

臺鐵 32 台日同名車站簡要介紹

1. 松山站：2012 年 11 月日本松山市因與臺北市友好交流，贈予臺北市 2 頂純手工製作的「日本道後兒童神轎」，其中一頂在北投長期展示，另一頂則展示於松山站內。2013 年 10 月 13 日臺鐵松山站與 JR 四國松山站簽署友好交流協議書，成為臺日兩國 32 個同名車站之先河。2016 年 6 月 8 日松山站以文物館之概念設置了「臺鐵 X JR 四國交流館」，不僅紀錄了雙方交流歷程，並展示了締結文件及互贈之紀念品，地面更繪製了雙方車站大型的營運路線圖，而交集點即為同名的松山站。
2. 板橋站：創建 1893 年，初期僅為簡易站亭，日據時代擴建為木造站房，後改建為磚造，1999 年配合政府政策，採立體化設計，鐵路走入地下化，現為複合型立體車站，樓高 25 層，內有購物商場、商業辦公室及政府機關等，目前為臺鐵、高鐵、捷運、環狀線四鐵共構車站，是板橋區之精華所在。外觀有彎曲的迴廊及拱型柱設計，挑高的大廳則有公共藝術的設置，而大廳設計為綠能候車大廳，利用採光天井自然採光，白天不需要太多照明，即能維持極佳亮度；另將西出口空間活化，建置「鐵路小學堂」教育專區，實地鋪設鋼軌、枕木、道碴、警示號誌…等，重現平交道「噹~噹~噹」場景，不但吸引旅客目光，也能以寓教於樂方式宣導鐵路知識，西出口外牆亦典藏板橋舊站房拆除時保留下來的文化資產「重建板橋車站記」銅牌，一旁則有互相輝映的板橋站歷史風華照片。

3. 桃園站：現為桃園市最重要之交通樞紐，為臺鐵公司之一等站。桃園站旅運量居全臺鐵第二，僅次於臺北站，是北北桃都會區最主要的轉運中心之一。於1893年設站，當時稱「桃仔園停車場」，1905年打造了木製站體，並更名為「桃園驛」，1962年改建為鋼筋混凝土建築（桃園舊站），為因應桃園地下化工程於2015年7月26日跨站式桃園站正式啟用（臨時站），並將前後站生活圈重新連結並帶動商圈繁榮。因桃園站係進出之外籍移工為全臺鐵之冠，站內設置設備齊全之穆斯林祈禱室及中英越泰印多語標示，提供貼心及無國界服務。
4. 富岡站：於1929年建設完成，因火車站附近有一間香火鼎盛的土地公廟，所以日治時期原名為「伯公岡驛」，為附近農產品的集散地，光復後改名為富岡，隨著臺灣經濟發展，成為重要的交通樞紐，近年來配合桃園市政府的活動，積極推動鐵道藝術，將車站與周邊景點串聯，以鐵道文化為主軸與富岡小鎮創意結合、旅遊串接，激發活化在地空間想像，創造小鎮全新面貌，注入新生命。
5. 富貴站：現為招呼站，原名為南河站（當地地名），擁有著彎彎的月台以及緊鄰於平交道旁，為新竹內灣線搭乘上下車人數最少的一個小車站。2003年10月10日站名為了與竹東的「榮華」站配合改名為「富貴」站。
6. 竹中站：內灣線與六家線的轉乘車站，內灣欲前往新竹高鐵站之旅客必需於竹中站轉乘，換言之，新竹高鐵站旅客欲前往內灣觀光，亦需於本公司六家站搭乘列車前往竹中站轉乘內灣線列車。現為甲種簡易站，

民國 2007 年配合六家線及內灣線路線改善工程，新竹-竹中由單線運轉改建為電氣化雙單線運轉，站體也由平面車站改建為高架車站。地理位置位居新竹縣、市交界處，行政轄區屬新竹縣竹東鎮，鄰近新竹科學園區。近年逐漸發展為城市型態。

