

出國報告（出國類別：考察）

澳洲鐵道文化遺產考察交流報告

服務機關：文化部
姓名職稱：陳主任秘書登欽等 3 人
派赴國家/地區：澳洲
出國期間：107 年 10 月 17 日至 25 日
報告日期：107 年 12 月

出國報告內容

壹、前言：參訪緣由與目的

臺鐵松山舊臺北機廠因具備鐵路文化資產保存價值，於 104 年全區 16 公頃土地與建物被指定為國定古蹟，並預計將於原址籌備國家鐵道博物館。行政院於 105 年 11 月通過「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計劃」，核定 106 至 115 年共十年近 65.6 億經費，由本部正式啟動著手各項準備工作。由於國內並無先例可循，為籌備國定古蹟臺北機廠轉型國家鐵道博物館，擬藉由參訪國外鐵道文化相關機構、博物館、文化資產等，了解籌備與經營管理各種面向之問題與範例。

澳洲國土遼闊，早期之拓墾與城鄉發展均仰賴鐵道運輸甚鉅，因而目前具備文化資產價值之鐵路機廠已超過二十處。其中昆士蘭州伊普斯維奇鐵道機廠博物館之面積規模、營運方針等，皆與臺北機廠之條件接近，對本案具高度參考價值。

本出國計劃除參觀訪問該鐵道機廠博物館，亦前往雪梨市、墨爾本市拜訪其他鐵路機廠相關改造設施、鐵路文化機構，以及大型文化資產再利用案例，以借鏡其經驗作為臺北機廠轉型規劃參考。

貳、行程安排及參訪議題

一、參訪行程安排

日期	地區	參訪地點
10 月 17 日 (三)		23:50 華航 台北第二航廈出發前往澳洲布里斯本
10 月 18 日 (四)	布里斯本	早上抵達布里斯本
		舊政府大樓與布里斯本博物館
		昆士蘭博物館
10 月 19 日	布里斯本	昆士蘭鐵路博物館 The Workshops Rail Museum

(五)		
10月20日 (六)	雪梨市	早上抵達雪梨市 Carriageworks 機廠藝術中心 Powerhouse Museum
10月21日 (日)	雪梨市	新南威爾斯州鐵路博物館 NSW Rail Museum
10月22日 (一)	雪梨市	澳洲科技園區 Australian Technology Park 鸚鵡島 Cockatoo Island 搭乘夜車前往墨爾本市
10月23日 (二)	墨爾本市	清晨抵達墨爾本市 蒸汽火車 Puffing Billy
10月24日 (三)	墨爾本市	墨爾本動態影像中心 墨爾本博物館 移民博物館 搭乘午夜華航返回台北
10月25日 (四)		早上抵達台北市

二、參訪議題及內容

有鑑於臺北機廠轉型國家鐵道博物館一案(下簡稱本案)為世界少見，由國定古蹟與產業文化資產指定保存後，欲修復建設為國家博物館之案例，須同時考量文資保存修復與再利用、鐵道技術與文化、博物館經營、都市空間計劃等跨領域知識經驗，本次出國主要的參訪議題內容為：

1. 產業文化資產保存與修復技術、再利用經營與管理。
2. 鐵路機廠保存與轉型、鐵路機車與車輛保存與收藏。
3. 博物館籌備與組織架構、博物館與鐵路公司及政府合作關係、博物館觀眾經營。
4. 鐵路文化體驗。

參、參訪心得

以下單元將分別針對三個主要交流參訪地點整理交流資訊、觀察分析之心得，做為本案後續執行之參考意見。

一、布里斯本市：昆士蘭鐵路機廠博物館(The Workshops Rail Museum)

1. 訪談交流對象：

總策展人(館長) Dr. Geraldine Mate、資深策展人 Jennifer Wilson、策展人 David Hampton 等。

2. 基本資料：

昆士蘭鐵道機廠博物館建於 1864 年，位在距離布里斯本市中心 30 分鐘車程之伊普斯維奇鎮，為澳洲最古老的鐵路機廠之一，1900 年代因鐵道產業快速成長，需求增加，遷移至現址(距原機廠以北約 1 公里)，原址則於 1907 年停止運營。在全盛時期，鐵路機廠雇用約有三千名員工在此工作，是當時澳洲規模最大的鐵路工場。

