

出國報告(出國性質：考察)

都會大型車站機能造型景觀與都市 計畫之整合

服務機關：交通部鐵路改建工程局

出國人員：吳忠錫 組長

 呂世傑 隊長

 俞景芳 工程司

派赴國家：日本

出國期間：96年12月05日至96年12月09日

報告日期：97年03月

行政院及所屬各機關公務出國報告提要

頁數：52 頁 含附件：是否

出國報告名稱：都會大型車站機能造型景觀與都市計畫之整合

出國計畫主辦機關：交通部鐵路改建工程局

聯絡人/電話：陳亞寧/02-89691900 轉 1908

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

吳忠錫/交通部鐵路改建工程局/中南小組/組長/04-22150408 轉 601

呂世傑/交通部鐵路改建工程局/中南小組/隊長/04-22150408 轉 221

俞景芳/交通部鐵路改建工程局/中南小組/工程司/04-22150408 轉 101

出國類別：考察

出國期期：96 年 12 月 05 日至 12 月 09 日

出國地區：日本

報告日期：97 年 03 月

分類號/目：H4/鐵路

關鍵詞：鐵道建設、聯合開發、鐵道博物館

內容摘要：

日本之鐵道建設成就，無論在施工技術、軌道工程科技研發、營運管理、造型景觀、商業聯合開發等各方面，均值得國內學習借鏡。

本次考察重點在於了解日本都會區大型車站(東京、上野、池袋、新宿車站)之機能、造型、景觀及結合商業發展效能，並參觀鐵道博物館及小田急線之箱根登山鐵道，可提供國內未來在車站規劃與鐵道文化資產保存之參考。

目 錄

壹、 考察目的.....	1
貳、 考察行程.....	2
參、 參觀鐵道博物館.....	3
肆、 考察小田急線鐵道建設(箱根登山鐵道).....	13
伍、 考察東京都區 JR 山手線大型車站(東京、上野、池袋、新宿).....	22
一、JR 山手線.....	22
二、東京車站.....	25
三、上野車站.....	33
四、池袋車站.....	37
五、新宿車站.....	41
陸、 考察心得與建議.....	50

考察國外(日本)都會大型車站機能造型景觀與 都市計畫之整合出國報告書

壹、考察目的

台灣與日本在都市發展上均屬於高密度都市發展的型態，所衍生之都市發展機能性問題，特別是交通問題，亦均有相似之處，解決高密度都會化之交通問題，大眾運輸系統的建立，特別是軌道運輸系統更是目前施政之重點。

近年來政府積極推動各項鐵路建設計畫，包括建設台灣南北高速鐵路、都會區捷運系統建設計畫、台鐵捷運化、北宜直線鐵路推動、花東鐵路電氣化、東部鐵路運輸快捷化等，特別是在高速鐵路通車後，台灣西部地區已形成一日生活圈，再串聯「台鐵捷運化」與都會區捷運系統運輸功能，提供民眾快捷、準時、安全、綠色的運輸需求。

本次考察之目的，可提供相關資訊作為各鐵路立體化計畫於規劃設計之參考，並結合地方政府都市縫合計畫，整合鐵路兩側周邊地區，重塑都市發展紋理，創造更佳之都市環境、土地利用、產業活動、都市意象及建築景觀風貌。

另一方面，可建議政府應重視歷史文化之傳承延續，強調鐵道文化資產保存之重要性。

貳、考察行程

本次考察自民國 96 年 12 月 5 日至 96 年 12 月 9 日共計 5 天，主要考察項目為東京、上野、池袋、新宿等車站機能造型景觀、小田急線鐵道建設(箱根登山鐵道)及參觀鐵道博物館，詳細行程如下表：

日期	地點	考察事項
12 月 5 日 (三)	台北至東京 (聯合航空 UA882 14:45 抵達)	桃園機場-東京成田機場
12 月 6 日 (四)	埼玉縣	參觀鐵道博物館
12 月 7 日 (五)	神奈川縣	考察小田急線鐵道建設(新宿-箱根)
12 月 8 日 (六)	東京都區	考察東京、上野、池袋、新宿等車站
12 月 9 日 (日)	東京至台北 (聯合航空 UA881 21:30 抵達)	成田機場-桃園機場

展示の車輛由古老的蒸汽機車到最先進的新幹線車輛

	C51 形式蒸氣 機關車		キハ 11 形式 氣動車
	C57 形式蒸氣 機關車		ナデ 6110 形 式電車
	マイテ 39 形 式客車		9850 形式蒸 氣機關車
	EF58 形式電 氣機關車		ED40 形式電 氣機關車
	ナハネフ 22 形式客車		ED17 形式電 氣機關車
	クモハ 101 形 式電車		キハ 41000 形 式氣動車
	クハ 181 形式 電車		150 形式蒸氣 機關車
	1290 形式蒸 氣機關車		7100 形式蒸 氣機關車
	21 形式新幹 線電車		222 形式新幹 線電車



