

圖 4.6.2-1 台鐵北湖車站綠建築成果

## 4.7 活絡觀光行銷台灣

台灣由於板塊運動的進行，造成複雜多變的地形地貌與地質，具有高山、丘陵、平原、縱谷與海岸等豐富的景觀；加上北迴歸線從中通過，使台灣同時擁有熱帶、亞熱帶、溫帶等各種自然生態。這些豐富的自然資源宛如明珠，藉由環島鐵路的貫穿，形成一串熠熠生輝耀眼奪目的項鍊，令人百看不厭。現在就讓我們乘著火車，一起遨遊寶島台灣吧（圖 4.7-1 台灣環島鐵路之旅）。

### 4.7.1 環島幹線處處驚豔

台灣環島鐵路由東西部幹線及南北迴鐵路組成，鐵路沿途風光，可說是千變萬化，處處令人驚豔，每一條路線的景致各具特色，一一介紹如下。

#### 一、西部幹線系統

包含由基隆至高雄的縱貫線、台中線（竹南至彰化）、屏東線（高雄至枋寮）、南迴線（枋寮至台東新站）。

##### （一）縱貫線、台中線及屏東線

主要經過的城市包括基隆、台北、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、雲林、嘉義、台南、高雄、屏東等，每個城市都有不同的地方風土民情與自然景觀，旅程規劃相當多樣性，遊客可以安排台北、台中、高雄都會旅遊，品嚐基隆廟



圖 4.7.1-1 三義 - 泰安鐵道風光



# 臺灣鐵道之旅

鐵道文化資產. 美食. 景點. 鐵馬. 溫泉

### 臺鐵旅遊優惠票券資訊

#### TR-PASS(General) 一般版

一般版3日券	一般版5日券
(全臺、臺南、台人、台門票)	(全臺、臺南、台人、台門票)

票價資訊：  
1. 凡於臺灣鐵路局管內，各主要車站，皆可申請發售。本類票券，凡於全臺、臺南、台人、台門票，均可申請發售。  
2. 凡於全臺、臺南、台人、台門票，均可申請發售。  
3. 凡於全臺、臺南、台人、台門票，均可申請發售。

#### TR-PASS(Student) 學生版

學生版3日券	學生版7日券	學生版10日券
(全臺、臺南、學生)	(全臺、臺南、學生)	(全臺、臺南、學生)

票價資訊：  
1. 凡於臺灣鐵路局管內，各主要車站，皆可申請發售。本類票券，凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。  
2. 凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。  
3. 凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。

平溪線	內灣線	集集線
一日遊券	一日遊券	一日遊券

票價資訊：  
1. 凡於臺灣鐵路局管內，各主要車站，皆可申請發售。本類票券，凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。  
2. 凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。  
3. 凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。

#### 東北角一日券

票價資訊：  
1. 凡於臺灣鐵路局管內，各主要車站，皆可申請發售。本類票券，凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。  
2. 凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。  
3. 凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。

#### 花東悠遊券

台東一日券	花蓮一日券	台東一日券	花蓮一日券
1日券	1日券	1日券	1日券

票價資訊：  
1. 凡於臺灣鐵路局管內，各主要車站，皆可申請發售。本類票券，凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。  
2. 凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。  
3. 凡於全臺、臺南、學生，均可申請發售。

- 臺鐵
- 阿里山森林鐵路
- 高鐵
- 尚未營運
- 特色車站 (Featured Station)
- 自行車道 (Bikeway)
- 美食/景點 (Cuisine/Attraction)
- 高鐵轉乘站 (HSR Transfer Station)
- 捷運轉乘站 (MRT Transfer Station)
- 鐵道文化資產 (Railway Cultural Heritage)
- 轉乘台灣好行巴士 (Transfer to Taiwan Good Bus)

交通部臺灣鐵路管理局  
Taiwan Railways Administration, MOTC

圖 4.7-1 豐富的台灣環島鐵路之旅

(<http://www.railway.gov.tw/tw/CP.aspx?sn=16654&n=19390>)



