遊憩區開發策略探討--以大鵬灣國家風景區為例

陳仁德*

國立高雄師範大學地理系 博士候選人

摘　要

大鵬灣為台灣少數幾個天然潟湖地形，湖面寬廣，平波如鏡，地理條件優越，最早開發始於日治時期，初期以軍事用途為主。嗣後政府成立國家級風景區著手建設，歷經二十餘年開發，迄今雖略有成效，然在國人的旅遊印象所及，大鵬灣國家級風景區的意象仍未凸顯其應有遊憩潛力，以致在遊客人數方面並未明顯成長。本文探討開發歷程理念的癥結，從遊客與當地居民等民間不同視角的觀點，審視政府開發單位的發展策略方向。透過深度訪談，分析資料並統整出大鵬灣的魅力因子。從環境資源規劃與經營管理兩面向來鑑別診斷(Differential Diagnosis)以政府視角的開發規劃觀點。研究結果顯示：民間期待加強推動軟性的自然資源保育與文化活動，優先於政府當前所積極推動的硬體建設方向，研究成果可供管理單位修正發展方向之參酌。

關鍵字：大鵬灣、潟湖、遊憩潛力、魅力因子

*聯繫作者：國立高雄師範大學地理系，高雄市和平一路 116 號
聯絡地址：屏東縣東港鎮中正路 181 號
TEL：+886-8-8331400 ext.301
Mobile：+886-936 814 427
e-mail：jente0725@gmail.com
本文承蒙兩位匿名審查委員給予寶貴修正意見，特此申謝。

壹、前言

位在台灣西南一隅的交通部觀光局大鵬灣國家風景區，儘管天然地理條件優越，政府在成立之初投入相當的人力與物力開發，從風景區成立至今已投入上百億經費，然而開發績效始終無法彰顯。園區景觀與意象始終無法獲得國人所青睞，入園遊客人數持續低迷，連帶使負責開發的 BOT 廠商以不堪連年虧損而提前終止契約，讓原本各界一度看好的明星級風景區，開發前程蒙上陰影。

放眼國際上許多旅遊勝地屬於濱水型景觀，著名水岸的開發如新加坡濱海灣區(Maria Bay)、杜拜朱美拉棕櫚島(The Palm Jumeirah)、菲律賓 比克灣(Subic Bay)、美國巴爾的摩(Baltimore)、加拿大溫哥華布列德灣(Burrard Bay)、韓國清溪川(韓語：청계천)、日本橫濱(MM21 地區)、神戶港(HAT Kobe 地區)、大阪府臨空城(Rinku Town)等，這些成功的開發案例亦成功帶動相關地區的觀光與經濟成長。雖然目前政府在發展與推動觀光建設上不遺餘力，但可惜的是在許多的開發案尚未能充分掌握觀光的核心價值，未解遊客對於遊憩觀光的內心期待與訴求，進而全面配套規劃，導致許多開發的景區績效不彰。本研究將調查與分析民間與遊客的觀點，歸納出水岸觀光魅力要素，並對現階段開發的型態與現況提出具體建議事項。

貳、文獻探討

一、研究背景

(一) 地理環境：

大鵬灣國家風景區位於台灣西南部沿海，屏東縣東港鎮和林邊鄉接壤處，西面濱臨台灣海峽。為交通部觀光局近年積極開發的一處國家風景區，兼具有休閒娛樂與生態教育雙重功用的旅遊勝地。大鵬灣原為高屏溪及林邊溪河砂入海後，經海流與季風之作用所形成砂嘴，迴淤圍堵近海淺灣所形成的囊狀內灣，即通稱的潟湖(Lagoon)，面積約 532 公頃，水深平均約 2~6 米。(圖 1)

灣域北側分布有紅樹林海茄苳(Avicennia maria)等植物，灣域內水象穩定，海水營養鹽充足，形成豐富濕地生態系。包括植物、水鳥、招潮蟹、彈塗魚及魚蝦貝類等。早在清代至日治時期，即有漁民在灣內從事牡蠣養殖業。日治時代末期，為因應戰事布局，日本海軍航空隊選擇在此建造水上機場。第二次世界大戰結束後，國民政府空軍接收成立空軍幼年學校，禁止了彎區牡蠣養殖。

1978 年學校搬遷後，漁民便回復在灣區養殖牡蠣，最高曾達 13,000 餘棚架，四處可見的蚵架，而蚵殼利用後傾倒聚集形成的蚵殼島，反而形成彎區獨特的地景。隨著大鵬灣國家風景區的成立，蚵架在 2002 年完成徵收和拆除作業，灣域一片蚵架鵬海的景觀消失，寬敞水域再現。但附近卻也形成另一種養殖形態--箱網養殖。

大鵬灣之開發，本區原為氣候潮濕的原始林帶，根據伊能嘉矩調查得知[1]，僅有少數平埔族人在大鵬灣潟湖四周，茄藤社所管範圍之地方。

圖 1 大鵬灣地理位置圖

(二) 歷史沿革：

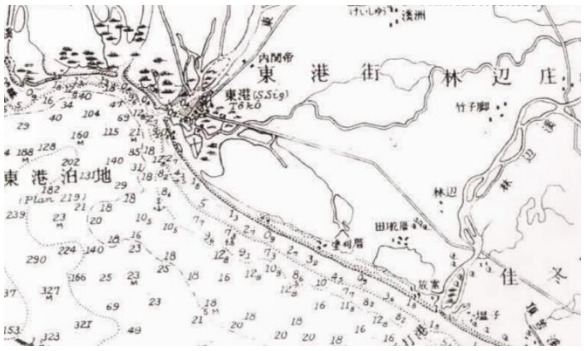
1.荷蘭時期：依據荷蘭人在十七世紀中葉所繪製地圖來看，大鵬灣潟湖地形已經形成。在荷蘭時期，夾在潟湖與海之間的南屏半島灣區一帶，住有放索社與茄藤社之原住民部落，平日以捕魚為生。

