

都市水環境與文化資產保存之關聯研究

—試論華山地區的文化資產完整性價值

馮佳福

國立臺灣博物館 研究助理

摘要

華山地區因為 3C 資訊產品和文化性消費構成臺北市一處新興商圈，但與華山藝文特區共同形塑華山地區藝文風格的歷史建築華山貨運站和古蹟建國啤酒廠，近年則面臨大樓興建之開發壓力。本文因此重新整理華山地區的文資價值，將水環境視為「新事證」，期望在區域空間及完整性價值的面向上提出新的想法，為華山建立更完整的文資價值論述，亦可作為目前保存爭議的論點。

華山鐵路貨運站長期以來直接支持臺北市民日常生活與產業原料供給及運銷，若採系統性文資之思考，則華山的文資重要性一直受到低估，應更加重視其地點與產業設施。此地多處廠房緊鄰，實為今日產業鍊與園區效應之早期案例。而作為鐵道沿線重要產業遺產，鐵道與華山的重要關聯已然確立，而水路更早進入華山場域，與產業遺產及都市發展的關聯早於鐵道。因此本研究認為華山地區之道路、水路、鐵路及密集的產業文化資產並非毫無關聯各自獨立的文資或空間，而應視之為一整體，並得審視其完整性價值。延伸而論，在都市規劃上可視華山為臺北的中區，在歷史空間層面則可將華山地區與台北舊城等地一併納入台北歷史中心之議題進行討論。

關鍵字：華山、文化資產、水環境、完整性

註：本文為國立臺灣博物館 112 年度自行研究計畫。

都市「水環境」與「文化資產保存」之關聯研究

—試論華山地區的文化資產完整性價值

目錄

一、緒論

- (一)研究動機
- (二)研究目標
- (三)研究方法與範圍

二、文獻回顧

三、華山地區的空間特質與文化資產

- (一)華山地區的空間特質
 - 1. 華山地區的空間範圍認知
 - 2. 空間特質一：位於東西鬧區之間的相對郊區
 - 3. 空間特質二：多處大型公共空間
 - 4. 空間特質三：3C 與文創融合的氣質商圈
- (二)華山地區的文化資產
- (三)從特殊道路紋理看三代鐵道

四、華山地區的歷史地景與水環境

- (一)盆地的自然地景與自然水系
- (二)人工埤圳與埤圳治理
- (三)華山附近的水路—堀川、上埤、霧裡薛支線
- (四)小結—以面狀文化資產的水環境思考

五、華山地區文化資產價值之再檢討

- (一)產業文化資產價值之重新確認
 - 1. 華山貨運站支撐都市之運作
 - 2. 緊鄰的工業廠房所展現的產業價值
- (二)水環境的文化資產思考
 - 1. 從水環境的形式改變看都市空間紋理之形成
 - 2. 從水環境的功能觀察水與工業廠房遺產的關係

六、結論與建議

- (一)華山地區各歷史元素具有密切的關聯性
- (二)建議以單一的「華山歷史地區」代替多個產業遺產之集合
- (三)都市規劃面向上的配合作為

參考書目

一、緒論

(一)研究動機

華山地區近年的發展以「華山 1914」為名之文創園區為人所知，並且與東側的光華商圈及三創大樓等 3C 消費性電子商街逐漸連結，加上休憩性質的華山大草原，使華山地區成一個帶有休憩、文創與資訊等特色相互融合的都市區域。談及此發展的脈絡緣由，應以光華商場 3C 電子用品商店街為起頭，後續則因為幾個大型的文化資產集中於此而塑造了強烈的文化特質，主要有臺北酒廠(華山藝文特區)、建國啤酒廠及華山貨運站。

但這幾處文化資產近幾年分別遭遇重大的活化再利用議題。最早是由文化部委託臺灣文創股份有限公司經營的「華山 1914」，該公司引入大量商店，包括餐廳、文創商店與電影院等，長期以來被認為過度商業化，倚賴其文化資產特質作商業營利。但華山是委託私人營運之文化資產中，少見能吸引眾多市民遊逛且獲得一定收益者，因此過度商業化的抨擊可能因此未見擴大。近年則是建啤園區之活化利用，原由地主臺酒公司推動，建啤東半部古蹟集中範圍預計維持部份生產並以博物館為發展方向，但國立臺北科技大學另經公部門協助取得該東半部範圍並預計興建學校大樓，此舉預計將影響酒類生產之動態保存範圍，引發莫大爭議。至於已成為各種戶外休閒活動重要舉辦地點的華山大草原，原為臺鐵華山貨運場範圍，過去行政院、立法院均曾計畫在此興建大樓，近年由司法院及臺北地方法院預計在此興建辦公大樓，經考古專業者地下進行發掘後，約 2024 年 2 月發表地下遺構仍存，因而引發爭議。關於華山特區過度商業化的討論，概屬再利用經營方式議題，但建啤和華山貨運站則已涉及古蹟本體或可能具文化資產價值之構造物的保留及運用，為文資保存領域中相對基礎的議題，引發本研究之關注。

