

## 第六章 嘉義火車站再利用計畫

1902年4月20日嘉義至新營間鐵路通車，1903年12月15日嘉義至他里霧（斗南）間通車，此時期至1908年南北全線通車期間，嘉義火車站以臨時性的車站－「假驛」作為臨時車站。1908年興建第一代嘉義火車站，1909年、1911年台糖「朴子線」、「北港線」相繼通車，1912年林鐵「阿里山森林鐵路」嘉義至二萬平正式通車。台糖的「朴子線」、「北港線」及「阿里山森林鐵路」除載運糖、木頭外，同時兼具客運的功能，載運鐵路沿線旅客至嘉義市間的往返。

1929年臺灣總督府交通局鐵道部針對嘉義火車站進行改建工程，包括擴張嘉義站規模、新設嘉義機關庫、跨線橋、保線區事務所作業所倉庫、貨物積卸場、轉車台、石炭台、貨物事務所等。所有工程並於1933年完工。完工後之嘉義火車站更符合作為臺灣中南部林、糖鐵及台鐵縱貫線銜接轉運之功能。

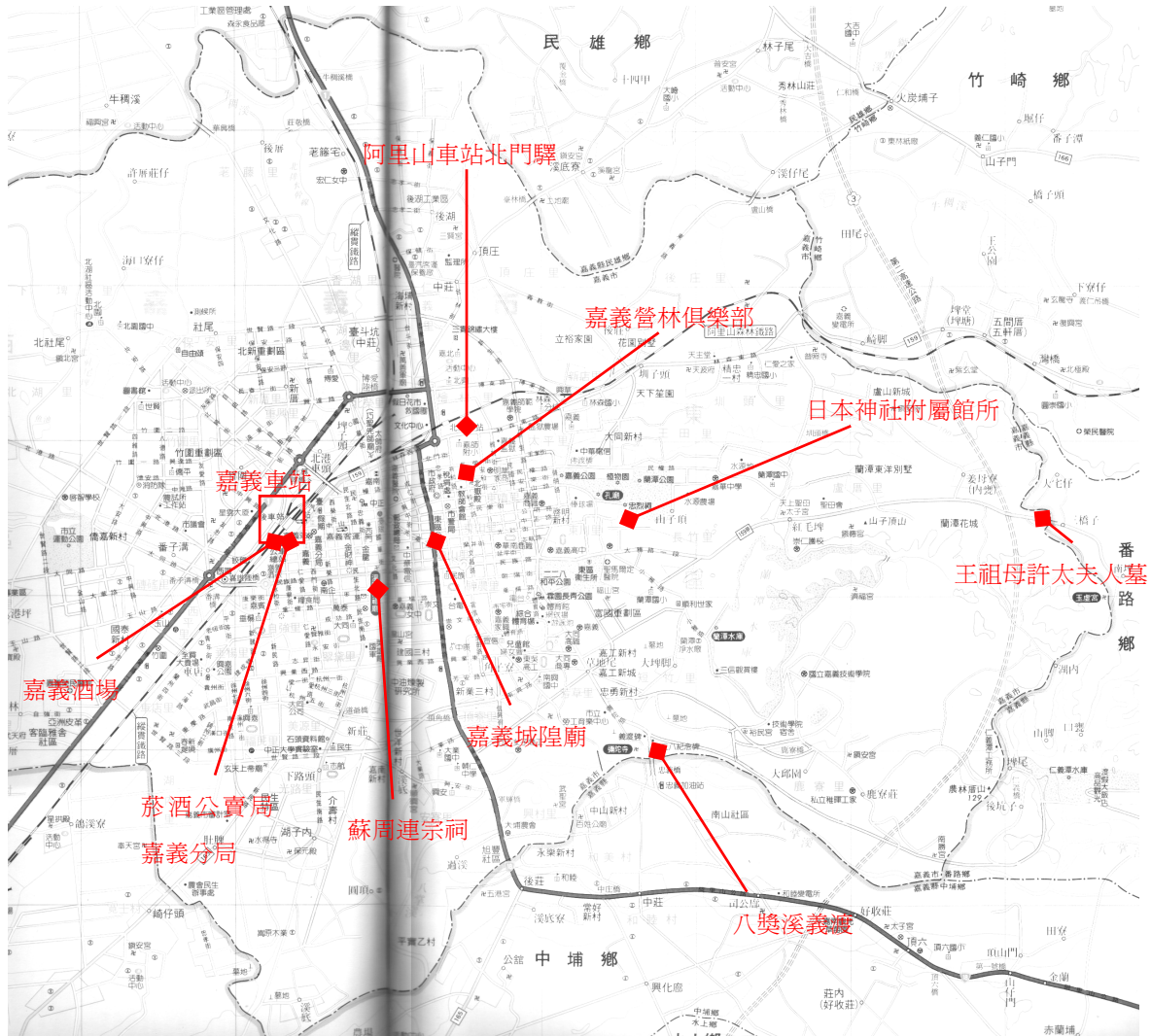
戰後，臺灣的經濟倚靠農產品及木材之輸出，在公路系統尚未發達的年代，台糖之糖業鐵道及森林鐵路則身負此重任，由各地之糖廠以及林場載運糖及木材至縱貫鐵路、宜蘭線及花東線後，由鐵路運輸之港口出口。

嘉義火車站同時銜接阿里山森林鐵路及台糖「朴子線」、「北港線」，擔負起戰後臺灣經濟發展的運輸重任，並同時負起客運的功能。直至1963年停止自營伐木，阿里山森林鐵路轉向觀光發展；以及1982年停止糖業鐵路客運服務，而降低阿里山森林鐵路及糖業鐵路之重要性，台糖嘉義站之站房亦於1991年2月改建為嘉義後站。

### 6-1 嘉義火車站使用現況

#### 6-1.1 基地現況分析

嘉義火車站位於嘉義市區的西北方，臨林森西路與中山路、仁愛路交會之圓環，呈現座西北朝東南之方位。周遭有許多古蹟及歷史建築如菸酒公賣局嘉義分局（專賣局嘉義支局）、嘉義酒廠等，嘉義市附近則有阿里山車站北門驛、嘉義仁武宮、嘉義蘇周連宗祠、嘉義城隍廟、嘉義營林俱樂部（阿里山林場招待所）、日本神社附屬館所（原嘉義神社附屬館所）、王祖母許太夫人墓、八獎溪義渡碑等古蹟。其相關位置如下【圖 6-1-1】：