後期因為鐵路技術不斷的進步，鐵路機廠維修功能逐漸沒落，1999 年起透過昆士蘭州政府與昆士蘭鐵路公司合作之保存計劃，將部分廠區指定為文化資產，並將其中一棟廠房規劃為鐵路博物館，花費一千兩百萬澳幣(3.3 億新台幣)改造，於 2002 年起正式對外開放，成為世界少見由鐵路機廠保存轉型，並且仍保有維修功能之鐵路博物館。有關更詳細之博物館基本資訊與介紹請見官方網站：
<http://www.theworkshops.qm.qld.gov.au/>

3. 合作機制：

該館原由昆士蘭鐵路公司負責博物館籌備、車輛典藏品修復、展示企畫等工作，

規劃成立一座結合鐵路動態維修空間之博物館。預計開館前一年，改由昆士蘭州政府成立博物館專責組織負責籌備開館工作，昆士蘭鐵路公司提供博物館展示所需之車輛、文物與廠房空間，包含一棟展場、一棟辦公室、一棟庫房，鐵路公司並承諾負責推行其他鐵路機廠區域的古蹟導覽團運作，以上均向博物館收取租金及服務費用。博物館不定期推出蒸汽火車行駛活動，承租昆士蘭鐵路軌道以及聘請司機員等，亦需付費予鐵路公司。(古蹟導覽團已因鐵路公司維修需求之故，於 2018 年 10 月取消辦理，使博物館少了一項吸引人觀眾的活動)

博物館之土地建物及典藏品仍歸屬鐵路公司所有，博物館則是擔任保管人的角色(有少數典藏為民眾指定捐給博物館，其餘大宗皆為鐵路公司委託代管)，每年需向政府提出營運計畫申請補助，但補助款多半針對硬體建築整修，且經常不足額，更少針對軟體建置與典藏募集予修復之補助，導致博物館需以各種方式向民眾募款。

4. 經營組織與預算：

昆士蘭州於 2016 年成立大博物館系統，將數個重要州立博物館納入其中，必須按照各館每年所提計劃分配整體所獲得之預算。該館每年獲得分配經費大約是兩百萬澳幣(新台幣 4400 萬)。核心業務分組包括策展部門、公關部門、典藏部門等，全館員工人數含餐廳與紀念品區等服務人員，共約 20 多人。

5. 展示典藏：

由於廠區占地廣大，絕大多數空間包括博物館車輛主展場均無加裝空調等設施，維持工廠特性並節約能源，僅於展場內設有 4 座屋中屋型密閉小型展區設有空調，可作為特展予教育推廣空間。其主要車輛展區設計為利用原機廠軌道放置特色車輛後，在其間加設各種展示解說設施，室內展示車輛 6~8 臺，當初採取固定式設計，自開幕至今約 15 年未更換過主要展示。

加入博物館系統後雖然各館間增加橫向連結，有更多展覽交換機會，但特展室的空間設計受限於軌道間寬度，每間僅有 250 平方公尺，較難邀請合適的巡迴展覽或自主策畫特展。

目前庫房空間按照藏品尺寸以及脆弱程度分成至少 3 座典藏空間，文物修復則仰

賴博物館系統旗下所聘之修復專家定期探訪檢視。

6. 觀眾經營：

本館 2002 年開幕，參觀人數最高峰約一年 15 萬人次，目前降至每年約 8.5 至 9 萬人次，以親子訪客為主要客群。亮點活動為每年舉辦一次的湯瑪士小火車(Thomas and friends)活動，為期兩周可帶來兩萬人次參與。目前觀眾大約僅 10%為外國訪客，大多數來自歐洲與英國。

7. 觀察與分析：

早期因此處維修量能仍大，鄰近居民亦有不少曾世代在此工作的家庭。然隨著科技進步、其他交通方式排擠火車使用，維修功能逐漸轉移合併至其他機廠後，周遭小鎮也隨之沉寂。雖然政府與鐵路公司有心打造一座博物館，但該館地處偏僻小鎮，雖然以販售年票方式吸引社區盡量入館利用園區開放空間，仍欠缺地區民眾人口支撐。如非家庭訪客開車前來，其公共交通接駁亦是一大困難，從市區搭乘火車後尚需轉乘班次很少的公車，觀光客為了前往該館必須耗掉一天時間，導致博物館開放時間僅至下午四點，以利遊客配合公共運輸時間返回市區。

