

南華大學

休閒產業經濟學系碩士班
碩士論文

開放陸客來臺對於臺灣旅遊分散程度的影響

The Impact of Opening Policy for Chinese Tourists on the Dispersal of Taiwan Tourism



指導教授：黃瓊玉 博士
張鐸瀚 博士

研究生：許勝林

中 華 民 國 103 年 6 月

南 華 大 學

休閒產業經濟學系

碩 士 學 位 論 文

論文題目：開放陸客來臺對於臺灣旅遊分散程度的影響
The Impact of Opening Policy for Chinese Tourists on
the Dispersal of Taiwan Tourism

研究生：許勝林

經考試合格特此證明

口試委員：黃瓊玉

楊政郎

張鐸翰

指導教授：黃瓊玉 張鐸翰

系主任(所長)：楊政郎

口試日期：中華民國 103 年 6 月 11 日

謝 誌

在研究所兩年加上先修學分班一年的學習歷程，隨著論文的付梓，即將劃上句點，這段時間以來的點點滴滴，言語難喻，不論是歡樂或是悲傷，這一切都將填滿我生命的一部分，並與我一同邁入人生的另一個里程碑。

本論文承蒙恩師 黃瓊玉老師以及 張鐸瀚老師的殷切指導與時刻教誨才得以順利完成。在論文撰寫過程中，恩師專業的素養和嚴謹的教學態度，讓我獲益良多，尤其在研究方向和實證方法上，都給予我最清楚與正確的提點，至此獻上由衷的感謝。在論文口試期間，承蒙口試委員 楊政郎博士與 莊文彬博士的鼓勵與缺漏處的指正，使得本論文能更臻完備，在此謹深致謝忱。

研究所修業期間，同學們之間相處的融洽氣氛以及互助的珍貴情誼，令我感動萬分，發自內心由衷感謝，雖然大家相處時間並不長，但能同聚在一起共同學習，這情景會是最懷念的精彩時光；學校校長同仁們的懇切鼓勵，也帶給我溫暖的後盾與力量。論文修改期間，獲得主任儲訓班師傅校長和同學們，尤其是李永霑校長、馮麗珍校長、佳穎、翠娟以及曾經共學一堂的夥伴們關切與鼓勵，這份情感，我會念茲在茲，永銘五內。

最後，感謝家人背後的支持與協助，讓我能專注投入於課業研究中，願以此與家人共享。萬千感激，無法一一詳道，謹將畢業的喜悅，分享獻給我最摯愛的所有人。

許勝林 謹誌於

南華大學休閒產業經濟學系研究所

西元 2014 年 6 月

摘 要

當今研究觀光旅遊的相關文獻眾多，但往往只著重在休閒期望、滿意度分析、旅遊市場分析、外匯收入的相關性、觀光競爭力、旅客的認知意象和旅遊動機等研究，甚少有關來臺國際旅客的旅遊動向和旅遊分散程度的研究，以及開放中國大陸旅客來臺觀光政策實施後，旅遊人數逐年增加所造成的影響。故本研究欲針對來臺國際旅客的旅遊分散程度進行探討，分析影響旅遊分散程度之決定因素，並進一步研究開放陸客來臺政策對旅遊分散程度之影響。

本研究以來臺之國際旅客為研究對象，使用 2006-2011 年「來臺旅客消費及動向調查」資料為研究樣本。利用 STATA 統計軟體，進行旅客造訪旅遊景點次數的統計分析，再根據資料的敘述統計表及變數的次數表，透過線性迴歸模型進行實證。第一部份，採用線性迴歸模型探討國際旅客旅遊分散程度的大小與人口特徵之關係。第二部份，採用線性迴歸模型探討開放陸客來臺後對國際旅客的分散程度差異，以及相較於中國大陸旅客分散程度的大小。

研究結果顯示，2008 年政策開放後，旅客選擇到訪的景點不再集中於臺北市，同時各國旅客的旅遊分散程度皆變大，到臺灣旅遊皆更為分散，而除了亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲旅客分散程度差異與中國大陸旅客的分散程度差異影響不大之外，其他各國旅客的分散程度差異皆比中國大陸旅客大，其中以港、澳、新加坡、馬來西亞旅客受到開放中國大陸旅客來臺觀光政策影響最大。

關鍵字：旅客分散、分散率、線性迴歸模型

Abstract

Many literature reviews of tourism were found in many studies nowadays. However, most of the studies emphasize on the leisure expectations, satisfaction analysis, tourism market analysis, correlation of foreign exchange earnings, tourism competitiveness, cognitive imagery and passenger travel motivation research. It is noticed that the studies of the travel and tourism trends in the degree of dispersion of Taiwan's international travelers are not being explored as well as the impact of opening up the Chinese mainland tourists to visit Taiwan policy implementation due to the number of tourists increases every year. Thus, this study aims at exploring the degree of dispersion of tourism of Taiwan's international travelers and analyzing the factors of the travel dispersion and further investigating the impact of the open policy toward mainland tourists to Taiwan's tourism degree of dispersion.

The study subject was chosen from at Taiwan's international travelers. The study sample was selected from the "Taiwan Visitors Expenditure and Trends Survey" in year 2006 to 2011. The STATA statistical software was used for statistical analysis of the number of travelers visiting tourist attractions and the linear regression model was testified according to the information described in the number of tables and table variables. The first part, using a linear regression model to explore the relationship between the traveling dispersal degree of international travelers and the demographic characteristics. The second part, using a linear regression model to explore differences on the degree of international travelers' dispersal after opening the policy of mainland tourists to Taiwan as well as the comparison on the size of Chinese mainland visitors's dispersal rate.

The results showed that travelers would no longer choose to visit Taipei city after the open policy in the year of 2008. Meanwhile, the degree of dispersion of tourist visitors from all countries is increased and is even dispersed in Taiwan. Except the rest of Asia, the Middle East, the Americas, Africa, Oceania, the impact has no significance on the travelers dispersal degree of the Chinese mainland visitors. Other countries have more significance travel dispersion rate than Chinese mainland visitors. The most significance impact is from the travelers in Hong Kong, Macao, Singapore, Malaysia, and mainland China, who have been influenced by the Taiwan's open tourism policy for mainland China.

Keywords: traveler dispersal, dispersal ratio, linear regression model

目 錄

謝誌	.....	i
中文摘要	.....	ii
Abstract	.....	iii
目錄	.....	iv
表目錄	.....	vi
圖目錄	.....	vii
第一章	緒論.....	1
1.1	研究背景與動機.....	1
1.2	研究目的.....	6
1.3	研究方法.....	7
1.4	研究架構.....	7
第二章	文獻探討.....	9
2.1	旅客分散的定義.....	9
2.2	旅客分散的目的.....	9
2.3	旅客分散的重要性.....	10
2.4	分散旅客的好處.....	11
2.5	分散程度的定義.....	12
2.6	旅客分散的測度.....	13
2.7	影響旅客分散的因素.....	16
第三章	資料處理與實證模型設立.....	30
3.1	資料來源與變數定義.....	30
3.2	實證模型設立.....	39
第四章	實證結果與分析.....	41
4.1	實證資料敘述統計分析.....	41
4.2	實證估計結果與分析.....	49

第五章	研究結論與建議.....	56
5.1	研究結論.....	56
5.2	研究建議.....	61
參考文獻	一、中文部分.....	63
	二、英文部分.....	64
	三、網路資料.....	69
附錄一	2001-2013 年來臺旅客人次（按目的分）.....	71
附錄二	2001-2013 年來臺旅客人次（按居住地分）.....	72
附錄三	行政區旅遊景點之加權數總表.....	73
附錄四	2006-2008 年觀光客造訪旅遊景點次數總數前五十名.....	74
附錄五	2009-2011 年觀光客造訪旅遊景點次數總數前五十名.....	76
附錄六	2006-2008 年旅遊景點旅遊次數（依景點所在縣市區域統計）	78
附錄七	2009-2011 年旅遊景點旅遊次數（依景點所在縣市區域統計）	79

表 目 錄

表 3.1	變數定義.....	35
表 3.2	基本統計量.....	37
表 3.3	各項參數代表之意義.....	40
表 4.1	開放陸客來臺前（2006-2008 年）旅客造訪旅遊景點次數總數 前十五名.....	42
表 4.2	開放陸客來臺後（2009-2011 年）旅客造訪旅遊景點次數總數 前十五名.....	42
表 4.3	2006-2008 年旅遊景點旅遊次數（依景點所在縣市區域統計）.....	44
表 4.4	2009-2011 年旅遊景點旅遊次數（依景點所在縣市區域統計）.....	45
表 4.5	各項變數的數據敘述統計（依樣本居住地）.....	47
表 4.6	r_{dis} 估計結果.....	54

圖目錄

圖 1.1 研究流程與架構圖..... 8



第一章 緒 論

1.1 研究背景與動機

近年來，隨著社會經濟發展，國民所得與生活水準的提昇下，國人對於生活品質要求日益提高，在忙碌工作之餘，對休閒活動的需求亦隨之增加（陳昭欽，2007），邱淑媛和李三仁（2008）認為隨著休閒時代的來臨、社會型態改變、休閒的大眾化，休閒產業已成為國家經濟發展重要指標與國人日常生活中的一部分。而從民國九十年起政府全面實施週休二日，使得民眾餘暇時間增多，間接也促進了台灣鄉野觀光的发展（朱珮瑩，2003）。另外，政府為振興國內觀光旅遊、創造就業機會，透過國民旅遊卡的推動，達到刺激觀光、帶動經濟的目標（曾希若，2005），不僅提高國人參與休閒旅遊的意願，更帶動了國內旅遊市場的發展。

觀光能夠發展地方產業、創造就業機會，提升生活品質，使其成為近年來各國政府作為「地方經濟發展」之主要策略（江彩禎，2002）。觀光產業的發展能創造就業機會和賺取外匯，對於國家發展及外匯收入具有顯著性的效益，是一個國家國際化與現代化的指標，因此觀光產業被全球視為21世紀之明星產業（陳加典、蔡旻修、林姿吟、陳玄祝、高佩君、張鈺敏，1996），成為各國積極發展的重要指標，對經濟發展的重要性越來越高。由於全世界各國改善強化其觀光競爭力最主要的目的，即是吸引大量的國外觀光客來訪，透過其進行旅遊活動時所進行的消費行為來增加國家觀光收益，進而創造當地的就業機會。根據世界觀光旅遊委員會（World Travel & Tourism Council，WTTC）Travel & Tourism Economic impact 2014報告中顯示，2013 年全球觀光產業（包含觀光相關產業、投資及稅收等）規模估計是 6 兆 9,903 億美元，約占全球 GDP 的 9.5%，預估 2024 年全球觀光產業規模約 10

兆 9,651 億美元，約占全球 GDP 的 10.3%；另 2013 年全球觀光經濟就業人數約 2 億 6,586 萬人，比例為 8.9%，預估 2024 年全球觀光經濟就業人數約 3 億 4,690 萬人次，比例可達 10.2%。由此可知，觀光產業影響所及，對於全球，乃至於單一國家之經濟發展，在可見的未來將持續扮演重要角色。

另外世界觀光旅遊委員會 (WTTC) 當中有關臺灣的報告顯示，臺灣觀光產業規模約新台幣 7,671 億元，占全部 GDP 的 5.3%，預估 2024 年臺灣觀光產業規模亦約新台幣 1 兆 764 億元，占全部 GDP 的 5.3%；另 2013 年臺灣觀光經濟就業人數約 64 萬 3,500 人，比例為 5.9%，預估 2024 年臺灣觀光經濟就業人數約 81 萬 4,000 人，比例可達 7.6%。林嘉慧 (2013) 在臺灣財經評論中的文章也談到，2013 年臺灣旅遊競爭力在全球 140 個國家中居第 33 位，較 2009 年共 133 個國家中排名第 43 位以及 2011 年共 139 個國家中排名第 37 位，分別進步 10 名與 4 名，顯見我國在推動觀光產業升級上已經逐漸展露成效，為國內觀光市場之提升，以及觀光旅遊產業也帶來正面之效果。

交通部觀光局以各種行銷策略積極推展觀光，國際來臺旅客人次持續成長，根據觀光局 2001~2013 年來臺旅客人次—按目的分的資料統計顯示，2001 年來臺觀光人數達 102.2 萬人次，占來臺觀光總人數的 36%，2007 年來臺觀光人數達 165 萬人次，占來臺觀光總人數的 44%，而自 2008 年大陸旅客來臺觀光政策開放後，觀光人數則一路攀升到 177.5 萬人次，占總人數的 46%，在「多元布局、放眼全球」觀光行銷策略下，2013 年來臺觀光人數更高達 547.9 萬人次，占總人數的 68% (附錄一)。而從 2001~2013 年來臺旅客人次—按居住地分的資料得知，初期來臺旅客以美國為主，直到 1967 年之後，才變成日本旅客為最多，而 2007 年以前，主要以日本旅客比例最高，約占 3 至 4 成。在 2008 年之後，陸客人數從 2009 年開始便超越美國，2010 年更首次取代日本，成為目前我國觀光客主要來源國(附錄二)。

近年來中國大陸人民海外旅遊風氣盛行，根據世界經濟論壇（World Economic Forum，WEF）預估到 2023 年，中國在全球 GDP 測量和出境旅遊市場規模將超過美國，成為世界上最大的旅遊及旅遊經濟區（林秀錦，2013）。雖然隨著兩岸文化、社會交流及經貿往來日益頻繁，但在金融海嘯之後，全球經濟面臨嚴峻衝擊，臺灣觀光產業蕭條，因此在政府積極做為下，從 2008 年 7 月開放大陸地區居民來臺觀光常態化，以及 2011 年 6 月准許首批自由行大陸旅客來臺等措施實施，直至 2012 年 12 月為止，來臺大陸人士總計為 513 萬 3,447 人次，為臺灣創造出逾 2,057 億元的外匯收入，對經濟發展有積極正面的幫助（張先鵬，2013），也為國內觀光產業注入一股新的動能。因此，開放陸客來臺觀光獲得的效益除能擴大增加觀光旅遊業之消費收益、振興觀光產業商機發展、吸引外資投資觀光產業外，亦能迅速達成觀光客倍增計畫之目標。

根據觀光局統計資料，2013 年大陸來臺旅客共計 2,874,702 人，遠高於其他國家地區旅客，比 2012 年大幅成長了約 11.12%，也比 2008 年政府開放大陸人士開始來臺觀光後，足足增加了 8.73 倍之多，且人數逐年增加中（附錄二）。然而開放後，雖為臺灣帶來大量觀光人潮並帶動旅遊相關產業的共同成長，但依據交通部觀光局「101 年來臺旅客消費及動向調查」資料顯示，來臺旅客到訪主要遊覽景點依序為「夜市」（每百人次有 78 人次）、「臺北 101」（每百人次有 62 人次）、「故宮博物院」（每百人次有 53 人次）、「中正紀念堂」（每百人次有 39 人次）及「日月潭」（每百人次有 37 人次）；由來臺主要目的分析，觀光、業務與國際會議或展覽目的旅客遊覽景點前 3 名依序皆為「夜市」、「臺北 101」及「故宮博物院」；來臺旅客遊覽觀光夜市以到訪士林夜市者最多（每百人次有 45 人次），高雄六合夜市則次之（每百人次有 24 人次）。來臺旅客遊覽的熱門景點中以「九份」最獲喜愛（喜歡比例為 33.04%），其次依序為「太魯閣、天祥」、「日月潭」、「阿里山」及「野柳」，喜歡比例皆在 18% 以上；來臺旅客主要遊覽景點所在縣

市依序為臺北市（每百人次有 83 人次）、新北市（每百人次有 58 人次）、高雄市（每百人次有 40 人次）、南投縣（每百人次有 39 人次）、屏東縣（每百人次有 29 人次）、嘉義縣（每百人次有 29 人次）及花蓮縣（每百人次有 28 人次）等。上述資料中，到訪該景點比例高者，代表吸引越多旅客到此地旅遊，因此出現了各地人數多寡的不均衡現象。另外，臺北市仍是大多數國際旅客會選擇到訪之處，比例遠高於其他縣市，此現象也代表著行程有過度集中在臺北市的情況。

對國內外旅客來說，因預算等因素而造成旅遊天數、停留時間長短的差異，進而在旅遊景點選擇上產生所謂集中或分散的現象。巫宗霖（2008）認為隨著旅遊經驗的累積，觀光客對於行程自主安排的偏好，也更為明確多元。許多國際旅客因時間較短，無法拜訪較多景點，因此常會選擇臺北市來代表臺灣，認為拜訪過臺北市就等同於到過臺灣，加上城市旅遊所提供的資訊與服務較多元，能符合旅遊需求，故會造成旅客較容易聚集在大城市，而產生旅遊集中的現象；然而鄉村地區卻因人潮不多導致乏人問津，結果使得城鄉發展失衡。為產生旅遊的流動性，增加旅遊地區的分散，突破地理區域的空間限制，往往需考量交通設施是否便利、資訊是否詳盡，以及景點人潮擁擠程度造成旅遊品質的良窳等影響。國內旅客因較高流動性而能讓景點選擇分散，但國際旅客在多天數的行程中，若無完善交通運輸支援，僅只能在區域中心或大都市中旅遊，則會使景點過度集中。而為了吸引更多的國外旅客到偏遠地區，提供旅遊產品和交通配套設施相結合，將能分散旅客並促進區域旅遊業發展。由於臺灣地狹人稠，相鄰地區常常會有性質相似的旅遊景點，無論是國內外自由行旅客或是參加旅行社安排的團體旅客，會如何從眾多相似性高的旅遊景點中，尋找符合其需求的最終旅遊目的地，或者如何規劃出他們最感興趣的行程路線，都是相當重要的部分。

交通部觀光局戮力推動觀光市場多元化發展頗具成效，檢視來台旅客觀光目

的人次資料可茲見證，藉著中國大陸旅客來臺觀光政策實施後，隨著每年到訪國際旅客人數皆有所成長之下，也呈現出陸客觀光熱潮的帶來的影響。當旅遊市場規模快速擴增，國內觀光環境將需被更加重視，而各地觀光旅遊業者皆期望能有更多來客數，除了興建觀光飯店，加強觀光軟硬體設施外，亦需規劃吸引旅客的行程，除能再次提高原本已經呈現飽和的旅客容納量外，原本冷門的旅遊地區也盼望能從旅客分散到其他目的地而蒙受其利，因此對於中南部的旅遊相關產業來說，如果無法創造具有絕對吸引力的旅遊資源，則實際經濟幫助或許會不如預期，造成旅遊收益仍會呈現集中在北部地區而呈現不平衡之現象。隨著來臺國際旅客的增加，有計畫的將旅客引導到各地區的景點旅遊，以促進更大的區域分散，城鄉能均衡發展，藉此改善旅遊品質並創造最大的觀光收益，對政府而言，是一項值得重視的政策課題。交流雜誌在 2012 年載述，過去花東地區平日期間很難有觀光客前往，如今每天平均達到三千多人，超過一百輛遊覽車進入該區活動，每天平均可在這些地區創造將近千萬的消費額，對其產業及居民不無小補，也突破過去「週休五日」的經營窘境，使各產業及地方都能雨露均霑。元智電子報在 2010 年產業焦點中報導，國內觀光旅館業者或休閒產業投資企業意識到此項旅遊商機的來臨，擴充了各項硬體設施及其容量，對觀光產業挹注更多的資源，帶來正面的效果。但另一方面因大量陸客湧入，衍生接待品質及阿里山、日月潭、太魯閣、故宮等必遊景點擁塞情形，使得觀光局（2009）開始預計建置主要景點流量預報及強化事前控管，期能有效掌握旅遊團品質。

