

第一章 前言

早期台灣靠著吃苦耐勞肯打拼的精神，搭配政府推行重大經濟建設的政策支援與國際情勢的發展下，創造出令人驚豔的經濟奇蹟；時至今日，台灣已逐漸從過去傳統加工出口的經濟奇蹟邁向科技寶島之路，而經濟起飛的快速亦帶動民眾消費與觀光發展，各地的政策規劃也因時空環境變遷而產生了轉變，紛紛以自身優勢設立觀光景點發展，進而帶動地方收益為重要發展策略之一。

隨著近年來亞洲博弈產業的蓬勃崛起，帶動旅館、餐飲及旅遊業的大量需求，台灣也面對是否開放觀光賭場的策略思考；相較澳門香港等鄰近國家的觀光賭場蓬勃發展，台灣是否設立觀光賭場的議題亦在近幾年內不斷地被地方委員、相關產業業者與中央、地方機關等產官學界熱烈地被提出討論與研究，各地方政府則看好設立全國少數的觀光賭場所帶來背後的各項經濟利益，紛紛提出如『博弈特區』...等相關配套措施以爭取政府發給設立執照，因此，該如何符合國土永續發展規劃的宗旨下，從客觀的區位考量角度下去選擇最適宜的地點設立觀光賭場，以兼顧地方永續發展與提升經濟效益的雙面目標，實有研究之必要。

本研究主要探討亞洲國家紛紛開放設置觀光賭場之際，若台灣也決定開放觀光賭場，有哪一區位設置博弈特區最具適切性與競爭力？且符合「綠色矽島」理念的國土策略規劃，達到「確保國土永續發展，改善生活環境品質，促進區域均衡及健全經濟發展」。

本研究亦依全球博弈產業中具標竿指標之成功區位，其成功關鍵因素做深入了解剖析，建立成功關鍵因素之評估模式，並融合國土發展策略與相關都會區區位發展研究中所借以評斷等評估標準，綜合評估本島（如台中地區、高雄地區）與離島（金門、澎湖）部分，提出從國土規劃觀點出發，評估台灣較具有全球競爭力之觀光賭場區位，供相關單位擬定政策之參考。

本研究目標如下：

1. 瞭解國內外著名地理區位發展觀光賭場現況。
2. 瞭解台中、高雄、金門、澎湖區位發展的現況及所面臨之優、劣勢條件。

3. 建立國土策略發展規劃與全球相關博弈產業之關鍵成功因素等綜合評估模式。
4. 分析評估台灣台中、高雄、金門、澎湖適合發展觀光賭場的綜合比較、分析結果。
5. 提出此四區位發展觀光賭場的合適類型。

本研究完成產官學界若干討論與座談，期中報告茲就研究團隊訪談、座談及所蒐集到之資料，完成整體初步之研究分析，並整理出我國國土策略發展現況（第二章）、全球相關觀光賭場發展現況與描述（第三章）、產業聚集與區位分析等相關理論彙整（第四章）、建立成功關鍵要素之綜合績效評估模式（第五章）、完成台灣發展觀光賭場之評估模型建構並對台中、高雄、澎湖、金門四區位進行初步分析（第六章）、以評估模式搭配相關關鍵要素加權，針對台中、高雄、澎湖、金門四區位進行分析於特定發展觀光賭場之城市可能（第七章）。

第二章 台灣發展國土策略規劃概況與整理

一、台灣發展國土規劃概況

(一) 國土發展策略規劃的意義與內涵

國土規劃的意義在於，藉由以全國國土為空間領域，檢視國土面臨到『趨勢轉變』、『優劣勢分析』、『空間結構』及『執行機制』之相關議題，審慎評估後賦予階段性發展目標，研擬策略方案以及統籌國土資源，重新分配在國土空間的過程。

由於涉及全國國土領域，國土策略規劃所處理的議題相當廣泛，各個方案間的整合亦相當重要，加上政府部門的協調與中央政府間的政策分工，都是進行國土規劃上的重要任務。因此，國土規劃須具備對未來有相當的敏感度、對目標具有相當的明確度、適當地整合策略方案、相互協調與強制的指導權力...等，才得以發揮國土規劃空間重組與制度、資源重構的政策方案，完成階段性國土發展規劃任務。

根據行政院國土規劃推動委員會所示，在進行階段性國土發展規劃時，國土規劃必須先體認未來趨勢，明瞭現今發展制度的落差與不足，而加以調整，因此其內涵應著重在四大部分：

1. 未來趨勢的發現，並進而導入未來發展的目標與願景。
2. 議題探討與檢視，檢討時至今日國土發展議題，可聚焦生產環境、生活結構與生態保育方向。
3. 對於全國國土空間結構、土地利用政策與部門計畫的研擬。
4. 確認計畫體系與執行政序。

透過此四項國土規劃內涵要旨，從研擬的背景到執行的程序，均具有一定的規範與完整規劃，對於引入產業的區位規劃，也必須遵從此一規範進行，才能有效地重整規劃國土與評估，達到因地制宜的效率與效果展現。

此外，有鑑現況發展與趨勢所需，根據行政院國土規劃推動委員會所重新定義與明示，現行國土規劃策略需具備『生產環境的建設』、『生活環境的改善』、『生態環境的維護』三大核心發展的關鍵目的，達到「確保國土永續

發展，改善生活環境品質，促進區域均衡及健全經濟發展」的長期目標。

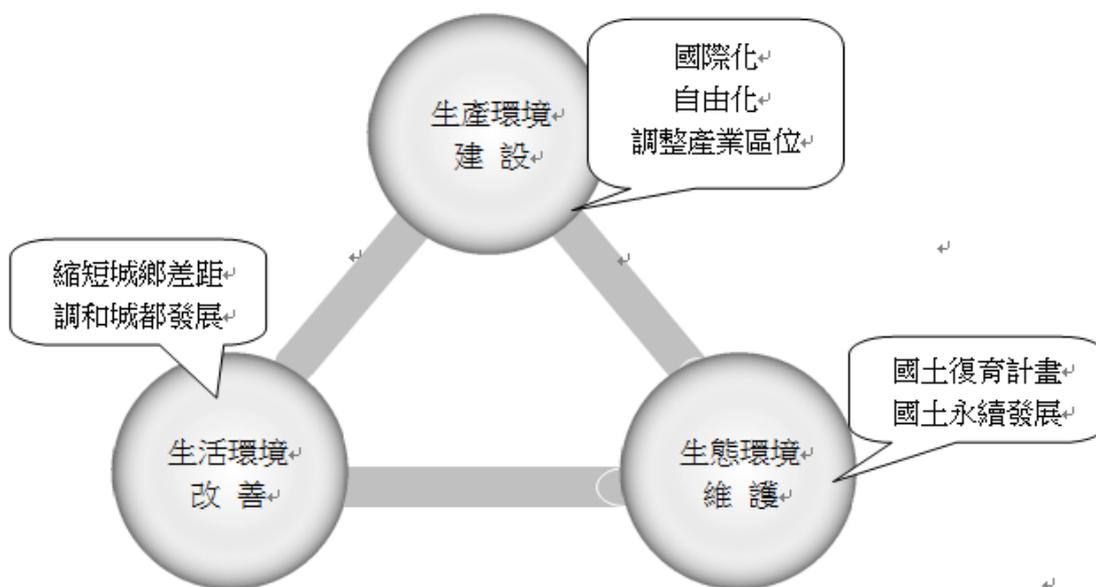


圖 2-1 現行國土規劃策略三大發展核心

資料來源：國土綜合發展計畫草案

(二) 目前國內國土規劃之推動情形

現行國土規劃體系由上而下依序為『國土綜合開發計畫』、『區域計畫』、『直轄市、縣(市)綜合發展計畫』、『都市計畫』與『非都市土地使用管制計畫』所構成。最上位的國土綜合開發計畫具有引導全國空間發展、協調部門計畫及指導下位計畫之功能，雖曾於民國 68 年及 85 年分別核定實施『台灣地區綜合開發計畫』與『國土綜合開發計畫』，然因缺乏法源基礎，無法有效發揮規範部門計畫及指導下位計畫之功能。

整體而言，現行的國土規劃架構每一階段的發展規劃計畫，均具有其程序性與重要性的目的，主體架構如下：

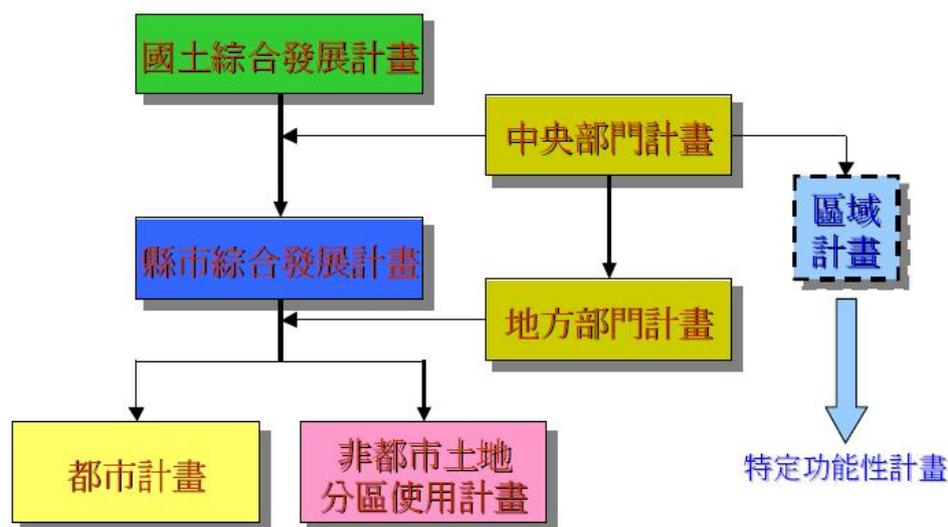


圖 2-2 國土規劃體系

資料來源：國土綜合發展計畫草案

在整體國土規劃體系的形成下，主要分成三大階段；第一階段透過成立『國土綜合發展計畫擬定小組』，蒐集國家相關發展重大政策與計畫、國土環境條件與國際發展趨勢等資料分析後，勾勒出未來國土發展願景，並進一步提出國土發展課題與策略；第二階段藉由前一段資料蒐集與分析的結果，確立國土策略發展目標，提出空間發展架構及自然資源規劃、都會區建設發展構想、各縣市綜合發展計畫與政策原則與總量等相關內容大綱底定，結合中央政策部門規劃與特定區域計畫規劃共同進行之。

第三階段則是歸納前兩段所研擬之計畫內容，邀請產官學界共同研討以完成整體國土規劃體系等初稿，完成整體國土綜合發展計畫草案，並公告予地方區域政府進行進一步都市與區域規劃，以期達到連串的政策執行成效。

同時間為確保整體長期目標的落實，參酌先進國家之經驗與作法，台灣亦於國土計畫法改版草案中，重新規擬了全國性的國土計畫法，並明定了二級審議制、國土三大功能分區、土地使用管制機制、都會區域計畫推動機制、特定區域計畫之擬定與重大議題解決對策...等，以符合時勢所趨下的改變。

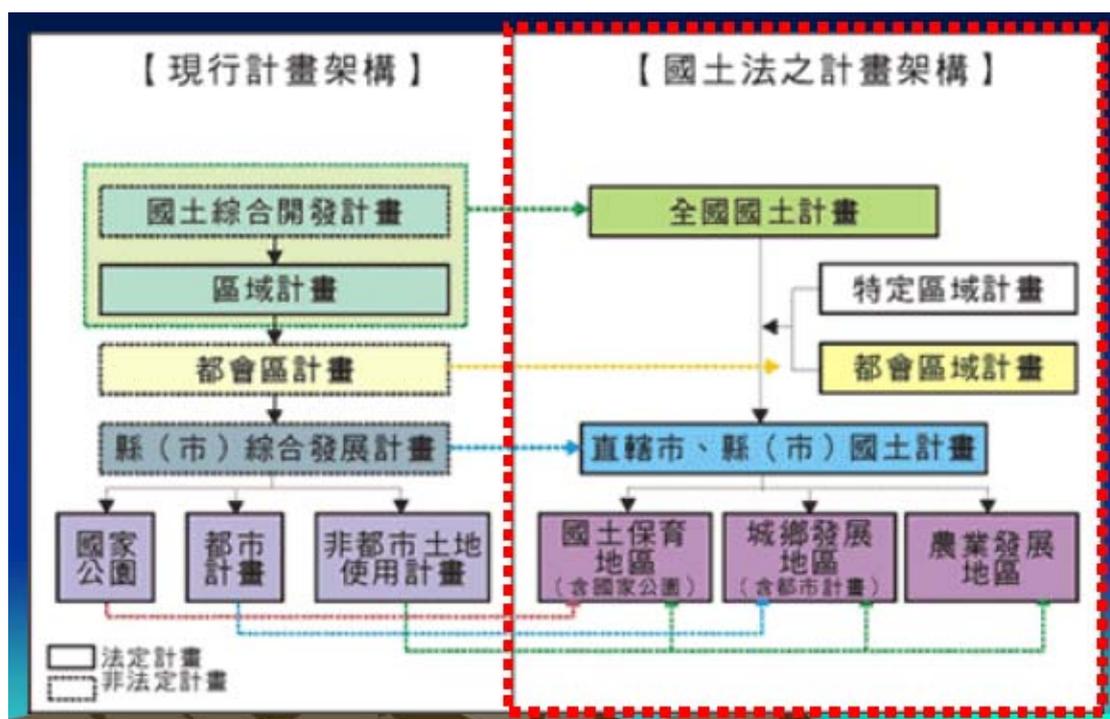


圖 2-3 國土計畫法草案架構

資料來源：2003 年國土綜合發展計畫草案

二、都會區國土發展策略規劃整理

(一) 現行都會區發展規劃作法

國土計畫法的頒新與確認國土策略發展三大目標後，現行都會區發展規劃作法初步可區分為一般都會區發展推動機制與特定區域發展規劃，分別如下圖所示：



圖 2-4 現行都會區發展推動機制

資料來源：2003 年版國土計畫法草案

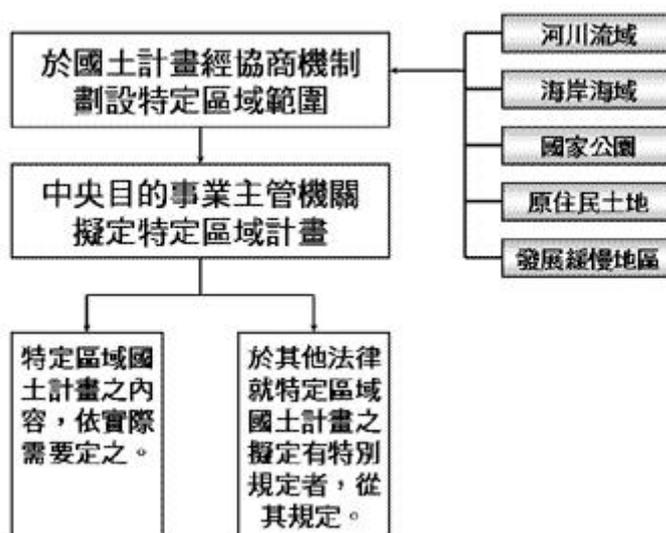


圖 2-5 特定區域發展規劃之擬定

資料來源：2003 年版國土計畫法草案

依循著上述對於都會區的整體規劃下，從國土綜合發展計畫草案第三版中所展現都會區發展規劃的原則，將全島主要分成三軸兩區，分別為『西部成長管理軸』、『東部策略發展軸』、『中央山脈保育軸』、『離島振興區』及『海岸發展保育區』五種，分述如下：

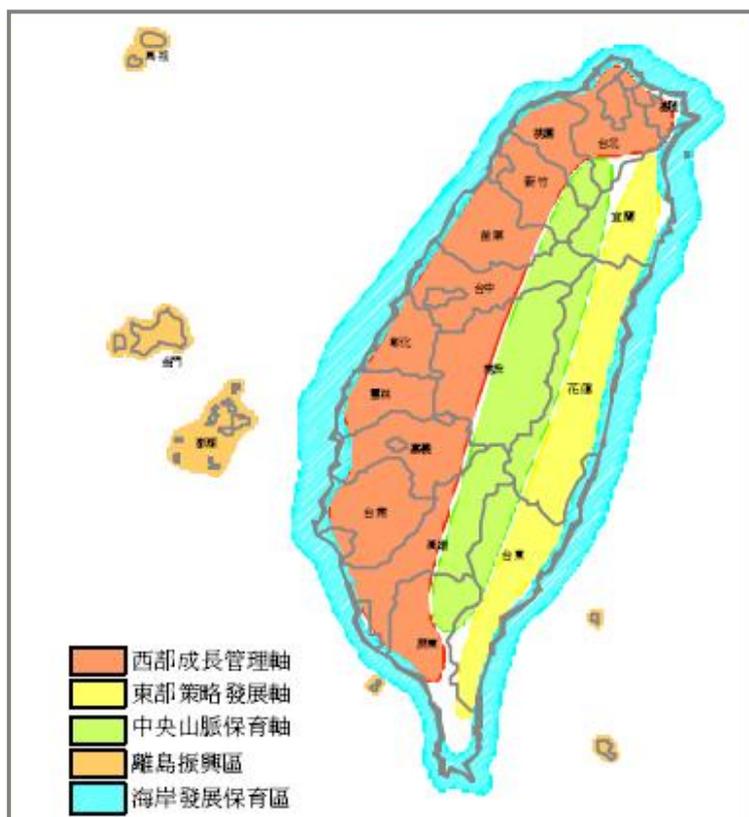


圖 2-6 都會區域帶發展規劃分佈圖

資料來源：2003 年版國土計畫法草案

1. 西部成長管理軸：宜朝向有秩序高密度發展，城鄉功能和諧互補，以成長管理作為國土規劃推動與執行的原則。
2. 東部策略發展軸：應注重產業引進與自然生態的均衡，以策略發展作為推動與執行的中心原則。
3. 中央山脈保護軸：連結國家公園及生態保育區，形成300公里的綠色生態廊道，保護本土性生物物種良好棲地，並維護本土生物多樣性及各類生態系統之平衡。
4. 離島振興區：應妥善利用地方資源，發展地方特色，建設聯外交通，提昇公共設施服務水準，以振興經濟，吸引外來投資，增加就業機會。
5. 海岸發展保育區：兼顧海岸土地之保護、防護與使用開發原則，就海岸生態特性、社經發展需要，對濱海陸地及近岸海