2.明鄭時期：此時期東港與茄藤港(現今南平港)為大陸漢人移民之登陸口岸及船舶停泊寄碇所在。開始有居民在附近從事農墾耕作及漁業捕撈交易，形成農漁村景象。

3.滿清時期：在此時期南平半島所形成庇護地形，成為天然之避風港，居民在潟湖內圍築塭岸，從事

養殖漁業。附近平原林木繁茂，潟湖通往外海之槽口因季風作用，漂砂經常性淤積阻礙出海口，當時需每年均疏通航道，舟船才得以通行。

4.日治時期：日治時期大鵬灣區稱為大潭，即今日大鵬灣營區周圍村落，當時均為水田環繞。今日航照圖相比對(圖 2) [2]，可發現今日之大鵬灣營區位址，乃根源於潟湖裡的小半島前身，乃當年疏濬灣域淤泥造陸而來。西元 1937 年日軍發動侵華行動，而大鵬灣獨特之自然地理條件，自然成為日軍重要船泊場域，故日軍於 1938 年在此設置航空隊，以大鵬灣為日軍南進政策的中繼站。



資料來源：水路部(1931)，台灣西岸高雄港到鵝鑾鼻，台灣分館。

圖 2　1929 年大鵬灣潟湖地形圖

此時期大鵬灣之潟湖灣域，濱灣區域地勢低窪，鄰近河流匯聚入灣，到處可見溝壑水路交錯(圖 3)。主要聚落分布於今日中正路一帶[3]，東側則布滿溼地或漁塭等蠻荒之地。日軍進駐後，一方面拆除灣內雜亂無章之漁塭，管制周邊漁塭使用範圍，同時浚渫灣域深度闢建水上機場。現今大鵬營區內仍可見到四處散佈著防空洞、防空壕、碉堡，並設有小型塔臺，監控與指揮水上飛機起降，現址已改建為咖啡館。

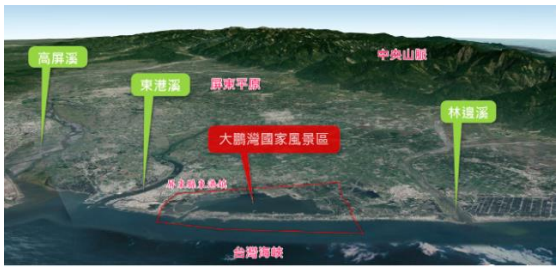


圖 3 大鵬灣地理位置圖

大鵬營區內密佈著軍事用途地道，用來連結營區各棟主要建築物，主要建築物亦設有避難地下室。然而並無民間傳說的供潛水艇進出之地下通道，目前部分的避難建築物經改建後已開放遊客探訪。大鵬營區內之建築設計風格，源於日本施行明治維新後，改弦易轍崇尚西方文明，可瞧出端倪。目前園區內保存狀況最佳的建築物，為當時日軍航空廠之廠本部，建築物造型簡潔，是現代取向的精簡俐落建築。屋頂上有著東方式的小山頭，是日治時代後期之簡約建築風格。

此外，大鵬灣營區內仍保有現況良好的日治建築物，如日本海軍航空隊指揮部、兵器部、傳達室及醫院等。整體而言，大鵬灣營區內的軍事建物，雖稱不上雄偉壯觀，但灣區營區南邊海濱岸上，仍可見到破碎之斷垣殘壁塊充當護岸，讓人聯想起當年戰爭之慘烈與戰火之無情。豐富的軍事遺址與歷史，為大鵬灣可貴的人文觀光價值。

5.光復至今：二次世界大戰結束後，大鵬灣營區由空軍接收改為空軍幼年學校，成為空軍唯一的水上基地。對於大鵬灣的建設，從 1972 年起，政府即著手於大鵬灣之規劃，迄今已有許多相關單位的各種調查、研究、評估及規劃。最後由交通部觀光局於 1992 年邀集專家學者及政府相關單位，評定大鵬灣為「國家級風景特定區」。至此，便積極推動大鵬灣風景特定區之開發建設。

交通部觀光局相繼於 1996 年 3 月成立籌備處，並於 1997 年 11 月正式成立「大鵬灣國家風景區管理處」，同時在 2000 年 4 月公告將琉球風景特定區併入大鵬灣風景區中。大鵬灣風景特定區計畫於 2001 年 11 月發布實施，並於 2006 年 8 月完成第一次通盤檢討。期間於 2004 年 12 月以 BOT 方式委由東方休閒集團投資之大鵬灣國際開發股份有限公司經營，著手開發遊一、遊二、遊三、公二、停一與遊艇港區等公有土地部分。BOT 案開發完成第一期工程後於 2014 年 10 月加入營運。

大鵬灣國家風景區之開發，現階段由政府完成自行車道系統、停車場、跨港鵬灣橋、公園綠帶、濕地公園、灣域浚深工程、汙水處理廠與環灣道路

等相關遊憩區的基礎公共設施工程，期望提供良好的投資設施環境以利委外經營。(圖 4)

資料來源：大鵬灣國家風景區管理處

圖 4 大鵬灣 BOT 案委外開發範圍

期間雖然相繼有 1998 亞洲金融風暴、2000 年九二一大震、2003 年 SARS 病毒、2007 年全球金融危機、2009 年 H1N1 流感病毒、莫拉克風災及 2020 年的 COVID-19 疫情等一連串的內外在干擾因素，連帶影響開發商經濟投資之信心，也讓外界對於大鵬灣開發前景，蒙上不利的陰霾。

