

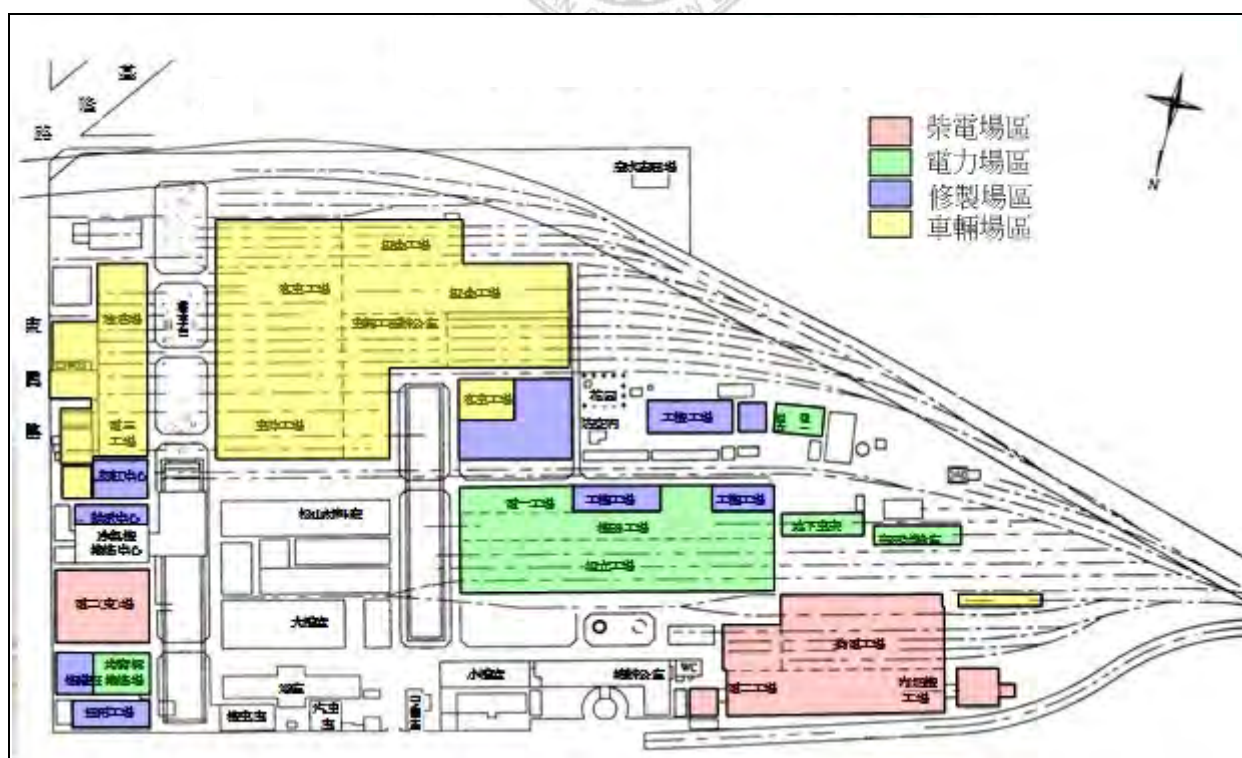
第四章 臺北機廠鐵道產業文化資產分析

藉由臺北機廠歷史與技術之脈絡，已可得知臺北機廠仍在運作的狀態下，保有珍貴之鐵道產業文化資產。因此，本章節擬就臺北機廠現存鐵道產業文化資產作各別闡述。並參酌《文化性資產清查操作手冊》所分之細目，分作鐵道產業設施類、鐵道產業圖檔類，及鐵道產業無形資產類進行分析，以說明其產業文化資產之特性及稀有性。

第一節 鐵道產業設施類

1935 年遷建至現址的臺北機廠，其主要建物及附屬鐵道設施的規劃，早在 1933 年即竣工完成，並接續進行各工場的動力配管工程及線路裝配，在工場建設規劃中，亦採用部分鐵道部的「古軌條」、「蒸氣錘」及「電線桿」進行施設。隨著蒸汽機車時代改進為動力柴油化，繼而至現今的動力電氣化時期，臺北機廠鐵道設施的空間與機能性，亦隨著動力運輸系統的使用需求而隨之轉變。其廠區配置及設施在歷經日治及戰後鐵道設施的變遷後，除了見證工業發展近代化的歷程，廠內亦承載著歷年來高度技術性的鐵道維修設施，實有重要保存之價值。

藉由【圖 4-1】動力電氣化時期之臺北機廠配置圖，可得知機廠內依照維修技術的業務屬性，可分為柴電場區、電力場區、修製場區，以及車輛場區；各場區之間的鐵道設施維繫，多仰賴軌道的鋪設進行串連。前述文章中已知臺北機廠內的軌道線路關係屬於「縱線式」；工場對工場之間的維修流程，亦包含部分「橫線式」的調度關係，而軌道線路的鋪設則取決於各工場的業務需求量。其中，各座工場的配置除了以日治時期遷建至現址的土地試驗決定外，場房的建築面積則以所需檢修車輛的能力、人員配置、設備等決定之，尤其場房的跨度及高度更依照實際的檢修需要而有顯著性的差異⁴⁰⁶。



【圖 4-1】臺北機廠配置圖。

資料來源：臺北機廠技術組提供。

⁴⁰⁶ 陳伯遠，《鐵路建築》，臺灣鐵路管理局，1972 年，頁 92-93。

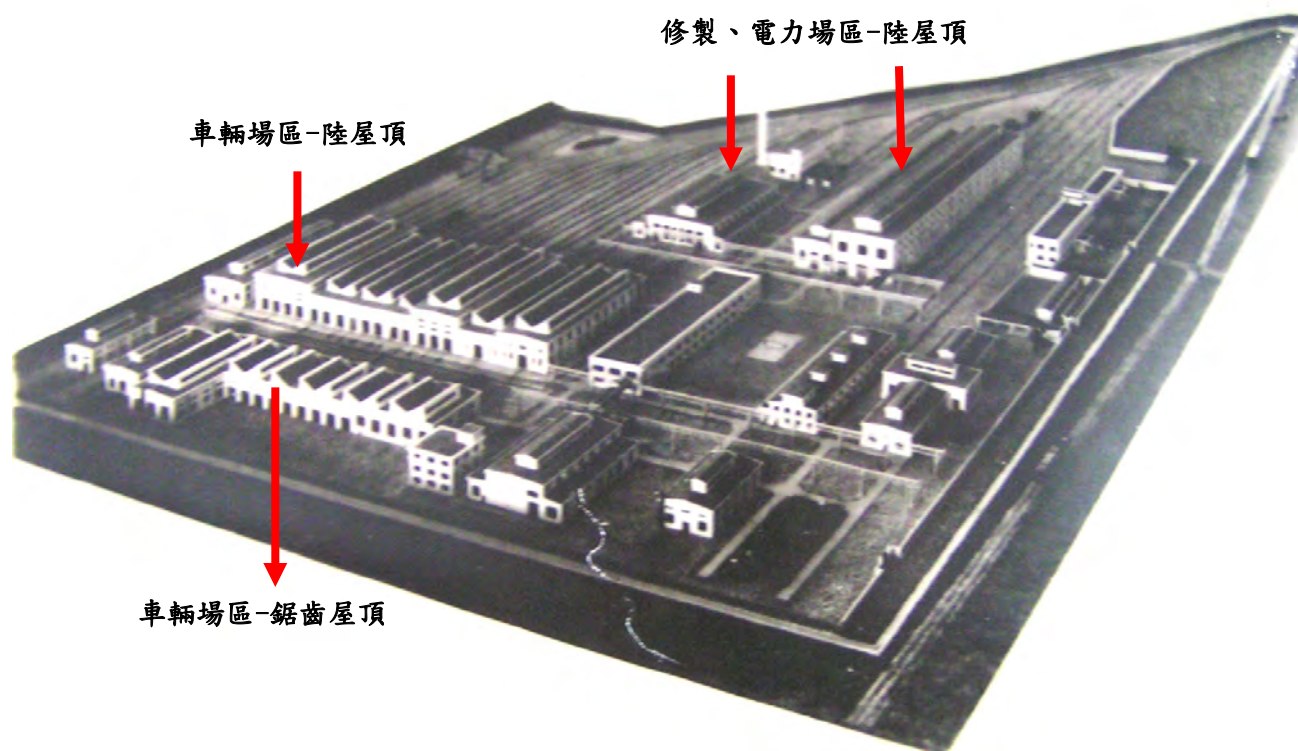
4-1-1 建築與土木設施類

臺北機廠負責鐵道車輛檢修的各類專門工場中，從日治時期到戰後動力運輸系統的演變，造成整體維修動線及行政組織各階段的差異；因此，臺北機廠為因應修製鐵道車輛的業務需求，使得各座工場的機械設備及建築型式大異其趣。而臺北機廠在歷經各時期的政權及戰時的影響，尚能保持場房及附屬建築設施完好之樣貌，除了後續的修繕營建的用心外，建材的選用也是決定性的關鍵。

一、工場建築式樣及構築形式

前述文章所提，1935 年（昭和 10 年）落成之臺北機廠，其工場建築可分為三大部分：包含主要職場建物、附屬職場建物，以及倉庫建物。其中，臺北機廠各座工場在建築式樣上較具設計特色者，則是主要職場建物之各類採光頂式桁架的屋頂結構。藉由【照片 4-1】即可宏觀臺北機廠在竣工初期之建築式樣；若輔以《最新鐵道工場》所列之屋頂構築形式，可解構臺北機廠在主要職場的屋頂式樣上包含「山形屋頂」、「陸屋頂」及「鋸齒形屋頂」。即便在建築屋頂的式樣上種類紛繁，隨著動力運輸系統逐漸退去蒸氣機車時期，此種構築形式仍然在維修空間的機能上扮演多重角色。

臺北機廠配合動力運輸系統演進的過程中，廠區內各座工場仍以日治時期的系統佈局為主，目的是為配合動力檢修流程所需。而在蒸汽機車時期，臺北機廠的工場配置待考量過檢修車輛的體積、高架起重機吊起車體的相對高度，以及維修機具及器材的搬運空間等，因而構築成大跨距的檢修空間。在工場建築式樣上，建造初期選用「鋼樑骨架」達到耐震及防火的建材要求，此種構築形式則超越清代多以就地取材、磚石或木造為主；而鋼樑骨架輔以跨接柱身，亦是呼應到增大跨距的理想空間規劃。隨著美援時期的推進，「預鑄式工法」所建造的柴電工區，更是在臺北機廠的建築式樣上突破以往鋼樑骨架的構築特色，並可預先在製造工場內模組化生產，再至現場進行吊裝作業，不僅可降低天候因素的影響、減少建造工時，亦可大幅降低人力支出的成本，達到建材規格上更佳之經濟效益。



【照片 4-1】臺北機廠配置圖。

資料來源：臺北機廠技術組提供。

2. 柴電場區之建築特色

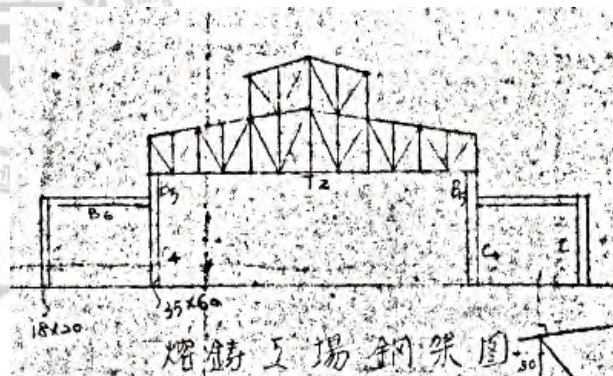
臺北機廠為因應臺灣鐵道產業動力柴電化所需，在臺北機廠西宿舍東側之土地興建「柴電機車維修中心」，即為柴電場區【照片 4-3】。柴電場區所屬工場包含「柴電工場」、「內燃機工場」、「電機二場」，以及東側的「電機二場」。該場區初期之主要建物在 1962 年 6 月完工，屬美援時期的代表性建築物。建築立面的結構除了預鑄式混凝土柱身外，在屋頂構築形式上則遵循日治時期之採光頂式桁架，並含括陸屋頂及山形屋頂兩類，屬主要職場建物常見的屋頂設計風格。而在側窗上則以大量可拉式鋁窗排列而成，並在上對下的鋁窗中，選用鐵製窗框作為區隔，因此在時間的洗滌下可看出鐵製窗框產生鏽蝕。另外，西側內燃機工場的建築立面除了以相同的鋁窗排列外，跨接柱身則變更為洗石子。

柴電工場大面積的側窗除了可增加採光量並相對節省維修鐵道車輛所消耗的能源，亦是輔佐採光頂式桁架上的不足，因此，臺北機廠主要職場建物中，多種形式之側窗亦是建築式樣的特色之一。在 1970 年國家經濟建設推行動力電氣化之後，原先屬於製造工區之鑄鑄工場，該工場的建築空間因而轉換為柴電場區組織系統內電機二場（東）使用，以充實柴電及柴油動力機車維修流程上的不足空間。

而工場本身的維修設備才是增進員工作業效率的基礎，因此，柴電場區的維修空間及設備亦屬相當重要的產業設施之一，其空間包含：柴電機車出力試驗室、柴油客車引擎出力試驗室、柴油動力車油漆間、柴油小型引擎修理間等。藉由檢修設備的項目及該區域之名稱，可得知柴電工場主要係以檢修「迴轉電氣」及「引擎」為主。



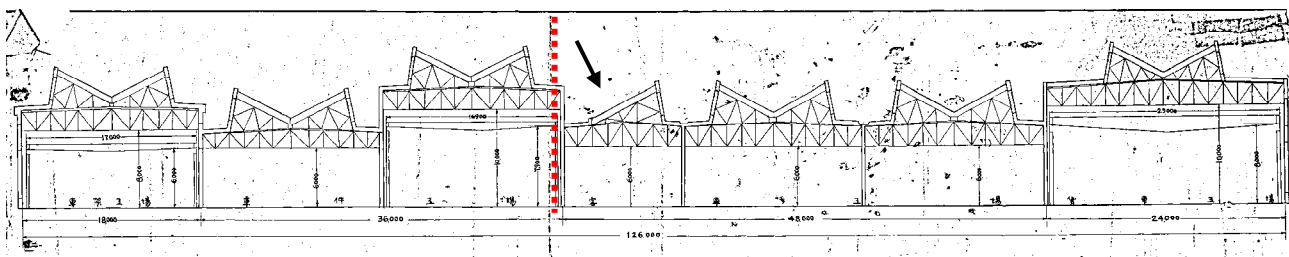
【照片 4-3】柴電場區東側建築立面外觀。
資料來源：本研究拍攝。



【圖 4-3】電機二場(東)鋼樑橫架之山形屋頂。資料來源：
截自「臺北機廠鑄鑄鍛冶工場鋼架油漆等工程設計圖」，
1975 年 6 月，檔號：BH01-0004，臺北機廠技術組提供

3. 車輛場區之建築特色

臺北機廠之車輛場區包含「車件工場」、「客車工場」、「電機三場」、「鈹金工場」、「油漆工場」。戰後時期車輛場區組織架構下的各座工場皆為各自獨立，僅以軌道線路的鋪設，牽引各座工場進行所屬的維修流程。隨著美援時期的資金挹注，使得臺灣鐵道產業的發展更趨蓬勃，臺北機廠則為順應逐步提升的客貨運需求，將車件工場的空間與車架工場合併；而龐大的修製業務量，以及場內各式的加熱機設備，亦會加速工場內部的溫度；為使維修空間連貫之車輛場區能迅速將熱氣排出，則選在太子樓下方的屋頂上加裝渦輪排風扇，此項作法屬戰後時期常見的通風設備，其利用自然風驅使頂端的排風球運轉，可節省電力支出，使工場內隨時保持通風狀態。而維修空間的擴充及合併，使得車輛場區之維修面積成為臺北機廠內規模最大的場區。而車輛場區北側之側窗，仍保有日治時期的鐵製鑲嵌玻璃窗，若附加建築立面攀藤的藤蔓植物，兩者相乘的景象亦是突顯歲月痕跡的最佳印證。

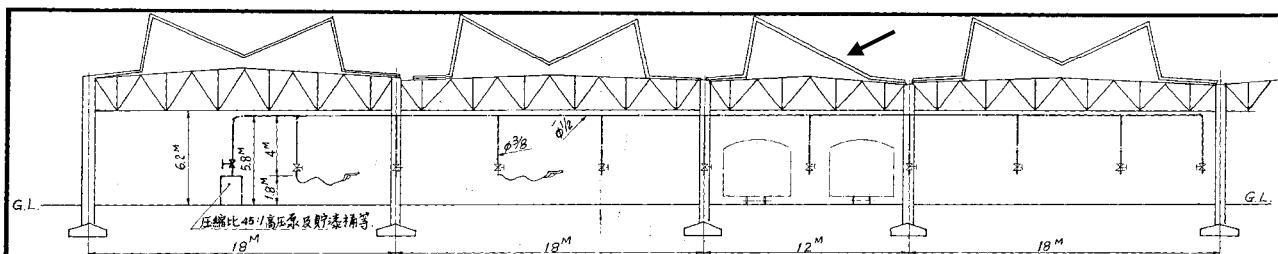


【圖 4-4】車架、車件、客貨車工場建築立面圖。

除箭頭所指之採光頂式桁架屬鋸齒形屋頂，其餘為採光頂式桁架之陸屋頂。

資料來源：截自「車架、車件、客貨車工場面機及設備佈置圖」，1950年，檔號：B7-0108，臺北機廠技術組提供。

另外，車件工場的結構柱身與電力場區的組立工場相同，係直接採用 H 型鋼並以鉚釘接合帶板，形成組合柱的結構，且在結構上並無混凝土包覆；而在組合柱身與鋼樑接合的垂直角上，則利用節點板鉚接角鋼，使其斜撐在鋼柱上，藉以分散並補強結構上的重力。其中，用來固定人字樑結構，或者角板接點的鉚釘，亦是利用傳統的「熱擊法」，以人工敲打的方式，使其在冷卻前完成鋼架的鉚接，因此在每顆鉚釘的表面，可看出形狀略顯崎嶇的差異。雖然此種鋼骨構造的接合法現今已遭淘汰，但起初生產鉚釘構件的機械至今仍留存在鈹金工場內，實屬相當具有保存價值的設備。



【圖 4-5】油漆工場連棟式建築立面及鐵道車輛進場噴漆位置圖。

同屬車輛場區之電三工場、油漆工場亦屬採光頂式桁架之鋸齒形屋頂、陸屋頂。

資料來源：截至「油漆工場集中供漆工程示意圖」，1987年，檔號：B6-0168，臺北機廠技術組提供。

為因應鐵道車輛的油漆作業，工場內部的跨距須考量各式車體的體積、高壓泵，及物料的存放位置，才能使建物幅度符合車輛油漆的標準作業空間。而用以輸送油漆的管路則採用高壓無縫式鋼管，並在各主管及支管上加裝控制閥，以控制噴漆量。為確保員工作業上的安全及漆作品質。除了以建築的採光頂式桁架來加強通風量，工場內部亦加裝大型抽風系統及「混凝土地面」，降低化學氣體停留在室內的時間。且車體油漆在維修流程上屬後續步驟，因此在維修動線上的劃分，則設置於臺北機廠最東側。另外，為加速車體油漆的乾燥時間，則在工場旁另設赤紅外線乾燥室，以解決作業上的需要。



【照片 4-4】車體噴漆作業。資料來源：臺北機廠幻燈片，編號：30，臺北機廠技術組提供。



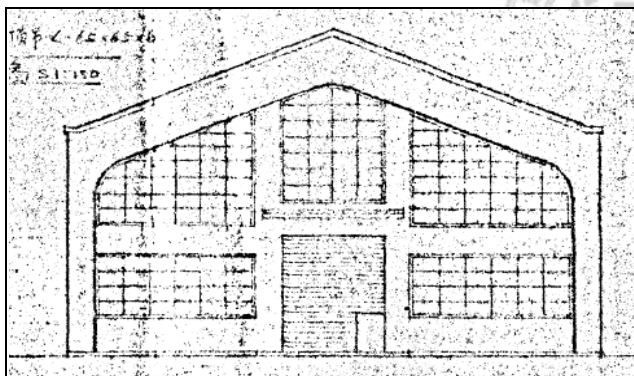
【照片 4-5】車體噴漆作業之空間。資料來源：本研究拍攝。

4. 修製場區之建築特色

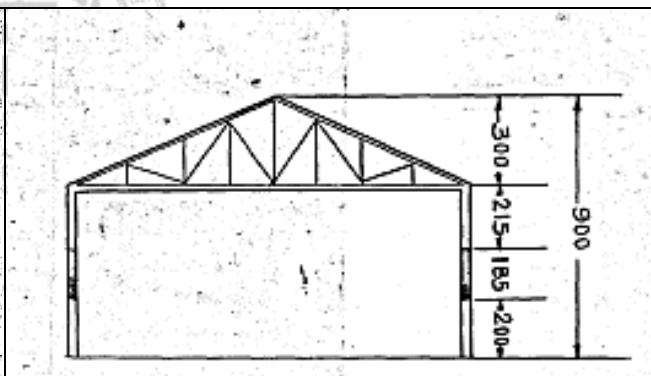
臺北機廠修製場區屬於美援時期組織架構下的修配工區及製造工區合併而來，包含「工機工場」、「通用工場」、「鍛冶工場」，以及「軋缸中心」、「軸承中心」；該場區屬於屬臺北機廠生產工區的後勤單位，在使用空間的轉換下，為廠區內維修動線最為分散的場區。在戰後及美援時期，因臺北機廠的車輛及機件自製率高，使得當時的組織架構龐大，尚含鑄鑄工場、鑄鋼工場、壓鋼工場，以及工具工場等；但在動力電氣化的驅使下與組織縮編的影響，附帶工場作業中所產生的汙染問題，致使上述工場產生政策性的關閉，造就目前修製場區的組織架構。

修製場區建築式樣以「山形屋頂」【圖 4-6】、【圖 4-7】及「陸屋頂」【圖 4-9】之屋頂特色為主。前述所提之大面積側窗亦是在臺北機廠主要職場建物中，不可或缺之設計要件【圖 4-8】。隨著動力運輸系統的進程造成工場建物維修空間上的轉換，使得組織系統編制及功能名稱不同之外，戰後在臺北機廠各座職場建物中，建築式樣卻未因時代的演進，造成日治時期所存之建物有大幅更改。但部分建物在牆壁漆作及玻璃窗等，則出現部分剝落及毀損之現象。

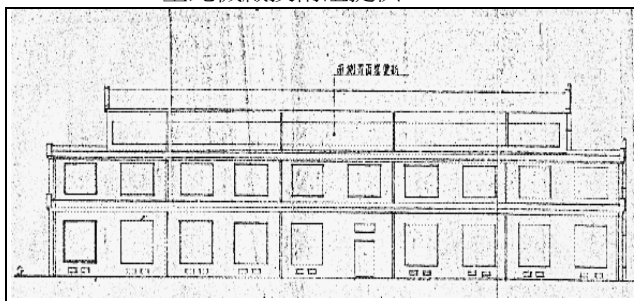
然而，在臺北機廠歷年的工程整修中，多施以受損建材之抽換，並使用該時期普遍使用之建材。舉例而言，日治時期之鐵製鑲嵌玻璃窗與木框窗，戰後大量出現之鋁窗框、白鐵窗框等，常可見混置構築在同一座工場建物的側窗上，而玻璃尺寸及紋路樣式各有不同；相對而言，即便是細部的建材抽換，亦記錄著當代建材形式的轉變，實屬該座建築之特色。



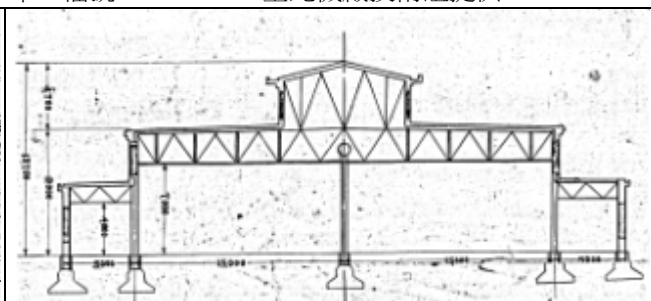
【圖 4-6】通用工場正面圖。資料來源：截自「臺北機廠再製品工場重建工程圖」，1958 年 8 月 15 日，檔號：BH01-0031，臺北機廠技術組提供。



【圖 4-7】再生品工場的單柱式桁架圖。資料來源：截自「再生品工場面積及設備佈置圖」，1950 年，檔號：B7-0092，臺北機廠技術組提供。



【圖 4-8】鍛冶工場立面圖。資料來源：截自「臺北機廠鍛冶工場鐵窗及氣窗等修理工程圖」，1976 年 10 月 2 日，檔號：BH01-0008，臺北機廠技術組提供。

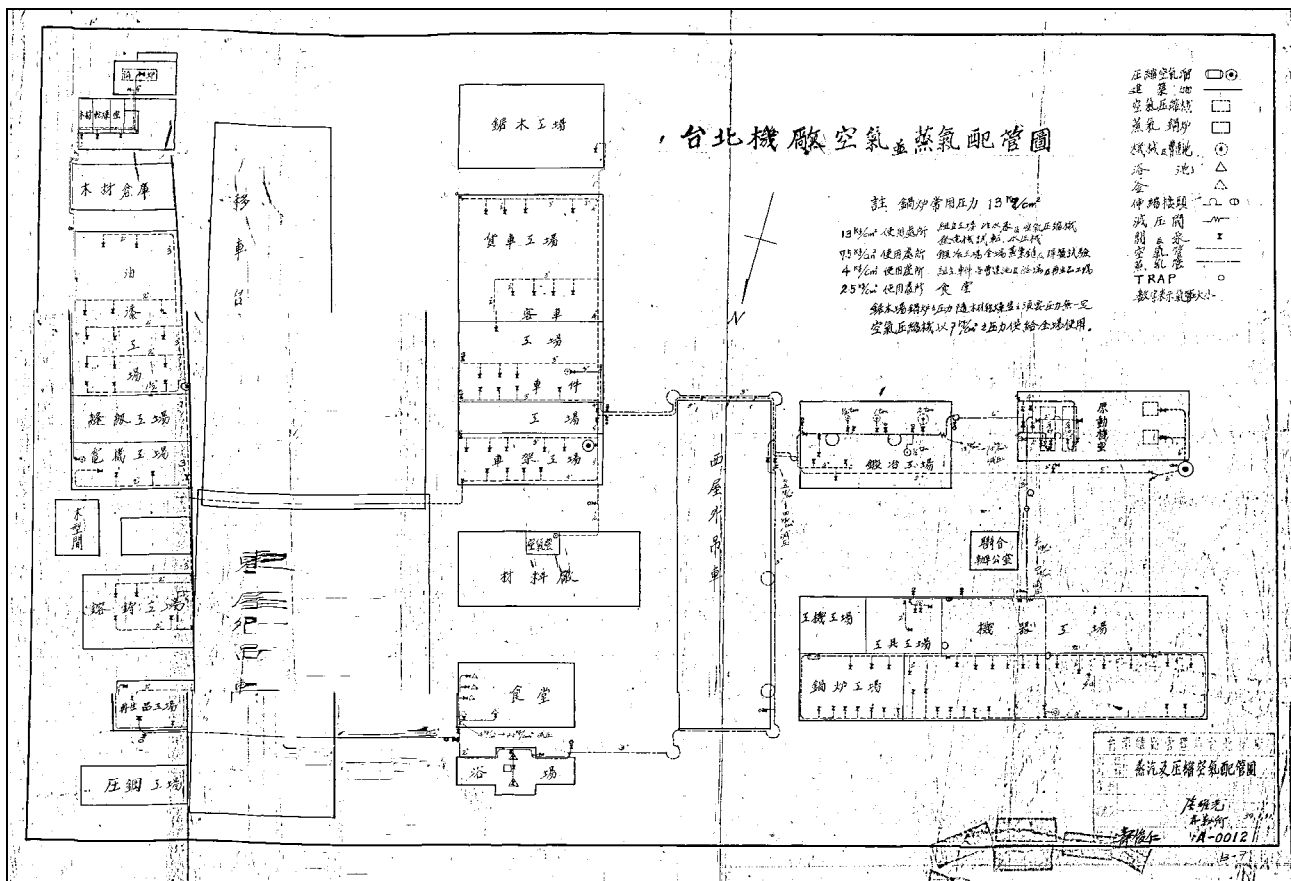


【圖 4-9】鍛冶工場採光頂式桁架之陸屋頂。資料來源：截自「鍛冶工場面積及設備佈置圖」，1950 年，檔號：B7-0111，臺北機廠技術組提供。

5. 臺北機廠動力來源：原動機室

綜合上述所提，1935 年落成之臺北機廠仍承襲清代之動力蒸汽化，且在動力需求的驅使下，「原動機室」所提供之燃煤蒸氣，則是提供臺北機廠動力來源的主要捷徑，亦為工場業務運作的核心。而整體建築的附屬設施則包含鄰近的煙囪、儲煤場、鍋爐，以及各種水、油蒸氣鍍鋅鐵管。藉由【圖 4-10】臺北機廠空氣並蒸氣配管圖，即清楚得知原動機室所提供之動力蒸氣，相對於廠區內主要職場建物的重要性。因此，即便在臺北機廠組織系統表中，未將原動機室納入編制，依然不減其對於臺北機廠整體運作的價值性。

然而，戰後臺北機廠的動力來源在臺灣電力公司的電力供給下，多數配管及機具即可藉由空氣壓縮機及馬達的運作，達成所需的業務功效，但臺北機廠內之市定古蹟—員工澡堂，以及鍛冶工場等，仍以原動機室所供應之蒸氣鍋爐配管做為動力的主要來源。因此，臺北機廠各座工場之間相連可見之蒸氣、消防管線，以及埋藏於平面道路下所未見之縝密管線，亦是突顯臺北機廠整體檢修系統與一貫化技術作業的關鍵。



【圖 4-10】臺北機廠空氣並蒸氣配管圖。
資料來源：「蒸氣及壓縮空氣配管圖」，1950 年 1 月 31 日，檔號：B7-0012，臺北機廠技術組提供。

二、防空避難設施

從臺北機廠歷史發展的層面到鐵道產業修製技術對於國家軍務的後勤關鍵，可見臺北機廠兼屬交通事業體系併國防設施要件的雙重機制下，自日治時期的廠區規劃，即將防空避難設施納入廠區配置中。而防空避難設施之建材，為應付戰時普通炸彈與原子彈之防禦要求，建材須使用鋼筋混凝土，且結構的厚實度，亦影響著抵抗輻射線及防震等避難要求。一般而言，防空避設施可分為地下防空室、半地下防空室、地面防空室、簡易防護洞、簡易原子防護坑及簡易防空壕洞等⁴⁰⁸。而東宿舍原設之疏散小門，亦屬防空避難設施的設置，但在東宿舍改建為國宅後，僅存檔案紀錄得知過去建構之意涵。

因此，從臺北機廠檔案室所藏之卷宗，可得知臺北機廠在 1991 年所調查之防空洞，共計有 10 座，另外尚包含 1 座碉堡【表 4-1】。由臺北機廠日治時期至戰後所佈署之防空避難設施數量，即可窺見臺北機廠相對於時局下臺灣政權發展的影響力。其中，西宿舍因人口稠密，為防範日夜無預警的空襲，並即時疏導相關人員的逃生動線，因而在該宿舍群的 3 座防空洞中，含括「乙種防空洞」1 座及「丁種防空洞」2 座。而防空避難設施的種類差異，則因其所能容納的人員數量及所屬位置決定之。

【表 4-1】1991 年臺北機廠所屬防空避難設施表

形式	數量	位置	形式	數量	位置
防空洞	1	新車工場	防空洞	1	鍛冶工場
防空洞	1	西門守衛室	防空洞	1	正門前鐵路
防空洞	1	油漆工場	防空洞	3	西宿舍
防空洞	1	儲木池	碉堡	1	東側轉角
防空洞	1	技術組			

資料來源：整理自「檢送臺北機廠土地、房屋、倉庫、防空洞、修車場底等財產移交清冊及財產移動單乙份請核轉會計處請 鑒核」，1991 年 11 月 6 日，〈臺北機廠土地、房屋、倉庫、防空洞、修車場等移交清冊〉，《臺北機廠檔案室卷宗》，檔號：80-130-2。

