

## 臺北機廠 (國定古蹟)

[https://zh.wikipedia.org/wiki/%E8%87%BA%E5%8C%97%E6%A9%9F%E5%BB%A0\\_\(%E5%9C%8B%E5%AE%9A%E5%8F%A4%E8%B9%9F\)](https://zh.wikipedia.org/wiki/%E8%87%BA%E5%8C%97%E6%A9%9F%E5%BB%A0_(%E5%9C%8B%E5%AE%9A%E5%8F%A4%E8%B9%9F))

臺北機廠舊址是位於臺灣臺北市信義區的鐵路關聯設施，1935年10月30日落成為「臺北鐵道工場」，二戰後改名為臺北機廠，為台鐵主要的車輛維修與改裝基地；臺北機廠於2012年遷往富岡車輛基地後，此地在關心鐵道文化保存的人士奔走下全區保留，並於2015年3月公告為國定古蹟，未來將在此設置國家鐵道博物館。

早在1885年劉銘傳選擇大稻埕作為鐵路開工的起點時，他也在此興建了「臺灣機器局」，地點就位於今臺北市北門塔城街附近，主要業務為製造兵器和鐵路機器，兼鑄造貨幣、修理船舶等。日本統治臺灣之後，接收清軍撤退時尚未破壞之鐵路相關機具，1895年10月並將機器局改稱為「臨時臺北兵器修理所」，作為砲兵工廠使用。1899年「臺灣總督府鐵道部」成立，計畫全面興建臺灣西部縱貫鐵路，並借用砲

兵工廠部份空間作為「車輛工廠」，之後又改稱為「臺北工場」，此即為「臺北機廠」之前身。隨著鐵路興築進程延伸至全省，以及急速成長的鐵路運輸量，腹地有限的臺北工場，已無法滿足日漸增加的鐵路維修需求，考量機廠佔地面積大，而且不能與鐵路站體設施距離太遠，因此便選擇了位於臺北華山車站與松山車站間鐵路線上的興雅莊(今信義區)，作為新廠的設置地點，而為了有別於舊廠，新廠也暫時命名為「新臺北鐵道工場」。1931年，臺北工場的新建工程終於動工，廠房配置由日本鐵道工程師速水和彥所規劃設計，其規模之浩大，當時號稱是東亞最大的鐵路機廠遷建計畫。興建工程期長達4年，至1935年完工，同年10月30日完工正式啟用之後定名為「臺北鐵道工場」，也成為全臺灣最具規模的鐵路車輛維修後勤中心。

戰後，該廠區成為臺灣鐵路管理局首要車輛基地，直至交接待任務與富岡基地前。

## 古蹟保存

2012年1月31日，臺北機廠與松山車站間之連絡線(機廠側線)正式停用並拆除，機廠員工上下班通勤列車及臺北市

區僅存地面月台宣告走入歷史。

2012年1月31日，臺北機廠與松山站間的連絡線（機廠側線）正式停用並拆除。

2013年1月，各界向臺灣鐵路管理局請願；1月14日，臺北市政府將廠區組立工場、鍛冶工場、原動室列為市定古蹟，並預定於當年暑假於廠區舉辦活動。

2014年1月13日，在立法委員鄭麗君提案要求下，文化部文化資產局召開「臺北機廠之保存與再發展」公聽會；9月3日，臺北市市長參選人柯文哲在立法委員管碧玲邀請下參訪臺北機廠，由鐵道文化協會代表古庭維與管碧玲國會辦公室副主任陳林頌偕同導覽；會後，柯文哲表示「臺北機廠應全區保存、整體規劃、分期投資、開發不得破壞歷史紋理」。

2014年9月24日，管碧玲在中華民國立法院第8屆第6會期交通委員會第2次全體委員會議提案並經全體表決無異議通過，要求中華民國交通部於一週內發函中華民國文化部提出臺北機廠全區指定為國定古蹟，與將製造於1889年的蒸汽動力鏈等機器登錄為國寶與重要古物。

2015年7月9日，行政院指示文化部建置國家級鐵道博物館，並由文化部擬具「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園

區實施計畫」及相關委託計畫，該計畫並於 2016 年 12 月 13 日獲行政院核定。

2019 年 6 月 10 日，「國定古蹟臺北機廠員工澡堂及總辦公室修復工程」開工，鐵道博物館園區修復工程正式啟動，國家鐵道博物館建置從全區整備邁入分區修復階段。

2019 年 8 月 15 日，「國家鐵道博物館籌備處」成立。10 月 1 日，國家鐵道博物館籌備處首任主任由台師大教授、鐵道文化專家洪致文出任，翌日於臺北機廠舉行「國家鐵道博物館籌備處揭牌暨布達典禮」。

阿源