

南華大學旅遊管理學系旅遊管理碩士班碩士論文

A THEIS FOR THE DEGREE OF MASTER PROGRAM OF TOURISM MANGMENT

DEPARTMENT OF TOURISM MANAGEMENT

NAN HUA UNIVERSITY

觀光發展政策成效—

以 2010-2011 年台灣鐵路局所辦理之建國百年郵輪式列車系

列活動為例

The Result of Tourism Development Policy:

**Taiwan Railways Administration, MOTC Holds a Series of TRA Cruise- style
Trains Activities for The Establishment of A Nation for Hundred Years Between
2010 and 2011**

研究生：林宜潔

GRADUATE STUDENT : LIN,I-CHIEH

指導教授：林倩綺 博士

ADVISOR : LIN,CHIEN-CHI Ph.D.

中 華 民 國 一 〇 三 年 七 月

南華大學旅遊管理學系旅遊管理碩士班碩士論文

觀光發展政策成效—
以 2010-2011 年台灣鐵路局所辦理之建國百年
郵輪式列車系列活動為例

研究生：林宜潔

經考試合格特此證明

口試委員：林倩綺

黃宗茂

黃清雲

指導教授：林倩綺

系主任(所長)：連友吟

口試日期：中華民國 100 年 6 月 27 日

南華大學旅遊管理學系旅遊管理碩士班

九十九學年度第二學期碩士論文摘要

論文題目：觀光發展政策成效—以 2010-2011 年台灣鐵路局所辦理之

建國百年郵輪式列車系列活動為例

研究生：林宜潔

指導教授：林倩綺 博士

論文摘要內容：

臺灣鐵路縱貫南北至環島一周，已經有 124 年的歷史，鐵路的往返對臺灣已是重要的交通工具，其銜接的支線鐵路更帶動各地產業及城鄉發展，更見證臺灣鐵路的經濟奇蹟。然而，高速鐵路的通行，使搭乘臺鐵的旅客漸漸減少，其原因在於行程中間較少停留點，高速行駛縮短了兩地之間的距離，提供旅客有縮短距離與多樣的時間選擇；再者高速鐵路的運行使鐵路邁向了新的里程碑，但實際上高鐵缺乏臺鐵具有得天獨厚的支線鏈結能力，因此為了創新思維、符合時代潮流與永續經營，臺鐵遂推出了郵輪式列車。郵輪式列車結合全線各站特殊的歷史文化及地方的人文特色，精心設計專屬的火車旅遊行程，帶領旅客體驗不同意義的鐵道旅行。臺鐵為慶祝建國百年，推出「火車環島接力 百年車站巡禮」的系列活動，從 2010 年 10 月至 2011 年 10 月，由臺鐵歷代 12 輛不同的火車頭，分配 12 個月份接力環臺灣一周。本研究以郵輪式列車中建國百年系列為研究目標，以遊客為主要對象。透過現場遊客角度之實地觀察、問卷發放，探討第一季建國百年「火車環島接力 百年車站巡禮」系列活動，其遊客對於建國百年活動的認知與參與過程中是否感受到建國百年氛圍，及其臺鐵舉辦此活動之政策成效。

關鍵詞：迷文化、政策成效、臺灣鐵路、郵輪式列車

Title of Thesis : The result of tourism development policy: Taiwan
Railways Administration, MOTC holds a series of
TRA cruise- style trains activities for the
establishment of a nation for hundred years between
2010 and 2011

Name of Institute : Master program of Tourism management,
**Department of Tourism Management, Nan Hua
University**

Graduate Date : July 2014

Degree Conferred : M.B.A

Name of Student : LIN, I-CHIEH

Advisor : LIN, CHIEN-CHI Ph. D.

Abstract

124 years have elapsed since the North-South Line and the North and South link lines around the island were completed. The railway has been an important transportation line in Taiwan. Its branches not only contribute to the development of the industries, cities and rural areas, but also witness the magic of the railway economy. However, the number of passengers who take trains has declined dramatically since the launch of the high speed rail system. The newly established system reduces the stops along the line, shortens the distance between two places and provides passengers with a variety of schedule options. On the other hand, operation of the high speed rail system brings a new milestone for the railway; it lacks the exceptional branch linking capability of Taiwan Railway. To be in line with the trend and ensure sustainable development, Taiwan Railways Administration (TRA) introduces the cruise-style train to the market with innovative thinking. It combines local historic and cultural features of each train station on the main line and elaborately

arranges exclusive trips by train so that tourists can have a special experience of railway tour. To celebrate the ROC Centennial, TRA offers the “railway relay around the island and a pilgrimage to centenary train stations” activity series from October 2010 to October 2011. 12 locomotives of different generations are selected for the activity and each locomotive is assigned to a month. They will run around the island within 12 months like a relay run. In this study with cruise-style train ROC Centennial series as the research target, the tourists as the main object. Through the field observation of tourists Angle, questionnaire, discusses the first season of ROC Centennial “railway relay around the island and a pilgrimage to centenary train stations” activity series, The tourists for ROC Centennial’s cognition and participation in the process if feel the atmosphere of ROC Centennial, and TRA held the activities of the effectiveness of the policy.

Keywords : Fan culture, policy effectiveness, TRA, TRA Cruise-style Train

目錄

中文摘要	.....	I
英文摘要	.....	II
目錄	.....	IV
表目錄	.....	VI
圖目錄	.....	VII
第一章 緒論	.....	1
1.1 研究背景	.....	1
1.2 研究動機	.....	2
1.3 研究目的	.....	3
1.4 研究範圍與限制	.....	3
1.5 研究流程	.....	4
第二章 文獻回顧	.....	6
2.1 迷文化	.....	6
2.2 政策成效	.....	11
2.3 臺灣鐵路興建歷程	.....	12
2.4 郵輪式列車	.....	13
2.5 建國百年系列	.....	16
第三章 研究方法	.....	27
3.1 參與觀察法	.....	27
3.2 問卷調查	.....	29
第四章 研究分析結果	.....	30
4.1 一月十日郵輪式列車現地實況	.....	30
4.2 一月二十日問卷分析結果	.....	33
4.3 三月二十日問卷分析結果	.....	39

第五章	結論與建議·····	44
5.1	整合討論與結論·····	44
5.2	未來建議·····	46
參考文獻	·····	48
附錄一	研究問卷 (一月)·····	57
附錄二	研究問卷 (三月)·····	65
附錄三	鐵路法·····	73



表目錄

表 2.1	台鐵郵輪式列車運作 5E 策略.....	15
表 2.2	火車環島接力 百年車站巡禮 計畫表.....	17
表 2.3	一月二十日「山盟海誓 百年好合」婚禮體驗之行程	18
表 2.4	一月二十日「花現東豐·情定縱谷 小站之旅」行程	19
表 2.5	三月二十日「英國貴婦·後山體驗」行程.....	24
表 4.1	1月20日遊客基本資料分析表(樣本數35).....	35
表 4.2	遊客動機(樣本數35,複選題).....	36
表 4.3	活動資訊來源(樣本數35,複選題).....	37
表 4.4	最愛的景點體驗(樣本數35,複選題).....	37
表 4.5	建國百年感覺之景點體驗(樣本數35,複選題).....	38
表 4.6	3月20日遊客基本資料分析表(樣本數32).....	40
表 4.7	遊客動機(樣本數32,複選題).....	41
表 4.8	活動資訊來源(樣本數32,複選題).....	42
表 4.9	最愛的景點體驗(樣本數32,複選題).....	42
表 4.10	建國百年感覺之景點體驗(樣本數32,複選題).....	43

圖目錄

圖 1.1	郵輪式列車建國百年系列活動 Logo·····	3
圖 1.2	研究流程·····	5
圖 2.1	迷涉入、認同程度之光譜·····	8
圖 2.2	「迷」的過渡性·····	8
圖 2.3	一月列車機型—R100 型柴電機車·····	23
圖 2.4	三月列車機型—EMU100 型自強號電聯車·····	26



第一章 緒論

1.1 研究背景

19世紀初英國人發明世界最早的火車與鐵路，並且正式開啟人類鐵道的運輸史，19世紀末，臺灣也開始寫下屬於臺灣的鐵道歷史。歷經百年的累積，鐵路已經不單純為運輸工具，還承載了許多的文化意涵（戴寶村、蔡承豪，2009）。

臺灣鐵路縱貫南北，遍佈全臺，走過124個年頭的臺灣鐵路，歷經105年才完成環島的創舉，也為臺灣交通帶向另一個里程碑，在這一百多年裡，臺灣經過政權的交替，從清朝末年、日本統治、臺灣光復國民政府時期到現在，鐵路不僅僅只是普通的交通工具，循著鐵路留下的軌跡，可以探究臺灣的經濟發展及文化根源。因此鐵路被稱為「文明的先驅」，帶領臺灣走向近代化的重要動力之一，在臺灣占有重要的地位（蔡龍保，2005）。

第一次世界大戰後，各國漸漸注意到觀光事業的重要，認為其具有經濟意義的新事業（蔡龍保，2002）。日治時期，日本人在臺灣成立鐵道部，並於1908年縱貫鐵路完工後，隨即設置「旅客係」來負責旅客的招攬及宣傳等事務（呂紹理，1995）。其後，交通局認為觀光事務交由鐵道部處理實為妥當，因此觀光事務遂確定由鐵道部辦理（柴山義雄，1937）。由此可知，臺灣觀光發展初期與鐵路息息相關，因此鐵路可說是臺灣觀光史的先驅。

Gates (1999) 於〈未來時速〉一書中提到，21世紀是速度的時代，時間就是金錢，任何產品上市須及時趕上工商趨勢的步調，才是提升品質的關鍵（Thomas & Gallace, 1997）。近年來，原具運輸功能的鐵路被便捷的交通系統及高速的鐵路系統取代。2006年北宜高速公路通車，改變臺北到宜蘭的交通運輸，縮短兩地往返時間，造成

臺鐵旅客減少；2007年臺灣高速鐵路（高鐵）開始運行，大幅縮短南北的時間距離，讓旅客有了另外一種選擇，使得搭乘臺鐵的旅客減少，帶領鐵路邁向了新的里程碑。

在面對公路及高速鐵路的威脅下，臺鐵積極開拓以永續、多角化模式經營，營臺鐵在運輸策略上定位開始轉向都會區間通勤運輸、東部及東西部跨線運輸、高鐵轉乘接駁運輸及發展東部走廊觀光導向之鐵路服務（林正隆，2007）。

高速鐵路雖在速度上超越臺鐵，但在點的聯結尚缺乏網絡，因此各有利弊。在「綠色旋風」的概念下，為響應節能減碳，大眾出遊大多捨棄家用客車改搭乘大眾交通工具，例如：鐵路、公車、捷運等。因此為開發新的客源及響應環保，臺鐵規劃郵輪式列車，以新的旅遊方式，提供大眾有更多元的旅遊選擇。為慶祝建國百年，台鐵推出建國百年郵輪式列車，以繞行台灣的方式為臺灣慶祝100歲生日，別具其意義。

1.2 研究動機

為符合節能減碳的潮流及國營事業永續經營，臺鐵積極推動鐵路觀光，推出觀光列車、太魯閣號等，縮短兩地往返時間及帶領遊客從事鐵路旅遊，礙於「鐵路法」第21條規定，國營鐵路，除以客貨運輸為主要業務外，僅能辦理其他大眾運輸的接駁與轉乘、必須之接送報關及倉儲、建築所需工具、器材之修理及製造（如附錄三）。因此臺鐵無法販售車票以外的旅遊套裝產品，使得業務拓展受到限制。臺鐵在其限制及各方壓力下，創新積極推出不一樣的鐵路旅遊模式供遊客選擇，2008年在時任交通部長毛治國先生推動下，發展出「郵輪式列車」，帶領遊客體驗不一樣的鐵道旅行。

為臺灣建國100週年，臺鐵為慶祝這一年的到來，舉辦「火車環

島接力 百年車站巡禮」的活動，將歷代 12 輛火車頭分 12 個月份行駛，從 2010 年 10 月開始，至 2011 年 10 月為止，帶領遊客環島一周後，再請歷代火車頭大集合，讓見證臺灣歷史的功臣齊聚一堂，與大家一同回憶歷史。



圖 1.1 郵輪式列車建國百年系列活動 Logo

1.3 研究目的

本研究透過現場遊客角度之實地觀察、問卷發放，探討 2011 年 1 月至 2011 年 3 月之建國百年「火車環島接力 百年車站巡禮」系列活動，其遊客對於建國百年活動的認知與參與過程中是否感受到建國百年氛圍，及其臺鐵舉辦此活動之政策成效。

1.4 研究範圍與限制

1.4.1 研究範圍

本研究目的在瞭解參與建國百年系列遊程之遊客認知與成效分析，因此選定 2011 年 1 月至 2011 年 3 月於建國百年系列之列車上發放問卷，分別由花蓮運務段、宜蘭運務段承辦，1 月臺東—花蓮「花現東風 情定縱谷」，3 月花蓮—蘇澳新「英國貴婦 後山體驗」，並在列車上實施問卷發放，進而瞭解車上遊客對於郵輪式列車體驗滿意度及遊程安排是否能感覺建國百年氛圍。

1.4.2 研究限制

- (1) 台鐵郵輪式列車建國百年系列為此研究之對象，與一般常態郵輪式列車路線、目的有所不同，二者差異部分不列入本研究討論範圍。
- (2) 本研究是以便利抽樣進行問卷發放，在主管機關要求以不打擾遊客為前提下，在發放過程中會遇到拒絕填答，或是追隨此系列的常態遊客，因此可能產生結果偏差，且樣本同質性偏高，故研究結果無法對其他遊程做推論。

1.5 研究流程

研究流程可以說是論文的寫作程序與步驟。本研究首先確立研究的背景、動機、目的，並決定研究方式與方法；其次是藉由探討文獻來了解與研究主題相關的迷文化、政策成效、台鐵郵輪式列車發想等概念；第一階段為筆者實際的參與建國百年系列郵輪式列車，觀察其進行模式及周遭的人事物，並進行訪談，以得到遊客最真實的感受；最後透過在列車上問卷的發放調查，並進行結果分析檢討，提出結論與建議。

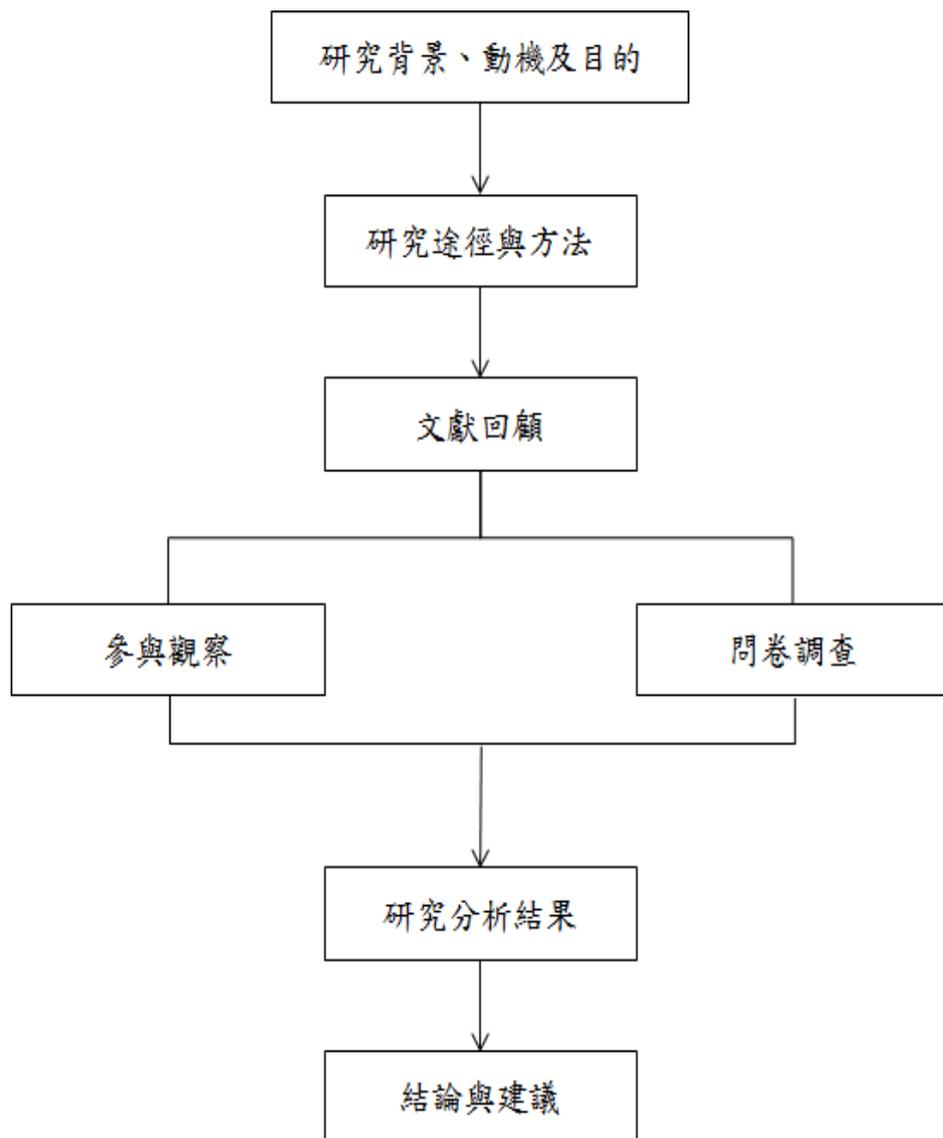


圖 1.2 研究流程

(資來源：本研究整理)