7. 橫山站：現為招呼站，內灣線每列車皆有停靠，因沿途栽種櫻花樹及楓葉，每到楓葉轉紅或櫻花盛開的季節，即吸引旅客前往觀賞並拍照留念。
8. 大山站：完工啟用於 1922 年，在日治時期主要以米的輸出為主，舊名為「大山腳驛」，位於苗栗縣後龍鎮，為台鐵公司海岸線的鐵路車站，也是海線五寶之一。本體建築為一棟和洋混合風格的單層樓車站建築，黑瓦為屋頂是日造建築特色，為日治時期臺灣鐵路小型車站之典型。包括有行車室、候車室、售票口等空間，目前為苗栗縣定歷史建築。
9. 豐富站：在 1903 年 5 月 25 日通車設站，當時運輸業務包含經後龍溪而來的貨運，站名為「後壠驛」，1920 年更名為「後龍驛」。1922 年海線通車，另外設置了距離後龍聚落更接近的後龍驛，此站為避免撞名依鄰近的北勢溪改稱「北勢驛」，與苗栗以南的南勢驛相對。但因北勢的閩客語發音狀似「剝死、逼死」，地方為討吉利更改地名。1967 年改為現今大家熟悉的「豐富站」，意味地方物產富饒。車站至今已有逾百年的歷史，期間海線後龍站取代了山線豐富站的貨運運輸，臺 13 甲公路更讓豐富站失去交通重要地位海線，故在 1999 年 8 月 15 日自三等站降為招呼站，交由苗栗站管理。因應高鐵苗栗站 2015 年 12 月 1 日通車營運，2016 年 9 月 10 日遷移至現址，較原址北移

約 450 公尺，並從招呼站重新升等為簡易站。新建站房以客家厝及苗栗古窯的磚紅與白石灰色調為基礎，搭配出富有客家風味的站體，此外站體外觀可見油桐花花瓣飄落的造景點綴，更使車站外觀添加客家風情。

10. 日南站：1922 年 10 月 30 日「日南驛」落成啟用，採用洋小屋平家切妻造的懸山頂建築式樣，其特色包括位於側面的牛眼窗、破風造主結構，西式木架屋簷，以及雨淋板外牆等。車站命名源自於以往此地平埔族社名的漢譯，與談文、大山、新埔及追分等站為海線尚存的五座木造車站，稱海線五寶。車站站房最大的特色，是那設在側邊高處，狀似牛眼的「牛眼窗」，從月台觀看，便可以見到醒目的牛眼窗就穩穩的鑲在高處。2023 年與 JR 九州日南站締結姊妹車站，強化臺日鐵道友好關係。
11. 清水站：1920 年 12 月 25 日「清水驛」開業，係海岸線最早完成及通車路段(現成功站至清水)，此後陸續推進，於 1922 年 10 月 10 日全線通車。1936 年 5 月二代站房落成。1935 年 4 月 21 日中部墩仔腳大地震，站房全部傾倒，同年 12 月就地重建，原設計之日式木質結構，改採用鋼筋水泥材料，翌年 5 月竣工。廊下列柱採縮柱式，表面並施以洗石子工法，外牆以溝紋面磚貼飾，呈現樸素的美感，鑄鐵型椅架曲線流暢優美，烘托出古典氛圍，為臺灣歷史建築百景之一。清水昔稱「牛罵頭」，原為平埔族拍瀑拉族 (Papora) 牛罵社 (Gomach) 之社域，地名「牛罵頭」即是 Gomach 音譯而來，清水地名又稱「窩鰲頭」，則因清水東境有鰲峰山，古稱「鰲頭山」，1920 年

(大正九年)，因鰲峰山麓下「埤仔口」有一靈泉，清澈可鑑，而改名為「清水」。

12. 豐原站：1905年5月15日設「葫蘆墩驛」，1920年10月1日更名「豐原驛」，戰後改稱為「豐原站」。1960年11月因客貨業務驟增，原有站房不敷使用而改建為鋼筋水泥建築站房。2016年10月16日在臺中鐵路高架化第一階段工程完工後，啟用新的高架車站，於同年11月拆除舊站房。豐原舊名葫蘆墩，有諺語「水清、米白、查某水」，形容早年豐原的豐足宜人。豐原站的二樓圓弧頂別具特色，是以葫蘆「墩」的概念建成，站內設有數座公共藝術品，結合在地的文史與環境特色，其中「愛在葫蘆墩」及「真愛葫蘆」延續舊豐原車站「心鎖橋」意象，讓歷史意義有新的寄託。
13. 追分站：海線車站的最南站，現為臺中市市定古蹟。站名「追分」為日本漢字，為「分岐路」之意，因早期縱貫線行至追分這裡之後路線開始分歧，其中一邊繼續沿海岸線通往彰化，另一邊則經成追線通往山線之成功車站，形成三角線而得名，而在日本也有多個因為相同緣故而命名為「追分」的車站存在。1922年10月11日海岸線全線通車，設置「追分驛」，採用洋小屋平家切妻造的懸山頂建築式樣，其特色包括位於側面的牛眼窗、破風造主結構，西式木架屋簷，以及雨淋板外牆等。與談文、大山、新埔及日南等站為海線尚存的五座木造車站，稱海線五寶。現今仍發售受大眾歡迎的「追分—成功」名片式車票供旅客收藏留念。

