

第三章 台中火車站之本體建築（含月台）研究

第一節 建築整修沿革及原貌判斷

「原貌」就字面意義，即「原始形貌」，然傳統建築留存至今，能保留「原始形貌」者，畢竟少數。一座建築常因人、事、物的影響而有變更，因之，現存的古蹟或歷史建物大都歷經大小不等的整修，且常未能依原始形貌之形式、材料、工法整修，故而就歷史演變而言，「形貌」實際上包含有各歷史時期不同的形貌。亦即，每個營建變更新年代的建築斷代，其因營建變更方式的差異，產生了不同的歷史形貌，故而現況形貌可謂各歷史形貌的總累積成果。

在台中火車站建築原貌復原中，主要是在於建立其歷史性形貌和營建年代變更的關係，藉以得到較佳的原貌證據和資料。故而復原工作旨在建築物的年代判定、分期及變更。年代判定上，主要訊息來源係來自相關文獻（檔案資料）、老照片及訪談。至於斷代的依據，除了前述的訊息外，尚包括建築痕跡、材料、工法及細部裝飾。其中，營建變更雖有檔案資料可供查閱，惟因光復之前的資料有限，再加上其部份檔案資料在 1988 年（民國 77 年）的一場大火中付之一炬，資深員工之記憶所及亦有限，故而較完整的營建變更記錄主要在近五十年內。至於早期的營建變更則配合其斷代，參考當時的大事年表，建立其建築營建年代、時期之特性和形貌變動關鍵因子的掌握。

1895 年（清光緒 21 年）日本領台後，深知建設鐵路為開發台灣經濟資源的首要工作，故而積極地籌建全島鐵路，著手從事縱貫線的調查，並成立相關的鐵路管理組織。台中火車站遂成縱貫線中台中地區的重要門戶，其歷經兩個階段的變遷，由第一代火車站之簡易的日式木構造建築至第二代之紅磚造「樣式建築」。其中，第一代火車站於 1905 年（明治 38 年）建造，十年後因建築物老舊及空間不敷使用而改建。第二代火車站建造於 1917 年（大正 6 年），其日後曾經過多次的增、修、改建，惟皆以創建時的原型為基礎進行之，八十餘年來主要的形制變遷可分為三個重要階段。第一階段為日治時期 1917 年（大正 6 年）的火車站原貌；第二階段為光復後的增建；第三階段為近期增、修、改建工程。茲依時間為續，分述兩代火車站的形貌及整修沿革。

一、第一代台中火車站

台中市的鐵道建設始於明治時期，當時，日本政府將台灣的縱貫鐵路分成北、中、南三段興築，第一代的台中火車站即在此契機下建造於 1905 年（明治 38 年），原稱為「台中停車場」。此時期的台中火車站為一簡易的日式木構造建築（照片 3-1-1），其乃因應快速而大量的鐵道建設需求所建造之臨時性建築。

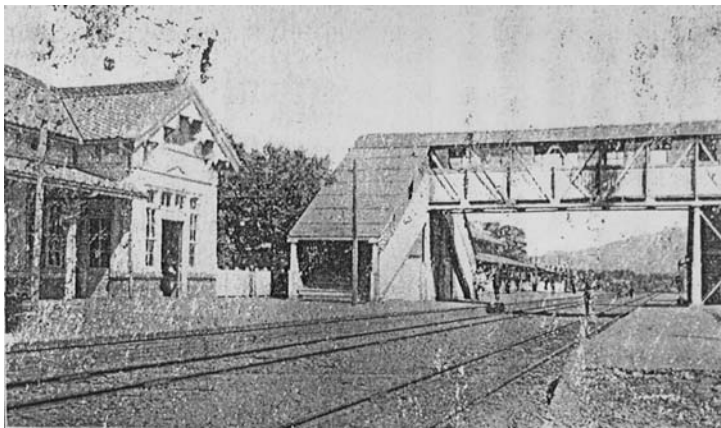
第二級古蹟台中火車站整體修復工程調查研究及修護計畫



照片 3-1-1 第一代台中火車站
(台中停車場)

資料來源：《台灣鐵道史》

第一代台中火車站平面成 L 型，其中長向的部份為候車室，屋頂為兩坡式；短向的部份為站務、售票室、辦公室等服務性空間，屋頂為三坡式；此外，在長向候車室之周邊另設有雨庇，以供遮陽避雨之用。1908 年（明治 41 年）四月十七日，台中火車站內的機關庫建造完成，同年四月二十一日車站內設置台北保線區台中派出所。1909 年（明治 42 年）一月三十一日火車站左側的事務室建造完成，同時間，連接前後站之鐵橋及第一貨物倉庫亦完工。鐵橋位於台中火車站與事務室間，階梯入口與火車站之間以檐廊相連（照片 3-1-2）。此外，較之不同時期的老照片，可發現其曾增設一車寄於候車室主要出入口處（照片 3-1-3），惟增建年代已不可考。



照片 3-1-2 事務室與連接月台之間之鐵橋
(台中停車場位於照片較遠處)

資料來源：《台中市史》



照片 3-1-3 第一代台中火車站(台中停車場)候車室入口處增設之車寄
資料來源：《台中拓殖畫帖》

二、第二代台中火車站

隨著縱貫線的通車，台中市亦日漸發展，第二代台中火車站^{註1}遂在市區發展、舊站房的空間漸不敷使用的需求下興建^{註2}，於 1916 年（大正 5 年）九月十五日動工，隔年 1917 年（大正 6 年）九月三十日竣工，月台上方之鐵骨造雨庇亦同時完成，成了日人鐵道南下鋪築，繼台北車站（1901 年）、基隆車站（1908 年）、新竹車站（1913 年）之後，在中南部所建造的第一個大型磚造車站。第二代台中火車站原稱「台中停車場」或「台中驛」，為紅磚造的「樣式建築」或「後期文藝復興式建築」，係現存台中火車站的主體，日後的所有增、修、改建皆以其為基礎進行之。

此後，由於台中地區的都市發展，吸引了中部地區人口的集中，故而，1930 年代的台中市擠身台灣的第六大都市。日後由於車站客運量增加，原有的車站空間已不敷使用，遂於 1949 年（民國 38 年）進行車站的擴建，將右翼的候車室向外擴增。造型式樣上，以尊重車站原外貌為原則，增建的部分於屋頂對應處下降，屋頂結構與原建築脫開，故而無損於原有屋頂的對稱性，此外，其增建部的立面之開窗、材料、式樣均仿照原車站式樣興建以取得協調，惟細部施作較原建築為之粗糙。其後，火車站又於左翼增建收件室、剪票室、行李房、辦公室，並進行右翼一樓側牆拆除改置與中央結構相仿的柱子及拱樑的改建工程，但改建的年代已不可考。

近十餘年來，因應售票電腦化及現代化的需求，台中火車站又進行了數次的增、修、改建，其中對古蹟建築本體影響較大的包括 1991 年（民國 80 年）的「台中電腦售票房改善工程」、1994 年（民國 83 年）的「台中站站房屋頂修漏工程（主體部分）」、1996 年（民國 85 年）的裝修工程、以及 1999 年（民國 88 年）九二一大地震後的緊急防護工程。茲依日治時期光復後以及近期三個分期為序，依時間列表分述兩代火車站的形貌及整修沿革（表 3-1-1、3-1-2、3-1-3）。