二、開發受挫

大鵬灣國家風景區自 2004 年 11 月 30 日與民間大鵬灣國際股份開發有限公司簽訂「民間參與大鵬灣國家風景區建設（BOT）開發經營契約書」後即進入實質開發階段，開發期限至 2054 年；但卻提早於 2019 年 3 月 13 日決定終止雙方 BOT 契約。此項廣為國人矚目的國內 BOT 契約金額高達新台幣 103.4 億元委外五十年期的投資開發案，曾經轟動一時，歷經 15 年開發，如今卻因開發商經營不善，不堪虧損，而黯然以半途解約方式落幕。(表 1)(表 2)(圖 5)

相較於國內各大遊憩風景區的開發，大鵬灣的開發進程明顯延宕遲緩。雖然政府信誓旦旦要極力投資開發這塊絕佳天然觀光勝地，但過程的波折，辜負眾多國人的期許。客觀條件而言，缺乏以觀光遊憩實際需求為導向的土地利用計畫及發展策略，加上管理單位對營運項目的限縮與管制，才是令投資者卻步之主因。

表 1 大鵬灣國家風景區 BOT 案發包面積

分區	面積(公頃)	投資項目
遊艇港區	44.29	遊艇港
遊一區	80.58	主題樂園、國際觀光旅館、臨灣廣場
遊二區	64.12	高爾夫球場、交通碼頭
遊三區	55.45	交通碼頭、水域活動訓練中心
公二	10.77	生態教育館、停車場、紅樹林復育區
停一	2.3	停車場、轉運中心

資料來源：交通部觀光局大鵬灣國家風景區管理處(2001 年)

表 2 大鵬灣 BOT 委外經營分年投入經費及工項及營收表

年度	經費（千元）	項目	營收（千元）	遊客數（人次）
98	11,200	入口、廣場、空域活動園區	14,896.7	95,776
99	558,160	基礎工程、國際賽車場，停車場、入口、東方渡假酒店、Go-kart 樂園、文史館、水岸遊憩區、紅樹林公園、水世界、廣場	10,779.9	38,526
100	423,220	基礎工程、國際賽車場，停車場、入口、東方渡假酒店、Go-kart 樂園、文史館、水岸遊憩區、紅樹林公園、水世界、廣場	26,601.7	91,035
101	496,990	基礎工程、國際賽車場，停車場、入口、東方渡假酒店、Go-kart 樂園、文史館、水岸遊憩區、紅樹林公園、水世界、運動公園、廣場	71,267.5	115,537
102	425,500	停車場、入口、東方渡假酒店、Go-kart 樂園、文史館、水岸遊憩區、紅樹林公園、水世界、運動公園、廣場、北碼頭、轉運中心	87,270.9	112,114
103	174,930	入口、東方渡假酒店、文史館、紅樹林公園、水世界、廣場、北碼頭、轉運中心	129,818.6	145,228
104	50,800	入口、東方渡假酒店、水世界	168,579.3	141,091

資料來源：大鵬灣國家風景區管理處

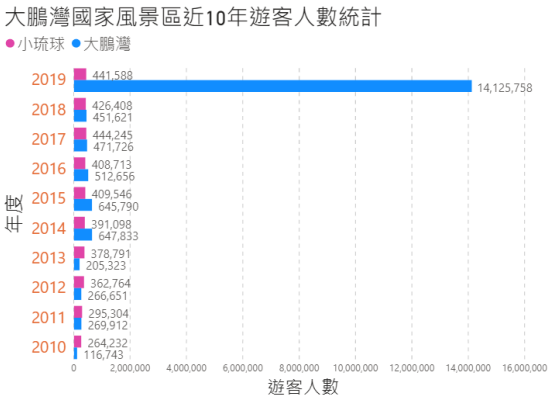


圖 5 大鵬灣國家風景區近 10 年遊客統計

說明：大鵬灣平均年遊客數不足百萬，2019 年因辦理台灣燈會而遊客數暴增至 1 千餘萬人次。[4]

三、研究目的

政府開發伊始即把園區整體投資建設的重擔，寄託於委外經營的 BOT 開發廠商，不料因為廠商營運方針與經營不當，不堪持續虧損而決定半途毀約。寄望廠商協助經營大鵬灣的美夢破滅，固然此項政策受到國際情勢的低迷與前述各項內外阻撓因素所波及。但導致觀光業前景黯淡，體質不佳之企業無法熬過此全球性經濟寒冬，必也有其內在緣由，值得提出來檢討。

大鵬灣原本有豐富的天然與人文資源，但管理單位所委託的經營業者，並未充分善加利用這些優良的天然資源與地景優勢，卻耗費鉅資去興建大批未符合遊憩真正需求的人工構造物。在完成階段建設後，未獲得國人青睞而致營收成績不佳，在資金無法調度情況下，自然無法再繼續負擔契約上應達之投入金額。開發商權衡獲利條件，不堪持續虧損情況下，毅然選擇解除多年的開發契約關係，廠商自有其經濟算盤。

本研究關注的是管理單位的開發認知，跟隨潮流之好大喜功式開發，迷信興建雄偉建築外觀就能吸引遊客上門，而未能妥善利用自身原有的絕佳資源，適地適性運用此優點。若能對症下藥即使花費不大的微開發，也能收到與花費巨資大興土木的建設相同功效。

本研究從最根本的問題核心為出發點，透過對大鵬灣開發進程中有高度涉入的關注者進行深入訪談，採集受訪者最平凡與最真實的感受，以別於從專家學者視角所獲得的意見。統整意見後所歸納交集出的大鵬灣魅力因子，可提供管理單位修正開發認知及後續的開發方向參考。

參、研究方法

一、開發策略相關文獻探討

目前國內關於水岸開發的研究，偏向以土地為主體的開發策略，多數從都市規劃、環境治理或生態環境等面向作專題研究。水岸與濱水環境景觀的研究則主要針對使用滿意度或遊憩規畫進行績效評核，由規劃者的角度進行評價。而從使用者(遊客)的角度切入挖掘觀光魅力價值的綜合性研究，尚屬稀罕與闕如。