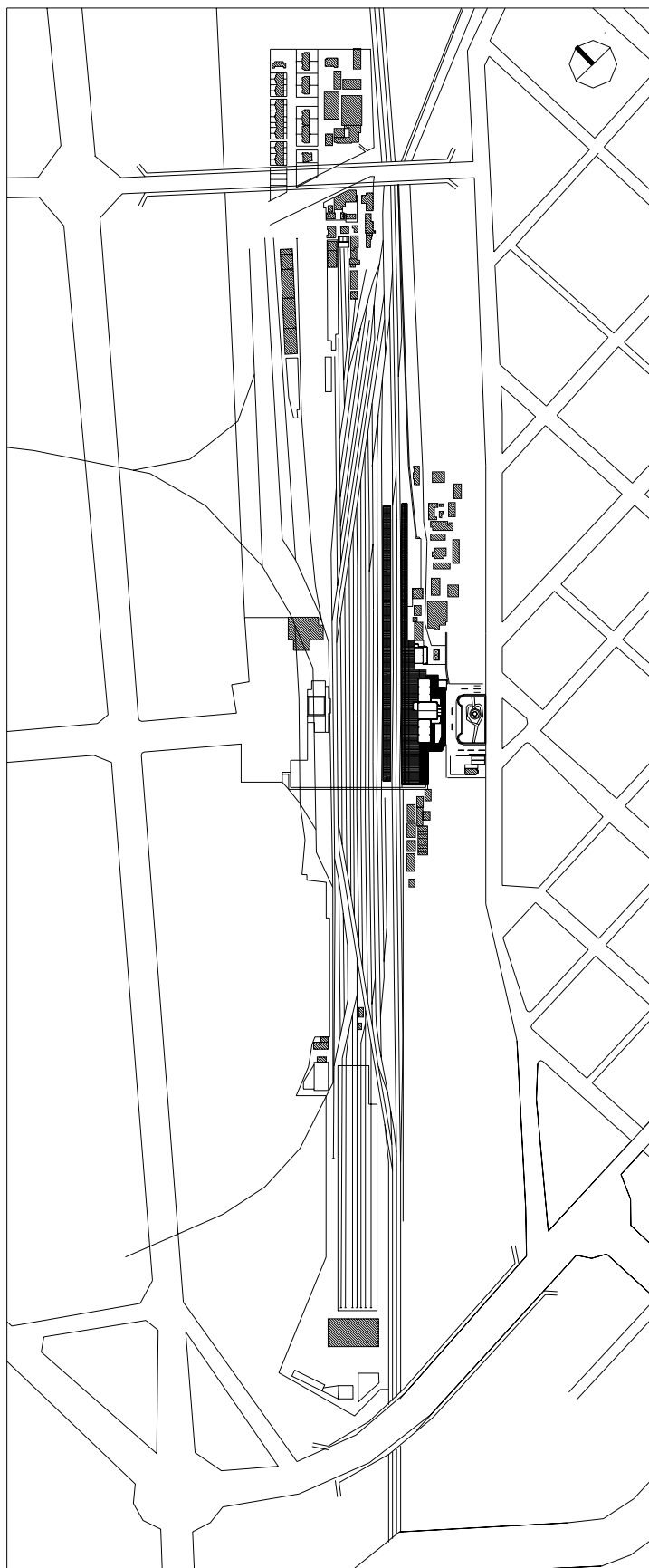


【圖 6-1-1】嘉義火車站附近古蹟及歷史建築位置圖

### 6-1.2 嘉義火車站站區使用現況

嘉義火車站之整體站區包括車站及相關設施、工務段、機務段、檢修段、保線區、宿舍區、鐵道藝術村等，其中車站設施除台鐵的縱貫鐵路線外，亦包括林務局所屬之阿里山森林鐵路。在嘉義火車站站區外圍則包括員工宿舍、餐廳等設施【圖 6-1-2】。

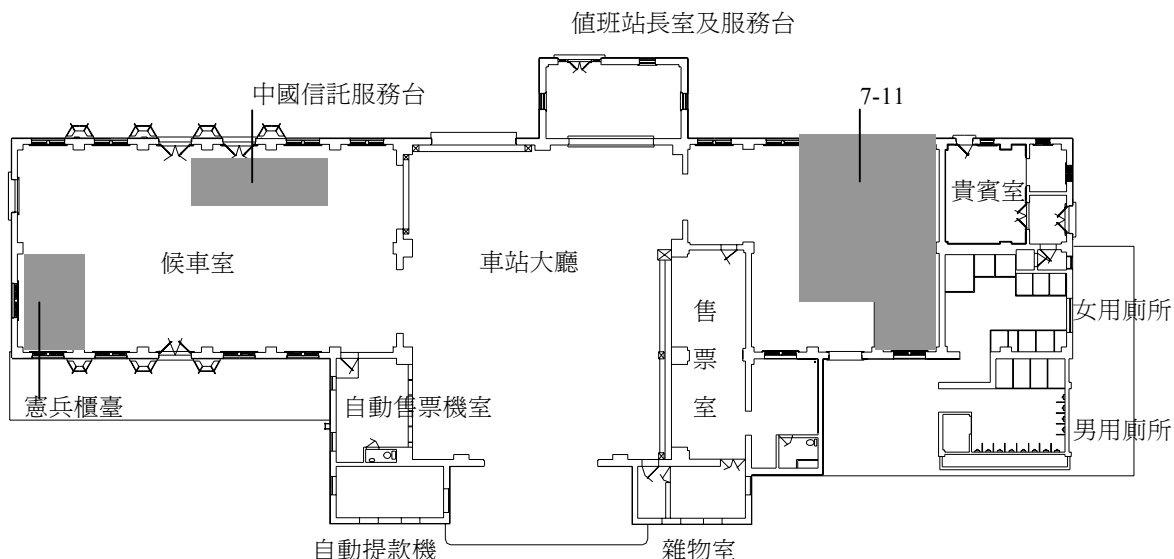
其中檢修段部分建築及鐵道藝術村旁之倉庫為舊建築；保線區部分建築於不久前燒毀，部分拆除，部分作為宿舍及倉庫；貨品月台保存良好，宿舍區內之建築除臨北興陸橋面之部分宿舍因道路拓寬拆除外，大部分保存良好。