(二)研究目標

位在都市中心的文化資產面對都市工程的進逼，向來是難以緩解的壓力。解法之一是訴諸體制，即政策面上，要求政府施政應當有更具體且理性的討論機制，並且投入可能的論戰或抗爭等；之二是執行面、專業技術上的努力，包括整體規劃、新舊融合設計及特殊工程技術等。但從過去經驗看，政策面經常是導向開發、高效益使用為優先，至於專業技術單位作為承包商、執行者，通常也會依業主(政府)意見行事。因此本研究思考，若在價值範型面向上提出新事證、新想法，也就是尋找更重要的保存價值及論述，並將之引入前述政策面或專業執行面之討論，或許會有較多元的成果、較大幅的改變，找出對文資保存更好的方法。

華山地區的區域特徵及範圍並不明顯，但產業遺產分布密集，鐵道沿線案前已揭隳鐵路是對各文資均具影響力的元素，因此本研究選擇深刻影響都市發展的水路作為「新事證」，了解華山地區灌排水路的發展、研析其與各大型文資的關係，此為第一個研究目的。接續希望藉此新事證期望引發「新想法」，即華山地區是否可能被視為一個整體，而非多個古蹟的組合，此為本研究之第二個目標。一如「老街-店屋」之關係，單一古蹟之修復再利用其實應從整個華山地區之完整性開始討論，至少，對建啤和華山貨場之保存有多一個層面的關照。

(三)研究方法與範圍

本研究範圍為華山地區，原則為建國啤酒廠、臺北酒廠(華山藝文特區)及華山貨運場為範圍，大致為長安東路、林森北路、忠孝東路及建國北路所為範圍，並包含臺北科技大學。本研究以現地及文獻研究為主，包括對水圳與水環境之期刊與論文。因探討空間關係，水圳與現地關係須獲得準確之相對位置，須採新舊地圖比對並輔以地圖套繪之方式。

二、文獻回顧

關於臺北盆地水環境的研究，過去常以淡水河商貿體系為出發點，如黃富三教授便有相當豐富的研究成果。在開發拓墾上，則有尹章義教紹、溫振華教授等建構基本的圖象，並也都討論到了灌溉水圳的重要性。至於華山附近的水環境，該處水路主要為日治時期埤圳公共化之後的瑠公圳(李宗信 2014)，包括清代 18 世紀開闢的霧裡薛圳與瑠公圳等，此部分的歷史研究已相當豐富且明確，GOOGLE MAP 亦已有套繪現況的圖面。本文主要參考者有陳鴻圖教授 2020 年出版之《臺灣水利史》，其探討全臺農田水利，將瑠公圳列為全臺三大圳之一(另為屏東曹公圳及彰化八堡圳)；另為李宗信教授與學者合著之〈水利秩序的形成與崩解：18 至 20 世紀初期瑠公圳之變遷〉，除了有關臺北埤圳發展之基礎討論，並探討相對應之社會變遷，李教授 2014 年出版《瑠公大圳》為甚具深度的科普書。

有關都市空間、文化資產保存與都市水環境(通常指已失去水利功能者)相關之學位論文，近年似有漸多之趨勢。2008 年《都市歷史水圳空間再現之研究-以光華區段瑠公圳再現為例》(羅淑娥 2008)與本研究討論之地理空間相近(本文討論之地理範圍尚涵蓋華山車站一帶)，該論文討論歷史水圳之再現，認為水圳具有類似河川的親水、生態與景觀美感之功能與價值，提出該段瑠公圳再現之規劃設計準則及規劃構想。2023 年《都市再生之水圳周邊開放空間設計建議對策之初探-以新竹市頭前溪至隆恩圳北岸之區塊為例》(葉家維 2023)檢討都市水圳治理，亦對既有都市計畫與都市設計提出實質規劃構想，其結論「整體

規劃之重要性」與「都市空間中之水綠環境機能」與本研究之構想有相同趨向。2023 年《探討嘉南大圳與聚落空間的維生關係之研究—以學甲和官田灌溉區為例》(方子瑀 2023)討論水圳與對應之農漁產業、聚落之關聯及相關建議。以及 2006 年《大稻埕歷史街區復甦研究—對公共空間經營之省思》(劉乃瑄 2006)認為社區及居民方為大稻埕的復甦 (regeneration) 的主要內發推動者、社區集體記憶的傳遞者、地方影響力最大的核心群體，提醒實體空間之研究不應脫離使用者的行為與需求。

另外，查詢文獻過程也可發現，不只空間專業者談討水圳議題，土木環工等領域亦多有研究，例如土木背景的《中興河道水岸周邊空間改善》(羅仕聖 2020)以及環工背景的《瑠公圳文化資產及復育之生態價值》(袁美華等 1989)，顯見有關水環境在限與復育議題已發展經年。