國內的環境魅力因子評價常見的有以日本魅力工學為基礎之評價構造法(EGM)及景觀偏好評估模式兩種。魅力工學研究法將人類的魅力模糊感知，以「評價構造法」及「數量化一類」做系統性的分析後萃取出魅力因子，再進行權重分析(楊曾麗丹，2012)。或以 Kano mode 二維品質模式判斷創意設計的魅力品質(陳俊智，2012)。而景觀偏好評估模式則可分為四類：專家模式(expert)、心理物理模式(psychophysical)、感知模式(cognitive)及體驗模式(experiential)(Zube et al.,1982)來判釋景觀美質(Social Beauty Estimation,SBE)，常以景觀單元組成分析法，將地景空間結構量化，使景觀美學上的抽象現象達到可量化討論的目的。(劉景元，2013)

本研究將以魅力工學之評價構造法來探討遊憩區之魅力因子。

二、魅力工學

在現代化的工業社會中，人們對於環境事物的喜好選擇性越來越多元化，如何找出最佳選擇，一直日本產業界所關注的課題。「魅力工學」(Miryoku Engineering) 為日本學者宇治川正人 (Masato Uligawa)在 1991 年聚集多位學者成立「魅力工學」研究會[5]，以研究「創造具有魅力之商品、空間技術與學問」為宗旨[6]，並在 1998 年日本感性工學會(Japen Society of KANSEI Engineering；JSKE)成立後併入其中。「魅力工學」一詞最早出現在讚井純一郎(Junichiro Sanui)與乾正雄(Masao Inui)於 1985 年在參考心理學者 Kelly 在「The Psychology of Personal Constructs」之概念所開發出來，主要在捕捉個人的認知概念並以表列整理之方法(楊曾麗丹，2012)[7]。

三、評價構造法

評價構造法(EGM，Evaluation Grid Method，以下簡稱 EGM)，乃魅力工學中最主要研究方法，提供一個具有理論基礎的事物魅力因素解析方式，透過高度涉入之族群進行深度訪談，瞭解受測者對事物之喜好差異；因此得知其對主題之原始概念，進

一步將其概念轉化成抽象感受及具體事項，最後整理出受測者真實的想法(黃璟松等，2005)。[8]

透過附加問項及階梯法(Laddering) [9]對受訪者的評價機制階梯化，瞭解受訪者的概念敘述(上位：抽象的價值觀感)；原始理由的評價事項(中位：原始的評價概念)及具體條件的構成(下位：客觀的具體意見)。

執行 EGM 步驟，首先是評估目標物件，由受訪者回答其對物件的喜惡感覺。第二步為透過附加問題來解釋與釐清受訪者答案的原意或條件，經過統整其解析出受訪者對於議題物件所喜好的魅力因素，並整理出受訪者對此議題物件的相關構造網路(陳俊智、吳俞瑩，2011)。

透過既有的事務、產品兩相比較，獲知受訪者之評價與需求，此項操作為了避免研究者主觀性左右研究品質之缺點，並能將資料系統化分類。

本研究以魅力工學評價構造法之特性，針對大鵬灣國家風景區現有的觀光元素，希望能透過深度訪談引導高涉入之受訪者，表達出具體而微的真實感受，藉以找出大鵬灣真正吸引遊客的魅力因子。[11] [12]另透過到訪遊客問卷調查，對此魅力因子的認同與實證。

(一) 研究議題主軸

本研究從三方向切入探討：

1. 對於造訪大鵬灣國家風景區後之親身感受遊憩魅力程度。
2. 對於大鵬灣現行已開發之軟硬體設施與景觀評價。
3. 對於大鵬灣國家風景區今後的發展方向的期待。

(二) 研究步驟

1. 第一階段：高涉入者深入訪談

為探訪民眾對大鵬灣國家風景區現階段開發成果的實際感受，本研究第一步先遴選代表性高涉入族群人選 9 人，(如表 1)。計有熟悉開發脈絡之文史工作者 1 人、帶團旅行導遊 1 人、當地經營民宿業者 2 人、熱心公共事務國小教師 1 人、當地里長 2 人及常遊 5 次以上遊客 2 人共計 9 人，進行深度訪談(表 4)。以引導式之半結構式訪談(Semistructured Interviewing)，先以前述議題主要探討方向為綱要，訪談中不侷限預設題目，但適時導入不同形式之相關開放性議題，引導受訪者針對問題核心進一步陳述想法。

表 4 受訪者基本資料表

受訪者	性別	年齡	身分別
陳小姐	女	63	文史工作者
鍾小姐	女	56	帶團導遊
伍小姐	女	43	民宿業者
方先生	男	42	民宿業者
黃先生	男	58	國小教師
蘇先生	男	61	當地里長
黃先生	男	65	當地里長
廖小姐	女	45	常遊遊客
李先生	男	43	常遊遊客

2. 第二階段：評價魅力因子

魅力工學評價構造法(EMG)之訪談分為三部分：「原始理由」、「抽象理由」及「具體事項」。在告知受訪者研究原委，提示問題方向後，往上追問抽象感覺，往下串聯說明相對應之具體事項(圖 6)：

圖 6 評價構造法研究構圖

分析方法：

(1) 從受訪者描述中找出大鵬灣國家風景區吸引遊客之原因，切身感受程度，及理想中需要哪些魅力元素，記錄為評價構造之原始理由。
(2) 進一步由受訪者對於大鵬灣國家風景區已開發之軟硬體設施現況意見，紀錄為具體事項，並從中引申更高層次的抽象感受。
(3) 將原始理由所對應之具體事項與抽象感受連線，繪製成個人評價構造圖。
(4) 最終統整全體受訪者之魅力因子，合併繪製成整體評價構造圖。

