

出國報告（出國類別：考察）

行政院觀光發展推動委員會
考察及參訪觀光遊憩設施及觀光資
源配套運用

服務機關：行政院、交通部、交通部觀光局

姓名職稱：張政務委員景森、陳處長盈蓉、施簡
秘宜君、祁次長文中、張副局長錫聰、
林副組長佩君、蘇科長宇宏

派赴國家：日本

出國期間：106年8月7日至11日

報告日期：106年10月18日

目 次

壹、目的	第 3 頁
貳、過程 (一)考察參訪行程	第 4 頁
(二)考察及參訪內容紀要	第 5 頁
參、心得及建議事項	第 15 頁
附錄一、新聞報導	第 17 頁
附錄二、照片	第 18 頁

壹、目的

依據世界觀光組織（UNWTO）的研究報告，過去 60 年間，國際觀光產業持續擴張與多樣化，成為全球最大也是成長最快速的產業之一，除了歐洲及北美傳統目的地外，包括亞太、拉丁美洲地區等許多新興旅遊目的地也應運而生，市場占有率逐年擴大。UNWTO 的統計數據顯示，全球國際旅客在 2012 年已突破 10 億人次大關，達到 10 億 3,500 萬人次，預估至 2030 年將突破 18 億人次。UNWTO 分析近年國際旅遊已趨向短途、短天數之型態，因此區域內旅遊市場，如亞太市場區域內的競爭，預期將越來越激烈，加上亞太地區新富階級增加，消費力強，更成為各國積極爭取的客源市場。

台日觀光交流十分密切頻繁，2016 年雙方互訪旅客已超過 600 萬人次。日本旅客來台部分，從 2005 年起每年均突破百萬人次，2016 年更創歷史新高達 189.5 萬人次。國人赴日本部分，因日本具有傳統文化、溫泉美食、流行時尚等觀光發展優勢，加上航程近，一直是國人出國最喜歡的旅遊目的地之一，從 2004 年起每年訪日人數均突破百萬，2016 年亦同樣創下歷史新高達 416.7 萬人次。在行銷宣傳方面，台日雙方均將對方視為重要客源市場，因此包括官方及民間單位，都積極利用各種場合積極行銷推廣；本次考察團為宣達 2020 年台日互訪旅客 700 萬人次目標，透過日本各單位及媒體力量，行銷推廣台灣各地皆適宜旅遊，所以日本旅客來台旅遊目的地，除了北部外，還可至中南部及花東離島。

今(106)年考察團前往日本考察，適逢南部 4 縣市至日本東京推廣期間，因此規劃考察團前往視察，並與 4 縣市首長及台日各觀光業者交流。由於日本長居來台旅客第 2 大客源國，而高雄、台南也都跟日本有直飛航班，兩地交流密切，是值得深耕推廣的國外客源市場，為讓更多的日本旅客及業者認識南台灣，期望透過本次串聯南台灣及外島觀光景點資源，共同向日本行銷推廣南部 4 縣市。而東京作為日本首善之區，原本即是觀光客必訪的都市，2012 年東京晴空塔（Sky Tree）完工開幕，成為東京新地標，此外東京與近郊的交通連結，讓旅客可便捷抵達近郊旅遊景點，例如栃木縣蒸汽火車(SL)展示館、世界文化遺產日光東照宮

及神奈川縣箱根地區，交通旅遊設施完善，加上多元的遊憩型態，吸引許多旅客前往，其發展與旅遊配套值得借鏡與參考，是考察團此行考察重點之一。除此之外，東京首都圈外郭放水路及調壓水槽(巨大的地下神殿)於 2006 年 6 月全數啟用後，即有效解決中川、綾瀨川流域每次大雨就淹水的困境，保護居民身家財產安全，建設理念值得台灣借鏡，亦列為本次考察團考察重點。

貳、過程 (一)考察參訪行程

天數	日期	行程
1	8 月 7 日 (一)	下午：抵達東京 下午至晚間：前往南部四縣市推廣會及懇親會
2	8 月 8 日 (二)	上午：拜會東武鐵道本社 根津社長、前往栃木縣參訪山車及祭典文化、媒體採訪 中午：與栃木県副知事赤松俊彦及商工会頭大川吉弘會談 下午：參訪「栃木藏之街」、「蒸氣火車(SL)展示館」、媒體採訪 晚間：考察「晴空塔」
3	8 月 9 日 (三)	上午：東京首都圈外郭放水路參訪 下午至晚間：考察箱根觀光區複合式多元運具(如電車、巴士、纜車或觀光船)運用情形
4	8 月 10 日 (四)	續考察箱根觀光區複合式多元運具運用情形
5	8 月 11 日 (五)	返台

