



社會變遷下臺北機廠的新角色定位

王宇菡¹

摘 要

《文資法》於 1982 年制定，主要效法日本《文化財保護法》，但內容上過於片段，容易狹隘化，而未及百年的工業遺產也缺乏法定地位保護。由於人類長期以農業文化為主的觀念，忽略了近現代遺產的保護，致使工業遺產保護在城市化拓張下更顯危急。有正式法律保護的工業遺產，僅占少數，大多數國家才剛開始工業遺產的普查與規劃，開發中的城市，甚至未納入保護範疇，更遑論對整體的規劃與利用。

歷史是一種推展式的進程，保護所有人類的活動遺構，應是連續的帶狀，工業遺產是「為了明日，而今天保存」。目前《世界遺產名錄》已有史前產業遺址和工業遺址列名。工業文化是多元文化的呈現，包含當代的經濟發展、產業狀況、勞動文化、建築審美、科技技術、企業福利、移民村…資訊，皆是當地文化與社群共同記憶。國外工業遺產轉型並帶動地方創意產業的案例已成功行之多年，如何在後資訊社會有效的利用在地資源，以最低開發與環保為訴求，達到地方文化永續經營的目標。

關鍵詞：臺北機廠、產業遺址、工業遺產。

¹ 國立台北藝術大學建築與古蹟保存研究所研究生



2010

文化創意產業永續與前瞻研討會

文化、創意與在地產業：跨域、互依與整合



The new role of Taipei Railway workshop on Social change

Abstract

〈The Cultural Heritage Protection Law〉Formulated in 1982, Mainly Imitated〈Cultural Property Protection Law〉but too fragment, easy narrow, let industrial heritage lacked statutory position to protection. Because agrarian civilization was prime develop of humanity history, so we neglected modern heritage, that cause industry heritage protection become more critical under the urbanization develops. Only a few Industrial heritage be protection by law, Most countries just start to plan. In development city, even not starts the movement to protect, how to talk about plan and use!

History is one kind of advancement process, protects all humanity activity should be continual. The concept of Industry heritage protection is “Preservation today for tomorrow”. Nowadays 《World heritage directory》 had prehistoric industry ruins be list. Industry culture is multicultural present, contains contemporary economic development, the industrial condition, work culture, the building esthetic , technical and science, enterprise welfare, immigrant village...was the “group memory”of local people. That foreign country has do many years about succeed turn industry heritage become local creativity industrial, how to sustainable use the local resources, by low exploitation was important.

KEYWORDS :TAIPEI RAILWAY WORKSHOP , INDUSTRIAL HERITAGE , SIO-SITE , NATIONAL RAILWAY MUSEUM.



壹、前言

臺灣的文化資產保存過於重視年歲和正統價值，而忽略其他具同價值甚而具更高附加價值的產業遺址或廠房。工業或(產業遺址)的保存問題，是近年來在都市土地開發、重大建設與房產壓力下逐漸揚起的「顯學」，有更多複雜性的文化背景、技術問題與時間急迫性於其中。良好的再利用模式往往能帶動當地經濟與觀光收益，但必需克服工業遺產的高度複雜性，才能使「文化創意」實行。

首先以文獻研究對相關「圖書資料」、「技術資料」、「公文檔案」、「營建圖說」、「電子資料」、「其他文獻」、「影像資料」等全面性徵集、比對與了解，有助於作為後續個案分析的基石與厚實度。並以國際文獻回顧並探討工業遺址(產業性文化資產)的定義範圍及內容。選取數個個案作為研究分析的他山之石，並分析都市變遷下衍生的各種問題，作為後續尋求改善與解決之道。特別是在寸土寸的城市都心地帶，如何做到地方保存與國家發展兼顧的面向。然後以描述性與經驗歸納出總結與建議。藉以統整資料，並引國外行之多年的經驗作為他山之石，作為目前可參考的借鏡與手法來探討。本文即是試圖在工業文化保存與城市發展間尋求雙軌並行的平衡模式，特別是在都市計畫或經濟發展致使某些文化性資產有立即性危險者。

貳、工業遺產(Industrial heritage)在國際憲章上的發展與保存趨勢

文化資產的保護歷程是長時間推進的結果，從相關憲章的發表關係，可以看出國際上整體的趨勢與進程，從有形的建築類資產到無形的技藝甚至抽象無形疆域；單棟建物到街廓、城區間的點-線-面進程；傳統農業文化到產業、工業等多元面向。



