

台灣海岸觀光資源調查



執行單位

開南大學觀光與餐飲旅館學系

計畫主持人 楊勝評博士

共同主持人 吳重坤博士

郭惠珠博士

交通部觀光局

99 年 12 月

目 錄.....	I
表目錄.....	III
圖目錄.....	V
中文計畫摘要	VIII
英文計畫摘要	IX

目 錄

第一章 緒論	1
第一節 計畫緣起與目的	1
第二節 計畫方法與流程	2
第三節 計畫內容與範圍	6
第二章 台灣海岸觀光發展現況與環境條件分析.....	8
第一節 海岸遊憩活動相關法規說明	8
第二節 海岸遊憩活動相關環境因子與適宜條件	15
第三節 水域遊憩活動類型與發展現況	18
第四節 商港及漁港類型與發展現況	30
第五節 上位及相關計畫	50
第三章 美國、日本、澳洲海岸觀光發展分析.....	61
第一節 美國、日本、澳洲海岸觀光發展特性	64
第二節 美國、日本、澳洲海岸觀光發展案例	85
第三節 美國、日本、澳洲海岸觀光應用評析	109
第四章 台灣海岸遊憩帶發展系統分析	113
第一節 台灣海岸遊憩帶觀光發展系統評估作業說明	113
第二節 台灣海岸遊憩帶觀光發展系統案例遴選	154
第三節 台灣海岸遊憩帶觀光發展系統案例分析	158
第五章 台灣海岸遊憩帶案例類型與其發展方案.....	166
第一節 金山萬里系統發展方案	166
第二節 港澳濱海系統發展方案	181
第三節 安平北門系統發展方案	198
第四節 車城後壁湖系統發展方案	216
第五節 都蘭伽藍系統發展方案	229

第六章	結論與建議.....	242
第一節	台灣海岸遊憩系統土地利用與發展方案.....	242
第二節	台灣海岸觀光發展規劃建議	247
參考文獻		250
附錄一	海洋遊憩帶發展潛力評估第一次專家學者第一階段 遴選會議紀錄	254
附錄二	海洋遊憩帶發展潛力評估第一次專家學者第二階段 遴選會議紀錄	256
附錄三	海洋遊憩帶發展潛力評估第二次專家學者第一階段 訪談紀錄.....	258
附錄四	海洋遊憩帶發展潛力評估指標權重問卷	275

表目錄

表 2.1 台灣海岸遊憩活動相關法規與中央主管機關	9
表 2.2 台灣國家公園分布表	11
表 2.3 台北縣政府現行水域範圍內可從事水域遊憩活動之項目	12
表 2.4 宜蘭縣政府現行水域範圍內可從事水域遊憩活動之項目	13
表 2.5 高雄市政府現行水域範圍內可從事水域遊憩活動之項目	14
表 2.6 海岸遊憩活動與環境因子之關係	16
表 2.7 海域靜穩度與海岸遊憩活動之關係	17
表 2.8 海水浴場之環境條件	17
表 2.9 小型遊艇之環境條件	17
表 2.10 墾丁國家公園海域遊憩活動發展方案活動項目彙整表	18
表 2.11 水域遊憩活動之說明	26
表 2.12 國際商港之發展定位調整	36
表 2.13 國內商港發展定位	39
表 2.14 臺灣地區各縣市漁港類別及名稱	43
表 2.15 十四處多功能重點漁港之港區外觀光遊憩資源	46
表 2.16 十四處多功能重點漁港港區內多元化利用設施彙整表	47
表 2.17 十四處多功能重點漁港港主要發展活動現況	48
表 2.18 十四處多功能重點漁港觀光屬性分析	49
表 3.1 澳洲黃金海岸的遊客人數估算	83
表 3.2 美國近年研究海灘的消費估算（每天或過夜）	83
表 3.3 粗估黃金海岸觀光的經濟價值	84
表 3.4 坦帕灣(Tampa Bay)土地利用彙整表	86
表 4.1 全台 161 處遊憩據點彙整表	115
表 4.2 各單位既有遊憩系統分類表	117
表 4.3 本研究歸納整理之 43 處遊憩系統表	118
表 4.3 本研究歸納整理之 43 處遊憩系統表(續)	119
表 4.4 第一次專家學者名單	120
表 4.5 第一次專家學者推薦之台灣發展海岸觀光據點	121
表 4.6 第二次專家學者名單及第一階段訪談時間地點	122
表 4.7 第二次專家學者第一次訪談意見彙整表	123
表 4.8 第二次專家學者推薦之台灣發展海岸觀光據點	129
表 4.9 各相關單位發展據點推薦彙整表	130

表 4.10 一般道路服務水準等級表	133
表 4.11 台鐵車站分等之標準	133
表 4.12 台灣地區生活圈劃分	134
表 4.13 海洋遊憩系統發展條件評定說明	135
表 4.14 全台海岸遊憩系統資源豐富性之表現	136
表 4.15 全台海岸遊憩系統海域遊憩活動發展性之表現	141
表 4.16 全台海岸遊憩系統道路承載量之表現	143
表 4.17 全台海岸遊憩系統之鄰近火車站等級	144
表 4.18 全台海岸遊憩系統交通可及性之表現	145
表 4.19 全台海岸遊憩系統港口設施之機能表現	147
表 4.20 全台海岸遊憩系統涵蓋生活圈人口統計	148
表 4.21 全台海岸遊憩系統各項指標之表現綜整表	150
表 4.22 全台海岸遊憩系統各項指標加計權重之表現綜整表	151
表 4.23 全台海岸遊憩系統各項指標加計權重之評估分析	152
表 4.24 全台海岸遊憩系統綜合評估分析表	154
表 4.25 全台海岸遊憩系統主要特色類型表	156
表 4.26 全台海岸遊憩系統綜合評估及遴選說明	157
表 4.27 海岸遊憩帶發展系統遴選案例	158
表 6.1 各系統發展主軸綜整表	243
表 6.2 土地利用相關權責單位綜整表	245

圖目錄

圖 1.1 現場勘查分區示意圖.....	2
圖 1.2 計畫流程示意圖	5
圖 1.3 「台灣海岸觀光資源調查」計畫範圍圖.....	7
圖 2.1 國家風景區分佈圖	10
圖 2.2 國家公園分佈圖	10
圖 2.3 台灣本島及離島漁港位置分佈圖	44
圖 2.4 澎湖縣、金門縣、連江縣漁港位置圖	45
圖 3.1 世界海洋觀光的珊瑚礁三角地帶	63
圖 3.2 美國聯邦海岸之主管機關及負責單位.....	66
圖 3.3 日本須磨海岸、須磨海水浴場照片	69
圖 3.4 日本主要海濱公園的分布	70
圖 3.5 日本千葉縣稻毛海濱公園平面圖	70
圖 3.6 日本千葉縣稻毛海濱公園照片	71
圖 3.7 日本潛水據點分布	72
圖 3.8 沖繩潛水據點照片	72
圖 3.9 神奈川縣小艇碼頭照片	73
圖 3.10 日本小艇碼頭分布	74
圖 3.11 神戶市須磨、平磯海釣公園照片	75
圖 3.12 神戶市須磨、平磯海釣公園設施圖	75
圖 3.13 fisharina 概念圖	76
圖 3.14 日本關東地區與賴戶內海的 fisharina 分布	77
圖 3.15 「港口區 Oasis」登錄港	78
圖 3.16 「海之驛站」分布圖	79
圖 3.17 澳洲黃金海岸及路沙國家公園相對位置.....	81
圖 3.18 澳洲黃金海岸及路沙國家公園土地現況圖	82
圖 3.19 澳洲大陸的土地區分圖(20012002).....	82
圖 3.20 黃金海岸最受重視的議題	84
圖 3.21 佛羅里達州 20002003 年海灘觀光對國際及他州遊客之經濟影響	87
圖 3.22 佛羅里達州的海岸及分區	87
圖 3.23 三重縣位置圖	89
圖 3.24 伊勢志摩地區地圖	89
圖 3.25 伊勢灣	90

圖 3.26 熊野灘	90
圖 3.27 伊勢神宮	91
圖 3.28 托福橫丁	91
圖 3.29 五十鈴川郵便局	91
圖 3.30 夫婦岩	91
圖 3.31 赤福	92
圖 3.32 鳥羽灣周邊地圖	93
圖 3.33 志摩休閒遊艇觀光船	94
圖 3.34 鳥羽遊客中心	94
圖 3.35 海女的實演	94
圖 3.36 大王崎灯台	95
圖 3.37 沖繩的地理的位置	97
圖 3.38 水上摩托車、潛水與那國島	99
圖 3.39 伊豆半島地理位置	100
圖 3.40 伊豆半島的主要觀光景點	101
圖 3.41 富士相模伊豆國立公園(伊豆半島區域)範圍圖	101
圖 3.42 (左)集英社文庫「伊豆踊子」(右)荒木氏「伊豆踊子」	103
圖 3.43 熱海市全景	103
圖 3.44 熱海溫泉飯店一景	103
圖 3.45 日本國道 414 號的公路景觀	104
圖 3.46 河津七瀧環狀橋	104
圖 3.47 觀光圈整備示意圖	110
圖 3.48 伊勢神宮托福橫丁實景	112
圖 4.1 海岸遊憩帶觀光發展潛力評估作業流程圖	114
圖 4.2 發展潛力評估指標權重結果圖	131
圖 4.3 五處發展案例類型之位置示意圖	159
圖 5.1 金山萬里系統範圍示意圖	166
圖 5.2 金山萬里系統主要景點實況	167
圖 5.3 金山萬里系統主要港口實況	169
圖 5.4 金山萬里系統主要道路圖	170
圖 5.5 金山萬里系統發展現況	172
圖 5.6 金山萬里系統整體發展構想示意圖	175
圖 5.7 水尾、磯港漁港結合溫泉暨老街發展構想示意圖	176

圖 5.8 港澳濱海系統範圍示意圖	181
圖 5.9 港澳濱海系統主要景點實況	182
圖 5.10 港澳濱海系統主要港口實況	184
圖 5.11 港澳濱海系統主要道路圖	185
圖 5.12 港澳濱海系統整體發展構想圖	189
圖 5.13 烏石港及外澳沙灘多功能娛樂遊憩碼頭發展構想示意圖	190
圖 5.14 東北角海岸(含大溪海岸及頭城濱海)風景特定區計畫圖(宜蘭縣部分)	192
圖 5.15 烏石港區段徵收全區範圍空拍圖	195
圖 5.16 安平北門系統範圍示意圖	198
圖 5.17 安平北門系統主要景點實況	199
圖 5.18 安平北門系統主要港口實況	202
圖 5.19 安平北門系統主要道路圖	203
圖 5.20 安平北門系統主要發展指導計畫	207
圖 5.21 安平北門系統整體發展構想圖	208
圖 5.22 安平港國家歷史風景區發展構想示意圖	210
圖 5.23 車城後壁湖系統範圍圖	216
圖 5.24 車城後壁湖系統主要景點實況	217
圖 5.25 車城後壁湖系統主要港口實況	218
圖 5.26 車城後壁湖系統主要道路圖	219
圖 5.27 車城後壁湖系統整體發展構想圖	223
圖 5.28 墾丁國家公園及後壁湖地區土地使用分區圖	225
圖 5.29 後壁湖遊艇度假基地發展構想示意圖	227
圖 5.30 都蘭伽藍系統範圍示意圖	229
圖 5.31 都蘭伽藍系統主要景點實況	231
圖 5.32 都蘭伽藍系統主要港口實況	232
圖 5.33 都蘭伽藍系統主要道路圖	233
圖 5.34 都蘭伽藍系統整體發展構想圖	237
圖 5.35 富岡漁港發展構想示意圖	241
圖 6.1 台灣海岸觀光發展系統類型之主題圖	244

計畫摘要

台灣地區海域遊憩活動蓬勃發展，宜由點、線、面的方式整體考量，發展各類型海域遊憩活動據點，並依照各類型系統提出發展方案，以爲其他據點之發展參考。本計畫目的爲調查台灣各類型海岸觀光資源，透過海岸觀光遊憩利用現況調查，蒐集美、日、澳等三國海岸觀光發展之土地利用參考案例與使用原則，並藉由專家訪談與評估方法進行發展條件分析，進行各類型發展系統之海洋遊憩帶的評估調查；計畫成果建議依據海岸遊憩系統之主要特色類型與特有優勢條件，提出包括：海域遊憩活動爲主、結合特有資源(溫泉)、結合歷史人文、結合休憩港灣設施、結合原住民人文等五種海洋遊憩帶發展類型，分別就其發展課題與發展方案提出建議，以作爲推動台灣海岸觀光發展之建議參考。

關鍵詞：海岸觀光，海域遊憩，海岸資源

Abstract

In order to develop all kinds of sites of marine leisure activities, the flourishing development of the coastal leisure activities in the Taiwan regions should be considered based on the overall methods of points, lines and surfaces. The reference of site development is made according to all kinds of systems considered as development objectives. The purpose of this study was to investigate all kinds of Taiwan coastal tourism resources using the survey of the usage of coastal tourism and recreation. The data on the reference cases and usage principles of land uses for the costal tourism development were collected from America, Japan and Australia. The analysis of development conditions was conducted through the expert interviews and evaluation methods. In addition, the assessment survey was conducted using all kinds of marine recreation development systems. The suggestions of results in this study were made based on the main characteristic types and unique advantages of coastal leisure systems. Five types of marine recreational development included coastal leisure activities, combinations of unique resources (hot springs), combinations of history and human cultures, combinations of leisure harbor facilities, and combinations of aboriginal humans and cultures. The suggestions were made based on development topics and objectives and considered as references of the drive of coastal tourism development in Taiwan.

keywords : Coast Tour, Sea Area Recreation, Coast Resources

第一章 緒論

第一節 計畫緣起與目的

一、計畫緣起

台灣地區海域遊憩活動蓬勃發展，宜由點、線、面的方式整體考量，發展各類型海域遊憩活動據點，並依照各類型系統提出發展方案，以爲其他據點之發展參考。因爲海域遊憩資源具有不可恢復性、稀少性、脆弱性，宜以自然保育爲主，發展遊憩活動爲輔，對於開發據點除基於導入活動增加設施外，若要開發新據點則應事先有詳細的評估，避免因不當的開發破壞海洋生態。

爲持續了解台灣海岸各類型遊憩帶觀光資源，本計畫依據經建會 97 年 12 月 24 日召開「愛台 12 建設總體計畫第 5 次會議」結論指示事項，透過各類型海岸觀光資源及目前觀光遊憩利用現況調查，並蒐集美、日、澳等三國海岸觀光發展之土地利用參考案例與使用原則，進行各類型發展系統之海洋遊憩帶區域的評估調查，針對具潛力但有發展障礙之案例類型提出相關發展方案，做爲台灣海岸觀光政策之規劃建議。

二、計畫目的

本計畫目的爲調查台灣各類型海岸觀光資源，分析目前觀光遊憩利用現況，包含水域遊憩活動管理辦法中各項類型活動據點及位置，及商港、漁港有關遊艇、休閒漁船之海洋觀光遊憩類型；此外，藉由專家訪談與評估方法進行發展條件分析，提出五種海洋遊憩帶發展類型與土地利用建議，以作爲推動台灣海岸觀光發展之建議參考。

第二節 計畫方法與流程

一、研究方法

(一) 文獻資料蒐集與分析

近年來國內對於海域遊憩整體發展規劃及研究有多方面的探討，本計畫彙集國內有關海域遊憩發展之上位計畫，瞭解其他相關研究之全貌，同時分析各區域海域遊憩資源現況之後，歸納其差異，以作為本計畫研究之基礎。考量海域遊憩活動與資源之屬性，制訂海洋遊憩帶發展條件與土地利用建議評估指標，規劃各類型海域遊憩發展系統及功能定位，作為海域遊憩系統之發展基礎。

(二) 現場勘查

勘查範圍包含台灣本島與離島地區，研究範疇分為五大分區，如圖 1.1 所示，分別為：

- (1)台灣北部地區：台北縣、基隆市、桃園縣、新竹縣市與宜蘭縣。
- (2)台灣中部地區：苗栗縣、台中縣、彰化縣與雲林縣。
- (3)台灣南部地區：嘉義縣、台南縣市、高雄縣市、屏東縣及小琉球。
- (4)台灣東部地區：花蓮縣、台東縣、綠島及蘭嶼。
- (5)離島地區：澎湖、金門與馬祖為主。



圖 1.1 現場勘查分區示意圖

(三) 重點人員訪談

根據前述資料蒐集結果，篩選較具關鍵性的主管機關人員、活動據點實際經營業者與相關專家學者進行深入訪談，主要訪談題綱包含：

- 1.活動發展現況描述；
- 2.活動參與者的特性；
- 3.面臨之重要課題；
- 4.未來發展意向。

藉由上述重點人員訪談過程，具體說明各活動據點的吸引力與發展意願等發展條件評估指標，以為後續評估海岸遊憩帶發展系統之基礎。

二、計畫流程

本計畫流程包括四項主要計畫工作內容，將從海域遊憩活動、資源及港埠之基本資料分析著手進行，分析台灣各地區域海域系統之發展現況，分析全台灣海岸觀光發展遊憩系統，並提出各類型海岸遊憩系統之開發主題及發展方案。茲各項計畫內容詳述如下：

(一) 台灣海岸觀光發展現況與環境條件分析

瞭解台灣海域發展之上位相關計畫，研析發展海岸遊憩活動所需遵循的相關法規，說明海岸遊憩活動相關環境因子與適宜條件；歸納全台各地商港及漁港類型，同時彙整水域遊憩活動類型與發展現況，以便訂定各分區系統海域遊憩活動之功能定位。

(二) 美日澳海岸觀光發展分析

為使潛力海岸基地發展所顧及層面更多元化，且於規劃開發階段受限於自我意識之導向，同時面對未來基地開發或轉型能有效達到經濟規模運作，需契合當地遊憩資源之利用，因此彙整美國、日本、澳洲等三個國家海岸觀光發展特性作為本計畫案例分析，將所得結論對照本計畫所遴選基地作為應用評析之依據。

(三) 台灣海岸遊憩帶發展條件分析

台灣位於亞熱帶呈南北狹長型的海島，全島南北縱長約 395 公里，東西寬度最大約 144 公里，環島海岸線長約 1,139 公里，面積約有 3.6 萬平方公里(14,400 方英哩)。台灣島四面環海，孕育了各種海岸地形，海岸線綿長擁有豐富的海洋生態，且海岸地形地質饒富變化，亦有黑潮流流經沿海，近岸海域之海洋生物資源及濱海陸地之動植物生態景觀資源相當豐富。北部海岸多為岬灣與岩岸，西部海岸多沙灘、沙丘、潟湖、泥質灘地，南部恆春半島是珊瑚礁海岸，東部屬斷層海岸，坡度陡峻而多斷崖；同時兼具生態、休閒遊憩、環境教育、經濟、國土保安及學術研究等功能。

為使整體調查更盡完善，本計畫納入台灣海岸遊憩帶觀光發展評估準則，將海域及沿岸觀光資源、海域遊憩活動及全台港埠(漁港、商港及娛樂港)納入評估準則內，建議全台沿岸海域依照區域特性劃遊憩系統，使成為海岸遊憩帶。借重專家學者之學術專業，將各區域遊憩系統依照所屬條件進行評析，以選擇各類型海域遊憩系統並提出其發展方案建議。

(四) 台灣各類型海岸遊憩系統之發展方案擬定

集結各沿岸海域遊憩系統及港埠區域完成評選作業所得五種類型海岸遊憩區域候選基地為主要發展空間，依照遊憩區域整體發展原則，結合週邊觀光資源形成海岸遊憩帶。回顧國內、外海域遊憩區域開發使用之文獻，針對潛力遊憩帶候選基地之發展條件、項目加以探討，同時建議未來土地開發利用之辦法。本計畫藉由找出各類型海域遊憩系統作為發展案例，使其整體沿岸發展得以有效利用，亦可降低不必要之開發，響應永續生態、永續觀光之作為，以尊重生態環境為宗旨。

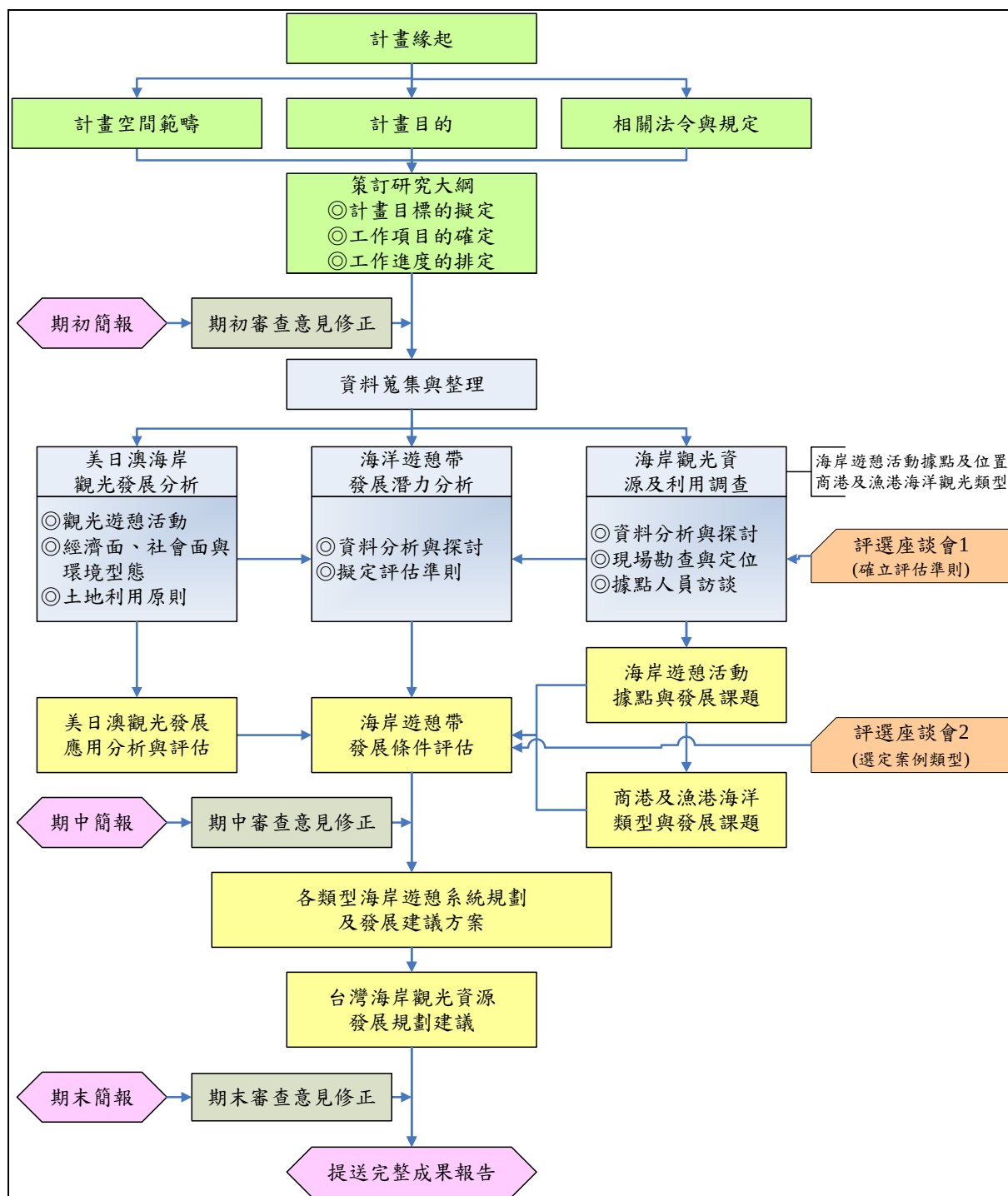


圖 1.2 計畫流程示意圖

第三節 計畫內容與範圍

一、計畫內容

(一) 海岸觀光資源及利用調查

包含海岸遊憩活動與商港、漁港海洋遊憩資源調查與分析，經現場勘查定位、據點人員訪談後，提出水域遊憩、商港及漁港類型與發展的課題。

(二) 海洋遊憩帶發展條件分析

在資料檢索與分析探討後，併同美、日、澳海岸發展案例分析，擬定評估的準則與指標，並進行評估計畫，透過二次評選座談會，評選至少五處具有特定類型的海岸遊憩帶。

(三) 美、日、澳海岸觀光發展分析

針對美、日、澳三國的海岸觀光發展進行討論與蒐集資料文獻，思考方向如相似程度、社會狀況、生態環境、海象與緯度氣候等。

此外，蒐集美日澳成功發展海岸觀光的案例，包括觀光遊憩活動與土地利用資料，並以經濟、社會與環境型態面等歸納分析評估，以供參考。

(四) 各類型案例發展方案與建議

提出海岸遊憩帶評估調查分析、各類型案例之發展課題與方案，作為台灣海岸觀光發展規劃的建議。

二、計畫範圍

本計畫之調查範圍為台灣地區周圍海域腹地及所轄海域為主要研究範疇；所提出各區域海域範圍依循「臺灣地區區域計畫」之劃分，包括北部海域區域、東部海域區域、西部海域區域、南部海域區域及離島海域區域之所轄海域範圍之五大分區。其中北部海域地區涵括台北縣、基隆市、桃園縣、新竹縣、新竹市、宜蘭縣六個縣市；東部海域地區涵括花蓮縣、台東縣、綠島、蘭嶼二個縣市及二離島；中部海域地區涵括苗栗縣、台中縣、彰化縣、雲林縣四個縣市；南部海域地區涵括嘉義縣、台南縣、台南市、高雄縣、高雄市、屏東縣六個縣市；離島海域地區涵括金門縣、連江縣、澎湖縣三個縣市。



圖 1.3 「台灣海岸觀光資源調查」計畫範圍圖

第二章 台灣海岸觀光發展現況與環境條件分析

第一節 海岸遊憩活動相關法規說明

一、海岸遊憩活動相關法規

目前台灣海岸遊憩活動管理的相關法規，所面臨最重要的課題為法治規範與實際活動管理產生的落差，阻礙了海岸遊憩活動的發展；針對此點，交通部觀光局已於 2008 年進行「水域遊憩活動管理辦法」的修正建議，而該辦法與「墾丁國家公園海域遊憩活動發展方案」在法律位階上皆屬於行政命令，且分別隸屬不同主管機關，因此較難整體性的落實各項海岸遊憩活動之管理。其次在海岸遊憩資源利用方面，所牽涉有關現行法規相當多且複雜，需要各種專業知識與技術的整合，而攸關海岸資源利用的「海岸法」目前仍屬於草案階段，亦阻礙海洋遊憩資源利用的合法性與發展。本計畫茲將海岸遊憩活動相關法規初步彙整如表 2.1 所示，待後續調查研究工作的陸續進行，能更深入的探討各項海岸遊憩活動與據點相關的適法性議題。

表 2.1 台灣海岸遊憩活動相關法規與中央主管機關

相關法規名稱		中央主管機關				備 註
		交通部	內政部	農委會	環保署	
1	發展觀光條例	✓				為水域遊憩活動管理辦法之母法
2	水域遊憩活動管理辦法	✓				水域遊憩活動相關規定
3	小船管理規則	✓				遊艇、獨木舟與帆船等符合小船定義之相關管理規則
4	船舶設備規則	✓				遊艇定義為從事遊樂活動之船舶
5	墾丁國家公園海域遊憩活動發展方案		✓			墾丁國家公園海域遊憩區與一般管制區海域遊憩活動相關規定
6	國家安全法施行細則		✓			遊艇航行檢查相關規定
7	自然保護區設置管理辦法			✓		自然保護區許可從事泛舟活動相關規定
8	漁港法			✓		漁港分類、經營管理與垂釣活動等相關規定
9	漁港法施行細則			✓		遊艇遊憩專用區域與休閒專用區域相關規定
10	娛樂漁業管理辦法			✓		娛樂漁業與娛樂漁業漁船相關規定
11	海域環境分類及海洋環境品質標準				✓	游泳海域環境品質

資料來源：本計畫整理

二、海岸遊憩活動管理機關與相關團體

在進行現場勘查定位與據點人員訪談之前，本研究進行主管機關、活動據點業者與相關協會初步資料蒐集與彙整；其中主管機關以包含海域範圍之國家風景區管理處(共計 13 處，臨接海洋計有 7 處)、國家公園(共計 8 處，臨接海洋計有 5 處)與地方政府為主，根據活動項目與地點，蒐集實際經營業者與相關協會之資訊，以便後續據點相關調查之進行。

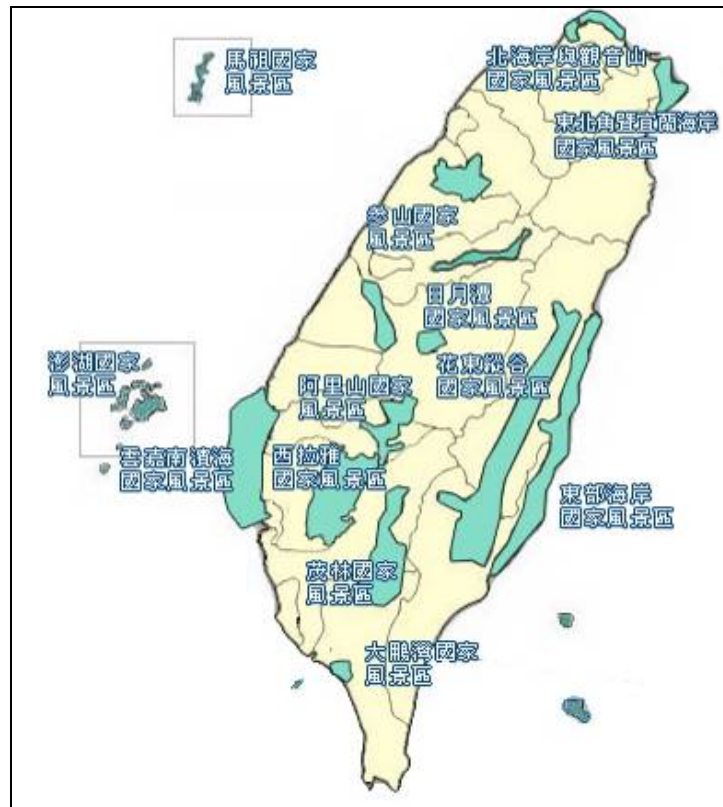


圖 2.1 國家風景區分佈圖

資料來源：交通部觀光局國家風景區網站



圖 2.2 國家公園分佈圖

資料來源：內政部營建署台灣國家公園網站。

表 2.2 台灣國家公園分布表

區域	國家公園名稱	主要保育資源	面積(公頃)	管理處成立日期
南區	墾丁國家公園	隆起珊瑚礁地形、海岸林、熱帶季林、史前遺址海洋生態	18,083.50(陸域) 15,206.09(海域) 33,289.59(全區)	民國 73 年 01 月 01 日
中區	玉山國家公園	高山地形、高山生態、奇峰、林相變化、動物相豐富、古道遺跡	105,490	民國 74 年 04 月 10 日
北區	陽明山國家公園	火山地質、溫泉、瀑布、草原、闊葉林、蝴蝶、鳥類	11,455	民國 74 年 09 月 16 日
東區	太魯閣國家公園	大理石峽谷、斷崖、高山地形、高山生態、林相及動物相豐富、古道遺址	92,000	民國 75 年 11 月 28 日
中區	雪霸國家公園	高山生態、地質地形、河谷溪流、稀有動植物、林相富變化	76,850	民國 81 年 07 月 01 日
福建省	金門國家公園	戰役紀念地、歷史古蹟、傳統聚落、湖泊濕地、海岸地形、島嶼形動植物	3,719.64	民國 84 年 10 月 18 日
南海區	東沙環礁國家公園	東沙環礁為完整之珊瑚礁、海洋生態獨具特色、生物多樣性高、為南海及台灣海洋資源之關鍵棲地	174(陸域) 353,493.95(海域) 353,667.95(全區)	東沙環礁國家公園 96 年 1 月 17 日正式公告設立；海洋國家公園管理處於 96 年 10 月 4 日正式成立
南區	台江國家公園	自然濕地生態、台江地區重要文化、歷史、生態資源、黑水溝及古航道	4,905(陸域) 34,405(海域) 39,310(全區)	98 年 10 月 15 日正式公告設立

註：網底部分之國家公園係臨接海洋。

資料來源：內政部營建署台灣國家公園網站。

三、地方政府水域遊憩活動管理相關規定(交通部觀光局，2008)

(一) 臺北縣政府

1.公告現況

(1)禁止水域遊憩活動區域

臺北縣轄區除首揭特定區域、本縣碧潭風景特定區、二重疏洪道(微風運河、陽光運河)、八里控子尾及淡水漁人碼頭南側入口至海巡署淡水海巡隊沿岸三百公尺內，且不逾淡水河中線左右兩側五十公尺之水域以外，其他區域禁止水域遊憩活動。

(2)限制事項

A.得從事水域遊憩活動之時間：每年四月至十月為上午五時至下午七時，每年十一月至翌年三月為上午六時至下午六時。

B.得從事水域遊憩活動之種類分別為：臺北縣碧潭風景特定區—以游泳、獨木舟活動為限。二重疏洪道 (微風運河、陽光運河) —以風浪板、獨木舟、滑水活動為限。八里控子尾、淡水漁人碼頭南側入口至海巡署淡水海巡隊沿岸三百公尺內，且不逾淡水河中線左右兩側五十公尺之水域，以風浪板活動為限。

2.活動發展重點水域

表 2.3 台北縣政府現行水域範圍內可從事水域遊憩活動之項目

活動種類	活動區域
游泳	大豹溪(危險水域)、碧潭
風浪板	微風運河、陽光運河、八里
滑水板	微風運河、陽光運河
獨木舟	微風運河、陽光運河、南勢溪(烏來)、北勢溪(坪林)、新店溪、雙溪、景美溪、淡水河口、碧潭、八里
帆船	風帆碼頭、八里
橡皮艇	瑞濱海域

資料來源：交通部觀光局，2008

(二) 宜蘭縣政府

1. 公告現況

縣政府表示目前已適用水域遊憩活動管理辦法，但目前尚未有限制公告，其有的僅是分區使用公告，而內河部分因為有宜蘭縣風景區船舶經營管理自治條，而該自治條例禁止動力性水上活動，所以目前內河部分是禁止動力性水上活動，但此為行政上的行為，並非限制公告。

(1)分區使用：三星鄉安農溪限制提供泛舟、獨木舟、漂浮、充氣式遊具或非動力浮具。

(2)未來將對烏石港「港澳遊憩區」進行分區公告(區分為：獨木舟、飛行傘、衝浪)。

2. 活動發展水域重點

表 2.4 宜蘭縣政府現行水域範圍內可從事水域遊憩活動之項目

活動類型	活動區域
衝浪	蜜月灣、頭城、烏石港港澳遊憩區
風浪板、獨木舟、龍舟	冬山河、梅花湖、大湖、龍湖

資料來源：交通部觀光局，2008

(三) 高雄市政府

1. 公告現況

高雄市政府於民國九十五年七月六日公告「西子灣」附近海域限制水域遊憩活動器具種類為：風浪板、香蕉船、拖曳浮胎、獨木舟。高雄市政府於民國九十六年二月十四日公告「旗津」沿岸海域北自旗後山，南至中區污水處理廠區(含風車公園)範圍，除旗津海水浴場(浮球圍繞區)可從事游泳活動外，其餘海域禁止水域遊憩活動。

2. 活動發展水域重點

表 2.5 高雄市政府現行水域範圍內可從事水域遊憩活動之項目

活動類型	活動區域
遊泳	西子灣、旗津海域
風浪板	西子灣
獨木舟	
香蕉船	
拖曳浮胎	

資料來源：交通部觀光局，2008

(四) 屏東縣政府

1.公告現況

已公告適用「水域遊憩活動管理辦法」，轄區內大多水域屬大鵬灣國家風景區及墾丁國家公園管轄，故無禁止及限制之情形。

2.活動發展重點水域

各項水域活動種類如：游泳、風浪板、水上摩托車、香蕉船、帆船、拖曳浮胎等水域遊憩活動，皆可於海口港之活動區域從事。

第二節 海岸遊憩活動相關環境因子與適宜條件

海岸遊憩活動項目適合地點之評選，需考量當地的海岸環境，根據蔡 & 陳 (2003) 分析海岸遊憩活動項目與環境因子之關係，結果如表 2.5 所示，顯示環境因子可分為地形與地質、海象、氣象與其他共四大類，而各類海域遊憩活動皆與波高有密切之關係，所以在評選遊憩活動項目適合地點時，海域靜穩度為最主要考量的自然條件。根據日本運輸省調查報告(1990)之研究結果，歸納海域靜穩度與遊憩種類之限制如表 2.6 所示。

其中海水浴場適宜的環境條件為足夠沙灘活動場所，適宜的氣溫、風速、水溫與日照條件，可營造出怡人的渡假氣氛，其中波浪大小與近岸流速強弱更是浴場設置的首要考量，海水浴場設置自然條件根據堀川清司等(1982)之研究結果如表 2.7 所示。至於大眾化的小型遊艇，應考慮海流、潮位、潮流與波浪等環境條件，而遊艇活動主要目的在於海上休閒垂釣，觀賞海岸風光，所以多樣陸地目標與豐富海岸景觀，為遊艇活動所需要的條件；對於活動範圍與水域原單位也另有限制，以避免過於擁塞，降低遊憩品質，綜合上述環境條件整理如表 2.8 所示。另外，衝浪活動是唯一需要波浪條件較大的海域遊憩活動，適宜的波浪條件，波高約為 1~2m，碎波為捲浪型態(plunging waves)，地點應選擇沙灘海岸，避免在珊瑚礁與暗礁處從事此類活動。

本計畫將根據後續文獻探討與現場勘查之結果，對於海岸遊憩帶發展潛力評估指標之環境適宜性提出各據點與活動具體的說明，以為後續評選之基礎。

表 2.6 海岸遊憩活動與環境因子之關係

海域游憩 活動種類	地形、地質				氣				海				其				類別					
	沙岸	砂岩岸	岩岸	海洋	氣溫	日照	降雨	象		海流	潮流	潮位	漂砂	波浪	近岸流	霧		水溫	水質	魚場	遊艇 碼頭	陸上 目標
								風速	風向													
潛水		○	○		△					△	○	△		◎	○	○		◎	△	△		I
玻璃底船		○	○			△	△			△	△	△				△		○	○	○		I
潛水艇		○	○			△	△			○	○			◎				○	○	○		I
船釣				○						○	○							○	◎	○		II
遊艇				○	△						○	△		○		△				○	◎	II
帆船			△	○	△			◎	◎	○	△	△		◎	△	○				○	○	II
水上摩托	○	△			△		△				○	○		◎	○	○				△		III
水面飛行	○				△		○	◎	○		△				△							III
動力橡皮	○	○	△		△		△				○	○		◎	○	○						III
香蕉船	○	△			△		○				○	△		◎	○	○						III
滑水板	○				△		○	△			○			◎	○	○						III
水面飛行	○	△					△	△			○	○		◎	○	○						III
拖曳浮胎	○	△			△		○				○	△		◎	○	○						III
海上拖曳	○						○	○	△		△			○	△	△						III
游泳	◎	○			○	○	○				○	△	◎	◎	◎	◎	◎	◎				IV
水上腳踏	○	△			△		△				○	△			△	△	△					IV
非動力橡皮	○	○					△	△			○	△		◎	○	△	△					IV
風浪板	○	○			△		△	◎	◎		○	△		◎	○	△	△					IV
衝浪板	○	○			△		△				○	△		◎	◎	△	○	△				IV
海水浴	◎	○			○	◎	○	○			○	△	◎	◎	◎	○	◎	◎				
釣魚	○	○	◎	○						△	○	○		○	○	○	○	○	○			

註：◎非常重要 ○相關重要 △間接關係 I, II, III, IV類依「墾丁國家公園海域遊憩活動發展方案」分為四類

表 2.7 海域靜穩度與海岸遊憩活動之關係

波高	種 類
2.0 m 以上	遊輪旅遊
2.0 m 以下	衝浪板、釣魚、海中展望塔
1.5 m 以下	動力小艇(最上限)、動力橡皮艇(最上限)
1.0 m 以下	水肺潛水、浮潛、風浪板、海中水族館、動力小艇、小型遊艇
0.5 m 以下	海水浴、海岸遊覽、潮間生物採集、水上摩托車、觀光船、玻璃底船
0.3 m 以下	滑水板、划船、海面拖曳傘

資料來源：堀川清司等，1982

表 2.8 海水浴場之環境條件

項 目	條 件
活動場所	沙灘底床為緩坡度變化，1m 水深至少離岸 50m 以上
氣溫	日平均溫度在 24°C 以上
風速	5 m/s 以下
日照	5 小時以上
波高	0.5 m 以下
水溫	23~25°C
流速	微弱

資料來源：堀川清司等，1982

表 2.9 小型遊艇之環境條件

項 目		條 件
波 高		1.0m 以下
風 速		2~10 m/s
活動範圍	面 積	300~400 ha 以上
	距 離	集中在離岸 5 km 以內，10km 為界限
水域原單位	快適性	2.5~3.0 ha/艘
	安全性	0.1 ha/艘
其 他		陸上目標多，景觀變化豐富

資料來源：堀川清司等，1982

第三節 水域遊憩活動類型與發展現況

一、水域遊憩活動類型

根據「水域遊憩活動管理辦法」第 3 條所稱水域遊憩活動，指在水域從事下列活動：

- (1)游泳、衝浪、潛水。
- (2)操作乘騎風浪板、滑水板、拖曳傘、水上摩托車、獨木舟、泛舟艇、香蕉船等各類器具之活動。
- (3)其他經主管機關公告之水域遊憩活動。

而根據上述條文第三款之規定，在墾丁國家公園適用「墾丁國家公園海域遊憩活動發展方案」，依活動目的、使用資源的型態與動力器具的使用，將海域遊憩活動分為四類，各類活動項目與活動目的彙整如表 2.9 所示。並於後續調查研究中，陸續加入新興海岸遊憩活動項目，如福隆海岸盛行之風箏衝浪(kitesurfing)等活動，進行發展現況、活動據點、項目與其他相關議題之資料蒐集分析與文獻探討。

表 2.10 墾丁國家公園海域遊憩活動發展方案活動項目彙整表

海域遊憩活動類別	活 動 項 目	活 動 目 的
第一類海域遊憩活動	浮潛、水肺潛水(岸、船潛)、玻璃底船與潛水艇等	觀賞海底生物資源與海底空間景觀
第二類海域遊憩活動	船釣、遊艇(快艇)、帆船	海上休閒垂釣、觀賞海岸風光
第三類海域遊憩活動	水上摩托車、水面飛行傘、橡皮艇(動力)、香蕉船、滑水板、水面飛行艇、拖曳浮胎、海上拖曳傘	寬廣海面上追求速度、刺激、冒險及新鮮感
第四類海域遊憩活動	游泳、水上腳踏車、橡皮艇(非動力)、風浪板、衝浪板	岸際海面享受休閒、運動及玩樂

資料來源：墾丁國家公園海域遊憩活動發展方案

(一) 現有水域活動遊憩類型

由於水域遊憩活動種類繁多，且隨著觀光遊憩發展不斷的演進與推陳出新，以下將以現行水域遊憩活動管理辦法所定之活動類型為主。(交通部觀光局，2008)

1. 游泳(swimming)

游泳係指人在水中活動，使用身體及四肢，藉由水的浮力、利用水的阻力(作用力與反作用力)，讓身體作前進、後退、上升、下沉等動作。

2. 衝浪(surfing)

衝浪係指衝浪者與衝浪板結為一體，在動態推進且具有斜陡坡度之波浪上，得到前進的動力，並作有規則的動作變化。

3. 潛水(diving)

依「水域遊憩活動管理辦法」第十五條之規定，所稱潛水活動，包括在水中進行浮潛及水肺潛水之活動。

(1)水肺潛水，指佩帶潛水鏡、蛙鞋、呼吸管及呼吸器之潛水活動。

(2)浮潛，指佩帶潛水鏡、蛙鞋或呼吸管之潛水活動。

4. 風浪板(windsurfing)

風浪板係指利用風力在水面上行駛，並由人工作業帆與舵以改變航向之水上遊憩活動。

5. 滑水(Water Skiing)

滑水運動係一項由滑水者踩在專用之滑水板上，藉由動力快艇的拖曳帶動滑水者在水面上快速滑行的運動。

滑水的項目，有以下幾種：錦標賽 (Tournament)、寬板(Tournament)、光腳(Barefoot)、快速(Ski Racing)、纜繩滑水(Cable)、殘障滑水(Disable)、跪板滑水(Knee)。

6. 拖曳傘(parasailing)

拖曳傘係指利用汽艇之帶動能量，使巨傘迎風張開，將遊憩者帶至空中飛翔。

7. 水上摩托車(Jet skiing)

依「水域遊憩活動管理辦法」第十條所稱水上摩托車活動，指以能利用適當調整車體之平衡及操作方向器而進行駕駛，並可反覆橫倒駕駛，主推進裝置為噴射幫浦，使用內燃機驅動，上甲板下側車首前側至車尾外板後側之長度在四公尺以內之器具之活動。

8. 獨木舟(canoeing)

依「水域遊憩活動管理辦法」第二十一條之規定，所稱獨木舟活動，指利用具狹長船體構造，不具動推進，而用槳划動操作器具進行之水上活動。獨木舟依其活動的水域及舟體構造不同，可再作細部區分。以活動場地不同為區分：上游湍急，適合激流獨木舟及花式獨木舟，中下游較平緩的地方是海洋舟或是湖泊舟，到了出海口的地方是海洋舟。

9. 泛舟(rafting)

依「水域遊憩活動管理辦法」第二十四條之規定，所稱泛舟活動，係於河川水域操作充氣式橡皮艇進行之水上活動。

10. 香蕉船(banana boating)

係拖曳浮具類型之一，指將浮具放在水面上，人乘騎在浮具上，由海上遊樂船舶或動力浮其拖曳之水上遊憩活動。

11. 帆船(sailing boat)

帆船係指利用風力在水上航行，操控方式是桅桿垂直固定於船身上，帆面與風之間的角度來捕捉風的動力。

12. 其他經主管機關公告適用

目前經主管機關所公告為水域遊憩活動為：「橡皮艇」、「拖曳浮胎」及「水上腳踏車」及「手划船」等四項。

(二) 新興水域遊憩活動類型(交通部觀光局，2008)

1. 浮游

浮游，指穿戴面具、呼吸管、救生衣於水面浮游不作下水動作。此為目前水域活動管理辦法第十五條所未含括之活動。

2. 光腳滑水(barefoot)

本研究團隊於本研究中發現滑水運動中尚有一類係光腳滑水，惟依「水域遊憩活動管理辦法」第三條第二項滑水係指操作乘騎滑水板，因此現行定義無法包含光腳滑水，因其規定係指操作或騎乘滑水板，但光腳滑水並無使用滑水板。

3. 各式各樣的拖曳浮具(drag appliances)

拖曳浮具，指將浮具放在水面上，人乘騎在浮具上，由海上遊樂船舶或動力浮具拖曳之水上遊憩活動。包含現行香蕉船、拖曳圈(甜甜圈、御飯團)、大力水手、飛行沙發(飛毯衝浪)、鴛鴦飛艇、子彈飛梭、趴趴大漢堡、搖擺快艇、海上飛梭等。此類拖曳浮具，種類繁多、層出不窮。

(三) 水域遊憩活動設施條件(交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處，2005)

1. 游泳

(1)服務設施：管理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、景觀與休憩設施等。

(2)週邊設施：停車場及連接車道及步道。

(3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站。

2. 衝浪

(1)服務設施：理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、景觀與休憩設施等。

(2)週邊設施：停車場及連接車道及步道。

(3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站。

3. 潛水活動

(1)服務設施：管理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、船潛船塢碼頭、景觀與休憩設施等。

(2)週邊設施：停車場、連接車道、步道、海底步道。

(3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站。

(4)潛水區設施：海底可設置潛水指標，提醒潛者方向、水深、浮台位置等資訊。為避免潛者過於疲累，於水域內可設休息浮台，若為乘船至潛水區，則尚需繫錨固定船身之設施，以免拋錨破壞海底景觀。

4. 風浪板

(1)服務設施：管理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、景觀與休設施等。

(2)週邊設施：停車場、連接車道、步道。

(3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站、活動範圍告示牌、水域標示浮球。

5. 滑水

(1)服務設施：管理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、船塢碼頭、景觀與休憩設施等。

(2)週邊設施：停車場、連接車道、步道。

(3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站、活動範圍告示牌、水域標示浮球。

(4)動力(交通)工具：時速可達 16 浬以上的水上摩托車、快艇或撈救

船組。

6. 拖曳傘

- (1)服務設施：管理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、船塢碼頭、景觀與休憩設施等。
- (2)週邊設施：停車場、連接車道、步道。
- (3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站。
- (4)動力(交通)工具：A.水上拖曳傘：時速可達 16 浬以上的水上摩托車、快艇或撈救船組。B.陸上拖曳傘：吉普車或半噸以上的卡車。

7. 水上摩托車

- (1)服務設施：管理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、船塢碼頭、景觀與休憩設施等。
- (2)週邊設施：停車場、連接車道、步道。
- (3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站、活動範圍告示牌、水域(道)標示浮球、上岸下水區域標示。
- (4)陸上水上摩托車置放倉庫、消防設施、水上摩托車運輸裝備及車輛、簡易檢修站。

8. 獨木舟 (輕艇)

- (1)服務設施：管理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、船塢碼頭、景觀與休憩設施等。
- (2)週邊設施：停車場、連接車道、步道、海底步道。
- (3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站、活動範圍告示牌、水域(道)標示浮球、上岸下水區域標示。
- (4)船隻停放設施：簡易泊船碼頭、船庫或船架、下水及上岸坡道。

9. 香蕉船

- (1)服務設施：管理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、船塢碼頭、景觀與休憩設施等。
- (2)週邊設施：停車場、連接車道、步道。
- (3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站、活動範圍告示牌、水域(道)標示浮球、上岸下水區域標示。
- (4)陸上水上摩托車置放倉庫、消防設施、水上摩托車運輸裝備及車輛、簡易檢修站。

10. 泛舟

- (1)服務設施：管理服務中心、租售部、寄物櫃、更衣淋浴、廁所、碼頭、下水坡道、起重設施、景觀與休憩設施等。
- (2)週邊設施：停車場、連接車道、步道。
- (3)安全設施：救生裝備(望遠鏡、急救藥物及設備、救生艇、魚雷浮標、救生圈等)、警告標誌、實體限制設施、救生瞭望台、救護站、活動範圍告示牌、水域(道)標示浮球、上岸下水區域標示。
- (4)舟艇置放倉庫、消防設施、運輸裝備及車輛、簡易檢修站。

(四) 水域遊憩活動相容性分析(交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處，2005)

所謂「相容性」，是指二種活動或土地使用方式可同地區並存，而不會發生彼此減損運作品質者，若是二者在環境或設施條件產生競爭現象，或是彼此之存在有破壞遊客體驗之狀況者，則稱之為「不相容」。

遊憩活動是一種心理/生理上的經驗感受，不同的遊憩活動會產生不同的身心感受，因此，在評估遊憩活動的相關性時，就可從遊憩活動給予遊憩參與者的遊憩體驗這方面來著手，而影響遊憩體驗最鉅者即為遊憩資源(設施)。

從資源設施之功能來看，有些資源(空間設施)只供單一遊憩活動之使用，有些資源(空間設施)則兼供多目標使用，可同時容納一般性活動及特殊性活動之用，例如沙灘、海域可供游泳、釣魚、泛舟、划船、滑水、操作帆船。

活動與活動對資源具競爭性，而對設施則具互補性，有些活動屬相容性，有些活動彼此無關，有些活動則在資源需求上可能相衝突。

發展水域遊憩活動，在導入活動前必須對於基地本身資源及特色有明確的了解，方能依此方向作遊憩活動之導入。而環境條件為活動導入的基本考慮因素，配合主要設施條件，建立各活動之環境屬性，所導入的活動非有所分析。

總而言之，就上述水域遊憩活動的基本需求及活動項目分析之結果，可由表中得知，水域遊憩活動的發展應該非常值得期待的。

(五) 各類水域遊憩活動所需自然環境條件分析(交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處，2005)

各類水域遊憩活動依是否使用器具而予以區分，所謂非器具活動即「徒手活動」，完全以活動者自體為主，不依賴任何裝備配合；器具活動即指所從事之水域遊憩活動，必須使用各種器具配合，如無必要之器具，只該活動之條件即未成熟，而無法實施該項活動。將其定義、使用器具、活動所需條件列於表說明之。

表 2.11 水域遊憩活動之說明

活動名稱	活動定義	使用器具	活動適合條件
游泳	在水上或水，靠自力漂浮並前進的運動。	水質需符合每百毫升水大腸菌數在,000mpn 以下，COD 在 2ppm 以上，透明度 30 公分以上。流速應在每秒 0.5 公尺以下較適宜。水岸和水深二公尺以內之水底宜為覆沙也，坡度在 2%至 7%以內為佳。	
衝浪	人體利用器具滑行於波浪表面之活動。	浪板、腳繩、蠟塊、防滑墊加防滑鞋、泳裝、防磨衣。	浪大、潮差大、地形(海底岩質或珊瑚礁)及澄清水質，深水處之巨大而平穩的海湧陡升，形成層層豎立之浪頭，當此種浪頭衝到距岸邊 100~1000 碼之漸次傾斜暗礁或沙灘時最適宜。
浮潛	「浮潛」的定義不僅是漂浮在水面的活動，它包含了漂浮、下、上升、排水、換、呼吸、自救與器具選擇使用等等的技巧串連。	浮潛三寶面鏡、呼吸管、蛙鞋，而為了更加安全，加上救生衣。為了防礁石各傷，防水母、防寒，再加薄的防寒衣(潛水衣)。	水中風光較佳的珊瑚礁海岸，無危險生物、上下岸容易、無暗流及能見度佳，風力以 4 級以下、潮流小於 1.8km/hr 拉為佳，20~30 度為舒適水溫，季節選擇是水溫較高的春末到秋初的時間。
水肺潛水 (深潛)	所謂水肺潛水，就是著重裝備整個身，沒入水平面之下的活動稱之。	水肺潛水活動的首要裝備「水肺」(即開放式壓縮空氣水中呼吸，英文名為 SCUBA 意為自攜式水中呼吸設備)，面鏡、呼吸管、蛙鞋、潛水衣、潛水錶。	水中風光較佳的珊瑚礁海岸，益危險生物、上下岸容易、無暗流及能見度佳，風力以 5 級以下、潮流小於 1.8km/hr 為佳，20~30 度為舒適水，季節選擇是水溫較高的春末到秋初的時間。
風浪板 (風帆)	以帆馭風以船板在浪上飛躍，它結合帆船與衝浪的特性，風浪板在適當的風浪情況下，可以在浪上做前、後空翻，可以在海上高速航行。	船板、帆和桅桿。風浪板大致上分為「長板」及「短板」。但最主要的差異在於中央板的設計，有中央板的叫「長板」，沒有中央板的則叫「短板」。	其環境條件主要需視活動者之目的而定，浪高一、五公尺以下的海灣或水域適合作為初學者之練習場，對專家級操作者而言，浪高並非限制因素。

表 2.11 水域遊憩活動之說明(續)

活動名稱	活動定義	使用器具	活動適合條件
香蕉船	顧名思義就是如香蕉一般的橡皮艇，本身需要靠水上摩托車或是遊艇來拖行，很有速度感，並且會在海面上跳動，異常刺激。	專業教練、防滑鞋、安全帽、救生衣、潛水衣(防寒)。	須範圍較大且平穩之水域。
滑水	指長在三公尺以下之浮體，其表面光滑無凹槽，有凹槽者，其凹槽深不超過十公分，利用動力船艇拖曳或利用風帆而在水面滑航者。	快艇、滑水板、滑水繩、救生衣、跪板。	滑水需要一個水面平靜的水域，且水質也要好，因此在海上很難從事滑水活動，只在少數海面上風平浪靜時，才能滑水，在台灣最可能划水的地方就是湖泊或水庫。
拖曳傘	兼具跳傘與飛行特色的休閒運動，分為水上和陸上兩種，分別以快艇或汽車拖拉，將人連同傘一起拉上天空，感受瞬間升空的刺激和快感及高空俯瞰地面美景。	快艇、拖曳傘。	沙灘拖曳傘之空間至少能供給拖繩長度兩倍半之直線拖車行駛距離，即至少 250 公尺，如風向多變則最少要有拖繩長度二倍半直徑之圓面積，風向及風力需穩定，超過 4 級以上則不適合沙灘拖曳傘。水上拖曳傘區域空中氣流及風向要穩定，風速以 2 級風最適宜，當風速達 4 級以時則不適宜。
水上摩托車	指具有類似小型船舶的船體構造，其操縱把手與摩托車類似，其船體可供騎坐、立載或俯載之動力載具。	救生衣，水上摩托車。	需風平浪小且面積廣之水域，水質若有異味或污染程度不適合。但速度較快需注意其他遊客安全，故應區隔其活動範圍。
獨木舟	指利用具狹長船體構，不具動力推進，而用槳划動操作器具進行之水上活動。	獨木舟、救生衣及戴頭盔。	溪流或海邊。

資料來源：交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處，2005

二、水域遊憩活動發展現況

以下針對台灣海岸水域遊憩活動之發展現況，說明如下：(交通部觀光局，2008)

(一) 衝浪

台灣衝浪運動 95 至 97 年發展速度最快，目前大概超過五千名衝浪人口，另外會參加比賽或是有加入俱樂部上連冬天都會活動者大約一千名左右。業者成長方面以金山中角沙灘為例今年有 14 家業者，2006 年 15 家業者、2005 年 11 家業者、2004 年 8 家業者、2003 年 7 家業者。

(二) 潛水

目前從事潛水人口大約 30~40 萬人(曾體驗過潛水)，真正從事者約 5 萬人，頻率甚高者大約 2 萬人左右，浮潛業者目前國內約 300 家。東北角海岸國家風景區管理處管理課亦表示近兩三年潛水人數增加速度很快，尤其是鼻頭角到澳底一帶。

(三) 風浪板

風浪板運動較帆船成長快速，主要原因是攜帶方便。以福隆為例，假日遊憩人數約 30~40 人左右。

(四) 滑水

現階段滑水協會是以推廣運動及選手培訓為主，目前主要活動場所為微風運河及大鵬灣，另外在澎湖成立一個訓練中，但以北部微風運河為最主要之活動水域，目前已參加過體驗營的人數約有一、兩千人。

(五) 水上摩托車

目前因水上摩拖車尚未有登記制度，因此無法得知確切自有水上摩拖車的人數。具參考資料顯示目前全台灣自有的水上摩拖車約 200 台左右。再者三年前全台僅有 1200 台水上摩拖車，現在已經超過

2000 台，因此從事水上摩拖車之人數是呈現逐年增加的，只是與其他非動力水域活動(例如：衝浪)運動人數相比，其增加速度相對緩慢。

(六) 獨木舟

獨木舟從民國七十幾年便引進台灣，直到最近五、六年發展較為迅速，從事遊憩人數才急，且前無較詳細之數據統計，但每年參加比賽之人數皆呈現成長。其相關協會目前會員人數約六十人左右，但平常參與之人數遠超過，所以其實從事該活動者人數眾多。