3. 第三階段：遊客問卷調查

進一步透過發放問卷調查分析遊客對魅力因子的認同度，將模糊的魅力品質需求，轉化成為實質的魅力品質要素，由魅力因子萃取轉化成 35 個

問項，目的為從遊客角度對大鵬灣國家風景區現階段設施的評價。

問卷設計：本研究問卷對象為曾到訪大鵬灣國家風景區遊憩之遊客，採網路填答及現場簡單隨機抽樣(Simple random Sampling)訪問方式，共發出問卷 120 份，剔去無效部分共回收有效樣本計 108 份，回收率為 90%。以 Cronbach，sα內容係數來驗證信度，檢驗各構面魅力因子之有效性。採用 5 級 Likert 量表，瞭解遊客對於魅力因子之認同程度。

問卷程序：第一部分為預試問卷編製與施測，包括問卷內容、信度分析及問卷內容修正。第二部分為正式問卷施測。

問卷內容：第一部分為受測者之基本資料。第二部分為受測者對魅力因子的評價問項。

肆、研究結果

一、評價魅力因子

本研究以魅力工學評價構造法訪談後，將受訪者所提出各種意見，將數量較多之魅力因子以 KJ 法1將數量收斂，受訪者所提起次數較多之相同或近似因子，將其彙整入總評價構造圖中如(圖 7)。[13] [14]

大鵬灣國家風景區的開發歷程漫長，開發挑戰千頭萬緒、項目繁多。本研究只初步藉由民間高涉入受訪者萃取魅力因子項目，冀由參與者的最真確感受反映結果，能提供給開發單位規劃發展方向之參酌。並供後續更詳細的透過專家與觀光客問卷調查，進行項目認同度及差異性分析。

大鵬灣國家風景區具有天然潟湖、珊瑚礁島及濱臨外海，並與內河接壤，水環境資源豐厚，多元水元素是本地最大的觀光資本。開發初期，耗費巨資興建環灣道路、管理處、鵬灣橋、國際賽車廠、國際渡假大飯店與水岸遊憩設施，卻未能順利吸引遊客。檢討根本原因，即大鵬灣國家風景區所提供給遊客「菜色」沒有符合遊客的口味。如果沒開發出專屬於大鵬灣魅力的特色，即使重金打造景點，遊客不上門，最終會形成「蚊子館」，導致開發商無力承擔長期虧損而認賠毀約，放棄已開發多年的心血。

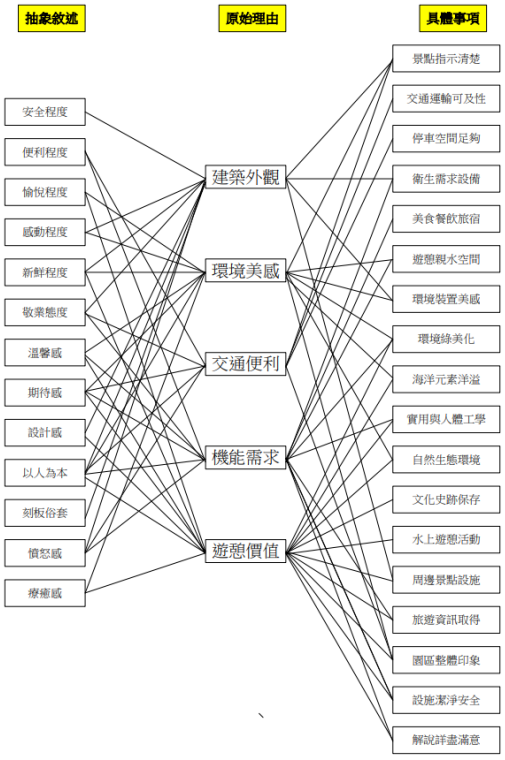


圖 7 總評價構造圖

本研究訪談結果，將原始理由歸納為「建築外觀」、「環境美感」、「交通便利」、「機能需求」及「遊憩價值」等五大項次。

(一) 建築外觀

受訪者抽象敘述部分：1.期待能見到具有工程美感的代表性建物，2.建築兼具安全性。3.以人為本、讓人覺到感動的貼心設計等價值感。

具體事項部分：1.受訪者希望風景區各景點的指示標牌能清楚易辨。2.廣設各關鍵路口(指示牌嫌少不嫌多)。3.衛生盥洗設備齊全，因景區主題屬玩水遊憩性質，故應貼心的廣設洗滌水龍頭等設施。4.環境周邊景點宜稍加裝飾增進美感，開發初期的工地黃沙漫天、景象單調醜陋，經常掃了遊客旅遊的興致，適度修飾與感性解說牌，能讓遊客體諒並博得喝采。

[1] KJ 法為日本人文學家川喜田二郎(Kawakita Jiro) 在 1964 年所發表，原理是結合腦力激盪、分類法與歸納法，將設計中的不同想法、見解與經驗等先無加以篩選完全收集後，透過集群歸類合併與整理，彙整出具知識架構、邏輯的合併圖，藉由此圖整理出問題思路。

(二) 環境美感

受訪者抽象敘述部分：1.民眾期待整個景區的視野是乾淨整潔、清爽愉悅的。2.充滿溫馨與感動。3.以人為本的設計，可輕易隨處親水。4.美麗水景的療癒與海洋元素的藝術氛圍是遊憩的最大價值。

具體事項部分：1.受訪者希望能改進單調的景點指示牌。2.遊憩親水空間的加強營造；分齡分群各有喜好，例如有些遊客喜歡全身投入浸泡嬉戲；有些只願意泡泡手腳。3.景區的全面綠化，讓綠草如茵、樹木參天的景象映入遊客眼簾，舒服身心。4.加強在園區佈飾海洋意象的圖騰裝置藝術；加深遊客印象記憶。5.大鵬灣獨特的紅樹林等自然生態資源的保育與利用。6.園區整體意象的提升，可營造海風徐吹、椰影飄逸、浪漫音樂飄送的南國熱帶風情，媲美墾丁。

