

高雄車站帝冠式建築遷移保存紀實

撰文／交通部鐵道局南部工程處工事科科长 謝明勳

壹、帝冠式車站的去留

1940 年 3 月，建於高雄市大港四六三番地（今三民區建國二路與中山一路口）的高雄新驛竣工，1941 年 6 月旅客業務從新濱町的舊高雄驛（今舊打狗驛故事館）移轉過來，正式通車營運，成為進出大高雄市的新門戶。

高雄新驛設計時，正值日本軍國主義高漲，在中國、朝鮮及南洋各地積極擴張勢力之際，作為南進基地門戶的高雄新驛，遂於現代鋼筋混凝土結構上，加上散發濃厚東亞民族意象的帝冠式屋頂，也就是後來保存運動所稱的「帝冠式車站」。

1990 年代初期，紙上談兵多年的高雄都會區大眾捷運系統、南北高速鐵路及高雄都會區鐵路地下化工程，開始展開實質的評估規劃。其中，高雄車站將是高鐵、台鐵、捷運「三鐵共構」的主要核心，而且三條路線均採地下隧道的形式進入高雄車站。

為了因應未來「三鐵共構」的需要，交通部臺北市區地下鐵路工程處（交通部鐵路改建工程局／交通部鐵道局之前身，以下簡稱地鐵處）於 1998 年 5 月委託中興工程顧問公司辦理「高雄都會區鐵路地下化綜合規劃」，並於 1999 年 11 月完成規劃。然因整體計畫規模龐大，且當時國家財政困難，難以一次推動，交通部及行政院經建會多次指示進行各種方案的檢討，遲遲未能核定實施。

一樣是「三鐵共構」的臺北車站，1980 年代建設當時，文化資產保存觀念尚未普及，規劃之初並未想到要保存 1940 年啟用的臺北驛建築，其實臺北舊站於 1986 年 3 月拆除的時候，也沒有引起什麼社會關注。所以高雄都會區鐵路地下化工程，最早 2000 年綜合規劃階段的車站設計圖，並未見帝冠式車站在其中。當在地文史工作者及鐵道文化協會

呼籲舊站保存，官方的回應是將車站移置一公里外的民族陸橋附近組立。¹

1998 年 12 月，高雄市長選舉，民進黨的謝長廷當選。政黨輪替後，開始積極推動高雄都會區大眾捷運系統 BOT（民間興建營運後轉移模式）選商作業，期待早日開工。另一方面，1999 年 9 月高雄市政府工務局都市發展處也針對地鐵處研擬的「高雄火車站特定區」規劃報告，從「務實」的角度，再擴大檢討，其中包括高雄車站帝冠式建築是否具有文化資產價值，將聽取各方意見。² 2000 年 3 月，高雄市政府完成高雄火車站特定區規劃構想，建議保留帝冠式車站建築主體。³

2000 年 6 月 29 日，地鐵處就未來三鐵共構高雄車站，帝冠式建築去留問題舉辦研討會。中興顧問公司建議採第三方案：也就是帝冠式車站先行拆除，待三鐵共構工程完成後，再於原址重建。但與會專家並未接受該項建議，反而支持第一方案：現狀保留，僅就必要性之修繕維護即可。但中興顧問公司認為保留現狀，建築物的補強，將影響工程施工及期程。可是學者專家普遍認為，帝冠式車站是高雄市不可多得的文化資產，不容再破壞，還要求地鐵處，三鐵共構高雄車站特定區規劃，不應太遷就聯合開發的利益，應盡量將站前廣場騰空，廣植花草樹木，打造為「花園車站廣場」。⁴

由於「高雄市區鐵路地下化計畫」遲遲未能核定，原訂的動工時程也跟著順延。可是高雄捷運紅線 R11 站，亦即三鐵共構高雄車站，又為 BOT 合約之政府應辦事項，若不先行施作，將影響捷運通車時程，即為政府違約責任。為了達成 2004 年 6 月 R11 臨時站交付鋪軌的管制時程，地鐵處高雄作業組於 2000 年 8 月，研提「高雄車站配合捷運紅線 R11 站預訂時程調整施工方案」，根據該方案構想，高雄車站範圍內，將先進行台鐵臨時車站新建、帝冠式車站保留及遷移、中博臨時高架橋、捷運紅線隧道及 R11 臨時站等工程。值得注意的是，這是「帝冠式車站遷移保留」首次納入鐵路地下化施工方案，該項施工方案又名「高雄車站先期工程」，2000 年 11 月 27 日行政院同意辦理，高雄老站

1 謝明勳，〈高雄帝冠式建築保存遷移〉，《鐵道情報》，120（2001），頁 18-21。

2 秦鴻志，〈高雄車站特定區 將重新打造〉，《聯合報》（1999 年 9 月 4 日），地方版 C01。

3 秦鴻志，〈帝冠式車站 將保留〉，《聯合報》（2000 年 3 月 9 日），第 17 版。

4 謝明勳，〈高雄火車站帝冠式建築的未來〉，《鐵道情報》，110（2000），頁 22-23。陳金聲，〈高雄火車站 未來將三鐵共構 帝冠式建築 專家促保留〉，《聯合報》（2000 年 6 月 30 日），第 17 版。