在日治時期臺灣總督府已預設臺灣做為南進政策下的補給基地，因此建設臺北機廠的防空避難設施已屬必然；而戰後國民政府在反共抗俄的局勢下，在 1947 年則由工務處建築課延長加建西宿舍乙種防空洞至原先標準容積的 5 倍；並於 1951 年制定「本廠防空疏散規劃」，如煙囪偽裝、疏散計畫等。此舉則反映出臺北機廠車輛修製任務的倍增，而相對成長的職員人數。【照片 4-6】箭頭所指之防空洞則在「臺北市區鐵路地下化暨東西向快速道路興建工程」限期內拆除，目前臺北機廠在廠區範圍內可見日治時期所留存之防空洞，僅餘鍛冶工場前之防空洞【照片 4-7】。



【照片 4-6】臺北機廠原設置之防空洞。
資料來源：臺北機廠技術組提供。



【照片 4-7】臺北機廠現存可見之防空洞。
資料來源：本研究拍攝。

⁴⁰⁸ 陳伯遼，《鐵路建築》，臺灣鐵路管理局，1972 年，頁 143-144。

4-1-2 機具文物資產類

1. 機具設備

臺北機廠分設車輛場區、電力場區、柴電場區、修製廠區及行政區域，各座工場皆有其主要之修製任務。而 1935 年（昭和 10 年）遷建至現址的臺北機廠亦部份沿用清代、日治時期的維修機械。如同第二章所提之內文，當臺北機廠遷建完成之際，臺灣總督府交通局即統計泉町本部所移轉之機械及設備，計有 135 台分屬於 31 座職場建物中，另外，新購設備則有 125 台。因此，臺北機廠在蒸氣供應作為廠內動力來源的情況下，目前仍保有多數在當時所移設之機具；如同【照片 4-8】在臺北機廠工具編制下的台工 145 蒸氣錘，明顯印證鍛冶工場存有購置年代最悠久之設備，即 1990 年購入英國 Barack Raph Co 製造的蒸氣錘。



【照片 4-8】1889 年之台工 145 蒸氣錘局部。
資料來源：本研究拍攝。

在動力蒸氣化褪去之後，除了上述所提之重點式機械，目前臺北機廠則將各座工場較具歷史意義及檢修技術上具代表性之機械設備作為「博物館陳列品」，並現地保存在機器工場居多，其次則統一存放於為客車縫紉工場之半戶外棚架內【照片 4-11】。由此可見，臺北機廠的設施在歷經清代、日治，以及戰後動力運輸系統的轉變與各式車體的演進，在維修機械與設備上亦持續性地添購所需之修製器具；象徵臺北機廠在時代的演進中，仍扮演著維修近代化鐵道車種的龍頭地位，而該過程不僅見證了鐵道產業文化資產的脈絡，亦可作為一般人難以深入瞭解之技術史與鐵道產業類的教育素材。



【照片 4-9】1889 年之台工 145 蒸氣錘，1900 年購入。
資料來源：本研究拍攝。



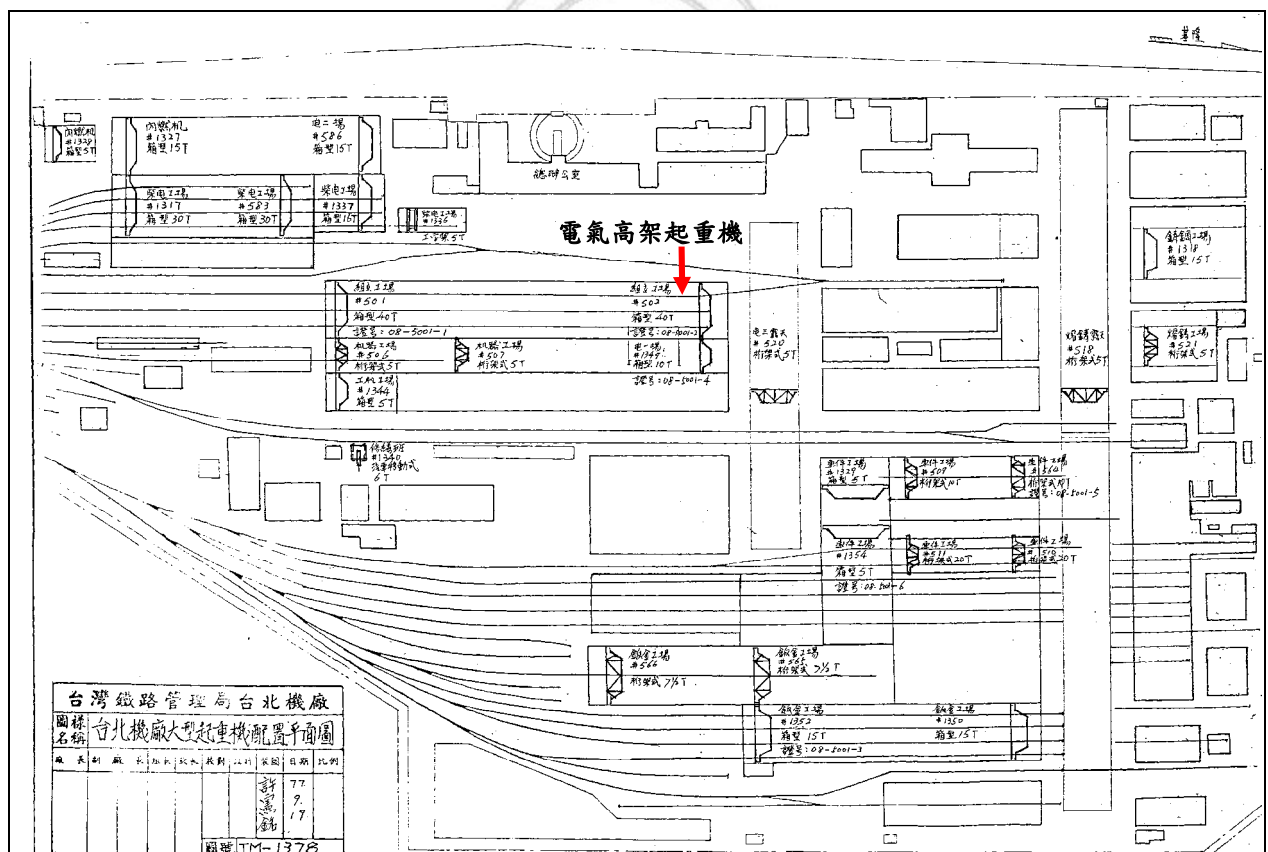
【照片 4-10】左為鉚接式台工 532 柱起重機；右為台工 141 蒸氣錘，1934 年購入。資料來源：本研究拍攝。

如同前文所提，可得知「動力運輸系統」的變革，係造成臺北機廠機具設備汰換的關鍵，且在世銀貸款時期將自動技術之推展，視為工作效率提升之要件；因此，在連續性生產為目的的指標，又因成本及政策因素的影響，造成部分工場組織縮編，維修與生產力亦大幅降低；但機廠內之維修設備仍留存相當多歷代由日本、美國、英國等先進國家引進之器械。而機具的使用在於人員的操作，因此，技術史相對於機具設備更是相形環扣之要件。



【照片 4-11】客車縫紉工場存放部分博物館陳列品之棚架。資料來源：本研究拍攝。

就臺北機廠整體機具設備而言，至清代的臺北機器局發展至今，臺北機廠即屬「機械工業」的技術核心，而鐵道車輛修製作業中亦屬重工業的一環。因此，在日治時期的建物規劃中，為確保職員在執行檢修業務上有良好的作業環境，即在主要職場建物中設置電氣高架起重機及懸臂吊車等吊掛機械【圖 4-11】。另外，車輛場區之間的車體調度亦在遷車台的運作下輸送車體。隨著鐵道產業在客貨運之需求上遞增，此種承重式的機械則衍伸出鐵公路兩用之曳引車，以應付動力電氣化在檢修空間的轉換上，零散場區之物料往來。



【圖 4-11】臺北機廠電氣高架起重機配置圖。

資料來源：「臺北機廠大型起重機配置平面圖」，1988 年 9 月 19 日，檔號：B6-0087，臺北機廠技術組提供。

2. 文物資產

臺北機廠歷代留存之文物資產，最受矚目者即屬日治時期主要職場建物中之木型職場，在戰後則同為木模室，並將該建物之二、三樓作為木模的存儲空間；二樓計有 274 層鐵架，三樓則有 248 層⁴⁰⁹。由於該空間所存放之木模，從動力蒸汽時期到動力電氣化時期之車體各部模型母件皆具，因此在數量統計上受限於時間因素，以及各層櫃位擺放數量不等而難以明確估計。但各層樓存放木模之鐵架，皆有分區分層進行櫃位編號，形體略大之木模亦會同等拓印相同編號，因此在種類分屬上較易得知所屬櫃位及名稱用途，唯部分因木模體積過大、存儲空間不足或地震等因素影響，造成擺放位置錯亂。

而木模的拓印註記，依照時代的不同分為兩種形式；日治時期的註明方式，除了櫃位編號之外，會另外拓印車體型號，因此，在部分共通的車體零件上甚至可見兩種以上之車體型號。隨著戰後時期的演進，櫃位編號則逐漸取代車體型號的拓印，並由手寫註明的方式，標示車體型號。另外，木模室所存放之木模，除了臺北機廠修製鐵道車輛及製造工具所需的模型母件，以及各機務段所需之零組件之外，尚涵蓋日治時期至戰後臺北機廠為其他產業所製作之模型母件，如高雄煉冶公司、花蓮台泥公司、鹽糖 10.2 號之軸箱授金等，此類非鐵路局所屬之模型母件，則在項目編列上統稱為「社會車」。

在動力蒸氣時期，由於臺灣鐵道產業各類零件、車體的自製率相當高，因此，木模的鑄造工法亦是機械零組件在製作上重要的基礎樣本。而選擇木材取代其他料件的因素，則因木材的取得便利，且在尺寸的增減上較其他料件來得修改容易，另一方面，在搬運往來的過程中，亦可相對減輕重量。但隨著 1980 年臺灣鐵路整理委員會的成立，逐步實施各項人力的精簡措施，以及 1981 年材料處撤銷倉儲課等，以致在材料的採購上因政策的轉圜，逐漸取代自製生產的模式。當蒸汽機車正式停駛，更使得木模室在逾半世紀的存放空間內，受氣候溫度的影響而造成少部分木模表面產生起翹現象。

雖然，動力蒸氣時代已經過去，但鐵路局每年總在鐵路節以「蒸汽機車復駛」為噱頭號召，此項復駛計畫在多數零件已淘汰或毀損的狀況下，臺北機廠木模室或能提供必要形式之木模，作為鑄造車體的模型母件，以進行鐵道車輛的復舊工程。而今臺北機廠面臨停工遷廠的窘境，因此，木模室對於未來鐵道車輛復駛計畫，以及技術與工藝的結晶，更具有當代價值的體現。



【照片 4-12】二樓木模存儲一景。
資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-13】木模室局部。
資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-14】三樓木模存儲一景。
資料來源：本研究拍攝。

⁴⁰⁹ 中原大學建築系，《臺灣鐵路管理局臺北機廠鐵道產業文物清查研究計畫》結案報告書，2010 年 8 月，頁 182。

依循臺北機廠檢修體系的動線規劃，可推測木模製造的所屬工場鄰近於木模室，即鑄鑄工場。該工場在動力電氣化後則將其空間轉換為電機二場（東）使用，但內部主要負責的鑄鐵、熔鋼、白五金製作，以及木模製造等工事，卻未因此而改變。在該工場的製造流程上，因製程所需之「閘瓦一貫作業程序」污染性過高，因此在動力電氣化後已將該製程拆除。如今鑄鑄工場轉為電機二場（東）使用後，該空間除了補足電機系統及牽引馬達檢修作業上的不足空間，原屬鑄鑄工場內的機具，也因維修技術的轉換，而將已屆壽齡之設備標售，其中亦包含木模製造機具、拋砂機、鑄品後處理設備等。

因此，在臺北機廠木模製造流程中斷的情況下，木模室所存放之木模則是見證歷代技術史與無形文化資產的關鍵。而目前臺北機廠文物室內亦擺放部分木模作為展示，但各別零件的陳列及立牌，對於一般參觀者而言，尚不足以說明該木模所屬之車體區位及用途。因此，鐵路局在 2010 年 6 月開始透過臺北機廠對於木模構件熟捻之老員工進行木模整理計畫，在臺北機廠面臨遷廠之際則顯得格外重要。除此之外，木模鑄造所屬之一貫化作業流程與老員工的經驗訪談，亦是釐清文物資產價值與技術發展的要件。若能將各式木模所屬的區位及用途釐清，則有助於未來鐵道車輛的復駛計畫，對於流失的車體構件而言，則為相當重要之模型母件。



【照片 4-15】文物室展示木模概況。
資料來源：本研究拍攝。

隨著臺北機廠木模室的抽樣並輔佐廠區現場調查的結果，亦能相互佐證木模鑄造後之成果。而此種因緣際會下的驚喜發現，亦不難想見臺北機廠若在遷廠後能整體系統性的保存，作為鐵道產業檢修體系的園區博物館，並在參觀的動線規劃以動線點綴的方式，或許能創造驚喜感並加深參觀者的印象，同時在導覽者的部分，亦能增添導覽的生動性。



【照片 4-16】臺北機廠銘板木模。
資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-17】消火栓之木模。
資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-18】字體木模。
資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-19】臺北機廠銘板鑄品之完件。資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-20】消火栓鑄品之完件。資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-21】老虎鉗之木模。
資料來源：本研究拍攝。

4-1-3 工業遺址

日治時期因都市計劃的土地劃分，而遷建至工業區的臺北機廠現址，隨著戰後國民政府加速推展工業化的結果，以致臺北機廠的廠區周圍成立眾多工業設施。相對在以工業推動經濟的前提下，臺北市人口迅速成長，亦使得都市快速擴張，而昔日市郊所屬之工業區，已併吞在臺北市的市區範圍內。如今與臺北機廠同屬於相同時期的工業遺址，僅存臺北機廠西南側的松山菸廠。藉由【圖 4-12】臺北機廠與周圍土地之都市計劃使用分區圖，即可明顯看出紅色所屬之土地區塊已變更為商業區，而目前作為臺北文化園區預定地之松山菸廠，則在褪去菸草生產與加工製造後，成為商業區的一部分。



【圖 4-12】臺北機廠與周圍土地之都市計劃使用分區圖。

資料來源：「趣遊碗 360 度環景鳥瞰」網站，<http://gemvg.com/www/tpz.html>。

隨著都市計畫的土地變更，臺北機廠則從松山區納入信義區的都市範圍內，就土地開發而言，經濟產值已不可同日而語。如今，在「臺北市鐵路地下化」工程的逐次延伸，臺北市的平面道路上已不可預見鐵道車輛的往來行駛，唯獨臺北機廠現行仍在運作，屬相當珍貴之鐵道產業文化資產。若臺北機廠遷廠後，現有的廠區空間能獲得在地保存，那麼，臺北機廠的保存則可視為臺北在工業遺址及都市發展下工業歷程的見證，並說明曾經在這塊土地上的歷史記憶。

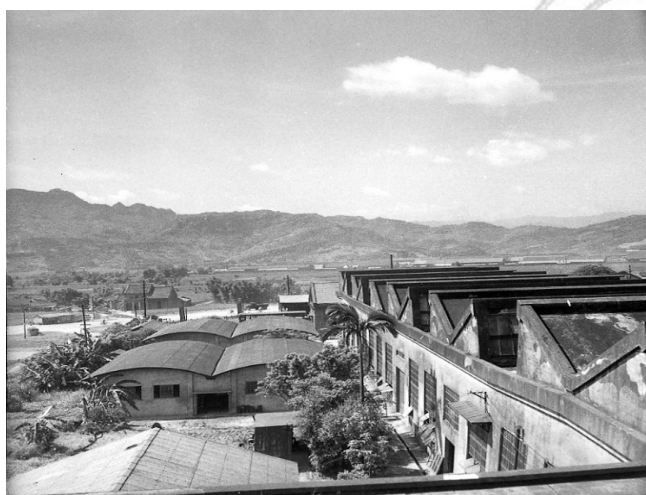
以臺北機廠的鄰近土地而言，商業場所的設置在未來松山菸廠的土地開發下，以及京華城、統一阪急百貨、臺北 101 等辦公購物商場的分佈，對於臺北機廠遷建後再開發為商業區的考量實屬不利，且京華城同屬為工業土地變更為商業用地的案例，目前營運的態勢可見一般。然而，就臺北的都市發展而言，除了鐵路地下化造成都市紋理上的變革，臺北機廠鄰近土地亦未見以往工業區的設置規劃。因此，就鐵道產業文化資產層面而論，臺北機廠目前運作的體系即見證動力運輸系統的過程，其中勢必涵構相當深厚之鐵道產業檢修體系與都市記憶，即「活」的鐵道產業文化資產。

過去，在文化資產保存的推動上，有相當多工業遺址保存的案例是在搶救下獲得保留，甚至是部分保留。而目前臺北機廠在未停工斷線前所存之完整廠區規模、機具，以及料件的狀態下，即為述說臺灣鐵道產業脈絡與臺北都市記憶最佳的核心區域。除此之外，若臺北機廠在遷建後獲得整體保存的機會，勢必可與鄰近之松山菸廠共同見證臺北在都市計畫發展下的紋理。

雖然，在日治時期及戰後的政策推動中，對於工業建設的極力推廣皆有機可循，而象徵工業時期所豎立的煙囪，以及連帶廠區其他工場的修製作業，在環保意識及全球暖化議題的探討下，已逐漸褪去相關工業生產的製造工事。如同上述所提，在臺北機廠與周圍土地相互影響的結果下，臺北機廠對於都市發展的角色定位，已足以說明產道產業對於當代軍務的後勤支援，以及社會經濟帶動的影響力。因此，臺北機廠遷建後整體性的廠區保存，對於建構在地文化的時空記憶與都市計劃的再教育，實有整體廠區保存的必要性。



【照片 4-22】戰後臺北機廠進出廠線之軌道鋪設。資料來源：臺北機廠技術組提供。



【照片 4-23】1960 年臺北機廠油漆工場周圍概況。資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-24】2010 年臺北機廠西南側鳥瞰。資料來源：本研究拍攝。

第二節 鐵道產業圖檔類

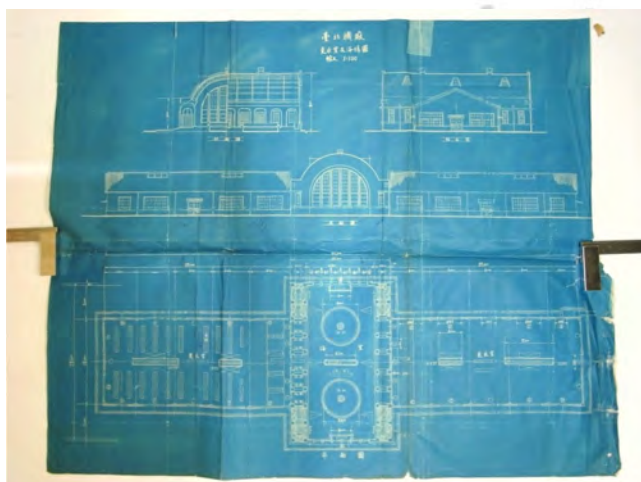
臺北機廠產業文化資產依據文獻種類的不同，可分為圖面文獻資產與檔案文獻資產兩類進行探討。由於臺北機廠自日治時期即見證動力蒸氣化至動力電氣化之檢修過程，且在鐵道產業圖檔的保存上相當完整，其價值亦是建構鐵道產業修製技術與歷程回顧上不可或缺之要件，因此應設法改善臺北機廠圖檔存放空間之環境，如溫濕度的掌控，以減緩紙質的劣化程度。

4-2-1 圖面文獻資產

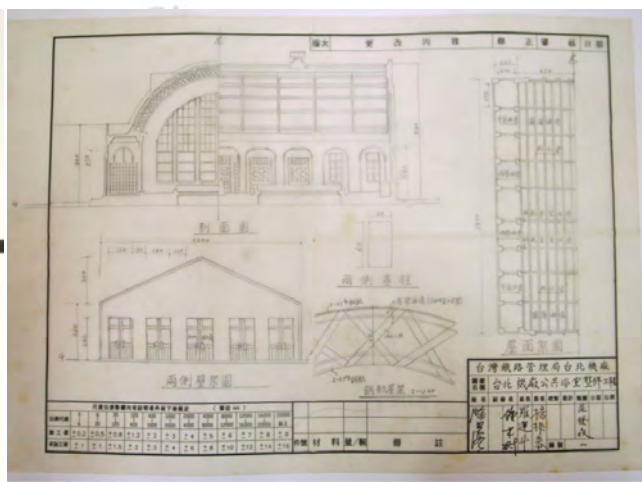
臺北機廠圖面文獻資產主要之存放空間，可分為圖室及晒圖室兩處；而作為文化資產展示空間之文物室亦存放部分圖面文獻資產。其中，圖室原屬之空間為美援時期所成立之材料試驗室，但在國家經濟建設時期之後，材料試驗室在各級單位所屬之檢驗設備趨於穩定的情況下，該空間目前則作為存放臺北機廠各型鐵道車輛、工場建築、機械設備，以及歷代修繕工程圖等。

由於各空間所藏之圖面文獻，繪製年限最早可溯自日治時期的明治年間，並依照各時期的不同，紙質的種類亦有所不同。因此，在非穩定的環境溫濕度下，部分年代久遠之圖面已遭蛀蟲侵蝕，甚至產生圖面黏著的情況。其中，部分較具代表性之圖面已由臺北機廠進行數位化掃描，並在臺北機廠遷廠前，委外辦理數位典藏計畫。此項作法不僅可妥善留存鐵道產業動力運輸系統與技術史的演進過程，不僅能作為學術研究上的第一手資料，對於教育傳承而言，亦能將其價值發揮到最大效益。

除此之外，前述所提之鐵道產業設施類、機具文物資產類與工業遺址，亦能藉由圖面文獻的輔佐對照，清楚呈現當代空間與工業歷程的脈絡。基於臺北機廠歷經各階段之動力運輸系統，因此尚保存相當完整之蒸汽機車及柴液維修等車體圖面，在現今已報廢停駛而進入動力電氣化之際，或能藉由該圖面對照木模室所存之模型母件，回溯過去技術史的發展源流。



【圖 4-13】臺北機廠更衣室及浴場圖
資料來源：本研究拍攝。



【圖 4-14】臺北機廠公共浴室整修工程。
資料來源：本研究拍攝。

4-2-2 檔案文獻資產

一、卷宗類

臺北機廠檔案文獻資產所屬之卷宗類，以檔案室為主。由於檔案管理局曾以檔案法為由，徵集臺北機廠 38 年以前之檔案，因此，目前的檔案室所存之卷宗在未逾銷毀期限內，卷宗類之文獻皆屬戰後時期。而該卷宗則依據鐵路局各機檢段所制定之「機關檔案保存年限及銷毀辦法」及「檔案分類編案規範」，將卷宗結合「檔案分類表」及「檔案保存年限區分表」進行編製典藏。

隨著鐵路局在檔案編製上的修訂，目前卷宗的編碼已從 1946 年訂定的 31 項細目修訂為 2000 年訂定的 5 大類檔案管理總覽，2004 年更延續以往製訂的種類規範，即「本廠檔案分類及保存年限結合表」，將卷宗分為類、綱、目、節四項層級，層級標記則使用多碼制，每一層級均為兩位數，總計八位數。列式如：類-01~08、綱-01~99、目-01~99、節-01~99⁴¹⁰。如此即可依照卷宗編碼的形式得知公文年分與保存年限。

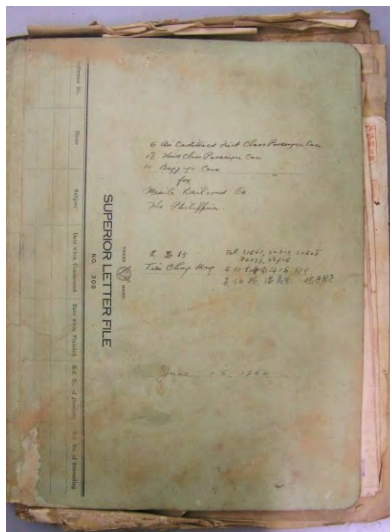
目前檔案室所保存之卷宗內容多以臺北機廠組織規程、人事資料，以及各類工程計畫案為主。如第二章節所提戰後時期臺北機廠概況與東宿舍改建國宅案等，皆因檔案室典藏完整卷宗，才能窺見該項工程在官方公文往來上之明細。另外，輔以檔案管理局所徵集之檔案文獻，對於臺北機廠整體發展脈絡的釐清，在評判鐵道產業文化資產價值上，則具有重要性的參考價值。

二、書籍類

臺北機廠文獻資產所屬之書籍類，以文物室之典藏數量為最；其次則為圖室、辦公室等。其中，文物室之前身為技工養成所之一樓教室，自該所廢止後則於 1987 年作為文物室之展示空間用。而書籍的類別多以技工養成所教材、企業管理與檢定手冊、鐵路局明訂之車輛規範為主；年代則可分為日治時期及戰後時期兩部分。因臺北機廠文物室曾受天災影響，造成低處書櫃淹水受潮，而部份手冊與規範屬鐵路局與臺北機廠所有，並未授權出版。因此，若臺北機廠在辦理數位典藏計畫而行有餘款之時，可考量一併將受損書籍及圖面作修護處理，以保存珍貴之文字記錄。



【照片 4-25】文物室書櫃下層存放概況。資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-26】文物室典藏之外銷守車檔案。資料來源：本研究拍攝。



【照片 4-27】書籍受潮狀況。資料來源：本研究拍攝。

⁴¹⁰ 臺北機廠檔案分類及保存年限結合表邊制使用說明，九三北廠總字第 3968A 號，2004 年，臺北機廠檔案室藏。

第三節 鐵道產業無形資產類

4-3-1 技術養成之建構

從臺北機廠的發展歷史到技術養成的建構，各時期的臺北機廠無論是作為軍務的後勤關鍵，抑或驅使臺灣鐵道帶動社會經濟發展的主流，歸屬為無形產業資產的員工，皆是操作場內設備並累積鐵道產業文化資產的核心。且在各階段動力運輸系統的演進下，昔日鐵道技工見習教習所的軍隊式內務教育到技工養成所在戰後的克難應對，係造就時局下鐵道產業技術的傳承與車輛修製作業得以度過各時期的政權統治與戰時復舊作業的功臣。因而在回顧以往歷史的脈絡上，作為技術傳承的場內員工及技術養成制度，均為重要的無形文化資產。

在技術養成教育方面，日治時期所設立的鐵道技工見習教習所的教授內容、體制及訓練，對於戰後技工養成所的延續影響深遠，相對於臺灣鐵道車輛之檢修技術而言，更可視為系統性職業教育的開端，如：學科與術科的並重、道德與品行的養成、團體互助的重要，而學徒制的傳授意義除了驅使術業專精，更強調的是尊師重道的理念。因此，臺北機廠之技術養成除了將檢修技術發展成交通運輸的原動力，更將人格的教育養成視為技術建構的必須。

但鐵路局面臨公路體系的開通，接連帶來的營運虧損，由臺北機廠員工投稿至《路工》期刊所提到的通訊問題，可窺見鐵路局在初期面對營運不善所採取的作法：「這是廠裡兩千多員工一致的心聲，在工廠會議時前後不知提過多少次，始終辦不到，設想一個擁有這樣多員工集在一起工作的鐵路機廠沒有需要嗎？本路自三月一日起規定鐵路電話不能對外直播，基於鐵路營運不好，建設投資浩大而求其節流的體認，在我們的看法上，『斷話』我們並不表示意見，然而，在斷話之後，在廠裡裝置一個室內公共電話亭，咸信，只要是本路當局能照顧勞工關心勞工福祉，應該不待我們提出就可以辦到，但是很不幸，當我們在工廠會議提出這個問題時，上級卻說裝公共電話會有『安全問題』……」⁴¹¹。

上述所引用之文章裡，看到員工表明通訊往來的不便，而此種不便的結果竟是鐵路局由上至下的指令宣達。如同第二章節在臺北機廠東移計劃的內文所提，自公路體系於 1978 年開通後，上述所言等同間接證實鐵路局初期面臨營收虧損，在企圖重振未果的情況下，1980 年臺灣鐵路整理委員會政策性的精簡計畫儼然而生。相對於勞工文化方面，臺北機廠的員工在歷年的精簡計劃下，甚至是動力柴電化至動力電氣化的過程中，員工由兩千多位員工至遷廠前的 703 人而言⁴¹²，數量上則象徵著動力柴電化至動力電氣化後，鐵道車輛在修製上的技術需求。而向來「丟包式」營運作法，無論鐵路局原有的資產有多龐大，終有殆盡的一天。因此，未來臺北機廠遷廠後面對的土地開發問題，應重新考量臺北機廠的歷史發展與人文意涵，此種鐵道產業特殊的價值與典範，才是鐵路局可淵遠長流的經營模式。



【照片 4-28】臺北機廠公共電話。
資料來源：本研究拍攝。

⁴¹¹ 林恭一，〈工廠人的獨白〉，《路工》新第四十四卷第六期，路工月刊雜誌社，1979 年 6 月，頁 28。

⁴¹² 2010 年 5 月公告數據。

對於現階段的臺北機廠而言，實有盡快進行修車影像紀錄及口述歷史的訪談必要。以臺北機廠的木模室而言，該空間所存儲的歷代木模，在時代的演進下褪去使用性後，在沒有構件清冊的情況下，僅能依靠老師傅的記憶與經驗傳授，才將說明構件的用途與時代所屬的意義。如今，技工養成所停止招生，對於未來蒸汽機車的復駛與技術傳授，若無老師傅的技術指導，往後鐵路節欲推行的復駛計畫勢必相當令人擔憂。除此之外，鐵路局對於員工的態度，更可從上述所引用的文章裡窺知一二；當鐵道局將動力電氣化的演進視為必然，勞方應等同順應資方的必須時，是否考量過勞方的檢修技術亦是鐵路局的珍貴資產，惟有兩者相互操作的結果，才能使得臺北機廠的鐵道產業文化資產更具深層的價值，而此種作法亦是自我培力的關鍵之一。



【照片 4-29】老師傅與木模合影。

資料來源：本研究拍攝。

因此，曾經作為臺北機廠技術培育的技工養成所，過去所涵蓋之系統化教學及實習、生活照顧、以及對於檢修體系養成之制度；除了兼具鐵道產業檢修體系之價值，亦多添無形文化資產之意義。然而，在時代發展的歷程下，技術教育養成之建購，無論目前技工養成所是否仍在運作，該場域特殊的技術養成空間，應在建物空間上適度強調無形文化資產對於該空間的意義與影響力。

中原大學

4-3-2 勞動空間之記憶

以臺北市的都市發展而言，昔日松山區在都市計劃下所明訂的工業區，目前被併入信義區的土地開發後，昔日被視為經濟指標的工業已未見其身影，取而代之的是商業與消費市場。對於臺北機廠而言，更是記錄了昔日鐵道產業艱苦度日與蓬勃輝煌的歷程。其中的關鍵則在高勞動力的作業空間下，每位員工的辛勤付出，而每位員工的勞動操作，亦同等螺絲釘般栓緊每道修製流程，以致鐵道產業技術的銜接得以歷經各時期的動力運輸系統變革。因此，在這樣的空間背景下，人文的累積勢必形成特殊的空間記憶，亦是詮釋鐵道產業脈絡上不可或缺的一環。

由過去臺北機廠東宿舍及西宿舍所分配的居住空間概況，即可窺見這些勞動的身影多數以廠為家，因此在臺北機廠東、西宿舍，甚至是以往造漆工場的場區配置上，皆可見康樂室、理髮室、休息室的存在，使得臺北機廠在整體的廠區空間上，涵蓋了員工生活的記憶空間；這些勞動空間的記憶，亦構築了臺北機廠無形文化資產厚度的關鍵。以動力運輸系統的轉換造就臺北機廠廠區變遷的影響而言，過去集體勞動身影的記憶重組，即是輔佐檔案文獻上不足的關鍵。

扣除臺北機廠主要修製作業的場區，在日治時期即包含附屬福利設施的設置，如此可視為工業村的廠區形態，此種模式不僅「在地」解決了生活上的必須，間接則透露過去商業開發的路徑並不普及。隨著臺灣社會在環境議題上的重視，工業區的設置在都市化的併吞下，亦宣告臺灣社會的產業形態正視轉型。因此，臺北機廠在遷廠後的廠區保存，勢必能訴說著維修動線對於空間的需求；世代交替的制度對於技術養成的影響；員工的培育訓練對於鐵道產業的營運發展。而臺北機廠豐沛的勞工生活史與珍貴的文化記憶，則是呈現勞動空間中極具張力的代表。

