置推測示意圖.....	3-7
圖 3-2 臺北府城街道與官署配置示意圖.....	3-9
圖 3-3 清末臺北機器局還原配置示意圖.....	3-16
圖 3-4 臺北砲兵工場配置還原示意圖.....	3-17
圖 3-5 第一代臺北車站位置與鐵道位置示意圖.....	3-18
圖 3-6 第二代臺北車站位置與鐵道位置示意圖.....	3-19
圖 3-7 第三代臺北車站位置與鐵道位置示意圖.....	3-20
圖 3-8 臺北工場配置示意圖.....	3-21
圖 3-9 臺灣總督府鐵道部敷地建築配置示意圖.....	3-24
圖 3-10 1980 年代鐵路局空間使用說明.....	3-25
圖 3-11 臺灣總督府鐵道部建物保存建議示意圖.....	3-26
圖 3-12 1961 年鐵路局宿舍圖疊現況平面圖.....	3-27
圖 3-13 鐵道部官舍區清末、日治舊街紋理與機器局遺構位置示意圖.....	3-29
圖 3-14 鐵道部官舍建議保存潛在文化資產示意圖.....	3-29
圖 3-15 保存計畫研究範圍文化資產分布示意圖.....	3-39
圖 4-1 E1E2 地下層管線及隧道分布狀況.....	4-8
圖 4-2 計畫範圍涵蓋之都市計畫分布圖.....	4-11
圖 4-3 現行建築退縮規範示意圖.....	4-14
圖 4-4 廣場式開放空間留設示意圖.....	4-15
圖 4-5 細部計畫的土地使用分區(含尚未發布實施部份)示意圖.....	4-15
圖 4-6 計畫範圍涵蓋之相關計畫分布圖.....	4-16
圖 4-7 廣場式公共開放空間示意圖.....	4-17
圖 4-8 帶狀式公共開放空間示意圖.....	4-17
圖 4-9 建築高度管制範圍示意圖.....	4-18

圖 4-10 舊城區都市設計準則管制區域圖	4-19
圖 4-11 C1、D1 聯合開發「台北 City One」模擬圖	4-20
圖 4-12 E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區規劃示意圖	4-21
圖 4-13 D1 西半街廓新增建築量體模擬示意圖	4-21
圖 4-14 E1、E2 建築量體配置方案示意圖	4-22
圖 4-15 臺北郵局車寄現況及過去對照圖	4-24
圖 4-16 臺北郵局未來建築量體模擬圖	4-24
圖 4-17 臺北市大同區玉泉段二小段 243 地號都市更新建築南向立面示意圖	4-25
圖 5-1 1895 年歷史圖資	5-4
圖 5-2 1903 年歷史圖資	5-5
圖 5-3 1910 年歷史圖資	5-6
圖 5-4 1944 年歷史圖資	5-7
圖 5-5 1958 年歷史圖資	5-8
圖 5-6 1991 年歷史圖資	5-8
圖 5-7 現場及舊照片比對城牆與甕城可能範圍	5-10
圖 5-8 透地雷達探測推測甕城及城牆基礎遺構可能位置	5-10
圖 5-9 機器局遺跡考古試掘計畫位置示意圖	5-11
圖 5-10 A 區挖掘坑平面測繪圖與現場照片比對	5-13
圖 5-11 B 區挖掘坑平面測繪圖與現場照片比對	5-13
圖 5-12 C 區挖掘現場照片	5-14
圖 5-13 BM 區透地雷達掃描平面圖，紅色圓圈處為發掘區位 C5	5-15
圖 5-14 挖掘出土之水泥構造水管	5-15
圖 5-15 DW5 區挖掘現場照片	5-16
圖 5-16 城垣拆除前後的北門老照片	5-17
圖 5-17 清代官道歷史照片	5-18
圖 5-18 清領時期道路與現況道路疊圖	5-19
圖 5-19 臺北府城內的衙署建築群	5-20
圖 5-20 觀覽視覺影響評估視點位置圖	5-22
圖 5-21 觀覽視覺影響評估視點現況照片	5-24
圖 5-22 臺北城與北門歷史疊圖	5-25
圖 5-23 保存計畫範圍示意圖	5-26
圖 5-24 保存區與緩衝區劃定範圍示意圖	5-28
圖 5-25 臺北龍山寺與波士頓教堂後方建築立面低視覺衝擊手法	5-30
圖 5-26 分區景觀風貌管制範圍說明示意圖	5-31
圖 5-27 臺北府城(北門)街廓景觀風貌管制範圍示意圖	5-32
圖 5-28 北門廣場土地權屬	5-32
圖 5-29 北門廣場現況植栽	5-33
圖 5-30 北門廣場現況照片	5-33
圖 5-31 臺北郵局街廓景觀風貌管制範圍示意圖	5-34
圖 5-32 臺北郵局土地權屬示意圖	5-34
圖 5-33 產業特定專用區主要計畫及擬定細部計畫案都市設計準則	5-35
圖 5-34 國家金融中心模擬：臺北市政府方案	5-36
圖 5-35 國家金融中心模擬：本計畫方案測試	5-36
圖 5-36 臺北金融中心基地建議調整都市設計管制構想示意圖	5-38
圖 5-37 觀覽臺北府城(北門)模擬視點位置示意圖	5-39
圖 5-38 視點 1：從官道(延平北路)觀覽北門(臺北市政府方案)	5-39
圖 5-39 視點 1：從官道(延平北路)觀覽北門(本計畫方案測試)	5-40

圖 5-40	視點 1' : 從官道(延平北路)觀覽北門(臺北市政府方案)	5-40
圖 5-41	視點 1' : 從官道(延平北路)觀覽北門(本計畫方案測試)	5-41
圖 5-42	視點 2 : 從鐵道部正門觀覽北門(臺北市政府方案)	5-41
圖 5-43	視點 2 : 從鐵道部正門觀覽北門(本計畫方案測試)	5-42
圖 5-44	清代官道與城牆街廓景觀風貌管制範圍示意圖	5-42
圖 5-45	視點 3 : 從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)之現況	5-43
圖 5-46	視點 3 : 從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)之量體規範構想	5-43
圖 5-47	建築塔樓退縮及騎樓留設示意圖	5-46
圖 5-48	從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)模擬視點位置示意圖	5-46
圖 5-49	視點 3 : 從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)之視點管制說明示意圖	5-47
圖 5-50	視點 1 : 從官道(延平北路)觀覽北門之視點管制說明示意圖	5-47
圖 5-51	中華路型塑城牆及水意象示意圖	5-48
圖 5-52	鐵道部、機器局及玉泉公園街廓街廓景觀風貌管制範圍示意圖	5-49
圖 5-53	土地使用權屬	5-49
圖 5-54	D1(西)、E1E2 現況建築物與植栽	5-51
圖 5-55	D1(西)、E1E2 建築物及植栽保留	5-51
圖 5-56	D1 西現況都市設計準則規範之量體高度	5-52
圖 5-57	D1 西、E1E2 現況都市設計準則規範之開放空間	5-52
圖 5-58	延平北路兩側鐵道部與捷運機場 A1 站現況	5-58
圖 5-59	延平北路兩側都市設計管制建議示意圖	5-58
圖 5-60	延平南北路立面管制示意圖	5-59
圖 5-61	E1E2 及周邊歷史地景營造平面說明示意圖	5-59
圖 5-62	調整後 D1 西、E1E2 都市設計準則規範之開放空間	5-60
圖 5-63	觀覽鐵道部模擬視點位置示意圖	5-60
圖 5-64	觀覽鐵道部及機器局模擬視點位置示意圖	5-61
圖 5-65	視點 4 : 從郵局看北門與鐵道部之視點管制說明示意圖	5-61
圖 5-66	視點 5 : 從北門觀覽鐵道部之視點管制說明示意圖	5-62
圖 5-67	視點 5' : 從北門觀覽鐵道部之視點管制說明示意圖	5-62
圖 5-68	視點 6 從三井倉庫觀覽北門與鐵道部之視點管制說明示意圖	5-63
圖 5-69	視點 6' : 從三井倉庫觀覽北門與鐵道部之視點管制說明示意圖	5-63
圖 5-70	視點 7 : 從延平北路觀覽鐵道部正門之視點管制說明示意圖	5-64
圖 5-71	視點 8 : 從延平北路觀覽鐵道部博物館園區之視點管制說明示意圖	5-64
圖 5-72	視點 9 : 從交廣用地觀覽機器局遺構之視點管制說明示意圖	5-64
圖 5-73	視點 9' : 從交廣用地觀覽機器局遺構之視點管制說明示意圖	5-65
圖 5-74	都市計畫變更範圍示意圖	5-65

## 表目錄

表 2-1	計畫範圍內公有土地面積統計表.....	2-4
表 2-2	地下街出入口資訊彙整表.....	2-6
表 2-3	臺北車站周邊地下街基本資料彙整表.....	2-7
表 2-4	計畫範圍內建築結構棟數統計表.....	2-10
表 2-5	計畫範圍內建築地面層面積統計表.....	2-11
表 2-6	計畫範圍停車場空間量彙整表.....	2-18
表 2-7	歷年臺北車站各大眾運輸進出站人次紀錄統計表.....	2-19
表 3-1	清末臺北機器局空間內容.....	3-16
表 3-2	日治臺北砲兵工廠空間內容.....	3-17
表 3-3	日治臺北工場空間內容.....	3-22
表 3-4	1961 年鐵道部官舍區建物名稱與興建年代.....	3-27
表 3-5	保存計畫研究範圍法定文化資產列表.....	3-35
表 4-1	臺北市土地使用分區管制自治條例摘要彙整表.....	4-7
表 4-2	現行土地使用管制彙整表.....	4-12
表 4-3	C1D1 產業內容規劃方向彙整表.....	4-20
表 4-4	各計畫對本計畫之影響綜理表.....	4-26
表 5-1	機器局遺跡考古試掘成果彙整表.....	5-12
表 5-2	C 區考古試掘成果彙整表.....	5-14
表 5-3	保存區劃定原則.....	5-26
表 5-4	緩衝區劃定原則.....	5-27

## 第壹章 緒論

---

### 第一節 計畫緣起與目的

### 第二節 計畫範圍





## 第一節 計畫緣起與目的

北門避開多次要被拆除的命運，直到 2015 年「西區門戶計畫」推動，決定拆除阻礙北門景觀的北門高架橋，2017 年完成之北門廣場工程，更調整忠孝東路路型，並將過去北門周邊近十塊零星綠地統合為一，從北門新建至今歷經多變革，皆顯示古蹟保存觀念的突破。

由臺北市政府主導西區門戶計畫所推動之數個都市計畫變更案及開發案，樓層高度均超過 30 層以上，加上私有開發案及原有相鄰之超高建築，如全數開發完成，將造成此二處國定古蹟及數個直轄市定文化資產被超高層建築包圍，嚴重影響古蹟週遭原有整體風貌，如何維持此二處國定古蹟及週遭直轄市定古蹟、歷史建築及遺址之整體風貌，為本計畫之重要課題。

本計畫考量北門及鐵道部周邊的歷史脈絡的特質，進行景觀視覺影響評估及古蹟保存計畫範圍擬定，並以古蹟保存計畫範圍為基礎，擬定景觀風貌管制及都市計畫變更之建議，已達到維護北門及鐵道部周邊環境景觀之目的。

## 第三節 計畫範圍

本保存計畫評估範圍：以市民大道、環河北路、環河南路、開封街、重慶南路及重慶北路所圍成之區域為主(詳下圖虛線範圍)，於研究過程應將評估範圍內及相鄰街廓各類文化資產納入保存計畫調查，應予以替代方案評估，並予建議妥適之土地使用管制內容。

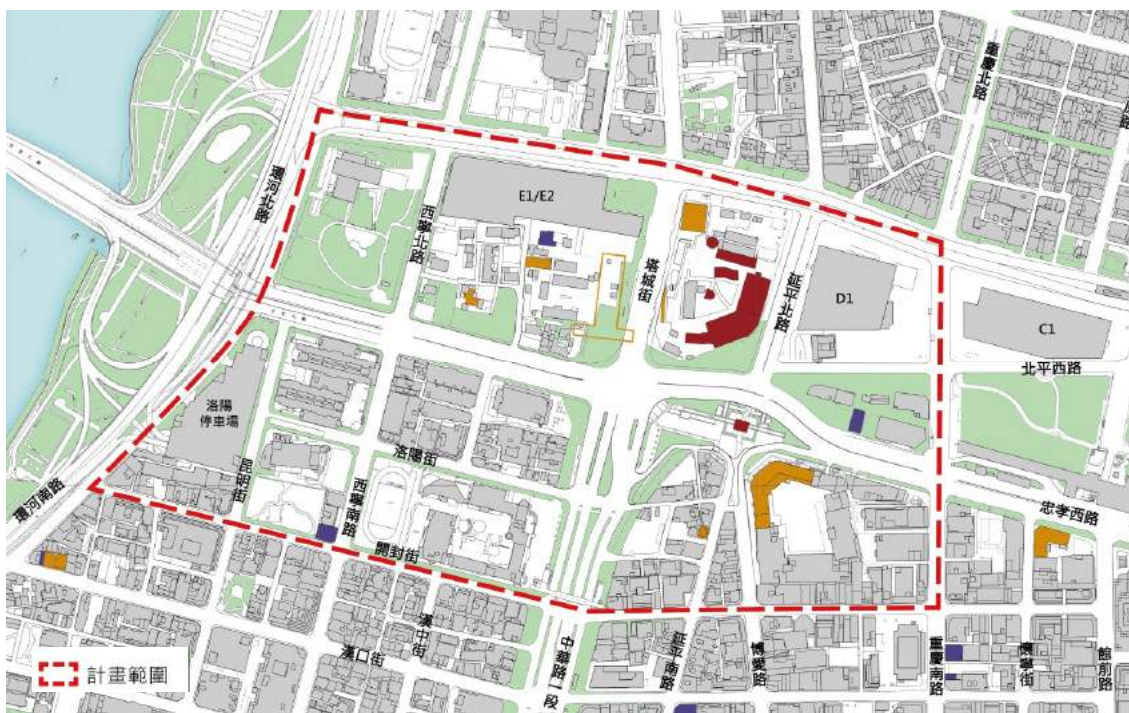


圖 1-1 計畫範圍

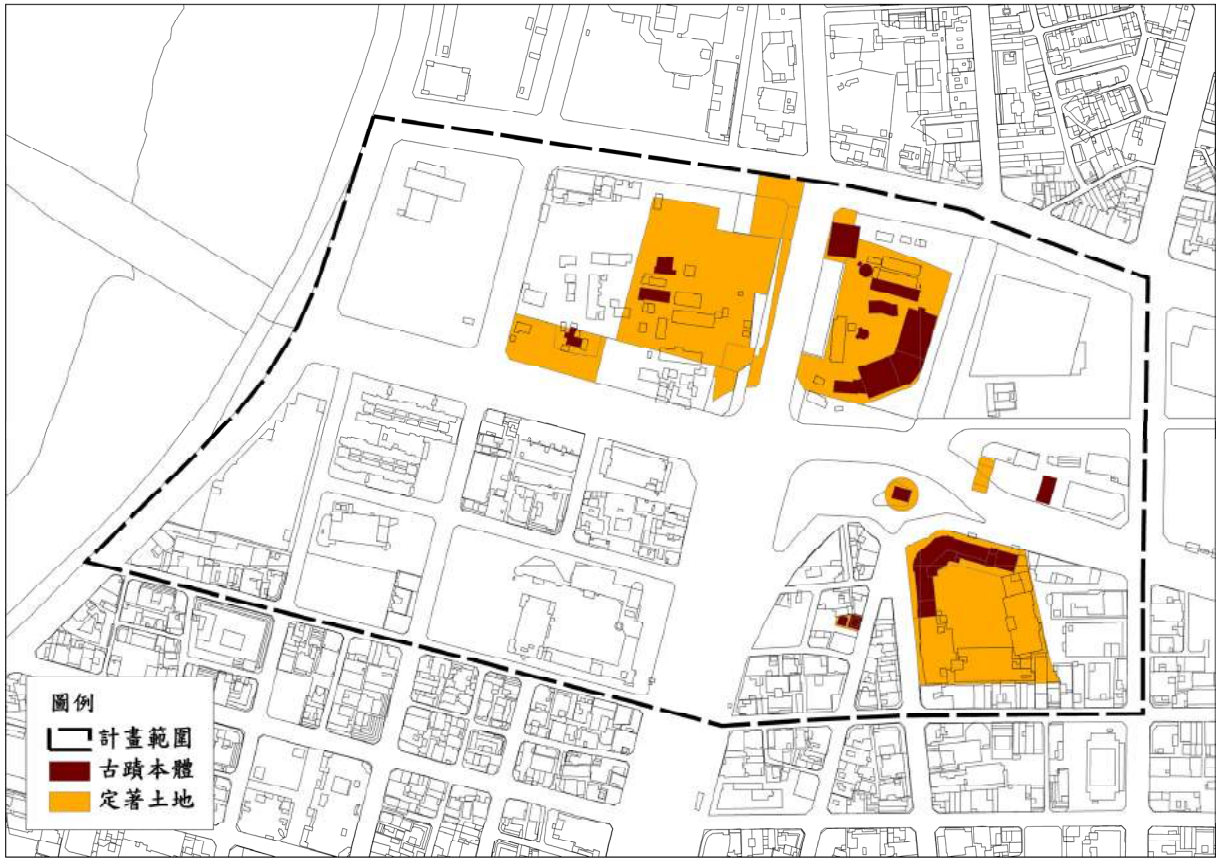


圖 1-2 古蹟本體、定著土地及周邊地區

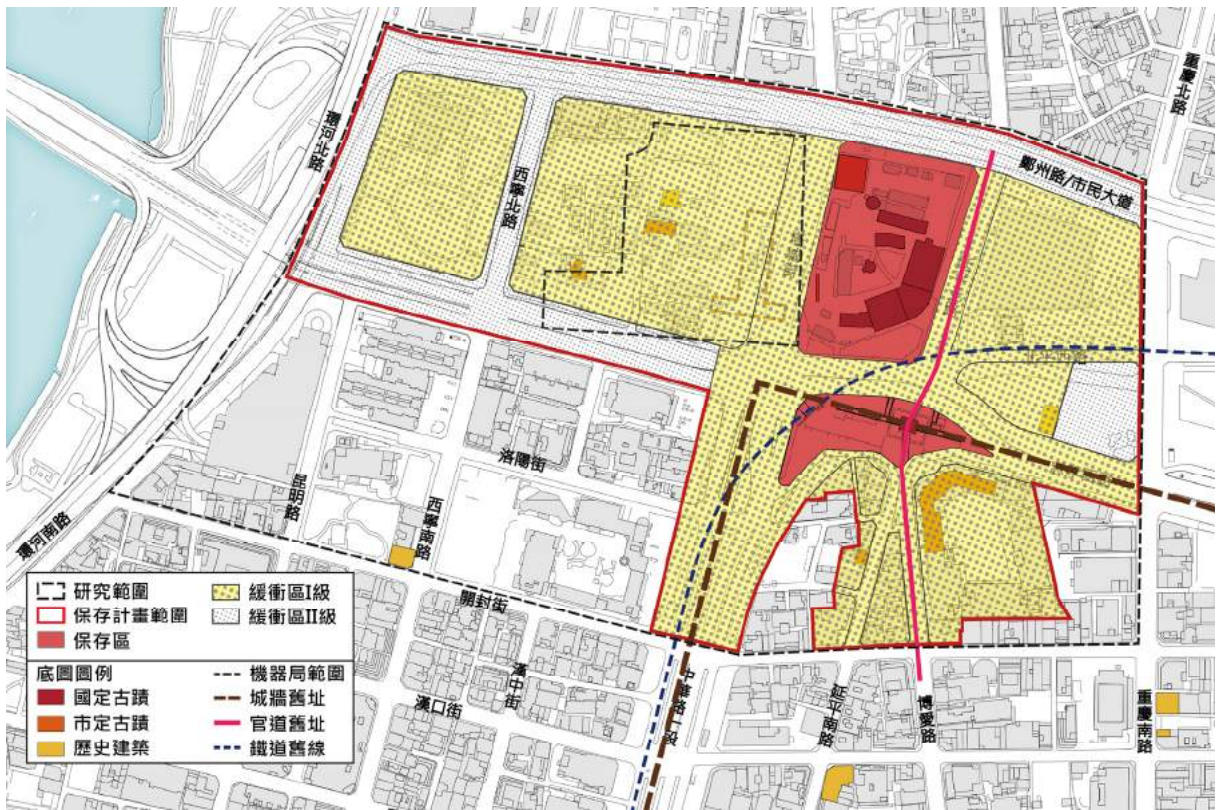


圖 1-3 保存區及緩衝地區範圍示意圖

## 第貳章 現況基礎調查

---

### 第一節 空間環境

### 第二節 建築物現況

### 第三節 交通環境

### 第四節 小結



## 第一節 空間環境

### 一、土地使用現況

臺北府城承襲臺北發展起源，至今城內外的學校、機關數量仍多，多分布於市民道路以南，愛國東路以北，區內公共設施比例高達 50%以上。首都核心的博愛特區與中央政府機關多座落於此，為臺灣的政治中心。

北側之臺北車站、臺北轉運站為全臺最大交通樞紐，主要商圈商業及街廓商業發展地區沿著車站周邊發展；而市民道路以南的主要商圈商業位於寶慶路-忠孝西路之間，市民道路以北則各街廓內商業使用比例達八成以上。

民國 36 年臺北城市發展重心在西區，「大臺北綜合都市計畫草案」將西門地區劃定為大商業中心，因此形成今日西門町一帶土地皆屬商四高強度為主之使用分區。目前成都路至忠孝西路二段間（西門町一帶），商業發展興盛，但多數街廓仍以商住混合使用為主，其強度遠小於商四容積；且漢口街以北區域，僅能支撐路線型商業行為，街廓內部仍多以純住宅使用為主。

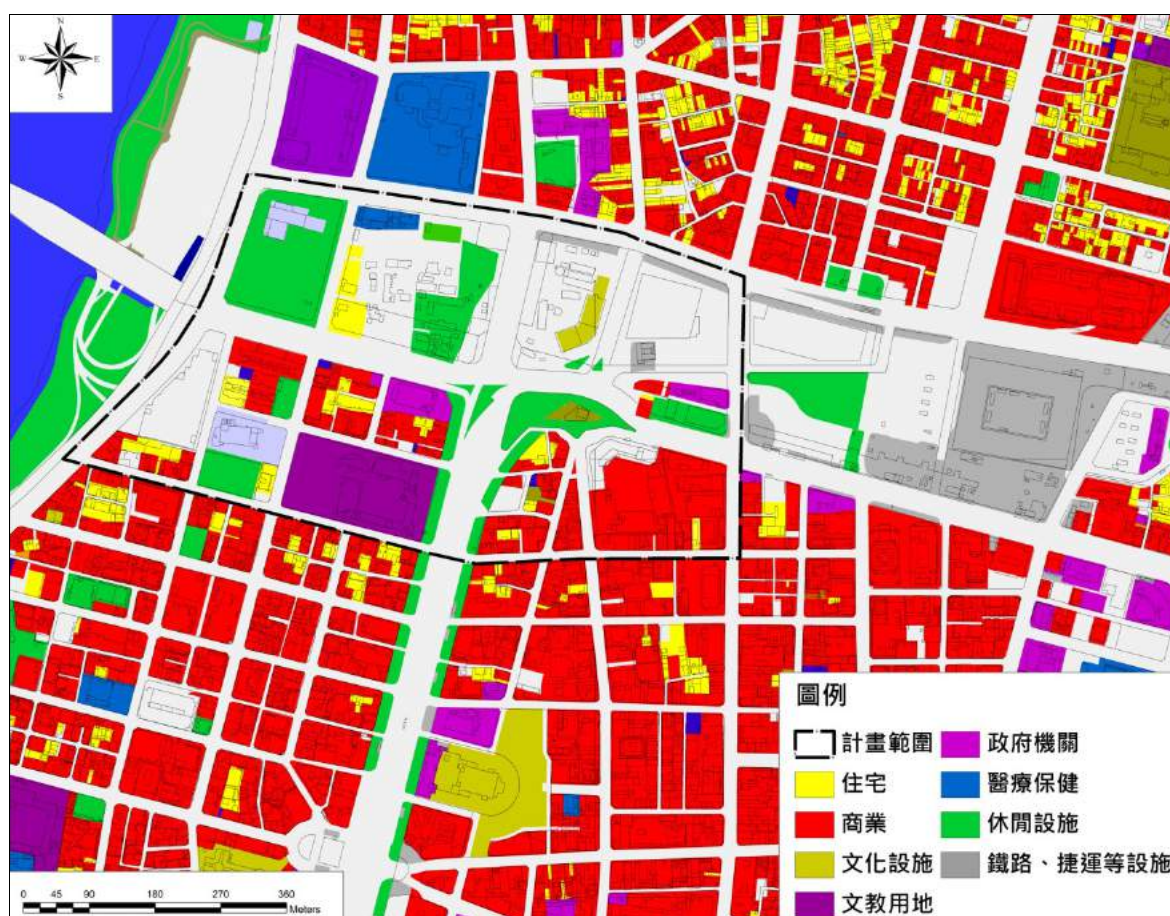


圖 2-1 土地利用分布圖

## 二、土地權屬

舊市區全區為臺北市早期開發之地區，因河運發達商業、聚落蓬勃發展，私地主持有土地伴隨年代變遷、產權繼承等原因，現況土地細碎，產權較為複雜。中正區日治時期即為重要政治經濟中心，公務機關（及官職公務宿舍）、大型公共設施林立，時至今日，幾乎全數集中於城中地區及其周邊。而計畫範圍內公有土地比例更達 83.29%，顯見計畫範圍由往至今一直是政治經濟的核心區位。

表2-1 計畫範圍內公有土地面積統計表

	面積(ha)	比例(%)
私有地	6.16	16.71
國有地	12.26	33.26
市有地	18.44	50.03
總計	36.86	100

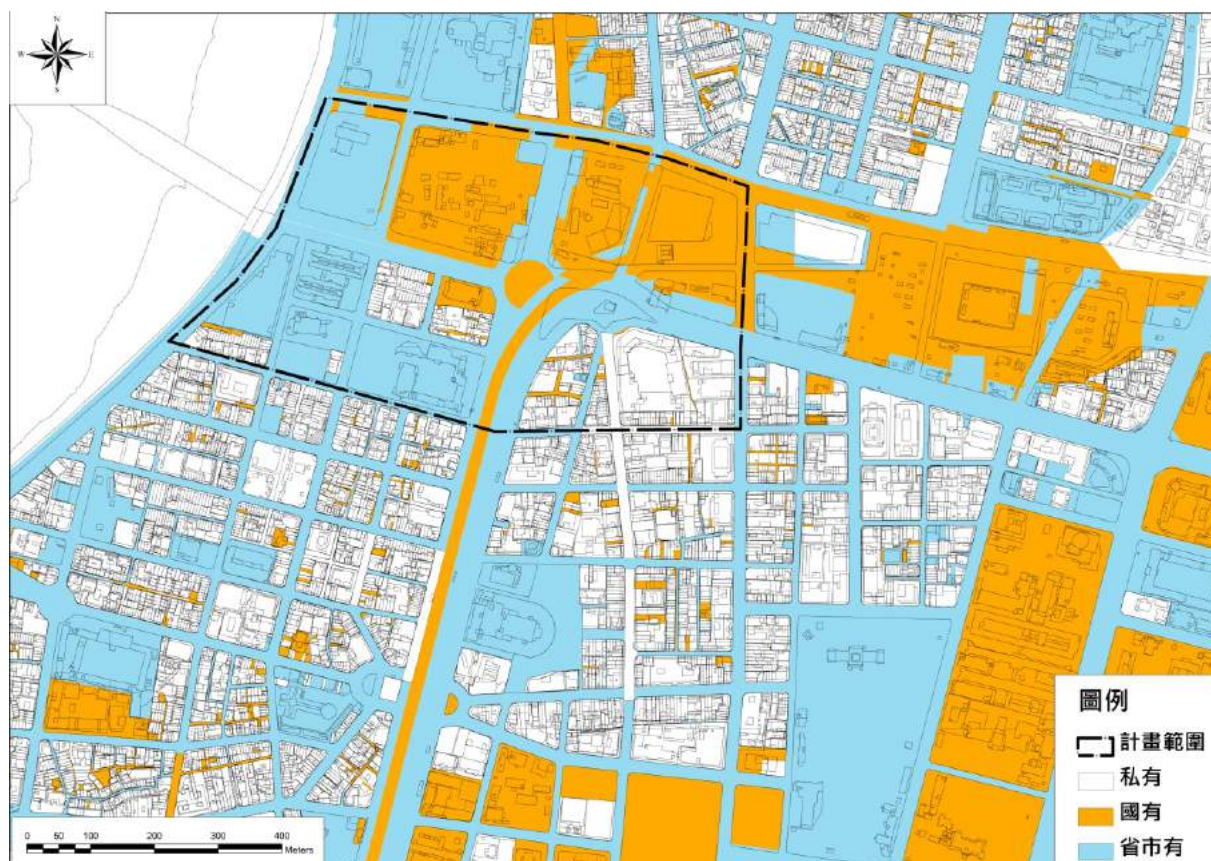


圖 2-2 公私有土地分布圖



## 四、地下街及捷運站

交通站分為臺北車站、捷運機場(臺北車站)、捷運北門站、M區(捷運臺北車站)及臺北轉運站(京站)等五區；停車場分為西區停車場、東區停車場等兩區。臺北車站地下街出入口主要集中於車站周邊，計畫範圍內的出入口除緊鄰北門的北門捷運站出入口外，其次為Y區地下街(臺北地下街)與Z區(站前地下街)。

### (一)地下街出入口

1993年板南線施工時，發現臺北城基石遺構，目前將挖掘出石材遺跡展示於Z10區(站前地下街)。北門捷運站施工時找到許多文物，故設置十二座歷史文物展示區，重現北門遺構挖掘歷程及探坑，打造成一座小型博物館。

表2-2 地下街出入口資訊彙整表

名稱		出入口數量	出入口編號	對外營運日期
地下街	Y區地下街(臺北地下街)	28處(南北兩側各十四個)	Y	2000年3月
	Z區(站前地下街)	10處	Z	2004年3月
	K區(K區地下街)	12處	K	2005年6月
	R區中山地下街	11處	R	2000年1月
交通站	M區(捷運臺北車站)	6處	M	1997年完工
	捷運北門站	3處	無編號	2014年完工
	捷運機場(臺北車站)	7處(C1、D1建築出入口)	無編號	2017年啟用

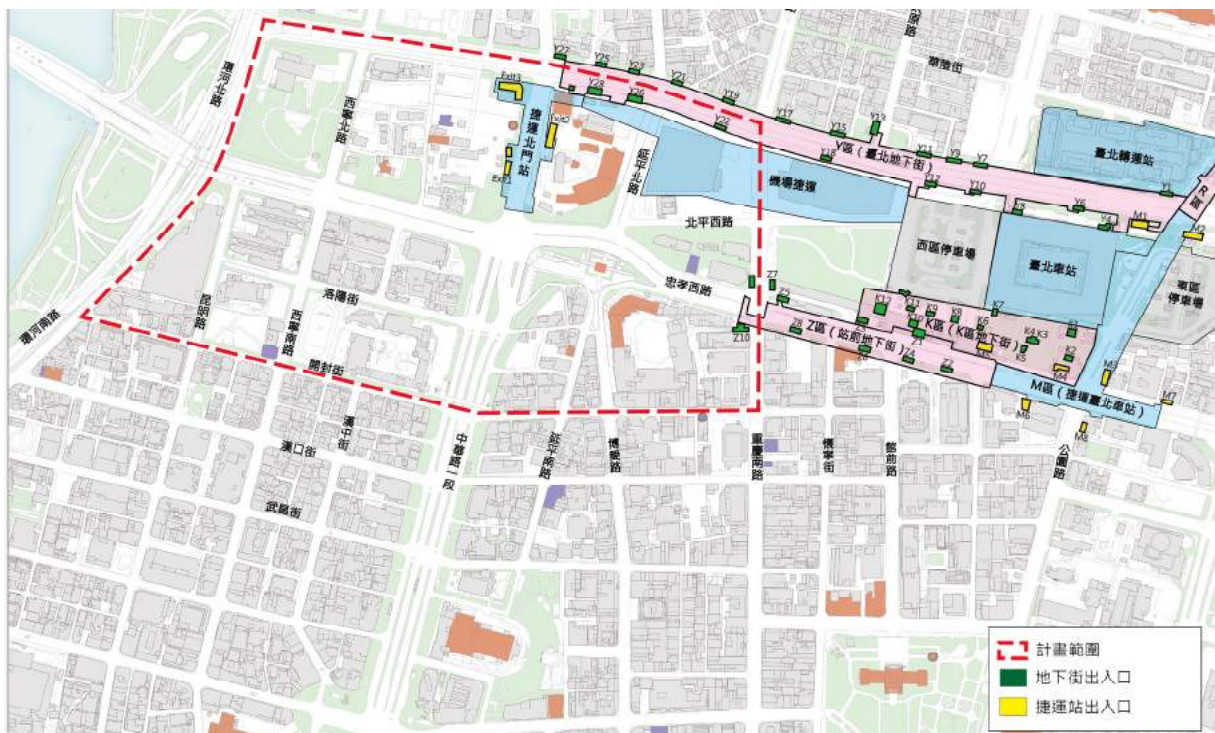


圖 2-4 地下街及捷運出入口分布圖



## (二)地下街出入口

臺北車站周邊共有四條地下街，依興建時序為中山、臺北、站前與 K 區，臺北在 1980 年代即開始規劃地下街，除了因需要安置中華商場而規劃的臺北地下街與站前地下街外，也因捷運淡水線在工程上採行明挖覆蓋工法，在隧道上方產生了多餘的空間，捷運局於是將之規劃成地下商店街，形成串連臺北車站至中山與雙連站的中山地下街。另外臺北車站站前廣場的地下商場則為目前的 K 區地下街。

表2-3 臺北車站周邊地下街基本資料彙整表

名稱	店鋪淨面積(m <sup>2</sup> )	店鋪數(間)	管理機關	營運業種與狀態
Y 區地下街 (臺北地下街)	9,686	187	市場處	定位為「年輕、流行、國際化」之休閒購物廣場，以美食、資訊、百貨、服飾銷售為主。
Z 區 (站前地下街)	3,155	17	市場處	定位為「方便、乾淨、明亮、現代化」之逛街休憩及購物場所，以飲食、雜項、服飾銷售為主。
K 區 (K 區地下街)	4,063	53	財政局	規劃為「人文風格」、「時尚潮流」、「品味生活」、「創意美饌」四大區塊。
R 區中山地下街	3,666	83	捷運公司	中山站至爵士廣場段目前規劃為「書街」形式營業，並引入文創店鋪，如服飾、繪畫、創作商品等。

臺北地下街位於市民大道下方，西起塔城街通往國道客運總站及並與捷運松山線連通，東至公園路連接捷運臺北車站，全長 824 公尺，地下 1 層為商場，地下 2 層為停車場，為臺北市目前最長的地下街，為臺北車站地區前站與後站商圈重要的聯絡通道，規劃服飾、百貨、電子及輕食四區。站前地下街位於南陽街與重慶南路間之忠孝西路正下方，為臺北車站地區內人潮搭乘臺汽、臺鐵、捷運時必經之路，規劃有服飾區、雜項區及輕食區等業種。此二地下街皆為安置原中華商場拆遷戶，由市府市場處管理。

臺北車站地下街 (K 區地下街) 目前係由誠品公司經營，由市府財政局管理，規劃「人文風格」、「時尚潮流」、「品味生活」、「創意美饌」四大區塊，延續複合式經營理念。M 區地下街近年由誠品經營後，以書店與文具館為號召搭配餐飲 (外帶主) 部分服飾用品，在空間營造的整體性上有別於其他地下街自成誠商場風格。

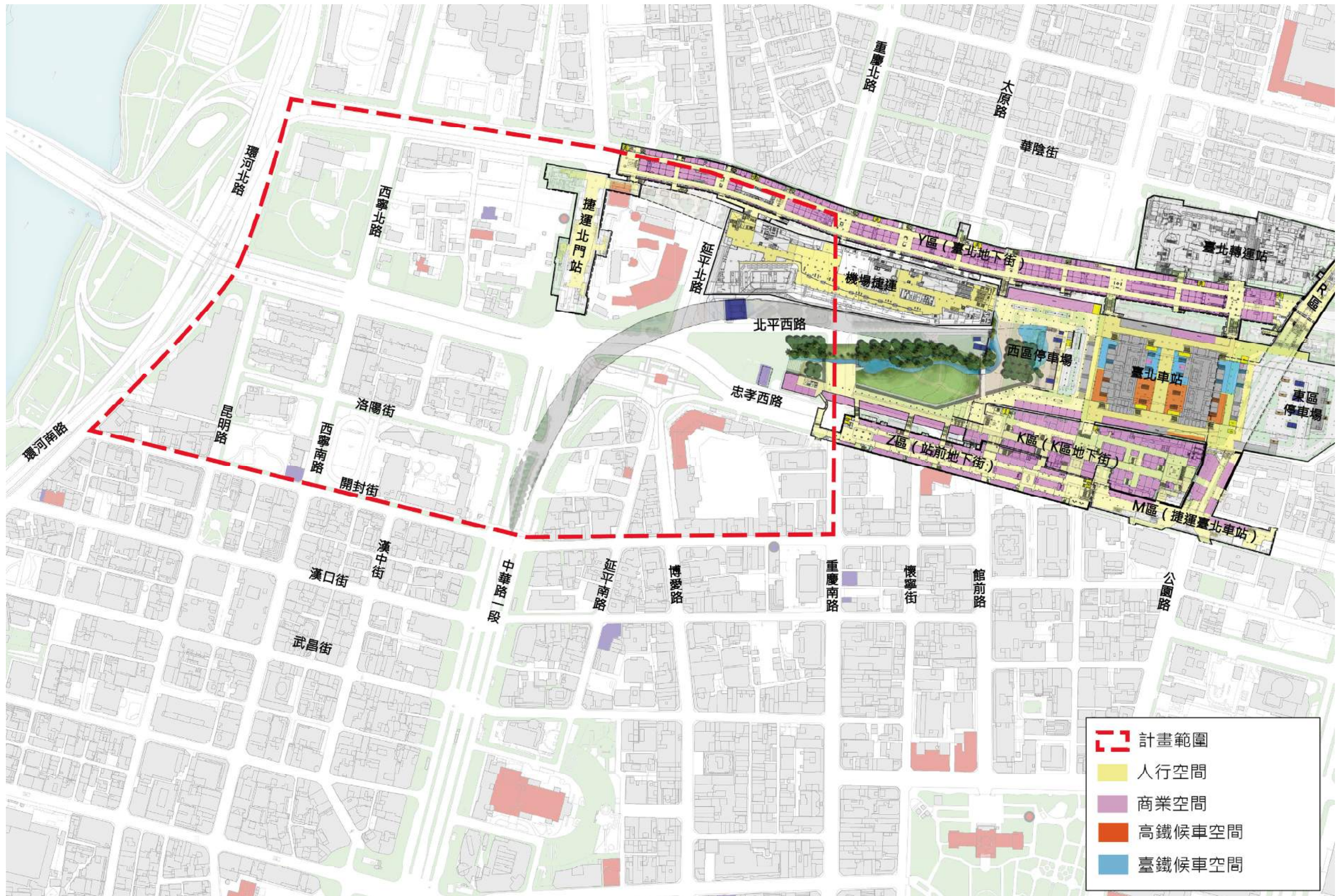


圖 2-5 地下街空間使用分布圖

## 第二節 建築物現況

### 一、建築樓層分布

北門西北側、東北側分別為西區門戶計畫(E1 與 E2 開發、C1 與 D1 開發)，現況 E1 與 E2 僅有日式宿舍之低矮房舍、總督府交通局鐵道部及臺北工廠等古蹟及歷史建築，主要為 1-2 層樓之建築物。

北門南側計畫範圍內除西南側的北門市民酒店(約 26 層)與鄰近 15 層樓建築外，南側尚有許多高樓層建築，最高樓層約 10-15 層之間。東南側推動臺北郵局都市更新計畫，其餘計畫範圍內高層建築主要分布於中華路二段以西。

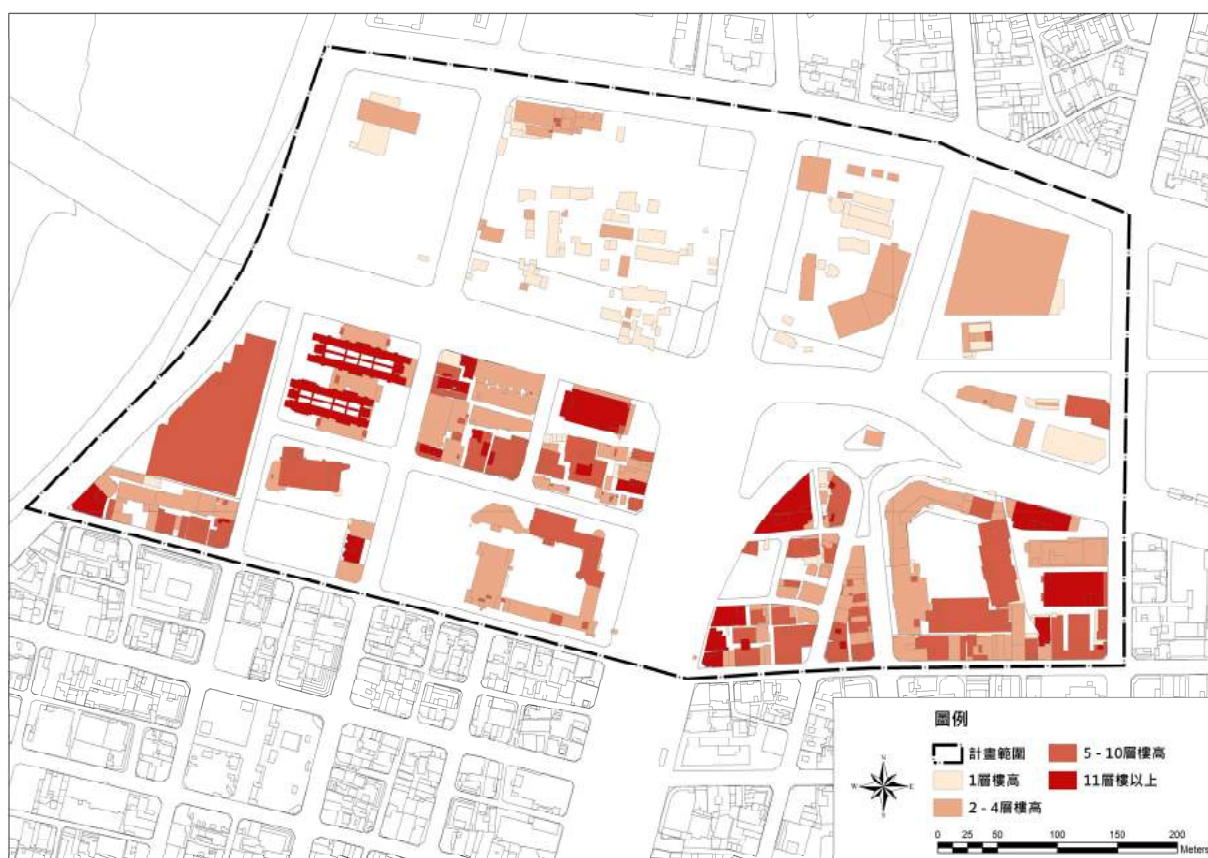


圖 2-6 建築樓層分布圖

## 二、建築結構分布

計畫範圍內建築結構以鋼筋混凝土(R)為主，其次則是磚造(B)及金屬結構(M)。計畫範圍內的磚造(B)、金屬結構(M)及木造(D)主要分布於忠孝西路以北，忠孝西路以南則大部份為鋼筋混凝土(R)。

計畫範圍內的磚造(B)建築以臺北府城(北門)、臺灣總督府交通局鐵道部及三井倉庫等古蹟及歷史建物為主。木造(D)建築以日式宿舍及附屬建築群為主，金屬結構(M)則鄰散分布於鐵道部舊址地區及鐵道部官舍區。

表2-4 計畫範圍內建築結構棟數統計表

	鋼筋混凝土(R)	磚造(B)	金屬結構(M)	木造(D)	總計
棟數	476	57	44	18	595
百分比(%)	80.00	9.58	7.39	3.03	100.00

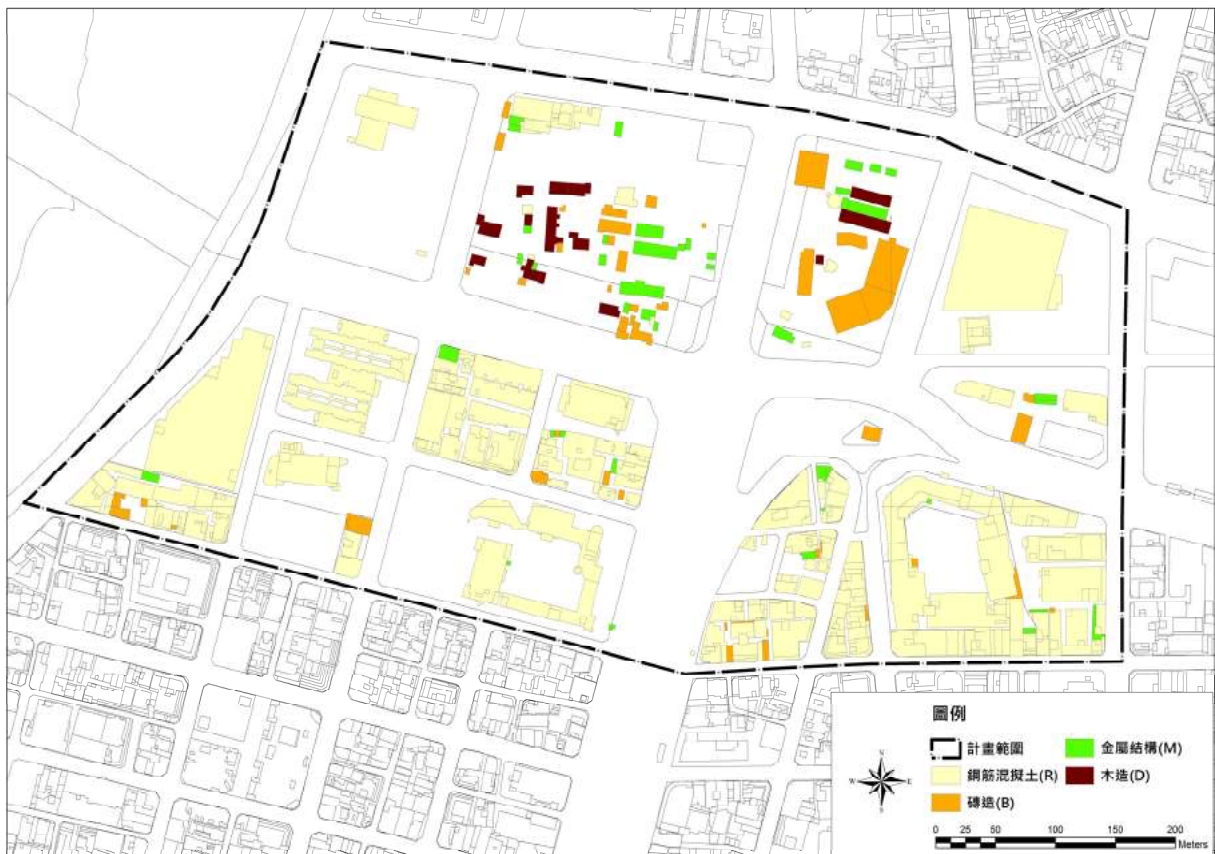


圖 2-7 建築結構分布圖

### 三、建築屋齡分布

依臺北市政府統計週報，臺北市 105 年底住宅計有 89 萬，平均屋齡為 32.3 年，而由 105 年第 4 季臺北市各行政區住宅屋齡統計資料得知，中正區(平均屋齡 36.26 年)、萬華區(平均屋齡 36.26 年)及大同區(平均屋齡 34.46 年)為臺北市屋齡最高的三個行政區。

計畫範圍內建築屋齡以 50 年以上為主，面積約 4.07 公頃，約佔計畫範圍總建築地面層面積 45.55%，其次為屋齡 30-50 年的建築。計畫範圍屋齡偏高，除因中正區、萬華區及大同區等行政區屋齡偏高外，另因為計畫範圍內涵蓋許多古蹟及歷史建築，其中包括臺北府城(北門)、臺灣總督府交通局鐵道部、鐵道官舍及臺北郵局等。

表2-5 計畫範圍內建築地面層面積統計表

建築屋齡	10 年以下	10-30 年	30-40 年	40-50 年	50 年以上	總計
面積(ha)	0.91	1.07	1.40	1.48	4.07	8.94
百分比(%)	10.20%	11.97%	15.68%	16.60%	45.55%	100.00%

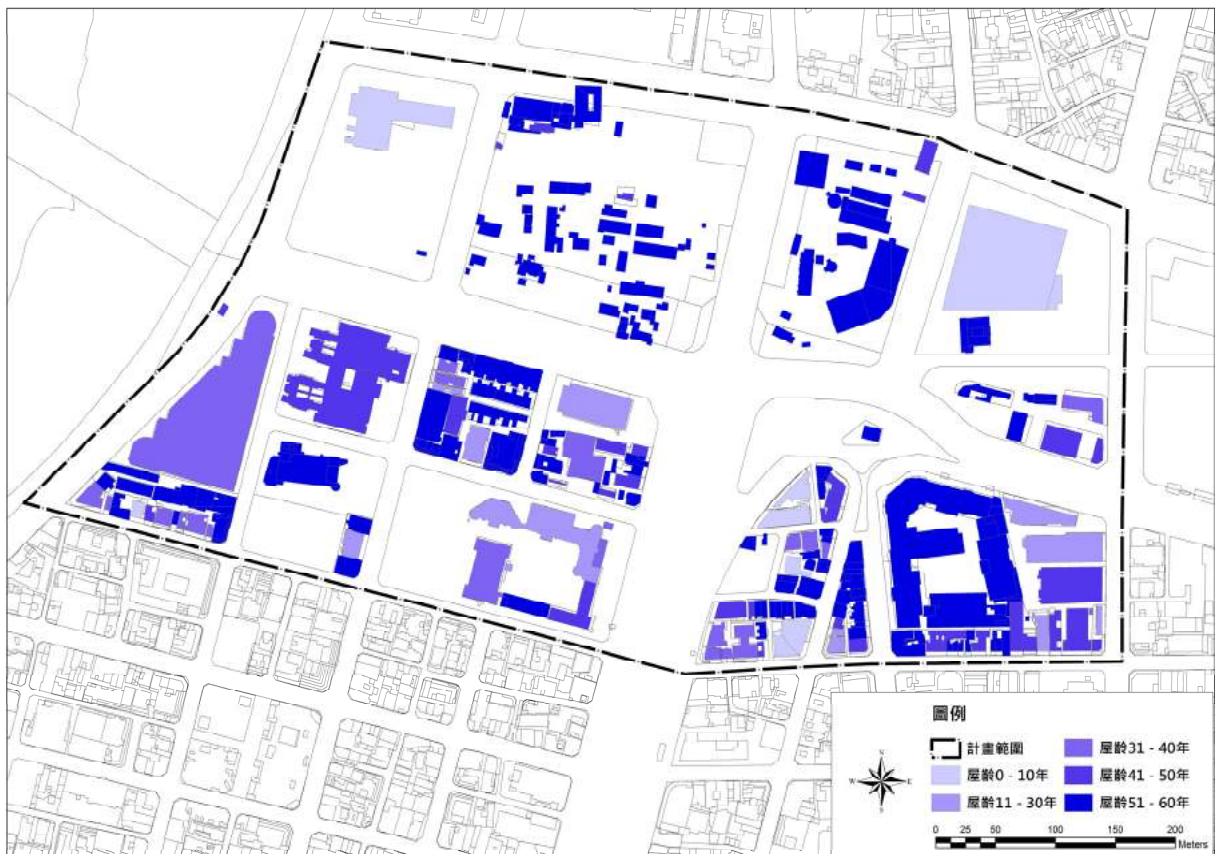


圖 2-8 建築屋齡分布圖

#### 四、地面層建築現況土地使用分布

本計畫範圍內忠孝西路以南，建物使用以商業為主，計畫範圍內散居少量住宅使用。臺灣總督府交通局鐵道部 2006 年文建會、交通部、臺鐵局與臺灣博物館簽訂臺灣博物館系統聯盟協議書後，於 2009 年 11 月臺博館接受臺鐵局委託代管土地建物迄今，目前正在持續進行修復工作。

