

西區：臺北城市發展的起點

根據最早之文獻記錄，17世紀中期即有原住民聚落沿淡水河流域分布；17世紀末，開始有福建移民渡海來台開墾，由淡水河入台，落腳於艋舺，形成今日臺北市區第一個漢人聚落；19世紀初，隨著漢墾移民的增加及通商的需求，又逐漸往北形成了大稻埕聚落；19世紀末，清政府於艋舺與大稻埕間設置臺北府城，臺北城市發展的起點「三市街」於焉成形。

日治時期制訂都市計畫、拆除臺北城牆、佈建基礎設施、修築鐵路，為臺北近代的都市發展奠下了基礎，城市也隨著人口的增加與交通動線的佈建逐漸擴張。戰後國民政府遷臺，臺北市升格為直轄市，隨著經濟發展城市快速擴張，西區已達飽和；1980年代開始陸續完成信義計畫區開發、鐵路地下化、臺北市政府東移等政策，城市重心逐漸轉向東區。



1683~1820
福建移民渡海來臺
Immigrant from
Fujian province



1821~1874
漢墾移民增加
Migration increases



1875~1894
設臺北府城
Taipei City
established



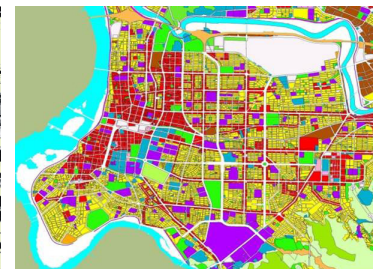
1900~1905
拆除臺北城牆及
鐵路改善
Taipei City Wall
Demolished and
Railways
Improvement



1921~1945
臺北近代都市基礎
設施逐步改善
Railway and
Infrastructure
improved city
planning



1949~1974
臺北都市及居住
人口持續擴張
City boundary
expanded



1974~2014
鐵路地下化，都市中心東移
Railway relocated underground
and the city center shifted to the
east

West Region : The Origin of Taipei City

According to the earliest written literature, aboriginal people had settled along Tamsui River at middle of 17th century. At the end of 17th century, Fujian migration landed on Taiwan from China. They cultivated along the Tamsui River and settled in Manga area in forming the first recorded settlement in Taipei. By the 19th century, more immigrants arrived and the need for commercial trading rose, they shifted northward and created the Dadaocheng settlement. Around the end of the 19 century, the Q'ing Dynasty built the city boundary of Taipei between Manga and Dadaocheng and established the administrative prefecture of Taipei. The origin of urban development was formed and named "the Three City Blocks".

During the Japanese-governed Era, urban planning was drafted and thus became the foundation of a modern metropolis with infrastructure. The demolition of the city walls of Taipei lead to the expansion of Taipei with the increase of population and traffic circulation. Following the end of WWII, the KMT government relocated to Taipei and elevated Taipei as the special municipality. As economy developed and the city rapidly expanded, city center started to move eastward in the 1980s. The municipal government relocated in the east region, railway went underground, even commercial activities shifted eastward.

臺北車站及周邊地區變遷

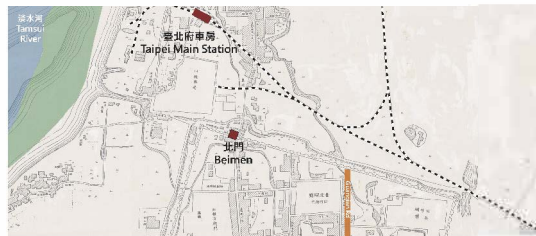
清末臺灣巡撫劉銘傳建造鐵路，設臺北「火車房」（即火車站，由站房及碼頭構成）（臺北火車站前身）及「臺北機器局」於大稻埕南端。日治時期鐵道改線，臺北火車站（昔稱「臺北駅」）遷移至館前路軸線端點位置，原清代機器局位置則設置鐵道部、員工宿舍、臺北工場等相關設施。

