

## 博物館與地方價值的連結

### —鐵道部古蹟再利用與周邊都市建設之關聯研究

馮佳福

#### 概要

2005年前後，臺北北門外有兩項公共工程大約同時間啟動，一是捷運松山線北門站及稍後的機場捷運工程，另一是鐵道部博物館的建置工作。作為重要的歷史地段，捷運工程在執行過程中處理多次文化資產議題，先有臺北工場的指定和挪移，後有機器局的發掘和指定。而與捷運工地相連的鐵道部，則是一開始便以古蹟博物館定位，並且多次以保存文化資產為題，參與捷運工程及周邊地區的文化資產議題。本文回顧2006至2009年間臺博館建築構件拆卸、臺北工場挪移及機器局指定及保存過程等相關工作，探討捷運工程與古蹟博物館兩種功能殊異、但基地相鄰的公共建設，因為基地所在位置的文化資產事務，而必須在工作上相互配合、或執行與各自專長領域不同的工作，使各自的建設成果吸納了地方文化意涵：捷運站中有大面積的地下遺構展示空間，博物館的文資保存功能則更為深化進而成為地方的重要部份，可視為博物館在地化的一種樣態。

關鍵字：博物館、文化資產、鐵道部、捷運工程、地方性

## 一、前言

臺博館近年推動臺灣博物館系統計畫，目前已完成土銀展示館和南門園區，目前主要進行鐵道部古蹟再利用為博物館園區的規劃建置，完成後，各館將與臺博館共同經營，構成首都核心區的主要文化意象。

鐵道部是日治時期掌理全臺鐵路運輸的機構，也是今日鐵路局的前身，此一政府機構在日治的 1918 年到 1920 年間，在北門外完成了一座嶄新的辦公大樓，即今日古蹟鐵道部廳舍，日後又緊鄰廳舍不斷增建建築物，今日已有六座建築指定為國定古蹟。一百多年來，鐵道部及其周邊都市空間的建設發展與地景變遷，與其西側河岸地區、北側大稻埕地區具有密切的關係，包括鐵道、機器局等交通與工業發展，顯見此地都市發展以官方主導之大型建設為主要特質。

近年來公部門在鐵道部周邊的規劃與建設，包括機場捷運、捷運松山線、鐵道部西側 E1E2 街廓的大型開發、鐵道沿線規劃、忠孝橋引道拆除、開闢北門廣場和西區門戶計畫等，再度顯示官方政策對此地區具有的重要影響力。鐵道部博物館園區作為此地近期最大的文化性質公共建設，其執行過程應當與此地區的都市發展過程與公共建設，以及近年公共政策有關都市規劃的內容，具有相當的關聯性。本文目的即在探就此一關聯性及其影響，期待對臺博館在此進行的古蹟再利用建置新博物館相關工作，提供參考。

有關鐵道部古蹟再利用與周邊都市建設之關聯研究範圍甚廣，本文將以回顧 2006 年到 2009 年間台博館、捷運局等相關單位在此執行或合作的文化資產相關工作為前導，釐析台博館此過程中所獲致之影響。

## 二、基地環境

臺博館在 2006 年底初步展開鐵道部的古蹟修復再利用相關工作，古蹟修復再利用工作的主要關注對象必然是古蹟建築本身，本文將古蹟空間視為修復再利用工作的主要工作環境。環顧基地週邊及整個初期工作歷程可以發現，鐵道部工作有相當程度受到捷運設施工程的影響，其影響的程度或可視之為該古蹟修復工作之次重要的工作環境。

在探討這兩個工作環境及其相關之影響前，以下先概要描述此二工作環境的內容。

### (一)北門外地區的文化資產

鐵道部在 1992 年由內政部指定為三級古蹟，包括廳舍、八角樓廁所、戰時指揮中心(防空洞)等三座建築，日後配合法規改為市定古蹟。1990 年代正是社會開始論辯重視日治時期文化資產的時代，1993 年完成的現行都市計畫，將鐵道部和官舍區列為「暫予保留區」，亦處於此一時代脈落下。臺博館 2005 年開始鐵道部工作之前不久，北門外地區開始另一波文化資產的發現與指定潮。首先是

臺鐵總局(即今日鐵道部街廓)的禮堂開始受到重視，2005 年增列禮堂為古蹟臺北工場，2007 年再增列工務室、電源室、食堂為古蹟。其後激起整個街廓面狀保存的概念，稍後，鐵道部石砌牆及石板路，以及西側 E 街廓(鐵道部官舍區)的四進衙門出土，被確認是劉銘傳時代所建之機器局舊址並予指定為古蹟。

前述各項指定均為市府發動執行，但臺博館開始鐵道部工作後，考量鐵道部時具有全臺性的意義，且臺博館為文建會(今文化部)所屬單位，為求管理權一致，故向文建會申請重新指定為國定古蹟，包括臺北工場以外的六處建築，於 2007 年 5 月公告重新指定為國定古蹟<sup>1</sup>。

臺博館便在這樣連串的文化資產發現過程中進入鐵道部工作，這些文化資產的性質也使鐵道部被賦予「現代性」之核心展示議題。此後到 2009 年初，鐵道部和 E 區範圍陸續指定或登錄多處古蹟和歷史建築，其中最被關注的是歷史意涵廣泛的清代機器局遺構。

彙整鐵道部、E 區機器局街廓及周邊的文化資產，現共有四處古蹟和二處歷史建築，包括(括號內為公告時間)：國定古蹟「臺灣總督府鐵道部」，包含七座建築：廳舍、八角廁所、戰時指揮中心(1992)、臺北工場(2005)、工務室、電源室、食堂(2007)；市定古蹟「清代機器局遺構」(2009)、「機器局第五號倉庫」(2007)、「鐵道部部長宿舍」(2007)；歷史建築「鐵路局局長宿舍」(2007)及「清代機器局第一號工場遺構」(2009)。詳如下表。

表 1 鐵道部、機器局(E 區)及周邊文化資產指定過程

| 所在街廓       | D1 西半街廓                    |            |                   | E 區街廓   |    |
|------------|----------------------------|------------|-------------------|---------|----|
| 時間         | 廳舍、八角廁所、戰時指揮中心             | 工務室、電源室、食堂 | 臺北工場              | 清代機器局遺構 | 其他 |
| 1992 年 1 月 | 10 日內政部公告三級古蹟「臺灣總督府交通局鐵道部」 | —          | —                 | —       | —  |
| 2005 年 6 月 | 7 日公告改名「臺灣總督府鐵道部」          | —          | 7 日公告市定古蹟(增列入鐵道部) | —       | —  |
| 2005 年 8   | —                          | —          | 9 日北市文資會同意挪移      | —       | —  |

