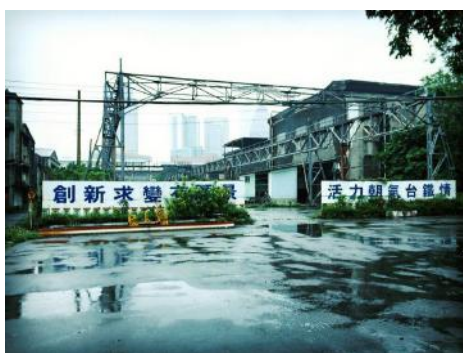


# 想像力實驗工廠

Factory of Imagination experiments

## 文資保存理念暨臺北機廠實習報告書



台大城鄉所 / 2015環境規劃與設計實習一下

指導老師：陳良治 教授

助教：賴子儀

組員：何函育、安麗儒、鄧國全、陳瑤琳

# 附錄五、台北機廠你好嗎？—宣傳摺頁



## 臺北機廠你好嗎？

タイペイ  
コージョー

お元気ですか？

## 北廠不再冒煙後

2000.9.22 漢堂列入直轄市定古蹟市定三級古蹟

2002 台北-松山間隧道提交高鐵後與北廠廠線過軌干擾，交通部裁定辦理臺北機廠遷建計畫

2002 臺鐵委託北市府都發局進行「臺北機廠及松山油漆廠土地規劃及都市計畫變更案」

2005.9.7 行政院核定辦理臺北機廠遷建計畫

2012.2.2 進廠線斷軌後，臺北機廠正式與縱貫線分家

2013.1.14 組立工場、鍛冶工場、原動室三處列為市定古蹟，東露天吊車場、移車台及主要鐵軌等重要鐵路元素納入整體地景保存，總辦公室、客車工場及柴電工場為歷史建築

2013.9.25 北市都市計畫委員會決議未來規畫做為「台北機廠博物館園區」

2013.9.4-10.26 文化局舉辦「北廠48-102年臺北鐵道文化節」

2014.9.27-10.26 文化局舉辦「觀北廠-103年臺北鐵道文化節」

2015.3.15 文化部指定臺北機廠全區保留為國定古蹟

## 說說北廠

### 為什麼要關心北廠？北廠是什麼？

臺北機廠歷史悠久，見證了臺北市消失的地景與臺灣重要的工業發展史。臺北機廠最早可追溯至清末（1885年）臺灣巡撫劉銘傳的洋務運動，當時創設的機械局（今臺博北門園區）為全臺最早的鐵道設施維修中心。1900年日本將其改名為鐵道部臺北工場，並因縱貫鐵路通車後的車輛增加，廠區大小和老舊，1935年遷至七層都松山都興雅，是為松山鐵道工廠，專司維修、零組件加工製造等業務，原來的臺北工場則改建成辦公房舍。1946年正式更名為「臺北機廠（簡稱北廠）」，兩年後編入交通部鐵路管理局，為二戰後臺灣最重要的車輛基地。

因此，北廠保留了臺北市火車會行駁陸上的痕跡，也是唯一擁有從蒸汽火車、柴液機車、柴電機車修到電力機車的技術重鎮，其牽涉的運輸科技、加工製造業、交通服務等，更為臺灣的大眾運輸、工業和經濟發展奠定穩妥輝煌的基礎。



### 有了新的富岡基地，為什麼還需要保留台北機廠？

富岡基地為全新的園區，預計於2015年底完工，希望引入現代化修車設備系統，以減少修車人力、時間，另有5公頃生態景觀池及文化園區，民眾可參觀車輛維修過程、車輛調度，在調度的節奏與歷史面向上，無論電子整合系統的勞工技術與定位，都和北廠有非常大的不同。

## 修修臺北的梦想實驗工廠

### 契機

1989年起的鐵路地下化工程，讓長期位於都市「背面」的沿線空間，脫離了過去的陰暗吵雜。而這些「轉身」的都市空間，成為都市發展的重要機會。當機地在都市高度發展之後，漸漸夾在熱鬧市區之間，而隨著廠房遷移，如台北機廠、松山菸廠、建國啤酒廠和華山地區等，邁入「再發展」的階段。

### 危機

在消費文化的影響下，大型工業遺址再進一輪為商業化導向的經營，縮減了歷史資產空間，不但是有消費能力者方能進出的去處，成為以發展觀光為首要考慮的空間，也在節節高升的租金壓力下，擠擠了具有文化創意資本，卻財力不足的年輕創業者。

