

第二章 日治時期相關火車站之建築研究

日治時期所興建之火車站，約有二百四十個，其中又依空間之分化，分為大型車站與小型車站；台中火車站為日治時期大型車站之重要案例之一，同時期相同規模之大型車站，共有七例。本節擬針對日治時期，台灣鐵路七大火車站之建築作一分析，以期對台中火車站之歷史定位與調查修復，有一脈絡可循及參考依據。

所探討之七大火車站，係指興建於日治時期，台灣鐵路沿線所建設之大型火車站，站體規模主要是服務大型都市之鐵路重要門戶，依據興建年代分別是：基隆火車站 1908 年（明治四十一年）、新竹火車站 1913 年（大正二年）、台中火車站 1917 年（大正六年）、嘉義火車站 1933 年（昭和八年）、台南火車站 1936 年（昭和十一年）、台北火車站 1940 年（昭和十五年）、高雄火車站 1941 年（昭和十六年）年。這七大火車站不僅在鐵路史上具有重要地位，對於當時都市計畫或是城市之發展，更具有支配性與被支配之意義。

因此討論之日治時期七大火車站，首先對其興建沿革及構造變遷作探討，及在大型車站營建過程之歷史定位，其次探索車站扮演都市之門戶角色，對未來研擬都市區位及都市再發展，提供對策；並針對空間之安排，尋找大型火車站空間形式與機能之支配取向，做為未來再利用之依據；最後比較建築風格樣式之改變，做為未來修復考證之參考。

第一節 日治時期大型火車站興建沿革及構造變遷

1894年（清光緒二十年）中日甲午戰爭，清廷戰敗，台灣割讓與日本，翌年日本佔據台灣，開啟歷時五十年之殖民統治。殖民之統治，乃全面性移植母國之文化至本土以外，包括經濟、文化、教育、軍事之政策，公共設施之大量建設，是加強帝國殖民統治的初步。鐵路建設與車站建築，在日治初期扮演殖民主義的先期建設工作，而整個車站建築之營建史，正好對應了台灣近代建築之技術發展史，也充分反映殖民統治者對殖民地之風土氣候與天然災害之檢討。尤其，日本與台灣在地理氣候皆屬海島型國家，多地震及多風災，也促成了對建築構造之要求與改進。

日治時期之建築構造發展之歷史分期，日人井手薰在 1935 年（昭和十年）在台灣建築會誌，第八輯第一號「改隸四十年間台灣建築之發展」一文中，將台灣之歷史分期，1895 年（清光緒二十一年）到 1935 年（昭和十年）這四十年間，劃分成四期：第一期 1895 年（清光緒二十一年）到 1906 年（明治三十九年），以木構造為主的日本式建築及末期引進西洋風之磚造建築，這時期所面臨的是蟻害的問題。第二期 1907 年（明治四十年）至 1916 年（大正五年）檢討前期之蟻害問題，發展了防蟻害之混凝土構造及引用本地之木材之木造建築，此時期面臨風災之考驗，造成磚造建築之全盛時期，並有少部份之鋼筋混凝土加強磚造建築物。第三期 1917 年（大正六年）至 1925 年（大正十四年）鋼筋混凝土加強磚造建築物及鋼筋混凝土造建築物大量增加，但面臨鐵筋之生鏽及混凝土之咬和不良。建築之裝飾由繁雜趨向簡潔。第四期 1926 年（大正十五年）至 1935 年（昭和十年）鋼筋混凝土造建築物大量風行，裝飾之式樣更趨向歐美之近代建築運動之簡化。第五期 1935 年（昭和十年）之後，構造樣式多樣，但主要需克服本地之自然環境，並因應台灣之地方風格。但隨著戰事逼近，1938 年（昭和十三年）皇民化政策之推動，在日人統治下，建築構造之鋼鐵原料，皆受到管制，而回歸前三期之混和構造；建築樣式也並非反映台灣地方風格，取而代之的是配合高張的填皇軍國主義之「帝冠式樣」。日治時期大型車站之營建變遷，也適時反映在建築規模及構造式樣上，表 2-1 為日治時期之興建與構造變遷史。