忠孝西路以北，因涵蓋部分為臺北車站特定專用區 C1、D1、E1、E2 及玉泉公園之範圍，故建物使用以古蹟或歷建及其他為主，其他的建物部分多屬過去日據、民國年間的一些老舊建築物。

西區為臺北早期發展的區域，許多特色街道是因當時歷史脈絡而衍生商業活動，從日據、戰後時期逐漸轉化並延續到現在。其中北門相機街及中華路影音街皆位於北門南側，亦是眺望北門的重點軸線。

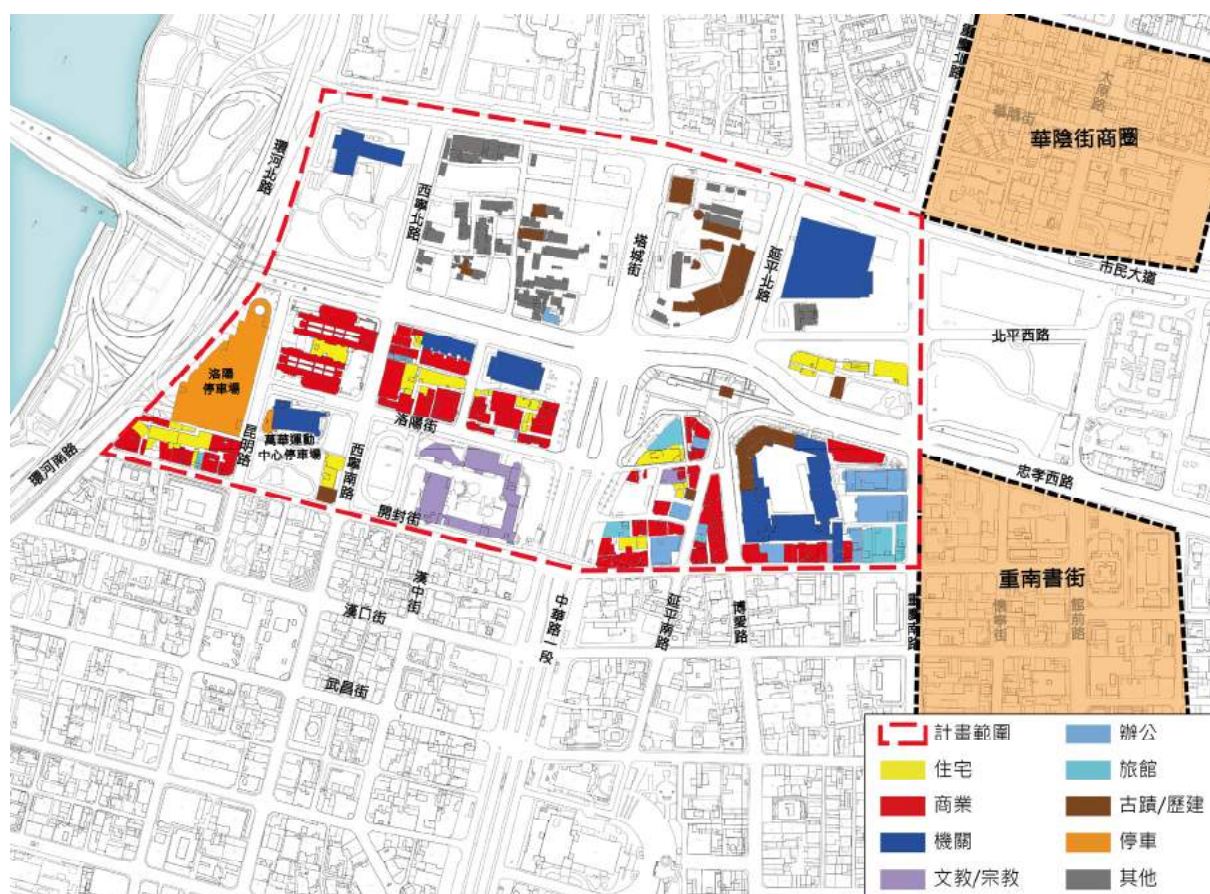


圖 2-9 建築現況地面層土地使用分布圖



## 六、街景立面分析

### (一)北門周邊街區歷史立面

依據 1910 年代拍攝的北門周邊街區照片，可以看出周邊街屋多為二層樓高的斜屋頂建築，並以騎樓型塑沿街步行廊道。立面主要以四柱三間的分割韻律作為一樓騎樓柱列與二樓開窗的準則。



圖 2-11 北門周邊街區街道歷史照片

資料來源：國家圖書館臺灣記憶網站([http://memory.ncl.edu.tw/tm\\_cqi/hypage.cgi](http://memory.ncl.edu.tw/tm_cqi/hypage.cgi))

### (二)北門周邊街區現況立面

現況北門周邊街區以清代官道(今延平北路與博愛街)及撫台街(今延平南路)的街景立面作為分析研究對象，此區保有四柱三間的分割韻律、具有歷史價值潛力的街屋立面多數為現代主義影響下的型式：外觀簡潔，注重線條比例與均衡，半圓拱窗及騎樓拱廊消失，各層窗戶均設水平遮簷。唯少數為仿西洋古典樣式立面，具有裝飾的柱頭、牌樓及檻牆。除了延平北路一段臨長安西路端為二層樓建築，其他具歷史保存潛力的建築物多為三層樓。而新建之高樓層建築，無依循原有立面高度作樓面退縮，並各自發展為連續帶狀開窗的立面型式或是其他開口比例，破壞了原有街道的分割韻律。

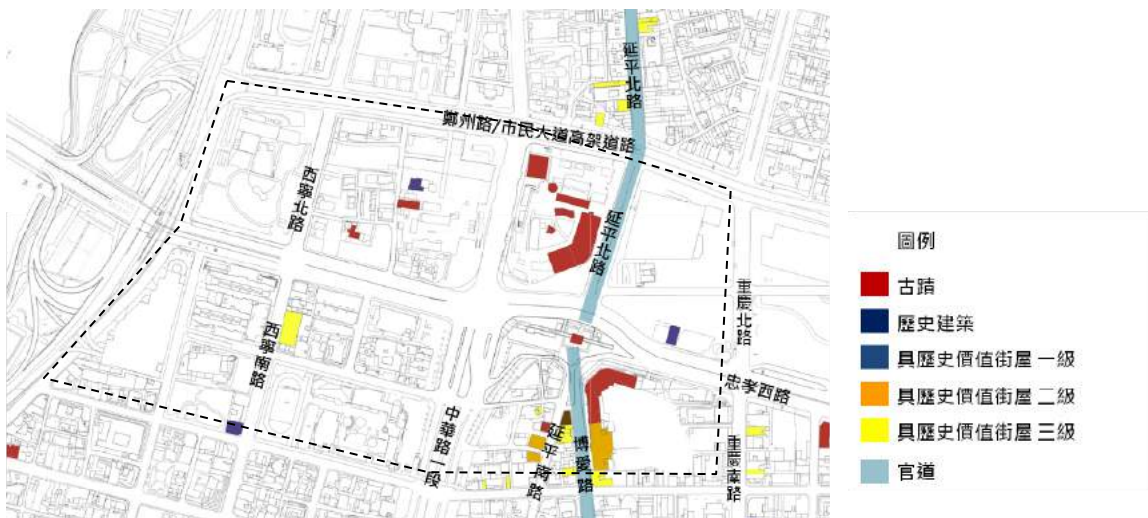


圖 2-12 具潛力建築分佈圖





### (三) 四窗三柱的立面分割原則

北門周邊街區四柱三間分割韻律下的立面，主要由六項元素所組成，分別為外框大柱、中間柱、邊柱、開口、牌樓(女兒牆)及檻牆。從上圖(北門周邊街區街道現況立面照片)來看，四柱三間式樣的立面構件的組合方式不變，但不同的樓層數、不同的樓高等差異，會造成分割比例的些微差異，例如共同壁交接方式會影響大柱的寬度比例，進而間接影響構件水平方向的比例；街屋面寬越寬，開口的寬度及高度越大等。

平均而言，其構件之間比例如下：外框大柱寬度為中間柱同寬或兩倍寬；中間柱之長寬比為 1:5-1:6 之間；邊柱為中間柱同寬或 1/2 倍寬，視立面寬度而定；開口比例為三間同寬，或中間開口大、兩側為中間開口的 2/3 倍；牌樓(女兒牆)為檻牆高度的 1/2-1/3 倍；檻牆高度為內部填充部分(上下層檻牆之間部分)的 1/3 倍。

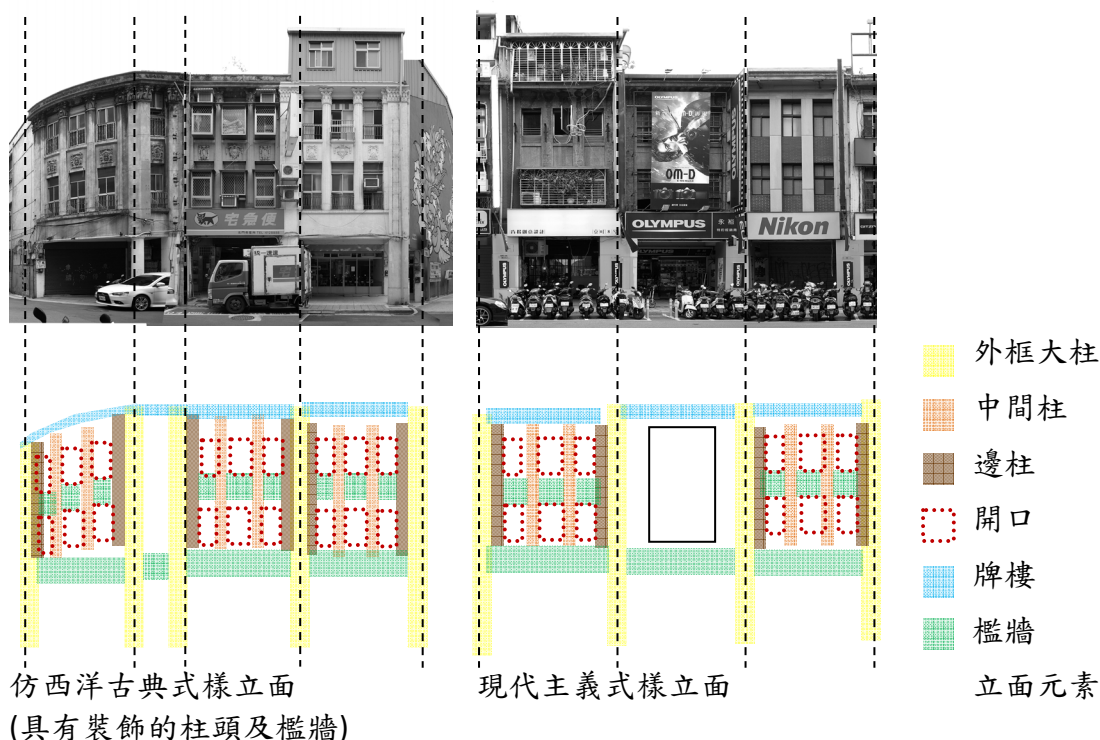


圖 2-14 四窗三柱分割韻律下的構築元素

### 第三節 交通環境

#### 一、車行動線

臺北車站是台鐵、高鐵、捷運六鐵交會的門戶，因此交通較為紊亂、在105年春節忠孝橋引道拆除後，北門與週邊環境整體改善後，現況已較為開闊。

環河南北路與市民大道為高架道路，高架橋下亦有平面道路，忠孝路於西寧南北路以西上忠孝橋往三重，承德路、重慶南北路、公園路及中華路為主要道路，因本區交通量大，故道路有單行系統與停車管制之設計。保存計畫評估範圍周邊重要道路之道路幾何特性所下圖。



圖 2-15 現況車行動線圖

## 二、停車空間

臺北車站站區停車場有三處，包括東側停車場、西側停車場及 K 區地下停車場。計畫範圍內有五處停車場，包括市民大道(塔城段)、臺北地下街、忠孝平面機車停車場、北門站及洛陽等停車場，計畫範圍周邊尚有 10 處停車場空間。

表2-6 計畫範圍停車場空間量彙整表

停車場名稱	汽車席次	機車席次
市民大道(塔城段)	241	-
臺北地下街	392	-
忠孝平面	-	70
北門站	49	-
洛陽	1,676	277
合計	2,358	347

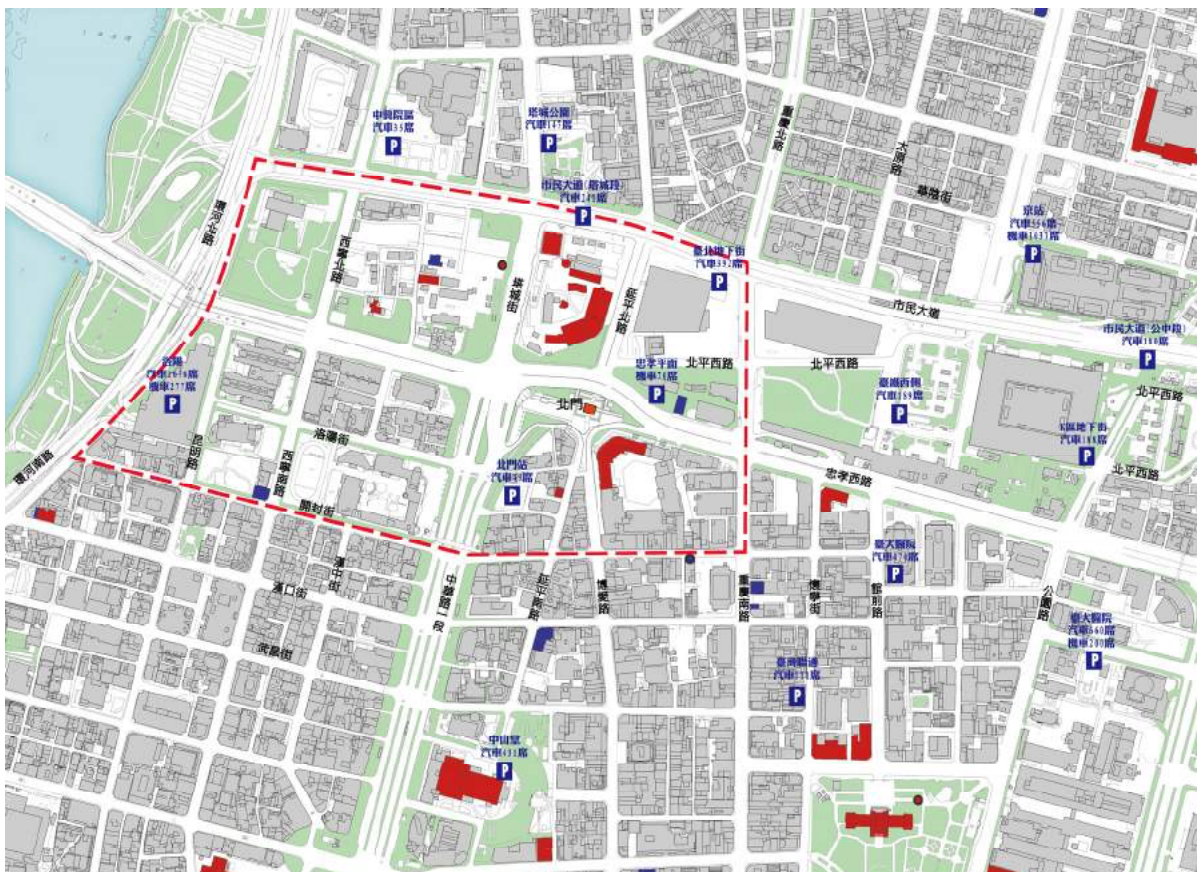


圖 2-16 計畫範圍停車空間分布圖

### 三、大眾運輸

#### (一) 臺北車站各大眾運輸進出人次

臺鐵 2016 年臺北車站日進出 127,062 人次。2007 年台灣高速鐵路開始營運，至 2017 年臺北站已創下日進出 80,660 人次。臺北轉運站(京站)2009 年啟用，每日服務約 4.6~6 萬人次。2017 年 3 月初機場捷運開始營運，日客運達 56,867 人次。捷運臺北車站日進出 315,033 人次。綜整上述大眾運輸每日進出人次，總計臺北車站每日進出人次最少可達 64 萬人次以上。

表2-7 歷年臺北車站各大眾運輸進出站人次紀錄統計表

年	歷年各大眾運輸進出站人次紀錄							
	高鐵		臺鐵		臺北捷運		機場捷運	
	全年	每日平均	全年	每日平均	全年	每日平均	全年	每日平均
2007	8,170,725	26,789	38,029,677	104,190	83,862,532	229,760	-	-
2008	18,070,525	49,373	39,792,782	108,723	93,969,676	256,747	-	-
2009	19,094,492	52,313	42,068,376	115,255	96,300,600	263,837	-	-
2010	21,529,144	58,984	44,277,976	121,309	105,588,730	289,284	-	-
2011	24,262,667	66,473	47,337,036	129,690	113,478,311	310,899	-	-
2012	25,290,883	69,100	48,834,291	133,427	114,658,638	313,276	-	-
2013	26,563,050	72,775	49,627,577	135,966	114,065,126	312,507	-	-
2014	27,155,196	74,397	50,539,688	138,465	116,859,279	320,162	-	-
2015	28,445,265	77,932	47,279,140	129,532	113,043,639	309,708	-	-
2016	29,891,698	81,895	46,504,815	127,062	114,963,752	314,109	-	-
2017	29,441,042	80,660	-	-	114,987,117	315,033	17,345,952	56,867

資料來源：維基百科及桃園捷運統計資料

#### (二) 臺北捷運

捷運北門站主要服務計畫範圍及週邊地區，北門站 2014 年啟用，2017 年北門站年進出 7,427,690 人次，日進出 20,350 人次。

#### (三) YouBike 站點

2017 年臺北市 YouBike 年租界次數為 21,953,673 人次，日租界次數達 60,147 人次。計畫範圍內涵蓋捷運北門站(3 號出口)及開封西寧路口等兩處 YouBike 租賃站點，計畫範圍外則有市民太原路口、峨嵋停車場等兩處 YouBike 租賃站。

「峨嵋停車場」及「開封西寧路口」為 2013 年 8 月啟用之站點。「捷運北門站(3 號出口)」及「市民太原路口」為 2015 年 12 月啟用之站點。依 2018 年 2 月排名前 30 租借次數統計得知，前述的四處站點皆未列入，顯見四處站點目前

使用率偏低。



圖 2-17 捷運路網、捷運站出入口及 UBIKE 租賃站分布圖

## 第四節 小結

依據上述調查與分析，得知北門周邊地區，保有豐富的歷史古蹟及建築，健全的交通服務、以及活絡的商業活動。本計畫範圍位於臺北車站精華區段，其區位優勢及商業發展吸引大量人潮，亦促使地區開發持續進行。本保存計畫應致力維護古蹟周邊之景觀風貌，並同時因應地區開發之需求，以維持相互之間的平衡關係。

## 第參章 歷史脈絡研究

---

### 第一節 歷史脈絡

- 一、臺北府城與北門歷史沿革
- 二、清代機器局到日治臺北砲兵工廠之演變
- 三、鐵道相關設施發展：臺北停車場(臺北車站)、臺北工場、總督府交通局鐵道部、鐵道部官舍區
- 四、臺北城內發展概述
- 五、歷史脈絡小結與價值論述

### 第二節 人文資源

- 一、臺北城重要文化資產概述
- 二、保存計畫研究範圍法定文化資產





## 第一節 歷史脈絡

本案之保存計畫評估範圍，以市民大道、環河北路、環河南路、開封街、重慶南路及重慶北路所圍成之區域為主。歷史脈絡之討論，將分別就臺北府城之興築、北門之價值論述，以及北門外臺北機器局與鐵道部所在敷地至淡水河岸週邊地區納入探討，並將臺北城納入歷史脈絡之探討範圍，以茲周延。

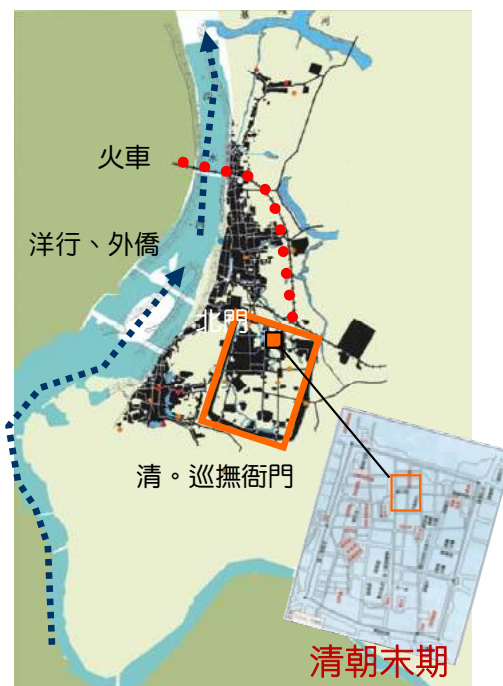
本案保存計畫評估範圍，在台灣治理乃至於台灣現代化歷程具有關鍵之歷史定位，特別是從大稻埕艋舺間荒僻之地成為行政中樞、政治訊息之接收地，更因洋務運動及大稻埕河運交易而開展成台灣現代化軍事、交通、工業、關稅等發展之重要地帶。故以下之歷史脈絡分析將分別就：臺北府城與北門興築、現代化起點之一的軍事工業據點清代機器局演變為日治臺北砲兵工場、鐵道事業發展之關連設施（臺北停車場、臺北工場、鐵道部及官舍）進行分析說明。

### 一、臺北府城與北門歷史沿革<sup>1</sup>

#### (一) 臺北城之興闢與拆除

1878年(光緒4年)知府陳星聚擬定臺北城築城計畫，在當時艋舺(萬華)、大稻埕間的荒僻之地，勸募官紳士民義捐，「一來可以將艋舺與大稻埕兩方為府治所在地的爭奪擺平，二來新社區的規劃建設沒有包袱，可以隨心所欲」<sup>2</sup>。1879年(光緒5年)開始興建，1884年(光緒10年)竣工，「臺北三市街」因此形成，成為省的政治、文化、經濟的核心。

第二任臺北府知府陳星聚著手臺北府署的建造，是府治內的第二座官用建築(第一座為考棚)，並對臺北紳



資料來源：本團隊繪製

<sup>1</sup> 本段內容，主要整理自李乾朗教授主持之【臺北府城牆及礮臺基座遺址研究】、莊永明先生著之【城內舊事-臺北建城130週年】、楊仁江先生主持之【臺北府城北門之調查研究與修護計畫】、台北科技大學臺北科技大學建築與都市設計研究所張朝勛先生所著之碩士論文【臺北城內清代官署建築變遷之研究】。

<sup>2</sup> 莊永明著，台北老街(台北城的故事)，p.124。

民發出一份曉諭，招建民房，臺北紳民陸續進入府直街(府署正前方)、府前街從事店鋪建造事宜，而逐漸形成街廓。光緒 6 年(1880 年)西門街、北門街跟著建造，城內總算有了勉強的規模，當時居住在城內的，「只有與官衙有關係的，純粹經營商業的尚屬罕見。」

由於城址原是沖積平原構成的水田，土質鬆軟，為承載城牆與城門樓等重結構的壓力，陳星聚乃在預定的城牆線上種植荊竹以改良地質，以使三、四年後荊竹長成，土壤的承载力也會相對增加到能夠承受磚石城牆的重量。清光緒 7 年(1881 年)，陳星聚召集紳仕、紳商協議，完成建城計畫，光緒八年 11 月 24 日開工。

光緒 8 年到任的劉璈，以其熟悉堪輿的權威及築恆春城的經驗，大大地變更了城工的規模，全城舊定基址均棄不用、前功頓棄。更改後的城牆規模，如「臺灣築城沿革考」所述：「城以石壘，東西各四百十二丈，南側三百四十二丈，北側三百四十丈，總計城周一千五百零六丈，環城以濠，計開五門，窩鋪四座。通往大稻埕為北門，曰承恩；通景尾為大南門，曰麗正；通艋舺八甲街為小南門，曰重熙；通艋舺新起街為西門，曰寶成；三板橋通錫口為東門，曰照正(景福)。東、北二門並建外郭，額題「巖疆鎖鑰」。」因派捐分年及罷捐、抗捐等情事一再發生，工程並未順利進行，再因劉璈的變更設計，城工應在「光緒八年十月以前完成」，遲至光緒 10 年(1884 年)11 月才完工。

清光緒 21 年(1895 年)清廷將台灣割讓給日本。光緒 25 年(1899 年)八月首次公告市區改正計畫，光緒 26 年，臺北縣知事暨市區計畫委員會委員長村上義雄，以臺北縣告示第六十四號發布「臺北城內市區計畫」將臺北城垣與護城濠之間的空地全部劃為公園，將城內劃分為撫台街等十二個街區，區內道路貫穿臺北城垣以便和城外相通外，並在原有五個城門之外另增建九個城門，合計總共有十四個城門。因這些城門洞嚴重影響交通安全，使得此計畫被推翻。同年 10 月 26 日，臺北市區計畫委員會委員長提出了拆除城垣構想的「臺北城北門及西門擴展設計變更建議」。1901 年(光緒 27 年)，拆除東門附近的城垣，使道路直通台灣神社，據該年出版的「臺北市街圖」，已可見到日人已將臺北城接近西北角的西城牆、北城牆各打一個缺口，好讓火車破城通行。1902 年(光緒 28 年)，臺北城垣剩下幾乎不到三分之一，到 1904 年(光緒 30 年)可以說全部拆毀殆盡。

當初日本政府擬將五座城門也一併拆除以利交通，於是西門(寶成門)首當其衝成為第一座被毀的城門，當工程進行到一半以上的時候，

由於對文化資產有高度認識的人士，如尾齊秀貞、中山喬等人，認為城樓具有保存的意義和價值，其他四門應加以保留，獲得民政長官後藤新平的支持，因此，東門、南門、小南門、北門得以逃過被拆除的命運。

1905年（光緒31年）日本公告臺北都市計畫時，將拆除的城垣改建三線道路，即今中山南路（由監察院前圓環至公賣局前圓環）、忠孝西路（由北門圓環至監察院前圓環）、中華路（由北門圓環至小南門圓環）、愛國西路（由小南門圓環至公賣局前圓環）。日本人稱三線道路所環之四條計畫道路為「Ring Garden」，意為環公園或戒指公園，其構思主要源自奧國首都維也納，該國當年拆城牆造馬路時，特別精心設計為園林大道，並稱之為 Ring Garden，日本人乃援用之。而所謂三線道，就是以植樹種花綠化的安全島將道路分為三條，中央為快車道，兩旁各有慢車道一條組成。後來，臺北市也以此三線道路為中心，逐漸完成其東郊及南郊的各條幹線，如仁愛路、信義路、濟南路、羅斯福路、徐州路、杭州南路、重慶北路、承德路、延平南北路及中山南北路之拓寬完成，而使臺北市之發展迅速擴大。1919年，日本政府公布「史蹟名勝天然紀念物保存法」，臺北府城的四座城門於1935年成為指定保存的史蹟。



從北門城樓南望，左為博愛路、右為延平南路 日治時期的延平南路盡端為北門  
圖片來源，李乾朗教授主持，臺北府城牆及基座遺址研究，p.28

國民政府來臺後，碩果僅存的四座城門，僅北門保存原樣。東門、南門與小南門都在民國五十四年的改建中，將其城樓改建成北方宮殿式；北門倒因妨礙交通擬予拆除而未被改頭換面而得以逃過一劫。

## (二) 臺北府城牆的位置推測

臺北城的城牆正確位置並不容易勘查出來，依日治初期陸軍部所測繪的地圖，北邊（忠孝西路）、東邊（中山南路）與西邊（中華路）的城牆大體上呈現直線的配置，但南邊（愛國西路）則呈現曲折形。經實測得知城門與城牆銜接之處並非完全一致，各座城門有各自的尺寸。北邊的城牆，依日治時期舊照片與地圖比對研判，清代的北邊城牆大體上與忠孝西路平行，但城牆並未與道路中心線完全重合。清代的城牆附屬有礮台、水關及窩鋪(城牆轉角處之房屋，可容守成兵勇過夜之所)，臺北城古城基礎之位置推測如下：

### 1. 北邊

- (1) 礮台：公園路與忠孝西路交點附近
- (2) 東北角窩鋪：中山南路與忠孝西路交點之圓環
- (3) 西北角窩鋪：塔城街與忠孝西路交點
- (4) 北門甕城：在北門之外側約 40 公尺處，呈長方形

### 2. 東邊

- (1) 礮台：中山南路與濟南路交點附近、中山南路與中正紀念堂牌樓門口交點附近
- (2) 東門甕城：東門城樓之東側地下，略呈半月形，約在圓環道路下方
- (3) 東北角窩鋪：中山南路與忠孝西路交點之圓環
- (4) 東南角窩鋪：中山南路與愛國路交點

### 3. 南邊

- (1) 礮台：愛國西路與重慶南路交點以西約 100 公尺處
- (2) 礮台：愛國西路與博愛路交點以西約 60 公尺處
- (3) 水關：愛國西路與重慶南路交點附近
- (4) 西南角窩鋪：愛國西路與中華路交點處

### 4. 西邊

- (1) 礮台：中華路與開封交點處以南約 50 公尺處
- (2) 礮台：中華路與武昌街交點
- (3) 礮台：中華路與貴陽路交點附近
- (4) 水關：中華路與開封街交點

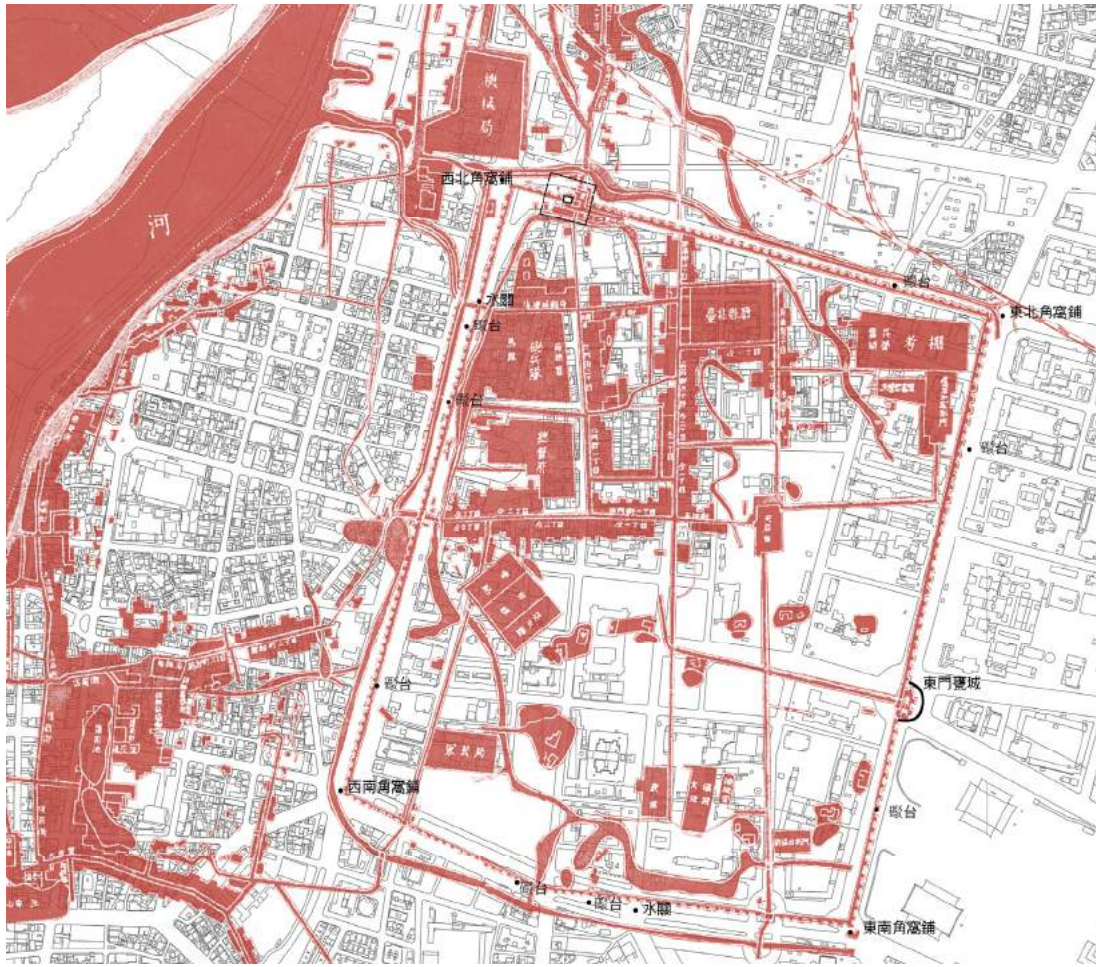
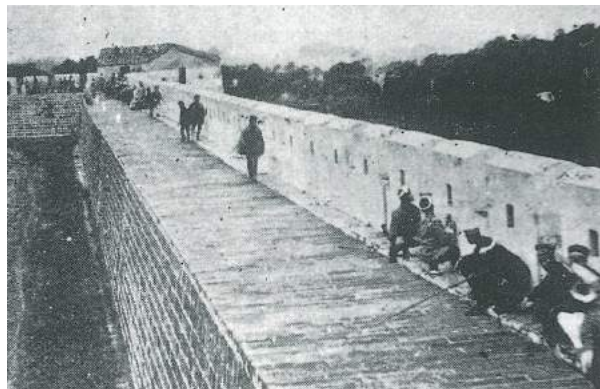


圖 3-1 臺北府城各部構造位置推測示意圖

(底圖來源：1895 年臺北及艋舺、大稻埕略圖，台灣總督府製圖部、日本參謀本部陸地測量部測繪)

### (三) 臺北府城的型制與材料特性

臺北府城在台灣清代所築府縣城池中是屬於較嚴謹的一座，無論在材料、構造或平面格局方面都顯示其頗為考究。共設有五座城門，周長一千五百零六丈，城牆馬道寬達一丈二尺、可供二人並騎而行；城壁高一丈五尺，



由馬道上人物的高度可以研判雉堞高至少五至六尺  
圖片來源：楊仁江主持，臺北府城北門研究，p.98

雉堞三尺，計高一丈八尺，厚一丈二尺；四周規制：東畔(今中山南路)約四百十二丈；西畔(今中華路)約四百二十丈；南畔(今愛國西路)約三百

四十二丈；北畔(今忠孝西路)三百四十丈。方圓 1.26 平方公里，曾有規模龐大的衙署建築群，包括：巡撫衙門、布政使司衙門、籌防局等，也因行政體系的變遷而集省、府、縣署於一身。

臺北府城的平面配置是採用台灣所有府、縣、廳城所沒有的近似矩形的規則形式，是台灣唯一的矩形城池。平直的北、東、西畔城垣以及略成彎弧的南畔城垣決定特殊造型的府城輪廓；東西窄南北長的矩形，寬長比為 1:1.21；矩形城垣的中軸線指向北偏東 15 度的艮方，遙遙對看海拔 1120 公尺的七星山。

臺北府城的坐向歷經前後任知府風水觀的差異。岑毓英的風水觀，在廣漠的水田上構築城市，必須以恆常不動之物(如北極星)為工程之基準點，使得訂線有所依據，因此最重要的軸向常是築城的開展線，臺北府城的南北軸線也是同理而成，約略是以北極星周圍的恆顯圈為中宮，而以四季星象為其餘四宮，已達臺北府城做為「南面稱孤」、「居北辰而眾星拱之」的封建王朝隱喻。但劉璈的風水觀屬於風水學中的巒頭學派，強調後方祖山、左右山脈護衛、前有流水通過且有寬廣的前庭。反觀臺北府城原本設定的方位，後無祖山，在相書中屬「兇」，因此劉璈接手後，隨即更改城牆角度，使城內中軸線往東轉，而後興建之街道，如東門街、小南門街等，便依據城牆角度變更設計。<sup>3</sup>

城裡的道路以府衙門前的府前街（今重慶南路）為主幹，依著正南北的方向，劃開府城空曠的核心，並向左右引出東西分支且略如井字的枝幹道。地理上看，府前街正對著北方大屯山與七星山間的谷地、然而並未貫穿府城的牆垣，南止於文武廟之北終於府署門口。做為府城行政管理中心的府署，也和中國其他地區的城池一樣，設於城內偏北的地方；城內十字形交叉的幾何核心略偏東畔，是天后宮的所在地，它的地位與內地在城中央安置中樓的意義相同；而沒有一條道路直接貫穿南北或東西兩個城門，是臺北府城道路規劃的特點。

---

<sup>3</sup> 引用自台北科技大學建築與都市設計研究所碩士論文「臺北城內清代官署建築變遷之研究」，張朝薰著。

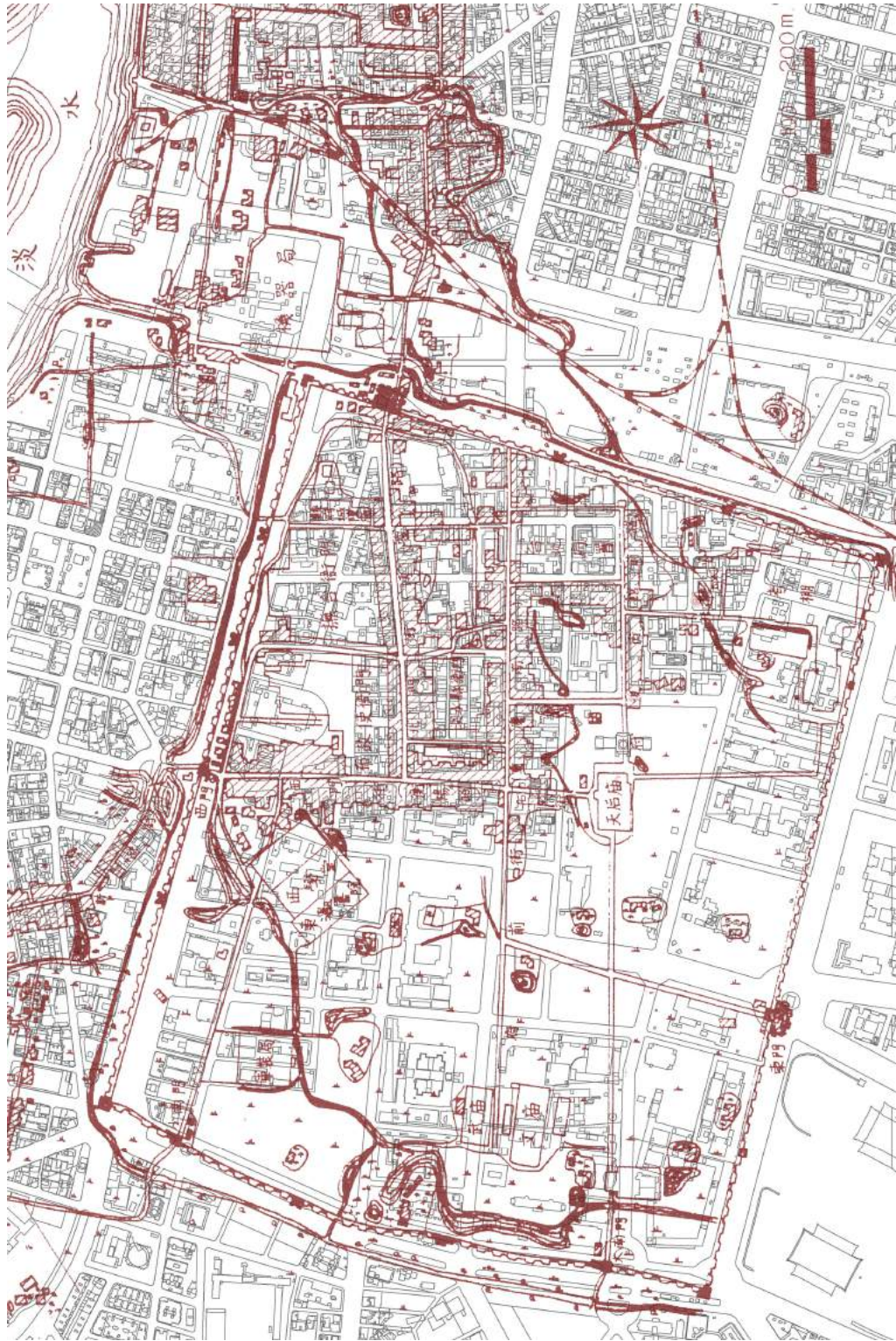


圖 3-2 臺北府城街道與官署配置示意圖

(底圖來源：1895 年臺北及艋舺、大稻埕略圖，台灣總督府製圖部、日本參謀本部陸地測量部測繪)

為了加強防禦，臺北府城也和其他城池一樣，在城垣外側設有護城濠。濠的形式，係按地裡形式自然彎曲，與平直的城牆或相遠隔、或相近鄰，以防城基因負荷過重而崩塌。護城濠除了戰時具有遲滯敵人的功用外，還是建城時取土的主要來源。臺北府城的牆垣是用條石堆壘，內

側再實以沙土，由於牆厚達一丈二尺以上，故牆內填充沙土的需求量極大，掘濠取土便是一舉兩得的辦法<sup>4</sup>。

護城濠濠水係自城垣西北角淡水河河溝頭分支引入，部分原由供應水田的圳道也由西畔即北畔城垣下穿入城內，貫穿處的牆基做成水關，從舊存的城圖看，水關至少有4處。<sup>5</sup>

城牆上，四個轉角處各設有L型的窩鋪各一座。窩鋪又叫窩棚，是供人夫或崗哨晝夜防守的空間，形如角樓。依舊照片看，是兩坡水的一層瓦房，立於突出的城牆座上，四周仍有雉碟環圍。窩鋪與窩鋪間，依狀況需要設有突出的礮台，供安礮射擊防禦之用。

為了便利通行城內外，城垣間共開五門，分別是：

1. 東門：或稱景福門、照正門，為於東畔城垣中央略偏南處，是城內通往錫口的主要孔道。門外築有圓弧形的甕城，甕城外門與內門不相對，而開於東北側，已造成迂迴遲滯的效果。
2. 西門：亦稱寶成門，位於西畔城垣近中央處，是城內通往艋舺新起街（今長沙街一帶）八甲庄的主要孔道。
3. 南門：亦稱麗正門或大南門，位於南畔城垣東側，是城內通往景尾（今景美）新店的主要門戶。
4. 小南門：或稱重熙門，位於南畔城垣西側，是城內通往枋橋（今板橋）的主要孔道。
5. 北門：或稱承恩門，位於北畔城垣西側，是城內通往北門外街抵達大稻埕的主要孔道，也是衙署官員由淡水河進入城內的門戶，因此在門外河溝頭附近設有接官亭，以送迎來去各官。北門外設甕城，甕城的平面為矩形與東門的形式不同、約略在津外門設在東北角，門上有額題「巖疆鎖鑰」四字。

在建築材料方面，全部採用人工修整之石條，城牆構造非常堅固。依民國43年「城內及附郊耆宿座談會」與黃得時「城內的沿革與臺北城」一文，「築城所用的石材，起初擬採掘圓山的山石，惟因該山所有者張、陳兩姓不肯。其後，改採唶哩岸山石試用，因石質太脆軟而不用。最後，才取用大直山北勢湖的山石。門樓所用的磚瓦，是命劍潭大直莊北勢湖

<sup>4</sup>引用自楊仁江先生主持之「臺北府城北門之調查研究與修護計畫」。

<sup>5</sup>引用自楊仁江先生主持之「臺北府城北門之調查研究與修護計畫」。



和枋寮莊的磚窯煉製的。石灰是用大稻埕河溝頭石灰窯所燒的。」開採出來的石材運輸，推斷利用水運，從基隆河順流而下，經葫蘆島(今社子)接到淡水河，再轉往南向，至河溝頭上岸，運抵府城工地。大直北勢湖一帶(今內湖路一段)在清代即為著名採石區，運輸石條的方式很特殊，由於石條很重，不易以人工挑運，因此採石商想出滑行的辦法，在採石區闢一條寬約二尺的滑行道聯接基隆河畔的碼頭；在滑行道上插上密密麻麻的竿蓁桿，將竿蓁桿折曲，便有如竹筏式的滑行道；然後再以木板作成滑板，上面運載一塊或兩塊石條，前面以人工用繩索拖拉滑行；較陡之處則讓石條自動靠重力滑下山坡。<sup>6</sup>

#### (四) 臺北府城的治理意涵

英法聯軍以後的咸豐同治年間，在不平等條約訂定下，台灣對外通商口岸，由原來的淡水一口增加為北部的淡水、雞籠及南部的安平、打狗等四口。而淡水一口實際上是包括淡水河沿岸的滬尾、大稻埕與艋舺，使得台灣北部的重要港口門戶洞開。同時，台灣北部的荒埔地，尤其是後山一帶也逐漸開闢，不論從對外的外侮防禦或對內的社會治安來看，當不是嘉慶 17 年以來以南台灣為重的「一府四縣三廳」建置所能掌握與治理。為了鞏固地方、加強統御力量，沈葆楨乃於光緒元年（1875 年）上奏「臺北擬建一府三縣摺」，因「土壤日闢、口岸歧出、民人生聚、駕馭難周、政教難齊」，將彰化的大甲溪以北到後山一帶，另外劃歸一府治理，成為清領臺灣 193 年以來疆域規劃上的一大改革。同年獲准於臺北設一府三縣，「臺北府」一名因而確立，「臺北」一語從過去泛指臺灣北部進而為管轄淡水、新竹、宜蘭三縣的府城，「臺北」二字從此成為行政單位的名詞，直到今日，值得紀念。

光緒 4 年到任的第一任臺北府知府林達泉於全臺形勢論中提到「夫就臺論臺，臺北之勝於臺南者四；就閩論臺，臺北之勝於臺南者亦二」，站在台灣立場看臺北府治的位置，其優於臺南的條件有四個，包含山水（三溪獨通）、水泉（泉脈甘美可飲）、物產（富庶甲於全台）、以及口岸（全臺通商多在臺北）；而站在福建省會的立場，臺北府治的位置優於台南的地方亦有兩個，包含與福州往來時的安危（福州至安平必經黑水溝），以及臺閩兩地可相為表裡（軍事調度的互助）。

---

<sup>6</sup> 引用自李乾朗先生主持之「臺北府城及礮台基座遺址研究」。

清代臺灣所建的府、縣、廳城總數不下 18 座，其中除了早期建造的竹城以及具有強烈軍事防衛意義的恆春縣城、臺北府城和澎湖廳城外，大部分都由地方紳民捐貲建造。這和清政府對於新收入版圖地區心存疑忌，惟恐懼城造反，寧採「易失易復」的心態，而不鼓勵台灣建築磚、土、石城有密切的關係；實則台灣地處偏遠、治理不易，府、縣、廳治規模不大，所轄幅員卻不小，大多數聚落均零星散布城外，如果不令轄區內具領導地位和威望的富紳豪強以及世賈小民分別出資，則一旦城內有難，官府力量又鞭長莫及，一時難以救援，必須要紳民發揮協力守城的功效。故只要不是基於軍事防衛做為出發點，而是以政治性和開發性因素為主導時，除了財力容許的情形下籌款部分費用支援，大多數的城工經費仍由民間勸募集資。

臺北府城的建造，是臺灣行政管理邁向普及化與全面化的表徵，也是使士民社會步入現代化與國際化的地標。就墾拓上說，代表著兩百年間，在清廷時緊時弛的移民政策下，先民社會由點而面、由南而北逐次開發的艱辛歷程與近代列強商業勢力，由局部而全面的強勢滲透，經過內部整合後，促使府治北移的社會動向。就防禦上說，它是清末中國東南沿海海防吃緊，清廷重視台灣防務，政府大員洞悉北部軍事情勢的險要，而試圖調整防禦體系的實質成果。從社會意義看，是富賈紳民在城工經費的出資協力，與政府要員在府內都市環境苦心經營的配合下，共同攜手合作開創出來的結晶。

就台灣的築城經驗而言，臺北城是屬於後期建造的政治性城市。當它決定設府時，在淡水沿岸的臺北平原早已開發完成艋舺及大稻埕兩個繁忙的河港街市，如果將府治設在這兩個街市中的任何一個，不僅土地取得及民用房舍拆遷有相當的困難，臺北地區長年以來因械鬥事件造成祖籍分畫上的地域性隔閡，也將帶給府城規劃和城工款項勸募極大的阻力；相反的，若將府治選擇在艋舺和大稻埕之間，不僅有控馭兩河港的經濟利益，和吸收兩地富紳集中開發的優點，更便利於新市街的規劃和建設。

### (五)承恩門(北門)之價值概述<sup>7</sup>

北門所在地地號為公園段一小段 214 地號，基地面積 678 平方公尺。建築物分上下兩層，各層實測面積為 154.25 平方公尺，總建築物面積 308.5 平方公尺。建築物高二層，城樓用厚實牆體圍起，外牆前後各留兩方一圓的窗洞，以便兵丁監視防禦，城樓與城座牆面平齊，造型與柱廊式城樓的小南門不同，與東門類似。北門北方是淡水河入口，負有防禦重任，設有外郭，俗稱甕城，約呈矩形，與東門的圓弧形外郭不同；為防止敵軍破門後直接衝進主城門，主城門和外城門位置不在同一軸線上。郭外門上有橫額題：「巖疆鎖鑰」，日治時期拆除作為總督官邸涼亭下的礎石，現已移置新公園前門右側的碑林中。城門臺座用大直北勢湖產的石材以一層丁一層順的方式砌造。城門中央，開圓拱形門洞，外拱比內拱小，兩拱中間門洞呈矩形，可供呈門扇開啟。門板由厚重的木料做成，外覆鉚釘鐵皮護面，堅實而牢固。圓拱門洞上方有橫額題：「承恩門」，落款為「光緒壬午年」、「良月吉日建」。