范世平（2008）提到香港在開放大量大陸觀光客進入後，雖然提升了總體經濟與旅遊產業，但也擔憂香港在充斥大陸觀光客後，會逐漸走向「內地化」，進而可能失去其過去以來的國際都會形象，降低非大陸籍觀光客的吸引力；而大陸觀光客的許多非文明現象，也可能讓許多其他國家的觀光客卻步，因此臺灣是否也會有同樣之虞，進而形成國際觀光客的排擠效應，阻礙旅遊產業的國際化發展，

則值得後續觀察。蔣宜蓓（2013）研究發現陸客在旅館住宿上造成臺籍旅客比例的消退，以及外籍旅客人數的減少，而陸客的比例和絕對人數的增加，皆對臺籍和外籍旅客的比例和絕對人數造成負面且顯著的影響。如此一來，其他國家旅客最後是否會進而轉往較不熱門的旅遊景點，形成較多分散，或是因旅遊設施的增加、旅遊環境的改善所吸引，而又重新回流至大都市，諸多此類的人數消長情形，勢必會對臺灣整體旅遊業帶來相當程度的衝擊與影響，值得進一步研究與探討。

1.2 研究目的

本研究欲從個體經濟的角度，以嚴謹的計量方法，研究臺灣觀光旅遊分散的狀況，瞭解國際旅客的旅遊觀光動向與旅遊景點分散程度，並進一步探討開放大陸旅客來臺政策實施，對臺灣旅遊分散程度的影響。本研究之具體目的如下：

一、探討來臺國際旅客的人口特徵與旅遊分散程度之關係：

- （一）探討來臺國際旅客之來臺次數對旅遊分散程度的影響。
- （二）探討來臺國際旅客之來臺停留天數對旅遊分散程度的影響。
- （三）探討來臺國際旅客之旅遊景點總數對旅遊分散程度的影響。
- （四）探討來臺國際旅客之主要目的對旅遊分散程度的影響。
- （五）探討來臺國際旅客之旅行安排方式對旅遊分散程度的影響。
- （六）探討來臺國際旅客之居住地對旅遊分散程度的影響。
- （七）探討來臺國際旅客之年齡對旅遊分散程度的影響。
- （八）探討來臺國際旅客之年所得對旅遊分散程度的影響。
- （九）探討來臺國際旅客之性別對旅遊分散程度的影響。
- （十）探討來臺國際旅客之入境處對旅遊分散程度的影響。

二、探討開放陸客來臺旅遊對臺灣旅遊分散程度之影響：

- (一) 探討開放陸客來臺旅遊，對各國旅客旅遊分散程度的差異影響。
- (二) 探討開放陸客來臺旅遊，對其他國家旅客相較於中國大陸旅客分散程度的差異影響。

1.3 研究方法

本文主要是針對世界各國來臺之國際旅客為研究對象，資料來源是採用中央研究院調查研究專題中心的「學術調查研究資料庫」，由交通部觀光局提供之問卷調查所製作的 2006 年至 2011 年「來臺旅客消費及動向調查」資料為研究樣本。

本文利用 STATA 統計軟體，進行旅客造訪旅遊景點次數的統計分析，再根據資料的敘述統計表及變數的次數表，透過線性迴歸模型進行實證。第一部份，採用線性迴歸模型探討國際旅客旅遊分散程度的大小與人口特徵之關係。第二部份，採用線性迴歸模型探討開放陸客來臺前與開放後，國際旅客的分散程度以及相較於中國大陸旅客分散程度的大小。

1.4 研究架構

本文共分五章：第一章為緒論，提出本文的研究背景與動機、研究目的、研究方法與研究架構。第二章為文獻探討，敘述過去有關國際旅客分散的研究。第三章為資料處理與實證模型設立，在此章節中預期實證結果，以及詳細說明資料

的來源和變數的定義基準，並進行實證模型設立。第四章為實證結果與分析，針對第三章實證的結果內容，加以進行說明與分析。第五章為研究結論與建議，對本文的主題作總結，並提出未來研究方向。見圖 1.1。

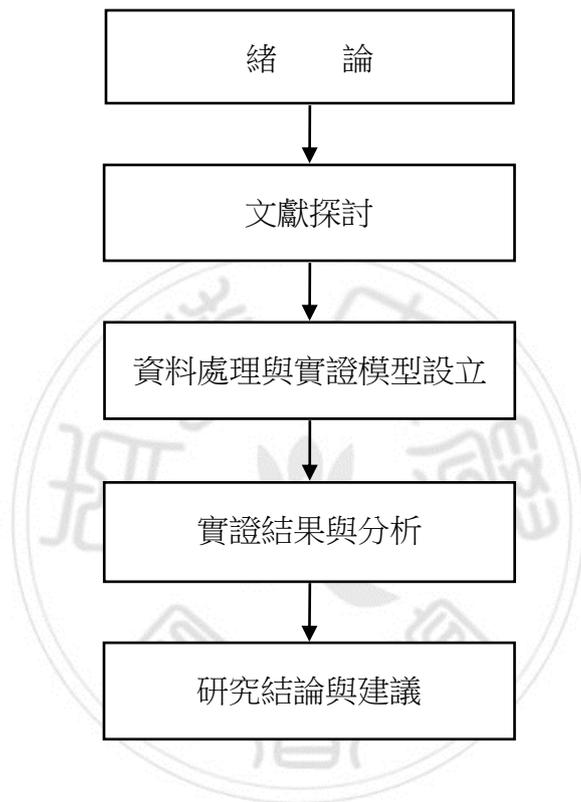


圖 1.1 研究流程與架構圖

第二章 文獻探討

2.1 旅客分散的定義

Cooper (1981) 談到「旅客分散」的概念是一個「從旅遊中心向外並且造訪層次逐漸減小」的波浪狀波動，代表著「旅客由旅遊重心往外擴散效應遞減」的現象。如此說來，即為「旅客離開旅遊中心，往設施較不齊全地點去遊玩」，那就是指旅客除了觀光目的地主要景點外，還會造訪其他旅遊地區。

Becken, Wilson, Forer, and Simmons (2008) 的研究中也提到，旅客行程的空間（移動）規劃，在「固定」的旅遊行程中，只停留在主要景點，在這種情形下，旅客分散代表「非固定」行程的旅客，由主要景點逐漸移動到其他景點，由城市到鄉村，景點層次性逐漸的降低。因此若沒有分散，固定行程旅客仍只停留在少數幾個主要景點，透過旅客分散，則會將旅遊重心逐漸移至非主要景點。

因此，對個別旅客來說，「分散」代表不只去一個主要旅遊景點，而旅遊時間愈長時，則愈可能安排去多個景點，而當這些地區同時間因為沒有太多旅客停留時，就有所謂「分散」的現象。至於團體旅客（如旅行團）的行程安排，因同時間停留在不同地區旅遊，則也能達到分散的效果。

2.2 旅客分散的目的

MacLellan and Burnside (2003) 提及分散的問題對蘇格蘭旅遊業是很重要的，當旅客到達英國，會不約而同的選擇停留在倫敦，那麼蘇格蘭旅遊產品如何吸引旅客往北旅遊？當旅客實際上剛到蘇格蘭時，總是停留在格拉斯哥或愛丁堡，又如何使之分散到蘇格蘭的其他地區？簡單來說，旅客到英國大部分會選擇到倫敦，即便出了倫敦，也大多集中到英格蘭，很少去其他地區，即便有旅客到了蘇格蘭（需要過夜停留），也大部分會停留在格拉斯哥和愛丁堡。雖然目標區域中有許多景點可以去，但不代表旅客這次旅行會去多個目的地，所以對於旅客到訪景點的程度通常有過於集中的現象。另外像澳洲亦有過度集中在四大入口景點城市（雪梨、墨爾本、布里斯班、珀斯）的現象 (Tourism Research Australia, 2009)。因此「如何分散旅客」是全球發展觀光時共通的議題與目的。

2.3 旅客分散的重要性

由於觀光旅遊事業可以提供地區和偏遠社區工作機會，並多元化地區的經濟發展，提高當地的生活水準。因此，希望藉由有計畫性的旅客分散工作，將更多的旅客分散到更多不同的旅遊景點，並使旅客願意花費更多的消費支出，使城鄉能均衡發展，此對平衡國家的區域經濟發展是相當重要的。澳洲將促進更大的遊客分散和提高旅客更多的消費支出列為政府施政的重要項目，而澳洲旅遊局的戰略目標之一便是隨著增加到訪旅客人數和增加消費，促進更大的區域分散。事實上，提高區域分散是澳洲旅遊局的關鍵績效指標 (Tourism Australia's corporate plan, 2012-2015)。

旅客分散決定旅遊消費地點，影響旅遊景點次要地區的經濟貢獻。若將更多

的旅客花費分散在不同的地點，對於主要旅遊景點以外地區的經濟貢獻就更廣。這些次要地區與旅遊主要景點結合的城市地區相較，由於可能正面臨較低的收入和就業機會，因此分散遊客和他們的消費支出能有利於經濟收入的分配，尤其是旅遊景點坐落在較偏遠的地區，此情況就更為明顯。所以實施一個特定目的地的旅客分散，對區域的經濟發展是很重要的 (Koo, Wu, & Dwyer, 2012)。

2.4. 分散旅客的好處

旅客領土分散的積極作用是由 Weaver (1995) 所提起，他把重點放在英國的海外領土，位於西印度群島中的蒙特塞拉特島，透露出一個健行路線的好處，這將讓旅客有機會前往島中心的自然、文化和文物古蹟，從而增加了旅客的滿意度和減少對沿海地區自然環境的衝擊。因為要容納大量旅客，所以必須做某種程度的改變，而利用健行路線規劃的方式來分散旅客，則能達到預期目的。

歐洲統計局 (Europe Eurostat) 在 2010 年旅遊附屬帳戶中 (Tourism Satellite Accounts, TSA) 顯示旅遊部門僱用了社區約 8.6 到 24 萬之間，相當於總勞動人口約 4 和 11% 的居民，並創造了社區生產總值的 4 到 11%，它對於社會文化和環境的影響以及里斯本戰略目標實現的貢獻，在於提高經濟增長和創造更多更好的就業機會 (Lee, 1996)。這些說明了旅遊業對歐洲的貢獻，也可以說是對本地旅遊的好處。Lee (1996) 也談到許多國家的政府、地方當局和私人部門，意識到旅遊日益增長的重要意義，於是地區就此開始為旅遊業的發展挹注他們的資源。在大量運用資源下，致力推動觀光發展。Jackson and Murphy (2006) 提到旅遊業正日益被視為鄉村地區的救星，讓許多政府意識到它有促進區域經濟發展的產業潛力。所以

我們知道，觀光能讓地區促進經濟發展，改善居民經濟，但同時也會帶來地方生活和生態的衝擊，所以要仔細安排區域觀光發展。

Jackson and Partners (2009) 受政府委託進行調查，在 2009 年第 10 期報告當中提到，旅遊提供了地區和偏遠社區工作成長的機會，多元化其經濟基礎，並產生更高的生活水準。Koo et al. (2012) 認為所得增加提高生活水準，也促進當地觀光發展，但有時候會因為當地湧入大量的觀光客，讓地方生活水準下降。由於一些地區可能會遇到的收入和就業機會水準比一般旅遊入境相關的城市地區較低，旅客分散與其消費可以在更廣泛經濟分配的收入上受益，所以低發展、低就業區域可以利用觀光提振經濟。

Koo et al. (2012) 發現到對已開發國家和發展中經濟體的區域經濟發展目標而言，促進旅客更多的分散和增加他們的消費是很重要的。利用觀光發展經濟，目標是分散旅客以及讓旅客多消費。分散景點多，通常交通費用、住宿、消費和其他費用就會多些，因為分散意味著帶領旅客由擁擠、價格貴的區域前往觀光資源少的地方，所以總支出不一定會隨著分散而增加。對供給面來說，多分散主要是希望城鄉均衡發展；對需求面來說，主要風景區的觀光景點人少，通常去這些地方的旅客滿意度就高。

2.5 分散程度的定義

Tideswell and Faulkner (1999) 提到早期分散測度方式以夜間停留地點計算分散程度。而本研究則依臺灣各縣市行政區劃分，分別給予相鄰行政區之不同權重

比例，以受訪國際旅客來臺旅遊期間到過位於臺北市以外地區的旅遊景點之加權總數，除以所有到過的旅遊景點之加權總數，所得之值代表旅客分散率。然旅客分散傾向和分散率有正向關係，即當旅客打算去多個景點，傾向分散，則整體的分散程度就比較大。

2.6 旅客分散的測度

對分散測量而言，分散率是一個簡單而有效的研究方法。分散率的計算，可以很容易地從旅客所填答的問卷調查資料取得，所以分散率一直是一個受歡迎的研究測量方法。而從入境國際旅客的問卷調查資料中，透過統計分析，可獲得更多關於旅客分散程度的結果。國外有關旅遊研究的文獻中，已經提出一些旅遊分散的測量方法。在廣義上來說，有描述性和因果性兩種截然不同的測度方法。

2.6.1 描述性測度

旅遊指數 (Trip Index, TI)，是描述性測度旅客分散的方法，在測量某景點停留過夜天數與整個行程過夜天數的比例 (Pearce & Elliot, 1983)。如果旅客感興趣的目的地是在那些入境城市之外的景點，則旅遊指數可以顯示一群特定旅客到入境城市外旅遊的平均趨勢，也就是旅客若離開主要景點城市旅遊，則可能因住宿該地而呈現出分散程度。然而旅客會移動，若主要景點以外城市住宿條件不佳，旅客不願意住宿，那麼旅遊行程路線的安排，將呈現放射狀 (star) 方式，表示晚上住宿在主要景點城市，白天時則到主要景點以外的城市旅遊，此指標將無法呈現分散程度。另外，譬如紐約，在附近景點旅遊都算是在入境城市範圍，下一站若要

到拉斯維加斯，就得離開紐約，因美國幅員遼闊，必須住宿在拉斯維加斯，而臺灣因面積小、距離近，故不能用此方式測度分散程度。

傳統旅遊統計指標問題是一地調查，而主要景點比率 (Main Destination Ratio, MDR) 是起迄兩地進行調查，它的技術及其擴展是由 Pearce 和 Elliot (1983) 所研究。MDR 是多目的地旅行的流量指標，問國際旅客這次旅行主要去的國家(地區)是哪裡？代表去過某單一旅遊景點的旅客（或是在多個旅遊景點中的主要景點）佔入境旅客總數比的程度。

$$\text{MDR} = (\text{單一目的地旅客} + \text{主要目的地旅客}) \div \text{全部旅客}$$

Leiper (1989) 提出「主要景點比率」亦為描述性測度旅客分散的方法，即該國所有旅客至該觀光地區旅遊，且該地為主要景點的比率。他建議 MDR 是輔助描述性測度工具，無解釋力（非因果關係測度）。這種方法將兩個點所收集的數據繪製在每個旅遊系統上：旅遊開始處和旅客參觀處，即只有在旅程開始和目的地處可以取得資料。然而，這種方法有一些限制，因為從需求方統計結果（至少在大多數歐洲國家）的估計，由於其採樣的本質，在區域層面上有良好的精確度，但不允許在次區域層面上分析多目的地旅遊。另外此指標似乎也不夠精確，因 MDR 提問的對象是當地旅客，問及「這地點是你主要旅遊目的地或是唯一目的地？」的問題。當旅客是去一地、二地或是三地時，卻只能回答一個主要目的地。若只能如此回答，那受訪者僅能重新定義目的地，如故宮、日月潭。若受訪者覺得比重都一樣，且只能回答一個主要目的地時，那就只能回答「臺灣」這個概括性的地點了。

Leiper (1989) 提到世界旅遊組織 (World Tour Organization, WTO) 公布的 MDR 可以提供旅遊模式和趨勢的資訊。MDR 適合國際旅客流量的測度，也可以

用在國內旅遊，不管是橫斷面或者是縱剖面資料。再者，WTO 雖有各國資料，且標準一致，但是無法串連起跨國旅客的旅遊行為。而澳洲雖然有國際旅客調查 (IVS)，但其他國家不採用澳洲調查標準，所以無法討論多目的地旅遊的問題。

2.6.2 因果性測度

Oppermann (1992) 改進 TI 和 MDR 的測量方法，提出了一個旅遊分散指數 (Travel Dispersal Index, TDI)，把測度重心由測量某景點對整個旅程的重要性，轉為影響旅客分散行為的旅行因素。他在 TDI 中加入了包括過夜景點的數目、住宿天數、不同類型的住宿人數、不同類型的交通運輸工具和不同類型的旅遊組織（背包客、自助旅行）等五個變量，使用這些變量來說明旅客旅遊分散行為的變化。Oppermann 的 TDI 操作如下：

$$TDI = \sum A_i B_i \quad (1)$$

Oppermann 的 TDI 操作性定義為 $\sum A B$ ，其中A是權數，B是重要變數。

然而 TDI 的限制如下：

Allcock (1996) 利用澳洲1989年至1994年的國際旅客問卷調查 (IVS) 數據資料，採用 TDI 研究方法討論旅客分散，結論指出，由 Oppermann 定義的變數（上述的五個變數），缺乏解釋旅客在澳洲境內分佈變化程度的能力，並認為五個變數缺乏一般性，再者，權數大小沒有實證或證據的支持。由這兩個問題說明了需要經過更多的實證研究，並使用更廣泛有關分散的潛在解釋因素，來多方嘗試估計分散因素的相對重要性。