第二級古蹟台中火車站整體修復工程調查研究及修護計畫

表 2-1-1 七大火車站興建變遷及構造分期

歷史分期	車站名稱	基隆 車站	台北 車站	新竹 車站	台中 車站	嘉義 車站	台南 車站	高雄 車站
	構造分期							
清領時代 西元 1895 年前	土角造 傳統建築	第一代	第一代	第一代				
		1891 年建 土角造	1887 年建 磚造	1893 年建 土角造				
日治時期 西元 1895 至 西元 1945	第一期 1895-1906 木構造	第二代	第二代	第二代	第一代		第一代	第一代
		1895 年建 木構造	1895 年建 木構造	1896 年建 木構造		1905 年建 木構造	1900 年建 木構造	1900 年建 木構造
			第三代	第三代			增建	
			1901 年建 木構造	1902 年建 木構造			1900 年建 木構造	
	第二期 1907-1916 磚造	第三代		第四代		第一代		第二代
		1908 年建 磚造		1913 年建 磚造	1908 年建 磚、木混 合構造		1908 年建 磚造	
	第三期 1917-1925 加強磚造				第二代			
					1917 年建 磚造			
	第四期 1926-1935 鋼筋混凝 土造					第二代		
						1933 年建 鋼筋混凝 土造		
第五期 1935-1945 混和構造		第四代				第二代	第三代	
		1940 年建 鋼筋混凝 土造				1936 年建 鋼筋混凝 土造	1941 年建 鋼筋混凝 土造	
光復後 1945 年後	鋼筋混凝 土造	第四代	第五代	修建	擴建			
		1967 年建 鋼筋混凝 土造	1989 年建 鋼筋混凝 土造	1949 年建 鋼筋混凝 土造	1950 年建 鋼筋混凝 土造			

第二節 火車站在都市區位與紋理所扮演之角色

火車站在都市扮演都市門戶之角色，在早期陸上交通不發達，路途較遙遠之旅程，火車之交通運輸，扮演極重要之角色，尤其台灣最早鐵路發展偏重於西部幹線之開發，較重要之都市，如台北、新竹、台中、嘉義、台南與高雄，隨著都市之開發，使人口逐漸集中形成大城市。日治時期，車站與都市市區，經由日人頒布「市區改正」之都市計畫，使都市市區街道、車站與鐵路，有密切之關係。由「市區改正」之頒布，使得火車站與鐵路形成都市之重要空間，並形成人們共同之記憶。但都市計畫之頒布在時間點上，在幾個案例中有先後之關係，對都市之影響，車站就並非扮演完全支配之角色。以下探討幾個大型車站對都市之影響，依時間點之縱向分布，探索各個時期火車站在都市設計中扮演之角色。

一、 台北火車站（圖 2-2-1）

台北市，自清末、日治時期到光復後國民政府遷台，始終扮演台灣之政經中心。近代台北市都市計畫之始，便是起於 1899 年（明治三十二年）的「市區改正計畫」，先拆除台北的舊城牆，改為「三線路」，轉化了台北舊城之架構。而鐵路建設上，在日本佔領台灣後，接管清代之鐵路建設，將原有位於大道埕之清代火車站，配合市區改正移至城北現址，並在府中街與府後街所夾道路之端點，興建博物館，成為西方式以重要公共建築為街道端點之都市設計。光復後，1989 年（民國七十八年）為配合台北市區鐵路地下化工程計畫，拆除了 1940 年（昭和十五年）所建之第四代台北車站，建立了現今之第五代火車站，這項鐵路地下化計畫案，達成了台北市都心改造計畫，其過程及經驗，將可提供台中、台南及高雄等重要都市之鐵路地下化計畫的籌畫，及整體都市再發展的重要參考。



圖 2-2-1 日治時期台北市街圖
資料來源：台灣七大經典車站圖集

二、 基隆火車站（圖 2-2-2）

基隆市街是一個圍繞港灣而建之城市，是日本治台期間連接海路之港口，與做為內陸連接之鐵路運輸起訖點，基隆火車站其位置選擇及建築意象表達，均充分扮演日治時期北部貨運商港之集散地及貿易之商業中心，扮演日人治台之門戶角色，故有「台灣的咽喉」之稱。在都市規劃史上，在 1907 年實施市區改正，一併進行的多項都市計畫包含了築港工程、填海造街、鐵路建設及都市設計；因此基隆之市街計畫，車站、碼頭與港灣之建設均同時進行主導，有別於其他陸地之大型車站只扮演路運交通之角色。

三、 新竹火車站（圖 2-2-3）

新竹之鐵道建設為台灣首任巡府劉銘傳之功績之一，日本據台後，改變當時之鐵道路線，1896 年將車站移至新竹市東大路上，1905 年（明治三十八年）新竹實施第一次市區改正，拆城牆，沿護城河關道路，並在現址之車站前廣場規劃設立節點，集結五個方向之道路，現今之中正路為一連結東門及車站之主要道路。1913 年（大正二年）在廣場新建第四代車站，為台灣現存最久的大型車站。車站主體建築考量了節點環境之塑造，在車站屋頂建立了一鐘塔，塑造都市之地標，並打破建築量體的對稱性，將入口中軸偏移左側，呼應軸向端景之特質。台灣光復後，新竹車站先後進行左右翼之增建，擴大原有火車站之規模。而新竹市呈現之都市演變，從清代至日治時期，歷經三個階段之演變，從早期清代之新竹廳為都市核心，到新竹廳與東門圓環為雙核心之過渡現象，到現今以東門圓環為放射核心及東門護城河為動脈之情況下，火車站建築均扮演一輔助