<sup>1</sup> 關於未將臺北工場納入國定範圍，除了因為當時臺北工場方在不久前方由臺鐵撥交給捷運局，屬市有產物，非文建會/臺博館與交通部/臺鐵之合作範圍，且市府文資委員會刻就臺北工場挪移密集討論中，因此臺博館預定在挪移之事底定之後，再與捷運局討論臺北工場和鐵道部整合以及挪回位置之討論。當時認知的國定古蹟與市定古蹟，應無價值高下之分，僅是文資意義所及範圍以及實務的行政管理權之差異。

|          |   |                                      |                            |   |   |
|----------|---|--------------------------------------|----------------------------|---|---|
| 2006年12月 | —   | —                                    | —                          | 21日臺鐵路/臺博館向北市府提報石砌牆石版路                        | — |
| 2007年1月  | 8日公告市定古蹟(增列三處入鐵道部)<br>10日文建會現場會勘，討論改訂國定古蹟 | 8日北市文資會會勘<br>26日北市文資會討論*1            | 8日北市文資會會勘<br>26日北市文資會討論    | 22日公告市定古蹟<br>機器局第五號倉庫、鐵道部部長宿舍，市定歷史建築鐵路局局長宿舍*2 |   |
| 2007年5月  | 25日文建會公告六座建築改為國定古蹟                        | —                                    | 8日北市文資會專案小組會勘建議指定古蹟*3      | —   |   |
| 2007年6月  | —   | 26日北市文資會決議得移回原址，合併B1和B出入口，塔城街維持現有寬度。 | —                          | —   |   |
| 2007年9月  | —   | —                                    | 26日北市文資會專案小組會勘建議增加指定四進衙門*4 | —   |   |
| 2009年2月  | —   | —                                    | 5日公告市定古蹟清代機器局遺構*5          | 5日公告歷史建築清代機器局第一號工場遺構*5                        |   |

\*1 此期間臺北工場經過一系列會議討論：2006年10月23日北市文化局會勘、12月27日捷運局會勘，2007年3月23日北市文化局會勘、4月27日北市文資會同意翻模、8月21日捷運局翻模完成。

\*2 依2006年6月29日北市文資會決議。

\*3 2007年5月24日史語所劉益昌研究員開始機器局遺構發掘(塔城街兩側，捷運單位委託)。

\*4 2007年7月10日北市文化局會議，李局長永萍主持。

\*5 於2008年4月23日辦理公聽會，並經5月1日北市文資會議決議。

## (二)兩項捷運工程

與前述北門外地區文化資產發現潮同步進行的，是緊鄰的兩項捷運工程，也可說因為捷運工程而引發這陣文資潮：若將文化資產之指定或登錄作為結果，則捷運工程的推動則是驅策這一波文化資產的動力，

兩項捷運工程，分別為街廓外之西塔城街下方的松山線和北門站站體，由中

區工程處執行的，另為從街廓內北側下方穿越的機場捷運工程，二者均採明挖工法。

兩個捷運單位對於地面建築的拆遷動作，是其成為臺博館在鐵道部初進入鐵道部工作時的主要協商單位。捷運與臺鐵也是當時文資潮中，最常被文資主管機關要求的單位。

### 1. 捷運松山線

松山線北門站工程位於塔城街地下，原設計地面設有三處出入口，由捷運局中區工程處執行。

松山線北門站的站體主要在塔城街地下，因採明挖法而使地面上始終設有局部圍籬，這些在塔城街上不斷變換位置的圍籬，仿若大街上的漂浮沙洲。該車站原設計出入口 A 和 C 在 E 區，B 出入口在鐵道部街廓，但三個出入口都因為文化資產而歷經複雜變更。首先是臺北工場指定為古蹟後，便變更 B 出入口設計並增加 B1 出入口以符合規範流量。B1 的位置在地下站體的東北角，及臺北工場附近，但其地下量體和工場保持距離，地面突出物則是一座緊貼其北側的新建築。專家學者曾建議將此出入口融入古蹟內(2005 年 2 月北市文資委員會及文化局建議事項)，但經檢討無法符合捷運工程之設計規範，首次知道捷運工程的設計規範之過度高標準要求及彈性之缺乏。

A 和 C 在劉益昌研究員團隊的研究成果出爐後，發現 C 位於砲兵工廠的第一工廠上，經文資委員會登錄為歷史建築並將遺構原物易地保存後，同意 C 維持原地但須將遺構適度與空間設計整合；A 則位於四進衙門之上，四進衙門是機器局廠區的核心建築，因此經過變更設計及都市計畫變更程序後，將 A 出入口改設於道路境界線和四進衙門之間的狹窄楔形空間。日後臺博館和捷運協商將 B 出入口和新建的南館建築整合設計，並採南北雙向出口，因此流量足夠而取消 B1 之設置，自此塔城街東側的出入口已與原設計完全不同。

### 2. 機場捷運線

由北區工程處執行，主要穿越兩街廓內北側範圍。因為軌道自 D1 東半街廓延伸過來，尚未完全收束成標準斷面，故也採明挖工法，而或許是為了節省經費，其鑽掘機與松山線共用位於臺北工場原位之進入口，使 E 區得採地下推進減少開挖。機場捷運在此處是從松山線上方穿越，且軌道層上方另有一通道層，內平移梯連通機場捷運臺北站和北門站，因此深度較淺，故未來上方空地之建築設計及施工都會有困難，臺北工場亦因此無法回到原高程，成為鐵道部空間在此周邊規劃設計的重要限制條件<sup>2</sup>。

## 三、建築構件拆卸工作

---

<sup>2</sup> 在此同時的 2005、2006 年間，也正是樂生療養院保存運動激烈發生之時，捷運新莊線的執行單位亦為北工處。

兩項捷運工程均使用鐵道部街廓土地，並且依工程習慣將既有建築物拆除清空後再施作新構造。過程中最知名的拆遷案利便是臺北工場，此將容後再議，本節將就未被指定或登錄為文化資產的眾多建築物拆除過程做一初整理說明。

須強調的是，作為博物館和文化資產相關單位，這些工作並非主動的拆除建物，而是配合捷運工程，將其施工範圍內必須拆除的建物，由臺博館先行進場將可用構件拆卸並予保存，此一行為本即屬永續概念之下，儘管過程接近拆遷，但其與保存是相關聯的。