域之水土資源進行整體規劃。

同樣地，藉由自然環境資源等規劃，亦可劃分為可發展區與永續發展保育區等區域發展規劃，以可否開發區域面積、產業生態永續與自然環境永續等評估標準之下，規劃所適宜的都會或特定區域的產業區位規劃。

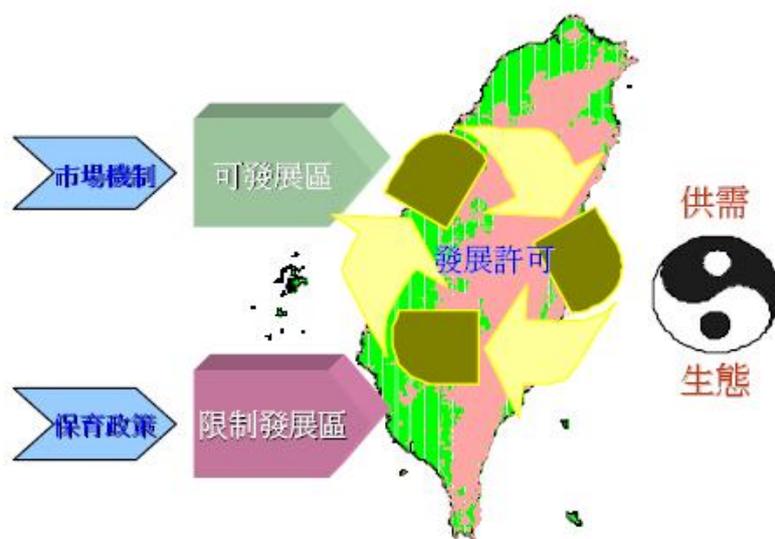


圖 2-7 土地資源發展規劃下之國土概念圖

(二) 台灣三大都會區規劃概述

透過鐵公路等交通連結帶動下，漸漸也帶動各區域帶間的都會區形成，眾所皆知地，著名的區分有台北都會區、台中都會區與高雄都會區北中南三區域做為都會發展目標，根據國土綜合開發計畫之草案內容，茲整理分述如下：

1. 台北都會區發展目標

在面對全球經濟區域整合的趨勢下，台北都會區身負台灣地區政治、經濟、教育、文化及金融之中心地位，未來應以台北市為中心，並納入台北縣與桃園縣的交通網絡與腹地成長、新竹縣市科技生產園區及基隆商港優勢等，藉由已建構完善之科技及相關服務業的優勢，承繼以往推動「亞太營運中心」之政策目標，並強化金融、媒體及電信中心之功能角色，配合全球運籌計畫的推動及知識經濟產

業的萌芽，除建設台北都會區為台灣地區之經濟與產業服務中心外，並應使其能在全球化的過程中找到國際分工的新定位，發展為一個能與世界接軌的「全球運籌管理」據點。

2. 台中都會區發展目標

在先天擁有多元的自然地景與地域文化等觀光資源條件下，台中都會區發展目標未來應以台中縣市、彰化縣部分、苗栗縣部分、南投縣部分為發展都會核心，結合中央山脈等風景區觀光發展，架構旅遊系統及旅遊路線交通網，以休閒旅遊娛樂服務產業為區域發展主軸；另一方面，亦在金屬製造產業深厚之基礎下，承繼發展精密機械機具的上下游產業，創造產業鏈群聚規模效果。

在區位上，台中都會區因位居台灣西半部區域的中心位置，台中港除應加強境外貨櫃轉運及加工出口之功能外，未來亦將承擔輸入本島使用為主之各種原料、成品的運輸基地，以形成島內物流中心為主要目標。

3. 高雄都會區發展目標

在面對加入世界貿易組織(WTO)及加速推動兩岸三通的關鍵時刻，高雄都會區未來應以高雄市、高雄縣部分、屏東縣部分組合成新興港埠都會區，以製造業發展的基礎與港口區位條件的優勢，透過加工出口區之全面轉型，規劃為功能完整之自由貿易區，創造有助全球競爭之環境。

另一方面，並應整合高雄都會區交通運輸系統，加強高雄港成為國際轉運中心港口的競爭力，強化港區基礎建設，提高港口貨流、人流運輸效果，發展為亞太航海貨物轉運及分裝配送中心，邁向海洋國際城市發展。

在觀光發展上，亦應結合自我本身依山傍海之地理優勢，離島旗津的天然環境，搭配交通網絡的密集度與便利性，提高吸引誘因，擺脫過去重工業成長都市的民眾觀感。

小結

整合上列都會區發展目標的揭露與概述，不難發現政府在評估各都會區發展時，對於交通要素、產業區位、觀光發展、各項公共建設、政策配套等因素，均具有相關的評估依據與思考發展重點，顯示這些要素用以評估各都會區的重要性。

(三) 各縣市下國土發展規劃之目標

確立國土綜合發展政策計畫以及都會區帶發展目標後，各縣市則承繼上述總體目標逕行各縣市的區域發展政策規劃，以符合整體國土的綜合成長發展，進而提升國家整體競爭力，達到國土規劃下『生產環境的建設』、『生活環境的改善』、『生態環境的維護』之三大策略總體目標宗旨。

由於本研究重點在於『國土策略規劃下觀光賭場區位因素評估』，因此，茲整理具有濃厚申請設立觀光賭場意願—台中縣市、高雄縣市、金門、澎湖四個區域縣市，根據國土綜合開發草案、台灣國土及區域實施方案、96年度國土總開發案與南台灣、北台灣都會區規劃案等資料分析中，簡略說明其區域現況與政策導向等發展。

1. 台中縣市

台中縣市及其毗鄰地區經長期發展的結果，已逐漸形成相互依存的都會型態，應積極充實各項工商、文教、醫療、公共服務設施，推動台中港營運中心發展，規劃開發台中科學園區，改善中心都市與外圍地區運輸聯絡系統。

➡發展目標：

- (1) 提供優質生活機能、快速便捷之大眾運輸服務，塑造兼具文化、商業、區域行政之功能。
- (2) 利用大肚山台地逐漸形成的科技走廊，結合台中科學園區及周邊精密機械工業區，加強網絡分工，提昇產業競爭力。
- (3) 因應兩岸三通政策，加強台中港區之擴建，成為台中濱海地區之發展據點。

- (4) 合理利用沿海土地，尤其河海交會處應規劃預留水鳥保護區用地。
- (5) 山岳地區配合太魯閣及雪霸二處國家公園自然保育目標，在維護水源水質保護原則下，另結合原住民文化，發展觀光事業。

2. 高雄縣市

高雄縣市以擔任亞太地區貨櫃轉口之集中地點為目標，應整體規劃既有國際港資源，利用港口地理位置之優勢，製造業之基礎及科學園區之設立，發展高雄港為海運轉運中心及規劃設置自由貿易區以利全球競爭。

➡發展目標：

- (1) 高雄都會核心地區主要為住宅及商業密集地區，未來應以海洋視野定位為海洋都會，發展大眾捷運系統，並擴充海、空運服務設施機能，提高國際運輸地位。
- (2) 雙港增值園區以圍繞高雄港市之工業區為主，為高雄雙港計畫之發展腹地，利用現行工業區的建設基礎，有計畫引進及鼓勵利用綠色及環保科技，使傳統產業活化，成為有競爭力的產業群聚資源。
- (3) 海洋休憩區擁有優良的漁港及豐富的海洋資源，未來應有效利用及改善既有設施，推廣休閒漁業，帶動漁村之再發展。
- (4) 科技教育園區以路竹科學園區為基礎，配合燕巢大學園區，發展為高雄地區高科技產業研發、生產中心及人才培育中心。
- (5) 自然公園族群文化區為具有高山、森林、溪流及多樣的族群文化，結合玉山國家公園、茂林國家風景區及南橫自然生態區，在兼顧自然環境保育的原則下，合理開發觀光遊憩資源以活化地方經濟及文化傳統。

3. 澎湖縣

澎湖擁有多樣的海洋環境，配合國家風景區的設置，未來可朝向高品質的島嶼觀光發展；已具規模的箱網養殖技術亦可為發展高單價之栽培漁業基礎；此外，隨著環境科技產業的新興成長，將來也可朝島嶼環境科技產業發展。

➤發展目標：

- (1) 活用澎湖自然生態及歷史文化之特色，提昇觀光內容多樣性，推動成為國際級觀光島嶼度假勝地，並審慎評估設置觀光娛樂特區之可行性。
- (2) 澎湖海域具有優良的天然條件，除配合觀光休閒漁業的發展規劃，未來應有限制規劃內海及沿岸養殖面積，並輔導部分漁民朝向外海養殖推進，推動成為亞太箱網養殖中心。
- (3) 善用澎湖之島嶼環境特色，研發海水淡化技術、風力發電、島嶼農業研究及改良等環境科技產業，推動成為島嶼環境科技中心。

4. 金門縣

金門過去為兩岸兵家必爭之地，經過戰火的洗禮與時間的沖刷下，金門逐步蛻變為以戰地風光為主要訴求的離島風景區，並結合兩岸逐步開放議題、小三通的热絡交流中，金門悄悄地創造新一塊的腹地經濟成長，而未來將可視其腹地市場與交通要衝發展以觀光產業為主軸的離島風景區。

➤發展目標：

- (1) 扮演兩岸觀光遊憩中心。
- (2) 以金門國家公園豐富的人文歷史、戰役古蹟及自然景觀帶動離島觀光發展。
- (3) 推動海域遊憩，發展海釣、賞鳥、觀光特區等各項旅遊。

整理上述四區域的縣市發展區域國土計畫目標後，如同上節所言，縣市發展計畫仍圍繞在區域產業的發展、觀光休憩的規劃、群聚規模的利用、地方自然環境的再利用與維護、交通網絡的密集...等相關因素上進行規劃，這些相關的要素應可視為政府在進行不論是上位性或下位性的國土策略規劃計畫時，幾項用以評估區域發展的重要評估標準。

(四) 國土規劃關鍵評估要素統整

藉由都會區國土計畫發展與各縣市發展區域計畫的揭示下，足見在整體國土發展與各縣市發展計畫上具有密不可分的連貫效果，從全島國土規劃、以自然資源、經濟產業或是歷史發展所建立區域帶觀念到各縣市分別執行該區域特色之縣市環境發展，呈現從上而下、一氣呵成的國土規劃發展策略架構。

同樣地，在此過程中，關鍵評估要素的建立亦為評估區域發展的重要原因；因此，綜合上述所提及的上位到下位性計畫，本團隊統合整理出五大相關國土發展策略規劃之關鍵評估要素，分述如下：

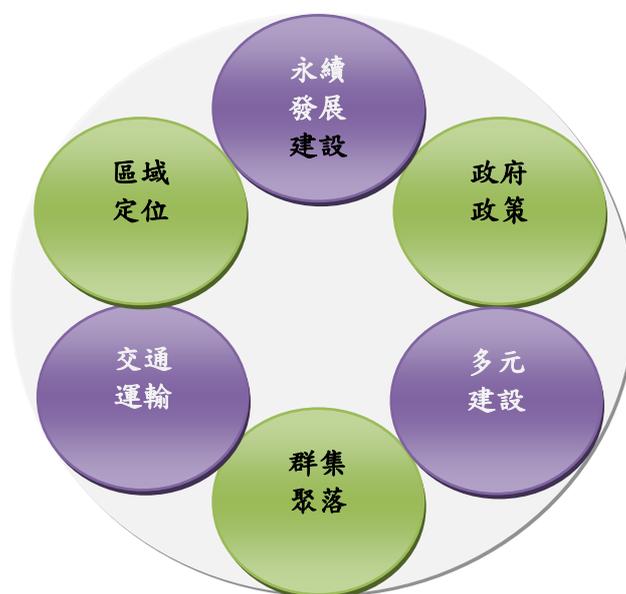


圖 2-8 國土發展策略規劃關鍵評估要素

資料來源：本研究整理

1. 永續發展

在國土綜合開發計畫下所闡述的永續發展觀念，不論是在都會區域或是縣市發展計畫上，都能夠看見此一概念存在的必須與重要性，對於生態環境與現今特有景觀國土的維護，將視為一項重要的評估要素。

此外，永續發展的觀念不僅僅只描述對於自然環境、資源的生態維護與保存，同樣也包含了各地方的產業永續概念，透過設立產業永續的評估項目，將能有效維護傳統工業的衰落並確保各地方政府能重視產業突破或尋求轉型成長的現況，並促使政府或大眾的重視與協助。

2. 區域定位

從國家性計畫的台灣成為亞太轉運樞紐中心的區域定位到台北都會區的空港優勢、科技產業群聚的協助成為台灣經濟發展中心、台中結合港口優勢與地理位置發展成為島內物流中心、高雄都會區以海港都市出發，搭配重工業基礎建設與自由貿易區的政策支持成立海港樞紐中心與自由貿易重鎮..等都會區域帶定位，在在顯示區域定位的重要性，唯有清楚地對區域定位，方能做出適宜的規劃進而對國家競爭力有所加乘效果。

而就評估項目的分析上，大多可採取地理位置與國土可使用地開發面積的評估方式進行評估優劣標準，近而做出正確的適宜性分析。

3. 交通運輸

交通運輸的狀況是相當具有判斷力的，透過人口流量、交通站的進出流量、班次增減多寡、相關交通工具普及度與網絡性、交通運輸成本...等，均可評斷出該區域的發展現況是否具有便利性或隱含的發展性，同樣地置於本案探討設立觀光賭場的區位評估中，仍具有一定強度的區域鑑別性，因此適宜擺入國土發展之關鍵評估要素中，提供相關的發展資訊。

4. 群集聚落

一直以來，透過群集聚落發展經濟的做法在台灣是非常普遍的，從過

去的台中、基隆與高雄加工出口區設置，到八零年代初期誕生的新竹科學園區，與最近幾年如路竹科學園區、台南科學園區、內湖科技園區、南港經貿園區、台中科學園區...等園區設置，顯示以產業群聚的發展性實有一定的效益，透過產業群聚效果，將能夠有效地達到規模經濟的快速生產、降低成本、立即回應等加乘效果；同樣地若該區域定位與群集聚落相符，對於該區域的發展將會有所程度之貢獻。

此外，群聚效果下的腹地大小與規模也扮演舉足輕重的角色，腹地大小與規模將可用以評斷該區域是否具有經濟能耐或潛力，進而規劃適宜該區域的發展設施或發展目標，避免產生地方衝突的狀況產生，因此，腹地大小與規模亦為其中重要的評估因素。

5. 多元建設

在都會區發展與縣市推行區域計畫中，生活消費層面等基礎建設仍然為基本的發展方針，而多元建設的評估標準在此表現的用意主要包含基本土地利用狀況與相關特定建設開發程度兩種，透過了解基本的土地利用狀態與基本生活機能建設的完備度評比，並結合區域發展目標下，特定區域建設的完善與規模大小，將可視為該區域是否符合或適宜發展相關類型的國土發展規劃，亦可被視作該區域國土發展完整性的評斷。

6. 政府政策

政府政策對於國土策略規劃發展的支持程度，是扮演成功與否的一個舉足輕重之角色，在政府規劃下的國土規劃發展，仍然需要法律或總體、地方政策上的配套設施實行方能有效實行；同樣地，相關的實體公共建設、金額上的優惠補助措施...等，也都是能否刺激區域成長的一項評斷過程；因此，在評斷國土發展策略規劃上，政府政策執行與配套亦為一重要的關鍵評估要素，也是為何本團隊納入此評估要素之因。

第三章 全球相關觀光賭場發展現況與描述

一、針對博弈產業與觀光賭場之定義

台灣近年來積極地評估博弈產業在台灣發展之可行性，因此相關文獻或研究論文甚多，但礙於國內現階段暫無觀光賭場之實務經驗，因此對於許多與博弈產業相關的詞彙皆尚未有明確定義。故本研究收集國內外相關資料，分別對以下三個部份做一綜合性的論述與彙整歸納。