14. 大村站：前身為 1934 年 11 月 1 日所開業的「大村假停車場」僅停汽油車。1942 年左右因第二次世界大戰時期缺乏汽油，汽油車停駛，本站不再有列車停靠，戰後亦未復站。2006 年 4 月 4 日，配合臺鐵捷運化政策重新設站啟用，新站位置在日治時期站址北方 100 公尺處，並指定由員林站管理。是一個跨站式車站，設有兩座岸壁式月台、兩條股道，站房設置於月台間的跨古道天橋上，購票及服務設施都設在三樓大廳。
15. 田中站：1905 年 3 月 26 日設「田中央驛」（原為一大片水田中央闢建村莊之意。1920 年 10 月 1 日改名為「田中」。2003 年 1 月 23 日擴建跨站式站房落成，並保留（左邊三角屋頂建築）緊貼著新站，新舊建物一同見證田中地區的發展。2018 年 3 月 26 日與日本信濃鐵道線田中站締結為姐妹站迄今。現為二等站，站前有一幢可愛的日式小木屋，主體使用台灣紅檜等上等材料建成，為當年糖鐵的車站「五分仔車站」，往西直通至芳苑，是沿途鄉鎮居民的交通要道。
16. 水上站：位於嘉義縣水上鄉粗溪村粗溪 68 號，鄰近台 1 線，為臺灣鐵路公司縱貫線南段的鐵路車站，設有兩座岸壁式月台、兩條股道，目前為簡易站等級的車站，僅有區間車停靠。車站設有「鐵路之旅-小站巡禮」紀念戳章，供旅客蓋戳留念。
17. 新市站：1901 年 5 月 15 日起設立新市街驛，於 1920 年 10 月 1 日改為新市驛。起初新市站為一座木造站房，設備簡陋狹隘，於 1923 年 3 月 30 日，將站房改建為磚造瓦頂，其餘仍為木造結構。於 1985 年 8 月新建第一月台石綿瓦雨棚，於 1988 年 5 月再增建第一、

二月台鋼筋水泥雨棚及地下道。後來因站房已老舊狹隘，於民國 84 年時拆除重建，1996 年 6 月落成啟用。之後配合臺南市政府實施「捷運化公共運輸系統」政策，2016 年 2 月 23 日進行轉乘環境優化工程開工儀式，同年 11 月竣工，2016 年 12 月 6 日正式啟用。

18. 大橋站：大橋站位於臺南市永康區，屬於簡易站，管理站為臺南站，為響應政府「鐵路捷運化」之政策及解決各都會區捷運系統完工前旅客通勤問題，交通部於 2001 年度編列預算，經擇定於永康—臺南縱貫線間優先辦理設站，並定名「大橋站」，車站主體於 2002 年 8 月完工。
19. 岡山站：1900 年日本政府鋪設臺南府至高雄打狗間鐵路，同年 11 月 29 日單線通車，設站名為「阿公店驛」。1920 年隨地名變更改站名為「岡山驛」。光復後再更名為岡山站迄今。位於高雄市岡山區，為臺鐵公司縱貫線的一等車站，是臺南與高雄間重要的交通轉運樞紐之一，目前為第四座可轉乘高雄捷運紅線車站。
20. 竹田站：日治時期為出口農產品的鐵路重鎮，極盛時期車站甚至有旅館及公共澡堂，與位於高雄市三民區的三塊厝車站為屏東線僅存的日治時期木造車站。舊站體經政府派人員修復後原地保存，改為竹田驛園。節假日不定期舉辦活動，吸引鐵道迷及觀光客前往。新站建於舊站西側，在 2013 年 6 月改為高架化車站，並於 2015 年實現雙線電氣化，主要停靠、行經者均為區間車。站前另建有驛前大和頓物所咖啡廳，乃由舊時碾米廠改造而成，空間採用玻璃窗設計，除了能讓視覺更加通透外，日光映照著大量植栽，清