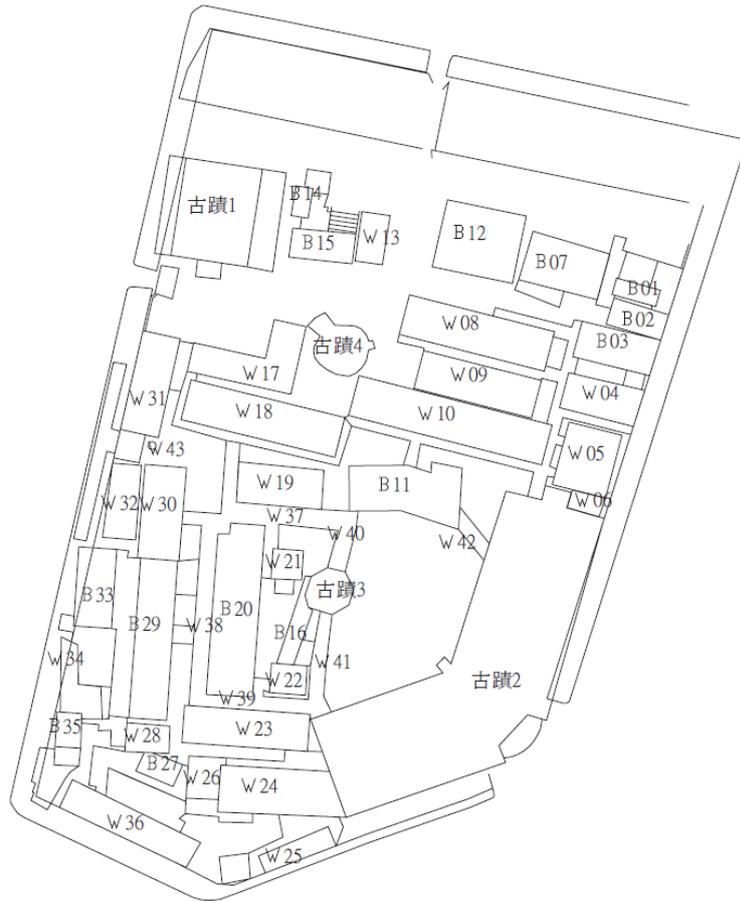


圖 1 2006 年以前的鐵道部

### (一)概況

建築構件拆卸工作概分為三個階段，基於永續利用的原則，與相關單位協調，將這些必須拆除的建築物中可用之建築構件加以拆卸保存，主要拆卸下來的建築構件以日式黑瓦和木構為主。前兩階段主要是因為捷運工程須拆除其工地建築的反應，因此經常在時間與空間均相當緊迫的狀況下進行。可用件拆卸工作之前通常都配合文物清理，成為建築物拆除前的兩個標準作業流程。

行政程序上，因為經常處於緊急狀態，臺博館既非工程維修單位而無常用的開口合約，且實際上無設計之實，工地緊鄰古蹟，許多工作須現場決定，性質上

無法使用傳統的工程採購模式，故多採實作實算、自辦監造的方式進行。

## (二)2006 年底第一階段-塔城街東側捷運松山線範圍

第一階段是 2006 年底開始，經過多次協調，也基於對現況建築的最小變動原則，於 12 月 12 日與捷運局工作協調會中確認除了 w29(電訊中心)，其餘建築須在短期內完成構件拆卸。關於 w29 的拆除，因為後續確認將與南館共建(未共構)而暫緩拆除，其中經過數次會議確認，如 2007 年 9 月 5 日的會議。其後範圍以臺北工場挪移(w17w18 等)和塔城街東側北門站東側出入口工程(w31w32w33 等)為主，包括等建物，最後成果有萬餘片黑瓦，暫堆置於 w13 東側空地，木構件暫置於 w8 和 w19 建物內，較特殊者是推測為美援時代的鋁製屋架，區內共有 w9w13w17w31 四座，此次範圍包括 w17 和 w31，但受限時程與機具，只保留部分置於 w8 之中<sup>3</sup>。此外，原以破落的 w18 建築中有數座車床暫堆置於 w8 北側。

此工程因為捷運工程之時程壓迫，捷運單位隨即於 2007 年 2 月 14 日將臺北工場遷移範圍周邊設立圍籬，自此鐵道部西北角被隔離於街廓之外，負責挪移工程的南北工程公司於 w18 原有建築地坪上設計工務所組合屋。日後捷運單位將前述建築完全拆除，並接續拆除 w30(二層，木構外樓梯)和 w35。至於較特殊的 w36 建築(軌道鋼構單坡屋頂車棚)日後經過協商，只拆除地界線以西的範圍，並且不拆解鋼構架，於 2008 年 1 月中將該鋼構架移至台鐵地界線內，置於石砌牆探坑回填位置旁。

## (三)2007 年夏季第二階段-E 區和機場捷運範圍

第二階段主要是基地北側的機場捷運工程範圍 B1B2B3B7B13 和 E 區松山線施工範圍 427 431 以及 E128 建置，一如前階段的構建拆卸過程，此案亦是在緊迫的時間壓力下進行。另外則有 2007 年 10 月份配合食堂鋼棚工程進行的 w25 拆卸作業。

從 2007 年 5 月 2 初與中工處的協調會開始，同意由臺博館在拆屋前進場執行 427 和 431 的拆卸工作，須配合捷運包商施作故由捷運單位指定進場時間。數日後，台博館將 427 木屋架完整取下後拆解。431 則是一座相當完整且規模較大的日式宿舍建築，木構亦甚完整，約在 6 月初完成拆卸，一如 427，施工時間均

---

<sup>3</sup> 關於鋁構建築。鐵道部內大大小小的建築數量甚多，在四古蹟案報告書中的建築物編號已超過 40，各建物之現況記載亦充分說明其形式與構造之多樣。較特殊的是，臺博館在該報告書之後所進行的建築構件拆卸工作中，發現其中四座原載為木構之建物，實為鋁製屋架。這四座鋁製屋架建築為 w9、w13、w17 和 w31，學者推測為美援時代的建築。其構造型態大約是：鋁架由地面向上延伸到屋尖，在屋尖處的有的作絞接，有的則是連續固定鋼架。主要的水平構架亦為鋁製，主要為桁樑位置，其餘牆面則為木構。屋頂多為黑色日本瓦，木構牆面外包以金屬浪板。其中三座位於捷運工地內，均已拆除，部分在臺博館建築構件拆卸工作中被保存下來，暫置於 w8 建物中，到 2010 年底為止，只剩 w9 尚存。