第二章 文獻回顧

2.1 迷文化

迷，最直接想到的就是拿著海報不斷吶喊的人，例如：追星族；也有一種迷是不斷蒐集相同類型的物品，例如：郵票、錢幣；還有一種迷，追逐的、喜愛的是一種無法實際收藏，僅能以書籍、體驗的記憶或者照片來保存，例如：鐵道迷、歷史迷。

Fuller(1996)發現“fan”這個字彙其實早在十八世紀就出現了，當時熱衷拳擊或賽馬活動的英國運動迷被稱為“fancies”，最後才被簡化為“fan”。Jenkins(1992b, 1997)與Jenson(1992)的研究，“fan”這個字源自於“fanatic”，其拉丁字源“fanaticus”的原意是：「從屬於某個聖殿，為其奴僕，狂熱的虔信」。《牛津英語大辭典》將迷(fan or fandom)這樣的一個名詞清楚說明，其最早是衍生自十九世紀晚期，他剛好就是被拿來形容一群熱衷觀看職業運動的人們(McKee, 2002; Staiger, 2005)。甚至在英文字典裡「迷」(fan)一詞被解釋原為：對宗教之特定的、過度形式的信仰與崇拜(陳意欣, 1998: 19)。最早跟「迷」有關的新聞紀載，出現在19世紀，指的是某些專業運動隊伍的追隨者(followers)。後來，其意義又被擴展到那些指即使沒有實際參與追隨的行為，只是旁觀欣賞的觀賞者(spectator)、對運動或商業性娛樂的忠實支持者“愛好者”(devotee) (Jenkins, 1992)。最早開啟迷研究的是John Tulloch & Manuel Alvarado(1983)，隨後Jenkins(1992b)所撰寫的Textual Poachers: Television fans and participatory culture 這本迷文化之經典著作則承先啟後地奠定了迷研究的地位(Barker, 1993; McKee, 2002)。Matt Hills認為，迷(fan)對於著迷的對象，可以說出一大串就算是枝節細末的資訊，也都能說得頭頭是道(Matt

Hills, 2002; 朱華瑄譯, 2005)。簡妙如(1996)認為迷是在某段時間，特別為媒體內容的某些特質所吸引，並有相當程度認同與涉入的閱聽人。事實上，「迷」一直被廣泛使用在你我的生活周遭，指的是特定的族群，他們有著特殊的喜好，有著強烈的執著，甚至被大眾稱為「狂熱」份子。

通常人們都將「迷」當成一種「狂熱」，很多非迷者會以不同的眼光去看待所謂的迷者與狂熱分子。因為，迷者將自己對所著迷之對象的熱情，以許多形式毫不保留地表現出來。正因為這些外顯行為，他們成為容易被指認出來的一群，也因為這些毫不掩飾的行為，關於他們的描述以負面詞彙居多(林宜蓁, 2006:23)。Jenson(1992)認為，迷們一直背負著污名(stigma)。Jenson 進而分析，迷通常被誤解為兩種類型，一是「著迷的個人」(the obsessed individual，通常為男性，例如色情狂、跟蹤狂)，一是「歇斯底里的群眾」(the hysterical crowd，通常是女性，例如胖女人、失婚婦女)。Fuller(1996)也認為對於迷的誤解也是有性別差異的，因為男性的迷總是一種較為理性或單一的崇拜，而女性則是經常陷入小說或特定明星的白日夢中，經常出現令人匪夷所思的群體行為，例如因演出鐵達尼號而造成的李奧納多迷一般(參見 Nash & Lahti, 1999)。若使用詞彙來界定「迷」應如何分門別類，其實是有困難的。如 Brooker 與 Brooker 的研究就留意到，並非所有崇拜某一人事物者，都會是「迷」，而身為「迷」者，也未必對所迷的人事物有超出尋常的狂熱(引自 Hills, 2005)。

Hills(2002)認為探討迷行為的文獻無不充斥著行為偏差的形象，將迷視為一種「想像的他者」(imagined Other)(Hills, 2002a)。Hills 亦歸納出狂熱迷，大約是由三種面向構成：(1)重複：重複地產生“狂熱”、“崇拜”；(2)時效：“狂熱”是一種持久的現象；(3)情感：

視“狂熱”為一種感受強烈的情緒經驗。Abercrombie 與 Longhurst(1998)以迷的認同與實踐、經歷等，在一般媒體消費者與迷(fan)、崇拜者(cult)及狂熱分子(enthusiast)間劃出一區辯的光譜(下圖)並認為認同有的長，有的短，有些人並不見得會經歷光譜中所有身份。

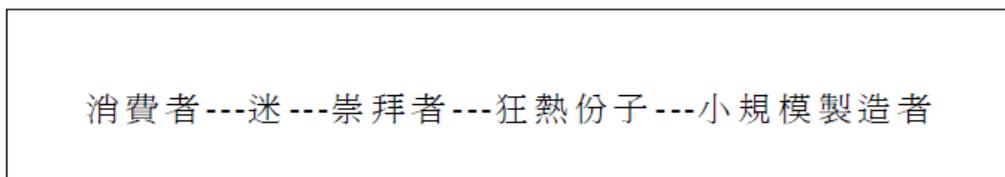


圖 2.1 迷涉入、認同程度之光譜

(Abercrombie & Longhurst, 1998, p.141)

而簡妙如(1996)為了避免要不要嚴格劃分「迷」與「狂熱迷」的問題，採用了「過度」(excessive)一詞來指這種「迷」比一般閱聽人「更為認同與涉入」的特質，並將其區分為「外在行為」及「內在反應」：

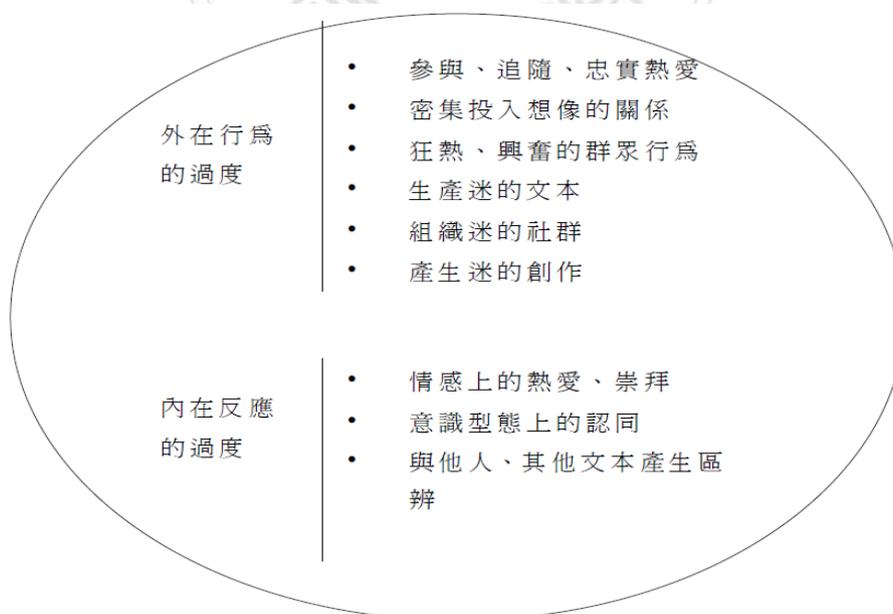


圖 2.2 「迷」的過度性

(引自簡妙如，1996，頁 18)

但事實上，對於那些所謂「過度」著迷或「過度」狂熱要如何定義，要用甚麼標準去衡量，這是屬於個人主觀的層面，因此非常難去評斷。

Hills、Coppa (2006)與 Crawford(2004)皆認為之前的迷研究都忽略了「時間性」的概念，簡單來說，他們認為迷這樣的一個現象或文化行動不一定是固定的，迷的時間過程是隨著生命週期而有所變動的，有些是傳統定義上的「死忠迷」(enduring fans) (Kuhn, 1999)、有些則是不愛參加集體活動的「孤獨迷」(Kozinets, 2001; Sandvoss, 2005a)、涉入度極低的非迷(non-fan)或者是反其道而行的「反迷」(anti-fans)(Gray, 2003, 2005a)，甚至有些是與「迷」有所區隔的「支持者」(supporters)或是四處張望、到處流浪的「浪遊者」(Crawford, 2003, 2004, 引自吳彥明, 2008)。無論是宗教的狂熱或「迷」的狂熱，往往因為處於著迷狀態無法理性地說明其行為及經驗過程(Cavicchi, 1998; Kermode, 2001; Harrington & Bielby, 1995)，而常被汙名化及賦予許多負面意涵(Doss, 1999; Hills, 2005; Jindra, 1994)，使一些研究為避免狂熱與宗教之負面傾向再度汙名化迷，而在論述中將迷的狂熱去除掉與宗教相關的連結及內涵，也因此忽略對迷現象與宗教中人們的集體經驗(collective experience)、某些時刻的「狂熱狀態」(coltishness)的分析(Jewett & Lawrenc, 引自 Hills, 2005)。Cavicchi(1998)則採取折衷的方式，認為宗教與迷雖分屬不同意義範疇，但卻同樣具有奉獻投入(devotion)的強烈特質，並且運用迷現象的宗教性，來描述成為迷的經驗歷程。Hills(2005)也認為，宗教論述中所闡釋的共同信念，可使迷文化的論述不必再受困於解釋「為什麼要迷這個」，以及將迷現象「正當化」、「理性化」的焦慮之中，並且重新聚焦在迷的信念及情

感依附上。

Jenson 指出過去關於「迷」的文獻，鮮少將這樣的迷現象視為一種日常生活的正常社會或文化現象，對於「迷」的報導及描述多是負面的，「迷」總被認為是狂亂盲從而病態的，其著迷行為是過度、近乎瘋狂的；「迷」被視為一種「假定的社會失調的心理症狀」（引自 Storey, 2001）。「迷」總被描述成為像精神有問題一般，容易且嚴重地受媒體影響，幻想自己與明星及名人間有情感聯繫，對崇拜對象病態是地表達忠誠（陳意欣，1998）。然而 Kozinets(2001)、Hills(2004a, 2004b)與 Staiger(2005)都認為迷不僅會關注於文本的敘事發展，他們也會關心媒體產業的經濟特性與企業特性是否阻礙了文本的敘事特性。簡妙如認為迷是屬於一群有心智活動、具有主體性的閱聽人，能依自己的詮釋能力，在做迷文本的多義性中，產生意識形態的認同與區辨，有自己和文本互動的方式，強調一種閱聽主題的愉悅；並且在文本互動中，呈現一種過渡性的行為特質；以及迷過渡性的文化消費中，愉悅與意義的產生，是為了與自己的生活脈絡做出意義的連結，因而凝聚次文化的認同建構與儀式再現（簡妙如，1996:24）。綜合 Jenkins(1988, 1992a, 1992b:53, 277-280, 1997)與 Abercrombie & Longhurst(1998:129-130)的分析，迷文化與媒介文本之間的互動關係有以下幾個重要特色：「一、迷們將文本拉近自己的生活經驗領域，節目資訊被嵌入進行中的社會互動過程；二、重讀並重寫了文本敘事與角色關係；三、迷們會主動地形成一種另類社群並參與其中的活動」。因此迷不再是一種病態，而是更加關心文本的發展，甚至結合迷本身的生活做出相關連結而去重新建構持續延伸其關注之文本。

Jenkins(1992a, 1992b, 1997)認為迷最重要的面貌，是一種有組織的文化社群，是追逐各種文本而生產創作的迷，而非只是一種較

為特別的文本消費者。Matt Hill(2002)表示迷們其實都頗熱中於參與社群活動，並非一般想像中的「社會孤僻者(socially-atomised)」；「迷(fandom)」不是一個可以條理分明、符合邏輯地予以檢查挑選的「事物(things)」，它永遠具有表演特質，同時它也表現文化活動(Matt Hills, 2002；朱華瑄譯，2005)。迷在狂熱文化的過程，也在過程中成了文化的生產者，並創造出更具參與性的文化活動。迷在文化的其中並非只是接受者，也具有行動者影響文化的想法與實踐(陳昶晨，2011：12)。綜合上面描述，「迷」並非一般人主觀認為的狂熱或孤僻的代表，「迷」也並非毫無意義，「迷」代表著已經沒落文化的再生或現階段文化的延續，亦或者是文化的創新，沒有「迷」的執著與熱情，則沒有文化的實踐與傳承。

2.2 政策成效

政策評估的定義因人而有所不同，William N. Dunn 認為評估是政策分析程序中的一環，目的在蒐集各種相關資訊，藉以進行價值判斷的活動。針對政策目標的價值、效用與政策行動的結果（預期及未預期）進行審視，依據政策執行的結果，來做價值的判斷

(Dunn, 1994)。國內學者吳定對政策評估作以下界定：政策評估是指政策評估人員利用科學方法與技術，有系統的蒐集相關資訊，評估政策方案的內容、規劃與執行過程及執行結果的一系列活動。其目的在提供選擇、修正、持續或終止政策的方案所需的資訊。綜合上述可以得知，評估活動並非僅針對執行結果的評估，而是須包含執行前的規劃及執行當中的評估，因為這些都是導致結果的決定因素。

Dunn 將政策評估分為三種分析方式：虛擬評估、正式評估及決策理論評估。虛擬評估為利用敘述性方法，藉以製造出具有信度與效度的資訊，這種評估分析方式是對其價值進行測量，在進行評估時，

任何既定的政策結果，都將被視為適當的目標；正式評估也是利用敘述性方法，以製造出具有信度及效度的資訊，這種評估是以「獲得政策制定者或計劃執行者正式公布的計劃目標」為基礎，其分析方式以正式公布的目標或目的為測量標準。兩者不同處在於正式評估運用法案、計劃文件以及與政策制定者進行訪談，藉以對正式目標與目的進行界定、確認及描述，而這些被公布的目標與目的其適當性不會被質疑。

2.3 臺灣鐵路興建歷程

臺灣經歷過清領時期（1683-1895）、日治時期（1895-1945）到臺灣光復後的現在，而臺鐵也歷經朝代政權的交替，才会有這輝煌的歷史。臺灣是個海島國家，在還沒有鐵路之前都是以海路為主，居民大多居住在沿海一帶，隨著移民的增加，晚來的居民漸漸向內陸發展。

以下將臺灣環島鐵路分三個時期：

1. 清末鐵道草創期：臺灣第一條鐵路由首任巡撫劉銘傳所鋪設，1891年完工，鐵道自基隆達新竹，全長約106公里，這條鐵路原設定以貨運為主，但據統計，客運占了八成，不過制度欠缺及施工不良，因此虧損相當嚴重。
2. 日治鐵道興建時期：除了改良清朝所建之不良鐵路外，並於1908年完成西部的縱貫鐵路，為提高運輸量而修築海線，於1922年完工，為縱貫西部地區，需將鐵路延伸至更南端的屏東，而開闢了屏東線，於1927年全線通車，使得西部交通往返更加便利；反觀東部地區尚未開發，交通不便，高山縱谷地形複雜，但日本人克服重重困難終於在1924年與1926年完成宜蘭線與台東線。

事實上，臺灣的鐵道旅遊在日治時期就已經開始，縱貫鐵路

完工後，就開始推廣觀光業務，例如：針對節慶推出優惠折扣，1920 年鐵道系統逐漸完善，因此開始朝向國際觀光旅遊推廣，將鐵路旅遊拓展更多元化，並發行「臺灣鐵道旅行案內」系列旅遊指南，介紹環島式的鐵道觀光空間，亦規劃設計觀光順路或遊覽順路，成為面狀的觀光網絡架構（楊淑美，2009）。

3. 國民政府鐵路興建與運輸時期：臺灣光復後國民政府接手鐵路建設，並積極推動觀光，使臺灣躍上國際舞台，為提升運輸設備，除了改善原有的鐵路設備外，還興建北迴鐵路，於 1979 年完工，亦為當時的十大建設之一。北迴鐵路完工後，就剩下屏東至台東尚無鐵路，因為為了要讓鐵路拼圖更加完整，逐開始規畫南迴線，並於 1992 年全線通車，臺灣鐵路終於完成環島一周的夢想。臺灣鐵路的便利，使得鐵路成了臺灣交通運輸的主軸，也是臺灣經濟的命脈。

臺灣鐵路歷經百年才完成環島一周的夢想，但隨著經濟起飛，使的公路、客車越來越普及，火車被重新定義為競速的運輸系統，很多木造車站、扇形車庫等古蹟建築，因陳舊而大量拆除（楊淑美，2009）。近年來吹起一股鐵道文化保存的風潮，使得退役的蒸汽火車、老舊車站都成了熱門的景點，而許多地區紛紛成立「鐵道藝術村」、「鐵路博物館」，以現地文化保存的方式，保存原有的歷史脈絡，也因為許多的鐵路建築物體積龐大，因此保留原有建築在原地是最佳的方式（蔡旺洲，2001）。

2.4 郵輪式列車

近年隨著環保意識的抬頭，許多人都意識到節能減碳的重要性，也因石油上漲，所以開車的人逐漸減少。然而，高速鐵路於 2007 年

正式運行，縮短南北往返間的時間與距離，遊客選擇性增加，使得臺鐵倍受威脅。不過鐵路乘載量大又為綠色交通，具有節能的特性，臺鐵也趁勢推出多項方案，來因應綠色旅遊，因此鐵路旅遊復甦機會甚大。(戴寶村、蔡承豪，2009)。

為符合綠色旅遊及永續經營，交通部長毛治國上任後，建議辦理郵輪式列車，郵輪式列車行駛模式為仿照遠洋遊輪停泊於各個港口一段時間，再開往下一個目的地的方式帶領旅客體驗各地的文化風俗，也體驗不一樣的鐵道旅行。

依據台鐵局「第三屆政府服務品質獎規劃機關類餐獎申請書」(台鐵局，2011a) 陳述其郵輪式列車創新方案主要以展現「新台鐵 心服務」理念，將運作策略整合為「5E」發展主軸，並企圖從5E特色概念中為台鐵創造5個第一，即品牌第一，安全第一，價值第一，服務第一，減碳第一(引用胡雅芳，2010)。