(一) Gambling 與 Gaming

「Gambling」，是指是一種拿有價值的物品做為注碼來賭輸贏的遊戲，是人類的一種娛樂方式，稱為賭博。其經濟意涵為「對一個事件與不確定的結果，下注錢或具物質價值的東西，其主要目的為贏取得更多的金錢和/或物質價值」，而在一般的情況下，下注的結果是可以在短時間內看見的。澳門總督第 119 任馬濟時也介定了博彩的定義：「凡博彩，其結果為偶然性，純粹幸運致勝者」，概稱幸運博彩。此外，范智明在「運動博弈產業」一文中也曾定義博弈：賭博是「一種兩人以上參加、下注，以某一未知結果作為財物轉移依據的活動，其主要目的之一在爭取更多的財物」。

「Gaming」則是指在法律的規範之下，去從事賭博的行為。香港當局公佈的《2002 年賭博（修訂）條例》中，定義「博彩（gaming）」是指進行任何博彩遊戲或參加任何博彩遊戲，以贏得金錢或其他財產，不論任何進行該博彩遊戲的人是否有輸掉任何金錢或其他財產的風險。

(二) Gaming Industry

博弈娛樂產業：在合法化後，各種多元形式的博弈紛紛出現，也為其在「互爭財物」之外，增添了「娛樂」、「休閒」的性質。例如乘郵輪至公海博弈，便是寓博弈於觀光休閒的例子。而根據行政院體育委員會則對博弈娛樂產業之定義為：「由一群提供博弈相關性產品的公司所組成的娛樂事業集合體」。

(三) Casino 之定義

一般而言，casino是指一個提供各種賭博活動以及各種賭博設施之場

所，其通常會包含飯店、餐廳、零售以及其他休閒娛樂設施。依據美國華達州法案的定義，casino是指進行賭博遊戲的場所，為一室或多室，包含酒吧、雞尾酒交誼廳及其他賭賽所在的設備或區域。

根據《牛津字典》解釋，Casino是指a public room or building for gambling and other amusements，其言下之意是一個提供賭博以及其他休閒娛樂的公開場所，而英國Gambling Act 2005對Casino的定義也類似，其原文為「an arrangement where people can participate in casino games」。

此外，台灣省政府旅遊局在Casino尚無適當的中文翻譯前，暫稱之為「觀光娛樂特區」，並定義其基本上是「一種綜合性包括賭博在內的休閒遊戲場所，包含秀場表演、餐飲、高品質住宿旅館，及其他娛樂設施」。綜合以上諸多敘述，均說明了Casino並非指單純的賭博活動，而是一綜合了其他休閒設施、娛樂活動的場所。而本研究均以「賭場」稱之。整理表格如下：

表3-1 觀光賭場定義說明

交通部觀光局委託中國文化大學「台灣地區設立觀光賭場之研究」(1996)	該研究所定義之「觀光賭場」包括兩種型態： 1. 於一室、或多室內進行賭博，室中亦包含酒吧、雞尾酒交誼廳或其他與賭賽同一地之設備。 2. casino 之發展趨勢，已非指單純在室內之賭博性娛樂，尚結合觀光資源、非賭博性娛樂活動的casino 型態也包括在內。
陳麗貞「觀光賭場開放設立之影響認知研究」(1996)	casino 之操作型定義為：「於一特定場所提供賭博、且其中亦包含非賭博性娛樂綜合體（如秀場、餐飲、娛樂設施等）」。
台灣省政府旅遊局委託台灣區域發展研究院「建立台灣省賭博產業之研究」(1997)	casino 係綜合性大型賭場（簡稱綜合賭場），或娛樂性賭場。
吳主治「澎湖設立觀光賭場可行性之研究」(2002)	1. 認為將casino 翻譯為「觀光賭場」，用語尚屬貼切。 2. casino（觀光賭場）結構上是包含賭博活動在內的休閒娛樂設施綜合體，它提供賭博與廣義的觀光活動，而日益更新的casino 經營理念與範圍，已不再侷限於室內固定不變的場地，因為漂流海上的豪華郵輪就可能是一個完整的「海上觀光賭場」（floating casinos），惟本研究界定的casino 將以前者為範圍。

資料來源：張忠義（2005）

根據本研究率先對總體博弈產業做簡介，實屬針對一產業即博弈觀光賭場生態之發展與現況，是以總體的觀點。然而當細分到台灣本島各區域相關評估時，是以縣市為一單位所以為博弈觀光特區，所以我們將採取的研究方法為由面至點，從觀光博弈產業，到觀光博弈特區。

二、全球相關觀光賭場類型

對於「觀光賭場」的類型，一般可以「觀光賭場的設立類型」與「觀光賭場的分部區位」來分類，而本專案另以「觀光賭場的經營型態」加以區分之。各類型的分類分述如下：

(一) 賭場的設立類型

美國為全球最大博弈產業市場，因此本研究依美國地區現行的觀光賭場類型來分類，分為陸上型賭場、水上型賭場、印第安保留區賭場，以及賽馬賭場等四種類型。以下詳述之。

1. 陸上型賭場 (Land-based Casinos)

在美國地區有六個州可設立合法陸上型賭場，其中只有內華達州整個境內皆可設立賭場，其餘五個州皆只能設立於特定城市或特定城鎮。著名的賭場如拉斯維加斯 (Las Vegas) 和雷諾 (Reno)、紐澤西州的大西洋城 (Atlantic City)、韓國的華克山莊 (Walker Hill)、馬來西亞的雲頂高原、摩洛哥的蒙地卡羅 (Monte Carlo)、澳門的葡京酒店、法國的尼斯 (Nice)，以及義大利的威尼斯 (Venice) 等等，皆屬於陸上型賭場。

2. 水上型賭場 (Riverboat or Dockside Casinos)

愛荷華州是美國第一個將海上觀光賭場合法化的州，在 1989 年通過法令後，也帶起了郵輪上附設觀光賭場的新潮流，而這些郵輪皆沿著河流行駛，在各河流區往返，主要分佈於密西西比河沿岸各州如密西西比、愛荷華、密蘇里州、伊利諾、與路易斯安納等流域。此外，佛羅里達、喬治亞、德克薩斯等州亦正興起海上觀光賭場，然而水上型

觀光賭場的發展也常受限於天候與旅客暈船等因素影響，而有許多失敗的案例。

3. 印第安保留區內的賭場 (Tribal Casinos)

1988 年美國國會通過 The Indian Gaming Regulatory Act (IGRA) 授權印地安部落營運觀光賭場，因此從 1980 年代印第安保留區內的觀光賭場即開始營運，目前在美國共有 28 州設有印第安保留區觀光賭場，總計將近 400 個觀光賭場。

4. 賽馬賭場 (Racino)

所謂 Racino 是 Racetrack Casino 的簡稱，指一結合賽馬場與賭場的場所，其中某些只准許設置老虎機 (Slot Machine)，但大部分的賽場則開始有賭桌遊戲 (Table Games)。Racino 的起源可追溯到二十年前：當時賽馬場與賽狗場生意逐年下滑，許多賽場都陷入困境而停止營業，而從那些仍存留下來的賽場裡發現，目前美國有十二個州允許設置賽馬賭場，這些賽場裡皆設有老虎機，儘管賽馬賽狗的賭注減少，但整個賽場因老虎機的收入卻呈現增加的狀態，因此其他賽馬場皆跟進擺置老虎機，也因而演變成賽馬賭場的型態。

(二) 觀光賭場之分布區位

依據 Eadington 對賭場的研究，認為依其所在區位，亦可分為以下四類型 (郭春敏，1996)。

表 3-2 觀光賭場之分布區位

類型	賭場分布
遠離都市人口集中地區，且具有良好的天然資源者	蒙地卡羅 (Monte Carlo)、黃金海岸 (The GoldCoast)、巴哈馬群島 (The Bahamas) 等
位於都市人口集中地區外圍，而不一定具有天然資源，但與市區之交通便利者	拉斯維加斯 (Las Vegas)、雷諾 (Reno)、大西洋城 (Atlantic City) 等
位於主要市中心，但限制或禁止當地民眾進入者	倫敦、比利時、漢城、伊斯坦堡等
位於主要市中心區且開放當地民眾進入者	雪梨 (Sydney)、蒙特利 (Montreal)、底特律 (Detroit)、堪薩斯城 (Kansas City) 等

美國聯邦委員會在對國家博弈政策做評論時指出，應將賭場設置於一較為獨立之區域，才能將其所帶來之影響降到最低。因在人口愈稠密之地區愈難處理觀光賭場所帶來之影響，因此建議州政府應將其限制在一較為獨立之區域。所以一般傳統賭場之區位型態以遠離人口集中地區為主，以避免對當地造成負面影響（吳主治，2002）。

（三）觀光賭場之經營型態

環視全球目前的大型賭場，可依其經營型態分為三類，分別為國際複合休閒度假區、複合休閒度假區，以及商業型賭場，以下詳述之。

1. 國際複合休閒度假區（International Integrated Resort）

簡稱為 IIR，美國拉斯維加斯賭場最具代表性。賭博收益並非賭場之主要收入來源，其非賭博收益約佔總收益的一半，且以綜合度假、多目的式地吸引更多賭客前來，其設施涵蓋了五星級飯店、餐廳、會議廳、表演廳、娛樂秀、購物中心等。其特色為與商業活動結合，提供大型商業展覽場地，每年舉辦大型國際會展，吸引更多非以賭博為目的的旅客前來。

2. 複合休閒度假區／複合休閒旅館（Integrated Resort）

簡稱為 IR，指除了經營賭場之外，也涵蓋了旅館、餐廳、表演秀、主題公園、購物中心等休閒遊憩設施，而在亞洲最具代表的複合休閒中心在澳門，例如威尼斯人和銀河世界等賭場，以及新加坡在 2009 年即將完工的聖淘沙和濱海灣金沙兩處之賭場。

3. 商業型賭場（Commercial Casino）

簡稱為 CC，指以賭博收益為主要收入來源之賭場，旅客多是因為賭博而來，其中以美國大西洋城之賭場最具代表性。其賭場內也會設置一些休閒娛樂設施。

三、全球博弈產業下之觀光賭場發展概述

根據經建會跨國研究報告指出，全球 197 個國家中，有高達 136 個國家設有賭場，尤其先進國家的歐洲與北美洲地區，設有賭場的比例最高，這顯示了世界各國對博弈產業所持之態度均較為開放。根據資誠會計師事務所（PricewaterhouseCoopers LLP）對全球娛樂產業的總覽與未來預測研究報告，其將全球分為美國地區、亞太地區、拉丁美洲、歐洲以及加拿大等五大地區，分別探討其博弈產業發展現況，而就本專案探討台灣設立觀光賭場之區位研究下，將以描述興起之北美洲與亞太地區觀光賭場發展為主，其他區域將不在此贅述。

（一）北美洲

1. 美國

商業賭場產業（Commercial Casino Industry）不僅是美國主流娛樂產業中重要的一部分，也是美國經濟體系中相當重要的一環。2006 年，美國商業賭場產業持續地穩定成長，無論對整個美國或各個州郡來說，皆能帶動其經濟並貢獻良多。

統計至 2006 年為止，美國共計有 460 個賭場，分布於 11 州，共雇用 366,197 人從事此產業（見圖 3-1），且每年給付薪水總計為 \$13.3 billion（包括小費和紅利）；除此之外，美國賭場產業於 2006 年共賺得毛利為 \$32.42 billion，較 2005 年成長了 6.8%，其中拉斯維加斯大道（Las Vegas Strip）與大西洋城分別以 \$6.698 billion 與 \$5.208 billion 居第一與第二；而 2006 年博彩稅收也替國家貢獻了高達 \$5.20 billion 之多，較 2005 年成長了 5.5%。

另外，賭場帶來的觀光人次也較 2005 年多出 3.4 million 人次，2006 年共有 56.2 million 的觀光人次。由這些數據可知，博彩業的穩定成長不斷地給美國經濟注入活水，創造許多就業機會、刺激經濟，其所繳納龐大的博彩稅收更對地方建設、公共福利、社區環境品質等帶來許多直接的貢獻。

Commercial Casino Jobs by State, 2005 vs. 2006

State	2005	2006	Change
Nevada	202,209	215,041 ¹	+6.3%
New Jersey	44,542	45,043	+1.1%
Mississippi	28,820 ²	26,010	-9.8%
Louisiana	18,471 ³	17,859	-3.3%
Indiana	15,060	16,000	+6.2%
Missouri	11,100	10,900	-1.8%
Iowa	8,564	9,732	+13.6%
Illinois	8,987	8,819	-1.9%
Colorado	8,029	7,829	-2.5%
Michigan	7,187	6,961	-3.1%
South Dakota	1,955	2,003	+2.5%
Total	354,924	366,197	+3.2%

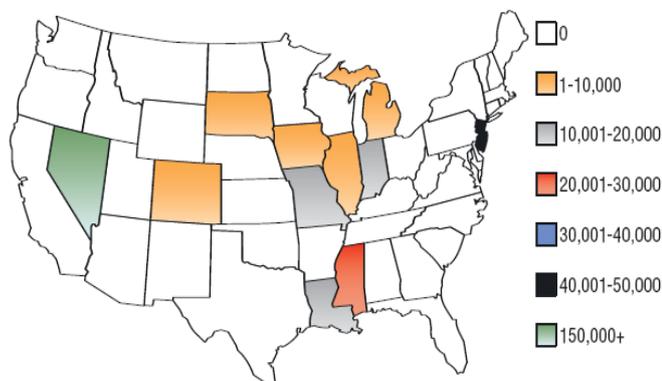


圖 3-1 美國各類賭場分布情況

資料來源：The AGA Survey of Casino Entertainment, 2007 State of States

CASINO LOCATIONS BY CATEGORY

- Commercial Casino¹
- Tribal Casino⁴
- Electronic Gaming Device⁷
- Racetrack Casino^{2,3}
- Card Room^{5,6}



圖 3-2 美國各類賭場分布情況

資料來源：The AGA Survey of Casino Entertainment, 2007 State of States

表 3-3 美國各類賭場總計

	商業賭場 Commercial Casino	印第安部落 賭場 Tribal Casino	賽馬場 Racetrack Casino	撲克牌室 Card Room	電子賭博設備 Electronic Gaming Device
總數	460	372	36	713	11,567
分布州數	11	28	11	5	6

資料來源：The AGA Survey of Casino Entertainment, 2007 State of States

2. 加拿大

1982 年，加拿大頒布法令禁止除了賽馬以外任何形式之賭博，直到 1969 年修正法令並指定各省政府為賭博業之監管單位，來進行管理、監察與製訂相關賭博規範，同時也允許省政府授權給公司團體來經營合法賭場。此後，賭場在加拿大各省迅速發展，根據加拿大國家統計局的數據，統計至 2006 年加拿大的賭場數超過 90 家，共有 40,000 人從事博弈產業，博弈產業的淨收益約為 \$13.3 billion，全國平均每個賭客的花費為 \$513。而賭博稅收也為加拿大政府帶來可觀的收益，許多省和地區政府所收到的賭稅，已經超越香菸及酒精類稅收的總和，由此可知賭博稅收已成為各省政府稅收最重要的來源。

(二) 亞太地區

根據美國肯薩斯州立大學餐飲學系 Soo-Kyoung Kang 和 Cathy H. C. Hsu 兩位學者，於其著作「二十一世紀亞太地區博弈事業發展前景 (Asia Pacific Rim Casino Industry Outlook in the 21st Century)」中，將亞太地區博弈事業發展概況，茲分為以下五個區域：(1) 中國 (包括香港和澳門)；(2) 澳洲；(3) 菲律賓和馬來西亞；(4) 越南和柬埔寨；(5) 南韓。本研究另外囊括 (6) 新加坡與 (7) 日本以及泰國等，使亞洲地區之研究更為完整。

1. 中國 (包括香港和澳門)

中國大陸與香港尚未開放賭場，目前和台灣相似，以電腦彩票為主，因此本研究對此不多加探討，而以澳門為主要描述對象。

1961 年，葡萄牙政府將澳門定為旅遊區，特許開設賭博娛樂，澳門的賭博娛樂業開始成為正式、完全合法的行業，並將執照全發給何鴻燊旗下的澳門旅遊娛樂有限公司（簡稱澳娛）。直到 2001 年，澳門政府始對外開放賭權，取消何鴻燊賭場 40 年的獨占生意，並將博彩經營權牌照改發給三家公司，分別為澳門博彩股份有限公司、永利渡假村（澳門）股份有限公司，和銀河娛樂場股份有限公司；除此之外，許多國際性的博弈娛樂事業集團，如來自拉斯維加斯的金沙集團（Las Vegas Sands）、米高梅幻象集團等，皆共同投資在澳門開設許多豪華賭場。

澳門賭場的博彩種類多，賭場設施齊全，各種賭法皆有，其主要客戶群為中場的大客、豪客。統計至 2007 年底為止，澳門共有 28 家博彩娛樂場（2008 年第一季已經增加至 29 家），博彩總收益計有 104 億八千萬美元，較 2006 年成長 45.8%，創下澳門博彩收入的歷史新高，是澳門最重要的觀光收入；博彩稅總收入為 38 億六百萬美元，整整佔澳門總稅收的 76% 之多。此外，2007 年前往澳門的觀光客高達 2699 萬人次，較 2006 年增加 23%，其中來自中國大陸及香港的旅客佔了 85%，且每人平均消費為 204 元美金。目前澳門共有 3.71 萬人從事直接與博彩服務相關的職業。

