

出國報告（出國類別：考察）

國立臺灣博物館 104 年度公務預算派員出國計畫

臺博館鐵道部建置與 日本鐵道博物館交流計畫

服務機關：國立臺灣博物館

姓名職稱：林華慶（國立臺灣博物館副館長）

林一宏（國立臺灣博物館展示企劃組研究助理）

派赴國家：日本

出國期間：中華民國 104 年 8 月 29 日至 9 月 4 日

報告日期：中華民國 104 年 10 月 18 日

列印

提要表

系統識別號：	C10402991					
計畫名稱：	臺博館鐵道部建置與日本鐵道部博物館交流計畫					
報告名稱：	臺博館鐵道部建置與日本鐵道博物館交流計畫					
計畫主辦機關：	國立臺灣博物館					
出國人員：	姓名	服務機關	服務單位	職稱	官職等	E-MAIL 信箱
	林一宏	國立臺灣博物館	國立臺灣博物館	研究助理	聘、雇	聯絡人yhlin@ntm.gov.tw
	林華慶	國立臺灣博物館	國立臺灣博物館	副館長	簡任(派)	
前往地區：	日本					
參訪機關：	京都國立博物館，梅小路蒸氣機關車館，東京國立博物館，國立科學博物館，目黑美術館，大宮鐵道博物館，東京丸之內車站，舊新橋停車場鐵道歷史展示室，東京臺灣文化中心					
出國類別：	考察					
出國期間：	民國104年08月29日 至 民國104年09月04日					
報告日期：						
關鍵詞：	鐵道、博物館、大宮、梅小路、文化資產、古蹟修復、再利用					
報告書頁數：	56頁					
報告內容摘要：	本次出國赴日本考察，以京都府、東京都為核心，考察梅小路蒸氣機關車館暫時閉館活動（2016年改為京都鐵道博物館），拜會埼玉大宮鐵道博物館，並參觀東京丸之內車站修復展示、舊新橋停車場展示館等與鐵道相關歷史建築再利用的館所設施，及其他歷史建築活化再利用個案，以做為本館推動鐵道部博物館之借鏡與參考。於7日行程中，參訪京都國立博物館、梅小路蒸氣機關車館、東京國立博物館、國立科學博物館、目黑美術館等各級博物館、美術館共5所，順道踏查並記錄京都琵琶湖疏水產業設施群、東京都內核心區上野至新橋一帶都市空間與歷史建築保存與活化再利用等。本次正式拜會埼玉大宮鐵道博物館，參觀其展覽策劃、經營管理，並與該館高層會談，洽商持續兩館進行研究交流、及後續合作之可行性，建立良好互動模式。					
電子全文檔：	C10402991_01.pdf					
出國報告審核表：	C10402991_A.pdf					
限閱與否：	否					
專責人員姓名：						
專責人員電話：						

列印

摘要

本次出國赴日本考察，以京都府、東京都為核心，考察梅小路蒸氣機關車館暫時閉館活動（2016 年改為京都鐵道博物館），拜會埼玉大宮鐵道博物館，並參觀東京丸之內車站修復展示、舊新橋停車場展示館等與鐵道相關歷史建築再利用的館所設施，及其他歷史建築活化再利用個案，以做為本館推動鐵道部博物館之借鏡與參考。

於 7 日行程中，參訪京都國立博物館、梅小路蒸氣機關車館、東京國立博物館、國立科學博物館、目黑美術館等各級博物館、美術館共 5 所，順道踏查並記錄京都琵琶湖疏水產業設施群、東京都內核心區上野至新橋一帶都市空間與歷史建築保存與活化再利用等。

本次正式拜會埼玉大宮鐵道博物館，參觀其展覽策劃、經營管理，並與該館高層會談，洽商持續兩館進行研究交流、及後續合作之可行性，建立良好互動模式。

目次

摘要	2
目次	3
照片目錄	5
一、計畫目的	9
二、預期效益	10
三、考察過程	11
(一) 出國經大阪至京都	11
1. 京都國立博物館	11
2. 會見日本鐵道專家	14
(二) 梅小路蒸氣機關車館	15
1. 資料展示館：舊二條驛舍	16
2. SL Steam 號搭乘體驗	18
3. 機關車展示館：扇形車庫	18
4. 進出館區的管制方式	19
5. 梅小路公園	19
6. 旋轉舞臺、感謝大家	20
(三) 琵琶湖疏水產業設施群踏查	23
1. 琵琶湖疏水歷史沿革	23
2. 南禪寺水路閣	25
3. 新島襄與新島八重之墓	27
4. 哲學之道	27
(四) 從京都到東京，上野公園內博物館參訪	29
1. 上野公園	29
2. 東京國立博物館群	30
3. 國立科學博物館	33
(五) 拜會大宮鐵道博物館	37
1. 荒木文宏副館長的介紹	37
2. 展場導覽解說	39
3. 石田見副館長的導覽與對談	42
(六) 東京都核心區鐵道展示與建築參訪	45
1. 東京丸之內車站	45
2. 舊新橋停車場鐵道歷史展示室	50

3.目黑區美術館之村野藤吾展	50
4.拜訪文化部臺灣文化中心	51
(七)經東京羽田機場返國	52
四、參訪心得與建議事項	54
(一)本館可善用珍貴藏品之圖像資源以行銷推廣	54
(二)本館可思考於館內醒目之空間設置捐贈者褒揚榜	54
(三)本館進行特展規劃時可考量於適當空間設置臨時性座椅	55
(四)東京國立博物館有關蒐藏與管理之展示方法可供借鏡	55
(五)鐵道部園區可考量建置臺灣鐵道路網的動態模型展示	55
(六)鐵道部園區須重視鐵道科普知識的教育與傳播	56
(七)鐵道部園區之建置與後續維護管理經費仍將以公務預算為主 ..	56

照片目錄

照 1	關西機場站，特急 Haruka 號進站中	11
照 2	京都站月臺層	11
照 3	京都國立博物館明治古都館	12
照 4	京都國立博物館平成知新館	12
照 5	平成知新館的大廳與服務臺	12
照 6	平成知新館玄關的雨傘架	12
照 7	明治古都館正門入口	13
照 8	明治古都館三角楣及館名匾細部	13
照 9	京都國立博物館原表門	13
照 10	京都國立博物館的駁坎與磚牆	13
照 11	在京都的臺日鐵道專家聚會	14
照 12	京都市 205 線公車	14
照 13	京都車站內部	14
照 14	梅小路蒸氣機關車館全景照	14
照 15	鐵道專家鄭銘彰接受日本電視媒體採訪	15
照 16	等待排隊入館的人龍	15
照 17	梅小路館的指標	15
照 18	梅小路館的閉館公告	15
照 19	京都市指定有形文化財舊二條驛舍（1907 年）	16
照 20	舊二條驛舍活化為展示館	16
照 21	C11 駕駛臺實物展示	16
照 22	投煤練習機與煤水展示	16
照 23	皇族列車紋章與銘版展示	17
照 24	世界各地蒸氣機關車模型展示	17
照 25	2015.8.30 閉館紀念硬票	17
照 26	梅小路館志工與臂木式號誌機	17
照 27	1930 年代的鐵製水塔	17
照 28	由 1914 年製造的 8620 型 8630 號機關車牽引的 SL Steam 號	17
照 29	梅小路的扇形車庫與轉車臺	18
照 30	梅小路扇形車庫室內展場	18
照 31	梅小路扇形車庫室內展場	19
照 32	扇形車庫內 C62 機關車展示	19
照 33	大比例尺蒸氣機關車模型展示	19
照 34	東海道本線區名牌展示	19
照 35	梅小路公園內以一部京都市路面電車改設為綜合案内所	20
照 36	京都市電 27 號動態行駛中	20
照 37	京都市電 27 號乘車體驗	20
照 38	室內京都市電 29 號靜態展示區	20
照 39	京都市電 29 號內部	20
照 40	梅小路公園兒童遊憩區	20
照 41	8630 號機開上轉車臺	21
照 42	C62 1 號機於轉車臺展示	21
照 43	C62 1 號機與閉館紀念旗	21
照 44	靜態展示的蒸氣機關車一字排開	22
照 45	觀眾於臨時攤位選購紀念品	22
照 46	工作人員以繩子包圍封鎖、將觀眾請出館區	22
照 47	京都鐵道博物館配置圖及展示車輛分布	22
照 48	C58 1 號機御召車	22
照 49	京都地鐵烏丸中央線烏丸站	23

照 50	京都地鐵烏丸站轉乘東西線.....	23
照 51	穿越蹴上地面索道的紅磚隧道.....	24
照 52	合流隧道口的分水渠.....	24
照 53	殉職者之碑	24
照 54	田邊朔郎博士像	24
照 55	工學博士田邊朔郎君紀功碑.....	24
照 56	合流隧道口	25
照 57	「一身殉事 萬戶霑恩」紀念碑.....	25
照 58	第一疏水路與第三隧道口老建築.....	25
照 59	蹴上地面索道裝載船隻的車輛複刻展示.....	25
照 60	雨中的蹴上地面索道.....	25
照 61	南禪寺三門	26
照 62	南禪寺法堂天花蟠龍圖為今尾景年所作	26
照 63	水路閣	26
照 64	同志社共同墓地之墓道.....	27
照 65	新島襄與新島八重之墓.....	27
照 66	哲學之道南口：若王子神社.....	28
照 67	哲學之道若王子段	28
照 68	疏水支線的水門設計.....	28
照 69	野鴨悠遊在疏水支線中.....	28
照 70	哲學之道中段	28
照 71	哲學之道銀閣寺橋	28
照 72	甘酒	28
照 73	指定為國寶的銀閣寺觀音殿（1489 年）	29
照 74	指定為國寶的銀閣寺東求堂（1486 年）	29
照 75	新幹線 N700 系指定席內部.....	29
照 76	山手線與上野站月臺.....	29
照 77	東京文化會館（1961 年）	30
照 78	國立西洋美術館（1959 年）	30
照 79	上野公園廣場與噴泉.....	30
照 80	上野公園忍岡櫻花道.....	30
照 81	東京國立博物館總館，渡邊仁設計（1937 年）	31
照 82	入口大廳與樓梯是諸多戲劇的場景.....	32
照 83	精緻的大理石浮雕時鐘.....	32
照 84	細膩的樓梯欄杆細部.....	32
照 85	格子天花與和風的細膩線腳.....	32
照 86	清楚易讀的樓層指標與展間展覽資訊.....	32
照 87	觀眾休息區	32
照 88	常設展場之一	32
照 89	展場內設有供觀眾休息的座椅.....	32
照 90	常設展場之二	33
照 91	常設展場之三	33
照 92	休憩室灰泥牆面裝修、燈具、家具整體保存.....	33
照 93	休憩室灰泥牆面陶片拼花裝修.....	33
照 94	片山東熊設計的表慶館.....	33
照 95	谷口吉生設計的法隆寺寶物館.....	33
照 96	谷口吉郎設計的東洋館.....	33
照 97	「速飯」快餐車	33
照 98	國立科學博物館日本館，高橋理一郎等設計（1930 年）	34
照 99	大廳天井仰視	34
照 100	大廳天井四面的鑲嵌玻璃.....	34
照 101	翼樓天井的鑲嵌玻璃.....	35