圖 4.7.1-2 山里站依傍都蘭山

圖 4.7.1-3 列車疾駛於玉里 - 東里間

圖 4.7.1-4 南迴線多良站依山傍海

口、新竹城隍廟、淡水小吃與屏東海鮮美食，欣賞鶯歌的陶瓷、三義的木雕文化、三峽與台南市古蹟文化，或是安排嘉義原野之旅、新竹香山客雅溪口與台南曾文溪口的賞鳥之旅也是不錯的選擇。

## (二) 南迴線

島內唯一可以同時欣賞台灣海峽與太平洋的鐵道，位於中央山脈南端，是連接台東與屏東之間的主要鐵路，傍沿著秀麗的太平洋，貫穿雄偉盎然的中央山脈，遊客可以欣賞台灣東南海岸妍麗的山海景觀與原住民文化，例如太麻里金針山、知本溫泉、排灣族竹竿祭、浩瀚無際的太平洋。

## 二、東部幹線系統

包含由八堵至蘇澳的宜蘭線、北迴線（蘇澳至花蓮）、花東線（花蓮至台東），三線連成一氣，展現宜蘭、花蓮與台東傲人的山海景色。列車沿著海岸線前進，一側是高山，一側是大海，是此鐵道系統最醉人的風景。沿途中，遊客可以體驗自然美景的轉折變化，當經過平疇沃野的蘭陽平原之後，先欣賞蘭陽平原風景與眺望龜山島，再經蘇澳，窗外的風景馬上丕變，壯闊的山水景觀立即呈現眼前。沿途旅遊景點包括東北角暨宜蘭海岸國家風景區、蘭陽平原、龜山島、東部海岸國家風景區、花東縱谷國家風景區、太魯閣國家公園、燕子口、九曲洞、碧綠灣、錐麓斷崖、天祥、立霧溪谷等。除了欣賞大自然的鬼斧神工之外，旅客還可以為自己安排原住民文化、賞鳥、溫泉、古樸城鎮幽靜之旅等特別行程。圖 4.7.1-1 至圖 4.7.1-4 展現環島幹線上的鐵道迷人風采，沿途的海景、山色、田園、鄉鎮值得您用心玩賞。

### 4.7.2 縱貫線之巔—舊山線

縱貫線三義至豐原間是縱貫線工程中困難度最高的路段，這一段即為現今所稱之「舊山線」。中部段二十餘公里的區間中就有九個隧道且要跨越大安溪及大甲溪兩條大河，此段距離雖不長，難度卻最高，花了 3 年才完成。這浩大艱鉅的工程中，最令



圖 4.7.2-1 魚藤坪斷橋遺蹟（現名「龍騰斷橋」）

今人所稱道的是三座鐵橋—魚藤坪橋（現名「龍騰斷橋」）（圖 4.7.2-1）、內社川橋（圖 4.7.2-2）及大安溪橋。

過去的魚藤坪橋，今日已稱為「龍騰斷橋」，位置處於十六分站（勝興）與大安站（泰安）之間，橋長約 200 公尺，橋高約 30 公尺，跨越魚藤坪溪，為一磚造橋，雖然在經歷 1935 年的中部大地震後，僅剩幾座紅磚橋墩，但仍堪稱是「台灣鐵道藝術極品」。「內社川橋」同樣在 1935 年的大地震中，因為橋墩移位而改建為「鯉魚潭橋」，目前橋下有鯉魚潭水庫因此得名，全長大約 175 公尺，共五孔，四孔為上承式鋼桁架橋、一孔為上承式鋼鈹梁橋。

本段單線鐵道於 1990 年代後期山線雙軌化工程分段完工啟用後，陸續遭到停用的命運，直到 2010 年夏天，停駛 12 年的舊山線才再度重整恢復行駛觀光列車。

### 4.7.3 台鐵支線風情萬種

「台鐵支線」從字面解釋即是由台鐵主幹線分歧而出之鐵道路線，現階段仍有客運服務之台鐵支線計有六條，由北而南分別為深澳線、平溪線、六家線、內灣線、集集線及沙崙線（圖 4.7.3-1）。各條支線都有其興建之時空背景，其中歷史最悠久者為平溪線，依序則為集集線、深澳線、內灣線，此四條支線最早皆以貨運為主，客運為輔，與現今幾乎作為觀光之客運有很大之差別；至於六家線及沙崙線主要作為與高鐵站之接駁，性質上有明顯不同，且因興建較晚，路線已電氣化，爰使用電聯車組營運，其他支線則以柴油客車編組行駛。

