

附錄十五

文化資產調查報告

「臺北市松山區延吉段改建高樓新建案」
文化資產調查評估

目錄

一、工作範圍與調查研究策略.....	1
(一) 工作範圍.....	1
(二) 調查研究方法.....	2
二、工作內容.....	2
(一) 調查評估項目.....	2
(二) 調查評估方法.....	3
三、區域發展史概述.....	4
(一) 史前時代.....	4
(二) 歷史時代.....	5
四、文化資產調查.....	7
(一) 沿線文化資產查核.....	7
(二) 現地調查.....	15
五、預測開發行為可能引起之環境影響範圍、評估重點與預期成果.....	15
參考文獻.....	17

調查人：周子揚

中華民國 105 年 5 月

一、工作範圍與調查研究策略

本計畫基地位於臺北市松山區敦化里，其北邊隔八德路三段與松山運動中心相望；南邊為市民大道高架橋。基地西邊以敦化南路為邊界，東邊則以八德路三段 8 巷為邊界。本基地預計興建地下 6 層、地上 23 層之建物，開發內容初步規劃以金融保險業、一般事務所、集合住宅為主。地理位置參見圖 1。

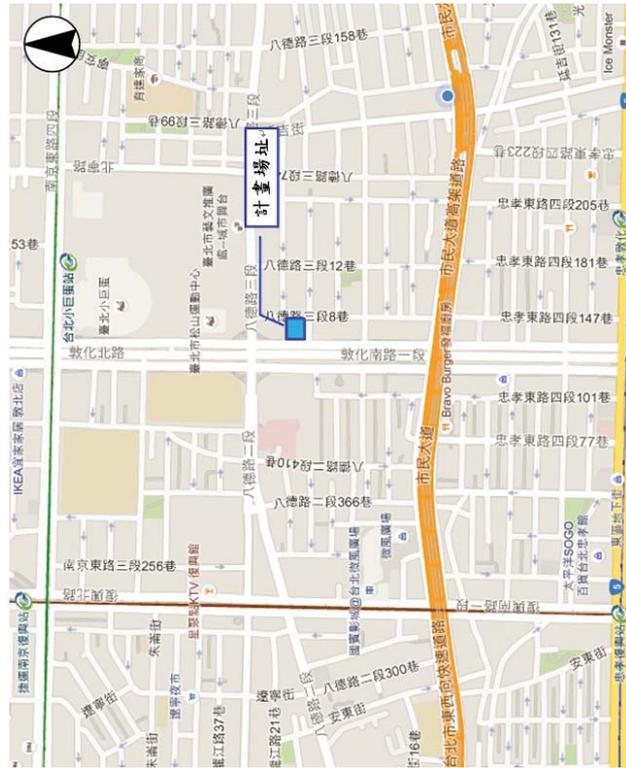


圖 1：基地位置示意圖

(一) 工作範圍

依據前述計畫項目，本次文化資產調查評估範圍為計畫基地及其周界 500 公尺範圍，將針對此項依法規範之項目進行文化資產調查工作，並提出成果報告、評估與建議。

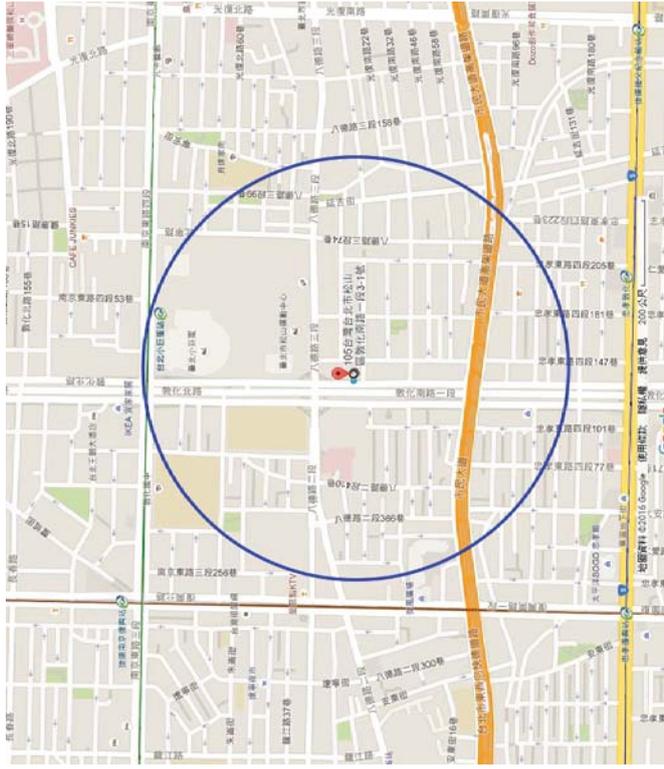


圖 2：調查範圍示意圖（資料來源：google map）

(二) 調查研究方法

1. 文獻研究及資料查考
2. 現地田野考古蒐集

二、工作內容

(一) 調查評估項目

根據現行「文化資產保存法」第三條之規定：文化資產指具有歷史、文化、藝術、科學等價值，並經指定或登錄之下列資產：

1. 古蹟、歷史建築、聚落：指人類為生活需要所營建之具有歷史、文化價值之建造物及附屬設施群。
2. 遺址：指蘊藏過去人類生活所遺留具歷史文化意義之遺物、遺跡及其所定著之空間。

