

第一章 台中火車站歷史沿革研究



照片 1-1 大正年間時期台中火車站

資料來源：推動台灣火車保存再生行動聯盟《再見火車頭-火車站再生與都市發展》

台中火車站距基隆站起點一百九十七公里四百公尺，居台灣鐵路西部縱貫縣的中心。座落於台中市建國路與中正路交叉處，前方有台中客運總站，右前方為台汽車站，鄰近建國市場。

台中火車站因為居台中盆地的中央，周圍有潭子、大里、太平、烏日、霧峰、大雅、豐原等台中縣轄內各鄉市鎮，氣候溫和；曾因台灣省政府設在中興新村、台灣省諮議會設於霧峰，故本站實為中部政治、文化、經濟的交通樞紐。

1995（民國八十四）年因進行台中市區鐵路地下化的規劃，台中火車站的去留成為各界關切的課題，其後內政部公告為台閩地區第二級古蹟，保存此一深具歷史及建築意義的火車站。

第一節 台鐵發展史略

一、清代台灣鐵路的建造

鐵路為台灣主要交通動脈，客貨運輸皆以此為主幹。舉凡本島工、礦、農、林的開發，文化教育的推廣，以及進出口物資原料的運輸與分配，皆與鐵路交通息息相關。

台灣鐵路的建築計畫，最早是由福建巡撫兼台灣學政丁日昌所提議。1876年（清光緒二年）丁日昌至台灣巡視後，即奏上〈台灣事宜摺〉¹，奏請清廷在台推動各項建設，開鐵路即是其中之一，並建議將松滬鐵路材料移運台灣，在台北與台南間興築鐵路²。其後清廷以鐵路需費過鉅、煤礦尚未有效開採等因素而駁回丁日昌的建議，亦因丁日昌去閩撫之職以致在台灣興建鐵路的計畫未能付諸實行。

1887年（清光緒十三年）台灣正式設省，劉銘傳為首任巡撫。劉銘傳為一眼光遠大，才識兼備的政治家，深知鐵路對於國防、政治、經濟的重要性，所以劉氏出任台灣巡撫後，即積極籌畫台灣鐵路的建造。1887年（光緒十三年）三月二十日劉銘傳上〈擬修鐵路創辦商務摺〉，具體說明興建鐵路具有三大利益：

- （一）便於海防。因台灣為海上重鎮，係東南各省安危之所繫。欲保東南安全，首要確保台灣，而興築鐵路則是建設台灣之首要。
- （二）便於建省。建築鐵路與建省城必須密切配合，鐵路開通則可以帶來商業的繁榮。
- （三）便於工事。台灣自北到南約有六百餘華里，步行需費時十三、四日，而且溪流廣漠，港灣分歧，每遇大水即阻隔不通，因此要建設台灣，必須先發展島內的陸上交通以增加運輸效率，而鐵路橋樑的架設則是一勞永逸的辦法。



圖 1-1-1 台灣第一任巡撫劉銘傳
資料來源：王國璠等主筆，臺灣三百人，台北，戶外生活雜誌

劉銘傳在該奏議中除論述開辦鐵路的優點外，並就其計畫內容條列清單如下：

- 一、基隆至台灣府城擬修車路六百餘里，所有鋼質鐵路並火車、客車、貨車以及一路橋樑，統歸商人承辦。議定工本價銀一百萬兩，分七年歸還，利息按照週年六釐。每年歸還數目，俟辦成後核量鐵路腳價進款數目，再行定議。
- 二、台北至台南，沿途所過地方，土沃民富，應用鐵路地基，若由商買，民間勢必居奇。所有地價，請由官發，其修築工價，由商自給。