Tideswell and Faulkner (1999) 進行多旅行目的地的旅客分散程度測量，包括代理風險和不確定性降低、旅遊移動、旅遊目的、旅遊團體特徵、旅遊安排、目的地熟悉度。他們採用最小平方迴歸方法，發現這些解釋變量接近 65% 的國際遊客在澳大利亞昆士蘭中途停留的數量變化。Tideswell (2004) 和 Collins (2006) 在後續分析研究了在利用國際旅客調查數據，解釋國際旅客在澳大利亞不同多目的地旅遊行程模式背景的變化這些因素的重要性，前述因素對旅遊行程不同選擇有顯著影響。Becken, et al. (2008) 用類似因素討論入境紐西蘭旅遊不同模式間的差異，認為這些差異對行程空間（停留、移動）計畫和從旅遊業所引起的財政收益率（觀光營收）有顯著影響，說明了居住地與多目的地旅遊行為的顯著差異 (Tideswell, 2004; Collins, 2006; Becken et al., 2008)。Pizam and Sussman (1995) 早期的研究發現國際間多目的地旅行的旅遊行為會因國籍而不同。澳洲觀光局定義國際旅客的分散程度為：除在四大景點（雪梨、墨爾本、布里斯班和伯斯）過夜外，在其他觀光景點過夜和整個旅遊行程在澳洲過夜的比率 (Tourism Research Australia, 2009)。這個研究方法對旅客分散測量而言，是一個簡單又有效的工具，它與 Pearce and Elliot (1983) 的 TI 研究方法相類似。

2.7 影響旅客分散的因素

有許多影響旅客分散測量的因素，距離便是其中之一，但基於以下原因，若用距離來進行分散測量的討論可能是有問題的。首先，分散不一定是距離的單調遞增函數（更大的旅遊距離並不一定意味著更大的分散），加上距離在沒有地理參考下，從問卷調查資料是不容易衡量出來的，另外即使提供地理參考的情況下，也很難確定採取的路線或是使用各種交通工具旅行所花費的時間。因此本文在旅

客分散的討論中，將不考慮距離此一因素。

在分散率的測量中，個別旅行特徵的資料可以被連結，對於在了解分散行為中提供了更詳細的基本流程和結構，具有重要價值，即代表分散率的總額測量需要在分類的水平（個別的旅行水平）作因果關係的分析檢測。如前所述的 TDI 是將旅遊特徵資料納入分散率的一種方法，可以用於延伸描述性的測量，使能更具體的來解釋旅客分散。但由於 TDI 的權數未經過實證的驗證，所以更應該全面檢視影響旅客分散的因素，將其納入考量。

2.7.1 心理因素

提到心理因素影響旅遊行為的文獻中，Plog (2002) 發現非自我中心主義者有更大的程度與空間膨脹行為。Debbage (1991) 談到旅遊行為受到心理因素影響：如非自我中心者，其非自我中心程度愈大，則空間擴展愈大。Lepp and Gibson (2008) 提及敏銳、喜歡新奇事物者在旅行風格和所展開活動的差異有關。至於 Lee and Crompton (1992) 則認為早期討論偏重在追求新奇對旅遊和目的地選擇的影響。由這些旅遊的研究顯示，消費心態所描述的概念可以為理解旅遊行為的變化提供佐證，因此，這些動機應該與解釋分散高度相關。

2.7.2 停留天數

停留時間長，才有機會去多目的地旅遊，才會出現旅客分散。如果時間短，可供移動的時間不足，去多目的地旅遊機會則下降。休閒旅行的時間約束，促使旅客行為模式對時間高度敏感 (Landau, Prashker, & Hirsh, 1981, 由 Debbage 引述，

1991)。Fennell (1996) 表示旅客在空間和時間的行為中，「當時間短，空間是保守的」方向大致呈現正相關，但時間長短與旅客分散程度效果不一定，因為 Mansfeld (1990) 注意空間行為停留長度的影響如何，並不會總是相同的，因為時間的限制可能會引起旅客希望在有限的時間內盡可能多到一些景點。因此，旅客希望能多去一些景點，但移動成本將會是個旅遊限制。臺灣因為區域小，交通設施可低價提供快速的移動，所以停留時間對分散程度會比較不明顯。

2.7.3 旅遊目的地選擇

旅遊業是一個全球性的行業，本質上是景點塑造旅客體驗 (Shackley, 1996; Rodger, Moore, & Newsome, 2007)，在旅遊文獻上，目的地形象概念已引起廣泛關注 (Gartner, 1993; Gallarza, Saura, & García, 2002; Choi, Lehto, & Morrison, 2007)，意象在旅遊階段中對旅客經驗有很大影響，它包含並且影響旅客體驗的各個階段，包括事前階段、目的地經驗和反思階段 (Jenkins, 2003)。反思階段代表遊後感覺以及滿意度，若先前意象太好，可能會因現實與預期落差大而導致事後滿意度降低。旅遊事前階段會影響人們是否購買此旅遊產品，其後旅遊期間意像亦影響了旅客體驗與滿意度。體驗與滿意度無法改變事前意象，但會影響口碑、再購意願和推薦。雖然意像會影響之後旅客的體驗（尤其是身歷其境的體驗），但旅遊目的地意象對旅遊行程選擇確實會產生一些影響，而且左右著旅客是否購買此旅遊產品的最後決定。

Castley, Bennett, and Pickering (2013) 用了一個有趣的角度的選擇，文章中談到多樣化的攝影圖片被用來推廣網路上的野生動物之旅，他以南非和澳洲的照片宣傳來討論影響網路購買旅遊行程的意願，藉由英國旅遊經營者使用網

路上的圖像，很可能反映前往這些知名景點目的地的野生動物旅客實地經驗。圖像傳達主要藉由圖片方式進行 (Choi et al., 2007)，而旅行社通常會選擇能呈現目的地的最佳圖片來幫助銷售旅遊產品 (Curtin, 2010)。宣傳圖像反映了身歷其境的過去經驗，同時也依照景點知名度來擷取圖像，譬如雪梨歌劇院是澳洲著名地標，看到歌劇院圖像就會聯想到澳洲，於是不知不覺中就成為一種宣傳。

網路興起，旅行社應用網路銷售，提供資料而讓潛在旅客在「事前階段」裡搜尋旅遊資訊，可影響潛在旅客意像，進而影響購買意願。正式商業經營者如何建構產品意像？另外非正式管道的目的地資訊，透過親友、旅遊推薦、旅遊書、雜誌、部落格、媒體提供資料，都可以形成潛在旅客的意像 (Doolin, Burgess, & Cooper, 2002; Govers & Go, 2005; Choi et al., 2007)。這些方式都代表著訊息管道多元，能提供給旅客最豐富詳盡的目的地選擇。

旅客在旅遊決策上有事前和旅行途中兩種。利用不同運輸方式（如自駕或坐車）會有不同的決策，如自駕較之搭乘交通運輸工具者有較高的自由度，途中可以任意停止或選擇不同路線，顯得有彈性。Prideaux and Carson (2003) 談到英國休閒旅遊和商務旅遊當中，休閒旅遊自駕者約有 80%，而商務旅遊自駕者約有 59%。商務旅遊者通常有當地人員接待，因此自駕者少，所以旅行目的和交通選擇方式相關。

特定目的地的旅客動機和慾望不斷發展是由於其個人經歷以及社會知識 (Tasci & Gartner, 2007)。各地的著名景點，透過媒體宣傳報導或口耳相傳，往往有極大的吸引力，誘使旅客產生「一生必定造訪一次」的內在動機，成為旅客必去的景點。然而，越多著名景點的安排，也越容易得到旅遊分散的結果。

2.7.4 城市旅遊 (city tourism) 和鄉村旅遊 (rural tourism)

城市旅遊，在 Edwards, Griffin, and Hayllar (2008) 的定義裡，是一至四天或更長的短暫旅遊。城市旅遊除休閒觀光外，還包含商務、會議、購物和走訪親友等其他旅遊目的，因此，在旅客分散的議題中，意味著旅客集中在城市旅遊。他們認為在發展觀光中，自然資源較不重要，而文化古蹟、住宅是較重要的發展因素。Karski (1990) 提到這些城鎮是國家文化、藝術、音樂、文學的熔爐，還有宏偉的建築和城市設計，能吸引旅客。Law (1996) 也提到吸引城市旅遊的關鍵因素在於人口多，找尋親友的人就會多、旅遊景點比其他城市發展的好、運輸工具例如機場或預定的服務容易到達該地、充足的住宿設施，以及通信、運輸、服務和設施符合旅客需求。因此，教育程度高者易受到文化古蹟吸引；青年易受到娛樂、夜生活和運動活動吸引；商務旅客則易受到會議、獎勵，和展覽市場吸引，故需考慮城市旅遊對潛在經濟、社會和環境的影響。

城市旅遊如果吸引更多人前往，則會造成旅遊集中度過高，進而影響到旅遊分散的目的，但事實上城市旅遊可視為旅客集中的旅遊型態，而鄉村旅遊離開城市，則可視為旅客分散。城市旅遊市場競爭激烈，然而大城市已經吸引了大部分旅客，所以小城市相對就只有少數旅客到訪，但大城市會出現旅客容納量有限不易滿足的問題，因此旅行社需開發新產品（新旅遊路線）。The Scottish Parliament Information Centre Briefing 02/91 (2002) 報告指出開發新路線給航空業帶來業績，使得瑞安航空的乘客從 1995 年的 200 萬人次上升到今年估計 1,110 萬人次，成為歐洲第七大的國際航空公司。此波受益者不是只有主要城市如紐約、倫敦、巴黎等，而是因為主要城市受到容納量限制之苦，在雨露均霑之下，附近其他小城市也能受到城市旅遊興起的好處。再者，城市旅遊早期都是沒有對點飛的城市，直

到廉價航空開發有潛力的觀光城市，但大航空公司因為評估市場規模不大，或不想將規模擴大到無法管理的地步，所以並未或小規模進入市場。另外，一般人若是覺得飛行距離不長，不一定需要搭乘大航空公司的班機，所以可能選擇小規模航空公司。當城市旅遊興起，歐洲各國城市相距不遠的關係，瑞安航空、Go 和易捷航空等進而開發這些小城市的飛行路線，成為最大受益者。

2.7.5 多目的地旅遊與過夜停留

Wu and Carson (2008) 提到分散可能發生在許多旅客前往一個獨特旅遊目的地的不同地區旅遊，或單一旅客前往相同旅遊目的地的許多地區旅遊。因此，分散可以是「多人去不同地方或是一人去多個地方」，也就是只有在去多個景點的狀況下，且景點必須是離開臺北市時才算分散，故多目的地旅遊是構成旅遊分散的必要條件。

Leiper (1979) 談到旅遊在國內進行（居住的國家內旅行）的統計定義在國家和地區中各不相同，但一般都包括標準國際定義的三要素：行駛距離、時間和目的。Lawrence (2005) 用旅遊系統模型討論單一目的地旅行，把去其他目的地退縮（降低等級地）視為「交通區域」，只是算通過該處。介於這些概念間還有旅行型態的分類，由 Mings and McHugh (1992)、Lue, Crompton, and Fesenmaier (1993) 以及 Lew and McKercher (2002) 所提出。這種分類法允許不同目的地在旅程中扮演不同的角色，可同意旅遊中有多個目的地，而不只有通過停留的角色，但也不是主要目的地的身份。

澳洲 2007 年國際旅客調查 (International Visitor Survey) 的統計數字顯示，只有一次中途停留（單一目的地旅遊）旅遊中，24%的旅客是停留在澳洲的主要入境城市以外的景點；有 63%的旅客停留兩夜行程、有 76%的旅客停留三夜行程，甚至有高達 99%的旅客停留六夜行程 (Koo et al., 2012)。由此可見，分散率會隨著中途停留或過夜次數增加而增加。

2.7.6 季節循環、節慶活動

觀光旅遊活動具有淡、旺季之特性，其中季節變動對旅遊產業影響甚大，對旅遊活動亦因不同季節而產生差異性，造成旅客分散的變化。以蘇格蘭 2001 年整年來看，城市旅遊季節性變化比其他蘇格蘭旅遊少，海外旅遊約有 76%是在 4-9 月 (The Scottish Parliament Information Centre Briefing 02/91, 2002)。城市旅遊不會有季節性問題，而鄉村旅遊則會有。如果是 4 月到 11 月，因天氣較溫暖而去鄉村旅遊，那這段期間旅客會比較分散，而 11 月到 4 月則因天氣較寒冷而比較集中在城市旅遊。簡單說，旅客分散程度會有季節性問題。整體而言，臺灣全年溫暖，四季中以春、冬季變化較大，夏、秋季變化較小，有著最適合旅遊的天氣，年平均溫度約為 22 度，平均最低溫不過 12-17 度。在春夏之交時（每年的 3 至 5 月），受滯留鋒面徘徊影響，有著細雨綿綿的天氣型態；臺灣的夏天（每年的 6 至 8 月），偶爾會有颱風經過；臺灣的秋天（約每年的 9 至 11 月），帶來晴朗涼爽的天氣；而臺灣短暫而溫暖的冬天（每年的 12 至 2 月），則是賞楓的季節，而來襲的寒流，是泡湯族的最愛。對旅客來說，除颱風頻繁時期不適合外，四季如春的臺灣，每個季節都是旅遊的最佳時機！

另外，具有特色、定時定點舉行的國際藝術節，像是美國林肯中心藝術節、

法國亞維農國際藝術節及日本利賀藝術節等，早已成為世界各國吸引全球觀光人潮、活絡當地文化與經濟的重要活動。然而蘇格蘭一整年當中，像愛丁堡藝術節（8月、9月）、愛丁堡 Hogmany 慶典（12月、1月）、格拉斯哥凱爾特音樂節（1月、2月）以及世界風笛隊錦標賽（8月）等活動，都特別鼓勵旅客到場參加並能減少蘇格蘭兩個主要城市旅遊集中現象的季節性影響。在臺灣，一年當中常見的節日慶典相當多，幾乎每個月份都有重要紀念日或節慶，而人們也常常利用這些假期計畫外出旅遊。然而這些節慶是否會影響觀光客來臺旅遊？例如元宵節鹽水蜂炮以及農曆三月瘋媽祖（遶境、祭典）等深具傳統歷史意義的節慶活動，每年吸引數以萬計的國內外觀光客到場，帶動周邊地區觀光消費成長。其中元宵節蜂炮兩三天內湧入的人潮，短時間造成鹽水小鎮有別於其他時間的熱鬧情景；適逢媽祖誕辰的農曆三月期間，信徒追隨遶境，也為沿途路線上的地區景點帶來觀光客。因節慶旅遊著重在主題的地區性，故較無旅遊分散的現象產生，不致於產生排擠效應，同時也因國外觀光客人數甚少，影響極為有限。

2.7.7 目的地熟悉程度

在旅遊目的地熟悉程度上，Gitelson and Crompton (1984) 提到有關初遊旅客和重遊旅客在旅遊行為上的差異。他認為比起那些初次到訪的目的地的旅客而言，重遊旅客更可能在他們的假期中尋求放鬆和探訪朋友親戚。Oppermann (1997) 指出，首次旅行的年輕人對於各式各樣新的體驗有較大的動機和目的，比起探訪親友、度假放鬆者更有動機跑遠些。Li, Cheng, Kim, and Petrick (2008) 也認為初遊旅客的驅動力是來自於新奇，主要目的在獲得新的體驗，而再次重遊的旅客目的主要是放鬆和熟悉。相較之下，初遊旅客具有更多的旅遊導向，而重遊旅客則對特定活動的追求更感興趣。所以初遊旅客在他們的旅遊目的地進行更廣大範圍的探

索，而重遊旅客則較強調在他們可使用的時間中探索較小範圍的旅遊目的地。綜上所述，初遊旅客將展現較高的分散傾向，因為他們具有新體驗的驅動本質，而重遊旅客其對特定活動的追求重點，也可以是旅遊分散的一個重要來源。

2.7.8 套裝和引導旅遊

套裝行程路線固定，且行程事先決定，可以將一般旅客不去的景點加入套裝行程裡 (Tideswell & Faulkner, 1999)，如此將有助於分散。假日短期旅遊，如果加入自主性，代表的是自助旅行；無自主性，則為有導遊的旅遊，而安排導遊的假日旅遊與幾個多目的地旅遊行程呈現負相關 (Tideswell, 2004)，這表示參加有導遊的旅遊團安排行程會比較分散些，但可能僅限於旅遊經營者往往看好的大型區域中心建設完善的目的地。自助旅行者，多半會停留在資訊充分的都會城市，離開的自助旅行者是少數，因此較少有分散。

2.7.9 交通運輸

旅遊路線可以用來承載紓解旅客流量，增加旅客停留時間長度，但停留時間也會有其他因素影響，譬如交通運輸。實際上即便旅客有空前往遊玩，但為配合大眾運輸工具的班次，仍必須減少停留時間，因此交通運輸是影響旅遊分散的重要因素。其中，自駕汽車可以到人跡罕至的景點 (Limtanakool, Dijst, & Schwanen, 2006)，而使用私人汽車或租賃交通工具與多目的地旅行的分散程度呈現正相關 (Collins, 2006; Tideswell, 2004; Tideswell & Faulkner, 1999)，另外澳洲幅員遼闊，故偏遠地區的旅遊業，使用其他交通工具如長途客車和火車也很重要 (Prideaux & Carson, 2003)。至於航空旅行將是與分散相關聯的一個關鍵因素 (McKercher &

Lew, 2004)。臺灣目前有汽機車、客運、遊覽車、火車、高鐵等交通運輸方式，而飛機只有離島及花東航線。

The Scottish Parliament Information Centre Briefing 02/91 (2002) 當中提到蘇格蘭地理位置偏遠，人口密度低，陸路運輸是觀光業最大的問題。蘇格蘭旅遊論壇 (Scottish Tourism Forum) 認為當務之急是將不同運輸模式（如渡輪、航班、鐵路和巴士等）整合成為運輸網，另外除了中央地帶的主要機場外，擴建其他機場可以增加旅客分散率。該論壇提交給運輸和環境委員會的鐵路調查報告中提議，應該興建連接愛丁堡和格拉斯哥機場間的鐵路，以及建造連接蘇格蘭到歐陸國家比利時之間的羅塞斯－澤布呂赫渡輪碼頭，亦可以促進蘇格蘭觀光。

發展多元觀光資源，交通運輸系統扮演不可或缺的重要角色，目前臺灣各地間的運輸方式，除了鐵路、航空外，仍以公路為主要，近年政府大力建構交通網絡，紓解擁塞路況，頗具成效。雪山隧道開通及未來花東鐵路電氣化、雙軌化，皆能縮短前往東部時間，提升整體運輸量，增加旅遊便捷性；「臺灣好行」旅遊公車，串連銜接各著名景點，亦能方便規劃旅遊路線。另外往返宜蘭蘇澳和花蓮之間的「麗娜號」郵輪，已於去 (2013) 年 8 月首航花蓮，藉此發展「藍色公路」海上旅遊交通網絡，嘗試利用豐富海岸景觀資源，串聯宜蘭、花蓮與臺東，提供旅客不同旅遊選擇，分散景點，提升地方觀光發展。再者如通用於臺北捷運的悠遊卡，已能結合各大縣市公共汽車、臺灣好行「墾丁快線」巴士和部份地區之國道客運，幫助旅客轉換不同模式的交通工具，另外臺灣與澎湖之間的台華輪運輸以及與福建之間小三通渡輪直航等方式，皆能增加旅客移動的便利，促進旅遊分散。