中原大學

第四節 小結

在臺北機廠歷史與技術發展的探討基礎下，將現存的鐵道產業文化資產分為鐵道產業設施類、鐵道產業圖檔類，以及鐵道產業無形資產類進行各別分析後，可明確得知臺北機廠目前的廠區空間中保有相當完整之鐵道產業文化資產，相較於戰後皆曾遷廠的高雄機廠及花蓮機廠而言，實屬相當珍貴且必須妥善處理之資產，其具有之獨特及稀有性，實有重要且必須保存之價值。綜合上述所提，以下則提出臺北機廠遷廠後相關保存之建議。

一、鐵道產業無形與有形文化資產並重

多數傳統產業在褪去生產價值後所面對的保存措施，多以硬體設施為主，因此在保存空間的應用上往往失去原有產業的靈魂，但在人事的消長與生命的限度上，無形資產的保存更應把握當下，即員工生活史的建構或集體空間記憶的影像、文字轉化。在時代累積下的臺北機廠，廠區內建構的不僅是營建工程上最後階段的鐵道產業設施類，在前置作業中所保留的重要圖檔與規劃巧思，亦反映出臺北機廠在當代對於鐵道產業營運發展與社會經濟關係轉變的歷程。因此，除了目前保存完整之廠區空間外，應積極整合臺北機廠或鐵路局退休員工，作為未來臺北機廠保存後之導覽志工，而此種人力資源的組織，不僅可試圖傳承臺北機廠在停工斷線後相關記憶的留存，亦是維護與活化場區空間相當重要的推手。

二、彰顯各時期建築式樣的歷程

臺北機廠目前的行政組織雖然是依照動力電氣化後的主要廠區進行分類，但未編制在行政體制下的其他工場仍保有相當良好之建物概況。雖然臺北機廠自日治時期遷建至現址已屬日治後期，但在當時以臺北為經濟與行政中心的情況下，兼屬軍務設施的臺北機廠可謂是超越中國傳統建築的轉折，並在當代各項資產皆以軍務支出為前提的情況下，仍採購大量鋼材並相輔自然採光為主的室內空間設計為原則，建構臺北機廠主要修製場區，實屬相當先進且昂貴之建材；當戰後臺灣的政權改朝換代，無論是在增改建數量最高峰的美援時期或往後各階段的建材使用上，鋼材的應用仍是時局下的主流；可見當時臺北機廠在 1935 年落成時，臺灣日日新報美譽為「東洋第一的松山工場」，表示其所支配的建築技師與設計式樣極具稀有性，足以成為當代建築的經典。

三、在地保存並串聯周圍地景

臺北機廠目前是鐵道產業維修機廠中，保存鐵道產業文化資產最完整且豐富者，並在歷史發展的過程中，清楚可見不同的時期的產業設施與圖檔留存於臺北機廠中；就鐵道產業設施而言，無論是建築與土木設施、防空避難設施、機具設備等，皆代表這座工廠係以「整體性」進行廠區規劃；在廠區規劃初期所進行的土地杭荷試驗，更明確說明了「尊重在地」的必要性。另外，臺北雖然在快速變動的都市發展中造就地景的改變，但目前保存完整的臺北機廠，足以工業建設的角色定位說明都市計劃與公共設施的變革；除此之外，臺北在鐵路地下化後唯一可見地面上鐵道車輛行駛的路段，僅存臺北機廠。在這樣特殊而深具有鐵道產業價值的場域空間裡，「在地保存」則成為絕對性的必要。而廠區周圍的松山菸廠、國父紀念館等，更可同時在短距離內接收到不同時代與特殊意義的人文資產；且信義區內已設立多樣標的性的商業購物場所，更可讓參觀者在密集的都市空間享受各種層次的紋理。

第五章 結論

臺北機廠承載著歷代鐵道產業設施、圖檔，以及無形文化資產，見證各時期之動力運輸系統與檢修技術轉變的情況下，於 2005 年由行政院經濟建設委員會決議通過臺北機廠遷建設計畫，因此，面對 2015 年必須完成遷廠的臺北機廠而言，在歷經 124 年的運作所留存之珍貴鐵道產業文化資產，勢必在遷廠後面臨到保存的考驗。

因此，在多數鐵道產業的學術研究以運輸體系為主的情況下，本研究則以鐵道產業檢修體系的臺北機廠為核心，並將臺北機廠的歷史脈絡作為主軸，探討各時期的臺北機廠在官方政策、技術史，以及動力運輸系統變革層面的影響，並以第四章分析所得之現存鐵道產業文化資產價值，提出保存建議。研究成果可分為三部分：

一、釐清臺北機廠在各時期之發展脈絡

1. 軍務設施的萌芽期（1885-1895）

清政府為提升臺灣在地駐防的即時需要，在洋務政策的推動期開啟了臺灣第一座近代化設施，即臺北機廠的初始：臺北機器局。此座軍務設施在提升臺灣防禦為首要的前提下，間接帶動了鐵道建設的推行，但在經費支絀且各項建設的推展尚屬臺灣首次面對，因此在技術不成熟與商業利弊不斷下，各項事業的推展後繼無力。而原屬軍務發展配套措施的鐵路建設與商業貿易，則相對帶動臺灣街區的擴張與經濟的提升，反客為主地成為軍務設施發展中，實質而強大的後勤支援。

2. 軍務設施的整備期（1895-1900）

日本治臺初期因抗日行動不斷，且臺灣的軍務體系與日本早已先行的鐵道建設存有大幅的落差，基於臺灣位處要塞，在臺灣總督府決議將臺灣視為南進政策的軍防基地後，臺北機器局與臺灣鐵道建設的整備與改良，即屬復舊工程與後勤補給的重點關鍵。在此期間，由臺北機廠所面臨的名稱轉換亦可窺見軍務與鐵道的並重，依然密不可分。綜觀此時的臨時臺北兵器修理所與臺北砲兵工廠，因軍警勢力高漲而在初期的鐵道建設上，未見大幅度的突破。

3. 軍務設施的轉型期（1900-1929）

由上對下的政策面，是官制調整造成權屬移轉產生直接性的轉圜；由下對上的機能面，則是臺北機廠對於鐵道運輸體系產生的核心價值。因此，當臺北機廠因官制調整而直隸於鐵道部時，1924 年（大正 13 年）時的鐵道部汽車課臺北工場，更因臺灣總督府始政三十周年紀念會的推廣及西部縱貫線的鐵道運輸體系達到高峰，促使臺灣總督府新訂交通局官制，並將交通事業改組為鐵道運輸體系與鐵道檢修體系；而臺北工場的角色則因組織調整後與鐵道部並列為同層級。1926 年（大正 15 年）臺北工場更由原先多元化的機械工業製造，正式專職以鐵道產業修製業務為主，並改稱臺北鐵道工場。

4. 鐵道設施的建構期（1929-1935）

由於鐵道修製業務的繁忙與都市計畫的影響，臺灣總督府交通局則參酌日本境內之鐵道工場，並提出最新且先進鐵道工場的可能。而 1929 年（昭和 4 年）的臺北鐵道工場正因工業區的土地劃分而決議遷建至現址後，則依照最新鐵道工場所研擬的理想建物配置進行廠區建構。時值日本發生關東大

地震的影響，因此 1935 年（昭和 10 年）落成後的廠區可見大量鋼材的使用，此項作法則取代以往官方與民居建築常用的磚石與木料結構；對於臺北機廠而言，一方面除了補強結構與維修空間上的需要，另一方面則為兼屬軍務設施的臺北鐵道工場預設建築設備防災的理想。

5. 鐵道設施的復建期（1945-1970）

隨著戰後復舊工程的進行與美援時期開始的經濟挹注，使得廠區內的建築與設施得以同時並重臺灣省政府極力推動的工業建設。其中，舊有材料的保存再生與新置，更使得臺北機廠的營運發展趨於穩定，而臺灣社會的經濟成長，亦相對影響著鐵道產業技術層次的提升，並從動力蒸氣逐次進程至現今的動力電氣化時代。而臺北機廠走過以往戰時的戒備，此階段在廠區空間上的復原與建設，不僅替鐵道產業在出口貿易上創造外匯，作為後勤維修的臺北機廠更是影響臺灣鐵道運輸系統的關鍵。

6. 鐵道設施的縮編期（1970-2009）

臺灣省政府繼美援時期的四年經濟建設計畫後，世銀貸款所得原本可以延續鐵道設施的建設並再創高峰，但 1972 年國際情勢的轉變卻使得政府振興各類中小型企業的宗旨，擴大以國家經濟為主體的十大建設。因此，在國家公共建設為首要，而鐵路局又因十大建設中公路體系的開通面臨虧損的情況下，鐵路局為提升客運競爭則積極推動動力電力化；在此期間，許多老舊橋梁與段站獲得修補重建的機會，但交通運輸體系不斷隨著時代與科技的發展面臨挑戰，鐵路局先期以人事組織精簡的方式未能長期應戰的結果，則轉由土地資產開發彌補營收缺額。而臺北機廠在公共建設為首要，且在都市發展鄙棄過往工業建設的態勢下，逐次削弱臺北機廠的廠房面積，進而衍伸出常年遷廠的爭議。

藉由上述六個階段說明臺北機廠在各時期接收官方政策所產生的影響，各時期在軍務與鐵道發展上的演變，亦足以窺視臺灣社會的經濟發展。回顧臺北機廠在官方主導下的設立過程，無論是清代在中學西體的首創；日治時期的構築模式更突破中國與日本傳統建築的可能，成為當代在東洋首屈一指的鐵工場；而戰後更憑藉著克難拼裝的鐵道車輛，使臺灣度過戰後的通貨膨脹，並維持相關產業的輸送作業，這一切的簡短文字都足以說明臺北機廠在臺灣社會扮演的重要地位。但是，當長期營收虧損的漏洞使鐵路局不得不正視的時候，臺北機廠過去對於臺灣建設發展的價值似乎不存在，而初期對於無法立即創造經濟產值的臺北機廠實施精簡措施而言，則是鐵路局近利短視的表現。

二、分析臺北機廠之鐵道產業文化資產價值

臺北機廠的鐵道產業文化資產價值，藉由歷史脈絡的爬梳，可分作鐵道產業設施、機具文物資產、圖檔文獻資產、技術養成、勞工文化、文化地景等六部分進行探討，依次如下：

1. 鐵道產業設施

綜觀臺北機廠動力電氣化後的電力、柴電、車輛、修製等四大場區，以及編制於行政組織之外的各座工場而言，鐵道產業設施係屬記錄鐵道產業文化資產價值最顯而易見者。而臺北機廠之鐵道產業設施在各時期的建築式樣及構築形式皆具有當代的指標性及相對意義；隨著動力運輸系統的演進，建築空間所乘載的使用機能，亦象徵後續保存價值的評估基準以及再利用的可能性。尤其臺北機廠在檢修體系的系統性業務分屬下，更使得各座工場與附屬建物之間環環相扣，顯示出整體性的保存考量在未來臺北機廠遷廠後的必要。

2. 機具文物資產

臺北機廠所屬的機具文物資產與無形文化資產的修製技術係屬相互牽制之要件，從中對於動力運輸系統的檢修更具有關鍵性的地位，從臺北機廠目前保存完整之機具文物而言，實有發展成鐵道產業園區博物館的潛力，且機具管線在各座工場之間阡陌縱橫，則可視為彰顯技術史的最佳表現。因此，未來在臺北機廠的保存開發上應尊重各座工場原有的空間特色，使其完整地保留過去建設的歷史，以及技術層面的鍊結。

3. 圖檔文獻資產

臺北機廠的文獻類資產中，最讓人驚豔的部分則屬圖面文獻的存放空間中，保有相當完整之歷代各型車體、零件、建築圖面、修繕工程圖等，甚至是昔日繪圖與出圖的機具皆具，實屬建構鐵道產業設施及技術上不可或缺的一部分，亦是臺北機廠在動力運輸系統變革中的重要見證。而書籍卷宗更輔佐說明了圖檔文獻所呈現的不足，因此，就臺北機廠遷廠後的保存而言，圖檔文獻的相互印證，最能顯示出官方政策下對於臺北機廠的影響力。

4. 技術養成

從日治時期臺灣總督府對於鐵道技工見習教習所的設置就可看到「技術」對於產業價值的重要性，從中所展現的人才培育更是後續推展職業教育與建教合作之先聲；如今在技工養成所廢止後，對於蒸汽機車技術維修的流程是否後繼有人，仍是值得思索的問題。因此，在蒸汽機車復駛計畫下，鐵路局除了現行培育的鐵道產業檢修技術之外，應當正視退役後的動力運輸系統在技術傳承上的可能，如此，才能保有並有形與無形鐵道產業文化資產並存的完整性。

5. 勞工文化

對於鐵道產業檢修體系的臺北機廠而言，每座工場的勞動身影即屬支持著臺灣鐵道運輸體系的關鍵；但未來臺北機廠遷廠後在勞資雙方的權勢下，所屬無形文化資產的勞工文化則屬較難保存的部分。因此，如同第四章對於技術養成之建構所提，員工是累積鐵道產業文化資產的核心，即便臺北機廠停工斷線後，在未來的廠區保存上，應強調檢修體系的流程與員工互動的角色，並肯定員工在高勞動力支出的精神與辛勞。

6. 文化地景

1900年（明治33年）臺灣總督府頒布的市區改正計畫，可謂是奠定往後都市計畫下土地分工的基礎。而臺北機廠所屬的工業區在日治時期即因都市計畫的土地劃分所設置，戰後沿用日治時期的都市計畫與衛生工程條例，加重工業區的設置，亦是戰後國民政府在土地利用上延續文化地景的關鍵。對於臺北市的都市發展而言，回顧以往對於機械工業的期望所產生的密集設施，在產業型態轉型後，臺北機廠現存的位置在住宅區與商業區的包圍下，已形成明顯而僅存的文化地標，對於臺北機廠遷建後所保存的工業遺址，勢必成為記錄都市快速發展的記憶。

如同第四章對於工業遺址的內文所提，日治時期臺北機廠的所在地在縣市行政區域劃分下由錫口改稱松山，而戰後更在地方自治的基礎下，延續松山為名的區域劃分；對於土地的機能面而言，亦是延續工業建設的跡象之一。隨著都市計畫的土地變更，鄰近於信義區的松山區臺北機廠在商業開發的

擴展下，已併入信義區的一部分，而臺北機廠在遷廠後是否亦隨著土地分區的變革，而轉換為商業用地？對於問題所反應出的一連串跡象而言，常年遷廠爭議的臺北機廠似乎是官方政策引導的結果。以往官方對於經濟發展所推行的工業建設，如今在臺北已不多見，臺北機廠作為文化地景的保存勢必有反思都市發展與社會意義的必要。

藉由以上對於臺北機廠鐵道產業文化資產的各類分析，顯示出整體性的在地保存對於鐵道產業檢修體系的重要性，且國際通貨的波動亦是在未來土地開發上被考量，而非一味地複製購物商場。目前在信義區的土地範圍內，已有國際性的商業地標存在，隨著全球化消費市場的陸續進駐，表示臺北應是具有包容性與多元化的都市結構，如何善用鐵路局現有的鐵道產業文化資產，並串連城市特質，才是身為百年企業的鐵路局應當長遠重視的核心，因為，只有獨特而深具內涵的產業文化價值，才能消彌語言的隔閡，成為行銷國際的穿透力。

所幸臺北機廠的建物規劃在日治時期即預設了未來擴張的可能，因此從美援時期臺北機廠才得以配合官方政策，將動力運輸進程推展到動力柴油化，甚至是目前的動力電氣化；而當時所建設的主要職場建築物卻仍隨著時代的變革佔有絕對性的角色。我們應該正視的是臺北機廠過去的歷程發展對於臺灣經濟建設的影響、都市發展的影響，甚至是鐵道檢修技術對於營運競爭的影響。過去臺北機廠創造鐵道產業外匯的案例絕非偶然，但對於現今決議遷廠的臺北機廠而言，鐵路局與文化局應以環境教育的角度出發，在臺北機廠目前保存完好的廠區概況下，積極正視這塊曾經記錄臺灣都市記憶的地方。

三、提供臺北機廠之保存建議

臺北機廠現存具有歷史價值之廠區建物、機具設備、史料檔案等，以及維繫機具操作的勞工文化皆屬鐵道產業重要的文化資產，若擴大到都市紋理的層級，則屬臺北目前相當珍貴的文化地景，也是見證歷史與都市結構的重要依據。因此，在臺北機廠遷廠後的保存開發上，應全盤評估建物與設備之間的相對性，重視整體脈絡的連結性，才能增加廠區空間對話的強度，破除傳統單點式保存的作法。

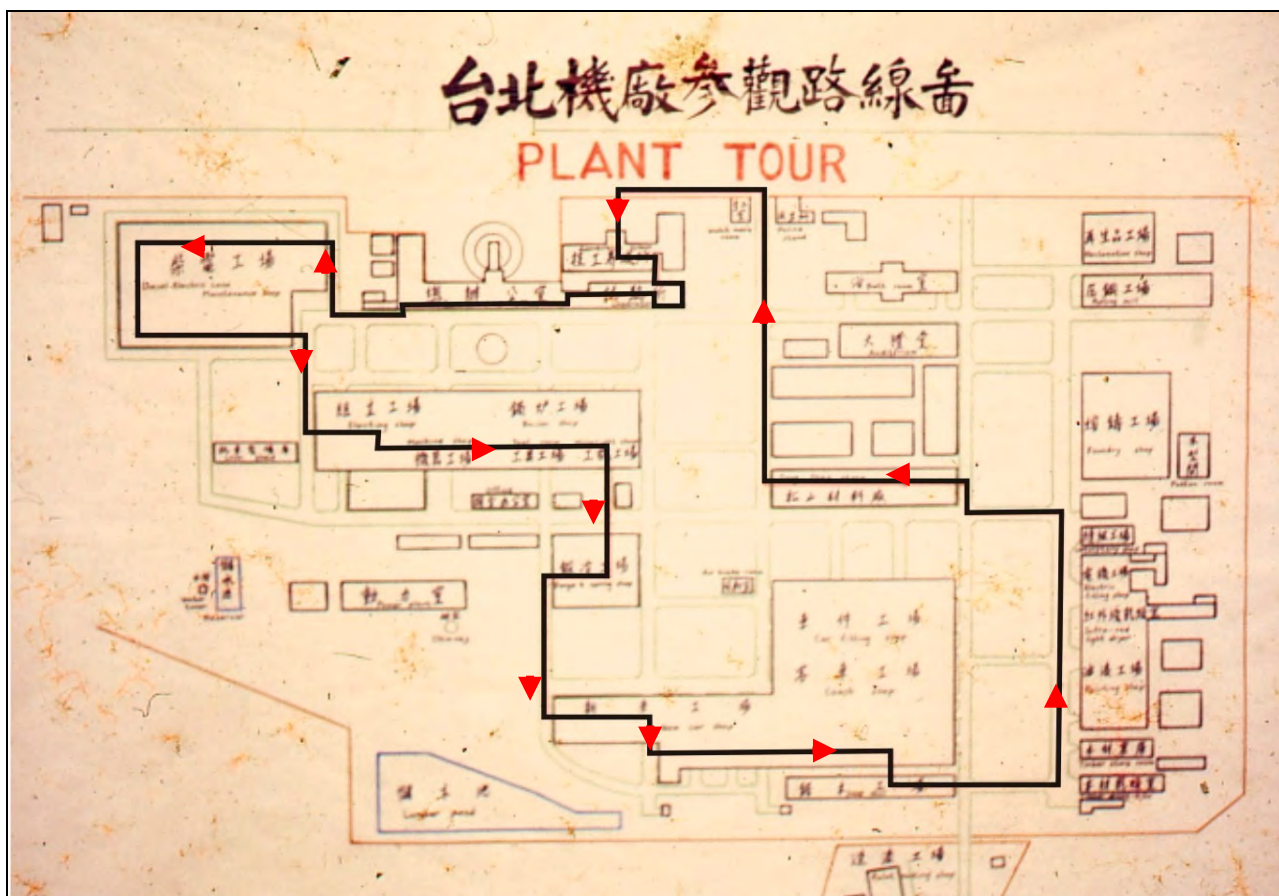
1. 整體性保存的概念

臺北機廠整體性保存的必要性與古蹟、歷史建築、聚落不同的地方在於，鐵道產業檢修體系的流程對於廠區初期的規劃有絕對性的影響，每座工場與工場之間的調度關係及業務屬性的關聯性，都牽動著工作效率與試驗出廠的成果。正因臺北機廠在土地規劃初期，即考量到土地的耐重量、車輛迴送進出廠的相對距離，以及整體動線的規劃等，才使得臺北機廠面對鐵路局在各階段所推行的動力運輸系統得以順利推展；並且，日治時期所預設的主要修製廠區在今日動力電氣化後，依然能兼負主要的鐵道車輛修製作業，可見「整體考量」的保存對於未來廠區規劃的長遠性。

如同第四章對於臺北機廠鐵道產業文化資產的分析所提，日治時期臺北機廠的動力檢修體系屬動力蒸氣時期，因此須在燃煤作為動力來源的情況下，原動機室可視為臺北機廠的心臟，一切運作的初始皆由蒸氣配管串連至各座工場，作為動力的主要來源。目前，臺北機廠內的市定古蹟員工澡堂，僅是原動機室蒸氣配管路徑的一部分，若沒有原動機室的設置，則無法完整說明員工澡堂的保存意義。相對而言，蒸氣配管之於工場建物的所在地、機具設備的利用性，以致於人員操作的運作性，皆有別於一般古蹟與歷史建物的保存考量，對於臺北機廠這類機械輪軸般的相互環扣，在未來的保存利用上，更應以整體性與相對性作為依據，並「在地保存」。如此才能具體呈現臺北機廠建物空間與設備對於當時臺灣社會存在的價值。

2. 參觀動線的評估

就臺北機廠整體保存的建議而言，1968 年臺北機廠即有所屬的參觀路線；當時屬動力柴電化時期，因此，動線的規劃大致可以行政區域的總辦公室為起點，再至內燃機車工區、蒸汽機車工區、製造工區、車輛工區、松山材料廠、最終以技術養成教育的技工養成所及材料試驗室作為終點，以各別分區進行導覽參觀【圖 5-1】。由此可見，身屬公營機關下的臺北機廠在對外展示時，已有本身獨到的建物空間與技術層面可相互串連。



【圖 5-1】1968 年臺北機廠參觀路線圖。

因參觀路線圖之線框與箭頭標示模糊，故此部分為本研究重繪。

資料來源：臺北機廠幻燈片，編號 03，臺北機廠技術組提供。

另外，作為鐵路維修機廠的臺北機廠目前仍在運作，雖然過去臺北機廠對於廠區的參觀導覽，已有既定的規劃路線，但除了市定古蹟在使用時間外能讓一般民眾申請參觀之外，皆不能隨意參訪其他工場。因此，在臺北機廠決議遷廠已視為不能否認的事實之後，遷廠之後所保存的整體廠區，此時就是結合都市發展的紋理與一般市民參觀的機會。

3. 分級分區保存建議

目前面對臺北機廠的遷廠爭議，以下將以臺北機廠昔日的參觀動線作為基礎，並考量臺北機廠目前的建物設施狀態，以及相互之間的脈絡性，提出臺北機廠分級分區的保存建議，以作為未來在開發強度上之評判。而廠區保存之概念亦參酌《文化性資產清查操作手冊》之評定，並依照歷史發展之建構，分為 I、II、III 的建物等級【表 5-1】。其中，建議保存對象所屬的評判等級，歸納如下：

1. 第 I 等級：經文獻檔案考證為臺北機廠指標性之建築設施物，並具有年代久遠、對整體脈絡具關聯性、史料現有完整性，且建物保存狀況良好為依據，建議必須先期進行古蹟指定或歷史建築登錄，以進行後續修繕保存與再利用之規劃。
2. 第 II 等級：經文獻檔案考證為臺北機廠具當代意義之建築設施、對整體脈絡具關聯性、史料現有完整性，且建物保存狀況良好為依據，建議進行歷史建築登錄後再研議後續再利用之規劃。
3. 第 III 等級：經文獻檔案考證為臺北機廠空間類型特殊之建築設施，其保存價值尚可，但對於整體脈絡亦具關聯性，且對於鐵道產業文化資產價值甚高，建議在保存上應一併納入規劃考量。

【表 5-1】臺北機廠分級分區保存評估表

項目	建物設施名稱	建物等級	年代	對整體脈絡關聯性	史料現有完整性	具特殊設施	具當代指標性	保存狀況
1	組立、機器、工機、電一工場	I	●	●	●	●	●	●
2	原動室（鍋爐室）	I	●	●	●	●	●	●
3	鍛冶工場、客車工場	I	●	●	●	●	●	●
4	車件、客車、鈹金工場	I	●	●	●	●	●	●
5	電三工場	I	●	●	●	●	●	●
6	客車油漆廠	I	●	●	●	●	●	●
7	總辦公室	I	●	●	●	●	●	●
8	木模間	I	●	●	●	●	●	◎
9	松山材料廠	I	●	●	●	●	●	●
10	員工澡堂	I	●	●	●	●	●	●
11	遷車臺	I	●	●	●	●	●	●
12	煙囪	I	●	●	○	●	●	●
13	組立均衡樑修理場	II	◎	●	●	●	●	●
14	電二工場(東)	II	●	●	●	●	●	●
15	軋缸中心	II	◎	●	○	◎	◎	●
16	通用工場	II	◎	●	●	◎	●	●
17	客車縫紉工場	II	◎	●	●	●	●	○
18	柴電、內燃機、電二(西)、柴電轉向架場	II	◎	●	●	●	●	●
19	冷氣維修場、軸承中心	III	◎	●	●	●	◎	●
20	技工養成所	III	◎	●	●	●	◎	◎
21	材料試驗所	III	◎	●	●	●	●	◎
22	通勤月台	III	○	●	◎	○	●	●

由上表所顯示的評判結果，可得知臺北機廠廠區空間的連結性相當高，且屬第 I 等級之建物設施亦佔有相當高的比例，即便動力運輸進程不斷在演進，依然不失該設施對於修製業務的價值性。臺北機廠在依據整體性評斷保存價值後，應採取整體性之保存對策，而非單點式的保存；如此對於臺北機廠檢修體系之系統性發展才有完整的詮釋。經保存後的建物設施，應針對現階段保存環境之狀態及物件受損情形，採以分期分段的修繕作業，如此，才能將建物設施保存後最重要的維護作業拉向長遠。

而後，臺北機廠在遷廠後應在管理制度上加強技術訓練的養成，因為臺北機廠的檢修體系並非員工訓練所在短期培育下所能扎根，因此，鐵路局應在臺北機廠遷廠後，適時邀請老師傅傳授昔日檢修技術的可能，如此才可輔佐文字理論上的不足，避免在環境變革下因公務體系的招考制度，流失產業價值上最根本的技術層面。

四、後續研究建議

1. 臺灣三座機廠之各別研究

本研究主要以臺灣鐵道產業與都市的整體發展看待臺北機廠與其相互之間的關聯性，但高雄機廠與花蓮機廠亦是在鐵道產業發展脈絡上相當重要的一環，同時兩者在戰後也曾因為都市發展面臨遷廠的轉變，而流失許多珍貴的鐵道產業文化資產；如今，臺北機廠遷廠定案後，高雄機廠又將面臨遷廠的考驗。因此，對於鐵道檢修體系的機廠而言，若能進行各別建物設施及無形文化資產的記錄，探討三座機廠維修業務的分屬與關聯，亦是後續研究的重點工作。

2. 勞工生活史的記錄

本研究在探討官方政策下臺北機廠的歷史發展與技術沿革之後，對於場內員工的口述歷史及影像記錄甚感缺乏，但此部分卻是建構臺北機廠無形文化資產的價值所在，亦是臺北機廠在面臨遷廠與動力運輸系統變革下，急需進行記錄的重要工作；此舉亦可探討官方的行政體制與員工接收制度層面之間的互動關係。實為補足檔案史料的缺失與不足，相當重要地後續研究。

3. 國際間鐵道產業的發展相對於臺灣鐵道產業檢修技術的影響

從清代所存的文獻資料可得知臺灣鐵道產業的發展，多以西方國家為案例參照，進行臺灣鐵道產業的建設，甚至在鐵道建設的過程中，由西方技師進行技術指導；日治時期更直接派遣日本遞信省及鐵道省的鐵道與建築課技師來臺進行相關規劃。可想見臺灣鐵道建設的發展深受國際鐵道產業的局勢影響，若比較或觀察國際間鐵道產業的技術流傳，再分析其間的相互關係對於臺灣鐵道產業檢修技術的影響，勢必有許多深具探討的地方。

中原大學

參考文獻

一、中文專書

1. 臺灣行政長官公署教育處編，1946，《臺灣一年來之教育》，臺北：臺灣省行政官公署宣傳委員會。
2. Alvin H. Hansen 著，李季豪譯，1952，《一九六〇年代的經濟問題》，美援運用委員會。
3. 臺灣中華日報社，1956，《四十五年臺灣手冊》，臺灣手冊編輯委員會。
4. 吳汝綸，1967，《李文忠公朋僚函稿》，臺北：文海出版社印行。
5. 張奮前，1968，《臺灣省鐵路建設史略》，臺中市：臺灣省文獻委員會。
6. 陳伯遼，1972，《鐵路建築》，臺灣鐵路管理局。
7. 德斐生 (Davidson, James W., 1872-1933) 著，蔡啟恒譯，1972，《臺灣之過去與現在》，臺北市：臺灣銀行經濟研究室。
8. 林衡道，1978，《日本據臺初期重要檔案(全一冊)》，臺中市：臺灣省文獻委員會。
9. 賈楨，1979，《籌辦夷務始末(咸豐朝) 八》，北京：中華書局。
10. 黃宇元，1983，《臺北市發展史(三)》，臺北：臺北市文獻委員會。
11. 臺灣慣習研究會原著，臺灣文獻會翻譯，1984《臺灣慣習記事(中譯本)》第一卷上，臺中市：臺灣省文獻委員會。
12. 吳鐸，1985，《自強運動(五)鐵路與電線》，臺北市：臺灣商務。
13. 廖永和，1987，《晚清自強運動軍備問題之研究》，文史哲出版社。
14. 寶璽等修，1971，《籌辦夷務始末(同治朝)》，《近代中國史料叢刊》臺北：文海出版社印行。
15. 王爾敏，1978，《清季兵工業的興起》，臺北：中央研究院近代史研究所專刊(9)。
16. 王希隱輯，1984，《清季外交史料選輯(全)》，臺北：臺灣大通書局印行。
17. 《劉壯肅公奏議(全)》，1984，臺北：臺灣大通書局印行。
18. 《清季臺灣洋務史料》，1984，臺北：臺灣大通書局印行。
19. 《清季外交史料選輯》，1984，臺北：臺灣大通書局印行。
20. 《清光緒朝中日交涉史料選輯(全)》，1984，臺北：臺灣大通書局印行。
21. 《重修臺郡各建築圖說》，1984，臺北：臺灣大通書局印行。
22. 《劉銘傳撫臺前後檔案(全)》，1984，臺北：臺灣大通書局印行。
23. 《清史列傳選(全)》，1984，臺北：臺灣大通書局印行。
24. 何鳳嬌編，1990，《政府接收臺灣史料彙編》上冊，臺北：國史館編印。
25. 何鳳嬌編，1990，《政府接收臺灣史料彙編》下冊，臺北：國史館編印。
26. 許雪姬，1993，《滿大人最後的二十年；洋務運動與建省》，臺北市：自立晚報社文化出版部。
27. 周琇環編，1995，《臺灣光復後美援史料--第一冊軍協計畫(一)》，臺北：國史館。
28. 薛月順編，1996，《臺灣省政府檔案史料彙編：臺灣省行政長官公署時期(一)》，臺北：國史館。
29. 劉鳳翰，1997，《日軍在臺灣：一八九五年至一九四五年的軍事措施與主要活動》，臺北：國史館。
30. 周琇環編，1997，《臺灣光復後美援史料--第二冊軍協計畫(二)》，臺北：國史館。
31. 周琇環編，1998，《臺灣光復後美援史料--第三冊軍協計畫(三)》，臺北：國史館。
32. 薛月順編，1999，《臺灣省政府檔案史料彙編：臺灣省行政長官公署時期(三)》，臺北：國史館。
33. 江錫賢，2002，《臺灣文獻》第五十三卷第一期，南投：國史館臺灣文獻館。
34. 徐國章編譯，2004，《稟請審議鐵道部官制及總督府職員官等奉給令部分條文修正敕令案之件》，明治42年，永久保存第一卷，《臺灣總督府公文類纂官制類史料彙編(明治四十二年至明治四十四年)》，南投市：國史館臺灣文獻館。
35. 涂成吉，2008，《中華民國在聯合國的最後日子——一九七一年臺北接受雙重代表權之始末》，臺北：秀威資訊科技股份有限公司。
36. 臺北市都市發展局編，2010，《臺北市土地使用分區管制規則彙編》，臺北市建築師公會印製。