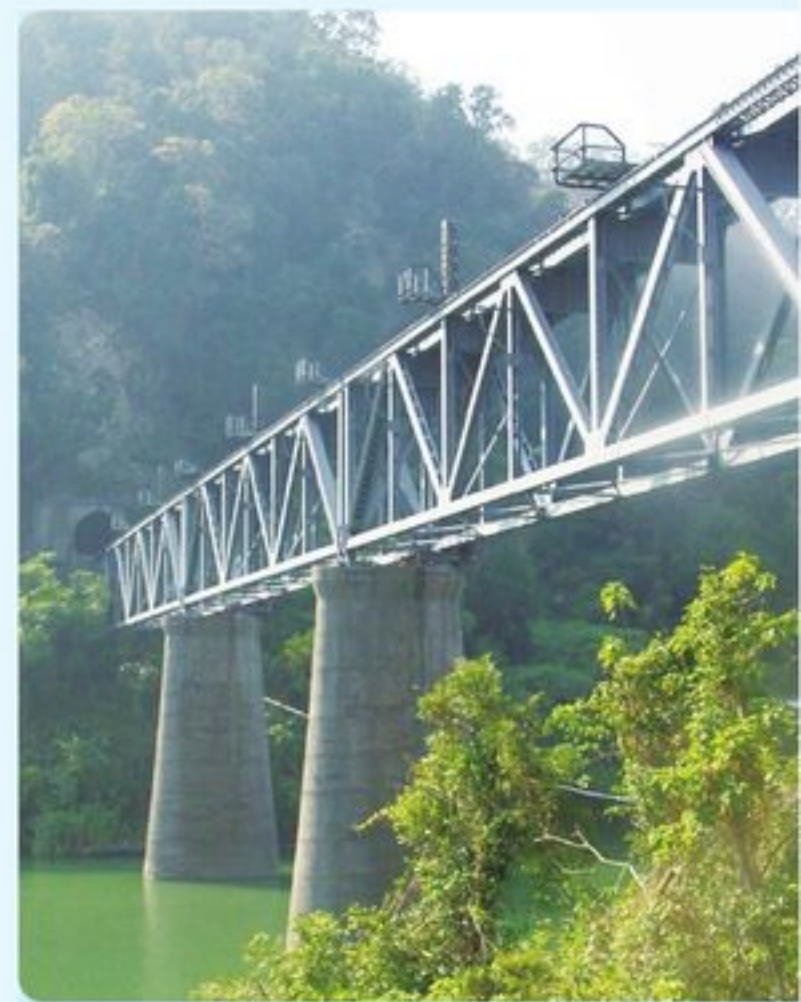


圖 4.7.2-2 鯉魚潭舊橋（「內社川新橋」）



圖 4.7.3-1 台鐵客運支線位置

國內目前營運中之支線，以平溪線、內灣線及集集線因觀光景勝故知名度較高，而作為接駁高鐵站之六家線及沙崙線就比較少人知悉，至於深澳線因 2014 年才復駛，因臨近北海岸，後續觀光遠景令人期待。以下僅對六條支線作簡略之介紹，期能引起大家之共鳴。