之角
色。



圖 2-2-2 日治時期基隆市街圖
資料來源：台灣七大經典車站圖集

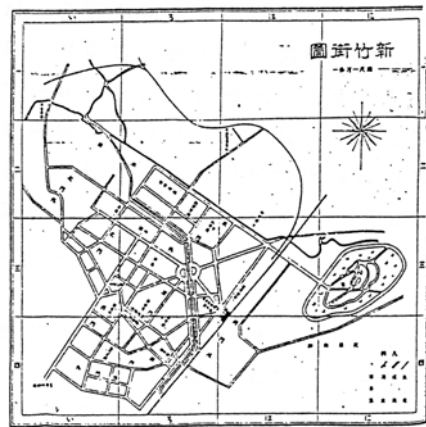


圖 2-2-3 日治時期新竹市街圖
資料來源：台灣七大經典車站圖集

四、 台中火車站（圖 2-2-4）

清朝曾指定台中為省城所在地，但卻因前後任巡府之接替而作罷，日人據台後，便利用此空地，在 1900 年（明治三十三年）從事市區改正計畫，在後續鐵道路線確定及西部縱貫路線完工後，在 1911 年（明治四十四年）擴大市區改正，以鐵路為分界，兩側規劃格子狀街道，在站前廣場規劃放射狀都市廣場，核心指向 1917 年（大正六年）竣工之紅磚造車站。因此台中市之都市規劃，以鐵路做為城市紋理之主軸，相對於其他大城市之都市設計，支配的角色較明顯。

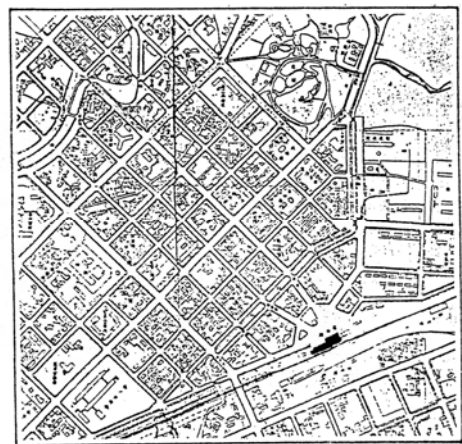


圖 2-2-4 日治時期台中市街圖
資料來源：台灣七大經典車站圖集

五、 嘉義火車站（圖 2-2-5）

嘉義市之市區改正，起因於 1906 年（明治三十九年）之大地震，並於 1913 年（大正二年）及 1921 年（大正十年）進行市區擴大改正。此時期之規劃以現狀串聯節點及格子狀街廓為考量，街廓之規劃以東西、南北向之格子系統為主，與鐵道成 45 度夾角。嘉義神社及嘉義火車站做為東側與西側之兩端點，並以線性街道串聯東、西兩圓環。因此，嘉義火車站在都市規劃之角色，扮演了軸線端點之節點空間。

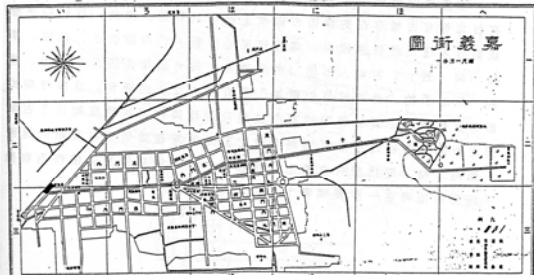


圖 2-2-5 日治時期嘉義市街圖
資料來源：台灣七大經典車站圖集

六、 台南火車站（圖 2-2-6）

台南是清代的古城，鐵路建設始於明治時期，而當時台南鐵路之營運路線由台南至高雄；由於府城之大使得鐵路建設需穿過市區，而非以主要幹道通往市區中心。1911 年（明治四十四年）市區改正，規劃了數個以圓環做為放射狀街道之節點廣場，火車站前之廣場就是當時所規劃，但由後來興建之台南火車站，在都市整體之扮演角色，並無相互支配之關係。



圖 2-2-6 日治時期台南市街圖
資料來源：台灣七大經典車站圖集

七、 高雄火車站（圖 2-2-7）

高雄的鐵道建設開創於明治時期，自明治四十一年（1908 年）鐵路通車、築港及市區改正，都在哨船頭及鹽埕區開始，其後因大正十年（1921）擴大市區改正都市發展漸次東移，商業已由哨船頭移到鹽埕為中心。昭和十一年（1936）「大高雄都市計畫」擴市區向東發展，同時鐵路車站遷至現今位置。這片新興區的規劃以站前之今中山路為主軸，西側格子道路平行於高雄川（仁愛河），東側區域則垂直於中山路道路轉為南北向。昭和十五年（1940）新建之車站，在二次大戰日本軍國主義鼓吹之皇民化政策下，即成為軸線強烈的道路終點，配合各重要橫跨的路口塑出圓環，中山路之軸線串聯各節點，充份塑造都市與車站帝冠式風格之紀念性。



