

空間觀察

以產業文化支持地方生活網絡： 基隆港交通建設與築港工業遺址保存爭議辨析

廖恆昱*

摘要

本文經由基隆港西岸外港地區交通環境改善工程，探討牽涉其中的「擴建工程處」建築物拆除爭議，以及在此事件中各方之立場。藉由此交通建設開發所觸及的文資潛力指認，本文提出，對於既存建築構體所象徵的文化價值，若能超越物理保存的認知，改以港區產業文化支持地方生活網絡的視角，以建立當地太白莊地區活化的立場，和民眾參與接軌，強調港區產業、擴建工程的意義保存，以更細緻方式解讀當地社區所需的支持、更謹慎思考港區與市區的發展，將地方上所需要的生活想像置於經濟發展及文化保存之先，那麼對傳承文化資產的解讀，或許可以超越物理保存的預設。文末提出，若我們能夠以延續文化脈絡的方式，來解編港區擴張發展及文資物理保存的預設，或許能指引我們邁向更寬容的社會認同。

關鍵詞：基隆港、擴建工程處、文化資產、交通建設

收稿日期：2023 年 12 月 31 日；修訂日期：2024 年 03 月 06 日；接受日期：2024 年 04 月 26 日。

*國立臺灣大學建築與城鄉研究所博士生。E-mail: d12544004@ntu.edu.tw

一、事件

2019 年 4 月 15 日上午，基隆市文化局與文資委員抵達位於基隆市中山四路 34 號的「擴建工程處」，評估這座 1962 年完工、自 2000 年後閒置至今的建築物文資潛力。當天會勘後之結論為：「建議列冊追蹤且登錄歷史建築」。經港務公司走訪市府高層，商請基隆市文化局於同年 7 月 15 日召開研商會議，該次會議討論後之決議為「列冊追蹤」。自此，該建物的文資身分議題持續在多次會議中討論。4 年後，2023 年 9 月 7 日上午，基隆市文化局及文資委員再抵達相同地點評估，隨後的會議決議仍為「持續列冊追蹤」。

二、爭議緣由

基隆市中山四路 34 號「擴建工程處」的開發議題，從 2018 年開始。當時承租基隆港西岸貨櫃集散場的台基物流公司，向港務公司申請向北延伸承租區域。經港務公司委託之顧問公司(台灣世曦)評估後，結論為：淨空擴建工程處基地，可與道路連結為完整物流倉儲區，增益營運效益且符合西岸整體規劃目標。經港務公司再委託交通顧問(鼎漢公司)作出評估報告後，結論仍為：淨空擴建工程處可改善周邊人車安全。由此脈絡，港務公司遂陳報行政院「國際商港未來發展及建設計畫(民國 111-115 年)」，並著手辦理拆除擴建工程處作業。於申請拆除執照時，市府建管單位以「該建物興建完竣逾 50 年，需依文化資產保存法第 15 條規定，於處分前由主管機關進行文化資產價值評估」為由退件。經港務公司申請文資價值評估後，文化局及文資委員以該建築物具有文資潛力為由決議「列冊追蹤」。自此，「擴建工程處」建物即陷落於港區發展、歷史遺構、環境改善之爭辯中。

三、港務公司之主張

依據港務公司發展藍圖，未來基隆港之貨運量將更集中於具有倉儲優勢的西岸外港。因此，為因應未來貨運集中西岸，及軍港西遷、協和電廠更新改建等建設，港務公司於 2019 年完成「因應東櫃西遷基隆港交通優化」計畫書，2022 年再完成「基隆港西岸整體港區細部規劃」，作為執行策略。

慎重評估的原因，來自於物流倉儲區現況周邊交通動線紊亂的狀態。由中山四路進入港區之貨櫃車流，經常性地造成道路回堵，長久以來一直影響當地居民；此外，該區域未有妥善之人行系統，民眾、遊客等行走於貨櫃車來回奔馳的道路旁，常險象環生，不僅港區工作人員、當地社區、民意代表詬病已久，對於外來參訪當地白米甕炮台古蹟的觀光客而言更不友善，故改善此處人車交通環境，為重中之重。

