

國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫
(再利用計畫第二次增補版)

核定本

國家鐵道博物館籌備處

執行主持人：黃天浩 建築師

中華民國 110 年 3 月

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫(第二次增補版)」修正二版諮詢會議
委員提問意見綜整與回應

項次	委員提問意見	回應
一、	薛琴委員	
1	基地東側臨東興路之廠房多半列為第IV級建物設施，但此區是最容易接觸及市民群眾的位置，卻被高樓隔離，喪失許多經濟利益，是否可在再利用計畫中，略作說明，俾日後的經營策略。(例如師大原臨師大路例僅一小門，如今改為沿街店鋪，頓時成為師大路最活樂的地段。)	感謝委員意見，有關基地東側臨東興路之廠房再利用原則，業於再利用計畫第一次增補版說明，本次未增補相關內容。
2	在東南側，原來的漆工廠(椅套清洗廠)將來亦會併入館區，是否亦可多作一些原則說明，否則將會再有第三次增補版。	感謝委員意見，有關造漆工場定著土地目前非屬國定古蹟指定範圍；未來倘納入國定古蹟指定範圍，將另行提出修復及再利用計畫。
二、	黃俊銘委員	
1	本案為國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫第二次增補版之修復二版，所提修正內容為(1)園區內軌道系統系統及再利用為動態保存車輛通行及復軌計畫。(2)過去未清楚定位之西宿區再利用計畫。(3)園區南側毗鄰周邊都市空間之重新定的重新再利用自計畫，請依第二次增補版之架構內容提出修正內容，最後請提出修正版之最後版本與文資局備查。(不宜以修正部份內容與第二次增補版並陳方式提出)。	感謝委員意見，本次修正二版係針對110年7月9日第8屆古蹟歷史建築紀念建築審議會第11次會議審議案二之委員提問意見修正原提案內容，為利區別歷次提送審查版本而註記版次，未來經主管機關核定後將清稿製作再利用計畫第二次增補版核定本。
2	本修正版乃以面洽「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區設施計畫」(106-115)期間提出之再利用案，請於計畫書中載明，並定位修正二版內容為此期間之短期再利用計畫。	感謝委員意見，已依意見補充敘明於第1-6頁，後續將建議機關於「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」執行完畢前再利用計畫通盤檢討。
3	上述提出修正二版內容除以文字敘明外，主要以全區配置圖配合說明，應以圖2-1第一次修訂版為底圖(各建物空間註明再利用基本方向)，終改成修正二版之再利用配置方案圖。	感謝委員意見，已增補於圖3-3，第3-32頁。

項次	委員提問意見	回應
4	綜整委員意見對於本次所提3項計畫修正內容，均同意所提復軌計畫、西宿舍再利用定位及南區與松菸文創園區的縫合連結關係，但也同時認為長期應將市民大道廢除，使國定古蹟回歸完整保存，長期計畫應修正此內容，使未來博物館籌備處再與北市府協商時，有所依據。	感謝委員意見，有關長期應將市民大道5段14巷廢除一事，建議機關於「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」執行完畢前一併納入再利用計畫通盤檢討，另建議主管機關可於古蹟保存計畫中一併檢討。
5	文資委員仍對於廠路東延計畫不表認同，應避免任何文字圖面呈現菸廠路東延計畫在再利用計畫之中。	感謝委員意見，菸廠路東延計畫相關內容業已移除。
6	關於因應計畫之研擬增補內容文「擬增補一下內容」語意不詳，請修正。	該部分為誤繕，已更正，詳第3-32頁。
7	關於第四級建物之再利用修正適宜性得在「必要設施」、「保存性開發空間」、「開發空間」三大類別中相互調整之表3-3附之條件並不符文資法，不宜作為再利用轉用之依據（「必要設施」為依文資法之因應計畫審核通過之法定名詞，「保存性開發空間」為本國定古蹟107年再利用計畫通過計畫內容之一部份，設定在東興街及園區內特定地點及範圍，乃為防止園區內過度商業化設施進駐，開放空間亦為再利用計畫內容之一部份，經審查核定，三法源依據不同）。	感謝委員意見，已移除表3-3之附註，詳第3-22頁。
三、	張崑振委員	
1	尊重館方回應意見，唯文字增補細節眾多，未來動則變更，此非上位計畫、綱要之操作模式，建議須盡量避免。	感謝委員意見，將建議機關於「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」執行完畢前再利用計畫通盤檢討。

110年7月9日第8屆古蹟歷史建築紀念建築審議會第11次會議審議案二

國定古蹟臺北機廠再利用計畫(第二次增補版)

現勘會議委員提問意見綜整與回應

項次	委員提問意見	回應
一、	委員 1	
1	各級價值評估及再利用適宜性已比前版更為實際。	感謝委員肯定。
2	有關園區軌道修復及復軌原則也符合園區需求。	感謝委員肯定。
3	市民大道14巷的各種可能性(包括新設平交道)對了解園區運作亦屬必要,惟該路段可能與目前市府所提菸廠路東延有連帶關係,若日後有所調整再利用計畫亦需再調整。	感謝委員意見,有關市民大道 14 巷道路存廢一事,短中期仍建議以新設平交道併存方案為宜,長期將與台北市政府就園區周邊道路整體通盤檢討,倘涉及再利用計畫之調整,屆時將提案修改。
4	南區與都市縫合亦可能與目前市府所提菸廠路東延有連帶關係,若日後有所調整再利用計畫亦需再調整。	感謝委員意見,有關臺北市政府所提菸廠路東延一案,未來將視市府提案之審議狀況,滾動式檢討再利用計畫之調整及修改。
二	委員 2	
1	原則上同意所提修復再利用計畫增補版內容。	感謝委員肯定。

項次	委員提問意見	回應
2	同意增列未評級建物及設施之評級，但此評級之基準及評及結果不是文化部文資審議委員皆能判斷是否合適的，同意過去已有評級之建物有些因有新事證，證明原評級應變更的應一併修訂。(例如編號 1-T1 打卡棚，調查發現有劉銘傳時期鐵軌轉用材，在第一次增補時評級為第 4 級，因新事證，至少應提升為第 3 級或如 13-T1、T2 棚架原增補為評級第 4 級，然因東興路沿街工場修復工程的審查，認為有保存再利用之價值，而做設計標案的調整，其保存之價值實比第 4 級高，西宿舍亦同)，故建物等級之評級，應只能評為原則性的參考，館方應建立機制，在處理第 4 級或未列等級之建物設施時之原則，不宜只有解編古蹟本體，或予以拆除而已，應建立之類別方式審慎評估其再利用為得解編、拆除、新增設施之外，亦有局部現地保存、遺築保存或部分材料轉用等不同處理選項(P3-5 第 4 級、未列級說明文以及 P3-11 文字增補之修正)，並得隨時因新事證調整原評級之修正申請變更。	感謝委員意見，已依審查意見修正 P3-5、P3-11 之相關內容，後續規畫設計階段將請履約廠商詳實調查及規畫。
3	表 3-5 建物再利用適宜性之評估表，得做為古蹟再利用為博物館設施規劃初步之依據，惟細部之規劃設計仍有局部保存適宜性之判斷問題，建議皆明文說明細部之再利用的適宜性，得由文資委員在內的規劃設計審查機制做最終之審定(類似國家檔案銷毀機制)。	感謝委員意見，後續規畫設計階段，將請履約廠商詳實調查及規畫，並依文資法相關規定送交主管機關審核。
4	本再利用計畫原以古蹟本體建物設施硬體為主提出之再利用計畫，對於部分戶外空間之再利用原則以及可能發展地下開挖設施作為停車場、滯洪蓄水池等需求，提出再利用之計畫修訂，建議在本次一併提出增補。	感謝委員意見，已增補於 3-15 頁。
5	鑒於過去修復工程及再利用計畫申請各棟	感謝委員意見，已增補於

項次	委員提問意見	回應
	因應計畫時，無法因應土地使用用途、停車場及衛生設備、消防、無障礙、排水系統等相關法令排除時提出因應措施，建議在 109 年增補版再利用之計畫第三章 4 節處明訂因應計畫得分區分棟提出申請，未能有效提出因應措施之上述項目，得於博物館分期分區開放之園區範圍內再行一併檢討提出，以利回應都計、建管、土地、消防等單位提出之要求。	3-32 頁。
6	本再利用計畫原則上同意，建議修正後委由專案小組審查通過。	
三	委員 3	
1	本案再利用計畫，應要以南側的整備及西側的復軌為主，大原則應無問題。	感謝委員肯定。
2	請日後對南側或東側再利用的圍牆是否保存問題，應做考量。	感謝委員意見，本次增補僅針對圍牆再利用原則進行原則性說明，圍牆保存範圍一事，將由機關於後續規劃設計案評估，並將相關成果依文資法相關程序提交主管機關審核。
3	本區原有員工上下班後利用自臺北車站通至本區的地下連通道，將來是否可以復原，亦請考慮。	感謝委員意見，有關地下引道軌道復軌及連通尚需跨單位協調，短期內暫無規劃，此議題將由機關納入長期評估項目。
四	委員 4	
1	本計畫為再次增補臺北機場再利用計畫（第二版），主要的增補計畫內容，包括： 1、園區內軌道系統整備復軌：包括西側軌道復軌、東側軌道修復。 2、西宿舍區域景觀廣場。 3、市民大道 5 段 14 巷設置平交道：鐵道復原，為了方便火車的行走，而加建平交道。 4、園區南側緩衝地帶整備規畫：作為出入口、廣場、景觀、通路、服務中心等。	感謝委員肯定。

項次	委員提問意見	回應
	本增補資料及圖面尚可，唯一要求是：所有平面圖，請標示出比例尺及指北針。	
五	委員 5	
1	園區軌道修復及復軌有助本歷史場域之文資元素完整性及動態展示，其中新設平交道部分，目前條件下涉及市民及社區實際用路安全，如何管制宜配合考慮之。未來透過都市計畫，建議市民大道五段 14 巷能朝廢止來協調努力，以便整個園區空間更為完整。	感謝委員意見，有關新設平交道之設計、施工及營運管制，將於規劃設計階段，由履約廠商評估及提交設計書圖予主管機關依文資法相關規定審核。 有關市民大道五段 14 巷存廢，將納入長期規畫檢討項目，由機關協調北市府併同園區周邊道路系統整備規劃通盤檢討。
2	建物等級列級 IV 或未列級者，已有詳細調查，後續配合園區再利用，可容許採較彈性之處理方式，如拆除、改建及色彩、質感紋理配合園區景觀做協調性處理。	感謝委員意見。
六	委員 6	
1	國定古蹟臺北機廠再利用計畫增補二版大致說明相關修護原則，包括軌道修護與復軌、園區南側縫合及第四級或未列級建物再利用等。	感謝委員肯定。
2	本版已增補相關等級構造物部分。有關南邊松菸及大巨蛋臨界部分，增設出入口以縫合交通與動線，提升動態營運。	
3	古蹟多功能利用與活化為當代博物館與古蹟保存基調，因此確立大原則不變之下，一些細節部分只要符合大原則即可。	
4	建置平交道的規劃請鐵道博物館釐清是否要進行都市計畫變更？	感謝委員意見，查平交道座落土地現為古蹟定著範圍內之道路用地，未來仍以道路使用為主，應不涉都市計畫

項次	委員提問意見	回應
		變更。長期而言，建議於訂定古蹟保存計畫時，由提案單位在計畫範圍內通盤檢討必要之土地使用計畫變更建議。
5	建議修護計畫大原則盡可能維持不變，未來以務實可以營運為目標。	感謝委員意見。
七	委員 7	
1	都市計畫道路劃設平交道，是否涉及都市計畫變更？請補充說明。	感謝委員意見，查平交道座落土地現為古蹟定著範圍內之道路用地，未來仍以道路使用為主，應不涉都市計畫變更。
2	如果不進行用地變更，建議增列平交道使用於土地使用管制規則之容許項目之一，較為合適。	感謝委員意見，長期而言，建議於訂定古蹟保存計畫時在計畫範圍內通盤檢討必要之土地使用計畫變更建議。
八	委員 8	
1	原則同意再利用計畫所提之基本原則。	感謝委員肯定。
九	委員 9	
1	第 4 級建物的再利用原則，建議回歸原版本，目前所題文字過多細節，已非”原則”說明，諸如沿革、再利用方式、手法建議全面刪除。此類說明大意，可簡化為：依博物館再利用需求調整(含增減)使用。	感謝委員意見，為使後續執行再利用之規劃設計有所依循，仍建議保留增補文字。
十	委員 10	
1	此次所提再利用計畫第二次增補之三項議題確實有其必要性，且相關處理原則亦有其合理性與可行性，同意通過。	感謝委員肯定。
十一	委員 11	
1	本案建議照委員意見修正後，由貴局審核通過。	感謝委員肯定。
十一	委員 12	
1	第 IV 級與未列級的建物設施，或是於空地處可能新增建物設施等，如何彈性又不失適宜性，建議關於重建(reconstruction)、翻新(renovation)、	感謝委員意見，本次再利用計畫提及內容提出通案原則，有關個別建物之「再利用適宜性分析」，建議於後

項次	委員提問意見	回應
	增建(extension)等宜有更務實簡單的限制原則，符合者可以減少審查機制的參與。	續規劃設計階段，由履約廠商依保存再利用標的之構造、空間、歷史價值等特質，探討適用使用型態，及應避免致災因子，提交設計書圖交由主管機關依文資法相關規定審核為宜。
十三	委員 13	
1	有關復軌動態展示概念贊同，設置平交道可視為短中期之原則，長期看可以廢道為目標，朝都市計畫面的推動。	感謝委員意見，有關市民大道五段 14 巷存廢，將納入長期規畫檢討項目，協調北市府併同園區周邊道路系統整備規劃通盤檢討。
2	軌道連通其高程與既有道路之差異應加以評估，以確保軌道之連結可能性。	感謝委員意見，有關新設平交道及相鄰軌道之設計細節，將於規劃設計階段，由履約廠商評估及提交設計書圖交由主管機關依文資法相關規定審核。
3	軌道科技之多元性，及其相關位置如不同道碴及枕木之類型位置，建議可標示出來，並說明再利用原則。	感謝委員意見，有關園區不同時期不同工法或組成系統之調查與再利用方式，將由後續規劃設計階段之履約廠商評估及提交設計書圖交由主管機關依文資法相關規定審核。
十四	委員 14	
1	目前的再利用計畫是屬於長期願景性質的計畫？還是短期再利用必須執行的計畫？目前之提案似乎將長期願景與短期再利用混淆，建議先行釐清，以確定本計畫之內容。	感謝委員意見，此構想預計於「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」（106-115 年）公共建設計畫執行期間辦理完畢，考量工程及規劃設計等前置作業執行期程，刻正辦理相關規劃設計作業。
2	本次審查之主要二個議題，通往西宿舍區的復軌與南側區域的發展定位，但這二區	感謝委員意見，109 年核定之再利用計畫增補版已敘明

項次	委員提問意見	回應
	未來發展之關聯性為何?並沒有交代清楚,復軌後西宿舍區的定位與南側區域之間要如何連通?是否都做為鐵道文化園區對外之機能使用?如果都作為對外之區域,如何連結?未來是否有可能與松菸文化園區整合?建議先行釐清。	西宿舍區將規劃復軌工作作為園區西側入口,軌道區域等因安全需求,劃設之必要管制區域外,將作為縫合鐵博園區、台北文化體育園區、松菸文創園區及北側住商混合區之開放廣場,並引導參觀人潮跨園區移動。西宿舍區域與南側區域將藉由基地南緣規劃之綠地及通路等人行開放空間串聯,另亦可規劃以軌道車輛載客之方式提供參觀人潮往返兩區域。
3	針對未來長期願景若朝向取消市民大道五段 14 巷之願景來發展的話,建議其替代道路不應該只以菸廠路東延作為替代方案,於鐵道文化園區未來與松菸文化園區整合之議題而言,甚至連菸廠路都應該取消而採以地下道路做為替代,建議將與松菸文化園區整合作為未來發展願景之考量。	感謝委員意見,有關市民大道五段 14 巷存廢,將納入長期規畫檢討項目,協調北市府併同兩園區周邊都市計畫、都市設計與周邊道路系統整備規劃通盤檢討。
4	復軌之構想是否為近期(鐵道文化園區開幕前)將施作?目前之再利用計畫構想之期程,請補充說明。	感謝委員意見,此構想預計於「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」(106-115 年)公共建設計畫執行期間辦理完畢,考量工程及規劃設計等前置作業執行期程,刻正辦理相關規劃設計作業。
十五	委員 15	
1	增補以軌道修復及復軌為主,未來是車輛動態運行,因非真正的交通運輸強度,其枕木及道碴可採過去舊有之材質,以呈現歷史感。	感謝委員意見,將納入後續規劃設計之參考。
2	文資價值評判等及再利用原則同意備查。	感謝委員肯定。
十六	委員 16	

項次	委員提問意見	回應
1	以國定古蹟臺北機廠再利用整體性完整為主要原則之下，同意建築各項層級之原則。	感謝委員肯定。
2	有關復軌或平交道之設置以再利用計畫所衍伸之概念為思考，若牽涉都市計畫變更所需等事項應另案再處理。	感謝委員意見，此項建議將轉知古蹟保存計畫提案單位，在計畫範圍內通盤檢討必要之土地使用計畫變更建議。
十七	委員 17	
1	「再利用適宜性分析」應以保存再利用標的之構造、空間、歷史價值等特質，探討適用使用型態，及應避免致災因子，非僅以使用功能說明。	感謝委員意見，本次再利用計畫提及內容提出通案原則，有關個別建物之「再利用適宜性分析」，將於後續規劃設計階段，由履約廠商依保存再利用標的之構造、空間、歷史價值等特質，探討適用使用型態，及應避免致災因子，提交設計書圖交由主管機關依文資法相關規定審核為宜。
2	軌道系統之景觀風貌(包含夜間)及使用安全是否納入再利用原則或適宜性探討？	感謝委員意見，有關軌道系統之景觀風貌(包含夜間)及使用安全建議，將由履約廠商評估及提交設計書圖，交由主管機關依文資法相關規定審核為宜。
3	再利用原應簡要敘述，具體方案應納入再利用方案中，避免再利用原則因方案需求調整頻繁修訂。	感謝委員意見，為使後續執行再利用之規劃設計有所依循，建議仍保留增補文字，具體方案將於規劃設計階段依循再利用計畫規劃設計及實施。
十八	臺北市政府交通局(書面意見)	