表 2.1 台鐵郵輪式列車運作 5E 策略

主軸	主軸概述
輕鬆簡單(Easy)	不須事先規畫行程，只須上網(語音)訂票、到站取票即可成行，一套車票就搞定，旅遊輕鬆簡單。
盡情喜受 (Enjoyment)	旅客只須搭上郵輪式列車，郵輪旅遊將引領旅客到一個屬於自己空間的玩樂天堂，放鬆並盡情享受旅遊的樂趣
自由彈性 (Elastic)	郵輪行程每個到站景點均有遊程安排，旅客也可自由選擇觀光方式，適合個人旅遊也適合家族或團體出遊，十分自由彈性。
綠色環保 (Environmental)	郵輪式列車一列車可提供約 300 個座位，相當於 75 輛以上 4 人小汽車之運量，有效減少碳排放量，且具有安全、舒適、便捷之特性，為地球盡一份心力。
經濟實惠 (Economic)	採用彩繪莒光號列車，僅提靠安排旅遊車站，費用僅收取一班列車來回車資，行程中所提供之贈品、導覽等附加價值，皆不計入行程價格，經濟實惠。

資料來源：參考胡雅芳，2010

台鐵規畫初期是運用運能過剩之莒光號車廂加以重新編組，以一趟 6 節車廂之形式，通過改裝並加以彩繪，共編成 3 組列車作為郵輪列車專用編組。其定價策略採用一般列車票價計算，保留來回票 9 折優惠，亦有敬老、孩童票價。第一班郵輪式列車於 97 年 8 月 23 日正式啟航，行程是由高雄至台東的南迴路段。而郵輪列車的營運亦可分為三大時期：試辦期(97 年 8 月~97 年 12 月)，共開行 6 趟，1648 人；常態開行期(98 年 1 月~99 年 2 月)，共開行 168 趟，35,920 人；全面開創期(99 年 3 月~99 年 12 月)，共開行 235 趟，58,046 人(胡雅芳，2010)。

臺鐵自從開辦郵輪式列車後，不僅將鐵道旅行帶入新紀元，也活絡各景點、車站周邊經濟，更加提昇地方觀光產業，使得被遺忘的小鄉鎮得以恢復人氣，重新被大眾認識。郵輪式列車也結合大眾運輸系

統，例如：公車、自行車或步行等，規劃出不一樣的行程，朝向「計畫性旅遊」及「綠色無縫運輸」的境界（臺鐵郵輪，創刊號，98年10月）。

2.5 建國百年系列

為慶祝建國100週年，臺鐵舉辦「火車環島接力 百年車站巡禮」為主題的慶祝活動，從99年10月彰化站開始到100年10月彰化站止，以每個月接力方式繞行台灣一圈，沿途安排經過具有時代背景景點或車站，讓遊客能體驗不一樣的台灣，其計劃如下表。郵輪式列車不僅是臺鐵業務上的突破，而建國百年系列也為這時代性意義留下事件紀錄。



表 2.2 火車環島接力 百年車站巡禮 計畫表

行駛月份	行駛區間	主題
2010.10	彰化-嘉義	珍愛寶島·迎慶豐年
2010.11	嘉義-屏東	嘉南體驗·屏現契機
2010.12	屏東-臺東	事事如意·光華東逸
2011.01	臺東-花蓮	花現東風·情定縱谷
2011.03	花蓮-蘇新	英國貴婦·後山體驗
2011.04	蘇新-瑞芳	異國情懷·黃金傳奇
2011.05	瑞芳-七堵-基隆	海港定情·飲水思源
2011.06	基隆-桃園	運籌帷幄·其樂陶陶
2011.07	竹南-(海線)-沙鹿(臺中港)	海洋風情·中港獨秀
2011.08	中壢-(山線)-彰化	山城好客·美景天成
2011.09	新竹-(山線)-臺中-(海線)-大甲	雲端祈福·搖擺登頂
2011.10	臺北-苗栗-彰化	福氣雲集·國泰民安

資料來源：本研究整理

2.5.1 建國百年系列活動一月十日路線

臺鐵建國百年系列中，2011年1月份的行程主題，正好為花東路線的景點，並辦理原住民的結婚體驗，讓遊客除了欣賞東部美景也能感受到婚禮洋溢的幸福。以下是針對1月10日景點及列車作說明：

表 2.3 一月二十日「山盟海誓 百年好合」婚禮體驗之行程

停靠站	旅遊景點
臺東	此次遊程起始站
關山	屬花蓮運務段，為三等車站。
壽豐	屬花蓮運務段，為三等車站，西有中央山脈，東有海岸山脈。 在此搭乘接駁公車前往怡園渡假村、鯉魚潭、慶修院。
花蓮	此次遊程終點，乘客上車返回台東。

資料來源：本研究整理

- (1) 關山車站：關山車站位居花東縱谷，該站以客運為主，貨運為輔的營運型態，因當地有高中及短途學生搭乘，上、下車人數較多，營運收入為花東線三等車站中的第二名。舊站房距離現在的車站約 100 公尺，是一棟左右對稱的日本北部農家樣式的建築，建築正面中央六角形的屋頂別具特色。現為自行車的租借服務中心，讓來此遊玩的旅客能騎著腳踏車，欣賞關山的美景。
- (2) 壽豐車站：壽豐站創建於 1909(明治 43)年，站名為「鯉魚尾驛」，1917(大正 6)年改名為「壽驛」。臺灣光復後，因「壽豐鄉」而將「壽驛」改為「壽豐站」。貨運運輸業務隨著公路的交通便利逐漸萎縮，於民國 79 年 3 月停辦貨運，客運運輸業務，乘客的主要來源為當地居民及通學學生。該站預計 103 年完成高架全新站房。
- (3) 花蓮車站：花蓮車站上承北迴鐵路，下銜東線鐵路，為鐵路東部幹線之中點，連絡北臺灣及南臺灣鐵路交通之樞紐。元花蓮舊火車站創設於 1913(大正 2)年 12 月，民國 40 年 1 月 15 日改稱花蓮站，同時期東花蓮港站則改稱花蓮港站。民國 68 年 2 月 7 日花蓮新站一和平間通車，8 日起正式營運，繼

北迴鐵路於民國 69 年於民國 69 年 3 月 22 日通車，東線鐵路拓寬工程於 7 月 1 日起花蓮新站正式改為花蓮站，並升為一等站，同日起花蓮舊站廢止。民國 75 年八月中旬，北迴線由原先電氣路牌閉塞式改為自動閉塞式，使行車安全及路線容量大為提高。

2.5.2 建國百年系列活動一月二十日路線

本次列車為建國百年接力第四棒，由花蓮運務段承辦，此次活動主打著小站之旅，選擇停靠台東-花蓮之間一般不停靠或是較少停靠的特色小站，讓遊客體驗花東縱谷的樸實與美麗。

表 2.4 一月二十日「花現東豐·情定縱谷 小站之旅」行程

停靠站	車站介紹
台東	此次遊程的起始站。
山里	屬花蓮運務段，為三等車站，站前為卑南溪，站後為卑南山脈與初鹿牧場。
海端	屬花蓮運務段，由關山火車站管理，為簡易車站。前有新武呂溪與海岸山脈，後有中央山脈。
舞鶴	只做列車交會，不辦理客運業務。
大富	屬花蓮運務段，由富源車站管哩，為招呼站。
壽豐	屬花蓮運務段，為三等車站，西有中央山脈，東有海岸山脈。在此搭乘接駁車至怡園渡假村。
千城	於西元 1916 年設立，民國 83 年(西元 1994 年)裁撤，吉安鄉公所向臺鐵租下千城火車站站房，設置吉安鄉旅遊服務中心，為閒置車站中活化再利用最成功案例。
花蓮	屬花蓮運務段，為一等車站，背倚中央山脈，面臨太平洋，為處花蓮市的西北方，上承北迴鐵路，下銜東線鐵路，為鐵路東部幹線的中點。

資料來源：本研究整理

- (1) 山里車站：花東線鐵路原本為 0.762 公尺寬的輕便鐵路，後拓寬為 1.067 公尺即現在之窄軌鐵路，又因坡度大而改線，

同時裁撤嘉豐、初鹿、賓朗三站，並於國民 71 年 7 月 1 日成立山里站及卑南站(今改名為台東站)。此站與鹿野站間，原為電氣路牌閉塞式，因此列車高速通過的路牌拋接，往往成為鐵路迷拍照與讚嘆不已的特技。可惜此項特技表演已於 93 年 4 月 29 日，因中央控制行車制的完成而成絕響。

本站只停普通車，旅客不多，已停止售票業務，旅客搭車皆於車上補票。山里對外交通相當不便，除了鐵路外，沒有公路運輸可對外聯絡，聯外道路每遇豪大雨便可能因土石流而中斷。山里火車站是花東鐵路距離台東車站最近最迷你的車站，是離台 9 線最偏遠的車站，民國七十三年起以不賣票，最重要的工作就是負責列車交會行車運轉。

- (2) 海端車站：海端火車站位於花蓮起 118 公里處，距離上行的池上火車站 7.1 公里，下行的關山火車站 5.1 公里，只停靠普通車，也沒有賣車票，業務相當清淡，2008 年降級為簡易站，由隔鄰的關山火車站管理。

日本殖民統治臺灣時期於 1924 年設立新武呂站，1945 年改名為海端火車站。海端火車站在東部鐵路幹線的功能和地位，從日據時代以來即不高。早期沒有車站，只有一座大約兩坪大的雨棚，充當售票和辦公室，民國 37 年 1 月以木質建材搭建了十幾坪的小站房，同時設置島式月台，以及改善號誌及軌道系統。

民國 57 年改建成目前的混凝土站房，歷經民國 71 年東部鐵路拓寬工程，以及民國 92 年 8 月鐵路路線曲線拉直，導致月台和站房現址有段距離，旅客候車與乘車較為不便。

海端火車站是花東線為後拆除『臂木式號誌機』的車站，從

日據時代留下的古老鐵道設施大多仍存在，是鐵道迷喜歡造訪的小站之一。以布農族原住民為主的海端鄉，對遊客相當親切，使得走訪海端火車站添加許多人文色彩，收穫也更加豐富。

- (3) 舞鶴車站：舞鶴站最早設立在民國 46 年為招呼站，因當時學校及公路未普及，學生通學與居民購物均利用火車至瑞穗、玉哩，隔年升為三等站，後因營運清淡至 60 年降為招呼站。目前的車站為東拓時修建的，不過一直沒有使用營運，直到局長徐達文先生巡視時認為瑞穗至三民間路線過長，有需要加設一交會站來提高列車運轉效能，故將月台拆除後加設了一股富正線已通交會列車，於民國 94 年 9 月 30 日啟用(只做為列車交會用，不辦理客運業務)，並交由瑞穗站控制管理。而車站南邊即隧道北口有一座「東線鐵路拓寬紀念碑」，以「工業不朽」為題字，來紀念台東線鐵路拓寬的殉職人員。因為號誌站列車不停靠之故，所以只能在列車上拍照。

- (4) 大富車站：大富火車站是日據時代大正年間所設立的，1914(大正 3)年 3 月 8 日馬太鞍至拔仔庄鐵路通車，1917(大正 6)年 5 月 15 日花蓮港之璞石閣(今玉里)間鐵路暢通，同年 9 月 22 日設立大和村。

在富峰社區繁華的時候，大富火車站一天的旅客進出人數曾高達三百人以上，但因光復地區的工作機會逐漸減少，人口外流，火車站的旅客也急速減少，所以在民國 74 年 11 月 19 日降級為招呼站，由富源站管理，一直到現在一天進出卻不到五人，只有停慢車，早上六點多一班上行，七點多一班下

行就沒了，一直要等到傍晚都只是給學生坐的車。平常只剩下幾班平快車停靠，車站內油漆斑駁、設施毀壞，這項由當地藝術家和文史工作者發起的「吃米粉、看畫展」活動，自從在大富車站舉辦後，也發起彩繪車站或車站辦畫展、地方學畫等活動。大富國小認養了大富車站，重新整理四周環境，村民也致力推動車站改建為「大和文史館」，平復了富豐社區居民隨著火車停駛後的鄉愁外，也讓大富車站蛻變新生，成為小社區藝文活動及感情交流的集散地。

(5) 壽豐車站：壽豐站創建於1909(明治43)年，站名為「鯉魚尾驛」，1917(大正6)年改名為「壽驛」。臺灣光復後，因「壽豐鄉」而將「壽驛」改為「壽豐站」。貨運運輸業務隨著公路的交通便利逐漸萎縮，於民國79年3月停辦貨運，客運運輸業務，乘客的主要來源為當地居民及通學學生。該站預計103年完成高架全新站房。

(6) 干城車站：干城車站於西元1916年設立，光復後改名為初英站，民國50年更改為南華站，78年更名為干城站，83年4月1日裁撤。

民國97年，吉安鄉干城村與南華村，進行兩村的雙子心計畫，就已閒置的干城火車站為中心，吉安鄉公所所在以公所名義向臺鐵租下干城火車站站房，設至吉安鄉旅遊服務中心，後來則提供給干城及南華社區做為社區產業展示場地，目前還有雕刻工作者進駐是臺鐵閒置車站在利用的最佳案例。

(7) 花蓮車站：花蓮車站上承北迴鐵路，下銜東線鐵路，為鐵路東部幹線之中點，連絡北臺灣及南臺灣鐵路交通之樞紐。元花蓮舊火車站創設於1913(大正2)年12月，民國40年1月

15日改稱花蓮站，同時期東花蓮港站則改稱花蓮港站。民國68年2月7日花蓮新站一和平間通車，8日起正式營運，繼北迴鐵路於民國69年於民國69年3月22日通車，東線鐵路拓寬工程於7月1日起花蓮新站正式改為花蓮站，並升為一等站，同日起花蓮舊站廢止。民國75年八月中旬，北迴線由原先電氣路牌閉塞式改為自動閉塞式，使行車安全及路線容量大為提高。

2.5.3 一月列車機型—R100型柴電機車

R100型柴電機車於1970年由美國GM-EMD公司製造，共39輛，編號為R101-R139，其主要牽引貨物列車及非電氣化區間客、貨列車。截至2008年底為止，雖然R100型柴電機車雖然已經使用多年，但全部在役，除R104於多年前因特殊原因，出軌翻覆重創而報廢除籍（蘇昭旭，2009）。1970年臺鐵行駛的莒光號列車，R100型柴電機車即擔任此運轉重任，繼R20型柴電機車之後，縱貫南北鐵道。1979年西部幹線電氣化完成，R100型有一部份移往屏東線、南迴線、台東線、北迴線和宜蘭線等非電氣化區間，繼續擔任各級列車的牽引工作（蘇昭旭，2009）。



圖 2.3 一月列車機型—R100型柴電機車

2.5.4 建國百年系列活動三月二十日路線

本次列車為建國百年接力第五棒，由花蓮運務段承辦，此次活動主打著搭乘有“英國貴婦”之稱的自強號電聯車，由花蓮-羅東-花蓮，沿途還可探訪離海最近的車站及清水斷崖，讓遊客體驗後山的美。

表 2.5 三月二十日「英國貴婦·後山體驗」行程

停靠站	車站介紹
花蓮	為本次行程的起始站。
武塔	探訪招呼站風光。
羅東	在此搭乘接駁車至國立傳統藝術中心參觀。
漢本	探訪小站風光。
崇德	探訪小站風光，可步行至崇德海灣。
花蓮	至後站專用月臺，體驗搭乘嘟嘟蒸汽火車。

資料來源：本研究整理

- (1) 花蓮火車站：花蓮車站上承北迴鐵路，下銜東線鐵路，為鐵路東部幹線之中點，連絡北臺灣及南臺灣鐵路交通之樞紐。原花蓮舊火車站創設於 1913(大正 2)年 12 月，民國 40 年 1 月 15 日改稱花蓮站，同時期東花蓮港站則改稱花蓮港站。民國 68 年 2 月 7 日花蓮新站—和平間通車，8 日起正式營運，繼北迴鐵路於民國 69 年於民國 69 年 3 月 22 日通車，東線鐵路拓寬工程於 7 月 1 日起花蓮新站正式改為花蓮站，並升為一等站，同日起花蓮舊站廢止。民國 75 年八月中旬，北迴線由原先電氣路牌閉塞式改為自動閉塞式，使行車安全及路線容量大為提高。
- (2) 武塔火車站：武塔火車站為招呼站，該站於 1976 年開始興建，並於 1980 年竣工，開始辦理營運，因業務清淡，入不敷出，營運初期，客、貨運兼辦，客運部分因為高級列車不

停靠，收入仰賴通學學生及短程旅客，貨運方面，於1990年停辦貨運業務，2001年由三等站降為簡易站，由南澳站管理，2003年更降為招呼站，亦由南澳站管理。

- (3) 羅東火車站：羅東火車站為二等站，該站創建於1919年名為羅東驛並開始營業，1924年因臺北至蘇澳全線通車，該站客、貨運業務開始逐年增間，羅東鎮昔日盛產高級檜木，林業十分發達，各種檜木製品產銷國內外，貨運鼎盛一時，並帶動其他產業蓬勃發展，使得來往的商旅絡驛不絕，連帶造就客運量為宜蘭縣最大的車站，但近年來，太平山林區木材開發殆盡，進口木材又多以公路運送，導致貨運量逐年減少，在客運方面，多少受到私人交通工具普及的影響，但鐵路仍擁有許多有利條件，故可運業務不但不受公路競爭的影響，呈現穩定成長。

