

潛
龍
騰
行



隨著記憶不斷蛻變的臺北鐵道

Changing Memories of the Taipei Railway



潛
龍
騰
行

隨著記憶不斷蛻變的臺北鐵道
Changing Memories of the Taipei Railway

1983 - 2011

局長序 04

編者序 06

蓄勢

臺灣鐵道的華路開基 09



局勢

臺北鐵路地下化的開物天工 17

- 18 臺北車站鐵路地下化工程
- 26 鐵路地下化東延松山工程
(松山專案)
- 30 萬華板橋地區鐵路地下化工程
(萬板專案)
- 34 臺北市區鐵路地下化東延南港工程
(南港專案)
- 42 七堵調車場
(臺鐵北部基地)
- 44 創新鐵道工程技術

情勢

鐵道變遷的文化映像 49



- 50 華山創意文化園區演進
- 52 國父史蹟紀念館
(逸仙公園) 遷移復建
- 54 水返腳(汐止) 崛起
- 56 公共藝術

優勢

鐵路地下化的淑世利基 59



- 60 經濟面的效益
- 62 生活面的便捷

態勢

鐵道驛站的歲月履痕 65

- 66 臺北車站
- 70 萬華車站
- 72 板橋車站
- 74 松山車站
- 78 南港車站

時勢

臺北鐵路地下化大事紀 82



附圖 地鐵版清明上河圖



為大臺北都會區 鐵路立體化工程 畫下完美句點

擴大公共建設並促進都會區發展，是振興經濟、福利民生的重要政策。交通部鐵路改建工程局肩負大臺北都會區鐵路立體化改建工程重任，自民國68年7月奉行政院核定計畫，啟動臺北車站地下化工程迄今，已陸續完成臺北車站地下化、萬板專案、松山專案、南港專案等重大工程。這項改建地下化鐵路及相關場站建設計畫，以民國72年動工起算，里程範圍長35公里，總經費計新臺幣1808億元，期程逾28年，工程極為艱鉅。100年8月31日南港專案工程竣工，已為大臺北都會區鐵路立體化工程畫下完美句點，本局謹將本工程建設過程妥予記述，恭請各界不吝指教。緬懷無數為本工程貢獻青春、任勞任怨、發揮專業技能、犧牲奉獻、無怨無悔之同仁袍澤，並予表達敬意。

鐵路挾龐大運輸機能的優勢，帶動沿線城鎮蓬勃發展，並申聯公路等其他交通路網，促成休戚與共的都會生活圈。證諸歷年國家重大建設計畫，如十大建設、十二項建設、十四項建設、六年國建、新十大建設及愛臺12建設，無一不收納鐵路建設有關範疇。而隨著旅運需求的快速成長，基於擴大都市發展空間的效益目標，涵蓋地下化或高架化的鐵路立體化工程，更無啻都會地區交通便捷重生的最佳良方。

大臺北都會區鐵路立體化工程的誕生，肇自民國72年臺北市區地下鐵路工程處（交通部鐵路改建工程局前身）的創立開始，主要任務係將臺北地區的平面鐵路全部予以地下化。不僅首創我國鐵路地下化建設先例，更藉臺鐵、高鐵、捷運共構的創新設計，以臺鐵車站為軸心，整合其他大眾運輸系統，促成都會地區無縫接駁與轉乘的交通新局面。

大臺北都會區鐵路立體化工程是一項劃時代的鐵路建設典範，前後以四期工程推動。第一期計畫係將臺北車站暨華山至萬華間的鐵路地下化（簡稱臺北車站地下化；72-78年），第二期計畫為鐵路地下化由華山向東延伸至松山（簡稱松山專案；78-83年），第三期計畫又進行萬

華至板橋地區的鐵路地下化（簡稱萬板專案；81-91年），第四期計畫則將臺北地區松山至南港鐵路尚未地下化的最後里程予以貫通（簡稱南港專案；87-100年）。

在建國百年歷史時刻竣工的南港專案，為愛臺十二建設計畫之一，交通部於民國87年廣續臺北、萬華及板橋等車站地下化，工程竣工著有績效後之重大交通建設。西起臺北市基隆路，東迄基隆市七堵區，全長19.4公里，除了新建松山至南港間的地下化軌道外，另新建汐止至五堵間的高架化軌道，且工程內容尚包括興建松山及南港地下車站、汐止及五堵高架車站、五堵鐵路貨運場、七堵平面車站及七堵調車場等，總經費新臺幣830億元。其中，南港車站為三鐵共站型式，配合南港經貿園區建設開發，並結合公車、中長程客運及商場等多目標使用機能，不僅成為全國最大規模的鐵路車站，更促使南港逐日蔚為交通轉運樞紐以及商業生活核心的東區之星。此外，鐵路地下化後衍生的地面新生廊道（基隆路至研究院路間），復以20米寬、4線東西向的「市民大道」之姿，加速催化沿線土地開發及都市更新的蛻變進程。

至此，以臺北車站為中心，歷時28載的大臺北都會區鐵路立體化使命終告達成。期間40座鐵路平交道漸次消失，使市區鐵路兩側原本遭到切割的區域得以重新縫合。中華商場變身筆直的中華路林蔭大道，帶動西門商圈欣欣向榮；興建新店溪過河隧道，挑戰地理障礙。新板橋車站特定區形成新北市都心，林立的超高大大

樓促使商業價值劇增；完成汐止鐵路高架化及新建百福與汐科車站，強化汐止地區發展潛力。松山及南港地下車站使門戶地位確立，未來遠景可期。

回顧這一段鐵路立體化漫長歲月，鐵工局始終奉行「為者常成、行者常至」的古訓，並在「安全、廉正、績效、團結」的目標管理理念下戮力以赴。期間幸蒙董萍、蔣鑫如、謝潮儀及鄭賜榮諸位前局長的英明領導，正猶如匯集一連串不可或缺的逗號，至南港專案完竣時終於畫下圓滿的句點，成功的將北北基串聯成為更舒適便捷的大臺北都會區生活圈。欣值此項重要工程圓滿完成，為交通建設再立典範，並對振興經濟擴大公共建設投資提供效益，契合國家永續運輸發展與節能政策。際此南港專案於建國世紀華誕竣工的輝煌里程，願將大臺北都會區鐵路立體化工程之始末及箇中艱辛歷程，藉歷史圖冊型態，喚起社會各界的感懷，並見證鐵路建設裕我家園的事功，爰為此序，以誌流傳。

交通部鐵路改建工程局 局長

許增遠



當記憶隨著鐵軌

無限延伸

我感動了

臺北鐵路地下化是學生時代課堂上討論的熱門話題，不論是高架化或地下化或改道繞線方案，各方贊同者之論述無一不是言者洶洶，聽者邈邈。隨著時間推移，從民國72年行政院核定動工及分期施作，轉眼二十八寒暑，逐步展現出現今臺北新城市新風貌的新氣勢。

鐵工局建制28年暨成局十週年之際，許局長為將全體同仁不負使命努力達成的臺北地鐵重大建設留下寶貴資訊，責成本人協同工作小組彙編過去圖集。在數以千計的照片選取中，才發現過去趕趕工進過程裡，並無專業攝影及有效保存，雖有前人努力痕跡與未雨綢繆之事例歷歷在目，但多少動人故事難從其中表達，諸如：當時臺北車站雖引進國際先進工法，卻因上浮力課題，終賴我們本土工程師突破困難，以及段隊主管主動發現東引道段軌道版必須重新打除，才為日後延伸計畫留下伏筆。在維持臺鐵幹線營運下之施工，有如穿著衣服改衣服，期間無數次的協商溝通、工安預防、緊急處理及事故搶救（記得有回火車通過萬華施工段司機員發現路基有異，主動通知緊急搶修，即時避免災難），還有為了高鐵交付執行臺北機廠段中間牆敲除等克服艱鉅任務事證。臺北納利颱風虎林街淹水事件間接驗證還好有防水高層之特別設計，而經歷921地震的考驗，更見證了鐵路改建工程的品質。當然，臺北車站地下段通車前一年才

警覺到臺鐵列車廁所並無真空化糞設備（過去廁所是採「直通式」讓日曬雨淋），還好臺鐵車輛改造趕上地下化啟用（也為臺灣環保邁向新的世紀）。即使如此，編輯作業仍克服前述限制，以「曠宇天開」及「開物成務」為啟首，由四期工程設計畫鋪陳，經鐵道文化及經濟生活闡述，再以貫穿古今鐵道驛站方式展現政府施政主軸之內涵。

回首來時路，當整個臺北鐵路地下化工程進入尾聲，讓我湧現對歷任局長的感恩，尤其董萍局長公正坦率風格的啟發，伴隨此一匯集成冊，而銘記在心。其一、領導鐵道工程團隊，堅持要求同仁不斷超越自己，而且要應變挑戰探求技術瓶頸之解答；其二、建設團隊必須與營運機構合作及配合，唯有營造合作無間的伙伴關係與符合旅客需求的運輸環境，才有優質的改建成果；其三、重德講誠，一切為公，才能展現驚人的影響力。1983年到2011年，地鐵英雄一棒接續一棒，在果見功成，喝采之餘，亦滿懷期待與傳承。