二、鐵道中文專書

1. 臺灣鐵路管理局編，1959，《十年來臺灣鐵路》，臺灣鐵路管理局印行。
2. 壽俊仁總編輯，1987，《臺灣鐵路百週年紀念》，臺北市：慶祝臺灣鐵路百週年籌備會。
3. 翁禮維，1976，《鐵路工程》，大中國圖書公司。
4. 交通部臺北市區地下鐵路工程處編，1994，《松專紀要第二輯》，交通部臺北市區地下鐵路工程處。
5. 交通部臺北市區地下鐵路工程處編，1993，《松專紀要第一輯》，交通部臺北市區地下鐵路工程處。
6. 交通部臺北市區地下鐵路工程處編，1995，《松專紀要第三輯》，交通部臺北市區地下鐵路工程處。

三、中文期刊

1. 交通部交通研究所交通年鑑編輯委員會，1966，《交通年鑑》交通部交通研究所編印。
2. 壽俊仁，1972，《中國機械工程學會》會刊 244、245、246 期，中國機械工程學會出版委員會印行。
3. 郭文華，1996，《臺灣洋務科技初探(1887-1895)》，《新史學》七卷二期。
4. 臺灣鐵路管局，1979-2007《臺灣鐵路年鑑》，臺灣鐵路管理局編印。
5. 臺灣鐵路管局，1881-2005，《臺灣鐵路統計年報》，臺灣鐵路管理局編印。
6. 臺灣鐵路管局，2007，《臺鐵資料》，臺灣鐵路管理局編印。

四、日文專書

1. 臺灣總督府鐵道部，1910，《臺灣鐵道史》上卷，東京市：近藤商店活版部。
2. 臺灣總督府鐵道部，1911，《臺灣鐵道史》下卷，東京市：近藤商店活版部。
3. 臺灣建築會，1932，《臺灣建築會誌》第四輯第六號。
4. 麻生五郎，1933，《最新鐵道工場》，鐵道時報局株式會社。
5. 臺灣建築會，1933，《臺灣建築會誌》第五輯第一號。
6. 臺灣建築會，1934，《臺灣建築會誌》第六輯第五號。
7. 臺灣總督府鐵道部，1934，《臺灣鐵道旅行案内》，臺灣日日新報社。
8. 臺灣總督府，1936，《臺灣事情》，臺北市：臺灣時報發行所。
9. 臺灣建築會，1943，《臺灣建築會誌》第十五輯第一號。
10. 臺灣總督府防衛本部防空部，1944，《本島空襲狀況》極密件。
11. 井出季和太，1995，《南進臺灣史考》，臺北市：南天書局有限公司。
12. 田中一二著，1985，《臺北市史》，臺北市：成文出版社有限公司。

五、日文期刊

1. 《臺灣總督府鐵道部第二年報》，1900，臺北：臺灣日日新報株式會社。
2. 臺灣總督府鐵道部編，1910，《臺灣總督府鐵道部第十一號年報》，臺北城：臺灣日日新報株式會社。
3. 臺灣總督府鐵道部編，1925，《臺灣總督府鐵道部第二十六年報》，臺北市：江裏口商會印刷工場。
4. 臺灣總督府鐵道部編，1926《臺灣總督府鐵道部第二十七年報》，臺北市：松浦屋印刷部。
5. 臺灣總督府鐵道部編，1927，《臺灣總督府鐵道部第二十八年報》，臺北市：江裏口商會印刷工場。
6. 臺灣總督府鐵道部編，1928，《臺灣總督府鐵道部第二十九年報》，臺北市：江裏口商會印刷工場。
7. 臺灣總督府交通局鐵道部，1930，《鐵道部第三十一年報》，臺北市：江裏口印刷工場。
8. 臺灣總督府交通局鐵道部，1931，《鐵道部第三十二年報》，臺北市：江裏口印刷工場。
9. 臺灣總督府交通局鐵道部，1932，《鐵道部第三十三年報》，臺北市：松浦屋印刷社。
10. 臺灣總督府交通局鐵道部，1933，《鐵道部第三十四年報》，臺北市：臺北印刷株式會社。
11. 臺灣總督府交通局鐵道部，1934，《鐵道部第三十五年報》，臺北市：吉村商會印刷所。
12. 臺灣總督府交通局鐵道部，1936，《鐵道部第三十六年報》，臺北市：吉村商會印刷所。
13. 臺灣總督府交通局鐵道部，1937《鐵道部第三十七年報》，臺北市：吉村商會印刷所。

14. 臺灣總督府交通局鐵道部，1938，《昭和十二年度年報》，臺北市：臺北印刷株式會社。
15. 臺灣總督府交通局鐵道部，1938，《鐵道部第三十八年報》，臺北市：臺北印刷株式會社。
16. 臺灣總督府交通局鐵道部，1939，《鐵道部第三十九年報》，臺北市：臺北印刷株式會社。
17. 臺灣鐵道協會，1932、1936、1938、1939、1940，《臺灣鐵道》，臺灣日日新報社。

六、新聞報紙

1. 《臺灣新報》，1896、1897，臺北市：國立中央圖書館台灣分館攝製。
2. 《臺灣日日新報》，1896、1899、1900、1909、1924、1925、1935、1938、1939，臺北市：國立中央圖書館台灣分館攝製。

七、總督府公文類纂

1. 〈元機器局構內家屋買收〉，1895，《臺灣總督府公文類纂》，乙種永久保存，編號：00028。
2. 〈橋口文藏-臺北縣家屋建築規則〉，1896，《臺灣總督府公文類纂》，乙種永久保存，臺北縣令第33號。
3. 〈元臺北砲兵工場敷地建物機械類鐵道部へ引繼一件書〉，1901，《臺灣總督府公文類纂》，乙種永久保存，檔號：00624。
4. 〈官租地使用認可ノ件〉，1930，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，冊號：11442。
5. 〈松山庄水道敷設工事〉，1933，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，冊號：10608。

八、地圖資料

1. 《臺北工場引込線買收地圖 二ノ一》、《建物調查圖 二ノ二》、《臺北工場並官舎敷地圖二ノ三》，檔案管理局藏，箱 809。

九、臺灣省政府交通處鐵路管理委員會檔案

1. 〈臺北機廠氧氣場〉第一宗，箱 377，檔號：工 90，檔案管理局藏。
2. 〈臺北機廠氧氣場〉第二宗，編號：工 91，檔案管理局藏。
3. 〈臺省鐵路接收情形報告案〉，檔案管理局藏，檔案號：0035/017.2/07/01。
4. 〈接收臺北機廠案（移接）〉，檔案管理局徵集臺北機廠檔案，檔號：0035/1/13/1/001。
5. 〈本會臺北機廠技工養成所章程〉，檔案管理局藏，檔號：0035/012.01/01/01。
6. 〈呈送本廠各級主管姓名及工作分配表〉，檔案管理局藏，檔號：0035/21/1-3/1/002。
7. 〈技工養成所專卷〉(訓練)(接收改組專案)，檔案管理局所藏臺北機廠檔案，檔號：0035/111/1/1/005。
8. 〈技工養成所專卷〉(訓練)(接收改組專案)，檔案管理局所藏臺北機廠檔案，檔號：0035/111/1/1/006。
9. 〈鐵路全線詳圖〉，檔案管理局藏，檔號：36/013.4/02/01。
10. 〈二二八事件報告〉，檔案管理局藏，檔號：0036/017-3/1/1/004。
11. 〈臺北機廠組織規程〉，檔案管理局藏，檔號：0036/012.10/01/01。
12. 〈機務處組織規程〉，檔號：0036/012.3/01/01，檔案管理局藏。
13. 〈遣送日籍人員案〉，檔案管理局藏，檔號：0036/075/02/01。
14. 〈本局所屬各單位改正名稱表〉，檔案管理局徵集臺北機廠檔案，檔號：0037/31/1-2/1/001。
15. 〈局頒本廠組織系統飭依據草擬辦事細則呈核案〉，檔案管理局徵集臺北機廠檔案，檔號：0037/21/1-1/1/002。
16. 〈鐵路管理委員會撤銷鐵路管理局成立案〉，檔案管理局徵集臺北機廠檔案，檔號：0037/31/1-3/1/001。
17. 〈局頒本廠組織系統飭依據草擬辦事細則呈核案〉，檔案管理局徵集臺北機廠檔案，檔號：0037/21/1-2/1/001。
18. 〈呈報技術一二兩組及材料倉庫改組暨各股職掌案〉，檔案管理局徵集臺北機廠檔案，檔號：

0037/21/1-1/1/001。

19. 〈局頒本廠組織系統飭依據草擬辦事細則呈核案〉，檔案管理局徵集臺北機廠檔案，檔號：0037/21/1-2/1/001。
20. 〈本局廢止前日管時代法令案〉，檔案管理局藏，檔號：0038/058/06/01。

十、臺灣省政府交通處鐵路管理局檔案

1. 〈本會臺北機廠技工養成所章程〉，檔案管理局藏，檔號：0035/012.01/01/01。
2. 〈(訓練)35.36 年度各大學實習生〉，檔案管理局所藏臺北機廠檔案，檔號：0035/6/1/1234/021。
3. 〈學期考試不及格學工之處理〉，檔案管理局所藏臺北機廠檔案，檔號：0037/111/1/1/002。
4. 〈(訓練)37 年度各大學實習生〉，檔案管理局徵集臺北機廠檔案，檔號：0037/6/11/234/031。
5. 〈(訓練)37 年度各大學實習生〉，檔案管理局所藏臺北機廠檔案，檔號：0037/6/11/234/025。
6. 〈招考學工貳拾名〉，檔號：53-341-2。

十一、學術報告書

1. 行政院文化建設委員會，2002，《臺灣鐵路局臺北機廠口述歷史暨廠區環境調查》，清寰管理顧問有限公司，
2. 中原大學建築系，2010，《臺灣鐵路管理局臺北機廠鐵道產業文物清查研究計畫》結案報告書年。

十二、網站資料

1. 經建會都市及住宅發展處，2010，《99 年 1 月 25 日經建會委員會議討論通過「臺北機廠遷建建設計畫」修正計畫》，新聞稿。

臺北機廠檔案室

1. 《臺北機廠計畫性增添設備續辦工程》，籌辦場段設備 360-364 資料夾。
2. 《60 年度(311-1)技術設備》。
3. 《35-40 年檔案目錄》。
4. 《機廠工作》。
5. 《臺灣鐵路管理局臺北機廠概況》，1946.1。
6. 《臺灣鐵路管理局臺北機廠概況》，1952.8。
7. 《臺灣鐵路管理局臺北機廠概況》，1953.1。
8. 《臺灣鐵路局臺北機廠概況》，1953.5。
9. H.M. Wood 講稿，陸友常譯，《改進車輛設備之保養對於工作效率及工作安全之重要性》1953.11。
10. 《臺灣鐵路管理局臺北機廠概況》，1954.3。
11. 《機務處四十四年度機務會議》，1955.11。
12. 〈臺北機廠報告〉，《機務處四十四年度機務會議》，1955.11。
13. 《工作報告》，民國四十三年度暨四十四年上半年度，臺北機廠編訂。
14. 《民國四十三年度暨四十四年上半年度工作報告》，臺北機廠編印，未出版。
15. 《臺灣鐵路管理局臺北機廠概況》，1956.1
16. 〈招考學工貳拾名〉，《臺灣鐵路管理局臺北機廠案卷》，檔號：53-341-2。
17. 〈學工改敘〉，《臺灣鐵路管理局臺北機廠案卷》，檔號：53-341-3。
18. 〈畢業學工待遇案〉，《臺灣鐵路管理局臺北機廠案卷》，檔號：58-221-2。
19. 〈本廠東宿舍與臺北市政府合建國宅案〉，1976-1982，《臺北機廠檔案室卷宗》，檔號：65-143-2。
20. 〈臺北機廠土地、房屋、倉庫、防空洞、修車場等移交清冊〉，《臺北機廠檔案室卷宗》，檔號：80-130-2。
21. 〈臺北機廠修車能量檢討(自第一期四年經濟至第四期四年經建計畫)〉，《計畫》籌辦場段設備 360 資料夾，臺北機廠檔案室藏。

十三、臺北機廠文物室

1. 臺灣鐵路管理局，1964，《泰國鐵路貨車 990 輛 守車資料》。
2. 臺灣鐵路管理局，1974，《臺灣鐵路管理局臺北機廠工作人員手冊》。

十四、臺北機廠圖室

1. 〈臺北機廠柴油電氣機車維修中心廠平面圖〉。
2. 〈臺北市興雅段路局油漆廠房屋位置圖〉。
3. 〈臺灣鐵路管理局機務處臺北機廠位置圖〉。
4. 〈臺灣鐵路管理局臺北機廠機械設備統計表〉。
5. 〈配合南港客車場至臺北運轉線開設拆除臺北機廠籃球場工程圖〉。
6. 〈臺北機廠東宿舍改建國宅案示意圖〉，1978，圖號：T-A0198。
7. 〈臺北機廠配合東興街擴寬工程部份設備拆遷新設示意圖〉，1989，圖號：B3-0032。
8. 〈臺北機廠車輛工區修車坑新建工程圖〉，1993，圖號 E02-0005。
9. 〈全廠屋外配電線圖〉，1965。
10. 〈臺北機廠配合電化計畫進度預定表〉，1975。
11. 〈配合臺北市東西向快速道路跨越臺北機廠廠房拆除及改修工程〉，1994。
12. 〈臺北機廠附近地形圖〉，圖號：B6-0056。
13. 〈通勤月臺雨棚新建工程圖〉，圖號：B6-0068。
14. 〈第二機器工場新建計畫圖〉，1965 圖號：B6-0052。
15. 〈臺北機廠活動房屋遷建計畫圖〉，1960，圖號：B6-0051。
16. 〈車頂布製造場擴建工程圖〉，1955，圖號：B7-0005。
17. 〈義利公司活動倉庫圖（二）〉1949，圖號：B7-0058。
18. 〈職員單身宿舍平面圖〉，圖號：B7-0113。
19. 〈臺北機廠總辦公室加建樓房計畫圖〉，圖號：B7-0001。
20. 〈臺北機廠總辦公室加建樓平面圖〉，1966，圖號：B7-0098。
21. 〈臺北機廠再生品工場改造計畫圖〉，圖號：B7-0095。
22. 〈臺北機廠鑄鋼工場平面圖〉，1970，圖號：B7-0075。
23. 〈臺北機廠柴電車內燃機工場擴建工程圖〉，圖號：B7-0020。
24. 〈單身宿舍改修計畫圖〉，圖號：B7-0115。
25. 〈臺北機廠職員宿舍斷面圖〉，圖號：B7-0055。
26. 〈臺北機廠東宿舍幼稚園新建計畫圖〉，圖號：B7-0027。
27. 〈五期四年計畫臺北機廠配置略圖〉，1968，圖號：B7-0116。

十五、臺北機廠晒圖室

1. 〈臺北機廠福利社新建計畫圖〉，圖號：B7-0054。
2. 〈大禮堂整修工程〉，1949，《臺灣鐵路管理局公文檔案》，工作號：168.A3。
3. 〈縫紉工場新建工程圖（自辦部分）〉1955，圖號：T-A-0062。
4. 〈臺北機廠技工養成所拆除工程（自辦部分）〉，1959，工作號：601.18。
5. 〈五分埔房屋新建工程圖（共肆張第壹張）〉，1960，圖號：TA-146。
6. 〈虎林街新建公寓式宿舍電燈配線圖〉，1970，圖號：TE-0170A。
7. 〈臺北機廠組立及電二場動力線換修工程〉，1979，圖號：TE-253-1。

附錄一 戰後初期臺北機廠機械設備統計表

項目	組立工場	鍋爐工場	機器工場	工具工場	工機工場	鍛冶工場	車架工場	車件工場	客車工場	貨車工場	鋸木工場	電機工場	翻砂工場	再生工場	壓剛工場	氧氣工場	縫紉工場	油漆工場	其他	小計	廣州機廠	日本賠償	總計
車輪車床			3					1												4			4
轉塔車床			3					1				1								5	1	2	8
車床			31	5	3			10				2								51	14	5	70
螺絲車床			3			3		1							2					9	1	1	11
雜項車床		1	2																	3			3
搪床	3		7		1		1	1												13		1	14
鑽床		2	9	1	3		3	7				2			2					29	3		32
牛頭刨床			7	1				2												10		2	12
龍門刨床			1					1												2			2
掙床			2	1				1												4	2		6
磨床		1	9	10	1	1		5	1	1	6	1	1	1						38	4		42
衝剪床		1					2								2					5		2	7
本車床																				0			0
銑床			3																	3	5		8
木工具磨床																				0			0
齒輪切削機				1																1			1
鋸鐵機			1					1												2	2		4
壓力機	1		2					1						1						5	1	1	7
彎曲及矯正機		1					1			1										3			3
蒸汽及空氣錘						6									1					7			7
鍛鐵機						1														1		1	2
電焊機		1		1															10	12		12	24
彈簧用機械						5														5	1		6
鑄物用機械													7							7	1		8
管用機械		9																		9			9
塗工機械																				0			0
木鋸機								3		9		1								13			13
木刨機								1		3										4			4
木穿孔機								2		3										5		1	6
雜項機械	1		2			3		1		1				8	3	2				21	2	2	25
雜項木工機械													2							2			2
小計	5	16	85	20	8	19	7	33	7	1	23	6	11	10	10	2	0	0	10	273	37	30	340
電氣機械			1		1			1	1	1		3		1						2	11		12
電動機	5	21	116	25	21	19	9	45	4	4	30	12	12	11	11	5	4	1	99	454			454
變壓器																				42	42		42
雜項電氣機械					1						1									2			2
小計	5	21	117	25	23	19	9	46	5	5	30	16	12	12	11	5	4	1	143	509	0	1	510

起重機械	吊車	1				1	1												3			3		
	轉臂起重機		2	5		2	4	4				1							18			18		
	高架起重機	2	1	1		1	1	2		1	2	1							12			12		
	電梯											1						1	2			2		
	單軌起重機							1			3			1					5		1	6		
	露天起重機																		0			0		
	雜項起重機																		2	2		2		
	小計	3	3	6	0	3	5	1	8	0	1	3	2	3	0	1	0	0	0	3	42	0	1	43
唧筒機械	往復唧筒					1													1			1		
	渦卷唧筒	2		1		6	3						1	2					15			15		
	雜型唧筒					2								1					3			3		
	小計	2	0	1	0	7	5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	19	0	0	19
空氣機械	壓氣機					3													3			6		
	鼓風機	1	1			2	1	3					3	1								12	12	
	真空唧筒																					0	0	
	排塵裝置										1							1				2	2	
	雜項空氣機械																		4			4	4	
	小計	1	1	0	0	3	2	1	3	0	0	1	0	3	1	0	7	1	0	0	0	24	0	0
試驗機械	扭力試驗機																					0	0	
	磨耗試驗機																					0	0	
	彈簧試驗機																					0	0	
	反覆應力試驗機																					0	0	
	張力試驗機																					0	0	
	壓力試驗機	2	2																			4	4	
	硬度試驗機																					0	0	
	其他試驗機					2																2	2	
小計	2	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6
其他機械	鍋爐					2						1										3	3	
	拋磅									1												1	1	
	加熱爐	6	6		2		30	6	5				1	6	7	4						73	2	75
	遷車台											1										1	1	
	回水器					1																1	1	
	濾水器																					0	0	
	縫紉器																		5			5	5	
	柴油機																					0	0	
	雜項機械		1																			1	1	
	小計	6	7	0	2	2	31	6	5	0	1	1	2	6	7	4	0	5	0	0	0	85	2	0
總計	24	50	209	47	48	81	24	95	12	8	58	26	35	31	27	16	10	1	156	958	39	32	1029	
備註	本表各種機械如有連接電動機者則分開計算																							

資料來源：整理自〈臺灣鐵路管理局臺北機廠機械設備統計表〉，臺北機廠圖室藏。

附錄二 臺灣鐵路管理局在世銀貸款時期資本支出預算增刪比較表

一、世銀貸款總額										金額單位：千元	
編號	項目	省核預算數			世銀修改數			比較增減 NT\$	備註		
		貸款美金 US\$	本地用款 NT\$	合計 NT\$	貸款美金 US\$	本地用款 NT\$	合計 NT\$				
A	第一批世銀貸款部分		89,559	89,559		89,559	89,559	-	1965/04/28 簽約		
B	第二批世銀貸款部分		10,646	10,646		10,646	10,646	-	1968/01/18 簽約		
C	第三批世銀貸款部分	850	59,082	93,082	850	59,082	93,082	-	1969/05/29 簽約		
	小計	850	159,287	193,287	850	159,287	193,287	-	-		
D	擬申請第四批世銀貸款部分	-	-	-	110	-	4,400	+4,400	增加數條技術服務貸款及備用金 1971/06/11 簽約		
	合計	850	159,287	193,287	960	159,287	197,687	+4,400	-		
二、臺鐵自籌款部分										金額單位：千元	
編號	項目	省核預算數			世銀修改數			比較增減 NT\$	備註		
		貸款美金 US\$	本地用款 NT\$	合計 NT\$	貸款美金 US\$	本地用款 NT\$	合計 NT\$				
(一)	增添機車車輛		40,929	40,929		40,929	40,929	-	-		
(二)	改善車輛		37,454	37,454		30,470	30,470	-6,984	-		
(三)	瓶頸區間 路線改善(雙軌)		21,600	21,600	-	21,600	21,600		-		
(四)	加強軌道 及路線改善		65,681	65,681	-	50,650	50,650	-15,031	-		
(五)	新建調車場 及改善站場		56,219	56,219	-	38,330	38,338	-17,889	-		
(六)	行車號誌及 通訊設備		44,590	44,590	-	33,200	33,200	-11,390	-		
(七)	場段設備及貨 物裝卸設備等		109,815	109,815	-	88,900	88,900	-20,915	-		
(八)	普通資本支出		84,367.2	84,367.2	-	99,116	99,116	+14,748.8	包括 59 年以前未完 工支付款 35,809		
	小計		460,655.2	460,655.2		403,195	403,195	-57,460.2	刪減五千七百餘 萬元用於償還統 收統支戶債款		
	總計	850	619,942.2	653,942.2	965	562,482	600,882	-53,060.2	-		
A. 第一批世銀貸款部分										金額單位：千元	
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註					
A-1-1	工	續辦七度調車場(工務部分)	54,074	54,074	-	-					
A-1-2	機	續辦七堵調車場(機務部分)	6,000	6,000	-	-					
A-1-3	電	續辦七堵調車場(電務部分)	19,685	19,685	-	包括轉帳 14,000 千元					
A-1-4	工	七堵調車場各單位宿舍 67 戶	8,850	8,850	-	-					
A-1-5	工	七堵調車場行車人員寄宿舍	950	950	-	-					
		小計	39,559	89,559	-	-					
B. 第二批世銀貸款部分										金額單位：千元	
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註					
B-6	機	三噸守車 30 輛	5,646	5,646	-	-					
B-7	電	續辦基隆雙溪間單軌 自動閉塞號誌	5,000	5,000	-	包括轉帳 2,800 千元					
		小計	10,646	10,646	-	-					

C. 第三批世銀貸款部分							金額單位：千元
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註	
C-4	工	續辦彰化臺南間 七區段雙軌(土木)	1,000	1,000	-	-	
C-5	電	續辦 80 處平交道自動 警告裝置	5,000	5,000	-	-	包括轉帳 3,000 千元
C-6	工	續辦臺北新竹間加強軌道	35,232	35,232	-	-	包括轉帳 5,232 千元
C-7-1	北廠	臺北機廠機具設備	3,000	3,000	-	-	
C-7-2	機	高雄機廠及機檢段機具設備	2,000	2,000	-	-	
C-11-1	電	續辦高雄站繼電聯鎖裝置	19,500	19,500	-	-	包括轉帳 1,000 千元
C-11-2	電	續辦八堵站繼電聯鎖裝置	14,850	14,850	-	-	
C-12	企	世銀貸款協議顧問服務 (電化及運輸成本)	12,500	12,500	-	-	
小計			93,082	93,082	-	-	
第一、二、三批世銀貸款計畫部分合計			193,287	193,287	-	-	
第四批世銀貸款部分			-	4,400	+4,400	-	增加數係四批貸款技術服務及備用金美金 11 萬元
總合計			193,287	197,687	+4,400	-	
(一) 增添機車車輛							金額單位：千元
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註	
T-5-1	機	亞泥公司墊購 35T 煤斗車 30 輛	12,636	12,636	-	-	
T-5-2	機	台泥公司墊購 35T 煤斗車 15 輛	6,396	6,396	-	-	
T-5-3	機	亞泥公司墊購 35T 煤斗車 20 輛	9,417	9,417	-	-	
T-6-1	花	東線貨車 30 輛	12,480	12,480	-	-	
小計			40,929	40,929	-	-	
(二) 改善車輛							金額單位：千元
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註	
T-30-1	機	木造客車更新鋁鋼 合造車 14 輛	8,000	8,000	-	-	包括轉帳 250 千元
T-30-2	機	更新客車 30 輛(通勤客車)	8,760	4,380	-4,380	-	
T-30-3	機	客貨車連結器 汰舊換新 400 個	1,704	850	-854	-	包括轉帳 20 千元
T-52-1	機	貨車改善雙環器吊 90 輛	5,090	5,090	-	-	包括轉帳 820 千元
T-52-2	機	貨物守車加裝電氣尾燈 90 輛	6,300	6,300	-	-	包括轉帳 160 千元
T-52-3	機	改裝橡皮緩衝器 130 輛	1,300	1,300	-	-	包括轉帳 104 千元
T-52-4	機	貨車更新 100 輛	3,500	1,750	-1,750	-	
T-30-4	花	東線客車電氣設備改善	200	200	-	-	
T-34-1	花	東線柴油客車轉向架 6 輛	2,600	2,600	-	-	
小計			37,454	30,470	-6,984	-	
(三) 瓶頸區間路線改善							金額單位：千元
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註	
T-17-1	工	龍港-白沙屯間延長線	7,000	7,000	-	-	包括轉帳 1,200 千元
T-17-1	工	苗栗-南勢間延長線	5,000	5,000	-	-	包括轉帳 150 千元
T-17-1	工	牡丹-雙溪間延長線	6,000	6,000	-	-	包括轉帳 250 千元
T-17-1	工	四腳亭-瑞芳間延長線	2,600	2,600	-	-	
T-17-1	工	專用側線	1,000	1,000	-	-	
小計			21,600	21,600	-	-	

附錄二 臺灣鐵路管理局在世銀貸款時期資本支出預算增刪比較表

(四) 加強軌道及路線改善						
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註
T-19-1	工	平交道改立體交叉	16,000	10,000	-6,000	-
T-37-2	工	線路排水改善	3,224	3,224	-	包括轉帳 7 千元
T-9-1	工	宜蘭線武荖坑橋加高	8,000	8,000	-	-
T-9-2	工	新店溪橋改建	6,000	6,000	-	-
T-20-1	工	改善基礎不良橋樑	5,260	5,260	-	-
T-16-1	工	養路機械	8,020	8,016	-4	-
T-9-5	工	淡水線鐵路改線	1,000	1,000	--2,460	包括轉帳 460 千元
T-9-4	工	曲線改善	4,960	2,500	-	包括轉帳 293 千元
T-9-6	工	擋土牆護坡	5,879	-	-	-
T-9-3	工	橋涵	500	-	-	-
T-44-2	工	沿線圍牆	1,100	5,000	-4,917	-
T-49-1	工	平交道開門改善	2,138	-	-	-
T-49-2	工	路基標誌部份	300	-	-	-
T-9-8	花	東線路線改善	2,800	1,400	-1,400	-
T-20-2	花	東線橋樑改善	500	250	-250	-
小計			65,681	50,650	-15,031	
(五) 新建調車場及改善站場						
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註
T-21	工	高雄港區擴建路線	8,000	8,000	-	-
T-24-4	工	豐原貨運通路與林務局 互撥土地地價	1,250	1,250	-	-
T-36-9	工	站名燈新設	200	200	-	-
T-56-1	工	下淡水溪橋守橋營舍地價	20	20	-	-
T-9-7	工	中國貨櫃公司專用側線	4,000	4,000	-	-
T-57-1	工	西線整備	500	500	-	-
T-40-2	機	臺北檢車段利用 華山股道改善	4,500	4,500	-	-
T-43-1	運	站場軌道改善	20,000	10,000	-10,000	-
T-36-1	運	站房新改建	3,000	1,500	-1,500	-
T-46-1	運	客貨站月台改善	2,000	1,000	-1,000	-
T-24-1	運	貨場新建及改善	3,000	1,500	-1,500	--
T-28-1	運	貨物倉庫新建及改善	2,000	1,000	-1,000	-
T-45-1	運	站內天橋及地下道	3,000	1,500	-1,500	-
T-44-1	運	站內圍牆及柵欄	500	500	-	-
T-37-2	運	站內排水改善	1,039	500	-539	-
T-36-8	運	站前廣場整建	300	150	-150	-
T-36-3	運	各站行李包裹及 油料庫新改建	200	200	-	-
T-36-4	運	各站候車室座椅換新	400	200	-200	-
T-36-5	運	各站廁所改善	200	200	-	-
T-36-6	運	各站給水設備	1,000	500	-500	-
T-36-7	運	各站號誌樓、運轉室、 看柵房、貨物房等新改建	500	500	-	-
T-24-2	運	各站地坪汰舊換新	300	300	-	-
T-24-3	運	火車地磅檢查用法碼 10T	130	130	-	-
T-46-2	花	東線月台及雨棚	180	180	-	-
小計			56,219	38,330	-17,889	

(六) 行車號誌及通訊設備						
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註
T-18-1	電	白沙北延長線 (瓶頸區間號誌)	9,050	2,950	-	世銀修改數原未包括 轉帳部份，鐵路局加 列轉帳 2,650 千元
T-18-1	電	潮州-豐富號誌站 (瓶頸區間號誌)		3,200	-	
T-18-1	電	南勢北延長線 (瓶頸區間號誌)		2,900	-	
T-43-2	電	配合改善站場增設號誌	9,170	7,700	-1,470	世銀修改數原未包括 轉帳部份，鐵路局加 列轉帳 7,000 千元
T-43-3	電	配合行車需要增添號誌設備	5,920	-	-5,920	-
T-43-4	電	增設各站場照明設備	360	360	-	-
T-43-5	電	基高港站照明鐵塔	570	570	-	-
T-43-6	電	裝設轉軸器電氣標誌燈	100	100	-	-
T-43-7	電	增設平交道警告燈	80	80	-	-
T-29-2	電	籌辦海線 CTC 就地控制	2,500	2,500	-	-
T-29-1	電	實施電訊設備現代化 (電化自動化)	16,440	12,440	-4,000	世銀修改數原未包括 轉帳部份，鐵路局加 列轉帳 5,440 千元
T-29-3	電	換裝自動電話交換機室 空氣調節機	400	400	-	-
小計			44,590	33,200	-11,390	-
(七) 廠段設備及貨物裝卸設備等						
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註
T-15-2	北廠	柴電工場修車坑新建	300	300	-	-
T-15-3	北廠	鎔鑄工場空氣壓縮機房改造	50	50	-	-
T-14-4	北廠	鎔鑄工場存砂棚改建	50	50	-	-
T-15-5	北廠	機械設備(含吊車 2 台)	1,400	1,400	-	-
T-40-1	機	高雄機廠遷建	70,000	70,000	-	-
T-15-1	機	高雄機廠及機檢段設備	2,900	2,900	-	-
T-25-1	花	東線修理廠機具	2,000	1,000	-1,000	-
T-25-2	花	東線檢車棚、檢車坑新建	245	100	-145	-
T-14-3	花	東線貨運所貨車用篷布	100	100	-	-
T-14-2	運	貨車篷布	400	-	-400	-
T-10-1	運	十噸車輛調動機	3,480	2,880	-600	-
T-10-2	運	車輛移動機 (歸還世銀貨車配合款)10 輛	2,600	2,600	-	-
T-10-3	運	車輛移動機 5 輛	1,300	-	-1,300	-
T-14-1	運	小型堆高機	1,560	1,560	-	-
T-28-2	貨所	新建內陸倉庫	10,050	5,960	-17,470	第 15-32 項貨運服務 總所部份省核預算數 共為 23,430 千元世銀 全部刪除僅留 5,960 千元自行分配
T-14-3	貨所	棧板	360	-	-	-
T-14-16	貨所	跳板	20	-	-	-
T-26-1	貨所	三噸貨箱	1,150	-	-	-