項次	委員提問意見	回應
1	1. 審議案內有關「園區軌道修復及復軌原則」部分，針對北延道路(市民大道 5 段 14 巷)復軌施工、設置平交道以及營運阻斷車流續進所涉及交通影響事項，應研擬相關因應措施，以維交通正常運作。	有關新設平交道之設計、施工及營運管制，將於規劃設計階段，由履約廠商評估及提交設計書圖交由主管機關依文資法相關規定審核。
	2. 另上開復軌施工工程，依「臺北市工程施工期間交通維持作業辦法」第 3 條規定，於工程施工前應檢具交通維持計畫書送本市道路交通安全督導會報審核。	

目錄

壹、國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫概述.....	1-1
一、緣起.....	1-1
(一) 背景.....	1-1
(二) 計畫範圍.....	1-2
(三) 國定古蹟指定歷程與理由	1-3
(四) 修復及再利用計畫(含再利用計畫第一次增補版)歷程	1-5
二、本次再利用計畫增補事項說明	1-6
(一) 本次再利用計畫增補版之背景	1-6
(二) 本次再利用計畫增補版對應再利用辦法規定修正項目	1-7
(三) 本次增補對應 107 年修復與再利用計畫之修正範圍	1-9
(四) 本次增補對應 109 年再利用計畫第 1 次增補版之修正範圍	1-11
貳、博物館園區軌道系統與園區空間之整備規劃概述.....	2-1
一、前次再利用增補版與博物館整體規劃相關內容概述	2-1
(一) 博物館建置整體規劃之原則	2-1
(二) 博物館建置整體計畫架構	2-2
(三) 全區配置方案	2-5
(四) 分區構想.....	2-5
二、增補園區軌道修復及復軌原則說明	2-8
(一) 背景.....	2-8
(二) 廠區軌道現況調查	2-9
(三) 園區軌道系統整備原則	2-19
(四) 園區軌道系統修復及管理維護原則	2-21
(五) 園區西側軌道復軌及西宿舍區域景觀廣場整備規劃	2-22

三、園區南側毗鄰都市空間縫合規劃原則	2-27
(一) 園區南側空間現況	2-27
(二) 議題.....	2-27
參、再利用計畫增補內容.....	3-1
一、文化資產價值及再利用適宜性之評估增補	3-2
(一) 增列未評級建物之評級及其再利用適宜性評估原則	3-2
(二) 通案增補第IV等級建物適用之再利用適宜性之選項	3-3
(三) 再利用適宜性項目說明文字增補.....	3-11
二、再利用原則增補之研擬	3-24
(一) 再利用原則增補背景	3-24
(二) 本次再利用原則增補背景及項目	3-25
三、法令檢討與再利用因應計畫研擬之建議再增補	3-32

圖目錄

圖 1-1 國定古蹟臺北機廠保存範圍.....	1-13
圖 2-1 國家鐵道博物館長期配置方案.....	2-6
圖 2-2 本次增補版主要議題.....	2-7
圖 2-3 軌道自東向西匯合連結憑俾調度車輛.....	2-13
圖 2-4 軌道匯合處轉轍器因道路開闢拆除.....	2-13
圖 2-5 地下化前臺北機廠軌道系統配置示意圖.....	2-13
圖 2-6 園區南側軌道配合市民大道高架橋改線施工規劃過程圖說.....	2-14
圖 2-7 臺北機廠遷廠前軌道線形佈置圖(非等比例示意圖).....	2-14
圖 2-8 園區西側軌道(日本時代舊照片).....	2-15
圖 2-9 園區西側軌道(110 年).....	2-15
圖 2-10 園區南側軌道(87 年).....	2-15
圖 2-11 園區南側軌道現況(110 年).....	2-15
圖 2-12 藉測量園區軌道平面位置及高程資訊瞭解軌道線形資訊.....	2-16
圖 2-13 園區軌條規格初步調查，綠色線跡為 JIS 50N 軌道.....	2-16
圖 2-14 木枕與鉤頭道釘.....	2-16
圖 2-15 墊板.....	2-16
圖 2-16 以彈性扣夾繫固鋼軌之墊板.....	2-17
圖 2-17 PC 枕與 Pandrol 彈性扣夾.....	2-17
圖 2-18 連接 30 公斤與 JIS 37A 鋼軌之異型魚尾板.....	2-17
圖 2-19 連接 JIS 37A 與 JIS 50N 鋼軌之異型魚尾板.....	2-17
圖 2-20 連接 JIS 37A 與 JIS 50N 鋼軌之異型鋼軌.....	2-17
圖 2-21 部分軌道仍可見卵石道碴，但以有夾泥、長草等劣化狀況.....	2-17
圖 2-22 園區大部分軌道已經鋪設碎石道碴.....	2-18
圖 2-23 園區埋入式軌道於室內採用木磚或混凝土鋪面等面飾材.....	2-18
圖 2-24 重錘式轉轍器.....	2-18
圖 2-25 標誌式轉轍器於機廠落成時期曾出現於廠區軌道.....	2-18
圖 2-26 西宿舍區域基地舊照(89 年).....	2-24
圖 2-27 西宿舍區域基地現況(110 年).....	2-24
圖 2-28 西宿舍區域基地舊照(89 年).....	2-24
圖 2-29 西宿舍區域基地現況(110 年).....	2-24
圖 2-30 園區西側地籍及臺鐵局土地承租狀況.....	2-24
圖 2-31 市民大道五段 14 巷舊照(89 年).....	2-25
圖 2-32 市民大道五段 14 巷現況(110 年).....	2-25
圖 2-33 市民大道五段 14 巷現況(110 年).....	2-25
圖 2-34 市民大道五段 14 巷現況(110 年).....	2-25

圖 2-35 園區西側現存軌道現況(110 年).....	2-25
圖 2-36 園區西側軌道復軌工程微調後軌道線形與現況比較.....	2-26
圖 2-37 園區西側軌道復軌工程平交道配置規劃示意圖.....	2-26
圖 2-38 園區南側緩衝地帶基地建廠時期舊照.....	2-28
圖 2-39 園區南側緩衝地帶基地現況.....	2-28
圖 2-40 園區南側緩衝地帶基地現況.....	2-28
圖 2-41 園區南側緩衝地帶基地現況.....	2-28
圖 2-42 園區南側緩衝地帶基地現況.....	2-28
圖 3-1 臺北機廠建物設施文化資產等級評估示意圖.....	3-10
圖 3-2 原版本臺北機廠建築物及開放空間再利用建議.....	3-12
圖 3-3 本次修正再利用原則方案圖.....	3-32

表目錄

表 1-1 古蹟指定資料.....	1-2
表 1-2 文化資產公告登錄表.....	1-4
表 1-3 再利用計畫各項對照表.....	1-8
表 1-4 「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」(107)架構.....	1-9
表 1-5 國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）」(109 年)架構....	1-12
表 3-1 國定古蹟臺北機廠建物文化資產價值評判等級及再利用適宜性說明.....	3-4
表 3-2 臺北機廠建物設施文化資產價值初步評估表.....	3-6
表 3-3 再利用適宜性評比項目及說明.....	3-13
表 3-4 再利用適宜性類型.....	3-14
表 3-5 臺北機廠鐵道博物館再利用適宜性初步評估表.....	3-16
表 3-6 保存等級為第 IV 等級之建物與設施之再利用通案原則修正對照表	3-26
表 3-7 本次再利用增補版臺北機廠設施再利用原則建議表（修正部分）	3-27
表 3-8 本次再利用增補版臺北機廠設施再利用原則建議表（新增部分）	3-29

壹、國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫概述

一、緣起

（一）背景

坐落於市民大道與基隆路之間的「臺北機廠」原稱為「臺北鐵道工場」，興築於 1930 年代，為肩負臺灣火車維修、組裝、保養、修理等作業之重要場域。整體廠區涵蓋範圍廣達 16.79 公頃，為臺灣現存歷史最悠久的鐵路車輛修理工場，現在是單一最大面積之國定古蹟。

臺北機廠除見證臺灣鐵路維修技術的發展脈絡，同時也蘊藏當年員工機器操作、鑄造、鍛冶以及車輛維修技術等珍貴無形文化資產，實為臺灣獨特鐵道技術史與場域精神的最佳代表。綜觀臺北機廠的建築歷史、交通發展、經濟產業史、勞工文化以及整體工業遺產等價值，皆展現獨特鐵道文化與場域精神，於台灣鐵道發展史中具有無可取代之地位與意義。

自 2012 年臺北機廠維修業務陸續遷往桃園富岡車輛基地內之新廠區後，臺北機廠原址隨即面臨與空間轉型有關之各種討論。在民間社團及專家學者等公民團體熱切溝通與投書呼籲之下，臺北機廠終在 2015 年獲指定為國定古蹟，全廠區土地均被劃入古蹟定著範圍。翌年行政院核定「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」，由文化部負責推動，為臺灣產業文化遺產轉型為博物館文化設施規模最大之案例。

（二）計畫範圍

本計畫範圍為文化部於 2015 年 4 月 16 日公告指定為國定古蹟之區域，包含臺北市信義區逸仙段二小段等 11 筆土地在內之建物、相關建造物與附屬設施，詳細指定資料詳如表 1-1、圖 1-1。

表 1-1 古蹟指定資料

古蹟座落位置	臺北市市民大道五段 48 號
古蹟及其所定著土地之範圍	臺北市信義區逸仙段二小段 33、33-7、33-13、33-14、33-15、33-23、33-24、33-25、33-26、33-28、33-29 地號等 11 筆土地內之組立工場、鍛冶工場、柴電工場、客車工場、車件工場、鈑金工場、油漆工場、電機三場、原動室、木模倉庫、總辦公室、澡堂、大禮堂、東露天吊車臺、移車臺、西露天吊車臺、現存鐵軌、地下引道等與修理作業流程及職工福利設備相關建造物與附屬設施。
都市計畫使用分區	第三種工業區
土地面積	167,914 m ²
所有權屬	土地：中華民國（公有） 建物：交通部臺灣鐵路管理局（公有）
土地、建物管理單位	交通部臺灣鐵路管理局、交通部高速鐵路工程局

資料來源：「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107 年 4 月 10 日）

（三）國定古蹟指定歷程與理由

關於臺北機廠文化資產的指定登錄，根據「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107 年 4 月 10 日）之整理，最早係由臺北市文化局於 2000 年 9 月將臺北機廠員工澡堂登錄為臺北市市定古蹟。在此之後，直至 2013 年 1 月才將廠區內之組立工場、鍛冶工場、原動室一併納入為市定古蹟，總辦公室、客車工場、柴電工場則公告為臺北市歷史建築。

2015 年 1 月文化部文化資產局依文資法組成專案小組，開始針對臺北機廠文化資產的價值進行評估等相關作業，同年 2 月臺灣鐵路管理局依立法院預算決議向文化部文資局提供國定古蹟審議所需資料，更於同年 3 月 15 日通過文資局文化資產古蹟歷史建築審議會之審議，以鐵道修理產業遺產的整體系統保存觀念，指定臺北機廠全區為國定古蹟。詳細評定基準與指定理由整理如表 1-2 所示。

表 1-2 文化資產公告登錄表

文化資產類別	國定古蹟	種類	產業設施
		公告日期	2015 年 4 月 16 日
法令依據	符合《古蹟指定及廢止審查辦法》第 2 條第 1 項第 1、3、4、5 款規定之指定標準。		
評定基準	1. 具歷史、文化、藝術價值 2. 各時代表現地方營造技術流派特色者 3. 具稀少性，不易再現者 4. 具建築史上之意義，有再利用之價值及潛力者		
指定理由	1. 臺北機廠的歷史，承襲自清代劉銘傳在臺推動洋務運動時建造的臺北機器局，為臺灣鐵道建設與維修設施近代化的濫觴。 2. 為 1930 年代建造的臺灣第一座近代化鐵道修理工場，肩負臺灣火車維修、組裝、保養、修理等作業之重要場域，是臺灣現存規模最大且歷史最悠久的鐵路車輛修理工廠，見證鐵道修理技術的發展脈絡，並蘊藏當年員工機器操作、鑄造、鍛冶與車輛之維修技術等無形文化資產價值。 3. 工廠內現存之總辦公室、組立工場、鍛冶工場、客車工場、車件工場、油漆工場等與修理作業流程相關的工廠建築設施，以及內燃機工場、電二工場、電三工場、原動室與其內部的蒸氣鍋爐、煙囪與全區配置的蒸氣管線系統等不同時期的動力與機關車修理設施，以及東、西露天吊車臺、移車臺、地下化引道、鐵軌等與車輛移動相關的設施與作業場所，從各場域及設備彼此間的關係與位置，均可反映出鐵道維修的步驟、邏輯與脈絡。 4. 整體的工廠建築，呈現現代主義建築的機能與合理主義的設計，工場內部以大片開窗增加採光及換氣量，減少維修機關車產生熱蒸汽對員工產生的不適；另場區同時亦建置員工相關福利設施，包含治療所、更衣室與浴室、員工食堂（後改為大禮堂）等設施，展現出工業設施勞動者福祉的觀念，反映出經營管理者與勞動者的勞資關係。 5. 工廠內至今仍保存著劉銘傳時期採購自英國的蒸氣錘，以及各工場內現存不同年代的各類修理機具與機器，深具歷史意義與價值。 6. 整體場域不論在建築歷史、交通發展、經濟產業史、勞工文化以及整體工業遺產等價值上，展現獨特鐵道文化與場域，具有無可取代之地位與意義。		
外觀特徵	廠區內建造物與附屬設施等配置仍大致沿用 30 年代最初之規劃，其建築工法與空間配置，均呈現以機能為考量之現代主義建築設計思維。		
室內特徵	工廠內部因維修需要，設有大跨距鋼構，另以大片開窗方式，增加採光及換氣量，減少維修機關車產生熱蒸汽對員工產生的不適。		

資料來源：文化部文化資產管理局，「文資個案導覽」

<https://nchdb.boch.gov.tw/assets/overview/monument/20150416000001>，瀏覽日期：2019/07/03 檢索。

（四）修復及再利用計畫（含再利用計畫第一次增補版）歷程

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」(107 年)係文化部文化資產局委託中原大學辦理研究案，就臺北機廠相關史料、現況考證進行詳盡之彙整與調查，就廠區環境、結構等現況大宗調查與鑑定，並進一步評定主要建物之文化資產價值，初步研擬博物館再利用功能提案，並針對廠區內建築提出文化資產價值評估及再利用原則之提案，以「文化資產保存」之角度審視園區再利用之可能性，其結案報告書於 107 年獲核定，奠定園區建置之基石，並作為後續再利用計畫增補版本增列內容之基礎。

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫(再利用計畫第一次增補版)」(109 年)係文化部與國家鐵道博物館籌備處依據「臺北機廠國家鐵道博物館園區建置整體規劃」案成果，以博物館整體建置視角，檢視園區各項建物與設施之重要性及再利用潛力，針對原版本之再利用計畫部分，增補廠區內主要建物外之其餘零星建物、設施之再利用方向，確立鐵道博物館整體規劃及短中長期的發展方向，以利後續博物館建置之推動。該增補版不重覆納入原版本相關內容，僅就文化資產價值與再利用適宜性之評估進行必要之摘要。

本次「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第二次增補版）」，係依據古蹟修復再利用辦法第 3 條第 2 項之規定進行編列，以「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107 年）及「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」(109 年)為基礎，納入國家鐵道博物館籌備處執行「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」，針對園區軌道系統復軌整備及空間整備相關技術服務等勞務採購案階段性成果，補充前期研究案及相關計畫內容，將使博物館建置推動更加完善，並作為後續各棟建物再利用之依據。

二、本次再利用計畫增補事項說明

針對本次再利用計畫增補事宜概略說明如下：

（一）本次再利用計畫增補版之背景

國家鐵道博物館籌備處接續前人努力成果，辦理「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」，參照業經核定之修復與再利用計畫（含再利用計畫第一次增補版）及文化資產保存法相關法規執行各項博物館籌備工作。針對園區分期分區開放構想上再作精進，積極進行園區空間之整備規劃及設計工作，以及園區軌道系統與園區空間之整備，並就為所辦業務涉及與臺北市政府權管範圍之介面，邀請該府共同協商、提供專業意見並增加資訊之流通，俾確實重建鐵道文化資產脈絡，打造「活的鐵道博物館」，再現鐵道文化地景，提升周邊交通機能，增進鄰近區域生活品質，促進都市空間多元發展。

國家鐵道博物館籌備處於執行前揭業務過程，針對再利用計畫未盡之處隨時滾動式檢討，歸納出以下三大議題：

1. 園區軌道修復及復軌原則。
2. 園區南側(市民大道高架橋以南)與毗鄰都市空間縫合規劃原則。
3. 第四級建物及未評判等級之建物再利用之原則。

經檢討後，國家鐵道博物館籌備處擬就以上議題提出再利用計畫之增補內容，針對未盡之處補充說明，精進博物館整體規劃藍圖，俾如期如質順利推進國家鐵道博物館籌備工作。本次修正版乃以面洽「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」(106-115 年)期間提出之短、中期再利用計畫。

前述議題將於本次再利用計畫增補版報告書第貳章說明，對應之再利用原則增補內容將於第參章說明。

（二）本次再利用計畫增補版對應再利用辦法規定修正項目

依據古蹟修復再利用辦法第 3 條第 2 項之規定，再利用計畫應包括以下事項：

- 一、文化資產價值及再利用適宜性之評估。
- 二、再利用原則之研擬及經費概算預估。
- 三、必要之現況測繪及圖說。
- 四、再利用所涉建築、土地、消防與其他相關法令之檢討及建議。
- 五、依古蹟歷史建築紀念建築及聚落建築群建築管理土地使用消防安全處理辦法第四條所定因應計畫研擬之建議。
- 六、再利用必要設施系統及經營管理之建議。