### 一、深澳線

位於台灣東北角海岸之深澳線於 1936 年完工營運，主要作為礦業（銅及金礦）之運輸鐵路，當時由金瓜石所產礦砂經由深澳線運至基隆和平島，於八尺門的礦砂裝船工廠，上船運往日本。當時深澳線沿途由水湳洞（十三層鍊銅場遺址旁）經深澳、八斗子、至基隆八尺門，又名為金瓜石線。金瓜石線於光復後改隸台灣金屬礦業公司，曾為金瓜石居民往返基隆的重要交通工具，直到 1962 年該公司因財務問題停止營運。台灣鐵路局於 1965 年開通瑞芳至深澳段線路，路線由八斗子岔出，翻越丘陵後至瑞芳而與台鐵宜蘭線接軌，使得本支線可以連接至北部鐵路主幹線，以做為客貨運之延伸，故始稱為「深澳線」。爾後，因北部濱海公路興建完成及公路競爭，公路交通漸漸取代鐵路，全線於 1989 年停止客貨運之服務，僅保留瑞芳站至深澳發電廠的區間軌道，以供運煤列車行駛，後因深澳發電廠進行拆除改建，爰自 2007 年停止運煤業務，深澳線亦因而全面停駛。2013 年位於八斗子之國立海洋科技博物館啟用，政府乃斥資整修及改善深澳線之軌道路線標準，以作為海科館聯外之大眾運輸使用，並設立海科館站（圖 4.7.3-2），於 2014 年 1 月 9 日起正式恢復客運（圖 4.7.3-3）。簡樸的車站月台與彩繪的柴油列車，具有濃濃的鄉土氣息（圖 4.7.3-4 圖 4.7.3-5）。



圖 4.7.3-2 海科館站



圖 4.7.3-3 深澳線路線圖



圖 4.7.3-4 瑞芳站柴油列車



圖 4.7.3-5 海科館站柴油列車



圖 4.7.3-6 一號隧道

恢復客運的深澳線僅營運瑞芳站至海科館站區段，路線約 4.2 公里，至於海科館站後經一號隧道 (圖 4.7.3-6) 至八斗子站段之路線 (約 1.8 公里) 由於可眺望海景，亦在改善路線範圍內，但初期暫不恢復客運。位於瑞芳站後方之第三月台，係為深澳線所新建之月台，也由於加入深澳線，瑞芳站之地位因而提昇甚多，亦為第一個可轉乘二條支線 (深澳線及平溪線) 之台鐵車站。深澳線堪稱為台鐵最美麗的海岸支線，擁有山海交錯的美麗景色，雖然隨著產業的興衰移轉而起落，但也見證台灣產業發展的歷程。如今由於海洋科技博物館的啟用再度恢復客運，雖然營運路線不長，現今尚無法欣賞美麗的濱海風光，然仍期待未來仍很快可復駛至八斗子站，甚至深澳，讓旅客能欣賞深澳線獨有之美麗山海景緻。

## 二、平溪線

平溪線完工於 1921 年，原本是台陽礦業株式會運輸煤礦之私有鐵路，當時官方稱之為石底線，1929 年台灣總督府鐵道部辦理收購，經過整建後並辦理客運，同時改名為平溪線，一直至 1990 年代，由於沿線煤礦場大多關閉，以及人口流失等因素，台鐵局曾經因營運虧損而打算停駛平溪線，經過地方人士的爭取下得以保留，也成為目前仍繼續營運的鐵路支線當中，歷史最悠久也是最富有秘境風味之客運支線。

平溪線主要順著基隆河河谷興建 (圖 4.7.3-7)，沿途有許多地質景觀，生態資源豐富。沿線旅遊景點甚多，包括三貂嶺瀑布群、十分瀑布 (圖 4.7.3-8)、眼鏡洞、四廣潭、台灣煤礦博物館、平溪老街、孝子山、平溪三尖、菁桐老街及石底煤礦遺址等，近年來由於平溪每年固定舉辦「天燈節」，平溪線也發揮了大量遊客輸送之功能。沿線每個小站都帶有著濃濃古意，是兼具產業發展遺蹟及踏青郊遊之最佳支線之一。

平溪線自台鐵宜蘭線之三貂嶺站岔出，沿途經過大華站、十分站、望古站、嶺腳站及平溪站等 5 站後至終點站菁桐站，全長約 12.9 公里，沿線站站都是旅遊景點 (如



圖 4.7.3-7 平溪線路線圖



圖 4.7.3-8 十分瀑布



圖 4.7.3-9 溫馨的十分車站



圖 4.7.3-10 古樸的木造菁桐車站



圖 4.7.3-11 融入山景的侯硐站



圖 4.7.3-12 小鎮風情與觀光



圖 4.7.3-13 內灣 / 六家線路線圖



圖 4.7.3-14 內灣線之彩繪列車

圖 4.7.3-9~12)。隨著國內鐵路觀光之日益普及，平溪線除與日本締結姊妹鐵道之餘，推動台灣鐵道之國際行銷，亦發行一日卷，以增加旅客觀光之便利性。另 103 年 7 月改點之時刻表，將海科館站與菁桐站二個車站連接，列車運行可從平溪線直通深澳線，令北台灣鐵道觀光更加方便。