2.7.10 旅客支出

利用觀光發展經濟的部份，促進旅客更多的分散和花費是澳洲政府政策議題上重要項目及施政方針 (Koo et al., 2012)，文章中也提到了增加入境旅客人數，簡言之就是增加總體的來客數。觀光，通常先求有來客到訪，而當人數和花費增加時，則進一步希望能平均發展，達到旅客分散，而吸引更多旅客的目標。Koo et al. (2012) 發現旅客花費幾乎有 47% 是用在當地，進一步推論此項結果，我們知道旅客在旅行中的花費大致可分為二項：從外移入費用（如飛機票、交通等支出）及在當地的消費（如飲食、住宿等支出）。這 47% 的費用若花費在當地，則代表從外移入費用佔了 53%。真正要衡量的，是在旅客入境後的移動分布（分散率）以及消費的狀況，也就是說 47% 費用怎麼花。

旅客分散決定了旅遊消費的地點，進一步影響旅遊目的地區域的經濟貢獻 (Koo et al., 2012)。遊客分散程度不等同於在何地花錢，有到當地就一定會在當地消費，但不代表消費金額的多與寡。

2.7.11 旅遊期間

由於現在人們比以往任何時候更努力工作，卻得到更少的工作保障，而閒暇時間被壓縮，使得人們在長假中只能進行一些更短時間的旅行，其中意謂著大家擔心工作容易不保，根本無心去度假，造成旅遊期間變短。另一方面，旅遊天數若能多一些，則可以選擇搭乘交通工具，如此就能跑遠些，自然比較容易有分散。Prideaux (2000b) 談到多目的地旅遊者會先選定一個地標性或非做不可的活動，然後隨著時間會更分散。由此可知，分散有個很重要的因素即為「時間」。

The Scottish Parliament Information Centre Briefing 02/91 (2002) 當中提到世界旅遊業過去十年最重要的趨勢之一是短期休假旅行一直呈現上升的趨勢，這也反映在大多數世界各地旅行平均天數的減少。蘇格蘭旅遊業尤其受到這一趨勢影響，在 2000 年的數字顯示，前往蘇格蘭有 91% 的旅程為 7 天或更少，也提到蘇格蘭人大都利用傳統兩個星期的暑假進行旅遊。至於臺灣的狀況可以從 2001-2013 年國際旅客在臺旅遊天數資料中發現，2001 年每一旅客平均在臺停留 7.37 夜，一直到 2013 年平均停留 6.86 夜，已呈現減少的情形，代表旅遊時間天數的縮短。若再從 2008 年開放陸客來臺旅遊後，直至 2013 年都是呈現停留時間逐年遞減的現象。

平均旅行天數下降，會有什麼影響？因為旅行期間短暫，要做到大程度分散不易，且旅客會希望去幾個有聽過或具有代表性的景點，所以旅行目的地通常會比較集中。反過來說，旅行時間長，可以去較多的地方遊玩，這時旅客會有較大的分散程度，但不一定代表旅客會選擇分散。

2.7.12 探訪親友

探訪親友增加了多目的地行程的可能性，因為中途停留在朋友和親戚家是住宿中受歡迎的形式 (Lue et al., 1993)。如果入境旅客有朋友和親戚居住在較偏遠的地區，那此目的地便可能更具有旅遊的吸引力。但如果探訪親友是一個主要或唯一的旅行目的，而不是旅遊動機，那麼旅遊行程可能會出現傾向於停留在一個地方，沒有分散。探訪親友除了免費住宿外，如果只是停留在親友家而不能離開，則會被限制分散。若親友剛好住臺北市以外，就有旅客分散；若停留時間較長，親友較可能會帶著四處玩，所以有分散。另一方面因親友有較充足的「當地旅遊資訊」，瞭解不去擁擠的熱門觀光景點，所以也有旅客分散。

2.7.13 旅行團成員偏好

當旅行團人數增加時，成員的偏好異質程度越大，越會有多目的地旅遊的傾向 (Tideswell & Faulkner, 1999)。旅行團異質程度也會受到旅遊團的性質影響，如與帶著小孩的家人和親戚一起旅行可能有別於與沒有小孩隨行的成年夫婦，因為帶著小孩出遊可能是一個約束 (Becken et al., 2008)。前者可能需要多元的活動，若需要，則可能會停留在能提供多元活動的中心，少有分散的機會。

2.7.14 居住地

從理論上來說，居住地是影響旅遊行為和它的空間表現的一個顯著因素。Pizam and Sussman (1995) 指出國家文化對旅遊行為有著緩和或干預的影響，如果用其他變量適當的控制或使用，會顯著增加對旅遊行為的認識。居住地也能直接影響如國際旅費和相對價格的因素，從而影響旅客的旅遊行為 (Koo et al., 2012)，即居住地會影響旅遊成本。在本文中檢測居住地（主要入境國家）旅客的旅遊行為可能受該國的民族性、文化差異、生活習性、旅遊喜好、經濟條件等因素的相互作用影響。

2.7.15 景點空間分配模式

Weaver (2006) 提到景點空間分配模式會影響旅客分散模式，景點若是一個交點，則旅客集中，景點若是線性分布，則旅客呈線性移動。Tideswell and Faulkner (1999) 總結了空間配置上多目的地旅遊的影響，他們提出一系列配套的旅遊景點/目的地的存在，合理接近一個地區中增加遊客停留的數字。這種情形表示互補景

點多，則停留時間增加。Hwang and Fesenmaier (2003) 談到美國中西部州旅行空間模式差距大，影響遊客的空間行為。Koo, Wu, & Dwyer. (2010a) 也談到地理特徵與其他分散因素（旅遊模式類型及停留時間）會交互影響，基於這個原因而集中到城市地區和入境處旅行。



第三章 資料處理與實證模型設立

3.1 資料來源與變數定義

3.1.1 資料來源

由於本文旨在探討來臺國際旅客的旅遊景點分散程度，因此資料來源的選擇以能提供來臺旅客的基本資料及旅遊動向精確之資訊為考量重點，故本文使用2006-2011年行政院交通部觀光局之「來臺旅客消費及動向調查」問卷資料。該資料庫係交通部觀光局為瞭解來臺旅客旅遊動機、動向、消費情形、觀感及意見，分別在臺灣桃園國際機場、高雄國際機場及臺北松山機場現場訪問離境旅客。調查對象為每年1月1日至12月31日入境之外籍與華僑旅客（含中國大陸旅客，不含過境之外籍與華僑旅客），採用「配額抽樣法」抽樣，取樣時盡量符合作業標準及樣本特徵之控制，以達隨機性及樣本代表性。資料裡包含了一般資料、旅遊決策、消費行為、旅遊動向及旅客基本資料等方面的統計數據。

2008年7月1日台灣開放大陸人士來臺觀光，同時政府也大力推展各項觀光措施，因而使國際旅客來臺人數大增，故以2008年開放陸客來臺政策實施為基準，在旅遊資料的選取上以開放前三年（2006-2008年）及開放後三年（2009-2011年）等六年為研究樣本，共有31,290筆資料，並利用STATA統計軟體，進行旅客造訪旅遊景點次數的統計分析。但在進行各變項分散程度統計時，發現2007年資料中，最近三年來台次數資料均為遺漏值（missing value），而最近三年來台次數為影響旅客分散程度的重要因素之一（請見後面3.1.2節的分析），故將2007年樣本加

以刪除。因此政策開放前只選取2006年與2008年的資料，開放後選取2009、2010與2011年等三年資料，樣本數總計有28,826筆。

為配合本論文研究目的之所需，將樣本進一步篩選，填答者來臺灣的主要目的為業務、參加國際會議或展覽者，因活動結束之後沒有留在臺灣進行觀光旅遊，所以並未填答旅遊景點資料，故均予以刪除，計有 4,649 筆資料。另外，填答者來臺灣的主要目的為求學或回答其他者，因其來臺主要目的不是觀光旅遊，故該樣本計 639 筆資料也予以刪除；個人年所得未回答者，共計 386 筆，也予以刪除；填答者最近 3 年內來臺灣次數達 200 次（含）以上者，因其回答值不合理，故該樣本計 1 筆資料不採用予以刪除；旅客的旅行安排方式為自行來臺灣，抵達後曾請本地旅行社安排活動者，因其樣本數少，僅 160 筆資料，所以該樣本不採用予以刪除。總計共刪除 5,835 筆資料，最後有效樣本數為 22,991 筆。

本文所採用的調查內容包括：受訪者個人的來台年度、入境地點、最近 3 年內來臺灣次數、這次來臺灣的主要目的、居住地、年齡、年收入、性別、停留天數、旅行安排方式及本次到過的旅遊景點。

3.1.2 變數定義

茲將本文所採用之變數和其定義整理於表 3.1，而變數之基本統計量則呈現於表 3.2，並分析如下。

分散率：為受訪國際旅客來臺旅遊期間到過位於臺北市以外地區的旅遊景點之加權總數除以所有到過的旅遊景點之加權總數，變數名稱以 r_{dis} 代表。加權

方式依臺灣各縣市行政區劃分，分別給予相鄰行政區之不同權重比例，設定臺北市景點權重為 1，相跨鄰之行政區如臺北縣、澎湖縣及金門縣、馬祖景點權重則為 2，依此類推，至於距臺北市跨鄰最多行政區之屏東縣景點權重則為最多的 12（附錄三：行政區旅遊景點之加權數總表）。若 r_dis 大於零，表示來臺旅遊期間曾到過位於臺北市以外地區的旅遊景點旅遊；若 r_dis 等於零，表示來臺旅遊期間未曾到過位於臺北市以外地區的旅遊景點旅遊。分散率的值介於 0 和 1 之間，數值越高表示旅遊分散程度越大。

來臺次數：為受訪國際旅客最近 3 年內來臺次數（含此次），本文認為來臺次數與旅遊分散相關，變數名稱以 $freq_3$ 代表，變數的處理方式以原始問卷中回答實際次數為依據。

來臺停留天數：變數名稱以 $lnstay$ 代表，變數的處理方式以原始問卷中回答實際天數為依據。

受訪國際旅客來臺的停留天數：變數名稱以 $Dlnstay_i$ 代表，變數的處理方式依旅客居住地分成五區，再計算出各區旅客的來臺停留天數，即 $Dlnstay_i = lnstay * Dres_i$ 。將中國大陸旅客的來臺停留天數設為控制組。

旅遊景點總數：變數名稱以 $tolvit$ 代表，變數的處理方式以原始問卷回答統計之景點總數為依據。

受訪國際旅客來臺旅遊期間所有到過的旅遊景點總數：變數名稱以 $Dtolvit_i$ 代表，變數的處理方式依旅客居住地分成五區，再計算出各區旅客的來臺旅遊景點總數，即 $Dtolvit_i = tolvit * Dres_i$ 。將中國大陸旅客的旅遊景點總數設為控制組。

來臺主要目的：變數名稱以 $Dpur_i$ 代表，原始問卷的樣本有六項，而考量本文主要是探討來臺旅客的旅遊分散，所以來臺目的回答為求學或其他等二個選項者，因其來臺主要目的不是觀光旅遊，所以該二項樣本不採用予以刪除，並將性質相似的業務、國際會議或展覽等二項合併。故整體合併後區分成三項，觀光= 1，有 16,203 位；業務、國際會議或展覽= 2，有 4,629 位；探親或訪友= 3，有 2,159 位。將觀光設為控制組。

旅行安排方式：變數名稱以 $Dmod_i$ 代表，原始問卷的樣本有五項，分析後刪除自行來臺灣，抵達後曾請本地旅行社安排活動此項，因其只有160筆資料，樣本數少，所以予以刪除不採用。故保留四項歸納整體合併後區分成三項，參加旅行社規劃的行程，由旅行社包辦= 1，有 9,775 位；自行規劃行程，由旅行社包辦及請旅行社安排住宿（及代訂機票）= 2，有 5,764 位；自行來臺灣，抵達後未曾請本地旅行社安排活動= 3，有 7,452 位。將參加旅行社規劃的行程，由旅行社包辦設為控制組。

居住地：國際旅客來源國家是以居住地來統計，變數名稱以 $Dres_i$ 代表，原始問卷的樣本有十五項，考量來臺旅客居住地分佈的地理位置接近或其生活習性與旅遊喜好會較相近，並根據 r_dis 來作為併組的基礎，分析國際旅客其旅遊分散程度後將其分散程度較接近者，予以合併歸類分組，日本、韓國皆位於東北亞且 r_dis 相近（0.374 和 0.362），所以此二區合併成一組；香港、澳門和新加坡以及馬來西亞皆位於東南亞且 r_dis 相近（0.330；0.356；0.313），所以此三區合併成一組；美國（0.430）、加拿大（0.409）、英國（0.455）、法國（0.442）、德國（0.451）、歐洲其他地區（包含比利時、義大利、荷蘭、西班牙、瑞士、希臘、奧地利、瑞典及其他歐洲國家；0.443）以及紐西蘭、澳大利亞（0.439）同為白人為主且皆為已開發之較先進國家，其生活習性與旅遊喜好會較相近且 r_dis 相近，所以此七

區合併成一組；亞洲其他地區（包含印尼、菲律賓、泰國、印度、中東及其他亞洲國家；0.433）、其他地區（包含墨西哥、巴西、阿根廷及其他美洲國家、非洲地區、大洋洲其他地區；0.435）的 r_dis 相近，所以此二區合併成一組。故整體分析合併後分成五區，日本、韓國=1，有 7,052 位；中國大陸=2，有 5,546 位；港、澳、新加坡、馬來西亞=3，有 5,655 位；美國、加拿大、歐洲（英、法、德、歐洲其他地區）、紐、澳=4，有 3,108 位；亞洲其他地區、美洲、非洲、大洋洲國家及地區=5，有 1,630 位。將中國大陸設為控制組。

年齡：變數名稱以 $Dage_i$ 代表，原始問卷的樣本有七項，根據 r_dis 來作為併組的基礎，因 12~19 歲和 20~29 歲的 r_dis 相近（0.343；0.365），所以此二組合併成一組；66歲以上和 60~65 歲的 r_dis 相近（0.282；0.353），所以此二組合併成一組。故整體分析合併後區分成五項，29 歲以下=1，有 5,727 位；30~39歲=2，有 6,002 位；40~49 歲=3，有 4,838 位；50~59歲=4，有 3,876 位；60 歲以上=5，有 2,548 位。將 29 歲以下設為控制組。

年所得（收入）：變數名稱以 $Dinc_i$ 代表，原始問卷的樣本有八項，其中個人所得未回答者因資料不完整，所以該樣本予以刪除不加採用，並根據 r_dis 來作為併組的基礎，回答 9,999美元以下（0.333）、10,000~14,999 美元（0.334）和無固定收入（0.328）的 r_dis 相近，所以此三組合併成一組；30,000~39,999 美元（0.386）和 40,000~69,999 美元（0.396）的 r_dis 相近，所以此二組合併成一組；70,000~99,999 美元（0.418）和 100,000 美元以上（0.436）的 r_dis 相近，所以此二組合併成一組。故整體合併後區分成四項，14,999 美元以下或無固定收入=1，有 9,994 位；15,000~29,999 美元=2，有 3,082 位；30,000~69,999 美元=3，有 6,315 位；70,000 美元以上=4，有 3,600 位。將 14,999 美元以下或無固定收入設為控制組。

性別：本文欲進一步探討性別對旅遊分散的影響，變數名稱以 $Dsex_i$ 代表，原始問卷中回答男性= 1，有11,562 位；女性= 2，有 11,429 位。將男性設為控制組。

主要入境處：變數名稱以 $Dentry_i$ 代表，原始問卷的樣本有六項，考量本文主要是探討來臺旅客的旅遊分散，旅客來臺入境處亦會影響旅客旅遊分散與否，且因臺灣幅員並不遼闊，因此將北臺灣（桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港等入境地點）做為主要入境地區，另外高雄國際機場、高雄港以及其他入境處等入境地點，則劃分為另一部分。故整體合併後區分成二項，回答桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港= 1，有 21,480 位；高雄國際機場、高雄港以及其他入境處= 2，有 1,511 位。將桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港設為控制組。

2008 年以後來臺旅客：變數名稱以 $Dafos$ 代表，旅客是否 2008 年以後來臺，2006 年=0，有 3,919 位；2008 年=0，有 4,302 位；2009 年= 1，有 4,761 位；2010 年= 1，有 5,020 位；2011 年= 1，有 4,989 位。所以 2008 年以前共有 8,221 位，2008 年以後共有 14,770 位。將 2006、2008 年設為控制組。

表 3.1 變數定義

變數名稱	變數定義
被解釋變數	
r_dis	分散率 為受訪國際旅客到過位於臺北市以外地區的旅遊景點之加權總數/所有到過的旅遊景點之加權總數。 若 r_dis 大於零，表示來臺旅遊期間曾到過位於臺北市以外地區的旅遊景點旅遊；若 r_dis 等於零，表示來臺旅遊期間未曾到過位於臺北市以外地區的旅遊景點旅遊。

表 3.1 變數定義 (續)

解釋變數		
$freq_3$	最近 3 年內來臺次數 (含此次)。	
$lnstay$	來臺停留天數 (原始調查資料取自然對數) = $\ln(stay)$	
$Dlnstay_i$	$Dlnstay_i = lnstay * Dres_i$	來自不同居住地旅客的來臺停留天數。
$tolvit$	受訪旅客來臺旅遊期間所有到過的旅遊景點總數。	
$Dtolvit_i$	$Dtolvit_i = tolvit * Dres_i$	來自不同居住地旅客的來臺旅遊景點總數。
$Dpur_i$	來臺主要目的	觀光為 $i=1$ 。(控制組) 業務或國際會議或展覽為 $i=2$ 。 來臺主要目的為探親或訪友為 $i=3$ 。
$Dmod_i$	旅行安排方式	參加旅行社規劃的行程,由旅行社包辦為 $i=1$ 。(控制組) 自行規劃行程,由旅行社包辦及請旅行社安排住宿(及代訂機票)為 $i=2$ 。 自行來臺灣,抵達後未曾請本地旅行社安排活動為 $i=3$ 。
$Dres_i$	居住地	日本、韓國的旅客為 $i=1$ 。 中國大陸的旅客為 $i=2$ 。(控制組) 港、澳、新加坡、馬來西亞的旅客為 $i=3$ 。 美國、加拿大、歐洲、紐澳的旅客為 $i=4$ 。 亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲的旅客為 $i=5$ 。
$Dage_i$	旅客年齡	29 歲以下為 $i=1$ (控制組)。 30~39 歲為 $i=2$ 。 40~49 歲為 $i=3$ 。 50~59 歲為 $i=4$ 。 60 歲以上為 $i=5$ 。
$Dinc_i$	年所得	14,999 美元以下或無固定收入為 $i=1$ 。(控制組) 15,000~29,999 美元為 $i=2$ 。 30,000~69,999 美元為 $i=3$ 。 70,000 美元以上為 $i=4$ 。
$Dsex_i$	性別	男性為 $i=1$ 。(控制組) 女性為 $i=2$ 。
$Dentry_i$	旅客入境處	桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港為 $i=1$ 。(控制組) 高雄國際機場、高雄港以及其他入境處為 $i=2$ 。
$Dafos$	是否為 2008 年以後來臺	2006 和 2008 年,其值為 0。(控制組) 2009、2010 和 2011 年,其值為 1。