本次增補版僅針對上述事項中的「文化資產價值及再利用適宜性之評估」與「再利用原則之研擬及經費概算預估」等兩項內容做增補，且不更動經費預算概估，其餘事項均未更動，不重覆納入原版本相關內容，詳細研究內容仍須參考「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）」(109 年)及「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年 4 月 10 日)。

本次再利用計畫增補版變更項目與前項規定再利用計畫應包括之事項比較對照如表 1-3 供參。

表 1-3 再利用計畫各項對照表

依據古蹟修復再利用辦法第 3 條第 2 項之規定再利用計畫應包括之事項	本次再利用計畫增補版增補項目概略說明
一、文化資產價值及再利用適宜性之評估。	部分增補於 3-5、3-14~15 頁 3-26~3-31 頁，餘同 109 年國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫（第 1 次增補版）內容。
二、再利用原則之研擬及經費概算預估。	部分增補於 3-26~3-31 頁，餘同 109 年國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫（第 1 次增補版）內容。
三、必要之現況測繪及圖說。	本次未變更，同 107 年國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫成果報告書內容。
四、再利用所涉建築、土地、消防與其他相關法令之檢討及建議。	本次未變更，同 109 年國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫（第 1 次增補版）內容。
五、依古蹟歷史建築紀念建築及聚落建築群建築管理土地使用消防安全處理辦法第四條所定因應計畫研擬之建議。	本次未變更，同 109 年國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫（第 1 次增補版）內容。
六、再利用必要設施系統及經營管理之建議。	本次未變更，同 109 年國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫（第 1 次增補版）內容。

(三) 本次增補對應 107 年修復與再利用計畫之修正範圍

本次再利用計畫增補內容乃以前次「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）」(109 年)增補內容為基礎再為增補，並非全面調整業經核定之修復與再利用計畫，可與「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107 年）架構下第六章第二節「臺北機廠各棟及開放空間再利用分級建議」（原版本頁碼 6-30~6-78 頁）之內容相互對應。

表 1-4 國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫(107)架構

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年)之章節架構

第一章 計畫概述

- 第一節 計畫緣起及目標
- 第二節 計畫工作範圍與方法
- 第三節 臺北機廠歷年執行計畫回顧
- 第四節 計畫執行期程

第二章 臺北機廠之歷史沿革

- 第一節 清末臺北機器局周邊
- 第二節 臺北兵器修理所與砲兵工廠時期
- 第三節 鐵道部的臺北鐵道工場
- 第四節 松山庄臺北鐵道工場的移轉
- 第五節 戰後的台灣鐵路管理局臺北機廠(1945-1950)
- 第六節 臺北機廠美援時期之建設發展（1951-1964）
- 第七節 臺北機廠世銀時期之建設發展（1965-1972）
- 第八節 臺北機廠國家經濟建設時期之發展（1973~）

第三章 臺北機廠鐵道技術養成與檢修體系

- 第一節 日治時期臺北鐵道工場之技術養成與檢修體系
- 第二節 戰後初期鐵路管理委員會之人事運作
- 第三節 臺灣省政府時期之技術養成與檢修體系

第四章 臺北機廠建物設施文化資產價值評估

- 第一節 臺北機廠區域整體設備調查與修復建議
- 第二節 臺北機廠建物文化資產價值分析

第五章 臺北機廠現況調查與修復建議

- 第一節 臺北機廠區域整體設備調查與修復建議
- 第二節 臺北機廠總辦公室現況調查與修復建議

- 第三節 臺北機廠員工浴室現況調查與修復建議
- 第四節 臺北機廠柴電工場現況調查與修復建議
- 第五節 臺北機廠原動室現況調查與修復建議
- 第六節 臺北機廠鍛冶工場現況調查與修復建議
- 第七節 臺北機廠組立工場現況調查與修復建議
- 第八節 臺北機廠客車工場現況調查與修復建議
- 第九節 臺北機廠鈑金工場現況調查與修復建議
- 第十節 臺北機廠油漆工場現況調查與修復建議

第六章 臺北機廠全區法令檢討與再利用計畫提案

- 第一節 臺北機廠周邊環境及基地現況分析
- 第二節 臺北機廠各棟與開放空間再利用分級建議**
- 第三節 臺北機廠法令檢討與再利用因應計畫研擬之建議
- 第四節 臺北機廠分期分區修復計畫與修復經費概估

第七章 臺北機廠未來營運及使用管理維護建議

- 第一節 國內外鐵道博物館營運及管理維護案例分析
- 第二節 再利用必要設施與委外經營管理
- 第三節 保存性開發與都市設計方針建議
- 第四節 結論與建議

※本次主要調整第六章第二節「臺北機廠各棟及開放空間再利用分級建議」內容

（四）本次增補對應 109 年再利用計畫第 1 次增補版之修正範圍

前次「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）」(109 年)係以維持原廠區環境脈絡，且不降低原版本再利用分級之建議為前提，進行再利用原則的擴充與修正。並針對「臺北機廠國家鐵道博物館園區建置整體規劃」中短期開放區域內，已有明確規劃之建築與設施物進行內容增補，並作有必要調整因應計畫內容之部分區域進行相關增補。

本次再利用計畫增補內容係依據園區軌道系統與園區空間之整備規劃階段性成果，針對前次「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）」(109 年)架構下第參章第二節「再利用原則之研擬」及第三節「現況測繪及圖說」內容未盡之處再作增補，進行再利用原則的擴充與修正，增補或新增零星建物或設施之再利用方向與再利用原則，並針對園區軌道系統整備增列必要之現況測繪成果（如軌道定線測量成果）及必要之圖說。

至於古蹟修復再利用辦法第 3 條第 2 項之規定再利用計畫應包括之其他事項，包括「文化資產價值及再利用適宜性之評估」、「再利用所涉建築、土地、消防與其他相關法令之檢討及建議」、「依古蹟歷史建築紀念建築及聚落建築群建築管理土地使用消防安全處理辦法第四條所定因應計畫研擬之建議」和「再利用必要設施系統及經營管理之建議」，本次再利用計畫並未再作增補。後續園區建物或設施之修復與再利用規劃設計，倘涉及前揭事項，將繼續依循業經核定之「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107 年）及「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）」(109 年)內容辦理。

表 1-5 國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）(109 年)架構

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）」(109 年)之章節架構

壹、計畫概述

一、緣起

二、臺北機廠基本資料

貳、博物館建置整體規劃概述

一、整體計畫架構

二、全區空間架構

三、博物館短期開放(113 年)計畫

四、博物館中期、長期開放計畫

參、臺北機廠全區法令檢討與再利用計畫

一、文化資產價值及再利用適宜性之評估

二、再利用原則之研擬

三、現況測繪及圖說

四、法令檢討與再利用因應計畫研擬之建議

五、經費概算預估

肆、臺北機廠未來營運及使用管理維護建議

一、鐵道博物館分期開放營運計畫

二、鐵道博物館入館動線分析

三、再利用必要設施系統與經營管理模式

四、短期開放計畫經營管理模式建議

五、短期開放計畫之編制與人力組織建議

附件、國定古蹟臺北機廠現況對照圖

※本次主要調整參、一「文化資產價值及再利用適宜性之評估」與參、二「再利用原則之研擬」內容



圖 1-1 國定古蹟臺北機廠保存範圍

資料來源：「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107年4月10日）

貳、博物館園區軌道系統與園區空間之整備規劃概述

一、前次再利用增補版與博物館整體規劃相關內容概述

（一）博物館建置整體規劃之原則

國家鐵道博物館之籌備面臨不同層次議題與挑戰，前次「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第二次增補版）」（109 年）增補時已針對博物館建置整體規劃作概要說明，納入文化部委託都市里人規劃設計公司之「臺北機廠國家鐵道博物館園區建置整體規劃」（108 年）及籌備處之實踐經驗，確立以下原則：

1. 國家鐵道博物館的規劃與建置需在尊重原有產業文化脈絡前提下，透過滾動式修正，逐步完成規劃與建置，並以「全區保存、分區修復、分期開放」為原則，持續保持與社會溝通互動的平臺。
2. 因應國家鐵道博物館分期分區的開放方式，空間將依各時期任務規劃賦予不同的角色與功能，並以「滾動式規劃」逐步建置及檢討修正博物館整體規劃。
3. 短期將著眼於 113 年的對外開放，滿足博物館基礎運作機能，而後依據各棟建築物不同的工程規劃與期程安排，陸續修復完備園區功能。

前次再利用計畫增補版在前述原則基礎上，於第二章敘明博物館建置整體規劃概述，從整體計畫架構、全區空間構想、短期開放計畫及中長期開放計畫進行說明，摘要如下，其餘不再贅述。

（二）博物館建置整體計畫架構

1. 願景與任務

國家鐵道博物館將不只訴說鐵道，更運用博物館技術提出批判性的闡釋，講述鐵道與當代社會成形的關聯性，促發大眾「從鐵道看見臺灣、從臺灣看見自己」，再現與反思臺灣的現代化發展歷程。以「活的博物館」、「面向公眾，且會說故事的博物館」以及「當代視野和社會關懷」為出發，展現當代公共博物館的精神，經由關心社會變遷與文化理解，回應社會各界期待，重新詮釋臺灣鐵道文化記憶。

基於這樣的基礎上，前次再利用計畫增補版提出臺北機廠活化轉型作為「國家鐵道博物館」的願景與肩負之任務：

- (1) 闡揚古蹟的現代社會價值，修復再利用為國家級鐵道博物館，於臺北機廠既有空間脈絡的基礎上，延續其場域精神。
- (2) 以當代視野和社會關懷出發，展演多元鐵道故事，建立一個友善平權的公共場域，促進與更廣泛的觀眾、更深刻的社會關懷進行對話。
- (3) 延續過去臺北機廠的場域精神，藉由動態維修展演與火車復駛等博物館體驗，展現鐵道生生不息的能量，經營一座活的鐵道博物館，形塑生生不息的鐵道動態保存與營運典範。
- (4) 立基於臺灣的在地鐵道記憶與經驗，透過跨領域學科的整合研究與典藏建置，展演臺灣鐵道記憶，鼓勵主動探索、反思及創新的學習模式。
- (5) 投入文化資源及觀光資源，建構鐵道多元資源中心，整合串連國內外鐵道文化資產，成為文化資產網絡的連結點（hub）。

2. 策略定位與目標

博物館在整體策略上分為以下三個層次：

(1) 延續知識再生產的博物館機廠：

延續「鐵路機廠的動態維修與演進歷史」，以博物館動態體驗方式，傳遞鐵道科技知識的歷史演進，並反思科技之影響，進而產生科技知識的再生產，引領臺灣社會的成長。並且藉由成立專業修復的機制與人才，以及建置多元的典藏庫房，提供全國鐵道文物收藏與修護工作，推動跨領域鐵道研究與交流推廣。

(2) 榮耀鐵道遺產的博物館聚落：

臺北機廠位居都市活動熱點的重要銜接空間，原作為工業使用，為難以親近的鐵道維修基地，與都市嚴重區隔。未來將在原廠區既有空間配置脈絡上置入國家鐵道博物館的機能改造，分區修復、分期開放，逐步轉型為博物館聚落，同時回應周遭居民的需要，營造最大化的友善開放公共空間，融入都市文化活動多樣性的一環，正式與臺北城市紋理重新連結，並以多功能的空間使用，保障博物館的彈性調度與適應未來永續經營的可能。

(3) 促進社會融合前進的博物館場站：

國家鐵道博物館將是人群、知識、經濟、文化與創新的節點，歡迎國內外訪客以多元自由觀點解讀鐵道知識，共同激發價值、反省，繼而重新出發，影響並促進社會的進步。

3. 博物館整體計畫架構

再利用計畫第一次增補版說明未來鐵道博物館建置將以「活的鐵道博物館」的核心價值作為願景，尊重既有場域之文化脈絡，逐步建立鐵道博物館功能：研究典藏、展示教育、公共服務、運轉維護，達成博物館之「社會性」、「公共性」及「永續性」。

本次再利用計畫增補版並不更動前次再利用計畫增補版提出之博物館整體計畫架構。

（三）全區配置方案

前次再利用計畫增補版針對博物館之建築規劃與基地配置訂定 5 項目標，並據以構思博物館全區空間配置方案(圖 2-1)，並在此原則上依博物館建置與永續經營需要滾動式檢討、調整空間配置，5 項目標分別為：

1. 尊重基地既有歷史紋理與文化地景。
2. 兼顧現有都市空間特性及博物館經營發展需求。
3. 打開圍牆及高架橋下的封閉空間，兼顧地區周邊活化發展與環境串聯。
4. 以人為本及友善人性的空間規劃。
5. 建立多元化都市休閒活動生活圈，促進社群交流。

（四）分區構想

本次再利用計畫增補版未更動再利用計畫第一次增補版所提之分區構想，而是在此基礎上構思園區軌道系統與園區空間整備規劃，為利後續說明，將前次增補內容照錄如下：

「本基地位處臺北市重要中心區，過去長期為圍牆所封閉，切割了周邊生活紋理。而未來國家鐵道博物館將會是一個具有高度流通性的園區，市民可以輕易的從城市的任何介面進入，並開始與之產生互動與連結。

因此，未來博物館會有多個遊客服務區塊，以滿足從各處前來、途經或是駐足的市民。包括原京華城基地後側、松菸面向，甚至在光復南路、基隆路側等重要入口節點皆會提供遊客服務，然仍主要以市民大道側以及松菸側為兩大主要遊客中心所在。博物館中心區由主展館、研究典藏庫房、珍藏車輛/鐵道劇場所組成，為園區主要展演活動、研究典藏所在。而原柴電工場則將與周邊附屬設施整合規劃為動態維修展示區塊，再現過往作為鐵道工場的輝煌技藝。東興路側為城市與基地的重要介面，過去與城市關係一直非常封閉，未來將藉由引入鐵道文創社群活絡東興路沿街，使公共參與能自東側流入。」

二、增補園區軌道修復及復軌原則說明

本次再利用計畫增補版依據前次增補版所提之分區構想為基礎，構思園區軌道系統與園區空間整備規劃，進而建構可持續運作之軌道系統，重現廠區鐵道與維修體系之系統性脈絡，打造「活的鐵道博物館」。

（一）背景

臺北機廠為原為臺灣最先進之鐵道車輛維修場域，業務繁重，仰賴可互相連通之軌道系統串聯起多種待修車輛進廠修繕至完工出廠之完整工序，構建具現代性之工業化維修體系。「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年)將現存軌道評定為第 1 等級建物，顯其重要性。

園區軌道系統於廠區西側設置轉轍器群，使廠區軌道自東向西匯合後往西延伸並建立拖上線，為全區各工場間移動車輛及地下主線車輛進出機廠必經之路線，亦建構出鐵道車輛維修廠區特有之扇狀地景。惟自臺鐵將臺北機廠遷至富岡車輛基地後至全區指定為國定古蹟前，因臺北市政府開闢市民大道 5 段 14 巷，使全區不同廠房間軌道無法互相連通，臺北機廠特有之工業文化資產脈絡隨之中斷。

「鐵道博物館的車輛動態運行是最重要的展演項目之一，除於貫穿園區的中央展示線，定期舉辦民眾的搭乘體驗外，也可規劃主題式的列車組合以及不同時代的車輛共演，進行博物館式的創意展演行駛。除此之外，可於軌道空間設置鐵道的號誌系統與電力設備，讓民眾能近距離認識軌道系統的技術。」（「國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫再利用計畫（第一次增補版）」，頁 2-34，109 年。）

為重現鐵道文化資產脈絡，國家鐵道博物館籌備處將針對既有軌道路線進行必要之調查及測繪，作為後續維護管理或修復與再利用規劃設計之依據，並且規劃於園區西側重新鋪設軌道，恢復軌道系統運作。

（二）廠區軌道現況調查

1. 廠區軌道分布

國定古蹟臺北機廠目前存留軌道長度約 11.7 公里，與臺北機廠獲指定為國定古蹟時之軌道相符，其中戶外軌道長度將近 6.9 公里，室內軌道約 4.8 公里。

園區軌道系統自建廠以來至遷廠並拆除部分軌道前，隨著管理單位購入鐵道車輛的形式與數量變化，廠內於不同時期陸續增改建維修廠房，維修流程與維修體系有所異動，廠內軌道系統也隨之調整路線線形或是新增／拆除軌道。

配合 1990 年代市民大道高架橋興建工程及客車工場導入通勤電聯車維修業務，原動室南側軌道於原動室煙囪以東之戶外軌道系統有著程度不一之調整。此外，由於廠內各股軌道行駛頻率不一，過去機廠運作期間對各股軌道的養護頻率與層級亦有不同(圖 2-3~圖 2-11)。

在進行軌道系統維護或修復作業之前，必須針對軌道現況加以調查，包含軌條、枕木、轉轍器、道碴道床及排水系統等軌道組配件之狀況記錄，以及「軌道線形(Track Alignment)」資料。軌道線形為軌道工程中描述空間三維的必備基礎資訊，包含曲線起點、曲線終點、曲率半徑、切線交角等曲線特徵。據以規劃適切的軌道線形，以確保列車運轉時之安全性與穩定性(圖 2-12)。

國家鐵道博物館籌備處委託林同棧工程顧問股份有限公司辦理「園區東側軌道修復委託地形測量及定線規劃委託技術服務」，測量園區既有軌道線形，並包含測量與推估軌道各曲線特徵點位置、超高、軌距加寬等線形資訊，研究比較原工法及未來之施工方法，作為未來軌道修復之參考資料，初步成果詳附錄 1。