該館與鐵路公司及政府之間的關係，簡略言之是由鐵路公司出租空間與服務，由政府補助經費，博物館進行專業管理。乍看下是理想的組合，但展場多年未能更換展品、無精彩的特展更換，以及 15 元澳幣的門票設定，使得本館欠缺讓觀眾回流的魅力。以本次參訪期間，在館內停留自 10 點至下午 16 點的觀察，當日觀眾可能不到 100 人次，參觀人數將連帶降低其在博物館系統中與其他大館爭取經費的能力。綜合各方面來看，該館各種展示、典藏、推廣交流設施皆完備，不啻是一個精采的博物館，許多決策亦是本案可參考之處。但該館也正處在必須面臨轉型之壓力下，需透過活潑的策展、研究與公關行銷企劃，與時俱進回應環境議題、觀眾需求、合作單位的利害關係等等變化，成為其一大挑戰。

昆士蘭鐵路是全澳洲唯一採用與台灣相同的窄軌軌距(1,067mm)的鐵路公司，因而本次拜會交流與該館建立合作默契，未來可就車輛展示合作、典藏交換、經驗交流等等各項做進一步洽談，館方亦持開放樂觀態度。

8. 參訪照片節錄：



(左)考察團、中原大學黃俊銘教授與昆士蘭機廠博物館館長、資深策展人，攝於博物館外。

(右)館內主要展示廳與展示設計。



(左)博物館後方昆士蘭鐵路公司維修區。

(右)館內庫房之一，典藏紙本文獻類。



(左)館內具有空調之屋中屋空間，利於展示史料內容，並提供觀眾較舒適之觀展體驗。

(右)部分展示車輛可供觀眾登車體驗此為 20 世紀初使用之木造客車車廂。

二、雪梨市：新南威爾斯州鐵路博物館(NSW Rail Museum)、新南威爾斯州鐵路遺產公司(Transport Heritage NSW)

1. 訪談交流對象：

NSW Rail Museum：行銷經理 David Bennett

Transport Heritage NSW：執行長 Andrew Moritz

2. 基本資料：

新南威爾斯州鐵路博物館原由志工團體齊力打造，成立於 1962 年 10 月，原稱為新南威爾斯鐵路運輸博物館，地點位於雪梨的西南部地區約 90 公里外之 Thirlmere 鎮，開車或搭乘火車轉乘公車的時間約為 1 小時 20 分鐘，為澳洲最重要的鐵路遺產之一。該館致力於展示由新南威爾斯州政府鐵路公司（NSWGR）和各種私營運營商所擁有，被指定為文化財的經典機車、乘用車和貨運車輛。該館曾於 1993 年關閉，2013 年起由州政府投入資金改造，並由 Transport Heritage NSW Ltd (THNSW) 非營利性公司接續管理，繼續進行國家鐵路遺產的維護與保存，並與公眾分享，供當代和後代欣賞。有關更詳細之博物館基本資訊與介紹請見官方網站：<https://www.nswrailmuseum.com.au/>

3. 合作機制：

該館緣起為一群志工團體為保存新南威爾斯的鐵路遺產，借用 NSWGR 鐵路公司截彎取直後捨棄的一個小站及鄰近空地，主動整理打造出軌道、庫房等設施存放經典車輛的地方。20 世紀後在新政府上任後轉變對鐵路遺產處理的態度，決定挹注資金保存、修復、展示鐵路遺產，而出資重建了現有的博物館建築與小扇型車庫間維修廠房等附屬設施，並輔導志工團體轉型為非營利型公司，聘請專業者擔任執行長，有規模地開始經營鐵路博物館。

目前的合作機制為，由新南威爾斯州交通部以一次合約五年為期，委託 THNSW 公司執行所有博物館相關任務，包括另一個主力由志工管理的蒸汽機車小型博物館 Valley Heights Locomotive Depot Heritage Museum 而由 NSWGR 委託 THNSW 代管旗下之車輛文化資產，並以些微租金請其代管博物館土地。

4. 經營組織與預算：

新南威爾斯州交通部每年挹注 500 萬澳幣(約 1.1 億新台幣)經費給 THNSW 公司，僅占交通部非常小的比例，用於經營兩個博物館，以及維持一個補助計劃開放資源給鐵路相關之民間活動。此經費為固定承諾，如當年度未使用完畢，可留用至下一年度，有利於長期計劃的工作與經費調派。

常態開銷大約是 100 萬澳幣用於維修與照護藏品，200 萬用於人事費用、策展費用與執行動態展演活動。目前正式聘用員工人數大約 30 人，其中包含專職行銷推廣與策展業務者，以及 7 位車輛維修人員，修車志工的參與僅針對部分協助工作。THNSW 由於是從志工團體轉型，營運面也大量仰賴超過 500 名的志工，進行包括導覽、現場服務、車輛維修協助、蒸汽火車乘客服務等工作。