(七) 泛舟

目前目內泛舟集中在荖濃溪及秀姑巒溪，活動期間多集中在夏季。依據東部海岸國家風景區遊客量統計表顯示，97 年度前往秀姑巒溪泛舟的遊客量為 86,578 人。

(八) 帆船

目前從事帆船業者全台約僅三間左右，大多是各縣市委員會在運作發展，福隆地區因為氣候、地形之關係較適合從事帆船活動。

(九) 香蕉船及其它拖曳浮具

目前全台有開放水上活動經營業者，其營業項目多有從事拖曳浮具的營業，種類繁多，較常見之項目有香蕉船、大力水手、御飯團、水上沙發等。遊玩之人數眾多，惟此類從事拖曳浮具的娛樂者多為遊客，擁有者多為經營業者，個人擁有者較少。

第四節 商港及漁港類型與發展現況

一、國際商港

台灣地區現有基隆、台中、高雄及花蓮四大國際商港，另有蘇澳、安平兩個輔助港，總計六個國際商港；原名淡水港的台北港，雖然在民國 86 年即獲行政院原則同意定位為基隆國際商港之輔助港，在防波堤、通關檢疫設施等相關設備達到國際港埠標準後，行政院在 93 年核定公告成為國內第七個國際商港。

(一) 國際商港簡介

1. 高雄港

高雄港是我國最大的國際商港，也是世界主要貨櫃港，97 年貨櫃裝卸量 967 萬 TEU，港區面積為 17,678 公頃，其中陸域面積 1,442 公頃，佔全港面積之 8.2%，水域面積 16,236 公頃，佔全港面積之 91.8%，港區配置以碼頭作業區為主，其次為工業區，其餘則為港務行政、漁港、造船廠、台電、中油等用地。

高雄港目前進出港航道有第一港口及第二港口，第一港口之內港口水深 11 公尺，港口寬 130 公尺，航道寬 80 公尺；第二港口之內港口水深 16 公尺，港口寬 250 公尺，航道寬 150 公尺。

現有航道全長 18 公里，主航道 12 公里，支航道 6 公里；碼頭 118 座，全長 26,598 公尺，繫船浮筒 20 個，同時可供 150 艘船靠泊。

高雄港的碼頭依照位置與特性，可以分為蓬萊商港區、鹽埕商港區、苓雅商港區、中島商港區、前鎮商港區、小港商港區、中興商港區與大仁商港區，還有一些零星分佈的小漁港、造船廠與修船場。

2. 基隆港

基隆港是台灣第一個自由貿易港區(93 年底)，基隆港定期航線密集，計有美國西岸線、地中海線、澳洲、紐西蘭線、東南亞線、東北亞線、南非、南美線、台港線、兩岸航線等航線。若將台北港納入，則包含歐洲線，除有利發展轉運業務，亦比別的港區更具競爭力。

基隆港面積為 572.17 公頃，目前有 57 座碼頭，設有一個入港航道。形狀大致呈北寬南窄的漏斗狀，分為外港、內港及牛稠港三大區域。港區碼頭方面，可分為東岸碼頭和西岸碼頭兩大部分，為一處軍、商、漁多用途港口。

基隆港內各碼頭之中，東五碼頭為軍用碼頭，碼頭入口對面設有海軍威海營區。此外，大沙灣以北，與和平島、八尺門鄰近的水域為漁港區，又名「正濱漁港」，為台灣重要遠洋漁業基地之一。

3. 台中港

台中港位於台灣西海岸的中央，距離北部的基隆港約 110 哩，距離南部的高雄港約 120 哩航程。總面積約 3,793 公頃。其中陸域面積占 2,820 公頃，水域面積佔 973 公頃。臺中港發展至今已興建之營運碼頭共 50 座，17 個專業區，3 個自由貿易港區。目前在本港投資之公司計有 54 家，總投資金額約 3,518 億元。

4. 花蓮港

花蓮港位於花蓮縣花蓮市，東臨太平洋，西倚中央山脈，是一個由東、西防波堤合攏而成的人工港。1939 年興建完成，民國 52 年 9 月 1 日 1963 年開放為國際商港，成立花蓮港務局。現有碼頭 25 座，年裝卸量可達 3,400 萬噸，另有倉庫六棟十五間、堆貨場三十八處、臨時貨櫃集散站一座、港勤拖船四艘、及交通艇一艘，港埠設施極為完備，足以擔負東部地區產業發展及港埠輸運功能。該港貨源主要以區域特性之大宗貨物為主，如砂石、水泥及其熟料等。

(二) 國際商港補助港簡介

1. 台北港

臺北港已完成第一期工程計畫及第二期工程計畫之第一及第二個五年建設計劃共填築新生地 142 公頃，現正積極辦理第三個五年建設計畫(96 年至 100 年)。

民國 36 年，基隆港務局為應航政業務需要，於臺北縣淡水地區設立「淡水辦事處」。民國 86 年，淡水辦事處遷移至臺北縣八里鄉臺北港區。民國 87 年，淡水辦事處為應業務需要，擴編升格改制為「淡水港分局」。民國 88 年，淡水港分局為配合精省，改隸交通部並更名為「交通部基隆港務局臺北港分局。」民國 93 年，交通部公告指定臺北港為基隆國際商港之輔助港。現有東 1、2、3、4、5、6、13、14、15、16 及北 3、4 等 12 座營運碼頭，總長度 3,489 公尺，供郵輪、散雜裝船（尤以砂石為最）等船舶停泊作業用。臺北港貨櫃碼頭股份有限公司與該局於 92 年完成簽約，本案總投資額約 203 億 3 千萬元，計畫興建 7 座國際標準型貨櫃碼頭，目前規劃前 2 座碼頭於 98 年 2 月完成並開始營運，100 年 10 月前完成 4 座碼頭，全部 7 座碼頭，預定 103 年 7 月前完工，興建營運特許期為 50 年，將成為臺灣地區最完整最現代化之遠洋貨櫃基地，本案現正積極施工中。

2. 蘇澳港

民國 54 年 7 月，中央政府為因應地方經濟發展的需要，決定把「蘇澳港」建設成小型的商港，整建工程於民國 62 年 6 月完成，興建三座淺水碼頭，可以停靠 3000 噸級以下的船舶，同時成立「蘇澳港辦事處」，隸屬於「基隆港務局」管理。民國 59 年 5 月 21 日，行政院正式核准「蘇澳港」為「基隆港」的輔助港，並將「蘇澳港」改組為「蘇澳港分局」，民國 62 年 5 月 26 日，當時的行政院長蔣經國巡視「蘇澳港」時，指示把「蘇澳港」擴建為國際港，並設立「蘇澳港工程處」負責擴建工程事宜，民國 63 年 7 月 1 日，擴建工程開始動工，這項工程以移山填海的方式，創造出 80 萬平方公尺的海埔新生地，工程十分的艱鉅，直到 72 年 6 月才全部完工。

「蘇澳港」之擴建工程總共歷時 9 年，花費了 79 億 8000 多萬元經費，終於把「蘇澳港」建設成國際一流的港口，肩負起紓解「基隆港」擁擠船貨、及促進蘭陽地區經濟發展之兩大任務。

蘇澳港位於台灣東北部，雄踞在蘭陽平原的蘇澳灣內，是一個地理形勢十分優良的天然港，北距基隆港 50 海浬，南距花蓮港 40 海浬，有北迴鐵路直達台北和花蓮，另有臺 9 公路和濱海公路分別通往台北和基隆，交通四通八達，港區對外聯絡道路方面，由蘇澳鎮特一號公路及蘭陽第二隧道聯絡方便，使貨物運輸更順暢，提供航商貨主更便捷的服務，因此蘇澳港是基隆港的最佳輔助港，更帶動蘭陽地區的經濟繁榮。

3. 安平港

民國 27 年 安平港舊港口完工，可通行 80 噸級船舶；民國 34 年臺灣光復，同年 12 月臺灣省行政官署正式接收高雄港務局，安平港劃規高雄港務局管轄，民國 36 年 10 月 16 日成立安平辦事處；民國 63 年安平港新港口工程開工；民國 68 年新港口完工營運，主航道水深負 7.5 公尺，可通行 6,000 噸級船舶，並核定為國內商港；民國 82 年行政院核定「安平港整體規劃」，分三期開發。高雄港務局隨即辦理第一期工程規劃及土地徵收工作；民國 86 年 5 月 12 日交通部公告安平港為高雄港之輔助港，安平港由國內商港升格為國際商港。民國 87 年 6 月第一期擴建工程奉行政院核准動工興建，於 94 年 9 月竣工；民國 88 年 7 月 1 日高雄港務局安平辦事處改制升格為高雄港務局安平港分局。

目前主航道水深負 11.5 公尺，可通行 20,000 噸級船舶。港區總面積 477 公頃(陸域 200 公頃、港內水域 277 公頃)，現有碼頭 17 座(規劃為 31 座)，長度 2,926 公尺(規劃總長度為 5,657 公尺)。

(三) 國際商港(含輔助港)之發展定位

有關國際商港之發展定位說明如下：

1. 配合國家經濟發展：滿足產業之貨物進出口需求，為航商貨主提供港灣與棧埠設施與服務，促進經貿發展，提高國民福祉及國際經濟地位。
2. 均衡地區發展：依據整體性與地區性的經濟需要，以港埠發展促進地區繁榮，並經共同參與、共同分享的機制，達到與地方發展相結合。
3. 因應國際海運發展趨勢：亦即港埠發展能配合海運技術的革新與變化，促進港埠現代化、提升國際競爭力、擴大港埠功能、活化港際競合方向發展。
4. 經營管理民營化：港埠設施投入與經營管理業務朝民營化、自由化進行，與港埠功能多元化發展與港埠體制改革，同為提升國際商港競爭力的焦點。有關基礎設施建設部份由港務局執行，其他設施依法則可委由公私事業機構興建或租賃經營。
5. 發揮投資的經濟效益：港埠每一項投資都有其經濟效益，如果在政策上考慮新建港埠或某一港增加新的設施，應先檢討現有各港的設施是否已充分與有效運用，亦即發揮原有投資的經濟效益，如此始能避免重複投資或設施閒置。

至於輔助港部分，其發展定位說明如下：

「輔助港」之功能與操作方式實際與「國際商港」相同。在港埠定位上，係在分擔國際商港功能或設施之不足，必要時可協助提供國際商港轉型之契機，具有輔助「國際商港」發展的特性。

面對今後港埠所處內外環境之變化，以及整體港埠之發展目標及策略，再考量各港之發展環境及條件，並由上位運輸政策、海運航線、各港進出港貨物地區、各港貨櫃進出港地區、由海運貨物結構、發展特性及潛力分析等，將各港之定位重新建議如表 2.11。

1. 由於台灣地區國際商港兼具環島航運之重要功能，在前述之各種

分析中均已說明過，因此在各國際商港之定位中，不再特別強調為環島航運之樞紐港，以力求文字之簡潔。

2. 原列兩岸直航港口，考量兩岸事務之核定係陸委會之權責，交通部配合辦理，因此加以調整。
3. 考量觀光及親水性並非港埠之核心功能，但由於港埠功能多元之需求，故在不妨礙港區安全及貨物裝卸作業之條件下，各港可兼具觀光及親水性功能。
4. 為配合政府政策，以及各港申設自由貿易港區之情形，加入境外航運中心指定港，及具自由貿易港區等定位。
5. 另外，就基隆港而言，近幾年來之貨物吞吐量，並非以貨櫃為主，而台中港逐漸發展成以能源、重工及石化原料為主，再加上其有充裕的土地，可提供業者投資廠房、倉儲等附加價值設施，以從事製造、加工再出口等事業，而高雄港亦以能源及重化工為主，又有加工出口區及部分臨港土地可供業者投資廠房、倉儲等附加價值設施，以從事製造、加工再出口等事業，基此，調整其原定位。而永安港原未賦予定位，此次依據其現有功能賦予定位。
6. 永安港依據行政院 81.3.3 台交字第 07719 號函核示為高雄港之輔助港，惟目前實務上該港無論是整體規劃及營運管理均由經濟部所屬之中油公司負責，永安港應回歸經濟部管理體系。

表 2.12 國際商港之發展定位調整

	整體規劃(91-95 年)	整體規劃(96-100 年)
基隆港	(1)北部區域之主要國際商港。 (2)以近洋航線為主之主要靠泊港。 (3)以貨櫃為主，散貨為輔。 (4)環島航運之樞紐港。 (5)兩岸直航港口。 (6)觀光及親水性港口。	(1)北部區域以近洋航線為主之國際商港。 (2)國際海運旅客之主要靠泊港。 (3)境外航運中心指定港。 (4)具自由貿易港區。 (5)兼具觀光及親水性港口。
台中港	(1)中部區域之主要國際商港。 (2)大宗散貨之主要進口港。 (3)中部區域貨櫃之進出口港。 (4)環島航運之樞紐港。 (5)兩岸直航港口。 (6)觀光及親水性港口。 (7)再加工出口及物流中心。	(1)中部區域之主要國際商港。 (2)主要能源、重工及石化原料之進口港。 (3)具自由貿易港區。 (4)製造、加工出口及物流中心。 (5)境外航運中心指定港。 (6)兼具觀光及親水性港口。
高雄港	(1)全國性綜合國際商港。 (2)海運轉運中心—遠洋航線轉運中心。 (3)兩岸直航港口。 (4)物流與運籌中心。 (5)觀光及親水性港口。 (6)環島航運之樞紐港。	(1)全國性綜合國際商港。 (2)亞太地區貨櫃運輸之樞紐港。 (3)主要能源原料及重工石化原料進口港。 (4)具自由貿易港區。 (5)製造、加工出口及物流中心。 (6)境外航運中心指定港。 (7)兼具觀光及親水性港口。
花蓮港	(1)東部區域之主要國際商港。 (2)兩岸直航港口。 (3)東部水泥與礦石之主要出口港。 (4)環島航運之主要港口。 (5)觀光及親水性港口。	(1)東部區域之主要國際商港。 (2)東部水泥與礦(砂)石之主要出港。 (3)兼具觀光及親水性港口。
蘇澳港	(1)台灣東北部環島航運之主要據點。 (2)基隆港之輔助港。 (3)承擔宜蘭地區貨物之裝卸港。 (4)結合觀光及親水性港口。	(1)基隆港之輔助港。 (2)擔負宜蘭地區貨物之港。 (3)結合觀光及親水性港口。
台北港	(1)發展為基隆港之輔助港。 (2)北部地區遠洋貨櫃主航線之作業地。 (3)北部地區大宗散貨之主要進口港與儲運中心。 (4)環島航運之主要港口。 (5)發展為國際物流中心。	(1)基隆港之輔助港。 (2)北部地區主要遠洋貨櫃港。 (3)北部地區大宗散貨進口港。 (4)具自由貿易港區。
安平港	(1)高雄港之輔助港。 (2)分擔南部地區部分散雜貨運量之裝卸港。	(1)高雄港之輔助港。 (2)分擔高雄港部分散雜貨運量之港。 (3)具觀光、工、商產業之多功能港。

	整體規劃(91-95 年)	整體規劃(96-100 年)
永安港	(1)高雄港之輔助港 (2)中油公司專用之能源港。	回歸經濟部管理體系

資料來源：台灣地區商港整體發展規劃，2005

二、國內商港

(一) 國內商港簡介

1. 布袋港

布袋國內商港位於嘉義縣布袋鎮以西濱海地區，面臨台灣海峽，北及西北方有統仙洲、箔仔寮洲、外傘頂洲所構成之狹長砂洲，形成天然屏障，港口經緯度為北緯二十三度二十二分，東經一百二十度七分；北距台中港約 50 海浬，南距安平港約 30 海浬、高雄港約 50 海浬，西距澎湖馬公港約 40 海浬、金門約 130 海浬。

布袋港現有碼頭 5 座，預計民國 99 年完成北二碼頭延建規劃設計，另有工作船碼頭 1 座。

2. 金門港

金門港(包含料羅、水頭、九宮港區)，料羅港區位於金門料羅灣，於四十六年九月一日成立金門縣漁港碼頭管理處，為金門縣軍、商、漁港共用港，六十四年七月一日更名為金門縣漁港管理檢查處，七十四年九月一日新湖漁港成立，機關改制正名為金門縣港口檢查處，八十二年十一月十三日為應戰地政務解除，修正組織規程，核定修正機關名稱為福建省金門現金門港務處。金門港於 89 年 12 月奉行政院核定為「國內商港」(分為水頭、料羅、九宮等三港區)，同時並指定為「離島兩岸通航口岸」。

91 年 11 月投資新台幣 3 億 4673 萬 2780 元整辦理「料羅港外廓防波堤增建工程」增建 400 公尺長防波堤，另為提昇港埠功能，94 年度增建「料羅港外港區新一號碼頭工程」，主要工作增建深水碼頭船席一處(長 180 公尺)，港池浚深 6.5m，工程預算 2.27 億元，預期可停靠 5000 噸船隻一艘或 3000 噸船隻兩艘。

金門的料羅港是兩岸小三通唯一的直航港口，在此之前料羅港爲了配合小三通，已經被指定爲國內商港，（金門料羅港現有一百公尺的淺水碼頭可供作小三通客船使用，現有一百公尺之一號船席則作爲貨輪貨物裝卸之用），料羅港目前的負載量爲五千噸，已經達到百分之九十八近乎滿載的程度，即使是不實施小三通，也不足以承擔臺金航線日益增加的運量。該港原本只是金防部的軍用補給港，連軍港都談不上，因小三通政策，與水頭商港和九宮碼頭被列爲一區三港，同屬爲國內商港，小三通初期是由料羅港擔任直航港口，中期以後則採人貨分離，料羅港只進出貨物，人員則由水頭商港上下，在長期的規劃上則必須由水頭商港完全取代料羅港的功能。

3. 澎湖港

依行政院 96 年 9 月 12 日院臺交字第 0960041104 號函核定「澎湖港整體規劃及未來發展計畫」(96-100 年)，將澎湖港劃爲一港二碼頭區，包括馬公港碼頭區及龍門尖山碼頭區，馬公港碼頭區以客運業發展爲主，龍門尖山碼頭區係以貨運業務爲主。交通部高雄港務局於 98 年 11 月 16 日正式接管龍門尖山碼頭區，爲澎湖港之管理機關。

4. 馬祖福澳港

福澳港爲南竿島主要海上門戶，在此可搭乘北竿、東引、莒光之交通船，以及往來東引、基隆之台馬輪。

(二) 國內商港之發展定位

1. 作為地方資源型港埠

國內商港應爲環島航運之據點、離島航線之主要輸出入港，未來發展應考量區域產業特性，以滿足其腹地範圍運量需求爲發展方向。惟位於台灣本島之國內商港，因面臨國際商港(含輔助港)之功能替代，發展受到限制，若無特殊因素不宜再闢建。

2. 離島運輸之據點

基於離島地區島際間運輸需求往來很大，但整體客貨運量卻不多的特殊情況，為提供良好的環境，應將鄰近港埠加以整合為一港群，以港群方式設立國內商港來處理。

3. 觀光遊憩客運據點

國內商港配合環島及離島之客運需求，擬朝向結合觀光旅遊與海上遊樂活動方向發展；如其確實具有國際客輪靠泊之需求，則應注意所屬國內商港位階對國際航線船舶靠泊所形成之限制與影響。

國內商港為環島航運之據點、離島航線之主要輸出入港，未來發展應考量區域產業特性，以滿足其腹地範圍運量需求為發展方向。

表 2.13 國內商港發展定位

港口	整體規劃(96-100 年)
布袋港	1.成為台灣環、離島航運客貨運輸之重要進出港埠。 2.擔負雲嘉地區國內商港之港埠運輸功能。 3.有效利用港埠資源，擴大港埠機能，促進縣港繁榮。 4.結合離島與週邊各項觀光遊憩計畫，擴大區域性藍色公路觀光客運規模。
澎湖港	馬公碼頭區 1.澎湖對外及各島間之主要客貨運港口。 2.兩岸小三通港口。 3.具觀光、工、商產業之多功能港。 龍門尖山碼頭港 1.澎湖地區對外及各離島之間的主要貨運港口。 2.澎湖與大陸地區實施小三通之貨運港口。
金門港	1.金門對外及各島間之主要客貨運口。 2.兩岸小三通港口。 3.結合觀光及親水性港口。
馬祖福澳港	1.馬祖對外及各島間之主要客貨運口。 2.兩岸小三通港口。 3.結合觀光及親水性港口。

資料來源：台灣地區商港整體發展規劃，2005

三、工業專用港

(一) 工業專用港簡介

1. 麥寮港

為配合六輕暨六輕相關計劃及雲林離島工業區開發之需要，行政院於 82 年 7 月 7 日核准於雲林縣麥寮鄉設置麥寮工業專用港（簡稱麥寮港）。經濟部工業局復於 84 年 5 月 2 日會同相關單位審查後，同意由工業區內興辦工業人組成之麥寮工業區專用港管理股份有限公司（簡稱港口公司）投資興建及經營管理麥寮港。

麥寮港初期規劃興建 20 座專用碼頭，其規模相當於高雄港內中油及台塑公司之石油及化學品碼頭，以及台電及中鋼公司之煤與礦砂碼頭合併之規模。麥寮港進出口貨大多以裝卸機、卸料臂及管道或輸送帶裝卸輸送，又因碼頭後線即為六輕暨六輕擴大計劃相關廠區，故裝卸作業及進出碼頭人員單純。

麥寮港建港費用除專用碼頭外，全部由港口公司自行負擔。其營運方針係提供快速、便捷之港埠功能，以降低廠商海運輸儲成本、提高產業競爭力、繁榮經濟，故港口公司之組織以精簡、效率為主要考量。

麥寮港位於東經 120 度 08.9 分、北緯 23 度 46.9 分。北起濁水溪口南側，南臨新虎尾溪口，澎湖水道東側海岸。北距台中港約 40 浬，南離高雄港約 80 浬。航道於中潮位水深 24 公尺，可供 26 萬噸級船舶進出，為台灣最深之港口，也是第一座由民間投資開發興建之工業專用港。預計第一期開發完成後，年貨物吞吐能量可達 6,000 萬公噸。由於麥寮港的營運使雲林縣擁有一個良好的國際港口，為當地帶來海上運輸的便利，促進產業發展。

基於六輕建廠用材料及重件設備等亟須自麥寮港進口以節省運費並解決超大、超重設備內陸運輸之困擾，麥寮港在台塑企業趕工下，85 年 1 月“阿波羅號”海輪首次裝運建港用之塊石進港靠泊北護岸，其後載運重達千噸以上之重件設備輪（含脫硫反應器、卸煤機及卸

鹽機等）、化學輪、煤輪及油輪等亦陸續進港。87 年全年度麥寮港進港船次 308 艘，出港船次 299 艘，進出港貨物吞吐量達 1,985,962 公噸；88 年全年度麥寮港進港船次 484 艘，出港船次 485 艘，進出港貨物吞吐量達 6,219,231 公噸。麥寮港進出港船次及運量無疑將隨著六輕暨六輕相關計劃投產進度同步增加。

2. 和平港

- (1)範圍面積：158.8 公頃（可分為水域：70.99 公頃 陸域：87.82 公頃）。
- (2)水域設施：航道：有效寬度 200m，長度達 1200m，深-16m~-15m；迴船池：直徑 500m，深-15m 以內挖式工法浚挖而成。
- (3)裝卸設備：分卸運煤機械設備、自動卸船機械設備。
- (4)港勤船舶：港勤拖船：三艘；帶纜清潔船：一艘
- (5)行政管理大樓：港務大樓(海關、港公司、管理小組)；警巡大樓(和平港警隊、岸巡和平安檢所、海巡和平分隊)
- (6)導航及航管設施：堤頭燈杆、警示燈杆、雷達標杆、警示燈浮、信號台。
- (7)公用設施：港內道路系統、雨汙水排水系統、給水系統、電力電信系、消防系統、防風林、綠帶。

(二) 工業專用港之發展定位

1. 配合工業區產業發展

工業專用港為先編定完成之工業區後，基於政策或衡量興辦工業人之經營需要，才申請設置工業專用港或工業專用碼頭，因此完全係配合工業區之產業需求而建置。

2. 專用目的使用限制

工業專用港或工業專用碼頭不得供該工業區專用目的以外之使用，因此，工業專用港之服務對象、投資模式與管理體制上皆與商港不同，惟該等差異正可作為二者間市場區隔之依據，不過卻也造成既

有港埠設施無法有效發揮之問題。

3. 民間投資興建管理

工業專用港係由興辦工業人興建及經營管理並取得所有權及自行管理維護，十足民營化與貼近少量貨主需求之興建與營運模式，使得工業專用港能於短期間內，快速將實際營運量推向計畫目標且有穩定之運量需求，此部份與現有商港體系有所不同。

四、漁港

行政院農業委員會依據漁港法第四條規定，公告台灣地區漁港類別，使用目的屬於全國性或配合漁業發展特殊需要者，共 9 處。

1. 基隆市：正濱、八斗子。
2. 高雄市：前鎮。
3. 宜蘭縣：南方澳、安平。
4. 新竹市：新竹。
5. 台中縣：梧棲。
6. 台南市：安平。
7. 屏東縣：東港鹽埔。

台灣地區漁港類別，第一類漁港以外之漁港歸為第二類漁港。

使用目的屬於直轄市、縣（市）性者，共 216 處

表 2.14 臺灣地區各縣市漁港類別及名稱

區別	縣市別	第一類漁港	第二類漁港及所屬漁會
北區	宜蘭縣(11 處)	烏石南方澳	石城、桶盤堀、大里、蕃薯寮、大溪第二、大溪第一、梗枋、(頭城區漁會 8)、粉鳥林、南澳(蘇澳區漁會 3)
	基隆市(6 處)	八斗子正濱	大武崙、外木山、長潭里、望海巷(基隆區漁會 6)
	臺北縣(30 處)		下厝子、淡水第一、淡水第二、六塊厝、後厝(淡水區漁會 5)、麟山鼻、富基、老梅、石門、草里、中角、磺港、水尾(金山區漁會 8)、野柳、東澳、龜吼、萬里(萬里區漁會 4)、深澳、水湳洞、南雅、鼻頭(瑞芳區漁會 4)、龍洞、和美、美豔山、澳底、澳仔、龍門、福隆、卯澳、馬崗(貢寮區漁會 9)
	桃園縣(2 處)		竹圍(桃園區漁會 1)、永安(中壢區漁會 1)
	新竹縣(1 處)		坡頭(新竹區漁會 3)
	新竹市(2 處)	新竹	海山(新竹區漁會 3)
中區	苗栗縣(12 處)		青草、龍鳳、塹仔頭、外埔、公司寮、福寧、南港(南隆區漁會 7)、白沙屯、新埔、通霄、苑港、苑裡(通苑區漁會 5)
	臺中縣(6 處)	梧棲	松柏、五甲、北汕、塹寮、麗水(臺中區漁會 6)
	彰化縣(2 處)		崙尾灣、王功(彰化區漁會 2)
	雲林縣(6 處)		五條港、台西、三條崙、箔子寮、金湖、台子村(漁林區漁會 6)
南區	嘉義縣(9 處)		鰲鼓、副瀨、塹港、下庄、東石、網寮、白水湖、布袋、好美里(嘉義區漁會 9)
	臺南縣(6 處)		蚵寮、北門、馬沙溝、青山、下山、將軍(南縣區漁會 7)
	臺南市(2 處)	安平	四草(南市區漁會 2)
	高雄縣(8 處)		白砂崙、興達(興達港區漁會 2)、永新(永安區漁會 1)、彌陀(彌陀區漁會 1)、蚵子寮(梓官區漁會 1)、港埔、中芸、汕尾(林園區漁會 3)
	高雄市(8 處)	前鎮	鼓山、旗后、旗津、上竹里、中洲(高雄區漁會 6) 小港臨海新村、鳳鼻頭(小港區漁會 2)
	屏東縣(22 處)	東港鹽埔	水利村、塹豐(林邊區漁會 2)、枋寮、楓港(枋寮區漁會 2)、海口、後灣、山海、紅柴坑、後壁湖、潭仔、香蕉灣、鼻頭、興海、南仁、中山、旭海(恆春區漁會 12)、小琉球、漁福、琉球新、天福、杉福(琉球區漁會 5)
東區	花蓮縣(3 處)		花蓮、鹽寮、石梯(花蓮區漁會 3)
	臺東縣(14 處)		長濱、烏石鼻、小港、新港、金樽、新蘭、開元、朗島(新港區漁會 8)、伽藍、大武、綠島、溫泉、公館、中寮(綠島區漁會 4)
外島	澎湖縣(67 處)		安宅、西衛、重光、馬公、案山、前寮、石泉、菜園、鐵線、五德、井坎、時裡、風櫃東、風櫃西、山水、鎖港、烏坎、桶盤、虎井、尖山、龍門、菓葉、南北寮、白坑、青螺、紅羅、西溪、成功、沙港東、沙港中、沙港西、中西、講美、鎮海、港子、岐頭、赤坎、後寮、通樑、瓦硯、城前、大倉、員貝、鳥嶼、吉貝、合界、小門、大池、池西、內坎北、外坎、內坎南、赤馬、大菓葉、二坎、竹灣、橫礁、潭門、水坎、中社、將軍南、將軍北、花嶼、東嶼坪、東吉、七美、潭子(澎湖區漁會 67)
	金門縣(3)		新湖、羅厝、復國墩(金門區漁會 3)
	連江縣(5)		福澳、白沙、青蕃、猛澳、中柱(馬祖區漁會 5)
計		9 處	216 處

註：行政院農業委員會 97/6/10 農授漁字第 0970129108 號公告廢止屏東縣大福、射寮及萬里桐等 3 處漁港(225)。

資料來源：行政院農業委員會漁業署。

台灣本島及離島漁港位置分佈圖

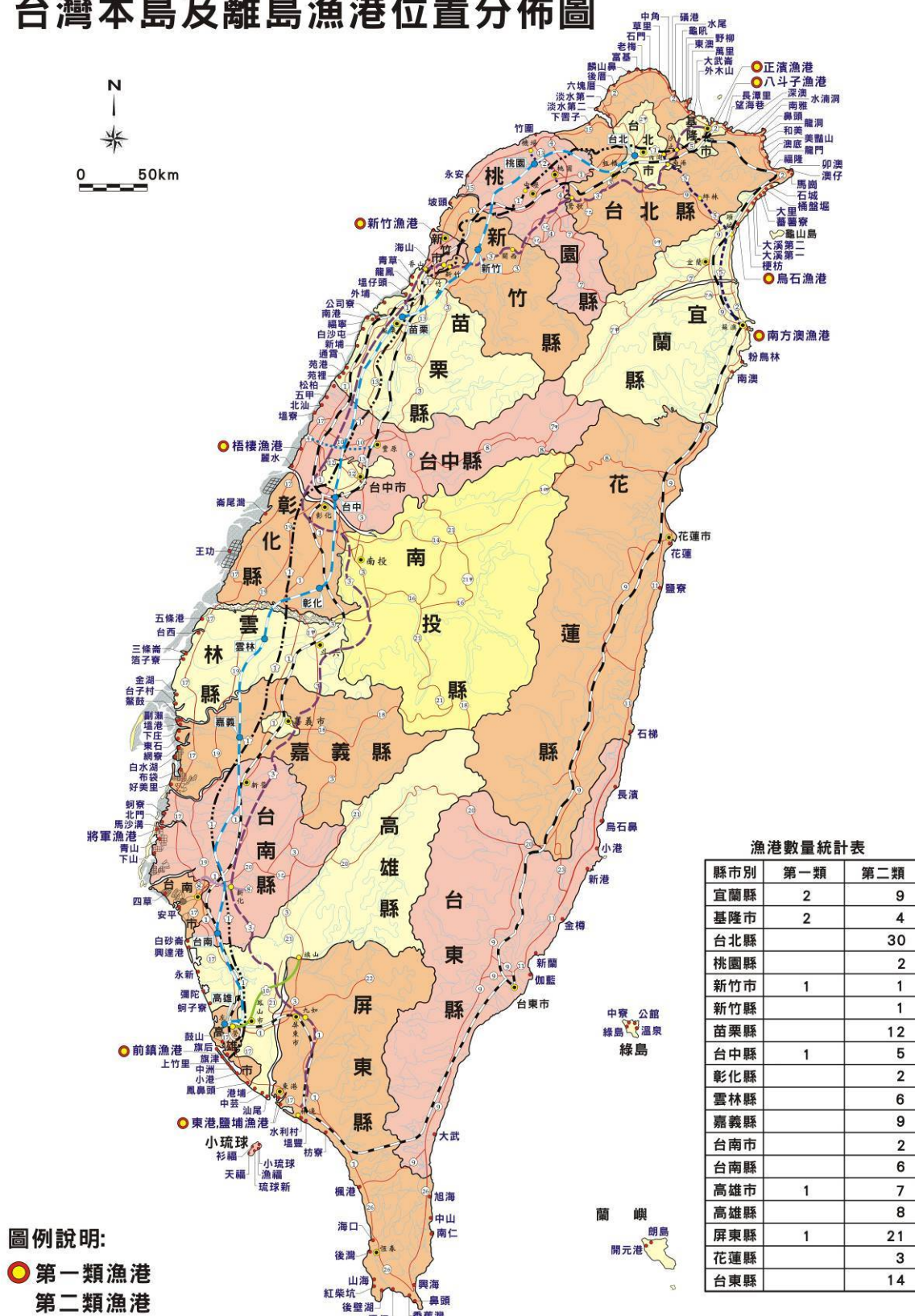
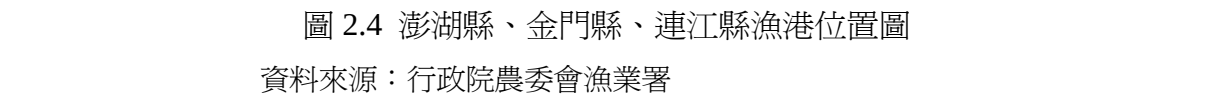


圖 2.3 台灣本島及離島漁港位置分佈圖

資料來源：行政院農委會漁業署



另行政院農業委員會漁業署針對現有漁港多功能發展研究，刻正進行中，目前擬提出 14 處重點漁港之更新改善計畫。

表 2.15 十四處多功能重點漁港之港區外觀光遊憩資源

漁港名	自然景觀資源		社會人文資源		
	自然景觀	生態資源	教育設施	節慶活動	體驗活動
富基漁港	老梅海岸石槽地形、老梅公園地質景觀	老梅海岸賞鳥			老梅海岸牽罟
八斗子漁港	望幽谷、基隆嶼		海洋科技博物館	鎖管季、端午龍舟競賽	
烏石漁港	龜山島	鯨豚、外澳砂灘	蘭陽博物館	頭城海洋文化觀光季(6~8 月)、搶孤	衝浪、飛行傘、牽罟等
竹圍漁港	竹圍海水浴場	砂灘			
新竹漁港	17 公里海岸風景區	砂灘		鱆魚季(8 月)	
梧棲漁港	—	高美濕地	臺中港區藝術中心	海洋嘉年華烏魚季(11 月)	魚苗放流(不定期)
東石漁港	潟湖、外傘頂洲	牡蠣養殖、鰲鼓濕地紅樹林、潮間帶	漁人碼頭展示館	端午龍舟競賽結合牡蠣節舉辦(6 月初)	參觀牡蠣養殖
花蓮漁港	七星潭	鯨豚	柴魚博物館	曼波魚季(3 月底~4 月底)	參觀定置網
新港漁港	三仙台	鯨豚	臺東海洋生物展覽館	旗魚季	參觀定置網
伽藍漁港	小野柳、杉原海岸	鯨豚			
安平漁港		牡蠣養殖、鹽田、砂灘、賞鳥、四草濕地紅樹林	古蹟(安平古堡、億載金城、德記洋行)、運河博物館		
興達港漁港			郭常喜兵器藝術文物館	烏魚祭(12 月)、茄荳鄉焚王船	
東港鹽埔漁港		大鵬灣	漁業文物館	東港鮪魚季(5~7 月)、屏東王船祭(10 月，共 7 天)	
馬公漁港	南海離島		古蹟(天后宮、觀音亭、四眼井等)	花火節(5 月初~6 月初)、菊島海鮮節(7~9 月)、小島兜風節(10 月)	參觀箱網、遊石滬等

資料來源：行政院農委會漁業署

表 2.16 十四處多功能重點漁港港區內多元化利用設施彙整表

漁港名	娛樂漁船用碼頭	交通船用碼頭	魚貨直銷中心	餐廳/咖啡廳	公園/步道	遊客服務中心
富基	◎		◎	◎		
八斗子	◎		◎	◎	◎	◎
烏石	◎		◎	◎	◎	◎
竹圍	◎		◎	◎	◎	
新竹	◎		◎	◎	◎	
梧棲	◎		◎	◎	◎	
東石	◎		◎	◎	◎	
花蓮	◎		◎	◎		
新港	◎			◎		◎
伽藍	◎	◎				
安平	◎		◎		◎	
興達港	◎				◎	◎
東港鹽埔		◎	◎	◎		
馬公	◎	◎	◎	◎	◎	◎

資料來源：行政院農委會漁業署

表 2.17 十四處多功能重點漁港港主要發展活動現況

發展活動 縣市別	漁港名稱	漁港類別	陸上活動			海上活動				開放遊艇停靠
			購魚 餐飲	休閒 遊憩	文化 展示	海釣	賞鯨 豚	海域 賞景	客貨 交通	
宜蘭縣	烏石	2	☆	☆	☆		☆	☆		
基隆市	八斗子	1	☆	☆	☆	☆		☆		☆
台北縣	富基	2	☆			☆				
桃園縣	竹圍	2	☆	☆		☆				☆
新竹市	新竹	1	☆	☆		☆				☆
台中縣	梧棲	1	☆	☆		☆		☆		
嘉義縣	東石	2	☆	☆				☆		
台南市	安平	2		☆	☆	☆		☆		☆
高雄縣	興達	2		☆	☆	☆				☆
屏東縣	東港鹽埔	1	☆		☆				☆	
花蓮縣	花蓮	2	☆	☆	☆	☆	☆	☆		
台東縣	新港	2		☆	☆	☆				☆
	伽藍	2		☆		☆		☆	☆	
澎湖縣	馬公	2	☆	☆	☆	☆			☆	☆

資料來源：行政院農委會漁業署

表 2.18 十四處多功能重點漁港觀光屬性分析

類別 漁港	都會型觀光漁港				海域遊憩型漁港		地方特色休閒型漁港	
	近都會區	岸上景觀好	親子遊憩空間	教育文化功能	海域活動多樣	海上景觀好	特殊民俗節慶	體驗漁業
富基	◎		◎	◎				
八斗子	◎	◎	◎	◎	◎	◎		
烏石	◎	◎		◎	◎	◎	◎	
竹圍	◎		◎					
新竹	◎	◎	◎				◎	
梧棲	◎		◎	◎		◎	◎	◎
東石			◎	◎	◎	◎	◎	◎
花蓮	◎				◎	◎	◎	◎
新港				◎	◎	◎	◎	
伽藍	◎				◎	◎		
安平	◎		◎	◎				
興達港			◎	◎			◎	
東港鹽埔	◎			◎			◎	
馬公	◎		◎	◎	◎	◎	◎	◎

資料來源：行政院農委會漁業署

第五節 上位及相關計畫

上位計畫指計畫範圍涵蓋本計畫之部份或全部計畫範圍，或是計畫層次高於本計畫，其計畫內容應為本計畫之指導；相關重要計畫指計畫範圍與本計畫重疊，或是計畫層次與本計畫相當，其計畫內容為本計畫應協調配合者。遵循上位計畫且與相關重要計畫配合，可以避免本計畫實施時的衝突。(交通部觀光局，2001)

一、國土綜合開發計畫(行政院經濟建設委員會 85 年 12 月)

國土綜合開發計畫為台灣計畫體系中最上位指導，對於戶外休閒空間之發展，研擬出未來發展方向與發展策略如下：

(一) 未來發展方向

1. 健全觀光遊憩，滿足國內旅遊人次之需求。
2. 建立戶外遊憩及都會區森林、綠地系統，整體規劃開發與管理，以提高休閒遊憩品質。
3. 加強觀光遊憩資源的保育，以永續利用。

(二) 發展策略

1. 結合各類資源之經營管理，擴充多樣化的戶外休閒空間，提供多樣化的觀光遊憩機會。
2. 配合生活圈建設，規劃戶外休閒空間系統，建設系統發展核心。

二、區域計畫

台灣地區區域計畫分為北、中、東、南四區，各區域計畫均將觀光遊憩資源系統之分佈予以分類，由於本計畫係屬海洋遊憩資源規畫與經營之型態，故將依據各區域計畫所列海濱遊憩資源型態及發展策略予以摘述直接指導未來各區海上遊憩活動規劃設計之參考。

(一) 台灣北部區域計畫

1. 遊憩系統

本區域計畫內觀光遊憩系統與海岸有關者包括

- (1)北海岸系統：包括淡水、白沙灣、富貴角、金山、萬里等海水浴場、金山溫泉及白沙灣至野柳間之岩石奇景及沿岸海底景觀。其特色為海水浴場、溫泉、岩石奇觀丘陵及梯田。可供游泳、釣魚、野營、眺望、觀賞風景、研究地形特徵等活動。
- (2)東北海岸系統：包括福隆海水浴場、干疊敷、十分瀑布、三貂瀑布及八斗子至頭城之岩石奇景，其特色為海水浴場、岩石奇觀。可供游泳、釣魚、休憩、眺望、觀賞風景等活動。
- (3)新竹系統：新竹海水浴場、港南濱海公園
- (4)蘇花公路系統：以蘇花公路（台九號公路蘇澳至和平段）為主軸，包括蘇澳冷泉、炮台山及蘇花公路沿線之景觀。

2. 開發目標與政策

針對各型遊憩系統之開發目標與政策則為：

(1)保育並開發天然資源

- A.在保育重於開發之原則下，適當開發海埔地、河川地、山坡地以及森林、礦產、水資源。
- B.配合相關產業活動，發覺天然資源之多目標功能。

(2)開發與保育觀光遊憩資源

- A.提供各種不同類型觀光遊憩機會，適度開發觀光遊憩據點，以滿足需求。
- B.發揮遊憩資源潛在功能，建立遊憩系統，加強系統間及系統內之連結，達成整體開發效益。

(3)保育自然景觀環境、珍貴動物及歷史文物。

(二) 台灣中部區域計畫

1. 遊憩系統

本區域計畫內六大觀光遊憩系統與海岸有關者為海濱系統

(1)崎頂海水浴場

(2)通宵海水浴場(又稱虎嶼海水浴場)

(3)大安海水浴場 (即鐵砧景中之「大安泛棹」)

(4)三條崙海水浴場

(5)王功海濱遊樂區

(6)彰濱遊樂區

2. 開發目標與政策

針對本區域之發展策略所訂計劃目標與濱海有關者有下列三點

(1)配合相關重要建設計畫，發揮整體效益。

(2)全面合理管制土地使用，改善環境品質。

(3)加強水資源、土地資源、礦藏資源、森林資源與觀光遊憩資源之開發與保育。

(三) 台灣南部區域計畫

1. 遊憩系統

依據本區域觀光旅遊據點特性，劃設為六大類型遊憩系統，惟與海域活動相關者有四處，分別為：

(1)高雄台南都會系統：本系統主要之遊憩區與海濱有關者為萬壽山(西子灣海濱)、旗津、小琉球、安平海濱、大鵬灣。

(2)恆春半島系統：本系統與海濱有關之區域為墾丁地區(民國 71 年劃歸為國家公園)、金沙灣。

(3)嘉南濱海系統：本系統以壽島及馬沙溝海水浴場、布袋鹽田風光、西部濱海公路沿線之景觀為主。

- (4)澎湖群島系統：本系統以馬公第三漁港、觀音亭、吉貝、赤崁、望安、七美、後寮、大果葉、沙港、通樑、歧頭及龍門等地規劃遊艇碼頭，推廣水域活動。

2. 開發目標與政策

- (1)提供各種不同活動類型之觀光遊憩機會，以整體計畫為手段，適度開發觀光休閒遊憩據點及設施，以滿足各種群體之大量需求。
- (2)發揮遊憩資源潛在功能，建立完善遊憩系統，加強系統間及系統內連結，提高各系統可及性，謀求觀光遊憩系統與空間發展之整合。
- (3)於利用自然、人文資源的同時，遵循資源永續利用原則，謀求觀光遊憩發展與資源特性之契合。

(四) 台海東部區域計畫

1. 遊憩系統

本計畫區域性風景區觀光遊憩資源分四大系統(蘇花系統、太魯閣國家公園系統、花東縱谷系統及東海岸系統)，其中海岸系統包括：蘇花公路沿線地區、海岸公路沿線地區：自花蓮溪口起至卑南大溪口止之範圍內主要遊憩地區海岸遊憩資源相當豐富。

- (1)蘇花公路系統：本系統主要以花蓮縣內台 9 省道(木瓜溪以北)沿線地區為系統範圍，涵括之遊憩據點計有蘇花公路及東方夏威夷等 2 處。
- (2)海岸公路沿線地區：本系統主要以花蓮縣、台東縣台 11 省道沿線地區為系統範圍，主要屬東部海岸風景特定區，涵括之遊憩據點計有磯崎海水浴場、秀姑巒溪觀光區、八仙洞、三仙台、都蘭林場(暫停開放)、杉原海水浴場、小野柳、石梯坪、東河農場等 9 處。

2. 開發目標與政策

其發展課題與對策與濱海區有關者為下列四點：

-
- (1)依據觀光遊憩資源之性質，整體規劃開發以適應各類型觀光遊憩之需要，訂定本區域整體觀光遊憩設施計畫。
 - (2)加強建設觀光都市之觀光遊憩服務設施，以便帶動各系統中觀光遊憩設施之發展。
 - (3)在保育重於開發之原則下，開發觀光遊憩資源。又本區域特殊海濱地形及山胞文化，應保存原始風味及特色，並強化管理制度防止破壞。
 - (4)配合山區道路之開闢、調查規劃觀光資源及設施。

三、東部永續發展計畫

依據綜合發展分析，東部地區適合發展觀光渡假、有機休閒、優質生活、文化創意及海洋生技等五大利基型產業，並應以觀光產業發展為主軸，形成泛觀光產業群聚。

四、永續海岸整體發展方案

(一) 永續海岸願景與發展策略

為確保台灣自然海岸線不再損失，避免不當設海岸工程，衝擊自然環境平衡，同時為順應國際趨勢，確保海岸永續發展；並以回復海岸自然風貌為願景，爰研訂永續海岸短期及長期發展策略分別如下：

1. 短期發展策略：自然海岸線零損失

台灣海岸線長達千餘公里，從北部大屯山系火山形成的奇岩灣澳、東部歐亞板塊與菲律賓板塊碰撞交會的斷崖縱谷、南台灣珊瑚礁形成的墾丁半島，以至西海岸平直沙灘和多樣化濕地，原本的自然海岸景緻幽美多變。但數十年來不斷地開發海岸填海造地，闢建漁港碼頭，或拋置消波塊及興建堤防進行海岸侵蝕防護，已經使台灣海岸逐漸人工化、水泥化，自然海岸線快速消失，海岸景觀因而失去自然之美，自然動力過程受到干擾或阻滯，生物繁衍也缺乏安適場所。為確保台灣自然海岸線不再損失，避免不當設海岸工程，衝擊自然環境平衡，研訂實施策略如下：

- (1)宣告海岸保育基本政策 海岸地區以保育為原則，除行政院專案核准之重大計畫外，不再受理設施型海埔地及海域之開發申請計畫。海岸地區應以維護海岸自然環境、保障公共通行與公共水域使用權、提升親近海洋權益、增進公共福祉或配合行政院核定興建國家重大設施為優先。
- (2)調查劃定自然海岸區位 本部應依據遙測影像資料，並經現地複查後，確定海岸地區尚存之自然海岸線分佈區位，作為禁止破壞之依據。未來並將視需要，進一步依據各區段自然海岸之生態環境敏感程度與自然人文資源珍稀現況，將自然海岸進行分級分區之區劃，研擬對應之保護準則，以強化其保護管理。運用衛星或航照之影像資料，針對這些重要的自然海岸進行定期性（每年2次）之海岸影像監控，以研判是否有填海、施工或傾棄等破壞情形。上開自然海岸線應比照「台灣沿海地區自然環境保護計畫」，納入各審查機制之「敏感區位查詢表」中，俾提供審議之參考。
- (3)嚴格審議海岸重大計畫未來海岸開發計畫應在國土計畫法（草案）或海岸法（草案）中，建立「預審」機制。在上開二法未完成立法程序前，應檢討修訂區域計畫法、都市計畫法、國家公園法及環境影響評估法等相關法令，有關土地利用、開發行為審議基準事宜，建立嚴格審查機制，俾供本部區域計畫委員會、都市計畫委員會、國家公園計畫委員會及行政院環境保護署環境影響評估委員會審查作業之依循。重大公共工程實施計畫申請核定时，應同時檢具開發基地數值資料，俾供海岸監測參據。
- (4)建立地方巡守查報機制 由於上述機制多側重於重大計畫之審議，或定期之影像監測，對於小型開發案件或運用國營事業回饋金、補助款之計畫可能難以即時監測。參考「河川巡守隊」之概念，結合當地海巡單位、漁村社區、民間團體（NGOs）或在地學校等適宜組織，就近巡邏海岸，負起「舉報」之責，再由地方警力或主管機關依法處理，以促成台灣海岸「協力管理」和「夥伴關係」之目標。

2. 長期發展策略：永續海岸行動方針

為保存台灣重要海洋環境以及海洋資源，根據台灣海岸現況，以及各類型海岸保育準則，提出下列 10 點永續海岸行動方針的指導原則及其對應之理念與策略。惟由於部分工作項目仍需賴完善之法令依據，且現階段所蒐集建置之資料庫仍未臻健全，故僅作為未來中長程施政目標，亦暫不列計畫期程，僅提供表列各相關機關自行列管，未來再視本方案及其他相關計畫之執行情形檢討修正。

- (1)保護重要海岸資源：積極調查研究、分類分級，並優先保存與保護重要海岸資源。
- (2)合理利用海岸資源：尊重生態環境承載量，整體規劃，以合理利用海岸各項資源。
- (3)復育劣化生態資源：評選劣化之重要海岸，並採取近自然方式，回復海岸生機。
- (4)整建改善海岸景觀：充分納入專家與民眾意見，逐步帶動海岸景觀改善風潮與新思維。
- (5)加強海岸災害防護：關切海岸安全，整合思考海岸防護之必要設施與措施。
- (6)合理發展海洋產業：建立合理經營環境，兼顧環境保護之需求，均衡發展海洋產業。
- (7)建構海岸資訊系統：統合相關資訊，建構完善與公開使用之資訊系統。
- (8)完備海岸管理體制：順應國際潮流和國家發展需要，整合改進海洋與海岸管理體制。
- (9)加強海洋教育訓練：採取有效之鼓勵措施，普及海洋教育和專業訓練。
- (10)強化公私夥伴關係：積極鼓勵民眾參與和加強國際合作，建構海岸管理之夥伴機制。

(二) 優先實施項目及執行準則

由於本方案現階段自然海岸零損失之發展策略，將以回復海岸自然風，維持自然海岸線比例不再降低作為海岸永續發展之基本理念，基於行政可行性及自然環境保育急迫性考量，爰規劃與海岸線關係最密切之漁港、海岸公路、海堤、觀光遊憩、海埔地及海岸調查規劃等 6 項，作為優先提列實施計畫之主軸，並研訂執行準則如下，俾供研訂分項實施計畫之參據。

1. 漁港

- (1) 不再新建或擴建漁港。
- (2) 對於無漁船設籍之漁港辦理公告廢止。對於規劃不當無法有效利用之漁港應予改善或公告廢止作更有效利用或拆除。
- (3) 定期檢討漁港利用情形，對於現今漁港明顯朝向交通（離島運輸或藍色公路）、觀光休憩或海洋研究等其他產業發展者，除保留部分碼頭供漁業作業使用外，其他則交由其目的事業主管機關管理使用。
- (4) 對於維護現有漁港功能，在保護漁船及民眾生命財產安全之前提下，需兼顧符合生態工程或柔性工法之防護對策原則，並加強漁港及鄰近設施污染防治。
- (5) 對於公告廢止之漁港，獎勵各在地團體透過減量、復育及環境整理等策略進行環境生態復育及景觀改善，逐步回復海岸生機與景觀。
- (6) 對於現有漁港功能不彰擬予轉型時，應兼顧漁民權益。

2. 海岸公路

- (1) 最接近海岸第一條公路向海之陸域地區，不再建設國道及省道，且中央不補助經費建設縣道、鄉道等地方道路。
- (2) 上述地區若因政策需要，經協調相關主管機關並報奉行政院核定後，始有條件許可興建公路。

(3)最接近海岸第一條公路之認定，以核定公告之公路路線為原則。

3. 海堤（含一般性海堤與事業性海堤）

(1)一般性海堤

A.嗣後一般性海堤除為因應災害所必須外，原則不再新建。

B.現有海岸防護設施無保護標的且景觀不良者，經檢討無安全顧慮下，經取得各界共識後予以拆除。

C.現有海岸防護設施顯有過度保護造成景觀不良者，若經檢討尚有改善空間，改善方案經取得各界共識後予以辦理改善，其改善策略如下：

a.海岸防護設施改善工法，宜積極選用適合之生態工程、新科技工法或柔性工法以復育海岸環境。

b.海岸防護設施改善措施，宜考量布設離岸消波設施消減波浪能量、改善堤坡面減少波浪溯升以降低海堤高度及海堤區域環境營造等綜合措施，改善海岸環境景觀。

c.結合社區營造辦理海堤區域環境營造及海岸生態復育等事項，以提供居民親水空間。

(2)事業性海堤：

A.電廠：詳實辦理相關發電計畫可行性研究及環境影響說明書，並持續對已開發之海岸工程建設進行監測，俾將開發計畫對環境之影響降至最低。

B.商港：未來審議各商港防波堤新（擴）建計畫時，將在維持各港口營運需求及安全考量之前提下，責請相關單位納入「回復海岸自然風貌，維持自然海岸比例不再降低」之海岸永續發展基本理念，並配合永續海岸行動策略，合理利用海岸資源，尊重生態環境承載量。

C.由於事業性海堤所涵括之種類繁多，無法一一列舉，前揭執行準則（含一般性海堤）其他所有目的事業海堤均應一體適用。

4. 觀光遊憩

- (1)減量原則：減少海岸地區非必要及有礙觀瞻之設施，減緩資源過度利用及降低災害發生。
- (2)環境保護優先原則：進行海岸地區各項規劃建設與經營管理措施時，以保護棲地、海岸地質、地形與景觀為優先，避免破壞生態、污染環境。
- (3)規劃觀光功能分區，據以訂定經營管理原則：依各功能分區之內容擬定管制原則，相關目的事業計畫之土地使用與管制事項整合。
- (4)海岸地區資源規劃與復育原則：對海岸地區間（包括濱海陸地、近岸海域），以海岸生態資源保育（護）、景觀改善及生態旅遊為目的，限制土地使用。

5. 海埔地

- (1)申請海埔地開發，應以「行政院專案核准之重大計畫」為限。
- (2)海埔地之開發申請，應依本部訂頒「非都市土地開發審議作業規範」（海埔地開發專編）規定辦理，其地點非經各該目的事業主管機關之同意，不得位於下列地區：國家公園區外 5 公里之範圍。依法劃（指）定公告之保育區、保護區或保留區外 5 公里之範圍。臺灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之自然保護區外 5 公里之範圍或一般保護區內。要塞地帶區範圍及依國家安全法公告之海岸管制區、重要軍事設施管制區與依其他法令禁建、限建範圍。依法設立之海水浴場外 3 公里之範圍。縣（市）級以上風景特定區之範圍。國定古蹟及重要考古遺址 3 公里之範圍。瀉湖或濕地 3 公里之範圍。經有關單位劃定為地層持續嚴重下陷地區外 3 公里之範圍。海洋放流管 3 公里之範圍或海底通信纜、海底電力纜、海底輸油管、海底隧道及輸水管 1 公里之範圍。人工魚礁區外 3 公里之範圍。中央管及縣（市）管河川河口區範圍。活動斷層 500 公尺之範圍。已依法令設定之礦區或土石區。經劃編公告為保安林者。

-
- (3)開發海埔地應調查並分析基地及環境之地形與地質，對於海底平均坡度過大，土壤曾有液化情形或液化潛能及附近有海岸侵蝕或地層下陷之基地，於潛在災害影響範圍內，除依審議作業規範經相關技師簽証克服潛在災害並經審查結果相符者，不得開發。
 - (4)海埔地開發應以維持原有海岸沙源之平衡與生態系之穩定，並將環境影響減至最小為原則。
 - (5)為降低強風吹襲、減少鹽害、遮阻飛沙、穩定水土保持、維護交通安全及美化環境，填築之新生地除非有其他替代措施，應配合土地使用，設置防風、飛砂防止、潮害防備等保安林及種植定沙植物，主要受風面保安林帶以不小於 50 公尺，總寬度不小於 100 公尺為原則。
 - (6)「區域計畫第 2 次通盤檢討」（草案）核定實施後之海埔地執行準則 本部營建署正進行北、中、南、東部區域計畫第 2 次通盤檢討，未來「區域計畫第 2 次通盤檢討」（草案）經行政院核定實施後，海埔地開發及執行依據，將依據區域計畫第 2 次通盤檢討之指導予以執行。

6. 海岸調查規劃

- (1)永續發展原則 以「生態系保育」及「景觀地景（Landscape）保育」觀念，持續進行海岸保護區檢討與修正，以保護並合理利用海岸資源。
- (2)法制化原則：在海岸法尚未完成立法之前，對於重要應加以保護地區，推動納入區域計畫，以取得管制之法源依據。
- (3)數位化原則：以 GIS 系統建構全台灣海岸（包含海域）資源資料庫及其管理系統，以利資訊流通與分析運用。
- (4)週期性更新原則：海岸為一動態平衡地區，為確保資料能真實反應現況，應每年蒐集新資料，並進行資料庫定期更新與維護。

第三章 美國、日本、澳洲海岸觀光發展分析

全球海岸觀光之發展，可從下列歷史發展中，看出未來趨勢：

1. 十八~十九世紀

海岸與海洋觀光是所有觀光產業中，最大而且歷史最悠久的兩個部份。在十八、十九世紀的時候，歐洲的貴族、英國的上流社會，以及美國有錢的人士，在休閒時間，遊歷歐洲大陸、法義西等國的海岸。在 1841 年，將旅行團觀念帶出的 Thomas Cook，是英國也是世界上第一位將導覽團搭乘火車遊歷英國成為行程的業者。而美國 19 世紀末，一些有錢的人士開始冬季休假時拜訪佛羅里達州的海岸，也慢慢地往加州海岸發展，很多的度假屋也都建築在海岸的東部，這些度假區域，往往只有使用 2~3 個月。而最重要的發展，是 1954 年在邁阿密海灘建設的度假中心(Fontanebleu Hotel)，在當時這個度假中心具備了所有的功能，也改變了世界對於海灘觀光的歷史。

2. 十九~二十世紀

十九世紀末到二十世紀，從事海洋船運的企業將美洲與歐洲大陸畫成一條行線服務有錢的美國人，正如同加勒比海與地中海的遊船事業一樣熱門，在 1901 年已有 50 萬穿越英吉利海峽到法國與比利時，船運業者常常擔心床位不足以應付人潮。然而，改變觀光最大的，莫過於空運了，1948 年 Pan American World Airways 開始了載運空中遊客，1957 年則真正開始大量遊客的空中運輸，而更加變化的是 1970 年代的噴射客機，這種高速平底的飛機，廣泛應用在開發中國家與已開發國家的聯繫，這讓許多遠距離度假的方式，變成了真實。