2. 廠區軌道形式初步調查

依截至目前之調查成果，園區軌道系統可初步分為道碴軌道系統及無道碴軌道系統 2 大分類。

道碴軌道系統係將軌道鋪放在枕木上，利用扣件系統將軌

條與枕木繫固組成軌框，鋪放在 120~250 公釐厚之道碴上，再灑佈道碴於軌道上，以十字鎬或砸道機敲擊振動使道碴緊實，依規章道碴完成面應與枕木表面齊平。

道碴軌道系統經日常使用後，會因道碴壓緊、壓碎、壓入路基或流失而使軌道略為變形，需定期維護調整線形、灑佈石碴重新砸道，並更換腐朽之扣件。

園區軌道所使用的枕木可分為木枕及預力混凝土枕，非道岔段之木枕長度約 2 公尺，道岔段木枕長約 2 公尺至 4 公尺不等，而預力混凝土枕僅使用於園區內非道岔段軌道，長度約 2 公尺。經翻閱國家鐵道博物館備處掃描之歷史照片，至少在 2001 年以前，臺北機廠內軌道幾乎悉數鋪設木枕，僅有 1998~2001 年間新鋪設之高架橋下軌道為預力混凝土枕。然而在 2001 年至 2012 年遷廠前，多數已抽換為預力混凝土枕，並現況保存至指定國定古蹟為止，僅剩部分道岔、較少使用的路段或較晚鋪築之路段仍使用木枕，木枕雖以施以雜酚油以真空壓注法注油防腐，仍有受白蟻蟲蛀、真菌腐朽等危害。

將鋼軌繫固於枕木的扣件系統，依枕木材質及列車行駛特性而有所區別，臺北機廠內木枕主要採用將道釘釘入枕木扣緊軌底翼緣的扣件系統，部分路段於軌底及枕木間裝設墊板，使重量分散於較大的面積，減少枕木的傷害，且道釘受制於墊板上道釘孔，較不易滑脫，增加軌道之穩定性。另有使用 Pandrol 彈性扣夾扣緊軌底與墊片，墊片與枕木另以道釘扣合之鋼墊片的扣件系統。(圖 2- 14~圖 2- 16)

臺北機廠內使用之預力混凝土軌枕長約 2 公尺，採用挪威工程師 Per Pande-Rolfsen 發明之 Pandrol Chip 彈性扣件系統，將迴紋針狀之扣夾打入預埋於 PC 預力混凝土軌枕內的鋼肩(malleable ironshoulder)底座夾住鋼軌下方翼板，軌底與枕木間鋪設彈性襯墊(resilient pad)緩衝。(圖 2- 17)

臺北機廠內軌道所使用的軌條規格包含每公尺 30 公斤重、每公尺 37 公斤重(JIS 37A)、每公尺 50 公斤重(JIS 50N)等不同規格。現存 50 公斤軌道集中於後期新鋪築或翻修的路線，如 1998 年以後新鋪築之高架橋下第 23、24 股道，以及

局部翻修的股道如客車工區第 8 股道、柴電工區第 01、02 股道、高壓試驗室第 3、4 股道等等(圖 2-12)，規格相異之軌條相接處則以異形魚尾鈑或異形鋼軌相接。(圖 2-18~圖 2-20)

園區軌道現存道碴有碎石道碴與卵石道碴，碎石級配富稜角、石碴間楔合度良好，使道床富彈性，荷重分布廣，乘車舒適感好，容易維持枕木間距，排水良好且不易發生軌道不整，缺點是價格貴。卵石道碴取天然卵石或不經加工之級配，因缺乏稜角性能不如碎石，但價格低廉，惟臺北機廠使用之卵石道碴規格尚不可考。

依據歷史照片，臺北鐵道工場施工中及落成時，廠區軌道使用之道碴為卵石，新車工場施工重新鋪設軌道時仍採用卵石級配作為道碴材料，經查臺鐵於 1955 年以美援款項購入柴油碎石機生產碎石，逐步更替正線軌道道碴，及至鐵路電氣化時，臺鐵始完成西部幹線基隆高雄間正線道碴全面更替為碎石道碴。

臺北機廠軌道經多年維護補充道碴，軌道表面多半為碎石石碴，僅有部分區域仍少量留有卵石道碴。(圖 2-21 及圖 2-22)依據臺鐵目前採購碎石道碴開立之材料規範，規定應選用顆粒最小直徑大於 25 公分之原石清洗破碎，應具 2 面以上之粗糙破面，碎石粒徑介於 63.5 公釐至 19 公釐間。砸道完成後之道碴高度應與枕木高度齊平，道碴寬度包含枕木邊緣往外至少 40 公分內，即 280 公分寬以上，道碴邊緣以 1:1.8 坡度或擋碴牆穩固坡腳。

無道碴軌道系統則是以楔形墊片及預埋螺栓將軌條繫固於無筋混凝土版或鋼筋混凝土版內為主，廠區內部分區域使用木磚鋪面裝修完成面，亦有採取混凝土鋪面之作法。因廠內埋入式軌道所採用之繫固件及混凝土板結構多位於隱蔽處，為地坪面飾材料及關連之裝修收邊所遮蔽，後續規劃設計階段將繼續深入調查。(圖 2-23)

園區所使用之道岔多為 8 號道岔，軌條規格為 JIS 37A 鋼軌為主，現存於園區道岔內之轉轍器皆為重錘式轉轍器(圖 2-24)，然翻閱機廠落成時期照片，亦有採用標誌式轉轍器(圖 2-

25)，惟已不存在於廠區內。經常使用之軌道，組成軌道之材料經歷頻繁行駛及風雨侵襲後，會有磨耗、朽壞、鏽蝕及道碴流失或下沉之狀況，「國定古蹟臺北機廠再利用計畫（第一次增補版）」（109 年）說明「園區內軌道以及轉轍器系統，在進行車輛動態運行前，軌道系統需進行全面檢查整備，包含清理軌道間的沙土與雜草，轉轍器與道岔的維修，並對腐朽之枕木與軌條進行抽換、填補道碴等，以確保車輛動態運行及相關展演活動能順利並安全的進行。」（頁 2-14~2-15）

國家鐵道博物館刻正調查全區軌道系統之損壞態樣，俾擬定後續修復或維護階段採取之維護層級，後續軌道維護及修復將視使用目的、頻率及性能需求為不同股軌道分類，訂定合宜的磨耗基準，採取適當的維護層級確保軌道可持續性之動態保存，兼顧文化資產保存最大化及動態保存的鐵道博物館營運可行，詳後述。



圖 2-3 軌道自東向西匯合連結憑俾調度車輛



圖 2-4 軌道匯合處轉轍器因道路開闢拆除

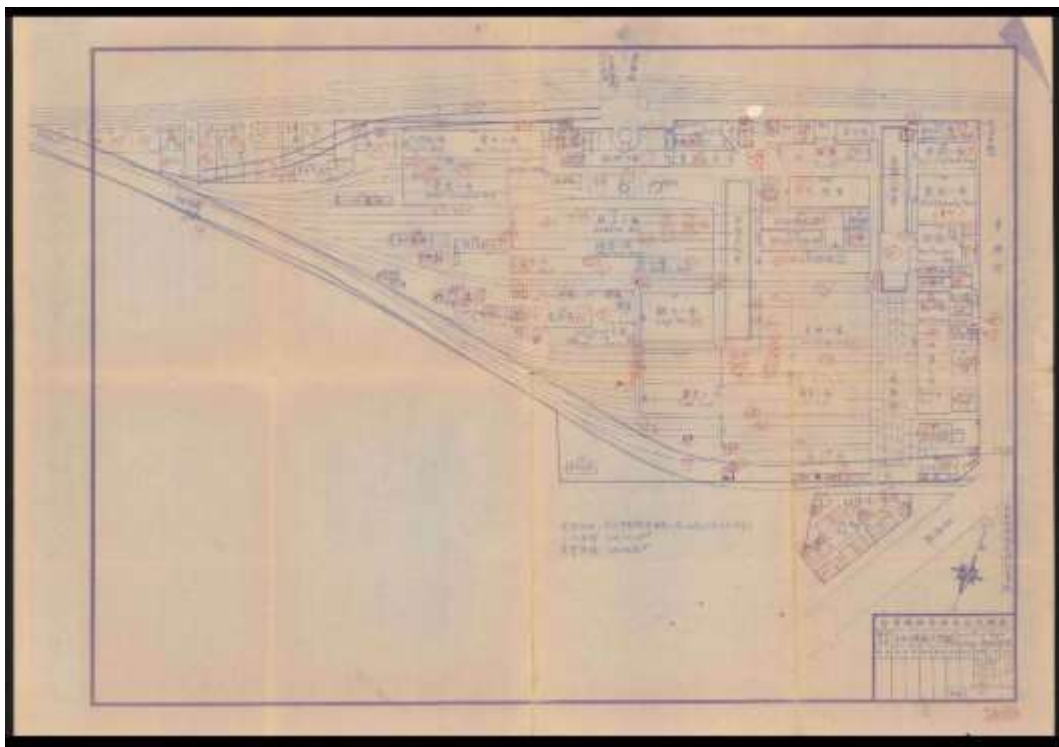


圖 2-5 地下化前臺北機廠軌道系統配置示意圖

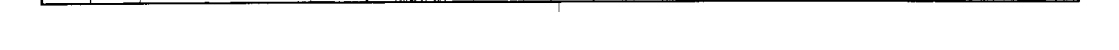




圖 2-8 園區西側軌道(日本時代舊照片)



圖 2-9 園區西側軌道(110 年)



圖 2-10 園區南側軌道
(87 年)



圖 2-11 園區南側軌道現況(110 年)

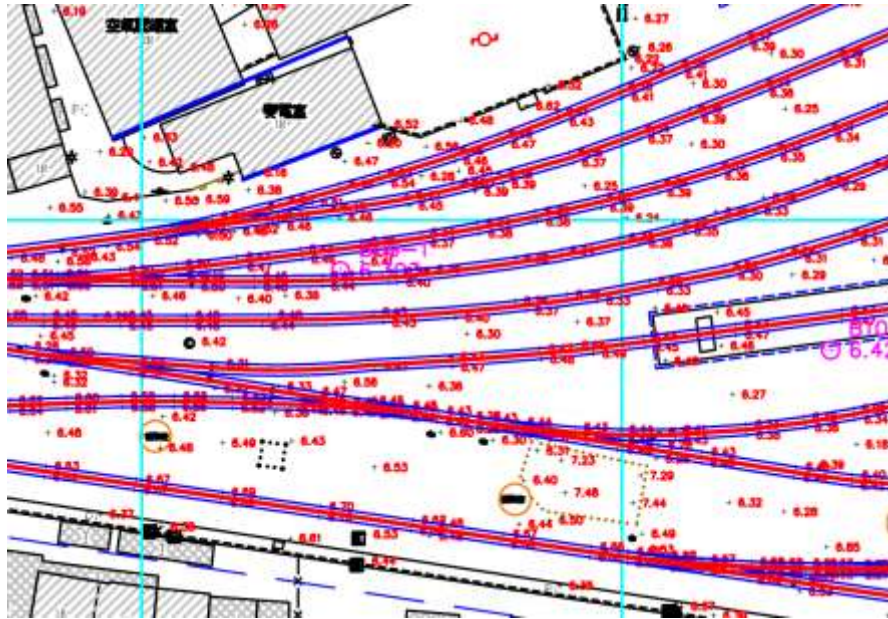


圖 2-12 藉測量園區軌道平面位置及高程資訊瞭解軌道線形資訊



圖 2-13 園區軌條規格初步調查，綠色線跡為 JIS 50N 軌道



圖 2-14 木枕與鉤頭道釘



圖 2-15 墊板



圖 2- 16 以彈性扣夾繫固鋼軌之墊板



圖 2- 17 PC 枕與 Pandrol 彈性扣夾



圖 2- 18 連接 30 公斤與 JIS 37A 鋼軌
之異型魚尾銲



圖 2- 19 連接 JIS 37A 與 JIS 50N 鋼軌
之異型魚尾銲



圖 2- 20 連接 JIS 37A 與 JIS 50N 鋼軌
之異型鋼軌



圖 2- 21 部分軌道仍可見卵石道碴，
但以有夾泥、長草等劣化狀況



圖 2-22 園區大部分軌道已經鋪設碎石道碴



圖 2-23 園區埋入式軌道於室內採用木磚或混凝土鋪面等面飾材



圖 2-24 重錘式轉轍器



圖 2-25 標誌式轉轍器於機廠落成時期曾出現於廠區軌道

（三）園區軌道系統整備原則

園區軌道系統整備原則依據前次核定之再利用計畫增補版增補內容訂定之整體計畫架構，「為建立培養博物館展示/典藏車輛、機具、軌道等工業文化資產日常管理維護之工作方法，應依據國際鐵道文化遺產經常引用之「里加憲章——遺產鐵道的國際保存規範」（The Riga Charter on Authenticity and Historical Reconstruction in Relationship to Cultural Heritage）精神與國內鐵道保存車輛趨勢訂定之靜態展示與動態保存兩種原則。」（「國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫再利用計畫（第一次增補版）」，頁 2-14，109 年。）

「車輛動態運轉的目的，於鐵道博物館與過去臺北機廠的時代將有所差異，連帶車輛行駛路線也會與臺鐵作業路線略有不同。博物館可在維持臺北機廠既有空間脈絡的前提下，恢復部分過去遭到拆除或阻斷之舊有路線，確保園區內車輛動態運轉作業與展示能順利進行。此外，博物館可考量增設部分儲車空間與橫渡線，以滿足車輛展示、換展、動態運轉、車輛修復等鐵道博物館特有之需求。」（「國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫再利用計畫（第一次增補版）」，頁 2-34，109 年。）

「在活的鐵道博物館概念下，不論是進行車輛靜態展示、動態行駛、旅運服務模擬重現等，以及園區內的軌道系統修護、車輛現場整修、保養維修等作業，皆是博物館展示的一環。藉由實際體驗，讓社會大眾再次思考鐵道文化的多元面向，博物館將不止於「會動」的表象，更重要的是如何維持、代謝與創生。」（「國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫再利用計畫（第一次增補版）」，頁 2-14~2-15，109 年。）

「為傳承鐵道車輛、軌道設備等維修技術，整復維修園區內股道，讓車輛可安全動態行駛。除載運觀眾於園區內穿梭，勾起兒時記憶外，亦喚起大眾對鐵道科技與文化的興趣，同時啟發知識與情感的感受，達到參觀經驗的共鳴。」（「國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫再利用計畫（第一次增補版）」，頁 2-14~2-15，109 年。）

國家鐵道博物館籌備處將依循文化資產保存法相關法規，

並參考世界遺產相關遺產公約宣言精神、國際鐵道文化遺產經常引用之「里加憲章—遺產鐵道的國際保存規範」精神與國內鐵道文化資產保存經驗與趨勢作為軌道系統維護或修復之整備原則，採取適當的維護層級確保軌道可持續性之動態保存，達成鐵道文化資產之永續經營。

（四）園區軌道系統修復及管理維護原則

園區軌道系統將依文化資產保存最大化及鐵道博物館營運可行性原則進行整備，得依軌道現況及日後博物館營運所需之運作頻率，規劃不同之維護層級，目前規劃至少三種層級：

1. 既有軌道基本修復及管理維護原則

鐵道博物館典藏及展示之物件尺度龐大，且營運時期仍有策畫特展或常設展覽更新之需求，園區軌道系統至少應修復至可承受車輛低速低頻率行駛，俾利典藏車輛或展示車輛、文物可經由軌道系統移動以利換展。對於使用頻率較低之軌道，原則上應採取以干預程度較低之維護層級規劃軌道修復及日常維護作為，必要時得採用現代科技與工法，以增加其抗震、防災、防潮、防蛀等機能及存續年限，新置換的材料應以簡單永久的標示方式使其易於辨識。

2. 經常使用及供民眾乘車之既有軌道修復及維護原則

因博物館營運需要經常使用之軌道，與園區緊急救災等車行通路重疊之軌道，以及供民眾乘車體驗動態保存之軌道，於軌條、枕木、扣件及道碴磨耗或損耗速度較快，對軌道線形及結構性能需求較高，日常維護需求亦較高，規劃修復及日常維護作為時，應確保軌道系統安全且足堪承受動態保存車輛經常性行駛，得以干預程度較高之維護層級，必要時得採用現代科技與工法，以增加其抗震、防災、防潮、防蛀等機能及存續年限。

3. 已經拆除軌道及新設路線之復原規劃設計及維護原則

為彰顯文化資產價值，使動態運作之鐵道博物館營運可行，得恢復博物館營運所需，過去曾存在於廠區範圍內，後因各種因素拆除之路線，並新設必要之聯絡用或展示用軌道。為確保軌道系統動態保存及運轉之安全需求，並維持周邊道路交通機能，新設軌道及相鄰軌道之線形與軌道型式可依博物館營運需要做必要之調整，詳如接續說明，需調整之既有軌道佔全區軌道甚少。

（五）園區西側軌道復軌及西宿舍區域景觀廣場整備規劃

為重現鐵道文化資產脈絡，恢復園區軌道系統運作，國家鐵道博物館籌備處規劃於園區西側重新鋪設軌道系統，並於市民大道 5 段 14 巷設置平交道，並敘明於 107 年核定之國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫結案報告書及 109 年核定之再利用計畫第 1 次增補版中，委託林同棧工程顧問公司與黃天浩建築師事務所團隊辦理相關調查、規劃、設計作業。西側軌道復軌規劃範圍包括西宿舍區域空間整備、市民大道 5 段 14 巷平交道設置及園區西側軌道系統復軌工程。

1. 西宿舍區域

前次核定之再利用計畫增補版之概要說明「西宿舍區域為市民大道五段、菸廠路及市民大道五段 14 巷間的三角形空間，包含了木造的臺鐵員工宿舍群，過去員工通勤乘車處的小月臺，其拖上線系統更肩負了臺北機廠內的車輛調度功能、連結廠內各股軌道與工場(圖 2-17~圖 2-20)。」