由新宿搭車至大宮站再轉搭接駁電車至鐵道博物館



接駁電車



博物館外實體輪軸展示



博物館外實體火車頭展示

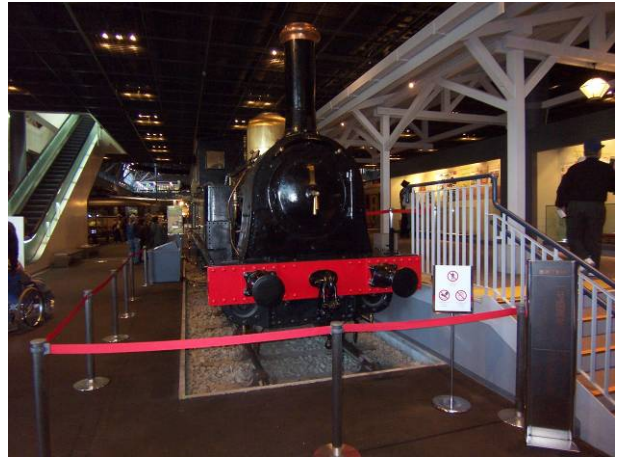
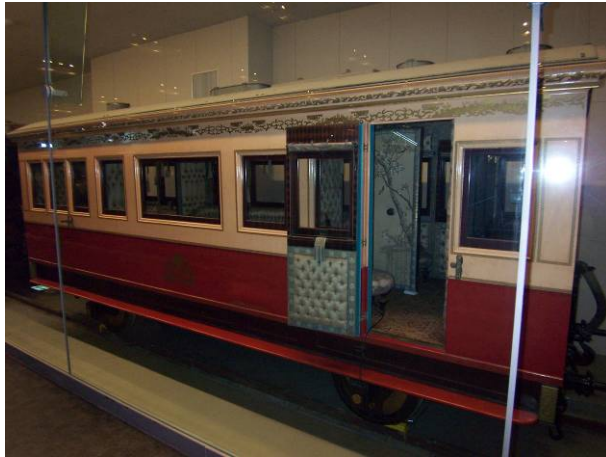
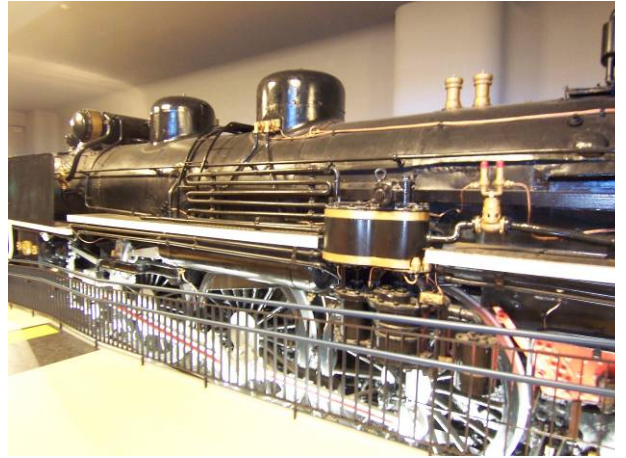


博物館內實體火車頭展示

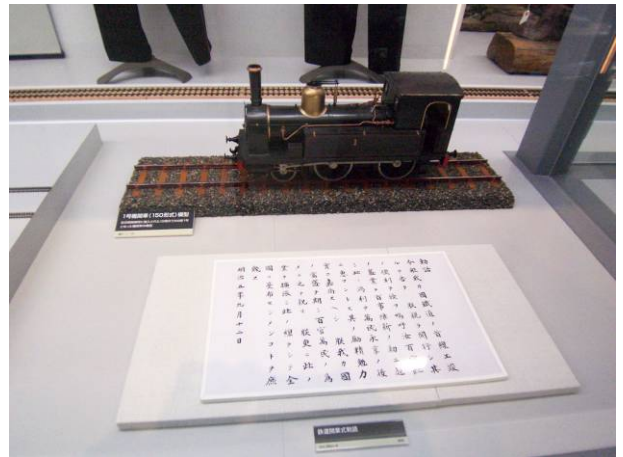
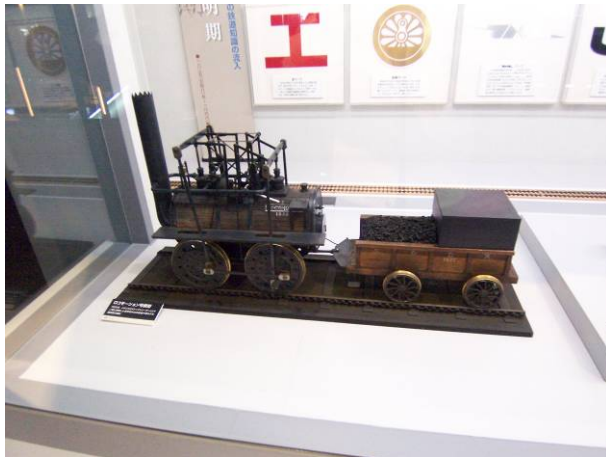
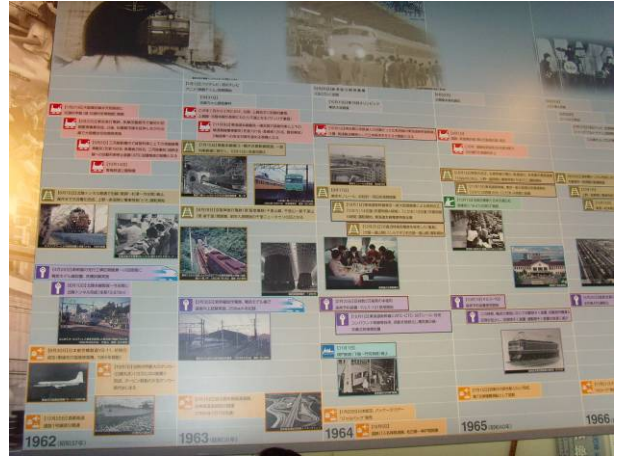
博物館內實體火車頭展示(一)