5 「台鐵捷運化——高雄市區鐵路地下化計畫」綜合規劃案，遲至 2006 年 1 月 19 日才正式核定。

遷移保存，終得敲板定案。⁶

2001 年 12 月 12 日，交通部鐵路改建工程局再度召開「高雄車站既有前站帝冠式建築保留及遷移工程」座談會。學者專家建議，針對舊站無法於原地保留，而須遷移之緣由，應予釐清，並適時向社會大眾說明；並對舊站遷移的安全性再審慎評估。學者專家提出兩種不同的保留建議，一是「就地保護」，舊站下方不利用，整個以地下連續壁圈圍起來，捷運紅線及新建的中博地下道均從旁邊繞過；另一是「就地托底」，先在舊站下方施作支撐系統，將整個站體托住，再開挖捷運及地下道。

「就地保護」方案，對舊站影響最小，但捷運改道將從兩百多戶住家及商辦大樓下方通過，勢將面臨居民激烈抗爭，補償及建物保護費用甚鉅，且影響捷運 R11 站工期難以估計，故不可行；「就地托底」方案，經費約 6.5 億元，但舊站體懸空 32 公尺長達兩年，遇地震及捷運施工風險最高；若採「遷移保留」方案，保留中央大廳遷移，約 2.7 億元，工期多半年，受捷運施工及地震影響風險低，因此最後決定採此一方案。⁷



高雄市立歷史博物館

KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

貳、2002 年暫時遷移

不同於傳統遷移工法，帝冠式車站遷移之規模、重量及工程經費等，均為臺灣國內之最。

帝冠式車站遷移工程，2000 年 12 月開始細部設計，2001 年 10 月完成設計定稿，期間針對多項課題，研究各種解決方案。例如遷移工法，考慮過「總掘工法」、「截削工法」、「Up-down 工法」，最終決定採工期最短、費用最低、風險最小之總掘工法。該工法不頂升，也不下降，直接將舊站水平遷移，故無垂直頂升對結構物產生之負面影響。此外，移動過程係在建築物後方，以油壓千斤頂同步推進，平均每分鐘移動 1 公分左右，速度非常緩慢，並不會因移動產生加速力及慣性力，導致結構物受損。又在移動

6 「高雄車站先期工程」中，台鐵臨時前後站於 2002 年 3 月啟用，帝冠式車站於 2002 年 8 月遷移定位，中博臨時高架橋於 2003 年 5 月通車，捷運 R11 臨時站於 2006 年完工，2008 年 3 月通車，受限於火車站前可開挖站體空間不足，只能停靠 3 節捷運車廂。