國民政府遷臺後，隨著城市發展、人口增多，公路運量隨之日增，使臺北車站周邊成為臺北最重要的交通轉運中地。鐵路地下化過程中，臺北火車站遷移至現今位置，並隨著捷運系統發展，逐步建構出地上層與地下層的交通匯流空間，既有鐵道部及周邊相關設施陸續停用，部分空間釋放後成為商業用地，其餘遺留下的設施則成為了見證臺北鐵道變遷的重要文化資產。

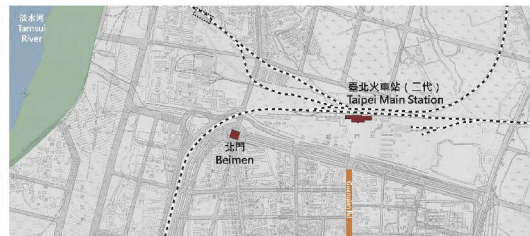
Changes around Taipei Main Station

At the end of Q'ing Dynasty, Governor Liu Mingchuan built Taipei Depot, the predecessor of Taipei Main Station, and Taipei Machine Bureau was set in southern Dadaocheng. During the Japanese-governed Era, the railway was rerouted. Taipei Main Station was relocated to the end point which aligned with the Taiwan Museum. The location of Taipei Machinery Bureau was replaced by Railway Ministry, staff dormitory, Taipei Railway Workshop and other relevant facilities.

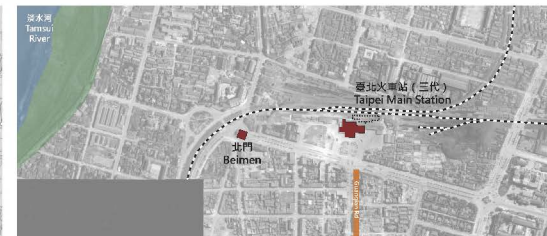
Long distance highway coach services were set up and transformed this area as a most vital transit hub in Taipei. As the railways went underground in 1994, Taipei Main Station relocated to the current location, and the metro system gradually developed into the convergence of upper and lower levels. Since old serving facilities were gradually abandoned, part of these lands were released for commercial use, whereas the abandoned relics have become important cultural assets of Taipei City



1895 清末鐵道路線及「臺北府車房」
Railway and the 1st Taipei Main Station



1907 拆臺北城牆開三線道、第二代臺北火車
Demolished Taipei City Walls and Taipei
Main Station 2.0



1945 第三代臺北火車站
Taipei Main Station 3.0

臺北車站周邊地區百年來一直扮演著臺北最重要的交通轉運樞紐，也是人潮往來最密集的地方，然而長期以來「以車為本」的交通規劃概念，加上周邊重大公共工程的持續擾動，使得人行環境品質，在動線的順暢性、可及性、舒適性、可辨識性等各方面都未能盡如人意。

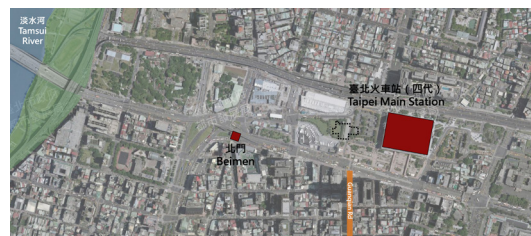
2016年起，臺北市政府陸續拆除忠孝橋引道、闢建北門廣場、行旅廣場等工程，逐步打造臺北車站周邊的人行活動空間。本計畫更進一步地連結廿一世紀國際城市治理趨勢，提出整體發展規劃構想，打造以人為本、以環境為本的都市空間，使本區域能夠由臺北市的「西區門戶」躍升為國際級的「首都國門」。

Over a century, the area surrounding Taipei Main Station has always played a vital role as the transit hub, as well as the most densely place in population. However, motor vehicles had always been the first priority of urban planning, and endless public construction works sacrificed the pedestrians' rights. The accessibility, amenity and identifiability of traffic circulation deemed unsatisfactory.

In order to provide activity space to the public around the Main Station, the municipal government has conducted major construction works since 2016, such as the demolition of Zhongxiao Bridge's ramp, construction of North Gate Plaza, and Taipei Travel Plaza. These projects further interlink the place by offering the masterplan of West Gateway. We seek to create an urban space which is human-oriented and eco-friendly so that the place may become a world class national gateway.