3. 文化景觀：指神話、傳說、事蹟、歷史事件、社群生活或儀式行為所定著之空間及相關連之環境。

4. 傳統藝術：指流傳於各族群與地方之傳統技藝與藝能，包括傳統工藝美術及表演藝術。

5. 民俗及有關文物：指與國民生活有關之傳統並有特殊文化意義之風俗、信仰、節慶及相關文物。

6. 古物：指各時代、各族群經人為加工具有文化意義之藝術作品、生活及儀禮器物及圖書文獻等。

7. 自然地景：指具保育自然價值之自然區域、地形、植物及礦物。

其中除自然地景部分由農委會主管，非屬文化類型之資產之外，餘均具有一定的人類活動意涵，依調查區域的歷史發展與特性，各類型文化資產都有可能發現於本區域。

(二) 調查評估方法

1. 文獻資料的蒐集及考查

針對所知之民族學文獻、民族誌文獻、考古學文獻及區域開發史料進行資料蒐集及彙整，依據文獻資料的累積與田野調查的基礎，對照目前已知的各縣市文化資產，可作為田野調查時修正或新增之參考。蒐集整理文獻中位於工作範圍內之各類文化資產資料及計畫地區之區域發展史，並將已知或新發現之古蹟、歷史建築、聚落、遺址及文化景觀之地點或涵蓋範圍標註於五千分之一之地形圖上。

2. 考古學田野地表調查

在考古學田野方法調查中有專門的地表調查方式，係主要針對已知的考古遺址或是從未記錄的調查區域進行徒步式的地表調查工作，以確認現地是否有出現早期文化遺物之可能。部分考古遺址雖長時間埋藏於地表之下，但受到後續自然或人為活動的影響，有可能裸露出或擾動至早先的地層，導致早先人類活動遺留之發現，在臺灣各地區較常看見的狀態是水田或旱作梯田之整地、魚塢的挖掘、建路或建物的工程等各式各樣的人為活動影響，均可能擾動到地表下塵封的遺物、遺跡或是切出地層斷面，致使遺物或文化層的顯露。一旦調查人員發現遺跡、遺物時，則進行各種田野考古記錄，包括測繪記錄、照相、地圖定位、遺物之採集等工作，必要時以採土器 (Auger) 鑽探地層下方的土壤作為樣本，以便回到室內工作時進行該遺址文化內涵的研析工作。

3. 田野史料調查採訪

透過現地調查及耆老訪問之方式進行，調查區域內歷史時期的廟宇、歷史建築、古宅民宅或其他類型之古建築物，以及區域內的發展和歷史口述訪談，包括聚落之發展、重大歷史事件、地點或事蹟等項目。

三、區域發展史概述

調查區域附近的開發過程，並依據考古學資料、民族學文獻、歷史文獻可區分以下幾個階段：

(一) 史前時代

為歷史文獻記載以前的時代。本計畫鄰近地區擁有以下五個不同時代或內涵的文化：

1. 大空坑文化

大空坑文化為臺灣地區至今所知最早的新石器時代文化，新北市八里區大空坑遺址下層、臺北市芝山岩遺址下層、圓山遺址下層都發現這個文化堆積在遺址的最下層。近年來淡水河北岸的紅土階地及北海岸地區也發現這個文化的遺址，絕對年代距今 6300 年至 4500 年之間。大空坑文化人群喜歡居住在河口或近於海岸的階地，生業型態為游耕、狩獵和漁撈，陶器為粗繩紋陶，造型簡單，器表暗紅或淺褐，通成只有鉢、罐兩種器型，大部分在口緣頸部以下施滿繩紋，部分口緣上方或肩上方施有篋劃紋；石器則為生產工具如斧鏟形器，屬於刀耕火種的游耕階段 (劉益昌等 2004)。

2. 訊塘埔文化

此文化為近幾年新辨認的新石器時代中期接續大空坑文化晚期逐漸演化發展而來的地方性文化，相對於中南部的牛罵頭、牛稠子文化，都具有繩紋陶器的特質，亦可見演化的跡象。這個階段遺址規模較大，佔居時間長久，已是長期定居性聚落，工具中農具如斧鏟形器出現比例相當大，可知農業在當時所佔的重要地位。本文化層陶器形制與大空坑文化大致相近，部分有明顯變化，最大的區別在於突脊和口緣上的篋劃紋消失，石器方面則出現大型尖狀器與石刀。從聚落分布以及石刀出現顯示農業型態可能與大空坑文化不同，有穀類作物的種植與發展。遺址分布接續大空坑文化遺址所在，並沿淡水河往中上游拓展到大漢溪、新店溪及基隆河等，北海岸地區則往東推進到貢寮等地 (劉益昌

等 2004)。

3. 芝山岩文化

此層文化目前主要成層出現於臺北市芝山岩遺址，為新石器時代晚期文化，年代約距今 3,500-3,300 年前後。出現貝塚。陶器以夾砂素面陶為主，見有相當數量的泥質素面陶，並見有一些繪有黑色彩紋的泥質陶，和帶有繩印紋、條印紋、方格印紋的陶片；石器以安山岩製的斧鋤為大宗，並見有鏃鏢、石鏃、網墜等生活漁獵工具；此外並出土一些骨角器、木器等(劉益昌、郭素秋 2000)。