其他博物館相關收入來源包括門票、舉辦蒸汽火車定期班次以及特色車輛復駛活動售票等，扣除向鐵路公司承租路線及佈署人力等，票價所得大約可負擔活動開支，但仍無法涵蓋修復火車之費用。

THNSW 公司由董事會管理，設有董事 8 人，其中 4 位為專業屆董事，並由交通部指派董事長。THNSW 公司每年需對董事會提出 4 次季，並將年報上網公告。

5. 展示典藏：

THNSW 代管全州具文化財身份之經典車輛超過 280 輛車(需要 5.8 公里典藏空間)，其中挑選出最精彩的各型車輛放置於博物館旁的戶外車棚內展出，另有 500 多萬筆鐵路相關文物。現場展示的車輛均具有代表性，如英國女王曾經乘坐的花車、監獄囚車、載運牲口或賽馬的專車、蒸氣剎車系統教學專車、臥鋪車，以及鐵路公司用來巡迴服務例如發放薪資的鐵路巴士等，相當多元化，令觀眾充滿驚奇。

該館一大特色是新建的小型扇形車庫內不僅停放數輛維修中的經典車，也有固定員工於週間進行修復工作。同時因該館具有修復能力，亦承接其他博物館委託典藏車輛的維修、噴漆，甚至是合作辦理復駛活動。

由於鄰近截彎取直前的廢棄車站，該館亦租下並整理沿線軌道後售票經營每周日三趟的蒸汽火車之旅，兩站之間來回大約 45 分鐘。蒸汽機車不斷冒著蒸氣並發出汽笛聲，拖引著木製老客車廂行駛在 Thirlmere 的樹林中，時而與汽車沿著公路並行，蒸汽機車掉頭的過程亦極具魅力，活生生地展演機械的力與美，是現代生活中難得一見的體驗。

6. 觀眾經營：

該館設有專職的行銷人員負責推廣博物館形象以及經營觀眾，透過積極的管理，已累積超過三萬筆訪客資料，行銷時非常有效。多元化豐富的典藏、嶄新的展館以及定期行駛車班吸引不少家庭訪客。與前一案例相同地，經過正式授權取得每年舉辦一次湯瑪士小火車(Thomas and Friends)見面活動，為期 2 天的可吸引達 4,000 人次。

館內有深具鐵路知識與親和力之導覽志工，身著制服增加更多專業說服力，透過擅長說故事的人詮釋，使並非鐵道迷的訪客也能輕易進入鐵路文化的世界。

7. 觀察與分析：

該館的合作模式與前一案例類似，但由於經營的專責單位並非政府部門，而是民間非營利團體聘請有經驗的 CEO 推動業務，且該館已具典藏資源、志工支持等基礎，加上政府充裕的經費挹注，整體館務推動顯得靈活有生氣。一次簽約五年後再換約，正好是利於檢視階段性成果的委託期程，同時避免受到每四年一次政治選舉的政策搖擺影響，可執行長期推動計劃。

訪談執行長時得知該執行長乃是前一案例創館之館長，十年後受聘來此再籌設新館，因而對於籌備期間的經歷、與各利害關係人的磨合，他皆深具經驗且能了解本案關鍵點之處。對於本案典藏他特別建議要注意，因車輛體積龐大，庫存空間容易滿載，因此對於收藏展示哪些物品要特別小心規劃，重點是如何能串連表達博物館典藏訂定的核心精神。

8. 參訪照片節錄：



(左)考察團與新南威爾斯鐵路博物館公關經理、導覽志工、澳洲遺產協會友人，攝於博物館外。

(右)館內空間實際展示車輛數量不多，以文獻物品為主。



(左、右)通往戶外的大火車棚展示廳，是僅有屋頂的半開放空間，放滿了新南威爾斯鐵路公司的文資車輛。



(左)此館新建一棟扇型車庫，內部進行鼓動車輛檢修工作。

(右)每周日運行的蒸汽火車，司機員雖為兼職人員，但樂在工作，並將薪水捐回給博物館運作。

三、墨爾本市：冒煙比利蒸汽火車(Puffing Billy Steam Railway)