「記憶和鐵軌一樣長」是余光中老師八〇年代發表於副刊的短文，我就引述文中土耳其詩人Cahit Sitki Taranci的風馳電掣，作為本序結語……

去什麼地方呢，這麼晚了，
美麗的火車，孤獨的火車？
淒苦是你汽笛的聲音，
令人記起了許多事情。

為什麼我不該揮舞手巾呢？
乘客多少都跟我有親。

去吧，但願你一路平安，
橋都堅固，隧道都光明。

總編輯

周永暉

隨筆

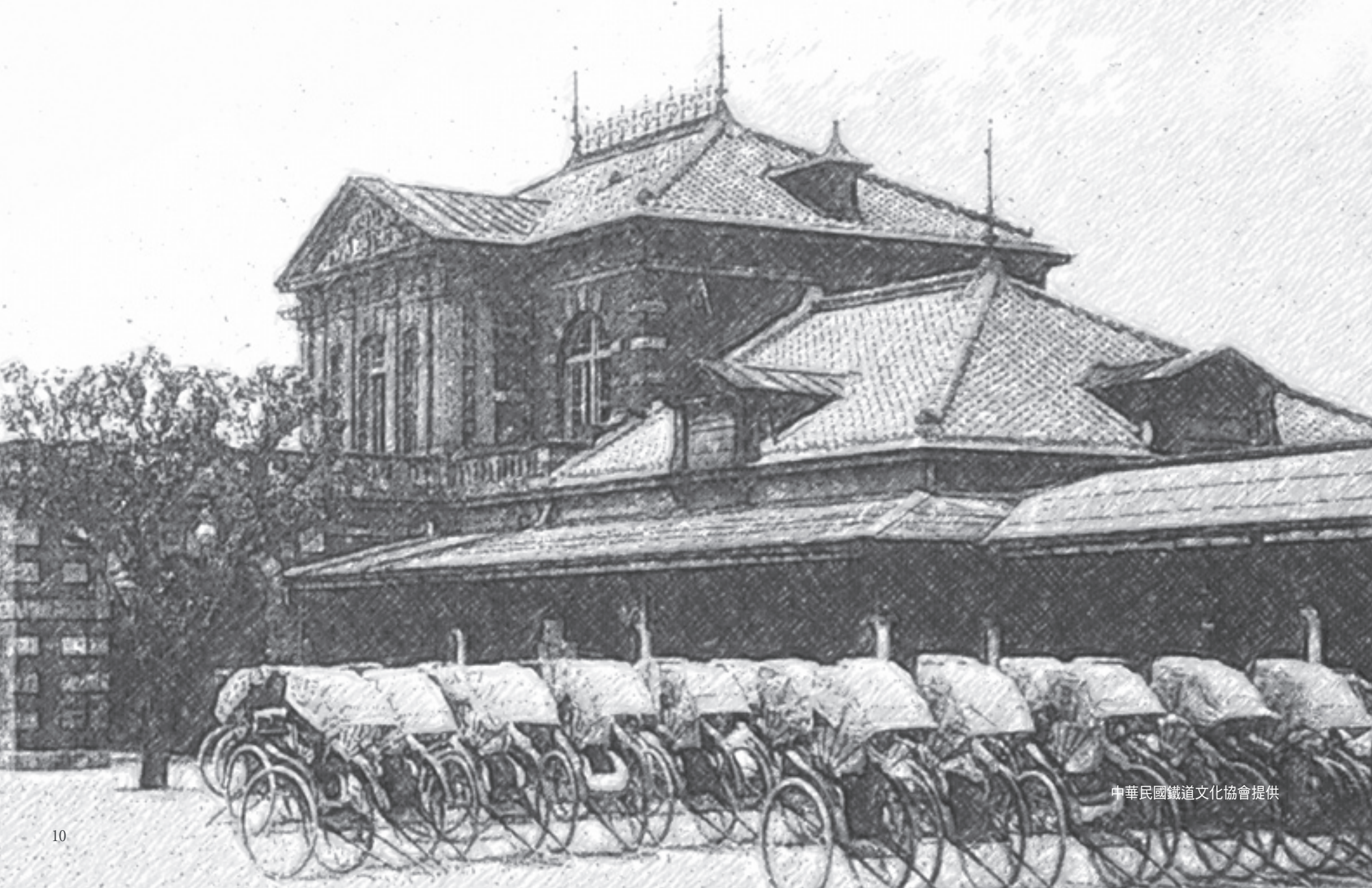




臺灣鐵道的華路開基

苦 田 勢

臺灣鐵道的故事必須從1887年（清光緒13年）開始談起……



中華民國鐵道文化協會提供

1887 臺灣陞建為清廷的行省，首任臺灣巡撫劉銘傳奏准在臺興建鐵路，同年（清光緒13年）7月基隆至臺北間鐵路開工。

1888 1月，鐵路建至錫口（今松山），並宣布開始臺北—新竹段鐵路興建計畫。

1889 鐵路建至水返腳（今汐止），為鄰近茶葉、煤礦與林產等地方物資，另闢了運輸蹊徑。

1891 邵友濂繼任臺灣巡撫，同年10月完成基隆—臺北鐵路，全長28.6公里。

1893 基隆—新竹鐵路竣工通車，總長106.7公里，共16站，行經大小橋樑74座、溝渠568處，成為我國鐵路的濫觴。



圖片全由中華民國鐵道文化協會提供



中華民國鐵道文化協會提供

伊藤博文題「開物成務」石匾額拓本，1500mmx400mm，楊永智先生提供日本佔臺年，即明治29年（西元1896年）6月，侯爵伊藤博文抵臺，搭乘火車巡視各地，並親題此方石匾額於南港隧道入口；民國61年臺灣鐵路管理局將其撤換之後，由洪敏麟教授搶救保存，目前典藏於臺灣文獻委員會。

1895（日明治 28 年），臺灣進入日據時代，為開發物產而廣興鐵路，期間並於 1908 年完成基隆至高雄縱貫鐵路。

1945（民國 34 年），臺灣光復，鐵路首務即為對二次大戰期間遭盟軍炸毀的鐵路設施，積極進行全面性復建。

1949（民國 38 年），政府播遷來臺，在美援協助下，持續進行鐵路車輛的更新以及路線等級的提升。

1971（民國 60 年）因應鐵路客貨運量不斷激增，乃規劃西部幹線電氣化工程及北迴鐵路，並於 1979 年（民國 68 年）成功邁入臺灣鐵路電氣化新紀元。

1991（民國 80 年）隨著南迴線鐵路通車，臺灣環島鐵路網正式宣告完成，終於形塑出今日臺灣鐵路一路暢行的風貌。



圖片全由中華民國鐵道文化協會與臺鐵局提供



中華民國鐵道文化協會提供



臺北鐵路地下化的開物天工

民國57年起，臺北市區鐵路與道路密集平交的沉痾逐漸浮上檯面，如何根除中華路平交道障礙，已成為政府迫在眉睫的交通改善議題。

臺北市的鐵路改善計畫，先後共有47個方案提出，包括維持原狀、遷移郊外、改線跨越淡水河、原地高架、原地移入地下等，但最大的爭議核心，始終在於究竟該採「高架化」還是「地下化」？

72年7月1日，臺北市區地下鐵路工程處（即今交通部鐵路改建工程局）揭牌成立，正式宣告臺北鐵路地下化分期、分段施工的艱辛歷程就此展開。

100年8月31日，歷時28年、耗資超過1,808億元的臺北都會區鐵路地下化工程終於完成，計長35公里，共改善9座車站，新增3座車站，新建2處調車場、1座貨場，並消除40處平交道，不僅首開臺灣鐵路地下化先河，也為臺鐵都會區捷運化的營運願景，開啟了嶄新的扉頁！

局勢

Taipei Main Station Project

臺北車站鐵路地下化工程

臺北市區鐵路地下化工程，首先登場的就是「臺北車站鐵路地下化」，從民國72年7月12日開始動工，政府回應民眾期待，隨即核示由8年工期縮短為6年，施工團隊歷6年光陰如期於78年9月1日完工啟用。

在此一先期計畫中，工程範圍包括改建臺北車站成為我國第一個鐵路地下化車站，並將華山至萬華間長4.4公里的鐵路移入地下，同時新建板橋客車場作為東部幹線列車的調度基地，以及新建南港貨站取代華山車場。

臺北車站鐵路地下化不僅貫通了重慶南、北路與公園路，讓臺北市的西區交通動能明顯提升，也在廢除原與臺北酒廠間以鐵路酒廠支線相連的華山車場之後，將騰空的土地配合臺北酒廠進行舊空間活化再利用，整併成為「華山創意文化園區」，提供藝文界交流與創作使用，並作為我國文創產業的推廣基地。

此外，臺北車站地下3、4層亦與臺北捷運的臺北車站主體工程共構，為日後的臺北捷運路網，奠立了脈絡暢通的基礎。



1. 地下化前中華路平交道壅塞車潮
2. 地下化前北門附近平交道交通狀況
3. 地下化前中華路交通一景
4. 即將拆除重建之臺北車站





1	4		8
2	5	7	9
3	6		10

1. 鐵路地下化前之中華路交通
2. 鐵路地下化前之中華路窒礙難行
3. 鐵路地下化前中華路為交通瓶頸路段
4. 鐵路地下化前穿越平交道之車流
5. 鐵路地下化前交通壅塞景象
6. 鐵路地下化前機車穿越平交道的險象
7. 地下化前DMU列車即時通過復興陸橋（原臺北車站東側）
8. 地下化施工期間之臺北車站臨時車站
9. 舊南港車站及貨運調車場一景
10. 臺北車站西側結構體施工情形

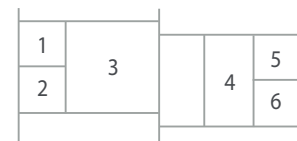




1	2	4	5
			6
	3	7	8
			9

- 1. 臺北車站鐵路地下化施工情形
- 2. 臺北車站施工鳥瞰(東側)
- 3. 臺北車站屋頂天窗上樑
- 4. 臺北車站外牆施作
- 5. 臺北車站屋頂版安裝
- 6. 臺北車站屋頂施工鳥瞰
- 7. 臺北車站屋頂結構體完工鳥瞰
- 8. 臺北車站地下站體先行通車啟用
- 9. 臺北車站屋頂完工鳥瞰





1. 地下化前臺北後站木造房舍原貌
2. 通車後地面站場軌道及電車線拆除前
3. 萬華南引道
4. 地下化一期萬華車站完成舊站場準備拆除
5. 地下隧道一隅
6. 執行第一期臺北市成都路下方留設月臺及軌道

