

# 南華大學管理科學研究所碩士論文

A THESIS FOR THE DEGREE OF MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION

GRADUATE INSTITUTE IN MANAGEMENT SCIENCES

NAN HUA UNIVERSITY

歷史建築保存再利用之研究—以高雄車站為例

THE STUDY ON HISTORICAL BUILDINGS PRESERVATION REUSE WORK—A  
CASE OF KAOHSIUNG STATION

指導教授：王昌斌博士

ADVISER : PH.D. CHANG-BIN Wang

研究生：楊石明

GRADUATE STUDENT : SHIH-MING Yang

中 華 民 國 九 十 三 年 六 月

# 南 華 大 學

管理科學研究所

碩 士 學 位 論 文

歷史建築保存再利用之研究—以高雄車站為例

研究生：楊石明

經考試合格特此證明

口試委員：王昌訓

阮金聲

金燕宜

指導教授：王昌訓

所 長：陳春聲

口試日期：中華民國九十三年六月十一日

## 謝誌

在研究所四年的時間，比其他的同學多一倍的時間學習，內心的掙扎，一度想放棄學業。這一路的顛顛倒倒，師長們的鼓勵，同學的激勵，讓學生的我，重新拾起課本，總算獲得畢業。尤其失去親愛的四哥，父親即將年滿 80 歲，究竟要留在異鄉？還是回到澎湖故鄉服務？拋家棄子？著實令我徬徨！

感謝陳所長，讓我多在學校磨練！感謝指導教授王昌斌教授，三年來的鼓勵，讓學生能夠順利完成學業。感謝應院長您的鼓勵與支持，讓學生銘記在心！感謝口試委員，讓這篇論文，能更加嚴謹！

感謝王士峰教授、傅篤誠教授、林吉郎教授、賴奎魁教授、陳彥華教授！因為您的指導，豐富了學生對週遭環境的看法，讓學生有更開闊的視野。依空法師、桂師姐、褚麗絹教授，您對學生的關懷，學生會永遠感念在心中！感謝洪林伯教授，在晚上授課的日子！

陳孟修教授，因為您的砥礪，讓學生獲得最後的結果。老師，我畢業了！

感謝我敬愛的長官，顏局長秉直、許副局長文曉！讓學生有機會返鄉服務，也能兼顧年老的親人！還有古蹟界好朋友們！

敬愛的父親，讓您最煩惱的孩子，在學業上完成重要的階段，感謝您，一路而來的支持！也祝您 80 大壽，福壽連綿！

在天之靈的母親、四哥，希望能告慰靈前，轉達喜悅！

親愛的夫人，這些年把您的菜錢，花得差不多了，有車撞到沒車，孩子的補習費...作為家裡的當家，點點滴滴放在心頭！現在的我又選擇陪伴父親，讓你們在高雄生活，您的體諒，讓我無地自容！

楊石明 謹識

中華民國九十三年七月

## 南華大學管理科學研究所九十二學年度第二學期碩士摘要

論文題目：歷史建築保存再利用之研究—以高雄車站為例

研究生：楊石明

指導教授：王昌斌 博士

論文摘要內容：

本文係採質化之研究，以個案分析的方式，實施探索性研究。這項探索性研究，包括「保存」、「再利用」兩項因子，歸納四項命題：(1) 歷史建築保存決策的轉變 (2) 歷史建築保存觀點與基本條件 (3) 歷史建築的登錄方法 (4) 國內外保存再利用之案例。

透過這四項命題之分析，發現以下六項結果：

1. 不同產業，所發展的趨勢不同。
2. 人民團體之介入、都市發展、BOT 經營方式，會影響「歷史建築」保存及再利用的型態。
3. 不同的觀光資源，所採取的經營方式，會依其地方特性，實施不同的做法，以達到保存風貌的目的。
4. 未來「高雄車站—願景館」保存再利用的模式，可參照「東京車站」的經營模式，規劃藝廊及音樂演奏廳。
5. 高雄車站「主體經營」，可以參照「波士頓車站」，發展多層次交通運輸，以達到未來『四鐵共構』的目的。
6. 高雄車站「鄰近風貌」，可參考德國司班道區古城『市區整建』方式，來規範各層次聚落風貌。

但是高雄車站這棟「歷史建築」，要發展以上六項保存工作，必須透過法令的修訂，才能確切定位各層次的聚落建築，並且因應實際的需要，而達到多層次交通樞紐的功能。「願景館—展示廳」可透過歷史影像、經

貿園區的發展、文物展覽的模式，展現未來大高雄陸海空聯合發展的願景。

以上的發現，謹提供政策執行者、相關研究之學者與專家，作為未來規劃「歷史建築」保存與再利用，經營管理的參考。

**關鍵詞：**歷史建築、風貌保存、市區整建、願景館、高雄車站

**Title of Thesis :** The Study on Historical Buildings Preservation Reuse  
Work—A Case of Kaohsiung Station

**Name of Institute :** Graduate Institute in Management Sciences, Nan Hua  
University

**Graduate date :** June 2004      **Degree Conferred :** M.B.A

**Name of student :** Shih-Ming Yang    **Advisor :** PH.D. Chang-Bin Wang

### **Abstract**

This article is a qualitative research, for which an exploratory study was carried out through case analysis. The exploratory study included two factors: “preservation” and “reutilization” and induced 4 propositions: (1) changes in decision of preservation of historical architectures, (2) viewpoints of and basic requirements for preservation of historical architectures, (3) methods for recording historical architectures, and (4) domestic and foreign cases of preservation and reutilization of historical architectures.

From analysis of the 4 propositions, six results were obtained as the following:

1. Different sectors would have different development tendencies.
2. The interference of non-governmental groups, urban development, and BOT mode of management may influence preservation and reutilization of “historical architectures”.
3. To attain the goal of historic preservation, different sightseeing resources will be managed in different ways according to their local characteristics.
4. For preservation and reutilization of “Kaohsiung Train Station – Vision Hall” in the future, an art gallery and a concert hall can be planned for the train station with reference to the management mode of “Tokyo Train Station”.
5. Kaohsiung Train Station may, with reference to “Boston Train Station”, develop a multi-level communications and transportation can under the mode of “theme management” in order to attain the goal of

“co-construction project of mass rapid transit system, Taiwan Railway, high speed rail system and light rail transit system“ in the future.

6. As to the “city appearance in the neighborhood” of Kaohsiung Train Station, the “urban reconstruction” of Spendo, an old city in Germany, can be used as a example for planning of the train-side settlements.

However, for a “historical architecture” like Kaohsiung Train Station, it is absolutely necessary to amend laws and regulations for promotion of the six works mentioned above. In this way, it is possible to define the settlements and buildings near the train station, meet the actual needs, and further develop the functions of the train station as a hub of the multi-level communication and transportation. The joint development of the great Kaohsiung’s land, sea and air transportation in the future can be presented in the “Exhibition Room of the Vision Hall” through exhibition of historical images, development of Economic and Trading Park as well as exhibition of cultural or historical relics.

The above findings were submitted to policy executors and scholars and experts who are engaged in relevant researches as their reference for preservation, reutilization, operation and management of “historical architectures” in the future.

**Keywords: Historical Architecture, Preservation,  
Urban Reconstruction, Vision Hall,  
Kaoshiung Train Station**

## 目錄

中文摘要.....	ii
英文摘要.....	iv
目錄.....	vi
表目錄.....	x
圖目錄.....	xi
第一章緒論.....	1
1.1 研究原因.....	1
1.2 研究背景.....	1
1.3 研究動機與目的.....	2
1.4 研究流程.....	4
1.5 研究限制.....	6
第二章文獻探討.....	7
2.1 高雄車站的歷史回顧.....	7
2.2 高雄車站大事紀.....	9
2.3 地景保存的觀點.....	10
2.4 歷史建築物的類型.....	14
2.5 高雄車站核定為歷史建築.....	16
2.6 高雄市政府的做法.....	20
2.7 世界文化遺產對台灣的啟示.....	23
2.8 其他專家學者的看法.....	24
第三章研究方法與命題.....	28
3.1 研究方法.....	28



3.2 命題一：歷史建築保存決策的轉變.....	28
3.3 命題二：歷史建築保存的觀點與基本條件.....	35
3.3.1 保存觀點.....	35
3.3.2 基本條件.....	36
3.4 命題三：歷史建築的登錄方法.....	38
3.5 命題四：國內外保存再利用之案例.....	39
3.5.1 和歌山的梅子與備長炭的產業文化.....	39
3.5.2 新瀉的產業與觀光.....	41
3.5.3 日本北海道札幌市的 SAPPORO 啤酒博物館.....	42
3.5.4 東京車站.....	42
3.5.5 台中車站.....	43
3.5.6 紐約中央車站.....	43
3.5.7 美國麻州波士頓南火車站.....	44
3.5.8 德國柏林邦司班道區古城中心.....	44
第四章保存現況分析與比較.....	46
4.1 日本保存再利用模式之分析.....	46
4.2 台中與高雄車站及美國、德國與日本保存現況之比較.....	48
4.3 高雄車站現況分析.....	53
第五章個案討論—以高雄車站為例.....	54
5.1 高雄車站興建的起因.....	54
5.2 台北市歷史建築保存之爭議與做法.....	56
5.2.1 台北市歷史建築保存的爭議.....	56
5.2.2 保存歷史建築的三種做法.....	56
5.3 高雄市古蹟暨歷史建築的法源.....	58

5.4 古蹟暨歷史建築法令的建構.....	65
5.5 高雄車站願景館的權責區分.....	68
5.6 高雄車站歷史建築保存做法.....	69
5.7 建構高雄車站願景館展示廳.....	71
5.8 高雄車站保存方式.....	79
5.9 願景館—展示廳的數位化.....	85
5.10 高雄車站願景館展示規劃之效率.....	86
第六章結論與建議.....	90
6.1 結論.....	90
6.2 建議.....	94
6.3 未來可研究的項目.....	96
參考文獻.....	97
一、 中文部分.....	97
二、 英文部分.....	100
附錄：.....	102
一、 照片.....	102
二、 文化資產保存法.....	110
三、 歷史建築登錄及輔助辦法.....	118
四、 古蹟指定審查處理要點.....	121
五、 各縣市古蹟暨歷史建築管理辦法（草案）.....	125
個人簡歷.....	134

## 表目錄

表 2.1 日治時期歷史建築物的類型.....	14
表 2.2 台灣重要經典車站.....	16
表 2.3 高雄市古蹟現況表.....	17
表 2.4 高雄市歷史建築.....	18
表 4.1 日本產業及主要特色.....	46
表 4.2 台中車站與高雄車站之比較.....	49
表 4.3 東京車站、紐約車站、波士頓車站之比較.....	50
表 4.4 新瀉與德國柏林司班道區古城中心之比較.....	51
表 5.1 高雄港至諸港間的航程.....	55
表 5.2 高雄市國定及市定古蹟委託管理一覽表.....	58
表 5.3 古蹟相關土地編定及法令.....	63
表 5.4 各縣市歷史建築委員會設置要點現況表.....	66

## 圖目錄

圖 2.1 高雄車站的遷移.....	8
圖 2.2 高雄車站三鐵共構模型.....	9
圖 2.3 全球化與在地化處於對立的狀態.....	11
圖 2.4 全球化與在地化的融合：全球在地化.....	12
圖 2.5 影響高雄車站保存的因素.....	13
圖 3.1 歷史建築概念形成之進程.....	29
圖 3.2 車站主體建築決策的轉變.....	30
圖 3.3 高雄車站歷史建築保存的過程.....	31
圖 3.4 文化資產保存決策模式的建構.....	31
圖 3.5 高雄車站保存決策的決定.....	32
圖 3.6 管理決策模式.....	32
圖 3.7 高雄車站管理決策模式.....	33
圖 3.8 歷史建築再利用模式.....	34
圖 4.1 和歌山保存再利用之模式.....	47
圖 4.2 新瀉觀光產業發展模式.....	47
圖 4.3 SAPPORO 保存模式.....	48
圖 4.4 東京車站再利用之模式.....	48
圖 4.5 高雄車站歷史建築發展模式.....	53
圖 5.1 台灣土地使用管制計畫體系.....	60
圖 5.2 私有古蹟土地編定與修復管理.....	61
圖 5.3 陶立克柱式.....	70
圖 5.4 愛奧尼克柱式.....	70
圖 5.5 科林新柱式.....	70

圖 5.6 高雄車站涵蓋範圍界定測量.....	79
圖 5.7 高雄車站保存再利用的進程.....	82
圖 5.8 願景館展覽主題三項大綱.....	83
圖 5.9 高雄車站多元文化的展現.....	84

## 附錄照片

2.1 民國 42 年出巡照片.....	102
2.2 學子的合影.....	102
2.3 三塊厝車站.....	103
2.4 鼓山車站.....	103
3.1 昭和 44 年使用之銅製煮沸釜.....	103
3.2 SAPPORO 啤酒博物館.....	104
3.3 東京車站.....	104
3.4 縱貫線尚未通前的台中站.....	104
3.5 紐約車站.....	105
3.6 以教堂為中心的地標.....	105
3.7 都市計畫畸零地闢建休憩與兒童玩樂區.....	105
3.8 涼亭.....	105
3.9 遺址搭棚.....	105
3.10 樑柱加高.....	106
3.11 教堂.....	106
3.12 護城河.....	106
3.13 新建築.....	106
5.1 打狗港站（打狗驛）.....	107
5.2 民國 60 年代高雄車站.....	107
5.3 未開鑿「中博地下道」中山路.....	107
5.4 茶包與車牌.....	108
5.5 高雄車站老鑰匙.....	108
5.6 車票印模.....	108

5.7 桃園神社.....	109
5.8 台南武德殿.....	109
5.9 國父史蹟紀念館.....	109

# 第一章緒論

本章分為五節，分別針對研究原因、研究背景、研究動機與目的、研究流程、研究限制等，進行討論。其分析如下：

## 1.1 研究原因：

民國 71 年以前，尚未核定文化資產保存法，爰用日治時期「名勝古蹟--風景區」維護項目，由各縣市政府自行規劃整建，並無古蹟保存觀念。

民國 72~90 年之間，文化資產保存法頒布實施，並未納入「歷史建築」。在民國 88 年 921 大地震時，行政院文化建設委員會驚覺許多日治時期重要建築，在未列入「古蹟保存」時，遇到重大事故，無法保存。所以才積極修正文化資產保存法，增加「歷史建築」之保存。

民國 90 年高雄車站在「歷史建築」票選活動，名列第 10 名，才由原先拆除的決定，改為「遷移保存」及未來「新舊併存」的決議。

因此針對高雄車站核列「歷史建築」之過程，值得探討。

## 1.2 研究背景：

由於國內對於「古蹟」、「歷史建築」保存觀念，從「傳統建築」的主體保存，以及近年發展「地景保存」，從全球化—在地化的觀點，發現「古蹟」及「歷史建築」，是目前台灣保存文化遺產，最重要的一環。

然而，歷史建築的登錄歷程，從民國 71 年之前，並未有文化資產保存法的法源依據，而是爰用日治時期「名勝古蹟--風景區」維護項目，由各縣市政府自行規劃整建。民國 72 年頒布文化資產保存法及其施行細則，才有「古蹟保存」的做法。民國 88 年 921 大地震，不僅震壞了人心，



也震碎了許多具有歷史價值的文化遺產。因此才有後續的「歷史建築」保存再利用的議題。

民國 90 年修訂文化資產保存法及其施行細則，才使「歷史建築」之保存，具有法源依據。

高雄車站，面臨開闢高速鐵路、捷運、台鐵等三鐵共構的大眾運輸系統，交通部的初步規劃，就是要拆除高雄車站舊站體。卻因為文化建設委員會 2001 年舉行全國選拔百名歷史建築時，高雄車站舊站，竟然名列第 10 名。於是文化團體與民眾的呼應，才有政策上的改變。

因為有決策因素的轉變，才讓瀕臨拆除的「高雄車站」，獲得保存的機會。這是文化資產保存議題，極為特殊的案例。尤其當時候面臨歷史建築保存拆除與保存的挑戰，「嘉義稅務出張所」被拆了，而「高雄車站」雖被遷移，但也保存了。這是本項研究的背景。

### 1.3 研究動機與目的：

高雄車站在民國 90 年(2001)12 月 21 日入選行政院文化建設委員會公佈全民票選歷史建築百景前十名，故高雄市政府暫訂核列「高雄車站為地方歷史建築物」。所以高雄車站目前具有新舊交替與變革的雙重意義，除了交通部台灣鐵路局的營運外，還有高雄市民 150 餘萬人對歷史建築的期待。因此高雄車站，已非只有營運的目標，更具有歷史傳承的意義。

因為高雄車站，曾經是歷史事件的發生地，經歷二次世界大戰，也載運許多民眾結婚生子、求學、謀職等等共同記憶。所以許多民眾與文化團體的極力爭取，促使高雄市政府的重視。

然而為了保護這座「歷史建築」，遲至民國 91 年 9 月高雄市政府主

管機關民政局，才發布登錄為「歷史建築」。

這根據以往的經驗，老早舊拆了，如中國國民黨中央黨部，一夕之間，化為夷地。寧不痛心乎？為何歷史建築保存工作，都是在面臨拆除的時候，才警覺保存的重要？由於歷史建築，在於核定古蹟與未核定古蹟之間，國內學者專家雖大力急呼保存的重要，但是在政府與民間的忽視下，許多歷史建築物，就毀於一旦。

幸好，主管歷史建築登錄機關：高雄市政府民政局，於民國 91 年 9 月 30 日高市民政三字第 0910012332 號函中「高雄市古蹟及歷史建築審查委員會第一次會議紀錄」，正式提出登錄高雄車站等 10 處為「歷史建築」。而在民國 92 年 2 月 26 日高市府文二字第 0920010663 號公告，正式登錄高雄車站等 9 處為高雄市歷史建築。

至此，高雄車站才獲得正式核列為歷史建築，適用於文化資產保存的範疇。然而保存後的管理機制，舊建築主體車站大廳規劃為願景館，如何來呈現願景館展示面貌？由那一個機關負責展示規劃？未來的經營與管理的模式？是否由高雄市政府文化局全權處理？仍需要透過機關協調機制予以確定，這是本文研究的動機。

未來，高雄車站願景館的保存再利用議題，其經營管理理念，是單指於建築主體的保存嗎？還是建構在文化願景館的目標？以下五項問題是值得探討與研究：

- 一、 法令問題：1982 年文化資產保存法立法實施以來，無論古蹟保存的維護方式、地方政府的配合態度、維護營造體系技術、都市計畫與文資法二大系統之間的矛盾衝突等所衍生法令是「法」問題。
- 二、 主管機關認知的差異：在世界文化遺產的概念下，產業主管機

關與主管人員，是否存在保存文化財的觀念？會影響古蹟與歷史建築的保存趨勢。而且世界國際情勢的推展下，認為古蹟與歷史建築，是屬於地方性具有經濟發展價值的新文化產業。

三、 產業所有權人的態度：對於產業的所有權人，處分產業的走向，以台糖為例：認為糖廠佔地面積過大，需要拆除另有他途，則糖廠建築消失是必然的結果，北港糖廠就是一例。若產業所有權人認為存在具有價值，則保存的情形，就非常樂觀。例如台鹽七股鹽山與鹹冰棒。

四、 經濟面的考量：歷史建築的保存是建構在經濟層面的考量，而非以歷史文化層面來考慮。這是非常可悲的結論。

五、 保存型態：現地保存、移地保存、拆除、重建，這四項保存做法，作業方式各不相同。現地保存，是以原來基地做保存。移地保存，則是遷往他處保存。拆除，則是主體拆除，失去保存意義。重建，則是重新建造。

據以以上理由：本項歷史建築保存實例，探討現行制度面的困境，透過創新觀念，開闊視野的展示規劃，提供未來保存歷史建築在執行面，所擬具應遵循的法令及行政手續，作為歷史建築保存及再利用的範例。這項建置歷史建築保存再利用的機制，是本文研究之目的。

#### 1.4 研究流程：

本項研究係透過(1)資料蒐集(2)文獻探討(3)國內外保存及再利用的實例(4)探討保存再利用之模式(5)個案分析—以高雄車站為例(6)結論與建議等步驟，作為本文研究流程。

(1) 資料蒐集：將高雄車站相關議題及保存決定等措施，透過剪

報、書籍及建議書等資料蒐集，作為本研究之依據。

- (2) 文獻探討：透過高雄車站之歷史回顧，以及目前地景學者的探討、古蹟及歷史建築專家的建議等文獻，探討未來保存及再利用之機制。
- (3) 國內外保存及再利用的實例：以國內外案例，來提供國內進行歷史建築保存再利用的參考。
- (4) 探討保存再利用之模式：以國內外案例之相互比較，作為未來高雄車站，可行方案之參考。
- (5) 個案分析—以高雄車站為例：高雄火車站建築可歸類為日治時期的鐵道建築，是高雄文化地標的象徵，成功大學建築系傅朝卿教授稱之「興亞式」或「帝冠式」建築；其造型，部份建築專家認為頗具強烈日本帝國風味，然而高雄車站在設計上雖採SRC(鋼骨鋼筋混凝土)建築構造，但所謂「興亞式」、「帝冠式」建築風格，事實上卻是仿造唐「破風」建築，也就是傳統建築「山牆」部分。這就是日本融入中國建築的實例，卻又融入西方建築特色，形成日治時期主要機關建築。

這種所呈現在「殖民地」台灣風貌的主體建築，還包括高雄州廳、高雄市役所等官署建築。這是高雄車站地景標的，也是主張外觀保存的做法。

台灣光復後，台灣的接收，行政官署特殊體例，通貨膨脹的壓力，統制經濟與民爭利，官僚作風與貪污舞弊，人謀不臧...等「平日種因已深」的因素，終釀成二二八事件的歷史慘劇(賴澤涵，民 83)。高雄車站就是二二八事件的發生地，這種以歷史背景與移民聚落的素材，則是勾勒影像及文物展示的內容。

因此保存高雄車站的方式，應該具有(一)建築主體的保存(二)規劃高雄車站願景館展示廳兩項。以展示廳的規劃內容，增加歷史建築的文化價值，是國內外保存歷史建築的做法，也是主要經營管理的方式。

(6) 結論與建議：由於歷史建築的保存與再利用，所涉及的層面非常廣，因此歸納各種條件的結果，則是以研擬相關管理辦法，作為實施的依據。請參閱第六章及附錄四。

### 1.5 研究限制：

本研究係以質化的研究方法，採個案研究法，作探索性研究。因此對於決策性的宣示、政策性的決論，本文無法臆測。僅能就所蒐錄的各項案例，進行命題分析，並將分析結果，提供決策者參考。

## 第二章文獻探討

深入歷史背景與文獻探討，可提供「歷史建築」保存議題下，可考量現代地域保存的觀念，融入全球化與在地化的過程，以達到世界文化遺產保存的目的。因此本章分為以下七節，分述如下：

### 2.1 高雄車站的歷史回顧：

高雄車站的建成，淵源於日治時期高雄港第二期築港計畫，預定計畫 40 萬人口的都市計畫。當時又面臨到太平洋戰爭，日本軍國主義，計畫南向政策。所以陸運、海運樞紐的結合，防空與防戰，輸運與後勤補給，戰備整備與人員疏離，成為建造高雄車站的主因。(杜劍鋒，民 90)

日治時期高雄兩項重大建設(1)高雄港的擴建工程(2)縱貫鐵路的開通，造成來自澎湖、台南、嘉義的大量移民，拓墾填海造陸的新市鎮。這新市鎮的發展，不僅將南台灣的糖、米等物資，運送至世界各地；也將市政中心，一路的遷移，串聯了許多的市集。

最明顯的例子，就是從「打狗停車場」(高雄驛)，到現在的「高雄車站」。

1898 年日本政府(台灣總督府)，為了糖米等物資的轉運，籌建台南到打狗(高雄)的鐵路，1900 年正式通車啟用，稱之「打狗停車場」，高雄車站的前身。

因為南台灣的糖業，以及大量的外銷品，透過鐵路的運輸，由高雄港輸出。人口由 1901 年 3720 人，到 1907 年增加到 7842 人。原來的市區及火車站，就已經不敷使用。1904 年台灣總督府決定在原港灣西北側，填埋海埔新生地，興建火車站，1908 年落成啟用，改稱「高雄驛」。

因為交通運輸的便捷，人口大幅的成長，必須實施「打狗市區改正計畫」(都市計畫)。也就是因為這條貫穿鼓山漁港的濱線鐵路，日文稱之「濱線」(Hamasen)，久而久之的稱呼，成為當地地名「哈瑪星」。

1936年，台灣總督府公佈「大高雄都市計畫」，著手40萬人口的地方建設。將高雄車站，放置在「鱸港埔」空曠的土地上，發展所謂「大東亞共榮圈」，「南進政策」的新式車站。成為日治時期，最後一個完成的車站，以「唐破風」建築，為主要設計風格，稱之「興亞帝冠式建築」的火車站。

台灣光復後，因為許多政治經濟的殘破，造成二二八事件，難以彌補的歷史創傷。然而走過戰後的悲歡離合，卻是許多來來往往的人，共同記憶的主體，早已跳脫日治時期與民國34年以後的糾葛。

請參閱以下附錄照片 2.1、2.2 及圖 2.1、2.2：

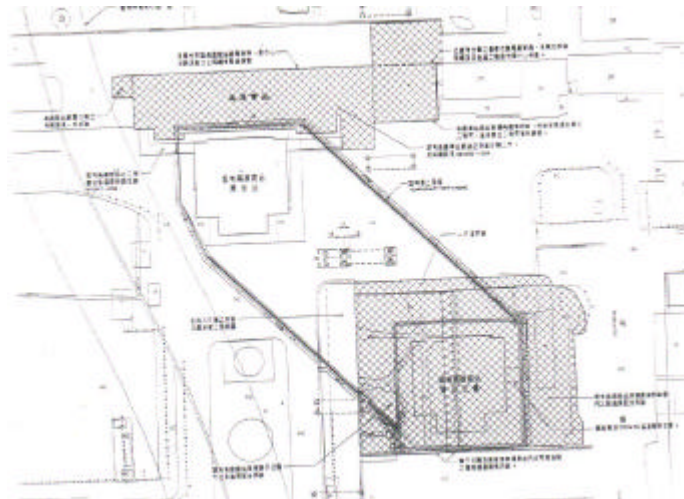


圖 2.1 高雄車站的遷移



圖 2.2 高雄車站三鐵共構模型

資料來源：高雄市政府 2002 年市政專刊 2，高雄畫刊—高雄站到了。  
(串門文化及高雄市政府工務局都發處網站照片)

## 2.2 高雄車站大事紀：

1940.03 帝冠式建築高雄火車站完工

1941.03 帝冠式建築高雄火車站落成啟用

1945.10.25 台灣光復

1947.03.06 於二二八事件中遭受攻擊

1997 行政院核定高雄都會區鐵路地下化工程可行性研究暨先期  
規劃

1998 高雄都會區鐵路地下化綜合規劃開始

2002.03.27 舊高雄火車站發出最後一班列車

2002.05.10 一樓開挖基礎面，開始遷移準備工作



2002.08.16 高雄火車站建築主體開始遷移

2002.08.29 遷移完成，火車站站體就定位

2002.09 願景橋動工

2002.11 高雄願景館競圖完成

2002.11 願景橋開光啟用

2003.05 高雄願景館動工

2003.8.29 高雄願景館開幕啟用

資料來源：高雄火車站大事紀

### 2.3 地景保存的觀點：

吳綱立(民 91.7.26)在高雄城鄉風貌觀摩暨經驗交流研討會中 建構全球在地化的永續城鄉地景 一文指出：「全球化」與「在地化」應是可和諧共存的一體之兩面，而在當前各地普遍受到全球化影響的趨勢下，唯有加強全球化與在地化的互動及融合，藉由全球化的特性來刺激地方的再發展及地景自明性的營造，才能塑造出可以永續發展的城鄉地景空間。如圖 2.3、2.4 所示：