附錄二 臺灣鐵路管理局在世銀貸款時期資本支出預算增刪比較表

T-14-10	貨所	大型篷布	1,200	-	-	-
T-14-11	貨所	中型篷布	900	-	-	-
T-14-12	貨所	特大型	120	-	-	-
M-11-13	貨所	新建卡車停車場	200	-	-	-
M-11-15	貨所	汽車保養廠及設備二處	1,000	-	-	-
T-14-4	貨所	七噸卡車 10 輛	3,000	-	-	-
T-14-9	貨所	重型卡車 (14T) 3 輛	2,100	-	-	-
T-14-5	貨所	一噸半小貨車 10 輛	1,200	-	-	-
T-14-6	貨所	小型牽引車 2 輛	540	-	-	-
T-14-7	貨所	堆高機 2 輛	400	-	-	-
T-14-8	貨所	吊車 2 輛	110	-	-	-
T-14-15	貨所	三輪貨車 4 輛	20	-	-	-
T-26-2	貨所	散裝貨箱或貨袋 80 袋	1,000	-	-	-
T-14-14	貨所	磅秤 50 台	60	-	-	-
小計			109,815	88,900	-20,915	
(八) 普通資本支出						
編號	單位	項目	省核預算數 (NT\$)	世銀修改數 (NT\$)	比較增減 (NT\$)	備註
T-36-2	運	配合新建站房添置傢俱	500	250	-250	-
T-48	工	鋼樑廠廠房	520	260	-260	包括轉帳 260 千元
T-56-2	工	收購沿線民地地價	300	300	-	-
T-56-3	工	征收邵桶銼樹林土地補償費	2,060	2,060	-	-
T-53-1	工	林內石碴場	540	270	-270	-
T-53-2	工	山佳石碴場機具	50	50	-	-
T-53-3	工	竹北石碴場	100	50	-50	-
T-27-1	材	烏日材料場	800	400	-400	-
T-58-1	材	六堵油庫卡車道新建	500	250	-250	-
T-38	餐旅	福隆浴場改善	200	100	-100	-
T-47	餐旅	餐廳設備改善	800	400	-400	-
T-50	員	學員鋁床桌椅傢俱	400	200	-200	-
T-42-1	各單位	臺北市和平東路原有宿舍 改建職員宿舍	7,000	7,000	-	-
T-42-2	各單位	沿線行車人員宿舍	5,000	5,000	-	-
T-42-3	各單位	沿線危險房屋重建	2,000	1,000	-1,000	-
T-42-4	各單位	各單位宿舍	5,000	2,500	-2,500	-
T-42-5	各單位	公教住宅貸款	14,000	14,000	-	-
T-42-6	各單位	建教合作單身宿舍	3,000	1,500	-1,500	-
T-39-1	總工	鐵路技術研究室房屋及設備	1,500	750	-750	-
T-59-1	民防	新建各單位防空洞五座	350	175	-175	-
T-59-2	民防	臺北高雄兩機廠防核設備	1,500	750	-750	-
T-60-1	電子	空氣調節第二期工程款	500	500	-	-
T-60-2	電子	機器房電力設備	700	700	-	-
T-60-3	電子	輔助機器	350	350	-	-
M-1	運	運務處非計畫性資本支出	1,342	671	-671	-
M-2	工	工務處非計畫性資本支出	3,717	1,858	-1,859	-
M-3	機	機務處非計畫性資本支出	812.5	406	-406.5	-
M-4	電	電務處非計畫性資本支出	1,160	560	-600	-

M-5	材	材料處非計畫性資本支出	40	40	-	-
M-6	總	總務處非計畫性資本支出	3,280.7	1,640	-1,640.7	-
M-7	主	主計處非計畫性資本支出	843	420	-423	-
M-8	企	企劃處非計畫性資本支出	60	60	-	-
M-9	花	花蓮管理處非計畫性資本支出	3,700	1,850	-1,850	包括轉帳 2,180 千元
M-10	北廠	臺北機廠非計畫性資本支出	2,032	1,016	-1,016	
M-11	貨所	貨運總所非計畫性資本支出	6,247	3,123	-3,124	原 N-11-3 及 M-11-15 等共 1,200 改列入第(七)項
M-12	員	員工訓練所非計畫性資本支出	55	55	-	-
M-13	鐵警	鐵路警察局非計畫性資本支出	705	350	-355	-
M-14	民防	民防指揮部非計畫性資本支出	510	250	-260	-
M-15	祕	祕書室非計畫性資本支出	13	13	-	-
M-16	電子	電子中心非計畫性資本支出	85	85	-	-
M-17	安全	安全室非計畫性資本支出	75	75	-	-
M-18	人	人事室非計畫性資本支出	20	20	-	-
		其他	-	35,809	+35,809	供五九年以前未完工程支付款之用
T-55-1	動員小組	各單位戰備器材	11,000	11,000	-	-
T-51-1	環規	環島鐵路測量費	1,000	1,000	-	-
		小計	84,367.2	99,116	+14,748.8	-

說明：

6. 本表投資額「省核預算數」及「世銀修改數」均包括原列入「其他支出」科目（遞延借項）之三貸顧問服務、戰備器材、環島測量費等三筆共計臺幣 2,450 萬元。
 7. 「本地用款」均含轉帳，第(六)項號誌及通訊世銀修改數原列 1,611 萬元，鐵路局加列轉帳部分 1,709 萬元改為 3,320 萬元。
 8. 臺鐵自籌款部分第(八)項普通資本支出世銀修改數 9,911.6 萬元中，包含用於 59 年以前未完工程支付款 3,580.9 萬元在內。
 9. 表列臺鐵自籌款部分本地用款均包括所需「政府外漏」在內。
 10. 表列臺鐵自籌款部分共計刪減 5,746.02 萬元，用於償還統收統支戶之債款。
- 世銀修改數中第四批貸款美金 11 萬元係增列，原省府核定預算無此項預算，（四批貸款中技術服務與順練一項 1971-1973 年共需美金 90 萬元，鐵路局代列由交通部負責償還）。

資料來源：修改自〈臺鐵 60 年度世銀貸款資本支出預算增刪比較表〉，1971 年 12 月 28 日，《60 年度(311-1)技術設備》，臺北機廠檔案室藏。世銀貸款簽約日期則為《臺灣鐵路年鑑》，臺灣鐵路管理局編印，1975 年，頁 1。

附錄三 臺北機廠相關大事年表

西元年	日治/民國	交通部臺灣鐵路管理局臺北機廠大事記	其他相關大事
1885	光緒 11 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 月臺北機器局開始興工。 ● 9 月軍械所開始興工。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 月清政府主張臺灣設省。
1886	光緒 12 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月臺北機器局第一期完工，規模計有機器用正側各屋並小機廠 117 間及存儲軍械之軍械所 73 間。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 機器局的西南角為宿舍區，區分為洋技師畢第蘭宿舍、一般宿舍及醫療空間三部份，設有水槽一處。
1887	光緒 13 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 清廷分別向德國及英國訂購蒸氣機關車。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 劉銘傳籌辦鐵路。
1888	光緒 14 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機器局第二期工程完工，規模包括如礮彈機器廠、汽爐房、打鐵房、洋房等。 	
1892	光緒 18 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機器局第三期工程完工，規模包括火藥廠、庫房、爐房。 ● 臺北機器局兼辦錢幣製造。 	
1895	明治 28 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 由陸軍接收臺北機器局，改稱為「臨時臺北兵器修理所」。 ● 臨時臺北兵器修理所之第一工場修繕完成。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 甲午戰爭後，臺灣割讓給日本。
1896	明治 29 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臨時臺北兵器修理所之鍛工場修繕完成。 ● 南部茂時擔任臨時臺北兵器修理所所長。 	
1897	明治 30 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 4 月臨時臺灣鐵道隊成立。 ● 9 月臺灣總督府調整官制，臨時臺北兵器修理所改稱臺北砲兵工廠。 ● 南部茂時擔任臨時臺北砲兵工廠所長。 	
1899	明治 32 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 4 月臨時臺灣鐵道敷設部官制實施。 ● 11 月臺灣總督府鐵道部官制公佈。 ● 臺北工場首次新造 10 噸木製敞車。 ● 臺北工場製作無蓋貨車五輛，供臺北－基隆間運用。 	
1900	明治 33 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北砲兵工場正式交接轉由鐵道部使用，稱為臺北工場，臺北驛移設於今館前路。 	
1902	明治 35 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北工場自製 13.8 公尺長之木造三等轉向架客車 3 輛、頭三等合造轉向架客車 4 輛。 	
1903	明治 36 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北工場新製通勤式三等客車 3 輛、頭三等混合客車 4 輛，車內設長條板椅，無廁所設備，採用雙層車頂，並於左右車頂各裝置「魚雷型通風器」各五具。 	
1904	明治 37 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北工場新製「20SA4102 貴賓客車」1 輛，及「20FCB2001」頭等瞭望車 1 輛。 	
1906	明治 39 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 勅令 224 號發佈，擴張鐵道部工場任務，允許工場接受製造修理訂單，鐵道部工場成為全臺機械製造業中心。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月臺灣總督府公佈〈鐵道部官舍規程〉。 ● 5 月臺灣總督府公佈〈鐵道部衛生規程〉。
1908	明治 41 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵道部臺北工場擴建，興建車輛修理工場（今為古蹟）與塗工場等廠房。 ● 5 月鐵道部官舍區施行河溝頭街鼠疫預防組合規約，施行區域包括北門口街及河溝頭街。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 西部縱貫鐵路通車。

1909	明治 42 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月勅令第 128 號廢止技師長。 ● 5 月臺灣總督府公佈〈鐵道職員救濟組合規定〉。 ● 臺北工場內車輛修理工場、塗工場完工。 ● 臺北工場為使各工場之現場監督者及工場事務所，在作業上能縮短時程而設置電話。 ● 臺北工場增設合弧光燈一座、日光燈二座。 ● 臺北工場增設給水設備、消防栓。 ● 臺北工場首次新製「行李車」，以便長途旅客之行李運輸。 	
1910	明治 43 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺灣總督府制定「市區計畫委員會規程」，規劃臺北、基隆、高雄、臺南、臺中、嘉義與新竹之都市建設與衛生設施。 	
1912	大正 1 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北工場新製「20SA4101 貴賓客車」1 輛完成啟用。 	
1916	大正 5 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北工場之電氣修理場因空間狹隘，遂改造工場事務所部分空間作為替代。 ● 臺北工場新設水壓機械及排炭機械各一座。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺東線花蓮至玉里間鐵路第一階段工程完工。
1917	大正 6 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北工場之組立工場因空間狹隘，與鄰近製罐工場之屋頂進行接續，並進行內部改造。 ● 臺北工場之挽工場因空間狹隘，撤去職工食堂一棟，以便木材搬運。 ● 臺北工場進行部分引込線設備替換。 ● 臺北工場新設燒筋爐一座 	
1922	大正 11 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月臺灣鐵路首次新造頭等臥車，由臺北工場承製完成。 ● 臺北市實施町名改正，大稻埕河溝頭街改名「泉町」。 	
1924	大正 13 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 12 月臺灣總督府頒布〈臺灣總督府交通局官制〉，將鐵道、港灣設備、道路橋樑、郵便電信、私設鐵道航運及電氣事業均納入總督府交通局，廢止鐵道部官制 	
1926	昭和元年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北工場改稱臺北鐵道工場。 	
1927	昭和 2 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 9 月 7 日臺灣總督府訓令第 51 號頒布〈鐵道工場規程〉，並同時以府告示第 96 號公告交通局鐵道工場名稱及位置。 ● 9 月 27 日達鐵第 102 行公告〈交通局鐵道工場現場從事員之服務規程〉。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北市內腸「チブス」病流行。 ● 臺北市泉町官舍地域內下水溝改築。
1928	昭和 3 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 6 日臺灣總督府達鐵第 10 號頒布〈鐵道工場長事務委任規程〉。 ● 3 月 1 日臺灣總督府達鐵第 21 號制定鐵道工場從事員勤務時間。 ● 3 月 26 日臺灣總督府達鐵第 34 號頒布〈鐵道工場技術見習生採用規程〉。 	
1929	昭和 4 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月臺北鐵道工場新造木製二等臥車，內設吸菸室，並採用鑄鋼製轉向架（TR18）。 ● 6 月 19 日臺灣總督府達鐵第 62 號頒布〈機械管理規程〉，並同時以達鐵第 63 號頒布〈機械管理規程施行細則〉。 ● 10 月 12 日臺灣總督府達鐵第 85 號修正鐵道工場及其他機關從事員勤務時間。 ● 由臺灣鐵道敷設部進行臺北鐵道工場用地之調查及土地收買，決議擇臺北市外松山驛附近之土地作為臺北新鐵道工場移轉之預定地。 ● 日本鐵道省建築課技師進行臺北鐵道工場土地耐重力試驗之杭打試驗及荷載試驗。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 於全臺設置 24 個集會所，供集會及現業員宿泊之用，臺北設泉町及北門町二處集會所。

1930	昭和 5 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 25 日臺灣總督府局達第 8 號，制定交通局鐵道工場車輛進出場及迴送程序。 ● 臺北新鐵道工場移轉工事，8 月已完成工場環境周圍之地坪整治工程及基礎線路工事，因重新檢查職場建物之新築工事及設計，使得工期延至昭和 6 年再開始進行新建。 ● 松山庄臺北鐵道工場進行排水引導工程。 ● 大倉土木株式會社承辦各職場之建設及移轉工事。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 月泉町交通局局長高等官舍一棟新築，12 月完工。 ● 臺灣鐵路首次採用汽油機動車。
1931	昭和 6 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北新鐵道工場移轉工事，因經費縮減及調動延遲，使得工期期限從原先 2 年延長至 5 年；本年度各職場主要建物之工程進度約 40%，已分別完成工場內地下水井之掘鑿、原動室及煙囪之基礎杭打工事、工場外圍排水溝新設等。 ● 臺北鐵道工場首次新造 10 噸水罐車 2 輛，為全鋼製二軸車。 	
1932	昭和 7 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月 12 日於高雄中學校舉辦臺北、高雄鐵道工場之野球大賽。 ● 臺北新鐵道工場移轉工事，本年度接續進行各職場主要建物之工事，工程進度約 90%。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月頒布都市計畫令。
1933	昭和 8 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 9 月 10 日由鐵道工會主辦圓山至新北投間之往返接力競賽，臺北鐵道工場各職場共計 11 隊參加，應援團共計 540 名。 ● 臺北新鐵道工場移轉工事，本年度各職場主要建物已完成，附屬建物及其他相關工程進度已完成 90%。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 12 月 5 日臺灣總督府府令第 139 號修正〈臺灣家屋建築規則施行細則〉。
1934	昭和 9 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 8 月臺北松山新鐵道工場竣工。 ● 12 月 11 日臺灣總督府局達第 212 號，修正交通局鐵道工場車輛進出場及迴送程序。 ● 臺北新鐵道工場移轉工事，本年度附屬建物及其他工程已接續完成，並繼續進行各職場間地板之動力配管工程、電力配線，已完成工場內部分線路裝配。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 9 月 22 日臺灣總督府局達第 164 號，公告臺北州七星郡松山庄興雅地區設置松山派出所工作課。
1935	昭和 10 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 4 月陸上競技部同好會主辦各課對抗之圓山至新北投間接力競賽，分別有臺北鐵道工場等代表參賽，各課共計 9 隊參加。 ● 5 月 23 日完成臺北鐵道工場之鎔鑄工場電氣爐。 ● 10 月 1 日鐵道部共濟組合醫療部臺北、松山診療所開始營運。 ● 臺北新鐵道工場移轉工事，本年度新設更衣場及浴室，其他剩餘部分之附屬工程完工。 ● 10 月舉行「臺北新鐵道工場」移轉工事之竣工儀式。 ● 池田組承辦臺北鐵道工場知東宿舍。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 12 月 11 日臺灣總督府局達第 200 號，廢止臺北州七星郡松山庄興雅地區設置松山派出所工作課案。 ● 鐵道部購買臺北工場之鄰近土地，進行臺北工場官舍興建工程。
1936	昭和 11 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 4 月 20 日臺灣總督府部達第 13 號修正鐵道工場製材車輛所用之木材標準寸法。 ● 6 月臺北舊鐵道工場內木型整理職場及經理倉庫移築，7 月其他建築拆除。 ● 8 月 9 日舉行第九屆現業員軟式野球大賽，計有臺北鐵道工場共 12 隊報名參加。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 8 月公布臺灣都市計劃令，翌年 4 月實施。
1937	昭和 12 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月 16 日臺灣總督府部達第 19 號制定鐵道工場製材車輛所用之木材標準寸法。 ● 3 月 22 日臺灣總督府局達第 65 號修正交通局鐵道工場從事員服務規程。 ● 4 月創立消費部，於臺北設立中央配給所。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 太平洋戰爭爆發。

1938	昭和 13 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月 5 日舉辦第 24 屆現業員慰安野球大會，參加隊伍計臺北工場等 11 隊參與。 ● 7 月臺灣總督府頒布臺北鐵道工場鐵道技工見習教習所之教習規程細則。 ● 7 月 2 日舉行臺北鐵道工場各職場之相撲大賽。 ● 10 月 1 日舉行臺北鐵道工場內第一期之「鐵道技工見習教習所」始業式。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月 1 日起日本赤十字社臺灣支部病院，於泉町二丁目一番地開始興建。 ● 5 月鐵道部共濟組合住宅部，於泉町興建 12 戶住宅竣工。
1939	昭和 14 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 29 日舉行臺灣神社參拜後的接力競賽，計有臺北鐵道工場等五隊參加。 ● 3 月 26 日臺北鐵道工場內鐵道技工見習教習所在臺北、新竹、台中、嘉義、高雄、花蓮港等進行第二期招生初試。4 月 9 日於各初試地點舉行複試。 	
1940	昭和 15 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月 8 日舉行臺北鐵道工場各職場之相撲大賽。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月日本赤十字社臺灣支部病院竣工完成。
1944	昭和 19 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 月 12 日臺北鐵道工場受砲彈攻擊，造成仕上職場三台穿孔機損壞、組立職場 40 噸天車起重機及移車台彎曲，待復舊作業之進行，於 15 日恢復其中一台機械的操作業務。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 國民政府成立臺灣調查委員會。
1945	昭和 20 年 民國 34 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 8 月 15 日日本戰敗投降，國民政府正式接收。 ● 10 月 25 日成立臺灣省行政長官公署。 ● 11 月 1 日交通處長嚴家淦組織鐵路管理委員會暫行組織辦理接收臺灣鐵路。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 11 月 1 日任顯群先生就任「臺灣鐵路管理委員」主任委員。 ● 12 月 1 日陳清文先生就任「臺灣鐵路管理委員」主任委員。
1946	民國 35 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 25 日成立臺灣省行政長官公署交通處鐵路管理委員會，管理臺灣鐵路業務。 ● 10 月起徵用日籍技術員工之待遇，將比照國民政府同等職務之待遇。 ● 鐵路管理委員會辦理各處室、廠之分配員額表，及課、系名稱改訂。 ● 臺北鐵道工場改稱臺北機廠並進行相關接收事項。 ● 「鐵道技工見習教習所」正式改稱為「技工養成所」。 ● 臺北機廠正式招收第一屆技工養成所學工。 ● 臺北機廠內開設「國語訓練班」。 ● 臺灣鐵路管理委員會向空軍第三飛機廠租用新店養氣工場。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 為顧及交通國防安全，臺灣鐵路管理局推行防諜肅奸政策。
1947	民國 36 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月陳禮欽就任「臺北機廠」廠長。 ● 3 月鐵路管理委員會制定「臺北機廠組織規程」，擬分層設股，負責廠務以提升績效。 ● 8 月 15 日成立鐵路工會；依照會員分布區域，組織臺北第一、臺北第二、臺北機廠、高雄、高雄機廠、花蓮、等 18 個支部，並分為 1,942 小組。 ● 成立「日僑管理委員會」，處理日籍人士遣送及留用之事務。 ● 臺北機廠進駐廠憲兵隊，並成立警衛組。 ● 臺北機廠各工場組長名稱改稱為領班。 ● 臺北機廠內開設「國語訓練班」。 ● 臺北機廠組立工場增設領班機車匠。 ● 進行空軍士林養氣工場設備移運至新店養氣工場，使其正式營運，並設加班津貼。 ● 臺灣鐵路管理局奉行政院國軍退除官兵輔導委員會協助榮民就業政策，自 1947 至 1949 辦理轉業軍官實習安置退除役官兵。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月陳清文就任「臺灣省政府交通處」處長。 ● 7 月 22 日設置鐵路管理委員會警務室，掌理鐵路警察事宜。 ● 鐵路管理委員會將臺北、高雄辦事處裁撤，並頒佈機務處組織規程。

1948	民國 37 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠內開設「國語訓練班」。 ● 臺北機廠查工室成立。 ● 臺灣鐵路管理局奉行政院國軍退除官兵輔導委員會協助榮民就業政策，自 1947 至 1949 辦理轉業軍官實習安置退除役官兵。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月郎鍾駮先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 3 月臺灣鐵路管理委員會改制為鐵路設計考核委員會。 ● 臺灣鐵路管理委員會員工訓練所改稱臺灣鐵路管理局甄試訓練委員會。
1949	民國 38 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月 9 日簽訂新建臺北機廠水塔工程合同後 7 天起，進行 80 天的施工期限；於 17 日再進行水塔鋼筋施設工程，於 3 月 18 日竣工。 ● 4 月 21 日起進行臺北機廠技工養成所之門窗等復舊工程，於 5 月 10 日竣工。 ● 8 月 20 日起進行臺北機廠之組立工場屋頂防水層拆修工程。 ● 9 月臺灣省統一警察系統，設置鐵路警察局，隸屬臺灣省警務處。 ● 9 月 29 日起進行臺北機廠單身宿舍公共廁所工程。 ● 添裝臺北機廠廠內路燈並增設活動房屋。 ● 進行臺北機廠宿舍木屋面積之調查，並制定公共宿舍眷屬房間之保結。 ● 臺北機廠內開設「國語訓練班」。 ● 臺灣為配合行政及業務上之需要，並奉行政院國軍退除官兵輔導委員會協助榮民就業政策，自 1947 至 1949 辦理轉業軍官實習安置退除役官兵。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月莫衡先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。
1950	民國 39 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠內開設「台語訓練班」。 ● 臺北機廠技工養成所更改招收速成班之學工。 ● 臺北機廠進行新建救援工人及學工宿舍。 ● 臺北機廠申請化學實驗室設備。 ● 臺北機廠奉令修理一、二級花車並製造救援車、汽車房及氣壓機房。 ● 臺北機廠奉令實施空襲時在廠車輛疏散辦法及防空時期運轉處理辦法。 ● 臺北機廠進行職員眷屬配給品調查。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 依照法令規定自 3 月起，勞工及技工開始參加勞工保險。 ● 9 月臺灣省統一警察系統，設置鐵路警察局，隸屬臺灣省警務處。 ● 中華民國婦女反共抗俄協會成立。
1951	民國 40 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月臺灣鐵路管理局於戰後首次於日本汽車製造會社購入 DT560 型煤水車。 ● 臺灣鐵路管理局受美國金錢援助，訂購客車 10 輛。 ● 臺北機廠奉准洽購東、西宿舍電燈附線設備。 ● 臺北機廠呈請修理東宿舍之木橋。 ● 臺北機廠奉准實施克難機車、克難運動獎勵辦法。 ● 為實施防空疏散規劃，臺北機廠進行廠屋、煙囪改裝及防空壕之構築。 ● 氧氣工場暫停供電。 	
1952	民國 41 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠自 37 年起至 41 年間，利用日治時期舊廢車輛，改造貨車 119 輛。 ● 臺北機廠利用日治時期所存之舊材，製造 15 噸篷車 50 輛、10 噸篷車 15 輛。 ● 臺北機廠東宿舍之 32 戶疏散宿舍興建完成。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺灣省政府擬定臺灣經濟自立四年計畫。
1953	民國 42 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠自 41 年製造 15 噸篷車 50 輛、10 噸篷車 15 輛，已製造完成並出廠營運。 ● 臺北機廠利用原有油罐車，配置 18 噸油罐車 12 輛，並新製煤斗車 1 輛。 ● 臺北機廠採用據點制大量生產之方法試製 30 噸鋼體車 1 輛。 	

1954	民國 43 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月起臺北機廠進行組立工場廠房增建工程。 ● 臺北機廠利用原有油罐車，配置 18 噸油罐車 36 輛，並在美援下自製煤斗車 40 輛。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 9 月臺灣鐵路積極致力柴油化，採用飛快車。
1955	民國 44 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 月 1 日起進行臺北機廠大客車車庫改造工程。 ● 12 月臺北機廠辦理縫紉工場自辦部分之新建工程，包含軌道基礎、縫紉機室、磚牆及門窗、排水溝及天溝落水管以及地面鋪設洋灰等。 ● 12 月增建剪板機房及縫紉工場。 ● 臺北機廠增設材料試驗所。 ● 臺北機廠利用原有油罐車，在美援下自製煤斗車 40 輛完成。 	
1957	民國 46 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 工務處建築課進行臺北機廠乙種防空洞興建工程。 ● 配合臺北機廠增設軌道，進行西宿舍拆除整修工程。 ● 日本散裝供應 15 噸鋼體高邊車 95 輛，由臺北機廠自行組立。 ● 臺北機廠新製煤斗車 10 輛及蓬車 5 輛。 	
1958	民國 47 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 24 日進行臺北機廠西門改建工程。 ● 12 月臺北機廠整修食堂。 ● 47 至 48 年間，臺灣鐵路管理局聘請法、日等國鐵路專家來臺研究幹線動力現代化，分別提出詳細報告，結論均認為電化有利。 ● 日本散裝供應鋼體高邊車，計 35 噸者 73 輛、15 噸者 30 輛，由臺北機廠自行組立。 ● 臺北機廠新製煤斗車 40 輛。 ● 配合鐵路營運改為電化系統，進行臺北機廠新建通勤月台及雨棚等工程(第二次變更)。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 11 月起，臺灣鐵路管理局職員增加公教保險。 ● 臺灣鐵路訂定客車鋼體化計畫，統一長度為 17 公尺。
1959	民國 48 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 24 日進行臺北機廠北面道路瀝青新設工程。 ● 3 月 22 日由臺灣鐵路電化工程處，工務工程分處進行臺北機廠車件工場屋面防水工程。 ● 5 月起臺北機廠新造 20 噸油罐車 4 輛，專供裝運鐵路自用柴油之用。 ● 7 月起臺北機廠進行 274 輛 15 噸敞車底架鉚製工程，以每天完成 4 輛之進度運往高雄機廠裝配。 ● 10 月 21 日進行臺北機廠腳踏車存置場遷移計畫。 ● 11 月臺北機廠為因應柴電工區之需，進行技工養成所 30 天的拆除工程。 ● 臺北機廠新製組立式 15 噸煤斗車 23 輛，以及廢料車 2 輛。 ● 臺北機廠向臺灣省黨部購入毗連土地欲興建造漆工場。 ● 臺北機廠增建新車工場。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自 48 年起新造車輛一律採用 20 公尺長之「鋼體客車」。
1960	民國 49 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月 18 日臺北機廠遵照「臺灣省工廠登記實施辦法」之規定，申請增加電力設備。 ● 5 月 27 日起進行臺北機廠五分埔房屋新建工程。 ● 12 月 15 日起進行臺北機廠腳踏車棚移建及查工室改修工程。 ● 臺北機廠進行機器工場之活動房屋遷建計畫。 ● 臺北機廠完成新製 15 噸敞車 100 輛、15 噸篷車 55 輛，及 35 噸煤斗車 55 輛。 ● 推行建教合作：臺灣鐵路管理局為培育專技人才，與成功大學工商管理系辦理建教合作，於該校設置獎學金，鼓勵相關科系畢業之學生入局服務，凡受領獎學金資助之學生，需入局服務二年，如有違反相關規定之情事，需負責賠償獎助之款項。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺灣鐵路管理局為加速動力現代化，向日本日立製作所採購 10 輛 RO 型柴電機車，進而使用柴油電氣機車；而後再復加原有保固的 2 輛，共計 12 輛。
1961	民國 50 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 月起進行臺北機廠五分埔房屋廚房廁所間之新建工程。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月陳舜耕先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。

1962	民國 51 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠在管理制度上，制訂通話及行文中禁止以日語、日文進行交流。 ● 大陸工程公司承辦柴電工場竣工。 ● 推行建教合作：臺灣鐵路管理局為培育專技人才，與成功大學工商管理系辦理建教合作，於該校設置獎學金，鼓勵相關科系畢業之學生入局服務，凡受領獎學金資助之學生，需入局服務二年，如有違反相關規定之情事，需負責賠償獎助之款項。 	
1963	民國 52 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 4 月 1 日起臺北機廠改隸臺灣鐵路管理局，將新頒關防及官章，並同時繳銷舊印章。 ● 臺北機廠技工養成所第 17 期之學工，於 4 月 13 日畢業後分發至各工場服務，為配合場區內之業務需要，擬於 4 月中旬招收新生。 ● 6 月 13 日起進行臺北機廠鑄造工場試砂設備改善工程。 ● 12 月 20 日起進行臺北機廠電機工場電氣設備改修配線工程。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月徐人壽先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 6 月起，復參加全國各交通機關同仁互助，除嘉惠員工子外，可依照年資深淺，每年可享受兩週至四週之休假，在休假期間可照常領取薪資。
1964	民國 53 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 20 日進行臺北機廠北廠字 6 號宿舍之衛生設備改善，以及浴室增建等工程。 ● 進行臺北機廠汽車庫遷建工程。 	
1965	民國 54 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月臺灣鐵路管理局舉辦檢核業務研討會，函請臺北機廠選派人員參與。 ● 10 月 5 日起進行臺北機廠再生品工場電燈及動力線增設工程。 ● 臺北機廠受理泰國鐵路公司一百部守車之外銷訂單。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 12 月起，職員增加退休人員保險。
1966	民國 55 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月臺北機廠技工養成所第 20 期臨時學工 30 人入廠學習。 ● 3 月 4 日起進行臺北機廠再生品工廠前，鋪設柏油路工程。 ● 4 月 7 日起進行臺北機廠水泥管洞改建工程，其主要內容為拆除舊有水泥管防空洞改為原子防護洞，以供臺北機廠職工用，座數計為 2 座。 ● 9 月臺灣鐵路管理局訂購首批柴電動力機車 43 輛，由美國運抵基隆港。 ● 臺北機廠總辦公室二樓增建工程竣工。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月林則彬先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。
1967	民國 56 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 8 月進行臺北機廠日建布工場及松山材料廠待驗庫新建工程計畫。 ● 臺北機廠增置電鍍設備。 	
1968	民國 57 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月臺灣鐵路管理局全線裝設自動撥號長途電話系統。 ● 5 月 28 日進行臺北機廠排水溝、管、蒸汽管溝清理工程。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 11 月陳樹曦先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。
1969	民國 58 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠技工養成所第 20 期臨時學工自 55 年 3 月入廠，本年度 3 月 25 日已受業期滿，22 日除 1 人入伍外，其餘 29 人即分派至各工場從事修造車輛之工作。 ● 7 月由臺北營繕所進行臺北機廠機器工場擴建工程。 ● 9 月新設臺北機廠電氣鑄鋼爐，並進行已設之饋線改裝工程。 ● 10 起進行臺北機廠各工場水落管修換工程。 ● 11 月由中國力霸鋼架公司設計，工務處建築課進行臺北機廠轉向架檢修工場新建工程。 ● 臺北機廠建立自動式閘瓦鑄造設備及地下車輪銼床。 ● 臺北機廠推行「臺北機廠十年長期發展計畫」。 	