### 三、內灣 / 六家線

內灣線最初興建目的為石灰泥業及林產開發，並兼辦客運，後為配合高鐵新竹站的設立與台鐵捷運化政策，爰在 2007 年至 2011 年間進行路線改善與設施升級。改線後的內灣線分為兩個主要路段（圖 4.7.3-13），其中新竹站至竹中站之間為電氣化且短站距的捷運化路線，竹中站至內灣站則保持原本非電氣化傳統鐵路的營運風格。自 2011 年 11 月起，配合六家線之通車，內灣 / 六家線分為兩種運行型態，新竹至六家間的電氣化路段開行電聯車，主要接駁搭乘高鐵旅客；非電氣化區間則開行柴油列車（圖 4.7.3-14），行駛於新竹至內灣或竹中至內灣間，車種皆為區間車。六家線為連接高鐵新竹站與市區之支線，而六家線與內灣線於竹中站分歧，可說是支線中之支線，路線長度約 3.1 公里（竹中站至六家站）。



內灣線以新竹站為起點，沿途設有北新竹站、千甲站、新莊站、竹中站、上員站、榮華站、竹東站、橫山站、九讚頭站、合興站、南河站及終點內灣站等車站(圖 4.7.3-15)，路線總長 27.9 公里。內灣線沿途產業眾多，林業、石灰業、水泥業曾為主要貨運收入來源，後來則兼負內灣、竹東等地通勤及旅遊人潮。近年來隨著前往內灣觀看螢火蟲、體驗客家文化的風潮興起，遊客載客量又有上升，每逢假日旅客如織，為內灣線增添不少活力。內灣線長度雖不及集集線，卻有相當豐富之車窗風景，有高架與平面、雙線與單線、平地與山岳、石灰與水泥業遺跡、電氣化與非電氣化段，有待您的親身體驗。



圖 4.7.3-15 內灣線車站風貌

#### 四、集集線

1921 年台灣電力株式會社因興建日月潭水力發電廠，特別鋪設專用之鐵道以運送興建器材，這段鐵路即為現今集集線之前身，1921 年 10 月完工，1922 年 1 月 14 日開始辦理客運服務，1927 年 4 月由台灣總督府收購此條鐵路，並進行路線改善，成為鐵道部所轄支線。1937 年水力發電廠完工後施工人員撤離，工程暫告一段落，然集集線並未因此沒落，反成為一條通往南投境內之客貨運交通動脈。1999 年 9 月 21 日發生的九二一大地震，造成集集線多處鐵路毀壞，軌道變形，部份車站震毀，直到 2002 年 2 月全線才修復通車，並轉型成為人氣甚高且著名之觀光支線。集集線是南投縣至今唯一仍營運中的鐵路，由於已成為熱門之旅遊路線，南投縣政府稱此線為南投縣觀光鐵道，於每年暑假舉辦火車好多節(如圖 4.7.3-16)，並以不同主題之蒸汽火車作為觀光列車，魅力十足，成為每年不可或缺之觀光活動。

集集線自縱貫鐵路線之二水站分岐而出，途經源泉站、濁水站、龍泉站、集集站、水里站、至終點車埕站，路線長度 29.7 公里(圖 4.7.3-17)，為目前為台鐵最長的鐵路支線，集集線於民國 80 年代因虧損連年，險遭拆除，然由於挾著綠色隧道、集集風光及水里蛇窯等豐富的觀光資源，反倒成為台灣鐵路觀光之先驅，尤其懷舊之集集車站及綠色隧道，更成為廣告影片之拍攝熱門場景(圖 4.7.3-18)。