1994 鐵路地下化、第四代臺北火車站
Underground Railway and Taipei Main
Station 4.0



2015 機場捷運施工
The Construction of Taoyuan Metro



2017 北門重現、交六廣場闢建
The Construction of North Gate Plaza and
T6 Public Space

TAIPEI OASIS, NEW VISION FOR WEST GATEWAY



臺北綠洲 · 西區心願景 >> 臺北綠洲 · 西區心願景 Taipei Oasis, New Vision for West Gateway

西區門戶計畫發展願景

以「國家門戶」為高度的規劃目標，以整體的都市規劃設計，再現交通、文化、歷史、產業多元面貌的門戶意象。

創造國家門戶意象

重現臺北歷史地景風貌

促進產業升級與轉型

整備都市景觀與環境

智慧車站

行旅廣場 &
交六候車亭

三井倉庫

C1/D1機場捷運
聯合開發(臺北雙子星)

機場捷運聯合開發(臺北雙子星)其效益為提升國際形象，塑造國家首都門戶意象，提供連結國際機場與臺北市中心區快速、準點、安全的捷運交通，提昇城市競爭力、繁榮地區發展。

北門周邊光環境

市議會舊址設定地上權

市議會舊址於2016年完成拆除及內部文物與外觀構件保存作業，並完成基地簡易綠美化，未來將透過「設定地上權」方式辦理開發，期引進民間開發創意與動能，結合都市計畫促進地區經濟發展，提升公有土地開發效益。

北門郵局公辦都更

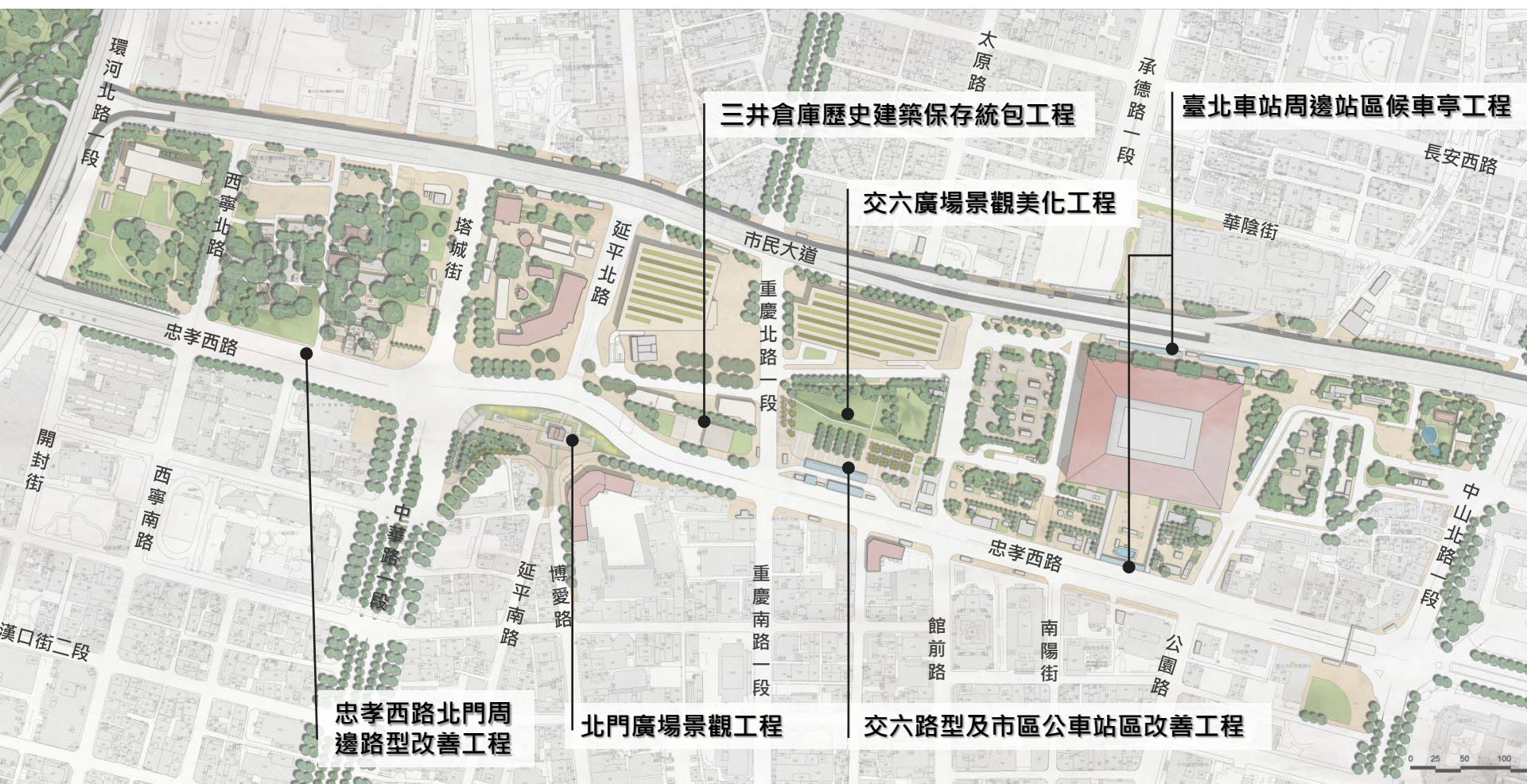
臺北郵局未來將進行車寄復舊及古蹟修復再利用，轉型為國家郵政通訊博物館，後方基地將推動「國家創新創意中心」，作為新創人才培育與實驗中心及創意能量加速基地。