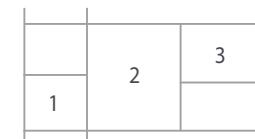
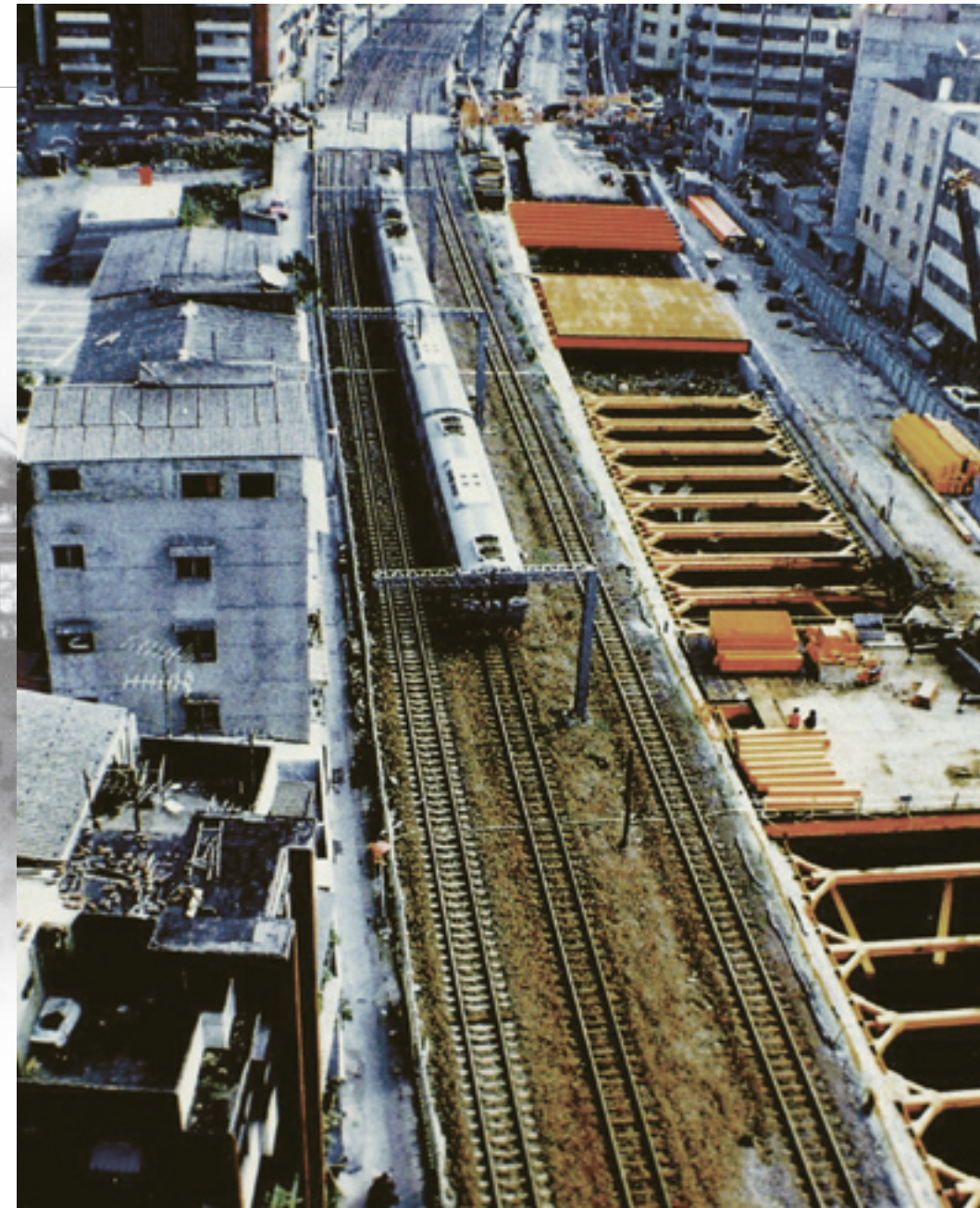
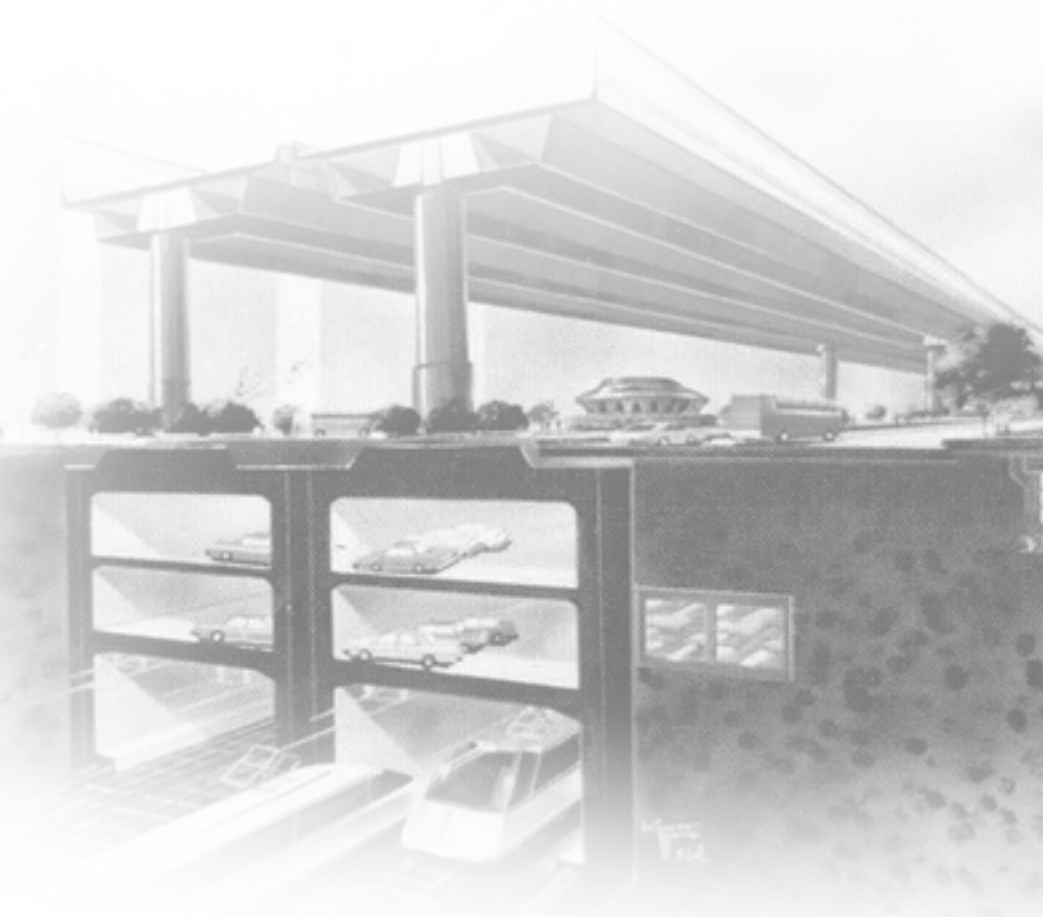
Sunshan Project

鐵路地下化東延松山工程（松山專案）

繼臺北車站鐵路地下化創下成功先例，社會各界復殷切期盼地下化的里程能夠接續往東延伸至松山，「松山專案」因而成為臺北市區鐵路地下化工程的第二期計畫。

松山專案西起華山隧道，往東延伸至松山虎林街的平交道，全長5.3公里，自民國78年10月20日動工，其中南隧道在81年8月3日完工，而北隧道則於83年6月18日啟用，尤其值得一提的是善加運用鐵路地下化後所騰空的土地，將金山南路與光復南路間2.7公里的鐵道上方，配合鄭州路改建平面道路，並以高架方式新建臺北市第一座東西向的快速道路－市民大道，86年9月7日通車以後，有效分擔了穿越臺北市區的龐大交通流量。

另在工程技術層面，由於松山專案位處軟弱地質，地下水位高且鄰接民宅，為確保隧道施作過程安全可靠，除採用明挖覆蓋工法，並以剛性大、止水性佳、施工無震動的連續壁來構築擋土牆，對於後續相關工程的精進，也具有相當高的指標性參考價值。



1. 松山專案隧道功能剖面圖
2. 松山專案鐵路地下化明挖覆蓋工法
3. 松山專案完成隧道內一景



1	2	4
	3	

1. 地下隧道鋪軌完成
2. 地下隧道主體結構完成
3. 地下隧道主體結構完成
4. 松山專案復興緊急停靠站
5. 松山專案隧道與市民快速道路高架工程共構施工
6. 松山專案完成隧道工程

Wanhua-Banqiao Project

萬華板橋地區鐵路地下化工程（萬板專案）

奉行政院核定於民國81年9月14日日動工的「萬板專案」，是臺北市區鐵路地下化工程第三期計畫，接續將萬華車站至板橋車站間長15.3公里的鐵路予以地下化。

萬板專案地下化的北隧道在88年7月21日竣工，南隧道於91年10月31日啟用，除了地下化鐵路部分，還包括以圍堰方式新建新店溪河底隧道，新建華翠大橋，改建樹林車站，於板橋客車場位置新建板橋車站，以及新建樹林調車場接收板橋客車場移轉業務，原鐵路隧道上方則運用於興建鯤鯓大道及縣民大道快速道路。

萬板專案不僅貫通康定路與萬大路，使萬華地區聯外交通更為便捷，新建華翠大橋及縣民大道快速道路在91年7月27日通車後，更徹底解決板橋文化路的瓶頸壅塞，尤其新建板橋車站結合捷運、高鐵及短中長程客運等交通路網，加上新北市府大樓的啟用，促使新板特區成形，蔚為新北市交通、商業、文化與行政的樞紐，為新北市的蛻變成長，挹注了一股旺盛能量。



1	3
2	

1. 新店溪過河隧道施工中鳥瞰
(此時臺鐵已行駛於混凝土新橋)
2. 萬華車站地下道施工情形
3. 原萬華地面站場





1	3	4	6	7	8
2		5	9	10	11

- 1. 新店溪過河隧道圍堰工法施工中
- 2. 新店溪原有鐵路橋
- 3. 板橋車站鋼構施工
- 4. 板橋車站帷幕牆施工
- 5. 板橋車站大樓上樑大典
- 6. 樹林車站舊貌
- 7. 樹林車站新貌
- 8. 新樹林車站出入口
- 9. 樹林客車場整地施工
- 10. 樹林客車場地樑施工
- 11. 樹林調車場實景



Nankang Project

臺北市區鐵路地下化東延南港工程（南港專案）

臺北市區鐵路地下化工程經過了三期計畫後，僅餘基隆路至南港大坑溪，長5.4公里路段尚未地下化，因此自民國87年11月1日開始動工進行第四期的「南港專案」計畫。

南港專案西起臺北市基隆路口（松山專案引道），東至基隆市七堵，全長19.5公里，最大的意義在於成功的將臺北市東區最後一段平面鐵路移至地下，並將汐止至五堵間鐵路改為高架化，樹立了都會區鐵路立體化的創新典範，期間陸續於94年8月3日完成新建東南亞第一的七堵調車場；95年4月9日啟用國內首例都會區鐵路高架化車站－汐止、五堵；96年1月21日啟用南下列車始發的新七堵車站；97年9月21日啟用新建南港、松山地下車站；100年10月23日專案竣工之際，隧道廊帶上方20米寬、4線東西向的市民大道平面道路也正式通車，帶動沿線土地再生及都市更新發展。

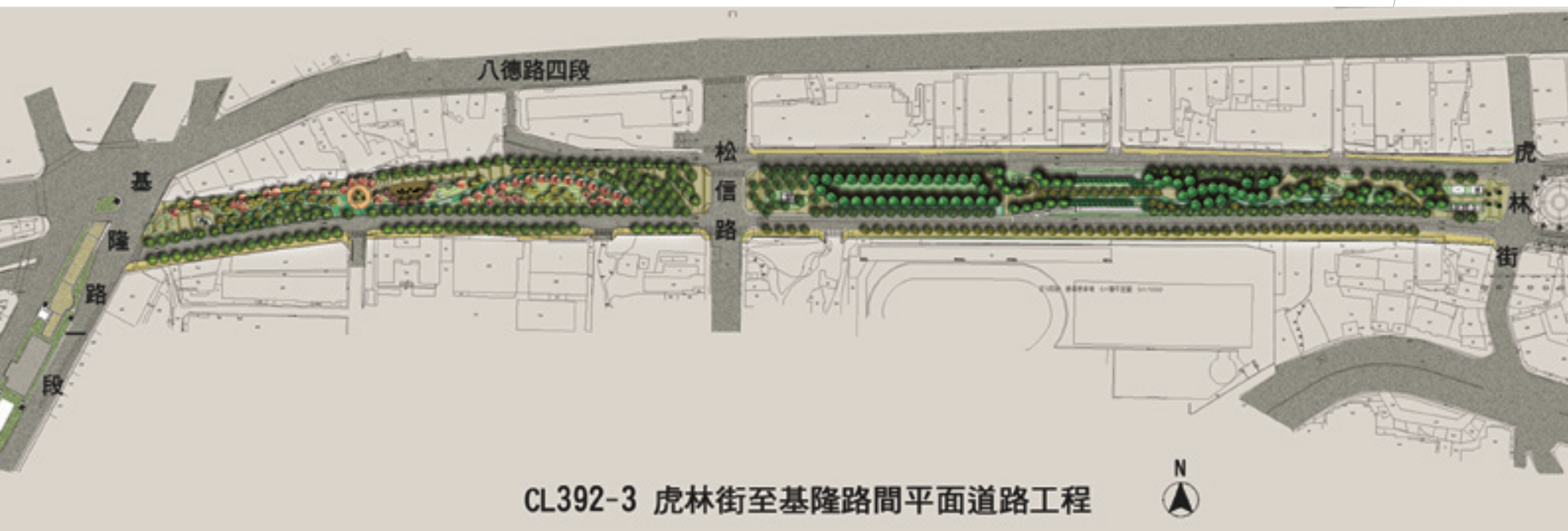
地下化的松山車站，貫通松山路與中坡北路，將結合既有松山商圈成為東區觀光遊憩的新門戶，而臺鐵、高鐵與捷運三鐵共構的南港車站，不僅是全國最大規模的鐵路車站，也將成為高鐵始發站，其東區之星的耀眼未來指日可待！