4. 圓山文化

為新石器時代晚期、繼訊埔埔和芝山岩文化之後興起於臺北盆地北側的地方性文化，近年來在淡水河口北岸及北海岸地區也發現本文化遺址，年代距今 3200-2500 年之間，晚期在局部地區並延至 1800 年前。出土遺物有石器中少見於臺灣各地的有肩石斧和有段石鏃等這些特質和同時期其他文化有相當大的不同，一般認為其具有外來移民文化的特質。本文化分布範圍，早期為臺北盆地北側為中心，中晚期由於區域性環境轉變及其他文化的影響，逐漸轉向丘陵地區及海岸地區擴展其勢力(劉益昌等 2004)。

5. 植物園文化

為臺北盆地新石器時代最晚的文化層，舊稱方格印紋厚陶文化，主要分布在臺北盆地南部、大漢溪兩側及晚期北海岸沿海地區階地一帶。這個文化在日治末期就已經辨認，出土石器多為農具，推測其生活方式偏重農耕，與圓山文化晚期演化的土地公山類型並從一段時間，年代距今 2500-1800 年之間(劉益昌等 2004)。

6. 十三行文化

本文化為金屬器與石器使用的轉換期，稱為金石並用時代，這個時期文化特徵是石器減少，只剩下凹石、石槌、砥石等無刃器，陶器則為紅褐色夾砂陶與灰黑色泥質陶為兩大主流，前者通常佔九成比例，其他遺物則有鐵渣、瑪瑙珠、玻璃飾品和其他質料的珠子，以及金銀飾品、銅刀銅飾品等罕見外來物。本文化由於存在年代較晚，文化內涵複雜且變異度大，可依時間早晚分為早、中、晚三期，再依區域特性分為十三行類型、埤島橋類型、舊社類型等(劉益昌等 2004)。

(二) 歷史時代

1. 原住民時代

明鄭時期以前，臺北盆地的原住民是沿著淡水河流域居住的，此時盆地內的生業活動行為仍以原住民為主，而從荷蘭人留下的文獻記錄來看，當時的臺北盆地已有漢人入墾，他們和當地的原住民婦女結婚取得土地來從事農耕，與原住民聚落比鄰，但仍屬於少數，直到 17 世紀末，漢人才開始大量入墾。¹

2. 清代至今

明朝鄭成功退守臺灣以來，其經營重點集中在今臺南以南地區，直到康熙年間(1683)鄭氏投降清朝、郁永河在北部發現硫磺礦，臺灣北部的開發才納入政府考量。郁永河於康熙 36 年(1697)從福建到臺灣採硫磺，當時臺灣北部的雞籠(今基隆一帶)、淡水(今臺北一帶)，時人則視若絕域，「人至即病，病則死。凡隸役聞雞籠淡水之遣，皆歛歎悲嘆，如使絕域；水師例春秋更戍，以得生還為慶」。郁永河循陸路北上，「自竹塹迄南坎八九十里，不見一人一屋」，可知當時北部地區還談不上拓墾的。康熙 49 年(1710)，陳濟擔任臺灣廈門道員。正逢海盜鄭盡心自遼海南竄，陳濟奉令搜捕雞籠淡水地區，發現「淡水一汛即瞎仔港汛」，應令其「常川駐防，加強巡查」，並請添設大社社以北埔汛，「以防番社」。陳理在淡水搜捕海盜鄭盡心時，隔年「調佳里興分防千總移駐淡水，增設大甲溪至淡水八里坌七塘」。陸路設防，淡水八里坌官兵一百二十名，其中分南坎各塘七十名，淡水實兵只五十名。兵力雖薄弱，但卻是清代經制兵駐防臺北之始。設防的原始動機是防止淡水成為海盜淵藪，但是因緣際會卻吸引了大批拓墾者北上。

1740 年，繼泉州人之後，同樣來自福建的漳州人，首次大舉移民至臺灣，代表人物為郭錫瑠。在他的領導之下，漳州人首度進駐臺北松山一帶，並從新店青潭溪興建可供灌溉景美、公館，甚至松山的瑠公圳。由於瑠公圳的成功開鑿，讓漳州人的開墾速度加快不少。

松山原名「錫口」，位於臺北盆地東北方，東南為丘陵地，周圍有四獸山、姆指山、筆架山等山峰錯互；山麓有基隆河蜿蜒流過，原屬原住民平埔族遊獵捕魚的勝地，景色雄偉秀麗。「錫口」二字查為閩南語發音轉文字記錄，即平埔族人之所稱之「河流彎曲之處」。民國 9 年(1920)日人改「錫口」為松山，並設松山庄，隸屬臺北州七星郡；民國 35 年(1946)臺灣光復後，正式命名為松山區。光復初期，松山區轄有 26 里，面積 20,7474 平方公里，人口二萬二千餘人。民國 83 年(1994)，因基隆河整治工程，將河道南移，重新調整區界，將本區舊宗、金泰兩里分別併入內湖、中山區，調整後本區現有 33 里，

¹ 詳參看李宗信，《瑠公大圳》，台北：玉山社，2014，頁 32-33

762 鄰，面積 9.2878 平方公里，人口約 21 萬人。²

四、文化資產調查

(一) 文化資產查核

依據文化部文化資產局網站資料，另經參考臺北市文化局網站等相關資料，本計畫範圍內需要查核的文化資產項目有古蹟和歷史建築兩大項有形文化資產，目前查無無形文化資產資料，包含古蹟 5 件，歷史建築 8，共 13 件文化資產。查核項目若與本計畫之距離已超過需調查之範圍，只列表查核，不另進行現地調查。整理如下表，並分項描述。

