

JR 東日本常務董事 暨 Marketing 本部長中川晴美拜訪臺鐵公司

圖文：資產開發處 賴緯駿



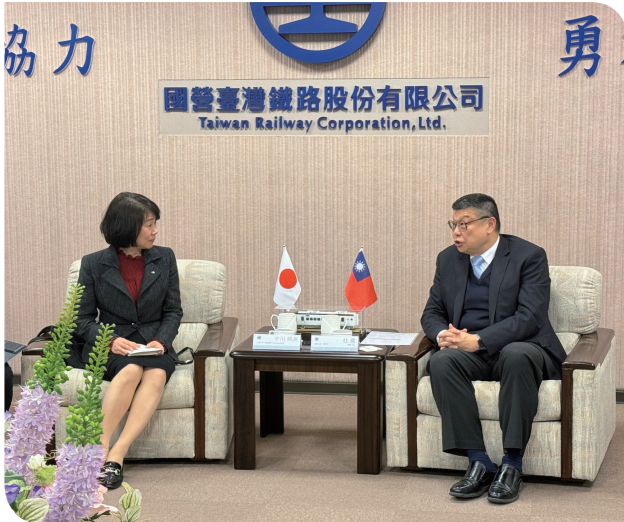
▲臺鐵公司杜微董事長、黃振照副總經理及資產開發處胡雅芳處長與 JR 東日本常務董事暨 Marketing 本部長中川晴美、地方創生部門國際事業領導和泉孝齊及台灣捷爾東事業開發公司董事長大內卓與會長官、同仁合影留念，感謝本次拜會交流雙方分享各自經驗

在臺鐵公司企業化後的轉型願景中，如何有效活化場站周邊土地、創造長期收益，成為臺鐵公司刻不容緩的戰略課題。而在眾多國際鐵道營運商中，JR 東日本（東日本旅客鐵道公司）成功將鐵道沿線空間轉化為兼具交通、商業與文化功能的複合場域，無疑成為臺鐵極具參考價值的學習對象。

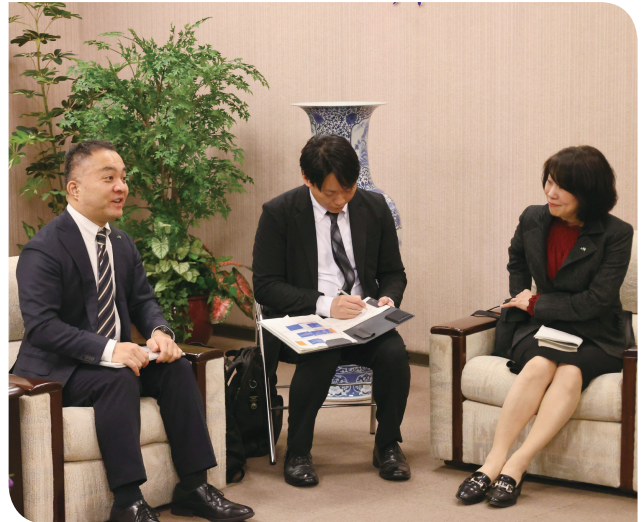
114 年 2 月 10 日，臺鐵公司董事長杜微率團赴日拜會 JR 東日本，針對 TOD（Transit



▲臺鐵公司杜董事長說明臺鐵公司目前辦理附屬事業之現況及未來願景



▲臺鐵公司杜董事長邀請中川晴美本部長下次再來臺灣時可搭乘臺鐵，感受臺灣鐵路沿線之美



▲中川晴美本部長及地方創生部門國際事業領導和泉孝齊向臺鐵公司長官、同仁分享 JR 東日本公司在辦理 TOD 開發之策略及相關經驗分享

Oriented Development，交通導向型發展）策略、商業營運模式與資產再利用等議題，與 JR 東日本常務董事暨 Marketing 本部長中川晴美、地方創生部門國際事業領導和泉孝齊，以及台灣

捷爾東事業開發公司董事長大內卓等高階主管進行深度交流。此行除由黃振照副總經理、資產開發處胡雅芳處長、張育誌副處長及公共事務處吳惠芳處長陪同出席，也展現臺鐵高層對未來轉型



▲台灣捷爾東事業開發公司董事長大內卓分享自身在日本過去辦理車站商業營運及現在臺灣辦理商業推展之經驗

策略的高度重視。

JR 東日本近年推動的「高輪 Gateway City」開發案，是其 TOD 願景的代表作之一。這項計畫將原本為在來線維修廠的閒置基地，轉型為包含辦公、住宿、零售與文化設施等多功能的都市聚落，並透過空間設計與車站通廊的整合，串聯城市脈絡與旅客動線，形塑出「從車站出發的都市再生」新典範。在這個開發案中，JR 東日本不僅扮演鐵路營運者，更化身為都市規劃者與空間創造者，積極引入多元產業與新創能量，打造出一個可長可久的生活與商業生態圈。

「JR 東日本的經驗非常值得臺鐵學習與借鏡」杜董事長於會中表示，「未來我們希望持續深化雙方交流，並尋求商業層面的合作機會，進一步推動臺鐵資產活化與營收倍增的目標。」

實際上，TOD 概念早已在世界各大城市交通



▲董事長大內卓分享自身在日本過去辦理車站商業營運及現在臺灣辦理商業推展之經驗

系統中蔚為主流，強調以大眾運輸為核心，透過高度整合的土地利用與交通規劃，建構密集且具生活機能的都市聚落。對於臺鐵而言，這不僅是資產開發的技術問題，更是公司經營模式轉型與