2. 澳洲

澳洲於 1973 年將賭場合法化，到目前為止總計有 13 家賭場，擁有 1,233 張賭桌、12,077 部電子遊戲機，以及各種賭博設施，另外還有劇院、餐廳酒吧、酒店、精品百貨等，每年湧入許多觀光人潮，除了帶動觀光產業之外，賭場產業也成為澳洲經濟成長最重要的推手。

根據 AGA（Australian Casino Association）2007 年公布的 Australian Casinos Economic Report 2005/06 的經濟報告，澳洲目前的 13 家賭場（見表 3-4），2006 年吸引了 47 million 的觀光客，其中 2.5 million 為國際觀光客，總共創造了 \$10.2 billion 的產值，賭場獲利高達 \$3.62 billion，較 05 年增加了 \$290 million；其賭博稅收為 \$956.8 million，較 05 年多出 10.9%。2006 年目前共有 46,699 人從事賭場產業。

表3-4 澳洲合法賭場一覽表

ACA Australian Casino Members
Burswood Entertainment Complex, Perth, WA
Canberra Casino, Canberra, ACT
Conrad Jupiters, Gold Coast, QLD
Conrad Treasury Casino, Brisbane, QLD
Crown Casino, Melbourne, VIC
Country Club, Launceston, TAS
Jupiters, Townsville, QLD
Lasseters, Alice Springs, NT
Reef Casino, Cairns, QLD
SkyCity Adelaide, Adelaide, SA
SkyCity Darwin, Darwin, NT
Star City, Sydney, NSW
Wrest Point Casino, Hobart, TAS

資料來源：AGA Survey Data, 2007

3. 菲律賓和馬來西亞

菲律賓擁有 14 家賭場，除了蘇比克灣賭場是由馬來西亞雲頂集團所經營，以及克拉克特區的賭場外，其餘皆由政府組織菲律賓娛樂博彩公司（The Philippine Amusement and Gaming Corp., 簡稱 PAGCOR）所經營。因此 PAGCOR 提供許多誘因吸引旅館及渡假村投資博弈事業，使得其在菲律賓蓬勃發展，目前 PAGCOR 底下共有 13 家賭場，8 間 VIP 室，以及 3 間老虎機遊樂室（Slot Machine Arcade），分布於菲律賓各大重要城市。主要的客源來自台灣、日本、馬來西亞、香港，甚至是中國大陸，而博彩稅收是菲律賓政府的第二大收入來源。

馬來西亞其唯一的合法賭場位於雲頂高原上，是由馬來西亞賭王林梧桐於1970年獨資成立的「雲頂娛樂城」。雲頂娛樂城擁有6座大型星級賭場酒店、戶外水上樂園及遊樂場、室內體育館及高爾夫球場；另外，「雲星劇場」更是馬來西亞舉辦演唱會的主要場所，曾主辦過多場海內外巨星的演唱會。雲頂娛樂城目前是亞洲的第二大賭場，被選為世界十大賭場之一，華人為其主要客源。

4. 越南和柬埔寨

西元1992年，基於國家稅收以及觀光事業的發展，越南政府大力革新首度開放外資，頒發投資許可證給涂山賭場，於是越南第一家合法賭場正式成立。涂山賭場是由澳門賭王何鴻燊於1994年投資所興建，除了工作人員，只允許外國觀光客進入，由越南政府與何鴻燊共同經營。

目前越南境內持有執照的合法賭場共有4家，分別設在老街省、海防市，以及廣寧省，同樣只有外國旅客和旅居海外的越僑才能進入賭場。合法賭場的開放與建設，不僅增加了越南人民的就業機會，使國家每年可以收到達100萬美元的高額稅收，最重要的是帶動了越南觀光旅遊業的發展；根據越南財政部的統計數據，博彩業的收益，目前佔越南國內生產總值的2.4%；賭博業每年也增長22%，佔國家收入的2.5%。涂山賭場也被選為世界十大賭場之一，是社會主義國家中唯一擁有合法賭場的國家。

柬埔寨境內目前共有12間合法賭場，於94年開始興建，而首都金邊只有一家合法賭場，即由金界控股有限公司所經營的「金界娛樂城」（NagaWorld），遊客主要來自中國、馬來西亞、新加坡、泰國和越南，且在賭桌下注的賭客必須持有外國護照。

根據金界控股公司的統計數據，2005年金界娛樂城共有6719個「貴賓廳」客戶，當中有48%來自馬來西亞，排行第一，而中國大陸的客戶亦有3444人，佔25%，排行第二，而排行第三及第四分別是來自新加坡及泰國的客戶。不過受到澳門豪華賭場陸續開幕的影響，2005年來自中國的賭客人數明顯比2004年減少了五成以上。

5. 南韓

南韓是亞洲另一個豪華賭場聚集地，目前全國共擁有19家賭場，只有2000年開幕的江源道樂園賭場是針對南韓國人開放，其餘16家皆只允許外國人進入。

其中有八家賭場位於濟州島，每年約賺5千億韓元。而南韓在1967年即開放設置第一家賭場，陸續於國際觀光飯店設置十多家賭場；而在韓國賭場中，以華克山莊最有名，也是韓國最大、最豪華高雅的賭

場，每年吸引 40 萬外國遊客前來，而其訪客人均消費額高達 527 美元，是亞洲其他賭場的六倍，被選為全球十大最佳賭場之一。南韓老字號的賭場除了華克山莊外，還有濟州島的樂天飯店賭場、韓國觀光公社投資的七樂賭場等。

6. 新加坡

1998 至 2001 年間，新加坡的經濟因受亞洲金融風暴及其他因素的影響，連續四年呈現負成長，而失業率也居高不下，一直到 2004 年才隨著世界景氣回升而經濟回到 8.8% 正成長的狀態。然而新加坡失業率直到 2005 年都還維持在 4% 以上，因此為了降低失業率並改善經濟情況，新加坡總理李顯龍在 2005 年 4 月宣佈解除長達 40 年的賭博禁令，開放觀光博弈市場，將釋出兩張博弈執照，分別於濱海灣區和聖淘沙島兩處成立賭場度假村，來挽救日漸流失的觀光客。

濱海灣綜合娛樂城，由全球最大博弈事業集團拉斯維加斯金沙集團得標，濱海灣綜合娛樂城佔地 20.6 公頃，投資金額超過 1100 億台幣（超過 32 億美金），是目前全世界耗資最鉅的賭城之一。其開發項目包括賭場、戲院、會議廳、溜冰場、表演場地和豪華觀光飯店的綜合娛樂城；而聖淘沙島賭場的博弈執照由擁有多家賭場的馬來西亞雲頂集團取得。兩家賭場皆為綜合休閒渡假中心（IR）的形式來開發，預計在 2009 年開始正式營運，預計造價為二十億美元，創造至少三萬五千個就業機會，由 2006 年的 970 萬人，增加至 2015 年的 1700 萬名觀光客，為新加坡帶來 180 億美元觀光收入。

濱海灣綜合娛樂城，由全球最大博弈事業集團拉斯維加斯金沙集團得標，濱海灣綜合娛樂城佔地 20.6 公頃，投資金額超過 1100 億台幣（超過 32 億美金），是目前全世界耗資最鉅的賭城之一。其開發項目包括賭場、戲院、會議廳、溜冰場、表演場地和豪華觀光飯店的綜合娛樂城。

而聖淘沙島賭場的博弈執照由擁有多家賭場的馬來西亞雲頂集團取得。兩家賭場皆為綜合休閒渡假中心（IR）的形式來開發，預計在 2009 年開始正式營運，預估造價為二十億美元，創造至少三萬五千個就業機會，由 2006 年的 970 萬人，增加至 2015 年的 1700 萬名觀光客，為新

加坡帶來一百八十億美元觀光收入。

7. 日本、泰國

日本賭場目前雖尚未合法化，但日本政府未來極有可能放寬賭博限制，正在規畫釋出賭場執照，將與經驗豐富的外資博奕集團合作，聯手打造數個綜合度假區模式的大型賭場，來吸引更多的遊客，除了振興日本旅遊業與增加政府稅收外，也加強與鄰近亞洲地區競爭的實力。

在澳門已擁有永利娛樂場、來自拉斯維加斯的永利集團，目前也和日本柏青哥賭博機台製造商 ARUZE 合作，準備聯手競標日本的賭場執照；而金沙集團也積極地準備爭取賭場執照，計畫在東京建立大型綜合娛樂賭場。根據日本政府的構想，第一波的合法賭場可能會座落於東京與南方的沖繩島，而賭場最快可在 2012 年正式開幕營運，預期將會讓亞洲賭博市場大餅重新分配，吸引部分原本赴澳門或馬來西亞的賭客，大大提升遊覽日本的觀光人數，由現在每年五百多萬人增加至一千萬人。

以下是日本未來開設賭場概況：

表 3-5 日本未來開設賭場概況

項目	預設情況
賭場首開日期	2010 年
可能地點	東京、大阪、北海道及沖繩
賭場牌照數目	2 至 3 個
賭場投資成本	約 30 億美元（與新加坡相當）
潛在賭場營運商	金沙集團、美國的 Harrah 集團、永利集團
服務對像	主要為日本人，也希望面向全亞洲以至全球

資料來源：大紀元 2007 年 5 月 16 日訊

由於澳門賭場的榮景以及新加坡賭場的開放，泰國新首相沙瑪今年（2008年）也宣佈，新政府即將解除國內賭博禁令，將在四年內於五個城市興建五座賭場，希望可藉由賭場發展來促進觀光旅遊業以及增加政府稅收。由於泰國數於佛教國家，雖然官方禁止國民賭博，但每年仍有大量的泰國人越境前往越南、緬甸、柬埔寨等處進行賭博行為，而泰國境內也存在許多非

法賭場，因此透過合法賭場的開放，不僅可回收泰國人流往國外的賭博收入，打擊非法賭場並抑制其所帶來的社會問題，更可藉促進國家旅遊業。其五座合法賭場預計將為在布吉、芭堤雅、清邁、孔敬及合艾市等，外國賭客可免費入場，而泰國人則要付入場費。

四、全球博弈產業與觀光賭場發展之未來展望

PricewaterhouseCoopers LLP 在「Global Entertainment and Media Outlook: 2007-2011」報告中，對全球娛樂產業的展望認為，2006 年全球博弈產業收入較 2005 年成長 8.5%，主要是由於澳門、拉斯維加斯及其他地區新賭場的帶領，而澳門 2006 年的博弈收入甚至超越拉斯維加斯大道地區。

而在亞太地區，預期在新加坡賭博市場的開放以及澳門新賭場的陸續開張，將在未來五年引領亞太地區的博弈產業繼續成長，屆時亞太將成為全球第二大的博弈市場，僅次於美國。

因受到俄羅斯賭場關閉的影響，2007 年歐洲的博弈收入將呈現負成長狀態，後續因西班牙新賭場開幕以及網路賭博、運動賭博的成長，將帶動歐洲地區博弈收入的成長。

美國則因拉斯維加斯新賭場的開張，也使博弈市場繼續況擴大，拉丁美洲也因墨西哥在邊境設置新賭場將使博弈市場繼續成長。下表為 PwC 分將全球分為五大區域來預測其未來數年的博弈收入及成長率：

表 3-6 全球博弈市場未來預測

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
美國	57,482	61,822	66,660	70,905	75,570	79,600	6.7%
加拿大	4,010	4,473	4,966	5,297	5,583	5,869	7.9%
歐洲	25,208	24,579	24,900	24,455	26,684	27,755	1.9%
亞太地區	14,631	17,518	20,555	23,434	26,581	30,325	15.7%
拉丁美洲	278	311	345	392	449	495	12.2%
全球	101,609	108,703	117,426	124,483	134,867	144,044	7.2%

資料來源：「Global Entertainment and Media Outlook: 2007-2011」，PwC

從報告數據可知，未來幾年觀光娛樂博弈產業仍是蓬勃發展，尤其以亞太地區最具潛力且高速成長。可相互驗證的是，目前亞洲各國陸續開放賭場，全球博弈集團皆看好亞洲龐大的博弈市場，已經準備好龐大資金並積極地在亞洲尋找適當地點建立大型綜合娛樂賭場。

美國博弈產業歷史悠久且蓬勃發展，是目前全球最大的博弈市場，而另外值得注意的是成長快速的亞洲地區，近幾年博弈產業表現更是突出。因此為了更瞭解他國博弈產業發展的背景與條件以作為本國之借鏡。

本研究挑選出美國的拉斯維加斯與大西洋城，以及亞洲的澳門，以下將概述其博弈產業發展背景與概況。

第四章 國外賭場成功關鍵要素評估

經過第三章全球博弈產業分析與發展背景介紹後，發現拉斯維加斯、大西洋城與澳門三者的發展條件各不相同，如今卻都成為國際知名的娛樂度假勝地，每年吸引了超過兩千萬的旅客前往觀光消費，屢屢創下令人驚艷的成長數字。因此，本研究以世界上三大著名賭城為研究對象，先介紹這三個區位之發展背景與規劃，在究其發展成功要素分別用區位條件和群集條件來評估拉斯維加斯、大西洋城與澳門三大賭場，以下詳述之。

一、國外個別區位之發展背景與規劃

(一) 美國拉斯維加斯

1. 背景描述

19 世紀末，拉斯維加斯發掘出礦藏豐富的貴重金屬，隨之帶來許多拓荒者與採礦者，加上 20 世紀初鐵路的興建，使拉斯維加斯逐漸成為一個人潮聚集的鐵路城鎮。1920 年代中期隨著美國大蕭條，拉斯維加斯經濟也陷入了危機，此時政府為了振興經濟及增加稅收等多重考量，興建了胡佛水壩（Boulder Dam），提供了內華達州人民就業機會，為拉斯維加斯的長遠發展提供了巨大的水資源和電力。更重要的是，內華達州議會於 1931 年通過相關議案使賭博合法化，此舉使賭博業於該州正式開始發展，也開啟了拉斯維加斯邁向賭城的第一幕。

在賭場合法之前，內華達州是嚴格限制賭博以及任何與賭博相關的活動，1931 年允許經營合法賭場，內華達州首批合法賭場之規模並不大，賭博業僅只是當地居民、勞工、兵官的休閒社交場合；直到第二次世界大戰結束後，賭場投資熱潮湧入拉斯維加斯，以賭博為主的豪華旅館及高級飯店如雨後春筍般在拉斯維加斯出現；各家賭場規模大且附有許多娛樂設施，更以精采的表演活動來招攬觀光客，內華達州的賭場業進入了激烈競爭之局面。至 1950 及 1960 年代，許多體制健全的大集團均參與合法賭場之經營，不僅使拉斯維加斯的賭場經營集團化，也讓內華達州的賭博業穩健且迅速的發展與成長。

1950 及 1960 年代，內華達州賭業相繼於拉斯維加斯大道區、雷諾市、太荷湖等地繁榮發展，1960 年代末期，Howard Hughes 陸續買下七家內華達州之合法賭場，為該州注入一股新的力量。此外，許多體質健全的大企業均參與合法賭場之經營管理，如希爾頓 (Hilton)、米高梅 (MGM)、凱薩 (Caesar) 等，從而使內華達州賭博業穩健且迅速的成長與發展。

2. 目前發展

拉斯維加斯目前有 122 家賭場，擁有 116,063 台賭博機，以及 4,253 張賭桌。全世界最大的 20 間酒店中，其中就有 19 間在拉斯維加斯。每年吸引著 3 千 3 百萬遊客前來消遣遊樂，每年僅博彩業的收入就達 52 億 5 千萬美元，每年有 10 萬名男女在這結婚。但這座賭城目前仍在建造許多新飯店、賭場，以及住房設施，總值約 360 億美元，包括 3 萬多間飯店客房，可望在 2012 年前為拉斯維加斯帶來 10 萬多個工作。拉斯維加斯今年前三個月共接待近 1,000 萬名遊客，會展收入達 29 億美元。

3. 未來展望與發展

未來，拉斯維加斯必須更加重視交通易達性與顧客停留時間長度。以 2006 年為例，共有 3,891 萬人到訪拉斯維加斯，其中 46% 經由空路，54% 經由陸路入境，旅客平均在拉斯維加斯停留 4.6 天，3.6 個夜晚，而拉斯維加斯共有 137,918 間房間可供服務，其房間入住率約 87.78%。

而到訪拉斯維加斯的旅客以歐美人為主，多以家庭為單位到賭城來娛樂度假，僅有 13% 的旅客是為賭博而來；而每位旅客平均支出為 474 元，其中用於賭博與消費的比例皆為一半左右；而拉斯維加斯共有 122 座賭場，共設有 5,706 張賭桌，177,356 台老虎機可供賭客使用，因家庭為單位之旅客較多，故以娛樂性較強的老虎機最受歡迎，因此來自老虎機的收入佔賭博收入的三分之二，而 2006 年賭博收入為 118 億美元，僅佔拉斯維加斯總收入的 49% 左右。