- (4) 國立傳統藝術中心：「傳統」意味著歷史傳承的意涵，「藝術」則是人類對生活的感觸所加以創造、並兼具美感的產物。國立傳統藝術中心蘊含著文化、信仰、傳統、藝術，讓遊客能認識這片土地。

這次建國百年郵輪式列車位的是讓大家能認識傳統藝術，更是因為「懷舊百分百－林松雄蒸汽小火車特展」及「臺灣寶島列車－花燈展」，讓遊客能用不一樣的方式欣賞不一樣的火車。

- (5) 漢本火車站：漢本火車站為三等站，北迴歸線通車後即開始營運，當時隸屬於花蓮管理處管轄，1982年因鐵路局業務編整，該站改由宜蘭運務處管轄，1992年東砂北運，貨運業務開始營運。該站營運型態以貨運為主，客運為輔。

(6) 崇德火車站：崇德火車站為三等站，東臨太平洋，西靠中央山脈，與蘇花公路平行，位於清水斷崖附近，該站於 1980 年開始營運，以運送白雲石及濕灰石為主，客運運輸為輔。

2.5.5 三月列車機型—EMU100 型自強號電聯車

1974 年由英國 GEC 公司與英國國鐵工程公司 BREL 近型設計，專為臺灣量身打造，1978 年經海運來臺，並在臺灣進行式車工作，EMU100 型完全於英國設計組裝，是真正擁有英國血統的歐製電聯車。

EMU100 型是臺灣有史以來第一種電聯車，同時也式自強號客車的始祖，最高時速可達 120 公里，為電氣化後臺鐵速度最快的車種，內裝也非常豪華，車體外觀圓弧造型與駝峰色塗裝，給人高貴優雅之感受，有【英國貴婦】之雅稱。由於車廂隔音佳及行駛平穩舒適，為鐵道迷評價甚高的車型之一。

1978 年 8 月 15 日首航台北-台中間，1979 年西部電氣化完成，當時臺北—高雄僅 4.5 小時，它是臺鐵電氣化後第 1 代的自強號，之後奔馳於南北鐵路，為當時自強號主力車種。

EMU100 型自強號電聯車，服務已經三十餘年，多部車都於重大事故中報廢，2008 年底，也只剩下一組 EMU100 型每日往返嘉義—七堵間，未來臺鐵局將保留部份車輛做為文化列車展示。

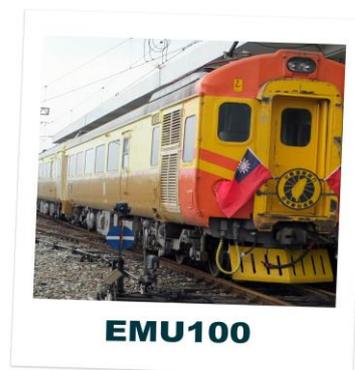


圖 2.4 三月列車機型—EMU100 型自強號電聯車

第三章 研究方法

每一種研究都有其定義和特質，質性研究的觀念是採發現導向，而量化研究是採證據導向，因此兩者有著截然不同的研究設計(邱振鎰，2002)。Van Maanen(1979)所認為的：質性研究是「一個廣義的術語，它包含全是技術的各種方式，尋求描述、解碼、轉譯與其他意義相關的術語，無關乎頻率，而是確立在世界社會中或多或少自然發生的現象」(引用顏寧 譯，2011：13)。Sharan 認為有四種特質被視為是理解質性研究本質的重要關鍵：(1)關注過程、理解和意義；(2)研究者位資料蒐集和分析的主要工具；(3)歸納的過程；(4)充分描述的結果(引用顏寧 譯，2011：14)。

李慶芳(2009)認為質性研究是一種對理論觀點與田野資料不斷探索的過程，每個人都會有獨特且不同的學習體驗，並從田野、思索與寫作中慢慢悟出其中的當道理；研究者如果經常浸泡在田野之中，資料就會慢慢地深化，對於田野也會越來越有感覺，自然會發展出屬於個人獨特的感動和體會。

綜合上面針對質性研究的觀點可以發現，質性研究主要以觀察、描述、分析為主要的研究方式。因此本研究以質性研究中的參與觀察法為基礎，透過實地觀察將所見所聞以敘事方式記錄，並佐以部分量化資訊支撐其研究，針對本研究之方法分述如下：

3.1 參與觀察法

觀察，是蒐集最原始資料的一種方法，且具有目的性、系統性與選擇性的方法。在眾多的情境中，觀察法會是蒐集資料最適當的方式，例如：探究某些群體或個人的行為。Ranjit(2005)認為當你對個人的行為比對其認知態度更感興趣時，或當研究對象正涉入於某種互

動中，而無法提供有關的客觀資訊時，觀察法適用已蒐集所需資訊的最佳途徑(引用潘中道、胡龍騰 譯，2010:136)。觀察分為兩種類型：(1)參與觀察(participant observation)；(2)非參與觀察(non-participant observation)。

參與觀察法即是研究者進入研究對象的環境中，與研究對象發生面對面的社會互動，經過一段時間，以漸進的、有系統的方式蒐集資料之科學調查方法(黃新生，1987:148)。以實際的參與來觀察周遭的人、事、物，並誠實的將其經驗記錄下來。

參與觀察法蒐集資料的方式可大致分為在參與中觀察、訪問、文獻分析、親身體驗等四大類，通常依照研究者所擬定重點和策略需要而做不同的組合運用。

參與觀察法其優點為研究者化身為被研究者，投身再研究的場域當中，以最近距離接觸所研究之對象或團體，深入瞭解其行為。其缺點最常見為觀察者本身已先預設立場，帶其有色眼鏡進入研究場域，因此很難以中立的角度詮釋及推論其觀察到的實際現象，另外亦有可能產生所謂的「霍桑效應」(Hawthorne Effect)，即被研究者或團體脫離原本平時的行為表現，亦會導致觀察結果初先偏頗。

透過筆者多次參與建國百年系列郵輪式列車，觀察其執行的方式，並從中與其他遊客近距離接觸，進行非結構性訪談，以瞭解遊客對於每次遊程的不同感想。筆者認為遊客的經驗分享與旅遊記事，往往都會用最真的言語去分享，因此與參與遊程的遊客對話紀錄與旅遊的經驗敘說是最能直接瞭解他們的想法。本研究筆者參與觀察 2010 年 10 月至 2011 年 3 月止，共計七趟遊程，其中選定 2011 年 1 月 10 日不同以往的遊程安排進行敘事紀錄。以中立的立場來陳述此次遊程不同遊客期待的鐵道旅遊之相互衝突，及行程規劃、執行政策的實施

效果的現場觀察實際情況。

3.2 問卷調查

本研究採便利抽樣進行問卷發放，所謂便利性抽樣也稱任意抽樣、偶遇抽樣，如其字面意義為方便研究者進行抽樣的研究方式。便利抽樣其基本理論為每個樣本的基本條件都是相同的，因此選擇任一樣本進行調查都是一樣的。但事實上人的內在、外在條件並非相同，因此只能在每個樣本基本條件大致相同的情況下進行抽樣。最常被使用於市場調查研究或民意調查當中。

本研究以量化研究中的便利抽樣進行問卷發放，以輔助質性研究中的不足，其問卷以頻率比例進行分析，針對遊客認知、景點體驗及行程規劃、執行政策為初步探討。其調查方式為遊客體驗整個遊程過後在回程火車上進行問卷的填寫，在下車前回收問卷並進行整理分析。

第四章 研究分析結果

4.1 一月十日郵輪式列車現地實況

一般郵輪系列票種極為熱門，因開放網路線上訂票，故其訂票較為公平卻也有其難度，經常是一票難求或是時間令人緊張，但開放的公共性較高，公平也是令人願意參與這樣遊戲規則的原因。然而本次從訂票起就有許多問題，原先12月28日前標示訂票時間為1月3日，但於12月31日看訂票時間為1月1日，因此1月1日早上九點筆者準時上網訂票，但網頁顯示”車次輸入錯誤”，直到九點十五分已按下十多次訂票後結果還是相同，於是前往較近的火車站去詢問，車站人員表示8888次列車應還沒開放訂票，於他們的電腦上無此班列車，後來他們又打電話到台東火車站的服務台詢問，結果臺東車站的人員告訴我們是1月3日才開放訂票，說網路上是這樣寫的，當下超尷尬，只好再三道謝回家上網做確認，回到家立刻上台鐵網站查詢，訂票時間真從1月1日改成1月3日，讓筆者有一種不太公義的感覺。

活動當天一進到臺東火車站看到身穿原住民服飾的人準備進入月台，在大門口也有一對穿著原住民服飾的男女正在接受採訪拍照，到了月台上慶祝活動已經開始了，在建國一百週年的一月首航，以原住民傳統婚禮為主軸，設計了「山盟海誓 百年好合」邀請80對的夫妻，其中一對是結婚50年的金婚夫妻與兩對在現場完成婚姻大事的新人，讓大家一同參與原住民的婚禮也分享他們的喜悅，使得遊客對於原住民的傳統有更深的認識。活動的安排上有台鐵贈送的「愛情文鎮」，象徵堅貞不移的愛情及永不出軌的承諾，新人也在大家的祝福下喝交杯酒，象徵愛情長長久久、永浴愛河。新人們穿著原住民結婚的傳統服飾，台下的原住民夫妻也都穿著傳統服飾，彷彿來到了原住民部落，並且與他們一同慶祝這幸福時刻，之後火車R101緩緩駛入，

也象徵他們進入人生的新起點，所有的佳偶都與我們一同體驗這趟旅程，不管到哪一個景點，都能看到身穿原住民服飾，洋溢著開心幸福笑容的人。

結束慶祝儀式，在準備啟程的過程中，因車廂編號與實際號誌的混亂，使整個啟程過程稍嫌混亂。工作人員因人力有限的情況下所展現的態度令遊客感到不友善，過度保護及排外感令人覺得遮掩，也因為參與活動的成員有極具經驗的鐵道遊客，多次參與之間也彼此熟絡，所以臺鐵此次活動的態度令大眾詫異，因此許多人鬧哄哄的議論車廂及訂票問題，證實了此次的行前作業確實頗有瑕疵。

由於此系列的遊程都會在車上發識別牌，但這次識別牌要在候車大廳領取，不過標示不明，因為僅標示「台東市公所、里長聯誼會、獅子會」活動報到處，也只有1~6車的標示牌，所以讓坐6車之後的遊客不知道去哪裡領識別牌，不過還好車上有補發，但是拿到識別牌後又是一陣討論，有很多鐵道遊客紛紛表示，這次的識別牌較同系列其他班次的還要粗糙，沒有紀念的價值；紀念品的部分，雖然有獅子會贈送的原住民風格的筆袋，但沒有給紀念提袋，讓很多遊客不知道拿了紀念品該放在哪裡，很不方便。身穿原住民服飾的年輕人也在大家討論時，唱歌進入車廂，為我們帶來原住民的歌曲，大家也感染了歡樂的氣氛，一同拍手同樂。

在以往，每節車廂都會有一位台鐵的工作人員，但這次卻不見工作人員的蹤影，這也是令很多鐵道旅客議論的部分，但透過與主辦單位談話後得知，臺鐵花蓮運務段本身人力部分就稍嫌不足，因此無法讓每一節車廂都能有工作人員，這也是令他們苦惱之處。而後去車廂走動後發現，原來後面加掛車廂的遊客都是熟面孔，大家都是郵輪列車的常客，而商務車廂坐的則是都彼此認識，年齡較大，還有人講著

原住民的語言，感覺後面加掛車廂的都是散客，而前面商務車廂的都是團體客人。

因與列車上鐵道活動參與者極為熟識，他們主動跟我們要問卷並且幫我們填寫，所以在早上一共發出了十幾份問卷，也收回了幾份，但因本次問卷聯繫上產生了一些問題及臺鐵聯繫人員的改變，使得問卷發放受阻，在現場的溝通又未盡其功，因此本次問卷之發放亦不盡理想，但現場衝突與不愉悅的狀況比平常多。

到了今天的第一站關山車站，下車就跟著人群走出車站，但是又不知道該往哪去，走到了不遠處的關山舊火車站前才看到關山的站務人員拿著大聲公（擴音器）跑了過來，開始為我們解說，鬆散的令人詫異，在舊站前面那些在車上表演的原住民年輕人又牽起了手，也跟其他原住民遊客一起唱起歌跳起舞來，感受良好，之後我們又上車繼續往壽豐前進。

到了壽豐大家紛紛的上到指定的遊覽車，車上都有一位導遊，一路上為我們解說，到了怡園渡假村先用午餐，然後聽老樹的導覽解說，在園區裡的老樹都是百年歷史的大樹，之後大家又上車前往鯉魚潭，鯉魚潭是個青山綠水很棒的地方，騎著天鵝船遊潭是件頗為清幽的事，而且旁邊的船家就算不搭船，他們還是會向你介紹這片美景，並且歡迎下次再到此地遊玩，在這裡與鐵道遊客談及行程的安排，得知這次的遊程讓他們失望，因為原本會賣的紀念月台車票沒有販賣，原本應該以老舊車站巡禮為主的活動，都更改為以景點為主的行程，而且在服務上因為團體客人受到的關注較多，讓他們有被忽視的感覺，鐵道遊客普遍認為這次的行程是出乎他們的意料之外。離開了鯉魚潭我們來到了吉安慶修院，特別的是這個季節剛好是花季，我們在慶修院前大約一百公尺下車，一旁就是吉安花海，大家拍照賞花再

走路過去慶修院，慶修院是日式建築，走進去彷彿進入了時光隧道，坐在庭院椅子上，看著一草一木及每項造景，就好像走入日治時期的歷史中，當年雖然日本人佔領了吉安並且趕走了阿美族人，但離鄉背井來到臺灣的日本人，一定有著滿滿的鄉愁，因此一位名叫仁端滿二的長者，籌建了現在的慶修院，提供日本人一個安定的力量，這裡具備醫療所、課堂是喪葬法事服務處等功能，亦成為當時在此的日本人精神信仰的中心，經過多年後，慶修院成了臺灣的歷史古蹟，也是日本人來臺灣觀光旅遊尋根的景點之一，結束了慶修院的行程，我們就往今天的最後一站，花蓮火車站出發，為這趟旅程畫上句點。

這一趟旅程跟許多的參與鐵道旅遊經驗甚深的人做深度了解與交流，相較於以往活動，大家對這次的行程普遍反應不好，甚至失望，因為大家希望去看花東線的舊火車站及平常少停或不易到達的火車站，卻也受限於臺鐵單位的脫軌行程而落差甚大。也因火車車種與團體客人的問題，產生了許多不平等對待的狀況，原先在此次應販賣之特殊紀念票也無來由的未販賣，使得已熟悉活動運作的鐵道文化參與者非常失望，真可謂臺鐵單位的脫軌行程。

4.2 一月二十日問卷分析結果

本研究針對1月20日搭乘郵輪式列車之遊客進行問卷調查，實際發放55份問卷後回收46份，扣除填答不完整、亂填等回收問卷，最後有效問卷為35份，有效回收率63.6%。

本研究之人口統計變數包括「性別」、「年齡」、「目前職業」、「教育程度」、「居住地」、「是否搭乘過建國百年系列郵輪是列車」共六項。樣本基本屬性分析結果如表3-1所示，受訪樣本中，女性占40%，男性占60%；遊客年齡以20~24歲（25.7%）占多數比例，其次為25~29歲（22.9%）占多數，其次是30~34歲（17.1%）、35~39歲（14.3%）；

在教育程度方面則以大學學歷（60%）占多數；職業方面以學生（40%）為最多，其次是軍人、警察及公教人員（17.1%）、民營事業的主管、受雇者（14.3%）；有 77.1%的遊客曾經搭乘過建國百年系列郵輪是列車。

經由上述基本資料分析得知，1月20日郵輪式列車參與者以壯年、學生、教育程度為高等學歷的男性族群最多，且其職業多集中於學生及公職人員，其中 77.1%的遊客曾搭乘過建國百年系列郵輪式列車。



表 4.1 1 月 20 日遊客基本資料分析表 (樣本數 35)

乘客基本資料		樣本數	比例%	乘客基本資料		樣本數	比例%
性別	男	21	60.0	職業	軍公教	6	17.1
	女	14	40.0		農林漁牧礦	0	0.0
居住地	台東市	2	5.7		自營	1	2.9
	台東縣	0	0		民營事業受雇者	5	14.3
	花蓮市	1	2.9		專門性技術人員	3	8.6
	花蓮縣	1	2.9		勞力工作者	0	0.0
	其它縣市	31	88.6		個人工作室	1	2.9
	年齡	20 歲以下	3		8.6	家管	2	5.7
20~24		9	25.7		學生	14	40.0
25~29		8	22.9		待業或無業	0	0.0
30~34		6	17.1		服務業	2	5.7
35~39		5	14.3	其他	1	2.9	
40~44		1	2.9	是否搭乘過建國百年系列郵輪式列車	10 月份	11	31.4
45~49		1	2.9		11 月份	10	28.6
50~54		0	0		12 月份	15	42.9
55~59		0	0		1 月份	25	71.4
60~64		2	5.7		沒有	8	22.9
65 歲以上		0	0				
教育程度	小學	3	8.6				
	國中	0	0				
	高中職	3	8.6				
	專科	5	14.3				
	大學	21	60.0				
	研究所	3	8.6				

由於遊客動機、資訊來源、在遊程喜愛的景點及建國百年感覺之景點體驗，皆有各項因素混和影響，導致多樣的結果產生，因此在這些部份以複選題提供遊客多樣化的選擇，也更能瞭解實際參與過程中的感受與體驗情況。

如表 3-2 在遊客動機方面，因為喜歡鐵道的感覺占 68.6%，其

次為當次行駛的列車機型~R101 柴電機車而搭乘的遊客占 54.3%，此次經過的景點為 34.3%。

表 4.2 遊客動機 (樣本數 35, 複選題)

