

監察院 102 年度專案調查研究報告

～臺鐵火車站風貌更新計畫之探討～

目 錄

壹、 題目	1
貳、 專案調查研究主旨	1
一、 研究緣起	1
二、 研究目的與範疇	1
參、 問題背景與現況分析	2
一、 車站功能之演變	2
二、 相關法令規定	8
三、 車站更新、改建及修整建之情形	10
四、 古蹟車站之認定及維護管理情形	22
五、 車站汰退之機制及情形	33
肆、 研究方法與過程	35
一、 院外調卷	35
二、 專案小組會議	35
三、 履勘暨諮詢	35
四、 資料文獻蒐整研析	36
伍、 研究發現與分析	36
一、 車站軟硬體設施改善情形	36
二、 車站客貨運營運管理情形	46
三、 車站風貌更新過程遭遇之困境	52
四、 彰化扇型車庫之發展及未來定位	56
五、 支線及森林鐵路之營運及發展	59
六、 車站未來定位與發展方向	68
七、 本院履勘、訪查情形彙整	69

陸、 結論與建議.....	86
一、 鑑於都市發展之演變及運輸環境丕變，交通部對於臺鐵局之車站應以能提供整合性及多元之生活服務機能為更新改建之中心思維，且於進行時同時檢視人力與配套措施之需求，並及早籌謀特殊鐵道之經營方案，另亦應積極研議鐵路法之修法，俾使臺鐵局有自主活化資產的環境.....	86
二、 花東線車站正執行車站軟、硬體設備暨整體改善工程，工程內容攸關車站整體服務效能之提升，交通部允宜積極協助鐵工局相關工程設計及管理，以免工程嚴重延宕，不符計畫之期程.....	92
三、 臺鐵車站於更新改建時，除考量硬體建設外，尤應強化功能性規劃，以全面提昇車站暨運輸服務之安全及品質.....	94
四、 古蹟車站及歷史建築車站深具歷史及文化價值，如因重大建設等由必須暫時或永久遷移，宜儘力保留建物風貌之完整性；在其管理維護與修復上，應力求主建物與附屬建物之協調性與一致性，並參採日本保存古蹟車站文化財之積極作為，具體提昇臺鐵古蹟資產之文化價值.....	96
五、 廢棄車站與鐵道之再生利用及鐵道產業文化之建立，交通部應予重視及發展，並參考日本鐵道活化之成功經驗，結合民間、企業團體與媒體之力量，及發揮其吸引觀光的效果，積極擘劃發展，以有效保存臺灣鐵道文化資產.....	102
柒、 處理辦法：.....	106
一、 本專案調查研究報告「陸、結論與建議」，函送行政院暨所屬交通部參處見復。.....	106
二、 送請交通及採購委員會會議處理。.....	106
捌、 參考文獻：.....	錯誤！尚未定義書籤。

- 玖、履勘暨訪查照片**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 一、第一次履勘（102年5月22日、23日）**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 照片 7.臺鐵局范前局長向本院委員說明合興車站維護管理情形 **錯誤! 尚未定義書籤。**
- 照片 8.本院委員搭乘內灣支線火車及意見交流情形**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 照片 9.本案召集委員在內灣車站會議室簡報現場開場致詞 **錯誤! 尚未定義書籤。**
- 照片 10.本院委員在內灣車站聽取鐵道專家說明情形**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 照片 11.本院委員於勝興車站標的前與機關主管人員合影 **錯誤! 尚未定義書籤。**
- 照片 12.本院委員於龍騰斷橋前與機關主管人員合影**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 照片 13.鐵工局人員向本院委員簡報情形**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 照片 14.本院委員在香山車站內聽取簡報情形**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 二、第二次履勘（102年7月11日、12日）**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 三、第三次履勘（102年7月25日、26日）**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 四、第四次履勘（102年10月22日、23日）**錯誤! 尚未定義書籤。**
- 五、日本訪查（102年9月24日至29日）**錯誤! 尚未定義書籤。**

表 目 錄

表 1.車站更新、改建及整建評估原則	11
表 2.車站更新改建計畫彙整表	12
表 3.新建車站完工後各項支出營收一覽表	14
表 4.改建車站完工後各項支出營收一覽表	15
表 5.整建車站完工後各項支出營收一覽表	16
表 6.臺鐵局促參開發考量因素及應掌握之原則概要表	17
表 7.車站結合 ROT、BOT 開發之執行情形	18
表 8.車站站區土地開發計畫彙整表	19
表 9.花東線車站更新情形一覽表	21
表 10.古蹟車站維護管理工作項目表	30
表 11.古蹟車站維護工作執行表	31

表 12.臺鐵古蹟車站維護保存執行情形	32
表 13.臺鐵局歷來裁撤車站一覽表	33
表 14.AED 緊急救護設備等設置一覽表	40
表 15.營運中車站之貨運營運情形	47
表 16.臺鐵局近 5 年百貨業權利金收入總表(單位：千元)	50
表 17.車站周邊老舊宿舍、倉庫及停車場等土地處理彙整 表	54
表 18.計畫執行過程面臨之問題暨解決方式一覽表	55
表 19.彰化扇型車庫與日本梅小路蒸汽機關車館之比較情 形	58
表 20.支線鐵路之管理與發展情形	59
表 21.阿里山森林鐵路歷年收支彙總表(單位：元)	65

監察院 102 年度專案調查研究報告

壹、題目：臺鐵火車站風貌更新計畫之探討。

貳、專案調查研究主旨

一、研究緣起

依據本院於民國（下同）102 年 2 月 19 日交通及採購委員會第 4 屆第 58 次會議決議辦理，並以同年 2 月 23 日院台調壹字第 1020800080 號、3 月 14 日院台調壹字第 1020830678 號函派查（協助調查研究人員：）。

二、研究目的與範疇

（一）臺灣鐵路見證人文歷史，更是反映社會風華的一面鏡子，火車站（以下簡稱車站）則為點與點之間之聯繫，由於軌道運輸系統的普及，車站已成為今日城市重要的建築，車站本身即為一凝聚性的空間，尤以位於市中心的車站，可說是都市的心臟，確切掌握整個城市的脈動，其不僅代表都市之形象，它與其附屬設施更可提供都市所需要的諸多功能；此外，車站更是公共設施之集中處，車站內運輸系統的多樣化，也代表該地區的多樣化，未來亦將成為另一種形式的公共空間，在時間及空間上都均衡地成長為都會的概念性建築¹；再者，車站多屬歷史悠久產物，有其時代象徵記憶，進行車站更新規劃時，允應適度保留其原始風貌，並以細膩手法賦予其新生命，進一步挹注臺灣的鐵道旅遊，而非任其破落腐朽，佇立於鄉鎮一隅。是以，車站風貌更新之規劃，允宜高度重視，整體檢視，讓車站不應僅僅是一個提供旅客搭車的地方，而是應整合各種運輸方式、結

¹日本車站規劃與設計考察，鐵路改建工程局謝局長潮儀（94.10）

合商旅開發與銜接當地文化，並加入永續經營的環保元素及以人為本的設計概念，使其成為一個綜合型的行旅與生活空間，充分展現轉乘接駁與多元功能，讓旅客感受到更多的便利性和友善性，進而提高搭乘意願；亦使許多充滿濃厚古意的老舊車站或鐵道，散發該地特有的舊日風采，進而提升臺灣鐵道觀光之競爭力與經濟產值。

- (二)本研究擬針對現行我國「臺鐵火車站風貌更新」之整體策略、規劃構想與目標、採行措施與因應成效、管理機制、相關法令規定等，檢視於臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）經管車站之營運整體規劃及行政協調與推動執行過程所遭遇困難瓶頸，所採行之具體因應作為與措施，並探討其執行成效和問題癥結，促使相關主管機關積極面對問題，籌謀有效因應對策。

參、問題背景與現況分析

一、車站功能之演變

- (一)臺鐵局自西元 1887 年(清光緒 13 年)設立以來，從縱貫線唯一的運輸動脈，到目前擴展為環島鐵路網，一步一腳印地走過了 122 個年頭，也見證了臺灣經濟發展的歷史。臺灣各主要都市之發展，早期係以鐵路運輸為主軸，車站為都市發展之起點，沿著鐵路行經之路線呈帶狀分布開發，而鐵路則為最主要之城際運輸工具，其後隨著時間的演變，都市之發展由線狀轉為面狀擴張，自用小客車的數量逐年激增，隨著政府陸續投資興建中山高速公路、第二高速公路及東西向快速道路等建設，公路運輸快速興起，臺鐵在運輸市場的佔有率相對降低，近年來在高速鐵路及雪山隧道通車加入內陸運輸市場等之競爭下，運輸環境

丕變，爰臺鐵積極調整營運方式，以環島鐵路網及車站區位優勢，配合國家整體資源運用，西部幹線由城際運輸轉型為都會捷運化通勤運輸，強化中短程運輸市場，另加強東部幹線則積極拓展觀光旅次及開拓多角化附屬事業等，冀全面提升經營效能，達成永續經營之目標。自 99 年起客運收入及旅運人次均創 10 年來新高，100 及 101 年更屢創佳績；另統計 101 年每日平均上車人數 60 萬 3,551 人，每日平均收入新台幣(下同)4,416 萬 940 元，其中上車人次創歷年來新高。

(二)臺鐵局目前共有 225 個車站，依各站營運進款、客運、貨運、運轉及行車等業務區分為特等站、一等站、二等站、三等站、簡易站（僅派站員，未派站長）及招呼站（未派站員）等 6 種，現計有特等站 3 站、一等站 27 站、二等站 24 站、三等站 77 站、簡易站 50 站及招呼站 44 站。車站多位於市鎮繁華地區及交通樞紐所在，隨著時代變遷，其在都市所扮演的角色亦有所改變，車站除提供基本的鐵路運輸服務外，亦肩負滿足民眾行旅生活之責任，有關車站功能之演變說明如次：

1、鐵路運輸導向之車站：過去車站主要功能係提供旅客上下車、貨物裝卸、列車編組、車輛調移及列車交會避讓，並協助國防部辦理軍事運輸業務，車站各項場站設施、設備依照上述功能規劃設計。

2、結合其他運具之轉乘車站：

(1)臺鐵局不少車站位居各都市重心位置，故除需有鐵路運輸用途外，仍需與其他運具結合，在過去時期常僅在車站外設置計程車招

呼站或公車站牌，供旅客自行轉乘；惟臺北大眾捷運股份有限公司（以下簡稱臺北捷運）自 85 年正式營運，其淡水線於 86 年正式延伸臺北車站，與臺鐵局臺北車站共構，轉乘旅客流量日益增加，乃致臺灣高鐵及高雄捷運通車為止，更彰顯轉乘之重要及需要性，目前臺鐵局計畫與臺灣高速鐵路股份有限公司（以下簡稱臺灣高鐵公司，臺北、板橋、新烏日及新左營車站等）、臺北捷運（南港、臺北及板橋等）及高雄捷運股份有限公司（以下簡稱高雄捷運公司，橋頭、新左營及高雄車站等）以共構或共站方式提供旅客相互轉乘；甚者，各地方政府於臺鐵局各相關車站改建計畫或工程內，為加強公路中、長途運輸，於車站周邊設立「轉運站」，以提供民眾鐵、公路轉乘之需，以臺北車站為例，其除為臺鐵、高鐵及捷運三鐵共構車站外，其周邊亦有臺北轉運站及臺北西站提供中、長程公路運輸，未來尚有機場捷運線及臺北捷運松山線於車站周邊設站，該等車站需設置聯通道並利用導引標示指引旅客，以方便旅客相互轉乘。

(2) 車站轉乘設施原則應配合整體運輸規劃與周邊土地使用發展，發揮無縫運輸之精神，臺鐵局刻正制訂「車站及轉乘設施通用設計規範」，以妥善規劃各級車站轉乘設施，並做好第 1 哩及最後 1 哩路上的動線規劃。

3、兼具行旅生活功能之複合式車站：

(1) 車站是地區生活重心：

<1> 站內運具轉乘便捷舒適：車站是都市之運

輸中心，各種運具之交會點，配合高齡化、都市化及國際化的時代趨勢，除應使車站動線、標誌簡單化外，亦應考量不同運具間的轉乘便利性。

〈2〉賦予多樣機能，提高集客能力：車站除傳統交通機能外，應朝增加生活、資訊、文化、娛樂等多元化機能發展，藉由提供旅客多元化服務來達到多角化經營目標。

(2) 車站是人流、物流及資訊流的重要節點：車站除了是人流、物流的集中地外，透過票證自動化設施、轉乘資訊及無線網路設備之建置，亦成為資訊流的重要節點。

(3) 車站是人性化的生活空間：為建構車站舒適的活動空間與乘車環境，臺鐵局於 100 年 2 月成立通用設計推動委員會，期使車站各項規劃設計、施工、營運及維護等達成標準化、無障礙化及通用化之目標。

(4) 車站反映地域特性，象徵城市個性車站之建築設計及歷史記憶在民眾心中有其無可取代的地位，車站常因此成為都市中極重要的地標，部分車站在面臨改建時，特別將舊站保存下來，以滿足民眾的期望。

(三) 另據交通部鐵路改建工程局（以下簡稱鐵工局）三十週年專書²指出，國民政府進駐臺灣，各車站開始陸續改建為水泥建築，直到 73 年臺北車站開始施行地下化工程後，各車站陸續翻新，從此有了鐵路專家所謂的三代車站分類法。摘要說明如次：

1、第一代車站以交通功能為主，臺北車站為第一

² 看見臺灣希望的光，交通部鐵路改建工程局三十週年專書（102.09）

代車站改建的代表，於 78 年完成。臺北車站的功能設計，主要著眼於鐵路地下化的交通功能，外觀上以傳統文化特色的大屋頂建築造型，延續國父紀念館及松山機場航廈的風格，呈現車站特色，彰顯其地標功能。

2、第二代車站結合都市更新以及周邊整體開發的功能，以板橋新站及左營車站為代表。車站不只是車站的新想法，成為國內改建車站工程的重要指標。新板橋車站完工於 92 年，為全臺首座雙塔型車站，外型強調閩南建築特色，更結合臺鐵、高鐵、捷運藍線、中長程客運及短程公車等各項公共交通工具為一體，並予地方政府提出車站特定區的申請，產生的開發效益相當龐大，形塑了特定區都市意象及建築特質。新左營車站在 21 世紀建築完成的車站，因應高鐵、臺鐵、捷運旅客轉乘需要，與高鐵車站平面接連，成為三鐵共構車站。全站採取現代化、高科技流線型的大跨距建築，在高雄著名的半屏山、蓮池潭等兩大景觀之間，突顯非凡壯偉的建築特色。

3、第三代車站，全方位服務的生活中心：第三代車站未來發展，從單一交通服務功能，轉變為食衣住行育樂的全方位生活服務，打造貼緊民眾的大眾運輸服務企業。第三代車站可分為「都會指標站」（臺北南港站、臺中站及高雄站）、「通勤車站」（各地小站），以及「觀光車站」觀光型車站（花東車站）。

(1) 「都會指標站」分別為 100 年啟用的南港站，以及還在興建的臺中站、高雄站為代表。其中南港車站，位於臺北都會區東方，

主要是臺北市中心逐漸飽和，因而打造此一
副都心的對外交通樞紐，並以商務、觀光休
閒為主要功能必配合臺北市都市更新計
畫，引進科技園區，重新塑造南港意象。臺
中車站目前正在興建中，預計 106 年 3 月完
工啟用，兼具交通、文化與都市人文商業活
動為多元化功能，整個車站設計以「薄殼不
捨紅磚，創新不離懷舊」為主題規劃，營造
全新現代化車站與百年老舊火車站既對比
又融合的雙重意象。高雄鐵路地下化工程，
從位於市中心的美麗島大道往南邊延伸，與
北向幹道相互銜接，不但形成生態綠色新都
心，更與舊鐵道交會融合，形成市民新生活
的板塊，再配合大高雄市的門戶意象構建，
塑造高雄市區最重要的象徵。

(2) 「通勤車站」是第三代車站另一個極大特
色，走的是以小博大的建築類型，呈現小巧
飽滿的站體，其另一個功能，與大都會區橫
向的捷運路線，串連成一個龐大的交通網
路，因而不強調獨特元素，其建築都是標準
化型式，此外，為了節省用地，大多規劃為
跨站式站房，將穿堂樓層升高至 2 樓，1 樓
地面為開放空間，設立旅運相關服務設施，
加強綠化植栽，1 樓自然通風採光等構造，
更可以創成節能減碳的最大目標。

(3) 「觀光車站」則是第三代車站的最大特色，
更是鐵工局發現現代人對於車站的需求，已
從一般的交通功能，提昇到盼望車站能成為
另一個涵蓋各項運送、商業人文以及旅遊的
大型中心，尤其在某些特定國家級觀光景點

地區，更要強化其休閒觀光的功能，「花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」，便是在這樣的背景下應運而生。花東車站改建的過程，不但將車站打造成休閒觀光為主的車站，更結合同屬於綠色運輸的「鐵道」和「鐵馬」兩種特色，也將引進藝術家的巨畫展現於新站內，是另一種車站改建的類型。

二、相關法令規定

- (一) 臺鐵局車站資產開發主要依據「促進民間參與公共建設法」、「都市更新條例」或「國有非公用財產設定地上權作業要點」等法令辦理，另亦涉及「鐵路法」及「國有財產法」之相關規範限制。
- (二) 「促進民間參與公共建設法」第 7 條規定：「公共建設，得由民間規劃之。」同法第 8 條規定：「民間機構參與公共建設之方式如下：一、由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府。二、由民間機構投資新建完成後，政府無償取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。三、由民間機構投資新建完成後，政府一次或分期給付建設經費以取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。四、由政府委託民間機構，或由民間機構向政府租賃現有設施，予以擴建、整建後並為營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。五、由政府投資新建完成後，委託民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。六、為配合國家政策，由民間機構投資新建，擁有所有權，並自為營運或委託第三人營運。七、其他經主管機關核定之方式。」及第 9 條規定：「前條第一項各

款之新建、擴建、整建(以下簡稱興建)或營運工作，得就該公共建設之全部或一部為之。」

- (三)文化資產保存法第 3 條規定：「本法所稱文化資產，指具有歷史、文化、藝術、科學等價值，並經指定或登錄之下列資產：一、古蹟、歷史建築、聚落：指人類為生活需要所營建之具有歷史、文化價值之建造物及附屬設施群。」同法第 18 條規定：「古蹟由所有人、使用人或管理人管理維護」、「古蹟之管理維護，係指下列事項：一、日常保養及定期維修。二、使用或再利用經營管理。三、防盜、防災、保險。四、緊急應變計畫之擬定。五、其他管理維護事項。古蹟於指定後，所有人、使用人或管理人應擬定管理維護計畫，並報主管機關備查。古蹟所有人、使用人或管理人擬定管理維護計畫有困難時，主管機關應主動協助擬定。」第 21 條規定：「古蹟應保存原有形貌及工法，如因故毀損，而主要構造與建材仍存在者，應依照原有形貌修復，並得依其性質，由所有人、使用人或管理人提出計畫，經主管機關核准後，採取適當之修復或再利用方式。前項修復計畫，必要時得採用現代科技與工法，以增加其抗震、防災、防潮、防蛀等機能及存續年限。第一項再利用計畫，得視需要在不變更古蹟原有形貌原則下，增加必要設施。」第 22 條規定：「為利古蹟、歷史建築及聚落之修復及再利用，有關其建築管理、土地使用及消防安全等事項，不受都市計畫法、建築法、消防法及其相關法規全部或一部之限制；其審核程序、查驗標準、限制項目、應備條件及其他應遵行事項之辦法，由中央主管機關會同內政部定之」。

(四)文化資產保存法施行細則第2條規定：「本法第三條第一款所定古蹟及歷史建築，為年代長久且其重要部分仍完整之建造物及附屬設施群，包括…車站…及產業設施等。…」。

三、車站更新、改建及修整建之情形

(一)鑒於部分車站老舊，不敷使用，且近年都市發展迅速，高速鐵路通車營運，臺鐵局爰推動臺鐵捷運化計畫為現階段之政策目標，即臺鐵轉型以服務西部幹線地方通勤、通學需求為主；並於「環島鐵路整體系統安全提昇計畫」及「臺鐵都會區先期及後續捷運化計畫」項下辦理車站之新、改建或旅運設施更新。又於辦理車站更新計畫時，將綠建築(結合生態、能源、環保)及跨站式車站(增進前後站旅客大眾貫通之便利性)納入設計考量。車站更新改建主要分工方式，係由臺鐵局辦理現有車站配合捷運化及安全提升計畫更新車站，鐵工局則於辦理鐵路立體化計畫或其他重要計畫時，併同辦理車站改建。

(二)車站更新、改建及整建之原則

1、依實況及旅運需求辦理：

現有車站因實際狀況及旅運需求擬進行更新改建或整建，須先評估該地區都市發展及現地條件與實際需求，並依據計畫經費、效益、期程等整體考量，擬定車站更新、改建及整建之工程計畫，據以進行。

2、配合進行「鐵路立體化計畫」：

地方為推動都市開發計畫，消除鐵路對市區的分隔並都市縫合，則配合進行「鐵路立體化計畫」(如臺中高架、高雄地下化)，沿線車站一併更新改建為高架或地下式車站。為推動

此重大計畫，其須先依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」之程序辦理。

3、車站更新、改建及整建之評估原則如表 1：

表 1. 車站更新、改建及整建評估原則

項目	內容	更新改建	整建
都市發展	1. 未來人口成長數	配合調查評估以規劃站體規模及改建型式	僅依原有站體規模進行整建
	2. 車站周邊土地開發		
	3. 消除前後站隔間		
	4. 聯外道路開闢及轉乘設施建置		
旅運需求	1. 站房空間	配合改建擴增營業面積	部分或全部整建
	2. 旅運設施更新	配合更新	依實況更新
	3. 無障礙候車環境	納入建置	一併改善
工程技術	1. 結構安全	依現行法規設計	整建部分配合現行新規檢討辦理修正或補強
	2. 建築法規（無障礙環境、綠建築等）		
	3. 機電設備（電信、電力、空調、給排水）		
	4. 消防防災		
計畫經費	1. 委託調查評估規劃設計費用	多	少
	2. 工程費用	多	少
	3. 私有地徵收費	如新站房涉及私有地，需編列購地費	無須要
期程	1. 調查評估、規劃設計	長	短
	2. 工程施工		

資料來源：交通部（102.9.13）

（三）車站更新改建計畫係依據行政院核定之建設計畫辦理，經費來源由中央補助（其中少數車站如：羅東、鶯歌等，由臺鐵營運經費支應辦理），總計 2,913.2 億元，後續每年度維護管理費用約