三、華山地區的空間特質與文化資產

(一)華山地區的空間特質

1. 華山地區的空間範圍認知

「華山」之名來自日本時期 1926 年將此地劃為「樺山町」，以紀念首任臺灣總督樺山資紀，戰後改為「華山」。而最早以華山為名的大型公共設施應是華山貨運站，是長久以來大眾可具體指認與華山直接相關的空間點，華山藝文特區之名則是 1990 年代保存運動才出現，是現在此地以華山為名者之中最為人熟知的空間點。

整體來看，「華山地區」之範圍不易界定，概略可以臺北城外西北方的華山貨運站、華山藝文特區等為主要範圍，亦屬較為人所熟知之地。現今習以捷運站來認知都市空間，捷運善導寺站別名華山，是最接近華山車站的捷運站，但距離目前最具代表性的華山特區最近的則是忠孝新生站。日本時代「樺山町」的範圍大概是當時縱貫線鐵道、今中山南路、青島東路和八德路之間。今日公部門於 2003 年 10 月 17 日發布實施的現行都市計畫「變更臺北市中山北路、忠孝東路、新生南路、長安東路所圍地區 (華山地區) 都市計畫 (細部計畫) 案」，案名即清楚標定了計畫範圍。至於再往東到新生南路一帶，過去多直稱光華商場附近，本研究將緊臨的建啤及北科大納入討論，亦屬本研究所認知的華山地區。

2. 空間特質一：位於東西鬧區之間

臺北的都市發展在日治初期侷限在三市街範圍，在 1901 年開始的市街改正計畫才將敕使街道(今中山南路)以東到大約杭州南路一帶納入計畫區，換言之，當時往東出了中山南路便是「郊區」，一直要到錫口(松山)才有較大的聚落與

商街。今日的臺北市，西有站前商圈、東有忠孝商圈和信義計畫區，華山地區仍然位於中間地帶，即便華山特區和緊鄰的光華商場活動熱絡，但熱鬧程度明顯不如東西兩大商圈，相對上仍是「郊區」，或可視之為臺北的「中城」。



(圖 1) 華山地區位於臺北的中城位置(底圖來源：Google Map)

3. 空間特質二：多處大型公共空間

作為大都市的郊區，華山地區在 1910 年代就建立多處大型工業廠房，最先是 1914 年芳釀株式會社建立的製酒工廠，即今臺北酒廠或稱華山藝文特區，1918 年建立樟腦精製工廠，1919 年高砂麥酒株式會社建立製酒廠，即現在的建國啤酒廠。鐵道南側的華山貨運場則在 1937 年才設立。現在這些大型廠房都已遷離，許多被賦予文資身分並轉型為其他用途，並且都是臺灣都市棕地發展的重要案例，例如市府的鐵道沿線規劃案便將這些廠房當作臺北都市再生的重要資源，2006 年中央車站與中央公園規劃案中，則將華山和北車地區放在一起討論。

4. 空間特質三：3C 與文創融合的氣質商圈

不同於臺北東西鬧區的消費性商圈，這裡原來是光華商場衍伸的 3C 商品販售商街，1990 年代華山藝文特區出現後，加上附近有北科大之年輕學生消費者，日後又有建啤、華山貨運站等文資保存，藝文氣息越加濃厚。但華山藝文特區委由臺灣文創公司經營「華山 1914」應當為重要轉折點，該公司引入電影院、文創商店、特色餐廳及展演場地，此處自此成為一處氣質商圈，吸引「文青」等消費者前來遊逛。



(圖 2) 華山藝文特區

(二)華山地區的文化資產

華山地區最主要的文化資產以歷史建築「華山貨運站」、市定古蹟「臺北酒廠」及「建國啤酒廠」三者最具代表性，並以產業遺產為主。其中「華山貨運站」限僅車站建築保留，定著土地面積則達 18,172 平方公尺，約及該街廓範圍。「臺北酒廠」即一般所稱「華山藝文特區」或實際經營者臺灣文創給予之園區名稱「華山 1914」。