▲臺鐵公司資產開發處胡雅芳處長說明臺鐵公司資產開發處目前辦理資產開發及商業經營項目之現況及未來規劃



▲臺鐵公司杜董事長致贈 JR 東日本公司常務董事暨 Marketing 本部長中川晴美臺鐵 EMU3000 型紀念酒，雙方合影留念



▲臺鐵公司杜董事長致贈地方創生部門國際事業領導和泉孝齊臺鐵 EMU3000 型紀念酒，並合影留念

企業治理思維革新的契機。

目前臺鐵已在高雄站區率先推動 TOD 實踐，包括車專一、車專四與車專五開發案、站東都市更新案，以及高雄車站商業大樓與旅館大樓的招商計畫，皆陸續啟動中。這些計畫不僅關乎車站周邊地區的活化與再生，更攸關臺鐵未來營運結

構的重塑，能否成功從傳統運輸型機構轉型為以場域經營與多元收益為核心的現代交通企業。

從鐵道出發，進入城市；從站區經營，走向產業鏈結。臺鐵的 TOD 之路，才正要啟程。隨著跨國經驗的交流日益頻繁、在地實踐逐步成形，這條路雖不平坦，卻充滿希望。



▲臺鐵公司黃振照副總經理分享赴日拜會 JR 東日本公司之相關經歷

臺鐵公司積極拓展附業經營 中部地區開發實績大幅成長

圖文：中區營運處 李兆平

臺鐵公司在邁向企業化轉型的第一年，中部地區交出了一張令人振奮的成績單。

根據統計，臺鐵公司 113 年度整體附業開發表現明顯優於前一年，資產開發收益較 112 年成長 8.5%（不含資產處分及償債基金移撥），而台鐵便當與商品營收更成長 12.8%，超越公司原先設定的首年目標。特別是在中部地區，不論是旅運經營、附業拓展還是場域活化，皆有多項指標領先其他分區，成為全公司營運與管理的標竿

典範。

為深入了解中部各單位實際營運狀況，提供資源協助並慰勞基層同仁，臺鐵公司杜微董事長日前南下臺中，由中區營運處李瑞欽處長、李兆平副處長、臺中站王河傑站長、資產開發臺中分處江權祐經理、陳怡庭副理，以及附業臺中分處溫治永經理等人陪同，展開一整日的視察行程。

行程首站，杜董事長一行在臺中站聽取資開及附業分處簡報，針對現階段營運進行意見交流



▲臺鐵公司杜微董事長與中區同仁合影



▲鐵職人展（前臺中運務段蘇鎮霖段長）

與未來發展策略研討，隨後實地巡視車站大廳、臺鐵便當販售處、餐務室、大平台場域、舊台中車站園區及綠空鐵道步道，逐一了解場站空間整合、旅客動線與附業經營的現況。期間，杜董事長也親自向第一線員工致意，感謝他們的用心付出，並鼓勵持續提升服務品質。

下午行程則移至新烏日站，實地觀察商場營運與車站轉乘機能的整合成果。近年來，新烏日站積極強化與高鐵、中捷的接駁功能，提升旅客轉乘效率。杜董事長也特別與進駐商家代表進行座談，傾聽商家在經營與動線規劃上的意見，期望共同打造「顧客滿意、商家獲利、臺鐵營收成長」的三贏局面。



▲杜董事長視察台中臺鐵便當販售處

杜董事長表示，中部地區具有高度交通匯集與轉運潛力，是臺鐵本業與附業整合發展的重點地帶。公司目前正針對「豐原—臺中—新烏日—彰化—斗六」一線進行列車班次與系統調整，擴充運能，以因應通勤與觀光需求的快速成長。同時，也將同步推動場域招商與資產活化，加速提升附業整體效益。

「我們要讓民眾與旅客，不只是搭車方便，更能在車站周邊獲得豐富多元的服務與體驗，這才是臺鐵企業化後的核心價值所在。」杜董事長強調：「在轉型的路上，中部的穩健腳步，正走在前端。」



▲杜董事長拜會台灣鐵道故事館何元富董事長



▲台中驛鐵道文化園區特色列車改為商業店舖（光華號）

臺鐵公司招募首批從業人員司機員職缺

圖文：機務處 林盈琪

為充實人力、強化運輸安全與提升服務品質，臺鐵公司於 114 年度持續啟動新血招募計畫，首波即針對核心職務——司機員進行第一期從業人員甄選。2 月 15 日這天，來自全台各地的應考者齊聚臺北開南中學與花蓮花崗國中兩地考場，角逐 100 個司機員名額。根據統計，本次共有 416 人應試，其中女性 12 人，錄取率約為 24%，競爭可謂激烈。

臺鐵司機員考試採三階段進行：筆試、口試與適性測驗。筆試科目已順利完成，於 3 月 18 日公告成績，並於 3 月 22 日舉辦口試；通過前

兩關者，於 4 月赴航醫中心接受適性測驗，則於 5 月 22 日公布。錄取者於 7 月報到後，展開長達 22 個月的完整訓練歷程。

訓練分為三階段：首先進行 4 個月的維修基礎訓練，銜接 5 個月的司機員班課程，最終進入 13 個月的實務駕駛訓練。每一階段均設有測驗與檢定，最終須通過交通部核發之駕駛證照，方可正式上線，擔任動力車駕駛任務。

薪資方面，錄取人員起薪以第 9 階技術員任用，約為新臺幣 41,330 元；待取得駕駛證照並轉任第 9 階司機員後，月薪約可達 48,800 元，



▲臺鐵公司杜微董事長也於當日親赴臺北考場視察甄選作業整備情形



▲杜董事長巡察試場環境，瞭解防弊機制與現場秩序，並親切慰勞 NCC 派駐人員

另有危險加給、地域加給及夜點費等津貼，待遇具一定吸引力。

為實地關心甄選作業，臺鐵公司杜董事長也於當日親赴臺北考場視察，機務處吳元復處長、林盈琪科長、高偉致工程師等人陪同出席。杜董事長逐一巡察試場環境，瞭解防弊機制與現場秩序，並親切慰勞監考老師、NCC 派駐人員及臺鐵機務處試務團隊，肯定其細緻規劃與落實執行。他也向應考生表達祝福，期盼有志青年金榜題名，一同加入臺鐵行列，為臺灣鐵道貢獻心力。