【圖 6-1-2】嘉義火車站全區配置圖

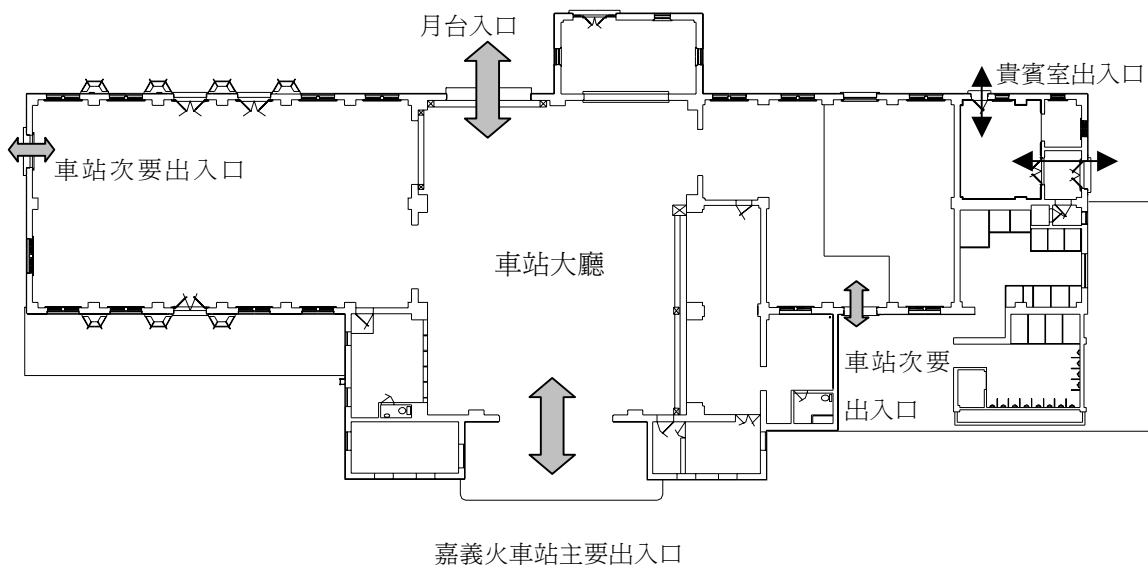
### 6-1.3 嘉義火車站使用現況

嘉義車站的空間使用均為火車站之使用，但室內空間做過變更，現在之嘉義火車站使用現況如下【圖 6-1-3】：



【圖 6-1-3】嘉義火車站空間使用現況。

嘉義火車站之動線分析如下【圖 6-1-4】：



【圖 6-1-4】嘉義火車站動線。

## 6-2 再利計畫基本原則

高路公路興建以前，嘉義火車站為嘉義地區的進出入門戶，展現進入嘉義縣市的第一眼印象，其代表嘉義市意象之重要性不言而喻。由於火車作為聯絡外縣市之交通工具，嘉義火車站旁則有公路局、嘉義市公車車站，方便聯絡嘉義市周圍之鄉鎮，因此嘉義火車站同時成為都市中的交通節點。周圍商店亦佔地利之便而成為都市發展中的繁華地帶。縱使在公路發展後，火車及火車站之重要性已大幅降低，但嘉義火車站作為交通要點仍有其之重要性。

嘉義火車站作為服務及管制旅客進出之功用，每年均有大量之旅客進出，造成建築物過度的使用而磨損過快，使建築物加速頹敗；同時由於火車的發展，由原本之蒸汽火車發展至電氣化火車，使得原本的機具設備不敷使用，同時由於旅客量的增加，車站增加自動售票機等現代化設備，使得原有空間之使用應需求而改變；另外因新設備如冷氣空調之使用，造成植物適宜生長之環境，進而造成建築物之破壞；嘉義火車站內因大量旅客進出，有極大之商機，站內部分空間出租給便利商店及銀行等，破壞原有之空間感；同時周圍有為數眾多之流動小販及計程車，除破壞火車站原應有都市意向上之重要性外，亦破壞車站周圍環境之整潔。

因此須確立建築物的再利用原則，一方面將古蹟及歷史建築之美及意涵彰顯並傳達給社會大眾，一方面提供空間使用上更多之可能性，以賦予古蹟及歷史建築新之生命，提高民眾參觀的意願及興趣，同時需配合健全的維護及管理，其各項原則以「建築本體」及「出租空間」分述說明如下：

### 6-2.1 嘉義火車站建築本體之再利計畫基本原則

#### (1) 空間使用方面

##### A. 配合鐵路未來使用，並參考原車站空間

嘉義火車站自落成之初至現在均做為火車站使用，其空間機能特殊，故未來使用上仍配合鐵路局作為車站使用。但在空間使用上經歷時間的變遷及使用方式的差異，以致於空間的使用與落成之初略有不同，進而造成整體空間感之不協調。因此未來嘉義火車站之空間使用配置，一方面配合鐵路局未來之使用需求，一方面可參考落成之初之空間使用配置，或與原配置空間使用相若，則在符合現代化之使用需求之餘，同時彰顯原設計者對於嘉義火車站之整體空間觀及美感，並適度表達過往嘉義火車站之情境與場景，反應老年人對嘉義火車站之印象。

##### B. 結合民眾日常生活需求，增加空間使用之多元化，並結合文化資產及產品特性

隨著時代的發展，火車站不再只是作為旅客服務及管制旅客上下車之用，同時伴隨著民眾的需求，而在火車站內提供多元性的服務。從落成之初即於入口附近設置「賣店」，至現況設置便利商店以及其他金融服務，顯示隨著社會的進步而使得空間之使用更加多元化。同時鐵路已由交通工具轉變成生活及文化的一部份，與民眾之生活息息相關，因