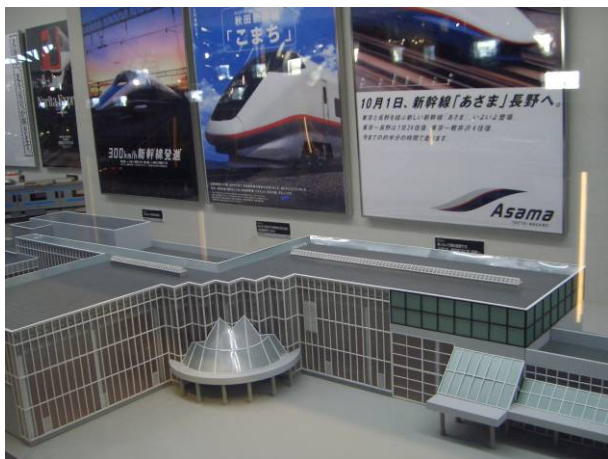
博物館內實體火車頭展示(二)



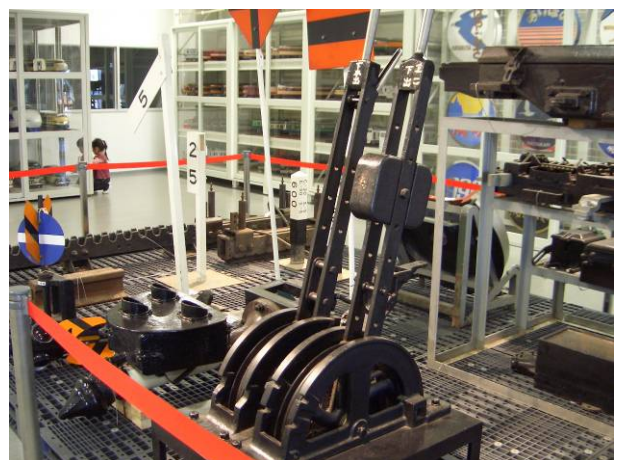
歷史區模型展示(一)



歷史區模型展示(二)



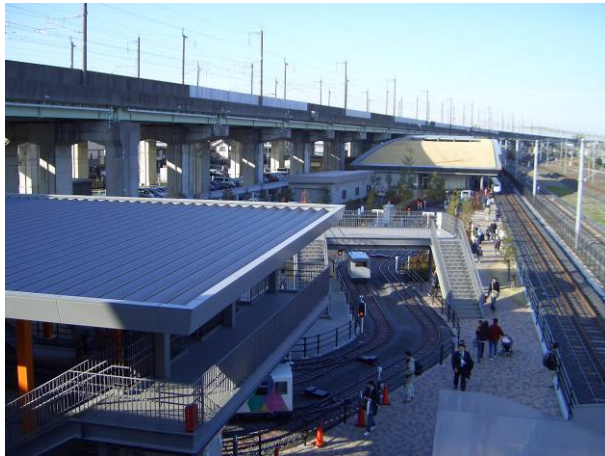
材料機具展示区



模型體驗區



戶外餐飲遊憩區



肆、考察小田急線鐵道建設(箱根登山鐵道)

箱根登山鐵道可說是日本最有名的登山鐵道，因其鄰近東京都與箱根溫泉等觀光聖地，每年觀光客絡繹不絕。這條登山鐵路並非採用日本傳統的窄軌系統，而是與新幹線相同的標準軌，透過鐵路電氣化取得足夠動力，成為全日本粘著式鐵路(非齒軌)坡度最大者，可達千分之 80。

箱根登山鐵道，不僅是亞洲坡度最陡的非齒軌登山鐵路，高居世界第二，僅次於美國森林鐵道的 Shay 保存路線，Cass Scenic Railroad 與 Roaring Camp Railroad 等地千分之 87 的坡度。

箱根登山鐵道的火車，從小田原站至箱根湯本這一段為三軌區間，1435mm 和 1067mm 兩種軌距共構，坡度也較和緩，小田原站至箱根湯本間只有千分之 40 的坡度。現今的登山火車多數從箱根湯本出發，一開出便是千分之 80 的大坡度，其中在出信號場、大平台、上大平台三個折返點，火車以「之」字形折返上山，所以箱根登山電車的兩端都有駕駛座，司機員只要走到列車另一端開車即可。

而沿途亦有許多 U-Turn 與 S 形路線，是一條趣味性十足的登山鐵路。日本的箱根登山鐵道，與瑞士冰河列車的 RhB 皆非齒軌的登山鐵路，為採用直流電氣化的電車，故兩條鐵路亦締結姐妹鐵道。而穿越森林美麗的箱根登山鐵道古董電車，更別有懷舊風情。尤其小田急