【表 1】華山地區主要文化資產列表

類別	名稱	公告日期	土地/建物	公示資料之摘要說明
歷史建築	華山貨運站	2020-03-25	公有/公有(司法院)	<p>登錄理由：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建築風格屬 1930 年代現代主義表現手法(後略)。 2. 華山車站是日治時期臺北火車站之外最大的貨運站，往東延伸設立甚多產業設施，具有見證都市發展紋理之歷史價值。 3. 本車站為昔日經判決的政治受難者移送至綠島服刑的重要交通節點，見證白色恐怖時期臺灣人權發展歷程。
市定古蹟	臺北酒廠	2003-03-17	公有/公有(文化部)	<p>1914 年創立「芳釀株式會社酒造廠」，1922 年實施專賣改「臺北酒工廠」，1945 年戰後改省公賣局「臺北第一酒廠」，為臺北地區現代化製酒之濫觴。1990 年因水污染問題移龜山新廠。1997 年藝術家催生「華山藝文特區」。現委託「臺灣文創發展」公司經營。指定理由：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北酒廠見證了臺灣酒業在生產體系上的發展與轉變，反映了不同時期臺灣酒類的市場需求，在臺灣酒業發展史中，極具代表性價值。 2. 臺北酒廠創設時，位於當時的臺北東郊，南方緊鄰通往基隆的聯絡要道，北側則有縱貫鐵路通過，展現出當時產業設施的擇址及區位考量，體現臺北區域發展史及產業史的重要實體物證。 3. 目前園區建物及整體配置，仍維持 1930 年「新工場擴建計畫」之規劃樣貌，為了解日治時期現代化、高效能新式酒場之代表案例。 4. 現存的建物除了展現不同時期最為先進的造酒方法及科技技術外，亦富含產業設施和現代建築特色，具科學及藝術價值。
市定古蹟/歷史建築	建國啤酒廠	2000/2006	公有/公有(臺酒公司)	<p>1919 年創立「高砂麥酒株式會社」(由芳釀株式會社社長安部幸之助擔任社長)，為日治唯一啤酒廠，戰後改省公賣局「第二啤酒廠」。指定理由：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 創建於 1919 年，是日據時期臺灣地區唯一的啤酒製造工廠，是近代化過程中，從產業文化的價值上看，具有非常重要的歷史地位。 2. 建國啤酒廠不僅是產業文化的見證，同時也與臺北市同歲，在臺北都市發展歷程中，也同樣佔有重要的地位。 3. 從建築史上來說，酒廠建築興建於 1920 年代左右，建築設計風格上具有當年世界風潮之特色。 4. 從產業遺產的價值上來看，由於生產線與機具設備是造就整個產業文化的主角，因此本建築與其生產用的設備機器應該要一起保存。
歷史建築	原樟腦精製工	2007-10-12	公有/公有	<p>1919 年「臺灣製腦株式會社」設置此工廠精製樟腦。1967 年公賣局結束樟腦煉製廠業務，工廠交臺北酒廠使</p>

	廠			用。1988 年因審計部大樓而部分拆除。
歷史建築	國立臺北科技大樓大川堂	2018-01-30	公有/公有 (北科大)	1920 年代學校建築中少見之 RC 構造，大川堂為北科大學生活動場所，保存校內共同記憶。
市定古蹟	臺北工業學校紅樓	1998-07-21	公有/公有 (北科大)	1912 年原為總督府附屬工業講習所，1921 年改臺北州立工業學校，是日治臺灣最重要工業學校。1930 年代校園建築大幅改建，紅樓約建於 1914 年，為僅存之第一批校舍。
歷史建築	蒲添生故居	2010-10-29	公私有/私有	為一層日式住宅，後方增建二層雕塑工作室，保存蒲添生 200 多件作品，現由蒲先生後代規劃為「蒲添生雕塑紀念館」
歷史建築	原臺灣重要物資營團	2020-12-03	公有/公有	又名昭和樓。由國立臺灣博物館管理並規劃使用。
歷史建築	紹興北街 31 巷 53 號(糧食局倉庫)	2016-12-30*	公有/公有	基地原為愛國高等技藝女學校，由愛國婦人會創立。日治及戰後為米糧集中配運儲放地點，與糧食政策密切相關。1959 年興建現況建物為省糧食局倉庫。

註 1：資料來源為文化部文資局「國家文化資產網」，2024/3/29 查詢，查詢範圍為忠孝東路、長安東路、林森北路、建國北路之間的古蹟及歷史建築。

註 2：此範圍於忠孝東路南側及濟南路以北有多處木構日式宿舍為文化資產，包括齊東街 53 巷 2、4、6、8、9、10、11、13 號、濟南路二段 25、27 號及金山南路 1 段 30 巷 12 號，除齊東街 53 巷 11 號為古蹟，其餘 10 筆為歷史建築。

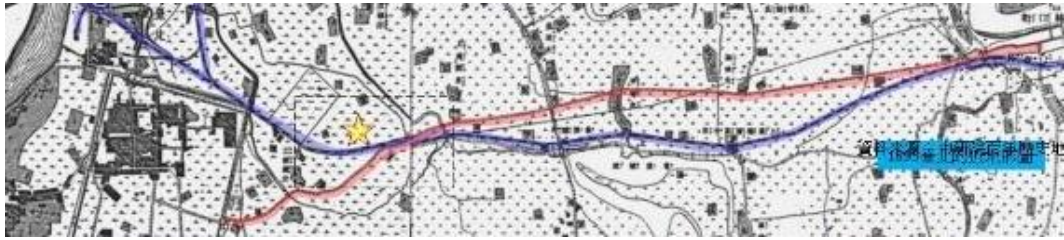
(三)從特殊道路紋理看三代鐵道

觀察道路紋理，可以發現整個臺北市區的道路大致呈東西-南北向的方格系統，唯獨在華山地區的八德路、市民大道與新生北路形成一處大 X 型的斜向交會，又因華山地區位於市區的地理中心位置，這個斜向交叉路口有如在臺北市的正中央打了一個蝴蝶結。這個蝴蝶結與鐵道的變遷關係密切，說明如下。