(三) 交通便利

受訪者抽象敘述部分：1.整體交通便利的。2.交通安排體貼細微的。3.處處呈現以人為本的尊榮價值感。

具體事項部分：1.受訪者希望交通路線的指示清楚，不至於混淆延誤行程。2.到達遊憩區的交通系統選擇多元化，除現行公路體系以外，應增加捷運、輕軌等大眾運輸，以增進交通可及性。3.停車空間的數量與調度，可透過 APP 等資訊預告與指示，讓到訪車輛順利停放，因為停車問題是國人遊憩常見之詬病，往往打壞旅遊興致。順暢便捷的交通問題提升了園區的整體印象，進而提升景區觀光魅力。

(四) 機能需求

受訪者抽象敘述部分：受訪者都希望園區整體功能的安全性、便利性、貼心與溫馨感就是最佳的旅遊價值。

具體事項部分：1.受訪者關注衛生需求設備、美食餐飲、遊憩親水空間等數量與品質的提升，能增加遊客的滿意度。2.環境綠美化的程度，讓遊園旅客感受綠意的療癒與喜悅。3.園區設備的符合人性化的考慮設計，讓遊客覺得溫馨與感動。4.旅遊資訊的完整與便利，讓遊客有不虛此行的價值感。

(五) 遊憩價值

受訪者抽象敘述部分：1.受訪者期望在園區硬體設備上能充滿新鮮創意，軟體活動的參與能感到歡樂愉悅與溫馨感動。2.以水為主題的活動能讓遊客感到探險的刺激與滿足感。3.濱水空間的營造讓遊客感受到景觀的藝術與療癒。[15] [16]

具體事項部分：1.受訪者普遍的共識是大鵬灣能充分發揮其本身優良的天然地理條件，設計出專屬風格的遊憩特色項目，如環境的全面綠美化，配合水環境，搭配形成「水與綠」的優美景觀。2.景區內的軟硬體設施及水上或陸域活動辦理，都應該能從遊客的視角出發，體貼與同理心，注意流程細節與遊客感受。3.園區遺留的軍事史跡、自然生態資源及聚落漁撈養殖業的傳統，應當妥適保護與利用。4.遊憩資訊及導覽解說是推展遊憩事業的畫龍點睛幫手，合宜得當的妝點效果，能有效推廣旅遊。(表 5) [17]

表 5 受訪者魅力因子層級歸納表

原始理由	具體事項	抽象描述
建築外觀	清潔盥洗設施之齊備 餐飲旅宿之品質數量 公共設施之完善規劃	便利性、整潔的 新鮮感、愉悅的、 安全的
環境美感	園區綠美化程度 藝術裝飾意象營造 濱水景觀的完善設計 整體環境的乾淨整潔 海洋元素的安排運用	愉悅的、感動的、 新鮮感、療癒的、 價值感、藝術感、 親水性、美學的
交通便利	景點標示清楚正確 長短程交通接駁運輸 停車空間設置調度	安全的、便利的、 人性化、舒適的
機能需求	旅遊資訊與導覽解說 人性化需求實用設計 即時服務與緊急應變 親水阻礙因素的去除	安全的、貼心的、 療癒感、人本的、
遊憩價值	水上遊憩的推廣普及 自然生態保護與推廣 軍事史跡與傳統漁業 美食與創意文化產業	溫馨的、活力的、 愉悅的、探險性、 價值感

二、遊客意見分析

(一) 敘述性統計分析

本研究問卷調查期間為 2020 年 10 月至 12 月，期間先於網路上發送預試問卷 60 份，回收並利用 IMB SPSS Statistics 26 版程式分析，依據 Cronbach's α 內容係數驗證量表信度，其 α 值大於 0.7 以上之魅力因子提供做為正式問卷題項。並於大鵬灣國家風景區內各據點，成功訪問到訪遊客 108 名，資料如(表 5)。

表 5 受訪者基本資料統計

性別	男性 62 人(57%)、女性 46 人(43%)
年齡	20-29 歲 31 人(29%)、30-39 歲 36 人(34%)、40-49 歲 25 人(23%)、50-59 歲 7 人(6%)、60 歲以上 9 人(8%)
職業	學生 46 人(43%)、軍公教 21 人(19%)、服務業 18 人(17%)、商業 12 人(11%)、製造業 11 人(10%)
教育程度	高中職及以下 27 人(25%)、專科及大學 60 人(56%)、研究所以上 21 人(19%)
造訪次數	一次 25 人(23%)、二次 32 人(30%)、三次 39 人(36%)、五次以上 12 人(11%)

資料來源：本研究整理

表 6 大鵬灣國家風景區魅力因子分析(n=108)

原始理由	具 體 事 項	平均數	標準差
建物空間	景點特色與功能標示	3.56	1.03
	遊憩需求衛生設備	3.52	1.08
	周邊景點設施搭配	3.45	1.13
	環境裝置的視覺美感	3.89	0.98
	園區愉悅的聽覺感受	3.62	0.92
環境美感	園區整齊與清潔的程度	3.78	0.96
	環境綠美化的程度	3.65	1.14
	優質的遊憩親水空間	3.92	0.87
	洋溢藝術感的海洋元素	2.86	1.12
	豐富的自然生態環境	2.63	1.23
交通便利	分布充足的停車空間	4.35	0.85
	交通運輸與接駁可及性便利	4.25	0.88
	清楚易辨的交通指引路牌	3.65	1.12
	節慶活動高運量完善的疏導	3.26	1.16
機能需求	符合人體工學之設施	3.26	1.08
	妥善的餐飲食宿配置	3.79	1.02
	詳實與完善的旅遊資訊	2.89	1.26
	滿意與詳盡的解說系統	3.02	1.23
遊憩價值	弘揚歷史意涵的文化史蹟	2.16	1.26
	遊程令人安心的遊憩設施	2.69	1.19
	令人親切與感動的服務態度	3.87	0.96
	充滿療癒功效的遊憩環境	3.75	0.98
	具有前瞻性潛力的園區規畫	3.02	1.04
	海洋國度親水文化的建構	2.45	1.27