表1. 國際憲章的發表內容

頒布時間	國際憲章	肇因 / 內容
1931年	《關於歷史性紀念物修復的雅典憲章》	作為第一份國際憲章的濫觴，內容著重在歷史性紀念物的修復、遺跡保存。
1962年	聯合國教科文組織於巴黎通過《關於保護景觀和遺址的風貌與特性的建議》	是在現代科技文明快速擴張下對環境與舊有遺址所產生的制衡條例。
1964年	《威尼斯憲章》	在雅典憲章的基礎上，發展並衍生關於古蹟及遺址保護之修復規範與細則。
1968年	《關於保護受公共或私人工程危害的文化財產建議》	是在都市工業化及城市化擴充下產生的對策措施。
1972年	《保護世界文化和自然遺產公約》	注意到文化及自然遺產逐漸受到環境變遷的威脅。
1976年	《關於歷史地區的保護及當代作用的建設》	考慮到歷史區域必須要能與現代社會生活相結合，所以有著重在都市政策開發及土地經濟建設上。
1977年	《馬丘比丘憲章》	開始有區域國家型憲章的產生，跳脫國際性雅典憲章，陳述出適合己身地域性的規範。
1987年	《華盛頓憲章》	關於現代城市中對於歷史性城鎮與城區的保護的原則。
1989年	《保護傳統文化和民俗的建議》。	開始著重非物質文化遺產的保護。
1988年	澳大利亞《布拉憲章》	企圖替文物建築找尋“改造再利用”的模式，在工業遺址的項目上並加以推廣。
1994年	《奈良真實性文件》	重申威尼斯憲章中對於真實性的原則，並著重文化與遺產的多樣性。
1996年	《新都市主義憲章》	在城市遺產保護和開發間尋求平衡點。
1999年	《關於鄉土建築遺產的憲章》	全球化效應下喚起在地化保存的呼應。
	《國際文化旅遊憲章》	經濟發展下對於重要古蹟旅遊與觀光的管理原則及指南。
2000年	《北京共識》	中國對於歷史文化遺產保護在現代城市中的重要性。
2001年	《世界文化多樣性宣言》	同意文化多樣性並建立在人類整體共同發展的基礎上。
2003年	《保護非物質文化遺產公約》	聯合國教科文組織認為保護非物質文化遺產公約是人類必須共同關心的事務。
*2003年	《下塔吉爾憲章》	關於工業遺址的重要憲章與呼應，對於這些見證人類過去重要變革的證據，並須研究並保護它們以取得的共識。
2005年	《保護具有歷史意義的城市景觀宣言》	聯合國教科文組織再次重申當代建築對於世界遺產以及週邊環境所造成的景觀性破壞，這也越來越受到決策者、城市規劃者、開發商、建築師、甚至是民眾的關注。
	國際古蹟理事會《西安宣言》	重申對於古蹟遺址及周邊環境，在不斷變遷下的城鎮及自然景觀保護。
2006年	《紹興宣言》	關於文化遺產管理與旅遊經營上，許多的管理性原則。
2007年	《城市文化北京宣言》	回顧文化在城市發展中的指標性角色，在全球化、城市化繁榮的同時，重新評估並反思城市文化與發展的關係。

資料來源：聯合國教科文組織世界遺產中心編，國際文化遺產保護文件選編，民96北京：文物出版社。



其中 2003 年 (TICCIH) 在莫斯科大會上通過《關於工業遺產的下塔吉爾憲章》是目前對於工業遺址最正式定義的一份國際憲章，認為具有跨時代重大意義的工業革命及其衍生性產物，必須受到人類普遍的重視與共同價值的建立。內容包括那些為工業活動直接建造或延伸所產生的各種有形或無形資產，在尊重《威尼斯憲章》的真實性的大原則下，加以保護、修復並盡可能有效再利用，以達到經濟效應與財源的獨立。

產業文化資產(industrial heritage)的意義定位與案例剖析

產業文化資產(Industrial Heritage)是晚於文化資產的發展概念，即合併產業與文化資產定義概念的名詞。(John Julius Norwich 1983)英國以時間為界將產業遺址區分為：工業革命前、工業革命之後與二次工業革命以後；(黃世輝 2004)而日本則以技術創造的角度劃分生活、產業與社會。雖然英國與日本皆視工業革命為重要里程碑而各自劃為三大類，但從國際公約上可以明確訂出產業文化資產的廣泛意涵與時間軸。

UNESCO 將產業遺產選為世界遺產²的三大領域之一，並說明：

「…產業資產的範圍極廣，不僅是硬體的工廠或作坊，還包括公司城鎮、運河、古水道、鐵道、橋梁、無形的技術、企業制度與福利…等。…內容包括工業革命以前、以後的第二次產業革命、任何與人類行為相關之產業及其延伸文化意涵皆屬之。」

下塔吉爾所頒布的憲章中對於工業遺產的定義為：

「工業遺產是指工業文明的遺存，它們具有歷史的、科技的、社會的、建築的或科學的價值。這些遺存包括建築、機械、車間、工廠、選礦和冶煉的礦場和礦區、貨棧倉庫，能源生產、輸送和利用的場所，運輸及基礎設施，以及與工業相關的社會活動場所，如住宅、宗教和教育設施等。」

