

第四章 國內外標竿案例回顧

延續上位及相關計畫的定位，以「宜居、宜遊」的深度旅遊為執行指導，因此本研究除定義深度旅遊外，也針對適宜三大區域系統的標竿案例進行回顧。本章節將透過國內外標竿案例，比較深度旅遊各項元素之特色、完整、遊程組合方式、交通服務、行銷宣傳等，從各個面向探討未來花東縱谷地區深度旅遊發展方向與深度旅遊之操作。

此外，面對花東縱谷深度旅遊發展，為具體研擬適合公共運輸發展策略，將針對國內台灣好行、台灣觀巴案例進行回顧，並借鏡國內外需求反應式運輸服務（DRTS）案例予以說明，據以提出對應之公共運輸抑或彈性運輸改善策略，並提出相關軟、硬體配套服務策略建議，打造完善公共運輸旅遊環境。

4.1 深度旅遊定義

深度旅遊近年已成為旅遊熱門詞彙，在國內外旅遊市場中，出現眾多深度旅遊的遊程商品，國內各家旅行社皆推出「深度旅遊」的商品，如法國深度旅遊、美墨獨家深度之旅、台東、花蓮深度旅遊等來吸引遊客，但前述只是對旅遊商品做一個簡單的介紹，而實質上是否屬於深度旅遊，則無明確的答案。有關於深度旅遊定義，尚無明確、一致的論述（楊坤武、明慶忠，2008）。國內外學術期刊資料，有關深度旅遊研究的資料相對少，然而在國外學術期刊對於非傳統觀光旅遊的研究相對多，提出包括：利基旅遊（Niche tourism）、特殊興趣旅遊（Special interest travel）、可替代性旅遊（Alternative travel）、探險旅遊（Adventure travel）、獨立旅遊（Independent travel），這些專有名詞的本質是相對於大眾旅遊（grand tourism），用來區分不同類型或者不同風格的旅遊。²

前觀光協會會長嚴長壽，於 2008 年接受遠見雜誌專訪，對於台灣觀光的推展，認為台灣需要朝向第二、第三代觀光發展，所謂第一~第三代觀光，說明如下：

1. 第一代觀光：走馬看花型，離不開「吃」、「看」、「玩」、「買」四個字。
2. 第二代觀光：為深度旅遊找喜歡的地方或主題定點玩。
3. 第三代觀光：為反璞歸真，無期無為，不期待做什麼，也不準備做什麼，那是「go somewhere to do nothing」。

一、有關深度旅遊的內涵與意義

為使本案在規劃深度旅遊套裝休閒遊程活動上有所參照，以下仍回顧當前對深度旅遊的相關討論。

朱子豪（2004）引用行政院農業委員會《精緻農業健康卓越方案》，提到深度旅遊主要為創造優質生活與人文環境，導入在地文化特色與農業體驗活動，並

² 吳穎、鄭祝仁，論深度旅遊產品及其開發，2006

依據不同客群進行開發。只要是具有精緻、精準的行程安排，且能提供豐富的旅遊經驗者，皆可稱為深度旅遊。

陳姿卉（2008）從過去的觀光旅遊歷史發現，因為旅遊者需求的不停改變，促使各階段旅遊型態也有所轉變。提出「深度旅遊」旅遊型態，將協助觀光旅遊業發現未來契機。

邱博賢（2008）認為深度旅遊乃是以豐富的旅遊體驗，作為旅遊標的之旅遊類別，可透過知性解說、官能與心靈參與式，加深旅遊體驗。

楊秋霖（2010）引述宏基董事長施振榮對觀光的評述：觀光是文化產業，須包裝與編劇，是高度創意的產業。也就是說，觀光應包含精采的背景故事在內，這是深度旅遊之真正意義。

洪于婷（2016）認為深度旅遊是當今觀光發展中的一種新興旅遊型態，意即遊客在某一個特定旅遊景點中，透過自然及人文的旅遊資源與產品，以基本的觀察、學習與體驗，豐富與增進知識，甚至引導或鼓勵遊客改變長期的行為習性、生活型態或人際互動方式，提升自我心靈與內在價值，達到心理與生理層面的解放與舒展的旅遊方式。

根據此定義，鄭健雄將深度旅遊界定為兩大方向：一、旅遊客群會在某一個特定旅遊景點進行體驗活動，體驗旅遊當中的農村生產、生活、生態體驗以及文化體驗等；二、以停留時間為基礎，遊客在同一地點同時住宿超過兩天一夜以上，來進行相當程度的旅遊體驗。

由前述深度旅遊定義探討，可見朱子豪與農委會對深度旅遊認定較寬廣，鄭健雄則特別強調時間與地點的定義，故三者間並非完全一致，惟皆強調深度旅遊應具備相當程度的旅遊體驗。

二、深度旅遊的要素

本團隊歷經多次討論，針對國內外各地區旅遊方式、型態與內容，提出深度旅遊內涵，係以一種透過較長時間旅遊活動的參與、體驗、學習與欣賞，對旅遊當地的歷史、地理、自然、文化、餐飲、宗教、生活形態……有較深入的接觸與了解。精彩的深度旅遊不僅帶給旅遊者印象深刻的感官體驗、美好回憶，同時也會帶給旅遊者一些衝擊與省思，想要在未來尋求再訪的機會，非以走馬看花方式旅行，也非以定點打卡拍照完成旅遊活動，在深度旅遊內涵應同時包含下列三大要素：

（一）偏向分眾、個人認同的偏好：

大眾群體具有獨特性，每個人對於旅遊行為偏好自然有所不同，在深度旅遊的要素中涵蓋，讓每個個體符合對於特定美食、運動、建築、音樂、文化、自然探索...等類型之偏好，為具有知識學習性的旅遊行為旅遊方式。

（二）深度體驗，體驗慢活：

以慢為核心，用時間品味旅遊的過程。透過慢的旅遊模式，透過在地居住、體驗、生活或散步，體會旅遊地的自然風景、生活形態、餐飲、人文特色，在旅行的過程中，以時間轉化旅遊的深度。

(三) 透過非典型活動體驗創造深刻印象、感動回憶的旅行：

透過旅行過程及體驗活動來加深認識地方特色，達到難以忘記的生命經驗。在旅行的過程中，能留下一個深刻而美好的印象，或許是當地的美景，亦或在旅行過程中的一種感動印象，此種旅遊強調的是旅遊的感動與回憶，並創造旅遊過程樂趣。

4.2 花東縱谷新型態深度旅遊內涵與發展方向

一、花東縱谷新型態深度旅遊類型

近年隨著網路平台多元化，既有旅遊套裝行程除傳統景點旅遊、活動旅遊等類型外，旅遊型態逐漸轉型，掀起「達人帶路」、「在地小旅行」、「市集與生活節慶」、「樂齡旅遊」、「無障礙旅遊」、「運動旅遊」、「教育旅遊」等半自助、小團旅遊的發展。茲就新型態旅遊型式，分述如下。

(一) 達人領團旅遊

以特定景點及主題且有專業人士帶領體驗的「達人帶路」模式近年逐漸風行，「達人帶路」特色為旅遊主題極其多樣，且強調深入體驗該景點特色安排具高度彈性。國內相關案例如 Tripbaa 趣吧的「太魯閣錐麓古道之旅」，有專業太魯閣達人導覽閱讀錐麓古道歷史文化遺留的手痕，除欣賞鬼斧神工的大理石 U 型峽谷外，更可認識太魯閣族的山林智慧及歷史故事；另外，還有包括划獨木舟、溯溪、浮潛、爬山等達人帶路的運動旅遊。

因達人領團承辦業者僅負責該景點之導覽與引導體驗，旅客於他處之住宿、交通、餐飲等非屬業者管理範圍，故應有相關配套協助，如提供火車站至社區之接駁服務、在地特色餐飲指引等。

表18 達人帶路旅遊參考案例

單位	主題	對象	行程	運具
Tripbaa 趣吧	太魯閣錐麓古道-跟著太魯閣族一起探尋先民的軌跡(約7小時)	一般大眾,1人成行/上限8人	花蓮火車站集合、燕子口、慈母橋、錐麓古道、斷崖駐所在、太魯閣達人歷史文化解說	火車站往返接駁
	花蓮獨木舟看日出-清水斷崖日出獨木舟+海邊野營之旅(2天)	6歲以上無慢性疾病,平日有運動習慣者,8人/上限25人	花蓮崇德集合、基本海上獨木舟操作課程、清水斷崖獨木舟行程	火車站往返接駁
	石梯坪浮潛跳海行(約8小時)	成行人數:6人/上限20人	石梯坪:獨家生態導覽與人文解說,專業攝影補捉精彩紀錄,浮潛、跳海、潮間帶探索	火車站往返接駁
	花蓮慕谷慕魚清水溪半日部落旅遊	一般大眾,1人成行/上限8人	花蓮慕谷慕魚清水溪半日部落旅遊	無(花蓮慕谷慕魚生態園區至市區接駁每人500元)
Hey!Talent	漫遊東海岸~花蓮洄瀾海洋咖啡(一日)	成團人數4人	花蓮火車站集合、洄瀾海灣、蕃薯寮、芭崎瞭望台、石梯坪(單面山)、喝 coffee 看大浪	火車站往返接駁

單位	主題	對象	行程	運具
	<兩鐵遊台灣>花東縱谷騎行(3天)	成團人數 20 人	第一天：新城站、太魯閣牌坊、太魯閣管理處、砂卡噹溪、燕子口、長春祠、太魯閣牌坊(單車 15KM) 第二天：鯉魚潭環潭、壽豐(單車 25KM)、壽豐至池上(單車 15KM) 第三天：武陵、綠色隧道、台九線、山里車站搭至台東車站	火車站往返接駁，部份行程以火車接駁

資料來源：本研究整理

(二) 在地小旅行

因應花東地區好山好水之特色與原住民人文特性，規劃來去原住民/農家/漁家住一晚之在地小旅行，以社區民眾作為解說導覽員，活用住民生活智慧，如結合水稻田生態環境導覽、水圳巡禮、插秧體驗，透過作物成長延續遊客對社區的連結，藉由認識、認同、連結建構，進而回饋社區產業。

在地小旅行的特色為具機動性與彈性，無固定時程表，一年四季均可舉辦，可配合天候、季節調整遊程，相關配套如提供火車站至社區之接駁服務、安全舒適之住宿環境，另外也須輔導社區成立組織進行相關旅遊遊程規劃、餐點設計、導覽解說訓練、社區農特產或文創商品之設計與行銷事宜。

表19 在地小旅行參考案例

單位	主題	地點	活動內容	運具
新南向旅行社有限公司	樂遊鄉間見旺村:盛夏龍田半日體驗輕旅行	鹿野地區農會推廣	田區解說與手採鳳梨、醃鳳梨醬 DIY、農村大碗公飯	私人運具自行車前往集合地點
鹿野鄉公所、鹿野地區農會	鹿野花路米養生樂活節	武陵綠色隧道	野鹿音樂會、八個野鹿來辦桌用餐	私人運具自行車前往集合地點

資料來源：本研究整理

(三) 市集與生活節慶

近年國內各地陸續出現農民市集，例如：台北的 248 農學市集、宜蘭的大宅院友善市集、新竹的竹蜻蜓綠市集、台中的興大有機農夫市集、合樸農學市集、高雄的微風市集...等。「農民市集」的特點在於農民將自己生產的農(副)產品由產地運到都市直接銷售給消費者，這種直銷模式在歐美發展已久，在國內卻是近年興起的特殊現象。

以海或瘋市集為例，於 2011 年創辦第一屆海或瘋市集，供手作藝術作品呈現的平台，結合音樂、肢體、劇場藝術，至 2017 年已舉辦第七屆，為花蓮地區每年最重要的市集之一。2017 年以藝術手作、獨立舞台、自由音樂及環境舞台打造出為期 7 天的熱鬧市集，吸引來國內外創作者參

與。



圖14 2017 海或瘋市集

另外，透過創意市集展現了不同族群具有的豐富創作能力，也成為都市經濟活動中一種消費、觀旅的新型態。如台東野餐生活節（台東慢食節）、小草地大客廳、穀稻秋聲、花東原創生活節、花蓮好生活節等。

台東縣政府自 2012 年起推動「產地餐桌」與「慢食」之概念，進行「產地餐桌」產業輔導、整合計畫，期望在「吃當地、食當季」的基礎上，從美食開始，帶動台東尊重土地與文化的深度旅遊形式。2017 台東慢食節規劃有台東店家、小農們手作慢食料理，也有友善地球的 DIY 活動。邀請了縱谷、海岸線與南迴的慢食店家與小農，在鐵花新聚落分享台東的山珍海味。活動現場推出慢食講座，探討醃漬、釀造餐食文化等活動。



圖15 2017 台東慢食節

（四）銀髮及無障礙旅遊

銀髮族旅遊規劃主要需衡量「飲食」、「交通」、「目的地規劃」、「住宿」、「經濟負擔」等五個要素，飲食需考量銀髮族進食習慣與疾病問題，以少油少鹽為訴求，交通需有完善規劃，減少運具轉乘，旅遊目的地需衡量體力負擔，住宿尤其衛浴設備需便利貼心，避免跌倒等意外之發生，規劃適宜經濟負擔之遊程。

交通部觀光局針對銀髮族以養生、樂活為概念，積極打造全方位樂活旅遊路線，花東縱谷目前規劃有鯉魚潭銀髮族一日遊；跟著董事長去旅遊則是以提供尊榮服務為標榜，配有旅遊秘書、當地導覽老師、導覽耳機、專業攝影師攝影，行程安排方面一天約 2-3 個景點，每日皆有動態活動搭配靜態表演賞析。

無障礙旅遊的部分，行無礙協會規劃之遊程囊括經典景點，並有生態解說服務，安排舒適住宿環境與在地餐飲；台北市社會局與多扶合作之銀髮樂遊行則強調提供門對門服務，讓遊客可自家門出發，遊程結束後再送達家門，又可安排親友陪同，提高無障礙旅遊之順暢度。

綜合前述，銀髮族旅遊需考量其身體機能，無障礙旅遊需提供可上下輪椅之運具、可供輪椅行走之順暢通路環境、無障礙廁所、無障礙旅館等配套措施。

景點的部分，花蓮地區除鯉魚潭具有較完善無障礙設施外，建議其他景點應逐步提升為「通用設計」環境，提供一個能普及所有需求、友善自然、而又具備無障礙考量的遊憩環境，透過無障礙友善環境與步道，讓行動不便者也有機會能進入景點。設施規劃方面應考量景點內遊玩路線的通用設計及與景點連接無障礙設計，形成具環境友善性旅遊路線。景點內遊玩路線除基本無障礙廁所、坡道等設施外，建議在下車處至景點入口處規劃無障礙通路；園區動線應有坡道、防滑設備、緊急救援設施、明顯的資訊看板等。另外，建議提供免費輪椅租借維修服務及緊急醫療服務設備，照顧各種族群需求。

交通運具的部分，花東縱谷地區之大眾運輸系統中，花蓮客運於 105 年 6 月甫引進 6 部具輪椅升降功能之中型巴士、3 部低底盤公車，投入台灣好行太魯閣線行駛，可銜接「鯉魚潭線無障礙行程」，除提高輪椅使用者之便利性外，亦方便親子旅遊攜帶嬰兒車。考量餐廳與景點距離受限於交通運具之不足，無法銜接，建議新增 DRTS 交通運具補足路線上的斷點、節省旅行時間、及適合行動不便或身心障礙者使用便利性之無障礙交通，包含無障礙公車、計程車、小巴等。