## 五、沙崙線

沙崙線 (圖 4.7.3-19~20) 於 2011 年 1 月 2 日正式通車，該路線連接台鐵縱貫線上之中洲車站與高鐵台南站，全長 5.3 公里，興建目的主要是為解決台南都會區與高鐵台南站間之大眾交通運輸，方便旅客以空廊轉乘高鐵，達到無縫接軌之目地。沙崙線開通後，列車取代原本搭高鐵接駁巴士，大幅減少高鐵車站至市中心之旅運時間 (原 50 分鐘縮短至 22 分鐘)，為台鐵捷運化轉型實例。沙崙線除中洲站場外，全線皆為雙軌高架電氣化，路線更採用無道碴版式軌道，為台鐵第一條使用該型式軌道之支線，搭配別具台南特色的彩繪圖案列車，讓你的接駁時刻更有樂趣。台南市縣合併改制之後，2012 年起台南地區之跨年活動均選在高鐵站區舉行，沙崙線也配合延長營運至凌晨 2 時。

### 4.7.4 世界著名登山鐵路—阿里山森林鐵路

阿里山森林鐵路於日治時代為開發阿里山森林興建，西元 1912 年 12 月嘉義至二萬坪正式完工通車，全長 66.6 公里，隨森林開發業務發展之需要，延展至阿里山並逐漸增設支線，現已由運材為主轉變為客運為主，並發展為高山觀光鐵路列車，目前嘉義至阿里山營業路線長約 71.4 公里，為世上著名的登山鐵路 (圖 4.7.4-1)。



圖 4.7.3-16 集集線上之列車



圖 4.7.3-17 集集線路線圖



圖 4.7.2-18 集集車站貌



圖 4.7.3-19 沙崙線鳥瞰 (左側)



圖 4.7.3-20 沙崙線路線圖



圖 4.7.4-1 阿里山森鐵路線



圖 4.7.4-2 花團錦簇的阿里山森鐵



圖 4.7.4-3 台鐵局協助營運阿里山森鐵

阿里山森林鐵路屬於 762mm 窄軌，最高海拔 2,451 公尺，獨具登山鐵道的四大特殊工法，沿途經過熱、暖、溫三帶的林相變化，路程上的每一段景致與眾不同，不僅可以體驗阿里山『之』字型鐵道奇景，也是一個可以觀賞日出、雲海、神木、花季、登山步道與懷舊的鐵道。景色變化全臺獨一無二（如圖 4.7.4-2）。

2006 年 6 月 19 日林務局與宏都阿里山公司簽訂「民間投資參與阿里山森林鐵路與森林遊樂區興建及營運契約」，委由該公司辦理阿里山森林鐵道、沼平車站及北門車站的經營，合約期間包括興建期 3 年，營運期 30 年。2008 年 6 月 19 日阿里山森林鐵路正式移轉交由宏都阿里山國際股份有限公司經營。2010 年 3 月 23 日與宏都阿里山國際股份有限公司中止委託經營之契約。同年 6 月 19 日阿里山森林鐵路祝山線及神木線復駛。

為維持阿里山森林鐵路之動態保存及永續發展，政府於 2012 年 3 月 20 日核定由台鐵局協助林務局營運森林鐵路，兩局於 2013 年 4 月 26 日簽訂協助營運行政契約（如圖 4.7.4-3），5 月 1 日起台鐵局本鐵路專業辦理協助營運工作。

台鐵局協助營運阿里山森林鐵路期間之經費，由林務局林務發展及造林基金項下支出，雙方並以 2016 年由台鐵局全面接管為目標。

#### 4.7.5 戀戀五分車—台灣糖業鐵路

台灣糖業鐵道係日據時代所興建，因軌距僅為標準軌的一半，又稱五分車，範圍遍佈全島，1953 年全盛時期達約 3200 公里，號稱台灣最早的大眾捷運系統，尤以彰化平原及嘉南平原更為密集（如圖 4.7.5-1）。主要用來載運沿線鄉鎮所種植的甘蔗，送至糖廠壓榨製糖，並兼做沿線居民代步的交通工具。但隨著國際糖價低落，臺糖製糖工業遂逐漸沒落，五分車也跟著吹起熄燈號而告停駛。多年後，在熱心人士協助重新打造下，局部糖廠開始經營起觀光小火車，成為新興的旅遊景點。老態龍鍾的火車頭，猶似退休的老藝人，再次披上彩衣粉墨登場，汽笛一聲響，拉著由蔗廂車所改造的五分車，悠悠的行走田野間，遊客們倚著板凳迎著清風，聆聽導遊講解五分車滄桑史，縱覽無際田野風光，盡情享受這一趟知性懷舊之旅。



