

【臺北市文化資產審議委員會第 77 次會議紀錄】

時間：中華民國 105 年 3 月 9 日（星期三）下午 2 時 00 分

地點：臺北市政府委員會議室（臺北市信義區市府路 1 號 8 樓西南區）

主持人：鄧主任委員家基

記錄：江彩禎

出席委員：謝副主任委員佩霓、王惠君、米復國、辛晚教、李斌、林曉薇、
堀込憲二、張崑振、郭瓊瑩、黃士娟、黃英霓、詹添全、劉淑音、
蔡元良、薛琴、蘇瑛敏、林洲民、彭振聲、藍世聰；（李乾朗：請
假）。

列席委員：（臺北市都市計劃委員會委員）黃台生、焦國安

出列席人員：

審議案一：

臺北市政府都市發展局	陳建華
臺北市政府交通局	張哲揚
臺北市政府工務局	
交通部臺灣鐵路管理局	賴○○
臺北市政府工務局新建工程處	池蘭生
臺北市政府工務局公園路燈管理處	黃英傑
陳怡成建築師事務所	(未簽到)

列席者：鄭○○、蕭○○、林○○、賴○○、葉○○、郁○○、蕭○○、李
○○

壹、主席致詞：

今日會議是本屆委員會第一次開會，首先，代表柯市長感謝大家！文化資產保存及都市發展間的均衡，將以公開透明的方式跟大家一起探討，藉由各位委員的專業，將臺北市文資保存及活化，開創出一條光明大道。再次感謝大家！

貳、第 6 屆文化資產審議委員介紹

參、宣讀臺北市文化資產審議委員會第 76 次會議紀錄

結論：同意備查。

肆、審議案：

案一、中正區歷史建築「三井物產株式會社舊倉庫」保存方式可行性評估案

結論：

- 一、依文化資產保存法第 32 條規定，古蹟遷移或拆除須報中央主管機關核定，三井物產株式會社舊倉庫屬歷史建築，因此無前開法令之適用。惟本府為求審慎，針對本歷史建築之保存模式，提送本市文化資產審議委員會討論。
- 二、本案尚有相關資料須加強補充說明，請文化局儘速召開下次會議，下次會議請針對原地保存、遷移保存兩方案再予分析。為利民眾參與，本案請文化局建立溝通機制，民間團體有相關意見可透過此機制進行討論。

伍、散會：下午 6 時 0 分

臺北市文化資產審議委員會第 77 次會議
列席者意見

台灣蠻野心足 議事規則之解釋，提報人和列席者應與一般旁聽者有異，屬於
生態協會 「其他利害關係人」範疇，而非「其他經主持人同意之第三人」，
李○○律師 享有與當事人相同之發言時間。

(書面意見)

搶救北北三代 一、昨天下班前我們送進 300 份古蹟與文化景觀提報單，為何
表一 沒有排入今天議程。

二、我們主張都發局長及工務局長應該利益迴避，雖法制上沒有明確理由，但我們認為有行政瑕疵，原因如下列三點：

(一) 都發局沒有把過去民眾工作坊所提出的民間版第 8 案構想納入方案說明。

(二) 去年底議會預算審議時，有關三井倉庫遷移或平移已引起討論，許淑華議員希望可以「平移」方式，我們在 3 月 3 日會勘時發現，都發局也曾評估過平移方案，「平移」並非技術上不可行，而僅是考量時間與空間上的不可行。

(三) 現在該區的都市計畫只通過市層級，還沒通過中央層級，在三井倉庫旁邊的住戶們，卻在 2 月 1 日收到工務局對居民發出拆遷通知，我們認為這是工務局行政上的瑕疵。

三、三井倉庫的價值與研究陸續出土，在忠孝橋引道拆除之後引起更多民眾關注，現在我們有 140 多位民眾的文化景觀提報表，我們認為歷史的保存不是單棟或單個年代，而是歷史的變化痕跡，這個區塊從北門看出去是鐵道部跟三井倉庫，三井倉庫後面有以前的鐵道通過，三井倉庫跟北門郵局間更是以前的三線道，另外向後一轉，可看到撫台街洋樓，這些都是我們爭取三井倉庫原址保留的原因。