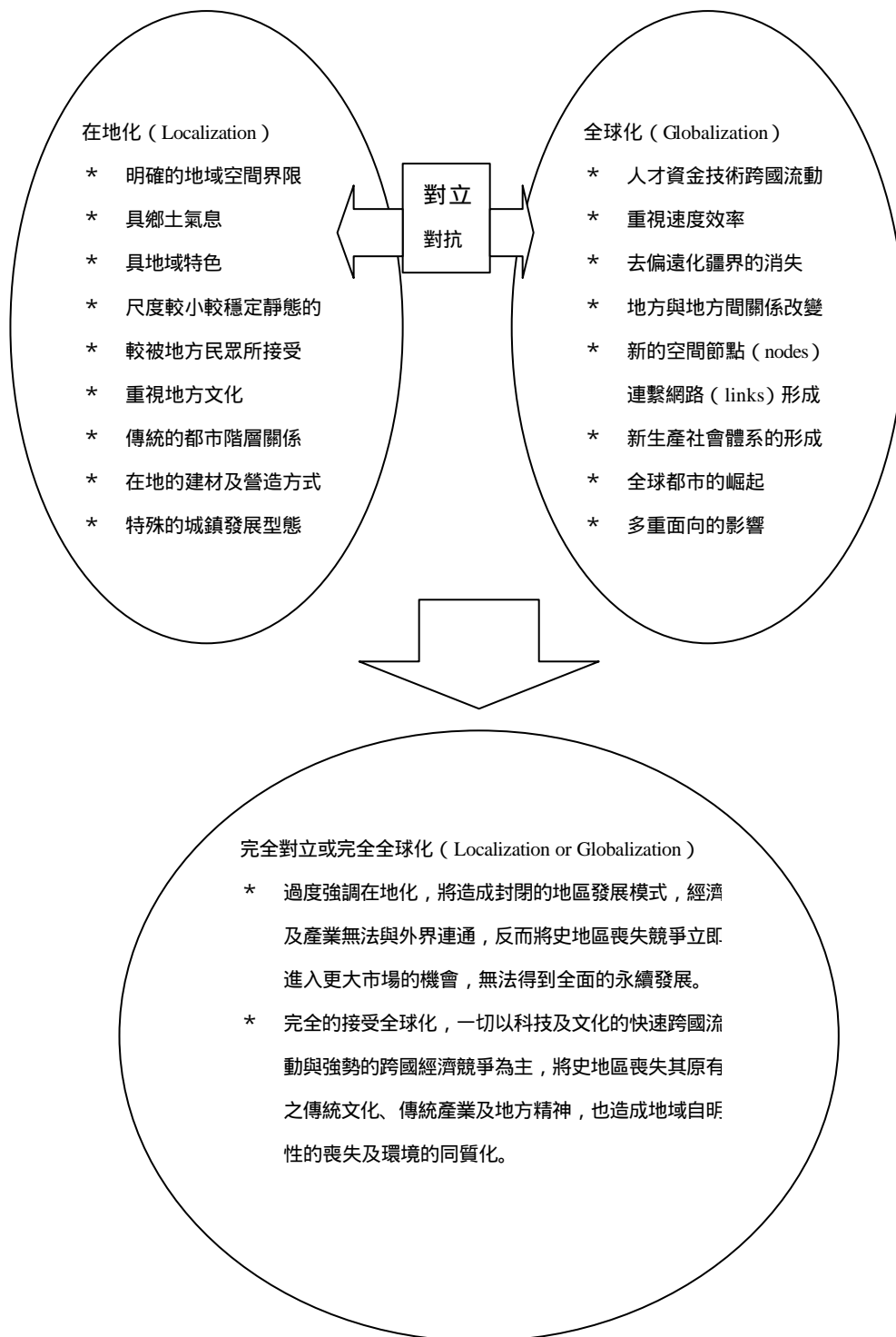


圖 2.3 全球化與在地化處於對立的狀態

資料來源：吳綱立(民 91.7.26)

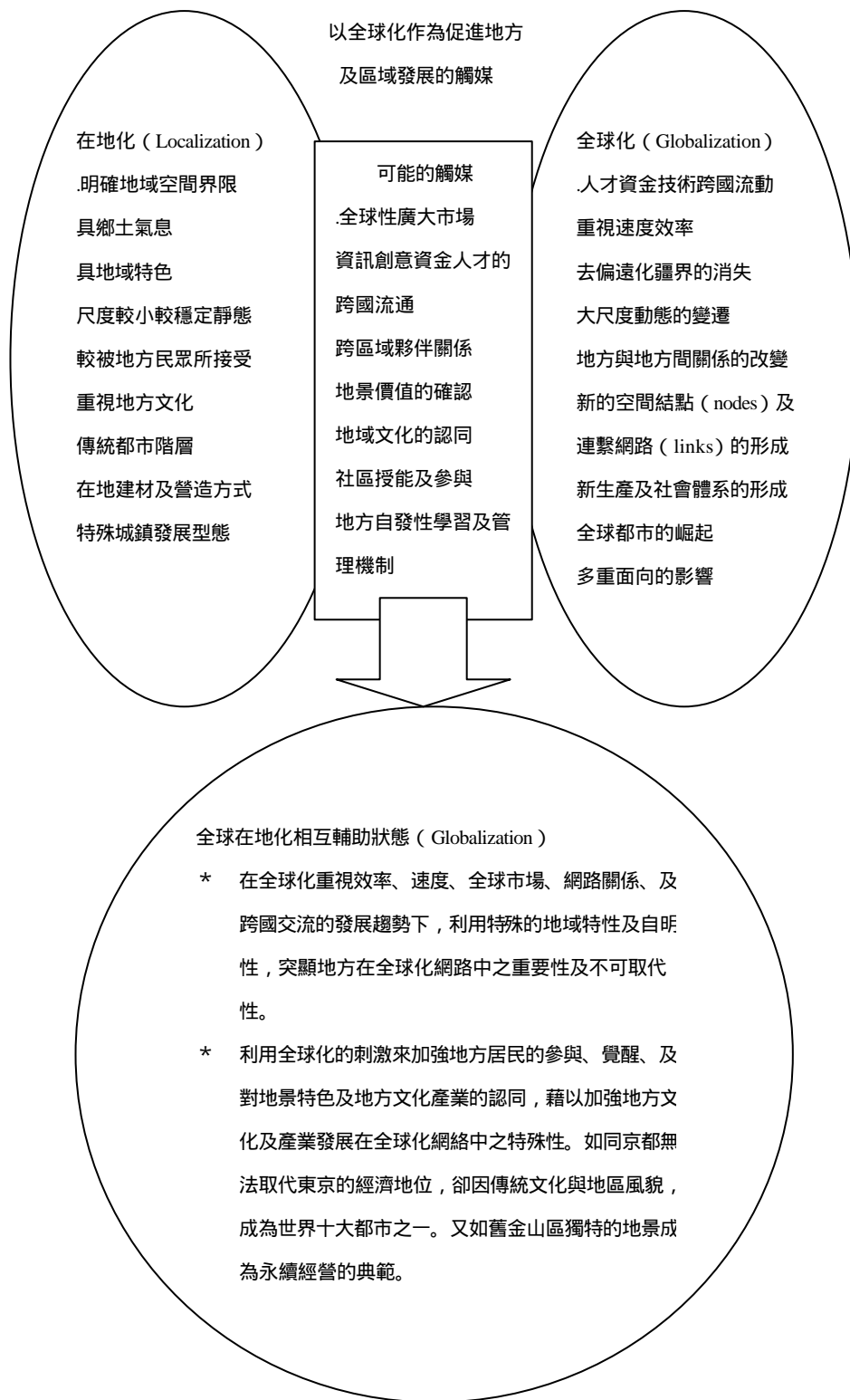


圖 2.4 全球化與在地化的融合：全球在地化

資料來源：吳綱立(民 91.7.26)

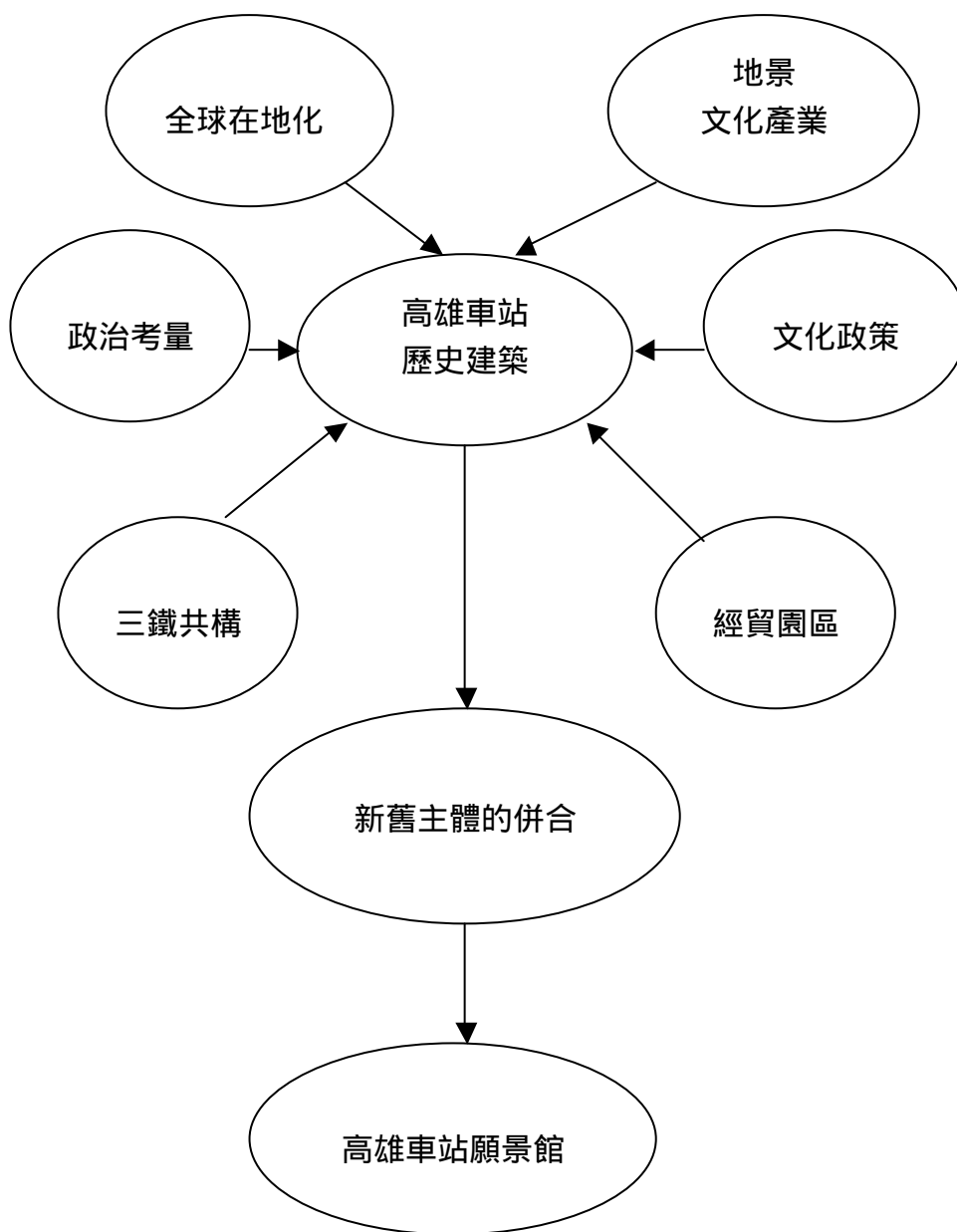


圖 2.5 影響高雄車站保存的因素  
資料來源：本研究整理

對於時代變遷，因應交通動脈樞紐的脈絡，全球化的形勢，具備高度敏銳的觀察力，以建構符合優質的城鄉風貌，突顯全球在地化(Globalization)與地方特殊的文化地景(cultural landscape)。

這種加強地方與社區的參與機制，營造永續發展的地景空間。利用閒置空間創造文化價值，以歷史建築經營為導向，創造文化經濟的價值體系。

針對地景保存觀點而言：為突顯全球在地化(Globalization)與地方特殊的文化地景(cultural landscape)。發現高雄車站歷史建築的保存，深受 6 項因素的影響，如圖 2.5：(1)全球在地化(2)地景、文化產業(3)政治考量(4)文化政策(5)三鐵共構(6)經貿園區的串聯。也因為這 6 項因素，決定高雄車站保存的結果—新舊主體的併合，規劃高雄車站願景館的再利用模式。

## 2.4 歷史建築物的類型：

歷史建築的類型，在日治時期的主要建築類型包括：民間住宅建築、衙署建築、醫院建築、學校建築、博物館與圖書館建築、火車站建築、軍營建築、工廠建築、宗教建築、橋樑建築等十項(李乾朗，民 90)。如表 2.1 日治時期歷史建築物的類型：

表 2.1 日治時期歷史建築物的類型：

建築類型	建築型態	實例
民間住宅	1. 店舖住宅、百貨商店、醫院診所、工廠、信用合作社、小企業的辦公室(油行、茶行...) 2. 臨街住宅(亭子腳) 3. 大宅 4. 巨宅	台北開封街第一外科醫院 彰化溪洲醫院  新竹舊湖口、北埔 宜蘭盧宅 大稻埕辜宅
衙署	1. 總督府 2. 官邸 3. 高等法院	總統府 台北賓館 高等法院

	4. 遞信部 5. 鐵道部 6. 專賣局 7. 州廳	交通部 鐵路局舊舍 公賣局 台北州廳(監察院)
醫院	官建醫院	台北醫院(台大附屬醫院)
學校	1. 初等教育 2. 高等教育 3. 實業教育 4. 師範教育 5. 專門教育 6. 大學教育 7. 特殊教育	旗津國小 高雄中學 台北商業、高雄商業等 第二師範(北師) 台南高等工業學校(成大) 台北帝大(台大) 台北台南盲啞學校(已拆)
博物館與圖書館	1. 博物館 2. 圖書館	台灣博物館(台北新公園) 台北、台中、台南、高雄、 新竹、宜蘭、屏東(多已拆除)
火車站	1. 勝興車站 2. 新竹車站 3. 台中車站 4. 二水車站 5. 嘉義車站 6. 台南車站 7. 橋頭車站 8. 大安車站 9. 高雄車站	高雄車站
軍營	1. 軍司令部 2. 步兵聯隊 3. 飛行第8聯隊 4. 陸海軍基地	警備總部 成大光復校區 屏東 鳳山、左營
工廠	1. 專賣局 2. 酒類 3. 糖廠 4. 水利 5. 礦業	台北後火車站建成町菸草 臺北市八德路啤酒廠 虎尾、溪洲 台中后里、高雄美濃 金瓜石、九份
宗教	1. 佛教 2. 基督教 3. 天主教	台北曹洞宗別院 艋舺教會 高雄玫瑰天主堂
橋樑	鐵路橋樑	下淡水溪鐵橋

資料來源：李乾朗.『什麼是歷史』歷史建築國際研討會.2001.8.15-17.P61-70。楊石明製表。

由以上可知高雄車站在日治時期，即為主要火車站建築。被稱為「興亞式」或「帝冠式」建築，主要特色是擁有中國式的琉璃瓦屋頂，屋簷下也有仿作挑樑或斗拱，山牆立面(唐破風建築)的運用，十足東方風格。

以台灣重要經典車站的現況，如表 2.2 所示，可知台灣在文化資產保存議題上，所處於不利的環境問題。

表 2.2 台灣重要經典車站：

車站名稱	基隆車站 (基隆驛)	台北車站 (台北驛)	新竹車站 (新竹驛)	台中車站 (台中驛)	嘉義車站 (嘉義驛)	台南車站 (台南驛)	高雄車站 (高雄驛)
完工時間	明治 41 年 (1908)	昭和 15 年 (1940)	大正 2 年 (1913)	大正 6 年 (1917)	昭和 8 年 (1933)	昭和 11 年 (1936)	昭和 16 年 (1941)
拆除時間	民國 54 年 (1965)	民國 75 年 (1986)					
建築風格	樣式建築 文藝復興 式建築	過渡式樣 折衷主義 期(日本： 近世復興 式)	巴洛克式 樣式建築 後期文藝 復興式建 築	樣式建築 後期文藝 復興式建 築(日本： 自由古典 風格)	過渡式樣 折衷主義 期(日本： 近世復興 式)	過渡式樣 折衷主義 期(日本： 近世復興 式)	帝冠式樣 興亞帝冠
現況	已拆	已拆	現存	現存	現存	現存	現存

資料來源：陳永安.高雄車站調查研究.p134。

## 2.5 高雄車站核定為歷史建築：

高雄車站在未核定為歷史建築之前，是面臨拆除的建物，高雄市政府民政局委託楊博淵進行「歷史建築清查計畫」，才列入「歷史建築」登錄的建議。

依據中華民國 87 年 7 月 3 日內政部(87)台內民字第 8777876 號函訂定發布「古蹟指定審查處理要點」，辦理歷史「建築登錄」的法令依據。

一、為古蹟主管機關國定、省(市)定、縣(市)定古蹟之指定審查，特訂定本要點。

二、古蹟指定審查程序包括下列各項：

- (1) 勘察。
- (2) 會議審查。
- (3) 公告並通知。
- (4) 函報上級主管機關備查。

三、辦理勘察，應依古蹟種類，由各該古蹟主管機關分別邀集學者專家及有關機關參與，並由實際參與者提出書面意見。前項邀集之學者專家不得少於五人；參與之各機關應指定一人為代表。

(其他部分，請參閱附錄四。)

可見，高雄市政府主管機關，並沒有訂定「高雄市古蹟暨歷史建築管理辦法」。目前高雄市核定國家一、二、三級古蹟，有九處。市定古蹟，有四處。現況如表 2.3：

表 2.3 高雄市古蹟現況表

等級	名稱	類別	管理單位	管理現況
第一級	鳳山縣舊城	城郭	文化局	東門現正整修中，龜山公園及鄰近地方尚在規劃中。
第二級	旗後砲臺	關塞	文化局	原民政局巡守員，偶而巡查現況。
第二級	前清打狗英國領事館	衙署	文化局	設置巡守員，以「高雄市史蹟文物陳列館」名義，收取門票。
第三級	雄鎮北門	關塞	文化局	閒置
第三級	鳳山舊城孔子廟崇聖祠	祠廟	舊城國小	閒置
第三級	旗後天后宮	祠廟	旗津天后宮管理委員會	樑脊腐蝕，遇雨漏水，須屋脊重修。



第三級	旗後燈塔	燈塔	財政部關稅總局	維持燈塔運作
第三級	陳中和墓	陵墓	工務局養工處	公園，古蹟保存區尚未劃定，須研議保存整修。
市定	武德殿	其他	鼓山國小	閑置，須整修。
市定	打狗公學校	書院	旗津國小	學校，部分教室已拆。門窗改為現代建材，須重新研議整修保存原貌。
市定	內惟李氏古宅	宅第	李家私有	住宅
市定	楠梓右昌楊家古厝	宅第	楊家私有	住宅

資料來源：高雄市古蹟(高雄市政府民政局，民 91.12)

歷史建築部分，審查建議登錄有 10 處，另一處左營豐穀宮，因為地方廟宇管理單位反對，所以核定有 9 處。如表 2.4：

表 2.4 高雄市歷史建築

等級	名稱	類別	管理單位	管理現況
歷史建築	高雄市立歷史博物館	衙署	高博館	博物館使用
歷史建築	薛家古厝	宅第	薛家私有	住宅
歷史建築	高雄火車站	火車站	交通部台灣鐵路局 高雄車站	火車站 未來規劃為願景館
歷史建築	高雄中學紅樓	書院	高雄中學	學校
歷史建築	玫瑰聖母堂	祠廟	玫瑰聖母 主教座堂	教堂
歷史建築	陳中和紀念館	宅第	陳中和翁 文教基金會	陳中和文物陳列館

歷史建築	高雄港車站 (舊打狗驛)	火車站	交通部台灣鐵路局 高雄車站	貨運車站
歷史建築	高雄港史館	衙署	高雄港務局	高雄港港史陳列室
歷史建築	舊三和銀行	衙署	臺灣銀行 高雄分行	銀行

資料來源：本研究整理

核定 9 處歷史建築中，火車站就有 2 處。但是，高雄車站—高雄港站之間，還有「三塊厝站」、「鼓山車站」，現在是閒置空間。如附錄照片 2.3、2.4：

因此，臨港線—嘟嘟火車，活化車站與旅遊觀光的做法，是目前高雄市政府積極推動的模式。相關的配套作業，沿線景觀的規劃，車上導覽人員的專業解說，尚未達到理想的目標。雖有構想，但是欠缺文化活動的穿插，效果大打折扣，是比較可惜。

串聯閒置車站，形成觀光旅遊帶，立意甚佳，而閒置空間是否建立文物典藏庫？典藏空間必須達到展示空間 10~20 倍，文物的典藏，是文物保存最主要的工作。

目前高雄車站的保存，雖然登錄為高雄市「歷史建築」，但只是定位在願景館之中，至於未來的展示內容，還沒有規劃。所以定位在歷史建築，是否會以博物館的經營模式？值得探討，也是本文論述的重心。

## 2.6 高雄市政府的做法：

從執行面而言：高雄市政府工務局都市發展處吳文彥處長(民 91)所

提出「高雄火車站遷移與再利用」報告中，提出高雄車站規劃重點，包括：

(一)高雄車站的城市意涵：

1. 1936 年高雄都市計畫的核心與軸線：因為 1935 年的新竹大地震，構成高雄都市計畫設計的特色，是以防災國道系統，為主要建構的主軸。因此在高雄車站站前廣場，提供防災避難空間，並有長短程公車接駁配置。
2. 具備國防工業城市的交通轉運樞紐。

(二)高雄車站的誕生：1941 年完工啟用，日本清水建設的作品，帝冠式的建築特色，目前全台各鐵路車站中風格最為獨特之車站。

(三)高雄車站四鐵共站的未來願景：地下層：高鐵、地鐵、捷運。地上層：輕軌。

1. 流暢之交通轉運機能。
2. 文化資產保存與創新再開發共存。
3. 城市行銷之觸媒，市民參與溝通的介面。
4. 開闊的廣場配置，重建市民社會活動空間。

(四)車站遷移的歷史意義：

1. 台北車站：1986 年已拆除，缺乏機會進行歷史保存；城市記憶斷裂(fragmentation)。
2. 高雄車站的遷移成為高雄躍升為國際城市的資源，讓高雄車站提升為全民資產。
3. 新舊並存共構的站體設計：維護保存賦予生命力；城市空間記憶的再現與活化創新；市民參與，監督公共工程，共同形塑發展願景。

#### (五)車站保存與再利用之案例：

- 1.東京車站：1914年完成啟用，文藝復興式之建築風格。1945年遭到燒夷彈攻擊。1947年復建完成。1987年原計畫拆除紅磚建築，改建開發為大樓，但經市民奔走搶救，始獲保存。以新舊站體共存之形態展現。車站功能：除一般站務外，二樓並兼具旅館、車站藝廊、音樂演奏等多項文化休閒機能。
- 2.東京舊新橋車站：1872年啟用，屬日本最早期的火車站。鐵路改線後廢棄不用。1996年指定為國定史蹟。2002年東日本鐵道文化財團計畫重建車站，重現當年樣貌。新建築將規劃展示設施及餐飲設施，並與車站基礎、月台遺構等並存，提供參觀解說。預定2003年開館。
- 3.法國奧塞美術館：19世紀末，由 Orleans 鐵道公司取得土地興建車站。基於地近羅浮宮等宮廷建築群，故車站建築設計上極為講究，必須與週邊風格相融合。1900年完工啟用，為 Victor Laloux 的作品。1939年前一直是法國西南部鐵路網之樞紐。1939年之後，因為月台過短，無法容受新式電化火車，而逐漸沒落。1977年法國政府決定改建為美術館。1986年開館啟用。
- 4.英國 Waterloo 車站：位於倫敦南郊，是英法海峽高速列車抵達英國之終點站，週遭均為舊市區。為容納高速鐵路及原有車站功能，因週邊無大規模站區可供開發，故採新舊並存之方式，舊車站重新整修改建為商店街、紀念品店、旅行社、飯店等服務性使用。

(六)城市的反省：車站遷移安置後設置為高雄車站願景館，車站戶外空間利用廢棄的月台及鐵軌工料，將之轉換為公共藝術形式，賦予新生命。前後站銜接天橋(全台最長的鐵路天橋)打造成為鐵路文化棧

道。捷運施工期間，在站區明挖施工區域上空架設捷運體驗願景橋。組合成為新、舊，靜態、動態兼具的公共工程行動博物館。

(七)願景構想：嚴密的規劃，安全區域廊道緩和工程與觀察者的衝突，讓公共工程與站體維護過程，可以被觀察，昇華為公共工程行動劇場。全民監督觀察捷運工程進行，轉化交通黑暗期的痛苦，成為期待，與全民共同承載壓力和喜悅。

(八)實施方式：透過全國徵圖方式評選博物館群之裝修工程設計圖樣，並辦理民眾參與活動。委託專業團隊進行博物館群未來之展覽企劃，舉辦車站論壇，邀請建築、都市計畫、博物館學、史蹟保存等專業領域之專家學者，一同分享車站遷移與再利用之經驗交流。公開徵圖與展覽企劃 7 月 5 日公告上網，7 月 30 日截止收件，正式宣告車站再造活動之啟動。軟硬體設施之整備工作預計約需 6 個月的時間，屆時高雄車站將以嶄新的風貌重現。

(九)車站遷移與再利用的意義：公共藝術的工程新思維，文化地景的再現，交通轉運機能的維繫，空間記憶的延續，史蹟保存的新典範，並藉全民的參與，將車站轉化為全民的資產。

從以上說明，高雄市政府所勾勒高雄車站未來的願景有兩項：

(1)車站遷出與遷回的歷程中，讓我們重新思考文物保存的價值與文化意涵。

(2)車站的遷移保存，不只是實體的復舊，更應賦予時代的新意涵，展現活潑的生命力。

時至今日，高雄市已成為 150 萬餘人口的大城市，國際經貿與國際轉運中心的國際競爭，與焉形成。

## 2.7 世界文化遺產對台灣的啟示：

依據聯合國教科文組織(UNESCO)《世界文化與自然保護遺產保護條約》所稱：「世界文化遺產可能是一棟建築、一座雕塑、一幅畫、一個考古殘蹟、一群建築、一個區域。」

在建築類上，世界文化遺產所使用之紀念物(monuments)、建築群(group of buildings)、場所(sites)三個字，所帶給我們對於古蹟的認定觀念，「建築群」並不位於同一地點，可能分處於不同位置，卻是彼此有關，而構成整體的觀念。(傅朝卿教授，民 91.1)

例如德國柏林圍牆，跨分東、西柏林、澎湖媽宮城、台南市大東門、大南門、小南門等殘蹟。

而世界文化遺產利用古蹟生財，例如：73 屆奧斯卡金像獎神鬼戰士 Gladiator 一片，就是以羅馬競技場為背景拍攝的影片。反觀台灣古蹟，對於相關紀念品及其附加產品的開發，顯然是非常薄弱。

以英國國家信託會為例：1999 年至其所屬古蹟參觀人數共超過 1100 萬人次以上，主要原因就是以觀光發展為計畫方向，所串聯古蹟觀光體系。您能想像 1100 萬人次的產值有多高嗎？

這項世界遺產產值的價值與外匯收入，值得我們在文化經濟問題下，思考與歷史建築物保存再利用的方式，以符合世界共同保護人類遺產的信念。

假如對於古街、聚落、古宅等文化遺產的漠視，那就會像國內大愛電視台在廈門拍攝「望海」節目一樣，在鼓浪嶼的古宅街景，拍攝完成之後，也因為改建大樓，而拆除。

國內這些民國 20-30 年代的代表建築群，也會因為時代的移轉，以及種種行政上與文化保存、民意背離的情況下，將這片曾經是「租借地」

的歷史，煙灰湮滅。

這是所有主張保存文化資產的單位與專家學者，最不願所見的結果。事實上存在國內的案例，確是一再的重現。值得相關單位的重視！

## 2.8 其他專家學者的看法：

### 1.江哲銘(民 91)：

評析周伯丞教授論文時，特別指出：「現今政府機關『新建工程處』，應改為『舊建工程處』。因為近年的研究發現，各國新舊建築的比例，大致如下：歐洲為 1：99；日本為 2：98；台灣為 3：97；未來台灣將達到 1：99 的比例。所以舊建築的維護與再利用，成為新世紀建築規劃的主流。」

### 2.宋曉穎(民 90)：

「產業」一詞，從經濟層面來說，可以是指用數字來化約，如以產量與銷售量的生產事業。今日已經發展「高科技產業」，若回歸歷史文化的脈絡，就有所謂「傳統產業」、「文化產業」。

### 3.周伯丞(民 91)：

發表 都會區水與綠資源利用之課題與挑戰-兼探高雄市中央公園再規劃的生態思考 一文中提出：「新世紀開展，在全球化、數位化潮流衝擊下，『優者全勝、劣者全敗』的國力競爭更趨顯著。而競爭核心內涵，已由傳統的『勞力密集』競賽，轉為『腦力密集』競爭。易言之，國人的文化素養、生活環境、公共建設與生態保育等的優劣，為國家競爭力的核心要素(挑戰 2008：國家發展重點計畫，行政院核定版)。進而創造台灣特有、在地化、主體性與不可取代性的利基，落實『Global View, Local Action (全球接軌、在地行動)』的發

展策略理念。」

4.林敬堯(民 90)：

文化產業是一項十分專業的分工，不論由社區文化的精緻化，或者產業文化再包裝行銷，或與國際文化接軌等，必須透過專業的協助與在地專業領域，共同發展協力的新機制，創造文化的價值與產值，活化地方的經濟資源。

5.林崇傑(民 90)認為：

以迪化街為例：(1)1977年在交通建設優先發展價值下，7.8公尺迪化街被劃設為20公尺都市計畫道路。(2)1980年迪化街南端永樂市場的改建，讓所有人見識到乏味的現代化公共工程，對於歷史老街的破壞。(3)開啟了都市計畫的論戰。(4)部分居民於2000年大稻埕特定專業區都市計畫完成前，已取得建照，拆毀部份老街屋。(5)1992年將迪化街納入都市設計審議範圍，維持四柱三開間的騎樓風格。(6)未來依照都市計畫的決定，確定原址保存或逐層退縮、仿古建築的型態。