圖 2-2-7 日治時期高雄市街圖
資料來源：台灣七大經典車站圖集

第三節 火車站本體建築空間之配置與安排

七大火車站本體建築空間之配置與安排，依照興建先後程序，來探討個別火車站，在構造技術、形式操作與機能安排，三者之關係。

一、基隆火車站--第三代，1908 年（明治四十一年）

1908 年（明治四十一年）興建之基隆車站為磚造二樓之建築物，屋頂為西式木構架所成之馬薩斜屋頂，一樓面積 125.4 坪，二樓面積 47 坪。現況以拆除，並興建鋼筋混凝土造車站（圖 2-3-1）。一樓空間之配置採中軸對稱形式，動線簡單，由左而右分別是：待售書報處、一二等候車室、三等候車室、購票間及售票房，各空間寬度之比例為 1：2：4：2：1，中間之三等候車室最大，為一二等候車室之兩倍。二樓為事務室、休息室及貴賓室。站房內沒有行李業務進行。

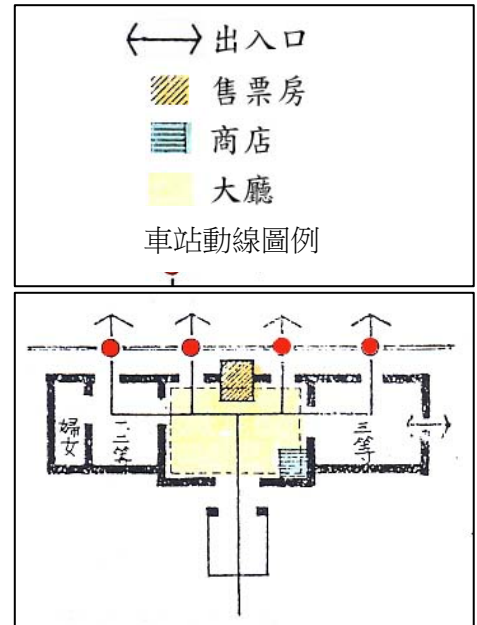


圖 2-3-1 基隆火車站動線圖
資料來源：陳登卿《台灣鐵路車站建築初步研究》

二、新竹火車站--第四代，1913 年（大正二年）

1913 年（大正二年）興建之新竹火車站為磚造一層樓之建築物，屋頂為鐵造屋架，並覆以石綿瓦，站體面積 103.1 坪，站體雨遮 74.48 坪，月台雨棚 107.99 坪（圖 2-3-2）。二次世界大戰，遭美軍轟炸光復後先後增建左右翼之辦公室建築物。新竹火車站平面，由入口進入採中軸對稱分為三個空間，但右邊凸出寬約 3.6 公尺寬度，使得立面中軸北偏以呼應都市空間。空間配置之候車室幾乎佔全部站體，一二等候車室與三等候車室之比例懸殊，約 1:4。入口左側設售票間及入口右側的販賣部。售票間夾於三等候車室（大廳）及一二等候車室，兩面作業便於區分。站體三個空間都各有直接入站之驗票口，機能內容簡單純為旅客用。行李及其他事務則在站外。

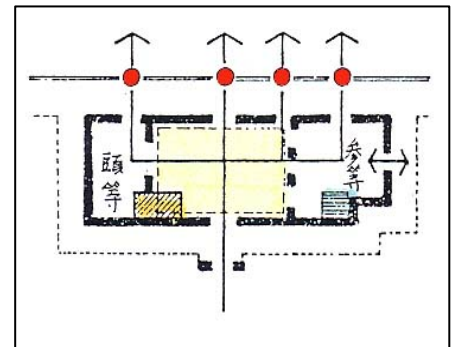


圖 2-3-2 新竹火車站動線圖
資料來源：陳登卿《台灣鐵路車站建築初步研究》

三、台中火車站--第二代，1917 年（大正六年）

1917 年（大正六年）興建之台中火車站為一層樓磚造之建築物，屋頂為西式木造屋架，並先後覆以銅板瓦、石綿瓦與浪形鋼板，站體面積 132 坪，月台兩棚 122 坪（圖 2-3-3）。光復後進行右翼之擴建為站房。車站空間之配置以磚牆包被一大空間，上部磚承重牆分割成三等份，入口大廳之右側為三等候車室，左側為一二等候車室，兩者空間比例相當，大廳與月台間為售票間，使購票可由大廳及月台購買。入口不同於基隆及新竹車站有門廊。基隆、新竹、台中火車站，此三站為早期磚造樣式建築作品，可視為"殼子"，空間只有購票、等候、進站之活動進行，純粹為人的候車站房，行李及鐵路事務皆不在此進行。