資料來源：本研究整理

(二) 效度與信度分析

本研究先採用探索性因素分析(Exploratory Factor Analysis,EFA)檢驗問卷之建構效度，以主成分分析法及最大變異法(Varimax)正交轉軸萃取特徵值 ＞1 之構面，以因素負荷量 0.5 為刪除題項臨界值。本研究因素分析結果顯示 KMO(Kaiser-Meyer-Olkin)值為 0.823，Bartlett's 球型檢定 χ 2 值為 489.623，自由度(df)232，p 值小於 0.000 達顯著水準，代表母體之相關矩陣有共同因素存在，適合進一步進行因素分析，代表取樣之適切性良好。

表 7 魅力因子因素構面分析表

因素構面	問 題 選 項	因 素 負荷量	Cronbach，s α
建物空間	01 景點特色與功能標示	0.735	0.768
	02 遊憩需求衛生設備	0.598	
	03 周邊景點設施搭配	0.716	
	04 環境裝置的視覺美感	0.663	
	05 園區愉悅的聽覺感受	0.587	
環境美感	06 園區整齊與清潔的程度	0.715	0.812
	07 環境綠美化的程度	0.636	
	08 優質的遊憩親水空間	0.840	
	09 洋溢藝術感的海洋元素	0.726	
	10 豐富的自然生態環境	0.632	
交通便利	11 分布充足的停車空間	0.769	0.786
	12 交通運輸與接駁可及性便利	0.797	
	13 清楚易辨的交通指引路牌	0.723	
	14 節慶活動高運量完善的疏導	0.697	
機能需求	15 符合人體工學之設施	0.635	0.697
	16 妥善的餐飲食宿配置	0.713	
	17 詳實與完善的旅遊資訊	0.752	
	18 滿意與詳盡的解說系統	0.678	
遊憩價值	19 弘揚歷史意涵的文化史蹟	0.612	0.729
	20 遊程令人安心的遊憩設施	0.596	
	21 令人親切與感動的服務態度	0.725	
	22 充滿療癒功效的遊憩環境	0.801	
	23 具有前瞻性潛力的園區規畫	0.637	
	24 海洋國度親水文化的建構	0.743	

資料來源：本研究整理

特徵值大於 1 之因素有 5 個，亦即在 24 個問項可抽離出 5 個主要因素：「建物空間」、「環境美感」、「交通因素」、「機能需求」及「遊憩價值」等構面，其特徵值分別為 4.632、3.284、1.862、1.697 及 1.652，解釋變異量為 13.762%、17.028%、15.546%、11.367%及 10.956%，累積解釋量為 68.659%。進行 Cronbach's α 信度分析，五個構面信度值分別為 0.768、0.812、0.786、0.697 及 0.729，

均大於或接近 0.7，代表本次問卷基本上有符合信效度要求。(表 7)

(三) 魅力因子分析

經由遊客問卷結果顯示，具體的魅力因子在「建築空間」項目的「環境裝置視覺美感」(M=3.89,SD=0.98)及「園區愉悅的視覺感受」(M=3.62,SD=0.92)較為遊客肯定。在「環境美感」項目的「園區整齊與清潔程度」(M=3.78,SD=0.96)及「優質的遊憩親水空間」(M=3.92,SD=0.87)較為遊客肯定。在「交通便利」項目的「分布充足的停車空間」(M=4.35,SD=0.85)及「交通運輸與接駁可及性便利」(M=4.25,SD=0.88)較為遊客肯定。在「機能需求」項目的「符合人體工學之設施」(M=3.26,SD=1.08)及「妥善的餐飲食宿配置」(M=3.79,SD=1.02)較為遊客肯定。在「遊憩價值」項目的「令人親切與感動的服務態度」(M=3.87,SD=0.96)及「充滿療癒功效的遊憩環境」(M=3.75,SD=0.98)較為遊客肯定。

伍、結論與建議

一、結論

研究發現大鵬灣國家風景區儘管有優良與得天獨厚的天然條件，但其旅遊觀光魅力因子卻未能充分利用，導致無法在旅遊市場凸顯特色，以至於每年目送大量遊客南行前往墾丁國家公園，而無法獲得青睞留滯至大鵬灣遊憩。

增加旅遊觀光魅力的法門，不應以傳統觀念式的大興土木，建造許多符合國際標準的巍峨構造物才堪稱夠資格。而是需要針對景區內現有經費與資源，在策略上做局部的重點設計彩妝，細心規劃，著重以人為本的細節貼心設計。掌握現代遊客機能需求元素加以提煉萃取呈現出來，並透過網路與各種媒體的推波助瀾，相信假以時日便可開創出屬於大鵬灣的風格特色，進而讓南下墾丁百萬遊客轉向前來。

二、建議

放眼國際上著名的親水風景區，皆與水資源的充分開發利用有關。近年來台灣在水環境資源的建設上也算是不遺餘力，但對於是否能真正掌握到並充分發掘水元素魅力的核心價值，有待開發單位的深思。[18][19]

調查顯示民間期待政府能加強推動軟性的自然資源保育與文化活動，優先於當前所積極推動的硬體建設；例如台灣每年初夏的澎湖花火節(圖 8)；大陸瀰江印象劉三姐舞台劇(圖 9)，以廣西桂林陽朔的瀰江 2 公里水域作為舞台，以山峰以及天空作為背景，融合山歌、民族風情與桂林山水等多項元素的大型實景演出。另外像越南水上木偶戲(圖 10)等中外的水上文化活動，都能吸引眾多遊客。經調查研究後具體事項的建議如下：

(一) 建物空間部分：遊客最在意的是園區視覺美感與愉悅聽覺感受的提升，其他的建議如景區特色的建立，衛生設備與周邊景點設施的提升。

(二) 環境美感部分：遊客期望所蒞臨的景區是乾淨整齊的，環境綠美化完整，洋溢南國風情的海洋元素及豐富的海洋生態環境，所帶來的優質的大眾化遊憩親水空間[20][21]。