從 70 年代中期，8%的度假者從已開發國家到開發中國家，到 80 年代中期，增加到 17%，到 90 年代中期的 20%，而國際總遊客數量，從 1992 年的 4 億 6 千 3 百萬，到 2004 年的 7 億 6 千 3 百萬，而根據聯合國觀光組織(UNWTO)的估算，在 2020 年，國際的遊客將高達 15 億 6 千萬人。由於運輸工具的快速改變，也改變人們的度假方式。於是十九世紀中期佛羅里達州的度假中心方式，也迅速擴及全

球各地，許多連鎖的度假旅館也應運而生。

而這些連鎖的旅館、度假中心業者，都是座落在島嶼與海岸地區，在過去的 40 年間，成就了海岸觀光的“四個 S”特色，也就是太陽(sun)、海洋(sea)、沙灘(sand)、性(sex)，幾乎所有的海岸觀光都是一陳不變，名聲似乎也不怎麼好，也因此部分當地發展海岸觀光的國家，有些失望這樣的發展。雖然這樣無煙囪形態的觀光可以帶來不少的就業機會及收入，但也逐漸邊緣化，而且在環境與社會的代價是非常高的。而且大量遊客帶來的是環境的污染、過度開發、不平衡的發展，而且當地居民的工作是第一線服務階層，收入較低，還有就是外來文化的入侵。所以東南亞國家已經開始反省連鎖度假公司的設置，有些大企業連鎖旅館也開始撤出東南亞國家。

3. 二十一世紀

今天的海岸與海洋觀光仍然是所有觀光產業最大的一環，從經濟層面與方便層面來看，尤其 911 事件之後，因為安全因素，許多度假者選擇了海灘度假的預付的套裝行程，以及遊船(crusie)方式。近年海灘的觀光人數，在加州海灘的觀光，每年都有 5 億 6 千萬人，這些人數總和遠超過美國國家公園署的 400 多個單位與機關的總和。而佛羅里達州海灘也有 2 千多萬的遊客人數，同樣超過是三個最受歡迎國家公園(優斯美地、黃石公園、大峽谷)的遊客總和。這樣的旅遊方式，持續延伸到許多具有多數人口的城市，這包含歐洲、亞洲與美洲。他們尋找大自然的陽光(sun)、海洋(sea)，以及沙灘(sand)。

目前的海岸與海灘觀光，有一些世界保育組織極力推動的方式，那就是印度太平洋區域(Indo-Pacific)，包含 2 百 30 萬平方英里的海域，有六個國家印尼、馬來西亞、巴布亞新幾內亞、菲律賓、索羅門群島以及東帝汶，是一個珊瑚礁的三角地帶。這個三角地帶有數千個島嶼適合海洋觀光，非常多的海岸適合海岸觀光，也能提供陽光(sun)、海洋(sea)，以及沙灘(sand)，對於新興的亞洲國家富人來說，是很有吸引力的，除了有天然美景外，在生物多樣性與文化多樣性方面，也是舉世著名，更可以潛水與浮潛等水上活動，而且由於交通因素，許多島嶼都是小眾的旅遊，不再是大眾旅遊，於是這種遊

船方式在各島嶼的海洋與海岸觀光，是非常受到推崇的觀光方式
(Honey 1999 ; Honey & Krantz 2007) 。

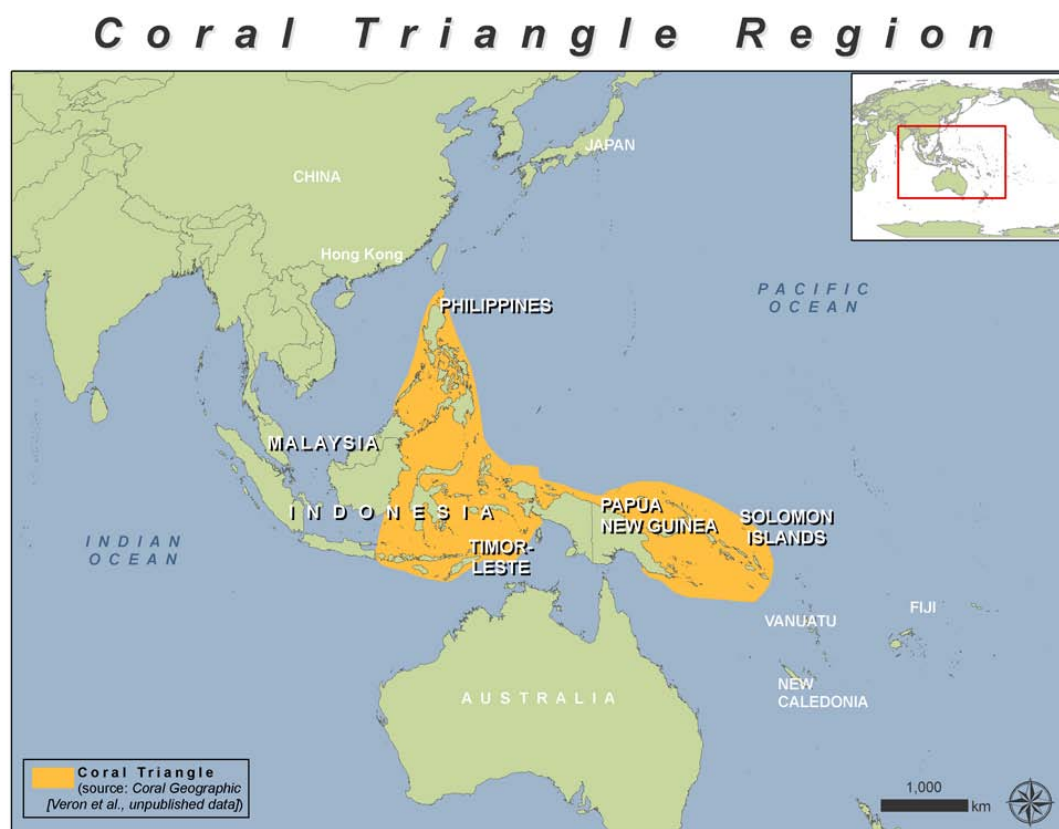


圖 3.1 世界海洋觀光的珊瑚礁三角地帶

資料來源：Coral Geographic, Veron et al., 2009,
<http://www.worldwildlife.org/what/wherewework/coraltriangle/>

第一節 美國、日本、澳洲海岸觀光發展特性

一、美國海岸管理及海岸觀光發展

(一) 海岸主管機關及其法令

美國聯邦政府於 1972 年公佈實施『海岸地區管理法』(CZMA, Coastal Zone Management Act)，該法令之主管機關為商務部 (Department of Commerce, DOC)，並於該部之國家海洋及大氣總署 (National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)，下設的國家海洋局 (NOS)，負責推動、執行及協調海岸地區管理計畫等業務，不過，海岸地區若有聯邦法令直接管理的國家公園等地區，則由內政部 (Department of Interior) 國家公園署 (NPS) 等設專責管理機關負責管理事務 (吳全安，2007; NOAA 2009)。

國家海洋局的下屬機關海洋及海岸資源管理處 (Ocean and Coastal Resource Management; OCRM) 則是海岸事務處理的最重要機關之一。這個機構更細分六個部門，海岸計畫組 (Coastal Programs Division)、珊瑚礁保育計畫組 (Coral Reef Conservation Program)、河口地保護組 (Estuarine Reserves Division)、海洋保護區域中心 (Marine Protected Areas Center)、國家政策及評估組 (National Policy and Evaluation Division)，以及商業管理組 (Business Management Division) (OCRM 2009)。

『海岸計畫組』由 34 個州及其他領土海岸計畫組成，並支持各州金融協助、調解、技術服務、地區與地方論壇說明。『珊瑚礁保育計畫組』則是計畫支助有效管理及恢復有價值的珊瑚礁生態系統，並計畫提供管理者、科學家、社區各方面協助。『河口地保護組』是國家河口地研究及保護制度 (NERRS) 的合作計畫，有 27 個全美網絡，管理及協調國家系統範圍內的研究計畫，追蹤短期及長期河口地的水質、天氣變化，並支持各州金融協助、調解、技術服務、地區與地方論壇說明。『海洋保護區域中心』在 2000 年時，美國總統執行 13158 號命令，使得國家海洋保護區 (MPAs) 的系統的管理和評

估可提供有效技術與訓練。『國家政策及評估組』為引導國家海岸研究的各項評估及策略與執行，並回應海岸地區管理法(CZMA)的各種要求，且須協調州海岸管理機構與聯邦活動。『商業管理組』提供管理、人力資源、預算、財務管理、信息技術支援，也是聯絡 NOAA 總部的樞紐(NOAA 2009; OCRM 2009)。

此法主要目的在鼓勵各海岸州政府保存、保護，並儘可能復育或提昇海岸自然資源之價值，包括溼地、河口、沙灘、瀉湖、與珊瑚礁生態等等。此法案之特點之一為其非強制性，然而若州政府願意參與，美國聯邦政府會給予財政上的援助。此法案(CZMA)另一特點為確保州海岸管理計劃的一致性，一旦各州的海岸管理計劃通過之後，其他各級單位包括聯邦政府的海岸管理計劃，都必須以州計劃為依歸，不得與其相牴觸。此項特點大大地強化了海岸管理的整合性，可避免浪費許多無謂的時間與資源(吳全安，2007; NOAA 2009)。

各州根據 CZMA 規定，配合各州政策發展目標及海岸資源特性，訂定各自的海岸地區管理計畫，這些計畫大致分為五類：(1)綜合規劃 (comprehensive planning) (2)功能管理 (functional approach) (3)暫緩開發 (temporary moratorium) (4)土地分區管制 (land zoning) (5) 海岸規劃涵蓋在州整體計畫 (inclusion of coastal planning) (吳全安，2007，台灣地區海洋資源管理)。亦即各州可視實際狀況之差異，而提出不同的規劃，聯邦政府都將承認，並給予高比例 80%的經費補助(吳全安，2007)。

此外，與台灣地理條件類似的夏威夷州，在 1977 年通過 Hawaii Coastal Zone Management Act (Hawaii CZMA 又稱為 188 法案)，此法建立了七個目標及政策，並規範州政府以下郡政府相關的方向。該七項目標及政策包含(1)增進及提供遊憩的機會。(2)保護及復原歷史與文化資源。(3)維護優美風景及戶外空間綠地。(4) 保存海岸生態系。(5)提供海岸地區進行經濟活動的利基。(6)減輕巨浪及海嘯造成的海岸災害。(7)保護岸邊沙地。以上目標及政策，與許多美國本土海邊各州的法案皆有相同的理念及作法 (Hawaii State Government 1977, 吳全安 2007)。

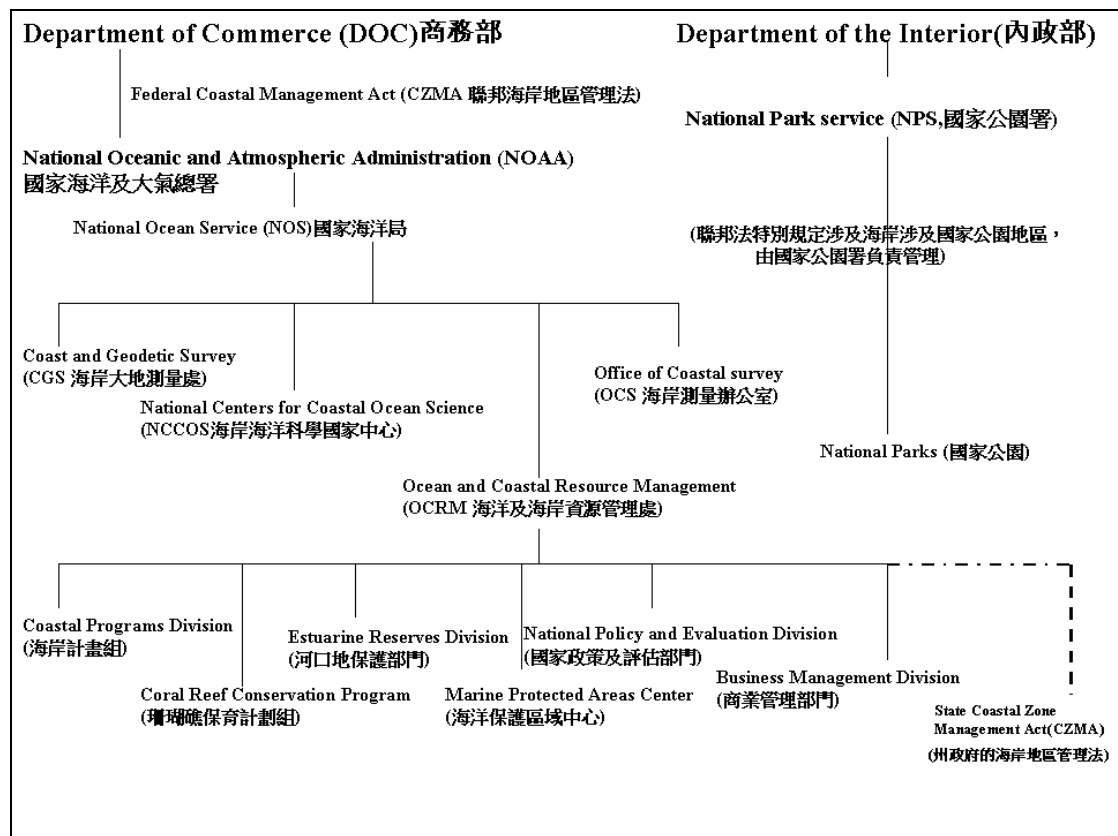


圖 3.2 美國聯邦海岸之主管機關及負責單位
 資料來源及修正：吳全安 2007 NOAA 2009

二、日本海岸觀光遊憩的演變

日本海岸觀光遊憩的發展演變，可分為以下三期：

(1)第一期—海岸景觀觀光

1890 年年代到 1910 年左右，由於鐵道的普及，前往神社寺廟或溫泉區的觀光客增加，白砂青松或奇岩異石等優美的海岸景觀成為這些遊客的回遊觀光路徑。

(2)第二期—海水浴的普及

20 世紀初海水浴開始普及，到 1920 年代前半在大都市近郊的海岸大多都開設海水浴場。1950 年代後半以後更加發展，海水浴場分布由大都市近郊擴展到周邊地區，而其相連的地區也發展成以民宿為主的住宿設施。

(3)第三期—海洋運動的普及

1970 年代左右起各種海洋運動的普及與在海岸休養的需要提高，發展成為能進行多樣化的觀光活動的海岸渡假區。海岸觀光活動的活躍與多樣化，造成海岸觀光利用的區域數量擴大，同時也將觀光利用的性質往較高層級的形態進展。

(一) 日本海岸觀光遊憩的需求

海岸觀光遊憩可分為，直接利用海洋（帆船、潛水、海水浴等）與間接利用海洋（海岸景觀觀光、露營、自行車等）的觀光遊憩活動。

日本海岸觀光遊憩的一般性需求可分為以下 5 種。以這些需求為基準進行各樣的海岸觀光遊憩活動。並且掌握這些區域進行各樣的環境整備。

1. 自然性：想要在海岸的自然環境之中得到放鬆感或減少壓力。
2. 親近性：想要享受較為親近且廉價的觀光遊憩活動。
3. 流行性：想要穿著流行的海洋運動的衣服或道具進行的活動。
4. 多樣性：想要在海岸各樣的環境條件下享受多樣的活動方法。

-
5. 健康性：想要充分享受在海岸邊的日光浴，沉浸在海水與海風中的海岸療法等。

(二) 海岸觀光遊憩活動型態

日本的海岸觀光遊憩活動形態可分以下 4 種。

1. 躍動型：以體驗速度感等活動爲主的觀光遊憩活動，如遊艇、衝浪、水上摩托車、滑水、潛水、浮潛、遠泳等等。
2. 交換型：簡易且安全，從遊戲中體驗爲主的觀光遊憩活動，如海水浴、獨木舟、橡皮艇、海釣、沙灘遊戲等等。
3. 休養型：不進行身體或肉體的劇烈活動，以享受情緒上的感動爲主的讓精氣神休息的觀光活動，如海上賞景、景觀欣賞等等。
4. 休息型：以一邊放鬆同時休息爲主的觀光遊憩活動，如海濱遊戲、自然觀察學習、日光浴、享受美食、散步等等。

(三) 日本主要的海岸觀光遊憩設施據點

以下介紹日本主要的海岸觀光遊憩設施及其據點分布狀況。包括海水浴場、海濱公園、潛水區、小艇碼頭、遊魚施設、港口區等。

1. 海水浴場

(1) 日本海水浴場

日本在 20 世紀初期海水浴場以湘南海岸與神戶週邊海岸領先流行開始普及，1955 年左右達到飽和。海水浴場成爲日本國民的觀光遊憩的代表之一。近年來海水浴場爲提高利用人數，海水浴場的活動也逐漸趨向多樣化。除了以往的海水浴之外也舉辦煙火大會、沙灘運動、水上摩托車、沙灘排球、衝浪等等活動。

(2) 日本海水浴場發展現況

日本海岸長達 3 萬 4000km，其中約有一半爲自然海岸，可作爲海水浴場的沙灘海岸約 6900km，佔全部海岸的 29%。日本的海水浴場數約爲 1400 處，總延長約 777km，其中以千葉縣、新潟縣、長崎縣、北海道等地方數量較多。夏季旺季利用人數達到 6000 萬人次，其中

茨城縣、神奈川縣、千葉縣、新潟縣等地的海水浴場遊客數較多。平均每個海水浴場年間利用者約有 43000 人次，但日本首都圈附近的湘南・三浦海岸以及茨城縣海岸則超過 100 萬人次。



圖 3.3 日本須磨海岸、須磨海水浴場照片

資料來源：http://kobe-mari.maxs.jp/kobe/suma_beach.htm

2. 海濱公園

(1)日本海濱公園

日本將「臨海岸的公園」通稱為海濱公園。1960 年代後半日本進入經濟高速發展期，同時也邁向都市公園的發展期，在這個時期都市的臨海處也設置的多處的海濱公園。1970 年代日本近日列島改造期同時引發了度假村潮，觀光遊憩區以公園為核心形成多數的渡假區，其中也包括多數的海濱公園。同時國營海濱公園的設置、港灣地區的環境整備、CCZ(Coastal Community Zone)策略以及海浦新生地的海上公園的構想等等措施，促使海濱公園的增加及多元化。

(2)日本海濱公園發展現況

日本主要的海濱公園分布如下圖。多數分布在南日本，尤其是南日本鄰近大都市的海岸一帶，包括東京、橫濱、名古屋、大阪等等人口集中的都市。此外海濱公園可依其型態分為以下 5 類：廣場型、海濱型、總合公園型、遊園地型、以及景勝地型。

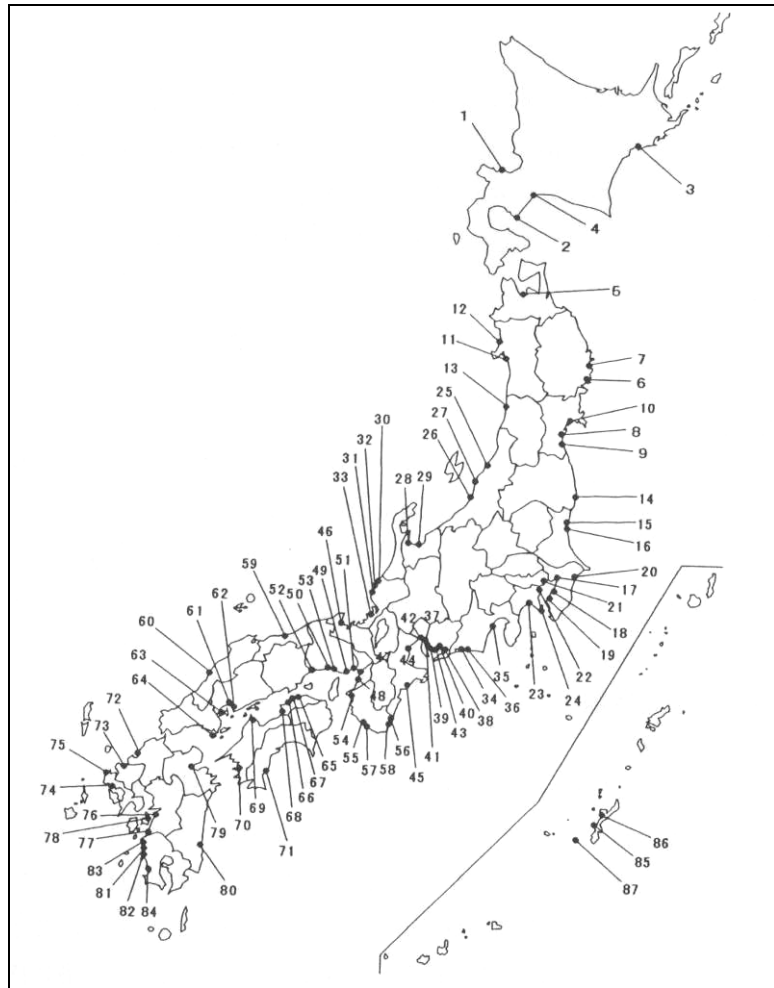


圖 3.4 日本主要海濱公園的分布

資料來源：畔柳昭雄「海洋性レクリエーション施設」技報堂出版



圖 3.5 日本千葉縣稻毛海濱公園平面圖

資料來源：<http://www2.pf-x.net/~inage/html/contents.html>



圖 3.6 日本千葉縣稻毛海濱公園照片

資料來源：<http://www.cabinet-cbc.ed.jp/db/hurusato/html/0206016s.htm>

3. 潛水據點

(1)日本的潛水據點

一般而言潛水據點大致可分為二種。

一是指一定的海域為範圍內的海中公園，包含其主體的陸域所設置的泳池、公園、飯店等相關設施所構成的大規模面狀的據點。另一是指、漁協等機構所指定的海濱或海域範圍所設置的點的據點。日本則以後者居多。其理由是由於沿岸部一帶有漁業權的規定，大多數的海域屬於漁場範圍，因此適合潛水的地區，多數都已經營釣魚或各樣漁業活動。因此潛水據點大多需要與漁業者共存及協力方能經營。並且有很多由漁港組成的潛水旅遊團。

(2)日本潛水據點的現況

日本的潛水據點分布於全國各地，尤其是半島部與離島較多（如圖3）。以全國的特徵而言，北海道以2月到3月進行的流水潛水，日本海一帶受到夏季的暖流與冬期的寒流的影響，可以見到各樣不同的生物層之據點較多。而伊豆半島因地形的條件較多的據點集中此地。伊豆諸島因黑潮的影響可享有各樣的海中景觀，小笠原諸島的據點則有亞熱帶性氣候所造成的自然條件可看到各樣的魚種。紀伊半島以南的據點則可欣賞珊瑚礁以及在此群生的魚類。而沖繩・奄美諸島是最受歡迎的潛水據點，可欣賞海中景觀及多種多樣的生物。

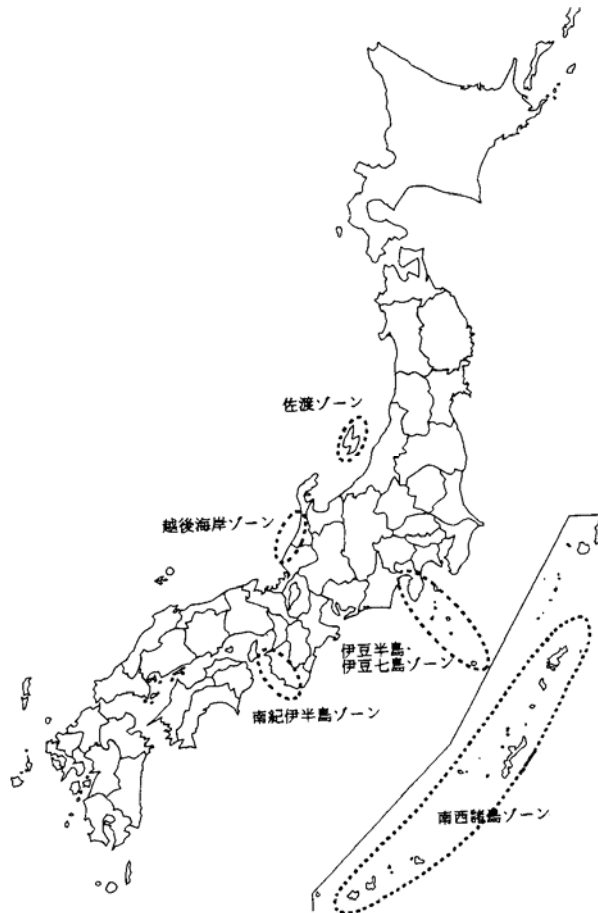


圖 3.7 日本潛水據點分布



圖 3.8 沖縄潛水據點照片

4. 小艇碼頭(marina)

(1)日本的小艇碼頭

日本的小艇碼頭是依據港灣法第 39 條中所指的「提供運動或觀光遊憩用之遊艇機械船隻以及其他船舶之便利性為目的之區域」。以往由遊艇港負責此功能，近幾年也建造能提供遊艇等相關服務（包括飯店、餐廳、公寓等）各樣設施。

在日本誕生一種全新的概念，稱為 fisharina，是一種靈活運用漁港利用調整設施的概念。在漁港增加遊漁船與遊艇的背景之下，整備可收容船艇的岸壁、停泊地及陸上設施等。



圖 3.9 神奈川縣小艇碼頭照片

(2)日本小艇碼頭現況

依據 2006 年的統計日本的遊艇數為 399 千艘。但僅有約 37%寄管在小艇碼頭，放置艇達到 116 千艘。並且依據 2007 年的統計小艇碼頭的遊艇收容能力不超過 37 千艘，尚不及全部艇數的十分之一。小艇碼頭的建設及漁港的有效利用的必要性可以得知。日本的小艇碼頭分布以南日本較多，集中在東京灣與伊勢灣、瀨戶內海沿岸。

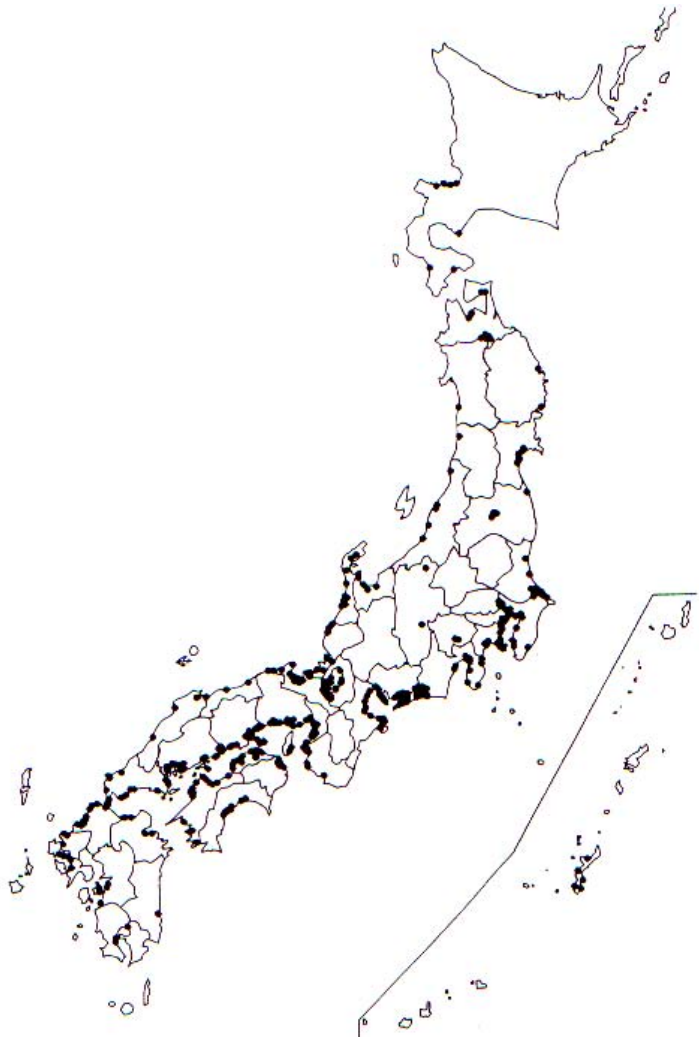


圖 3.10 日本小艇碼頭分布

資料來源：畔柳昭雄「海洋性レクリエーション施設」技報堂出版

5. 遊魚設施

(1)日本的遊魚設施

日本的生活與食文化之中海及魚是不可欠區的一環。此外遊魚（釣魚等）也是自古以來的一種大眾化的遊憩活動。但近幾年由於釣魚人口的增加，防波堤等禁止進入區域內釣魚，或在養殖漁場等地區釣魚，帶給漁業經營很大的影響，因此為解決這類問題日本在各地設置「海釣公園」。



圖 3.11 神戸市須磨、平磯海釣公園照片

資料來源：神戸市須磨・平磯海釣公園網頁 <http://www.umiduri.com/>

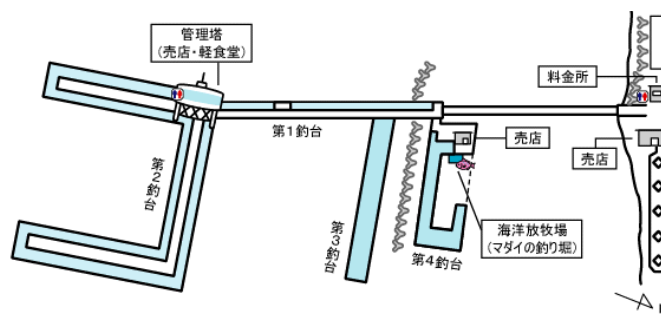


圖 3.12 神戸市須磨、平磯海釣公園設施圖

資料來源：神戸市須磨・平磯海釣公園網頁 <http://www.umiduri.com/>

日本的釣魚人口 1998 年達到 2000 萬人，此後有減少的趨勢但在 2005 年又增加到 1290 萬人。在使用道具的運動之中，受歡迎的人數僅次於保齡球，是人氣很高的遊憩活動。海釣設施反映市民「希望有在安全且便利的釣魚設施」的需要。主要分布在東京灣、大阪灣、瀨戶內海等都市臨海部。但以西日本地區較充實。

6. 港口區

如上述而言，日本沿岸部一帶設有漁業權，大多的海域皆為漁場，因此海岸觀光遊憩活動的適合地區與各樣漁業活動進行地區多有重疊。因此與漁業者共存，並獲得漁業者的協力是不可欠缺。而近幾年海岸觀光遊憩愛好者的增加使得海岸觀光遊憩設施的整備需求之外產生各樣的問題。因此有很多活用既存港口的案例。

其中一例為 fisharina。所謂 fisharina（fish〔魚〕與 arena〔劇場〕的結合）是指如前述所言漁港區域內內遊漁船等（pleasure-boat）與漁船分離收容的設施，可提供其使用者所需之服務、安全設施等兼備的漁港區域內的設施。

並且日本政府的 fisharina 整備事業具有（漁港再生交付金・造成強勢の水産業交付金・港灣整備交付金）是「漁業振興」「漁業與海洋觀光遊憩共存」「漁港漁村地域的活性化」等 3 個目的。

現在日本的 fisharina 以關東道東海一帶的太平洋沿岸與瀨戶內海居多。



圖 3.13 fisharina 概念圖

資料來源：日本 fisharina 協會網頁
<http://www.fisharina.or.jp/fisharina/index.html>

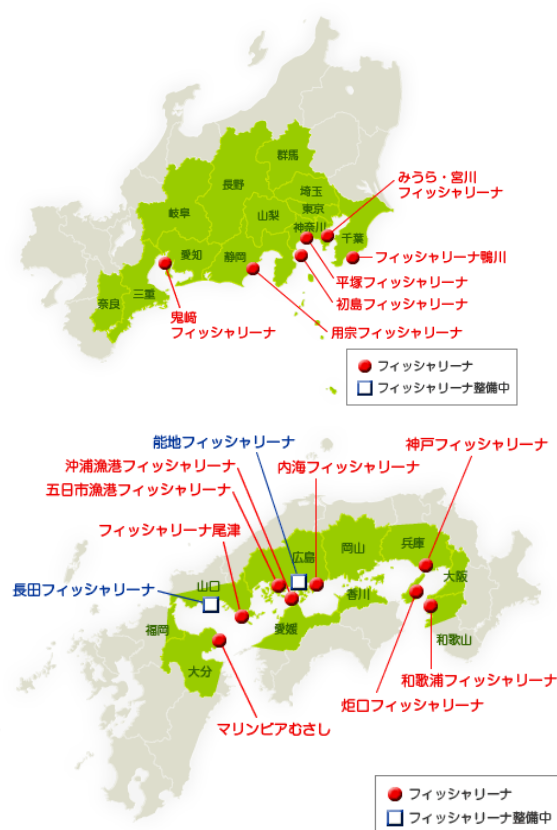


圖 3.14 日本關東地區與賴戶內海的 fisharina 分布

資料來源：日本 fisharina 協會網頁

<http://www.fisharina.or.jp/fisharina/index.html>

(四) 近年日本政府振興海岸觀光相關措施

日本爲達到創造保護・環境・利用共存的海岸，在平成 11(1999)年大幅修正海岸法。由於海岸法的修正，日本各地方政府在平成 14(2002)年度末制定所管轄地區的海岸的沿岸保全基本計畫。部分海岸由於橫跨多個縣之故，則採共同制定。

同時在 2007 年公布「海洋基本法」其中強調「海洋的永續利用」之必要性。而事實上海岸地區的休閒觀光活動的多樣化，如建築物的設置或大型四輪驅動車的進出等，無法用海岸法的範圍來限制。這些事件都須在海岸保護・利用・管理的範圍內加以限制，海岸地區的保護之外也必須在法規之中加入環境保育及利用的規定。

之後在日本各地方爲了能達成具有個性的發展的未來，從住民・市民的立場給港口區的資產再評價的同時，觀光產業等與地方產業、海岸的特性等，將「港口區」的資產最大限度的活用，在市民的合

意之下創造優美且具有活力的「港口區」空間，推動港口區的社區營造。以下介紹海岸觀光相關的措施。

1. 「港口區 Oasis」制度

「港口區 Oasis」制度是以港口區為核心促進地方住民的交流與振興觀光，達到地方活性化目的，創造人們熱鬧交流之港口區的設施中，當達到一定條件的設施地方整備局長等將此港口區認定・登錄為「港口區 Oasis」，由中央支援其文宣廣報活動以及道路標誌的設置，促進港口區的設施的使用。由 2006 年開始全國性推廣，2009 年 3 月為止共有 55 港登錄。



圖 3.15 「港口區 Oasis」登錄港

資料來源：國土交通省網站 <http://www.mlit.go.jp/index.html>

2. 建造海洋性觀光遊憩的據點「海之驛站」

「海之驛站」是海洋性觀光遊憩與地方活性化的據點，海洋性活動或漁業體驗、早市等，活用地方的特性的一種措施。一方面創造具有魅力的海洋觀光遊憩活動據點的漁港，同時回應在遊憩船隻使用者的需求高升，提供並整備遊艇利用者適合的利用環境，作為海洋性觀光遊憩的核心之以達到地方的活性化，並推廣據點的網絡化。

「海之驛站」是起源瀨戶內海地區。這個區域具有豐富的自然資源與歷史文化等珍貴的觀光資源。以將觀光客誘導到瀨戶內海內的各島嶼，以達到活化地方經濟與振興產業，給予居民以及觀光客舒適以及安穩為主要主要目的。2000 年 3 月廣島縣豐町最早設置「豐富的海之驛站」。此後各地區由地方自治體、民間事業者與中央共同合作成立「海之驛站」設置推進會議，2009 年在各地方的設置推進會議中有 103 個驛站登錄。

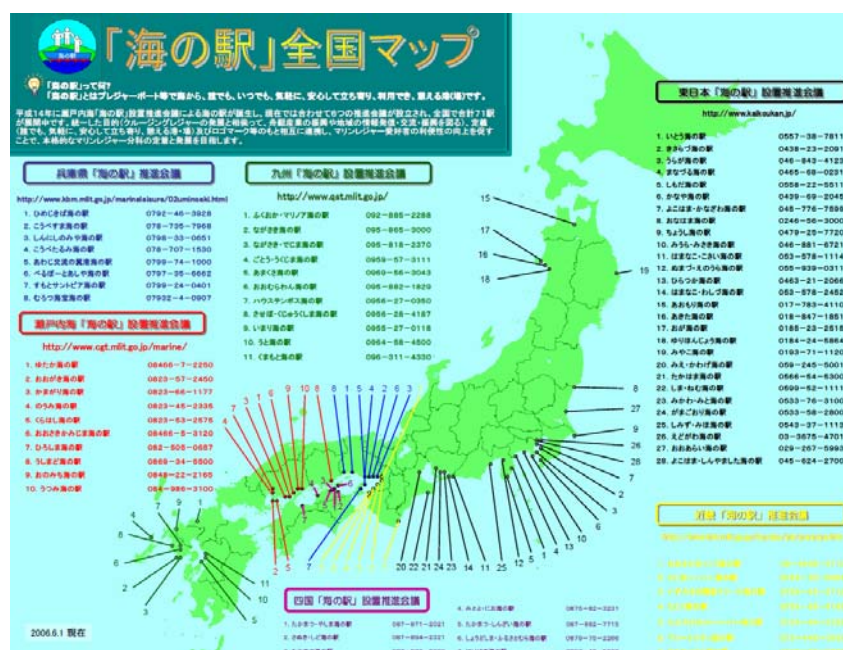


圖 3.16 「海之驛站」分布圖

三、澳洲的海岸觀光發展

(一) 黃金海岸(Sunshine Coast)與路沙(Noosa)國家公園之發展

1. 發展的原則

黃金海岸長達 42 公里，位置在昆士蘭省的東南岸，有接近 30 萬人口，包含 5 個國家公園，其中以路沙國家公園最為有名。黃金海岸的觀光發展與其他澳洲海岸地點的觀光發展都必須以下的原則：

- (1)永續的發展中，觀光活動不只是土地問題，還必須包含環境、社會、經濟的成長與生存，三者是互相依存，不能單獨缺少任何一項，也必須有平衡的機制。
- (2)海岸觀光發展包含開發與活動，而活動的進行涉及連接的海岸線、海岸濕地、河口地與潮汐，以及外灘範圍及海水交接處，所以必須兼顧生態系統的完整性。
- (3)1993 年澳洲國會通過原住民的權利法案後，維持原住民的文化與襲產在海岸觀光發展中，同樣需要受重視與保存。
- (4)高負責任的旅遊活動，在開發地區衝擊監測，是需要連續不斷地進行。

澳洲政府 1998 年提出的海洋政策課題報告書中，有以下發展目標也是與海洋區域觀光是有相關性的。

- (1)採取行動並保護澳洲近海（off-shore）地區與近海資源的權利與疆界。
- (2)瞭解、監測和保育澳洲海洋生態的多樣性、海洋環境，以及其資源，並確保海洋能在生態永續的限度內予以使用。
- (3)透過生態永續的海洋產業，推動經濟發展。
- (4)納入經認定和經過同意的社區利益、需求和責任。
- (5)改善和運用與海洋管理、科學、技術與工程相關的專業人員及能力。

2. 遊憩活動

包含具有環境較高衝擊的設施與活動，也有非常自然的生態旅遊活動，屬於比較嚴謹而負責任的觀光。這些活動包括衝浪、浮潛、健行、動物園參觀、海洋公園參觀、高爾夫球運動，以及生態旅遊活動，而自然型態的旅程包含巨石景觀、路沙溫泉、野生動物的觀光等。

3. 土地利用

實際的區分，的確已分為國家公園、農業區、遊憩區、住宅區、漁港區等等，但 2001-2002 年自然的地景區分，請參考圖 3.21，區分為自然保留區(nature conservation)、最小使用區域(minimal use)、自然牧草植被區(grazing natural vegetation)、農業住宅區(rural residential)、城市密集使用區(urban intensive uses)、整合園藝區(integrated horticulture) 等差異使用區。



圖 3.17 澳洲黃金海岸及路沙國家公園相對位置

資料來源：ALU 2009



圖 3.18 澳洲黃金海岸及路沙國家公園土地現況圖

資料來源：google earth 圖，2009

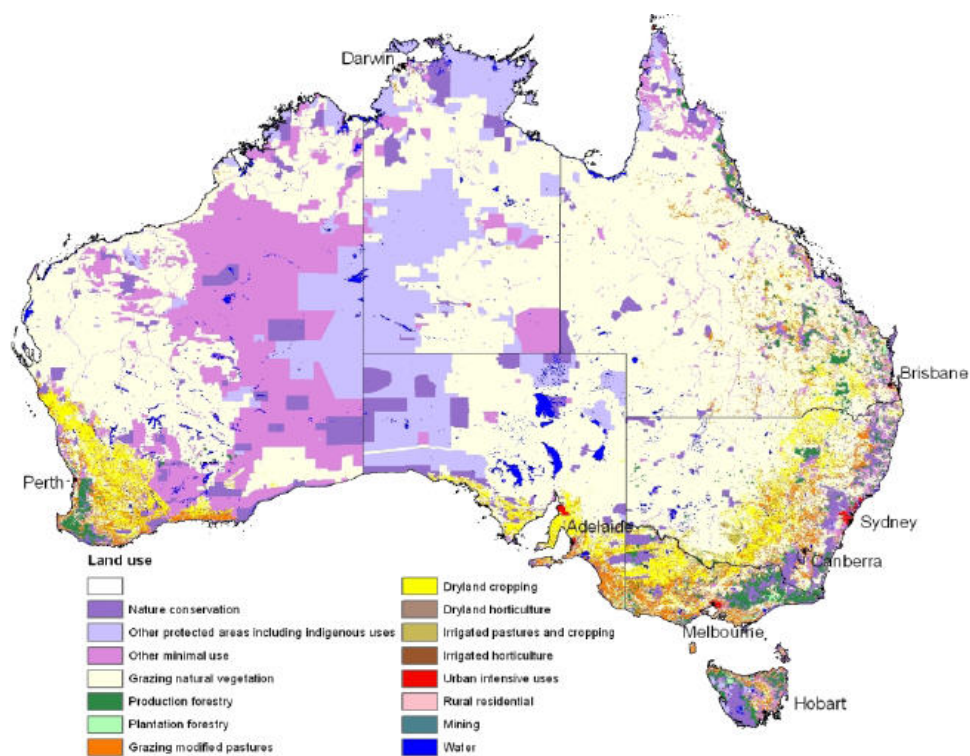


圖 3.19 澳洲大陸的土地區分圖(2001-2002)

資料來源：ALU 2009

(二) 黃金海岸的遊客人數與估算的收益

根據最新的研究報告(Raybould & Lazarow 2009)，平均每位澳洲國內遊客停留在黃金海岸有 5 個夜晚，國際遊客則停留有 7 個晚上，而造訪的遊客，至少會到海灘 1 次以上，而總參觀人數高達 9 百多萬人 (表 3.2)，這個數字對單一海岸而言，是非常高，整個佛羅里達州東西岸，也不過 2 千多萬人。

表 3.1 澳洲黃金海岸的遊客人數估算

遊客型態	遊客數量	使用海岸比例	一次旅遊造訪海岸的次數	總共造訪海灘人次
國內(過夜)	3,590,000	0.495	2	3,554,100
國際	829,573	0.823	3	2,048,216
白天	4,923,000	0.300	1	1,476,900
總數	9,342,573			7,079,216

註：Raybould & Lazarow 2009

最近幾年的美國消費研究，這些都是以個人消費來估算，大約都在 80 美元以內 (表 3.3)。而在澳洲黃金海岸 2006 整年的估算，大約產值 1 億 6 百多萬美元至 3 億 2 千萬美元 (表 3.4)。另外，在 2007 年到 2008 年的調查，黃金海岸的居民所關心的議題有 10 個，其中以海岸侵蝕(erosion)佔 22%、停車狀況(parking)佔 19%，以及過度擁擠(overcrowding)佔 13%，最受重視 (表 3.5)。

表 3.2 美國近年研究海灘的消費估算（每天或過夜）

作者（年代）	Valuation method (估算方法)	Place (地點)	Value US\$ (美金消費)
Bin et al. (2005)	Travel Cost	North Carolina	\$11– \$80 (day visitors) \$11– \$41 (overnight visitors)
Lew & Larson (2005)	Choice Modelling	San Diego	\$28.27
Kaval (2007)	Meta-analysis	Various	\$40
Pendleton & Kildow (2006)	Meta-analysis	Various	\$15 – \$50
King (n.d.) – 2001 data	Travel Cost	California	\$30.58

資料來源：Raybould & Lazarow 2009

表 3.3 粗估黃金海岸觀光的經濟價值

遊客型態	總共造訪海灘人次	以每次造訪 15 美元計算	以每次造訪 45 美元計算
國內(過夜)	3,554,100	53,311,500	159,934,500
國際	2,048,216	30,723,236	92,169,708
白天	1,476,900	22,153,500	66,460,500
總數	7,079,216	106,188,236	318,564,708

資料來源：Raybould & Lazarow 2009

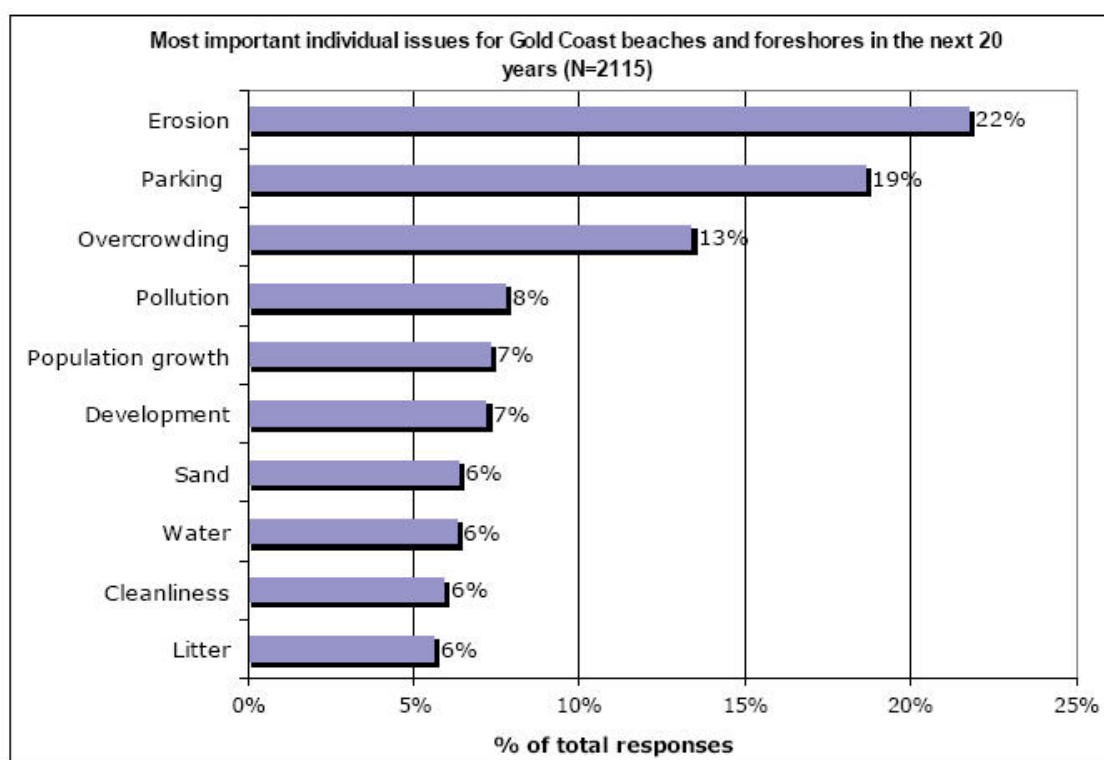


圖 3.20 黃金海岸最受重視的議題

資料來源：Raybould & Lazarow 2009

第二節 美國、日本、澳洲海岸觀光發展案例

一、美國海岸觀光發展案例

(一) 美國海岸觀光發展案例——佛州沿岸海灘觀光發展

佛羅里達州的海灘觀光甚具特色，一千八百萬的人口中(2008 年估算)，有 77%的居民都是居住在沿海地區，其中 80%的稅收都來自海灘地區，而每一年可創造出 50 萬個就業機會，顯見海灘觀光有很高的經濟收益，在 2003 年的整體收益中即高達 400 億美元來自濱海觀光地區。佛州有長達 1320 公里的海岸線，其中一半以上都有海水沖蝕的現象，許多的侵蝕都來自於海上的颶風，所以維護海灘的安全及健康成為佛羅里達州的最重要課題。其遊憩活動與坦帕灣的土地利用分述如下。

佛州有許多的海灘，在佛州半島的東南、西南兩區的海灘(請看附圖)，每年有 2 千 5 百萬的遊客，以及 1 千 5 百萬的遊客造訪旅遊(2003 年資料)，各區的遊客人數雖然有差異，但遊客人數均為美國各州的前幾名。在海灘上的遊憩活動，都居於全世界的領先地位，其中以水上活動最有吸引力。這些活動包括：

- (1) 水上活動：浮潛(snorkeling)、海釣(fishing)、賞海豚(dolphin watching)、航海(船帆 windsurfing)、玻璃船(glass bottom boat)、氣墊船(pontoon boat)、帆傘運動(parasailing)、衝浪(surfing)、水上摩托車(Jet Ski)、遊艇(yachting)、逐浪(wave runner)、遊船(cruise)等等。
- (2) 陸域活動：高爾夫球(golf)、日光浴(sun bathing)、婚禮(wedding)、購物商場(shopping)、博物館(museum)、藝術表演(art performance)、兒童樂園(Walt Disney World)、主題樂園(theme park)、水療(spa)等等。

表 3.4 坦帕灣(Tampa Bay)土地利用彙整表

Land Use / Land Cover	% of Neighborhood (鄰近區域)	% of City of Tampa(坦帕市)	% of Hillsborough County(希爾柏格鎮)
Agriculture (農地)	0%	1.85	27.02
Barren Land (旱地)	0%	Less than 1%	Less than 1%
Commercial and services (商業)	14.71	8.14	3.29
Extractive (精華區)	0%	Less than 1%	6.23
Industrial (工業區)	0%	1.93	0.98
Institutional (公共區域)	0%	5.81	1.39
Open land (開闊地)	0%	2.68	2.4
Rangelands (牧場)	0%	1.59	2.97
Recreational (遊憩)	0.95	2.39	1.37
Residential High Density (高密度住宅區)	81.82	20.55	8.18
Residential Low Density (低密度住宅區)	0%	Less than 1%	5.61
Residential Medium Density (中密度住宅區)	0%	1.71	5.27
Transportation, Communication and Utilities(交通聯絡及公共設施)	1.95	5.65	2.56
Upland Forests(高地森林)	0%	2.91	8.55
Urban and Built Up(城市區)	97.49	43.63	34.71
Water(水域)	0.57	33.32	8.57
Wetlands(溼地)	0%	10.91	15.31

資料來源：南加大建築及社區學院之社區研究及設計中心資料分析。

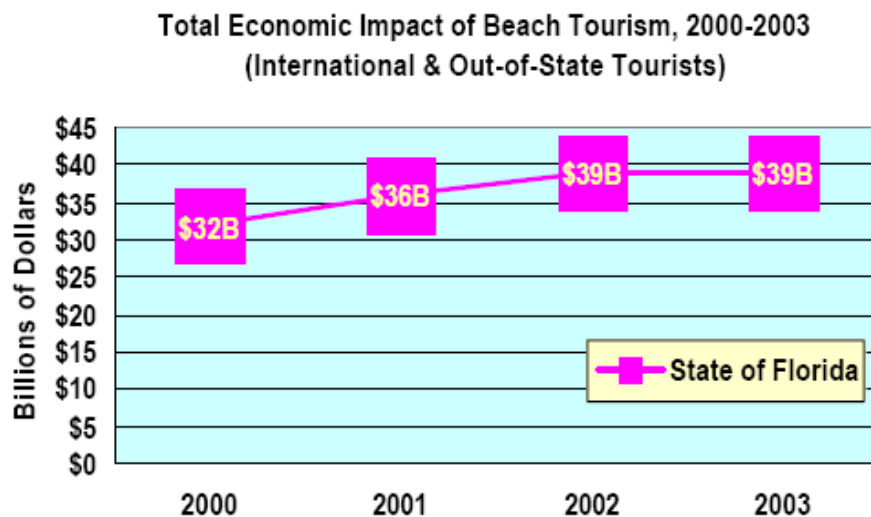


圖 3.21 佛羅里達州 2000-2003 年海灘觀光對國際及他州遊客之經濟影響

資料來源：南加大建築及社區學院之社區研究及設計中心資料分析，2004



圖 3.22 佛羅里達州的海岸及分區

資料來源：南加大建築及社區學院之社區研究及設計中心資料分析 2004

二、日本海岸觀光發展案例

(一)三重縣(伊勢・鳥羽・志摩地方)

1.選擇的理由

選擇日本三重縣伊勢・鳥羽・志摩地方的原因是因為本地區自古以來就是歷史觀光、自然觀光、漁業觀光、海洋遊憩等，綜合的海岸觀光地區。

此外，日本國土交通部於平成二十年（2008 年）所公布的「藉由觀光圈整備以促進觀光旅客的來訪及滯留相關之法律」之中，選擇了 30 個地區為觀光圈整備實施計畫。伊勢・志摩地域以「伊勢志摩地域觀光圈」被列為其中之一。因此現在伊勢志摩地區正積極實施各項措施以便能夠對應未來各樣觀光客的需求，形成一個周遊型。滯留型的觀光地區。可以提供未來台灣的海岸觀光計畫的參考資訊。

2. 伊勢・鳥羽・志摩地區地理的位置與區分

三重縣位於日本近畿地方東部紀伊半島的東部。南北長約 180km，東西寬約 10~80km 是一個細長形狀的縣，海岸線約 1,091km。三重縣海岸以伊勢市二見町的神前岬為界，分為伊勢灣沿岸與熊野灘沿岸。伊勢灣沿岸是一個單調且海底斜坡平緩下降的海岸線，但熊野灘沿岸則從鳥羽・志摩地域到尾鷲市之間是一個複雜的谷灣沉水海岸，以優美的景觀為名。昭和 21(1936)年伊勢志摩國立公園成立。

本案例的伊勢・鳥羽・志摩地區可區分為面臨伊勢灣以伊勢市為主的伊勢地區以及面臨熊野灘沿岸以鳥羽市為主的鳥羽地區與志摩市為主的志摩地區。



三重県の位置

圖 3.23 三重縣位置圖

資料來源：本研究製作



圖 3.24 伊勢志摩地區地圖

資料來源：伊勢志摩國立公園横山遊客中心的導覽折頁



圖 3.25 伊勢灣



圖 3.26 熊野灘

資料來源：日本觀光廳網站 <http://www.mlit.go.jp/kankocho/index.html>

3. 伊勢・鳥羽・志摩地區的海岸觀光名所與現狀

(1)伊勢地域(伊勢神宮・托福橫丁，二見町的夫婦岩等)

伊勢地區的中心地區伊勢市是具有伊勢神宮的古老都市，同時是內擁有許多名所及史跡。伊勢神宮是日本人的總氏神，具有 2000 年的歷史。交通網十分發達，在和平的江戶時代（1603～1868 年）以後，參拜者急增。再當時的庶民之間，參拜伊勢神宮的行程就是一種觀光，同時也是一輩子之中最大的夢想。到現在依然每年有超過 700 萬的參拜者，同時也順便到周邊地區觀光。

伊勢神宮（內宮）鳥居前的「御祓町」的托福橫丁，是一個 800m 左右的石坂路兩邊保存或移建著切妻・入母屋・妻入等樣式的建築物（從江戶時期到明治時期間伊勢路代表的建築物）。此處有 40 間以上的紀念品店、飲食店等，一整年間有很多觀光客來訪。其中郵局或派出所等公共設施也配合其景觀加以設計成為遊客注目的焦點。

托福橫丁的紀念品店・飲食店的特徵以當地的特色料理。赤福・伊勢烏龍麵・鰹魚壽司、級地方名產。珍珠或伊賀組紐扣等為主，具有地方特色的商品居多。此外過去伊勢神宮的領主的管轄範圍中有宇治山田港與鳥羽港，港口與神宮之間關係密切。其中，宇治山田港為依勢神宮參拜的海路之玄關，參拜客眾多。附近海岸有著名的伊勢神宮的祈願之地二見浦，是日本的國家名勝地，其中的二見興玉神社附近的夫婦岩最為有名。



圖 3.27. 伊勢神宮



圖 3.28 托福橫丁

資料來源：本計畫攝影



圖 3.29 五十鈴川郵便局



圖 3.30 夫婦岩

資料來源：本計畫攝影；伊勢志摩國立公園横山遊客中心導覽折頁



圖 3.31 赤福

資料來源：本計畫攝影

(2)鳥羽地區(伊勢志摩國立公園、御木本真珠島、鳥羽水族館、鳥羽灣遊艇、海洋博物館、海女小屋體驗等)

鳥羽地區的觀光中心是鳥羽港與鳥羽市南鳥羽地區。鳥羽港在江戶時代是鳥羽藩的管轄範圍，是上方(京都，大阪等)與江戶之間相連結的菱垣廻船與樽廻船的停靠港也是西日本地區第二大規模港。港口周邊有廻船問屋與船宿林立十分熱鬧。現在的鳥羽港依然是伊勢志摩海岸的玄關口，也已成爲重要的觀光地之一。

鳥羽港除了遊艇港碼頭等港灣設施之外，同時御木本真珠島(在此地御木本幸吉世界上第一個將珍珠貝養殖成功，珍珠的名牌「Mikimoto」所經營的珍珠博物館也在此地)與鳥羽水族館(飼育數爲850種約有2萬點是世界中大規模的水族館)等觀光施設也集中在此地。此外還有港灣設施與航行鳥羽灣的船艇，可航行到灣內的海豚島(海豚秀與海水浴場)。

而伊勢志摩國立公園協會在鳥與車站設置鳥羽遊客中心，扮演伊勢志摩國立公園的玄關口的機能，並且具有介紹伊勢志摩國立公園以及伊勢志摩自然體驗的綜合窗口等機能。遊客中信是由居民主導規劃設計而成，鳥羽港沿岸設有木製遊步道「海鷗的散步道」(鳥羽散

步路線)。此散步路線曾經取得財團法人日本產業設計振興會的優良設計大賞，是一處新的觀光名所。

鳥羽市南鳥羽地區是伊勢志摩國立公園的範圍內，擁有豐富的海產(龍蝦、鮑魚、牡蠣等)與谷灣沉水海岸的優美景觀。也是學習地方文化重要場所之一，其中傳統的潛水漁法--海女的工作內容可由海女小屋等設施得知，而海洋博物館展示約有 57,000 點有關海洋的實物資料。