只短短數日，故僅取下約半數屋瓦。6月底23，捷運單位將其工程範圍內建築拆完，搭建圍籬。

緊接著執行的是基地北側的機場捷運工程範圍和 E128 材料暫置場之建置。一如前階段的構建拆卸過程，此案之進行亦是與時間賽跑/再緊迫的時間壓力下進行。

從5月底29和6月中11，臺博館兩度和捷運北工處協調機場捷運構拆除作業，實際執行時間是在7月初9到9月初的8盛夏。此區遠離廳舍辦公區，過去為游泳池、禮堂和停車場等，空間環境較為散亂，建物亦較破舊。B1為區內少見的小型二層建築(另三座二層建築為廳舍、w20和w29，但都是大型建築，這個角落在戰後曾有四層建築，應為區內最高建物，但在拓寬鄭州路時拆除)，B3為鐵工廠，是此次拆卸範圍較完整高大的建物，B12為鐵皮屋亦為鐵工廠，當時即已推測是用塗工廠的基礎建成，B13似為土木材料試驗室，為美援時期鋁架建築，B14則是RC高架水塔和附屬建築，B15過去為福利社，後有一大樓梯可登上維修屋頂的電力設備，這個大樓梯亦讓人聯想到過去游泳池的看臺。這些建物以磚造牆面為主，木構屋架的狀況較差，只有B2B3兩座建築有較勤用木構，故以屋瓦之拆卸為主。

拆卸的構件成果不多，因時間緊迫且建物狀況差，原只做簡單紀錄和清理便進場拆卸，但在拆卸過程反而因這些不確定而有些收穫，例如部分大型厚重木架雖有損壞，但洽可作為W19內的木構貨架，又因空間散亂廢置，內部物品的清理反而花費了一些時間，形同完成了文物清理。

12月北工處再度與臺博館協調有關其拆除全部建物之前製過程，結論是以w8建物之東緣為界，其以東部分會拆除。此次須拆除者主要是廊道，這是鐵道部很重要的建築特徵，這是街廓內次特別且複雜的廊道系統，最複雜者是w20號周圍的一圈廊道。至於w8建物北側外廊，w8北側東半相連的廊會維持不棟，但會做簡單支撐。此前，w8北側外廊向東延伸為獨立廊道，此廊道終端收頭被完整拆下，堆置於w8北側。

#### (四)2007年夏季第二階段-w8、w19、E128建材堆置場

此時的一個重大問題是，歷次拆卸下來的建築遺構已無處堆放。大量且大小不一的各式木構件尚可以有效的堆疊方式節省空間，但大量瓦片在成落的棧板上無法再堆高。一開始思考的是搭建鐵皮屋或組合屋作為臨時舊料倉庫，但考量瓦片重量，其鋼構貨架必相當粗壯，要供堆高機運作則建築物可能相當高大，顯然需要大量經費及用地，更何況考量請照的行政程序問題，因此日後瓦片僅能露天堆置、木構則以既有房舍作室內堆置。關於木構的堆置空間，前兩階段的構件拆卸幾乎已將w8和w19堆滿。至於瓦片，目前已有w13旁空地和E區卸下的大量瓦片，急須空間長期堆放，但環顧面積超過一公頃的鐵道部範圍，內部建築零散分布，多處不能通行車輛，實已無法騰出空地堆放，這擁擠的狀況也是2006年10月工務段要拆屋建停車場之原因。

因此臺博館在 E 區尋找一塊空地作為瓦片堆置場，後來稱為 E128(1999 年燒毀的第二公共宿舍)。E 區面積約 4 公頃，但巷道狹小且多日式宿舍，因此要再這一的住宅區、住宅建築群中找到一片集中的空地也不容易，且多處仍有和臺鐵和住戶官司正進行中。128 號建築於早年燒毀並夷平，又位於最大巷道旁(過去的牛肉麵街)，因此將該處明溝加蓋、稍整平地面並加裝大門後，開始陸續將瓦片移入。此項工作之進行從 7 月初 2 開始，基本上和機場捷運範圍構件拆卸同步進行<sup>4</sup>。

### (五)小結

至此，區內所剩建物不及 20 座，北側機捷和西側松山線工程範圍建物拆除後，鐵道部街廓形同向東南退縮<sup>5</sup>。當時尚無建材銀行之概念，台博館已經開始行建材銀行之實，木構日後用於土銀和南門園區。相對於要求指定及保存文資，工程單位面對建物可用構建拆卸是相對和緩的。因為權者可能影響期工程範圍，時程上又須配合文資審查，對於捷運這樣的重大交通建設，延後通車實為不可背負之重，而建物構建拆卸只需要提前告知台博館進場，且拆下的是資源回收商視為廢棄物的木頭和瓦片，台博的構建拆卸工作等同減少了他們的工作數量。

## 四、臺北工場的古蹟指定與建築挪移

今日所說臺北工場建築，原為日治時期整個臺北工場廠區內的「車輛修理工廠」建築，這座建築也幾乎是今日該廠區唯一的完整建築物(另一座可能是五號倉庫)。此建物產權在 2006 年已撥予市府，並未在臺博館與臺鐵合作的六座古蹟建築之內。

而兩條捷運路線的交會點，正是在臺北工場下方，為了施工順利，市府早已完成該處房地的撥用程序，預計拆除台北工場後將該處作為兩線潛盾機的進入點，但後來指定台北工場為古蹟，打亂此一計畫，台北工場因此需挪移，並且進行室內、周邊的地下遺構的挖掘。

---

<sup>4</sup> 2007 年 10 月初到 11 月中是 w25 的拆卸，亦和文物清理一併進行，詳見食堂工程段。20 號和 29 號文物清理亦一併進行，時間是 2007 年 10 月初到 11 月中。

<sup>5</sup> 2008 年底尚有另一階段的建築構件拆卸工作，即遠赴臺鐵宜蘭工務段進行之舊建築拆卸工程，12 月初開工，元旦前後陸續運回臺北，1 月底整理完成。宜蘭前工務段宿舍即今宜蘭車站西南方的停車場，主要為日式宿舍及附屬建築。在施工改為停車場前，基於舊物再利用和臺博館負責鐵道部及各古蹟修復工程之需，由本館進行建築構建拆卸工作。(可能因為各單位今間的緊張關係不存)，這次工作受限於有限預算以及鐵道部周邊有限的存放空間，且各單位溝通大致良好，工期相對不緊迫，故採公開招標實作實算之程序，這讓行政作業更為複雜，但從宜蘭帶回多車的木構件，充滿 w20 的一樓空間。

### (一)臺北工場之古蹟指定

2005年2月中，市府文資委員會勘臺北工場(時為臺鐵總局的禮堂)建築，學者認為其屋架可能來自大稻埕車站，為「清骨日皮」(清代屋架、日治牆體)之建築。2月底文化局建議指定古蹟，並與捷運松山線、機場捷運線站體融合，並於3月中依程序辦理公聽會。臺北工場的位置恰在兩個捷運工程地下鑽掘機之地面入口，捷運單位屢次表達變更設計之困難，文化局8月初討論古蹟遷移之方案，同意做保護性的遷移至園區內，以便捷運施作。