表 3-1-1 日治時期台中火車站營建概略及設境變遷表（1896 年～1945 年）

年 代	日 期	鐵路事件	台中火車站建築工事
一八九六年 (明治 29 年)	3 月 31 日	樺山資紀總督下令進行台灣鐵道線路調查	
一九〇二年 (明治 35 年)	4 月 21 日	線路再測結果認定	

註¹ 以下簡稱台中火車站。

註² 第一代台中火車站從 1905(明治 38) 年至 1916(大正 5) 年間共十年內，其年收入從 64,713.68 圓增加至 335,245.79 圓，約為當初之五倍，而旅客運量則從 73,488 人增加至 284,235 人。由此可見其規模在十年後已不敷使用，因此鐵道部認為此時有改築的必要，於是撥款 7 萬 3 千餘圓作為台中火車站擴建之費用。

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

一九〇五年 (明治 38 年)	1 月 23 日	動用臨時軍事費六十四萬四千圓，技師管野忠五朗擔任鐵道工事技師。	
	5 月 11 日	技師朝倉政次郎等人負責監督完工	
	5 月 15 日	台中停車場 ¹ 營業開始，塚澤力太郎擔任台中驛長	
	6 月 10 日		第一代台中火車站（台中停車場）竣工，木造，內地瓦葺，97 坪
一九〇八年 (明治 41 年)	4 月 17 日		台中停車場內機關庫興建
	4 月 20 日	台中停車場內設置中食所	
	4 月 21 日		台中停車場內設國台北保線區台中派出所
	5 月 22 日	為慶祝縱貫鐵路通車，由台北商工談話會主辦「汽車博覽會」，自基隆起至南部各車站均熱烈響應，至 6 月 7 日結束。	
	10 月 24 日	縱貫鐵路全線通車慶祝典禮於台中公園舉行，日本閑院宮載仁親王 22 日來台主持。	
一九〇九年 (明治 42 年)	1 月 31 日		鐵製月台天橋完工 位置：台中停車場與事務室間
			鐵道事務所完工，木造瓦葺，73 坪
	4 月 30 日		第一貨物倉庫完工，木造瓦葺，75 坪。
一九一一年 (明治 44 年)	8 月 30 日		保線事務所完工，木造平家，19.5 坪。 保線事務所附屬事務所，共 97.5 坪。
一九一三年 (大正 2 年)	2 月 9 日	台中車站裝設發車電鈴	
一九一六年 (大正 5 年)	3 月 16 日		會議室完工，木造平家，17.5 坪。
	6 月 60 日	台中火車站內中食所廢止	

¹第一代台中火車站稱為台中停車場。

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

一九一七年 (大正 6 年)	3 月 31 日		第二代台中火車站 ² (台中驛)竣工，磚造，內地瓦葺，144.2 坪。 興建原因：舊站房空間不敷使用。
	9 月 23 日		行李寄放間完工
	9 月 30 日		月台鐵骨造兩庇完工
一九一九年 (大正 8 年)	6 月 1 日	為建設海岸線，於台中州設置建設事務所。	
一九二三年 (大正 12 年)	4 月 19 日	日本皇太子裕仁前往台中巡視，於午後 2 時 40 分抵台中驛，學生、民眾列隊於車站迎接。	
一九二五年 (大正 14 年)	6 月 1 日	日本貴族秩父宮抵台中驛，舉辦歡迎儀式。	
一九二六年 (大正 15 年)	4 月 10 日	日本親王高松宮抵達高雄，伊澤總督南下迎接，並陪赴台中參觀中部共進會。	
	10 月 31 日	日本貴族北白川宮大妃抵台中驛，舉行歡迎儀式。	
一九二七年 (昭和 2 年)	11 月 5 日	日本親王朝香宮鳩彥王蒞臨	
一九二八年 (昭和 3 年)	2 月 28 日	台中驛內設置電話及公用電話	
一九三一年 (昭和 6 年)	9 月 10 日		手小荷物取扱所(行李房)增建 位置：車站南面左側
一九三二年 (昭和 7 年)			屋頂銅板瓦部份更新
一九三四年 (昭和 9 年)	12 月 2 日	全島 228 位車站站長之中的 50 餘名代表在台中驛內開會，以改善鐵道為目標，向上級相關單位陳情。	
一九三五年 (昭和 10 年)	6 月 20 日	台灣旅行俱樂部成立，在台中驛內設立支部，開始實際營運。	
一九四五年 (昭和 20 年)	10 月 25 日	由台中仕紳所組成的接管專員於火車站前搭架「歡迎門」牌樓，慶祝首屆光復節。	

²第二代台中火車站稱為台中驛。

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 3-1-2 光復後台中火車站營建概略及設境變遷表（1946~1987 年）

年 代	日 期	鐵路事件	台中火車站建築工事
一九四九年 (民國 38 年)			台中後站建竣
一九四九年 (民國 38 年)			右翼候車室及貴賓室增建
一九五〇年 (民國 39 年)	10 月 10 日		右翼候車室及貴賓室增建完成
一九五四年 (民國 43 年)	3 月 9 日	台中火車站前三角公園發生瓦斯管爆炸，160 人輕重傷	
	9 月 9 日	台北、台中間山線行駛柴油特快車	
	11 月 1 日	台中、嘉義間行駛柴油特快車	
一九五六年 (民國 45 年)			台中火車站餐廳新建工程
一九五七年 (民國 46 年)			台中火車站改善工程 ³
一九五八年 (民國 47 年)			台中火車站站工休息室及油燈庫新建工程
			台中火車站第一、二月台雨棚延長工程
一九六一年 (民國 50 年)			台中火車站行李房改建工程
			台中火車站服務中心新建工程
一九六二年 (民國 51 年)			台中鐵路餐廳改善工程
一九六三年 (民國 52 年)			台中火車站後車室台度大柱子噴麗石漆工程
			台中鐵路餐廳廁所改善工程
一九六四年 (民國 53 年)			台中火車站站前水泥柵欄改建磚牆工程
			台中火車站站房油漆工程
			台中火車站貴賓室整修工程

³因相關資料毀於大火，故而工程內容不詳。

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

一九六五年 (民國 54 年)			站前廣場整建
			台中火車站剪收票口改善工程
一九六六年 (民國 55 年)			台中火車站月台雨棚油漆工程
			台中火車站站房油漆工程
			台中火車站天橋拆除及員工休息室遷建工程
			台中火車站貴賓室走廊隔牆及廁所地面改善工程
			台中火車站職員廁所屋頂及內部修改工程
			台中火車站天橋修理工程
一九六七年 (民國 56 年)			台中火車站辦公室改修工程
			台中火車站剪票房等遷建工程
			台中火車站票房值夜室搶修工程
			台中火車站月台及雨棚延長工程
			台中鐵路餐廳擴建及改善工程
一九六八年 (民國 57 年)			台中火車站站房雨棚油漆工程
一九六九年 (民國 58 年)			台中火車站站房及雨棚油漆工程
			台中火車站月台雨棚油漆工程
			台中火車站跨站天橋橋架基礎改建工程
一九七〇年 (民國 59 年)	7 月 6 日	鐵路局宣佈台中、台南、新竹及嘉義將關貨櫃裝卸車站	
			台中火車站播音室遷建工程
			台中火車站辦公室等修理工程
			台中火車站服務中心移設及售票口增設工程
一九七一年 (民國 60 年)			台中火車站站房及雨棚油漆工程
			台中火車站第一、二月台延長工程
一九七三年 (民國 62 年)			台中火車站第一月台雨棚鋁片修換工程
			台中火車站行李車道裝設工程