搭乘動機	次數	百分比%
喜歡鐵道的感覺	24	68.6
列車機型~R101 柴電機車	19	54.3
此次停靠的景點	12	34.3
此次經過的車站	9	25.7
朋友提議來看	8	22.9
列車路線	8	22.9
有教育意義	8	22.9
全家出來玩	6	17.1
列車機型~光華號	4	11.4
列車機型~CK124 蒸汽火車	3	8.6
其他原因	3	8.6
列車機型~R20 型—莒光號郵輪式列車	2	5.7

活動資訊來源代表著臺鐵行銷宣傳此活動的方式，更可了解到大多數的旅客都會透過何種管道得知這些資訊，因而可以提供臺鐵坐位來的宣傳方式選擇。

由表 3-3 發現有半數以上訊息來源都來自網際網路 (65.7%)，其次為親朋好友告知 (34.3%)、活動海報 (11.4%)。

表 4.3 活動資訊來源 (樣本數 35, 複選題)

資訊來源	次數	百分比%
網路網站	23	65.7
親朋好友告知	12	34.3
活動海報	4	11.4
宣傳廣告 (例: 海報)	3	8.6
報紙	2	5.7
其他	2	5.7
經過車站才知道	1	2.9
電視	1	2.9
廣播	1	2.9
雜誌月刊	1	2.9
傳單	1	2.9
學校 (社團)	0	0.0

此次遊程在其景點滿意度中，有 54.3% 表示滿意、34.3% 表示非常滿意，但仍有 11.4% 表示不滿意。因此由下表 3-4 得知，在此遊程中最受遊客喜愛的是干城車站 (57.1%)，其次是火車上的舊時服務生表演的沖茶水技術及山里車站 (皆占 25.7%)，第三則是海端車站 (22.9%)。

表 4.4 最愛的景點體驗 (樣本數 35, 複選題)

最喜愛的景點	次數	百分比%
干城車站	20	57.1
舊時服務生沖茶水技術	9	25.7
山里車站	9	25.7
海端車站	8	22.9
舞鶴車站	7	20.0
大富車站	6	17.1
怡園渡假村	6	17.1
山里車站前的白色小教堂	5	14.3
壽豐車站	4	11.4
其他	2	5.7

在遊程體驗中，是否感受到其建國百年時代的意義，表示普通占 54.3%，非常符合時代性意義的為 22.9%，符合時代性意義的為 20%。在所有景點中由表 3-5 可知，最能使由可感受到其建國百年意義的景點為干城車站（40%），其次反映沒有特別感覺（28.6%），第三則是舊時服務生沖茶技術（22.9%）。

表 4.5 建國百年感覺之景點體驗（樣本數 35，複選題）

感覺建國百年的活動	次數	百分比%
干城車站	14	40.0
沒有特別感覺	10	28.6
舊時服務生沖茶水技術	8	22.9
海端車站	3	8.6
大富車站	3	8.6
山里車站	1	2.9
山里車站前的白色小教堂	1	2.9
舞鶴車站	1	2.9
壽豐車站	0	0.0
怡園渡假村	1	2.9
其他	0	0.0

綜合上述發現，遊客參與動機較為列車機型並喜歡鐵道的感覺，資訊來源多為網際網路及親朋好友告知消息，遊程中喜愛的景點與感受建國百年意義的景點相互呼應為干城車站，但其中也有少部分的遊客認為在遊程中並未感受到建國百年的時代性意義，此次遊程的規劃尚嫌不夠完善，使得遊客並未深刻體驗百年意義，但就百年車站巡禮部分，深受大家喜愛。

研究中發現遊客是否知道本次列車為建國百年系列活動，表示知道者占 88.6%，不清楚者占 8.6%；就臺鐵辦理郵輪式列車是否有助於觀光的提升，其中 54.3%的遊客認為非常有幫助，其次為 37.1%

的遊客僅認為有幫助觀光提升；但有 57.1% 遊客認為郵輪式列車非常有可能成為臺灣的特色觀光形式，40% 的遊客認為有可能；不過，臺鐵辦理郵輪式列車是否能提升臺鐵形象，有 51.4% 的遊客非常贊同能提升臺鐵形象，而 48.6% 僅表示贊同；因此有 60% 遊客表示非常支持建國百年系列活動，並有 48.6% 的遊客表示願意再次搭乘此系列活動的列車。

4.3 三月二十日問卷分析結果

針對 3 月 20 日搭乘郵輪式列車之遊客進行問卷調查，實際發放 49 份問卷後回收 38 份，扣除填答不完整、亂填等回收問卷，最後有效問卷為 32 份，有效回收率 65.3%。

本研究之人口統計變數包括「性別」、「年齡」、「目前職業」、「教育程度」、「居住地」、「是否搭乘過建國百年系列郵輪是列車」共六項，如表 3-6。受訪樣本中，女性占 21.9%，男性占 78.1%；遊客年齡以 40~44 歲 (28.1%) 占多數比例，其次為 20 歲以下 (18.8%) 占多數，其次是 20~25 歲、26~30 歲及 35~39 歲 (皆為 12.5%)；在教育程度方面則以大學學歷 (46.9%) 占多數；職業方面以學生 (31.3%) 為最多，其次是軍人、警察及公教人員 (21.9%)、民營事業的主管、受雇者 (18.8%)；有 81.2% 的遊客曾經搭乘過建國百年系列郵輪是列車。

經由上述基本資料分析得知，3 月 20 日郵輪式列車參與者以壯年、學生、教育程度為高等學歷的男性族群最多，且其職業多集中於學生及公職人員，其中 81.2% 的遊客曾搭乘過建國百年系列郵輪式列車。

表 4.6 3 月 20 日遊客基本資料分析表 (樣本數 32)

乘客基本資料		樣本數	比例%	乘客基本資料		樣本數	比例%
性別	男	25	78.1	職業	軍公教	7	21.9
	女	7	21.9		農林漁牧礦	0	0
居住地	花蓮市	4	12.5		自營	0	0
	花蓮縣	2	6.3		民營事業受雇者	6	18.8
	宜蘭市	1	3.1		專門性技術人員	5	15.6
	宜蘭縣	0	0		勞力工作者	0	0
	其它縣市	25	78.1		個人工作室	0	0
	年齡	20歲以下	6		18.8	家管	3	9.4
20~24		4	12.5		學生	10	31.3
25~29		4	12.5		待業或無業	0	0
30~34		3	9.4		服務業	1	3.1
35~39		4	12.5		其他	0	0
40~44		9	28.1	是否搭乘過建國百年系列郵輪式列車	10月份	11	34.4
45~49		2	6.3		11月份	8	25
50~54		0	0		12月份	10	31.3
55~59		0	0		1月份	6	18.8
60~64		0	0		3月份	26	81.3
65歲以上		0	0		沒有	6	18.8
教育程度		小學	2	6.3			
	國中	1	3.1				
	高中職	4	12.5				
	專科	4	12.5				
	大學	15	46.9				
	研究所	6	18.8				

由於遊客動機、資訊來源、在遊程喜愛的景點及建國百年感覺之景點體驗，皆有各項因素混和影響，導致多樣的結果產生，因此在這些部份以複選題提供遊客多樣化的選擇，也更能瞭解實際參與過程中的感受與體驗情況。

如表 3-7 在遊客動機方面，因為當次行駛的列車機型~EMU100 而搭乘的遊客占 87.5%，其次為喜歡鐵道的感覺占 78.1%，此次經過

的車站為 28.1%。

表 4.7 遊客動機 (樣本數 32, 複選題)

搭乘動機	次數	百分比%
列車機型~EMU100	28	87.5
喜歡鐵道的感覺	25	78.1
此次經過的車站	9	28.1
列車路線	8	25.0
此次停靠的景點	8	25.0
全家出來玩	6	18.8
列車機型~CK124 蒸汽火車	4	12.5
朋友提議來看	3	9.4
列車機型~光華號	2	6.3
其他原因	2	6.3
列車機型~R20 型—莒光號郵輪式列車	1	3.1
有教育意義	1	3.1
列車機型~R101 柴電機車	0	0.0

活動資訊來源代表著臺鐵行銷宣傳此活動的方式，更可了解到大多數的旅客都會透過何種管道得知這些資訊，因而可以提供臺鐵坐位來的宣傳方式選擇。

由表 3-8 發現有半數以上訊息來源都來自網際網路 (78.1%)，其次為親朋好友告知 (21.9%)、活動海報 (12.5%)。

表 4.8 活動資訊來源 (樣本數 32, 複選題)

資訊來源	次數	百分比%
網路網站	25	78.1
親朋好友告知	7	21.9
活動海報	4	12.5
傳單	3	9.4
經過車站才知道	2	6.3
電視	1	3.1
報紙	1	3.1
雜誌月刊	1	3.1
其他	1	3.1
廣播	0	0.0
宣傳廣告 (例: 海報)	0	0.0
學校 (社團)	0	0.0

此次遊程在其景點滿意度中，有 43.8% 表示滿意、25% 表示普通。因此由下表 3-9 得知，在此遊程中最受遊客喜愛的是在花蓮站的蒸汽火車體驗 (56.3%)，其次是國立傳統藝術中心、漢本車站 (皆占 31.3%)，第三則是崇德車站、清水斷崖 (皆占 28.1%)。

表 4.9 最愛的景點體驗 (樣本數 32, 複選題)

最喜愛的景點	次數	百分比%
蒸汽火車	18	56.3
國立傳統藝術中心	10	31.3
漢本車站	10	31.3
崇德車站	9	28.1
清水斷崖	9	28.1
花蓮車站	4	12.5
起航儀式	2	6.3
武塔招呼站	8	25.0
其他	0	0.0

在遊程體驗中，是否感受到其建國百年時代的意義，表示符合及

普通占 40.6%，非常符合時代性意義的為 18.8%。在所有景點中由表 3-10 可知，最能使由可感受到其建國百年意義的景點為蒸汽火車體驗(40.6%)，其次為具有傳統文化的國立傳統藝術中心(31.3%)。

表 4.10 建國百年感覺之景點體驗(樣本數 32, 複選題)

感覺建國百年的活動	次數	百分比%
蒸汽火車	13	40.6
國立傳統藝術中心	10	31.3
起航儀式	7	21.9
崇德車站	5	15.6
花蓮車站	4	12.5
漢本車站	3	9.4
清水斷崖	3	9.4
武塔招呼站	3	9.4
其他	1	3.1

綜合上述發現，遊客參與動機較多為列車機型並喜歡鐵道的感覺，資訊來源多為網際網路及親朋好友告知消息，遊程中喜愛的景點與感受建國百年意義的景點相互呼應為蒸汽火車體驗及國立傳統藝術中心，因此可以推斷遊客喜愛具有深刻傳統文化並能感受其百年意義的景點。

研究中發現遊客是否知道本次列車為建國百年系列活動，表示知道者占 96.9%；就臺鐵辦理郵輪式列車是否有助於觀光的提升，其中 43.8%的遊客認為非常有幫助，其次為 31.3%的遊客僅認為有幫助觀光提升；但有 43.6%的遊客認為有可能成為臺灣的特色觀光形式，40.8%遊客認為郵輪式列車非常有可能；不過，臺鐵辦理郵輪式列車是否能提升臺鐵形象，有 37.5%的遊客非常贊同與僅贊同能提升臺鐵形象；因此有 68.8%遊客表示非常支持建國百年系列活動，並有 46.9%的遊客表示願意再次搭乘此系列活動的列車。

第五章 結論與建議

5.1 整合討論與結論

本研究第一階段針對2011年1月10日的鐵道活動做單次行程之描述，目的在於對系列活動中脫軌的單次行程規劃與實地執行作現場記錄；第二階段針對一月及三月進行問卷分析，目的在於其遊客對於建國百年活動的認知與參與過程中是否感受到建國百年氛圍，及其臺鐵舉辦此活動之政策成效。基於分析結果之描述，將結論整合為以下幾點。

一、 第一階段 參與觀察發現與討論

1. 開放購票時，因台鐵訂票系統更正不及時，導致某些遊客在錯誤時間進入系統，造成購票烏龍。

按照建國百年系列計畫，每趟列車購票時間為1日、11日、21日，因1月1日適逢元旦，故更改購票時間為1月3日。購票時間標示不清原因：很有可能系統出錯，台鐵人員沒有發現，或是台鐵人員亦沒有在票務上系統時仔細檢查，因此才導致遊客購票的烏龍事件。

2. 一般遊客與團體遊客期望體驗的角度不同。

本次因與台東市公所合作，因此針對行程跳脫建國百年系列小站安排，而較專案行程規劃，因此與追隨建國百年系列的遊客期望的有所不同。經與台鐵相關人員詢問，本次因為台東的首發剛好又遇元旦，因此結合原住民特有文化，並與在地資源相結合，讓遊客有不同的體驗，亦也藉此增加人氣。

3. 台鐵在特殊遊程的宣傳稍嫌薄弱，導致部分遊客抱有建國百年系列常態運作的遊程期望，導致失望產生。
4. 火車車種安排產生不平等的聲浪，因與地方機關報名參與的

車廂為商務車廂，在網路訂票遊客為一般車廂，在所付出的金額卻相同，使之造成些許遊客不滿。

台鐵的宣傳僅以新聞稿及網站，因新聞並非天天播放列車報導，因此經常會被大眾忽略，本次很有可能網站標示不夠明顯，導致一般遊客不清楚必須要向台東市公所報名，而正常訂購車票僅能搭乘加掛車廂，與其商務車廂不同。此應為在宣傳上的曝光度不夠，而後續處理也不夠完善，才導致一般遊客感到不愉快的體驗。

5. 車廂排序混亂，讓許多民眾無所適從。

本次發生車廂排序混亂，導致須多旅客在上車時有很多的不便，此現象是另一種作業上的疏失，亦有可能導致遊客錯過班次或乘坐錯誤車廂之位子，造成後續的更換困擾。

6. 特殊的婚禮慶典安排大多數遊客給與正面的肯定。

7. 在列車上體驗到原住民的活力與熱情。

活動雖然不如一般遊客所預期的，但卻也能在遊程中感受到行程安排的用心，其感受能與其主題「山盟海誓 百年好合」相互的呼應，認識原住民的文化，體驗他們的熱情，大多的遊客屏除上述不滿後，都給予本次活動正面之肯定。

二、 第二階段 問卷分析發現

1. 男性壯年及青年為主要旅客：現代人總有些興趣、蒐集，在實際觀察中發現，鐵道迷大多為男性，因此大多利用休假或特休前來搭乘拍照。

2. 網路及口耳相傳：臺鐵宣傳預算有限，除了新聞媒體及本身網站外，靠的是鐵道迷所成立的網站串聯發佈訊息，並口耳相傳散播出去，使得大家搜尋相關網站、部落格，形成前往旅遊的吸引力。

3. 建國百年時代意義代表性薄弱：大多數遊客對於遊程中感受時代性意義稍嫌薄弱，但是卻大多數支持這樣活動繼續辦理。
4. 遊客對列車活動有深刻的認知：在宣傳及網站訂票中，明確指出此列車為建國百年系列，因此才不會導致遊客認知上的錯誤，並減少對其行程及車種的誤解。
5. 郵輪式列車可推廣成為臺灣具有特色的觀光形式：大多數的遊客認為郵輪式列車能承為臺灣具有特色的觀光形式，臺灣一直是塊寶島，鐵路交通歷史發展悠久，且四通八達相當便利，其郵輪式列車能提供觀光遊客另一種能更貼近臺灣文化的選擇。
6. 遊客支持及再次搭乘意願高：建國百年具有時代意義，臺鐵推出其老舊列車機型及百年車站巡禮影響其政策成效甚大，其交通接駁便利性也是其原因，因此遊客支持及在次搭乘意願頗高。

臺鐵建國百年系列活動的規劃具有其時代性意義，然各組織單位的配套與當地狀況，卻是活動系列表現實績的關鍵因素。從研究者的實際觀察，臺鐵每月行程之規劃與其鐵道歷史與文化之扣連度極其大，因此，在景點規劃上，影響建國百年體驗其意義重大；然而，就整體而言，建國百年接力系列就其時代性與特殊性而言，將為臺鐵之運輸史與觀光轉型史上不可取代之歷史紀錄。

5.2 未來建議

研究方面，由於本研究受限該次活動、乘客人數、回程時間，未來若能打破這些限制，問卷的效度應能提高。郵輪式列車擁有很多常態路線及與旅行社合作的兩天一夜行程，若能在廣泛的研究，方能得知遊客對於郵輪式列車的觀感及其成效。

本研究中亦也發現台鐵在活動辦理上有些許的疏忽及鬆散，例如：系統公布購票日期不正確、車次排序錯誤，因臺灣鐵路為公營事業與外國民營鐵路不同，因此在心態上是否也會有所不同，故建議未來研究也可朝向台鐵人員的訓練或其心理之研究為發展方向。

在管理方面，台鐵相關人員在辦理活動之細節上，若能再更加注意，則能避免造成遊客旅途上的不便。在行銷、行程策劃上，若能規劃出與主題相互呼應的行程，使遊客能盡興而歸，並使遊客感受到臺鐵用心，遊客則是直接幫忙宣傳這項旅遊模式最好的行銷人員。