貳、過程 (二)考察及參訪內容紀要

一、參加南部四縣市(台南、高雄、屏東、澎湖)推廣會

南部四縣市為整合南台灣區域資源，自 2014 年成立「南高屏澎共同治理平台」並由四縣市首長定期召開會議。而為強化區域聯合行銷動能，整合四縣市觀光資源以將行銷效益極大化，並使國外旅客更容易加深對城市的印象、提升知名度，如日本的大阪及京都，韓國的釜山及蔚山，本次台南、高雄、屏東、澎湖四縣市共同推出觀光行銷推廣計畫；考量日本長居來台旅客第二大客源國，2016 年來台人次達 189.5 萬人次，而高雄、台南也都跟日本有直飛航班，兩地交流密切，是值得深耕推廣的國外客源市場，四縣市過去也都有不定期前往日本推廣觀光的經驗。為讓更多的日本旅客及業者認識南台灣，四縣市共同合作，期望串聯南台灣及外島觀光景點資源，共同向外行銷推廣，因而規劃本次日本東京推廣會。

8 月 7 日考察團團長行政院張政務委員景森、交通部祁常務次長文中、交通部觀光局張副局長錫聰，以及已先抵達日本南部四縣市推廣會現場四縣市首長高雄市陳市長菊、台南市賴市長清德、屏東縣潘縣長孟安、澎湖縣陳縣長光復，及我駐日謝代表長廷均親臨現場，共同行銷宣傳推廣南台灣觀光。考察團團長張政務委員景森並於推廣會現場向南部四縣市出席業者致詞加油打氣，並向日本業者大力推介台灣，期許日本業者透過本次推廣會，可更積極送客至台灣南部四縣市旅遊，另致贈紀念品給我駐日謝代表長廷表示感謝。

二、觀光與遊憩景點：

(一)參訪栃木縣山車會館祭典文化、小江戸蔵之街、蒸汽火車(SL)展示館、日光東照宮

栃木縣位於關東北部地區，面積約 6,408 平方公里，在日本全國排名第 20 位，是關東最大的一個縣，2012 年總人口約達 200 萬人。

栃木縣東西距離約 84 公里、南北距離約 98 公里。縣都宇都宮市距離

東京約 100 公里、從東京站乘搭東北新幹線至宇都宮市約需 30 分鐘、也是北關東最高人口地區。日光東照宮為其著名景點。

本次考察團參訪之栃木縣栃木市山車會館，位於東武栃木車站前小江戸蔵之街大道周邊，徒步 15 分鐘距離。小江戸蔵之街是一條保存完好的歷史建築街道，街道周邊包括山車會館、橫山郷土館、美術館…等。

栃木市的山車，是從江戸末期起的江戸型人偶山車，美輪美奐的雕刻與刺繡，巨匠的卓越技藝至今仍流傳於世；另「栃木秋祭」花車慶典活動，開始於明治 7 年(1874 年)，最初是在栃木縣廳內舉辦的神武祭典。後由祭神儀式附屬的祭典花車祭，發展成了居民、企業和地方行政機關共同發展的活動-「栃木花車祭」。2006 年開始每兩年舉辦一次，並開始舉辦栃木市內所有小學三年級學生參加的「兒童花車祭」。

山車會館現存有數台栃木縣指定有形民俗文化財的山車。會館內著名的人偶山車係以三國志著名的角色人物製作，如劉備、關雲長及張飛等角色，還有連台灣也知名的日本角色人物如豐臣秀吉、桃太郎等，考察團團長張政務委員景森接受下野新聞媒體採訪時表示，栃木市山車文化祭典有三國志著名的角色人物，元素很親切，也深刻感受到栃木市漂亮的街道以及山車文化，相信國人會喜歡。另栃木縣副知事赤松俊彦亦表示，去(2016)年台灣到訪栃木縣旅客已超過 5 萬人次，是所有到訪的外國旅客中排名第 1 位，希望未來可以更加強雙方的觀光交流，提升日台互訪遊客人數。