的浪漫電車 Romance Car，列車前方有展望席，在日本膾炙人口，在小田原站至箱根湯本間為三軌共構區間，使得來自新宿的窄軌電車可直通箱根湯本。後續的旅程，搭箱根的登山電纜車，從強羅至早雲山，再搭登山纜車到大涌谷及桃源台，從箱根桃源台至箱根町，可搭蘆之湖的海盜船，再搭箱根巴士回到起點。

箱根登山鐵道背景資料

所在地	日本 神奈川縣
軌距	1435mm
通車年	1919 年 10 月 1 日
路線動力	電車
主線長度	15km 小田原-強羅
海拔最高點	強羅 552m
海拔最底點	小田原 26m
營運單位	小田急電鐵株式會社(私鐵)
最大坡度	千分之 80
旅行時間	50 分

小田急線箱根登山鐵道示意圖





搭乘小田急線浪漫電車至箱根湯本



車廂內部情形



小田急線沿線經過之車站

小田急線沿線風景





小田原站至箱根湯本間爲三軌共構



箱根湯本站



箱根的登山電纜車





箱根美術館



箱根強羅公園

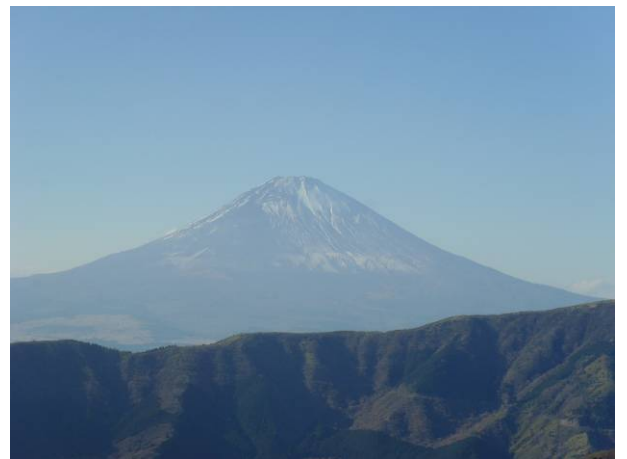


箱根強羅公園風景





登山纜車



纜車外風景

遠眺富士山



蘆之湖的海盜船



桃源台



箱根町(一)



箱根町(二)



伍、考察東京都區 JR 山手線大型車站 (東京、上野、池袋、新宿)

一、JR 山手線

JR 山手線是東京的通勤鐵路路線之一，由東日本旅客鐵道（JR 東日本）經營。列車運行路線全長 34 公里，共行經 29 個車站，全程（一次環狀運轉）行車時間約 61 分鐘。

山手線是東京都心最大的鐵路運輸動脈，也是東京鐵道路網的骨幹之一。環狀的運行路線連結都心眾多主要地區；與大阪的 JR 大阪環狀線同為日本都市通勤鐵路的代表。

在都市發展上，山手線則已大致成為都市中心區域與市郊地帶的分界，為鐵道交通的轉接點。由於地下鐵路線大多於山手線環狀區間內側交錯佈設，私營鐵路線也大多自環狀區間外側向市郊呈放射狀分布，因此山手線的 29 個車站當中，有 24 個是除 JR 路線外其他路線的轉乘站。

除了可以轉乘新幹線的傳統轉乘大站—東京站與上野站，以及同樣可轉乘新幹線的品川站之外，西半邊的營運區間亦有池袋站、新宿站、澀谷站等多條私鐵與地下鐵路線共同匯集的大型轉乘站，亦伴隨新宿副都市中心的發展而出現。

儘管現在已有多條地下鐵路線與私鐵路線相互直通運轉，

但是山手線的地位並未因此受到影響。山手線列車於環狀的運行路線上，順時針列車走內圈，逆時針列車走外圈，尖峰時間班距可達一分鐘一班，都是循固定的方向往復行進。本次考察特別購買「JR 都內一日券」，這種票可以在東京都內一定範圍內免費搭乘且上下車不限次數，對於考察各車站建設及場站機能相當方便。