北門街招

北門廣場

忠孝橋引道拆除
及路型調整

西區門戶計畫-第一階段成果示意圖



西區門戶計畫-第一階段成果



西區門戶計畫第二階段-優化周邊人行系統串聯規劃

歷史軸線形塑

人本環境提升

人本環境串聯

行動方案六：
C1D1聯開基地串連後站商圈

後站商圈

臺北車站

行動方案四：
忠孝東路公車站台拆除

善導寺站

行動方案五：
延平南路行人空間改善

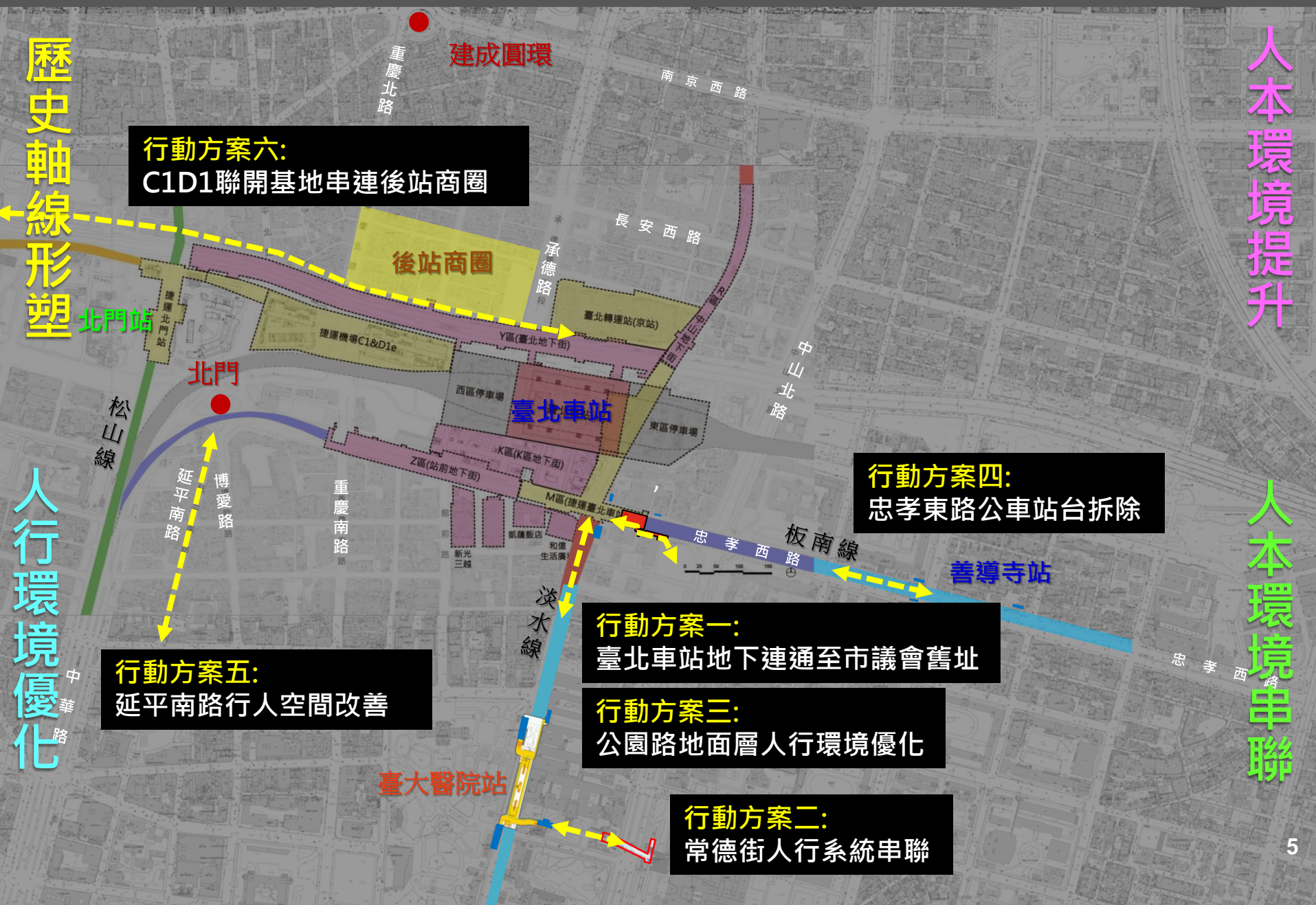
行動方案一：
臺北車站地下連通至市議會舊址

行動方案三：
公園路地面層人行環境優化

行動方案二：
常德街人行系統串聯

臺大醫院站

人行環境優化



延平南路歷史沿革

撫臺衙門(清代)-撫臺街與大和町(日治)-延平南路(戰後)

- 延平南路(現今之北門-中山堂段)即為清代撫臺衙門所在位置，延平南路於清代並未開闢。日治時期日人將撫臺衙門拆除之後，該地區週邊之街區即被稱之為「撫臺街」(日人所指的「街」並非指單一道路，而是指一個街區)，於街道開闢完成後，整體街區逐步發展成為日人的商業區，當時稱為「大和町」。
- 撫臺街包括今武昌街、博愛路、中華路與北門之間範圍；大和町包括今日中山堂以北、延平南路兩側(博愛路兩側屬於京町)，兩者區域劃分略有不同。