2007年初，捷運局和文資委員會積極討論挪移與指定古蹟事宜。1月初，古蹟委員會確認傾向指定臺北工場為古蹟，惟仍待確認各處遺構狀況後再確認，捷運局則持續自2006年底開始，在工場內外之試挖掘工作，該試挖掘的目的是了解建物基礎結構，以便挪移工程之需要，主要是沿牆面或柱體向下做小範圍的挖掘。此間，各單位對於古蹟挪移仍是有疑慮的，3月文建會中辦便曾發函要求捷運局考量改變挪移工法，立委、市議員與洪致文等鐵道文史專家及各機關單位於臺北工場召開記者會，北市文資委員亦再次會勘。

### (二)臺北工場室內的舊有道床

2006年12月中的臺北工場室內基礎試掘工作已開始進行，並發現有「人工地坪構造」，且似整棟建築物地下都是這樣的地坪。但在此時因為指定和挪移之討論尚在進行中，且臺北工場業於不久前的9月底才移交市府，因此臺博館在此間主要就博物館角度提出文物清理和了解建築內外地下狀況、局部原貌保存等建議，亦獲得文資會同意在工場挪移範圍內進行探溝之發掘(即當時四處試掘之C坑)。在此期間，前述工場內外的基礎發掘工作繼續進行，室內各坑都出現發現「人工地坪構造」後，決定全面開挖了解該地坪狀況。在敲除最上層的磨石子地面後，台博亦派員撿拾尋得許多生鏽鐵件，並交由捷運單位保管。

這個了解建築基礎的工作不久之後便獲得一個特別的進展，即發現工場原有的室內道床，其位置在原有磨石子地面下方約60公分。此道床為混凝土材料，但已嚴重風化。其後繼續向東側戶外挖掘，地下發現部分水溝、水管和磚束，該磚束和今日松山的臺北機廠架高軌道的磚束相當類似。依當時捷運單位委由張崑振教授進行的工程紀錄，道床上方除架有軌道之外，應亦有木構高架地板以便利維修。此軌道遺構亦確認當時車輛係由工廠東側牆之大型拱圈進出，通往東側遷車臺，確認日治時期圖面所繪之軌道路徑。2007年3月底文資委員會決議將這難得的室內道床局部保存，日後捷運單位除了局部保存之外，其餘道床全部敲除另地保存。

### (三)臺北工場的挪移過程

臺北工廠的挪移，已在2005年8月獲文化局原則同意，日後2007年6月文建會古蹟委員會對挪移之大方向未再有意見，6月底北市文資委員會提出「文資

第一、工程第二」之政策方向，但也同時通過了捷運單位對提出的挪移方案。

整個挪移施工過程，首先是將古蹟建築體作完整的固定與保護，同時開挖挪移所經範圍，然後鋪設軌道，先將建築體向上頂升，然後放上軌道向南偏東移動 30 公尺。關於固定與保護，古蹟本體經過去除室內裝修、移走舊道床之後，露出的地下磚基礎近 2 米深，有連續拱與獨立基礎，地面上的部分，北側量體在十多年前拓寬鄭州路時已拆除，整座建築只剩三面磚拱牆，拱的跨距都相當大以供火車出入，牆頂橫跨鐵軌鋼骨屋架和綠色鐵皮屋頂，整個架構顯得零散脆弱。施工單位新作 RC 框架與地下磚基礎結合，作為移動過程的堅固底盤，上方零散脆弱的建築體則以大量鋼構固定，形如五花大綁，並且架設工作兼參觀用的走道。移動範圍(即道床)因為斜向移動且建築基礎深，明挖數公尺的大坑，這個大坑和上方的臺北工場之間形成一個地下空間，周邊考古發掘出土的石條和木樁，並有許多暫存於此，直到其挪回。挪移工程於 2007 年 12 月中舉行工程祈福儀式，於 2008 年完成挪移。2010 年中，捷運局開始籌備工廠挪回工程，臺博館則初步與之討論挪回之後的相關整合事宜。

#### (四) 臺北工場東側之地下遺構發掘

機場捷運穿越鐵道部北側之地下，在日治時期臺北工場圖面上，工廠東側另有一座造型類似但尺度稍小的「塗工廠」，二者之間有一「遷車臺」，推測當時車輛來到兩座工廠南側的軌道，便可藉由遷車臺平行向北移動，然後向西進入「車輛修理工廠」或向東進入「塗工廠」。

2007 年 1 到 3 月臺北工場挪移前臺北工場發現的道床，其室外東側部分，應該就是通往遷車臺。遷車臺即位於後來臺鐵總局游泳池位置，塗工廠與 B12 號建築幾乎重疊，B12 號建築在 2007 年拆除前為一力霸鋼架為主結構的鐵皮工廠，內有簡易的打鐵爐具等設備。

2007 年 12 月初，捷運單位已將機場捷運工程範圍舊建築之地面部分拆除完成，在臺北工場東側位置發現一處下凹結構體，但底部有南北向軌道，讓人聯想到過去臺鐵總局的游泳池或日治時期的遷車臺軌道。而 B12 號建築鐵皮鋼骨，其地面 PC 去除之後，出現三或四股軌道，鐵軌尚存，日後再往下敲除，發現是一大型磚基礎構造，其為塗工廠遺構似乎相當清楚。B12 號建築的軌道由捷運單位切割局部原物保存。

#### (五) 台博館於臺北機場挪移範圍之試發掘

2007 年 1 月初文化局等有關臺北工場的討論中，臺博館也獲得文化局同意在未來挪移範圍試挖探溝了解地下遺構狀況，時間在 2006 年底捷運局開始室內外基礎試挖掘進行之同時，臺博館邀請邱水金先生團隊繼續協助此一地下探挖。自 2007 年 1 月 18 日起，選擇在 w17 建物北側約 3 到 4 公尺之間試挖一公尺寬、長約十餘公尺的探溝一處，坑內未見明顯建築遺構，但可見明顯人為堆疊之層位，其中可見黑色者，似為焦煤堆積，顯見此處與蒸汽機車的關聯。此探溝即本文所

編 C 坑<sup>6</sup>。

## 五、石砌牆的發現與機器局古蹟指定

清代機器局地下遺構在 2006 年起陸續被發現，歷年來，較大規模的考古發掘計畫包括捷運局在塔城街(松山線工程範圍)和鐵道部接擴北側(機捷工程範圍)進行 2 次、台鐵則在都市更新政策及營建署補助下在 E 區進行考古發掘案。台博館亦陸續進行四次小規模的地下試掘，其中前兩次成為日後相關單位重視地下遺構的先聲。