臺北府城北門，又稱承恩門，是目前臺北市保存最完整、最能代表清代城樓原始風貌的城門。在臺灣史上，臺北府城北門是臺北設府的具體表徵；淡水、宜蘭、



資料來源：臺北古城深度遊

新竹設縣分治的里程碑。臺北府城北門位於臺北城牆偏西處，是早期城內通往大稻埕一帶的主要孔道，更是從前清廷官吏蒞臨臺北進入城內衙署的門戶，因此城外設有迎接官員的「接官亭」，接官亭位置推測在臺北機器局東南側與北門間、鄰機器局老公廟旁<sup>8</sup>。官員從河溝頭上岸後，轉上今延平北路的石板道，下轎後在接官亭接受臺北地方官員的迎接後，才過甕門，由北門進入臺北城後沿北門街（今博愛路）可至城內重要政府機關，如巡府衙門、布政使司衙門、淡水縣署。

<sup>7</sup> 本段內容，主要整理自楊仁江先生主持之【臺北府城北門之調查研究與修復計畫】。

<sup>8</sup> 接官亭位置推測，參考自台北科技大學建築系執行之「臺北市市定古蹟台北工場遷移工程施工紀錄計工作報告書」，p. 195。

## 二、清代機器局到日治臺北砲兵工廠之演變

現為鐵道部官舍區之區域，在清末為劉銘傳所設之臺北機器局，後歷經日治砲兵修理工廠、鐵道工場，最終配合總督府鐵道部之設置而為官舍區。依 1895 年日人治台初期的「臺北及大稻埕、艋舺略圖」為依據，配合北門與西側淡水河岸的關係，界定臺北機器局座落於塔城街以西、鄭州路以南、西寧北路以東、忠孝西路以北間的街廓。

### (一)北門外至淡水河間之河溝頭發展

自清末劉銘傳在台推動洋務運動以來，北門外的機器局敷地到淡水河間、以及往北到大稻埕地區之發展均有密切關係，為軍工業、鐵道之現代化工業與交通發展重要區域。清末日治期間，河溝頭一帶，除設有大稻埕稅務司行署外，現西寧南北路兩側並陸續成為洋行、倉庫、以及德國領事館之興築之地(參見圖 3-5)。

機器局西側被稱為河溝頭街，乃取其臨近淡水河岸河溝頭之意，在塔城街、環河北路開闢前，是北門外街之外唯一可通往大稻埕的道路。清末至日治初期，臺北城與淡水河、大稻埕之聯繫依賴河溝頭街與北門外街，並為往來第一代臺北停車場與臺北城間之通路。尤其河溝頭街沿淡水河岸亦為艋舺往來第一代臺北停車場之路徑，約略為今西寧南北路、並於西寧市場處西轉向淡水河岸、再沿淡水河岸通往艋舺；而機器局以西往河岸地區有許多相關依賴河運發展的產業，最早是清末的洋行洋樓、關稅和伐木局、貯木池、林木集積場、橋工鐵廠，日治中期則有大量的木材相關行業、一直向南到漢口街一帶仍可見相關行業，並築有大量建築物之廠房、倉庫等。而機器局做為北門外地區的第一個大型官方建設，和後來的臺北工場及河岸的木材業，被認為是台灣工業發展的重要起點之一。

## (二) 臺北機器局發展沿革

清末機器局建設的所在，選址於臺北城北門外一帶的民田，因土地容易取得、離新設的臺北火車停車場及河溝頭碼頭很近，可謂交通便利，同時又靠近城內的行政中心。受當時海防觀念的影響，1875年〈李鴻章奏為代前江西巡撫丁日昌呈續議總理衙門原奏海防應辦事宜〉中提及機器局選址的要點，「機器局之設必須在煤木箇集五金易采之處，尤為便易」、「氣易通而料易集」，當時的臺北近煤木聚集的基隆，此處西有河運之便的河溝頭碼頭，東南即為交通要道北門，可與城內的行政中心互通生息，同時當時為一片田野，土地取得及建設較為容易、腹地寬廣，故以此設立臺灣唯一的機器局似乎是明智之舉（今塔城街以西、鄭州路以南、西寧北路以東、忠孝西路以北之間的街廓）。至1887年台灣鐵路開始起造，擇其北側設置大稻埕臺北停車場，相信亦是以機器局區位為一考慮重點。

臺北機器局是清代洋務運動「以夷制夷」的具體表現，希望以兵工業的自製能力與西方抗衡，同時也因台灣孤懸海外、軍事建設不足、調度緩慢，以及培植近代化技術人力等原因而設，是一個清廷官方從未嘗試過的現代工廠工程，建造過程牽涉許多專業技術，故先後聘請英國人、德國人擔任工廠監督。<sup>9</sup>

臺北機器局創建於1885年劉銘傳任內，是台灣重要的近代化建設，也是第一個遠離中國內地的機器局、台灣建省後第一年的軍事建設之一。機器局面積非常大，有廠房與房屋117間，內有製造砲彈的機器廠、氣爐房、打鐵房等。這項建設先後聘請英國人和德國人監督，因此在廠內有洋人住宅區域。除為砲彈機器廠外，後於1892年又置鑄錢機器，同時還兼管鐵路的維修及伐木局，使其由軍需工廠轉變為多功能的近代工廠，顯示當時台灣近代事業需求甚殷。

---

<sup>9</sup> 引用自文化部台灣大百科全書，「清代機器局遺構」詞條。  
<http://nrch.culture.tw/twpedia.aspx?id=26317>

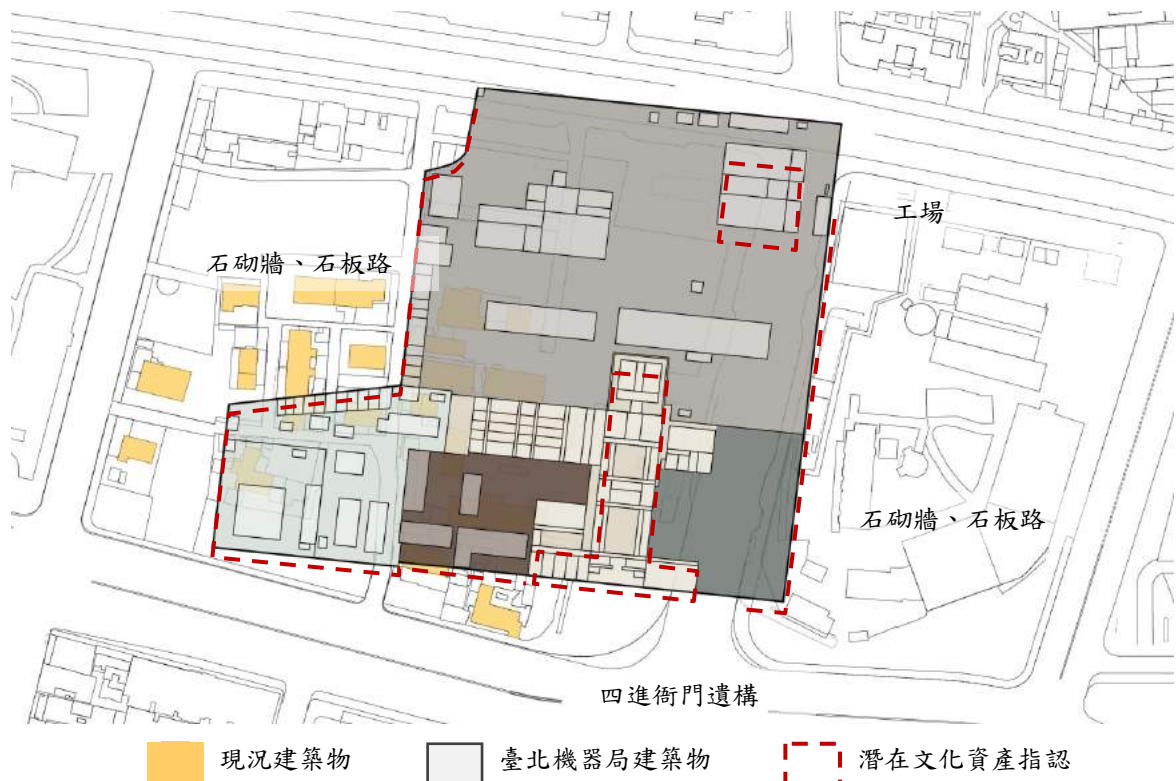


圖 3-3 清末臺北機器局還原配置示意圖

資料來源：黃俊銘主持，臺灣總督府鐵道部調查研究與再利用之規劃，p.31

參考圖資：1899 年元臺北砲兵工場圖去除增建部分(《總督府公文類纂》，檔案編號：00624，1901)

表 3-1 清末臺北機器局空間內容

編號	圖例	區塊名稱	空間內容
01		行政管理區	包含兩組中國傳統格局之建築，座北朝南者為機器局的主要入口，此區包含行政、接待、宴客、倉庫等空間。北側獨立院落為總辦住宅，東西向三進院落為技術人員辦公室。
02		服務區	位於行政管理區的東側，包含炊事場、水井及材料堆置空間。
03		宿舍區	位於機器局西南角，包含西南側的洋技師宿舍、一般宿舍及醫療空間
04		北廠區	推測為生產槍礮子彈的主要工廠，包含六棟磚造洋式鐵製屋架廠房及西側一字排開的倉庫。
05		南廠區	推測為生產錢幣的主要工廠，包含兩棟製造廠及倉庫。

資料來源：俞怡萍(2002)，《清末臺灣洋務政策下的建築活動(1863-1895)》

### (三) 日治砲兵工場發展沿革

日治初期，日人接收後仍維持其軍事用途，作為兵器修理及製造場所，至 1899 年兵器修理所改稱為砲兵工場，似乎將擔負更重的兵器製造任務，但隔年台灣總督府鐵道部長後藤新平提出，臺北砲兵工場(原臨時臺北兵器修理所)周圍均為鐵路用地頗為不便，建議應變更為鐵道工廠用地。



圖 3-4 臺北砲兵工場配置還原示意圖

資料來源：黃俊銘主持，臺灣總督府鐵道部調查研究與再利用之規劃，p.39  
 參考圖資：1899 年元臺北砲兵工廠圖(《總督府公文類纂》，檔案編號：00624，1901

表 3-2 日治臺北砲兵工廠空間內容

編號	空間名稱	編號	空間名稱	編號	空間名稱	編號	空間名稱
01	事務室	12	工場	23	木工場	34	宿舍
02	醫務室	13	工場	24	職工宿舍	35	宿舍
03	製圖室	14	倉庫	25	職工宿舍	36	職工宿舍
04	宿舍	15	銃床場	26	職工宿舍	37	職工宿舍
05	宿舍	16	模工廠	27	判任官宿舍	38	倉庫
06	休養	17	火工場	28	將校宿舍	39	炭庫
07	宿舍	18	倉庫	29	宿舍	40	鐵工廠
08	消防器置場	19	工場	30	判任官宿舍	41	將校宿舍
09	工兵所,面會所	20	倉庫	31	馬丁及蓄室	42	判任官宿舍
10	倉庫	21	倉庫	32	將校宿舍	43	職工宿舍
11	炊事場	22	食堂	33	厩舍	44	職工宿舍

資料來源：黃俊銘(2010)，《臺北北門外鐵道部官舍區文化資產清查》

### 三、鐵道相關設施發展：臺北停車場(臺北車站)、臺北工場、總督府交通局鐵道部、鐵道部官舍區

#### (一)臺北停車場之沿革

##### 1. 清代臺北停車場

第一代臺北停車場於 1891 年啟用，設立於今日中興醫院院區內。最早 1887 年開始劉銘傳興築鐵路，提供淡水河貨運、機器局與幾乎是臺灣最熱鬧的市街「大稻埕」提供對外運輸功能。

台灣鐵路於清末開始萌芽，16 處火車房自北而南為基隆、八堵、水返腳、南港、錫口、臺北、大橋頭、海山口、打類坑、龜崙巔、桃仔園、中壢、頭重溪、大湖口、鳳山崎、新竹，總長 106.7 公里，其中有設機關車修理廠的有基隆、臺北及新竹；1891 年臺北基隆線完工、1893 年臺北新竹線通車。依劉銘傳最初的計畫，車房及站房碼頭是分開考慮，火車房均為簡易的土造建築，空間規模不大，主要功能是販賣車票及簡易的管理。

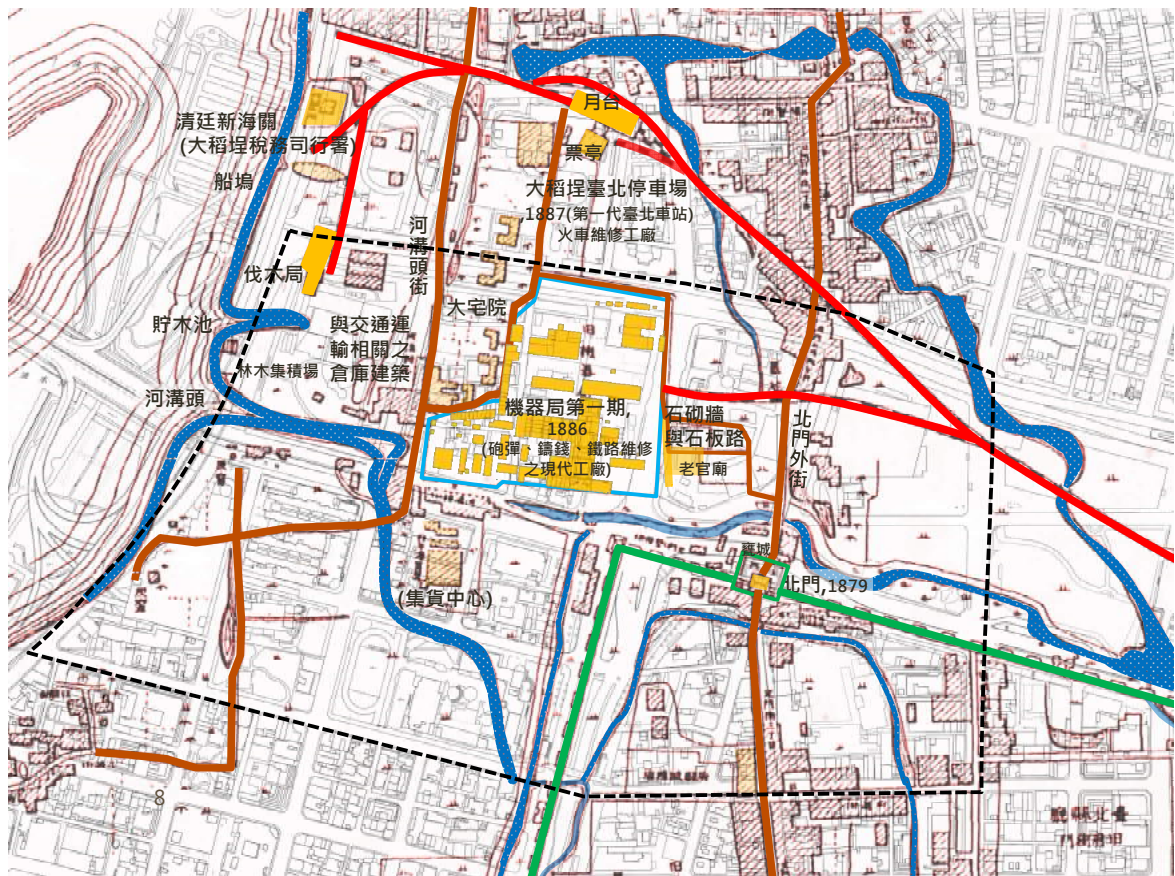


圖 3-5 第一代臺北車站位置與鐵道位置示意圖



由於當時大稻埕扼淡水河河運之利，故臺北火車票房設於大稻埕、北門外之間的中心位置（即今臺北市立聯合醫院中心院區附近），與洋行集中的街區，及南邊的機器局都相去不遠。其平面以二條鐵道直穿入內的大型修理廠為中心，北側及南側都有一些附屬建築，河溝頭處並設有製造枕木的伐木局，其設計觀念是以修理工廠為出發。臺北火車房的主要建築為修理廠的型式，其為間隔較密的磚柱上呈大跨距鐵桁架結構，四周開敞未設牆體，屋頂中央上方置通氣設計，為典型洋式廠房設計。

## 2. 日治時期停車場之沿革

日人據臺不久後及進行基隆到新竹間清末所築鐵路的清查，結論是該鐵路設計不良、傾斜過急、路現過灣，十分危險。當時軍事物資的運輸需求急迫，1895年10月開始即進行使用最頻繁、最危險的基隆到臺北路段的改築。

配合鐵路改線及市區改正計畫，將車站遷至表町通（今館前路、清代府後街）的北端、原來的北城牆之外，為第二代的臺北車站。車站正門面對表町通，與臺灣總督府博物館（今臺灣博物館）遙遙對望。1901年隨淡水線通車及新竹至基隆鐵路改線完工而啟用。

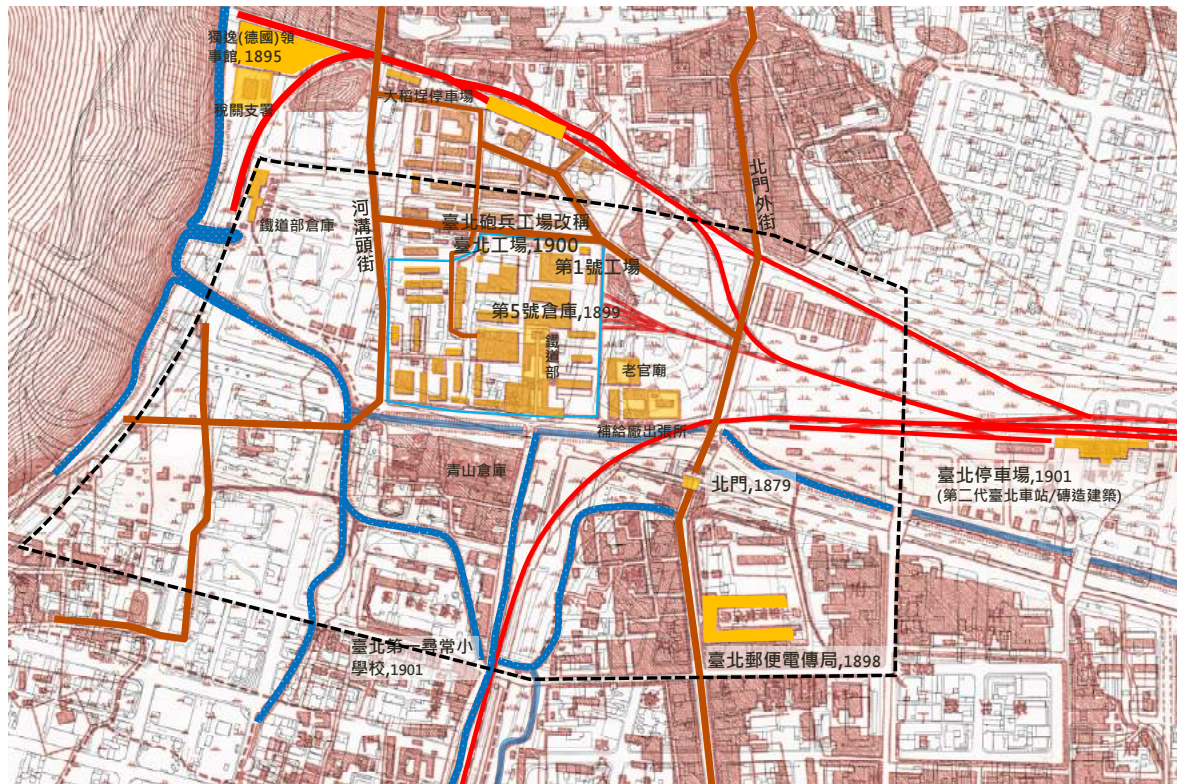


圖 3-6 第二代臺北車站位置與鐵道位置示意圖

1923年3月，興建於車站內軌道區北側，規模較小的臺北後車站啟用，以取代同日停用的北門驛，成為淡水線鐵路的新端點站，並便利當時聚居於大稻埕的臺灣人進出車站，當時臺北後車站為一木造建築，建築外貌小巧。臺北後車站於1988年年隨淡水線鐵路廢止而停用。

由於原有的前站空間不敷使用，因此自1939年起，於原地改建成帶有現代主義風格的方塊型水泥建築，即第三代臺北車站（當時稱為「臺北驛」，於1941年落成），內部可用空間也因此增加不少。此外，在1930年從民營收歸市營的公車，也以臺北車站作為路線的主要端點站之一。戰後，第三代臺北車站持續留存使用，並於1977年南港調車場落成後，利用前站與後站之間原本的客車場用地增建了兩座月台。進入1980年代之後，隨著臺北市區鐵路地下化第一階段工程啟動，第三代車站面臨被拆除的命運。1986年2月24日，在完成最後一次春節疏運任務後，第三代車站正式停用，並自同年3月1日開始拆除。



圖 3-7 第三代臺北車站位置與鐵道位置示意圖

## (二) 日治臺北工場發展沿革

臺灣鐵路建設起於清末，至日治前完成了基隆至新竹段的路線，日人接手後體認到鐵路建設對統治狹長型臺灣的重要性，因此治臺之初，即編制鐵道隊進行既有鐵路的勘察與修復。不過初時鐵道事務管理單位呈現混亂狀態，主要是由軍事體系掌管，但為了維持軍事以外的交通運輸功能，其間又由總督府民政局遞信部設置的鐵道課、臨時鐵道掛等管理；而終在1899年發布了臺灣總督府鐵道部官制，成立鐵道部為掌理台灣鐵道事務的最高行政機關。

臺北工場為火車維修工廠，清末時期的車輛維修廠原設在大稻埕的臺北停車場內，故日治初期亦沿用之。但鐵路營運增加後，因修繕空間不足，當時的鐵道隊長向南側鄰近的陸軍臺北兵器修理場(臺北砲兵工場)借用局部廠區，並將主要修繕工作宜至其內，工場則隸屬於總督府陸軍局的臨時臺灣鐵道隊鐵道班車輛掛。

因為鐵道事務量不斷增加，及陸軍亦覓地搬遷兵器工廠，故 1900 年總督府民政局通信部臨時鐵道掛和陸軍省協商，該工場的土地建物及設備皆歸總督府，並於 12 月完成移轉給總督府鐵道部，同時正式將臺北的車輛修繕工場編制為「臺北工場」；並於 1926 年配合鐵道部改隸交通局下，臺北工場改名為「臺北鐵道工場」。鐵道工場的任务雖為車輛的組裝、保養與修理，但在日治初期各種工業尚待發展的的情況下，是台灣少數擁有成熟機械製造技術的所在，因此鐵道工場亦擴張任務接受其他機關的製造與修理訂單，而成為全臺灣機械製造業的中心。

1908 年縱貫線通車後，車輛修理業務更加繁重，工場範圍不敷使用，故隔年臺北工場向東展開大規模的擴建工程，在今塔城街以東區域興建車輛修理工場與塗工場(油漆工場)，場區大門新建於東側，並設置多條軌道與各場房相連。車輛修理工場即為「市定古蹟鐵道部臺北工場」建物。

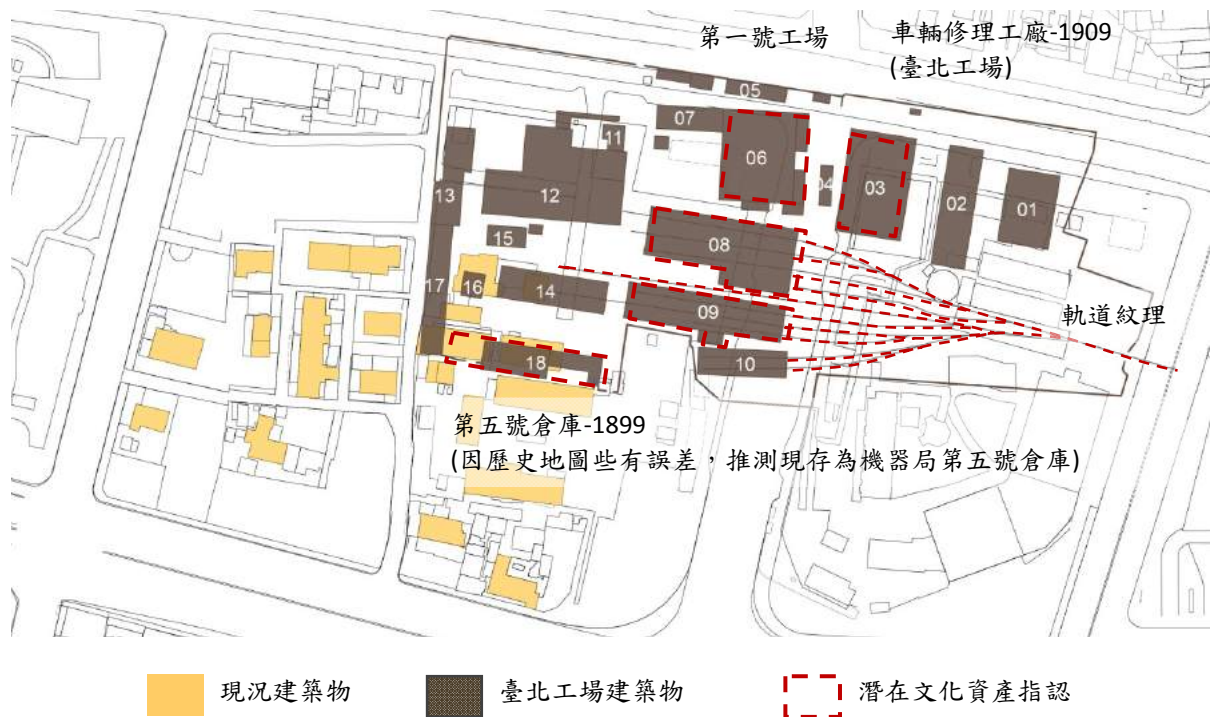


圖 3-8 臺北工場配置示意圖

資料來源：黃俊銘主持，臺灣總督府鐵道部調查研究與再利用之規劃，p.43

底圖來源：1910 年市區改正地圖 (中研院臺北百年歷史地圖)、臺北市 1/1000 地形圖

表 3-3 日治臺北工場空間內容

編號	空間名稱	編號	空間名稱	編號	空間名稱
01	塗工場(油漆工場)	07	第三號工場	13	第五號工場
02	遷車臺	08	第七號工場	14	第六號工場
03	車輛修理工場	09	第八號工場	15	第六號工場附屬
04	第七號倉庫	10	塗工場(油漆工場)	16	第六號工場附屬
05	第八號倉庫	11	醫務室	17	第四號倉庫
06	第一號工場	12	第四號工場	18	第五號倉庫

資料來源黃俊銘(2010)，《臺北北門外鐵道部官舍區文化資產清查》

資料來源：整理自劉益昌(2001)，松山線 G14 捷運北門站清末「臺北府城牆」暨「機器局」遺跡考古試掘計畫報告，劉益昌教授研究

### (三)總督府交通局鐵道部<sup>10</sup>

#### 1.總督府交通局鐵道部敷地歷史沿革

長期以來，一般都以為鐵道部位置為清末臺北機器局的所在，實際上兩者區位並未重疊、鐵道部敷地是屬機器局東側區域。因清末機器局的設立，確定了這塊土地及週邊的官有性質。

鐵道部基地原屬大稻埕河溝頭街，位於機器局東側、北門之外。基地東側的道路由北門往北延伸、通往北門外街，即今日延平北路，而鐵道部基地鄰今延平北路處有一接官亭。臺北城的主要官署設施集中於西北側，因此北門為主要的出入口，而迎送官員的接官亭當然設置在北門外，作為營接聖旨、迎送官員儀式所。

鐵道部所在敷地之西側設有臺北機器局、臺北火車停車場(火車站)則位於西北側，是代表清末近代化建設的洋務建築，因而促成日治後鐵道事務與此基地結合的重要原因。再加上初時成立的臨時鐵道部隸屬於陸軍局，而清末臺北機器局被利用為陸軍的臺北礮兵工場，故鐵道部辦公設置地點亦深受陸軍單位影響。

承上所言，鐵道部所在敷地原為臺北機器局，日治初期南側為行政為主的鐵道部使用，北側則為鐵道臺北工場再與鐵道部之間的轉用關係，使得今古蹟所在基地的發展，在日治後是與機器局合併為一塊完整敷地演變的，同時為了配合原有機器局內的廠房建物，使得日後鐵道部及臺北工場的配置，深受舊機器局影響。

<sup>10</sup>參考自黃俊銘等(2010)，台灣總督府鐵道部調查研究與再利用之規劃

日本來台接收清代鐵路後，暫時在臺北停車場的機關庫內進行車輛修繕。1895 年火車開始運行後修繕空間需求大增，於是向臺北兵器修理廠商借部分廠區，將主要工作移至臺北兵器修理所。1899 年臺北兵器修理所改為臺北砲兵工廠，鐵道部成立。翌年 10 月總督府決定將整個廠區、設備移交鐵道部管理。

鐵道部廳舍原使用的是清末機器局遺留的傳統式合院，但歷經 20 餘年老建物已損壞嚴重，在鐵道業務擴張不敷使用、以及必須以華美建築凸顯鐵道部重要性及改善街道景觀等理由下，1917 年決議擇鐵道部東側基地(今塔城街以東)新建華夏，自 1918 年起造，1919 年完成右翼建築、1920 年完成左翼建築，並陸續在新的鐵道部區內建造各種需求的建築；其腹地四週有圍牆與工場區分開發，以凸顯鐵道部作為台灣鐵路交通總管的重要性。

日治時期中後期臺北市人口迅速增加，市區向外擴張，原臺北工場已不敷使用，而工場於此也不利都市發展。於 1934 年臺北工場遷至松山，即今台鐵臺北機場。鐵道工場撤出後，除了小型的生產與維修外，卸下多年擔負鐵路建設的重擔，使得鐵道部得以向北擴充，原西側工場範圍改成鐵道部宿舍區、與原有宿舍區連結，擴大員工宿舍區的面積，並陸續拆除舊廠房及建造木造日式宿舍。鐵道部基地西側道路塔城街最早於 1932 年即規劃於臺北市區計畫圖，當是規劃的是 30 米道路；南側沿鐵路的道路(今中華路)北端因臺北工場存在，一直無法直接連通至大稻埕，所以工場一旦搬遷，劃設新的道路將南北道路貫通，勢在必行。但一直到日人結束統治，這條道路都還是預定道路、並未開闢；直至 1967 年為改善延平北路交通問題，開闢塔城街。



- 1.廳舍 2.會計室 3.食堂 4.車庫與人力車庫 5.守衛詰所 6.本部用自動車庫 7.自動車庫 8.便所 9.藥品倉庫 10.食堂物置 11.切符(車票)倉庫 12.運輸課本部 13.電信 14.石版及切符(車票)倉庫 15.通信區倉庫 16.自轉車置場 17.一號倉庫 18.二號倉庫 19.工務課電氣係 20.福利係第二 23.切符事務所 25.八角便所 26.自轉停車場 29.電源室 33.請責人詰所 34.通用門 35.車置場 36.守衛室 38.自轉停車場 39.旅客係 40.圓面倉庫 41.建築、車輛、機械系 42.工務課庶務係 43.工務課長室 44.中庭 45.建設改良課庶務係 46.建設改良課工事係 47.消防器具庫 49.未標示 50.倉庫 51.自動車課 52.未標示 53.化妝室 54.貯水池 55.游泳池 57.工務課保線係 58.防空壕 61.物置 63.監督課及運輸課檢查係 66.防空壕 67.今棒砂場

圖 3-9 臺灣總督府鐵道部敷地建築配置示意圖

底圖來源：1945 年 4 月 1 日拍攝之美軍航照影像、臺北市 1/1000 地形圖

戰後，鐵路局使用鐵道部的原有建築，空間使用上維持日治末期原有辦公廳舍及宿舍的分區狀況，但與日治初期相當，因為鐵路的特殊性，曾被賦予軍事的用途，所以在 1956 年時，本基地被劃分為「行政與軍事區」，直至 1967 年塔城街開闢前，廳舍及宿舍區都是一個完整街廓。至 1950 年代才開始增蓋房舍。基本上戰後增建的房舍以日人所留之原有配置依據，於其中空地建屋，並未拆除舊有建物，所以區內除了已列古蹟者外，仍保留了許多日治後期鐵道部內的建築，不過也因為這種填充式的增建法，致使基地內配置緊密、顯得凌亂較無章。1989 年鐵路總局遷出使用了 70 年的建築房舍，僅留部分單位使用。



- 1.大辦公室 2.行政處財務課 3.行政處公益課 4.宿舍 5.車棚 6.汽車庫 7.行政處人室專員室 8.木工室 9.工務處建築課 10.油印室 11.女廁所 12.工務處大樓 13.電話室 14.電務處電訊中心 15.宿舍 16.倉庫 17.運務處電報房 18.企劃處 19.工務處建產課 20.運務處規劃課 21.工務處橋隧課 22.曬圖室 23.男廁所 24.檔案股、人事室三課 25.營業處行銷課、貨運課、運務處運轉課 26.行政處事務課、文化會會議室、第一文化工作會 27.材料處料務課、採購課、處長課 28.運務處營業處人事專員室 29.人事室二課 30.材料管制中心 31.倉庫 32.檢查課整票台 33.倉庫 34.一、四樓會計處；二、三樓電務處 35.運務處會議室、營業處錄音室、倉庫 36.會計處統計課 37.廁所 38.倉庫 39.一樓材料稽核課、二樓資本管理課 40.會計處大樓 41.游泳池 42.守衛休息室 43.福利社 44.燒水房 45.倉庫 46.倉庫 47.大禮堂 48.警衛室 49.管制中心

圖 3-10 1980 年代鐵路局空間使用說明

資料來源：黃俊銘教授主持，臺灣總督府鐵道部調查研究與再利用之規劃，p.54。

## 2. 鐵道部廳舍建築創建與特色

設計者森山松之助是日治大正年間最重要的建築設計師之一，是最具殖民地代表性的建築技師，作品風格充分呈現殖民統治的意味，而鐵道部廳舍是他在臺期間最後的重要作品。結合了熱帶與寒帶地區的兩種殖民地建築樣式，包括：先建的右翼前後均設置陽台，是東南亞熱帶地區殖民地建築樣式共有的特徵，而二樓部分牆面卻使用雨林板構造，屬於還待地區的殖民地建築樣式。

## 3. 鐵道部附屬設施防空特創建與特色

鐵道部防空上的必要，不僅因其座落區位在都市之核心地帶，同時其為鐵道系統控管之中樞，在運輸與軍事戰略上均有其重要性，同時除了廳舍本身之外，園區內大量的資材、設備等亦為重要財產，在近代戰爭以空襲轟炸行動的戰術中，必定淪為攻擊的首要目標。

鐵道部廳舍設置防空避難室的防空避難措置行動，可溯及 1942 年

間，當時所設兩處防空避難室目前已不存在。現存之防空洞興建於 1943 年，日治時期初建時僅為鐵道部高階層官員避難之用。

戰後台灣長期處於備戰的戒嚴時期，鐵路為軍事設施，因此台鐵將此地做為全台鐵路的指揮中心，模擬演習鐵路發生各種情況時的應變處理方式，直到 1970 年代中期廢棄不用，成為單純的防空洞。

#### 4. 鐵道部附屬設施八角樓男廁創建與特色

八角樓男廁建造時間與舊廳舍右翼同時起造，完工於 1919 年。其形式及構造為「煉瓦造平家、八角形洋小屋、葺」之磚造一層樓的八角形洋式建築。

#### 5. 總督府鐵道部敷地其他建物保存建議

鐵道部敷地範圍內，依文化資產保存法指定為國定古蹟者為鐵道部廳舍、電源室、八角廁所、防空洞、工務所與食堂。部分建物尚無文資身份，已定案保留者如下圖所示。



圖 3-11 臺灣總督府鐵道部建物保存建議示意圖

資料來源：黃俊銘主持，臺灣總督府鐵道部調查研究與再利用之規劃，p.297~299、p.328。

### (四) 鐵道部官舍區

#### 1. 鐵道部官舍發展沿革

直至位於松山的新式臺北鐵道工場於 1934 年竣工遷廠止，該區一直是台灣鐵路維修的重要基地。而遷廠後，原工廠區域的舊建築遭到拆除，改建為各職等宿舍。其中，鐵道部長及工務課、監督課、運輸課、汽車課、調度課、庶務課課長的官舍均座落於泉町一丁目(即今鄭州路、西寧



北路、忠孝西路、塔城街之區域)，而二丁目(鄭州路以北區域)則為奏任官所屬官舍。

宿舍類型依職等分配，高等官居住者為單棟獨戶建築，如鐵道部長宿舍、光復後鐵路局長宿舍；單棟雙拼宿舍則於光復後多供各處處長宿舍之用。



圖 3-12 1961 年鐵路局宿舍圖疊現況平面圖

參考圖資：1961 年官舍區基地配置狀況(臺北市建成地政事務所)及臺北市總字號宿舍房地配置圖(臺灣鐵路管理局)

表 3-4 1961 年鐵道部官舍區建物名稱與興建年代

編號	空間名稱/年代	編號	空間名稱/年代	編號	空間名稱/年代	編號	空間名稱/年代
01	雙拼官舍 /1935-1961 年	15	鐵道部現業員 教習所倉庫 /1935-1961 年	29	雙拼官舍 /1935-1961 年	43	雙拼官舍/1909 年
02	單棟官舍 /1935-1961 年	16	倉庫/1899 年	30	雙拼官舍/1932 年	44	五連棟宿舍/1905 年
03	雙拼官舍 /1935-1961 年	17	鐵道部現業員 教習所 /1935-1961 年	31	臺北鐵道醫院 /1961 年後	45	雙拼官舍/1905 年
04	雙拼官舍 /1935-1961 年	18	鐵道部現業員 教習所 /1935-1961 年	32	臺北鐵道醫院 /1961 年後	46	雙拼官舍/1932 年
05	雙拼官舍 /1935-1961 年	19	鐵道部現業員 教習所/1932 年	33	五連棟職工宿舍 /1935-1961 年	47	雙拼官舍/1905 年
06	單棟官舍	20	雜誌暢流社	34	五連棟職工宿舍	48	住宅/1909 年

編號	空間名稱/年代	編號	空間名稱/年代	編號	空間名稱/年代	編號	空間名稱/年代
	/1935-1961 年		/1932 年		/1935-1961 年		
07	雙拼官舍/1961 年後	21	雙連棟官舍/1932 年	35	四連棟職工宿舍/1961 年後	49	雙拼官舍/1932 年
08	四連棟官舍/1961 年後	22	辦公室/1935-1961 年	36	十連棟職工宿舍/1905 年	50	雙拼官舍/1932 年
09	雙連棟官舍/1961 年後	23	鐵道部現業員教習所教室/1961 年後	37	三連棟官舍/1909 年	51	鐵道部長官舍/1932 年
10	單棟官舍/1935-1961 年	24	鐵道部現業員教習所教室/1935-1961 年	38	三連棟官舍/1935-1961 年	52	單棟官舍/1935-1961 年
11	鐵道幼稚園教室/1935-1961 年	25	鐵道部現業員教習所食堂/1935-1961 年	39	雙拼官舍/1935-1961 年	53	單棟官舍/1932 年
12	鐵道幼稚園教室/1961 年後	26	鐵道部現業員教習所教室/1932 年	40	三連棟官舍/1909 年	54	單棟官舍/1932 年
13	鐵道幼稚園教室/1961 年後	27	鐵道部現業員教習所教室/1935-1961 年	41	雙拼官舍/1932 年	55	單棟官舍/1932 年
14	鐵道部現業員教習所/1935-1961 年	28	職員宿泊集會所/1932 年	42	雙拼官舍/1909 年	56	雙拼官舍/1961 年後

資料來源：黃俊銘(2010)，《臺台北門外鐵道部官舍區文化資產清查》

## 2. 鐵道部官舍區建物、舊街紋理與遺構保存建議

如上表所示，街廓內現存建物，依黃俊銘教授主持之「臺台北門外鐵道部官舍區文化資產清查」調查，鐵道部官舍區建物興建年代，推測共分 6 個年代：1899 年以前有 1 棟（清代機器局第五號倉庫）、1905 年 2 棟、1909 年 3 棟、1932 年 7 棟、1935~1961 年 5 棟、1961 年後 1 棟，均應屬 50 年以上建物，如圖 3-13 標示，建議應依文資法第 15 條規定進行文化資產價值評估。

另依調查報告所載，將歷年臺鐵官舍之各地圖相互比對後，發現鄭州路 38 巷以西之街廓內，保有舊有街道和圍牆所區隔的舊街紋理，包括清末舊河溝頭街道，以及日治時期 1932 年以前的市街（現西寧北路 1 巷、1 巷 5 弄、1 巷 4 弄、3 巷）。



圖 3-13 鐵道部官舍區清末、日治舊街紋理與機器局遺構位置示意圖  
 資料來源：黃俊銘主持，臺北北門外鐵道部官舍區文化資產清查計畫，p.270、p.272

該調查亦指出，官舍區現存建物具保存價值者、以及現地仍留存之清末建築遺構。其中，具保存價值之建物保存原則為：「年代久遠者」、「極具區內清末機器局、日治初期臺北工場留存建物空間紋理說明的指標性建築」、「日治時期總督府鐵道部官舍建築型態、使用類型特殊性」、「曾有知名人物居住於此」、「建築圖面及相關史料完整者」、「官舍範圍內有重要植栽者」、「建物狀況良好，仍具使用功能者」。

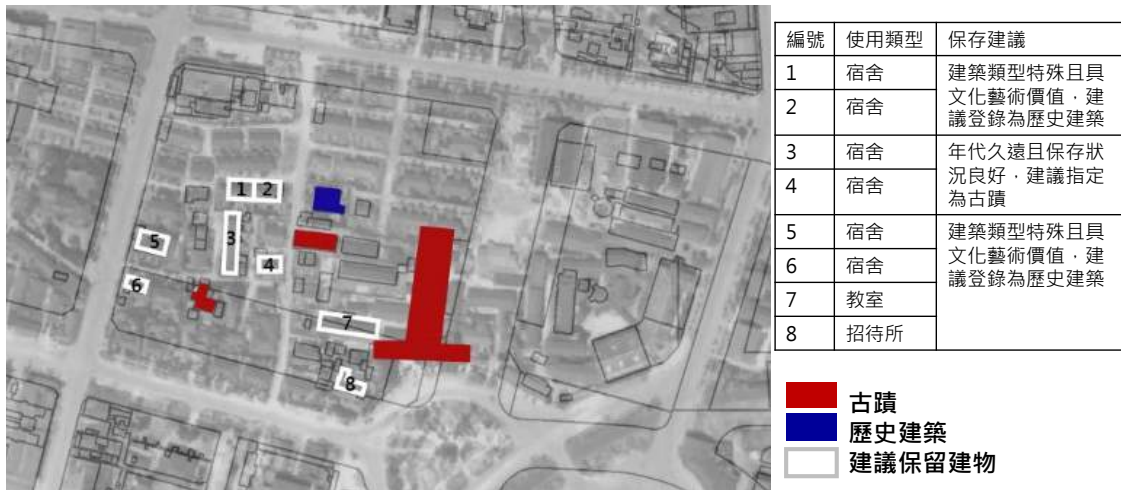


圖 3-14 鐵道部官舍建議保存潛在文化資產示意圖  
 資料來源：黃俊銘主持，臺北北門外鐵道部官舍區文化資產清查計畫，p.278~285  
 底圖來源：1945年4月1日拍攝之美軍航照影像、臺北市 1/1000 地形圖

## 四、臺北城內發展概述

### (一)城內建設為台灣城市生活近代化的起點

清法戰爭結束後，劉銘傳積極建設臺灣，鑒於臺北府只有城垣、文廟、試院及府署建成，其他地方工程「因民力難籌，多未興辦」，所以當他見到「城內盡屬水田，不特屋宇無多，並無輿馬可通之路。所居縣署，半係草房，將佐幕僚，僅堪容膝」時，「乃另淡水縣勸購民田，按方給價，砌築橫直官道，一面招商造鋪，闡闡<sup>11</sup>漸興」。同時邀請江浙商人集資五萬兩，創設「興市公司」，在城內建石坊、西門、新街等街道，以便商賈集居城市；另外聘請日本技師修自來水井，並在各機關及大街設電汽燈、設立清道局，引進人力車往來臺北城、艋舺及大稻埕，形成現代化城市之榮景。為了興辦教育，在府城西南設西學堂、番學堂及登瀛書院；為了安定商民，使海外富賈踴躍投資，又建關帝、天后、風神、龍神等廟。

### (二)城內街廓開發建立台灣老店舖的標準尺寸

臺北城的規劃先興築城牆才發展街市，與素來「先有街市而後築城」的慣例不同。臺北府城內的街廓開發，起蓋民房的地基大小尺寸是以「廣闊一丈八尺，進深二十四丈」為單位，具有幾何分割的意義和沿街縱深式商業街屋規劃的內涵，成為台灣老店舖的標準尺寸。

劉銘傳獎勵臺北城內之石坊街、西門街(今衡陽路)及西門外之新起街(今祖師廟以東至西門圓環間之長沙街、漢中街)之街屋建築時，由官方規定應設亭仔腳，惟屬片面規定，而未予法制化，聽任自然發展之結果，使清代之亭仔腳構造欠缺章法。日治時期，1900年公布之「臺灣家屋建築規則」規定「檐庇步道」之設置地區、幅員(寬度)、構造，由「地方長官」(地方行政首長)規定之，是為「亭仔腳」法定制度之始。1908年臺北廳指定「臺北城內、外市區計畫」7米以上道路均應設置「步道、檐庇」，寬度為12尺(3.64公尺)、高度11尺(3.33公尺)；而亭仔腳搭配市區計畫施行，顯見日治時期殖民地政府將「亭仔腳」視為都市建築要素之一<sup>12</sup>。

---

<sup>11</sup> 闡闡，漢語拼音：huán hui，市場之意。

<sup>12</sup> 引用自黃武達著，臺北市文獻委員會出版，台北市近代都市之建構(下)，p. 138、p. 142~143。

### (三)城內清代官署的擇址與風水觀

清代臺北城與城內官署的興建，可分為三個時期，首先是臺北府成的草創時期(1872-1882)，由臺北府知府陳星聚主導，其購地與建造等經費多為民捐或官民勸捐而來，城牆與城內街道以南北向為主，並建有臺北府署、考棚、城隍廟、舊淡水縣署、火藥局、儒學與文廟等官署建築。其次是劉璈變更城牆軸向時期(1882-1884)，此時期以興建城牆為主，由於城內街道多已完成，為配合變更軸線後的城牆與城門，將北門、西門、大南門內的前段連接道路，更改軸向，並再另外新建與城牆軸向相同的小南門街與東門街；最後是劉銘傳進駐城內以後的臨時省會時期(1885-1894)，由清廷出資，撫轅營務處負責督辦，此時期程內建設已有一定規模，興建的官署建築有巡撫衙署、布政使衙署、欽差行臺、臺灣善後總局、西學堂、番學堂、軍械所、登瀛書院、武廟、天后宮、新淡水縣署以及明道書院等。

臺北城的方位則是有兩套不同的風水觀，其內部的街道呈正十字交叉依當時福建巡撫毓英規劃對準北極星；城牆則是東北、西南傾斜的長方形，是由劉璈更改原先設計，而將臺北城牆從正北順時針旋轉了 13 度對準七星山，使得臺北城內的街道方位和城牆方位不相同。據【臺灣府志】的記載，官員對臺灣地區的印象，是東側為高山、西面海，而背山面海本是傳統建築坐向的重要依據。另外，清廷皇帝每日早朝皆「向明而治」，即坐北朝南治理天下，而臺灣坐落於京城(北京)東側的離島，官署坐東朝西，則有「向離而治」的意涵：「臺地東負山而西面海，故官閣民居，率多西向；獨此向離而治。」

臺北府城的草創時期，官署建築多以坐東朝西為主，且部分官署非正東西向、或南北向，推測應是配合地形、溝渠分布等進行調整。清代臺灣地方官署多面向西方，有「背山面海」與「向離而治」的涵義，臺北府城的地形，呈現東側較高，逐漸向西北角緩降的高度變化，因此建築規劃為坐東朝西、亦符合傳統「前低後高」的配置觀念。臨時省城時期的官署建築多以坐北朝南為主，是中國官署建築慣用的坐向，應是受到自福建省來臺的劉銘傳影響。但此時期的官署於擇址時，城牆與城內街道多已完成，加上地形與溝渠的限制，產生了坐東北朝西南的特殊案例。

#### (四)城內土地使用概況

臺北城內土地 30% 為官衙、書院、考棚、廟宇及店鋪，其餘 70% 為農田。

北門街一帶為城內重要官署建築的集中區域，包括府縣城隍廟（今延平南路與開封街交會口）奉祀府縣二城隍爺、布政使司衙門（今中山堂前面）為當時最大官署建築、巡撫衙門（今開封街、延平南路及武昌街圍成之街廓）、籌防局（今約中山堂北側）。

西門到小南門一帶多為水田及教育機構為主，包括規模最大的登瀛書院館藏豐富、西學堂培養通洋務的人才、番學堂培養通漢語的先住民，皆位於今總統府後方。西門街延續艋舺市街的繁榮商鋪林立且裝有路燈。

南門至東門屬城內的開發較晚之處，為城內另一信仰中心。包括文廟（今北一女位置）奉祀孔子、武廟（今司法大廈一帶）奉祀關公、協台衙門等。

東門至北門分布政治、教化、信仰等重要建設。天后宮（約今台灣博物館後方）、考棚（今中正第一分局附近）當時科舉考場、明道書院、臺北府衙（約今開封街、漢口街、重慶南路、館前路圍成範圍），府後街則為臺北城內最早發展的商店街。

日本殖民初期，日人為剷除歷史文化意識並發展都市現代化建設，開始拆除城牆、城門外廓及西城門、文廟、東瀛書院、天后宮等，延平南路即當時拆除清代傳統建築而開闢的道路，延伸小南門皆直通北門。市區改正計畫將原城牆遺址改為三線道路；街屋改建計畫由官方統一規格設計。

如今僅北門、東門、南門、小南門留於原址，布政使司衙門、軍裝局、陳詞部分建築遷移重建，其他皆已消失。清代重要道路位址尚存，街道尺度及使用形式均已改變。

## 五、歷史脈絡小結與價值論述

### (一) 臺北城內重要官署與市街為政治經濟發展的見證

臺北設一府三縣後，成為政治、經濟、文化中心，重要官署皆位於此。留存至今的北門是唯一保有原清代風格的城門，不僅象徵臺北設府，更是臺北城重要的城門孔道，迎接進城的清代官員。進城後北門街(今博愛路)即清代重要市街，清代官員入城後沿北門街即是重要的官署建築。而北門向南進城，向北沿延平北路則是連結大稻埕商業中心的路徑。