照 102	翼樓牆面的鑲嵌玻璃.....	35
照 103	翼樓梯間	35
照 104	翼樓梯間扶手的鑄鐵鏤空欄杆.....	35
照 105	翼樓天井的鑲嵌玻璃.....	36
照 106	機械與科學展區之一.....	36
照 107	機械與科學展區之二.....	36
照 108	植物學展區	36
照 109	動物學展區	36
照 110	地學展區.....	36
照 111	地學展區（日本的礦物）	36
照 112	人類學展區.....	36
照 113	京城電鐵鐵道博物館站月臺.....	37
照 114	京城電鐵鐵道博物館站.....	37
照 115	大宮鐵道博物館外地坪時刻表展示	37
照 116	鐵道博物館服務臺及驗票閘門.....	37
照 117	大信田尚樹館長.....	38
照 118	荒木文宏副館長介紹鐵道博物館沿革	38
照 119	鐵道博物館歷史區主展場：車輛展示	39
照 120	鎮館之寶 1 號機關車為臺博館 9 號機關車之同型車	40
照 121	本館林副館長、與會專家學者與荒木副館長合影留念	40
照 122	車輛斷面展示	40
照 123	轉車臺上的 EF55 型電力機關車	40
照 124	立體鐵道模型展廳.....	40
照 125	耗資 1 億 3 千萬日圓建置之立體鐵道模型	41
照 126	オハ 31 三等客車內部.....	41
照 127	1 號御料車內部	41
照 128	國鐵クモハ 40 型電車內部.....	41
照 129	國鐵ナデ 6110 型電車內部.....	41
照 130	モハ 484 型電車集電弓設備.....	41
照 131	新幹線 0 系 21-2 號車	41
照 132	教育區號誌展示	41
照 133	蒸氣機關車模擬器.....	41
照 134	新幹線 0 系 21-2 號車靜態展示	42
照 135	新幹線 0 系 21-2 號車內部 5 排座椅	42
照 136	戶外展示車輛亦為餐飲車.....	42
照 137	販售火車便當的賣店.....	42
照 138	D51 蒸汽機關車模擬器.....	43
照 139	觀眾在等待上機臺操作前可先看錄影教學	43
照 140	戶外迷你列車運轉中.....	43
照 141	公園區設置微型運行列車.....	43
照 142	教育區設計工坊	44
照 143	鐵道文物展示間	44
照 144	三樓設置可眺望新幹線的餐飲休息區.....	44
照 145	石田見副館長（左二）的導覽.....	44
照 146	東京丸之內車站正面（東面）	45
照 147	新舊建築交接處的處理.....	46
照 148	戰後復興時期的鐵窗現地保留展示	46
照 149	古蹟修復技術現地展示.....	46
照 150	丸之內北口免震工法與無障礙坡道	46
照 151	丸之內北口內部	46
照 152	丸之內北口天景仰視.....	46
照 153	「橫跨臺日！鐵路紀念章拉力賽」活動.....	47

照 154	日本工業俱樂部會館正面.....	47
照 155	丸之內 Brick Square 大樓立面保存.....	47
照 156	新丸之內大樓內部.....	47
照 157	三菱一號美術館內部.....	47
照 158	Tokyo Forum 內部.....	47
照 159	東京丸之內車站中央口.....	48
照 160	丸之內北口	48
照 161	新丸之內大樓	48
照 162	東京中央郵便局立面保存及再利用	48
照 163	東京中央郵便局內部由西北向東南看	48
照 164	東京中央郵便局內部由東南向西北看	48
照 165	三菱一號美術館展覽區入口	48
照 166	有樂町之鐵製高架軌道橋.....	48
照 167	三菱一號美術館	49
照 168	舊新橋停車場鐵道歷史展示室.....	49
照 169	木製止衝擋與 0 哩起點標.....	50
照 170	舊新橋停車場正面入口.....	50
照 171	玻璃展櫃與文物展示.....	50
照 172	出土之舊有驛舍建築基礎遺構展示.....	50
照 173	村野藤吾模型展	51
照 174	村野藤吾建築模型展場可拍照區.....	51
照 175	展出之村野藤吾建築模型.....	51
照 176	村野藤吾設計之讀賣會館模型.....	51
照 177	蒙東京臺灣文化中心朱文清顧問晚餐款待	52
照 178	新橋站地標蒸氣機關車 C11 292 號機	52
照 179	上野站	52
照 180	上野站內部	52
照 181	單軌電車濱松町站.....	53
照 182	單軌電車羽田機場站.....	53
照 183	羽田機場大廳	53
照 184	日本國家旅遊局與 JR 合作推出風神與雷神國寶圖案之限定款 ICOCA.....	54
照 185	日本東京國立博物館文物設置之捐贈者感謝牆	54
照 186	感謝牆面設計簡單卻莊重並有極佳之擴充性	54
照 187	東京國立博物館展區外之簡易座椅之一.....	55
照 188	東京國立博物館展區外之簡易座椅之二	55
照 189	東京國立博物館展區外之簡易座椅之三	55
照 190	東京國立博物館的藏品修復工作展示.....	55
照 191	東京國立博物館的蒐藏空間安全維護展示	55
照 192	大宮鐵道博物館的鐵道模型展示.....	56

一、計畫目的

本館正推動「臺灣博物館系統」古蹟修復再利用計畫，其中以舊鐵道部古蹟修復活化為博物館園區為現階段最重要之工作，有關歷史建築修復維護、產業博物館經營、展覽策辦等，亟需參考國內外知名館舍經驗。

本考察計畫訪問或拜會日本鐵道博物館，包括京都梅小路蒸氣機關車館、籌劃中的京都鐵道博物館、埼玉縣大宮鐵道博物館、東京丸之內車站等，並參觀其他歷史建築再利用個案，以做為本館推動鐵道部園區現代性博物館之借鏡與參考。

出國時間為中華民國 103（2015）年 8 月 29 日至 9 月 4 日共計 7 日，參訪行程略以：臺北→京都 D1、D2、D3→東京 D4、D5、D6→D7 臺北。

有關行程與參訪地點，請參考表 1：

表 1 行程及參訪重點

日期	時間	預定行程	實際行程
8/29 (六) 出國 宿京都	上午	桃園機場出發前往大阪關西機場，轉機場特急前往京都	桃園機場出發前往大阪關西機場
	下午	京都歷史建築參訪	轉機場特急前往京都 參觀京都國立博物館
	晚間	京都歷史建築夜景	會見日本鐵道專家
8/30 (日) 宿京都	上午	參觀京都梅小路蒸氣機關車館	參觀京都梅小路蒸氣機關車館
	下午	參觀京都梅小路蒸氣機關車館及梅小路館暫時關閉儀式	參觀京都梅小路蒸氣機關車館及梅小路館暫時關閉儀式
	晚間	京都歷史建築參訪	京都歷史建築參訪
8/31 (一) 宿京都	上午	拜會京都鐵道博物館	琵琶湖疏水產業設施踏查
	下午	拜會京都鐵道博物館	琵琶湖疏水產業設施踏查
	晚間	京都車站附近鐵道設施參訪	京都車站附近鐵道設施參訪
9/1 (二) 京都至 東京	上午	京都經東海道新幹線前往東京，轉乘地鐵至上野	京都經東海道新幹線前往東京，轉乘地鐵至上野
	下午	參觀東京丸之內車站	上野公園、參觀東京國立博物館、國立科學博物館等
	晚間	參觀新橋舊車站鐵道展示館	參觀上野站

日期	時間	預定行程	實際行程
9/2 (三) 宿東京	上午	由上野前往大宮 拜會大宮鐵道博物館	上野經京濱快速線前往大宮 拜會大宮鐵道博物館
	下午	拜會大宮鐵道博物館	拜會大宮鐵道博物館
	晚間	返回上野	返回上野
9/3 (四) 宿東京	上午	上野公園 參觀東京國立博物館、國立西洋美術館	參觀東京丸之內車站、東京郵局再利用、三菱一號館美術館、Tokyo Forum 等
	下午	參觀東京現代美術館	參觀舊新橋站鐵道展示館、至目黑區參觀村野藤吾模型展
	晚間	上野都市空間踏查	拜會東京臺灣文化中心
9/4 (五) 東京 返國	上午	從上野至羽田機場	從上野至羽田機場
	下午	羽田機場返回松山機場	羽田機場返回松山機場

二、預期效益

考察日本京都梅小路、埼玉大宮兩大鐵道博物館之規劃設計、展覽營運及教育推廣活動等概況，包括活化再利用為博物館或文創園區之經驗與營運狀況，提供本館推動鐵道部園區現代性博物館之借鏡與參考。

拜會大宮鐵道博物館，觀摩該鐵道博物館之經營管理，研商相關交流議題及未來交流模式，藉以推動臺日兩國鐵道博物館有關展覽交流、博物館專業領域的觀摩合作，及文創商品之開發拓展行銷等。

三、考察過程

（一）出國經大阪至京都

8 月 29 日星期六，一早 0600 到桃園機場第二航廈，0645 與副館長會合，通關後於 0800 登機。長榮 BR132 次波音 777 幾乎是滿座。關艙前機長來打招呼，機內餐是海鮮散壽司，在飛行途中，鄭座艙長又送上熱拿鐵 2 杯，非常感謝。

1210 時抵達關西機場後，搭接駁電車，再度進入通關排隊的地獄中，人龍迴繞好幾周，因為要照相辨識臉部、指紋，通關進度緩慢，趁此時間檢查入境申報單，通關實在有夠久。

進關後，到關西機場站的 JR 綠色窗口買套票，臺灣人、韓國人、中國人、香港人都有，在 2 樓也是等很久，終於順利買到。搭上 1346 時發車的特急 Haruka 號〔照 1〕。86 次加班車，循關西機場線、東海道本線經過天王寺、新大阪等站，沿路看鐵道土木設施，鐵橋、鐵製高架道、鋼筋水泥橋、電車線鐵架等等，不同時期的建設其形式與建材不一、層層交疊，極具特色，新大阪過後鐵道旁有個機廠，似為 JR 機廠，不久後又有阪急電鐵的機廠。沿路各種鐵路車輛穿梭交錯，可證明軌道運輸確實是日本人生活中不可缺少的交通設施。1501 時抵達京都站〔照 2〕。

旅館就在京都車站的東邊不遠，順利 check in 後，1545 時與副館長沿著鹽小路通向東走，經鹽小路橋跨過鴨川，涼風徐徐，看烏鴉在鴨川中洗澡，漫步走到三十三間堂旁邊，再向北走到京都國立博物館。



照 1 關西機場站，特急 Haruka 號進站中



照 2 京都站月臺層

1.京都國立博物館

到了京都國立博物館已經 16 時，購票入場，一人 520 日圓。售票入口處在

南邊，由谷口吉生於 2001 年設計，採用黃色石材、俐落的幾何線條，是十足的現代主義建築。買票後由檢票口進入園區，檢票口左邊（西側）是獨立的博物館商品賣店，現代建築；右邊（東側）另建一處咖啡簡餐區。

1892 年開工、1985 年落成的京都國立博物館明治古都館是舊帝國京都博物館(1897~1900)、京都帝室博物館(1900~1924)、京都恩賜博物館(1924~1952)等，紅磚造的古典建物〔照 3〕，相貌堂堂，由法國派的片山東熊所設計。1969 年與大門一同指定為重要文化財，為特展空間，但目前停止開放參觀，乃因計畫整修內部，目前正進行調查研究中。

位於基地北邊的原有一座森田慶一設計的平常展示館，1966 年落成。目前已經改建為平成知新館〔照 4〕，由谷口吉生設計。此建築由玻璃、水、鋼鐵框架、混凝土與石材構成，與南面入口統一有整體感，內部空間與建築細部均十分乾淨而細膩，連入口玄關的雨傘架〔照 5〕，都值得細看。服務臺與休憩處〔照 6〕都可以照相，各樓展廳都禁止照相。

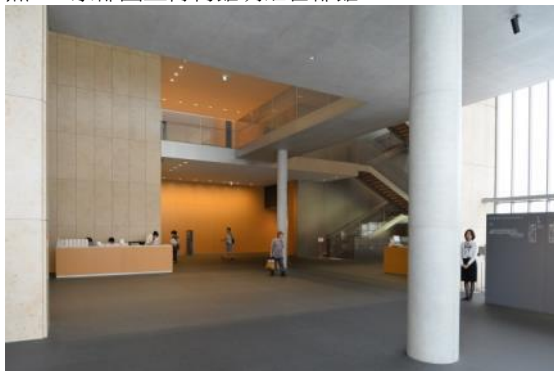
一樓主展廳是佛教文物的雕刻品，空間挑高但黑暗、照度低，以投射燈打在佛像為主的展品上，大型木雕展品多半沒有另加保護，僅以底臺抬高、寬的底臺隔開觀眾的參觀距離，大約是一手伸直還摸不到的距離，加上一個類似禁止觸摸的說明牌。展品說明牌很簡單，簡要的英文展品名稱、材質、年代等，日文資料相對詳細多了。