而此交通風暴的核心，就是中山四路 34 號「擴建工程處」。該建築物座落於中山四路與台 2 己高架匝道旁，是光華隧道口至光華路及中山四路匯合處，亦是貨櫃車從中山四路駛入物流倉儲區管制大門之轉角處，也是市區公車從中山四路轉往太白莊社區的過彎處，同時該位址也是物流倉儲區與市區之邊界(詳圖 1、圖 2、圖 3)。因其位址之特殊，故無論何種交通改善方案，很難不碰觸這座建築物。

而港務公司訴求拆除「擴建工程處」之主張，除了改善交通環境外，還有周邊港群生計發展的考慮。該區域緊鄰西 29 至西 32 碼頭，若擴建工程處及毗鄰之外港派出所、聯勤大樓及西 29 後庫等可併同拆除，將釋出約 6,800m² 面積供物流倉儲使用，可提升產業供應鏈人力需求，增益周邊民眾就業及聚落發展。



圖 1 擴建工程處空拍照片 (資料來源：本研究自行拍攝製作)

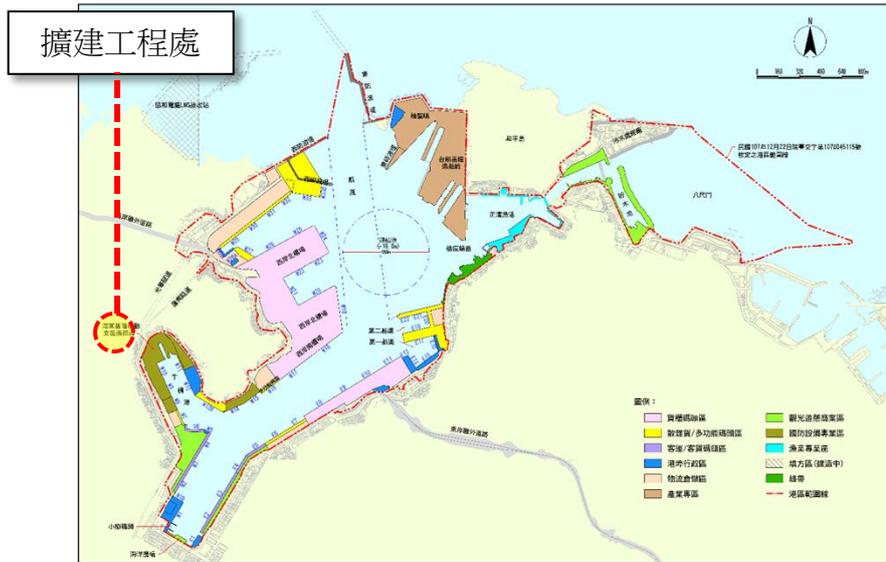


圖 2 擴建工程處地理位置 (資料來源：國際商港未來發展及建設計畫〔民國 111-115 年〕報告書)



圖 3 擴建工程處週邊道路交通阻塞時照片 (資料來源：本研究自行拍攝)

四、文資單位之主張

(一)「擴建工程處」之歷史價值

「擴建工程處」的淵源，可溯及日治時期 1899 年（明治 32 年）。當時日人在臺總督府於基隆火號庄（今中山區仙洞里一帶）興築「基隆築港事務所」，並

建設築港官舍。1900年後，日人設立「臨時臺灣基隆築港局」，為臺灣第一個為築港而設的獨立政府機關。1908年7月，總督府改設為「工事部基隆支部」，統籌築港、水利、電氣等業務。同年10月再改設為「土木部基隆出張所」。1911年10月再改設為「工事部基隆出張所」。至1924年（大正13年）底，總督府設交通局，下設「基隆築港出張所」，管轄基隆港、台北州、新竹州、台中州及花蓮港廳之港灣工程。