1	2	3
	4	5

1. 臺北市向陽路未地下化前鐵路平交道堵塞情形
2. 舊南港客車場樣貌
3. 舊南港客車場一隅
4. 南港專案穿衣更衣高困難度施工-地下化工程
5. 南港專案穿衣更衣高困難度施工-高架化工程



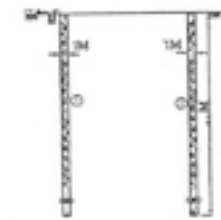


CL392-3 虎林街至基隆路間平面道路工程

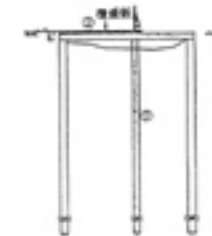


- 1. 南港平面道路平面配置圖（鐵路路廊規劃案）
- 2. 南港專案完工平面幹道（原鐵路行駛路廊）

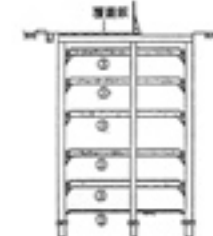




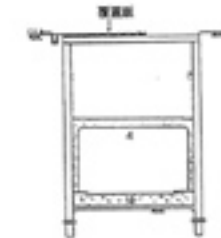
步驟一
連續壁施作



步驟二
中間柱及覆蓋版施作



步驟三
分層開挖及支撐架設



步驟四
主體結構施作



步驟五
回填復舊

1	3	4
2		

1. 連續壁施工- 開挖
2. 連續壁施工- 鋼筋籠吊放
3. 南港車站地下車站工程施工
4. 明挖覆蓋隧道施工順序



1. 南港車站施工全景鳥瞰
2. 南港車站站體施工全景
3. 南港臨時車站營運下之施工作業

Qidu Marshalling Yard

七堵調車場（臺鐵北部基地）

鐵路調車場職司貨車的編組與客車的調度，可謂火車的心臟，在鐵路交通運輸的正常出車及順利運作上，扮演著極為關鍵性的角色。

在臺北鐵路地下化第三期的萬板專案中，為因應板橋車站地下化，於是另外新建樹林調車場，並於民國86年啟用，取代板橋調車場成為開往蘇澳、花蓮、臺東等東部幹線列車的編組基地，並負責西部幹線往七堵和基隆通勤電車的調度，以及林口線的調車。

另一個鐵路調車場英雄－七堵調車場，在61年啟用時一度為國內第一、東南亞最大的駝峰式調車場，也是北部貨物列車的重要編組站，後因貨運業務萎縮而改為平面式調車場，在臺北鐵路地下化第四期的南港專案中，再度進行改建，94年竣工啟用後，七堵調車場最主要的功能已變作客車調車，並取代南港調車場成為西部幹線對號列車的整備基地，而貨車調車則大部分轉移至五堵貨運場。

同時進行七堵車站改建工程，是全國唯一在維持調車場運轉功能中興建之車站建築工程，於96年1月21日啟用，取代松山車站成為台鐵西部幹線之始發站，並將原相隔700公尺之舊前、後站整合為一，讓眾搭車免於兩地奔波，並讓營運逾百年之七堵前站走入歷史。



1	4	5
2		6
3		7

1. 舊七堵調車場軌道施工
2. 舊七堵調車場（全國唯一駝峰調車）
3. 舊七堵調車場行控中心（功能有如飛機場塔台）
4. 七堵調車場鳥瞰（陳敏明提供）
5. 七堵調車場新貌
6. 七堵調車場新穎自動洗車設備
7. 七堵調車場CTC中央控制系統



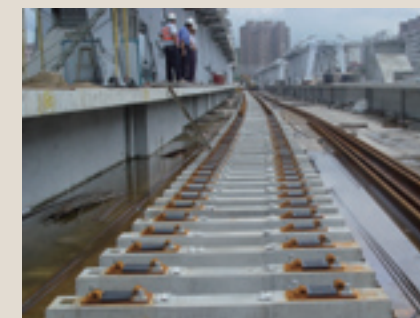
Innovative Engineering Technologies

創新鐵道工程技術

臺北市區鐵路地下化是我國鐵路相關工程的首例，對於施工團隊而言，實為相當具有挑戰性的建設使命，由於工程位於市區且跨距較大，地下隧道主要採用明挖覆蓋工法，並運用托底工法來維持一些原有構造物的功能與安全。

以南港專案而言，即不乏一些國內首創的工程技術，例如為了提升混凝土結構體的澆置品質，南港車站特別選用自充填混凝土，澆置過程中無須震動與搗實，就能將混凝土完全填充至鋼筋間隙及模板各個角落，除有大量減少水泥用量的環保效益，也大幅提高了結構的耐久性；此外，南港—松山間的軌道型式特別採用無道碴彈性軌枕直結式道床，此一無道碴軌道系統除可降低維修保養成本，並由於具備防震效能，故能夠增加行車的穩定與舒適。

另外，地下隧道動輒數十公里長，藉由全尺度熱煙試驗，可充分驗證通風系統在緊急運轉模式下的性能，有助於維護營運安全，而這種長隧道全尺度煙控功能驗證，亦為國際間少見技術。



1	5	9
2	6	
3	7	10
4	8	

1. 坍流度試驗一
2. 鋼筋間隙通過U型槽試驗
3. 坍流度試驗二
4. 試體製作情形
5. 道床鋼筋綁紮
6. 將軌道枕佈放
7. 無道碴PC軌枕佈設、軌框垂直支撐及水平支撐安裝調整
8. 無軌道段軌框及版模組立
9. 無道碴軌道及消音石鋪設完成
10. 軌道測量車檢驗線形

軌道切換



1. 鋪設預備切換之新軌



2. 新軌撥接



3. 軌道鋪設調整



4. 軌道切除



5. 確道車確道



6. 兩部維修車共同作業安裝電力設備



7. 安裝電車線懸臂組



8. 電力工程車安裝電車線設備



9. 電車線小鋼件及懸臂組安裝



10. 電車線調整

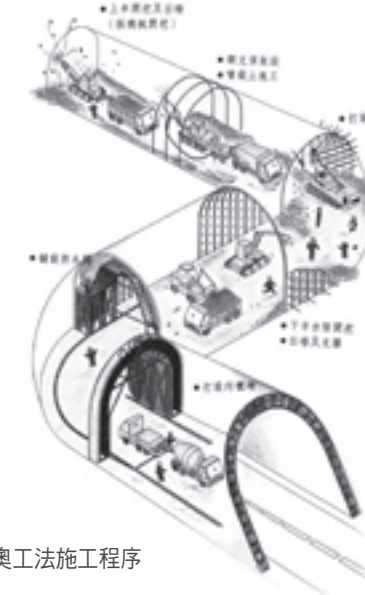


11. 電車線調整

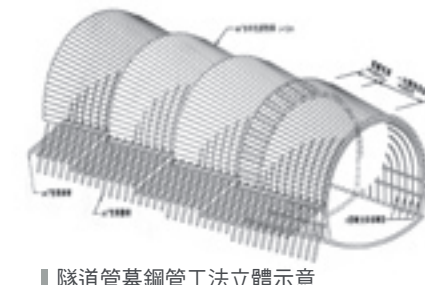


12. 號誌訊號線連接

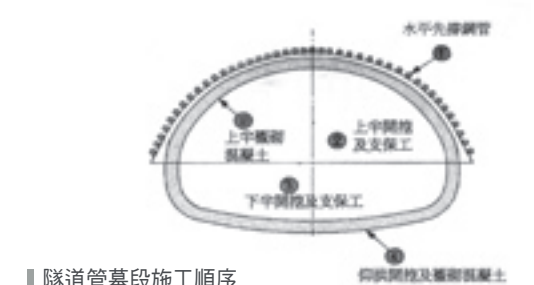
山岳隧道施工



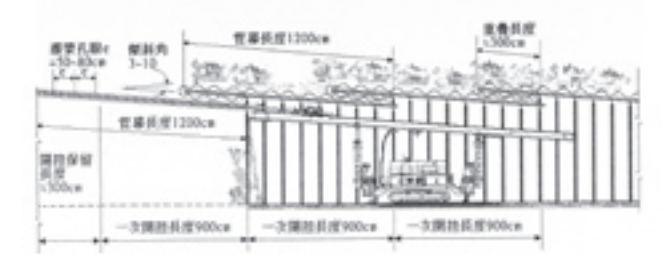
新奧工法施工程序



隧道管幕鋼管工法立體示意



隧道管幕段施工順序



隧道水平先撐鋼管工法



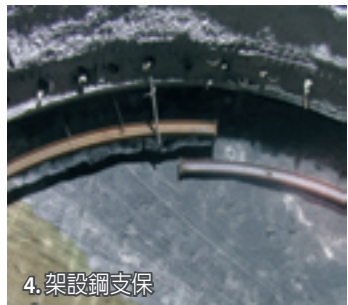
1. 進洞準備



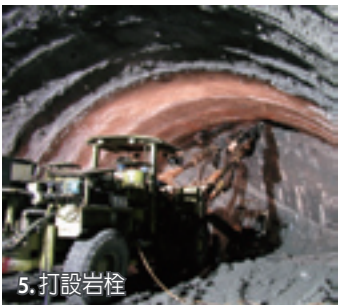
2. 開挖



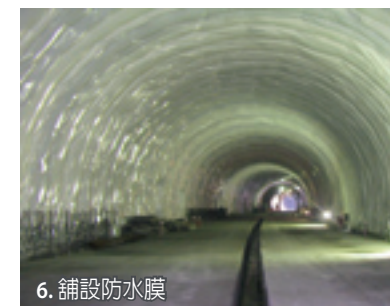
3. 出碴



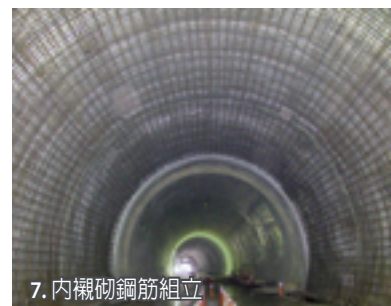
4. 架設鋼支撐



5. 打設岩柱



6. 鋪設防水膜



7. 內襯砌鋼筋組立



8. 內襯砌鋼模組立



9. 貫通典禮



鐵道變遷的文化映像

一列列火車呼嘯而過，穿山越嶺、橫溪渡河，無論大城或小鎮都是旅程可及的範圍，而它所承載的除了是人員的交通、物資的運輸，更是歲月光陰滿滿的回憶。

鐵路運輸由於運量龐大又平穩舒適，曾經是臺灣最主要的交通方式，除了主要幹線的臺鐵客運業務外，因應如林業、糖業、鹽業、礦業等物產開發而興建的產業支線更密如蛛網，為早年臺灣經濟的崛起發展，扮演著推波助瀾的引擎角色。