7 交通部鐵路改建工程局編，《高雄車站既有前站帝冠式建築物保留及遷移工程紀念文集》（臺北：交通部鐵路改建工程局，2005），頁 7-10。

過程中設置監測儀器，水平相對位移小於 1/1,000，垂直相對位移小於 1/500，施工過程相對安全。

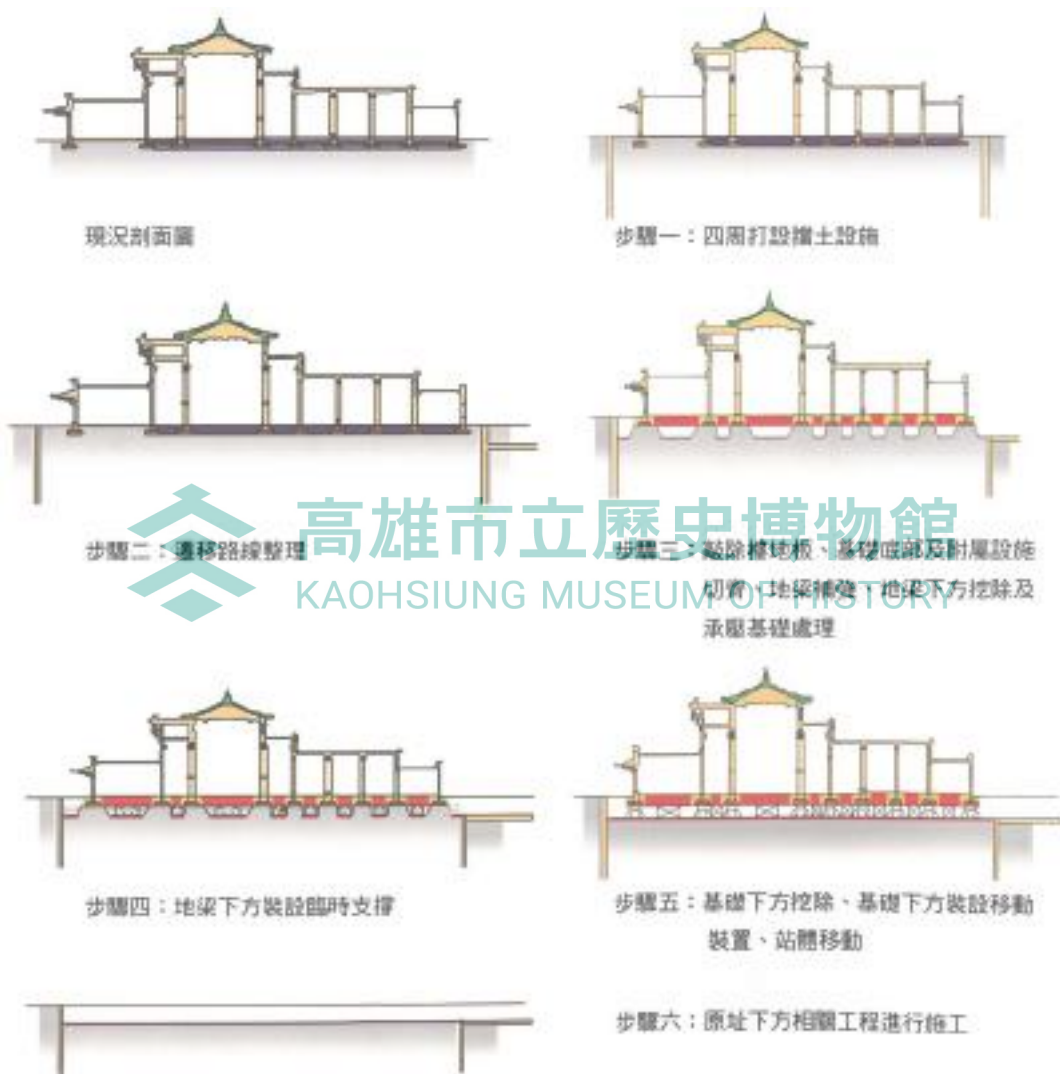


圖 1 「總掘工法」遷移保存示意圖（交通部鐵路改建工程局提供）

關於保留多少建築物範圍的課題，如果整體保留的話，結構物寬 65.8 公尺，縱深 44.8 公尺，面積 1,850 平方公尺，重量 6,007 噸，柱基礎 112 個。站在文資保存的觀點，

全部保留當然最好，可是除了工程難度甚高，經費偏高，將來與永久站體的配置也有困難，而且對中博高架橋及捷運 R11 臨時站影響甚鉅。因此，在取得文資學者專家的諒解下，決定局部保留最精華的中央帝冠建築，包含車寄、玄關、由四根獨立柱支撐的挑高大廳、售票房、賣店等部分。保留面積合計約 570 平方公尺，最大寬約 25 公尺，縱深約 26 公尺，重量 2,500 噸。

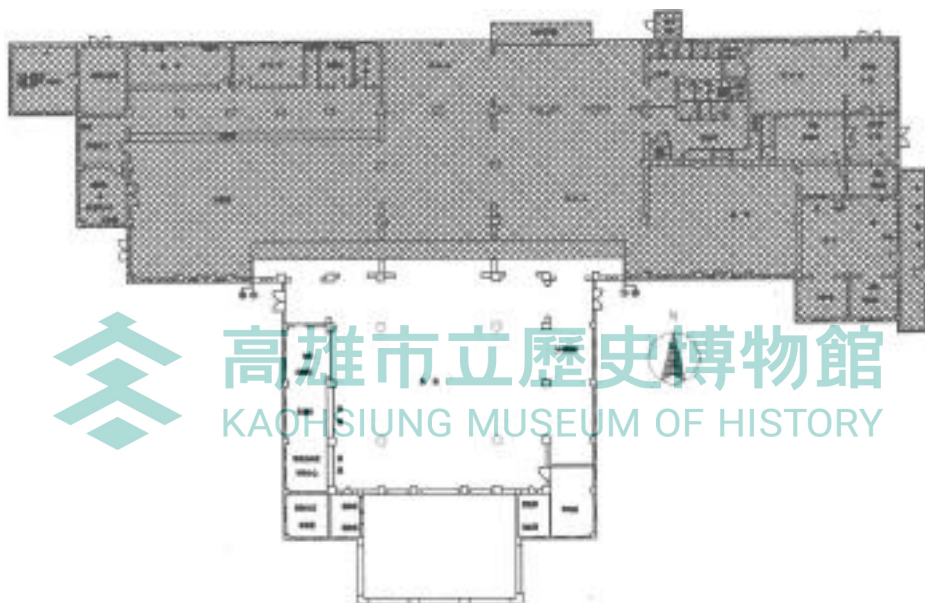
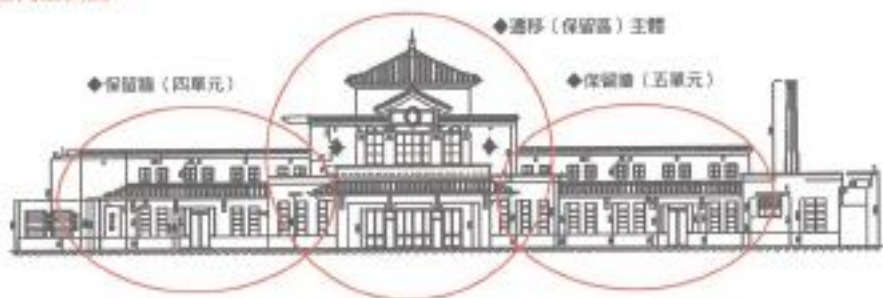