1943年太平洋戰爭末期，日人總督府為簡化港務行政及統一管理，將「台北州港務部」、「基隆稅關」合併改稱「基隆港務局」，旗下設營運、築港、稅關三部，接收了過去築港出張所之事務。

1945年國民政府來臺後，成立「基隆港務局」，直隸台灣省行政長官公署交通處，內部組織分為總務、港務、業務、工務四組，工務組主管港灣工程事務。1949年12月設立「防波堤工程處」，1954年改組成立「外港工程處」。後來為了擴建港區，又將「外港工程處」改組分設「港埠工程處」及「擴建工程處」。至2002年1月，又將「擴建工程處」組織及人員改組併入「港埠工程處」。

由上述可知，1959年設立的「擴建工程處」，其血脈係承接自1900年日人總督府成立築港局至1945年這45年之築港工程；直至國民政府來臺、戰後基隆港的復原工程、1970年代經濟起飛的港區擴張、2002年「擴建工程處」解編為止，期間基隆港重大之工程建設，如西岸碼頭增建、東岸深水碼頭、後線穀倉擴建、通棧增建、聯外道路、第一突堤碼頭等，皆由「擴建工程處」完成。可以說，1945年前基隆港的基礎由日人建立的「基隆築港出張所」奠定，1945年後基隆港現代化樣貌，則由「擴建工程處」完成。

（二）「擴建工程處」之建築價值

1959年確立「擴建工程處」組織後，當時基隆港西岸碼頭對外通行的重要道路為麥帥公路，為了興建西岸聯外道路工程、擴建外港就近管理，當時的港務局遂選擇西岸29號碼頭後線（今中山四路34號）建設「擴建工程處」辦公空間，由時任港務局設計課的張樹元結構技師、張寧建築師、梁康賢建築師完成設計後施工。工程於1961年12月10日開工、1962年6月27日竣工，完成2層樓辦公室及繪圖室之加強磚造建築物，樓地板面積合計約11,407平方公尺，外觀為初期現代主義特色，型態簡潔且具機能主義（圖4）。據港務公司電訪設計者梁康

賢建築師之回憶，當時係以實用、經濟方式建造，建築風格為當時普遍之混合風格，並無特別之建築形制。

再檢視 2019 年 4 月及 2023 年 9 月文化局與文資委員之意見，歸納委員們認為具建築價值之部分為：結構形式、腹地空間格局、樓梯構造設計、開口水平遮陽、天花板收編、窗花設計、花磚、圓柱、銅條磨石子地磚、及周遭文資潛力點等（圖 5）。

五、當地社區及地方創生組織之主張

為尋求地方社區意見，港務公司曾拜訪當地太白里社區發展協會、太白里里長、當地創生組織雞籠卡米諾等，溝通社區與港區環境與「擴建工程處」之處理等課題。另地方民代（如宋瑋莉議員等）亦多次建言改善當地之交通環境。因此，可歸納地方社群組織之共識為改善當地社區之人車交通環境。

至於對「擴建工程處」構體之規劃，雞籠卡米諾持彈性看法：「該建築設施承載的文資價值雖不高，且又因位於管制港區內而無法開放為民眾使用資源，然以太白社區周邊人車環境改善之角度出發，若拆除其構體可釋出交通緩衝區域，似為取捨權衡後之較佳作法。但「擴建工程處」畢竟見證參與了基隆港 1945 年後至現代化之歷程，而 1900 年日人設立的「臨時臺灣基隆築港局」建築物已不復存在，如今剩「擴建工程處」建物可見證築港歷史，仍希冀港務公司能有另規劃方案，使環境改善與文化保存達到共存。」

六、基隆市政府之主張

基隆市府近年積極推動「大基隆歷史場景再現整合計畫」，其中很重要的區域為基隆港西岸生活聚落空間（自基隆市中山區牛稠港至白米甕砲台一帶，橫跨和平里、仙洞里、太白里（擴建工程處位址），面積（約 200 公頃）。自 2017 年起，市府先後完成了周遭歷史空間整合計畫與交通改善串連計畫，目標是以白米甕、太白莊及仙洞里為核心，以軟性和漸進參與工作坊模式，帶起地方動能並持續發展在地社區。由基市府之規劃脈絡，在營造西岸歷史空間的作法上，亦是先注重交通環境的整合改善，其出發點雖與港務公司以港區發展為出發點不同，卻