1970	民國 59 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月日本國際電氣會社設計臺北機廠高週波焠火設備及鍛模機基礎工程。 ● 3 月進行虎林街新建公寓式宿舍電燈配線工程。 ● 4 月進行虎林街新建公寓式宿舍電鎖對講機配裝工程。 ● 6 月 15 日臺北營繕所進行技工養成所洗臉台修理等工程 ● 8 月由臺北營繕所進行臺北機廠組立工場百葉窗修換工程。 ● 10 月進行臺北機廠腳踏車棚水泥地面鋪設工程。 ● 10 月 26 日起進行臺北機廠正門圍牆欄杆等裝修工程。 ● 12 月 7 日中國力霸股份公司辦理臺北機廠 5 噸露天吊車頂蓋加設工程。 ● 臺北機廠增建鑄鋼工場。 	
1971	民國 60 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 月進行臺北機廠工具工場動力線路移裝工程。 ● 推行建教合作：奉准自 60 年起與高雄工職合作辦理三年制「鐵路機車駕駛科」，前後共計三期，分任於臺灣鐵路管理局柴電機車助理或技術助理。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 民國 59 年鑑於鐵路客貨運激增，原有設施已無法應付需求，聘請英國甘迺迪鄧肯工程顧問公司進行西部幹線電化可行性研究，60 年 4 月提出，其結論認為頗具可行性。
1972	民國 61 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月伍錚接任「臺北機廠」廠長。 ● 4 月臺北營繕所進行臺北機廠車架工場前排水溝及廁所改善工程。 ● 4 月進行臺北機廠化鐵爐電氣設備裝配工程。 ● 6 月進行臺北機廠福利社配電線路改裝工程。 ● 6 月 27 日起進行臺北機廠電鍍設備改善。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月陳德年先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 臺灣省政府推行國家十大建設。
1973	民國 62 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 月 13 日臺北營繕所進行臺北機廠技工養成所油漆工程。 ● 10 月起進行臺北機廠鍛冶工場動力線裝配工程。 ● 臺北機廠建立輪軸檢修一貫作業裝置。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 8 月辦理西線鐵道電氣化之開標作業。 ● 12 月開始興建北迴鐵路。
1974	民國 63 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月進行臺北機廠儲水池堵加固追加工程。 ● 5 月進行臺北機廠配電室高壓配電設備裝配工程。 ● 臺北機廠完成彈簧一貫作業設備。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺灣路管理局進行動力電氣化之分期性研究。
1975	民國 64 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 19 日起臺北營繕所進行臺北機廠大禮堂隔牆施設等工程。 ● 4 月 18 日配合南港小運轉線，臺北營繕所進行拆遷臺北機廠車棚圍堵工程。 ● 5 月 8 日臺北營繕所進行臺北機廠技工養成所之實習場屋面修漏工程。 ● 6 月 4 日進行臺北機廠汽車車庫鐵窗換新工程。 ● 12 月 12 日起進行臺北機廠電氣車機件工場新建工程。 ● 配合南港客車場至臺北運轉線之開設，進行拆遷臺北機廠籃球場工程。 ● 推行建教合作：臺灣鐵路管理局奉准於 64 年起與臺北工專辦理兩年制「電機」、「土木」、「機械」工程等科之建教合作，第一期 81 人，預計 66 年夏季畢業。 ● 養成教育：為養成學技精良之技工，在臺北機廠設立技工養成所，自 64 年起委託青年輔導委員會甄選國中以上程度青年，以半工半讀之方式進行養成訓練，畢業後則分發至各工廠擔任機車、客車維修工作。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月興建西部鐵路幹線電氣化工程。

1976	民國 65 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月進行臺北機廠廠內夜間照明設備改善工程，包含水銀燈架等。 ● 臺北營繕所進行臺北機廠技工養成所屋頂修漏工程。 ● 臺北機廠東宿舍與臺北市政府合建國宅案： <ol style="list-style-type: none"> 1. 3 月臺北市國宅處提出價購臺北機廠東宿舍用地改建為國宅案，函請臺灣鐵路管理局同意依公告現值辦理讓售。 2. 6 月商討臺北市國宅處擬價購臺北機廠松山區永吉路五分埔段 122 號等 6 筆東宿舍用地改建為建國宅案，並變更該基地為非業務用地，進行土地調查並推派住戶代表。 3. 12 月 23 日臺北機廠與交通管理機構各單位進行研商，討論永吉路機廠宿舍改建事宜。 ● 推行建教合作：奉准於 65 年起與成功大學辦理建教合作，在交通管理科學系內設鐵路組；與交通大學工學院合作，在運輸管理系內設鐵路組。該系修畢第二學年課程志願申請學生中，選優錄取各 14 名，於第三、四學年修習鐵路專業課程，第一期計 28 人。 ● 養成教育：臺北機廠設立技工養成所，委託青年輔導委員會甄選高工（職）肄業學生 40 人，實施一年訓練，待畢業後另辦理第三期新進士級人員職前訓練及在職訓練。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月范銳先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 9 月首座電氣化隧道造橋隧道竣工通車。
1977	民國 66 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠東宿舍與臺北市政府合建國宅案： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北市府擬於部分區域興建 16 層、7 層及 5 層之國宅，臺灣鐵路管理局與市府各持產權一半，部分由路局收回進行標售，並進行人口及地上物調查。 2. 1 月 18 日臺北機廠與交通管理機構研商現住戶補償、安置事宜及土地處分，並先發土地使用權證明書給臺灣鐵路管理局辦理先期作業；同期辦理居住員工相關意願調查。 3. 3 月 14 日進行基地內現住戶安置及補償事宜，經協商後將本案列入臺北市國宅處 67 年國宅計畫內實施，預計於 66 年 7 年興工，臺北市政府將對現住戶進行各項補償作業。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 月 20 日進行西部幹線電化工程第一期基隆—竹南間工程履勘。 ● 推行建教合作：奉准自 64 年起與臺北工專辦理辦理兩年制「電機」、「土木」、「機械」工程等科，第一期 81 人，已於 66 年畢業。第二期 63 人已於 8 月入學。
1978	民國 67 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月曹傳基正式接任「臺北機廠」廠長。 ● 3 月起進行臺北機廠造漆工場給油設備工程。 ● 6 月 15 日臺灣鐵路管理局與臺鋁公司合作試辦，由臺北機廠承接試製 17 噸鋁製篷車 1 輛，其車身包含車架均為鋁合金製，已完工出廠參加營運。 ● 12 月 6 日起進行臺北機廠轉向架場配電線路改修工程。 ● 臺北機廠東宿舍與臺北市政府合建國宅案： <ol style="list-style-type: none"> 1. 4 月至 6 月陸續進行基地內現住戶安置及補償事宜， 2. 進行設計施工及土地探鑽工程。 ● 推行建教合作：奉准自 65 年起與成功大學辦理建教合作，在交通管理科學系內設鐵路組；與交通大學工學院合作，在運輸管理系內設鐵路組。就該系修畢第二學年課程志願申請學生中，選優錄取各 14 名，於第三、四學年修習鐵路專業課程，第一期 28 人已於 67 年畢業。 ● 養成教育： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北機廠設立技工養成所，經呈考試院核准招考國中以上程度青年，以半工半讀之方式施教，結業後分發各工場工作，67 年 10 月已訓練結訓一班 27 人。 2. 臺北機廠辦理在職技工轉換電氣機車維修人員訓練班三班 159 人，共計 186 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 9 日國家十大建設之西部幹線電化第一期工程完成通電；2 月 24 日舉行電化通車典禮。 ● 4 月 25 日臺灣鐵路管理局行駛近十七年之觀光號列車全部淘汰停駛，其車次改為莒光號代替。 ● 6 月 1 日竹南至彰化間第二期電化工程完成，正式通車。 ● 國家推行十二項建設過程中包含東線鐵路拓寬工程及南迴鐵路工程，以期完成環島網路網；其中東線鐵路拓寬工程，於 7 月 1 日在南華站全面開工，另外南迴鐵路籌備處於元旦成立，設於北迴鐵路工程處。 ● 北二高速公路北段正式通車。

<p>1979</p>	<p>民國 68 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 16 日起臺北市政府國民住宅處為價購臺北機廠東宿舍案，檢送臺灣鐵路管理局職工福利委員會相關房舍補償事宜。 ● 7 月進行臺北機廠組立及電二工場動力線修換工程，其中斷路線採用日立製或同等品。 ● 9 月起臺北工處段進行臺北機廠增設股道及曲線改善工程。 ● 9 月進行臺北機廠壓鋼工場電氣設備換修工程。 ● 自本年度完成西部鐵路幹線電氣化後，臺北機廠亦完成技術轉換變革。 ● 臺北機廠東宿舍與臺北市政府合建國宅案，進行願購屋者統計，並協商補助金額。 ● 推行建教合作： <ol style="list-style-type: none"> 1. 奉准自 64 年起與臺北工專辦理建教合作，辦理兩年制「電機」、「土木」、「機械」工程等科，共三期。第一、二期 142 人，已到局服務，第三期 33 名在學中。 2. 奉准自 65 年起與成功大學辦理建教合作，在交通管理科學系內分設鐵路組，第一期 14 名，第二期 15 人，除服役外皆在局服務；第三、四期 30 人在學中。 3. 奉准 65 年與交通大學工學院合作，在運輸管理系內分設鐵路組，積極培職專技人才。第一期 14 名，第二期 14 人，部分在局服務，部分服役中；第三、四期 28 人在學中。 4. 奉准自 69 年與逢甲學院合作，在該院交通管理系設置獎學金，每期 10 名，預定 69 年 8 月起實施。 5. 奉准與高雄工職辦理建教合作，舉辦三年制「鐵路機車駕駛班」三期共 137 名。 ● 推行在職訓練進修： <ol style="list-style-type: none"> 1. 保送現職人員參加交通大學管理科研究所、運輸工程研究所進修碩士 9 人，並派人員出國研習。 2. 68 年度政治大學附設空中行政專科補習學校進修班，研習者共 101 人。 3. 配合電化完成後行車運轉與設備維護保養工作，對現職員工實施實習訓練，已完成第二階段現場員工訓練 4,584 人、接地開關訓練 963 人、變電站操作訓練 94 人。 ● 在職長期訓練分十個月、八個月、六個月、四個月、三個月，68 年共訓 17 班 671 人。 ● 在職短期訓練分一個月、三週、兩週、一週等訓練各單位幹部，68 年訓練主計基層人員實務講班，一班計 44 人。 ● 鐵路人員特考：經特考及格分發至臺灣鐵路管理局各單位任職之新進人員，報到後將實施一至三週的職前訓練，以熟悉局內一般業務概況，68 年訓練三班共 139 人。 ● 技工養成訓練所： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北機廠附設技工養成所，招訓培養學技兼優之機車車輛維修技術人員，68 年招訓一班 25 人。 2. 臺北機廠辦理在職技工轉換電氣機車維修人員訓練班 264 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 4 月 1 日為因應鐵路電氣化需要，新成立臺南電力段。 ● 4 月 16 日行政院核定「臺灣鐵路電化工程建設公債」。 ● 6 月完成西部鐵路幹線電化工程。 ● 7 月 1 日於高雄車站舉行西部幹線電化工程全線通車儀式。 ● 7 月臺灣鐵路配合電化完工，全面停駛蒸汽機車。 ● 10 月 16 日成立「臺北市區地下鐵路工程籌備處」，隸屬交通部，展開辦理各項有關業務。 ● 12 月 25 日北迴鐵路試車完成，全線竣工。 ● 「南迴鐵路工程籌備處」成立，臺灣省政府派北迴鐵路工程處處長瞿福亨兼主任，展開航空測量、地質調查及定線測量等工作。
-------------	----------------	---	--

<p>1980</p>	<p>民國 69 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月進行臺北機廠排水溝清理工程。 ● 7 月 5 日成立材料管制電腦線上作業規劃小組。 ● 9 月 9 日進行臺北機廠東宿舍改建為國宅計畫案。 ● 臺北市政府國民住宅處為價購臺北機廠東宿舍案，臺北機廠內部分已居住在西宿舍之員工願讓住東宿舍地區無力承購國民住宅之員工居住，交換申請國宅一戶，函請臺灣鐵路管理局同意辦理，並進行退休員工訴願、補助法。 ● 推行建教合作： <ol style="list-style-type: none"> 1. 奉准 64 年起與臺北工專辦理建教合作，辦理兩年制「電機」、「土木」、「機械」工程等科，共三期。第一、二期 142 人，已到局服務，第三期 33 名在學中。 2. 奉准自 65 年起與成功大學辦理建教合作，在交通管理科學系內分設鐵路組，第一期 14 名，第二期 15 人，第三期 15 人，除部分服役外皆在局服務；第四、五期 24 人在學中。 3. 奉准自 65 年起與交通大學工學院合作，在運輸管理系內分設鐵路組。第一期 14 名，第二期 14 人，第三期 15 人，除部分服役外皆在局服務；第四、五期 27 人在學中。 4. 奉准自 69 年與逢甲學院合作，設置交通管理系鐵路組，第一期 10 人，現在學中。 ● 推行在職訓練進修： <ol style="list-style-type: none"> 1. 為鼓勵現職資深績優人員進修，經與臺北工專建教合作，開辦現職人員機務專科一班 50 人，以培育機務幹部人才。 2. 保送現職人員參加交大管理科研究所及運輸工程研究所進修碩士 12 人；東海大學英語文訓練中心進修 1 人；國立工業技術學院進修 8 人。考取公費留美、泰等國進修 3 人。 3. 69 年度政治大學附設空中行政專科補習學校進修班，研習者共 176 人。 4. 配合電化完成後行車運轉與設備維護保養工作，對現職員工實施實習訓練，已完成第二階段現場員工訓練 4,584 人、接地開關訓練 963 人、變電站操作訓練 94 人。 5. 在職長期訓練分十個月、八個月、六個月、四個月、三個月，69 年共訓練 19 班 950 人。 6. 在職短期訓練分一個月、三週、兩週、一週等訓練各單位幹部，69 年訓練主計基層人員實務講習班一班 44 人；黨業工作研究會一班 48 人；行銷與管理研究討論會 305 人；管理科學應用研討會十一期 420 人。 ● 鐵路人員特考：經特考及格分發至臺灣鐵路管理局各單位任職之新進人員，報到後將實施一至三週的職前訓練，以熟悉局內一般業務概況，69 年訓練九班共 365 人。 ● 技工養成訓練所： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北機廠附設技工養成所，招訓培養學技兼優之機車車輛維修技術人員，69 年招訓一班 28 人。 2. 臺北機廠辦理在職技工轉換電氣機車維修人員訓練班 264 人，已全部配於工場中工作。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 1 日起北迴鐵路正式通車，次日開始客貨營運。 ● 3 月董萍先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 7 月 1 日上午於卑南國民學校附近的臺糖原料區廣場，南迴鐵路興建工程舉行開工典禮，由蔣總統拋擲一塊石頭，象徵性的完成開工儀式；同時南迴鐵路工程處正式成立，北迴鐵路工程處亦予撤銷。 ● 7 月 16 日莒光號與復興號車廂混合編組，改為莒興號冷氣對號車開始行駛。 ● 臺北地下鐵路工程聘請德國 DEC 顧問公司進行規劃工作，局長董萍兼任處長，於 9 月 22 日舉行簽約儀式。 ● 10 月 1 日宜蘭縣擴建雙軌工程，成立宜蘭線擴建雙軌工程處，相關測量報告以完妥呈報，正進行規劃及健全舊線工作，工期預計四年內完成。 ● 12 月 12 日成立臺灣鐵路整理委員會，直隸行政院，三年為期以紓解臺灣鐵路管理局之困境。 ● 高雄機廠自辦貨車更新，80 輛已全部完成。
-------------	----------------	--	--

<p>1981 民國 70 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月進行臺北機廠籃球場之整修，以及磚牆修復等工程。 ● 1 月 6 日臺灣鐵路管理局向美國 GE 公司新購電力機車 3 輛，已運抵基隆港；12 月 21 日新購電力機車 5 輛案，首批 3 輛經卸船後皆進入臺北機廠整備。 ● 3 月進行臺北機廠大禮堂修理及油漆工程。 ● 6 月進行東露天吊車軌道固定裝置。 ● 8 月 13 日已將本年三月八日頭前溪平交道事故，墜落橋下損壞之 EP112 號電聯車，由臺北機廠修復；11 月 13 日另一部損壞之 EP111 號電聯車亦修復出廠參加營運。 ● 第 29 期臺北機廠技工養成所結業後不再辦理招生。 ● 臺北市政府國民住宅處為價購臺北機廠東宿舍案，經五分埔地段土地重測後更正為台北市永吉路二小段，經多次研商決議部分基地由臺灣鐵路管理局自行處理現住員工騰空標售座談資料，並公開抽籤決定申購國宅配售戶及優先順序。 ● 推行建教合作： <ol style="list-style-type: none"> 1. 奉准自 65 年起與成功大學辦理建教合作，在交通管理科學系內分設鐵路組，第一期 14 名，第二、三期 30 人，第四期 13 人，第五、六期 22 人在學中。 2. 奉准自 65 年起與交通大學工學院合作，在運輸工程與管理系內分設鐵路組。第一期 14 名，第二期 14 人，第三期 15 人，第四期 13 人，第五、六期 28 人在學中。 3. 奉准自 69 年與逢甲大學建教合作設置交通管理系鐵路組，第二期為 15 人在學中。 ● 推行在職訓練進修： <ol style="list-style-type: none"> 1. 為鼓勵現職資深績優人員進修，與臺北工專建教合作，其中機械工程科 50 人、土木工程科 25 人、電機工程科 23 人，以培育機、工、電專技人才。 2. 保送現職人員參加交大管理科研究所及運輸工程研究所進修碩士 10 人；東海大學英文訓練中心 1 人；國立工業技術學院 6 人。考取公費留美、英、日、泰等國進修 7 人。 3. 保荐 70 年度政治大學附設空中行政專科補習學校進修班共 113 人，全部補助學分費。 4. 運、工、機、電等單位在段訓練分一般及技術訓練，按年度訓練計畫如期實施，計運務訓練 19,02 人次、工務訓練 3,466 人次、電務訓練 1,782 人次、機務訓練 31,446 人次。 5. 第五期機務段技術幹部短期訓練班，自 8 月 3 日起至 8 月 22 日止。假臺北機務段舉行，調訓幹部 41 名，施予電子基本知識及電力動力車之構造、控制電路、動力電路等技術。 6. 為配合各項特殊性能系統設備之安裝、維修與保養，70 年度遴選適當人員，委託或參加各機關代訓各類專業人員訓練，計經濟部專業訓練 22 人、專技訓練 33 人；非破壞檢測人員 16 人、長途博碼調變載波系統設備維護訓練 19 人。 ● 鐵路人員特考：經特考及格分發至臺灣鐵路管理局各單位任職之新進人員，報到後將實施一至三週的職前訓練，以熟悉局內一般業務概況，70 年訓練計 446 人。 ● 技工養成訓練所：臺北機廠附設技工養成所，招訓培養學技兼優之機車車輛維修技術人員，70 年招訓一班 28 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 月 1 日縱貫線直達復興號特快車，首次開行，並招待臺北及高雄地區之交通記者試乘。 ● 10 月 16 日成立「臺北市區地下鐵路工程籌備處」，並聘請西德顧問公司進行協助規劃工作，現已全部完成。及將進行細部設計及發包工作。 ● 10 月 20 日東線鐵路拓寬工程中，光復河底隧道完工通車。 ● 12 月 1 日由材料管制電腦線上作業小組正式成立材料處材料管制中心。 ● 材料處撤銷倉儲課，另成立材料管制中心，加強利用電腦資訊，擴大材料管制項目，提高供應績效，並於 12 月 10 日在該中心安裝中文終端機辦理材料線上作業查訊工作。
---------------------	--	---

<p>1982</p>	<p>民國 71 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月進行臺北機廠技工養成所屋頂防水層修漏工程。 ● 2 月臺灣鐵路管理局向美國 GE 公司新購電力機車 5 輛案，最後一批 2 輛於 4 日運抵基隆港，卸船後進入臺北機廠整備，累計 5 輛已全部交貨完竣。 ● 3 月進行臺北機廠大禮堂地下室整修工程。 ● 4 月臺灣鐵路管理局向日本新購冷氣柴油客車 30 輛案，首批 10 輛於 30 日運抵基隆港，卸船後進入臺北機廠整備。 ● 9 月臺灣鐵路管理局向美國 GM 公司新購 R150 型柴電機車 5 輛案，首批 2 輛於 8 日運抵基隆港，卸船後進入臺北機廠整備。 ● 10 月鐵路局向美國 GM 公司新購 RV150 型柴電機車 5 輛案，最後一批 3 輛於 9 日運抵基隆港，經卸船後進入臺北機廠整備，累計 5 輛已全部交訖。 ● 12 月將 70 年 3 月 8 日頭前溪平交道事故墜落橋下損壞之 ET101 號電聯車，已由臺北機廠修復使用。 ● 12 月臺北機廠更新電源車 12 輛案，本月份完成 1 輛，累計 12 輛已全部完成。 ● 12 月臺北機廠更新 DR2700 型柴油客車 9 輛案，本月份完成 1 輛，累計已完成 4 輛。 ● 臺北市政府國民住宅處為價購臺北機廠東宿舍案，陸續進行承購分配抽籤及眷舍改建國宅事宜，並呈報臺北市政府、臺北市審計處相關基地工程變更設計案及預算申請表。 ● 臺北機廠為改善環境衛生，減少空氣汙染，經改造燃油鍋爐一座，另為加強工作效率，計畫更新化鐵爐二座，現正施工中。 ● 推行建教合作： <ol style="list-style-type: none"> 1. 奉准自 65 年起與交通大學、成功大學辦理建教合作，於該校內交通管理科學系內設置鐵路組，已畢業之一至五期共培育 140 人，第六、七期共 47 人在學中。 2. 奉准自 69 年與逢甲大學建教合作設置交通管理系鐵路組，第二、三期 30 人均在學中。 ● 推行在職訓練進修： <ol style="list-style-type: none"> 1. 為鼓勵現職資深績優人員進修，與臺北工專建教合作開辦現職人員進修班，目前第二期土木工程科 25 人、電機工程科 23 人現在學中，期能提高機、工、電專技人才素質。 2. 鼓勵員工參加大專院校及空中商專 103 人；推薦參加交大管理科學研究所進修 2 人。 3. 為配合各項特殊設備之安裝、維修與保養，71 年遴選適當人員參加經濟專業人員研究中心訓練 44 人、省訓團 8 人；行政院人事行政局工務人員訓練班 4 人，共計 56 人。 4. 為增進現場技術人員實務操作技術、運、工、機、電等單位，按年度計畫實施在段訓練，計訓練 34,269 人。 ● 技工養成教育： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北機廠技工養成所，招訓培養學技兼優之機車車輛維修技術人員，71 年 6 訓練結業一班 29 人。 2. 臺北機廠調訓現場人員，辦理第三期高架起重機司機訓練一班 18 人，已全部分配於各工場工作。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 1 日起臺灣鐵路管理局員工訓練所，依照省府核頒新編制，改制為員工訓練中心，主任由局長兼任。 ● 5 月 25 日臺灣鐵路管理局舊員工訓練所基地售予中央日報社，買賣雙方議價成立。 ● 6 月 27 日東線拓寬工程完成切換，開始使用 1.067 公尺軌距，次日試車正式營運，7 月 1 日舉行通車典禮。 ● 7 月起，職員增加眷屬疾病保險。 ● 10 月 1 日起，西線蒸汽機車全部停用。 ● 10 月 4 日起，蒸汽機車 CT251、252、253、254、255、256、257、258、259，DT652、653、657、658、668、671、672、675 號等十七輛，使用多年，各部機件損壞嚴重，且性能亦已落後，不適運輸需要，經奉准報廢。 ● 「臺北市區地下鐵路工程處」正式成立，以執行全部工程。 ● 國家十二項建設中之東線鐵路拓寬工程完成通車，為增加修車能力，以拓寬花蓮修理廠路線作為配合，並增購車輪床等修車設備八部，及 20 噸高架起重機二部。花蓮機務段增建柴客保養庫、機客修理庫、機務段辦公大樓及增設維修用起重機，各類管線等設備。臺東機務段各種路線拓寬，增設柴油加油及客車洗車等設備。
-------------	----------------	---	--

<p>1983</p>	<p>民國 72 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月臺北機廠更新柴油客車 9 輛案，第九輛 DR2702 號出廠，本案全部完成。 ● 10 月起進行臺北機廠儲水池防漏工程。 ● 12 月起臺北機廠廠內第九股道修車坑新建工程。 ● 臺北機廠更新化鐵爐二座及整修閘瓦自動鑄造設備已完成。 ● 臺北市政府國民住宅處為價購臺北機廠東宿舍案： <ol style="list-style-type: none"> 1. 部分臺灣鐵路管理局所屬之基地將辦理騰空標售，現仍住有 96 戶，臺北機廠將限期使住戶遷遷至所承購之國宅，同時辦理招標。 2. 現二小段 9 地號之五筆已標售土地，已於 6 月 16 日點交至國泰人壽保險公司。 <ul style="list-style-type: none"> ● 推行建教合作： <ol style="list-style-type: none"> 1. 奉准自 65 年起與交通大學、成功大學辦理建教合作，就交大運輸工程與管理學系、成大交通管理科學系內設置鐵路組，已畢業六期共 163 人，第七、八期共 50 人在學中。 2. 奉准自 69 年與逢甲大學建教合作，設置交通管理系鐵路組，第一、二期培訓 25 人已畢業，第三、四期為 30 人，均在學中。 <ul style="list-style-type: none"> ● 推行在職訓練進修： <ol style="list-style-type: none"> 1. 為鼓勵現職資深績優人員進修，與臺北工專建教合作開辦現職人員進修班，其中第一期機械工程科 50 人已畢業，至第二期土木工程科 25 人、電機工程科 23 人，已接受完畢二年制專科教育返局服務；至第三期機械工程科 40 人、第四期土木、電機工程科各 25 人現仍在學中，期能提高機、工、電專技人才素質。 2. 鼓勵員工參加空中商專進修計 38 人；推薦現職人員參加交大管理科學研究所進修 2 人。 3. 為增進現場技術人員實務操作技術，運、工、機、電等單位，按年度實施在段訓練，計訓練 29,443 人。並配合各項設備之安裝、維修與保養，遴選適當人員參加經濟專業人員訓練 39 人、省訓團 6 人、勞工安全衛生管理員 14 人、國外進修 1 人，共計 60 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月卜元禮先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 7 月起，國家十四項重大建設之：「臺北市區鐵路地下化」正式開工，預計 78 年完工。 ● 7 月 15 日起基隆、中壢間光華號特快車改稱為柴油對號特快車。 ● 10 月開辦快速包裹輸送業務。 ● 國家十二項建設中之南迴鐵路，其中興建卑南機務段、機車保養庫、客車洗車線、油槽、轉盤等，均預定於 73 年底完成。
<p>1984</p>	<p>民國 73 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 14 日起進行臺北機廠車件工場照明及動力配電換修工程。 ● 4 月 2 日起由工務處臺北工務段，進行臺北機廠大禮堂屋面及天花板換新等工程。 ● 5 月 1 日配合地下鐵路松山站場改善，進行遷改建臺北機廠甲、乙、丙種停車棚工程。 ● 5 月 7 日起進行臺北機廠試驗電聯車用 440V 電源新設工程。 ● 5 月進行松山站站場改善工程，包含路基土石方、擋牆排水系統及機廠月台。 ● 臺北市政府國民住宅處為價購臺北機廠東宿舍案： <ol style="list-style-type: none"> 1. 分配臺灣鐵路管理局第二期 5 樓型 20 戶，交屋期限由原先 2 月底延至 3 月 28 日交屋。 2. 其他所屬之基地經 3 月 21 日由太子建設開發有限公司得標購得松山區永吉段二小段 11、11-1 地號土地 2 筆。 <ul style="list-style-type: none"> ● 推行建教合作： <ol style="list-style-type: none"> 1. 甄選具有高中、高職畢業之現職人員，以帶職帶薪方式，進入臺北工專進修兩年制專科教育。第四期土木、電機工程科各 25 人現仍在學中。 2. 奉准自 65 年與交大、成功；自 69 年奉准與逢甲等三所大學辦理交通（運輸）管理系建教合作，在各該校設置交通運輸管理學系，分置鐵路組目前在職 80 人，48 人在學中。 <ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路人員特考：分發錄取人員 1,712 人至各處級單位，並對在職人員舉辦講習訓練。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 13 日起日立柴電機車 R3 及 R7 號，報廢註銷車籍。 ● 10 月 31 日新購冷氣柴油客車五組計 15 輛，參加東線營運。 ● 12 月 26 日起日立柴電機車 R2 及 R11 號，報廢註銷車籍。 ● 完成國家十二項建設中之南迴鐵路電訊系統規劃。 ● 推行在職訓練進修： <ol style="list-style-type: none"> 1. 鼓勵員工參加大專院校及空中商專進修 30 人；推薦現職人員參加交通大學管理科學研究所進修 2 人、清華大學電機研究所 1 人。 2. 為增進現場技術人員實務操作技術、運、工、機、電等單位，按年度計畫實施在段訓練，計訓練 30,103 人次，並配合各單位業務需要，遴選適當人員參加經濟專業人員訓練 4 人、省訓團 32 人、全國工業協進會 9 人、國外進修及專題研究各 1 人。

<p>1985</p>	<p>民國 74 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠為鑄造閘瓦更新化鐵爐二座。 ● 臺北機廠車件工場增設車輪轉盤。 ● 臺北機廠為客車月修 45 輛增加至 50 輛，增設 2T、5T、10T 高架走行起重機各乙套、客車檢修棚一座，5T 鍋爐更新乙座。 ● 改建臺北機廠廠房股道及吊車等，並完成各項機電設備。 ● 增添臺北機廠立體搪床及電樞車床各 1 台。 ● 增購超音波探傷機 4 套。 ● 臺北市政府國民住宅處為價購臺北機廠東宿舍案，陸續辦理剩餘空戶配售及相關事宜。 ● 推行建教合作： <p>2 奉准自 65 年起繼續與交通大學、成功大學；自 69 年起奉准與逢甲大學等三所大學辦理交通（運輸）管理系建教合作，本年度計畢業 7 名，在職者 95 人，28 人在學中。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 推行在職訓練進修： <ol style="list-style-type: none"> 1. 鼓勵員工參加大專院校及空中行專進修計 31 人；推薦現職人員參加交通大學管理科學研究所進修 4 人，清華大學電機研究所 1 人。 2. 為增進現場技術人員實務操作技術、運、工、機、電等單位，按年度計畫實施在段訓練，計訓練 29,287 人次，並為配合各單位業務需要，遴選適當人員參加經濟專業人員研究中心訓練 4 人、省訓團 3 人、工業技術學院 1 人、國外進修 2 人。 <ul style="list-style-type: none"> ● 行政院國軍退除役官兵輔導委員會： <ol style="list-style-type: none"> 1. 「74 年特種考試國軍退除役官兵轉業交通事業鐵路、港務人員士級考試」，於 8 月 16 日於臺北市忠孝國中舉行考試完畢，到考人數為 563 人，預定於 74 年 9 月 7 日放榜。 2. 「74 年特種考試國軍退除役官兵轉業交通事業鐵路、港務人員士級考試」，於 8 月 16 日考試完畢，並於 9 月 7 日放榜，共錄取 561 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月起國家十二項建設之東線鐵路拓寬工程完工通車。 ● 7 月 15 日國家十二項建設之南迴線卑南一知本正式通車。 ● 10 月 9 日至 11 月 13 日為慶祝臺灣光復四十周年，臺灣鐵路管理局於在台中市文化中心舉辦三民主義建設成果展。 ● 11 月 2 日起貨車 22 輛經准報廢，編號為：15C5455、5596、5655、6081、6149、7099、7147、7256、7326、15G5730、25G10023、10079、10082、10094、10114、10154、10168、10196、10227、35G6037、6055、12R223。 ● 自 69 年 12 月 20 日成立之臺灣鐵路整理委員會，已於 73 年 12 月屆滿三年期之整理計畫，並呈報具體績效。 ● 「臺北市區鐵路地下化」工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 3 月拆除舊臺北車站。 2. 萬華站東端至松江路光華路橋西側。 3. 國家十四項重大建設之一。 4. 7 月新臺北車站正式施工，預計 78 年 6 月底完成。 5. 7 月 6 日起板橋客車場由地下鐵移交給臺灣鐵路管理局。 6. 12 月 17 日地下鐵新建臺北車站臨時站房第一期部分完成交接，12 月 18 日正式啟用。
<p>1986</p>	<p>民國 75 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 月 15 日起進行臺北機廠 PC 軌道翻修工程。 ● 8 月 30 日起進行臺北機廠浴室門窗改換為鋁門窗等工程。 ● 6 月 19 日起進行臺北機廠排水溝、管、蒸汽管溝清理工程。 ● 12 月 31 日起進行臺北機廠車件工場出廠線修車棚地面及管線改善工程。 ● 臺北機廠新設蘇打廢水處理設備一套。 ● 臺北市政府國民住宅處為價購臺北機廠東宿舍案，陸續辦理永吉路國民住宅等事項。 ● 鐵路人員特考： <ol style="list-style-type: none"> 1. 3 月 15 日由典試委員會召開第二次委員會議，決定各類科級錄取標準，並於 3 月 18 日榜示，計錄取人員共 1,138 名，正舉辦列報等工作，並陸續報告及格人員之分發工作。 2. 5 月 10 日起鐵路特考錄取人員 1,138 名辦理分發工作，並限於本月 30 日前報到。 3. 75 年鐵路特考錄取人員經分發本局各單位，為使新進人員瞭解臺鐵狀況，自 7 月起至 8 月調訓 596 人辦理職前訓練。 <ul style="list-style-type: none"> ● 為解決臨時工之雇用，使其納入基層服務員正式編制，9 月分兩梯次按照運、工、機及花管處各基層人力需要，舉辦基層服務員公開甄選。第一梯次於本月 2 日舉行，錄取 346 名。第二梯次於 22 日舉行，錄取 49 名，甄選錄取人員已由各單位辦理報僱中。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 20 日起，新製莒光號添設殘障設施。 ● 4 月 1 日起將已逾耐用年限之貨車 19 輛，奉准註銷車籍，其編號為：15e5046、5086、5118、5178、5326、6079、6125、6153、6172、6178、7032、7039、7049、7078、7164、7165、7197、7198、7288 號。 ● 4 月 25 日宜蘭線擴建工程完工，交通部履勘。 ● 12 月 31 日北迴線自動列車停止/警告裝置（ATS/ATW）完成啟用。 ● 在職員工進修計畫，皆由員工訓練中心承辦。