此可從鐵道文化的角度出發，發掘其中的歷史內涵，與多元性之服務內容相結合，增加商機同時展現鐵路文化之意義及價值。

## (2) 建築物方面

- A.任何使用方式都應維持嘉義火車站建築原有形貌。
- B.再利用以維持建築物原有之形貌為主，已增建之入口騎樓以回復舊貌，表現原建築外觀為主。若應需求需增建空間，增建之空間其比例、尺度、建築風格及語彙須尊重原有建築物，但需注意避免過度仿做造成新舊建築之混淆。
- C.新增建築高度以不超過嘉義火車站本體建築為原則。

## (3) 修繕材料方面

- A.古蹟之修繕，所使用之材料需按原材料、原工法施作，同時其修繕後之色澤、質感、細部裝飾需與原建築相同。
- B.空間使用以維持原室內空間為主，但若需配合再利用使用而進行空間變更時，則以容易安裝、拆卸之輕隔間施作為主，以降低、避免對原建築造成之破壞，而新規劃之空間風格需配合原空間風格設計。

## (4) 設施方面

- A.原有之事業設施若老舊而無法修復，建議現況保存。
- B.新增之消防、燈具及自動售票機等鐵路相關現代化設備均應配合原有建築之整體空間感及相關細節、線腳、裝飾等。
- C.照明設備按原位復原或重新設計之餘，並配合空間明亮度之需求予以適當之增加，配置時除仔細考量位置外，並儘量避免破壞原建築構造。
- D.需設置無障礙設施。

## (5) 經營管理

針對上述空間使用、建築、修繕材料、設施各層面，組織經營管理團隊，一方面針對為來之發展提出短、中、長程之規劃，另一方面在未來之規劃發展架構下，訂定各項相關管理維護、修繕規則，並嚴選相關配合協力廠商生產建築材料，以有效經營管理嘉義火車站之未來發展。

## 6-2.2 嘉義火車站出租空間之規劃設計基本原則

### (1) 空間配置方面

嘉義火車站作為嘉義市交通運輸之樞紐，故其建築空間之特色與動線規劃息息相關。現況中，增加之出租空間並未考慮原來之空間使用，設置於靠近月台旁之出入口，改變原來之動線規劃，無法凸顯原本之建築特色。為恢復原建築空間之特色，盡可能將出租空間置於站前廣場，以維持原空間之流暢。若需設置於建築室內，則其設置之位置，以不干擾室內復原動線為原則。在此原則下，避免將出租空間設置於車站大廳內以及左右兩側候車室之出入口附近。

### (2) 店面規劃方面

A. 店面之規劃，以不與原空間面貌相衝突為原則。在色澤上，需配合空間內之面磚及灰泥之顏色；在材料之使用上，出租空間之質感需與室內裝修之材料，包含地坪、牆面、天花等部分相配合；在設計的語彙上，配合原空間之語彙規劃。

B. 材料之規劃及施作，需盡量避免破壞原建築之構造。

C. 材料之使用，以容易安裝、拆卸之輕隔間施作為主。

### (3) 設備管線方面

A. 新增之燈具、電路管線等現代化設備均應配合原有建築之整體空間感及相關細節、線腳、裝飾等。

B. 新增之設備管線以不破壞建築結構為原則。

C. 新增之設備管線需符合容易安裝、拆卸之原則。

## 6-3 土地利用計畫

### 6-3.1 土地利用空間計畫

#### (1) 站前廣場

根據舊照片所示，在嘉義火車站興建之初，車站前即有廣場，同時比對【圖 6-3-1】及【圖 6-3-2】可知，在今林森西路以北靠近車站的廣場部分僅於車站右側設有一疑似路燈之街道家具，而林森西路以南則利用欄杆圍成一梯形之園圃，園圃中種植種植草皮及大王椰子樹。同時在園圃中設置路燈及疑似地標或旗杆之設備或裝置。



【圖 6-3-1】嘉義車站前廣場。《嘉義市制伍周年紀念誌》，1935。



【圖 6-3-2】嘉義車站前廣場。《嘉義市制伍周年紀念誌》，1935。

現況中在林森西路北側之廣場做成景觀園圃，園圃四周圍繞車輛通道，車站正前方設置騎樓遮雨棚；車站左翼前方設置地下道，車站左右兩側則為腳踏車停車位。火車站出口旁現為計程車招呼站；廣場兩側分別為公路局及嘉義市市公車車站。



【圖 6-3-3】林森西路北邊車站前廣場現況。



【圖 6-3-4】林森西路南邊廣場現況。

針對嘉義車站站前廣場之現狀課題討論及建議如下：

一、交通上，站前廣場規劃為汽車通道，將人行通道規劃為地下通道，致使民眾難以到達中央之花園廣場，可及性低，連帶使用效果不彰。

二、道路鋪面鋪設柏油，與一般道路相同，致使中央園圃與周圍環境之串聯性低，難以形成整體之美觀。

建議針對第一、二項課題，利用車站前及汽車道路鋪面之整體設計，強化車站及站前廣場之整體性，同時於適當之位置規劃行人斑馬線可通往中央之廣場。中央廣場需重新設計，一方面配合火車站建築特色設計，一方面重新思考中央廣場置入活動之可能性，避免都市公共之空間僅成爲無法親近之景觀。