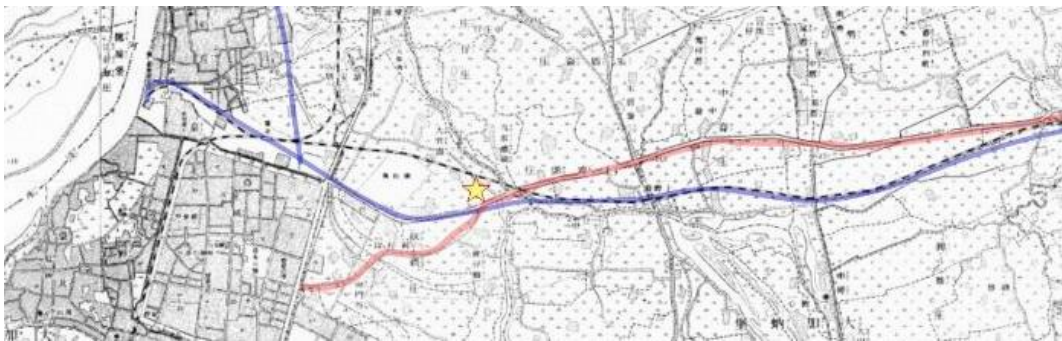
臺北地區的鐵道建設可以分成三個階段：清代初創鐵道、日本時期確立今日路線及鐵路地下化。老地圖上可以看到清代鐵路在華山有一個曲率不大的彎道，這個彎道在日本時期拉直，新舊路線因而有兩次交會，一處在今日臺北站區，另一處就在華山，後者大致是今日的市民大道和八德路，也就是前述的蝴蝶結道路，兩代鐵道在都市地面留下了深刻的印記。

第三代鐵道為地下鐵，大幅改變了城市的樣貌與臺北人的生活方式，其路線和日本時期鐵道大致是重疊的，主要差別是臺北車站到華山一帶。臺北車站一帶的軌道南移(第四代北車也跟著南移)，隧道位置大約是北平東路的下方，並且在今日華山大草原一帶接回原來的軌道，也就是市民大道。今日華山大草

原有一個地下隧道長直斜坡通往地面，他是地下化第一期工程(萬華到華山)所完成地下隧道東側出口，今日仍保留兩股軌道作為緊急搶修之用。



(圖 3)清代鐵路位置(資料來源：中研院百年歷史地圖，1895 台北附近地形圖)



(圖 4)日治鐵路位置(資料來源：中研院百年歷史地圖，1904 日治二萬分之一台灣堡圖)



(圖 5)三代鐵路位置對照(底圖來源：臺北市控制及應用測量成果系統)



(圖 6)市民大道



(圖 7)地下鐵緊急搶修出入口

四、華山地區的歷史地景與水環境

此處主要討論都市地面上的開放性水路，用於灌溉排水或航行等，部分為沿用天然水體或將之改良而來，亦有許多是人工開鑿。本文暫將這些水體稱為「水路」，涵蓋灌排渠道及各種大排水溝，並與運送自來水的「水道」做出區別。

(一) 盆地的自然地景與自然水系

盆地的自然水系為淡水河水系，北側有基隆河支流、南有新店溪及景美溪支流，一般以大漢溪為主流。盆地地勢中央低窪，夾雜甚多天然水路與人工埤塘，整體則南高北低，因此後來的瑠公圳等知名水圳大多由南側新店溪飲水向北開闢圳道流入淡水河主流或基隆河。

臺北盆地在荷蘭人 1654 年繪製的地圖中仍是一片田野，可能是平埔族雷朗四社和奇武卒社的活動範圍，1709 年陳賴章墾號申請開墾大加蚋堡(淡水河東岸大半地區)，為臺北市範圍首次報官大規模開墾，公示中有田園數十畝的文字記載。另外，郁永河在 1697 年搭小船進入干答門(今關渡)所見的水鄉澤國景況，都讓我們大致知道盆地在都市化、水田化之前的樣貌。

18 世紀的臺北除了開始水田化，稍後也展開都市化的腳步，進入三市街的時代。先是 1720 年代艋舺開始發展市街，1860 年代大稻埕開始發展市街，1884 年臺北府城建成，臺北府治遷入。在 1895 年繪製的地圖中，大致可以看到淡水河東岸有三個緊鄰的市街。大約在 1920 年代，三市街才連起來，變成單一的都市，換言之，都市範圍漸漸變大、而農田範圍漸漸變小了，華山地區漸漸被建築物包圍成為都市的一部分。