新的草木氣息伴隨著手沖咖啡的香氣，成為竹田站獨特的觀光一景。

21. 東海站：前身為 1953 年 1 月 16 日為連結林邊站和枋寮站而設立的北旗尾車站。1966 年 1 月 1 日因行政區屬枋寮鄉東海村，站名配合地名變更為「東海站」。東海站不靠海，卻有被漁塭、水車包圍，而後又因「臺鐵南迴鐵路車站風貌改造計畫」，車站進行外觀設施及周邊景觀改造，現已然升級為秘境級景觀。
22. 中里站：為臺鐵公司宜蘭線的招呼站，是由羅東站管轄的招呼站(無派駐人員)。車站結構為島式月台，僅停靠區間車，由於鄰近兩端車站，來中里搭乘的旅客不多，每日平均旅運量約為 80 人，主要是為當地居民提供搭車的需求。
23. 龜山站：龜山站名稱的由來，是因為它是距離太平洋上的龜山島直線距離最近的車站。龜山站跟大里站相同，都是甲種簡易站，由頭城站管轄。並於 2014 年 12 月 22 日與位於日本兵庫縣姬路市山陽電氣鐵道本線上的龜山站締結為姊妹站。
24. 大里站：位於濱海的大里站，是甲種簡易站，由頭城站管轄。站內由副站長 1 人負責處理鐵路相關事務。車站附近有名的大里天公廟及年底的芒花季活動總是吸引不少遊客前來，其中登山客更是喜愛草嶺古道，可從大里站延伸至福隆站，欣賞沿路風光。
25. 新城站：位於北迴鐵路，自蘇澳新站起 62.8 公里處，北迴鐵路於 1973 年 12 月 25 日開工興建，1975 年 9 月，新城站至花蓮新站一段先行通車開始營運，為〔北迴線南端營運所〕以輸送亞泥花蓮廠水泥及熟料至花蓮港為主【現僅運送散裝水泥】；1979 年 2 月 7

日完成花蓮新站~和平間通車，2月8日開始辦理客運營業；1980年2月1日北迴線與宜蘭線接軌通車，翌日2月2日全面開辦客貨業務。因處於花蓮縣新城鄉，故正名為新城站。

26. 和平站：創建於1934年，為因應木瓜山林場請求而設立本站，原名為「池南驛」。也因此昔日有一分歧線，沿著荖溪，通往鯉魚潭畔的木瓜山池南林場。1962年因站房所在地，屬於壽豐鄉平和村，故改名為「平和站」，現在站房建於1981年，目前為招呼站。
27. 豐田站：東線鐵路是日本統治台灣時期，於1913年由當時的花蓮港驛(即原花蓮站)至鯉魚尾驛(現壽豐站)，首先鋪設開通營運，次年再鋪設鯉魚尾驛至溪口驛，由於當時日本見豐田地區地平土肥沃適宜開墾種植，隨即命令設立豐田驛，並於1917年設豐田驛營運，現仍沿用日治時期之豐田站名至今。
28. 南平站：1915年日劇時代設林田驛，開始營業，臺灣光復後地名改為南平，但站名遲至1962年12月10日方才改為南平站。
29. 大富站：花蓮縣光復鄉大富村位花東縱谷分水嶺，1917年9月21日，日本人於此建村稱大和，以古國名紀念，命名有其特殊意義，期待如大和王朝般富裕，日本殖民臺灣最主要看待的，是臺灣資源，遍植甘蔗、樟樹、花生等等，因此人工聚集，因為從事蔗園工作，從各地擁入的閩南工潮，為日本最佳人力使用，地處中央山脈的小聚落，還真不負盛名，辛勤勞力創造當時出口外匯奇蹟，終戰後國民政府延續日據時代的農工業，給予新名字叫「大富」。大富站建於1914年，1937年的站長是日本人高玉重義，站務員

為台灣人，約有六至七位；1961年前後，統計進出車站一天有上百人，1981年大富站因北迴鐵路通車，改建成為今日的面貌。

30. 瑞穗站：位於花蓮站起 63 公里 315 公尺處，行政區隸屬花蓮縣瑞穗鄉瑞穗村。地處花東縱谷中區，西倚中央山脈，東鄰海岸山脈，南有舞鶴台地為屏障，本區土地肥沃物產富饒，鶴岡文旦及天鶴茶，馳名遐邇。
31. 池上站：池上於清朝年間時稱為「新開園」，為「新開闢的田園」之意。在日治時期，由於居民大多聚集居住在大坡池之上，故將之改名為「池上」並沿用至今。早期池上的居民以阿美族、卑南族、平埔族、閩南人、客家人為主，生活型態以狩獵、捕魚、畜牧、農耕為主。日治時期之前，池上鄉所種植的稻米品種主要是早稻品種的"再來米"，之後由日本山形縣引進"蓬萊米"。而由於池上地區的環境適合稻米生長，因此池上米也成為台灣地區進貢日本天皇所使用的稻米。
32. 關山站：前名為「里壠驛」，係日據時期 1922 年 4 月，臺灣總督府鐵道部收購臺東製糖株式會社運糖鐵道後所設置，並於 1937 年將「里壠驛」再改為「關山驛」。光復後改稱為關山站。關山站現有新舊二站，關山舊站建於日據 1922 年，其外觀係比照日本北方農家樣式建築而成，現為臺東線鐵路唯一僅存之日式建築。新站位於原舊站南方約 100 公尺處，係鋼筋水泥一樓建築，於 1982 年 7 月落成啟用迄今。