三、廣場上之車道與左右兩側之嘉義市公車道路、公路局車道僅利用欄杆做區隔，視覺上極爲空曠，可利用植栽或街道家具等作爲視覺上之區隔，劃分不同之空間性質。

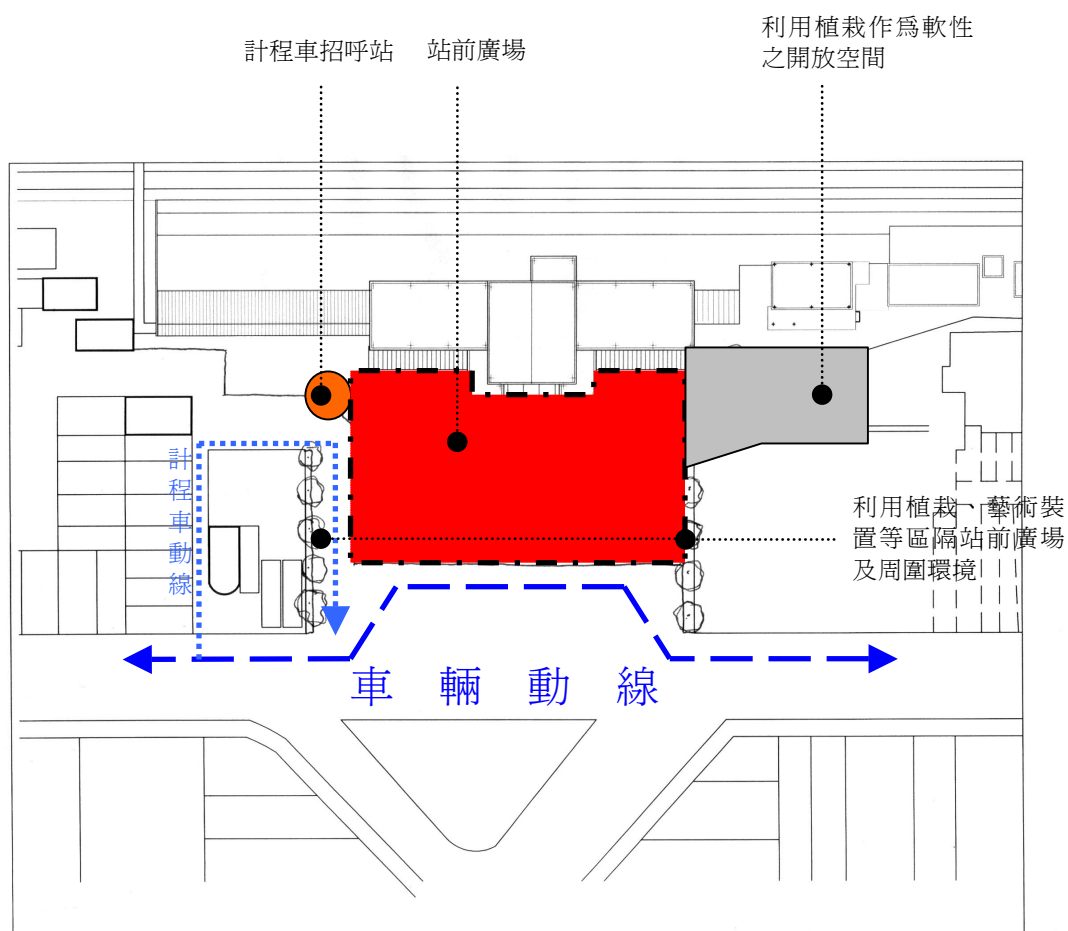
四、增建之車站前騎樓及行人地下道出入口由於位置位於車站正前方，擋住嘉義火車站原有之風貌，建議予以拆除或移建，並仔細評估存在之必要，若有存在之必要，建議配合原嘉義火車站及其雨棚之風貌，重新設計。

五、車站左右兩側之腳踏車停車位應移至車站周遭之宿舍區整體規劃，原位置開放出來作爲戶外公共性之空間。

依據上述之建議，規劃「方案一」及「方案二」，分述如下：

A. 方案一：

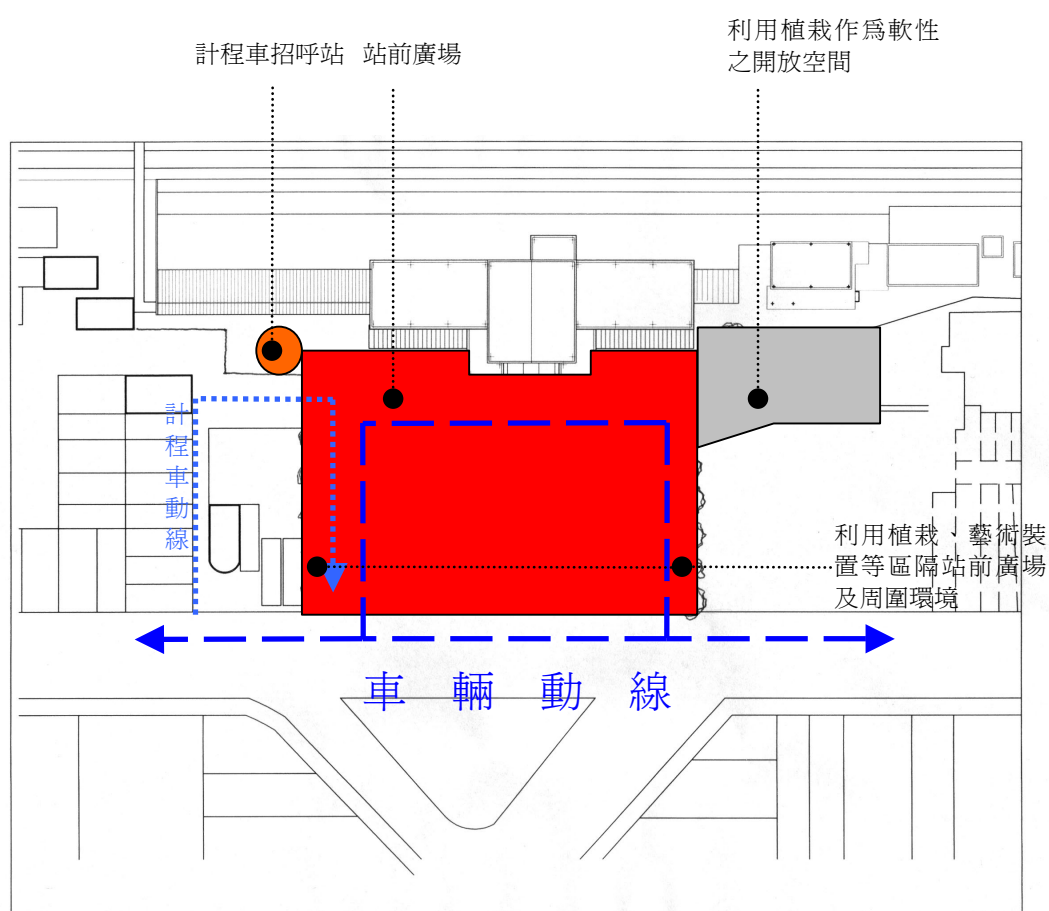
方案一擬將原景觀園圍拆除，並將車站前廣場延伸至林森西路旁，並預留停車之空間。車站左翼之腳踏車位遷移至他處，作為都市開放空間，廣場兩側利用植栽或雨棚、藝術裝置與周圍車站做視覺上之隔離。參考下【圖 6-3-5】