3,406.6 萬元，其計畫名稱、年期、內容及總經費等如表 2。

表 2. 車站更新改建計畫彙整表

辦理單位	計畫名稱	年期	計畫內容	總經費 (億元)
臺鐵局	1. 捷運先期建設計畫-臺鐵局主辦	90至96年	改建或新建三坑、竹南、太原、斗六、民雄、大林、北嘉義、大橋、南科、楊梅及新豐等站。	89.7
	2. 臺鐵都會區域鐵路捷運化後續計畫-臺鐵局主辦	94至102年	改建香山、苗栗及新建浮洲等站。	84.8
	3. 環島鐵路整體系統安全提昇計畫	98至102年	改建山佳、湖口、沙鹿、竹北及新建北新竹、仁德等站。	149.5
鐵工局	1. 南港專案(地下化)-鐵工局主辦	87至100年	新建的南港車站將與高鐵南港整備站兼作營運輔助站，建立台鐵、高鐵及捷運藍線的三鐵共構新地標，並可帶動南港地區都市發展。	830.7
	2. 內灣計畫(高架化)-鐵工局主辦	94至102年	新建四座高架車站千甲站、新莊站、竹中站及六家站。	82.6
	3. 沙崙計畫(高架化)-鐵工局主辦	94至102年	改建中洲車站及新設長榮大學、沙崙高架車站。	58.4
	4. 林邊計畫(高架化)	95至101年	1. 林邊溪橋配合防洪計畫予以改建提高約 5 公尺。 2. 林邊段鐵路高架化約 4.8 公里、林邊車站高架。	31.1
	5. 基隆計畫(地下化)-鐵工局主辦	98至102年	1. 配合「基隆火車站暨西二西三碼頭-都市更新計畫」，將基隆車站站體南移、月臺向北延伸。 2. 原車站區域內之土地，提供都更開發使用。	26.3
	6. 臺中計畫(高架化)-鐵工局主辦	95至	1. 改建豐原、潭子、太原、臺中、大慶等 5 座現有車站。	372.4

辦理單位	計畫名稱	年期	計畫內容	總經費 (億元)
	局主辦	106年	2. 新建豐南、頭家厝、松竹、精武、五權等5座高架通勤車站。其中松竹、大慶站與臺中捷運線G4、G13站預留轉乘機制。 3. 臺中舊站列為古蹟原地保留，站區闢建為交通廣場、停車場、交通轉運中心、綠地等公共設施使用。	
	7. 員林計畫(高架化)-鐵工局主辦	95至105年	1. 高架橋：採預力混凝土或鋼梁結構，梁底至地面淨高至少4.6公尺。 2. 員林高架車站：高架橋上配置2座島式月臺及4股道。 3. 車站站房設於高架橋下，站區闢建為交通廣場、停車場、綠地等公共設施使用。	58.9
	8. 左營計畫(地下化)-鐵工局主辦	98至106年	增設地下通勤車站：左營、內惟站。	106.6
	9. 高雄計畫(地下化)-鐵工局主辦	95至106年	增設地下通勤車站：美術館、鼓山、三塊厝、民族及科工館(大順)站。	715.8
	10. 潮州計畫(高架化)-鐵工局主辦	94至105年	屏東、歸來、麟洛、西勢、竹田、潮州6個車站改建為高架車站，其中屏東站及潮州站提升為頭等站，餘為捷運化車站。	245.6
	11. 花東效能提升計畫(既有車站整、改建)-鐵工局主辦	98至103年	1. 由臺鐵局於98年提報建設計畫書並經行政院經濟建設委員會同意後移請鐵工局辦理綜合規劃及後續執行。 2. 花東線鐵路12處站房改建、15處站房改善，包括站場路線、月臺改善(含電力、電訊、號誌及旅運設施)。	60.8

資料來源：交通部(102.05.29)

(四)近5年更新、新建或修整建車站的營收變化，依

工程類型分別詳述如下：

1、新建車站：

96年高速鐵路通車，北中南大型都會區通勤型態大幅轉變，臺鐵西部幹線亦轉型為城際間運輸，臺鐵局開始推動捷運化計畫，陸續增設通勤站；另為旅客便利轉乘高鐵需要，新闢六家(高鐵新竹站)及沙崙(高鐵台南站)支線，共增設7座通勤站，給予路線周邊居民新增通勤之選擇；新設車站並無工程前之各項支出營收等資料可供比較，然對臺鐵整體營收皆有效益，其各項支出營收情形如表3。

表3. 新建車站完工後各項支出營收一覽表

車站	站場型式	工程費用(千元)	完工日期(年/月)	完工後各項支出營收(千元/年)							
				維護保養費用		人力成本		水電費用		營收	
				前	後	前	後	前	後	前	後
浮洲	高架	85,802	100.12	-	154	-	2,632	-	355	-	6,434
北湖	平面	361,478	102.04	-	358	-	2,300	-	684	-	1,371
北新竹	跨站	149,249	99.12	-	582	-	2,100	-	685	-	12,055
南科	跨站	54,000	99.07	-	136	-	2,240	-	311	-	10,802
六家	高架	69,300	100.11	-	150	-	3,047	-	745	-	10,721
竹中	高架	108,333	100.11	-	150	-	5,845	-	808	-	8,354
新莊	高架	53,186	100.11	-	150	-	2,100	-	623.7	-	18,000
千甲	高架	51,240	100.11	-	150	-	2,100	-	537.7	-	4,000
沙崙	高架	108,084	100.1	-	220	-	2,214	-	222	-	18,615
長榮大學	高架	49,723	100.1	-	150	-	2,700	-	198	-	17,520
中洲	高架	83,773	100.1	-	300	-	9,450	-	257	-	14,600

資料來源：交通部(102.09.13)

2、改建車站：

為完成臺北市區鐵路地下化，臺鐵局續辦理南港專案，其中南港、松山2站改建為地下車站，餘山佳等8站則改建為跨站式站房。因

車站改建後新站房規模均較先前大，加上無障礙昇降設備使用量大，且地下站房為維持採光通風，須全天開啟照明、空調設備，故各項支出等亦有增加；其各項支出情形如表 4。

表 4. 改建車站完工後各項支出營收一覽表

車站	站場型式	工程費用 (元)	完工日期 (年/月)	完工後各項支出營收(元)							
				維護保養費用		人力成本		水電費用		營收	
				前	後	前	後	前	後	前	後
南港	地下	16,024,160	97.09	252	650	20,761	29,710	809	32,753	28,382	24,222
松山	地下	7,914,355	97.09	2,045	3,536	86,220	73,136	3,875	34,721	302,523	234,227
山佳	跨站	95,613	100.11	153	286	13,479	15,629	421	801	8,429	9,095
湖口	跨站	120,690	101.07	243	328	16,470	16,470	551	1,312	48,624	49,895
竹北	跨站	154,933	102.07 部分完工	327	495	15,125	15,125	312	尚待 統計	51,651	51,895
竹南	跨站	232,533	99.08	513	887	44,927	40,600	1,073	2,279	181,896	216,167
沙鹿	跨站	112,083	101.07	311	602	19,042	18,040	625	471	64,185	73,223
斗六	跨站	191,262	97.08	145	350	22,487	22,595	696	1,560	224,821	272,691
民雄	跨站	105,835	99.07	203	540	7,720	7,971	305	573	52,278	53,247
大林	跨站	94,010	97.11	57	134	7,027	7,132	223	457	33,534	33,267

資料來源：交通部(102.09.13)

3、修、整建車站

基隆等 8 站之站場及旅運設施(備)改善工程於 102 年 7 月完成修、整建，其各項支出營收情形如表 5。

表 5. 整建車站完工後各項支出營收一覽表

車站	站場型式	工程費用	完工後各項支出營收(元)							
			維護保養費用		人力成本		水電費用		營收	
			前	後	前	後	前	後	前	後
基隆	平面	6,108	1,736	1,961	51,163	45,333	1,725	1,808	95,720	74,820
三坑	高架	3,469	225	231	3,042	3,129	259	298	3,715	3,936
八堵	平面	11,211	580	475	16,209	16,026	839	831	26,043	28,726
七堵	平面	1,735	6,541	7,884	111,327	100,147	2,950	3,792	124,528	136,109
百福	高架	469	208	214	3,325	3,434	396	403	5,143	4,646
五堵	高架	527	121	135	1,755	3,012	274	1,631	3,723	12,413
汐止	高架	3,478	1,895	2,815	38,535	38,532	4,208	4,242	48,058	43,304
汐科	高架	2,347	126	149	5,958	6,023	916	931	11,050	10,600

資料來源：交通部（102.09.13）

(五)臺鐵局現有車站大部份均依照該局及鐵工局各項建設計畫進行更新及改建，其中部分重點車站（計 7 處車站）結合 ROT³及 BOT⁴方式進行資產活化，古蹟車站部分則依文化資產保存法規定執行保存及維護工作，花東沿線車站部分，則為配合推動觀光政策需求辦理整體改善，各類別辦理項目內容，分述如次：

1、站區土地開發計畫

(1)臺鐵局目前結合 ROT 或 BOT 開發車站共計 7 站，係依據鐵路立體化建設與大眾運輸導向(TOD)站區規劃內容評估辦理更新整建，並將綜合規劃報告書依程序報院(經建會)審核。至於車站站區開發欲採 BOT、ROT 之促參開發方式，應考量「車站營運」與「附業發展」所產生的「互益效果」，並以大眾運

³ ROT (Reconstruction 重建 Operation 營運 Transfer 移轉): 政府舊建築物，由政府委託民間機構或由民間機構向政府租賃，予以擴建、整建、重建後並營運，營運期滿，營運權歸還政府。

⁴ BOT (Build 興建 Operation 營運 Transfer 移轉): 政府提供土地，由民間機構投資興建並營運，營運期滿，該建設所有權移轉給政府。

輸導向(TOD)為目標，將傳統車站轉型為行旅生活中心。BOT、ROT之商業發展必須仰賴便捷的鐵路運輸利基，而車站營運亦需由蓬勃的商業發展帶來人潮，繼而繁榮運輸本業。因此，欲採促進民間參與公共建設方式⁵進行車站站區開發，應考量因素及掌握原則如表6。

表 6. 臺鐵局促參開發考量因素及應掌握之原則概要表

法令依據	促進民間參與公共建設法之重大公共建設範圍 訂定及認定原則	
考量因素	自償性	指營運評估年期內各年現金淨流入現值總額，占公共建設計畫工程興建評估年期內所有工程建設經費各年現金流出現值總額之比值。自償性越佳，表示計畫本身的財務獨立性愈好，民間投資意願愈高，政府所需補貼也愈少。
	財源籌措情形	指民間機構財源籌措情形，包含自有資金比例是否合適、主要股東持股比例是否合理、股東合資協議書內容是否合理可行、相關融資計畫是否合理等。
	民間機構回收年期	民間機構回收年期愈長，投資風險愈高；反之，投資風險則愈低
	施政之優先性	要求民間機構將政府政策納入促參規劃方案，如：配合政府「觀光客倍增計畫」，將「旅館」納入車站促參建設。
掌握原則	用地提供時程	
	政府應辦或風險承擔事項	
	民間機構興建及營運能力	
	公共建設所需配合的前置作業（如：都市計畫變更等）	
	確保公共利益與公共安全（如：服務水準、公共安全標準、環保與綠建築要求等）	

資料來源：交通部（102.05.29）

⁵ 按「促進民間參與公共建設法」規定，民間機構參與公共建設有 BOT、BOO、ROT、OT 等方式。

(2) 車站站區土地開發計畫係由臺鐵局負責規劃建設，並自籌規劃經費及引進民間參與建設營運，目前規劃之站區土地開發計畫主要分為 BOT、ROT 及都市更新等 3 類，詳如表 7、表 8。

表 7. 車站結合 ROT、BOT 開發之執行情形

計畫名稱	建物名稱	工程發包預算(總經費、千元)	執行情形	工程類型
臺北車站地下化專案	臺北車站	17,792,000	開工日期：72 年 7 月 完工日期：78 年 8 月 現況說明：78 年 9 月 2 日主體工程竣工通車移交臺鐵運用，除提供車站旅運設施外，車站地下 1 樓至地上 2 樓之商業空間已交由 ROT 廠商營運。	改建
萬板專案(地下化)	萬華車站	52,550,000	開工日期：81 年 9 月 完工日期：91 年 10 月 現況說明：工程包括臺北至板橋間雙軌隧道、萬華車站地下化、板橋新站、改建樹林車站及興建樹林調車場等，各車站除提供車站旅運設施外，萬華站已交由 BOT 廠商規劃興建營運，板橋站商業空間(地下 1 樓至地上 2 樓)已交由 ROT 廠商營運。	改建
	板橋車站			改建
南港專案(地下化)	松山車站	7,914,350	開工日期：87 年 11 月 完工日期：97 年 9 月 說明：工程包含高鐵隧道、臺鐵站房及 2 島式月台及 2 層樓之商業空間，其中商業空間已交由 BOT 廠商營運，車站大樓及多目標使用大樓亦已交由 BOT 廠商興建中。	新建
	南港車站	16,024,160	開工日期：87 年 11 月 完工日期：97 年 9 月含高鐵整備站；車站為 3 個島式月台，另含商業空間及 14 層商業大樓已交由 BOT 廠商興建。	新建
烏日新站興建工程計畫	新烏日車站	1,100,000	開工日期：91 年 4 月 完工日期：97 年 12 月 說明：新烏日站站房工程已於 98 年 2 月 27 日完工，完成跨站式站房，島式	新建

計畫名稱	建物名稱	工程發包預算(總經費、千元)	執行情形	工程類型
			月台兩座，新烏日站除車站基礎設施外，將提供商業空間刻劃交由 ROT 廠商營運。	
高雄專案(地下化)	新左營車站	2,460,000	完工日期：95 年 10 月 27 日啟用 說明：98 年 10 月 31 日高雄市區鐵路地下化計畫新左營站場增設工程開工，新左營車站除提供車站基礎設施外，地上 2 樓至 4 樓之商業空間已交由 ROT 廠商營運。	新建

資料來源：交通部 (102.05.29)

表 8. 車站站區土地開發計畫彙整表

計畫類型	計畫內容	法源依據
車站周邊土地 BOT 開發	<ol style="list-style-type: none"> 1. 營運中：交九轉運站、松山車站(1、2 樓 OT 部分)，至 102 年 5 月計 2 處。 2. 興建中：萬華、松山(車站大樓、多目標使用大樓)、南港車站，至 102 年 5 月計 3 處。 3. 規劃中：苗栗鐵道展示場、臺中車站鐵道文化園區、中壢車站複合商業大樓，至 102 年 5 月計 3 處。 	促進民間參與公共建設法
車站內部商業空間 ROT 開發	<ol style="list-style-type: none"> 1. 營運中：臺北車站、板橋車站及新左營站，至 102 年 5 月計 3 處。 2. 規劃中：南港車站地下商場、彰化車站扇形車庫、新烏日車站，至 102 年 5 月計 3 處。 	促進民間參與公共建設法
車站周邊及沿線土地都市更新開發	<p>規劃中之都市更新案分 2 類，說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 鐵路立體化：桃園高架化、臺中高架化、嘉義高架化、臺南地下化及高雄地下化計畫，計 5 處。 2. 騰空土地利用：基隆西二西三碼頭、南港調車場、臺北機廠、臺北車站特定區 E 區、新竹後站地區、彰化車站北區、蘭城之星、花蓮六期旅館區、高雄臨港線、高雄機廠，計 10 處。 	都市更新條例

資料來源：交通部 (102.05.29)

2、花東線車站

(1) 為提升東部鐵路運輸服務水準、平衡東西部鐵路運輸服務落差，並加速帶動國內產業投入，臺鐵局於 98 年研提「花東線車站整體服務效能提升」建設計畫書，就現有花東線鐵路沿線所有車站軟、硬體設備研擬整體改善計畫，藉以提供遊客舒適、便利、快捷的旅遊環境，並促進鐵路沿線地方繁榮與產業發展。該計畫經行政院經濟建設委員會審議通過後，交由鐵工局辦理後續綜合規劃、設計及施工事宜。計畫總經費 60.81 億元，針對新城—臺東間沿線 29 個車站及周邊附屬設施整體改善，該計畫並結合地方特色與觀光發展，完成後預計達成以下目標：

- <1>改善車站站場設備，確保行旅安全。
- <2>加強車站服務設施，提升車站服務品質。
- <3>結合地方文化特色，規劃一站一特色，帶動地方觀光產業發展。
- <4>落實政府節能減碳政策，建構自行車與鐵路運輸系統之整合旅遊，確保東部地區永續發展。

(2) 目前花東線各車站均已完成細部設計，其中已完工車站有平和、東里、關山等 3 處車站，施工中車站計有 19 站，另發包中車站則有花蓮、志學、大富、瑞和等 4 處車站；各車站更新情形如表 9。

表 9. 花東線車站更新情形一覽表

計畫名稱	建物名稱	工程發包 預算(千元)	執行情形	工程 類型
花東效能提升計畫 (既有車站整、改建)	新城車站	291,650	預訂開工：101年11月 預定完工：103年12月	新建
	花蓮車站	694,070	預訂開工：未定 預定完工：103年12月	新建
	吉安車站	64,260	預訂開工：102年3月 預定完工：103年12月	改建
	志學車站	6,500	預訂開工：未定 預定完工：103年12月	改善
	平和車站	3,500	預訂開工：100年11月 預定完工：101年2月	改建
	壽豐車站	1,095,700	預訂開工：101年1月 預定完工：103年12月	新建
	豐田車站	57,190	預訂開工：100年12月 預定完工：102年12月	改建
	南平車站	53,170	預訂開工：100年12月 預定完工：102年12月	改建
	鳳林車站	96,120	預訂開工：101年5月 預定完工：103年12月	改建
	萬榮車站	82,520	預訂開工：101年5月 預定完工：103年12月	改建
	光復車站	90,010	預訂開工：102年1月 預定完工：103年12月	改建
	大富車站	3,980	預訂開工：102年11月 預定完工：103年6月	油漆
	富源車站	77,510	預訂開工：102年1月 預定完工：102年12月	改建
	瑞穗車站	254,380	預訂開工：102年5月 預定完工：103年12月	改建
	三民車站	56,230	預訂開工：100年12月 預定完工：102年12月	改建
玉里車站	280,510	預訂開工：102年2月 預定完工：103年12月	改建	
東里車站	16,870	預訂開工：101年4月 預定完工：102年12月	改建	

計畫名稱	建物名稱	工程發包預算(千元)	執行情形	工程類型
	東竹車站	35,630	預訂開工：101年4月 預定完工：102年12月	改建
	富里車站	69,820	預訂開工：102年1月 預定完工：103年12月	新建
	池上車站	129,990	預訂開工：102年1月 預定完工：103年12月	新建
	海端車站	1,000	預訂開工：102年11月 預定完工：103年6月	油漆
	關山車站	59,050	預訂開工：100年11月 預定完工：102年3月	改建
	瑞和車站	1,000	預訂開工：102年11月 預定完工：103年6月	油漆
	瑞源車站	49,990	預訂開工：102年6月 預定完工：103年12月	新建
	鹿野車站	82,620	預訂開工：101年5月 預定完工：103年12月	改建
	山里車站	19,790	預訂開工：101年5月 預定完工：103年12月	改建
	臺東車站	287,000	預訂開工：102年6月 預定完工：103年12月	改建

資料來源：交通部補充資料(102.05.29)

四、古蹟車站之認定及維護管理情形

(一)依據文化資產保存法(以下簡稱文資法)第4條規定，古蹟、歷史建築之主管機關，在中央為行政院文化部(以下簡稱文化部)；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。因此現行指定古蹟車站之主管機關，直轄市、縣(市)定古蹟為直轄市、縣(市)政府，國定古蹟為文化部；登錄歷史建築之主管機關，則為直轄市、縣(市)政府，歷史建築登錄無中央層級。現行負責指定古蹟車站或登錄為歷史建築車站之主管機關依法為上述文化資產主管機關，並無包括車站之主

管機關或營運單位。係因指定古蹟、登錄歷史建築具有公益性，古蹟指定及歷史登錄後受到文資法的保護與規範，其修復再利用與管理維護事宜必須遵守文資法及其子法相關規定，使用與管理維護會受一定程度的限制。在指定古蹟或登錄歷史建築之審議程序中，文化資產主管機關須邀請所有人或利害關係人(車站之主管機關或營運單位)陳述意見，充分表達其立場與觀點，最後再由文化資產審議委員會作出指定古蹟與登錄歷史建築與否處分之決定，並送主管機關首長核定後公告。

- (二)文化部為協助古蹟、歷史建築之建造物所有人落實管理維護，另成立古蹟歷史建築及聚落六大專業服務中心(委託中原大學、中國科技大學、雲林科技大學、成大研究發展基金會、林世超建築師事務所、金門大學等專業團隊)，協助地方主管機關系統性的訪視各古蹟、歷史建築(含古蹟車站及歷史建築車站等)，具體落實管理維護之輔導機制，以維護文化資產。
- (三)國定古蹟車站保存與管理維護之監督及情形

現行列入文化資產保存之臺鐵車站其為國定古蹟者，包括新竹車站、臺中車站、臺南車站等三處。國定古蹟主管機關為文化部，負責古蹟修復再利用計畫、設計書圖審查及管理維護計畫備查等保存維護督導事宜。前述三處國定古蹟車站管理機關皆為臺鐵局，依據文資法第8條規定：「公有文化資產，由所有或管理機關(構)編列預算，辦理保存、修復及管理維護」。又依文資法第18條規定：「古蹟由所有人、使用人或管理人管理維護。」由臺鐵局編列預算辦理保存、修復

及管理維護事宜。三處國定古蹟車站保存維護辦理情形分述如下：

1、國定古蹟新竹車站

(1)新竹車站於 1913 年(民國 2 年)興建，土地面積 24,057 平方公尺，屬後期文藝復興建築，兼有巴洛克風格與德式哥德風，是縱貫鐵路上長老級車站及新竹市之地標，深具歷史與藝術價值，87 年 6 月 23 日經內政部指定為省定古蹟，公告古蹟範圍為「車站本體及與車站本體同寬之第一月台」，現為國定古蹟。

(2)新竹市政府於 89 年委託季○男建築師完成《省定古蹟新竹火車站調查研究計畫-車站主體修護暨周邊更新再利用》。89 年至 90 年由內政部補助新竹市政府 2,921 萬元完成緊急搶修工程。