照 3 京都國立博物館明治古都館



照 4 京都國立博物館平成知新館



照 5 平成知新館的大廳與服務臺



照 6 平成知新館玄關的雨傘架

一部分展品，材質同樣是木雕，卻放在玻璃展櫃裡，展示櫃內照度低、頂板光源處有霧面遮罩、裡面是類似 T5 燈管，黃光，顯然有紫外線遮罩。展櫃角落有感應器，不仔細看就找不到，但卻看不見除溼機心與面板。一樓小展間展出經書、書信等紙類文物，都在玻璃櫃裡。卷軸採平面展示時，底材略有斜度，布面紡織品，只用簡單的壓克力尺、透明長頭圖釘就能固定，空心的捲軸，則放入適當大小的空心管狀物、外覆織品，並以一條寬不及 8mm 的編織扁帶穿過空心管，最後以長頭圖釘固定扁帶，以壓住卷軸；善本書也是這樣固定，有點像精裝書的壓帶一樣效果。

展場使用的人力很多，每個展間至少有一位穿制服的人員，安靜地站在角落。二樓外有長廊，設有足夠休息長椅，長椅上放著以鋼纜加肯辛頓鎖鎖住的百年特展專書樣本，封面貼有「見本」字樣，一本 1200 日圓，讓遊客在休息時可以翻閱，進而購買。

三樓是化石等展廳，因擔心接近黃昏、攝影時間不足，我便先行出館去拍攝古建築與大門。舊館中央三角楣之上是法式屋頂，石板瓦葺〔照 7〕；兩側翼殿也是一樣，正面有牛眼窗；但兩翼廂房的屋面卻是棧瓦葺，正脊處設天窗，可惜閉館中，沒辦法入內觀察。建築物磚紅、黃石配色，想必黃昏時的暖色光加上藍天，一定美極，可惜今天雲厚陰沉。

1710 出西側的原表門〔照 9〕，叫計程車返回旅館，開始下雨。



照 7 明治古都館正門入口



照 8 明治古都館三角楣及館名匾細部



照 9 京都國立博物館原表門



照 10 京都國立博物館的駁坎與磚牆

2. 會見日本鐵道專家

1820時到京都塔旅館與洪致文教授會合，再到京都站，等待臺日鐵道專家們，包括攝影家谷口孝志、館田達也、白川淳，來自東京的陳威臣，兩位在關西的留學生，鄭銘彰組長、洪致文教授，還有本館林副館長與我，一起搭 205 線公車〔照 12〕到河原町丸太町的「臺南微風」臺灣食堂聚會〔照 11〕，交換禮物與鐵道情報，開懷暢談。因應明天梅小路可能擠爆與總量管制，決定一早就去排隊。

聚會後再搭公車回到京都站〔照 13〕，步行回旅館。



照 11 在京都的臺日鐵道專家聚會



照 12 京都市 205 線公車



照 13 京都車站內部



照 14 梅小路蒸氣機關車館全景照

（二）梅小路蒸氣機關車館

8 月 30 日，星期日。一早起來梳洗，發現還是下雨。0630 時先到旅館餐廳吃早餐，吃飽到鹽小路通上的便利店逛一下，準備今天的午餐，再淋著小雨返回旅館打包。

0840 時兩人帶著行李移動到京都塔旅館，寄放行李，與洪致文教授會合，又在京都站中央口與鄭銘彰、陳威臣分乘 2 部計程車抵達梅小路館。

車門一開，令人嚇一大跳，這是什麼陣仗？排隊人龍〔照 16〕已經從入口繞了好幾折，我們前面至少排有 3 百人。日本電視媒體、鐵道相關雜誌都派員來採訪，昨天曾見面的白川淳先生也掛著記者臂章。離開館時間 10 時還有一小時，人越來越多，隊伍最後端已經排到梅小路公園咖啡館那裡了。

天氣不太好，不時有雨水降下，警衛等工作人員連忙引導人潮排隊，大家耐心等待著，幾乎每人都有一部相機，有個老先生用 Rollei 35 黃金版，另一個帶著 Nikon F3T，還有安原一式，各種底片機、數位機，怪機絲很多，鐵道迷大多數也是攝影迷吧。

排隊的觀眾多到嚇人，知道我們來自臺灣，當地電子媒體來採訪我們，由鄭銘彰代表受訪〔照 15〕，以日語回答，記者提問：「…你們專程來，知道今天是梅小路的閉館日嗎？梅小路在臺灣也很有名嗎？你們是『鉄 chan』（鐵道迷）嗎？」



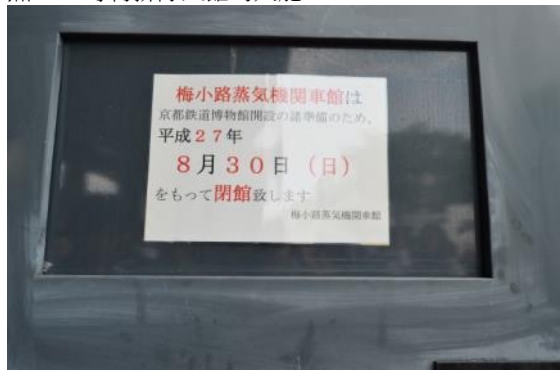
照 15 鐵道專家鄭銘彰接受日本電視媒體採訪



照 16 等待排隊入館的人龍



照 17 梅小路館的指標



照 18 梅小路館的閉館公告

忽然，前面工作人員宣布：因參觀人潮多，決定提前 10 分鐘開放入園，引起一陣歡呼加掌聲，機動調整入場時間，這也是疏散人潮的方法。我們大約 1010 時入園，門票成人 410 日圓、小孩 100 日圓，因為臺灣人都有 IC 卡，可走另一條通道，不必與當地人排售票機。一進去刷 ICOCA 卡，立即換得一張閉館硬票〔照 25〕，上頭還押註今天日期：2015.8.30，真是珍貴的紀念品。

1.資料展示館：舊二條驛舍

梅小路蒸氣機關車館係 1972 年創館，當時是日本鐵道開業 100 周年。這個館主要由展示館與扇形車庫兩座建物組成，資料展示館，是木造的舊二條驛舍〔照 19〕，京都市指定有形文化財，是 1907 年京都鐵道株式會社所建，車站之外也兼作該社的辦公廳。1996 年因嵯峨野線（山陰線）高架化而移築此地，充當資料展示館。

一進門就聞到濃濃的木料香氣，現在展示館內〔照 20〕除了辦公室、賣店（今天最後一天，賣店移到扇形車庫內）、貴賓室（現改為京都鐵道博物館遠景特展區）、哺乳室等空間外，規劃展示主題包括：SL(Steam Locomotive) 的歷史、SL 的修繕、SL 的傳動與行走方法、C11 駕駛臺實物展示〔照 21〕、駕駛員的攜帶品、投煤練習機〔照 22〕、車站辦公室場景、皇族列車紋章與銘版〔照 23〕、日本與世界的 SL〔照 24〕、全盛期的梅小路機關區全景模型、特展區等。



照 19 京都市指定有形文化財舊二條驛舍（1907 年）



照 20 舊二條驛舍活化為展示館



照 21 C11 駕駛臺實物展示



照 22 投煤練習機與煤水展示



照 23 皇族列車紋章與銘版展示



照 24 世界各地蒸氣機關車模型展示



照 25 2015.8.30 閉館紀念硬票



照 26 梅小路館志工與臂木式號誌



照 27 1930 年代的鐵製水塔機



照 28 由 1914 年製造的 8620 型 8630 號機關車牽引的 SL Steam 號

2. SL Steam號搭乘體驗

還沒空細看展覽，先直奔蒸氣機關車搭乘區。一樣排隊購票，長長的人龍，年長的工作人員先問：「有幾人要搭乘？」並立即按表統計人數，大約排了 5 分鐘就可以購票，大人 200 日圓，買票後立即將票交給另一位工作人員登記搭車時間，我們搭乘的是 1030 時發的車。今日是由 1914 年製造的（與梅小路扇形車庫同年！）8620 型 8630 號機關車〔照 28〕擔綱，陣雨中，黝黑的火車頭發出規律的咻咻蒸氣聲，發車前 1 分鐘先敲鐘，發車時拉響長長的汽笛，噴出濃濃黑煙，氣勢非凡。列車緩緩移動，空氣中有一股熱氣與煤焦味，老火車頭那強烈的存在感，難以言喻。

今天是閉館日，間隔 15 分鐘就發車一趟，以滿足大量觀眾的要求，即使如此，下午 1430 時就貼出公告：今日搭乘人數已滿，其熱門可見一斑。

3.機關車展示館：扇形車庫

梅小路的扇形車庫與轉車臺〔照 29〕是 1914 年以鋼筋混凝土興建的，與明治時期的磚造車庫相比較，RC 造的 20 股軌道的扇形車庫可容納 20 部機關車，車庫內也能設置修繕的機械設備。現在的梅小路機關車展示區共陳列 20 部機關車，從製造年代最早的 7100 型義經號（1880 年），到戰後 1948 年製造的 C62 型，其中動態保存的就有 8 輛，這些機關車在今天都掛上了紅白兩面閉館紀念旗，在扇庫前一一排開，非常壯觀。

庫內在車輛之間，增設鐵梯，讓觀眾能從高低不同視點觀看這些黑頭 SL〔照 30、照 32〕，也陳列了大比例尺的模型，而且還能作動〔照 33〕，也有木模、機械斷面、模型、汽笛聲音體驗等等展覽主題。在搭乘 SL Steam 號的同時，閉館記者會就在扇型車庫內舉行，1130 時則有學童樂隊表演。諸多活動，均顯示梅小路館的用心，其機動彈性更值得學習，例如記者會完畢、設置在扇庫 9、10 軌道的工作人員設施便立即撤除，準備下午的車輛進出庫演示。



照 29 梅小路的扇形車庫與轉車臺



照 30 梅小路扇形車庫室內展場



照 31 梅小路扇形車庫室內展場



照 32 扇形車庫內 C62 機關車展示



照 33 大比例尺蒸氣機關車模型展示



照 34 東海道本線區名牌展示

4.進出館區的管制方式

觀眾川流不息，各展館、戶外都擠滿了人，可是裡頭並沒有販賣食物。雖然我們已有準備，但也想暫時離開館區，到外面梅小路公園走走看看。要外出用餐，須先到服務臺登記，領取「再入館券」載明人數、日期，便可外出，但再進館時仍要與新來的觀眾一起排隊入館。

5.梅小路公園

山陰本線以東的空地，便是梅小路公園，公園內以一部京都市路面電車改為綜合案內所〔照 35〕，假日的 10 至 16 時有人服務。咖啡簡餐與京都市電展示區〔照 38〕、電車動態行駛區〔照 37〕一起規劃。其中京都市電 27 號動態行駛〔照 36〕，單次 150 日圓、一日券 300 日圓，吸引不少親子搭乘。乘車區旁邊就是面積廣大的兒童遊憩區〔照 40〕，不少父母在此地遛小孩。天氣時雨時停，大家帶著午餐走到鐵道邊，快速的吃完，等待 SL 的出現，雨中拍攝 8630 號行駛中的英姿。

1420 時大家會合後，再度排隊進場，來不及看到 8630 補充煤炭，以及工作人員分送煤塊的節目。



照 35 梅小路公園內以一部京都市路面電車改設為綜合案内所



照 36 京都市電 27 號動態行駛中



照 37 京都市電 27 號乘車體驗



照 38 室內京都市電 29 號靜態展示區



照 39 京都市電 29 號內部



照 40 梅小路公園兒童遊憩區

6.旋轉舞臺、感謝大家

幾百名大人小孩擠在轉車臺的周邊卡位，耐心地等待，偶爾 8630 號噴個煙，讓大家振奮一下。終於司儀廣播，8630 號要升火進庫了。6 號或 7 號軌道前頭的人，被要求向兩旁移動、淨空路線，工作人員移動鐵鍊、拔起豎桿，快速地引導大家，馬上淨空；不久後在煤炭區前方的 8630 號其前進路線也照同樣方法淨空，老火車頭緩緩駛上轉車臺停下〔照 41〕，轉車臺開始旋轉，如同華麗的旋轉舞臺一般，各個角度都能觀賞，司儀流水般地說明此車的製造年、行走距離可繞幾圈地球等等資料，忽然，汽笛響徹雲霄、久久不息，令人熱血澎湃，差一點掉下淚來。