都一致的提出交通環境整合串連為必須先執行之項目，意味「改善交通環境」為市府和港務公司之共識。



圖 4 2023 年擴建工程處內外部照片（資料來源：本研究自行拍攝）



圖 5 文資委員認為具建築價值之部分照片（資料來源：本研究自行拍攝）

七、評論

(一) 相異間的交集

本文藉由基隆港西岸外港「擴建工程處」建築物的拆除或保存議題，探討交通環境改善工程與築港工業遺址之間的折衝。衝突緣於「擴建工程處」建築物所在地理的殊異性：既站點於外港界區的轉折處，又寄生於都市邊緣的交通要道；雖自成格局於櫃場的角落，卻又硬生生地掐住櫃場與市區的交通咽喉。衝突也緣於該建築物的曖昧意義：「擴建工程處」傳承了港區闢建的工程血脈，卻又因歷次的組織變革而稀釋了濃度；建築體有時間軸的長度價值，藝術價值的深度則有歧異觀點；雖有科學合理的交通改善方案，但因拌入了地方創生的人文擔憂，而讓各種合理方案必須保持模糊與不明確。因此處的地理型態位居各單位版圖的接合處，因此任何一方的擾動都會造成共同震盪，也就在這樣的相涉中，港公司、文化局、基隆市府、太白莊地區、白米甕社區、文資團體等，會有各自的立場和表述。但我們不難在相異的意見中找到交集點：各單位都認同「擴建工程處」的產業象徵價值，且對改善當地交通瓶頸的重要性具有共識。因此，立基在此交集下，是否有可能發展出互不駁斥的兼顧方案，以「擴建工程處」作為港區產業文化脈絡的方式支持地方基礎建設，如此，似乎能走出以往有限的存滅選擇框架而導致的停滯和糾結，而開啟更包容的路徑和異見共存。

(二) 「文化」作為文資保存之核心

「擴建工程處」作為基隆港區 1945 年後塑造外港地理風貌的主要單位，深具代表港區工程經緯的產業象徵，其始源的意義是興築港區設施、改善營運環境、提升港區效能為出發，故「擴建工程處」自身所顯露的是增益效能、改善環境的工程文化意義。將這層意義置於改善外港白米甕地方生活環境中解讀，似乎可以結構出更遼闊的文化保存想像。構築在拓建改善港區環境的產業文化上而生的構造物，若能以支持外港地方生活網絡的角度出發，而不限於物理實體的保存方式，那麼擴建工程的產業文化，就有可能允許以支持地區生活環境的方式，獲致更久遠的存續。如此，既有工業遺址與交通改善的碰撞，就不再僅限於拆除或保存。各單位將可以由支持地方生活為文化保存的出發點，來探討產業遺址存續的可能性。也唯有在引導出更多可能性的前提下，才有機會出現緩解當地交通環境