¹參閱《德宗實錄選輯》，台北市：台灣銀行經濟研究室，1971，p28。

²清光緒二年（1876年）英商建築松滬鐵路，僅完成上海至江灣段，清廷便因人民反對而決定贖回拆除。

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

- 三、基隆至淡水，貓裏街至大甲，中隔山嶺數重，台灣人工過貴，必須由官派勇幫同工作，以期迅速。
- 四、車路所用枕木，為數過多，現在商船訂購未到，須請先派官輪代運，免算水腳。
- 五、車路造成之後，由官督辦，由商經理。鐵路火車一切用度，皆歸商人自行開支。所收腳價，官收九成，償還鐵路本利，商得一成，並於搭客另收票費一成，以作鐵路用度。除火車應用收票司事人等由官發給薪水外，其餘不能支銷公費。
- 六、鐵路經過城池街鎮，如須停車之處，由官修造車房。所有站房碼頭，均由商自行修造。
- 七、此項鐵路現雖商人承辦，將來即作官物。所用鋼鐵條每碼須三十六磅，沿途橋樑必須工堅料實，由官派員督同修造。
- 八、此項鐵路計需工本銀一百萬兩，內有鋼條、火車、鐵橋等項約需銀六十餘萬兩，商人或在德廠、或在英廠訂購，其價亦須分年歸還，如奉旨准辦，再與該廠議立合同，由官驗明蓋印以後，由商自行歸還，官不過問。如商人另做別項生意，另借洋款不能以鐵路作抵。³

1887年（清光緒十三年）五月二十日清廷准許台灣建造鐵路事宜，劉銘傳即在台北城東三板橋邊（今台北市南京東路與中山北路交會處）設立「全台鐵路商務總局」，以英人馬德利為總工程師，著手興建台北至基隆車路。同年六月在台北大稻埕動工，中經獅球嶺，開鑿隧道數處，工程甚為艱苦，至1891年（光緒十七年）竣工通車，全長二十八點六公里，係台灣鐵路的開始。

劉銘傳巡撫任內僅築成基隆至台北段的鐵路，在基隆台北段開通後，1892年（光緒十八年）繼任巡撫的邵友濂續開築自台北南行經桃園、中壢以達新竹的路線，該段計七十八點一公里，其間倍經困難，終在1893年（光緒十九年）通車。綜觀基隆至新竹間的鐵路，全長共計一〇六點七公里，共建大小橋樑七十四座，溝渠五百六十八處，共費銀一百二十九萬五千九百六十兩⁴。

劉銘傳去職後，邵友濂繼任，築成台北至新竹段的鐵路，因新竹以南丘嶺起伏，溪多且廣，工程艱鉅，乃奏請清廷停止興工。因此，創建於清末的台灣鐵路，其路線遂到新竹為止。

³引自《劉壯肅公奏議》，台北市：台灣銀行經濟研究室，1972，p271。

⁴江慶林譯《台灣鐵路史》，台中市：台灣省文獻會，1990，p15。



圖 1-1-2 清代台灣火車票



圖 1-1-3 清朝時代鐵路線路圖(新竹至基隆)
資料來源：台灣總督府鐵路部，江慶林中譯
《台灣鐵路史》

二、日治時期的鐵路發展

1895 年（光緒二十一年）中日甲午戰爭結束，清廷在「馬關條約」中將台灣割讓給日本。日本領有台灣以後，深知建設鐵路為開發台灣經濟資源的首要工作，乃積極籌建全島鐵路，並成立相關的鐵路管理組織。日治初期，台灣鐵路的管理隨著軍事組織、營業組織的變遷，屢經更改廢合。首先設立「台灣鐵路線區司令部」，其後歷經「臨時台灣鐵路隊」、「通訊部臨時鐵路股」及「臨時台灣鐵路舖設部」等組織變遷，迨至 1899 年（明治三十二年）成立「鐵道部」，隸屬台灣總督府交通局，掌管台灣鐵路事宜，同年三月三十一日台灣總督府發行興築台灣鐵路及基隆港暨土地整理公債三千五百萬圓，以籌措興建鐵路的經費。⁵

日本領台後即著手從事縱貫線的調查，1896 年（明治二十九年）三月十四日，台灣總督樺山資紀命令臨時台灣鐵路隊長以七萬七千三百六十餘圓經費進行縱貫鐵路調查，並委託鐵路技師工學博士曾田禮作等從事測量。調查工作從該年四月開始進行，至六月完成基隆到打狗（高雄市）間的測量工作。