### (二) 機器局與鐵道部為台灣現代化發展之起點

機器局自清代劉銘傳設立起，作為軍事工業的研發顯見清廷對軍火與工業發展的重視；至日人砲兵工場、修築鐵路的臺北工場，直至 1934 年臺北工場遷場，整整運作了 50 年，可謂台灣最早期的大型工業廠房，在現代化與工業史上具重要價值，為台灣工業及現代化的起點，其歷史場域之意義遠高於實物之意義。

根據張崑振「日治時期臺北工場建築遺構的真實性探討」有關出土遺構的考古，提供了建築遺構「真實性(authenticity)」的價值；例如，由汽車修理工場遺構的形態、各時期疊加的結果等，即反映鐵道運輸業務迅速擴張，更彰顯 20 世紀初期台灣縱貫鐵路及港口等現代交通建設帶來貿易及運輸需求的顯著成長。相關考古研究證實或補充目前文獻史料及推論，再次強調此區場域之歷史價值，然而有關現代化發展之內容仍有待其他專業領域之投入。

## 第二節 人文資源

### 一、臺北城重要文化資產概述

#### (一)清領時期

清領時期之官署設施分佈零散且現不存在，多集中與城牆周邊，即臺北城現今主要商業區邊緣、如臺北府城門東門、臺北府城門南門、臺北府城門小南門、臺北府城北門。現存之清代官署設施是遭搬遷或集中管理下的產物，如：植物園內布政使司衙門、228 公園內的黃氏節孝坊、急公好義坊、天后宮柱珠、碑林及史前文物等。

#### (二)日治時期

該時期官署設施集中與現今博愛特區一帶，建築物及其周邊開放空間劃分完整，絕大多數列入國家及市府保護範圍；官署營利單位分布於城中商業區一代，眾多銀行集中於台北城西北區，如：帝國生命會社舊廈（帝國生命會社辦公館舍）、台灣土地銀行（勸業銀行）、台灣銀行、台北第十信用合作社（台北信用組合）；文化教育機構及醫院緊鄰博愛特區，如北一女、師院附小、臺大醫院等；民用宅第、店鋪密集分布於中華路以東、館前路以西的沿街建築，但多數立面遭修改或整區建物拆除重建。

#### (三)二戰後 30 多年

建築興起中華民族文化復興樣式，如：植物園內歷史博物館、科學館及教育部，分布於當時新發展之城南及城東文教地區。

### 二、保存計畫研究範圍法定文化資產

保存計畫評估範圍內共計 2 處國定古蹟，6 處市定古蹟，及 3 處歷史建築。



表 3-5 保存計畫研究範圍法定文化資產列表

類別	名稱	種類	說明	管理者	公告日期
國定古蹟	臺北府城—東門、南門、小南門、北門	城郭	<p>台灣府城門—南門：大南門雖幸運被保存，但卻年久失修日漸殘破。光復後，政府整修舊城門，小南門遂被重修成宮殿樣式，頗失原貌，但石構臺座及圓拱門為原有建材造型，石工精而堅古，頗具歷史價值。 台灣府城門—北門：光復後，陸續整修舊城門，整修後其餘城門大失舊觀，惟北門保留當原貌，被指定為國家一級古蹟。 台灣府城門—南門：光復後，政府整修舊城門，大南門遂被重修成宮殿式建築，大失原貌，但石砌的城座、門洞則幸運的保持原樣。 台灣府城門—東門：光復後，政府整修舊城門，東門從碉堡型的城門，被重修成宮殿式建築，大失原貌，但石構臺座及圓拱門為原有建材，門洞為石條所砌半圓拱，邊框保存有雷紋裝飾，仍頗具歷史價值。</p>	台北市政府文化局、民政局	1998/09/03
	台灣總督府交通局鐵道部（廳舍、八角樓男廁、戰時指揮中心、工務室、電源室、食堂）	產業	<p>台灣總督府交通局鐵道部，包含廳舍、八角樓男廁、戰時指揮中心、工務室、電源室、食堂之 6 座建物，其所在街廓內現況各建築物為 1919~1943 年代間逐步建造形成。其中八角樓男廁 1919 年完成、廳舍 1920 年完成、戰時指揮中心 1943 年完成、工務室應為 1925~1942 年完工、食堂 1932 年興建。 台灣於 1887 年開始興築基隆至新竹的鐵路，並在此街廓一帶設置機器局，為台灣現代化之起點。日治時期，此街闊及週邊全部作為鐵道部使用，民國以後沿用為鐵路局，此處一直是台灣鐵路運輸之總部。廳舍原為台灣鐵路局台北工務段辦公使用，刻正由台灣博物館辦理修復工程，未來規劃作為現代化博物館使用。</p>	國立台灣博物館	2007/05/25

類別	名稱	種類	說明	管理者	公告日期
直轄市定古蹟	台灣總督府鐵道部(台北工場)	產業	臺灣總督府交通局鐵道部為三級古蹟，其址在清末劉銘傳主政時期即為機器局，製造機械及修理火車。日據初年才改為鐵道部用地，於大正八年〈西元 1919 年〉建成鐵道部大樓，臺灣光復之後，改為鐵路局。它的創建風格頗為特殊，由於當時多向英國學習鐵路技術，所以採用英國的十九世紀維多利亞時期磚木混合造，形式上承襲自北歐木造建築趣味。如二樓的屋頂及牆體樑露出木樑柱，並施以雕飾，設計者為鐵道部改良課的技師。於今看來，這座建築與臺灣的鐵道交通史息息相關，其風格特殊，具有多方面的歷史意義。	台灣鐵路管理局	2010/09/30
	清代機器局遺構	衙署	機器局的興建是清廷「以夷制夷」的具體表現，並希望以兵工業的自製能力與西方抗衡，台灣首任巡撫劉銘傳因台灣孤懸海外、軍事建設不足、調度緩慢，及提昇個人地位、培植近代化技術人才等原因，積極設立台北機器局，這是第一個遠離中國內地的機器局，也是台灣建省後第一年的軍事建設之一。機器局在台灣是一個官方從未嘗試過的現代工廠工程，建造的過程還牽涉到許多專業的技術，所以不是清廷官員可以獨立完成的，按文獻所載是聘請洋人為工廠監督，原為英國人擔任，後來改由德國人畢第蘭（Butler）擔任。	台北市政府文化局	2009/02/05
	機器局第五號倉庫	產業	塔城街、忠孝西路、西寧北路、鄭州路圍合區域，在清末以前原為私有耕田及民宅，至 1885（光緒 11）年台灣首任巡撫劉銘傳擇此建造臺北機器局。日人治臺初延續原有軍事用途，成為砲兵修理工廠，之後轉為鐵道部及鐵道工場，工場遷出後有改為鐵道部宿舍區，逐漸演變成今日樣貌。	交通部台灣鐵路管理局	2007/01/22
	鐵道部部長宿舍	宅第	塔城街、忠孝西路、西寧北路、鄭州路圍合區域，在清末以前原為私有耕田及民宅，至 1885（光緒 11）年台灣首任巡撫劉銘傳擇此建造臺北機器局。日人治臺初延續原有軍事用途，	交通部台灣鐵路管理局	2007/01/22

類別	名稱	種類	說明	管理者	公告日期
			成為砲兵修理工廠，之後轉為鐵道部及鐵道工場，工場遷出後有改為鐵道部宿舍區，逐漸演變成今日樣貌。	路管理局	
	台北郵局	其他設施	臺北郵局位於北門內，早在二十世紀初年即有一座木造郵局，至昭和四年〈西元一九二九年〉再改建為鋼筋水泥大樓。設計者為栗山俊一，當時正值現代建築萌芽時期，因此臺北郵局採用折衷樣式，在細部上仍有古典之影響，例如立面上有山頭裝飾，牆面出現古典柱頭，室內大廳的天花板上充滿了線腳。原來在入口處有半圓拱廊，但臺灣光復後於民國五〇年代拆除。這座當時臺灣最大的郵局使用鋼骨構造，但外牆多用貼面磚及洗石子技巧，有時代特色，尤其它的褐色面磚，據說有防空保護色作用。	中華郵政股份有限公司	1992/08/14
	台北撫台街洋樓	其他設施	1895（清光緒 21）年，台灣因馬關條約割讓與日本，眾多日人跟隨到來，日本知名營造商「大倉組」也來台設置分部，由福岡人高石忠慥（1850~1922）擔任主任。1901（明治 34）年，高石宗慥自組合資會社「高石組」，原東家大倉組仍為大股東。1910（明治 43）年，高石組在撫台街一丁目會社新建築落成，是獨棟洋樓式店鋪，即為今日所見撫台街洋樓。高石組曾參與「兒玉總督後藤民政長官紀念博物館」（今二二八公園內之台灣博物館）、日月潭電力工程施工，是相當知名營造商。1917 年「合資會社高石組」解散，由其子高石威泰再組「株式會社高石組」繼續經營。但經查本洋樓之建物改良登記簿，1930 年代後期改由進口「富久娘」之酒類商佐土原吉雄使用，而土地登記簿為大倉組株式會社所有。二次大戰後日人戰敗撤離臺灣，撫台街洋樓列為公產由國防部作為宿舍，六戶居民至 1998 年方遷出。1997 年被指定為台北市市定古蹟。	台北市政府文化局	1997/11/21

類別	名稱	種類	說明	管理者	公告日期
歷史建築	鐵道局局長宿舍	宅第	塔城街、忠孝西路、西寧北路、鄭州路圍合區域，在清末以前原為私有耕田及民宅，至 1885（光緒 11）年臺灣首任巡撫劉銘傳擇於此建造臺北機器局。日人據台初延續原有軍事用途，成為砲兵修理工廠，之後轉為鐵道部及鐵道工場，工場遷出後改為鐵道部宿舍區，逐漸演變成今日樣貌。	交通部 台灣鐵路管理局	2007/01/ 22
	清代機器局第一號工場遺構	產業	本區為清代機器局北廠區第一工場南側、日治時期（1901 至 1905 年間）增設廠房南側附屬設施，1917 至 1939 年間西側擴建廠房，1939 至 1945 年間改建成日式宿舍戰後為台電使用，各時期對前期基礎均有破壞。根據文獻資料本廠房本為翻砂、鑄模廠，而在地層中所發掘出來的大量鐵渣、煤渣亦可佐證。至日人接收台灣，本區更替為鐵道部台北工場後，此棟建物始有第一號工場的番號。	台北市 政府捷運工程局	2009/02/ 05
	三井物產株式會社倉庫	產業	「三井倉庫」建於 1913 年為日本三井集團所有的舊倉庫。由於 1901 年總督府為配合鐵道路線的開通與都市計畫的推動，將台北車站從大稻埕的南側遷移至鐵道東側的三線道路（今忠孝西路）上，三井物產為利用鐵道運輸集散貨物，才在台北車站西側的土地上設立倉庫。1945 年三井倉庫交由台灣省政府的物資局，凍省後則交由台灣鐵路管理局及台北市政府。於 2010 年登錄為歷史建築，其在興建時即保留道路邊「亭子腳」的寬度。	台北市 政府文化局、台灣鐵路管理局	2012/05/ 07
	西寧南路 14-3 號店屋	宅第	1.本公有建物為戰後延續日本殖民時期學院派風格之表徵，設計態度嚴謹認真，具保存價值。 2.位於街廓角地，為形塑都市景觀與歷史風貌端點，其優雅之外觀造型，反映當時建築風格與社會背景之歷史價值。	台北市 萬華區公所	2011/01/ 05

資料來源：文化部文化資產局國家文化資產網查詢系統

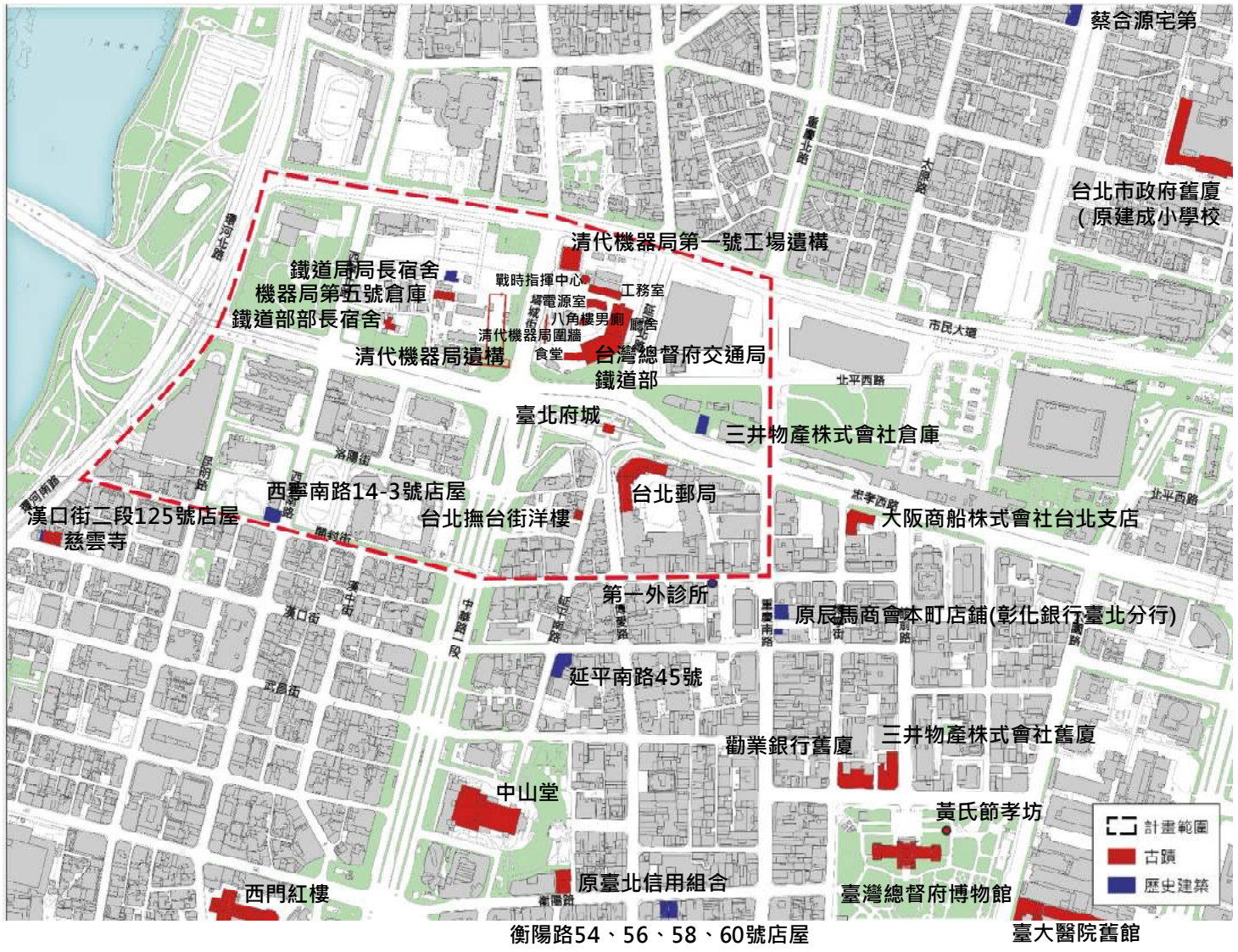


圖 3-15 保存計畫研究範圍文化資產分布示意圖

## 第肆章 法令研究

---

### 第一節 相關法令分析

### 第二節 都市計畫

### 第三節 相關計畫

### 第四節 小結



## 第一節 相關法令分析

### 一、文化資產相關法令

#### (一)古蹟保存計畫擬定之法令依據

<b>文化資產保存法第 37 條</b>
為維護古蹟並保全其環境景觀，主管機關應會同有關機關訂定古蹟保存計畫，據以公告實施。 古蹟保存計畫公告實施後，依計畫內容應修正或變更之區域計畫、都市計畫或國家公園計畫，相關主管機關應按各計畫所定期限辦理變更作業。 主管機關於擬定古蹟保存計畫過程中，應分階段舉辦說明會、公聽會及公開展覽，並應通知當地居民參與。 第一項古蹟保存計畫之項目、內容、訂定程序、公告、變更、撤銷、廢止及其他應遵行事項之辦法，由中央主管機關會商有關機關定之。
<b>說明</b>
本計畫以國定古蹟及市定古蹟主體做為文資法第 33 條之維護標的，並以古蹟周邊地區做為「保全其環境景觀」之對象，據做為本古蹟保存計畫之法源。

#### (二)與都市計畫體系相關之規定

<b>文化資產保存法第 35 條</b>
古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群所在地都市計畫之訂定或變更，應先徵求主管機關之意見。 政府機關策定重大營建工程計畫，不得妨礙古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群之保存及維護，並應先調查工程地區有無古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群或具古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群價值之建造物，必要時由主管機關予以協助；如有發見，主管機關應依第十七條至第十九條審查程序辦理。
<b>說明</b>
鐵道部、清代機器局遺構及鐵道部長宿舍等古蹟、歷史建築所在地及保存計畫範圍辦理都市計畫訂定或變更時，應徵求國定或市定古蹟主管機關之意見。



<b>文化資產保存法第 39 條</b>
<p>主管機關得就第三十七條古蹟保存計畫內容，依區域計畫法、都市計畫法或國家公園法等有關規定，編定、劃定或變更為古蹟保存用地或保存區、其他使用用地或分區，並依本法相關規定予以保存維護。</p> <p>前項古蹟保存用地或保存區、其他使用用地或分區，對於開發行為、土地使用，基地面積或基地內應保留空地之比率、容積率、基地內前後側院之深度、寬度、建築物之形貌、高度、色彩及有關交通、景觀等事項，得依實際情況為必要規定及採取必要之獎勵措施。</p> <p>前二項規定於歷史建築、紀念建築準用之。</p> <p>中央主管機關於擬定經行政院核定之國定古蹟保存計畫，如影響當地居民權益，主管機關除得依法辦理徵收外，其協議價購不受土地徵收條例第十一條第四項之限制。</p>
<b>說明</b>
古蹟保存計畫公告實施後，得依該條文 <b>辦理都市計畫變更作業</b> 。

### (三)與古蹟周邊開發及都市設計相關之規定

<b>文化資產保存法第 34 條</b>
<p><b>營建工程</b>或其他開發行為，不得破壞古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群之完整，亦不得<b>遮蓋其外貌或阻塞其觀覽之通道</b>。</p> <p>有前項所列情形之虞者，於工程或開發行為進行前，應經主管機關召開古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群審議會審議通過後，始得為之。</p>
<b>說明</b>
北門周邊預計將有許多建築工程，如 E1E2、雙子星、臺北郵局等，後續各開發案進行營建工程行為之前，應依該條文送文化部文資委員會審查。
<b>文化資產保存法第 38 條</b>
古蹟定著土地之周邊公私營建工程或其他開發行為之申請，各目的事業主管機關於 <b>都市設計之審議</b> 時，應會同主管機關就公共開放空間系統配置與其綠化、建築量體配置、高度、造型、色彩及風格等影響古蹟風貌保存之事項進行審查。
<b>說明</b>
北門周邊營建工程或其他開發行為，於都市設計之審議時，應會同主管機關 <b>進行審查</b> 。

### (四)與民眾參與相關之規定

<b>文化資產保存法第 37 條</b>
<p>主管機關於擬定古蹟保存計畫過程中，應分階段舉辦說明會、公聽會及公開展覽，並應通知當地居民參與。</p> <p>第一項古蹟保存計畫之項目、內容、訂定程序、公告、變更、撤銷、廢止及其他應遵行事項之辦法，由中央主管機關會商有關機關定之。</p>

#### 古蹟保存計畫作業辦法第 8 條

主管機關會同有關機關訂定古蹟保存計畫，應依下列程序為之：

- 一、辦理說明會：計畫擬定前，就古蹟及其定著土地與周邊等相關範圍及計畫目標，舉行說明會並徵求意見。
  - 二、辦理公聽會：計畫擬定後，舉行公聽會，聽取機關、團體或人民意見。
  - 三、公開展覽：計畫提送審議前，公開展覽三十日。
  - 四、審議：計畫由主管機關召開審議會審議。
  - 五、公告：計畫經報主管機關核定後公告之，並得另訂實施日期。
- 前項說明會、公聽會、公開展覽之日期、地點及公告應張貼於主管機關、古蹟所在地之直轄市、縣（市）政府及鄉（鎮、市、區）公所公布欄，並刊登政府公報、新聞紙及網際網路。
- 機關、團體或人民得於說明會、公聽會後三十日內或公開展覽期間，以書面載明姓名或名稱及地址，向主管機關提出意見，供作計畫訂定之參考。

#### 說明

本計畫已於 107 年 7 月 19 日召開地方說明會，後續依該規範辦理公聽會及公開展覽等作業。

## 二、都市更新相關法令

#### 都市更新條例第 36 條

都市更新事業計畫應視其實際情形，表明下列事項：

- 一、計畫地區範圍。
- 二、實施者。
- 三、現況分析。
- 四、計畫目標。
- 五、與都市計畫之關係。
- 六、處理方式及其區段劃分。
- 七、區內公共設施興修或改善計畫，含配置之設計圖說。
- 八、整建或維護區段內建築物改建、修建、維護或充實設備之標準及設計圖說。
- 九、重建區段之土地使用計畫，含建築物配置及設計圖說。
- 十、都市設計或景觀計畫。
- 十一、文化資產、都市計畫表明應予保存或有保存價值建築之保存或維護計畫。
- 十二、實施方式及有關費用分擔。
- 十三、拆遷安置計畫。
- 十四、財務計畫。
- 十五、實施進度。
- 十六、效益評估。
- 十七、申請獎勵項目及額度。
- 十八、權利變換之分配及選配原則。其原所有權人分配之比率可確定者，其分配比率。
- 十九、公有財產之處理方式及更新後之分配使用原則。
- 二十、實施風險控管方案。
- 二十一、維護管理及保固事項。
- 二十二、相關單位配合辦理事項。二十三、其他應加表明之事項。

#### 都市更新條例第 46 條

公有土地及建築物，除另有合理之利用計畫，確無法併同實施都市更新事業者外，於舉辦都市更新事業時，應一律參加都市更新，並依都市更新事業計畫處理之，不受土地法第二十五條、國有財產法第七條、第二十八條、第五十三條、第六十六條、預算法第二十五條、第二十六條、第八十六條及地方政府公產管理法令相關規定之限制。

公有土地及建築物為公用財產而須變更為非公用財產者，應配合當地都市更新事業計畫，由各該級政府之非公用財產管理機關逕行變更為非公用財產，統籌處理，不適用國有財產法第三十三條至第三十五條及地方政府公產管理法令之相關規定。

前二項公有財產依下列方式處理：

- 一、自行辦理、委託其他機關（構）、都市更新事業機構辦理或信託予信託機構辦理更新。
- 二、由直轄市、縣（市）政府或其他機關以徵收、區段徵收方式實施都市更新事業時，應辦理撥用或撥供使用。
- 三、以權利變換方式實施都市更新事業時，除按應有之權利價值選擇參與分配土地、建築物、權利金或領取補償金外，並得讓售實施者。
- 四、以協議合建方式實施都市更新事業時，得主張以權利變換方式參與分配或以標售、專案讓售予實施者；其採標售方式時，除原有法定優先承購者外，實施者得以同樣條件優先承購。
- 五、以設定地上權方式參與或實施。
- 六、其他法律規定之方式。

#### 臺北市市有不動產參加都市更新處理原則第 3 條

都市更新單元內之市有土地依下列原則處理：

- (一)市有土地面積合計達五百平方公尺，且占該都市更新單元土地總面積百分之五十以上者，經專案報臺中市核定後，得由臺北市主導辦理都市更新。
- (二)市有土地面積合計五百平方公尺以上者，或市有土地面積合計未達五百平方公尺，但占都市更新單元土地總面積百分之二十五以上者，除依前款規定報臺北市核定，由臺北市主導辦理都市更新之情形外，依應有權利價值選擇分配更新後之建築物及其土地為原則。

#### 臺北市市有不動產參加都市更新處理原則第 4 條

本府主導辦理之都市更新事業，得委託其他機關或公營事業機構代辦與更新地區內土地所有權人及相關權利關係人協商、研擬都市更新開發構想、擬具甄選實施者招標文件及公開辦理甄選實施者作業等相關事宜。

前項代辦本府主導之都市更新事業案之機關（構）所需之行政作業費，依徵得實施者時更新單元內市有土地公告現值之百分之二·五核算，由委託機關編列預算支應。

#### 說明

公有土地部分，原則依都市更新條例第 46 條規定參與更新。本計畫範圍內兩個都市更新案，包括 E1E2 及臺北郵局，其中因 E1E2 地上及地下層文化資產皆豐富，後續古蹟或歷建之主管機關應會同參與審查保存或維護計畫的內容。

### 三、臺北市土地使用分區管制自治條例

臺北市土地使用分區管制自治條例第 87 條
商業區內臨接寬度達八公尺以上道路之建築基地，其建築物應設置騎樓，如自願退縮騎樓地，設置無遮簷人行道而不妨礙市容觀瞻者，其退縮部分得計入法定空地及院落之寬深度。
<b>說明</b>
計畫範圍忠孝西路以南主要為第四種商業區為主，後續模擬各地區容積蓋滿的情況，將參酌臺北市土地使用分區管制自治條例相關規範進行退縮，確實瞭解各基地未來的發展狀況。

表4-1 臺北市土地使用分區管制自治條例摘要彙整表

土地使用分區	建蔽率/容積率(%)	高度比	最小前院深度(m)	最小後院深度(m)	最小建築基地	
					平均寬度(m)	平均深度(m)
商三	75/800	2	-	3	5	18
商四	65/560	2	-	2.5	5	18
行政區	35/400	1.8	6	3	-	-
文教區	35/240	1.8	6	3	-	-

### 四、航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法

規範內容
<p>水平面 限高海拔150.49公尺</p> <p>水平面 限高海拔605.49公尺</p>
<b>說明</b>
本計畫範圍受航高限制致使建築高度限高海拔 150.49 公尺之區域，包括 E1E2、洛陽停車場及其周邊土地等區域。

## 五、大眾捷運系統兩側禁建限建辦法

<p>規範內容</p>
<p>1.大眾捷運系統兩側禁建範圍：潛盾隧道，自捷運隧道環片外緣起算，向外1公尺以內環繞之區域。</p> <p>2.大眾捷運系統兩側限建範圍： 大眾捷運系統兩側依下列各款劃定之範圍，除為前項所定之禁建範圍外，其上空、平面或地下區域，均屬限建範圍：</p> <p>(1)特殊軟弱地段：水平淨距離100公尺以內之範圍，但不得超過該軟弱粘土地層之最大厚度。</p> <p>(2)特殊堅硬地段：水平淨距離30公尺以內之範圍。</p> <p>(3)過河段：水平淨距離500公尺以內之範圍。</p> <p>(4)其他地段：水平淨距離50公尺以內之範圍。</p> <p>前項各款之範圍，除機廠及地面段之捷運設施自圍籬或側牆外緣起算外，其他捷運設施自其結構體外緣起算。</p>
<p>說明</p>
<p>本計畫範圍除臺北捷運(藍線及綠線)、高鐵外，其中機場捷運更貫穿C1D1、E1E2、玉泉公園等基地，另因E1E2開發主要集中於北側，新建時仍需避開機捷隧道範圍。</p>

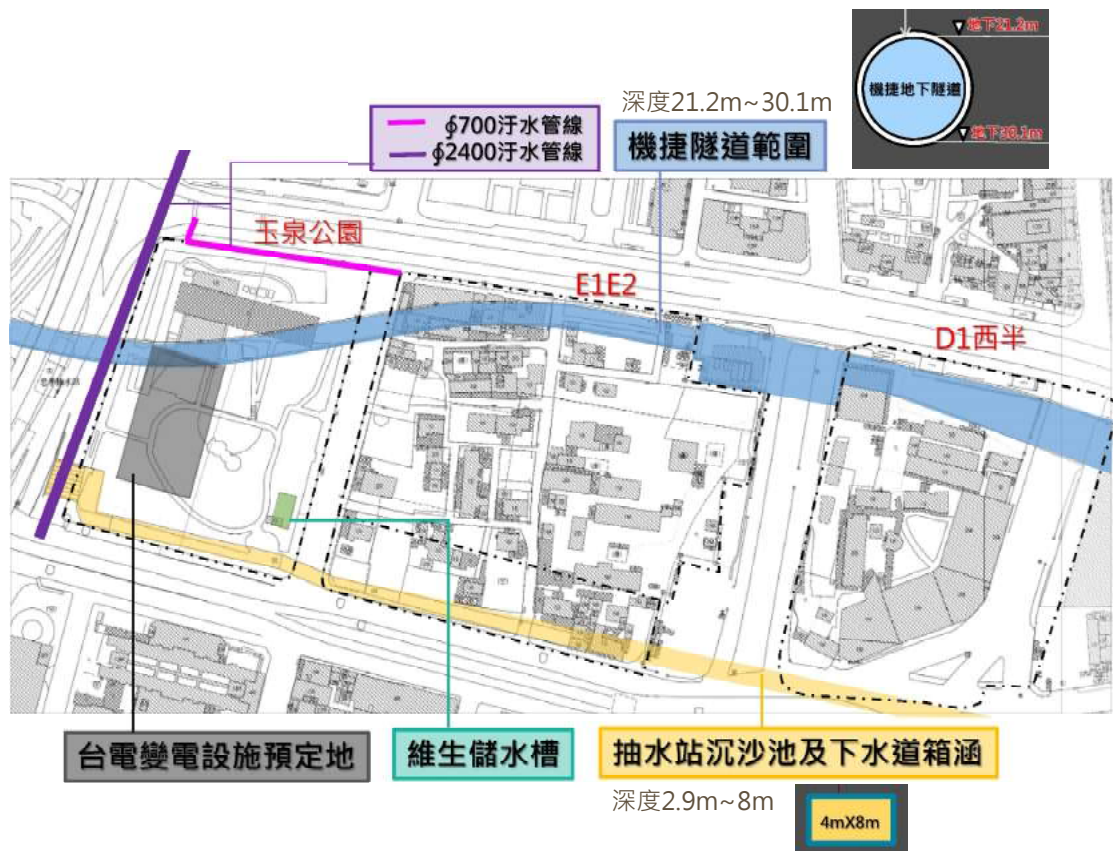
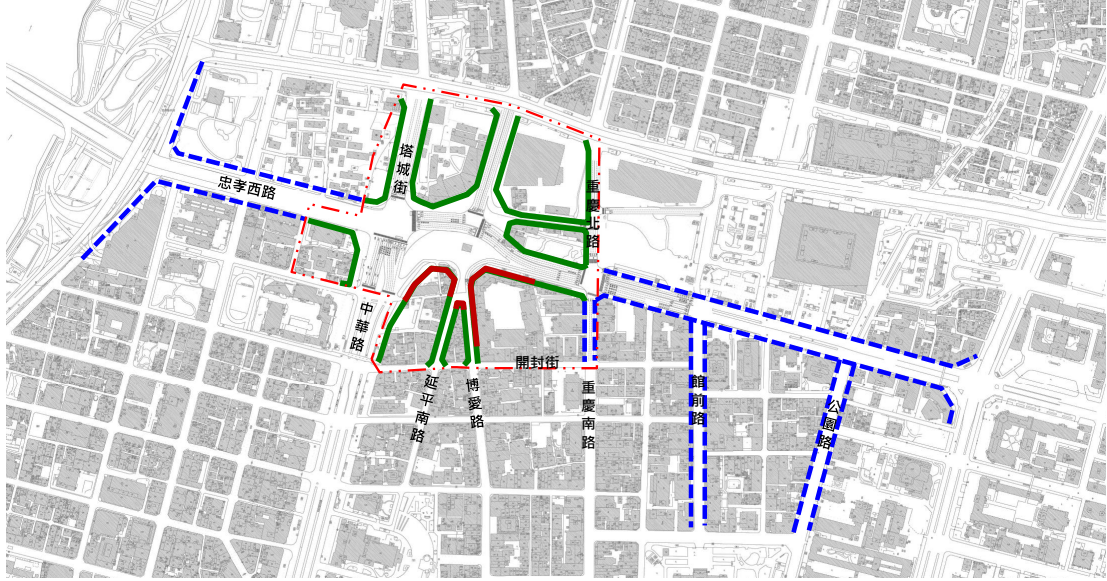


圖4-1 E1E2 地下層管線及隧道分布狀況

資料來源：臺北市都市計畫委員會第721次委員會議簡報內容

## 六、臺北市廣告物相關法令

<p>招牌廣告及樹立廣告管理辦法</p>
<p>側懸式招牌廣告突出建築物牆面不得超過一點五公尺，並應符合下列規定：          一、位於車道上方者，自下端計量至地面淨距離應在四點六公尺以上。          二、前款以外者，自下端計量至地面淨距離應在三公尺以上；位於退縮騎樓上方者，並應符合當地騎樓淨高之規定。          正面式招牌廣告突出建築物牆面不得超過五十公分。</p>
<p>臺北市廣告物管理自治條例第 11 條</p>
<p>廣告物使用外部照明燈具，其燈具突出建築牆面以不超過一點五公尺為限。</p>
<p>北門周邊地區設置廣告物須經『臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會』審議範圍招牌廣告及樹立廣告管理辦法</p>
 <p> <span style="color: red;">——</span> 第一管制區（南側商業區臨北門之立面）          該區立面廣告物上端不得高於二樓，且不得設置電子式或閃爍廣告物，廣告物底色、圖案及文字不得採高亮度或高彩度之色彩。       </p> <p> <span style="color: green;">——</span> 第二管制區（北門周邊第一街順臨計畫道路側）  <span style="color: blue;">- - - -</span> 第三管制區（忠孝西路、館前路、公園路兩側）       </p>
<p><b>說明</b></p>
<p>計畫範圍內除第一管制區有廣告物之設置限制外，其他地區主要交由都市設計審議委員會控管，考量延平南北路、博愛路、中華路及忠孝西路等路段具有極高歷史意涵，街區廣告物設置應適當回應歷史脈絡。</p>

## 七、臺北市樹木保護相關法令

<b>臺北市樹木保護自治條例第 2 條</b>
本自治條例所稱受保護樹木，係指本市轄區內，具有下列各款情形之一者： A.樹胸高直徑 0.8 公尺以上者。 B.樹胸圍 2.5 公尺以上者。 C.樹高十五公尺以上者。 D.樹齡五十年以上者。 E.珍稀或具生態、生物、地理及區域人文歷史、文化代表性之樹木，包括群體樹林、綠籬、蔓藤等，並經主管機關認定者。
<b>說明</b>
本條例所保護的樹木範圍，為臺北市轄區內符合上述條件其中一項之樹木。
<b>臺北市樹木保護自治條例第 6 條</b>
從事建築、開闢道路、公園、綠地或其他公共工程等之建設開發者，應檢附施工地區內樹籍資料及受保護樹木之保護計畫或移植與復育計畫等相關資料，提送主管機關審查同意後始得施工。其屬申請建築執照者，應由建設開發者備齊樹籍資料及保護計畫或移植計畫與復育計畫等相關資料，提送主管機關審查同意後，始得由都市發展局核發。 前項基地屬公有土地者，其受保護樹木以原地保留為原則。其無法原地保留時，應由建設開發者自行負擔經費，並依前項規定辦理。 第一項基地屬私有土地者，建設開發者為利用土地之需要，得自行負擔經費，並擬具移植計畫與復育計畫書圖，依第一項規定辦理。
<b>說明</b>
E1、E2 分布許多受保護樹木，於未來工程開發時，應提送受保護樹木之保護計畫進行審議程序。

## 第二節 都市計畫

本計畫範圍位於臺北車站核心區域，擬定許多都市計畫案，分布位置如下圖。

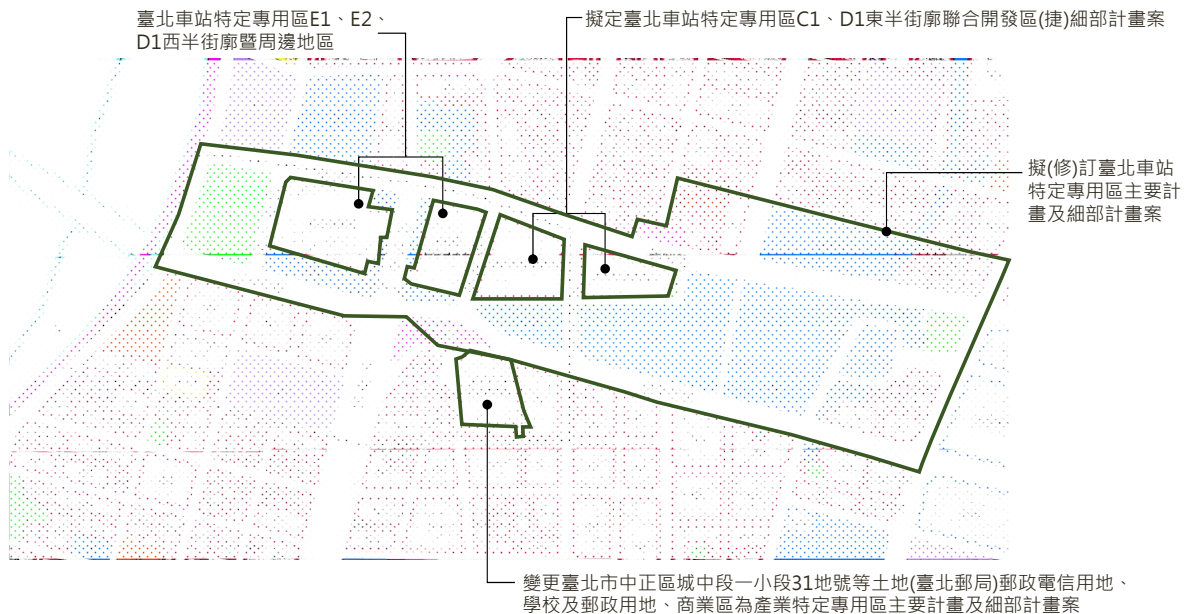


圖4-2 計畫範圍涵蓋之都市計畫分布圖

彙整「臺北車站特定專用區主要計畫及細部計畫案」、「臺北車站特定專用區 E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區為特定專用區、博物館特定專用區及道路用地主要計畫及細部計畫」、「臺北郵局的主要計畫及細部計畫」及「臺北市土地使用分區管制自治條例」等規定，瞭解目前北門周邊土地使用之管制狀況。

綜整上述現況發展狀況及現行管制規範，計畫範圍雖有帶狀式與廣場式開放空間留設，以及騎樓留設與招牌設置審議範圍等規範，但這些管制仍主要著重整體都市景觀的形塑，較少以文化歷史脈絡為出發點的管制規定，雖「西區門戶計畫」制定許多都市設計規範建議，但大多數皆未納入實質法制規定。故本保存計畫將以各時期都市發展變化、視覺景觀分析、自然地景演變等文化歷史脈絡，研擬現行都市計畫變更或擬定之建議。

惟都市計畫部分臺北郵局、E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區等主要計畫變更案皆已 2018 年完成兩級都市計畫審議程序(內政部都市計畫委員會及臺北市都市計畫委員會)暨發布實施，後續若需變更主要計畫如何提出變更的急迫性及重要性，將是後續都市計畫作業的一大課題。



表4-2 現行土地使用管制彙整表

編號	土地使用分區	建蔽率/容積率(%)	高度原則	使用別	行政程序
A1~A15	地區商業用地	70/560	比照第三種商業區規定(高度比2)	<p>一、不允許使用</p> <p>(一) 第三十五組：駕駛訓練場。</p> <p>(二) 第三十八組：倉儲業。</p> <p>(三) 第四十組：農產品批發業。</p> <p>(四) 第四十五組：特殊病院。</p> <p>(五) 第四十六組：施工機料及廢料堆置或處理業。</p> <p>(六) 第四十七組：容易妨礙衛生之設施甲組。</p> <p>(七) 第四十八組：容易妨礙衛生之設施乙組。</p> <p>(八) 第五十組：農業及農業建築。</p> <p>(九) 第五十三組：公害輕微之工業。</p> <p>(十) 第五十四組：公害較重之工業。</p> <p>(十一) 第五十五組：公害較嚴重之工業。</p> <p>(十二) 第五十六組：危險性工業。</p> <p>二、不允許使用，但得附條件允許使用</p> <p>(一) 第十二組：公用事業設施。</p> <p>(二) 第三十二組：娛樂服務業。</p> <p>(三) 第三十四組：特種服務業。</p> <p>(四) 第三十六組：殮葬服務業。</p> <p>(五) 第四十四組：宗祠及宗教建築。</p> <p>(六) 第五十二組：公害較輕微之工業。</p> <p>三、其他經市政府認定有礙商業之發展或妨礙公共安全及衛生，並經公告限制之土地及建築物使用。</p>	1993年發布實施
C1	聯合開發區(捷)2	不予規定/800	<p>1.基地建築高度不受「臺北市土地使用分區管制規則」中建築物高度比之限制</p> <p>2.C1街廓建築物高度以不超過280公尺為原則；D1東半街廓建築物高度以不超過360公尺為原則</p>	<p>比照第四種商業區規定：</p> <p>一、不允許使用</p> <p>(一) 第三十五組：駕駛訓練場。</p> <p>(二) 第三十八組：倉儲業。</p> <p>(三) 第四十組：農產品批發業。</p> <p>(四) 第四十五組：特殊病院。</p> <p>(五) 第四十六組：施工機料及廢料堆置或處理業。</p> <p>(六) 第四十七組：容易妨礙衛生之設施甲組。</p> <p>(七) 第四十八組：容易妨礙衛生之設施乙組。</p> <p>(八) 第五十組：農業及農業建築。</p> <p>(九) 第五十三組：公害輕微之工業。</p> <p>(十) 第五十四組：公害較重之工業。</p> <p>(十一) 第五十五組：公害較嚴重之工業。</p> <p>(十二) 第五十六組：危險性工業。</p> <p>二、不允許使用，但得附條件允許使用</p> <p>(一) 第十二組：公用事業設施。</p> <p>(二) 第三十四組：特種服務業。</p> <p>(三) 第三十六組：殮葬服務業。</p> <p>(四) 第四十四組：宗祠及宗教建築。</p> <p>(五) 第五十二組：公害較輕微之工業。</p>	2006年發布實施
D1(東)	聯合開發區(捷)1				

編號	土地使用分區	建蔽率/容積率(%)	高度原則	使用別	行政程序
				三、其他經市政府認定有礙商業之發展或妨礙公共安全及衛生，並經公告限制之土地及建築物使用。	
D1(西)	博物館專用區	80/400	高度控制於30m以內	除不得供下列使用，其餘比照第三種商業區規定： 一、不允許使用 (一) 第二十四組：零售業甲組。 (二) 第二十五組：零售業乙組。 (三) 第三十五組：駕駛訓練場。 (四) 第三十六組：殮葬服務業。 (五) 第三十八組：倉儲業。 (六) 第四十組：農產品批發業。 (七) 第四十五組：特殊病院。 (八) 第四十六組：施工機料及廢料堆置或處理業。 (九) 第四十七組：容易妨礙衛生之設施甲組。 (十) 第四十八組：容易妨礙衛生之設施乙組。 (十一) 第五十組：農業及農業建築。 (十二) 第五十三組：公害輕微之工業。 (十三) 第五十四組：公害較重之工業。 (十四) 第五十五組：公害較嚴重之工業。 (十五) 第五十六組：危險性工業。 二、不允許使用，但得附條件允許使用 (一) 第十二組：公用事業設施。 (二) 第三十二組：娛樂服務業。 (三) 第三十四組：特種服務業。 (四) 第三十六組：殮葬服務業。 (五) 第四十四組：宗祠及宗教建築。 (六) 第五十二組：公害較輕微之工業。 三、其他經市政府認定有礙商業之發展或妨礙公共安全及衛生，並經公告限制之土地及建築物使用。	主要計畫 2018年 10月9日
E1	特定專用區	80/560	裙樓高度以不超過10層樓(或48公尺)為原則，且建築立面應避免連續之大片牆面		細部計畫 2019年 1月4日 發布實施
E2					
臺北郵局	產業專用區	75/400	1.以北門為中心點至臺北郵局古蹟本體面寬端點約100公尺半徑之基地範圍，建築高度不得超過古蹟本體。 2.以北門為中心點向外延伸100公尺至120公尺之基地範圍，建築高度不得超過外	本產業特定專用區除住宅、特種零售業、殮葬服務業不得使用外，餘比照第四種商業區： 一、不允許使用 (一) 第三十五組：駕駛訓練場。 (二) 第三十八組：倉儲業。 (三) 第四十組：農產品批發業。 (四) 第四十五組：特殊病院。 (五) 第四十六組：施工機料及廢料堆置或處理業。 (六) 第四十七組：容易妨礙衛生之設施甲組。 (七) 第四十八組：容易妨礙衛生之設施乙組。 (八) 第五十組：農業及農業建築。 (九) 第五十三組：公害輕微之工業。	主要計畫 2018年 6月12日 內政部審竣
		75/800			

編號	土地使用分區	建蔽率/容積率(%)	高度原則	使用別	行政程序
			牆投影邊線至北門中心點之距離為原則。 3.基地內非屬前開限制範圍之建築高度不得超過建築高層部外牆至博愛路道路中心線距離之5倍為原則。	(十) 第五十四組：公害較重之工業。 (十一) 第五十五組：公害較嚴重之工業。 (十二) 第五十六組：危險性工業。 二、不允許使用，但得附條件允許使用 (一) 第十二組：公用事業設施。 (二) 第三十四組：特種服務業。 (三) 第三十六組：殮葬服務業。 (四) 第四十四組：宗祠及宗教建築。 (五) 第五十二組：公害較輕微之工業。 三、其他經市政府認定有礙商業之發展或妨礙公共安全及衛生，並經公告限制之土地及建築物使用。	
其他	商三	75/800	高度比 2		
	商四	65/560	高度比 2		
	行政區	35/400	高度比 1.8		
	文教區	35/240	高度比 1.8		



圖4-3 現行建築退縮規範示意圖



圖4-4 廣場式開放空間留設示意圖

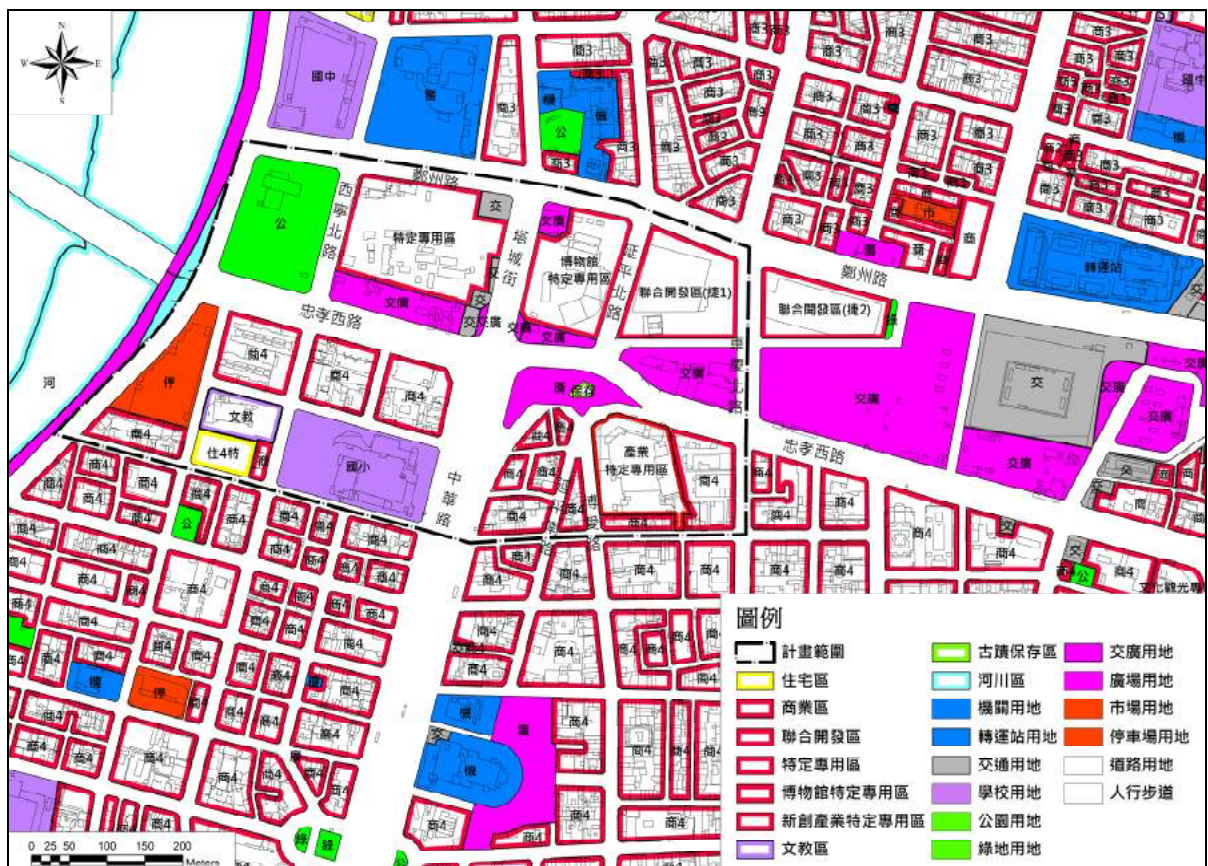


圖4-5 細部計畫的土地使用分區(含尚未發布實施部份)示意圖

### 第三節 相關計畫

本計畫範圍位於臺北車站西側，因此地區市府對該區抱有極大的發展願景，故範圍內推動許多相關計畫，分布位置如下圖。

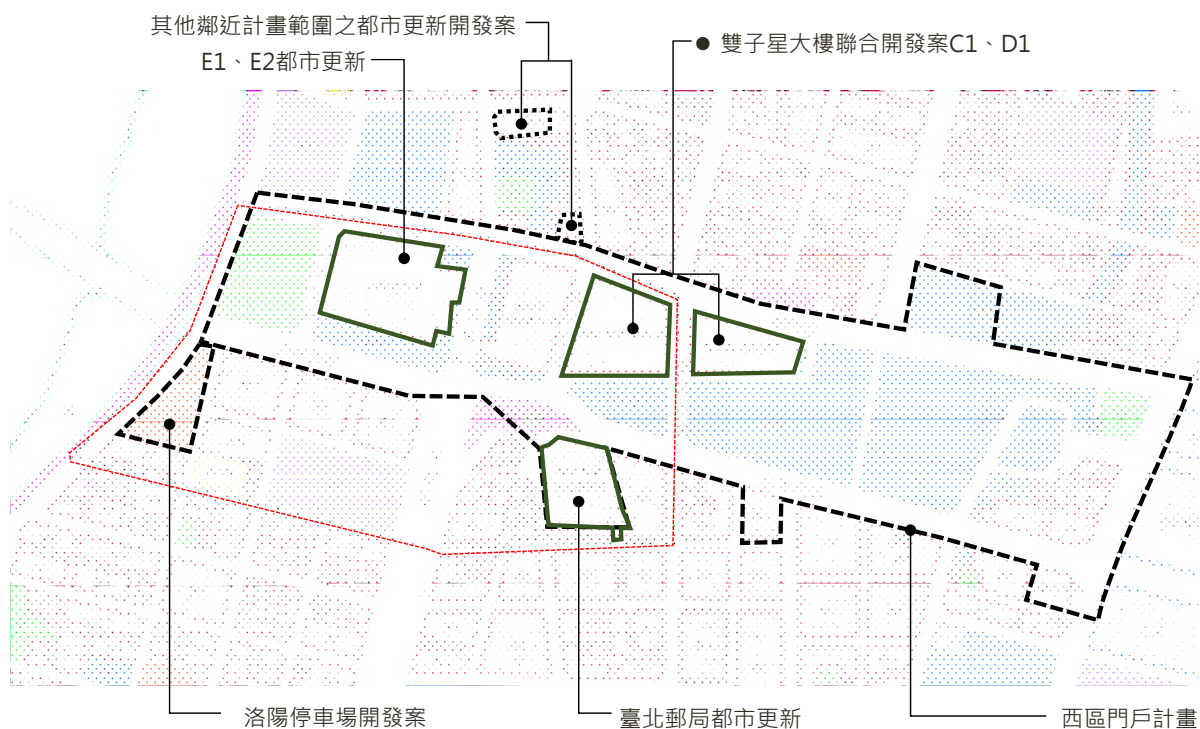


圖4-6 計畫範圍涵蓋之相關計畫分布圖

#### 一、西區門戶計畫

延續 1993 年「臺北車站特定區都市設計」，2006 年「中央車站與公園整體規劃設計案」願景，本次西區門戶計畫以機場捷運作為臺北關，利用下沉廣場整合臺北車站周邊各項交通設施。改造後的火車站成為多元文化匯流臺灣大客廳，增設的風雨走廊則形成友善步行市民穿廊。以北門廣場、鐵道部博物館作為鏈結城市歷史地景的出發點，結合舊建築群活化再利用的新創聚落，將大型生態綠廊開放空間，由中山北路往西延伸至淡水河畔，形成「臺北綠洲」的規劃願景。