參考文獻

一、中文部分

1. 戴淑如、黃國華譯，Thomas, P.R. & Gallace, L. J. 著 (1997)，超時間品質，臺北：中國生產力中心。
2. 戴震宇 (2010)，一看就懂鐵道百科—臺灣鐵道完全揭密，台北：遠足文化。
3. 戴震宇 (2001)，臺灣的老火車站，台北：遠足文化。
4. 戴寶村、蔡承豪 (2009)，縱貫環島·臺灣鐵道，台北：國立臺灣博物館。
5. 朱華瑄譯(2005)，Matt Hill 著 (2002)，迷文化 Fan Culture，台北：韋伯文化。
6. 陳恆鈞、許文壽 (2005)，「公務員持國民旅遊卡」政策成效之探討，研習時物月刊，第 60 期，中華民國 94 年 12 月，8-22 頁。
7. 呂紹理 (1995)，日治時期臺灣社會的生活作息，國立政治大學歷史研究所博士論文，108 頁。
8. 林宜蓁(2006)，Cosplay 角色扮演的反叛：以消費與性別為例，政治大學新聞研究所碩士論文，21-23 頁。
9. 簡妙如(1996)，過度的閱聽人—「迷」之初探，中正大學電訊傳播研究所碩士論文，24 頁。

10. 陳昶晨(2011)，探討當代動漫產業的「迷文化」—以虛擬偶像「初因未來」為例，東方設計學院文化創意設計研究所碩士論文，12頁。
11. 楊淑美(2009)，遊客對慢遊之參與動機、遊憩體驗與忠誠度之研究~以臺鐵郵輪式列車為例，國立高雄應用科技大學觀光與餐旅管理研究所碩士論文。
12. 蔡旺洲(2001)，移動之間的發現與感動：鐵路保存策略的探討，科技博物，5卷5期，20-34頁。
13. 蔡龍保(2005)，長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展，國史館學術集刊，第六期，63-108頁。
14. 蔡龍保(2002)，日治時期臺灣鐵路與觀光事業的發展，臺北文獻，直字第一四二期，69-89頁。
15. 柴山義雄(1937)，觀光事業鐵道部主管の誘因，臺灣鐵道，三〇二號，15-18頁。
16. 胡幼慧(1996)，質性研究的分析與寫成，載於胡幼慧(主編)，質性研究—理論方法及本土女性研究實例(頁159-170)，台北：巨流。
17. 林栢顯(2006)，臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革，南投：國史館臺灣文獻館。

18. 胡雅芳 (2011), 公部門創新服務與其效益之研究—以台鐵局郵輪式列車為例, 國立台灣大學社會科學院政治學系碩士論文。
50-51 頁。
19. 吳彥明(2008), 從「大眾商品迷」到「政治迷」:「政治迷」的論述建構, 天主教輔仁大學大眾傳播研究所碩士論文。
20. 陳意欣(1998), 從局內人觀點探索迷文化, 國立東華大學觀光暨遊憩管理研究所碩士論文。
21. 邱振鎰(2002), 台灣進口葡萄酒行銷通路及其權變因素分析, 國立中興大學行銷學系碩士論文, 頁 46。
22. 李慶芳(2009), 我對質性研究反思, 兩個三角形與 2 個問題, 組織與管理, 2 卷 2 期 21-27。
23. 張君玫譯(2002), John Storey 著 (2001), 文化消費與日常生活, 台北: 巨流。
24. 潘中道、胡龍騰譯(2010), Ranjit Kumar 著(2005), 研究方法: 步驟化學習指南, 第二版, 台北: 學富文化。
25. 顏 寧譯(2011), Sharan B. Merriam 著(2009), 質性研究: 設計與施作指南, 台北: 五南。
26. 黃新生(1987), 媒介批評-理論與方法, 台北: 五南。
27. 交通部臺灣鐵路管理局, 臺鐵郵輪 創刊號, 98 年 10 月。

28. 交通部臺灣鐵路管理局，臺鐵郵輪 第 03 期，99 年 12 月。



二、網頁部分

1. 慶修院，歷史沿革，資料引自：

<http://www.heritage.org.tw/history/2011-01-28/1.html>。

2. 火車環島接力一百年車站巡禮活動 官方網站，資料引自：

http://www.taiwan-railway.com.tw/train_rl00.aspx。

3. 全國法規資料庫，鐵路法(2014)，資料引自：

<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?Pcode=K0030001>。



三、英文部分

1. Abercrombie, N., & Longhurst, B. (1998). Audience : A sociological Theory of Performance and Imagination. London: Sage.
2. Barker, M. (1993). The Bill Clinton fan syndrome. *Media, Culture & Society*, 15(4), 669-673.
3. Cavicchi, D.(1998). Tramps Like Us : Music and Meaning Among Springsteen Fans. Oxford : Oxford University Press.
4. Coppa, F. (2006). A brief history of media fandom. In K. Hellekson & K. Busse (Eds.), *Fan Fiction And Fan Communities in the Age of the Internet : New Essays* (pp.41-59) . North Carolina : McFarland.
5. Crawford, G. (2003). The career of sport supporter : the case of Manchester Storm. *Sociology*, 37(2), 219-237.
6. Crawford, G (2004). Consuming Sports-Fans, Sport and culture. London & New York : Routledge.
7. Doss, E. (1999). Elvis Culture: Fans, Faith and Image. Lawrence: University Press of Kansas.
8. Dunn, William N. (1994), Public Policy Analysis: An Introduction. Englewood Cliffs, N. J.: Prentice-Hall.
9. Fuller, K. H. (1996). The rise of the movie fan. In K. H. Fuller, *At The Picture Show : Small-Town Audiences and the Creation of Movie Fan Culture* (pp.115-135). Charlottesville and London : University Press of Virginia.
10. Gray, J. (2003). New audiences, new textualities — Anti-fan and

- non-fans. *International Journal of Cultural Studies*, 6(1) , 64-81.
11. Gray, J. (2005a). Antifandom and the Moral Text-Television Without Pity and Textual Dislike. *American Behavioral Scientist*, 48(7) , 840-858.
 12. Harrington, C. L. & Beiby, D. (1995) Soap Fan: Pursuing Pleasure and Making Meaning in Everyday Life. Philadelphia: Temple University Press.
 13. Hills, M. (2002). Fan Culture. London : Routledge.
 14. Hills, M. (2004a). Defining cult TV—texts, inter-texts and fan audience. In R. C. Allen & A. Hill (Eds.) , *The Television Studies Readers* (pp.509-523) . London : Routledge.
 15. Hills, M. (2004b). Strategies, tactics and the question of Un Lieu Propre : what/where is media theory. *Social Semiotics*, 14, (2), 133-149.
 16. Jenkins, H. (1992) Textual Poachers: Television fans & Participatory culture. London & New York: Routledge.
 17. Jenkins, H. (1992a). “Strangers No More, We Sing” : Filking and the Social Construction of the Science Fiction Fan Community. In L. A. Lewis (Ed.), *The Adoring Audience* (pp.208-236). London ; Routledge.
 18. Jenkins, H. (1992b). Textual Poachers : Television fans and participatory culture. N. Y. : Routledge.
 19. Jenkins, H. (1997). Television fans, poachers, nomads. In K. Gelder

& S. Thornton (Eds.), The subcultures reader (pp.506-522).

London : Routledge.

20. Jenkins, H. (1988). Star Trek Rerun, Reread, Rewritten : Fan Writing as Textual Poaching. *Critical Studies in Mass Communication*, 5(2), 85-107.
21. Jenson, J. (1992). Fandom as Pathology-The Consequences of Characterization. In L. A. Lewis (Ed.), *The Adoring Audience* (pp.9-29). London : Routledge.
22. Jindra, M. (1994) Star Trek Fandom as a Religious Phenomenon. *Sociology of Religion*, 55(1), 27-51.
23. Kermode, G. (2001). I was a teenage horror fan: or “How I learned to stop worrying and love Linda Blair” . In Barker, M. & Petleu, J. (Eds.) *Ill Effects: The Media/ Violence Debate*. London: Routledge.
24. Kozinets, R. V. (2001). Utopian Enterprise : Articulating the Meanings of Star Trek’s Culture of Consumption. *Journal of Consumer Research*, 28(1), 67-88.
25. Kuhn, A. (1999). “That day did last me all my life” : cinema memory and enduring fandom. In M. Stokes & R. Maltby (Ed.), *Identifying Hollywood’s Audiences-Cultural Identity and the Movies* (pp135-146). London : British Film Institute.
26. McKee, A. (2002). Fandom. In T. Miller (Ed.), *Television Studies* (pp.66-69) . London : British Film Institute.

27. Nash, M. & Lahti, M. (1999). “Almost ashamed to say I am one of those girls” – Titanic, Leonardo DiCaprio, and the paradoxes of girls’ Fandom. In K. S. Sandler & G. Studlar (Eds.), Titanic- Anatomy of A Blockbuster (pp.64-88). New Brunswick : Rutgers University Press.
28. Sandvoss, C. (2005a). Fans : The mirror of consumption. UK : Polity Press.
29. Staiger, J. (2005). Fans and fan behaviors. In J. Staiger, Media Reception Studies (pp.95-114) . N. Y. : New York University Press.
30. Van Maanen, J. (1979). Reclaiming qualitative methods for organizational research : A preface. Administrative Science Quarterly, 24(4), 520-526.

附錄一 研究問卷（一月）

建國百年郵輪式列車觀光成效調查（一月）

您好！南華大學旅遊事業管理研究所想瞭解建國百年郵輪是列車系列活動與觀光之影響性，能否耽誤您幾分鐘的時間，回答下列幾個問題？謝謝您的合作！

南華大學旅遊事業管理研究所 敬上
(林倩綺 博士 lin_chienchi@yahoo.com)

1. 請問您住在哪個城市？或哪個地方縣市？
 - (1) 台東市
 - (2) 台東縣__鄉鎮
 - (3) 花蓮市
 - (4) 花蓮縣__鄉鎮
 - (5) 其他縣市(請說明)_____
2. 請問您為何會有興趣來搭乘此列車?(參加的原因是何?[可複選])
 - (1) 列車型號，請勾選您此次搭乘的列車型號
A. CK124 蒸汽火車 B. R20 型—莒光號郵輪列車 C. 光華號 D. 莒光號(彩繪郵輪列車)
 - (2) 朋友提議來看看
 - (3) 列車路線(南迴線、花東線)
 - (4) 喜歡鐵道的感覺
 - (5) 此次經過的車站
 - (6) 此次停靠的景點
 - (7) 全家出來玩
 - (8) 有教育意義(育教娛樂)

(9) 其他原因(請說明)_____

3. 請問您從何種管道得知這個活動訊息(如何得知道此活動訊息)?[可複選]

(1) 經過車站才知，_____車站

(2) 電視

(3) 廣播

(4) 報紙

(5) 活動海報

(6) 雜誌月刊

(7) 網路網站

(8) 親朋好友告知

(9) 傳單

(10) 宣傳廣告(例:海報)

(11) 學校(社團)

(12) 其他(請紀錄內容及編號)

建國百年郵輪式列車接力為特殊的紀念性活動(從 99 年 10 月到 100 年 10 月)，想請問您對鐵道、觀光、建國百年系列活動的一些問題

4. 請問您有搭乘過郵輪式列車嗎?(如舊山線、南迴祕境、花東路線...等)

(1) 有

(2) 沒有

(3) 不一定/很難說

(4) 其他(請說明)_____

5. 請問您是否知道本次列車為建國百年的慶祝列車?

(1) 知道

- (2) 不知道
- (3) 不一定/很難說
- (4) 其他(請說明)_____
6. 請問您有沒有搭乘過「建國百年」接力活動系列的郵輪式列車?
- (1) 有，請說明
- A.[珍愛寶島，迎慶豐年] B.[嘉南體驗，屏現契機]
- C.[事事如意，光華東逸]
- D.[花現東風、情定縱谷、山盟海誓、百年好合婚禮體驗]
- (2) 沒有
- (3) 不一定/很難說
- (4) 其他(請說明)_____
7. 請問您平時有搭乘火車進行觀光遊程的活動嗎?
- (1) 有
- (2) 沒有
- (3) 不一定/很難說
- (4) 其他(請說明)_____
8. 您覺得這次活動，來參加的遊客，除了台東縣以外，有「很多」外縣市(不是台東縣市)的民眾嗎?
- (1) 有
- (2) 沒有
- (3) 很難說/不知道
- (4) 其他(請說明)_____
9. 您覺得台鐵辦理郵輪式列車活動是否有助於「觀光的提升」?
- (1) 非常符合
- (2) 符合

(3) 普通/還好

(4) 不符合

(5) 很不符合

10. 您覺得台鐵辦理郵輪式列車活動，是否「提升台鐵的營運成效」？

(1) 非常符合

(2) 符合

(3) 普通/還好

(4) 不符合

(5) 很不符合

11. 您覺得台鐵推動的郵輪式列車遊程，能否成為「具有特色的觀光形式」？

(1) 很有可能

(2) 可能

(3) 普通/還好

(4) 不可能

(5) 很不可能

12. 您覺得台鐵本次半里建國 100 年的郵輪式列車遊程，是否「有別於平常的郵輪式列車遊程」？

(1) 有

(2) 沒有

(3) 很難說/不知道

(4) 其他(請說明)_____

13. 您覺得此次列車遊程，在「景點」的選擇上，您是否滿意？

(1) 非常滿意

(2) 滿意

(3) 普通/還好

(4) 不滿意

(5) 很不滿意

14. 您覺得此次郵輪式列車遊程，在「車型」的選擇上，您是否滿意？

(1) 非常滿意

(2) 滿意

(3) 普通/還好

(4) 不滿意

(5) 很不滿意

15. 您覺得此次郵輪式列車遊程，是否有讓您感覺到建國 100 年的時代意義？

(1) 非常符合

(2) 符合

(3) 普通/還好

(4) 不符合

(5) 很不符合

16. 您最喜歡此次由程中哪一個景點？

(1) 原住民婚禮體驗

(2) 關山舊貨車站

(3) 怡園渡假村

(4) 鯉魚潭

(5) 慶修院

(6) 搭乘火車的感覺

(7) 回家_____

(8) 隨機_____

(9) 其他_____原因_____

17. 請問您未來還會參加「其他」郵輪式列車接力的活動行程嗎？

(1) 會

(2) 可能會

(3) 不一定

(4) 可能不會

(5) 不會

原因_____

18. 您覺得本次行程讓你有感覺到建國百年的或動是哪一個？

(1) 原住民婚禮體驗

(2) 關山舊貨車站

(3) 怡園渡假村

(4) 鯉魚潭

(5) 慶修院

(6) 搭乘火車的感覺

(7) 回家_____

(8) 沒有特別感覺_____

(9) 其他_____

19. 請問您未來還會參加建國百年郵輪式列車活動嗎？

(1) 會

(2) 可能會

(3) 不一定

(4) 可能不會

(5) 不會

(6) 原因_____ (路線、時間、其他等...)

20. 您是否會繼續支持建國百年郵輪式列車接力活動嗎？

- (1) 非常支持
- (2) 支持
- (3) 普通/還好
- (4) 不支持
- (5) 非常不支持

請說明_____

接下來請問您一些基本資料與問題看法！

1. 請問您的教育程度？

- (1) 小學
- (2) 初中、國中
- (3) 高中高職
- (4) 專科
- (5) 大學
- (6) 研究所以上

2. 請問您近年幾歲？

- (1) 20-24 歲
- (2) 25-29 歲
- (3) 30-34 歲
- (4) 35-39 歲
- (5) 40-44 歲
- (6) 45-49 歲
- (7) 50-54 歲
- (8) 55-59 歲
- (9) 60-64 歲



(10) 65 歲以上

3. 請問您的職業？

(1) 軍人、警察及公教人員

(2) 農林漁牧礦產業的從事人員

(3) 自營商業主(如企業家、老闆)

(4) 民營事業的職員主管、受雇者

(5) 專門性技術性人員(如律師、會計師、醫生、工程師)

(6) 勞力工作者(如技工、作業員、攤販、計程車)

(7) 個人工作室

(8) 家管

(9) 學生

(10) 待業或無業

(11) 服務業

(12) 其他

4. 性別

(1) 男性 (2) 女性

如果您願意讓我們進一步想您請教鐵道、旅遊的問題，請您留下您的名稱與連絡方式，我們將樂意深入了解您對觀光發展的想法，非常感謝您。

名稱：_____ 連絡方式：_____

(EMAIL 或電話皆可)

附錄二 研究問卷 (三月)

建國百年郵輪式列車觀光成效調查 (三月)

您好！南華大學旅遊事業管理研究所想瞭解建國百年郵輪式列車系列活動與觀光之影響性，能否耽誤您幾分鐘的時間，回答下列幾個問題？謝謝您的合作！

南華大學旅遊事業管理研究所 敬上
(林倩綺 博士 lin_chienchi@yahoo.com)

1. 請問您住在哪個城市？或哪個地方縣市？
 - (1) 花蓮市
 - (2) 花蓮縣__鄉鎮
 - (3) 宜蘭市
 - (4) 宜蘭縣__鄉鎮
 - (5) 其他縣市(請說明)_____
2. 請問您為何會有興趣來搭乘此列車?(參加的原因是何?[可複選])
 - (1) 列車型號，請勾選您此次搭乘的列車型號
A.CK124 蒸汽火車 B.R20 型—莒光號郵輪列車 C.光華號
D.莒光號(彩繪郵輪列車) E.EMU100
 - (2) 朋友提議來看看
 - (3) 列車路線(南迴線、花東線)
 - (4) 喜歡鐵道的感覺
 - (5) 此次經過的車站
 - (6) 此次停靠的景點
 - (7) 全家出來玩
 - (8) 有教育意義(育教娛樂)

(9) 其他原因(請說明)_____

3. 請問您從何種管道得知這個活動訊息(如何得知道此活動訊息)?[可複選]

(1) 經過車站才知，_____車站

(2) 電視

(3) 廣播

(4) 報紙

(5) 活動海報

(6) 雜誌月刊

(7) 網路網站

(8) 親朋好友告知

(9) 傳單

(10) 宣傳廣告(例:海報)

(11) 學校(社團)

(12) 其他(請紀錄內容及編號)

建國百年郵輪式列車接力為特殊的紀念性活動(從 99 年 10 月到 100 年 10 月)，想請問您對鐵道、觀光、建國百年系列活動的一些問題

4. 請問您有搭乘過郵輪式列車嗎?(如舊山線、南迴祕境、花東路線...等)

(1) 有

(2) 沒有

(3) 不一定/很難說

(4) 其他(請說明)_____

5. 請問您是否知道本次列車為建國百年的慶祝列車?

