

# 不斷「搬家」的中央車站 (下)

衛生福利部臺北醫院 廖俊智

## 臺灣篇：漂泊不定、最後終於被捷運綁住的臺北車站

臺北車站隨著連接臺北與基隆的鐵道於1891年啟用，從此成為臺灣的交通轉運中心，迄今超過一個世紀。這段期間臺灣也從大清帝國的版圖成為大日本帝國的殖民地（日文寫成「植民地」、殖民地鐵道簡稱「植鉄」），又隨著臺灣光復、成為中華民國的一部份，短短數年間、國共內戰爆發，臺灣又變成中華民國的「大部份」。各種政治、經濟與科技的演變，造就了歷代臺北車站的不同特色。

### 從巡撫衙門到總督府

18世紀歐洲開始了工業革命，19世紀初英國人將蒸汽機裝在軌道車輛上，開啟了內燃機車頭牽引車輛的鐵道運輸新時代。在中國上海，英國商人組成「吳淞鐵路公司」，在沒有獲得清政府許可的情況下完成了一段長約15公里、軌距為762公厘的輕便鐵路，1876年通車、不過隔年就被拆除。經過福建巡撫兼臺灣學政丁日昌奏准，將鐵軌等器材運至臺灣，擬於臺北敷設鐵道時使用。但是當時沒有經費、計畫被擱置，運至高雄的吳淞鐵路鋼軌也生鏽不堪使用。十年後的1886年（光緒12年），劉銘傳出任臺灣首任巡撫，奏請清廷興建臺灣鐵道，並成立「臺灣鐵路商務總局」籌辦相關事宜。1891年「臺北—基隆」區間通車，路線長28.6公里，中間經過八堵（現在的七堵）、水返腳（汐止）、南港、錫口（松山）等站，位於淡水河岸大稻埕南側、臺北市立聯合醫院中興院區附近的第一代臺北車站（圖八紫線最東

端的黑色方框）正式登場。當時的蒸汽機車頭由歐洲進口，稱為「臺北火車碼頭」的臺北車站（圖九左上部），也採用歐洲式的三角形頂棚式造型設計，但是形狀和許多歐洲車站的圓弧形頂棚（見63-11「上篇—日本篇」圖二）又不太一樣。1893年「臺北—新竹」區間也完工通車（圖八），路線長78.1公里，中間設有大橋頭、海山口（現在的新莊）、打類坑（迴龍）、龜崙嶺（龜山）、桃仔園（桃園）、中壢、頭重溪、大湖口、鳳山崎（新豐）等站。清末的臺灣鐵道兩線為1067公厘軌距的窄軌，總共有大小橋樑74座、溝渠568處，臺北車站成為最重要的客貨運核心樞紐，逐步取代了淡水河的水運功能。

1895年中國在甲午戰爭（日本稱日清戰爭）中敗給日本，雙方簽訂「馬關條約」使得臺灣成為大日本帝國的殖民地。日本統治下的臺灣，一開始是由工兵部隊接管鐵道，維持最低限度的運作。1899年臺灣總督府交通局鐵道部成立，首任部長由臺灣總督府民政長官後藤新平兼任，後藤調離臺灣之後又分別擔任滿洲國鐵道（滿鐵）與日本鐵道院的第一任總裁（後藤與東京車站的關係，參見63-11「上篇—日本篇」第68頁）。鐵道部的成立，代表鐵道的任務從支援軍事行動轉為推動經濟與社會發展。隔(1900)年，「臺南—高雄」區間開業，北部的「基隆—新竹」區間在1901年完成大規模改線，新建的淡水線也在同年通車，位於第一代車站以東（圖八「臺北」字樣西南邊紅線與黑線交會點附近）的第二代臺北



圖八 改線前（灰色）與改線後（黑色）的臺北—桃園鐵道路線圖，本圖及以下各圖北方朝上。本圖也標出河流、捷運（彩色線）與公路（淺黃色線，高速公路為粗線、省道為細線）的位置進行比較。黃色區域為二十世紀初的市區範圍，臺北城四面的城牆被拆除後成為道路，之後鐵道與捷運隧道又沿著北面、西面與南面城牆的位置建設，東城牆則為現在的中山南路（黑色虛線）。清朝的劉銘傳鐵道大橋頭—打類坑（塔寮坑）區間與後來捷運新莊線（橘線）新北市段的位置相當類似，只有二重疏洪道地下段不同。大橋頭、海山口與打類坑站則分別成為捷運大橋頭、新莊與迴龍站。

車站（當時稱「臺北停車場」，圖九右上部）啟用，車站正門開在「表町通」（館前路）。原先的車站則成為「汽車會社臺北店」，提供鐵道車輛、橋梁與號誌等設施的製造與維護。日文「汽車」意思是蒸汽機車頭（又稱「汽罐車」），汽車會社是日本最老牌的製造商之一，二次大戰後被另一家臺灣鐵道車輛的主要供應商—「川崎重工」併購。在北部的改線工