6.陳濟民(民 90.8)：

文化即人類基於生存的需要或好奇探索與奮鬥的過程中，所發明、發現及傳承下來的創造物，包含有形的建築、工藝及無形的規範儀典與精神信仰等核心價值。而文化產業的發展，以「地方特有文化」為核心，結合在地產業資源，推動在地化、休閒化、知性化、生活化、獨特性、體驗式的生活產業型態，創造出一種內發自當地民眾認同，並願意與外來觀光客分享的產業。

7.許雪姬(民 91)：

高雄車站歷史淵源的紀錄與表現，二二八事件在高雄車站，是歷史



地點。應當對於高雄車站經歷戰爭、鎮壓的歷史影像，加以規劃保存。

8.黃俊傑(民 89)：

主持「高雄歷史與文化研討會」指出：「高雄研究：這個學術領域，包括社會、政治、經濟、文化、思想等範疇，大都可歸類在『文化』領域之內。即是以台灣在其自己(Taiwan-in-itself)的主體為中心。」

包括以下三項主軸：

- (1)傳統文化與現代文化之間的對抗。
- (2)中原文化與台灣文化之間的推移。
- (3)國際文化與本土文化之間的緊張。

但是與文化有關的社會科學領域，從區域整體結構研究而言，現代化、都市化、產業化是等於同義字，其中移民文化、大眾文化等面向之討論，仍待討論。

9.黃世輝(民 90)：

認為觀光發展與形象塑造，在於文化與生態觀光，以社區資源為主體，居民參與為方法，文化環境做內涵。以生活的、共享的、人情味的文化產業，創造優質的生活品質。

10.黃武忠(民 90)：

對於地方產業所面臨的問題，提出幾項看法：(1)鄉村人口外移與出擊產業的沒落。(2)加入 WTO 之後的開放與衝擊。(3)農村景觀去鄉村化的發展。(4)標準化、均一化的工業化經濟型態，產生文化一元化的危機。

可見「歷史建築」保存議題，是多麼錯綜複雜。

## 第三章研究方法與命題

由於歷史建築的保存，不只是主體建築的保存，也包括鄰近地區風貌的保存。而保存型態的決定，會影響未來再利用的經營模式，以及所規劃的層面與規模。因此本章希望透過質化研究的推論，獲致命題研究的分析結果，作為探討研究的依據。茲分述如下：

### 3.1 研究方法：

本項研究係採質化之研究，以個案分析方式，實施探索性研究。由於本研究，涵括：『保存』、『再利用』二項因子，曾經於民國 90-91 年間，就本研究的觀點請益吳奕德教授、賴奎魁教授、李乾朗教授、薛琴教授以及陳永安建築師等人。藉由學者專家所提出的意見及看法，整理歸類以下 4 個命題：(1)保存概念與決策的形成(2)保存觀點與基本條件(3)登錄與整理的價值(4)國內外保存再利用之案例，茲分別在本章 3.2 3.3 3.4、3.5 各節中論述，不在贅述。

其中命題(1)是歸納吳奕德教授、賴奎魁教授的意見，整理各項進程。命題(2)是整理李乾朗教授的意見。命題(3)是現行決定『保存』要素的方式，整理薛琴教授的分析。命題(4)則是以陳永安建築師的意見，建議發展『再利用』之模式，作為高雄車站的研究。這些命題的分析，則提供第四章現況分析及比較、第五章個案討論，作延續性的探討。

### 3.2 命題一：保存概念與決策的形成：

國內歷史建築概念的形成，是民國 88 年 921 大地震，造成中部地區古蹟與歷史建築的重大損傷，突顯文化資產保存法相關規定，無法應變

重大災害。所以在民國 89 年 2 月 9 日「文資法」第三次修正公布條文中，增列第二十七條之一：

「地方主管機關對歷史建築應進行登錄，對已登錄之歷史建築，中央主管機關應予補助。

前項登錄基準，審查程序及補助辦法，由中央主管機關另訂之。

各級主管機關得接受個人與團體之歷史建築登錄之申請，並經法定程序審查之。

經主管機關登錄之私有歷史建築物，得在百分之五十範圍內減徵地價稅及房屋稅，其減免之範圍、標準、程序由直轄市及縣(市)政府訂定，報財政部備查。」

然而歷史建築的登錄歷程，從民國 71 年之前，尚未核定文化資產保存法，爰用日治時期「名勝古蹟--風景區」維護項目，由各縣市政府自行規劃整建，並無古蹟保存觀念。如圖 3.1 歷史建築概念形成之進程：

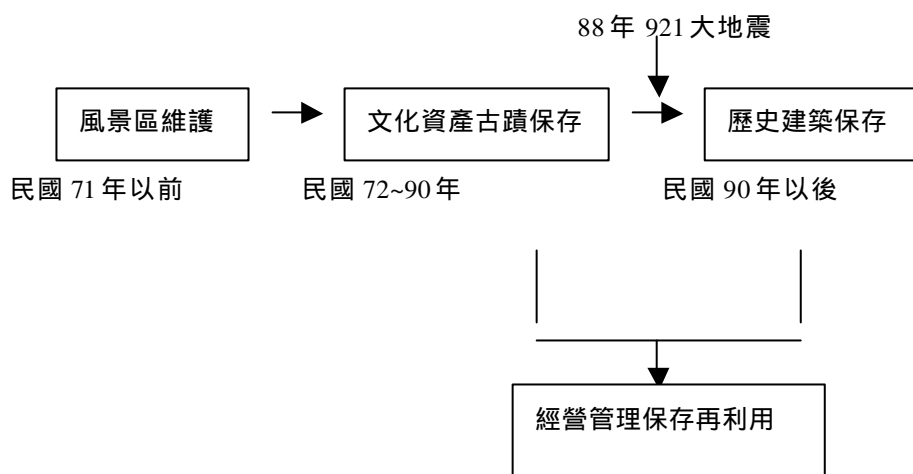


圖 3.1 歷史建築概念形成之進程

資料來源：本研究整理

高雄車站與台北車站，都是面臨大眾運輸系統的興建，必須決定拆除或者保存的結果。但是台北車站在民國 75 年就已經拆除了，高雄車站原議也是要拆除，只是面對文化團體的抗爭，以及古蹟保存觀念的興起，透過文建會在 2001 年舉行的歷史建築全民票選活動，才在主張保存歷史建築學者專家的意見下，決定以遷移的方式，暫時保存舊建築主體，俟 8 年後再將舊建築移回合併。如圖 3.2 所示車站主體建築決策的轉變：

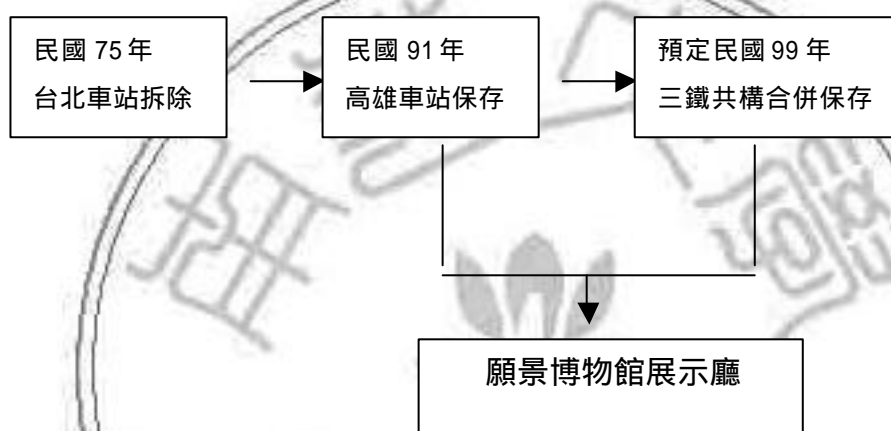


圖 3.2 車站主體建築決策的轉變

資料來源：本研究整理

從決策行為的過程而言，高雄車站歷史建築的登錄保存，是非常波折。原定由交通部規劃捷運系統，是比照台北車站的做法，後來因為高雄市政府工務機關，積極推動地景風貌建築，逐漸對高雄車站老建築興起保存的做法。這在本文第一章緒論中，就明白指出保存歷史建築的起源。後來歷史建築百景全民投票的結果，讓更多主張文化資產保存的學者專家，在會中積極呼籲保存歷史建築的前提下，終於獲得工務機關、捷運局與高鐵局的共識，決定以遷移的方式，解決新建主體的工程問題。進一步討論未來新舊建築合併的可行方案，與未來主張規劃願景博物館

的經營模式，做為歷史建築保存再利用的典範。所以可見形成中央與地方政府政策的過程，是經歷許多波折才定案。這可以由圖 3.3、3.4、3.5 的決策行為，看出目前國內進行歷史建築保存的決策模式。

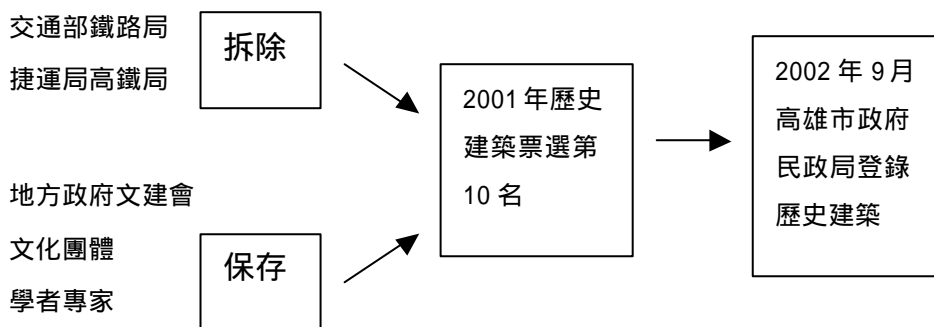


圖 3.3 高雄車站歷史建築保存的過程

資料來源：本研究整理

破壞

拆除	歷史建築登錄
古蹟保存	文化產業 (文化創新)

維護

保存再利用

圖 3.4 文化資產保存決策模式的建構

資料來源：本研究整理

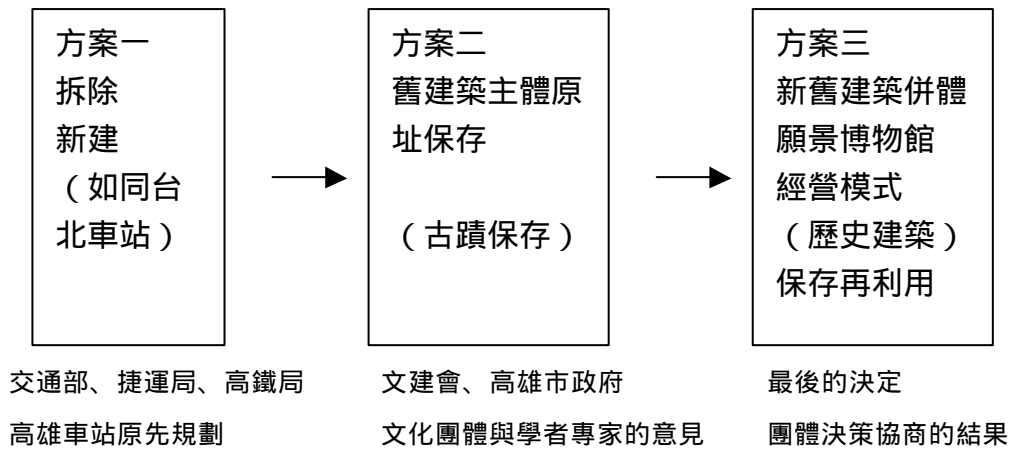


圖 3.5 高雄車站保存決策的決定

資料來源：本研究整理

由於文化政策，一向是陪襯的角色，並不是政治議題的主流，所以文化資產的保存工作，亟待決策者重視文化創新的需求，建構保存再利用的決策模式，建立地方博物館與地方文物館，保存地方文史紀錄與影像器物。甚至藉由文化資產保存的推動，展現文化觀光與文化產業的培植，就像日本和歌山一樣，增加觀光產值，提振地方經濟力。由管理決策模式的建立，加強內部與外部分析，進而提出執行方案，選擇方案決定執行(賴奎魁 2002.10)。如圖 3.6 所示：

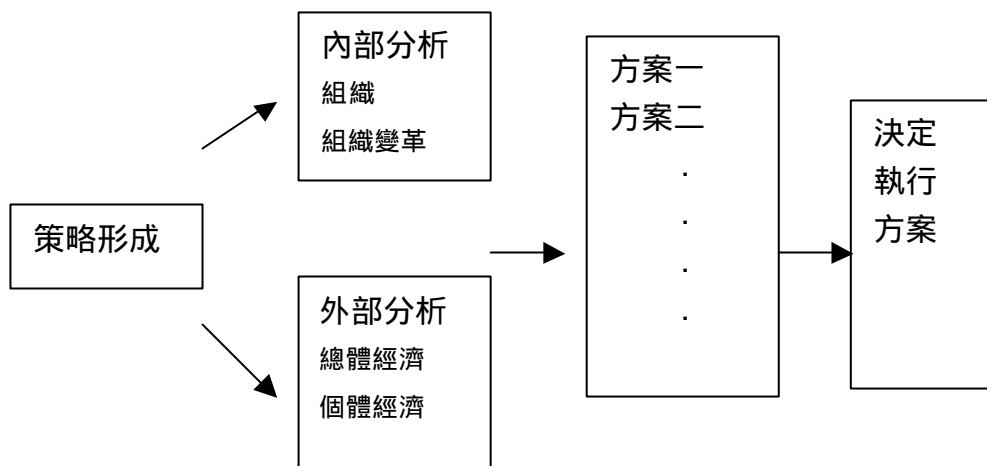


圖 3.6 管理決策模式

資料來源：本研究整理

國內目前並沒有保存歷史建築的決策模式可資套用，僅有古蹟與聚落保存的「建築保存」。至於「建築保存」再利用的模式，例如淡水「紅毛城」、「前清打狗英國領事館」等開放參觀外，其他在高雄的案例，希望透過高雄車站—願景館的規劃，將決定保存再利用的決策過程，建構未來願景館展示廳經營的指標。如圖 3.7 所示：

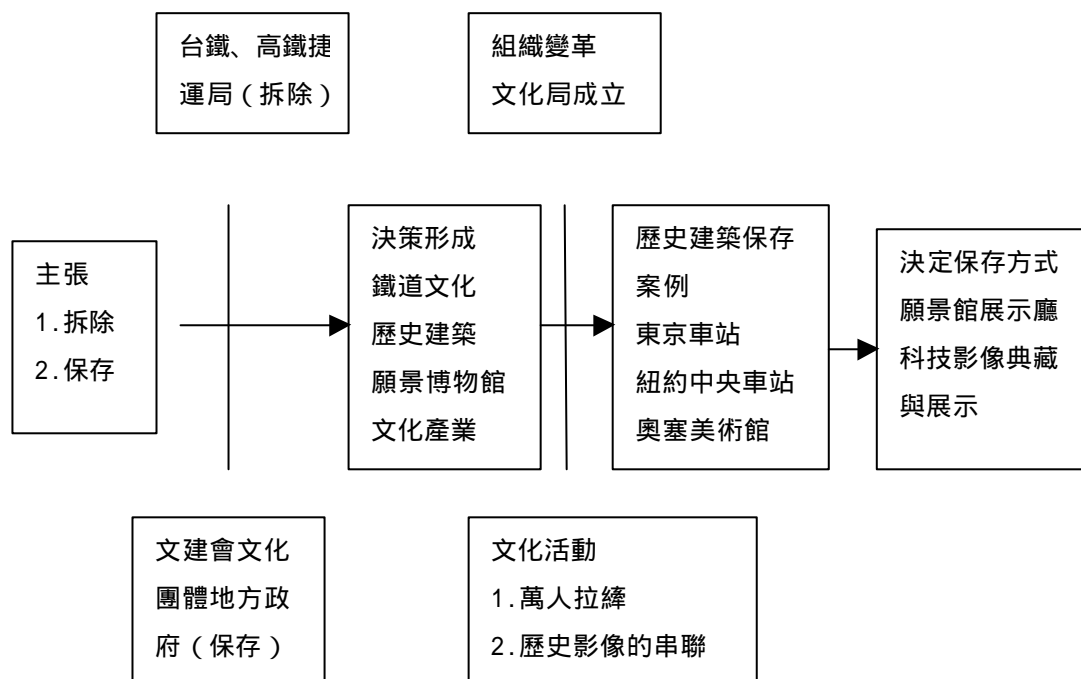


圖 3.7 高雄車站管理決策模式

資料來源：本研究整理

由於形成文化的保存議題，一直是受到排斥，甚至否認「歷史建築」的價值，這是文化管理階層決策，遲遲無法決定的原因。而登錄「歷史建築」之後，除了主體建築保存之外，內部空間的利用，規劃文物陳列館或是展覽廳的建議，必須與地權管理機關，取得「共識」。只是這一項「共識」，還需要多方面的協商，才能定位「歷史建築」空間利用的方式。

由上述圖 3.1 至圖 3.7 管理決策模式的過程，可以看出目前古蹟與歷史建築保存再利用的方式，大致有「展覽館」、「文物陳列室」的做法，

如圖 3.8：

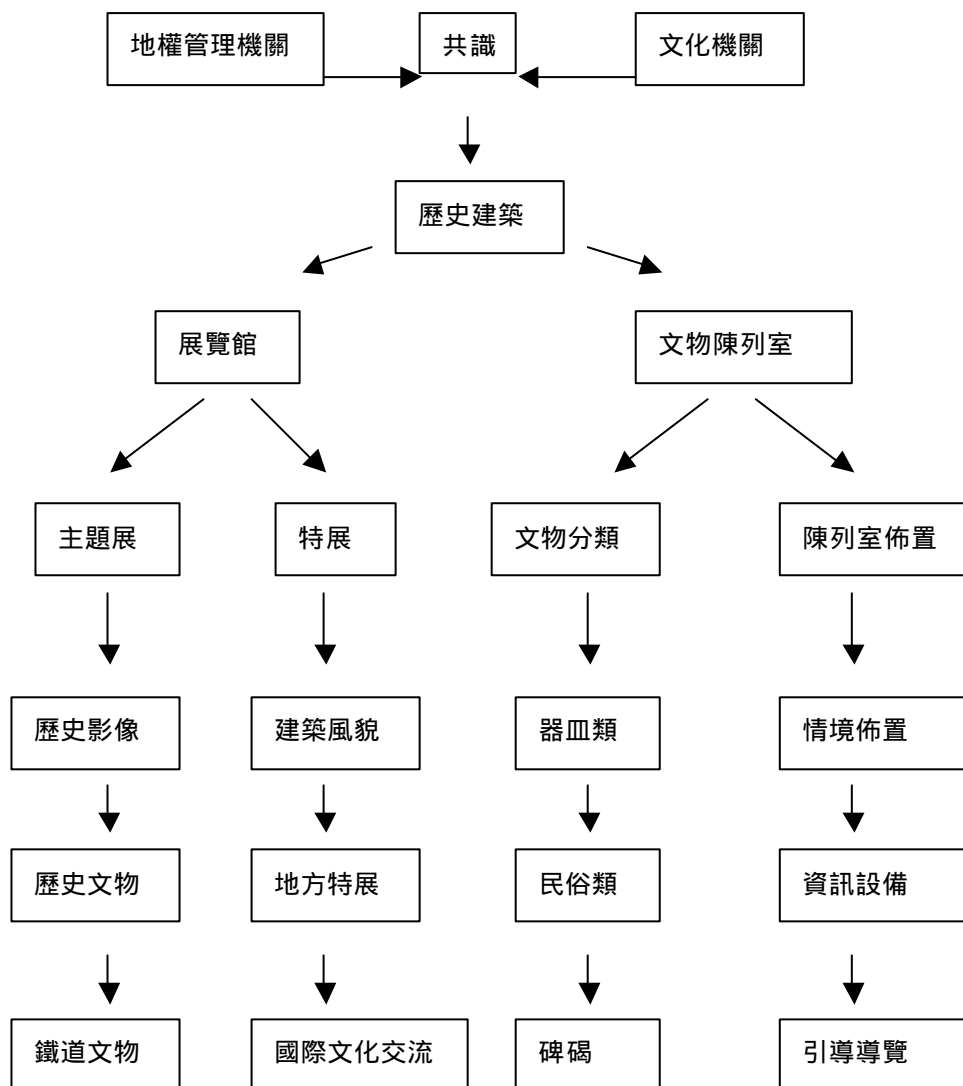


圖 3.8 歷史建築再利用模式

資料來源：本研究整理

因此，高雄車站新舊站體合併後「願景館」，成為「展示廳」的機率，比較高。而高雄車站願景館展示廳，廊道與展示動線，必須具有專業的規劃，避免動線規劃不佳，造成出入旅客及參觀欣賞者，雙重不利的情況。



### 3.3 命題二：保存的觀點與基本條件：

#### 3.3.1 保存觀點：

1. 歷史建築並非是以補足古蹟指定不足而設立。
2. 都市計畫下的歷史建築，是趨近凱文·林區整體都市形式，建構一個城市意象、感覺經驗、集體記憶、多樣化觀點。
3. 面對歷史建築的態度，顯然與古蹟保護工作不同，反映最明顯就是時空背景與區域範圍。
4. 因為觀念的差異，形成文化部門與都市計畫部門，對歷史建築的看法不同。
5. 文化部門因歷史建築不斷出現，而傳統古蹟作業程序上的繁複、人力資源與預算的欠缺，造成曠廢時日的限制，期間長達 20-30 年之久。激起當地居民的不滿，與長期的抗爭。
6. 都市發展部門對於歷史保存是傳統都市計畫領域中，不可放棄的規劃天職。但是影響城市經濟發展的職權權力與政治思考，卻讓歷史建築處理過程中，很難禁絕該建築的開發與使用權。
7. 文化與都市發展部門，面對歷史建築的困境，需要跨越部門合作與整合民間團體方式，來改善歷史建築的保存工作。策略聯盟的做法是比較可行。
8. 發展歷史建築自治條例草案的研訂，促成歷史建築法制化。包括：歷史建築的認定、開發保存原則、登錄與程序、維修與再利用的方式、歷史建築基金與委員會的設置、獎勵與補助原則、罰責等。

(林崇傑，民 90.8)

可見歷史建築的保存，介於文化部門與都市計畫部門之間，業主與主管機關之間，甚至在一個以上的團體之間，提供文化保存與歷史建築

的基礎調查，重視文化資產珍貴的寶藏。並在文化部門與都市計劃機關、業主、藝文團體之間，扮演傳達保存的理念，與溝通協商的角色。所以，保存歷史建築的成員，包括：建築師、地方文史工作者、相關研究學者與專家、都市景觀設計師、文化機關、都市計劃機關、地方政府、當地藝文團體、社團與基金會等。

### 3.3.2 基本條件：

#### 一、台閩地區近代歷史的調查：

台灣歷史的分期，依照台灣社會內部重大政治經濟的變化而言，以咸豐 10 年(1860)開放基隆、淡水、安平、打狗四港開始，西方商業及教會力量的進入，刺激台灣社會結構的大變化，包括生活習慣的改變，揭起台灣近代建築的序幕。因此近代歷史與調查歷史建築，是保存歷史建築最基礎的工作。(李乾朗，民 90.8)

1. 查訪 19 世紀的台灣通商口岸地圖：1880-1920 年之間，標示重要的歷史建築。
2. 日治時期 50 年各主要城市街庄地圖：建構當時都市計畫的規模，公共建築的分布，主要大街與車站、圓環之間的主要建築。
3. 各城市街庄要覽手冊：查閱該城市的行政組織、衙署、民間士紳的宅院。
4. 日治時期各州廳、鐵道部、糖廠、水利會等，營繕課、工務課等原始設計藍圖。
5. 訪問當時工業學校建築科老建築技師、當地耆老、附近老一輩居民，以蒐集更多的資料。

## 二、應具備的基本知識：

1. 認知磚的砌法(Bond)，中國工匠也可能加入地方傳統做法。
2. 拱形：有半圓、弧形、雙心圓弧、尖拱、平拱等變化。
3. 地板支撐構造及通氣窗形式，有圓穹窿、石楣等做法。
4. 牆壁厚度與轉角砌法有關，牆內藏有鐵件加固。
5. 桁架及加固鐵件、螺絲規格，單斜頂、二段斜鼎均不相同。
6. 屋簷女牆線腳及山頭(Pediment)、側面山牆(Gable)等形式不同。
7. 屋頂鋪瓦材料，是否為銅片瓦、石板瓦？煙突、落水口做法亦不相同。
8. 屋頂銅飾、老虎窗、鐘樓、閣樓等，常有意趣與象徵意義。
9. 柱式、柱頭花飾，並非標準希臘或羅馬柱式，也有變體的做法。
10. 門窗支線腳雕飾、五金形式、門把、鉸鏈，有些可以看出廠牌。

## 三、調查、蒐集、分析的經驗法則：

1. 相關資料的檢索，蒐集與建檔。
2. 研擬研究方向與目標。
3. 實地調查：設計表格、建築選取的討論、地圖的比對、勘查地點的初步認識。
4. 實地調查攝影紀錄。
5. 調查資料的整理、分析。
6. 確立評估標準與重要建築的分類與比較分析。

因為在從事基礎調查時，注意各種材料及構件，可以增加研究價值，例如：台中火車站及新站的月台鐵棚柱子，都不是台灣製造。舊台北車站月台鑄鐵柱，式美國廠出品。這些例子，表示台灣鐵道雖是日本建築風格，但一些產品(機車頭)，卻是購自美國。20世紀初年

台灣使用磚塊，大都由日本運來。約自 1910 年始於台北內湖、北投、桃園、鶯歌試燒機器窯磚。這項窯磚，上下可見凹印「TR」，據說是「台灣煉瓦株式會社」的縮寫。

### 3.4 命題三：登錄與整理的價值：

文化資產保存項目，包括：古蹟及歷史建築。

其登錄的標準、定義、認定標準，不盡相同。

#### 一、從古蹟等級、價值的認定標準來看，依照文化資產保存法施行細則第 38 條規定：古蹟等級依下列各項評定之：

1. 所具歷史、文化、藝術、科學、紀念或其他學術價值。
2. 時代之遠近。
3. 與重要歷史事件或人物之關係。
4. 表現各時代之特色，技術、流派或地方之特色。
5. 數量的多寡。
6. 保存之情況。
7. 規模之大小。
8. 附近之環境。

有關古蹟保存依照上項規定，以第 1、3、4 款「所具的各種價值」、「與重要歷史事件或人物的關係」或「表現各時代之特色」是屬於絕對的條件。凡被指定古蹟必須有一項或多項要素符合以上的條件。符合條件愈多，表示古蹟蘊涵史料訊息愈多，指定古蹟價值愈高。其餘第 2、5、6、7、8 各款「時代之遠近」、「數量之多寡」、「保存之情況」、「規模之大小」、「附近之環境」等屬於相對的條件，雖非古蹟指定的必要原因，但可以酌參比較，以顯現古蹟更高的價值。

(薛琴，民 90.8)

二、歷史建築的定義：「指未被指定為古蹟，但具有歷史、文化價值之古建築物、傳統聚落、古市街、及其他歷史文化遺蹟。」

三、歷史建築認定標準：「歷史建築登錄及輔助辦法」第 2 條規定：歷史建築之登錄，應參考下列基準：

1. 創建年期久遠者。
2. 具歷史文化意義，足以為時代代表徵者。
3. 表現地域風貌或民間藝術特色者。
4. 具稀少性，不易再現者。
5. 具建築史上的意義，有再利用之價值及潛力者。

### 3.5 命題四：國內外保存再利用之案例：

#### 3.5.1 和歌山的梅子與備長炭的產業文化：

早在遠古時代，古籍《萬葉集》中，就有 118 首詠梅的詩歌。賞梅是高官貴族的風雅活動，直到 8、9 世紀之後，因為中國賞櫻風氣的傳入，才使日本賞梅屈居第二。每逢梅花盛開的壯觀景象，遊客依然如織，和歌山的梅林，號稱日本第一，而奈良月瀨梅林是賞梅最佳景點。有俚語云：「一目一百萬株，梅香飄十里。」

梅子食品、飲料包羅萬象：梅乾、梅糖、梅子花生、梅子美乃滋、梅子餅乾、梅子烏龍麵、梅子果醬、梅子料理、梅子露、梅子醋、梅子酒、梅子茶等。可見梅子、梅林在景觀上及食用上，反應在產業觀光的效益，非常廣泛，這就是地方文化的顯揚表徵。

除了梅子外，和歌山重要的產業，還有一項「炭」。原本燒炭業被列為夕陽工業，還將它歸為「三 k」【kitsui 辛苦、kitanai 骯髒、kiken 危險】，

但是「木炭中的國王—備長炭」卻供不應求。因為認定「備長炭」是日本人創造的木炭，實際上『平安時代』弘法大師以中國製炭技術，在和歌山各地推廣，並且以當地地名命名，有熊野炭、日高炭、新宮炭、田邊炭等。直到 1700 年時，名叫「備中屋長左衛門」的商人，住在田邊，以「備中屋」取『備』字，「長左衛門」取『長』字，作為店號，稱之『備長炭』。是白炭中的高級品，店家一掛出「備長炭使用店」，就是美味的保證。