表 1：本計畫位置所在行政區之相關文化資產資料表

類別 / 級別	名稱	具本計畫距離
古蹟 (市定)	松山市場 (松山區)	超過 500 公尺
古蹟 (市定)	鐵路局臺北機廠澡堂 (信義區)	超過 500 公尺
古蹟 (市定)	松山菸廠 (信義區)	超過 500 公尺 (1.2 公里)
古蹟 (市定)	臺北機廠 (組立工場、鍛冶工場、原動室、澡堂) (信義區)	超過 500 公尺
古蹟 (國定)	臺北機廠 (信義區)	超過 500 公尺 (1.4 公里)
歷史建築 (登錄)	松山機場地一航廈 (松山區)	超過 500 公尺
歷史建築 (登錄)	一號糧倉 (松山區)	420 公尺
歷史建築 (登錄)	松山菸廠一機器修理廠 (信義區)	超過 500 公尺
歷史建築 (登錄)	松山菸廠一檢查室 (信義區)	超過 500 公尺
歷史建築 (登錄)	松山菸廠一育嬰室 (信義區)	超過 500 公尺
歷史建築 (登錄)	臺北機廠-總辦公室 (信義區)	超過 500 公尺
歷史建築 (登錄)	臺北機廠-各車工場 (信義區)	超過 500 公尺
歷史建築 (登錄)	臺北機廠-柴電工場 (信義區)	超過 500 公尺

1. 古蹟

(1) 松山市場 (松山區)

松山市場創建於日明治 42 年 (1909)，係因水運而商業活動興盛，自清代起逐漸形成市集，直至 1909 年興建松山市場延續至今，已達百年之久，深具歷史意義。

² 資料摘自台北市松山區公所網站

<http://ssdb.gov.taipei/ct.asp?xItem=1237521&CNode=38840&mp=124011>

建物仍保有原有形貌，檜木桁架及洗石子外牆保存狀況尚佳，具保存價值。目前仍做為市場正常營運，未來可與饒河街夜市、松山慈祐宮配合規劃再利用，以提昇整區觀光效益。於 2006 年指定為臺北市市定古蹟 (產業設施)。

(2) 鐵路局臺北機廠澡堂 (信義區)

臺灣的鐵路建設始於清末劉銘傳治臺時期，至日治初年繼續延長縱貫線至高雄與屏東，完成西部鐵路網。1930 年代擴建位於臺北松山的鐵道修理廠房時，建造了一座頗具特色的員工澡堂。

這座澡堂利用工廠中的鍋爐所排放的熱蒸汽，以水管導入大浴池之內，它可能出自鐵道部營繕單位之設計，手法受到當時日本分離派建築之影響。每天傍晚下班時提供給鐵路機械廠中的工人洗澡之用，洗去了一天的疲勞，如今仍在 使用，可謂是一座實用的建築。於 2000 年指定為臺北市市定古蹟 (其他)。

(3) 松山菸廠 (信義區)

松山菸廠前身為日治時期「臺灣總督府專賣局松山煙草工場」，坐落於當時興雅八〇番地，成為繼後火車站臺北菸廠之後，另一座現代化大型製菸廠，規模更為宏偉。民國 34 年 (1945) 臺灣光復後，由臺灣省專賣局接收松山菸廠，更名為「臺灣省專賣局松山煙草工廠」，兩年後專賣局改制成立臺灣省菸酒公賣局，再更名為「臺灣省菸酒公賣局松山菸廠」，專製捲菸、菸絲及雪茄等菸草製品。菸廠建廠時正值日軍發動太平洋戰爭，捲菸除供應臺灣市場所需，也外銷華中、華南及南洋地區。規劃時即引入「工業村」概念，設置員工宿舍、醫護室、育嬰室，重視員工福利。

建築風格屬「日本初現代主義」作品，強調水平視線，形式簡潔典雅，面磚、琉璃及銅釘都是特別定製的建材，做工精細，堪稱當時工業廠房之楷模。於 2002 年指定為臺北市市定古蹟 (其他)。

(4) 臺北機廠 (組立工場、鍛冶工場、原動室、澡堂) (信義區)

臺北機廠為臺灣鐵路的車輛維修與改裝工廠，其前身為清代機器局 (位於塔城街忠孝西路交叉口)、日治時期臺灣總督府鐵道部臺北工場，1935 年間因臺北工場基地不敷使用，遂遷移至現址，部分機具亦從臺北工場搬遷而來，曾為臺灣鐵路管理局重要的維修廠。

臺灣的鐵路建設始於清末劉銘傳治臺時期，至日治初年繼續延長縱貫線至高雄與屏東，完成西部鐵路網。臺北機廠由臺北總督府鐵道部速水和彥技師負責設計，工程造价為 475 萬日圓，前後費時四年，於 1935 年 10 月 30 日完工落成，當年號稱是東洋最大的鐵路工場遷建計畫。基地略呈梯形，面積約 16.86