程中以臺北桃園區間變動最大，如圖八所示。清代興建的鐵道（灰線）位於龜崙山以北，坡度太陡、轉彎半徑也太小，改線後（黑線）後經由艋舺（現在的萬華）、枋橋（板橋）、龜崙山以南的樹林和鶯歌石（鶯歌），同時停用「第一代臺北站—大橋頭站」的髮夾彎路段與三重新莊區間。連接基隆到高雄的縱貫線在1908全線通車，在臺中舉行「臺灣縱貫鐵道全

通式」，並於臺中公園內興建「湖心亭」作為紀念，當時來臺灣主持的日本皇室閑院宮「載仁親王」由鐵道部長「長谷川謹介」引導進入此亭休憩。

隨著臺灣總督府鐵道網的逐步擴張，經濟發展也蒸蒸日上。鐵道事業迅速轉虧為盈，之後更提供臺灣總督府歲入的一到兩成，其中貨運收入占了總收入的

一半以上，主要的項目有砂糖、米與煤炭，合計約占半數。為了更進一步開發臺灣的資源，東部的兩條鐵道路線－在八堵站連接縱貫線的宜蘭線（軌距1067公厘、長93.6公里）與「花蓮－臺東」區間的臺東線（軌距762公厘、長171.8公里）分別在1924年與1926年通車。臺東線興建當時就有預留改軌空間，為日後興建北迴線做準備。在大臺北方面，淡水線在1902年利用第一代臺北車站的空間設立「大稻埕停車場」當作起點，在1915年將起站改到「北門站」（位置比現在的北門捷運站還要東邊一些），原來的大稻埕站區則改成貨運專用；淡水線北門站在1923年又遭到停用，起點改到臺北車站內軌道區北邊的臺北後車站。同時，位於車站西北邊、負責車輛修繕與維護的總督府鐵道部「臺北工場」（清代「機器



圖九 第一代到第四代臺北車站的外觀，展示於捷運松山新店線北門站地下一樓歷史文物展示區。這條走廊下面的地下二樓為北門站穿堂層，地下三樓是機場捷運的隧道，地下四樓則有捷運的隧道與月臺穿過。

局」、武器工廠原址，圖十「機廠」）在縱貫線通車後業務量增加、空間漸漸不敷使用，在1935年開始利用「松山工場」（後來稱為「臺北機廠」）提供服務，這個龐大的設施到1939年才大致完工。因應貨物量逐漸增加與各種產業的發展，1937年也在臺北車站東側的樺山町（圖十右側，紀念第一任臺灣總督「樺山資紀」而命名）設立「樺山貨物駅」，將前者的貨運功能轉移到此處。由於人口快速攀升，臺北也在「堀川」以東廣闊的農業地帶（圖十綠色區域）規劃新的住宅區。另一方面，原有車站空間已經無法滿足大量客運需求，更大的第三代臺北車站（圖九左下部）於1941年落成，有餐飲、郵局、寄物、浴廁等各種服務設施的完善配置，成為多用途的公共建築。



圖十 1945年美軍繪製的臺北市中心地圖，可見總督府、主要政府機構、工廠、鐵道（黑線）、月臺（藍灰色）與車站（淺灰色區域），可見為數眾多的留置線與貨運線。提供客運服務的臺北站與第三代站房位於圖的左上部，貨運用的樺山站位於臺北站東邊，更往東北邊則是一大片水田（綠色區域），正在開發成為新的街廓。左上及右上兩條水路（藍線）分別是新店溪及1933年完成的「特一號排水溝」（又稱為「堀川」）。後來興建的第四代站房位於第三代站房與扇形車庫之間。

### 穿著西裝改西裝

第二次世界大戰日本戰敗撤出臺灣，鐵道設施移交給國民政府，1948年交由新成立的「臺灣鐵路管理局（臺鐵）」管轄，但是臺日雙方的交流仍然十分密切。臺北車站還是扮演大臺北地區、乃至全臺灣最大交通轉運站的角色，並繼承了日本統治時代就已經開始的公路

運輸，鄰近的區域設有長途與短途客運路線的臺北總站（圖十一），沿線的工廠（圖十）也繼續發展茁壯。1960年代，臺鐵引進柴油動力機關車（主要為柴電機車），逐步取代高污染性的蒸汽機關車，也從瑞典易利信(Ericsson)公司引進中央行車控制系統(centralized traffic control, CTC)。