圖 2 帝冠式車站保留部分平面圖（交通部鐵路改建工程局提供）



圖 3 帝冠式車站保留部分剖面圖（交通部鐵路改建工程局提供）

高雄車站正向立面圖



高雄車站側向立面圖

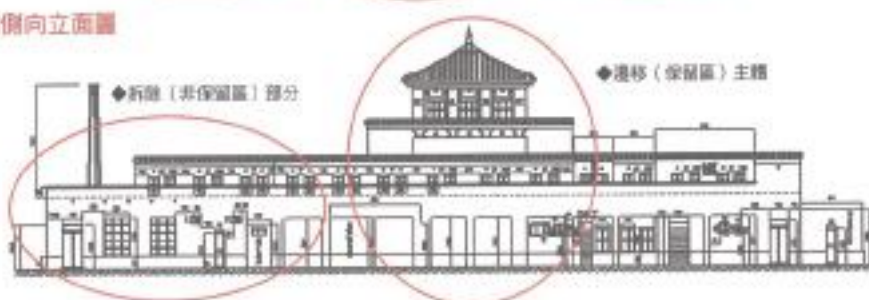


圖 4 帝冠式車站非保留區保存牆分割圖(交通部鐵路改建工程局提供)



高雄市立歷史博物館

KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

帝冠式車站規劃往東南方遷移，暫時保存在國光客運高雄車站後方的獅子公園空地，遷移路徑採斜向 82 公尺一次到位？還是先往東 68 公尺，再往南 52 公尺，分兩段移動？若採斜向一次到位，工期較短，經費較省，但移動裝置裝設困難；若採兩段式遷移，移動裝置較易，但需增加移動裝置之轉向作業，且將干擾東側的高雄運務段辦公室（與老站同時興建，現已拆除），故決定採一次斜向移動 82 公尺方案。

老站建築基礎形式為獨立基腳，基腳間以地梁相連。研判老站建築係依據當時（昭和 8 年〔1933〕版）日本建築物設計規範，以地表加速度 100gal 之地震力設計，且歷經九二一地震後，站體結構並無明顯損害，整體結構仍屬相當堅固。但以電腦數值分析模擬結果，仍需於遷移前進行結構補強，主要是在地坪以下，新增及補強基礎地梁。

帝冠式車站保存及遷移工程，由 1940 年當時承建高雄新驛的包商「清水組」——清水建設株式會社在臺灣的現地法人吉普營造公司，以新臺幣 1 億元承攬，頗有技術傳承一甲子的使命感，於 2002 年 3 月 7 日開始動工。3 月 27 日晚間 23:41 高雄老站最後的尾班車開出後，即正式熄燈，拉下鐵門，連夜切換至一旁的臨時車站，翌日喬遷臨時車站接續營業。

舊站停止營運後，4 月 17 日先進行屋瓦拆除保存，4 月 26 日起地坪開挖，5 月 28 日保存牆體切割保存，隨後進行移動路徑開挖、耐壓版施作、軌道鋪設、移動裝置安裝等工作。

由於舊站建築只作局部保留，因此必須在遷移之前，先將「保留區」與「非保留區」結構物切斷分離。保留區為中央帝冠主體，非保留區分東、西兩翼，西翼原候車室立面，切割為 4 個單元保存牆；東翼原鐵路餐廳立面，切割為 5 個單元保存牆，背面牆及貴賓室等非保留區予以拆除。切割後的 9 塊保存牆面，以鋼架固定，每塊重約 50-60 噸，包裝妥當後，吊移至帝冠式車站保存區東側排列暫存。

為了確保日後配合「高雄車站特定區計畫」再予遷回時，結合新站體做整體規劃，可能恢復保存牆部分與保留帝冠式建築主體組合之完整性，鐵路改建工程局也將保存牆厝頂 100 平方公尺面積的屋瓦，一片一片妥善編號卸下保存，並且預留各種形式屋瓦的損耗數量。拆卸時，先取下上部之半圓形屋瓦，再小心鑿除固定瓦片之水泥砂漿，然後拆卸平板屋瓦。各種屋瓦拆下後，分類堆置，清點數量，補足破損，並清理乾淨，再裝入木箱，加上夾板、氣泡布及保麗龍分層排列妥善保存。

不在保留範圍之內的貴賓室馬賽克花磚地坪，也小心翼翼地切割下來，和原始的兩扇木門，暫存高雄市立歷史博物館。未來老站遷回，作為新車站的出入口時，將重新鋪裝在大廳地坪，成為連結歷史記憶的見證。車站後方的月臺雨棚舊軌，則局部拆解後，移至二號運河旁的新興公園及紅毛港文化園區，重新組立以為紀念。