公頃，現存北廠的各項設施，大致分為 4 大工區 12 個工場，

建築構造內部採挑高、大跨距鋼構、預鑄式屋頂、大面積開窗等工廠建築特色，組立工場為全區主要修復工場，鍛冶工場負責零件製造，並保有全臺北機廠最久遠的機械設備（蒸汽錘），原動室為全區動力中心，澡堂屬於員工福利設施代表。臺北機廠為日據時期具代表性工廠建築型態，為工廠建築之先驅指標，具有工廠建築之代表性及稀少性。目前被指定為古蹟的有澡堂、原動室、鍛冶工場、組立工場，另登錄為歷史建築的包含總辦公室、柴電工場、客車工場等。於 2013 年指定為臺北市定古蹟（產業設施）。

(5) 臺北機廠（信義區）

「臺北機廠」原稱為「臺北鐵道工場」，創建於 1930 年，1935 年正式啟用，肩負臺灣火車維修、組裝、保養、修理等作業之重要場域，是臺灣第一座、現存規模最大且歷史最悠久的鐵路車輛修理工廠，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精神；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汽鍋爐、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。

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職工產生的不適；另場區同時亦建置職工相關福利設施，包含治療所、更衣室與浴室、職工食堂（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；工廠內至今仍保存著劉銘傳時期採購自英國的蒸汽錘，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。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。於 2015 年再指定為國定古蹟（產業設施）。

2. 歷史建築

(1) 松山機場第一航廈（松山區）

松山機場為我國第一座國際航站，歷經國際航線重要門戶及國內航線之盛況，見證國內經濟起飛，承載多數國人之記憶，具歷史文化價值。第一航廈建

於民國 52 年（1963），為當時國家現代化之重要設施。現建物外觀為 60 年間王大閎整合各階段增改建之作品，。

本建築物立面，係國內建築大師王大閎於民國 60 年整合各階段增改建之作品，為該時代古典建築之代表性作品之一，具建築史研究價值。於 2008 年登錄為歷史建築（其他）。

(2) 一號糧倉（松山區）

本建築始建於日治時期（確切時間查無記載），行政院農業委員會農糧署北區分署於民國 35 年（1946）奉准接管、登記日期為 40 年 6 月 4 日（1951），主要建材為磚造，原作為存放稻米之統制倉庫，曾經歷二次大戰空襲，建物外牆上留有炮彈孔洞。另建物旁壹棟未登記建物（八德路 2 段 346 巷 3 弄 4 號），原提供做為員工宿舍使用。

建物為二戰末期至光復初期臺灣糧食局公布之「統制倉」類型，其特色為榑木桁架，屋頂大跨距之木結構，多層牆體，可防濕、隔熱之效。對於早期糧倉使用方式之詮釋，有其意義，並具稀少性之價值。一號糧倉毗鄰建物為戰後糧倉之主要負責人宿舍，與糧倉有密切關係，共同見證臺灣糧食文化之歷史且有利用歷史建築活化再利用。於 2011 年登錄為歷史建築（產業設施）。

(3) 松山菸廠一機器修理廠（信義區）

松山菸廠前身為日治時期「臺灣總督府專賣局松山煙草工場」，坐落於當時興雅 830 號地，成為繼後火車站臺北菸廠之後，另一座現代化大型製菸廠，規模更為宏偉。民國 34 年臺灣光復後，由臺灣省專賣局接收松山菸廠，更名為「臺灣省專賣局松山煙草工廠」，兩年後專賣局改制成立臺灣省菸酒公賣局，再更名為「臺灣省菸酒公賣局松山菸廠」，專製捲菸、菸絲及雪茄等菸草製品。菸廠建廠時正值日軍發動太平洋戰爭，捲菸除供應臺灣市場所需，也外銷華中、華南及南洋地區。規劃時即引入「工業村」概念，設置員工宿舍、醫護室、育嬰室，重視員工福利。建築風格屬「日本初現代主義」作品，強調水平視線，形式簡潔典雅，面磚、琉璃及銅釘都是特別定製的建材，做工精細，堪稱當時工業廠房之楷模。

保存價值為其係日據時期之工業建築，且山牆特殊，木構屋架保持狀況良好。於 2004 年登錄為歷史建築（產業設施）。

(4) 松山菸廠一檢查室（信義區）

松山菸廠前身為日治時期「臺灣總督府專賣局松山煙草工場」，坐落於當時興雅 830 號地，成為繼後火車站臺北菸廠之後，另一座現代化大型製菸廠，規

模更為宏偉。民國 34 年臺灣光復後，由臺灣省專賣局接收松山菸廠，更名為「臺灣省專賣局松山煙草工廠」，兩年後專賣局改制成立臺灣省菸酒公賣局，再更名為「臺灣省菸酒公賣局松山菸廠」，專製捲菸、菸絲及雪茄等菸草製品。菸廠建廠時正值日軍發動太平洋戰爭，捲菸除供應臺灣市場所需，也外銷華中、華南及南洋地區。規劃時即引入「工業村」概念，設置員工宿舍、醫護室、育嬰室，重視員工福利。建築風格屬「日本初現代主義」作品，強調水平視線，形式簡潔典雅，面磚、琉璃及銅釘都是特別定製的建材，做工精細，堪稱當時工業廠房之楷模。