圖十一 第三代臺北車站（圖中標示為「舊臺北車站」）、臨時站、第四代臺北車站（淺黃色長方型區域）與後來的機場捷運臺北車站（紫色區域）的相對位置示意圖。為了配合舊臺北車站拆除，臨時站分為第一期（白線實線區域）與第二期（虛線區域），原始圖片中還標出跨線天橋的位置，本圖予以省略。在西側地下隧道（紅色區域）施工前，在原來軌道的北邊施作臨時軌道以維持臺鐵營運。黃色區域為臺汽客運（原來的公路局、後來改組為國光客運）臺北站的使用範圍，站房分為西站及東站，東站原來在更東邊，為了配合臺北車站改建而被移到圖中的位置。

1970年代臺灣面對石油危機，利用本土資金與國際借款（後來的臺北車站地下化工程也是依循這個模式，如圖十二）進行「十大建設」，其中有六大交通建設，包括一座機場、兩座港口、高速公路與兩項鐵道工程—「鐵路電氣化」與「北迴鐵路」。早在1961年，「日本鐵道技術協會」會刊就有文章比較臺鐵電氣化採用交流與直流系統的優劣，並認為交流電氣化比較有未來性。十多年後縱貫線在進行

電氣化時果然採用60赫茲、25000伏特的交流電，以架空電車線方式輸送，在不中斷營運的情況下分段完成。長80公里、尚未電氣化的北迴鐵路「蘇澳—花蓮」區間在1980年通車，臺東線拓寬工程也緊接著進行、1982年全線完工，鋪設四條鋼軌的臺東線，不但讓縱貫線列車可以直達臺東，原有762公厘軌距的列車也還可以行駛，接下來「南迴鐵路」也在1991年通車，之後整個東部幹線（八堵—臺東區間）

更是進行雙軌化與電氣化。這個「環島一圈」的窄軌（1067公厘）鐵道系統，讓臺鐵日後在臺灣西部走廊長程交通被高鐵打趴以後，用「北半環」、「南半環」的營運區間將旅客送到東臺灣，並引進傾斜式列車提高過彎速度，勉力維持營運。

在新路線逐步通車的同時，臺北站也逐步擴充運能，將停靠不載客列車的留置線移到1977年啟用的南港調車場之後，在1979年騰出空間加長第三月臺、並增建第四與第五月臺以西側天橋連接，位於後站的淡水線第四月臺則變成了第六月臺、與前站用東側天橋連接，這是臺灣鐵道史上單一車站擁有最多月臺的時候，也可以看成「臺北車站特定區」發展的最高峰，全區完整保留給中央車站使用。同(1979)年政府核定「臺北市區鐵路地下化工程計畫」，希望消除平面鐵路貫穿市區的不良影響，在定案之前一度也考慮過高架化的計畫。與前面提到的所有工程相同，地下化工程施工期間仍然要維持臺鐵與車站的正常營運。第三代臺北車站（圖十一黑線包圍區域）在1986年完成春節疏運任務後拆除，取而代之的是設置在西側的臨時車站（白線包圍區域），分成兩期完成。舊站拆除前完成第一期站房（白色實線）與西天橋的改建工程，拆除後完成第二期站房（白色虛線）與中央天橋的新建工程。除了站房以外，第一月臺也被拆除提供地下化隧道與軌道施工，更西邊轉往中華路的地面軌道（灰線）同樣被拆除，在北邊施作臨時軌道（黑線）維持列車營運。



圖十二 1989年第四代臺北車站落成時，由交通部臺北市區地下鐵路工程處設立在地下一樓的紀念碑，感謝沙烏地阿拉伯的資金援助。當時已經有淡水線捷運的建設計畫與共構在地下三、四樓的捷運臺北車站，但是還沒有具體的高鐵興建計畫。

### 最繁華時 也是最悲涼

現在使用的第四代臺北車站完成於1989年，位在舊站（圖十黑色多邊形）與扇形車庫之間，是臺灣第一座地下化鐵道車站，同時也將原有支線—淡水線改建成立體交叉的捷運系統並共構車站。原有計畫中車站大樓兩側各為長途及市內公路客運的總站，讓忠孝東路回歸