從上可以得出所有因應工業活動(革命)，所產生有形或無形的產物。除了硬體的建物廠房、還有軟體層面的制度規範、甚至是勞動文化、階級社群或移民祭祀中心等…皆可屬之。

參、臺北機廠產的發展過程與現況及未來

交通是連結城市的重要運輸命脈，臺灣的鐵路建設始於清末劉銘傳治台時期³，但當時以國防為訴求，直到 1895 年日本基於殖民經濟開發所需，才於島上展開大規模的

² 分別是地球資產、文化資產及產業資產。

³ 劉銘傳台北段鐵路:1887 年 6 月至 1891 年 10 月；邵友濂接續的台北到新竹路段於 1893 年 11 月竣工。



現代化基礎建設。

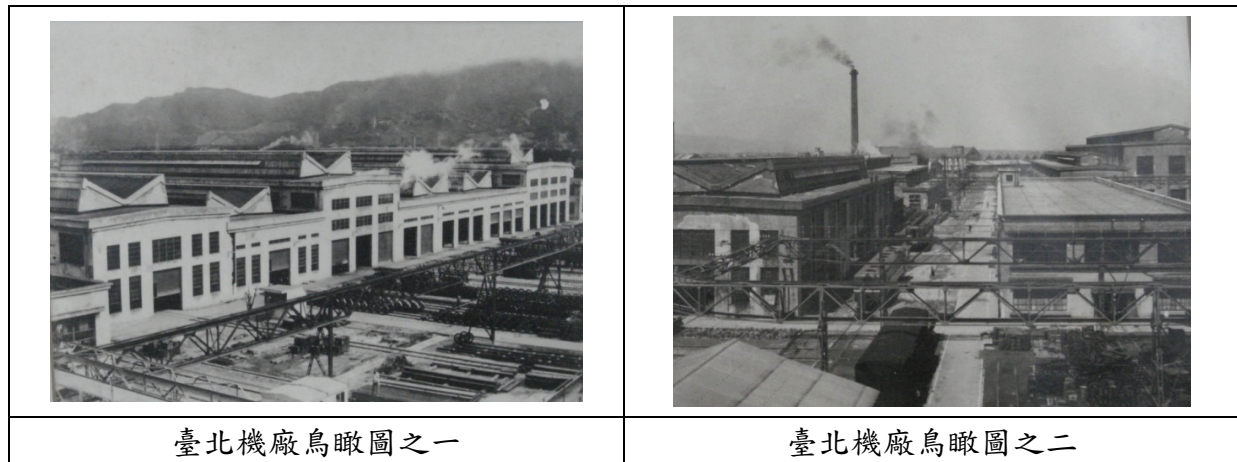


圖1. 照片出處：臺灣鐵路管理局臺北機廠 / 作者自攝

一、臺北機廠的建廠沿革

臺北機廠一帶的土地在清代是大加蚋堡中一處的聚落農墾地，與日治時期縱貫線途經的興雅庄農田。田中一二在《臺北市史》⁴中提及過去臺北市南方近郊一帶、艋舺市區西南側、北方一帶以及東方地區，皆是依賴瑠公圳灌溉系統維生的農村土地。然而地利之便與良好的相對位置，促使這一帶區域於今日成為都市中最昂貴的精華地段。臺灣鐵路在日治時期因應島內殖民開拓目的而大興土木，卻也面臨經費拮据，而鐵路運輸近乎緊繃負荷的處境。在用地不堪負荷及鐵路運輸擴大的需求下，1931 年開始有動工興建新臺北鐵道部工場的構想與動作，1935 年臺北工廠正式落成並將原本位於舊北門臺北鐵道部的工場搬移至此，據稱是當時東洋最大的鐵路機廠，設計者為速水和彥⁵。

而遷移至新址的臺北工場更名臺北機廠，成為臺灣島內最大的火車維修廠並延用至今。當時位於華山與松山火車站間的臺北機廠土地，是鄰近市中心的大片農地。故而在未來被開發為大規模的建築用地，於今此地也隨著城市擴張與發展而身價水漲船高。

二、臺北機廠的價值

- 北臨市民大道，京華城對面；南臨東西向快速道路高架道，與松山菸廠相隔。
- 土地面積：基地面積約十八公頃左右
- 全廠用地：188,19m² / 建築佔地34,079m²
- 土地權屬：轉為財政部所有，現管理者為交通部台灣鐵路管理局。
- 分四工區(其下又細分為廠)—柴電工廠、修製工廠、電力工區、車輛工區。

⁴ 臺灣通信社 1931 年（昭和六年初版）。1998 年李朝熙（譯）臺北：臺北市文獻委員會。

⁵ 當時的鐵道部技師



圖2. 出處：Google衛星航照圖

- (一) 當代建築型式與審美—1935年落成現代主義風格的市定古蹟澡堂。
- (二) 時代創舉意義—落成時據稱為東洋最大的鐵路機廠，設計者為速水和彥，當時造價高達475 萬日圓，前後費時四年，佔地更高達188,119平方公尺（56849.56坪）⁶。
- (三) 獨特性與高度價值—臺北機廠是全臺灣唯一可以把火車頭吊在半空中的機廠，除了需要極大的廠房建築外，也證實當時已具備的技術水平。
- (四) 技術史價值⁷—機廠老師傅們保養維護的技術。且戰備當時培養的速成班台籍技工為臺灣光復後鐵路能繼續營運下去的最大功臣。
- (五) 全島之冠的機廠—北機是島內規模最大與歷史最悠久的的鐵路局專賣維修機廠，廠內的專屬職員、職工人數、機器設備套數亦最多。也是負責全台疑難雜的主維修站與中心。
- (六) 時代紀錄見證—北機曾經是知名影星拍攝「提神飲料」廣告的背景場地。
- (七) 附加價值—除了硬體建築設備外，歷史文物與地圖、圖像等資料更是豐富的資產，目前所知至少有77小類及千餘張舊地圖。
- (八) 過去不同族群與產業工廠都曾環繞鐵路線所聚集發展。
- (九) 台北僅存的地面鐵道與貨車。調度火車的鐵路線設置(側線軌道)。
- (十) 縱貫線產業鏈結帶證據。