表20 銀髮族、無障礙旅遊參考案例

單位	主題	對象	行程	運具
行無礙	洄瀾森海行 無礙花蓮輕 體驗 2 天 1 夜	輪椅使 用者	第一天:花蓮火車站、馬太鞍濕地、大農大富 森林園區、客家風味晚餐—大和蔗工的厝 第二天:太魯閣國家公園管理處、燕子口、藍 藍餐廳、台灣地耕味主題館—東部海岸線十三 鄉文化之旅、七星潭	無障礙 巴士
跟著董事 長去旅遊	花東桂田喜 來登尊爵之 旅 3 天 2 夜	退休尊 爵人士	配有旅遊秘書、全程當地導覽老師、導覽耳 機、專業攝影師攝影 第一天:理想大地運河遊艇、野猴子探索樂 園、花蓮文創園區、十鼓定目劇場 第二天:靜浦體驗划竹筏射箭狩獵、台東史前 博物館 第三天:台東卑南文化遺址、鸞山森林文化 博物館、鹿野高台	火車 去、飛機 回，當地 運具為 巴士

資料來源：本研究整理

(五) 運動競賽訓練旅遊

近年台灣路跑賽事風行，2015 年路跑場次達 700 場，運動風氣日漸興盛，結合跑步、游泳、自行車之鐵人三項，除了追求運動極限外，更成為大眾化運動嘉年華，因而產生結合競賽與旅遊的新旅遊模式，相關案例如雄獅旅遊推出由知名跑者歐陽靖帶路的 2016 富士山馬拉松大賽 5 日遊。

台東、花蓮近年舉辦多場次之馬拉松、三鐵競賽、自行車挑戰賽等，統計 2017 年即有 Taiwan 及 5150 鐵人三項賽國際賽、2017 普悠瑪鐵人三項、秀姑巒溪國際泛舟鐵人三項競賽及長濱雙浪金剛馬拉松等賽事，競賽地點游泳於台東市森林公園活水湖，自行車與路跑地點為台東森林公園周邊，皆為競賽旅遊發展之契機。

目前台鐵已針對不同火車車種，訂定攜帶自行車之購票方式、每輛車廂名額、放置區域等規範，考量大型賽事舉辦時，除自行開車前往之參賽者外，多數為搭乘大眾運輸工具前往，東部又以搭乘台鐵為主，建議應有相關配套，如配合三鐵競賽時程開放指定車廂攜帶自行車。

另外，在電影練習曲的帶動之下，國內自行車環島旅遊開始興起，多以露營或向學校與民家借宿，解決住宿需求，建議可於旅遊服務中心規劃適宜淋浴、飲水等設施，或露營場地等，以提升旅遊之品質。

(六) 教育、見學旅遊

見學係指實地走訪該目的地，實際體驗藉此達到學習的目的，與體驗學習，李坤崇(2004)指出體驗學習就是學生親近大自然、參與社會服務、實地調查、訪問、參觀與實驗、實際進行討論與發表、設計與生產等相關真實活動，再經由省思與分享，以察覺活動意義與價值，並達成學習目標。

以台東縣政府為例，於 2012 年努力爭取新加坡學生的見學旅遊市場，首批 34 位新加坡武吉班讓政府中學排球隊師生，參加 7 天 6 夜的台東渡假見習之旅，希望藉此打開國際觀光的新市場。縣府除了安排與台東大學及台東高商的排球訓練、教學及友誼賽外，還協助規劃布農之旅、鹿野單車、泰源觀猴、富山護漁、夜市人生、森林巡禮、原生植物及牧場風情等富趣味又具學習的多樣化體驗。

二、新型態深度旅遊之吸引力

(一) 全球故事參與式行銷

隨著網路媒體及旅遊平台興起，各式旅遊網站，以部落客、旅遊達人分享，將旅遊故事分享在網路平台上，讓民眾了解各地吃、喝、玩、樂、宿等訊息，透過故事分享互動，參與式行銷，讓網路平台成為重要集客的來源。

以 TripAdvisor 為例，網站內容涵蓋全球超過 400,000 家飯店和 9 萬多個景點訊息介紹。TripAdvisor 旗下眾網站組成了全球最大的旅行社群，為用戶提供及時、可信的全球化旅遊信息、周到客觀的酒店評論、酒店索

引、酒店選擇工具、酒店房價比價搜索以及旅途圖片分享、視頻上傳和在線驢友交流等服務。每月有超過 4,500 萬獨立用戶，以及超過 5,000 萬條點評和評論，讓想去旅遊的民眾有豐富的參考資訊。

在地媒體平台「台東製造」³，透過網路、社群媒體，將屬於台東的特色人文、故事、餐飲、景點、活動，透過文字紀錄呈現，此外利用遊程安排，成為民眾來台東的旅遊嚮導，讓民眾可以深度的體驗屬於台東的旅遊。

(二) 達人深度導覽

近年來，陸續出現一批旅遊作家與旅遊達人，透過平台分享他們的冒險故事。達人旅遊的興起，遊程可安排達人一同參與冒險與旅程。

以國內雄獅旅行社為例，安排以達人帶領，體驗不同的旅行內容，安排有中南美、建築、攝影、藝術、生態、鐵道、單車、登山、馬拉松、歷史等類型遊程。以建築行程為例，透過林祺錦建築師事務所負責人、欣傳媒社群發展部資深總監、欣建築國際脈動專欄編譯、實踐大學建築設計學系副教授等專精於建築設計領域中達人，達人開團帶領民眾參與建築相關參訪與體驗。

表21 雄獅旅行社建築行程領團達人

類型	活動名稱	領團達人	費用
建築行程	限量 WOHA 建築巡禮／事務所參訪、新穎設計飯店、南洋理工大學～新加坡建築設計 4 日	林祺錦/林祺錦建築師事務所負責人	37,500 元
建築行程	達人林祺錦帶路～泰北建築走讀、事務所參訪、設計旅店、文創商圈、清邁古城 5 日	林祺錦/林祺錦建築師事務所負責人	49,900 元
建築行程	威尼斯雙年展與羅馬雙城慢遊團 14 天	林芳怡/雄獅集團欣傳媒社群發展部資深總監	135,900 元
建築行程	2017 普立茲克建築獎作品參觀、世界建築獎總部、高第傳奇、三大必去酒莊 11 日	蘇琨峰/欣建築國際脈動專欄編譯	136,000 元
建築行程	漫遊雪墨建築：普立茲克獎得主格蘭·穆卡特建築參觀、吉隆圖書館、雪梨歌劇院 7 日	蘇琨峰/欣建築國際脈動專欄編譯	72,900 元
建築行程	李清志關西建築走讀・安藤忠雄 X 京都禪風 X 異型建築 5 日	李清志/實踐大學建築設計學系副教授	49,900 元
建築行程	李清志關西建築走讀單日★★安藤忠雄經典作品★★	李清志/實踐大學建築設計學系副教授	49,900 元

資料來源：雄獅旅行社

(三) 藝術與在地特色整合

³ <http://www.zztaitung.com/>

為展現地方特色，近年各縣市政府舉辦大型活動，吸引民眾參與體驗，藉以了解在地文化與特色。以桃園農業博覽會及桃園地景藝術節為例，透過活動的舉辦，利用大型裝置藝術展現在地特色，讓大家看見在地農業特色及多元文化融合，將獨特的城市風貌介紹給民眾。



桃園農業博覽會



桃園農業博覽會



桃園地景藝術節



桃園地景藝術節

圖16 桃園農業博覽會與桃園地景藝術節活動照片

(四) 在地食材與創意結合

將在地食材與創意結合，安排遊程吸引遊客。例如屏東霧台鄉好茶部落裡，結合禮納里部落旅遊、AKAME 法式餐廳及瑪家穀食等在地美食餐廳，推廣瑪家、霧台深度美食之旅。

(五) 文創與新創商品體驗與消費

近年隨著新創商品開發，透過文創與新創品體驗、消費，帶動不同以往的體驗方式，帶動參訪之熱潮，並改變民眾旅遊方式，翻轉了傳統以景點為旅遊地的旅遊模式。

以花蓮鳳林美好花生為例，透過特別伴手禮與手創商品，已逐漸成為旅客到訪鳳林必經之地。而春一枝鹿野 76 商店，訴求以新鮮天然無毒的健康手作冰棒商店，透過品牌經



圖17 瑪家、霧台美食 2 日遊宣傳 DM

資料來源：<https://hoolee.tw/pingtung-attractions-rinari/>

營與新創商品的包裝，成為許多遊客到訪鹿野高台時必去的店家。



鳳林美好花生



鳳林美好花生



春一枝鹿野 76 商店



春一枝鹿野 76 商店

圖18 鳳林美好花生、春一枝鹿野 76 商店照片

(六) 在地文化與非典型活動體驗

國內隨著運動熱潮興起，越來越多不一樣的運動在各地發生。如傳統泛舟到獨木舟再到近期流行立槳衝浪 SUP；從飛行傘到近年流行的輕航機飛行體驗，活動類型的多元化、體驗活動內容的豐富度，皆大大提高民眾參與的吸引力。

(七) 吃喝玩樂整合服務

伴隨小型套裝遊程或活動興起，民眾通常利用週休二日假期，從事半日或 1 日短暫的旅遊，體驗在地特色或活動。而此類小型套裝遊程或小旅遊活動，甚至是 1 日市集活動，整合吃喝玩樂的元素，讓民眾參與過程有餐飲、體驗活動或表演活動在一次的小旅行裡。

(八) 整體服務多元套票服務

「台灣好玩卡」TAIWAN PASS 是由台灣各縣市政府整合地方資源，推薦在地特色景點，並提供「限時限地」交通和景點專屬優惠的電子票卡。卡面左側印有紅色「台灣好玩卡」 LOGO，右側為英文字 T-Pass 組合成色塊，下方印有交通部觀光局「Taiwan」logo。卡片以網路銷售為主，實體通路為輔，旅客可憑卡享受在地各種專屬優惠或服務。

以台東好玩卡為例，目前共推出 5 種好玩套票，分為「熱門精選」、

「主題推薦」、「交通旅遊」、「運動休閒」、「國際旅客」，旅客可在每次前往台東都能延伸旅遊的多元，更提供自由配商品，可以恣意組合，讓不同的旅行視角融進台東在地的生活面貌。

三、新型態深度旅遊之組成元素

新型態深度旅遊之組成元素，與傳統旅行社或一般遊程差異，在於新型態深度旅遊之組成涵蓋旅遊服務生產者、策展與活動舉辦人、推廣與行銷者、評鑑輔導，乃至於空間供給等各個面向。

(一) 旅遊服務生產者

意指提供旅遊內容、旅遊體驗與旅遊服務等供給者，其可以是社區組織、部落、文創或新創業者、藝術家、在地農業（有機農家）、音樂藝術表演團體等。透過社區組織或部落等，讓旅遊內容豐富與多元，提升旅遊深度與廣度。如鸞山部落將都蘭山麓壯觀森林，轉化為森林博物館，讓遊客能實際感受到原始林的震撼，提供豐富的旅遊內容與旅遊體驗讓遊客參加。

(二) 策展與活動舉辦人

意指在新型態深度旅遊中扮演中介角色，媒合參與深度旅遊的遊客與提供旅遊服務生產者，透過策展與活動舉辦人，可將精彩、熱鬧、有趣的事物(活動)傳達給旅客，讓遊客能實質感受與體驗活動的內涵與感動。以深耕台東池上津和堂為例，近年透過產地餐桌策展活動，建立在台東豐厚的慢活、慢食飲食文化，透過歷屆活動成功的舉辦，將產地餐桌活動，經營為地方具特色的亮點活動。

(三) 推廣與行銷者

意指將旅遊服務生產者的旅遊內容、旅遊體驗與旅遊服務等訊息，傳達給旅客，推廣與行銷者可以是部落客、達人、旅遊平台、在地行銷平台或甚至是旅行社等。如 TripAdvisor、tripbaa 趣吧、台東製造、台灣小旅行等。

(四) 評鑑輔導

意指在旅遊服務生產者中扮演內容與服務強化的角色，透過評鑑與輔導機制，去強化旅遊服務的內涵與服務的品質。以財團法人公益平台文化基金會為例，結合在地特色，提供專業輔導角色，協助產業與地方發展，創新產品或服務的價值，更甚是建立行銷平台，為花東產業打造一個永續的未來。

(五) 空間供給

在空間供給上係配合交通政策，可由政府提供場地，由公部門委外實際營運，加速旅遊服務改善，提供旅客多元便利的交通服務。交通部臺灣鐵路管理局所轄各車站，近年陸續將閒置土地或建物，辦理標租作業，

提供更有效及更多元的利用。目前花東縱谷區內計有 9 處，臺鐵已完成標租作業，業者未來將規劃共享汽車服務。

(六) 政策指導與協助者

政策指導與協助者係指觀光旅遊主管機關，如交通部觀光局、縱管處，亦或花蓮縣、台東縣政府觀旅處等，對於深度旅遊推動之指導與協助之角色。如花蓮縣政府 2016 年與旅行業者、部落旅遊達人合作，推出太巴塢、池南、吉拉米代部落等共 8 條原鄉部落深度旅遊路線，以政策指導及協助的方式，持續推動花蓮縣部落深度旅遊活動。

4.3 深度旅遊標竿案例

一、自然環境深度旅遊標竿案例

(一) 日本新潟市水與土藝術祭（越後妻有大地藝術祭活動）

1. 活動背景

日本山區農村人口外移、農村老年人口及空屋廢墟景象凋零，想要為這些老人家創造出短時間的回憶，同時讓在地人重新看見梯田、山溝、沖積地等生活成果樣貌的美好。

從 2000 年開始由北川富朗先生發起，秉持著「美術應該陪在人的身邊，發揮作用」的概念，以農田為舞台、藝術為橋樑、聯繫人與自然。

3 年一次的新潟越後妻有大地藝術祭，是全世界最大型戶外藝術節。整個展示藝術祭的活動區域約 760 平方公里，200 多個村落，每次展出的作品散置於全區各處，讓參訪者走遍山村。

此案例成功將遊程輸出到國外，國內多家旅行社安排 1~3 天旅行團前往參與。



圖19 日本新潟市水與土藝術祭活動照片

2. 活動操作內涵

- (1) 藝術祭的啟動前，曾透過「越後妻有 8 萬人的美麗發現」計畫，以確認特徵開始，徵募當地人及遊客認為當地自然與文化魅力的文章照片比賽，後續藝術祭以這些自然元素轉化為創作內容。
- (2) 藝術家需要在他人土地上創作，於初期獲得農民的同意即為一大關卡，讓藝術家說明創作理念，使農民理解到最終參與的過程，因重現發現風土的美好或從不同角度觀察自己的土地，重新接受、擁抱故鄉，甚至獲得重新回鄉的寶貴成果。
- (3) 人口外流產生了廢棄學校及空屋，藝術祭創作之初，也協助創作者與原屋主或管理單位溝通，引進外地團體或人員協助將空屋翻修為新用途或大型創作品。
- (4) 前兩年定位為前期經費投資、信任感確立，第三屆確定妻有模式具備舉辦效益，第四屆時以經濟獨立為目標以及品牌化，創造三間在地食堂酒吧、住宿設施，最後透過公部門力量，打造文化設施-越後妻有里山現