根據有效樣本 22,991 筆資料,統計來臺國際旅客主要由桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港入境 21,480 人,佔 93.43%;最近 3 年來臺次數(含此次)平均

2.27 次；來臺主要目的以觀光 16,203 人居多，佔 70.48%，表示來臺旅客每 100 人中有 70 人以觀光為主要目的；旅行安排方式以參加旅行社規劃的行程，由旅行社包辦的 9,775 人居多，佔 42.52%，表示來臺旅客每 100 人中有 43 人是由旅行社包辦所有旅遊事宜；來臺旅客中以日本、韓國的旅客最多有 7,052 人，佔 30.67%，表示來臺旅客每 100 人中有 30 人是日本、韓國旅客；年齡以 30~39 歲者居多有 6,002 人，佔 26.11%，表示來臺旅客每 100 人中有 26 人為 30~39 歲；年所得在 14,999 美元以下或無固定收入的 9,994 人最多，佔 43.47%，表示來臺旅客每 100 人中有 43 人為年所得 14,999 美元以下或無固定收入者；來臺旅客中以男性較多有 11,562 人，佔 50.29%，表示來臺旅客每 100 人中有 50 人為男性；來臺停留天數平均為 6.20 天；參訪景點位於臺北市個數平均有 3.88 個，參訪景點位於非臺北市個數平均有 3.49 個，合計參訪景點總數平均有 7.37 個；分散率平均為 0.64，表示旅客旅程分散程度為 64%，即每 100 個旅遊景點中有 64 個景點位於臺北市以外的地區。基本統計量見表 3.2。

表 3.2 基本統計量

變數名稱	平均值	標準差	最小值	最大值
最近 3 年來臺次數 (含此次)	2.267757	4.182129	1	180
停留天數	6.198121	7.695178	1	90
參訪位於臺北市景點個數	3.880171	2.304589	0	14
參訪位於非臺北市景點個數	3.488452	3.565961	0	15
參訪景點總數	7.368623	4.470448	1	15
分散率	0.6374766	0.3834487	0	1

樣本總數 22,991

表 3.2 基本統計量 (續)

	樣本數	百分比
來臺主要目的	22,991	100
觀光	16,203	70.48
業務、國際會議或展覽	4,629	20.13
探親或訪友	2,159	9.39
旅行安排方式	22,991	100
參加旅行社規劃的行程，由旅行社包辦	9,775	42.52
自行規劃行程，由旅行社包辦及請旅行社安排住宿（及代訂機票）	5,764	25.07
自行來臺灣，抵達後未曾請本地旅行社安排活動	7,452	32.41
居住地	22,991	100
日本、韓國	7,052	30.67
中國大陸	5,546	24.12
港、澳、新加坡、馬來西亞	5,655	24.60
美、加、歐洲地區、紐、澳	3,108	13.52
其他地區（非、南美、中東、大洋洲）	1,630	7.09
年齡	22,991	100
29 歲以下	5,727	24.91
30~39 歲	6,002	26.11
40~49 歲	4,838	21.04
50~59 歲	3,876	16.86
60 歲以上	2,548	11.08
年所得（收入）	22,991	100
14,999 美元以下或無固定收入	9,994	43.47
15,000~29,999 美元	3,082	13.41
30,000~69,999 美元	6,315	27.47
70,000 美元以上	3,600	15.66
性別	22,991	100
男性	11,562	50.29
女性	11,429	49.71
主要入境處	22,991	100
桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港	21,480	93.43
高雄國際機場、高雄港以及其他入境處	1,511	6.57
來台年度	22,991	100
2006	3,919	17.05
2008	4,302	18.71
2009	4,761	20.71
2010	5,020	21.83
2011	4,989	21.70

3.2 實證模型設立

由於本文主要研究目的是為了探討來臺國際旅客的旅遊景點分散程度，以及開放陸客來臺旅遊政策實施後，對國際旅客來台灣旅遊分散程度的影響，因此，建立底下一線性迴歸模型以分析之：

$$\begin{aligned}
 r_dis_i = & \alpha_0 + \alpha_1 freq_3 + \alpha_2 Instay \\
 & + \alpha_{31} DInstay_1 + \alpha_{32} DInstay_3 + \alpha_{33} DInstay_4 + \alpha_{34} Instay_5 \\
 & + \alpha_4 tolvit + \alpha_{51} Dtolvit_1 + \alpha_{52} Dtolvit_3 + \alpha_{53} Dtolvit_4 + \alpha_{54} Dtolvit_5 \\
 & + \alpha_{61} Dpur_2 + \alpha_{62} Dpur_3 \\
 & + \alpha_{71} Dmod_2 + \alpha_{72} mod_3 \\
 & + \delta_1 Dres_1 + \delta_3 Dres_3 + \delta_4 Dres_4 + \delta_5 Dres_5 \\
 & + \alpha_{91} Dage_2 + \alpha_{92} Dage_3 + \alpha_{93} Dage_4 + \alpha_{94} Dage_5 \\
 & + \alpha_{101} Dinc_2 + \alpha_{102} Dinc_3 + \alpha_{103} Dinc_4 + \alpha_{104} Dinc_5 \\
 & + \alpha_{11} Dsex_2 + \alpha_{12} Dyr_2 + \alpha_{13} Dentry_2 + \gamma_0 Daf_{08} \\
 & + \gamma_1 Daf_{08} * Dres_1 + \gamma_3 Daf_{08} * Dres_3 + \gamma_4 Daf_{08} * Dres_4 + \gamma_5 Daf_{08} * Dres_5 + \varepsilon_i
 \end{aligned} \tag{1}$$

其中，

$$Daf_{08} = \begin{cases} 1, & \text{if 來台年度} = 2009, 2010, 2011, \\ 0, & \text{if 來台年度} = 2006, 2008 \end{cases}$$

ε_i 為呈常態分配之隨機干擾項。

方程式(1)顯示，本研究是以年齡在 29 歲以下的男性，居住地為中國大陸，年所得在 14,999 美元以下或無固定收入的旅客，在 2006 或 2008 年從桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港等處入境，以觀光為主要來臺目的，旅行安排方式由旅行社規劃、安排且包辦行程為控制組。

由於本文主要目的之一是為了探討來臺國際旅客的旅遊景點分散程度，以及

開放陸客來臺旅遊政策實施後對台灣旅遊分散程度的影響，因此，特別將與此有關之參數及其代表的意義，整理於表 3.3。

例如， α_0 代表政策開放前，中國大陸旅客之平均分散率； $\alpha_0 + \gamma_0$ 代表政策開放後，中國大陸旅客之平均分散率；是故， γ_0 即代表政策開放後，中國大陸旅客之平均分散率的差距；若 γ_0 為正值，代表政策開放後，中國大陸旅客至臺灣旅遊更為分散。再則， $\alpha_0 + \delta_1$ 代表政策開放前，日、韓旅客之平均分散率； $\alpha_0 + \gamma_0 + \delta_1 + \gamma_1$ 代表政策開放後，日、韓旅客之平均分散率；是故， $\gamma_0 + \gamma_1$ 即代表政策開放後，日、韓旅客之平均分散率的差距；若 $\gamma_0 + \gamma_1$ 為正值，代表政策開放後，日、韓旅客至臺灣旅遊更為分散；另 γ_1 代表政策開放後，日、韓旅客的平均分散率差異相較於中國大陸旅客在政策開放後的平均分散率差異，這兩者之間的差距；若 γ_1 為正值，即代表政策開放後，日、韓旅客的分散差異大於中國大陸旅客在政策開放後的分散差異。

表 3.3 各項參數代表之意義

居住地	開放後 2009 年、 2010 年、 2011 年。	開放前 2006 年、 2008 年。	開放後 差異	開放後其他地 區跟中國的差 異
(中國大陸)	$\alpha_0 + \gamma_0$	α_0	γ_0	
(日、韓)	$\alpha_0 + \gamma_0 + \delta_1 + \gamma_1$	$\alpha_0 + \delta_1$	$\gamma_0 + \gamma_1$	γ_1
(港、澳、新加坡、馬來西亞)	$\alpha_0 + \gamma_0 + \delta_3 + \gamma_3$	$\alpha_0 + \delta_3$	$\gamma_0 + \gamma_3$	γ_3
(美國、加拿大、歐洲、紐澳)	$\alpha_0 + \gamma_0 + \delta_4 + \gamma_4$	$\alpha_0 + \delta_4$	$\gamma_0 + \gamma_4$	γ_4
(亞洲其他地區、美洲、非洲、大洋洲)	$\alpha_0 + \gamma_0 + \delta_5 + \gamma_5$	$\alpha_0 + \delta_5$	$\gamma_0 + \gamma_5$	γ_5

第四章 實證結果與分析

4.1 實證資料敘述統計分析

本研究以 2006 年至 2011 年之「來臺旅客消費及動向調查」資料為樣本，共計六年資料，原始問卷樣本數總計有 31,290 筆。其中，2006 年至 2008 年有效樣本數計 16,520 筆，2009 年至 2011 年有效樣本數計 14,770 筆。

4.1.1 旅遊景點資料統計分析

首先，以來臺國際旅客填答曾到過的旅遊景點，統計出每個旅遊景點的總次數（前往人次），以及計算出每個旅遊景點的總次數比例（總次數/總樣本數），於是便得知來臺國際旅客前往的旅遊景點分布及其人數比例狀況。

2006 年至 2008 年期間（開放陸客來臺前），分析國際旅客前往的旅遊景點中發現，每 10 人中分別有 4.3 人前往士林夜市、4 人前往臺北 101、3.9 人前往故宮博物院以及 3.1 人前往中正紀念堂旅遊，而前六名中的旅遊景點均位於臺北市，見表 4.1（詳細資料見附錄四）。

2009 年至 2011 年期間（開放陸客來臺後），分析國際旅客前往的旅遊景點中發現，每 10 人中分別有 7.1 人前往臺北 101、6.3 人前往故宮博物院以及 6 人前往士林夜市旅遊，而前六名中除第四名的日月潭位於中部，其餘五個旅遊景點均位於臺北市，見表 4.2（詳細資料見附錄五）。

表 4.1 開放陸客來臺前（2006-2008 年）旅客造訪旅遊景點次數總數前五名

景點名稱	總次數	總次數比例	排名
士林夜市	7,042	0.4263	1
臺北 101	6,554	0.3967	2
故宮博物院	6,415	0.3883	3
中正紀念堂	5,057	0.3061	4
忠烈祠	3,224	0.1951	5
西門町	3,193	0.1933	6
九份	3,034	0.1837	7
淡水、紅毛城、老街、漁人碼頭	2,415	0.1462	8
龍山寺	2,306	0.1396	9
太魯閣、天祥	2,197	0.1330	10
日月潭	1,983	0.1200	11
高雄六合夜市	1,902	0.1151	12
臺北東區	1,821	0.1102	13
信義計畫區商圈	1,798	0.1088	14
陽明山	1,534	0.0929	15

註：總造訪人次：76,692 總樣本數：16,520。

表 4.2 開放陸客來臺後（2009-2011 年）旅客造訪旅遊景點次數總數前五名

景點名稱	總次數	總次數比例	排名
臺北 101	10,445	0.7072	1
故宮博物院	9,364	0.6340	2
士林夜市	8,883	0.6014	3
日月潭	5,900	0.3995	4
中正紀念堂	5,227	0.3539	5
國父紀念館	4,670	0.3162	6

表 4.2 開放陸客來臺後（2009-2011 年）旅客造訪旅遊景點次數總數前五名（續）

景點名稱	總次數	總次數比例	排名
野柳	4,611	0.3122	7
太魯閣、天祥	4,287	0.2903	8
西子灣	4,089	0.2768	9
九份	3,815	0.2583	10
高雄六合夜市	3,793	0.2568	11
淡水、紅毛城、老街、漁人碼頭	3,430	0.2322	12
西門町	3,381	0.2289	13
中台禪寺	3,297	0.2232	14
阿里山	3,061	0.2072	15

註：總造訪人次：120,668 總樣本數：14,770。

由表 4.1 及 4.2 結果分析來看，各個景點在 2008 年開放陸客來臺政策實施之後，除了旅客造訪次數皆增加外，亦產生景點分布的變化，旅客選擇到訪的景點不再集中於臺北市。

接著，以來臺國際旅客填答曾經到過的旅遊景點，統計出每個旅遊景點所在的縣市區域總次數（前往人次），以及每個旅遊景點所在的縣市區域比率（為總次數/總造訪人次），於是便可得知來臺國際旅客造訪旅遊景點的區域分布及其人數比例狀況。

2006 年至 2008 年期間（開放陸客來臺前），分析來臺國際旅客前往的旅遊景點中發現，有約 63% 的旅遊景點位在臺北市，其次約 11% 位在臺北縣（新北市）以及約 9% 位在高雄市縣，見表 4.3（詳細資料見附錄六）。

2009 年至 2011 年期間（開放陸客來臺後），分析來臺國際旅客前往的旅遊景點中發現，有約 49% 的旅遊景點位在臺北市區域，其次約 11% 位在臺北縣（新北市）、高雄市縣，另外約 9% 位在南投縣以及約 6% 位在屏東縣，見表 4.4（詳細資料見附錄七）。

表 4.3 2006-2008 年旅遊景點旅遊次數（依景點所在縣市區域統計）

區名稱	區代碼	一般景點次數	夜市次數	總次數	比率
臺北市	1	38,572	9,850	48,422	0.6314
臺北縣	2	8,678	92	8,770	0.1144
基隆市	3	422	353	775	0.0101
桃園縣	4	212	52	264	0.0034
新竹市、縣	5	526	68	594	0.0077
苗栗縣	6	42	0	42	0.0005
臺中市、縣	7	174	555	729	0.0095
南投縣	8	2,647	3	2,650	0.0346
彰化縣	9	105	9	114	0.0015
雲林縣	10	53	7	60	0.0008
嘉義市、縣	11	1,463	11	1,474	0.0192
臺南市、縣	12	1,110	107	1,217	0.0159
高雄市、縣	13	4,618	1,985	6,603	0.0861
屏東縣	14	1,312	36	1,348	0.0176
宜蘭縣	15	265	28	293	0.0038
花蓮縣	16	2,768	24	2,792	0.0364
臺東縣	17	475	6	481	0.0063
澎湖縣	18	24	0	24	0.0003
金門、馬祖縣	19	39	1	40	0.0005
合計				76,692	1.0000

註：總造訪人次：76,692 總樣本數：16,520。

表 4.4 2009-2011 年旅遊景點旅遊次數（依景點所在縣市區域統計）

區名稱	區代碼	一般景點次數	夜市次數	總次數	比率
臺北市	1	47,582	11,304	58,886	0.487919
臺北縣（新北市）	2	13,210	70	13,280	0.110036
基隆市	3	226	391	617	0.005112
桃園縣	4	740	66	806	0.006678
新竹市、縣	5	273	82	355	0.002941
苗栗縣	6	43	1	44	0.000365
臺中市、縣	7	65	918	983	0.008145
南投縣	8	10,462	0	10,462	0.086686
彰化縣	9	279	0	279	0.002312
雲林縣	10	65	2	67	0.000555
嘉義市、縣	11	2,999	11	3,010	0.024940
臺南市、縣	12	2,954	170	3,124	0.025885
高雄市、縣（高雄市）	13	9,452	3,779	13,231	0.109630
屏東縣	14	6,647	30	6,677	0.055324
宜蘭縣	15	450	62	512	0.004242
花蓮縣	16	4,659	43	4,702	0.03896
臺東縣	17	3,550	3	3,553	0.029440
澎湖縣	18	26	1	27	0.000224
金門、馬祖縣	19	73	0	73	0.000605
合計				120,688	1.000000

註：總造訪人次：120,668 總樣本數：14,770。

由表 4.3 及 4.4 結果分析來看，在 2008 年開放陸客來臺政策實施之前，來臺國際旅客安排的旅遊景點以位在臺北市區域的比率最高，明顯高於其他縣市，因此臺北市為最重要的旅遊景點所在區域。至於政策開放後，雖仍以臺北市旅遊景點造訪次數最多，但比率卻有大幅降低的現象，而高雄市縣、南投縣、屏東縣等

區域比率皆有所增加，其中以南投縣增加最多。由此可知政策開放後來臺國際旅客在旅遊行程安排上產生景點區域分布的變化，旅客選擇到訪的景點區域不再集中於臺北市。

4.1.2 各項變數敘述統計依樣本的居住地說明

為瞭解來臺國際旅客在旅遊分散程度上的差異，本研究依來臺國際旅客樣本居住地加以區分，以方便進行各變數之資料統計分析。

根據所有的有效樣本 22,991 筆資料，依居住地分成五區，統計出來臺各國旅客主要入境處全部都是由桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港等處入境，比例皆達 90% 以上。來臺旅客中日本、韓國、中國大陸、香港、澳門、新加坡及馬來西亞的旅客以來臺觀光為主要目的，皆達 82% 以上，美國、加拿大、歐洲、紐澳及其他地區的旅客則以來臺從事業務工作、參加國際會議或展覽為主要目的。旅行安排方式中，日本、韓國、中國大陸的旅客以交由旅行社規劃行程且由旅行社包辦所有旅遊事宜居多，且中國大陸旅客比例更達 90%，顯示大多包團來臺旅遊，而香港、澳門、新加坡、馬來西亞、美國、加拿大、歐洲、紐澳及其他地區的旅客則以自行抵達臺灣不曾請本地旅行社安排活動的方式在臺灣從事旅遊活動居多。來臺旅客的年齡層當中，香港、澳門、新加坡及馬來西亞的旅客以 29 歲以下者居多，日本、韓國、美國、加拿大、歐洲、紐澳及其他地區的旅客以 30~39 歲者居多，而中國大陸的旅客則以 40~49 歲者居多。來臺旅客的年所得，中國大陸、香港、澳門、新加坡、馬來西亞及其他地區的旅客所得以在 14,999 美元以下或無固定收入的人最多，日本、韓國的旅客年所得以 30,000~69,999 美元的人最多，美國、加拿大、歐洲、紐澳的旅客所得以 70,000 美元以上的人最多，顯示出各區的