四、嘉義火車站--第二代，1933 年（昭和八年）

大型車站建築從台中車站(1917 年(大正六年))到嘉義車站(1933 年(昭和八年))出現了一段空白期，也因人口增加，促使大型車站規模倍增。嘉義車站乃是幹線上第一個出現之鋼骨鋼筋混凝土造之車站，此構造展現前所未有之大跨度空間，站體面積達 949.8 平方公尺（圖 2-3-4）。空間之配置為大廳介於兩候車室之間，並向前移動，為後來 T 字型大型車站之雛形，繼續前移的結果，將變便成前後排列的方式(如台南、高雄)。中間大廳之量體空間結合售票房、行李員室及販賣店等空間，凸出於廣場成為主要入口區。由於空間增大，車站包含了其他更多空間:行李托送室、貴賓室、衣帽間、廁所等，並增加更多可即性之入口空間。另外一二等候車室與三等候車室之比例約 1:2。

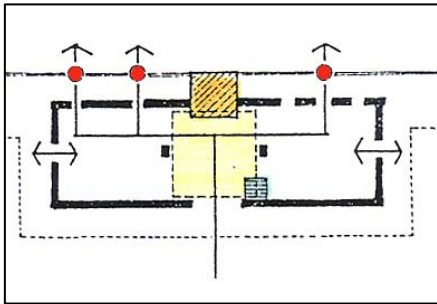


圖 2-3-3 台中火車站動線圖
資料來源：陳登卿《台灣鐵路車站建築初步研究》

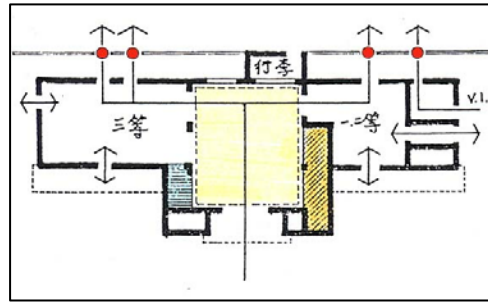


圖 2-3-4 嘉義火車站動線圖
資料來源：陳登卿《台灣鐵路車站建築初步研究》

五、台南火車站--第二代，1936年（昭和十一年）

1936年（昭和十一年）興建之台南火車站為鋼筋混凝土造二層樓建築物，一樓作為車站，二樓作為餐廳及旅館，為當年台灣規模最大之車站，一樓面積 1436.4 平方公尺，二樓面積 816.9 平方公尺（圖 2-3-5）。台南車站空間配置以大廳做為空間串聯之核心，分為三個橫向配置。第一部份為入口及一條以車為主的車道，這是汽車發達(1930 年代)以後的影響。第二部份為大廳與售票房，並在大廳與候車室之間形成一條橫向走廊，第三部份才是候車空間。在垂直向度的發展，以大廳為延伸設置一座直通樓梯，連接二樓之餐廳及旅館。在一層樓之站體，因大廳外推，將售票之空間加大，使得購票人潮大量紓解，並使得夾在候車室中間之行李房加大面積，顯示當時行李事務業務量龐大。

六、台北火車站--第四代，1940年（昭和十五年）

1940年（昭和十五年）興建之台北火車站為鋼筋混凝土造一樓之建築物，站體面積 3926.7 平方公尺（圖 2-3-6），空間之配置有別於其他大型車站，將空間區分為三區，採縱向性來排列，左側為候車空間，包含貴賓室、一二等候車室與三等候車室，以詢問台隔開；中間為售票檢票空間，包括門廳、售票大廳與檢票間；最右側為辦公空間、貨運空間及餐廳空間，由一條走廊分開。這三區在動線安排上，入口售票大廳直通檢票大廳，顯示在處理旅客進出站的速度要求提高。空間之安排，機能之考量大於形式之規劃，為現代建築機能取勝觀念下的產物，比之台南、高雄車站，可清楚看見台北市這個大都會，社會步調與行政效率所之具體展現。另外因都市土地的經濟考慮及貨運量的增加，檢票大廳有別於其他車站之分開設置，而採集中處理進站檢票。