的建設性討論。因此，就必須探討港區遺構所代表的產業文化所指為何，才能理解我們應以何種姿態支持外港太白莊地區一帶社區聚落的地方生活。

（三）隱身的港區遺構

從港區的發展脈絡來看，檢視自 1945 年國民政府接收基隆港區後的整建規劃和建設作為，大致可依年代區分其脈絡與演變（如表 1）：

表 1 各土地開發方式的比較

年代	規劃建設大事紀	備註
1945~ 1948	1945 年 11 月 9 日成立台灣省行政長官公署交通處基隆港務局接管基隆港區事務，進行港區戰後修復工作，如沈船打撈、鐵道、橋樑、廠房及倉庫修復等。	
1949~ 1957	實施擴建計畫，配合經濟建設外港，開始著重在港區擴建浚深、興建倉儲設施、填築土地等建設。	
1958 後	制定長期發展計畫，主要為建造東西岸碎波堤、深水碼頭、通棧及大型倉庫等。	
1969	因應貨運能量漸增與刺激經濟政策，港區朝向外港擴建，提出五期四年經建計畫。包括興建散裝穀倉、高速公路建設、內港改建為深水碼頭等事務。	
1974	提出六期四年經建計畫，持續執行外港擴建、內港改建、新建倉庫及辦公大樓等建設。	
1975~ 1980	配合十大建設，並因應基隆港區貨櫃運能需求急增，以改建及增建貨櫃碼頭、建設聯外道路為主。	1984 年，基隆港成為世界第七大貨櫃港
1990	除配合國家建設六年計畫外，基隆港區之整體發展計畫，仍著重於提升貨櫃營運量為優先，包含新建浮碼頭、添購重機具、新建信號台及浚港工程等。	
1995	交通處責成港灣技術研究所辦理國際商港整體規劃及未來發展計畫，作為各商港研擬自身港區整體發展規劃之上位計畫，主要著重於提升貨櫃營運能力、增強港口經濟競爭力為導向。規劃建設思維也從以前以工程建設為主，逐漸轉向營運為主、工程為輔。此種以提升營運為優先之建設思維，計畫內容大多為新建倉儲設施、汰除老舊房舍、擴增土地等。	1995 年後的規劃，開始出現港區與相鄰陸域和諧共生、與地方政府偕同溝通合作的理念。

年代	規劃建設大事紀	備註
1997	交通部運輸研究所擬定之台灣地區整體國際港埠發展規劃於 1997 年首次核定、2003 年第二次核定，此後每五年通盤檢討 1 次，作為各商港整體規劃及未來發展計畫之依據。 1997 年後之基隆港整體規劃及未來發展計畫，明確定位為北部區域近洋航線之國際商港，也逐漸轉向為國際海運旅客、自由貿易港區、觀光及親水港口等方向。	至 90 年代，港務公司仍多採「財產」方式看待港區內舊有產業遺構：年限未達則維持運作、年限已達則報廢拆除。
2014	港務公司於執行「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程計畫」期間，在拆除西二、西三倉庫過程中，引發一連串文資保存運動，促成港務公司改變對港區內產業遺構的態度。	保存倡議的影響，除了使西二、西三倉庫及空橋指定為歷史建築物外，港務公司也逐漸意識到港區遺構所代表的意義，也逐漸改變處置這些遺構的方式。

資料來源：本研究整理

由此爬梳可知，港區產業遺構在戰後追求經濟發展的時空背景下，往往是計畫藍圖下有條件的存有物：有利於發展計畫的則進行維護整理、無使用效益的則汰除。直到文化保存意識成熟、文資團體具有聲量的時代來臨，港區產業遺構的身形才慢慢駐立在經營者前，得以看見。經由港區產業遺構浮現在規劃藍圖的歷程，檢視本文開發爭議所引出的視角，以下試圖提出一些有趣的探討：

1. 立場與體制

本案開發爭議，由事件來看，是港區發展與文化資產之爭，也是社區環境與觀光資源之爭，同時是港務體系（港務公司、貨櫃場業者、物流業者、航商、民意代表、社區代表等）與文資體系（文化局、文資委員、文史工作者、地方創生團體等）之身分認同爭議。這些爭議不外乎是各方秉持立場的價值之爭，於是，爭辯至最終最底層的問題便成為：拆除淨空後對週邊環境的價值高？還是保存下來成為實體文化資產的價值高？又，誰的視角是更勝出的價值？

再深究之，本案也是對於體制的叩問。從港區發展脈絡到每 5 年的通盤檢討計畫中，港區潛在文化資產的成分仍偏低，這對存有許多產業遺構的百年港口而言，似乎是塊待著色的拼圖。另外，現今的文資規制傾向於賦予文資委員較大的裁量權，委員以外的它者聲音常被文資專業話語覆蓋，文資物的指認程序，在目前，似乎仍取決於文資委員的主觀判准。