### (一) 台博館 2006 年底兩次機器局建築遺構試掘

過去學界對於劉銘傳所建機器局位置，僅知大約是在今日北門外。2005 年文建會中辦委託黃俊銘教授進行官舍區文資清查之後，才正式確認其舊址主要在 e 街廓範圍內，文建會並於同年 10 月函請北市文化局進行指定或登錄事宜。因此，臺博館和台鐵在 2006 年底前後的討論中，便已認為鐵道部和 E 區應共同重視及規劃，並以兩處探坑之試掘作為 E 區工作之開始。在雙方 2006 年 10 月中旬的討論之後，同月底台鐵即依據北市文資委員會決議，委由臺博館辦理 E 區地下遺構探勘。臺博館則陸續邀學者館內、科博館、史語所與台大人類學系等學者評估。

與此同時，鐵道部街廓在台鐵總局搬遷前，在禮堂(台北工場)右前方開有大門面對塔城街，此為當時總局車輛的主要出入口和停車空間，後來在此辦公的台北工務段等單位繼續沿用。後因 2006 年沿塔城街土地和建物(主要包括台北工場)撥交市府，且松山線北門站工程即將施作圍籬，因此工務段另尋食堂西側空間作為出入口和停車空間。工程內容主要是將食堂西側相連的單層木構建築拆除並整地，範圍包括食堂附屬之廚房(w26)和 w28 號建物，並於原 w23 號建物(早已拆除)處設置 C 型鋼架車棚，棚內可停設八車，並在街廓南側設置大門，即現在食堂前大門，施工時間為 2006 年 10 月間。

此整地工程完工後，鐵道部西南角從一處封閉後院變為全街廓的出入大門，改變甚大。施工前，此處有多棟戰後員工加建之單層木構建物，建築密集雜亂且

---

<sup>6</sup> 臺博館陸續進行四次小規模的地下試掘，其中前兩次成為日後相關單位重視地下遺構的先聲，依時間順序編號分別為：

A 坑指 E 區菜園內的 4 米見方探坑，內有舊建築基礎疑構，施作時間為 2006 年 12 月中，2007 年 10 月與 B 坑同時可逆性回填。

B 坑為鐵道部內西南側石砌牆與石版路，緊接 A 坑施作，為 2006 年 12 月中，日後指定為古蹟機器局地下遺構的一部分，2007 年 10 月與 A 坑同時可逆性回填。

C 坑為臺北工場移動範圍內，原 17 號建築前，為寬一米之探溝，於 2007 年 1 月施作。

D 坑為食堂鋼棚浮式基礎下方之探挖，為一 2 米見方探坑，於 2007 年 10 月中進行。

年久失修，並有花園、魚池甚至菜園，整體顯得破敗且封閉，和華麗廳舍的反差甚大。完工後，只留中央單層磚造平頂小屋(B27，後來成為保全人員駐守的警衛亭，2016年底拆除)，周邊俱為空地，環繞以二層磚造建築(b20和已拆除之b29)、街廓西南角的二層加強磚造住宅(B35，已拆除)和原鐵道部高官車棚(w36，單層單斜屋頂、鐵軌屋架)，且因加開大門致視覺變得開敞，車輛可直駛進入新車棚。

前述脈落之下，尤其台北工務段於鐵道部西南側的整地工程後，發現隱藏於建築群中石砌牆，臺博館遂於12月邀考古學者邱水金先生進行E區(A坑)及石砌牆處(B坑)的試挖掘作業。12月中，前述兩處探挖工作完成，經相關學者討論認為是機器局遺構，便函請捷運單位應小心施工並通報文建會及台北市文化局，12月21日臺博館依規定正式向文化局提報該文化資產<sup>7</sup>，於2007年回填保存<sup>8</sup>。

#### 1. 機器局四進衙門北端地下遺構(A坑)

臺博館在2006年底邀請專家邱水金先生團隊進行地下遺構試掘的工作，首先選在E街廓內前鐵路警察局房舍西南側的菜園中進行試掘，時為12月4日，位置大約是圖面上428號建物中央位置(428號建物早期因火災當時僅剩東側約三分之一)。選擇此處試掘，除了因為菜園土壤容易挖掘外，亦因E街廓當時仍有許多住戶正與台鐵局爭訴居住權中，選擇該處較可避免爭端。經下挖4公尺見方、深度超過150公分之探坑，發現有明顯建築遺構，其地表最淺處不到20公分、最深處亦只約5、60公分，再往下則為黏土。這些建築遺構呈現長條狀，上層條石，下墊卵石，多處以磚材混合材料做為填充，推測均為牆面之基礎部位，依據套繪圖面此處係機器局四進衙門之最北端位置。

#### 2. 石砌牆與石板路及其探挖(B坑)

完成E街廓內探坑後，團隊移至鐵道部範圍內繼續發掘，進行石砌牆基礎的探挖。該牆體遺構之發現，係因2006年10月中旬台鐵北工段在食堂西側進行整地工程，而使斷面形式特殊的石砌牆為臺博館所發現。此處挖掘首先以小型怪手清除台鐵工程整平地面的建築廢料，至概略可見牆基位置後，開始人力向下發掘。發掘範圍以整地工程範圍為主，洽可避開北側地面尚立有牆體之處，可免牆體坍塌，且挖掘範圍以牆基東側為主。從現場許多新造痕跡及整地廢料中有許多條石碎塊的狀況來看，該整地工程可能令原有牆面受到損壞。向下發掘可漸發現牆基作放腳，材料為石條，與牆體石條尺寸相同。大約在50公分深處出現卵石與石

<sup>7</sup> 後續經討論文資指定分類為古蹟而非遺址，主要因為當時對近代遺址或建築遺址之相關論述尚未充足(日後辦理多次研討會討論)，且在實務上對於古蹟的相關行政程序及保護處理亦較具經驗。

<sup>8</sup> AB兩坑的回填保存：此二坑地下水位約在地下6、70公分處，經常積水，考量現場管理及保存不易，於2007年10月獲文化局同意後，以透水性紗網、細砂、粗骨材依序覆蓋，作可逆之回填，以利日後再開挖修復。今日E區的A探坑原址因捷運工程包圍已無法進入，石砌牆與石板路的B探坑原址則被後來的捷運圍籬和食堂棚架圍籬包圍，並將完整未拆卸的W36鋼骨構架暫置其上。緊鄰W29的牆體則由捷運單位以鋼浪板將之與捷運工區隔離，暫為保護措施。

條地坪，此即石板路，形式與日治時期舊照片之道路路面幾乎相同，並有長方形水槽材料應為混凝土，應為石版路之後所建。

細看此牆面，係從 w29 建築之西側向南延伸，長約 60 米，牆面與 w29 建築大致平行，從周邊有多棟建築物大致與之平行的狀況來看，可說鐵道部西南角空間紋理是和機器局一致的。牆面和 w29 建築相距約 3 米，上方搭有屋面，此空間成為 W29 建物的西側加建物，石砌牆被敲開多處方形開口作為窗戶。