除司機員招募外，臺鐵公司亦同步展開第二次從業人員大規模甄試。此次招考名額共達 699



▲黃俊煒廠長巡視花蓮考場

人，共吸引 5,447 人報考，符合資格者達 4,425 人，整體錄取率約為 15.7%。2 月 9 日完成部分類科之體能測驗，筆試於 2 月 23 日舉行，口試與術科測驗則於 3 月 30 日辦理，最終結果於 4 月 11 日下午 2 時公告於甄試網站。

臺鐵公司強調，未來將持續透過科學化訓練、完善在職進修與暢通晉升機制，打造專業且穩健的人力資源體系，讓每位投入鐵道事業的同仁都能獲得成長機會，進而推動整體組織優化與服務革新。



▲場現場秩序良好

臺灣鐵路福利精進措施辦理情形

文：人力資源處 李玠霖

109年的2月15日精進措施上路了，這得來不易的果實可細分為四個項目，分別為結婚禮金、生育獎助金、喪葬慰助金，以及子女教育助學金。自臺鐵局福利精進措施，截至114年2月底止，請領總人次共1萬4,943人，申領總金額達4億7,879萬1,885元，如下表：

臺鐵福利精進措施申領情形表

調查期間：自福利精進措施核定日起截至114年2月底

項目	標準	人數	總計金額
結婚禮金	二個月薪額	1371	5643萬7,130元
生育獎助金	二個月薪額	225	368萬5,695元
喪葬慰助金	父母及配偶：154,550元	1767	2億7,503萬7,180元
	子女：92,730元	21	
子女教育助學金	國小及國中：500元	11	1億4,363萬1,880元
	高職：3,200元	74	
	高中：3,800元	871	
	五專前三年：7,700元	32	
	五專後二年及二專：10,000元	390	
	大學及獨立學院：13,600元	10,181	
總計		14,943	4億7,879萬1,885元



強化春節疏運整備 重點抽查確保安全

圖文：營運安全處 池勇臻

隨著 114 年春節假期到來，臺鐵公司為確保旅客安全與舒適出行，春節疏運期間，有影響旅客輸運之虞者，一律暫停施工（除緊急搶修工程外），停止施工前，確保沿線施工區域停止施工以及妥善安置大型機具，各段（隊）責成監造單位會同施工廠商於停工前辦理收工前檢查，停工期間進行各標案工程走動式管理抽查管

控工地安全，以確保行車安全與維持路線容量。進行春節疏運前整備工作的重點抽查，由營運安全處、各區營運處、機務處、工務處與電務處聯合執行，針對高頻率使用的行車相關設備、路線設施及重要運輸環節進行檢查與強化，本次整備工作涵蓋車輛、設備、行車及車站四大領域，全面提升運輸服務品質，展現持續精進的決心。



▲春節前運安處抽查行車人員



▲由各區營運處、機務處、工務處與電務處聯合執行行車安全設備設施檢查，運安處抽查各單位檢查情形

一、強化行車安全及設備設施

機務處針對行駛於主幹線的列車進行全面檢修，特別著重於煞車系統、輪軸檢測及內裝設備的完善，確保車輛性能穩定。此外，對於春節期間增加班次車輛，進行完整的保養與測試，以確保載運安全，並成立機車車輛故障排除檢修團隊，預防機車故障，提升妥善率。

電務處加強電車線、號誌系統、平交道與通信設備的巡檢，確保行車調度順暢。

由於春節前後多易有東北季風及降雨，工務處加強雨量及落石告警系統之監控，並專注於鐵路沿線設施的檢查與維修，特別針對行車密集的路段進行軌道穩定性測試與防災設備檢修。

二、行車安全準備



▲工務設備檢查



▲值勤前整備作業

確保行車人員遵章值勤：本公司春節疏運檢查除設施設備抽查外，抽查各單位行車人員酒測、調車作業前勤前教育、平交道看柵工值勤、車班組（站）四層防護、值班站長及車長出發號訊確認、列車監視、車門開關及指認呼喚，確保行車文電、傳達事項簽名及複誦機制。

114 年春節疏運期間行車事故（件）相較於 113 年件數減少許多，顯示春節疏運前整備工作同仁辛苦的付出頗具成效。公司將以「安全第一旅客至上」為核心理念，持續完善各項準備工作，讓旅客能安心返鄉、開心出遊。



▲電務設備檢查



▲機務設備檢查

交通部蘇花路廊鐵公路告警系統聯合演練 驗證蘇花路廊防災告警系統與區域聯防

圖文：營運安全處 林天祝

交通部為整合蘇花路廊鐵公路邊坡落石告警系統（含土石流及大規模崩塌、外物入侵），並於颱風豪雨、地震時加強邊坡監控，資訊共享，以減少災害發生，特別是 0403 地震後土石鬆動之邊坡路段，例如鐵路北迴線和仁＝崇德間。如何執行預防、減災、整備、應變及復原

措施，並使公路局、臺鐵相關防災編組單位能充分發揮橫向及縱向通報作業，結合農村發展及水土保持署（農村水保署）、內政部警政署鐵路警察局、中央氣象署及民間企業防救災能量，妥善運用防救災資源，貫徹災害防救法及加強防災演練、教育宣導工作，爰請本公司於 114 年 1 月