「備長炭」的功用就是除臭、淨水。洗淨煮沸的備長炭，放入水中，可以淨水、釋放礦物質。放入魚槽、水井、排水溝中可以淨化水質。放在房間、廁所、冰箱內可以除臭。東京八王子市主婦聯盟，曾以 120 噸木炭放進排水溝中，一個月後就消除惡臭，三年後石斑魚在排水溝中產卵。還有將備長炭放入電鍋中和米飯一起煮，不僅保溫無臭味，冷飯也很香，煮出來的米飯又飽滿又 Q 又香。

其他黑不溜丟的炭皂、洗髮精、沐浴乳，卻能清除污垢、滋潤肌膚。溼氣太重的日本，在榻榻米床墊下鋪上 7~10 公分備長炭，作為除濕之用。當您感冒時，將燒得赤紅、直徑 1.5 公分、長 5 公分的炭泡熱開水，喝下肚裡，就能解除感冒的痛苦，這是燒炭師祖先留下來的秘方。還有一項由和歌山秋津中學在 1986 年創作的炭琴，更是日本人引以為傲的成就。這就是文化昇華的表現，反觀台灣的文化呢？

和歌山梅與炭的產業外，還有一項千年的溫泉，素有「秘湯」之稱的『龍泉溫泉』。據說是弘法大師所開的溫泉，至今已有 1300 年，當年紀州初代藩王德川賴宣，非常中意這個溫泉，常在此泡湯休養，更使龍泉溫泉聲名遠播，名曰「美人湯」。附近曼陀羅瀑布【弘法大師命名】中里介山編著長篇小說《大菩薩嶺》主角龍之助，以曼陀羅瀑布之水醫治

眼睛，更添加一份藝文情懷。這些都是我們要學習的地方，尤其是賞櫻花，成為日本的國花，賞梅花卻成為我國的國花。中國的燒炭傳入日本，卻影響日本的生活習性，煮飯、淨水、除臭、除濕；甚至研發成為樂器、美容、治感冒。台灣的廢棄礦坑，規劃旅遊的景點，似乎還不及日本應用的普遍。

### 3.5.2 新瀉的產業與觀光：

日本新瀉有 1/3 台灣大，日本大文豪川端康成，花了 30 年的時間定稿「雪國」，這「雪國」指的是「新瀉越後湯澤」。這名大文豪，將文字詮釋，碑鐫在這處雪國紀念碑上：「穿過縣境的長長隧道，就是雪國了。」運用諾貝爾文學獎的文豪作品，可知日本在地方文化的用心了，所以地方文化與產業息息相關，在此又獲得明證了。

新瀉的立山黑部，在標高 3000 公尺的群山圍繞，每 30 公尺就有一層不同的楓紅奇景。而且，在海拔 2000 多公尺的高山上，建造 188 公尺的大壩，6.1 公里無軌電車，接連善澤與黑部大壩。另外在黑部湖上，搭乘黑部丸遊湖船，欣賞環湖岸邊的原始樹林、冰河地形。雪季，還可以搭乘交通巴士，穿越幾十公尺的雪壁中，通行。這是新瀉山岳觀光產業的特色，利用地方文化資源，所開闢的顛峰產業。

新瀉離島--佐渡島，400 年前佐渡金山，擁有黃金 80 噸的年產量，是當時日本國家財政的主要來源，維繫著日本的安定。今日，在西三川砂金山附近，用手舀起金屑，放入瓶中，可製成灑上金片的名片，或是金砂鑰匙圈等。利用當地產金的資源，轉化成產業觀光的條件，以地方文化為背景，經營當代「無煙囪工業」。

新瀉月剛溫泉日本第一大硫化氫溫泉，具有軟化角質、漂白肌膚、防止老化的功能。新瀉出產的「越光米」，則是日本最高級的米種。越後雪

藏館「大吟釀」，則是當地最出名的酒類。瓢湖--雁鳥棲息地的天然生態環境，與輕井澤賞楓，構成新瀉觀光產業的盛行。這是日本對於生態環境的重視，及地方文化運用的極致表現。

### **3.5.3 日本北海道札幌市的 SAPPORO 啤酒博物館：**

日本北海道札幌市的 SAPPORO 啤酒博物館是一棟 125 年的日式紅磚歷史建築，原本市政府有意提撥經費，將該館指定為文化財產，並以法令保護，但遭到酒廠反對，認為企業有能力保護自己的產業文化遺產，並透過產業文化的活化與行銷，創造產業本身的利益，同時也成功的做最完善的歷史空間保存，並同步帶動地方文化產業與企業自身利益的發展，深獲世界各國文化界及旅人的讚賞。如附錄照片 3.1、3.2：

### **3.5.4 東京車站：**

東京車站完成於 1941 年 12 月 14 日竣工，當年 12 月 20 日啟用，於 1987 年日本政府準備將東京丸之內口為中心的區域，進行大型的再開發計劃，並由建築師丹下健三進行規劃，原計劃拆除東京站的紅磚建築，改建多目標使用的高層大樓，經東京市民奔走搶救成立【市民之會】組織，並展開連署活動，陳情國會，終獲認同，於 1988 年同意原址保存，達成都市整體開發及歷史保存兩者的平衡點，目前東京站的磚造站房，除一般站務機能外，二樓的旅館可以悠閒的喝下午茶、參觀車站藝廊，甚至利用大廳定期舉辦音樂演奏會，成為市民文化休閒的一部份。

東京車站告訴我們要拆除一座歷史建築容易，但要保有則要付出更多的心力，才有可能，高雄火車站維護再利用想要永續經營亦復如是。如附錄照片 3.3：



### 3.5.5 台中車站：

台中車站因為居台中盆地的中央，周圍有潭子、大里、太平、烏日、霧峰、大雅、豐原等台中縣轄內各鄉市。曾因台灣省政府設在中興新村、台灣省諮議會設於霧峰，而台中車站實為中部政治、文化、經濟的交通樞紐。

1995(民 84)年台中車站，因進行台中市區鐵路地下化的規劃，台中車站的保存與否？成為各界關切的課題。經台中市政府提報古蹟保存，獲內政部公告為台閩地區第二級古蹟，因而保存台中地區，深具歷史及建築意義的火車站。如附錄照片 3.4：

### 3.5.6 紐約中央車站：

紐約車站在紐約市曼哈頓島中間區域，位於第四十二街北側與第四大道交界處，於 1871 年完工，是 L 型車站，內含一個拱型火車停靠站和一個豪華的乘客候車站，配合都市發展與鐵路地下化，於 1913 年規劃再利用，特定區再發展，作為旅館、辦公室及住宅的開發之用，將中央車站附近地區的工業建築低層住宅及小木屋轉型成全國知名的辦公區及住宅區，並活用容積率移轉制度，豐富車站機能，包含流行的餐廳、郵局、電影院，商家亦多達 100 多家，如今中央車站被喻為曼哈頓的心臟，既保有舊有的壯麗車站，又達成大都會發展功能，在高雄火車站四鐵共站、共構的今天，新特定區的建築規劃開發設計施工過程，如何取得與高雄車站歷史建築本體景觀協調，完全尊重歷史文化資產的權威，實值得我們深思參考。如附錄照片 3.5：

### 3.5.7 美國麻州波士頓南火車站：

美國麻州波士頓南火車站是以 BOT 方式，維護歷史建築空間保存再利用開發，在麻州交通局和社會學家、歷史學家積極溝通下，由民間機構比根開發公司和麻州灣區捷運局簽約，取得 65 年車站區租賃權及發展權，並由比根公司提供 2,500 萬美元，做為車站內部非交通運輸方面的空間改善設備，及管理上的更新，出租零售及辦公空間繳納年租金給捷運局，並提供公共私人空間管理維護如今南車站成了多功能車站，包含四層樓的辦公空間 25,000 呎平方的零售、餐飲及其他服務空間，每天約有 5,000 人在此車站進用午餐，週末約有 3 萬人搭乘巴士及鐵路的旅客穿梭於車站，南車站再發展成功的結合民間資源，利用民間高效率活力，在兼顧歷史性建築保存下，完成內部整建，並成功轉型為極具商業利益及市民喜愛的公共空間，同時多層次的發展交通運輸功能。

高雄車站，如何利用民間資源？採用促進獎勵民間參與公共建設相關辦法？使高雄車站歷史建築再利用能成功結合四鐵共站，創造可長可久的市民、政府和文化藝術歷史建築保存利用的成功新典範，麻州波士頓南火車站的成功範例，值得我們參考。

### 3.5.8 德國柏林邦司班道區古城中心：

司班道區歷史比柏林早 5 年，1920 年才併入柏林邦，地處斯桂河及哈格河之間。古堡是軍事要塞區，西邊是斯拉夫聚落，西元 4 世紀遷移，東邊是德意志社區。因為戰爭的關係，50% 古老房子大都摧毀，城內尚存有不同時期的建築。人口在世界大戰後有 3500 人，因為人口外流情形嚴重，只剩 1000 餘人。由於道路拓寬破壞舊市區中心，1971 年聯邦通過市區整建法，1978 年整建古城，整建三大目標：

- (1)老社區作為住宅
- (2)成為歷史文化中心
- (3)司班道區中心

人口數由 1500 餘人增調 3000 餘人，採用人口政策，目前人口數為 2700 餘人。如附錄照片 3.6~3.13：

對於上述四項命題，將於第四章作專章的分析討論。

由於本研究係作探索性研究，因此針對為「歷史建築修復整建之研究」、「歷史建築涵蓋範圍之調查研究」、「願景館—展示廳之規劃研究」、「願景館經營管理之研究」、「歷史建築決策行為與保存之量化研究」等議題，仍須後續研究者，加以完成。本文因篇幅有限，無法作完整的探討。

## 第四章保存現況分析與比較

延續第三章命題分析，探討日本保存型態，以及台中車站、SAPPORO 酒廠、東京、紐約、波士頓車站等發展保存的過程，作為本章比較探討的結論。這些結論，將提供第五章高雄車站保存的構想。茲分述如下：

### 4.1 日本保存再利用模式之分析：

為了解日本各類型產業與歷史建築保存之現況，茲整理如下表：

表 4.1 日本產業及主要特色

景點	產業	主要特色
和歌山	梅林	賞梅、詠梅
	梅子	產業附加價值：食品
	炭	1. 實用炭、米、除臭、美容 2. 炭琴
	溫泉	1. 保存弘法大師關建的溫泉 2. 「大菩薩嶺」文學名著所在地
新潟	雪	諾貝爾文學獎—雪國 風景寫作之地
	立山黑部(山岳)	1. 建 188 公尺大壩 2. 6.1 公里無軌電車 3. 遊湖船 4. 穿雪巴士 以建造各種交通運輸的方式，達到觀賞『山岳景觀』的目的。
	砂金	以金屑灑成金名片(產業的創新)
	瓢湖	雁鳥棲息地(生態保育區)
北海道	SAPPORO	具有 125 年的日式紅磚『歷史建築』，由私人保存，代表「傳統產業—酒廠」轉型成為「文化觀光產業」。
東京	車站	1. 保存一般站務機能 2. 二樓建構旅館、下午茶館、藝廊

		3. 大廳舉行音樂演奏會
--	--	--------------

資料來源：本研究整理

由上表 4.1 的內容，分析如下圖 4.1、4.2、4.3、4.4：

(一)和歌山：保存傳統產業的價值，如：梅林、梅子、炭、溫泉等項，藉由文學發表、詩人吟詠增加產業價值。由文化的轉型，增添產業觀光的價值。

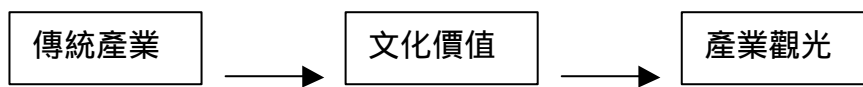


圖 4.1 和歌山保存再利用之模式

資料來源：本研究整理

(二)新瀉：保存自然景觀，以現代科技的交通串聯，發展山岳與自然保育區之觀光。

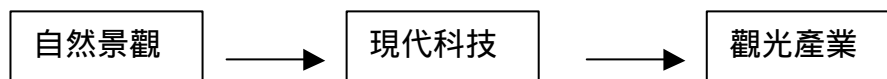


圖 4.2 新瀉觀光產業發展模式

資料來源：本研究整理

(三)北海道：SAPPORO 酒廠，具有 125 年以上歷史之「日式紅磚建築」，由私人保存開創酒廠的原貌，將傳統產業轉型成「文化產業」，規劃展示廳，展現保存酒廠器具與文物，增加學習觀摩與歷史軌跡的探討。

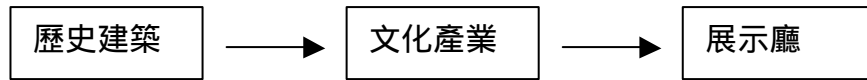


圖 4.3 SAPPORO 保存模式

資料來源：本研究整理

(四)東京車站：保存原貌，但車站功能：保留一般站務機能。其他二樓、大廳部份，已轉型成為「藝廊」展示空間及「音樂演奏會」之場地。

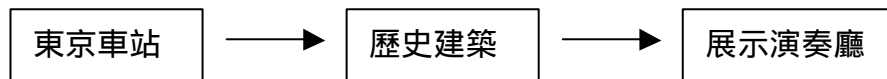


圖 4.4 東京車站再利用之模式

資料來源：本研究整理

似乎東京車站展示演奏的機能改變，比較符合「高雄車站—願景廳」保存再利用之模式。

## 4.2 台中與高雄車站及美國、德國與日本保存現況之比較：

茲將台中車站與高雄車站，以及日、美、德等經營型態，製表如下之表 4.2、4.3、4.4：

表 4.2 台中車站與高雄車站之比較

台中車站	高雄車站	比較
<p>1. 國家二級古蹟</p> <p>2. 第一代台中車站興建於 1905 年 ( 明 治 三 十 八 年 ) 5 月 15 日 , 為 木 構 建 築 。</p> <p>3. 後因市區發展快速 , 原車站的空間不敷使用 , 遂於 1917 年 ( 大 正 六 年 ) 進 行 改 建 , 並 於 11 月 6 日 落 成 , 此 即 現 存 台 中 車 站 的 原 型 , 係 第 二 代 車 站 。</p>	<p>1. 歷史建築</p> <p>2. 高雄車站興建於 1900 年 ( 明 治 三 十 三 年 ) , 屬 於 木 構 造 站 房 , 其 址 原 在 高 雄 港 區 。</p> <p>3. 後因港區建設 , 1908 年 ( 明 治 四 十 一 年 ) 第 二 代 高 雄 車 站 乃 遷 建 至 現 址 。 及 至 1936 年 ( 昭 和 十 一 年 ) , 日 人 擴 大 大 都 市 計 畫 , 遂 在 1941 年 ( 昭 和 十 六 年 ) 完 成 第 三 代 的 高 雄 車 站 。</p>	<p>1. 台中車站核定為古蹟 , 不能隨意變更主題建築及相關材料。歷史建築以其主體建築風貌 , 為保存要項。</p> <p>2. 二者皆為明治時期所建 , 後又因為運輸及其他的功能 , 進行第二、三次的改建。</p> <p>3. 台中車站為中部地區交通樞紐 , 高雄車站為南部運輸中樞。</p> <p>4. 台中車站須原地原貌保存 , 而高雄車站則可以遷移保存 , 部分材料尚可變更材質。</p> <p>5. 經營方式 : 台中車站為車站使用 , 高雄車站舊建築 , 改為願景館。</p>

資料來源：本研究整理

表 4.3 東京車站、紐約車站、波士頓車站之比較

東京車站	紐約車站	波士頓車站	比較
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 原計畫拆除，改建多目標高層大樓。</li> <li>2. 「市民之會」組織連署、陳情保存。</li> <li>3. 保存站務功能。</li> <li>4. 增加旅館設施及茶館。</li> <li>5. 規劃藝廊及音樂演奏廳。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 配合都市發展及鐵路地下化。</li> <li>2. 發展鄰近地區工業低層住宅及小木屋，成為知名辦公區及住宅區。</li> <li>3. 以車站站體為中心，發展鄰近商圈。</li> <li>4. 具有大都會功能。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 以 BOT 方式取得 65 年車站區租賃及發展權。</li> <li>2. 出租零售及辦公空間。</li> <li>3. 發展多層次交通運輸。</li> <li>4. 以民間資源保存歷史建築站體，並發展多層次交通運輸，作為再利用的模式。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 東京車站是以人民團體請願而保存之「歷史建築」。</li> <li>2. 紐約車站是以都市發展及鐵路地下化之開關，規劃保存之「歷史建築」。</li> <li>3. 波士頓車站是以 BOT 方式保存之「歷史建築」。</li> <li>4. 東京車站規劃藝廊及音樂演奏廳。</li> <li>5. 紐約車站發展鄰近商圈。</li> <li>6. 波士頓車站發展多層次交通運輸。</li> </ol>

資料來源：本研究整理



表 4.4 新瀉與德國柏林司班道區古城中心之比較

新瀉	柏林古城	比較
<p>1. 天然雪國，由日本大文豪川端康成 30 年執筆，榮獲「諾貝爾文學獎」。</p> <p>2. 楓紅奇景、原始樹林、冰河地形，透過黑部大壩、無軌電車、遊湖船、穿雪巴士等發展山岳觀光。</p> <p>3. 運用傳統產業—砂金，轉換成製作紀念品的方式，充分利用產業價值。</p>	<p>1. 軍事要塞區。</p> <p>2. 因為戰爭的關係，造成 50 % 房子被摧毀。因而存在不同時期的建築。</p> <p>3. 為維護各個時期的代表建築風貌，透過「市區整建法」整建古城。</p> <p>4. 發展歷史文化中心。</p> <p>5. 採取人口政策，避免過多人口，影響古城風貌。</p>	<p>1. 天然自然景觀與古城要塞地，同為觀光主要景點。</p> <p>2. 日本與德國同為戰爭摧殘，重新建立觀光產業。</p> <p>3. 日本新瀉以建造交通運輸，貫穿山岳觀光。</p> <p>4. 柏林司班道區古城中心，採用人口政策，保存古城各時期建築風貌。</p>

資料來源：本研究整理

由以上表 4.2、表 4.3、表 4.4 比較之結果，獲致以下之結論：

- (1) 不同核定的保存，所發展的保存項目不同。如台中車站為古蹟保存，其建築風貌以及相關材料，均須依照原地、原貌保存。而高雄車站核定為歷史建築，以主體建築風貌保存為主，尚可遷移保存。
- (2) 人民團體之介入、都市發展及 BOT 經營管理之方式，會影響「歷史建築」保存再利用之型態。如：「東京車站」規劃藝廊及音樂演奏廳。「紐約車站」發展商圈。「波士頓車站」發展多層次交通運輸。
- (3) 不同的觀光資源，所採用的經營方式，會依其地方特色，實施

不同的做法，以達到保存風貌的目的。如：「新瀉」建構穿越山岳觀光的各種交通運輸工具，活化參觀動線及提供多樣化旅遊項目。而「司班道古城」，則是透過『市區整建』的方式，保存古城各個時期的風貌。

(4) 未來「高雄車站—願景館」之保存再利用之模式，可參照「東京車站」的經營模式，規劃藝廊及音樂演奏廳。並且在「高雄車站」鄰近地區之規劃，可以採用「紐約車站」發展鄰近商圈的模式，建構高雄車站商圈，發展地方產業。

(5) 「高雄車站」主體經營部份，台灣鐵路局是否願意開放提供民間 BOT 之經營？或是由高雄市政府決策考量？參照「波士頓車站」發展多層次交通運輸的成果，可以納為未來「三鐵共構」或「四鐵共構」的參考實例。

(6) 「高雄車站」雖未因為戰爭的摧殘，但是卻是 228 事件的發生地。鄰近風貌有其必要，加以管制。而管制措施，可以參考「柏林司班道區古城」之『市區整建』，來規劃各層次聚落風貌。

如：「鱸港埔」與「新大港」，前者是舊聚落，後者是舊聚落移出的新聚落。二者發展的過程，存在不同的風貌。

由於各個歷史建築經營模式不同，所以「歷史建築」保存及再利用之模式，必須建構在各個可資利用的層面，與當地特殊環境的風貌型態，區隔、規劃未來所要發展的空間。諸如：「藝廊」、「表演廳」、「博物館」、「多層次交通中心」、「古城歷史文化中心」、「大都會商圈」等型態。

### 4.3 高雄車站現況分析：

高雄車站未來型態，是高速鐵路、捷運與台鐵結合而成的『三鐵共構』。這項交通樞紐的建設，將是南台灣經貿園區的主要動脈。因此「高雄車站」不只是一座『歷史建築』，將是南台灣交通、物資的集散地。所以其重要性，就不能以一般的「歷史建築」，來規劃保存與經營再利用的模式。

也因為高雄車站優越的交通樞紐，無形中也成為南台灣形象商圈的指標。所以規劃「高雄車站—願景館」，不能只是規劃一個展覽或休閒的小站。希望主事者，能有寬宏的眼光，將「願景館」展示功能，歸納南台灣經濟發展過程、人文影像等，做系列的規劃與展示；以符合地方民眾的需求。如圖 4.5：



圖 4.5 高雄車站歷史建築發展模式

資料來源：本研究整理

## 第五章個案討論—以高雄車站為例

為規劃高雄車站新舊主體併合的經營模式，透過高雄車站歷史建置的成因，現在高雄市政府實施方式，探討古蹟與歷史建築的法令，以及管理機關的權責區分等，茲論述如下：

### 5.1 高雄車站興建的起因：

高雄鐵道文化的演進，以日治時期都市計畫而言，是因為高雄港在第一期築港計畫後，發現原來打狗停車場，已經不敷使用。所以，於 1941 年配合高雄 40 萬人口之都市計畫，在鱸港另建新式火車站，這是高雄車站興建的背景。

依據日治時期「高雄市制十周年」略誌(大正 13 年~昭和 9 年，西元 1924~1934 年)記載：「高雄距台灣『島都』台北 234 哩，與北方的門戶基隆成為南北二大要港。高雄一方為縱貫鐵路的終點，一方又為潮州線的起點，是中南部唯一的貨物吞吐港，面對華南及南洋，期距離比日本各港口近的多。...」以當時高雄港的港務表記載，如下表 5.1 高雄港至諸港間的航程：可知航線遍及大阪、名古屋、橫濱、東京、釜山、仁川、青島、大連、天津、上海、福州、廈門、香港、廣州、西貢、曼谷、馬尼拉、新加坡、仰光、吉隆坡...等地，是國際貿易港。尤其是外銷的「赤糖」，是推動台灣各項產業發展的主要動力；而負責外銷台灣赤糖的打狗停車場，則是當時台灣經濟發展的前哨站(杜劍鋒，民 90 第 35 頁)。在昭和 11 年(1936)8 月 29 日，高雄州告示 114 號公布「大高雄都市計劃」，該計劃人口預計到了昭和 40 年(1965)時為 40 萬人，「昭和 16 年(1941)於鱸港埔新建火車站」。為因應都市人口的不斷增加、產業發展的腹地需求、

「南進」國策的貫徹；台灣總督府將高雄市的都市發展主軸，定位於朝向國防工業都市發展。...因此車站有再建移的需要，...選定在高雄市南北 27 公里長，東西 12 公里寬的正中心位置上。...就是以高雄新驛為都市發展的核心(杜劍鋒，民 90)。

表 5.1 高雄港至諸港間的航程：

港名	哩數	經由地	港名	哩數	經由地	港名	哩數	經由地
基隆	292	東迴 直航	大阪	1,143	直航	廣州	405	直航
基隆	224	迴直航	名古屋	1,229	直航	海防	790	香港
馬公	75	直航	橫濱	1,355	直航	西貢	1,255	香港
大阪埤	56	直航	東京	1,360	直航	曼谷	1,785	香港
台東	117	直航	函館	1,600	直航	馬尼拉	552	直航
花蓮港	198	直航	釜山	934	直航	山打根	1,168	香港
蘇澳	242	直航	仁川	970	直航	望加錫	2,155	香港
安平	26	直航	青島	905	直航	新加坡	1,760	香港
淡水	205	直航	大連	1,039	直航	巴達維亞	2,160	馬尼拉
那霸	510	直航	天津	1,332	福州	斯拉巴雅	2,251	香港
鹿兒島	834	直航	上海	643	直航	三寶瓏	2,180	香港
長崎	850	直航	福州	234	直航	檳榔嶼	2,140	新加坡 香港
博多	900	直航	廈門	165	直航	仰光	2,910	香港
門司	951	直航	汕頭	240	直航	吉隆坡	3,325	新加坡 香港
神戶	1,054	直航	香港	325	直航			

資料來源：民 81 年 6 月曾玉昆譯《日據時代高雄市制十周年略誌》第 154 頁。

## 5.2 台北市歷史建築保存之爭議與做法：

### 5.2.1 台北市歷史建築保存的爭議：

- 1.1999 年市府正式修法，將台北市歷史性建築物納入都市設計審議範圍。
- 2.因為缺乏足夠的其他容積率獎勵與移轉的法令措施，讓歷史建築開發管制，只能在建築形式語彙、量體、質材、色彩上予以協商規範。
- 3.歷史性建築是新興名詞，幾乎每一個地主、建築師均有不同的認知差距。
- 4.民意代表，在缺乏足夠的文化認知下，干涉審議的進行。
- 5.整體社會對歷史建築的觀念認識不夠，與追求開發時效上，加上建管、消防規範的要求，讓歷史建築的維護，充滿困難。

台北市是如此，其他縣市也是如此，澎湖媽宮中央街保存、三峽老街、旗津第一街等。執行最差的單位，就是高雄市政府。

### 5.2.2 保存歷史建築風貌的三種做法：

1.建築群體的整體協調：將原訂的計畫目標，透過再生機制的思考，再三的協調過程，建構建築群體的完成。例如：台北市政府舊址與建成國中校舍的關建。

- (1) 台北市政府舊址原為建成國中校地，市府搬遷後，老校友與居民，希望改建新校舍；這個希望也是教育主管計畫目標。
- (2) 另有文化團體的介入，呼籲市府審慎保留老建築的再生利用。
- (3) 另一方面，對於老建築被賦予再生的團體，對於老建築缺乏現代美術館所需展覽、典藏空間，有所排拒。
- (4) 經由都市設計準則，預為控制與保存範圍，舊市府原貌，成功

的修復，並轉行為當代藝術館。

(5) 建成國中也依循原有建築語彙，新闢完成。

(6) 附近區域，民間新建築也依此原則，留設騎樓、低層街屋立面等形式，形成地區整體建築特色。

這個案例在高雄舊市府(今高雄市立歷史博物館)也是同樣情形，但是考慮的層面，欠缺博物館園區的構思，造成同一基地三個主管機關，各自狹隘各行其事，當然成效不彰。

## 2.風格管制與部分保存：以保安街保存案例說明：

(1) 來開發者只想拆除街屋改建辦公大樓，隨後接到發展局等機關暫緩拆除的通知。業者雇工拆除，台北市政府派員阻止，並協調業者談判。

(2) 輔以換地、就地保存、容積移轉等構想之協議。

(3) 經由獎勵更新保存的作法，及專家學者勘定保存第一進建築立面，作為再發展的規劃方案。

(4) 從衝突到合作，業者也發現歷史建築的加成效益，而決定尋找原來街屋建成匠師的後代，傳承傳統技藝。

(5) 雖保存保安街老宅，其他地區的老街屋，被偷偷拆除。

(6) 在市府行政權強力運作下，從變更都市計畫為公園用地，經過多年的努力，才協調以低層仿古風貌重建。

(7) 這個案例，對於光復大陸設計委員會與國民黨中央黨部相繼拆除，產生震懾作用。

(8) 經由城市設計師與建築師，爭辯與協商結果，創造一種呈現當代營建技術的歷史風格。這就是都市與營建創新的實例。

事實上歷史建築的精神，是需要整體區域面貌的再現，而非單一建

築的構思與保存行為。高雄車站是如此，鹽業風貌、糖業鐵道、煤礦鐵道、採金隧道等等，都是區域風貌保存的要項。風格管制與部分保存，是目前在都市設計與文化資產保存的成效上，最為可行的方式。

3.遷址保存：在協調難以成形時，易地保存是不得不可行的方式。例如林安泰古厝、台大楓城中藥學系舊館等。

### 5.3 高雄市古蹟暨歷史建築的法源：

依據高雄市文化局「高雄市國定及市定古蹟委託管理單位一覽表」記載，如表 5.2：

表 5.2 高雄市國定及市定古蹟委託管理單位一覽表

產權歸屬	名稱	土地分區使用	管理單位	備考
公有	鳳山縣舊城	市有軍方土地	文化局	
公有	前清打狗英國領事館	市有地	文化局	史蹟文物陳列館
公有	旗後砲台	市有軍方土地	文化局	
公有	雄鎮北門	港埠用地	文化局	
公有	鳳山縣舊城孔子廟崇聖祠	學校用地	舊城國小	
公有	旗後燈塔	國有地	財政部關稅總局	
公有	陳中和墓	公園用地	工務局養工處	墓園位於苓雅 14 號公園內
公有	武德殿	學校用地	鼓山國小	
公有	打狗公學校	學校用地	旗津國小	



私有	旗後天后宮	私有地	旗津天后宮管理委員會	
私有	內惟李氏古宅	私有地	李氏家屬	
私有	楠梓右昌楊家古厝	私有地	楊氏家屬	

法令依據：文化資產保存法

第五條 古蹟、民俗及有關文物之主管機關：在中央為內政部，在直轄市為直轄市政府，在縣(市)為縣(市)政府。歷史建築之主管機關：在中央為行政院文化建設委員會；直轄市為直轄市政府，在縣(市)為縣(市)政府。