其後即展開各路段鐵路的建造，1900 年（明治三十三年）十月三十一日，完成高雄至台南段。1904 年（明治三十七年）初，嘉義至斗六段竣工；基隆至新竹段改善工程完工，新竹經竹南、苗栗至三叉河段築成。1905 年（明治三十八年）三月二十六日彰化至二水段、六月十日葫蘆墩至台中段開通。及至 1908 年（明治四十一年）四月三叉河至葫蘆墩段竣工，四月二十日全線通行；十月二十四日假台中公園舉行縱貫鐵路全線通車典禮「台灣縱貫鐵道全通式」，台灣西部縱貫線鐵路至此完成⁶。

⁵江慶林譯《台灣鐵路史》，台中市：台灣省文獻會，1990，p101。

⁶江慶林譯《台灣鐵路史》，台中市：台灣省文獻會，1990，p187。

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

日治時期除鐵道部所屬的鐵路外，尚有山林事務所的林業專用鐵路以及私營鐵路。林業專用鐵路包括阿里山鐵路、羅東森林鐵路以及八仙山鐵路，這些鐵路原係專為搬運木材而設，其後開放兼營客貨運輸業。綜觀日治時期的鐵路建造，無論在路線、或是設備皆已奠定台灣鐵路的規模。

三、 光復後的台鐵

1945年（民國三十四年）台灣光復，其後成立「台灣鐵路管理局」，隸屬台灣省交通處，管理台灣省鐵路及其附屬事業，並監理公營及民營鐵路事宜。

台灣光復後，台灣鐵路管理局將「增進行車安全」、「提高運輸能力」與「改進客貨業務」列為優先的工作重點，同時著手新路線的建造。自1947年（民國三十六年）迄今，台鐵先後完成下數重大工程：

- （一）竹東支線：1947年（民國三十六年）施工，1951年（民國四十年）延長至內灣，全長二十七點七公里。
- （二）林邊至枋寮間被拆除的線路，於1953年（民國四十二年）予以復軌通車。
- （三）彰化至台南間的雙軌工程，全長一百四十二點五公里，自1967年（民國五十六年）九月開工，至1970年（民國五十九年）十月完工。
- （四）北迴線：自蘇澳新站至花蓮新站，全長八十一點六公里，1973年（民國六十二年）開工，1980年（民國六十九年）二月通車。
- （五）花東線軌距拓寬：原二英呎半的窄軌拓寬為三英呎半，該工程自民國1978年（民國六十七年）七月開工，1982年（民國七十一年）六月完工。自此，花東線與西線同一軌距，台灣鐵路的東西線聯成一氣。
- （六）1985年（民國七十四年）宜蘭線完成雙軌工程。
- （七）1987年（民國七十六年）台中線豐原站與成功站間完成雙軌化。
- （八）南迴線：自卑南至枋寮間全長九十八點二五公里，1980年（民國六十九年）七月開工，1991年（民國八十年）十二月完工，完成環島鐵路網⁷。

四、 台灣各火車站的簡史

日治時期台灣總督府鐵道部所建造的二百四十多個車站中，基隆、台北、新竹、台中、嘉義、台南、及高雄七個鐵道車站具有特殊的價值與意義⁸，因此本單元選擇該七個車站，就其歷史沿革作一簡介：

⁷參閱台灣鐵路管理局編《台灣鐵路百週年紀念》，台北市：1987，p2。

⁸參閱劉舜仁《台灣七大經典車站建築圖集》，行政院文建會中部辦公室，南投市：2001，p31。

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) 基隆車站

1891 年（光緒十七年）劉銘傳完成台北至基隆間的鐵路建造，設立「雞籠」車站，係基隆車站的第一代。

日治時期的第二代火車站為 1895~1899 年（明治二十八至三十二年）間興建，為一木構造建築。其後因實施「市區改正」，日人將車站遷建至基隆港現址，並在 1908 年（明治四十一年）建造第三代基隆車站，採取磚構造建築。

台灣光復後，由於站房老舊而且空間不敷使用，乃於 1965 年（民國五十四年）將舊車站拆除，興建第四代車站。該車站於 1967 年（民國五十六年）完工，即今日所見基隆車站的現貌。

(二) 台北車站

1887 年（光緒十三年）劉銘傳以大稻埕河溝頭街（今中興醫院與塔城街附近）為台北基隆間鐵路的起點，並在此建造第一代台北車站，為一磚造樓房。

日治初期，日人改建原車站，是為第二代車站。其後因實施「市區改正」，將車站遷建於城北，而有第三代車站的出現。迨至 1938 年（昭和十三年）因台北市區發展快速，車站空間不足而進行改建，並在 1940 年（昭和十五年）六月啟用，完成第四代的台北車站。