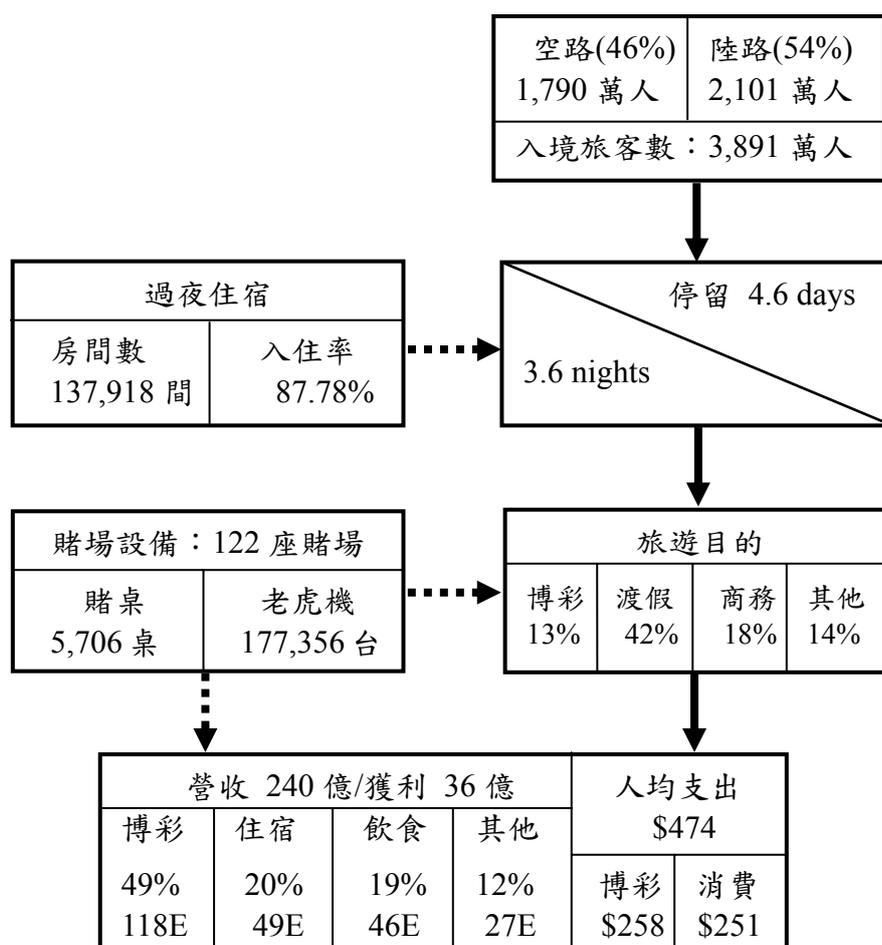


圖 4-1 拉斯維加斯賭場模式

(二) 美國大西洋城

1. 背景描述

大西洋城最早建於 1793 年，是阿布西肯島上的首個小鎮。1854 年，一些商人與工程師共同主持這座新興城市的規劃設計，並將其命名亞特蘭大。當時附近各州成千上萬的居民為了避暑並享受海灘，紛紛前來這座新城旅遊，到了 1920 年代，大西洋城已成為美國東岸著名的渡假勝地。大西洋城為了不斷的吸引觀光客前來，也多元化發展娛樂事業，例如步行路、主題公園和夜總會等。

第二次世界大戰結束後，隨著汽車及飛機等交通運輸工具之普及化，人們不再前往大西洋城度假，改往佛羅里達、加勒比和歐洲等地旅

遊，使得大西洋城觀光客大量流失，觀光產業急速衰退。旅遊業滑落導致當地失業率激增，毒品和犯罪問題突出，大西洋城經濟遭遇困境。

因此在經過民主黨大會的激烈討論後，該州選民終於認可賭場合法化能挽救大西洋城的經濟，解決失業問題，讓大西洋城重生，因此紐澤西州於 1977 年 6 月通過立法，將大西洋城之賭場業予以合法化，而美國東岸的第一間合法賭場就是在大西洋城開始正式營運。

當時在美國境內，除了內華達州設有合法賭場以外，就只有紐澤西州可經營合法賭場。大西洋城政府對申請賭場執照的審批非常嚴格，僅有少數符合規定的博彩集團才能在大西洋城獲得經營賭場的執照，因此在美國東部紐澤西州附近各州，約美國四分之一的人口皆會到大西洋城賭博，替大西洋城帶來為數可觀的觀光人潮及觀光收益。

至今，大西洋城仍是內華達州之外的第二大賭城。儘管賭場的合法化的確替大西洋城帶來大量的賭博收億，使得大西洋城經濟得以復甦，但仍然無法為回到二次戰前的繁榮景象，合法賭場之開放是否有實質助益仍被專家質疑；在加上來自其他地區賭場紛紛開幕，合法賭場的競爭漸漸浮現，這對大西洋城來說，仍是一大挑戰。

2. 目前發展

大西洋城目前有 11 家合法賭場，除了許多遊戲機與賭桌等賭博活動之外，大西洋城還有著名的「Boardwalk」、愜意的海灣、24 小時營業的酒吧以及各種展示秀，每年迎接了超過三千三百萬的旅客來此進行賭博及各式各樣的娛樂活動。

根據紐澤西州管理委員會（State of New Jersey Casino Control Board）的報告顯示，在大西洋城賭場合法化的 30 年歷史中，2007 年的賭博收益首次出現負成長的狀態，較 2006 年下跌 5.7%，總收益為 \$4.29 billion；來自賭博機的收益為 \$3.46 billion，較 2006 年減少 8.9%，而來自賭桌的收入則小幅上揚 3%，收益為 \$1.46 billion。2007 年的賭博稅收共 \$393.7 million，其中部分依規定補助給老年人及殘障，除此之外，依規定賭場必須回饋總收益的 1.25% 給賭場再投資開發管理局（Casino Reinvestment Development Authority）來支持其所進行的計

畫，而 2007 年賭場所繳納的再投資義務高達 \$61.6 million。

因受到其他地區新賭場開幕、廣設吃角子老虎機的競爭，以及大西洋城部分禁煙的影響，使得 2007 年賭博收益下滑。但目前在大西洋城，有三家大型賭場仍繼續進行擴張計畫，將於今年完工，另外超過四個大型的綜合新賭場正在進行籌畫，總投資額加起來超過 \$10 billion。紐澤西州管理委員會也表示今年大西洋城將會增加約 2,400 間房間數，而在未來的七年中，房間數將增加超過 10,000 間，屆時將為大西洋城的旅遊市場帶來更多的助益，以更能奠定大西洋城渡假勝地的地位。

而今日的大西洋城，每年吸引超過三千萬人的遊客及賭客，抵達大西洋城的旅客幾乎經由陸路進入，僅有 1% 的旅客是經由空路，顯示其相當依賴陸路交通，而客源多來自鄰近的大城市，例如紐約、費城和華盛頓等，其路程大約只需不到四個小時即可到達，因此大西洋城路上交通是否便利成為其成功關鍵之一。

相對的，來自鄰近大城市的旅客及賭客平均停留時間較短，因此在所有旅客中，約有三分之二的旅客會選擇當天進出大西洋城；因此大西洋城可提供住宿的房間數僅 15,134 間，房間入住率約 88.92%。到訪大西洋城的旅客中，有三分之二的旅客純粹是為賭博而來，僅三分之一的旅客是為渡假或進行其他消費活動，而從旅客人均消費也可看出旅客消費特性，其顯示每人平均消費 189 元中，用於賭博活動之花費為 150 元，約為八成左右，顯示賭博活動在大西洋城最為盛行，而其總營收也顯示來自賭博收入佔總營收相當高的比率，約 79% 左右。

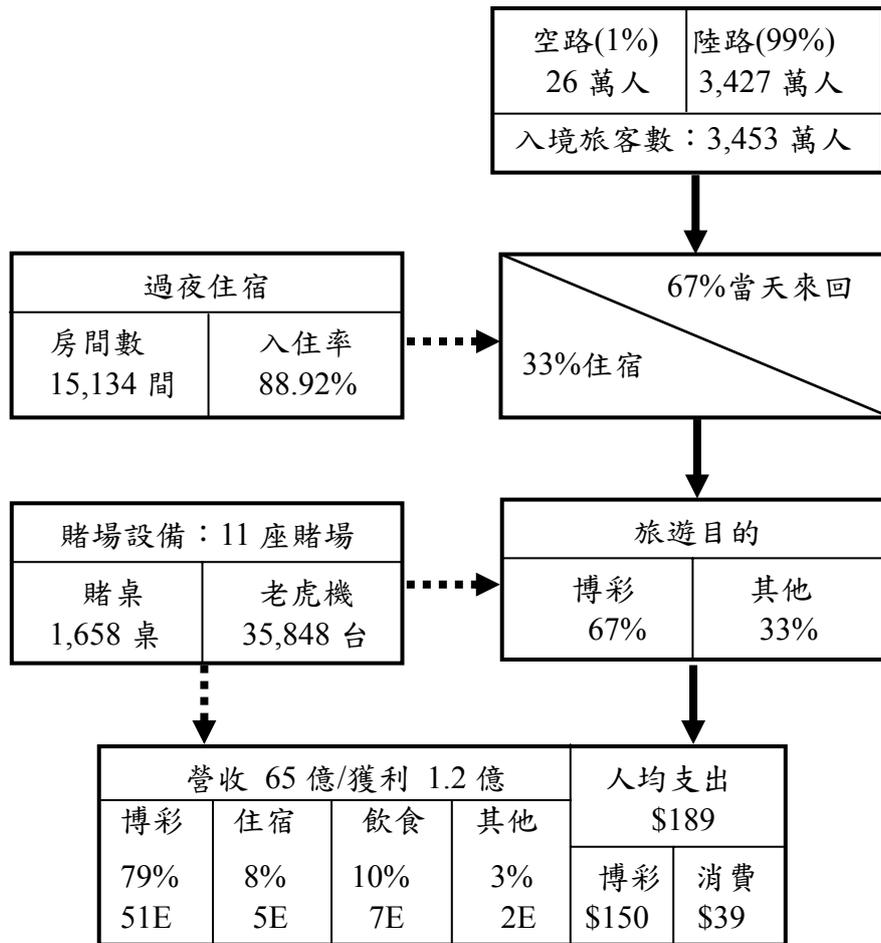


圖 4-2 大西洋賭場模式

(三) 澳門

1. 背景描述

鴉片戰爭之後，鄰埠香港割讓給英國，澳門作為遠東轉口貿易港的地位漸被香港取代。因此為增加澳門政府稅收及拯救澳門日漸萎靡的經濟，澳葡政府於 1847 年，宣布將澳門博彩業合法化。到了 19 世紀後期，博彩業漸趨發達，賭博稅收成了政府的主要收入來源，此時澳門開始以博彩聞名，被人們譽為「東方蒙地卡羅」。

在澳門回歸中國前，社會早已對澳門賭權開放的可行性，作了多次不同層面的討論及研究。2001 年 8 月，澳門立法會通過開放博彩業的法案，澳門特區政府決定待“澳娛”的幸運博彩專營合約於 2001 年 12 月 31 日期滿後，批出 3 份承批合約，為澳門經濟發展注入新的動力

及長遠持續發展打下堅固基礎，貫徹澳門特區政府“以博彩旅遊業為龍頭、以服務業為主體，其他行業協調發展”的施政方向。

2002年2月澳門特區政府宣佈將娛樂場幸運博彩經營權批給原澳門旅遊娛樂有限公司新組成的「澳門博彩股份有限公司」（簡稱澳博），「銀河娛樂場股份有限公司」（簡稱銀河），及「永利渡假村（澳門）股份有限公司」（簡稱永利）。其後，銀河將執照轉批給「威尼斯人集團」（簡稱威尼斯人），澳博將執照轉批給「美高梅金殿超濠股份有限公司」（簡稱美高梅），永利亦將執照轉批給「新濠博亞博彩（澳門）股份有限公司」（簡稱新濠博亞）。因此，共有六個集團握有澳門博彩經營執照，不僅掀起澳門賭場集團間的爭奪戰，更宣示了澳門賭場輝煌時代的來臨。

2. 目前發展

2003年7月中央政府實施對香港、澳門開放了「自由行」以後，大陸內地到澳門的遊客大幅增長，充分帶動了澳門的經濟發展。發展至今，澳門的博彩業大概可以分成五大類：娛樂場賭博、賽馬、賽狗、彩票和足球博彩。澳門幸運博彩娛樂場數目共有29家，2006年的博彩收入高於拉斯維加斯的金光大道，博彩旅遊業持續發展迅速，2007年博彩項目毛收入為104.8億美元，大幅增長45.8%，博彩稅收益亦因此上升49.2%，達36.7億美元；從事博彩相關行業人員約6.2萬人。與此同時，澳門的旅遊業受惠於《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》的個人遊措施，內地來澳旅客持續攀升，2007年錄得1,487.3萬人次，當中716.6萬人次是以個人遊方式訪澳，分別上升24.1%及23.7%；同時，全年訪澳的遊客更超過2,700萬人次，上升22.8%。

此外，根據澳門特區政府財政局的統計，2005年1月分澳門政府的財政稅收有19億1,800萬澳門幣（約合台幣80億5,560萬元），其中博弈的稅收就占了79%，高達15億1,200萬澳門幣。由此可見，博弈產業儼然已經成了澳門的經濟命脈。

由於澳門鄰近中國大陸與香港，根據2006年的統計約吸引了兩千兩百萬的遊客及賭客前往澳門，其入境澳門的旅客多來自亞洲地區，且

以中國大陸旅客最多，約佔 55% 左右，其次為香港旅客，而大陸旅客多依賴陸路交通進入，香港旅客多搭乘海路交通，僅需 40 分鐘的航程。不到 6% 的旅客是經由空路，顯示澳門交通較依賴陸路與海路。旅客停留時間較短，因此可提供住宿之房間數也僅有 12,978 間。

此外，因澳門主要客源為亞洲人，而亞洲人與入拉斯維加斯、大西洋城賭場的歐美人不同，多以個人身分參與賭博遊戲，且以碰運氣、贏大錢為目的，因此在澳門賭客以賭桌遊戲為主，賭場中有各式各樣的賭桌遊戲，其中以百家樂與二十一點最受歡迎。其賭場設備賭桌與老虎機之比例約為 1:2.4，賭桌數所佔之比例明顯高於另外兩座賭城。而觀察澳門營收結構，博彩收入佔總營收之 62%，其中來自賭桌的收入佔博彩總收入的比例高達 95.7%。

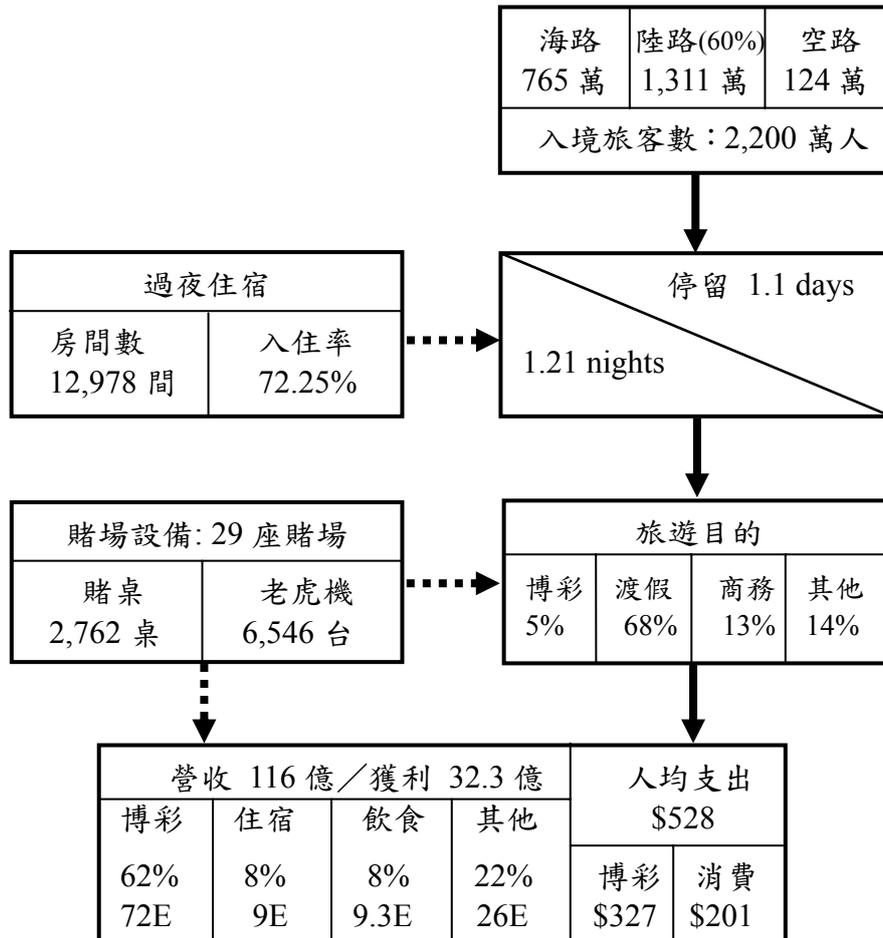


圖 4-3 澳門賭場模式

二、國外個別區位之發展成功要素

(一) 區位條件

依循區位條件的要素分析下，約略可區分為交通運輸、地理區位與開發面積三項關鍵評估要素，並輔以國外三大成功案例進行分析，說明其發展現況，分述如下：

1. 交通運輸

(1) 拉斯維加斯

拉斯維加斯位於內華達州，被荒涼的沙漠和半沙漠地帶包圍的山谷地區，在通過賭場合法化的法令之後，為了讓旅客方便至此地來娛樂消費，積極興建鐵路、擴大並改善州內公共運輸系統，也建造新的機場、改良航空運輸的設備與條件，只為吸引大量的旅客到偏遠的拉斯維加斯來度假與消費。