雖然時空背景更迭，鐵路已不再是今日中長途旅運的唯一選擇，但過去離鄉背井前往都市打拼，或是學子魚貫奔波的畫面，依然是許多人生命中無可取代的珍貴片刻，而鐵路車站、列車等相關設施，甚至於美味的鐵路便當，以及因鐵道興起的地方聚落和產業故事等，也無一不是鐵道文化永續傳承中，一頁頁教人無限感懷的精彩史篇。

情 勢

Story of the Huashan 1914 Creative Park

華山創意文化園區演進

華山位於臺北市中正區，昔日稱作樺山町，地名來自於日據時代的首任臺灣總督樺山資紀，當時的縱貫線鐵路在此處設有樺山貨物驛，光復後改稱華山貨運站，在臺北車站鐵路地下化期間予以廢除，轉由南港貨運站取代其功能。

華山車站一旁的臺北酒廠，為創立於1914年（民國3年、日大正3年）的市定古蹟，過去曾有酒廠支線與華山驛相連，一度因釀酒業務停止而荒蕪閒置，在完成臺北車站鐵路地下化後，將騰空的土地進行舊空間活化再利用，蛻變成華山藝文特區，並以ROT的公共建設模式，委由民間文創公司經營。

轉型後的華山創意文化園區，在歷史建築的懷舊氛圍中，成功的以融合公園綠地、創意設計工坊及創意作品展示中心之姿，為藝文界及文創產業創造出一個最佳的交流與展演平臺，如「2011臺北世界設計大展」即運用此地作為展館之一。



		3
1	2	4
		5

1. 舊華山一隅（中華民國鐵道文化協會提供）
2. 藤蔓爬滿臺鐵臺北貨車場成為現今特色
3. 原臺灣總督府台北酒工場新整修外觀
4. 舊空間活化再利用
空間洋溢著時空穿廊的氛圍
5. 舊鐵道



Migration and Reconstruction of Dr. Sun Yat-sen Memorial Park

國父史蹟紀念館（逸仙公園）遷移復建

座落於臺北車站附近的逸仙公園，有碑亭、假山、曲橋，以及古色古香的和式建築，在車水馬龍、商業活動頻繁的臺北市中心，無疑是令人萬分驚豔的一處世外桃源。

逸仙公園中的長方形建築即為國父史蹟紀念館，始建於1900年（日明治33年），當時是日本人宗吉所經營的一處旅館，因周遭栽植梅樹而有「梅屋敷」雅稱，國父在1913年（日大正2年）來臺商討反對袁世凱帝制時曾經下榻於此，並手書「博愛」二字贈予旅館主人留念。

光復後，政府為紀念國父事蹟，遂將此一遺址指定為國父史蹟紀念館，原日式庭園則改建為中國江南庭園風格，並彙集國父3次來臺期間的珍貴史料墨寶，開放民眾參觀。

然而，當民國72年規劃興建臺北車站地下化之際，因隧道東線頂端經過且無法繞行，乃決定將館址往北方遷移50公尺，並以原貌保存方式重建，76年竣工後，國父史蹟紀念館便再度以典雅、樸實的面貌，亭立於所有世人眼前。

1	4
2	
3	

1. 國父史蹟館建築外觀
2. 位於臺北繁華商圈
3. 原日式旅館「梅屋敷」
4. 國父史蹟館鳥瞰



Arise of Shui-fan-jiao (Xizhi)

水返腳（汐止）崛起

新北市東北方的汐止，是臺北都會區的衛星城市，當臺灣於1891年（清光緒17年）開始進入鐵路時代時，汐止即為基隆－臺北線的其中一站。

由於基隆河早年隨海水漲退的現象明顯，當潮流漲至中游處的汐止以後就會折返，因此汐止舊名「水返腳」，亦即潮汐至此而止，彼時河運稱便，汐止不僅是基隆與臺北之間的交通要津，也是附近山區茶葉、煤礦等重要物產輸出以及生活雜貨輸入的重要集散地，歷史文化十分悠久。

92年7月17日，南港專案的汐止高架鐵路工程，在汐止茄苳路至茄苳溪間原有鐵路路基下方約1.5公尺處，進行編號P153橋墩基礎開挖時，竟發現一長條排列整齊的基石，每塊基石長約1公尺，寬及高約30公分，經邀集學者家勘查鑑定，確認係清朝劉銘傳所建鐵路橋的基礎遺跡，除小部分運至汐止秀峰中學保存外，餘則現地保護回填，該遺址續於93年6月15日公告為古蹟，並將此基石定名「汐止茄苳腳臺灣鐵路遺蹟」，為鐵路興築與古蹟並存再添一段佳話美談。

		3
	2	4
1		5

1. 汐止常遭風災淹水（納莉颱風）
2. 汐止高架施工鳥瞰
3. 劉銘傳所建鐵路橋基礎遺跡
4. 古蹟遷移編號
5. 古蹟遷移搬運



Public Art

公共藝術

鐵路的出現、蓬勃與蛻變，象徵的除了是交通革命的進程，更代表著走過歲月、開展風華的文明歷程。

然而，因應都市長期發展需要，都會區鐵路勢必走上改建一途，而鐵路地下化，相較於平面或高架改建方案，帶來生活層面的衝擊與影響更深、更遠，儘管其過程有欣喜、有不捨，卻也是文化傳承當中最值得再三懷思的可貴資產！

臺北市區鐵路地下化刻劃出的28載漫長軌跡，都市景觀的改變尤其教人記憶深刻、難以忘懷，從臺北車站確立都會核心地位、中華商場轉型成為無比繁榮的西區商圈開始，地下化一路往西，使萬華地區不再封閉難行，並啟動新板特區成為另一個都會心臟；而地下化向東拓展，更讓松山從此擺脫邊陲宿命，南港也成為東區門戶的新巨星。

地景的逐日丕變之外，人文昇華的印象亦教人萬分感動，在車站內普遍設置的公共藝術，除帶來教人驚奇的視覺饗宴，也創造出能夠近距離自由體驗藝術氛圍的新天地，而便捷的交通帶動工商興隆，也促使公共服務機能大幅提升，讓城市的生命內涵愈發繽紛，幸福生活的城堡終於落在每一個市民的眼前！



1	2	3	
	4	5	6
		7	8

1. 七堵車站公共藝術
2. 萬華車站公共藝術-舞陽門
3. 萬華車站公共藝術-節慶
4. 松山車站公共藝術
5. 板橋車站公共藝術-穿越時空的八個元素
6. 板橋車站公共藝術-時光的軌跡
7. 南港車站前公共藝術
8. 南港車站內公共藝術





鐵路地下化的淑世利基

鐵路建設是18世紀工業革命以後的一大文明象徵，隨著蒸汽機帶動火車快速前行，人類的視野從此更加寬廣、夢想的規模也愈發宏偉。

鐵路帶來的空間革命，讓城鄉之間的距離得以縮短，產業經濟也隨之蓬勃發展，然而，在都市人口大量聚集且交通快速成長下，過去鐵路與公路交叉共存的局面，最後反被誤解為製造交通瓶頸、阻礙都市發展的絆腳石。

尤其在首善之區又寸土寸金的臺北市，鐵路平交道的存在，除了衍生各種交通問題甚至意外事故外，遭切割的區域更不利於都市整體規劃與發展，這時候，都會區鐵路地下化的興築，便無疑是大眾運輸與都市計畫各行其道、兩全其美的最佳解決方案。

優勢

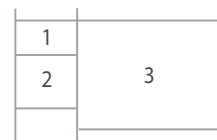
Benefits to Economy

經濟面的效益

臺鐵為避免縱貫線鐵路對於主要都會地區的發展產生阻隔，並基於消除平面道路的交通影響，於是提出了「立體化」改善方案，而臺北市區鐵路地下化正是臺鐵立體化專案計畫中，第一波最鮮明且相當成功的一項指標。

都市鐵路地下化的意義不凡，首先，就都市發展而言，鐵路地下化可消除原有地面設施對於市區所產生之阻隔，而騰出的土地可作為都市再生與更新等多目標開發運用，除了促進都市整體性均衡發展，並足以帶動沿線兩側土地大幅增值，增加政府稅收。

另以產業升級來說，鐵路地下化有極為嚴苛的安全考慮因素，能夠具體提升國內相關營建技術水準，而且鐵路地下化屬於大型公共建設，工程動輒耗時數年，對於帶動相關產業成長、提供就業機會，以及增進國民生產毛額等，亦均有相當程度的助益。



1. 南港車站BOT建置示意
2. 板橋車站鳥瞰
3. 臺北車站地下化完成後之周邊交通狀況



Convenience in Life

生活面的便捷

鐵路地下化最明顯的改變就是地面平交道不見了，對於消弭都市交通瓶頸有立竿見影的成效，而且過去擾人的噪音公害也消失了，替代的是市容景觀的改善、生活環境品質的提升，讓民眾生命財產獲得更多的保障。

由於鐵路地下化重新縫合了原本遭到切割的市區道路，且隧道廊帶上方亦多配合快速道路等其他交通改善方案，彷彿鐵路與公路以另一種立體型態相互連接，讓市區路網更加寬廣，生活便利性大增，而以車站為發展軸心，結合商業、文化、觀光等特色，更足以形塑出嶄新的都市地標，如萬板專案促使新板特區成形，就是十分鮮明的例證。

此外，鐵路地下化以後，位居交通轉運樞紐的車站，往往配合高鐵與捷運共構設計，並結合其他大眾運輸系統，作更周全的動線規劃，使都市城際與聯外交通更加便捷，以臺北車站鐵路地下化為例，當初市民大道高架道路在規劃興建時，即預留一處匝道口，待車站完成後，便可與臺北轉運站（即交九轉運站，供長途公路客運轉運）直接相連，以方便旅客轉乘，終能達成今日無縫運輸的輝煌成果。