2. 提報制度與列冊追蹤

現今的文化資產指認，可由個人或團體提報(文資法第 14 條)、或由主管機關介入評估(文資法第 15 條)，將標的物先框架為「暫定古蹟」(文資法第 20 條)，以爭取確認文資價值的時間，如此以緊急搶救為前提的假設指認機制確有必要。然目前制度之設計，是以最寬鬆的限制(任何個人或團體或 50 年以上)，即可先設定其遺構具文資價值，嗣後再檢視其不具文資價值之證據，然後決定是否賦予文資身分。亦即檢視該遺構不具文資價值之舉證，再依其舉證判定是否具有文資價值，若舉證無法推翻或挑戰有文資價值的預設，則以「列冊追蹤」處理。

就本案而言，文資委員已認「擴建工程處」具潛在文資價值，倘港務公司無法提出可推翻或挑戰不具文資價值之舉證，即須承擔保存維護之責。然而，要舉證 50 年歷史遺構之時間積累為無價值，極具挑戰。這種先假設為真、再依抗辯者的舉證檢視是否為非的制度，使「擴建工程處」陷入了抗辯的無盡循環。雖獲得更多探討文化深度及溝通對話的時間，卻也使該建物無法有可使用的資源進行維護，導致持續頹敗。衍生的疑問將是：「時間長度」是否等於「文化深度」？以文資法第 15 條之精神解讀，答案應該是否，然為何停滯？原因除來自文資委員的主觀判准，處理既存文資遺構的後者，自無法逃避應承擔既存遺構之義務；然若要擾動既存遺構，又常因舉證艱難，使亟待改善之環境一併陷入衰敗的等待中。

3. 以更鳥瞰的視角觀看港區

本文認為如今的「港區」，或許應當跨越以往既認的地理界線。港區周邊生活的、及那些以港維生的社群，若也能視為「港區」的一環，則產製出的整體規劃，或許能在經濟發展的航道中不致迷失港的始源。

4. 以更包容的態度指認文化資產

本文提出，文化治理及文資物的價值指認方式，或許應跨越指認標的物的範疇。保存政治或可跨出對於原址的執守，著眼於文化的參與式基礎設施部署，令文化成為生活支持網絡的關鍵環節，並藉此追尋替代性的都市意義（王志弘，2020）。如此，遺址周遭環境的生態、活動，發展趨勢等，將同視為體現文化資產潛力之重要成分。文資價值的指認若可超越物理靜態的構體，納入周邊的環境

可能，探討可以體現文化價值的狀態，或許能更體現共生的文化治理。這種生活支持網絡概念，也有助於將歷史遺址或建物的保存、修復、再利用，以及難以避免的變化，鑲嵌於日常生活紋理之中，而非以標本化、孤島化、地標化、景觀化的型態，脫離生活世界脈動（王志弘，2020）。

八、結論與反思

對未來的想像差異，使各方捲入這場開發爭議漩渦。然而，本案之喧鬧度，相比於鄰近的外木山天然氣第四接收站開發案靜謐了許多。也因為沒有新聞媒體的嗜血介入，「擴建工程處」有了更多的討論空間，讓港務公司、文化局、文資委員、太白莊社區、當地社造團體等能進行更多的對話，這種氛圍也讓港務公司有動力去探討使用脈絡和可能性，進而有更遼闊的藍圖。

根基於對港區產業遺構的尊重、對太白莊地區一帶白米甕社區生活環境的重視、及改善基礎設施建設對於西岸外港的重要性，本文嘗試在各方交涉的立益權衡中，找出認同的公約數、開啟可能方案的對話。因此本文嘗試提出，對於既存建築構體所象徵的文化價值，若能超越物理保存的認知，改以港區產業文化支持地方生活網絡的視角，以建立當地太白莊地區活化的立場，和民眾參與接軌，強調港區產業、擴建工程的意義保存，以更細緻方式解讀太白莊地區所需的支持、更謹慎思考港區與市區的發展，將地方上所需要的生活想像置於經濟發展及文化保存之先，那麼對傳承文化資產的解讀，或許可以超越物理保存的預設。若相涉其中的各單位能夠以延續文化脈絡的方式，來解編港區擴張發展及文資物理保存的預設立場，或許能指引我們邁向更寬容的社會認同，那麼這場基隆港西岸地方發展的環境開發之爭，就能在層層交疊的探討對話中，編織出更多條既回望又向前的路徑。