a 圖 4.7.5-1  
台糖鐵路網分佈 (斗六至小港)

b 圖 4.7.5-2  
五分車月台即景

c 圖 4.7.5-3  
五分車懷舊之旅

營運中的臺糖的五分車 (如圖 4.7.5-2~3) 計有彰化溪湖糖廠、嘉義蒜頭糖廠、新營糖廠、烏樹林糖廠及高雄橋頭糖廠。其中值得一提的是，溪湖糖廠在 2006 年至 2009 年獲得文建會補助，推動「產業文化資產再生計畫」，從廠區環境及舊有設備改善開始，2007 年修護完成 346 燃煤式的蒸汽火車頭，同年底 60 歲高齡的蒸汽火車正式復駛。目前，這部骨董蒸汽車頭周日正常行駛載客，成為溪湖糖廠懷舊遊憩特色，不但吸引附近鄉鎮居民，國內遊客亦呼朋引伴前來搭乘，也成為國外火車迷前來觀光及拍攝的焦點。期待藉由台糖鐵路的蛻變，結合地方的旅遊資源與特產，營造出別有特色的觀光與文創產業。

#### 4.7.6 花東新車站運動

隨著國內整體經濟環境成長與觀光遊憩推動的國際化，台灣政府相當重視東部鐵路效能的提升，除辦理包含「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化」及「全線鐵路電氣化」之「東部鐵路快捷計畫」外，亦因應花東沿線車站設施均呈現老舊或不敷使用的狀況，於 2000 年起辦理「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」。其內容為以花東各車站為生活「驛站」，改善花東鐵路沿線，自新城至台東間共 29 個車站及其周邊附屬設施，期望更能帶動花東地區的觀光發展。為廣納各界意見並聽取地方建言及需求，以作為設計之參考，同年亦舉辦了「車站改建效能提升、花東風貌再創新局」論壇及「花東

新車站運動」地方座談會，提出本計畫之八大推動宣言：「改建車站提升效能、強化鐵路服務設施、結合地方文史特色、導入綠色建築內涵、優質樂活鐵馬故鄉、型塑國際觀光門戶、節能減碳永續發展、花東風貌再創新局」，希望能落實到車站的設計之中。因為對「新車站運動」理念的執著與用心，「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」榮獲「100年國家永續發展行動計畫執行績優獎」，為永續發展立下一個基礎。

「花東新車站運動」代表了綠色運輸、綠色建築及綠色旅遊三大前瞻趨勢。其中「花東鐵路電氣化工程」引領節能減碳的綠色運輸；「花東新車站」則採用減法設計及使用者導向的參與式設計成就了綠色建築；而現代化的車站空間規劃、配合兩鐵文化與低碳生態觀光之設計，則塑立了綠色旅遊的典範。新車站在設計上除可提供旅客安全、方便、舒適、美觀之環境外，更融入當地城鄉風貌、結合地方觀光發展、在地自然與文化特色，並展現綠能環保車站的企圖，使新車站成為都市再生及文化觀光發展的新亮點。茲以新城車站及花蓮車站為例，略述新車站之設計構想與發展願景。

### 一、再創花東新門戶—新城車站

新城站(詳圖 4.7.6-1)地處太魯閣國家公園東側入口處，有著地理優勢的太魯閣峽谷馳名遐邇，每年吸引上百萬觀光遊客，為國內、外觀光客進入花東地區的重要車站；然而現有站場空間有限、缺乏舒適之停等環境、男女公廁數量不足、站前廣場停車空間缺乏整體規劃等，皆使得現有車站空間與機能不敷使用。