第二十八條 古蹟由所在地直轄市、縣(市)政府管理維護之，但公有古蹟得由主管機關授權管理使用之政府機關或委託自然人或登記有案之公益性法人管理維護之。前項私有古蹟，必要時得委託古蹟所有人或受託人或登記有案之公益性法人管理維護之。前二項委託管理維護辦法由中央主管機關定之。

這是高雄市文化局執行古蹟業務的主要法令依據。

然而「歷史建築」部分，目前僅是「登錄公告」的階段，引用法令，則是內政部訂定「古蹟指定審查處理要點」。依照古蹟指定審查程序，邀集學者專家審查，登錄歷史建築及公告。

從圖 5.1 中，可以很清楚了解台灣的土地使用管制，區分為都市計畫土地、非都市土地及國家公園土地三種。

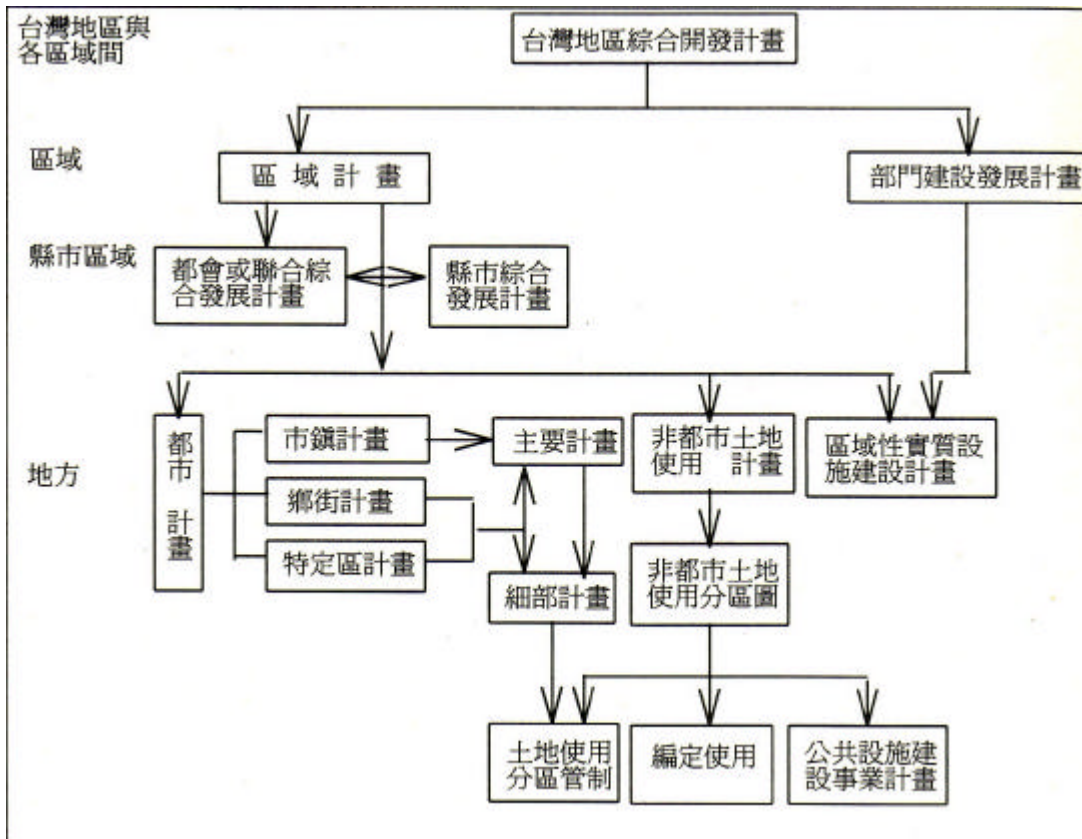


圖 5.1 台灣土地使用管制計畫體系

資料來源：辛晚教 都市及區域計畫 民 75

而古蹟及歷史建築的登錄，其土地之利用，必須受到都市計畫的管制。

圖 5.2 對於私有古蹟保存區劃定與民眾權益，是管理的主要課題。

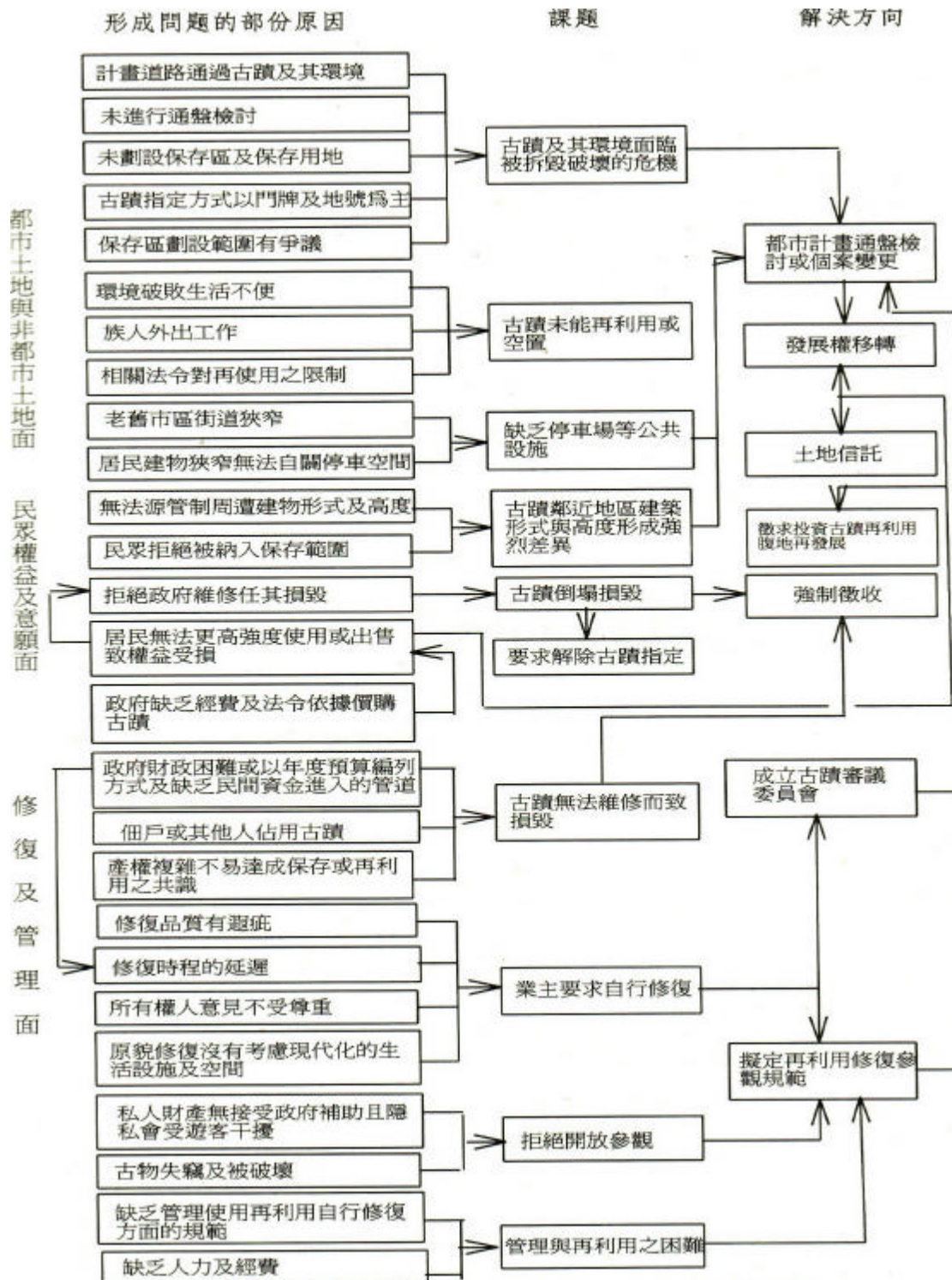


圖 5.2 私有古蹟土地編定與修復管理

資料來源：黃崑山 台閩地區私有宅第古蹟土地使用分區管制調查分析 民 85。

為對於古蹟土地使用編定，及相關法條內容，可參照表 5.3 可了解古蹟使用土地的分區及相關的規定。

表 5.3 古蹟相關土地編定及法令 資料來源：同圖 5.2

名稱	法源依據	條文內容
古蹟保存用地	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎區計法施行細則第十五條</li> <li>◎非都市土地使用管制規則第三、七條</li> <li>◎台灣省非都市土地使用編定地區申請同意使用及變更編定處理要點二</li> <li>◎都市計畫法第十五條</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎為供保存古蹟使用者。</li> <li>◎古蹟保存設施。</li> <li>◎各種使用分區皆可變更編定為古蹟保存用地。</li> <li>◎古蹟保存設施的使用項目之許可細目為歷史文物的古蹟，具有紀念性的建築物及其他古蹟保存設施。</li> <li>◎市鎮計畫應先擬定主要計劃書，並視實際情形，就下列事項表示：五、名勝古蹟及具有紀念性或藝術價值應予保存建築</li> </ul>
古在近蹟地地所鄰區	◎文化資產保存法施行細則第五十六條	◎興建公私营建工程時，主管建築機關應於核准建築前，會商該管古蹟主管機關。而範圍的劃定，由古蹟主管機關商請有關機關劃定。
古蹟保存區	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎文化資產保存法第三十六條</li> <li>◎文化資產保存法第三十七條</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎規定為維護古蹟並保全其環境景觀，必要時得依都市計畫訂定之程序劃定古蹟保存區，限制其土地或建築物等之使用及建造。前項保存區內對於基地面積或基地內應保留空地之比率、容積率、基地內前後側院之深度寬度建築物之形貌高度色彩以及有關交通景觀等事項，得依實際情況做必要之規定。</li> <li>◎規定古蹟保存區內，關於下列事項之申請，應由主管機關會同古蹟主管機關辦理：1、建築物與其他工作物之興建、增建、改建、修繕、遷移、拆除或其他外型及色彩之變更。2、宅第形成，土地開墾，道路整修，拓寬及其他土地形狀之變更。3、竹木採伐及土石之採取。4、廣告物設置。</li> </ul>
古存接蹟區地保鄰	◎文化資產保存法施行細則第五十六條	◎興建公私营建工程時，主管建築機關應於核准建築前，會商該管古蹟主管機關。而範圍的劃定，由古蹟主管機關商請有關機關劃定。
史蹟保存區	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎國家公園法第八條</li> <li>◎國家公園法第十二條</li> <li>◎國家公園法第十五條</li> <li>◎國家公園法第十六條</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎史蹟保存區為保存重要史前遺跡、史後文化遺址，及有價值之歷代古蹟而劃定之地區。</li> <li>◎國家公園得按區域內現有土地利用型態及資源特性，劃分下列各區三、史蹟保存區。</li> <li>◎史蹟保存區內下列行為應先經內政部許可：一、古物、古蹟之修繕。二、原有建築物之修繕或重建。三、原有地形地物人為改變。</li> <li>◎在史蹟保存區內，除公私建築物或道路、橋樑之建築或拆除以及纜車等機械化運輸設備之興建，經許可者外，下列項目均應予禁止：1、水面、水道之填塞、改道或擴展。2、礦物或土石之勘探。3、土地之開墾或變更使用。4、垂釣魚類或放牧牲畜。5、溫泉水源利用。6、廣告、招牌或其他類似物之設置。7、原有工廠設備需要擴充或增加或變更使用者。8、其他須經主管機關許可事項</li> </ul>
特定專用區	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎都市計畫法台灣省施行細則第十五條</li> <li>◎非都市土地使用管制規則第二條</li> <li>◎都市計畫法第三十八條</li> <li>◎都市計畫法第三十九條</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎都市計畫範圍內土地得視實際發展情形、劃定下列各種使用分區，分別限制其使用：．．．九、其他使用區。除前項使用區外，必要時得劃定特定專用區。</li> <li>◎非都市土地得劃定為農業區、．．．特定專用等使用區。</li> <li>◎特定專用區內土地及建築物，不得違反其特定用途之使用。</li> <li>◎對於都市計畫各使用區及特定專用區內土地及建築物之使用，基地面積或基地內應保留空地比率、容積率、基地內前後側院深度及寬度、停車場及建築物高度，以及有關交通、景觀或防火等事項，省（市）政府得依據地方實際情況，於本法施行細則中做必要規定。</li> </ul>
特定區計畫	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎都市計畫法第十二條</li> <li>◎都市計畫法第十三條</li> <li>◎都市計畫法第十四條</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎為發展工業或保持優美風景或因其他目的而劃定之特定地區，應擬定特定區計畫。</li> <li>◎都市計畫由各級地方政府或鄉鎮公所依下列規定擬定之，二、特定區計畫由省（市）、縣（市）（局）政府擬定</li> <li>◎特定區計畫必要時得由內政部訂定之。</li> </ul>

資料來源：土地政策網

由以上相關法令的依據，可分為 7 項土地使用分區：

- (1)古蹟保存用地：
  - 1.區域計畫法施行細則第 15 條
  - 2.非都市土地使用管制規則第 3、7 條
  - 3.台灣省非都市土地使用編定地區申請同意使用及變更編定處理要點 2
  - 4.都市計畫法第 15 條
- (2)古蹟所在地鄰近地區：文化資產保存法施行細則第 56-1 條
- (3)古蹟保存區：
  - 1.文化資產保存法第 36 條
  - 2.文化資產保存法第 36-1 條
  - 3.文化資產保存法第 37 條
- (4)古蹟保存區鄰接地：文化資產保存法施行細則第 56-1 條
- (5)史蹟保存區：國家公園法第 8、12、15、16 條
- (6)特定專用區：
  - 1.都市計畫法台灣省施行細則第 15 條
  - 2.非都市土地使用管制規則第 2 條
  - 3.都市計畫法第 38 條
  - 4.都市計畫法第 39 條
- (7)特定區計畫：都市計畫法第 12、13、14 條

有些法條因為年代改變而有所增刪，如：文化資產保存法增加第 36-1 條，也刪除了文化資產保存法施行細則第 56 條。最主要是顧及民眾權益部份，尤其是私有古蹟與私有歷史建築，對於保障私有土地與古蹟、歷史建築之間的衝突，一直是保存工作最困難的階段。

- 1.文化資產保存法施行細則第 53、54 條：對於發現無主古蹟的獎勵，與徵收補償，雖有規定，但是執行面，針對目前價值觀，仍有很大段的差距。

2. 契稅條例第 14 條：以公有不動產交換，可免徵契稅。
3. 房屋稅條例第 14、15 條：供名勝古蹟，免徵房屋稅。
4. 土地稅減免規則第 7、8、11-3 條：劃定古蹟保存區或編定古蹟保存用地，減徵地價稅及田賦。供名勝古蹟使用，免徵地價稅及田賦。

以上保障民眾權益項目，僅及於免稅或減徵稅額，與民眾希望獲得實質金額，有很大的差距。民法繼承、刑法的約束，公司法、獎勵投資對古蹟、歷史建築投資獎勵規定，以及實質利益分配比例之類規定，尚無實質的規定規範。

#### 5.4 古蹟暨歷史建築法令的建構：

高雄市古蹟暨歷史建築，辦理保存工作的依據，主要是「文化資產保存法及其施行細則」、「歷史建築登錄及輔助辦法」、「古蹟委託管理維護辦法」。

而高雄市民政局於 91 年 5 月委託樹德技術學院完成「高雄市古蹟範圍及修護調查研究」(吳奕德)，收錄「都市計畫容積率移轉實施辦法」、「古蹟土地容積移轉辦法」、「古蹟委託管理辦法」，但是上述辦法都是內政部頒布實施辦法。而針對高雄市部分，提出「高雄市獎勵補助維護古蹟及歷史建築風貌自治條例(草案)」、「高雄市獎勵補助參與保存區開發經營自治條例(草案)」兩項。

然而實施古蹟及歷史建築保存工作部份，應依「文化資產保存法及其施行細則」、「歷史建築登錄及輔助辦法」，辦理「直轄市古蹟暨歷史建築管理辦法」。

事實上，古蹟及歷史建築，涵蓋面包括：(1)「地權及土地所有人」(2)「地上權及建物所有人」(3)「都市計畫及鄰近地方風貌」(4)「古蹟暨

歷史建築保存區」等項目。

而最讓私有古蹟及私有歷史建築所有人，引以詬病的項目：就是「權益行使」及「保障所有權」。而各縣市政府雖各訂定「歷史建築審查委員會設置及審查作業要點」，但是，這僅是作為委員會設置依據，並不能涵蓋保存及再利用的依據與規範。如表 5.4：

表 5.4 各縣市歷史建築委員會設置要點現況表

縣市	現行設置要點	其他相關執行要點
基隆市	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	基隆市歷史建築登錄作業要點
台北市	古蹟暨歷史建築審查委員會設置要點	台北市藝文補助暨獎勵自治條例
台北縣	歷史建築審查委員會設置要點	
桃園縣	歷史建築審查委員會設置要點	
新竹市	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	新竹市古蹟及歷史建築應變處理小組設置要點
新竹縣	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	1. 新竹縣古蹟暨歷史建築修復工程諮詢小組設置要點 2. 新竹縣重大災害古蹟暨歷史建築應變處理小組設置要點
苗栗縣	歷史建築審查委員會設置要點	
台中市	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	
台中縣	歷史建築審查委員會設置要點	
南投縣	歷史建築審查委員會設置要點	南投縣私有歷史建築物地價稅及房屋稅減



		徵規則
彰化縣	歷史建築審查委員會設置要點	
雲林縣	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	
嘉義市	重大災害古蹟暨歷史建築緊急應變小組設置要點	
嘉義縣	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	
台南市	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	台南市私有歷史建築物減免地價稅及房屋稅自治條例
台南縣	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	
高雄市	歷史建築審查委員會設置要點	
高雄縣	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	
屏東縣	歷史建築審查委員會設置要點	屏東縣私有歷史建築物減徵地價稅及房屋稅標準
花蓮縣	歷史建築審查委員會設置辦法	
宜蘭縣	歷史建築審查委員會設置要點	歷史建築登錄審查作業要點
澎湖縣	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	
金門縣	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	金門縣維護傳統建築風貌獎助自治條例
連江縣	歷史建築審查委員會設置及審查作業要點	

資料來源：本研究整理

因此吾人認為應針對「古蹟暨歷史建築」之保存要項，應建立執行法規制度，以期奠定管理體制，茲依據現行相關法令，綜合研擬管理草案(請參閱附錄五)。

## 5.5 高雄車站願景館的權責區分：

高雄車站管理權責，因為三鐵共構的關係，造成管理機關多元化，包括：「交通部高鐵局」、「台灣鐵路管理局—營產課」、「台灣鐵路管理局—高雄運務段」、「台灣鐵路管理局—高雄車站」、「高雄市政府—捷運局」、「高雄市政府—工務局」、「高雄市政府—文化局」，未來若規劃輕軌鐵路，成為四鐵共構，又增加「高雄市政府—車船管理處」。可見，高雄車站管理機關，呈現多軌的情形。

- 1.交通部高鐵局：主管高速鐵路的開發與營運。
- 2.台灣鐵路局—營產課：地權使用、房舍管理。
- 3.台灣鐵路局—高雄運務段：高雄段務主管機關，包括站務與營運管理，號誌與路線設置，鐵路設施之維護...
- 4.台灣鐵路局—高雄車站：高雄車站站務管理，包括售票、託運等業務。
- 5.高雄市政府—捷運局：捷運設備及營運。
- 6.高雄市政府—工務局：高雄車站遷移工程主管機關。
- 7.高雄市政府—文化局：古蹟、歷史建築主管機關。
- 8.高雄市政府—車船管理處：公車與輕軌鐵路主管機關。

機關之間的聯繫與共識，營運資金的籌措與執行業務經費的流用，營收比例的分配，支援文化活動的意願...都會影響高雄車站願景館的營運。

因此高雄車站—願景館的產權與經營權，必須透過協商機制，確定管理機關。管理機關決定之後，才能透過機關的權責，界定管理方式。管理方式的確定，才能依據願景館的特性，編列預算完成初期的經營目

標。所以高雄車站，雖列為歷史建築，但是未來經營目標的確定，還有一大段距離，需要協商。

## 5.6 高雄車站歷史建築保存做法：

將主建物的現況及相關資料，以歷年來舊照片資料的紀錄，相關社會人士的深度訪談，以實地、觀察的方法，探討高雄車站鐵道建築之歷史、建築及藝術價值之定位，作為未來相關單位進行遷移、再利用與永續經營之參考。包括：「影像」、「文物」、「導覽」等做法。

如以下照片附錄 5.1、5.2、5.3 的變遷：可以建立「高雄車站—影像資料」，透過展示方式，提供民眾視覺懷舊印象。

「高雄車站文物」部分：可以將所使用的「車牌」、「茶包杯子」、「老鑰匙」、「車票印模」等物件，規劃文物陳列。如下附錄照片 5.4、5.5、5.6：

如何活化展示內容？必須透過有計畫的「導覽教育」，透過導覽的方式，傳達對各級學校學生及參觀民眾的教育，以達到保存歷史建築的目的。例如透過日治時期的建築元素：陶立克柱式(Doric Order)、愛奧尼克柱式(Ionic Order)、科林新柱式(Corinthian Order)等主要建築語彙，了解日治時期主要建築特色。如圖 5.3、5.4、5.5：



圖 5.3 陶立克柱式(Doric Order)

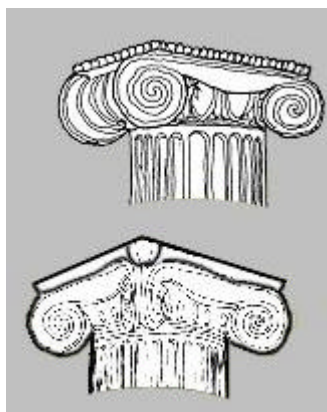


圖 5.4 愛奧尼克柱式(Ionic Order)



圖 5.5 科林新柱式(Corinthian Order)

資料來源：國立編譯館《西洋建築史》

還有「傳統日本式樣建築」：(1)神社式樣(2)寺殿式樣(3)民居式樣等，構建日治時期台灣風貌。請參閱附錄照片 5.7、5.8、5.9：

由以上的資料內容，個人認為以下方式，可以規劃「高雄車站」歷史建築的保存再利用的模式：

1. 歷史建築物的保存：高雄車站的保存計畫。
2. 歷史建築的修建與補強：舊建築的修建與補強。
3. 歷史建築與新建築的融合：高雄新站的建構。

4. 新建築的經營模式：新站啟用典禮、影像播映、伍佰演唱會、聖石傳說從高雄出發簽唱會、四鐵共構的影像傳輸、新捷運與高速鐵路模型影像駕駛區間等活動規劃。
5. 記憶主體系列活動的推行：萬人牽驛、戀戀高雄驛、懷念老車站之旅、懷舊台東之旅等等。
6. 紀念物品的設計與銷售：紀念月臺票、紀念郵票、紀念車票、紀念磁盤、紀念杯、紀念服飾、紀念娃娃、紀念金幣、紀念領帶、紀念絲巾等等。
7. 地方產業的結盟：鄰近商街的串聯(長明街、河北路、河南路等景觀設計)、懷舊之旅的設計(老火車、嘟嘟火車、懷念的三輪車、懷舊計程車等)。

## 5.7 建構高雄車站願景館展示廳：

因應未來高雄車站三鐵共構，及國際經貿發展境外轉運中心、兩岸經濟貿易航運中心、亞太營運中心等主要願景的實現；對於近年來各項統計資料的蒐集整理，提供作為願景館展示設計之參考依據。而如何呈現經濟面向及文化風貌？不只是只有保存高雄車站的外貌而已，應該將高雄車站的歷史淵源、人口聚集、交通運輸的發展與未來經貿通路串聯；才能顯現國際都市的風格。

願景館，在面臨日新月異的科技技術，運用的層面很廣，從 e 時代的資訊科技、化學成分的分析、碳測技術的辨別、器皿類主成分的分析、防腐藥劑的劑量調配、除蟲防蟲的方法、燈光照明的設備、光線的運用、溫溼度計的檢測、安全防護的設備、研究發展設備的設置與運用...等等，都是經營願景館展示必須具備的觀念。

由於願景館展示方面，包涵層面很廣，除了在人員的培訓上要求專精的技術外，對於經費的運用與籌措，也是成功與否的條件。因此從以下三大項觀念與實際的運用，來探討願景館的科技管理：

(一) 以技術移轉的方式，提升願景館的層面：

(1) 願景館應具備的技術：

1. 研究發展方面：

國內展示館的觀念大都源於國外的技術，包括台北故宮博物院與國立歷史博物館、國立自然科學博物館、國立工藝科學博物館等，尤其由漢寶德教授一手規劃的自然科學博物館與台南藝術學院，所運用的技術，都是國外學術領域中的自然與建築觀念、城鄉與都市景觀的觀念...等基本素養，揉入多年沉浸多年大陸江南風光，所以展現在屏東的救國團建築與台南藝術學院校園風光就是傳統建築、江南小橋。

但是運用在鹿港保存區的街道上，爭議就非常大，何故？因為與當地的民情脫節了。

所以運用國外技術就要注意運用的方法要和地方民情相符，才不會像在高雄鹽埕區三山國王廟，原是漳州府閩南籍的鹽丁，因為信奉三山國王，而被誤認是客家聚集之區，是客家人。

因此基礎調查的確實與研究考證的實務，才能確立實證研究的價值，避免誤導民眾而偏離主題。

以歐洲為例：當歐洲在面臨十字軍東征的迷失時，卻一直醉心於瓷器的研究，後來突破了技術上的困境，雖然遲了

中國 700 年，終究將「瓷器燒製」的奧秘研發成功，而且價格也比當代大陸瓷器的價格高；這就是研發能力的創新。

故而研究科技技術，必須在移轉的過程，符合本地歷史淵源及民情，而加以創新，創造古蹟及歷史建築的文化價值。

## 2. 專業規劃：

願景館在展覽、典藏、研究的領域中，從民眾要進入願景館的交通路線中，就必須具備專業規劃。例如：交通工具的使用、交通動線的規劃、都市計畫的劃定、願景館園區的建立、涵蓋範圍的確定、願景館園區附近環境的評估、學校資源的運用、鄰近區域的規劃、行銷策略的規劃...等等。

每一項專業的目標，都是專業規劃的內容。因此願景館從業人員在推動專案時，除了要吸收各個機關單位的優點外，運用的技術也要非常注意，譬如在修補畫作時，所用的技術裱褙、塗刷、接縫、彩色油墨的材料、試做的效果是否相符？假如以自己的心態為主要的修補，那麼對於原著者的作品，就會產生相當大的傷害，竄改、失真、悖離...等效應結果，會使保存的作品，造成原作的曲解。

許多在國外修讀博物館學的人才，歸國服務時，都會覺得與國外環境不同，總覺得無法滿足所需；事實上在觀念及做法上的差異，是無法滿足國外進修歸國人才的需求。

然而對於國內環境與地方的認知，則需要國外進修人員，歸國服務所必須深切體驗。因為國外與國內的環境條件，

各有優缺點，如何運用有利的資源，來改善不利的環境？這就需要統合性的專案研究與執行人員的任勞任怨，完成目標計畫。

## (2) 科技管理的運用

願景館所需具備的科技管理，從典藏品的內容而言：絲織品的保存、紙類的保存、交趾陶的保存...等等物件，不同的物件產生的保存工作是不同的。

例如保存環境：絲織品需要平坦的空間，才不會產生折痕，光線上的照射，會使織線亮度變得昏暗...這些都是在運用保存空間必須妥善處理的方式。

所以典藏室的科技管理必須是以一物一箱為原則，再以現代的空調技術、溫溼度控制、保全技術...確保物件的安全。

然而保存物件的做法及研究物件的內容，都必須運用現代科技與傳統方法；例如：交趾陶的保存，就要以現代的攝錄方式，建立繞設式 3D 圖檔，作為修補的比對。修補的方式就要以傳統的技術，加以試做，以具備實際的修補技術。

然而試做的過程，就必須忍受許多錯誤的失敗，這就是「研發能力的提升」。『馬斯垂克哥德式大教堂』，歷經 700 餘年，遭遇第一次、第二次世界大戰，從彩色玻璃的編號、拆卸、固定、遷移、戰後的組裝...至今仍在研究修復的技術，700 餘年來，都不間斷；這就是「研發能力的延伸」。

所以，願景館的科技管理，首重『研發能力的提升』。這項能力的具備，必須在環境的塑造，提供務實可靠的機制，尤其人員研究能力的創造，不要因為機關內人員的鑽營、勾結的腐化，



抹滅良知；而造成機關功能的退縮。

5000 年來的中國，從傲人不可一世，成為破落的帝國，就是因為爭權奪利所形成的環境，產生許多的殺戮，以致人民流離失所，國家殘敗！寧不可悲乎？

反觀歐洲從黑暗時期、文藝復興的洗禮...研究與發明的運用，成為 19、20 世紀的主流，甚至 21 世紀仍在歐美科技領先的優勢下，繼續生存。

台灣不能阻絕於世界之外，積極加入 WTO，面臨全球化的競爭，是必然的事實。因此『研發能力』的運用，是這項競爭的不二法門。尤其是古蹟及歷史建築的保存工作，如何與國際文化接軌？相關保存的科技研發，以期傳承傳統建築的工藝，達到文化資產保存再利用的目標。