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

			台中火車站油料倉庫遷建工程
一九七四年 (民國 63 年)			台中火車站行李車站裝設工程
			台中火車站後車站天花改修工程
			台中火車站行李房改善工程
一九七五年 (民國 64 年)			台中火車站月台雨棚油漆工程
			台中火車站運輸軍官辦公室及行李房改善工程
			台中火車站行李房工程
一九七六年 (民國 65 年)			台中火車站公共廁所改善工程
			台中火車站總機室工程
一九七七年 (民國 66 年)			台中火車站站房工程
			配合台中跨站天橋加高第一、二月台雨棚改善工程
一九七八年 (民國 67 年)			台中火車站貴賓室改善工程
			台中火車站行李房雨棚新建工程
			台中火車站公共廁所修建工程
	8 月 15 日	首列鐵路電氣化列車自強號由台北駛往台中，開始營運。	
			台中火車站月台雨棚災害修漏工程
			台中火車站員工食堂新建工程
一九七九年 (民國 68 年)			台中火車站站房油漆工程
			台中火車站出口雨棚等改善工程
			台中火車站行李棚改善工程
一九八〇年 (民國 69 年)			台中火車站辦公室及鐵路餐廳等擴建工程
			台中火車站售票房改善工程
一九八三年 (民國 72 年)			安迪颱風災害台中火車站站房屋面及月台雨棚水槽等修復工程
			台中火車站剪收票口改善工程 工程內容：原剪收票口及柵欄拆除改為不銹鋼

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

一九八四年 (民國 73 年)			台中火車站及後站候車室油漆工程
			台中火車站貫通前後站人行地下道工程
一九八六年 (民國 75 年)	8 月 5 日	台中至豐原間的台中線雙軌工程鐵路通車	
	7 月 25 日	鐵路局委託中國土木水利學會服務部辦理台中火車站結構安全鑑定	
一九八七年 (民國 76 年)	2 月 17 日	鐵路局委託中國土木水利學會服務部辦理台中火車站地面上之結構測繪	

註：台中火車站增、修、改建工程資料來源：台中火車站工務段檔案資料

表 3-1-3 近期台中火車站營建概略及設境變遷表（1987 年～2002 年）

年 代	日 期	鐵路事件	台中火車站建築工事
一九八七年 (民國 76 年)			台中火車站行李房雨棚復舊工程
一九九一年 (民國 80 年)	9 月 21 日		台中火車站電腦售票房改善工程 工程內容： 1.原有售票台拆除 2.售票房南側擴建（高架地板、磚牆拆除） 3.夾層擴大 4.旋轉梯移設
一九九二年 (民國 81 年)	5 月 2 日		台中火車站電腦售票改善工程（站房及雨棚修漏部分） 工程內容：第一月台修漏及置換屋頂烤漆板
一九九四年 (民國 83 年)	2 月 7 日		台中火車站候車室粉刷工程
	2 月 18 日		台中火車站整修工程（出口天花板增建工程）
	5 月 31 日		台中火車站站房外觀整修工程 工程內容：外牆磚面油漆
	9 月 5 日		台中火車站站房主體屋頂修漏 屋頂石板瓦換為鋼浪瓦

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

一九九五年 (民國 84 年)		內政部指定為二級古蹟	
一九九六年 (民國 85 年)			改善台中火車站為示範車站工程 工程內容： 1.地坪改為花崗岩 2.天花板改為矩陣式金屬天花板 3.門廊延伸鋼構採光罩 4.週邊綠化
一九九九年 (民國 88 年)	9 月 21 日	921 大地震台中火車站嚴重 受損	
			921 大地震台中火車站緊急支撐
二〇〇一年 (民國 90 年)		委託何肇喜建築師事務所辦 理台中市政府第二級古蹟整 體修護工程調查研究及修護 規劃設計監造	

第二節 建築特色分析與探討

建築之造型與式樣，與當時之建築思潮、建築技術及建築材料均有直接或間接的關係（傅朝卿，1992：33），日治時期台灣近代建築在政治、經濟、社會狀況丕變的影響下，建築的發展遂呈現繽紛而多樣的風貌。對於日治時期台灣建築的變遷，各家學者分期不一，茲分述如下：

一、井手薰

日人建築師井手薰在〈改隸四十年來的台灣建築變遷〉一文中以構造技術為重點將 1895 年以來的台灣建築分為五期。第一期自 1895 年（明治 28 年）至 1907 年（明治 40 年），其以內地式木造建築為主，末期則出現部分洋風磚造建築，此時期主要面對的困境為蟲蟻之蝕害。第二期自 1907 年（明治 40 年）至 1917 年（大正 6 年），磚造建築興盛，各種西方歷史式樣元素普遍流行，此外，防蟻害之構造法及本地木材亦因應第一期的困境而於此時期出現。第三期自 1917 年（大正 6 年）至 1926 年（大正 15 年），其以鋼筋混凝土加強磚造為主，各種歷史式樣元素漸趨簡化；此時期亟需解決及改進的為鋼筋生鏽及混凝土咬合不良的問題，故而，此時期主要致力於鐵材料之使用研究。第四期自 1926 年（昭和 1 年）至 1935 年（昭和 10 年），鋼筋混凝土建築居多，造型式樣更加簡潔。第五期自 1935 年（昭和 10 年）至 1945 年（昭和 20 年），為考慮地域氣候條件的

新建築期，其累積前四期的經驗，由日本式移植或歐美模仿的作法中反省，希望尋找出適合之構造型態及台灣特有的建築樣式。

二、尾 國吉

日人建築師尾 國吉在一文中將日治時期台灣建築分為三期。第一期自 1895 年（明治 28）年至 1908（明治 41）年，為古代風建築時期，建築多數使用日本國洋風建築之語彙。第二期自 1908（明治 41）年至 1920（大正 9）年為西方式樣建築語彙流行之時。第三期自 1920（大正 9）年至 1945（昭和 20）年受現代主義影響，式樣逐漸簡化。

三、李乾朗

李乾朗在《台灣近代建築》一書中依樣式來區分，將日治時期的建築分成四期。第一期自 1895 年（明治 28 年）至 1900 年（明治 33 年），為和洋混合風格時期，屬過渡性建築。第二期自 1900 年（明治 33 年）至 1919 年（大正 8 年），為樣式建築時期，多為後期文藝復興式建築。第三期自 1919 年（大正 8 年）至 1937 年（昭和 12 年），為現代主義折衷主義時期，此時期在結構方式及材料上有著革命性的演進。第四期自 1937 年（昭和 12 年）至 1945 年（昭和 20 年）為帝冠樣式時期，其乃皇民化及極端帝國主義下之「日本民族樣式」。

四、閻亞寧

閻亞寧在《台灣省立博物館之研究與修護計畫》一書中將日治時期的建築分成四期。第一期自 1895 年（明治 28 年）至 1908 年（明治 41 年），為領台之初的試驗階段。第二期自 1908 年（明治 41 年）至 1928 年（昭和 3 年），為與日本同步發展期。第三期自 1928 年（昭和 3 年）至 1941 年（昭和 16 年），為近代思潮與本土省思期。第四期自 1941 年（昭和 16 年）至 1945 年（昭和 20 年），為皇民化時期。