石砌牆從 W29 向北延伸，大約即是台北工場之西側牆面，日後在其挪移前的考古發掘可見部分類似牆基之遺構。機器局的南側牆面目前尚未得知，推測石砌牆大約在 W36 建物下方向西轉彎，未來修復再利用工程可能需要注意此區地下狀況，這亦涉及對機器局牆外魯班廟等建築的位置之了解。

### 3. 影響

此 2006 年 10 月台鐵台北工務段的整地工程，改變了廳舍周邊的空間樣貌，創造了未來多年鐵道部的主要出入口，雖不慎拆去了古蹟食堂的重要附屬空間和部分的機器局石砌牆，但也讓機器局遺構正式開始文資指定程序。

此項小工程對文化資產最大的影響有二，一為將與食堂相連的單層建物 w26(食堂的廚房)拆除，這讓食堂古蹟之完整性受損，施工單位則表達已於事前向主管單位確認古蹟範圍才開工。二為在 B27 後方發現一道斷面特殊的牆面，此即後來的清代機器局遺構之一的石砌牆。從現場許多新造痕跡，以及後來在整地所填之建築廢料清除過程中，發現內含許多條石碎塊，這些條石碎塊均被集中暫置於 B27 建物後方。也就是說，在此整地工程之前，石砌牆可能是向南延伸到接上 w36 號建物之後。這項發現引致了相關單位對於地下疑構的注意，日後卻認為機器局的東側圍牆，以及圍牆週邊老照片形式一致的石版道路。

## (二)塔城街兩側和 E 區的大規模考古發掘

日後，在文資主管單位和營建署的要求及補助下，捷運局和台鐵先後委託史語所劉益昌研究員在塔城街兩側(北門站施工範圍)和 E 區全區進行較具規模的發掘，兩次發掘工作幾乎每個探坑均在數十公分處即有地下遺構，可見許多石條，部分深處則可見木樁，日後台北工場完成挪移後到移回之間的數年，這些石條和木樁便有許多暫存於台北工場的地下空間。

2007 年 5 月底開始的發掘，發現了四進衙門基礎(2007 年 8 月初已可見輪廓)、石砌牆往北延伸的地下基礎(沿台北工場西側牆外)及多處廠房與東西向軌道遺構。自此，機器局四進衙門及第一號工場之位置受到確認，成為後續指定古蹟機器局和登錄歷建第一號工場的重要依據，捷運局並得據以重新規劃出入口 A 和 C，並進行相關都市計畫變更。

2009 年約 4 月台鐵獲營建署補助進行 E 區全區的考古發掘，其成果進一步了解機器局的概略範圍和尚存之地下遺構，包括清末機器局的德國技師住宅等。台鐵則始得在 2011 年據以委外進行規劃案，啟動都市計畫變更之前置程序。此次多處探坑中，以街廓最西側臨西寧北路者可見建築遺構較少，成為日後文資委

員會同意 E 街廓西北側規劃高密度開發的原因之一。

### (三)文資指定過程

因為緊鄰施工中的捷運工程基地，機器局的古蹟指定過程，和台北工場一樣各自經歷了一場冗長的討論，二者最大不同的是機器局在一開始並不知道其確定範圍，因此捷運施工和未來都市開發方式都受到影響，以下說明機器局的發現與指定古蹟過程。

2005 年文建會中辦委託黃俊銘教授團隊辦理「北門官舍文化資產清查計畫」，大致確認機器局位於 E 街廓，文建會中辦要求文化局辦理文資指定作業，開始 E 區機器局地下遺構的發掘與指定或登錄過程。2006 年 10 月底北市文資委員會決議要求台鐵辦理 E1E2 區地下遺構探勘，臺博館於 12 月接受台鐵委託執行此項工作，主要是兩處探坑的發掘。12 月中，臺博館通報主管單位兩處地下遺構，12 月底正式提報古蹟，過程中陸續與市府文化局文資主管現場會商，市府亦邀相關單位及學者專家會勘，包括 2007 年 1 月台北市文資委員會勘、2 月初經建會更新組會勘機器局遺構等。

2007 年 4 月中，捷運局完成石砌牆西側工地範圍之地上物清除，並沿塔城街兩側設置工程圍籬。5 月初文資委員專案小組會勘建議指定古蹟，並建議捷運出入口重新設計，捷運單位隨即於月底邀劉益昌研究員進行塔城街兩側捷運工區之考古發掘工作。6 月中文建會古蹟委員會雖對台北工場挪移之大方向未再有意見，但決議要求對週邊全面評估北門站和工場之整合。6 月底北市文資委員會針對北門外的文化資產和都市工程之競合應採「文資第一、工程第二」之方向，希望全面了解機器局遺址、更改捷運出入口、不拓寬塔城街，並要求捷運局提出相關方案。緊接著 7 月初文化局邀集各單位討論，8 月底捷運局向北市文資委員報告發掘狀況，到 9 月底文資委員再次會勘，通過指定「清代機器局遺構」，並且現地保存四進衙門、石牆及石板路，出入口 C 探坑則繼續挖掘。捷運局後續則變更設計調整出入口 A 及 C 設計，出入口 B 則配合臺博館南棟新建築設計。9 月底文建會副主委吳錦發率文化性資產小組訪視。10 月中文化局要求進行探坑之維管工作，臺博館隨後採可逆掩埋方式回填兩處探坑。

後續文化局陸續完成文資指定程序，包括 2008 年 4 月公聽會和 5 月初文資委員會大會決議指定機器局遺構為市定古蹟、第一號工場遺構登錄為歷建，並於 2009 年 2 月 5 日公告。

## 六、結語

因為前述各項文化資產事務之處理，相關單位不論原來懷抱何種專業價值，都已在過程中吸納地方既有的文化資產意涵，而且各單位和各價值之間長期的互動，也必然吸納了彼此的價值觀念，和可稱為互動的價值。若以台博館為主體，因為對於文化資產事務的關注而直接影響的施政作為，下文將初步釐析出三項實質內涵，這三項影響可歸納出一地方性、在地化的特徵。亦即台博館在這樣長期

互動的過程中，不但深化博物館對文化資產保存的觀念，也因此產生了一種在地化的特質。

## (一)對博物館建置工作的實質影響

### 1. 合作促成的永續基礎

建築構件拆卸工作實質上確立了博物館與文化資產單位惜物的永續精神是可以被實踐的，這項在既有工程體系上視為浪費、不經濟且另捷運工程單位甚覺麻煩的小工程，對於文化資產保存僅是基礎概念的落實而已。日後台博又安置華光社區等的屋瓦，使用端除了台博系統所需者之外，市府單位亦常向台博館詢問相關屋瓦的使用，此項工作已實質完成了建材銀行的雛型，而這個永續的建材銀行，一開始是建立在市府單位和博物館的合作之上，其價值不可言喻。