(3)文化部自 94 年以來接管古蹟業務後，新竹火車站並無辦理修復或再利用相關案件。惟車站之管理維護已委託古蹟歷史建築及聚落專業服務中心第二分區(中國科技大學)協助新竹車站擬定管理維護計畫，並按「古蹟管理維護辦法」修正管理維護計畫，經文化部於 102 年 6 月 27 日予以備查。

2、國定古蹟臺中車站

(1)臺中車站係於 1917 年(民國 6 年)興建，土地面積 4,499 平方公尺，其象徵臺中市現代化發展以及臺灣鐵路史發展的空間見證，其外觀如臺灣總督府，建物本體中央屋頂飾有華麗之鐘塔，為最醒目特徵，白色洗石子環帶圍繞，與紅色磚面相襯，84 年 4 月 22 日

經內政部指定為第二級古蹟，公告古蹟範圍為「臺中火車站舊廈本體、前門廊及第一月台」，現為國定古蹟。

- (2) 88年921地震站體遭受嚴重破壞，90年臺中市政府委託何○喜建築師事務所進行整體修復工程調查研究及修復計畫。91年至92年內政部補助臺中市政府578萬元完成結構補強與鐘樓修復工程，93年至94年補助4,294萬元完成古蹟整體修復工程。
- (3) 文化部自94年以來接管古蹟業務後，臺中車站並無辦理修復或再利用相關案件。車站之管理維護已委託古蹟歷史建築及聚落專業服務中心第三分區（國立雲林科技大學）協助臺中車站擬定管理維護計畫，並於101年2月予以備查。

3、國定古蹟臺南車站

- (1) 臺南車站於1936年（民國25年）興建，土地面積49,324平方公尺，其於1934年貨物月台工事開始進行，由鐵道株式會社之大類龜次郎承包，同年貨運事務所亦同時開工，由臺南住吉粗中非清枝承包；此兩工程均由官方供給水泥並負責監督，其中月台以鋼軌作為構造主體，而事務所則為木造房舍，等貨運事務所完工後，原有之貨運事務所改為臨時客運車站後，車站本體才正式動工興建，由臺北池○好治承包，1936年3月15日竣工。87年12月18日經內政部指定為省定古蹟，公告古蹟範圍為「臺南火車站舊廈本體、前門廊及第一月台」，現為國定古蹟。
- (2) 臺鐵局97年委託卓○永建築師事務所進行

國定古蹟臺南車站調查研究修復再利用計畫書，經文化部於 98 年審查通過並備查。該局現已編列 752 萬 4,000 元辦理規劃設計監造，後續編列工程款約 1 億元辦理修復工程，規劃設計案於 100 年 4 月委託陳○農建築師事務所辦理，原預計於 102 年 4 月 30 日前提報規劃設計期末報告書審查，但因目前再利用方向未定，已報停工。修復工程預計 103 年完成工程招標作業，工期 2 年。

(3) 另「屋頂防水工程」案，臺鐵局已編列工程款 860 萬元，文化部於 101 年 10 月 19 日審查通過設計書圖，工程於 102 年 5 月 24 日決標，施工期程為 4 個月，預計於 102 年 10 月底前完成。

(4) 車站之管理維護已委託古蹟歷史建築及聚落專業服務中心第四分區（財團法人成大研究發展基金會）協助臺南車站擬定管理維護計畫，臺鐵局並依「古蹟管理維護辦法」修正管理維護計畫，經文化部 102 年 4 月備查。

(四) 目前臺鐵局管理之建築物，計古蹟 32 處及歷史建築 69 處，其中古蹟車站 13 處、歷史建築車站 16 處，除三塊厝等 9 站因現況不敷鐵路營運使用搬遷或廢止，並由地方政府或團體租用、認養等方式配合地方文化活化再利用外，餘 20 站持續營運使用中。相關古蹟車站資料與現況如下：

1、山佳車站：

山佳車站於 1928 年（民國 17 年）興建，土地面積 4,256.69 平方公尺，經評定具有歷史、文化及藝術價值，2002 年 12 月 6 日公告為新北市市定古蹟；建築現況為日治昭和三年

所建，係臺灣鐵道建設史之一環，規模雖不大，但其地方性車站之特色卻頗具價值，保存車站建築具有與地方發展歷史相互印證之意義。舊站目前無營運，維護管理計畫修正中，修復工程已編列預算維修。

2、菁桐車站：

菁桐車站於1929年（民國18年）興建，土地面積7,169平方公尺，經評定具有歷史、文化及藝術價值，2003年5月1日公告為新北市市定古蹟；菁桐站為平溪線的端點站，不僅是運煤和貨運的大站，也是人們出入平溪鄉的要站；目前由宜蘭運務段維護管理，其修護工程（主體部分）計畫修復古蹟站體，未來持續做車站使用，修護再利用工程經費為1,184萬元，102年已計畫編列預算維修。

3、香山車站：

香山車站於1928年（民國17年）興建，土地面積36,146.24平方公尺，經評定具有歷史、文化及藝術價值，其為臺灣僅存的幾座木造車站之一，是一棟全然日式風格的建築，因使用上好檜木為建材，建築依然保存完好，於90年5月31日公告為新竹市市定古蹟。目前正進行臺鐵捷運化後續計畫香山站修復補強暨增設無障礙設施工程，修復工程約3,217萬。

4、勝興車站：

勝興車站於1908年（民國前4年）興建，土地面積23,448平方公尺，位於海拔高402.326公尺，為臺灣縱貫線鐵路最高點，三義到后里舊山線是西部幹線最陡峭路段，柱梁上刻有八卦和矛頭，尤其是屋簷下的支撐建構

亦成鋸齒狀，造型特殊，經評定具有歷史、文化及藝術價值；目前舊山線已復駛，並交由三義鄉公所綠美化及管理，臺鐵局與苗栗縣政府合作不定期以蒸汽火車復駛。

5、泰安車站：

泰安車站於 1935 年（民國 24 年）興建，土地面積 99,491 平方公尺，為縱貫鐵路舊山線之車站。起造當時需面對地形挑戰，相當獨特。其不僅有歷史、文化、藝術價值，也具建築史上之意義，有再利用之價值及潛力者，於 90 年 11 月 13 日公告為臺中市市定古蹟。

6、追分車站：

追分車站於 1922 年（民國 11 年）興建，土地面積 61,843 平方公尺，係縱貫鐵路舊山線之車站，其為海線面積最大之木造車站，構造多保存始建的日式和洋風特徵，站體仍維持起建時的狀況，有極高的建築價值，於 91 年 11 月 26 日公告為臺中市市定古蹟。

7、日南車站：

日南車站於 1922 年（民國 11 年）興建，土地面積 29,084 平方公尺，係縱貫鐵路舊山線之車站，仍保留許多從建站至今持續使用的鐵路文物，車站旁聚落原貌保持完整老街風貌，於 91 年 11 月 26 日公告為臺中市市定古蹟。

8、嘉義車站：

嘉義車站於 1944 年（民國 33 年）興建，土地面積 104,948 平方公尺，車站建築式樣屬折衷建築，為鋼筋混凝土結構，古典風格的對稱方式；其為嘉義市的地標，亦是城市發展的重心，車站建築並為代表地方的主要公共建

築，具歷史意義，於 87 年 10 月 15 日公告為嘉義市市定古蹟。

9、保安車站：

保安車站於 1909 年（民國前 3 年）興建，土地面積 42,068 平方公尺，係為配合車路墘製糖所（金仁德虎山糖廠）運輸需要，由採自阿里山的檜木及來自日本的內地瓦營運而成，台日合併的造型優雅獨特，於 90 年 12 月 31 日公告為臺南市市定古蹟。

10、三塊厝車站：

三塊厝車站於 1929 年（民國 18 年）興建，土地面積 8,905 平方公尺，其為高雄城市發展與鐵道歷史攻堅的重要據點與象徵，是早期臺灣車站設施的具體見證資產，高雄市現存日治時期木構造車站之一，建物本身的形式與構法具備歷史價值，於 93 年 4 月 9 日公告為高雄巿市定古蹟。

（五）古蹟車站維護管理及經費補助與申請程序

- 1、按「古蹟管理維護辦法」第 2 條規定，應訂定「管理維護計畫」定期提送予地方文化主管機關備查後，依計畫內容辦理維護作業，另定期提報主管機關備查，並依主管機關審核意見據以辦理後續維護事宜。如發現站體有漏水、表面飾材劣化剝落或似有影響本體結構情形，另按文化資產保存法第 21 條、23 條規定及古蹟修復及再利用辦法之規定，應依照原有形貌修復，並提出「修復或再利用計畫」，經主管機關核准後，採取適當之修復或再利用方式，並依此核准計畫辦理後續細設及施工。有關古蹟車站維護管理作業及實況如下：

(1) 臺鐵局古蹟車站保養分每日、每週、每月、每季、每半年、不定期等頻率進行各項工作，保養原則以一般性清潔為主(不涉及古蹟原有形貌與工法之保養)，由車站自行辦理。倘因必要或涉專業領域、影響原有形貌與工法之保養，則委由專業單位或先報主管機關核准同意後再執行。

(2) 各保養項目、方式及頻率則諮詢專業人員意見擬定，並報地方文化主管機關備查後執行。其相關內容詳如表 10、表 11：

表 10. 古蹟車站維護管理工作項目表

頻率	工作項目		
	環境庭園	建造物(群)	設備
每日	<ul style="list-style-type: none"> ● 庭園花草澆水 ● 環境庭園清掃 ● 庭園廢棄物清運 	<ul style="list-style-type: none"> ● 建造物地坪清掃 ● 垃圾分類清運 	<ul style="list-style-type: none"> ● 衛生設備器具清洗 ● 損壞燈泡更換 ● 緊急照明設備充電
每週	<ul style="list-style-type: none"> ● 庭園雜草拔除 	<ul style="list-style-type: none"> ● 打開不常開啟門窗 ● 木質軸承滑軌上蠟 	<ul style="list-style-type: none"> ● 各類電力箱(盤)保養 ● 警報廣播設備保養 ● 瓦斯設備保養
每月	<ul style="list-style-type: none"> ● 排水溝陰井雜污清理 	<ul style="list-style-type: none"> ● 門窗清洗 ● 天花、飾物除塵 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空調主機濾網清洗 ● 消防主機運轉保養 ● 抽風(油煙)機保養
每季	<ul style="list-style-type: none"> ● 庭院花草修剪 ● 鏈條、滾輪上潤滑油 	<ul style="list-style-type: none"> ● 屋頂天溝、灑水頭雜污清理 ● 屋頂植生物清理 	<ul style="list-style-type: none"> ● 飲水設備保養 ● 發電機設備保養 ● 監視設備系統保養
每半年	<ul style="list-style-type: none"> ● 庭園灌木修剪清理 ● 人孔鑄(鐵)蓋及橡膠密封條保養 	<ul style="list-style-type: none"> ● 油漆彩繪表面油污清洗 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電梯設備保養 ● 各類排水管管路保養 ● 消防栓設備保養

資料來源：臺鐵局(102.08.22)

表 11. 古蹟車站維護工作執行表

週期	工作項目	執行日期		年	月	日	備註
		執行		複查			
		✓ ×	執行者	✓ ×			
每週	地坪柱牆髒黏物清洗						
	各類電力箱(盤)保養						
	衛生設備器具清洗						
	地板落水頭清理						
	緊急照明燈充電						
	損壞燈泡更換						
	監視器						
	警報廣播設備						
	抽水機馬達						
每月	地面排水溝渠清理						
	壁面、天花除塵及檢查						
	滅火器保養						
	抽風機保養						
	屋面天溝清理						
每季	飲水設備保養						
每半年	旁生大樹修剪						
	屋頂、牆面植生物清理						
	油漆表面油污清洗						
	排水管路保養						
每年	白蟻防治定檢						
	結構裂縫檢視						

資料來源：臺鐵局(102.08.23)

(3) 目前修復方針

近年建材產製技術提升、選擇多樣，加上復(仿)古懷舊風格盛行，早期建築常用之木材、洗石子、磚瓦等建材仍可取得，故目前未有欠缺類似狀況。另於辦理解體調查或

細部設計時，專業建築師及傳統匠師亦需先就各構件破損情形、式樣、材質、功能、組成方式、結構性能及修補工法等做調查分析，倘發現有少見建材短期內無法提供，則評估採委託訂作或替代工法等其他較適替代方式預先因應，以免影響工進。

(4)古蹟車站維護計畫執行情形如表 12：

表 12. 臺鐵古蹟車站維護保存執行情形

計畫名稱	建物名稱	工程發包預算(千元)	執行情形	工程類型
臺鐵局年度維修計畫	三塊厝車站	10,750	100年11月開始施工，並於101年1月完工，現由臺鐵局標租活化資產中。	修建
	山佳車站	32,500	預計102年6月10日發包	修建
	菁桐車站	11,840	預計102年6月30日發包	修建
	臺南車站	8,000	預計103年12月30日發包	修建
臺鐵都會區捷運化計畫	香山車站	36,470	101年9月開始施工，以臺鐵捷運化後續計畫刻正辦理修復補強暨增設無障礙設施工程。	修建

資料來源：交通部（102.05.29）

2、未來辦理事項

(1)依文化資產保存法第 8 條「公有之文化資產，由所有或管理機關(構)編列預算，辦理保存、修復及管理維護。」規定，目前古蹟車站維護經費補助機制有「行政院文化建設委員會補助地方辦理歷史建築保存維護再利用申請須知」及「文化部文化資產局文化資產區域環境整合計畫補助作業要點」等，補助對象以直轄市及各縣(市)政府為主，故臺鐵局需透過與地方政府的合作以獲得

文化部之補助。

(2)按「文化部文資局產業文化資產再生計畫補助作業要點」，臺鐵局不屬第 3 點之經費補助對象及條件(直轄市及縣市政府、國內登記立案之非營利民間團體)，僅能逐年編列預算辦理維護或修復工作。且因臺鐵局並無古蹟方面之專業人員，為深入了解各文化資產現況，該局已先編列 103 年度預算委託辦理「臺鐵局文化資產研究調查」，以修正調整維護管理計畫內容，作為後續辦理維管作業之參考及依據。

五、車站汰退之機制及情形

(一)車站汰退之認定原則

臺鐵局對於汰退車站係站在民眾立場，未取得民眾及地方之共識前，不會貿然裁撤，近年對於配合鐵路新建或改建工程計畫，如路線變更、路線拆除、路線地下化等因素，致無法再繼續提供營運服務之車站，隨工程完工併同裁撤，如安通及高雄港等 2 站；自 80 年迄今，臺鐵局已裁撤汰退之車站計 23 個車站，相關資料如表 13：

表 13. 臺鐵局歷來裁撤車站一覽表

	站名	原設等級	裁撤日期	裁撤原因
80	東港	簡易站	80.03.01	路線拆除
	大鵬	招呼站	80.03.01	路線拆除
	南台南	三等站	80.08.09	運量不足
	東勢	三等站	80.09.01	路線拆除
	朴口	招呼站	80.09.01	路線拆除
	石岡	招呼站	80.09.01	路線拆除
	梅子	招呼站	80.09.01	路線拆除
	建興	簡易站	80.12.01	運量不足
83	干城	三等站	83.04.01	運量不足

	站名	原設等級	裁撤日期	裁撤原因
84	大禹	三等站	84.03.01	運量不足
86	香蘭	三等站	86.02.19	運量不足
	三和	三等站	86.10.01	運量不足
87	勝興	三等站	87.09.23	路線變更
90	台東	一等站	90.06.01	路線變更
	馬蘭	三等站	90.08.01	路線變更
91	北回站	簡易站	91.08.13	無貨運需求
	永春站	招呼站	91.12.18	路線變更
92	瑞北站	招呼站	92.08.21	路線變更
94	南港調車場	一等站	94.08.03	配合松山-南港鐵路地下化
95	多良站	招呼站	95.10.01	運量不足
96	安通站	招呼站	96.03.30	路線變更
97	高雄港站	一等站	97.12.16	路線拆除
98	鼓山站	三等站	98.05.13	配合高雄鐵路地下化計畫
101	林口線	-	101.12.31	配合桃園高架化工程
合計	23 站			

資料來源：交通部（102.05.29）

（二）汰退車站之審核機制

- 1、與地方政府、機關學校及民眾、旅客溝通，取得共識。
- 2、研擬相關配套措施。
- 3、試辦裁撤並公告 30 天，調查旅客及民眾反應。
- 4、如無不良反應則報交通部核准裁撤。

（三）汰退過程中遭遇之問題及解決機制

- 1、臺鐵局為國營交通事業單位，對於部分處於財務虧損狀態、運量不足之車站，應以裁撤之汰退原則而達到減輕虧損負擔，惟其相關訊息一經公告，即面臨民意及媒體輿論等壓力，在未取得民意共識前，實無法貿然裁撤。
- 2、就無法汰退之車站，臺鐵局將檢討車站虧損原因，在不影響服務品質下將車站降等，例如將

有人值守之簡易站降為無人值守之招呼站，車站維護交由管理站或委由地方認養之方式辦理，旅客購票由車長協助，以精簡人力，減少虧損。另亦有車站票務委託地方政府代為辦理（如集集站），以提升服務效能。

肆、研究方法與過程

一、院外調卷

函請交通部暨所屬臺鐵局及鐵工局、行政院文化部就本專案調查研究重點，彙齊書面說明與相關佐證資料見復。

二、專案小組會議

102年4月12日假本院召開專案小組會議，並請交通部暨所屬業務相關機關一級主管率承辦人員出席，就下列議題簡報及答詢：

- (一)臺灣車站風貌更新之現況分析、更新後旅運服務品質及效能提升情形。
- (二)臺鐵古蹟車站之保存維護及管理情形。
- (三)臺灣與日本於車站風貌更新、古蹟車站保存與維護及鐵道旅遊發展等之比較。
- (四)現場履勘及座談行程之建議（國內、國外車站履勘、參訪單位機構之建議）。
- (五)其他案情補充說明。

三、履勘暨諮詢

- (一)本研究案於102年5月23日至24日前往新竹站、六家站、香山站、內灣支線（榮華站、上員站、竹東站、合興站、內灣站）、苗栗舊山線（勝興站）等地車站進行履勘，另邀中原大學建築學系張副教授宇彤、鐵道專家賴德湘參與履勘並提供建言；復於7月11日下午至12日履勘彰化扇型車庫、集集支線（水里站、集集站、車埕站）

等地車站；7月25日至26日前往花東線（臺東站、關山站、池上站、瑞穗站、吉安站、花蓮站）等地履勘。另於10月22日至23日履勘高雄車站、高雄臨港線鐵道、臺南車站及南迴線（康樂站、檳榔站、太麻里站、多良站、大武站）等地車站。以上行程並請交通部、臺鐵局及鐵工局派員隨同。

- (二)復為瞭解國外車站更新機制、現況及相關經驗，另於102年9月24日至29日赴日本大阪、京都、東京等地訪查，並拜會西日本旅客鐵道株式會社、嵯峨野觀光鐵道株式會社、東日本旅客鐵道株式會社等單位，希藉由彼此經驗交流，作為我國車站風貌更新規劃及管理維護之參考。

四、資料文獻蒐整研析

除調閱本院歷來相關調查報告及函洽交通部暨所屬業務相關機關調閱案情相關資料外，並透過國家圖書館遠距圖書服務系統、本院圖書資訊系統及政府機關網站，搜尋本專案研究領域之期刊論文與新聞報導，並予分類綜整研析，以充實調查研究報告內容。

伍、研究發現與分析

一、車站軟硬體設施改善情形

(一)票證系統部分

- 1、臺鐵局「列車時刻查詢系統」及「網路訂票系統」屬不同功能之系統，旅客於列車時刻查詢系統查詢相關列車班次後，可點選欲訂票之班次，直接連結至「網路訂票系統」訂票；另「網路訂票系統」亦可直接連結至「列車時刻查詢系統」進行班次查詢。臺鐵局為加強網路訂票及列車時刻查詢系統使用之便利性，相關改善

項目如下：

(1) 近期已改善項目：

<1> 網路訂票系統

- 英文版-增加查詢剩餘座位功能及特殊座位型態(102年3月31日完成)。
- 中文版-修改回應訊息並提供連結至列車時刻查詢系統、訂票完成後提供連結至網路付款系統(102年4月30日完成)。
- 中文版-針對訂票系統首頁資訊揭露不完整，增加『會員制』、『票種折扣優惠』、『換退票規定』等相關資訊之連結並提供連結至交通部運研所建置之「交通服務 e 網通」，加強旅運規劃查詢功能(102年6月30日完成)。

<2> 列車時刻查詢系統於 102 年 3 月 8 日完成改善情形如下：

- 建置英文版支線轉乘資訊功能。
- 建置英文版各支線轉乘資訊圖示。
- 增加臺鐵轉乘資訊結果與訂票系統連結。
- 增加關聯字快速查詢功能。

(2) 未來改善項目：

<1> 網路訂票系統

- 針對現行訂票系統相關回應訊息顯示不符實際狀況者，將全面檢討改善，並引導旅客連結至時刻查詢系統，方便旅客辨識及查詢。
- 以旅客需求為導向引進先進電腦及運用雲端技術，達成票務流程改造及優化，並整合相關子系統促進其友善度及高可用性，併入臺鐵局第四代票務系統建構案。

<2>列車時刻查詢系統

- 短期改善措施：查詢部分新增關鍵字快速查詢，並提供查詢後直接訂票等關聯資訊，預定於 102 年 12 月 31 日前完成。
- 長期改善措施：臺鐵局配合交通部運輸研究所（以下簡稱運研所）整合鐵公路不同運具，參照國外票證無縫作法（例如德國國鐵 DB）建立相互間之時刻資訊查詢及訂票系統連結，以提供民眾搭車時票證無縫及轉乘無縫之目標。

2、另運研所建構有「交通服務 e 網通」網頁，提供交通行程規劃、道路資訊並整合陸海空客運資訊，連結各運輸業網站，進行時刻查詢及訂票；臺鐵局並於本（102）年 4 月 10 日 12 邀集各運輸業就如何提供民眾進行複合運輸之旅運規劃及訂票服務進行研商，初步建立短、中、長期措施方案如下：

- (1) 短期措施：引導民眾先於各業者之時刻查詢系統進行旅運規劃，方案確認後再透過網路連結訂位購票。
- (2) 中期措施(1 至 2 年內)：強化運研所「交通服務 e 網通」旅運規劃查詢及訂票功能。
- (3) 長期措施：透過商務運作建置多運具訂票服務統一平臺。

(二)車站內相關硬體設施

1、廁所

- (1) 以往車站清潔勞務採購均採用公開招標-底價決標方式，清潔廠商大多以低價搶標，並以低廉工資雇用年齡層較高、素質差之員工及使用傳統清潔施作方式，車站清潔無法有