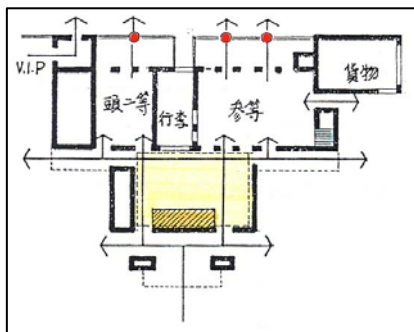


圖 2-3-5 台南車站動線圖

資料來源：陳登卿《台灣鐵路車站

建築與空間》

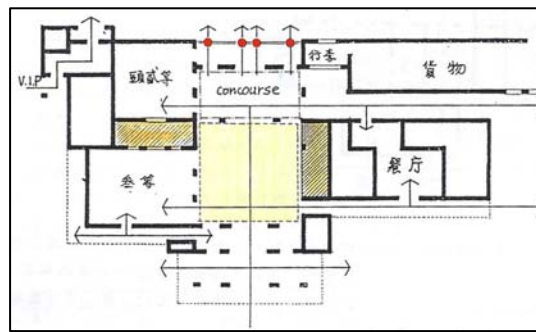


圖 2-3-6 台北車站動線圖

資料來源：陳登卿《台灣鐵路車站

建築與空間》

七、高雄火車站--第三代，1941 年（昭和十六年）

1941 年（昭和十六年）興建之高雄火車站，由原先高雄港區遷至今現址，為一層樓鋼筋混凝土造之建築物，站體面積 2118.7 平方公尺（圖 2-3-7），為日治末期代表軍國主義之「帝冠式樣」之案例。空間之配置上高雄車站只將台南車站平面左右對調，將二樓餐廳移至樓下。在入口中軸線上，大廳與行李房將空間拉深，兩旁置放售票房及販賣部。

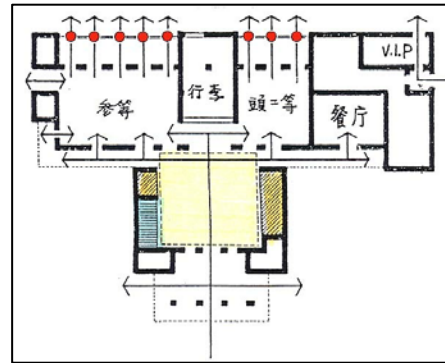


圖 2-3-7 高雄車站動線圖
資料來源：陳登卿《台灣鐵路車站建築初步研究》

第四節 日治時期火車站建築風格樣式與立面裝飾

日治時期所興建之七大火車站，在樣式風格的表現下，除了展現當時構造技術演進外，也表現了建築意匠上的設計手法；然而當代台灣近代建築風格仍承襲日人設計之手，在殖民統治下，片斷的母國文化被移植，以「片斷」來形容乃是由於移植過程中，時間性與政治力皆會介入，斷斷續續的風格樣式，就不同於由西方建築史來的有脈絡可循；又由於殖民地許多事務的不受母國政府約束，實驗性格處處表露無疑，因此我們可看到台灣近代建築樣式風格，表現的令人目眩。而火車站只是營建技術中，公共建築之一環，建築風格樣式，只是代表個案當時的設計者所欲表達給殖民地的人民意象，不過從中卻可發現日治時期火車站變遷的蛛絲馬跡，在未來修復過程中，為互相參考之重要依據，及進行復原建築樣式的考證。

一、基隆火車站（照片 2-4-1）

基隆車站在建築風格上，李乾朗歸納為『樣式建築』，一般稱為『文藝復興式風格』，又因為其屋頂為馬薩式屋頂，又稱為『馬薩式風格』。而在設計師承上，是日本第一代建築師，學習自歐洲的文藝復興風格，故也可分類為『歐陸古典建築風格』。基隆車站之建築量體為左右對稱，中間突出山牆與尖塔，並搭配馬薩式屋頂，馬薩屋頂在外觀上量體比例極大，但構造十分精嫩，上緣有華麗的鐵柵收邊裝飾，屋坡上並開有細緻之老虎窗。凸出於天際線的尖塔是車站中軸線上明顯的地標，前者



照片 2-4-1 基隆火車站
資料來源：台灣鐵路管理局網站

鐘塔位於站體前部突起處，並以圓弧形屋頂收邊。後者為突出於量體後部，為一座高度較低之八角型尖塔，一前一後塑造港灣美麗的古典風格。車站古典立面的開窗為半圓拱或弧拱，搭配仿石牆角、仿石砌窗框等豐富的裝飾語彙。入口門廊位在站體前方較低處，構造形式為鑄鐵造之維多利亞式，上方為二樓陽台，以鑄鐵雕花欄杆圍繞。整體而言，基隆車站趨向古典式樣嚴謹之規矩，在木作施工、鐵件裝飾、屋頂開窗與立面裝飾各方面，均採小巧而細膩的作法，表現出古典建築風格雅緻之特色。