為縫合鄰近空間並建構民眾步入博物館的層次感，西宿舍戶外區域將作為易及可親之開放空間供民眾休憩，同時是園區西側入口的園區意象。修復與新設之軌道系統與園區串連，讓博物館典藏車輛能經由拖上線連通至園區內各個展示空間。西宿舍南側區域則設置乘車月臺供參觀旅客搭乘小火車進入本園區，沿線也可設置典藏之鐵道系統相關物件，重現臺北市地面鐵道時代之地景。原臺鐵員工宿舍群則做為博物館營運必要的附屬設施，修復後將作為園區西側的售票暨遊客服務中心，以及提供休憩及餐飲機能，兼顧本園區及松菸文創園區，甚至週邊景點參觀民眾之服務品質。」(「國定古蹟臺北機廠修復與再利用計畫再利用計畫（第一次增補版）」，頁 2-33，109 年。)

西宿舍區域的再利用方向，可作為國家鐵道博物館、松山文創園區及未來臺北文化體育園區間的緩衝空地，消除園區與周圍都市道路或人行空間之屏障，美化周圍景觀，增進鄰近區域生活品質，縫合都市紋理並促進都市空間多元發展。

2. 市民大道五段 14 巷平交道

市民大道五段 14 巷與菸廠路係臺北機廠被指定為國定古蹟前由臺北市政府闢設之都市計畫道路，已是基地南側、松山文創園區及未來大巨蛋人車進出必經之路線。其中市民大道五段 14 巷全線及菸廠路部分路段坐落於臺北市信義區逸仙段二小段 33-24 地號土地，屬國定古蹟之定著土地範圍，並由臺北市政府向臺灣鐵路管理局承租(圖 2-30)。

菸廠路於市民大道五段 14 巷以西係為西往東單行 2 車道，車輛由市民光復路口自西往東駛入本道路；菸廠路於市民大道五段 14 巷以東則為雙向 4 車道，菸廠路東側終點位於松山文創園區之停車場出口，為典型之囊底路。連結菸廠路與市民大道之市民大道五段 14 巷目前為雙向 2 車道之道路配置，且為離開菸廠路之唯一車行交通路徑(圖 2-31~圖 2-34)。

為恢復園區軌道系統運作，並維持周邊道路交通機能，國家鐵道博物館籌備處規劃於園區西側軌道復軌規劃中將於市民大道 5 段 14 巷之道路範圍新設平交道，以連通東西兩側之園區軌道系統。

惟為確保途經人車及軌道車輛動態運轉之安全需求，軌道、道路及人行空間之平面交叉處不宜配置道岔，以避免因道岔活動與岔尖縫隙造成潛在危險。因此，新設軌道及相鄰軌道之線形與軌道型式將依博物館營運需要做必要之調整。此外，後續維護管理之權責劃分與合作機制，將需持續與臺北市政府協商。

3. 園區西側軌道復軌工程規劃

為確保軌道系統動態保存及運轉之安全需求，並維持周邊道路交通機能，新設軌道及相鄰軌道之線形與軌道型式可依博物館營運需要做必要之調整(圖 2-35~圖 2-36)。經歷多個月的討論與試誤調整線形後，提出兼顧可持續性動態運轉、確保道路及軌道運行安全及對既有軌道更動最少之線形建議方案，既有軌道配置需調整約 0.6 公里，相當於現存戶外軌道 6.9 公里長之 8.6%，現存軌道 11.7 公里長之 5.2%。



圖 2-26 西宿舍區域基地舊照(89 年)



圖 2-27 西宿舍區域基地現況(110 年)



圖 2-28 西宿舍區域基地舊照(89 年)



圖 2-29 西宿舍區域基地現況(110 年)

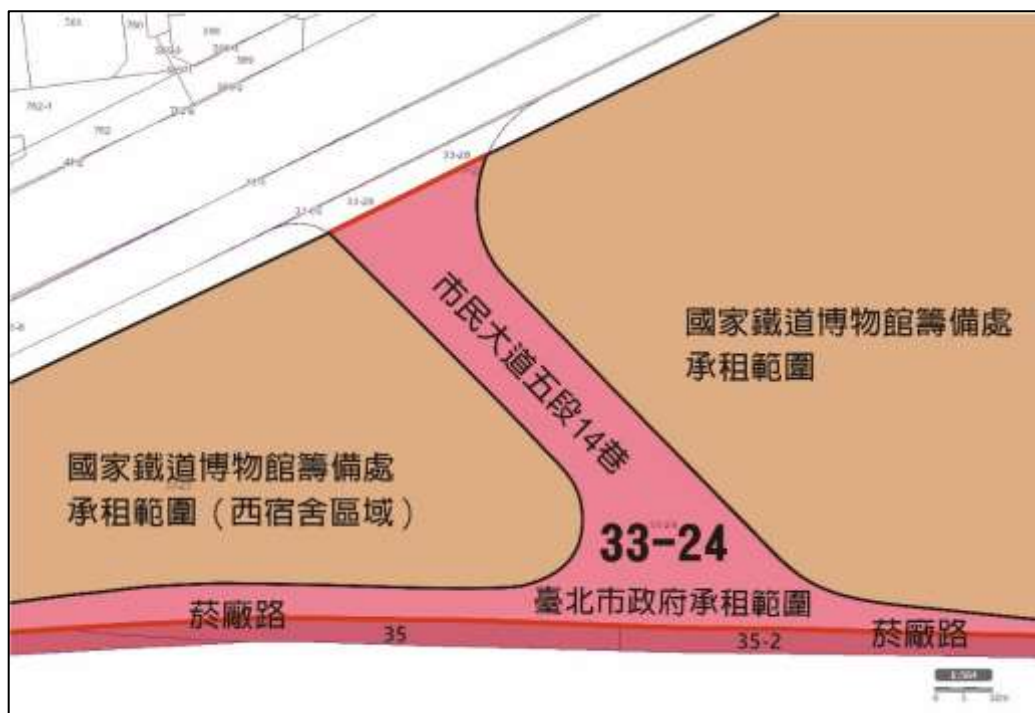


圖 2-30 園區西側地籍及臺鐵局土地承租狀況



圖 2-31 市民大道五段 14 巷舊照(89 年)



圖 2-32 市民大道五段 14 巷現況(110 年)



圖 2-33 市民大道五段 14 巷現況(110 年)



圖 2-34 市民大道五段 14 巷現況(110 年)



圖 2-35 園區西側現存軌道現況(110 年)

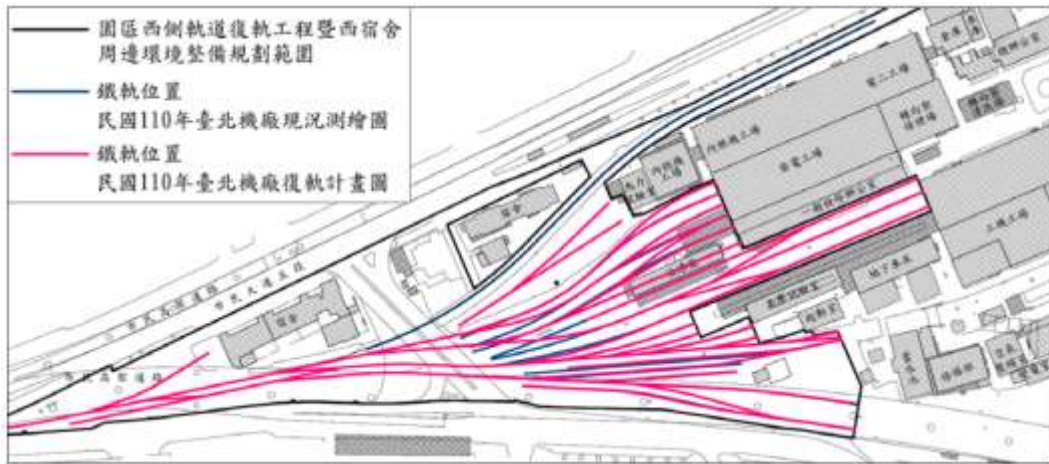


圖 2-36 園區西側軌道復軌工程微調後軌道線形與現況比較

本圖僅作規畫參考用，實際方案應依設計書圖確認之

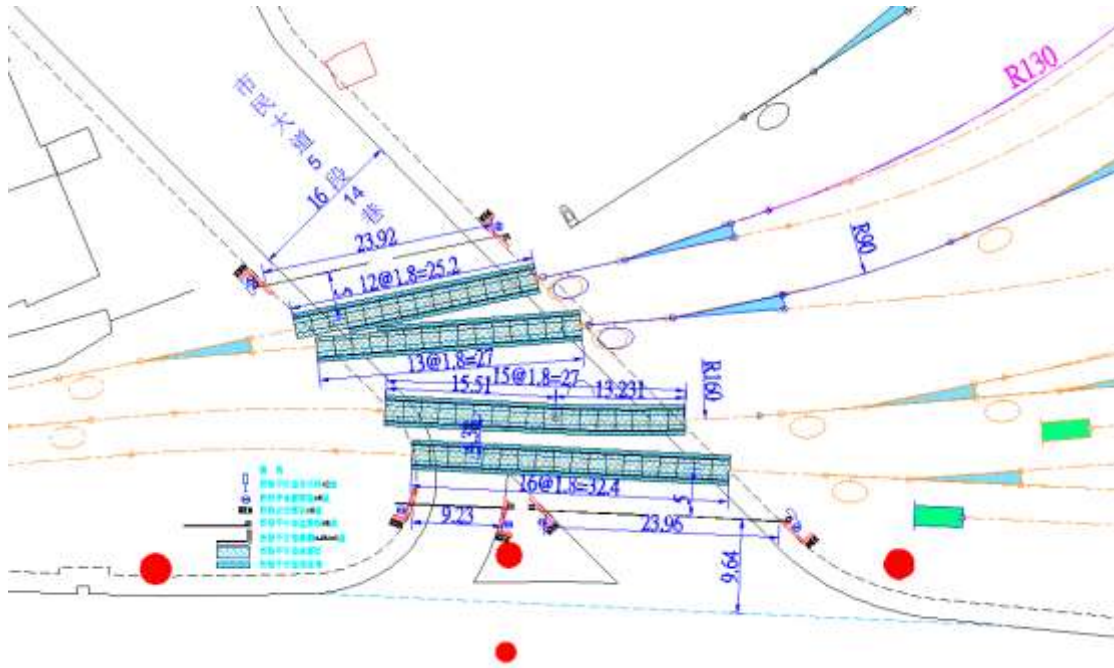


圖 2-37 園區西側軌道復軌工程平交道配置規劃示意圖

*本圖僅作規劃參考用，實際方案應依設計書圖確認之

三、園區南側毗鄰都市空間縫合規劃原則

（一）園區南側空間現況

園區南側過去以圍牆與毗鄰之松山菸廠、住宅區及松山高中分隔；在園區西南側，圍牆外以排水明溝（後改建為箱涵，尚屬國定古蹟定著範圍）與松山菸廠和住宅區相連，現況為過寬之計畫道路及封閉空地；在園區東南側，圍牆外之 8 米巷道另一側亦為松山高中圍牆；而圍牆內側為戶外軌道、汙水處理廠與廢棄物暫置設施，屬過去機廠後場支援設施，園區與南側毗鄰空間幾無互動，加上高架的市民大道遮蔽，使區域顯得封閉、壓迫，行人不多，成為友善環境並不容易，可能造成管理維安上之困擾。

園區南側忠孝東路 4 段 559 巷、基隆路 1 段 102 巷及市民大道高架橋間之三角形狹長區域，建廠時原為儲木池及關聯設施，儲放木造車輛修繕所需原木，俟需用時再取出，經乾燥鋸切處理供應業務單位修車用料。

儲木池已於營運後期填平，現況為簡易汙水處理設備、油料及廢棄物料堆置場等臨時建物或設備，遷廠後已不再使用。於前經核定之再利用計畫第一次增補版中評估為第 IV 等級建物，可作為博物館營運之必要設施及開放空間使用。

（二）議題

此區域緊鄰松山高中與鄰近住宅區，未來博物館園區空間整備規劃時如何調和博物館營運、區域道路交通及鄰里生活品質將是重大挑戰。緣此，於博物館園區整體規劃架構下，此區域可作為園區與鄰里間之緩衝中介空間，整合博物館營運之必要設施及開放空間整合思考，在維持古蹟完整性、博物館營運需求及無礙軌道系統運作前提下，整體思考區域空間配置，妥善規劃開放空間、園區南側入口及通路，並以景觀手法縫合園區軌道、道路與鄰近社區之介面，消弭原有工業設施與社區之隔閡，塑造可親可及之博物館空間，提升博物館園區南側使用機能，提升鄰里生活品質。



圖 2-38 園區南側緩衝地帶基地建廠時期舊照



圖 2-39 園區南側緩衝地帶基地現況



圖 2-40 園區南側緩衝地帶基地現況



圖 2-41 園區南側緩衝地帶基地現況



圖 2-42 園區南側緩衝地帶基地現況

參、再利用計畫增補內容

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）」(109年)，以鐵道文化與文化資產作為核心前提，綜整多年來累積與臺灣鐵道及臺北機廠相關研究成果，並且在鐵道博物館籌備小組業務工作下，與跨領域專業者諮詢會議、合作交流及民眾參與等累積，共同勾勒博物館園區建置整體規劃，在既有「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107年)基礎上，補充「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」中較不明確的博物館視角，整體規劃更完備博物館應呈現之角色與功能。本次再利用計畫增補版主要針對前版計畫中第三章第二節再利用原則增補版之研擬與現況測繪及圖說進行補充。

依據古蹟修復再利用辦法第3條第2項之規定，再利用計畫應包括以下事項：

- 一、文化資產價值及再利用適宜性之評估。
- 二、再利用原則之研擬及經費概算預估。
- 三、必要之現況測繪及圖說。
- 四、再利用所涉建築、土地、消防與其他相關法令之檢討及建議。
- 五、依古蹟歷史建築紀念建築及聚落建築群建築管理土地使用消防安全處理辦法第四條所定因應計畫研擬之建議。
- 六、再利用必要設施系統及經營管理之建議。

本次增補版並未更動經費預算概估，僅針對上述事項中「文化資產價值及再利用適宜性之評估」及「再利用原則之研擬及經費概算預估」等兩項內容進行增補，請參照「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（第一次增補版）」(109年)及「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107年4月10日)。

一、文化資產價值及再利用適宜性之評估增補

（一）增列未評級建物之評級及其再利用適宜性評估原則

臺北機廠全區獲指定為國定古蹟，但廠內各棟建築之文資價值因其增改建年代、空間脈絡、使用性質不同而略有差異，在初期尚未明確定義日後保存與修復策略及再利用方針時，於「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107年)第四章第二節「臺北機廠建物文化資產價值分析」章節中訂定保存價值準則，並參酌《文化性資產清查操作手冊》之評定，依照廠區興築歷史發展之建構，劃分為Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ的建物等級，等級劃分標準及再利用適宜性說明（詳如表3-1），爾後「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107年)及再利用計畫第一次增補版（109年）遂參照前述標準，分別將園區主要建物及大部分建物訂定臺北機廠建物設施文化資產價值初步評估表（如表3-2）。

然而國家鐵道博物館籌備處於後續執行博物館園區整體規劃及修復與再利用工程規劃設計時，經常發現毗鄰建物並未表列於已核定之修復與再利用計畫之中，這些分散於廠區各處的未列等級建物，多屬廠內後期增建的附屬設施，或是保存狀況不佳的建物設施，為過去臺北機廠因應廠區機能調整而彈性組成的區域。

為順利執行本計畫之相關作業，本次主要針對未列等級建物之再利用適宜性及再利用原則進行增補，本計畫於執行修復與再利用規劃設計時，倘發現未列等級建物，應經調查研究及必要之測繪後，依照本計畫「建議保存對象評判等級標準」評判其文化資產價值後評定其等級，並得參照該等級之建議處置方式，採取適當之修復或再利用方式，倘有文化資產價值不高且考量博物館營運需要需拆除之建物，得考慮解編並拆除，以利博物館之發展。

綜上，依前述原則擬定之等級及擬採取之修復或再利用方式應依文資法相關規定陳報主管機關，經核准後實施。

（二）通案增補第IV等級建物適用之再利用適宜性之選項

第IV等級建物多屬過去臺北機廠因應廠區機能調整而彈性組成的增建附屬設施，保存狀況不一，且部分建物座落於博物館營運必須之必要設施或開放空間範圍內，於擬定建物之再利用方式時，應考量文化資產保存完整性及博物館營運需求，確保文化資產保存最適化且鐵道博物館營運可行。

過去修復與再利用計畫擬定時，因國家鐵道博物館整體規劃尚未明確，在業經核定之修復與再利用計畫中，將第IV等級建物以正面表列方式，針對個別建物評級並訂定再利用適宜性，分別列為博物館營運之必要設施、保存性開發範圍及開放空間。

基於園區整體規劃已有雛型，大部分第IV等級建物已表列再利用原則建議之現況，擬通案訂定第IV等級建物適宜性選項及再利用原則之建議（詳表 3- 1），俾使新評定為第IV等級建物及未訂定或需調整再利用原則之建物，得列為博物館營運之必要設施、保存性開發範圍或開放空間。

倘有文化資產價值不高且考量博物館營運需要需拆除之建物，得考慮解編，以利博物館之發展，但並不意謂將全部拆除，而是讓博物館可視再利用需求做更彈性處理。

後續進行修復或再利用工作時，得於設計規劃階段依循通案訂定之再利用適宜性選項及再利用原則，進行規劃設計，待擬採取之修復或再利用方式後，將依文資法相關規定陳報主管機關，經核准後實施。