附表 臺鐵與高鐵臺北段地下化的發展過程

計畫簡稱	完工年月	西側隧道名稱(使用者)	西側出口	地下隧道總長(公尺)	東側出口	東側隧道名稱(使用者)	備註
鐵路地下化	1989年9月	「地下化段隧道(臺鐵)」	萬華站東側	4,420	華山站東側	「地下化段隧道(臺鐵)」	臺北車站地下化
松山專案	1992年8月	「地下化段隧道(臺鐵)」	萬華站東側	9,750	松山站西側	南隧道(臺鐵)	
	1994年6月	「地下化段隧道(臺鐵)」	萬華站東側	9,750	松山站西側	北隧道(臺鐵)	華山站廢止
			(接回地下化段東側)	5,330	松山站西側	南隧道(臺鐵)	
萬板專案	1999年7月	北隧道(臺鐵)	板橋站西側	16,750	松山站西側	北隧道(臺鐵)	萬華站、板橋站地下化
			萬華站東側	9,750(延長中)	松山站西側	南隧道(臺鐵)	臺鐵曾使用部分臺北車站以西的高鐵南隧道
	2002年10月	北隧道(臺鐵)	板橋站西側	16,750	松山站西側	北隧道(臺鐵)	
南港專案	2008年9月	北隧道(臺鐵)	板橋站西側	22,672	南港站東側	北隧道—下層隧道(臺鐵)	松山站、南港站地下化
			板橋站西側	16,750	松山站西側	南隧道(高鐵)	
	2011年	北隧道(臺鐵)	板橋站西側	22,672	南港站東側	北隧道—下層隧道(臺鐵)	
			板橋站西側	21,508	高鐵汐止基地	南隧道—上層隧道(高鐵)	高鐵南港站2016年通車、汐止基地遭擱置

正常的道路功能，類似現在板橋車站的運作方式，但是最後還是沒有這樣做。一晃眼將近三十年就過去了，許多設備開始面臨老化崩壞的考驗，2018年10月19日的全站大停電就是一個警訊。

與大多數明挖覆蓋工法的工程相同，臺北車站與其東西兩側各一座雙軌（複線）隧道（圖十一淺黃色與紅色區域）都是採用「半半施工」的方法進行，將工區一半面積開挖施作地下結構體之後加以復舊，再用同樣方法處理

另一半。以圖十一的區域來說，先完工的一半當然是臺北車站，而另一半卻不再是臺鐵的一部分，而是將近二十年後開工的桃園機場捷運（紫色區域），兩者存在著「楚河漢界」，系統也不相容、無法接軌。根據蘇昭旭老師的說法，「消除都市鐵路才是重點，讓交通事業失去原有的專業與尊嚴。」

在隧道的位置方面，捷運是以道路下方為優先選擇，相對來說，臺鐵及高鐵臺北段擁有原先平面鐵路移除後的路廊可供使用，在施工期的公路交通維持方面反而具有優勢。不包括捷運，現在的臺北地下鐵路隧道長達20餘公里，工期長達30年以上，分為四個階段、如附表所示，有網友戲稱「地下鐵路工程處」與後來改制而成的「鐵路改建工程局」是個不斷挖洞（隧道／山「洞」）的單位。第一階段的臺北市區鐵路地下化工程完工通車的前一年，政府啟動第二階段的「臺北市區鐵路地下化東延松山工程專案」，將「松山（不含車站）－華山」區間地下化，建造雙座雙軌隧道，騰空的地面土地和鄭州路改建為平面道路及臺北市東西向快速道路（市民大道）。隨著南隧道與北隧道分別在1992年與1994年通車，在接下來的十年間，臺鐵得以利用西側的一座與東側的兩座複線隧道，讓縱貫線與東部幹線在臺北車站獨立運作、各自使用兩座月臺四組軌道，加上升級成捷運的淡水線一座月臺，規模完全不輸地面車站的全盛時期。至於這個「雙座雙軌隧道」到底在定案時就已經有保留一座給高速鐵道，還是依照當年的模式全部歸臺鐵使用，

一座給縱貫線、另一座給花東線，大概是歷史公案了。在分別稱為「萬板專案」與「南港專案」的第三第四階段分別在2002年與2011年完工後，臺北地區鐵道的地下化隧道工程總算是告一段落；不過日本戰後興建的隧道在完工五十年後結構老化，紛紛接受詳細檢修，臺灣會不會步上後塵，就請大家拭目以待。

2018年交通部進行組織改造，整併地下鐵路與高速鐵路工程局、成立「交通部鐵道局」，似乎有向十九世紀末「交通『局』鐵道『部』」的歷史（第66頁）致敬的意味。這兩個單位成立當時辦公廳舍都位於臺北車站樓上，在板橋車站大樓隨著「萬板專案」完工後遷到該處。臺鐵也利用「南港專案」完工後騰出的空地興建局本部，預計遷到南港的新辦公室，並沒有與南港車站共構。這樣的發展說好聽一點是「開枝散葉」，難聽一點就是「分崩離析」了，臺北車站特定區這塊黃金寶地，就此成為群雄割據、逐鹿中原的戰場，坐實了「讓交通事業失去專業與尊嚴」的批評。

### 參考資料

- 中文維基百科相關條目 <http://zh.wikipedia.org>  
日文維基百科相關條目 <http://ja.wikipedia.org>  
日本鐵道技術協會官網(日文) <http://www.jrea.or.jp>  
臺北記驛-臺北車站125年來的歲月情(1891-2016) 臺灣鐵路管理局 出版  
鐵路隧道 陳鴻麟 著 臺灣鐵路管理局 出版  
乙未割臺憶舊路 張健豐 著 海峽學術出版社 出版