五、傅朝卿

傅朝卿在《台灣省嘉南農田水利會本會辦公大樓建築史料研究》一書中依據建築思想之發展歷史與式樣之關係，將日治時期台灣建築分為四期。第一期自 1895 年（明治 28 年）至 1918 年（大正 7 年），為因襲期（Customary Stage），這一期的建築並沒有特別的創意，大多利用木造或磚木造作成西洋建築之意象，但與真正之西方歷史式樣建築還有一段差距。第二期自 1900 年（明治 33 年）至 1938 年（昭和 15 年），為形制期（Typological Stage），此期為西方歷史式樣建築在台灣最為興盛之期，建築大多引用日人於明治維新時習自歐美之西方歷史式樣；設計方法上，受限於西方歷史建築之構成，因此相當形制化；構造上，前期以磚造及磚造混凝土補強為主，後期則有混凝土及各種仿假石之材料。

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

此時期的建築依其樣式尚可細分為馬薩式樣 (The Mansard Style)、仿羅馬式樣 (The Romanesque Style)、辰野式樣 (紅磚自由古典式樣)、布雜式樣 (The Beaux-Arts Style)、文藝復興式樣 (The Renaissance Style)、巴洛克式樣 (The Baroque Style)、簡化哥德式樣 (The Simplified Gothic Style)、紅磚折衷式樣、以及異風式樣 (The Exotic Style)。第三期自 1926 年 (昭和 1 年) 至 1940 年 (昭和 15 年)，為過渡期，其特色為一方面想掙脫西方歷史式樣之規範，卻無法完全放棄西方歷史式樣之意象及裝飾。第四期始於 1937 年 (昭和 12 年)，包括帝冠式樣、興亞式樣之保守主義的現代建築，以及建築簡潔無裝飾、強調機能性並逐漸擺脫傳統厚重感之現代主義主流建築。

其後，在《台南市古蹟與歷史建築總覽》一書中，其並提出日治時期台灣建築較恰當的稱法應為「西洋歷史式樣建築」，其可分為古典系及非古典系兩大類。其中，古典系指的是古希臘、羅馬時期的古典風格及其所衍生的風格，其主要源頭有二，其一是來自英國維多利亞時期英格蘭磚造建築，其二是來自歐陸之古典建築。歐陸古典式樣的建築在式樣上比較嚴謹，元素之取用及組構之方式通常遵循西方古典系列建築標準之作法；受到維多利亞磚造建築影響之建築相對的較為自由，因此在風格上相當活潑多樣。

第三節 造型式樣

台灣的政治、社會、經濟等在兒玉後藤的治理下漸趨安定之餘，於 1910 年代的十年間有著長足的進步。富裕帶來的建設背後，又有附帶著殖民者對殖民地人民思想及意識的宣示，在建築形式的表現上因建築師的組織技巧成熟，配合臨時性建築翻新 (改建) 的機會，故而在 1910 年至 1919 年間，台灣的樣式建築遂大有表現。此時期之建築乃針對日式建築橫向移植所欠缺考慮的兩項因素—「反應台灣風土氣候」以及「形式外觀」所作的進一步反省。表現在車站建築上的，即是對原日式移植得構造技術加以修正以及對建築物由「機能的滿足」到「形式風格」的進一步要求。

台中火車站的建築風格一般稱為「樣式建築」或「後期文藝復興式建築」，惟其雖以古典建築為基礎，但因處於設計風格多變的二十世紀初期，故而設計手法有別於一般古典樣式建築，並非嚴謹的承續歐洲古典建築的規則，而較著重於因應當地的氣候、材料等條件以表達地方性特色。故而，無論在裝飾細部或構造上均出現多樣而混雜的變化。

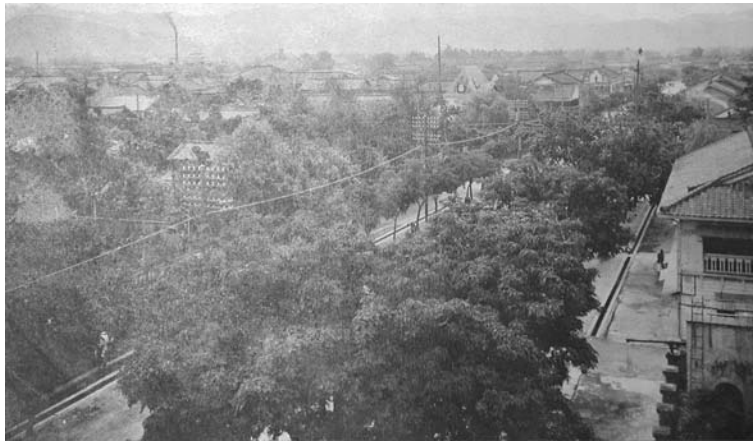
台中火車站屬「自由古典風格 (Free-classic)」，其乃樣式建築最常見的作法。「自由古典風格」在日本學界中被稱為「辰野風格」，其立面處理特徵為紅色磚牆配上白色水平飾帶。「辰野金吾」係第一代日本留英的建築師，其不僅為日本業界及學界的主導人物，也是最具建築風格影響力的人物。辰野氏於歸國之後，將十九世紀中期風行英國的紅磚樣式風格予以變化並大量應用，普遍的表現在日本各地的公共建築，成為當時公共建築流行的式樣。台中火車站在立面處理上即依循「辰野風格」的慣用手法，於紅磚牆

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

的上下兩段繞以白色洗石子之環帶 (Band)，其中央置以山牆，惟不採文藝復興古典作法，而於山牆上開大面拱窗，造成立面上有山牆之形狀，卻沒有楣樑式之結構邏輯，開窗則多以方窗或弧拱窗，惟在細部的處理上，台中火車站較日本內地或台灣同時期的使用此樣式的公共建築為之簡化^{註3} (照片 3-3-1)。

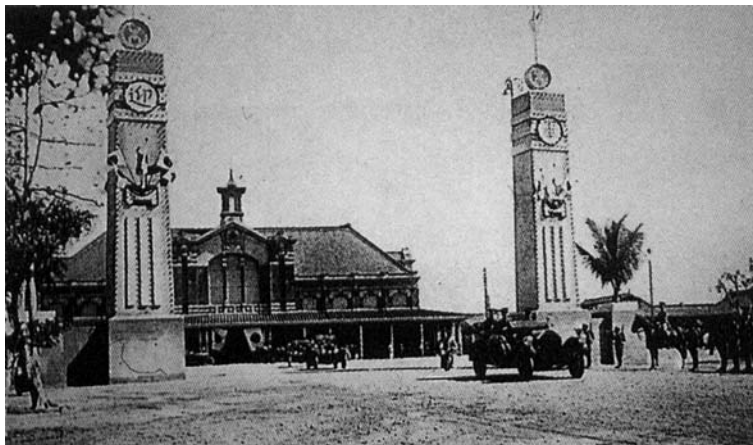


照片 3-3-1 第二代台中火車站外觀
資料來源：明信片，中原大學黃俊銘
研究室藏



照片 3-3-2 台中市區鳥瞰照片，遠處依稀可見的台中火車站中央尖塔，儼然為台中市的地標。

資料來源：明信片，黃俊銘近代建築研究室藏



照片 3-3-3 日治時期重大慶典或迎接貴賓之主要都市空間

資料來源：《行啟紀念寫真帖》

台中火車站為承重磚牆與木構造屋架結合之構造體，其磚牆與內部大廳之柱子及拱

^{註3} 此類風格是當時日本內地公共建築流行的式樣，其作品包括日本銀行京都支店（1906，辰野金吾、長野宇平治）、第一銀行神戶支店（1908，辰野葛西）。同時期使用此樣式的台灣地區之公共建築則有台北西門市場（1908，近藤十郎）、台南郵局（1909，森山松之助）、公賣局（1913）、臺大醫院（1916，近藤十郎）、以及台灣總督府等（1919，長野宇平治）等。