<p>1987</p>	<p>民國 76 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月起進行臺北機廠籃球場旁圍牆拆除整建工程。 ● 3 月 17 日起進行臺北機廠籃球場整建工程。 ● 5 月 16 日至 18 日機務處舉辦第 17 屆全路貨車檢修工作競賽。 ● 7 月至 11 月臺灣鐵路管理局奉令進行臺北市鐵路地下化第二期工程松山專案之可行性研究，結論為「技術可行，效益明確，值得實施」。 ● 12 月起進行臺北機廠電聯車出廠試車坑，雨棚新建工程。 ● 臺北機廠為修車需要，購置平衡試驗機一套。 ● 臺北機廠油漆工場完成集中供漆系統。 ● 琳恩颱風來襲，基隆河水位暴漲，致使臺北機廠、臺北機檢段淹水高達 1.05 公尺，大量工作母機及車輛浸水，宜蘭工務段轄區路線災害嚴重影響正常營運。 ● 機務處為補充基層工作人力，奉准招考基層服務人員，於 4 月 19 日甄試，5 月 5 日放榜，錄取 157 名（含花蓮機務段），級由各廠段通知報到。 ● 機務處為提供檢查動力車技能，自 5 月 13 日 16 日止，假七堵機務段舉辦全路動力車（柴電機車）聯合檢查競賽。 ● 鐵路人員特考：交通事業鐵路人員升資考試於 5 月 2 日至 3 日，在臺北、臺中、高雄、花蓮四區舉行考試，計報考 3,416 人，預定 6 月 18 日榜示，錄取 729 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 9 月張壽岑先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 2 月 20 日廢止「臺灣鐵路管理局臺北鐵路醫院組織規程」，改為省立臺北醫院。 ● 2 月 20 日修正「臺灣省立醫院組織規程」，公告「臺灣省立醫院分院組織規程」。 ● 為配合環島鐵路通車後，客車維修需要擴建高雄機廠案，在 77 至 79 會計年度逐年辦理，至 76 年底累計進度 12%。 ● 臺灣鐵路管理局臺北防情管制中心及各地區防空洞所裝磁石式電話總機完成撤除工作。 ● 「臺北市區鐵路地下化」工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 萬華站東端至松江路光華路橋西側。截至 76 年 12 月止，施工進度已達 73.06%，較預定進度 70.75%，超前 2.31%。 2. 新台北車站已完成地下兩層至地上五層，地下第一、二層進行裝修及設備安裝，預計 78 年 6 月底前完工。 3. 萬華車站：76 年 8 月開工，預定 77 年 4 月完工。
<p>1988</p>	<p>民國 77 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月起進行臺北機廠辦公室女廁所增建工程。 ● 3 月 10 日臺灣鐵路管理局邀請九功顧問中心進行臺北機廠遷廠計畫之規劃。 ● 臺北機廠新設馬達乾燥爐一套。 ● 「松山專案」畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北市區鐵路地下化東延至松山火車站附近計畫，屬第二期工程。 2. 7 月 20 日報奉行政院臺 77 交字第 20694 號函核定：「同意實施」。 3. 9 月委託德國鐵路顧問公司（DE-C），會同中華顧問工程司（CECI），預計於 78 年 1 月完成整體規劃，並於同年 7 月動工。 4. 本專案係於華山—松山間興築雙軌隧道兩座，預計工期五年，總經費 274 億餘元。 5. 為顧及臺灣鐵路管理局之正常營運，採先南後北之順序構建隧道工程。 6. 松山專案完工後，於隧道上方配合臺北市政府興建東西向快速道路（金山南路至光復南路）、地面輔助道路、地下停車場及共同管溝等共構工程。 ● 鐵路人員特考：交通事業鐵路人員特種考試錄取人員，於 1 月 8 至 18 日報名共計 14,236 人，預定錄取 1,675 人，於 3 月 12 至 13 日，分別在臺北、高雄、花蓮三區舉行考試，到考率 79.7%，並於 5 月 7 日放榜，7 月完成分發之業務，並辦理轉分發補派學習。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 1 日國家十二項建設中之南迴線鐵路知本—太麻里正式通車營運。 ● 7 月 16 日起配合臺北市捷運工程局需要，淡水線客貨運列車停駛並停止營運。 ● 9 月 1 日正式啟用臺北站非對號自動售票機。 ● 9 月 5 日起淡水線軌道開始拆除。 ● 為配合客車維修需要，擴建高雄機廠案，在 77 至 79 會計年度逐年辦理，至 77 年底累計進度 36.6%。 ● 高雄機廠貨車油漆工場完成集中供漆系統、新設剪板機。

<p>1989</p>	<p>民國 78 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月 4 日進行臺北市區鐵路地下化隧道東延松山案，有關台北市政府東西向快速工程使用鐵路路權界內之「地役權之取得與補償」研商會議。 ● 4 月 20 日起因東興街巷道拓寬工程進行臺北機廠房屋、圍牆等拆遷整修工程，並遷設部分高低壓電力設備。 ● 5 月進行臺北機廠廢水處理新設工程。 ● 臺北機廠遷廠可行性之評估，已委託中華工程顧問公司辦理，預定 79 年 8 月底完成。 ● 9 月 21 日起進行臺北機廠全廠通風設備裝設工程。 ● 12 月 20 日起進行臺北機廠大禮堂（餐廳等）天花板施設工程。 ● 臺灣鐵路管理局搬離原鐵道部廳舍，遷入新臺北車站。 ● 中華顧問工程司進行臺北市東西向快速道路工程規劃。 ● 鐵路人員特考：交通事業鐵路人員特種考試於 11 月 18 至 19 日，分臺北、臺中、花蓮三區同時舉行，應考人數 9,134 人，79 年 1 月 22 日榜示。 ● 「松山專案」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 自 78 年 7 月開工，工期五年，預定 83 年 6 月完工。 2. 截至 78 年 12 月止，總進度已達 19.65%，預定進度為 21.39%。 3. 相關主體隧道配合工程： <ol style="list-style-type: none"> (1) 新生北路高架橋托底工程。(2) 光華橋托底工程。(3) 正氣橋托底工程。 (4) 復旦、懷生陸橋改建工程。(5) 瑠公圳排水箱涵改建工程。(6) 基隆路共同管溝新建工程。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 淡水線軌道自 77 年拆除後，於 78 年 1 月 3 日拆除完竣。 ● 10 月委託美國栢誠顧問公司及中興工程顧問社辦理萬華一板橋地下化專案評估，預計於 79 年完成。 ● 為配合環島鐵路完成通車後，客車維修需要，高雄機廠擴建工程至 78 年底已完成 60%，預定 82 年底竣工啟用。 ● 「臺北市區鐵路地下化」工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 元月起進行各項設施測試及運轉試車；5 月起部分貨運列車先行移入地下行駛。 2. 截至 78 年 12 月止，工程進度已達 98.67%，大致與預定進度 99.21% 相符。 3. 6 月 1 日成立臺北新站辦公大樓管理委員會，以籌劃搬遷及進駐後管理事宜。 4. 9 月 1 日上午 10 點在臺北新站大廳舉行「臺北市區鐵路地下化工程通車暨臺北新站啟用典禮」；次日辦理客運業務，同時停辦一般包裹之承運及到達業務。
<p>1990</p>	<p>民國 79 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 12 日臺北市政府工務局核發臺北機廠廢水處理設施之建造執照。 ● 4 月進行臺北機廠辦公室粉刷工程。 ● 臺北機廠遷廠可行性之評估，本案係於 78 年 6 月 30 日委由中華工程顧問公司辦理，已於 79 年 12 月底完成評估，因配合預定廠址環境影響評估需要，奉交通處核定准予延至 79 年底完成，目前已全部完成可行性評估工作。 ● 10 月臺北市政府工務局新建工程處進行東西向快速道路工程（光復南路至永吉路）拆除合法建築物補償費計算。 ● 進行臺北機廠柴電工區圍牆拆除整建工程。 ● 「松山專案」計畫，工程概況程序按： <ol style="list-style-type: none"> 1. 向北遷設地面軌道、電車線及號誌，實施「三軌計畫」以空出隧道用地，維持鐵路客貨正常營運。 2. 施做南側雙軌隧道，預計先行通車。 3. 最後做北側雙軌隧道並全部通車。 4. 因此專案需拆除臺北機廠部分西宿舍建地，擬召開調會說明。 ● 鐵路人員特考： <ol style="list-style-type: none"> 1. 79 年 1 月 22 日分別在考試院及臺灣鐵路管理局大門口榜示，計錄取高級員 35 人、佐級 418 人、士級 578 人，合計 1,319 人，正辦理冊報及分發作業。 2. 9 月 22 日起舉行兩天考試，12 月 15 日榜示錄取 1,417 人。 ● 為配合人力精簡政策，提高電報傳送作業效率，已完成臺灣鐵路管理局本部暨所屬各單位 104 部電話傳真機新設工程，已取代現用國音打字電報系統。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 月 2 日起為配合「國家建設六年計畫」，成立「高速鐵路工程籌備處」，展開全面規劃。 ● 高雄機廠擴建工程：79 年底完成 70%，因承包商招募工人不易及承包設計之建築師延遲，致進度落後，新建客車工場預定 80 年 5 月完工，新建轉向架、車輪、車件、裝配、縫紉、車身油漆等工場，預定在 82 年竣工啟用。 ● 「臺北市區鐵路地下化」工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 5 月 20 日至 24 日臺灣鐵路管理局各單位陸續遷入臺北新站辦公大樓，電訊設備遷移已全部完成。 2. 2 月 11 日於新台北車站北側及東側配合引進公車停靠。 3. 拓建鄭州路，貫通重慶南北路及公園路，銜接忠孝西路與承德路。 ● 「萬板專案」工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 經萬華至板橋到樹林地區間擴建四軌道地下化隧道。 2. 自 78 年 10 月委託美國栢誠顧問公司及中興工程顧問社辦理評估，於 79 年 3 月完成；經濟建設委員會於 79 年 8 月 1 日審議之結果，預定 81 年 1 月興建動工，工期約 8 年。

1991	民國 80 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月 22 日進行松山高中北側一臺北機廠裝設鐵絲網工程。 ● 7 月 5 日起進行臺北機廠排水溝清理及屋面石棉瓦修換工程。 ● 8 月 1 日起臺北機廠內鍛冶工場與原動室之範圍內將進行煤渣及圍牆清除，油庫、垃圾場、高架蒸汽管、花圃及開水爐遷移，另設高架蒸汽管。 ● 8 月 3 日預計將臺北機廠澡堂旁之籃球場用地，更改為油庫、油泵室、水塔、水泵室等。 ● 臺北工務段代辦臺北市政府新建工程處之東西向快速道路跨越臺北機廠軌道改善工程。 ● 「松山專案」計畫，工程概況程序按： <ol style="list-style-type: none"> (1)華山四軌道案。 (2)金山至建國段。 (3)建國至復興段。 (4)復興至延吉段。 (5)延吉至基隆段。 (6)基隆至松山段。 (7)需拆除臺北機廠部分西宿舍，擬召開協調會。 ● 鐵路人員特考： <ol style="list-style-type: none"> 1. 交通事業鐵路人員升等考試於 9 月 14 日至 15 日，分別在臺北、臺中、高雄、花蓮四區同時舉行，計報考人數 2,818 人，實際到考 2,410 人，缺考 408 人。 2. 交通事業鐵路人員升資考試於 11 月 14 日在考試院及臺灣鐵路管理委員會門首榜示，計報考 2,881 人，錄取高員級 116 人、佐級 197 人、佐級 295 人，共錄取 608 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 月陳世芳先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 12 月 16 日起國家十二項建設中，南迴鐵路舉行通車典禮。 ● 高雄機廠擴建工程：新建客車工場預定 81 年 1 月完工，新建轉向架、車輪、車件、裝配、縫紉、車身油漆等工場，至 80 年底已完成 69.20%，預定 82 年 6 月竣工啟用。 ● 花蓮機廠遷廠案已列入東部鐵路改善案內，將遷至花蓮站與花蓮機務段北側，由工務處委託建築師規劃設計，預定 83 年主體工程完成後試車、運轉及搬遷，83 年底竣工啟用。 ● 「萬板專案」工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 經萬華至板橋到樹林地區間擴建四軌道地下化隧道。 2. 經濟建設委員會於 79 年 8 月 1 日審議之結果，經行政院 79 年 10 月 2 日核可，80 年 7 月進行細部規劃設計，9 月完成。 ● 「南港專案」工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 7 月奉交通部指示，進行南港地區鐵路地下化之可行性研究。 2. 8 月辦理臺北市區鐵路地下化東延南港工程可行性研究。
1992	民國 81 年	<ul style="list-style-type: none"> ● 81 年期間臺灣鐵路管理局推動重要革新政策如：機廠東移、購車計畫、房地產處理、加強行車安全設施、火車一日遊活動等。 ● 為擴大資訊運用，俾利提高材料供應及靈活調撥，以減少呆料發生，規劃辦理 81 年至 86 年度各廠段增設端點設備輸入計畫。 ● 1 月 17 日因松山高中二期校舍新建工程，致使臺北機廠造漆工廠西側圍牆傾斜事宜，該校已轉知承包商商玉輪營造有限公司盡速補救。 ● 8 月 15 日起進行臺北機廠南側圍牆整修工程。 ● 12 月 1 日起，臺灣鐵路管理局「房地產處理小組」正式成立，該小組下設土地開發組、宿舍處理組、地籍清理組、綜合規劃組等四組，以統一管理臺灣鐵路管理局土地事權。 ● 「松山專案」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 南隧道工程於 8 月 3 日在台北車站旅客大廳北側舉行通車典禮。 2. 因此專案需拆除臺北機廠部分西宿舍建地，並於原地興建五層樓型房屋供原住戶配住。 ● 「機廠東移」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北、高雄機廠東移計畫，係為紓解臺灣鐵路管理局財務困境，並配合政府產業東移政策，擬以變產置產方式，將該兩機廠遷移至台東縣池上鄉。 2. 本計畫奉 81 年 12 月 7 日省府 2114 次委員會議備查。 3. 臺灣路管理局擬編擬「鐵路機廠東移計畫」，已提報 84 年度新興計畫報請審議中。 4. 10 月 25 日成立「東部鐵路改善工程局」，辦理相關事務。 5. 已編列 83 年度預算四億七千七百萬元，擬先購地備用及辦理新廠規劃及環評工作。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 月 5 日起國家十二項建設之南迴鐵路正式營運，即完成臺灣環島鐵路運輸系統。 ● 為配合客車維修需要，高雄機廠擴建工程至 81 年底已完成 82.5%，預定 82 年 6 月竣工啟用。 ● 花蓮機廠遷廠案現已併入「東線鐵路改善計畫」案內辦理，預定 83 年 6 月底完成遷廠，已由工務處委由建築師規劃設計中，目前已完成地質鑽探，安全圍籬工程。 ● 臺北市區鐵路地下化東延南港專案，於 81 年 2 月完成可行性研究報告，本工程範圍自基隆路口延續松山專案計畫向東延伸至汐止北二高。

<p>1993</p>	<p>民國 82 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 82 年期間臺灣鐵路管理局推動重要革新政策如：機廠東移、房地產處理、加強行車安全設施、火車環島旅遊活動等。 ● 3 月 10 日起進行臺北機廠大禮堂屋內粉刷工程。 ● 5 月起進行臺北機廠內平交道整修工程。 ● 9 月起進行臺北機廠排水溝清理工程。 ● 10 月 13 日進行臺北市東西向快速道路橋梁、橋墩工程，跨越臺北機廠施工期間內之廠內軌道遷移計畫。 ● 「機廠東移」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北、高雄機廠東移計畫，係為紓解臺灣鐵路管理局財務困境，並配合政府產業東移政策，擬以變產置產方式，將該兩機廠遷移至台東縣池上鄉。 2. 82 年 1 月 8 日交通處函准依法辦理徵收及撥用土地。 3. 7 月 1 日土地現值調整公告前，辦妥新廠用地徵收、撥用手續。 4. 8 月 31 日已選定中華顧問工程公司擔任技術服務工作，並辦理相關作業。 ● 鐵路人員特考：交通事業鐵路人員差工晉升士級人員考試，於 3 月 21 日分別在臺北、臺中、高雄、花蓮四區同時舉行，5 月 28 日放榜，共計錄取 2,351 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 為配合客車維修需要，高雄機廠擴建工程至 82 年 12 月已全部竣工啟用。 ● 花蓮機廠遷廠工程，已經遷建執行小組規劃設計完成，目前材料廠、檢修工場及工廠辦公室已發包施工中，截至 82 年 12 月底總進度為 25%，預定 83 年底完成遷廠。 ● 配合臺灣鐵路管理局全省電腦售票系統連線作業，完成環島售票網路之建設，已全部啟用並於全縣各大站增設電源不中斷設備。 ● 臺灣鐵路管理局招考錄取之新進人員及主管通識訓練講習等長、短期職前訓練等，皆由員工訓練中心承辦。
<p>1994</p>	<p>民國 83 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 11 日起進行臺北機廠廢水處理廠旁之空地鋪設水泥地面工程。 ● 4 月配合中華顧問工程司辦理臺北市東西向快速道路工程—光復南路至正氣橋段(北支線)之平面道路施工計畫，進行臺北機廠場內軌道之初步移軌計畫。 ● 5 月為增進臺灣鐵路管理局乘務及段站(車勤)之站務員熟悉地下隧道與應變措施，責成運務處、機務處、電務處、餐旅服務總所，舉辦松山專案、北隧道通車人員訓練。 ● 9 月 15 日起配合臺北市東西向快速道路跨越臺北機廠，進行鍋爐、鋸木場、木材乾燥房、庫房等場房拆除作業及鑄鑄工場、鍛冶工場、製鋼工場的改修工程。 ● 9 月 15 日起配合台北市東西向道路跨越台北機廠，進行部分廠房拆除及改建工程。 ● 辦理餐旅、貨運、三機廠(臺北、高雄、花蓮)會計業務整合。 ● 臺北市鐵路地下化工程松山專案，北隧道已於 6 月 18 日通車，整體工程已順利完成。 ● 進行臺北機廠廠房堤岸災後修復工程。 ● 「機廠東移」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北、高雄機廠東移計畫，係為紓解臺灣鐵路管理局財務困境，並配合政府產業東移政策，擬以變產置產方式，將該兩機廠遷移至台東縣池上鄉。 2. 5 月由中華顧問工程司進行池上機場工程規劃。 ● 鐵路人員特考： <ol style="list-style-type: none"> 1. 83 年交通事業鐵路、公路人員升資考試，奉考試院核定於 3 月 19 日至 20 日分別在臺北市、高雄市及花蓮市三考區共同舉行。 2. 本考試奉 總統令特派田考試委員維新為典試委員長。報名人數鐵路人員 2,163 人、公路(台汽)人員 230 人；於 5 月 19 日榜示錄取鐵路人員 447 人、公路人員 113 人。 ● 推行建教合作：臺灣鐵路管理局與台北工專實施建教合作開辦「機電工程班」，推薦報名人員參加該校 83 學年招生錄取 50 名，業於 9 月 15 日完成報到，18 日正式開學。 ● 第六屆電力機車檢查聯合競賽假高雄機務段車房舉行，參賽隊伍計有臺北、彰化、高雄等機務段，新竹機務分段及臺北機廠五隊分三天：5 月 10 日至 12 日舉行三天競賽。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 花蓮機廠遷廠工程大都已發包施工中，截至 83 年 12 月底總進度為 40%，預定 84 年底完成遷廠。 ● 改造復興號客車加入營運並取代平快車及普通車。 ● 普通車加裝空調設備。 ● 為使材料供應及存量管制措施資訊化，83 年度已於宜蘭、台東機務分段、嘉義檢車分段增設終端機，至目前共計有 16 個有料單位完成裝置，另外，高雄機廠、花蓮機廠、臺北、彰化檢車段、新竹檢車分段、台中機務分段等，計畫於 84 年度裝置。 ● 1 月 17 日核定「臺灣省政府處理臺灣鐵路管理局經營房地專案小組設置要點」，由交通處處長兼任召集人，臺灣鐵路管理局局長兼任副召集人，其於委員由省政府財政廳、建設廳、住都局等單位派代表兼任之；本年度工作辦理項目之一為：地下鐵改建車車站—南港、松山、萬華、板橋等車站功能之定位及經營策略，提出研議並推動。 ● 為增進管理效能以管理與落實材料盤點工作，擬定「臺灣鐵路管理局庫存材料盤點要點」於 83 年 8 月 11 日公佈實施。

<p>1995</p>	<p>民國 84 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 9 日起依照鐵人二字第 132358 號函轉銓敘部修正「交通事業人員考成規則」。 ● 9 月 18 日起臺北工務段代辦台北市政府新工處之東西向快速道路施工計畫，進行臺北機廠內軌道拆移工程。 ● 辦理材料總盤點：84 年工、電務處所屬各存料單位已於 3 月底辦理完竣，機務處所屬各存料單位及材料處所屬臺北、松山、高雄、花蓮材料廠亦於 84 年 11 月底辦理完竣。 ● 臺北市區鐵路地下化東延南港專案，案經行政院 84.3.20 同意繼續辦理綜合規劃工作，並於 8 月開始進行綜合規劃。 ● 第 21 屆柴電機車檢查聯合競賽，自 5 月 8 日至 12 日假彰化機務段車房舉行，計有七堵、彰化、高雄機務段、台東、板橋機務分段及臺北機廠六隊參加。 ● 「機廠東移」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺灣鐵路管理局機廠遷建計畫，係以變產置產方式，將臺北機廠、高雄機廠、花蓮機廠等三廠，遷設於臺東線池上鄉及台中縣大肚鄉。 2. 為配合實際業務需要，就各廠、段維修據點做為通盤考量，依據機廠業務分工原則，擬將服務西部旅客之電力機車、電聯車、通勤電車及推拉式電車組由大肚機廠負責維修；服務東部旅客之柴油客車、柴聯車、電源及非電化客車與貨車，則由池上機廠負責維修，以落實政府產業東移政策，平衡東西部發展。 ● 推行在職訓練進修：為新購 EMU500 型通勤電車維修人員專業訓練，特舉辦高層次維修訓練班，自 1 月 6 日起為期 4 週，假臺北機務段舉行。 ● 推行建教合作：臺灣鐵路管理局與臺北工專建教合作機電工程班，為加強基礎補強教育，自第二學期起，每週六下午增開辦「數學基礎」、「應用力學」課程。 ● 鐵路人員特考： <ol style="list-style-type: none"> 1. 佐級、士級人員鐵路特考報名自 4 月 12 日至 18 日止，6 月 18 日舉行考試。 2. 交通事業鐵路人員差工晉升士級人員考試，於 10 月 12 日舉行。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 8 月陳德沛先生代理「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 竹南至豐原山線雙軌工程施工中，預計 87 年 6 月完工。 ● 高雄－屏東電化工程進行中，總長 20.9 公里。 ● 花蓮機廠遷廠工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 主體工程五項中已完成電務分駐所遷建、公務材料倉庫及技工室新建已全部完成。 2. 機廠辦公室及倉庫新建截至 84 年底累計工程進度為 95%，檢修工場為 70%，工程合計進度為 82%。 3. 該廠行政人員已於 84 年 12 月 15 日遷入新廠進行辦公，舊廠辦公室已於 12 月底拆除完畢，第一、二工場預定 85 年 5 月中旬搬遷；該廠搬遷工程預計 6 月底完成。
<p>1996</p>	<p>民國 85 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 11 月 8 日配合臺北市東西向快速道路跨越臺北機廠，進行排水溝清除及部分改建工程。 ● 辦理材料總盤點：依據「臺灣鐵路管理局庫存材料盤點要點」辦理 85 年材料總盤點，85 年工、電務處所屬各存料單位已於 3 月底辦理完竣，機務處所屬各存料單位及材料處所屬臺北、松山、高雄、花蓮材料廠亦於 11 月底辦理完竣。 ● 「機廠東移」計畫：臺灣鐵路管理局預計將臺北機廠、高雄機廠、花蓮機廠等三廠，遷設於臺東線池上鄉及台中縣大肚鄉，本年度依照法定程序報核中。 ● 臺灣省政府處理臺灣鐵路管理局經營房地專案小組為加速土地開發利用，預計 85 年至 88 年度研提「臺鐵經管省有土地處分實施計畫」，呈報省府核定中；另外配合交通建設改建車站為多目標使用大樓案，相關地下鐵路工程及改建車站等，已陸續核定規劃。 ● 臺北、高雄推拉電車組維修基地新建工程，各興建三棟維修庫及機電設備與周邊工程。兩維修基地迄 85 年 12 月底工程進度為 16.4%，預定於 87 年底全部竣工。 ● 推行在職訓練：EMU500 型通勤電車 SIV 高層次維修人員訓練，假新竹機務分段舉行。 ● 臺北市區鐵路地下化東延南港專案，於 84 年 8 月至 85 年 12 月 31 日進行綜合規劃，其成果報告於 85 年 12 月 31 日以(85)地鐵松字第 6746 號函陳報交通部核轉行政院審議。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 8 日臺北站地上停車場決標，自 3 月 15 日改為民營。 ● 6 月 9 日起臺灣鐵路管理局網際網路中文版正式上線。 ● 8 月 16 日上午 9 點 30 分清朝台灣首任巡撫劉銘傳五代嫡玄孫劉學馥拜訪局長。 ● 新推拉式自強號第一批正式加入營運，取代原 1019、1020 (EMU100 型) 行駛，每列車編掛 12 輛。 ● 花蓮機廠遷廠工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 4 月中旬花蓮機廠遷入新廠，各項設備經試車調整後於 6 月 18 日起陸續修車。 2. 7 月 1 日起花蓮機廠正式修車。 3. 截至 85 年 12 月底除材料廠及部分周邊工程如圍牆、排水溝配合計劃道路施工外，已完成 95%。預定 86 年 3 月底全部完成。

<p>1997</p>	<p>民國 86 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 9 月 22 日至 24 日假高雄港檢車分段舉行第 22 屆臺灣鐵路管理局貨車檢修聯合競賽。 ● 11 月起進行臺北機廠第二股道整修工程。 ● 辦理材料總盤點：86 年工、電、機務處所屬各存料單位及材料處所屬臺北、松山、高雄材料廠及花蓮材料庫之材料盤點工作已於 3 月及 11 月底依據「臺灣鐵路管理局庫存材料盤點要點」辦理完竣。 ● 臺灣鐵路管理局奉交通處指示於 86 年 11 月以任務編組單位，成立產管籌備處，專司房地之產權清理、土地開發與眷舍更新業務，並於 12 月 11 日於該局六樓集中辦公。 ● 鐵路法由立法院審議中，「臺灣鐵路管理局經管眷舍房地處理辦法」（草案）已陳報交通處核示中。 ● 臺北市區鐵路地下化東延南港專案，綜合規劃成果報告於 85 年 12 月 31 日以(85)地鐵松字第 6746 號函陳報交通部核轉行政院審議，案經行政院經濟建設委員會於 86 年 6 月 10 日召開土地、財務、技術及都市計畫相關之研商會議。 ● 「機廠東移」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺灣鐵路管理局機廠遷建計畫，係以變產置產方式，將臺北機廠、高雄機廠、花蓮機廠等三廠，遷設於臺東線池上鄉及台中縣大肚鄉。 2. 池上機廠興建工程已奉行政院同意以變產置產方式辦理；大肚機廠新建工程已依法定程序辦理環境影響評估工作，俟奉省環保處審查通過後，再向上級單位呈報計畫書。 ● 「蒸汽火車復駛」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 自 86 年 3 月起展開先期規畫，尋具有蒸汽機車經驗的老師傅指導本計畫相關的現職員工，期能在 87 年鐵路節前重新復駛。 2. 本計畫修復之蒸汽機車共 2 輛，分別為 CK101 及 CK124。 3. 5 月臺灣鐵路管理局將 CK101 蒸汽機車由彰化扇形車庫運至臺北機廠作復駛整修。 4. 10 月 27 日 CK101 蒸汽機車復駛計劃案，於臺北機廠舉行開工典禮。 ● 臺北、高雄推拉電車組維修基地新建工程：各興建三棟維修庫及機電設備與周邊工程。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 高雄基地第一棟維修庫已於 85 年 7 月底竣工啟用，第二棟維修庫已於 86 年 12 月竣工，第三棟維修庫預定於 88 年 5 月竣工。 2. 臺北基地第一棟維修庫已於 86 年 9 月竣工，第二棟維修庫預定於 87 年 11 月竣工。 ● 推行在職訓練： <ol style="list-style-type: none"> 1. 2 月 17 日至 3 月 28 日辦理新購推拉式機車維修人員高層次訓練二期，計 80 人參加。 2. 為加強 EMU200、EMU400 行電聯車檢修技術，由 GEC-ALSTHOM 派員作電腦模擬故障偵測訓練。 3. 5 月 29 日至 6 月 8 日，廠、段選送第一批赴韓國接受 EMU500 型電聯車 SIV 專技訓練。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 15 日起新式推拉式自強號取代 1005、1010 次自強號，每列編掛 12 個車廂行駛。 ● 1 月 20 日起臺灣鐵路管理局網際網路英文版上式上線。 ● 2 月 27 日起開行推拉式自強號 1003、1106、1109、1000、1111、1104 次共六車取代原 15、10、1、2、7、20 次莒光號，每六編掛 11 輛車廂。 ● 3 月 11 日至 13 日協助臺北捷運公司辦理電聯車復軌訓練。 ● 4 月 15 日臺灣鐵路管理局網際網路之火車時刻查詢系統正式上線並且開放網際網路訂票服務。 ● 5 月 14 日起為配合推拉式自強號加入營運，原 8 次莒光號改為自強號行駛。 ● 5 月 21 日臺灣鐵路管理局網路訂票英文版正式啟用。 ● 6 月 3 日上午 9 點臺灣鐵路管理局文獻室舉行揭幕式。 ● 9 月 27 日樹林站新建跨站式站房啟用。
-------------	----------------	--	--