謝誌

本篇之初稿為臺大城鄉所「規劃與設計史」之課堂作業：「環境規劃設計爭議案例評析」的報告，文本的角度是藉由任職於港務公司、且完整參與其中事件活動的作者，嘗試儘量以中立的觀點，剖析事件中各方角色切入此議題的視角，並書寫為有條理的詮釋與論述。感謝王志弘老師對此篇文稿的建議與提點，才能

建構出本篇文本更深層的理論基礎，補充了更完整的評述樣貌；也要感謝兩位審查委員的審查意見和回饋指教，讓本篇有了更趨邏輯連貫的結構和故事性。尤其要感謝品嘉學長的提攜、關心和敦促，才能使本篇文稿得以成形與發表，在此由衷致謝。

參考文獻

王志弘（2020）〈原址本真性或襲產基礎設施化：臺北市道路建設與歷史保存爭議案例辨析〉。《地理研究》72: 103-137。

基隆市政府（2019）〈「文化資產價值評估、審查」108年度第2次會議(含現勘)紀錄〉。<https://nchdb.boch.gov.tw/applicationReport/progress/overview/2022110027>。（瀏覽日期：2023年11月11日）

基隆市政府（2020）《白米甕、球仔山、仙洞巖、佛手洞步道及周遭環境整修工程委託規劃設計成果報告》。基隆：基隆市政府。

基隆市政府（2023）〈「基隆市古蹟歷史建築紀念建築聚落建築群史蹟及文化景觀審議會」112年度第3次會議紀錄〉。取自 <https://nchdb.boch.gov.tw/applicationReport/progress/overview/2022110027>。（瀏覽日期：2023年11月11日）

基隆港務分公司（2022）《基隆港西岸整體港區細部規劃》。基隆：基隆港務分公司。

基隆港務局（1985）《基隆港建港百年紀念文集》。基隆：基隆港務分公司。

陳凱雯（2014）《日治時期基隆築港之政策、推行與開展(1895-1945)》。嘉義縣：國立中正大學歷史研究所博士論文。

臺灣港務股份有限公司（2021）。《國際商港未來發展及建設計畫(111~115年)》。基隆：基隆港務分公司。

Supporting Local Life Network with Industrial Culture: An Analysis of the Controversy over the Transportation Construction and the Preservation of Industrial Heritage Sites in Keelung Port

Heng-Yu, Liao *

Abstract

This article discusses the dispute over the demolition of the "Expansion Engineering Office" building involved in the traffic environment improvement project in the outer harbor area on the west bank of Keelung Port, as well as the positions of all parties in this incident. By identifying the cultural potential touched by this transportation construction and development, this article proposes that if the cultural value symbolized by the existing architectural structures can be beyond the understanding of physical preservation, it can be changed from the perspective of the port area's industrial culture supporting the local life network. From the standpoint of establishing local Taibaizhuang community revitalization, and integrating with public participation, we emphasize the preservation of the significance of port industry and expansion projects, interpret the support needed in the Taibaizhuang area in a more detailed way, and think more carefully about the development of the port area and urban areas. By putting the local imagination of life ahead of economic development and cultural preservation, the interpretation of inherited cultural assets may go beyond the presupposition of physical preservation. At the end of the article, it is proposed that if we can interpret the default position of port's expansion and development and the physical preservation of cultural assets in a way that continues the cultural context, it may be able to guide us towards a more tolerant social identity.

Keyword: Keelung port, expansion engineering office, cultural assets, transportation construction

* PhD student, Graduate Institute of Building and Planning, National Taiwan University.

Email: d12544004@ntu.edu.tw