另考察團亦參訪小江戸蔵之街中之橫山郷土館，橫山家族是明治時期的富商，橫山郷土館建物包括一家麻製品批發店及一家銀行，沉具歷史意義，而且建築及文物也被完善保存及修復。郷土館內並有相當漂亮之庭園景觀，愛好歷史建物及日式庭園景觀之遊客，值得一

訪。

此外考察團亦前往下今市，參訪蒸汽火車(SL)展示館。蒸汽火車(SL)展示館及「大樹」蒸汽火車是鐵道迷相當值得朝聖之地，對蒸汽火車的歷史有詳盡的介紹。另東武鐵道此次將已有 76 年的蒸汽火車(SL)，從原生地北海道運來關東，以「大樹」之名重新啟動，深具特色。「大樹」蒸汽火車規劃往返於下今市站至鬼怒川溫泉站之間、全長 12.4 公里。「大樹」蒸汽火車的車頭徽章，也以德川家康的家徽「三葉葵」為基礎，3 個轉輪和大樹字樣重疊，寓意了日光、鬼怒川、下今市三個區域的連動，以此增加該區域旅客重遊。而「大樹」兩字所代表的「將軍」的意思，希望能以火車頭的領導性，帶領該區在鐵道文化遺產的保存和活用，以及支援東北震後復興的意義。

考察團至蒸汽火車(SL)展示館參訪時，讀賣新聞媒體採訪考察團團長張政務委員景森，張政委於受訪時表示，去(2016)年台灣到訪栃木縣旅客已超過 5 萬人，是所有到訪的外國旅客中排名第 1 位，代表栃木縣對台灣的遊客具吸引力，所以這次考察是想了解栃木縣觀光成功的地方，可為台灣在地旅遊發展的參考；另外在今(106)年 6 月舉辦台日觀光高峰會時，台日雙方共同決議遊客互訪人數擬增加到 700 萬人，本次考察團來日宣傳台灣觀光，期望達成此一目標。

另位於栃木縣的日光，是日本第一個列入世界遺產的地區，包括東照宮神社、二荒山神社、輪王寺「二社一寺」，以及鄰近 103 棟建築物群和周邊景觀，其中又以東照宮為首，這是祭祀江戶幕府時代初代將軍德川家康的神社。

東照宮以石間連接正殿和前殿的工字型神社建築式樣，成為後世神社建築的典範，其中正殿、石間、前殿及陽明門等建築被日本指定為國寶，另有多處被指定為重要文化遺產。

考察團至東照宮時，國寶「陽明門」剛經過長達 4 年的「平成修

復」，於今年 3 月修復完成，考察團有幸一睹風采。另東照宮內最引人注目的「神厩舍」，是東照宮內唯一的素面建築，也是日本第一座建於神社內的馬厩。過去日本人的觀念中，猴子是馬的守護神，可守護馬的健康與安全，因此神厩舍上方以神態各異的猴子，5 幅圖繪描述其一生，代表著代代安心守護之意。

（二）參訪東京晴空塔（Sky Tree）

台北 101 與東京晴空塔於 2013 年 5 月 13 日在台北舉行「2013 台日觀光地標友好年」簽約記者會，互簽合作協定「共同友好宣傳計畫」，宣布締結友好聯盟。台北 101 與東京晴空塔是台灣與日本的「第一高」，希望藉由雙高的互結連理，共同行銷，拉抬交流熱度，吸引觀光客到訪。根據交通部觀光局來台旅客消費及動向調查報告顯示，台北 101 高居受訪旅客最常到訪景點前 10 名；而東京晴空塔開幕至今，去(2016)年參訪晴空塔的遊客人數仍達 500 萬人次，其中外國旅客約 80 萬人次，台灣旅客約 13 萬人次旅客參觀。晴空塔社長酒見重範表示，一般而言，到高塔參觀的旅遊人次是呈現逐年下降的趨勢，而晴空塔今年透過很多活動及宣傳，所以來晴空塔的遊客人數，在今(106)年呈現略為上升的狀態，代表此一做法是有效的。