國民所得水準高低。來臺旅客中，日本、韓國、中國大陸、香港、澳門、新加坡及馬來西亞的旅客以女性較多，而美國、加拿大、歐洲、紐澳及其他地區的旅客以男性較多，這可能和來臺以從事業務工作、參加國際會議或展覽為主要來臺目的有關。最近 3 年來臺次數（含此次）最多的是其他地區的旅客，平均為 2.85 次，其中來自中國大陸的旅客，則約略為 1 次，代表再度重遊臺灣的機率趨近於 0；停留天數最多的是美國、加拿大、歐洲、紐澳旅客，平均有 10.38 天；參訪景點位於臺北市個數最多的是香港、澳門、新加坡及馬來西亞旅客，平均有 4.34 個，但比較其他四區，落差並不大；參訪景點位於非臺北市個數最多的是中國大陸旅客，平均有 8.06 個，遠超過其他各國旅客，代表其規劃安排的整個旅遊行程，以前往臺灣其他外縣市景點為主；合計參訪景點總數最多的是中國大陸旅客，平均有 12.37 個，大幅多於其它各國旅客；分散率最高的是中國大陸旅客，平均為 0.93，表示其旅程分散程度為 93%，即中國大陸旅客前往的 100 個旅遊景點中有 93 個景點位於臺北市以外的地區。數據敘述統計見表 4.5。

表 4.5 各項變數的數據敘述統計（依樣本居住地）

變數名稱	日本、韓國	中國大陸	港、澳、 新、馬	美、加、 歐、紐澳	其他地區
	平均值	平均值	平均值	平均值	平均值
樣本總數	7,052	5,546	5,655	3,108	1,630
最近 3 年來臺次數（含此次）	2.63 (4.69)	1.24 (1.65)	2.34 (3.59)	2.83 (5.27)	2.85 (6.28)
停留天數	3.97 (5.19)	7.09 (6.40)	5.05 (4.49)	10.38 (12.49)	8.83 (11.95)
參訪位於臺北市景點個數	3.88 (2.33)	4.32 (1.50)	4.34 (2.57)	2.73 (2.33)	3.00 (2.40)
參訪位於非臺北市景點個數	1.57 (1.77)	8.06 (2.92)	2.92 (2.68)	1.73 (2.26)	1.55 (2.11)
參訪景點總數	5.46 (2.97)	12.37 (3.24)	7.26 (3.77)	4.46 (3.36)	4.54 (3.46)
分散率	0.50 (0.37)	0.93 (0.16)	0.64 (0.34)	0.50 (0.44)	0.46 (0.43)

註：括弧數字為標準差。

表 4.5 各項變數的數據敘述統計（依樣本居住地）（續）

變數名稱	日本、韓國	中國大陸	港、澳、 新、馬	美、加、 歐、紐澳	其他地區
	平均值	平均值	平均值	平均值	平均值
來臺主要目的	7,052	5,546	5,655	3,108	1,630
觀光	5,406 (76.66)	4,918 (88.68)	4,609 (81.50)	884 (28.44)	386 (23.68)
業務、國際會議或展覽	1,126 (15.97)	462 (8.33)	559 (9.89)	1,482 (47.68)	1,000 (61.35)
探親或訪友	520 (7.37)	166 (2.99)	487 (8.61)	742 (23.88)	244 (14.97)
旅行安排方式	7,052	5,546	5,655	3,108	1,630
參加旅行社規劃的行程，由 旅行社包辦	3,147 (44.63)	4,992 (90.01)	1,435 (25.38)	88 (2.83)	113 (6.93)
自行規劃行程，由旅行社包 辦及請旅行社安排住宿（及 代訂機票）	2,244 (31.82)	253 (4.56)	1,609 (28.45)	1,032 (33.21)	626 (38.41)
自行來臺灣，抵達後未曾請 本地旅行社安排活動	1,661 (23.55)	301 (5.43)	2,611 (46.17)	1,988 (63.96)	891 (54.66)
年齡	7,052	5,546	5,655	3,108	1,630
29 歲以下	1,668 (23.65)	781 (14.08)	2,282 (40.35)	647 (20.82)	349 (21.41)
30~39 歲	1,797 (25.48)	1,255 (22.63)	1,602 (28.33)	799 (25.71)	549 (33.68)
40~49 歲	1,268 (17.98)	1,481 (26.70)	915 (16.18)	751 (24.16)	423 (25.95)
50~59 歲	1,269 (18.00)	1,124 (20.27)	643 (11.37)	612 (19.69)	228 (13.99)
60 歲以上	1,050 (14.89)	905 (16.32)	213 (3.77)	299 (9.62)	81 (4.97)
年所得（收入）	7,052	5,546	5,655	3,108	1,630
14,999 美元以下或無固定 收入	2,140 (30.35)	4,119 (74.27)	2,581 (45.64)	565 (18.18)	589 (36.14)
15,000~29,999 美元	713 (10.11)	808 (14.57)	1,089 (19.26)	228 (7.34)	244 (14.97)
30,000~69,999 美元	2,879 (40.82)	450 (8.11)	1,513 (26.75)	990 (31.85)	483 (29.63)
70,000 美元以上	1,320 (18.72)	169 (3.05)	472 (8.35)	1,325 (42.63)	314 (19.26)
性別	7,052	5,546	5,655	3,108	1,630
男性	3,497 (49.59)	2,324 (41.90)	2,440 (43.15)	2,160 (69.50)	1,141 (70.00)
女性	3,555 (50.41)	3,222 (58.10)	3,215 (56.85)	948 (30.50)	489 (30.00)

表 4.5 各項變數的數據敘述統計（依樣本居住地）（續）

變數名稱	日本、韓國	中國大陸	港、澳、 新、馬	美、加、 歐、紐澳	其他地區
	平均值	平均值	平均值	平均值	平均值
主要入境處	7,052	5,546	5,655	3,108	1,630
桃園國際機場、臺北松山機 場、基隆港	6,848 (97.11)	5,204 (93.83)	5,088 (89.97)	2,831 (91.09)	1,509 (92.58)
高雄國際機場、高雄港、其 他入境處	204 (2.89)	342 (6.17)	567 (10.03)	277 (8.91)	121 (7.42)
來臺年度	7,052	5,546	5,655	3,108	1,630
2006	1,640 (23.26)	504 (9.09)	844 (14.93)	662 (21.30)	269 (16.50)
2008	1,506 (21.35)	353 (6.36)	1,229 (21.73)	828 (26.64)	386 (23.68)
2009	1,301 (18.45)	1,223 (22.05)	1,217 (21.52)	645 (20.75)	375 (23.01)
2010	1,211 (17.17)	1,805 (32.55)	1,199 (21.20)	526 (16.93)	279 (17.12)
2011	1,394 (19.77)	1,661 (29.95)	1,166 (20.62)	447 (14.38)	321 (19.69)

註：括弧數字為百分比。

4.2 實證估計結果與分析

根據 3.2 節所建立的實證模型並加以估計，以進行來臺國際旅客旅遊分散程度之探討。首先，分析影響旅遊分散程度之決定因素，其次是開放陸客來臺政策對旅遊分散程度之影響。

4.2.1 旅遊分散程度與人口特徵之關係

本文以 2008 年以前（2006、2008 年），從桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港等處入境，來臺主要目的為觀光，旅行安排方式為旅行社規劃行程且包辦，居住地為中國大陸，年齡為 29 歲以下，年所得在 14,999 美元以下或無固定收入的男性

為控制組。估計結果列於表 4.6，底下將逐一說明實證模型中各變數之估計結果及其意涵：

來臺次數：估計結果顯示，來臺次數估計係數為正且在 5% 的顯著水準之下顯著的影響，與預期結果相符，表示來臺次數越多次的旅客，旅遊分散程度越大。

來臺停留天數：估計結果顯示，來臺停留天數估計係數為正且在 1% 的顯著水準下顯著的影響，與預期結果相符，表示來臺停留天數越長，旅客旅遊分散程度越大。另外，各國旅客來臺停留天數係數皆為正且皆在 1% 的顯著水準之下顯著的影響，表示相較於中國大陸，其他各國旅客來臺停留天數越長，旅遊分散程度也越大，其中以日、韓旅客為最（估計係數 0.1425）。

旅遊景點總數：估計結果顯示，旅遊景點總數估計係數為正且在 1% 的顯著水準下顯著的影響，與預期結果相符，表示來臺期間所有到過的旅遊景點總數越多，旅客旅遊分散程度越大。另外，各區旅客到過的旅遊景點總數估計係數皆為正且皆在顯著水準之下顯著的影響（日、韓旅客及港、澳、新加坡、馬來西亞旅客為 10%，美國、加拿大、歐洲、紐澳旅客及亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲旅客為 1%），表示各區的旅客相較於中國大陸旅客，其來臺旅遊所到過的旅遊景點總數越多，旅遊分散程度也越大，其中以亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲旅客為最（估計係數 0.0122）。

來臺目的：估計結果顯示，來臺目的為業務、國際會議或展覽的估計係數為負且在 1% 的顯著水準下顯著的影響，表示來臺目的為從事業務工作、參加國際會議或展覽的旅客相較於以觀光為目的旅客，其旅遊分散程度較小；探親或訪友的估計係數為正且在 1% 的顯著水準下顯著的影響，表示來臺目的為探親或訪友的旅客相

較於以觀光為目的旅客，其旅遊分散程度較大，與預期結果相符。

旅行安排方式：估計結果顯示，自行規劃行程，由旅行社包辦與請旅行社安排住宿及代訂機票以及自行來臺灣，抵達後未曾請本地旅行社安排活動等兩種旅行安排方式的估計係數皆為負且皆在 1% 的顯著水準下顯著的影響，表示此兩種旅行安排方式相較於參加旅行社規劃的行程，由旅行社包辦的旅行方式，其旅遊分散程度較小，其中以自行來臺灣，抵達後未曾請本地旅行社安排活動的旅行安排方式為最（估計係數-0.0775）。

居住地：估計結果顯示，不同居住地的旅客估計係數皆為負且皆在 1% 的顯著水準下顯著的影響，表示這些不同居住地的旅客相較於中國大陸旅客，其旅遊分散程度較小，其中以日、韓旅客為最（估計係數-0.4473）。

年齡：估計結果顯示，各年齡層旅客的估計係數皆為正，除 30~39 歲此年齡層旅客影響不顯著外，其他年齡層皆具有 1% 的顯著水準下顯著的影響，表示 40~49 歲、50~59 歲及 60 歲以上年齡層旅客相較於 29 歲以下年齡層旅客，其年齡越高，其旅遊分散程度也越大，其中以 60 歲以上年齡層旅客為最（估計係數 0.0564）。

年所得：估計結果顯示，年所得 15,000~29,999 美元的旅客估計係數為正且不顯著，表示此級距收入旅客相較於 14,999 美元以下或無固定收入旅客，旅遊分散程度影響差異並不大；另外，年所得 30,000~69,999 美元及 70,000 美元以上的旅客估計係數皆為負，且分別具有 1% 及 5% 的顯著水準下顯著的影響，表示年所得 30,000 美元以上的旅客相較於 14,999 美元以下或無固定收入旅客，其旅程分散程度較小，其中以年所得 70,000 美元以上旅客為最（估計係數-0.0161）。

性別：估計結果顯示，性別估計係數為負且不顯著，表示女性旅客相較於男性旅客，其性別和旅遊分散程度有關，但影響差異並不大。

旅客入境處：估計結果顯示，來臺國際旅客由高雄國際機場、高雄港以及其他處入境的估計係數為正且在 1% 的顯著水準之下顯著的影響，表示由這些入境處來臺相較於由桃園國際機場、臺北松山機場、基隆港入境的旅客，其旅程分散程度較大，與預期結果相符。

4.2.2 開放陸客來臺政策對旅遊分散程度之影響

由於本文主要研究目的之一是為了瞭解開放陸客來臺旅遊政策實施後對台灣旅遊分散程度的影響，因此，在表 4.6 中可以清楚得知政策開放後來臺國際旅客的分散程度，以及各國旅客相較於中國大陸旅客分散程度的大小。相關說明如下：

2008 年以後中國大陸來臺旅客：估計結果顯示，2009、2010、2011 年中國大陸來臺旅客估計係數為正且在 1% 的顯著水準之下顯著的影響，表示 2009、2010、2011 年中國大陸來臺旅客相較於 2006、2008 年中國大陸來臺旅客，其分散程度較大，到臺灣旅遊更為分散。

開放中國大陸旅客來臺觀光政策實施後，對日、韓旅客的影響（2006、2008 年與 2009、2010、2011 年的差異）：估計結果顯示，日、韓旅客的估計係數為正且有 1% 的顯著水準下顯著的影響，表示日、韓旅客在政策開放後的旅遊分散程度較大，旅客到臺灣旅遊更為分散，也代表政策開放後，日、韓旅客的分散差異大於中國大陸旅客在政策開放後的分散差異。

開放中國大陸旅客來臺觀光政策實施後，對港、澳、新加坡、馬來西亞旅客的影響（2006、2008 年與 2009、2010、2011 年的差異）：估計結果顯示，港、澳、新加坡、馬來西亞旅客的估計係數為正且有 1% 的顯著水準下顯著的影響，表示此區旅客在政策開放後的旅遊分散程度較大，旅客到臺灣旅遊更為分散，也代表政策開放後，港、澳、新加坡、馬來西亞旅客的分散差異大於中國大陸旅客在政策開放後的分散差異。

開放中國大陸旅客來臺觀光政策實施後，對美國、加拿大、歐洲、紐澳旅客的影響（2006、2008 年與 2009、2010、2011 年的差異）：估計結果顯示，美國、加拿大、歐洲、紐澳旅客的估計係數為正且有 10% 的顯著水準下顯著的影響，表示此區旅客在政策開放後的旅遊分散程度較大，旅客到臺灣旅遊更為分散，也代表政策開放後，美國、加拿大、歐洲、紐澳旅客的分散差異大於中國大陸旅客在政策開放後的分散差異。

開放中國大陸旅客來臺觀光政策實施後，對亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲旅客的影響（2006、2008 年與 2009、2010、2011 年的差異）：估計結果顯示，亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲旅客在政策開放後的旅遊分散程度較大，旅客到臺灣旅遊更為分散。但因估計係數為負且影響不顯著，故在政策開放後，此區旅客的分散差異與中國大陸旅客在政策開放後的分散差異有關，但分散程度差異影響並不大。

上述四區旅客當中，港、澳、新加坡、馬來西亞旅客相較其他三區旅客，在政策開放後的旅遊分散程度差異最大，代表旅客到臺灣旅遊最為分散，另外在政策開放後的分散差異相較於中國大陸旅客的分散差異，也比其他三區旅客來得大，這表示港、澳、新加坡、馬來西亞旅客受到開放中國大陸旅客來臺觀光政策影響最大。

表 4.6 *r_dis* 估計結果

變數名稱	估計係數
<i>freq</i> ₃ (最近 3 年內來臺次數)	0.0015 (0.0006) **
<i>lnstay</i> (來臺停留天數, 取自然對數)	0.0454 (0.0103) ***
<i>Dlnstay</i> ₁ (日本、韓國旅客停留天數)	0.1425 (0.0134) ***
<i>Dlnstay</i> ₃ (港、澳、新加坡、馬來西亞旅客停留天數)	0.0980 (0.0133) ***
<i>Dlnstay</i> ₄ (美國、加拿大、歐洲、紐澳旅客停留天數)	0.0976 (0.0124) ***
<i>Dlnstay</i> ₅ (亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲旅客停留天數)	0.0731 (0.0152) ***
<i>tolvit</i> (受訪旅客到過的旅遊景點總數)	0.0171 (0.0014) ***
<i>Dtolvit</i> ₁ (日本、韓國旅客旅遊景點總數)	0.0034 (0.0019) *
<i>Dtolvit</i> ₃ (港、澳、新加坡、馬來西亞旅客旅遊景點總數)	0.0031 (0.0017) *
<i>Dtolvit</i> ₄ (美國、加拿大、歐洲、紐澳旅客旅遊景點總數)	0.0080 (0.0022) ***
<i>Dtolvit</i> ₅ (亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲地區旅客旅遊景點總數)	0.0122 (0.0027) ***
<i>Dpur</i> ₂ (來臺主要目的為業務或國際會議或展覽)	-0.1089 (0.0084) ***
<i>Dpur</i> ₃ (來臺主要目的為探親或訪友)	0.0371 (0.0091) ***
<i>Dmod</i> ₂ (自行規劃行程, 由旅行社包辦與請旅行社安排住宿及代訂機票)	-0.0658 (0.0065) ***
<i>Dmod</i> ₃ (自行來臺灣, 抵達後未曾請本地旅行社安排活動)	-0.0775 (0.0067) ***
<i>Dres</i> ₁ (居住地為日本、韓國)	-0.4473 (0.0289) ***
<i>Dres</i> ₃ (居住地為港、澳、新加坡、馬來西亞)	-0.3557 (0.0293) ***
<i>Dres</i> ₄ (居住地為美國、加拿大、歐洲、紐澳)	-0.4084 (0.0309) ***
<i>Dres</i> ₅ (居住地為亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲)	-0.3696 (0.0374) ***
<i>Dage</i> ₂ (年齡為 30~39 歲)	0.0034 (0.0058)
<i>Dage</i> ₃ (年齡為 40~49 歲)	0.0261 (0.0061) ***
<i>Dage</i> ₄ (年齡為 50~59 歲)	0.0407 (0.0064) ***
<i>Dage</i> ₅ (年齡為 60 歲以上)	0.0564 (0.0071) ***
<i>Dinc</i> ₂ (年所得 15,000~29,999 美元)	0.0023 (0.0056)
<i>Dinc</i> ₃ (年所得 30,000~69,999 美元)	-0.0151 (0.0057) ***
<i>Dinc</i> ₄ (年所得 70,000 美元以上)	-0.0161 (0.0078) **
<i>Dsex</i> ₂ (女性)	-0.0054 (0.0040)
<i>Dentry</i> ₂ (高雄國際機場、高雄港以及其他入境處)	0.2621 (0.0083) ***

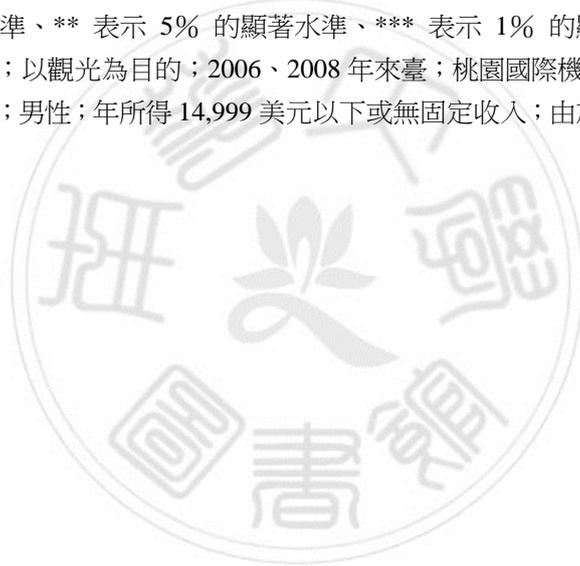
表 4.6 *r_dis* 估計結果 (續)