(一)西區門戶的行動計畫，未來預計執行項目摘要如下：

1. 鐵道部宿舍老房子文創園區及鐵道部博物館園區
2. 臺北長廊

## (二)西區門戶都市設計準則

為塑造本計畫區整體都市景觀，妥善保存本市珍貴文化資產，創造人行尺度的舒適生活環境與步行空間，並形塑街區整體建築風貌，特定西區門戶計畫都市設計準則。有關西區門戶指定留設之公共開放間、建築物之量體與造型設計及廣告物廣制規定如下：

### 1. 廣場式公共開放空間



圖4-7 廣場式公共開放空間示意圖

### 2. 帶狀公共空間



圖4-8 帶狀式公共開放空間示意圖

### 3. 景觀管制

本計畫周邊文化資產豐富，為兼顧都市發展與歷史性都市地景的整體協調性，訂定視覺軸線及劃設景觀管制區，降低大型開發量體對既有都市紋理與地景之影響。



圖4-9 建築高度管制範圍示意圖

### 4. 文化資產保存

計畫範圍內眾多文化資產應以「歷史性都市地景」之概念，將文化資產視為城市發展的資產，整體性思考文化資產與各項開發計畫之關係。

- (1) 文化資產之保存，應考量周邊環境，以群落或園區之方式進行保存與再利用。
- (2) 已公告登錄之文化資產，其修復與再利用應依文化資產保存法相關規定辦理；周邊未登錄之群落、園區內之建築，得視建築物既存條件及整體環境考量修復與再利用計畫。
- (3) 文化資產周邊之開發計畫，應送文化資產審議委員會審議。
- (4) 各項開發計畫均不得對文化資產造成破壞，如有破壞之產生，應由開發者依文化資產保存法相關規定修復之。
- (5) 本計畫範圍內尚有北門城牆遺址、清代機器局遺構等多處考古遺址待確認。各項開發計畫於開挖時應注意是否有考古遺址或遺構，如有考古遺址或遺構應立即停工並通報本府文化局，待文化局進行會勘並擬訂應變措施。

### (三)舊城區（包含忠孝西路及中華路）都市設計準則研提

舊城區依空間特性、歷史紋理及土地使用等差異，分為城北商業區、中華路及忠孝西路側兩處範圍，再依道路寬度、街區都市氛圍以及現行「臺北市土地使用分區管制自治條例」之規定細分管制區。

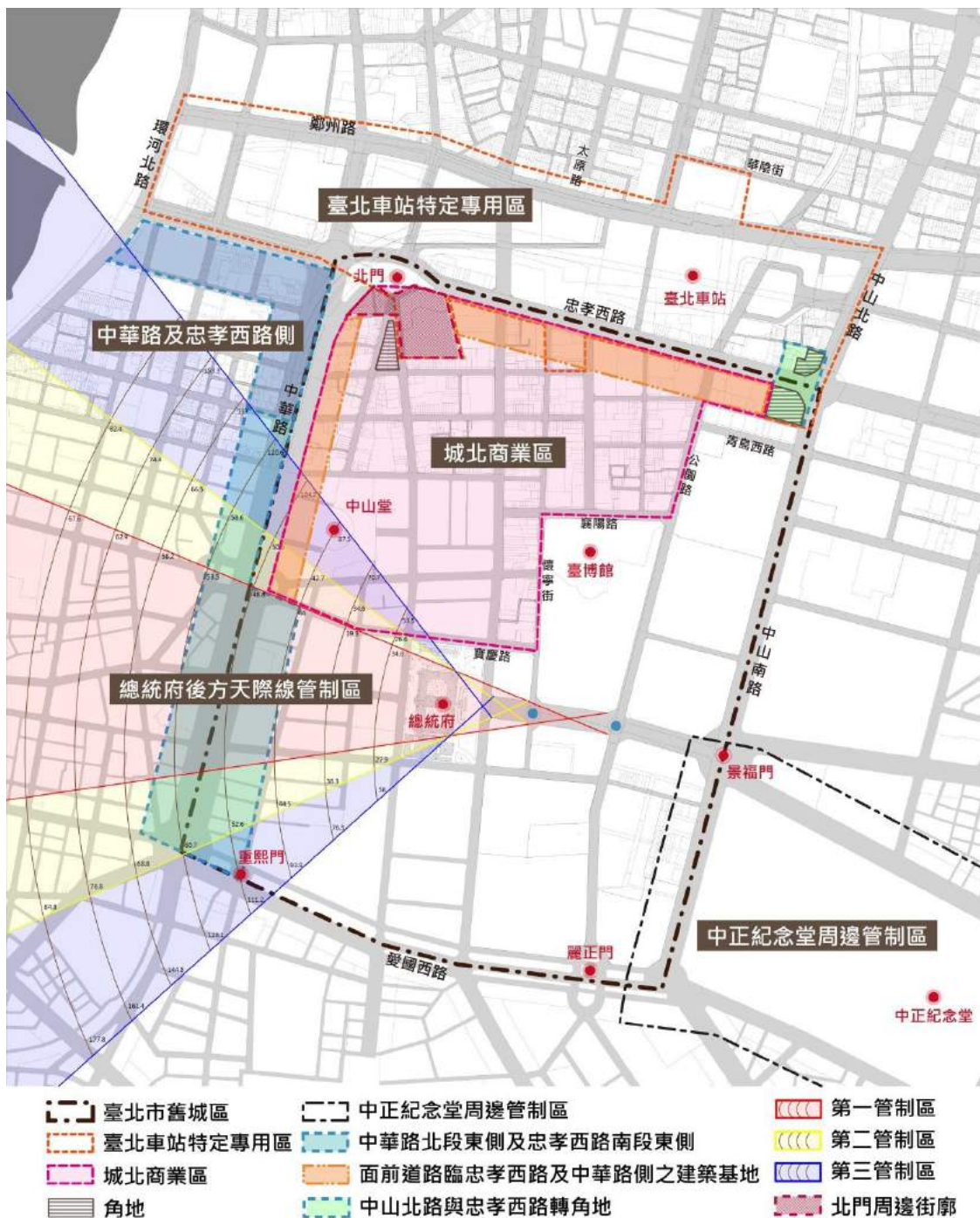


圖4-10 舊城區都市設計準則管制區域圖



## 二、雙子星大樓聯合開發案 C1、D1

2006 年「配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區(捷)主要計畫案」，考量機場捷運線規劃於 C1 及 D1(東半街廓)用地設置臺北站(A1)，故定位為國際門戶。

台北 City One 以 TOD、循環經濟、生態社區及智慧城市等原則，規劃兩棟智慧綠建築，兩棟大樓層數分別為 65，53 樓，高度分別為 337，280 米，低樓層作為零售商場，中層為辦公區，高層為酒店。C1D1 以「人」定義空間環境，考量都市紋理，因此以生態圈、智慧新零售的方式，創造兩棟服務內容不同但相呼應的商業大樓。

表4-3 C1D1 產業內容規劃方向彙整表

	C1	D1
商場	以科技、運動、沉浸式等體驗類消費為主，結合台灣資通訊的產業，創設年輕族群釋放活力、創意的娛樂、社交、學習新天地	以精品、客製的消費為主，導入特色的服務內容，讓品味、文創、生活充分結合，重塑台灣獨特的魅力消費
辦公室	以創新、共用為原則，聚攏新創產業併發的生命力	以企業總部、金融保險、顧問機構為主要設定租戶
旅館	規劃為新潮、高效、風格的設計旅店，讓科技、服務成為台灣的新品牌形象	規劃為全球最高端的經典旅館，為開發案生色、為西區點燈



圖4-11 C1、D1 聯合開發「台北 City One」模擬圖

### 三、E1、E2 都市更新

依「106年11月9日臺北市都市計畫委員會第718次會議」及「106年12月21日臺北市都市計畫委員會第721次會議」的簡報內容，可初步看出E1、E2、D1西半街廓暨周邊地區的規劃樣貌如圖4-12。

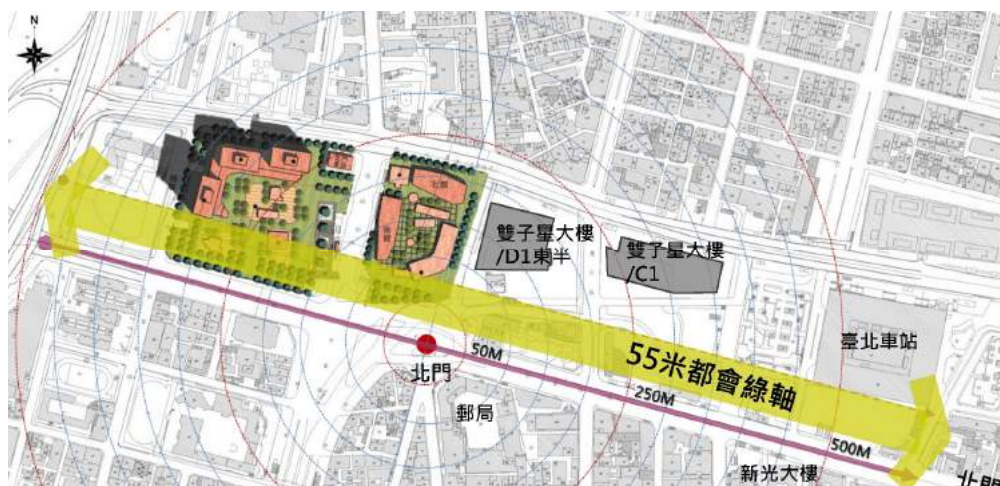


圖4-12 E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區規劃示意圖

#### (一)D1 西半街廓規劃內容

「106年11月9日臺北市都市計畫委員會第718次會議」同意D1西半街廓變更「交用地」為「博物館特定專用區」，建蔽率80%、容積率400%。「106年12月21日臺北市都市計畫委員會第721次會議」，針對D1西半街廓摘要說明如下：

1. 西南側臨「交廣10用地」及塔城街側，其建築地面層之入口設計考量與古蹟石砌牆之關聯性，並宜於適當地點設置解說牌，以說明石砌牆之歷史功能及意義。
2. 建築量體高度應控制於30公尺以內，且立面語彙應具有與鐵道及既有文化資產意義相關。

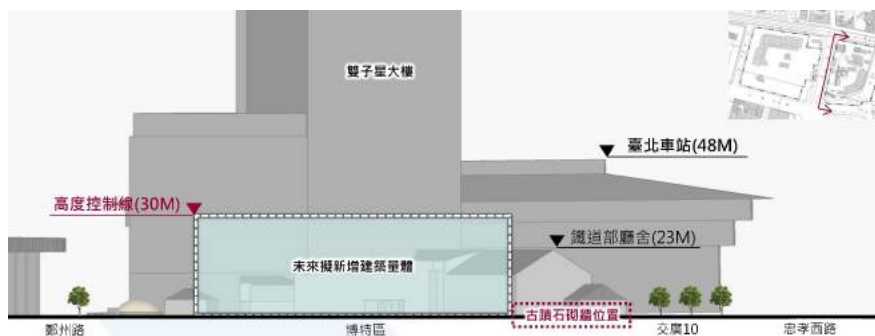


圖4-13 D1 西半街廓新增建築量體模擬示意圖

## (二)E1、E2 規劃內容

「106 年 12 月 21 日臺北市都市計畫委員會第 721 次會議」，其決議內容摘要如下：

1. 同意市府及臺鐵局協議之公展計畫，維持於 E1E2 街廓開發，並同意 E1E2 街廓變更為特定專用區，其建蔽率 80%、容積率為 560%。
2. 有關文化部古蹟歷史建築審議會對於 E1E2 街廓以 L 型基地作為高強度開發區域所提疑慮，以及本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會針對本案之都市設計管制準則，建議在不影響臺鐵局開發權益及都市風廊景觀之前提下，E1E2 街廓之建築於該街廓北側予以配置乙節（即維持忠孝西路南側境界線往北將近 100 公尺的風廊帶前提下），同意臺鐵局所研擬之方案三（塔樓集中北側方案），將建築物集中配置於北側，另 L 型南側部分裙樓量體則以不超過 10 層樓（48 公尺）為原則，以符合都市設計審議決議，並盡量保障臺鐵局開發權益。

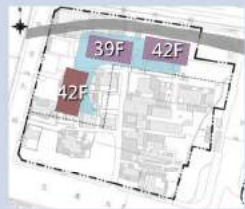

項目	臺鐵局方案	建築集中北側方案	塔樓集中北側方案	南塔樓降低方案
配置模擬				
建築計畫	1裙樓(1~5F) 3塔樓	1裙樓(1~10F) 2塔樓	1裙樓(1~10F) 2塔樓	1裙樓(1~10F) 3塔樓
裙樓單層面積	<u>6,500m<sup>2</sup></u>	<u>5,927m<sup>2</sup></u>	8,820m <sup>2</sup>	8,820m <sup>2</sup>
開發樓地板面積	200,575m <sup>2</sup>	157,779m <sup>2</sup>	189,608m <sup>2</sup>	200,573m <sup>2</sup>
容積樓地板面積	154,287m <sup>2</sup>	121,369m <sup>2</sup>	145,853m <sup>2</sup>	154,287m <sup>2</sup>
實設容積率	<u>560%</u>	440.52%	529.39%	<u>560%</u>

圖4-14 E1、E2 建築量體配置方案示意圖

## 四、臺北郵局都市更新計畫

臺北郵局將以公辦都更方式實施，臺北郵局基地更新後發展定位係「國家創新創意及金融中心」，市定古蹟臺北郵局則轉型為「國家郵政通訊博物館」，預計 109 年開工、113 年完工。彙整臺北郵局歷次會議資料及內容，針對現有建築的處理、古蹟的復原及未來規劃構想如下：

### (一)現有建築的處理

本計畫範圍內除已指定為市定古蹟「臺北郵局」外，其餘包括包裹大樓、函件大樓、行政大樓與開封街自助郵局等建物，依據 105 年 7 月 27 日新頒修訂之「文化資產保存法」第 15 條：「公有建造物及附屬設施群自建造物興建完竣逾五十年者，或公有土地上所定著之建造物及附屬設施群自建造物興建完竣逾五十年者，所有或管理機關（構）於處分前，應先由主管機關進行文化資產價值評估。」文化局於 105 年 11 月 30 日邀集文資委員現地建物之文資價值評估現地會勘，意見綜整如下：

1. 基地內建物雖為 1950、1960 年代所建，但建築品質，包括設計內容、材料、空間...皆缺乏文化資產的條件，未具稀有性、珍貴性，且內部空間已大幅裝修更動，多處結構補強，均不具文化資產保存潛力及價值。
2. 由於本計畫內包含市定古蹟臺北郵局及緊鄰國定古蹟北門，針對本計畫建築量體，文資委員於會勘提出建議，包括：
  - (1) 目前整體建物與圍塑中庭尺度合宜，改建應尊重古蹟背後開放空間之特色，以視軸線決定建物高度。
  - (2) 考量北門古蹟及郵局古蹟周圍景觀視軸進行建物量體控制。

### (二)古蹟的復原

古蹟內部裝修設計，將充分考量古蹟風貌，並透過古蹟再利用過程中揭示之遺構、材料、物件與工法以及郵政要素融入各空間之裝修內容。依 105 年 6 月 15 日中華郵政與臺北市都市發展局研商會議結論，中華郵政同意未來復原臺北郵局車寄(前廊)。



現況照片



日據時期樣貌

圖4-15 臺北郵局車寄現況及過去對照圖

### (三) 產業規劃構想

1. 成立「國家創意創新中心」，希冀成為新創產業最重要的指揮中心及創業投資(Venture Capital)的中樞基地，並作為最重要的國際創新創意人才及金流匯集核心(Inno-Hub)。
2. 基地更新後，優先規劃國家創新創意產業，國發會規劃國家級投資公司總部，可設置於此，同時規劃相關服務設施或政府部門。
3. 市定古蹟臺北郵局轉型為國家郵政通訊博物館。



圖4-16 臺北郵局未來建築量體模擬圖

## 五、其他鄰近計畫範圍之都市更新開發案

### (一) 臺北市大同區玉泉段二小段 353 地號等 27 筆土地都市更新案

該案 2007 年劃定更新單元，更新單元位置座落於鄭州路北側與延平北路 1 段西側之街廓，土地使用分區為第三種商業區(建蔽率 65%、容積率 560%)，計畫面積 1,603 平方公尺。因基地內「彰化銀行北門分行」建築，是否具文化資產價值一事爭論不斷，2017 年底文資審查會議決議，不指定為文化資產，建議可以透過都市更新、都市設計審議，讓建物以恢復原有立面設計保存。

### (二) 臺北市大同區玉泉段二小段 243 地號等 36 筆土地都市更新案

更新單元位置座落於臺北市大同區長安西路以南、塔城街以東、延平北路一段以西及延平北路一段 66 巷以北所圍街廓之西側，計畫面積 3,942 平方公尺。建築立面則以線腳表現分割，建築物色彩採用溫暖色系。

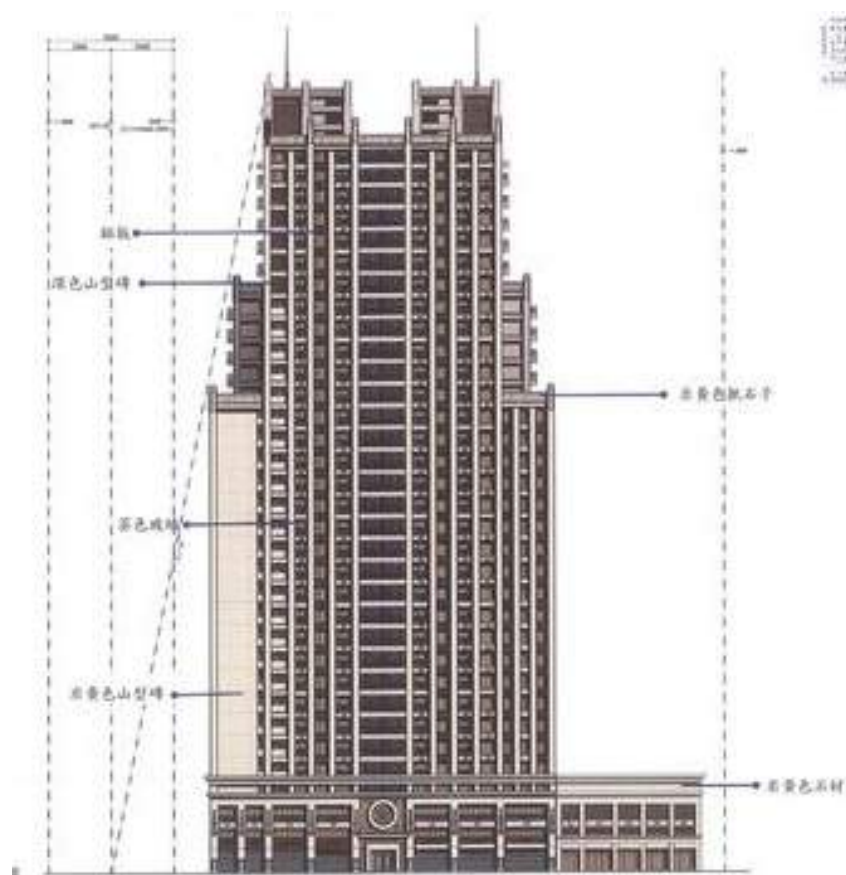


圖4-17 臺北市大同區玉泉段二小段 243 地號都市更新建築南向立面示意圖

## 第四節 小結

相關計畫分析分別從「西區門戶計畫」、「臺北郵局都市更新計畫」、「機場捷運暨 C1、D1 聯開大樓」、「洛陽停車場開發案」及「其他鄰近計畫範圍之都市更新開發案」等草案內容，分析各計畫未來規劃方案對本計畫之影響，進而延伸思考適當的管制規範。

表4-4 各計畫對本計畫之影響綜理表

編號	案名	各案對本計畫之影響
1	擬(修)訂臺北車站特定專用區主要計畫及細部計畫案	該案主要計畫及細部計畫已於 1993 年發布實施，考量臺北車站特定專用區的範圍，重慶北路以西涵蓋本計畫一部分，且縱觀臺北城及鐵道部的發展脈絡，顯見該地區歷史價值之重要性。惟 C1、D1、E1、E2、臺北郵局、北門廣場等已各別進行都市計畫變更作業，後續依古蹟保存之需求，擬定其他地區之細部計畫，落實古蹟保存之願景。
2	臺北車站雙子星大樓 C1、D1 之開發內容及都市計畫	該案主要計畫及細部計畫已於 2006 年發布實施，另於 2018 年 3 月 19 日因招商說明會對於設計規範產生疑義，故補充設計規範內容。考量現況已新建機場捷運 A1 臺北車站、都市計畫已發布實施，後續縱使僅調整都市設計準則開放空間退縮，也必然與 C1、D1 的開發產生衝突。
3	臺北車站特定專用區 E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區	該案主要計畫已於 2018 年 10 月 9 日發布實施，若後續因古蹟保存需求提出主要計畫變更，必然與兩級都市計畫審議程序(內政部都市計畫委員會及臺北市都市計畫委員會)產生競合關係。
4	臺北郵局都市更新及都市計畫	該案都市計畫的主要計畫已於 2018 年 6 月 12 日經內政部都市計畫委員會第 924 次會議決議修正通過，後續若因古蹟保存需變更主要計畫將會產生衝突。目前尚能針對細部計畫的都市設計準則提出管制建議，故後續需透過與臺北市政府持續協商，以尋求古蹟保存與開發之間共識。
5	西區門戶計畫	西區門戶之空間規劃已奠定開放空間集中留臨忠孝西路為主，其中北門廣場、三井倉庫、市區公車站等改造工程已陸續完工，後續與本計畫依歷史脈絡建議開放空間留設及歷史場景意象展現會產生衝突。
7	其他鄰近計畫範圍之都市更新開發案	該兩案都市更新開發皆位於鐵道部北側，其中玉泉段二小段 353 地號都市更新案距離鐵道部最近，預計新建 19 層樓之建築，惟彰化銀行北門分行舊址認定問題，致使作業延宕，導致私有地主抗議，目前此案辦理進度臺北市政府已函請實施者事業及權利計畫第二次補正。

## 第五章 體制建構

---

第一節 保存計畫體制架構

第二節 保存計畫劃設原則

第三節 保存計畫範圍擬定

第四節 景觀風貌管制原則

第五節 都市計畫土地使用分區變更建議





## 第一節 保存計畫體制架構

目前本計畫範圍內計有 2 處國定古蹟，6 處市定古蹟及 3 處歷史建築，此外地下層尚有許多為被發掘之歷史遺構，皆有被指定為古蹟或歷史建築之潛力。目前雖已劃定保存區，但僅能維護古蹟主體。為妥善維護該已指定之文化資產，及其周邊景觀環境，本計畫依《文化資產保存法》第 37 條「為維護古蹟並保全其環境景觀，主管機關得會同有關機關擬具古蹟保存計畫，據以公告實施」。

本計畫範圍歷經三次重大的都市發展演變，因此地上層及地下層皆留有相關歷史建物或遺構等，故以 8 處古蹟、歷史建築及遺構之文化資產，以整體方式考量古蹟景觀維護之策略，檢討保存區範圍之劃定。另外考量連結各保存區及歷史發展紋理，建議以歷史風貌地區的概念，整體維護古蹟周邊地區的歷史風貌。

綜上述保存區範圍劃設之考量基礎，本計畫以臺北府城(北門)以及周邊古蹟、歷史建築、遺構等文化資產的視覺影響範圍，作為本保存計畫「維護古蹟並其環境景觀」之實質環境範圍，並調整土地使用管制內容。

## 第二節 保存計畫劃設原則

保存計畫劃設原則方法，透過前述相關歷史資料分析，指認具歷史價值之場域，為維護古蹟之其他周邊環境，劃定保存計畫範圍。

### 一、歷史資源

#### (一) 機器局時期

1884年臺北城竣工後，北門外街也因此而產生，沿街建設也慢慢形成。台北機器局第一期於1886年完工，當時主要作為製造砲彈、鑄造錢幣、鐵路維修之現代工廠。

大稻埕碼頭位於今南京西路之位置，也因渡口設置於此處，1887年完工之大稻埕臺北停車場，選址主要考量為鄰近碼頭及大稻埕，也促使台北機器局西側產生伐木局、貯木池及林木集積場等，這些木頭主要是運往南部鋪設鐵路之用；另200~300年以前，大稻埕與萬華之間的來往，主要透過河溝頭街，大稻埕臺北停車場及臺北城完工後，產生沿著機器局東西兩側之石板道路，用於通往大稻埕臺北停車場。

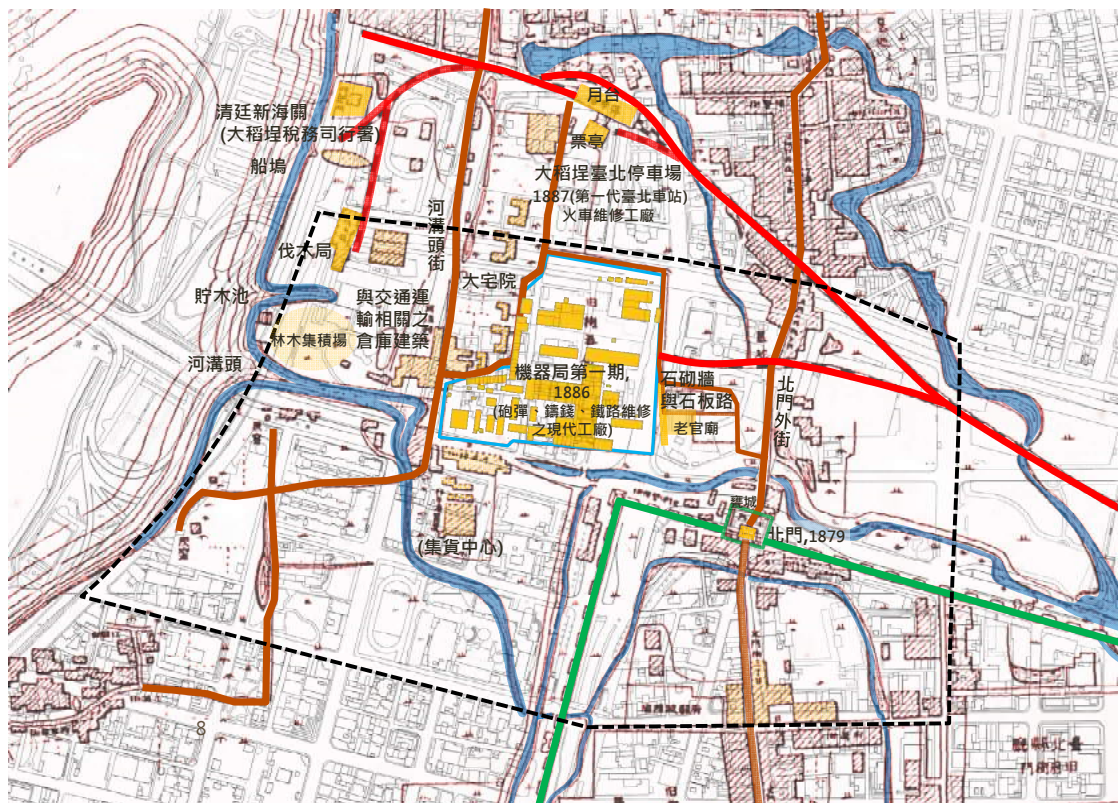


圖5-1 1895年歷史圖資

資料來源：臺灣百年歷史地圖，本計畫繪製分析

## (二) 日治砲兵工場時期

1895年清廷將臺灣割讓給日本，日本人也將臺北機器局，改稱為臺北兵器修理所，隔年1896年再把臺北兵器修理所改為臺北砲兵工廠，主要作為軍事兵器修理工廠。

1896年第二代臺北車站完工(位於今館前路上)，至此大稻埕臺北停車場功能也開始逐漸弱化。1897~1899年間日人不斷擴建臺北砲兵工廠規模(包括1899年完工之第5號倉庫)，並持續發展臺北城商業及生活機能建設(其中包括1897年日本劇場「浪花座」開場、1898年臺北郵便電傳局完工)。

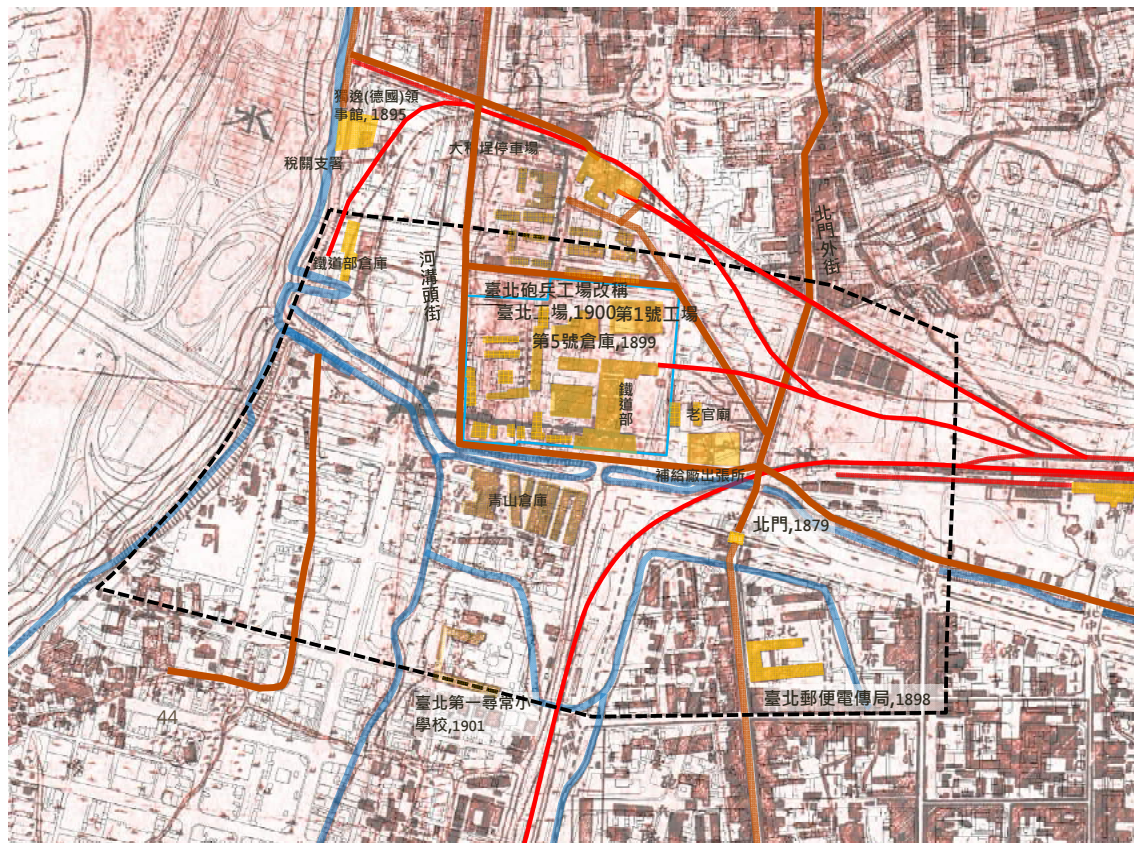


圖5-2 1903年歷史圖資

資料來源：臺灣百年歷史地圖，本計畫繪製分析

### (三)鐵道工場時期

1899年首次公告市區改正計畫，計畫圖面顯示出要拆除臺北城牆，並鋪設三線道之願景，也因此1901年臺北城牆開始陸續拆除，直到1902年臺北城牆才全數被拆除完。

1900年臺北砲兵工廠改稱臺北鐵道工場，改為以維修火車為主要業務。1900年第三代臺北車站完工(位於今館前路上)，此時的臺北車站為磚造建築。1908年縱貫鐵道全線完工，顯見火車維修廠房的不足，1909年更於臺北鐵道工場內部擴建車輛修理工場(臺北工場)。

1913年三線道完工後，整個地區發展逐漸沿著三線道而發展(包括1913年完成之三井倉庫、1919年完成之鐵道部(八角樓)及1920年完成之鐵道部廳舍等)。

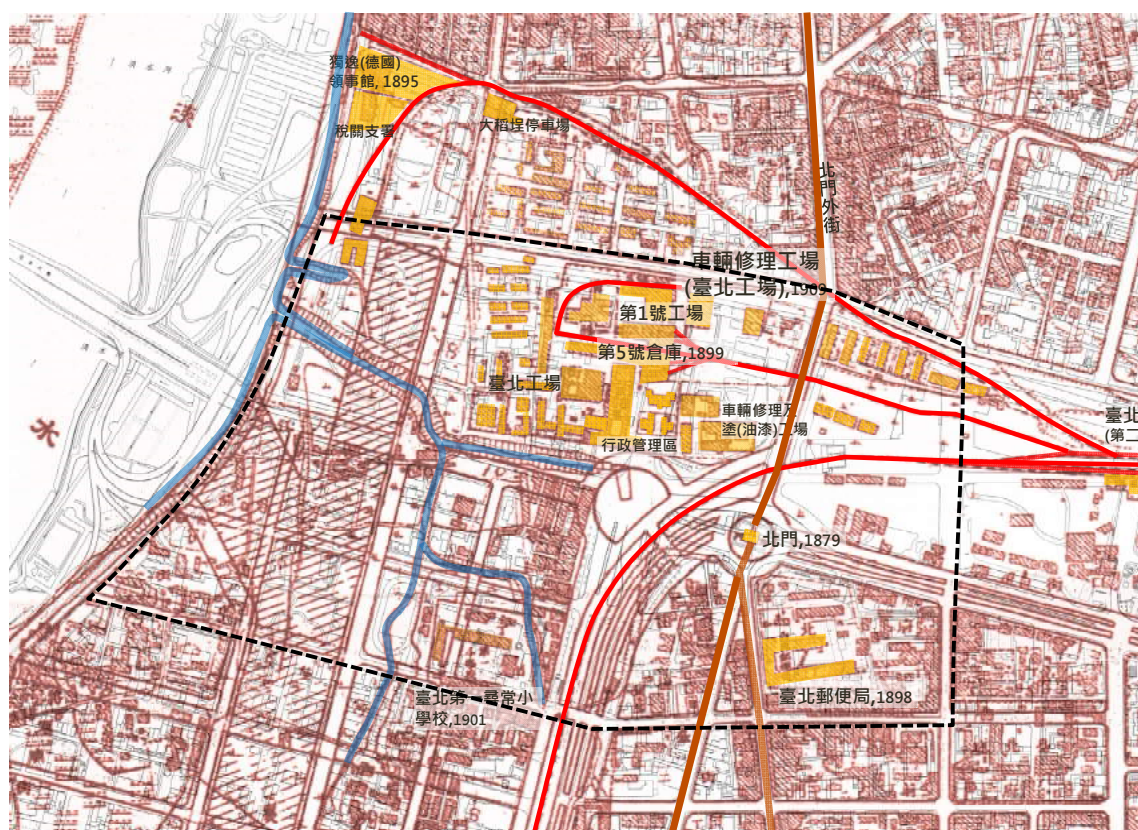


圖5-3 1910年歷史圖資

資料來源：臺灣百年歷史地圖，本計畫繪製分析

#### (四) 鐵道部廳舍與鐵道工場時期

1934 年臺北工場遷至松山(臺北機場)，原臺北鐵道工場逐漸改建為鐵道官員宿舍(包括 1932 年完工之鐵道部部長及 1936 年鐵路局局長宿舍)，鐵道部全部建設直到 1943 年才全數完工，過程中歷經勸業銀行舊廈(今國立臺灣博物館土銀展示館)、臺北公會堂及第四代臺北車站等重要公共建設完工。

1945 年臺灣光復後，臺北郵局因業務量擴大，進而提出擴建臺北郵局需求，1960 年完成臺北郵局擴建工程，將三層樓擴建為現今的四層樓建築。

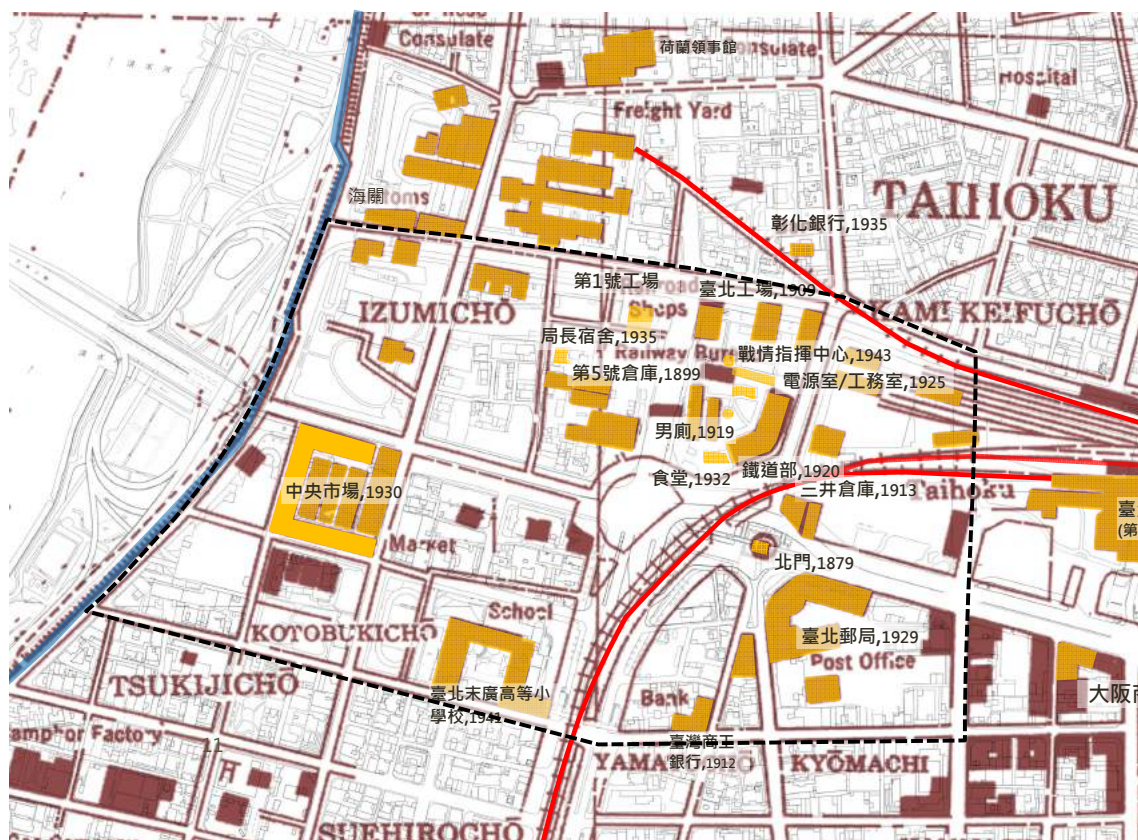


圖5-4 1944 年歷史圖資  
資料來源：臺灣百年歷史地圖

#### (五) 鐵道部宿舍時期

1961 年中華商場完工啟用，改變臺北人生活模式。1967 年塔城街開闢改變地區南北向的交通模式。1983 年臺北鐵路地下化開工、1989 年第五代臺北車站啟用(今臺北車站位置)，改變臺北市都市風貌。1999 年板南線(市政府—龍山寺段)通車、2000 年臺北地下街開幕、2004 年站前地

下街正式對外營運，改變市民大眾運輸使用模式及地區商業型態。

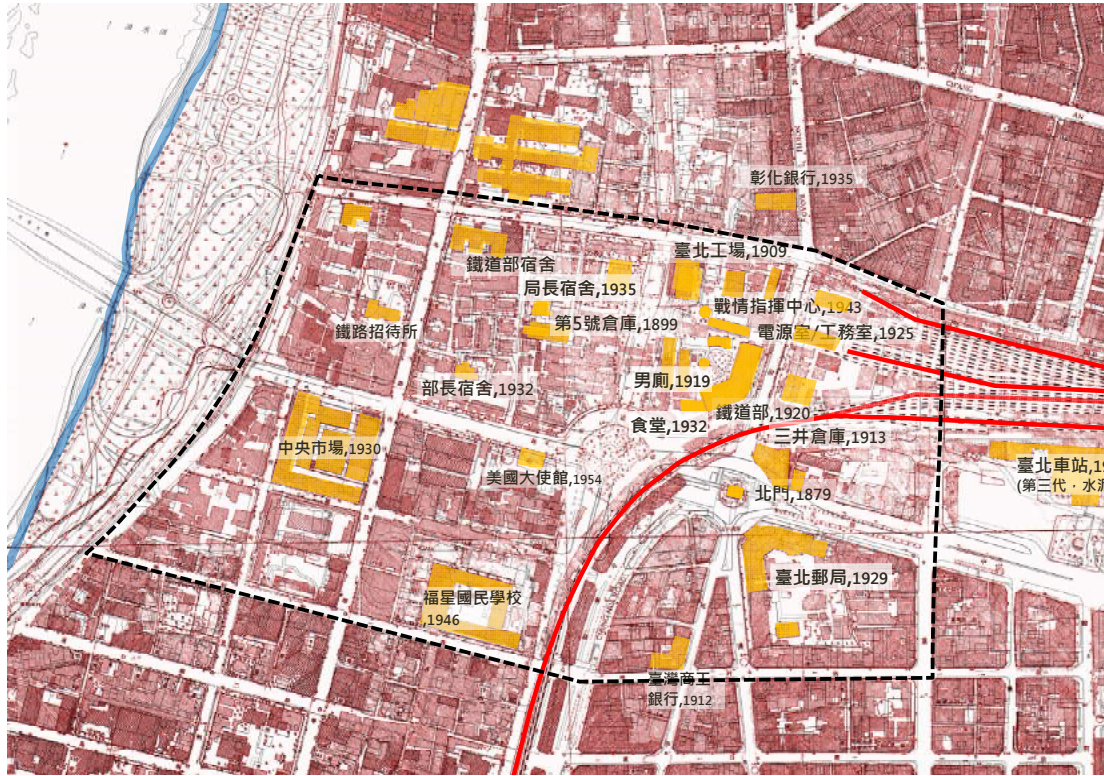


圖5-5 1958年歷史圖資  
資料來源：臺灣百年歷史地圖

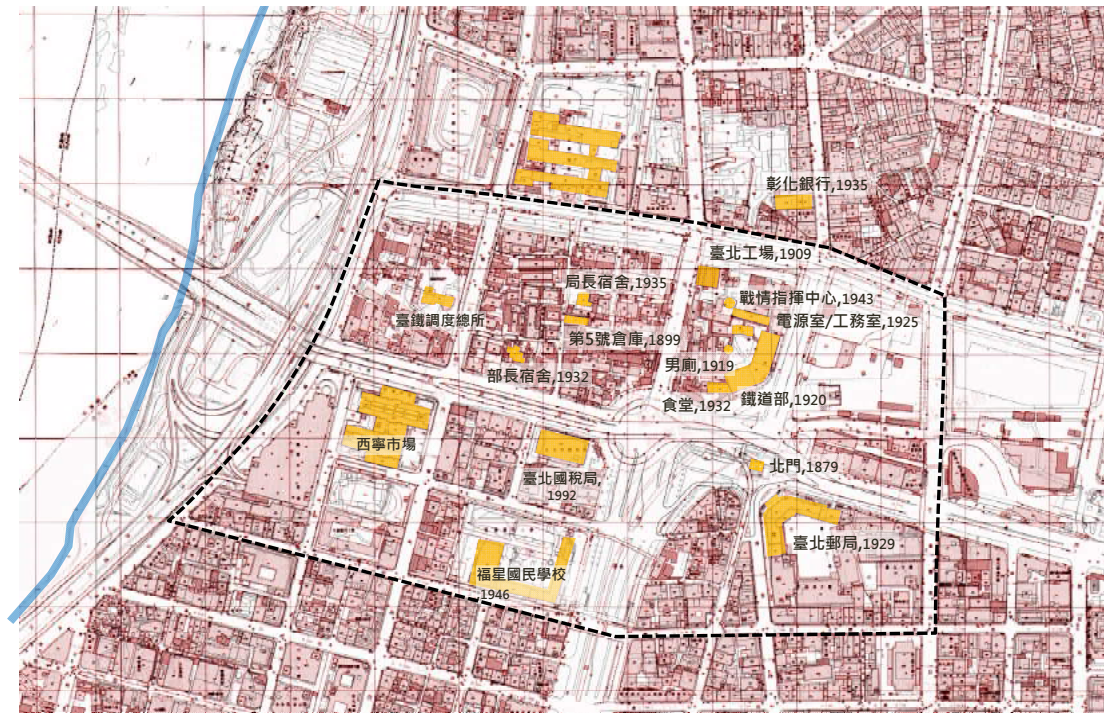


圖5-6 1991年歷史圖資  
資料來源：臺灣百年歷史地圖

## 二、歷史價值

本計畫加入城市考古的概念，找尋過去所經歷過的土地使用方式的歷史價值，因為城市聚落是人類文明累積的載體，人們在此生活，也各自在不同時代，留下了屬於不同群體、階級、行業的歷史記憶，豐富了城市的面貌，蓄積各種走向未來的可能性，也創造了城市發展的價值。

### (一) 臺北府城(北門)地區為臺北城發展的起點

計畫範圍位於艋舺及大稻埕之間，亦屬臺北城發源的重要區位。歷經清代臺北城之興建及日據推行之市區改正計畫等兩個重要發展階段，逐漸奠定臺北城為政治、文化、經濟的核心。

#### 1. 1879 年建構政治統治中樞與艋舺、大稻埕民間經濟的區隔

艋舺及大稻埕皆是早期漢人移民臨淡水河畔聚集，自然形成市街，清末 1879 年，則是交通、軍事及政治考量於艋舺及大稻埕之間規劃臺北府城，首先興建台北府衙、考棚、文廟，街道再建城牆。雖三市街至日治時期仍各自發展尚未連成一體，然而台北已成為省的政治、文化、經濟核心。

#### 2. 1895 年日本統治使拆城牆，改建林蔭大道，象徵殖民統治威權及現代化

1900 年日人大刀闊斧拆城，以修築鐵路及改建街道為由，陸續拆除西門、東門及北門的外廓及所有城牆。1905 年實施市區改正計畫將原先城牆遺址鋪設三線石子道路，並廣植樟、楓、榕、茄冬等行道樹，形成今忠孝西路、中山南路、愛國西路及中華路之道路雛形。

依「2016 年西區門戶計畫—北門廣場景觀工程」透地雷達探測資料判讀，可驗證甕城與城牆遺構位於忠孝西路及中華路地下層，另可從現況照片與古照片的比對，看出城牆的延伸位置。(詳圖 5-7)

經雷達探測結果判讀，甕城東側與西側的延伸牆面可能存在，為至深度在 1.3M~1.6M 之間。P1、P2、P3 為探坑位置，作為控制發掘的範圍與方位的依據。



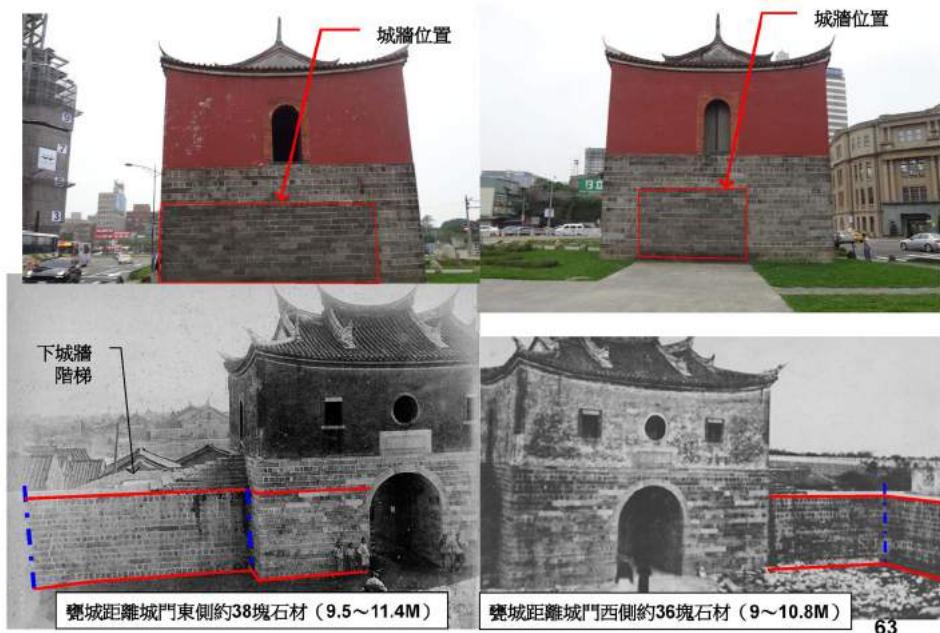


圖5-7 現場及舊照片比對城牆與甕城可能範圍  
 資料來源：「2016年西區門戶計畫—北門廣場景觀工程」

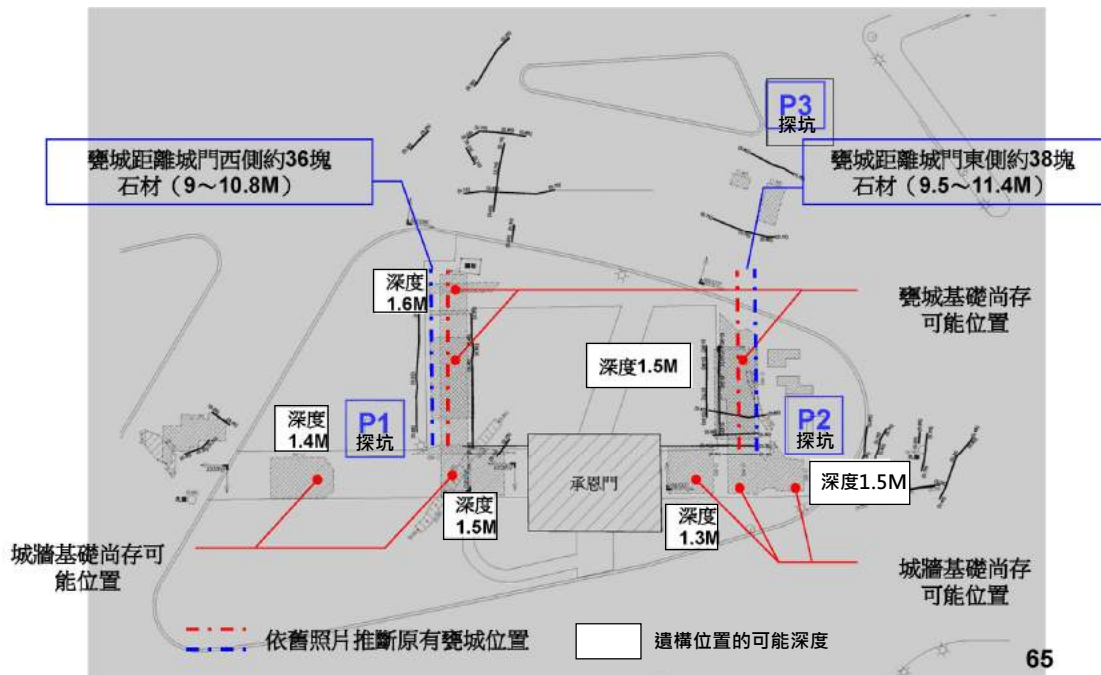


圖5-8 透地雷達探測推測甕城及城牆基礎遺構可能位置  
 資料來源：「2016年西區門戶計畫—北門廣場景觀工程」

## (二)清代機器局與鐵道部為臺灣現代化發展的證據

### 1. 清代機器局作為臺灣現代化的起點

清代機器局創建於 1885 年，為臺灣重要的近代化建設也是第一個遠離中國內地的機器局、臺灣建省後第一年的軍事建設之一。清代機器局歷經製造槍礮子彈、修理槍礮、鑄造錢幣、維修鐵路等高溫技術的發展，成為臺灣現代化的起點。