(圖 8) 臺北盆地的天然地形及河川流向(底圖來源：Google Map)

(二)人工埤圳與埤圳治理

臺北最早的人工灌溉水渠是 1724 年始建的霧裡薛圳，主要灌溉為臺北市西側，當時艋舺市街建立不久。1895 年的地圖可見府城和大稻埕有多處水道由東南向西北穿城而過，或許其中便有霧裡薛圳的分支。臺北城的北城牆基礎在捷運板南線開挖時，便有水關出土，證明有水道進出城牆。長安西路和西寧北路過去均為溝渠，其中西寧北路在戰後的地圖和空照中可以看到分段被加蓋的狀況。學者曾指出，部分大稻埕店屋的貨品，是直接由屋後小型貨船搬運上岸，西寧北路的河段緊鄰著長條店屋的後方，支持了這種說法。在畫家有關大稻埕的畫作中，也可見到泛著貨運小舟的水道，被認為就是西寧北路原來的水道。

30 年後知名的瑠公圳完成(1760 年)，主要灌溉臺北市東側，並且和盆地東緣的既有埤圳相連。今日捷運有永春、昆陽、後山埤等站，其實都有同名的埤圳散佈在盆地邊緣的淺山緩谷之中。今天臺大校園內便以復育瑠公圳為名進行親水與景觀設施的設計。

在治理上，日治時期開始有公共埤圳規定，將水這項資源公共化。隨著都市化的發展，農田灌溉之需求不再，主要需求改為家庭使用之自來水，多數地面水路因為家庭汗水的排放而成為發臭的排水溝，先引發河川衛生治理與衛生下水道系統之興建。宜蘭冬山河親水公園完成之後，啟發親水與景觀之需求。接著，生活環境引入人本與保育概念，開蓋成為重要的都市環境改善工作，三面光的水道成為負面教材，山林野溪的整治與灌溉水圳的再現，成為許多都市積極進行的都市工程。

memo

1724 霧裡薛圳始建，灌溉臺北市西側。

1760 瑠公圳完成，灌溉臺北市東側。

1901 總督府頒布〈臺灣公共埤圳規則〉，公告為「公共埤圳」。

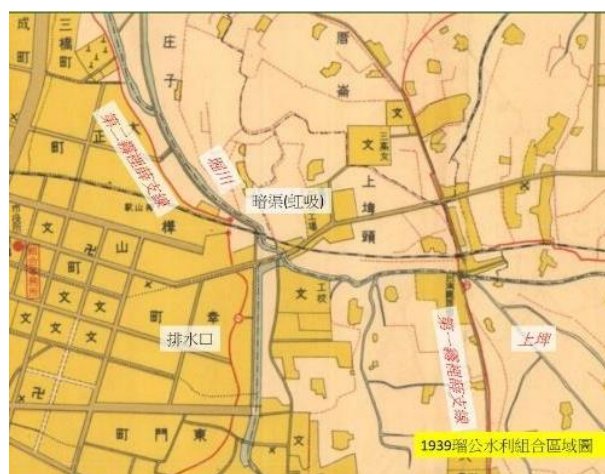
1907 與上埤併入「瑠公水利組合」，1933-1942 開闢堀川(特一號排水溝)

(四)華山附近的水路—堀川、上埤、霧裡薛支線

日治時期推動「公共埤圳」政策後，1907 年瑠公圳與上埤併入「瑠公水利組合」。上埤是天然水體，位置大約在今日頂好商圈到仁愛圓環一帶，是大安區當時一代的重要灌溉水源。上埤湖面略呈不規則狀，大致為-東南斜向，彎曲的安和路部分路段便是上埤的遺留。日本時期都市功能更形複雜而有專門排水的需要，於 1933 至 1942 年間，由公部門力量開闢特一號(堀川)及特二號排水溝，前者即今日新生南北路、後者為承德路(可見 1932 年都市計畫圖)，今日都是非常寬大的道路，當年的大水溝則為道路下的暗渠。「公共埤圳」政策下，重要水體被整合起來，1939 年的「瑠公水利組合區域圖」便可以看到主要幹道已相連成同一水利系統。

觀察 1939 年的圖，最明顯可見的人工水道就是南北向的堀川，大概從盆地正中流過。堀川以西幾乎全為黃色區塊，為都市密集發展區域，以東則多為農田，渠道主要分布在東側，華山地區就是位於這個界限周邊。堀川流經華山地區時，東側有一支流注入，即上埤的下游。此時的上埤似乎已成為線性的河道，而非面狀的湖泊，大致沿鐵道南側、工業學校(今北科大)北側，向西注入堀川，今日北科大後方(北側)的帶狀公園的地面多為硬鋪面，即因下方就是這條水道。而三水交會之處有個方形彎折，這個彎折在 1927 年的臺北市街圖就已出現，再前朔臺灣堡圖亦可見到這個「三水交會」之處，只是後來選擇其中二水改建為堀川，上埤的下游河道便成為注入堀川的「支流」。這三條水路亦為附近街庄行政區界線。堀川在戰後也陸續加蓋，1972 年新生南路拓寬及堀川加蓋工程完成。