表 3-1 國定古蹟臺北機廠建物文化資產價值評判等級及再利用適宜性說明

等級	說明（原核定版本） 「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年版)	說明（修正後）	變更內容說明
第 I 等級	經文獻檔案考證為臺北機廠指標性之建築設施物，並具有年代久遠、對整體脈絡具關聯性、史料現有完整性，且建物保存狀況良好為依據，建議必須優先進行修復再利用之調查研究，以進行後續修繕保存與再利用之規劃。	經文獻檔案考證為臺北機廠指標性之建築設施物，並具有年代久遠、對整體脈絡具關聯性、史料現有完整性，且建物保存狀況良好為依據，建議必須優先進行修復再利用之調查研究，以進行後續修繕保存與再利用之規劃。	
第 II 等級	經文獻檔案考證為臺北機廠具當代意義之建築設施、對整體脈絡具關聯性、史料現有完整性，且建物保存狀況良好為依據，建議排列第二順位進行修復再利用之調查研究，再研議後續再利用之規劃。	經文獻檔案考證為臺北機廠具當代意義之建築設施、對整體脈絡具關聯性、史料現有完整性，且建物保存狀況良好為依據，建議排列第二順位進行修復再利用之調查研究，再研議後續再利用之規劃。	
第 III 等級	經文獻檔案考證為臺北機廠空間類型特殊之建築設施，其保存價值尚可，但對於整體脈絡亦具關聯性，且對於鐵道產業文化資產價值甚高，建議在保存上應一併納入規劃考量。	經文獻檔案考證為臺北機廠空間類型特殊之建築設施，其保存價值尚可，但對於整體脈絡亦具關聯性，且對於鐵道產業文化資產價值甚高，建議在保存上應一併納入規劃考量。	

等級	說明（原核定版本） 「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年版)	說明（修正後）	變更內容說明
第IV等級	後期增建附屬設施、保存狀況不佳之建物設施，作為博物館的行政研究典藏教育展示、參觀等需局部新增設施。	後期增建附屬設施、保存狀況不佳之建物設施，依博物館營運需要，得列為博物館營運之必要設施、保存性開發範圍或開放空間；倘屬與機廠運作脈絡相關的建物建議保存，以維護產業文化遺產的完整性，若屬於博物館營運需要拆除之建物，經仔細評估後，與機廠脈絡較無關聯、價值低、及保存狀況差的建物得解編並予以拆除。	通案訂定第IV等級建物適宜性及再利用原則之建議。
未列等級建物	(無此項目)	未列等級建物多屬廠區內後期增建附屬設施，或保存狀況不佳之建物設施，綜合考量博物館營運需要，得新增設施、移除。	針對未列等級建物再利用適宜性及在利用原則進行增補。

資料來源：「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年 4 月 10 日)

表 3-2 臺北機廠建物設施文化資產價值初步評估表

編號	建物名稱	建物等級	建造年代	對整體脈絡關聯性	史料現有完整性	具特殊設施	具當代指標性	保存現況
1	1-1	總辦公室	I	●	●	●	●	●
	1-2	材料試驗所	III	○	●	●	◎	◎
	1-3	技工養成所	III	○	●	●	●	◎
	1-4	車庫	IV	○	○	○	○	○
	1-5	倉庫 2	IV	○	○	○	○	○
	1-6	倉庫 1*	IV	○	○	○	○	○
	1-7	廁所 2*	IV	○	○	○	○	○
	1-8	廁所 1*	IV	○	○	○	○	○
	1-9	警衛室*	IV	○	◎	○	○	◎
	1-T1	打卡棚*	IV	○	◎	●	●	●
	1-T2	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	1-T3	棚架*	IV	○	○	○	○	○
2	2-1	澡堂	I	●	●	●	●	●
	2-2	鐵道警察辦公室*	IV	○	◎	◎	○	○
	2-3	汽車庫*	IV	○	○	○	○	○
	2-4	廁所*	IV	○	○	○	○	○
	2-5	設施物*	IV	○	○	○	○	○
	2-6	堆煤放置處*	IV	○	◎	○	○	◎
	2-T1	機車/腳踏車庫 1*	IV	○	○	○	○	○
	2-T2	機車/腳踏車庫 2*	IV	○	○	○	○	○
3	3-1	柴電工場	I	◎	●	●	●	●
	3-2	轉向架維修工場	II	◎	●	●	●	●
	3-3	轉向架清洗場	IV	◎	●	●	●	●
	3-4	內燃機工場	IV	◎	●	●	●	●
	3-5	馬力試驗室	IV	◎	●	○	◎	○
	3-6	油漆場	IV	◎	●	○	◎	○
	3-7	廁所*	IV	○	○	○	○	○
	3-T1	通勤月臺*	III	○	○	◎	◎	○
	3-T2	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	3-T3	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	3-T4	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	3-T5	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	3-T6	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	3-T7	棚架*	IV	○	○	○	○	○

編號	建物名稱	建物等級	建造年代	對整體脈絡關聯性	史料現有完整性	具特殊設施	具當代指標性	保存現況
4	4-1	原動室	I	●	●	●	●	●
	4-2	空氣壓縮室	III	◎	◎	○	○	◎
	4-3	變電室	IV	◎	◎	○	○	◎
	4-4	修繕班	III	◎	◎	○	○	◎
	4-5	蓄水池*	IV	○	◎	○	○	○
	4-6	倉庫 3*	IV	○	○	○	○	○
	4-7	油庫*	IV	○	◎	○	○	○
	4-8	廁所 6*	IV	○	○	○	○	○
	4-T1	水塔*	IV	◎	◎	○	○	◎
	4-T2	煙囪*	I	●	●	●	●	●
	4-T3	油槽*	IV	○	◎	○	○	○
	4-T4	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	4-T5	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	4-T6	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	4-T7	棚架*	IV	○	○	○	○	○
5	5-1	鍛冶工場	I	●	●	●	●	●
	5-2	廁所 5*	IV	○	○	○	○	◎
	5-3	廁所 4*	IV	○	○	○	○	◎
	5-4	設施物*	IV	○	○	○	○	○
	5-T1	防空洞*	IV	●	●	○	○	◎
	5-T2	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	5-T3	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	5-T4	棚架*	IV	○	◎	○	○	○
	5-T5	棚架*	IV	○	○	○	○	○
6	6-1	組立工場	I	●	●	●	●	●
	6-2	地下車輪床	II	◎	◎	○	○	◎
	6-3	電氣試驗室	IV	◎	◎	○	○	◎
	6-4	起動室	IV	◎	◎	○	○	◎
	6-5	工機工場	IV	◎	◎	○	○	◎
	6-6	工機工場倉庫*	IV	○	◎	○	○	○
	6-7	組立工場倉庫*	IV	○	◎	○	○	○
	6-8	軋機房*	IV	○	○	○	○	○
	6-T1	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	6-T2	棚架*	IV	○	○	○	○	○
7	7-1	客車工場	I	●	●	●	●	●

編號	建物名稱	建物等級	建造年代	對整體脈絡關聯性	史料現有完整性	具特殊設施	具當代指標性	保存現況
7	7-2	鈹金工場	I	●	●	●	●	●
	7-3	車輛進出廠線	I	○	●	●	◎	●
	7-4	車件工場	III	●	●	●	●	●
	7-5	廁所 3*	IV	○	○	○	○	○
	7-6	廁所*	IV	○	○	○	○	○
	7-T1	維修平臺*	IV	○	◎	○	○	○
	7-T2	風雨測試設備*	IV	○	◎	○	○	○
	7-T3	電氣設施*	IV	○	◎	○	○	○
	7-T4	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	7-T5	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	7-T6	設施物*	IV	○	○	○	○	○
	7-T7	棚架*	IV	○	○	○	○	○
8	8-1	油漆工場/電機三場	I	●	●	●	●	●
	8-2	油漆場附屬倉庫 2	III	●	○	○	○	●
	8-3	油漆場附屬倉庫 3	III	●	○	○	○	●
	8-4	木材倉庫	III	●	●	◎	◎	◎
	8-5	電鍍工場	III	◎	○	○	○	◎
	8-6	木材工廠	III	◎	○	○	○	◎
	8-7	木模倉庫	II	●	●	●	●	◎
	8-8	軋缸中心*	IV	◎	●	◎	◎	●
	8-9	油漆場附屬倉庫 1*	IV	○	○	○	○	○
	8-10	設施物*	IV	○	○	○	○	○
	8-11	廁所*	IV	○	○	○	○	○
	8-12	廚餘回收室*	IV	○	○	○	○	○
	8-13	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	8-T1	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	8-T2	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	8-T3	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	8-T4	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	8-T5	棚架*	IV	○	○	○	○	○
9	9-1	砂心房*	IV	○	◎	◎	◎	◎
10	10-1	大禮堂	II	◎	●	●	●	●
	10-2	鐵路文工會	II	◎	●	●	●	●
	10-T1	棚架*	IV	○	○	○	○	○
11	11-1	松山材料廠 1	I	◎	●	●	●	●

編號	建物名稱	建物等級	建造年代	對整體脈絡關聯性	史料現有完整性	具特殊設施	具當代指標性	保存現況
	11-2	松山材料廠 4	III	◎	◎	○	○	○
	11-3	松山材料廠 3	III	◎	◎	○	○	○
	11-4	松山材料廠 2	III	◎	◎	○	○	○
	11-T1	棚架*	IV	○	○	○	○	○
12	12-1	鎔鑄工場(冷氣機維修中心/軸承中心)	II	●	●	●	◎	◎
	12-2	鎔鑄工場附屬建物*	IV	○	○	○	○	○
	12-T1	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	12-T2	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	12-T3	棚架*	IV	○	○	○	○	○
13	13-1	鑄鋼工場(電機二場)	III	●	◎	◎	◎	●
	13-T1	棚架*	IV	○	○	○	○	○
	13-T2	棚架*	IV	○	○	○	○	○
14	14-1	壓鋼工場	III	◎	○	○	○	○
15	15-1	通用工場	III	◎	●	●	◎	●
	15-2	通用工場倉庫	IV	○	○	○	○	○
	15-T1	棚架*	IV	○	○	○	○	○
16	16-1	西宿舍*	IV	○	○	○	○	○
	16-2	五層樓公寓*	IV	○	○	○	○	●
T	T1	移車臺	I	●	●	●	●	●
	T2	東露天吊車臺	I	●	●	●	●	●
	T3	西露天吊車臺	I	●	●	●	●	●
	T4	地下引道*	IV	○	◎	◎	○	◎
	T5	圍牆*	IV	◎	◎	○	○	◎
	T6	26 號緊急出口*	IV	○	○	○	○	◎
	T7	23 號緊急出口*	IV	○	○	○	○	◎
	T8	廢水處理設施*	IV	○	○	○	○	○
	T9	油料儲存場*	IV	○	○	○	○	○
	T10	廢棄物處理設施*	IV	○	○	○	○	○
	T11	現存鐵軌*	I	●	●	●	●	●
	T12	蒸氣管線*	IV	●	●	●	◎	○

資料來源：以「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年 4 月 10 日)為基礎，

「*」為第一次增補版補充建物設施。

註：●評比項目等級最高 ◎評比項目次要等級 ○評比項目最低等級

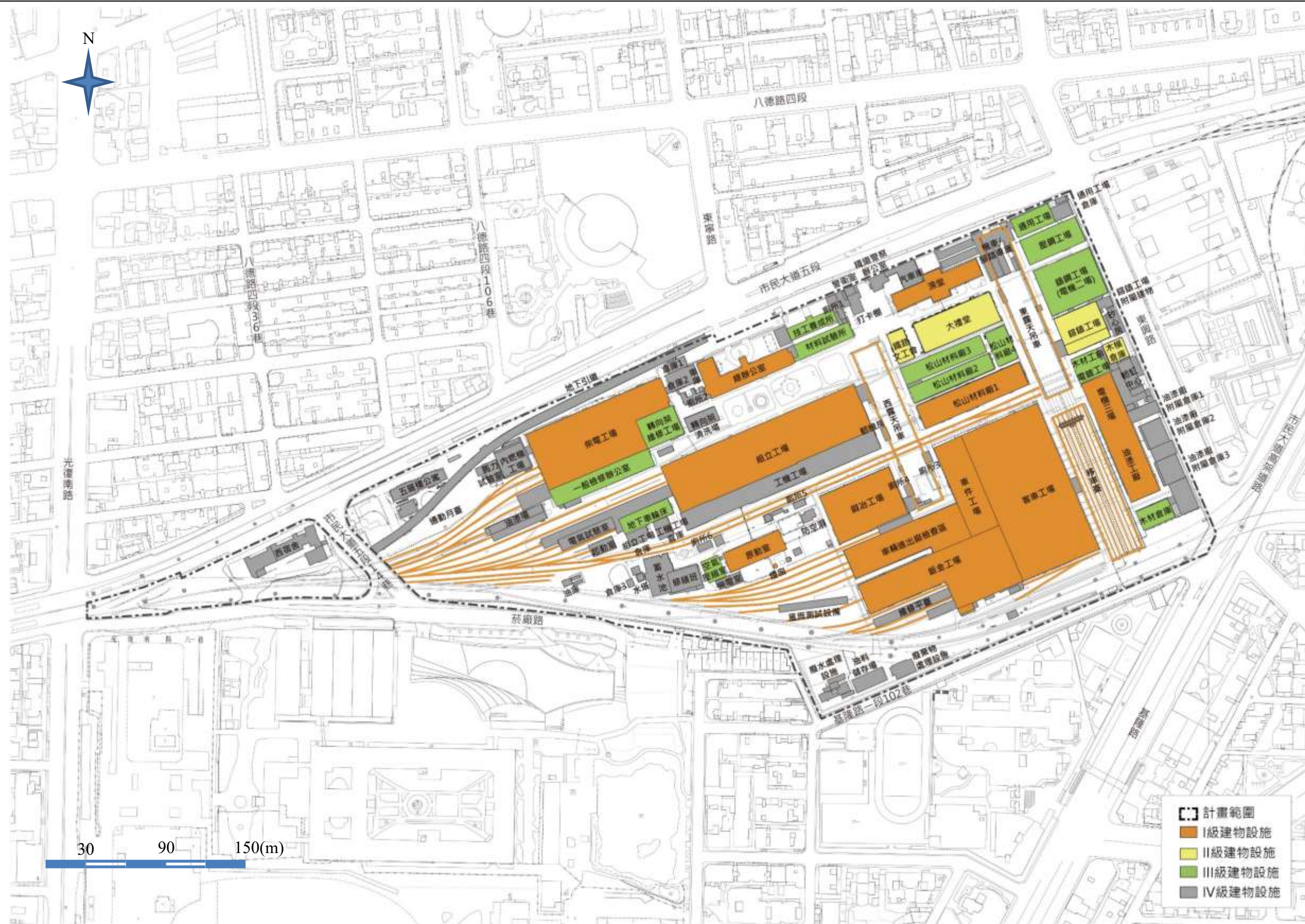


圖 3-1 臺北機廠建物設施文化資產等級評估示意圖

資料來源：「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」核定本（109 年）。

（三）再利用適宜性項目說明文字增補

本計畫之再利用適宜性評估並未更動「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」修訂之再利用適宜性項目（相關內容揭載於前次增補版第三章第一節），僅針對部分項目之說明文字作增補（詳表 3-4）。

前次再利用計畫增補版中，園區建物再利用適宜性項目及評估方法一節，係以「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107 年）第六章第二節臺北機廠各棟與開放空間再利用分級建議及之研擬為基礎進行增補。

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107 年），根據都市計畫土地使用分區、公共設施與公共建築、交通系統與網絡、相鄰街廓環境、相鄰環境介面及基地各區的分析，提出臺北機廠各棟建築物及開放空間的再利用屬性建議（詳圖 3-2）。

前次再利用計畫增補時，在前述基礎下，綜合文化資產保存及博物館整體規劃成果，增補再利用適宜性評比項目、說明及評比方式（詳表 3-3），並依據前述評比結果依原分級補充再利用可適性之類別，包括博物館使用、博物館營運之必要設施空間、博物館經營必要之保存性開發空間及開放空間等類別，各類空間說明詳表 3-4，並基於前述原則參考園區整體規劃雛型，針對個別建物表列初步建議之再利用適宜性項目（詳表 3-5），其中已包含大部分第IV等級建物。

然而後續執行博物館園區空間規劃及修復與再利用工程規劃設計時，經常發現毗鄰建物屬未表列於表 3-5 之建物；或於進行分區空間規劃之區域內多棟建物綜合考量時，發現有調整再利用適宜性、微調空間配置、局部新增或移除設施之必要，因此，擬於本次再利用計畫增補時提出：

1. 第IV等級建物之再利用適宜性得作為「博物館營運之必要設施空間」、「博物館經營必要之保存性開發空間」及「開放空間」等三大類別及修正再利用適宜性項目說明，並得視博物館營運需要解編其文資身分後，進行移除。
2. 未列等級建物經考量博物館營運需要，得新增或移除設施。