代美術館「奇那列」、松戴雪國農耕文化村中心「農舞台」，收集重要作品作為固定展示，延續未辦展期間參訪需求。

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

(1) 大地藝術與農村、地質變化結合標竿案例

花東縱谷擁有豐富農村與地質景觀，但相較一般人可自行體會的世界級地質觀光活動，如美國大峽谷、夏威夷火山等大山大水型態，板塊地質的變化需長年累積方能為人所體現，而日本大地藝術祭對於農村景觀及河床變化的緩慢變化，以結合美術展覽方式呈現，讓參訪者可以容易體會地質地景變化與美感，係一成功表現手法。

透過大地藝術創作將過去農業生活地景轉換為有文字註解與藝術化動物的農舞台，讓遊客可以一起合影。大地藝術亦將信濃川的河階地形充分的表現，讓一般人也可以見識大自然與時間長河結合起來的力量表現。



圖20 大地藝術祭與花東縱谷線有地質地景表現

(2) 大地藝術透過與居民互動將負面特性轉化為資產

藝術創作前期創造藝術家與在地居民的互動，強化信任感、增加居民投入意願。將原本人口外流及冬季因雪封閉等負面因素，造成的廢棄學校、空屋，用藝術轉化為助力，反而成為參觀者必去的景點設施。長期角度規劃藝術祭內容包含：

- A. 創造助力：吸引外來人力改造空屋、委託在地業者施工復甦產業。
- B. 公共空間藝術化：廢棄學校改裝為住宿、商店街成為慶典空間、JR 飯山線藝術計畫。
- C. 持續不斷的累積：整合公私部門資源，創造在地食堂、酒吧、美術館越後妻有里山現代美術館（奇那列）、松戴雪國農耕文化村中心（農舞台）。



圖21 越後妻友里山現代美術館與松戴雪國農耕文化村中心

(二) 瀨戶內國際藝術祭 (Setouchi Triennale)

1. 活動背景

瀨戶內海諸島中保有傳統文化以及自然景觀，但是現今諸島隨著高齡化、人口過稀而漸失活力。1985 年開始，地主倍樂生公司致力於直島的轉型，1992 年邀請建築師安藤忠雄結合旅館與美術館的倍樂生之屋在直島落成後，直島陸續完成了包含安藤美術館等八件安藤忠雄的作品，同時也舉辦了許多藝術作品的展出，使當代藝術成為直島的特色之一。於 2010 年舉辦首屆瀨戶內國際藝術祭 (Setouchi Triennale)，以瀨戶內海島嶼群為舞台所舉辦每三年一次的當代藝術國際藝術節。於 2013、2016 分別舉辦了第二屆及第三屆，結合當代藝術與各個島嶼的特色，兼具藝術及地方特色的展覽吸引大批國內外遊客前往參觀。

2. 活動操作內涵

- (1) 豐富多元的藝術作品：展覽的形式非常多元，包含建築、戶外藝術品、室內展示、動畫、互動作品等，藝術家以日本為主也邀請包含法國、澳洲、韓國、台灣等 23 國藝術家參與展出，一共有超過兩百件的作品展出。



圖22 展出作品照片

資料來源：瀨戶內國際藝術祭 2016 官方網站 <http://setouchi-artfest.jp>

- (2) 交通套票與套裝參觀券便利遊客自由行安排：在藝術祭的會期內各個島嶼都布置許多的藝術品，遊客可以自由地安排自己想要參觀的島嶼及行

程，主辦單位也提供了兩項套票給想要看大量藝術作品的遊客。

A. 作品欣賞護照

部分的展館或作品需要收取門票，費用在日幣 300 至 500 之間。可購買「藝術鑑賞護照」，在會期中可以免費參觀大多數遍布在各個小島的須付費藝術作品。「藝術鑑賞護照」成人售價為日幣 5,000 元，學生 3,500 元。

B. 渡輪三日搭到飽乘船券

渡輪票價視航行路線而定，成人票價為日幣 290 元至 1,230 元。購買渡輪三日搭到飽乘船券日幣 2,500 元，可無限制搭乘渡輪在島間移動。

- (3) 藝術融合地域特色：融合地域特色的藝術品表現出藝術與生活共生、傳統與創新合體的概念，從藝術作品到販售的名產都讓在地文化得到推廣。融合了飲食、當地祭典、表演等活動創造出吸引遊客前往參觀的亮點。

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

- (1) 渡輪三日搭到飽乘船券提供便利的島嶼間移動，解決外地旅客移動的問題。

瀨戶內國際藝術祭於會期內提供超過 30 條的渡輪路線，並且搭配 3 日搭到飽乘船券，不論是想定點參觀或是在各島嶼之間頻繁移動的遊客都可以得到滿足。花東縱谷以鐵路為主、公路為輔之低碳運輸服務，在深度旅遊推動，完整的交通配套措施與優惠價格，才能吸引遊客願意在景點之間移動。

- (2) 國際化多元的展覽形式，吸引各國旅客參與活動，提高國際能見度。

展覽的形式非常多元，包含建築、戶外藝術品、室內展示、動畫、互動作品等，眾多藝術展示型式及內容，在活動期間吸引大量觀光客，在活動結束後也大多能留在當地，繼續創造經濟價值。藝術家以日本為主也邀請包含法國、澳洲、韓國、台灣等 23 國藝術家參與展出，提高國際能見度。位於鯉魚潭紅面鴨 FUN 暑假活動，除以大型紅面鴨展示外，周邊以韻律噴泉、夜間水舞秀，結合高亮度 LED 燈及雷射動畫、3D 投影動畫創造出多元的展演型式，然而在主體創作上，除在地特色元素外，亦可與國際接軌，邀集各國不同的藝術創作，增加國際曝光，吸引更多遊客停留在當地。

(三) 宜蘭綠色博覽會

1. 活動背景

宜蘭綠色博覽會是台灣宜蘭縣政府每年春天舉辦的活動，首屆於 2000 年在位於宜蘭市的縣立運動公園舉辦，自第 2 屆起固定於蘇澳鎮的武荖坑風景區舉辦。2017 年改至冬山鄉舉辦，以生態綠舟的綠博為主軸，透過行動參與方案、趣味的五感體驗，讓民眾真實、真切的接觸環境進而認識愛護環境；以友善耕作的體驗，分享綠色生活的態度，進而實踐友善

大地的行動。

每一屆的場館和展區各不相同，並且部分會在會後保留或轉移，成為永久展覽館。每年遊客約 30 到 40 萬人，2014 年時累計已超過 500 萬人次；綠博期間帶來約有新臺幣 6 億元的產值，而每年帶來的間接收益則近新臺幣 90 億元⁴。2012 年綠色博覽會獲得國際宜居城市大會的社會經濟類金質獎榮譽。

2. 活動操作內涵

- (1) 以多元有趣創作，傳達主題內容：透過大地藝術區、綠色聚落、生態綠舟區、水原綠境、綠競場等 5 大展區，分別傳達活動主題內容，包括大地藝術創作、花海景觀、綠籬迷宮、捕魚體驗、噶夏學堂（泰雅族的漁獵文化體驗）、泰雅風味餐、原住民工藝 DIY、綠色市集、定食宜蘭（米食、漬食文化）、每日主題表演等，以多元豐富的活動內容，創造遊玩的趣味性。
- (2) 豐富體驗課題：將宜蘭縣特有文化、技藝、農特產等轉化為體驗課程。每周安排有手作餐具、葉子餐盤、漂流木椅、宜蘭色染布等宜蘭具特色的傳統技藝，亦有結合米食創作、漬物體驗、宜蘭茶體驗等課程安排。

表22 宜蘭綠色博覽會體驗課程

體驗課題	活動內容
宜蘭米體驗課程-米丸子俱樂部	將使用宜蘭米做成米丸子的造型，結合宜蘭在地特色食材，如鴨賞、卜肉、芋頭等，跟著節氣，一起玩出新鮮食。
宜蘭漬物體驗課程-漬物工作坊	使用黃金番茄為原料主角，結合在地其他特色食材，親手體驗製作風格獨具的宜蘭漬食。
野薑花粿 DIY	結合周邊永美社區將野薑花入菜帶領民眾製作野薑花粿。
手工編織 DIY	結合周邊永美社區安排民眾體驗製作宜蘭編織。
宜蘭茶體驗課程	安排專業茶人邀請民眾在大自然席地而坐，藉由品茗、製茶、挑茶等不同地茶體驗。
有機改良土盆栽 DIY	利用羅東鎮公所回收廚餘所製作的有機改良土及回收的寶特瓶製作可愛的小盆栽，活動中結合絹印及彩繪，讓參與民眾一起來動手做屬於自己的創意小盆栽。
「一食之選」場館週末工作坊	每個週末都規劃了精采的週末工作坊，有手作餐具、葉子餐盤、漂流木椅、宜蘭色染布等免費體驗的工作坊

資料來源：<http://www.greenexpo.e-land.gov.tw/>

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

- (1) 以綠色、農業為主題亮點，將當地食材、傳統技藝與農作物等轉化為可體驗的藝術活動。

大農大富平地森林園區、羅山遊憩區、北回歸線標誌公園等具有大規模場地，為適合展現綠色、農業、花卉之場地與條件。宜蘭綠色博覽會透過以綠色為主題，利用花卉、植物、水等元素，轉化傳達生態環保、綠

⁴幸福宜蘭，宜蘭縣政府，2013 年 4 月，P20

色能源、綠色產業、環境教育之核心。

- (2) 以造景及活動，創造遊客在旅程中的一種感動印象，成為熱門拍照、打卡之熱點。

將玉米作物打造出兼具美觀與趣味性十足的綠野迷宮，以竹編、漂流木等多元媒材，結合水與迷宮的兩個概念意象，建構出巨大的漣漪迷宮，創造旅程中的一種感動印象，成為熱門拍照、打卡之熱點。未來透過包裝與藝術創作，豐富花東縱谷景點，成為必拍、打卡熱門景點。

(四) 鳳林找到田國際泥巴節活動

1. 活動背景

自 2013 年起由花蓮縣鳳林鎮北林三村社區發展協會及澳門大學呂志和書院共同舉辦的「找到田國際泥巴運動會」，帶領清華大學學生參加「百鬼夜行」的鄭楊宜，發現鳳林客家農村非常適合進行「環境、土地、人」的體驗計畫，於是與北林三村社區發展協會總幹事李美玲，激盪出這個別開生面的泥巴運動會。以「找到田」為名，其精神在於讓人們可以接觸農村、農業，與土地產生互動、鏈結；「不讓孩子的雙腳踩進泥土裡，將來他不會懂得什麼是故鄉」，也希望透過親近土地的機會，「大人小孩都能找到心中那畝田」。

時至 2017 年已舉辦 4 屆活動，今年(2017)年更吸引數千民眾爭相報名，由於場地及工作人員人限制，活動限制 600 人參與，該活動已成為鳳林地區一年一度重要特色活動。

2. 活動操作內涵

- (1) 以多元有趣活動，傳達主題內容：以親身將雙腳踏進土地、體驗故鄉的真實感覺，透過與當地居民在水稻田裡的各項比賽和接觸泥土，反思農田和自己的關係，找回對土地的疼惜與愛護，傳達活動主題核心價值。活動內容包括泥漿橄欖球、泥漿拔河賽、親子下田趣及瘋狂比基尼爭奪戰，體驗「親近土地、家鄉」的找到田泥巴精神。
- (2) 結合國際學生參與，緊密與社區交流：透過與澳門大學呂志和書院合作舉辦，每年吸引不少澳門大學學生主動參與，透過學生擔任活動志工與社區交流合作，讓活動更加國際化與曝光度。
- (3) 媒體曝光提高知名度：該活動於 2016 年第 3 屆活動舉辦前即邀請 TVBS 食尚玩家單元主持人參與活動體驗，錄製「天團生死鬥熱血泥巴運動會」單元，透過媒體高度的曝光，成功將鳳林「找到田國際泥巴運動會」行銷宣傳至全國。

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

- (1) 延續以泥土為元素，反思對土地的價值，喚起對農村、自然與土地的疼惜與愛護

以豐富有趣的活動，將泥土為元素，讓參與之民眾能反思對土地的

價值，喚起對農村、自然與土地的關係，進而去疼惜與愛護這片自然的土地。未來透過活動的延續或選擇於縱谷地區其它地點舉辦，提供不同的比賽項目活動，延續活動熱度，讓更多民眾能參與，成為縱谷地區特色活動之一。

- (2) 延續國際活動交流：與周邊國家國際學生交流，透過見學、志工等方式，體驗參與花東縱谷地區農村、部落生活。

二、親水深度旅遊標竿案例

(一) 台南鹽水月津港國際燈節

1. 活動背景

擁有新月狀溪灣「月津港」的鹽水，曾為嘉南地區最重要農產集散地，早年商賈雲集的鼎盛時期，為此地留下許多精緻的建築。像是知名的木結構八角樓，以及許多華麗的巴洛克式樓房。2010年首度於月津港辦理燈會活動「人來蜂—2010月津港迎春燈會」，以藝術進駐地方社區與傳統燈會，打造出充滿創意又結合在地文化與自然景觀的大型燈節活動。

2017月津港燈節以「四季禮讚」為策展主題，近50組件藝術燈景，其中包含7件大型地景型作品、4件國際藝術家作品，透過光環境營造四季氛圍，透過光環境的四種顏色主軸，搭配大型地景型亮點作品，讓民眾在四種特色氛圍中穿梭賞燈，感受不同以往的視覺饗宴。

2. 活動操作內涵

- (1) 從2010年開始舉辦燈會、至「2017月津港燈節」已是第八屆、透過邀展、徵件方式，邀請國內外藝術家創作、競賽，使得每年燈節藝術作品均有所不同。
- (2) 除視覺饗宴外，月津港燈節同時也安排假日藝人表演、永成戲院藝文表演、鹽水當地小吃與美食。