8 月 16 日舉辦盛大的遷移啟動儀式，時任陳水扁總統親臨主持，當天由左營高中舞蹈班學生拉動多



圖 5-6 2002 年 8 月 16 日帝冠式車站第一次遷移 82 公尺之盛況（高雄市政府提供）

條紅色彩帶，從原站址緩緩走向暫置地點，象徵市民一起牽動老站保存遷移，也算是滿足大家下場拉動帝冠式車站的想像，包含 NHK、香港鳳凰衛視、新加坡 MediaCorp TV 等外國媒體均有報導，成為國際矚目的新聞事件。高雄帝冠式車站的遷移保存，兼顧都市開發、交通建設與歷史文化保存，可說是一個有遠見的城市，創造的國際新典範。這個案例，也成為 1934 年興建，跟高雄車站風格相像的奈良驛決定保存遷移的關鍵事件，⁸ 相關保存決策時序對照請見本刊鄭銘彰另文。

一座龐大的鋼筋混凝土結構物搬遷，當然不會是以眾人拔河的方式拉動。高雄帝冠式車站的移動過程，採總掘工法，並未將站體頂升或下降。移動路徑高程，必須全部開挖至站體基礎底面，深度約 2.8 公尺，然後於移動路徑地面施作厚度 25-40 公分的鋼筋水泥耐壓版（承壓版），再於其上鋪設往東南斜向 45 度的平行鋼軌。在站體下方安裝包含千斤頂、型鋼的移動裝置，移動裝置與鋼軌之間排列多支圓形鋼棒，作為傳遞壓力及往前滾動之用，就好像為 2,500 噸重的站體穿上溜冰鞋一樣。

移動裝置裝設完成後，再裝設水平油壓千斤頂作為推力來源，分散在站體後方的 8 支油壓千斤頂，各以 12.5 噸出力，但集中由一部電腦同步控制及監測出力狀態，大約 6 分鐘移動一個衝程單元 40 公分，一單元到底後，將推進千斤頂及鋼棒再次組裝替換，並俟移動相當距離後，將走過的鋼軌拆卸並移到前方鋪設，如此重複鋪軌三次，同樣作業反覆操作，直到 8 月 29 日走完 82.6 公尺，移到定位為止。移動全程，在平臺上放置一杯裝滿的水，過程平穩，未見杯水外溢。

帝冠式車站移到定位後，確認暫存區耐壓版上標示的墩柱位置，與站體柱心成一直線，定址無誤後，依遷移前所設之暫撐設施，重新設置於地中梁位置，並將站體重量轉移至暫撐裝置，隨即拆除移動裝置。在固定位置上安裝型鋼及新的支撐千斤頂，待重量移轉到新的支撐千斤頂，且確認承重效果達設計固定支撐效用後，即可拆除暫撐設施，然後澆築混凝土及無收縮水泥，完成站體基礎固定作業，並將站體周圍的開挖區逐層回填，滾壓夯實，遷移定位至此告一段落。

最後進行站前廣場紅色鯉魚雕像遷移，及老站建物裂縫修補處理復原工作，2003 年

8 2003 年展開的奈良鐵路高架化工程，是「2010 年平城遷都一千三百年紀念事業」的一環，本來打算拆除另建新站，但日本建築學會及奈良市民曾以高雄帝冠式車站為例，請願保存舊站，促使奈良市政府及鐵道當局變更設計，2004 年 5 月將奈良老車站往北遷移 18 公尺，作為奈良市總合觀光案內所。

1月20日全部竣工，並榮獲公共工程金質獎之特優等級。2月26日高雄市政府隨即將「高雄火車站」，以「本建築係日治時期配合都市計畫於昭和14年（1939）遷建，建築外觀為帝冠式建築，深具特色，在情感意識上具有傳承意涵，歷史定位上為時代表徵」之理由，依《文化資產保存法》，公告登錄為「歷史建築」。⁹



圖 7 2002 年 8 月「再會啦！車站」活動摺頁（謝明勳提供）

參、十九年的等待

帝冠式車站遷移暫時留置後，並沒有白白地放在角落閒置。高雄市政府工務局和鐵路局協議，借用作為「高雄願景館」，展示高雄市的鐵路發展歷程，鐵路地下化通車後

9 高雄市政府文二字第 0920010663 號函。

的都市願景。由於這時候的帝冠式車站已經具有文資身分，建築物主體並未有所更動，而是將地坪裝設安全玻璃，可以一窺地板下挖空的地梁及基礎。站體背面大開口，則以大面積深色帷幕玻璃作為牆面，參觀民眾可以從這裡望向未來高雄車站的工地實境。

高雄願景館於 2003 年 8 月開幕，由工務局派員駐館管理。「風景明信片區」讓參觀者可以將思念與祝福的話語，轉變成為地面的 LED 跑馬燈；「多功能展示區」除了靜態展示外，還可供電影放映、演講使用；「多媒體歷史迴廊區」則是利用腳底下的電視牆、與一旁的液晶螢幕，回顧高雄往日風貌；「都市計劃市政展示區」陳列近期市政建設、重大工程的模型；「3D 虛擬互動區」，讓參觀者以虛擬實境飛越高雄港、愛河、光之塔。