### (3) 願景館的定位與發展

就歷史層面而言：在朝代的斷代、本國歷史、本地歷史、鄉土歷史、西洋歷史、東瀛歷史的串聯等等，各項面貌所產生的結果與規劃，是各不相同。

例如清代：服飾、習俗、典禮、戲曲、器皿、書畫、建築、貿易、錢幣、政經制度、兵制...等。以清代歷史為主要的典藏目標，所呈現的搜集目的與結果，是完全不同的。

然而各地成立的展覽館、文物館的定位不明，當然所產生的是大雜燴，雜亂而不明確，會產生資源的浪費。近來許多以台灣近代史為目標而成立的博物館與文物館，對於年代的確立，究竟是荷蘭、西班牙、葡萄牙時期呢？還是明鄭時期、清代康熙、雍正、乾隆、嘉慶、同治、光緒時期？亦或是日治明治、大正、昭和時

期？民國 34 年以後的台灣？定位尚不明確；所以各項時代面向的收藏，其反映典藏展示的歷史文物，也截然不同。

如何在不同的議題下，產生不同的風味與時代的變遷？就需要紮實的研究與考訂，來完成規劃展示的主要內容。因此願景館的定位，會讓蒐集展示的內容有所不同；這是經營者特別要考慮的地方。

#### (4) 主觀型態的創新：

1. 活動型態的創新：許多活動的策劃，是突顯展覽內容的結果，因為許多人參觀博物館，大部分都是一知半解，對於實質的內容及影響力，都必須透過導覽人員的解說，達到互補的作用。然而導覽人員的培訓，是長期而專業的訓練。目前運用許多活動來突顯展覽的單位，就是台中縣文化局。

#### 2. 器物展覽的創新：

器物類的展覽，是以既有的物，來作為敘述、表達的對象。例如乾隆時期的鏤空六角菱瓶，所呈現彩釉、工法，代表乾隆極盛時期官窯作品，至今仍無法做出第二套成品與之相比。這種工藝作品技能的保存，並非生冷冷的放在櫥櫃之中，而是技藝的傳承。因此研發能力的創新，才是器物類展覽的重心。故宮博物院名列世界第四大博物館之一，但是仿製能力與學院學術理論、成品的仿製，尚未建立一套有效的管理制度，甚為可惜。其他，例如：高雄火車站的正面，所謂帝冠式建築，竟然是台灣傳統建築的山牆；原來舊有高雄市政府(現為歷史博物館)建築正面，以傳統的『涼亭塗蓋』為主體建築，卻解釋成『高字型建築』。

因此，器物類的創新，就是需要投入研發的工作，而且要長期的落實。例如：台積電在經濟面向面臨瓶頸時，就是提高研發能力 R&D 經費，以突破科技的瓶頸，創造更高的利潤。企業經營重視 R&D，而文化藝術的內涵，其極致的表現，更是 R&D 的融入，來創造更高的藝術境界與價值。

所以願景館—展示廳的未來，應朝向精密儀器的操作與分析，提供有效而實用的技術，才能研發文物保存，所需的器皿修補技術與保存技術。

#### (5) 組織的調整：

1. 僵化的行政組織：願景館行政組織，必須透過預算制度的編列，將年度、人員、費用等項目切割，行政部門所執行的要項，就是單一項目的作業。組織行為的僵化，就是政府部門的通病。近年來為消弭公務人員怠惰的心態，積極以知識經濟的創新來建立研究的風氣，就是要改變僵化的行政組織。僵化的組織行為，會讓人員工作態度「反適」。這種極端的行為，會讓新生的組織，成為爭鬥瓦解的工具，造成行政組織的無能。
2. 格式化的作業模式：機關組織，在面臨不理性，「對人而不對事」的組織行為，必須與少數的意見為中心，只能在其意見下對於某人，抄錄遲到早退、不假外出的行為，做為鬥爭的工具。以便控制其他人員，必須配合之行為，否則考績伺候。這種格式化的模式，產生的病態，哪裡會讓機關組織進步呢？「權」、「利」的作祟，早已讓這個機關腐化了。因此部門體制的創新，必須將僵化的組織、格式化的模式、「權」、「利」的迷失等等加以改革，才能確保機關特質。

3. 組織部門的分工：為達到『願景館—展示廳』展演目標，必須要有行政組織的規劃，來策劃相關的展演活動。這個組織因為必須聯繫相關「地權與管理機關」(即高雄車站與高雄市文化局、工務局、捷運局等)，所以必須衡量各機關所提供的資源，予以規劃之。

個人認為應設置：(1)展演組(2)文物整理研究組(3)行政組 等機制，予以功能區分；並且採行分工制，以達到責任分工的合作體制。茲分述如下：

(1)展演組：負責展示廳之展示規劃、相關展演活動之策劃(含講座、表演)、展覽數位影像之建立與登錄、導覽課程安排及人員培訓、展場義工之徵集與訓練、其他相關事項之聯繫。

(2)文物整理研究組：負責文物調查及蒐集研究、文物數位典藏影像之建置、文物典藏空間規劃與設置、文物整理委託作業審查與蒐購、相關研討會之策劃與執行等。

(3)行政組：歷史建築主體之整建與維修、辦公廳舍之規劃設置與維護、相關採購之執行、媒體新聞之聯繫與發布、各類會場儀式之佈置與策劃、貴賓與講師等人員之接待、檔案資料庫(含圖書)之設置、會計與人事事項的配合、其他臨時交辦事項之辦理等。

## (二) 願景館科技與人文的思維：

未來願景館執行層面的做法，可以參考賓士汽車的成功案例。例如：賓士汽車利用本身的科技文化，創造環保政策再利用回收的策略的方式，讓許多廢棄強化玻璃，成為玻璃瓶的製造廠。利

用引擎排放廢氣的結果，轉化成為汽車內部的暖氣。這種運用科技技術的克服，讓浪費變成資源，成為改善環境的良方。這就是科技管理最大的效益。

反觀台電公司，在核四廠的興建與抗爭，讓一向是經濟指標的主體建築，成為眾矢之的。假如廢核料能轉化成醫療資源，成為抗癌尖兵，那麼還會有人去抗爭嗎？可是核能原子委員會的研究，確定可以在近程突破嗎？這是值得主要決策者思考的問題。

假如沒有遠瞻的文化思維，恐怕在願景館的規劃中，會像在台南科學園區的文化遺址一樣，其各時代文化層的出土掘出，有貝塚、棺木、殘破的石器、陶器破片...而其代表各個時期，所串聯不連續的片段，是否應原地保存？或是建構文化遺址博物館展覽分館？則會陷入相關文化歷史如何保存的迷失。

## 5.8 高雄車站保存方式：

高雄車站其歷史建築保存區之界定，須透過測量界定保存區範圍。

如圖 5.6：

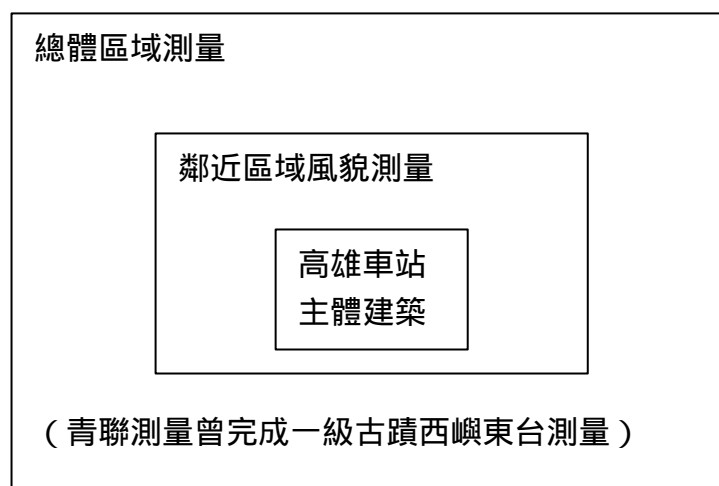


圖 5.6 高雄車站涵蓋範圍界定測量

資料來源：本研究整理

## 一、總體區域測量：

從高雄—台南，高雄—屏東等南部區域的政經環境、交通脈絡、文化淵源、鐵道產業...等面向，提供籌備展示內容的範圍。

例如南台灣的展示格局，與高雄市或大高雄範圍(包括高雄縣)，或者台南縣市、屏東縣市，其中主題內容的篩選，研究展示層面的大小就不一樣。

可見涵蓋範圍的界定，是一項保存範圍的重心。所以從主體建築的「外部測量」而言，必須具備兩項基本測量：(1)總體區域測量(2)鄰近區域風貌測量。

### (1)總體區域測量：

包括台南科學園區、路竹科學園區、高雄經貿園區、小港機場、高雄港、屏東大鵬灣與墾丁觀光園區等主要發展的經濟剖面，來建構未來願景館展示，與國際競爭的動向規劃，賦有現代文化展示與國際文化接軌的契機。如同東京車站與美國波士頓車站一樣，不只是一個過客的車站，而是代表當代地方甚至是國家門面的文化走廊。

### (2)鄰近區域涵蓋範圍：

高雄車站前站、後驛及鄰近商圈，包括長明街的服飾、三鳳中街的年貨、大連街的鞋子...這些都是與高雄車站息息相關、休戚與共的產業。

因此展現內容，就必須從三鳳宮、大港保安宮的廟史與泉州聚落史說起。從聚落與集市、產業與交通、新舊產業的替代...過程，建構高雄車站的發展史。

因此，個人主張鄰近區域範圍要包括：

東：民族路(新大港)

西：中華路(三鳳中街)

南：六合路(觀光夜市)

北：大順路(客家文物館)

將上述道路、學校、寺廟、醫院、商圈等區域，規劃歷史建築保存區涵蓋範圍，進行「歷史建築風貌保存區」之規劃與測量，可以做為各個層面的主題構想，做為規劃展示的基本內容。

## 二、主體建築內部與細部測量：

依據研究計畫與整修項目，透過基礎調查與測量、試做等過程，進行修復工作。內部展示與研究，必須訂定展示主題與先期計畫，規劃展示內容與展示相關展覽櫃(包含溫度控制)與投射燈、參觀動線與導覽介紹等作業。

如經費許可，還可以增加 3D 影像展示與導覽，以突破展示櫃圍籬的隔閡。

吾人希望由歷史建築保存再利用的管理決策模式，建構歷史建築保存再利用的進程，如圖 5.7 所示，由測量的結果與調查的項目，確定修復項目與整建補強的工作。由測量範圍界定文物展示內容，確定典藏方針與數位影像的建立。由國際都市與國際文化的同步展現，如同香港—柏林 2000 年的藝術活動同步舉行，發展高雄車站願景館—展示廳的籌備議題。

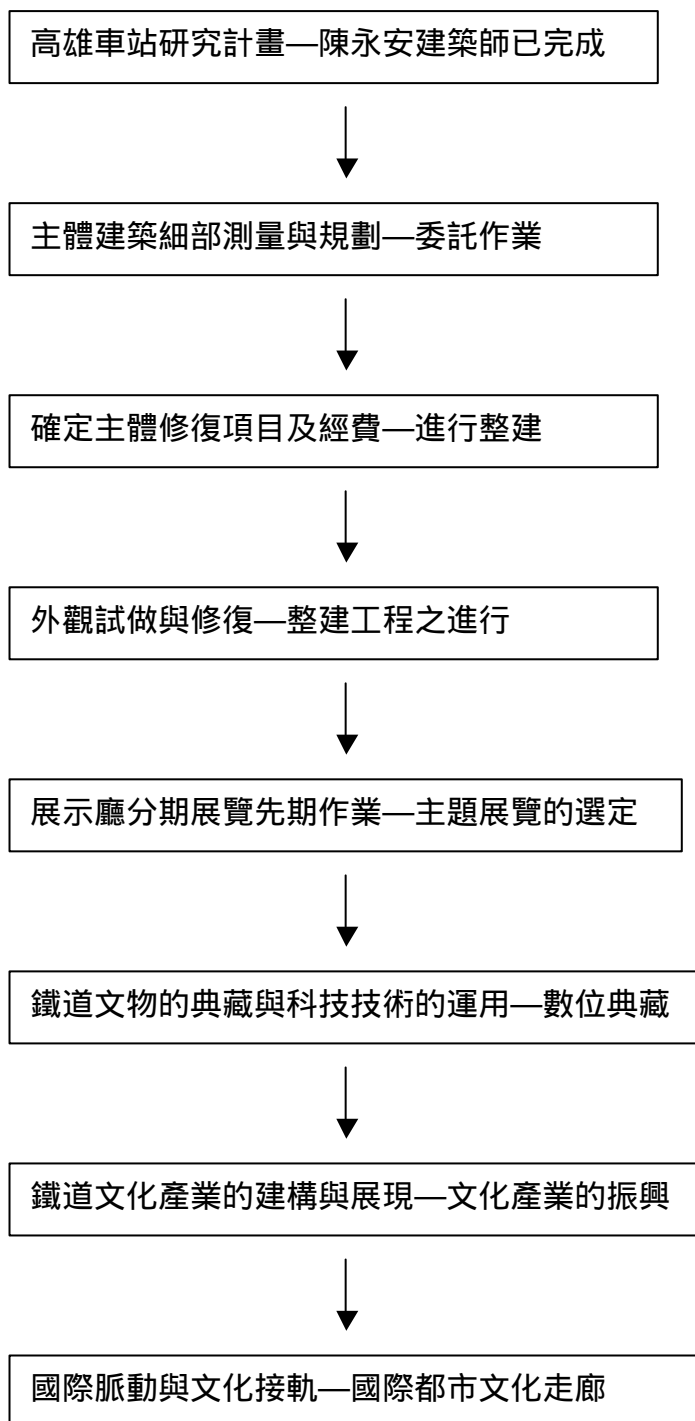


圖 5.7 高雄車站保存再利用的進程

資料來源：本研究整理



為勾勒高雄車站願景館展示主題，個人主張應有政治、經濟、人文三項大綱，奠定展示項目的方向，加強專業教育的功能。如圖 5.8：

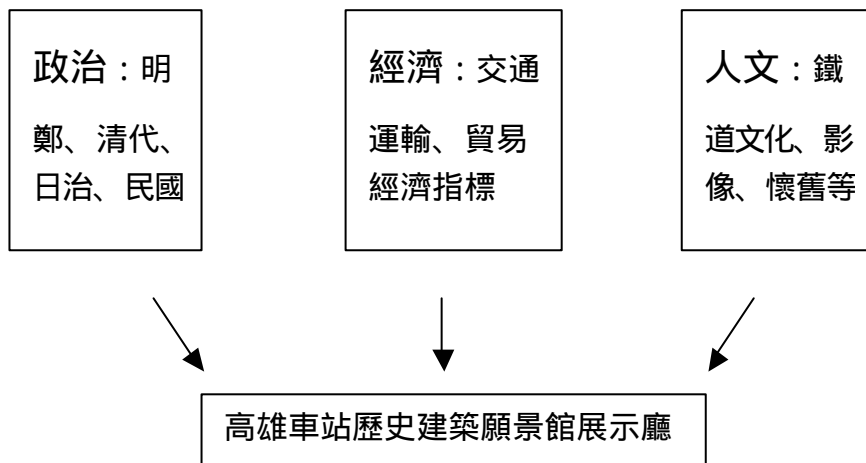


圖 5.8 願景館展覽主題三項大綱

資料來源：本研究整理

除了三大面向展覽大綱的界定之外，展示內容希望朝向細部規劃，透過歷史建築呈現多面向的文化展現，奠定歷史建築的文化價值。這種以科技技術籌備的文化藝術展覽，揉合多元文化的創新，使歷史建築獲得不斷的文化接軌，奠定文化產業的永續經營。這才是我們積極呼籲保存這座歷史建築的最大收益！

圖 5.9 多元文化的展現，就是未來願景館規劃經營與展現的指標。

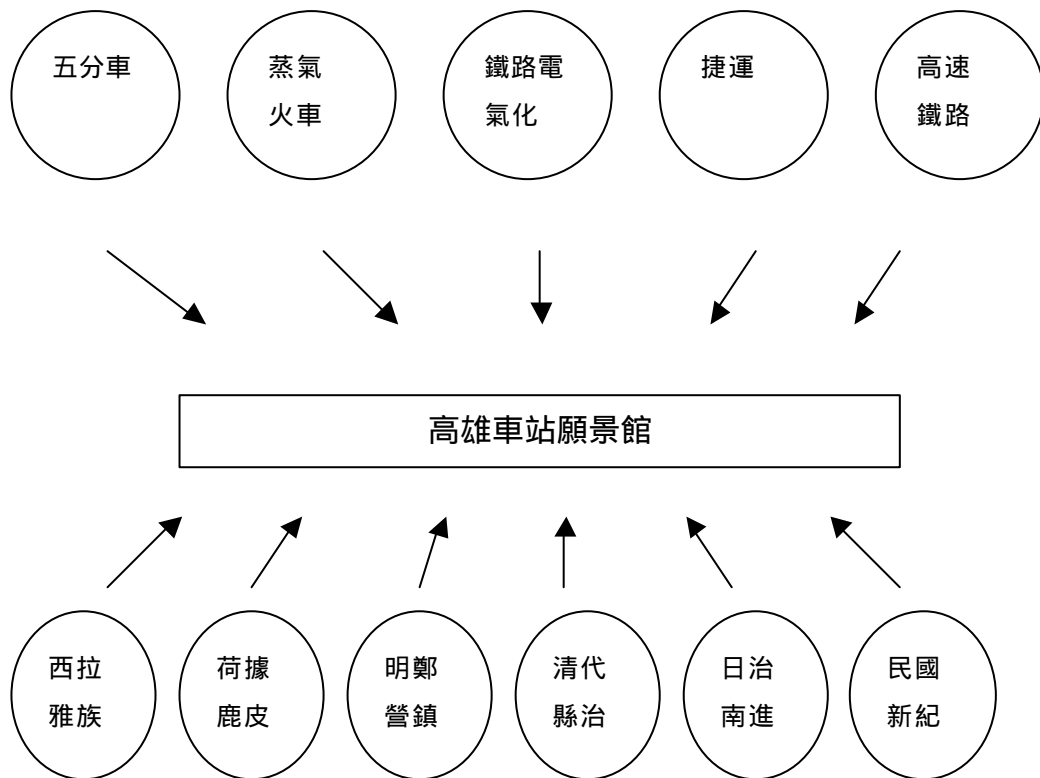


圖 5.9 高雄車站多元文化的展現

資料來源：本研究整理

從土地人民的生活習慣，以及漢人遷徙的軌跡，政權的更迭，治理的經過，反映在交通運輸的變革，五分車載運甘蔗、蒸氣火車的南北運輸、鐵路電氣化的設置、捷運大眾運輸的建構、與未來高速鐵路的接軌...這些都是反映在多元文化融合與時代潮流的指標。

因此為建立多元文化的願景展示，就必須善用這些素材，來提振地方人文精神，拓展文化產業的領域。

## 5.9 願景館—展示廳的數位化：

博物館的起源，在《博物館這一行》一書中有以下記載：「博物館起源於西元前 290 年，托勒密一世於埃及建了一座獻給繆思女神的亞歷山大博物館，從這個代表著博物館最初意涵的學院建築，開始算起至今，博物館的發展已經有二千多年的時間。」經過 2000 多年的歲月，已經形成博物館群的觀念，不同主題的博物典藏觀點，不同的展示規劃，讓高傲冰冷的高貴的物件，不再是炫燿的致富的櫥窗，而是更富有教育而令人親近的藝術殿堂(張譽騰，2000)。

所以近年來積極推動的意境展示、情境設計，就是要讓參觀者能一目了然。但是透過導覽解說的過程，會因為解說人員的特質，以及時間的限制，造成傳遞資訊的誤差。因此為讓印象加深與典藏價值的研究，結構、成分、構件等分析，能由資料庫的整理，提供作業與修復的參考，就必須仰賴高科技的數位資訊，建構數位影像資料庫。例如：淡水河溯源、蝴蝶生態面面觀、蘭嶼數位博物館、漢代的墓葬與文化、故宮文物之美、台灣民間藝術家數位藝術博物館等等，建構不同主題的典藏與生態紀錄；這是數位影像資料庫觀念的起端。

事實上數位化所建構的資料庫，是要提供典藏、研究、教育、展示的四大功用(陳百薰、項潔、姜宗模、洪政欣.民 91.7)，而 3D 虛擬實境的環繞效果，卻可以做為「修復」的主要參考。例如：羅馬競技場，僅有殘缺的實景，但在數位資訊的效果下，卻可以在螢幕前，呈現羅馬競技場的原貌。對於未來復建或材料分析、建築架構與工法等，提供一個直接的證據，視覺上的依據，不僅典藏紀錄、展示設計需要這項素材，教育研究與復建的資料擷取，更需要數位化的資料庫。所以數位影像資料庫，已經是現代展示廳必須建構的主要項目。

科隆大教堂，經歷第一、二次世界大戰，是世界上最大的哥德式建築，名列當今世界第四大教堂，距今 700 餘年，然而卻是藝術與古蹟修復的殿堂。所憑藉就是詳細的資料庫與試做，將傳統建築的材料、工法、藝術原創者的創作觀點與精神，融入研究與創作之中。這種研究與創新價值的做法，是歷史建築保存的基本方法。故希望透過建立數位影像資料庫的科技觀念，作為歷史建築的保存方式，以奠定保存管理的機制。

其數位化的內容，依據數位典藏國家型科技計畫《數位典藏技術彙編》(楊國樞, 2002)包括三大部分：1.「數位典藏品的識別與描述」2.「典藏品的數位化製作」3.「數位典藏技術與系統開發」。其數位化(digitalization)、數位典藏之數位資料媒體(born digital media)、後設資料(metadata)及數位虛擬(virtual)博物館的觀念，建構數位化展示廳。這是現代博物館、美術館、展示館文物典藏的主流。

### 5.10 高雄車站願景館展示規劃之效率：

因應未來高雄車站三鐵共構，及國際經貿發展境外轉運中心、兩岸經濟貿易航運中心、亞太營運中心等主要願景的實現；對於近年來各項統計資料的蒐集整理，提供作為願景館展示設計之參考依據。而如何呈現經濟面向及文化風貌？不只是只有保存高雄車站的外貌而已，應該將高雄車站的歷史淵源、人口聚集、交通運輸的發展與未來經貿通路串聯；才能顯現國際都市的風格。

個人認為高雄車站的展示規劃，應有三大面向：

- (1)經濟指標的展示
- (2)高雄車站歷史影像暨文物展示
- (3)台灣藝術與國際藝術的展示

## 一、經濟指標的展示

高雄車站建構「三鐵共構」新站，是大眾運輸系統的啟動，也串聯台南—屏東之間經貿經濟系統，對外營運的競爭力，非常的重要。所以針對 WTO 議題、大陸強烈的經貿蠶食，上海與釜山對高雄港的競爭，在經濟指標中，是高雄市邁向國際化，必須考量的因素。

而高雄車站本體，就像台北車站一樣，具有政策上宣傳的指標意義，所以面對動盪的國際趨勢，不只是扮演歷史建築的保存，更應該隨著時代潮流，而調整發展空間。這是管理階層，應具備的基本觀念。

尤其是高雄車站新舊站體併合，面對廣大人潮的需求，「大眾運輸」的服務功能，與「願景館」教育、資訊服務功能，都必須具有「服務業的經營策略」經濟效益(王克捷 李慧菊，1987.12)。

例如：「人口統計」、「輸運量統計」與相關投資狀況、生產毛額、產業結構變動等統計資料分析，與「產業移動目標」、「週遭環境的變遷」，所形成的經濟區域，市場區隔等，作為「文化展示」的主題架構。這是高雄車站，具有「都市地標」特殊的地位。

## 二、高雄車站歷史影像暨文物展示

高雄車站，是日治後期的建築代表，有兩位日籍技師「小山保政」、「長谷川謹介」，是完成 1908 年縱貫鐵路的主要人物(陳永安，民 90.12)。而民國 64~68 年(1975~1979)，26 名殉職人員，是完成「鐵路電氣化」的主要人物。

## 三、台灣藝術與國際藝術展示

展示廳的功能，是透過各層次的展覽，提供「教育性」與「藝術性」的內涵展現。激發民眾與學生對「物件」的欣賞與探討，不僅是陶冶身

心，也是文化傳承的一環。尤其國際都市的多樣化，可以透過展示，傳達藝術文化的創作空間，突顯國際都市活絡的精神。

尤其面臨國際化藝術交流，城市之間的互動，代表城市指標的文化地景，主要歷史文物...都是「國際特展」與「文化交流」的重點。

然而代表「台灣藝術」走向「國際藝術」平台，與國際接軌的文化活動，例如「德國柏林—香港特展」、「東京國際藝術節」...為何沒有「台灣藝術節」相關聯展？或是「高雄—巴里島台灣藝術節」的規劃呢？因為國際感觀不足，企業與文化藝術的結盟欠缺，喪失積極拓展城市交流的契機，缺乏文化經濟的觀念。

英國是以工業革命起家，發展過程，就是以工業的動力，創造經濟價值。但是，工業化獲利最多，卻是美國，其次是模仿美國的日本。近年來，工業經濟的快速轉變，以及日益沉重的經濟赤字，也迫使英國皇室開放「白金漢宮」。透過「無煙囪工業—觀光」的規劃，提升休閒遊憩的觀光產值，這種文化藝術殿堂的附加價值，就是「文化經濟」。

泰國的外匯，90%都是來自觀光產值。

台鐵「永保安康」紀念車票...，是台鐵面臨虧損中，重要的「業績」指標；而現在風行到「日本東京」，卻是台鐵的「懷舊便當」。

這就是文化經濟，重要的文化產值。

這些都可以在文化藝術領域，在建構的歷史情境展覽與文化活動中，相互輝映，達到預期的經濟效益。

尤其是日本對台灣保存日治時期的車站，特別有感情，對於台灣霹靂布袋戲電影「聖石傳說」，特別有興趣。而「主唱歌手—伍佰」，其特殊的搖滾風格，是台灣青少年風靡的偶像。

試想，在高雄車站新舊站體合併的啟用典禮，規劃「高雄車站風華

特展」，邀請日本清水建設相關人員，東京在台出生的日人...，放映「聖石傳說」電影，舉行「伍佰搖滾音樂演唱會」，增加「高雄新站」紀念品的收藏價值，販賣相關文物的附加價值...