▲意見交流與討論情形



▲列車長兵推情形

15 日於東區營運處辦理本次演練。

本次演練採兵棋推演及視訊方式辦理。臺鐵行控中心監控台與花蓮工務段監控台亦為本次演練的重點，為模擬實境，採視訊方式辦理，其餘單位採兵棋推演方式辦理。

演練前由臺鐵、公路局、農村水保署分別做「外物入侵告警系統（含落石、土石流及大規模崩塌）與區域聯防」簡報，介紹各單位告警設施與作為；接著為現地勘查，勘查地點為在花蓮工務段的「落石告警系統監控端」，檢視本公司監控現況；之後進行兵棋推演。除了本公司行控處、東區營運處轄區單位外，公路局、農村水保署、鐵路警察局也派員推演。演練想定區分二個部分，首先是「外物入侵告警系統演練」，假設北迴線 K51+300 有一顆約 10 噸巨石從新和仁隧道南口邊坡掉落至西正線並影響東正線，造成外物入侵告警系統作動。其次是「土石泥流區域聯防演練」，假設公路局在蘇花公路土石流告警系

統偵測到土石流潛勢溪流「花縣 DF172」有土石沖到台 9 丁線，除採取應變措施外，亦立即通報區域聯防單位，包括臺鐵東區營運處聯絡窗口；另臺鐵花蓮工務段監控台監控人員透過「土石泥流監控系統」攝影機輔助發現大清水溪上游水位上升且夾雜碎石。

最後進行「臨時狀況」演練，包括告警系統斷電、網路通信中斷演練，該演練係鑒於 113 年颱風沖毀和仁 = 崇德間通訊網絡電纜，驗證臺鐵及公路局告警系統訊息中斷之因應措施。

本次演練由交通部綜合規劃司張垂龍司長主持，本公司由陳詩本總工程師率隊參演。參與單位共 7 個單位，52 人參演，主要在邊坡土石流風險之整備與通報及處置，至於旅客救災與傷患救護及軌道復原部分，採司儀口述。除了參演人員外，另請鐵道局、本公司各動員聯合辦事處及各工務段出席觀摩，俾利經驗分享與防災傳承。

演練結束後，進行意見交流與討論，其中張

司長建議重點如下：

- 一、有關北迴線監控台 CCTV 畫面，要加上編碼，並建立對照表，當要切換螢幕時，或了解地點時，就能快速辨識。K53+680 東正線，拍攝範圍應包含小清水溪橋南北橋台，請增加監視器或採調整鏡頭拍攝角度等，加強對隧道洞門口及橋臺段監控。K53+670 西正線，監控水位應加劃設水位警戒線，俾利監控同仁辨識。
- 二、請公路局將重要的監控點介接臺鐵的告警系統，藉由資訊共享，臺鐵監控才能快速掌握附近公路情形，並提早防範。
- 三、以高桅桿 CCTV 監測有絕對必要，建議再加上夜間照明燈。

透過本次演練，除了展現本公司對行車安全的重視，也讓交通部長官看到工、電務同仁建置

相關設施、設備的努力，雖然地震豪雨等天災無法避免，透過本公司全體同仁與區域聯防單位努力，一定可以讓災害損失減至最低，確保鐵路行車安全。有關交通部、鐵道局等單位之建議，代表本公司相關單位之各項設施及做法還有精進之處，已請各單位於會後積極辦理改進。相信透過大家努力，臺鐵的防災工作會愈來愈紮實。



▲視訊方式推演情形



▲現地勘查情形

2025 台灣燈會挺棒球愛台灣 臺鐵商品 GO GO 購！

圖文：附業營運處 李至婷

在 2025 年台灣燈會在桃園盛大登場，不只
有絢麗燈海與文化展演，連鐵道旅程也一
起熱血起來。今年燈會彩繪列車主視覺以「棒
球」為創意核心，臺鐵公司攜手交通部觀光署參
山處，推出應景聯名紀念商品——限量「Team

TAIWAN」圓形不鏽鋼便當盒，為喜愛棒球、熱
愛台灣的你，帶來實用又吸睛的旅行紀念。

這款聯名鋼盒不只名稱熱血，設計也細節
滿滿。盒身採圓弧造型搭配打凸棒球縫線圖樣，
彷彿手中握著的不只是便當盒，更是一顆寫著



▲「I LOVE TAIWAN」圓形不鏽鋼便當盒



▲「Team TAIWAN」圓形不鏽鋼便當盒



▲方型便當空盒 - DR1000



▲托特袋 - 平溪深澳線

「Team TAIWAN」的棒球。活動期間（2月12日至2月23日）更推出「I LOVE TAIWAN」圓形鋼盒超值合購選項，號召民眾一起挺棒球、愛台灣、Go Go 購！

而在平溪線另一端，則是另一款鐵道迷與文青旅人必收的燈節限定商品。配合平溪天燈節，臺鐵公司於2月12日起同步推出以支線主力車型 DR1000 柴油客車為靈感的雙層便當空盒，共有兩款選擇——經典圓形 304 不鏽鋼與質感方形 316 不鏽鋼。盒面圖案重現列車造型，將旅程中的美好記憶裝進便當盒裡，讓每一餐都帶點鐵道浪漫。