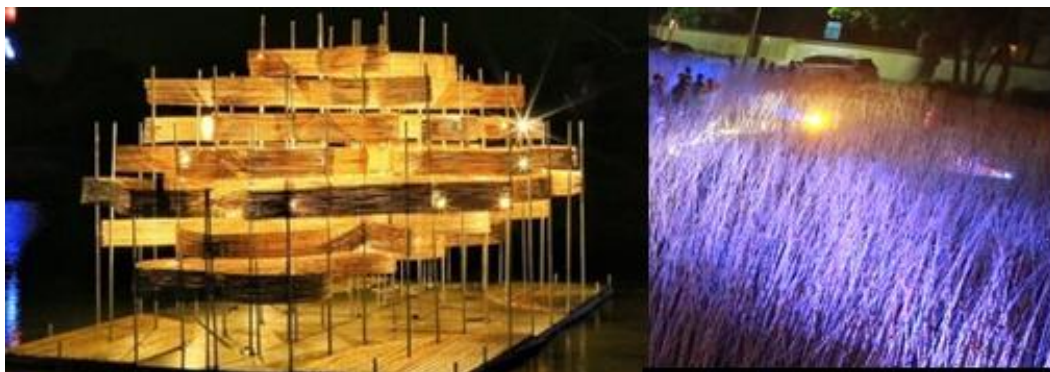


圖23 2017月津港燈節作品

圖片來源：<http://www.2017yuejinlanternfestival.com.tw/>

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

- (1) 以國際藝術打造亮點，同時以競賽提升品質。

鯉魚潭、池上大坡池不乏與水結合的美麗景緻，透過藝術包裝可展現水與藝術的多元風貌，再利用國際競賽來提升品質及國際能見度，展現國際級景點之優勢。

(2) 活動串聯，結合餐飲、音樂、表演、市集等元素，打造深度的旅遊內容。

除提升水上藝術多元與國際化，花東縱谷地區可將特色餐飲、原住民音樂、好農市集及特色農村體驗等元素結合，強化旅遊在當地的體驗過程，提升旅遊的深度與豐富涵養。

(二) 活水湖 CAMP 親水活動體驗

1. 活動背景

原台東縣政府教育處所轄之台東活水湖，於 2015 年委託民間單位一粒麥子視覺創意公司經營。湖區將規劃多處戲水主題區，包括泳池、獨木舟、輕艇體驗等活動。

2. 活動操作內涵

(1) 將廣達 11 公頃的活水湖，規劃多處戲水主題區，引入水上彈跳包、SUP（立式單槳）、極限滑梯、纜繩滑水等。

(2) 定位活水湖 C.A.M.P 將是台東連結國際的平台之一，成為培訓台東滑水種子隊伍之基地，未來也將在此地推廣各種藝文、策展等相關規劃，落實活水湖 C.A.M.P 為國內外各界交流之基地。



圖24 活水湖水上設施

圖片來源：活水湖 CAMP - Taitung Flowing Lake CAMP 官方網站、本團隊拍攝

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

(1) 以委託營運方式，引入時下流行之水上活動，成功創造話題，不僅吸引

媒體關注，更創造遊玩的豐富度與內容。

鯉魚潭目前設置有獨木舟、腳踏船等設施設備，可評估適當之區域，引入多元的水上活動，增加旅遊的豐富度，依不同季節調整水上活動內容，以吸引更多遊客。

(2) 鯉魚潭是座生態自然教室，其更具有條件成為水上運動移訓基地。

利用水上資源結合運動、體驗與訓練，讓空間轉化提升，創造更大價值。鯉魚潭是座生態自然教室，其更具有條件成為水上運動移訓基地。

三、部落深度旅遊標竿案例

(一) 禮納里 Rinari 部落深度旅遊

1. 活動背景

瑪家鄉為排灣族瑪卡札亞札亞社 (Makazayazaya) 的居住地，在排灣族語中是指「傾斜山坡地上方的部落」。因瑪家鄉相鄰三地門鄉與霧台鄉，98 年莫拉克風災造成這三鄉重大災情，而瑪家鄉瑪家村、霧台鄉好茶村及三地門鄉大社村災區鄰近瑪家農場，因此，政府便將此三村災民遷至瑪家農場安置，並由世界展望會來援建瑪家農場永久屋興建，經部落與各界討論，命名為「禮納里 Rinari 部落」，意為「我們一起走，大家一起往那兒去的地方」。

經過 4 年的蘊釀，地方居民甚至到台糖長榮酒店 (台南) 密集訓練，終於誕生了全台灣第一個原住民「旅遊產業發展策略聯盟」，期能創造 483 戶居民的希望，讓青年回流就業，社區永續發展，也將以獨有的人文歷史及環境資源，提供不同以往的旅遊體驗。

2. 活動操作內涵

(1) 從解說課程體驗感受部落生活

禮納里部落有完整的部落介紹活動，從部落模型展示、風味料理到手作課程及體驗課程都可行前預約報名。將原住民生活的內容經由解說、體驗課程讓遊客進入當地人生活，感受文化迷人之處。

(2) 以完整的食、住、行配套，豐富遊程活動內容

從風味餐、特色餐到咖啡都有多樣化的選擇，也提供接待家庭讓遊客留宿體驗當地生活，參與體驗活動或是套裝行程有導遊全程帶路，自行參觀也有自行車出租。

(3) 以不同活動吸引人潮，並利用平台、工作坊等行銷宣傳在地特色

在地居民努力推廣部落文化，成立不同的平台，禮納里生活工坊、部落雜工等社群不定期在部落舉辦活動、展覽吸引遊客前往參觀。

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

(1) 利用體驗讓遊客感受當地文化，透過解說瞭解原住民文化精彩與迷人之

處。

花東縱谷地區為全臺原住民文化最多元地區，主要包括阿美族、卑南族、布農族等六大族群，利用深度旅遊體驗，讓遊客感受當地文化，透過解說服務，深度瞭解原住民文化精彩與迷人的特色。

- (2) 以分時概念提供一日、二日遊；以分類概念提供生活體驗及手作體驗等套裝行程。

花東縱谷地區擁有為數不少具特色的部落，可結合多元活動、體驗、教學等，依遊客不同的需求，打造分時的深度旅遊遊程，提供一日、二日，甚至三日以上部落體驗。

(五) 花蓮富里吉拉米代部落旅遊

1. 活動背景

位於花蓮縣富里鄉豐南村的吉拉米代部落裡，吉拉米代 (ilamitay) 是阿美語「大樹根」的意思。2012 年花蓮縣富里鄉豐南村登錄為吉哈拉艾文化景觀區，面積約有 1,040 公頃，含括水圳、梯田、次生林、菓園、池塘、聚落、河川及山林，構成完整的文化生態景觀。

目前吉拉米代部落有設計幾項遊程，包括「生活體驗」、「農事體驗」及「百年水圳巡禮」，希望以部落原本寧靜恬淡生活步調讓遊客愛上這裡，找到一個可以舒心平靜的簡單生活。

2. 活動操作內涵

(1) 延續里山倡議精神，爭取文化景觀區

吉哈拉艾由豐南社區發展協會、東華大學李光中教授、花蓮縣文化局與相關單位，一步一腳印，採用自然農法、保存農業景觀、保存文化資產，以文化景觀區的保存、水稻梯田的自然農法耕作為目標，共同制定部落公約，進而提出「里山倡議」，並具體實踐。里山倡議是一套源自日本的農村生態永續管理模式，針對農村的複合景觀，如：農田、果園、灌溉系統、村落、池塘、溪流與山丘等，尋求一套兼顧人與環境資源利用的平衡發展。里山倡議促進地區「社會、生產與生態」的永續價值觀，為吉哈拉艾社區奠定了宏觀的共識與願景。在居民與相關單位共同的努力下，花蓮縣政府文化局於 2012 年指定吉哈拉艾為文化景觀區。

- (2) 參與聯合國世界旅遊組織 (World Tourism Organization)，舉辦之「2016 全球百大綠色旅遊地選拔」(2016 Green Destinations Top 100) 獲得入選。

2016 年在國際永續旅行協會(Sustainable Travel International)協助下參與「2016 全球百大綠色旅遊地選拔」(2016 Green Destinations Top 100)，並獲選「2016 全球百大綠色旅遊地」，讓國內部落旅遊與全球綠色永續的旅遊趨勢接軌，其發展目標以在地的永續生活 (Sustainability)，而非僅止於增加遊客人數、擴大旅遊行為。

(3) 多元的部落、農事體驗，同時延續景觀保存、生態教育與永續生活的核心價值與環境教育推動。

以天空稻米悠遊行為例，活動時間為 2 天 1 夜，體驗活動項目包括野菜採集、野炊活動、手工藝 DIY、狩獵體驗、夜間抓蝦等活動，在解說及導覽旅遊項目包括部落深訪、天空梯田景觀、火把夜觀、星空烤火等並透過接待家庭，讓民眾實際貼近部落文化，感受部落生活。

此外，部落亦安排以工換食及藝術駐村等，提供民眾參與部落、體驗部落的機會，讓民眾可以一起實踐部落推動的「里山生活術」。

表23 吉拉米代部落好遊活動

活動名稱	活動時間	活動內容	報名費用
部落好遊	2.5 小時	社區巡禮、天空梯田、百年水圳。	450 元/人
里山農夫體驗	3.5 小時	社區導覽、季節農事(箭筍、柿子、稻田)享受農家餐。	750 元/人
部落好遊美食行	4 小時	社區巡禮、天空梯田、百年水圳、獵人之家、藝術基地、特色午餐。	750 元/人
山林瀑布野炊行(夏季限定)	4 小時	社區導覽、阿美族野溪捕魚、瀑布 SPA、溪間野炊。	800 元/人
吉拉米代採水梨	4 小時	社區巡禮、梯田水圳、獵人之家、藝術基地、特色下午茶(陷阱、弓箭、野溪捕魚擇一)。	900 元/人
里山生活一日行	6 小時	社區巡禮、文化導覽、天空梯田百年水圳、獵人之家、藝術基地、特色午餐、手工藝 DIY(竹風鈴、十字繡、鹹鴨蛋擇一)、狩獵體驗(陷阱、弓箭、野溪捕魚擇一)。	450 元/人
天空稻米悠遊行	第一天 13:00 至 第二天 15:30	歡迎儀式、部落探訪、野菜採集、天空梯田、祕徑野炊、藝術基地、手工藝 DIY(竹風鈴、十字繡、鹹鴨蛋擇一)、狩獵體驗(陷阱、弓箭、野溪捕魚)、火把夜觀、星空烤火、夜間抓蝦、梯田下午茶。 行程獨家：水圳幽谷精緻風味餐、梯田下午茶、星空烤火、夜間抓蝦。	4,200 元/人
吉拉米代二日行	第一天 14:00 至 第二天 15:30	社區巡禮、文化導覽、天空梯田百年水圳、獵人之家、藝術基地、特色午餐、手工藝 DIY(竹風鈴、十字繡、鹹鴨蛋擇一)、狩獵體驗火把夜觀(陷阱、弓箭、野溪捕魚擇一)、農事體驗(依季節性調整(箭筍、柿子、稻田))。	2,800 元/人

資料來源：<http://cilamitay.wixsite.com/cilamitay/copy-of>

表24 吉拉米代部落工作假期

活動名稱	活動時間	活動內容	報名費用
以工換食	2 天	二天田間勞動（每日需工作 4-6 小時） 部落提供：一晚住宿、農家餐、農事體驗、巡水體驗、田間故事、部落歌謠分享。 需工日期：八月中旬（撿福壽螺）、九月至十月（田間拔草）	1,200 元/人
藝術駐村	-	邀請願意深度認識吉拉米代部落的您前來藝術駐村，協助環境維護、設施修復、友善農作、裝置設計、影像紀錄，或其它提案。	-

資料來源：<http://cilamitay.wixsite.com/cilamitay/copy-of>



百年水圳巡禮



部落風味餐體驗



天空梯田導覽



以工換食

圖25 吉拉米代部落多元的部落、農事體驗

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

- (1) 參與國際認證組織，系統化、組織化推動旅遊事業，與全球綠色永續的旅遊趨勢接軌。
- (2) 設計青年壯遊程，將里山生活體、原住民農事體驗轉化為壯遊體驗，讓青年能夠以較長的時間，實際留在部落，體驗部落生活。另設計有多樣化遊程，滿足不同的旅客需求。

- (3) 透過景點串聯、導覽與體驗活動，豐富遊程內容，讓遊客能以參與式的體驗，感受原住民部落的特色，並將自然環境、生態教育與保存文化資產的工作，落實在「里山倡議」中。

四、運動活動深度旅遊標竿案例

(一) 日本佐賀國際熱氣球節（國際熱氣球活動）

1. 活動背景

1978年自福岡縣甘木市開辦了日本首次「熱氣球節 in 九州」。1980年開始，將舉辦會場移地至佐賀平野，佐賀的熱氣球大會也至此展開。

佐賀的熱氣球大會的活動，是受到FAI（國際航空連盟）所受認可，參與的世界各國好手，可透過參加兩年一次所舉辦的認可賽事，取得世界選手權、世界空中比賽(world air game)。

佐賀市是日本九州佐賀縣內的最大都市，同時也是佐賀縣的縣廳所在地。佐賀市佔地面積431.4平方公里(較花蓮縣及台東縣小)，人口約23.75萬(密度較花蓮縣及台東縣高)，素來以有田燒、溫泉、海岸風光及相關物產聞名。自1980年辦理熱氣球節後，11月所衍生的旅遊活動，也讓佐賀在熱氣球活動及運動領域，打響國際上的知名度。



圖26 佐賀熱氣球節升空實況

資料來源：<http://www.sagapref.com.hk/tc/event/sibf.html>

2. 活動操作內涵

(1) 活動深度與廣度操作

除白天的熱氣球競賽，晚間的LA MONTGOLFIER NOCTURNE（夜間繫留），也讓夜間場地活動豐富化，燈光秀、煙火秀等，分散人潮在同時時間離開或到達之壓力。為使熱氣球節人潮有效導引至市區消費，佐賀市

街就是一個 bar、佐賀燈光巡遊 Saga Light Fantasy 皆可補足晚餐及夜間消費，同時增加在佐賀店家的串聯度。此外，配合季節需求的接駁巴士，同時接駁多個景點情況下，得以延長觀光客遊玩天數，同時多樣化活動內容。



佐賀燈光巡遊 Saga Light Fantasy

佐賀市街就是一個 bar

圖27 佐賀國際熱氣球節相關活動照片

(2) 以主舞台表演及佐賀特產市場發揚在地文化特色及物產

因熱氣球節舉辦場地為佐賀市外圍的河濱，因此平日周邊服務機能較少。因此節慶舉辦期間，場內設有主舞台，每天設定不同表演節目，更開闢佐賀物產館、美食市集，讓遊客體驗佐賀各式各樣特產及美食。

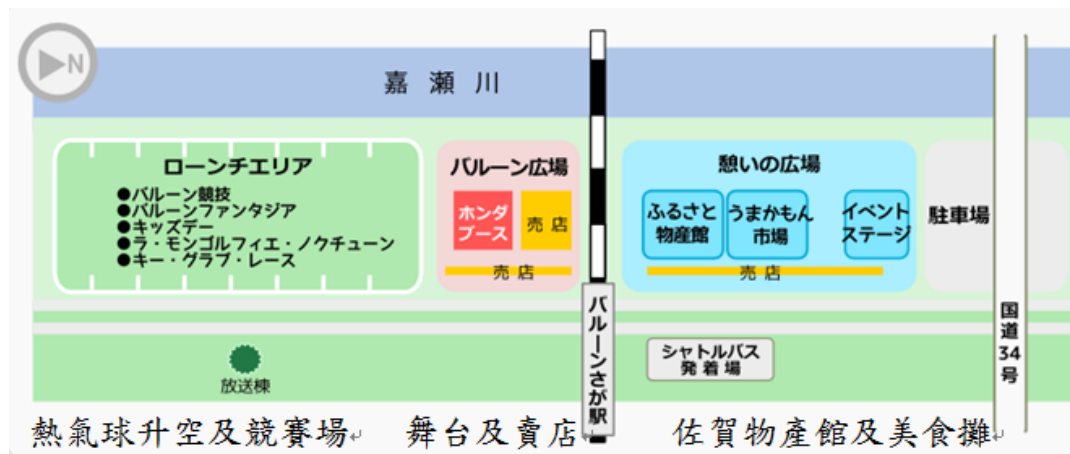


圖28 熱氣球現場空間配置

(3) 以需求導向配合交通政策，滿足住宿與交通之需求

佐賀熱氣球期間湧入大量人潮(高達90萬人)，市內旅館無法負荷，但透過便捷的 JR 臨時站設置，區內人潮得以在 1 小時內的車程，在鄰近的唐津市、福岡市區獲得居住需求的緩解。