台灣光復後，由於台北都會人口不斷增加，車站再度面臨空間不敷使用的難題，乃在 1986 年（民國七十五年）三月拆除第四代車站，重新建造新車站，並在 1989 年（民國七十八年）九月正式啟用，即為第五代台北車站。

(三) 新竹車站

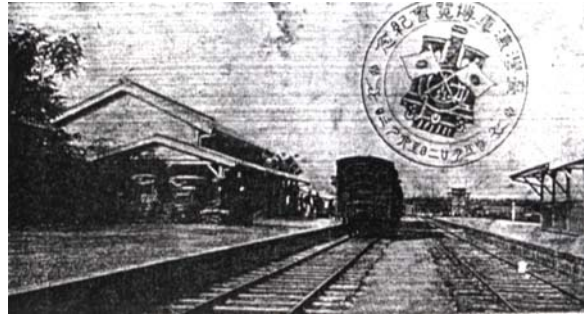
最早的新竹車站興建於 1893 年（光緒十九年）的「新竹火車票房」，係第一代的新竹車站，其址在今新竹市憲兵隊附近。

1896 年（明治二十九年）建造第二代車站，並將站址遷移到今台鐵新竹貨運站附近。第三代車站建於 1902 年（明治三十五年）。1913 年（大正二年）第四代的磚造「新竹驛」落成，為現有車站的原型。

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

(四) 台中車站

第一代台中車站興建於 1905 年（明治三十八年）5 月 15 日，為木構建築。其後因市區發展快速，原車站的空間不敷使用，遂於 1917 年（大正六年）進行改建，並於 11 月 6 日落成，此即現存台中車站的原型，係第二代車站。



照片 1-1-1 縱貫線尚未通前的台中站
資料來源：推動台灣火車保存再生行動聯盟

《再見火車頭-火車站再生與都市

復興》

(五) 嘉義車站

嘉義車站的興建始於 1902 年（明治三十五年），原係木構造建築。而後隨著嘉義市的發展，遂進行車站的重建。現存嘉義車站於 1933 年（昭和八年）完工，採用鋼筋混凝土構造，在建築風格上稱為「近代折衷式樣」。

(六) 台南車站

台南火車站的興建始於 1900 年（明治三十三年），為一洋風式樣的建築。其後因空間不敷使用而且老舊，不足以成為台南市的門面，遂有改建之議。迨至 1932 年（昭和七年）開始進行工程的設計，至 1936 年（昭和十一年）竣工。

(七) 高雄車站

高雄車站興建於 1900 年（明治三十三年），屬於木構造站房，其址原在高雄港區。其後因港區建設，1908 年（明治四十一年）第二代高雄車站乃遷建至現址。及至 1936 年（昭和十一年），日人擴大都市計畫，遂在 1941 年（昭和十六年）完成第三代的高雄車站。

第三代高雄火車站自 1941 年（昭和十六年）完工至今已六十一年，從田野平疇到工商繁華的大都會，伴隨著高雄的成長發展，其存在早已融入高雄的歷史記憶，成為出入高雄最具代表性的城市意象，且其帝冠式建築型式在全台灣各鐵路車站中獨具特色，無可取代，深具保存價值。

目前為配合高雄捷運紅線 R11 車站及高雄都會區鐵路地下化工程開挖的需要，高雄火車站帝冠式站體在各界企盼下，將遷移八十二公尺於今國光客運站後方暫予保存，俟未來新站完成後再予以遷回，創立台灣車站建築遷移保存的歷史範例。

第二節 台中火車站沿革史

一、 台中火車站的建造與台中市的都市發展

台灣縱貫鐵路通車，不僅加深商品貨物的流通範圍，也加快商品貨物的流通速度，更影響台灣都市的發展。許多村落或市鎮因位於縱貫鐵路線上而加速發展，並奠定成為大都市的基礎，台中市的發展即是其中一例。