四、另外，簡報中的方案 6 是我們認為可行，可以讓三井跟居

民都保留下來，但我們看到都發局所謂最佳方案都是從北門出發，沒有把三井倉庫的價值放進來討論。

搶救北北三代
表二

一、有委員提到應維持 101 年的文資審議決議，但現在時代不一樣，民眾意識在改變，過去文化資產有專業知識門檻，現在教育跟美學讓大眾更認識文化資產，我們透過街頭短講，跟民眾說明整個區域古蹟群故事，努力號召民眾提報，我們發現民眾意識在改變，只要讓大家更瞭解文化資產的價值，做出來的決定會更不一樣，不應該讓交通與開發主導，應對三井倉庫真正的價值審慎思考。

二、希望我們的提報表能正式進入文資程序。

搶救北北三代
表三

都市發展局提到遷移 51 公尺，考量的是周遭整體景觀規劃，而忽略的文化資產價值，三井倉庫價值沒有討論，本案應整體考量，整理歷史對話關係，非單一的觀點，沒有討論的空間，今天我們列席卻無法跟委員討論，我們認為市府在行政處理上不中立。

臺北市文化資產審議委員會第 77 次會議
委員意見

審議案一、 中正區歷史建築「三井物產株式會社舊倉庫」保存方式可行性
評估案

- 王委員惠君：
- 一、北門地區的改變，有一個很大的影響因子就是交通工具的改變，從台北城的人力車，到日治時期的火車，因鐵道位置移到西城牆外，北門西側必須拆除，以使火車能順利轉彎，後來鐵路地下化後又成為道路，使後來週邊地區的道路顯得相當複雜，加上後來的捷運，造成不只是地面上的道路，地面下的鐵路與捷運狀況的位置也必須考慮。在保存文化資產之同時，所在地條件的變化也必須考慮。
 - 二、過去城牆拆除變成三線道路，加上鐵道經過，造就倉庫興建於此的條件，除了本建築之外，過去還曾有更多的倉庫建築，能保存這棟倉庫建築的確有重要意義，然而在時代的變遷中，都市的確會因應時代的需求而有所改變，今天如何做出最適當的規劃是必須經過多方考慮才能做出決定。
 - 三、目前都發局所提方案，的確也有考慮到原來三井倉庫之區位特性，包括面臨道路、與鐵道相近，所安排的位置亦與原位置不遠，並且北門週邊有較大開放空間，容易到達停留，不過民間團體所提方案 8，將三井倉庫與北門結合，共同形成廣場重要建築，亦有其優點，只是變成正面並不面臨道路，在街道紋理上有所改變，如果能就這兩方案進行具體討論，分析優劣點之後，再做決定，也是一種方式。
 - 四、遷移工法是台灣傳統工法，過去有許多因道路拓寬或新建而採取遷移建築的方式，目前雖然不多，也仍有這樣的業者，相關工法可以再加以深入了解，就本建築之特

性，選擇能保存建築價值最有利的方​​式，如木構件拆解，磚構造遷移的方式。

- 米委員復國：
- 一、就議事規則而言，由於本案之特殊性，是由市政府所提，市府相關代表是否須迴避？
 - 二、都市計畫委員已先於文資委員會開會決議遷移三井，緣由為何？
 - 三、由市府提案包括發展局、文化局及交通局，以遷移三井倉庫為例，並由都市計畫委員會決議，但附帶決議，可再尊重文資委員會決議。
 - 四、就 101 年登錄三井倉庫，應考量北門意象，故應對本案各種方案，保留三井倉庫是否有影響有所討論。
 - 五、就目前所提之交通方案，有不少方案應可保留三井倉庫於原地，且保存修復經費不少，應可保留於原地。
 - 六、建議提出一最好的三井倉庫不移動的方案，做移動與不移動的各層面比較。