⁶ 引 2002 年 4 月《鐵路局台北機廠古蹟保存及再利用整體規劃》中的調查資料。

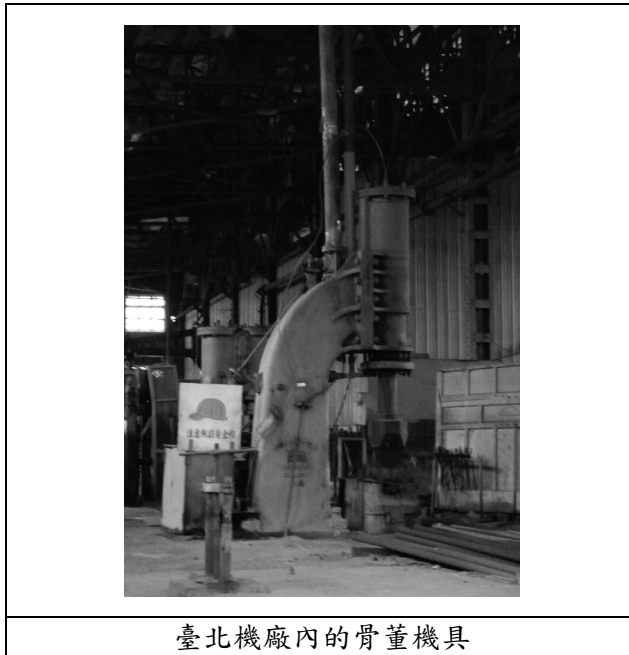
⁷ 參照《臺灣鐵道產業技術人員養成培育脈絡之研究》一文。



2010

文化創意產業永續與前瞻研討會

文化、創意與在地產業：跨域、互依與整合



臺北機廠內的骨董機具

圖3. 照片出處：臺灣鐵路管理局臺北機廠 / 作者自攝

三、工業遺產保存複雜矛盾性

工業遺產保存上的複雜性，除了它所包含經濟發展、產業狀況、勞動文化、建築審美、科技技術、企業福利、移民村等...包羅的文化蘊涵外，也和工廠生產設備及技術的快速淘選、產業替換息息相關。過往的勞力型產業要轉化成今日帶有城市休憩功能的空間；從技術淘選及生產淘汰上轉化為技術修復與設備保存；過去環境汙染的負面印象轉化為城市綠化生態的地標；經濟學上獲利轉化為生態學上的永續經營；有形商品的內部經濟到體驗經濟的外部經濟；地方居民抗爭到地方參與；社會問題到創造就業機會；生產型功能建築到應需求量身改造；從特有產物成為人民共有資源；從全球化規模經濟轉化為在地化地域特色。這些都是影響工業遺產保存上的雙面性。

而在台灣的產業遺產，則遭受到全球化結構變遷，致使傳統型產業外移的窘境。由於過去專有產業多為國家所擁有或壟斷，當上層財務負擔漸重，缺乏法定地位的工業遺產便會造受到廢棄、變賣或拆除等因應地價的不一行動。當珍貴的文化資產消失，會造成城市中產業喪失歷史脈絡的文化斷層結果。

四、都市空間結構變遷下面臨的衝擊與調適原則

(一) 交通動力

運輸方式的改變，大抵受到中央政府經營政策的影響。光復過後，國民政府的接收重心以穩定社會為前提，尚無暇顧及建設。1951年開始美援時代，在國際觀光需求下，鐵道開始以觀光經營方式轉型，70年代的社會經濟結構開始轉變，先有1976年台中港的完工，接續1978年中山高速公路完工，公路運輸的日益發達致使鐵路



運輸的功能逐漸被取代，造成鐵路營收銳減而負債逐年增加。爾後雖然有西部鐵路的電氣化，但運能不足仍被公路運輸取代，促始許多廢線動作的開始，如淡水線(1988)年、集集支線(1989)。近年來更因都市運輸方式改變，被高速運輸的捷運及高鐵取代。

(二) 土地發展

在地權和地上物的使用價值關係上，當地價高於地上物時，會面臨土地使用變更與房地產開發等壓力，讓地上物受到被拆除的處境；反之，地價小於地上物的價值時，土地及地上物可能遭到棄置。而工業(產業)用地，最初宥於成本考量皆設點於城市周遭，隨著城市擴張漸被劃入都會區中，造成城市內土地產生級差的現象，間接也造成土地使用上必須的變更。然而巨大的經濟利益與高的容積率都將對當地現有工業遺產的保護與再利用造成巨大的困難。當台鐵的負債在1997年達到556億時⁸，便積極計畫以資產變賣或土地開發的方式來紓解燃眉之急，項目當然包括臺北機廠近二十萬平方公尺的精華土地⁹。變賣土地或許是短期內得以紓困的方式，但以長期層面來說，當土地資產全數變賣後，已無資本。台鐵需要的是一個可以永續經營，確保營收的財務運作模式，而非短線操作的模式。

寇懷雲與陳捷在〈法國工業遺產保護實踐分析與借鑒〉一文中明確指出發展方向：

「大體來說，當土地完全沒價值的時候，建築物註定要變成廢墟，這樣工業遺產的保護只需要投入保護資源，難度相對還不高；但是當土地價值不菲的時候，如果要保護的話還需要考慮阻止原有的建築物拆掉蓋新大樓所喪失的期望利益。對於這個難題，法國的解題方法是“朝向發展的邏輯去思考”，認為工業遺產的資產與傳統的歷史文化資產不同，它的解決辦法必須與發展相結合。」

當城市化空間已飽和，如何在城市中再造城市，變成都市發展的必要性議題。於是產生了城市中地下空間的探討，地下空間是城市建設中的潛在資源。當都市土地使用飽和、容積率達底限，而舊有工業遺址卻佔據在重要都市心位置時，不失為我們作為開發用地或重大建設的解決之道。而舊有工業遺址也能在城市發展下接續其新使命與角色。