1. 基本資料與經營組織：

行駛在山林鐵路上的冒煙比利蒸汽火車路線是維多利亞州早期建於 20 世紀初的五條窄軌鐵路(762mm)線之一，起點設在貝爾葛夫站，擁有完整的服務設施，不但是墨爾本市郊丹頓農區重要的觀光資源，也是舉世聞名的遺產鐵道，吸引來自世界各國的觀光客。

本路線最早於 1900 年起行駛，負責當地農業與林業的運輸以及居民交通，在 1953 年因土石流破壞而停駛，但在保存社團的努力之下，於 1955 年成立「冒煙比利保存社團」努力推動，在 1958 年恢復營運，保存的目標是盡可能依照 20 年代的樣貌呈現，並由志工隊擔任營運主力。現今整條路線 24 公里由多台蒸氣火車頭輪流行駛，因極受遊客喜愛，全年均可正常行駛，並聘有幾位員工主要維運。有關更詳細之遺產鐵道基本資訊與介紹請見官方網站：<https://puffingbilly.com.au/>

2. 推廣行銷與觀眾經營：

本線是墨爾本市重要觀光資源，雖然距離市區中心仍需搭乘近一小時的火車才能抵達，但由於位在富含葡萄園等等的丹頓農區附近，除了以火車轉乘的方式之外，亦有眾多遊覽車旅行團包裝酒莊與湖濱散步行程，搭載旅客直接前往其中幾個車站，讓遊客體驗短程的蒸汽火車之旅，特別是在普通車廂中完全以中國團客為主要客群。車站的解說也相當國際化，除英文解說外，繁體中文、簡體中文、韓文、日文皆並列。在筆者經歷過的包含英國其他幾個重要蒸氣遺產鐵道中，本線的營運最為成功與觀光結合，直接受惠於車票收入帶來的經濟利益，有利遺產路線的長久運營。

然而除服務大量短程體驗客群之外，冒煙比利亦籌備各種與 20 年代文化情境有關的乘車體驗活動，吸引本地或澳洲訪客在特定時候造訪，如聖誕節或個人紀念日等等。例如社團擁有兩截木造的餐車車廂，其設施裝潢皆為真實骨董，在狹小的空間裡，朋友可享用潔白桌巾上由服務人員遞送的三道式套餐與甜點，並且品嚐當地出產的葡萄酒。另外有極受歡迎的鐵道謀殺案主題行程，帶遊客在山林奔馳間扮演 20 年代遊客解謎，或是夜間燭光晚餐車，體驗漆黑深山中行駛氛圍。當然在前面參訪案例中頗受歡迎的湯瑪士火車，也是這裡的重點親子活動之一。

3. 觀察與分析：

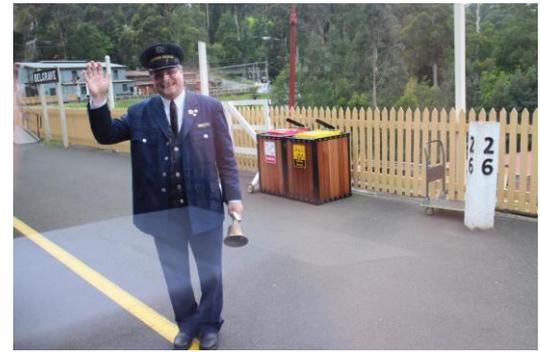
蒸汽火車與遺產鐵道的維運是一門專業，由於涉及機械、科技、物理等有趣的科目，加上行駛時的聲響、力道、嗅覺，以及停車掉頭時的調整、加水等工作，均使現代訪客有回到 20 世紀初的懷舊感與新奇感，因而永遠是鐵道相關主題旅遊展示的最佳選項。在前項兩個博物館均有定期鐵道班次運行，不過因未與主要鐵路幹道銜接，搭乘觀眾以博物館訪客為主，而冒煙比利結合主幹線末端車站，以及搭配公路運輸團客，結合周遭其他自然旅遊資源，成為少數世界上相當熱門的蒸氣遺產鐵道。

在行銷方面，除了源源不絕慕名而來的外國短程訪客外，遺產鐵道也對地方文化的經營有其責任，無論是冒煙比利，或筆者曾參訪的英國泰斯利修車廠經營的莎士比亞特快車路線，均從過往地方人民生活經驗，或文學藝術等等領域，尋找與鐵道文化交織的記憶，以不同主題帶動觀眾用新的視野累積鐵道旅行的經驗。