1	3		
2		4	5
		6	

1. 臺北車站內商店及餐廳林立
2. 臺北車站大廳之售票系統售票櫃臺
3. 臺北車站外熙熙攘攘人潮
4. 板橋車站內無縫接軌之便利
5. 板橋車站及新北市府廣場繁華夜景
6. 板橋車站對面廣場前之耶誕樹裝置





鐵道驛站的歲月履痕

臺灣從清朝時開始邁入鐵路年代，日據時代為開發全島豐饒物產而達到建設巔峰，光復後政府則積極改善鐵路相關設施，包括窄軌變寬軌，鐵路全面電氣化，完成便捷的環島鐵路網，現今更邁入鐵路立體化與捷運化的建設階段。

在所有鐵路相關設施當中，最令人矚目，尤其讓鐵道迷格外關注的，除了歷來各式火車隨著歲月演變外，當屬搭乘進出、象徵時空里程的鐵路車站了。

鐵路車站的建築材料從木造、磚造、鋼筋水泥演進到現代複合式建材，建築外觀也有典雅的巴洛克式、哥德式、文藝復興風格以及時尚中國風等不同面貌，唯一不變的是服務鐵路行旅的宿願，以及人們對它的長期依戀。

以大臺北都會區的縱貫線來說，完成了鐵路全面地下化以後，即代表鐵路車站又再度寫下了蛻變的新篇章，這時候的鐵路車站，更納入了商場、藝文、金融等多元化服務機能，無疑已成為旅客得以安心享受昇華生活的便利殿堂。

態
勢

Taipei Main Station

臺北車站

臺北車站是我國首善之都、大臺北都會區的交通樞紐，也是全國運量最大的車站，但其今日地上6層、地下4層，三鐵共構的巍峨風貌，也非一蹴可幾的神話。

第一代臺北車站即1891年（清光緒17年）臺灣鐵路肇始的大稻埕車站，為一歐風棚式建築，使用至1901年（日明治34年），於1908年（日明治41年）拆除。

1901年8月25日啟用第二代臺北車站，當時配合淡水線通車及基隆－新竹鐵路改線，於1908年改置新車站，該站具文藝復興風格，座落於今忠孝西路附近，並於1923年另增建後站作為淡水線的端點，1988年隨淡水線廢止而停用。

第三代臺北車站乃因應前站空間不足，於1941年（民國30年、日昭和16年）改建落成，外觀並演進為具現代感的方形水泥建築，當時兩側為公路局長途客運總站，已蔚為大臺北地區最大交通轉運中心，後為配合臺北市區鐵路地下化工程計畫，於民國75年2月24日拆除，另建地下臨時車站。

第四代臺北車站就是今日光鮮亮麗的臺北車站大樓，採中國傳統建築風格設計，於78年9月5日臺北車站鐵路地下化工程完工後啟用，成為臺灣第一座地下化鐵路車站。



1			
2	4	7	
3	5	6	

1. 清代臺北火車票房前景象

2. 日據時代臺北車站

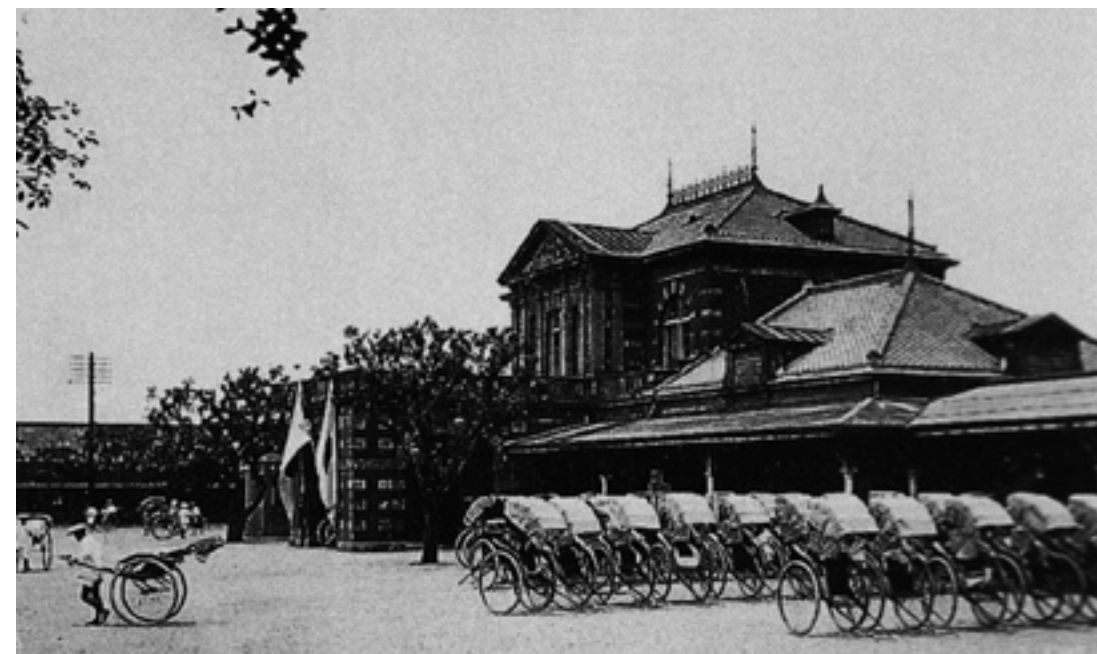
3. 日據時代臺北車站

4. 日據時代臺北車站前人力車

5. 日據時代臺北車站天橋

6. 日據時代臺北車站場內

7. 日據時代臺北車站前長谷川技師銅像
（圖片全由中華民國鐵道文化協會提供）





1	4	7	8
2	5		
3	6		

1. 即將拆除之臺北車站
 2. 昔日臺北車站假日旅客絡繹不絕
 3. 昔日臺北車站電腦售票情形
 4. 昔日臺北車站內人潮擁擠
 5. 舊臺北車站鳥瞰
 6. 昔日地下化前臺北車站東側之扇形機車庫
 7. 臺北車站內月台旅客實景
 8. 鐵路地下化後臺北車站鳥瞰
- (臺鐵局提供)



Wanhua Station

萬華車站

萬華以前稱作「艋舺」，是臺北市開發歷史最悠久的地區，清朝時大陸沿海居民搭乘帆船來臺，即由淡水入港，再沿淡水河進入萬華地區，為因應商旅聚集，乃有設站需求。

萬華最早於1901年（民國元年、日明治31年）8月25日設立艋舺停車場，約在今中華路與愛國西路交叉口一帶，當時僅係簡陋的站亭建築，直至1918年（日大正7年）遷移現址，才改建為融合東、西風貌的木造站房，1920年配合地方更名，始稱作「萬華站」，1921年（日大正10年）至1965年（民國54年）曾經行駛萬華－公館的新店線通車，更一度成為鐵路的端點車站。

為配合臺北市區鐵路地下化的萬板專案，萬華站分別於77年及79年改建前、後站站房，81年萬板專案興工，並貫通萬大路與康定路，以加速站區繁榮，88年7月21日新站啟用，萬華車站始有今日現代化的規模。

現在的萬華車站，東、西2棟建築分據康定路兩側，地上2層、地下2層，並預留未來開發成為20層場站商辦聯合大樓的基礎，咸信帶動歷史區域再度發展的願景可期。



1	
2	4
3	

1. 舊萬華車站
2. 昔日萬華車站附近景觀
3. 鐵路地下化一期興建之萬華地面車站
4. 萬華車站地下化後之地面站房



Banqiao Station

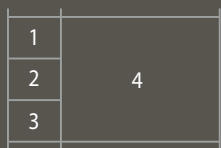
板橋車站

板橋設立鐵路車站始於1901年（日明治31年），舊名枋橋，當時原本行經海山口（今新莊）的鐵路改線，才在枋橋（今板橋）的舊城區附近（府中路）設立簡易站亭，1920年（日大正9年）改稱板橋站。1922年續改建為木造站房，應屬第二代車站，直至民國40年7月才改建為磚造建築新車站，並於75年擴建。

由於板橋車站在54年分岐出專司貨物運輸的中和線，因而成為鐵路的端點站（89年廢止），74年另啟用板橋客車場，作為東部幹線列車的始發車站。

為配合臺北市區鐵路地下化之萬板專案進度，84年在原板橋客車場與原板橋酒廠舊址，開始興建地下化新站與車站大樓，並於85年啟用跨站臨時站房，迄88年7月21日第三代車站大樓竣工後，新板橋車站終於以亮麗之姿通車啟用。

今日的板橋車站主體建築地上25層、地下5層，是全國最高的鐵路車站，不僅匯集臺鐵縱貫線、高鐵、臺北捷運板橋線與環狀線，更是新北市政府的機關所在地，完善結合了交通、商業、文化、行政等多元機能，成功的凝聚出新板特區的璀璨光環。



1. 舊板橋車站
2. 板橋車站預定用地
3. 板橋車站
4. 五鐵共構圖



Songshan Station

松山車站

松山舊稱錫口，1887年（清光緒13年）臺灣鐵路啟建時，即於此地設立簡易的售票設施，1920年（日大正9年）隨著地名變更，始有「松山站」之名，並於1940年（日昭和15年）改建為木造站房。

光復後，松山車站於民國44年升為二等甲車站，74年拆除舊建築，也停止辦理臺泥以外的貨運業務，翌年啟用2層結構的跨站式新站房，76年隨著運輸需求急速增加再度升格為一等站，並取代臺北站成為縱貫線下行客車的始發站。

在臺北市區鐵路地下化的進程中，松山車站首先於80年拆除臺泥側線，將散裝水泥作業移往南港貨運站卸車，92年7月28日配合南港專案施工，拆除原有跨站式站體並啟用臨時站房，迄至98年12月29日，地上2層、地下2層（預留未來增建15層大樓基礎）的松山地下化車站，才終於在各方的雀躍下面世。

當平面鐵路不再阻隔交通後，以松山車站為軸心連接臺鐵縱貫線與臺北捷運松山線（預計101或102年通車），由饒河街觀光夜市、五分埔成衣市場及慈佑宮宗教聖地等交織而成的松山商圈，勢將成為東區觀光遊憩的新門戶。



1	3
2	

1. 舊松山車站
2. 松山臨時車站鳥瞰
3. 松山車站





- 1. 松山車站地下月台候車
- 2. 松山車站外排班計程車
- 3. 松山車站內售票處
- 4. 松山車站內現代化手扶梯

Nangang Station

南港車站

南港過去是臺北市的東區邊陲，1899年（日明治32年）曾在東南街底設有稱為南港乘降場的簡易站體，至1905（日明治38年）因煤礦業興盛，人口聚集日眾，才獲改建為日式木造站房。