(4) 配合季節需求的接駁巴士，同時接駁多個景點情況下，得以延長觀光客遊玩天數，同時多樣化活動內容。

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

(1) 利用夜間繫留、佐賀燈光巡遊活動串聯延續活動豐富度，讓遊客可以從

早玩到晚，從近玩到遠。

2017 台灣國際熱氣球嘉年華六場不同主題熱氣球光雕音樂會，同時總球數高達 31 顆造型球遠從世界各地邀請到台東並舉辦紙飛機比賽，另外結合婚紗攝影、活水湖 CAMP 等。後續可將台東產地餐桌、2626 市集等結合與串聯，延續活動豐富度，讓遊客可以從早玩到晚，從近玩到遠。

- (2) 熱氣球節場地周邊原無其他餐飲或是店家支援，有效利用空間辦理短期物產及飲食販賣區，增強在地物產及文化推銷。

關山、池山、鹿野擁有豐富的農特產，以及近年熱門的產地餐桌及台東慢食活動，為花東縱谷地區的餐飲服務及品質大大的加分。透過餐飲、農產支援，提升國際熱氣球節整體服務，強化在地物產及文化推銷。

(二) 教育部體育署優質運動遊程 TRAVEL 選拔

1. 活動背景

為促進運動產業發展，鼓勵運動產業與異業結盟，教育部體育署自 2012 年依「教育部運動發展基金優良運動遊程輔助作業要點」辦理「優質運動遊程徵選活動」，透過將運動元素納入旅遊行程的規劃，發展創新服務並提升民眾觀賞性或參與運動消費支出，並推動運動元素納入旅遊行程規劃，將「運動」與「觀光」深度結合，每年徵選出不同類型優質運動遊程。此外，教育部體育署對各遊程，依照銷售數量核算補助每件 2,000 元，藉以提高業者將運動服務高質化，另一方面也要把補助金回饋甚至加碼給消費者，讓民眾能玩得開心又玩得健康。

2. 活動操作內涵

(1) 利用徵選提供民眾不同類型運動旅遊選擇

教育部體育署自 2012 年起利用徵選方式，評選出不同類型，將運動與觀光深度結合之遊程活動，並透過實質補助方式，鼓勵旅行社參加，共同推廣運動旅遊。以 2016 年獲選名單為例，運動元素包括單車、獨木舟、溯溪、登山、浮潛、瑜珈、高爾夫、路跑等等，讓喜歡不同運動類型的民眾，有多元的選擇。

表25 2016 年優質運動遊程獲選名單

編號	遊程路線名稱	運動元素	旅遊地點	旅行社
1	Smile-Catcher-夏日用單車走向自然	單車、獨木舟、溯溪	花蓮鯉魚潭、慕谷慕魚生態廊道	東陽旅行社
2	台灣五岳行	登山	桃園、嘉義、南投、台北、花蓮、新北市	富美旅行社
3	瓦拉米古道遇見布農文學	登山、單車	台北、花蓮、台東	瘋馬旅行社
4	兩棲小鐵人海潛騎旅-綠島風海洋	單車、浮潛	台東、綠島	樂客旅行社
5	泳溯洄瀾逐輕蹄瑜情森林跑走騎	單車、獨木舟、瑜珈	台北、花蓮	東陽旅行社
6	高雄 NO.1-桿洞高球(五日)	高爾夫	高雄	帝禾旅行社

編號	遊程路線名稱	運動元素	旅遊地點	旅行社
7	單車巴士十大經典環島	單車	新北市、宜蘭、花蓮、 台東、屏東、高雄	悠遊旅行社
8	澎湖海賊團	跳水、浮潛、獨木舟	澎湖	行雲旅行社
9	螢火扁舟畫春分袖跑騎跡 繪白露	獨木舟、單車、路跑	台北、花蓮	東陽旅行社
10	騎到部落住一晚	單車	台東	瘋馬旅行社

資料來源：教育部體育署

(2) 提供旅行社宣傳推廣機會

獲選優質之運動遊程單位可出席台北國際旅展中「運動觀光主題館」攤位展出遊程。且透過教育部體育署架設「優質運動遊程」專頁，提供獲選單位免費宣導，推廣銷售獲選遊程。

3. 對花東縱谷深度旅遊操作之啟示

(1) 花東地區適合不同運動元素觀光遊程

以2016年優質運動遊程獲選名單，Smile-Catcher-夏日用單車走向自然、瓦拉米古道遇見布農文學、泳溯洄瀾逐輕蹄瑜情森林跑走騎、螢火扁舟畫春分袖跑騎跡繪白露、騎到部落住一晚等5條遊程，旅遊地點為花蓮或台東兩地，其運動元素涵蓋單車、獨木舟、溯溪、登山、路跑等。未來花東縱谷地區深度旅遊之推動，可考量結合不同運動元素觀光遊程安排。

(2) 將運動與部落體驗結合，擴廣部落深度旅遊

以瘋馬旅行社獲選「騎到部落住一晚」為例，在遊程安排上由台東車站出發，以騎乘自行車至都歷部落，期間會行經都蘭部落休息及用餐，最後至都歷部落接待家庭入住；次日，安排阿美族漁撈文化體驗，用餐後，騎乘自行車返回台東車站，沿途安排東海岸知名景點，東河橋、都蘭糖廠(新東糖廠文化園區)、水往上流、台東市森林公園等，並透過解說，讓參與旅遊民眾更深入了解在地文化與歷史人文，豐富旅遊深度旅內涵。

花東縱谷內擁有特色的部落文化與自然景緻，後續可結合鐵路運輸，將運動旅遊中路跑、自行車等，串聯縱谷區內部落，打造深度的部落旅遊。



圖29 騎到部落住一晚活動照片

4.4 台灣好行案例回顧

一、花蓮太魯閣線

(一) 路線資訊

台灣好行太魯閣線為公路客運 1133A，其路線由花蓮火車站出發，行經七星潭、新城火車站及太魯閣國家公園等著名景點，為花蓮地區重要之觀光景點公共運輸路線。路線如下圖所示：

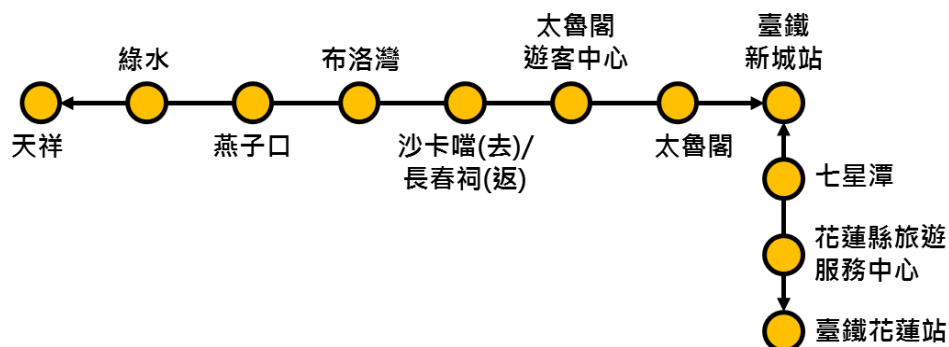


圖30 台灣好行太魯閣線路線圖

表26 台灣好行太魯閣線路線資訊

項目	內容
票價	單程 151 元
班次	平日 18 班次，假日 18 班次
營運時間	06:50-17:50
營運公司	花蓮客運

(二) 觀光遊憩點

台灣好行太魯閣線行經之熱門景點，包含七星潭、太魯閣遊客中心、砂卡噹、燕子口及天祥等。本計畫整理路線周邊景點如下圖所示。



圖31 台灣好行太魯閣線站點周邊景點

(三) 行銷方式

台灣好行太魯閣線目前有三種套票組合，分別為太魯閣一日券、太魯閣二日券及花蓮縱谷太魯閣二日遊自由行，以下分別說明各種套票內容。

1. 太魯閣一日券

該一日券內容為台灣好行太魯閣線當日無限次搭乘，票價為 250 元。

2. 太魯閣二日券

該二日券內容與一日券大致上相同，其可享台灣好行太魯閣線兩日內無限次搭乘。

上述一、二日券，除可無限次搭乘台灣好行太魯閣線之外，持券亦可享食、住、行等優惠，如：美食餐廳、小吃優惠、民宿優惠以及租車優惠等。適合行程彈性的一日遊及二日遊民眾。

3. 花蓮縱谷太魯閣二日遊自由行

該套票與花蓮縱谷太魯閣二日遊自由行相似，其包含台灣好行縱谷花蓮線交通券、台灣好行太魯閣線交通券，花蓮小吃券、特色美食券以及住宿券等，本套票涵蓋了食、住、行，為遊客安排好住宿、交通及美食，一票即可輕鬆遊玩太魯閣及花東縱谷，票價為 2,190 元起。

4. 太魯閣線超值套票

該套票包含台灣好行太魯閣線交通券、出租自行車、美食券、住宿折價券及餐飲商家折價券等，本套票同樣涵蓋了食、住、行，票價為 399 元。

各套票整理內容如下：

表27 太魯閣線套票整理

套票	行			食	住	樂	其他
	台灣好行	高鐵	其他				
太魯閣一日券	●						
太魯閣二日券	●						
花蓮縱谷太魯閣二日遊自由行	●			●	●		
太魯閣好行超值套票	●			●	● (折價券)	● (單車)	● (商家折價券)

二、花蓮縱谷花蓮線

(一) 路線資訊

台灣好行縱谷花蓮線為花蓮縣市區公車 303 路線，其路線由花蓮火車站出發，串聯壽豐火車站、鳳林火車站及光復火車站，路線行經慶修院、鯉魚潭、兆豐農場、林田山、觀光糖廠及大農大富等著名景點，為花東縱

谷重要之觀光景點公共運輸路線。路線如下圖所示：

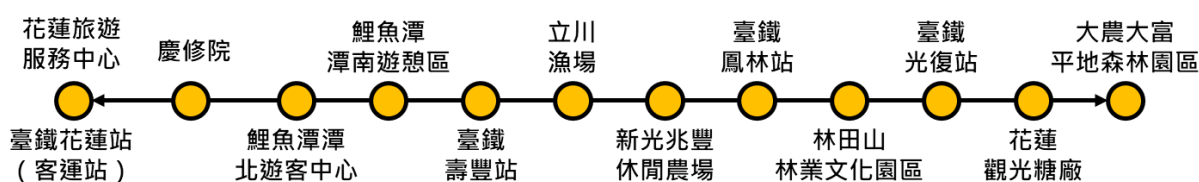


圖32 台灣好行縱谷花蓮線路線圖

表28 台灣好行縱谷花蓮線路線資訊

項目	內容
票價	單程 222 元
班次	平日 14 班次，假日 14 班次
營運時間	08:30-17:40
營運公司	太魯閣客運

(二) 觀光遊憩點

台灣好行縱谷花蓮線行經之熱門景點，包含慶修院、鯉魚潭、兆豐農場、觀光糖廠、林田山、大農大富等。本計畫整理路線周邊景點如下圖所示。



圖33 台灣好行縱谷花蓮線站點周邊景點

(三) 行銷方式

台灣好行縱谷花蓮線目前有三種套票組合，分別為縱谷花蓮線一日券、二日券及花蓮縱谷太魯閣二日遊自由行，以下分別說明各種套票內容。

1. 縱谷花蓮線一日券

該一日券內容為台灣好行縱谷花蓮線當日無限次搭乘，票價為 250 元。

2. 縱谷花蓮線二日券

該二日券內容與一日券大致上相同，其可享台灣好行縱谷花蓮線兩

日內無限次搭乘。上述一、二日券，除可無限次搭乘台灣好行縱谷花蓮線之外，持券亦可享食、住、行等優惠，如：美食餐廳、小吃優惠、民宿優惠以及租車優惠等。適合行程彈性的一日遊及二日遊民眾。

3. 花蓮縱谷太魯閣二日遊自由行

該套票如前所述，包含台灣好行縱谷花蓮線交通券、台灣好行太魯閣線交通券，花蓮小吃券、特色美食券以及住宿券等，本套票涵蓋了食、住、行，為遊客安排好住宿、交通及美食，一票即可輕鬆遊玩太魯閣及花東縱谷，票價為 2,190 元起。

各套票整理內容如下：

表29 縱谷花蓮線套票整理

套票	行			食	住	樂	其他
	台灣好行	高鐵	其他				
縱谷花蓮線一日券	●						
縱谷花蓮線二日券	●						
花蓮縱谷太魯閣二日遊自由行	●			●	●		

(四) 營運績效

本計畫參考縱谷花蓮線營運統計資料，平均每班次載客人次約 2.2 人次，其中以 7 月份搭乘人次最高達 3.8 人次，整體營運績效情形如下表所示。而 106 年度縱谷花蓮線改由太魯閣客運公司營運後，營運績效大幅提升，106 年 8 月份每車載客達 10.9 人次。

表30 台灣好行縱谷花蓮線平均每車載客人次統計表

年度	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
105年	2.3	3.4	1.8	1.9	1.4	1.8	3.8	3.6	1.4	1.5	1.6	1.7
106年	4.4	6.3	3.6	5.1	4.9	4.6	8.5	10.9				

資料來源：縱谷花蓮線營運統計資料。

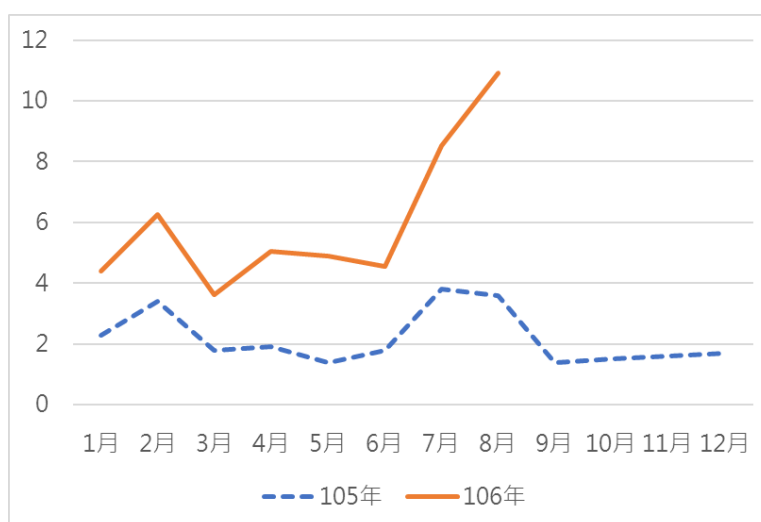


圖34 台灣好行縱谷花蓮線每月份平均每車載客人次統計

三、台東縱谷鹿野線

(一) 路線資訊

台灣好行縱谷鹿野線為公路客運 8168A 行駛路線，其路線由台東轉運站出發，串聯台東火車站、原生植物園、初鹿牧場、鹿野火車站、龍田聚落及鹿野高台等地，於台東熱氣球節時為遊客主要聯外公共運具，路線如下圖所示：