效提升。臺鐵局自 101 年起首度採最有利標方式辦理台北站清潔維護案，評選方式簽選績優廠商，102 年再擴大範圍至臺北運務段、臺中運務段及瑞芳站(含平溪支線各站)計 65 個車站，採取最有利標方式辦理車站清潔維護案，得標廠商依契約規範提升使用人力素質，並引進新式自動化清潔機具、新穎工法及管理方式，大幅提升清潔維護品質。

(2)自 102 年起，臺鐵局計有 103 站採公開招標委外辦理站區清潔相關事宜，為扭轉外界對臺鐵局車站與廁所清潔不佳之印象，已訂定年度公廁等級總目標如下：

<1>102 年各車站不得再有評列普通級公廁，若列為普通級公廁者，納入相關績效(KPI)檢討。

<2>全線 225 個車站，經地方政府環保局列管之車站廁所計 406 間，101 年特優級計 149 間、優等級 232 間、普通級 25 間；102 年已提升為特優級計 164 間、優等級 226 間、普通級 16 間，臺鐵局業已專案列管提升特優級公廁比例，預計於 102 年底前將特優級廁所比例提升為 50%(204 間)，其餘列管公廁均需達優等級以上水準。

(3)硬體改善部分：採分階段新(改)建車站老舊廁所，優先改善硬體設備與通風設施，如臺北車站於 100 年大翻修，除更新 6 處廁所，並在一樓大廳西一門附近，增設多功能廁所內含親子、身心障礙及人工肛門專用廁所；更結合民間參與專業認養改建，在軟硬體雙管改善下，對於公廁整體品質已逐步改善。

2、AED 緊急救護設備、無障礙設施、哺（集）乳室及廁所急救鈴等設置情形如表 14：

表 14. AED 緊急救護設備等設置一覽表

項 目	設 置 情 形
AED 緊急救護設備	<p>1. 特、一等站均已完成裝設（30 個車站）。</p> <p>2. 衛生署將再捐贈臺鐵局 24 台配發各二等站，第一階段先予分配 12 台，俟長庚醫院辦理相關訓練後，預計 102 年底前完成裝設。</p>
無障礙設施	<p>一、電梯：</p> <p>1. 102 年底預計完成 90 個車站，涵蓋臺鐵局服務旅客總數約 84.9%。</p> <p>2. 106 年底各鐵路建設計畫完工後，預計可完成 147 個車站，屆時可涵蓋臺鐵局服務旅客總數約 96.2%。</p> <p>二、月台提高：</p> <p>第 1 階段：月台提高至 92 至 96 公分，預計 102 年底完成。</p> <p>第 2 階段：將全線車站之月台提高至 115 公分，預計於車廂無階化改善完成後接續進行，工期約 2 年。</p> <p>三、車廂無階化：</p> <p>第 1 階段：配合月台提高 92 至 96 公分，臺鐵局已將上下車門改為 1 階。</p> <p>第 2 階段：配合月台提高至 115 公分，臺鐵局規劃將上下車門全面無階化，預計 104 年底完成。</p> <p>四、無障礙廁所：</p> <p>1. 目前設置廁所之車站共計 179 站，其中 170 站已設置無障礙廁所供旅客使用。</p> <p>2. 新豐、香山、三民、瑞源、山里等 5 站無障礙廁所建置中。</p> <p>3. 富岡、二結、龜山、加祿等 4 站，預計 104 年底前完成改善。</p> <p>五、其他（通道、樓梯、扶手、斜坡道…等）：均依照營建署「建築物無障礙設施設計規範」設置。</p>

項 目	設 置 情 形
哺（集）乳室	1. 依據「公共場所母乳哺育條例」規定，服務場所總樓地板面積一千平方公尺以上之鐵路車站應設置哺（集）乳室。 2. 臺鐵局業依規定完成 51 個車站設置。
廁所急救鈴	臺鐵局設置廁所之車站（共 179 站）皆設有廁所緊急求救鈴（共 1,177 個），提供旅客遇緊急狀況時使用。

資料來源：交通部（102.09.13）

（三）轉乘接駁指引

臺鐵局已將各式運具接駁指引標誌納入「指示標示系統設置規範」規範中，為使新建、改建車站指標均能據以施作，並函請鐵工局、臺鐵局工務處等施工單位以此規範施作，目前臺鐵與高鐵共構之內灣線、沙崙線、台北、板橋、新烏日等車站及各車站站外轉乘公路客運、計程車等均設置完整接駁指引標誌。

現行車站內轉乘資訊顯示系統之建置，則視實際需要與預算編列情形逐步建置智慧型運輸系統（ITS），業已建置相關設備之車站計有 49 站。另臺中市政府交通局與臺中站合作於出口處已建置 LED 型顯示器顯示公車轉乘資訊，臺南市公共運輸處亦於今（102）年度與臺鐵局合作於轄區內 9 車站，建置 LED 型顯示器顯示公車轉乘資訊。

1、西部幹線：各縣市主要車站外即為公車站，以便利民眾轉乘接駁，近期規劃車站改建更朝多元運具之轉運中心為重點。採外，配合地方政府推行大眾運輸搭乘政策，也陸續整合原本轉乘不便之車站，如岡山站及岡山轉運站等。

2、花東幹線：

（1）以宜蘭及羅東站來說，在宜蘭政府的推動

下，於車站附近建置客運轉運中心，民眾於火車及客運間之轉乘相當便利，平均每日約317人次利用。至於花蓮及臺東等站，車站外亦安排有市區公車及「臺灣好行」等公車接駁系統，方便民眾至各觀光景點旅遊。

- (2) 花東線部分，花東效能提昇計畫主要車站設計已將周邊運輸接駁系統納入考量，惟其中部分車站之轉乘接駁尚需由地方政府密切配合方可達成，例如：新城車站因站前廣場屬花蓮縣政府土地，然因花蓮縣政府徵收後未辦理過戶，致使產權不清，故無法於本次車站改建時一併配合施作等，將續與花蓮縣政府共同研議辦理。另，該提昇計畫係以觀光發展為主軸，從一鄉一特色車站結合當地特色之觀光旅遊，達成從車站即為旅遊景點，更配合未來臺鐵局營運模式（如郵輪式列車、兩鐵環保專車等），希望藉由鐵路結合自行車觀光遊憩，此種複合式運輸系統的整合構想，於鐵路沿線車站提供空間予業者，辦理自行車租賃與維修服務據點，將地方文化等觀光資源融入車站暨站前廣場景觀，以整體運輸無接縫轉乘為實踐目標；同時將車站設為區域性自行車路網接駁轉運中心，提供便利性、友善性、生活性、遊憩性的觀光運輸旅運服務。

3、支線：

- (1) 沙崙線及六家線整合公車及高鐵轉乘接駁，並設置 ITS 系統，方便民眾瞭解轉乘相關資訊。至於平溪線、內灣線及集集線，除有公車可接駁至市區外，平溪線及集集線甚至有

『臺灣好行』觀光巴士線，可接駁民眾至附近其他觀光景點，有關各支線車站周邊運輸接駁系統說明如下：

- <1>平溪線：配合『臺灣好行』木柵—平溪線，連結平溪、石碇及深坑等景點。
- <2>內灣線：因內灣觀光景點皆位於車站周遭，民眾步行即可抵達，沿途亦可感受內灣風情，故目前並無短程運輸接駁系統連結其他觀光景點。
- <3>六家線：配合高鐵轉乘接駁，每日開行區間車 70 列次。
- <4>集集線：配合『臺灣好行』日月潭—向山—車埕線，連結水里蛇窯、向山遊客中心及日月潭等景點。
- <5>沙崙線：配合高鐵轉乘接駁，每日開行區間車 70 列次。

(四)車站商業空間經營管理

- 1、於新建或改建車站，積極規劃商業空間，擴展業務利用各車站場地（包含月台）辦理各車站商業空間分別標租給民間廠商設置販賣部時，放寬經營業種範圍（便利超商、簡易餐飲、農特產品、服飾、藥妝、精品店等業務），結合地方特色（如：猴硐站之商店以當地特色貓為主題），活化商業空間之利用，使臺鐵局提供之服務得以貼近公眾生活需求。
- 2、另亦於委託民間整建經營之車站商場內，設立全國知名或其在地特色之伴手禮、名產展銷空間，其辦理情形如下：

(1)松山站：

- <1>經營廠商：潤泰百益股份有限公司

<2>伴手禮及名特產：祿大魯味、葡吉小廚、香帥蛋糕。

(2) 臺北站：

<1>經營廠商：微風場站開發股份有限公司。

<2>伴手禮及名特產：新北市興豐餅店、鹿港玉珍齋、大甲芋頭酥等。

(3) 板橋站：

<1>經營廠商：冠誠生活股份有限公司。

<2>伴手禮及名特產：臺中洪瑞珍三明治、劉家肉粽等。

(4) 新左營站：

<1>經營廠商：冠友生活股份有限公司。

<2>伴手禮及名特產：高雄木瓜牛奶、樺達奶茶等。

(五) 志工服務招募機制

- 1、查臺鐵局為建立志工制度，依志願服務法訂定「交通部臺灣鐵路管理局實施志工制度要點」，招募對象為年滿 18 歲以上，70 歲以下，對鐵路相關事務有興趣，具服務熱忱且有志參與臺鐵局各項公共服務者。志工之招募及甄選係由各車站依實際業務需要不定期辦理，遴選標準亦由各運用單位依實際需要訂定。
- 2、志工服務內容為：1. 車站內外環境清潔與維護。2. 車站公益活動支援服務。3. 旅客服務，如諮詢、協助購票、進出月台及上下扶梯等。4. 協助處理緊急事件及導引旅客疏散。5. 剪票口協助剪收票工作等。服務時段則由各車站配合志工可出勤時間予以安排調整。
- 3、志工獎勵部分，於服務滿 1 年以上且每年服務時數達 180 小時以上，給與 1 次為期 7 天（農

曆春節期間除外)不限車種、車次、距離之免費乘車票1張;如服務時數超過300小時者,給與2張免費乘車票(限合併使用)。服務滿1年成績優良之志工,得推薦為優良志工,於臺鐵局鐵路節慶祝大會中公開表揚。另依志願服務獎勵辦法,服務時數達3,000、5,000、8,000小時以上者,得申請內政部獎勵頒授志願服務績優銅、銀、金牌獎及得獎證書。

- 4、學生公益服務方式,臺鐵局目前正與臺北市立第一女子高級中學班級聯合自治會洽談,該校學生可於星期六、日及國定假日於臺北站服務台提供公共服務,內容為旅客諮詢、引導乘車等相關服務。

(六)臺灣好行景點接駁旅遊服務推動情形

為提供國內外自由行旅客旅行臺灣之旅運需求,觀光局自99年起推動「臺灣好行」景點接駁旅遊服務,輔導縣市政府及所屬國家風景區管理處規劃提供串接國內主要交通場站(如臺鐵、高鐵站等)至重要觀光景點之公車接駁,今(102)年輔導臺北市政府等15個縣市政府及觀光局東北角等7個國家風景區管理處共22個推動單位提供31條旅遊路線服務,該服務自99年4月正式啟動,至今搭乘人數已逾500萬人次(99年計76萬人次,100年計116萬人次,101年計180萬人次,102年1-7月計124萬人次),有效地將無縫運輸延伸用於觀光旅遊目的之旅次市場。為提供更完善服務,觀光局除持續整合各單位辦理行銷推廣外,102年計推出包裝70餘款優惠套票,整合高鐵、臺鐵、臺北捷運、高雄捷運等主要公共運具推出3款針對不同旅客需求的「臺灣周遊

券」，提高旅客使用之便利性。另考量花東地區為臺灣重要觀光景點，觀光局亦賡續推動「臺灣好行」-「太魯閣線」、「縱谷鹿野線」及「東部海岸線」，均串接鄰近臺鐵重要車站，以提供完善之旅遊交通服務及友善的旅遊環境。

二、車站客貨運營運管理情形

(一)鐵路客貨運營運情形

1、鐵路幹線

據臺鐵局 97 年至 101 年鐵路幹線客貨收入統計資料，在縱貫線、宜蘭線、北迴線、南迴線、臺東線、屏東線及臺中線等鐵路幹線中，以縱貫線的收入約 451 億 1,176 萬元最高，依次為北迴線約 70 億 1,978 萬元、臺中線約 65 億 1,746 萬元、臺東線約 36 億 9,022 萬元、宜蘭線約 26 億 2,785 萬元、屏東線約 25 億 9,121 萬元、南迴線約 3 億 7,508 萬元。

2、鐵路支線

據臺鐵局 97 年至 101 年鐵路支線客貨收入統計資料，在沙崙線、集集線、平溪線、內灣線及六家線等 5 條支線中，以內灣線約 6,649 萬元最高，依次為集集線 6,609 萬元、平溪線約 3,919 萬元，尤以內灣線 101 年之營收 3,044 萬元，幾乎占近 5 年營收之一半，成長最為顯著；另集集線 101 年之營收亦有 1,744 萬元，顯見近年支線營運之推展有相當成果。至於沙崙線係於 99 年開始營運，截至 101 年之營收約 6,157 萬元，每年平均營收約 2,052 萬元，持穩定成長，六家線甫於 100 年 11 月起通車營運，101 年之營收為 775 萬元。

3、臺鐵局目前營運中車站具備客、貨運設施與營

運者共計 73 站，其中以七堵、中壢、蘇澳新、新城及花蓮等 5 地車站之整體客貨量為較多。按該局近 10 年客貨運總營運收入資料，其中貨運營收 10 年平均值占總營收之 6.5%，客運營收 10 年平均值占總營收之 93.5%，顯示主要仍以客運為主，貨運為輔。前揭 73 車站之客貨運情形，經統計 102 年 1-6 月之數據如表 15：

表 15. 營運中車站之貨運營運情形

站名	客運人數	貨運噸數	站名	客運人數	貨運噸數
基隆	1,635,965	225	清水	196,324	820
七堵	998,914	185,423	龍井	85,290	465
樹林	2,998,960	4,444	大肚	138,128	0
鶯歌	1,627,579	6,775	追分	161,721	120
桃園	5,693,186	645	田中	596,172	7,555
中壢	5,236,564	18,473	二水	210,940	3,806
富岡	275,139	1,295	林內	133,293	60
新豐	771,884	561	斗六	1,199,832	0
新竹	3,917,195	12,075	斗南	463,577	0
竹南	1,388,816	2,019	大林	298,039	0
白沙屯	42,139	0	民雄	368,256	0
大甲	507,150	70	嘉義	1,856,007	2,475
臺中港	13,498	139,265	新營	983,676	5,200
隆田	330,492	100	苗栗	1,197,042	489
善化	628,070	0	后里	334,259	3,922
永康	620,758	95	成功	99,801	5,407
臺南	4,503,542	888	九曲堂	219,809	4,985
中洲	124,419	0	南州	140,520	129
大湖	360,249	155	枋寮	156,273	160
岡山	572,110	8,726	永樂	2,911	3,030
楠梓	496,613	0	東澳	63,807	332,010
高雄	3,763,118	6,285	南澳	215,262	1,922

站名	客運人數	貨運噸數	站名	客運人數	貨運噸數
瑞芳	1,300,900	1,305	漢本	4,971	92,335
宜蘭	902,832	9,300	和平	121,634	425,505
二結	26,254	40,025	和仁	7,365	2,417,411
羅東	1,140,094	360	崇德	7,829	2,400
新馬	4,302	1,645	新城	502,995	1,184,746
蘇澳新	274,825	69,594	北埔	172,359	30,154
蘇澳	152,368	385	花蓮	2,490,229	73,079
竹東	119,043	0	吉安	69,283	3,480
九讚頭	11,054	0	志學	46,236	0
萬榮	9,906	0	關山	106,936	205
光復	87,633	735	鹿野	43,900	0
瑞穗	97,180	1,165	臺東	740,779	7,045
玉里	193,038	273	知本	95,410	60
富里	37,008	0	加祿	3,198	18,746
池上	73,314	610			
總計	客運人數：49,751,047		貨運噸數：4,983,170		

資料來源：臺鐵局（102.08.22）

上開貨運量達百萬噸及萬噸以上之車站計有 13 處，主要貨品項為砂石、水泥、石灰石、黏土、貨櫃及軍運。

4、鐵路貨運量迄無法突破之原因及理由

- (1) 臺灣西部地區因公路系統發達致鐵路貨運無法和公路的便利性與做低價競爭。
- (2) 各都會區鐵路高架化或地下化致貨場消失，尤以北部貨場減少情形較為明顯。
- (3) 因貨運量減少，30 餘年未購置貨車，致使車輛老舊，維修率偏高，運能不足。
- (4) 貨車速度慢，影響路線容量。

5、鐵路貨運歷來規劃改善情形：

(1)投資改善設施，提升運能：

<1>改造貨車可適性使用：近年完成辦理閒置貨車改造計 496 輛，其中石斗車 96 輛、平車 150 輛、敞車 250 輛已投入營運；102 年底另將完成平 100 輛、石斗車 200 輛改造，可於 103 年投入營運。

<2>景美站增設待避線：北迴線和仁—花蓮列車密度高並以旅客列車為主，為解決貨物列車行駛空間，於景美站增設待避線，預計 102 年 9 月底可完成 2 股道，以增加路線容量。

<3>協助貨主設置裝卸設備，提升貨場運用效率。

(2)推展跨線運輸：開發東、西幹線跨線運輸，延伸運距。

(3)發展貨櫃化綠能運輸：

<1>執行蘇花改計畫餘土運送。

<2>配合礦場開發提供運能。

<3>蘇花公路環境減壓，移轉主要公路貨運運能。

(二)其他相關業務收入

1、餐旅服務收入：

臺鐵局餐旅服務收入包括飯盒收入、合作經營收入、租賃收入、貨品銷售收入及權利金收入，自 97 年至 101 年底止，北、中、南、東等區域之餐旅服務收入總計 95 億 160 萬元。

2、車站商業空間經營情形：

臺鐵局透過促進民間參與公共建設法第 3 條第 1 項、第 8 條第 1、5 項，以 BOT、ROT 及 OT 等方式，促進資產有效利用，並拓展車站商

- 業空間服務與多角化經營之功能。有關 BOT、ROT 及 OT 百貨業營運權利金收入情形如表 16。
- (1) BOT 與 OT 部分：臺鐵局已陸續完成 4 件開發案簽約事宜，分別為「臺北車站特定專用區交九用地開發案」、「松山車站大樓 BOT 案」、「南港車站大樓 BOT 案」及「萬華車站大樓 BOT 案」，相關權利金收入情形。
- (2) ROT 部分：自 94 年開始，臺鐵局即以臺北站及板橋站車站部分空間作為商場進行規劃。臺北站 ROT 商場於 96 年 10 月 26 日開幕營運、板橋站 ROT 商場於 99 年 4 月 1 日開幕營運、新左營站 ROT 商場於 102 年 4 月 9 日開幕營運。

表 16. 臺鐵局近 5 年百貨業權利金收入總表（單位：千元）

項目	案 件	簽約日期 及 廠 商	權 利 金 項 目	年 度					合 計
				98	99	100	101	102	
BOT 及 OT 部 分	交九轉 運站 (無 OT)	93.12.27 萬達通實 業股份有 限公司	開發 權 利 金	614,250	0	0	0	0	614,250
			營運 權 利 金	0	19,655	0	101,829	0	121,484
	南港 車站	95.12.11 潤泰旭 展公司	開發 權 利 金	16,000	0	0	16,000	0	32,000
			營運 權 利 金	0	0	0	0	44,100	44,100
	松山 車站	96.5.15 潤泰百益 公司	開發 權 利 金	30,000	30,000	0	0	0	60,000
			營運 權 利 金	0	0	0	3,337	18,162	21,499
	萬華 車站	98.3.10 鴻磐開發 公司	開發 權 利 金	40,000	40,000	40,000	40,000	0	160,000
			營運 權 利 金	0	0	0	0	0	0
	合 計			700,250	89,655	40,000	43,337	62,262	935,504
	ROT 部 分	臺北車 站大樓 G+2、 G+1、	95.12.25 微風場站 開發股份 有限公司	特許權 利 金	0	0	0	0	0
定額 權 利 金				50,022	51,019	54,898	65,744	66,801	288,484

項目	案 件	簽約日期 及 廠 商	權 利 金 項 目	年 度					合 計
				98	99	100	101	102	
	U-1 層		營 運 權 利 金	5,417	7,385	12,061	29,333	-	54,196
	板橋車站大樓	98.4.1 冠 誠生活股 份有限公 司	特 許 權 利 金	25,000	0	0	0	0	25,000
	U-1、 G+2、 G+1、 G+24、 G+25 層		定 額 權 利 金	-	24,260	34,560	35,590	35,590	130,310
			營 運 權 利 金	-	9,560	28,480	33,763	-	71,803
	新左營 車站	100.11.14 冠友生活 股份有限 公司	特 許 權 利 金	-	-	4,200	0	0	4,200
			定 額 權 利 金	-	-	0	2,056	9,786	11,842
			營 運 權 利 金	-	-	0	0	-	-
	合 計			80,439	92,224	134,199	166,486	112,487	585,835

資料來源：交通部（102.09.13）

3、車站場地多角化經營情形

(1) 有關機制

<1> 依據「交通部臺灣鐵路管理局附屬業務管理須知」、「交通部臺灣鐵路管理局場地短期出借作業須知」。

<2> 本所各車站場地出租，均以公開招標方式辦理，並公告於行政院公共工程委員會「政府電子採購網」。

<3> 新建或改建車站，積極規劃商業空間，以利擴展業務。

<4> 建置臺鐵商品實體店面及設置網路購物系統之「臺鐵夢工場」，便利民眾線上選購商品，並搭配線上付費及宅配方式，加強網路行銷，以利推展臺鐵商品業務。

(2) 實際執行情形及具體成效

<1> 委由統○超商、萊○富、麥○勞等專業廠

商經營全臺各主要車站販賣部，101 年度經營使用費收入計 1 億 7,701 萬 8,630 元。

<2>各車站閒置空間招商標租商店、各業種自動販賣機、自動櫃員機等多角化附業經營，及場地短期出租，101 年度租金收入計 1 億 163 萬 6,609 元。

<3>配合特殊節日（如情人節、父親節、中秋節、鐵路節）和慶祝活動（如與日本濕原號締結姊妹車），拓展多樣化商品銷售並自行研發或委託專業廠商設計開發鐵路商品，101 年度銷售額計 5,200 萬元。