變數名稱	估計係數
<i>Dafos</i> (2009、2010、2011 年來臺之旅客)	0.0629 (0.0069) ***
<i>DDres₁</i> (2009、2010、2011 年來臺之日、韓旅客)	0.1063 (0.0106) ***
<i>DDres₃</i> (2009、2010、2011 年來臺之港、澳、新加坡、馬來西亞旅客)	0.1098 (0.0106) ***
<i>DDres₄</i> (2009、2010、2011 年來臺之美國、加拿大、歐洲、紐澳旅客)	0.0275 (0.0148) *
<i>DDres₅</i> (2009、2010、2011 年來臺之亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲旅客)	-0.0198 (0.0202)
<i>_cons</i>	0.5620 (0.0253) ***
樣本數	22,991

註：括弧數字為估計參數的標準誤。

* 表示 10% 的顯著水準、** 表示 5% 的顯著水準、*** 表示 1% 的顯著水準。

控制組為中國大陸旅客；以觀光為目的；2006、2008 年來臺；桃園國際機場、臺北松山機場、基隆港等處入境；29 歲以下；男性；年所得 14,999 美元以下或無固定收入；由旅行社規劃行程且包辦。



第五章 研究結論與建議

近年來，由於休閒意識抬頭，選擇以旅遊方式做為工作之餘閒暇時間的活動安排，多方盛行，蔚為風氣。有鑑於此，世界各國莫不積極推展觀光事業，期望能帶來更多的外匯收入，發展國家經濟。但如何擴增旅遊人數，吸引更多國際旅客入境臺灣景點旅遊，安排規劃其感興趣的旅遊行程，並願意支出更多的消費，帶動各地旅遊發展，無疑是推展觀光旅遊的重大工作及政策。由於中國大陸觀光客來臺人數屢創新高，觀光所帶來的經濟效益也備受期待，希望能進而為觀光產業注入新的活水，並帶來新的經濟動能。從 2008 年政策開放迄今，陸客來臺確實創造不少商機，但除了要能讓旅客增加景點停留時間外，同時也要使他們能分散到全國各地旅遊，勿過度集中於某些著名景點，使城鄉區域皆能因旅遊市場規模擴大而增加收益、均衡發展。因此本研究欲針對來臺國際旅客的旅遊分散程度進行研究，並進一步探討陸客帶來觀光人潮對其他國家旅客的影響，以期研究結果能提供給政府部門在訂定觀光旅遊政策以及規劃旅客分散到各旅遊景點措施之參考，而促進觀光旅遊業更長遠的經濟發展。本章共分二節，第一節為研究結論，第二節為研究建議，茲將本論文之研究結論與建議，分別說明與敘述。

5.1 研究結論

本研究使用交通部觀光局2006年至2011年「來臺旅客消費及動向調查」的來臺國際觀光旅客抽樣問卷調查資料為研究樣本，利用 STATA 統計軟體，進行旅客造訪旅遊景點次數的統計，分析來臺國際旅客之旅遊觀光動向與旅遊分散程度，以

及是否會受到來臺年度、入境地點、最近 3 年內來臺灣次數、這次來臺灣的主要目的、居住地、年齡、年所得、性別、停留天數、旅行安排方式及本次到過的旅遊景點等因素的影響，再根據資料的敘述統計表及變數的次數表，透過線性迴歸模型進行實證。第一部份，採用線性迴歸模型探討國際旅客旅遊分散程度的大小與人口特徵之關係。第二部份，採用線性迴歸模型探討開放陸客來臺後對國際旅客的分散程度差異，以及相較於中國大陸旅客分散程度的大小。研究結果得到以下結論。

5.1.1 敘述統計資料

根據各項變數的數據敘述統計資料結果顯示，所有來臺旅客中以中國大陸旅客人數最多，超過半數為 39 歲以下者，男性旅客略多於女性旅客，年所得為 14,999 美元或無固定收入的旅客佔大多數，由桃園國際機場、臺北松山機場及基隆港等北部出入口地點入境，來臺主要進行觀光旅遊目的，且大部份旅客採由旅行社規劃行程並包辦的方式。

根據各項變數的數據敘述統計，比較旅客居住地（五區）的統計資料結果顯示，美、加、歐洲、紐澳區及亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲等二區旅客的來臺次數、停留天數分別居於前二名，旅客中以 30~39 歲男性旅客居多，美、加、歐洲、紐澳區旅客年所得為 70,000 美元以上者最多，顯示來自於已發展國家地區有其自身較佳的經濟狀況。文獻中談到居住地會影響旅遊成本，也直接影響到旅客的旅遊行為，而本區旅客能負擔起距離較遠而較昂貴之旅費。至於亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲旅客旅客年所得為 14,999 美元或無固定收入的旅客則大多數。來臺目的多為從事業務、國際會議或展覽等工作，超過半

數旅客均採自行來臺灣，抵達後未曾請本地旅行社安排活動，且拜訪的旅遊景點總數最少。由此可推論出，此二區的旅客基於工作出差的關係來臺，因活動舉辦地點主要是在臺北市，加上在臺單位會負責接待，因此不太需要由旅行社來規劃，而工作的短暫空檔時間，也大多只會前往位於臺北市的景點旅遊，待工作結束後即離台，所以會前往的景點數較少，拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度自然也會較小。

港、澳、新、馬地區旅客大多集中在 29 歲以下的年輕族群，女性旅客居多，年齡越大來臺人數越少，也因此年所得為 14,999 美元或無固定收入的旅客佔大多數。來臺目的主要進行觀光旅遊，以自行來臺，不曾請本地旅行社安排活動者佔大多數，且拜訪景點總數僅次於中國大陸旅客。由此可推論出港、澳、新、馬地區的年輕旅客，喜歡以自助旅行的方式在臺從事旅遊活動，行程的自由度高，拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度亦較大。但此現象與文獻中探討到的「自助旅行者，多半會停留在資訊充分的都會城市，較少有分散」觀點相左。

日本、韓國來臺旅客近半數為 39 歲以下，女性略高於男性，年所得為 30,000 ~ 69,999 美元者比例最高，來臺目的主要進行觀光旅遊，且較多旅客採由旅行社規劃行程並包辦的方式，但自行規劃行程，由旅行社包辦及請旅行社安排住宿者亦不在少數，其中意謂著也有較多數年輕日、韓旅客透過自助旅行方式在臺旅遊。該區旅客來臺人數雖排名第二，但因其平均停留天數短，所以大多拜訪位於臺北市的景點，至於拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度均比來臺人數排名第三的港、澳、新、馬地區還小。

自政策開放後，中國大陸旅客來臺人數逐年大幅增加，至 2010 年超越其他各區，目前是最大的國際旅客來源國。大陸旅客中年齡介於 30~59 歲之間約佔了七

成，以女性旅客居多，年所得為 14,999 美元或無固定收入的旅客佔大多數，來臺目的主要進行觀光旅遊，且絕大部份旅客採由旅行社規劃行程並包辦的方式。其中，大陸地區人民來臺從事個人旅遊活動，自入境後其停留期間不得逾 15 日之規定，同時因旅行團費的限制，造成旅客來臺停留時間約莫只能 7、8 天，加上又有短時間內尋求走訪各全臺著名景點的環島式安排，在套裝行程路線固定，行程已經事先決定的狀況下，故拜訪景點總數最多且大部分旅遊景點位於臺北市以外，所以中國大陸旅客拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度最大。然而因旅遊時間匆促，導致大陸旅客行程偏向蜻蜓點水、走馬看花，求量不重質，無法深入欣賞體驗寶島之美，雖然一些著名景點也因大批陸客到訪而人氣躍增、消費收益驚人，但卻也造成旅遊地區空間出現資源有限、服務品質降低等負面現象，進而排擠其他旅客，使其改至他處旅遊。

5.1.2 實證結果

經迴歸模型實證結果，得到以下結論：

來臺次數越多，旅客拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度就越大，具有顯著影響；來臺停留天數越長，來臺旅遊期間所到過的旅遊景點總數就越多，則拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度也越大；其他國家旅客相較於中國大陸旅客，來臺停留天數估計係數都呈正且均具有顯著的影響，表示其他國家旅客比中國大陸旅客來臺停留天數越長，拜訪臺北市以外景點的分散程度就越大，尤以日、韓旅客最明顯；來臺旅遊到過的景點總數越多，旅遊分散程度越大；其他國家旅客相較於中國大陸旅客，估計係數都呈正且均具有顯著的影響，表示其他國家旅客在旅遊景點總數的估計上，拜訪臺北市以外景點的旅程分散程度也較大；來臺目的為業務、國際會議

或展覽的旅客，估計係數為負且具有顯著的影響，表示拜訪臺北市以外景點的旅程分散程度也較小；來臺目的為探親或訪友的旅客，估計係數為正且具有顯著的影響，則表示拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度較大；旅行安排方式估計係數均呈負且均具顯著的影響，表示參加旅行社規劃的行程，由旅行社包辦的旅行方式，旅遊分散程度較大；居住地的估計結果顯示，中國大陸旅客拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度也較大；年齡的估計結果顯示，年齡越高的旅客，旅遊分散程度也越大；年所得 30,000 美元以上的旅客皆呈現負且具有顯著的影響，表示旅客年所得較高者，拜訪臺北市以外景點的旅程分散程度也較小；年所得在 30,000 美元以下的旅客則差異並不大；性別的估計結果顯示，女性旅客與男性旅客拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度差異並不大；旅客的入境處估計結果顯示，旅客由高雄國際機場、高雄港以及其他處入境的估計係數為正且具顯著的影響，表示由這些入境處來臺的旅客，旅程分散程度顯然大於由桃園國際機場、臺北松山機場、基隆港入境來臺的旅客。

旅客來臺年度估計結果顯示，估計係數為正且具顯著的影響，表示 2009、2010、2011 年中國大陸來臺旅客相較於 2006、2008 年中國大陸來臺旅客，其分散程度較大，到臺灣旅遊更為分散。開放陸客來臺前後的差距（2006、2008 年與 2009、2010、2011 年的差距）估計結果顯示，日、韓旅客與港、澳、新、馬旅客以及美國、加拿大、歐洲、紐澳旅客的估計係數皆為正且具顯著的影響，表示此三區旅客在政策開放後的旅遊分散程度較大，旅客到臺灣旅遊更為分散，也代表其分散差異大於中國大陸旅客在政策開放後的分散差異。另外亞洲其他地區、中東、美洲、非洲、大洋洲這區旅客，估計係數為負且影響不顯著，表示雖在政策開放後的旅遊分散程度較大，旅客到臺灣旅遊較分散，但其與中國大陸旅客在政策開放後的分散程度差異影響並不大。

本文經由實證驗證與旅客分散相關的因素，並構建個別分散傾向在結構上與

分散比例相連接。由這項研究顯示，適當的運用現有的來臺國際旅客問卷調查資料，可以使有關旅客分散的訊息更加詳細與豐富。由於「來臺旅客消費及動向調查」資料的廣泛可用性，透過本文採取的方法，依據數據所呈現出的結果，可以用來判定旅遊分散程度。故本文研究檢測和分析來臺國際旅客旅遊分散的研究結果，對擬定旅遊觀光政策，促進旅遊分散並提升旅遊業區域經濟效益的政府單位來說，理應有所幫助。

5.2 研究建議

2013 年來臺國際旅客人數已達 800 萬人次之多，形成整個旅遊市場規模擴大的趨勢，近年來除大陸旅客人數明顯增加外，鄰近日、韓、港、澳、新、馬等亞洲地區旅客，也有較大的增幅，代表旅遊政策的推展已出現正面效益，然而其他國家地區旅客雖也有所成長，但幅度並不大，顯示仍有進步空間。再觀察 2006-2011 年期間國際旅客的分散率及分散程度，分析比較政策開放前後發現，大多數國家地區的旅客因大量陸客來臺旅遊後，拜訪臺北市以外景點的旅遊分散程度變大。由此得知，更多旅客不再侷限於著名景點旅遊，而能儘量分散安排至其他地區景點，使整個旅遊觀光區域能均衡發展。

由於台灣面積狹小、人口眾多，許多觀光景點一到假日，便呈現飽和狀態，不僅影響觀光旅遊品質，加上許多地點性質相似、缺乏獨特文化，導致旅遊品質下降，如能強化地方特色，發展多元的規劃，加上國內、外媒體的報導，不僅能帶動更多的旅遊人潮，更能提升台灣的旅遊形象。各地方政府為促進觀光發展，投入大批資源舉辦如苗栗桐花季、宜蘭童玩節及花東賞金針花等新穎的旅遊主題

及活動，希望吸引更多旅客，為當地帶來可觀的收益，未來可結合旅行社多樣化行程，帶動地方更多發展。

目前來臺旅客以大陸旅客為最大宗，且近年來開放陸客自由行的城市不斷增加，因此傳統走馬看花式的旅遊觀光模式勢必會有所調整。因此，強調臺灣在地文化、傳統特色、風土人情或生活方式體驗的深度旅遊，勢將逐漸受到自由行陸客的重視。在追求觀光量化成長的同時，也應藉由整合地方政府力量與居民的社區共識，定期推出吸引觀光客的旅遊產品，作為行銷國際的亮點，進而讓經濟效益得以遍及各地，讓各行業能雨露均霑，經由觀光體驗帶給旅客更多的感動，讓台灣的優質旅遊軟實力向外擴散，進一步促成區域均衡發展，讓觀光產業永續經營。



參考文獻

中文部分

- 陳昭欽（2007），政府機關節日放假規定及對公務人員休閒活動之影響，公務人員月刊，138，25-28。
- 朱珮瑩（2003），遊客從事鄉野觀光之動機、期望與滿意度研究－以新竹縣為例，世新大學觀光學系碩士論文。
- 曾希若（2005），國民旅遊卡政策設計與執行評估之研究，國立臺北大學公共行政暨政策學系碩士在職專班論文。
- 邱淑媛、李三仁（2008），休閒產業的現況發展與分析，康寧學報，10，261-272。
- 江彩禎（2002），地方經濟發展推動機制之探討－以推動觀光發展為例，成功大學都市計劃學系學位論文。
- 童桂馨、陳加典、蔡旻修、林姿吟、陳玄祝、高佩君 & 張鈺敏（1996）日月潭國家風景區旅遊意象，滿意度與忠誠度關係之研究－台灣遊客與大陸遊客之比較，國立屏東商業技術學院休閒事業經營系。
- 林秀錦（2013），來台旅客旅遊景點分散程度之研究，南華大學休閒產業經濟學系碩士論文。
- 張先鵬（2013），開放陸客來台政策之研究－以觀光產業為主，中國文化大學政治學系碩士論文。
- 巫宗霖（2008），影響來台自由行觀光客旅遊服務品質與顧客滿意度因素之研究，國立高雄第一科技大學運籌管理系碩士論文。
- 范世平（2008），當前開放大陸觀光客來台發展之政治經濟分析，新形勢下的兩岸關係學術研討會。
- 蔣宜蓓（2013），陸客來臺對我國觀光旅館客源之排擠效果，中央大學產業經濟研究所學位論文。

英文部分

- Allcock, A. (1996). Sydney and the bush: An examination of regional activity among inbound tourists using a Trip Index. *BTR Conference Paper 96.5 Bureau of Tourism Research*.
- Becken, S., Wilson, J., Forer, P., Simmons, D. G. (2008). Tourist itineraries and yield: technical background report. *Land Environment and People Research Report, 3*: Lincoln University.
- Castley, J., Bennett, A., & Pickering, C. M. (2013). Wildlife Visual Imagery: Do Pictures Used to Promote Destinations Online Match On-site Species Visibility at Two Geographic Destinations?. *Geographical Research, 51*(1), 59-70.
- Choi, S., Lehto, X. Y., & Morrison, A. M. (2007). Destination image representation on the web: Content analysis of Macau travel related websites. *Tourism Management, 28*(1), 118-129.
- Collins, D. (2006). Multi-destination itineraries: popular travel itineraries of international visitors 2004, Occasional Paper Number 36. *Tourism Research Australia, Canberra*.
- Cooper, C. P. (1981). Spatial and temporal patterns of tourist behaviour. *Regional Studies, 155*, 359-371.
- Curtin, S., (2010). Managing the wildlife tourism experience: The importance of tour Leaders. *International Journal of Tourism Research, 12*(3), 219-236.
- Debbage, K. (1991). Spatial behavior in a Bahamian resort. *Annals of Tourism Research, 18*, 251-268.
- Doolin, B., Burgess, L., & Cooper, J. (2002). Evaluating the use of the Web for tourism marketing:a case study from New Zealand. *Tourism management, 23*(5), 557-561.

- Edwards, D., Griffin, T., & Hayllar, B. (2008). Urban Tourism Research Developing an Agenda. *Annals of Tourism Research*, 35(4), 1032-1052.
- Fennell, D. A. (1996). A tourist space-time budget in the Shetland islands. *Annals of Tourism Research*, 23(4), 811-829.
- Gallarza, M. G., Saura, I. G., & García, H. C. (2002). Destination image:towards a conceptual framework. *Annals of tourism research*, 29(1), 56-78.
- Gartner, W. C. (1993). Image Formation Process. *In Communication and Channel Systems in Tourism Marketing*, edited by Muzaffer Uysal and Daniel R. Fesenmaier. New York: Haworth, 191-215.
- Gitelson, R. J., & Crompton, J. L. (1984). Insights into the repeat vacation Phenomenon. *Annals of Tourism Research*, 11(2), 199-217.
- Govers, R., and F. Go. (2005). Projected Destination Image Online: Website content analysis of pictures and text. *Information Technology and Tourism*, 7(2), 73-90.
- Hwang, Y. H., & Fesenmaier, D. R. (2003). Multidestination pleasure travel patterns: empirical evidence from the American Travel Survey. *Journal of Travel Research*, 42(2), 166-171.
- Jackson, J., & Murphy, P. (2006). Clusters in regional tourism An Australian case. *Annals of Tourism Research*, 33(4), 1018-1035.
- Jenkins, O. (2003). Photography and travel brochures: the circle of representation. *Tourism Geographies*, 5(3), 305-328.
- Karski, A. (1990). Urban tourism: A key to urban regeneration. *The Planner*, 76(13), 15-17.
- Koo, T. T.R., Wu, C. L., and Dwyer, L. (2010a), Ground Travel Mode Choices of Air Arrivals at Regional Destinations: the significance of tourism attributes and destination contexts. *Research in Transport Economics*, 24, 44-53.