圖35 台灣好行縱谷鹿野線路線圖

表31 台灣好行縱谷鹿野線路線資訊

項目	內容
票價	全程 120 元
班次	平日 12 班次，假日 12 班次
營運時間	08:30-17:10
營運公司	鼎東客運山線

(二) 觀光遊憩點

台灣好行縱谷鹿野線沿線行經鹿野高台、龍田聚落、初鹿牧場、原生植物園、卑南文化園區及台東旅遊服務中心等地區，在熱氣球節季時，本路線將加密班次提供前往鹿野高台民眾便利的公共運輸服務。本計畫整

理路線周邊景點如下圖所示。



圖36 台灣好行縱谷鹿野線路線周邊景點

(三) 行銷方式

台灣好行縱谷鹿野線目前有多種套票組合，包含縱谷鹿野線一日券及與周邊樂園的門票結合優惠，以下分別說明各種套票內容。

1. 縱谷鹿野線一日券

該一日券內容為台灣好行縱谷鹿野線當日無限次搭乘，票價為 190 元。

2. 鐵馬迷鹿套票

該券內容包含台東市區公車路線、龍田社區導覽服務及台東好玩卡優惠等內容，票價為 420 元。

3. 植物園迷鹿套票

該券內容包含台東市區公車路線、原生植物園門票及台東好玩卡優惠等內容，票價為 249 元。

4. 迷上福鹿套票

該券內容包含台東市區公車路線、紅烏龍茶體驗及台東好玩卡優惠等內容，票價為 570 元。

5. 著迷初鹿套票

該券內容包含台東市區公車路線、初鹿牧場門票及台東好玩卡優惠等內容，票價為 570 元。

各套票整理內容如下：

表32 縱谷鹿野線套票整理

套票	行		食	樂	其他
	台灣好行	其他			
縱谷鹿野線一日券	●				
鐵馬迷鹿套票	●	● (市區公車)		● (龍田導覽)	● (台東好玩卡)
植物園迷鹿套票	●	● (市區公車)		● (原生植物園)	● (台東好玩卡)
迷上福鹿套票	●	● (市區公車)	● (紅烏龍茶)		● (台東好玩卡)
著迷初鹿套票	●	● (市區公車)		● (初鹿牧場)	● (台東好玩卡)

(四) 營運績效

本計畫參考鹿野縱谷線營運統計資料，平均每班次載客人次約 9.2 人次，其中以 7 月份搭乘人次最高，104 年度甚高達 31.5 人次，整體營運績效情形如下表所示。

表33 103-105 年縱谷鹿野線平均每車載客人次統計表

年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
103年	7.7	5.3	3.2	3.3	3.2	10.7	16.1	11.9	6.2	4.6	3.1	4.9
104年	4.0	15.2	8.6	10.2	9.1	16.8	31.5	21.2	11.3	10.1	8.9	3.4
105年	12.1	14.2	9.0	8.3	6.2	8.4	13.9	9.9	4.1	4.1	4.6	5.2

資料來源：鼎東客運營運統計資料。

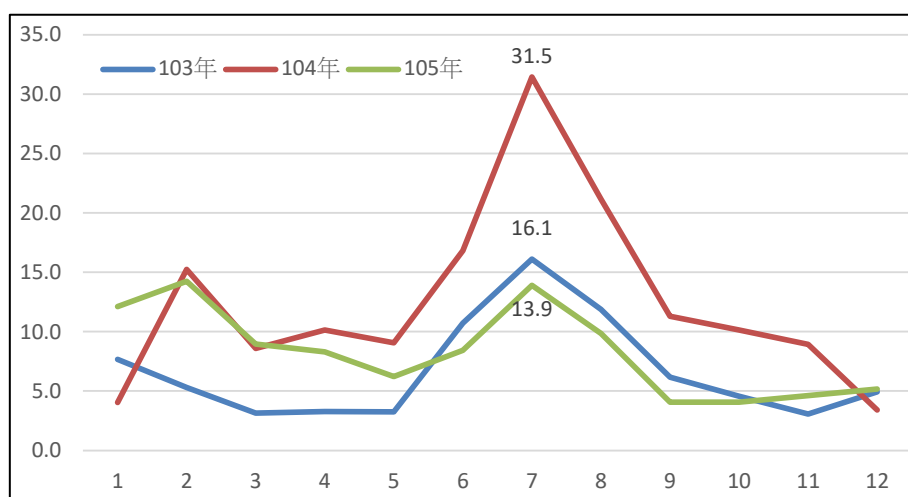


圖37 台灣好行縱谷鹿野線每月份平均每車載客人次統計

四、小結

本計畫整理台灣好行營運路線相關數據資料，台灣好行路線皆串聯交通運輸場站、知名觀光景點、旅遊服務中心等遊客需求點進行服務，分析現況績效優良且運量逐年成長之路線成功的關鍵因素包含班次密集、可搭載非旅遊需求旅次、遊憩區內公共運輸完善、結合景點重要運輸場站轉乘、依據旅遊需求調整供給狀態(預約制)、增加遊憩區的私有運具管制措施等條件，未來縱谷地區可改善現行台灣好行路線營運模式，以符合遊客需求的方式提供使用，增加遊客對於好行的使用率。

本計畫整理台灣好行於各地區營運的成功案例，並歸納關鍵因素包含班次密集、具有多元旅次需求、遊憩區內公共運輸完善、結合景點重要運輸場站轉乘、依據旅遊需求調整班次供給狀態及實施私有運具交通管制措施，以下針對各項成功關鍵因素進行說明，了解縱谷地區遊客特性與其他風景區有異，地幅較廣遊客需求差異大為縱谷好行路線面臨的挑戰，故將設計適合縱谷遊客特性的好行路線，更可符合遊客需求增加搭乘人次。

(一) 班次密集

台灣好行礁溪線連接礁溪轉運站、礁溪市區及周邊知名景點，依據「台北都會區至宜蘭地區多點國道客運路線需求調查分析暨假日景點公車路線之檢討規劃」指出假日期間宜蘭遊客一日遊比例達7成，且多以北部的遊客往返居多，故針對該路線於假日期間進行加密班次，由原本班距30分鐘縮短至10-15分鐘，台灣好行礁溪線運量呈現成長趨勢。

(二) 多元旅次需求

台灣好行日月潭線為連結台鐵台中站、高鐵台中站、埔里市區、暨南大學及日月潭風景區，使用對象包含造訪日月潭遊客外，也提供埔里居民及暨南大學學生使用，通勤時段可提供埔里居民往返台中市區使用，假日及離峰時段提供遊客搭乘使用。

(三) 遊憩區內公共運輸完善

本計畫以日月潭風景區為例，日月潭風景區內公共運輸完善，遊客透過台灣好行日月潭線到達風景區後，可利用其他公共運輸系統進行旅次行為，或聯絡至外部地區完成旅次，包含電動船舶、巡迴公車、纜車、電動車租賃，讓搭乘好行民眾可於潭區任何地方皆可進行轉乘，更可吸引遊客以台灣好行路線造訪遊憩區。

(四) 結合景點重要運輸場站轉乘並發售聯合套票

現況台灣好行路線皆以鄰近的重要運輸場站作為節點，連接沿線的風景區，便利遊客轉乘使用，包含台灣好行墾丁快線(以高鐵左營站作為路線端點)、日月潭(連接台鐵台中站及高鐵台中站)、礁溪線(行經礁溪轉運站及台鐵礁溪站端)、冬山河線(連接羅東轉運站)，提高遊客的方便性，部分路線更與軌道運輸發行套票增加遊客的方便性，也大幅提高遊客兩運

具轉乘使用，好行墾丁線及發售高鐵聯合套票，民眾可依據班次劃位搭乘。

(五) 依據旅遊需求調整供給狀態

風景區常有明顯旅遊淡旺季之差異，定班定線的公車模式業者於營運成本考量下常有減班情形，造成班次供給不足使遊客更不願意搭乘，業者又繼續減班之惡性循環狀態；故依據需求調配發車可提供風景區公共運輸改善的另一藥帖，台灣好行媽宮線即時以需求彈性的方式進行調派車輛，民眾需於出發前進行預約班次，有需求才發車，班次時間更可客製化進行服務，減少空車載客情形，增加好行路線的使用效率。

(六) 增加遊憩區私有運具管制措施

為吸引民眾搭乘公共運輸外，除提供蘿蔔方式的規劃完善便利公共運輸路網外，也需提供棒子方式提高私有運具的使用成本，例如日月潭風景區部分停車場及路邊實施停車收費措施，增加開車民眾的成本以吸引民眾使用公共運輸工具，轉移使用台灣好行路線往返日月潭風景區。

表34 台灣好行路線成功關鍵因素分析

關鍵因素	案例
班次密集	礁溪線因應假日期間遊客人潮，加密班次數讓班距由原有的 30 分鐘縮短至 10-15 分鐘，大幅提高載客人數。
多元旅次需求 (結合通勤民眾使用)	日月潭線連結高鐵站、埔里及日月潭風景區，通勤時段可提供埔里居民往返台中市區使用，假日及離峰時段提供遊客搭乘使用。
遊憩區內 公共運輸完善	日月潭風景區包含環湖巴士、完善自行車道、遊憩船舶等公共運輸工具，讓搭乘好行民眾可於潭區任何地方進行轉乘，提供遊客的使用率。
結合景點重要 運輸場站轉乘	墾丁快線連結高鐵左營站，日月潭線連結高鐵台中站，礁溪線連結台鐵礁溪站，冬山河線連結台鐵羅東站，皆與重要場站結合，提高遊客的方便性，並發行套票提高遊客使用。
依據旅遊需求 調整供給狀態	澎湖旅遊型態尖離峰明顯，台灣好行路線以預約制方式執行，遊客需於前一日預約後才進行發車，並依照遊客需求定期檢核調整班次，更符合遊客需求
增加遊憩區 私有運具管制措施	日月潭風景區部分停車場及路邊停車進行收費，增加私有運具的管制措施，鼓勵民眾使用公共運輸工具至潭區旅遊。

台灣好行除了前述優點之外，亦有經營不善的案例。例如竹塹線因景點具有季性及世博台灣館停止營運等因素而造成路線裁撤；澎湖媽宮北環線駛經機場的班次時間與航空無法配合及旅客安排遊程習慣不會將機場與景點連結，而造成營運效率不佳。

4.5 台灣觀巴案例回顧

一、台灣觀巴案例

台灣觀巴由地區旅行業者規劃設計，產品路線具備服務品質、操作標準及品牌形象的套裝旅遊行程，提供國內外觀光客從飯店、交通場站到台灣各觀光地區之便捷、友善且具固定行程的導覽旅遊服務。台灣觀巴包含交通接送服務、事先預約成行、車體統一彩繪、車上免費無線網路、中英日韓語音導覽服務，旅遊產品包含半日遊、一日遊及二日遊行程，地點包含北中南東及離島地區，共 23 家旅行社，推出 101 條路線。本計畫整理花東縱谷台灣觀巴相關產品服務如下表。

表35 台灣觀巴路線及行程

名稱	行程內容	成人價格(元)
兆豐農場生態之旅一日遊	集合地點→鯉魚潭→新光兆豐休閒農場→回程	800
花東縱谷漫遊一日遊	花蓮市區→鯉魚潭→林田山林業文化園區→瑞穗牧場→午餐→北回歸線地標→掃叭石柱→花蓮觀光糖廠→經兆豐農場→返回花蓮市區	988
陽光綠意迎風趣半日遊	集合地點→樹皮貓頭鷹 DIY 或漫遊鯉魚潭→大農大富平地森林公園騎鐵馬或遊園→花蓮糖廠→馬太鞍濕地→回程	988
知性之旅半日遊	集合地點→慶修院(週一休館，改東華大學)→鯉魚潭風景區→夢幻湖→舊酒廠創意文化園區→回程	800
縱谷龍田單車 1 日遊	集合地點→卑南文化公園→冰鳩冰品(國宴冰品→山豬園牧場品咖啡→土地公廟+百年榕樹→台九線綠色隧道→二層坪水橋→鹿野午餐→布農部落→高臺茶園→單車遊日本移民村~龍田村→阿美麻糬→回程	1,500
台東玉長公路南環線 1 日遊	卑南文化公園→高臺茶園→富里百年教堂→羅山有機村(羅山瀑布、大魚池、泥火山、有機豆漿)→玉長隧道→烏石鼻漁港→東管處→泰源幽谷賞彌猴→東河橋(肉包)→水往上流→加路蘭遊憩區→回程	1,400

二、台灣觀巴清楚識別標示

台灣觀巴提供遊客規劃交通上的管道，遊客可在安排行程上不用安排交通工具方式，透過一次性的服務訂購台灣觀巴解決交通上的需求，更符合遊客移動的方式，整體台灣觀巴服務包含導覽解說員(提供多種語言的服務)、清楚車貼及清楚識別，整理如下圖所示。



導覽解說員



清楚統一標示



車貼統一標示

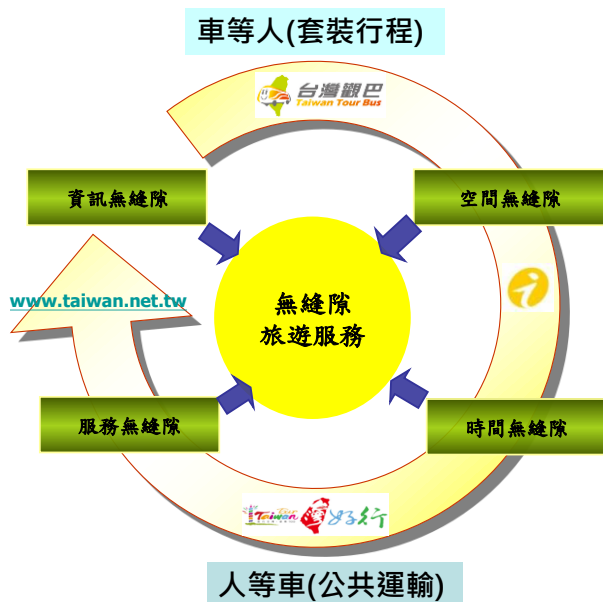


台灣觀巴 LOGO

圖38 台灣觀巴清楚標示意象

三、小結

台灣觀巴包含北中南東及離島地區觀光景點的多樣旅遊行程，遊客透過與旅行社進行預約後即可上車參加服務，台灣觀巴的網站也可查詢多樣的遊程內容，提供遊客除了台灣好行之外的交通旅遊服務管道。台灣好行係以人等車的方式營運，台灣觀巴則以車等人的方式提供服務，皆可完成旅客不同的觀光服務需求，打造無縫隙的旅遊運輸服務。參考國外觀光巴士相關案例也可透過自選行程的方式，由旅行社安排更多差異性的產品服務內容，更能凸顯各別旅遊及深度旅遊的意義。台灣觀巴以東部地區的路線營運情形較佳，西部走廊因公共運輸較為完善，利用台灣觀巴的旅客數較少。