此外，搭配 DR1000 鋼盒，更推出「平溪深澳線限定提袋」可加價選購，無論是日常便當、野餐出遊還是送禮收藏，都充滿鐵道風格與節慶氣氛。

無論你是鐵道迷、棒球迷，還是喜歡收藏臺灣設計的旅人，用一份風格實用兼具的小物，把旅行記憶封存得更有溫度。

光聚千塘串桃園

臺鐵「桃喜便當 - 台式打拋豬」獻禮台灣燈會

圖文：附業營運處臺北餐旅分處 張素雲



▲「桃喜」不僅呼應桃園地名，也蘊含「討喜、歡喜」之意

在 2025 台灣燈會首次移師桃園舉辦，以「光聚千塘串桃園」為主題，點亮北台灣的冬季夜空。為響應這場年度觀光盛事，臺鐵公司附業營運處臺北餐旅分處特別推出限定款便當——「桃喜便當·台式打拋豬」，讓旅客在賞燈之餘，也能從味蕾認識桃園的多元文化。

桃園，是臺灣族群融合最鮮明的縮影之一。從閩南、客家、原住民、外省移民到來自越南、泰國、印尼等地的新住民與第二代，這些文化元素在桃園交織出色彩斑斕的生活風貌，也成為這款「桃喜便當」的設計靈感來源。

便當主菜選用鹹香微辣的「台式打拋豬」，



▲「桃喜便當·台式打拋豬」

以羅勒、蒜頭與醬油炒香豬絞肉，再添上一點台式調味，呈現出東南亞經典料理的在地轉譯。搭配的主食則是香氣十足的泰國香米，粒粒分明、Q彈飽滿，完美襯托打拋豬的風味。

整體配菜也別具巧思：泰式蝦餅外酥內彈，增添酥香口感；蝦醬炒高麗菜鹹鮮夠味，是東南亞家庭常見的家常菜；甜椒炒蛋色彩繽紛，為便當增添視覺活力；而鮮香菇炒小豆苗則兼顧營養



▲配合 2025 台灣燈會首次移師桃園舉辦，附業營運處臺北餐旅分處特別推出限定款便當



▲桃喜便當象徵文化交融帶來的幸福滋味



▲桃喜便當是展現多元族群融合的精神

與爽口感，整體菜色多元又平衡，猶如一場小小的文化展演。

除了美味與創意，這款便當的命名也別有寓意。「桃喜」不僅呼應桃園地名，也蘊含「討喜、歡喜」之意，象徵文化交融帶來的幸福滋味。

「桃喜便當·台式打拋豬」於 2025 台灣燈會期間（2 月 12 日至 2 月 23 日）在指定地點限量販售，邀請旅客在光影流轉之際，用味覺感受這座城市的多樣魅力。無論是熱愛鐵道旅行的老饕，還是初次造訪桃園的旅人，這款限定便當都值得您打開來，細細品味桃園這座「味」之城市。



▲異國文化元素在這裡交織出色彩斑斕的生活風貌

屏東 春節旅遊最佳選擇—潮州鐵道園區

圖文：南區營運處 洪振東



▲潮州鐵道園區遊園小火車

在屏東潮州，有一座結合藝術、鐵道、生態與慢活的開放式園區，正逐漸成為南臺灣最具人氣的新興景點——潮州鐵道園區。這座佔地 8 公頃的空間，不僅是臺鐵公司車輛維修基地，更是一處融合觀光、教育與美學的鐵道文化場域。

114 年 1 月，全新啟用的公共藝術計畫《移動的軌跡》，為園區再添亮點。該計畫由 10 位藝術家共同創作，設置八件作品，包括〈永續台鐵〉、〈卷卷凳〉、〈穿梭的隧道〉等，以「時



▲潮州鐵道園區公共藝術品-永續台鐵(生生不息、永續發展、貫穿全臺)



▲潮州鐵道園區公共藝術品 - 旅行艙 900- 航行日誌

光與旅程」為主題發想，從列車穿越大地的視角出發，呈現人與鐵道之間的情感連結。每一件作品皆融合文化記憶與環境特色，不僅點綴園區空間，更讓旅人沉浸於一場關於「移動」與「記憶」的深度對話。



▲潮州鐵道園區公共藝術品 - 境外之石

自 111 年 12 月開園以來，潮州鐵道園區至今已吸引逾 100 萬人次造訪，平均每日約有 1,500 人入園。園區規劃多元，包含維修觀景平台、車輛頂昇設備、南方小站、遊園小火車等，讓大小朋友都能近距離感受鐵道維修與車輛運作的奧



▲潮州鐵道園區 - SPK2011 復興號特色文創車廂



▲潮州鐵道園區愛琴湖畔景觀餐廳用餐區



▲潮州鐵道園區鐵道文物館

妙。園區戶外則結合在地自然環境，設置動物友善空間與慢活草地，是親子、長輩及旅遊團體一同放鬆的好去處。

114 年春節假期期間（含大年初一 1 月 29

日），園區仍照常開放，更特別推出「抽紅包」活動，只要憑入園發票即可參與抽獎，有機會將任天堂 SWITCH、日本山水美食鍋、變頻雙門冰箱、健身跑步機、42 吋液晶電視等實用大獎帶



▲潮州鐵道園區展演活動



▲潮州鐵道園區遊園情形

回家，增添年節旅遊的趣味驚喜。

為鼓勵民眾輕鬆前往，旅客可搭乘區間車抵達潮州站，再利用轉運站的公車接駁或附近的YouBike，輕鬆抵達鐵道園區。

無論是想感受藝術與鐵道交會的創意火花，



▲潮州鐵道園區愛琴湖畔景觀餐廳用餐區 (夜景)

或是在自然中漫步、探索車輛維修現場的知識奧秘，潮州鐵道園區都值得一遊。臺鐵公司期盼透過這樣的園區營運模式，不僅推動鐵道觀光，更帶動地方經濟發展與多角化經營的新篇章。