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

形樑系統結合，藉以支撐屋頂的木屋架。該建築建造之時適逢台灣建築構造技術發展蓬勃時期，防蟻工法解決了木構造長期以來之蟻害問題，許多建築皆使用大型木構屋架，進而產生許多富趣味性的屋頂造型，同時亦達成以外觀壯麗之建築外貌震懾殖民的設計目標。台中火車站跨距 39 尺，屋頂之屋架形式採「對束屋架」^{註4}，四坡水屋頂，屋坡斜率 45，覆以深綠色銅板瓦^{註5}，其屋頂中央置以尖塔，塔頂設有避雷針，屋架內部的通風採光不以老虎窗或牛眼窗解決，而由中央的尖塔代之。中央尖塔為木構，搭設在中央屋架上方，外貼一層銅板，再利用粉刷色仿照下方建築牆面厚實之外觀，為建築之視覺焦點所在，充分的傳達出該建築在台中市的地標性特質，也扮演著控制整個都市空間的角色（照片 3-3-2 台中火車站在落成之初即成為台中市新興的都市中心，配合車站外廣場的利用，在日治時期幾乎成為重大慶典或迎接貴賓時之主要都市空間（照片 3-3-3）。牆體以磚承重，牆面的處理為紅白相間之設計，紅色的部分為磚面材質無釉面磚，白色部份則為洗石子裝修。大廳入口外側設有兩座水泥作內凹壁龕，上下方為貝殼狀裝飾物，強化入口意象之餘亦兼具點綴入口古典建築風貌的功能（照片 3-3-4）。

車站外圍設有雨庇，為木構造形式，上覆銅板屋面。此雨庇與站體於同時期完成，可視為車站站體之一部份。此外，月台上方設有鐵骨造雨庇，其完成於一九一七年(大正 6 年)9 月 30 日^{註6}，為預鑄之構架（照片 3-3-5）。目前第一月台的雨庇有木構造及鐵骨構造兩種形式，其上的裝飾不一。



照片 3-3-4 大廳入口外側水泥內凹壁龕



照片 3-3-5 月台鐵骨造雨庇及預鑄構架

二次世界大戰後，日本結束對台灣的統治。光復後國民政府鐵路局接管台灣鐵路

^{註4} 日治時期台灣的公共建築之屋頂以木構架為主，此類木構造可分為「對束屋架」及「腰折屋架」兩種。「對束屋架」之構造特徵為屋簷退至磚牆內，屋架內部為了通氣考量不在屋坡上開窗，而在屋頂中央作塔狀構造，除了具有通氣的功能外，尚有避雷針及都市景觀之考慮。「腰折屋架」即所謂的馬薩(Mansard Style)屋頂形式，其特徵為木桁架屋頂與磚牆接頭突出於磚牆之外，並於斜屋頂上開老虎窗或牛眼窗以解決通風採光的問題。

^{註5} 屋頂的外覆材料最初為深綠色的銅板瓦，1932(昭和7)年3月30日更換部分銅板瓦，後來又更易為石棉瓦、石板瓦。光復後，石板瓦因年代久遠損壞漏水，故而於1994(民國83)年全部置換為目前的金屬鋼板。

^{註6} 台灣新聞社，1930(昭和5)年《台中市史》，400頁。

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

建設業務，積極搶修鐵路在戰亂中受損的部份。此後，台中火車站因原有的車站空間不敷使用，遂在 1949 年（民國 38 年）採用右翼擴充的方式進行增建。增建部份之結構體為加強磚造，壁體內為 RC 柱，屋架之結構形式以及施工技術稍次於原建之屋架，屋面斜度為 28 度。由於當時台中火車站的建築尚堪使用，故而增建工程僅以將新機能加入而非拆除後重建為原則，台中火車站之原貌因而得以保存。再加上當時設計者已具有相當成熟的古蹟修復觀念，增建的部分遂以尊重原車站的外貌為原則進行之。造型上，其將增建的站體於屋頂對應處下降約 80 公分，屋頂結構與原建築脫開，在無損於原有屋頂的對稱性之餘，亦使人得以分辨出原來車站站體以及增建部份的差異（照片 3-3-6）。

此外，其在細部設計上亦考量到整體車站的美觀，不僅增建部份的立面開窗、式樣均仿照原車站式樣，材料上亦採用與日治時期台中驛相同的構造材料進行增修，舉凡外牆裝修材料(洗石子及小口瓷磚)、木框窗作、粉刷線角均如是，故而整體風格甚為協調（照片 3-3-7）。



照片 3-3-6 一九四九年（民國 38 年）右翼增建的部分與原車站站體的對應關係

資料來源：黃俊銘近代建築研究室



原車站站體



右翼增建站體

照片 3-3-7 右翼增建站體與原車站站體之外牆裝修、窗作、線角

第四節 裝飾與裝修

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

第二代台中火車站為磚造建築，屬於「樣式建築」之「自由古典風格」，以高聳的尖樓配合前後左右突出的山牆，再與雙向急斜的屋頂嵌合，尖塔、四面山牆、主入口、門廊、柱式、月台鐵骨構架皆是其裝飾重點所在。

一、正、背面山牆

正面及背面的山牆前後對稱，其不採文藝復興古典作法，而於山牆上開大面拱窗。山牆上的大面開窗對應中央大廳，以正方形格子分割窗戶開口。山牆兩側以華麗的古典柱式強調中央山牆突出的部分。屋頂以下之牆身分為上部及下部兩種窗戶，二者之間以一向外延伸的木構造兩庇區隔。上部窗戶為拱形窗，開口上緣置以「拱心石」，並以白色的水平裝飾帶加強整個立面的層次性。山牆左右兩側以對稱之角柱收邊，柱頂中心各有一「勳章飾」，其下飾帶以具有本土性的象徵物如香蕉、鳳梨水果等作為強化本土化意象之圖騰；山牆中心以繁複的裝飾包圍一只圓環，柱頂柱底及收簷處以白色水平飾帶滾邊（照片 3-4-1）。整體而言，正、背面山牆係台中火車站之裝飾重點所在，其除了極度強化其華麗風格外，亦兼具室內大廳採光的功能。

二、左、右側山牆

除了正、背面山牆外，屋頂左右兩側亦各有一面山牆為飾，豐富了台中火車站的整體造型。側面山牆的裝飾組合一如正、背面山牆，係由二根邊柱配合正面古典裝飾原則所組成，藉此與正、背面山牆相呼應。惟為分主次，其作法較正、背面山牆為之簡潔，裝飾亦不若正、背面山牆繁複（照片 3-4-2）。機能上，其亦如正、背面山牆具有採光功能，提供兩側候車室光源。