三、車站風貌更新過程遭遇之困境

（一）臺鐵局表示，土地開發業務主要係囿於「國有財產法」下列規定：

- 1、第 28 條略以：「主管機關或管理機關對於公用財產不得為任何處分或擅為收益。…」。
- 2、第 53 條略以：「非公用財產類之空屋、空地，並無預定用途，面積未達 1,650 平方公尺者，得由財政部國有財產局辦理標售。面積在 1,650 平方公尺以上者，不得標售。」

（二）為使臺鐵局車站資產開發能有效提昇營運績效、並能有更積極的開發作為，目前仍有相關法令修法仍待突破：

- 1、都市更新條例修正條文第 45 條（尚未通過）：
各級主管機關、其他政府機關（構）或鄉（鎮、市）公所因實施或參與都市更新事業取得之土地、建築物或權利，其處分或收益，不受土地法第 25 條、國有財產法第 28 條、第 53 條及各級政府財產管理規則相關規定之限制。
- 2、鐵路法部分：

為強化對鐵路機構之監督管理，交通部已研提鐵路法部分條文修正草案並於 101 年 2 月 20 日由行政院函送立法院，為利臺鐵所轄之國營鐵路資產活化、開發利用，該部已責成臺鐵局研擬有關「國營鐵路附屬事業經營」、「土地開發利用」、「開發資產之處分與收益」、「管有資產之處分」、「資產收益運用」等相關鐵路法修正草案，將於下階段持續推動修法。

(三)鐵路沿線資產土地之處理情形

1、車站周邊老舊宿舍區：

(1)屬鐵路用地，依規定僅能限於作鐵路相關業務使用，因此收回之宿舍屋況尚優者，則繼續提供員工申請借住，如無員工申請借住，則以資產活化方式提供作標租標的。

(2)非屬鐵路用地，則配合都市計畫，依使用規定使用。

2、車站周邊宿舍倘屋況仍堪使用而地方政府願意修繕再利用者，則以提供租用或認養方式交由地方政府修繕再利用。收回之宿舍屋況不良者，如已逾使用年限，則報廢拆除，以空地方式提供標租作置場或停車場使用。

3、現行臺鐵車站周邊老舊閒置宿舍、停車場及倉庫等土地處理，均依照「交通部臺灣鐵路管理局經管公用不動產出租及利用作業要點」辦理公開標租，對尚未完成標租標的會積極辦理標租作業。另為配合政府鼓勵青年返鄉逐夢創業，將全臺 22 處 83 戶宿舍及倉庫，以低於市場行情的價格提供給創業者承租。只要通過經濟部「青年築夢創業啟動金」或「青年創業貸款」審核，或是文化部「文創產業創業圓夢計

畫」決審者，都有資格申請。有關車站周邊老舊閒置宿舍、倉庫及停車場等土地面積、閒置年數及現況詳表 17。

表 17. 車站周邊老舊宿舍、倉庫及停車場等土地處理彙整表

類型	不動產標示	面積	建物面積 (M ²)	土地使用分區	閒置年數	現況	備註
老舊宿舍	臺東縣臺東市東糖街 91 號【馬蘭舊站】(臺東縣臺東市光明段 616、645 地號)	456	116.51	鐵路用地	1 年	空置	101 年回收
	臺東縣太麻里鄉多良村大溪 36-1 號瀧溪車站旁【臺東縣太麻里鄉大溪段 19 地號	137.6	96.915	山坡地保育區(交通用地)	1 年	空置	101 年回收
	新市區七王段 403.542.543	1431.2	214.5	住宅區	5 個月	空置	102 年回收
倉庫	屏東市光復路 19 號(屏東市新街段 3 小段 45 地號)【屏東 1 號倉庫】	86.97	-	鐵路用地	1 年 5 個月	空置	-
	屏東市光復路 21 號(屏東市新街段 3 小段 45 地號)【屏東 2 號倉庫】	174.2	-	鐵路用地	9 個月	空置	-
	屏東縣枋寮鄉儲運路 22 號(屏東縣枋寮鄉中山段 580 地號)【枋寮 2 號倉庫】	191	-	鐵路用地	4 個月	空置	-
停車場	臺南市歸仁區大潭段 582-3、583-7、588-6 地號	527.46	一般農業區		4 個月	空置	-
	嘉義市黑金段 20-164、191、192 地號部分土地	166.75	住宅區、商業區		7 個月	空地	-

資料來源：交通部 (102.09.13)

(四)臺鐵路各車站更新計畫執行過程中，依建築規劃設計、施工及啟用營運三階段全生命週期，檢討所遭遇之各種問題，其解決方式或無法解決及尚待解決之原因，說明如表 18：

表 18. 計畫執行過程面臨之問題暨解決方式一覽表

	項次	問 題	解決方式 (尚待解決)
規 劃 設 計 階 段	1	都市計畫變更及用地取得困難，期程不易掌控。	1. 盡量利用臺鐵路既有土地，避免透過徵收方式辦理。 2. 如必須徵收，則主動召開相關說明會充分溝通。
	2	車站設計理念與地方要求不同。	(積極與地方溝通協調，惟地方常不願接受，如花蓮站)
	3	地方應配合之款項地方無法提撥。	(地方政府現正向行政院爭取中，如桃園高架化計畫)
	4	轉乘接駁指引標誌與站區其他運具整合不易。	於辦理車站指標規劃設計時，與站區其他運具充分溝通協調，如臺北車站。
	5	站區與週邊區域交通阻隔常形成孤島，人行穿越易肇生不便與危險。	(臺鐵路於規劃設計時均納入考量，惟事涉地方都市計畫及私人土地配合，整合困難)
施 工 階 段	1	車站更新改建為配合站場軌道月台之佈設，大部份車站皆採就地改建方式辦理，施工期間為維持車站正常營運，多採半半施工方式進行，不僅增加興建經費與時間，且旅客進出動線需視工程進度不斷進行調整，引起旅客抱怨。	依臺鐵路頒定之站場施工安全及動線維持計畫標準作業程序，以加強旅客宣導、製作臨時指引標誌及設置安全防護設施。
	2	緊臨車站居民之抗爭、陳請等，如屋角、電桿面對民宅門面進出通道的改變或縮減皆會引起鄰近民眾之陳情、抗爭，甚至民意代表介入等。	透過說明溝通及協調改善。
	3	施工階段之噪音、空氣污染、社區內工程土方泥濘污染不斷直到工程完成後才會停止。	要求立約商於施工中做好防治措施降低噪音及污染，如車輛進出灑水降低粉塵、採低噪音工法…等等。
	4	辦理臺鐵路車站工程必須兼顧營運及旅客安全情況下施作，導致施工工作度不便。惟立約	1. 於招標文件中詳細說明施工狀況，並將所需工期、經費核實編列。 2. 協助廠商於兼顧旅客安全及工

項次	問 題	解 決 方 式 (尚 待 解 決)
	商履約能力不足，常常產生履約之爭議。	安條件下施作並透過不斷溝通協調解決。 3. 查核金額以上採用異質最低標方式辦理。
啟 用 營 運 階 段	1 水電申請之申請，涉及當地自來水公司、台電公司等各項手續流程皆需費時多方溝通、請託等。	主動不斷溝通及協調改善。
	2 消防、無障礙法令修正頻繁，於申請使用執照時需配合變更調整，曠日費時。	主動不斷溝通及協調改善。
	3 車站需藉由多目標及商業使用創造效益，惟需經地方政府同意，申請不易。	1. 鐵路立體化規劃設計階段，即要求興建單位將多目標使用內容納入都市計畫變更內容中。 2. 閒置倉庫、站房及宿舍空間清查後，委託專業顧問公司評估發展潛力後，提出多目標使用整合性計畫，統籌向各地方政府溝通，並尋求中央單位協助，加速閒置土地活化利用。

資料來源：交通部（102.05.29）

四、彰化扇型車庫之發展及未來定位

(一)彰化扇形車庫興建於民國 11 年，興建之初計有 6 股道作為維修蒸汽機車之用，於 13 年增建 4 股道、22 年增建 2 股道，截至目前為止，本扇形車庫共計 12 股道。另於 49 年間鐵路柴電化，將車庫 12 股道之部份股道，闢建中間檢查台，供維修柴電機車，於 67 年鐵路電氣化，整建第 1、2 股道供維修電力機車。80 年間因應通勤電聯車配置進駐需要，臺鐵局著手規劃通勤電聯車維修基地，計畫拆除扇形機車庫，利用原機車庫位置重新佈置新建，嗣因民意代表、學者、鐵道文化協會等之反應，並力主保留為古蹟。臺鐵局爰尊重各方意見，乃另行規劃將通勤電車維修基地南移

興建，保留彰化扇形機車庫，除了維持現有機車維修功能及作業之外，同時提供社會大眾參觀、了解、認識臺灣鐵路文化之機會。

- (二)彰化扇形車庫於 80 年間經彰化縣政府指定為「縣定古蹟」，因扇形車庫結構體樑柱及屋頂版嚴重龜裂、鋼筋外露，建築物隨時有坍塌之虞，其他設備亦是破舊、室內多處滲漏、地坪嚴重破損、窗框脫落，彰化縣政府於 92 年編列經費辦理「縣定古蹟扇形車庫整修工程」，並於 94 年竣工。
- (三)彰化扇形車庫現由臺鐵局自行管理，唯一不收費的開放式景點，入園僅需登記，唯目前區內並未做商業、餐飲服飾設施之規劃，臺鐵局為結合扇形車庫古蹟保存區、周邊地區、及彰化縣政府車站地區都市更新等計畫，以「促進民間參與公共建設法」機制，引進民間靈活彈性的規劃行銷與經營管理技術，以及豐厚的資金與優秀的人才資源，促進鐵路文化資產利用及土地資源之營運效益，進而提升企業形象，刻辦理先期規劃作業。
- (四)目前參觀扇形車庫均免收費用，開放參觀時間自上午 8 時至下午 17 時(週一至週日)，由臺鐵局彰化機務段派員解說導覽，參觀人數經統計 98 年度計 68,086 人次、99 年度計 89,683 人次、100 年度 98,821 人次、101 年度計 151,843 人次、102 年度(至 6 月底)計 65,328 人次；彰化縣政府希望藉由扇型車庫獨特的歷史文化特色，重新振興臺灣鐵路，再造臺灣的鐵道文化產業，並讓彰化扇形車庫鐵道文化成為臺灣最具特色的鐵道文化中心，再造彰化市後站地區繁榮發展之景象。
- (五)彰化扇型車庫與日本梅小路蒸汽機關車館之比較，詳表 19：

表 19. 彰化扇型車庫與日本梅小路蒸汽機關車館之比較情形

項 目	彰 化 扇 形 車 庫	日 本 梅 小 路 蒸 汽 機 關 車 館
功 能	臺灣地區唯一僅存之扇形車庫，除定位為「縣定古蹟」外仍維持現有機車維修功能及作業外，同時並提供給社會大眾參觀、了解、認識臺灣鐵路文化歷史之機會。	日本唯一蒸汽機關車專業博物館，保存珍貴的交通文化財產及蒸汽機車的歷史。提供搭乘乘坐蒸汽列車，瞭解蒸汽機車動態、靜態展示。
地理位置	彰化車站北方	日本京都府京都市下京區
基地面積	現階段規劃 18,874m ²	43,000m ²
規 模	由扇形車庫及鐵道文化園區組成，扇形車庫共計 12 股道，目前保養蒸氣機車 3 輛、柴電機車 32 輛、電力機車 33 輛、柴液機車 3 輛共計 71 輛。接待各界人士自由參觀或民間團體(學校)參觀。	由「資料展示館-舊二條車站」、「蒸汽機車展示場-扇形車庫」及「蒸汽機車群」等三個展示館組成，以「蒸汽機車展示場-扇形車庫」為主體，配合現有蒸汽車輛實物作靜態展示，每日分時段進行動態展示，目前保存 18 輛蒸氣火車，其中 7 輛為動態保存。扇形車庫內共有 20 股的軌道。
觀光推展	接待各界人士自由參觀或民間團體(學校)參觀。依顧問公司研究顯示，若將扇形車庫、鐵道文物展示館及周邊土地作整體規劃，成立鐵道博物館，並以 ROT 方式委外營運，以鐵道文化資產為主軸，將有助於地方觀光發展並提昇經濟效益。	提供搭乘坐蒸汽列車，瞭解蒸汽機車動態、靜態展示、館內靜態展示蒸汽火車相關的實體模型、內部構造、維修工具、零件模具、投炭練習機以及與蒸汽機車相關之文化資產，對於推動觀光業發展有莫大助益。

資料來源：臺鐵局（102.08.22）

(六) 面臨難題

臺鐵局辦理之「民間參與彰化車站扇形車庫古蹟保存區及周邊地區興建營運前置作業委託服

務案」因受限於都市計畫變更尚未通過，及彰化鐵路高架化路線和其執行方向迄今仍尚未定案，為避免扇形車庫及周邊土地閒置，臺鐵局預定於彰化鐵路高架化施工前進行短期招商作業。

(七)未來定位與規劃

現階段彰化扇形車庫以增進臺鐵文化資產及土地資源之營運效益為短期目標，待未來基地相關計畫完備後，以扇型車庫與彰化車站站區為硬體基礎以及國家級鐵道文物、鐵道文化休閒為軟體形成的國家鐵道博物館，結合文建會利用車站閒置建築、發展鐵道藝術村的概念，整合成彰化車站(扇型車庫)鐵道文化園區。未來發展期望能達到以下長期目標：

- 1、促進鐵道文化情感之延續與推廣，串連全臺鐵道文化網絡。
- 2、引入民間資金及企業經營模式
- 3、創造車站周邊商圈再發展的機會
- 4、提供彰化居民優質的休憩環境
- 5、透過扇形車庫之獨特性商標授權創造無限商機

五、支線及森林鐵路之營運及發展

(一)支線鐵路

- 1、平溪線、內灣線、集集線等三支線之經營管理與觀光發展成效說明如表 20：

表 20. 支線鐵路之管理與發展情形

	經營管理方式	觀光發展成效
平溪線	由臺鐵局自行營運	<ol style="list-style-type: none"> 1. 原為煤礦運輸鐵路，因周邊觀光活動帶動(如平溪天燈節)，統計平溪線 99 年旅運量計 55.9 萬人次、100 年 68.1 萬人次、101 年計 93 萬人次搭乘。 2. 為發展該支線觀光，臺鐵局與日本江之島電鐵合作互惠案。

	經營管理方式	觀光發展成效
內灣線	由臺鐵局自行營運	<ol style="list-style-type: none"> 1. 原為開發竹東地區資源而興建之鐵路，經查內灣線 99 年旅運量計 34.1 萬人次、100 年 43.9 萬人次、101 年計 134.8 萬人次搭乘。 2. 近年隨著新竹縣漫畫夢工廠設置，逐漸轉型為觀光支線。
集集線	除集集、車埕、水里等站由當地鄉鎮公所協助管理外，餘由臺鐵局營運管理。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 集集線 99 年旅運量計 30.9 萬人次、100 年 38 萬人次、101 年計 62.4 萬人次搭乘。 2. 近期受惠日月潭風景區開發，吸引觀光人潮。

資料來源：臺鐵局（102.08.22）

2、集集線車埕遊憩區於 90 年間納入交通部觀光局日月潭國家風景區範圍，91 年間，鑑於 921 地震後觀光遊憩之需求，該部觀光局日月潭國家風景區管理處（以下簡稱日管處）於 91 年重建車埕車站之站體，所有權屬仍交由臺鐵局，經營管理及行車安全等亦由該局負責，周邊遊憩設施及經營管理則為日管處車埕管理站負責，並由水里鄉公所委由車埕社區發展協會經營賣店及車票販售事宜；另日管處於 97 年辦理「日月潭向山車埕纜車系統先期計畫檢討暨調整規劃案」，經馬總統於 100 年 4 月視察日月潭觀光產業推動情形時裁示應加速推動，交通部毛部長於同年 6 月立法院交通委員會考察南投縣交通建設情形時亦指示，該案以民間參與公共建設方式推動；日管處經檢討該規劃案內容及遊客成長趨勢，遂辦理「向山至車埕纜車系統招商前置作業委託案」，業於 102 年 3 月完成期末報告，目前進行環境影響評估中。由日管

處統一規劃該遊憩區之公有遊憩設施之經營管理及遊客安全與行銷推廣，旅遊人次由 92 年的 20 萬人次，迄 101 年已突破 130 萬人次，顯示行銷推廣車埕遊憩區已具成效。

3、尚待解決問題

三條支線因沿線人口稀少，臺鐵局為維護當地民眾行的權益，仍須維持一定營運水準及投入資源養護路線，雖近年來三條支線吸引大量觀光客前來搭乘，但每年仍然入不敷出，成為臺鐵經營負擔。

4、未來定位規劃

為減少支線虧損情況，臺鐵局以 ROT 方式辦理民間參與平溪線、內灣線、集集線營運，未來得標廠商經營將前述三條支線營運，並開發車站周邊部分閒置土地。前揭已完成相關規劃，正依促參法程序準備辦理公告招商。

(二) 苗栗舊山線鐵路

1、苗栗舊山線鐵路於日據時期 1908 年通車，北起三義、南至后里站，沿途經過勝興站、龍騰斷橋、舊泰安站等，全長約 15.9 公里。在 20 世紀初工程技術未臻成熟時，創下臺灣鐵路工程技術上最大坡度、最大彎道、最長花樑鋼橋、最長隧道群等紀錄，且沿線的奇特地形和樸實的聚落人文、古蹟以及林相豐富的自然景觀，在臺灣鐵道文明發展上或是在文化歷史價值上都有其無可取代的地位。

2、惟苗栗舊山線鐵路於 87 年 9 月因新山線竹南豐原段雙軌鐵路完成切換通車後，即因失卻運輸本業價值而閒置，嗣因文化建設委員會（於 101 年 5 月 20 日改制為文化部）於 91 年將舊山線

列為世界遺產潛力點，行政院同意依經建會「挑戰 2008 年／國家重點發展計劃／觀光客倍增計劃／環島鐵路觀光旅遊線／舊山線復駛計劃」編列建設經費 1 億 9,240 萬元，整修舊鐵道至復駛狀態，並進行三義站、后里站區雙向與縱貫線本線聯結。嗣於 99 年修復後，臺鐵局每年與苗栗縣政府合作辦理短期復駛。

- 3、臺鐵局另依據「促進民間參與公共建設法」，以 ROT 及部分 BOT 方式徵求民間機構參與復駛營運，特許年期 12 年(興建期+營運期)，續約 10 年。「促進民間參與舊山線復駛營運案」經交通部於 99 年 9 月 29 日核准招商文件後，臺鐵局於 98 年 9 月 7 日辦理第 1 次招商說明會，99 年 10 月 13 日起辦理共 4 次公告招商(第 2 次招商 100 年 1 月 12 日、第 3 次招商 100 年 4 月 13 日、第 4 次招商 100 年 11 月 24 日)，惟均無廠商申請而宣告流標，臺鐵局爰於 101 年 3 月 14 日報交通部解除列管，公共工程委員會於 101 年 5 月 7 日函文同意備查解除列管案。
- 4、嗣後，臺鐵局請專案顧問公司重新進行招商條件中財務項目之調整分析，即便延長特許年限，但因以 99 年、100 年實際營運旅客人次計入分析，回收年期與歷次招商公告之條件相較並無改善，顯示現階段招商不易。於法律上，本計畫中請得標民間機構自行評估是否需新建三義國中站及魚藤坪站，惟該區因坡度不符建站相關法令規定，經評估尚無可行性；另舊泰安站至后里間之路線上，則因場站需要必須徵收部分土地，辦理徵收時遭受建物所有權人拒絕及抗爭，爰目前暫無再行推動促參案之計畫。

- 5、現階段臺鐵局以不定期「蒸氣火車(或柴電機車)+套票」專案方式辦理「舊山線鐵道文化」復駛(三義-勝興-舊泰安)，配合地方政府租用專列開行，亦同時結合觀光局所輔導之臺灣觀光巴士(苗栗地區包含苗栗南庄客家風情、三義木雕大甲媽祖等1日遊路線)，配合舊山線專列開行日期及時刻，納入整體行程規劃，創造公共運輸輕鬆旅行環境，帶動舊山線觀光旅遊之永續發展。

(三)阿里山森林鐵路

- 1、臺鐵局奉行政院指示協助農業委員會林務局(以下簡稱林務局)營運阿里山森林鐵路，兩局於102年4月26日簽訂「行政院農業委員會林務局委請交通部臺灣鐵路管理局協助營運阿里山森林鐵路行政契約」，並自5月1日起由臺鐵局本鐵路專業辦理協助營運工作。協助營運期間至104年12月31日止，必要時雙方得協議延長，並以105年度營運管理主體轉換為臺鐵局為目標。但雙方得依實際營運情形，再行議定營運管理主體轉換日。
- 2、臺鐵局協助營運範圍，配合阿里山森林鐵路復建工程及復駛時程分為2階段辦理，說明如下：
 - (1)第1階段：
 - <1>102年5月1日起，辦理嘉義至竹崎、阿里山至祝山(祝山線)、阿里山至神木(神木線)之協助營運事宜。
 - <2>竹崎至奮起湖間復駛營運工作，業經交通部於102年3月25、26日辦理臨時監查，目前林務局正就相關缺失項目進行改善，再報請交通部複檢通過、同意復駛營運

阿里山森林鐵路籌備處/管理處(目前林務局進駐籌備人力係以兼辦方式，無法滿足實際需求)，提升行車安全及服務品質，共維民眾及員工之生命財產安全。森林鐵路營運風險在於自然環境與天災，其營運與維護成本很高；加上受限於地形與路線，運能無法大幅提升、行車時間無法突破等問題；且票價亦受管制，財務難以自主，不論是由臺鐵局或林務局經營，均會面臨財務虧損問題。阿里山森林鐵路歷年來之營收、支出費用及虧損情形如表 21。目前財務缺口係由林務發展及造林基金項下森林遊樂區之勞務等收入盈餘支應。

表 21. 阿里山森林鐵路歷年收支彙總表 (單位：元)

年度	收入	支出	結餘
93	51,242,452	368,820,316	-317,577,864
94	64,018,291	281,212,015	-217,193,724
95	78,593,396	357,112,515	-278,519,119
96	68,761,246	463,210,047	-394,448,801
97	40,303,133	311,544,609	-271,241,476
98	53,885,273	21,610,149	32,275,124
99	10,441,717	80,540,602	-70,098,885
100	33,478,479	172,598,506	-139,120,027
101	63,875,891	195,457,684	-131,581,793

註：98 年莫拉克風災、100 年開放陸客。

資料來源：交通部 (102.09.13)