(三) 交通便利部分：足夠的停車空間是共同期望，交通運輸與接駁便利，靈活的交通指引與調度管制。

(四) 機能需求部分：遊客最大的遊憩期盼是妥善舒適的食宿餐飲環境，各項符合人體工學的遊樂設施，詳實的導覽與解說系統[22]。

(五) 遊憩價值部分：最令人感動的是以客為尊的親切服務態度，充滿療癒的旅遊行程，會讓遊客流連忘返。充滿歷史感與故事的文化史蹟，更為旅程留下深刻印象，建構出屬於海洋國度的親水文化。

圖片來源：交通部觀光局

圖 8 澎湖花火節煙火施放

圖片來源：維基百科

圖 9 瀧江印象劉三姐水上歌舞劇

圖片來源：轉引人間福報(越南木偶劇院提供)

圖 10 越南水上木偶戲表演

參考文獻

1. 伊能嘉矩(1905)，臺灣土地慣行一斑，臺北，台灣日日新報社。
2. 水路部(1931)，台灣西岸高雄港到鵝鑾鼻，台灣分館。
3. 東港郡役所，東港郡要覽(歷年 1930~1939)，成文出版社影印出版。
4. 交通部觀光局大鵬灣國家風景區管理處行政資訊網，(2020 年 10 月 20 日檢所) https://admin.taiwan.net.tw/dbnsa/index.aspx?appname=indexDbnsa
5. M. Ujigawa, (2000),The Evolution of Preference-based Design, Research and Development Institute.
6. Masato UJIGAWA(1997)，魅力工學的實踐，海文堂。
7. 楊曾麗丹(2012)，台灣節慶魅力評價，國立成功大學工業設計系博士論文。
8. 黃璟松、蘇俊毅、馬敏元 (2005) ，應用魅力工學探討太陽眼鏡魅力之研究，2005 第十屆中華民國設計學會設計學術研討會，2005，台北，頁 431-436。
9. 陳文印、陳韋誠(2015)，懷舊文化探究舊建築再利用之因子魅力—以餐廳設計為例，中華民國設計學會研究論文，頁 1289-1293。
10. Torkildsen, G. (1999), Leisure and Recreation Management (4th ed),London and New York: E & FN Spon. https://admin.taiwan.net.tw/dbnsa/
11. 簡慧鍾、吳連賞、陳俊智(2016)，應用魅力工學探討台南五條港文化園區「老屋欣力」之魅力屬性，東方學報， (36)，頁 48-56。
12. 陳俊智、蘇玟綺(2012)，應用 Kano 品質模式探討蘭草材質之創新設計，文化創意產業研究學報, 2(4)，頁 384-400。
13. [N. Kano, N. Seraku, F. Takanashi, & S. Tsjui, (1984)“Attractive Quality and Must-be Quality,” Journal of the Japanese Society for Quality Control (April), Vol.14, No.2, pp. 39–48.
14. Kelly, G. A.,(1955),The psychology of personal constructs,Vol.2,NEW YORK：Norton.
15. 黃詩情(2018)，駁二藝術特區魅力因子之研究，國立雲林科技大學工業設計系碩士論文。
16. [16]楊益峰、陳俊智、廖坤鴻(2015)，未來造型魅力因子趨勢探討-以概念機車為例， 灰色系統理論與感性工學國際研討會。
17. 游萬來(2008)，古坑咖啡文化創意產業之魅力因子，國立雲林科技大學工業設計系碩士論文。
18. 陳明石、柯耀宗、李俐慧等(2017)，都市水岸再造與觀光魅力型塑關係之探討—以高雄市愛河為例，設計學研究，20(2)，頁 111-134。
19. 陳俊智、徐德芬(2011)，社交遊戲魅力體驗因子探討，高師大學報，第 30 期，頁 63-83。
20. 陳樹群、陳晉琪(2019)，溪流防砂設施美值評估報告書，行政院農委會水土保持局。
21. Bulut,Z.,Yilmaz,H.”Determination of waterscape beauties through visual quality assessment method,"Environ.Monit.and Assessment.,154,459-468,2009.
22. 劉景元、顏添明(2013)，遊客參與惠蓀林場木文化節闖關活動心流體驗與效益相關性之研究，林業研究季刊 35(3):177-198。

The Strategy for Developing a Recreational Zone: A Case Study of Dapeng Bay National Scenic Area.

Jen-Te Chen*

Ph.D., Candidate Department of Geography, National Kaohsiung Normal University.

Abstract

Dapeng Bay is one of the few natural lagoons in Taiwan. The lake is wide, its flat waves are like a mirror, and the geographical conditions are superior. Its earliest stage of development began during the period of Japanese occupation, when the bay was mainly used for military purposes. Later on, the government established it as a national scenic spot and began construction. However, after more than 20 years of development, Dapeng Bay has still not really achieved its true recreational potential, as the number of tourists visiting it has not grown significantly. This article discusses the crucial concept of the necessary developmental process, exploring the Taiwan government's strategy of developing units from the perspective of both tourists and local residents. The data provided by tourist questionnaire-surveys and in-depth interviews with local residents is analyzed, and statistical conclusions are drawn. Environmental resource planning and management are crucial from the government's perspective. The research results show that people fully support the promotion of soft natural resource conservation and cultural activities, where these both take precedence over the focus on hardware construction that has been actively promoted by the government. Thus the government will need to revise the managerial direction it has been taking up until now.

Keywords：Dapeng Bay, Lagoon, Recreational potential, Attractiveness factor

*Corresponding author : Department of Geography, National Kaohsiung Normal University, No.116,Heping 1st Rd., Kaohsiung City,802 Taiwan. R.O.C.
TEL:+886-8-8331400 ext.301
Mobile:+886-936 814 427
e-mail:jente0725@gmail.com