8630 號華麗的升火入庫後，停了一段時間，大家還是卡位著。司儀再宣布，

C62 1 號機將上轉車臺答謝大家！大家立刻鼓掌叫好。王者一般的 C62，想必在日本鐵道迷心中有不可取代的重要地位。由柴油機車 D11 緩緩拉出，C62 的三個大動輪，每一個登上轉車臺時，都發出沉重的框鑼響聲，也都引發在場鐵迷一陣低呼。C62 轉圈後，正對 11 號軌〔照 42〕，就像是再向大家致謝一樣。

1630 時，C62 華麗的旋轉 4 圈後，準備送回扇庫。趁此時段扇庫內人比較少，趕時間拍攝其建築內部，並且選購了紀念品〔照 45〕。17 時開始播放「螢之光」驪歌，開始營造閉館氣氛，並由工作人員手持大聲公告訴大家要閉館了，不過百餘名鐵道迷仍不願離開。終於到了 1730 閉館時間，工作人員開始有系統地把人淨空，用的就是一條繩子，包圍、封鎖，逐漸將人請出館區〔照 46〕。我們也是最後離開的那一群人，每位觀眾都收到一個禮物：京都鐵道博物館的充氣條狀氣球，工作人員鞠躬，並希望來年請大家參觀嶄新的京都鐵道博物館〔照 47〕。



照 41 8630 號機開上轉車臺



照 42 C62 1 號機於轉車臺展示



照 43 C62 1 號機與閉館紀念旗



照 44 靜態展示的蒸氣機關車一字排開



照 45 觀眾於臨時攤位選購紀念品



照 46 工作人員以繩子包圍封鎖、將觀眾請出館區



照 47 京都鐵道博物館配置圖及展示車輛分布



照 48 C58 1 號機御召車

今天參訪梅小路館，其典藏、展覽、閉館儀式與相關活動，尤其是氣氛營造、人員管制與引導等，獲益良多，相信對未來鐵道部博物館園區的籌備開館與營運管理，能有不小的幫助。

一行人走出公園，搭乘俗稱「京都 307」的 205 線公車返回京都站，購買往東京的新幹線車票後，再進旅館 check in。在京都站前地下街吃晚餐、稍事休息，再返回旅館，結束本日見學。

（三）琵琶湖疏水產業設施群踏查

8 月 31 日星期一，原先預計拜訪京都鐵道博物館，但因昨日梅小路閉館，該館今日仍非常忙碌而婉拒拜訪，於是調整行程，探訪京都近代產業設施之一：琵琶湖疏水相關設施。

與昨天相比較，今天天氣差異不大，一樣是下雨。早早吃完早餐，收拾裝備，搭乘京都地鐵烏丸中央線到烏丸站〔照 49〕轉乘東西線〔照 50〕。烏丸線的車輛比較寬敞、舊一點，人也多一點；東西線人少，但外國觀光客多，車輛小巧可愛，也比較新。從蹴上（Keage，T09 站）出站，背後就是著名的蹴上地面索道。



照 49 京都地鐵烏丸中央線烏丸站



照 50 京都地鐵烏丸站轉乘東西線

1.琵琶湖疏水歷史沿革

所謂琵琶湖疏水，或稱京都疏水，是指明治年間引琵琶湖水到京都地區的水利建設，1880（明治 12）年京都府知事北垣國道以灌溉、自來水、水運、發電為目標，啟動琵琶湖疏水計畫，歷經 4 年設計，解決預算、與大阪府、滋賀縣等區域協調與土地取得問題，並任命剛從大學畢業的田邊朔郎負責設計監造，自 1885 年 6 月起，龐雜的水利工程展開，至 1893 年琵琶湖至宇治川的第一疏水竣工。1909 年，西鄉菊次郎在京都市長任內，為了發電及市民飲用水的需求，自 1909 至 1912 年推動第二疏水道建設，整體疏水計畫才大功告成。疏水道同時具有水運的機能，其中在蹴上、伏見的水路落差大，乃設計了地面索道（Incline，イン

クライン) 以軌道車輛載運船隻爬坡。蹴上設有發電所，第二導水隧道口更有一座日本第一座全鋼筋混凝土橋，建於 1903 年。

我們從地面索道下方的紅磚隧道〔照 51〕走出來，爬坡不忘看遺產，除了發電所的導水大鋼管清晰可辨外，第一個被看見找到的設施是「殉職者之碑」〔照 53〕。再往上走，就是合流隧道口，旁邊就是琵琶湖疏水建設計畫的功勞者田邊朔郎銅像〔照 54〕。在合流隧道口有分水渠道〔照 52〕，每一個水孔下方，都有一隻鴨子舒服地在休息，非常可愛。雨水滴滴答答，蟬聲嗡嗡沙沙，頗有詩意。沿著水道往上走，就看到蹴上地面索道頂端有裝載船隻的鐵骨造車輛複製品〔照 59〕，還有靠近山谷側，由田邊朔郎題字「一身殉事 萬戶霑恩」的紀念碑，是 1902 年田邊個人出資為第一疏水工事殉職者而立的慰靈碑〔照 57〕。第三隧道口有一座老建築，但不知其用途。

我們沿著地面索道一路向下，下雨天，遊客很少，兩旁都是充滿綠意的櫻花樹，可以想見四月櫻花滿開的美景與萬頭鑽動的賞櫻盛況〔照 60〕。走了 5 百公尺多，下到疏水主線端點的人工溼地，琵琶湖疏水紀念館周一休館，我們就前往南禪寺找下一個水利設施：水路閣。



照 51 穿越蹴上地面索道的紅磚隧道



照 52 合流隧道口的分水渠



照 53 殉職者之碑



照 54 田邊朔郎博士像



照 55 工學博士田邊朔郎君紀功碑



照 56 合流隧道口



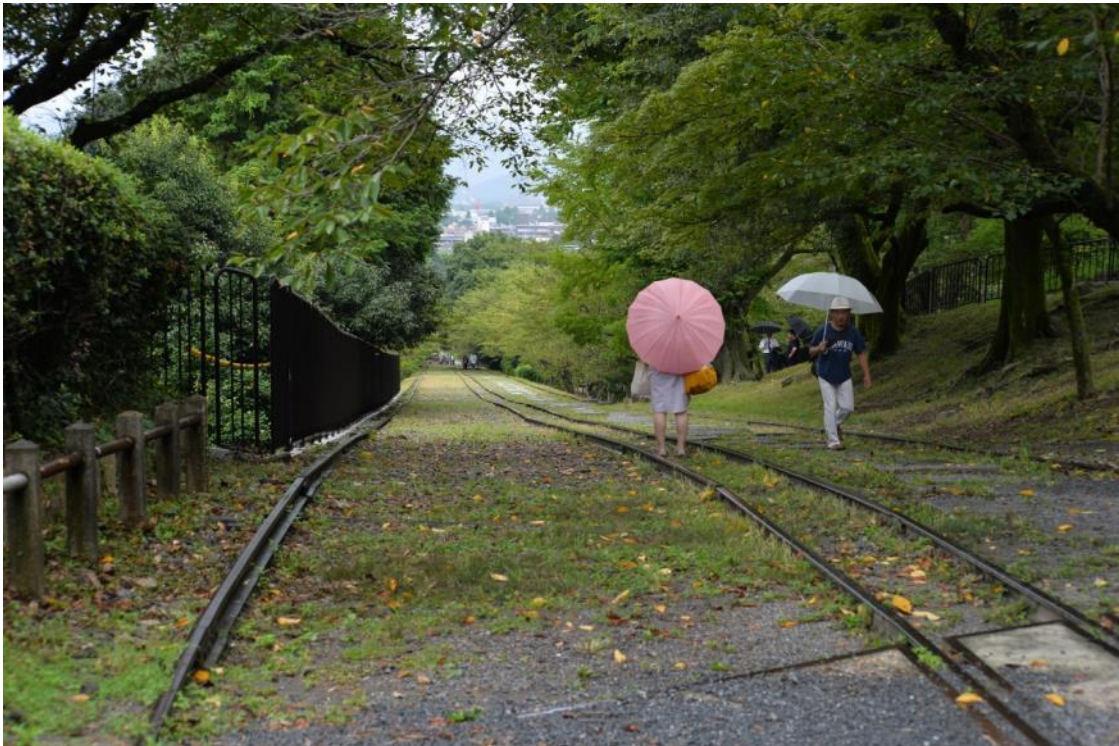
照 57 「一身殉事 萬戶霑恩」紀念碑



照 58 第一疏水路與第三隧道口老建築



照 59 蹴上地面索道裝載船隻的車輛複刻展示



照 60 雨中的蹴上地面索道

2.南禪寺水路閣

進入南禪寺的參拜道兩旁多為高級料理店，遊客就比較多了。南禪寺是臨濟

宗南禪寺派的大本山，三門是一座巨大的木造廟門樓閣〔照 61〕，在此稍事躲雨，續往法堂前進。現存的南禪寺法堂改建於 1909 年，本殿端坐釋迦、文殊、普賢等三尊，天花有今尾景年所畫的蟠龍〔照 62〕。從本堂旁向山邊走，巨大的磚拱橋立即映入眼簾，這就是水路閣。

水路閣是南禪寺疏水分線的水橋設施〔照 63〕。在 1886 至 1889（明治 20 至 23）年間，即第一疏水建設期間完成，從蹴上分支，水路繞行在東山山麓，經過南禪寺東邊時，以洋風的連續磚拱橋建造水橋，是座很美的近代建築。水路閣之後有一小段開渠，再以第五隧道、第六隧道將水引到若王子神社，轉為開渠。

從南禪寺出發，沿著鹿ヶ谷通走，遇到不少迎面而來的各國觀光客。時間已近中午，不大不小的雨，就找了一間京都風大阪燒小店，各點一份充當午餐。



照 61 南禪寺三門



照 62 南禪寺法堂天花蟠龍圖為今尾景年所作



照 63 水路閣

3.新島襄與新島八重之墓

出店門，還是雨。直走就是哲學之道的南口：若王子神社〔照 66〕。我瞄到一個告示牌：新島襄、八重之墓。這兩位是令人尊敬的教育家，怎能錯過！不過他們的墳墓（同志社共同墓地）在山頂上，指示牌寫著 20 分鐘可抵達。下雨天的山路濕滑，路雖寬，但卻不是一般日本旅遊區內那種整理得當的步道〔照 64〕，一下子就起霧，人工林內樹影森森，氣氛詭異，沿途不會有人，只有一個來自臺灣的異邦人在山路上急奔，上稜線後，京都市府有關既有墓地注意事項的老舊牌示背後，就是數以百計的墳塚墓石。一面用蹩腳的日語打招呼，一面用英語再講一次，對同志社這些前輩們講英語，應該都能通吧！

出發後 10 分鐘抵達最上方的新島襄與八重墳墓，正中央是新島襄之墓，八重的墓在右首〔照 65〕。雨勢未歇，脫帽、放下雨傘，向新島夫婦鞠躬致敬，在門邊不銹鋼名片收集箱投入名片後，旋即下山，5 分鐘回到神社。



照 64 同志社共同墓地之墓道



照 65 新島襄與新島八重之墓

4.哲學之道

疏水支線從若王子到銀閣寺橋（銀閣寺入口）這一段 1.8 公里多的開渠，風景清幽，有些路段兩旁種植櫻花，散發濃濃的日本文化色彩，被稱為哲學之道。今天就在雨中踏勘水路與產業設施。這段水路是開渠，渠壁是傾斜的花崗石砌牆〔照 67〕，水流靜緩而清澈見底，時有游魚、野鴨活動〔照 69〕，居民在 1968 年自發性整備環境，1972 年完成。

我們從南往北走，因為是雨天，遊客不多，且多從淨土寺橋過來。沿途觀察開渠的小設計，如山側另設截水溝，確保砂土、枝葉不會直接落入渠內；每隔一定距離設有水門及溢流水溝〔照 68〕，以木板堵截水流，但木板下方留有空隙，大魚也都能通過；當水位太高時，溢流鐵管開口朝向下游，可確保不會被順流而下的枯枝雜物給堵塞等等。