可惜老站遷移熱潮一過，展示內容也未有新意，參觀人數節節衰退，風光不再，成了「蚊子館」，甚至遊民在此堆滿雜物、晾衣服、睡覺作息。2007 年，市議員洪平朗還以帝冠式車站遷移花一億元，改裝為願景館又花三千多萬，現況卻無力管理，髒亂不堪，主張不要將帝冠式車站遷回原址，而是將老站建築拆卸，找其他地方安置，再組裝回去。市長陳菊表示，歷史建築對一個城市是很重要的資產應該保留，要不要搬回原址將會進行評估。¹⁰ 2012 年市議員林武忠也針對願景館，大白天遊民橫豎睡在門前地板，旁邊堆置衣物、腳踏車、家當等提出質詢。工務局長說明，已經不再續租老車站，但是和鐵路局洽談接手不順利，以致目前無人管理。¹¹

2013 年 11 月，高雄車站工程主辦機關鐵路改建工程局南部工程處出面，將荒廢的願景館，內部全面整修布置，以「高雄鐵路地下化展示館」重新開放，向民眾介紹鐵路地下化工程，以及完工通車後的願景。展示內容有：「前世風貌」及「今生風華」介紹高雄百年鐵道發展史；「高雄老站鐵路文物」、高雄市區大空拍畫面介紹各地下化車站；「萬千風采」以觸控螢幕互動展示鐵路地下化各車站的過去、現在及未來；「眼明手快」互動記憶拼圖及「鐵路地下化施工中 8 個特殊工法」。

展示館委託中華民國鐵道文化協會派員駐館解說導覽，期間除了靜態展示外，也曾辦理多場鐵道專題分享，或是作為高雄市政府、立法院交通委員會與民眾溝通的場所。新高雄車站的意象概念定案後，也邀請荷蘭麥肯諾 Mecanoo 建築師事務所策展，吸引不

10 高雄市議會公共關係室，〈洪平朗議員要求市府重視高雄火車站去留議題〉，高雄市議會歷史新聞（2008 年 11 月 7 日）。資料檢索日期：2021 年 8 月 8 日。網址：https://www.kcc.gov.tw/News_Content.aspx?n=47&s=1872。

11 程啟峰，〈願景館變遊民館 順批菊無能〉，《臺灣英文新聞》（2010 年 9 月 8 日），網址：<https://www.taiwannews.com.tw/ch/news/1369117>。林惠源，〈「高雄願景館」沒人管 遊民佔據〉，《中廣新聞》（2010 年 10 月 18 日），網址：<http://news.chinatimes.com/domestic/130506/132012101800924.html>。

少國內外遊客和學校團體進場參觀，頗受好評。



圖 8 作為「高雄鐵路地下化展示館」時期的外觀（謝明勳攝）



圖 9 作為「高雄鐵路地下化展示館」時期的室內大廳展示（謝明勳攝）

隨著 2018 年 10 月 14 日高雄市區鐵路地下化全線通車，接續拆除臨時前站、臨時後站、跨站天橋、地面三座月臺、站場軌道、號誌、電車線等地面設施，並準備拆除中博臨時高架橋，展示館終於 2020 年 8 月 30 日完成階段性任務，卸除館內展示布置，展開第二次遷移工作。



圖 10 「五站同框」（交通部鐵道局南部工程處提供）

說明：從左到右為（1）2002 年 3 月至 2018 年 10 月間使用的台鐵高雄臨時前後站及天橋（站前的市公車站已拆除）；（2）2018 年 10 月啟用的高雄新車站第一階段站體；（3）2008 年 3 月至 2018 年 10 月使用的捷運 R11 臨時站；（4）2003 年 5 月至 2021 年 2 月使用的中博臨時高架橋；（5）2002 年 8 月至 2021 年 8 月暫置的帝冠式車站。空拍日期：2018 年 10 月 8 日。

肆、2021 年遷回定位

第二次遷移施工，是包含在由榮工程公司／亞翔工程公司聯合承攬的高雄車站主體工程標內，不像 2002 年是將遷移工程獨立發包。不過，因為帝冠式車站二次遷移施工，屬於特殊技術工程，所以榮工／亞翔委託國內頗負盛名的「南北樓房遷移工程」及萬鼎工程服務公司承作。整體遷移工程費用，包含永久隔震元件等約 1.9 億元。



圖 11 帝冠式車站將沿著七路平行軌道，緩緩移動至永久位置，再分段卸降 2.19 公尺（謝明勳攝）

另一件與第一次遷移不同的是，由於地下已有捷運車站、地下停車場等結構物，二次遷移路徑有高有低，還要配合永久位置的高程，不能再採一路平推的「總掘工法」，而必須先將帝冠式車站頂升 3.94 公尺。接著在老站結構物基礎下方，及移動路徑上，打出一片鋼筋混凝土承壓版，鋪設鋼軌、鋼棒及架設移動裝置。然後北移 4.8 公尺，鋼軌及移動裝置轉向後，再往西側移 57.86 公尺，接著分段卸降 2.19 公尺，完成永久定位，技術上比第一次遷移更為複雜。

站體頂升前，2021 年 1 月起，先將過去十九年連結的基礎與暫置坑分開，當時作為補強的鋼板拆下後，再度露出 1940 年的地梁鉚釘鐵衣，再將地梁底部增厚 30 公分，然後安裝監測儀器，連結、測試電腦控制油壓千斤頂系統。