其保存價值在於其動線上與本廠區有重要關聯，並保存日治時期建築風格。於 2004 年登錄為歷史建築（產業設施）。

(5) 松山菸廠一育嬰室（信義區）

松山菸廠前身為日治時期「臺灣總督府專賣局松山煙草工場」，坐落於當時興雅 830 號地，成為繼後火車站臺北菸廠之後，另一座現代化大型製菸廠，規模更為宏偉。民國 34 年臺灣光復後，由臺灣省專賣局接收松山菸廠，更名為「臺灣省專賣局松山煙草工廠」，兩年後專賣局改制成立臺灣省菸酒公賣局，再更名為「臺灣省菸酒公賣局松山菸廠」，專製捲菸、菸絲及雪茄等菸草製品。菸廠建廠時正值日軍發動太平洋戰爭，捲菸除供應臺灣市場所需，也外銷華中、華南及南洋地區。規劃時即引入「工業村」概念，設置員工宿舍、醫護室、育嬰室，重視員工福利。建築風格屬「日本初現代主義」作品，強調水平視線，形式簡潔典雅，面磚、琉璃及銅釘都是特別定製的建材，做工精細，堪稱當時工業廠房之楷模。

保存價值為育嬰室之設計代表早期工業時代對勞工之重視精神，充滿社會思想，後來作為福利社使用，表達出當時勞資雙方之關係，對該廠員工福利設施而言，代表重要意義。於 2004 年登錄為歷史建築（產業設施）。

(6) 臺北機廠-總辦公室（信義區）

臺北機廠為臺灣鐵路的車輛維修與改裝工廠，其前身為清代機器局（位於塔城街忠孝西路交叉口）、日治時期臺灣總督府鐵道部臺北工場，1935 年間因臺北工場基地不敷使用，遂遷移至現址，部分機具亦從臺北工場搬遷而來，曾為臺灣鐵路管理局重要的維修廠。

臺灣的鐵路建設始於清末劉銘傳治臺時期，至日治初年繼續延長縱貫線至高雄與屏東，完成西部鐵路網。臺北機廠由臺北總督府鐵道部速水和彥技師負責設計，工程造价為 475 萬日圓，前後費時四年，於 1935 年 10 月 30 日完工。

落成，當年號稱是東洋最大的鐵路工場遷建計畫。基地略呈梯形，面積約 16.86 公頃，現存北廠的各項設施，大致分為 4 大工區 12 個工場，目前被指定為古蹟的有澡堂、原動室、鍛冶工場、組立工場，另登錄為歷史建築的包含總辦公室、柴電工場、客車工場等。

原建築興建於 1935 年為一層樓之鋼筋混凝土建築，後因行政工作增加，於 1966 年進行二樓加建工程即為目前建築樣貌。為臺北機廠之行政中心，建築形式為洗石子立面，線角裝飾，一樓拱廊具建築特色，周邊日式庭園植栽等襯托建物之主體性。保存尚稱良好，修復再利用計畫辦理中。於 2013 年登錄為歷史建築（產業設施）。

(7) 臺北機廠-客車工場（信義區）

臺北機廠為臺灣鐵路的車輛維修與改裝工廠，其前身為清代機器局（位於塔城街忠孝西路交叉口）、日治時期臺灣總督府鐵道部臺北工場，1935 年間因臺北工場基地不敷使用，遂遷移至現址，部分機具亦從臺北工場搬遷而來，曾為臺灣鐵路管理局重要的維修廠。

臺灣的鐵路建設始於清末劉銘傳治臺時期，至日治初年繼續延長縱貫線至高雄與屏東，完成西部鐵路網。臺北機廠由臺北總督府鐵道部速水和彥技師負責設計，工程造价為 475 萬日圓，前後費時四年，於 1935 年 10 月 30 日完工落成，當年號稱是東洋最大的鐵路工場遷建計畫。基地略呈梯形，面積約 16.86 公頃，現存北廠的各項設施，大致分為 4 大工區 12 個工場，目前被指定為古蹟的有澡堂、原動室、鍛冶工場、組立工場，另登錄為歷史建築的包含總辦公室、柴電工場、客車工場等。

客車工場於 1933 年興建，主要業務為客車車體之製修，於 1959 年因不敷使用於客車工場旁加建新車工場，進行車輛製造工作。建築本體採用大面積之側窗。北側車件工場側窗，保有日治時期之鐵製鑲嵌式玻璃窗，獨具特色。保存尚稱良好，修復再利用計畫辦理中。於 2013 年登錄為歷史建築（產業設施）。

(8) 臺北機廠-柴電工場（信義區）

臺北機廠為臺灣鐵路的車輛維修與改裝工廠，其前身為清代機器局（位於塔城街忠孝西路交叉口）、日治時期臺灣總督府鐵道部臺北工場，1935 年間因臺北工場基地不敷使用，遂遷移至現址，部分機具亦從臺北工場搬遷而來，曾為臺灣鐵路管理局重要的維修廠。