副館長是生物專家，從沿線渠底水草、魚類、鳥類種類與活動便可看出水質

好壞，及人類生活與自然環境的競合互動關係。哲學之道沿途有不少小店面，大約都有一定的水準。雨不停，雨不停，走到銀閣寺橋〔照 71〕離開哲學之道，轉向銀閣寺，在銀閣寺門口的商店躲雨、稍事休息，喝一杯沒有酒精的本地「甘酒」〔照 72〕，像是很稀的稀飯米漿，沒發酵、微甜。

購票進銀閣寺繞一圈，除了建物附近的枯山水，有空就拍拍國寶古建築，巧遇兩位臺中來的朋友。16 時多，離開銀閣寺，到公園前排隊等 R100 快速公車，半小時後回到京都站，結束今日調查。



照 66 哲學之道南口：若王子神社



照 67 哲學之道若王子段



照 68 疏水支線的水門設計



照 69 野鴨悠遊在疏水支線中



照 70 哲學之道中段



照 71 哲學之道銀閣寺橋



照 72 甘酒



照 73 指定為國寶的銀閣寺觀音殿（1489 年）



照 74 指定為國寶的銀閣寺東求堂（1486 年）

（四）從京都到東京，上野公園內博物館參訪

9 月 1 日星期二，一早 0830 時退房，出旅館大門，終於見到陽光。從京都站中央口進入，往東京方面的新幹線在 11、12 月臺。今天搭乘 Nozomi 希望號，車程 138 分鐘，N700 系是臺灣高鐵的原型〔照 75〕。隨車上工作人員包括：查票的女性、賣茶咖啡飲料的女生是用手提盤，賣零食的女性是推車走，沒有清潔阿姨。靠窗的踢腳板有插座供手機充電用，很方便。隨著列車一路向東，天氣逐漸轉壞，從靜岡以後就下起雨來，新橫濱的雨勢更大。

順利地抵達東京站，轉搭山手線，在 4 號線月臺。山手線車班很多，可能因為是平常日的中午，乘客不算多，還有位子可坐。反而是從上野站入谷口出來以後，找路花了一點時間，才找到旅館，先寄放行李，兩人在微雨中走到上野站。舊的上野站已經委外經營，變成一座大的商場，立食壽司、麵包、蕎麥麵、服飾等等一應俱全，品味也很好。



照 75 新幹線 N700 系指定席內部



照 76 山手線與上野站月臺

1. 上野公園

在上野站吃完午餐後，過馬路向上走進上野公園。這是日本第一座公園，佔地約 53 公頃，大約是二二八公園的 7.5 倍大。1870 年，前來上野視察醫學校與

醫院預定地的荷蘭醫師博杜恩（Anthonius Franciscus Bauduin）向日本政府提出在此地建設公園的建議，全區在 1873 年指定為公園、1876 年正式開園。此地原屬於日本皇室，至 1924 年始由大正天皇下賜與東京市管理，故名「恩賜」。

從山下口向上走，第一個見到的就是建築家前川國男設計的東京文化會館〔照 77〕，1961 年落成；一路之隔，就是前川國男的恩師，大名鼎鼎的建築家柯必意（Le Cobusier）設計的作品，國立西洋美術館〔照 78〕，1959 年落成，師徒倆在上野公園內拼對場，也各擅勝場。

在上野公園內，至少有 4 座美術館，4 座博物館，動物園，划船池，球場，各種銅像等，還有東京藝術大學，兒童圖書館，以及為數眾多的各類史蹟。名為忍岡的高地〔照 80〕，有巨大的櫻花樹，是春季賞櫻勝地。



照 77 東京文化會館（1961 年）



照 78 國立西洋美術館（1959 年）



照 79 上野公園廣場與噴泉



照 80 上野公園忍岡櫻花道

2. 東京國立博物館群

首先參觀東京國立博物館群，門票 620 日圓。

這個博物館前身 1877 年為勸業博覽會而興建的美術館，及 1881 年由英國建築師孔德（Josiah Conder）設計的 2 層紅磚造的博物館，還有慶祝大正天皇結婚，於 1909 年建造的表慶館，構成東京帝室博物館群。

1923 年關東大地震中，孔德所設計的博物館（1 號館）與美術館（2 號館）都嚴重受損。因此在 1932 年新建博物館總館開工，1937 年竣工，1938 年開館。此館由渡邊仁設計，占地廣闊，卻是精心設計的細膩建築，日本傳統社殿屋頂，

配上濃厚日本風格的建築細部與裝飾圖樣，被歸類為帝冠式樣〔照 81〕。

總館是主要的常設展館，展示日本的工藝、美術、歷史資料，一進門就被建築之美所震懾，大廳樓梯〔照 82〕也是不少戲劇的場景，空間、細部均有可觀之處。尤其是面對背面庭園的休憩室〔照 92〕，粗糙的灰泥牆面加上陶片拼花裝修〔照 93〕，燈具、家具整體保存，是很舒服的空間。

展場除了標示不能攝影的文物外，均可拍照，大多採用玻璃展櫃與輸出展板〔照 88，照 90，照 91〕，沒有太多空間場景設計，有建議的參觀動線，但非強制的單向動線，各展場內都設有供觀眾休息的座椅〔照 89〕，這很棒。全館展廳使用 1 至 20 的數字編號，同一展間不同分區則編為 8-1、8-2，很容易懂，各樓層指標也都很清楚易讀，在大廳則將各展間現在展出資訊，每主題一張橫幅，整齊排列成一面資訊板，非常清楚〔照 86〕。

東京國立博物館除主館外，片山東熊設計的表慶館〔照 94〕目前是特展館，閉館中，由谷口吉生設計的法隆寺寶物館〔照 95〕目前閉館中。由谷口吉生的父親谷口吉郎設計的東洋館〔照 96〕則正常開館，因時間不夠沒有進去參觀。另外還有一棟平成館，與主展館相連。

顯然因為觀眾的飲食需求，在展館建築群內無法被滿足，戶外車道旁遂有快餐車及臨時座位，販賣速食、烏龍麵等〔照 97〕，對臺灣人來說就像攤販或夜市一樣，很親切的景象。



照 81 東京國立博物館總館，渡邊仁設計（1937 年）



照 82 入口大廳與樓梯是諸多戲劇的場景



照 83 精緻的大理石浮雕時鐘



照 84 細膩的樓梯欄杆細部



照 85 格子天花與和風的細膩線腳



照 86 清楚易讀的樓層指標與展間展覽資訊



照 87 觀眾休息區



照 88 常設展場之一



照 89 展場內設有供觀眾休息的座椅



照 90 常設展場之二



照 91 常設展場之三



照 92 休憩室灰泥牆面裝修、燈具、家具整體保存



照 93 休憩室灰泥牆面陶片拼花裝修



照 94 片山東熊設計的表慶館



照 95 谷口吉生設計的法隆寺寶物館



照 96 谷口吉郎設計的東洋館



照 97 「速飯」快餐車

3.國立科學博物館

離開東京國立博物館群，已經是下午 1540 時，趕赴國立科學博物館。這建築是新文藝復興、折衷主義的風格〔照 98〕，鋼筋混凝土構造，外觀用布紋畫線

溝槽磁磚，一看就是 1930 年代後期的作品，就像穿上軍服一樣。建物是由文部省大臣官房建築課高橋理一郎等設計，作為東京震災復興的指標建築物，於 1928 年開工，1930 年底竣工，1936 年增建，從空中鳥瞰，平面呈飛機造型。

外觀看來普普，從地下室進館購票，販賣機的票根也像拉麵販賣機吐出來的一樣小小的，讓人興趣缺缺。觀眾被工作人員引導去 360 劇場，是在一個大球體中播放 3D 動畫，觀眾從一端門進、看完後由另一端出，兩部影片主題分別是恐龍，還有人類的誕生，投影機應有 12 部以上，分布在兩端門框上，畫面熔接得很完美，不過這種 3D 看多了頭會暈。

走到一樓大廳，抬頭一看，大吃一驚，如此美麗的天井〔照 99〕！外觀看不出來，這天井確實是新文藝復興式樣，四面有美麗的鑲嵌玻璃採光，後來我才知道這是小川三知的作品〔照 100、照 101、照 102〕，太美了…



照 98 國立科學博物館日本館，高橋理一郎等設計（1930 年）



照 99 大廳天井仰視



照 100 大廳天井四面的鑲嵌玻璃



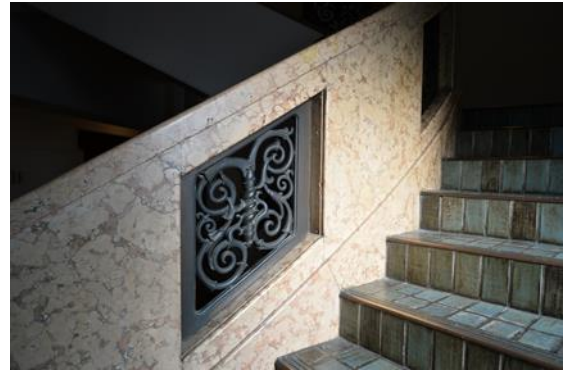
照 101 翼樓天井的鑲嵌玻璃



照 102 翼樓牆面的鑲嵌玻璃



照 103 翼樓梯間



照 104 翼樓梯間扶手的鑄鐵鏤空欄杆

被建築之美給震懾後，展場設計與展覽內容接著再給重重一擊…您如果曾看過 100 年前興建的博物館展櫃，就能感受到這個展場設計者的厲害，設計者以 H 鋼烤漆成深褐色，搭配強化玻璃，簡單的方型玻璃櫃，宛如當時的木造大玻璃展櫃一樣，向過去的博物館典藏展示致敬，新建材卻能營造歷史感，令人拜服。甚至 3 樓地學展廳，還重現當年木造窗櫺、手磨平面玻璃的質感〔照 110〕，還是只有拜服了。南北兩翼梯間進行的結構補強，補以圓鋼柱、托架與 RC 梁接合〔照 97〕，毫無過於粗壯的違和與突兀感。

展示內容依科學工藝〔照 106，照 107〕、動物〔照 109〕、植物〔照 108〕、地學〔照 110〕、人類學〔照 112〕、歷史等傳統自然史學門區分不同展廳來展示，其展示品的分類、陳設、字體、照明、都下了很大的功夫，一面看一面想，我臺博館也是百年歷史的自然史博物館，卻仍多有遜於此館之處，腦中一再出現一句話：「博物館是國力的縮影」，正在著手更新常設展的臺博館，加油啊。鐵道部博物館園區，加油啊！

時間不夠，我沒有去參觀 2004 年落成的地球館，已達閉館時間，副館與我在公園各處看看，18 時多回到旅館 check in，準備外出吃飯時，卻遇見東京的大豪雨，再出門已經 19 時多，吃完回來，準備明天拜會大宮鐵道博物館。



照 105 翼樓天井的鑲嵌玻璃



照 106 機械與科學展區之一



照 107 機械與科學展區之二



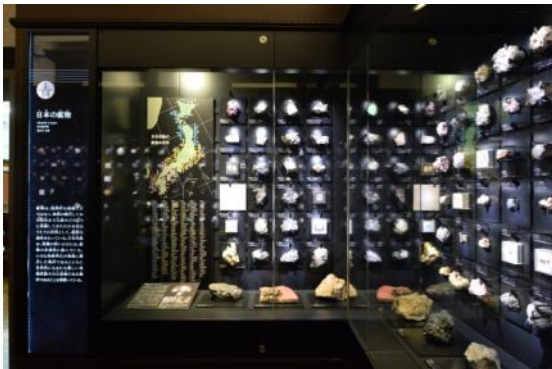
照 108 植物學展區



照 109 動物學展區



照 110 地學展區



照 111 地學展區（日本的礦物）



照 112 人類學展區

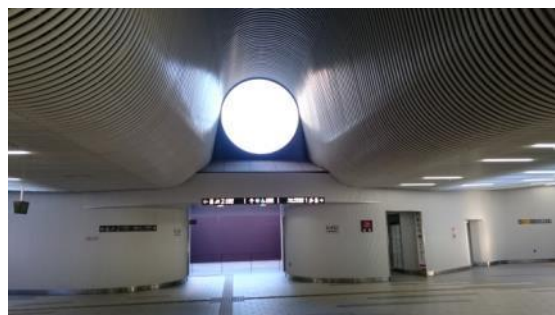
（五）拜會大宮鐵道博物館

9月2日星期三。備妥禮物，0835時從旅館出發，準備從上野站搭上野東京線到大宮，不料早上東京都內電車發生多起遲滯事件，反正上野發往北的車輛都會經過大宮，隨便跳上京崎線電車，順利地在 0911 時就抵達大宮站，在中央改札口與明治大學博士候選人陳穎禎先生會合，他是今天的翻譯者，與搭乘京濱東北線來的洪致文教授到齊後，轉搭京城電鐵，電車上又接到鐵道攝影家野澤英治，大家一起從鐵道博物館站〔照 113、照 114〕下車，黃俊銘教授已經先一步到達了。歡迎我們的是之前就認識的日暮先生，不久後，荒木文宏副館長就來迎接我們。