麥卡倫國際機場 (McCarran International Airport/LAS) 位在市區東南方，距離只有 8 公里遠，離賭場飯店區更近，只有 1.6 公里。從拉斯維加斯大道 (Las Vegas Blvd./The Strip) 到市區是最方便的。Citizens Area Transit (CAT) 的巴士跑市區和拉斯維加斯大道，全天候服務，Las Vegas Strip Trolleys 只走拉斯維加斯大道一條路線，另外還有 Las Vegas Transit System 可到此城的許多地方，Mall Hopper 是行走市區三個購物中心的公車，大部份的巴士每 10 分鐘至 15 分鐘一班車，從早上五點半營業至凌晨一點半。

因其交通之便利，大大提高旅客與賭客到拉斯維加斯旅遊的意願，由表 4-1 可知，近幾年旅客人數仍持續成長，2007 年旅客人數已將近四千萬人。而旅客入境方式則以陸路與空路為主，可知拉斯維加斯之交通運輸系統載容量大，尤其其空路之發達，更為拉斯維加斯帶來較遠地區的賭客。

(2) 大西洋城

大西洋城與鄰近大城市間的陸上交通發達，除了道路系統暢行無阻外，於特定長假期間，還有許多往返大西洋城與其他城市間的觀光巴士（稱為「發財巴士」），也因其便利之交通系統，吸引許多潛在旅客前來，使大西洋城的博弈娛樂產業每年皆可獲取高額的利潤。大西洋城因歷史悠久，旅客人數平均每年約為 3,300 多萬人左右，其旅客入境方式大部分是經由陸上交通工具，少數為經由空路進入大西洋城。大西洋城旅客近幾年來仍呈現緩慢成長的狀態，但因受到來自其他地區新賭場開幕的競爭以及紐澤西州賭場禁煙等因素影響，導致 2007 年旅客人數稍微減少。

(3) 澳門

澳門相當重視其交通運輸系統，發展各式各樣的交通工具，包含陸路、海路、空路等三種類型的大眾運輸方式，讓旅客依本身的需求與喜好來選擇，如此的交通便利性也將提高旅客前往澳門之意願，而水陸空不同的交通工具也帶來不同的客源。澳門每天備有直升機服務來往香港（約 16 分鐘）及深圳寶安機場（約 20 分鐘），以及經海路的噴射飛航（Ferry）每天有固定班次來往香港、深圳及珠海，且澳門有兩個關口與珠海拱北連接--關閘及蓮花大橋。陸路及海路是鄰近的中國與香港旅客最常使用的交通方式，而空運則替澳門帶來其他亞洲地區或國際的旅客。

此外，澳門政府為了提高旅客的承載量，目前正計畫興建輕軌來舒緩過度擁擠的陸上交通，也正在積極評估擴建澳門機場，來配合未來旅客量成長之所需，可見賭場觀光產業之發展和交通建設相輔相成，也是賭場觀光產業經營成功之關鍵因素。由表 4-1 可知，澳門近幾年旅客人數大幅成長，2007 年的入境旅客人數高達兩千七百萬人，比起 2001 年旅客人數，成長了兩倍以上，且累積成長率（CAGR）為高達 16.94%；旅客入境方式多經由陸路進入澳門，以 2007 年為例，約佔 61.27%，其次為經由海路進入澳門，約佔 33.27%。

表 4-1 旅客人數與入境方式一覽表

單位：千人

拉斯維加斯	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	%
經海路	0	0	0	0	0	0	*	0.00%
經陸路	18,790	18,819	19,071	20,063	19,695	20,882	*	53.66%
經空路	16,227	16,252	16,469	17,326	17,872	18,033	*	46.34%
總計	35,017	35,071	35,540	37,389	38,567	38,915	*	CAGR =2.15%
大西洋城	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	%
經海路	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
經陸路	32,146	32,919	31,963	33,052	34,663	34,274	33,040	99.22%
經空路	277	268	261	261	261	260	260	0.78%
總計	32,423	33,187	32,224	33,313	34,924	34,534	33,300	CAGR =0.5%
澳門	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	%
經海路	5,268	5,701	5,175	6,305	6,720	7,656	8,980	33.27%
經陸路	4,149	4,925	6,059	9,506	10,951	13,106	16,539	61.27%
經空路	862	905	655	862	1,040	1,236	1,474	5.46%
總計	10,279	11,531	11,888	16,673	18,711	21,998	26,993	CAGR=18%

資料來源：本研究自行整理

2. 地理區位

(1) 拉斯維加斯

拉斯維加斯位於美國西部，鄰州為有「黃金之州」之稱的加州，其人口超過三千兩百萬人，且根據調查顯示，進入拉斯維加斯賭場的賭客，其中有 55%來自於美國西部，36%來自於加州，顯示拉斯維加斯是以鄰近地區為主要賭客市場來源。由下圖可看出拉斯維加斯鄰近大城市洛杉磯與費城等。

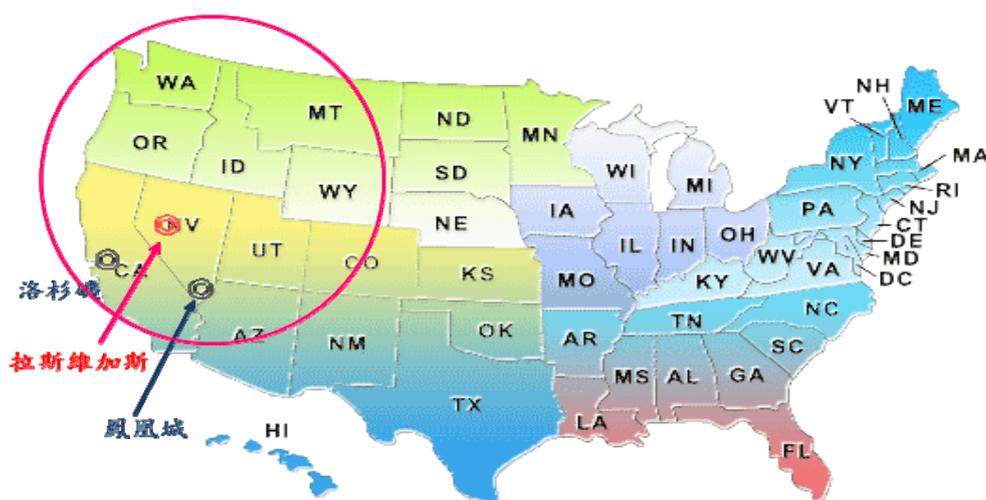


圖 4-4 拉斯維加斯地理區位圖

(2) 大西洋城

同樣在大西洋城也可觀察到此點。大西洋城位於美國東岸紐澤西州的濱海地區，其鄰近許多大城市皆成為大西洋城主要旅客來源，例如紐約、華盛頓和費城等，而從這些大城市至大西洋城之距離不會超過三個半小時的路程，因此大西洋城很快地就成為美國東岸的最大賭城。由此可知，因旅客喜歡到較近賭場賭博的習性，所以賭場的設置地點應鄰近人口較多的大都市，讓鄰近大都市成為其潛在的客源市場。

(3) 澳門

澳門地理位置特殊，地處中國大陸的東南沿海，位於珠三角經濟圈，緊鄰世界最大的客源市場中國與香港，距離香港僅 30 公里(搭船只需 45 分鐘)，每年來自內地與香港的旅客即超過總入境旅客數的八成以上，為澳門旅遊市場與賭場之第一大客源；除此之外，澳門位於亞洲交通樞紐，也能吸引亞洲其他地區的旅客前來，例如台灣、日本、與其他東南亞國家等。

根據統計，入境澳門的旅客中有 95%是來自鄰近的亞洲地區，換句話說亞洲地區是澳門的主要旅客來源，說明了其鄰近區域對於賭場之重要性。以 2007 年為例，來自中國大陸的旅客佔了 55.1%

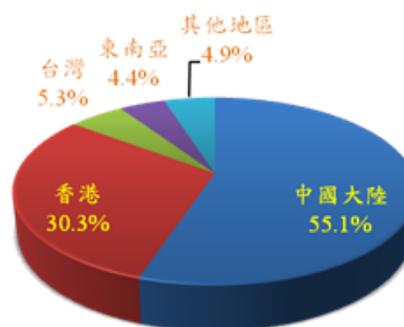
為第一，來自香港的旅客佔了 30.3%次之，而台灣旅客則佔了 5.3%為第三（見表 4-2）。



圖 4-5 澳門地理區位分佈圖

表 4-2 按原居地統計之入境澳門旅客分佈（2007 年）

地區	旅客數	%
中國大陸	14,866,391	55.1%
香港	8,174,064	30.3%
台灣	1,444,082	5.3%
東南亞	1,179,398	4.4%
其他地區	1,329,060	4.9%



資料來源：本研究自行整理

3. 開發面積

(1) 拉斯維加斯

拉斯維加斯是內華達州最大的城市，而拉斯維加斯大道(Las Vegas Strip)則是拉斯維加斯觀光的精華地段。由下圖可知，拉斯維加斯大道橫貫大大小小數個路口，賭場與酒店林立主於此。

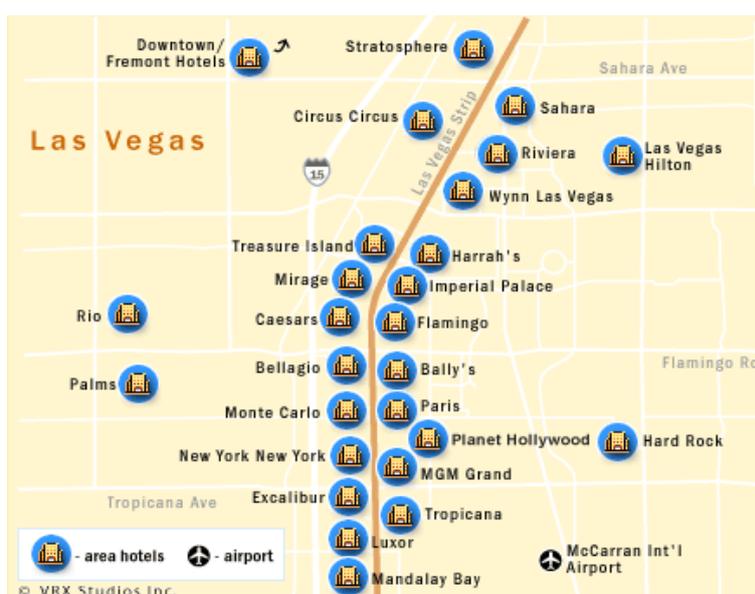


圖 4-6 拉斯維加斯大道

(2) 大西洋城

大西洋城位於紐澤西州的濱海地區，而其大型賭場幾乎都聚集在濱海大道上，讓遊客在享受沙灘與陽光同時，還可以進入賭場從事賭博或其他休閒活動。如圖 4-7 之下方。

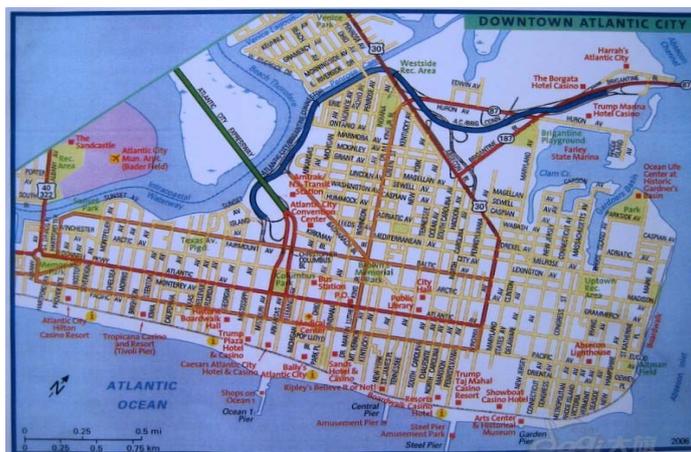


圖 4-7 大西洋城

(3) 澳門

總面積為 28.3 平方公里 (2007/12)，由澳門、由澳門半島、氹仔、以及路環三個島所組成，目前澳門賭場分別集中於兩處，一為新口岸的傳統重鎮，目前有葡京、永利、美高梅、星際、英皇與金沙等賭場，另一為氹仔和路氹填海區的路氹新興聚落，即以威尼斯人賭場為首的金光大道區，以及希臘神話和皇冠賭場為主的氹仔區。

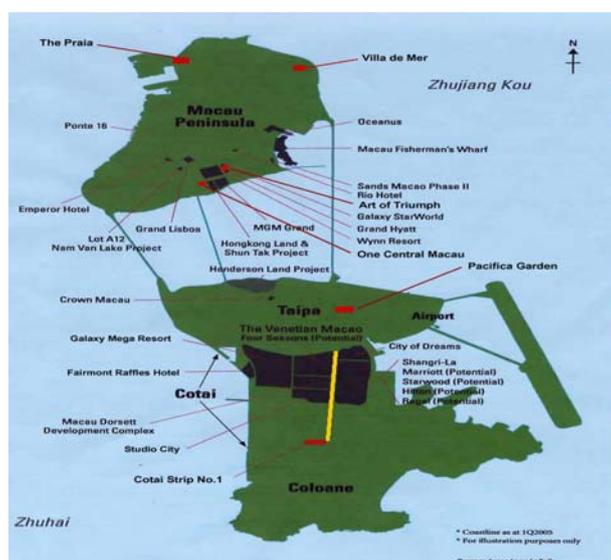


圖 4-8 澳門

(二) 群集條件

依循群集條件的要素分析下，約略可區分為群集規模、觀光資源與公共建設三項關鍵評估要素，並輔以國外三大成功案例進行綜合比較分析，分別說明其發展現況，分述如下：

1. 群集規模

觀察拉斯維加斯及澳門賭場，可發現其賭場內除了賭博設施之外，皆結合了其他休閒遊憩設施，例如購物、美食、秀場、住宿、運動休閒娛樂設施等，此種採用綜合休閒度假觀光賭場的經營方式，將觀光賭場結合飯店、娛樂文化表演、會議中心、結合運動競技與會展設施等多元化發展，有助於整體觀光產業之發展。

拉斯維加斯賭場發展歷史悠久，從最早僅是賭場的模式，發展成為綜合性的休閒、娛樂和購物中心，之後加入會議中心、大型商業展覽場等商務模式，至今拉斯維加斯除了以賭聞名外，每年在拉斯維加斯舉辦的大型商業會展更是吸引無數旅客前往。如今拉斯維加斯的賭場多分布在金光大道上，根據統計，當旅客進入拉斯維加斯後，其所進入的賭場數平均約為兩間。

由此可知，當許多豪華賭場聚集在一起，吸引許多旅客造訪，而前來的旅客不會只進入單一賭場，也會順勢進入其他鄰近的賭場；美國博弈集團將拉斯維加斯之模式複製至澳門，定期舉辦大型表演、秀場，目前也積極策畫大型展覽會場。金沙賭場大亨謝爾頓·艾德森也曾說明，賭場面積只佔整個度假村的百分之五，重點是發展國際會議、商展、藝術表演，而不是賭場項目。

除此之外，將三地賭城總營收細分為賭博收入、住宿、飲食、及其他收入四部分，發現其營收組成結構不全然以賭博為主（見圖 4-9）。大西洋城之賭博收入佔總營收的 79% 最多，其餘收入皆不到兩成；澳門之賭博收入佔總營收約 62%，其中還有一部分來自其他收入佔了 22% 左右的比列；而拉斯維加斯的賭博收入佔總營收之比例甚至不到一半，其來自住宿以及飲食收入高達四成左右。此結果顯示，大西洋城與澳門目前皆以賭博為主要營業收入，而拉斯維加斯之發展屬於博弈娛樂事業，長期來看，其營業收入來自賭博活動的比重逐漸遞減，而朝其他的休閒娛樂產業持續發展，使其收入更超越賭博收入，佔拉斯維加斯總收入的一半左右。