- Koo, T. T.R., Wu, C. L., & Dwyer, L. (2012). Dispersal of visitors within destinations: Descriptive measures and underlying drivers. *Tourism Management*, 33(5), 1209-1219.
- Law, C. M. (1996). *Tourism in Major Cities*. London: International Thompson Business Press/ Routledge.
- Lawrence Frank and Company, Inc., Sallis J., Saelens B., McCann Consulting. (2005). GeoStats LLC, Washbrook K: A study of land use, transportation, air quality and health in King county. WA. *King County Office of Regional Transportation Planning*.
- Lee, C. K. (1996). Determinants of Inbound Tourist Expenditures. *Annals of Tourism Research*, 23(3), 527-542.
- Lee, T. H., & Crompton, J. (1992). Measuring novelty seeking in tourism. *Annals of Tourism Research*, 19(4), 732-751.
- Leiper, N. (1979). The framework of tourism: Towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry. *Annals of tourism research*, 6(4), 390-407.
- Leiper, N. (1989). Main destination ratios: Analyses of tourist flows. *Annals of Tourism Research*, 16(4), 530-541.
- Lepp, A., & Gibson, H. (2008). Sensation seeking and tourism: tourist role, perception of risk and destination choice. *Tourism Management*, 29(4), 740-750.
- Lew, A. A., & McKercher, B. (2002). Trip destinations, gateways and itineraries: The example of Hong Kong. *Tourism Management*, 23(6), 609-621.
- Li, X., Cheng, C., Kim, H., & Petrick, J. (2008). A systematic comparison of first-time and repeat visitors via a two-phase online survey. *Tourism Management*, 29(2), 278-293.
- Lourens, M. (2007). Route tourism-A roadmap towards successful destinations and

- local economic development. *Development Southern Africa*, 24 (in press).
- Lue, C. C., Crompton, J. L., & Fesenmaier, D. R. (1993). Conceptualization of multi-destination pleasure trips. *Annals of Tourism Research*, 20(2), 289-301.
- MacLellan, L. R., & Burnside, R. (2003). Urban tourism and dispersal in Scotland. *In Travel and Tourism Research Association-Europe Conference*.
- Mansfeld, Y. (1990). Spatial patterns of international tourist flows: towards a theoretical framework. *Progress in Human Geography*, 14(3), 372-390.
- Meyer, D. (2004). Routes and Gateways: Key issues for the development of tourism routes and gateways and their potential for Pro-Poor Tourism. *background paper, output of the ODI project: Pro-poor Tourism Pilots in Southern Africa*.
- Mings, R. C., & McHugh, K. E. (1992). The spatial configuration of travel to Yellowstone National Park. *Journal of Travel Research*, 30(4), 38-46.
- Oppermann, M. (1992). Travel dispersal index. *Journal of Tourism Studies*, 3(1), 44-49.
- Oppermann, M. (1997). First-time and repeat visitors to New Zealand. *Tourism Management*, 18(3), 177-181.
- Pearce, D. G., & Elliott, J. M. (1983). The trip index. *Journal of Travel Research*, 22(1), 6-9.
- Pizam, A. and Sussman, S. (1995). Does nationality affect tourist behaviour?. *Annals of Tourism Research*, 22(4), 901-917.
- Plog, S. C.(2002). The power of psychographics and the concept of venturesomeness. *Journal of Travel Research*, 40(3), 244-251.
- Prideaux, B. (2000b). The resort development spectrum-a new approach to modeling resort development. *Tourism Management*, 21(3), 225-240.
- Rodger, K., Moore, S. A., & Newsome, D. (2007). Wildlife tours in Australia: characteristics, the place of science and sustainable futures. *Journal of Sustainable*

Tourism, 15(2), 160-179.

Shackley, M. (1996). *Wildlife tourism*. London: International Thomson Business Press.

Tasci, A. D., & Gartner, W. C. (2007). Destination image and its functional Relationships. *Journal of travel research*, 45 (4), 413-425.

Tideswell, C., & Faulkner, B. (1999). Multidestination travel patterns of international visitors to Queensland. *Journal of Travel Research*, 37 (4), 364-373.

Tideswell, C. (2004). A road more traveled: multidestination travel itineraries of international visitors. *Bureau of tourism research: Australian government*.

Weaver, D. B. (1995). Alternative tourism in Montserrat. *Tourism Management*, 16(8), 593-604.

Weaver, D. B. (2006). *Sustainable tourism: Theory and practice*: Routledge.

Wu, C. L., & Carson, D. (2008). Spatial and temporal tourist dispersal analysis in multi-destination travel. *Journal of Travel Research*, 46(3), 311-317.

網路資料

世界觀光旅遊委員會（World Travel and Tourism Council，WTTC），資料引自：

http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/world2014.pdf

世界觀光旅遊委員會（World Travel and Tourism Council，WTTC），資料引自：

http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/taiwan2014.pdf

林嘉慧（2013），臺灣財經評論：由旅行社自律委員會看我國觀光產業的發展，

資料引自：<http://twbusiness.nat.gov.tw/epaperArticle.do?id=229801987>

交流雜誌（2012）：陸客來台觀光與對台灣經濟的影響，第124期 8月號，資料引自：

http://www.cdnews.com.tw/cdnews_site/docDetail.jsp?coluid=111&docid=102002661

元智電子報（2010），產學焦點：開放陸客來台之潛在排擠效果－對多國來台觀光

旅客之影響，第614期，資料引自：

http://web2.yzu.edu.tw/e_news/614/10_new01.html

交通部觀光局行政資訊系統新聞訊息（2009/05/01），資料引自：

http://admin.taiwan.net.tw/news/news_d.aspx?no=160&d=2045&tag=4

交通部觀光局臺灣觀光年曆（2014），資料引自：

<http://timefortaiwan.tw/>

yam 蕃薯藤新聞（2013年8月8日），資料引自：

<http://history.n.yam.com/liontravel/travel/20130808/20130808670547.html>

Tourism Research Australia. (2009). International visitor profiles.

<http://www.ret.gov.au/tourism/tra/international/profiles/Pages/default.aspx>

Tourism Australia's corporate plan. (2012-2015).

<http://www.tourism.australia.com/documents/corporate/>

Tourism Satellite Accounts（TSA）in Europe Eurostat. (2010).

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-RA-10-031/EN/KS-RA-

10-031-EN.PDF

The Scottish Parliament Information Centre Briefing 02/91. (2002, August 21).Urban
tourism and dispersal.

<http://fama2.us.es:8080/turismo/turisonet1/economia%20del%20turismo/turismo%20de%20ciudades/URBAN%20TOURISM%20AN%20DISPERSAL.PDF>



附錄一 2001-2013 年來臺旅客人次（按目的分）

年度 Year	合計 Total	業務 Business	觀光 Pleasure	探親 Visit Relatives	會議 Conference	求學 Study	展覽 Exhibition	醫療 Medical Treatment	其他 Others	未列明 Unstated
2001	2,831,035	848,732	1,021,572	332,834	39,390	26,971	-	-	102,818	458,718
2002	2,977,692	831,465	1,028,635	329,751	39,485	61,904	-	-	131,684	554,768
2003	2,248,117	698,792	695,277	280,022	31,545	48,575	-	-	162,656	331,250
2004	2,950,342	920,377	1,031,713	374,008	43,616	37,324	-	-	215,540	327,764
2005	3,378,118	944,487	1,381,637	379,252	49,686	38,717	-	-	210,121	374,218
2006	3,519,827	949,836	1,510,207	377,455	52,634	38,649	-	-	208,826	382,220
2007	3,716,063	930,775	1,648,507	395,760	57,839	41,901	-	-	216,488	424,793
2008	3,845,187	881,431	1,775,229	404,692	59,226	45,229	-	-	230,716	448,664
2009	4,395,004	795,669	2,298,334	413,942	68,925	54,701	-	-	275,033	488,400
2010	5,567,277	937,777	3,246,005	496,627	88,097	62,681	-	-	295,048	441,042
2011	6,087,484	984,845	3,633,856	500,131	81,780	62,829	-	-	573,304	250,739
2012	7,311,470	893,767	4,677,330	444,213	62,988	62,719	15,789	58,444	1,096,220	-
2013	8,016,280	927,262	5,479,099	469,877	61,608	75,938	16,316	100,083	886,097	-

資料來源：交通部觀光局歷年統計資料查詢系統 <http://recreation.tboc.gov.tw/asp1/statistics/year/INIT.ASP>

附錄二 2001-2013 年來臺旅客人次（按居住地分）

年度 Year	亞洲地區						美洲地區				歐洲 地區	大洋洲				非洲 地區	未列明 Unstated	總計 Grand Total
	香港、澳門 HongKong Macao	大陸 Mainland China	日本 Japan	韓國 Korea	亞洲其 他地區 Others	亞洲合計 Total	加拿大 Canada	美國 U.S.A.	美洲其 他地區 Others	美洲 合計 Total	歐洲 合計 Total	澳大利亞 Australia	紐西蘭 New Zealand	其他 地區 Others	大洋洲 合計 Total	非洲 合計 Total		
2001	435,164	-	976,750	85,744	726,698	2,224,356	43,187	348,808	10,332	402,327	148,569	31,187	6,752	423	38,362	8,872	8,549	2,831,035
2002	456,554	-	998,497	83,624	792,542	2,331,217	49,119	377,470	10,489	437,078	148,797	33,752	7,172	299	41,223	9,255	10,122	2,977,692
2003	323,178	-	657,053	92,893	694,516	1,767,640	34,369	272,858	7,494	314,721	118,843	26,612	5,418	300	32,330	7,523	7,060	2,248,117
2004	417,087	-	887,311	148,095	823,431	2,275,924	50,518	382,822	11,188	444,528	164,945	41,981	7,716	1,261	50,958	9,755	4,232	2,950,342
2005	432,718	-	1,124,334	182,517	939,428	2,678,997	54,464	390,929	11,763	457,156	172,494	46,394	8,174	1,164	55,732	9,201	4,538	3,378,118
2006	431,884	-	1,161,489	196,260	1,032,287	2,821,920	53,821	394,802	12,410	461,033	172,777	42,549	8,329	1,141	52,019	8,911	3,167	3,519,827
2007	491,437	-	1,166,380	225,814	1,099,038	2,982,669	57,179	397,965	13,852	468,996	186,483	51,762	8,761	1,279	61,802	8,607	7,506	3,716,063
2008	584,959	329,204	1,086,691	252,266	832,663	3,085,783	60,236	387,197	13,836	461,269	200,914	58,199	9,111	1,245	68,555	8,499	20,167	3,845,187
2009	677,059	972,123	1,000,661	167,641	837,600	3,655,084	60,138	369,258	12,640	442,036	197,070	57,147	8,011	1,015	66,173	7,735	26,906	4,395,004
2010	744,878	1,630,735	1,080,153	216,901	1,110,393	4,783,060	64,739	395,729	14,241	474,709	203,301	62,254	8,644	1,055	71,953	8,254	26,000	5,567,277
2011	764,033	1,784,185	1,294,758	242,902	1,178,332	5,264,210	67,545	412,617	14,974	495,136	212,148	60,067	9,436	1,037	70,540	8,938	36,512	6,087,484
2012	949,654	2,586,428	1,432,315	259,089	1,246,198	6,473,684	70,614	411,416	15,567	497,597	218,045	63,597	10,734	1,083	75,414	8,865	37,865	7,311,470
2013	11,833,441	2,874,702	1,421,550	351,301	1,307,892	7,138,786	72,693	414,060	15,693	502,446	223,062	65,777	10,694	1,251	77,722	8,795	65,469	8,016,280

資料來源：交通部觀光局歷年統計資料查詢系統 <http://recreation.tboc.gov.tw/asp1/statistics/year/INIT.ASP>

附錄三 行政區旅遊景點之加權數總表

	區名稱	區代碼	行政區權重
	臺北市	1	1
	臺北縣	2	2
	基隆市	3	3
	桃園縣	4	3
	新竹市縣	5	4
	苗栗縣	6	5
	臺中市縣	7	6
	南投縣	8	7
	彰化縣	9	7
	雲林縣	10	8
	嘉義市縣	11	9
	臺南市縣	12	10
	高雄市縣	13	11
	屏東縣	14	12
	宜蘭縣	15	3
	花蓮縣	16	4
	臺東縣	17	5
	澎湖縣	18	2
	金門縣、馬祖	19	2

附錄四 開放陸客來台前（2006-2008 年）
觀光客造訪旅遊景點次數總數前五十名

景點名稱	總次數	總次數比例	排名
士林夜市	7,042	0.091822	1
臺北 101	6,554	0.085459	2
故宮博物院	6,415	0.083646	3
中正紀念堂	5,057	0.065939	4
忠烈祠	3,224	0.042038	5
西門町	3,193	0.041634	6
九份	3,034	0.039561	7
淡水、紅毛城、老街、漁人碼頭	2,415	0.031490	8
龍山寺	2,306	0.030068	9
太魯閣、天祥	2,197	0.028647	10
日月潭	1,983	0.025857	11
高雄六合夜市	1,902	0.024801	12
臺北東區	1,821	0.023744	13
信義計畫區商圈	1,798	0.023444	14
陽明山	1,534	0.020002	15
阿里山	1,433	0.018685	16
西子灣	1,214	0.015830	17
北投	1,079	0.014069	18
野柳	1,028	0.013404	19
華西街夜市	939	0.012244	20
墾丁國家公園	887	0.011566	21
士林官邸	843	0.010992	22
饒河街夜市	643	0.008384	23
愛河	612	0.007980	24
烏來	573	0.007471	25

附錄四 開放陸客來台前（2006-2008年）

觀光客造訪旅遊景點次數總數前五十名（續）

景點名稱	總次數	總次數比例	排名
臺北車站及商圈	553	0.007211	26
國父紀念館	510	0.006650	27
臺中逢甲夜市	493	0.006428	28
柴山（壽山、壽山動物園）	443	0.005776	29
總統府	442	0.005763	30
師大夜市	384	0.005007	31
六福村主題樂園	383	0.004994	32
五分埔成衣市場	355	0.004629	33
基隆廟口夜市	352	0.004590	34
東海岸（八仙洞、石梯坪、三仙台）	349	0.004551	35
蓮池潭	347	0.004525	36
美麗華百樂園（摩天輪）	345	0.004499	37
木柵貓空	323	0.004212	38
東北角海岸	305	0.003977	39
臨江街（通化街）夜市	295	0.003847	40
孔廟	290	0.003781	41
佛光山	282	0.003677	42
知本	277	0.003612	43
新竹市	266	0.003468	44
赤崁樓	259	0.003377	45
木柵動物園	258	0.003364	46
海濱公園	256	0.003338	47
公館夜市	256	0.003338	48
安平古堡	254	0.003312	49
夢時代購物中心	254	0.003312	50

附錄五 開放陸客來台後（2009-2011 年）
觀光客造訪旅遊景點次數總數前五十名

景點名稱	總次數	總次數比例	排名
臺北 101	10,445	0.083372001	1
故宮博物院	9,364	0.074721596	2
士林夜市	8,883	0.070620111	3
日月潭	5,900	0.047320363	4
中正紀念堂	5,227	0.041603142	5
國父紀念館	4,670	0.037700517	6
野柳	4,611	0.037079080	7
太魯閣、天祥	4,287	0.034328185	8
西子灣	4,089	0.033085311	9
九份	3,815	0.030425560	10
高雄六合夜市	3,793	0.030408988	11
淡水、紅毛城、老街、漁人碼頭	3,430	0.027111229	12
西門町	3,381	0.026754938	13
中台禪寺	3,297	0.026713509	14
阿里山	3,061	0.024708339	15
鵝鑾鼻公園	2,441	0.157830079	16
貓鼻頭公園	2,338	0.151170309	17
龍山寺	2,302	0.148842623	18
愛河	2,165	0.139984482	19
忠烈祠	2,127	0.137527480	20
墾丁國家公園	1,751	0.113216087	21
信義計畫區商圈	1,409	0.091103065	22
北投	1,381	0.089292642	23
陽明山	1,352	0.087417561	24
水往上流	1,247	0.080628475	25

附錄五 開放陸客來台後（2009-2011年）

觀光客造訪旅遊景點次數總數前五十名（續）

景點名稱	總次數	總次數比例	排名
知本	1,236	0.079917238	26
士林官邸	1,208	0.078106815	27
赤崁樓	986	0.063752748	28
饒河街夜市	980	0.063364800	29
臺中逢甲夜市	920	0.059485323	30
臺北東區	887	0.057351610	31
臺北車站及商圈	856	0.055347213	32
三仙台	830	0.053666106	33
安平古堡	771	0.049851287	34
台北國際花博	680	0.043967412	35
蓮池潭	680	0.043967412	36
師大夜市	670	0.043320833	37
五分埔成衣市場	659	0.042609595	38
華西街夜市	640	0.041381094	39
總統府	559	0.036143799	40
行天宮	541	0.034979956	41
佛光山	536	0.034656666	42
九族文化村	505	0.032652269	43
溪頭	505	0.032652269	44
夢時代購物中心	499	0.032264322	45
慈湖	457	0.029548687	46
延平郡王祠	444	0.028708134	47
基隆廟口夜市	419	0.027091685	48
烏來	400	0.025863184	49
木柵動物園	367	0.023729471	50

附錄六 開放陸客來台前（2006-2008 年）
 旅遊景點旅遊次數（依景點所在縣市區域統計）

區名稱	區代碼	一般景點次數	夜市次數	總次數	比率
臺北市	1	38,572	9,850	48,422	0.6314
臺北縣	2	8,678	92	8,770	0.1144
基隆市	3	422	353	775	0.0101
桃園縣	4	212	52	264	0.0034
新竹市縣	5	526	68	594	0.0077
苗栗縣	6	42	0	42	0.0005
臺中市縣	7	174	555	729	0.0095
南投縣	8	2,647	3	2,650	0.0346
彰化縣	9	105	9	114	0.0015
雲林縣	10	53	7	60	0.0008
嘉義市縣	11	1,463	11	1,474	0.0192
臺南市縣	12	1,110	107	1,217	0.0159
高雄市縣	13	4,618	1,985	6,603	0.0861
屏東縣	14	1,312	36	1,348	0.0176
宜蘭縣	15	265	28	293	0.0038
花蓮縣	16	2,768	24	2,792	0.0364
臺東縣	17	475	6	481	0.0063
澎湖縣	18	24	0	24	0.0003
金門縣、馬祖	19	39	1	40	0.0005
合計				76,692	1.0000

附錄七 開放陸客來台後（2009-2011 年）
 旅遊景點旅遊次數（依景點所在縣市區域統計）

區名稱	區代碼	一般景點次數	夜市次數	總次數	比率
臺北市	1	47,582	11,304	58,886	0.487919
臺北縣	2	13,210	70	13,280	0.110036
基隆市	3	226	391	617	0.005112
桃園縣	4	740	66	806	0.006678
新竹市縣	5	273	82	355	0.002941
苗栗縣	6	43	1	44	0.000365
臺中市縣	7	65	918	983	0.008145
南投縣	8	10,462	0	10,462	0.086686
彰化縣	9	279	0	279	0.002312
雲林縣	10	65	2	67	0.000555
嘉義市縣	11	2,999	11	3,010	0.024940
臺南市縣	12	2,954	170	3,124	0.025885
高雄市縣	13	9,452	3,779	13,231	0.109630
屏東縣	14	6,647	30	6,677	0.055324
宜蘭縣	15	450	62	512	0.004242
花蓮縣	16	4,659	43	4,702	0.03896
臺東縣	17	3,550	3	3,553	0.029440
澎湖縣	18	26	1	27	0.000224
金門縣、馬祖	19	73	0	73	0.000605
合計				120,688	1.000000