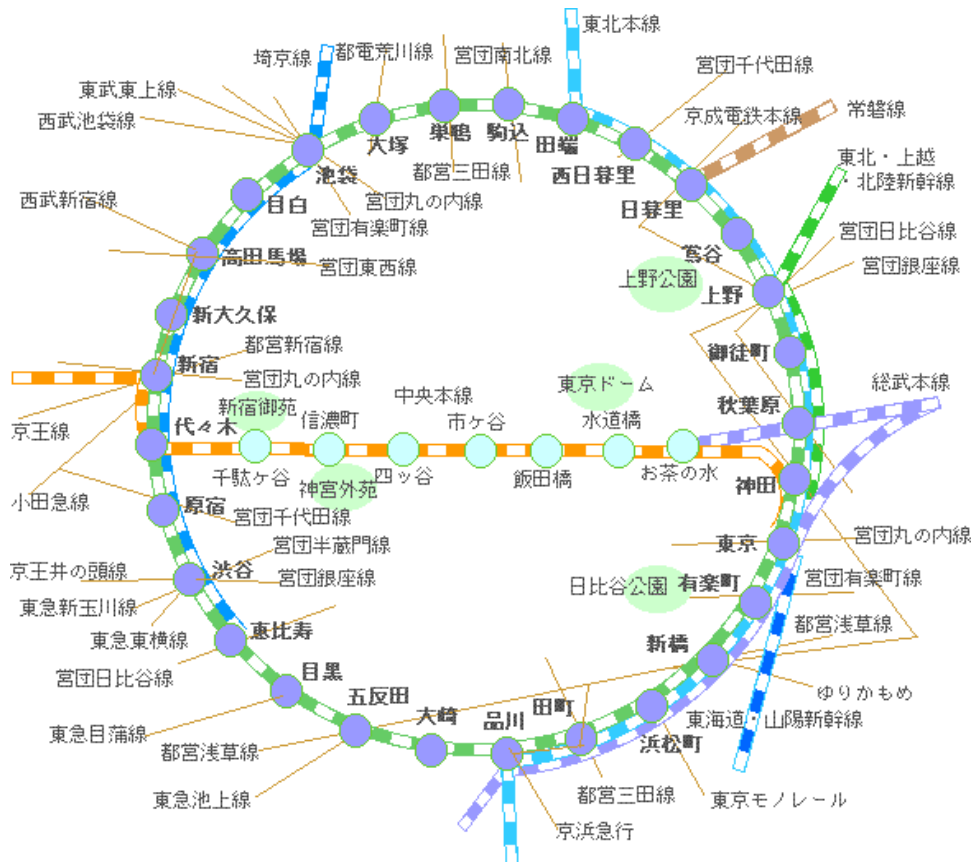


JR 山手線電車





JR 山手線高架月台



JR 山手線環狀路線示意圖

二、東京車站

東京車站不但是日本全國新幹線路網最重要的列車始發站，同時也是東海道本線、中央本線等國內主要傳統鐵路幹線（在來線）的起點站。地上主體建築大致分為站區西側的丸之內側站房，與站區東側的八重洲側車站大樓。JR 的高架軌道與月臺區即位於兩座主體建築間的廣大腹地，約略呈南北向並排分佈。





丸之内側車站（中央口）



八重洲側車站



站前公車轉乘

東京車站於大正 3 年(1914 年)開始使用。明治、大正時代知名的建築家-辰野金吾擔任了東京站的設計。當時，樓高三層的規模之外，其華麗的內部裝璜也成爲話題，被人稱作「有如皇宮一樣」。包括新幹線在內、東海道線、中央線、總武線，東北線的起點都是在東京。

「零點起點標」就是爲了表示東京車站是這個起點位置的標識。位於山手線的 4 號和 5 號線路之間的零點起點標是青桐質地，上面刻有"0"的字樣。核算車票價格需要測量距離的時候，都是以它爲起點。東京站是由 JR 東日本和 JR 東海兩家公司運營，所以東京車站有兩個東京站長。每天乘降客人數約爲 400,000 人，發車數爲 4,000 輛，總

面積為 17 萬平方公尺，是日本第一大交通樞紐。

軌道與月臺配置情形：

JR 線

第 1~10、20~23、14~19 線軌道

中央線、京濱東北線、山手線、東海道線、各新幹線路線皆配合高架島式月臺（相當於地上二樓高度）供列車停靠，共有 10 座月臺、20 線軌道。軌道編號自丸之內側起算（第 1、2、…、10 線軌道），第 10 線軌道東側直接與第 20 線軌道相鄰，第 23 線軌道東側又直接與第 14 線軌道相鄰，整體形成特殊軌道編號方式。

中央線所使用的第 1、2 線軌道與一座島式月臺，由於是在原有高架軌道與月臺區上「再高架化」而成，所以高度比其他軌道與月臺都高（相當於地上三樓高度）；也因此中央線月臺與一樓穿堂間，除了月臺兩端的樓梯外，皆以長型電扶梯連結。

總武地下第 1~4 線軌道

總武線（包含內房快速列車、外房快速列車、成田特快列車）、橫須賀線配合位於地下第五層的島式月臺供列車停靠，共有 2 座月臺、4 線軌道。一樓付費區內，中央通路丸之內端西側也有樓梯與電扶梯，通往地下第一層的 JR 總武線、橫須賀線車站付費區。前往轉乘東京 Metro 丸之內線距離較近，於付費區內轉乘同為 JR 路線的京葉線，

距離則十分遠。

京葉地下第 1~4 線軌道

京葉線（包含武藏野線直通列車、外房特急列車、內房特急列車）配合位於地下第四層的島式月臺供列車停靠，共有 2 座月臺、4 線軌道。值得一提的是一京葉線所使用的這兩座月臺，原本是爲了供成田新幹線（建設計畫已於 1987 年隨著日本國有鐵道分割、民營化而失效）使用才興建的。

地上與地下部分的月臺、軌道總數合計爲 14 座月臺、28 線軌道，都是所有 JR 車站當中最多的。

東京車站目前正進行二項改建計畫：包括丸之內側站房復舊計畫及八重洲口再開發計畫。

丸之內側站房復舊計畫：二次大戰末期遭轟炸而多處損毀的丸之內側站房，雖然在終戰後第二年即開始進行修復工程，並於次年完成，但受到當時物資缺乏影響，難以進行較爲複雜的修建與復原工作（像是南、北兩側原本的圓頂狀大型屋頂燒燬後，修復時僅改建爲簡易樣式的八角狀屋頂），使得修復後的丸之內側站房在建築外觀上略異於以往。原本修復工程只是應急性質，不過由於外觀完全復舊所需經費龐大，使得復舊計畫被長期擱置，直到 1999 年才正式定案。以恢復丸之內側站房落成時原貌爲目標的復舊工程，原本預定於 2006 年 4 月