▲潮州鐵道園區遊園紅色小火車

暢遊北中南各車站 體驗臺鐵美學及文化歷史與城市記憶

圖文：專案工程處 張淳恩

對許多人而言，火車不只是移動的工具，更是一段段記憶的載體。當熟悉的車站與月台，因美學注入而煥然一新，旅途也變得更加動人。

自 2018 年起，臺鐵公司啟動「臺鐵美學」計畫，秉持安全與美感並重的理念，將設計思維導入公共運輸，從車站建築、視覺標示到空間氛圍，處處可見巧思。這項計畫不僅是硬體升級，

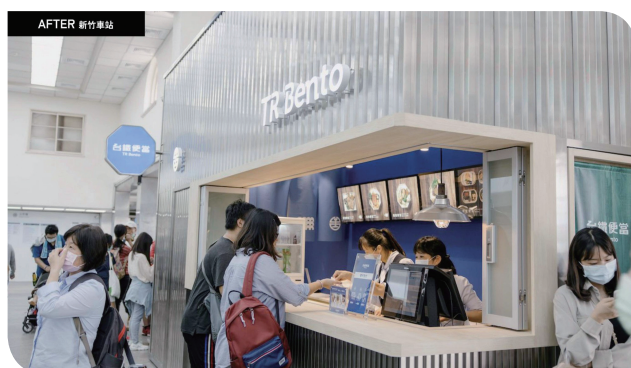
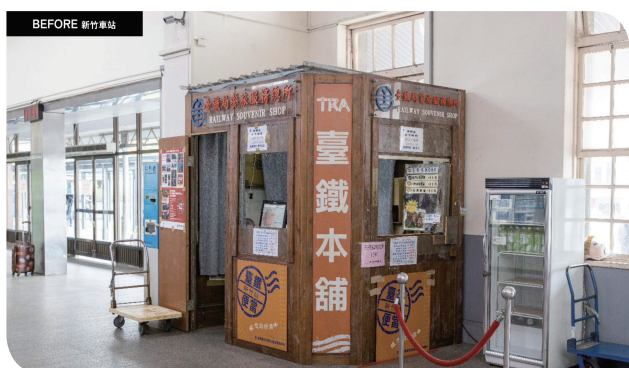
更是一場文化與日常生活的深層對話。

隨著春節將至，無數旅人即將踏上返鄉或出遊的列車。而此刻的臺鐵，不再只是返鄉的路線，更是一段美學旅程的開始。

從北到南，臺鐵用設計鋪陳出一條時光軸線。在鶯歌火車站，車站外觀與內部空間大量運用陶瓷元素，呼應在地陶瓷產業文化，讓人彷彿走進一座移動的陶藝博物館；新竹火車站則是百



▲新竹站售票處改造前後對比圖（社研院提供）



▲新竹站便當本舖改造前後對比圖（社研院提供）

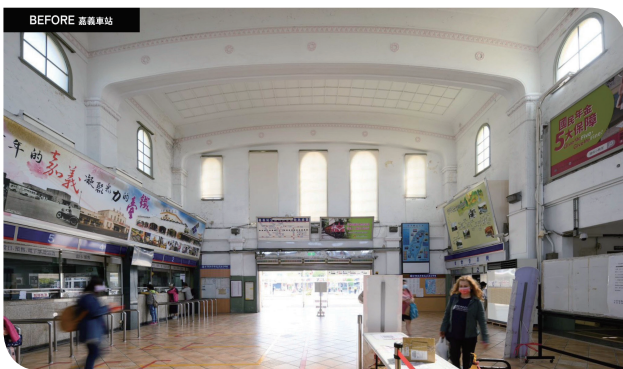
年建築的典範，巴洛克式立面見證城市興衰與鐵道發展史，是旅客腳下流動的時間之河。

往南行，嘉義車站展現現代與古蹟的並存魅

力，木造構件與當代設計融合，隱約述說著林業與鐵道的歷史淵源。而在臺南火車站，濃濃的日治古典風格，仍舊靜靜守著城門口，彷彿用磚瓦



▲嘉義站外部改造前後對比圖 (社研院提供)



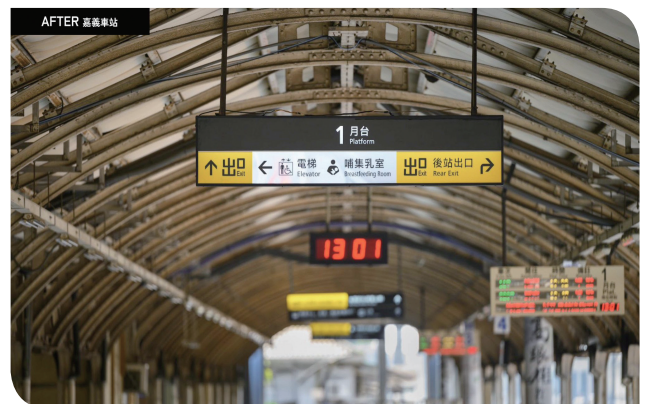
▲嘉義站內部改造前後對比圖 (社研院提供)



▲嘉義站售票處改造前後對比圖 (社研院提供)



▲嘉義站候車月台標示改造前後對比圖 (社研院提供)



與拱門與旅人對話，述說過往南都的文化底蘊。

這些轉變不僅是視覺上的美化，更反映出臺鐵公司化轉型後對服務品質的重視與社會責任的再定義。車站作為公共空間的核心角色，逐步轉化為傳遞美感、儲存記憶、展現土地文化的舞台。