### 轉機

快速改變的臺北，唯有跳脫以經濟發展為單一目標，瞭解並保存都市的成長歷程，找尋歷史脈絡作為立足點，將棕地再利用視為基於市民所共有的核心價值之發展場域，交由全體市民共同參與討論，方能談論臺北的都市再生。我們主張，台北機廠的規劃再利用，不只作為實踐與思考歷史性都市景觀的場域，也給予市民一個重新看待臺北的思維與態度的可能性，塑造「台北認同」的實驗場域，創造「宜居」臺北。

## 臺北機廠不只修火車



● 修製場區  
● 柴電場區  
● 電力場區  
● 車輛場區

蒸汽動力	動力柴油化	動力電氣化
1935-1950	1950-1971	1971~
<h3>修製場區</h3> <p>修製場區係台北機廠生產工區的後勤單位，其在戰後及美援時期裡，架構極為龐大，但在動力電氣化、組織縮編及工場生產作業產生的汙染問題，而轉換或關閉某些工場，現在包含了原動機室、工機工場、適用工場、鍛冶工場、軋軋中心和軸承中心等。</p>	<h3>柴電場區</h3> <p>台北機廠為因應台灣鐵道產業動力電氣化所需，在1962年美援時期興建柴電廠區，此區主要功用是作為電機車的維修中心，包含了柴電工場、內燃機工場、電機工場。</p>	<h3>電力場區</h3> <p>柴電場區隨著運輸系統朝動力電氣化演進後，原先在1933年便興建完成的維修蒸汽機車之工場，改建為電力廠區。此區主要為維修電力機車以及多輛連掛電車形式的鐵道車輛為主，分為組立工場、機器工場和電機工場等。</p>
<h3>車輛場區</h3> <p>車輛場區是台北機廠內部規模最大的場區，也是位因應逐漸提升的客貨運需求，為最後才擴充的場區，其可分為車件工場、客車工場、電機工場、鍛金工場及油漆工場。</p>		

## 水泥叢林棕土綠海



人們每日穿梭於灰暗的高樓大廈間，無形之中失去了親近自然的機會。都市綠地因而成為市民運動和休憩的重要公共空間，亦是孩童學習認識環境的戶外教室，更是良好生活品質不可或缺的條件。借鏡歐美國家的先例，許多大城市已將都市的廢棄工業遺址改為開放使用的都市綠地，例如美國衛斯理學院(Wellesley College)的校友谷(Alumnae Valley)，原來是天然氣處理工廠，並在廢棄後留下大量的汙染廢土，後來劃入校地後，被學校改造成人工濕地公園，廣受附近居民與學生的喜愛。



台北機廠在升格為國定古蹟並獲得全區保留後，身為台北市區面積最大的文化資產，除了應積極發揮鐵道工業的歷史及教育價值外，更應進一步思考如何回應都市發展的困境與都市居民的生活需求，且審慎考量對周邊居民帶來的開發衝擊。如何讓一座世界級、國家級古蹟實現全民最大的公益效益，考驗著台北機廠在未來鐵道博物館的園區規劃專業，不僅須奠定在鐵道的鐵道技術與博物館學的歷史保存之基礎，更應考慮都市高密度發展下，開放綠地不足的整體現況。同時，正視未來將受其影響的周邊居民的意見，攜手打造更宜居親民的都市公共空間。

## 我能做什麼？

所有國民都有參與台北機廠規劃和日後開放的權利。在試圖跨出了解的第一步後，我們還能一起透過長期、持之以恆的關注與參與，無論是透過社區意見的交流，或是給予文化部和台鐵一些鼓勵和督促，目前封閉的台北機廠才有重新開放給國民使用的可能。



台灣蓬勃的市民社會是民主體制的重要根基，民眾對生活周遭議題的關心與意見發表，都能為台北機廠鐵道博物館的未來規劃注入新的活力。透過關注與親身參與你我身邊這個全臺最大的鐵道古蹟，台北機廠這塊台北最大的工業遺址才能不致淪為全臺最大蚊子館。

把綠地和公共空間還給人民的鑰匙及北廠未來規劃的願景，掌握在我們手中，近期幾個在地組織如臺北機廠文史守護聯盟與信義社大都相當關注北廠的議題，政府也應開放居民參與前期規劃討論，讓國民能夠提出自己的想像和需求，共同塑造北廠的新面貌。



製作者：臺大城鄉所 F.I.X. 北廠研一實習小組（何國育、安麗儀、黃恩柏、陳瑤琳）  
製作日期：2015.06.  
指導教授：陳良治老師  
封面繪圖：張蘭琦瑤