【圖 6-3-5】方案一空間使用示意圖

B.方案二：

針對廣場內園圃重新規劃，並利用鋪面增加整體性，車站左翼之腳踏車位遷移至他處，作為都市開放空間，廣場兩側利用植栽或雨棚、藝術裝置與周圍車站做視覺上之隔離。參考下【圖 6-3-6】



【圖 6-3-6】方案二空間使用示意圖。

## (2) 車站

嘉義火車站自興建至今，主要使用機能並未改變，但部分空間仍因設備的增加、空間使用的增加而改變。根據《臺灣建築會誌》所記載之空間名稱、使用比對現況之空間使用，整理比較如下【表 6-3-1】：

【表 6-3-1】嘉義火車站空間使用對照表

序號	嘉義火車站原本機能使用		嘉義火車站現況機能使用		備註
	空間名稱	空間使用	空間名稱	空間使用	
1	廣間（大廳）	車站大廳	大廳	車站大廳	通往月台之改札口及柵欄已變更
2	三等待合室（候車室）	慢車旅客等車休息	候車室	旅客等車休息、憲兵櫃臺、中國信託服務台	原本通往車站正面及月台之門關閉
3	一、二等待合室（候車室）	快車旅客等車休息	候車室	便利商店、通道空間	原本通往月台之門封死
4	特別待合室（貴賓室）	貴賓室	貴賓室	貴賓室	與給仕室相連之窗戶已打通為通道
5	特別玄關（貴賓室玄關）	貴賓室玄關	貴賓室玄關	貴賓室玄關	與給仕室相連之門已封死
6	給仕室（伺候服務空間）	貴賓室之服務空間	貴賓室	貴賓室內之空間，曾作為播音室，現空間使用不明	與貴賓室相連之窗戶已打通為通道
7	化妝室	化妝室	女用廁所	與原廁所合併為女用廁所	
8	便所（廁所）	廁所	女用廁所	與原化妝室合併為女用廁所	
9	出札室（售票房）	販售車票	售票室	販售車票	後方增建
10	案内人室（詢問處）	服務台	售票房之儲藏室	堆放雜物	與主入口相連之窗戶封死
11	賣店（商店）	商店	自動售票機房	放置自動售票機具及通道	與大廳相連之開口部封死
12	赤帽室（行李員室）	行李員休息室	自動提款機機房	放置自動提款機	與大廳相連之門封死
13	手小荷物受物室（行李房）	行李收授及搬運	值班站長室及服務台	值班站長辦公室及服務台	
14			男用廁所	增建之男用廁所	
15					

資料來源：本研究整理。

比對興建之初與現況之空間使用後發現：

- 一、大廳通往月台之改札口及柵欄已經變更，推測因方便管理之原因變更。
- 二、原本候車室可直接通往月台乘車，現況需回到大廳後方能進入月台，推測其原因可能為方便管理及節省人力所致。
- 三、現候車室（原三等待合室）置入新之憲兵櫃臺及中國信託服務台，憲兵櫃臺基於國防政策而置入，中國信託服務台為台鐵將車站內可利用之空間出租，以爭取最大之經濟效益。
- 四、原一等待合室之空間出租給便利商店使用，以爭取最大之經濟效益，但造成原候車室之空間分割成商業使用及通道之空間。
- 五、原化妝室及廁所整建為女用廁所，並於車站外緣加建男用廁所。

- 六、售票房後方增建。
- 七、原詢問處堆放雜物，並將通往主入口之門封死。
- 八、原商店之位置改放置自動售票機。
- 九、原行李員休息室改出租銀行，並利用窗戶放置自動提款機。
- 十、原行李房改爲值班站長室及服務台。

根據上節所述，再利用空間使用以接近原空間使用爲原則，並結合民眾需求，增加空間使用之多元性，建議：

一、候車室通往月台之門擬打開，爲解決剪票之問題，而將改札口及柵欄恢復原使用方式。

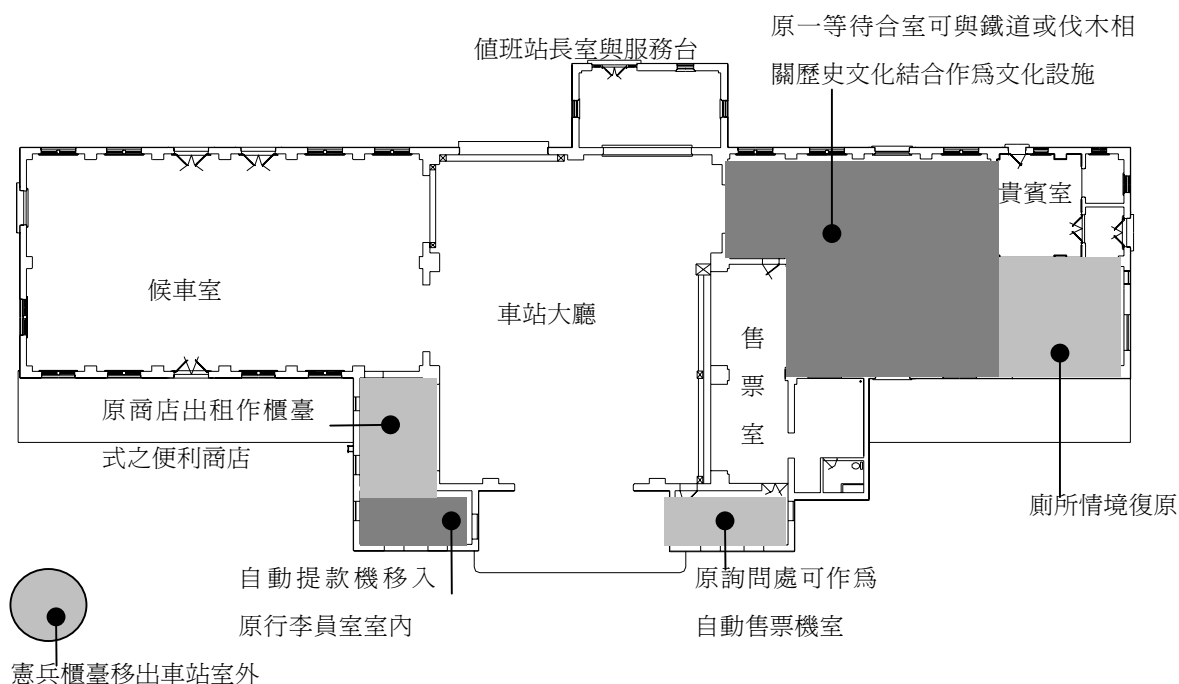
二、候車室內之憲兵櫃臺及中國信託服務台，可配合站前廣場之規劃設計，移至站前廣場周圍。