臺鐵美學的深化，不只留在建築與空間層面，更延伸到對人與地方的理解。旅客所見的不再只是候車大廳與月台，而是設計如何為城市留

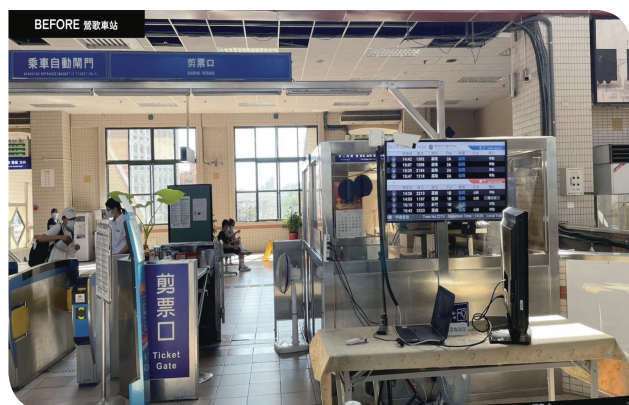
下記憶、為旅程創造溫度。

在未來，不妨選擇搭乘臺鐵列車，用一場火車旅行，去看見台灣的另一面。那不只是風景與燈火，而是藏在細節裡的溫柔、文化與設計智慧——讓每一站都成為心中一道風景，每一次返鄉都是與土地深情的對話。

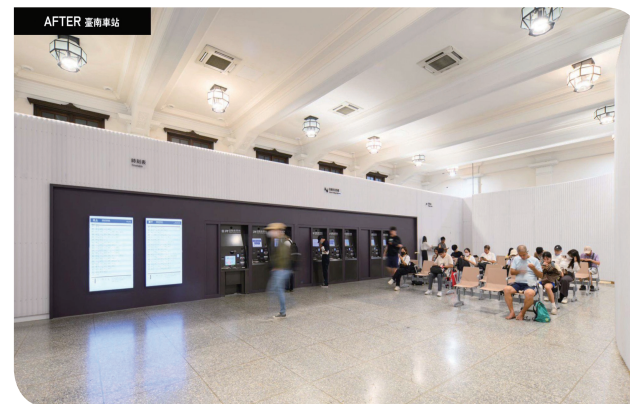
在鐵道的律動中迎接新年，讓設計與時光同行，也讓旅途成為新的一年最美的起點。



▲鶯歌車站售票處改造前後對比圖 (社研院提供)



▲鶯歌站剪票口改造前後對比圖 (社研院提供)



▲台南站改造前服務台 (社研院提供)

▲台南車站改造後電子售票處 (社研院提供)

蜿蜒於群峰中的佛萊姆登山鐵路 (Flåmsbana)

圖文：企劃處 洪韶志

北歐的挪威 (Norway) 有著豐富的自然觀光資源，鬼斧神工的峽灣、壯麗震撼的冰川，北歐的第一高峰加爾赫峰 (Galdhøpiggen，海拔 2469 公尺) 也位在挪威境內。提到挪威，最著名的旅遊行程莫過於「挪威縮影 (Norway in a nutshell)」，其顧名思義即將挪威具代表性的自然景色濃縮在套裝旅遊行程中，走完一趟「挪威縮影」等於將挪威最精華的地形景觀一次

看透透。

「挪威縮影」最精華的行程是各由巴士、渡輪和火車三段旅程串接，若是以順時鐘方向，第一段是搭乘巴士從佛斯 (Voss) 至古德凡根 (Gudvangen) 間沿著山徑觀賞高山絕壁的景色，第二段是從古德凡根接續搭乘渡輪至佛萊姆 (Flåm) 觀賞令人讚賞不已的艾於蘭峽灣 (Aurlandsfjorden)，第三段，即本文要介



▲佛萊姆登山鐵路，佛萊姆站月台

紹的主角佛萊姆登山鐵路，短短 20.2 公里的路線，從海拔 2 公尺的佛萊姆車站，爬升到海拔 866.8 公尺的米爾達（Myrdal）車站與卑爾根線（Bergensbanen）銜接，沿線最大坡度為 5.5%，最小轉彎半徑達到 130 公尺，全程約 50 分鐘的車程，幾乎看盡挪威最壯麗的峽灣、高山、峽谷和瀑布。

在第一次世界大戰前，1908 年挪威政府計畫要在挪威中部的松恩（Sogn）區闢建鐵路，經過數年的討論和探勘，終於確定路線方案和開鑿方式，於 1923 年開始動工興建，計畫由卑爾根線的米爾達車站分支出一條新路線至緊鄰艾於蘭峽灣的佛萊姆小鎮，即佛萊姆登山鐵路。因該區域地位處山區，佛萊姆登山鐵路興建工程可說是相當艱鉅，尤其整條路線共興建 1 座橋樑、開鑿 20 座隧道，隧道總里程數長達 5,692 公尺，有 18 座隧道是由人力挖鑿，其中最長的 Nali 隧道長達 1,341 公尺，開挖過程中因經歷數次土石



▲壯麗的艾於蘭峽灣

坍方，前後共費時 11 年貫通，整條佛萊姆登山鐵路前後共花費 17 年興建，至 1940 年才完工，全程 20 公里的路線，有 80% 的路段坡度皆高達 5.5%，營運單位考量安全因素，對於在該路線行駛的列車定有最高時速，上山的最大營運速度為 40 公里 / 小時，下山時最高營運速度不可超過 30 公里 / 小時，這條全線單線運行的山脈鐵路，軌距採 1,435mm 標準軌，是全歐洲坡度最



▲佛萊姆小鎮上緊鄰在旁的車站和輪渡碼頭



▲ 5.5% 的路線坡度標

陡的標準軌鐵路路線，通車後 4 年（1944 年），這條路線完成了電氣化的工程，並在喬斯瀑布站（Kjosfossen）旁新建一座發電廠，來供應佛萊姆登山鐵路所需電力。