「東京晴空塔」的建造是為了降低東京市中心高樓林立而造成的電波傳輸障礙，但除了東京晴空塔的鐵塔主體外，周邊還有包括購物中心等其他設施，形成完整的「Tokyo Sky Town」。此以電波及觀光目的建置之晴空塔，經晴空塔社長酒見重範表示，年營收達 143 億日元，其中電波租金收入達 35 億日元，可謂東武集團之金雞母。晴空塔高 634 公尺，是世界第 2 高塔，位於距地表 350 公尺的「東京晴空塔展望台(TEMBO DECK)」，四周 360 度配有大型帷幕玻璃，可供旅客清楚眺望遠方，另外一處展望台「天望回廊(TEMBO GALLERIA)」，則是位於地上 450 公尺，同樣以玻璃迴廊相連，視野更加遼闊，東京

都的全景盡入眼簾。

考察團到訪晴空塔為上班日的晚間，但參觀晴空塔的遊客依然眾多，在妥善的動線規劃下，參訪人潮井然有序。此外，與台北 101 訴求快速電梯及以樓層標示不同，晴空塔電梯以高度標示告知旅客目前所處位置高度。由夜間的晴空塔展望台向外欣賞東京景觀，夜景甚美，值得一訪。

（三）東京首都圈外郭放水路參訪

東京都最早之下水道建設起源於神田下水道（西元 1884 年），至今約有一百多年歷史。整體東京都下水道系統規劃分區分為 23 特區，並可區分為東京都區部下水道系統及東京都流域下水道系統兩大類。全長 6.3 公里的首都圈外郭放水路是位於埼玉縣的排水工程，由排水隧道、豎井、調壓水槽及營運中心組成的國家級治水設施，這條於 1993 年正式起造、興建超過 10 年才於 2006 年全數完工的人工河也是日本的「指定一級河川」，名為「彩龍之川」，其中「調壓水槽」與第一豎井相連，長 177 米，寬 78 米，高 18 米，由 59 根重 500 噸的混凝土柱支撐，主要負責蓄洪及排水功能，並可調整第一豎井進來的混亂水流，協助抽水機穩定抽水；另因極其壯觀，又有「地下神殿」之稱。

本治水設施的建設目的在於瞬間強降水導致中川、倉松川與大落古利根川等河流水位暴漲時可將洪水藉由第一至第五豎井，經調壓水槽及抽水機導向江戶川，進而迅速排入大海，從而保護民眾生命財產安全。

該系統採用了最先進的工程技術，自 2002 年開始局部運轉，完工於 2006 年 6 月，總蓄水量達 67 萬立方公尺，每年安全處理平均 8 次以上的洪水，減少居民洪災損失。

放水路系統為直徑 10 公尺的排水隧道，連接五座高 70 公尺、直

徑 30 公尺的蓄水豎井，足以容納自由女神像及太空梭的巨大豎井，分別稱為第一到第五豎井。第一豎井連接調壓水槽，並通過莊和排水機場連接一級河川江戶川，第二豎井連接第 18 號水路，第三豎井連接中川和倉松川，第四豎井連接連接幸松川，第五豎井連接大落古利根川。其中，流量較大的第三和第五豎井使用了漩渦式水流技術，使水沿豎井壁螺旋流下，減少了水流入時的衝擊。

豪雨來臨時，上游河川水位升高，一旦超過溢流堰高度，便引入蓄水豎井中，向下游排放。水蓄存於調壓水槽，到達一定水位時，便會經過調壓水槽到達抽水站，經由 14,000 匹馬力的泵浦，以高達 200cms 的抽水量將水排至江戶川，最後排入東京灣。

放水路自 2002 年開始試運轉之後，順利發揮成效。還沒建造完成之前，2000 年 7 月 3 日該區受颱風侵襲，總雨量 160 毫米，淹沒面積 114 公頃，受災房屋 236 戶。工程試運轉之後，2002 年 7 月 6 日颱風侵襲同一地區，總雨量約當 164 毫米，但洪氾區急劇減少到 2 公頃，受災房屋為零。顯示外郭放水路達到減洪排洪目的，降低民眾損失。

而調壓水槽因只在雨季使用，平時空置，且因內部空間巨大空曠，支撐柱排列整齊，以「地下神殿」美名著稱，成為受歡迎的景點及影視取景處。為了教育推廣，讓民眾瞭解放水路的功能，在江戶川端建有名為「龍 Q 館」的展覽館，並容納了整個工程的操作室，讓民眾預約參觀並有詳細專業的導覽，為都市排水設施教育推廣的優良示範。