這種以台灣現有的文化地景，創造文化藝術「國際化」的目標，是歷史建築活化再利用的典範，想不轟動？也難。這就是文化經濟，以文化活動，創造鄰近商圈的商業利益。這也是台灣面臨不景氣，增加民眾消費能力，加強地方經濟的一環。

值得主政者三思的工作！

## 第六章結論與建議

針對前五章的研究發現，高雄車站在新舊站體併合後，屬於歷史建築的部分，應如何保存再利用？提出結論及建議。

### 6.1 結論：

高雄車站的興建始於 1900 年(明治 33 年)打狗至台南的火車營運，稱之「打狗停車場」。1905 年(明治 38 年)日俄戰爭結束，1908 年(明治 41 年)台灣西部縱貫道通車，台灣產業勃興，米、糖、及阿里山林場、高雄川(今愛河)上游及旗山、美濃等地木材的輸運等產業項目；大量集中打狗港(今日高雄港)，等待輸運至日本。

航線，包括：高雄—橫濱、高雄—大阪、高雄—北海道等，因此打狗停車場與打狗港的使用，產生不敷使用的情形。

大正九年(1920)「打狗停車站」改名為『高雄驛』。昭和 16 年(1941)為配合高雄 40 萬人口之都市計畫，另選鱸港莊今址興建帝冠式火車站，執行客運業務。

這就是「高雄車站」興建使用的歷史過程。

民國 68 年(1979)台灣鐵路實施鐵路電氣化，成為台北—高雄之間便捷陸運的開始。

民國 86 年(1997)10 月一場協調會，高鐵局提出一份資料，表示「高速鐵路—高雄站」站址，是在今日『台鐵—高雄車站』。

因此面對高速鐵路的興建以及捷運的施工、鐵路地下化的三重計畫，勢必要建構「三鐵共站」。這項決議的實施，也影響到「高雄車站」舊建築主體，是否納入「古蹟」或「歷史建築」保存的要像。



未來，高雄市政府又希望將「高雄車站—臨港線」長 1,207 公里，規劃『輕軌鐵路』，以增加旅遊觀光遊憩高雄港的輸運，並減緩日益嚴重的汽機車容量及停放問題。故而高雄車站輸運服務的規劃，將是『四鐵共構』，而且是代表台灣 21 世紀交通輸運，『新舊主體建築』併合的現代化車站。

民國 90 年(2001)12 月 21 日高雄車站入選文建會公佈全民票選歷史建築百景前十名，對於列入文化資產保存的高雄車站，面臨文化產業與新興現代化交通運輸變革的衝突，如何取得兼顧新式鐵路地下化與文化資產歷史建築物保存之間的平衡？

因此，藉以高雄車站歷史建築，所面臨舊建築主體拆除或遷移保護的問題下，積極以「古蹟保存再利用」的經營理念，提供未來執行「歷史建築」進行保存再利用，永續經營的參考模式。

一方面保存『台灣歷史文化資產』，另一方面彰顯『文化產業—文化經濟』的功能。

尤其，未來高雄車站，將成立「願景館—展示廳」，透過現代博物館的展示理念，將經歷歲月洗禮的懷舊火車、高速鐵路的磁浮列車、捷運新幹線、輕軌小火車等，以影像、文物陳列、系列表演及萬人拉繹的活動；串起民眾的共同記憶與保存地方歷史建築的共識，期待以共同的努力，來打造屬於我們的新願景。

由於歷史建築的保存維護，是各縣市政府應積極保存的要項，如何能讓「歷史建築」獲得完善保存與管理，建議有以下的做法：

- (1)建構歷史建築文化風貌保存區：歷史建築，是足以代表地方特色的地方建築。其所形成的脈絡，包括地方政經發展的過程、聚落群居的淵源，所形成當代歷史建築的價值。因此建構歷史建築文化風貌保

存區，不僅具有文化資產的價值，而且透過文化產業活動，提升地方經濟面，是現代文化觀光經營的主流。不僅保存活化歷史建築，更增加鄰近商圈的商業利益。如此兼顧歷史建築為中心的都市規劃，也促進地方產業的發達，不僅讓更多人了解歷史保存的意義，也提升鄰近商圈的生活品質。

- (2)核定歷史建築及其文化風貌保存區：歷史建築雖未達到古蹟保存的標準，但是其所意涵的歷史價值，未來亦可能成為古蹟。因此，核定歷史建築之公告，代表文化風貌保存區的範疇。所以應積極規劃歷史建築的基礎調查，透過測量與釘樁的界定，納入『都市計畫—歷史建築文化風貌保存區』的規劃，作為實體保存的依據。
- (3)歷史建築鄰近區域之風貌保存：確定歷史建築及其文化風貌保存範圍之後，應對於鄰近範圍之建築與公園、公共交通、停車等項，規劃類似的歷史風貌，加深民眾對歷史建築的意象；並規劃與歷史建築相關附加價值的紀念品，或其他增加當地收益的產品。除了呈現代表當地歷史建築特有的風貌之外，也以其附加的產業價值，增加地方的經濟利益；用意是保存歷史建築，也讓當地民眾享受文化經濟的利益。
- (4)測繪作業：歷史建築涵蓋範圍的基準，必須透過地上物界樁的申請，加以測量。而其測量的標的，不應只限於歷史建築本身，更應該涵蓋鄰近主要聚集地。以表達當地歷史情懷，及未來規劃軟硬體的空間。
- (5)編訂古蹟及歷史建築管理辦法：都市計畫法、文化資產保存法、地政法規、建築法規、商業法、商標法、相關稅則等...如何建構可行的法案？讓歷史建築能呈現原貌，而且能擴大經營其經濟利益，中央

部會與各縣市政府，透過各部門協商及研議，以確定執行的標準。

- (6)歷史建築的經費來源：古蹟與歷史建築經營最大的困難，就是『經費不足』。一而再要求企業贊助的做法，值得商榷。開發與歷史建築相關的藝品、圖書、圖表、畫冊、郵購、票貼、表演活動...或者以收藏典藏品，作為資產，申請法人資格，投入上市藝文股票的想法，或許現在不可行，但是未來是否能有這種做法，其中的創意，是未來歷史建築經營管理，與思考經費來源的動力。
- (7)文化產業的價值創造：鄰近文化產業的再興，可以以歷史建築的地方文化，融入生活的介面，創造另一層的經濟效益。例如：日本以『備長炭』的傳統生活，透過創意的發揮，所衍生『米』、『炭琴』等附加價值，進一步形成地方的文化產業，再造傳統產業的活力。這種以文化為基礎的產業，是目前提升地方經濟，增加地方收益，減低失業率的好方法。是歷史建築與鄰近文化風貌保存區之管理人、文化團體、商業團體與傳統產業者，共同構思學習與積極發展的方式，創造歷史建築的產業價值。
- (8)國際文化的交流：現代文化的交流，不再限定單一地域的文化，更多國際文化，是透過都市—都市之間的交流，達到相互學習的境界。尤其台灣具有許多國際所認同的文化遺產，必須與國際文化遺產保存機制接軌，不要喪失代表台灣文化的地位。因為我們需要與國際交流，就如同日本一樣，必須跨出『島國經濟』的藩籬；所以提升文化觀光競爭力，增加產業的出路，是現代經濟發展的主流。因此文化藝術節的規劃，歷史建築的意象交流，古蹟文化的影像展覽等等，都是可行的方案。這就是永續經營的模式！
- 以上可由高雄車站歷史建築的保存，期待建構深具歷史宏觀的國際

都市景觀，不僅讓高科技的高鐵與捷運的串聯，也將南部區域的產業串聯；更重要突顯高雄車站的歷史淵源與現況營運，有著不同的情懷與面貌。這些不同面向的思維，是主要管理決策者，台灣鐵路局、高雄捷運局、高雄市政府等相關部門，透過協商的機制，完成未來『願景館』的設置與營運。

## 6.2 建議：

為達到歷史建築保存再利用的目的，提出以下 8 點建議：

1. 為積極保存歷史建築，建請中央主管文化事務機關，協調中央事權應予統一(例如：交通部、台灣鐵路局等)，避免多頭馬車，難以貫徹執行。
2. 地方文化機關，應負起文化產業再造的責任，建立文化產業所積極保存的項目與活動。例如：高雄車站—願景館，就是高雄市政府積極規劃的結果。
3. 歷史建築保存與在利用涉及文化法令與相關執行作業的整合，例如都市計畫法、建管法規、國防法規、地政法規、農林漁牧、礦業法規、交通與稅務法規、民刑法等等，必須有系統的整理，明白條列歷史建築的相關權益與罰責，可據之修建維護及經營的方式。從繼承權、移轉權、補助原則與申請單位等項目，給予明確的準則，有利於歷史建築的保存工作。高雄車站的保存及鄰近風貌的保存，就需要法令的規範，保障所有權人的權益，也賦予執行機關明確的方針。
4. 文化產業與歷史建築的勘定，主管機關(高雄市政府)應積極配合當地文化工作者或團體，進行普查工作，以確定保存的優先項目，做為分期保存作業。

5. 為營造歷史建築的保存價值，必須運用地方文化工作者與團體，進行地方匠師的調查、地方聚落發展過程、民居與住民訪談...等建立基礎文史田野調查，作為規劃鄰近保存區的依據。
6. 為避免有些縣市積極規劃歷史建築的保存，有些縣市卻拆除的現象，中央主管機關應建立古蹟與歷史建築主管與管理機關咨議管道，從國家文化會議、地方政府文化會議機制的建成，做為保存執行的協商與討論管道。
7. 為讓各縣市古蹟及歷史建築，能像日本重視風貌保存區的做法一樣，中央主管機關，應積極整合文化預算的編列與文化基金資源，能夠讓各縣市不同類型的古蹟與歷史建築，獲得不同層級的修復與再利用。
8. 高雄車站—願景館，應活化歷史建築的價值，必須加強科技教育與運用、數位博物館的觀念，建立完整的資料庫等要項。

最後，我們期望歷史建築能跳脫保存維護的限制，成為文化政策的主流，除了將地方文史工作的紀錄詳實以外，透過文化地景的呈現，把原有的風貌，重新詮釋，賦予新生命；不僅可以提升傳統產業的產業價值，也會因為文化活動的激發，串聯文化產業與觀光產業。

這種注入傳統產業的新生命，就會像高雄車站萬人拉繹，令人感動！畢竟是陪伴我們成長的記憶主體，承載著我們的悲歡離合。

未來的新世紀願景館，所要呈現的面貌，不只是記憶的展現，而是科技與數位化的結合體，因為我們要與國際文化接軌，讓世界各地更了解台灣，更親近台灣。

有精緻文化做為後盾，才有可能贏得世界變動的經貿脈動，將危機轉化成轉機。美國是這樣、日本也是，德國、法國、英國等都是將文化做為主流，而大陸積極推動的觀光，何嘗不是文化與觀光的延伸呢？

未來高雄車站四鐵共構的大眾運輸系統，結合經貿園區與物流園區，國際化的競爭趨勢，都是文化脈動的串聯。

以文化產業為主體的新經濟指標，是我們所期待歷史建築保存再利用的模式，而創造文化資產的價值，就是源源不斷親近歷史建築的參觀民眾。因此，透過文化資產的薰陶，遞嬗文化的教育與傳承，是完成古蹟與歷史建築保存再利用的最大目的。

### **6.3 未來可研究的項目：**

由於本研究，僅探索歷史建築保存再利用的模式，對於建築類型、歷史研究、博物館展示設計的型態等議題，並未作深入的探討，期待學者專家，能就其研究項目，進行研究。作為未來歷史建築保存、經營管理的參考。

## 參考文獻

### 一、中文部份：

1. 李乾朗(民 73), 高雄前英國領事館調查研究與修復計畫, 高雄：高雄市政府民政局。
2. 李乾朗(民 76), 前清打狗英國領事館修復工程報告書, 台北：李乾朗古建築研究室。
3. 李乾朗、張仙得(民 81), 前清打狗英國領事館暨高雄市史蹟文物陳列館簡介, 高雄：高雄市政府民政局。
4. 李乾朗(民 90), 什麼是歷史建築？, 行政院文化建設委員會, 歷史建築國際學術研討會, 頁 61-73。
5. 李明軒、陳雅慧、盧智芳(民 90), WTO 與兩岸競合, 台北：天下, 頁 64-87。
6. 林淑華(民 88), 日治前期台灣縱貫鐵路之研究, 私立東海大學歷史研究所碩士論文。
7. 林崇傑(民 90), 變遷中歷史建築的保育與再生~一個台北經驗的比較分析, 行政院文化建設委員會, 歷史建築國際學術研討會, 頁 77-85。
8. 松本小美、謝森展(民 85), 台灣懷舊 1895~1945, 台北：創意力文化事業有限公司。
9. 洪致文(民 81), 台灣鐵道傳奇, 台北：時報文化, 頁 52-159。
10. 洪致文(民 87), 台灣鐵道印象(上)(下), 台北：南天, 頁 12-30、頁 284-350。
11. 洪致文(民 87), 鐵道世界漫遊, 台北：時報出版社。
12. 洪致文(民 89), 台灣鐵道印象, 台北：時報出版社。

13. 陳介玄(民 87), 台灣產業的社會學研究：轉型中的中小企業, 台北：聯經，頁 85-236。
14. 陳永安(民 90), 高雄車站保存計畫調查研究，高雄市政府民政局，頁 77-162。
15. 陳維芳(民 90), 環保團體屬性對環保糾紛解決機制中所扮演角色的影響研究，南華大學環境管理研究所碩士論文。
16. 曾玉昆(民 86), 打狗城—高雄采風錄，高雄：高雄市政府新聞處，頁 84-100。
17. 張玉璜(民 83), 媽宮(1604-1945)一個台灣傳統城鎮空間現代化變遷之研究，國立成功大學建築研究所碩士論文。
18. 張守真、許一男(民 85), 高雄港紀事，高雄：高雄市中正文化中心管理處。
19. 張守真、許一男(民 89), 哈瑪星的前世今生，高雄：哈瑪星社區營造工作室。
20. 張紹勳(民 89), 研究方法，台中：滄海，頁 350-459。
21. 傅朝卿(民 82), 高雄地區歷史性建築《日據時期建築》之調查研究，高雄：高雄市建築師公會。
22. 傅朝卿(民 83), 高雄地區歷史性建築再利用之研究分析，高雄：高雄市建築師公會。
23. 劉兆玄(民 86), 中華民國科技白皮書，行政院國家科學委員會。
24. 劉舜仁(民 90), 台灣七大經典車站建築圖集，台北：行政院文化建設委員會。
25. 謝森展(民 85), 台灣回想 1895~1945，台北：創意力文化事業有限公司。



26. 盧妙芳(民 84), 高雄建築三百年, 高雄: 高雄市立美術館。
27. 賴澤涵(民 83), 二二八事件研究報告, 台北: 時報文化出版社。
28. 應大偉、吳小虹(民 86), 鐵道歲月經典, 台北: 台灣鐵道研究會, 頁 65-173。
29. 薛琴(民 90), 歷史建築保存的法令依據, 行政院文化建設委員會, 歷史建築國際學術研討會, 頁 53-60。
30. 顧志遠(民 87), 服務業系統設計與作業管理, 台北: 華泰, 頁 2-59。

## 二、英文部份：

1. Berry, B.J.L., Conking, E.C. & Ray, D.M.(1987), “Economic Geography,” Prentice-Hall Englewood Cliffs, N.J.
2. King, T.F.(1998), “Cultural Resource Laws and Practice,” Walnut Cre Alta Mira P.
3. Koulopoulos, T.M.(1995), “The Workflow Imperative: Building Real World Business Solutions,” New York. Van No strand Reinhold.
4. Lefevre, H.L.(1989), “Quality Service Pays: Six Keys to Success Milwaukee,” ASQC Quality Press.
5. O Sullivan, P.(1981), “Geography Economics,” Penguin Books Ltd. England.
6. Phelan, M.E.(1998), “The law of Cultural Property and Natural Heritage,” Evanston, Kalos Kapp.
7. Swenson, P.(1981), “Fair Shares: Unions, Pay, and Politics in Sweden and West Germany,” Ithaca: Cornell University Press.
8. The World Resources Institute(1992), “World Resources 1992-93,” Oxford University Press, Oxford.
9. Weiss, J.(1982), “The Making of Technological” Man. Cambridge: MIT Press.
10. Williamson, O.E. & Winter, S.G.(1983), “The Nature of the Firm: Origins, Evolution, and Development” New York: Oxford University Press.
11. Woodward, J.(1980), “Industrial Organization: Theory and Practice,” London: Oxford University Press.
12. Zelizer, Viviana A. Rotman(1992), “Human Values and the Market: The Case of Life Insurance and Death in 19<sup>th</sup> –Century America,” in

Mark Granovetter and Richard Swedberg eds. *The Sociology of Economic Life*. Westview Press.

# 附錄

## 一、照片



照片 2.1 民國 42 年巡視照片

資料來源：高雄市政府市政專刊 2



照片 2.2 學子的合影

資料來源：高雄市政府市政專刊 2



照片 2.3：三塊厝車站

資料來源：戴銘宏攝影照片



照片 2.4：鼓山車站

資料來源：戴銘宏攝影照片



照片 3.1

照片 3.1 昭和 44 年使用之銅製煮沸釜

【圖片引自 SAPPORO 啤酒博物館旅遊簡介】



照片 3.2 SAPPORO 啤酒博物館

【圖片引自 SAPPORO 啤酒博物館旅遊簡介】



照片 3.3 東京車站

圖片引自東京車站網站 <http://www.e-japannavi.com/trans/tokyo1.html>



照片 3.4 縱貫線尚未通前的台中站

資料來源：推動台灣火車保存再生行行動聯盟《再見火車頭-火車站再生與都市發展》著



照片 3.5 紐約車站



照片 3.6



照片 3.7



照片 3.8



照片 3.9



照片 3.10



照片 3.11



照片 3.12



照片 3.13

照片說明：

照片 3.6：以教堂為中心的地標。

照片 3.7：都市計畫將復建房後方房舍畸零地，闢建為居民簡易休憩地、兒童玩樂區。

照片 3.8：涼亭是居民休息區。

照片 3.9：房屋下方挖出遺址，用搭棚方式，並且加以標記。

照片 3.10：以樑柱加高方式，將遺址空出。

照片 3.11：教堂斜紅瓦是主要特色。

照片 3.12：昔日護城河，是主要休憩區。

照片 3.13：在都市計畫下，除了教堂外，大都是新建築。

資料來源：本研究整理





照片 5.1 打狗港站(打狗驛)



照片 5.2 民國 60 年代高雄車站



照片 5.3 未開鑿「中博地下道」中山路

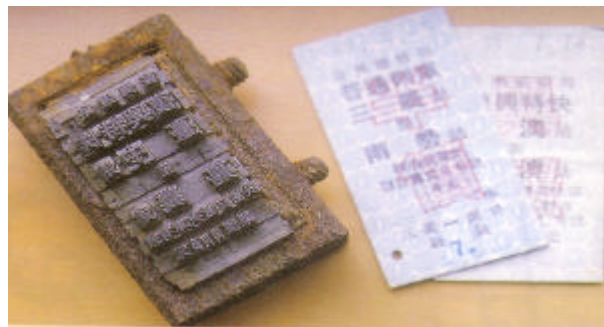
資料來源：高雄市文獻委員會懷舊照片，高雄畫刊—2002 年市政專刊。



照片 5.4 茶包與車牌



照片 5.5 高雄車站老鑰匙



照片 5.6 車票印模

資料來源：照片 5.4、5.5、5.6 中華民國鐵道協會謝明勳提供



照片 5.7 桃園神社



照片 5.8 台南武德殿



照片 5.9 國父史蹟紀念館

資料來源：傅朝卿《日治時期台灣建築 1895-1945》

## 二、文化資產保存法

文化資產保存法(民國 91 年 06 月 12 日 修正)

### 第一章 總則

第 1 條 本法以保存文化資產，充實國民精神生活，發揚中華文化為宗旨。

第 2 條 文化資產之保存、維護、宣揚及權利之轉移，依本法之規定。

本法未規定者，依其他有關法令之規定。

第 3 條 本法所稱之文化資產，指具有歷史、文化、藝術價值之左列資產：

- 一 古物：指可供鑑賞、研究、發展、宣揚而具有歷史及藝術價值或經教育部指定之器物。
- 二 古蹟：指依本法指定、公告之古建築物、傳統聚落、古市街，考古遺址及其他歷史文化遺蹟。
- 三 民族藝術：指民族及地方特有之藝術。
- 四 民俗及有關文物：指與國民生活有關食、衣、住、行、敬祖、信仰、年節、遊樂及其他風俗、習慣之文物。
- 五 自然文化景觀：指人類為保存歷史文化及保育自然之需要，而指定具有保存價值之自然區域、動物、植物及礦物。
- 六 歷史建築：指未被指定為古蹟，但具有歷史、文化價值之古建築物、傳統聚落、古市街及其他歷史文化遺蹟。

第 4 條 古物與民族藝術之保存、維護、宣揚、權利轉移及保管機構之指定、設立與監督等事項，由教育部主管。

第 5 條 古蹟、民俗及有關文物之主管機關：在中央為內政部，在直轄市為直轄市政府，在縣（市）為縣（市）政府。歷史建築之主管機關：在中央為行政院文化建設委員會；在直轄市為直轄市政府，在縣（市）為縣（市）政府。

第 6 條 自然文化景觀之維護、保育、宣揚及管理機構之監督等事項，由經濟部主管。

第 7 條 關於文化資產保存之策劃與共同事項之處理，由行政院文化建設委員會會同內政部、教育部、經濟部、交通部及其他有關機關會商決定之。

第 8 條 各級地方政府依中央主管機關之授權，負責執行各該地區內文化資產之保存及管理工作。

## 第二章 古物

第 9 條 古物除私人所有者外，應由中央或地方政府設立古物保管機構保管之。

第 10 條 前條古物保管機構對於負責保管之古物，應造具表冊層報教育部存案；如有增損或變更並應隨時具報。

前條古物應擇優精製圖片，隨同保存及報備。

第 11 條 教育部得就古物中擇其珍貴稀有者，指定為重要古物，並就重要古物中依其文化價值特高者指定為國寶。

前項國寶或重要古物喪失其重要價值時，教育部得解除其為國寶或重要古物之指定。

第 12 條 國寶及重要古物，經教育部指定後應予登記列管並發給證明書。

前項器物係私人所有者，移轉所有權時，應事先報請教育部核備。

第 13 條 私人所有之古物，得申請教育部鑑定登記。重要古物，不得移轉於非中華民國之人。

私人所有之古物，應鼓勵其委託公立古物保管機構公開展覽。

前項古物得由政府收購，自願捐獻者應予獎勵；其辦法由教育部定之。

第 14 條 流失國外之珍貴稀有古物，政府應予調查、收購，並鼓勵私人及團體收購進口。

第 15 條 公立古物保管機構得接受委託，保管私有國寶及重要古物，並公開陳列展覽。

第 16 條 公立古物保管機構保管之公有古物，得由原保管機構自行複製出售，以資宣揚。他人非經原保管機構准許及監製，不得再複製。

前項公有古物複製及再複製之管理辦法，由教育部定之。

第 17 條 埋藏地下、沈沒水中或由地下暴露地面之無主古物，概歸國家所有。

前項古物之發見人，應即報告當地警察機關轉報或逕報地方政府指定保管機構採掘收存；對發見人獎勵辦法，由教育部定之。

對於珍貴稀有之古物，地方地府應函請教育部指定公立古物保管機構收存保管。

第 18 條 公私工程於施工中發見古物時，應即停止工程之進行，並依前條之規定處理。主管機關認為有必要時得繼續發掘古物，惟對於工程延誤或其他損失應酌予補償。

第 19 條 警察機關對於前二條發見之古物，應即採取維護措施，以免失落、傷損。

第 20 條 古物之採掘，由教育部指定公立古物保管機構或核准有關學術研究機構為之。  
前項學術研究機構，須經教育部核發採掘執照，並派員監督，始得採掘。

第 21 條 依前條規定採掘古物而有邀請外國專家參加之必要時，應先報請教育部核准。

第 22 條 採掘紀錄及所得古物，應於核定期限內，報經教育部核備後予以公告及公開展覽。  
採掘所得之古物，由公立古物保管機構保管之。但為學術研究之需要，得准由原採掘之學術研究機構暫行保管。

第 23 條 國寶或重要古物不得運出國外。但為國際文化交流舉辦展覽或其他特殊理由，經教育部轉請行政院核准者，不在此限。

依前項但書核准出國之古物，應妥慎移運、保管並應於規定期限內運回。

第 24 條 國外保存古物之免稅進口，依有關稅法之規定辦理。

由於展覽、鑑定等原因進口之古物，必須重行運出國外者，事先應提出申請及登記。

第 25 條 有關機關依法沒收、沒入或收受外國政府交付之古物，由教育部指定公立古物保管機構保管之。

第 26 條 政府應獎勵並輔導私人或財團法人設立博物館、美術館及文物陳列室，收藏古物或本法所定之有關文物，並開放展覽。

### 第三章 古蹟與歷史建築

第 27 條 古蹟依其主管機關，區分為國定、直轄市定、縣（市）定三類，分別由內政部、直轄市政府及縣（市）政府審查指定及公告之，並報內政部備查。

古蹟喪失、減損或增加其價值時，除依第三十六條之一第三項規定辦理外，應報內政部核准後，始得解除其指定或變更其類別。

各級主管機關得接受個人與團體之古蹟指定申請，並經法定程序審查指定之。

第 27-1 條 地方主管機關對歷史建築應進行登錄。對已登錄之歷史建築，中央主管機關應予以輔助。前項登錄基準、審查程序及輔助辦法，由中央主管機關另定之。

各級主管機關得接受個人與團體之歷史建築登錄之申請，並經法定程序審查之。經該管主管機關登錄之私有歷史建築物，得在百分之五十範圍內減徵地價稅及房屋稅，其減免之範圍、標準、程序由直轄市及縣（市）政府訂定，報財政部備查。

第 28 條 古蹟由所在地直轄市、縣（市）政府管理維護之，但公有古蹟得由主管機關授權管理使用之政府機關或委託自然人或登記有案之公益性法人管理維護之。前項私有古蹟，必要時得委託古蹟所有人或受託人或登記有案之公益性法人管理維護之。

前二項委託管理維護辦法由中央主管機關定之。

第 29 條 前條古蹟之管理維護機關、團體或個人對於所管理古蹟應造具概況表，並附詳圖及有關照片層報內政部存案。其所報狀況有變更時，應隨時層報。

第 29-1 條 古蹟之管理維護係指左列事項：

- 一 使用與再利用經營管理。
- 二 防盜、防災、保險。
- 三 日常維護。
- 四 定期維修。
- 五 緊急應變計畫之擬定。
- 六 其他古蹟管理維護事項。

第 30 條 古蹟應保存原有形貌及文化風貌，不得變更，如因故損毀應依照原有形貌及文化風貌修復，並得依其性質，報經古蹟主管機關許可後，採取不同之保存、維護或再利用方式。古蹟之發掘、修復、再利用，應由各管理維護機關（構）提出計劃，報經古蹟主管機關許可後始得為之。

前項修復計畫之提出，必要時得採用現代科技與工法，以增加其防震、防災、防蛀等機能。

第 30-1 條 古蹟之修復由政府機關辦理時，其修復工程應視為特殊採購。其採購程序由中央主管機關訂定之，不受政府採購法限制。

古蹟修復完竣後，中央主管機關應辦理績效評鑑。

第 30-2 條 重大災害，辦理古蹟之緊急修復，古蹟所在地直轄市、縣（市）政府應於災後三十日內提報搶修計畫，並於災後六個月內提出重建計畫，送中央主管機關備查後修復之。古蹟、歷史建築之中央主管機關，應訂定重大災害古蹟及歷史建築應變處理辦法，並得依政府採購法第一百零五條規定辦理。

第 31 條 私有古蹟之管理、整修或復原需要巨額經費或有特殊情形時，各級政府得酌予補助或輔導，並通知其管理維護之團體或個人採取必要措施。私有古蹟所有權轉移時，除繼承外，政府有優先購買權；其性質不宜私有或管理不當致有滅失或減損其價值之虞者，政府得予徵收。

私有古蹟捐獻政府者，應優予獎勵；其辦法，由內政部定之。

第 31-1 條 出資贊助維護或修復古蹟、古蹟保存區內建築物及歷史建築者，其贊助款項得依所得稅法第十七條第一項第二款第二目及第三十六條第一款規定列舉扣除或列為當年度費用，不受金額之限制。

前項贊助費用，應交付國家文化藝術基金會或直轄市、縣（市）文化基金會，會同有關單位辦理之。該項贊助經費，經贊助者指定其用途者，不得移作他用。

第 31-2 條 經政府補助之古蹟調查、發掘、維護、修復工作中所繪製圖說、攝影照片或蒐集之標本等資料應列冊登錄，交主管機關妥為收藏保管。其內容除涉及該文化資產之安全，或所有權人或管理人隱私權部分外，應予公開。

第 32 條 埋藏地下、沈沒水中或存在於地上之無主古蹟，概歸國家所有。前項古蹟之發見人，應即報告當地警察機關轉報或逕報地方政府層報內政部處理，並得酌予獎勵；其辦法，由內政部定之。前項古蹟所定著之土地，必要時，政府得予購買或徵收之。

第 33 條 公私工程施工中發見古蹟時，應即停止工程之進行，並依前條之規定辦理。主管機關認為有必要時得繼續發掘古蹟，惟對於工程延誤或其他損失應酌予補償。

第 34 條 古蹟所在地都市計劃之訂定或變更，應先徵求古蹟主管機關之意見。政府機關策定重大營建工程計畫時，應先調查工程地區有無古蹟。

第 35 條 古蹟非因國防安全或國家重大建設，並經古蹟主管機關同意，不得遷移或拆除。公私營建工程不得破壞古蹟之完整、遮蓋古蹟之外貌或阻塞其觀覽之通道。

第 36 條 為維護古蹟並保全其環境景觀，古蹟主管機關得會同有關機關，擬具古蹟保存計畫，並依區域計畫法、都市計畫法或國家公園法有關規定編定、劃定或變更古蹟保存用地或保存區，予以保存維護。

古蹟保存區內對於基地面積或基地內應保留空地之比率、容積率、基地內前後側院之深度、寬度、建築物之形貌、高度、色彩以及有關交通、景觀等事項，得依實際情況作必要之規定。

主管機關於擬定古蹟保存區計畫及修復計畫過程中，應分階段舉辦說明會、公聽會及公開展覽，並應公開通知古蹟保存區內關係人及公眾參與。古蹟所有人得自行擬定古蹟保存區計畫或修復計畫，建請主管機關依前三項規定辦理。