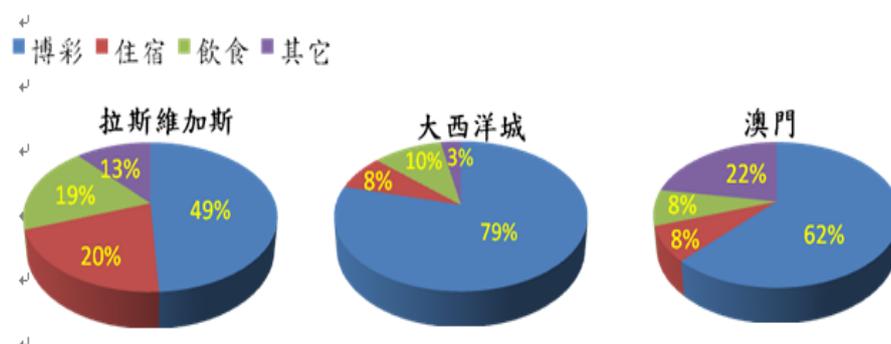


圖 4-9 國外三賭場總營收分析

另外，若以賭客在賭場之平均消費來看，旅客進入賭場之平均花費分為兩大項，一為賭博，二為消費，其包含住宿、飲食、娛樂、購物與其他消費。從表 4-3 可以發現，三地賭場旅客之花費結構迥異。

舉例來說，2006 年拉斯維加斯旅客人均消費中，賭博佔 54.55%，消費佔 45.45%，且歷史資料顯示，拉斯維加斯之人均消費每年以 4.45% 繼續成長，其中賭博所佔比例緩慢遞減，而消費之比例逐漸增加，兩者各佔平均消費的一半。大西洋城賭博佔平均消費的 79.13%，而消費佔 20.89%，賭博花費為八成左右；澳門的旅客平均消費為三賭場中最高，2006 年為 528 元，且每年以 5.37% 持續成長，其中約有六成是賭博，其餘四成為消費。此結果顯示，訪大西洋城與澳門賭場的旅客，主要花費在賭博為主，而抵拉斯維加斯賭場的旅客則是賭博與消費並重。

表 4-3 旅客人均消費比較表

單位：美元

		2001 年	2002 年	2003 年	3004 年	2005 年	2006 年	CAGR
拉斯維加斯	賭博	218	219	221	225	240	258	3.49%
	%	57.11%	57.29%	57.03%	55.84%	55.15%	54.55%	56.16%
	消費	164	163	166	178	195	215	5.70%
	%	42.89%	42.71%	42.97%	44.16%	44.85%	45.45%	43.84%
	合計	382	382	387	404	434	474	4.45%
大西洋城	賭博	130	130	137	142	142	150	2.93%
	%	81.46%	81.40%	80.39%	79.53%	79.22%	79.13%	80.19%
	消費	30	30	34	37	37	39	6.07%
	%	18.54%	18.60%	19.61%	20.47%	20.78%	20.87%	19.81%
	合計	159	160	171	179	179	189	3.53%
澳門	賭博	237	255	319	326	315	327	7.04%
	%	57.74%	58.36%	62.68%	61.51%	62.32%	61.89%	60.75%
	消費	174	182	190	204	190	201	3.13%
	%	42.26%	41.64%	37.32%	38.49%	37.68%	38.11%	39.25%
	合計	411	436	509	530	505	528	5.37%

資料來源：本研究自行整理

2. 觀光資源

根據統計，無論是拉斯維加斯、大西洋城還是澳門，其旅客入境之主要目的多數皆是為了休閒渡假而來，僅有少部分的旅客是單純為了賭博。2007 年至拉斯維加斯的旅客，其中 42% 旅客是為渡假，18% 是為商務工作，13% 是探訪親友，只有 13% 的旅客來拉斯維加斯的主要目的是賭博；而 2007 年旅客至澳門的目的多為渡假，約佔 75%，接著是商務考量、探親等等，其中只有 4% 左右的旅客是為了賭博而來。根據 2004 年訪大西洋城旅客報告顯示，其中有 85% 的旅客至大西洋城的主要目的是賭博，3% 的旅客來參加在會展中心或 Boardwalk Hall 所舉辦的活動，其餘 12% 是參與旅行團活動、餐廳或者觀看賭場秀。

換言之，不能單只設置賭場，應結合當地自然資源或人文歷史資源，在加上休閒遊憩設施，使觀光發展多元化，並豐富旅遊之景點，供旅客有更多的遊憩選擇，也更增加旅客到訪的意願、吸引更多旅客前往。

拉斯維加斯雖位於沙漠地區，但其鄰近世界七大奇景之一的大峽谷（Grand Canyon），此峽谷經千萬年地質變化而成，層層疊疊，宛如一張大自然的天梯，於賭博以外的時間，更吸引了許多旅客前往瞻仰其大自然鬼斧神工之傑作。拉斯維加斯雖毫無任何人文歷史資源，觀光資源較為薄弱，但拉斯維加斯各大賭場奢華宏偉、金碧輝煌的建築，不僅成為其獨特之文化特色，也塑造了「世界第一賭城」之形象；另外，拉斯維加斯也增添各種休閒遊憩措施，來滿足各種遊客之需求，例如秀場、高爾夫球場等等，以增加賭城之吸引力。

大西洋城是美國東岸濱海區著名的觀光勝地，其濱海大道（Boardwalk）上的美景、野生動物保護區；另外，大西洋城更是每年一度美國小姐選美的地點，全年都舉辦各種促銷觀光業的活動，讓世界各地的旅客都趨之若鶩。

澳門面積雖小，卻擁有眾多的自然和人文的旅遊資源，幾百年的殖民地歷史使澳門成為中西文化交流融合的區域，具有寶貴的歷史文化，而這些眾多的歷史文化遺產組成了許多能吸引遊客的旅遊景點，例如具有澳門城市建築風貌載的建築，以及宗教朝聖旅遊、歷史文化修學

旅遊、節慶活動旅遊，更有深入體驗市井民俗風情等，不僅具有澳門的特色，而且能為旅客提供雅俗共賞、多元多樣化的各種旅遊選擇。

3. 公共建設

拉斯維加斯是最佳例子。拉斯維加斯原只是一個沙漠小鎮，隨著 1931 年頒佈賭場合法化之法令後，其東南 47 公里處的胡佛水壩（Hoover Dam）也建造完成，水庫底部的發電廠設置了 17 部發電機，每年產生的電力足夠 50 萬戶家庭及拉斯維加斯的老虎機一年用電量，為拉斯維加斯的眾多賭場提供充沛的水電。所以拉斯維加斯會有如此繁榮的一天，也多得胡佛水壩的水力發電，才使得賭城夜照光明，輝煌璀璨，成為舉世聞名的渡假及娛樂聖地。

此外，電信通訊也是發展現代賭場觀光產業發展不可或缺的一環，其帶來便利性、確保對外溝通管道暢通，特別是當緊急狀況發生時，通訊系統更顯得重要許多。而垃圾與污水的處理能力、醫療設施、停車、其他能源設施等也都是公共設施的一環，由此可知公共設施也是發展賭場觀光產業基本的關鍵要素之一。

第五章 建構台灣開放觀光賭場之區位評估模式

本章依據著名的三個區位理論，哈羅德·霍特林之「霍特林模型」(Hotelling Model) 以及威廉·雷利的「零售引力法則」、邁克爾·波特的「產業集群理論」，將之應用於博弈產業來歸納出賭場成功之關鍵條件；此外，本團隊亦將統整第二章所提及用以國土發展規劃上具有的五大關鍵評估要素、國外經營成功之賭場區位關鍵成功因素，與上述區位理論及賭場分析現況整合後，建構出用以評估台灣觀光賭場設置的基本區位評估模式。

一、產業區位分布相關理論

學術界有關地理區位對企業績效影響的理論很多，但最具影響力的則是威廉·雷利(W. J. Reilly)的「零售引力法則」，與邁克爾·波特(Michael Porter)的「產業集群理論」，以下詳述之。

(一) 霍特林模型 (Hotelling Model)

Hotelling 於 1929 年提出了經濟學上重要兩階段競爭模型。其打破了一般廠商在追求利潤時最優先考量的數量競爭與價格競爭。將廠商存在的區位與市中心的距離納入考量。讓產業經濟學的研究多了空間競爭之理論而不在侷限於以數量或價格為單一分析對象。

Hotelling 假設有一條線性市場，市場上所有消費者均勻分佈在此線性空間，線上每一點都有消費者，且消費者對商品的需求彈性為零。另外，有兩家同質的廠商進入市場。廠商會從事兩階段競爭：第一階段廠商可自由選擇廠址，到了第二階段，他們會從事非合作競爭。模型的結論認為，廠商的利潤會隨著腹地的擴大而增加。意味著廠商在選擇區為時會盡可能往市場中心移動。

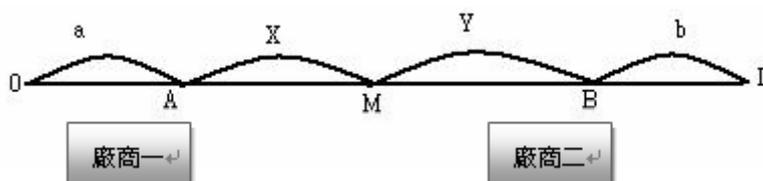


圖 5-1 Hotelling 線性市場假設

如上圖廠商一與廠商二分別在 A 點、B 點設廠，所以 a 腹地內的顧客會光顧廠商一；而 b 腹地內的顧客會光顧廠商二。區間 AB 間的任一消費者 M 他所在意的除了廠商一與廠商二提供得商品單價，還包括到 A 點、B 點的交通成本。爾後，研究專家也發現，後進廠商再初進入市場時，會考量與舊廠商同一區位，此點類似差異極小化原則，即廠商在選定位址時會盡量往市中心趨近。

(二) 零售引力法則 (Reilly's Law of Retail Gravitation)

零售引力法則是由美國學者威廉·雷利 (W. J. Reilly) 所提出，他利用三年時間調查了美國 150 個城市，並根據牛頓力學的萬有引力的理論，於 1931 年發表了「零售引力法則」來說明都市人口與零售引力的相互關係。該法則認為一個城市對周圍地區的吸引力，與它的規模成正比，與它們之間的距離成反比；當城市的人口越多、規模越大、商業越發達，其對顧客的吸引力就越大。詳細可用以下公式計算。

$$D_{ab} = d / (1 + \sqrt{\frac{P_b}{P_a}})$$

式中：d 為城市 A 和 B 之間的距離；
Pa 為 A 城市人口；Pb 為 B 城市人口；
Dab 為 A 城市商圈的限度。

換句話說，如果兩個城市都有零售店，在其他條件相等的情況下，顧客選擇哪個城市的零售店購買商品，主要取決於兩個因素：一是城市離顧客的距離，哪個城市離顧客更近，哪個地方就能吸引到更多的顧客；二是城市的人口規模，人口規模大的城市比人口規模小的城市能吸引更多的顧客。

後來的學者進一步完善了雷利的「零售引力法則」，將雷利判斷城市規模的指標從單純的人口數量改為也可用商店（零售商店或服務商店）的數量、商店的面積、商店的銷售額、商店廣告數量指標替代等。距離也不再僅考慮空間距離，而更注重考慮時間距離，也考慮交通方便程度、停車方便程度等因素。該模型的使用範圍也進一步擴展，除了用來度量一個城市對其周邊地區的顧客的吸引力外，還用來衡量城市內一個地方的商業區相對另外一個地方的商業區對顧客的吸引力，或者一家商店相對其他商店對顧客的吸引力。

(三) 產業集群理論 (Industrial Cluster Theory)

產業集群作為區域發展逐漸成為一種趨勢，且日益受到重視。隨著改革的推進和經濟的繁榮，產業集群現象也成為各國經濟發展中的重要內容。一些著力於產業集群效應研究的經濟學家也提出，一國在某些產業的競爭力與該國在這些產業中的集群優勢有關。而有關產業集群的定義中，以哈佛大學戰略經濟學家邁克爾·波特 (Michael Porter) 教授提出的概念最具代表性，也是最為廣泛接受。

所謂產業集群是指在特定領域中，一群在地理上集中，且具有相互關聯性的企業、專業化供應商、服務供應商、相關產業的廠商，以及相關的機構（如大學、標準的制定機構、產業協會、智囊團、職業培訓提供者和貿易聯盟等）構成的產業空間組織。在波特的定義中，產業集群的核心內容是其競爭力的形成和競爭優勢的發揮，這是其在市場經濟中生存和發展的根本保障，也是集群企業走向世界的優勢源泉。

根據不同學者的分析，與同產業、相關產業的競爭對手聚在一起會產生許多優點，這些優點包括：

1. 獲取資訊的優勢：

與同產業聚集在同一個地方，容易得到有關產業的各種資訊。尤其是很多難以具體化、系統化，難以用文字表達的知識。在產業集中的地方通過人際間的頻繁接觸和耳濡目染，其他地方難以傳遞的資訊變得容易傳遞。

2. 共用各種基礎設施：

在產業聚集地，眾多廠商可以共用一些基礎設施，特別是一些行業特徵較強的基礎設施，從而可以降低使用這些設施的費用。

3. 更能引起顧客注意：

同行的集中擴大了行業規模，從而更容易引起顧客的注意，使行業的資訊得到更充分地利用。目前世界各地的傢俱城、電子一條街都是證明。

4. 吸引更多的廠商加入：

對一家廠商來說設廠的最佳位址，對另一家廠商也很可能是，因此外來者到一地投資傾向於把地點選在原有廠商的聚集地，如此可吸引更多廠商加入後形成更大規模的群集。

二、產業區位用以觀光賭場設置評估之理論應用

產業集群理論進一步支持了霍特林模型及雷利的「零售引力法則」，證實了規模越大就越能吸引顧客之論點。因此，綜合以上三個理論，我們可以得到區位與產業吸引力之間的關係為：

- (1) 距離遠近對一個區位對顧客的吸引力大小有很大的影響；
- (2) 一個區位的行業規模愈大或腹地愈廣，該區位對顧客的吸引力就越大；
- (3) 同類的企業集中在一起，能提高競爭優勢。

同樣地將此兩理論應用在博弈產業上，利用上述理論來分析賭場的區位選擇對顧客吸引力之影響，我們可以得到以下三個結論（曾忠祿，2007）：



圖 5-2 產業區位輔以理論說明圖

(一) 距離對顧客的賭場選擇有明顯的影響

賭客喜歡選擇近的賭場，而較不喜歡遠的賭場，且主要賭客來自於鄰近地區。根據2002年Harah's公司的調查報告顯示，紐澤西州上賭場的的人次中，其中有88%是前往鄰近的大西洋城賭場，只有5%的賭客是前往較遠的拉斯維加斯賭場，說明了賭客會選擇離自己較近的賭場。此外，顧客對距離敏感導致賭場呈現很強的區域性特徵（ACLT Tasman，2002），以拉斯維加斯為例，進入拉斯維加斯的賭客，其中有87%的賭客是來自美國，又以內華達州之鄰近地區為主：55%來自美國西部，36%是來自隔壁的加州；而進入澳門的遊客85%是來自離澳門最近的香港與中國大陸，皆顯示距離對顧客的賭場選擇有明顯的影響。

(二) 距離影響賭客消費金額

距離賭場越遠的賭客，賭場消費越低，賭場消費隨距離的增加而下降（Cummings Associates，2003）。此說明了賭客較不願意到距離遠的地方消費，因此當賭場距離賭客越遠時，賭客前往賭場的次數也會越少，則其累積消費金額也會越低。

(三) 賭場規模對賭客選擇有影響

賭場規模是賭客選擇賭場時，僅次於距離的考慮因素。賭場規模包含賭場面積、老虎機或賭桌的數量、賭場的數量、賭場的附屬設施數量與種類等，而規模較大的賭場對顧客較具吸引力，因除了賭場本身規模與賭具設施之外，賭客還可以享受到更多元、更多選擇的休閒附屬設施；且若鄰近地區有更多的賭場，則賭客也會因賭場間之競爭而享受到更多的優惠與好處。因此，賭場規模越大越能吸引賭客前往。

三、關鍵區位成功要素之評估模型建構

經由上述理論之應用與分析歸納，並了解影響賭客選擇賭場的因素之後，我們知道賭場之客源是否充足，將影響到一家賭場之經濟效益，也影響到賭場之成敗，因此開發一賭場除了是新產業的建立，更應積極規劃以配合國土規劃，分析評估台灣各領域以建構出適當的博弈特區。因此，本研究將

配合國土規劃的六個關鍵因素區域定位、交通運輸、群集規模、多元空間發展、政策支援及永續發展六項，以求達到台灣發展博弈產業與規劃國土綜合開發之間的平衡，完成三大目標：生活環境的改善、生活環境的建設與生活環境的維護。