(三) 社會經濟

經濟型態受到產業結構調整的影響，光復後臺灣經濟大致是以農為主的取向，首要進行土地改革的制度，然後1950年代以市場為導向的自由性計劃開始，到1960年代開始全球化下產業革命的浪潮，臺灣雖在1970年代才開始面臨，但同樣也是高

⁸ 2009年負債總額更高達2906億元。

⁹ 其他：早期松山一帶的眷村宿舍地、中南部以及高雄機場的大面積土地。



2010

文化創意產業永續與前瞻研討會

文化、創意與在地產業：跨域、互依與整合



科技與服務產業逐漸取代傳統工業，造成傳統產業衰退、廠房倒閉的窘境。陸續開始「經濟建設計畫」、「十大建設」等，藉以穩定並創新局，開創了台灣經濟奇蹟的成就，1980年有發展技術密集型的高科技工業的動作¹⁰，也是「知識經濟的成長時代」，1990年代的資訊全球化時代開端，到21世紀的產業發展結構變遷，從工業化初步發展至成熟、也產生爾後後工業化與逆工業化的資訊時代，全球化規模經濟下「世界城市」紛紛崛起，當城市化飽和趨滿，必須思考城市發展的新局面。

過去我們在都市發展的口號下造成反許多不可挽回的破壞，如1980年代臺北鐵路的地下化工程，拆除舊臺北火車站、和沿途淡水等支線，於今看來是令人惋惜的。從過去宥於政治因素到今日宥於經濟開發，如何並存是我們今日的重要課題。

(四) 文化價值

無論是經濟上的發展或保存原則，都是以生活與環境水準的提升為前提，乃是以人為中心的發想與動作，切忌本末倒置。當城市發展水準越來越高，提升城市的生活品質成為必需，不一定是需要高度或強大的現代建設，才能作為象徵國家富強的唯一準則，從20世紀國家城市的競爭與開發到21世紀的時代反思¹¹，保留城市之中的脈絡作為佐證是必要的，如同我們保留傳統建築與廟宇做為過去臺灣傳統的精神象徵，工業遺址同樣也作為國家社會發展中不可缺少的重要一塊。

王博在《北京：一座失去建築哲學的城市》中闡述：

「任何新的東西都是在舊的機體中生長出來的，每一代人僅能選擇對城市結構最有影響的方面進行規劃和建設，而不是重新組織整個城市。只有用生長的思想改建舊城市，才能保持舊城市的生命韻律，使它在不破壞原有複雜關係的條件下不斷更新。」

產業遺產或工業遺產的保護，並非著重在單點獨特或超群性上。而是建立在人類歷史發展的證據與普世價值上。它記錄著我們生活的進程，也作為提供當代研究的資料後盾，應當受到人類共同意識的保護。

(五) 完整的真實性保存原則

工業遺產代表某一特定時期產業技術的見證，工業建築本身蘊含的資訊也是多元的，諸如時代發展背景、當代技術、普世審美、建築材料、社會福利、交通運輸、生產結構、勞工文化、當地文化特徵等，對於現在來說都是極佳的研究證據。而保留城市歷史與故事是國家族群認同與情感上的共識，使水泥叢林般的城市富有層次紋理，可以延續社會整體的脈絡，也是近年來申論極多的文化多樣性。它除了是過往工業化的證據，也是城市擴張與城市紋理的證據。

¹⁰ 如新竹科學園區的設立。

¹¹ 諸如2010年上海國家館中一支獨秀的英國館，是唯一思考人類、環境和時代發展三者關係的國家。

寇懷雲與陳捷於〈法國工業遺產保護實踐分析與借鑒〉一文中談及：

「歐洲城市發展的特色是它的歷史連貫性，每一個歷史朝代在城市裡都有代表的建築，形成了如地理沉積層般的結果，與那些以拆除舊建築、興建新建築為傳統的國家不同。在城市裡每個時代建築的連貫性是歐洲城市很重要的特色，也是很重要的概念。在歐洲有一個很重要的文化資產概念，就是思考要保存什麼和為什麼要保存。」