圖 12 帝冠式車站第二階段頂升作業（謝明勳攝）



圖 13 帝冠式車站第二階段頂升作業（謝明勳攝）

2 月開始，進行帝冠式車站建築頂升作業，頂升分為 1.80 公尺及 2.14 公尺兩階段，分別使用 50 噸、70 噸及 140 噸各種不同組合的油壓千斤頂，頂升速率每小時 8.3 公分，差異位移控制在 2 公厘以下，以免因差異變位，造成應力集中的結構損害。

2021 年 7 月 26 日開始後推，往北移動 4.8 公尺，7 月 28 日到達第一階段定位。向北移動時，同步使用 50 噸垂直千斤頂 76 支，及 70 噸水平推力千斤頂 20 支，推力 1,400 噸。向西移動時則改為 70 噸水平千斤頂 21 支，分別安裝在 7 處基腳下方，推力 1,470 噸。水平千斤頂使用衝程 70 公分，約一小時可連續推完，然後調整千斤頂位置，重複步驟繼續往前推動，最高紀錄是一天移動 5.6 公尺。移動路徑上鋪設的鋼軌，是 2018 年 10 月 14 日



圖 14 基礎下方的移動裝置及標示標尺的鋼軌，每次移動距離為 70 公分（謝明勳攝）

高雄市區鐵路地下化通車後，拆下來的地面軌回收再利用，平整度控制在 1/1,000 以內，也就是 1 公尺水平距離只容許 1 公厘高差。施工團隊也在站體外的平臺上放置一杯水，整個移動過程相當平穩，水面未曾溢出杯外。中控檯設在站體內部，有柴油發電機、油壓千斤頂集中控制設備，和監測出力狀態的電腦螢幕。



圖 15 站體往西移動時，使用 7 組 210 噸水平推力的油壓千斤頂（謝明勳攝）



圖 16 2021 年 7 月 26 日開始往北後推 4.8 公尺，平臺上放置一杯水，必須平穩不可外溢（謝明勳攝）



圖 17 帝冠式車站先往北後推 4.8 公尺，7 月 28 日抵達第一次定位（謝明勳攝）

8 月 22 日開始往西移動 57.86 公尺，是日由行政院蘇貞昌院長、交通部王國材部長、高雄市陳其邁市長等主持啟動儀式，並由十九年前第一次遷移表演的左營高中舞蹈班學生，再次拉著紅色彩帶，重現當年歷史場景。



圖 18 2021 年 8 月 22 日行政院長蘇貞昌、高雄市長陳其邁主持帝冠式車站遷移啟動儀式（謝明勳攝）



圖 19 9 月 14 日，正從東往西移動中的帝冠式車站，即將歸回都市中軸線永久定錨（謝明勳攝）



圖 20 回到都市中軸線定位後，9 月 25 日夜間上演的「璀璨願景光雕秀」（謝明勳攝）



圖 21 2021 年 8 月 22 日帝冠式車站開始往西遷移，9 月 26 日到達定位，回到中山路 / 博愛路的都市中軸線（謝明勳攝）

帝冠式車站建築從東往西持續移動，9 月 11 日前後，在中山一路上，已經可以看到漸漸冒出來，久違的老車站形體。接下來，老車站建築繼續往都市中軸線逼近，9 月 17 日提前抵達終點。許多高雄的老市民，沿著中山一路北行，看到龐大的老車站，睽違十九年，再度出現在眼前，不禁感動掉淚，並且對高雄市對老車站保存的用心，感到非常驕傲。

9 月 26 日是蔡英文總統親臨「復位遷移工程挪移座落儀式」的大日子。前一天晚間，先在帝冠式車站北側舉辦「挪移慶典」，在站體上打上雷射光雕，展示高雄車站的歷史。9 月 26 日的座落儀式，駐日大使謝長廷老市長，特別錄製一段影片，跨海捎來祝福，他提到「能夠參與遷移保存高雄火車站深感榮幸，當時市府團隊相信偉大的城市，應該有能力保存一座舊車站，便與時任工務局長林欽榮、新聞處長管碧玲、副秘書長姚文智等研究方法，最後決定將這座火車站以遷移的方式保留下來。」高雄市長陳其邁、交通部長王國材、監察院長陳菊、公益財團法人日本台灣交流協會臺北事務所代表泉裕泰、總統蔡英文等先後致詞。

陳其邁市長對於老站回歸定錨，表示「偉大的城市珍惜過去一起奮鬥打拚的建築跟歷史，代表這個城市是真心對待每一個組成的市民，因此，車站的保留，不僅是保留建築，亦是保留記憶，更重要的是，保留高雄人共同的感情。」未來也會有很多人將從高雄車站開始實踐屬於自己的高雄夢，為這塊土地帶來更多的夢想，把高雄從他鄉變故鄉，相信高雄車站的保留、遷移興建，意味著高雄精神從來不是速成，而是淬鍊、專一及打拚，所有高雄市民也會帶著這樣的精神，迎向未來。」