(1) 知道

- (2) 不知道
- (3) 不一定/很難說
- (4) 其他(請說明)_____

6. 請問您有沒有搭乘過「建國百年」接力活動系列的郵輪式列車?

- (1) 有，請說明
 - A.[珍愛寶島，迎慶豐年]
 - B.[嘉南體驗，屏現契機]
 - C.[事事如意，光華東逸]
 - D.[花現東風、情定縱谷-小站之旅]
 - E. [英國貴婦·後山體驗]

- (2) 沒有
- (3) 不一定/很難說
- (4) 其他(請說明)_____

7. 請問您平時有搭乘火車進行觀光遊程的活動嗎?

- (1) 有
- (2) 沒有
- (3) 不一定/很難說
- (4) 其他(請說明)_____

8. 您覺得這次活動，來參加的遊客，除了台東縣以外，有「很多」外縣市(不是台東縣市)的民眾嗎?

- (1) 有
- (2) 沒有
- (3) 很難說/不知道
- (4) 其他(請說明)_____

9. 您覺得台鐵辦理郵輪式列車活動是否有助於「觀光的提升」?

- (1) 非常符合
- (2) 符合
- (3) 普通/還好
- (4) 不符合
- (5) 很不符合

10. 您覺得台鐵辦理郵輪式列車活動，是否「提升台鐵的營運成效」？

- (1) 非常符合
- (2) 符合
- (3) 普通/還好
- (4) 不符合
- (5) 很不符合

11. 您覺得台鐵推動的郵輪式列車遊程，能否成為「具有特色的觀光形式」？

- (1) 很有可能
- (2) 可能
- (3) 普通/還好
- (4) 不可能
- (5) 很不可能

12. 您覺得台鐵本次半里建國 100 年的郵輪式列車遊程，是否「有別於平常的郵輪式列車遊程」？

- (1) 有
- (2) 沒有
- (3) 很難說/不知道
- (4) 其他(請說明)_____

13. 您覺得此次列車遊程，在「景點」的選擇上，您是否滿意？

- (1) 非常滿意
- (2) 滿意
- (3) 普通/還好
- (4) 不滿意
- (5) 很不滿意

14. 您覺得此次郵輪式列車遊程，在「車型」的選擇上，您是否滿意？

- (1) 非常滿意
- (2) 滿意
- (3) 普通/還好
- (4) 不滿意
- (5) 很不滿意

15. 您覺得此次郵輪式列車遊程，是否有讓您感覺到建國 100 年的時代意義？

- (1) 非常符合
- (2) 符合
- (3) 普通/還好
- (4) 不符合
- (5) 很不符合

16. 您最喜歡此次由程中哪一個景點？

- (1) 參觀電氣路牌授受啟航儀式
- (2) 國立傳統藝術中心
- (3) 【漢本】車站
- (4) 【崇德】車站
- (5) 清水斷崖
- (6) 【花蓮】車站

- (7) 蒸汽火車體驗
- (8) 武塔招呼站
- (9) 其他_____原因_____

17. 請問您未來還會參加「其他」郵輪式列車接力的活動行程嗎？

- (1) 會
 - (2) 可能會
 - (3) 不一定
 - (4) 可能不會
 - (5) 不會
- 原因_____

18. 您覺得本次行程讓你有感覺到建國百年的或動是哪一個？

- (1) 參觀電氣路牌授受啟航儀式
- (2) 國立傳統藝術中心
- (3) 【漢本】車站
- (4) 【崇德】車站
- (5) 清水斷崖
- (6) 【花蓮】車站
- (7) 蒸汽火車體驗
- (8) 武塔招呼站
- (9) 其他_____原因_____

19. 請問您未來還會參加建國百年郵輪式列車活動嗎？

- (1) 會
- (2) 可能會
- (3) 不一定
- (4) 可能不會

(5) 不會

(6) 原因_____ (路線、時間、其他等...)

20. 您是否會繼續支持建國百年郵輪式列車接力活動嗎？

(1) 非常支持

(2) 支持

(3) 普通/還好

(4) 不支持

(5) 非常不支持

請說明_____

接下來請問您一些基本資料與問題看法！

1. 請問您的教育程度？

(1) 小學

(2) 初中、國中

(3) 高中高職

(4) 專科

(5) 大學

(6) 研究所以上

2. 請問您近年幾歲？

(1) 20-24 歲

(2) 25-29 歲

(3) 30-34 歲

(4) 35-39 歲

(5) 40-44 歲

(6) 45-49 歲

(7) 50-54 歲

(8) 55-59 歲

(9) 60-64 歲

(10) 65 歲以上

3. 請問您的職業？

(1) 軍人、警察及公教人員

(2) 農林漁牧礦產業的從事人員

(3) 自營商業主(如企業家、老闆)

(4) 民營事業的職員主管、受雇者

(5) 專門性技術性人員(如律師、會計師、醫生、工程師)

(6) 勞力工作者(如技工、作業員、攤販、計程車)

(7) 個人工作室

(8) 家管

(9) 學生

(10) 待業或無業

(11) 服務業

(12) 其他

4. 性別

(1) 男性

(2) 女性

如果您願意讓我們進一步想您請教鐵道、旅遊的問題，請您留下您的名稱與連絡方式，我們將樂意深入了解您對觀光發展的想法，非常感謝您。

名稱：_____ 連絡方式：_____

(EMAIL 或電話皆可)

附錄三 鐵路法

(修正日期 103 年 06 月 18 日)

第一章 總 則

第1條 鐵路之建築、管理、監督、運送及安全，依本法之規定；本法未規定者，依其他有關法律規定。

第2條 本法所用名詞，定義如下：

- 一、鐵路：指以軌道導引動力車輛行駛之運輸系統及其有關設施。
- 二、鐵路機構：指以鐵路營運為業務之公營機構，或以鐵路之興建或營運為業務之民營機構。
- 三、高速鐵路：指經許可其列車營運速度，達每小時二百公里以上之鐵路。
- 四、電化鐵路：指以交流或直流電力為行車動力之鐵路。
- 五、國營鐵路：指國有而由中央政府經營之鐵路。
- 六、地方營鐵路：指由地方政府經營之鐵路。
- 七、民營鐵路：指由國民經營之鐵路。
- 八、專用鐵路：指由各種事業機構所興建專供所營事業本身運輸用之鐵路。
- 九、輸電系統：指自變電所至鐵路變電站間輸送電力之線路與其有關之斷電及保護設施。
- 十、淨空高度：指維護列車車輛安全運轉之最小空間。
- 十一、限高門：指限制車輛通過鐵路平交道時裝載高度之設施。

第3條 鐵路國營原則。地方營、民營及專用鐵路之興建、延長、移轉或經營，應經交通部核准。

第4條 國營鐵路，由交通部管理。地方營、民營及專用鐵路，由交通部監督。

第5條 鐵路機構管有之資產及其運送物，非依法律，不得檢查、徵用或扣押。

第6條 鐵路因不可抗力遭受重大損失時，為求交通迅速恢復，得向中央或地方政府請求撥借材料或予貸款。

第7條 鐵路需用土地，得依土地法及有關法律規定徵收之。

鐵路規畫興建或拓寬時，應勘定路線寬度，商同當地地政機關編為鐵路使用地；該使用地在已實施都市計畫地區者，應先行辦理都市計畫之變更。其為私有土地者，得保留徵收；其保留期間，在都市計畫地區範圍內者，依都市計畫法之規定；餘依土地法之規定辦理。

第8條 為防護鐵路設施、維護鐵路沿線、站、車秩序及客貨安全，並協助本法執行事項，交通部得商准內政部設置鐵路警察。

第9條 鐵路軍事運輸，另以法律定之。

第二章 建築

第10條 全國鐵路網計畫，由交通部擬訂，報請行政院核定公告，分期實施；變更時亦同。

依前項核定全國鐵路網計畫中之鐵路線未能興工時，地方政府或國民得申請交通部核准建築經營之。

第11條 (刪除)

第12條 鐵路遇有須與其他鐵路連接或跨越時，經交通部核定者，各該鐵路機構不得拒絕。

第13條 鐵路軌距，定為一公尺四公寸三分五公釐。但有特別情事，經交通部核准者，不在此限。

第14條 鐵路與道路相交處，應視通過交通量之多寡，設置立體交叉或平交道。前項鐵路立體交叉與平交道防護設施之規劃、設計、施工、新設、變更、廢除、設置基準、費用分擔及其他應遵行事項之辦法，由交通部定之。

第15條 鐵路橫越河川，其築墩架橋，不得妨阻航運及水流；河岸如有堤壩等建築物，應予適度加強，防止危險之發生。

第16條 鐵路興建，應依交通部核定之期限開工、竣工；因故不能於期限內開工或竣工時，應申請交通部核准展期。
全路或一段工程完竣，應先報請交通部派員履勘，經核准後，始得營運。

第17條 電化鐵路之電能，由電業機構優先供應。但經中央電業主管機關之核准，得由鐵路機構自行設置發電、變電及電車線電壓以上輸電系統之一部或全部。
前項輸電系統之線路，得於空中、地下、水底擇宜建設，免付地價或租費。但因必須通過私人土地或建築物而有實際損失時，應由鐵路機構付予相當補償；其工程鉅大者，並應經所有人或占有人之同意，如有不同意時，由地方政府裁決之。

第18條 於鐵路橋梁、隧道或鐵路用地內，穿越或跨越鐵路路基設置管線、溝渠者，應備具工程設計圖說徵得鐵路機構同意，由其代為施工或派員協助監督施工；其工程興建及管線、溝渠養護費用，由該設施之所有人或使用人負擔。
已設置之管線、溝渠，因鐵路業務需要而應予拆除或遷移時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；所需費用由鐵路機構及該設施之所有人或使用人各半負擔。

第19條 鐵路建築及車輛製造之技術規範，由交通部定之。

第三章 管理

第20條 交通部為管理國營鐵路，得設總管理機構；其組織另以法律定之。

第21條 國營鐵路，除以客貨運輸為主要業務外，得辦理下列附屬事業：

- 一、鐵路運輸之碼頭及輪渡運輸。
- 二、鐵路運輸之汽車接轉運輸。
- 三、鐵路運輸必需之接送報關及倉儲。
- 四、鐵路運輸與建築所需工具、器材之修理及製造。
- 五、培養、繁榮鐵路運輸及傳承鐵路文化所必需之其他事業。

前項國營鐵路機構得辦理附屬事業之申請程序、核准條件、營業、會計、督導視察及其他相關事項之規則，由交通部定之。

第22條 國營鐵路之運輸，應統一調度管理；其辦法由交通部定之。

第23條 國營鐵路從業人員之任用、薪給、管理、服務、考核、獎懲、福利、退休及撫卹，依法律之規定；法律未規定者，由交通部定之。

第24條 國營鐵路因業務需要，得由交通部報請行政院核准，依法發行公債或借用外資。

第25條 國營鐵路之會計，依鐵路會計制度之規定。

第26條 國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，報請行政院送請立法院審定之；變更時亦同。

國營鐵路之運價，按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施；變更時亦同。

國營鐵路如環境或情形特殊者，得規定較低運價；在工程時期之臨時營業，得規定臨時運價，均由交通部核定之。

第27條 國營鐵路之材料，以統籌供應，分區管理為原則。

第四章 監督

第28條 地方營、民營鐵路之興建，應備具左列文書，申請交通部核准，報請行政院備案後，方得籌辦：

- 一、申請書。
- 二、建築理由計畫書。
- 三、路線預測圖及說明。
- 四、固定資產建設、改良、擴充簡明估計表。
- 五、損益估計表。
- 六、資本總額及籌募計畫書。

第29條 地方營、民營鐵路之興建，經核準備案後，應依所定期限，將左列文書，送請交通部立案，發給執照，方得施工。未依核定期限申請立案者，應由交通部廢止其籌辦，並報請行政院備案：

- 一、路線實測平、剖面圖及說明。
- 二、各項工程與機車車輛圖式及說明。
- 三、全部工程分段實施計畫。
- 四、資本總額、已收款數及餘款續收期限。
- 五、管理組織系統；民營者應附具公司章程、股東名簿及董、監事、經理人名冊。

第30條 專用鐵路之興建，應備具左列文書，申請交通部核准立案，發給執照，並轉報行政院備案：

- 一、申請書。

- 二、建築理由書及該事業主管機關之同意書。
- 三、路線實測圖及說明。
- 四、固定資產建設、改良、擴充估計表。
- 五、路用資本總額及其憑證。

第31條 地方營、民營及專用鐵路之興建，涉及道路、橋樑、河川、溝渠等工程之設施，應先與有關主管機關協調，或申請備案。

第32條 地方營及民營鐵路機構，應依左列規定，向交通部報備：

- 一、籌備或施工期間之工程進行狀況及經濟情形，每月報備一次。
- 二、營運時期之營運狀況，每三個月報備一次。
- 三、每年應將全路狀況、營業盈虧、運輸情形及改進計畫於年度終結後，六個月內報備一次。

專用鐵路於工程時期之進行狀況及經濟情形，應每月報備一次。

第33條 民營鐵路之經營，以股份有限公司為限。

第34條 地方營及民營鐵路機構，如須聘僱外籍員工，應先報請交通部核准。

第 34-1 條 民營鐵路列車駕駛人員未經交通部檢定合格並發給執照後，不得駕駛列車。民營鐵路機構亦不得派任之。

前項列車駕駛人員檢定、執照核發及管理等事項之規則，由交通部定之。第一項檢定業務，得委託機關、團體辦理之；受委託者之資格、條件、責任及監督等事項之辦法，由交通部定之。

第35條 地方營及民營鐵路之運價，由交通部核定，增減時亦同。

第36條 地方營、民營及專用鐵路運輸上必要之設備，交通部認為不適當時，得定期通知其改正。

第37條 交通部為公益上之必要，得通知地方營及民營鐵路與其他鐵路、公路、水運或空運辦理聯運；如有緊急需要，並得指定任何鐵路撥車濟運。

第38條 地方營、民營鐵路機構得經營下列附屬事業：

- 一、第二十一條第一項規定之附屬事業。
- 二、其他經交通部核准之事業。

專用鐵路機構非經交通部核准，不得經營所營事業以外之客貨運輸及其他附屬事業。

地方營、民營及專用鐵路機構經營附屬事業之申請程序、核准條件、營業、會計、督導視察及其他相關事項之規則，由交通部定之。

第39條 地方營、民營及專用鐵路，如變更組織、增減資本、租借營業、抵押財產、移轉管理、宣告停業或終止營業，應先報請交通部核准。

前項報准抵押之財產，以建築物、車輛及機器為限。

第40條 地方營、民營及專用鐵路機構遇有重大行車事故或嚴重遲延，應立即通報交通部，並隨時將經過情形報請查核；其一般行車事故及異常事件，亦應按月彙報。

前項重大行車事故、一般行車事故、嚴重遲延及異常事件之定義、通報內容、通報方式及其他相關事項之準則，由交通部定之。交通部得就鐵路機構按第一項規定所提報告內容，要求鐵路機構負責人或相關主管說明。

鐵路機構應就行車事故及異常事件訂定應變計畫，其內容應包括現場處置、通報作業、旅客訊息公告、旅客疏散或接駁、人員救護、運轉調度、搶修救援之人力調度與器材備置。

鐵路機構應按應變計畫定期實施演練，並作檢討及改善。

交通部得就鐵路機構所訂應變計畫之內容及演練情形予以查核，如認為辦理不善，應命其限期改善。

第41條 交通部應定期或視需要，派員視察地方營、民營及專用鐵路之工程、材料、營業、運輸、財務、會計、財產實況及附屬事業之經營等情形；必要時，得予查核，並命其提出有關文件、帳冊，如認為辦理不善，應命其限期改善。

第42條 地方營及民營鐵路機構，非攤提全路建築及設備折舊後，不得分配盈餘；全年純益超過實收資本總額百分之二十五時，其超過額之全數，應用以擴充或改良設備。但依政府獎勵民間投資法令公告徵求民間參與鐵路建設之興建、營運而受獎勵之民營鐵路機構，其攤提全路建築及設備折舊後之盈餘分配，不受百分之二十五之限制。