照片 3-4-1 台中火車站背面山牆



照片 3-4-2 台中火車站左側山牆

三、尖塔



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

中央尖塔為木構，其以塔狀構造突出於 45 度的四坡斜屋頂之上，外貼一層銅板，再利用粉刷色仿照下方建築牆面厚實之外觀，為建築之視覺焦點所在，充分的傳達出台中火車站在台中市的地標性特質（照片 3-4-3）。

四、主入口

照片 3-4-3 台中火車站中央尖塔

主入口位於正立面中央，兩側置以古典風格的內凹半圓形壁龕，頂端及下緣為貝殼狀裝飾物，強化入口意象之餘亦兼具點綴入口古典建築風貌的功能。環繞車站開口周圍的為木構造的門廊，木柱頂端雕飾精美，其中，主入口外門廊雙柱間並置有裝飾性的格狀柵欄（照片 3-4-4）。

五、門廊

車站外圍門廊為木構造形式，上覆銅板屋面。柱列有規律地一字排開，其並配合車站的立面處理，於開口處局部加大間距。木造柱列亦依循古典柱式的作法，有柱頭、柱身、柱基之分，木柱頂並有流蘇狀木造浮雕裝飾。此外，其並於轉角及主要入口處置以雙柱及格狀柵欄之變化，是目前台灣火車站僅存的華麗木構造裝飾物（照片 3-4-5）。



照片 3-4-4 門廊木柱頂端雕飾



照片 3-4-5 主入口門廊雙柱及格狀柵欄

六、立面處理

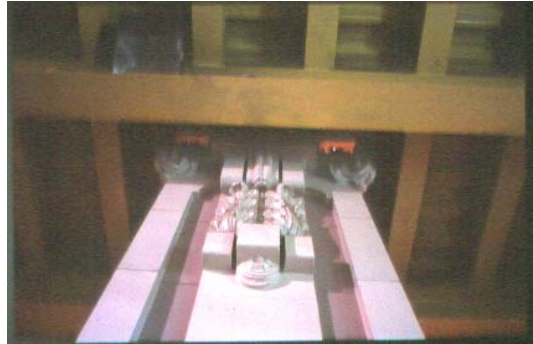
台中火車站在立面處理上即依循「辰野風格」的慣用手法，於紅磚牆的上下兩段繞以白色洗石子之環帶 (Band)，外牆面為了修飾加強磚構以及 RC 之間不協調而採用紅色

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

小口無釉面磚以及洗石子裝修作為修飾（照片 3-4-6）。根據調查發現第二代火車站興建當時，在台灣並未有生產面磚之技術，因此此無釉面磚應為日本進口之材料，同時此面磚之色澤與尺寸(60mmX110mm)與東京火車站(1912)之面磚類似，東京火車站之面磚乃由當時日本相當有名的「品川白煉瓦製」廠所提供。



照片 3-4-6 外牆立面處理及材料



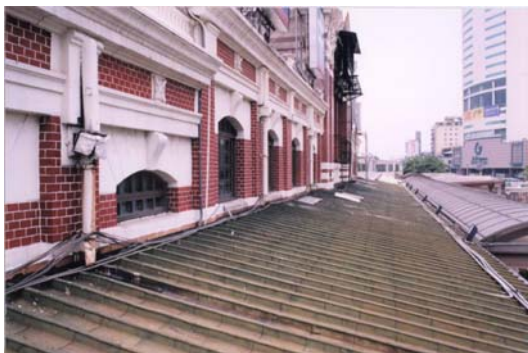
照片 3-4-7 大廳異風柱式

七、柱式

車站內部候車大廳挑高的設計和玄關與樑柱上精細的雕塑及拱形橫樑，都充分顯示出日人將台中車站設計為中台灣出入門戶的企圖與氣派。其中，大廳中的柱子堪稱其裝飾重點所在。造型比例上，其秉持著古典柱式的原則，惟在裝飾內容上，其卻做了特殊的植物及異國風情的裝飾等異國風格的融合，因之而有「異風柱式」之稱（照片 3-4-7）。光復後站體右翼增建的候車室之獨立柱，亦完全仿照此式樣構築，與大廳取得協調。

八、拱圈及開口

屋頂以下的窗戶亦以左右對稱的方式由山牆兩側展開，以連續的高、低窗環繞延伸至側立面。窗戶上緣為弧拱，中央並以「拱心石」收頭，窗之線角、窗框、飾物等皆為白色飾帶，與立面紅磚牆配合，頗具「辰野風格」（照片 3-4-8）。



照片 3-4-8 拱圈及開口



照片 3-4-9 立面裝飾物

九、裝飾帶及裝飾物

立面的裝飾帶以白色的水平飾帶為主，磚牆頂部邊線之飾帶下緣以白色仿流蘇狀下擺收邊，立面之水平分割線及窗框周圍亦以白色飾帶包圍收邊。裝飾物以台灣特產的水

果為主，舉凡蓮霧、石榴、香蕉、鳳梨均在其列，趣味性十足之餘亦反映了台灣的地方特色（照片 3-4-9）。

十、月台鐵骨構架及鑄鐵柱

第一月台的兩棚有木構造及鐵骨構造兩種形式。其中，鑄鐵柱在柱頭、柱身及柱基上具有突出裝飾花紋及環狀變化造型。柱頭形式有二，包括類似塔式坎的柱式及複合柱式，柱身則有三種，組合出三種不同的柱形。兩棚屋架以二節式拼裝的鑄鐵為主構件，配搭安裝於頂上的裝飾板及桁架。桁架體由兩個三角形桁架搭配鋼樑所組成，尖端並有「唐草飾」紋樣的鑄鐵裝飾（照片 3-4-10）。



照片 3-4-10 月台兩棚桁架及「唐草飾」紋樣的鑄鐵裝飾

第五節 建築空間形式與組織

車站之主要機能在處理人及貨物之運送，其中，人的運送尤為促使車站之機能進行調整的主要因素。故而，旅客流量的多寡、旅行事務的複雜化程度遂成為車站規模、事務的主要調整指標。隨著台中市區發展，第二代台中火車站遂在舊站房空間漸不敷使用的需求下，依據舊有車站的經驗及本身的問題與需求而於 1917 年（大正 6 年）興建。其後，由於車站客運量增加，原有的車站空間又不敷使用，故而遂於 1949 年（民國 38 年）進行車站的擴建，將右翼的候車室向外擴增。其後，第二代台中火車站又因應其需求進行大小不等的數次整修，其空間形式與組織便在數次的整建中有所更易。

火車站的空間形式與組織依其規模而異，一般而言，大型車站在處理旅客活動的空間主要有三個，一為大廳（Lobby，廣間），其乃站房之最重要的空間，使用機能包括購票、詢問、行李託送等；二為等候室（Waiting Room，待合室），主要用途在提供旅客候車時休息或接迎旅客者之等候場所；三為票口廣廳（Concours），其乃旅客等待驗票入站或出站驗票後將人導出廣場的空間。故而，日治時期台灣的大型車站站房主要組成大抵包括：大廳、售票間、販賣處、候車室、驗票口、行李託送、以及後來增加之餐廳等。大體而言，其空間組成的演變過程大致是空間量由小變大、空間種類劃分由少變多、建築物容納之活動由簡單到多樣、服務性空間漸漸加重。形式與空間組織則由「形式支配機能」演變到「兩者相互協調」，空間組成之社會意識由階級性而漸傾向平等性（陳登欽，1989：101）。