臺灣的鐵路建設始於清末劉銘傳治臺時期，至日治初年繼續延長縱貫線至

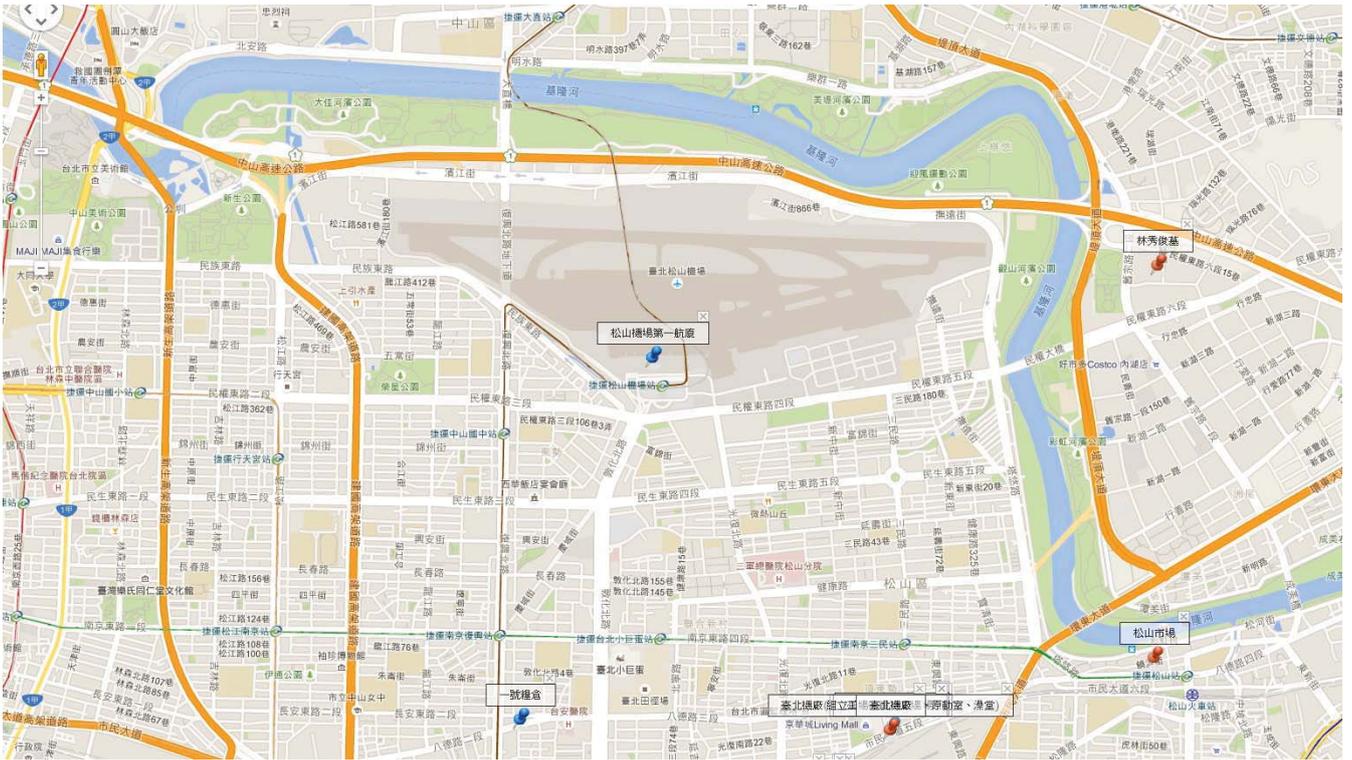


圖 3：本次查核之松山區、信義區文化資產位置示意圖

高雄與屏東，完成西部鐵路網。臺北機廠由臺北總督府鐵道部速水和彥技師負責設計，工程造價為 475 萬日圓，前後費時四年，於 1935 年 10 月 30 日完工落成，當年號稱是東洋最大的鐵路工場遷建計畫。基地略呈梯形，面積約 16.86 公頃，現存北廠的各項設施，大致分為 4 大工區 12 個工場，目前被指定為古蹟的有澡堂、原動室、鍛冶工場、組立工場，另登錄為歷史建築的包含總辦公室、柴電工場、客車工場等。

臺北機廠配合動力柴油化的技術發展，因原有工場不敷使用，於 1959 年建立柴油電力機車維修中心。柴電工場屬於二次大戰後所建之大跨距 RC 構造建物，兩側開窗及太子樓等建築設計元素，具有鮮明的人口意象。保存尚稱良好，修復再利用計畫辦理中。於 2013 年登錄為歷史建築（產業設施）。

(二) 現地調查

本計畫區域 500 公尺以內的已知文化資產僅有一號糧倉，與計畫基地相距 420 公尺，且建築結構為近現代日式建築，今年 3 月剛修復完畢，已不會因施工震動而受到影響。本次調查除了一號糧倉，僅就計畫所在地做現地調查，以了解計畫區域附近可能造成的環境影響。調查結果如下：

1. 一號糧倉（松山區）

本建築始建於日治時期(確切時間查無記載)，原作為存放稻米之統制倉庫，曾經歷二次大戰空襲，建物外牆上留有炮彈孔洞。另建物旁壹棟未登記建物（八德路 2 段 346 巷 3 弄 4 號），原提供做為員工宿舍使用。建物為二戰末期至光復初期臺灣糧食局公布之「統制倉」類型，其特色為檜木桁架，屋頂大跨距之木結構，多層牆體，可防濕，隔熱之效。對於早期糧倉使用方式之詮釋，有其意義，共同見證臺灣糧食文化之歷史且有利歷史建築活化再利用。

2013 年由立偕生活文化團隊透過老房子文化運動競標，得標取得 9 年使用約期，2016 年 3 月整修完畢³，以「樂埔町・樂埔滙農」超市兼餐廳的營運方式對外開放。整修過後外牆的木製外觀被水泥取代，屋頂黑瓦換成鐵皮，明顯與原貌不同，內部主結構體經過些許修繕調動，大致上沒有太大改變，但作為「統制倉」類型的特色今只能從內部牆面裝飾下窺得一二。承接的團隊將「歷史建物活化再利用」發揮出來，卻削減了保存建物的歷史意義。