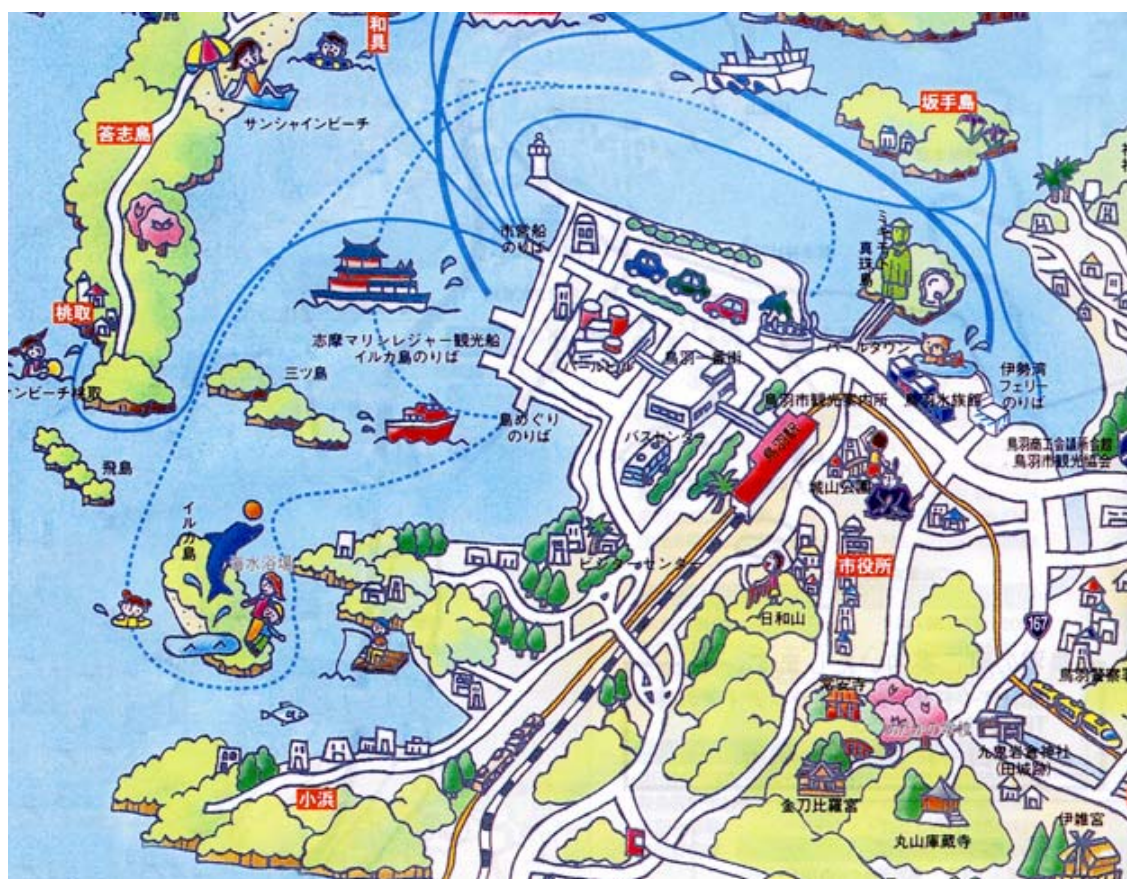


圖 3.32 鳥羽灣周邊地圖

資料來源：鳥羽市観光協会「鳥羽市観光地図」



圖 3.33 志摩休閒遊艇觀光船
資料來源：本計畫攝影



圖 3.34 鳥羽遊客中心
資料來源：本計畫攝影



圖 3.35 海女的實演
資料來源：本計畫攝影

(3)志摩地區(志摩西班牙村，合歡之鄉，大王崎灯台等)

志摩地區是仿造西班牙的主題樂園「志摩西班牙村」與遊艇渡假村等的複合性度假設施合歡之鄉的所在地。此外地形複雜的志摩半島有很多具有個性的燈塔。從前燈塔是船舶能夠安全航行的重要設施，並非觀光的設施，但今日燈塔所扮演的腳色以及其形態讓很多人感到非常浪漫。其中以位於過去海洋航行難所著名讓許多航海人恐懼的大王崎的大王崎燈塔，被選為日本燈塔 50 選之一，也是少數可以進入參觀的燈塔，倍受觀光客喜好。

其他志摩半島的燈塔還有安乘崎燈塔、麥崎燈塔等，以太平洋湛藍的海水為背景，聳立著白色的燈塔般的風景非常優美，因此許多畫家用畫筆加以描繪，也成為小說、電影的主要舞台。因此志摩市大王町以「圖畫中描繪的村莊」為宣傳標語，吸引觀光客，同時也舉辦各樣的活動引誘觀光客來訪。



圖 3.36 大王崎灯台

資料來源：Wikipedia 大王崎灯台的網頁。攝影者：N yotarou。

(二) 沖繩縣(琉球群島)

1. 選擇理由

沖繩是日本海洋性遊憩活動的最大基地。位於溫暖的亞熱帶海洋性氣候的緣故，年間不分季節都可進行潛水活動，因此是最受日本人歡迎的潛水據點。並且與台灣之間距離較近之故，自然環境與氣候條件相似，因此值得我們參考。

2. 沖繩縣的地理位置與概略

沖繩縣位於日本列島的西南端，東西約 1000km、南北約 400km 的海域中由大大小小約 160 個島嶼所構成的島嶼縣。總面積 2,266.9 平方公里是日本大小排名第 44 位的小型縣，縣域從那霸到最難端的小島的距離與東京到德島縣的距離相等，是日本縣域最大的縣。而沖繩是日本唯一縣全域都位於亞熱帶海洋性氣候的範圍內，那霸市的年平均氣溫為攝氏 22.7℃，最低氣溫平均高達 20.5℃，冬季則因受到黑潮的影響為溫暖的氣候。

由於此其地理特性，亞熱帶性與溫帶性的植物皆能在此生長度植物走向獨特演進。因此沖繩縣有許多固有種、固有亞種以及特有種、棲息在各島嶼，例如八重山諸島的西表島山貓(日本的國家級特別天然記念物)與冠鷲(日本國家級特別天然記念物)等。沖繩海域裡棲息著約有 200 種珊瑚，諸多島嶼所圍繞的海洋裡可發現十分優美的珊瑚礁。此外還有海龜以及浪人鰻、蘇眉魚、巨型烏賊等世界中珍貴的動物棲息。



圖 3.37 沖繩的地理的位置

資料來源：沖繩縣網頁 <http://www.pref.okinawa.jp/>

3. 沖繩的海岸觀光

(1) 自然觀光

沖繩由於亞熱帶氣候之故，在此可看見溫帶的日本本土所無法看到的自然景觀。沖繩本島北部地域的東海沿海以及北部山地、慶良間列島等區域是日本政府所成立的沖繩海岸國定公園。國定公園內的殘波岬、邊戶岬、萬座毛等嚴厲的自然環境所形成出豪快的景觀，聚集許多觀光客。本島以外的西表島一帶是西表國立公園的範圍，西表島的 90% 覆蓋著亞熱帶原生林，遍布著沖繩本島所無法看見的大規模的紅樹林、河川、瀑布、溪谷等，棲息著日本國家級的特別天然記念物冠鷲、西表島山貓、國家級天然記念物的背丸箱龜、岸之上蜥蜴、先島眼鏡蛇等珍貴動植物。沖繩縣擁有多彩多姿優美的自然景觀，例如日本百景之一的宮古島東平安名崎、石垣島白保海岸的珊瑚礁群落等。

(2) 海洋性遊憩活動

在日本沖繩擁有少數以美景著名的海域，各種海洋性遊憩活動十分發達。例如「滑水」、「浮潛」、「帆傘」、可在海上洞窟探險的「獨木舟」、在水中散步的「Crip Walk」、水上摩托車以及「香蕉船」等。其中以潛水最為受歡迎。沖繩縣由於位於溫暖的亞熱帶海洋性氣候之故，一年之間不分季節都可以潛水，是日本最受歡迎的潛水據點。

沖繩海域裡棲息著約有 200 種珊瑚，諸多島嶼所圍繞的海域裡珊瑚礁石分發達。因此不僅有從船開上到目標地才可以潛水，砂邊海岸、真榮田岬、崎本部海岸等，都有多可以直接從沙灘潛水的據點。此外還有擁有海中鍾乳洞的島嶼、被陡峭懸崖圍繞的小島等等，每個小島的潛水據點都各具特色。

沖繩本島可在冰河期形成的特殊地形中潛水。慶良間列島則可看到迷你庭園般的精緻、也有壯觀的景色等等，具有變化多端的水中景觀。初春時還可在海中聽到座頭鯨的鳴叫聲。下地島則有令人無法想像的水池是海與陸地上之『通池』。石垣島的週邊海域則是有很

高機率會與曼波魚相遇，在潛水族裡很受歡迎。與那國島海域可看見成群的撞木鯊，冬季有時可遇到 100 頭以上的魚群。此外在離與那國島較遠的海底，存在著不知是人造物還是自然形成的「海底遺跡」。



圖 3.38 水上摩托車、潛水與那國島

資料來源：沖繩縣網頁 <http://www.pref.okinawa.jp/>

(三) 靜岡縣伊豆半島

1. 選擇理由

日本靜岡縣伊豆半島自古以來就是以海岸，溫泉以及半島中央的山脈等景觀為其觀光資源，是一處以溫泉觀光、自然觀光、漁業觀光、海洋遊憩等的綜合的海岸觀光地區。此外，此地的海岸線也是富士箱根伊豆國立公園的範圍，在如何取的海岸保育以及觀光開發的平衡，可以提供未來台灣的海岸觀光計畫的參考資訊。

2. 伊豆半島的地理位置與自然景觀

伊豆半島位於日本本州中央、東北日本弧、西南日本弧、伊豆-小笠原弧等交會之處。因處於地殼變動頻繁的變動帶，經常會有激烈的活斷層運動及地表的異常隆起，北伊豆地震、伊豆半島海域、伊豆

大島近海地震等頻發。以東海岸的河津至西海岸的土肥爲界其西南部是以安山岩及火山碎屑岩所形成的山地直逼海岸線。北部是狩野川緊接西側的達磨、棚場、猫越）火山，東側則是湯河原、多賀、宇佐美、大室、天城火山，是富士火山帶的延長。大室山的圓錐形火山以及先原溶岩台地還有火山口的八丁池、堰塞湖... 一碧湖等等的多樣的火山地形。海岸線則有彎曲多變的礫石灘、波浪侵蝕所造成的海蝕崖、海食洞、奇岩等特殊風景，造就了錦ヶ浦、城ヶ崎、石廊崎、波勝崎、黃金崎等著名景點。白浜、今井浜、弓ヶ浜等處則是砂灘、戸田、大瀬崎的海岸砂礫洲十分發達。海崖與奇石、自然形成的岩礁構成了伊豆半島海岸的壯觀的景觀，加上中間點點存在的沙灘聚集人群，這些多變的地形相互交錯，讓觀光客驚艷。

壯觀的景觀與自然是伊豆半島成爲富士箱根伊豆國立公園的主因，此外半島的南部受文化財保護法指定爲“名勝伊豆西南海岸”，是日本著名的景觀勝地，受到許多人喜愛也是日本觀光客最多的觀光勝地之一。而東海岸沿岸則有豐沛的溫泉作爲其觀光資源，其中號稱國際觀光溫泉文化都市的熱海市・伊東市等地正穩定的發展。



圖 3.39 伊豆半島地理位置

資料來源：Wikipedia 伊豆半島網頁



圖 3.40 伊豆半島的主要觀光景點

資料來源：Wikipedia 伊豆半島網頁

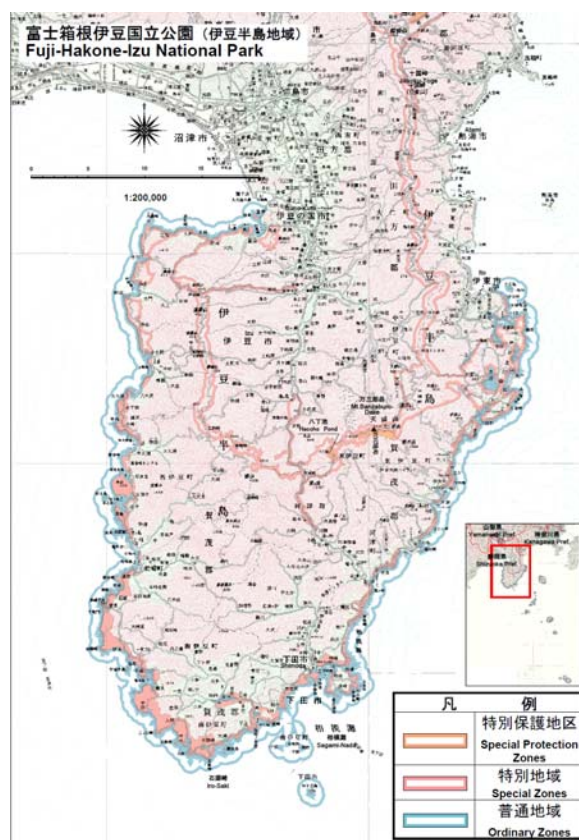


圖 3.41 富士相根伊豆國立公園(伊豆半島區域)範圍圖

資料來源：日本環境省國立公園網頁 <http://www.env.go.jp/park/index.html>

3. 伊豆半島的觀光名所與現況

山岳美、海岸美、豐沛的溫泉等多樣的自然以及歷史文學的背景等觀光資源提高伊豆半島的觀光價值，同時伊豆半島的海岸線及山稜公路沿線是國立公園的範圍，從公路兩側所見到的優美風景使這條公路有『公路公園』之稱。伊豆(Izu)的名稱來自「湯出(Yuzu)」，正如其名稱所言伊豆半島有 30 多處的溫泉地。熱海、伊東、伊豆長岡等溫泉的湧出量非常多，熱川、峰、下賀茂等處的泉溫很高幾乎是沸騰泉，湯ヶ島、湯ヶ野等主要以自然湧出的溫泉，美伊處都有特色。泉質以單純泉、鹽類泉居多，網代(南熱海)、下賀茂為強食鹽泉。蓮台寺、大仁、土肥等則是鑛山的鑛內湧出之泉源。堂ヶ島、松崎、雲見等是經由開挖而得的新型溫泉地，今井浜、下田則是由他處引導而來。伊豆半島可謂是日本溫泉地帶的代表。此外還有許多漁港，可獲取新鮮的海產。還有山間種植的芥菜以及其加工品芥菜漬等名產、山豬火鍋等鄉土料理。

觀光發展與交通條件的便利有很深刻的關係，早在 1925 年(大正 14)國鐵熱海線、1938 年(昭和 13)國鐵伊東線、1961 年伊豆急行線的開通之後、帶來大量的觀光客，因此東伊豆開發加速，熱海、伊東成為國際觀光溫泉文化都市。1924 年伊豆箱根鐵道駿豆本線、1969 年東海道・山陽新幹線增加三島車站，使得下田街道沿線的中伊豆、西海岸方面的地貌改變。國道 135 號、136 號、伊豆快速道路、西伊豆快速道路、南伊豆道路等觀光公路的建設，促使觀光客增加，同時也使得高爾夫球場、別墅區、遊憩設施等擴建。此外河津町梨本等區因災害復舊所建設的國道 414 號河津七瀧環狀橋，使得國道 414 號成為新的名勝地。

文化面則以諾貝爾文學獎作家川康端成的『伊豆踊子』等作品，是許多文學作品的舞台。自然的觀光資源加上川端康成、井上靖等文學作品的舞台使得伊豆半島也是著名的文學散步路線之一，加上歷史性的日本戰國時期源氏一族相傳的修善寺、蛭ヶ小島、黑船與日本開港相關的下田周邊等名所舊跡，造就成今日伊豆半島多采多姿的觀光特色。



圖 3.42 左・集英社文庫「伊豆踊子」 右・荒木氏「伊豆踊子」

資料來源：<http://toratorazero.tumblr.com/post/39748064/takaakik>

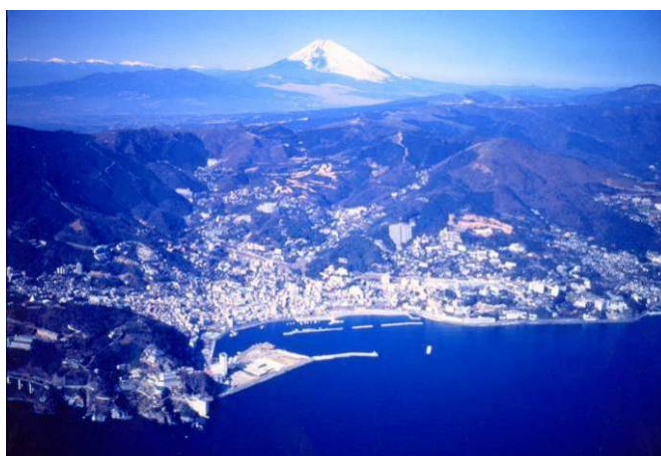


圖 3.43 熱海市全景

資料來源：http://www.spa.or.jp/onsen_joho/atami



圖 3.44 熱海溫泉飯店一景

資料來源：熱海水葉亭飯店網頁 <http://www.suiyotei.com/>



圖 3.45 日本國道 414 號的公路景觀

資料來源：<http://route01.com/kokudouindex.html>



圖 3.46 河津七瀧環狀橋

資料來源：<http://route01.com/kokudouindex.html>

三、澳洲海岸觀光發展案例

(一)澳洲黃金海岸(Gold Coast)旅遊發展及景點介紹

黃金海岸位於澳洲的東海岸，於昆士蘭州內，人口大約三十九萬人，一年 365 天中，黃金海岸有 279 天氣溫超過 22 度，地屬亞熱帶氣候，終年陽光普照。不僅氣候宜人，更是一個陽光城市。黃金海岸是澳洲政府一直引以為傲的黃金旅遊城市，擁有不勝枚舉的旅遊景點，除了 26 個繽紛熱鬧的沙灘，沿著海岸線有許多高級度假飯店、30 多個主題樂園、12 座熱帶雨林國家公園、40 座以上的高爾夫球場，是南半球主題公園的首府，比較有名的有海洋世界(Sea world)、夢幻世界(Dream world)及華納電影世界(Wamer Bros. Movie World)。黃金海岸的海岸線綿延 35 公里長，溫暖的陽光與潔白的沙灘，近郊山脈覆蓋亞熱帶雨林，瀑布、灌木叢小道、小農莊等等，濱海地區附近有大型購物與暢貨中心及小型工藝品攤販，黃金海岸每年吸引超過兩百萬名遊客拜訪。

1.Main Beach

Main Beach 有著悠久的海岸歷史，建立於 1934 年，Main Beach 這個海濱郊區開始吸引遊客。到了 20 世紀蓬勃發展成熱門的海灘度假區。Main Beach 適合家庭散步、乘坐遊艇、衝浪。除了賽車，還舉辦很多其他活動。海灘的街道兩旁都是體育與汽車精品店、高檔時裝店與一些黃金海岸最好的餐館和酒吧。Main Beach 周圍也有遊艇俱樂部和六星級的酒店、度假別墅。

2.衝浪者天堂 Surfers Paradise

遊客必訪景點之一，幾進與黃金海岸齊名，海岸綿延幾十公里長，擁有金黃色的沙灘和絕佳的衝浪場地，聚集許多衝浪客，沿著海灘興建高樓度假公寓與旅館。

3.布羅德沙灘 Broad beach

布羅德沙灘是黃金海岸的購物天堂，有太平洋購物中心和許多精品店，沙灘上有小型遊憩區，公園和休息區。布羅德沙灘受到當地人

和遊客喜愛。附近設施充足，良好的購物、住宿、餐飲環境，以及兩個衝浪救生俱樂部，提供安全管理。

4.雷明頓國家公園 Lamington National Park

澳洲最大的雅熱大雨林區，雷明頓國家公園面積兩萬公頃，是一處擁有熱帶雨林的國家公園。雷明頓國家公園內有長達 160 公頃的自然步道、500 個瀑布峽谷，吸引眾多類型鳥類棲息，賞鳥活動在此相當受歡迎。

5.海洋世界 Sea world

海洋世界位於 Main Beach 的 Sea world Drive 上，由人工改造沼澤和沙丘地而成。園區裡的鯊魚灣是世界最大養鯊魚的人造礁湖體系，包括觸摸池、與鯊魚共游池、潛水礁湖、鯊魚湖。在海洋世界裡，還可以觀賞到澳洲唯一的北極熊。而海洋世界也為海豚建造天然沙底環型湖的海豚灣，海豚灣的五個池塘容納超過一千七百萬公升的水，成為一個天然生態系統，有豐富的魚類和其他海洋生物。

6.夢幻世界 Dream world

澳洲最受歡迎的親子遊樂園，佔地遼闊，為黃金海岸最大的樂園，除主題樂園之外，園區內有野生動物保護及體驗區。多項刺激遊樂設施，老少咸宜。夢幻世界的澳洲野生動物體驗區，是全球第二大樹熊保護區。夢幻世界的自然棲息地中，可欣賞到瀕臨絕種的孟加拉老虎，還可在無尾熊王國抱著無尾熊拍照。

7.華納電影世界 Wamer Bros. Movie World

結合聲效、燈光、電影場景、電影主角人物，華納電影世界猶如超級攝影棚，帶給遊客夢幻有趣的感受。華納電影世界也設有多項驚險刺激的遊樂設施，如超人脫險飛車、史瑞克四度空間冒險之旅等。

8.天堂鄉觀光農莊 Paradise Country

模仿澳洲農莊而興建的天堂鄉觀光農莊，可以在這裡看到無尾熊、袋鼠和多種人見人愛的動物，農莊設計多項體驗式活動，剪羊毛秀、牛仔訓馬術、牧羊犬趕羊、擠牛奶等等，頗受遊客喜愛。

9.Q1 景觀台 Q1 Observation Deck

Q Deck 樓高 235 公尺，是黃金海岸最高的建築物，外觀像一棟辦公大樓，搭乘電梯花費 42.7 秒可直達 77 樓景觀台，景觀台以玻璃帷幕覆面，內撥放昆士蘭歷史與興建 Q1 Deck 工程短片，在此可觀賞 360 度南昆士蘭美景。建築設計源自悉尼奧運會場及悉尼歌劇院的優美線條，結合度假聖地的悠閒與都會區的時尚感。

10.木星賭場 Conrad Jupiters

24 小時營業的木星賭場，擁有 100 台以上的遊戲機，以及 600 間以上的五星級飯店，供應各國美食的餐廳。木星賭場的歌舞秀，每年邀請國際一流團隊演出，有時是熱鬧的歌舞秀，有時結合體操、特技、舞蹈與燈光效果，豐富視覺感受。

11.碼頭購物餐飲中心 Marina Mirage

位於 Broad beach 內灣的碼頭購物中心，結合餐飲與商店，Marina Mirage 購物中心內的餐廳和商店走高級路線，這裡擁有超過 70 間精品店，包含 Versace、Escade、Hermes、Louis 等設計師品牌，另外還有露天餐廳，可欣賞美麗港灣。

12.海港城暢貨中心 Harbour Town

目前有超過 95 家的折扣店，除了流行服飾、衣服、配件，也包含國際精品品牌，另有澳洲當地的品牌商店，Harbour Town 規劃了具有主題公園構想的商店街，每一條街道均有切合零售主題的設計，充滿在高級街道上購物的氣氛。

13.香檳帆船之旅 Champagne Sailing

在布羅德沙灘內灣，有許多獨棟豪華私人別墅，碼頭區停滿私人遊艇或帆船。遊艇乘客可以一邊欣賞灣內景致一邊品嚐香檳，遊艇主人會為乘客講解布羅德沙灘內灣的著名地標。

14.澳野奇觀牛仔秀 Outback Spectacular

2006 年華納集團耗資 2300 萬澳幣興建一個可以容納千人的表演劇場，將澳洲內陸農莊的牛仔生活複製到劇場裡，真實呈現澳洲風情。

澳洲原住民吹奏傳統樂器，故事以兩個牛仔家庭為主，描述牛仔趕牛羊的情景，兩個家庭互相協助又互相競技的有趣景象，並與觀眾互動，使觀眾成為表演的一部份，全程以管弦樂伴奏。

15.黃金海岸水翼飛機 Gold Coast Seaplane

搭乘水翼飛機高空欣賞黃金海岸，體驗水上起飛與降落的經驗，耗時 20 分鐘。

16.Skydive Queensland 跳傘活動

跳傘課程通過國際認可，由專業高超的跳傘教練親自教導學員，由直升飛機載到高空後，從飛機艙跳出後，從高空而降欣賞黃金海岸之美，感受與眾不同的跳傘經歷。

17.Fly Coaster 蹦級運動

Fly Coaster 位於 Cypress Avenue，坐落於衝浪者天堂的中心地帶。Fly Coaster 採用安全的不鏽鋼保護索，特別設計的高空吊繩，將遊客吊起升至 12 層樓的高度，向上彈起的瞬間可達到每小時 130 公里的速度，感受奇妙瘋狂的體驗。可以完全欣賞到衝浪者天堂的迷人景色、美麗的海岸線。

18.North Stradbroke Island 4WD Tour 四輪驅動車探險旅程

駕駛四輪驅動車探索神秘古老的沙漠地帶，穿越歷史古老的森林和茂密的觀木叢林，North Stradbroke Island 島嶼鄰近黃金海岸和布里斯本，這裡是澳洲野生生態環境保護的最好的一個島嶼。

19.The WRX Experience 賽車體驗

The WRX Experience 提供帥氣飛速的 Subaru Impreza WRX STi's 跑車，最真實的精采駕駛體驗。賽車跑道長 1.2 公里，採用專業跑道所使用的特別材料鋪成，獨特設計和建造，一切都以專業水準來展現。

第三節 美國、日本、澳洲海岸觀光應用評析

一、美國、日本、澳洲海岸觀光之發展評析

日本的各地海岸都以海岸法為基準，制定「海岸保全基本計畫」，針對現況，並反應當地的需求希望能達到「海岸的安全防護」、「海岸環境的保育與共生」、「海岸的正確且適當之利用」等目標。同時，平成二十年(2008 年)日本通過「藉由觀光圈整備以促進觀光旅客的來訪及滯留相關之法律」。這個法律以提升日本觀光區的「魅力」與「國際競爭力」，實現「觀光立國」與「充滿個性與活力的地區社會」為目的。觀光圈是以有共同的自然、歷史、文化等關係的觀光地可整體考量的區域，相互提攜共同加以規劃出可 3 天 2 夜以上的遊程設計出一種滯留型的觀光型態，目的在提高觀光地的魅力。為了增進來自國內外的觀光客的來訪與滯留，強調「活用觀光地的特性提供良質的服務」、「相關人士的協助及觀光地相互間連攜」的重要性，制定以地方為主體的「完成觀光圈整備計畫」及「實施觀光圈整備事業」等相關措施。以活用並加強地方的創意為主體全面性的推動，以其觀光旅客的來訪與停留。

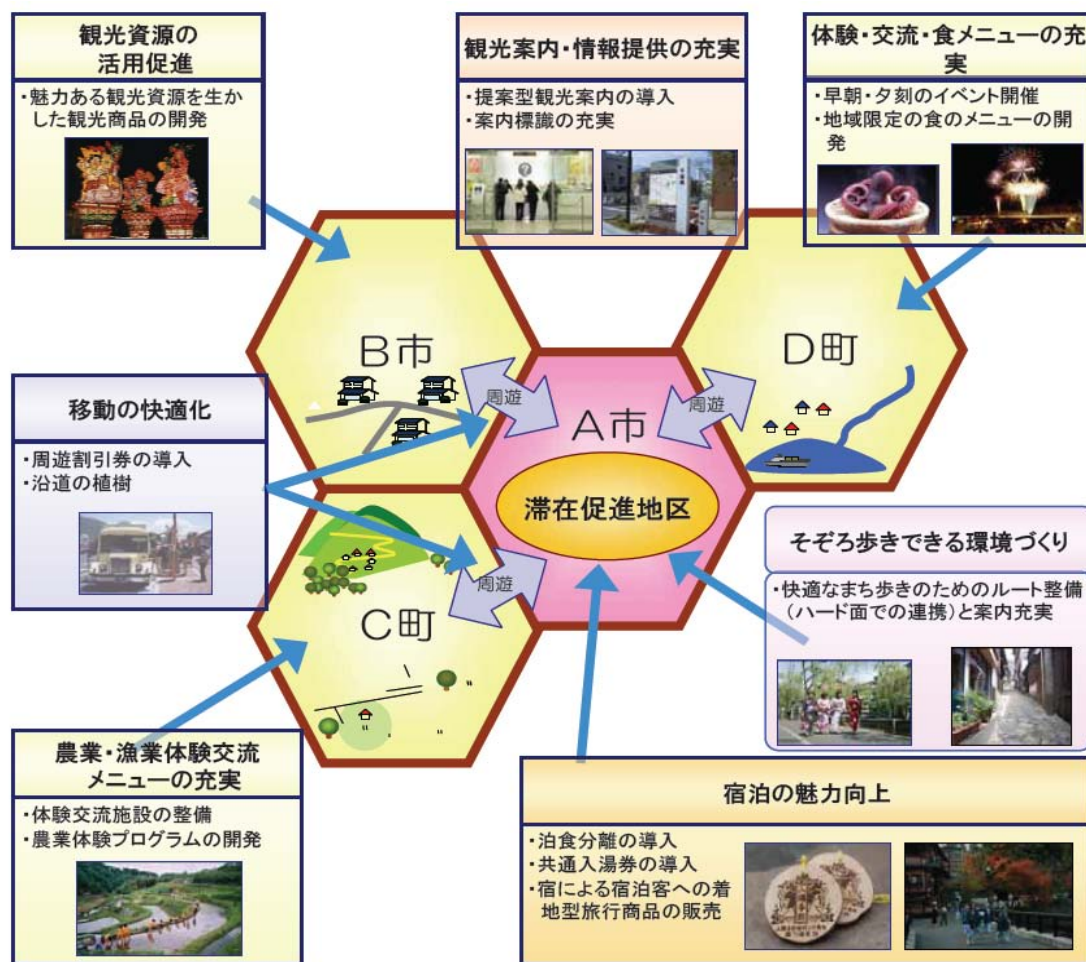


圖 3.47 觀光圈整備示意圖

資料來源：日本環境廳網頁 <http://www.mlit.go.jp/kankocho/>

二、對本計畫之發展應用

由日本的案例中，以下事項可提供參考。

- (1)日本的海岸法的目標指出：海岸不僅是以保安為目的，「環境的整備與保育」，「海岸的適度的開放與利用」取得3者之間的協調，綜合性的海岸管理非常重要。因此海岸遊憩帶的綜合計畫的擬定是必須的。
- (2)建構具有魅力且永續發展的觀光地，需要可以對應多元化觀光客的需求，創造出「讓人想要再來幾次」並且「一直都玩的很愉快」，增加遊客的重遊率，方能建構周遊型・滯留型的觀光圈。因此不僅僅是每個觀光區的整備，還要將有共同自然・歷史・文化等關

係的觀光地群做一個有機的結合加以整體性的規劃整備。如案例中的伊勢・鳥羽・志摩地區中，觀賞二見浦的夫婦岩的遊客雖然是以欣賞海岸風景觀光為目的的觀光客，但是強調伊勢神宮市與神契約之地的歷史性，進行整備事業，也可以吸引參拜伊勢神宮的香客，以及以歷史觀光為目的的觀光客。對於這類周遊型的觀光區，交通的便利性非常重要。伊勢・鳥羽・志摩地區除了有近畿鐵道（民間企業）有到伊勢志摩的來回乘車券・特急券（換換券），還有伊勢志摩地區的近鐵電車・特急、公車、船的一日周遊券，29種觀光設施的入場・入館，隨身行李的免費運送服務等等。而伊豆半島更是多年來與東京等都會的交通連結提高其交通的便利性，近年來更強調當地的觀光資源多元性(漁港，溫泉、山脈以及海洋)，同時由於是富士箱根伊豆國立公園的一部分因此與富士山(山梨縣)、箱根地區(神奈川縣)相連結形成一個新的觀光圈，整個觀光圈的觀光政策主要目標為加強其國際知名度，將伊豆半島建設成為一個國際溫泉文化觀光的地區。

- (3)以歷史觀光為主要目的的情況，不僅只有歷史的建築物其週邊的環境也非常重要，周圍的街道景觀的保存也非常重要。案例中的伊勢神宮與托福橫丁就是一種官民一體努力的成果。
- (4)近年來還有一種旅遊形態—美食之旅。除了美食之旅之外，吃旅行目的地先的地方著名料理也是旅行的一大享受。因此推廣及創新地方的特色料理、名產非常重要。而是需要官民雙方相互協力。觀光地區的飲食店以及名產店不僅僅是陳列一般的商品，店面的特色營造以及商品創新也是不可或缺。
- (5)具有魅力且永續發展的觀光地區如何表現出地方特色，由當地居民主導的觀光區規劃・整備・營運是不可或缺的。
- (6)四面被海洋圍繞的日本與台灣至今都能留有傳統的漁法，運用與推廣體驗學習的觀光是可達到傳統漁法的保存・傳承。
- (7)觀光目的並非觀光設施本身，設施的功能與形態，歷史可成為吸引觀光客的主因。例如伊勢・鳥羽・志摩地區的大王崎燈塔現在已經成為吸引觀光可的重要設施。因此將各個觀光設施的特徵與

優點讓更多人認知是重要的因素。例如志摩市大王町一般，宣稱是「白亞燈塔與繪畫的村莊」，透過各樣的媒體中宣傳，舉辦吸引觀光客的各式活動（畫展等），加強觀光設施與地方的印象。

(8)台灣與沖繩一樣在自然觀光與海洋遊憩活動具有地理性的優勢，但伴隨著觀光客的增加可預知對自然環境將會產生很大的影響，可預測將會發生水資源的不足、大量垃圾的產生、硬體設備整備不足等問題。因此爲了提高海岸觀光資源的價值，需早期導入規範與檢討機制，導入使用方式與目的的分區以及規則。

	
伊勢神宮前的托福橫丁	托福橫丁內的銀行
	
托福橫丁內的郵局	托福橫丁內的名產店(赤福)

圖 3.48 伊勢神宮托福橫丁實景

資料來源：本計畫拍攝

第四章 台灣海岸遊憩帶發展系統分析

第一節 台灣海岸遊憩帶觀光發展系統評估作業說明

有關台灣海岸遊憩帶觀光發展據點評估作業，主要分為下列 6 大步驟：

1. 台灣海岸遊憩系統劃分

本計畫分析全台各遊憩點，遴選出 161 處據點，再考量各據點間連結性、資源特性、所在行政區劃與管理單位，並且考慮交通部觀光局所屬各單位既有遊憩系統劃分方式，將全台灣海岸地區共劃分為 43 處海岸遊憩系統。

2. 第一次專家學者海岸遊憩系統據點建議

邀請相關領域之專家學者就個人專業領域及經驗，遴選出具有發展潛力之海岸觀光遊憩系統，同時，再將第一階段遴選結果回饋給各專家學者，再次考量整體意見重新遴選，收斂評定建議之海岸遊憩系統。

3. 第二次專家學者海岸遊憩系統據點建議

依據期中會議要求，邀集不同領域之專家學者，舉辦第二次據點建議，透過現場訪談及問卷調查，將第一階段現場訪談建議結果回饋給各專家學者，再次考量整體意見以問卷方式重新遴選，收斂評定建議之海岸遊憩系統。

4. 各相關單位海岸遊憩系統據點推薦

由交通部觀光局、漁業署等海岸地區相關主管單位，就該管地區直接推薦發展據點納入考量。

5. 潛力評估指標權重評定及各海岸遊憩系統指標表現得分

本研究就發展潛力列出相關評估指標，包括資源活動面、交通設施面以及服務市場面等三大層面，經由專家學者進行權重評定後，再將各海岸遊憩系統依照各條件指標之表現評定得分，計算後得出各

遊憩系統之建議考量順序。

6. 海岸遊憩系統潛力系統綜合評估分析

綜合考慮第一及二次專家學者海岸遊憩系統潛力系統建議據點、各相關單位推薦，以及本研究所列條件評估指標權重評定及各海岸遊憩系統指標表現等綜合評估分析，得到五處發展類型之遊憩系統。

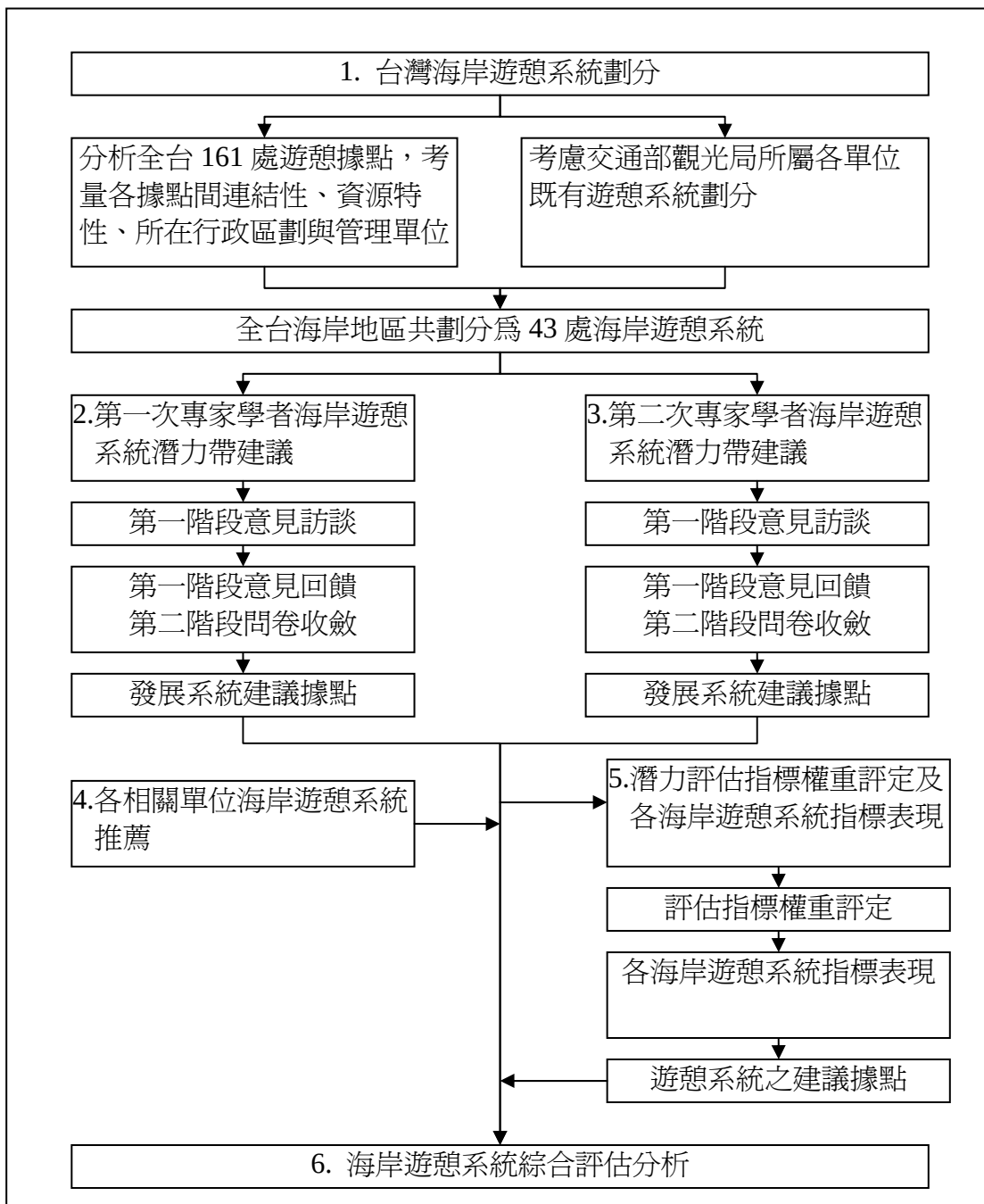


圖 4.1 海岸遊憩帶觀光發展潛力評估作業流程圖

一、台灣海岸遊憩系統劃分

本計畫分析全台各遊憩點，遴選出 161 處據點，如下表所示。除考量各據點間連結性、資源特性、所在行政區劃與管理單位，並且考慮交通部觀光局所屬各單位，包括東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處、北海岸暨觀音山國家風景區管理處、東部海岸國家風景區管理處、雲嘉南濱海國家風景區管理處、大鵬灣國家風景區管理處、澎湖國家風景區管理處、馬祖國家風景區管理處等之既有遊憩系統劃分方式，詳如表 4.2 所示，將全台灣海岸地區共劃分為 43 處海岸遊憩系統。

表 4.1 全台 161 處遊憩據點彙整表

區域	編號	據點	區域	編號	據點	區域	編號	據點	區域	編號	據點
北部 (58 處)	1-1	沙崙	北部 (58 處)	1-41	北關	南部 (23 處)	3-11	興達港	東部 (20 處)	4-5	木瓜溪
	1-2	洲子灣		1-42	梗枋		3-12	彌陀		4-6	花蓮港
	1-3	淺水灣		1-43	烏石港		3-13	梓官		4-7	豐濱
	1-4	麟山鼻		1-44	外澳		3-14	林園		4-8	石門洞
	1-5	白沙灣		1-45	頭城		3-15	荖濃溪		4-9	八仙洞
	1-6	富基		1-46	龜山島		3-16	西子灣		4-10	長濱
	1-7	富貴角		1-47	蘇澳		3-17	旗津		4-11	三仙台
	1-8	老梅		1-48	南方澳		3-18	青洲(濱海遊樂區)		4-12	石雨傘
	1-9	石門		1-49	豆腐岬		3-19	大鵬灣		4-13	成功
	1-10	跳石		1-50	烏巖角		3-20	小琉球		4-14	伽藍
	1-11	磺港		1-51	東澳		3-21	東港		4-15	杉原
	1-12	金山		1-52	粉鳥林		3-22	鹽埔		4-16	綠島
	1-13	野柳		1-53	烏石鼻		3-23	枋寮		4-17	蘭嶼
	1-14	龜吼		1-54	谷風		3-24	楓港		4-18	新蘭港
	1-15	翡翠灣		1-55	竹圍		3-25	海口		4-19	小野柳
	1-16	萬里		1-56	觀音		3-26	車城		4-20	琵琶湖
	1-17	外木山		1-57	永安		3-27	保力溪口	離島 (25 處)	5-1	觀音亭
	1-18	基隆嶼		1-58	新豐		3-28	萬里桐		5-2	大倉
	1-19	基隆港		1-59	新竹		3-29	山海		5-3	嵵裡
	1-20	和平島	中部 (11 處)	2-1	崎頂		3-30	貓鼻頭		5-4	林投
	1-21	碧砂		2-2	通霄		3-31	出水口		5-5	山水
	1-22	八斗子		2-3	苑裡		3-32	後壁湖		5-6	鎮海
	1-23	望海巷		2-4	大安		3-33	白砂		5-7	大果葉
	1-24	深澳		2-5	高美		3-34	南灣		5-8	赤馬

區域	編號	據點	區域	編號	據點	區域	標號	據點	區域	編號	據點
	1-25	水南洞		2-6	梧棲		3-35	大灣		5-9	青螺
	1-26	南雅		2-7	大肚溪口		3-36	小灣		5-10	吉貝嶼
	1-27	鼻頭角		2-8	鹿港		3-37	船帆石		5-11	險礁嶼
	1-28	龍洞灣(南口)		2-9	王功		3-38	香蕉灣		5-12	鳥嶼
	1-29	蚊仔坑		2-10	三條崙		3-39	風吹沙		5-13	員貝嶼
	1-30	金沙灣		2-11	箔子寮		3-40	佳樂水		5-14	姑婆嶼
	1-31	澳底	南部 (23 處)	3-1	布袋		3-41	鵝鑾鼻		5-15	目斗嶼
	1-32	鹽寮		3-2	東石		3-42	烏石鼻		5-16	澎澎灘
	1-33	福隆		3-3	鰲鼓		3-43	出風鼻		5-17	桶盤嶼
	1-34	卯澳		3-4	朴子溪口		3-44	南仁鼻		5-18	虎井嶼
	1-35	三貂角		3-5	好美寮		3-45	九棚		5-19	望安嶼
	1-36	萊萊		3-6	馬沙溝		3-46	牡丹灣口		5-20	西嶼
	1-37	石城		3-7	雙春(濱海遊憩區)	東部 (20 處)	4-1	秀姑巒溪		5-21	七美嶼
	1-38	大里		3-8	曾文溪口		4-2	清水		5-22	莒光湖區水域
	1-39	大溪		3-9	秋茂園		4-3	石梯坪		5-23	坂里
	1-40	蜜月灣		3-10	鯤鯓		4-4	磯崎(加魯灣)		5-24	塘后
										5-25	北竿

表 4.2 各單位既有遊憩系統分類表

區域別	單位處室	現有海岸系統
北部區域	東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處	福隆系統
		龍洞灣系統
		港澳濱海系統
	北海岸暨觀音山國家風景區管理處	金山萬里系統
		三芝石門系統
東部區域	東部海岸國家風景區管理處	磯崎系統
		石梯秀姑巒系統
		成功三仙台系統
		都蘭系統
		綠島系統
南部區域	雲嘉南濱海國家風景區管理處	雲嘉遊憩系統
	大鵬灣國家風景區管理處	大鵬灣系統
		小琉球系統
離島區域	澎湖國家風景區管理處	澎湖本島系統
		北海系統
		南海系統
	馬祖國家風景區管理處	南竿遊憩區
		北竿遊憩區
		莒光遊憩區
		東引遊憩區

分析全台 161 處遊憩據點，考慮交通部觀光局所屬各單位之既有遊憩系統劃分方式，將全台海岸地區共劃分為 43 處海岸遊憩系統，詳如表 4.3 所示。

表 4.3 本研究歸納整理之 43 處遊憩系統表

區域	縣市	序號	系統	主要遊憩據點
北部 區域	台北縣	1	瑞芳系統	深澳、水湳洞
		2	福隆系統	南雅、澳底、金沙灣、鹽寮、福隆、卯澳、三貂角、萊萊
		3	龍洞灣系統	鼻頭角、龍洞灣、龍洞南口、蚊仔坑
	宜蘭縣	4	港澳濱海系統	外澳、龜山島、烏石港、頭城、石城、大里、大溪、蜜月灣、北關、梗枋
		5	蘇澳系統	蘭陽溪口溼地、無尾港溼地、蘇澳、南方澳、豆腐岬、烏巖角、東澳、粉鳥林、烏石鼻、谷風
	基隆	6	基隆海岸系統	外木山、基隆嶼、基隆港、和平島、八斗子
	台北縣	7	淡水系統	淡水河、沙崙、洲子灣
		8	金山萬里系統	金山、野柳、翡翠灣、萬里、中角、獅頭山、大鵬村、跳石、磺港、龜吼
		9	三芝石門系統	淺水灣、石門洞、十八王公廟、麟山鼻、白沙灣、富貴角、淺水灣、芝蘭公園、後厝漁港、富基、老梅
東部 區域	花蓮縣	10	磯崎系統	花蓮港、木瓜溪、磯崎
	台東縣	11	石梯秀姑巒系統	秀姑巒溪、石梯坪、石門洞、豐濱、八仙洞、長濱
		12	成功三仙台系統	石雨傘、三仙台、成功
		13	都蘭伽藍系統	伽藍、金樽、杉原、新蘭港、小野柳、琵琶湖
		14	綠島系統	綠島、蘭嶼
中部 區域	桃園縣	15	竹圍觀音系統	竹圍漁港、觀音海水浴場
		16	永安系統	永安漁港
	新竹縣市	17	新竹系統	新豐、新竹海水浴場、十七公里海岸線
	苗栗縣	18	通宵竹南系統	通宵海水浴場、崎頂海水浴場
	台中縣	19	高美梧棲系統	高美、梧棲、大肚溪口
	彰化縣	20	鹿港王功系統	鹿港、王功
	雲林縣	21	雲林系統	三條崙海水浴場、箔子寮

表 4.3 本研究歸納整理之 43 處遊憩系統表(續)

區域	縣市	序號	系統	主要遊憩據點
南部 區域	嘉義縣	22	布袋好美寮系統	布袋、好美寮
		23	東石鰲鼓系統	東石、朴子溪口、鰲鼓
	台南縣	24	北門系統	馬沙溝、雙春濱海遊憩區
	台南市	25	安平鯤鯓系統	秋茂園、鯤鯓、曾文溪口
	高雄縣	26	興達港系統	興達港、彌陀、梓官
	高雄市	27	西子灣旗津系統	西子灣、旗津、林園
	屏東縣	28	大鵬灣小琉球系統	青洲濱海遊樂區、大鵬灣、東港、枋寮、小琉球
		29	車城後壁湖系統	海口、車城、保力溪、萬里桐、山海、貓鼻頭、出水口、後壁湖、白砂
		30	墾丁鵝鑾鼻系統	南灣、大灣、小灣、墾丁海水浴場、鵝鑾鼻、船帆石、香蕉灣、龍磐公園、風吹砂
		31	佳樂水系統	佳樂水、九棚、出風鼻、旭海沙漠、牡丹灣口、南仁鼻
離島 區域	澎湖縣	32	澎湖本島系統	觀音亭、大倉、蒔裡、林投、山水、鎮海、大果葉、赤馬、青螺
		33	北海系統	吉貝嶼、險礁嶼、鳥嶼、員貝嶼、姑婆嶼、目斗嶼、澎澎灘
		34	南海系統	桶盤嶼、虎井嶼、望安嶼、西嶼、七美嶼
	金門縣	35	太武山系統	中山遊樂中心、八二三戰史館、毋忘在莒、八二三砲戰紀念碑
		36	古寧頭系統	慈湖、古寧頭戰史館、自然中心
		37	古崗系統	莒光湖區水域、翟山坑道
		38	馬山系統	馬山觀測站、五虎山、山后聚落
		39	烈嶼系統	湖井頭戰史館、將軍堡、九宮坑道
	連江縣	40	南竿系統	北海坑道、八八坑道、馬祖酒廠、勝天公園、津沙聚落
		41	北竿系統	北竿、塘后、坂里
		42	莒光系統	菜埔澳、坤坵與蛇島、小香港(青帆村)、東莒燈塔、猛澳
		43	東引系統	海現龍關、鱷魚島、一線天、東澳、安東坑道

二、第一次專家學者海岸遊憩系統建議

本研究借重海域遊憩及旅遊相關專家學者之專業經驗，各專家專業領域及經歷如下表 4.4 所示，檢視台灣發展海岸觀光地區，並透過兩階段訪談及問卷方式，以期讓專家學者意見收斂。第一次會議時間為 98 年 9 月 3 日下午，第二次會議時間為 98 年 9 月 11 日上午，會議地點皆在 STARBUCKS COFFEE 統一星巴克興南門市會議室(台北市復興南路 1 段 323 號 1 樓)。

經過第一階段開放式會議討論以及第二階段問卷式調查，相關專家學者所推薦之台灣發展海岸觀光潛力地區如下表 4.5 所示：

表 4.4 第一次專家學者名單

專家學者姓名	職稱
王志輝 組長	行政院經建會都市及住宅發展處
潘應輯 總經理	SSI 國際水肺潛水學校
李海清 顧問	鏈鋒觀光餐旅顧問股份有限公司
鍾豐駿 技士	農委會漁業署
洪國堯 技正	農委會漁業署
陳鴻彬 系主任	致理技術學院運動與休閒系
劉良力 助理教授	開南大學觀光與餐飲旅館學系
楊士成 總經理	那魯灣旅行社

表 4.5 第一次專家學者推薦之台灣發展海岸觀光據點

潛力據點	第一階段 推薦人數	第二階段 推薦人數	順序	優先別
北海系統	3	6	1	第一優先
大鵬灣小琉球系統	2	6	1	
車城後壁湖系統	2	6	1	
墾丁鵝鑾鼻系統	2	6	1	
綠島系統	2	6	1	
港澳濱海系統	5	5	2	第二優先
基隆海岸系統	3	5	2	
三芝石門系統	2	5	2	
西子灣旗津系統	0	5	2	
龍洞灣系統	3	4	3	
南海系統	3	4	3	第三優先
金山萬里系統	2	4	3	
佳樂水系統	2	4	3	
高美梧棲系統	1	4	3	
東石鰲鼓系統	1	4	3	
永安系統	0	4	3	
石梯秀姑巒系統	4	3	4	
福隆系統	3	3	4	
淡水系統	2	3	4	
新竹系統	1	3	4	第四優先
鹿港王功系統	1	3	4	
布袋好美寮系統	1	3	4	
竹圍觀音系統	0	3	4	
興達港系統	0	3	4	
蘇澳系統	4	2	5	
磯崎系統	4	2	5	
成功三仙台系統	4	2	5	
都蘭伽藍系統	4	2	5	
澎湖本島系統	3	2	5	第五優先
北門系統	1	2	5	
瑞芳系統	3	1	6	
安平鯤鯓系統	1	1	6	
北竿遊憩區	0	1	6	
通宵竹南系統	0	1	6	第六優先

三、第二次專家學者海岸遊憩系統建議

依據第一次期中會議要求，另外邀集不同領域之專家學者，舉辦第二次遴選，透過現場訪談及問卷調查，將第一階段現場訪談遴選結果回饋給各專家學者，再次考量整體意見以問卷方式重新遴選，收斂評定海岸遊憩系統具有發展潛力之遊憩帶。各專家專業領域及經歷如下表 4.6 所示，檢視台灣發展海岸觀光之潛力地區，並透過兩階段訪談及問卷方式，以期讓專家學者意見收斂。第一次會議時間為 98 年 9 月 3 日下午，第二次會議時間為 98 年 9 月 11 日上午，會議地點皆在 STARBUCKS COFFEE 統一星巴克興南門市會議室(台北市復興南路 1 段 323 號 1 樓)。

經過第一階段開放式會議討論以及第二階段問卷式調查，相關專家學者所推薦之台灣發展海岸觀光潛力地區如下表所示：

表 4.6 第二次專家學者名單及第一階段訪談時間地點

受訪者	現職	訪談時間	訪談地點
林彬	海洋大學商船學系 教授 海洋大學航海人員訓練中心主任	98.10.21 AM10:00	國立海洋大學
汪宗灝	行政院經濟建設委員會顧問	98.10.21 PM14:00	行政院經建會
陳柏叡	中華民國海域運動遊憩發展協會理事長	98.10.23 AM10:00	長榮桂冠酒店
王志成	宇泰工程顧問有限公司總經理	98.10.23 PM14:00	宇泰工程有限 公司
陳朝南	南海遊艇製造股份有限公司總經理 台灣區遊艇工業同業公會榮譽理事長	98.10.26 PM15:30	南海遊艇三芝 工廠
謝大文	行政院農業委員會技監	98.10.28 PM14:00	行政院農委會
吳全安	海洋國家公園管理處處長	98.10.30 AM10:00	高雄海洋國家 公園管理處

表 4.7 第二次專家學者第一次訪談意見彙整表

受訪者	問項	專家意見
林彬	台灣海岸觀光的發展所面臨的問題	(1)過度的人工開發 (2)高估有限的觀光能量 (3)首重於商業利益 (4)保護與維護海岸資源，達到永續經營 (5)自然環境的補救及復育 (6)資源的浪費與重疊
	台灣發展海岸觀光的關鍵因素為	(1)自然景觀的有效利用 (2)加強宣傳、行銷與包裝 (3)公共設施的建置 (4)完美的動線設計與規劃
	認為具有發展海岸觀光潛力之地區	(1)花東海岸 (2)東北角
	潛力地區在未來發展需注意重點	(1)遊憩設置與活動之多樣性 (2)減少過多的人工開發，加強原有自然環境之美化即可 (3)在設立發展目標前，先考量該地區之未來發展走向、全國性或區域性的發展 (4)審慎評估環境可提供之容積量與承載量
	認為現具規模且發展完善的地區	(1)澎湖 (2)墾丁 (3)東北角
汪宗灝	台灣海岸觀光的發展所面臨的問題	(1)港口建設失敗，導致轉型困難 (2)氣候與天然因素之影響，必須克服只能玩半年之窘境 (3)過於重視帶入國外觀念，造成發展定位混亂不明
	台灣發展海岸觀光的關鍵因素為	(1)經濟規模 (2)交通方便性 (3)人與船舶之安全性 (4)遊憩資源的多樣性
	認為具有發展海岸觀光潛力之地區	(1)台北港與淡水左岸 (2)野柳至東北角，以八斗子漁港為中心發展基地 (3)大鵬灣；包含發展大鵬灣至高雄之海上公路，大鵬灣與小琉球之連接 (4)花蓮港 (5)後壁湖遊艇港

受訪者	問項	專家意見
汪宗灝	潛力地區在未來發展需注意重點	(1)要創造多樣性的遊憩活動與設施，提升吸引力 (2)依據該潛力地區之特性，發展通勤式或停留式的遊憩型態 (3)重點式的開發，有效運用資源，避免資源浪費與投資失敗 (4)依國人旅遊型態發展適宜之活動，加強國內市場基礎，再推展至國際 (5)發掘新的觀光資源，使遊憩帶的發展更健全(例如：溫泉) (6)注重點線面的連結，建置完善的遊憩帶
	認為現具規模且發展完善的地區	—
陳柏叡	台灣海岸觀光的發展所面臨的問題	(1)海岸相關限制仍太多 (2)相關法令開放腳步太慢 (3)相關基礎建設仍不足 (4)相關軟硬體不足 (5)懲罰富人的心態，造成高消費族群的卻步
	台灣發展海岸觀光的關鍵因素為	(1)應於沒有太大環保破壞的考量下，更積極、全面的開放 (2)開放兩岸海岸交流的自由性 (3)放寬陸客來台觀光的各項限制，同時開闢國際觀光客新的旅台經驗 (4)基礎性的技術及管理人才 (5)推動初期應積極獎勵民眾參與相關事業及活動

受訪者	問項	專家意見
陳柏叡	認為具有發展海岸觀光潛力之地區	基地性景點： (1)基隆（碧砂） (2)石門港 (3)宜蘭（烏石） (4)花蓮港 (5)新竹 (6)台中梧棲港 (7)台南安平港 (8)大鵬灣 (9)墾丁（後壁湖遊艇港） 受訪性景點： (1)北方三島（花瓶、棉花、彭佳嶼） (2)東澳、南澳漁港及周邊海岸 (3)綠島、蘭嶼 (4)小琉球 (5)東沙 (6)澎湖東吉
	潛力地區在未來發展需注意重點	(1)開發過程避免破壞天然地形地貌 (2)各基地及受訪性景點都應做到：遊客垃圾不落地、人工廢棄物均應運回基地點統一處理、以保有當地尊嚴的友善介面來包裝當地觀光商品、主體盡量以政府開發經營的負責態度進行，避免全面委外的卸除態度 (3)請漁業單位仿效先進國家，重新修訂漁業法規，制訂漁獵執照制度，包含休閒及職業漁獵執照，並嚴格執行 (4)制定各項收費標準時，應避免懲罰富人的心態，以免阻礙發展
	認為現具規模且發展完善的地區	—
王志成	台灣海岸觀光的發展所面臨的問題	(1)政府投資過於分散 (2)欠缺大型濱海遊憩區的開發計畫，無法創造新的聚焦景點 (3)假日與非假日遊客量差異過大 (4)旅遊型態仍以過路式短暫停留為主
	台灣發展海岸觀光的關鍵因素為	(1)優質的海岸環境 (2)活動的策劃、文宣及執行 (3)海氣象條件 (4)對環境生態的衝擊 (5)法規的適度配合修訂

受訪者	問項	專家意見
王志成	認為具有發展海岸觀光潛力之地區	(1)桃園海岸 (2)新竹海岸 (3)嘉義海岸 (4)台南海岸
	潛力地區在未來發展需注意重點	(1)加強深度旅遊的推展 (2)遊憩設施的管理與維護、更新 (3)研究公設民營投資經營模式或 BOT 的可行性 (4)推廣使用者付費的概念，提升遊憩品質 (5)審慎評估環境可提供之承載量與容積量 (6)提高遊客回遊率，發展永續經營為目標 (7)配合季節或地區節慶活動
	認為現具規模且發展完善的地區	—
陳朝南	台灣海岸觀光的發展所面臨的問題	(1)船舶硬體設施仍不足 (2)海岸土地開發應放寬 (3)法令管制面過多 (4)專業証照的推展與取得
	台灣發展海岸觀光的關鍵因素為	(1)台灣環海不還海，法令的限制過多且仍需增修 (2)進行開發前必須擁有完善的配套措施及計畫 (3)運用更多的創意，幫助產業的提升 (4)加強管理的重要性，避免資源的消耗與浪費
	認為具有發展海岸觀光潛力之地區	(1)大台北都會區 (2)台中 (3)高雄 (4)澎湖
	潛力地區在未來發展需注意重點	(1)人口密度程度高低 (2)是否擁有龐大的商機 (3)創意的無限延伸 (4)妥善的管理與健全的機制
	認為現具規模且發展完善的地區	—