一、日治時期的第二代台中火車站

由台中火車站的空間組成觀之，其初創時機能較為簡單，惟為了滿足日益增加的旅客須求，同時配合台灣鐵道局當時開始提供不同等級車位之服務，第二代台中火車站的平面機能已從第一代台中火車站的單一候車室變革成為具有完整服務性空間之火車站。據《台灣鐵道》一書所載]，第二代台中火車站之空間配置如下（表 3-5-1）：

表 3-5-1 第二代台中火車站空間配置表

空間名稱	廣間(大廳)	一二等待合室	三等待合室	下 家	上 家
面積(坪)	39	45	45	122	261

資料來源：台灣鐵道會，1917 年(大正 6 年)《台灣鐵道》，p35，小野生〈臺中驛落成祝賀會臨〉

第二代台中火車站之平面分為三開間，中間為大廳（廣間），左右各為候車室（待合室），其中，右側為一、二等候車室，左側為三等候車室，等級的劃分分明。大廳高度約 950 公分，其挑高較左、右次間的候車室為高（候車室高度約 717 公分），其上方的大面開窗設計使其取得較充足的光線。

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

車站入口大門（廣間入口）為推拉木門，寬約 480 公分，高 320 公分。入口左側設有一販賣櫃台（食店）。大廳南側中央（靠近月台處）設有售票室（出札室），售票室為八角平面木造隔間，其前方設有三個旅客售票口。值得注意的是，由不同時期的舊圖比較之，可發現此售票室曾於某個時期改建加大，惟改建的時間不可考（圖 3-5-1、3-5-2）。據研究單位研判，第二代火車站自 1917 年（大正 6 年）初建至 1949 年（民國 38 年）右翼擴建期間，車站空間曾因應旅客量的增加，進行幾次小規模的變動。旅客於售票室購票後可在左、右兩側之一、二等及三等候車室候車，兩候車室各有左、右兩個出口至月台上車，出入口寬約 150 公分，設有左右推拉門作。左、右候車室之側邊各有一入口連接戶外空間，寬約 187 公分，其形式一如其他開口部，亦為推拉式木門（圖 3-5-2）。1931 年（昭和 6 年）9 月 10 日，車站南面左側增設一行李房（手小荷物取扱所），行李房左側連接出口處為改補票室（圖 3-5-2）。

空間組織上，台中火車站係屬對稱式平面，其以磚牆包被一大空間，內部並無明顯的限定空間範圍及使用機能或使用等級，是屬於大空間下的開放空間架構。其動線自由，與戶外有三處出入口，正門沒有過分強調。由於第一代台中火車站改建之時保留了原來的事務室作為站務行政空間之用，因此車站本身的機能以單純服務旅客為主，為一純粹的候車站房，故而與同時期的火車站相較之，其機能、配置均較為簡單。

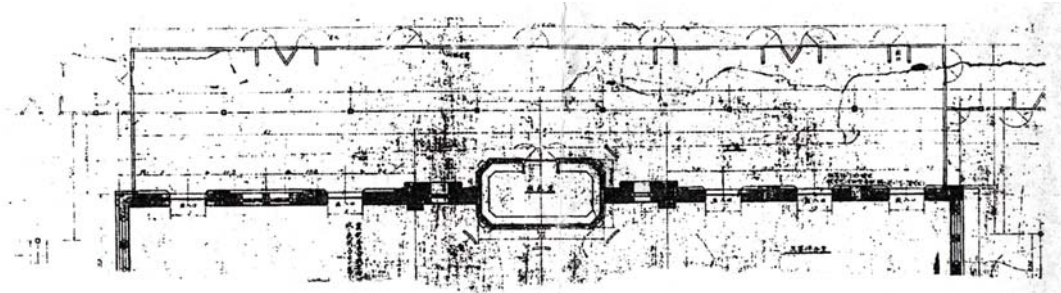


圖 3-5-1 第二代台中火車站平面圖

資料來源：東海大學建築系 劉舜仁老師提供

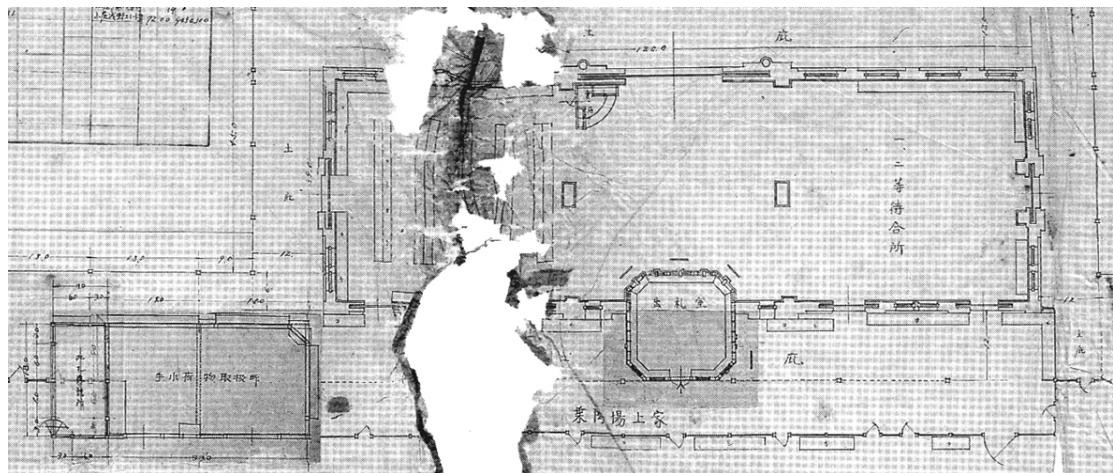


圖 3-5-2 第二代台中火車站平面圖

資料來源：東海大學建築系 劉舜仁老師提供

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

二、光復後增建的第二代台中火車站

1949年（民國38年）台中火車站因應旅客數量的增加擴建右翼，其空間內容亦因應其使用需求而隨之調整（圖3-5-3）（表3-5-2）。其調整內容包括：

- 1.原售票室拆除，新售票室移至左側南端，呈L型平面，設有七個售票口。
- 2.至月台之主要出入口改在原售票室處，即大廳南側中央，寬552公分。
- 3.左側門及靠近南面之開窗及側窗封閉，在角落設一售票室之門。
- 4.站體左側向外增建收件房、行李庫、辦公室以及剪票室，行李庫外側設有領件台，此行李庫係用以取代原手小荷物取扱所。
- 5.大廳右側增設一軍人問訊處。
- 6.右翼增建之部份設置頭、貳等候車室、貴賓室、旅行社問訊處、以及供頭等至參等候車室使用之洗面及廁所（男女合用）。其中，貴賓室另設獨立玄關及廁所。
- 7.右翼增建之部份原側牆保留作為廁作隔間牆。

附號	丁	名稱	站房			數量	金額
			摘要	種類	構造		
12	6	站房	卷高	磚造平房	132.024	42679.200	
3	31	土庇	卷高	木造平房	122.000	711.750	
9	30	月台雨棚	卷高	鐵造平房	72.000	9450.000	
3	31		卷高	木造平房	261.000	12442.650	
9	30		卷高	木造平房	91.194	11471.640	
12	23	收票口雨棚	卷高	磚造平房	210.600		
4	10	貴賓室	卷高	木造平房	16.200		
4	19	軍人問訊處	卷高	磚造平房	135.805		
4	10	行李房	卷高	磚造平房			
5	21		卷高	磚造平房			