從清代至日治的歷史地圖可得知，兩個時代針對該地區發展皆維持高溫技術的發展。臺灣每次高溫技術的發展皆為社會環境造成非常大的改變，臺灣第一次高溫技術發展為漢本遺址、十三行遺址，距今約 1100 年至 1800 年歷史，當時高溫技術發展引起臺灣原住民社會的改變。臺灣第二次高溫技術發展就是清代機器局，這次高溫技術發展成為臺灣現代化的起點。

從臺北府城牆暨機器局遺跡考古試掘結果亦可驗證機器局與鐵道部惟臺灣現代化發展證據，依劉益昌老師主持之「捷運北門站清末臺北府城牆暨機器局遺跡考古試掘計畫」，針對 A、B、C、C5、DW1~6 等五處地方進行試掘結果說明如下：

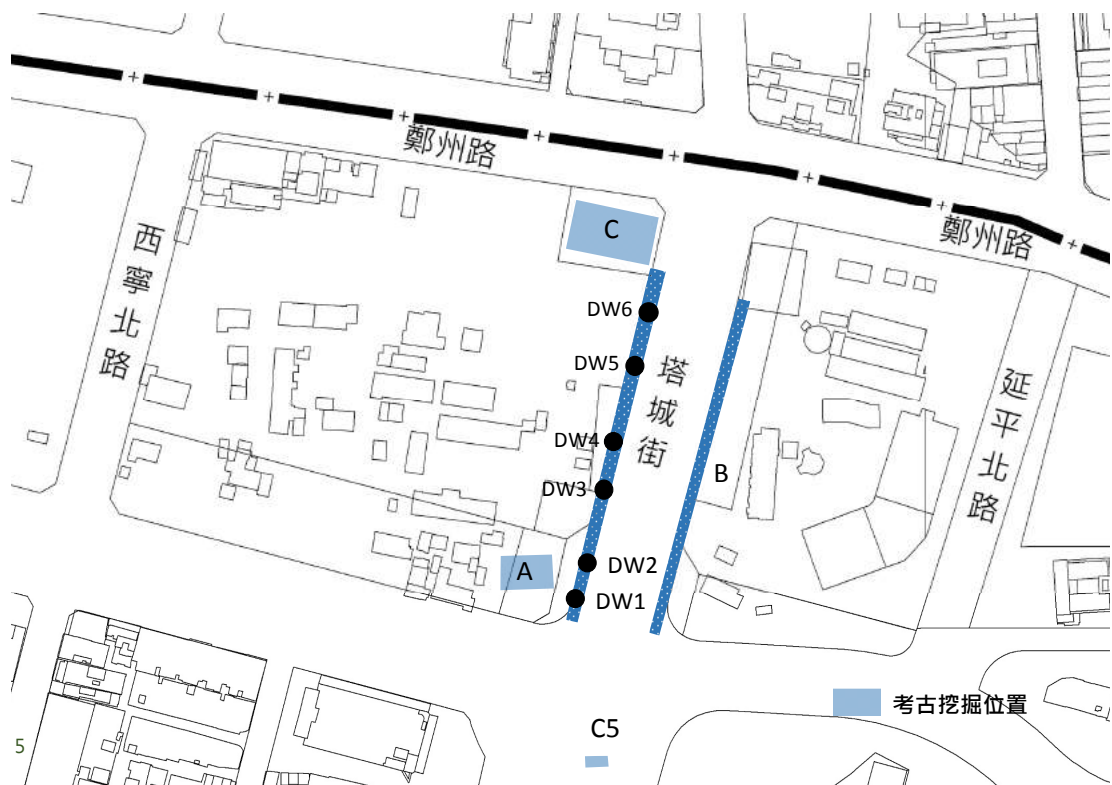


圖5-9 機器局遺跡考古試掘計畫位置示意圖

表5-1 機器局遺跡考古試掘成果彙整表

挖掘點	地層	挖掘內容	
A	L0	日式宿舍拆除後遺留之近代遺構	
	L1	出土硬陶、瓷片、少數玻璃等清代至日治時期的物品	
	L2	清末機器局辦公場所，一般稱為四進衙門第一進部分及其東西兩側之廂房，四進衙門牆基遺構，已回填，並指定為市定古蹟	
B	L0	原舊宿舍拆除，發現清代機器局東側圍牆，該圍牆被指定為市定古蹟	
	L1	東牆西側發現硬實三合土鋪面，推測為清代時期的鋪面	
	L2	未見遺址殘存	
C	L0	出土硬陶、瓷片、玻璃、金屬器、金屬熔塊等	
	L1		
	L2	清代機器局一號工廠結構，日本接收沿用做砲兵工場，日人為增建一號工廠所增設之水泥柱墩。水泥構築之排水溝、日式房屋之柱礎、日治時期化糞池、磚瓦鋪面	
DW	1	L0	清代機器局南牆的遺留、疑似機器局食堂結構
		L1	出土硬陶、瓷片、紅磚、清代機器局南牆的牆基
		L2	生土層
	2		無建築遺址、日治時期的水溝
	3		陶製水管、磚瓦鋪面、已遭破壞機器局鋪面
	4		無建築遺址
	5		清代機器局一座工廠的北牆，日治時期改為第八工廠，四進衙門東廂房
6		無出土遺址，歷史地圖上應有第七工場遺構	

資料來源：整理自劉益昌(2001)，松山線 G14 捷運北門站清末「臺北府城牆」暨「機器局」遺跡考古試掘計畫報告，劉益昌教授研究

● A 區：

地表殘存一道石牆結構，推測為機器局某一部分之圍牆被直接利用，該區域挖掘僅為露出結構，因此沒有向下挖掘。挖掘區位坐落在台北機器局四進衙門第一進的位置。在清代的牆基結構，牆基旁可見卵石堆疊，牆基結構上有日人重新整理加蓋的磚造水溝及安山岩地板。

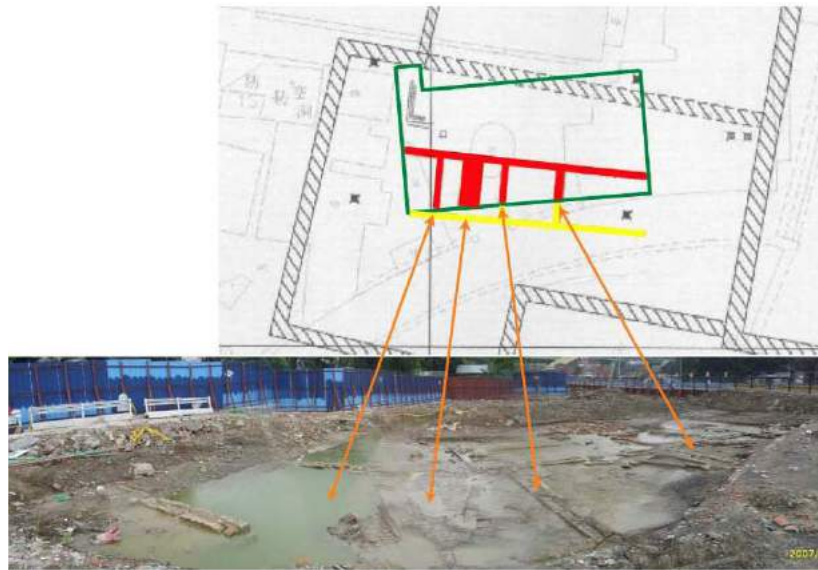


圖5-10 A 區挖掘坑平面測繪圖與現場照片比對

備註：測繪圖中有斜線的方塊狀區域為捷運站體主連續壁位置(現已有部分變更設計)，綠色細線為考古發掘探坑，紅色線條為測繪織結構，黃色為未挖掘推測有遺構的位置。

資料來源：2001 捷運北門站清末「臺北府城牆」暨「機器局」遺跡考古試掘計畫

● B 區：

表土層發現一道石牆，經鑑定該石牆為機器局東側圍牆的牆基，此區於清代較少人為活動，日治時期開始有建築物增建，台北工場遷場以後則大量改建為行政辦公以及宿舍區域，也有較多人為活動。

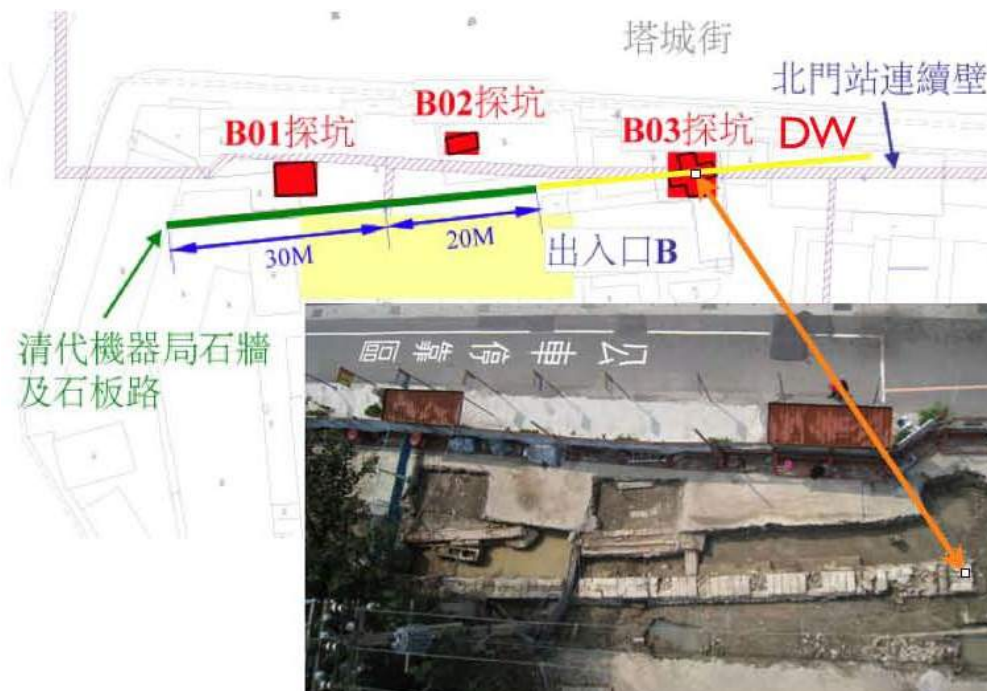


圖5-11 B 區挖掘坑平面測繪圖與現場照片比對

備註：B 區挖掘坑平面測繪圖，可見地下仍有已指定機器局東牆的結構基礎延伸，照片左側樹叢底下即為市定古蹟台北機器局東牆殘跡；綠線為清代機器局東牆、黃線為地下遺構。

資料來源：2001 捷運北門站清末「臺北府城牆」暨「機器局」遺跡考古試掘計畫

● C 區：

挖掘到清末劉銘傳創立機器局建立的工廠基礎，清代與日本砲兵工場時代，此棟工廠都擔負製造槍械、火藥、鍛造等兵工鑄鐵的重要責任。排水結構群與磚造結構群為台北工場東遷後改建為日式宿舍的基礎。

表5-2 C 區考古試掘成果彙整表

編號	時期	遺構
a	清代	機器局一號工廠
b	日治初期	一號工廠的增建之水泥柱墩
c	日治時期(預估 1934 年之後)	水泥構築之排水溝
d 與 e	日治時期(預估 1935-1958 年之間)	日式房屋之柱礎及化糞池
f	最晚之建築結構	用途不明的大型水泥柱墩

資料來源：2001 捷運北門站清末「臺北府城牆」暨「機器局」遺跡考古試掘計畫



圖5-12 C 區挖掘現場照片

資料來源：2001 捷運北門站清末「臺北府城牆」暨「機器局」遺跡考古試掘計畫

● C5 區

黃色粗線該計畫推定為清代臺北府城遺構的位置，轉角處根據李乾朗教授的推定，極有可能存在清代臺北府城城牆西北角的窩鋪遺構。

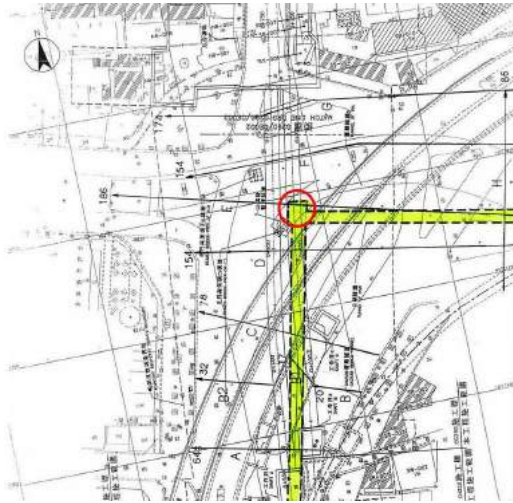


圖5-13 BM 區透地雷達掃描平面圖，紅色圓圈處為發掘區位 C5  
資料來源：2001 捷運北門站清末「臺北府城牆」暨「機器局」遺跡考古試掘計畫

本坑發掘至標準面下約 350CM 處發現一水泥構造之水管，該水管形狀為上圓下方成倒 U 型、直徑達 160CM，水管底部有卵石排列，其作用應為水溝之結構基礎。由地層的堆積以及遺物出土狀況來看，此排水管為日治時期將城牆拆除後於此地將原生土層下挖後埋設。



圖5-14 挖掘出土之水泥構造水管

沒發現預計挖角之臺北府城牆基，初步判斷有兩種可能，第一、構築此水泥排水管前此牆基已全數拆除；第二、

坑位沒有選定在正確的牆基位置。由舊有的地圖配合比對現有資料來看，第一點原因可能性較高，但仍不排除鄰近地區仍有臺北府城牆遺跡殘存。

● DW1~6 區：

DW 區經比對為一棟清代建立日治時期沿用的工廠，日治時期編號第八工場，1908 年台北工場平面圖繪出三條軌道進入第八工場。

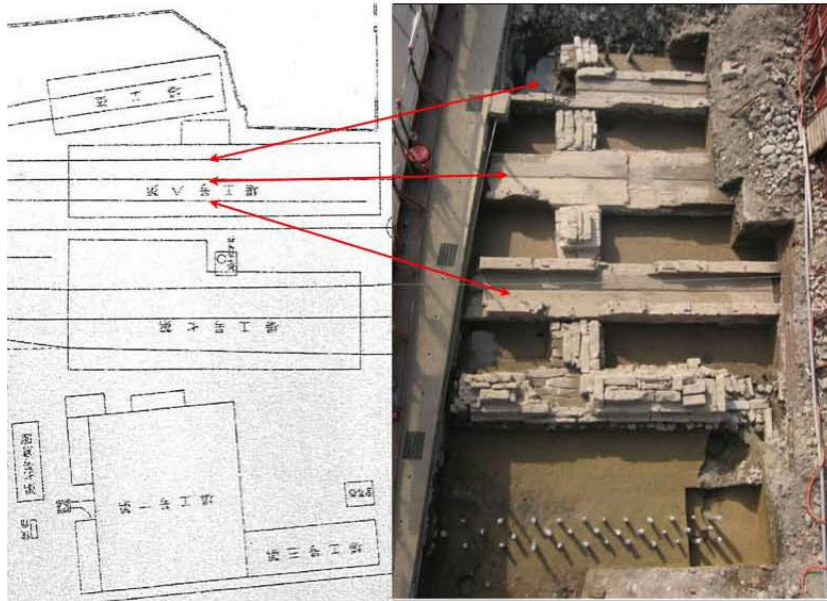


圖5-15 DW5 區挖掘現場照片

備註：DW5 挖掘出土之八號工場結構，可見其牆基石條堆砌狀態以及後期遭日人改建台車軌道打破。

資料來源：2001 捷運北門站清末「臺北府城牆」暨「機器局」遺跡考古試掘計畫

## 2. 鐵道部作為鐵路管理中樞，見證臺灣鐵路發展

臺灣第一條鐵路是 1877 年丁日昌任內，於基隆建造運煤鐵路，劉銘傳來台後有防務運輸的重要而興建鐵路，完成基隆自台北間 28.6 公里的鐵路，後於 1893 年邵友濂任內開通至新竹，共 78 公里。當時臺北火車站位於北門外與大稻埕鄰接處，往東南即台北城門，往西可達淡水河的伐木局（製作鐵軌枕木的機構）。日人來台後認為鐵路路線規劃不佳，因此重新規劃路線，並將臺北火車站設置於忠孝西路。

可以看出鐵道部一帶土地一直都是鐵路交通重要基地。他成為鐵路發展的重要基地與清代台北火車站區位有關，當時象徵近代化的重要建設—台北機器局（如同早期科學園區），鄰近城內行政中心以及提供先進技術的洋人區大稻埕。因此日人設立掌管台灣鐵道事務的最高行政機關台灣總督府鐵道部，台北工場等均位於此，是台灣鐵路發展的重要證據。

鐵道部所在敷地原為臺北機器局，日治初期南側為鐵道部使用，北側為鐵道台北工場，而為了配合原有機器局廠房建物，使得日後鐵道部及台北工場的配置深受舊機器局影響。1934 年臺北鐵道工場功能完全移至松山的新台北機廠，原西側工廠改為鐵道部宿舍區。

### (三) 臺北城內重要官署與市街為政治經濟發展的見證

#### 1. 臺北府城(北門)地區見證臺北政治經濟發展

臺北府城指臺灣在清治時代後期於臺北大稻埕與艋舺兩地之間所構築、面積達 1.4 平方公里的城廓，因為是臺北府所在，又稱為臺北府城，是清朝在臺灣最晚興建的城池。臺灣建省後，臺灣巡撫衙門、臺灣布政使司衙門等兩大行政機關皆設於此。有別於臺北城外的已開發聚落，城牆內的街區被稱為「城內」或「城中」，是臺北三市街之一；此稱呼也沿用至今，臺北市的「城內次分區」與昔日的城中區即以此取名。

這座使用石材紮實建造的城池於光緒 5 年(1879 年)研議規劃、光緒 8 年(1882 年)開工，光緒 10 年(1884 年)竣工。然而這座歷經多任清朝官員主持才建好的城池，真正存在的時間不到 30 年。進入日治時期後，臺北城開始遭到拆除，至明治 37 年(1904 年)年底時，所有城牆與西門均遭拆卸，僅剩下五大城門中的四座。臺北府城(北門)是是臺北市保存得最完整，又最能表現清代城樓原始風貌的城門。

雖然現今臺北城的城廓幾已不存，但原城內之街區仍延續建城當時的行政中心功能，無論是日治時期、還是現今，臺北城內一直都是臺灣許多重要政府機關與公共設施的所在地，今日臺灣的政治中樞博愛特區大部分範圍即落於此區域內。

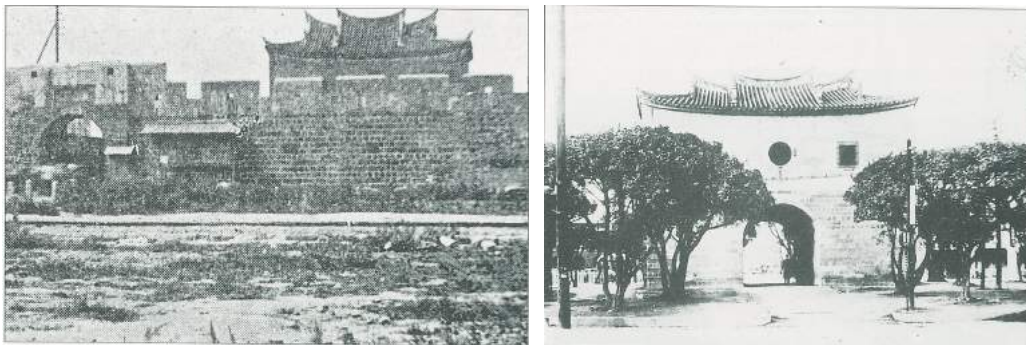


圖5-16 城垣拆除前後的北門老照片

資料來源：臺北府城北門之調查研究與修護計畫，楊仁江



## 2. 清廷官道作為統治的政治路徑

北門是清廷官吏進出台北城必經之要道。入城後沿北門街(博愛路)皆是重要官署建築，是城內重要市街。

清代城內主要道路大致保留，包括北門街(今博愛路)、府前街(今重慶南路)、府後街(今館前路)、西門街(今衡陽路)、小南門街(今延平南路)、東門街(今凱達格蘭大道)。

北門是清廷官吏進出台北城必經之要道，也是連結大稻埕的路徑(延平北路)，入門正南即是北門街。因此官員由淡水河上岸，經接官亭、北門入城後，沿北門街西側依序是府縣城隍廟、巡撫衙門、布政使司衙門，該重要官署建築皆設置於北門街。今延平南路與開封街交會口，奉祀府縣二城隍，地方官吏在每月的初1及15會到廟中參拜，祈求國泰民安。它與台北府衙並列城內北方，有共治幽明之意。現今雖當時重要之官署建築皆不復存在，由北門沿博愛路至衡陽街仍為重要之歷史路徑。



資料來源：臺北古城深度遊



日軍進入台北城 (1895年6月7日)



圖5-17 清代官道歷史照片

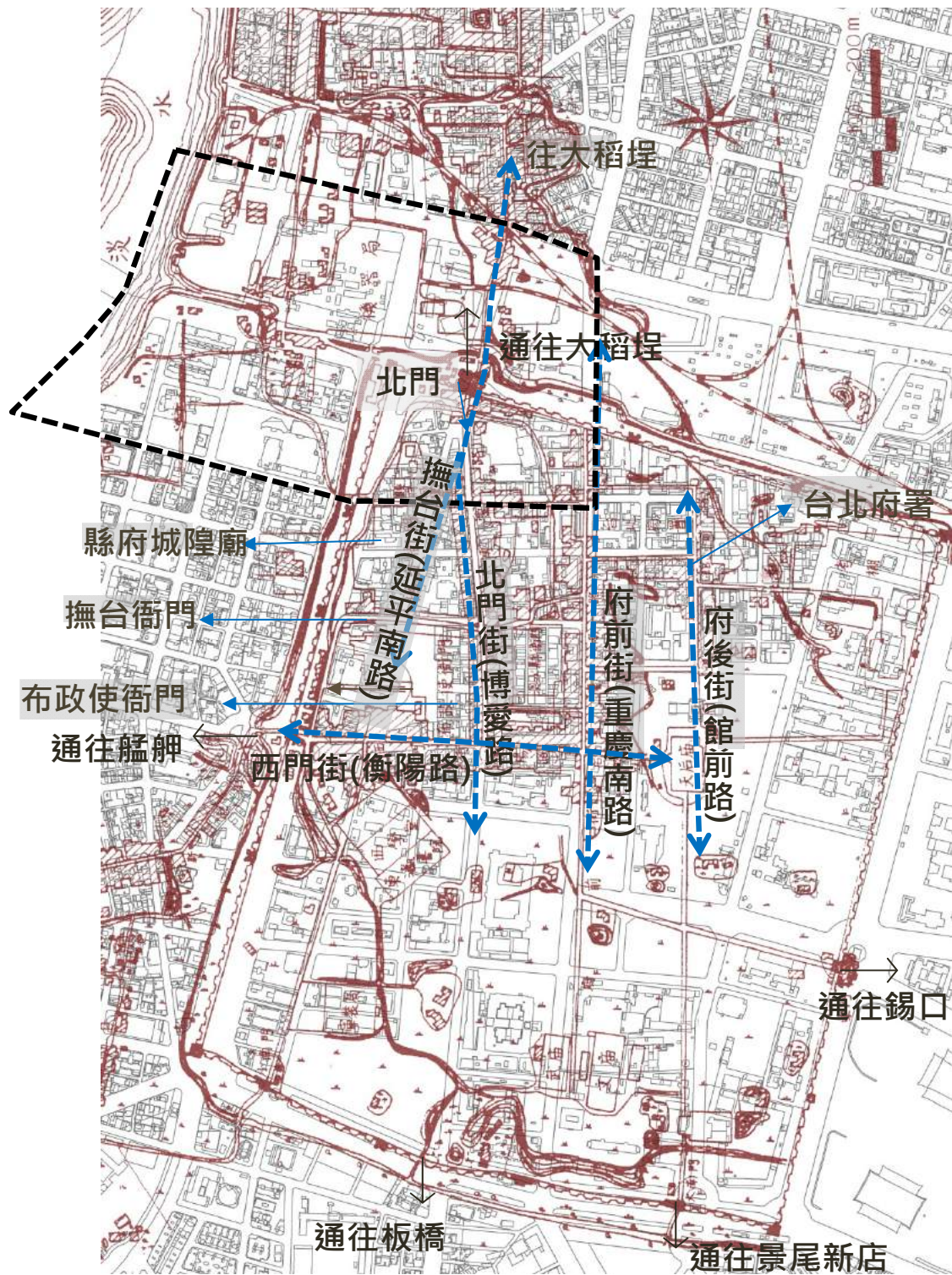


圖5-18 清領時期道路與現況道路疊圖  
 資料來源：臺灣歷史百年圖資：1895年歷史圖

### 3. 城內官署完備殖民統治的需求

在這周長 4.52 公里、方圓 1.26 平方公里的臺北府城從城內衙署建築群，包括清領時期台灣兩大行政機關，巡撫衙門和布政使司衙門，這些政治官署也曾因行政體系的變遷而集省、府、縣署於一身，是臺灣現代化功臣劉銘傳治事的大本營，因此城內的官署功能已完備殖民統治的需求。



圖5-19 臺北府城內的衙署建築群

資料來源：臺北府城北門之調查研究與修護計畫，楊仁江

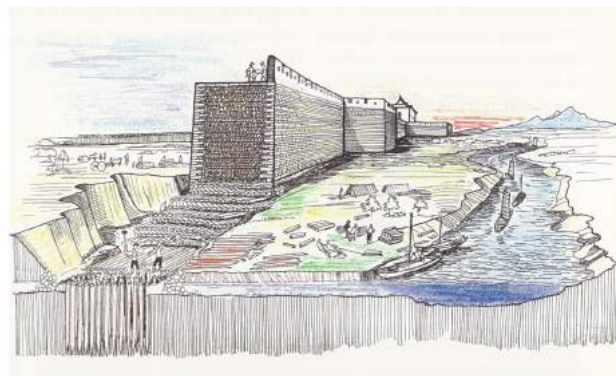
#### (四) 淡水河與水圳作為運輸孔道

護城濠濠水係自城垣西北角淡水河河溝頭分支引入，部分原有供應水田的圳道也由西畔及北畔城垣下穿入城內，貫穿處的牆基作成水關。

臺北府城的石材來源為內湖清代採石場，推動利用水運，從基隆河順流而下，經葫蘆島（今社子島）番仔溝接到淡水河，再轉向南，逆流而上，至河溝頭上岸，運抵府城工地。清領時期官吏自淡水河河溝頭碼頭上岸入城的重要官道。



清代採石場運送至臺北城河運推測路線



清代城牆與護城河  
李乾朗繪

資料來源：出自高傳棋編著，2004，《穿越時空看臺北：臺北建城 120 週年》，頁 21。

### 三、景觀風貌視覺影響評估

都市發展、高樓興建時，若未考量是否位於古蹟背景，將衝擊古蹟背景景觀，然古蹟型式與文資價值、座落位置之地理環境皆具其獨特性，各古蹟的合適觀看方位亦不同，無法訂定一體適用之標準，因此本研究範圍古蹟、歷史建築眾多，包含臺北府城、鐵道部、機器局遺構、臺北郵局、三井物產株式會社等形成的古蹟群，具有空間與歷史涵構「面」的意義。以下幾個針對觀覽北門、鐵道部、重要歷史場景之館覽視覺影響視點關係說明：

#### (一) 觀覽北門及官道的視覺影響

1884 年臺北城完工後北門街(今博愛路)為衙署官員由淡水河進入城內之重要官道，也是連結大稻埕的路徑；入城後沿北門街皆是重要官署建築，是城內重要市街。1920 年後更是日治時期觀看鐵道部建築的重要視點位置，因此從延平北路、鐵道部、三井倉庫及臺北郵局等位置觀覽北門，及北門觀覽官道為觀覽視覺影響之重點。

#### (二) 觀覽鐵道部的視覺影響

北門、鐵道部及三井倉庫三座古蹟與歷史建築相望的風貌，從日治時期一直留存至今，1902 年臺北城的城牆全數拆除後，三井倉庫與三線道同於 1913 年完工。三井倉庫的位置與當時時空背景緊緊扣連，三井倉庫新建在北三線道路的「頭」，同時也是大稻埕藉由北門通往城內的重要節點。從延平北路、北門、三井倉庫及臺北郵局等位置，觀覽鐵道部為重要的觀覽視覺影響之重點。

#### (三) 觀覽機器局的視覺影響

清代機器局創立時期，雖然工廠的總辦為清廷官員，但是技術方面，在當時並沒有相關技術人才，因而聘用外籍技師擔任工廠監督，這也讓清代機器局呈現中式辦公廳(四進衙門)與西式工廠結合的特殊景象。

至現今重新看待清代機器局這塊土地，經地上物的現勘與地下層的挖掘考古，得知該土地有三個不同時代的「文化層」，最上方宿舍曾由日本人、台鐵人居住；中層則是做為日本推動台灣現代化骨幹的砲兵工廠、之後改建為鐵路機廠；最下層則是劉銘傳闢建的機器局。機器局估計有超過 120 年歷史，砲兵工廠估約 110 年，最上方的鐵道部宿舍，則估有

80 年歷史。

清代機器局四進衙門遺構為當時重要出入口，裡面的工廠遺構見證由砲兵工廠轉變為鐵道維修工廠之過程，鐵道維修工廠東移後留存至今的鐵道宿舍群更展現三個不同時代的發展紋理，有鑑於臺鐵局將於該土地進行開發，那未來所呈現的將是四個時代發展風貌，也因此從忠孝西路、塔城街口清代機器局遺構觀覽機器局歷史場景之重要性不言而喻。

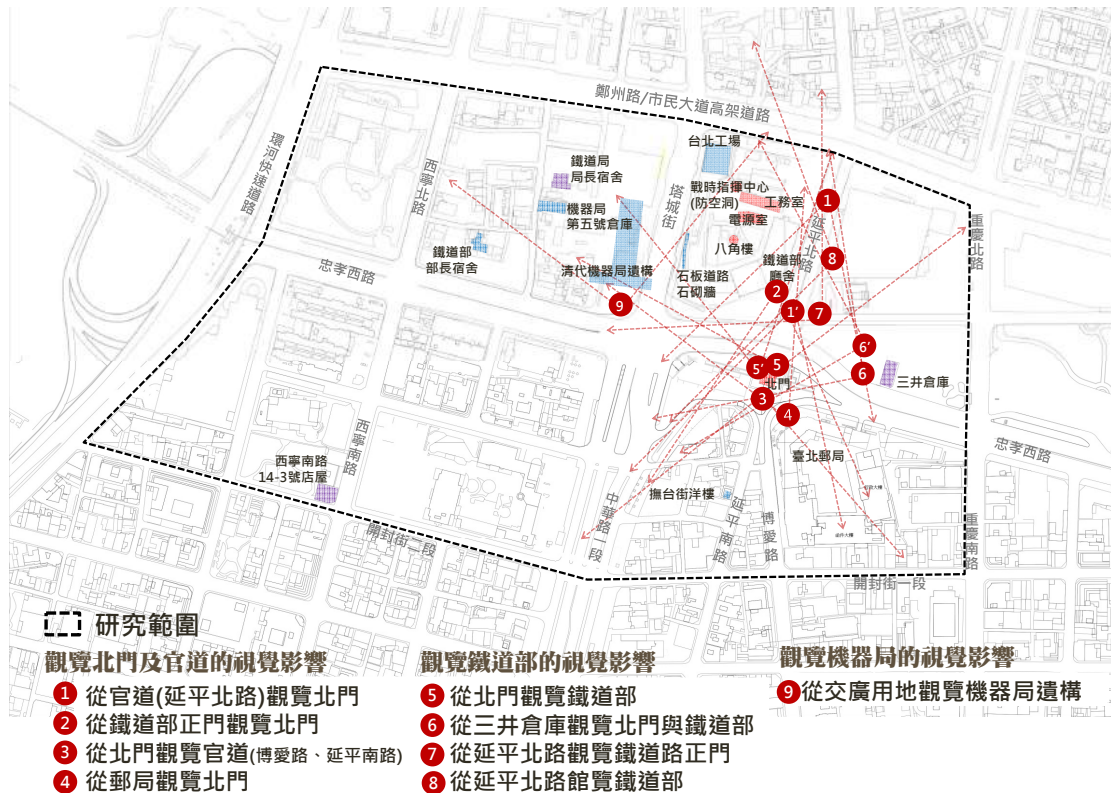


圖5-20 觀覽視覺影響評估視點位置圖



視點 1：從官道(延平北路)觀覽北門



視點 1'：從官道(延平北路)觀覽北門



視點 2：從鐵道部正門觀覽北門



視點 4：從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)



視點 4：從郵局觀覽北門



視點 5'：從北門觀覽鐵道部



視點 5：從北門觀覽鐵道部



視點 6：從三井倉庫觀覽北門與鐵道部



視點 6'：從三井倉庫觀覽北門與鐵道部



視點 7：從延平北路觀覽鐵道部正門



視點 9：從交廣用地觀覽機器局遺構



視點 8：從延平北路館覽鐵道部

圖5-21 觀覽視覺影響評估視點現況照片

### 第三節 保存計畫範圍擬定

計畫範圍位於臺北市發展的核心區域，同時具備深厚臺北城發展的歷史痕跡，如何避免計畫範圍內古蹟、歷史建築、遺構的風采被現代化建築影響，故提出以古蹟背景景觀規範作為保存計畫範圍劃設之基礎。臺灣百年歷史地圖記錄不同時期都市發展樣貌，從清代的臺北府城，到日治時期的市街改正，以及國民政府的各項重大建設等。透過歷史地圖與現代地形圖比對，可初步判斷遺構、自然地景、歷史建設可能之空間區位，並依空間區位歷史重要性納保存計畫核心區劃設範圍，然其即為具保存價值之範圍，並提出適當的管制建議。

#### 一、保存計畫之範圍劃定

研究範圍歷經清代、日治、國民政府等三個時期，各階段發展皆不斷改變自然地景及都市風貌，造就各時期皆具備不同的都市發展特質。從清代河溝頭、護城河等自然地景的演變，可看出當時交通以東西向為主，至清末與日治初期，臺北城的完成大幅度奠定北門周邊發展基礎，鐵路的建設則將交通改為南北向，顯見這種跨時代發展演變也具備其重要性。

綜上從臺北城的發展、工業現代化、歷史街區之形成、常民生活之建構及自然地景的演變，計畫範圍保有豐富，具系統性及跨時代之文化資產，於現今文化資產保存觀點看待計畫範圍之文化特色，顯見此區之系統性的保存是現代文化資產保存的核心，本計畫將是同一空間跨時代保存的典範。

##### (一) 臺北府城與北門

因位於大稻埕與艋舺之間，亦屬臺北城發源的重要區位，歷經清代臺北城之興建及日據推行之市區改正計畫等兩個重要發展階段，逐漸奠定臺北城為政治、文化、經濟的核心。

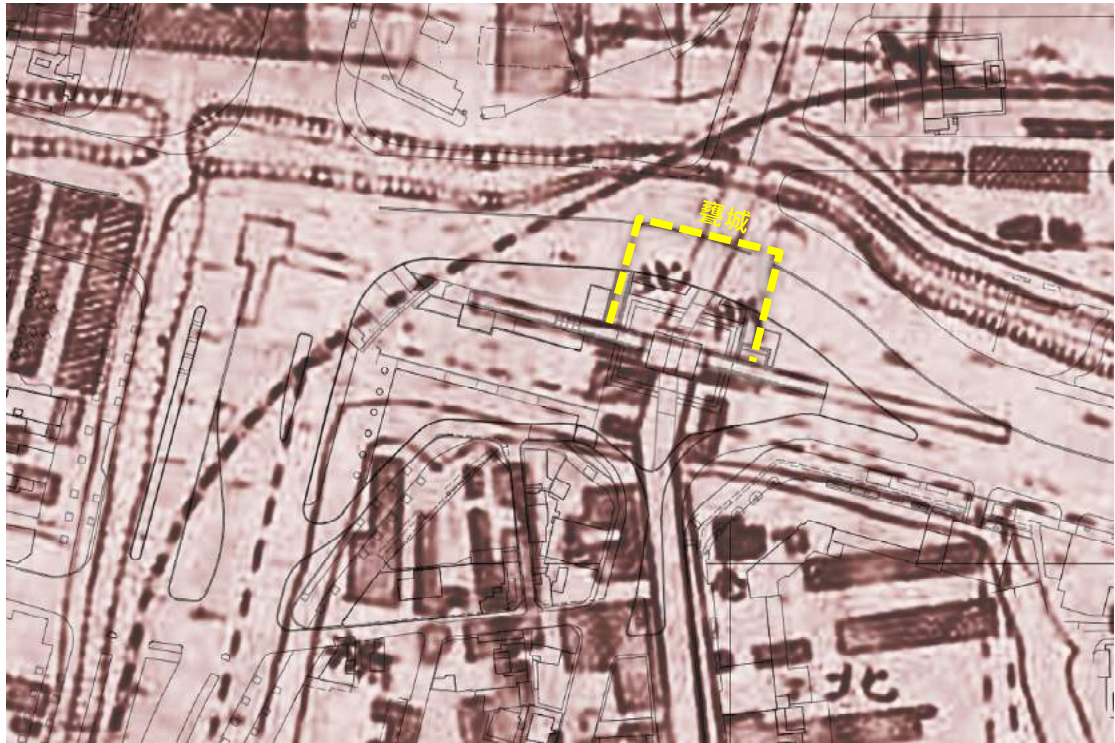


圖5-22 臺北城與北門歷史疊圖

資料來源：張崑振教授提供「臺北市街平面圖」，國史館臺灣文獻館之臺灣總督府檔案

## (二)官道兩側第一街廓

因著臺北城其區位特性所衍生之相關設施逐漸形成，如臺北郵便局、市街建築等，見證當時期市民對於該地區發展認同與理解。清代多數官署雖因日治時期的市街改正計畫而被拆除，但許多街道仍保留當時發展初期的架構，如北門街(今博愛街)、撫臺街(今延平北路)及府前街等。

## (三)鐵道部與機器局

清代設置之機器局，直到日治時期鐵道部發展，皆顯示該區域為高溫技術的核心，而高溫技術的發展更代表臺灣工業現代化之起點。

## (四)河溝頭

河溝頭及水圳的自然地景紋理，紀錄清代時期市民生活脈絡，直到清末時期臺北城、機器局、鐵路之開闢，河流及水圳逐漸改變，部分水域也變成護城河的一部分，交通從東西向改變為南北向。日治初期除清代作為護城河的流域尚存，其他皆作為開發土地而消失，直到1905年三線道開始新闢後，護城河、河溝頭等流域才被全數填平，也促使北門城



外區域開發逐漸活絡。

### (五)擬定範圍

綜合上述本保存計畫劃設範圍之原則，研究範圍中東起河溝頭、清代機器局、鐵道部，西至 D1 東街廓，往南將北門、臺北郵局、臨官道(博愛路、延平南路)兩側第一街廓之建築(依地籍劃設)及中華路城牆範圍，屬於本計畫文化資產、歷史價值較為集中之區域，故將此劃設為保存計畫範圍。

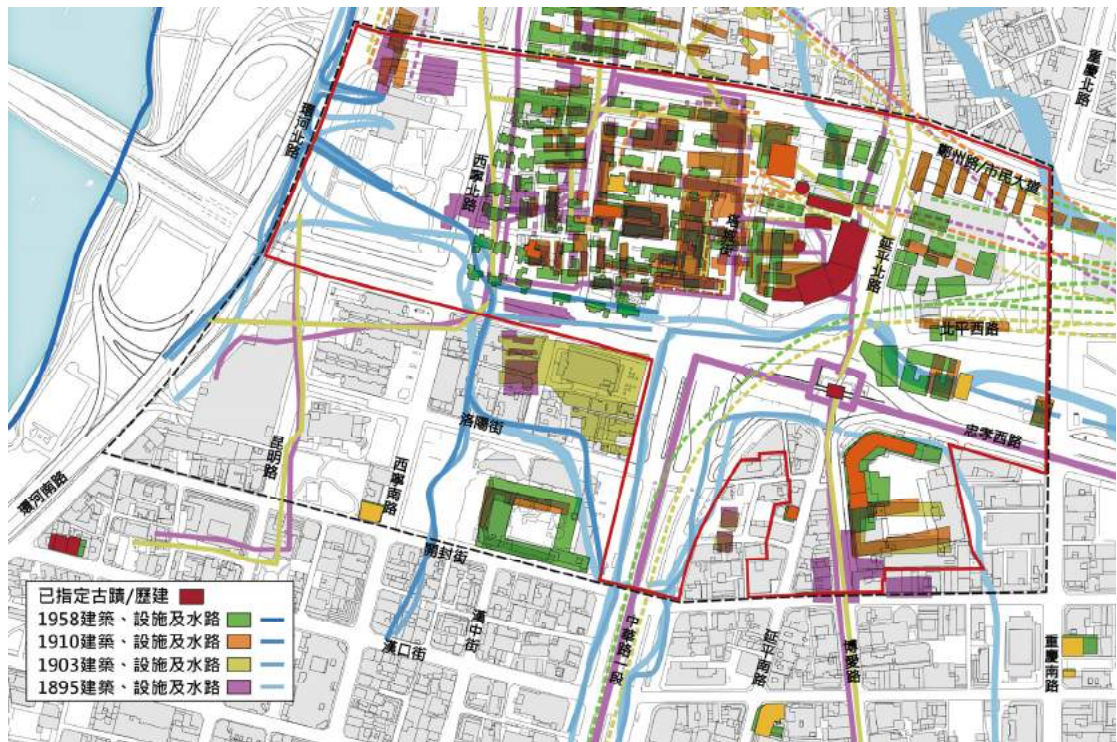


圖5-23 保存計畫範圍示意圖

## 二、保存區之劃定

劃定原則以具有年代久遠、對整體脈絡具關連性、史料具完整性，現況保存狀況良好，且已經文獻檔案考證指定國定古蹟，且完成歷史調查的建築設施物所在之街廓，包含臺北府城與北門、鐵道部之區位，建議調整其土地使用分區為保存區。

表5-3 保存區劃定原則

區位	劃定原因說明
1. 臺北府城與北門	臺北府城牆與北門甕城記錄臺北城政治經濟的發展，應保存臺北府城牆、甕城遺跡。

區位	劃定原因說明
2.鐵道部	鐵道部作為臺灣鐵道發展歷史的證據，古蹟定著土地及相關區域應全街廓劃定為保存區。

### 三、緩衝區之劃定

對整體歷史脈絡具關連性，建議以緩衝區方式納入規劃，不調整其土地使用分區，係以都市設計管制準則進行管制。

表5-4 緩衝區劃定原則

	區位	劃定原因說明
I 級	1.機器局、塔城街	機器局跨越塔城街兩側，歷史疊圖可見具有跨時代的歷史資源，因此塔城街、忠孝西路、環河北路及鄭州路之範圍，對於臺灣現代化發展歷史甚高。
	2.玉泉公園	玉泉公園記錄清代官吏與產業運輸的歷史，與臺灣現代化發展歷史有關聯之影響。
	3.官道東側(D1 東半)	城外之北門街(今延平北路)，因鐵道部之興建、臺北車站及三線道開闢，從鐵路設施的集中區
	4.三井倉庫及其以西街廓	三井倉庫與三線道同於 1913 年完工。三井倉庫的位置與當時時空背景緊緊扣連，三井倉庫新建在北三線道路的頭，同是也是大稻埕藉由北門通往城內的重要節點。
	5.城內官道兩側、博愛路、延平南路	北門街(今博愛路)、撫臺街(今延平南路)及三線道(今中華路)為日治發展商業娛樂最為活絡之路段，早期建築立面雖未有制式規範，但因當時建築風潮，故建築立面仍存在一種不約而同之樣式，而這種建築立面形成之街區為日治時期街區發展的一種特色。
	6.中華路一段、忠孝西路	台北城牆為臺灣年期最晚，規模最大的磚石城牆，且城牆差除後改建三線道，其城牆概念一直留存至今。
II 級	1.三井倉庫以東廣場	廣場與道路配合本保存計畫之歷史風貌，應整體打造歷史風貌意象，並納入風貌管制規範。
	2.其他(市民大道、環河北路、西寧北路、忠孝東路-中華路以西)	

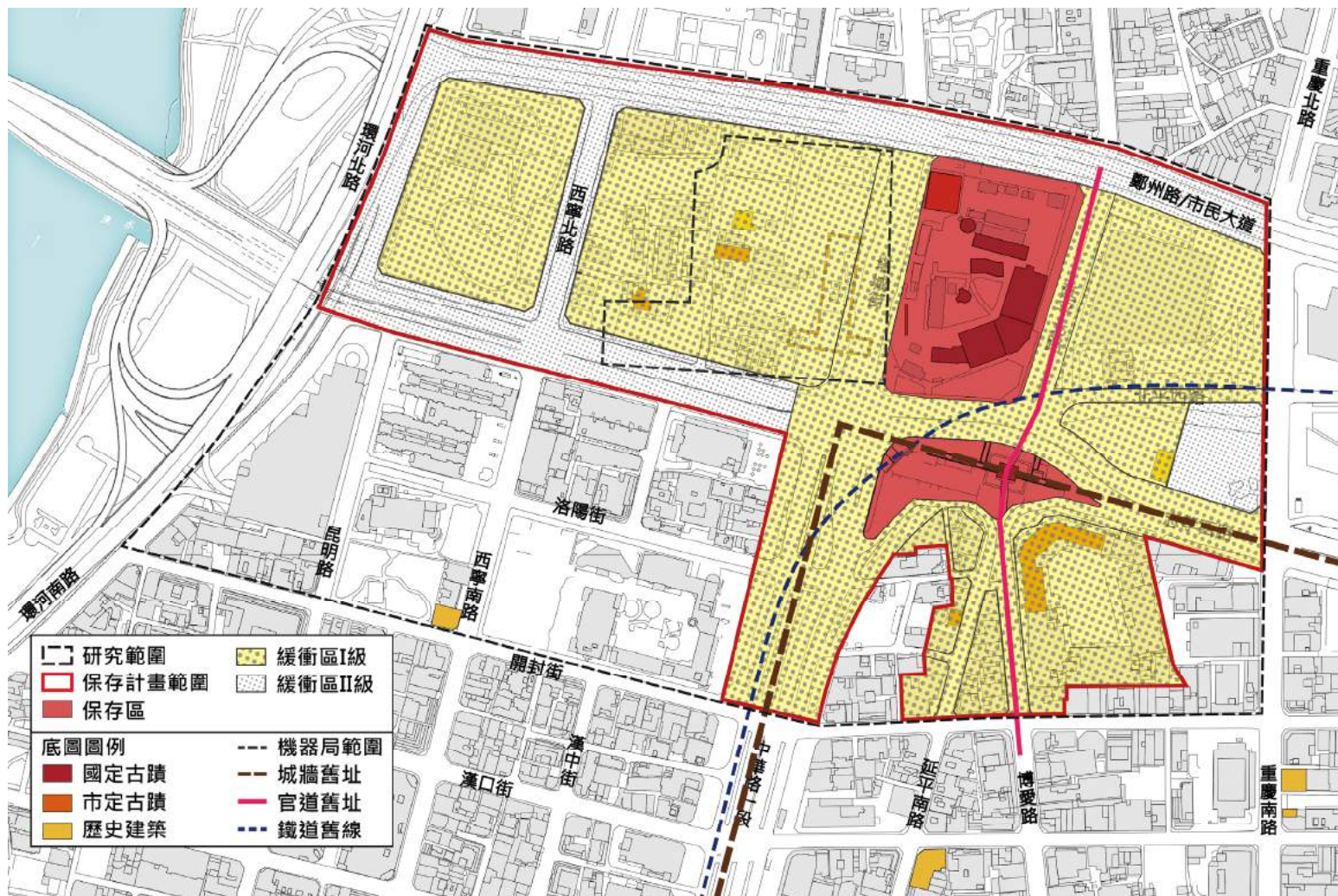


圖5-24 保存區與緩衝區劃定範圍示意圖

## 第四節 景觀風貌管制原則

本計畫透過上述文獻回顧、歷史疊圖、現況及都市計畫分析與保存體制建構後，在掌握與開發單位的討論與未來發展後，本保存計畫將以「臺北府城(北門)」、「總督府交通局鐵道部」以及周邊古蹟、歷史建築、遺構等文化資產及歷史路徑的視覺影響範圍，作為本保存計畫「維護古蹟並其環境景觀」之實質環境範圍。