三、一等待合室內之便利商店，參考原空間機能使用，可移至原商店（今自動售票機）之位置，自動售票機改設置於原詢問處（現在堆放雜物）之位置或大廳周圍。

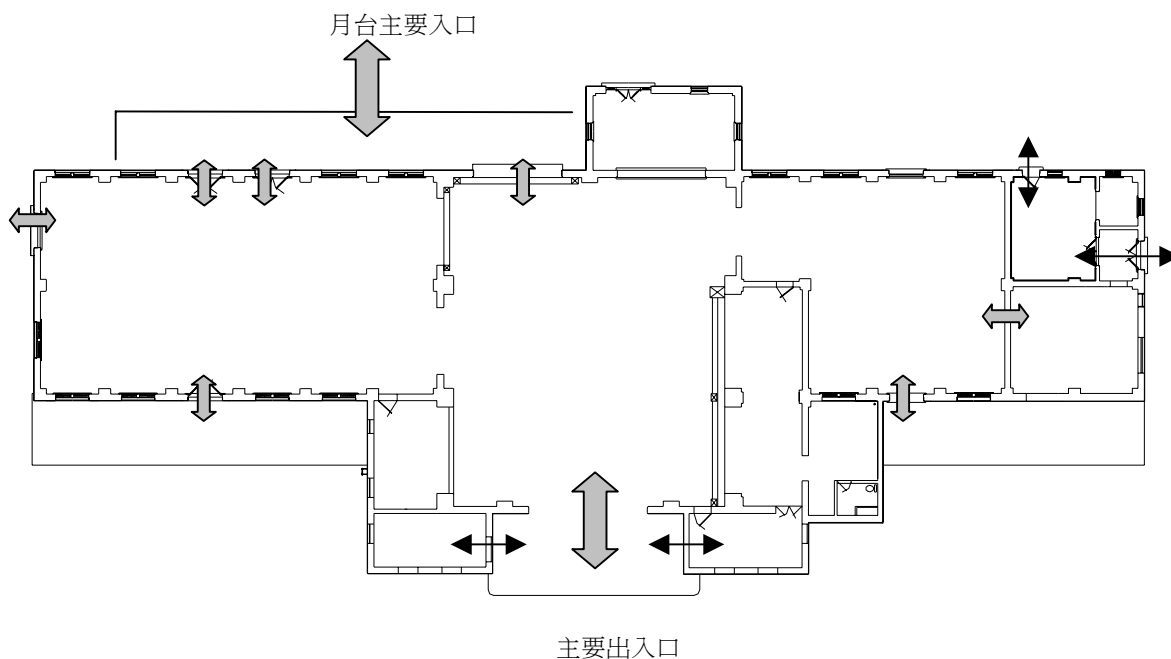
四、現男、女用廁所建議遷移至車站南側之舊廁所位置，同時將增建之男用廁所拆除，進行原廁所之情境復原，同時將便利商店遷移後之一等待合室，整體規劃作爲文化生活展示空間。

五、原行李員休息室利用窗戶放置之自動提款機，建議移入原行李員休息室內，由主入口旁之鐵捲門進入，同時將窗戶恢復原貌。

空間使用如下【圖 6-3-7】：



動線計畫如下【圖 6-3-8】：



【圖 6-3-8】動線計畫圖

### 6-3.2 再利用設備計畫

嘉義火車站再利用之設備計畫計有：1.空調設備。2.照明設備。3.衛生設備。4.水電設備。5.防火避難及消防設施。6.室內傢俱設施等六項。設備計畫除了必須符合一般供公眾使用建築物之公共安全、功能性及法定需求三要件之外，尚須兼顧：對構造材料及系統之影響、外觀和室內原貌之保持、未來維護之方便性、初期安裝費用與未來維修費用之考量、能源的節省等五項原則其優先順位如下：

- 1.保持外觀及室內空間之原貌。
- 2.降低對原建築構造材料及系統之影響。
- 3.方便保養維護及更換。
- 4.低廉之安裝及維修費用。
- 5.節省能源。

#### (1) 空調設備

目前嘉義火車站的空調設備使用分離式箱型冷氣及窗型單元式冷氣機兩種，依據不同空間機能及空間面積有所區份，分離式箱型冷氣使用於大廳、候車室及售票室等大型空間，窗型單元冷氣則使用於值班站長室、自動售票機室等。

一般而言，分離式箱型冷氣包括機械設備及管線設備及冷卻水塔三個部分，其中機

械設備擺置之位置會造成空間原貌之損壞，需謹慎規劃；管線設備一方面對建築及空間原貌造成影響，另一方面配管時需考慮牆、樓板貫穿之課題，在破壞原建築構材之同時，亦有可能危及結構上之安全。冷卻水塔多放置於不易察覺之屋頂或角落，機具運轉時冷卻水往往四處紛飛，若屋頂排水不良時往往於冷卻水塔附近積水，在管理人員疏於清掃的情況下，常因積水而造成樓板漏水之問題或滋長植物造成破壞，故同時需訂定管理維護之準則定期清掃。而冷卻水塔造成之震動問題亦需仔細考慮。

窗型單元冷氣由於安裝方便，往往快速、大量的安裝在窗戶上，極易破壞原建築外觀之風貌。另外在安裝窗型單元冷氣的同時，往往破壞原門窗等構造甚至鐵捲門、鐵格子窗等設備，故需詳細規劃設計。