▼ 1945 ▲

post Japan



Development of Yanping Rd. and Public Hall in relationship to Beimen and Nanmen



▼ 1958 ▲

Kuomintang

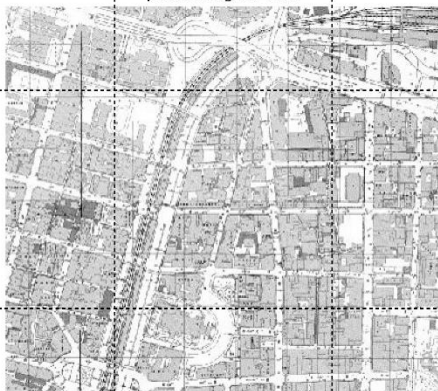


No transformations to the urban fabric but substitution of buildings

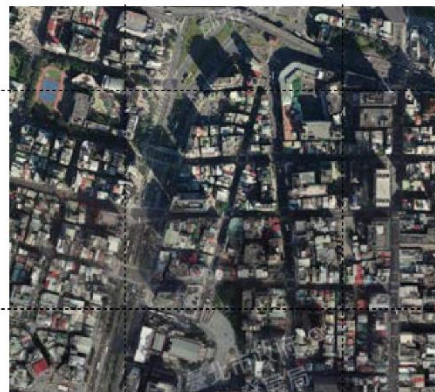


▼ 1980 - 1975 ▲

post Chiang Kai-shek

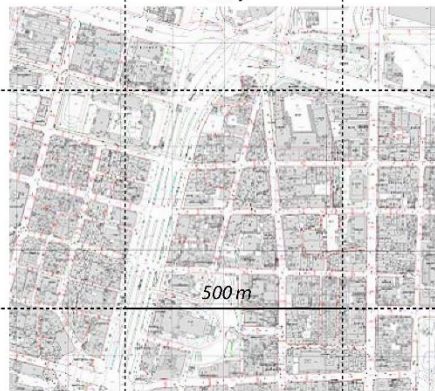


No transformations to the urban fabric but introduction of vertical buildings



▼ 2015 ▲

today



Restructuring of infrastructure systems and intensification of buildings