1939 年的圖面將水道明確分為給水與排水，排水畫法如一般河流渠道，給水則以紅線標出位置。前述堀川為距離華山酒廠最近的排水道，而在堀川西側有一給水道，二者大致平行，標示為「第二霧裡薛支線」，至少在 1916 年的臺北市街平面圖就已繪出此水道之全貌。這條給水道在圖上標示了兩個設施，一是穿過鐵路的虹吸暗渠，位置在今日林森抽水站南側；另一為排水口，連通往東側不遠的堀川，位置在今日忠孝新生站南側的忠孝公園。



(圖 9)1939 年瑠公水利區域圖(資料來源：中研院百年歷史地圖)



(圖 10) 1957 台北市舊航照影像(資料來源：中研院百年歷史地圖)

(四)小結一面狀文化資產下的水環境

18 世紀漢人大量進入臺北盆地拓墾後，帶來新的耕種與灌溉技術，在盆地中興建多條灌溉渠道，這些渠道和盆地中既有的天然水路有一定程度的結合。日治時期進入另一個階段，起初為了公共衛生及建立現代化都市之目的，開始興建都市排水溝，日治中期開始建立供應飲用水的水道系統，後續開闢的大排水道，則加入了排洪的功能。換言之，水圳常需配合自然環境興建，因此其與天然水道均可視為自然地景的一部分，有關水路的發展與水的使用，均宜以整體性的視角加以觀察。

加上水路流經且影響者係一面狀範圍，因此文資相關檢討時，應檢視足夠長度之河段進行價值與空間關聯之討論等，尋找各種關聯並回到其時空脈絡中做討論，避免僅得到片面的成果。尤其華山面對的是面積量體巨大之酒廠等工業廠房，更應從「流域」或「水系」觀點進行文資價值的討論。例如近年臺大復育瑠公圳便將整個校園都納入檢討，避免淪為單一地點的景觀改善。

五、華山地區文化資產價值之再檢討

基於前開對華山地區都市空間特質之概述，以及鐵道變遷與特殊道路紋理等明顯「可見」元素之瞭解，本研究重新檢討各空間元素的基本文資價值。其次，將地面已然「不可見」的水環境當作「新事證」，以水連結各個元素，檢視其關聯性並進行文資面向的思考。

(一) 產業文化資產價值之重新確認

1. 華山貨運站支撐都市之運作

華山貨運站作為臺北最大貨運站，長期支持臺北市市民日常生活與產業發展，但其重要性長期被低估。尤其以在重視系統性保存的現今，過去華山貨運站的良好運作，代表城市和產業方能有良好的運作，加以華山站選址於臺北城外不遠處，則顯然是刻意的決定。但目前法定文資僅以華山車站之單一建築代表整個貨運站，明顯有代表性不足的疑慮。換言之，華山貨運站的地點與建築設施，均應該納入保存登錄理由。因此，近日出土的舊建物地下遺構，其價值應當是比車站站體更能反應華山貨場的整體文資價值，建議司法單位應詳細討論後再進行大樓設計與施工。

2. 緊鄰的工業廠房所展現的產業價值

公部門的文資公示資料中，華山各廠房類古蹟的價值，似為平行不相干的各自論述(【表 1】)。但此地三座專賣局工廠(臺北酒廠、建國啤酒場與樟腦精製工廠)位置如此集中，旁邊又是工業學校，若置於現今的產業鏈或園區生產之相關研究中，必然可以探討知識瀰漫或資源共享等議題，而樟腦精製工廠則可討論區位與垂直分工議題。實際上，建啤首任廠長便是來自隔鄰的臺北酒廠。此類新理論與新價值未來勢必隨時代演化而被不斷被提出，新的文資價值論述便會不斷地疊加與深化。

另外，過去對產業遺產的文資價值論述，經常被拉高到對企業外部的國家社會層次，進行總體經濟面向之論述。若如前面所述，加強論述產業自身的價值，則企業必然有感，願意充分了解自家產業的重要性，進而激起企業對文化遺產的重視。過去僅視房地設施為商業資產的產業界，或許會轉而正視其為文化資產，漸漸淡化開發與保存的二元對立論，思考新舊並存對話的可行方式。

(二) 水環境的文化資產思考

1. 從水環境的形式改變看都市空間紋理之形成

此處形式是指水圳的路線變遷與重組整合等可見之樣貌。大體而言，因為臺北工業化和都市化的速度快，原來滿布臺北盆地水圳，其加蓋、整併甚至消失，也隨著都市化發展快速發生。臺北都市向東發展的過程不但可從產業遷移及鐵道設施東移來看，也可以由水圳「由灌轉排」或地下化、暗渠化的時點作為表達。因此，水路的變遷便是都市化歷程的一部份，整體水環境的外在形式的調整變遷就是都市史的一部分。