### 2. 與周邊特色歷史空間的整合機會

機器局與台北工場的文資價值確認，對於捷運工程而言或許是工程阻礙，但對於博物館的建置卻是可以充分利用的課題，其空間更是可以實質整合的博物館影響範圍，以下以台北工場為例。

在鐵道部博物館未來的展示內容方面，臺北工場予人很多想像，例如舊道床的完全露出，在諾大的臺北工場中展示這樣單一質感的「地坪」，實有兵馬俑坑展示場般的空間感。而在挪移過程中，將建築體五花大綁的鋼構、地下暫存機器局遺構木樁與條石的架高夾層，其高壯與異質的空間質感，則是鐵道部廳舍原來辦公空間所沒有的。

在都市與建築空間的整合上，係指與其在鐵道部街廓內的定位與整合營運，首先遇到的實務問題是工場應該遷回哪裡？古蹟既不幸經過遷移，其空間意義已經不同，挪回原位在各文資委員會中亦不被認為是完全必要的，且因為捷運地下量體的頂板較高，臺北工場回到原高程已不可能。但最重要的意見來自於交通局，塔城街將是未來週邊南北向的主幹道路，路寬(包含人行道)須較挪移前寬，因此捷運單位在挪回計畫中參考了相關單位的意見，將其移回原位東側數公尺處。

### 3. 古蹟修復再利用設計的配合

2007 年台博館開始修復再利用設計工作，在工作條件中，第一期成果便是研討如何和捷運整合，其思考便是博物館新建築(南館，後稱再利用服務中心)如何與捷運出入口結合，一方面是充分運用街廓內有限的空間，另一方面是期望將觀眾直接由捷運引接進入園區。

另外，作為採購標案，亦對投標建築師要求須具有兩種專長，分別是古蹟修復與園區整合，儘管這樣的區分在實質工作上仍形成兩組人馬分工多合作少的狀況，但至少仍存有一統合機制，在必要時尚可發生作用，而不致完全各自為政。

## (二)互動的價值-探究鐵道部博物館的地方特質

鐵道部位於北門外，此處公有土地多、公部門多、公家計畫幾乎主導大多數的發展，這樣的地方特質對於鐵道部發展博物館之意義與影響，是本文的主要討

論議題。

首先，博物館經常有特定的任務，有以裝載國家歷史與族群文化意涵者，有以科學教育與觀念推廣者，也有以保存文化遺產為職志者。鐵道部在一開始被設定為現代性博物館，這個清楚而明確的任務交付，細究其由來則與地方特質有關。至於有關永續與社群發展等觀念，是今日世界的普世價值，其共同的重要成分便是地方特質，從地方的泥土裡生長出來的事物，經常被認為具有一定的正當性，博物館學界亦明顯朝此方向發展，走入地方與地方社群結合共同發展。例如城市博物館便是兼有地方特質和政治性敘事意涵的博物館類型，結合觀光等事務，一度成為重要都市政策。

其次，交通建設原以快速大量為目的、公共工程施工則以經濟安全為本位，但兩項捷運工程在過程中遇到相當多的文化資產議題，伴隨指定了許多的古蹟，也因為古蹟遺構而不斷調整站體結構和內部裝修，相對缺乏人味的臺北捷運工程，因此增添了歷史人文的風采，初步定位了北門外都市空間的豐富歷史意涵。

相對的，原即以古蹟活化利用定位的鐵道部博物館，一開始便參與了地下發掘工作的進行，規劃設計工作更在一開始便定位與捷運共用出入口，思考層面擴及原非工作範圍的臺北工場和機器局街廓，甚至配合捷運工程拆除老建築而進行可用建築構件拆卸工作，凡此種種均可見到一項良好的文化資產保存工作，其所涉及的不只是留下夠多的實體建築，而更需要運用都市公共建設豐富其文資意涵，而這些文資意涵更將成為未來博物館建置工作的基礎與方向。

相對於前述捷運工程初步定位了北門外都市空間的豐富歷史意涵，在博物館建置過程中，與捷運設施及周邊都市歷史空間的整合性思考，不只是更加強調此地區的歷史性格，更將博物館自身融入都市發展系統中。而博物館完成之後，北門外地區的豐富文化資產意涵，將由博物館的展示計畫獲得進一步的演譯，隨著展示內容的變換調整，博物館也將與地方價值同步、相互連動，終使博物館落地成為都市空間和地方的重要部分。

### (三)有關都市發展方向及評述

而在指認或再彙整基地的地方特質之過程中，釐清並分析周邊都市建設與地方公共政策對此地的影響，就現行都市發展策略對鐵道部周邊地區發生的影響和導引作用進行分析，應可初步理解鐵道部博物館可能具有或應有的地方關聯，進而提出鐵道部古蹟再利用為博物館的定位與發展依據，在與都市發展滾動式的交互影響過程中，思考並選擇鐵道部博物館在可見的都市政策中的因應對策與發展定位。

鐵道部位於臺北車站附近，但其空間區位又顯孤立，一如化外之地，從歷史發展看來，此地區的都市發展與公共投資甚有關係，此為本研究之動機，而因為議題範圍廣闊，本文選取執行過程中化資產相關案例作為回顧。

關於相關議題的後續發展，本文建議未來可以將時間往前及往後推：往前，係探究都市歷史發展以及文化資產相關狀況，期待以週邊地區歷史發展作為研究

基礎；往後推，係指兩類，一為戰後的發展或因時序接近現在而較少被人討論，另為近年公部門對於此地的投入、規劃作為分析對象，將以公共建設、都市計畫、都市設計內容為主要研究對象，此亦為本計畫所指公共政策之主要內容。另外，有關其他地方之博物館發展狀況，以及地方性活動或相關研究計畫之進行與推動過程，亦可為關注之對象。

衍伸而論，鐵道部地區都市發展的官方色彩，直接反映在周邊的都市工程上，由重大工程執行時甚至需要辦理都市計畫變更作為配合，因此都市計畫的變遷歷史，加上 1990 年代 SASAKI 案帶來的都市設計觀念，將是重要的討論內涵，亦為公共政策、都市政策之主要指涉者。將時間拉進，近期完成的機場捷運即將通車，2014 年上任的市府團隊亦將此地區的都市發展作為施政重點，提出的都市發展策略以西區門戶計畫為主，進行北門廣場、臺北長廊、下沉式廣場等規劃與工程，看似是將過去的都市計畫構想在 20 年後的今日才實施完成，但其背後夾藏的看法，似與過去不完全相同，例如對都市交通、文化資產保存、都市重要區位的定位等，均值得進一步探析。前述都市政策有許多目前仍在執行中，臺博館作為重要關係者，理當關注並投入其中，其與都市規劃專業若能呈現特別的互動過程，鐵道部當不再是繁華市區的化外之地。