將藉由都市設計管制原則，對與計畫範圍內的建築行為、建築景觀風貌等事項進行管制，以期保全此區域的歷史文化價值與環境協調性，並做為「系統跨時代保存的典範」。

### 一、本保存計畫之景觀維護原則

#### (一)古蹟後方天際線視覺影響

依據古蹟保存的概念，其周邊應為保存古蹟涵構範圍。然面對都市發展的現實，除非文化資產具價值的地理範圍含括大面積都市街廓或區域，並獲得都市居民的共識劃定為景觀風貌保存區，才能夠如歐洲城市執行大區域風貌保存。臺灣古蹟多為「點狀」的方式存在，因此劃定大面積風貌保存具有論述的困難度。較具實務的操作方式應為限制與古蹟立即相鄰的景觀風貌保存。因此本計畫應確保建築開發與市定古蹟臺北郵局保持適當距離，且維持博愛路官道街道尺度。

本計畫的原則是以不破壞古蹟天際線為基礎，但是在高密度都市發展區有困難，舉例北門及臺北郵局建築高度僅約 25 公尺以下(北門僅約 15 公尺)，古蹟後方新建建築物若不完全露出古蹟天際線，僅能興建約 10 層樓建築物，對於容積率 400%的商業區而言，要興建採光通風良好環境品質的建築是不易達成的。也就是說，只要古蹟天際線被突破，那麼討論建築物的高度意義就不大。反而是如何與後方建築物形成和諧共存的景觀風貌，才是應慎重考量的。因此，本計畫建議古蹟後方建築物立面設計應降低對前方古蹟的視覺影響。

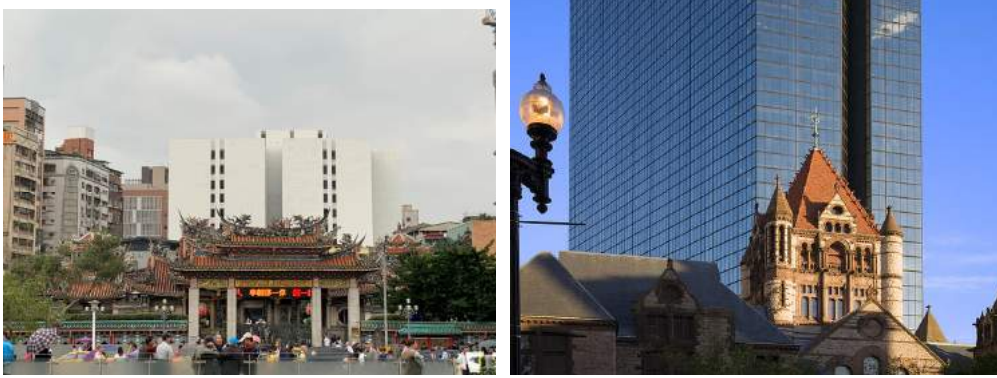


圖5-25 臺北龍山寺與波士頓教堂後方建築立面低視覺衝擊手法

## (二)官道街屋立面尺度的延續與維持

不僅是列級的古蹟或是歷史建築才有歷史保存價值，官道與街屋亦是重要歷史路徑的歷史價值與空間意義。必須體認到歷史的保存是一種責任，也是一種義務。

街屋的臨街面設置騎樓，是因應台灣炎熱多雨氣候的產物，即為「亭仔腳街屋」，在清代是自發性的行為，到日治由法律規定比需義務性設置。藉由亭仔腳的設置，建築物與道路之間產生了緩衝空間，連續而深邃的騎樓空間，不僅使逛街的遊人免於風吹日曬之苦，視覺上也給人一種律動的美感，更藉由騎樓使街區緊密的連結。

在面對都市更新、建築重建的議題時，建議以保有原有官道街屋立面的延續與維持為基礎，為避免新建物使原有的面貌盡失，在適當距離新建建築，並重視「史實性」與「現代性」兼顧的立面保存、量體保存方式，呈顯出新與舊的對話。

## (三)歷史現場再造：鐵路宿舍及遺構區域全區試挖掘

現為鐵道部官舍區之區域，鐵道宿舍區是清代劉銘傳巡撫所設之臺北機器局，係在臺實施新政之重要基地，亦是推動臺灣現代化重要場域的重要歷史起源，後歷經日治砲兵修理工廠、鐵道工場，最終配合總督府鐵道部之設置而為官舍區。此區域評估其地表下方應有其建築遺構，地表上的日式建築及老樹眾多，應落實全區試挖掘，從歷史現場再造回應當代生活樣態，適度的展現清代遺構，並將閒置建築注入新靈魂，再蛻變成老房子聚落園區。

#### (四)自然地景紋理的演繹（水）

台北城護城河係自城垣西北角淡水河河溝頭分支引入，部分原有供應水田的圳道也由西畔及北畔城垣下穿入城內，貫穿處的牆基作成水關。臺北府城的石材來源為內湖清代採石場，推動利用水運，從基隆河順流而下，經葫蘆島（今社子島）番仔溝接到淡水河，再轉向南，逆流而上，至河溝頭上岸，運抵府城工地。

經過歷史地圖的套疊，城市中那些防禦保衛城內安全的護城河與民生所需的生活水圳，歷史中的水紋理皆已不復見，且部分的歷史水紋理都在建成建築區中，建議仍可運用廣場、人行道等鋪面空間，間接演繹自然地景與城市發展的巧妙關係。

## 二、分區景觀風貌管制原則

將保存計畫範圍分成五個分區說明內容，包含範圍、歷史價值說明、現況/現況管制說明、管制原則等，以下針對五個分區分述說明。

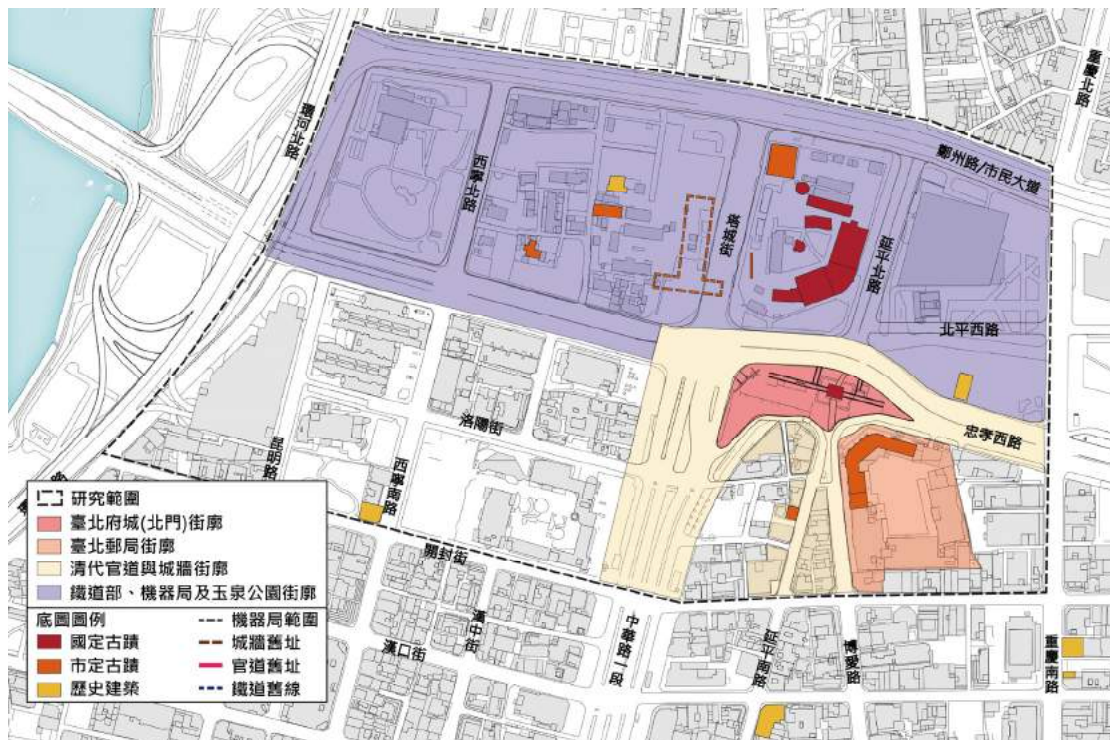


圖5-26 分區景觀風貌管制範圍說明示意圖

## (一) 臺北府城(北門)街廓

### 1. 臺北府城(北門)街廓景觀風貌管制原則

**範圍** 從延平北路、鐵道部、三井倉庫及臺北郵局等視點，觀覽臺北府城及其坐落廣場(詳圖 5-27)。北門廣場土地權屬多為公有機關所有，尤其以臺北市政府為主(詳圖 5-28)。

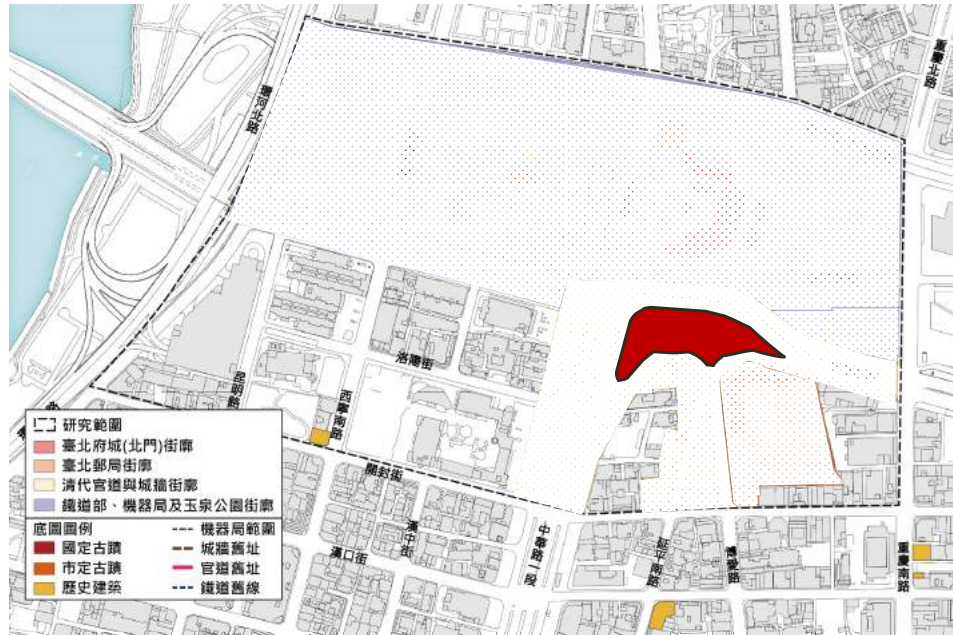


圖5-27 臺北府城(北門)街廓景觀風貌管制範圍示意圖

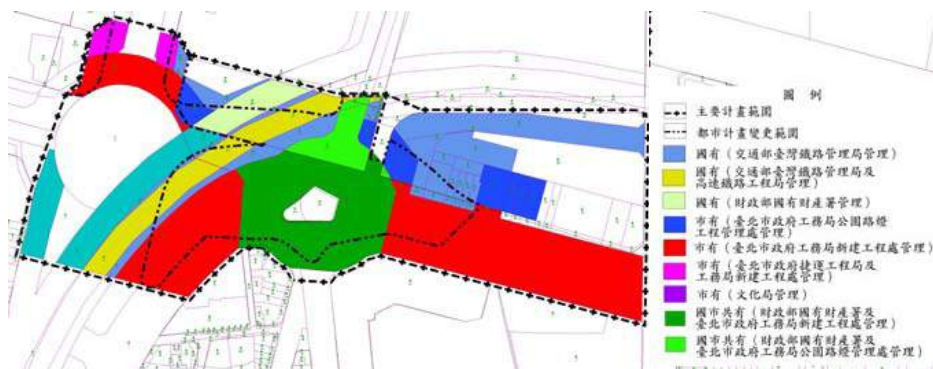


圖5-28 北門廣場土地權屬

**歷史價值說明** 從上述保存計畫劃設原則說明此區域為北門、博愛路官道及臺北郵局之重要歷史意涵。延平北路及博愛路為清領時期自淡水河河溝頭碼頭上岸入城的重要官道，也是進入城內官署的重要城門。市定古蹟臺北郵局於1929年建造，正值現代建築萌芽時期，折衷樣式的鋼骨構造，為臺灣面積與規模最大的郵局，紀錄郵政服務的重要歷史。

本地區古蹟、歷史建築眾多，包含臺北府城、鐵道部、臺北郵局、三井物產株式會社等形成的古蹟群，具有空間與歷史涵構「面」的意義。

**現況說明** 過去被高架道路環繞的北門，自105年初臺北市政府拆除高架道路後，接手進行「北門廣場景觀工程」，其周邊建物整治工程在106年7月完工。

### 1. 臺北府城(北門)街廓景觀風貌管制原則

北門廣場景觀設計重新詮釋北門、甕城、護城河等歷史意象，北門地面鋪設甕城及以東西向條石呈現與城牆的位置，顯示「城門」、與「城牆」的關聯，較一般都市景觀廣場之設計不同，讓民眾能在「北門廣場」充分感受臺北城牆的歷史意象。此外，北門廣場面積將由原有 2,370 平方公尺，擴大約 3 倍成為 6,865 平方公尺的綠地廣場，北門古蹟本體周邊以人工整修方式恢復到清代時期高程，使城門重見天日，另也將透過工程手法，將北門及周邊歷史書寫建構於廣場設施內，讓民眾參觀北門時可同時閱讀臺北城歷史軌跡。(詳圖 5-29、圖 5-30)



圖5-29 北門廣場現況植栽



圖5-30 北門廣場現況照片

管制  
原則

建議不應受限於平面的景觀技術展現方式，若可適度將城牆或甕城以創意與創新方式重現，以再現歷史場景意象。



## (二) 臺北郵局街廓

### 2. 臺北郵局街廓景觀風貌管制原則

範圍

臺北郵局都市更新街廓範圍。土地權屬多為公有機關所有，主要以中華郵政公司為主。(詳圖 5-31、圖 5-32)

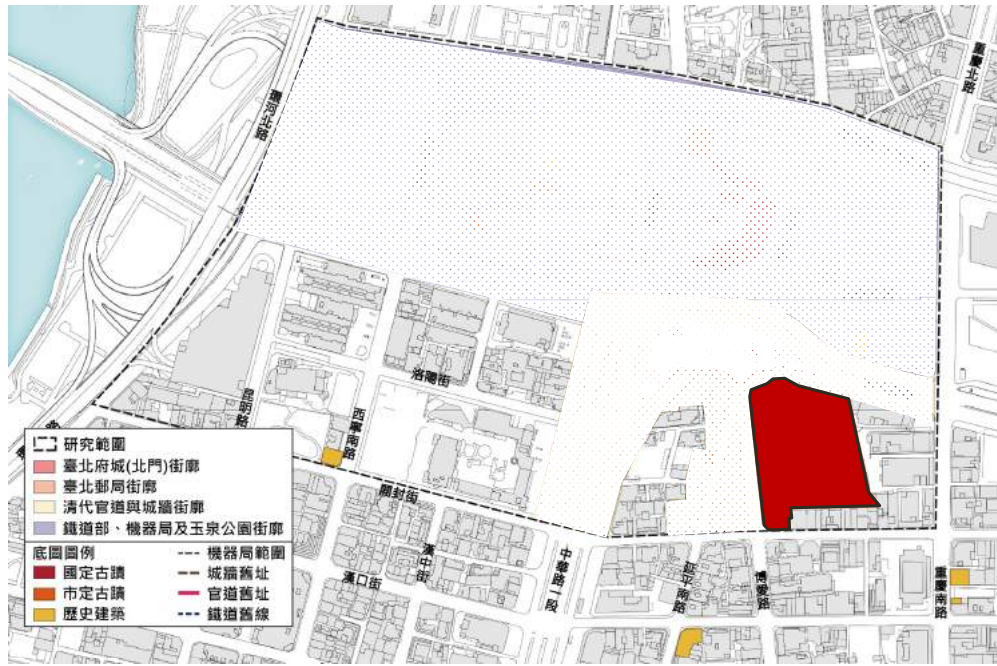


圖5-31 臺北郵局街廓景觀風貌管制範圍示意圖

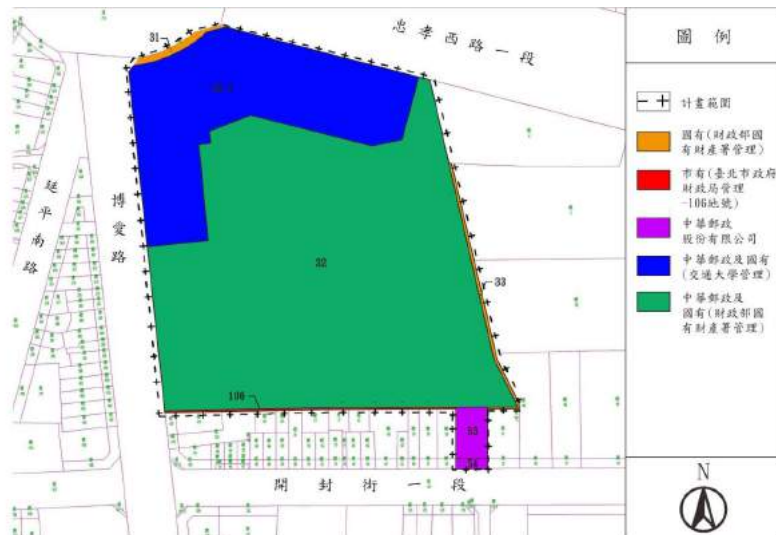


圖5-32 臺北郵局土地權屬示意圖

歷史價值說明

市定古蹟臺北郵局指定為市定古蹟，於 1929 年建造，正值現代建築萌芽時期，折衷樣式的鋼骨構造，為臺灣面積與規模最大的郵局，紀錄郵政服務的重要歷史。且為維護國定古蹟北門並保全其環境景觀，臺北郵局街廓在觀覽北門之通道上，故特此說明其風貌管制內容。

## 2. 臺北郵局街廓景觀風貌管制原則

現況說明

本保存計畫對於臺北市政府所提都市設計管制內容與配置構想，提出看法與建議。

現況管制內容		本計畫評估說明
1	H1：以北門為中心點至臺北郵局古蹟本體面寬端點約 100 公尺半徑之基地範圍，建築高度不得超過臺北郵局古蹟本體。(詳圖 5-33)	<p>臺北市政府方案之國家金融中心 H2 配置建築高度 100 至 120 公尺之量體於緊鄰北門郵局後方，與古蹟距離僅約 10 公尺，視覺影響臺北郵局正門的背景，對市定古蹟歷史價值產生影響。</p> <p>本計畫自臺北府城官道，亦即北門正前方進行視覺模擬。為維持臺北郵局完整建築量體及觀覽北門視覺影響，臺北郵局街廓高層建築量體應配置遠離博愛路。且建築量體應距離市定古蹟臺北郵局一定距離，以降低對古蹟影響。(詳圖 5-34、圖 5-35)</p>
2	H2：以北門為中心點向外延伸 100 公尺至 120 公尺之基地範圍，建築高度不得超過臺北郵局古蹟本體東側最外緣外牆投影邊線至北門中心點之距離為原則。(詳圖 5-33)	
3	H3：基地內非屬前開限制範圍之建築高度不得超過建築高層部外牆至博愛路道路中心線(W)距離之 5 倍為原則。(詳圖 5-33)	建築物高度不限制，惟古蹟後方建築物北向立面應以凸顯古蹟價值為目標，降低建築之量體感。
4	臨接博愛路側高度及量體應延續原有臺北郵局及都市紋理。	同意。



## 2. 臺北郵局街廓景觀風貌管制原則

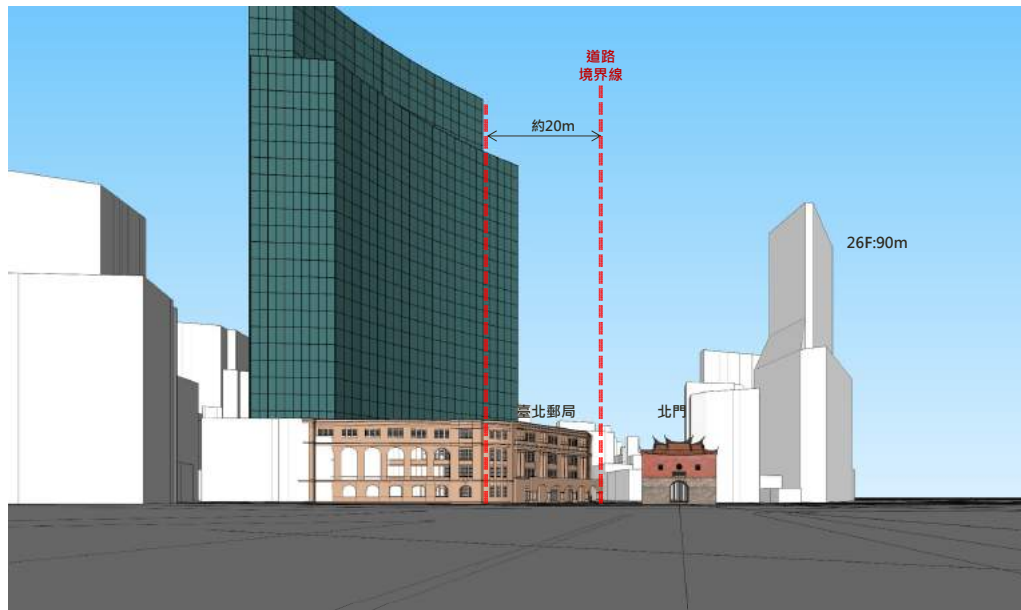


圖5-34 國家金融中心模擬：臺北市政府方案

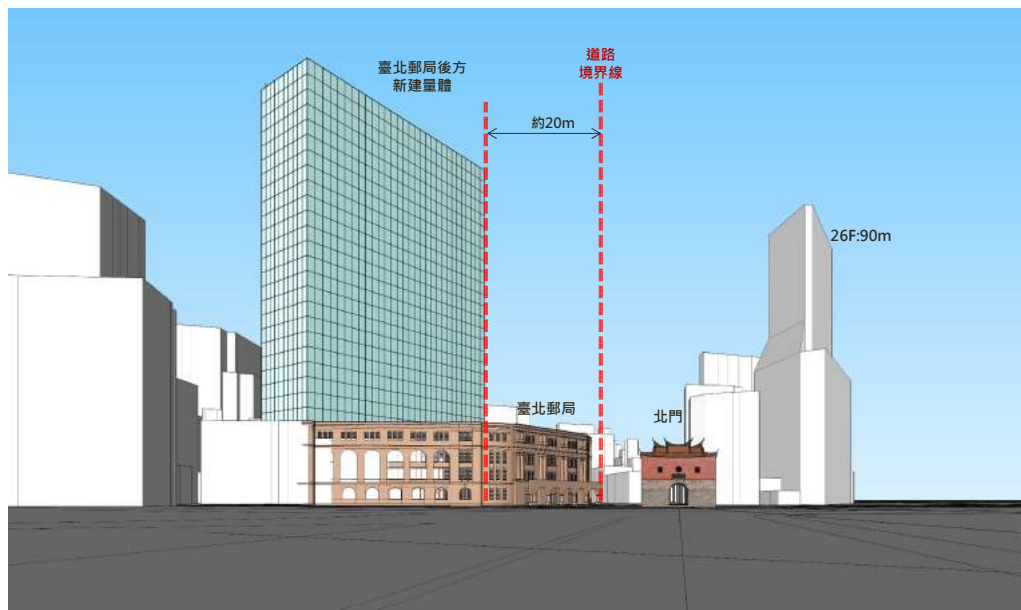


圖5-35 國家金融中心模擬：本計畫方案測試

管制原則

臺北市政府方案之國家金融中心H2 配置建築高度 100 至 120 公尺之量體於緊鄰北門郵局後方，與古蹟距離僅約 10 公尺，視覺影響臺北郵局正門的背景，對市定古蹟歷史價值產生影響。

本計畫自臺北府城官道，亦即北門正前方進行視覺模擬。為維持臺北郵局完整建築量體及觀覽北門視覺影響，臺北郵局街廓高層建築量體應配置遠離博愛路。且建築量體應距離市定古蹟臺北郵局一定距離，以降低對古蹟影響。

本計畫建議國家金融中心都市設計管制調整如下：

1. 建築物量體配置及高度管制：

(1)H1: 為維持臺北郵局完整建築量體及觀覽北門視覺影響，自北門中

## 2. 臺北郵局街廓景觀風貌管制原則

- 心至國家金融中心基地 120 公尺以內得以新建有頂蓋，且具公共性的門廳空間與古蹟連結，高度不得超過臺北郵局高度。(詳圖 5-36)
- (2)H2:為維持博愛路街牆立面之意象，臨博愛路道路境界線 20 公尺以內基地得新建建築，惟建築高度不得超過原臺北郵局建築高度。(詳圖 5-36)
- (3)H3:建築高度不得超過建築高層部外牆至博愛路道路中心線(W)距離之 5 倍為原則。惟古蹟後方建築物北向立面應以凸顯古蹟價值，降低建築之量體感。(詳圖 5-36)

### 2. 建築計畫：

- (1)鄰近古蹟之主要建築立面設計，立面開口應規律、簡潔，避免過多凹凸，不設太過吸引視線之框架或次量體，不可設任何外置之設備(含空調室外機)，立面應以簡單幾何形為主，避免設置任何裝飾或太強文化意涵的構件。應避免規劃為嫌惡性設施(含工作陽臺)，如基地條件無法避免，則以飾板等設計手法美化處理，以維持北門及臺北郵局之景觀風貌。
- (2)建築物外牆顏色應與鄰近古蹟之色彩協調配合或與臺北天空融合，降低建築之量體感。且以中、高明度及中低彩度為原則。建築材料應選取足以融合鄰近古蹟建築風格之材質。
- 3.為確保第一代郵便局地下遺構獲得保護，一旦挖掘疑似遺構，應依據文化資產保存法以及考古遺址監管保護辦法規定，停工會勘，並依文化資產保存法施行細則二十七條規定進行處理。

### 4. 招牌廣告物

招牌廣告	正面及側懸	1.廣告物上端不得高於建築物二樓(底板)，且自地面層高程(GL)起算不得超過 5m。 2.古蹟或歷史建物立面以不設置廣告物為原則。 3.含固定支撐物、構架及維修設施突出建築物外牆應在 1m 以下。 4.側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過 5m，且不得為燈箱式招牌。
豎立廣告	空地	1.每宗建築基地得集中設置 1 處。 2.高度不得超過 2.5m，寬度不得超過 80m，且不影響通行。 3.水平投影面積不得超過 0.3m <sup>2</sup> 。但基地內建築物無其他招牌廣告，水平投影面積以不超過 2m <sup>2</sup> 為限。
	屋頂	新建建築物屋頂得以設置企業形象 LOGO。其設計型式、大小應經都市設計審議之。
其他		不得設置電子式、閃爍廣告物或相關設備。

### 5. 照明

- (1)建築物及開放空間應設置外觀夜間照明。
- (2)建築物底層部距地面二至三層範圍內之沿街行人尺度範圍，其照明應配合街道燈光，並考量行人之視覺與活動需求，塑造舒適之行人光環境。

## 2. 臺北郵局街廓景觀風貌管制原則

- (3)建築物外觀夜間照明，應依對應尺度分段設置照明效果，以呈現屋頂天際線、低層部入口意象及建築物面前開放空間為設置原則。
- (4)建築物照明不得對古蹟、鄰近建築物及都市空間造成光害，亦應考慮使用者之舒適性。
- 6.「產業特定專用區」未來於申請新建築時，應依文化資產保存法規定辦理，並經文化部古蹟歷史建築審議委員會及臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過後，始得核發建造執照。
- 7.本基地開發之新建量體，不得遮蓋古蹟外貌或阻塞其觀覽之通道。未來基地內新建工程提送審議時，應至少就下列視點提出人車行進動線視覺高度之景觀模擬，以確認無相關阻礙觀覽古蹟動線之事實，但視點不在此限。(詳圖 5-37、圖 5-39、圖 5-41、圖 5-43)
- (1)視點：從官道(延平北路)觀覽北門
- (2)視點：從鐵道部正門觀覽北門

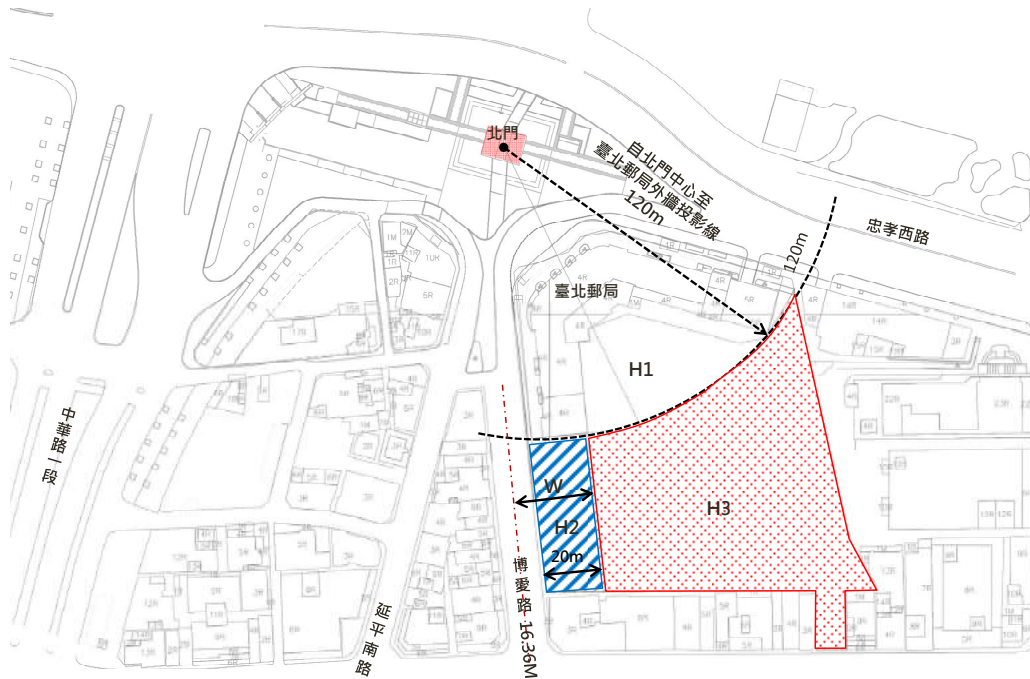


圖5-36 臺北金融中心基地建議調整都市設計管制構想示意圖

以下針對觀覽視覺影響評估進行測試：

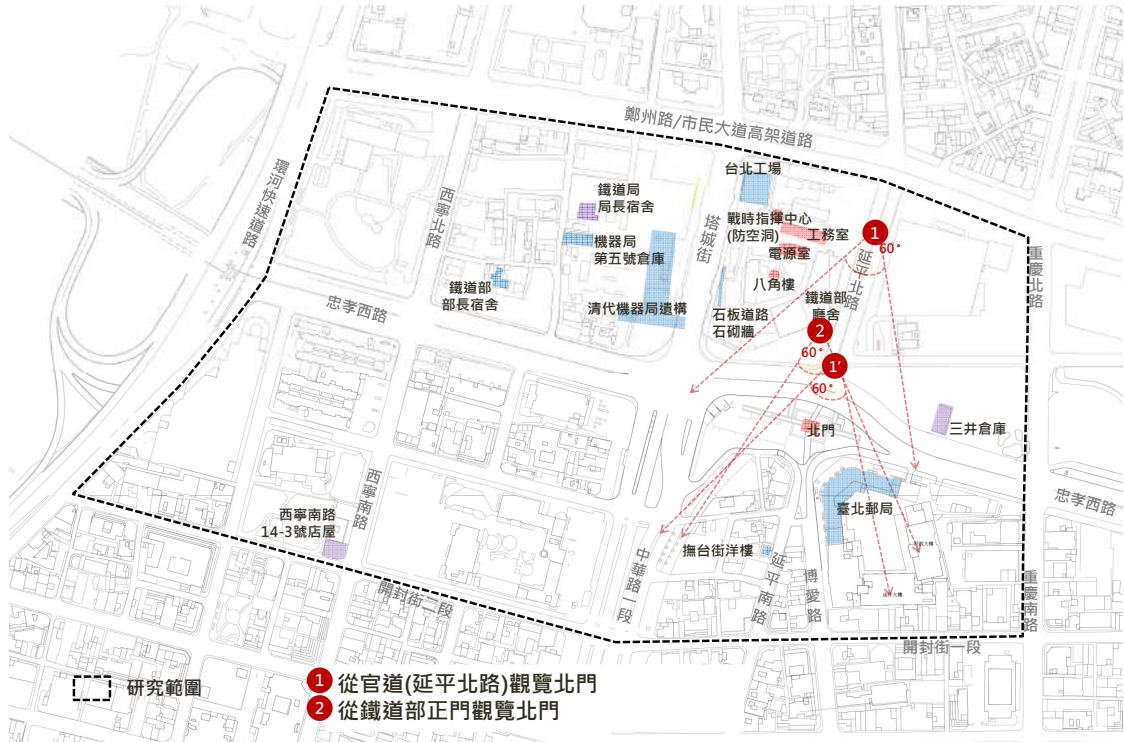


圖5-37 觀覽臺北府城(北門)模擬視點位置示意圖



圖5-38 視點 1：從官道(延平北路)觀覽北門(臺北市政府方案)



圖5-39 視點 1：從官道(延平北路)觀覽北門 (本計畫方案測試)



圖5-40 視點 1'：從官道(延平北路)觀覽北門(臺北市政府方案)



圖5-41 視點 1'：從官道(延平北路)觀覽北門(本計畫方案測試)



圖5-42 視點 2：從鐵道部正門觀覽北門(臺北市政府方案)





圖5-43 視點 2：從鐵道部正門觀覽北門(本計畫方案測試)

## (二)清代官道與城牆街廓

### 3.清代官道與城牆街廓景觀風貌管制原則

**範圍** 從北門進城口觀覽兩條清代官道軸線，包含面臨博愛路、延平南路第一個街廓(以地籍劃分)及中華路一段(舊城廓)之範圍。土地權屬皆為私有。(詳圖 5-44)

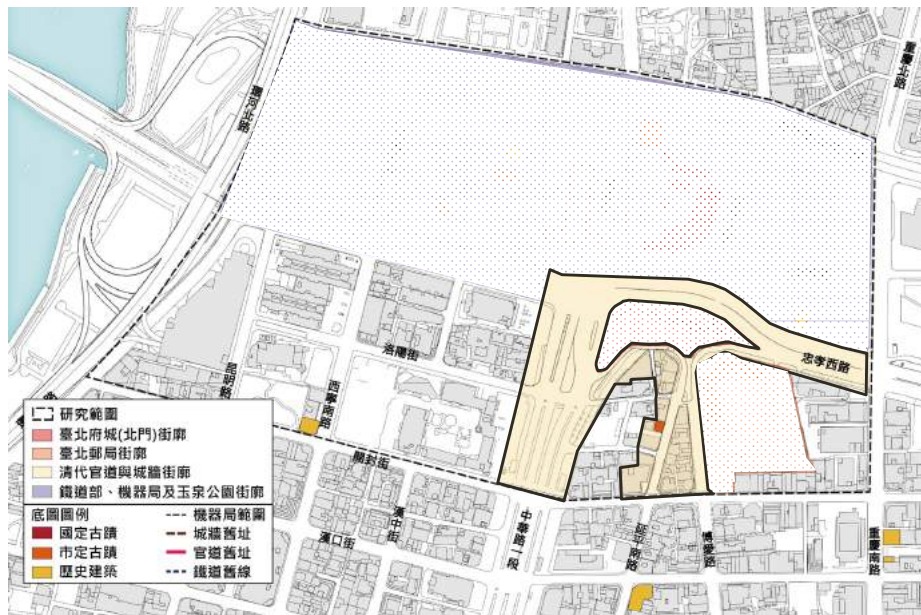


圖5-44 清代官道與城牆街廓景觀風貌管制範圍示意圖

### 3.清代官道與城牆街廓景觀風貌管制原則

歷史  
價值  
說明

北門是清廷官吏進出台北城必經之要道，也是連結大稻埕的路徑；入城後沿北門街(今博愛路)、撫台街(今延平南路)皆是重要官署建築，亦是城內重要市街。雖當時重要官署建築皆不復存在，清代台北城內主要道路仍大致保留，由北門經博愛路至衡陽街仍為重要之歷史路徑。

現況  
說明

目前面臨博愛路、延平南路之兩側建築，皆保留建築物尺度與面寬，僅存幾棟有歷史價值之街屋立面。(詳圖 5-45)



圖5-45 視點 3：從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)之現況

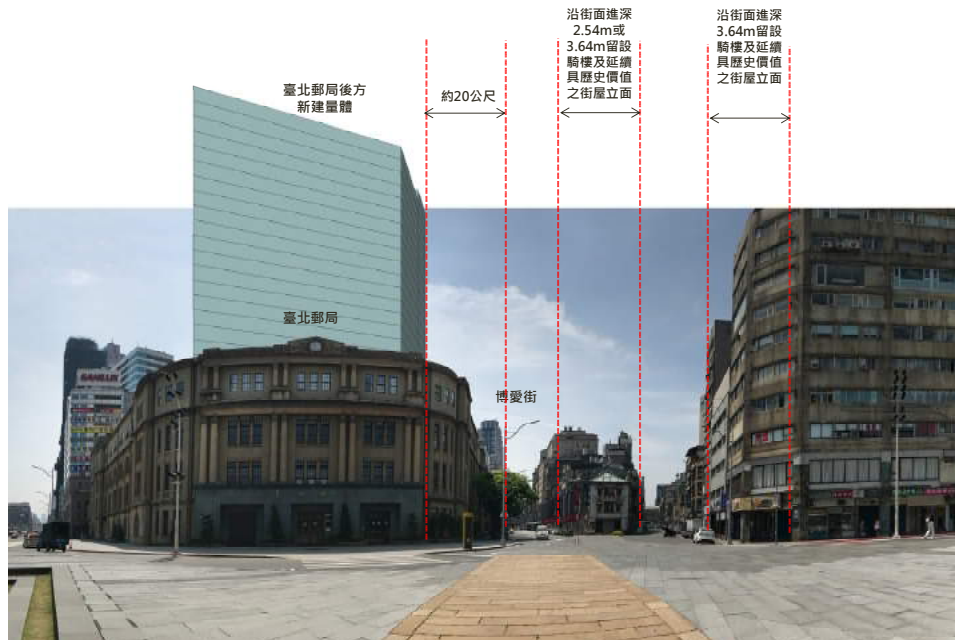


圖5-46 視點 3：從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)之量體規範構想

### 3.清代官道與城牆街廓景觀風貌管制原則

<p>管制原則</p>	<p>為因應未來本區可能進行都市更新，故針對維護北門及官道歷史路徑周邊環境景觀建議管制內容。</p> <p>1.騎樓及立面</p> <p>(1)博愛路、延平南路三角路口之具歷史價值之街屋，應保留其街屋立面特質，且為維持歷史街道紋理，應依現狀設置騎樓 2.54 公尺。(詳圖 5-47、圖 5-49)</p> <p>(2)經調查此區仍保有多棟具有歷史價值之街屋，因此本範圍內其他面臨博愛路及延平南路上之建築，應於沿街面進深 3.64 公尺留設騎樓及維持具歷史價值之街屋立面特質。(詳圖 5-47、圖 5-49)</p> <p>2.塔樓量體</p> <p>(1)為維持延平南路與博愛路兩側視覺景觀，新建建築應設置建築基座，其基座高度不得超過臺北郵局。且塔樓部量體應自基座正立面至少退縮 3 公尺為原則。(詳圖 5-47、圖 5-49)</p> <p>(2)北門西南側街廓(延平南路、中華路一段 9 巷、1 巷所圍街廓)應為全街廓開發，其基座高度不得超過臺北郵局高度，塔樓應沿延平南路自基座退縮 10 公尺興建。(詳圖 5-47、圖 5-50)</p> <p>(3)鄰近古蹟之主要建築立面設計，立面開口應規律、簡潔，避免過多凹凸，不設太過吸引視線之框架或次量體，不可設任何外置之設備(含空調室外機)，立面應以簡單幾何形為主，避免設置任何裝飾或太強文化意涵的構件。應避免規劃為嫌惡性設施(含工作陽臺)，如基地條件無法避免，則以飾板等設計手法美化處理，以維持北門及臺北郵局之景觀風貌。</p> <p>(4)建築物外牆顏色應與鄰近古蹟之色彩協調配合或與臺北天空融合，降低建築之量體感。且以中、高明度及中低彩度為原則。建築材料應選取足以融合鄰近古蹟建築風格之材質。</p> <p>4.景觀</p> <p>(1)於中華路一段形塑清代城牆及日治時期末埋前掘川分支河道的水意象再現，可呈現於人行道鋪面上或其他可能的創意設計表現。(詳圖 5-51)</p> <p>(2)適度將城牆以創意與創新方式重現，以再現歷史場景意象。(詳圖 5-51)</p> <p>3.招牌廣告物</p> <table border="1" data-bbox="383 1585 1340 2000"> <tr> <td data-bbox="383 1585 446 2000" style="vertical-align: middle;">招牌廣告</td> <td data-bbox="446 1585 550 2000" style="vertical-align: middle;">正面及側懸</td> <td data-bbox="550 1585 1340 2000"> <p>1.古蹟或歷史建物立面以不設置廣告物為原則。</p> <p>2.正面廣告物上端不得高於建築物二樓(底板)，且自地面層高程(GL)起算不得超過 5m。</p> <p>3.含固定支撐物、構架及維修設施突出建築物外牆應在 1m 以下。</p> <p>4.北門西南側街廓(延平南路、中華路一段 9 巷、1 巷所圍街廓)側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過 5m，且不得為燈箱式招牌。其他側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過 9 m，得為燈箱式招牌。</p> </td> </tr> </table>	招牌廣告	正面及側懸	<p>1.古蹟或歷史建物立面以不設置廣告物為原則。</p> <p>2.正面廣告物上端不得高於建築物二樓(底板)，且自地面層高程(GL)起算不得超過 5m。</p> <p>3.含固定支撐物、構架及維修設施突出建築物外牆應在 1m 以下。</p> <p>4.北門西南側街廓(延平南路、中華路一段 9 巷、1 巷所圍街廓)側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過 5m，且不得為燈箱式招牌。其他側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過 9 m，得為燈箱式招牌。</p>
招牌廣告	正面及側懸	<p>1.古蹟或歷史建物立面以不設置廣告物為原則。</p> <p>2.正面廣告物上端不得高於建築物二樓(底板)，且自地面層高程(GL)起算不得超過 5m。</p> <p>3.含固定支撐物、構架及維修設施突出建築物外牆應在 1m 以下。</p> <p>4.北門西南側街廓(延平南路、中華路一段 9 巷、1 巷所圍街廓)側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過 5m，且不得為燈箱式招牌。其他側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過 9 m，得為燈箱式招牌。</p>		

### 3.清代官道與城牆街廓景觀風貌管制原則

	騎樓 簷下	含構架縱長不得超過 80cm，且應與騎樓地面保持淨高 2.5m 以上
屋頂豎立 廣告		北門西南側街廓(延平南路、中華路一段 9 巷、1 巷所圍街廓)新建建築物屋頂得以設置企業形象 LOGO。其設計型式、大小應經都市設計審議之。
其他		不得設置電子式、閃爍廣告物或相關設備。

#### 4.照明

- (1)建築物及開放空間應設置外觀夜間照明。
  - (2)建築物底層部距地面二至三層範圍內之沿街行人尺度範圍，其照明應配合街道燈光，並考量行人之視覺與活動需求，塑造舒適之行人光環境。
  - (3)建築物外觀夜間照明，應依對應尺度分段設置照明效果，以呈現屋頂天際線、低層部入口意象及建築物面前開放空間為設置原則。
  - (4)建築物照明不得對古蹟、鄰近建築物及都市空間造成光害，亦應考慮使用者之舒適性。
- 5.本保存計畫範圍之道路，經疊圖亦屬於城牆歷史敏感範圍，因此建議未來若涉及開發挖掘時，應留意此區是否仍存在地下遺構，一旦挖掘疑似遺構，應依據文化資產保存法以及考古遺址監管保護辦法規定，停工會勘，並依細則二十七條規定進行處理。
- 6.本基地開發之新建量體，不得遮蓋古蹟外貌或阻塞其觀覽之通道。未來基地內新建工程提送審議時，應至少就下列視點提出人車行進動線視覺高度之景觀模擬，以確認無相關阻礙觀覽古蹟動線之事實，但視點不在此限。(詳圖 5-48、圖 5-49、圖 5-50)
- (1)視點：從官道(延平北路)觀覽北門
  - (2)視點：從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)

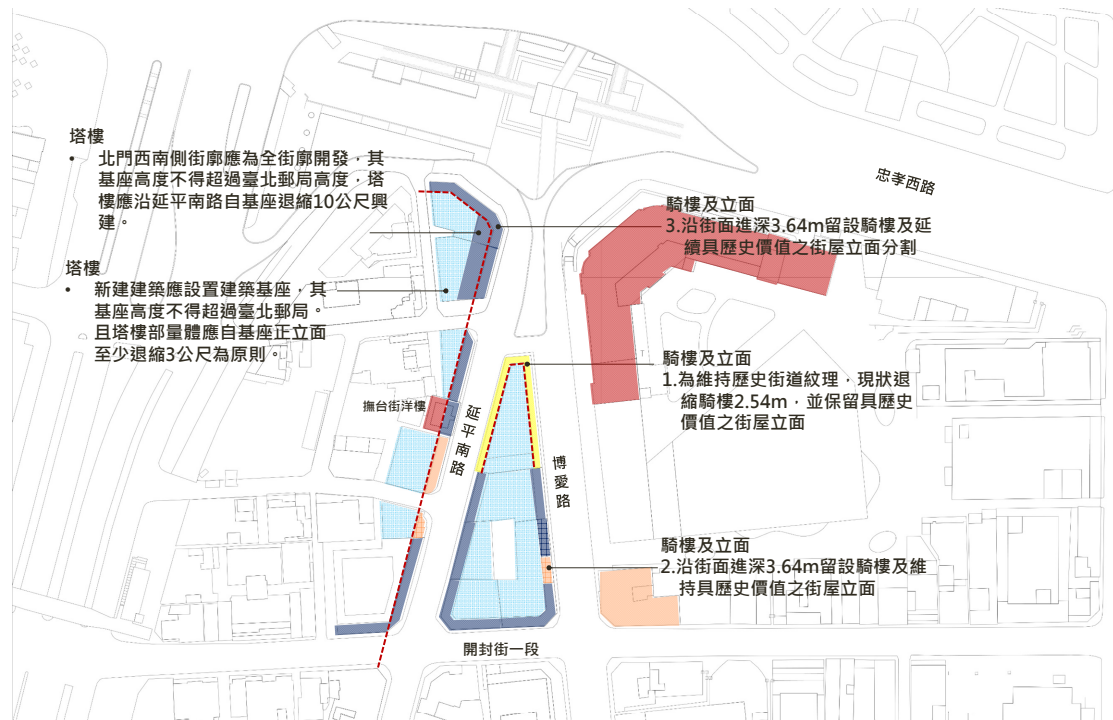


圖5-47 建築塔樓退縮及騎樓留設示意圖

以下針對觀覽視覺影響評估進行測試：

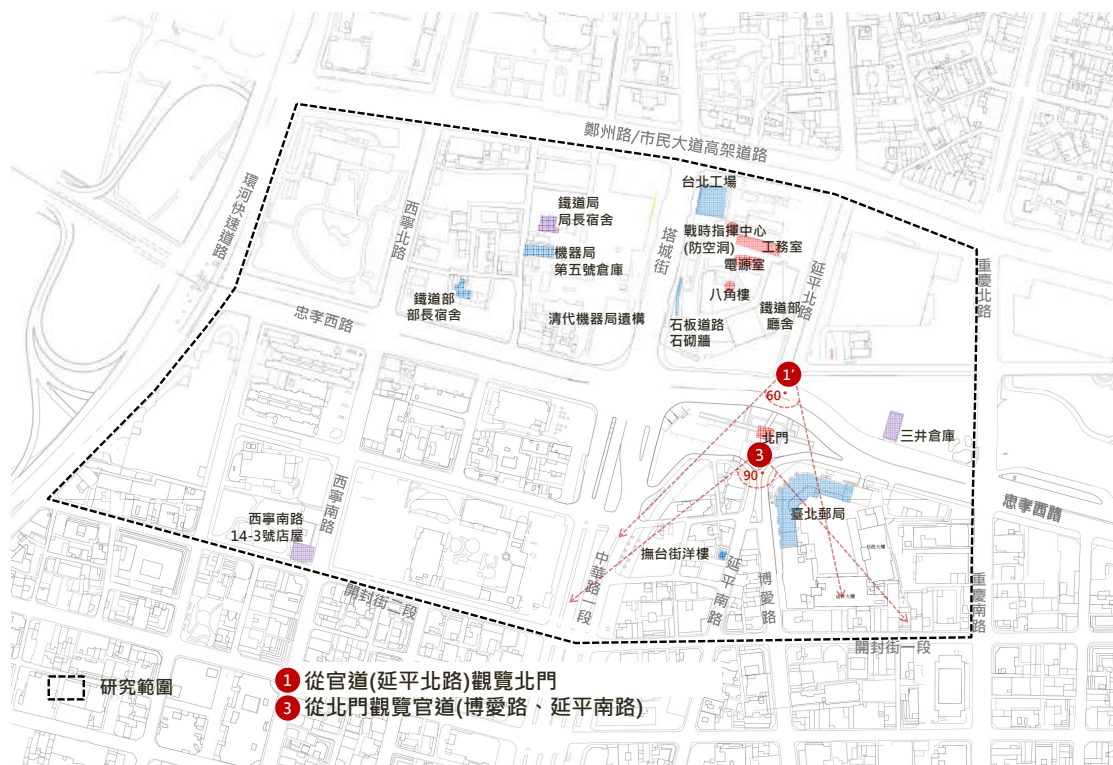


圖5-48 從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)模擬視點位置示意圖



圖5-49 視點3：從北門觀覽官道(博愛路、延平南路)之視點管制說明示意圖



圖5-50 視點1：從官道(延平北路)觀覽北門之視點管制說明示意圖

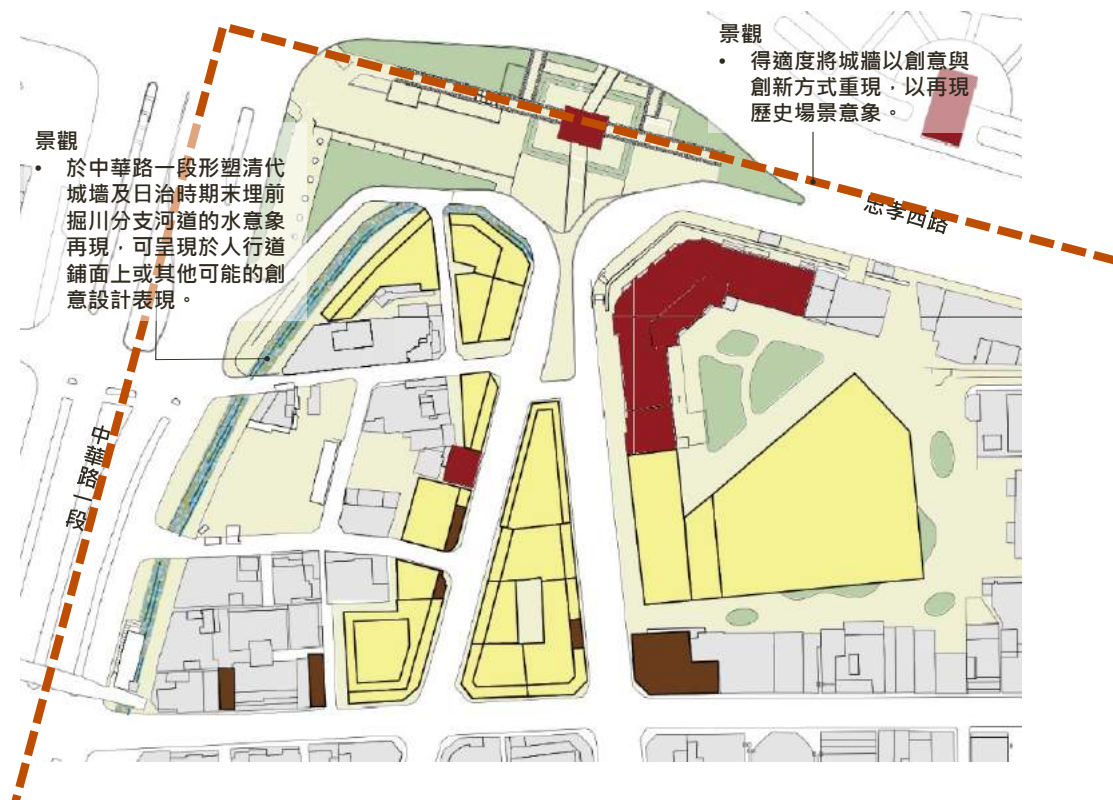


圖5-51 中華路型塑城牆及水意象示意圖

## (四)鐵道部、機器局及玉泉公園街廓

### 4.鐵道部、機器局及玉泉公園街廓景觀風貌管制原則

**範圍** 鄭州路、重慶北路、忠孝西路及環河快速道路所圍之範圍，即為 D1(東)、D1(西)、E1、E2 及玉泉公園。土地權屬多為公有機關所有，主要以臺鐵局為主。(詳圖 5-52、圖 5-53)

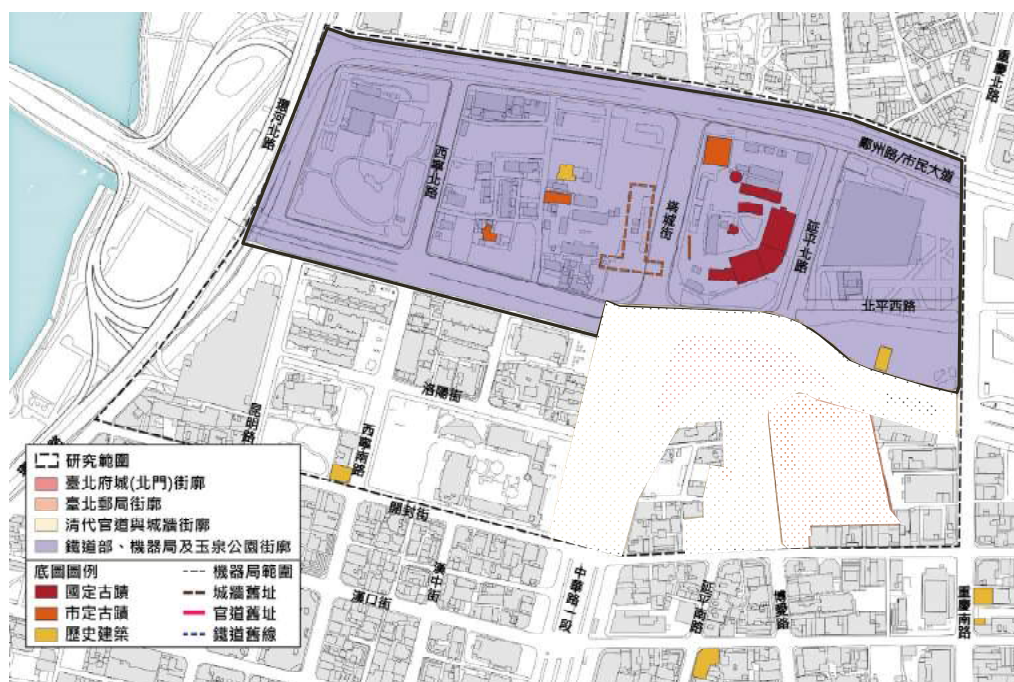


圖5-52 鐵道部、機器局及玉泉公園街廓街廓景觀風貌管制範圍示意圖

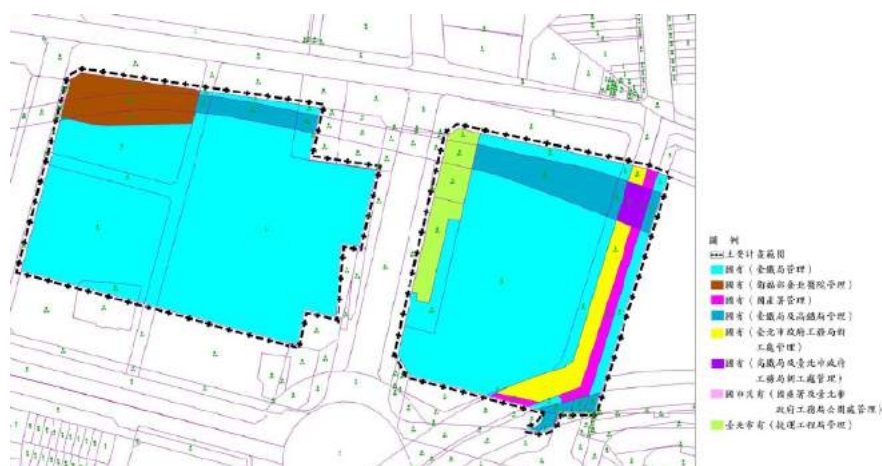


圖5-53 土地使用權屬

歷史價值說

本區域(D1、E1E2、玉泉公園)是清代劉銘傳時期推動臺灣現代化重要場域的重要歷史起源，未來開發單位進行整體規劃時，仍應彰顯本區曾為清代劉銘傳時期推動現代化重要場域的重要歷史意涵。(詳圖 5-54、圖 5-55)