表2. 《下塔吉爾憲章》中保存與維護的原則

	保存上		維護上
1.綜合考量	工業遺產的保護計畫，應同國家的經濟政策、區域發展以及國土規劃共同考量，才可能有後續機器廠房、設備建物、工業景觀、地下基礎、附合文化體、無形制度與技術調查與保護的機會。	1.原址保留的整體脈絡	工業遺產保護有賴於功能完整性的保存，因此應盡可能地著眼於維護。如果機器或構件被移走，或組成遺址整體的輔助構件遭到破壞，其價值與真實性都會遭受嚴重破壞。
2.準則	重要的遺址，應完整保存，不允許任何干涉或危及建築物等實物的歷史完整性和真實性。適當的改造或再利用對工業建築保存來說也是一種適宜的方式，但是須要透過合宜的法規來控管、良好的技術來建議、適當的稅收來激勵與轉讓。	2.跨領域整體性知識	工業遺址的保護需要全面的知識，包括當時的建造目的和效用、各種曾有的生產工序等。隨著時間變化可能都改變，但所有過去的使用情況都應被檢測和評估。
		3.非必要不隨意搬遷	原址保護是優先考慮的方式。只有經濟和社會上有急迫需要時，才考慮拆除或者搬遷。
3.專業獨立機構專司負責	到中央和地方政府應強力支援那些因結構轉型而面臨威脅的工業社區，此類的變化會使工業遺產面臨潛在性的威脅，透過事先規劃，避免任何緊急行動的發生。為防止重要工業遺址因關閉導致重要構件的破壞，應建立快速的反應機制。必要時並由賦予法定決定權的專業或權威人士應，介入受威脅的工業遺址保護工作當中。政府應有獨立的專家級諮詢團體，對工業遺產保存與維護相關問題提供建議，所有重要的案例也必須徵詢他們的意見。	4.新功能使用以原形式保存為前提	為實現對工業遺址的保護，通常接受其所賦予的新使用功能，除非是具有極特殊或重要的歷史地位。新的功能應尊重原材料、生產流程及生產活動的原形式，盡可能與原使用功能協調，保留部分能彰顯原有功能之處。
		5.舊有建物再利用	改造再利用工業建築可避免能源浪費並有助於持續發展。工業遺產對於衰退地區的經濟復興具有重要作用，能夠穩定社區居民對於就業崗位急劇減少的情況時的心理安定。
		6.可逆性與真實性原則	保持最小限度的改造干預並維持可逆性，任何不可避免的更動都應完整記錄並檔。保持古老工藝的生產特色，是遺址完整性的重要組成內容。
4.地方居民與民間的參與	在保存、維護地區工業遺產方面，盡可能讓當地社區參與其中並共同協商。	7.整體性與預防破壞	重建或修復回先前的狀態是一種特殊的改變。只有以保持遺址的整體性或防止破壞，這種改變才適當。
		8.傳承教育	許多陳舊或廢棄的生產線裡隱藏著人類的技能，這些技能是極重要、不可且無可替代的資源。應當謹慎地記錄並傳予後代。
		9.詳盡記錄	對於文獻記錄、公司檔案、建築設計資料及生產品等的保護。

資料來源：下塔吉爾憲章。俄國。



2010

文化創意產業永續與前瞻研討會

文化、創意與在地產業：跨域、互依與整合



(六) 再利用上：恢復原場所並再現

藉由再利用減少新建物的投入資源，來節省建築與社會成本，是符合經濟前提下，最小支出換取最大投資效果的改造行為。在很大程度上，要拆除舊產業廠房所需花的費用往往是筆鉅資，再利用是符合經濟、時間、人力成本上的最大呼應。

肆、目前國外鐵道相關保存計畫與作法

現今鐵道保存略分三大模式—傳統型、現地保存型、保存鐵路附屬型¹²。

鐵道建設對於臺灣過去文化上貢獻良多，而身為臺灣鐵道維修中心與技術後站的臺北機廠對於鐵路網絡的構成與暢通富有極重要的地位。以下以案例來分析臺北機廠可能適宜保存與利用的模式。

案例一.英國約克鐵道博物館(National Railway Museum York，1975 年開業)



圖4. 英國約克博物館靜態展示http://en.wikipedia.org/wiki/National_Railway_Museum

約克是現今最大規模的鐵道博物館，也是提及現地保存最佳的典範，博物館本身即是利用原有之機車庫與修理工廠改建而成，並以扇形車庫作為車輛靜態展示的平臺。也因現地保存的模式，博物館與國家鐵路公司的鐵道相連，方便館內車輛作為動態行駛、展示移動或維修使用。

「現地保存」一詞，概念大致上源於考古學發掘之現地保存方式，是 70 年代後伴隨新型態博物館產生的方式。藉由保留整體來呈現產業發展的歷史或全貌，即是保留物

¹² 蔡旺洲《臺灣鐵路保存的博物館化—鐵路展示的探討》中的分類方式為立基。傳統型類似博物館過去的凍結式保存方式、現地保存原於考古學的概念，其硬體多具有不可移動性在、保存附屬型類似露天生態博物館的模式，通常跨域且較大面積。

件與當地整體歷史文化的脈絡關係，而反應在建築成本上，舊有廠房再利用的方式除了較節省資源也是較環保的。

案例二.關於城市都心區的歷史建物保存與周邊土地再開發——日本汐留區(Sio-Site)