實際觀察華山地區的廠房類文資，可知臺北酒廠的東側廠區有水圳由下穿過，該水圳再往北則以虹吸管線穿越鐵道，至於廠區東側則受大排水路之限制，今日各自成為道路與 3C 賣場。至於建啤廠區內西南處曾有大水池但已被填埋，

今日該處則為蓄水池。以上各種交錯縱橫，在今日的道路紋理上呈現蝴蝶結狀的大型斜向交叉路口，歷史的發展留下特別的空間印記。

2. 從水環境的功能觀察水與工業廠房遺產的關係

水圳在農業時代兼有灌溉與排水功能，到工業化時代其功能仍類似，具有供水與排水的功能，但均尚無景觀休憩功能。都市化之後的變化極大，各種水路僅餘排除汙水之功能，多數被加蓋成地下的大臭水溝。相應的防災、生態等功能一併消失，人類更加倚賴人為的系統方能生活，漸漸遠離生活世界。

在華山地區，我們可以在瑠公水利組合之圖面上見到全市水圳的整合，但如堀川之大型排水溝渠，則多由天然水道改建而來，二者有功能上明顯的區別。對於相鄰的大型廠房來說，這些水路的位置應當都與廠房配置或廠址選擇(離排水道近、防洪等)有一定關聯。至於製酒用水，應當無法直接使用地面開放水域的水，例如建國啤酒廠現有四處水井，部分即是過去開鑿用於製酒之用，但現今僅做為消防用水，另外台北酒場之遷廠即與法規用水標準提高有關。

從上述的功能角度比較同樣作為線性文資的鐵道與水圳，鐵路在「鐵道沿線」相關計畫中已闡明對於沿線產業遺產的重要性。但若以道路車輛比擬，鐵道是穿越性車輛、水圳則可沿路上下車，水圳對其兩岸的直接影響明顯更甚於鐵道。另外，水圳出現在地景中的時間是遠早於鐵路的，其可供檢視的文資價值應有差異。

六、結論與建議

(一) 華山地區各歷史元素具有密切的關聯性

經過前面對文化資產價值之再檢討，可知華山各單點廠房與都市、鐵道及水環境等，除了在不同時代可能產生不同的價值論述，彼此間也確有密切無法分開的關聯性。

(二) 建議以單一的「華山歷史地區」代替多個產業遺產之集合

前述的新價值論述與無法分割的關聯性，可能無法完整地出現在既有的研究成果或官方指定或登錄理由中，因此，以一個更上位的價值載體將之統合，應當具有一定的意義，也容易推廣這些新的價值內容。例如可以「華山歷史地區」之名，將華山地區眾多重要的產業遺產、鐵道、水環境以及現況的特殊道路紋理、不同於純消費性商圈的文化氛圍等，加以整合並表達其價值。此一「華山歷史地區」可以被視為多個產業遺產之集合，但為了更完整的描述地區的文資價值與時空脈絡，其亦應被視為一具有主體性的單一個體，採用更多元

的角度來進行相關研究。法制上，則可依文資法撰擬保存計畫，給予完整妥善的研究。

(三)都市規劃面向上的配合作為

「華山歷史地區」既為一面狀都市空間，在發展願景上，建議可定義為臺北的「中城」，與東西消費性商圈作一區別，延續現在的文創氛圍之特色。另外，在首都核心區等相關的臺北歷史中心之建構討論中，宜將緊鄰的華山地區一併納入討論，共同保存。再者，面狀區域的文資價值定義將涉及更多知識面向，未來如何執行、文資價值如何整合、都將是相對艱鉅的任務。因此亦可進一步劃定都市計畫保存區、檢討現行都市設計管制要點等，實際落實在空間實體。

參考書目

- 黃富三編，1995，《臺北建城百年史》，臺北市文獻會
- 陳正祥，1997，《臺北市誌》，臺北：南天
- 陳鴻圖，2020，《臺灣水利史（2版）》五南
- 李宗信，2014，《瑠公大圳》玉山社
- 李宗信，2009，〈水利秩序的形成與崩解：18 至 20 世紀初期瑠公圳之變遷〉
《海、河與臺灣聚落變遷：比較觀點》中研院臺史所
- 羅淑娥，2008，〈都市歷史水圳空間再現之研究-以光華區段瑠公圳再現為例〉
北科建築所碩論
- 劉乃瑄，2006，〈大稻埕歷史街區復甦研究-對公共空間經營之省思〉臺北大學都計所碩論
- 葉家維，2023，〈都市再生之水圳周邊開放空間設計建議對策之初探-以新竹市頭前溪至隆恩圳北岸之區塊為例〉中原建築碩論
- 方子瑀，2023，〈探討嘉南大圳與聚落空間的維生關係之研究-以學甲和官田灌溉區為例〉成大都計碩論