資料來源：台灣觀光景點無縫隙旅遊服務推動情形，交通部觀光局，民國 101 年

圖39 台灣觀巴清楚標示意象

4.6 國內需求反應式運輸服務(DRTS)案例分析

一、澎湖台灣好行 DRTS

澎湖台灣好行媽宮北環線其與上述台灣好行各路線營運模式不同，媽宮北環線為預約制，屬 DRTS 模式之一，民眾須先至網站預訂座位，始可搭乘。

其路線分為 A、B 線，A 線由公車總站出發，沿途行經石滬廣場、第三漁港、跨海大橋、小門地質公園、二崁聚落、大菓葉玄武岩柱、西嶼西台、漁翁島燈塔、餌砲、通梁古榕及生活博物館等熱門景點，而 B 線與 A 線行經路線皆相同，惟 B 線額外繞駛至馬公機場接載遊客。

(一) 觀光遊憩點

台灣好行媽宮北環線行經之熱門景點，如上所述，包含滬廣場、第三漁港、跨海大橋、小門地質公園、二崁聚落、大菓葉玄武岩柱、西嶼西台、漁翁島燈塔、餌砲、通梁古榕及生活博物館等。本計畫整理路線周邊景點如下圖所示。

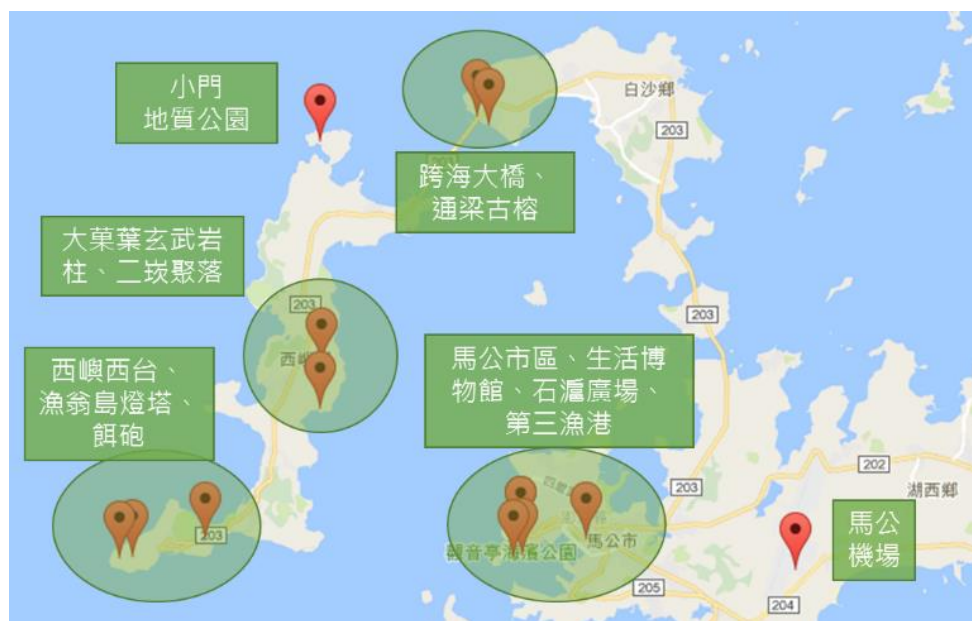


圖40 台灣好行媽宮北環線(DRTS)路線圖

表36 台灣好行媽宮北環線路線資訊

項目	內容
票價	1.媽宮北環線一日券(交通聯票)\$350 2.媽宮北環線(交通聯票) 海陸交通聯票 A\$1699 3.媽宮北環線(交通聯票) 海陸交通聯票 B\$2299 4.媽宮北環線 航空雙人套票\$6999
班次	A線：平假日皆1班次、B線：平假日皆1班次
營運時間	08:30-17:40
營運公司	澎湖縣車船處

(二) 營運情形

由上述可知，台灣好行媽宮北環線 A、B 線，平假日皆僅行駛 1 班次，其營運方式為車輛抵達各站點，皆會於各站等候，停留一段時間後按時發車，A、B 線班表如下表所示，各主要景點約停靠 15 分至 40 分鐘不等，而進一步觀察其營運績效，A 線平均每班次載客人次約 10 人次/班左右，而 B 線績效則較差，目前已朝裁撤該路線規劃。

推估兩路線績效之差異之原因可能為，B 路線繞駛至馬公機場車輛行駛時間約需增加 25 分鐘時間，加上兩路線班次時間僅相差 15 分鐘，若原已抵達澎湖之遊客，將會選擇搭乘行駛時間較短之 A 路線。

另考量當天由台灣本島前往澎湖之遊客，因 B 路線由馬公機場的時間為 10:00，考量下飛機後仍需提領行李等手續以及遊客合理之等候班次，故本計畫盤點 8:30~9:30 間抵達馬公機場之班次，該時段台北及嘉義至馬公均無航班抵達，高雄、台中及台南至馬公皆僅 1 航班，固本計畫推測 B 路線其班次時間並無配合飛機航班達無縫接駁，故反應至該路線營運績效之表現。

表37 台灣好行媽宮北環線班次

站別編號	中文站名	A 線班次		B 線班次	
		到站時間	離站時間	到站時間	離站時間
B1	公車總站	09:10	09:15	09:25	09:30
B2	石滬廣場	09:17	09:20	09:32	09:35
B3	第三漁港	09:23	09:25	09:38	09:40
B4	馬公機場	-	-	09:55	10:00
B5	跨海大橋	09:50	10:05	10:30	10:45
B6	小門地質公園	10:15	11:25	10:55	12:05
B7	二崁聚落	11:30	12:15	12:10	12:55
B8	大菓葉玄武岩柱	12:20	12:45	13:00	13:25
B9	西嶼西台	13:00	13:45	13:40	14:25
B10	漁翁島燈塔	13:50	14:15	14:30	14:50
B11	餌砲	14:16	14:30	14:51	15:05
B12	通梁古榕	14:50	15:15	15:25	15:50
B13	生活博物館	15:40	16:20	16:15	16:55
B14	公車總站	16:25	-	17:00	-

(三) 行銷方式

台灣好行媽宮北環線目前有四種套票組合，且僅銷售套票，未販售單程票，其套票組合分別為媽宮·北環線一日券(交通聯票)、媽宮北環線(交通聯票)海陸交通聯票 A 與 B 以及媽宮北環線航空雙人套票，以下分別說明內容。

1. 媽宮北環線一日券(交通聯票)

該一日券內容為台灣好行媽宮北環線當日無限次搭乘，票價為 350

元。此外，憑該一日票券翌日可免費搭乘「澎湖縣公車」以及「媽宮城觀光文化公車」，並享有食、宿、遊、購、行等相關優惠，如：美食餐廳、當地小吃優惠、飯店優惠、水上活動、博物館優惠、名產折扣以及租賃汽機車或船票優惠。

2. 媽宮北環線（交通聯票）海陸交通聯票

(1) A 套票

此套票除包含台灣好行媽宮北環線一日券外，另涵蓋澎湖聯外之交通船票，從嘉義布袋至馬公港來回船票船班，其餘權益與一日券同，憑該一日票券翌日可免費搭乘「澎湖縣公車」以及「媽宮城觀光文化公車」，並享有食、宿、遊、購、行等相關優惠。票價共 1,699 元。

(2) B 套票

B 套票則係包含台灣好行媽宮北環線一日券以及嘉義布袋至馬公港來回船票船班外，另包含澎湖離島之南海七美、望安船票，其餘皆與 A 套票相同，售價共 2,299 元。

(3) 媽宮北環線 航空雙人套票

此套票同樣包含台灣好行媽宮北環線一日券，另包含台灣-馬公來回機票雙人機票以及馬公市區飯店雙人房一晚住宿券，涵蓋住、行、樂，票價為 6,999 元。

各套票整理內容如下：

表38 澎湖媽宮北環線套票整理

套票	行				住	樂	其他
	台灣好行	飛機	船	其他			
媽宮北環線一日券	●			●			
媽宮北環線一日券 A	●		● (嘉義船票)	(澎湖縣公車、觀光文化公車免費)			
媽宮北環線一日券 B	●		● (嘉義及離島船票)				
媽宮北環線 航空雙人套票	●	●			●	●	●

二、小結

本節整理國內辦理 DRTS 營運規劃相關經驗，地區公共運輸系統以定班定線公車為主，DRTS 則服務現況無公共運輸或需求較低之區域，以提供郊區居民及遊客更便利公共運輸服務，確保每一位民眾行的權利。其中台灣好行媽宮北環線自民國 105 年度開始施行 DRTS 預約制度，當乘客有需求時進行預約發車，於班次預定時間到達目的地載客，大幅減少空車行駛情形。因澎湖地區具有淡旺季月份明顯之情形，透過預約了解需求後再改善供給狀態，可有效利用有限的公共運輸資源，且可提供更適合遊客的旅遊服務內容。

4.7 國外需求反應式運輸服務(DRTS)案例分析

一、成功案例-美國緬因州約克縣 DRTS：

緬因州為美國東北部新英格蘭的一個州，北鄰加拿大魁北克省，東鄰加拿大新不倫瑞克省以及大西洋，西靠美國新罕布夏州。緬因州風景優美，有崎嶇的海岸、森林、丘陵地形。文化發展方面，先住民族是「說阿崗昆語族」的「瓦班納基諸部落」，因此擁有豐富的原住民特色。緬因州約克縣是美國密西西比河以東人口密度最低的州，16 人/平方公里，人口約為 199,299 人。境內 90%的面積由森林覆蓋，被分成許多區塊，內陸長 27 公里，節點之間距離較遠，部分地區較無基礎設施，如銀行、零售店等。因此為解決串連節點問題，地方引進 Shoreline Explorer system。

比較本案花東縱谷各方面條件，總面積 1,000 平方公里，以線性方式發展，人口密度較低，擁有豐富的原住民特色。地緣廣大，有峽谷、瀑布、溫泉、曲流、河階、沖積扇、斷層及惡地等不同的地質地形，與緬因州有類似的地形與天然條件。

受到天然條件的關係，花東縱谷地區形成不同的聚落或城鎮，在郊區缺乏交通資源的前提下，各個主要節點或聚落又較為分散，因此為解決資源串聯等問題。在有類似的發展背景及環境限制等條件，可參考緬因州約克縣以 Shoreline Explorer system 應用於聚落或小城鎮滿足地方需求的方式。

緬因州約克縣的 DRTS Shoreline Explorer system 為美國引入 DRTS 成功執行的案例之一，約克縣位處緬因州美麗海岸線邊，但受到地理條件關係，阻礙的民眾與工作之間的路線連結。不只郊區人口分散，造成較不容易提供運送服務的問題，還有季節性旅客交通阻礙等，帶來許多交通課題。約克縣在交通瓶頸中發展 DRTS，有效管理交通阻塞及運量調派的方式，因此可作為本案交通管理政策規劃的借鏡。

(一) 營運方案規劃

約克縣夏季為觀光旺季，大量遊客拜訪海岸線，而市中心交通亦受其所苦，造成壅塞問題，但非觀光旺季時段，當地居民則因南北向公共交通不足，造成辦公、醫療或出遊不便。

為解決觀光旅遊季及平日居民交通問題，於 2006 年推出 Shoreline Explorer system，不只服務當地人，也提供地方居民及旅客連結娛樂設施的機會。在當地，非營利服務機構—約克縣社區行動公司(YCCAC)利用聯邦基金等資金援助，提供地區交通服務與運具營運成本，包含基本幾條 DRTS 路線系統等，並吸引大批志工自願性負責駕駛工作。

約克縣社區行動公司與三家運輸公司合作，發展 Shoreline Explorer system，主要鎖定幾個族群：包括遊客、上班族、居民、小孩等，利用基金設置由內陸到海邊的接駁路線，提供他們購物、海灘、博物館路線。

Shoreline Explorer system 採預約制度，串聯過去未連結的電車系統，提升旅客、地方居民、上班族交通的移動性及便利性。同時提供當地居民、旅客更多地點的選擇，改善旅客在地區遊玩路程。

Shoreline Explorer system 共 7 條路線，在不同節日期間將各交通節點串連起來，並依據地方運具使用特性提供各種服務，包括 2 號、4 號、5 號、7 號線提供自行車裝載空間，其他路線則限制輕量行李等。整體 DRTS 交通路網發展呈現線性發展，服務介於大眾與私人的公車服務，給予民眾更大的通勤獨立性。

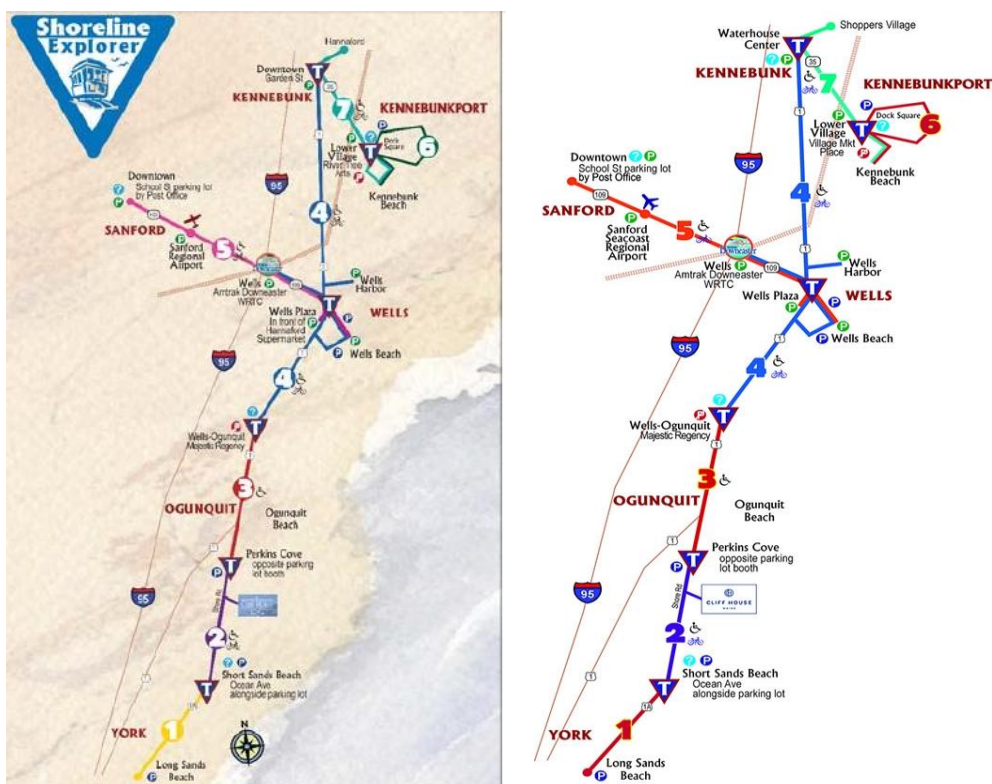


圖41 Shoreline Explorer system 線圖

資料來源：<http://www.shorelineexplorer.com/>

表39 Shoreline Explorer system 服務路線表

路線	內容
YORK Trolley 1	海灘接駁車；營運時間：五月至六月
PURPLE Line 2	11 條循環路線(Perkin Cove、Ogunquit、York Beach)；共 19 公里。
OGUNQUIT Trolley 3	服務 Ogunquit 地區(包括 Ogunquit Beach、Perkin Cove、其他)；營運時間：六月周末、勞動節上午、五月至十月第二個星期的部分時間。
BLUE Line 4	Majestic Regency 至 Kennebunk Downtown；共 39 公里，60 站，與 York Trolley1 相同路線。
ORANGE Line 5	全年固定路線；6 條循環路線(全年營運班次：Downtown Sanford 至 Wells Plaza)(夏季班次：Downtown Sanford to Wells Beach)；共 48 公里。
INTOWN Trolley 6	45 分鐘觀光路線(Kennebunk 至 Kennebunkport)；營運時間：五月最後一星期至十月第二星期。
AQUA Line7	循環路線(市中心至村莊至海灘)；共 27 公里；營運時間：七月到八月。

資料來源：<http://www.shorelineexplorer.com/>、本案彙整

(二) 交通政策與相關補助

依據 2025 緬因州交通策略計畫⁵(Maine Strategic Transit Plan 2025) 統計，緬因州交通部運用州議會(the State Legislature)及聯邦交通管理局 (FTA)所提供的資金及營運基金發展地方的交通系統，包括服務郊區及都市化地區的固定路線、市區路線、彈性路線、季節性路線等。除有中央政府補助外，也得到地方衛生福利基金的補助，相關收入及基金分配以 2012 年數據為例，如下表所示。

表40 2012 年 Shoreline Explorer system 收益項目統計表

運輸路線	車資收入	聯邦交通管理局基金	緬因州交通部基金	地方	廣告	其他	總計	比例
Shoreline Explorer	50,844	267,500	28,404	68,459	-	246,723	661,930	3%
其他季節性路線	-	422,727	-	245,135	-	1,738,851	2,406,713	13%
市區路線	584,405	422,465	-	-	71,667	168,045	1,246,582	7%
固定路線	3,158,340	3,150,195	186,632	4,798,309	281,710	92,624	11,667,810	61%
彈性路線	440,912	1,387,893	162,908	721,968	15,908	384,246	3,113,835	16%
總計	4,234,501	5,650,780	377,944	5,833,871	369,285	2,630,489	19,096,870	100%

資料來源：MaineDOT, "Maine Strategic Transit Plan 2025", Bureau of Planning, March 2015.