- 辛委員晚教：
- 一、民國 101 年(2012 年)5 月 7 日市府公告登錄「三井物產株式會社倉庫」為本市歷史建築，舊倉庫文資主要價值在於(一)建築特色及附帶之符號(二)產業歷史記憶。(20 世紀初期臺灣基礎產業：茶葉、樟腦等外銷，幫助台灣經濟發展。)
 - 二、北門是臺北珍貴之國定古蹟，建成於 1884 年(是臺北府城五個城門中唯一保存較完整未被拆除或改造之城門。)臺北府城牆是中國最後一座意象風水觀規則建造之城牆。2004 年逢台北建城 120 週年，舉辦一系列紀念活動，對北門意象、型塑、重現，再次受到重視。
 - 三、市府刻正辦理「西區門戶計畫」，除拆除北門面前高架橋外，並規畫調整路形，其中涉及三井舊倉庫保存問題，為有效保存並再利用倉庫，同意倉庫遷移重組。事實上，倉庫現況木構毀壞嚴重。
 - 四、原址地面，宜作虛擬意象保存。(如舖面特別顏色、建材之處理)。

林委員洲民： (第 1 次發言)

- 一、都市設計審議，都市計畫，文資審議都有府內的委員，此與利益迴避，並沒有直接的關係，這是我第一點的聲明，我自己擔任文資委員或擔任其他委員，我的分寸守得非常嚴謹。
- 二、第二點，剛才委員們的意見，我覺得很好，因為都是希望講得更清楚，但是我剛才看到的，尤其是(簡報)第 14 頁，容我說，它是一個文化發展的圖以及都市發展的圖，多次的討論裡面，很多委員都說，這是一個都市保存發展史，所以我很清楚的說這是一張發展跟文化保存共存的圖。另外我特別要為薛琴委員剛才對都發局的意見，做回應，這個說法我是從委員的角度說，的確有太多的改進空間，但我參與很多的會議，除了這個文資審查的會議外，我和交通局的委員們、交通局的同事們、文化局的同事們多次討論，對於薛委員剛才的說法，其實很有把握，也就是說，剖面圖、重疊圖那是可以交代的，但是今天之所以沒有呈現那些資訊，因為我們希望聚焦在文資審議上。同時回應詹委員，我要先回我本來的職位，就是未來的都市更新，未來的防災都更，液化的事情自然會有其他的圖說會說明，整個回應來講，這時候我就清楚地回應主席，剛才對我的問題基本上這些資訊都有，而且清楚回應剛才 2 位委員的說法，但是我今天是清楚地把他認為是個文資的審議，因此沒有附上。

(第 2 次發言)

第二次的補充要講一件從都市計畫的角度，23 年前黃大洲市長時代，都市計畫通過，4 年前文資審議，為什麼 19 年前的都市計畫沒有動，因為是土地，台鐵土地在這 19 年並沒有與市府很正面的溝通，今年過完舊曆年後柯市長親自至台鐵已經和台鐵局長取得了共識，23 年後台鐵與臺北市將會就所有的土地整合討論，就表示其實都市計畫程序過去了，這將表示說為什麼 23 年之前訂定了，那時候三井就是在都市計畫的路

上，所以四年前的文資附帶決議，我不在現場，可是我可以想像當時漢寶德老師跟很多的委員們是如何字字著墨後寫下這2句話，仔細的研讀其實就是北門印象進行的考量，然後古蹟活化以及都市發展與交通，為什麼這裡沒有寫文化，因為它就是文資審議。

林委員曉薇：

- 一、本案三井倉庫之「原址保存」有其重要地理文化意義，由此觀點發展的方向結合西區門戶計畫，是否有其他交通配套方案？交通局的評估方案具體優缺點及量化數據？
- 二、目前「移置保存方案」在都市紋理及空間發展上有相當用心的考量，但是否由「以人為本」的未來性交通考量，會有微調的空間？交通速度及流量的評估基礎為何？
- 三、西區門戶願景的團體座談會及工作坊是否有簡要的結論說明，以幫助理解第四案及第八案的差異及優缺點？
- 四、城市的長期發展方向，減量交通的可能性是否可以納入北門意象發展的考量？也結合到建議方案中。