延平南路行人空間改善 | 改善前街道環境

中山堂→北門



北門→中山堂



設計基地現況與歷史及近期活動

儘管城市不斷發展與活動，延平南路並沒有展現出城市發展脈絡也無法形成人行空間軸線

延平南路行人空間改善 | 改善前街道環境課題

不舒適的
人行空間



缺少街道
休憩空間



缺乏植栽



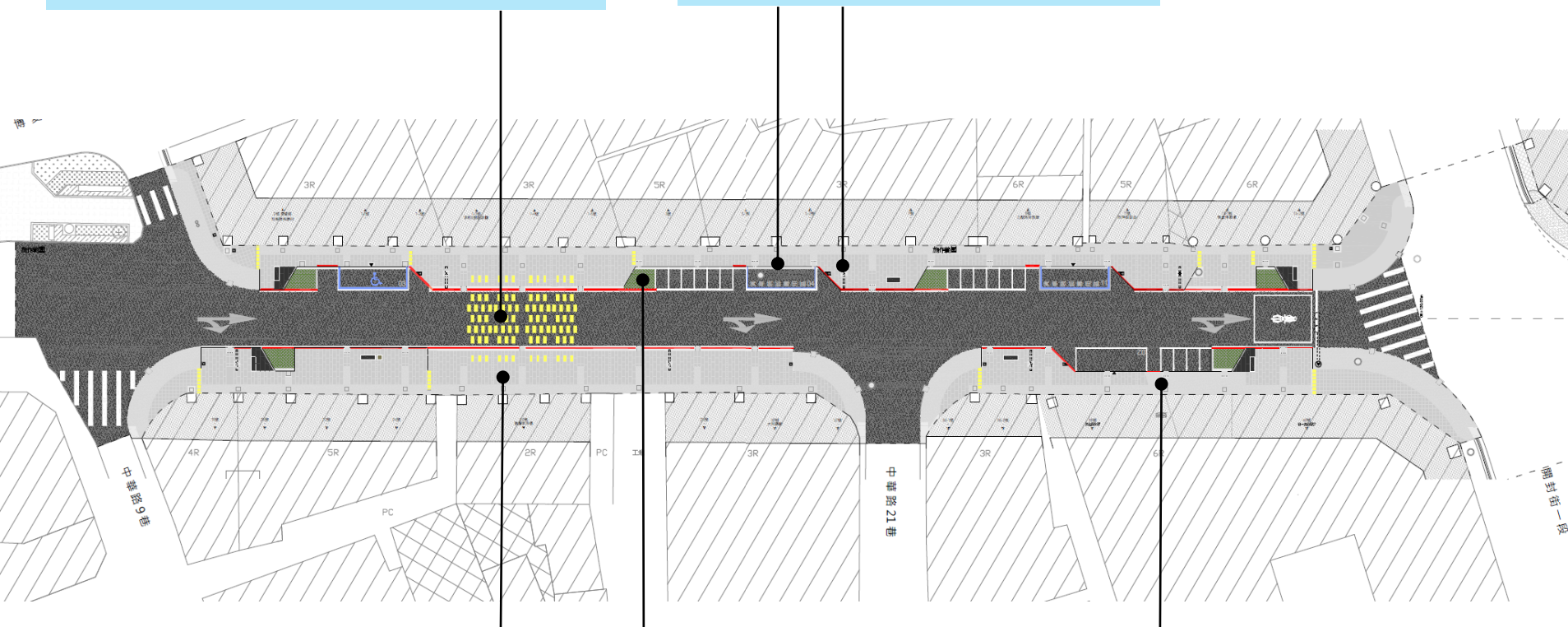
不舒適的
街道穿越體驗



延平南路行人空間改善 | 街道平面配置設計

改善車行道路鋪面，連結人行與車行空間，作為交通控制的策略之一

導入智慧路燈及智慧停車柱等設施，作為本市智慧城市示範性街區之一。

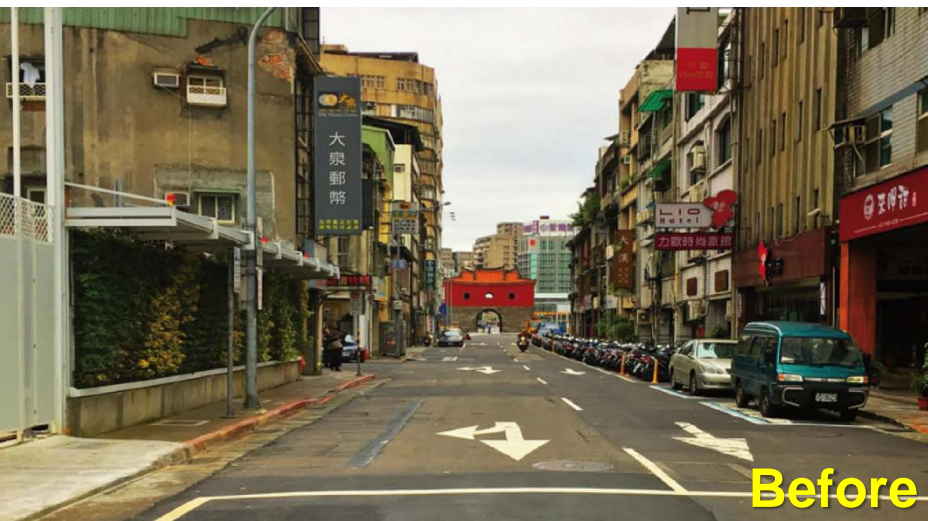


策略性拓寬人行空間，入口處及歷史建物處加寬至3.5M

結合植栽設計與排水系統設置雨水花園

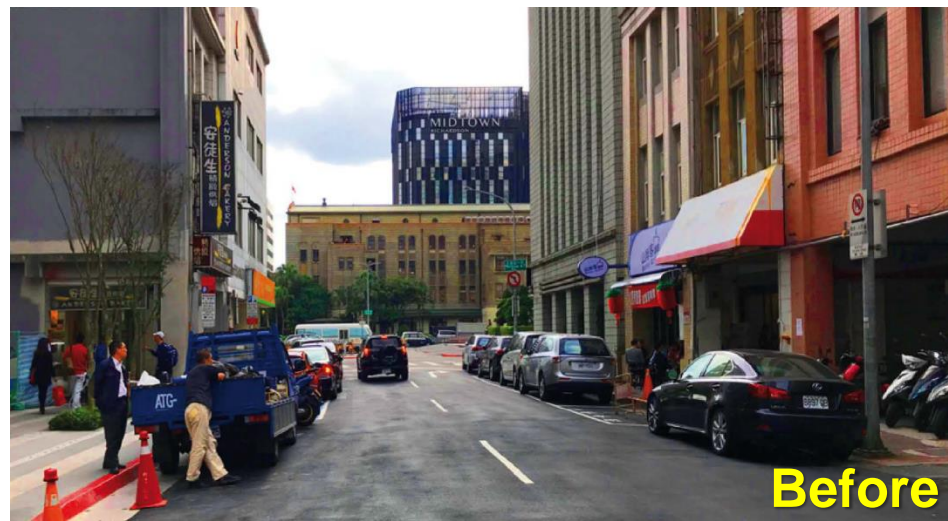
創造2側人行空間，寬度1.5M以上

延平南路行人空間改善 | 街道設計模擬



Before

往北門視角



Before

往中山堂視角



After



After