(四) 日本森林鐵路之經營管理情形

1、大井川鐵路

(1) 1986 年與阿里山森林鐵路締結為姊妹鐵路的日本大井川鐵路分成本線及井川支線，全

長 65 公里，軌距為 1067 公厘。金谷至千頭 39.5 公里區間為本線，行車所需時間為 2 小時 10 分，千頭至井川 25.5 公里區間為井川支線，行車所需時間為 2 小時 20 分，其中有 1.5 公里、坡度千分之 90 路段鋪設齒軌電車，以重聯運轉方式共同出力、推進上山，此亦為大井川鐵路最大的特色。

- (2) 大井川鐵路是為了搬運靜岡縣的木材資源而鋪設，也因時空變遷而面臨業績衰退、財務惡化的局勢，但經過一連串的改革重整，除改善運轉設備外，同時導入文化資產重生的觀念，收集全日本被淘汰的火車，甚至搜購國外古老又稀有型式之蒸汽機車及舊型電車，經刻意積極整修後保存成為鐵道文化珍貴寶藏，吸引由日本各地甚至世界其它國家慕名而來的鐵路舊型機車迷前來觀賞拍照；並開啟了蒸汽火車復駛之先河，造成全日本多線鐵路陸續推出蒸汽火車復駛的活動。大井川鐵路不僅成為動態火車保存的博物館，也是日本鐵道觀光文化活化的經典。
- (3) 大井川鐵路除經營運輸本業外，經營很多附屬事業，包括便利商店、特產店、咖啡廳、巴士、計程車、旅行社、食品工廠、保險業務等並設立火車博物館，販賣自製的紀念畫冊、郵票、紀念品以及便當等。沿途各站皆設有特點，尤其溫泉區為熱門旅遊點，有自營巴士固定行駛其間，並針對各站周邊特色定期舉辦如登山及泡湯等搭配乘坐火車的活動，遊客也可在等待火車的空檔，購買周邊商品，增加車票外的收入。大井川鐵道也

善用傳播媒體功效，架購內容豐富的網站，使用大量的圖表及照片，提供民眾充分及完整的旅遊資訊，吸引國內外旅客。

- (4)大井川鐵路雖積極經營，但仍維持的很辛苦，日本民間及企業團體對鐵道文化資產的保存有共同信念，民間募款贊助支持大井川鐵路老火車動態復活的行動，對於鐵路的營運有莫大的幫助與鼓勵，讓這條早該廢除的地方鐵道仍能繼續運轉，持續鐵道對歷史的建證。

2、黑峽谷鐵路

- (1)黑部峽谷鐵路自宇奈月至檉平之間長約為20.1公里，軌距為762公厘，行車所需時間為1小時20分，原為關西電力公司想在黑部川修築水力發電廠，運輸人員與建材物資等而鋪設的，1971年成立黑部峽谷鐵道股份有限公司經營該鐵路營運外，也從事車站販賣事業、餐廳及停車場等，同時負責關西電力黑部專用鐵路行車運轉安全及黑部川電氣紀念館管理營運等委託業務。

- (2)黑部峽谷鐵路旅客用營業區段已經電氣化，每年營運期為自4月下旬至11月底止的7個月間，其餘5個月因積雪過深而停駛。因積雪量非比尋常，不僅列車無法行駛，軌道如不妥適處理，包括架設的線路設施均可能遭積雪壓垮崩坍至山谷，故除架設的線路之外，連軌道及部分橋樑均需拆除，至翌年融雪為止，都是停駛閉門過冬的時節。在停止營運期間，所有工作人員約90人，就個人職責做好機車車輛之保養整備、路線養護、

- 站務設備維護等工作，以迎接翌年之營運。
- (3) 俟積雪融化，拆除之橋樑、電車線等即行復原，並檢查沿線山壁，確認安全運轉無虞後再行通車。並每年舉辦各種活動與販售土產、紀念品與傳統工藝等；甚至於鐘鈞車站附近之萬年雪景設置展展望台，吸引來自日本全國觀光客，單日最多達 6,000 人。

六、車站未來定位與發展方向

車站未來不再是僅提供車站基本運輸服務功能之空間，而是滿足民眾一般食、衣、住、行之需求場所，車站空間可以是民眾生活的中心，更是都市發展的核心，亦即車站將以提供便捷運輸、形塑貼心服務及創造車站多元生活空間等為定位，開創本業及附屬事業同時發展之雙核心事業。因此，車站將「因事制宜」的配合節能減碳、無縫運輸、文創及觀光產業升級等政策，調整運輸本業營運模式及附屬事業規劃，藉以提昇國家政策推動之整體效能。另車站將「因地制宜」的結合周邊地理環境、地方活動、景觀風貌等「在地性」精神，納入站體設計及周邊環境整體規劃，期使未來車站能深入地方，成為地方生活重心，達到臺鐵永續發展的目標。臺鐵局就未來發展規劃分述如下：

- (一) 打造節能減碳之旅運環境：賡續推動沿線綠色站場及景點地標。
- (二) 建設車站無障礙空間：落實通用設計之概念，打造無障礙環境。
- (三) 持續推動無縫運輸：結合運具、場站、票證及資訊等無縫整合，提升整體軌道旅運服務品質。
- (四) 發揮複合運輸效益：整合不同運具，創造範疇經濟效果。

- (五)持續創造鐵道遊憩商機：配合地區發展觀光產業的基調，豐富鐵道旅遊內涵，創造鐵道旅遊新意象。
- (六)積極推動車站商業空間 BOT 或 ROT 建設營運：如松山、南港、萬華等車站 BOT 建設和板橋、新左營等車站 ROT 營運，期使附屬事業多元化經營，以提昇運輸事業優質服務機能。
- (七)開創雙核心事業經營：規劃鐵路運輸與鐵路資產結合之大眾運輸導向發展 (TOD) 模式，增進車站複合式機能及資產開發價值，積極推動都市更新與促參建設之土地開發，以達到短期保產、長期增加土地價值之目標，開創雙核心經營版圖的新藍海。

七、本院履勘、訪查情形彙整

(一)新竹站、內灣支線及苗栗舊山線 (102.5.22-23)

1、新竹車站：

(1)新竹站為一等站，於民國 2 年落成，設計者為日籍建築師，建築風格為中西混合巴洛克風格，內政部於 87 年 6 月 22 日審定為省定二級古蹟，現行員工編制 116 人。97 年每日平均上車人數約 15,489 人，101 年約 20,714 人，每日平均上車人數成長近 35%，97 年每日平均營運進款約 1,562.16 萬元，101 年約 1,804.09 萬元，每日平均營收成長近 15%。貨運部分，97 年運噸數約 11,210 噸，101 年約 31,336 噸，成長近 9 成。

(2)新竹車站於 87 年至 90 年信行站體全面整修工程，由內政部編列預算 2,600 萬元，委託新竹市政府整修。後於 94 年至 100 年，配合內灣 (六家) 支線改善計畫，增建第 3 月

台，同時規劃腳踏車專用道，建置費用約 800 萬元，另更新旅運設施，包含列車資訊顯示系統 (TIDS)，建置費用約 126 萬元，並更新全站嚮導標示，包含燈箱面板等，建置費用約 155 萬元，均由臺鐵局編列。另由新竹市政府編列預算，增建月台無障礙電梯，建置費用約 733 萬元，增建計程車候車亭，建置費用約 100 萬元，規劃新竹故事館，建置費用約 80 萬元。此外，新竹車站也增設 10 座自動驗票閘門，建置費用約 1,500 萬。另於 102 年至 104 年，規劃維修北端地下道整修美化工程、第 1 月台雨棚更新等工程。

- (3) 於 98 年委託華業工程顧問股份有限公司辦理新竹站後站地區都市更新計畫，並於 99 年 6 月 3 日簽約，101 年完成主要計畫及細部計畫變更，同年 3 月 6 日本案變更委由新竹市政府主辦。規劃「立體連通設施」把前戰舊城商圈延伸引入後站更新地區，後站設置「國道客運轉運站」延續抒解站前交通。
- (4) 本院於履勘新竹車站發現，新竹車站兩旁延伸建物之顏色與主體建物不搭，主建物內部各角落、柱子旁等多有髒垢未清除，且所用修復之石材顯有未協調之處。

2、內灣支線

- (1) 於 40 年全線完工，原興建目的為石灰泥業及林產開發，並監辦客運業務。嗣為配合臺灣高鐵新站的設立舉臺鐵捷運化政策，在 96 年至 100 年間進行路線修改與設施升級，100 年 11 月復駛後內灣支線轉為新竹地區高鐵轉乘接駁與懷舊觀光路線。

- (2) 內灣支線自竹中站至內灣站共計 9 個車站，係非電氣化之觀光遊憩路線。由新竹至內灣站平日約 1,292 人，假日約 2,244 人，由六家至內灣，平日約 520 人，假日約 1,072 人。內灣線於 96 年至 101 年間，復駛前後之乘車人數增加 1.5 倍，總營收增加 1.3 倍。
- (3) 內灣支線整體風貌更新：第一期已完成配合通車改善部分有號誌相關設備改善（增設號誌設備連鎖系統、列車自動防護系統及行車調度無線電系統等）、軌道強化（如：竹中至內灣間裝設電鎖轉撤器並抽換 50KG 道岔 9 組）、月台高度及長度改善（月台延長至 120M、月台提高至 92CM），已於 101 年度完成。第二期配合新竹縣政府「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」改善竹東站、內灣站及九讚頭站，預計 103 年發包執行。第三期則包括車站外觀美化、設施無障礙化、通用設計畫、指標系統化、照明及環境 6S 化，則列於 104 年度預算執行。

3、苗栗舊山線

- (1) 苗栗舊山線是臺灣西部縱貫鐵路的一部份，北起三義、舊泰安站等，全長約 15.9 公里。沿線有奇特地形、樸實的部落人文、古蹟及林相豐富的自然景觀、海拔最高的勝興車站及龍騰斷橋等，在臺灣鐵道文明發展上或是在文化歷史價值上都有其無可取代的地位。
- (2) 於 87 年 9 月因新山線竹南豐原段雙軌鐵路完成切換通車後，即因失卻運輸本業價值而閒置。91 年文建會將舊山線列為世界遺產潛力點。99 年修復後臺鐵局與苗栗縣政府每年合

作辦理短期復駛。

- (3) 勝興車站標高海拔 402.326 公尺，為臺灣縱貫鐵路最高處，三義到后里舊山線是西部幹線最陡峭路段，88 年被指定為苗栗縣縣定古蹟，目前由三義鄉公所綠美化及管理。勝興車站興建將近百年歷史，由於歷經兩次大地震皆未受損，保養得宜，至今其主體結構、格局和材料大多維持原貌或原材料，現已成為臺灣鐵路老式車站的典範，也是舊山線鐵路中，最具歷史文化保存價值的車站。

(二) 香山車站

- 1、香山車站為地上 1 層之半木磚石構造建築物，建於民國 17 年，是典型「入母屋造式」的建築，90 年 5 月經新竹市政府公告為市定古蹟。臺鐵局於 101 年 6 月 28 日，辦理車站古蹟修復，補強暨增設無障礙設施。
- 2、香山車站屬甲種簡易站，僅停靠區間車，以服務短區間通勤旅客為主，97 年平均每日上車人數約 260 人，年營收 461 萬元，101 年平均每日上車人數約 414 人，年營收 828 萬元。

(三) 彰化扇型車庫、集集支線 (102.7.11-12)

1、彰化扇型車庫：

- (1) 臺灣地區原本有六大蒸汽火車扇型車庫，現僅存彰化扇型車庫，其於 11 年興建完成，基本功能為車輛保養、車輛停留、車輛轉向，以及近年配合文創產業，逐步發展觀光休憩功能，積極推動各項營運管理國際認證制度，如：品質 ISO9001、工安 OHSAS18001 & TOSHMS 及環保 ISO14001。彰化縣政府於 89 年指定為縣定古蹟，92 年加入彰化縣地

方文化館家族，並由彰化縣政府編列 5,000 萬元，辦理「縣定古蹟扇型車庫修復工程」，於 94 年竣工；臺鐵局於 100 年編列 256 萬元，辦理「扇型車庫軌道整修」工程，復於 102 年編列 198 萬元，辦理「扇型車庫轉盤圓形木棧道更新工程」。

(2) 自 98 年至 101 年之參觀人數分別為：68,086 人、89,683 人、98,821 人、151,843 人，團體申請計 890 團。

(3) 臺鐵局委託顧問公司辦理「民間參與彰化車站古蹟保存區及周邊地區興建營運前置作業」先期規劃，預計可加強後站地區土地開發利用，並藉由串聯扇型車庫、彰化車站、前後站地區及周邊設施，促進都市整體再發展，預計以 102 年 12 月底公告招商為目標。未來將結合彰化地方文創產業，建構鐵道文化專有特色鐵道園區。

(4) 彰化縣政府刻正委託顧問公司辦理「彰化市鐵路高架化可行性研究」計畫，恐影響扇型車庫保存方式。

2、集集支線：於 11 年通車，起點為二水站，向東沿濁水溪畔通往南投縣境內，終點為車埕站，全程 29.7 公里，行車時間約 45 分鐘，為臺鐵三支線中最常的支線，全線單線，採電氣路牌閉塞方式；沿線有 7 座老舊隧道，921 集集大地震造成隧道壁體多處裂縫，漏水嚴重，爰於 100 年 6 月 30 日完成隧道改善工程。其中集集及車埕等 2 站分別委由集集鎮公所及水里鄉公所（車埕社區發展協會）代管。

(1) 水里車站：車站創建於民國 11 年，嗣因森林

繁茂，水量豐沛故舊名為「水里坑站」，56年更名為「水里站」目前站體為92年改建。

(2)車埕車站：車埕舊稱外車埕，於50年改名為車埕站，目前由日月潭風景區管理處協助維護管理。車埕站增設月台雨棚正進行招標作業中，預計於102年12月31日竣工。

(3)集集車站：

<1>創建於民國11年，為全檜木建築，921大地震受到重創，集集站站房主體及周邊修復工程於91年重新修復啟用。目前正進行屋頂漏水等改善工程，預定於102年12月31日竣工。

<2>車站遊憩設施用地及綠地部分，目前由集集鎮公所委外經營，惟除車站站體外，周邊並無綠美化及遊憩設施。另鐵路南側各攤區為圖便利，於攤區橫越鐵道至綠地及遊憩設施用地間，私設通行便道及設置圍籬，嚴重影響遊客安全。

(四)花東線等地車站(102.7.25-26)

花東線鐵路(花蓮至臺東間計151.9公里，27各車站，含招呼站)全線單線(玉里-東里間除外)，即非電氣化區間，以DR2700型普通車、復興號、莒光號及DMU(柴聯自強號)等列車行駛。新自強號(普悠瑪號)及EMU800型電聯車則於「東部鐵路快捷化-花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」完竣後，陸續加入花東線營運。臺鐵局自97年8月開辦郵輪式列車，突破以往列車到站即開之模式，以類似遠洋郵輪停泊於各港口一段時間再續開往下一港口之方式，開行特定之列車，選定數個可以停留賞景之車站，停

留一段時間，讓旅客下車欣賞車站周邊風光後，再開往下一目的地；近年更結合環島生態觀光與地方節慶，規劃推出多元化的鐵道旅遊新服務。自 97 年 8 月至 101 年 12 月底止，共計開行 88 趟次，營收 11,758,567 元。另平日花蓮至臺東間上、下行開行共 10 次兩鐵環保列車，逢週五六日增開 2 列次，101 年總計運送約 7,064 人車。

1、臺東車站：

(1) 臺東站於 11 年 4 月 20 日設立，因 71 年東線鐵路拓寬完成，成立卑南站（即今之臺東站），80 年南迴鐵路由卑南站接軌完成環島鐵路網，卑南站同時更名為臺東新站，90 年 6 月臺東舊站裁撤，同年 12 月 1 日臺東新站更名為臺東站，舊站及其周邊與臺東縣政府合作規劃為鐵道藝術村。臺東站之改建將結合卑南文化遺址之特色，呈現海洋意象。

(2) 臺東站 101 年平均每日營收約 133 萬元，平均每日上車人數約 4 仟人次。

2、關山車站：於 26 年改名為「關山驛」，光復後改稱為關山站，現有新舊二站，舊站鑑於 11 年，其外觀依日本北方農家的樣式建築而成，現為東線鐵路唯一僅存之日式建築，目前由捷安特公司承租做為自行車補給站；關山站於 102 年 2 月 28 日新站改建完成，是花東線第一個完成更新的車站，並設有旅遊服務中心，另在前往月台的樓梯旁亦設有一排斜坡道供自行車遊客牽乘自行車上下樓梯使用。

3、池上車站：於 14 年開辦客貨運業務，57 年改建為鋼筋混凝土站房，因應地形暨東北季風強勁風勢，在月台上設有避風室的車站，也是花

東線少數設有避風室的車站。

4、鳳林車站：係屬典型車站之空間不足、設施老舊、無障礙設施缺乏，未來計畫與林田山文化園區結合。

5、花蓮車站：於 71 年 7 月 1 日花東線拓寬完成，花蓮舊站裁撤，花蓮新站改名花蓮站，花東整體服務效能提昇計畫完成後，將採跨站式站房設計，並設置自行車補給站。

(五)南迴線、高雄及臺南等地車站 (102.10.22-23)

1、南迴線：東起臺東站西迄枋寮站，路線長度 98.2 公里，合計 14 站，於 81 年 10 月 5 日正式通車營運。共計 36 座隧道(總長 38.6 公里，佔全線 39.4%，最長中央隧道長度 8,070 公尺)，大小橋樑共計 158 座(總長 10 公里，佔全線 10.2%)，最長金崙溪橋長度 566 公尺。其中知本站拜知本溫泉(距離知本站約 5 公里，是臺東縣最主要的觀光勝地)盛名所賜，成為南迴線營收最高的車站，目前遊客多為大陸觀光客，另金崙溫泉離金崙車站約 3 公里，知名度僅次於知本溫泉，遊客大多來自於屏東、高雄等地區。有關廢棄車站後之空間利用，最著名之案例係鐵花村，即臺鐵局與縣府合作經營，以廉價租金租予文創者創作。目前環島列車以銀髮族佔大宗，約 6 成以上。

(1)康樂站：於 71 年 7 月 15 日設站，91 年 6 月 1 日由三等站降為甲種簡易站，係屬觀光車站，目前平均每日上車人數約百人，因史前博物館位於康樂站旁，為方便旅客造訪，可建議週末增設自強號停靠。

(2)檳榔站：於 11 年設立，檳榔站坡度高達千分

之 21，列車在此交會或待避時有溜逸的危險，故採折返式車站的設計，上下行列車交會時，由臺東往鹿野方向列車，先越過交叉點停車後退行進站，等待鹿野往臺東列車通過後，再行出發，折返式路線是早期克服大坡度長隧道工程的替代方案，工程費用較經濟，工期亦可縮短。東線鐵路拓寬後改線，新線由鹿野經山里站穿越隧道至臺東，檳榔、東成、初鹿、嘉東、中興等站於 71 年同時廢站。檳榔站是東部鐵路拓寬時遭廢除的車站中，碩果僅存的日式木造車站。目前由卑南鄉公所負責管理維護。

- (3) 多良車站：多良站瀕臨太平洋，曾被鐵道迷票選為臺鐵最美麗的車站，惟因多良國小廢校，且車站業務清淡，故於 95 年 10 月 1 日宣布裁撤。目前設有觀景台，供民眾居高眺望。
- (4) 太麻里車站：於 76 年 12 月設站，號稱臺灣最早日出的車站，102 年獲交通部金路獎環境維護類鐵路 2、3 等車站第 1 名。
- (5) 大武車站：南迴鐵路東段延太平洋岸興築，自此站起蜿蜒進入大武山區，故大武站素來為交通要衝，地理位置重要，車站採「非高架路段但月台高於站房」之設計，以因應地形因素。

2、高雄車站：

- (1) 高雄車站（帝冠車站）於 30 年 6 月 20 日正式落成，成為高雄市門戶。為配合捷運系統及鐵路地下化施工，鐵工局於 91 年新建完成臺鐵高雄臨時站，並移交臺鐵局營運管理

及取代帝冠車站，惟因各界鑑於帝冠車站具歷史意義，建議予以保留，後決定平移 82 公尺至原臺汽停車場站時保存，待未來鐵路地下化工程完成後再移回原址，為期 14 天的遷移工程，創下全臺最大文物的搬遷紀錄，帝冠車站於 91 年 8 月完成遷移暫置，由臺鐵局賡續維護管理，嗣經高雄市政府出資設置相關設施轉變為「高雄願景館」，並與臺鐵局共同簽訂「高雄車站帝冠建物共同委託民間機構營運協議書」開放民眾參訪。

(2) 95 年 1 月 19 日行政院核定「臺鐵捷運化-高雄市區鐵路地下化計畫」，為辦理高雄市區鐵路地下化，鐵工局將願景館永久遷移納入鐵路地下化工程辦理，於 102 年 8 月 15 日接管願景館。

(3) 目前高雄市政府已將高雄願景館指定為歷史建築，鐵工局將願景館改裝為展示館，展示相關文物及工程說明資料，預定 102 年 11 月 2 日對外開放參觀。

(4) 願景館定址後之未來修復及再利用，依據文化資產保存法規定，臺鐵局應將修復及再利用計畫報主管機關高雄市政府核准，後續活化再利用。

3、高雄臨港線鐵道

(1) 高雄臨港線位於高雄市鼓山區，是日本殖民政府據台後，立即著手的第一段鐵道港口建設，其中高雄港站 38 軌 76 線堪稱當時第一的站體，是高雄港口與鐵路沿線廠商間重要的貨物集散地，曾為鐵路第一大站。

(2) 高雄港站及臨港鐵道系統為高雄近代發展的

重要關鍵，目前鐵道皆已停駛，僅高雄車站至前鎮車場尚餘 3 股車道仍有業務使用；惟沿線停駛的鐵軌未拆除，臺鐵局與高雄市政府簽訂「自行車道與綠美化」契約，做為自行車道使用。

- (3) 另高雄市政府文化局於 99 年 10 月認養高雄港車站，並委託中華民國鐵道文化協會進駐營運，辦理「打狗鐵道故事館」，以重現並保存站區之文化價值；目前站區內保留部分傳統產業遺址物件，如機械式號誌樓、19 世紀規格的月台，並定期舉辦鐵道文化活動。