嘉義火車站由於各空間面積大小差異過大，無法以單一類型之空調冷氣整體規劃，需針對各空間之需求及面積大小做整體之規劃安排。

## (2) 照明設備

目前車站內並無原有照明燈具，現況中之照明燈具均為後來裝設，依其設置之位置包含室內、室外兩個部分，分述如下：

### A. 室內部份：

照明設備之設置需參考舊照片內之燈具形式及燈具位置，配合原空間面貌重新設置新之燈具。若原有室內照明之照度不足需增加光源時，則需配合原空間面貌使用反射光源或配合空間原貌之燈具。

### B. 戶外部分：

利用投射燈照亮建築立面，可於夜晚中凸顯建築物，並同時增加週邊環境之氣氛。但需考慮光源位置設置不當，而被直視，則破壞整體環境氣氛。月台之照明設備配合原照明位置設置之，並檢討其適宜之照度。

## (3) 衛生設備

嘉義火車站現今之衛生設備因不敷使用，改建原衛生設備為女用廁所，同時增建男用廁所。由於車站屬公共設施，周遭流動小販往來使用，影響周圍環境衛生之整潔。車站南側曾興建廁所，現況廢棄不用，故建議將現在之男、女用廁所遷移至車站南側之廁所，將污水對古蹟之影響降至最低，增建之男用廁所拆除，恢復車站原貌，原廁所位置（現況中之女用廁所）以情境復原原廁所或配合再利用規劃設計新機能使用。

## (4) 水電設備<sup>1</sup>

水電管線設備往往因需求而任意增加，多使用不同管徑之 PVC 管以明管方式固定在室內外之牆面天花上，破壞原有之建築風貌及空間面貌，而雜亂的增加管線亦造成維修

<sup>1</sup> 參考黃俊銘，《市定古蹟新竹專賣局調查研究暨修復計畫》，新竹市文化局委託，2003，p.243。

上之困擾。故建議整理或適當掩蔽覆蓋，待再利用之管線計畫完成後立即拆除或遷移。而建築物為鋼骨鋼筋混凝土構造，無法埋設管線，故建議配合空調管線系統之設置，其注意事項如下：

- 1.儘量使用原有管路而避免新增，惟須配合管線內老舊電線之更新。
- 2.考量日後使用強度可能增加，除了就使用現況提出完整之管線及管道計畫外，需一併考量未來增設之可能。
- 3.現有樓板為鋼骨鋼筋混凝土，預埋管線已無可能，因此水平管線可配合空調管線以明管設置於天花，垂直管線部份則須依現場狀況審慎選擇垂直管道設置位置，以不造成建築原貌之破壞為原則。
- 4.室外管線原則上可集中設置，以覆蓋物遮蔽。儘量避免造成原建築物外觀立面之衝擊。

#### (5) 防火避難設施與消防設備<sup>2</sup>

嘉義火車站為鋼骨鋼筋混凝土補強磚造，雖為防火構造物，仍應依法安裝消防設備。消防設備分為滅火設備、警報設備、標示設備三種：

##### A.滅火設備：

- 消防栓：由於嘉義火車站為市定古蹟，建議於車站周圍安裝數組隱藏式消防栓供緊急使用。
- 自動設備：自動滅火設備包括自動灑水設備、水霧自動灑水設備、自動泡沫滅火設備、自動乾粉滅火設備、自動二氧化碳滅火設備、自動惰性氣體設備、自動揮發性液體設備等不同選擇。用自動灑水或水霧設備可能會對建築物之木作部份造成破壞，用二氧化碳或自動惰性氣體設備必須裝置紅色粗大之明管，不但有礙觀瞻，且需額外之設備空間。因此建議未來進行修善前應聘請合格之消防師，依照歷史性建築管理辦法及消防法規審慎評估之後，再選定何種系統最適合本建築物。

##### B.警報設備：

火警自動警報設備主要可分為溫度警報設備及煙霧自動警報設備。溫度警報設備是在室內溫度升高至一定值，觸動感應器即自動發出警報。煙霧自動警報設備是在室內煙霧達到一定濃度後，觸動感應器，即自動發出警報，以上兩者皆可使用。

##### C.標示設備：

出口標示燈應依法設置於出入口上方；避難方向指標應標示樓梯、屋外出入口、陽台及屋頂平台等位置，並設置於走廊或通道之轉彎處。

<sup>2</sup>參考黃俊銘，《市定古蹟新竹專賣局調查研究暨修復計畫》，新竹市文化局委託，2003，pp.243~244。

### (6) 家具設施

傢俱樣式之選擇需參考舊照片內之家具樣式，可從新設計，但傢俱設施與建築物之樣式需和諧相容。

### 6-3.3 經營管理

臺灣早期之交通倚賴鐵路運輸甚大，無論是日治時期的糖業、林業等經濟產品之輸送，還是作為民眾旅遊、聯絡之交通工具，鐵路在一般民眾的生活中均扮演很重要之角色。在未來，臺灣高鐵建設後，台鐵的角色必須面臨很大的轉型，部分需朝向地區性之發展，可結合各地方特色，充分運用台鐵既有之鐵道文化，與既有之運輸結合發展。

針對古蹟本體之管理維護，需訂定嘉義火車站之管理維護計畫，按照管理維護計畫之屬性，可分成人、事、時、物，相關整理如下：

- 1.人的範疇：古蹟之管理，依權責分為主管機關、管理單位、一般民眾（參觀者或使用者）三個層級的管理。主管機關負監督、指導古蹟管理人（單位）執行日常管理維護之責。古蹟管理人（單位）負責實際執行管理之責。
- 2.事的範疇：依管理維護之輕重緩急分成「日常維護」、「異常回報」、「進階點檢」三級，一級之日常管理維護，每日進行例行清掃、維護、盤點。二級之異常回報，以每季或每半年為單位，檢查並掌握古蹟周遭可能或發生之破壞、變化，並拍照存證，報古蹟主管機關。三級之進階點檢以每年或三、四年為單位深入檢查古蹟之狀況，以棟為單位仔細檢查、紀錄。
- 3.時的範疇：訂定日常管理維護及災害緊急處置之工作表。
- 4.物的範疇：指管理維護之對象，包括古蹟（建築構造物本體）、週邊環境、設施設備、文物等。