第43條 國營、地方營及民營鐵路之會計制度，應依相關法令、會計制度規範及一般公認會計原則擬訂，報交通部核定。

第44條 專用鐵路經核准經營客貨運輸者，其營運準用第三十二條第一項、第三十四條、第三十七條及第四十二條之規定。

第44-1條 有關國營鐵路之監督，準用第三十四條之一、第三十六條、第三十七條、第四十條及第四十一條規定。

第45條 地方營、民營及專用鐵路之立案、興建、路線、組織變更、停止營運與廢止營運核准、行車、客運與貨運運輸業務、監督及其他相關事項之辦法，由交通部定之。

第五章 運送

第46條 旅客或物品運送契約，因鐵路機構承諾運送而成立。

鐵路機構應將旅客準時送達；未能準時送達者，應負遲延之賠償責任。前項遲延送達係因不可抗力所致者，其賠償以旅客因遲延而增加支出之必要費用為限。

鐵路機構應依遲延情形，訂定賠償基準，報交通部備查後公告實施。

旅客所受損害超過前項賠償基準者，仍得依據其他法律請求賠償。

第47條 鐵路運價、雜費，非於有關車站公告後，不得實施。

第48條 物品依其性質對於人或財產有致損害之虞者，除鐵路機構已公告辦理運送者外，得拒絕運送。

前項運送物，因申報不符，致鐵路機構蒙受損害，託運人應負損害賠償之責。

第49條 旅客無票乘車或持用失效乘車票，應補收票價；如無正當理由者，並得加收百分之五十之票價。

運送物之名稱、性質或數量，如鐵路機構對託運人之申報有疑義時，得檢驗之；檢驗不符，因而致運費不足者，補收四倍以下之差額。

第50條 旅客或託運人託運物品，得依鐵路機構規定申報保償額，並繳納保費。

第51條 運送物逾交付期間一個月仍未交付時，託運人得視同喪失，向鐵路機構請求賠償。但未能交付之原因不可歸責鐵路機構者，不在此限。

請求前項賠償時，申明保留原物者，得自接到運送物到達通知之日起一個月內退還賠償金，領回原物。

第52條 運送物因不可歸責於鐵路機構之事由，不能交付時，鐵路機構得代為寄託於倉庫，並以倉單代替運送物之交付；其費用由運送物所有人負擔。

前項規定，對於超過領取期間未領取之運送物適用之。

第53條 對於所有人不明之運送物、寄存品或遺留物，鐵路機構應公告招領。經公告一年後仍無權利人領取時，鐵路機構即取得其所有權。

前項運送物、寄存品或遺留物，如有易於腐壞之性質或保管困難或顯見其價值不足抵償運雜費時，鐵路機構得於公告期間先行拍賣，保管其價金。

第54條 左列請求權因一年間不行使而消滅。其起算日期，依左列規定：

- 一、運送物喪失、毀損或遲交之損害賠償請求權，自應交付之日起。
- 二、運費、雜費之補收及退還請求權，自票據填發之日起。
- 三、運送物交付請求權，自交付期間屆滿之日起。
- 四、代收貨價支付請求權，自鐵路機構發出已代收訖通知之日起。

第55條 運送物遇有喪失毀損之賠償，依民法之規定；但其請求權依前條之規定。

行李、貴重品、動物及已繳保償費之運送物，其損害賠償依其契約。

第 55-1 條 鐵路旅客、行李、包裹、貨物運送、鐵路機構責任及其他

相關事項之規則，由交通部定之。

第六章 安全

第56條（刪除）

第 56-1 條 鐵路機構應負責鐵路之土木建築設施、軌道設施、保安與防護設備、電信設施、電力設施及車站設備之修建、養護，及鐵路文化資產之維護。

鐵路機構應依實際需求提供無障礙運輸服務，及規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之無障礙設施及設備。

第一項鐵路設施與設備之修建、養護及其他相關事項之規則，除鐵路文化資產依據有關法令規定辦理外，由交通部定之。

第 56-2 條 鐵路機構應負責鐵路機車及車輛之檢修。

前項鐵路機車與車輛檢修之種類、方式、項目與週期、使用規定及其他相關事項之規則，由交通部定之。

第 56-3 條 鐵路機構應確保鐵路行車之安全。

前項鐵路行車之鐵路路線、設備、車輛、裝載限制、號誌、號訊、標誌、運轉、閉塞與事故處理及其他行車應遵行事項之規則，由交通部定之。

第 56-4 條 鐵路機構應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業及作業安全技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。於新進機車車輛或涉及安全之行車設備或技術投入營運前，亦同。

鐵路機構應對行車人員之技能、體格及精神狀態，施行派任前檢查、定期檢查及臨時檢查；經檢查不合基準者，不得派任。已派任者，應暫停或調整其職務。

前項鐵路行車人員之定義、應實施之訓練、技能檢定、體格與精神狀態檢查、實施之方式、項目、週期、合格基準與不合格時之處理及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。

第 56-5 條 鐵路機構對於鐵路運轉中發生之事故及異常事件，應蒐集資料及調查研究發生原因，採取適當之預防及改進措施，備供交通部查驗。

交通部應聘請專家調查重大事故之發生經過及其發生原因，並視調查需要，請鐵路機構或相關行車人員說明，及配合提出行車紀錄、設施、設備等相關資料及物品。

鐵路機構應根據前一年度之事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向交通部提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項：

- 一、鐵路機構營運之安全理念及目標。
- 二、安全管理之組織架構及實施方式。
- 三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。
- 四、事故與異常事件之檢討及預防措施。
- 五、其他與營運安全有關之重要事項。

第 57 條 旅客乘車、託運人託運貨物、受貨人領取貨物，應遵守鐵路有關安全法令及站、車人員之指導。

行人、車輛不得在鐵路路線、橋樑、隧道內及站區內非供公眾通行之處所通行。

行人必須跨越鐵路路線時，應暫停、看、聽，注意兩方確無來車，始得通過。但鐵路電化區間，除天橋、地下道及平交道外，不得跨越。

鐵路路線邊坡內及距軌道中心五公尺以內，嚴禁放牧牲畜。

第58條 橫越電化鐵路之電力、通信等線路，應依左列規定：

- 一、低於電車線電壓之電力、通信或其他線路，應在鐵路下穿過。其距離軌面之深度由管線單位與鐵路機構協商定之。
- 二、高於電車線電壓之電力線路，應與電車線保持規定之距離。

第59條 臨近電化鐵路之各項設施，應依左列規定：

- 一、距鐵路軌道中心五公尺以內，不得在地面上裝設金屬管線、金屬結構物或建造建築物。但係屬原有或與行車有關，經施予適當之防護措施者，不在此限。
- 二、距鐵路軌道中心五公尺以外、四十公尺以內之明線或未含金屬遮蔽之通信線路，與鐵路平行之長度超過一公里以上者，應對電力干擾採取適當之防護措施。
- 三、沿鐵路敷設之油管、氣管線路，應儘量避免與鐵路平行；如無法避免，應採取適當之防護措施。
- 四、臨近鐵路之公路高於鐵路之地段，應由該公路之主管機關，在其臨近鐵路之一邊設置護欄。
- 五、跨越電化鐵路之人行天橋及公路橋樑，應設安全防護裝置。

前項防護辦法，由交通部定之。

第60條 電化鐵路架空電車線，在平交道上之高度，應容許裝載四點二公尺高度之道路車輛安全通過；如因特殊狀況不能保持其淨空高度者，應在平交道兩側設置限高門，禁止超過規定裝載高度之車輛通行。

第61條 高速鐵路以外鐵路沿線兩側之公私有建築物，由鐵路機構商請當地直轄市、縣（市）政府勘定鐵路行車視距及電車線供電線路之需要後限制之。原有建築物妨礙行車視線者，得商請主管建築機關依法限期修改或拆除。

鐵路沿線兩側樹木及高莖種植物，妨礙鐵路行車安全或供電線路者，鐵路機構得通知所有人或占有人後，砍伐或修剪之。

但情形急迫時，得先行砍伐或修剪後，再行通知。

前二項之修改、拆除、砍伐或修剪，應擇其損害最少之處所或方法為之，並予相當之補償。

第 61-1 條 為維護鐵路興建及行車安全，交通部得依鐵路特性，會同當地直轄市或縣（市）政府於鐵路兩側勘定禁建、限建範圍。

前項禁建、限建範圍經勘定後，由交通部繪製地形圖或地籍圖，送請當地直轄市或縣（市）政府辦理公聽會及公開展覽三十日後公告實施，不受相關土地使用管制法令規定之限制。

已公告實施之禁建、限建範圍，因禁建、限建之內容變更或原因消滅時，應依前二項規定程序辦理變更或廢止。

第 61-2 條 禁建範圍內，除建造鐵路與其站體、連通設施及附屬設施外，不得為下列行為：

- 一、建築物之建造。
- 二、工程設施之構築。
- 三、廣告物之設置。
- 四、障礙物之堆置。
- 五、土地開挖或填方行為。

六、其他工程行為。

前項行為經交通部許可採取必要措施者，不在此限。

第一項第六款所定其他工程行為，包括在地面上下新建、增建、改建、修建、拆除構造物或其所屬設施、設置或更換跨越鐵路架空線路等足以妨礙鐵路興建或行車安全之工程行為。

禁建範圍公告後，於範圍內原有或施工中之建築物、工程設施、廣告物、障礙物、土地開挖、填方及其他工程行為，有礙鐵路興建或行車安全者，交通部得商請各該管主管機關令其限期停工、修改或拆除。其為合法建築物、工程設施或廣告物之拆除者，應給予相當之補償。對補償有異議時，應報請上級機關核定後為之。

第 61-3 條 限建範圍公告後，於限建範圍內為前條第一項各款之行為，依法須申請建築執照或許可者，應於申請建築執照或許可時，檢附各該管主管機關及交通部規定之文件，由各該管主管機關會同交通部審查許可後始得為之。

於限建範圍內為前條第一項各款之行為，依法無須申請建築執照或許可者，應於行為前，檢附交通部規定之文件，經交通部審查許可後始得為之。

交通部依前二項規定會同審查或審查，認為其行為有妨礙鐵路興建或行車安全之虞者，得要求申請人變更工程設計、施工方式或為其他適當之處理。

第 61-4 條 違反前二條規定，擅自於鐵路禁建、限建範圍內為第六十一條之二第一項各款行為，或於施工中有妨礙鐵路興建或行車安全之虞者，交通部得商請各該管主管機關令其限期

停工、修改、拆除、改善或補正，無該管主管機關者，前開處分得由交通部為之。必要時，轄區內警察機關應予協助。

前項行為有損害鐵路設施或危害行車安全者，申請人、承造人、起造人、監造人及實際行為人，應負連帶回復原狀或損害賠償責任。

第 61-5 條 前四條所定禁建、限建範圍之劃定、公開展覽、公告、變更、廢止、禁建範圍之禁止行為、拆除補償、限建範圍之管制行為、管制規範、申請、審查、管理及處分等相關事項之辦法，由交通部徵詢地方政府後會同內政部定之。

第 62 條 鐵路因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪失時，負損害賠償責任。但如能證明其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。前項損害賠償、卹金或醫藥補助費發給基準、方式及其他相關事項之辦法，由交通部定之。

第 63 條 鐵路旅客之運送，應依交通部指定金額投保責任保險。

第 64 條 專用鐵路經核准經營客貨運輸者，準用第五十六條之一至第五十七條及前二條規定。

第七章 罰則

第 65 條 購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票張數，處每張車票價格之一倍至十倍罰鍰。加價出售訂票或取票憑證圖利者，亦同。

以不正方法將虛偽資料或不正指令輸入電腦或其相關設備而購買車票、取得訂票或取票憑證者，得處新臺幣五萬元以上五十萬元以下罰鍰。

第66條 地方營、民營、專用鐵路有左列情形之一者，處新臺幣一百萬元以上五百萬元以下罰鍰：

- 一、違反第三條第二項規定，未經核准而興建、延長、移轉或經營者。
- 二、違反第十六條第二項規定，未經履勘核准而營運者。
- 三、違反第三十五條規定，未經核定或未依核定實施運價者。
- 四、非因不可抗力而停止營運者。

有前項第一款或第二款情形者，並令其立即停止興建、延長、移轉或經營，其未遵行者，按日連續處罰，並得廢止其立案；有前項第三款情形者，並令其立即改正，未改正者，按日連續處罰，並得停止其營運之一部或全部或廢止其立案；有前項第四款情形者，並令其立即恢復營運，未遵行者，按日連續處罰至其恢復營運為止，並得廢止其立案。

第 66-1 條 鐵路機構或專用鐵路經核准經營客貨運輸者，有下列情形之一，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰：

- 一、違反依第五十六條之一第三項或第六十四條準用第五十六條之一第三項所定規則中有關辦理路基、軌道、橋梁、電力設備或運轉保安設備之檢查養護工作並作成紀錄之規定。
- 二、違反依第五十六條之二第二項或第六十四條準用第五十六條之二第二項所定規則中有關辦理機車車輛檢修並作成紀錄之規定。
- 三、違反依第五十六條之三第二項或第六十四條準用第五十六條之三第二項所定規則中有關辦理路線、線路、設備之每日巡視、檢查維護、運轉、閉塞及其

他行車應遵行事項或應對行車人員執勤前檢測之規定。

四、違反第五十六條之四第二項或第六十四條準用第五十六條之四第二項有關應對行車人員進行檢查或派任檢查合格人員執行行車工作之規定。

五、規避、妨礙或拒絕交通部依第五十六條之五第二項或第六十四條準用第五十六條之五第二項所為之調查，或拒不提出或隱匿、毀損相關紀錄、設施、設備、資料或物品。

有前項各款情形之一者，並命其限期改善，屆期未改善者，按次處罰；情節重大者，停止其營運之一部或全部。

第67條 鐵路機構或專用鐵路有下列情形之一者，處新臺幣三十萬元以上一百五十萬元以下罰鍰：

- 一、依違反第十六條第一項規定，未依核定期限開工、竣工。
- 二、違反第三十二條、第四十條第一項、第四十四條準用第三十二條第一項或第四十四條之一準用第四十條第一項規定，應報告而未報告。
- 三、違反第三十四條或第四十四條準用第三十四條規定，未經核准聘僱外籍員工。
- 四、違反第三十六條、第四十條第四項或第五項、第四十一條、第四十四條之一準用第三十六條、第四十條第四項或第五項或第四十一條規定，經命其限期改善，而屆期未改善。
- 五、違反第三十八條第一項第二款或第二項規定，未經核准經營所營事業以外之客貨運輸及其他附屬事業。

六、違反第三十九條第一項規定，未經核准變更組織、增減資本、租借營業、抵押財產、移轉管理、宣告停業或終止營業。

七、違反第四十六條第四項規定，未將遲延賠償基準報交通部備查後公告實施。

八、違反第四十七條規定，未經公告或未依公告實施運價或雜費。

九、違反第五十六條之五第一項或第三項或第六十四條準用第五十六條之五第一項或第三項規定，未蒐集資料、調查研究發生原因、採取適當之預防或改進措施備供交通部查驗或未提出安全管理報告。

十、違反第六十三條規定，未依交通部指定之金額投保責任保險。

有前項第一款、第三款至第九款情形之一者，並命其限期改善，屆期未改善者，按次處罰；情節重大者，停止其營運之一部或全部或廢止其立案。

地方營、民營或專用鐵路機構受停止營運或廢止立案處分時，交通部應採取適當措施，繼續維持客貨運輸業務。

第 67-1 條 民營或國營鐵路機構違反第三十四條之一第一項或第四十四條之一準用第三十四條之一第一項規定，派任未經檢定合格且領有執照之人擔任鐵路列車駕駛人員者，處新臺幣三十萬元以上一百五十萬元以下罰鍰。

第 67-2 條 民營或國營鐵路列車駕駛人員違反第三十四條之一第一項或第四十四條之一準用第三十四條之一第一項規定，未經檢定合格並領有執照而駕駛列車者，處新臺幣十萬元以

上五十萬元以下罰鍰。

鐵路列車駕駛人員因故意或過失致發生重大行車事故，交通部得依法命其停止駕駛，並得廢止其執照。

第68條 擅自占用、破壞鐵路用地或損壞其設施者，除涉及刑責依法處理外，並應責令其行為人或雇用人負責回復原狀，或償還修復費用，或依法賠償。

依第七條規定編為鐵路使用之土地，經公告、立定界樁並禁止或限制建築後，仍擅自建築者，鐵路得會同有關機關拆除之。

第 68-1 條 有下列情形之一者，處新臺幣一萬元以上五萬元以下罰鍰：

- 一、在鐵路軌道或有關設備上堆積、放置或拋擲物品足以妨害行車安全。
- 二、未經允許，攜帶危險或易燃物進入鐵路路線、場、站或車輛內、未經告知或告知不實而託運危險物品。
- 三、任意操控鐵路站、車設備，或以他法妨害系統設備正常運作。
- 四、對行駛中之鐵路列車投擲或發射物品。
- 五、任意將車廂上鎖或以他法，妨礙鐵路從業人員執行職務或危害公共安全。

第69條 擅自設置平交道者，除責令拆除外，處一千元以上五千元以下罰鍰。

第70條 行人、汽車駕駛人或牲畜占有人違反第五十七條第二項至第四項或第六十四條準用第五十七條第二項至第四項規定之一者，處新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰。

第71條 有下列情形之一者，處新臺幣一千五百元以上七千五百元以下罰鍰：

- 一、列車行駛中，攀登、跳車或攀附隨行。
- 二、列車行駛中，坐立出入臺階或妨礙關閉或擅自開啟車門不聽禁止。
- 三、無故滯留或乘坐於不提供載客服務之車廂或機車，致生危害安全之虞，不聽勸離。
- 四、不按規定處所出入車站或上下車，不聽勸阻。
- 五、未經許可在車廂或站區內向旅客或公眾募捐、銷售物品或散發廣告物品，不聽勸阻。
- 六、拒絕鐵路站車人員查票。
- 七、於車廂或站區隨地吐痰、檳榔汁、拋棄紙屑、任意張貼物品或其他未經允許書寫、污穢車廂、站區或路線設備之行為。
- 八、未經許可或未依鐵路機構規定攜帶動物進入站區或車廂，不聽勸阻。
- 九、未經許可在鐵路站區範圍內設攤、搭棚架或擺設筵席，不聽勸阻。
- 十、滯留於車站出入口、驗票閘門、售票機、電扶梯或其他通道，致妨礙旅客通行或使用，不聽勸離。
- 十一、無故躺臥於車廂內或月台上之座椅，不聽勸阻。

有前項或第六十八條之一各款情形之一者，鐵路站、車人員並得視情節強制其離開站、車或鐵路區域；其未乘車區間之運費，不予退還。

第72條 第六十八條之一至前條規定之處罰，交通部得委託警察機關
或鐵路機構執行之。

第73條（刪除）

第八章 附則

第74條（刪除）

第75條 依本法核准發給之證照，得徵收證照費；其費率由交通部定
之。

第76條 本法自公布日施行。