考察團至「龍 Q 館」參訪時，由日本國土交通省關東地方整備局江戶川河川事務所所長金澤裕勝導覽，金澤所長除以影片介紹外，並親自解說各相關主要設施功用，並帶領考察團參觀有地下神殿之稱的調壓水槽。

考察團並詢問金澤所長本項工程之建設費、維護費及參訪人數等相關問題，金澤所長表示本項工程之建設費約 2,300 億日元，每年維護費約 4 億日元，不過只要能減少水患造成人民財產及公用設施損壞，其商業價值一年約值 400 億日元；另因參訪為預約制，所以一年遊客人次約 3 萬 4,000 人，其中約 8% 是外國遊客，外國旅客中約 25% 是台灣遊客，即台灣遊客到訪數約 680 人。

金澤所長另表示，自本項工程自 2006 年完全啟用後，並未發生抽水機抽水無法排至江戶川的問題，綜觀原因有二，其一是江戶川排水達 5,000cms，抽水機僅 200cms，以 200cms 排入 5,000cms 容量之江戶川，並不影響江戶川整體排水；其二是地表逕流水進入第一到第五豎井至滿水的時間短，江戶川要滿水需要 2-3 天時間，因滿水有時間差，所以排水不成問題。

考察團此次參訪東京首都圈外郭放水路獲益良多，惟建造費用達 2,300 億日元，一年維護費達 4 億日元，每年使用次數平均約 8 次，使用量不高，考參團認為，是否可採用其他較便宜排水工法達到相同效果，值得深思。

另工程人較無觀光概念，採取預約制固然可以良好管制進出遊客，惟一年僅 3 萬 4,000 人次遊客，難以發展為具規模之觀光景點，其餘觀光配套如交通疏運等並不親民。

（三）考察箱根地區旅遊觀光資源

「箱根」是位於神奈川縣西南部的箱根山一帶的統稱，箱根町為其行政都市，屬於富士箱根伊豆國立公園。僅距離東京都圈往西約 90 公里，因為氣候溫和，亦是東京人熟知的避暑勝地；居於其中的蘆之湖係由富士山火山噴發而形成的，同時也形成許多日本首屈一指的著名溫泉。箱根曾因地理位置位於東西日本間關要之處，歷史發展過程中保留有大量的文化遺產，另外動物園、藝術館、科學館、歷史

博物館亦林立其中。

箱根交通十分便捷，乘坐 JR 東海道新幹線，從東京站到小田原站約 40 分鐘，轉乘箱根登山鐵道，從小田原站到箱根湯本站約 15 分鐘；乘坐小田急電鐵的浪漫特快列車，直接從東京的新宿站到箱根湯本站約 90 分鐘。

依相關資料顯示，箱根所具備豐富的歷史文化及自然景觀，加上其現代化的交通服務及餐宿設施，使箱根成為世界知名的觀光和休閒勝地，每年至少有數百萬人次旅客到訪。其中東京都會區 2 千多萬的人口成為箱根旅遊區重要的旅遊客源，而另外成田及羽田機場緊鄰東京都，也藉由便捷的交通系統為國際旅客連接東京都及箱根之旅遊線，因此交通運輸的便利性及完整性能為日本東京、箱根及周邊許多地區提供了幾乎源源不絕的客源。

箱根複合式旅遊之各項運輸服務係由小田急電鐵株式會社集團經營，該集團自 1928 年經營電氣化鐵路，為滿足鐵路乘客的延伸需求，因此集團跨足經營許多周邊產業，集團產業包含鐵道運輸、公路運輸、旅行社、旅館、餐廳、停車場、廣告代理、媒體、百貨公司、高爾夫球場、建設公司、保險、園藝...等，新宿地區即有該集團經營之小田急百貨公司。

為滿足遊客各種各樣的需求，且為解決遊客抱怨到箱根等地旅遊需不斷掏錢買各種票券，該集團目前發行多種「小田急周遊票券」，其中包含箱根周遊票券等，提供遊客從東京(新宿)到近郊的觀光勝地時使用此類方便有效率的優惠票券。小田急發行的各式周遊票券，一方面對遊客提供方便性及優惠之旅遊方式，另一方面對經營者而言，則提供遊客深度旅遊增加更多消費的機會與途徑。