4、臺南車站

- (1) 臺灣省政府於 87 年 12 月 18 日正式公告指定臺南車站為省定古蹟，88 年經省後改為國定古蹟，古蹟的核定範圍包括：車站本體、第一月台雨棚和站務室。
- (2) 臺南車站本體為一棟二層樓過渡式樣之建築，日本建築師稱為「近世式」，既非像新竹站之「巴洛克式」建築風格，亦非現代式。站房是以鋼筋混凝土為主，整棟建築之立面由厚重之腰牆、菱形屋簷及屋身所構成。
- (3) 目前正進行「臺南火車站調查研究及修復再利用」計畫，總工程費用約 1 億元，第一期為屋頂漏水整修工程，自 102 年 5 月 24 日發包完成，7 月 7 日開工，工程期預計為 100 個日曆天，第二階段為主體整修工程。
- (4) 車站本體共有 2,144 平方公尺，其中前面大廳棟 375 平方公尺，中間候車室 364 平方公尺。大廳採挑高近 8 米設計，是西方現代主義建築大跨距之應用。

- (5) 臺南車站最特別之處在於二樓的鐵道旅館及餐廳，從一樓大廳可上至二樓，北面為鐵道旅館，南面為鐵道餐廳。鐵道旅館共有 9 個房間，其設備在當時為臺南首區一指的飯店，亦為臺灣唯一具有旅館部的車站。二次大戰後改名為鐵路飯店，仍保有旅館部及鐵路餐廳，54 年因現代化飯店陸續興建，旅館部停止營業，75 年鐵路餐廳亦停止營業。
- (6) 第一月台雨棚採長跨距拱型建築設計，整個月台雨棚由 55 根拱形鋼軌以鉚釘組合而成，這樣的設計除了具有藝術美感之外，它讓整個月台視野寬闊，減少空間壓迫感，在整個環島鐵路 200 多個車站裡可說是獨一無二的。第一月台雨棚屋架使用大量的就鐵道軌條來補強構造體，25 年和車站主體建築同時完工。於 66 年 6 月設立後站，方便東區居民及附近學校師生乘車進出。另為提供無障礙服務，於 101 年 5 月增設完成 2 部電梯，連結第一、第二月台。
- (7) 臺南車站與臺南府城各項古蹟產生歷史建築與遊憩資源的共構，是臺灣唯一且獨有的。

5、保安車站：

- (1) 保安車站創建於民國前 12 年，原名為「車路墩驛」，51 年 12 月更名為保安站。其站房是一座木造日式建築，主體採用阿里山良質檜木，整體風格簡樸典雅是目前臺灣鐵路保留最為完整的早期木造站房。
- (2) 運能概況：平常日旅客列車停靠約 149 列，101 年每日平均營收約 10 萬，上下車人數約 2,500 人，102 年 10 月底止，平均每日營收約

10 萬 7 仟元，上下車人數約 4,000 人。

- (3) 為配合岸壁式月台施工，保安站舊式公廁改建為新式公廁，較舊式公廁增加無障礙設施及廁所間數（1：5 男女比例廁所）並新增裝置藝術。另無障礙升降電梯亦於 102 年 10 月正式啟用。臺南市政府業於 102 年 8 月在站前興建公車轉運站，預計年底前完工。

6、沙崙支線

- (1) 沙崙計畫整體經費共計 47.3 億，是首條全線高架鐵路支線，首次臺鐵跨越臺鐵的立體交叉，首次採用無道碴軌道的支線，首次跨越中山高之路線，首座高架終端式車站，首條於南部使用多卡通之路線，全線於 2011 年 1 月 2 日通車啟用，並舉辦兩星期的免費試乘。沙崙線起於台鐵縱貫線中洲站，至沙崙站止，全長 5.65KM，並於中途 2.6KM 處設長榮大學站，該站是目前臺鐵營運車站唯一以校名命名及名稱最長之車站。

- (2) 經統計沙崙支線各站於 101 年上下車人數，沙崙站平均每日 3,271 人，較 100 年成長 21.12%，長榮大學站平均每日 1,543 人，較 100 年成長 26.76%。目前沙崙線一日上下行列車共有 71 次，並依據運輸狀況，分別開往台南、永康、南科及嘉義等站。

- (3) 沙崙線使用彩繪車廂，主題分別為四草濕地、台江公園、台南花季及關子嶺溫泉等符合台南特色之圖案。有鑑於沙崙線之便利，臺南市政府已連續兩年選定高鐵站前廣場舉辦跨年晚會，旅運量屢創新高。

- (六) 日本京都車站、大阪車站、東京車站、瑤峨野觀

光鐵道及天庵浜名湖鐵道等地車站訪查摘要
(102.9.24-9.29)

- 1、西日本旅客鐵道株式會社(以下簡稱 JR 西日本公司)，是1987年4月1日日本國有鐵道(JR)分割且民營化之後，七個新成立的鐵路公司之一。JR 西日本在路線經營上分為新幹線與在來線兩部分，路線範圍以日本本州西邊鐵道路線為其經營範圍，經營鐵道總公里數約 5,013 公里，新幹線 644 公里，在來線約 4,369 公里。JR 西日本公司主要事業內容包含旅客鐵道事業、關連事業(如不動產賃貨事業等)、其他三部份，其資本額 1,000 億日圓，2009 年營業收益 12,753 億日圓，運輸業收益 8,561 億日圓，占總收益 67%，流通業收益 2,153 億日圓占總收益 17%，不動產業收益 711 億日圓占總收益 6%，其他事業 1,326 億日圓，占總收益 10%，員工總數 29,870 人。JR 西日本公司為處理土地開發事業及附屬事業之業務，在組織架構上成立總合企劃本部與創造本部進行土地開發及附屬事業之規劃發展。此外，在不同地區分別成立以土地開發為目標之子公司如京都車站大樓開發公司、大阪站開發公司、房地產開發的西日本鐵路公司、西日本福岡發展公司等，將 JR 西日本公司所擁有之土地資產進行活化多元運用，以創造最大利益⁶。

(1) 京都車站

<1> 京都車站是西日本旅客鐵道、東海旅客鐵道、近畿日本鐵道、京都市交通局共用的車站。京都車站是一高密度具指標性之車

⁶參訪日本車站土地開發與經營管理報告，臺北駐大阪經濟文化辦事處提供。

站開發，帶動京都整體發展，土地利用為商業區，區域面積 38,000m²，建築面積 32,400m²。開發策略是與居民有良好互動，進行造街、造站開發，讓京都車站國際化，並成為京都大門(地標)。

<2>車站是地方的核心，JR 西日本公司的政策是提高鐵路沿線的使用，由鐵路部門負責鐵路的安全及班次的調度，創造部門負責附屬事業，提高車站的附加價值與機能，如於車站內設置飯店、購物中心、商務中心、文化設施、托兒所、健身中心，將彼此相互連接點形成一個一個的廣場，並不定期舉辦各式展貿活動、文藝交流，不僅滿足地方的需求，更促進車站周邊的繁華與活絡，提高京都車站的使用量，希望京都車站成為文化大都市。

<3>新幹線目前面臨之挑戰是廉價航空公司的興起。JR 西日本公司目前採取的規劃，就是提高新幹線的品質、創造新的商業商機、將鐵路作為社會的基礎建設。另除鐵道外，注重區域性、相關企業的共生性，彼此未來共同協調、合作，未來 5~10 年，除鐵道事業外，集中檢討新幹線與社會經濟的結合，地方支線也占很大營業額的比例。因應日本人口減少，故未來必須以非鐵道業務部分來彌補鐵道部分的收益。

<4>此外，JR 西日本公司近年亦提供 JR PASS 券予國外遊客，未來並試圖將 JR 的技術與專業推廣至海外，如臺灣高鐵即是東海道與 JR 西日本合作，透過海外技術合作交

流。

(2) 大阪車站

<1> 日本鐵路公司規劃土地開發業務，以追求最大經濟效益為目的。它的效益目標包括兩個方面：一是土地經營效益最大化，二是有利於鐵路運輸，開創更多的客源，使鐵路運輸及相關投資能夠獲得最佳利益。為充分利用鐵路的衍伸價值，鐵路公司還經營其他與鐵路共生的商業專案，包括百貨商店、體育場館、遊樂公園、旅館等，並多圍繞在車站周圍，既可以利用鐵路的客流，又能夠為鐵路提供客流。

<2> JR 與私鐵齊心合力進行大阪車站的開發，於開發過程中，由大阪市政府舉辦大型說明會，負責協調附近居民之意見，最終的決定權仍由政府決定，欲得到認可，仍需與政府協調，而政府不用提供車站開發的資金。

<3> 目前第五代的大阪車站是於 2011 年完工，創造更多空間，其中車站月台上方的頂棚（雨棚），係採太陽能面板裝置，其貯存的太陽能可提供月台、樓梯間照明及基本設施等所需之電力。

(3) 嵐山嵯峨野鐵道

<1> 嵯峨野觀光鐵道株式會社於 1990 年成立，並由 JR 西日本公司 100% 控股，約 2 億日元，目前工作人員計 80 人，終身僱用制約 30 名，每年營業額約 11 億日圓，其中運輸收入約 6 億日圓；嵯峨野觀光線於每年的 3 月 1 日至 12 月 30 日間營運，其

餘時間進行車輛維修。4 月與 11 月是旺季，月台會增加工作人員，並以廣播加強說明，以維乘客安全。

<2>嵐山嵯峨野鐵道係由廢棄鐵道轉型為觀光鐵道，並改裝貨車火車編組而成，行駛嵯峨站至龜岡站間，僅計 4 站、7.3 公里，一天約 8 班次往返，一列車約 312 座位，火車運行速度約 25KM/H，應是日本鐵道運行中速度最慢的。據團體遊客統計資料顯示，以來自臺灣的團體遊客最多，101 年計有 45,423 人。

<3>嵯峨野觀光線曾因 101 年的颱風造成嚴重土石流現象，而停休 22 天，進行維修與沿線土石坡檢測。嗣逢颱風或豪大雨過後，營運前先以維修車全線運行檢視無虞後，再開放營運通行。

2、東京車站

(1)東京車站於西元 1914 年 12 月 20 日通車啟用，由 JR 東日本公司、JR 東海與東京地下鐵共同營運，為日本多條鐵路路線的起點，車站主體建築分為西側的丸之內口與東側的八重洲口，地上與地下月台總計有 14 座、28 線軌道，為所有 JR 車站中總數最多者。東京車站在第二世界大戰後嚴重損壞，當時僅簡單維修即使用，爰為建立東京車站週邊都市景觀與繁榮願景，JR 東日本集團於西元 2006 年啟動大規模的車站整體改建計畫 (Tokyo Station City)，並於 101 年終修復完成至原先的樣貌，其中東京站酒店重新啟用，飯店內房間及門窗牆壁等均有噪音防

範措施，車站內並設有美術館，是日本少見設有美術館之車站。另車站內旅遊中心之工作人員具備日文、中文、英文及韓文等語文能力，相關旅遊及說明資料亦有前揭語言之翻譯本。

(2) 東京車站地下街商場分別委由不同廠商申請營運，其營業額每年約 100 億日圓，每日約有 2 萬人進出東京車站。

3、天庵浜名湖鐵道

天庵浜名湖鐵道全線（新所原車站至掛川車站）計 38 個車站，其中 11 個車站係屬「國登錄有形文化財」，相關天庵浜名湖線之旅遊資料不僅清楚標示國登錄有形文化財之車站名與其服務設施（如停車場、計程車、無障礙設施、自行車補給及遊客中心等）、車站周邊景點與步行所需時間、著名美食及其簡要地圖，提供遊客掌握該鐵道線之全貌概況，部分美食或景點亦為國家有形文化財之潛力點；另在天竜二俣車站旁之小型轉車台（即扇型車庫）及小型鐵道博物館，亦為國登錄有形文化財，目前收取門票 200 日圓，俾供基本維護所需。另該線鐵道平常日以一節車廂營運，以降低成本。

陸、結論與建議

一、鑑於都市發展之演變及運輸環境丕變，交通部對於臺鐵局之車站應以能提供整合性及多元之生活服務機能為更新改建之中心思維，且於進行時同時檢視人力與配套措施之需求，並及早籌謀特殊鐵道之經營方案，另亦應積極研議鐵路法之修法，俾使臺鐵局有自主活化資產的環境

(一) 臺鐵車站之更新改建，除考量車站現地條件與旅

運需求外，允應以多元生活服務的思維，研擬發展策略，開創車站永續繁榮的機會

1、臺鐵局轄管車站多位於市鎮繁華地區及交通樞紐所在，隨著都市發展及運輸環境之變化，其在都市所扮演的角色亦有所改變，由過去的鐵路運輸導向之車站，演變結合其他運具之轉乘車站，及兼具行旅生活功能之複合式車站。鐵工局於三十週年專書「看見臺灣希望的光」中，即載述第一代車站以交通功能為主，以臺北車站為代表，第二代車站結合都市更新以及周邊整體開發的功能，以板橋新站及左營車站為代表，第三代車站係全方位服務的生活中心，即食衣住行育樂的全方位生活服務，其可分為都會指標車站、通勤車站及觀光車站等3類；惟依本院專案小組履勘結果，目前我國尚未有類似日本大阪車站具有全方位生活服務功能之車站，仍待交通部後續努力。另據經建會主委於2010年11月中旬所召開之第1399次委員會議指示：「鐵路立體化之建設，需將周邊土地開發及其時程一併作適切之規劃，並將其外部效益內部化納入財務規劃中。...」顯見車站之更新改建，除應考量現地條件與實際需求外，亦應評估結合都市更新及車站周邊整體開發之效益。

2、有關車站站區土地開發部分，目前臺鐵局結合ROT或BOT開發車站共計7站，其中車站周邊土地採BOT開發並已營運者計有交九轉運站、松山車站，興建中有萬華、松山及南港車站，車站內部商業空間採ROT開發並已營運者有臺北車站、板橋車站及新左營站；前揭車站之開

發方式係考量車站營運與附業發展所產生的互異效果，並以大眾運輸導向（TOD）為目標，將傳統車站轉型為行旅生活中心。另車站周邊及沿線土地都市更新開發者，現行規劃採鐵路立體化者有桃園高架化、臺中高架化、嘉義高架化、臺南地下化及高雄地下化計畫等5處。惟查車站改建後，因新站房規模均較先前大，加上無障礙昇降設備使用量大，地下站房為維持採光通風，須全天開啟照明、空調設備，故各項支出（如維護保養費用、人力成本、水電費用）多有增加現象，尤以南港車站及松山車站於改建完工後各項支出增加最多，但營收卻有未增反減情況。

- 3、JR西日本公司於本院專案小組拜會時表示，車站是地方的核心，該公司之政策係提高鐵路沿線的使用，除運輸本業外，更提高車站的附加價值與機能，該公司進行大阪車站空間擴充與車站內相關設施改善時，亦強化大阪車站附近運輸路網之便利性，並透過土地利用開發計畫，活化車站整體機能，繁榮車站周邊商業活動，使大阪車站躍升為具備國際性格局之車站都市（Station City）。辦理京都車站進一步之活化發展時，亦利用該車站大樓西側鐵路警察隊遷移釋出之土地及嵯峨野線基地上方之空間，以車站特定區的模式進行開發，在車站內設置飯店旅館、百貨商店與購物中心、文化娛樂劇場、托兒所、健身中心，彼此相互連接點形成一個一個的廣場，不定期舉辦各式展貿活動、文藝交流，不僅滿足地方的需求，更促進車站周邊的繁華與活絡，進而提高車站的使用

量；大阪車站及京都車站均屬日本車站土地開發利用相當成功之 station City 案例。然而類此車站土地開發之案例，據交通部運研所之研究，日本四國高松車站之開發效益並未有顯著成果，另札幌車站部分雖成功帶動札幌車站商業之活絡與重心之移轉，但其成長可能是來自大通商圈之移轉，在實質效益方面，可能必要進一步評估⁷。是以，國內在規劃車站更新或改建，允應依車站運輸量、都市化情形及國際化程度等因素詳予評估都市更新之實際需要、車站周邊整體開發之效益以及地域特性。

4、綜上，因應都市發展及運輸環境之變化，車站除提供基本的鐵路運輸服務外，亦兼具滿足民眾行旅方便及生活需求之責任，並促進周邊觀光遊憩之功能，是以，車站之更新改建除考量現地條件與旅運需求外，允應以多元生活服務的思維，研擬發展策略，開創車站永續繁榮的機會。

(二) 臺鐵局於提昇整體服務效能之際，允應同時檢視各車站之人力與配備以及定位與服務功能之改變，全盤規劃車站未來之更新、經營及發展，並參考日本森林鐵路經營經驗，及早籌謀阿里山鐵路之有效營運方案

1、查臺鐵局因應 96 年高速鐵路及雪山隧道通車，北中南大型都會區通勤型態大幅轉變，爰將西部幹線轉型為城際間運輸，開始推動捷運化計畫，陸續增設通勤站，另為旅客便利轉乘高鐵需要，新闢六家(高鐵新竹站)及沙崙(高鐵台南站)支線，共增設 7 座通勤站，給予路線周

⁷鐵路資產管理制度與車站開發之探討 (P71, 交通部運輸研究所, 100 年 10 月)

邊居民新增通勤之選擇。查臺鐵局目前共有 225 個車站，計有特等站 3 站、一等站 27 站、二等站 24 站、三等站 77 站、簡易站（僅派站員，未派站長）50 站及招呼站（未派站員）44 站，係以各站營運進款、客運、貨運、運轉及行車等業務區分。惟以花蓮車站為例，其平均營收已是所有車站排名第 2，依照現行一等站之編制，相關人力與配備已不符需求，卻迄未因應調整，允應於花東線車站整體服務效能提昇計畫內一併檢討。

- 2、另據鐵路支線 99 年至 101 年之旅運量及營收情形，其中平溪 217 萬人次、營收約 3,319 萬元，集集線 131.3 萬人次、營收約 6,609 萬元，內灣線 212.8 萬人次、營收約 6,649 萬元，前揭三條支線近年來雖吸引大量觀光客前來搭乘，惟因沿線人口稀少，為維護當地民眾行的權益，仍須維持一定營運水準及投入資源養護路線，致使每年仍然入不敷出，為節省支出，可參考 JR 西日本公司之浜名湖鐵道，於淡季及平常日僅以一節車廂營運，以減低成本。另部分委由地方代為管理之車站，如集集車站周邊欠缺綠美化及遊憩設施，兩旁攤區亦無完善規劃，有顯雜亂，鐵路南側攤區為圖便利大量開發並私設通行便道供遊客逕行穿越鐵軌至鐵路北側，嚴重影響遊客安全及觀光發展。
- 3、阿里山鐵路自 102 年 5 月 1 日起，由臺鐵局本鐵路專業協助農業委員會林務局辦理營運工作，預計於 105 年度正式營運管理。近年來因應森林遊樂、觀光事業急速發展及登山遊客之需要，阿里山森林鐵路逐漸發展為高山觀光鐵

路列車，其具備登山鐵路五大工法中之四項，鐵路技術的多元性，是未來列入世界遺產的重要因素，然而森林鐵路營運之風險在於自然環境與天災，營運與維護成本很高，受限於地形與路線，運能無法大幅提升、行車時間無法突破，票價亦受管制，故財務難以自主，歷年虧損多在數億元之上，財務缺口目前仍由林務發展及造林基金項下森林遊樂區之勞務等收入盈餘支應，臺鐵局允宜參考日本森林鐵路經營方式，及早應變並妥擬籌措方案。

- 4、綜上，因應高速鐵路及雪山隧道通車，北中南大型都會區通勤型態大幅轉變，除應善用環島鐵路網及車站區位優勢外，允應檢視車站之功能與定位，以全盤規劃車站未來之更新改建、經營及發展。

(三)囿於現行法令之規定，致使鐵路資產開發瓶頸及困難，允應積極研謀解決

- 1、按財政部「強化國有財產管理及運用效益方案」報告內容略以，臺鐵局經管之不動產數量龐大，座落精華地區者多，因鐵路法未賦予該局自行開發不動產之職掌，無法主動辦理開發經營。經詢臺鐵局亦表示，車站沿線鐵路資產即因都市更新條例、鐵路法、國營鐵路附屬事業經營、土地開發利用、開發資產之處分與收益、管有資產之處分、資產收益運用等相關法令仍待推動修正，致使長期以來，鐵路資產未能有效開發利用。
- 2、查臺鐵局目前共有 225 個車站，車站沿線鐵路資產眾多，如屬鐵路用地之車站周邊老舊宿舍區，依現行規定僅能限於作鐵路相關業務使

用，收回之宿舍屋況尚優者，則繼續提供員工申請借住，若無員工申請借住，則以資產活化方式提供作標租標的，倘屋況仍堪使用而地方政府願意修繕再利用者，則以提供租用或認養方式交由地方政府修繕再利用，另為配合政府鼓勵青年返鄉逐夢創業，臺鐵局爰將全臺 22 處 83 戶宿舍及倉庫，以低於市場行情的價格提供給創業者承租。是以，現行鐵路資產無法多元開發與經營，難以增益鐵路資產之價值，允應積極研謀解決。

二、花東線車站正執行車站軟、硬體設備暨整體改善工程，工程內容攸關車站整體服務效能之提升，交通部允宜積極協助鐵工局相關工程設計及管理，以免工程嚴重延宕，不符計畫之期程

(一)按 99 年 3 月 12 日行政院核定「花東線車站整體服務效能提升」計畫（以下簡稱花東線車站效能提昇計畫），計畫總經費 60.81 億元，預定於 103 年 12 月完工，由鐵工局辦理綜合規劃、設計及相關施工事宜，計畫內容以花東車站為生活「驛站」，主要為改善花東鐵路沿線，自新城至臺東站間 29 個車站及其周邊附屬設施，藉以提供遊客舒適、便利、快捷的旅遊環境，並促進鐵路沿線地方繁榮與產業發展。

(二)查目前花東線 29 個車站均已完成細部設計，惟其中花蓮車站，係因花蓮縣政府對於車站採高架之訴求強烈，細部設計仍需再整合地方意見，故而延誤原訂細部設計、監造委託案及各標案發包時程；志學車站因位於東華大學特定區之農業區，其基地內不得新建或改建車站，若原址車站新建或改善，需辦理變更都市計畫變更，尚未取

得建照。另光復車站、富里車站及池上車站則因承商財務問題，未依約施作，發生工程延宕停頓，分別於 102 年 9 月 27 日終止契約，目前辦理工地接管事宜，均嚴重影響工程原訂執行進度。是以，目前已完工之車站僅有平和、東里及關山等 3 處車站。