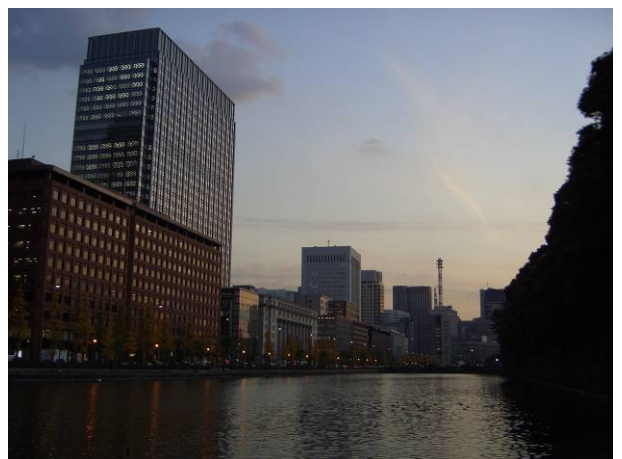
開工，2010 年底至 2011 年初完工，但因美國廠商有意競標，因此延至 2007 年 5 月 30 日開工，完工時程預料也將延至 2011 年底。

八重洲口再開發計畫：包括興建分別位於現有八重洲側車站大樓南、北兩側的兩棟高層大樓—地上 41 層、地下 4 層的「GranTokyo 南塔」與地上 43 層、地下 4 層的「GranTokyo 北塔」；以及利用八重洲側車站大樓現址，興建地上 4 層、地下 4 層的中央部分「GranRoof」連結南塔與北塔。兩棟大樓的興建工程已於 2004 年 9 月 11 日開始進行，大丸百貨東京店將遷入北塔地下 1 樓至地上 14 樓。之後將拆除八重洲側車站大樓，興建中央部分，以及增建北塔的低層部分。中央部分設計為長型建築，頂樓為開放式人行步道，將以特殊造型的大屋頂覆於其上，整個再開發計畫預定於 2011 年全部完成。

東京駅 駅内整建情形



丸之內側站前配合皇居所在地與都市計畫，街道規劃完善，吸引國際企業公司進駐，有別於八重洲側站前之景緻，呈現另一獨特都市風貌。



三、上野車站

上野車站位於日本東京都台東區，明治年間山手線增闢了上野車站，上野因此成爲東京前往東北部的起點，並贏得「東京的北玄關」的稱號。作爲從東京通往東北地方的鐵路交通的起點站，包括 JR 新幹線在內，集中了 6 條以上的鐵路線，與銀座、新宿、池袋、澀谷同時成爲都內的繁華街區。這裡既有商業和市民生活的氣息，又處處可見日本明治維新的歷史遺蹟。

上野車站構造包括地下/地上，月臺數 15 面，乘車線數 26 線，其中 1~12 號線（山手線、京濱東北線、宇都宮線、高崎線、常磐線）的高架 6 面 12 線月臺。但宇都宮線、高崎線及常磐線到站時乘客看起來就像是「地面月臺」。

13~17 號線（宇都宮線、高崎線、常磐線）爲地面的 3 面 5 線橢形月臺。但宇都宮線及高崎線到站時看起來像「地下月臺」。特急專用月臺的 16、17 號線，使用有人管理的中間檢票口（非自動）。地面月臺原來還有 18~20 號線存在，19、20 號線於新幹線興建之後停止使用（後來廢止），18 號線於長野新幹線開業後，隨信越方向的特急列車廢止而停用。