一行人配戴來賓證，被引導到會客室，大家交換名片、互贈禮物。荒木副館長今年已經 70 多歲了，原機關士，就是開蒸汽機關車的駕駛員，技術者。他是鐵道博物館的關鍵人物。大信田尚樹館長〔照 117〕來打過招呼後，荒木副館長先簡介大宮鐵博的歷史沿革〔照 118〕，乃是為了國鐵民營化 20 周年所籌建的鐵道博物館，於 2007 年該開館營運。



照 113 京城電鐵鐵道博物館站月臺



照 114 京城電鐵鐵道博物館站



照 115 大宮鐵道博物館外地坪時刻表展示



照 116 鐵道博物館服務臺及驗票閘門

1. 荒木文宏副館長的介紹

荒木先生說，此館為 JR 東日本財團成立公益社團法人以營運東日本鐵道公司的財產，鐵博館在設立階段時，因屬「誘致活動」（誘導）故有接受埼玉市政

府補助約 20%。鐵博館用地原為大宮鐵道基地，是柴油車維修的機務段，川越與京崎兩線連結後，柴油車就沒有使用。

大宮屬私營博物館。對私營博物館而言，很重視來客的數量，因為是民營企業，預算不能有赤字。國家（公立）博物館的任務會偏向學術取向的展示，該館則希望遊客能開心玩，故製作大量模型。若只偏向討顧客開心，則可能會變成遊樂園。若有赤字發生，JR 東日本鐵路公司會以捐贈方式填補博物館赤字。大宮鐵博在現今的營運階段完全沒有接受任何補助金。

荒木副館長表示，日本沒有國立的鐵道博物館，各地如九州、名古屋、京都等地各自設有鐵道博物館。而大宮自許以日本代表性的博物館來經營，有關各地鐵道博物館的串聯，則將以各地的車輛來作連結。

大宮鐵道博物館本身也有新館的擴充計畫，預計在基地南段新建大樓，並展示新幹線 E5 型等 3 種車輛。然而新館建設的預算卻大幅膨脹，乃因 2020 年奧運建設之故，造成建材勞工費用上漲所致，原預計在 2017 年落成，工期也會延後。

在客層設定方面，係以家庭客群為主要對象，假日全家出遊，平日則多為媽媽帶小孩，或有爺爺奶奶作陪；鐵道愛好者、研究者也是主客群。在學生客群方面，大宮鐵博與埼玉市有連繫，有地方的學校自發參訪，也有鐵博方面提出特別的企劃，再邀請學校來參訪。來館參觀的學生團體多數都是本地的學校，以小學高年級為主，中學生則是以相關社團為主。另有一種客人，是想體驗鐵路職業的人。在團客方面，觀光團體也有不少，例如日本國內有名的鴿子巴士就有為年長長者安排的鐵博觀光行程。

問到大宮鐵博與鐵道迷的關係如何？鐵道迷對博物館展示、營運等建議如何處理？荒木副館長的回答是：沒有。鐵道迷的建議，係由圖書室處理外來意見，並沒有在展示場地設置意見箱。但有官方的臉書專頁，臉書上面就有很多反映的意見。



照 117 大信田尚樹館長



照 118 荒木文宏副館長介紹鐵道博物館沿革

2.展場導覽解說

由荒木副館長帶領大家參觀展覽場地。大宮鐵博坐落於南北向的狹長基地上，以入口檢票區為界，南邊是歷史區，以展示鐵路車輛為主，包括國家重要文化財 1 號機關車〔照 120〕，這是臺博館二二八公園車棚內 9 號機關車的兄弟車；另有天皇家御用的御料車〔照 127〕，靜態展示的車輛會搭配製作服役當時車站月臺的場景，正中央建置轉車臺，上面有戰前的 EF55 電氣機關車〔照 122〕，每日 12 時、15 時會鳴笛旋轉，歷史區 2 樓是參觀走廊，設有 75m 長的鐵道發展史年表，這一區採用大屋頂挑高、光線較暗的展場設計〔照 119〕。

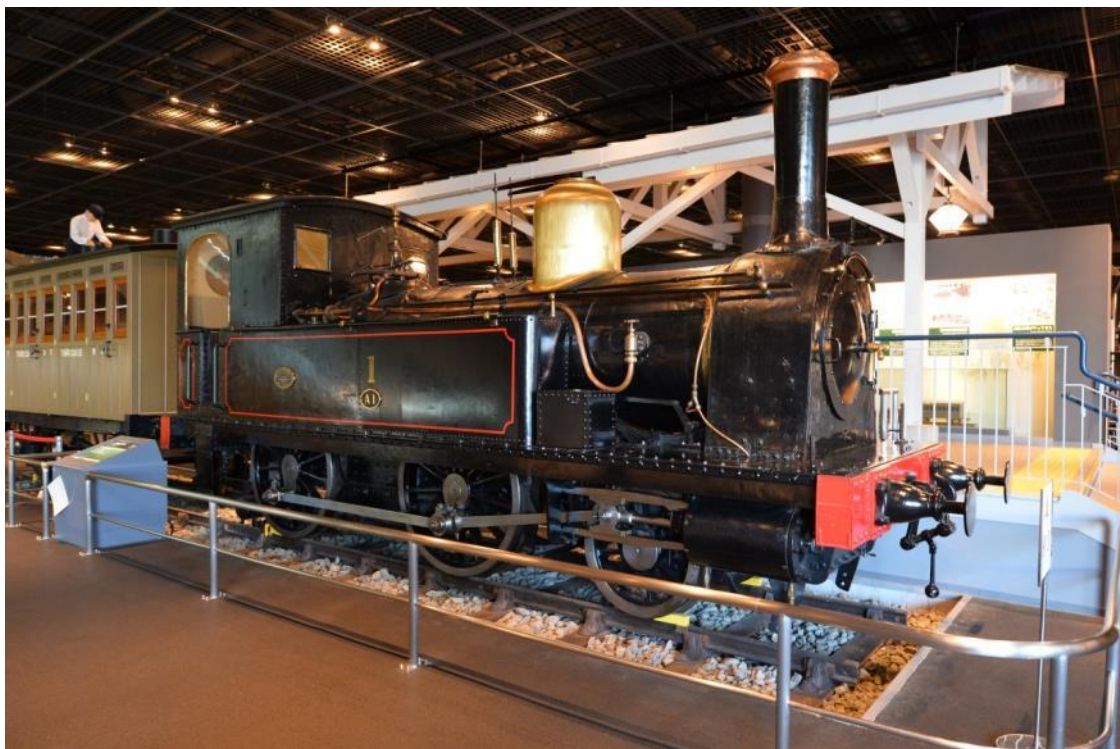
中央設有耗資 1 億 3 千萬日圓建置的立體鐵道模型展廳，看上幾小時都不會厭倦。

參觀歷史區時，我們詢問有關觀眾與志工的問題。來大宮鐵博的觀眾，約有 10% 的外國游客，其中來自中國與臺灣客較多，就年齡層來看，大人與小孩的比例相當。鐵博的志工並非公開招募而來，而是以退休鐵道從業員為主，為因應 2020 年東京奧運外國遊客的需求，也準備培訓能使用中、韓、英語的志工。

天氣放晴，終於見到陽光。因荒木副館長另有行程，1230 時結束導覽，我們一行人就在入口處北邊的日本食堂吃午餐，菜單設計以過去的鐵道餐飲為主，如咖哩飯等。我點的是夏季限定的山菜烏龍麵。餐盤襯紙是過去鐵道便當的外包裝紙，餐桌桌面則以車輛藍圖為底圖，頗有特色。



照 119 鐵道博物館歷史區主展場：車輛展示



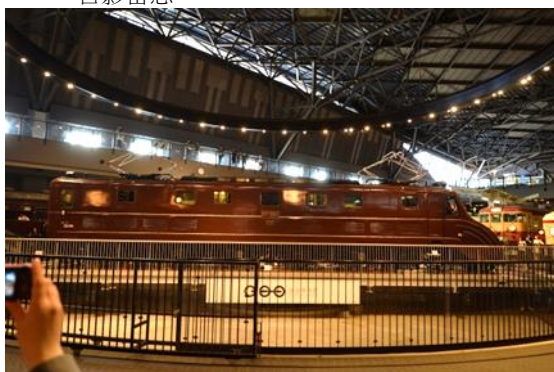
照 120 鎮館之寶 1 號機關車為臺博館 9 號機關車之同型車



照 121 本館林副館長、與會專家學者與荒木副館長合影留念



照 122 車輛斷面展示



照 123 轉車臺上的 EF55 型電力機關車



照 124 立體鐵道模型展廳



照 125 耗資 1 億 3 千萬日圓建置之立體鐵道模型



照 126 オハ 31 三等客車内部



照 127 1 號御料車内部



照 128 國鐵クモハ 40 型電車内部



照 129 國鐵ナデ 6110 型電車内部



照 130 モハ 484 型電車集電弓設備



照 131 新幹線 0 系 21-2 號車



照 132 教育區號誌展示



照 133 蒸氣機關車模擬器



照 134 新幹線 0 系 21-2 號車靜態展示



照 135 新幹線 0 系 21-2 號車內部 5 排座椅



照 136 戶外展示車輛亦為餐飲車



照 137 販售火車便當的賣店

3. 石田見副館長的導覽與對談

下午 1320 時，由另一位石田見副館長〔照 145〕為我們現地導覽。石田先生帶我們參觀北邊的公園區與教育區。首先參觀模擬器駕駛區，共有 4 部模擬器，3 部通勤電車模擬器是免費的，另一部全世界唯一的 D51 蒸氣機關車模擬器〔照 133、照 138〕是大熱門，聲光效果外還會震動，體驗一次 500 日圓，有 4 種駕駛難度，即使是最簡單的第一級也都很困難，因此觀眾在等待上機臺操作前，可先看錄影教學〔照 139〕，大家赫然發現，教學影帶中的機關士竟然是荒木副館長。

北側公園區則設置微型運行列車〔照 141〕，有 10 部迷你變形版的 JR 東日本電車，並以真正的號誌控制系統如 ATS 等運行，讓孩童體驗車輛的運作，一次 200 日圓，經常是一開館就被搶排一空。

北側圓柱狀外觀的建築物，就是教育區，以兒童觀眾為對象策展，共有三層樓，一樓是工作坊展示，包括鐵路維修、車站票務、設計工坊〔照 142〕等；二樓、三樓是原理與構造展示；是偏向鐵道技術展示，可能因為暑假結束了，這裡人氣不如歷史區。屋頂則是可眺望新幹線鐵道的參觀平臺，設有新幹線時刻表，觀眾可以用眼睛追各線新幹線的火車。

參觀過鐵道文物展示間〔照 143〕與模擬駕駛體驗室之後，一行人回到會客室，進行 Q and A，由大家提問、石田副館長回答。



照 138 D51 蒸汽機關車模擬器



照 139 觀眾在等待上機臺操作前可先看錄影教學



照 140 戶外迷你列車運轉中



照 141 公園區設置微型運行列車

在展覽品方面，博物館建置時，須先進行鐵道資源調查。展品除了接收國立交通博物館鐵道部分，及品川鐵道工場的部分資料外，也有其他來源，所有展品都是財團的財產，於展場內陳列時，展品均有保險，另有針對觀眾在展場內參觀時的公共意外險。