由於客貨運業務迭見成長，南港車站在民國55年升格為二等站，當時車站旁除設有煤礦與砂石的堆貨場，亦陸續興建肥料廠與麵粉廠支線，75年往西遷移並改建成為1層RC結構站體，且因華山站隨臺北車站鐵路地下化工程裁撤，相關貨運及貨車編組業務均遷移至此，使南港站頓時成為大臺北地區的客貨運重站，盛極一時，76年再升為一等站。

為配合南港專案，南港車站在90年停辦貨運業務，降為二等站，並於91年配合鐵路地下化與三鐵共構工程遷移至臨時站，且在維持臺鐵正常營運並顧及周邊交通動線下，迄97年9月21日，終於獲致地下化通車啟用的輝煌成果。

南港專案竣工後，南港車站將接續進行25層車站大樓BOT建案，站區周邊也將因為結合短中長程交通轉運中心、百貨商圈以及鄰近南港經貿園區等優勢而脫胎換骨，其臺北市副都心與新地標的巨星丰采，已經一步步在成形當中。



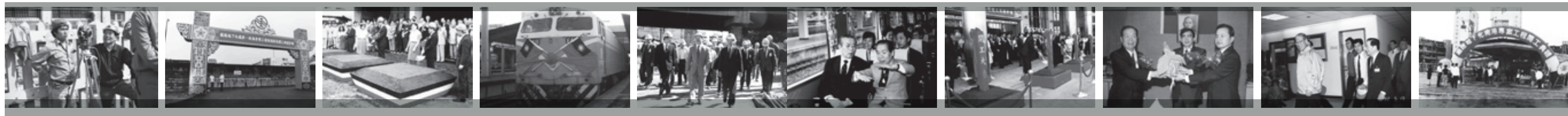
1	3
2	
	4 5 6

1. 舊南港車站候車月台
2. 鐵路地下化前南港車站
3. 南港車站全景
4. 南港車站內售票處
5. 臺鐵、高鐵南港車站外觀
6. 南港車BOT商場示意

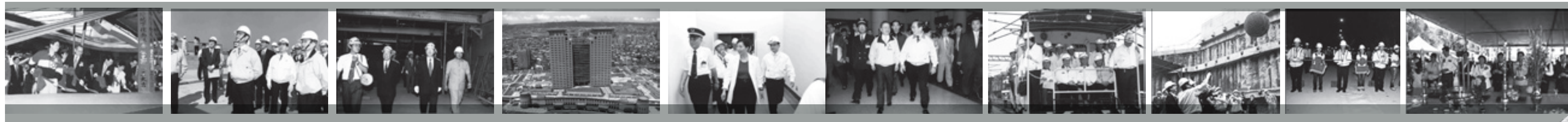
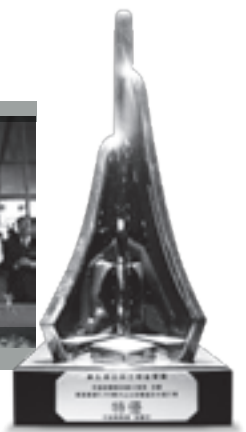




1. 南港車站東出入口未來商城
2. 南港車站現代化外觀
3. 南港車站出入口夜景
4. 臺北捷運通往南港車站之通廊
5. 南港專案竣工暨市民大道平面道路通車典禮



68.07.19	行政院第1640次院會決議：「臺北市區鐵路之改善，照交通部所擬『延長隧道案』辦理，縱貫鐵路一段雙軌移入地下」	76.01.20	交通部連部長戰視察臺北車站工程	80.08.16	交通部簡部長又新視察松山專案工程	83.06.18	松山專案第二階段北隧道工程通車典禮
68.10.16	臺北市區地下鐵路工程籌備處（簡稱地鐵籌備處）成立，由臺灣省政府臺灣鐵路管理局局長兼籌備處主任	76.03.09	國父史蹟紀念館暨逸仙公園落成典禮	81.05.19	李總統登輝蒞臨視察松山專案工程	84.06.27	南非公共工程部部長拉狄比參觀工地
72.07.01	交通部成立「臺北市區地下鐵路工程處」（簡稱地鐵處），首任處長由董萍接任	76.03.14	國家安全會議蔣秘書長緯國偕同聯勤總司令溫哈熊等學長專家參觀臺北車站工程	81.05.23	行政院郝院長柏村視察松山專案工程	84.09.23	萬板專案板橋車站開工典禮
72.07.12	臺北市區鐵路地下化工程舉行開工典禮	76.07.20	行政院俞院長國華率同經建會趙主任委員耀東、交通部郭部長南宏、臺北市許市長水德等視察台北新站及東、西隧道工程	81.08.03	松山專案第一階段南隧道工程通車典禮	85.03.21	院列管計畫「萬華—板橋地區鐵路地下化工程」，獲行政院84年度年終考評評定為優等
73.07.28	臺北車站主體工程委由美國貝泰公司辦理細部設計簽約	77.06.25	臺北市區鐵路地下化工程主體隧道通軌典禮	81.09.14	行政院核定「萬華板橋地區鐵路地下化工程」（簡稱萬板專案）	85.07.15	交通部蔡部長兆陽視察樹林客車場工程
74.04.06	板橋客車場先行啟用，復於74.07.25松山臨時站房啟用	77.06.30	行政院院會核定「臺北市區鐵路地下化隧道東延至松山工程案」（簡稱松山專案）	81.09.14	萬華新站舉行開工典禮	86.03.14	樹林調車場竣工啟用
74.09.02	行政院俞院長國華視察臺北車站工程	77.11.11	總統府孫資政運璿蒞臨地鐵處視察工地	81.10.09	巴拿馬總統恩達拉閣下由交通部簡部長又新陪同下參觀地鐵工程	86.04.24	李總統登輝視察地鐵處板橋施工區
74.10.16	華山一至四號倉庫拆除	77.12.23	李總統登輝視察臺北新站及松山專案工程	82.01.13	「松山專案」獲行政院考評81年度院列管計畫評定為優等	86.06.06	「臺北市區鐵路地下化東延松山工程」連續三年，榮獲行政院列管施政計畫年終考評優等
74.12.17	臺北臨時車站完工啟用典禮	78.09.01	臺北市區鐵路地下化工程主體隧道及臺北車站通車典禮	82.04.07	交通部劉部長兆玄視察松山專案工程	86.09.27	樹林新站啟用典禮
75.04.05	臺北舊站拆除作業完成	78.10.20	松山專案開工典禮	82.04.10	萬板專案新店溪過河隧道開工	87.02.10	萬板專案「民生路至漢生東路隧道工程」經行政院評鑑為品質特優
75.05.19	國父史蹟紀念館遷建工程開工	79.11.13	交通部張部長建邦視察松山專案工程	82.11.29	國防部孫部長震視察松山專案主體隧道工程	87.08.20	新板橋車站G+3穿堂層上樑典禮
75.08.28	南港客運站房及萬華臨時站房啟用			82.12.01	地鐵處董處長萍退休，由副處長蔣鑫如陞任處長，交通部劉部長兆玄親自主持交接典禮	87.08.27	行政院院函核定「臺北市區鐵路地下化東延南港工程」（簡稱南港專案）
				82.12.22	院列管計畫「台北市區鐵路地下化東延松山工程」及「萬華—板橋地區鐵路地下化工程」，均獲行政院82年度年終考評評定為優等		



87.11.01	南港專案於七堵調車場開工典禮	89.06.03	交通部葉部長菊蘭視察新板橋車站及高鐵隧道工程	93.03.08	本局蔣局長鑫如榮調交通部技監，謝局長潮儀到職視事，並由交通部張次長家祝主持監交	94.11.21	本局新任鄭局長賜榮與卸任謝局長潮儀交接典禮，由交通部何次長煖軒主持監交
88.01.01	萬板專案「西園路至新店溪段主體隧道第二期工程」榮獲87年度全國公共工程品質優良獎	89.11.29	行政院張院長俊雄視察板橋車站	93.09.23	交通部林部長陵三主持南港專案「汐止段山岳隧道及引道工程」全線貫通典禮	95.04.08-09	南港專案汐止高架段暨汐止車站及五堵車站切換啟用
88.01.22	臺北縣蘇縣長貞昌參觀萬板專案板橋車站工程	90.02.14	南港專案榮獲交通部89年度交通工程環境影響評估追蹤考核績優	93.12.08	「南港專案」榮獲交通部93年度交通工程環境影響評估追蹤考核環保楷模第一名	95.04.10	交通部郭部長瑤琪視察汐止高架化工程及汐止車站
88.02.09	交通部林部長豐正視察萬板專案工程	90.08.16	萬板幹道(艋舺大道-華翠大橋-縣民大道)第一階段通車典禮，91.07.27全線貫通	93.12.23	南港專案「汐止段山岳隧道及引道工程」榮獲行政院公共工程委員會頒發第五屆金質獎，土木類特優(第一名)獎項	95.06.15	「南港專案汐止高架鐵路工程」榮獲中國工程師學會「南港專案汐止高架鐵路工程首創於都會區將台鐵路線及車站高架化，為國內都市鐵路高架化樹立典範」獎狀
88.02.11	萬板專案板橋新站高樓鋼構上樑典禮	91.01.01	交通部因應鐵路建設需要，地鐵處易銜為「交通部鐵路改建工程局」(簡稱鐵工局)，所屬東改局更名為「東部工程處」(簡稱東工處)，並舉行成立揭牌典禮	94.02.02	南港專案松山車站地下化工程開工	95.10.27	南港專案「七堵設施及七堵調車場工程」榮獲95年度金路獎傑出工程類第一名
88.04.16	行政院蕭院長萬長視察萬板專案工程	91.02.07	南港專案「新五堵隧道」啟用典禮	94.04.01	南港專案「汐止段山岳隧道及引道工程」榮獲中華民國隧道協會93年度優良隧道工程績優獎；並榮獲交通部93年施工品質特優獎	96.01.20	南港專案大坑溪段隧道工程竣工
88.04.18	臺北市馬市長英九視察萬板專案萬華車站工程	91.03.19	南港專案「五堵貨場工程」及「新五堵隧道工程」，榮獲交通部90年度施工品質評鑑特優工程獎	94.08.01-03	七堵調車場暨七堵車站先期工程切換啟用	96.01.21	辦理南港專案新七堵站第二階段永久軌道(含八堵-七堵間三軌)工程東、西正線切換，完成新七堵車站第二階段之啟用
88.07.20	萬板專案於板橋新站舉行通車典禮	92.09.12	南港專案「南港車站地下工程開工」	94.09.27	南港專案「南港客車臨時軌共同管道價值工程」榮獲交通部93年度工程類考評優等獎	96.01.30	汐止山岳隧道及引道工程竣工
88.07.30	配合臺灣省政府精省作業，東部鐵路改善工程局(簡稱東改局)改隸交通部地鐵處	92.09.23	萬板專案「萬華車站地下化工程」榮獲中國工程師學會工程優良獎	94.11.14	因應南港向陽路94.10.24工程事件，本局配合交通部辦理94年度臺鐵總體檢作業	96.04.16	代辦「汐止高架鐵路工程五堵段第三軌高架工程」開工
88.09.21	全面檢視921地震對工程計畫影響作業	93.01.06	南港專案汐止山岳隧道西段隧道貫通典禮				
89.01.23	「新板橋車站地下化工程」榮獲交通部88年度施工品質評鑑特優工程獎						
89.03.10	新板橋車站工程獲頒交通部89年度傑出工程「金路獎」						