19~22 號線（新幹線）是位於地下 5 樓的 2 面 4 線月臺。

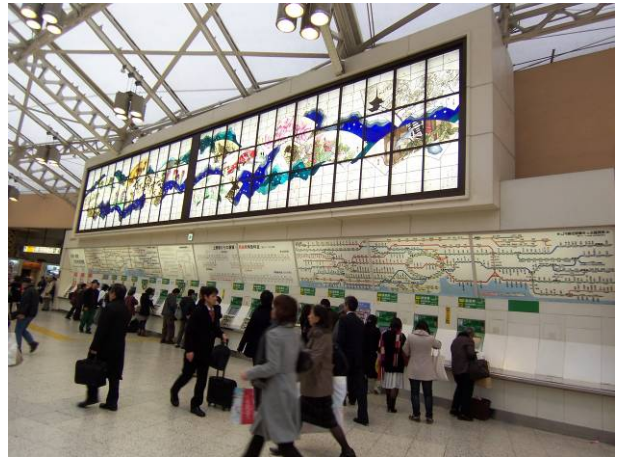
上野車站站前廣前及鐵路高架橋



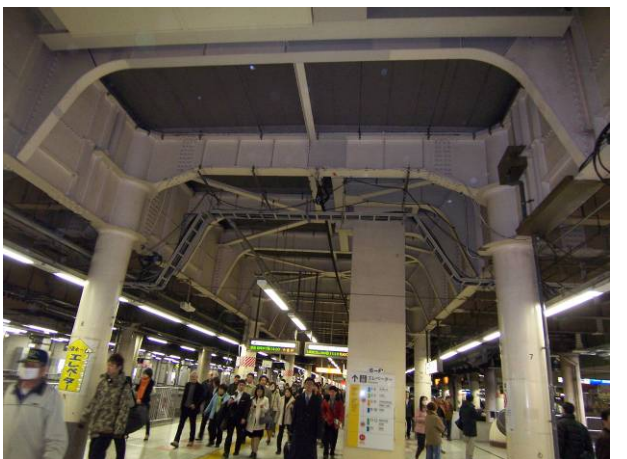
高架橋下利用情形



站内大廳



站內穿堂層及月台



四、池袋車站

池袋，日語叫做 Ikebukuro，位於東京都豐島區，以 J R 列車池袋車站為界線，分成東口區和西口區，具交通樞紐的重要位置，有 JR 山手線、埼京線、高崎線、地鐵丸之內線、有樂町線、西武池袋線和東武東上線等地鐵經過，並與銀座、新宿、澀谷、淺草成為日本的都會地帶。

東口區百貨店與大型流行服飾專賣大樓比比皆是，從車站前延伸出去的購物街在東側有太陽城－為東京(巢鴨)監獄的所在地。現在已是一座 60 層高的建築物，其高達 240 公尺的頂層為太陽城展望台。東口區還有水族館、天象館、賓館、購物中心及附展場設施的大型會議中心也設立於此。

西口區百貨店的地下室為新鮮食品商場，地上 10 層出售各種名牌時尚商品和傢俱及各種日常用品，11 樓至 17 樓全部開闢為『SPICE』餐廳區與購物街。與百貨店同處一地的還有東京藝術劇場和大學。

池袋車站的每日使用人次，JR 為 120 萬人，僅次於 JR 新宿站，位居日本最繁忙車站第 2 位，與私鐵及地下鐵合計使用人次達到 280 萬人，亦僅次於新宿站成為世界第 2 位最繁忙的鐵路車站。

池袋車站鐵路路線包括：

東日本旅客鐵道

- 山手線
- 埼京線
- 湘南新宿線

西武鐵道

- 池袋線

東武鐵道

- 東上本線

東京地下鐵

- 丸之內線
- 有樂町線
- 有樂町線新線

建設中路線

- 東京地下鐵副都心線

池袋車站站前廣場與轉運設施及站內商店街



站内連絡道及月台



五、新宿車站

新宿車站是日本東京都新宿區最主要的鐵路車站，使用新宿車站的鐵路業者包括 JR 東日本、小田急電鐵、京王電鐵、東京地下鐵及都營地下鐵等。

新宿車站每日使用人次，以出入閘人次計算，JR 路線為 160 萬，屬日本第 1 位，各機構總和則達每日 350 萬人次，是世界上最高使用人次的鐵路車站。

車站構造為地下/地面，月臺數 20 面，乘車線數 28 線。

車站出入口與周邊商圈情形如下：

新宿車站西口

- 新宿高層大樓群
- 新宿新都心
- 東京都廳
- 工學院大學
- 新宿車站西口地下廣場
- 小田急百貨店新宿店
- 京王百貨店新宿店
- 新宿高速巴士站（主要是中央自動車道方向的高速巴士）
- 新宿西口站（都營大江戶線）

- 西武新宿車站（西武新宿線）
- 青梅街道（東京都道 4 號東京所澤線，東京都道 5 號新宿青梅線）

新宿車站東口

- 新宿三丁目
- 廣播室 ALTA
- 紀伊國屋書店新宿本店
- 丸井街新宿
- 新宿三越 ALCOTT
- 淳久堂書店新宿店
- 伊勢丹新宿店
- SAKURAYA
- LUMINE EST
- 地鐵 Promenade
- 新宿 Subnade（地下街）
- 新宿通
- 新宿二丁目
- Mizuho 銀行
- 歌舞伎町

- 新宿區役所
- 新宿 KOMA 劇場（新宿コマ劇場）
- 花園神社
- 新宿黃金街（新宿金街）
- 西武新宿車站（西武新宿線）
- 新宿太子飯店
- 西武新宿 PePe
- 靖國通
- 東新宿車站（都營大江戶線）

新宿車站東南口

- 新宿 flags（TOWER RECORDS）
- LUMINE
- 大塚傢具 新宿 Showroom

新宿車站南口

- LUMINE、LUMINE2
- JR 東日本本社
- 小田急電鐵本社
- JR 東京總合病院
- 新宿 Southern Terrace

- 新宿 Maynds Tower
- 甲州街道（國道 20 號）

新宿車站 JR 新南口

- 高島屋時代廣場
- 高島屋新宿店
- 東急 Hands 新宿店
- 紀伊國屋書店新宿南店
- Winds 新宿
- JR 高速巴士
- 甲州街道（國道 20 號）
- 站南口局
- 公務員住宅
- 代代木站