堀込委員憲二：

- 一、北門一帶地區之文化資產多，北門已經有約 135 年，鐵道部約 97 年，撫台街洋樓約 95 年，臺北郵局約 85 年。三井舊倉庫建築樣式、材料來判斷附近建築同樣的歷史，這區域相當重要的建築物。
- 二、三井倉庫之價值之一半是現在位置的價值。三井之位置與臺北郵局一起表示日據時期的三線道路之寬度及景觀(三線道路是當時日本國內也沒有的很嶄新的都市環狀線帶道路)。要是遷移保存的話，建築之價值保存，但是臺北市之都市史價值來說現地(原地)保存是很重要。
- 三、道路建設效果是考慮比較短期的價值，但是文化資產及都市史的效果是考慮比較長期的價值。後續需要持續充分的討論。
- 四、針對三井倉庫的歷史脈絡與建物本身需做調查研究，並針對三井倉庫與臺北城市史的價值需加以討論。

張委員崑振：

- 一、三井倉庫研究計畫應儘速開始，相關論證與調查工作應著手辦理。

- 二、倉庫現場建築訊息仍清晰可辨。因此，三井倉庫的建築現況清理與發掘相當重要且急迫，其成果除提供建築實體證物的彙整外，更有助於目前有關「三井倉庫」歷史疑問的解答。
- 三、「現地保存」為最高原則，三井倉庫見證明治時期台北市區改正，重要城市建設歷史，為北門週邊遺產群整體之一環，除建築史特色外，亦見地區史價值。
- 四、都市發展作為，應充分尊重文化保存。文化資產若因此得到更多關注，資源與對待(及詮釋)，不僅有助於文資的保存及發展，亦為永續都市發展的要件之一。
- 五、現階段保存工作，仍應以「現地保存」為最終目標，因此，應即時進行相關調查工作，並確保各項建築(含地上遺構及地下基礎)及地理資訊被確實「記錄」、留存。若短期內無法實現，未來規劃仍應將「現地保存」定位為中、長期重點工作，因此應完成必要的「準備」。

郭委員瓊瑩：

- 一、曾於都委會會議建議，都市內的交通應該是服務市民與市政，永久路型的決策應不侷限於北門，而是擴張到都市保育及保存角度，都市發展是一體的、疊層不可分的概念，應平衡對待每個時期的都市發展。
- 二、「三井倉庫」建築物的意義，不僅在於建築物本身的價值，而是代表那時代都市經濟發展的脈絡，回到當時的時空背景，建築物與過去三線道的都市規劃有關，若從更廣大urban construction都市建設的角度來看，三線道的保存就如同田園城市的pattern，應該要被註記。因此現階段因為交通的理由必須調整三井倉庫的位置，應屬於暫時性的措施，要考量未來回到原址的可能性，因此準備措施要足夠。
- 三、有關交通流量的問題，目前臺北車站前的交通流量及公車黃金路線，能否用管理角度控制流量，即使現階段無法立即實行，應當做未來的近期目標，使未來的西區門戶意象不再如同現今這般擁擠繁雜，因此交通管理應該

再通盤檢討，並非永久路型，而是現階段的調整。

- 四、假設三線道的歷史紋理這麼重要，如果歷史建築搬移了，在實體建物消失之後，是否可以利用其他的替代方案，來彰顯它原本的位置。另外，針對「三井倉庫」的調查，應該再更豐富並針對大家關切的問題再釐清。
- 五、北門及臺北車站周遭包含許多古蹟及歷史建築等具有價值的資產及文化底蘊，從延平北路、延平南路、鐵道部、228 紀念廣場公園，都是臺北市極為重要的建城基礎，應由文化局主導結合交通、都市發展等局處。無論是天際線或基礎保存、建物保存等，提出宏觀架構及上位保存計畫，現階段的調整應是為未來的長遠概念奠定基礎。

黃委員士娟：

- 一、今天所簡報之內容偏於都發局、交通局之方案，對於原地保存之論述偏低，建議應補充更充分之資訊以作評估。
- 二、關於三井之相關資訊不足，建議下次應補充。
- 三、應把 1917 年之地圖納入。
- 四、不應用 2010 年之損壞狀況圖，應製作 2016 年現在之損壞狀況圖，才能對於後續作業作判斷。
- 五、三井於 98 年進行建物會勘，99 年文化局辦理簡單之研究，101 年歷建登錄內容是採納 98 年委員會勘紀錄。由於登錄後未辦理正式調查研究，資訊不足尚無法決定原地保留或遷移。
- 六、文史團體表示都發局所放照片地圖從 1911 年直接跳至 1945 年，大家很難知道三井倉庫於何時出現的，根據 1917 年之地圖倉庫出現了，表示倉庫應於 1911~1917 年建成，至少 1917 年是存在的。
- 七、三井為見證河運轉陸運非常重要階段，即使轉成陸運，都還是佔了台北市非常重要都市空間位置。呼應憲二委員所講的，三井重要性不僅在於建築本身而已，與其空間脈絡都有重要關係，所在位置才能彰顯三井的地位，從河運轉陸運這麼重要空間一旦挪移了 51 公尺，雖然不遠，但試想把總統府遷移 51 公尺，在都市空間的脈絡