11 月起，帝冠式車站分段卸降 2.19 公尺，與結構物下方的隔震元件永久結合，遷移保存工作終於大功告成。

值得一提的是，帝冠式車站雖然已是高齡 80 歲的歷史建築，但 2023 年後作為新車站進出門戶，必須符合九二一地震後修訂的最新建築耐震規範。在老站基礎下方，設有 38 組臺灣製造的隔震元件——單



圖 22 駐日代表謝長廷老市長，於 9 月 26 日復位座落儀式上，娓娓道來 2002 年當時決定老站遷移的往事（謝明勳攝）



圖 23 2021 年 9 月 26 日復位座落儀式，總統蔡英文親臨主持（謝明勳攝）



圖 24 2021 年 9 月 26 日復位座落儀式，高雄市陳其邁市長與左營高中舞蹈班同學們合影，象徵高雄站前的紅鯉魚要回家了（謝明勳攝）

擺隔震器，以上下滑動曲面延長建築物基本週期，並於震後自動復位，並以低摩擦係數之材料塗層提供摩擦消能機制，消散大部分地震能量，做到 5 級不壞，6 級可修，7 級不倒的耐震能力。



高雄市立歷史博物館
KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

伍、2023 年老站新生

三鐵共構的高雄新車站，從 2000 年中興顧問公司綜合規劃階段、2006 年美國 SOM 規劃階段、2011 年泰興工程顧問與宗邁建築師事務所細部設計階段，各有不同的設計方案，卻也因為建築量體、養護成本及都市景觀等議題，交通部台鐵局、交通部鐵工局、高雄市政府、地方專業人士經歷多次討論與修改，到 2015 年才決定採荷蘭麥肯諾建築師事務所提出的兩棟大樓及車站天棚概念設計方案。

當時麥肯諾建築師事務所已經完成衛武營藝術中心的建築設計，創意總監法蘭馨·侯班（Francine Houben）對新高雄車站的設計概念，主張以人為本，並以提供都市休憩空間為重點，透過圓弧形的曲線造型量體，將不同機能的場域連結在一起，以環抱的姿態，歡迎所有人前來。帝冠式車站則安排放在站前廣場中心，作為旅客進出車站的門戶，並作為新車站大廳機能的視覺焦點。舊站建築前方留設廣場退縮，試圖透過大型天棚兩側以弧形及景觀植栽的形式，以包被的方式，圍塑出歷史建築的重要性。

由於 2002 年老站第一次遷移時，預留未來重建完整車站立面的可能性，而妥善切割保存了兩側的立面牆體及屋瓦。因此在 2016 年進行修復及再利用的規劃時，也研究過再現整棟歷史建築完整空間量體及樣貌的可能性。但因目前新車站留設的腹地有限，加上天棚高度與地下基礎結構等限制條件，在比照完整歷史建築與新車站平面圖，以及將完整量體往前移約 8 公尺，將占據整個站前廣場的情形下，歸納出無法復原完整建築量體之結論。¹²

既然九段遺構已不可能恢復完整建築立面，為避免放置在站前廣場將阻礙人行動線，將移置於高雄車站東側綠園道上，作為街景的一部分，或分散於站區各處，與通風井、逃生梯口、電梯、小賣店等設施結合，以舊車站為起點，結合遊逛體驗，設計如尋寶遊戲至站區各處呈現遺構。

至於歷史建築高雄火車站內部空間，規劃盡可能恢復車站大廳的舊有機能，例如提供自動售票機、郵筒、旅遊服務中心及嵌入原貴賓式的馬賽克拼貼地坪，讓歷史建築不徒留站體結構，而是具有服務旅客的功能而存在。¹³不過，實際空間如何使用的相關規劃，



圖 25 麥肯諾建築師事務所 2015 年提出的概念設計（交通部鐵路改建工程局提供）

12 國立成功大學，《高雄市歷史建築「高雄火車站」修復及再利用計畫期末修正報告書》（高雄：高雄市政府文化局，2017），頁 6-8。

13 國立成功大學，《高雄市歷史建築「高雄火車站」修復及再利用計畫期末修正報告書》，頁 6-17。



圖 26 麥肯諾建築師事務所 2015 年提出的概念設計，帝冠式車站將成為新車站的進出門戶（交通部鐵路改建工程局提供）



圖 27 2016 年高雄市都市設計審議核定的高雄新車站設計方案，帝冠式車站位於站區中央前方（交通部鐵路改建工程局提供）

仍有待營運管理單位交通部臺灣鐵路管理局最終決定。

昔日站前廣場噴水池，由江秋澄設計的紅色鯉魚碑，陳其邁市長也在 2021 年 8 月指示，將重新豎立在新車站的站前廣場。

2023 年之後，當旅客從中山路建國路口，步上站前廣場，經過紅色鯉魚雕像，這裡曾是有許多鯉魚的打狗川支流「大港庄」。接著走進舊站大廳，穿越 1940 年帝冠式車站的歷史氛圍，然後從站體北面步出，走下寬廣的大階梯，眼前是國內跨距最大的下沉式廣場，也就是新車站的地下一樓大廳，藉由這樣穿越時空廊道的過程，再次連結市民的歷史記憶與情感，創造新的城市認同與光榮感。