受訪者	問項	專家意見
謝大文	台灣海岸觀光的發展所面臨的問題	(1)假日資源過度使用，過於集中在週休與夏季 (2)海洋的同質性太高 (3)區域性的責任歸屬 (4)國人旅遊習慣偏向於一般型式的旅遊方式
	台灣發展海岸觀光的關鍵因素為	(1)提昇國人的旅遊水準與內涵 (2)產業觀光不等於觀光產業 (3)創造主觀的優勢，資源的多樣性即是 (4)發展觀光不是以目的，而是從過程中帶動慢慢起步
	認為具有發展海岸觀光潛力之地區	(1)東部海岸 (2)富基漁港與碧砂漁港 (3)東北角
	潛力地區在未來發展需注意重點	(1)以長遠的計畫，去進行整體的發展 (2)環境的保護與永續經營 (3)加強漁業觀光化與休閒化，幫助漁業、漁港轉型 (4)注重發展地區的人文塑造，減少過度依賴與消耗天然資源
	認為現具規模且發展完善的地區	—
吳全安	台灣海岸觀光的發展所面臨的問題	(1)管理機關與地方政府需建立明確的管理機制 (2)法令管制的部分必須突破 (3)教育遊客正確的觀念，維護珍貴的自然資源
	台灣發展海岸觀光的關鍵因素為	(1)長久的經營與管理，設備的更新及維護 (2)克服人為因素所造成的破壞，加強教育的養成 (3)如何運用產業去發展觀光，推動較無觀光發展性的地區進行開發 (4)法令的開放與量的管制
	認為具有發展海岸觀光潛力之地區	—

受訪者	問項	專家意見
吳全安	潛力地區在未來發展需注意重點	(1)離島及各地區的開發，應有所限制，避免資源的過度消耗 (2)減少過多的人工設施，維護原有之天然景觀 (3)運用異業結盟（NGO 團體等）的方式，帶動產業的连接，促進發展契機 (4)創造新的旅遊體驗，提高遊客回遊率，建立長久經營之目標
	認為現具規模且發展完善的地區	—

表 4.8 第二次專家學者推薦之台灣發展海岸觀光據點

潛力據點	第一階段 推薦人數	第二階段 推薦人數	順序	優先別
港澳濱海系統	3	6	1	第一優先
大鵬灣小琉球系統	2	5	2	第二優先
基隆海岸系統	3	4	3	第三優先
淡水系統	2	3	4	第四優先
三芝石門系統	2	3	4	
安平鯤鯓系統	2	3	4	
布袋好美寮系統	1	3	4	
瑞芳系統	0	2	5	第五優先
福隆系統	1	2	5	
龍洞灣系統	0	2	5	
金山萬里系統	2	2	5	
都蘭伽藍系統	2	2	5	
車城後壁湖系統	2	2	5	
西子灣旗津系統	1	2	5	
北海系統	0	2	5	
南海系統	1	2	5	
澎湖本島系統	1	2	5	
磯崎系統	3	1	6	第六優先
石梯秀姑巒系統	2	1	6	
永安系統	1	1	6	
興達港系統	1	1	6	
墾丁鵝鑾鼻系統	0	1	6	
佳樂水系統	0	1	6	
蘇澳系統	1	0	—	—
成功三仙台系統	2	0	—	—
高美梧棲系統	2	0	—	—
綠島系統	1	0	—	—
竹圍觀音系統	1	0	—	—
新竹系統	2	0	—	—
東石鰲鼓系統	1	0	—	—
北門系統	1	0	—	—

四、各相關單位海岸遊憩系統據點推薦

由交通部觀光局包括東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處、北海岸暨觀音山國家風景區管理處、東部海岸國家風景區管理處、雲嘉南濱海國家風景區管理處、大鵬灣國家風景區管理處、澎湖國家風景區管理處、馬祖國家風景區管理處等以及漁業署等海岸地區相關主管單位，就該管地區直接推薦具有發展潛力地區納入考量。

表 4.9 各相關單位發展據點推薦彙整表

單位名稱	推薦據點
東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處	外澳濱海遊憩區
	宜蘭濱海遊憩區
北海岸暨觀音山國家風景區管理處	麟山鼻至石門風箏公園
	中角沙珠灣至翡翠灣
東部海岸國家風景區管理處	花蓮磯崎
	杉原地區
	綠島石朗、柴口
雲嘉南濱海國家風景區管理處	布袋
	七股
澎湖國家風景區管理處	湖西次系統-龍門沙灘
	西嶼次系統-內垵沙灘
	東海次系統-澎澎灘
	七美次系統-月鯉灣遊憩區
大鵬灣國家風景區管理處	大鵬灣、東港、小琉球、林邊(串連車城、墾丁、高雄都會區)
馬祖國家風景區管理處	仁愛村
	塘后道
	東引
行政院農委會漁業署	八斗子漁港
	烏石港區
	梧棲漁港
	安平漁港
交通部觀光局技術組 3 科	烏石港區
	金山萬里
	石梯秀姑巒系統
	車城後壁湖

五、潛力評估指標權重評定及各海岸遊憩系統指標表現

本研究就發展潛力列出相關評估指標，包括資源活動面、交通設施面以及服務市場面等三大層面，經由專家學者進行權重評定後，再將各海岸遊憩系統依照各潛力指標之表現評定得分，計算後得出各遊憩系統之指標表現。

(一)潛力評估指標權重評定

有關潛力評估指標部分，依其具發展潛力區分為三個指標：資源活動面、交通設施面、服務市場面。再於各個指標加入細項評估：遊憩資源豐富性、海域遊憩活動發展性、主要道路承載量、火車站等級、港口設施、涵蓋生活圈人口數等。再請專家學者依照其評估指標之重要性做比較。以 AHP 分析表跑出其權重數。分析結果以資源活動面之比重 0.627 為最大值；次之為服務市場面之比重 0.198；交通設施面則為比重較低的評估性指標 0.175。

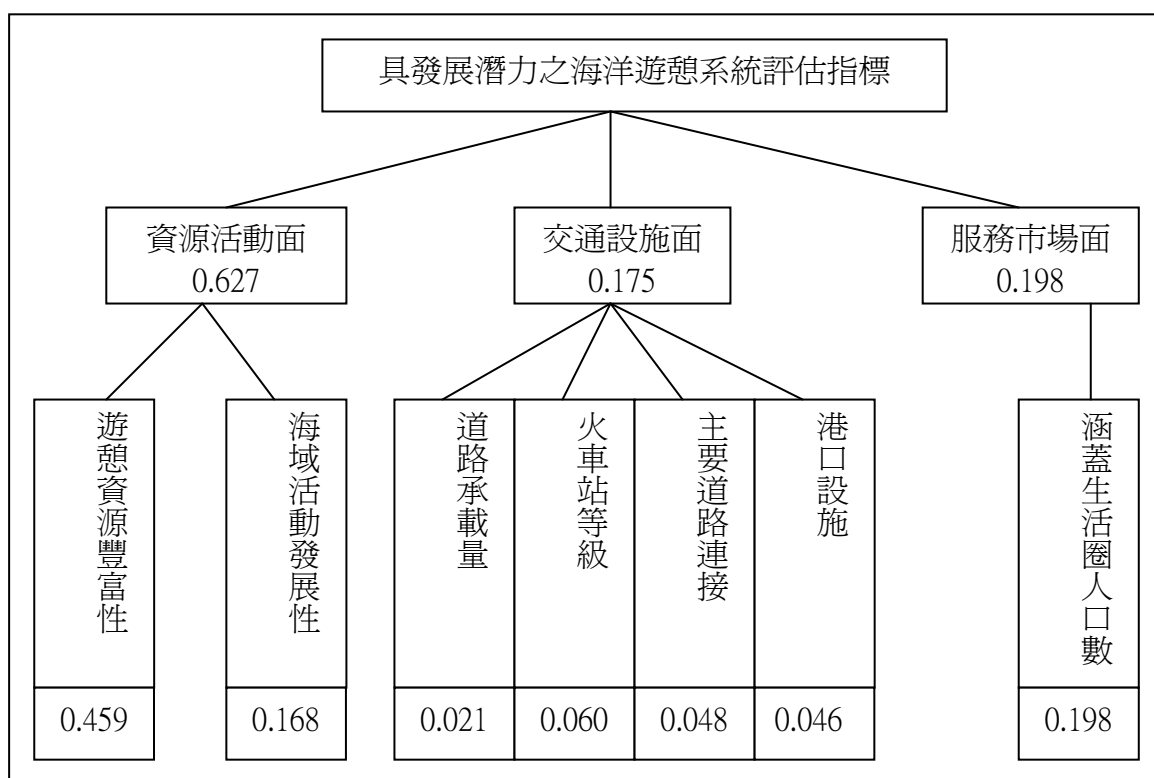


圖 4.2 發展潛力評估指標權重結果圖

(二)各海岸遊憩系統條件指標表現

有關各項評分指標之說明如下：

1. 活動資源面

(1)遊憩資源豐富性：包含氣候、人文（古蹟建築、漁港聚落、民俗節慶）與自然資源（海岸景觀、河口溼地、國家公園）

(2)海域遊憩活動發展性：各據點內可從事之海域遊憩活動種類數。

2. 交通設施面

(3)主要道路承載量：該據點主要道路服務水準，劃定服務等級。

(4)火車站等級：以鄰近火車站之等級水準評定，參照台灣鐵路局站務等級表。

(5)交通可及性：發展潛力據點連接主要道路或快(高)速公路之距離時間。

(6)港口設施機能：港口內是否擁有休閒娛樂設施及是否擁有發展機會。

3. 服務市場面

(7)涵蓋生活圈人口數：主要以鄰近遊憩據點，一小時內可到達之生活圈人口數。

表 4.10 一般道路服務水準等級表

等級	定義	V/C 值
A	道路足堪負荷，車流平穩	~ 0.36
B	道路足堪負荷，不致擁擠	0.36 ~ 0.54
C	道路足堪負荷，但已擁擠不便	0.54 ~ 0.71
D	道路不堪負荷，擁擠情形嚴重	0.71 ~ 0.87
E	道路不堪負荷，擁擠情形惡化	0.87 ~ 1.00
F	道路不堪負荷，車輛無法通行	—

資料來源：80 年 9 月交通部運研台灣公路容量手冊

表 4.11 台鐵車站分等之標準

台鐵車站等級說明	
特等站	根據各車站的業務狀況(包含營運進款、客運業務、貨運業務、運轉及行車、其他等因素)，評分達 90 分以上，並經主管機關核定者。
一等站	根據各車站的業務狀況，評分達 55 分以上~90 分以下，並經抄陳主管機關備查者。
二等站	根據各車站的業務狀況，評分達 25 分以上~55 分以下，並經抄陳主管機關備查者。
三等站	根據各車站的業務狀況，評分在 25 分以下，並經抄陳主管機關備查者。
簡易站	客運量稀少，設備簡單，派有站員而無站長之車站。
招呼站	僅設有候車月台而無站員之車站。
號誌站	辦理列車交會及待避，而不辦理客貨營業之站場。

資料來源：交通部台灣鐵路局全球資訊網

表 4.12 台灣地區生活圈劃分

全國共分為十八個生活圈	
六大都會生活圈	台北生活圈、桃園生活圈、新竹生活圈、台中生活圈、台南生活圈、高雄生活圈。
十二個一般生活圈	基隆生活圈、苗栗生活圈、彰化生活圈、南投生活圈、雲林生活圈、嘉義生活圈、新營生活圈、屏東生活圈、台東生活圈、花蓮生活圈、宜蘭生活圈、澎湖生活圈。
備註	基隆生活圈範圍包含：基隆市、金山鄉、萬里鄉、瑞芳鎮、雙溪鄉、平溪鄉、貢寮鄉。
	台南生活圈範圍包含：台南市、楠西鄉、南化鄉、左鎮鄉、仁德鄉、學甲鎮、大內鄉、西港鄉、七股鄉、將軍鄉、北門鄉、玉井鄉、山上鄉、新市鄉、安定鄉、永康市、麻豆鎮、佳里鄉、新化鄉、善化鎮、歸仁鄉、關廟鄉、龍崎鄉。
	新營生活圈範圍包含：新營市、下營鄉、鹽水鎮、官田鄉、六甲鄉、柳營鄉、後壁鄉、白河鎮、東山鄉。

資料來源：國家六年建設計畫之全國十八個生活圈人口統計

表 4.13 海洋遊憩系統發展條件評定說明

目標	準則	得分評定說明				
		1 分	2 分	3 分	4 分	5 分
資源活動面	遊憩資源豐富性	遊憩資源豐富性低	遊憩資源豐富性次低	遊憩資源豐富性中	遊憩資源豐富性次高	遊憩資源豐富性高
	海域遊憩活動發展性	主要遊憩活動 3 項以下	主要遊憩活動種類 3~5 項	主要遊憩活動種類 6~8 項	主要遊憩活動種類 9~11 項	主要遊憩活動種類 12 項以上
交通設施面	道路承載量	鄰接道路假日交通服務水準為 E 級	鄰接道路假日交通服務水準為 D 級	鄰接道路假日交通服務水準為 C 級	鄰接道路假日交通服務水準為 B 級	鄰接道路假日交通服務水準為 A 級
	火車站等級	火車站等級為招呼站、簡易站或無鄰近火車站	火車站等級為三等級	火車站等級為二等級	火車站等級為一等級	火車站等級為特等級
	主要道路連接	60 分鐘以上連接高(快)速公路或主要道路	60 分鐘內連接高(快)速公路或主要道路	45 分鐘內連接高(快)速公路或主要道路	30 分鐘內連接高(快)速公路或主要道路	15 分鐘內連接高(快)速公路或主要道路
	港口設施	既無漁業功能也無休閒娛樂功能	單純只有漁業功能	具有發展或轉型成為休閒娛樂碼頭之機會	單純只有休閒娛樂功能	港口具休閒娛樂及漁業功能
場服務面	涵蓋生活圈人口數	生活圈人口數 200 萬以下	生活圈人口數 200~299 萬	生活圈人口數 300~399 萬	生活圈人口數 400~499 萬	生活圈人口數 500 萬以上

資料來源：本研究整理

依據上述評估指標，將各遊憩系統在各項準則之表現統計如下列各表說明。

4. 遊憩資源豐富性

表 4.14 全台灣海岸遊憩系統資源豐富性之表現

序號	系統	主要遊憩據點	自然及人文資源	得分
1	瑞芳系統	深澳、水湳洞	漁港、漁村聚落、岬角海岸、海蝕洞、海蝕崖、磯釣場、陰陽海、黃金瀑布、十三層舊礦場	2
2	福隆系統	南雅、澳底、金沙灣、鹽寮、福隆、卯澳、三貂角、萊萊	風化岩、生痕化石、海蝕洞、海蝕凹壁、海蝕平臺、南雅登山步道、水壩步道、岩礁、塊狀岩石、沙灘、沙丘、沙嘴、漁港、漁村聚落、農田綠坡、雙溪河生態景觀、海水浴場、海洋音樂祭、廟宇、遺跡、龍門吊橋、海蝕崖、海蝕溝、岩石節理、三貂角燈塔、石頭屋、火山岩脈地質景觀、濱海自行車步道、海濱公園、磯釣場	5
3	龍洞灣系統	鼻頭角、龍洞灣、龍洞南口、蚊仔坑	鼻頭角步道、鼻頭角燈塔、鼻頭角地質公園、漁港、漁村聚落、龍洞南口海洋公園、龍洞岩場、遊艇港、海蝕景觀如節理、層理、小階地、豆腐岩、蕈狀岩、海蝕岩、海蝕溝、生痕化石、海階、顯礁、潮間帶生態、捲螺水、蜂窩岩、海蝕崖、海蝕平臺、海蝕溝、海蝕柱、岩石節理、廟宇、磯釣場、豐富之海底景觀	5
4	港澳濱海系統	外澳、龜山島、烏石港、頭城、石城、大里、大溪、蜜月灣、北關、梗枋	沙灘海灣、火成岩脈、海蝕岩岸、海底湧泉、岩礁、礫灘、火山島嶼、單面山、溼地、沖積扇、湧泉、豆腐岩、海蝕崖、海蝕平台、海蝕洞、海階、海蝕岩柱、節慶活動、廟宇、古蹟、漁港、古道、遺跡、溫泉、賞鯨豚、休閒農場、博物館、濱海公園、自行車步道、觀光漁市、漁村聚落、生態賞鳥活動	5
5	蘇澳系統	蘭陽溪口溼地、無尾港溼地、蘇澳、南方澳、豆腐岬、烏巖角、東澳、粉鳥林、烏石鼻、谷風	水鳥保護區、冷泉、漁港、漁村聚落、觀光漁市、博物館、濱海公園、武荖坑風景區、河口溼地、陸連島、連島沙洲、沙頸岬、豆腐岩、古銅礦遺址、古石棺木遺址、海岸古吊橋、白米木屐村、生態賞鳥活動、廟宇古蹟、沙灘海灣、景觀步道、沙丘、傳藝中心、濱海自行車步道、親水公園	5
6	基隆海岸系統	外木山、基隆嶼、基隆港、和平島、八斗子	觀光漁市、漁村聚落、漁港、國際商港、陸連島、海蝕地形、火山島嶼、觀光夜市、廟宇、古蹟、沙灘海灣	2

序號	系統	主要遊憩據點	自然及人文資源	得分
7	淡水系統	淡水河、沙崙、洲子灣	沙灘海灣、漁人碼頭、漁港、河口溼地、博物館、八仙樂園、台北港、淡水老街、渡輪碼頭、古；遺跡、海濱步道、登山步道、海水浴場、夕陽觀景	4
8	金山萬里系統	金山、野柳、翡翠灣、萬里、中角、獅頭山、大鵬村、跳石、磺港、龜吼	溫泉、沙灘海灣、海洋世界、漁港、漁村聚落、節慶活動、古道、遺跡、登山步道、海水浴場、青年活動中心、金山老街、廟宇、美術館、野柳地質公園、海蝕崖、蕈狀岩、海蝕平台、海蝕洞、海階、海蝕岩柱、風化石、風蝕溝、孔穴、岬角地形、遊客中心、豐富之海底景觀	5
9	三芝石門系統	淺水灣、石門洞、十八王公廟、麟山鼻、白沙灣、富貴角、淺水灣、芝蘭公園、後厝漁港、富基、老梅	橫山梯田、沙灘海灣、海水浴場、富貴角燈塔、漁港、漁村聚落、古；遺跡、廟宇、海濱步道、登山步道、生態步道、瀑布、海蝕崖、海蝕平台、海蝕洞、海階、海蝕岩柱、老梅風箏公園、濱海公園	5
10	磯崎系統	花蓮港、木瓜溪、磯崎	遠雄海洋公園、國際商港、賞鯨豚、自然生態保育區、濱海公園、沙灘海灣、海水浴場、登山步道、廟宇、河口地形、礫石海灘	3
11	石梯秀姑巒系統	秀姑巒溪、石梯坪、石門洞、豐濱、八仙洞、長濱	秀姑漱玉、北迴歸線標碑、海蝕溝、海蝕洞、海蝕平台、溪口地形、沙灘海灣、原住民部落、鐘乳石地形、峽谷景觀、隆起珊瑚礁地形、壺穴景觀、遊客中心、史前遺址、海蝕洞、海蝕崖、海蝕平台、漁港、漁村聚落	5
12	成功三仙台系統	石雨傘、三仙台、成功	珊瑚礁海岸、離岸島、海蝕溝、壺穴、海蝕柱、海蝕凹壁、遊客中心、自然保護區、磯釣場、賞鯨豚、漁港、漁村聚落、海洋生物展覽館	3
13	都蘭伽藍系統	伽藍、金樽、杉原、新蘭港、小野柳、琵琶湖	漁港、漁村聚落、沙灘海灣、原住民部落、濱海遊憩區、峽谷地形、水往上流、賞鯨豚、海水浴場、風化、海蝕景觀、遊客中心、小野柳風景區、離岸礁、海岸岩壁、森林公園、自行車步道、豐富之海底景觀	5
14	綠島系統	綠島、蘭嶼	漁港、漁村聚落、沙灘海灣、遊客服務中心、海底溫泉、綠島文化園區、綠島燈塔、綠島監獄園區、珊瑚礁海岸地形、生態保育區、石灰岩地形景觀、火山集塊岩地形、海蝕景觀、海岬、灣澳、海階崖、珊瑚裙礁、海蝕柱、景觀步道、海階平台、豐富之海底景觀、原住民部落及人文景觀、安山集塊岩地質、珊瑚群礁地形	5

序號	系統	主要遊憩據點	自然及人文資源	得分
15	竹圍 觀音系統	竹圍漁港、觀音海水浴場	漁港、漁村聚落、沙灘海灣、海水浴場、風力發電景觀	1
16	永安系統	永安漁港	漁港、漁村聚落、沙灘海灣、海水浴場、自行車步道、濱海遊樂園、濱海公園、觀光漁市、綠色隧道、觀海亭、拱橋等休閒漁港設施	2
17	新竹系統	新豐、新竹海水浴場、十七公里海岸線	漁港、漁村聚落、觀光漁市、沙灘海灣、海水浴場、自行車步道、濱海公園、紅樹林公園、賞鳥生態區、休閒碼頭、各類濱海遊憩區、旅遊服務中心	2
18	通宵 竹南系統	通宵海水浴場、崎頂海水浴場	沙灘海灣、海水浴場、濱海公園、紅樹林生態景觀、潮間帶生態、自行車步道、濱海公園、通宵海洋渡假村	2
19	高美 梧棲系統	高美、梧棲、大肚溪口	河口溼地生態、賞鳥活動、生態保護區、野鳥保護區、漁港、觀光漁市、梧棲老街、廟宇、休閒碼頭、台中港區藝術館、農村文物館、漁業展示館、運動公園、自行車步道	3
20	鹿港 王功系統	鹿港、王功	古蹟、廟宇、老街、節慶活動、漁港、漁村聚落、養殖漁業景觀、王功燈塔、潮間帶生態、王功生態景觀橋、夕陽觀景	2
21	雲林系統	三條崙海水浴場、箔子寮	沙灘海灣、海水浴場、自行車步道、漁港、養殖漁業景觀	1
22	布袋 好美寮系統	布袋、好美寮	觀光漁市、漁村聚落、漁港、遊艇碼頭、養殖漁業景觀、鹽山、鹽田、潮間帶生態、溼地生態、紅樹林景觀、潟湖、沙丘、魚塭、浮洲、賞鳥、自然生態保護區、潮間帶休閒館、廟宇、夕陽觀景	4
23	東石 鰲鼓系統	東石、朴子溪口、鰲鼓	外傘頂洲、漁村聚落、漁港、漁人碼頭、沙洲、自行車步道、節慶活動、觀光漁筏、鰲鼓濕地、溪口生態、賞鳥活動、觀光漁市、紅樹林景觀、自然生態展示館、養殖漁業景觀、廟宇、夕陽觀景	5
24	北門系統	馬沙溝、雙春濱海遊憩區	鹽田、鹽山、潟湖、沙洲、溼地、海水浴場、沙灘海灣、漁村聚落、漁港、廟宇、王爺信仰文物館、烏腳病醫療紀念館、台灣鹽博物館、台江國家公園、賞鳥活動、黑面琵鷺保護區	5
25	安平 鯤鯓系統	秋茂園、鯤鯓、曾文溪口	廟宇、漁港、古蹟、觀光漁市、沙洲景觀、海水浴場、漁人碼頭、景觀步道、騎馬場、溼地保護區、水鳥保護區、紅樹林保護區、安平港國家歷史風景區、鹽田生態文化村、濱海遊憩區、節慶活動、賞鳥活動	5
26	興達港系統	興達港、彌陀、梓官	情人碼頭、漁業文化動力館、濱海公園、觀光漁市、濱海棧道、漁港、海堤步道、紅樹林保護區、古蹟、廟宇	3

序號	系統	主要遊憩據點	自然及人文資源	得分
27	西子灣旗津系統	西子灣、旗津、林園	渡輪碼頭、高雄港、海水浴場、古蹟、旗津海岸公園、旗津貝殼館、旗津老街、觀光自行車道、西子夕照、沙灘海灣、珊瑚礁地形、史蹟文物陳列館、南壽山環境教育步道、濱海遊憩區	4
28	大鵬灣小琉球系統	青洲濱海遊樂區、大鵬灣、東港、枋寮、小琉球	青洲濱海遊樂區、大鵬灣國家風景區、漁港、漁村聚落、主題遊樂園區、紅樹林生態保護區、賞鳥活動、潟湖地形、戰事遺址、潮間帶生態、廟宇、東港漁業文化港、自行車步道、南州糖廠、觀光漁市、珊瑚礁地形、海蝕溝、海蝕洞、海蝕凹壁、海蝕壺穴、豐富之海底景觀	5
29	車城後壁湖系統	海口、車城、保力溪、萬里桐、山海、貓鼻頭、出水口、後壁湖、白砂	國立海生館、沙灘海灣、遊艇港、墾丁國家公園、關山夕照、珊瑚礁海岸、崩崖、壺穴、礁柱、層間洞穴、灘岩地形、漁港、漁村聚落、海域特別景觀區、瓊麻工業歷史展示區、龍鑾潭自然中心、核三廠南區展示館、賞鳥活動、自行車道、豐富之海底景觀	5
30	墾丁鵝鑾鼻系統	南灣、大灣、小灣、墾丁海水浴場、鵝鑾鼻、船帆石、香蕉灣、龍磐公園、風吹砂	墾丁國家公園、沙灘海灣、鵝鑾鼻燈塔、鵝鑾鼻公園、珊瑚礁海岸及地質景觀、墾丁牧場、香蕉灣熱帶林保護區、崩崖地形、滲穴、石灰岩洞、紅土、龍坑自然保護區、吹砂景觀、最南點遊憩區、貝殼砂展示館、墾丁森林遊樂區、青年活動中心、墾丁商街、社頂自然公園、豐富之海底景觀	5
31	佳樂水系統	佳樂水、九棚、出風鼻、旭海沙漠、牡丹灣口、南仁鼻	砂岩、珊瑚礁地質、蜂巢岩、壺穴、棋盤石、海蝕平石、石板步道、沙漠景觀、溫泉、漁港、南仁湖自然景觀保護區、港口吊橋	3
32	澎湖本島系統	觀音亭、大倉、蒔裡、林投、山水、鎮海、大果葉、赤馬、青螺	漁港、漁村聚落、沙灘海灣、遊客中心、跨海大橋、地質展示中心、玄武岩地質景觀、風力發電廠、海崖、風化岩、生痕化石、海蝕洞、海蝕凹壁、海蝕平臺、海蝕溝、豐富之海底景觀、火花節、賞鳥活動	5
33	北海系統	吉貝嶼、險礁嶼、鳥嶼、員貝嶼、姑婆嶼、目斗嶼、澎湖灘	沙灘海灣、遊客中心、地質展示中心、玄武岩地質景觀、海崖、風化岩、生痕化石、海蝕洞、海蝕凹壁、海蝕平臺、海蝕溝、豐富之海底景觀、沙嘴、潮間帶生態、淺水步道、燈塔、珊瑚礁地質	4
34	南海系統	桶盤嶼、虎井嶼、望安嶼、西嶼、七美嶼	沙灘海灣、遊客中心、地質展示中心、玄武岩地質景觀、海崖、風化岩、生痕化石、海蝕洞、海蝕凹壁、海蝕平臺、海蝕溝、豐富之海底景觀、地質公園、綠蠵龜保育中心、古蹟	4

序號	系統	主要遊憩據點	自然及人文資源	得分
35	太武山系統	中山遊樂中心、八二三戰史館、毋忘在莒、八二三砲戰紀念碑	金門國家公園、中山遊樂中心、八二三戰史館、古蹟、戰事遺址、漁港、漁村聚落、沙灘海灣	3
36	古寧頭系統	慈湖、古寧頭戰史館、自然中心	古蹟、戰事遺址、賞鳥活動、漁港、漁村聚落、沙灘海灣、古寧頭戰史館、自然中心	3
37	古崗系統	莒光湖區水域、翟山坑道	賞鳥活動、花崗片麻岩地質、翟山坑道、古蹟、戰事遺址、歷史建築、水頭碼頭	3
38	馬山系統	馬山觀測站、五虎山、山后聚落	古蹟、歷史建築、戰事遺址、賞鳥活動、馬山觀測站、鹽場、花崗片麻岩地質	3
39	烈嶼系統	湖井頭戰史館、將軍堡、九宮坑道	賞鳥活動、九宮坑道、湖井頭戰史館、古蹟、戰事遺址、九宮碼頭、海蝕地形	3
40	南竿系統	北海坑道、八八坑道、馬祖酒廠、勝天公園、津沙聚落	寺廟、古蹟、歷史建築、坑道景觀、馬祖酒廠、賞鳥活動、漁港、漁村聚落、沙灘海灣、民俗文物館、漁業展示館、海蝕地形	3
41	北竿系統	北竿、塘后、坂里	漁港、漁村聚落、沙灘海灣、寺廟、古蹟、歷史建築、海岸景觀、坑道景觀	2
42	莒光系統	菜埔澳、坤坵與蛇島、小香港：青帆村、東莒燈塔、猛澳	賞鳥活動、東莒燈塔、漁港、漁村聚落、沙灘海灣、海蝕地形、寺廟、燕鷗保護區	2
43	東引系統	海現龍關、鱷魚島、一線天、東澳、安東坑道	東引燈塔、漁港、漁村聚落、沙灘、礫石灘、卵石灘、海灣、坑道景觀、海蝕地形、特殊地質景觀	3

2. 海域遊憩活動發展性

表 4.15 全台海岸遊憩系統海域遊憩活動發展性之表現

序號	遊憩系統	海域遊憩活動	得分
1	瑞芳系統	拖釣、潛水、浮潛、船釣	2
2	福隆系統	船釣、潛水、浮潛、拖釣、賞鯨豚、衝浪、風浪板、獨木舟、帆船、游泳、磯釣拖釣、潛水、浮潛、船釣、風帆	5
3	龍洞灣系統	帆船、獨木舟、船釣、磯釣、潛水、浮潛、遊艇	3
4	港澳濱海系統	獨木舟、衝浪、拖曳傘、水上摩托車、船釣、磯釣、賞鯨豚、潛水、浮潛、拖釣	4
5	蘇澳系統	賞鯨、豚船釣、拖釣、浮潛、獨木舟、磯釣、船釣、賞鳥	3
6	基隆海岸系統	船釣、磯釣、潛水、遊艇、浮潛	2
7	淡水系統	帆船、獨木舟、釣船、水上摩托車、衝浪、游泳	3
8	金山萬里系統	磯釣、船釣、衝浪、潛水、浮潛、游泳、風浪板、水上摩托車、獨木舟、帆船、水上腳踏車、露天溫泉、牽罟、香蕉船及其它拖曳浮具	5
9	三芝石門系統	衝浪、水上摩托車、獨木舟、磯釣、帆船、風浪板、船釣、遊艇、游泳、香蕉船及其它拖曳浮具	4
10	磯崎系統	船釣、拖釣、衝浪、賞鯨豚、風浪板、獨木舟、浮潛、水上摩托車、磯釣、游泳、香蕉船及其它拖曳浮具	5
11	石梯秀姑巒系統	獨木舟、泛舟艇、潛水、浮潛、衝浪、賞鯨豚	3
12	成功三仙台系統	衝浪、潛水、浮潛、獨木舟、磯釣、船釣、拖釣、賞鯨豚	3
13	都蘭伽藍系統	船釣、潛水、浮潛、風浪板、水上摩托車、帆船、游泳、獨木舟、香蕉船及其它拖曳浮具	4
14	綠島系統	潛水、浮潛、獨木舟、磯釣	2
15	竹圍觀音系統	遊艇、風浪板、帆船	1
16	永安系統	—	1
17	新竹系統	帆船、游泳、風浪板	1
18	通宵竹南系統	游泳、衝浪、水上摩托車、風浪板、拖曳傘、香蕉船及其它拖曳浮具	3
19	高美梧棲系統	觀光娛樂漁船	1
20	鹿港王功系統	—	1
21	雲林系統	游泳	1
22	布袋好美寮系統	遊艇、觀光娛樂漁船	1

序號	遊憩系統	海域遊憩活動	得分
23	東石鰲鼓系統	觀光娛樂漁船	1
24	北門系統	游泳、風浪板、水上摩托車、香蕉船及其它拖曳浮具、游泳、獨木舟	3
25	安平鯤鯓系統	帆船、風浪板、游泳、獨木舟	2
26	興達港系統	—	1
27	西子灣旗津系統	游泳、衝浪、風浪板、獨木舟、帆船	2
28	大鵬灣小琉球系統	游泳、滑水、遊艇、風浪板、拖曳傘、船釣、獨木舟、帆船、水上腳踏車、香蕉船及其它拖曳浮具	4
29	車城後壁湖系統	船釣、衝浪、磯釣、潛水、浮潛、遊艇、浮潛、拖曳傘、水上摩托車、香蕉船及其它拖曳浮具拖釣	4
30	墾丁鵝鑾鼻系統	水上摩托車、衝浪、游泳、磯釣、獨木舟、潛水、風浪板、帆船、浮潛、水上腳踏車、磯釣、香蕉船及其它拖曳浮具	5
31	佳樂水系統	磯釣、衝浪、潛水、浮潛	2
32	澎湖本島系統	游泳、風浪板、帆船、浮潛、風浪板、水上摩托車、獨木舟、香蕉船、潛水	4
33	北海系統	游泳、潛水、風浪板、拖曳傘、水上摩托車、香蕉船、水上腳踏車、浮潛、帆船	4
34	南海系統	潛水、獨木舟、帆船、浮潛	2
35	太武山系統	海釣、船釣	1
36	古寧頭系統	海釣、船釣	1
37	古崗系統	海釣、船釣	1
38	馬山系統	海釣、船釣	1
39	烈嶼系統	海釣、船釣	1
40	南竿系統	海釣、船釣	1
41	北竿系統	風浪板、拖曳傘、水上摩托車、獨木舟、帆船、香蕉船及其它拖曳浮具	3
42	莒光系統	海釣、船釣、賞鷗	1
43	東引系統	賞鷗	1

3.道路承載量

表 4.16 全台海岸遊憩系統道路承載量之表現

序號	遊憩系統	道路承載量	得分
1	瑞芳系統	往東服務水準為 A 級 0.1 往西服務水準為 A 級 0.11	5
2	福隆系統	服務水準為 A 級 0.3~0.34	5
3	龍洞灣系統	往東服務水準為 A 級 0.08 往西服務水準為 A 級 0.13	5
4	港澳濱海系統	服務水準為 A 級 0.3~0.34	5
5	蘇澳系統	服務水準為 A 級 0.3~0.34	5
6	基隆海岸系統	往東服務水準為 A 級 0.1 往西服務水準為 A 級 0.11	5
7	淡水系統	服務水準為 B 級 0.47~0.49	4
8	金山萬里系統	服務水準為 C 級 0.7	3
9	三芝石門系統	服務水準為 C 級 0.58~0.64	3
10	磯崎系統	往北服務水準為 A 級 0.13~0.2 往南服務水準為 A 級 0.19~0.26	5
11	石梯秀姑巒系統	往北服務水準為 A 級 0.16 往南服務水準為 A 級 0.28	5
12	成功三仙台系統	往北服務水準為 A 級 0.08~0.1 往南服務水準為 A 級 0.09	5
13	都蘭伽藍系統	往北服務水準為 A 級 0.09~0.1 往南服務水準為 A 級 0.08~ 0.09	5
14	綠島系統	—	5
15	竹圍觀音系統	往北服務水準為 A 級 0.11 往南服務水準為 A 級 0.12	5
16	永安系統	往北服務水準為 A 級 0.13 往南服務水準為 A 級 0.14	5
17	新竹系統	往北服務水準為 A 級 0.12 往南服務水準為 A 級 0.11	5
18	通宵竹南系統	服務水準為 A 級 0.23~0.29	5
19	高美梧棲系統	服務水準為 A 級 0.19~0.21	5
20	鹿港王功系統	服務水準為 B 級 0.51~0.56	4
21	雲林系統	往北服務水準為 A 級 0.13 往南服務水準為 A 級 0.11	5
22	布袋好美寮系統	服務水準為 A 級 0.07~0.14	5

序號	遊憩系統	道路承載量	得分
23	東石鰲鼓系統	服務水準為 A 級 0.07~0.14	5
24	北門系統	服務水準為 A 級 0.04~0.07	5
25	安平鯤鯓系統	往北服務水準為 A 級 0.08 往南服務水準為 A 級 0.09	5
26	興達港系統	服務水準為 B 級 0.35~0.43	4
27	西子灣旗津系統	服務水準為 E 級 0.71~0.93	1
28	大鵬灣小琉球系統	往北服務水準為 A 級 0.1~0.12 往南服務水準為 A 級 0.08~0.11	5
29	車城後壁湖系統	服務水準為 A 級 0.3~0.31	5
30	墾丁鵝鑾鼻系統	服務水準為 B 級 0.38~0.39	4
31	佳樂水系統	服務水準為 A 級 0.04~0.07	5

4.鄰近火車站等級

表 4.17 全台海岸遊憩系統之鄰近火車站等級

序號	遊憩系統	鄰近火車站等級	得分
1	瑞芳系統	瑞芳火車站為一等站	4
2	福隆系統	福隆火車站為三等站	2
3	龍洞灣系統	為一等站	4
4	港澳濱海系統	為三等站	2
5	蘇澳系統	蘇澳為一等站	4
6	基隆海岸系統	基隆火車站為一等站	4
7	淡水系統	無鄰近火車站	1
8	金山萬里系統	無鄰近火車站	1
9	三芝石門系統	無鄰近火車站	1
10	磯崎系統	花蓮火車站為一等站	4
11	石梯秀姑巒系統	無鄰近火車站	1
12	成功三仙台系統	無鄰近火車站	1
13	都蘭伽藍系統	台東火車站為一等站	4
14	綠島系統	無鄰近火車站	1
15	竹圍觀音系統	無鄰近火車站	1
16	永安系統	無鄰近火車站	1
17	新竹系統	新竹火車站為一等站	4
18	通宵竹南系統	通宵火車站為三等站 竹南火車站為一等站	4
19	高美梧棲系統	清水火車站為三等站	2
20	鹿港王功系統	無鄰近火車站	1
21	雲林系統	無鄰近火車站	1
22	布袋好美寮系統	無鄰近火車站	1

序號	遊憩系統	鄰近火車站等級	得分
23	東石鰲鼓系統	無鄰近火車站	1
24	北門系統	無鄰近火車站	1
25	安平鯤鯓系統	台南火車站為一等站	4
26	興達港系統	岡山火車站為一等站	4
27	西子灣旗津系統	無鄰近火車站	1
28	大鵬灣小琉球系統	林邊火車站為三等站	2
29	車城後壁湖系統	無鄰近火車站	1
30	墾丁鵝鑾鼻系統	無鄰近火車站	1
31	佳樂水系統	無鄰近火車站	1
32	澎湖本島系統	無鄰近火車站	1
33	北海系統	無鄰近火車站	1
34	南海系統	無鄰近火車站	1
35	太武山系統	無鄰近火車站	1
36	古寧頭系統	無鄰近火車站	1
37	古崗系統	無鄰近火車站	1
38	馬山系統	無鄰近火車站	1
39	烈嶼系統	無鄰近火車站	1
40	南竿系統	無鄰近火車站	1
41	北竿系統	無鄰近火車站	1
42	莒光系統	無鄰近火車站	1
43	東引系統	無鄰近火車站	1

5.交通可及性(連接主要道路)

表 4.18 全台海岸遊憩系統交通可及性之表現

序號	遊憩系統	交通可及性(十五分鐘內可連接主要幹道及其等級)	得分
1	瑞芳系統	台二線省道	4
2	福隆系統	台二線省道	4
3	龍洞灣系統	台二線省道	4
4	港澳濱海系統	台二線省道及國道五號高速公路	5
5	蘇澳系統	台二線省道	4
6	基隆海岸系統	台二線省道或西濱快速道路	5
7	淡水系統	台二線省道	4
8	金山萬里系統	台二線省道	4
9	三芝石門系統	台二線省道	4
10	磯崎系統	台十一線省道	4
11	石梯秀姑巒系統	台十一線省道	4
12	成功三仙台系統	台十一線省道	4

13	都蘭伽藍系統	台十一線省道	4
序號	遊憩系統	交通可及性	得分
14	綠島系統	略	1
15	竹圍觀音系統	西濱快速道路	5
16	永安系統	西濱快速道路	5
17	新竹系統	西濱快速道路	5
18	通宵竹南系統	西濱快速道路	5
19	高美梧棲系統	西濱快速道路	5
20	鹿港王功系統	西濱快速道路	5
21	雲林系統	西濱快速道路	5
22	布袋好美寮系統	西濱快速道路	5
23	東石鰲鼓系統	西濱快速道路	5
24	北門系統	西濱快速道路	5
25	安平鯤鯓系統	台十七線省道	4
26	興達港系統	台十七線省道	4
27	西子灣旗津系統	台十七線省道	4
28	大鵬灣小琉球系統	台二十六線省道及南二高	5
29	車城後壁湖系統	台二十六線省道	4
30	墾丁鵝鑾鼻系統	台二十六線省道	4
31	佳樂水系統	台二十六線省道	4
32	澎湖本島系統	略	1
33	北海系統	略	1
34	南海系統	略	1
35	太武山系統	略	1
36	古寧頭系統	略	1
37	古崗系統	略	1
38	馬山系統	略	1
39	烈嶼系統	略	1
40	南竿系統	略	1
41	北竿系統	略	1
42	莒光系統	略	1
43	東引系統	略	1

6.港口設施機能

表 4.19 全台灣海岸遊憩系統港口設施之機能表現

序號	遊憩系統	港口名稱	機能設施	得分
1	瑞芳系統	深澳漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
2	福隆系統	澳底漁港	具有發展或轉型成為休閒娛樂碼頭之機會	3
3	龍洞灣系統	龍洞漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
4	港澳濱海系統	烏石港	具休閒娛樂及漁業功能	5
5	蘇澳系統	南方澳漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
6	基隆海岸系統	八斗子漁港	具有發展或轉型成為休閒娛樂碼頭之機會	3
7	淡水系統	淡水港	具休閒娛樂及漁業功能	5
8	金山萬里系統	野柳漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
9	三芝石門系統	富基漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
10	磯崎系統	鹽寮漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
11	石梯秀姑巒系統	石梯漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
12	成功三仙台系統	成功漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
13	都蘭伽藍系統	伽藍漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
14	綠島系統	南寮漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
15	竹圍觀音系統	竹圍漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
16	永安系統	永安漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
17	新竹系統	新竹漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
18	通宵竹南系統	龍鳳漁港	及通宵漁港具有發展或轉型成為休閒娛樂碼頭之機會	3
19	高美梧棲系統	梧棲港	具休閒娛樂及漁業功能	5
20	鹿港王功系統	王功漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
21	雲林系統	三條崙漁港	單純只有漁業功能	2
22	布袋好美寮系統	布袋港	具休閒娛樂及漁業功能	5
23	東石鰲鼓系統	東石漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
24	北門系統	將軍漁港	具有發展或轉型成為休閒娛樂碼頭之機會	3
25	安平鯤鯓系統	安平港	具休閒娛樂及漁業功能	5
26	興達港系統	興達港	具休閒娛樂及漁業功能	5
27	西子灣旗津系統	高雄港	具休閒娛樂及漁業功能	5
28	大鵬灣小琉球系統	東港漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
29	車城後壁湖系統	後壁湖港	具休閒娛樂及漁業功能	5
30	墾丁鵝鑾鼻系統	香蕉灣漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
31	佳樂水系統	旭海漁港	單純只有漁業功能	2
32	澎湖本島系統	馬公港	具休閒娛樂及漁業功能	5
33	北海系統	吉貝港	具休閒娛樂及漁業功能	5

序號	遊憩系統	港口名稱	機能設施	得分
34	南海系統	七美港	具休閒娛樂及漁業功能	5
35	太武山系統	料羅碼頭	單純只有漁業功能	2
36	古寧頭系統	無港口	—	1
37	古崗系統	水頭碼頭	具休閒娛樂及漁業功能	5
38	馬山系統	無港口	—	1
39	烈嶼系統	九宮碼頭	具休閒娛樂及漁業功能	5
40	南竿系統	福沃碼頭	具休閒娛樂及漁業功能	5
41	北竿系統	富麗漁港	具休閒娛樂及漁業功能	5
42	莒光系統	東西莒兩港	具休閒娛樂及漁業功能	5
43	東引系統	中柱港	具休閒娛樂及漁業功能	5

7.涵蓋生活圈人口

表 4.20 全台灣海岸遊憩系統涵蓋生活圈人口統計

序號	遊憩系統	生活圈人口數	得分
1	瑞芳系統	宜蘭+台北+基隆=7,436,789	5
2	福隆系統	宜蘭+台北+基隆=7,436,789	5
3	龍洞灣系統	宜蘭+台北+基隆=7,436,789	5
4	港澳濱海系統	宜蘭+台北+基隆=7,436,789	5
5	蘇澳系統	宜蘭+台北+基隆=7,436,789	5
6	基隆海岸系統	宜蘭+台北+基隆=7,436,789	5
7	淡水系統	宜蘭+台北+基隆=7,436,789	5
8	金山萬里系統	宜蘭+台北+基隆=7,436,789	5
9	三芝石門系統	宜蘭+台北+基隆=7,436,789	5
10	磯崎系統	花蓮=340,875	1
11	石梯秀姑巒系統	花蓮=340,875	1
12	成功三仙台系統	台東=232,235	1
13	都蘭伽藍系統	台東=232,235	1
14	綠島系統	台東=232,235	1
15	竹圍觀音系統	台北+桃園+新竹=9,362,665	5
16	永安系統	台北+桃園+新竹=9,362,665	5
17	新竹系統	台北+桃園+新竹=9,362,665	5
18	通宵竹南系統	新竹+苗栗+台中=4,111,072	4
19	高美梧棲系統	苗栗+台中+彰化=4,503,807	4
20	鹿港王功系統	台中+彰化+雲林=4,665,317	4
21	雲林系統	彰化+雲林+嘉義=2,855,197	2
22	布袋好美寮系統	雲林+嘉義+台南+新營=3,418,232	3
23	東石鰲鼓系統	雲林+嘉義+台南+新營=3,418,232	3
24	北門系統	嘉義+台南+新營+高雄=5,464,342	5

序號	遊憩系統	生活圈人口	得分
25	安平鯤鯓系統	嘉義+台南+新營+高雄=5,464,342	5
26	興達港系統	台南+高雄=2,928,360	2
27	西子灣旗津系統	台南+高雄+屏東=3,811,871	3
28	大鵬灣小琉球系統	高雄+屏東=3,651,228	3
29	車城後壁湖系統	高雄+屏東=3,651,228	3
30	墾丁鵝鑾鼻系統	高雄+屏東=3,651,228	3
31	佳樂水系統	屏東=882,511	1
32	澎湖本島系統	澎湖=95,445	1
33	北海系統	澎湖=95,445	1
34	南海系統	澎湖=95,445	1
35	太武山系統	金門=92,602	1
36	古寧頭系統	金門=92,602	1
37	古崗系統	金門=92,602	1
38	馬山系統	金門=92,602	1
39	烈嶼系統	金門=92,602	1
40	南竿系統	連江=9,890	1
41	北竿系統	連江=9,890	1
42	莒光系統	連江=9,890	1
43	東引系統	連江=9,890	1

茲將海岸遊憩系統各項指標之表現綜整如下表：

表 4.21 全台海岸遊憩系統各項指標之表現綜整表

序號	遊憩系統	遊憩資源豐富性	海域活動發展性	道路承載量	火車站等級	連接主要道路	港口設施機能	涵蓋生活圈人口數
1	瑞芳系統	2	2	5	4	4	5	5
2	福隆系統	5	5	5	2	4	3	5
3	龍洞灣系統	5	3	5	4	4	5	5
4	港澳濱海系統	5	4	5	2	5	5	5
5	蘇澳系統	5	3	5	4	4	5	5
6	基隆海岸系統	2	2	5	4	5	3	5
7	淡水系統	4	3	4	1	4	5	5
8	金山萬里系統	5	5	3	1	4	5	5
9	三芝石門系統	5	4	3	1	4	5	5
10	磯崎系統	3	5	5	4	4	5	1
11	石梯秀姑巒系統	5	3	5	1	4	5	1
12	成功三仙台系統	3	3	5	1	4	5	1
13	都蘭伽藍系統	5	4	5	4	4	5	1
14	綠島系統	5	2	5	1	1	5	1
15	竹圍觀音系統	1	1	5	1	5	5	5
16	永安系統	2	1	5	1	5	5	5
17	新竹系統	2	1	5	4	5	5	5
18	通宵竹南系統	2	3	5	4	5	3	4
19	高美梧棲系統	3	1	5	2	5	5	4
20	鹿港王功系統	2	1	4	1	5	5	4
21	雲林系統	1	1	5	1	5	2	2
22	布袋好美寮系統	4	1	5	1	5	5	3
23	東石鰲鼓系統	5	1	5	1	5	5	3
24	北門系統	5	3	5	1	5	3	5
25	安平鯤鯓系統	5	2	5	4	4	5	5
26	興達港系統	3	1	4	4	4	5	2
27	西子灣旗津系統	4	2	1	1	4	5	3
28	大鵬灣小琉球系統	5	4	5	2	5	5	3
29	車城後壁湖系統	5	4	5	1	4	5	3
30	墾丁鵝鑾鼻系統	5	5	4	1	4	5	3
31	佳樂水系統	3	2	5	1	4	2	1
32	澎湖本島系統	5	4	5	1	1	5	1
33	北海系統	4	4	5	1	1	5	1
34	南海系統	4	2	5	1	1	5	1

序號	遊憩系統	遊憩資源豐富性	海域活動發展性	道路承載量	火車站等級	連接主要道路	港口設施機能	涵蓋生活圈人口數
35	太武山系統	3	1	5	1	1	2	1
36	古寧頭系統	3	1	5	1	1	1	1
37	古崗系統	3	1	5	1	1	5	1
38	馬山系統	3	1	5	1	1	1	1
39	烈嶼系統	3	1	5	1	1	5	1
40	南竿系統	3	1	5	1	1	5	1
41	北竿系統	2	3	5	1	1	5	1
42	莒光系統	2	1	5	1	1	5	1
43	東引系統	3	1	5	1	1	5	1

茲將各指標權重併入計算(請參照圖 4.2 發展潛力評估指標權重結果圖)，各海岸遊憩系統之表現如下表：

表 4.22 全台灣海岸遊憩系統各項指標加計權重之表現綜整表

序號	遊憩系統	遊憩資源豐富性 0.459	海域活動發展性 0.168	道路承載量 0.021	火車站等級 0.060	連接主要道路 0.048	港口設施機能 0.046	涵蓋生活圈人口數 0.198	總分
1	瑞芳系統	0.918	0.336	0.105	0.240	0.192	0.230	0.990	3.011
2	福隆系統	2.295	0.840	0.105	0.120	0.192	0.138	0.990	4.680
3	龍洞灣系統	2.295	0.504	0.105	0.240	0.192	0.230	0.990	4.556
4	港澳濱海系統	2.295	0.672	0.105	0.120	0.240	0.230	0.990	4.652
5	蘇澳系統	2.295	0.504	0.105	0.240	0.192	0.230	0.990	4.556
6	基隆海岸系統	0.918	0.336	0.105	0.240	0.240	0.138	0.990	2.967
7	淡水系統	1.836	0.504	0.084	0.060	0.192	0.230	0.990	3.896
8	金山萬里系統	2.295	0.840	0.063	0.060	0.192	0.230	0.990	4.670
9	三芝石門系統	2.295	0.672	0.063	0.060	0.192	0.230	0.990	4.502
10	磯崎系統	1.377	0.840	0.105	0.240	0.192	0.230	0.198	3.182
11	石梯秀姑巒系統	2.295	0.504	0.105	0.060	0.192	0.230	0.198	3.584
12	成功三仙台系統	1.377	0.504	0.105	0.060	0.192	0.230	0.198	2.666
13	都蘭伽藍系統	2.295	0.672	0.105	0.240	0.192	0.230	0.198	3.932
14	綠島系統	2.295	0.336	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	3.272
15	竹圍觀音系統	0.459	0.168	0.105	0.060	0.240	0.230	0.990	2.252
16	永安系統	0.918	0.168	0.105	0.060	0.240	0.230	0.990	2.711
17	新竹系統	0.918	0.168	0.105	0.240	0.240	0.230	0.990	2.891
18	通宵竹南系統	0.918	0.504	0.105	0.240	0.240	0.138	0.792	2.937
19	高美梧棲系統	1.377	0.168	0.105	0.120	0.240	0.230	0.792	3.032
20	鹿港王功系統	0.918	0.168	0.084	0.060	0.240	0.230	0.792	2.492

序號	遊憩系統	遊憩資源豐富性 0.459	海域活動發展性 0.168	道路承載量 0.021	火車站等級 0.060	連接主要道路 0.048	港口設施機能 0.046	涵蓋生活圈人口數 0.198	總分
21	雲林系統	0.459	0.168	0.105	0.060	0.240	0.092	0.396	1.520
22	布袋好美寮系統	1.836	0.168	0.105	0.060	0.240	0.230	0.594	3.233
23	東石鰲鼓系統	2.295	0.168	0.105	0.060	0.240	0.230	0.594	3.692
24	北門系統	2.295	0.504	0.105	0.060	0.240	0.138	0.990	4.332
25	安平鯤鯓系統	2.295	0.336	0.105	0.240	0.192	0.230	0.990	4.388
26	興達港系統	1.377	0.168	0.084	0.240	0.192	0.230	0.396	2.687
27	西子灣旗津系統	1.836	0.336	0.021	0.060	0.192	0.230	0.594	3.269
28	大鵬灣小琉球系統	2.295	0.672	0.105	0.120	0.240	0.230	0.594	4.256
29	車城後壁湖系統	2.295	0.672	0.105	0.060	0.192	0.230	0.594	4.148
30	墾丁鵝鑾鼻系統	2.295	0.840	0.084	0.060	0.192	0.230	0.594	4.295
31	佳樂水系統	1.377	0.336	0.105	0.060	0.192	0.092	0.198	2.360
32	澎湖本島系統	2.295	0.672	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	3.608
33	北海系統	1.836	0.672	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	3.149
34	南海系統	1.836	0.336	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	2.813
35	太武山系統	1.377	0.168	0.105	0.060	0.048	0.092	0.198	2.048
36	古寧頭系統	1.377	0.168	0.105	0.060	0.048	0.046	0.198	2.002
37	古崗系統	1.377	0.168	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	2.186
38	馬山系統	1.377	0.168	0.105	0.060	0.048	0.046	0.198	2.002
39	烈嶼系統	1.377	0.168	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	2.186
40	南竿系統	1.377	0.168	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	2.186
41	北竿系統	0.918	0.504	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	2.063
42	莒光系統	0.918	0.168	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	1.727
43	東引系統	1.377	0.168	0.105	0.060	0.048	0.230	0.198	2.186

本研究依據三大指標構面七項準則，經由專家評定權重後，計算各遊憩系統之指標表現如下表所示。

表 4.23 全台海岸遊憩系統各項指標加計權重之評估分析

序號	遊憩系統	得分	條件指標評估順序
2	福隆系統	4.680	1
8	金山萬里系統	4.670	2
4	港澳濱海系統	4.652	3
3	龍洞灣系統	4.556	4
5	蘇澳系統	4.556	4
9	三芝石門系統	4.502	6
25	安平鯤鯓系統	4.388	7
24	北門系統	4.332	8

序號	遊憩系統	得分	條件指標評估順序
30	墾丁鵝鑾鼻系統	4.295	9
28	大鵬灣小琉球系統	4.256	10
29	車城後壁湖系統	4.148	11
13	都蘭伽藍系統	3.932	12
7	淡水系統	3.896	13
23	東石鰲鼓系統	3.692	14
32	澎湖本島系統	3.608	15
11	石梯秀姑巒系統	3.584	16
14	綠島系統	3.272	17
27	西子灣旗津系統	3.269	18
22	布袋好美寮系統	3.233	19
10	磯崎系統	3.182	20
33	北海系統	3.149	21
19	高美梧棲系統	3.032	22
1	瑞芳系統	3.011	23
6	基隆海岸系統	2.967	24
18	通宵竹南系統	2.937	25
17	新竹系統	2.891	26
34	南海系統	2.813	27
16	永安系統	2.711	28
26	興達港系統	2.687	29
12	成功三仙台系統	2.666	30
20	鹿港王功系統	2.492	31
31	佳樂水系統	2.360	32
15	竹圍觀音系統	2.252	33
39	烈嶼系統	2.186	34
40	南竿系統	2.186	34
43	東引系統	2.186	34
41	北竿系統	2.063	38
35	太武山系統	2.048	39
36	古寧頭系統	2.002	40
38	馬山系統	2.002	40
42	莒光系統	1.727	42
21	雲林系統	1.520	43

第二節 台灣海岸遊憩帶觀光發展系統案例遴選

針對前述各海岸遊憩系統之表現特性，本計畫擬遴選具代表指標意義之海岸遊憩帶觀光發展潛力系統，其遴選之原則包括：

1. 各海岸系統皆具有其特色與優勢條件，遴選之潛力系統主要乃協助未來發展海岸觀光時，能針對不同類型之系統，提供發展應特別注意之相關議題與後續相關解決建議。
2. 各海岸系統之發展條件分析與專家學者及相關機關推薦據點，為遴選方案之重要參考，其遴選系統仍應具有類型代表性與特有優勢條件。
3. 本計畫針對該據點內之觀光發展已趨穩定，開發定位清楚且已有相關開發計畫案投入，民間參與相關投資所遭遇困難情形較少者，暫不入列遴選名單，仍以具代表性類型及面臨該類型典型課題為優先考量。
4. 若鄰接已入選系統之周邊區域，則考量納入整合發展而暫不列入遴選方案。

一、全台灣海岸遊憩系統綜合評估分析

綜合各海岸系統皆具有其特色與優勢條件，與專家學者及相關機關之推薦。茲整理各系統綜合評估說明如下表：

表 4.24 全台灣海岸遊憩系統綜合評估分析表

序號	發展據點	條件評估順序	第一次專家會議推薦優先別	第二次專家會議推薦優先別	各單位推薦優先別	表現積分	順序別
4	港澳濱海系統	3	2	1	1	7	1
8	金山萬里系統	2	3	5	2	12	2
9	三芝石門系統	6	2	4	3	15	3
28	大鵬灣小琉球系統	10	1	2	3	16	4
2	福隆系統	1	4	5	7	17	5
3	龍洞灣系統	4	3	5	7	19	6
5	蘇澳系統	4	5	7	3	19	6
25	安平鯤鯓系統	7	6	4	3	20	8
29	車城後壁湖系統	11	1	5	3	20	8