在場地管理方面，館內有限制飲食區域，避免觀眾隨處飲食，汙染展覽車輛，造成管理清潔的困擾。

在觀眾客群方面，是否有針對吸引女性觀眾的措施，石田副館長沒有正面回答，目前參觀的男女比例約為 6：4，略偏向男性，但差異不大；有關大宮鐵博館是否有針對身心障礙觀眾的特別措施，他回答有因應輪椅客人需求在服務臺備有輪椅，並依相關規定設置無障礙廁所等，沒有提到有關特別服務、志工引導等觀眾服務事項。

在經營方面，建置費用為 100 億日圓。即使大受歡迎，目前還是赤字，僅憑門票收入不足以盈餘，因水電、展品保養、設備維護費用高昂。

在管理體系與從業員工方面，有 20 位財團編制內人力，委外或派遣人力 300 多人，編制內的人力來自兩方面：公益財團法人東日本鐵道文化財團(簡稱財團)，及 JR 東日本公司派遣。組織方面，設有研究員，營業部門即觀眾服務，企劃部門，總務部門。來自財團如大信田館長、石田副館長等約 10 人、JR 東日本派遣如荒木副館長約 10 人。設有董事會及評議會，董事會其中常董由財團派任，非常任則由 JR 東日本人員擔任；評議會由文化界如教授、專家組成。因屬以公益

財團法人經營的模式，埼玉市有減免固定資產稅。

大宮鐵博館有締結姐妹館，包括英國約克、美國巴爾的摩兩館；日本國內不締結姊妹館，但有互動交流。大宮鐵博是活動型的博物館，策劃不少活動，如 Night Museum 等在閉館後 1830 至 2030 時讓 500 人包場聚會。

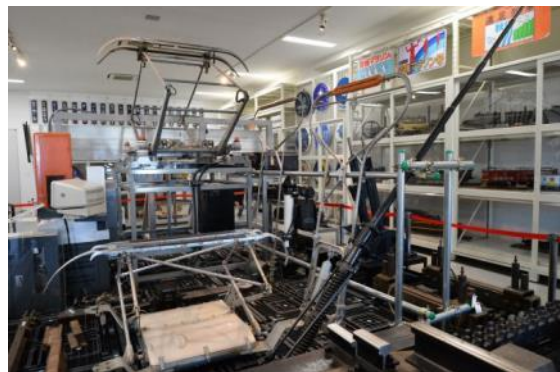
展覽企劃方面，企劃展（特展）考慮時事，有時效性，例如東京車站 100 年特展、北陸新幹線開通特展等時效性、話題性的展覽。這些特展係由館內學藝員策展，也有企劃巡迴展，如御料車展覽，就巡迴青梅、汐留等展覽館。

在志工方面，目前約 70 幾位，多為退休鐵道從業員工，少數是現役員工，有保險，提供便當及車馬費。有志工會的組織。

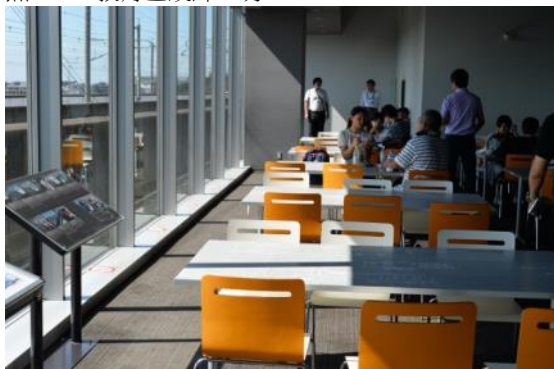
石田副館長於 15 時結束導覽，還麻煩感冒中、聲音沙啞的石田先生為我們導覽，十分過意不去。隨後我們再度入場自行參觀，洪致文老師為我們詳細解說其展出車輛的特色。除了注意車輛的展示方法、禁制標示、動線引導外，也觀察因應觀眾可能行為的處置。一邊參觀，一面思考鐵道部博物館的未來，17 時許離開大宮鐵博館，返回東京上野。



照 142 教育區設計工坊



照 143 鐵道文物展示間



照 144 三樓設置可眺望新幹線的餐飲休息區



照 145 石田見副館長（左二）的導覽

（六）東京都核心區鐵道展示與建築參訪

1. 東京丸之內車站

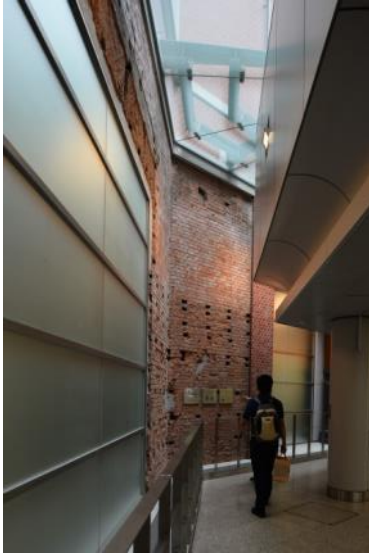
9月3日星期四，0930時在上野站與黃俊銘老師會合，搭山手線到東京（丸之內）車站〔照 146〕。丸之內車站甫於 2012 年修復完竣，修復過程已有不少文獻報導介紹過，不再贅述。我們先到丸之內南口，這裡有車站新舊建築交接處的處理〔照 147〕，包括免震工法的伸縮縫、磚構破損的 Epoxy 灌注、新舊建築之間的頂部雨庇，到丸之內中央口則是建築將舊建築整個包覆。

出中央口前，觀看特別保存下來的唯一一扇戰後復興時期的鐵窗〔照 148〕，出中央口後，黃老師帶我們觀察立面修復狀況，包括重建三樓的痕跡、柱頭移動復位、免震工法間距與排水豎管的交接，還有，窗框、簷下的防鳥工事，就是細鋼纜與黑球。此地的古蹟修復技術現地展示做得很好，也參詳其展示牌的作法：強化玻璃、鋁板印刷、4 角美術螺絲固定〔照 149〕。

再從站前進丸之內北口，復原後的天花木作與泥塑〔照 152〕十分美麗。在此拍攝天井，花了不少時間。丸之內北口也是 Tokyo Station Gallery 的入口，保留粗礪的磚面；這裡也是為外國人設立的旅遊詢問處，我們也進去，為了拍攝磚牆、補強用扁鐵、碳化木磚（戰爭時被轟炸燒毀）等痕跡，赫然發現有「橫跨臺日！鐵路紀念章拉力賽」的活動〔照 153〕，手冊插畫編排都做得很好。



照 146 東京丸之內車站正面（東面）



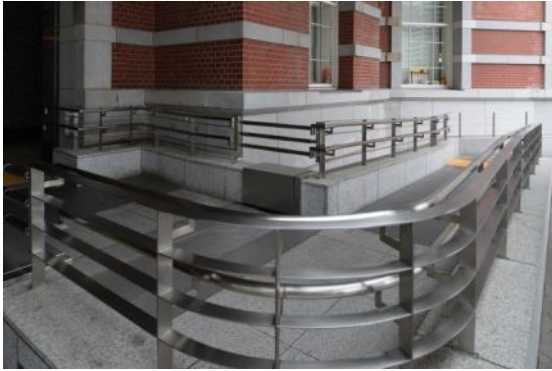
照 147 新舊建築交接處的處理



照 148 戰後復興時期的鐵窗現地保留展示



照 149 古蹟修復技術現地展示



照 150 丸之內北口免震工法與無障礙坡道



照 151 丸之內北口內部



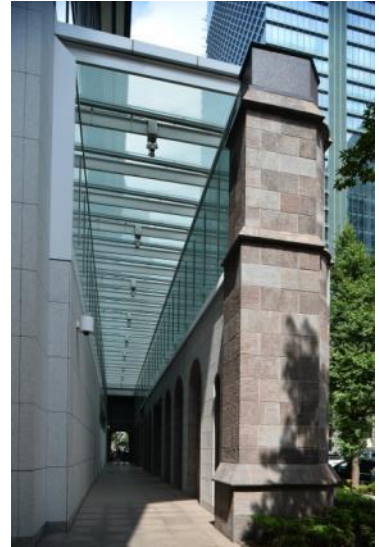
照 152 丸之內北口天景仰視



照 153 「橫跨臺日！鐵路紀念章拉力賽」活動



照 154 日本工業俱樂部會館正面



照 155 丸之內 Brick Square 大樓立面保存



照 156 新丸之內大樓內部



照 157 三菱一號美術館內部



照 158 Tokyo Forum 內部

為了拍攝丸之內車站，便到東京驛對面的新丸之內大樓〔照 161〕七樓露臺拍攝，24mm 鏡頭還不夠廣，裝不下西側立面全景。一路之隔的丸之內大樓，這兩棟是出車站到皇宮之間唯二兩棟高樓。

下一站是原東京中央郵便局〔照 162〕的增改建案，保留兩個 bay 的原郵局建築體，卻改為通透感明確的樣貌〔照 163、照 164〕，新建物 JP Tower 等則以玻璃為主。穿出此建築群，向西走回大馬路，先見到原孔德設計、立面保存的丸之內 Brick Square 大樓〔照 155〕，旁邊就是被拆除後，依據原樣貌重新復建的三菱一號美術館建物。

三菱一號美術館〔照 167〕是仿作舊建物的保存案例，依據舊圖面重建，並非舊建物修復，內部主要有三種機能，資料館、美術館〔照 165〕、輕食餐廳。即使是新的建物，也能營造出過去的空間品質，家具設備細部均一絲不苟。在此等

待約 15 分鐘，吃了午餐。再前進到 Tokyo Forum〔照 158〕，這是會議、商展等複合機能的空間，平面如同一艘船，主空間挑高，會議展示空間在地下，有不同層次；建築設計表現金屬與玻璃結構力學的精準與乾淨。



照 159 東京丸之內車站中央口



照 160 丸之內北口



照 161 新丸之內大樓



照 162 東京中央郵便局立面保存及再利用



照 163 東京中央郵便局內部由西北向東南看



照 164 東京中央郵便局內部由東南向西北看



照 165 三菱一號美術館展覽區入口



照 166 有樂町之鐵製高架軌道橋



照 167 三菱一號美術館

走到有樂町，有樂町站西北邊的 BIC CAMERA 大樓的金屬帷幕頗有特色，這建物は村野藤吾的作品。從這邊搭山手線到新橋下車，出站後往海鷗線新橋站方向走，進入新建物二樓中，下到一樓，中庭就是舊新橋停車場鐵道歷史展示室。



照 168 舊新橋停車場鐵道歷史展示室

2.舊新橋停車場鐵道歷史展示室

新橋停車場是日本最早的鐵路場站，1872 年起營運，有驛舍、月臺、轉車臺、修理工場等建物，後來被拆除，1990 年代地區再開發時發掘地下遺址，經東京地下埋藏物文化財研究所進行考古發掘，決定以重建方式〔照 168〕，保存並展示地下遺跡。目前是東日本鐵道文化財團所有，沒有常設人力，都是志工服務。

現在的地坪比當年高，以混凝土豎坑方式展示局部舊基礎，月臺、軌道、木製止衝擋、0 哩起點標〔照 169〕都是仿作的。建物也是仿作的，一樓、二樓大部分都是營業的酒吧，東側一樓局部及二樓局部是展示館。館內不能攝影，一樓是常設的建物歷史展示，二樓是特展空間，目前是第 38 回企劃展：溫泉、文藝與鐵道，很有意思的題目，平日的下午，也有 10 餘位觀眾。



照 169 木製止衝擋與 0 哩起點標



照 170 舊新橋停車場正面入口



照 171 玻璃展櫃與文物展示



照 172 出土之舊有驛舍建築基礎遺構展示

3.目黑區美術館之村野藤吾展

回到新橋站，續搭山手線，前進目黑站已經 1530 時了。出站後看地圖，目黑區美術館有一段距離，便搭計程車前往，司機繞小路，七彎八拐到公園裡的目黑區市民中心。其實這個地點對外國人來說，不是很容易到達，我們是為了村野藤吾的模型展而來。票價每人 800 圓，展出村野藤吾的作品模型 6、70 個，一樓陳列的 6 個模型可以照相〔照 174〕，此外的照片、原圖、二樓展場的模型都不能照相。