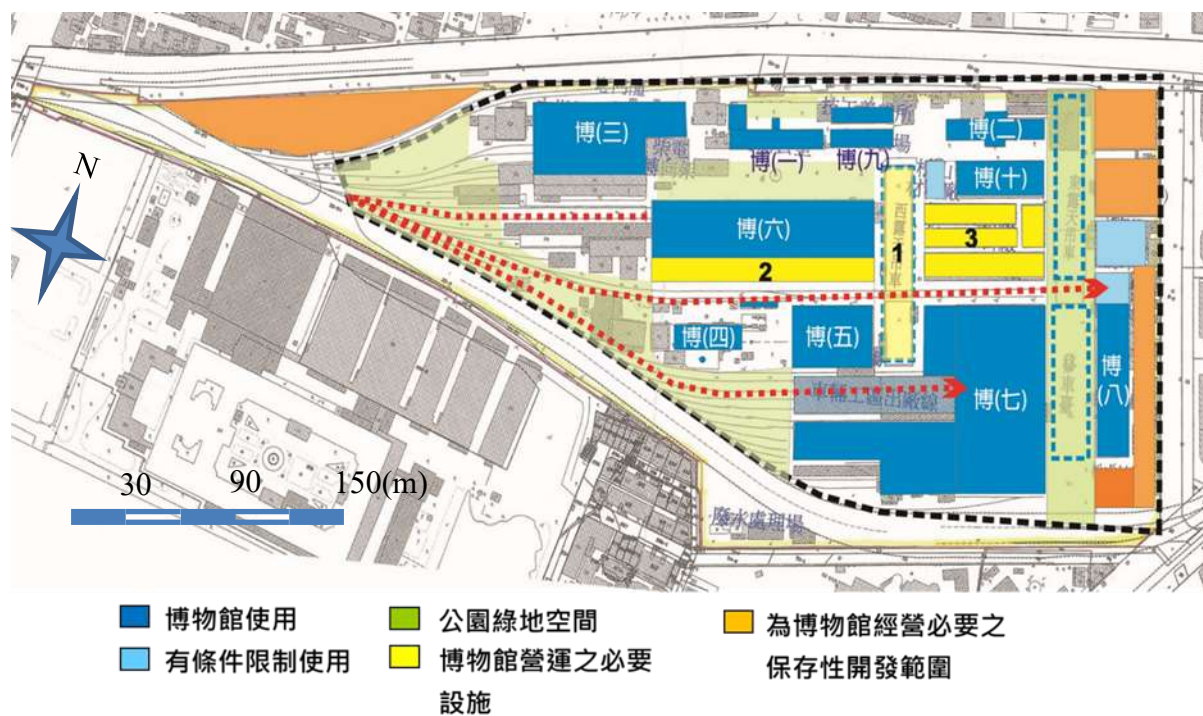


圖 3-2 原版本臺北機廠建築物及開放空間再利用建議

資料來源：「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年 4 月 10 日)。

表 3-3 再利用適宜性評比項目及說明

評比項目	說明	評比方式
文化資產價值等級	依據「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年 4 月 10 日)，提出臺北機廠建物設施文化資產價值評估分級為文化資產價值等級。	◆ 第Ⅰ等級 ◆ 第Ⅱ等級 ◆ 第Ⅲ等級 ◆ 第Ⅳ等級
機廠運作脈絡	以原臺北機廠車輛的建築物與設施群與鐵道維修脈絡息息相關，加上這些建築物在廠區中與其他建築物均有著技術鏈共存的關係，因此依原機廠的運作與檢修脈絡，評估各建築物與設施物的重要性，思考其可適性再利用（adaptive reuse）潛力。	◆ 評比項目等級最高：屬於機廠運作主體之建築設施空間。 ◆ 評比項目次要等級：維持機廠運作脈絡、動線的一環。 ◆ 評比項目等級最低：與機廠運作較無關聯性之空間。
歷史記憶	評估建築物在臺北機廠生命史中，對使用者/員工或市民的生活與工作記憶深度。	◆ 評比項目等級最高：生活與工作記憶最高。 ◆ 評比項目次要等級：生活與工作記憶次之。 ◆ 評比項目等級最低：生活與工作記憶最低。
建物狀況	評估建物設施結構或狀況維持的品質等級。	◆ 評比項目等級最高：建築物保存完整。 ◆ 評比項目次要等級：建築物保存尚可。 ◆ 評比項目等級最低：建物設施有漏水、鋼筋外露、結構安全疑慮或無法使用情況。

資料來源：「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」核定本（109 年）

表 3-4 再利用適宜性類型

類型	說明（原核定版本） 再利用計畫第一次增補版（109 年）	說明（修正後）	修正說明
博物館使用	文化資產價值高，建物狀況良好，且為機廠具代表性之廠房、行政及其他重要建築，再利用作為博物館使用能藉由原建築物的歷史與場域精神，再現其文化價值。	文化資產價值高，建物狀況良好，且為機廠具代表性之廠房、行政及其他重要建築，再利用作為博物館使用能藉由原建築物的歷史與場域精神，再現其文化價值。	無修正
博物館營運之必要設施	為原機廠運作脈絡關聯之附屬設施，未來在博物館建置下，轉化為博物館支援空間，呼應原附屬設施之功能，因此界定為博物館營運之必要設施空間。本類型建築得局部新增設施。	為原機廠運作脈絡關聯之附屬設施，未來在博物館建置下，轉化為博物館支援空間，呼應原附屬設施之功能，因此界定為博物館營運之必要設施空間。本類型建築得綜合考量文化資產完整性及博物館營運需要，微調空間配置、局部新增或移除設施，以符合再利用之需求。	調整再利用原則。
博物館經營之保存性開發範圍	本類型建築為原機廠因應廠區機能調整而彈性組成的區域，且其分散於廠區周邊，為與都市連結重要介面，具有活絡都市活動的潛力，可配合博物館公共服務之發展，供社群與鐵道文創商業使用，但宜與鐵道、文創、藝術相關運用為原則。長期因應博物館發展，得回應本區域作為原機廠廠區發展調整的歷史特性，未來作為符合博物館經營需求的儲備區域。	本類型建築為原機廠因應廠區機能調整而彈性組成的區域，且其分散於廠區周邊，為與都市連結重要介面，具有活絡都市活動的潛力，可配合博物館公共服務之發展，供社群與鐵道文創商業使用，但宜與鐵道、文創、藝術相關運用為原則。長期因應博物館發展，得回應本區域作為原機廠廠區發展調整的歷史特性，未來作為符合博物館經營需求的儲備區域。	無修正

類型	說明（原核定版本） 再利用計畫第一次增補版（109 年）	說明（修正後）	修正說明
博物館營運之開放空間	西側戶外鐵道區、總辦前花園、東西吊車場及移車台等為原臺北機廠重要的戶外機能空間。未來轉型為博物館公眾使用的功能，提供博物館戶外展示、休憩、停車、集散等公共服務空間。本類型空間得局部新增設施。	軌道系統（含原西宿舍周遭區域）、總辦前花園、東西吊車台及移車台等為原臺北機廠重要的戶外機能空間。未來轉型為博物館公眾使用的功能，本類型建築得綜合考量文化資產完整性及博物館營運需要，提供博物館戶外展示、休憩、停車、通路、蓄水等公共服務及防災空間，或為博物館與周邊社區中介之空間。本類型空間得局部新增、微調、移除設施或新增必要之地下開挖設施或空間。	調整再利用原則。

資料來源：以「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107 年 4 月 10 日）及「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」核定本（109 年）為基礎補充說明。

表 3-5 臺北機廠鐵道博物館再利用適宜性初步評估表

編號	建物名稱	建物等級	機廠運作脈絡	歷史記憶	建物狀況	再利用適宜性
1	1-1	總辦公室	I	◎	●	● 博物館使用
	1-2	材料試驗所	III	◎	●	◎ 博物館營運之必要設施
	1-3	技工養成所	III	◎	●	○ 博物館營運之必要設施
	1-4	車庫	IV	○	○	○ 博物館營運之必要設施
	1-5	倉庫 2	IV	◎	○	◎ 博物館營運之必要設施
	1-6	倉庫 1	IV	◎	○	◎ 博物館營運之開放空間
	1-7	廁所 2	IV	○	○	○ 博物館營運之必要設施
	1-8	廁所 1	IV	○	○	● 博物館營運之必要設施
	1-9	警衛室	IV	◎	●	○ 博物館營運之必要設施
	1-T1	打卡棚	IV	○	●	● 博物館營運之必要設施
	1-T2	棚架	IV	○	○	○ 博物館營運之必要設施
	1-T3	棚架	IV	○	○	○ 博物館營運之開放空間
2	2-1	澡堂	I	◎	●	● 博物館使用
	2-2	鐵道警察辦公室	IV	◎	●	○ 博物館營運之開放空間
	2-3	汽車庫	IV	○	○	○ 博物館營運之開放空間
	2-4	廁所	IV	○	○	○ 博物館營運之開放空間
	2-5	設施物	IV	◎	○	○ 博物館營運之開放空間
	2-6	堆煤放置處	IV	◎	○	○ 博物館營運之必要設施
	2-T1	機車/腳踏車庫 1	IV	○	◎	○ 博物館營運之開放空間
	2-T2	機車/腳踏車庫 2	IV	○	◎	○ 博物館營運之必要設施
3	3-1	柴電工場	I	●	●	● 博物館使用

編號	建物名稱	建物等級	機廠運作脈絡	歷史記憶	建物狀況	再利用適宜性
3	3-2 轉向架維修工場	II	◎	◎	●	● 博物館營運之必要設施
	3-3 轉向架清洗場	IV	◎	◎	◎	● 博物館營運之必要設施
	3-4 內燃機工場	IV	●	◎	●	● 博物館營運之必要設施
	3-5 馬力試驗室	IV	●	◎	●	● 博物館營運之必要設施
	3-6 油漆場	IV	●	◎	●	● 博物館營運之必要設施
	3-7 廁所	IV	○	○	○	● 博物館營運之開放空間
	3-T1 通勤月臺	III	○	●	○	● 博物館營運之開放空間
	3-T2 棚架	IV	◎	◎	○	● 博物館營運之必要設施
	3-T3 棚架	IV	◎	◎	○	● 博物館營運之開放空間
	3-T4 棚架	IV	◎	◎	○	● 博物館營運之必要設施
	3-T5 棚架	IV	○	○	○	● 博物館營運之必要設施
	3-T6 棚架	IV	○	○	○	● 博物館營運之必要設施
	3-T7 棚架	IV	◎	○	○	● 博物館營運之必要設施
4	4-1 原動室	I	●	◎	●	● 博物館使用
	4-2 空氣壓縮室	III	◎	○	●	● 博物館營運之必要設施
	4-3 變電室	IV	◎	○	◎	● 博物館營運之開放空間
	4-4 修繕班	III	◎	●	●	● 博物館營運之必要設施
	4-5 蓄水池	IV	◎	○	◎	● 博物館營運之必要設施
	4-6 倉庫 3	IV	◎	○	◎	● 博物館營運之開放空間
	4-7 油庫	IV	●	○	●	● 博物館營運之必要設施
	4-8 廁所 6	IV	○	○	○	● 博物館營運之必要設施
	4-T1 水塔	IV	◎	●	●	● 博物館營運之必要設施
	4-T2 煙囪	I	◎	●	●	● 博物館營運之必要設施

編號		建物名稱	建物等級	機廠運作脈絡	歷史記憶	建物狀況	再利用適宜性
	4-T3	油槽	IV	◎	○	○	●博物館營運之必要設施
	4-T4	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
	4-T5	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
	4-T6	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
	4-T7	水箱及棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
5	5-1	鍛冶工場	I	●	◎	●	●博物館使用
	5-2	廁所 5	IV	○	○	○	●博物館營運之必要設施
	5-3	廁所 4	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
	5-4	設施物	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
	5-T1	防空洞	IV	○	◎	◎	●博物館營運之必要設施
	5-T2	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
	5-T3	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
	5-T4	棚架	IV	◎	○	○	●博物館營運之必要設施
	5-T5	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
	6	6-1	組立工場	I	●	◎	●
6-2		地下車輪床	II	●	◎	◎	●博物館營運之必要設施
6-3		電氣試驗室	IV	●	○	◎	●博物館營運之必要設施
6-4		起動室	IV	●	○	◎	●博物館營運之必要設施
6-5		工機工場	IV	●	○	●	●博物館營運之必要設施
6-6		工機工場倉庫	IV	◎	○	○	●博物館營運之必要設施
6-7		組立工場倉庫	IV	◎	○	○	●博物館營運之必要設施
6-8		軋機房	IV	◎	○	○	●博物館營運之開放空間
6-T1		棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之必要設施

編號	建物名稱	建物等級	機廠運作脈絡	歷史記憶	建物狀況	再利用適宜性
6-T2	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
7	7-1	客車工場	I	●	◎	●博物館使用
	7-2	鈑金工場	I	●	◎	●博物館使用
	7-3	車輛進出廠檢查區	I	●	◎	●博物館使用
	7-4	車件工場	III	●	◎	●博物館使用
	7-5	廁所 3	IV	○	○	●博物館營運之開放空間
	7-6	廁所	IV	○	○	●博物館營運之開放空間
	7-T1	維修平臺	IV	◎	◎	●博物館營運之必要設施
	7-T2	風雨測試設備	IV	◎	◎	●博物館營運之必要設施
	7-T3	電氣設施	IV	◎	◎	●博物館營運之必要設施
	7-T4	棚架	IV	○	○	●博物館營運之開放空間
	7-T5	棚架	IV	○	○	●博物館營運之開放空間
	7-T6	設施物	IV	○	○	●博物館營運之開放空間
	7-T7	棚架	IV	○	○	●博物館營運之開放空間
8	8-1	油漆工場/電機三場	I	●	●	●博物館使用
	8-2	油漆場附屬倉庫 2	III	◎	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-3	油漆場附屬倉庫 3	III	◎	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-4	木材倉庫	III	◎	◎	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-5	電鍍工場	III	●	◎	●博物館營運之開放空間
	8-6	木材工廠	III	●	◎	●博物館營運之開放空間
	8-7	木模倉庫	II	●	◎	●博物館營運之必要設施

編號		建物名稱	建物等級	機廠運作脈絡	歷史記憶	建物狀況	再利用適宜性
	8-8	軋缸中心	IV	●	◎	●	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-9	油漆場附屬倉庫 1	IV	◎	○	◎	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-10	設施物	IV	○	○	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-11	廁所	IV	○	○	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-12	廚餘回收室	IV	○	○	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-13	棚架	IV	○	○	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-T1	棚架	IV	○	○	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-T2	棚架	IV	○	○	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-T3	棚架	IV	○	○	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-T4	棚架	IV	○	○	○	●博物館經營之保存性開發範圍
	8-T5	棚架	IV	○	○	○	●博物館經營之保存性開發範圍
9	9-1	砂心房	IV	◎	◎	◎	●博物館經營之保存性開發範圍
10	10-1	大禮堂	II	◎	●	●	●博物館使用
	10-2	鐵路文工會	II	◎	●	●	●博物館營運之必要設施
	10-T1	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
11	11-1	松山材料廠 1	I	◎	◎	○	●博物館使用
	11-2	松山材料廠 4	III	◎	◎	○	●博物館營運之必要設施
	11-3	松山材料廠 3	III	◎	◎	○	●博物館營運之必要設施
	11-4	松山材料廠 2	III	◎	◎	○	●博物館營運之必要設施

編號		建物名稱	建物等級	機廠運作脈絡	歷史記憶	建物狀況	再利用適宜性
	11-T1	棚架	IV				●博物館營運之必要設施
12	12-1	鎔鑄工場(冷氣機維修中心/軸承中心)	II	●	◎	●	●博物館營運之開放空間
	12-2	鎔鑄工場附屬建物	IV	◎	◎	◎	●博物館營運之開放空間
	12-T1	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之必要設施
	12-T2	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之必要設施
	12-T3	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之必要設施
13	13-1	鑄鋼工場(電機二場)	III	◎	◎	●	●博物館營運之必要設施
	13-T1	棚架	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
	13-T2	棚架	IV	○	○	○	●博物館使用
14	14-1	壓鋼工場	III	●	◎	●	●博物館營運之開放空間
15	15-1	通用工場	III	●	◎	●	●博物館營運之開放空間
	15-2	通用工場倉庫	IV	◎	◎	◎	●博物館營運之開放空間
	15-T1	棚架	IV	◎	○	○	●博物館營運之開放空間
16	16-1	西宿舍	IV	○	●	○	●博物館營運之必要設施
	16-2	五層樓公寓	IV	○	◎	●	●博物館營運之開放空間
T	T1	移車臺	I	●	◎	●	●博物館營運之必要設施
	T2	東露天吊車臺	I	●	◎	●	●博物館使用
	T3	西露天吊車臺	I	●	◎	●	●博物館營運之必要設施
	T4	地下引道	IV	◎	◎	◎	●博物館營運之必要設施
	T5	圍牆	IV	○	○	◎	●博物館營運之必要設施
	T6	26 號緊急出口	IV	○	○	◎	●博物館營運之必要設施

編號	建物名稱	建物等級	機廠運作脈絡	歷史記憶	建物狀況	再利用適宜性
T7	23 號緊急出口	IV	○	○	◎	●博物館營運之必要設施
T8	廢水處理設施	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
T9	油料儲存場	IV	○	○	○	●博物館營運之開放空間
T10	廢棄物處理設施*	IV	○	○	○	●博物館營運之必要設施
T11	現存鐵軌*	I	●	●	●	●博物館營運之開放空間
T12	蒸氣管線	IV	●	◎	○	●博物館營運之必要設施

資料來源：以「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年 4 月 10 日)及「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」核定本（109 年）為基礎補充說明。