序號	發展據點	條件評估順序	第一次專家會議推薦優先別	第二次專家會議推薦優先別	各單位推薦優先別	表現積分	順序別
24	北門系統	8	5	7	3	23	10
30	墾丁鵝鑾鼻系統	9	1	6	7	23	10
13	都蘭伽藍系統	12	5	5	2	24	12
7	淡水系統	13	4	4	7	28	13
32	澎湖本島系統	15	5	5	3	28	13
14	綠島系統	17	1	7	3	28	13
11	石梯秀姑巒系統	16	4	6	3	29	16
22	布袋好美寮系統	19	4	4	3	30	17
33	北海系統	21	1	5	3	30	17
23	東石鰲鼓系統	14	3	7	7	31	19
27	西子灣旗津系統	18	2	5	7	32	20
6	基隆海岸系統	24	2	3	3	32	20
10	磯崎系統	20	5	6	3	34	22
19	高美梧棲系統	22	3	7	3	35	23
34	南海系統	27	3	5	3	38	24
1	瑞芳系統	23	6	5	7	41	25
17	新竹系統	26	4	7	7	44	26
16	永安系統	28	3	6	7	44	26
18	通宵竹南系統	25	6	7	7	45	28
26	興達港系統	29	4	6	7	46	29
31	佳樂水系統	32	3	6	7	48	30
12	成功三仙台系統	30	5	7	7	49	31
20	鹿港王功系統	31	4	7	7	49	31
15	竹圍觀音系統	33	4	7	7	51	33
40	南竿系統	34	7	7	3	51	33
43	東引系統	34	7	7	3	51	33
41	北竿系統	38	6	7	3	54	36
37	古崗系統	34	7	7	7	55	37
39	烈嶼系統	34	7	7	7	55	37
35	太武山系統	39	7	7	7	60	39
36	古寧頭系統	40	7	7	7	61	40
38	馬山系統	40	7	7	7	61	40
42	莒光系統	42	7	7	7	63	42
21	雲林系統	43	7	7	7	64	43

二、全台灣海岸遊憩系統類型特色分析

有關台灣海岸觀光之發展方向，建議可思考下列四大方向：

1. 強化海域遊憩活動發展機會；
2. 發揮海洋及海岸生態旅遊魅力；
3. 結合景觀特色及人文資源發展；
4. 提供完善精緻的遊憩相關服務。

基於上述發展思考方向，為使遴選系統具有類型代表性與特有優勢條件，本計畫擬定五種海岸遊憩系統主要特色類型，包括：

1. 以海域遊憩活動發展為主的類型。
2. 海岸觀光結合歷史人文特有資源之發展類型。
3. 海岸觀光結合原住民人文特有資源之發展類型。
4. 海岸觀光結合自然特有資源之發展類型。
5. 海岸觀光結合休憩港灣設施作為發展基礎設施之類型。

各類型之發展內容與相關案例地點說明下表所示：

表 4.25 全台灣海岸遊憩系統主要特色類型表

類型序號	海岸遊憩系統可發展類型	說明	系統案例
1	海域遊憩活動興盛	可從事之海域遊憩活動興盛	北海岸、東北角、墾丁、花東
2	結合歷史人文	歷史人文遊憩資源，包含古蹟建築、漁港聚落、民俗節慶	台南、淡水、
3	結合原住民人文	海岸地區具有原住民居住部落、特色活動據點	花蓮、台東(含蘭嶼)
4	結合特有資源	溫泉、特有海岸景觀、河口溼地	北海岸、東北角、花東
5	結合休憩港灣設施	諸如遊艇港、觀光漁港	龍洞、後壁湖、14處重點觀光漁港

綜合海岸遊憩帶發展潛力地區評分結果、第一次、第二次專家會議以及各單位推薦地點，並依據五種海岸遊憩系統主要特色類型與特有優勢條件，進行五處具發展潛力地區之遴選，其遴選考量如下表說明：

表 4.26 全台海岸遊憩系統綜合評估及遴選說明

序號	潛力據點	主要發展 類型	入選	遴選說明
4	港澳濱海系統	1	◎	第一類型代表案例
8	金山萬里系統	4(溫泉)	◎	第四類型代表案例
9	三芝石門系統	1		鄰近金山萬里系統
28	大鵬灣小琉球系統	1		該類型已遴選案例且本系統已穩定發展
2	福隆系統	1		該類型已遴選案例且本系統已穩定發展
3	龍洞灣系統	5		鄰近港澳濱海系統
5	蘇澳系統	4(冷泉)		鄰近港澳濱海系統
25	安平鯤鯓系統	2	◎	第二類型代表案例
29	車城後壁湖系統	5	◎	第五類型代表案例
24	北門系統	2		鄰近安平鯤鯓系統並已整合納入
30	墾丁鵝鑾鼻系統	1		該類型已遴選案例且本系統已穩定發展
13	都蘭伽藍系統	3	◎	第三類型代表案例
7	淡水系統	2		該類型已遴選案例且本系統已穩定發展

註：依本案第二次期中報告審查會議結論，將「安平鯤鯓系統」與「北門系統」合併為「安平北門系統」。

第三節 台灣海岸遊憩帶觀光發展系統案例分析

經由海岸遊憩帶發展系統評分結果，同時考量第一次、第二次專家會議以及各單位推薦地點，並依據五種海岸遊憩系統主要特色類型與特有優勢條件，本計畫提出下列五處各發展類型之發展系統。

表 4.27 海岸遊憩帶發展系統遴選案例

所屬區域	發展潛力帶遴選案例	主要發展類型
北部區域	金山萬里系統	結合特有資源(溫泉)
	港澳濱海系統	海域遊憩活動興盛
南部區域	安平北門系統	結合歷史人文
	車城後壁湖系統	結合休憩港灣設施
東部區域	都蘭伽藍系統	結合原住民人文

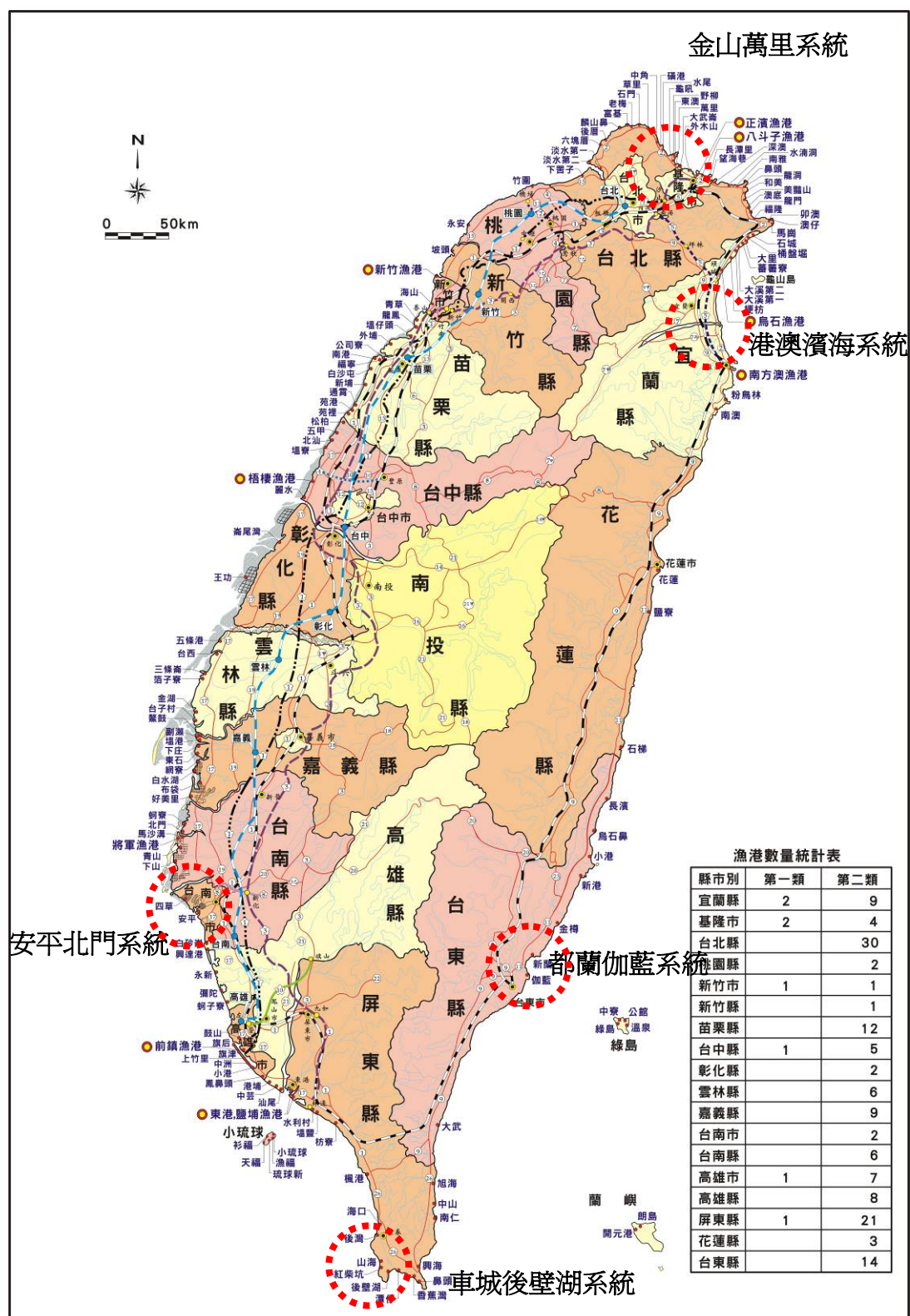


圖 4.3 五處發展案例類型之位置示意圖

以下針對五處案例地區所屬區域及各系統之發展現況、資源分佈、面臨課題以及發展方向逐一說明。

(一)北部區域

北部海域的環境資源豐富多樣，對於地區性的海域遊憩發展，具有相當大的影響，藉由規劃發掘具潛力之活動基地，使地區性之海域遊憩資源有效整合，發展出各具特色之據點，將整個海域遊憩資源作連接，形成一個完善的海域遊憩帶。

本區域海岸遊憩據點除了多處海水浴場之外，亦涵蓋海濱公園、古蹟、燈塔、漁港及豐富多樣的海岸景觀等。

依據評分結果，加以進行分析其未來發展方向與潛力。以下共遴選出二處潛力帶進行後續規劃。

1. 金山萬里系統

主要涵蓋範圍位於北海岸暨觀音山國家風景管理處內，該潛力帶內自然資源豐富，除了秀麗多樣的海岸景觀外，更擁有溫泉資源可發展，在海陸域的遊憩活動皆相當豐富多樣。

(1)發展現況

北海岸可從事的海域遊憩活動種類繁多，以金山萬里系統來說，基地內包含豐富的海岸景觀及溫泉資源，可進行賞景休憩及渡假停留式的遊程。該系統內還擁有多處沙灘及漁港，其中翡翠灣適宜發展多樣化的海域活動，另可從事飛行傘活動。國人前往本區旅遊，目前仍以短暫停留的遊覽行程為主，每處據點的停留時間較短。潛力帶內的金山及翡翠灣，住宿設施較為完善。

(2)目前面臨課題

金山萬里系統內的海陸域資源皆非常豐富，目前仍無法將海陸與海域的資源做有效的相互結合，使得遊客無法得到新的旅遊體驗，容易造成發展停滯的情況，連帶使得旅遊型態沒有改變，對於提升該區觀光產業的幫助不大。

(3)未來發展方向

有效整合該系統內之遊憩資源，使其連接成爲一個完整遊憩帶。將溫泉資源與海岸觀光相結合，打造優質的海洋溫泉渡假村。重新評估海域與陸域的發展空間，加強區內港口規劃，設置遊艇港設施，將遊憩範圍延伸至海上，發展出海上遊覽，活絡藍色公路，由海上飽覽陸域海岸景觀，提供更多元且完善的遊憩活動內容。評選出適合建置遊艇港之漁港，進行港口新興工程，建立完善的遊憩基地，將陸海空的休閒活動結合，提升海域遊憩活動的品質與內容，共投入新的宣傳與包裝，重新開發其市場，打開其市場能見度。綜合整體評估結果，本區域未來發展方向，應朝多功能的渡假中心型式發展。積極開發陸域與水域活動的結合，提供遊客更多樣化的遊憩活動，成爲全國唯一的海洋溫泉水療養渡假中心。

2.港澳濱海系統

國道五號高速公路縮短了台北宜蘭地區的往返時間，同時也爲宜蘭縣帶來了新的發展契機，使北部的遊客不再只選擇北海岸或東北角海岸爲主要海域遊憩據點。港澳濱海系統，範圍涵蓋龜山島，希望藉由交通所帶來的便利性，帶動整個港澳濱海系統的發展。

(1)發展現況

烏石港及蜜月灣，已成爲國內知名的衝浪聖地，每逢假日吸引大量人潮前來從事海上活動，海域活動發展蓬勃。除原有之衝浪活動，另有其他海域活動可從事，烏石漁港目前擁有觀光娛樂漁船，可進行海上觀光生態旅遊，進行賞鯨豚、龜山島生態之旅等活動。

(2)目前面臨課題

由於交通的便利性，北宜一日生活圈的形成，大部分遊客偏向一日遊程爲主，加強與周邊景點的串連，提升整個遊憩帶內的豐富性，增加遊客停留的時間，使遊客不再是以遊覽型與目的型爲主。

系統內雖有多處優質景點，但在整體性的發展而言，景點的串連與整合仍顯薄弱，熱門景點設施與資源投入較多，反之其他景點則無法獲得更新與建設機會，造成系統內遊憩品質落差，資源分配不均。

(3)未來發展方向

港澳濱海系統基地內海域，水質佳、浪頭有勁，全年都相當適合從事衝浪活動及其他種類之海上活動，未來可著重於推動大型之海域競賽或活動，配合相關之活動與節慶(蘭雨節)，提升整個系統之產業發展。未來系統內還會增設完成自行車步道，創造更多元具有新鮮感之遊憩活動，增加遊客前往之意願，加上交通便利性之影響，可望將該潛力帶塑造成為北台灣最大且最為完善之漁人碼頭。導入更多元之遊憩活動，豐富基地內之遊憩活動種類，吸引更多遊客前來與業者之投資。另一方面進行漁港之整治與更新計畫，將漁港內之資源做完善之運用，開發海上之遊覽活動，將整個遊憩範圍擴大，發展具有生態與休閒娛樂之海上之旅。

(二)南部區域

台南之安平北門系統自然景觀較具一致性，但其特殊之歷史與人文風情與自然生態，仍具有開發之潛力。而屏東之車城後壁湖系統之部分，資源之豐富性不亞於整個恆春半島之其他地區，主要希望能開發另一個市場，間隔與最熱門之墾丁地區遊憩體驗之不同。

遴選出兩處潛力帶，分別為：台南之安平北門系統與屏東之車城後壁湖系統。分別依據現況、目前所面臨之課題與未來發展，再進行深入探討。

1.安平北門系統

安平北門系統範圍包括雲嘉南濱海國家風景區、台江國家公園以及安平國家歷史風景區，故其發展具有維護與保存境內古蹟生態外，也為提供了遊憩之功能。

(1)發展現況

安平港區內設有漁人碼頭與休閒遊憩設施，觀景平台、棧道、觀光漁市等。豐富之古蹟與歷史文化，使人可以輕鬆體驗古都之風情與魅力。在鹽水溪與曾文溪等溪口，可從事賞鳥與紅樹林生態觀光等活動。近來年之發展有顯著的進步。

(2)目前面臨課題

雖然設有國家歷史風景區，但本系統內對於海岸觀光活動方面，投入的資源仍以陸域活動為主，在水域活動的發展反而較少，過於注重在歷史文化的部分，資源的分配不均，容易造成海岸觀光難以再提升。

(3)未來發展方向

安平港未來可利用兩岸直航的機會，帶動對岸的觀光人潮，由台南進入台灣本島從事旅遊活動，成為南部直航的重要口岸。另外加強海域活動與港澳遊憩設施的發展，增加海域活動的吸引力，開設離島航運，開拓藍色公路據點等，再與古都特有的人文風情相互結合，帶動更多的遊客前往體驗古都之美。

2.車城後壁湖系統

主要涵蓋範圍包含墾丁國家公園部分區域及車城國立海生館、後壁湖遊艇港等，該潛力帶區內遊憩型態多樣，除了美麗特殊的海岸景致之外，還擁有優良的港灣與海灘。部分地區目前的開發程度較低，在未來的發展性有著相當大的空間。

(1)發展現況

南台灣的恆春半島，每年吸引大量的遊客湧入，除了體驗南國的陽光與海水之外，墾丁國家公園內的資源豐富性極高，除了可從事一般性的旅遊活動外，也可進行深度旅遊。在每年的夏季更是旅遊人潮的高峰期，長年舉辦的春天吶喊海洋音樂祭更是造成轟動。雖然墾丁已是國內熱門的旅遊景點，但在車城後壁湖系統，目前的整體發展較不均，仍只有較熱門的景點擁有較高度的開發，在海生館營運後，對於上述狀況，已較為改善許多，但仍有提升的空間。目前後壁湖有固定開往蘭嶼的雙向交通船，提供遊客前往蘭嶼，另外還有部分的觀光娛樂船舶停靠於港內，例如；半潛艇、觀光快艇等。

(2)目前面臨課題

系統區域內的後壁湖遊艇港，本作為遊艇港澳用途，但目前在觀光

娛樂船舶及遊艇的使用率偏低，港區的設施更新不足，逐漸喪失其原有之功能性。在部分地區的建設與開發腳步仍較為緩慢，主要投資目標都放在墾丁地區，影響了該區域的發展。雖然範圍內的遊憩景點多元豐富，但整體連接似乎不夠健全，反而不利於大區域的發展。

(3)未來發展方向

雖然目前後壁湖遊艇港仍有停靠少數的觀光娛樂船舶，但在其設施與規模部分，仍不具遊艇港水準，長期下來港區的使用型態單調，反而失去原有用途，建議可與周邊新興開發地區一同進行有計畫性的開發與提升，或開發新的海上遊程路線。在白砂沙灘附近，目前已有業者進駐，設立飯店與民宿，區隔與墾丁地區市場的不同，步調較為緩慢且悠閒的旅遊型態，未來可針對不同需求的旅遊市場，進行更多的行銷與宣傳，塑造新的旅遊體驗，增加區域內的整體發展。

(三)東部區域

東部海岸擁有豐富多樣的海岸景觀，遊憩據點眾多，其遊憩活動亦相當多元。藉由更完善的規劃，進行發掘具潛力之活動基地，使地區性的遊憩資源整合之後，發展成為更完整的遊憩網。

台東縣政府已投入杉原海水浴場，興建美麗灣休閒渡假村的 BOT 工程，準備發展成為一處完善的渡假中心，改變東部海岸的旅遊型態。

1.都蘭伽藍系統

東部海岸在台灣海岸線中，種類變化最大，型態也最為豐富多元，渾然天成的海岸景觀與豐富的自然資源，是東部海岸最大的發展優勢。但礙於區處較偏遠且交通的不便利性，東部海岸的觀光發展，一直無法擁有更多的發展空間，但也因為如此，資源開發程度較低，保有了其原始風貌。

(1)發展現況

海陸域的資源豐富，各景點皆具特色，可從事不同類型的海域遊憩

活動。杉原地區的沙灘海岸，可進行帆船、風浪板等活動。部分岩岸及漁港，則可進行海釣活動。海岸沿線景觀秀麗，皆設有休憩區可供賞遊憩。

(2)目前面臨課題

由於東部海域距離市場及人口中心較遠，旅遊者大都安排三天兩夜的行程。遊客主要從事賞景活動為主，對於海上活動的遊客數量較少，海域遊憩活動的開發度低，為主要原因。另一方面，沿線除了小野柳風景區外，缺乏大型的遊憩活動中心及住宿設施，導致遊客不易停留。許多優良的區位仍難以吸引投資目光，開發的機會也相對少了許多，無法打開其市場。

(3)未來發展方向

整個遊憩系統內，包含山、海與離島之景點，可進行遊覽行程、休閒渡假與生態體驗等各類型式的旅遊活動。未來輔以渡假中心，建置成更完善渡假基地。杉原海水浴場已進行「美麗灣休閒渡假村的BOT 興建工程」，若配合富岡漁港導入遊艇碼頭設置，進行港口整治工程計畫，未來可提供更多元的海域遊憩活動，發展成為渡假基地。此外加以宣傳當地的原住民文化，推動深度旅遊的概念，讓遊客願意停留並得到新的體驗。

2.主要景點

系統內重要景點包括：跳石海岸、中角沙珠灣、朱銘美術館、金山溫泉、金包里老街、新金山海水浴場、獅頭山燭臺雙嶼、獅頭山、野柳地質公園、野柳海洋世界、翡翠灣海水浴場。

	
金山鄉-跳石海岸	金山鄉－金包里老街
	
金山鄉-燭臺雙嶼	金山鄉－獅頭山
	
金山鄉－朱銘美術館	金山鄉－舊金山總督溫泉

	
金山鄉－中角沙珠灣	萬里鄉－野柳海洋世界
	
萬里鄉－野柳地質公園	萬里鄉－翡翠灣

圖 5.2 金山萬里系統主要景點實況

3.主要港口

系統內主要港口包括：磺港、水尾港、野柳、東澳、龜吼、萬里等處。

	
金山鄉－磺港	金山鄉－水尾港
	
萬里鄉－龜吼港	萬里鄉－東澳漁港
	
萬里鄉－萬里漁港	萬里鄉－野柳漁港

圖 5.3 金山萬里系統主要港口實況

無其他特殊商圈形成。

跳石海岸周邊已有景觀餐廳與咖啡廳聚集，逐漸成為特色之一。

(三)活動設施面

金山鄉近年加強推廣當地農特產品：紅薯、芋頭、箭竹筍、茭白筍等，在積極的種植與行銷，知名度日漸增加，成為特色農產品。

目前可從事之水域遊憩活動種類較少，主要水域活動仍以近岸親水性活動與釣魚為主。

翡翠灣飛行傘基地，為北台灣最大之飛行傘基地，除了提供遊客高空飛行的活動體驗之外，常年舉辦大型國際競賽。

野柳地質公園每年吸引數以萬計國內外遊客前往，為金山萬里系統內最著名之熱門景點。

礙於冬季氣候影響，每逢冬季東北季風來臨時，易使得遊憩活動無法進行，造成冬夏季人潮差異過大，無法全年吸引遊客前往。

遊客行程安排多為一日遊或半日遊，主要以休憩賞景為主，停留時間短暫。

	
翡翠灣－太平洋渡假飯店	翡翠灣－飯店遊樂設施
	
金山市區－溫泉飯店林立	水尾港－閒置空間
	
翡翠灣－周邊住宅區	翡翠灣－北基村飛行傘基地
	
農特產品－芋頭、紅薯、箭竹筍、茭白筍	

圖 5.5 金山萬里系統發展現況

三、資源潛力分析

(一)遊憩資源豐富性

豐富且特殊奇特多變的海岸景觀，一直是北海岸最令人驚嘆之處。金山鄉內更擁有難得的天然溫泉資源，加上老街的人文風情與在地美食相互結合，每年吸引大量遊客前往。翡翠灣海水浴場的天然優質沙灘，提供了最佳的海岸遊憩場所，其中北台灣最大的飛行傘基地，也位於此系統內，無論在陸域、海域及空中的遊憩活動，都能帶給遊客最多元且豐富的旅遊體驗。

(二)海域遊憩活動發展性

在海域活動的部分，系統內沿海多以岩岸為主，萬里鄉較有良好沙灘地可供海域活動進行，磯釣、船釣、衝浪、潛水、浮潛、游泳、風浪板、水上摩托車、獨木舟、帆船、水上腳踏車、牽罟、香蕉船及其它拖曳浮具等，都是相當適宜從事之遊憩活動。未來可積極推展海上遊覽行程，打造短程的藍色公路，由海上飽覽陸域風光，獲得不同體驗。

(三)道路承載量

依照道路服務水準等級劃分，該系統內道路服務水準等級為C級，假日時較為擁塞。

(四)火車站等級

系統內無鄰近之火車站。

(五)主要道路連接

以台二線省道為主要連接道路，沿線皆可以欣賞海岸風光美景，並容易串連各景點。

(六)港口設施

系統內共有水尾港、磺港、東澳、龜吼、萬里、野柳等港口，目前各港的使用狀況仍以漁業為主，但使用率逐年降低，未來可進行休

閒化等轉型計畫。

(七)涵蓋生活圈人口數

包含台北縣市、基隆市、宜蘭縣等縣市，服務人口總數超過 700 萬人。

綜合本系統內之整體概況，其潛力資源面豐富多樣，可提供多樣性的旅遊活動與型態。受限於地形地勢影響，可發展與導入之水域活動種類較少，但在其他近岸親水及海岸觀光活動方面，則擁有相當大的發展潛力。可藉由溫泉資源塑造成為海洋溫泉渡假村。

四、未來發展方向與構想

考量本系統之環境資源與遊憩活動特性，建議朝向「海洋溫泉水療養渡假中心」為發展主軸。

1. 有效整合該系統內之遊憩資源，使其連接成為一個完整遊憩帶。
將溫泉資源與海岸觀光相結合，打造優質的海洋溫泉渡假村。
2. 重新評估海域與陸域的發展空間，加強區內港口規劃，設置遊艇港設施，將遊憩範圍延伸至海上，發展出海上遊覽，活絡藍色公路，由海上飽覽陸域海岸景觀，提供更多元且完善的遊憩活動內容。
3. 以水尾漁港以及磺港漁港為發展基地，進行港口改造工程，建立完善的遊憩基地，將陸海空的休閒活動結合，提升海域遊憩活動的品質與內容，共投入新的宣傳與包裝，重新開發其市場，打開其市場能見度。
4. 綜合整體評估結果，本區域未來發展方向，應朝多功能的渡假中心型式發展。積極開發陸域與水域活動的結合，提供遊客更多樣化的遊憩活動，成為全國唯一的海洋溫泉渡假中心。

依據上述發展主軸與發展理念，本系統之整體發展構想如下圖所示。

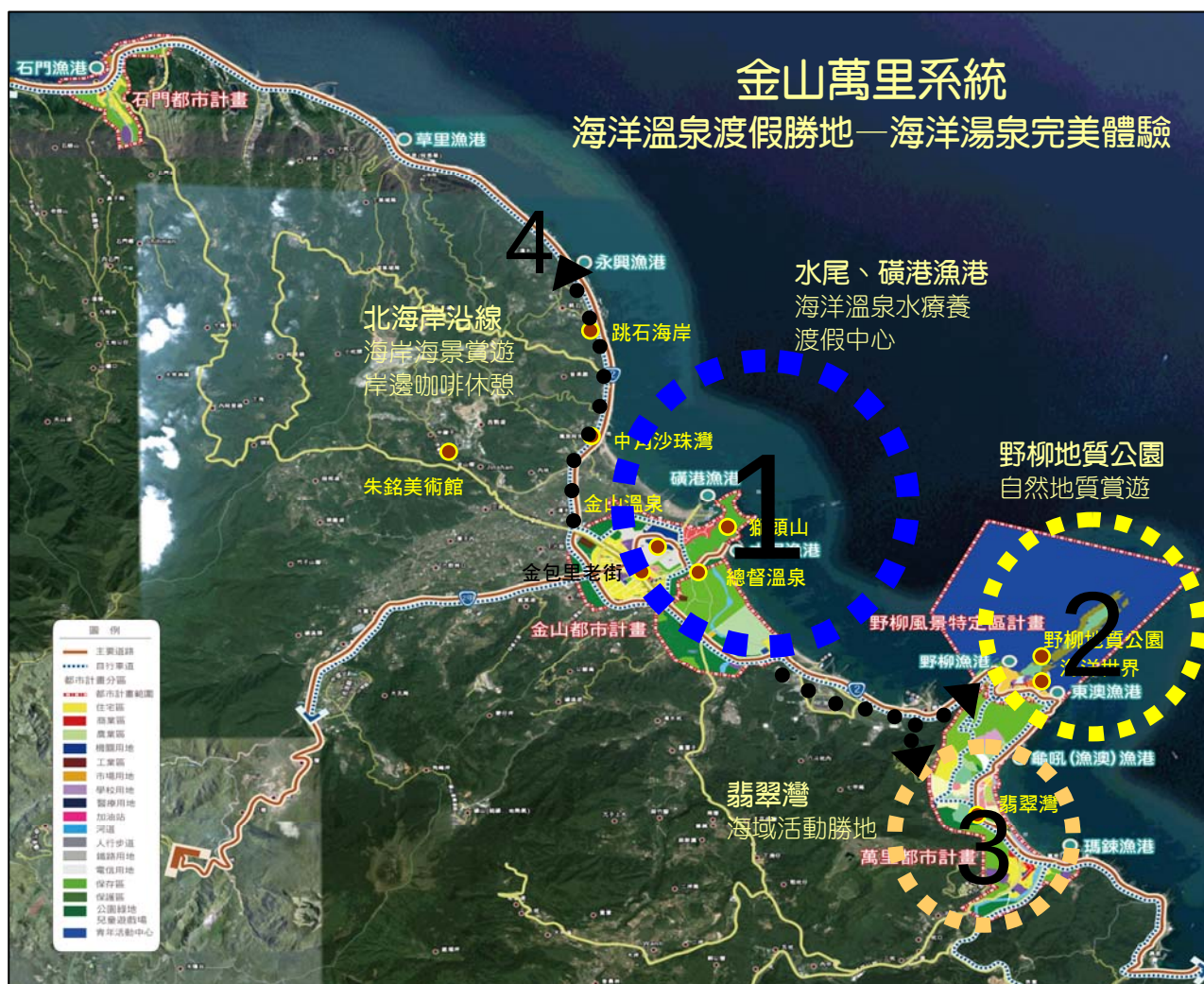


圖 5.6 金山萬里系統整體發展構想示意圖



圖 5.7 水尾、磺港漁港結合溫泉暨老街發展構想示意圖

五、發展面臨課題與發展建議

(一)土地使用管制計畫應與整體發展需求配合一致，且因應需求轉變適時調整，並擬定觀光整體發展計畫以引導區域內公私部門之各項發展計畫

(1)面臨狀況

目前北海岸國家風景區內現有之土地使用管制計畫包括六個都市計畫與非都市土地：其中六個都市計畫分別為：三芝、石門、金山、萬里、野柳風景區特定區以及北海岸風景特定區計畫等都市計畫(參照圖 5.1)，各都市計畫除擬定已有相當時日外，且未能整體考量並因應發展需求適時調整。

此外，本系統範圍磺港區內正由漁會投資興建餐飲及休閒住宿相關設施中，而水尾港區內亦有私有地擬興建休閒住宿設施，實應擬定觀光整體發展計畫，以引導區域內公私部門之各項開發。

(2)發展建議

整合三芝、石門、金山、萬里、野柳風景區特定區以及北海岸風景特定區計畫等都市計畫，共同進行都市計畫通盤檢討，整體考量觀光發展需求調整都市計畫。

同時擬定觀光整體發展計畫，不僅針對土地使用項目以及引導區域內公私部門之各項發展計畫，包括建築設計景觀亦應整體考量。

(二)金山地區之溫泉產業，面臨既有土地使用管制規定未及配合需求調整因應，多為違規使用而亟待輔導合法轉變

(1)面臨狀況

金山地區現有溫泉業者所在區位之土地使用分區原多為農業區或保護區，其容許使用項目之建築型態僅為農舍，無法興建旅館等符合需求之建築使用；且現有溫泉業者除部分農舍為合法申設外，亦有違規擴建使用情形，可能造成既有建築之建蔽率與容積率超過未來新訂土地使用管制規定，降低業者參與輔導配合進行合法化的意願。

(2)發展建議

金山地區現有溫泉業者所在區位之土地使用分區為農業區或保護區，建議配合都市計畫通盤檢討，調整為旅館用地，並規範用地變更相關回饋機制，容許興建旅館等符合需求之建築使用。且考量公平正義與使用效率下，調整現有管制計畫，輔導相關業者建築設施合法化，並進一步提升其服務設施水準。

(三)環境管理為觀光發展之基本服務工作，現行環境管理除需明確指明管理單位外，其人力經費亦為重大負擔，必須將其納入日常營運考量

(1)面臨狀況

台灣因為海洋氣候與地形關係，海岸沿線與出海口地區往往漂來相當多的垃圾、漂流木，造成環境管理相當大的負擔；過去各單位曾協議由土地所屬單位負責清潔維護工作，惟未登錄土地之管轄單位皆屬國有財產局，部分為保安林地屬林務局所管，其單位或因職責

性質或經費限制無法進行適時的清潔維護工作，即使是國家風景區管理處所管理區域，亦受限經費未能適時進行清潔維護，如何為環境維護管理工作找尋適當人力與經費，並適當納入整體經營財務計畫，反應使用者付費的觀念。

	
員潭溪出海口髒亂情形 1	員潭溪出海口髒亂情形 2

(2)發展建議

考量環境管理或因職責性質或經費限制無法進行適時的清潔維護工作，即使是國家風景區管理處所管理區域，亦受限經費未能適時進行清潔維護，建議除結合當地社區與學校共同合作，設立環境管理志工外，該區域之開發亦應向開發者收取環境維護管理之費用，並適當納入整體經營財務計畫，反應使用者付費的觀念。

此外，針對水尾港區民生路、金山老街現有的街道、公共景觀與溫泉飯店、民居聚落等，進行環境整頓與設施改善，統一商家廣告與公共景觀的維護更新。另有關員潭溪出海口髒亂部分亦須進行環境整頓管理。

(四)部分旅遊據點位於重要區位並擁有豐富遊憩資源，惟未能持續更新投資，帶動區域整體發展

(1)面臨狀況

本範圍內金山青年活動中心土地為台北縣政府及金山鄉公所所有，長期租予救國團營運，不僅區位優越，海岸景色優美且具有溫泉資源，惟其經營型態與環境設施長期以來未做更新調整，且為封閉式園區，無法結合周邊共同發展，實應與全區結合發展，互蒙其利。

本系統範圍磺港區內正由漁會投資興建餐飲及休閒住宿相關設施中，而水尾港區內亦有私有地擬興建休閒住宿設施，該設施後因違規整建無法取得使用執照而停頓，另民生路沿線亦有數家海鮮餐廳，再包括延伸至金包里老街，仍有整體規劃共同行銷發展的必要。

	
磺港－休憩設施	水尾港－閒置空間

(2)發展建議

建議重新檢討金山青年活動中心所在區為之發展功能與定位，應與全區結合發展，若經營型態與環境設施未來無更新調整計畫，實有檢討租約之必要。

針對水尾港與磺港之發展，目前以漁業功能為主，但使用率降低，雖有建置休閒化設施，但未趨完善，仍有許多部分可進行改善。實施港口更新與再生計畫，利用原有設施與閒置空間，將港口轉型導向休閒化發展。評估港區周邊腹地可用狀況，配合相關發展計畫，導入民間或公營投資，塑造為功能性的休閒碼頭，增加港區觀光遊憩功能。配合新型式的海域活動導入，將港口區隔，建立完善的水域活動基地，增加該地水域活動發展機會。

(五)為塑造高品質並具特色之觀光旅遊型態，宜規劃綠色交通及藍色公路等運輸旅遊服務

(1)面臨狀況

節能減碳與減少碳足跡已成為當今觀光旅遊的重點之一，本區域景點尚稱分散，現有台二線道路實可考量設置自行車道及相關停靠休憩設施，不論其道路寬度及沿線優美景致使設置自行車道可行外，

又可降低例假日台二線交通流量。此外，野柳至水尾港獅頭山公園之間，可規劃開闢藍色公路，開創另一種觀光旅遊形式與趣味。

(2)發展建議

建議沿台二線省道規劃設置自行車道，沿途於適當景點規劃停靠據點，除可賞景外並招商提供相關遊憩服務。另有關藍色公路部分，可規劃連接系統內之漁港包括：磺港、水尾港、野柳、東澳、龜吼、等，由海上觀賞陸地美景，尤其近年來北海岸沿線已有許多景觀餐廳、咖啡廳進駐，配合北海岸的自然美景，成為頗具特色的聚落，提供遊客優質的休憩環境。未來打造優質且具特色的海岸景觀，帶動新型態的旅遊方式，創造另一種觀光旅遊趣味。

第二節 港澳濱海系統發展方案

一、區位與基本資料

1.系統範圍

本系統由宜蘭縣頭城鎮竹安溪口向北延伸至石城港。



圖 5.8 港澳濱海系統範圍示意圖

2.主要景點

系統內重要景點包括：竹安溪口、頭城海水浴場、烏石港、龜山島、外澳、北關海濱公園、蜜月灣、大溪、大里、石城。

	
烏石港（遠方建築物為蘭陽博物館）	龜山島賞鯨豚活動
	
龜山島	外澳沙灘
	
外澳服務區	北關海濱公園

	
蜜月灣	大里遊客服務中心
	
港澳水域遊憩活動分區限制公告	港澳水域進行衝浪活動
	
烏石港區現況	烏石港區賞鯨船

圖 5.9 港澳濱海系統主要景點實況

3.主要港口

系統內主要港口包括：石城港、大里漁港、蕃薯寮漁港、大溪漁港、梗枋漁港、烏石港。

	
石城港	大里漁港
	
大溪漁港	梗枋漁港
	
烏石港-1	烏石港-2

圖 5.10 港澳濱海系統主要港口實況

4. 連接主要道路

本系統主要道路為台二線省道，連通本系統各處景點。



圖 5.11 港澳濱海系統主要道路圖

5. 相關主管機關單位

本系統相關主管機關為東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處、宜蘭縣政府、頭城鎮公所。

二、發展現況

(一) 土地設施面

1. 龜山島目前仍屬開發管制區，需經申請才可登島。
2. 蘭陽博物館預計於民國九十九年八月份正式開館。

-
3. 鄰近海岸之腹地，由於有鐵路經過，可使用土地較少，在發展較易受限。

(二)服務設施面

1. 景觀餐廳、咖啡廳已形成商圈聚落。
2. 濱海部分沿線設有景觀步道及自行車道等休憩設施。
3. 國道五號高速公路開通後，台北宜蘭一日生活圈形成，經由更便捷的交通，連帶動更多的人潮進入宜蘭縣。
3. 各個主要港口皆有漁獲市集，提供民眾進行假日休閒遊憩。

(三)活動設施面

1. 烏石港區為賞鯨豚與登龜山島主要碼頭，提供觀光娛樂漁船停泊，目前有賞鯨船、龜山島旅遊船營運。
2. 優質的海岸環境，可配合當地舉辦節慶活動(蘭雨節)或海域競賽。頭城外澳沙灘為 2009 年宜蘭國際蘭雨節，海洋活力園區主要場地。
3. 目前該地海域活動，以衝浪為最熱門，其次為海上遊覽行程賞鯨豚，最後為一般近岸之親水活動。

三、資源潛力分析

(一)遊憩資源豐富性

豐富的天然資源與自然生態，可進行海上導覽遊程，觀賞鯨豚或登上龜山島，從事生態旅遊。優質的天然沙灘，提供了最佳的海域遊憩活動場所，加上固定舉辦的節慶活動，適宜從事各式海域活動。提倡人文藝術與自然生態的相互結合，除未來將營運的蘭陽博物館外，周邊設有許多種類型態的博物館與展覽館，使遊客除了體驗大自然之外，也可得到豐富的知識內涵。

(二)海域遊憩活動發展性

龜山島近年逐漸開放觀光旅遊，搭配原有的賞鯨豚活動，可促進生

態旅遊發展。北台灣衝浪聖地蜜月灣，每逢夏季及假日，吸引大量人潮前往，優質沙灘與平穩浪頭，相當適宜從事多樣性的海域遊憩活動。目前以衝浪、風帆船為主要活動。外澳沙灘也擁有優質的沙灘地，也可導入更多樣化的遊憩活動。配合當地政府及相關機關單位，舉辦大型海域競賽與節慶活動，更有助於當地的發展。

(三)道路承載量

依照道路服務水準等級劃分，該系統內道路服務水準等級為 A 級，車流順暢平穩。

(四)火車站等級

系統內主要道路與鐵路相鄰重疊，鐵公路便捷性極高。

(五)主要道路連接

以台二線省道為主要連接道路，沿線皆有鐵路車站交疊，容易串連各景點。

(六)港口設施

系統內主要港口：烏石港、梗枋漁港、大溪漁港、大里漁港、石城港。其中以烏石港功能性及使用性較多元，除一般漁業使用之外，另有觀光娛樂漁船停泊，開放遊客進行海上賞鯨豚及龜山島遊覽活動。設有大型漁獲市場及觀光漁市，港區周邊已有部分休閒化設施。另外其他漁港：梗枋漁港、大溪漁港（大溪漁港分為第一、第二兩個港區）、大里漁港、石城港等，以上漁港功能主要為漁業使用，休閒化的遊憩設施較少。

(七)涵蓋生活圈人口數

包含台北縣市、基隆市、宜蘭縣等縣市，服務人口總數超過 700 萬人。

四、未來發展方向與構想

考量本系統之環境資源與遊憩活動特性，建議朝向「多功能休閒漁人碼頭」為發展主軸。

1. 導入更多樣化的水域遊憩活動：港澳濱海系統基地內海域，水質佳、浪頭有勁，全年都相當適合從事衝浪活動及其他種類的海上活動，未來可著重於推動大型的海域競賽或活動，配合相關的活動與節慶(蘭雨節)，提升整個系統內的產業發展。
2. 多功能的休閒漁人碼頭：未來系統內還會增設完成自行車步道，創造更多元具有新鮮感的遊憩活動，增加遊客前往的意願，加上交通便利性的影響，可望將該潛力帶塑造成為北台灣最大且最為完善的漁人碼頭。
3. 整合潛力帶內資源，增加其豐富性：導入更多元的遊憩活動，豐富基地內的遊憩活動種類，吸引更多遊客前來與業者的投資。
4. 港區更新再利用，打造優質休閒碼頭：進行漁港的整治與更新計畫，將漁港內的資源做完善的運用，開發海上的遊覽活動，將整個遊憩範圍擴大，發展具有生態與休閒娛樂的海上之旅。

依據上述發展主軸與發展理念，本系統之整體發展構想如下圖所示。



圖 5.12 港澳濱海系統整體發展構想示意圖



圖 5.13 烏石港及外澳沙灘多功能娛樂遊憩碼頭發展構想示意圖

五、發展面臨課題與發展建議

(一)土地使用管制計畫應與整體發展需求配合一致，且因應需求轉變適時調整

(1)面臨狀況

目前東北角國家風景區內現有之土地使用管制計畫主要為東北角風景特定區計畫，該都市計畫之管制項目未能充分反應發展需求，並隨之調整。諸如：港澳地區之海域活動規定已清楚劃分衝浪等各類活動使用範圍，惟沙灘之土地使用分區為景觀保護區，致使無法配合海域活動提供相關遊憩服務；另台二線東側民宅已形成特色民宿，且結合海岸景觀提供休憩住宿服務，惟其至今土地使用分區仍為甲種住宅區，無法滿足使用需求。

	
港澳沙灘使用現況	港澳沙灘海域進行衝浪活動
	
濱海路二段民宿聚落	民宿聚落臨接海灘設施

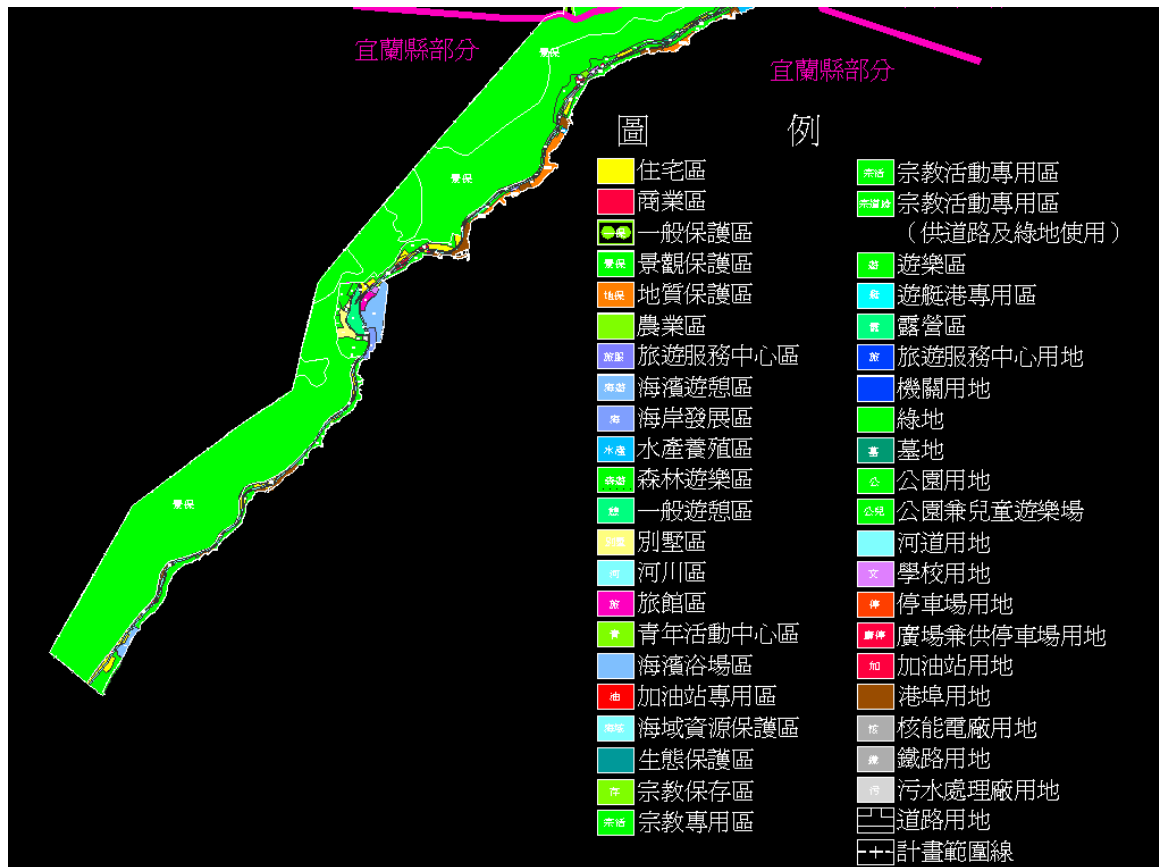


圖 5.14 東北角海岸(含大溪海岸及頭城濱海)風景特定區計畫圖(宜蘭縣部分)

資料來源：台北縣政府

(2)發展建議

東北角海岸風景特定區計畫已有一段時間未從事通盤檢討(前次作業為 94 年辦理部分地區變更以及 89 年辦理第二次通盤檢討)，實有進行整體考量通盤檢討之必要性。

濱海路二段民宿聚落已然成型，應結合納入發展，提供不同之住宿服務與體驗。至於其土地使用項目為甲種住宅區，建議利用土地使用通盤檢討，調整為乙種住宅區以上，以符現況使用需求。

有關劃設為景觀管制區之沙灘阻隔海岸遊憩觀光的发展，建議針對劃設為景觀管制區之沙灘應變更土地使用項目為遊憩區，以符現況使用需求，包括臨時或永久遮陽設施、海域遊憩活動設施租用、餐飲提供等。

(二)海岸部分地區劃設為保安林地，阻隔海岸活動與岸邊相關服務，且現有多數衝浪用品店位於保安林地中，現為違規使用而亟待輔導合法轉變

(1)面臨狀況

台灣海岸地區長期因保安與管制問題，致使海域遊憩活動有所管理，岸上亦有民間提供相關服務之商家，而其間往往存在保安林地，不僅阻隔商家服務與海域活動之串連，妨礙遊憩相關服務的提供，對於海岸遊憩觀光的發展亦是明顯的限制。尤其港澳地區現有多數衝浪用品店位於保安林地中，為違規使用。

	
港澳水域沙灘鄰接防風保安林	烏石港及港澳沙灘鳥瞰圖
	
港澳水域周邊衝浪商店街	衝浪商店街與沙灘臨接堤岸

(2)發展建議

有關上述保安林地阻隔海岸遊憩觀光的發展，在保安林地仍有存在之必要的情形下，不影響其原有目的與功能下，施作遊憩服務設施，以增加遊憩據點魅力與海域活動之串連。

另針對現有多數衝浪用品店位於保安林地中，違規使用且未來可能

產生政府與民間業者之間的衝突，建議邀集林務局與水利相關單位，針對部分區域(尤其是堤防外之防風林)檢討是否有解編之可行性；同時，檢討變更土地使用項目為遊憩區，以符現況使用需求，並輔導合法轉變，塑造衝浪、游泳、獨木舟等用品之特色商店街。

(三)烏石港區內土地，亟待招商開發，以提供相關住宿、餐飲等服務需求，並帶動周邊發展

(1)面臨狀況

烏石港為加速漁港土地之開發利用，帶動漁港整體發展與繁榮，並配合烏石港於開發及其他必要公共設施用地取得，辦理烏石漁港區段徵收，於 97 年 4 月發布本案都市計畫，陸續辦竣區內應拆遷土地改良物之補償費發放提存，其公共工程於 97 年 9 月 10 日開工，目前辦理土地分配前置作業，評議區段徵收後地價及訂定土地分配作業要點等，預計 98 年 6 月完成土地分配；配合工程施工於 98 年 12 月辦理驗收點交。

本案開發總面積達 50.5 公頃，開發範圍北接東北角海岸風景區，西到宜蘭線鐵路及台二省道，東鄰烏石漁港，南臨北門溪。劃定為三處特色功能區塊，臨內港及市場區域規劃為餐飲美食及商店區，鄰近中央公園及內港區域，因視野景觀佳，規劃為旅遊飯店及商店區，西南區屬頭城街廓延伸，規劃為商業及住宅區。

由於本系統既有可發展用地受地形影響而受限，主要海岸腹地之發展邊際線緊鄰鐵路，使得可利用之腹地空間受到壓縮，受限於此因素而不易開發，在土地的使用上較為困難。故烏石港區之開發將提供本系統餐飲、住宿、商業以及居住空間，居於重要之發展關鍵地位。



圖 5.15 烏石港區段徵收全區範圍空拍圖

資料來源：宜蘭縣政府



	
蘭陽博物館外貌景觀	烏石港遊客中心外觀

(2)發展建議

結合公部門各相關單位與民間企業，共同行銷積極推動烏石港區土地利用開發，引進港區度假飯店，結合海域遊憩活動，形塑熱帶海域活動風情。

此外，蘭陽博物館之營運加入，再加上烏石港為登龜山島與賞鯨豚之重要港口，此種生態旅遊已蔚為風潮，將可吸引更多投資機會進入，未來更可結合活力海洋與藝術人文，豐富本區域之遊憩體驗活動。

(四)外澳地區由民間業者提供飛行傘活動，亟待主管機關認定與相關管理辦法訂定，以維護遊客遊憩安全與品質

(1)面臨狀況

外澳服務區除作為重要休憩活動及餐飲服務之重要據點外，目前由民間團體開發成為飛行傘之降落地點。

目前有關動力飛行傘已列入超輕型載具管理，經體委會、交通部、民航局及國內超輕協會等團體努力，於 93 年完成「超輕型載具管理辦法」訂定，為超輕型載具活動立下規範。至於無動力飛行傘部分，因不屬超輕型載具範圍，未受到民航法管制，所以目前仍屬無法可管之遊憩行為。

	
外澳沙灘上飛行傘活動-1	外澳沙灘上飛行傘活動-2

(2)發展建議

為維護遊客遊憩安全與品質，亟待主管機關認定與相關管理辦法訂定，參酌超輕型載具管理辦法之訂定實施，從空域申請、考試官、檢驗人員甄選及會員飛航安全講習以及起降場取得等，共同研商管理。

第三節 安平北門系統發展方案

一、區位與基本資料

1.系統範圍

本系統由八掌溪出海口向南延伸至二仁溪出海口。



圖 5.16 安平北門系統範圍示意圖

2.主要景點

系統內重要景點包括：安平港區、安平古堡、億載金城、秋茂園、曾文溪口、四草紅樹林溼地、四草野生動物保護區、鹽田生態文化村。

	
安平港區自行車與人行遊憩步道	安平港區親水棧道
	
安平港區觀光娛樂漁船碼頭	安平港邊遊憩廣場
	
安平港內碼頭	安平港邊遊憩公園

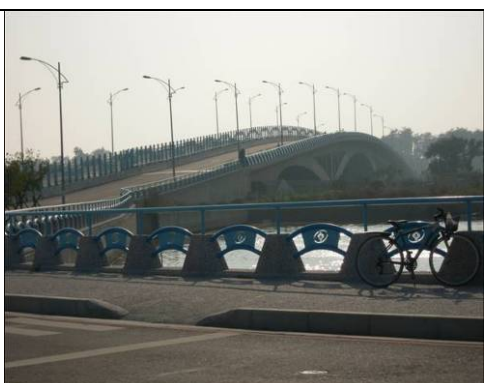
	
對岸為觀光漁市	安平港區觀港棧道
	
安平港區-林默娘公園	安平港區跨港聯絡橋樑
	
安平港區公共藝術	安平港邊親水碼頭



圖 5.17 安平北門系統主要景點實況

3.主要港口

系統內主要港口包括：安平港、將軍漁港。



圖 5.18 安平北門系統主要港口實況

4.連接主要道路

本系統主要道路為台十七線、台六十一線(西濱快速道路)，連接本系統各處景點。

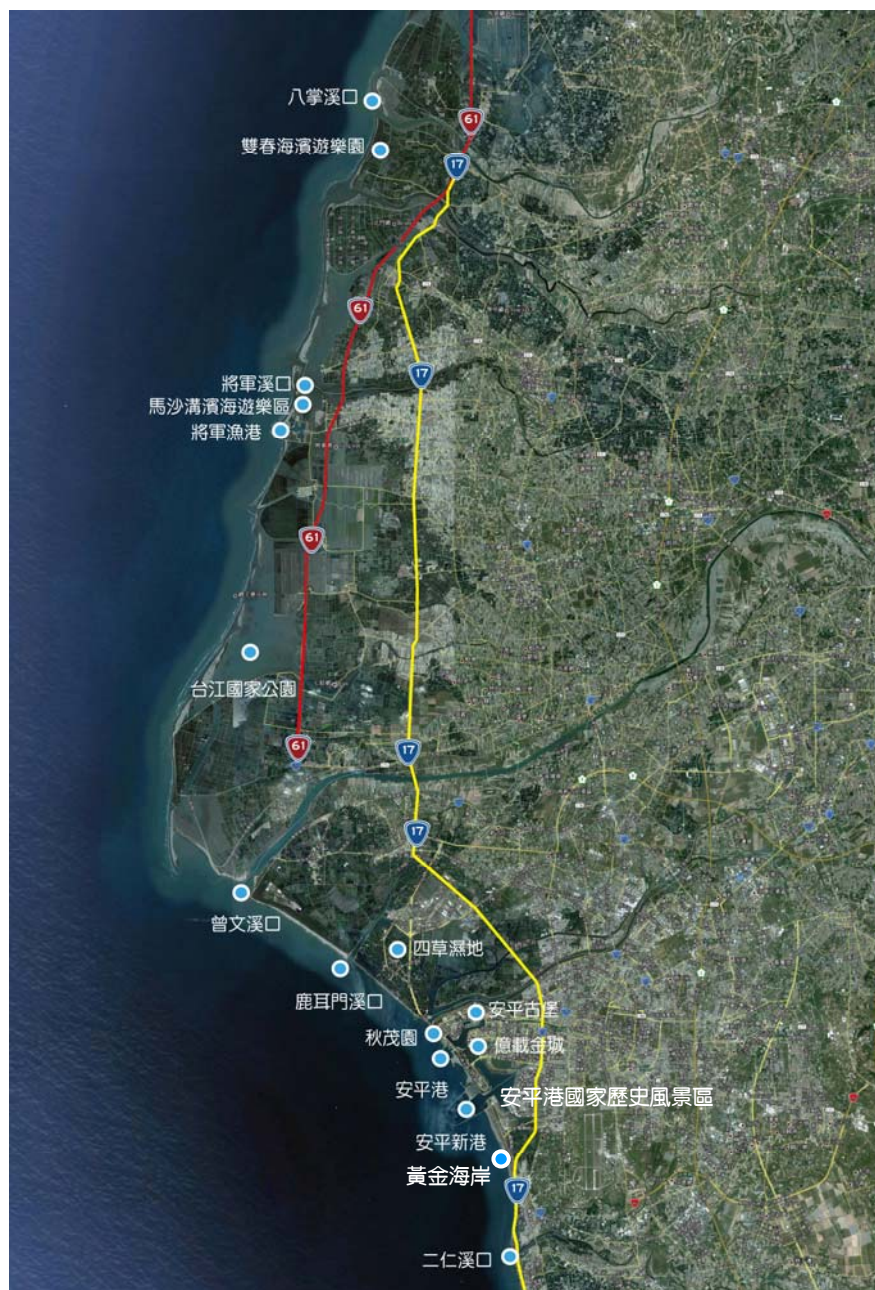


圖 5.19 安平北門系統主要道路圖

5.相關主管機關單位

本系統相關主管機關為雲嘉南濱海國家風景區、台江國家公園管理處、安平港國家歷史風景區、台南縣政府、台南市政府、北門鄉公所、將軍鄉公所、七股鄉公所。

二、發展現況

(一)土地設施面

本系統設有台江國家公園、雲嘉南濱海國家風景區、安平港歷史風景區，彼此亦有重疊，土地使用受其相關法規管制；安平港國家歷史風景區與台南市黃金海岸目前正積極進行開發招商。

(二)服務設施面

安平港區內休閒遊憩設施完善，包括漁人碼頭與休閒遊憩設施，觀景平台、棧道、觀光漁市，尤其劃為國家風景區，結合周邊古蹟與文化形成多元化的遊憩區。

(三)活動設施面

豐富的古蹟與歷史文化，使人可以輕鬆體驗古都的風情與魅力。

鹽水溪與曾文溪等溪口，可從事賞鳥與紅樹林生態觀光等，成為特色遊憩活動。

三、資源潛力分析

(一)遊憩資源豐富性

本系統擁有豐富的歷史文化與古蹟遺址，更有特殊的自然生態環境與人文景觀，包括：紅樹林、溼地、鹽田廟宇、漁港、古蹟、觀光漁市、沙洲景觀、海水浴場、漁人碼頭、景觀步道、騎馬場、溼地保護區、水鳥保護區、紅樹林保護區、鹽田生態文化村、濱海遊憩區、節慶活動、賞鳥活動等。

安平港區劃為國家歷史風景區，內設有漁人碼頭與休閒遊憩設施，觀景平台、棧道、觀光漁市等。豐富的古蹟與歷史文化，使人可以輕鬆體驗古都的風情與魅力。

在鹽水溪與曾文溪等溪口，可從事賞鳥與紅樹林生態觀光等活動。近年的發展有顯著的進步。

(二)海域遊憩活動發展性

適宜從事水域活動較少，目前較無具代表性之水域活動，在鹽水溪與曾文溪等溪口，可從事賞鳥與紅樹林生態觀光等活動。

(三)道路承載量

依照道路服務水準等級劃分，該系統內道路服務水準為 A 級，車流順暢平穩。

(四)火車站等級

系統內以台南火車站為一等站。

(五)主要道路連接

以台十七線省道(西濱公路)為主要連接道路，連接各主要景點。

(六)港口設施

本系統主要港口包括將軍漁港及安平港。將軍漁港於民國 90 年 10 月 25 日正式啟用，港區腹地遼闊，成為台南縣西部濱海最大的漁港及現代化魚市場、魚貨直銷中心。安平漁港碼頭原為遠洋漁港拍賣漁場，2002 年改建為觀光魚市。採光良好和寬闊的場地。不僅成為遊客休憩、餐飲的地點，更能遠眺著安平港海景；98 年更列為第一類漁港。

(七)涵蓋生活圈人口數

包含嘉義縣市、台南縣市、高雄縣市等，服務人口總數超過 546 萬人。

四、未來發展方向與構想

考量本系統之環境資源與遊憩活動特性，建議朝向「活力海洋新古都」為發展主軸。

1. 安平港未來可利用兩岸直航的機會，帶動對岸的觀光人潮，由台南進入台灣本島從事旅遊活動，成為南部直航的重要口岸。
2. 開設離島航線、開拓藍色公路：加強海域活動與港澳遊憩設施的發展，增加海域活動的吸引力，開設離島航運，開拓藍色公路據點等
3. 導向人文教育、知識性的旅遊型態：與古都特有的人文風情相互結合，帶動更多的遊客前往體驗古都之美。
4. 完整利用海岸資源，跳脫既有發展型態：本系統發展資源豐富，包括：國家公園、國家風景區、歷史風景區等設置，未來宜協調整合，呈現本系統觀光遊憩完整服務機能。