96.04.16	南港專案「七堵車站工程」榮獲交通部95年度施工品質查核特優工程獎	97.03.07	南港專案「汐科園區站工程」、「研究院路段隧道工程」、「南港車站地下化土建及機電工程」工程，榮獲交通部96年度工程施工品質查核優良獎	97.09.20-21	完成「南港專案」第一階段鐵路地下化松山至汐止段地下化切換作業，臺北市區全面鐵路地下化
96.04.21	陳總統水扁及交通部蔡部長堆視察南港車站地下化工程	97.03.11	南港專案「松山車站土建及機電工程」、「南港客車場段隧道、臨時軌及共同管道併標工程」工程，榮獲交通部96年度工程施工品質查核優良獎	98.06.06	「南港專案汐止至板橋隧道通風系統工程」榮獲中國工程師學會暨各專門工程學會98年聯合年會工程優良獎
96.05.08	百福車站工程完工，96.05.15百福車站啟用典禮	97.03.11	南港專案「松山車站土建及機電工程」、「南港客車場段隧道、臨時軌及共同管道併標工程」工程，榮獲交通部96年度工程施工品質查核優良獎	98.06.06	南港專案代辦臺北捷運板南線隧道交付臺北市政府捷運工程局
96.06.01	南港專案「汐止段山岳隧道工程」榮獲中國工程師學會暨各專門工程學會96年優良隧道工程獎	97.06.02	南港專案「七堵車站工程」榮獲中國工程師學會暨各專門工程學會97年聯合年會工程優良獎	98.06.30	南港專案代辦高鐵隧道月台交付高鐵局，並依約轉交台灣高速鐵路公司
96.06.25	萬板專案樹林八德平交道立體化工程竣工啟用	97.07.21	「臺北市區鐵路地下化東延南港工程」榮獲96年度院部管制計畫年終考評優等獎	98.11.28	行政院吳院長敦義、臺北市郝市長龍斌及毛部長治國陪視察南港專案南港車站臺鐵建設及高鐵隧道工程
96.06.30	汐科車站（汐科園區站）工程完工，96.12.30正式啟用	97.07.21	本局新任許局長俊逸、卸任蔣代理局長鑫如交接典禮，由交通部游次長芳來主持監交	99.01.01	南港專案松山車站南廣場地下停車場開工，並於100.8.31完工
96.09.09	南港專案研究院路段臨時軌切換	97.08.18	南港專案「高鐵隧道大坑溪引道工程」開工	100.08.23	南港專案汐止高架鐵路工程汐止段第三軌高架工程竣工
96.11.02	南港專案「南港客車場段隧道工程」完工	97.09.17	馬總統英九、行政院劉院長兆玄及交通部毛部長治國等各級長官視察「南港專案」松山至南港鐵路地下化工程	100.08.27	南港專案虎林街至基隆路間平面道路工程竣工
96.11.06	板橋車站公共藝術「板橋印象—畢業班2010」，榮獲行政院文建會2007公共藝術之最佳民眾參與獎			100.08.31	南港專案竣工，交通部毛部長治國視察南港專案工程
96.11.08	南港車站地下化工程上樑典禮			100.10.23	南港專案竣工暨市民大道平面道路通車典禮，由行政院陳副院長冲主持
97.01.25	本局鄭局長賜榮調任交通部技監，由交通部蔣技監鑫如兼代本局局長			100.11.26	馬總統英九視察南港專案建設成果

潛龍騰行

隨著記憶不斷蛻變的臺北鐵道
Changing Memories of the Taipei Railway

國家圖書館出版品預行編目 (CIP) 資料

潛龍騰行：隨著記憶不斷蛻變的臺北鐵道. 1983-
2011 / 周永暉 總編輯. — 初版. — 新北市：
交通部鐵路改建工程局，民101. 01
面；公分
ISBN 978-986-03-1698-8 (精裝)
1. 交通部鐵路改建工程局 2. 鐵路工程 3. 鐵路行政
442.4 101001724

出版機關 交通部鐵路改建工程局
地址 22041新北市板橋區縣民大道二段7號20樓
電話 (02)8969-1900
傳真 (02)8969-1823
網址 <http://www.rrb.gov.tw>

發行人 許俊逸
總編輯 周永暉
執行督導 唐繼宏、王武俊、施文雄
執行企劃 嚴家榮、李智勇、王小蓮

設計 集思創意顧問股份有限公司
地址 台北市堤頂大道二段407巷20弄35號7樓
電話 (02)8797-7333
傳真 (02)8797-1777
出版日期 中華民國101年1月
版次 初版

定價 新台幣650元
GPN 1010100312
ISBN 978-986-03-1698-8 (精裝)
展售處 國家書店松江門市
地址：10485臺北市松江路209號1樓
電話：(02)2518-0207
網址：<http://www.govbooks.com.tw>

五南文化廣場
地址：40042臺中市中山路6號
電話：(04)2226-0330
網址：<http://www.wunanbooks.com.tw>

著作財產權 交通部鐵路改建工程局
本書保留所有權利，欲利用本書部分或全部內容者
須徵求著作財產權人書面同意或授權
請洽交通部鐵路改建工程局規劃組
電話 (02)8969-1900#1935



龍山寺
Lung-Shan Temple

Kang-ting Rd. 崑崙

萬華車站
Wanhua Station

中華路隧道
Chung-hua Road Tunnel

宋卡路
Sung-ka Rd.

愛國西路
Aiguo West Rd.

台北車站
Taipei Main Station

總統府
Presidential Hall

新生北路
Hsin-sheng N. Rd.

松江路
Sung-chiang Rd.

建國北路
Chien-kuo N. Rd.

復興緊急停靠站
Fu-Hsing Emergency Halt

東西向快速道路
East-West Expressway

光復緊急停靠站
Kuang-Fu Emergency Halt

復興北路
Fu-hsing N. Rd.

敦化北路
Duen-hua N. Rd.

南京東路
Nan-king E. Rd.

光復北路
Kuang-Fu N. Rd.

地鐵版

清明上河圖



萬板專案

Wanhua - Panchiao Project

1. 工程範圍：板橋—萬華（站址1.432km）
2. 工期：1997/10/15起~1999/10/15止
3. 工程經費：新臺幣40.5億元
4. 主要內容：1. 全線採高架型式，全日通車營運
2. 車站：板橋站、萬華站

1. Construction Range: Taipei - Wanhua (Route length: 1.432km)
2. Construction Period: 19 years (September 1997 - October 2001)
3. Cost: 158.633 billion
4. Supplementations: The record of USA has established in July 1999 Completed in October 2002

臺北車站地下化

Taipei Main Station Project

1. 工程範圍：中山—萬華（站址長4.43 km）
2. 工期：1995/12/15起~1998/6/15止
3. 工程經費：新臺幣12.5億元
4. 主要內容：改建中山路地下化工程

1. Construction Range: Zhongshan - Wanhua (Tshai Taipei Main Station, Route length: 4.43 km)
2. Construction Period: 27 months (July 1995 - August 1998)
3. Cost: 128.633 billion
4. Supplementations: Completed in September 1999

松山專案

Sunshan Project

1. 工程範圍：松山—龍山寺（站址1.432km）
2. 工期：1997/12/15起~1999/4/15止
3. 工程經費：新臺幣1.65億元
4. 主要內容：龍山寺站、松山站

1. Construction Range: Sunshan - Songshan (Route length: 1.432 km)
2. Construction Period: 15 years (July 1997 - June 1999)
3. Cost: 17.95 billion
4. Supplementations: Completed in June 1999

南港專案

Nankang Project

1. 工程範圍：南港—龍山寺（站址長15.28 km）
2. 工期：1997/12/15起~1999/4/15止
3. 工程經費：新臺幣1.65億元
4. 主要內容：龍山寺站、南港站

1. Construction Range: Nankang - Qilin (Route length: 15.28 km)
2. Construction Period: 15 years (November 1997 - August 1999)
3. Cost: 17.95 billion
4. Supplementations: Completed in Aug 2001

樹林客運場
Shulin Coachyard

⑦ 改建樹林車站及新建
樹林客運場工程
Reconstruction of Shulin Station
and construction of New Shulin
Coachyard

樹林車站
Shulin Station

板橋車站
Panchiao Station

⑤ 萬板幹道
Wan-Pan Aerial Road

龍山寺
Lung-Shan Temple

萬華車站
Wanhua Station

中華路隧道
Chugua Road Tunnel

臺北車站
Taipei Main Station

總統府
Presidential Hall

復興緊急停靠站
Fu-Hsing Emergency Station

松山車站
Sunshan Station

南港車站
Nankang Station

沙科車站
Shaka Station

五堵車站
Wulu Station

汐止車站
Hsueh-shan Station

百福車站
Baifu Station

七堵車站
Chiu-chiao Station

五堵貨場
Wulu Freight Yard

七堵貨場
Chiu-chiao Freight Yard

第一大河豚溪
Tahan River No.2

大觀橋
Ta-kuo Bridge

第一大河豚溪
Tahan River No.1

板橋隧道
Panchiao Tunnel

新店溪過河隧道
Hsintien River Tunnel

光復橋
Kuang-fu Bridge

光復橋
Kuang-fu Bridge

中華路隧道
Chugua Road Tunnel

復興緊急停靠站
Fu-Hsing Emergency Station

光復緊急停靠站
Kuang-fu Emergency Station

復興緊急停靠站
Fu-Hsing Emergency Station

光復緊急停靠站
Kuang-fu Emergency Station

大坑溪
Takuan Creek

五堵貨場
Wulu Freight Yard

七堵貨場
Chiu-chiao Freight Yard

新台五路
Shintai 5th Rd.

五堵貨場
Wulu Freight Yard

七堵貨場
Chiu-chiao Freight Yard

新台五路
Shintai 5th Rd.

臺灣鐵道的華路開基

臺北鐵路地下化的開物天工

鐵道變遷的文化映像

鐵路地下化的淑世利基

鐵道驛站的歲月履痕



220-41 新北市板橋區縣民大道二段7號20樓
20F., No.7, Sec. 2, Xianmin Blvd., Banqiao
Dist., New Taipei City 220, Taiwan (R.O.C.)
Tel : 02-8969-1900 Fax : 02-8969-1823
Website: <http://www.rrb.gov.tw>



GPN : 1010100312
定價：新台幣650元