除了上述文化資產項目外，基地周邊目前皆被現代建築物所據，雖有敦中公園、敦化公園和八德公園等綠地，但都是現代人工造景綠地，基本上已看不到原地表狀況，無法確認有無地下埋藏之文化資產。本區域經過長時間的現代建築行為開發，因此尚無任何史前文化記錄，基地現況也是有地下室的高樓，文化層保存的機率極低，故建議施工時僅須注意地下埋藏文化之出現。

五、預測開發行為可能引起之環境影響範圍、評估重點與預期成果

經過資料核查和現地調查，本計畫基地附近經過長時間的現代建築行為開發，目前並無任何史前文化記錄，由歷史文獻可知此區域開發時代較晚，自清代以後才有人為居住行為，故建議施工時不需特別注意地下埋藏文化之出現，若在工程進行時發現任何埋藏文化，仍應依法定程序進行處理。

³ 詳參看 <http://www.alive.com.tw/Food/0060/Gallery-ARTL000057714.html>

以文化資產保存維護之精神而言，各項營建工程或開發行為為遭遇文化資產時，原則上應以迴避為優先考量，若確無法迴避則應提出處理方式建議送請相關主管機關審查。依遺址監管保護辦法第八條營建工程或其他開發行為發見疑似遺址者，應即報主管機關邀請考古學者專家、學術或專業機構進行會勘或專案研究評估後，得採取下列措施：

- 一、禁止工程進行。
- 二、變更施工方式或工程配置。
- 三、進行搶救發掘。
- 四、施工監看。
- 五、其他必要措施。

參考文獻

內政部編

1987 《台灣地區古蹟一覽表》，台北：內政部

李宗信

2014 《瑠公大圳》，台北：玉山社

郁永河

1999 《裨海紀遊》，南投：台灣省文獻委員會

連橫

1962 《台灣通史》，台灣文獻叢刊第 128 號，台北：台灣銀行經濟研究室

伊能嘉矩著 楊南郡譯

1996 《臺灣踏查日記》，臺北：遠流

李毓中

2002 〈西班牙與台灣早期關係史研究現況及有關東台灣的西班牙史料及其未來研究的可能性〉，收錄於《眺望海洋的蘭陽平原：「宜蘭研究」第四屆學術研討會論文集》，宜蘭：宜蘭縣政府文化局

翁佳音

1998 《大臺北古地圖考釋》，板橋：臺北縣立文化中心

盛清沂

1957 〈光復後台北盆地邊緣史前採集簡報〉《台北文物》6(2)：1-39

1960a 《台北縣志 卷四 史前志》，板橋：台北縣文獻委員會

1960b 《台北縣志 卷五 開闢志》，板橋：台北縣文獻委員會

溫振華

1981 〈第五章 開闢〉《台北市發展史（一）》，台北：台北市文獻委員會

1999 〈清朝台灣北部的拓墾與族群關係〉，收錄於《淡水學學術研討會——過去、現在、未來論文集》，頁 27-47，台北：國史館

詹素娟、劉益昌

1999 《大台北都會區原住民族歷史專輯》，台北：台北市文獻委員會

劉益昌、郭素秋

2000 《台北市考古遺址調查與研究》，台北：台北市政府民政局委託研究報告

劉益昌、郭素秋、盧瑞櫻、戴瑞春、陳得仁（劉益昌等 2004）

2004 《台灣地區考古遺址普查研究計畫（第七期）—台北縣、基隆市、台北市》，台北：內政部委託中央研究院歷史語言研究所執行研究計畫

其他來源

文化部文化資產局網站 <http://www.boch.gov.tw/boch/>

臺北市政府文化局文化資產網站 <https://www.culture.gov.taipei/>

臺北市松山區公所

<http://ssdo.gov.taipei/ct.asp?xItem=1237521&CtNode=38840&mp=124011>
— 一號糧倉介紹

<http://www.alive.com.tw/Food/0060/Gallery-ARTL000057714.html>

樂埔運農 · 一號糧倉官方 FB

<https://www.facebook.com/%E4%B8%80%E8%99%9F%E7%B3%A7%E5%80%89-303515569817571/timeline>

圖版

	<p>本計畫基地目前狀況遠眺，現有建物，面對敦化南路，周遭為高樓圍繞。</p>		<p>本計畫為建物更新，目前建物未拆，1樓為第一銀行。</p>
	<p>基地往北，隔八德路與敦化國小相望，附近皆為現代建築與高樓。</p>		<p>同左，基地附近，鄰近學校的社區多為公寓式住宅。</p>
	<p>距離計畫基地最近的綠地、敦化公園，所見皆為人工綠地，看不到原地表狀況。</p>		<p>鄰近敦化國中敦中公園，所見皆為人工綠地，看不到原地表狀況。</p>
	<p>調查範圍邊界、敦化國中（南京東路三段）。</p>		<p>調查範圍邊界、捷運台北小巨蛋站（南京東路四段）。</p>



美仁 1 號公園現況。照片左側還有美仁 2 號公園，同樣為人工綠地。



育達商職附近閒置空地綠化現況。



一號糧倉現況，照片左側為後來增建的宿舍。



同左，右側鐵門為開放大門，左側玻璃門為行政出入口。



同上，可能也屬於（國民政府時期）後來增建的宿舍，目前整修中。



同左上，（國民政府時期）後來增建的宿舍，目前整修中。