未來開發單位進行開發時，整體規劃前，並將歷史調查資料送文化部核備後，始可進行開發，下列處理原則：

1.地面上之建築物應依文化資產保存法第 15 條規定，進行 E1、E2 基地之



4.鐵道部、機器局及玉泉公園街廓景觀風貌管制原則

明 建造物及附屬設施群自建造物興建完竣逾五十年者，所有或管理機關（構）於處分前，應先由主管機關進行文化資產價值評估並進行測繪及影像錄製。

2.地面下之建築遺構以人工方式進行挖掘測繪調查，評估其歷史價值，說明保存及開發方式：

(1)全區原地保留且不予以興建。

(2)文物及遺構採原地保留，新建建築設計應有尊重遺構保存方式，以低強度嵌入式開發，採創新思維與遺構結合設計。

(3)擬定異地保存計畫。

本保存計畫以「(2)文物及遺構採原地保留，新建建築設計應有尊重遺構保存方式，以低強度嵌入式開發，採創新思維與遺構結合設計。」為前提，再以目前之都市計畫及都市設計管制規範進行測試，並提出衝突與調整建議。

現況說明 本保存計畫對於現況都市設計管制內容與配置構想，提出看法與建議。

現況管制內容		本計畫評估說明
D1(東)街廓	C1/D1 土地開發案係西區門戶計畫中的亮點計畫，已啟動國際標方式招商，預期未來西區將完整融合產業、歷史、交通路網及規劃完善的開放空間，前景可期。	此街廓為鐵道部相鄰街廓，且桃園捷運 A1 車站已經興建完成使用中，加上 C1/D1 土地開發招商已近完成，量體規模已確定。因此建議未來建築設計應提出塔樓退縮及因應微氣候之風洞實驗，確保超高層建築對鄰近古蹟、歷史建築及公共開放空間的影響降至最低。
D1(西)街廓	1.為尊重區內文化資產與歷史環境，並考量國定古蹟鐵道部視覺軸線，「博物館特定專用區」內新建建築物之量體高度應低於鐵道部建築高度 30 公尺以內，鄰近保存區之街廓新建建築應降低建築之量體感，減少後方新建建築對古蹟之衝擊。(詳圖 5-56) 2.留設廣場式開放空間，應與相連的之帶狀式開放空間做整體規劃設計。(詳圖 5-57)	1.經查「國定古蹟臺灣總督府交通局鐵道部古蹟修復及再利用計畫」，鐵道部廳舍建築高度為 16 公尺，因此建議新建建築之量體高度需考量古蹟量體之視覺影響，新建建築之量體應調整至鐵道部廳舍高度以下。 2.惟「廣場式開放空間」與鐵道部博物館園區內現有設施有所衝突，建議以開放空間規範即可，不限制廣場式開放空間。
E1E2街廓	清代機器局這塊街廓，經地上物的現勘與地下層的挖掘考古，得知該土地應蘊含三個不同時代的「文化層」。	有鑑於臺鐵局將於該土地進行開發，未來所呈現的將是跨時代發展風貌。建議開發單位進行開發整體規劃前，應將歷史調查資料送文化

4.鐵道部、機器局及玉泉公園街廓景觀風貌管制原則

		部核備後，始可進行開發。
玉泉公園	透過疊圖可見玉泉公園清代伐木局、河溝頭等歷史，因現況做為公園使用，並無對公園有景觀風貌管制規定。	建議應納入景觀風貌管制規範，且未來應呈現伐木局、河溝頭等歷史紋理或景觀風貌。



圖5-54 D1(西)、E1E2 現況建築物與植栽

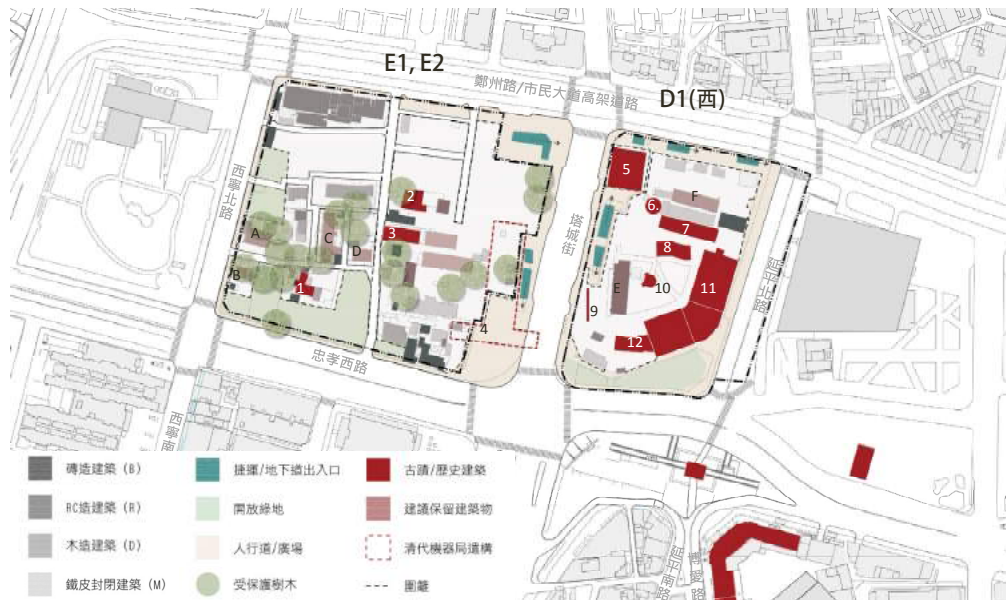


圖5-55 D1(西)、E1E2 建築物及植栽保留

4.鐵道部、機器局及玉泉公園街廓景觀風貌管制原則

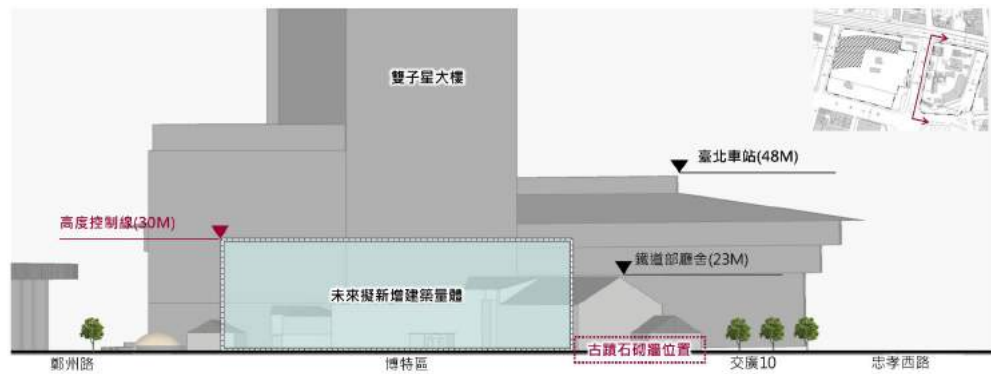


圖5-56 D1 西現況都市設計準則規範之量體高度

資料來源：擬定臺北車站特定專用區 E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區細部計畫案都市設計管制準則

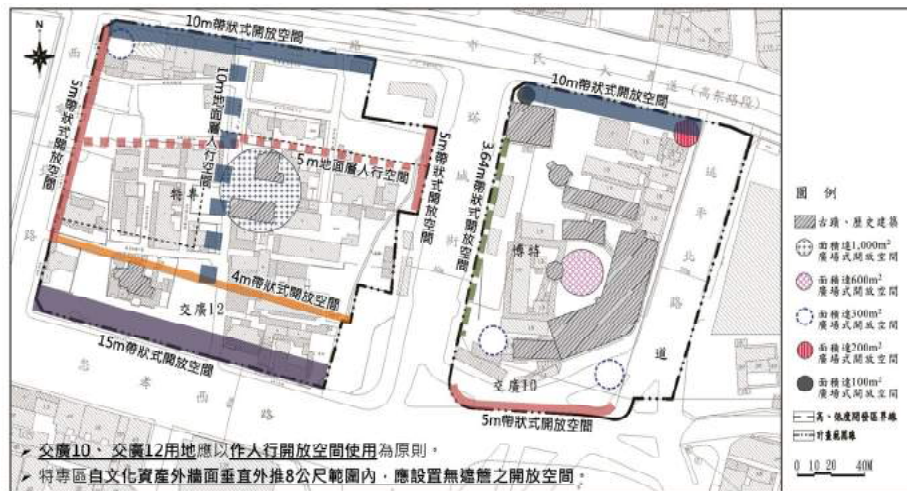


圖5-57 D1 西、E1E2 現況都市設計準則規範之開放空間

本保存計畫對於都市設計管制內容與配置構想，提出看法與建議。

管制原則

D1(東)街廓 鐵道部建築物高度為 16 公尺，桃園捷運 A1 車站高度為 12 公尺，其建築高度相近。民國 107 年 10 月 10 日公告主要計畫重新調整道路境界線，鐵道部建築物距離道路境界線僅約 1 公尺，桃園捷運 A1 車站距離道路境界線為 6.5 至 11.1 公尺不等，兩側既有人行道寬度不同。(詳圖 5-58)

為弱化 D1(東)建築對古蹟之視覺影響建議管制原則：

1.量體

(1)為尊重區內文化資產與歷史官道(延平北路)都市計畫街廓紋理，本保存計畫原建議自道路境界線退縮 10 公尺後興建，以與古蹟保持適當距離，維護良好視覺景觀。然 D1(東)桃園機場捷運站體已興建完成，經實際套疊桃園捷運 A1 車站平面圖說，退縮 10 公尺處將與建築物樓梯與高層電梯有 50 公分至 4 公尺不等之重疊，實務上無法退縮。且桃園捷運 A1 車站既有量體距離道路境界線約為 6.5 至 11.1 公尺不等，與退縮 10m 差距屬可接受範圍，故建議特例允許 D1 基地高度 48 公尺以下，建築及附屬設施(不含臺北長廊)不得突出於既有建築牆

#### 4.鐵道部、機器局及玉泉公園街廓景觀風貌管制原則

面。(「臺北長廊為臺北車站特定專用區 C1、D1 東街廓聯合開發區(捷)細部計畫案都市設計管制要點」規定之立體連通設施)。(詳圖 5-59)

(2)D1(東)基地 48 公尺以下基座臨延平北路側建築量體與立面，應回應古蹟之歷史紋理與價值。(詳圖 5-59)

(3)為強調都市公共生活空間與文化資產的緊密連結，D1(東)新建基地低樓層應著重室內配置規劃與公共活動的歷史連結與回應。

(4)48 公尺以下基座建築臨延平北路側不可為實牆，應開窗創造與古蹟視覺通透。

(5) 48 公尺以下基座建築外觀立面以簡潔或玻璃帷幕為原則。其建築材料及外牆顏色應與鄰近古蹟之色彩協調配合或與臺北天空融合，降低建築之量體感。

#### 2.景觀

(1)延平北路應調整路型，兩側建置至少 3 公尺人行道，並種植高大綠化喬木為原則。

(2)臺北長廊建築形式與材料應回應鐵道部廳舍建築特質。

#### 3.招牌廣告物

招牌廣告	正面及側懸	1.廣告物上端不得高於建築物二樓(底板)，且自地面層高程(GL)起算不得超過 5m。 2.含固定支撐物、構架及維修設施突出建築物外牆應在 1m 以下。 3.側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過 5m，且不得為燈箱式招牌。
豎立廣告	空地	1.高度不得超過 2.5m，寬度不得超過 80m，且不影響通行。 2.每處水平投影面積不得超過 0.3m <sup>2</sup> 。
	屋頂	新建建築物屋頂得以設置企業形象 LOGO。其設計型式、大小應經都市設計審議之。
其他		建築物立面設置大型電子式、閃爍廣告物或相關設備，其設計型式、面積、大小應經都市設計審議之。

#### 4.照明

(1)建築物及開放空間應設置外觀夜間照明。

(2)建築物底層部距地面二至三層範圍內之沿街行人尺度範圍，其照明應配合街道燈光，並考量行人之視覺與活動需求，塑造舒適之行人光環境。

(3)建築物外觀夜間照明，應依對應尺度分段設置照明效果，以呈現屋頂天際線、低層部入口意象及建築物面前開放空間為設置原則。

(4)建築物照明不得對古蹟、鄰近建築物及都市空間造成光害，亦應考慮使用者之舒適性。

4.鐵道部、機器局及玉泉公園街廓景觀風貌管制原則	
	<p>5.本基地開發之新建量體，不得遮蓋古蹟外貌或阻塞其觀覽之通道。未來基地內新建工程提送審議時，應至少就下列視點提出人車行進動線視覺高度之景觀模擬，以確認無相關阻礙觀覽古蹟動線之事實，但視點不在此限。</p> <p>(1)視點：從北門觀覽鐵道部及延平北路</p> <p>(2)視點：從官道(延平北路)觀覽北門</p>
D1(西)街廓	<p>本保存計畫的概念應著重清代、日治及鐵道部歷史地景的重新演繹，因此對於保存都市設計管制內容與配置構想，提出看法與建議。</p> <p>1.量體</p> <p>(1)為尊重區內文化資產與歷史環境，考量國定古蹟鐵道部視覺軸線，「保存區」內新建建築物之量體高度應低於鐵道部建築高度 16 公尺以內，鄰近保存區之街廓新建建築應降低建築之量體感，減少後方新建建築對古蹟之衝擊。(詳圖 5-60、圖 5-71)</p> <p>(2)鄰近古蹟街廓，新建建築物高度超過 60 公尺，應做風洞效應評估，尤其超高層建築物所致之微氣候及對周邊古蹟、歷史建築、公共開放空間使用之影響。</p> <p>(3)為尊重區內文化資產與歷史官道(延平北路)，D1(西)街廓新建建築應自道路境界線退縮 10 公尺。</p> <p>2.立面</p> <p>鐵道部後方新建建築物立面應以凸顯古蹟價值，回應鐵道部建築或鐵道宿舍之材料、顏色、元素等，以求與古蹟融合，降低建築之量體感為原則。其新建建築建議規範如下：</p> <p>(1)鄰近古蹟之主要建築立面設計，立面開口應規律、簡潔，避免過多凹凸，不設太過吸引視線之框架或次量體，不可設任何外置之設備(含空調室外機)，立面應以簡單幾何形為主，避免設置任何裝飾或太強文化意涵的構件。</p> <p>(2)建築材料應選取足以融合鄰近古蹟建築風格之材質。</p> <p>(3)建築物外牆顏色應與鄰近古蹟之色彩協調配合或與臺北天空融合，降低建築之量體感。且以中、高明度及中、低彩度為原則。</p> <p>3.景觀</p> <p>(1)延平北路應調整路型，建置至少 3 公尺人行道，並種植高大綠化喬木為原則。</p> <p>(2)鐵道部古蹟及新建建築之間應以大型植栽綠化作為緩衝，減少後方新建建築對古蹟之衝擊。(詳圖 5-61)</p> <p>4.開放空間</p> <p>為避免「廣場式開放空間」與鐵道部博物館園區內現有設施產生衝突。經文化部古蹟歷史建築審議委員會及臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過者，不限制廣場式開放空間大小及位置。(詳圖 5-62)</p>

#### 4.鐵道部、機器局及玉泉公園街廓景觀風貌管制原則

		<p>5.招牌廣告物</p> <table border="1" data-bbox="507 302 1353 723"> <tr> <td data-bbox="507 302 568 555">招牌廣告</td> <td data-bbox="568 302 691 555">正面及側懸</td> <td data-bbox="691 302 1353 555">                     1.廣告物上端不得高於建築物二樓(底板)，且自地面層高程(GL)起算不得超過6m。                      2.含固定支撐物、構架及維修設施突出建築物外牆應在1m以下。                      3.側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過5m，且不得為燈箱式招牌。                 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="507 555 568 678">豎立廣告</td> <td data-bbox="568 555 691 678">空地</td> <td data-bbox="691 555 1353 678">                     1.高度不得超過2.5m，寬度不得超過80m，且不影響通行。                      2.每處水平投影面積不得超過0.3m<sup>2</sup>。                 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="507 678 568 723"></td> <td data-bbox="568 678 691 723">屋頂</td> <td data-bbox="691 678 1353 723">禁止設置屋頂廣告物。</td> </tr> </table> <p>6.照明</p> <p>(1)建築物及開放空間應設置外觀夜間照明。</p> <p>(2)建築物底層部距地面二至三層範圍內之沿街行人尺度範圍，其照明應配合街道燈光，並考量行人之視覺與活動需求，塑造舒適之行人光環境。</p> <p>(3)建築物外觀夜間照明，應依對應尺度分段設置照明效果，以呈現屋頂天際線、低層部入口意象及建築物面前開放空間為設置原則。</p> <p>(4)建築物照明不得對古蹟、鄰近建築物及都市空間造成光害，亦應考慮使用者之舒適性。</p> <p>7.本基地開發之新建量體，不得遮蓋古蹟外貌或阻塞其觀覽之通道。未來基地內新建工程提送審議時，應至少就下列視點提出人視覺高度之景觀模擬，以確認無相關阻礙觀覽古蹟動線之事實，但視點不在此限。(詳圖 5-63、圖 5-66、圖 5-67)</p> <p>(1)視點：從郵局觀覽北門</p> <p>(2)視點：從北門觀覽鐵道部</p> <p>8.未來開發單位進行開發整體規劃前，應將歷史調查資料送文化部核備後，始可進行開發。</p> <p>地面下之建築遺構以人工方式進行挖掘測繪調查，評估其歷史價值，說明保存及開發方式：</p> <p>(1)全區原地保留且不予以興建。</p> <p>(2)文物及遺構採原地保留，新建建築設計應有尊重遺構保存方式，以低強度嵌入式開發，採創新思維與遺構結合設計。</p>	招牌廣告	正面及側懸	1.廣告物上端不得高於建築物二樓(底板)，且自地面層高程(GL)起算不得超過6m。 2.含固定支撐物、構架及維修設施突出建築物外牆應在1m以下。 3.側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過5m，且不得為燈箱式招牌。	豎立廣告	空地	1.高度不得超過2.5m，寬度不得超過80m，且不影響通行。 2.每處水平投影面積不得超過0.3m <sup>2</sup> 。		屋頂	禁止設置屋頂廣告物。
招牌廣告	正面及側懸	1.廣告物上端不得高於建築物二樓(底板)，且自地面層高程(GL)起算不得超過6m。 2.含固定支撐物、構架及維修設施突出建築物外牆應在1m以下。 3.側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過5m，且不得為燈箱式招牌。									
豎立廣告	空地	1.高度不得超過2.5m，寬度不得超過80m，且不影響通行。 2.每處水平投影面積不得超過0.3m <sup>2</sup> 。									
	屋頂	禁止設置屋頂廣告物。									
E1E2街廓		<p>1.未來開發單位進行開發整體規劃前，應將歷史調查資料送文化主管機關核備後，始可進行開發，下列處理原則：</p> <p>(1)地面上之建築物應依文化資產保存法第15條規定，進行E1、E2基地之建造物及附屬設施群評估，自建造物興建完竣逾五十年者，所有或管理機關(構)於處分前，應先由主管機關進行文化資產價值評估並進行測繪及影像錄製。</p> <p>(2)地面下之建築遺構以人工方式進行挖掘測繪調查，評估其歷史價值，說明保存及開發方式：</p>									

#### 4.鐵道部、機器局及玉泉公園街廓景觀風貌管制原則

A.全區原地保留且不予以興建。

B.文物及遺構採原地保留，新建建築設計應有尊重遺構保存方式，以低強度嵌入式開發，採創新思維與遺構結合設計。

2.E1E2 新建建築物低樓層 48 公尺以下裙樓，其立面應以凸顯古蹟價值，建築外觀立面以簡潔或玻璃帷幕為原則，降低建築之量體感。其規範如下：

(1)鄰近古蹟之主要建築立面設計，立面開口應規律、簡潔，避免過多凹凸，不設太過吸引視線之框架或次量體，不可設任何外置之設備(含空調室外機)，立面應以簡單幾何形為主，避免設置任何裝飾或太強文化意涵的構件。應避免規劃為嫌惡性設施(含工作陽臺)，如基地條件無法避免，則以飾板等設計手法美化處理，以維持北門及鐵道部之景觀風貌。

(2)建築物外牆顏色應與鄰近古蹟之色彩協調配合或與臺北天空融合，降低建築之量體感。且以中、高明度及中、低彩度為原則。建築材料應選取足以融合鄰近古蹟建築風格之材質。

#### 3.景觀

(1)清代遺構廣場上開放空間應利用大型喬木植栽的配置，以緩和 E1E2 新建建築量體對古蹟及歷史建築的衝擊。

(2)清代遺構廣場景觀設計應考慮回應歷史遺構與水意象的空間場域氛圍。(詳圖 5-61)

#### 4.招牌廣告物

招牌廣告	正面及側懸	1.廣告物上端不得高於建築物二樓(底板)，且自地面層高程(GL)起算不得超過 6m。 2.含固定支撐物、構架及維修設施突出建築物外牆應在 1m 以下。 3.側懸式招牌上端自地面層高程(GL)起算，不得超過 5m，且不得為燈箱式招牌。
豎立廣告	空地	1.高度不得超過 2.5m，寬度不得超過 80m，且不影響通行。 2.每處水平投影面積不得超過 0.3m <sup>2</sup> 。
	屋頂	新建建築物屋頂得以設置企業形象 LOGO。其設計型式、大小應經都市設計審議之。
其他		建築物立面設置大型電子式、閃爍廣告物或相關設備，其設計型式、面積、大小應經都市設計審議之。

#### 5.照明

(1)建築物及開放空間應設置外觀夜間照明。

(2)建築物底層部距地面二至三層範圍內之沿街行人尺度範圍，其照明應配合街道燈光，並考量行人之視覺與活動需求，塑造舒適之行人光環境。

(3)建築物外觀夜間照明，應依對應尺度分段設置照明效果，以

4.鐵道部、機器局及玉泉公園街廓景觀風貌管制原則		
		<p>呈現屋頂天際線、低層部入口意象及建築物面前開放空間為設置原則。</p> <p>(4)建築物照明不得對古蹟、鄰近建築物及都市空間造成光害，亦應考慮使用者之舒適性。</p> <p>6.本基地開發之新建量體，不得遮蓋古蹟外貌或阻塞其觀覽之通道。未來基地內新建工程提送審議時，應至少就下列視點提出人視覺高度之景觀模擬，以確認無相關阻礙觀覽古蹟動線之事實，但視點不在此限。(視點模擬詳圖 5-64~圖 5-73)</p> <p>(1)視點：從郵局觀覽北門</p> <p>(2)視點：從北門觀覽鐵道部</p> <p>(3)視點：從三井倉庫觀覽北門與鐵道部</p> <p>(4)視點：從延平北路觀覽鐵道路正門</p> <p>(5)視點：從延平北路館覽鐵道部</p> <p>(6)視點：從交廣用地觀覽機器局遺構</p>
	玉泉公園	<p>1.玉泉公園有著清代伐木局、河溝頭等歷史關聯，未來公園整建應呈現伐木局、河溝頭等歷史紋理或景觀風貌。</p> <p>2.建議未來若涉及開發挖掘時，應留意此區是否仍存在地下遺構，一旦挖掘疑似遺構，應依據文資法以及考古遺址監管保護辦法規定，停工會勘，並依細則二十七條規定進行處理。</p>
	三井倉庫以西廣場	<p>考量三井倉庫與鐵道部及北門、臺北郵局的歷史脈絡，應維持視覺通透與觀覽通道，以開放空間結合歷史意象方式，打造整體歷史風貌意象。</p>
	其他緩衝區	<p>本保存計畫範圍之道路，經疊圖亦屬於歷史敏感範圍，因此建議未來若涉及開發挖掘時，應留意此區是否仍存在地下遺構，一旦挖掘疑似遺構，應依據文資法以及考古遺址監管保護辦法規定，停工會勘，並依細則二十七條規定進行處理。</p>

資料來源：擬定臺北車站特定專用區 E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區細部計畫案都市設計管制準則



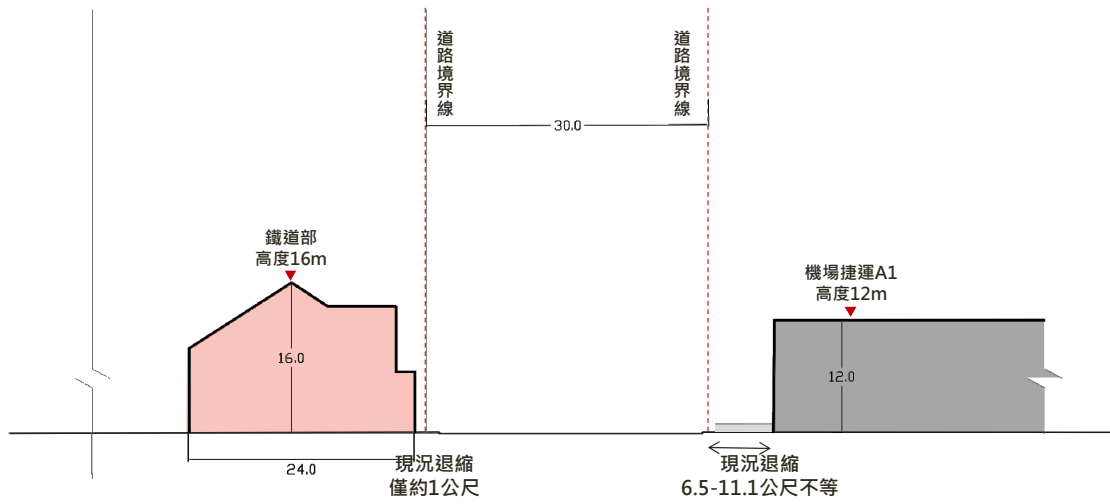


圖5-58 延平北路兩側鐵道部與捷運機場 A1 站現況

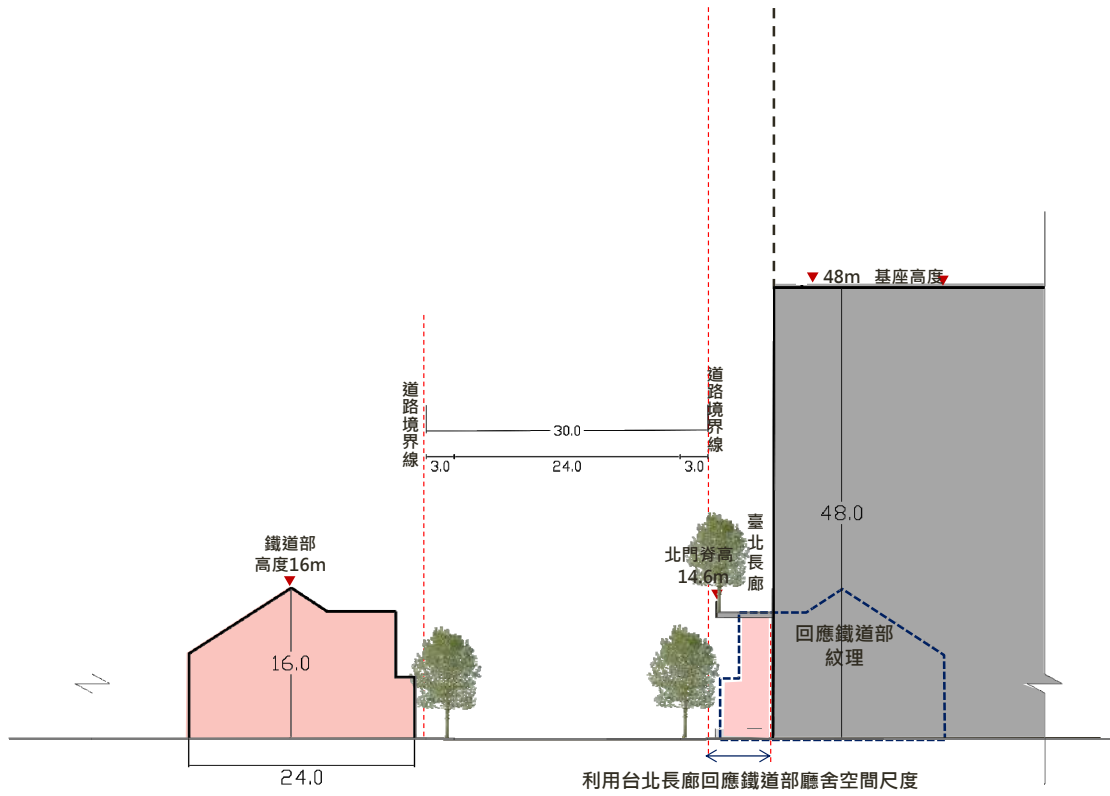


圖5-59 延平北路兩側都市設計管制建議示意圖

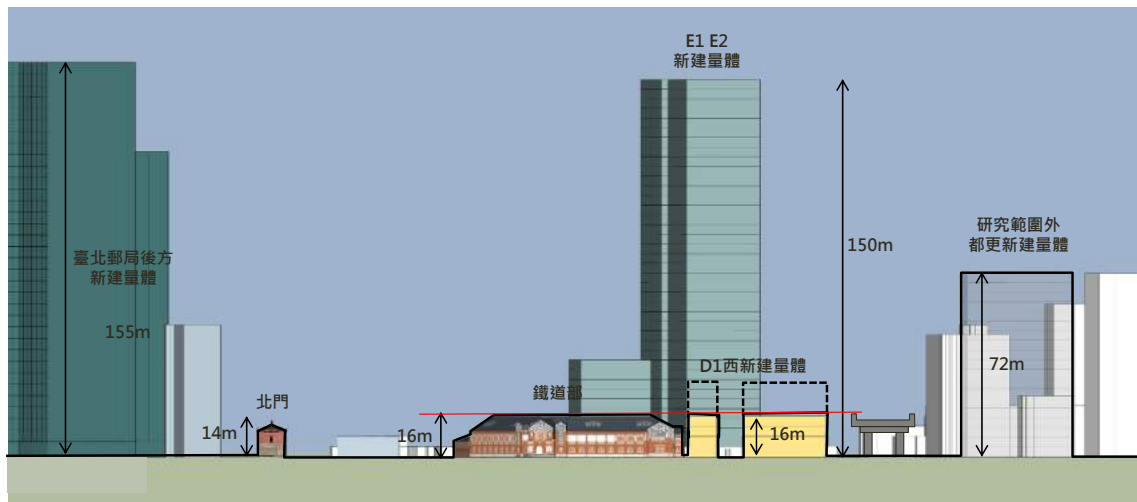


圖5-60 延平南北路立面管制示意圖

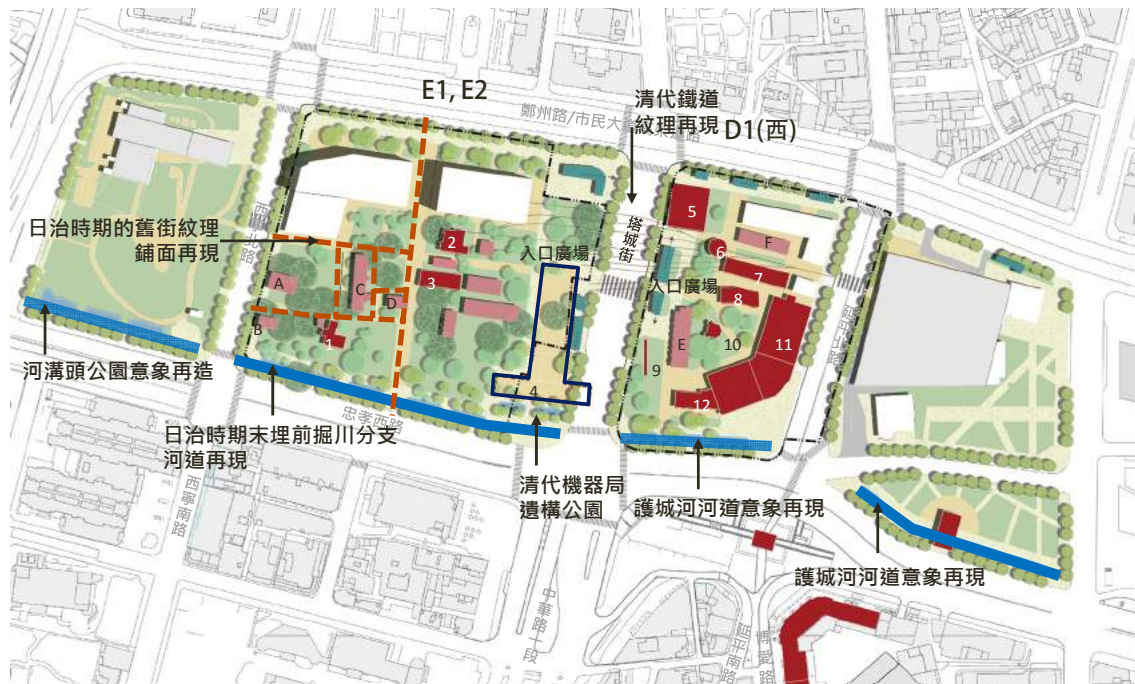


圖5-61 E1E2 及周邊歷史地景營造平面說明示意圖

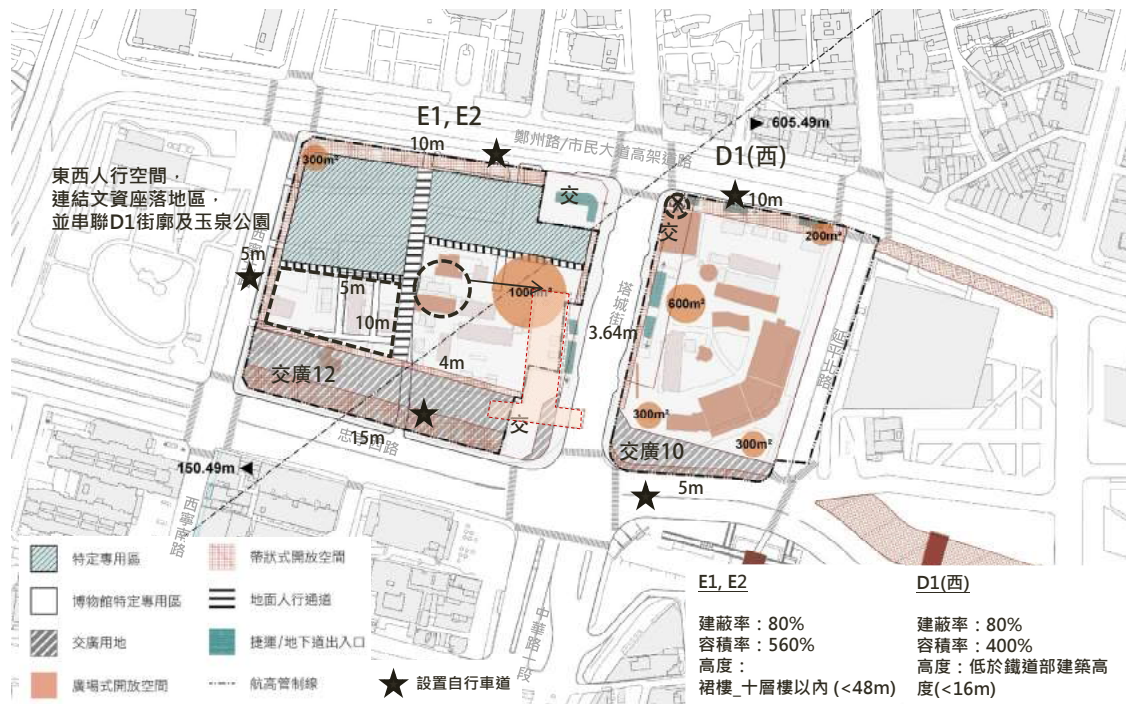


圖5-62 調整後 D1 西、E1E2 都市設計準則規範之開放空間

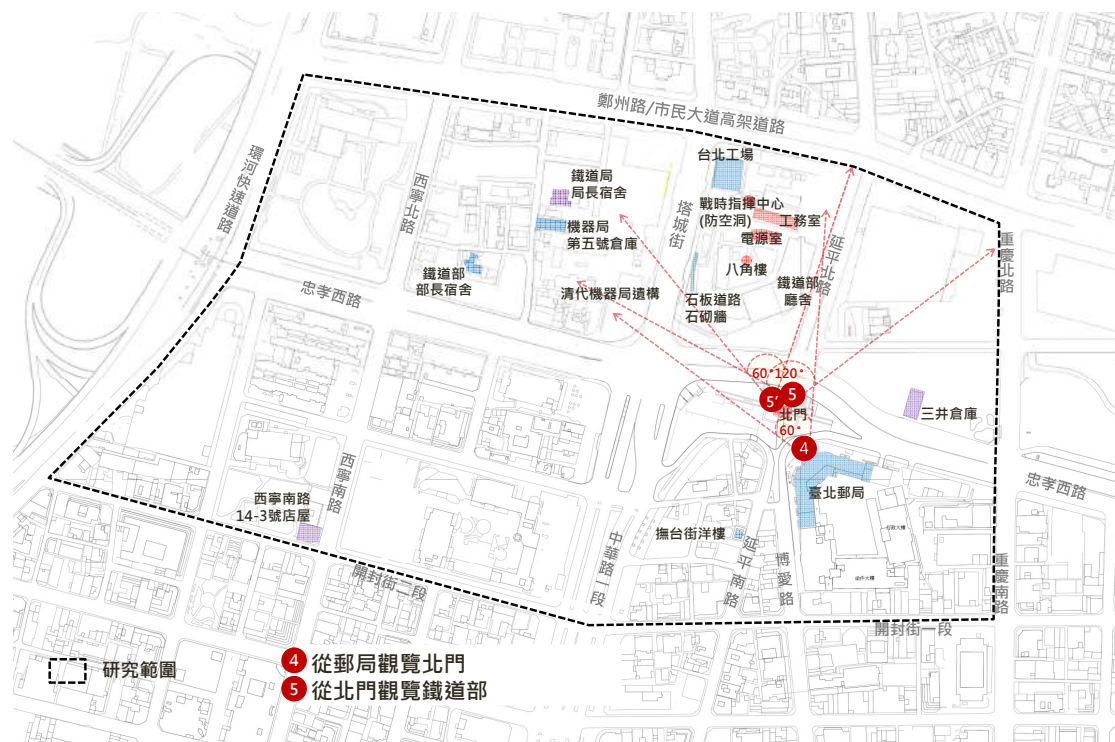


圖5-63 觀覽鐵道部模擬視點位置示意圖

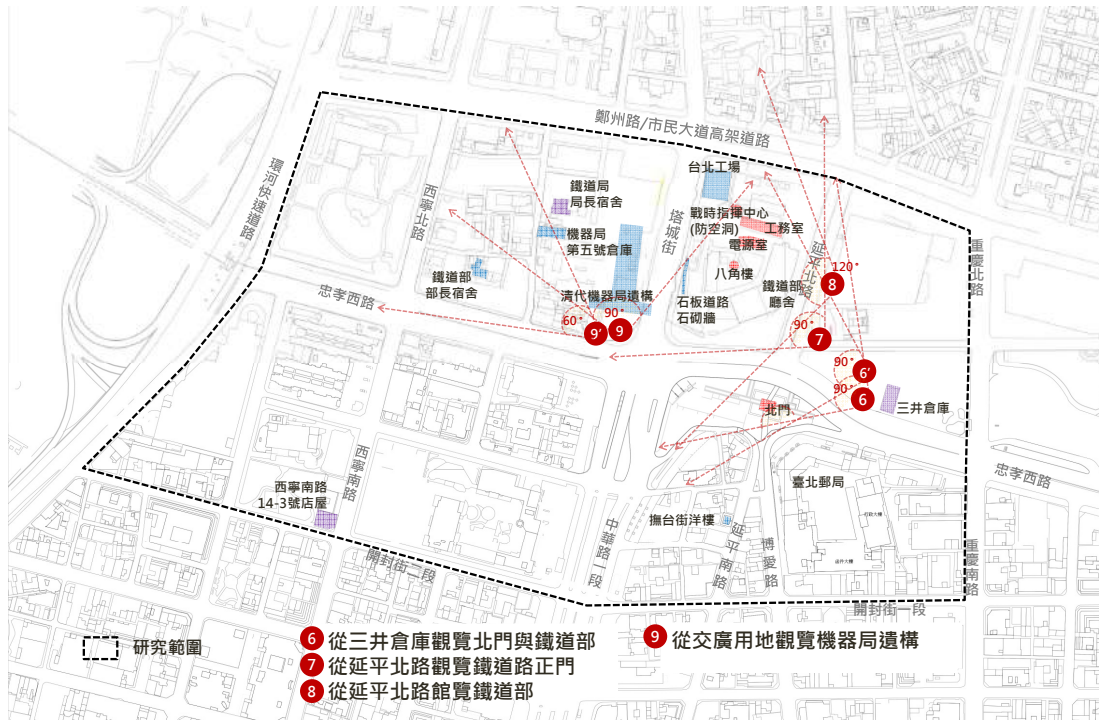


圖5-64 觀覽鐵道部及機器局模擬視點位置示意圖



圖5-65 視點4：從郵局看北門與鐵道部之視點管制說明示意圖



圖5-66 視點 5：從北門觀覽鐵道部之視點管制說明示意圖



新建建築物應低於鐵道部建築高度 <math>< 16\text{m}</math>，鄰近保存區之街廓新建建築應降低建築之量體感

圖5-67 視點 5'：從北門觀覽鐵道部之視點管制說明示意圖



圖5-68 視點 6 從三井倉庫觀覽北門與鐵道部之視點管制說明示意圖



圖5-69 視點 6'：從三井倉庫觀覽北門與鐵道部之視點管制說明示意圖



圖5-70 視點 7：從延平北路觀覽鐵道部正門之視點管制說明示意圖



圖5-71 視點 8：從延平北路觀覽鐵道部博物館園區之視點管制說明示意圖



圖5-72 視點 9：從交廣用地觀覽機器局遺構之視點管制說明示意圖



圖5-73 視點 9'：從交廣用地觀覽機器局遺構之視點管制說明示意圖

## 第五節 都市計畫土地使用分區變更建議

本計畫透過上述之現況分析、法令研究及保存體制建構後，將依現行都市計畫狀況，分別提出細部計畫變更或擬定之建議，其管制規範參考前述的景觀風貌管制原則。

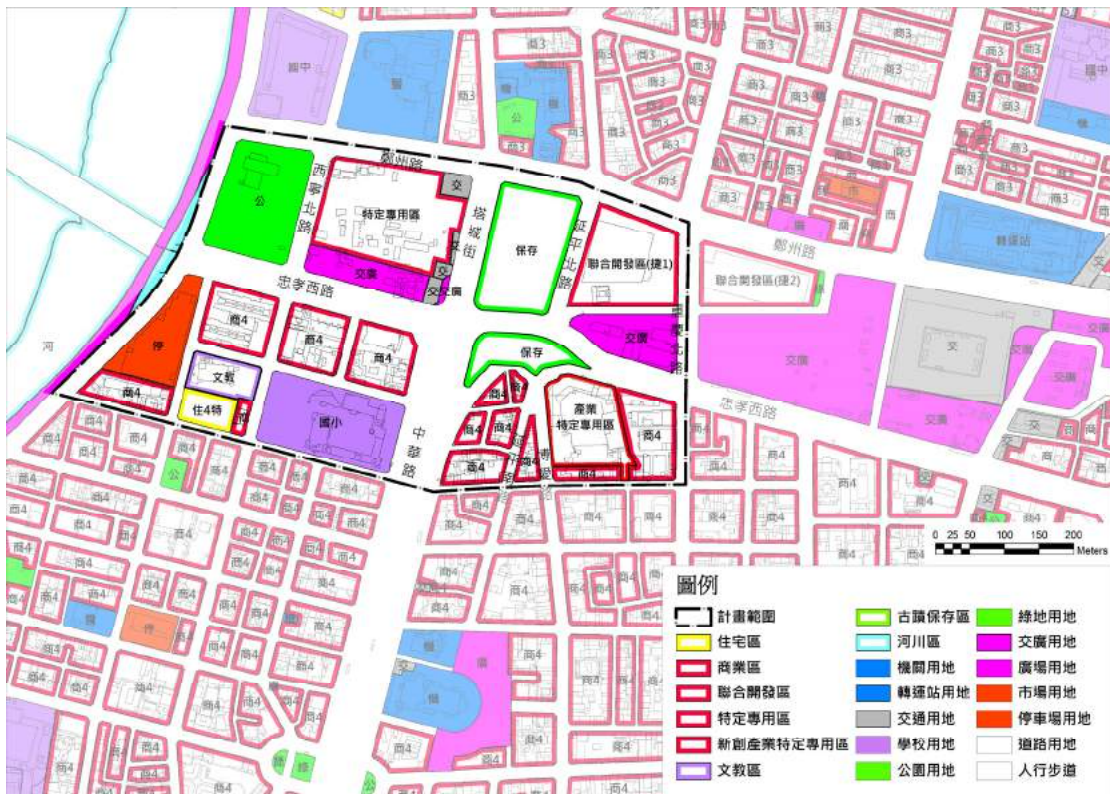


圖5-74 都市計畫變更範圍示意圖