(三) 本院於履勘關山車站發現，力求現代化並結合當地特色所規劃的關山車站，其部分細節如廁所洗手台上的斜面屋頂，設計雖美觀，確有無法遮蔽風雨之虞，車站周邊缺乏綠美化設施，且車站內各項現代化設計及物件於保固期過後，車站營運能否應付後續之維護保養及相關成本，允應於設計規劃時一併納入考量。另對於原本設計古樸之車站，搭配地方寧靜平穩之特質，相得益彰，倘過度現代化之設計能否融入當地風情，允應酌量。此外，花東線車站效能提昇計畫係以一鄉一特色車站結合當地特色之觀光旅遊，達成從車站即為旅遊景點，帶動地方觀光產業發展，惟部分車站周邊運輸轉乘接駁系統多未妥善建置，均待與地方政府溝通協議，復欠缺車站周邊觀光遊憩景點之相關指引標示，旅遊資訊尚待逐步更新。又，現行觀光局推動花東線之臺灣好行，允應視新建車站適時調整並串聯沿線之觀光遊憩景點，俾求鐵路與公路之無縫接軌。

(四) 綜上，為打造花東線旅遊交通服務及友善的旅遊環境，花東線車站正執行車站軟、硬體設備暨整體改善工程，工程內容攸關車站整體服務效能之提升，相關工程設計及管理，已呈進度落後情形，交通部應積極協助鐵工局改善，以免工程計畫嚴重延宕。

三、臺鐵車站於更新改建時，除考量硬體建設外，尤應強化功能性規劃，以全面提昇車站暨運輸服務之安全及品質

臺鐵局鑑於部分車站老舊，不敷使用，且近年都市發展迅速，車站在都市所扮演的角色有所改變，以及高速鐵路通車營運，爰推動臺鐵捷運化計畫為現階段之政策目標，轉型以服務西部幹線地方通勤、通學需求為主，並於「環島鐵路整體系統安全提昇計畫」及「臺鐵都會區先期及後續捷運化計畫」項下辦理車站之更新、改建或旅運設施更新；另為提昇東部鐵路運輸服務水準、平衡東西部鐵路服務落差，刻正辦理花東線車站整體服務效能提昇計畫，針對新城-臺東間沿線 29 個車站及周邊附屬設施整體改善；於辦理前揭車站更新計畫時，並將綠建築(結合生態、能源、環保)及跨站式車站(增進前後站旅客大眾貫通之便利性)納入設計考量，另如月台高度之提高、分階段新(改)建車站老舊廁所之硬體設備與通風設施、AED 緊急救護設備之裝設、無障礙電梯及車站哺(集)乳室之設置等亦逐步推動改善。惟本院履勘發現，除硬體建設之更新外，亦應強化軟實力，以有效提昇運輸服務之安全及品質。茲彙整仍待強化部分如下：

- (一)全面檢視並建立行車安全、邊坡安全及橋樑耐震管控之機制，並裝設列車 ATP 自動列車防護系統及遠端監視錄影輔助設施。
- (二)建立聯合排班、調度之機制，並整合高速鐵路、一般鐵路、城際客運及公車到站資訊，提供行前規劃服務及即時大眾運輸資訊。
- (三)有關大眾運輸系統(如高鐵、捷運、公車、計程車)與私人運具等轉乘接駁與指引之標示，應詳

予中、英文說明及簡要圖示，並建立相關處理機制，以因應特殊緊急之狀況。

- (四)車站內各式指引標示或圖示，其文字與式樣應具一致性與協調性，避免造成乘客之誤解。如有英文、日文等其他語言之說明，亦應詳加確認其正確性與合用性，勿貽笑國際。
- (五)現行臺鐵局、臺灣高鐵公司、公路總局等官方網頁，並未連結至運輸研究所建構之「交通服務 e 通網」，民眾難以一網進入即可全盤連接各式旅運服務。
- (六)鑑於近年都市人口轉移現象及特殊大型活動之舉辦，部分車站如新竹站於尖峰通勤時段，進出乘客人數急增，肇致車站內部空間擁擠，相關動線及空間運用允宜重新規劃與調整，並適時調度警察、志工協助，以維乘客之安全。
- (七)針對不同鐵路幹線與支線，允宜研製各式旅遊手冊及 APP 電腦通訊軟體，摘要沿線車站之特色，並結合車站周邊觀光、文化與美食景點，增進國人及外籍遊客對臺灣車站之建築與鐵道文化資產之瞭解。
- (八)現行車站內廣播系統除國語與台語外，允應結合當地語言，並因應來台之國際觀光客人數，研議加入英語或日語等外國語言。
- (九)目前搭乘環島列車、郵輪式列車之乘客，銀髮族約占 6 成，因應臺灣邁入高齡化社會，就列車所停留之重要車站，優先裝置 AED 緊急救護設備並安排人員接受訓練，以及設置無障礙設施及廁所急救鈴等相關設備。
- (十)結合地方辦理農產品展銷，開放車站內空間進行農業、文化交流等活動，促進車站的使用率，貼

近公眾生活需求。

- (十一)結合民間與企業團體力量共同認養及管理車站，並善用車站建築特色、事蹟或動人故事，以提升車站文化價值及觀光能見度。
- (十二)因應現行車站人力多有不足情況，宜適度規劃高等中級學校以上之學生加入鐵道志工服務行列，協助身障人士轉乘、秩序維護、車站導覽、環境維護等工作，對於服務達一定時數以上者，列入其校外服務成績，或可作為升學評比參考。
- (十三)揆諸日本車站如東京車站之遊客中心，除日語服務人員外，尚有精通英語、日語或韓語等服務人員，提供各國旅客之諮詢與服務，遊客中心內並備有日文、中文、英文及韓文版的旅遊說明資料，供旅客自行使用，臺鐵局可以參考學習。
- (十四)如同國內之作法，日本鐵道公司在車站月台地面上亦劃設有老弱婦孺優先上車之彩色標示，火車車廂內設有老弱婦孺優先座席，惟在座位上方另標示「附近攜帶電話者電源關閉」字樣，以保護老弱婦孺，相較更為貼心，臺鐵局亦可參考學習。

綜上，車站之更新、改建或旅運設施更新，除考量硬體建設外，尤應精進整體服務效能，以用心、貼心及務實的態度強化車站之功能性規劃，全面提昇車站暨運輸服務之安全及品質。

- 四、古蹟車站及歷史建築車站深具歷史及文化價值，如因重大建設等由必須暫時或永久遷移，宜儘力保留建物風貌之完整性；在其管理維護與修復上，應力求主建物與附屬建物之協調性與一致性，並參採日本保存古蹟車站文化財之積極作為，具體提昇臺鐵古蹟資產之文化價值

(一)如有重大建設等因素必須暫時或永久遷移古蹟車站及歷史建築車站，宜儘力保留建物風貌完整性，以維車站歷史與文化價值及公益性

1、按文化資產保存法之規定，古蹟除因國防安全或國家重大建設，經提出計畫送中央主管機關審議委員會審議，並由中央主管機關核定者外，不得遷移或拆除。

2、查高雄舊車站在外觀上採用與日本傳統大寺廟和貴族家庭專用的「唐博風」式攢尖頂屋頂，其內部則為西方的挑高格局，稱為「興亞帝冠式」建築，「興亞」是強調東方建築的風貌，其屋頂上方仿唐朝建築的四角攢尖頂，宛如戴了一頂大帽子，所以也稱為「帝冠式」建築。高雄舊車站因位屬鐵工局高雄鐵路地下化工程「高雄計畫」施工範圍內，為配合捷運系統及鐵路地下化施工，鐵工局於91年新建完成臺鐵高雄臨時站，並移交臺鐵局營運管理及取代帝冠車站，惟因各界鑑於帝冠車站具歷史意義，建議予以保留，後決定平移82公尺至原臺汽停車場暫時保存，嗣於91年8月完成為期14天的遷移工程，高雄市政府亦於92年2月26日將其公告登錄為歷史建築。

3、惟查高雄舊車站之建築構造及內部設計，車站門廳係以挑高之方式呈現明亮寬敞之空間，大廳內支撐的四隻圓柱混用了埃及的棕櫚葉柱頭及東方雀頭元素，相當獨特，大廳頂部為藻井設計，上層牆面四周開有採光天窗，整體設計氣宇非凡，位於車站東側的鐵路餐廳及廚房，外觀造型為八卦造型的煙囪，建築構造極具特色，貴賓室內部設計尤為氣派輝煌，然而於遷

移當時，卻僅保留帝冠建築本體及部分外牆，其中建築本體部分，高雄市政府於 92 年 8 月將其改裝成願景館，供市民參訪，100 年 12 月 31 日停止營運，配合鐵路地下化工程施工，鐵工局於 102 年 8 月 15 日接管願景館，並改裝為展示館，展示相關鐵路文物及工程說明資料，同年 11 月 2 日對外開放參觀；車站部分外牆目前暫置於高雄車站東隧道施工區內，以鋼構框架固定及圍籬區隔保護，車站其餘建物則全部拆除；經詢交通部雖表示，待高雄鐵路地下化工程完工後，願景館將回復至原來的位址。整體而言，高雄舊車站已失去原本建築構造之氣勢，並弱化其歷史文化價值，至為可惜。

- 4、反觀日本東京車站於西元 1914 年 12 月 20 日通車啟用，與我國之新竹車站均屬百歲車站，其於近年大規模的車站整體改建計畫中，縱使採用現代化之設計，在都市區位引進多樣的空間使用，增益其商業收益與公共價值，更完整保留車站原始建築風貌及古蹟文化價值，是臺鐵局未來在古蹟車站之修復再利用以及站區所在都市空間再生開發的重要參考。

(二)古蹟車站及歷史建築車站之維護與修復，應力求主建物與附屬建物之協調性與一致性，並參採日本保存古蹟車站文化財之積極作為，具體提昇臺鐵古蹟資產之文化價值

- 1、依據文化資產保存法之規定，現行指定古蹟車站之主管機關，直轄市、縣(市)定古蹟為直轄市、縣(市)政府，國定古蹟為文化部；登錄歷史建築之主管機關，則為直轄市、縣(市)政府，歷史建築登錄無中央層級。係因指定古蹟、登

錄歷史建築具有公益性，古蹟指定及歷史登錄後受到文化資產保存法的保護與規範，其修復再利用與管理維護事宜必須遵守該法及其子法相關規定，使用與管理維護會受一定程度的限制。

- 2、目前臺鐵局管理之古蹟車站計有 13 處、歷史建築車站 16 處，其中除三塊厝等 9 站因現況不敷鐵路營運使用搬遷或廢止，並由地方政府或團體租用、認養等方式配合地方文化活化再利用外，餘 20 站持續營運使用中，由臺鐵局擔負保存修復之責任，並視狀況盡可能的加以有效再利用。古蹟車站之維護管理則按每日、每週、每月、每季、每半年及不定期等頻率進行各項保養工作，保養原則以一般性清潔為主，不涉及古蹟原有形貌及工法，由車站自行辦理，倘因必要或涉專業領域、影響原有形貌與工法之保養，則委由專業單位或先報主管機關核准同意後再執行。
- 3、經詢臺鐵局表示，近年建材產製技術提升、選擇多樣，加上復(仿)古懷舊風格盛行，早期建築常用之木材、洗石子、磚瓦等建材仍可取得，故目前古蹟車站或歷史建築車站並未有欠缺狀況。惟查新竹車站主建物係為磚紅色，但其兩旁附屬建物的顏色與材質並未與主建物一致，顯與該局所述不一，且部分外露在建物外牆上的水管、電線，並未處理，至為突兀，且破壞原建築物之美觀，允宜改進。另車站部分樑柱與牆壁上多有明顯裂痕，牆壁及柱角之油垢髒污亦未清除，屋頂天花板仍有漏水污漬及闕漏等情況，顯未善盡維護保養及管理之責。臺南

車站則如新竹車站亦有老舊車站屋頂漏水之問題，車站大廳內部分空間則有燈光照明不夠之現象，徒增車站老舊與昏暗形象，惟因正進行改善工程，尚難見車站全貌，但整體而言，國家級古蹟車站之維護保養與管理仍有待切實執行。

- 4、另本院履勘臺南市市定古蹟之保安車站發現，該車站創建於民國前 12 年，站房是一座木造日式建築，主體採用阿里山良質檜木為主要建材，是目前臺灣鐵路最為完整的早期木造站房，車站前仍保留一古式水井庭園造景及刻化保安車站的木造標示，車站整體形象乾淨，令人充滿懷舊氣息，古意盎然，其新式公廁之規劃除較舊式公廁增加無障礙設施及廁所間數（1：5 男女比例廁所）外，新增裝置藝術，無障礙升降電梯亦於 102 年 10 月正式啟用，另有長榮大學學生參與車站志工服務行列，足見保安車站全體員工維護管理之用心，深值嘉許。反觀同屬新竹市市定古蹟的香山車站，目前雖有相關工程進行，但車站整體呈現，尚難彰顯古蹟建物之價值，與保安車站相比，優劣立見，允應檢討改進。
- 5、此外，臺南車站係為國內唯一具備二層樓之車站建築，其二樓原設有鐵道旅館及餐廳，從一樓大廳即可上至二樓，北面為鐵道旅館，南面為鐵道餐廳，鐵道旅館共有 9 個房間，其設備曾為臺南首區一指的飯店，亦是臺灣唯一具有旅館部的車站，54 年因現代化飯店陸續興建，旅館部停止營業，75 年鐵路餐廳亦停止營業，二樓即閒置未再使用。茲以日本之東京車站為

例，車站內旅館於二次世界大戰後受到嚴重損害，東日本鐵道公司於 96 年進行大規模的車站與飯店之改建維修，101 年修復完成至原先的樣貌，車站內 2 樓至 4 樓的「東京站旅館」重新啟用，客房的風格延續先前的洋式設計，在保存古蹟建築的前提下，外觀整修以恢復先前的原本風貌為主，內部空間則以當代手法融合日本傳統文化的精神為宗旨。飯店內並規劃美食餐廳、咖啡廳，可由咖啡廳之窗戶悠閒觀望車站外圍景象，車站內另設有美術館，是日本少見設有美術館之車站，以古蹟建築外觀結合內部現代化設計，不僅成功塑造東京車站新風貌，亦為古蹟車站注入新生命；臺南車站既具備異於國內其他古蹟車站之獨有特色，允宜善用優勢與機會，開創古蹟車站之新生命。

- 6、揆諸日本對於古蹟車站之保存除例行性維護保養與管理外，更以國家登錄古蹟資產文化財的積極作為，具體宣示古蹟資產之文化價值，如天庵浜名湖鐵道全線計 38 個車站，其中 11 個車站係屬「國登錄有形文化財」，相關天庵浜名湖線之旅遊資料不僅清楚標示國登錄有形文化財之車站名與其服務設施（如停車場、計程車、無障礙設施、自行車補給及遊客中心等）、車站周邊景點與步行所需時間、著名美食及其簡要地圖，提供遊客掌握該鐵道線之全貌概況，部分美食或景點亦為國家有形文化財之潛力點；另在天竜二俣車站旁之小型轉車台（即扇型車庫）及小型鐵道博物館，亦為國登錄有形文化財，目前收取門票 200 日圓，俾供基本維護所需；有關日本保存古蹟資產文化財之積極作為，足

堪臺灣參考。

- 7、綜上，因應人類為生活需要所營建之具有歷史及文化價值的車站建物，其認定與修復，應力求主建物與附建物之協調性與一致性，並參採日本保存古蹟車站文化財之積極作為，具體提昇臺鐵古蹟資產之文化價值。

五、廢棄車站與鐵道之再生利用及鐵道產業文化之建立，交通部應予重視及發展，並參考日本鐵道活化之成功經驗，結合民間、企業團體與媒體之力量，及發揮其吸引觀光的效果，積極擘劃發展，以有效保存臺灣鐵道文化資產

- (一)自 80 年迄今，臺鐵局已裁撤汰退之車站計 23 個車站，其中多係運量不足、嚴重虧損，抑或近年配合鐵路新建或改建工程計畫，如路線變更、路線拆除、路線地下化等因素，致無法再繼續提供營運服務之車站，隨工程完工併同裁撤，如安通及高雄港等 2 站。臺灣地區原本六大蒸汽火車扇形車庫，除彰化扇型車庫仍保留外，其餘均已裁撤，另部分停駛鐵道如高雄臨港線鐵道，在高雄車站至前鎮車場間僅餘 3 股車道仍有業務使用。
- (二)經查部分廢棄車站如臺東縣檳榔車站，其坡度高達千分之 21，列車在此交會或待避時有溜逸的危險，故採折返式車站的設計，其為東部鐵路拓寬時遭廢除的車站中，碩果僅存的日式木造車站，現由卑南鄉公所負責管理維護，不僅整建完畢，並保存一些鐵道文物如票櫃、油印機、慢行號誌燈等，可惜折返式鐵軌部分已完全拆除，全國僅有的獨特折返式軌道設計未能保留。另一鄰近太平洋海岸線的多良車站，站址原本為山坡地，兩端均為隧道，車站以高架設計，站在月台上即可

鳥瞰太平洋，鐵道迷稱呼它為「臺灣最美麗的車站」，惟該車站已裁撤多年，多處欄杆早已損毀不堪，雖封鎖現場，不少慕名前來的民眾仍攀越欄杆進入，實有危險之虞，故嗣後始設置觀景台，提供民眾居高眺望，宜考慮予以活化，提供觀光效能。而臺東舊車站於廢除後則改建為自行車道，其站房、月台及站場的部份，於 92 年由臺東縣政府規劃為鐵道藝術村，為市民多帶來一個新的悠閒空間。是以，上述三處裁撤車站，係藉由中央結合地方或民間之力量，再造車站新生命之案例，應予肯定，惟其功能均待改造提昇。

(三) 已停駛之鐵道如高雄臨港線鐵道，沿線高雄港車站於 97 年 12 月奉准裁撤後，由高雄市政府文化局於 99 年 10 月認養，同月 24 日以「打狗鐵道故事館」的新面貌開門營業，並委託中華民國鐵道文化協會進駐營運，重現並保存站區之文化價值，目前站區內保留部分傳統產業遺址物件，如機械式號誌樓、19 世紀規格的月台，並定期舉辦鐵道文化活動，提供市民戶外休閒活動，並促進周邊商業經濟活動；據故事館館長表示，把廢棄的老車站保存下來，在展示主軸上，忠實呈現 1960-1980 年代臺鐵貨運全盛時期的氛圍，並以導覽人員、二維調碼、甚至物件空間本身來說故事，截至目前為止，這樣的展示策略是成功的，尤其受到外籍旅客的好評；另將原來的總務室改裝為鐵道資料室，陳列鐵道文化協會、研究者提供的鐵道圖書及鐵路公報等資料。高雄市政府文化局自 99 年起營運的哈瑪星文化公車，由故事館發車，行經哈瑪星和鹽埕埔各重要觀光文化景點，可謂鐵道產業文化再生利用的成功案例，應

予肯定。

- (四)另於 87 年停駛之苗栗舊山線，全長 15.9 公里，沿線風景優美，並有魚藤坪斷橋及縱貫線最高之勝興車站等景點，曾是臺灣西部縱貫鐵路的一部份，在 20 世紀初工程技術未臻成熟時，創下臺灣鐵路工程技術上最大坡度、最大彎道、最長花樑鋼橋、最長隧道群等紀錄，在臺灣鐵道文明發展或文化歷史價值上都有其無可取代的地位。苗栗舊山線雖於 91 年列為世界遺產潛力點，經整修並進行三義站、后里站區雙向與縱貫線本線聯結，99 年修復後，臺鐵局每年僅與苗栗縣政府合作辦理短期復駛，殊為可惜，宜參考仿效日本嵐山嵯峨野鐵道（全長僅 7.9 公里）之觀光經營方式，以吸引國內外觀光客搭乘，有效發揮該路線特殊地理景觀之效能，嵐山嵯峨野鐵道係由東海道山陰線之廢棄鐵道轉型為觀光鐵道，並由 JR 西日本公司 100% 控股成立嵯峨野觀光鐵道株式會社負責經營，目前工作人員計 80 人，每年營業額約 11 億日圓，其中運輸收入約 6 億日圓，於每年的 3 月 1 日至 12 月 30 日間營運，櫻花季及楓葉時節之營運量尤為驚人，沿線雖僅有 4 站，各站均具特色，觀光車廂以貨運車廂改裝編組而成，設有窗戶及無窗戶之車廂兩種，據其海外團體遊客統計資料顯示，以來自臺灣的團體遊客人數最多，101 年由臺灣前往的遊客即有 45,423 人，為此，該鐵道會社另安排專人在車廂內演唱臺灣民謠等活動，可謂相當用心經營。此外，有關苗栗舊山線鐵道工程開發之重要文件與資料，允應重視並妥以保留，以完整呈現苗栗舊山線之鐵道文化資產。

(五)臺灣原有 6 座扇型車庫，興建之初係作為維修蒸汽機車之用，後因維修庫新建或鐵道地下化等由而逐一拆除，80 年間因應通勤電聯車配置進駐需要，臺鐵局也曾計畫拆除彰化扇型車庫，嗣因民意代表、學者及鐵道文化協會等反應而保存下來，是目前國內僅存的扇型車庫，彰化縣政府於 80 年指定為縣定古蹟，目前由臺鐵局自行管理，係唯一不收費的開放式景點，入園登記即可，其占地 18,874M²，共計 12 股道，目前保養蒸汽機車 3 輛、柴電機車 32 輛、電力機車 33 輛、柴液機車 3 輛共計 71 輛；然相較於日本唯一蒸汽機關車專業博物館-梅小路蒸汽機關車館，其占地 43,000M²，計有 20 股軌道，現保存 18 輛蒸汽火車，其中 7 輛為動態保存，該博物館保存之車輛數雖然較彰化扇型車庫之車輛數少，但提供民眾搭乘蒸汽列車，瞭解蒸汽機車動態、靜態展示，館內靜態展示蒸汽火車相關的實體模型、內部構造、投炭練習機、維修工具、零件模具等設備，對於推動鐵道機車文化觀光業之發展有莫大助益。反觀彰化扇型車庫囿於都市計畫變更遲未通過，致使車庫及其周邊土地無法開發使用，復面臨彰化鐵路高架化路線方向未定，其未來定位及規劃有待積極突破與發展。

(六)綜上，配合鐵路新建或改建工程計畫，如路線變更、路線拆除、路線地下化，或財務虧損及運量不足等因素，致無法再繼續提供營運之鐵道與車站，其相關運轉設備、設施及站體，交通部允宜參考日本鐵道之成功經驗，積極擘劃發展，並結合民間與企業團體之力量，以及媒體功效，共同提昇臺灣鐵道文化資產保存及活化運用之效能。

柒、處理辦法：

- 一、本專案調查研究報告「陸、結論與建議」，函送行政院暨所屬交通部、文化部參處見復。
- 二、全文公告上網。
- 三、送請交通及採購委員會會議處理。

調查研究委員：趙榮耀

李炳南

陳永祥

余騰芳

黃武次

楊美鈴

葛永光