(三) 引入 DRTS 效益

1. 改善現有交通不足問題

從 2006 年至今，Shoreline Explorer system 已經營運 10 個夏季時段，由政府與社區行動公司等公私合作方式，建立屬於當地特色的交通方式。透過 Shoreline Explorer system 解決旅次供需不平衡問題，補足現有交通無法在某時段乘載的遊客量。

根據官方統計 2014 至 2015 年由公部門營運之路線總乘客量達 80,601 人次，其中有 60 個站點的 BLUE Line4 較多人搭乘，服務五月到六月有 54,237 人次；專門服務旅客路線的 AQUA Line7，服務七月到八月有 7,7178 人次，占全體公部門營運路線 9%。

2. 便宜車資且穩定基本交通財源

在價格方面，依據約克縣社區行動公司年度交通報告顯示，所有 DRTS 營運時是直接使用現有運具，並無購置新的交通工具，因此減少其營運成本。此外，獲得中央交通基金的補助，使得車資定價較其他運輸服務路線便宜，如下表所示，季節性路線定價美金\$1.05，相較市區路線定價於美金\$4.35 便宜。各路線將車資訂於美金\$2 至\$4/單程不等，此定價也獲得地方民眾的認同，維持穩定的財源收入。

⁵參考 MaineDOT, "Maine Strategic Transit Plan 2025", Bureau of Planning, March 2015.

表41 中央補助後車資定價比較表

運輸服務路線	車資定價(美金/單程)
季節性路線	1.05
市區路線	4.35
固定路線	1.09
彈性路線	4.88

資料來源：MaineDOT, "Maine Strategic Transit Plan 2025", Bureau of Planning, March 2015.

表42 Shoreline Explorer system 收入支出表

收入項		支出項	
聯邦交通規費收入	\$301,090	人資費	\$348,918
其他聯邦/緬因州交通部基金	\$120,013	保險費	\$92,969
企業贊助	\$91,360	燃油及維修費	\$85,535
地方基金	\$89,718	行政費	\$74,096
車資收入	\$59,982	市場調查費	\$60,646
總計	\$662,163	總計	\$662,163

資料來源：<http://www.shorelineexplorer.com/>

3. 創造就業機會⁶

Shoreline Explorer system 創造當地大量季節性職缺，包括伐木工、速食店員工、戶外娛樂與其他工作人員等，但實際上受到地區限制，很難吸引大量工作人員前往就業。多年來，製造業的衰退造成失業人口上升，因此約克縣社區行動公司與伐木公司及其他利益關係者透過交通運輸的建置，提供地區民眾就業機會，同時將分散區塊的社區連結起來，除了縮減城鄉距離，也穩定地方經濟。

二、失敗案例-芬蘭 Kutsuplus 計畫

芬蘭 Kutsuplus 計畫為世界上第一個推行的全自動化 DRTS 服務，註冊人次逾 2015 年已高達 3.5 萬人次，惟因營運成本過高，整體計畫於 2015 年暫停，介紹及說明其計畫內容如下：

(一) 營運方案規劃

芬蘭赫爾辛基地區因主要地鐵和公車交通為南北向分布，加以市區內停車位不足、地鐵無法延伸至所有需求範圍，Aalto 大學於 2012 年提出一項應用研究，以 DRTS 服務計畫-一項介於汽車共享與公車服務的系統，此亦為採用演算法，運用於共乘服務(DRTS 服務)計畫的濫觴。

經過初期的網路焦點團體試用計畫，芬蘭 Kutsuplus 計畫成功的在網路推廣出大眾的支持度，整個營運服務由赫爾辛基地區交通局負責規劃，提供系統需求的軟硬體，外包由交通科技公司 Ajelo 協助交通資訊演算運

⁶ 參考 The Community Transportation Association of America, "Putting Transit to Work in Main Street America", May 2012.

用，Rapiditaxi, Taksikuljetus, and Andersson 等公司協助提供車輛、雇用司機，使用者透過打電話或是網路叫車後，再至鄰近的站點上車。

下圖為整體 Kutsuplus 計畫規劃服務範圍，初期服務範圍以 A 區赫爾辛基市中心為主，後期依據營運規模擴增，拓展至 B、C、D 區。

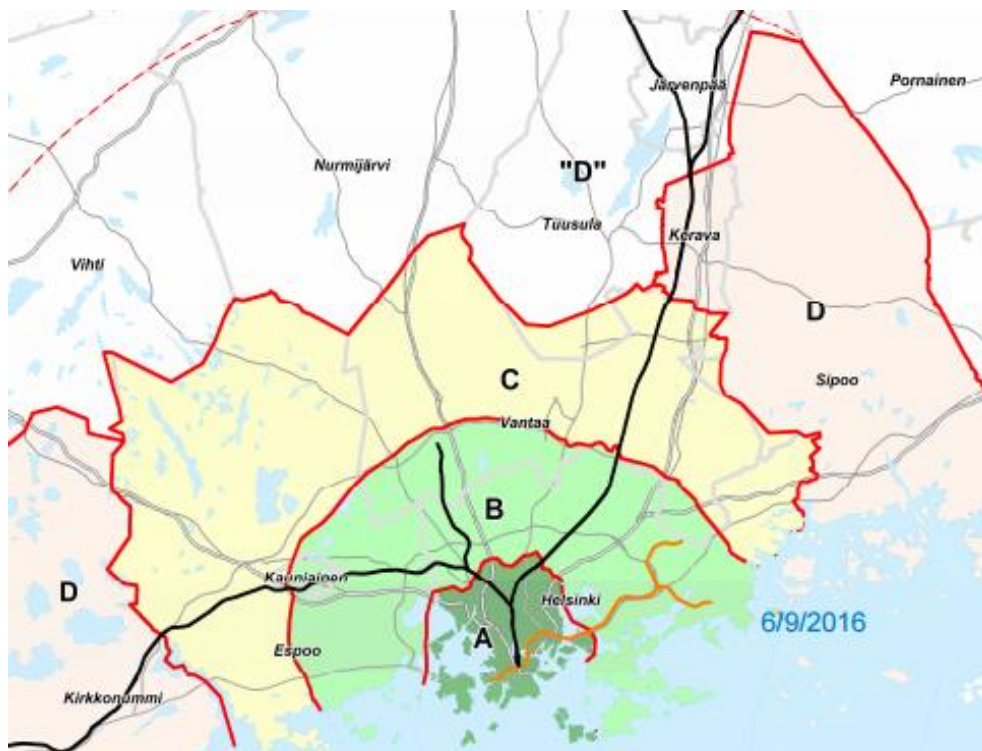


圖42 Kutsuplus 計畫規劃服務範圍

整體的 Kutsuplus 計畫相當受到歡迎，服務旅次自實驗計畫開始的 2012 年直至計畫結束的 2015 年底，每年服務人次已成長至 10 萬人次，每年皆有翻倍性的成長。服務車輛也從 3 輛迅速成長至 15 輛。

Kutsuplus 的票價在實驗階段為起票價 1.5 歐元，其後每公里 0.15 歐元的計價方式，正式營運階段則由 3.5 歐元起跳價，其後每公里 0.45 歐元的計價方式，平均票價成長率為 17%~20%。

定價策略上，早上 10 點至下午 2 點的時段比尖峰時刻便宜 20%外，因應到達時間要求會有一般、經濟與特快等三種運行方式可供選擇。

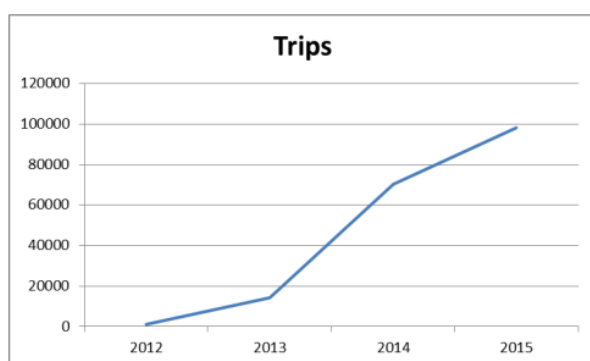


圖43 Kutsuplus 計畫服務旅次

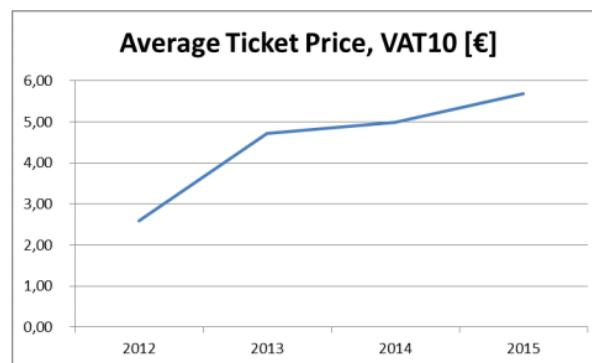


圖44 平均票價

(二) 交通政策與相關補助

根據 2012 年至 2015 年的營運財務情況，到了 2015 年整體淨收益為 -300 萬歐元，四年的淨收益為 -700 萬歐元，皆為虧損狀態。

相關虧損皆由交通單位補貼承包商，主要支出為車輛、司機雇用，乘客搭乘費用則根據里程數有一定程度的補貼。

表43 Kutsuplus 計畫例年營收（單位：歐元）

Kutsuplus	2012	2013	2014	2015	2012-2015
營運收入	3,000	62,700	321,800	507,900	895,400
票箱收入	2,600	61,700	319,200	507,700	891,200
其他營運收入	400	1,000	2,700	200	4,300
服務購買	-316,800	-521,400	-2750,200	-3233,000	-7,821,400
營運成本	-164,200	-1,004,000	-2,186,400	-2626,600	-5,981,200
其他購買支出	-152,600	-517,400	-563,800	-606,400	-1,840,200
人力支出	-119,600	-276,100	-256,100	-256,000	-907,800
其他支出	-15,500	-12,700	-10,600	-1,500	-40,300
折舊	-1,600	-11,100	-13,200	-13,200	-39,100
淨收益	-450,500	-1758,600	-2,708,300	-2,995,800	-7,913,200

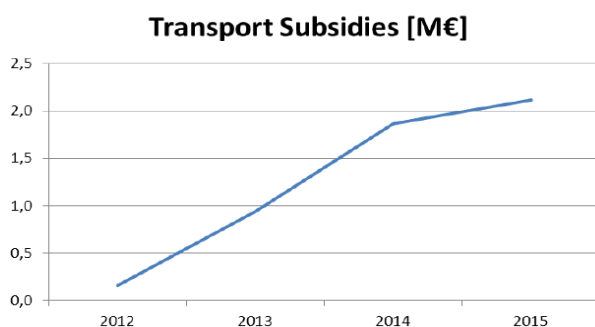


圖45 年補助金額

(三) 優點與停止失敗原因

完全即時自動化，無固定路線，可以配合使用者需求調整路線，可以沿線持續接送同一路線使用者。

網路服務結合鐵路等其他公眾運具，線上直接指引各運用銜接，達到城市內及城市間交通無縫隙服務。



圖46 Spp 火車站內轉成指引及 Kutsuplus 車內出示票證

研究團隊持續與旅遊網站合作，推出 The Trivago plus 服務，推出國

際型的交通旅遊服務，期望整合至歐洲之星、飛機及船班等跨國運具，增強國際旅客及使用者誘因。

(四) 芬蘭案例停止原因

因為需求人次連年上升，初期支出的車輛固定成本高，從 2012 年的 10 輛車，至 2017 年預計需增購置 100 輛車，2020 年需求會增至 1,000 至 2,000 輛車，2027 年則需要 5,000 至 8,000 輛車次，因此也增強了公部門討論誘因，在市場規模拓展後，這樣的服務是否需要由公部門持續補貼，或是回歸私部門商業營運。在 2015 年底，芬蘭赫爾辛基區域交通部門暫時停止此計畫，進行相關研討。

(五) 對本案之啟示

1. DRTS 執行需要建構嚴密的模擬系統及資料源

以芬蘭經驗來看，其實驗計畫上路前，彙整相關資料及服務方案如下：

(1) 數位路網資料庫及最短路徑運算方法

(2) 公車站點資料庫

(3) 可替代運輸服務

(4) 團體折扣、朋友邀請、企業及家庭方案

(5) 服務提供多種語言翻譯

(6) 價格模擬(財務及定價模擬)

2. 與原有公車、軌道系統全面結合可降低成本、增加服務彈性：一方面利用可評估現有公車系統規劃彈性時段，另一方面亦可考量與民間類似 DRTS 整合，可以降低整體系統之營運成本(包含購車成本、人事成本)。此外，透過與公車、鐵路系統時間、班次之整合，可以提高路網覆蓋率與遊程時程效率。

3. 建立適當財務比較標竿與開闢其他財源：DRTS 服務營運仰賴政府財務補助，不論是美國緬因州約克縣案例或芬蘭案例，都可以看出政府補助為主要收入來源，相對於原有公車系統，則會有較佳的財務表現。另外如果有多元財源收入，則在爭取持續擴張系統時，比較不會受到單一財源或主管機關限制。但應設定有限目標，美國約克縣案例中，政府補助占整體收入約 2/3，將服務旅次從 14% 提升至 20%。

4. 服務對象多元化可增加單趟服務旅次人數：芬蘭經驗中服務人數成長，軟硬體對應成長，但單趟服務人次過少將造成補貼負擔過大；美國約克縣則是除當地需求外，因應旅遊旺季規劃不同服務旅次，降低財務負擔。