二、 新竹火車站（照片 2-4-2）

新竹車站一般歸納為『巴洛克』式之建築風格；在建築外觀上，哥德式鋸齒狀山牆、拱心石、矮柱及窗拱，融合多種樣式選擇，故也有稱做『樣式建築』或『後期文藝復興式建築』。在量體處理上，配合都市規劃，由中軸向左偏移，屋頂中央處為設一尖塔，屋頂形式是四披水圓弧形，塔身四面皆嵌入圓形時鐘，時鐘上方還有拱心石之造型裝飾，塑造車站與時間之關係及城市之地標。屋頂坡度成 45 度斜角，屋脊並有花式鑄鐵柵欄的裝飾。屋身裝飾有大型圓窗，寬厚的基座飾帶，及立面突出的柱體，配合仿石材疊砌之勾縫，強調建築立面之垂直向度。



照片 2-4-2 新竹火車站
資料來源：台灣鐵路管理局網站

車站屋前之門廊，正面有兩根短小粗壯的圓柱，配合中央較高處左右對稱之山牆表現，並延伸至室內大廳及室內通往月台出口處，二處皆有圓柱配合山牆頂門楣之裝飾。

三、 台中火車站（照片 2-4-3）

台中火車站的建築風格與新竹火車站同屬於『樣式建築』或『後期文藝復興式』，或歸納為『自由古典風格』。火車站之量體，仍然是採對稱造型，在中軸線上設置一塔，屬文藝復興式古典風格，在放射性半圓形的廣場中，凸顯紀念性及大型公共建築支配都市空間的設計意圖。在立面處理上，紅磚牆面配上白色水平飾帶，是當時台灣公共建築流行的樣式。日人稱之為「辰野風格」；開窗以方窗或弧拱窗，其他在裝飾細部上出現多樣混雜的變化，如外部的柱頂、山牆的裝飾物，出現如香蕉、鳳梨等水果所構成之掛飾浮雕，深具趣味性，表現出 20 世紀初多變的設計風格。整體看來，台中火車站雖然以古典建築為基礎，但非嚴肅的承續歐洲古典建築的規劃，而充滿本地之活力。



照片 2-4-3 台中火車站
資料來源：台灣鐵路管理局網站

四、 嘉義火車站（照片 2-4-4）

嘉義火車站，為當時第一棟鋼骨鋼筋混凝土構造之建築，建築風格之分期，歸納為『過渡式樣』、『折衷主義式』與『近世復興式』。在外觀牆面處理上，台度以洗石子做出厚實感，牆頂端有水平幾何型圖案裝飾帶做為收頭，牆身貼「國防色」磁磚，開口以圓拱窗及方窗為主；在入口立面山牆的運用，只能說是強調入口及都市天際線的變化，而非古典建築之表現形式。但在室內裝修上，則運用許多裝飾性的物件，如柱樑交接處仿雀替之接頭裝飾、天花板及樑之線腳、樑上的花草浮雕等。整體而言，嘉義火車站是西方現代主義建築大跨距的空間的產物，以機能為重之空間安排觀念，樣式建築的裝飾性元素仍深具影響力，使得本車站在外表上展現現代主義之垂直水平量體，在內部卻以古典裝飾藝術做為裝修。



照片 2-4-4 嘉義火車站
資料來源：台灣鐵路管理局網站

五、 台南火車站（照片 2-4-5）

台南火車站與嘉義火車站在建築風格上，同屬『過渡式樣』、『折衷主義式』與『近世復興式』之分類，但相較於嘉義火車站，台南火車站無論是建築的外觀及室內的裝飾，應用較多的物件與建材，裝飾考究上也較為講究及複雜。從立面外觀觀之，開窗以圓拱開窗，並拉齊高度，其上有明顯的立體浮雕飾帶，台基部份之磨石子配合洗石子之浮雕飾帶，具有深淺凹凸之變化，二樓之鐵道旅館設有餐廳及旅館，使用之建材為匯集許多產地之大理石，而木材雕飾與燈飾及器皿更是精緻，使得鐵道旅館顯得氣派而富麗堂皇。整體而言，比較嘉義及台南火車站，在日治昭和初期，樣式風格對建築外觀的影響仍舊深遠，但以機能為重之空間觀念，裝飾風格已不具主導形式，簡化過的裝飾性構造，搭配現代主義機能之空間安排，處處以實用為主。



照片 2-4-5 台南火車站
資料來源：台灣鐵路管理局網站

六、台北火車站（照片 2-4-6）

1941 年建的台北火車站，在建築樣式上，同屬『過渡式樣』、『折衷主義式』與『近世復興式』之分類，為日治時期最後一個興建之大型車站。其空間之特點是以機能為重之安排，使得火車站突破以往形式主導之對稱量體，在動線及機能為主之安排下，搭配大垮距之空間，顯得簡潔而更有效率。外觀及內部之裝飾性構造，均是簡化過的，較為複雜的裝飾重點為入口上方之高窗特別強調窗框及線腳的浮雕裝飾，左右側壁面並以連續性之雙排菱形浮雕做為裝飾。