(左)目前擁有九台蒸汽機車，噸數均不大，但仍強而有力地載運五節車廂上山。

(右)一般車廂以載運最大規模觀眾為主，開放式的窗櫺可沿途欣賞山林間風景。



(左)骨董餐車箱只有在中午時以及特殊活動時才會加掛。

(右)站長亦由志工擔任，和藹可親地護送遊客登車，亦是體驗的一環。



(右)冒煙比利的路線已近 100 年歷史，通過著名的木橋時經常吸引公路行人駐足攝影。

(右)用餐環境與服務均比照早期的狀態，許多民眾特意來體驗難得的特殊約會。



(左、右)蒸汽車頭準備反向推回起站前，需停泊加水，沿途更是吸引不少觀眾拍照錄影留念。

肆、心得與建議

一、有關鐵道博物館典藏與籌備：

博物館應於固定期間重新評估願景方向以因應觀眾環境變遷

綜合本次考察觀察交流成果發現，特別是鐵道主題的博物館因館藏品經常體積龐大，且財產歸屬於鐵路公司，而使博物館經營者趨向扮演專業經理人角色，受鐵路公司委託代管其具有文化資產或古物價值之火車頭、車廂、文獻、物件等等。博物館雖有少量受民間饋贈物品，但大多數仍是以代管者的角度負責火車公司提供之藏品維護管理、修復、展示與詮釋等等服務。文化資產的保存應是全民運動，權利也應屬於全民，因而無論財產物權歸屬任何單位，均應善加保管，並成立或交由專業單位負責上述工作。

鐵路博物館有關大型車輛藏品須預留空間與可動性，以利於在軌道間調度車輛。且博物館必須設定固定時間，例如五年或十年為期，重新修正願景計畫，評估展示內容與詮釋，以免逐漸失去魅力。而由於展示車輛需極大空間，不可能以純室內空調空間一以蔽之。因而設計博物館空間配置時應考量各種環境設計、能源控制因素，尋求對車輛以及對觀眾最佳之規劃比例。

二、有關鐵道博物館營運組織：

應推動設置專責專業單位負責營運。

昆士蘭機廠博物館以州立博物館系統下的分支機構作為營運主體，享有大型系統內的好處及限制，但博物館體系內僅可供策展專業或預算經費等支援，另一方面與鐵路公司的合作關係似乎未獲得更多協助，甚至因後方的維修機廠要提升能量而縮減對觀眾的服務，行駛鐵道體驗也需付費委託鐵路公司。未能與鐵路公司培養起友善合作互惠關係，將使博物館難以維繫活力，無論是在更換展示或開發更多有趣的鐵路相關活動，都顯得吃力。

新南威爾斯鐵路博物館的組織關係則是較為清楚，由政府撥給預算、鐵路公司委託典藏及土地建物，再由已具有志工團基礎而設立的非營利公司專責營運管理，三權鼎立，權利義務分明。目前第一個五年合約已經走到第四年，每年公告於官方網站的年報提供各界公開透明的檢視機制。相較之下是比較有潛力能永續經營的模式。冒煙比利蒸汽火車則是完全由志工營運，力求安全行駛以及維持多元化體驗，受惠於觀光發展而為澳洲保存了一條極具代表性的活的遺產鐵道。

以上案例突顯出各種方式均可達到成立鐵道博物館的任務，而世界上也少有博物館是以完全相同的背景與模式建置而成，最佳模式便是仔細盤點檢視自身與環境的優點和弱項，發展出獨一無二的博物館架構。然而特別是鐵路博物館的籌備，有關政府的積極參與、鐵路公司的投入支持、博物館專業者進場規劃維運、志工養成與導入，皆是使博物館能完善的要點，缺一不可。

三、有關鐵道博物館主題與推廣：

研究主題應擴大研究範疇，以體現現代性之廣泛影響。

鐵道博物館的主題，除了務必緊扣本身在地的文化內涵之外，亦應從技術面的研究開展到人文面的關懷，以及歷史的關照。畢竟鐵路對於世界的重要性，是來自於其推動著工業革命的腳步，將資本主義、全球化、帝國及殖民等等現代化的徵兆，逐步帶往全世界，而台灣亦被捲入了這個浪潮之中。因此在未來本館的內容主題籌畫中，必須同時兼顧歷史長流的視野，以及在地鐵道發展所帶來的科技與人文風景。透過挖掘鐵道與人民切身的故事，促進全民對於鐵道技術與文化的感知，方能獲得觀眾支持，成為具有知識基礎與人文溫度的國家鐵道博物館。