箱根登山電車之登山鐵道於 1919 年開通，是日本唯一一條全線山區鐵路，行駛箱根湯本車站到強羅車站間，全程 15 公里，車程時

間約 40 分鐘，山頂與山腳的海拔差為 527 公尺，最大坡度為 80/1000。為了爬上陡峭的山坡，列車在起伏的山道上 3 次改變運行方向。除此之外，列車還必須做最小半徑僅 30 公尺的急轉彎，是世界僅有，急轉彎時列車一邊行駛一邊灑水，以減小車輪和鐵軌之間的摩擦。此列車與阿里山的登山小火車有點類似，有前後兩個車頭，以「之」字型上山，列車長需在轉換運行方向時更換車頭駕駛，非常具有特色。此部分考察團亦有親自搭乘體驗。

箱根空中纜車自早雲山車站到箱根蘆之湖的桃源台車站，全長 4035 公尺，旅程 30 分鐘，是日本最長、世界上第二長的空中纜車。其纜車車廂具大面玻璃窗，可以 360 度眺望箱根美景，中途的大涌谷站，除可眺望日本富士山，亦為可看到火山活動痕跡的知名溫泉區。不過此次考察團到達箱根地區時天候較差，無法眺望日本富士山，相當可惜，另外由箱根溫泉所煮的溫泉蛋，外部焦黑成為具特色之黑蛋，甚有賣點。

箱根纜車無論是車廂或是車站，皆為無障礙空間設計，與日月潭纜車類似，車廂較日月潭纜車大，每次約可載 12 人。

桃源台站是箱根空中纜車的終點站，也是蘆之湖的入口，蘆之湖是箱根最具代表性的景點，湖面積約 6.9 平方公里（約 690 公頃），環湖周長 19 公里，湖深約 40 公尺，是一座在四千多年前因火山活動而形成的火山湖。天氣晴朗時，從元箱根港眺望的富士山格外壯觀，遊客至此可轉搭乘箱根海賊觀光船渡過蘆之湖到達元箱根及箱根町湖港，再轉搭箱根登山巴士遊覽其他箱根地區。搭乘以海盜船為主軸的豪華客船可以充分遊覽蘆之湖湖上自然風光及箱根神社鳥居等歷史古跡。

考察團到訪箱根蘆之湖後，因天候影響，亦無法從元箱根港眺望富士山，不過發現其與日月潭天然條件近似，以自然風景而論各擅勝

場；惟蘆之湖因纜車及海盜船由小田急經營，商業行為較為單純，且沿岸建築多低矮配合週遭環境，湖面船舶數量遠較日月潭少，因而碼頭、湖面、湖岸景觀及商圈較為純淨幽靜，令遊客感覺較舒適悠閒。另交通船以海盜船造型設計，亦甚具特色。

另箱根溫泉素負盛名，箱根地區標高約 700 公尺，雖於夏日，正常溫度亦可比平地低 4.2 度，且箱根地區周邊是山林景緻，體感溫度低，外國遊客亦多的情況下，致箱根溫泉區較無淡旺季之分，台灣溫泉區淡旺季明顯，為推動台灣溫泉區淡季業績，考察團建議台灣溫泉區於淡季時之目標客群應以國外旅客為主，並可搭配促銷作為，應可有效提升溫泉區淡季業績。

三、與東武鐵道本社根津社長會談交流

日本的民營軌道運輸事業之所以蓬勃發展至今，與各業者的附屬事業開發有著密切關係。此次考察團安排拜會東武鐵道，主要是因為東武集團雖以鐵道起家，但現今旗下亦有交通、流通、住宅、休閒等相關企業，如東武巴士、百貨、動物園、世界廣場（類似小人國）遊樂園等等，近年更積極運用公司資源，協助地方觀光之振興，例如這一二年極受歡迎的川越，不只是規劃一日券（新宿到川越來回東武鐵道車票及當日東武巴士一日券），更邀請台灣媒體來日踩線報導、參加台灣高雄等國際旅展，運用集團本身的經費及資源進行地方觀光的振興；這二年則投入栃木縣的觀光宣傳，如藏之街即為新開發景點，雖然剛起步，旅客尚未集聚，但未來將慢慢導入宣傳。又如今年 8 月 10 日開始運行的蒸氣火車(SL)「大樹」號的引入，往返鬼怒川至下今市，也是將鐵道元素加入，將鐵道迷及旅客導入栃木縣。