展覽已經到了尾端，平日的下午，竟然有幾十個觀眾，可見村野的魅力。3 個展廳，依據建物機能區分，展場布置很簡單，以木心板組合的底座，上面放置 1/200 的白模，幾個模型組成一小群組，觀眾自由地在模型間穿梭，並沒有放壓克力罩，以便於觀賞，只在模型角落標示勿觸摸圖示。

說明文字由建築專家撰寫，另外還有模型製作者的評論與心得。圖紙原件大多是草圖紙與描圖紙，以兩片壓克力夾住 2、3 張圖紙，僅 4 角有美術螺絲鎖固，看不出來如何維持平整，圖紙為何不會滑落。照片則以幾張為單位，固定在展間牆面上。



照 173 村野藤吾模型展



照 174 村野藤吾建築模型展場可拍照區



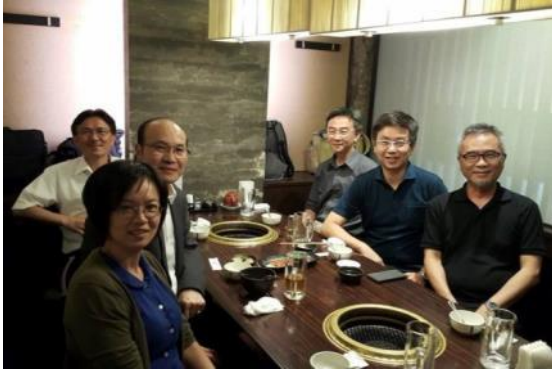
照 175 展出之村野藤吾建築模型



照 176 村野藤吾設計之讀賣會館模型

4. 拜訪文化部臺灣文化中心

1645 時離開美術館，走路回到目黑站，搭山手線到渋谷，轉搭銀座線到虎之門下車，拜訪文化部臺灣文化中心，受到朱文清顧問兼中心主任的晚餐款待〔照 177〕。席間談及本館展覽移來東京的可行性。以前臺博同事楊雅惠調來此地服務，相見甚歡。晚餐後，走路到新橋站，途中經過著名的建築五金店堀商店。在新橋站對蒸氣機關車 C11 型 292 號機〔照 178〕拍照後，搭山手線在御徒町下車，走路穿越阿美橫町等這些類似臺灣夜市的都市巷弄，返回上野旅館。



照 177 蒙東京臺灣文化中心朱文清顧問晚餐款待



照 178 新橋站地標蒸氣機關車 C11 292 號機

（七）經東京羽田機場返國

9/04（五）整理打包完畢，0930 退房，先到上野站外、站內拍攝上野站建築本體〔照 179〕與內部空間特色〔照 180〕後，搭山手線到濱松町站〔照 181〕，轉搭單軌電車到羽田機場。單軌電車有三種，依快慢分別為每站停車的普通車、停轉乘站與機場 3 站的快車，以及直達機場的機場特急，依序間隔 4 分鐘發車。搭乘機場特急，一出站〔照 182〕便是機場出境大廳〔照 183〕，很方便。

Check in 掛行李，拿到的登機證有 Hello Kitty 花樣，狐疑了一下。到樓上的東京小路逛逛，十幾二十個小店面，賣的是東京乃至日本各地的高級點心伴手禮，還有幾間飲食店，應有盡有。進關後，一堆中國遊客在免稅店擠成一團，我好奇他們在買什麼？原來是北海道白色戀人巧克力，還有薯條三兄弟。

1210 時登機，這才知道搭上的是大名鼎鼎的空中巴士 A330-300 Hello Kitty 專機。這個企劃很厲害，機體彩繪外，一進機艙全是 Hello Kitty，一整片粉紅色的頭枕巾、小抱枕，乃至機艙說明單、飲料單，機內餐的托盤襯紙、餐具、冰淇淋包裝、飲料紙杯…全部都是，那些粉絲一定是以朝聖的心情來搭乘的吧。飛機 1440 時在松山降落，順利出關，完成本次日本鐵道博物館見學之旅。



照 179 上野站



照 180 上野站內部



照 181 單軌電車濱松町站



照 182 單軌電車羽田機場站



照 183 羽田機場大廳

四、參訪心得與建議事項

總結本次參訪行程，歸納以下數點建議：

（一）本館可善用珍貴藏品之圖像資源以行銷推廣

本次參訪時，於京都車站所購買用於交通及購物之 ICOCA 卡（日本悠遊卡），係日本國家旅遊局與 JR 合作推出之國寶「風神與雷神」限定款〔照 184〕，圖案雅致且能引發蒐藏慾望，行銷效果極佳。本館可善用珍貴藏品之圖像資源，如源自藍地黃虎旗由林玉山重繪之黃虎圖案，既具歷史意義，顏色構圖亦頗為討喜，極適合作為與臺北悠遊卡公司合作推出限定版黃虎悠遊卡，並應能獲得極佳之行銷效益。



照 184 日本國家旅遊局與 JR 合作推出風神與雷神國寶圖案之限定款 ICOCA

（二）本館可思考於館內醒目之空間設置捐贈者褒揚榜

日本東京國立博物館在觀眾必經的長廊，設置了六面大型金屬材質的捐贈者褒揚榜〔照 185〕，以雋刻上每位捐贈者名字的黃銅色金屬牌依次排列而成，並可因應捐贈者持續增加而擴充〔照 186〕，設計簡單卻莊重。褒揚榜名稱除日文外，還以中、英、韓文標示，途經觀眾均會駐足觀看，崇敬感油然而生，確能達到對捐贈者的感謝與彰顯之意。

本館雖為公務機關，無法對外募款，但仍偶有名眾捐贈蒐藏品，日後亦可能有企業捐贈實物，應可思考於館內醒目之空間設置類似褒揚榜，表達對捐贈者的感謝，亦能激發民眾與團體對本館捐贈之動機。



照 185 日本東京國立博物館文物設置之捐贈者感謝牆



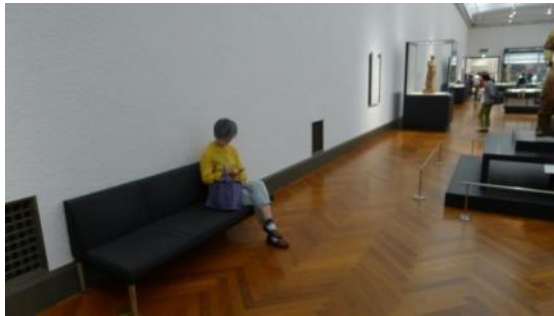
照 186 感謝牆面設計簡單卻莊重並有極佳之擴充性

（三）本館進行特展規劃時可考量於適當空間設置臨時性座椅

日本京都國立博物館、東京國立博物館等，除館內各區域原本即設置座椅外（照 187），於各展場內亦多設有造型與展覽主題相呼應之簡易座椅（照 188、照 189），供觀眾短暫休息。本館進行特展規劃時，應可考量於適當空間，設置臨時性座椅。



照 187 東京國立博物館展區外之簡易座椅之一



照 188 東京國立博物館展區外之簡易座椅之二



照 189 東京國立博物館展區外之簡易座椅之三

（四）東京國立博物館有關蒐藏與管理之展示方法可供借鏡

日本東京國立博物館利用一處約 10 坪大之空間，以實物展示並搭配解說文案，展示博物館學專業的藏品保存環境控制、蒐藏空間安全維護〔照 184〕、藏品修復〔照 184〕等重要工作，讓觀眾理解博物館蒐藏與管理之專業性，極富教育性，值得本館參考借鏡。



照 190 東京國立博物館的藏品修復工作展示

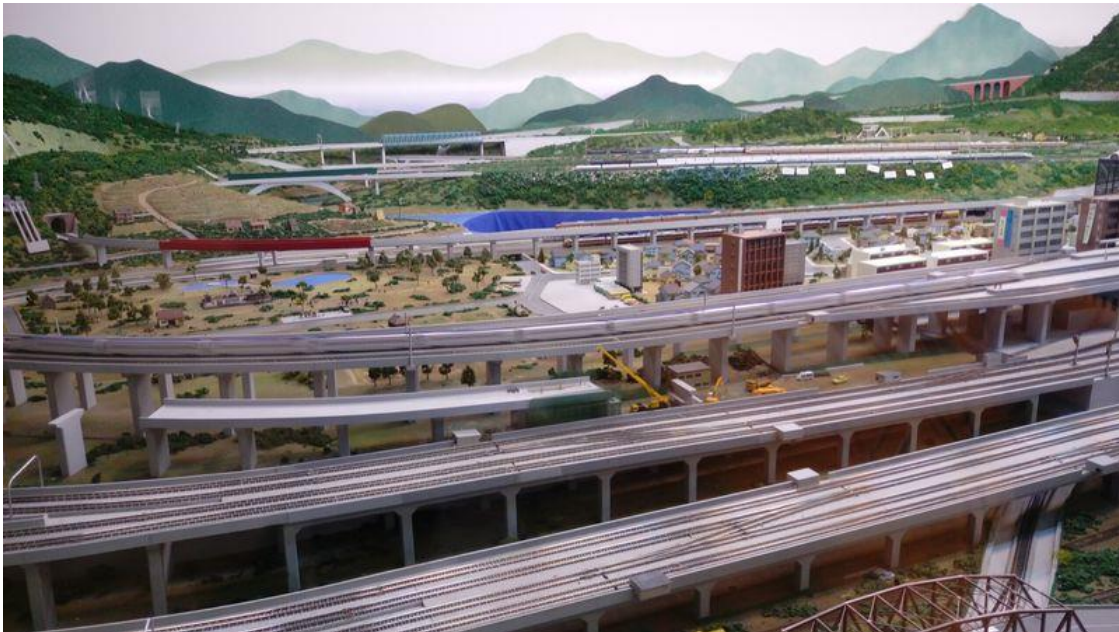


照 191 東京國立博物館的蒐藏空間安全維護展示

（五）鐵道部園區可考量建置臺灣鐵道路網的動態模型展示

大宮鐵道博物館於館內建置模擬東京鐵道路網的大尺度鐵道模型展示，包含新幹線、城際列車、各地下鐵列車、貨運列車等之縮小模型，均在各自路線上飛馳運行，搭配維妙維肖之各火車站、橋梁、隧道、號誌設施與知名地標建物模型，入場觀眾不時微微發出讚嘆聲，非常受到歡迎。本館鐵道部園區之展示規劃，於

經費許可範圍，應可思考建置臺灣鐵道路網的動態模型展示。



照 192 大宮鐵道博物館的鐵道模型展示

（六）鐵道部園區須重視鐵道科普知識的教育與傳播

大宮鐵道博物館相當重視鐵道科普知識的教育與傳播，有樓高四層之專屬鐵道科技教育大樓，設有各式火車動力解說、煞車制動、行車控制、駕駛體驗等教室，亦有針對學齡前幼兒所設之大型親子教室，觀眾利用率極高，對於鐵道文化及相關科普知識推廣極具成效，亦為本館鐵道部園區所應借鏡。

（七）鐵道部園區之建置與後續維護管理經費仍將以公務預算為主

除教育設施外，大宮鐵道博物館於園區內設置多項可供觀眾互動體驗之火車駕駛模擬器、可由親子自行操控行駛之小火車、遊園小火車等，其中亦不乏須另行收費者。惟經與該館高層人員深度訪談與意見交流後了解，該館之營收始終未能自給自足，財務上仍有相當比例須依賴東日本鐵道公司挹注，主因係鐵道博物館的場館建築投資極高，且各式機關車及車廂之維護保養費用亦極為可觀，因而財務上難達平衡，惟東日本鐵道公司基於鐵道文化傳承、推廣，以及保存維護鐵道文化財的使命，仍不遺餘力支持博物館營運。

有關本館刻正規劃中之鐵道部博物館園區，係以臺灣鐵道歷史及鐵道文化為展示主軸，並搭配展示若干鐵道車輛與實體文物，惟受限園區腹地有限，無法設置太多額外收費之體驗設施，因而未來園區之主要營收來源可能仍以參觀門票、餐飲、紀念商品等為主，園區之建置與後續維護管理經費，勢必仍將以公務預算為主要來源。