全線設置 10 座車站的佛萊姆登山鐵道，終點站是位在佛萊姆小鎮的佛萊姆車站，佛萊姆這個久居人口不到 500 人的小鎮，主要是靠外地的觀光客帶來人流與經濟收入，小鎮是峽灣輪渡與火車重要的轉乘地，古色古香的佛萊姆車站類似臺鐵

菁桐、內灣、車埕站，屬於路線的終端站，暗紅色外觀的木造站房與渡輪碼頭近在咫尺，對於遊客來說，在輪渡與火車兩段旅程的轉乘上相當方便。在車站旁邊有一座佛萊姆登山鐵道專屬的博物館，館內除了用相片文字細說佛萊姆登山鐵道的歷史，包括許多興建階段的珍貴史料，還保存不少曾經在佛萊姆登山鐵道使用過的退役車輛。

佛萊姆登山鐵路位於北緯 60 度的高緯度地區，筆者拜訪這條舉世聞名的登山鐵路時正逢 2



▲佛萊姆登山鐵道博物館展示退役的車輛



▲外觀色彩鮮明卻不突兀的佛萊姆車站兼遊客中心



▲佛萊姆登山鐵道旁的 Flåmselvi 河川

月寒冬，冬季的挪威日照時間不長，在班次上，要特別留意在有限的日光時間內，選擇適合的火車班次搭乘，避免在暗黑的天色中渡過這趟火車旅程。

為了要體驗佛萊姆登山鐵路步步爬升的登高感，這趟旅程特別選擇從海拔 2 公尺的佛萊姆車站出發前往米爾達車站方向的班車，列車從佛萊姆車站月台緩慢開出後，順著軌道右側 Flåmselvi 河川逆流而上，從車窗外的緩緩升高的山勢，明顯感受到列車順著軌道沿著河谷在爬坡，原本寬闊的山谷也隨著路線前進逐漸縮窄，冬季的佛萊姆登山鐵道，車窗外滿是一望無盡的白色雪景，零星的枯木和房舍點綴在其中，深厚的積雪覆蓋在大地，看似毫無生機，卻也是另一種寧靜美，這樣河川細水相伴的景色，持續 20



▲完全結冰的喬斯瀑布



▲每班列車都會在喬斯瀑布站停留 5 分鐘

分的路程，河谷也從路線的右側轉至路線左側，一路來到海拔 345 公尺的貝雷瓦克 (Berekvam) 車站，是全線唯一設有雙股道的車站，供雙向列車交會使用，過了這一站，全長 20 公里的佛萊姆登山鐵道已經走完了一半里程。

列車持續前進，路線的海拔高度也隨之增加，鐵路兩旁已經幾乎無人煙，車窗外放眼望去都是壯麗的山谷，看不到人造建築物，列車穿過佛萊姆登山鐵道最長的納里 Nali 隧道和喬斯瀑布 (Kjosfoss) 隧道後，停在海拔 670 公尺的喬斯瀑布車站，每一列佛萊姆登山鐵道的列車都會在此停靠 5 分鐘，車站只有一座露天月台，沒有任何站體建築，沒有對外聯絡道路，是一座簡易的停靠站，車站的月台旁正是佛萊姆登山鐵道相當著名的景點 - 喬斯瀑布，與其說乘客下車後駐足



▲順著溪谷前進，窗外景色滿是白雪

的平台是月台，反而更像是喬斯瀑布的觀景台；喬斯瀑布高低落差高達 225 公尺，夏天時每當列車抵達該站，瀑布旁的平台上方會出現一位身著紅衣的舞者，化身為北歐當地的森林精靈 Huldra 表演舞蹈，可惜冬季前來，沒有森林精靈的表演，沒有瀑布宣洩而下的澎湃水流，取而代之的是結凍的冰柱。

佛萊姆登山鐵道的最後一段，從喬斯瀑布站出發到終點米爾達站間的路線，為了要配合地勢以及讓路線的海拔高度提升，採用類似阿里山森林鐵路獨立山螺旋上山的方式，以迴圈型路線鋪設，讓這段僅 4.4 公里的路段從海拔 670 公尺攀高至 866 公尺，高度落差達到 196 公尺，其中一座瓦塔森索 Vatnahalsen 隧道，路線甚至轉了 180 度，路線曲線呈現馬蹄形狀，不過，這樣獨具巧思的路線設計，在搭乘列車的過程中其實很難能體驗，只能從相關文獻和介紹來了解當年闢建鐵路的建築師其高超的智慧。列車費時 50 分鐘，來到與卑爾根線交會的米爾達站，這段登山

鐵路的旅程算是告一個段落，在米爾達站已經看不到峽灣景色，取而代之的是群峰繚繞的山巒，氣溫也明顯比山下的佛萊姆來的低。

佛萊姆登山鐵道通車時是客、貨運業務兼辦，營運初期這條鐵路是當地民眾相當重要對外聯繫的交通路線，但隨著公路開通，加上主要貨運來源乳品加工廠的停業，該條鐵路的貨運量逐年下減，至 1992 年停辦貨運業務，相較於貨運的落寞，在客運業務上，因 1960 年代「挪威縮影」旅遊行程的興起，客運量反而逐年增加，佛萊姆登山鐵道在營運上也轉型為一條以觀光旅遊為目的鐵路路線，國家地理旅行者雜誌 (National Geographic Traveler) 曾將佛萊姆登山鐵路稱為歐洲十大推薦火車旅遊路線之一，孤獨星球旅遊雜誌 (Lonely Planet) 於 2014 年更將佛萊姆登山鐵路譽為世界上最佳的火車旅遊路線，可以說是北歐鐵路旅遊的首選路線，若有機會走一趟「挪威縮影」，不妨記得多看一眼佛萊姆登山鐵路沿線的清淨、美麗。



▲位在山巒間的米爾達車站