此次考察團拜會根津社長交流觀光理念，考察團團長張政委並期許日人赴台可有別於傳統旅遊路線，無需僅集中於北部，台灣各地美景、美食及傳統文化都非常精彩，希望根津社長跟台灣一起努力，達成 2020 年

互訪 700 萬人次之目標，並期望先達成日人赴台 200 萬人次的門檻。台灣可提供相關旅遊資訊，協助包裝送客到台灣。

根津社長表示，台灣旅客來日本重遊次數多，但多集中於京都、大阪、東京等黃金路線，應要擴大旅遊目的地，發展有別於傳統旅遊路線之遊程，如集團大力推動的栃木縣在地觀光。

此次考察團與根津社長會談時間雖不長，但獲益良多，擴大旅遊目的地，突顯在地觀光特色，將可有效提升來台旅客數。

參、心得及建議事項

- 一、考察團赴日本考察，此行接觸許多日本觀光業界友人，如東武鐵道本社根津社長、台北支社長木下敏成、栃木市商工会頭大川吉弘、晴空塔社長酒見重範等，不同於台灣業界多期待政府資源協助，行政力介入，日本觀光業界自動自發推展日本觀光，相當值得嘉許。如東武集團以集團之力，協調公私部門，共同發展，並以旗下的鐵道、巴士、百貨、遊樂園等包裝栃木縣遊程，推動栃木縣觀光，雖然最終目的仍希望集團可因此獲利，但以民間之力自動自發推擴在地觀光，仍值得台灣業界借鏡。公私部門合力推動，才能讓台灣觀光不斷向上提升。
- 二、日月潭與箱根蘆之湖天然條件近似，日月潭面積比箱根蘆之湖稍大，蘆之湖湖岸線較為平整且平坦腹地較多，日月潭環湖則山勢較為崎嶇變化大，以自然風景而論各擅勝場；惟蘆之湖因纜車及海盜船由小田急經營，商業行為較為單純，且沿岸建築多低矮配合週遭環境，湖面船舶數量遠較日月潭少，因而碼頭、湖面、湖岸景觀及商圈較為純淨幽靜，令遊客感覺較舒適悠閒；相較日月潭的商業行為則百家爭鳴且競爭行為複雜，商圈開發程度甚高，商圈面貌亦較為複雜不美觀，在人文條件讓遊客感受度較差。另日月潭交通船較小不平穩，蘆之湖海盜船大又平穩，造型亦甚具特色，此部分亦是日月潭交通船商家應學習的。
- 三、東京首都圈外郭放水路雖可有效解決中川、綾瀨川流域淹水問題，惟其建

造費用達 2,300 億日元，一年維護費達 4 億日元，每年使用次數平均約 8 次，使用度不高。相較新北市瑞芳區員山子分洪道，工程經費僅約新台幣 60 億元(約 200 億日元)，已是亞洲最大分洪道，並有效確保了基隆河下游的北北基地區 800 萬人口倖免於水患。兩相比較，員山子分洪道之建造經費遠較東京首都圈外郭放水路便宜許多，倘欲以東京首都圈外郭放水路的建設經驗外銷，以其建造經費及維護費用如此之高來評估，難度甚高；倘其欲發展特色建築觀光，以其一年僅 3 萬 4,000 人次的參訪人次，難以發展為具規模之觀光景點，且參訪還需先預約，對外國遊客更是不便，因此，如欲發展為觀光景點，首先應考量取消預約制，放寬參觀人數，增加導覽人員，並與周邊景點、商圈結合，並與旅行社及交通運輸單位合作，包裝套裝遊程，才可能有效提升觀光遊客數。

四、交通配套是否完善，一直是影響自由行旅客拓展的關鍵。以箱根為例，旅客可乘坐 JR 東海道新幹線，從東京站到小田原站約 40 分鐘，轉乘箱根登山鐵道，從小田原站到箱根湯本站約 15 分鐘；乘坐小田急電鐵的浪漫特快列車，直接從東京的新宿站到箱根湯本站約 90 分鐘。自由行旅客藉由便捷的交通接駁，可在旅遊目的地從事深度旅遊。觀察台灣如日月潭等景點，目前已有台鐵與高鐵與「台灣好行」日月潭線的串連，方便旅客快速南來北往至景點旅遊。近年來交通部觀光局推展「台灣好行」景點接駁服務，串連交通場站與旅遊景點，彌補軌道運輸接駁之空白處，且台灣好行的搭乘人數年年增長，去(105)年搭乘人數已達 371 萬人次，年成長 14.5%，這也說明交通旅遊配套完善，對於營造友善觀光旅遊環境的重要。