跟代表意義也就不見了。

- 黃委員英霓：
- 一、文資法第 32 條規定，古蹟之遷移或拆除，應經中央主管機關審議委員會審議，並由中央主管機關核定。
 - 二、本案係歷史建築，不是古蹟，故在文化資產法及其子法無明文之下，建議歷史建築之遷移，仍應比照，由文化資產審議委員會審議通過後，始得予以遷移。
 - 三、本案應先決定「原地修復」或「遷移修復」。決定遷移修復後，再決定遷移地點是否妥適，抑或有無更適合之地點，以免破壞歷史建築。經確定地點後再決定如何遷移，始不會破壞該歷史建築。
- 詹委員添全：
- 一、依捷運路線套繪，北門與三井倉庫均位於捷運路線上方，長期之振動已造成周邊老舊建築莫明之裂損與地基之沉陷，如三井倉庫之老舊傾頹，公路總局之地下室龜裂滲水、延平南路撫台街洋樓、北門郵局均陸續呈現上述之損壞，應予以長期建構損壞之綜合追蹤與評估。
 - 二、建議對三井個案之詳細調查應包括液化與地質敏感區之影響。
 - 三、遷移之位址若仍屬上開液化敏感區應予以加強地質之改良，或必要時另行覓地以保存該歷建為宜。
 - 四、以交通建構西區門戶之整體意象有其必要性，但應有安全為最高指導原則，交通路線要保持行人安全；文化保存也要考量遷移位置之適宜性，如何配合 2050 之都市景觀更應將防災之需求納入考量。
 - 五、為保存古蹟與歷建，如經費許可建議引入隔震技術之科技工法，移置亦可保護未來重回原地之安全。
- 劉委員淑音：
- 一、工作坊、座談會專家學者「三井倉庫可保存，及對交通問題提出解方」，其觀點應於本次會議充分陳述，釐清利弊的評估，避免僅有市府對其方案的評斷。
 - 二、101 年文資委員會決議雖提及「仍應以型塑北門意象為重點進行」，但北門意象的型塑，並未充分討論，形成著重於交通規劃的印象，但交通的需求會隨時代改變，任何

決議應做更長遠的規劃。且國人對於文化資產保存的觀點，亦會隨時代劇增，任何決議應更加審慎，避免剝奪後代對文化資產保存的可能性。

- 三、三井倉庫成為歷史建物的原因「非坐落地點」的說法，爭議過大，每一個建物的坐落地點都代表城市發展的脈絡。
- 四、擴大民眾參與的討論。本案在民眾疑慮與爭議上，仍有待更開放對等的討論，建議給予民間團體充分陳述的機會。

蔡委員元良：

- 一、尊敬各位委員的論述及觀點價值，其間雖仍有些矛盾衝突，但以一個臺北人來看公共事務，包括環境保留，因有不同的走向才會引起這些討論，而公部門最後會在最適方案的狀況下執行。這是一個正確的方向，雖然過程中不可避免會面臨爭論、討論、團體抗爭。臺北這些年非常進步，政府單位之間協調必有其困難度，政府表面上雖是個大機器，但事實上是一個法人，如果它所做的事情如能清楚明確，相對可以減輕公眾負面觀感與民眾疑慮。
- 二、以臺北人的都市設計角度觀之，20 多年前，從臺北縣、過了橋、到達火車站的臺北環境是非常糟糕的，臺北與 50-60 年代西方國家一樣都以交通為主，多數引道建設都想穿越城市，例如建國南北路將臺北市切成 2 塊，我就覺得很可惜。但交通的絕對性不是一個絕對，路開的越多，可能車子就變越多，我們也同意現在城市已以人為主，雖然交通問題依舊存在，但需要找一個相容的方式，這也是大家能同意理解的事情。這周邊的計畫，1991 年最早是由美國 SASAKI 與台灣的皓宇、境群等公司合作，當年還得到美國景觀協會的年度獎。我今日看這計畫，雖經過 20 多年緩慢地進行，已漸漸形成一些的方向，雖然緩慢，但我覺得不錯。就像辛委員所說的，我們不要去爭執那個建築物比較重要，而是應站在一個市民角度