●評比項目等級最高 ◎評比項目次要等級 ○評比項目最低等級

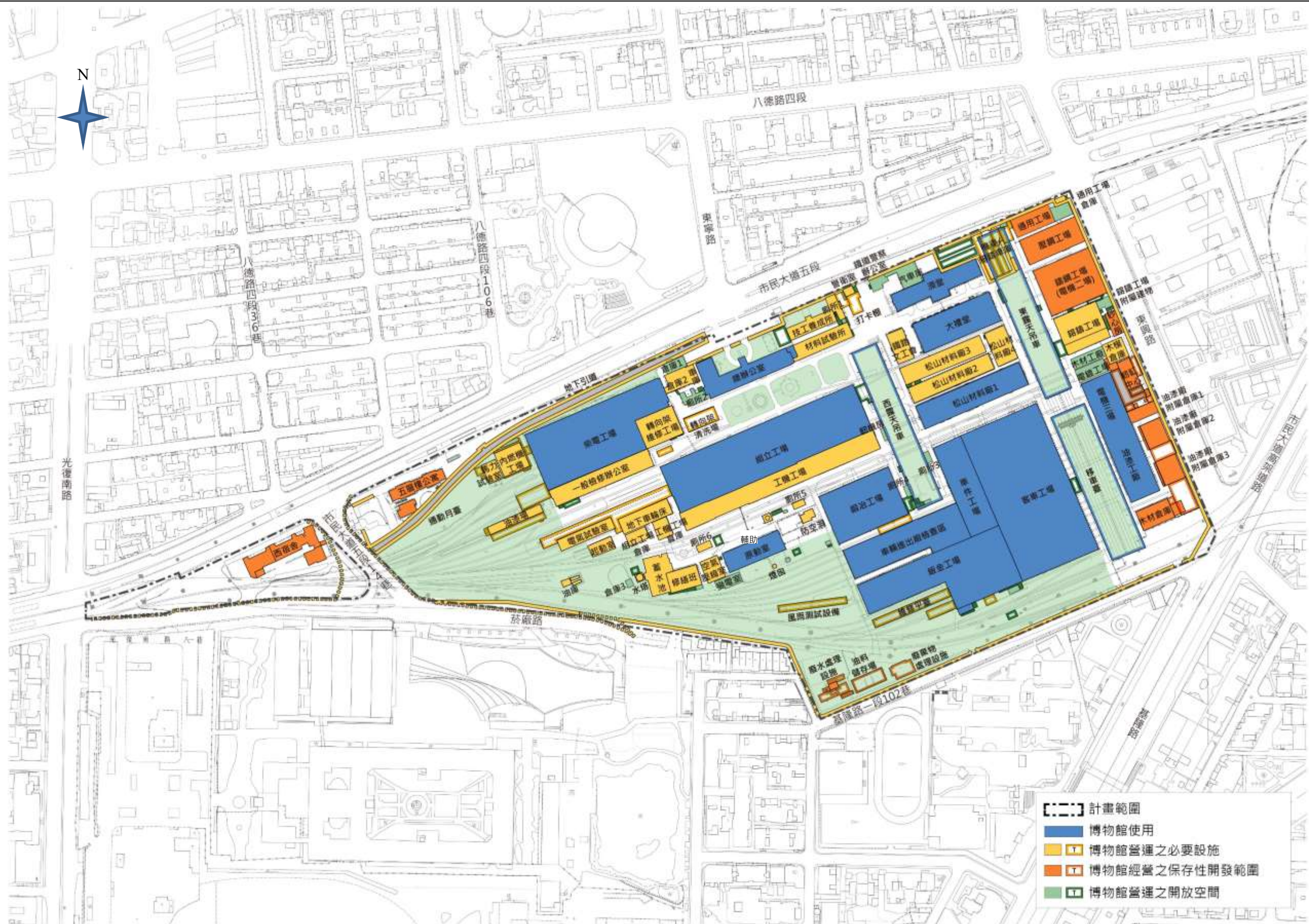


圖 3-3 臺北機廠建物設施再利用適宜性評估示意圖

資料來源：以「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書（107 年 4 月 10 日）及「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」核定本（109 年）為基礎補充繪製。

二、再利用原則增補之研擬

（一）再利用原則增補背景

依「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107年)所述，「臺北機廠建物設施雖然呈現不同時期臺灣的政經背景，以及不同的時代意義，但並非所有建築皆具有相同的歷史意涵和價值，無法選擇每一個時期具代表性及文化資產價值的建築予以保存再利用，並將次要的建築物拆解；提供舒緩的空間，或興建成更符合再利用需求的新建築，是未來再利用計畫，以及整體規劃的一大課題。」。

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」(109年)，確立國家鐵道博物館未來的開放期程，將採分期分區整備開放營運之大略方向，並會在博物館籌備過程滾動式檢討調整鐵道博物館整體規劃，確立短中長期的發展方向，並增補以下三點：

1. 係依 113 年博物館短期開放計畫之博物館功能具體需求，針對短期常態開放範圍之各棟建物進行再利用原則之檢視評估並補充說明。
2. 建議部分大尺度廠房建築內得依文化資產保存法相關規定，以可逆性工法施作博物館營運所需之必要設施。
3. 同時敘明保存等級為第 IV 等級建物與設施之再利用通案原則，得依博物館營運需要規劃空間用途，倘有修繕或解體再利用需求，將於原核定再利用原則下投過文資委員修復書圖專案小組審查後據以實行。

為重現鐵道文化資產脈絡，重建鐵道文化地景、提升周邊交通機能及增進鄰近區域生活品質，促進都市空間多元發展，打造「活的鐵道博物館」，國家鐵道博物館籌備處積極辦理園區分期開放之整備規劃及設計，包含園區軌道系統之整備及戶外開放空間整備，並於執行過程進行滾動式檢討。

（二）本次再利用原則增補背景及項目

過去修復與再利用計畫擬定時，因國家鐵道博物館整體規劃未臻明確，在業經核定之修復與再利用計畫中第IV等級建物係以個別建物訂定再利用適宜性及再利用原則，大部分第IV等級建物已表列再利用原則建議之現況。

基於園區整體規劃已有雛型，擬以區域整體概念檢視第IV等級建物及設施之再利用適宜性及再利用原則，並考量文化資產保存完整性及博物館營運需求，確保文化資產保存最適化且鐵道博物館營運可行，保存等級為第IV等級及未評判等級之建物與設施之再利用通案原則修正增補，詳表3-6。

此外，針對第二章敘明整備規劃內容條列需再增補再利用原則之建物及設施，詳表3-3、3-4，其餘區域之建物及設施繼續依業經核定之修復與再利用計畫及文化資產保存法相關規定執行。

表 3-6 保存等級為第 IV 等級之建物與設施之再利用通案原則修正對照表

說明（原核定版本） 再利用計畫第一次增補版（109 年）	說明（修正後）	修正說明
「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」中文化資產價值等級為第 IV 等級之建物與設施，多屬後期增建附屬設施，文化資產價值較低，非臺北機廠運作系統性脈絡的核心角色，且部分現況保存狀況不佳，如倉庫、棚架、臨時設施物等。 當原臺北機廠的工業使用機能轉化為博物館使用時，第 IV 等級之建物與設施可作為提供參觀者服務與休憩、展演空間、文物典藏、鐵道社群、鐵道文創商業等多種使用的可能性，或作為其他保存性開發之空間。為確保第 IV 等級之建物與設施能具備公共安全及提供友善人性化的服務品質，於再利用前須評估其結構安全性，以確保空間能符合安全規範。若經確認有修繕或解體再利用需求，將於原核定修復再利用原則下辦理，透過文資委員修復書圖專案小組審查後，據以執行。	依本計畫（含歷次再利用計畫增補版）所評定之第 IV 等級建物與設施，多屬後期增建附屬設施，如倉庫、棚架、臨時設施物等，非機廠運作系統性脈絡的核心角色，文化資產價值較低，部分保存狀況不佳。轉化為博物館使用時，應以區域整體概念，與鄰近建物及空間共同評估建物之再利用適宜性、再利用原則及再利用方式，得列為博物館營運之必要設施、保存性開發範圍或開放空間，提供參觀者服務與休憩、展演空間、文物典藏、鐵道社群、鐵道文創商業等多種使用的可能性，或作為其他保存性開發之空間。倘有文化資產價值不高且考量博物館營運需要需拆除之建物，得考慮解編其文資身分，讓博物館可視再利用需求做更彈性處理，以利博物館之發展。 第 IV 等級建物再利用前須評估其結構安全性，以確保空間能符合安全規範，及友善人性化的服務品質。若經確認有修正再利用適宜性項目、拆除、修繕或解體再利用需求，應將所擬之修復或再利用方式依文資法相關規定報主管機關核准後實施。	

表 3-7 本次再利用增補版臺北機廠設施再利用原則建議表（修正部分）

編號		建物 名稱	建物 等級	再利用原則 (原核定版本)	再利用原則 (第二次增補版本)	變更 內容
T	T5	圍牆	IV	1. 未來臺北機廠再利用之園區規劃，除了將園區特色、展示功能、營運管理、維安保全納入考量之外，同時必須應將圍牆的存廢進行階段性規畫，鐵道博物館之長期規畫必須將圍牆的存廢進行通盤性的考量。 2. 基地圍牆之開放應考量博物館安全維護與公共可及性的平衡，依各期開放計畫之空間需求，整體規劃園區圍牆範圍與形式。	1. 未來臺北機廠再利用之園區規劃，除了將園區特色、展示功能、營運管理、維安保全納入考量之外，同時必須應將圍牆的存廢進行階段性規畫，鐵道博物館之長期規畫必須將圍牆的存廢進行通盤性的考量。 2. 基地圍牆之開放應考量博物館安全維護與公共可及性的平衡，整體規劃園區圍牆範圍、形式與位置。綜合考量軌道系統運作安全、博物館營運管理與維安保全之可行下，依各期開放計畫之空間需求進行規劃，縫合園區、周邊道路與鄰近社區，並增加博物館之可及性。 3. 基地南側圍牆得因應園區軌道修復及毗鄰都市空間縫合規畫需要局部調整位置，在不損及文化資產價值完整性及鐵道博物館營運可行性之前提，與鄰近空地、第 IV 級建物及鄰近設施整合規劃，可作為綠地、通路、開放空間、圍阻設施等博物館必要設施及開放空間。新設圍牆之範圍及形式應依循全區空間整體規劃設計施工。	配合軌道修復原則及全區空間整備規畫原則調整再利用原則。

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」

編號		建物 名稱	建物 等級	再利用原則 (原核定版本)	再利用原則 (第二次增補版本)	變更 內容
	T11	現存 鐵軌	I	在不變更原有軌道連接脈絡之前提下，可將軌道系統維護更新、恢復連通、拆解部分阻擋路線之增建設施，亦可增設連結軌道，以強化整體展示運轉功能。需設置公共基礎設施時，應於完工後復原鐵軌之線型。鐵道範圍地面得再利用作為民眾休閒的開放空間或車輛、鐵道系統之戶外展示空間。	在不變更原有軌道連接脈絡之前提下，可將軌道系統維護更新、恢復連通、拆解部分阻擋路線之增建設施，亦可增設連結軌道、展示用軌道及平交道，以強化整體展示運轉功能。	依 原 版 本 及 第 一 次 增 補 版 本 再 利 用 原 則 辦 理，擴充 其 車 輛 動 態 展 演、車輛 換展、民 眾 遊 憩 等 博 物 館 功 能。

資料來源：以「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107年4月10日)及「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」（109年9月）為基礎，本次再利用計畫補充說明。

表 3-8 本次再利用增補版臺北機廠設施再利用原則建議表（新增部分）

編號		建物 名稱	建物 等級	再利用原則 (原核定版本)	再利用原則 (第二次增補版本)	變更內容
4	4-6	倉庫 3	IV	依「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」(107 年)建議，在臺北機廠全區開放之前提下，未來可做為民眾休閒的戶外廣場。	倉庫 3 原係臺北機廠之道班房，本建物與 4-7 油庫位處中長期規劃作為鐵道博物館園區南側出入口開放空間內，屬博物館營運之開放空間，亦可作為展演等多功能戶外空間活化再利用。	新增規劃使用之再利用原則。
	4-7	油庫	IV	依「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」(107 年)建議，未來可做為民眾休閒戶外草地廣場，保存的鐵軌部分亦可做為車輛附使用。	油庫原係臺北機廠營運時之支援設備，本建物與 4-6 倉庫 3 位處中長期規劃作為鐵道博物館園區南側出入口開放空間內，屬博物館營運之必要設施，亦可作為展演等多功能戶外空間活化再利用。油槽及油管等原機廠運作脈絡關聯之附屬設施，建議保留部份設備現地展示，融入園區南側出入口開放空間內。	新增規劃使用之再利用原則。

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」

編號		建物 名稱	建物 等級	再利用原則 (原核定版本)	再利用原則 (第二次增補版本)	變更內容
T	T8	廢水處理設施	IV	依「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」(107 年)評定文資價值等級再利用。	1. 本項建物及雜項工作物原為臺北機廠營運後期增建之機械設備，現已不具功用。 2. 本區域鄰接住宅區與學校，長期規劃可整建或拆解，併同周邊 T9 油料儲存場、T10 廢棄物處理設施及 T5 圍牆整體思考，規劃為博物館營運之開放空間，以景觀手法縫合園區軌道、道路與鄰近社區之介面，消弭原有工業設施與社區之隔閡，並得視博物館營運需要局部新增設施。	新增規劃使用之再利用原則。
	T9	油料儲存場	IV	依「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」(107 年)評定文資價值等級再利用。	1. 本項建物原為臺北機廠營運後期增建之鋼棚架，現已不具功用。 2. 本區域鄰接住宅區與學校，長期規劃可整建或拆解，併同周邊 T8 廢水處理設施、T10 廢棄物處理設施及 T5 圍牆整體思考，規劃為博物館營運之開放空間，以景觀手法縫合園區軌道、道路與鄰近社區之介面，消弭原有工業設施與社區之隔閡，並得視博物館營運需要局部新增設施。	新增規劃使用之再利用原則。

「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」

編號		建物 名稱	建物 等級	再利用原則 (原核定版本)	再利用原則 (第二次增補版本)	變更內容
	T10	廢棄物 處理設 施	IV	依「國定古蹟臺北機廠 修復及再利用計畫」 (107 年)評定文資價 值等級再利用。	1. 本項建物原為臺北機廠營運後期增建之鋼棚架，現已不具功用。 2. 本區域鄰接住宅區與學校，長期規劃可整建或拆解，併同周邊 T8 廢水處理設施、T9 油料儲存場及 T5 圍牆整體思考，規劃為博 物館營運之開放空間，以景觀手法縫合園區軌道、道路與鄰近社 區之介面，消弭原有工業設施與社區之隔閡，並得視博物館營運 需要局部新增設施。	新增規劃 使用之再 利用原 則。

資料來源：以「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫」成果報告書(107 年 4 月 10 日)及「國定古蹟臺北機廠修復及再利用計畫（再利用計畫第一次增補版）」
(109 年 9 月)為基礎，本次再利用計畫補充說明。

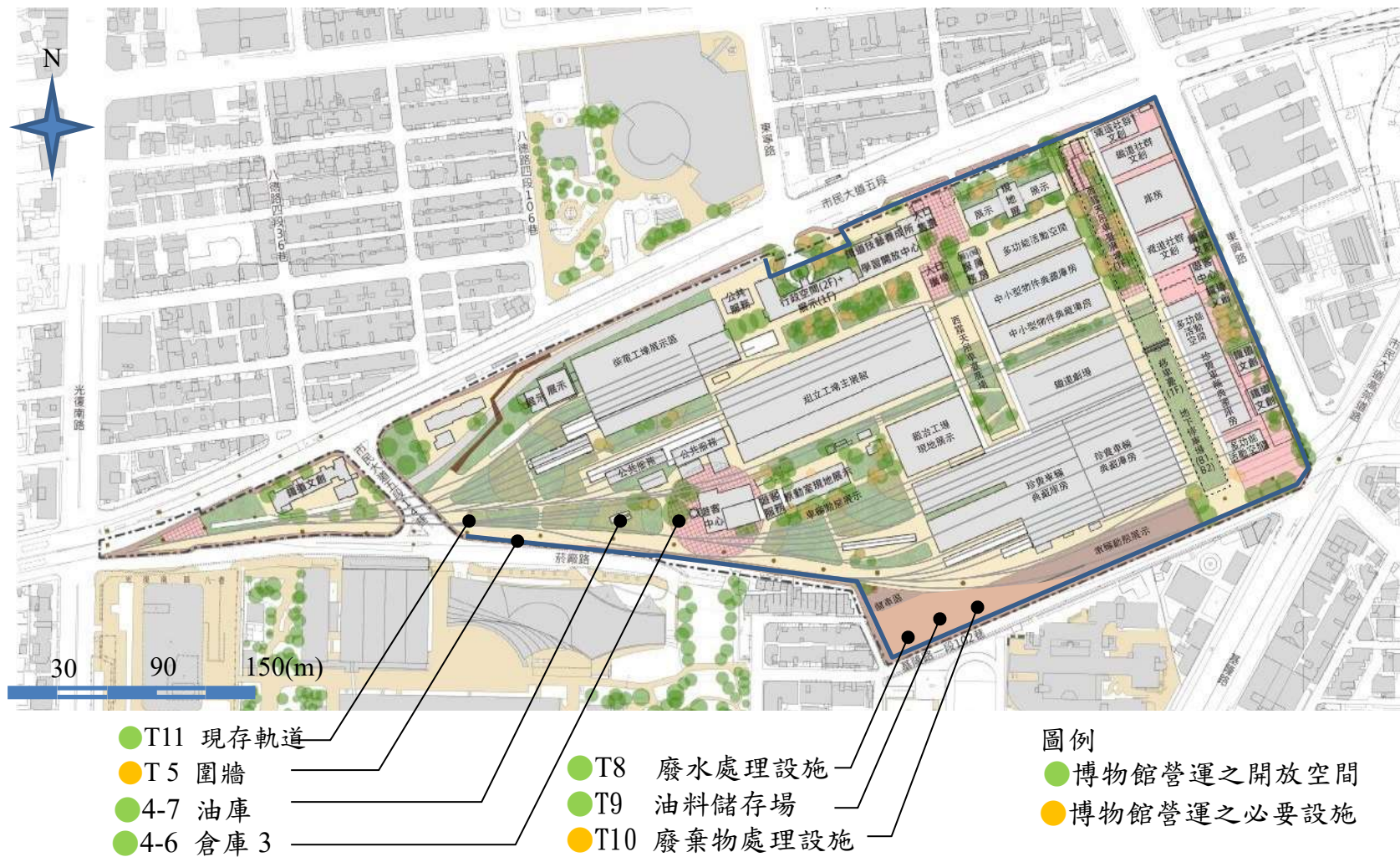


圖 3-3 本次修正再利用原則方案圖

*本圖僅作規劃參考用，實際方案應依設計書圖確認之

三、法令檢討與再利用因應計畫研擬之建議再增補

本次再利用計畫增補版法令檢討與再利用因應計畫研擬之建議章節承繼原核定修復及再利用計畫與再利用計畫增補內容，不更改相關法令檢討及因應計畫之建議；惟鑒於園區各棟建物、戶外空間及場館將採取分棟分期進行修復、整備及營運，擬增補以下內容：「各棟建物修復與再利用工程提送因應計畫時，得分區分棟提出申請，有關土地使用用途、停車場及衛生設備、消防、無障礙、排水系統等相關法令檢討後未能有效提出因應措施之上述項目，得於博物館分期分區開放之園區範圍內再行一併檢討提出。」