今日的台中市是以清代的台灣府城和東大墩街為基盤，經日治時代建置而發展出來的都市。1903年(明治三十六年)台灣總督府斥資二萬二千圓進行台中市街區改正工事，為發展大墩街與新庄子間的地區，開闢自小北門東南斜貫「下街庄」的縱橫街道網，首先完成的有小北門街、北興街、珠墩街、新福街等新街區。

1905年(明治三十八年)縱貫鐵路已建造至葫蘆墩(今豐原)，第一代的車站「台中停車場」及葫蘆墩、潭子墘、烏日、大肚、蕃子田(王田)等停車場同時也在該年五月十五日落成後正式營業，為配合鐵路的施工，特別講究台中火車站前的繁榮。遂開發「五天橋」(即後來的新盛橋)至彰化銀行的空地(中山綠橋以西到一福堂附近林地)，此一地帶多是低窪沼澤，填土造路的費用高達十萬圓以上。此外，也規劃舊街的拆除與更新，使得台中市容逐漸展現新面貌。

1908年(明治四十一年)台灣西部縱貫鐵路全線通車，並在台中公園舉行全線通車大典，此時又是街區改正的時機。火車站前各道路，特別是新盛街(今中山路)兩旁的宅舖建築格外受重視，跨越綠川的各橋樑也因應需要而改築竣工，其後相繼開闢春田館通往憲兵隊至今台中地方法院的街道，並整修台中公園，埋設下水道，加鋪路面，使台中市的景觀煥然一新⁹。

二、 日治時期的台中火車站

台中火車站的興建始於1905年(明治三十八)，原稱為「台中停車場」，首任驛長為塚澤力太郎。第一代的台中車站，係一木造平房，與台鐵現今的許多未改建小站類似。

1908年(明治四十一年)六月三十日，台中站內興建火車頭的機關庫。同年十月二十四日縱貫鐵路的全通儀式在台中公園舉行，日本閑院宮載仁親王來台參加，台中車站此時達官貴人雲集，可謂盛況空前。

1909年(明治四十二年)陸續完成鐵製跨線天橋及第一貨物倉庫的建造。隨著縱貫線的通車，台中市日漸發展，舊站房的空間已不敷使用，遂在1917年(大正六年)興

⁹參閱張勝彥《台中市史》，台中市政府，台中市：1999，p132。

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

建第二代的台中車站，稱為「台中驛」¹⁰，此即現存台中車站的主體。第二代的台中車站為磚造建築，屬於後其文藝復興式建築風格，其中央山牆、高聳的鐘塔以及急斜式屋頂，皆甚為壯觀，並增添一份藝術氣息；而車站內部候車大廳挑高的設計，玄關與樑柱上精細的雕塑及拱形橫樑，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。

三、 光復後的台中火車站

台中市的都市發展是隨著鐵路的興建而繁榮，因此自日治時期已有人口集中的趨勢。台灣光復後，由於車站客運量增加，原有車站空間已不足，1949年（民國三十八年）為因應旅客增多的需求而進行車站的擴建。

台中後車站是昔日台糖公司的「中南站」，日治時期由當時的「帝國製糖株式會社」所經營，當時製糖工業必須由鄉村農地將甘蔗以「五分仔車」載運到台中市的台糖總廠壓榨、製糖供內外銷，台糖鐵道由台中市延伸到郊區的太平、霧峰、草屯而到南投，路線客、貨運相當發達。

往昔交通工具欠缺的時代，坐「五分仔車」通勤、通學的民眾，許多都是透過「中南」線完成學業，但是自1960年（民國五十）年代起，道路客運興起，交通工具普及，逐漸取代「五分仔車」的運輸功能，台糖公司的中南線位在台中縣、南投縣交界的烏溪鐵橋被中部的「八七水災」沖毀，從此就結束營運，改以卡車載運甘蔗原料，原本的「五分仔車」車站成了台鐵台中後站，繼續服務搭乘火車旅客業務¹¹。

台中火車站的營運情形係客貨運兼辦之站，其中以客運收入為主，早期約佔收入95%，近年來因為貨運收入逐漸減少，故目前客運收入幾佔總收入99%。

台中火車站客運業務分旅客輸送、包裹運送，其中又以旅客運送為主，佔客運收入約98%，行李、包裹收入約僅佔2%。在旅客輸運中，早期長短途旅客各佔一半，近年來因台中都會區形成，通勤通學旅客增加，而長途旅客又受航空、公路競爭，至目前長途旅客有減少約佔35%，短途旅客佔本站上車人數65%。