第 36-1 條 經指定為古蹟之私有民宅、家廟、宗祠所定著之土地或古蹟保存區內之私有土地，因古



蹟之指定或保存區之劃定，致其原依法可建築之基準容積受到限制部份，得等值移轉至其他地區建築使用或予以補償；其辦法由主管機關定之。

前項所稱其他地區，係指同一都市主要計畫地區，或區域計畫地區之同一鄉鎮（市）內之地區。前項樓地板面積之移轉得優先辦理。

第一項之樓地板面積一經移轉，其古蹟之指定或古蹟保存區之管制不得解除。若其價值喪失或減損應按原貌修復之。

第 37 條 古蹟保存區內，關於左列事項之申請，應由主管機關會同古蹟主管機關辦理：

一 建築物與其他工作物之新建、增建、改建、修繕、遷移、拆除或其他外形及色彩之變更。

二 宅地之形成，土地之開墾，道路之整修、拓寬及其他土地形狀之變更。

三 竹木採伐及土石之採取。

四 廣告物之設置。

第 38 條 教育部依第二十條規定委託或核准在古蹟所在地或古蹟保存區內採掘古物時，應會同內政部為之。

第 39 條 採掘古物，發見具有古蹟價值之文化遺址時，應即停止採掘，並報請教育部會同內政部處理。

#### 第四章 民族藝術

第 40 條 教育部對於民族藝術應進行全面性之調查、採集及整理，並依其性質分別由教育部或地方政府指定或專設機構保存或維護。

前項之調查、採集及整理，教育部得委託地方政府、團體或專家進行。

第 41 條 教育部得就民族藝術中擇其重要者指定為重要民族藝術。

前項重要民族藝術喪失或減損其重要性時，教育部得解除其指定。

第 42 條 教育部為保存、發揚及傳授傳統技藝，對於重要民族藝術具有卓越技藝者，得遴聘為藝師；其遴聘辦法由教育部定之。

第 43 條 對於民族藝術之傳授、研究及發展，教育部得設專門教育、訓練機構或鼓勵民間為之。

前項專門教育或訓練機構，得聘請藝師擔任教職；其設置辦法由教育部定之。

第 44 條 政府對於即將消失之重要民族藝術，應詳細製作紀錄及採取適當之保存措施，並對具有該

項民族藝術技藝之個人或團體給予保護及獎勵。

## 第五章 民俗及有關文物

第 45 條 民俗及有關文物由地方政府保存及維護。

第 46 條 地方政府經主動調查與蒐集本地區具有特性之傳統民俗及有關文物，作成紀錄，並指定或設立機構保管展示之。

第 47 條 政府對於優良之傳統民俗，應加以輔導及闡揚。私人或團體對闡揚優良傳統民俗有顯著貢獻者，應予獎勵；獎勵辦法由內政部定之。

第 48 條 私人所有之民俗有關文物捐獻政府或公開展覽者，得予獎勵。

## 第六章 自然文化景觀

第 49 條 自然文化景觀由經濟部會同內政部、教育部與交通部審查指定之，並依其特性區分為生態保育區、自然保留區及珍貴稀有動植物三種。

自然文化景觀喪失或減損其價值時，經濟部得會同內政部、教育部及交通部解除其指定。

第 50 條 自然文化景觀由所在地地方政府或由主管機關指定之機構管理之。

第 51 條 前條自然文化景觀之管理機關或機構，對所管理之自然文化景觀，應造具概況表，並附詳圖與有關資料層報經濟部存案。生態保育區與自然保留區並應附其所在地之地號、地目及面積。

前項所報狀況有變更時，應隨時層報。

第 52 條 生態保育區與自然保留區，禁止改變或破壞其原有自然狀態。

第 53 條 珍貴稀有動植物禁止捕獵、網釣、採摘、砍伐或其他方式予以破壞，並應維護其生態環境。但研究機構為研究、陳列或國際交換等特殊需要，報經主管機關核准者不在此限。

第 54 條 自然文化景觀所在地區域計畫、都市計畫之訂定或變更，應先徵求自然文化景觀主管機關之意見。

政府機關策定重大營建工程計畫時，應先調查工程地區有無自然文化景觀。

## 第七章 罰則

第 55 條 有左列行為之一者處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科三萬元以下罰金：

一 毀損公有古物者。

二 毀損古蹟者。

三 移轉古物所有權違反第十三條之規定者。

四 未依本法規定申請核准，將國寶或重要古物運出國外或核准出國之國寶或重要古物不依限運回者。

五 未經古蹟主管機關同意，遷移或拆除第一級古蹟者。

六 改變或破壞自然文化景觀者。

前項第三款、第四款之古物、國寶及重要古物沒收之；不能沒收者追繳其所得利益。

第 56 條 有左列行為之一者，處三年以下有期徒刑、拘役或科或併科二萬元以下罰金：

一 採掘古物違反第二十條之規定者。

二 捕獵、網釣、採摘、砍伐或破壞指定之珍貴稀有動植物者。

第 57 條 有左列行為之一者，科五萬元以下罰金：

一 移轉國寶或重要古物所有權未事先報請教育部核備者。

二 未經原保管機關核准、監製再複製公有古物者。

三 發見古物、古蹟或具有古蹟價值之文化遺址未依規定立即報告或停止工程之進行，或不依規定處理者。

四 未依規定報請核准，邀請外國人採掘古物者。

五 修護古蹟未依規定報經許可者。

六 不依古蹟主管機關之通知，對古蹟之維護採取必要之措施者。

七 不依原有形貌修護古蹟者。

八 營建工程破壞古蹟之完整、遮蓋古蹟之外貌或阻塞觀覽之通道者。

第 58 條 法人之代表人，代理人或受僱人犯本法之罪，除處罰行為人外，對該法人應科罰金。

第 59 條 有該管責任之公務員犯本章第五十五條、第五十六條、第五十七條之罪者，得依各條之規定，加重其刑二分之一。

## 第八章 附則

第 60 條 本法施行細則，由行政院文化建設委員會會同教育部、內政部、經濟部、交通部定之。

第 61 條 本法自公布日施行。

### 三、歷史建築登錄及輔助辦法

#### 歷史建築登錄及輔助辦法

第一條 本辦法依文化資產保存法第二十七條之一第二項規定訂定之。

第二條 歷史建築之登錄，應參考下列基準：

- 一、創建年期久遠者。
- 二、具歷史文化意義，足以為時代表徵者。
- 三、表現地域風貌或民間藝術特色者。
- 四、具稀少性，不易再現者。
- 五、具建築史上之意義，有再利用之價值及潛力者。

前項基準，直轄市、縣(市)主管機關得依地方特性，另定補充規定。

第三條 直轄市、縣(市)主管機關應主動辦理或接受個人或團體之申請，調查符合前條規定之歷史建築。

第四條 前條歷史建築之調查，應填具調查表，載明下列事項，並附說明圖片：

- 一、名稱及類別。
- 二、創建年期、特徵及現況。
- 三、地址或位置、範圍與其所定著土地之地號及面積。
- 四、所有權屬與所有人、管理人或占有之姓名及住(居)所。如係法人或其他設有管理人或代表人之團體，其名稱、事務所或營業所、管理人或代表人之姓名及住(居)所。
- 五、建議處理方式及理由。

六、其他應調查事項。

前項調查表之格式，由中央主管機關定之。

第 五 條 直轄市、縣(市)主管機關為辦理歷史建築登錄之審查事項，應設歷史建築審查

委員會，由機關代表、學者專家、當地學術機構代表及社會公正人士組成，其中機關代表不得逾委員總額之三分之一；其組織及會議，由各該主管機關定之，送中央主管機關備查。

前項委員會召開審查會議時，得邀請歷史建築所有人、管理人或占有人列席，必要時並得舉行公聽會。

第 六 條 直轄市、縣(市)主管機關對審查通過之歷史建築，應為登錄；其登錄應載明下

列事項，並檢附說明圖片：

一、名稱及類別。

二、創建年期、特徵及現狀。

三、登錄之理由。

四、地址或位置、範圍與其所定著土地之地號及面積。

五、所有權屬與其所有人、管理人或占有之姓名、住(居)所及身分證明文件字

號。如係法人或其他設有管理人或代表人之團體，其名稱、事務所或營業所、

管理人或代表人之姓名、出生年月日、住(居)所及身分證明文件字號。

六、土地使用分區或編訂使用類別、周圍環境景觀及使用狀況。

七、應予重點維護之事項。

八、其他應記載事項。

第 七 條 直轄市、縣(市)主管機關於登錄歷史建築時，應予公告，並通知歷史建築及其

所定著土地所有人、管理人或占有人。

前項公告，應載明下列事項：

- 一、 名稱及類別。
- 二、 地址或位置與其所定著土地之地號及面積。
- 三、 登錄之理由。
- 四、 登錄日期及文號。

第一項公告，應揭示於各該主管機關公佈欄三十日，並刊登於其公報或新聞紙，必要時並得刊登於資訊網路；刊登於新聞紙者，至少應刊登三日。

第 八 條 歷史建築登錄後，經指定為古蹟者，直轄市、縣(市)主管機關應附記理由廢止其登錄；其喪失歷史建築價值擬廢止登錄者，應提報歷史建築審查委員會審查決定。

直轄市、縣(市)主管機關依前項規定廢止歷史建築之登錄，應依前條規定辦理。

第 九 條 直轄市、縣(市)主管機關於完成歷史建築登錄或廢止登錄後，應檢附第六條各款資料，函送中央主管機關備查。

第 十 條 直轄市、縣(市)主管機關於必要時，得配合檢討修正區域計畫、都市計畫等相關法令措施或擬具具體維護計畫，以利已登錄之歷史建築維護、管理及再利用。

第 十一 條 中央主管機關為協助直轄市、縣(市)主管機關辦理歷史建築調查及登錄，應建置歷史建築資料庫。

第 十二 條 中央主管機關對於直轄市、縣(市)主管機關辦理歷史建築之登錄，應採下列輔助之：

- 一、 助歷史建築調查及登錄之經費。
- 二、 補助歷史建築保存、管理及再利用之規劃設計經費。
- 三、 提供歷史建築保存、管理及再利用相關技術之諮詢及資訊。

第 十三 條 本辦法自發布日施行。

#### 四、古蹟指定審查處理要點

規篇章	古蹟文獻
法規名稱	古蹟指定審查處理要點
法令條文	
<p>中華民國八十七年七月三日內政部 (87) 台內民字第 8777876 號函訂定發布</p> <p>一、為古蹟主管機關辦理國定、省（市）定、縣（市）定古蹟之指定審查，特訂定本要點。</p> <p>二、古蹟指定審查程序包括下列各項：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(一) 勘察。</li><li>(二) 會議審查。</li><li>(三) 公告並通知。</li><li>(四) 函報上級主管機關備查。</li></ul> <p>三、辦理勘察，應依古蹟種類，由各該古蹟主管機關分別邀集學者專家及有關機關參與，並 由實際參與者提出書面意見。前項邀集之學者專家不得少於五人；參與之各機關應指定 一人為代表。</p> <p>四、進行勘察，至少應有學者專家五人以上之出席。 辦理前項古蹟之勘察當日，如受邀學者專家未達前項勘察人數者，仍得照常進行。但應 另訂日期邀集缺席之學者專家補行勘察至達到前項規定人數。</p>	

五、審查會議應由各該古蹟主管機關召集實際參與勘察之學者專家及有關機關，並應有實際

參與勘察學者專家三分之二以上出席，始得開會。

會議決議，簽請機關首長核定之。

六、第三點至第五點受邀之學者專家，應親自出席，不得由他人代表出席。

七、審查會議得邀請古蹟所有人或管理人列席說明，並於說明後離席。

前項會議與會人員及承辦人員，對會議之內容，於古蹟指定前予保密；必要時，會議資

料於會後收回。

八、古蹟依第五點指定者，應即辦理公告及通知，其方式及內容依下列規定：

(一)公告：應載明下列事項揭示於主管機關公佈欄，並刊登該主管機關公報。

1．古蹟名稱、類別、種類、地址或位置。

2．古蹟及所定著土地之範圍。

(二)通知：

1．將前款公告內容通知所有人、管理人或占有人，其中之所有人依下列方式處理

：

(1)公告之古蹟及所定著土地已依土地登記法令登記者，依其登記簿所載之所

有人姓名住所，以書面通知。

(2)公告之古蹟及所定著土地未經登記者，應將通知書黏貼於古蹟之適當處所

。



2. 各級地方政府配合辦理下列事項：

(1)依文化資產保存法第二十八條、第二十九條、第三十四條、第三十六條及

其施行細第四十四條規定辦理。

(2)古蹟所定著土地使用分區或編定使用類別，如與古蹟保存發生競合時，都

市計畫或區域計畫主管機關配合通盤檢討變更之。

九、古蹟指定公告後，應由該主管機關填造古蹟清冊，載明下列事項，附詳圖及有關照片，

函報各該上級主管機關備查，並函知內政部：

- (一) 古蹟之名稱、類別、種類、地址或位置。
- (二) 古蹟及所定著土地之範圍。
- (三) 古蹟之指定理由。
- (四) 古蹟公告之日期、文號。
- (五) 古蹟所有權屬及其所有人、管理人、占有人姓名、住所、電話。
- (六) 古蹟之創建年代、歷史沿革。
- (七) 古蹟之現狀、特徵、使用情形。
- (八) 土地使用分區或編定使用類別、附近景觀及使用狀況。
- (九) 建議及其他事項。

十、前點所定圖說，應繪製於地籍圖上，並標明下列事項：

- (一) 古蹟之範圍界限及其使用配置。
- (二) 古蹟所定著土地四至界限。
- (三) 附近街廓名稱與位置。
- (四) 圖面之比例尺。

十一、本要點關於勘察、會議審查、公告及通知等規定，於辦理古蹟解除

其指定或變更其類

別時，準用之；但應函報上級主管機關核准後，始得公告。

## 五、各縣市古蹟暨歷史建築管理辦法(草案)

### 第一章主要法令依據

第 1 條：本管理辦法，依據文化資產保存法及其施行細則訂定之。

第 2 條：古蹟暨歷史建築之指定與登錄，依據文化資產保存法第 27 條、第 27-1 條規定辦理之。

第 3 條：古蹟暨歷史建築之保存土地，依據內政部「都市計畫容積移轉實施辦法」第 6 條之規定辦理之。

第 4 條：古蹟暨歷史建築之土地容積移轉，依據內政部「古蹟土地容積移轉辦法」第 10 條規定辦理之。

第 5 條：古蹟暨歷史建築之減免稅額，得依下列條例辦理之：

1.契稅條例第 14 條：因公務需要，以公有不動產交換，或因土地重劃而交換不動產取得所有權者，可免徵契稅。

2.房屋稅條例第 14 條：公有房屋供名勝古蹟及紀念先賢先烈之祠廟使用者，可免徵房屋稅。

房屋稅條例第 15 條：私有房屋專供祭祀用之宗祠、宗教團體供傳教佈道之教堂及寺廟，可免徵房屋稅。

3.土地稅減免規則第 7 條：公有土地供名勝古蹟及紀念先賢先烈之館堂祠廟與公墓用地之使用者，則地價稅及田賦全免。

土地稅減免規則第 8 條：私有土地減免地價稅或田賦之標準如下：「十二、經主管機關依法指定之私有古蹟用地，繼續作原來使用而不違反古蹟管理維護規定且無收益者」，則地價稅或田賦全免。

土地稅減免規則第 11-3 條：「依法劃定為古蹟保存區或編定為古蹟保存用地之土地，減免地價稅或田賦之標準如左：一、土地或建築物之使用及建造受限制者，減徵百分之三十。」

4.工程受益費徵收條例施行細則第 81 條：「其他報經內政部核定之公共設施」，免於徵收工程受益費。

第 6 條：古蹟暨歷史建築「主體建築」修復及相關都市計畫登錄作業，應依據內政部「古蹟修護工程採購辦法」辦理之。

第 7 條：古蹟暨歷史建築委託管理，得依內政部「古蹟委託管理維護辦法」辦理之。

第 8 條：歷史建築調查，依照行政院文化建設委員會「歷史建築調查作業要點」辦理之，並依「歷史建築登錄及輔助辦法」辦理相關登錄及輔助作業。

第 9 條：古蹟暨歷史建築之緊急搶救作業，依據行政院文化建設委員會「直轄市、縣(市)政府文化資產緊急搶救作業要點」辦理之。

第 10 條：有關古蹟暨歷史建築之審議，依據「各縣市古蹟及歷史建築審查委員會設置要點」辦理之。

第 11 條：古蹟及歷史建築，得依「消防法」第 6 條之規定，設置消防安全設備。

第 12 條：有關私有古蹟及歷史建築之繼承、買賣、借貸、塗銷等現況，須依「民法」之規定，辦理之。

各縣市政府，為保存該古蹟或歷史建築，必要時，得予以徵收或價購。

## 第二章古蹟暨歷史建築之指定與登錄

第 13 條：古蹟及歷史建築之指定與登錄，依據文化資產保存法施行細則第 39-2 條規定，應填具古蹟及歷史建築調查表，載明下列事項，並附詳圖：

- 1.古蹟或歷史建築之名稱、位置、種類、所定著土地地號、面積、所有權屬。
- 2.古蹟或歷史建築之所有人、管理人或佔有人之姓名、出生年月日、住(居)所、國民身分證統一編號。如係法人或其他設有管理人或代表人之團體，其名稱、事務所或營業所、管理人或代表人之姓名、出生年月日、住(居)所、國民身分證統一編號及備齊相關證照之統一編號或文號。
- 3.古蹟或歷史建築之創建年代、歷史沿革。
- 4.古蹟或歷史建築之現狀、構造、材料、建築面積、特徵。
- 5.現行土地使用分區或編定使用類別、附近景觀及使用狀況。
- 6.所有權人之意願。
- 7.建議及其他情形。

第 14 條：古蹟及歷史建築之指定及登錄，依據文化資產保存法施行細則第 40-1 條之規定，檢附古蹟或歷史建築清冊、圖說及有關照片，載明下列事項：

- 1.古蹟或歷史建築之名稱、類別、位置、種類。
- 2.古蹟或歷史建築所定著土地之範圍。

- 3.古蹟或歷史建築指定之理由。
- 4.古蹟或歷史建築指定公告之日期、文號。
- 5.古蹟或歷史建築所有權屬及其所有人、管理人或佔有人之姓名、住(居)所、電話。
- 6.古蹟或歷史建築創建年代、歷史沿革。
- 7.古蹟或歷史建築之現狀、特徵、使用情形。
- 8.古蹟或歷史建築現行土地使用分區或編定使用類別、附近景觀及使用狀況。
- 9.古蹟或歷史建築建議及其他事項。

古蹟之指定，由各縣市政府陳報內政部核備。

歷史建築之登錄，由各縣市政府陳報行政院文化建設委員會核備。

- 第 15 條：古蹟或歷史建築，減損或增加其價值時，得由文化資產保存法施行細則第 39-4 條與各縣市古蹟及歷史建築審查委員會設置及作業要點之規定，辦理之。其減損價值者，須辦理解除指定、登錄之變更公告。其增加價值者，得依各縣市政府審查委員會審查之決議，分別陳報內政部、行政院文化建設委員會，予以核定後，重新公告之。

### 第三章古蹟或歷史建築涵蓋範圍之界定

- 第 16 條：對於古蹟或歷史建築保存區之界定，應遴聘相關系所研究主持人及研究員，辦理古蹟或歷史建築涵蓋範圍之實地調查及研究紀錄，界定古蹟或歷史建築風貌保存區之範圍。
- 第 17 條：對於已登錄之古蹟或歷史建築，應遴聘登記有案之專業測量公司，進行古蹟或歷史建築保存區之測繪作業，以界定主體建築及鄰近之涵蓋範圍。而本項測繪作業，應包括下列各項：
- 1.主體區域範圍之實體測繪。
  - 2.鄰近區域範圍之實物測繪。
  - 3.相關測繪，須以地籍圖套繪，將主體建築之配置及其定著土地之界限、鄰近區域街廓名稱及位置，分別加以標示。
  - 4.相關套繪作業，須完成釘樁界定，以確定區域範圍。
  - 5.本項涵蓋範圍之套繪，須申請航照圖、空照圖，並與現況加以套繪，整理圖

集成冊，以做為辦理都市計畫或非都市土地特定區申請之資料。

本項遴聘作業，得依文化資產保存法第 30-1 條及內政部「古蹟修復工程採購辦法第 11 條規定」辦理之。

各縣市政府審查作業，依其規定辦理之。

第 18 條：界定古蹟或歷史建築保存區之涵蓋範圍，依據測繪圖冊、釘樁結果，送請都市計畫機關審議，劃定「古蹟或歷史建築保存區」，予以規劃整建聚落、市集、街廓或傳統建築風貌保存區。

第 19 條：經都市計畫程序公告之古蹟或歷史建築保存用地，應依區域計畫法施行細則第 15 條之規定辦理劃定專用區保存並予以管制。非都市土地，依非都市土地使用管制規則及台灣省非都市土地使用編定地區申請同意使用及變更編定處理要點二之規定，辦理保存區土地編定。

#### 第四章古蹟暨歷史建築之整建

第 20 條：古蹟暨歷史建築之整建，應區分(1)古蹟或歷史建築之主體建築(2)古蹟或歷史建築保存區鄰近風貌建築(3)聚落、市集、街廓或其他傳統建築風貌等文化風貌之整建。

相關整建作業，應先研提研究計畫，經評定整建項目與經費概算，作為整件之依據。

緊急搶修之古蹟及歷史建築，依據行政院文化建設委員會「補助直轄市、縣(市)政府文化資產緊急搶救作業要點」辦理之。

第 21 條：古蹟及歷史建築之主體修復，應依文化資產保存法施行細則第 46 條之規定保存(1)原有形貌色彩(2)採用原用及相近材料(3)使用傳統之技術及方法(4)非必要不得解體重建。

第 22 條：保存區鄰近風貌建築之整建，其所有權人或管理人或其他佔有人等，應提具同意書，以利歸納整建。為建立古蹟或歷史建築保存區等之文化風貌，應規劃保存區內之屋頂、立面、地坪或其他等項之整修。整修方式，應由調查研究結果，經審議程序決議後實施之。

第 23 條：有關聚落、市集、街廓等文化風貌保存區之整建，應以特定區或特定專用區之規範，限制改建，並不得變更其他用途，以完整保存該區域之文化風貌。

該區域之建築土地及地上物所有人或管理人，應配合各縣市執行機關，予以整建。

相關權益之行使，適用「都市計畫容積移轉實施辦法」及「古蹟土地容積移轉辦法」之規定。

其他有關保障該項古蹟或歷史建築等文化風貌建築之價值，得依照國外古堡價值或知名拍賣會之價值，研訂確定古蹟及歷史建築等項之價值。不得以所謂當地時價評定之。

對於荒廢之古蹟或歷史建築，本應基於文化資產保存之要項保護之，但其徵收價格，因其未善盡保護之責，依其空屋價值，應予以地上物估價減四成徵收之。本項徵收價購費用，應由各縣市工務、建設、都計、觀光等單位編列，予以市容景觀及文化風貌整建。

如所有人或管理人等，未同意及配合整建，致文化風貌破壞，影響景觀或不堪使用、拆除等現象，依文化資產保存法第七章罰責第 55 條、57 條、58 條之規定，視實際情形，得會同警察機關備案，移送司法機關審查。

## 第五章管理與維護

第 24 條：各縣市古蹟及歷史建築之主管機關，為各縣市文化局。

古蹟或歷史建築保存區鄰近風貌及聚落、市集、街廓等文化風貌之管理，得由各縣市文化局會同工務、建設、都計、觀光、財主等單位研議「各縣市市容景觀及文化風貌整建與管理事項」管理之。

第 25 條：各縣市古蹟及歷史建築內之古物，應遴聘學者專家逐件登錄造冊，並送交教育部、內政部、行政院文化建設委員會、警政單位備案，以避免古物被剽竊、遺失。

相關圖集、圖騰、複製等相關權利，得由各縣市政府函報經濟部申請專利權或專賣權。

第 26 條：古蹟及歷史建築之管理維護，應規劃建立數位影像資料庫，作為研究、教育查詢、展示比對等使用。並依文化資產之特性，賦予文化教育功能，應加強教育培訓、文化導覽、文化講座等人文工作。

第 27 條：古蹟及歷史建築，已規劃作為博物館、美術館、文物陳列室等特定目的展

覽或文物典藏館，得依其特性管理之，由內政部、行政院文化建設委員會、教育部等中央部會會同評鑑之。

第 28 條：古蹟及歷史建築之委託管理，應包括以下幾項：

- 1.使用古蹟或歷史建築與再利用之經營管理計畫。
- 2.防盜、防災、保險項目之確定。
- 3.日常維護(含紀錄)。
- 4.定期維修(含人員、材料等之登記)。
- 5.緊急事件之處理與應變措施。
- 6.其他相關內外環境之管理維護設施。
- 7.地景景觀之規劃。

第 29 條：古蹟及歷史建築，應建構其歷史內涵，並於保存區或鄰近地區建立相關之數位資料庫、展示廳、文物陳列室、典藏研究室，相關設備應依其專業特性，分別委託研究規劃之。

相關文化展演計畫，由各該管理機關、管理人或委託管理單位規劃之，以達到古蹟及歷史建築保存再利用之目的。

第 30 條：古蹟及歷史建築相關之整修，得由中央機關及各縣市政府依比例分攤執行之，私有古蹟及歷史建築其自行修復之施作，應依文化資產保存法施行細則第 46 條之規定辦理之。

第 31 條：古蹟及歷史建築修復之施作，各縣市政府應積極培育地方匠師，並與當地相關系所之中學、大專院校、研究所合作，試作一部分修復作業；作為地方建築工藝之傳承。

第 32 條：各縣市曾施作古蹟或歷史建築相關人員、主要工作項目及連同施作照片等，應予以登錄。

- 1.傳統建築：例如傳統寺廟建築：大木、小木、彩繪、油漆、安金(箔)、壁堵、屋脊剪粘、地磚、木雕、石雕、交趾燒、泥塑等，應分項登錄。
- 2.日治時期建築：例如立面雕花、包(鐵)線、洗石子、板模、灌漿、土水(泥水匠)、粉壁、貼面磚、地坪、地磚等。
- 3.其他建築：車站、教堂、官署、墓地等古蹟或歷史建築，應將其工程師、建築師、技師、匠師等資料，分別登載之；以區分辨別其風格特色。



其登錄表如下：

(各縣市古蹟或歷史建築之名稱)施作匠師登錄表

匠師姓名	主要施作項目	施作方法材料	施作日期	住址及電話
潘麗水	門神彩繪	描金	65.10	

施作照片：

施作時間：72.10

施作部位：斗拱

工作要項：插樁

照片：

施作時間：72.10

施作部位：斗拱

工作要項：插樁

照片：

第 33 條：古蹟及歷史建築再利用，各縣市政府應於每年一月底前提報年度實施計畫，

並於每年九月底前完成實施計畫之初核。行政院文化建設委員會、內政部、教育部等組成評鑑小組，於每年十一、十二月至各縣市現地完成評鑑。評鑑表如下：

(各縣市)古蹟及歷史建築保存再利用評鑑表

古蹟及歷史建築名稱	
年度執行要項	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 主體整修</li> <li>2. 鄰近區域文化風貌保存</li> <li>3. 文物保存</li> <li>4. 展演活動</li> <li>5. 導覽</li> <li>6. 文化傳承</li> </ol>
執行成果及比例	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 執行成果</li> <li>2. 執行比例</li> </ol>
經費來源 (以其經營收入為主要評分依據)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 政府補助</li> <li>2. 自籌經費</li> <li>3. 其他收入</li> <li>4. 經營收入</li> </ol>
文化收益	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 運用文化資產資源</li> <li>2. 各層面學生、民眾參訪及參與</li> <li>3. 文化活動</li> </ol>
人力資源之運用	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 培訓</li> <li>2. 執行層面</li> </ol>
評定	優等(90 分以上) 甲等(80 分以上) 乙等(70 分以上) 丙等(60 分以上)
評鑑理由	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 執行結果</li> <li>2. 優點</li> </ol>

	3. 缺點 4. 改善項目 5. 建議事項
評鑑委員	

第 34 條：評鑑優等、甲等之縣市，執行人員應予獎勵，並核撥補助金，該項補助金得提撥百分之十，作為執行工作人員之績效獎金。

優等：頒發 100 萬元(取前 3 名)並頒發獎牌。

甲等：頒發 50 萬元(取五名)並頒發獎狀。

相關單位及人員之表揚，得擇古蹟或歷史建築等場地實施之。

第 35 條：執行成果評列丙等之機關，執行人員應予處分。必要時，得將該古蹟或歷史建築，予以降級或除名之處分。

第 36 條：私有古蹟及歷史建築之所有權人、管理人或委託管理機關，保存成效具有具體實績者，應予獎勵。

獎勵內容，各縣市政府得依實際情形提報之。

## 第六章附則

第 37 條：本項管理辦法，須經由各部會研商，提請行政院院會通過，交由各縣市政府辦理之。

第 38 條：本項管理辦法，未登載之相關法條，得依各相關法規視實際情形，各縣市政府應予以採認適用之。惟仍請提報中央主管機關，核定後實施之。

第 39 條：本項管理辦法，經行政院會通過後，其公告實施之日期，即以生效。

## 簡歷

**考試：**八十二年高等考試民政科及格

**學歷：**政治大學附設空中行政專科補習學校(行政科)

南華大學管理科學研究所(策略組)

**著作：**

1. 歐石秀先生口述歷史

2. 舊城鳳邑山長 - 曾玉昆老師專訪紀錄

(榮獲文建會評定八十九年地方文獻獎)

**發表作品：**

1. 思啊！思想起！(八十七年高雄市政府新聞處評定入選)

2. 七美風情(7-eleven 徵文入選)

**發表論文：**

1. 文化部門如何運用智價知識創造邊緣競爭優勢之研究(第二屆管理創新與實務研討會)

2. 以布袋蚵架拆除抗爭論布袋鹽田產業觀光可行方案(第一屆觀光實務研討會)

3. 環境問題全球化環保團體角色扮演之研究(國科會)

4. 大陸漁船拖網作業對台灣海洋資源及環境生態保護之影響(兩岸管理科學暨經營決策學術研討會)

**經歷：**

1. 澎湖縣政府：村幹事、社區發展協會總幹事、科員、課員

2. 高雄市政府：文獻會組員、史博館展覽組、推廣組代理組長、編審

**現任：**

澎湖縣政府教育局國教課課長