<p>1998</p>	<p>民國 87 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 11 月進行臺北機廠西門守衛室、調車房整建工程。 ● 臺北機廠原技工養成所教室整修為「文物室」，以保存機廠內之文史資料，並作為木模、教具之展示空間。 ● 臺北市區鐵路地下化東延南港專案，案奉行政院 87.8.27 台 87 交 4233787 號函核定，依經濟建設委員會審議結論辦理。 ● 定期盤點存料：為增進管理效能以管理與落實材料盤點工作，工、電、機務處所屬各存料單位，已於 87 年 1 月至 3 月盤點完畢，而機務處所屬各存料單位及材料處所屬臺北、松山、高雄材料廠及花蓮材料庫已於 87 年 9 月至 11 月盤點完畢。 ● 臺灣鐵路管理局自 86 年起成立產管籌備處，目前辦理臺灣 216 處車站區，奉省府核准辦理都市計劃變更鐵路用地為車站專用區，並分期區採地上權、BOT 等方式，洽民間參與開發，興建多目標使用大樓，包含地下鐵路工程及車站專用區等。 ● 「機廠東移」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺灣鐵路管理局機廠遷建計畫，係以變產置產方式，將臺北機廠、高雄機廠、花蓮機廠等三廠，遷設於臺東線池上鄉及台中縣大肚鄉。 2. 9 月 8 日舉行池上機廠動土典禮。 ● 臺北、高雄推拉電車組維修基地新建工程：各興建三棟維修庫及機電設備與周邊工程。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北基地第一棟維修庫已於 86 年竣工。 2. 高雄基地第一棟維修庫已於 85 年啟用，第二棟維修庫已於 86 年竣工。 3. 高雄洗車線、洗車台更新工程預定於 88 年 7 月竣工。 4. 花蓮維修基地軌道改工程與維修庫新建工程預定於 88 年 4 月開工，89 年 4 月竣工。 ● 「蒸汽火車復駛」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 4 月 30 日蒸汽機車 CK101 號全新鍋爐，正式交臺北機廠安裝。 2. 5 月 25 日在臺北機廠舉行 CK101 蒸汽機車修復點火儀式，並廣邀媒體人員蒞臨盛會。 3. 6 月 9 日為表揚服務交通機構 40 年之績優員工、推動我愛臺鐵活動績優單位、臺鐵之友暨 CK101 蒸汽機車復駛有功人員等，在臺灣鐵路管理局之演藝廳舉行慶祝大會。 4. 6 月 9 日完成 CK101 蒸汽機車復駛任務，懷舊列車由臺北站行駛至基隆站。 5. 8 月 20 日起至 30 日舉辦 CK101 蒸汽機車環島懷舊之旅。 6. 9 月 21 日 CK101 蒸汽機車完成環島懷舊之旅，進駐彰化扇形車庫。 7. 員工訓練中心進行儲備人員專業訓練，包含蒸汽機車維修與駕駛班，並代訓臺灣高鐵公司營運維修基礎訓練等。 ● 推行在職訓練： <ol style="list-style-type: none"> 1. 5 月 27 日至 6 月 5 日在臺北機廠舉辦推拉軋機試驗臺訓練，由原廠派工程師來台授課。 2. 6 月 10 日「推拉式電車組『機車處理』員工輔助訓練教材」及「各型動力車輛連結管線摘掛作業之步驟訓練教材」教學錄影帶拍攝製作完成。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 1 日起臺灣鐵路管理局配合政府實施週休二日，提倡國民旅遊，推出套裝旅遊行程。 ● 3 月 24 日臺灣鐵路管理局配合政府實施隔週休二日，發行「環島旅遊票」。 ● 9 月 23 日勝興站（三等站）裁撤。 ● 9 月 24 日竹南至豐原山線雙軌工程，山線切換新線作業完成，山線雙軌通車。 ● 11 月 2 日汰換集集、內灣支線普通車，改以 36 輛柴油客車行駛。
-------------	----------------	--	---

<p>1999</p>	<p>民國 88 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月 19 日起由境宜有線公司承辦臺北機廠電二場零件洗滌槽甲苯廢氣處理改善設備工程案。 ● 4 月 16 日交通部召開「交通部辦理省交通業務與組織員額調整專案小組」會議，決議將臺灣鐵路管理局以原組織架構及員額，自本年 7 月 1 日改隸交通部。 ● 7 月 1 日臺灣鐵路管理局改隸為交通部。 ● 為配合「政府採購法」之實施，陸續辦理採購法講習訓練，以提高材料管理績效。 ● 臺灣鐵路管理局自 86 年起成立產管籌備處，目前辦理臺灣 216 處車站區，奉省府核准辦理都市計劃變更鐵路用地為車站專用區，並分期區採地上權、BOT 等方式，洽民間參與開發，興建多目標使用大樓，包含地下鐵路工程及 15 站區作為車站專用區等。 ● 「蒸汽火車復駛」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 3 月 12 日臺灣鐵路管理局與臺灣博物館共同主辦「騰雲號回娘家活動」，在博物館前舉行儀式後，正式將騰雲號搬遷至臺北機廠進行整修。 2. 6 月 7 日於臺北機廠舉行騰雲號蒸汽機車修復竣工典禮。 3. 6 月 9 日舉行騰雲號模型義賣活動。 4. 7 月 17 日至 22 日臺灣鐵路管理局與北市府民政局合辦萬板專案騰雲號萬華站展示。 5. 7 月 22 日臺灣鐵路管理局與臺灣博物館合辦騰雲號整修案，公開展示完畢運返博物館。 6. 10 月 21 日臺灣鐵路管理局將展示於澎湖縣立文化中心之 LDK58 蒸汽機車運回臺北機廠整修。 7. 12 月 14 日臺灣路管理局向花蓮縣政府索回 LDK103 號蒸汽機車，運返花蓮機廠整修。 ● 推拉式電車組維修基地新建： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺北維修基地新建工程已於 88 年 2 月全部完工啟用。 2. 高雄維修基地維修庫新建工程於 86 年啟用，停留線群電車線架設工程已於 88 年完工。其中整備八、九股客車修車棚新建與洗車線、洗車台改善工程施工中。 3. 花蓮維修基地站場軌道新建工程於 88 年 6 月開工；第一棟修車庫新建工程於 88 年 12 月開工，預定於 89 年完工。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月 10 日首座鐵路博物館苗栗分館舉行揭幕典禮。 ● 自 81 年 10 月 25 日成立「東部鐵路改善工程局」，本年度已完成花蓮機廠遷建工程、宜蘭線八堵至羅東間電氣化工程、部分北迴線擴建雙軌及電氣化工程。 ● 臺灣鐵路管理局執行業務改進方案關於組織裁併方面：裁撤花蓮材料廠、七堵調車場、福隆浴場等。 ● 鐵路地下化工程部分： <ol style="list-style-type: none"> 1. 萬板專案第一期工程於 88 年 7 月 20 日完成通車；第二期工程及板橋車站預定 90 年完工。其中萬華車站三樓以上之開發，已呈報交通部擬爭取獎勵民間參與。 2. 萬板專案北隧道部分完工，自 7 月 21 日上午 8 點起，萬華至板橋間鐵路全部移入地下行駛，板橋新站及萬華新站亦同時正式營運啟用。 3. 松山、南港、高雄等站規劃為多目標使用大樓中。 4. 臺灣鐵路管理局為推動多角化經營，將臺北車站大樓委託辦理變更作百貨商場使用。
-------------	----------------	--	--

<p>2000</p>	<p>民國 89 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠辦理 90 年度廠內訓練課程，分別含：廠內動力車駕駛訓練、轉向架維修訓練、軋機及閘類作用常理操作訓練、PP 客車靜態變流器訓練、PP 客車及 EMU500 型電車維修訓練、客車外包工程監造人員訓練、動力車電機線路控制及電子電路維修訓練。 ● 臺北機廠參加 90 年度外部研習，分別為：泰山職訓中心特殊銲接班訓練、列車防護無線電設備安裝及試驗訓練、中華民國實驗室管理認證研訓。 ● 自 88 年 7 月 1 日臺灣鐵路管理局改隸為交通部後，奉上級指示辦理修正臺灣鐵路管理局組織規程，並業以 89.10.4 八十九鐵人一字第 022122 號函第六次陳報交通部層轉行政院研考會同相關機關審查中，本次修正重點如：臺北機廠精簡 139 人、高雄機廠精簡 43 人、花蓮機廠精簡 4 人。 ● 9 月由臺北市政府正式登錄臺北機廠之「員工澡堂」，為市定古蹟。 ● 七堵、臺北、嘉義、高雄、花蓮等機務段，於 12 月 30 日通過 ISO-9002 國際品保認證。 ● 臺灣路管理局精省後原管省有財產登記為國有，其收入應繳國庫，對該局財務影響甚鉅，業經爭取，終歸該局所有。 ● 為提高材料供應績效，將規劃修改材料管理資訊系統，其中材料單輸入系統及料帳查詢系統將於 90 年元月正式上線實施。 ● 池上機廠新建工程： <p>1. 計畫源起：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 於 81 年 12 月 7 日省府委員會第 2114 次會議同意備查，新廠址用地已奉交通處 82 年 1 月 8 日交字第 62560 號函准予辦理徵收及撥用事宜。 (2) 臺北、高雄機廠現址變更為商業用地，擬出售或進行聯合開發，以紓解臺灣鐵路管理局之財務困境。 (3) 開發池上為維修及觀光事業兼備之機廠。 <p>2. 執行情形：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 整地及圍牆工程施工中，臨時辦公房完工。 (2) 俟委託設計及營建管理作業計畫，奉交通部核定後即編列預算。 <ul style="list-style-type: none"> ● 「蒸汽火車復駛」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺灣鐵路管理局將展示於澎湖縣立文化中心之 LDK58 蒸汽機車運回臺北機廠進行整修，於 6 月 8 日修復竣工，現展示於機廠內。 2. 8 月 18 日臺灣鐵路管理局向台東市公所索回 LDK59 號，啟運回新竹檢車分段整修。 3. 9 月 14 日 CK124 蒸汽機車由員工訓練中心吊運至臺北機廠，於 15 日正式開工整修。 <ul style="list-style-type: none"> ● 推拉式電車組維修基地新建： <ol style="list-style-type: none"> (1) 高雄維修基地新建工程，已於 89 年 3 月全部完工啟用。 (2) 花蓮維修基地第一棟修車庫工程於 89 年 10 月完工，站場軌道工程於 89 年 12 月完工。 <ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路人員特考：10 月 14 至 15 日辦理交通事業鐵路人員升資考試，於臺北、高雄、花蓮三地舉行。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月 10 日花蓮鐵道文物展示館成立，保存臺灣鐵路管理局整修完成前花東線使用之 762 公釐窄軌車輛 7 輛，並於室內展示車輛模型及歷史圖片資料、平交道、高架鐵路、軌道切換等動態模型展示。 ● 7 月 21 日統一超商股份有限公司之臺北站一樓西南角販賣部已開始營業、桃園及新竹販賣部於 27 日開始營業。 ● 11 月黃德治先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 自 81 年 10 月 25 日成立「東部鐵路改善工程局」，本年度完成花蓮機廠遷建工程、5 月 3 日宜蘭線八堵至羅東間電氣化工程完成通車、部分北迴線擴建雙軌及電氣化工程。 ● 奉交通部裁示將員工訓練中心併入臺灣鐵路管理局本部，原教務組、訓導組、總務室改設教務課、訓導課、總務課。 ● 鐵路地下化工程部分： <ol style="list-style-type: none"> 1. 松山、南港、高雄等站為配合臺北市區鐵路地下化工程東研案及高雄市區鐵路地下化工程案，將規劃為多目標使用之車站大樓。 2. 萬華車站三樓以上之開發，已呈報交通部擬適用「促進民間參與公共建設法」等相關獎勵民間投資建設規定，突破國有公用不動產不得處分的限制。
-------------	----------------	--	--

<p>2001</p>	<p>民國 90 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺北機廠辦理 90 年度廠內訓練課程，分別含：電氣配線訓練、電力工區 BFC 軛缸訓練、轉向架構造原理及保養指導訓練，柴電機車軛機及閥類之氣軛管路、功能、控制及故障排除訓練、電力工區電鉸訓練等，並附考卷、講師、學員意見調查表。 ● 池上機廠新建工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 整地及圍牆工程部分：自 88 年 4 月 24 日開工，至 90 年 12 月 25 日竣工完成驗收。 2. 池上臨時辦公室加固工程：自 90 年 2 月 17 日開工，至 90 年 6 月 26 日竣工完成驗收。 3. 池上機廠遷建工程開辦及測量工程：自 89 年 5 月 15 日開工，截至 90 年 12 月 31 日竣工，預定 91 年 2 月份辦理驗收。 4. 因臺灣鐵路管理局財務負擔急遽增加，經各單位多次研討，咸認目前並無貸款建廠之急迫性，故於 90 年 2 月 21 日決定緩辦，俟奉交通部 90 年 8 月 13 日交路九十字第 043192 號函示，依中央政府附屬單位預算執行要點第九點第二款之規定辦理修定修正計畫書，業已修正陳報在案。 ● 「蒸汽火車復駛」計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 4 月 30 日 CK124 蒸汽機車由臺北機廠整修完成。 2. 6 月 7 日 CK124 蒸汽機車舉行竣工儀式，並點火啟用。 ● 臺鐵捷運化暨區域鐵路先期建設計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 自 90 年 1 月 1 日起，預計至 96 年 12 月 31 日止。 2. 將增購電聯車、進行系統機電設備改善工程、擴充機檢設施、配合高鐵聯外工程、瓶頸路段改善工程、軌道施工機械設置、土地徵購、增設簡易通勤車站、沿線景觀環境改善、重點車站站場路線旅運設施及轉成設施改善等十項計畫。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 21 日集集線九二一震災後完成重建。 ● 6 月 1 日舊台東站裁撤，台東新—台東間之「旅客列車」及「迴送列車」停駛。 ● 6 月 16 日至 7 月 15 日辦理 90 年度「臺鐵站勢調查」作業，針對臺灣鐵路管理局 143 個三等以上車站進行調查，作為評估車站營運績效與研訂車站管理策略之參考，以及車站變革發展紀錄之歷史文獻。 ● 鐵路地下化工程部分： <ol style="list-style-type: none"> 1. 配合交通建設改建車站為多目標使用案。 2. 配合捷運聯合開發案： <ol style="list-style-type: none"> (1) 中和南勢角聯合開發案，於 90 年 10 月 31 日臺灣鐵路管理局與捷運局簽訂聯合開發協議書，並函送交通部備查。 (2) 交九用地開發案，於 90 年 12 月 2 日由台北市政府捷運局公告招標。 3. 法令規章修正方面，推動「都市計畫公共設施用地多目標方案」修訂案，同意鐵路車站一樓得作多目標使用。
<p>2002</p>	<p>民國 91 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺灣鐵路管理局自 86 年起成立產管籌備處，91 年共推動： <ol style="list-style-type: none"> 1. 台北車站特定專用區土地 D1、E1、E2 地區更新與開發，臺灣鐵路管理局於 91 年 2 月完成鐵路舊總局及周邊土地開發可行性研究報告，並函送台北市政府作為都市計劃擬訂及古蹟保存維護之研參。 2. 配合鐵工局及高鐵局工程推動立體化及多鐵共構車站開發規劃，計有南港、松山、萬華、板橋，烏日、左營、高雄等站區之規劃、設計及開發。 3. 配合捷運建設參與聯合開發案，計有臺北車站特定區交九用地。 4. 為配合臺灣鐵路管理局公司化開闢財源，積極將可處理之眷舍房地予以列報標售，另為減輕本局之財務負擔，已建議交通部修訂「交通部所屬事業機構國有眷舍房地處理實施要點」第 8 條之規定，將核發一次補助費修正為核發自動搬遷補助費之金額。 5. 積極清查處理違規之宿舍住戶，訴訟索回後即不再供員工住用，除連棟宿舍封閉俟將來併同眷舍處理外，單筆之眷舍土地立即陳報處理騰空標售，以增進財務收入。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月 25 日啟用高雄臨時車站。 ● 10 月 31 日臺灣鐵路管理局強震觀測站及連線系統測試良好，於 11 月 1 日正式啟用。

<p>2003</p>	<p>民國 92 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 8 月底 15 噸木質蓬車報廢殆盡，臺灣鐵路管理局要求機務處將 25000 型(25001-25050) 50 輛，內部加鋪木板因應，目前已完成 16 輛。 ● 臺灣鐵路管理局自 86 年起成立產管籌備處，92 年共推動： <ol style="list-style-type: none"> 1. 依據行政院頒定之「國有宿舍及眷舍房地加強處理方案」及「中央各機關學校國有眷舍房地處理要點」規定，並增裕臺灣鐵路管理局營收，已要求宿舍住戶配合將可處理之眷舍房地予以列報辦理標售。 2. 配合建設臺北車站特定專用區交九用地 BOT 開發案，經臺北市捷運局於 92 年 9 月 9 日辦理第三次招標，12 月 11 日甄審日勝公司為最優申請人。 ● 配合臺北=松山間南隧道封鎖改行駛北隧道，於 2 月 24 日起停駛基隆=臺北間自強號 4 列次、基隆=松山電車 2 次，原行駛松山=機廠列車改由臺北=機廠行駛。 ● 廠段設備改善方面，計畫型資本支出部分包含擴大公共建設計畫：臺灣鐵路管理局捷運化暨區間鐵路建設計畫—臺北機廠動態平衡機擴充工程、樹林機務分段機電設備改善工程，彰化檢車段遷建工程、修車機電設備等四項辦理中。預定 93 年 6 月竣工啟用。 ● 採購業務方面，完成重大財務標購案：頂置型及落地型空調機、地下車床、藏青色花呢及工作服夾克、臺北機廠物料管理系統等。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 月 21 日受 SARS 疫情影響嚴重，客貨運量創單日新低。 ● 10 月 10 日起為推廣平溪線觀光旅遊業務，每日開行板橋=菁桐觀光列車。 ● 12 月徐達文先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 苗栗鐵路機車展示館完成並移交苗栗機務分駐所管理。 ● 高雄機廠莒光號、復興號普通車座椅組成委外代工。
<p>2004</p>	<p>民國 93 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺灣鐵路管理局自 86 年起成立產管籌備處，93 年共推動： <ol style="list-style-type: none"> 1. 萬華車站大樓、松山車站區大樓 BOT 案，臺北車站特定專用區交九用地經營案等。 ● 臺北機廠遷建： <ol style="list-style-type: none"> 1. 遷建建設計畫書於 12 月 22 日由臺灣鐵路管理局陳報交通部進行核定。 2. 計畫內容為七堵、蘇澳新、新竹、高雄等基地新建，預定於 94 年至 102 年完成遷建。 ● 配合高鐵建設工程： <ol style="list-style-type: none"> 1. 分階段停用臺北-松山間南、北隧道，撥用臺北站兩個月台與四股道供高鐵公司使用，暨考量營運效益，調整部分夜車及利用率偏低之列車，自 2 月 17 日起停駛各級列車共計 22 列次，並變更列車行駛區間及調整部分列車時刻。 2. 2 月 17 日配合臺北站第一、二月台交付至高鐵公司，進行股道停用拆除作業。 3. 3 月 19 日進行騰空房舍及旅運設施拆除，包括 U-1 候車大廳原有第一、二月台出入口閘門及房間搬遷移設，4 月 30 日完成騰空。 4. 4 月 6 日配合臺灣鐵路管理局工、電單位在臺北站雙交叉道施工需要，部分列車區間停駛，北上列車改停靠第四月台，南下列車改停靠第三月台。 5. 4 月 16 日配合臺北站第一、二月台交付至高鐵公司，站內共四股道及站北二主線軌道部分開始拆除，於 18 日完成。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 廠、段設備改善方面，計畫型資本支出部分包含擴大公共建設計畫：臺灣鐵路管理局捷運化暨區間鐵路建設計畫—高雄機廠 CNC 立式車床等五項財務採購，預計於 94 年 1 月底前驗收交貨；辦理車輪車床大修、移車台新建及高雄、嘉義、彰化、新竹、樹林等設備改善計 20 項工程，於 93 年 12 月底前驗收 6 項，預計可於 94 年 3 月底前驗收完成。 ● 花蓮機廠柴油客車座椅及風檔偉修勞務採購。 ● 高雄機廠莒光、復興、普通客車座椅總成勞務委外代工。

<p>2005</p>	<p>民國 94 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 94 年鐵路車輛座椅整修外包。 ● 4 月 20 日至 22 日臺灣鐵路管理局由機務處主辦亞洲鐵路會議，在台北國際會議中心舉行，展出駕駛模擬機及高科技檢修設備。 ● 4 月 25 日至 29 日臺灣鐵路管理局第一屆電聯車聯合檢查競賽，在嘉義機務段舉行，廠、段共 5 隊參加。 ● 臺北機廠遷建設計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 遷建設計畫書已奉行政院於 94 年 9 月 7 日院臺交字第 0940037546 號函，准照行政院經濟建設委員會審議結論核准辦理，其計畫內容為七堵、蘇澳新、潮州、電聯車（合併新竹機務段遷建）等基地新建。 2. 遷建預算為 144 億元，計畫工期於 94 年 6 月 1 日至 100 年 12 月 31 日內完成遷建。 3. 94 年係辦理各子計畫之前置作業。 4. 奉臺灣鐵路管理局核示，將於 95 年 1 月 5 日移交臺灣鐵路管理局專案工程處接辦。 ● 臺鐵捷運化暨區域鐵路先期設計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 截至 94 年 9 月 8 日臺北站已完工啟用。 2. 5 月 30 日由臺灣車輛股份有限公司得標空調通勤電聯車 160 輛購車案，本案係「臺鐵東線購置城際及區間客車計畫」項下區間電聯車 100 輛案及「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期設計畫」項下通勤電聯車 60 輛案，兩案合併採購，於 6 月 15 日簽約。 ● 鐵路人員特考：鐵路、公路人員升資考試於 9 月 23 日放榜，各類科錄取人員計有員級晉升高級員 199 人、佐級晉升員級 336 人、士級晉升佐級 697 人，共計 1,232 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 10 日停駛 16 列次行駛效率較差之中常程普快車，並選擇其所行駛之通勤學時間帶區段列車，改以通勤電車及冷氣平快車行駛。 ● 3 月 10 日高雄機廠客車油漆工場與貨車噴漆空氣汙染防制工程，驗收完畢啟用。 ● 6 月 7 日扇形車庫整修完成暨中部鐵路通車百週年慶。 ● 7 月 5 日駐臺韓國代表部黃副代表及經濟組長等前來臺灣鐵路管理局拜訪局長，研商有關韓製推拉式自強號機車故障問題，黃副代表願意促請韓國廠商出面解決。 ● 臺灣鐵路管理局東線購置城際及區間客車計畫一廠、段設備部分：花蓮機廠變電站遷建工程、檢修工場屋頂更新工程、檢修工場通風工程已驗收完成。 ● 花蓮機廠 25 噸吊車新設及 20 噸吊車遷設工程驗收完成。 ● 因年度經常性之勞務購案部分改採 2 年期或較長之契約期限，摘要如：95 年度各型客車座椅總成整修勞務外包、95 年度柴電機車引擎拆裝維修外包、95 年度各型機客車輛油漆外包、95 年度車輛用空調機整修外包等。
<p>2006</p>	<p>民國 95 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 2 月 13 日及 15 日臺北市政府文化局辦理「臺鐵北門官舍區（塔城街、忠孝西路、西寧北路、鄭州路圍合區域）文化資產價值鑑定會勘」，建議指定建號 424、455 兩棟建物為古蹟；建號 420 登錄為歷史建築。 ● 4 月 18 日臺灣鐵路管理局以鐵人一字第 0950008517 號令訂定「交通部臺灣鐵路管理局臺北機廠辦事細則」、「交通部臺灣鐵路管理局高雄機廠辦事細則」、「交通部臺灣鐵路管理局花蓮機廠辦事細則」，均自發布日施行。 ● 臺北機廠遷建設計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 作業依據：本案奉行政院 94 年 9 月 7 日院臺交字第 0940037546 號函，准照行政院經濟建設委員會審議結論辦理。 2. 計畫內容： <ol style="list-style-type: none"> (1) 富岡基地：規劃於桃園縣楊梅鎮富岡里新建電聯車維修廠、機務段、北區供應廠、柴電機車及電力機車維修廠。 (2) 蘇新基地：七堵檢車段遷至蘇新基地，原騰空之用地辦理線形改善工程。 (3) 潮州基地：併臺灣鐵路管理局高雄機廠遷建計畫設置推拉式機、客車維修廠。 3. 執行情形：本計畫 95 年度預算數為 150,000 千元，實際支用數 150,000 千元，執行率為 100%，總累計實際進度為 1.39%，執行情形如下： <ol style="list-style-type: none"> (1) 富岡基地：完成電聯車維修基地廠址評選，核定於楊梅鎮富岡里興建富岡基地，並舉辦「富岡基地工程規劃說明公聽會」。目前辦理第 2 階段綜合規劃期初報告書審查。 (2) 蘇新基地：編擬廠址評選暨綜合規劃委託技術服務書及預算書。 (3) 潮州基地：編撰廠址委託規劃設計作業計畫書及招標文件。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月何煖軒先生代理「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 4 月 9 日配合交通部鐵路改建工程局辦理「南港專案」汐止、五堵高架化車站切換啟用。 ● 4 月 24 日臺灣鐵路管理局與鐵路工會聯合辦理「廠、段負責人勞動安全管理宣誓大會」。 ● 11 月陳峯男先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 12 月 17 日至 29 日臺灣鐵路管理局東部幹線「太魯閣」號傾斜式列車正式進入船運抵台，待施行整備、性能測試及試車作業後，將加入臺北至花蓮東部幹線間營運，行車時間將由原先 2 小時 45 分降至 1 小時 55 分。 ● 高雄鐵路地下化配合工程：高雄機廠遷建設計畫，自 97 年至 102 年陸續規劃中。 ● 因應老舊 EMU100 型自強號車況不佳，停駛部分列次。

<p>2007</p>	<p>民國 96 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月 8 日起配合 CK124 蒸汽機車環島活動，分別於基隆、臺北、臺中、高雄、屏東、花蓮、二水等站舉辦鐵路商品銷售會；另與統一超商合作辦理預購活動。 ● 臺北機廠遷建設計畫： <ol style="list-style-type: none"> 1. 作業依據：本案奉行政院 94 年 9 月 7 日院臺交字第 0940037546 號函，准照行政院經濟建設委員會審議結論辦理。 2. 計畫內容： <ol style="list-style-type: none"> (1) 富岡基地：規劃於桃園縣楊梅鎮富岡里新建電聯車維修廠、機務段、北區供應廠、柴電機車及電力機車維修廠。 (2) 蘇新基地：七堵檢車段遷至蘇新基地，原騰空之用地辦理線形改善工程。 (3) 潮州基地：併臺灣鐵路管理局高雄機廠遷建計畫設置推拉式機、客車維修廠。 3. 執行情形：本計畫 96 年度預算數為 350,000 千元，（其中 96 年度預算為 200,000 千元，以前年度保留款為 150,000 千元），實際支用數 44,129 千元，執行率為 12.61%，總累計實際進度為 2.15%，執行情形如下： <ol style="list-style-type: none"> (1) 富岡基地： <ol style="list-style-type: none"> A：富岡基地綜合規劃報告書，96 年 10 月 12 日經交通部審核原則同意。 B：環境影響說明書於 96 年 10 月 15 日依行政院環境保護署召開環境影響評估審查委員會第 156 次會議紀錄，決議審核通過，並於 96 年 10 月 19 日公告於環保署網站。 (2) 蘇新基地：編擬「蘇新基地廠址評選暨綜合規劃委託技術服務書」及預算書。 (3) 潮州基地：本案併高雄機廠遷建計畫統籌辦理，「高雄機廠遷建可行性研究、廠址評選暨綜合規劃委託技術服務案」，於 96 年 12 月 24 日公開評選決標。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 23 日於花蓮站舉行太魯閣號交車典禮。 ● 3 月 1 日內灣線停駛，竹東-內灣間維持行駛。 ● 4 月 1 日起停止發行各級列車回數票。 ● 4 月 20 日傾斜式電聯車 48 輛，第一批 24 輛驗收完成。 ● 5 月 8 日第一批傾斜式列車正式加入營運。 ● 6 月范植谷先生就任「臺灣鐵路管理局」局長。 ● 8 月 28 日 EMU700 型電車首航典禮於花蓮站舉辦。 ● 10 月 17 日深澳支線停駛。 ● 10 月 26 日臺北車站二樓之微風美食廣場開始試賣。 ● 3 月 5 日由考試院會同行政院修正發布「交通事業人員資位職務薪給表」（臺灣鐵路管理局專用），並溯自 93 年 7 月 1 日生效。 ● 4 月 12 日重新修訂「臺灣鐵路管理局各段、廠、所、隊、中心員工服務手冊」。 ● 4 月 14 日臺灣鐵路管理局辦理「再生計畫」研討會，邀請產、政、學、研界等共同參與。
<p>2008</p>	<p>民國 97 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 月 26 日臺北機廠舉行「推拉式客車移轉高雄機廠維修簡報會議」。 ● 5 月 5 日辦理「臺北機廠過軌配套措施－七堵基地改善工程設計界面現場會勘」會議。研議臺北機廠 97 年上半年度廠房修繕項目，及委外採購公開招標事宜。 ● 淨源水汙染防治工程有限公司承辦臺北機廠污（廢）水收集系統改善工程，11 月 7 日審議設備器材型錄。 ● 臺灣鐵路管理局辦理 97 年度採購作業研討會。 ● 成立臺北機廠推拉式客車移轉高雄機廠維修督導小組。 ● 函送臺灣鐵路管理局臺北機廠遷建設計畫，富岡基地平面配置圖。 ● 臺灣鐵路管理局舉辦「臺北機廠過軌配套措施－七堵基地改善待協調事項」研討會。 ● 臺灣鐵路管理局舉辦「臺北機廠過軌配套措施－七堵基地改善待協調事項」之土建、軌道、電車線及生活空間等設計界面技工作進度研討會。 ● 鐵路人員特考： <ol style="list-style-type: none"> 1. 4 月 12 日至 14 日舉行交通鐵路人員特考，於 6 月 13 日榜示，計錄取各類科 979 人，預定 7 月 29 日分北、中、南、東 4 區公開分發，7 月 31 日辦理報到。 2. 11 月 8 日至 9 日辦理交通事業鐵路人員升資考試，於 11 月 8 日至 9 日舉行，因眾多人員參加影響正常營運，為因應減班後旅客需求，首度協調高鐵及地方客運等協助疏運。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 6 月 20 日試辦悠遊卡電子票證乘車案第 1 階段，臺北至樹林間，計 4 站上線啟用。 ● 9 月 21 日「南港專案」鐵路地下化（K15+455-K23+540）永久軌及南港、松山車站啟用。 ● 舉行「高雄機廠遷建可行性之研究、廠址評選暨綜合規劃委託技術服務」預定廠址初評結果第 1、2 次檢討會。

<p>2009</p>	<p>民國 98 年</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 月 1 日起，臺灣鐵路管理局任務編組之產管處正式與企劃處合併為「企劃處」。 ● 8 月 11 日臺灣鐵路管理局臺北車站特定專用區附近 E1、E2 街廓用地為優先都市更新單元，因屬「清代機器局」遺址，基地開發前應先進行歷史遺構探勘，本日臺灣鐵路管理局與國立成功大學團隊簽訂委託遺址探勘契約。 ● 6 月 9 日臺北檢車段配合鐵路節展出三輛花車，並開放彰化機務段扇形車庫參觀。 ● 11 月 20 日臺北機廠維修 CK124 蒸汽機車。 ● 11 月 30 日臺北機廠進行 R41 柴油機車頭之報廢拆解。 ● 臺北機廠遷建設計畫：富岡基地舉行動土典禮。 ● 鐵路人員特考： <ol style="list-style-type: none"> 1. 97 年交通事業鐵路人員升資考試於 1 月 2 日放榜，共計錄取人數為 1,259 人。 2. 6 月 27 日至 29 日舉行 98 年特種考試交通事業鐵路人員考試，原暫定需用名額 445 人，增列 112 人，合計 557 人。 3. 98 年特種考試交通事業鐵路人員考試於 8 月 28 日放榜，到考人數 19,113 人，計錄取 560 名（高員三級 101 名、員級 106 名、佐級 353 名），錄取率為 3.14%（高員三級 6.23%、員級 2.64%、佐級 2.89%）。 4. 10 月 20 日辦理鐵路職缺分發，計錄取 560 人，472 人參加分發（分發率 84.28%）；10 月 26 日辦理報到，人數計（含申請保留受訓人數 14 人）468 人（報到率 83.57%）。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 8 月 1 日起，配合臺灣鐵路管理局里程重測，部分區間營業里程變更，各級列車票價微幅調整。 ● 10 月 31 日慶祝光華號開行 43 週年，本日開行紀念專列，行駛海線鐵路往返松山、彰化間，為營造懷舊氛圍，將該專列車輛進行原色彩塗裝，以完整呈現當年樣貌，除使用復古名片式車票，更於松山、臺北、白沙屯、大甲及彰化等站提供「軋日機」讓旅客體驗。 ● 12 月 21 日行政院經建會審議通過「臺灣鐵路管理局十年整體購置及汰換車輛計畫」，包含購置 296 輛 EMU800 型通勤電聯車及 136 輛傾斜式列車。
-------------	----------------	---	--



中原大學