台中火車站貨運業務分為整車業務與零擔業務，民國八十年（1991年）因零擔業務不具經濟效益而將其停辦，又本站因處消費性地區，故到達貨物量遠比發送貨物量大約為三至五倍，到達貨物量以水泥、軍品、酒為主，發送貨物以軍品、酒、糖為主。

四、 台中火車站的功能與角色

¹⁰參閱《台中市史》，台灣新聞社，台中市：1934，p400~401。

¹¹洪致文《台灣鐵道印象》，南天，台北市：1998，p432。

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

台中市的都市發展在日治時期已朝台灣商業樞紐地帶的方針作規劃，而縱貫鐵路的完成，更加速其對台灣中部主要港市的聯絡。藉由鐵路的連結，台中市為當時台灣中部米、樟腦及各種物產的交易中點，台中火車站是當時交易網路的中心。

環顧整個台中市及鄰近數個衛星鄉鎮市，已是台中港出入地的重要腹地，台中港將成為亞太營運中心及西岸通航的最重要出入港口，預期整個大台中地區將快速膨脹，經貿快速發展，鐵路將扮演中部地區交通運輸樞紐，而台中火車站則是此一樞紐的中心點。

目前台中火車站為配合整個台中地區捷運系統的發展，已著手鐵路地下化的工程規劃，一旦地下鐵完成後，本站將步入多角化的經營型態。

台灣鐵路為配合大台灣經濟的發展，以斥鉅資大量採購既快速、舒適又安全的現代化車輛，逐漸投入營運以及強化路線，鋪設雙軌等工程，藉以提高運輸功能，相信不久之將來，本站營運榮景將可邁入另一新紀元。

五、 台中火車站的站務組織

台中火車站的站務組織如下：

- (一) 站長室：受理民眾請願、旅客意見申訴及其他服務。
- (二) 總務室：相關總務服務、設施維護及其他服務。
- (三) 值班站長室：受理旅客意見申訴及其他服務。
- (四) 客運室（旅客主任室）：受理旅客意見申訴、團體票的申請，以及機關團體借用場地及辦理活動的接洽等事宜。
- (五) 課票室：車票的發售。
- (六) 旅客服務及申訴中心：團體票申請、填發購票證明、填發誤點證明、並協助老人、孕婦及殘障人士購票，協尋失物，播音尋人，以及受理旅客意見申訴，鐵路業務、列車時刻及票價資訊諮詢等。
- (七) 行李房：行李、包裹之託運，自行車、摩托車的託運，以及隨身行李暫時寄存。
- (八) 貨運房：受理大宗貨物的託運 — 起碼託運噸數 15 公噸。
- (九) 台中鐵路餐廳：供應中西式餐點與日用雜貨的販賣。
- (十) 鐵路警察台中分駐所：解答旅客疑難，協助老人及殘障人士乘車，旅客急病送醫救護，保護迷童，協尋失物，排難解紛等事務。
- (十一) 台中志工服務隊：協助殘障人士、老弱婦孺代購乘車票、上下車與提攜重物，列車資訊與鐵路業務諮詢服務，旅客月台乘車嚮導服務與站車秩序維護等事項。

