

二、教育部體育署 102 年度補助全國性亞奧運單項運動協會經費總表

編	號	協	會	補	助	經	費
1-41 項（略）							
42		滑冰				1,100,000	
43		冰球				1,000,000	
44		滑雪滑草				1,200,000	
45		雪橇雪車				1,500,000	

有關冬季奧運項目經費，僅只四項，剩餘項目為亞奧運的夏季賽事，經費差距甚大。因台灣位處亞熱帶，冬奧選手訓練場地受限甚大，常需移地訓練，體育署應再次審酌各運動項目的實際需求後，調整經費方為妥適。

（十八）本院楊委員麗環，日前知悉台鐵與台北市政府針對台北機廠的改建案提出規劃，預計要建設為美術館、商場及住宅。然本席認為位於高雄的「哈瑪星鐵道文化園區」，利用閒置的臺鐵高雄港站貨運站場，以鐵道博物館場域的概念規劃，開館三年來已經吸引二百萬旅次，而且有將近三分之一是來自港、日、韓等地的自主旅遊背包客，整體的觀光效益遠比現今規劃還來的好。又台北機廠的歷史和文化價值實台灣少見，如果能完整保留為台灣鐵道博物館，將為台灣百多年的鐵道做最佳的見證與保存。故此，本席要求台鐵應重新與台北市政府另訂台北機廠後續利用規劃，將該地原址保留為台灣鐵道博物館。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

一、位於高雄的「哈瑪星鐵道文化園區」，利用閒置的臺鐵高雄港站貨運站場，以鐵道博物館場域的概念規劃，開館三年來已經吸引二百萬旅次，而且有將近三分之一是來自港、日、韓等地的自主旅遊背包客。

以近代文明發源地及產業遺產為展示主軸的鐵道文化園區，為什麼可以吸引這麼多人？並且這個月在聯合國環境規劃署主辦的「二〇一三國際宜居城市」奪下金牌大獎，躍居世界第一。

依據交通部觀光局的公開資訊，二〇一二年臺北市立美術館進館數不到三十四萬人，國立歷史博物館七十一萬人，國立臺灣科學教育館二三二萬人，高雄市立美術館九十九萬

人。

台灣的美術館何其多，美術館裡面冷氣很強，氣氛很好，但是離開美術館，外面的街景，我們居住的環境卻還是一樣「不美術」。台北市政府卻要把珍貴的鐵道遺產臺北機廠，拿來再開一個「美術分館」，難道公共文化場域只有美術館這個選項？其實背後真正的原因是，美術館這個議題，對周邊豪宅價格的推升效果卓著，滿足了房地產開發者的利益。

國際間對於美學價值的看法已經漸漸改變，希望台北市民的美學品味，和重視生活的、有機的、環境的文化新價值接軌。浪費三十八．五億元在臺北美術分館工程，還是以五億元把臺北機廠做為具有國際特色的國家級鐵道博物館，這是台北市民的智慧抉擇。

謝明勳（作者為中華民國鐵道文化協會會長）

二、勿讓「台北宣言」自打耳光

國際工業遺產保存委員會大會去年第一次來亞洲，於全台第一所工業學校北科大舉辦，並發表「台北宣言」，要在國際公約與宣言的基礎上，建立亞洲工業遺產網絡。台灣本可能領導這網絡，但諷刺的是宣言所在地的北市府，似乎在加速唾棄市中心的工業遺產。

北市府原已指定台鐵臺北機廠部分建築設施為文化資產，但遺憾的是，對其規劃是要蓋美術館、商場及住宅。這種規劃不當，因為：

- (一)文化部及北市府去年大力支持工業遺產保存大會，也認同「台北宣言」；都發局長還參加開幕記者會。政府不要說一套做一套，自相矛盾。
- (二)只保有建築外殼與部分鐵軌，不足以妥善保存產業文化資產，還需系統性及尊重原用脈絡地保存機具、文物、檔案，及無形的技術、操作方法。
- (三)台北的各項工業史蹟即將消失殆盡，華山及松菸殷鑑不遠，市府宜懸崖勒馬，保留所剩無幾的工業遺產。「台北宣言」強調新用途不能犧牲工業遺產的核心價值，而改為美術館就是犧牲工業遺產的核心價值。自稱科技業發達的地方，怎麼首都連技術類的博物館都沒有？如何彰顯及傳承工業價值，培養下一代科技人才？
- (四)台北若想成為有特色的國際都會，必須重視自己的歷史；更有責任以百餘年全台首府的身分記錄現代化的歷程。從台北開始的鐵道文化是最好的見證。臺北機廠宜設為交通科技博物館，以典藏展示相關文物、機具、歷史與技術為主，輔以相關商業及文創活動，創造新的經濟與文化價值；兩者相輔相成，但主從分明。
- (五)先進工業國的市中心，常以工業遺址為產業博物館，佳例甚多：柏林的技術博物館保留兩個扇形車庫與設備；維也納技術博物館蓋在鐵道旁；布拉格的馬薩理克車站部分劃歸技術博物館；京都有梅小路蒸汽火車博物館。

當二〇一四年亞太遺產暨旅遊鐵道組織大會在台北召開時，我們會希望與會國際人士參訪臺北機廠的拆毀過程嗎？目前的規劃正讓「台北宣言」賞我們自己耳光。

陳政宏（作者為成功大學系統系副教授兼博物館副館長）