來看怎樣的都市環境是最好的。因此，也無謂文資法執行先後，因對市民來講，都市的文化資產、交通建設等各方面應是共同討論的。這件事情已在過去 20 年間反覆被討論，討論之後很多事情會越變清楚的。

- 三、最後，就像辛委員所說，臺北城案例在世界各城市間很少有的，清朝時對著七星山、日本時代市區改正變成正南北，而火車站前廣場是反映這兩個時代的軸線，交點剛好是北門。以都市角度來看，是敏感、有趣又有挑戰力的點。要在這麼小地區解決這麼大量的交通轉運、商業事務，還要在其間謀取一些可以使用的空間，是一個少有的機會，雖沒達滿分，但仍朝向一個對的方向，這應該也是所有臺北人的期許。
- 四、我們雖對很多事情有嚴苛的要求，但應回到平常人的觀點，都市不是一天造成的，也不必焦慮 2050 年會長成什麼樣子，這些討論過去都曾大量發聲，在此呼籲對都市環境應有建設性提出看法，不要堅持，然後想辦法找出最大公約數進行。
- 五、交通永遠是一個複雜的議題，對於都市環境雖因專業有不同考量，但必須承認交通不是一天可以改變的，例如進城後，從私人運具轉換成大眾運輸系統，或可能因為私人運具減少而使台北火車站附近變成以人為主的 traffic hot，最後我個人仍尊重不同專業，如經過都發局、交通局等單位 study，或像這些研究單位累積結果，我最後仍會選擇尊重它。

薛委員琴：

- 一、對於歷史建築之保存，除單一之個體外，亦應考慮到「面」的歷史街區的保存概念，在此區塊內包括郵局、國定古蹟、鐵道部、北門，以及更多的館前路周遭的古蹟，必須作一保存文化價值的衡量。
- 二、民國 101 年 5 月 7 日的附帶決議需作處理。
- 三、捷運藍線穿越北門一角，並在三井倉庫前切過，是否導致結構損壞，請考量。

四、北門周遭的規劃成半地下，是否恰當請考量(捷運施工時，曾有加固處理，向下開挖有疑慮)。

五、如果採用遷移方案，A、B 案皆不可行，應將木作解體，另移磚構部分，遷移後需作隔震處理，且所用經費宜由都計或道路工程涵蓋，方不致排擠到文化部門的預算。

蘇委員瑛敏：

一、今天討論「三井倉庫」的價值，不應該只從單一斷代來切入討論，更重要的是應從整個地區，從臺北城建城到北門地區納入整體討論較為合理，形成多元化、多向度的歷史記憶，每個人的歷史記憶本屬於不同斷代，但仍應該互相尊重彼此不同而「多元化」的聲音，藉由溝通及傾聽，以及累積多元化的價值觀與經驗，在都市成長中尋求合適的方案。

二、北門是如今臺北城城門唯一原貌僅存的，從彰顯早期建城的過程，到現在三井代表的產業，其中部分價值是被認同的，但多元化聲音應該被尊重，應從多元的角度，來考慮三井倉庫的意義，才知道該從哪個年代去呈現累積的深度。

三、認同人行為主的空間，應該藉由新的規劃方式去型塑。

四、文史團體昨天提送的提案，應該依照正式的法定程序，惟有尊重程序才能進行溝通。因此在做出結論之前，應該還需要釐清委員對於「三井倉庫」重要性的價值觀認定，以及三井未來要呈現的意義與價值。

五、方案八的可行性遭到否決的理由，是否可以更仔細的評估及說明，並補充其他的基礎資料，未來或許可以有其他改善方案。