六、 台中火車站大事記

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 1-2-1 台中火車站大事記

年 代	內 容
明治 38 年 (1905) 06.10	第一代車站「台中停車場」竣工。
明治 41 年 (1908) 04.21	興建火車頭的機關庫
明治 41 年 (1908) 05.28	縱貫鐵路全通紀念「汽車(火車)移動展覽會」抵台中站展示。
明治 41 年 (1908) 10.24	縱貫鐵路的全通儀式在台中公園舉行，日本閑院宮載仁親王來台參加。
明治 42 年 (1909) 01.1	建造鐵製跨線天橋
明治 44 年 (1911) 08.30	設置台中保線區，興建保線事務所。
大正 6 年 (1917) 11.6	第一代車站「台中驛」竣工。
大正 12 年 (1923) 04.19	日本皇太子裕仁抵台中巡視，學生民眾列隊於車站歡迎。
大正 14 年 (1925) 06.01	日本親王秩父宮至台中。
大正 15 年 (1926) 04.10	日本親王高松宮至台中參觀中部共進會。
昭和 2 年 (1927) 11.05	迎接日本親王朝香宮鳩彥。
昭和 7 年 (1932)	屋頂銅板瓦部分更新。
昭和 10 年 (1935) 06.20	台灣旅行俱樂部成立，在台中車站設立支部。
昭和 17 年 (1942) 03	新加坡英軍俘虜從高雄乘坐火車被送至台中火車站，轉搭中南線至烏溪北岸俘虜收容所，從事堤防修護勞動。
民國 35 年 (1946)	蔣介石主席偕夫人乘火車抵本站，轉赴日月潭。
民國 36 年 (1947)	中部民眾在本站召開「二二八事件民眾起義大會」，為中部地區動亂之序幕。
民國 38 年 (1949)	右翼候車室與貴賓室增建完成。
民國 54 年 (1965)	站前廣場整建噴水池。
民國 59 年 (1970) 07.06	鐵路局宣佈台中、台南、新竹及嘉義將開闢貨櫃裝卸車站。
民國 67 年 (1978) 08.15	首列鐵路電氣化自強號列車，由台北駛往台中，開始營運。
民國 75 年 (1986) 08.05	台中至豐原間的台中線雙軌工程鐵路通車。
民國 84 年 (1995)	屋頂石板瓦更換為鋼浪瓦。
民國 84 年 (1995)	內政部指定為二級古蹟。

七、 台中火車站歷任站長

表 1-2-2 台中火車站歷任站長

姓 名	任 期
塚澤力太郎	1905.05.15~1907.05.01
鈴木秀吉	1907.05.01~1907.12.06
壹岐佐一郎	1907.12.06~1912.10.12
東午藏	1912.10.12~1915.02.15
高橋康雄	1915.02.15~1920.11.06
森重遠	1920.11.06~1921.04.01
大關金次郎	1921.04.01~1924.12.01
小林常吉	1924.12.01~1924.12.25
大町昇	1924.12.25~
.....	
楊 牛	1945.10.15~1947.06.04
洪興正	1947.06.04~1949.03.05
姜光第	1949.03.05~1961.03.01
王尚志	1961.03.01~1969.05.19
黃家崑	1969.05.19~1975.01.08
鄧增河	1975.01.08~1979.01.05
馮立青	1979.01.05~1982.09.03
洪耀歸	1982.09.03~1986.12.28
許籌淋	1986.12.27~1988.12.19
徐冉傳	1988.12.19~1990.04.30
張應輝	1990.04.28~1991.11.30
魏鴻傑	1991.11.30~1993.10.14
蔣東安	1993.10.14~2000.03.21
張錦松	2000.03.21 ~2002.06.04
朱來順	2002.06.04~現在

第三節 台中火車站的歷史意義與價值

台中火車站的歷史與台灣鐵路的發展息息相關，深具見證台灣鐵路史的意義。就其建築本身而言，其中央山牆、鐘塔建築，展現優美的建築藝術；尤其入口挑高的玄關，更是氣勢十足，堪稱台中市玄關建築的代表。

台中火車站與台中市的都市發展共生共繁，日治明治四十一年（1908）台灣縱貫鐵路貫通，在台中公園舉行全線通車典禮，日本政府積極推動台中火車站前各道路兩旁的都市計畫，使台中市的街道景觀煥然一新。

台中市因鐵路的興建而成為台灣中部第一大會，日治時期台灣南北鐵路的貫通，使台中市成為吸引人口的集中地。民國四十五年（1956）台灣省政府遷移中興新村後，台中市更是省府出入必經之地，促使台中市成為中部地區社會、經濟、政治、教育、文化等活動的中心，中部重要交通及運輸路線均集中於此。

人口的集中以及商業的繁榮使的台中火車站的客運量增加，為解決空間不敷使用的窘境而有現貌車站的興建及擴建。在台中市的都市化過程中，台中火車站扮演重要的交通運輸角色，台中火車站可視為台中市都市發展的地標，與台中市的近代歷史發展關係密切。