照片 2-4-6 台北火車站
資料來源：台灣鐵路管理局網站

七、高雄火車站（照片 2-4-7）

高雄火車站屋頂形式是風格樣式之重點，主屋頂為四角攢尖屋頂，正面屋頂下二層之「唐破風」造型，為傳統日本建築入口作法，這些屋頂形式使高雄火車站定位為『帝冠樣式』或『興亞帝冠』之樣式風格。除了屋頂之型式，量體的安排也呼應空間之機能，前端較高的正方體為入口大廳空間，後方之候車室則搭配較低的長方形量體組合而成；其中大廳之裝飾較多，空間尺度挑高三層，分層逐漸退縮至頂層塔屋，周圍之四根圓柱混用了許多西方柱頭形式，空間細部處理採浮雕線角、花草邊框與樑柱之仿斗拱接頭，雕刻較其他車站為細緻，使得高雄車站在外表帝冠式之建築樣式下，在細部仍然顯得相當雅致。整體而言，高雄火車站是日治末期『帝冠樣式』建築的代表，雄偉的外觀形式與都市規劃軸線端點之配合，處處彰顯日人殖民統治之威權與南進東亞之企圖，也為日人統治台灣，大型車站建築，劃下了句點。



照片 2-4-7 高雄火車站
資料來源：台灣鐵路管理局網站

第二級古蹟台中火車站整體修復工程調查研究及修護計畫

第五節 小結

日治時期七大火車站，在都市區位、構造形式、空間安排與建築風格樣式，均有其特色，其相關性之比較整理如表二。首先在構造技術變遷上，從清代遺留之土角造平房，演變至日治時期的磚造及鋼骨鋼筋混凝土造，空間之規模由小變大，空間機能由簡變繁；在從建築風格樣式之演變，從早期「樣式建築」轉變為「過渡式樣」最後在以軍國主義象徵之「帝冠式樣」做結。這些火車站建築物是日治時期遺留下的產物，也是台灣近代建築史上，公共建築極致之代表，因此保留這些文化遺產將是刻不容緩。

表 2-5-1 七大火車站構造樣式整理表

車站 比較項目		基隆 車站	新竹 車站	台中 車站	嘉義 車站	台南 車站	台北 車站	高雄 車站
興建年代		明治 41 年 (1908)	大正 2 年 (1913)	大正 6 年 (1917)	昭和 8 年 (1933)	昭和 11 年 (1936)	昭和 15 年 (1940)	昭和 16 年 (1941)
站體 面積	一樓	125.4 坪	103.1 坪	132 坪	949.8m ²	1,336.4m ²	3,296.7m ²	2118.7m ²
	二樓	47.0 坪				816.90m ²		
	雨遮 面積		74.48 坪					
站體 面積	月台		107.99 坪	122 坪		3,021.7m ²		
構造與 材料	基本 構造	紅磚造	紅磚造	紅磚造	鋼骨鋼筋混 凝土	鋼骨鋼筋混 凝土	鋼骨鋼筋混 凝土	鋼骨鋼筋混 凝土
	樓層	二層樓	一層樓	一層樓	一層樓	二層樓	一層樓	一層樓
	屋頂 形式	洋式屋架 馬薩屋頂	洋式屋架	洋式屋架	平屋頂	平屋頂	平屋頂	仿攢尖 斜屋頂
	屋瓦 形式	石綿板瓦	石綿板瓦	石板瓦	鋼骨鋼筋混 凝土 設防水層	鋼骨鋼筋混 凝土 設防水層	鋼骨鋼筋混 凝土 設防水層	鋼骨鋼筋混 凝土 設防水層
	屋架 構造	木造	木造	木造	鋼骨鋼筋混 凝土	鋼骨鋼筋混 凝土	鋼骨鋼筋混 凝土	鐵骨造屋架
空間 平面	一、二 等面積 ：三等 面積	1 : 2	1 : 4	1 : 1	1 : 2	1 : 2	2 : 3	3 : 5
	形 狀	一字型	一字型	一字型	T 字型	T 字型	T 字型	T 字型
風格 樣式		「巴洛克式」 「樣式建築」 「後期文藝復興式」 「歐陸古典風格」	「巴洛克式」 「樣式建築」 「後期文藝復興式」	「自由古典風格」 「後期文藝復興式」 「樣式建築」	「折衷主義式」 「近世復興式」 「過渡式樣」	「折衷主義式」 「近世復興式」 「過渡式樣」	「折衷主義式」 「近世復興式」 「過渡式樣」	「興亞」 「帝冠樣式」