圖 5.20 安平北門系統主要發展指導計畫

依據上述發展主軸與發展理念，本系統之整體發展構想如下圖所示。

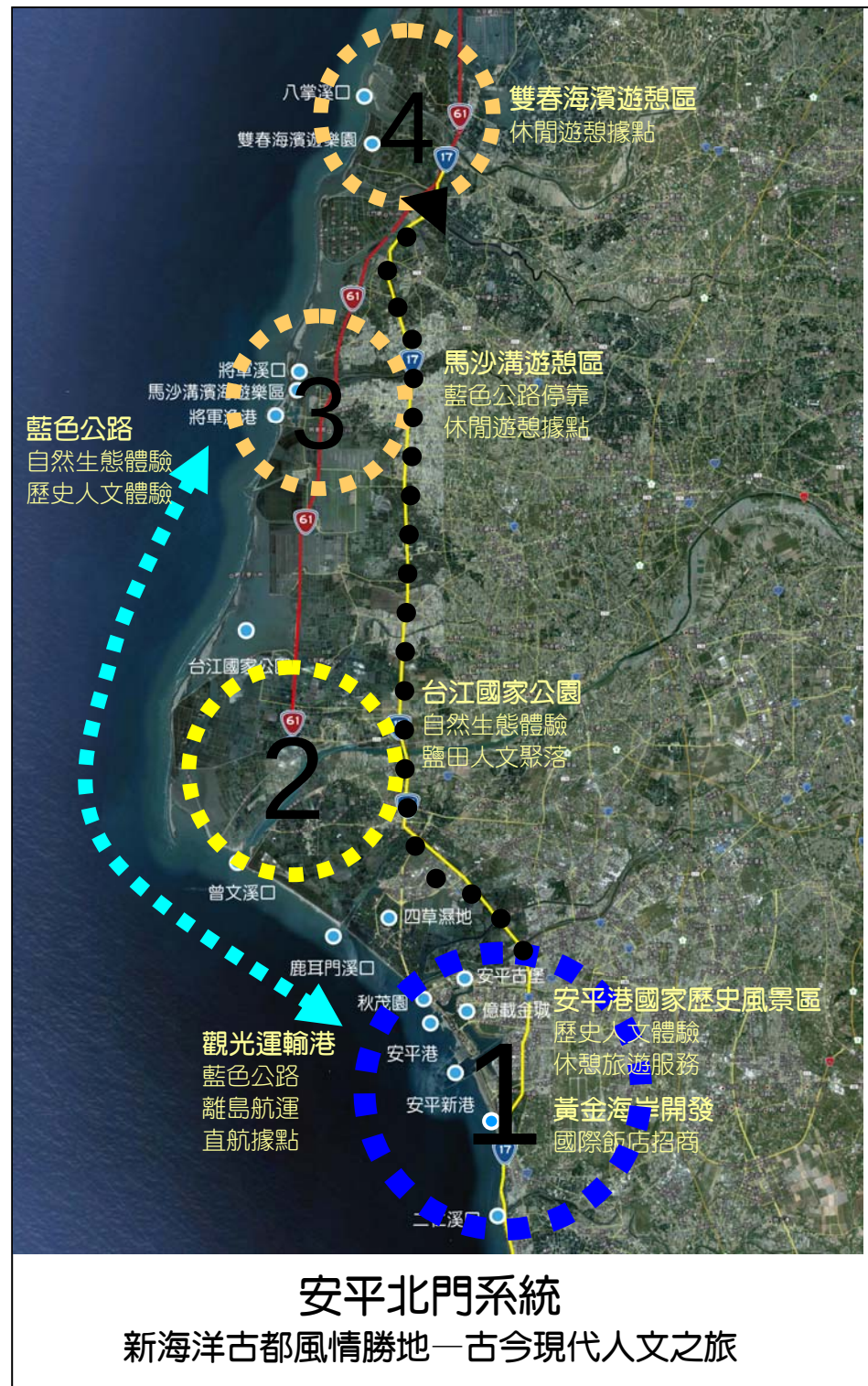


圖 5.21 安平北門系統整體發展構想圖

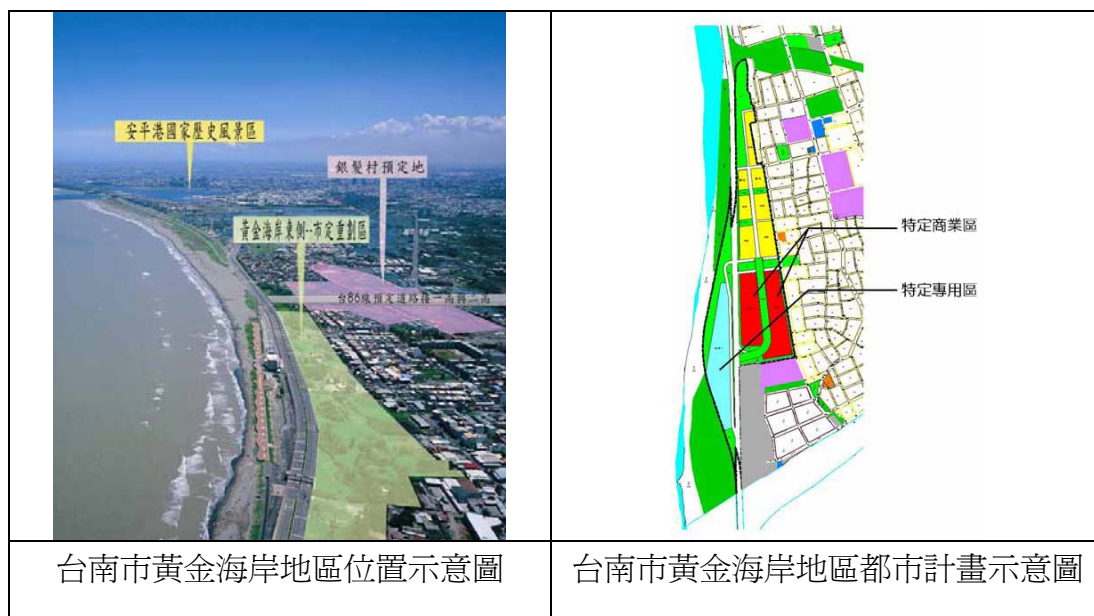
有關安平港國家歷史風景區之發展，已有相關產業及飯店招商計畫，預估投入 30 億建設經費，開發為兼具歷史、觀光、港灣遊憩及休閒購物的樂園。全區規劃內容包括以下六個主題

- (1)歷史：古堡暨洋行公園、歷史聚落景觀區、億載金城園區。
- (2)自然：湖濱水鳥公園、港濱歷史公園、歷史水景公園。
- (3)社區：安平新都心、漁光休閒聚落區。
- (4)產業：活魚儲運中心、漁業碼頭、舢舨碼頭。
- (5)文化：藝文創意園區、德陽艦暨台灣船展示園區。
- (6)經濟：灘旅產業區、漁光島灘岸旅遊區、遊憩碼頭。

灘旅產業區包括特定商業區四計畫用地，可引入度假旅館、商店街及主題餐廳等，以吸引大量水上休憩人潮。漁光島灘岸旅遊區配合安平舊港口的打通，導入休憩、住宿、餐飲、購物及海域觀光等複合式遊憩體驗，可造就一處全國獨一無二的國際級觀光度假據點。

歷史水景公園原為台江內海海域，周邊有安平古堡、東興洋行、安平小砲台等豐富之歷史文化資源，建設完成後，將是揉合歷史文化與親水空間的綜合性遊憩景點，10 公頃的水域及遊艇碼頭，提供遊客另一種不同的水上觀光活動。

遊憩碼頭商店街案位於安平港國家歷史風景區入口門戶，於安平港歷史風貌園區特定區計畫細部計畫中定位為「聚落水岸商場型」，延續安平舊聚落觀光活動至港區水岸，並配合規劃成低密度高品質多元之商場型消費空間。遊憩碼頭可發展文化藝術、休閒遊憩機能複合之商業使用，及水上觀光遊憩與遊艇活動之渡輪站、碼頭等，提供地區高品質及多元化之休憩場所。安平港國家歷史風景區發展遊園單軌電車系統，除提供運輸接駁服務，紓解假日車輛及停車問題外，並可讓遊客盡情觀賞安平港優美水岸景觀及熱門景點。



資料來源：「安平港國家歷史風景區」及「黃金海岸國際飯店開發」招商計畫。

五、發展面臨課題與發展建議

(一)海域遊憩活動與民間相關服務提供地點之間往往存在保安林地與劃設為景觀管制區之沙灘，除無法提供遊憩相關服務外，亦阻隔商家服務與海域活動之串連

(1)面臨狀況

台灣海岸地區長期因保安與管制問題，致使海域遊憩活動有所管理，岸上亦有民間提供相關服務之商家，而其間往往存在保安林地與劃設為景觀管制區之沙灘，不僅阻隔商家服務與海域活動之串連，妨礙遊憩相關服務的提供，對於海岸遊憩觀光的发展亦是明顯的限制。



(2)發展建議

有關上述保安林地與劃設為景觀管制區之沙灘阻隔海岸遊憩觀光的发展，建議針對劃設為景觀管制區之沙灘應變更土地使用項目為遊憩區，以符現況使用需求，包括臨時或永久遮陽設施、海域遊憩活動設施租用、餐飲提供等。

至於保安林地部分，在保安林地仍有存在之必要的情形下，不影響其原有目的與功能下，施作遊憩服務設施，以增加遊憩據點魅力與海域活動之串連。

	
雙春遊憩區保安林規劃設置休憩座椅等設施	雙春遊憩區保安林規劃設置步道、涼亭等設施

(二)保安林地及沙灘地若由風景區管理處租用，其轉提供商家作為經營相關服務使用，其適法性與相關管理辦法亦待確認

(1)面臨狀況

依據森林法第八條規定：「國有或公有林地有左列情形之一者，得為出租、讓與或撥用：一、學校、醫院、公園或其他公共設施用地所必要者。二、國防、交通或水利用地所必要者。三、公用事業用地所必要者。四、國家公園、風景特定區或森林遊樂區內經核准用地所必要者。違反前項指定用途，或於指定期間不為前項使用者，其出租、讓與或撥用林地應收回之。」另依同法第二十四條亦規定：

「保安林之管理經營，不論所有權屬，均以社會公益為目的。各種保安林，應分別依其特性合理經營、撫育、更新，並以擇伐為主。」

海岸地區之保安林地及沙灘地，可能分屬林務局與國有財產局所管，在整體規劃經營考量下，若由所屬區域主管單位諸如交通部觀光局或嘉義縣政府租用後，再依提供相關服務之經營需求，轉租其他民間企業，應考量其依法是否可行。

有關國有地之租賃，依國有非公用不動產出租管理辦法第 34 條規定，承租人應依約定用途使用租賃物，且不得轉租他人使用；另依國有非公用不動產租賃作業程序第 41 點第 2 款規定及租約約定，承租人不得擅自將租賃物之全部或一部轉讓或轉租他人使用。

(2)發展建議

海岸觀光之發展必須提供完整、全程、精緻的服務，不論從海域、沙灘、林地到商家，皆必須提供完善的服務。若於公有土地委託或公開甄選民間提供服務，則難免就有權利義務關係的產生；若未能收取權利金或租金，則除容易落入圖利的疑慮外，更無法適度反應真正的成本。然轉提供商家作為經營相關服務使用，其適法性與相關管理辦法必須邀集國有財產局、林務局等相關單位儘早研議，以利後續相關開發之進行。

(三)環境管理為觀光發展之基本服務工作，現行環境管理除需明確指明管理單位外，其人力經費亦為重大負擔，必須將其納入日常營運考量

(1)面臨狀況

由於本系統強調以自然生態及歷史人文為發展主軸，故對於整體環境的整潔與維護應加強整頓管理，尤其對於海岸沿線地區的環境管理，諸如鹿耳門溪出海口之嚴重淤沙，退潮時只剩下七、八公尺寬的河道僅供膠竹筏通行，應進行清淤。

(2)發展建議

考量環境管理或因職責性質或經費限制無法進行適時的清潔維護工作，即使是國家風景區管理處所管理區域，亦受限經費未能適時進行清潔維護，建議除結合當地社區與學校共同合作，設立環境管理志工外，該區域之開發亦應向開發者收取環境維護管理之費用，並適當納入整體經營財務計畫，反應使用者付費的觀念。



(四)系統內包括國家公園、國家風景區、歷史風景區，各因屬性與目的不同，有待整合。

(1)面臨狀況

本系統內包括台江國家公園、雲嘉南濱海國家風景區、安平港歷史風景區，彼此亦有重疊，國家公園以保育為主，國家風景區及歷史風景區以觀光遊憩為主，將來如何協調整合，以呈現本系統觀光遊憩完整服務機能。

(2)發展建議

本系統內擁有台江國家公園、雲嘉南濱海國家風景區、安平港歷史風景區，融合當地現有自然與人文特色，以歷史人文自然生態知性之旅為主題，將可打造全世界獨一無二的海岸觀光行程。

目前本系統相關單位已透過聯席會議討論溝通所屬地區之相關發展議題，建議後續可再繼續強化聯繫功能，包括：資訊平台建置、整體共同行銷、擬定全區域發展計畫等。

此外，本系統已有「安平港國家歷史風景區」及「黃金海岸國際飯店開發」招商計畫，預計引進觀光、港灣遊憩、休閒購物、國際飯店等相關投資。在招商措施方面，更應從整體遊憩發展考量，各單位共同推動宣傳與招商投資。

第四節 車城後壁湖系統發展方案

一、區位與基本資料

1.系統範圍

本系統範圍自海口港向南延伸經貓鼻頭至後壁湖。

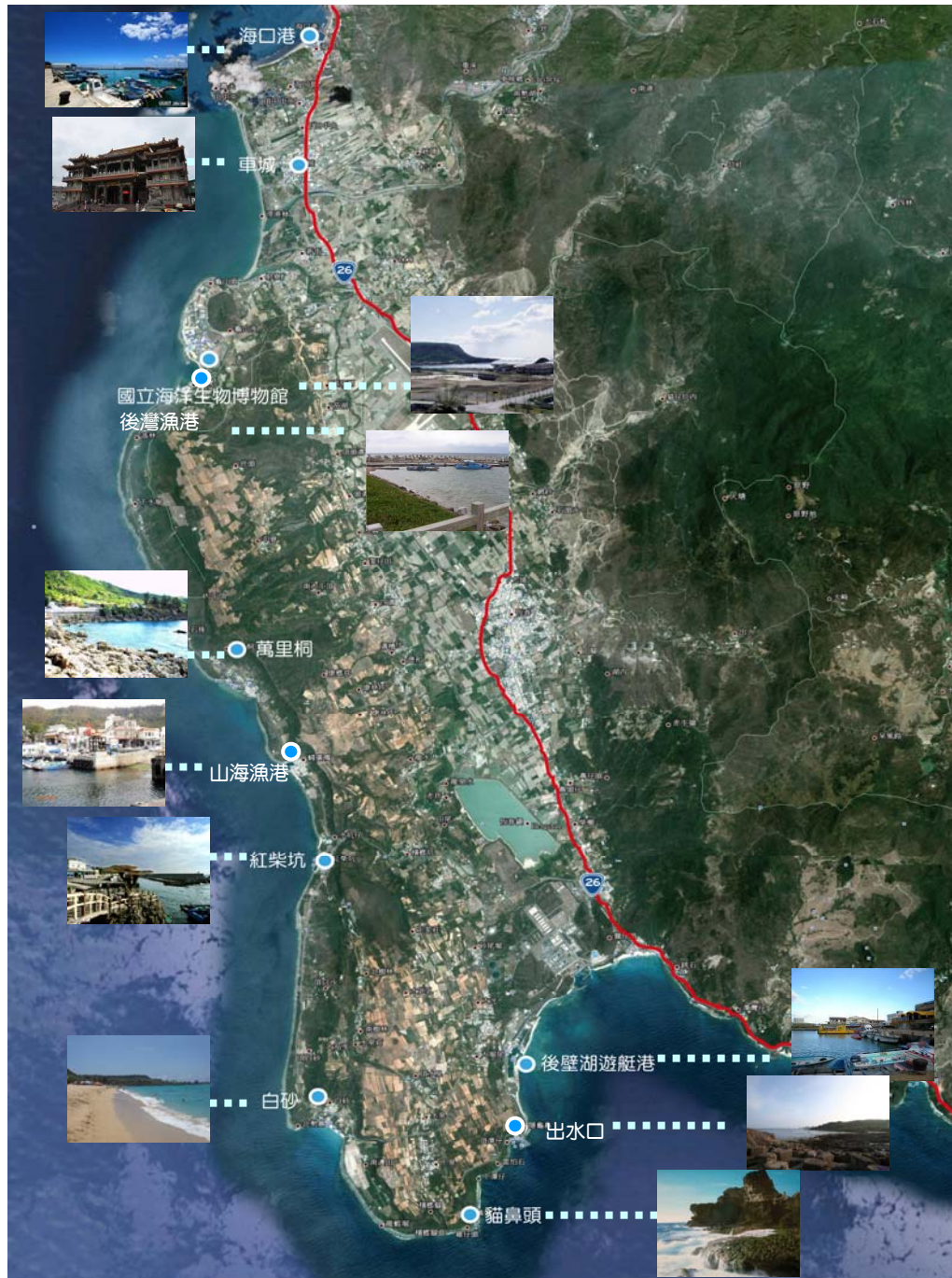


圖 5.23 車城後壁湖系統範圍圖

2.主要景點

系統內重要景點包括：海口、車城、國立海洋生物博物館、保力溪、萬里桐、山海、白砂、貓鼻頭、出水口、後壁湖。

	
後壁湖港	後壁湖港內-半潛艇
	
後壁湖港區大門	後壁湖港-觀光娛樂漁船
	
後壁湖遊艇碼頭-1	後壁湖遊艇碼頭-2

圖 5.24 車城後壁湖系統主要景點實況

3.主要港口

系統內主要港口包括：海口港、後灣、萬里桐、山海港、紅柴坑。

	
海口港	紅柴坑漁港-半潛艇
	
濱海堤道	景觀棧橋
	
白砂景觀民宿	白砂周邊攤販

圖 5.25 車城後壁湖系統主要港口實況

4. 連接主要道路

本系統主要道路為台二十六線省道(海口路、中山路、保新路、屏鵝公路、省北路、恆公路)，連接本系統各處景點。

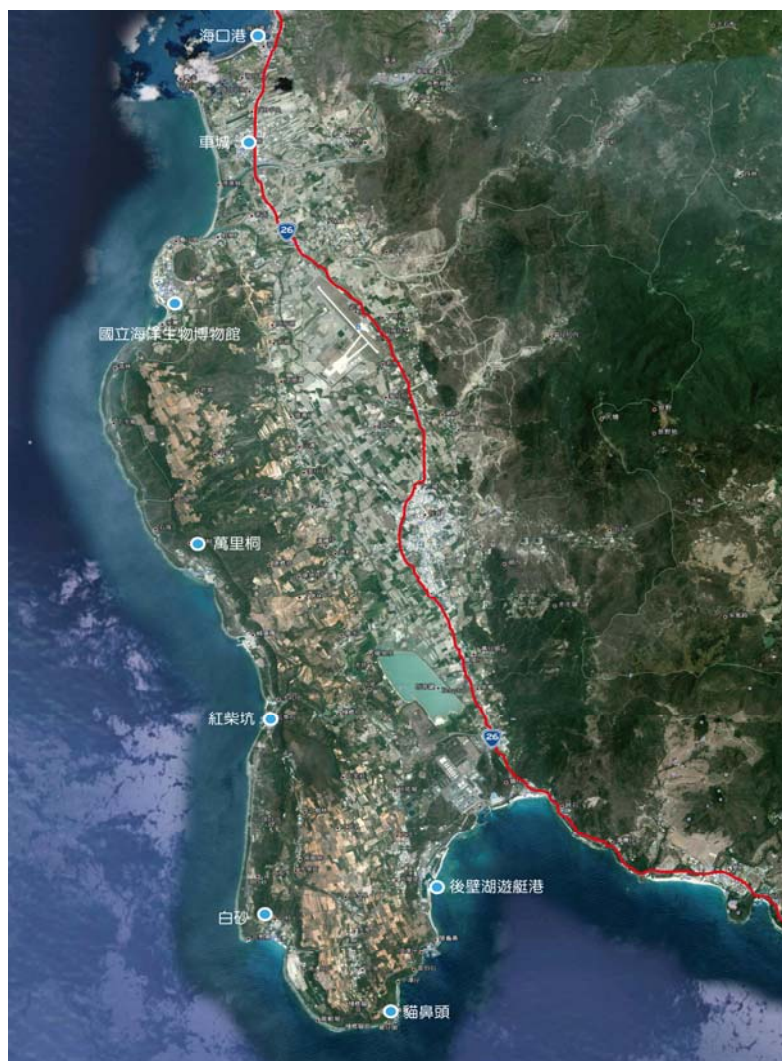


圖 5.26 車城後壁湖系統主要道路圖

5. 相關主管機關單位

本系統相關主管機關為墾丁國家公園管理處、屏東縣政府、車城鄉公所、恆春鎮公所。

二、發展現況

(一) 土地設施面

國立海洋生物博物館的設立，已逐漸帶動周邊地區之發展。惟此系

統之開發與投資的重點仍偏重於熱門地區為主，幾處小港口與漁村，其觀光服務功能性與使用率低。

另外，車城海生館區域與西南半島地區，皆已有民宿聚落形成。

(二)服務設施面

車城後壁湖系統，目前的整體發展較不均，仍只有較熱門的景點擁有較高度的開發，在海生館營運後，對於上述狀況，已較為改善許多，但仍有提升的空間。

目前後壁湖有固定開往蘭嶼的雙向交通船，提供遊客前往蘭嶼，另外還有部分的觀光娛樂船舶停靠於港內，例如：半潛艇、觀光快艇等。

沿海道路設有相關休憩區與自行車道，提供自行車旅遊相關服務機能。

(三)活動設施面

南台灣的恆春半島，每年吸引大量的遊客湧入，除了體驗南國的陽光與海水之外，墾丁國家公園內的資源豐富性極高，除了可從事一般性的旅遊活動外，也可進行深度旅遊。

每年的夏季更是旅遊人潮的高峰期，長年舉辦的春天吶喊海洋音樂祭更是造成轟動。雖然墾丁已是國內熱門的旅遊景點。

國片海角七號成功帶動來此旅遊人潮，景點知名度提高。

三、資源潛力分析

(一)遊憩資源豐富性

主要涵蓋範圍包含墾丁國家公園部分區域及車城國立海生館、後壁湖遊艇港等，該潛力帶區內遊憩型態多樣，除了美麗特殊的海岸景致之外，還擁有優良的港灣與海灘。本系統之遊憩資源豐富，充滿南國海洋魅力的自然景觀與生態，且具有種類多元的海域與遊憩活動。

現有自然環境開發程度相較為低，人為破壞較少，更擁有現代人嚮往的寧靜慢活步調。

(二)海域遊憩活動發展性

本系統內之海域遊憩活動豐富，包括：船釣、衝浪、磯釣、潛水、浮潛、遊艇、浮潛、拖曳傘、水上摩托車、香蕉船及其它拖曳浮具拖釣等。

(三)道路承載量

依照道路服務水準等級劃分，該系統內道路服務水準為 A 級，車流順暢平穩。

(四)火車站等級

系統內無鄰近之火車站。

(五)主要道路連接

以台二十六線省道為主要連接道路，連接各主要景點。

(六)港口設施

本系統主要港口包括：後灣、海口港、萬里桐、紅柴坑、山海港。其中，海口港原為海軍小艇基地，廢棄後改供小型漁船及漁筏停靠，因無潮流經過，航行穩定，且位於省道旁，轉乘交通極具便利性，因此南部藍色海洋公路選擇此處作為終點站，更成為恆春半島海陸轉運、大船與小船轉運之交通中心。萬里桐係利用其天然小礁灣出入海作業，因該地點為墾丁國家公園管制區，目前尚未興建有漁港設施。紅柴坑係利用原有珊瑚礁灣停泊使用，屏東縣政府修建有簡易碼頭、海堤及泊地、曳船道以方便漁民使用。山海港係利用原有珊瑚礁灣地形興建北防波堤圍成泊地以停靠小型船筏，為恆春地區最原始漁港。

(七)涵蓋生活圈人口數

包含高雄縣市、屏東縣等縣市，服務人口總數超過 300 萬人。

四、未來發展方向與構想

考量本系統之環境資源與遊憩活動特性，建議朝向「休閒遊艇渡假村」為發展主軸。

1. 塑造遊艇渡假基地，增加港區休閒化與功能性：雖然目前後壁湖遊艇港仍有停靠少數的觀光娛樂船舶，但在其設施與規模部分，仍不具遊艇港水準，長期下來港區的使用型態單調，反而失去原有用途，建議可與周邊新興開發地區一同進行有計畫性的開發與提升，或開發新的海上遊程路線。
2. 形塑原始樂活旅遊型態，重新規劃包裝行銷：在白砂沙灘附近，目前已有業者進駐，設立飯店與民宿，區隔與墾丁地區市場的不同，步調較為緩慢且悠閒的旅遊型態，未來可針對不同需求的旅遊市場，進行更多的行銷與宣傳，塑造新的旅遊體驗，增加區域內的整體發展。

依據上述發展主軸與發展理念，本系統之整體發展構想如下圖所示。

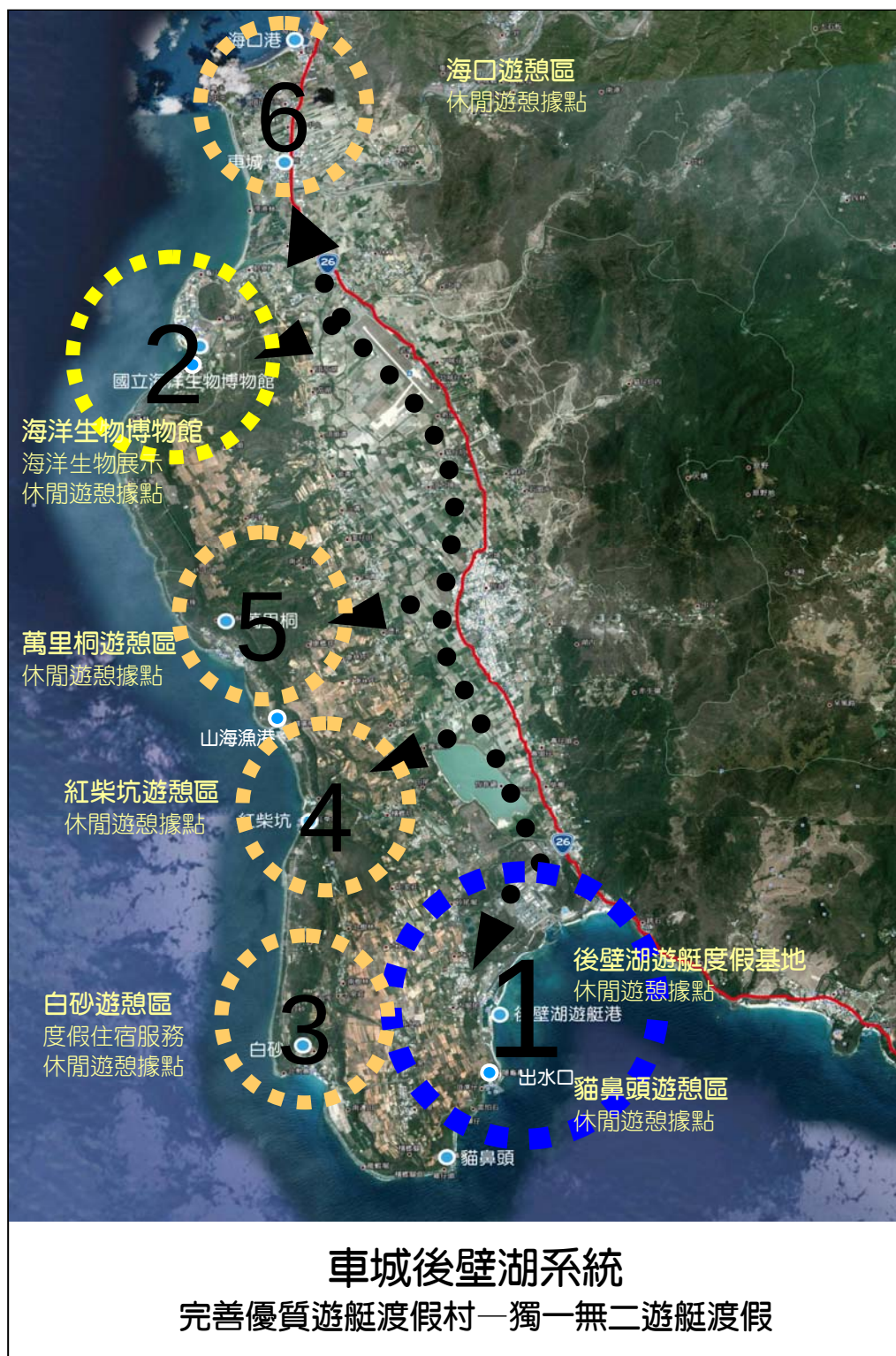


圖 5.27 車城後壁湖系統整體發展構想圖

五、發展面臨課題與發展建議

(一)現行從事觀光休閒之船隻包括娛樂漁船與遊艇，惟娛樂漁船仍屬漁船，其用品仍有補助，造成兩者之發展基礎條件不一

(1)面臨狀況

後壁湖遊艇港是恆春地區最大的漁港，外側供漁船停泊，內側則是遊艇碼頭，內外共可容納船支約 350 艘，也是台灣目前第一個國際級的遊艇港。由於現行從事觀光休閒之船隻包括娛樂漁船與遊艇，惟娛樂漁船仍屬漁船，漁業動力用油優惠油價政策，自民國 47 年起實施迄今，其目的為減輕漁民從事漁撈作業經營成本，但若該漁船轉型從事觀光遊憩相關服務，則與一般遊艇之用油成本為低，造成兩者之發展基礎條件不一。



(2)發展建議

有關船隻之管理，乃依據「小船管理規則」，針對總噸位未滿二十噸之動力船舶進行管理；相關主管機關依船舶法第六十二條規定，為小船所在地之航政主管機關，未設置航政機關之地區，為當地地方政府。解決上述現象首應明訂並授權相關管理單位，諸如屏東縣政府專責管理單位。至於娛樂漁船與遊艇，兩者不平等之競爭基礎，則可透過服務分級差別收費方式辦理，娛樂漁船即便可從事遊憩相關活動，然其船隻設備、停靠設施與服務方式仍與遊艇有所差異；透過服務分級差別收費方式，讓設備與服務較好者收費相對較高，分別爭取不同遊客客層。

(二)後壁湖港區現有土地使用管制項目為一般管制區與特別景觀區，無法滿足觀光發展使用需求，宜適時轉變調整

(1)面臨狀況

依據墾丁國家公園計畫各種分區、用地別容許使用項目規定，一般管制區之鄉村建築用地，其容許使用項目包括：建築鄉村住宅及出租業、飲食業、室內兒童遊憩場、一般旅館、民宿等；至於特別景觀區則僅能原有建築物之修建、改建或遷建。後壁湖後方大光路之土地使用多屬一般管制區之鄉村建築用地，現況多為一層樓建物，從事浮潛用品租用、民宿等。

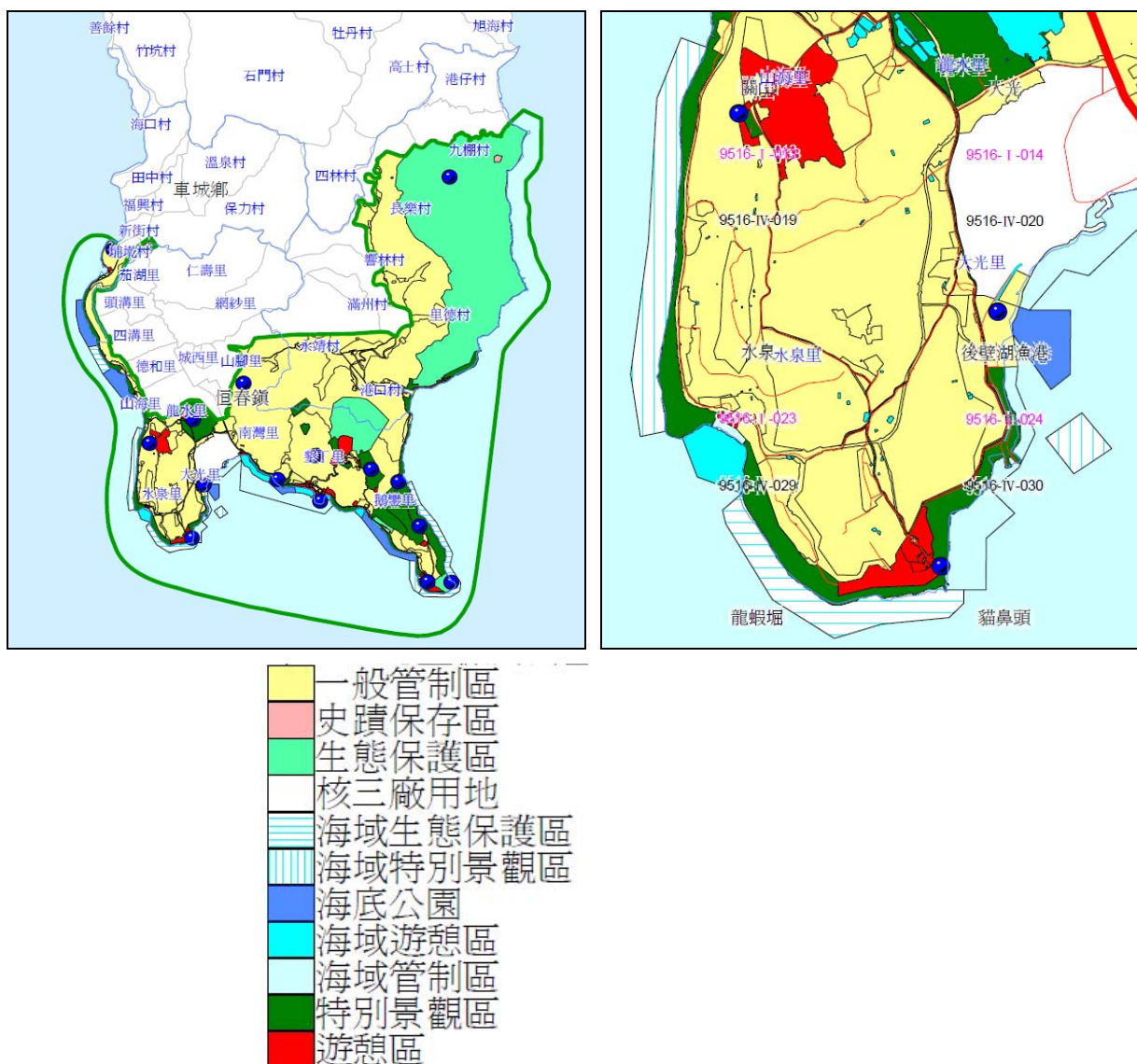


圖 5.28 墾丁國家公園及後壁湖地區土地使用分區圖

	
後壁湖後方大光路土地使用情形-1	後壁湖後方大光路土地使用情形-2

(2)發展建議

後壁湖後方大光路面臨海港地區，可瀏覽港區及海景，適宜開發作為觀景民宿，大光里發展海產餐廳商圈，白砂遊憩區可提供度假住宿服務及休閒遊憩據點，沿台 26 縣往北至海洋生物博物館、海口遊憩區等地區，沿線則可擴大觀光相關產業之投資。

大光里位於後壁湖漁港周邊，已形成開設各式海鮮餐廳之海產街，在價位及新鮮度皆具有一定水準。未來宜透過商圈再造手法，形塑海產餐廳之提升

為爭取相關投資機會，周邊適合發展地區可爭取調整為遊憩區之旅館用地或商店用地，從事觀光或一般旅館、攝影沖片服務、攝影相關物品及機具器材之販售、水上遊憩活動之解說嚮導、潛水活動訓練、包車遊園解說、旅館事業、大型展示中心或商務中心(得含零售、餐飲、住宿、招待所)。



圖 5.29 後壁湖遊艇度假基地發展構想示意圖

(三)後壁湖遊艇港區使用率不高，漁港地區之停車位假日明顯不足，遊憩服務品質尚待提升

(1)面臨狀況

後壁湖漁會大樓內設置海鮮餐廳，提供海鮮料理，暑假及例假日吸引相當多遊客前往，由於漁港港區腹地不大，停車空間有限，往往造成停車位不敷使用而致使環境紊亂。

遊艇港區部分則因遊艇停靠使用率不高，港區略顯空盪，且遮陰設施不足，降低遊客遊憩意願。

(2)發展建議

後壁湖地區已具有海域遊憩、遊艇碼頭之海洋景觀風貌，惟為維持高品質之遊艇度假勝地風貌，應針對整體環境、閒置空地進行環境整頓管理，並維持海岸景觀原始的寧靜與美好。

後壁湖遊艇港為全台主要之遊艇港，港區雖設有遊客中心、咖啡吧休憩區，海鮮景觀餐廳、賣場等設施，對於旅客服務之相關重點設施，仍有增設必要，諸如觀光半潛艇之等候設施等。



後壁湖浮潛最佳場所



後壁湖碼頭賣店區閒置情形



觀光半潛艇



後壁湖碼頭增設等候設施



後壁湖漁會大樓



漁會大樓之生鮮海產

第五節 都蘭伽藍系統發展方案

一、區位與基本資料

1.系統範圍

本系統範圍北自馬武窟溪出海口東河橋以南，延伸南至台東海濱公園。

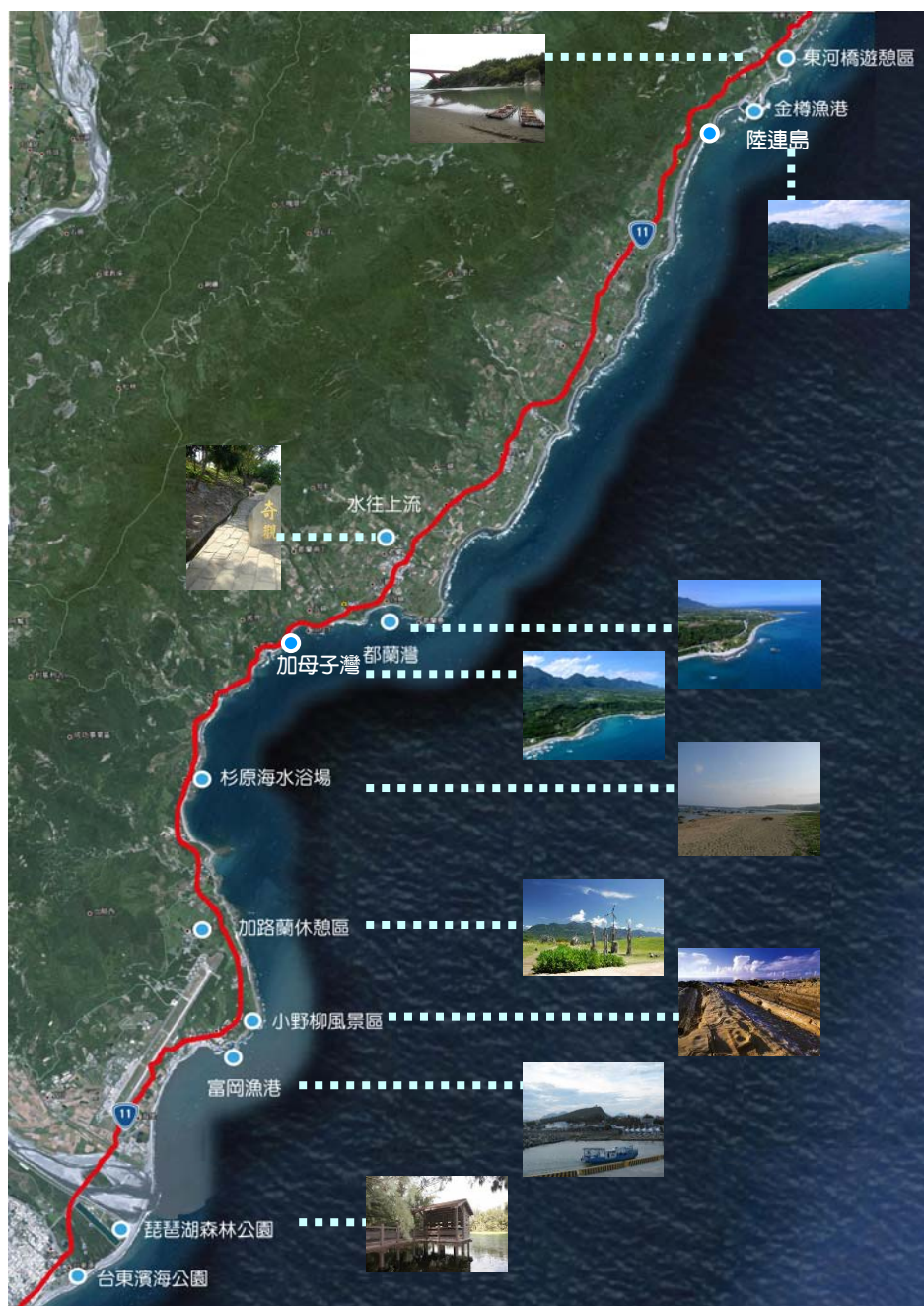


圖 5.30 都蘭伽藍系統範圍示意圖

2.主要景點

系統內重要景點包括：琵琶湖森林公園、富岡漁港、小野柳風景區、伽路蘭遊憩區、杉原海水浴場、加母子灣、都蘭灣、水往上流、金樽、東河橋遊憩區、綠島蘭嶼兩離島。

	
加母子灣	加母子灣-私人景觀餐廳與海域娛樂中心
	
海岸沿線景觀-1	海岸沿線景觀-2
	
小野柳風景區-1	小野柳風景區-2

	
伽路蘭遊憩區-1	伽路蘭遊憩區-2
	
杉原沙灘	杉原沙灘-後方建物為美麗灣渡假村所在
	
東河橋遊憩區一景	竹筏體驗教學

圖 5.31 都蘭伽藍系統主要景點實況

3.主要港口

系統內主要港口包括：伽藍(富岡)漁港、金樽漁港。

	
金樽漁港-1	金樽漁港-2
	
富岡漁港(綠島蘭陽交通船)-1	富岡漁港(綠島蘭陽交通船)-2
	
富岡漁港-1	富岡漁港-2

圖 5.32 都蘭伽藍系統主要港口實況

4.連接主要道路

本系統主要道路為台十一線省道(海岸公路、東成公路、松江路一段、二段、吉林路一段、二段)，連接本系統各處景點。

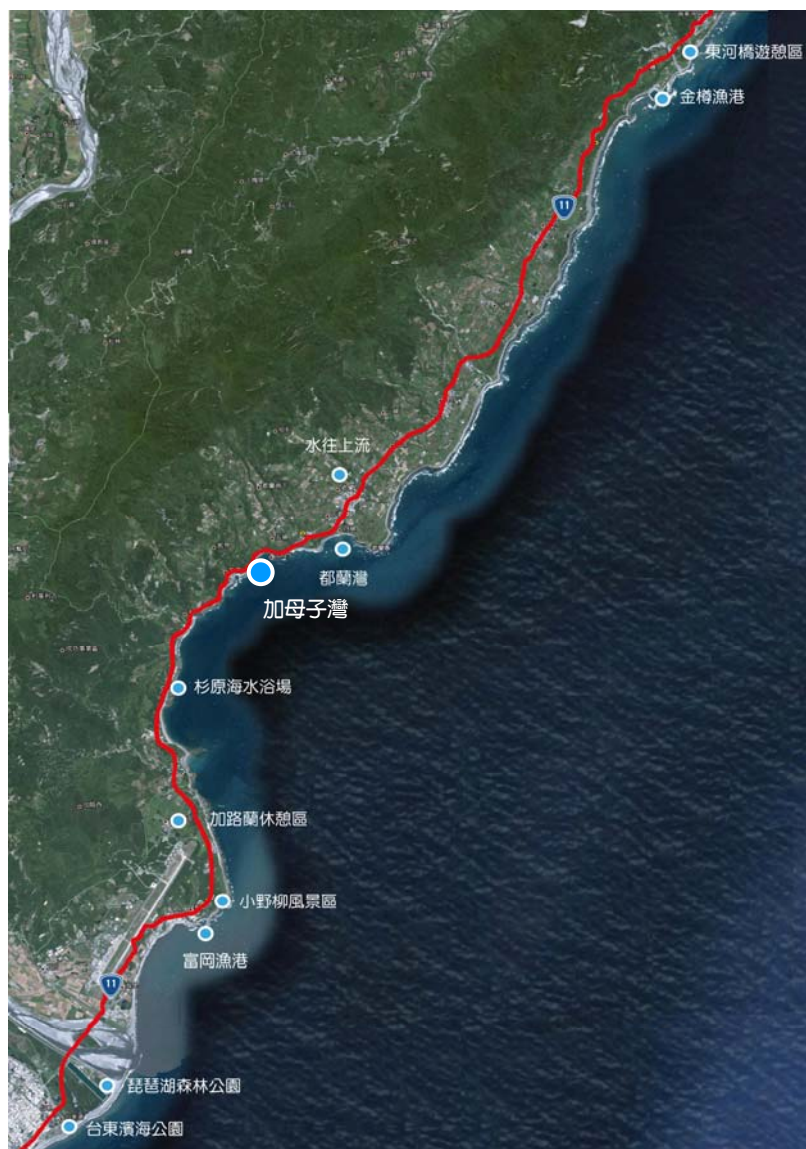


圖 5.33 都蘭伽藍系統主要道路圖

5.相關主管機關單位

本系統相關主管機關為東部海岸國家風景區管理處、台東縣政府、東河鄉公所、卑南鄉公所。

二、發展現況

(一)土地設施面

杉原海灘美麗灣渡假村 B O T 興建開發案，因環評問題、開發問題以及民眾對開發的疑慮而暫時停擺。

(二)服務設施面

本系統海陸域的遊憩資源豐富，適合從事不同類型的海域遊憩活動。

海岸沿線休憩設施完善，沿線皆設有休憩區可供賞遊憩。

富岡漁港為前往綠島蘭嶼主要碼頭。

(三)活動設施面

本系統水域活動發展度相對較低，種類較少，杉原地區的沙灘海岸，可進行帆船、風浪板等活動，部分岩岸及漁港，則可進行海釣活動。

遊客多以過路式賞景遊程為主，且多以短暫停留一日遊為主。

三、資源潛力分析

(一)遊憩資源豐富性

本系統之海陸域的資源豐富，各景點皆具特色，可從事不同類型的海域遊憩活動。杉原地區的沙灘海岸，可進行帆船、風浪板等活動。部分岩岸及漁港，則可進行海釣活動。海岸沿線景觀秀麗，皆設有休憩區可供賞遊憩。

此外，原住民特有文化與人文特色亦增添觀光的特色與魅力。東部地區亦因開發相對較低，而能保有較自然之景觀風貌。

(二)海域遊憩活動發展性

本系統可從事不同類型的海域遊憩活動，諸如杉原地區的沙灘海岸，可進行帆船、風浪板等活動。部分岩岸及漁港，則可進行海釣活動。

(三)道路承載量

依照道路服務水準等級劃分，該系統內道路服務水準為 A 級，車流順暢平穩。

(四)火車站等級

系統內以台東火車站為一等站。

(五)主要道路連接

本系統以台十一線省道為主要連接道路，連接各主要景點。

(六)港口設施

系統內港口包括伽藍(富岡)漁港以及金樽漁港。富岡漁港也是阿美族語的「伽藍漁港」，民國 82 年間共闢建完成了泊地有 3.6 公頃，除了提供近海之漁船靠泊作業外，也是與綠島、蘭嶼唯一客貨交通港，在堤上可遠眺綠島，往北望可及小野柳特殊的海岸景觀，是個兼俱漁業、觀光、交通之多元化港口。金樽漁港民國 73 年開始興建，港區約可容納 40 艘漁筏，但因海流的關係，砂石常會回堵造成淤積，漁船有時會擱淺而不敢進港，無法發揮漁港的作用。但金樽漁港卻因為美麗的海岸線而得到遊客的青睞。

(七)涵蓋生活圈人口數

服務人口總數約為 23 萬人左右。

四、未來發展方向與構想

考量本系統之環境資源與遊憩活動特性，建議朝向「原住民與海洋深度體驗之旅」為發展主軸。

1. 建立多功能綜合型式的娛樂中心：整個遊憩系統內，包含山、海與離島之景點，可進行遊覽行程、休閒渡假與生態體驗等各類型式的旅遊活動。
2. 東部海岸最大渡假休閒基地：未來以渡假中心為主題，建置成更完善渡假基地。其發展可以都蘭鼻為主要度假基地，另杉原海水浴場已進行「美麗灣休閒渡假村的 BOT 興建工程」，若配合富岡漁港導入休閒碼頭設置，未來可提供更多元的海域遊憩活動。
3. 原住民及生態深度旅遊：強化宣傳當地的原住民文化，推動深度旅遊的概念，讓遊客願意停留並得到新的體驗。

依據上述發展主軸與發展理念，本系統之整體發展構想如下圖所示。

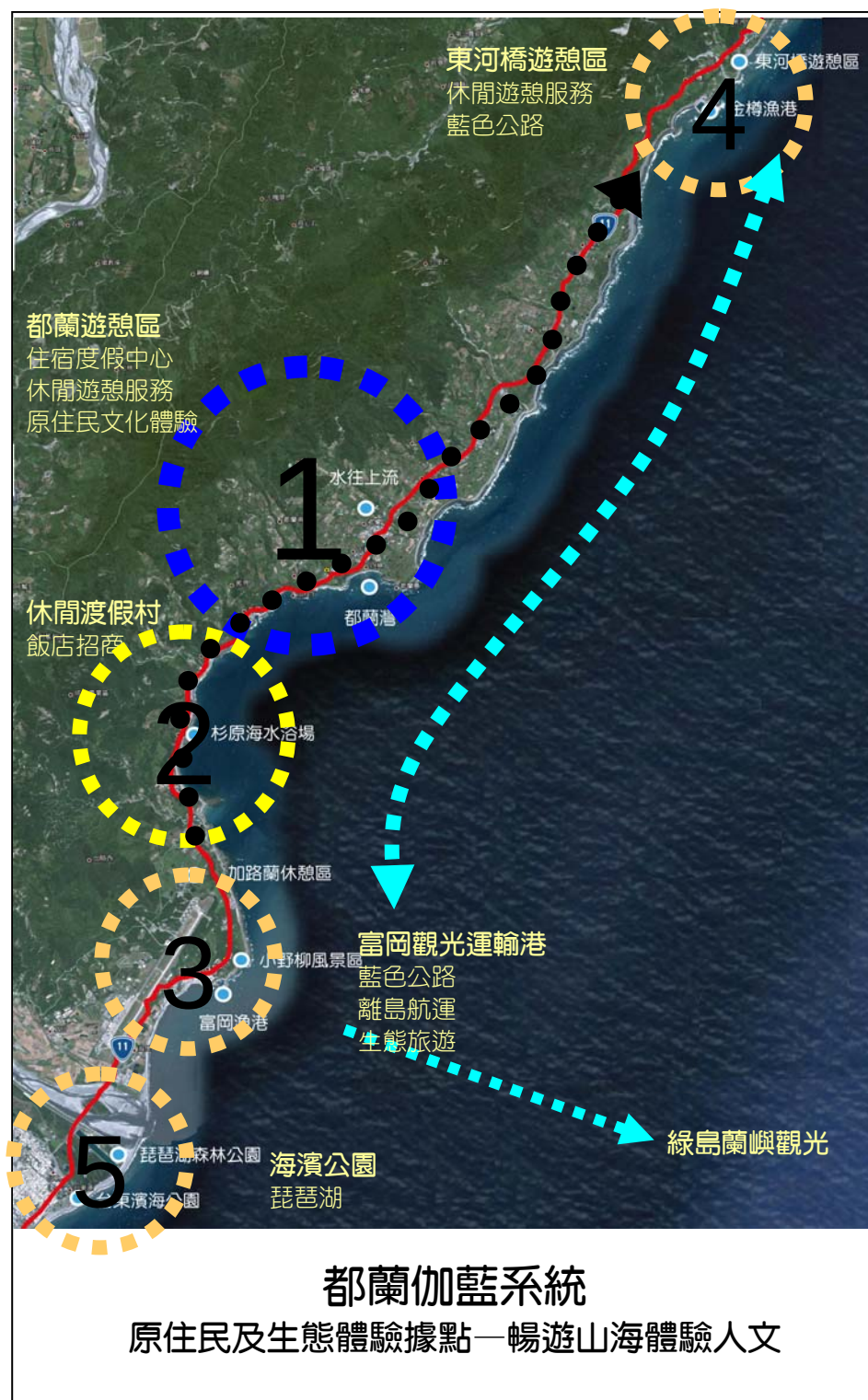


圖 5.34 都蘭伽藍系統整體發展構想圖

五、發展面臨課題與發展建議

(一)原住民傳統領域劃設之法律地位與施行細則不明，影響觀光土地利用發展

(1)面臨狀況

民國 92 年，都蘭鼻隸屬東海岸國家風景區約五十公頃土地，原以公辦民營方式開發作為渡假村，惟因阿美族人視此為祖先登陸地方，為其辦豐年祭的傳統領域，因此抗議而致使開發案停擺，都蘭鼻變成荒地。都蘭部落欲活化都蘭鼻，推動文化園區，但因傳統領域法律地位不明，亦使都蘭阿美族人不易進行。

有關原住民基本法對於原住民土地利用相關規定包括：

1. 第 20 條規定：「政府承認原住民族土地及自然資源權利。……原住民族或原住民所有、使用之土地、海域，其回復、取得、處分、計畫、管理及利用等事項，另以法律定之。」
2. 第 21 條規定：「政府或私人於原住民族土地內從事土地開發、資源利用、生態保育及學術研究，應諮詢並取得原住民族同意或參與，原住民得分享相關利益。政府或法令限制原住民族利用原住民族之土地及自然資源時，應與原住民族或原住民諮商，並取得其同意。」
3. 第 22 條規定：「政府於原住民族地區劃設國家公園、國家級風景特定區、林業區、生態保育區、遊樂區及其他資源治理機關時，應徵得當地原住民族同意，並與原住民族建立共同管理機制；其辦法，由中央目的事業主管機關會同中央原住民族主管機關定之」。

上述相關法令規定雖然對原住民權益有所保障，然因後續相關辦法與執行操作步驟並未完整訂定，致使相關土地使用問題未能清楚規範，反而限制原住民相關權益。同時，對於原住民傳統領域之操作定義未清楚界定，後續亦成為衝突與發展阻礙的來源。

(2)發展建議

由於原住民基本法之後續相關辦法與執行操作步驟並未完整訂定，致使相關土地使用問題未能清楚規範，限制原住民相關權益與海岸土地之觀光發展利用。建議應由原住民委員會儘速邀集各相關單位團體，針對原住民傳統領域之劃定清楚界定，以免造成原住民與現有土地關係人之衝突，同時阻礙海岸觀光之發展。

(二)杉原海水浴場 BOT 開發灣渡假村案，因環評議題、影響沙灘環境與侵犯原住民傳統領域等而終止開發。

(1)面臨狀況

杉原海水浴場位於台灣台東縣卑南鄉內，是全台東縣僅有的海水浴場，位於弧狀的都蘭海灣南緣，浴場長度約為一公里多，珊瑚礁廣佈於南北附近的海域，海灘上有著柔軟細緻的沙子，地形開闊平坦，水質清澈見底，適合許多水上活動的進行，亦是休閒遊憩的好地方。

台東縣政府就杉原海水浴場屬縣府土地部分，面積約 6 公頃以 BOT 案方式推動開發，由民間參與投資「美麗灣渡假村」，原於 95 年 9 月動工，然因環評議題、影響沙灘環境與侵犯原住民傳統領域等而終止開發。



(2)發展建議

雖然杉原海水浴場開發案已停擺並進入訴訟相關程序，基於是全台東縣海岸沿線僅有的沙灘，對於海岸觀光之發展，不論在景觀上、住宿與遊憩機能上，仍具有影響關鍵，實應妥善處理並審慎開發。

(三)富岡漁港港口容量有限，且觀光遊艇與漁船混雜停靠，產生使用衝突並影響港口觀光遊憩服務品質

(1)面臨狀況

富岡漁港屬小型規模的漁港，位於臺東市海邊，是臺東縣內第二大之漁港，僅次於成功漁港。富岡漁港除了是市民日常魚貨的消費地與海釣場，也是前往綠島、蘭嶼等離島地區以及賞鯨、海釣等活動的樞紐之地。由於上述遊憩活動的興起，港區規模與腹地又不大，致使傳統漁船與觀光遊艇產生混雜停靠之使用衝突，已影響港口觀光遊憩服務品質。



(2)發展建議

1. 誠如前述，富岡港之傳統漁船與觀光遊艇產生混雜停靠之使用衝突，影響港口觀光遊憩服務品質。基於發展賞鯨與蘭嶼綠島交通船功能，應增設提供遊客更為舒適之相關服務設施，並改善現有港區相關設施。
2. 另因觀光發展需求致使傳統漁船的生存逐漸受到壓迫，建議可輔導漁民從事浮潛、海洋生態導覽等觀光產業。例如杉原富山海域復育成功後，當地漁民開始進修學習，規劃海洋探索及深度旅遊的套裝行程，創造轉型及就業機會。
3. 對於富岡港景點的維護與自然環境保護仍應進行改善，包括港區環境整頓，海岸線環境清潔與保護、漁村社區環境整理等。
4. 推出原住民及生態體驗深度旅遊，由於富岡遊艇碼頭是熱門的東

海岸賞鯨出海碼頭之一，也是台東進出綠島和蘭嶼的客船碼頭，可藉此推出原住民及生態體驗深度旅遊。

5. 推出輕鬆休閒渡假之旅，富岡港口堤防邊除了是欣賞太平洋海天一線美景的絕佳地點外，富岡港與小野柳風景區串聯，更是台東近郊半日遊或一日遊的最佳旅遊行程。

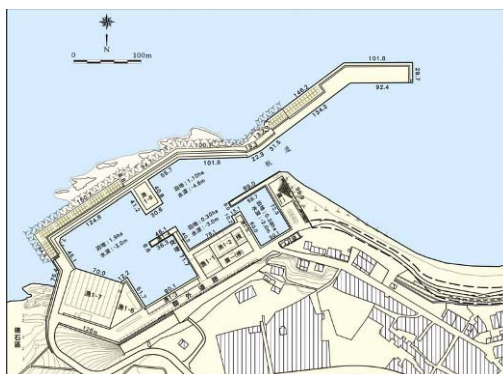


圖 5.35 富岡漁港發展示意圖

第六章 結論與建議

第一節 台灣海岸遊憩系統土地利用與發展方案

本計畫基於下列原則遴選具代表性類型之海岸遊憩帶觀光發展系統，包括：

1. 各海岸系統皆具有其特色與優勢條件，遴選之潛力系統主要乃協助未來發展海岸觀光時，能針對不同類型之系統，提供發展應特別注意之相關議題與後續相關解決建議。
2. 各海岸系統之發展條件分析與專家學者及相關機關推薦據點，為遴選方案之重要參考，其遴選系統仍應具有類型代表性與特有優勢條件。
3. 本計畫針對該據點內之觀光發展已趨穩定，開發定位清楚且已有相關開發計畫案投入，民間參與相關投資所遭遇困難情形較少者，暫不入列遴選名單，仍以具代表性類型及面臨該類型典型課題為優先考量。
4. 若鄰接已入選系統之周邊區域，則考量納入整合發展而暫不列入遴選方案。