JR Southern Terrace 口

- JR 東日本本社
- 小田急電鐵本社
- 新宿 Southern Terrace
- 新宿 Maynds Tower
- 甲州街道（國道 20 號）



新宿車站南口廣場



新宿車站東口廣場



新宿站前設置人行天橋連接

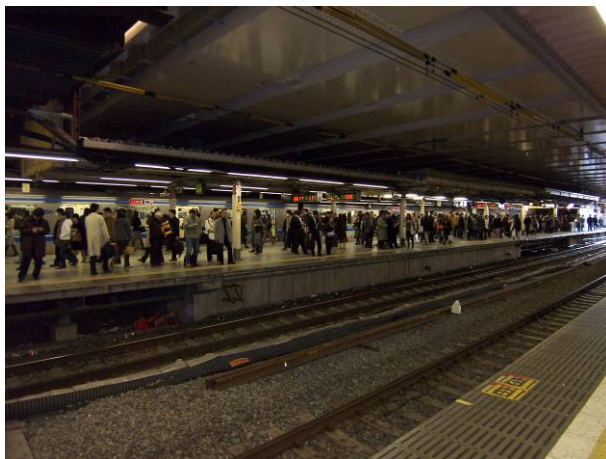


新宿車站各車種自動售票機



高島屋百貨前軌道上方興建人工平台情形

新宿車站內旅客絡繹不絕



新宿車站聯合開發之商場百貨公司



陸、考察心得及建議

心得：

- 一、東京、上野、池袋、新宿等大型都會區車站，其綿密之鐵路網充分發揮大眾運輸功效，尤其引進百貨、商場、旅館、遊憩休閒等聯合開發，配合都市計畫整體規劃，因而能吸引人潮及企業公司進駐，活絡商業活動，促進都市更新發展，值得參考。
- 二、車站本身除具備大眾運輸機能外，並整合市區公車、中長程公路運輸、計程車、自用車、機踏車等各項運具，發揮轉乘功效。另結合站外人行天橋、地下街、人工平台、站前廣場等設置，與相關建物連通，增進旅客便利性及安全性。
- 三、車站造型與景觀除東京車站較具特色外，其餘並未突出，站前廣場亦無特別規劃，在內部建築設計方面，上野車站頗有獨特之品位，大部份之車站亦設置公共藝術，可舒緩旅客等車之心情。
- 四、各車站均有一共通點，即結合百貨公司與商店街之聯合開發，吸引大批人潮購物消費，商業活動熱絡，尤其是新宿車站，更是人潮川流不息。日本政府透過都市計畫並結合車站周邊特有之古蹟建物、風景區、公園、美術館、餐館等規劃，創造精彩豐富之旅遊行銷，而其資訊取得與交通均相當便利，讓初到日本旅遊的人，亦能經由簡介與諮詢達到想去的地方，體驗日本特殊之風土人情。

五、日本鐵道建設大部份以高架方式連接各車站，而其橋下空間利用仍以商業活動為主，其多樣性就似一小型之集合市場，在此可買到各式生活所需，如御徒町車站至上野車站間之橋下空間利用即是非常成功之案例。惟在橋下於火車通過後噪音振動極大，而日本民眾對其產生之影響並未特別抗議，仍照常營業，民眾購物亦很熱絡，似乎不受干擾，此點與國內民眾對於噪音之忍受度似有不同。

六、日本在鐵道建設方面之成就，在亞洲地區可謂居領先地位，為完整保存並呈現鐵道建設之沿革發展，設置鐵道博物館，從各時期列車發展、重要紀事、材料機具設備、重要文物、模型展示，來說明整個演進過程，讓人發思古之幽情，體會前人努力成果，並結合展覽、餐飲、遊憩功能，兼具知識性、娛樂性，更能喚起民眾重視歷史文化延續之意識，深具教育意義。

七、小田急線之箱根登山鐵道與瑞士冰河列車的 RhB，均為世界知名之直流電氣化登山鐵道，在有系統的開發與規劃下，每年遊客絡繹不絕，而且配合不同時節，展現不同風貌，搭配交通住宿餐飲套裝行程，讓人留連忘返，有再次造訪之欲望，可謂相當成功，此亦創造鐵道建設之另一成效。

建議：

- 一、目前政府推動之各項鐵路立體化計畫，以趨向高架化方式辦理，而日本鐵道建設大部份亦以高架方式串聯各車站，其引進商業聯合開發、高架橋下商業規劃、設置人工平台、人行天橋、地下街等連通相關建物，促進商業活動，增加旅客便利性及安全性之作法，值得學習。
- 二、國內車站規模、造型景觀可配合當地特色來規劃，以簡捷具現代化意象即可，站內標誌、購票、資訊系統須完善，可參考日本之作法，俾能發揮車站運輸之功效。
- 三、日本已是高度工業化發展國家，但對於歷史文化之保存仍不遺餘力，台灣鐵路建設亦有百年歷史，國內在鐵道文化的保存上雖稍具成績，但尚缺乏整合機制，日本在這方面之作法可援引參考。
- 四、國內阿里山森林鐵路舉世聞名，惟政府對阿里山風景區整體開發與交通、旅遊、住宿配套措施不夠完善，無法充分發揮其應有之特色，深感可惜。建議可與世界知名登山鐵道結盟，積極推動國際行銷，並結合飯店、紀念品、觀光之套裝行程，引進新的行銷思維，使兼具交通遊憩與文化資產保存之目標，日本小田急線結合箱根風景區之作法，可值得參考。