圖 4.7.6-1 新城車站站前現況

新城車站的建築設計構想，主要係以「門戶」及「峽谷」為發想(圖 4.7.6-2)。讓每位旅客盡情地呼吸清新空氣，想像沁涼的淳淳溪流，清楚地感受到花蓮太魯閣的第一映像及無限的讚嘆。轉型後將成為全新的國際級車站，除了改善旅運設施使其更加現代化外，亦將增設專業旅遊諮詢處、地方物產商業空間，並整合自行車路網與自助觀光，讓新城站蛻變成符合台鐵營運新形象的現代化效能提升車站(圖 4.7.6-3)。

### 二、樂活慢遊新起點—花蓮車站

近年來花蓮地區已成為國內觀光重鎮，但現有花蓮車站之場站設施諸如月台、站場設備、嚮導指標、動線、無障礙設施等，均不符新法令之需求。目前花蓮車站(詳圖 4.7.6-4)共有前、後站及三座月台(一岸壁、二島式，共計 5 個月台面)，月台間



圖 4.7.6-3 呼應中央山脈與溪河切割的新城車站示意圖

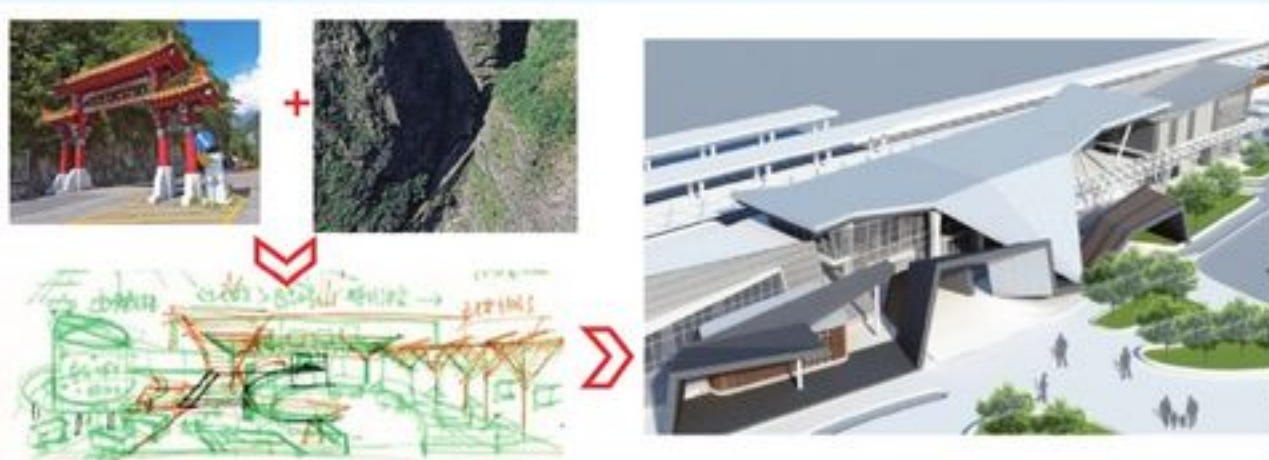


圖 4.7.6-2 新城車站設計概念分析



圖 4.7.6-4 花蓮車站站前現況

以地下道方式銜接。每逢假日或觀光團到達時，常造成壅擠而顯得不敷使用；而前後站也無法直接連通，對都市均衡發展造成影響。

東部車站和西部車站的不同處為東部車站在青山綠水中，西部車站在水泥叢林中，花東新車站設計特色在於將好山好水還原至地景之中，把花東縱谷的陽光、空氣、植物、水、山帶進車站，強調親切的服務性並將地方的特色融入車站建築語彙中，並運用節能減碳等綠建築手法，將在地的文化內涵與永續發展的精神，反映到車站的實質設計上。由以上的分析後提出車站是「涼亭、花園、慢活的開始」概念（詳圖 4.7.6-5）。

以站前廣場、亭子及花園構成的花園大廳、車站主體及自由通道串聯成整個車站配置。為滿足日益增加的觀光人潮，除設計舒適便利的無障礙環境外，提供大眾得以快適的利用設備及流暢的移動，並透過導入更加親近的通用設計，其候車空間為原有空間的 6 倍，商業空間為原有空間的 2.7 倍，整體提升質與量的設計，成為更先進的鐵路設施空間。



圖 4.7.6-5 花蓮車站設計概念分析