本計畫經由海岸遊憩帶發展潛力地區評分結果，加上考量兩次專家會議以及各單位推薦地點，評選出下列五處具發展潛力之推薦地區，包括：北部區域的金山萬里系統與港澳濱海系統，南部區域的安平北門系統與車城後壁湖系統，以及東部區域的都蘭伽藍系統。

上述五處發展潛力遊憩帶各有擅長之處，諸如結合溫泉特有資源(金山萬里系統)、海域遊憩活動興盛(港澳濱海系統)、結合歷史人文資源(安平北門系統)、結合休憩港灣設施(車城後壁湖系統)以及結合原住民人文與自然景色(都蘭伽藍系統)，皆可以為台灣未來海岸觀光創造特色魅力據點與觀光發展效益。

各海岸遊憩帶發展潛力地區之發展，考量不同系統之環境資源與遊憩活動特性，本計畫分別提出其建議發展主軸，詳如下表所示：

表 6.1 各系統發展主軸綜整表

所屬區域	具代表類型及發展潛力遊憩帶	主要發展類型	未來發展定位
北部區域	1.金山萬里系統	結合特有資源(溫泉)	海洋溫泉渡假勝地 (海洋湯泉完美體驗)
	2.港澳濱海系統	海域遊憩活動興盛	多功能娛樂遊憩碼頭 (陽光海洋活力園區)
南部區域	3.安平北門系統	結合歷史人文	新海洋古都風情勝地 (古今現代人文之旅)
	4.車城後壁湖系統	結合休憩港灣設施	完善優質遊艇渡假村 (獨一無二遊艇渡假)
東部區域	5.都蘭伽藍系統	結合原住民人文	原住民及生態體驗據點 (暢遊山海體驗人文)

本計畫所遴選五處台灣海岸觀光之案例，雖各有其面臨特定的議題，然亦有共通需克服之議題，包括：

1. 土地使用管制計畫未能整體考量並因應發展需求適時調整。
2. 海岸部分地區劃設為保安林地，阻隔海岸活動與岸邊相關服務，且沙灘劃設為景觀管制區，無法提供遊憩相關服務外，亦阻隔商家服務與海域活動之串連。
3. 環境管理為觀光發展之基本服務工作，海岸地區環境管理除需明確指明管理單位外，其人力經費亦為重大負擔，必須將其納入日常營運考量。
4. 民間參與觀光相關事業的投資缺乏誘因與行政協助，往往招商不易。

針對上述議題，本計畫亦提出相關解決建議，以助未來發展海岸觀光時，能針對不同類型之系統，提供發展應特別注意之相關議題與後續相關解決建議。

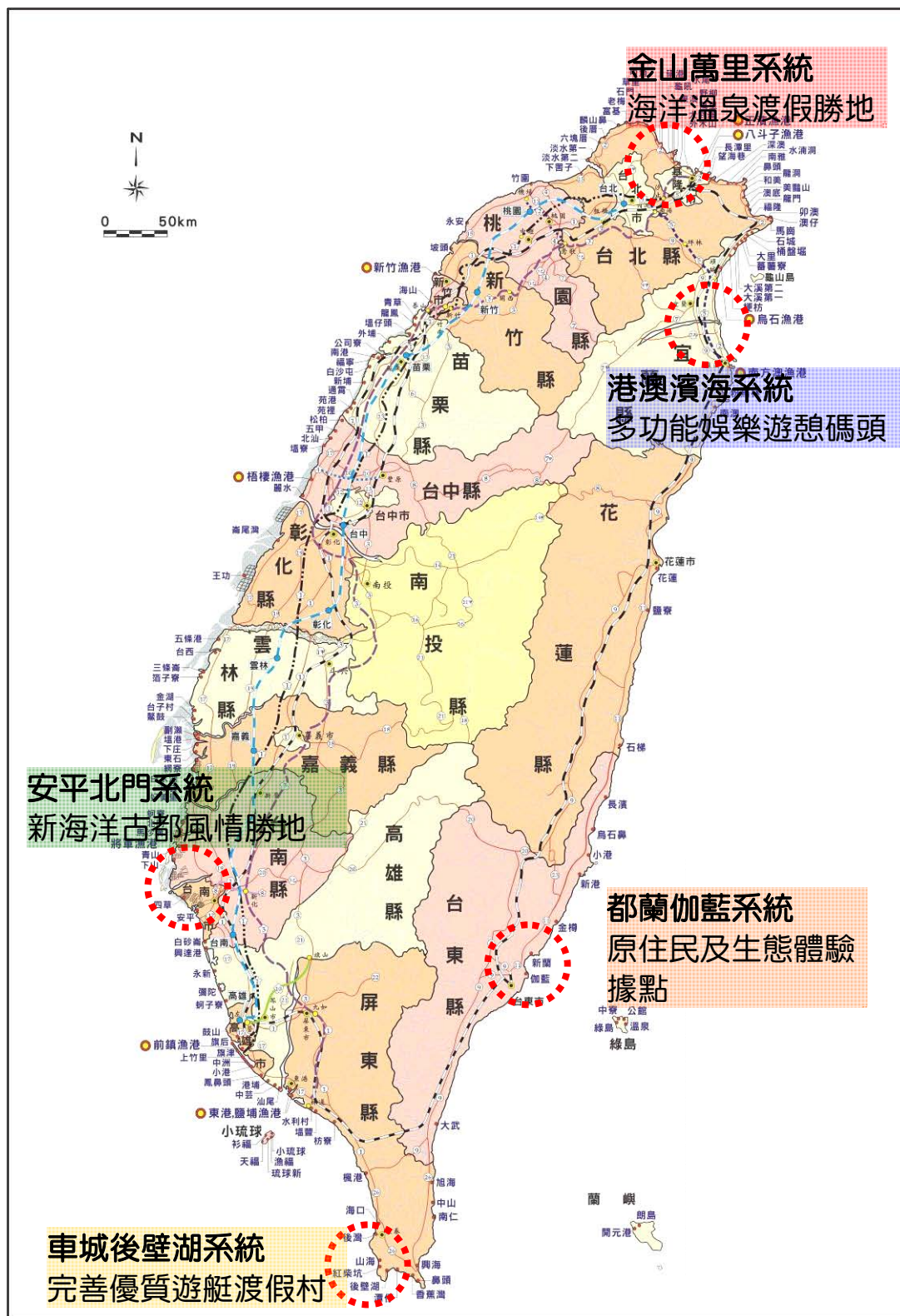


圖 6.1 台灣海岸觀光發展系統類型之主題圖

二、土地利用議題相關權責單位推動建議

如前述有關台灣海岸觀光之所面臨之土地利用議題，建議應邀集相關權責單位共同克服解決。

茲將案例地區所面臨之土地利用議題整理如下：

表 6.2 土地利用相關權責單位綜整表

土地利用議題與對策	案例地區	相關權責單位
議題：土地使用管制計畫應與整體發展需求配合一致，且因應需求轉變適時調整，並擬定觀光整體發展計畫以引導區域內公私部門之各項發展計畫。 對策：整合範圍內各個都市計畫，共同進行都市計畫通盤檢討，整體考量觀光發展需求調整都市計畫。同時擬定觀光整體發展計畫，引導區域內投資發展計畫。	金山萬里系統 港澳濱海系統 安平北門系統	- 都市計畫主管單位：內政部營建署 - 都市計畫擬定單位：縣市政府、交通部觀光局 - 共同擬定觀光發展計畫：縣市政府、交通部觀光局(國家風景區管理處)、國家公園管理處
議題：範圍內相關產業面臨土地違規使用而亟待輔導合法轉變。 對策：配合都市計畫通盤檢討，調整用地別，並規範用地變更相關回饋機制，且考量公平正義與使用效率下，調整現有管制規定，容許符合需求之建築使用，並輔導相關業者建築設施合法化，並進一步提升其服務設施水準。	金山萬里系統 港澳濱海系統 安平北門系統 車城後壁湖系統	- 都市計畫主管單位：內政部營建署 - 保安林地主管單位：農委會林務局 - 都市計畫擬定單位：縣市政府、交通部觀光局、內政部營建署 國家公園管理處 - 地方產業輔導及建築管理單位：縣市政府、鄉鎮公所
議題：原住民傳統領域劃設之法律地位與施行細則不明，影響觀光土地利用發展。 對策：由原住民委員會儘速邀集各相關單位團體，針對原住民傳統領域之劃	都蘭伽藍系統	- 都市計畫主管單位：內政部營建署 - 原民法主管單位：原住民委員會 - 範圍內土地所屬管理

定清楚界定，以免造成原住民與現有土地關係人之衝突，同時阻礙海岸觀光之發展。		單位：縣市政府、交通部觀光局
---------------------------------------	--	----------------

第二節 台灣海岸觀光發展規劃建議

一、推動經營發展建議

針對後續海岸觀光之經營發展，本計畫提出以下建議：

1.強化合作發展之伙伴關係

觀光遊憩之發展需要各部門與相關單位相互協助，共同投入，才能發揮效益，這樣的關係不僅在公私部門需要建立，在不同政府組織體系更需要相互合作。

台灣海岸觀光之發展，不論是本計畫所評選優先發展之潛力遊憩帶，或是既有觀光發展據點，隸屬相關行政單位，諸如：交通部觀光局、內政部營建署、農委會漁業署、縣市政府及鄉鎮市公所；此外，各遊憩據點的相關服務常常透過委託民間經營開發，為發揮觀光遊憩整體意象與服務效益，實應強化合作發展之伙伴關係。

2.強化參與投資獎勵與協助機制

民間參與觀光相關事業的投資絕對需要獎勵的誘因，但更需要行政的協助，諸如：行政服務單一窗口處理，不論是處理土地、執照申請、環保等，其申請的不確定性與等待的成本，往往造成投資者的重大損失，並且減低其原本投資的熱情；故如何透過行政協助，強化參與投資獎勵與協助機制，實是觀光事業重要的開發成功關鍵。

3.強化環境設施經營管理維護機能

觀光的發展是一種整體的意象與服務表現，反應在環境景觀的美感與舒適整潔。近年在許多環境改造作為所強調的「減法工程」，其觀念即在不先強調增加哪一些設施，而是先消除雜亂無用的現象或設施，還原環境的自然美本質，再依據所創造的意象，增加必要的改造。

此外，優質的環境景觀與服務設施必須依賴優質的經營維護管理，而這項工作決不是單靠主管機關或行政單位的職責，結合在地居民與民間企業共同參與才能發揮經營管理維護的整體效果，故如何設

計共同參與經營管理維護機制，亦是推動成功關鍵之一。

二、漁港之周邊地區發展建議

本計畫所遴選海岸觀光系統案例地區皆有所屬漁港，其對該觀光系統之發展，無論是遊憩資源特色、遊憩活動服務以及基礎設施提供等，扮演重要的角色。然各案例地區漁港與其周邊發展，皆有相關議題需待克服解決，以提升其品質。

茲將案例地區漁港與其周邊地區發展建議說明如下：

1. 港區內土地，亟待招商開發，以提供相關住宿、餐飲等服務需求，並帶動周邊發展(烏石港、安平港、礮港)。
 - (1)建議結合公部門各相關單位與民間企業，共同行銷積極推動港區土地利用開發，引進港區度假飯店，結合海域遊憩活動共同發展。
2. 現行從事觀光休閒之船隻包括娛樂漁船與遊艇，惟娛樂漁船仍屬漁船，其用品仍有補助，造成兩者之發展基礎條件不一(各漁港)。
 - (1)針對總噸位未滿二十噸之動力船舶進行管理，應明訂並授權相關管理單位，諸如墾丁地區以屏東縣政府為專責管理單位。
 - (2)針對娛樂漁船與遊艇，兩者不平等之競爭基礎，則可透過服務分級差別收費方式辦理，娛樂漁船即便可從事遊憩相關活動，然其船隻設備、停靠設施與服務方式仍與遊艇有所差異；透過服務分級差別收費方式，讓設備與服務較好者收費相對較高，分別爭取不同遊客客層。
3. 漁港港口容量有限，且觀光遊艇與漁船混雜停靠，產生使用衝突並影響港口觀光遊憩服務品質(如富岡漁港)。
 - (1)建議應增設提供遊客更為舒適之相關服務設施，並改善現有港區相關設施。
 - (2)建議輔導漁民從事浮潛、海洋生態導覽等觀光產業，創造轉型及就業機會。
 - (3)針對港區景點與自然環境保護持續進行改善，包括港區環境整

頓，海岸線環境清潔與保護、漁村社區環境整理等。

- (4)結合周邊遊憩資源，推出原住民文化之旅及賞鯨生態體驗深度旅遊，規劃半日遊或一日遊的旅遊行程，創造漁港觀光遊憩魅力。

參考文獻

1. 交通部觀光局(1999)。東部區域整體觀光發展計畫。皓宇工程顧問股份有限公司。
2. 交通部觀光局東北角海岸國家風景區管理處(2000)。東北角海岸風景特定區福隆地區交通中心暨遊憩系統整體規劃。中興工程顧問股份有限公司。
3. 交通部觀光局(2001)。台灣地區海域遊憩系統整體規劃。國立中央大學城鄉建設與發展研究中心。
4. 交通部觀光局(2003)。雲嘉南濱海觀光發展計畫。中華民國景觀學會、中華民國都市計劃學會。
5. 北海岸及觀音山國家風景區管理處(2004)。北海岸近岸海域遊憩活動整體規劃。榕聲工程顧問有限公司。
6. 交通部觀光局澎湖國家風景區管理處(2005)。澎湖國家風景區海域遊憩活動區域管理規劃。怡興工程顧問有限公司。
7. 交通部觀光馬祖國家風景區管理處(2005)。馬祖地區近岸海域遊憩活動調查規劃。大豐工程顧問股份有限公司。
8. 交通部觀光局東北角海岸國家風景區管理處(2005)。東北角海岸國家風景區水域遊憩活動規劃及經營管理規範報告書。自強工程顧問有限公司。
9. 交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處(2005)。水域遊憩活動規劃報告。財團法人成大研究發展基金會。
10. 交通部觀光局(2008)。水域遊憩活動發展現況調查及管理辦法修正研究。世新大學。
11. 金門縣政府(2005)。金門地區水域活動開發暨經營管理計畫委託調查規劃設計。自強工程顧問有限公司。
12. 吳全安，(2007)，海岸資源管理，五南出版社。
13. 薛曙生，(1994)，美國海岸侵蝕防護措施：兼論環境生態與美質

之結合，海岸結構物與海岸地貌研討會論文集。

14.北海岸及觀音山國家風景區管理處

<http://www.northguan-nsa.gov.tw/>

15.台中縣梧棲鎮公所 <http://www.wuchitown.gov.tw/wuchi2/>

16.台東縣政府 <http://www.taitung.gov.tw>

17.台東縣觀光旅遊網 <http://tour.taitung.gov.tw/ch/index.aspx>

18.台灣地區公路指南 <http://www.thb.gov.tw/hw/guide.html>

19.行政院農委會漁業署 <http://www.fa.gov.tw/chnn/>

20.行政院農委會漁業署休閒漁業網

<http://www.fa.gov.tw/recfsh/findex.php>

21.行政環境保護署-地方環境資料庫

<http://edb.epa.gov.tw/localenvdb/index.asp>

22.交通部公路總局

<http://www.thb.gov.tw/98%E4%B8%AD%E7%A7%8B/9801001.htm>

23.交通部台灣鐵路局全球資訊網

<http://www.railway.gov.tw/index/index.aspx>

24.交通運輸研究所 <http://www.iot.gov.tw/mp.asp?mp=1>

25.全國十大魅力漁港票選活動網站

<http://www.t-harbor.com.tw/index.aspx>

26.東北角海岸國家風景區 <http://www.necoast-nsa.gov.tw/>

27.東部永續發展綱要計畫 <http://140.116.83.223/cepd/plan.asp>

28.東部海岸國家風景區管理處 <http://www.eastcoast-nsa.gov.tw/>

29.雲嘉南濱海國家風景區

http://www.swcoast-nsa.gov.tw/01_home/home.aspx

30.嘉義縣布袋鎮公所全球資訊網

<http://www.budai.gov.tw/style/front001/bexfront.php>

-
- 31.嘉義縣東石鄉公所
<http://dongshih.cyhg.gov.tw/tour/index-1.asp?m=13&m1=9&m2=53&gp=&sid=&keyword=&id=19>
- 32.澎湖縣政府 <http://www.penghu.gov.tw/chinese/00home/home.asp>
- 33.Bin, O., Landry, C. E., Ellis, C. L., & Vogelsong, H. (2005). Some consumer surplus estimates for North Carolina beaches. *Marine Resource Economics*, 20(2), 145-161.
- 34.Center for Urban and Environmental Solutions. (2004). *Economics of Beach Tourism in Florida*. Florida Atlantic University.
- 35.Hawaii State Government. (1977). *Hawaii Coastal Zone Management Program*. Pp.119.
36. Honey, M.. (1999). *Who Owns Paradise?* P.36-37. Island Press. USA.
37. Honey, M., & Krantz, D. (2007). *Global Trends in Coastal Tourism*. Marine Program World Wildlife Fund and Stanford University.
38. Kaval, P. (2007). *Recreation benefits of U.S. parks*. Working Paper in Economics, 12/07, Hamilton, New Zealand: Department of Economics, University of Waikato.
39. King, P. G. (n.d.). *Economic analysis of beach spending and the recreational benefits of beaches in the city of San Clemente*. San Francisco: San Francisco State University.
40. Lew, D., & Larson, D. (2005). Valuing recreation and amenities at San Diego county beaches. *Coastal Management*, 33(1), 71-86.
41. Miller, A. R. & Grazer, W. F. (2002). The North American cruise market and Australian Tourism. *Journal of Vacation Marketing*, Vol. 8, No. 3, 221-234.
42. NOAA. (2009). National Oceanic and Atmospheric Administration. <http://www.noaa.gov/>
-

43. OCRM. (2009). Office of Ocean and Coastal Resource Management.
<http://coastalmanagement.noaa.gov/>
44. Pendleton, L., & Kildow, J. (2006). The non-market value of beach recreation in California. *Shore and Beach*, 74(2), 34-37.
45. Raybould, M. & Lazarow, N. (2009). Economic and Social Values of Beach Recreation on the Gold Coast. CRC for sustainable Tourist Pty Ltd.
46. TIES. (2004). Greening the Cruise Industry. Eco-Current Newsletter second/third quarter. The International Ecotourism Society.
47. UNWTO. (2004). World Tourism Organization. www.unwto.org
48. WWF. (2009). A Place of Unrivalled Richness, Importance and Beauty – The Nursery of the Seas.
<http://www.worldwildlife.org/what/wherewework/coraltriangle/index.html>

附錄一

海洋遊憩帶發展潛力評估第一次專家學者第一階段遴選會議紀錄

壹、會議時間：98 年 09 月 03 日 (星期四) 下午 2 時至 12 時

貳、會議地點：STARBUCKS COFFEE 統一星巴克興南門市(台北市復興南路一段 323 號 1 樓)

參、主持人：楊勝評系主任

記錄：余奕璇

肆、出席人員：王志輝組長(請假)、邱景星助理教授(請假，書面調查)、蔡清標教授(請假，書面調查)、陳墀吉副教授(請假，書面調查)、潘應輯總經理、李海清顧問、陳鴻彬系主任、吳重坤副教授、郭惠珠助理教授、劉良力助理教授、鍾豐駿技士

伍、報告事項：海岸遊憩帶潛力據點遴選作業說明(略)

陸、討論意見

一、李海清顧問

從海域遊憩活動的角度而言，建議台灣發展海域遊憩活動的潛力範圍，可分別在北海岸及東北角、花東海岸、南部墾丁(國家公園)及大鵬灣(國家風景區)、澎湖離島以及西部新竹附近等五處，選擇重要據點規劃發展。

二、潘應輯總經理

上述五大區塊各選擇重要據點規劃發展，原則可行，不過西部地區不一定是在新竹附近，可再討論選擇其他地點。

三、劉良力助理教授

除從海域遊憩活動的角度外，也可以從生態旅遊魅力考量，諸如：雲嘉南地區的濕地及鳥類生態、宜蘭及花東的賞鯨之旅、澎湖的柱狀玄武岩地形等，都是值得發展生態旅遊的潛力地點；當然，若規劃作為觀光發展，亦必須考量其保育的目的。

四、郭惠珠助理教授

本計畫尚可從景觀特色的角度，考量海岸觀光發展，諸如：東北角、花東以及澎湖等地的地形景觀，皆具有特色可作為發展潛力地點；生態之旅不僅是海岸陸地生態，海中生態如賞鯨亦可作為發展重點。另外，日本發展海岸觀光多結合人文資源，故建議可多蒐集各據點人文資訊，納入作為評選的重要參考資訊。

五、鍾豐駿技士

本署目前針對北部地區之漁港，規劃發展遊艇休閒機能地點，包括烏石港、八斗子以及梧棲等三處，南部地區亦將會規劃選定其他漁港發展遊艇休閒機能。另建議除現有專家學者外，可再多徵詢其他領域人員加入評選作業。

柒、會議結論

1. 此次遴選作業先以特色據點為主要考慮，未來評選出潛力據點後，將以「遊憩帶」的概念，結合周圍區域景點，並形成主題特色規劃發展。
2. 請各位專家依據今天討論內容，分別從海域遊憩活動、生態旅遊、景觀人文特色等角度，從全台 160 處海岸發展據點，評選出 40 處潛力據點；本計畫將再依本案評選指標深入分析各據點表現，再依據各專家委員所評定指標權重，遴選出 20 個潛力點，並進行實地現勘蒐集更詳細的資料，以確認最後入選之 5 處以上發展潛力據點。
3. 第一次遴選作業相關問卷數據統計後，將於近期再進行第二次遴選作業會議。

捌、散會

下午 4 時 00 分。

附錄二

海洋遊憩帶發展潛力評估第一次專家學者第二階段遴選會議紀錄

壹、會議時間：98 年 09 月 11 日 (星期五) 上午 10 時至 12 時

貳、會議地點：STARBUCKS COFFEE 統一星巴克興南門市(台北市復興南路一段 323 號 1 樓)

參、主持人：楊勝評系主任

記錄：余奕璇

肆、出席人員：王志輝組長、邱景星助理教授(請假，書面調查)、蔡清標教授(請假，書面調查)、陳墀吉副教授(請假，書面調查)、潘應輯總經理(請假，書面調查)、李海清顧問、陳鴻彬系主任、吳重坤副教授、郭惠珠助理教授、劉良力助理教授、洪國堯紀正

伍、報告事項：海岸遊憩帶潛力據點遴選作業說明(略)

陸、討論意見

一、李海清顧問

本計畫海域遊憩帶潛力據點遴選後，可建議政府編列環境改善，使遊憩帶周圍景觀及環境更為完善。另建議在期中報告遴選出五處以上據點後，期末報告再針對如何發展進行深入研討。

二、王志輝組長

在海洋資源觀光與岸上觀光部分，建議應有相關連結考量，以改善其遊憩的品質。針對尚未規劃開發的遊憩地帶，應找出其吸引點，說服遊客前往，避免遊客走馬看花的心態；如：鳥嶼的景觀優美，卻礙於更衣設備不良，致使遊客在海洋遊憩活動方面有所顧忌。所選定之海洋遊憩帶潛力據點，透過規劃將可發揮示範點效果。

三、洪國堯技正

本署將針對 14 處重點漁港發展規劃港區外之觀光遊憩資源，在自然景觀資源與社會人文資源，也做了相關性的調查。如自然景觀資源方面，在烏石有龜山島，生態資源面有鯨豚及賞鳥，社會人文則可提供教育與體驗的資訊。不僅止於海洋的遊憩活動，陸上的休閒也

應做相對應的結合。如交通可及性，遊憩帶附近是否有停車場等因素，便是影響要素之一。

柒、會議結論

1. 本計畫將依各潛力指標之評分說明，評定各候選潛力據點；再依其得分遴選出五處以上之潛力據點，並發展為海洋遊憩帶。
2. 建請漁業署提供所規劃之 14 處漁港及三遊艇港等條件，以便納入本案考量發展。

捌、散會

中午 12 時 00 分。

附錄三

海洋遊憩帶發展潛力評估第二次專家學者第一階段訪談紀錄

1.商船學系 林彬教授訪談紀錄

訪談日期：98/10/21

訪談地點：國立海洋大學

訪談人員：歐宗松 余奕璇

訪談大綱：

1.台灣海岸觀光的发展所面臨的問題

(1)過度的人工開發，造成原有的自然景致消失。

(2)高估有限的觀光能量，過度消耗觀光資源。

(3)首重於商業利益的協量之下，無法提供完善的計畫，對於環境保護的破壞嚴重。

(4)如何去保護與維護海岸資源，達到永續經營的目標。

(5)對於自然環境的補救及復育計畫。

(6)單位各自進行開發，容易造成資源的浪費與重疊。

2.台灣發展海岸觀光的關鍵因素為

(1)自然景觀的有效利用。

(2)加強宣傳、行銷與包裝。

(3)公共設施的建置(尤其是衛生設備)，不應於當地自然景觀有所衝突。

(4)完美的動線設計與規劃。

3.認為具有發展海岸觀光潛力之地區

(1)花東海岸。

(2)東北角。

4.潛力地區在未來發展需注意重點

- (1)遊憩設置與活動之多樣性。
- (2)減少過多的人工開發，加強原有自然環境之美化即可。
- (3)在設立發展目標前，先考量該地區之未來發展走向，全國性或區域性的發展。
- (4)審慎評估環境可提供之容積量與承載量。

5.認為現具規模且發展完善的地區

- (1)澎湖。
- (2)墾丁。
- (3)東北角。

補充內容：

目前台灣的海岸觀光發展，受到過度的人工開發，造成原有自然景致遭到破壞，加上過多的漁港及商港，使大部分的海岸容易出現海流改變、淤沙嚴重的情形出現。海岸觀光的發展，應該從最基本的環境保護做起，對於自然環境的利用，必須以保育與維護為前提，進行適當的美化，而不是建設大量的人工設施，儘量避免與原有環保的衝突。唯有天然的美麗景致，才能帶動海岸的觀光發展。

以整個台灣的海岸線來說，擁有較大發展潛力的地區帶，主要為東北角海岸及花東海岸等兩處。東北角沿線景點眾多且旅遊動線佳，又鄰近市場中心，容易串連形成完整且富含多樣性的遊憩帶，加上東北角海岸國家風景區的經營與管理，使得該地區的旅遊品質較為完善。花東海岸人為開發及破壞較少，特殊的海岸景觀與天然資源，是最佳的開發條件，但在交通的便利性較差。若以花蓮港為發展基地，鄰近人口及市場中心，周邊自然資源豐富，遊憩景點眾多，在機會面的部分，具有相當大的發展潛力，在未來可以投入更多的開發計畫，但必須注意環境的保護與維持。台灣西部海岸，潮汐變化大，海岸景觀為沙岸類型，整體來說較為單調且無特色，吸引力遠不如其他地區。加上潮汐的變化，使得遊客不易親水，對於觀光遊

憩的發展較為受限。但在台中、嘉義、台南等地區之沿岸及部分河口溼地，擁有相當豐富的生態，可進行賞鳥、潮間帶及溼地生態觀察、欣賞紅樹林景觀與沙洲、潟湖等自然景觀。適合發展較為靜態的觀光遊憩活動。

台灣受氣象條件影響之下，風浪及海象較不穩定，尤其進入秋冬之後，受東北季風影響，北部及東部、離島地區海域幾乎無法進行水域性的遊憩活動，南部地區情況則較無太大影響，氣候的影響因素，對於台灣海岸觀光發展有著相當大的限制。海岸的開發，不應只考量到商機的利益，而必須由基本面談起，包含完善的發展計畫，審慎環境評估，其中包含承載量與容積量等多面向的問題，海岸資源的利用，商機與所可能帶動的經濟發展為次要條件，而不是最重要的考量發展條件。

每個開發案的進行，在投資與建設之前，應先作市場的分析，了解該地區的特性，究竟適合發展區域性或全國性的發展。以新竹十九公里海岸線為例，遊憩對象主要為新竹地區的居民為主，將縣內之海岸線進行整體性的開發與規劃，建設海濱公園、自行車與景觀步道等，提供當地的居民一個最完善的休憩去處。在墾丁與澎湖的部分，就相當適合全國性甚至國際性的發展，不僅吸引國內的遊客前往，更能吸引國外的遊客前來，促進國內產業之提升，減少資源的過度消耗與重疊，以達到最符合經濟效益之結果。

2.行政院經濟建設委員會汪宗灝顧問訪談紀錄

專家學者訪談紀錄

訪談日期：98/10/21

訪談地點：行政院經濟建設委員會

訪談人員：歐宗松 余奕璇

訪談大綱：

1.台灣海岸觀光的發展所面臨的問題

(1)大多數的港口建設失敗，導致轉型困難。

(2)氣候與天然因素之影響，必須克服只能玩半年之窘境。

(3)過於重視帶入國外觀念，造成發展定位混亂不明。

2.台灣發展海岸觀光的關鍵因素為

(1)經濟規模。

(2)交通方便性。

(3)人與船舶之安全性。

(4)遊憩資源的多樣性。

3.認為具有發展海岸觀光潛力之地區

(1)台北港與淡水左岸。

(2)野柳至東北角，以八斗子漁港為中心發展基地。

(3)大鵬灣。包含發展大鵬灣至高雄之海上公路，大鵬灣與小琉球之連接。

(4)花蓮港。

(5)後壁湖遊艇港。

4.潛力地區在未來發展需注意重點

(1)要創造多樣性的遊憩活動與設施，提升吸引力。

(2)依據該潛力地區之特性，發展通勤式或停留式的遊憩型態。

(3)重點式的開發，有效運用資源，避免資源浪費與投資失敗。

(4)依國人旅遊型態發展適宜之活動，加強國內市場基礎，再推展至國際。

(5)發掘新的觀光資源，使遊憩帶的發展更健全。(EX：溫泉)

(6)注重點線面的連結，建置完善的遊憩帶。

補充內容：

台灣要發展海岸觀光，應從四大面向著手，包含：經濟規模、交通便利性、人與船舶之安全性與遊憩資源的多樣性等四個面向。經濟

規模包含該發展地區之人口數量、周邊之建設與開發程度與市場大小等。交通的便利性也是相當重要的條件，擁有越便利的交通網路，對於市場的開發就越有利。在人與船舶之安全性的部分，進行海域活動時，人與船舶的活動必須分開，各別區分一定的活動範圍，避免人船在同一水域進行活動產生危險與意外的風險。遊憩資源必須多樣豐富，並運用更多的創意去發展地方特色，才能增加其吸引力，另外必須考量國情的不同，依國人旅遊型態發展適宜之活動，不要一昧的效法國外，反而容易得到反效果。

國內的漁港、商港甚至遊艇港，許多都是建設失敗的案例，最後無法營運，造成資源的浪費，由於先天的設計不良，導致後天要進行轉型就相對困難。台灣在秋冬季節，受到東北季風的吹拂，將有大半年的時間無法進行較完整的海岸遊憩活動，另外扣除夏季的颱風等天氣因素，確實可進行遊憩活動時間，可能只有三個月不到。若要改善只能玩半年的情況，就必須增加遊憩地區的資源多樣性，使遊客在夏季之外的時間，也能進行旅遊的活動。例如；建設渡假村型式的旅遊、開發溫泉等天然資源，或是配合時節開闢主題活動，都是可以考慮的方法。

未來在淡水南岸八里地區，在沿岸將進行台北港的建設工程，未來港內將有效區分商、漁、工、遊艇等港口使用功能，為避免港口的定位不明，造成使用困難與不便。目前預計分為三階段的工作來進行，由三階段的建設，再由招商招標來進行投資，以確保未來計畫之可行性，並且利於港口的規劃與整建。此外，將帶入一套新的港口配置計畫，以往的港口在建設的過程中，都會將原有的海岸一併納為建設區域，使得原有可親水區消失。在台北港的興建計畫中，欲將港口的建置區段向親水區外做延伸，保留原有之民眾可進行休閒遊憩之空間，這樣的方式，將可提供更多的發展空間，有助於港口未來的開發。在台北港周邊的陸域部分，將考慮使用高架道路為主體，減少對於原有景觀之破壞，保留可進行休閒遊憩之區域，並衡量未來之市場發展，進行飯店或大型遊樂中心的建設。未來加強與周邊原有之重要遊憩景點的連接，如；八仙樂園、十三行博物館、淡水老街等，配合廣大的市場人口與便捷的交通網路，勢必能形成

一個完整的遊憩帶。

北部海岸，以野柳至東北角，八斗子漁港為中心發展基地，正好形成一個遊憩帶。未來海科館將在八斗子漁港內腹地設立，可加強該基地之吸引力，配合整體建設考量，也將會進行聯外道路的興建與連接，更利於遊客之前往。八斗子鄰近大台北及基隆等都會區，以市場而言，絕對能夠有龐大的商機支持，且沿線景點豐富多樣，以八斗子為發展中心相當適合。

南部的大鵬灣未來可發展成為雙核心的基地，推動高雄至大鵬灣，大鵬灣至後壁湖之海上公路，另加強與小琉球之連接。帶動整個高屏海岸的觀光發展。後壁湖遊艇港，目前也有固定開往離島蘭嶼之交通船，利用港區原有之設施，加以整建，帶給遊客新的風貌與體驗。

花東海岸雖然交通區位較為不便，但能有一定的開發潛力，以花蓮港為中心，向南北及那霸、宮古島延伸，推動台日海上公路之雙向發展，帶動花東海岸觀光國際化。並行銷其在地人文特色與風情，促進當地產業之提升。

整個西部海岸，在先天自然條件上，發展較為困難，但由於西部地區人口稠密，開發的潛力可配合高人氣的遊憩活動進行，包含：賞鳥、生態旅遊、海釣等。

高雄的興達港與台南安平港等港口，實質可用使低，對於觀光的發展機會也不高。在規劃港澳建設之前，必須經由全盤的考量，進行重點式的開發，避免資源的過度使用與浪費。積極的創新與創造，提升遊憩區的多樣性，增加遊客前注意願。例如；基隆港東岸，目前使用率較低，可釋放部分碼頭停放大型遊輪，以遊輪為主體，裡頭可營運餐廳、娛樂購物中心、俱樂部等，帶給消費者全新的體驗。

3.台灣海域運動遊憩發展協會 陳柏叡理事長訪談紀錄

訪談日期：98/10/23

訪談地點：基隆市長榮桂冠酒店

訪談人員：歐宗松 余奕璇

訪談大綱：

1.台灣海岸觀光的发展所面臨的問題

- (1)海岸相關限制仍太多，如海岸管制（延伸至對漁民的不信任）
- (2)相關法令開放腳步太慢（如船舶法等相關法規）
- (3)相關基礎建設仍不足（如遊艇停泊設施）
- (4)相關軟硬體不足（場區經營能力不足，應強化基本技術人力的教育及培訓）
- (5)相關單位及部分民眾仍存有懲罰富人的心態，致使部分高消費活動必須付出更多，同時造成這些高消費族群的卻步。

2.台灣發展海岸觀光的關鍵因素為

- (1)應於沒有太大環保破壞的考量下，更積極、全面的開放（應轉放鬆政策為積極鼓勵政策）
- (2)開放兩岸海岸交流的自由性（讓器具性海岸觀光活動範圍延伸，如遊艇等）
- (3)放寬陸客來台觀光的各項限制（包括協商大陸地區放行的門檻），包裝深度旅遊行程，同時開闢國際觀光客新的旅台經驗。
- (4)訂立務實教育科目，從各大專院校積極培養各項經營人才（尤其是基礎性的技術及管理人才）
- (5)推動初期應積極獎勵民眾參與相關事業及活動（如稅賦、租金優惠等）

3.認為具有發展海岸觀光潛力之地區

基地性景點：

- (1)基隆（碧砂）
- (2)石門港
- (3)宜蘭（烏石）

(4)花蓮港

(5)新竹

(6)台中梧棲港

(7)台南安平港

(8)大鵬灣

(9)墾丁（後壁湖遊艇港）

受訪性景點：

(1)北方三島（花瓶、棉花、彭佳嶼）

(2)東澳、南澳漁港及周邊海岸

(3)綠島、蘭嶼

(4)小琉球

(5)東沙

(6)澎湖東吉

4.潛力地區在未來發展需注意重點

(1)開發過程避免破壞天然地形地貌。

(2)各基地及受訪性景點都應做到：遊客垃圾不落地、人工廢棄物均應運回基地點統一處理、以保有當地尊嚴的友善介面來包裝當地觀光商品、主體盡量以政府開發經營的負責態度進行，避免全面委外的卸除態度（周邊可委外或由當地社區來發展）

(3)請漁業單位仿效先進國家，重新修訂漁業法規，制訂漁獵執照制度，包含休閒及職業漁獵執照，並嚴格執行。

(4)制定各項收費標準時，應避免懲罰富人的心態，以免阻礙發展。

補充內容：

台灣自解嚴之後，對於海岸的管制與法令部分，一直沒有鬆綁，欲進行開發的話，只能經由法律邊緣來尋求發展契機。觀光局頒布的水域遊憩管理辦法，各縣市應公告適用，才可套用此法來使用。但

是許多縣市沒有專業人才，不知該如何善用此法。如一地方要公告不准人家去海域遊憩的話，應要請學者專家研擬理由。沒有公告就視同為開放，開放不需要負責任。但公告縣市需要負起管理責任，要有告示牌、巡視等。交通部的相關法令修改緩慢，觀念上的落差造就法令修改的緩慢。遊艇停泊問題-停泊區位不足，目前真正在航行的遊艇約有百來艘，雖有兩個專用的遊艇港-後壁湖及龍洞，但因為地點與管理的問題皆未停滿遊艇也沒停船。建議應就較為熱鬧的地點去蓋遊艇港，其方便性應先找出來，才有辦法衍生至較不方便的地方。墾丁後壁湖雖然比較遠，但設施不錯防颱性不錯既是保全性不錯，區隔各方面都好。在沒有太大環境破壞的考量下，需要更積極全面性的開放海域。並應大力的推廣海域的活動，促使國外觀光客前來。

台灣西岸如發展應以台灣為基地，擴大觀光範圍至離島及大陸沿岸各島嶼，涵蓋範圍可至大陸或是台灣離島的澎湖。台灣東岸有許多地區仍為台灣觀光的處女地，景觀較為原始，海水較為清澈，且台灣為大陸陸棚向太平洋延伸的邊緣，整個大陸沿海找不到如此壯觀的海岸線以及如此清澈的海水。東沙應被開發，垃圾可用漁船載回。故在行銷上應講求差異性。蘇花-花東可採深度旅遊，但須以不破壞環境為優先考量。澎湖離島已有現有的景觀，如：東吉...等，應加以開發，要用創意去包裝再加以行銷。但 ROT 的龍洞灣卻是個失敗的例子，應建立好好的退場機制，主體可由政府去經營。台北港不錯，但該如何落實？其遊艇港的發展會比基隆慢一點。八斗子防風性好；碧砂防風性不好，因保全性差，但可增設內堤。

4. 宇泰工程顧問有限公司 王志成總經理訪談紀錄

訪談日期：98/10/23

訪談地點：台北市南京東路 宇泰工程顧問有限公司

訪談人員：歐宗松 余奕璇

訪談大綱：

1. 台灣海岸觀光的發展所面臨的問題

(1) 政府投資過於分散，軟硬體設施無法進行較大幅度的更新或創新。

(2)欠缺大型濱海遊憩區的開發計畫，無法創造新的聚焦景點。

(3)部分遊憩地區，假日與非假日遊客量差異過大，造成商家經營不易，難以吸引投資進入。

(4)旅遊型態仍以過路式短暫停留為主，使遊客不易得到新的旅遊體驗，易失去遊憩的新鮮感。

2.台灣發展海岸觀光的關鍵因素為

(1)優質的海岸環境（自然景觀、人文景觀、生態資源、人工景觀、遊憩設施）

(2)活動的策劃、文宣及執行（策劃單位：各級政府觀光單位；執行單位：旅行社、民間團體；執行人：導遊之學養及品質；吸引之遊客族群）

(3)海氣象條件（尤其是出海活動）

(4)對環境生態的衝擊。

(5)法規的適度配合修訂。

3.認為具有發展海岸觀光潛力之地區

(1)桃園海岸

(2)新竹海岸

(3)嘉義海岸

(4)台南海岸

4.潛力地區在未來發展需注意重點

(1)加強深度旅遊的推展，使遊客得到新的體驗。

(2)遊憩設施的管理與維護、更新。

(3)研究公設民營投資經營模式或 BOT 的可行性。

(4)推廣使用者付費的概念，提升遊憩品質。

(5)審慎評估環境可提供之承載量與容積量。

(6)提高遊客的回遊率，發展永續經營為目標。

(7)配合季節或地區節慶活動，塑造具有特色之話題活動。

補充內容：

台灣除了西部海岸之外，其他地區海岸景致較為豐富多樣，在發展上也都具有一定的規模水準。西部海岸雖然整體條件較不理想，但可進行人工建設輔助其觀光發展。導入國外的離岸棧橋，既不會破壞整個岸流，也能夠在棧橋上方建置氣象觀測站、娛樂與餐飲設施、觀景台等。將原本天然資源較不豐富的西部海岸，注入新的發展契機，使遊客願意到西部海岸從事遊憩活動。目前大陸部分沿線地區，也開始進行了棧橋與人工島嶼的開發，發展其海岸觀光事業。桃園的永安漁港南北側，擁有廣的腹地，尤以南側受到東北季風的影響較小，對於未來開發較為有利，若在南岸興建棧橋，進行招商與投資，開發該地區為一處大型的娛樂遊憩區。此外，在新竹香山海岸、台南安平、嘉義布袋的外傘頂洲等地區，都是可以進行發展的潛力地區。

政府投資過於分散，軟硬體設施無法進行較大幅度的更新或創新，難以維持長久的經營。海岸地區的遊憩設施的耗損率本來較高，在遊憩設施的管理與維護、更新，必須投入更多。推廣使用者付費的概念，提升遊憩品質，使遊客可以得到更高水準的享受。加強宣導深度旅遊的概念，減少過路式的旅遊型態，使遊客容易得到新的旅遊體驗，不易失去遊憩的新鮮感，提倡對於生態環境的保護及教育。

配合季節或地區節慶活動，塑造具有特色之話題活動。例如：宜蘭的蘭雨節、福隆、墾丁的海洋音樂祭等活動，都是相當成功的例子。運用這些有特色之話題活動，提高其遊憩吸引力，創造其遊憩魅力。

5.南海遊艇製造有限公司 陳朝南總經理訪談紀錄

訪談日期：98/10/26

訪談地點：台北縣三芝鄉淺水灣

訪談人員：歐宗松 余奕璇

訪談大綱：

1.台灣海岸觀光的發展所面臨的問題

(1)船舶硬體設施仍不足。

(2)海岸土地開發應放寬。

(3)法令管制面過多。

(4)專業証照的推展與取得。

2.台灣發展海岸觀光的關鍵因素為

(1)台灣環海不還海，法令的限制過多且仍需增修。

(2)進行開發前必須擁有完善的配套措施及計畫。

(3)運用更多的創意，幫助產業的提升。

(4)加強管理的重要性，避免資源的消耗與浪費。

3.認為具有發展海岸觀光潛力之地區

(1)大台北都會區

(2)台中

(3)高雄

(4)澎湖

4.潛力地區在未來發展需注意重點

(1)人口密度程度高低。

(2)是否擁有龐大的商機可支持。

(3)創意的無限延伸。

(4)妥善的管理與健全的機制，建設長久的經營。

補充內容：

台灣目前在巨型遊艇製造國中排名世界第五，年產值約一百億新台幣，未來將朝世界第一的目標邁進。台灣擁有精良的遊艇製造技術及能力，但國內的遊艇風氣卻不盛行，以整個大環境來看，台灣的消費者並不是沒有錢，而是沒有真正適合從事遊艇停泊與使用的優

良港口。此外，在法令的管制部分，仍然沒有進一步的開放，「台灣環海，不還海」有許多條例必須再進行修訂，才能更適用於現今海岸發展使用。在專業証照的推展與取得部分，仍是國內較弱的一環，若能積極推動專業証照的取得，更有助於整個產業的提升。天然資源是不可恢復甚至再生的，海岸的觀光發展，是要永續的經營，而不是開發後放著不管，在開發前與建設後，必須有妥善的管理與健全的機制，才能建設長久的經營。

在推動海岸觀光發展之前，必須先經過完整的評估與制訂計畫案，擁有越完善的配套措施，也越能有效的進行開發。除了參考國外的作法之外，選擇性的導入國外的遊憩活動或設施，也是相當重要的課題，應以國人的旅遊習慣與國情為考量，由正確的方向去開發。國內的海岸觀光資源豐富，未來應該投入更多的創意與行銷，再次吸引遊客願意從事遊憩活動，提高回遊率，達到長久經營的目標。開發的過程中，必定投入大量的建設，台灣的海岸觀光發展，往往都是建設之後，沒有進行完善的管理，進而造成資源的浪費，強調管理的重要性，投入專業的人才與器材，使遊客或消費者能夠感受到完備的服務，樹立良好的服務典範。

在挑選潛力發展地區時，必須優先考量該發展地區是否擁有廣大的人口及市場可支持，儘量以鄰近大型都會區為主，例如：台北、台中、高雄等都會區。都會區的交通網路方便，人口也較集中稠密，市場的可發展性較高。北部的淡水地區、北海岸、東北角等，都擁有相當優良的區位條件。台中地區的海岸，整體來說景色較為單調，加上潮差變化過大，對於海岸觀光的發展來說，限制較多，但在部分出海口及河口地區，溼地生態豐富，景觀多樣，仍有一定的發展潛力，適合發展較靜態的旅遊活動。高雄擁有國際港口，近年港口的使用率降低，建議可將部分碼頭釋出，提供娛樂漁船或遊艇作用停泊使用。

離島的澎湖，島嶼的型態豐富，加上離島風情的魅力，每年吸引大量的遊客前往。在整體的發展面而言，應該逐漸減少過多的人工開發，進行原有環境的復育，大量的人工建設，不但造成生態衝擊，

也容易使其過於商業化，失去原有的特色。

遊客永遠在追求更新的體驗，要維持新鮮感，就必須帶入新的東西，如何去開發與延伸，是影響未來的經營與發展的重要因素。終年幾乎冰雪覆蓋的北歐國家，芬蘭的 NOKIA、瑞典的 IKEA 不也就靠著創意的無限延伸，行銷到全世界。台灣雖然小，但是其資源的豐富與多樣性，更勝許多國家，更多的創意與創新，將能促進觀光產業的發展與提升。

6.行政院農業委員會謝大文技監訪談紀錄

訪談日期：98/10/28

訪談地點：行政院農業委員會

訪談人員：歐宗松 余奕璇

訪談大綱：

1.台灣海岸觀光的發展所面臨的問題

- (1)假日資源過度使用，過於集中在週休與夏季。
- (2)對海洋的同質性太高，較無明顯特色。
- (3)區域性的責任歸屬，應明確區分並加強管理。
- (4)國人旅遊習慣偏向於一般型式的旅遊方式，無法得到新的旅遊體驗，使回遊率降低。

2.台灣發展海岸觀光的關鍵因素為

- (1)提昇國人的旅遊水準與內涵，帶動其觀光產業之發展。
- (2)產業觀光不等於觀光產業。
- (3)創造主觀的優勢，資源的多樣性即是。
- (4)發展觀光不是以目的為目標，而是從過程中帶動慢慢起步。

3.認為具有發展海岸觀光潛力之地區

- (1)西部海岸地區
- (2)富基漁港與碧砂漁港

4.潛力地區在未來發展需注意重點

- (1)以長遠的計畫，去進行整體的發展。
- (2)環境的保護與永續經營。
- (3)加強漁業觀光化與休閒化，幫助漁業、漁港轉型。
- (4)注重發展地區的人文塑造，減少過度依賴與消耗天然資源。

補充內容：

國內在發展海岸觀光的同質性太高，應該針對不同的地區，開發適宜的遊憩活動，將市場做明顯的區隔，並加強管理層面。例如；只要有漁港的地方，就盛行吃海鮮的文化，反而得不到太多的旅遊體驗。過高的遊憩同質性，容易使遊客無法得到新的旅遊體驗，使回遊率降低。國內的旅遊習慣與方式，應該慢慢導向精緻與講究深度，提高旅遊的內涵。觀光不是目的，而是要求結果，最好的結果，就是從事觀光的行為當中，得到自己最想要的體驗與放鬆，若只為追求目的，這便失去了觀光活動的意義，應該從最基本的教育面做起，培養國人的旅遊觀念。

許多漁港欲進行轉型，希望推動所謂的觀光漁業、休閒漁業，在推動的之前，必須了解主體是漁業還是觀光。並不是設立觀光漁市、在港區內建設遊憩設施，就是所謂休閒漁業。加強漁業觀光化與休閒化，幫助漁業、漁港轉型，這才是根本之道，以漁業為主體，引導漁民進行漁業、漁港的轉型，有效將產業之間作連接，才能真正達到轉型的目的。在進行計畫的發展時，必須要有長遠的目標，做整體性的規劃，創造一個願景。在這樣的前提之下，才能朝向永續發展的目標邁進。

富基漁港與碧砂漁港目前的使用率較低，該地區的條件佳，若引導兩港進行改建與轉型計畫，配合整個北海岸景點形成遊憩帶，可望成為新興的潛力觀光發展地區。西部的海岸，自然與人文的景觀豐富，漁村聚落、沿海養殖業的特殊風情、溼地的美麗生態與眾多的沙洲、潟湖景觀，都是擁有可開發潛力的資源。塑造人文旅遊與生態旅遊，跳脫於以往的旅遊方式，從不同的角度去培養其觀光內涵，

將知識變常識，達到其教育意義，注重發展地區的人文塑造，減少過度依賴與消耗天然資源。

7.海洋國家公園管理處 吳全安處長訪談紀錄

訪談日期：98/10/30

訪談地點：高雄市 海洋國家公園管理處

訪談人員：歐宗松 余奕璇

訪談大綱：

1.台灣海岸觀光的發展所面臨的問題

(1)管理機關與地方政府需建立明確的管理機制。

(2)法令管制的部分必須突破。

(3)教育遊客正確的觀念，維護珍貴的自然資源。

2.台灣發展海岸觀光的關鍵因素為

(1)長久的經營與管理，設備的更新及維護。

(2)克服人為因素所造成的破壞，加強教育的養成。

(3)如何運用產業去發展觀光，推動較無觀光發展性的地區進行開發。

(4)法令的開放與量的管制。

3.認為具有發展海岸觀光潛力之地區

全台皆有發展的可能性。

4.潛力地區在未來發展需注意重點

(1)離島及各地區的開發，應有所限制，避免資源的過度消耗。

(2)減少過多的人工設施，維護原有之天然景觀。

(3)運用異業結盟（NGO 團體等）的方式，帶動產業的連接，促進發展契機。

(4)創造新的旅遊體驗，提高遊客回遊率，建立長久經營之目標。

補充內容：

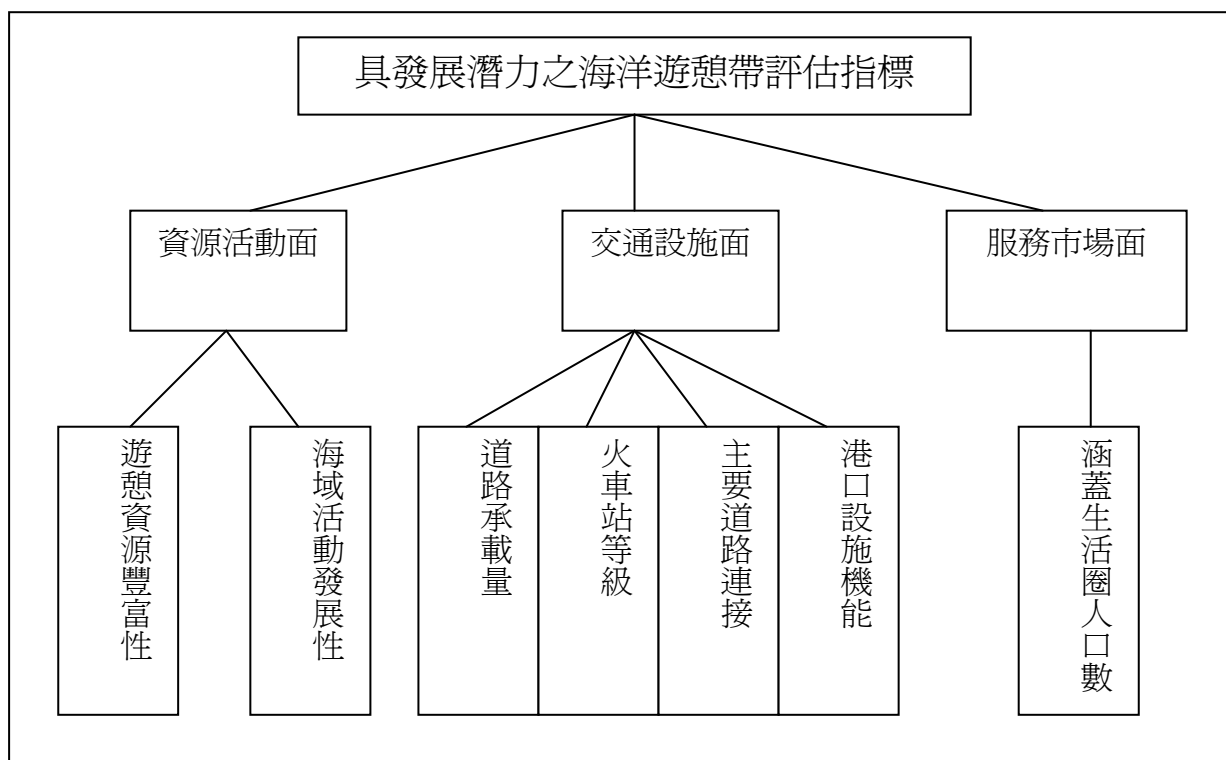
台灣的海岸變化豐富，在不同的地區的海岸，有著不同的風貌景觀與自然資源，許多地區仍然擁有極高的開發潛力。在北部、南部、西部、東部及離島海岸，皆有各自的景觀特色，利用地區的特色去發展最適宜的遊憩活動。西部為沙質海岸，景觀低調。但，仍有紅樹林、溼地、瀉湖、蚵...等景觀與資源。目前面臨的課題，管理機關、地方政府應有明確的管理機制；遊客的公德心應有所再教育。反觀之，是否為管理機關無妥善的管理。離島的可及性低，但在承載量方面應有所控制。規劃建設離島應效法龜山島有所限制，雖有不便，但會使旅客有不虛此行的心態，相對的回遊率也會提升。資源品質的問題-垃圾，可採取淨灘活動；亦可有志工的加入，讓更多人一起維護環境。

附錄四

《台灣海岸觀光資源調查》海洋遊憩帶發展潛力評估指標權重問卷

問卷說明：

海域遊憩據點的發展，必須具有明確且合理的評估體系，以決定未來開發建設的優先順序。海域遊憩區位的評估項目包含：遊憩資源豐富性、海域活動發展性、道路承載量、火車站等級、主要道路連接、港口設施機能及涵蓋生活圈人口數等七項。為決定各評估指標之影響權重，特進行本項問卷調查。



圖一 海洋遊憩帶發展潛力評估指標架圖

指標說明：

1. 資源活動面

(1)遊憩資源豐富性：包含氣候、人文（古蹟建築、漁港聚落、民俗節慶）與自然資源（海岸景觀、河口溼地、國家公園）

(2)海域活動發展性：潛力據點內可從事之海域活動之未來發展性。

2. 交通設施面

(3)道路承載量：依據道路服務水準等級，分析其周邊道路之承載量。

(4)火車站等級：以鄰近火車站之等級水準評定，參照台灣鐵路局站務等級表。

(5)主要道路連接：發展潛力據點連接主要道路或快(高)速公路之距離時間。

(6)港口設施機能：港口內目前是否擁有休閒娛樂設施，未來是否擁有轉型或更進一步之發展機會。

3. 服務市場面

(7)涵蓋生活圈人口數：主要以鄰近潛力據點，且一小時內可到達之生活圈人口數。

第一階層評估指標重要性比較

針對以下各指標，請勾選比較其重要性

1. 資源活動面與交通設施面

	絕對重要	極為重要	頗為重要	稍微重要	同等重要	稍微重要	頗為重要	極為重要	絕對重要	
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
資源活動面	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	交通設施面

2. 交通設施面與服務市場面

	絕對重要	極為重要	頗為重要	稍微重要	同等重要	稍微重要	頗為重要	極為重要	絕對重要	
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
資源活動面	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	服務市場面

3. 服務市場面與資源活動面

	絕對重要	極為重要	頗為重要	稍微重要	同等重要	稍微重要	頗為重要	極為重要	絕對重要	
	9	7	5	3	1	3	5	7	9	
交通設施面	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	服務市場面

第二階層評估指標重要性比較

請針對第二階層內之指標，勾選比較其重要性

1.資源活動面

依您的看法，下列機會面之影響因素，何者較為重要？

		絕對重要	極為重要	頗為重要	稍微重要	同等重要	稍微重要	頗為重要	極為重要	絕對重要	
		9	7	5	3	1	3	5	7	9	
1.	遊憩資源豐富性	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	海域活動發展性

2.交通設施面

依您的看法，下列配合面之影響因素，何者較為重要？

		絕對重要	極為重要	頗為重要	稍微重要	同等重要	稍微重要	頗為重要	極為重要	絕對重要	
		9	7	5	3	1	3	5	7	9	
1.	道路承載量	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	火車站等級
2.	道路承載量	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	主要道路連接
3.	道路承載量	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	港口設施機能
4.	火車站等級	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	主要道路連接
5.	火車站等級	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	港口設施機能
6.	主要道路連接	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	港口設施機能

台灣海岸觀光資源調查／開南大學觀光與餐飲旅館學系著

--初版.--台北市：交通部觀光局，民 99，12

277 面；29.5×21 公分

ISBN 978-986-02-5966-7 (平裝)

1.觀光行政，2.觀光法規

992.1

99024110

台灣海岸觀光資源調查

發行人：賴瑟珍

著者：開南大學觀光與餐飲旅館學系

計畫主持：楊勝評

出版機關：交通部觀光局

地址：10694 台北市忠孝東路 4 段 290 號 9 樓

網址：taiwan.net.tw

電話：02-2349-1500

出版年月：中華民國 99 年 12 月 (初版)

其他類型版本網址

http://library.tbrc.gov.tw/libecq/mdl_bibliography/detail.aspx?no=A10007595

定價：350 元

展售門市：五南文化廣場 (發行中心)

電話：04-2226-0330#27

傳真：04-2225-8234

地址：40043 台中市中山路 6 號

國家書店松江門市

地址：10485 台北市中山區松江路 209 號

聯絡人：林怡君小姐

電話：02-2518-0207

傳真：02-2518-0778

國家網路書店：<http://www.govbooks.com.tw>

GPN：1009904283

ISBN：978-986-02-5966-7

著作權歸屬：交通部觀光局

經辦人：孫易琴

電子信箱：sun@tbrc.gov.tw

電話：02-2349-1669

地址：10694 台北市忠孝東路 4 段 290 號 9 樓