表3-5-2 增建之造價表，原附於平面圖

資料來源：東海大學建築系 劉舜仁老師提供

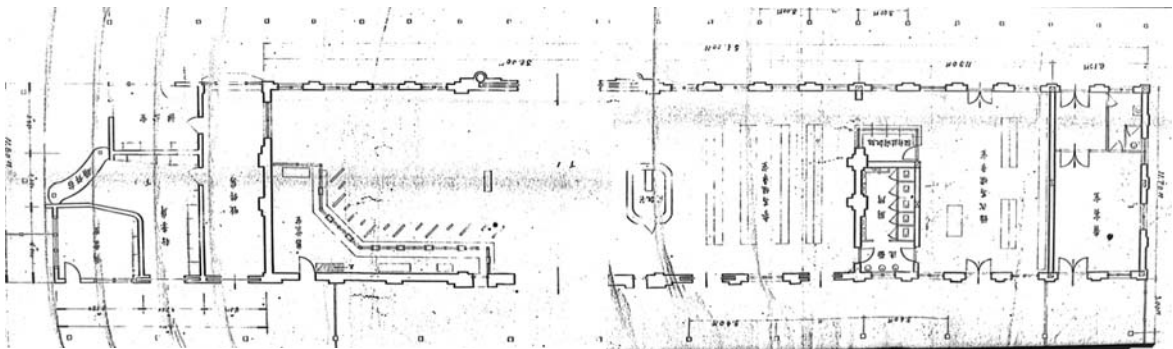


圖3-5-3 光復後增建之台中火車站平面圖

資料來源：東海大學建築系 劉舜仁老師提供

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

其後，此增建後的空間在下一次的改建中又有了極大的變動。根據中國土木水利學會服務部在 1986 年（民國 75 年）所繪的測繪圖得知(圖 3-5-4)，台中火車站在 1949 年（民國 38 年）的右翼增建工程之後又再經過一次改建。此次的改建中，其主要的工程係將右翼側牆拆除改為與中央結構相仿的柱子及拱樑。空間內容上，其取消了一、二等候車室，並將室內廁所遷至站外，右側貴賓室則繼續保留使用，故而整個台中火車站原建部份及擴建部份已無間隔，整個大空間皆屬於旅客候車室。結構上，此次改建大規模的將原來側牆的承重磚構改為柱樑結構，如此大膽的結構改變作法是否對整體車站的結構應力行為造成影響，尚有待進一步的檢測討論後再作出評議。至於改建的原因及改建的時間則因資料闕如，故而尚有待進一步考證。

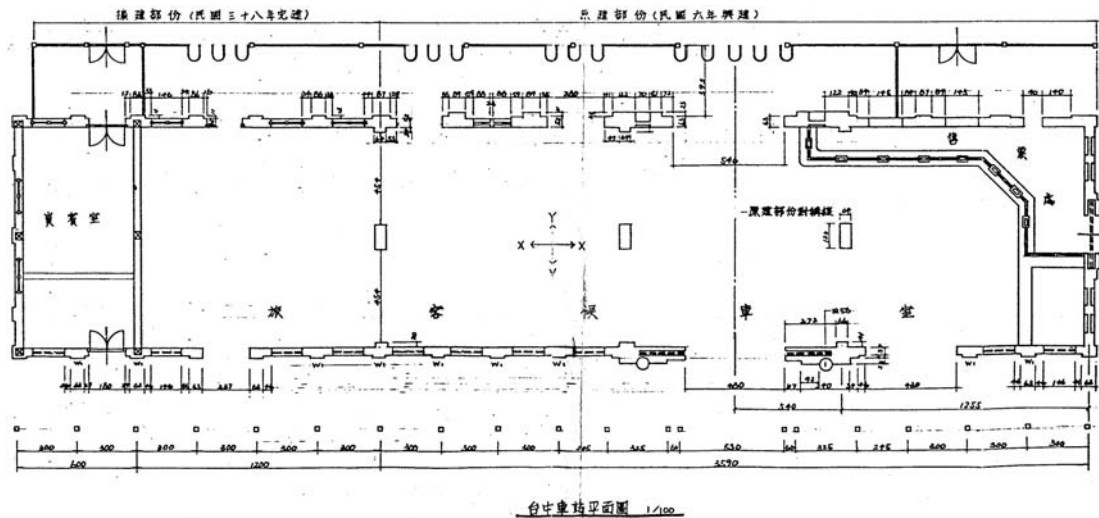


圖 3-5-4 一九八六年（民國 75 年）中國土木水利學會所測繪之台中火車站平面圖

三、近期的增、修、改建

由研究單位的現況實測圖與 1986 年(民國 75 年)中國土木水利學會的測繪圖相較之，可發現由 1986 年(民國 75 年)中國土木水利學會調查迄今約 15 年內，台中火車站曾進行過數次的空間變動。其中，對古蹟本體影響較大的工程包括 1991 年(民國 80 年)的「台中電腦售票房改善工程」、1994 年（民國 83 年）的「台中站站房屋頂修漏工程（主體部分）」、1996 年(民國 85 年)的裝修工程，以及一九九九年(民國 88 年)九二一大地震後的緊急防護工程。

1991 年(民國 80 年)的「台中電腦售票房改善工程」中，因應售票電腦化的空間需求而將售票室往南側擴大，此外，二樓夾層因員工休息室及空調機房的增設而擴大，旋轉樓梯易因此移設，此增建部份之結構乃使用 RC 樑柱系統，壁體與原磚牆結合，另拆除原左側牆窗戶部份之壁體（在光復初期曾封閉之窗戶開口）以連貫室內空間。

1994 年(民國 83 年)的「台中站站房屋頂修漏工程（主體部分）」中，其主要的工程內容在屋頂瓦作的置換。台中火車站之屋頂瓦作於興建之初原為深綠色銅板瓦，1932 年

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

(昭和7年)三月三十日曾更換部分銅板瓦，其後，又使用過石綿瓦及石板瓦，民國八十三年則因年代久遠、損壞漏水而將其更換為金屬鋼板。

1996年(民國85年)的「改善台中站為示範車站工程(工務部分)」以裝修為主，其主要的工程內容包括地坪變更(由磨石子改為花崗岩)、候車室天花板修漏並改為矩陣式金屬天花板(60*60公分)、門廊延伸鋼構採光罩、公廁改善及週邊綠化。其古蹟本體之空間內容雖變異不大，惟因地坪及天花板材料的改變，對其室內形貌亦具相當程度的影響。

1999年(民國88年)九二一大地震後，台中火車站建築本體嚴重受損，除了正、背面山牆與建築主體脫開外，RC 拱樑及承重磚牆易產生龜裂現象(照片3-5-1)，為恐影響整體結構安全，故而地震後台鐵即在車站內部以鋼骨框架及鋼板作為緊急防護(照片3-5-2)，目前結構體並沒有實施加固，此有待進行全面的結構安全檢測後再提出修復策略，在了解全面性的問題後再進行修繕乃屬較完善之作法。



地震後受損之拱樑及柱頭



地震力撕裂上下部份錯開之承重磚牆

照片 3-5-1 九二一大地震台中火車站建築本體毀損狀況



照片 3-5-2 九二一地震後之防護鋼板