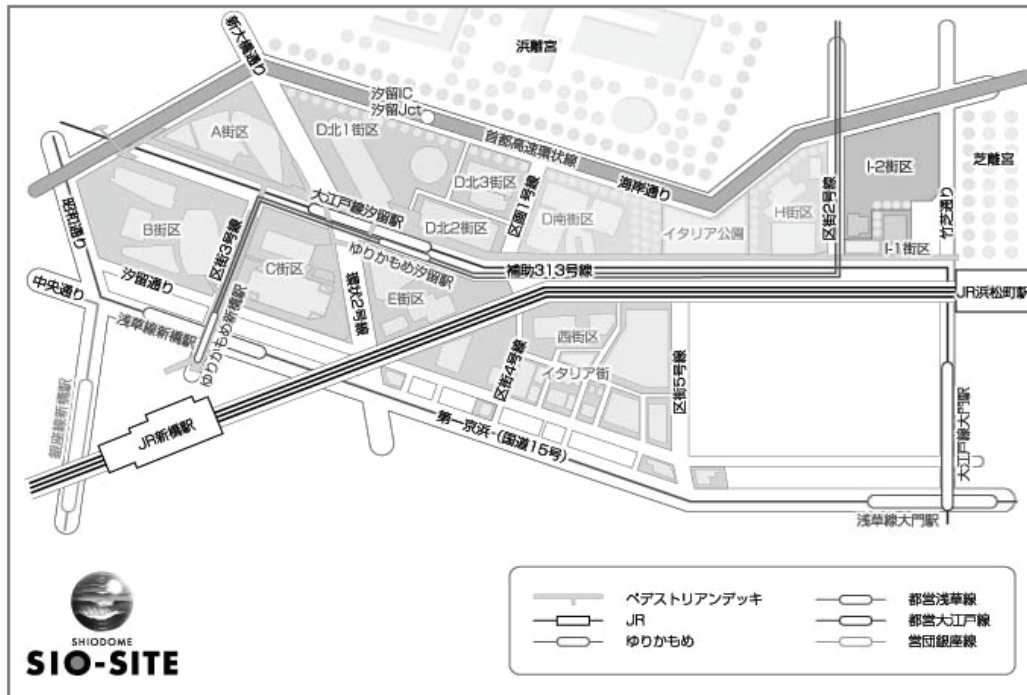


圖5. 汐留整體開發計畫—圖片出處：<http://www.sio-site.or.jp/>

汐留在過去是日本明治維新時期最早開通的鐵道路段「新橋—橫濱」的起站，在1960年代前都扮演鐵路貨運基地的角色，直到都市空間結構與型態的改變，1973年新的貨物轉運站因應需求設立後逐漸式微，1986年遭到廢站。爾後伴隨著城市化的擴張成為東京市的新都心。目前已經轉化為21世紀超高建築的展場，兼具有商業辦公、購物中心、生活住宅、創意藝術、與休閒娛樂等多功能的新據地。

• 「歷史記憶」的保存

1872年開業的舊新橋車站¹³建築雖然在關東大地震中遭到焚毀，但由於汐留賦予日本經濟、文化上極其重要之地位，於是根據考古證據與舊有資料於原址上依原貌重建，並展示過去鐵路相關資料，作為對日本鐵道發源地的緬懷。

• 整體規劃與轉型

當汐留區的土地在1987年被納入日本「國鐵清算事業團」後，旋即確立「高強度業務據點及都心型高型態住宅發展的構想」。區內的13層高樓由國外各個著名建築師負責，並由Jerde Partners¹⁴規劃完善的地下及高架人行系統，以解決區域內高密度與高容

¹³ 即「汐留站」，東京車站啟用後更名。

¹⁴ 美國捷得 Jerde partnership 國際建築事務所，在臺較知名作品如八德路四段的京華城。



積率空間對於人所可能產生的安全及舒適度考量。¹⁵

蘇昭旭在〈台灣鐵道的文化資產保存現狀與未來〉文中也提及：

「全球保存鐵道的趨勢，只賣感情，不賣速度；以創業初期原始蒸汽火車與懷舊客車行駛，修復沿線受損古蹟，增闢懷舊運行路線，甚至修復若干鐵道橋與路線，來吸引海內外遊客搭乘，並具有宣揚該國文化之效果。」

可惜的是，台鐵當局並不知道善用自己的優勢與特色作為區隔性經濟手段，而是在速度競爭下被捷運或高鐵所取代。

伍、結論及建議

旅遊業對於當地社區是並存經濟發展與破壞力的雙層面，以工業遺產作為旅遊規劃，必須有相當程度的計劃及目標，使其達到促進地方經濟的效果。

• 合宜的再利用規劃模式

表3. 目前工業遺產(產業類遺址、建構物及其周邊地段)再利用約分為三類

類型	案例
1.地區或社會大規模轉型意涵	德國魯爾工業區。
2.依附特定資源或生產運輸之類型	倫敦碼頭區、鹿特丹港區、蘇黎世工業區、上海蘇州河沿岸濱水區等整治改造案例。
3.具特殊歷史建築價值或建築學意涵	多見於以建築物保護改造和再利用的實施案例。

資料來源：王建國(民95)。後工業時代中國產業類歷史建築遺產保護性再利用。

實際上三者乃相輔相成，也就是空間尺度上的小規模推展至大。由於臺北機廠本身並非開採原料的產業，故其重心著重於工業廠房保存與再利用，這類的案子如英國沙特爾的紡紗廠¹⁶。然而在區位地段上，由於位屬都心的精華地段，若要保存必須面臨土地雙重使用與折衷的解決方式。美國的罐頭工廠(The can Company)與日本汐留地區，皆是都心中產業遺址轉化為綜合空間使用之成功模式，值得注意的是 Can company 改造大樓 1、2 層為停車空間，白天供給上班族與租賃戶使用；晚上則以不收費模式予購物中心購物者所使用，達到城市中最大限度的有效利用。

然而城市的發展不能只是追求高度的拆建率與容積率，而徹底抹去城市過往發展的

¹⁵ 何芳子、丁致成等人(民96)。日本都市再生密碼—都市更新的案例與制度。臺北:財團法人都市更新研究發展基金會。

¹⁶ 可參照謝統勝 2007〈英格蘭工業遺產再生經驗：沙特爾工業聚落〉《建築 Dialogue 雜誌》(115):54-61。



歷史脈絡。《威尼斯憲章》認為歷史環境的保護是重要的，不僅是單體，更意味著周遭環境的保護，也就是保留城市中能見證過往歷史的層次與紋理。北京在 2003 年及 2004 年分別被美國《新聞週刊》與《財富》雜誌評為世界前 12 大最具發展性城市之一，很大程度上是因為成功將過去軍國時期的產業遺址改造為當代國際藝術中心的發展願景¹⁷，冀望我們的城市也能成為以文化揚名的世界城市。