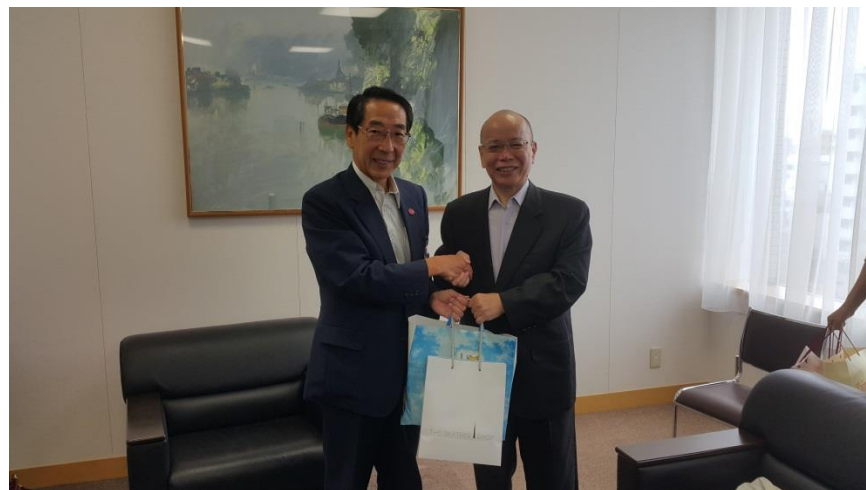
附錄二、照片



考察團與謝長廷大使及南部四縣市首長合影。



考察團與謝長廷大使及南部四縣市首長及觀光業者合影。



考察團團長張景森政務委員與東武鐵道本社根津社長合影。



栃木縣歡迎考察團到訪。



考察團參訪栃木山車會館。



讀賣新聞採訪
考察團團長張景森政務委員。



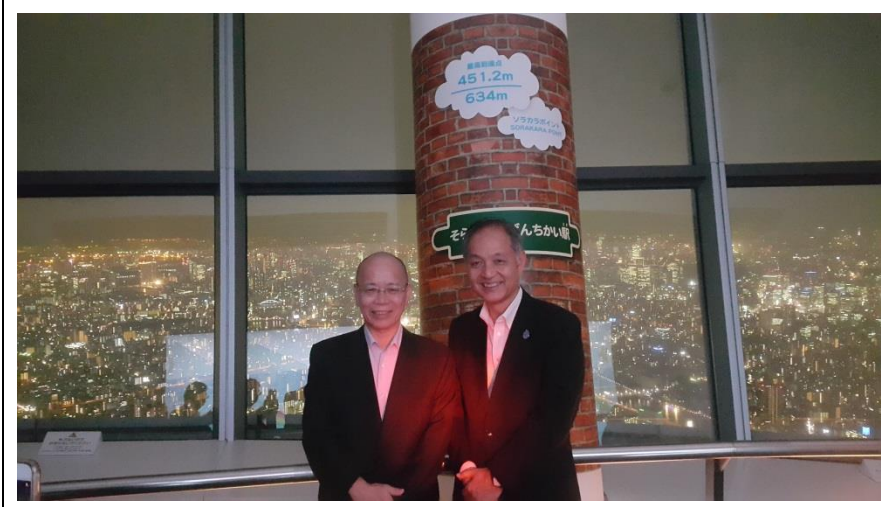
考察團參訪蒸汽火車(SL)展示館。



日本栃木電視台於蒸汽火車(SL)展示館前採訪考察團團長張景森政務委員。



考察團於日光東照宮國寶陽明門前合影。



考察團團長張景森政務委員與晴空塔社長酒見重範於晴空塔內合影。



考察團於東京首都圏外郭放水路之調壓水槽(地下神殿)合影。



箱根地區登山
電車。



箱根地區空中
纜車。



蘆之湖海盜船。