¹⁷ 798 藝術特區，2003 年即被美國《時代週刊》評為全球最有文化標誌性的 22 個城市藝術中心之一。



2010

文化創意產業永續與前瞻研討會

文化、創意與在地產業：跨域、互依與整合



陸、參考文獻

期刊

王博(民 98)。北京一座失去建築哲學的城市。城市環境設計，8。135-140。

王建國、戎俊強等人 (民 90)。關於產業類歷史地段及建築的保護和再利用。時代建築。

王建國、蔣楠等人 (民 95)。後工業時代中國產業類歷史建築遺產保護性再利用。建築學報。

王建國、蔣楠等人(民 96)。後工業景觀—當代有關產業遺址、場地改造和景觀再生的問題與策略。城市環境設計，5。

白新元 (民 99)。淺談老工業建築群的歷史價值與再利用。藝術與設計。

李利、李偉等人 (民 97)。工業之後的景觀再認識。現代農業科技，20。

邢懷濱、冉鴻燕、張德軍等人(民 96。)工業遺產的價值與保護初探。東北大學學報社會科學版，1。

余麗娜 (民 96)。工業遺跡與現代生活的交融。山西建築，26。

林崇熙 (民 94)。產業文化資產的消逝、形成與尷尬。科技博物，1。

邵龍、朱遜、趙曉龍等人 (民 99)。後工業文化景觀資源轉換研究。華中建築。

施國隆 (民 98)。國際共識下的工業遺產保護。文化資產保存學刊，10，5-12。

黃磊磊、曹宇娜等人 (民 99)。舊城工業遺產地段地下空間開發利用。天津建設科技，2。

潘百紅、吳健等人(民 98)。工業遺產不能忘卻的城市記憶。西城鎮建設。

蔡旺洲 (民 93)。台灣產業遺產：過去、現在與未來。歷史文物，133。

蔡龍保 (民 95)。日治初期臺灣的道路事業。國史館學術集刊，7: 98-129。

寇懷雲、陳捷(民 98)。法國工業遺產保護實踐分析與借鑒。北京規劃建設，6。

研討會論文

楊志剛(民 95)。遺產的新類型及保護新思維。海峽兩岸世界遺產規劃與管理機制研討會論文集，復旦大學文物與博物館學系。



齊藤進(民 99)。日本鐵道創業的遺蹟調查—舊新橋車站設施的挖掘調查。建築考古的方
法學國際研討會，臺北：國立台灣博物館。

專書及專書論文

王壽來(民 97)。國際工業遺產專家學者來台交流計劃成果報告書。臺中：行政院文化建
設委員會文化資產總館裡籌備處。

孔憲法、林峰田、黃萬翔等人 (民 92)。臺灣城鄉發展。臺北縣：國立空中大學。

何芳子、丁致成等人(民 96)。日本都市再生密碼—都市更新的案例與制度。臺北：財團
法人都市更新研究發展基金會。

陳添壽、蔡泰山 (民 98)。臺灣經濟發展史。臺北：蘭臺出版社。

歐陽承新 (計畫主持人) (民 97)。臺灣經濟發展政策演進圖解之建構。臺北：行政院經
濟建設委會。

田中一二 (民 20)《臺北市史》臺北：臺灣通信社。

李朝熙譯(民 87)。臺北市史。臺北：臺北市文獻委員會。

尹章義、尹章華、尹章中等人 (民 94)。文化資產法律實務。臺北市：文笙書局。

翁文村 (民 95)。產業遺產之脈絡性意義與詮釋：以金門太武電廠為例。成功大學都市
計劃研究所碩士論文。

蔡旺洲 (民 89)。台灣鐵路保存的博物館化：鐵路展示的探討。臺南藝術學院博物館學
研究所。

蔡龍保 (民 89)。日治中期臺灣國有鐵路之研究 (1910~1936)。國立臺灣師範大學歷史
學系碩士論文。

(民 96)《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路 1910-1936》。臺北市：臺灣
書房。

張玉璜主編 (民 93)。產業文化資產清查操作參考手冊。臺北市：行政院文化建設委員會。

傅朝卿、陳信安、蘇昭旭等人 (民 97)。2007-2008 文化資產宣導推廣活動鐵道文化
經典之旅導覽手冊。臺北：行政院文化建設委員會出版。

國家文物局編 (民 97)。文化遺產保護地方法律檔案選編。北京市：文物出版社。

聯合國教科文組織世界遺產中心編(民 96)。國際文化遺產保護文件選編。北京：文物出
版社。



2010

文化創意產業永續與前瞻研討會

文化、創意與在地產業：跨域、互依與整合



技術報告及其他

(民 94 修訂)文化資產保護法。臺灣。

(民 92)。下塔吉爾憲章。俄國。

王玉豐 (民 95)、參加 2006 年第 13 屆國際工業遺產保存委員會 (TICCIH) 國際大會出國報告。國立科學工藝博物館。

國立科學工藝博物館：何為產業文化資產

<http://www3.nstm.gov.tw/review/property/index.htm>

TICCIH <http://www.mnactec.cat/ticcih/members.php>

UNESCO <http://www.unesco.org/new/en/unesco/>

ICOMOS <http://www.icomos.org/>

National Railway Museum <http://www.nrm.org.uk/>

Sio-site <http://www.sio-site.or.jp/>

The Can Company <http://www.thecancompany.com/>