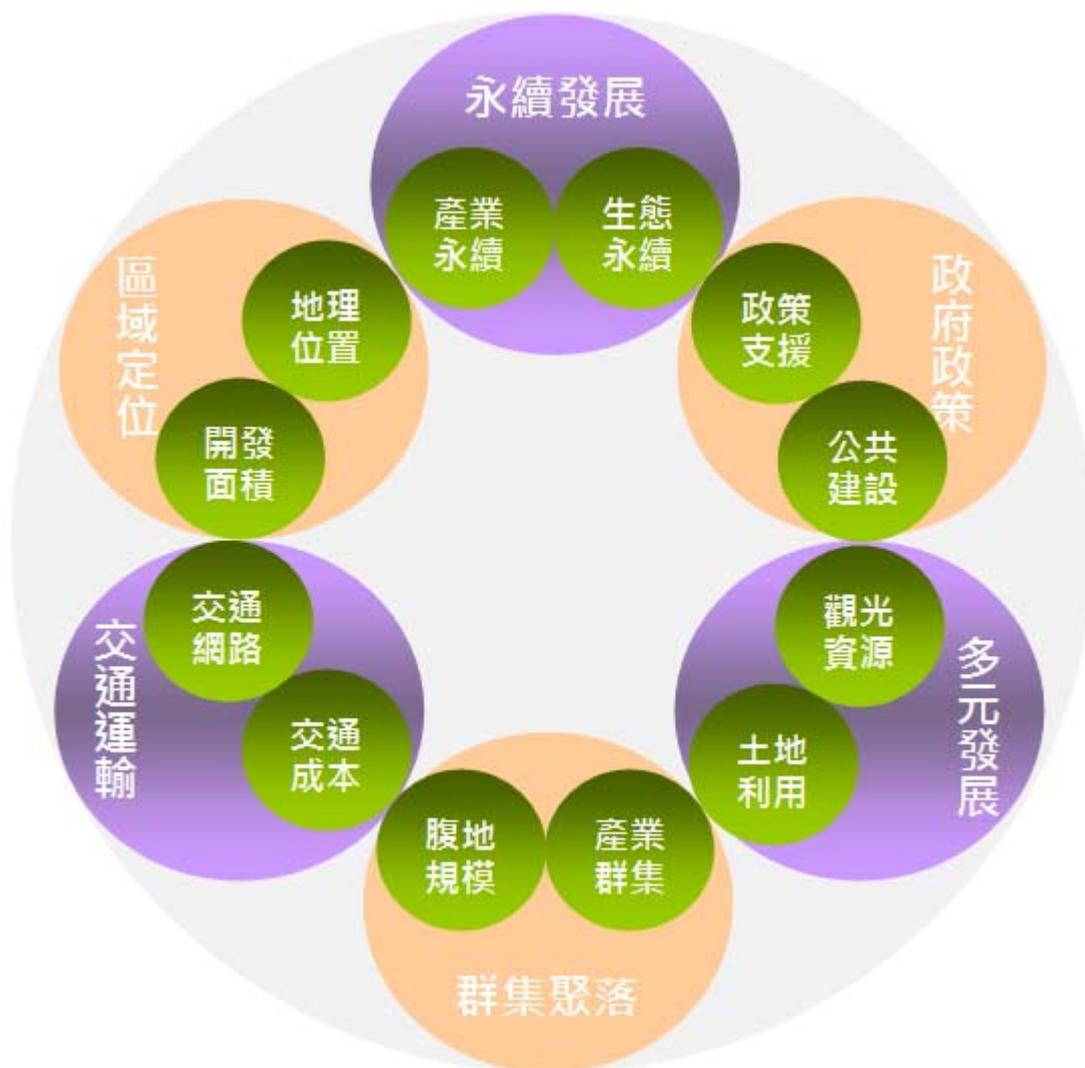


圖 5-3 國土規劃下之觀光賭場區位因素評估模型

(一) 區域定位

1. 地理位置

根據雷利的零售引力法則可了解區位之重要性，因為賭客喜歡到較近的賭場，所以離賭客較近的賭場將會吸引到較多的賭客。因此賭場的設置地點與鄰近地區之區域關係，將影響到其主要賭客市場來源。換句話說，若將賭場設置於大城市附近，則可為賭場帶來較豐沛的客源。

2. 開發面積

在選定設置賭場的地理區位之同時，也要考量其所能開發賭場之面積或。由於博弈產業涵蓋甚廣，包含餐廳、旅館，以及各種休閒娛樂設施等，因此欲開發博弈產業需要規模較大的佔地面積，讓其在設置與規劃之時能充分發揮配置效率，來增加其競爭優勢，提高賭場經營之效益。

(二) 交通運輸

便利的交通除了是賭場與鄰近區位溝通最重要的橋梁，也是吸引較遠地區潛在顧客的管道之一。便利的陸路與海路將會帶來鄰近地區的賭客，而發達的空路也會使其他國家、其他地區的賭客不遠千里而來。有「美國博弈教父」之稱的內華達州立大學拉斯維加斯分校旅館管理學院院長曼恩 (Dr. Stuart H. Mann) 也曾表示，大型博弈業者考慮設置賭場地點的最重要條件是交通，而且國際觀光客反應，賭場如果離機場超過一個半小時車程，去的意願就不高。因此，交通運輸為區位條件之首要因素。本研究將略分為交通網絡與交通成本。

1. 交通網絡

根據 Cummings 協會的研究指出，賭客願意在賭場之消費金額多寡和距離賭場遠近成反比。當賭場距離賭客越遠時，賭客前往賭場的次數也會越少，則其累積消費金額也會越低。所以在衡量賭場對消費者的距離相當重要。所以交通網絡的密集度、連網程度與易達性將決定旅客是否能增加消費的因素之一。

2. 交通成本

交通成本高低也會影響顧客前往消費額度多寡。所以距離遠近將會不再僅考慮空間距離，而更注重時間距離，也考慮交通方便程度、停車方便程度等因素。而便利的交通是任何觀光景點不可或缺的關鍵條件，也是觀光旅客在選擇旅遊地點時的重要考量因素，對博弈產業來說也不例外。

(三) 群集聚落

1. 腹地規模

除了考量賭場的開發面積，也必須比較其腹地大小。由於博弈產業涵蓋甚廣，包含餐廳、旅館，以及各種休閒娛樂設施等，因此其附近的相關產業佔地多寡將是旅客選擇消費與否的關鍵因素。欲開發博弈產業需要將可運用的腹地納入規劃，增加佔地，提升規模。讓其在設置與規劃之時能充分發揮配置效率，來增加其競爭優勢，提高賭場經營之效益。

2. 產業群集

所謂的產業群集效應為，當某一特定產業上、中、下游的發展有著地域性的關連傾向，而逐漸演化成具有經濟效率的互動結構，企業彼此之間存在著高度競爭卻又相互依賴、互利共享的關係。而將邁克爾·波特的理論應用到博弈產業，可發現群集條件進一步補充了區位條件，特別強調了同產業或相關產業在同一空間位置聚集的重要性，與其帶來的許多好處。

(四) 多元建設

1. 觀光資源

許多國內外學者曾提出研究來說明觀光遊憩資源對遊客存在吸引力，而這些吸引力就是遊客前往觀光景點的基本動機(Victor, 1989)。而觀光資源的吸引力包括景點設施與自然景觀，能對遊客發生拉曳的效果(曹勝雄, 1993)。

因此，當一地的觀光資源越多元、越豐富，則能對遊客產生較大的吸引力，並使遊客主動前往觀光。可見博弈產業的發展應配合整體觀光資源來做賭場規劃與未來長遠發展之考量。

2. 土地利用

博弈事業的開發除了須仰賴足夠的公共建設、基本設備，以及最重要的土地規劃，若預定開發地有足夠得綠地或公園的綠化建設，能營造出博弈度假特區的觀感。反之，若土地面積零散，或遍布墓地、軍事用地或旱地則應積極規劃之。

(五) 政策支援

1. 政府政策

政府是推動博弈產業的啟動關鍵之一。雖然在全球 197 個國家中，有高達 136 個國家設有賭場。但例如像在倫敦、比利時、漢城、伊斯坦堡等大城市將賭場建立在都會地區，但限制或禁止當地民眾進入自家的賭場。所以端看政府以何種角度來建立及開放博弈產業，有了政府的立法與支持對博弈產業而言舉足輕重。

回歸國土策略規劃層面，根據財團法人國家政策研究基金會之研究如下圖所示，政府在針對各行政區域所掌握的建立與調整基本原則主要有三，分別為都會生活圈適度擴展的『共生發展責任』，各大都會區發展為國際製造、金融、資訊、交通中心的都會健全格局規劃，以及考量地理天然形勢、便利行政管理與歷史文化延續等基本元素。透過行政區域規劃下，並且配合行政區域收支均衡劃分的概念，期望透過政府政策上的控制，促進國家資源有效配置，均衡北中南區域發展，縮短城鄉建設差距以達到提升都會發展潛能、厚植區域經貿競爭實力及建構良好生活環境為目標。



圖 5-4 行政區域建立與調整之政府政策原則

資料來源：財團法人國家政策研究基金會

因此，爰以行政區的規劃調整理念，不難發現未來在建立博弈產業區位的規劃上，對於區域收支均衡劃分的概念同樣是為政府在進行政策規劃上一項重要的探討因素，亦應視為以國土規劃下六大關鍵因素中政府政策面向裡其中一個關鍵要素。

2. 公共設施

根據產業群集理論，同產業或相關產業聚集在同一地理位置，則可資源共享，除了資訊上的互相傳達交流外，共同使用公共建設也是即為重要的一環。公共設施是經濟發展的基礎，完善且品質好之公共建設更是發展博弈觀光產業之根本要件，例如水電供應、電信通訊設備、醫療設備等，完善的公共建設能為旅客提供較佳的服務品質，以及舒適的旅遊環境，並提高其重遊意願。尤其博弈觀光產業涵蓋賭場、飯店、餐廳、會議表演廳等多種類別建築，其整體所需之用水量、用电量相當大，因此通常需透過政府機構來支持博弈觀光產業，配合其發展來興建公共設施。

(六) 永續發展

1. 產業永續

產業永續除了評估博弈產業未來之發展程度還必須探討博弈與當地既有或潛在產業的結合密度。包括是否會產生取代效應（substitution），或蠶食鯨吞效應（cannibalization）。這兩種效應，都會對當地經濟產生嚴重打擊。

取代效應是指當觀光賭場開放之後，人的時間配置會因此而改變，意即人可能將原本投入於從事生產性工作的時間與花費，挪移到博弈行為上，如此一來雖對博弈產業有利，但其他非博弈產業會因投入時間或金額的減少，而使產出降低，近而影響到當地的經濟。而蠶食鯨吞效應則說明，經營觀光賭場業者多為大型國際財團，會使用許多經營策略設法將賭客留在賭場裡，來獲取最高利潤，例如免費提供食、住、行、娛樂等。

如此一來，免費性的提供將壓縮到當地的類似產業，使這些產業在當地逐漸失去客源而停止營業，演變成大財團獲利而當地人民失去生存之依賴。故若能結合上述面向包含觀光資源、公共建設，及既有的產業等能否在長期規劃，被永續利用。以及一旦發生取代效應或蠶食鯨吞效應的應對措施。

2. 生態永續

博弈產業的建立需要仰賴大量的國土資源、水資源、電力資源與一切建造資源；對當地生態環境勢必造成極大的改變。支持博弈產業的專家認為結合當地環境資源開放博弈特區，並帶動觀光產業之發展。正面效益也許是可預期的，就環保人士認為國土開發和觀光發展通常猶如天平的兩端，必須找到其平衡點，更何況博弈特區不似一般森林遊樂區，對生態永續的助益有待評估。最重要的是瞭解當地目前的環境系絡，在建立新產業時同時也維護舊國土的生態永續，達成國土規劃之宗旨達成環境永續利用。

另外，居民風格與歷史文化所帶給地點的策略價值，亦為政府欲設立博弈特區地點時所須進行的思考項目之一，該賭場設立於該地區後，

對於該地區民眾的衝擊以及內在心態的影響上，降到最低程度為政府之首選目標，而歷史古蹟與文化是否會因此遭受破壞，政府同樣須要好好思考可能的結果，因此此兩項須列入整體的區位設立評估中。

第六章 台灣發展觀光賭場之初步評估分析

一、台灣觀光賭場設置發展歷程

自1987年解嚴以來，對於台灣博弈事業是否應該合法化，曾被立法院與行政院作為一重大政策之考量。在1996年12月底所召開的國家發展會議上，贊成者認為博弈事業應設置在未開發的離島地區，不僅可以促進離島地方經濟繁榮，並增進政府稅收，也因為其賭場置在離島，將賭客隔離在離島地區，可以有效降低犯罪流動率，而減少因為賭博所造成的社會問題，因此經建會也曾數度建議發展觀光賭博產業來增加稅收、發展地方經濟。各地方首長也都積極得爭取地方區域成為博弈特區，其中澎湖是台灣離島中最早提出欲設置觀光賭場、也是最積極努力爭取的縣市。

歷年來相當多的中央政府各部會的首長、高官皆曾表態支持，例如行政院長唐飛曾於89年表明支持「開放澎湖設立觀光賭場」之計劃，其明確指出澎湖可參考美國拉斯維加斯的營運模式，朝觀光博弈特區的方向規劃，發展出一適合各種旅客且結合博弈事業的娛樂特區。

89年4月離島建設條例完成三讀，根據此條例，行政院能夠成立離島建設指導委員會，並跨部會協調現行各部會統籌處理離島重大建設及其他開發相關事宜，擺脫原有法律的限制。而離島建設條例第十條規定，澎湖、金門、馬祖等離島地區均享有營業稅及關稅免稅的規定，讓離島地區可以依其特有的產業類型，發展觀光或其他事業，使離島地區可以逐步提升其競爭力，而在澎湖開設博弈事業的規劃，亦是在離島建設條例通過之後更臻完備。

根據離島建設條例修正草案之規範，博弈業務營運後，如當地公民認為不利當地經濟與社會發展，得依前項規定，重新表決其存廢。此外，經營博弈業務應繳納特許費，費率為每年營業額10%，其中8%移做離島建設基金，2%供設置地縣市政府使用。另一方面，為落實離島發展，增加業機會，博弈業者應聘用當地設籍三年以上之居民為員工，其比例不得低於員工總數二分之一。若不考量博弈事業對離島居民所可能帶來的傷害，則此一修正案對於澎湖的經濟發展確實有實質上的助益，然而，由於博弈事業是屬於特殊的行業，即使是當地人民同意設置，其所可能產生的社經問題如何處理，仍是值得探討的問題。

至今數年間，澎湖縣政府及立委也曾數次至立法院再提離島建設條例部分條文修正案，然而皆因社會、朝野未達成共識，而暫緩離島設置觀光賭場一案之討論。而台灣經建會於 2007 年 8 月完成《國際觀光度假區特許賭場管理條例》草案，主要內容包括修改台灣刑法中的賭博罪，給予博奕行為除罪化的法源依據。經建會原擬在全台發放三張執照，並傾向南部、東部和離島地區各發放一張賭場執照，透過設置包含觀光賭場的大型國際觀光度假區，積極發展觀光產業。

根據經建會的規劃，設置觀光賭場必須符合三大要件：第一、投資金額須達五百億元的觀光度假區，才能特許設置賭場。第二、賭場樓地板面積，不得超過該投資案總樓地板面積的 5%。第三、該投資案不能以賭場作為主要營業收入。觀光賭場執照特許時間最長為二十年，賭場營收四成要繳交中央政府，其中七成歸中央、三成歸地方。賭博公司應採發起設立，並申請公開發行，外國人持股不得超過六成。規範內容包括：設立觀光賭場的甄選方式、利益迴避與旋轉門條款、參與業者的特許費用及上繳中央比例，及日後如何管理（類如賭博與洗錢防制）等，博。

2007 年 12 月再次審議離島建設條例部分條文修正案，而行政院為促進離島觀光，通過離島建設條例增訂第十條之一修正草案，准許離島可以設立免稅購物商店，且營業稅為零，未來在澎湖、金門馬祖地區可買到價格較低的免稅商品。但離島建設條例修正草案仍然沒有納入博奕條款。

2008 年 5 月，立法院院會將無黨團結聯盟黨團所提「離島建設條例部分條文修正草案」，擬開放國際觀光旅館經離島公民多數同意後，附設觀光博奕事業等，再度交付經濟委員會審查。但相關主管機關認為需先進行全國性的國土規劃，再一併研究博奕條款，預計年底才會明朗化。

二、台灣設立觀光賭場關鍵因素分析

由於博奕產業能帶動旅遊相關產業，振興地方經濟等諸多好處，各國政府在此考量下，也紛紛欲將賭場合法化，從中獲利。我國博奕產業之發展，近幾年來爭議不斷，新政府上任，開放博奕產業之議題重燃，而各地方政府皆希望可透由設置觀光賭場來改善地方財政問題，並促進地方經濟繁榮，因

此各地方無不極力爭取設置賭場之資格。

泛舉離島的澎湖、金門，以及台灣本島的台北縣、苗栗縣、台中市、彰化縣、高雄縣市及桃園縣等，皆曾表達其欲爭取賭場執照之強烈意願，然而博弈產業所牽動的產業面極廣，包括觀光、交通、休閒文化、餐飲等，如何掌握各區位的優劣條件，降低開放賭場之負面效應，增加經營成功之機會，實需審慎評估。

因此，本研究基於前述分析，配合三個產業區位理論，來歸納及建立賭場經營成功所需具備之關鍵因素，將針對國土規劃提出的六個面向，共十二項指標逐一比較分析。

由上述我國觀光賭場的演進歷史至今，離島似乎潛在的優勢，在政府立法和與民協商上已規劃多時。但其實觀光賭場的議題應不止以離島為單一取向為可能發展規劃，在本島許多城市也積極爭取，包含苗栗、台中、彰化、高雄等。

而若以前述我們建立的六大面向裡，交通運輸的其中一元素：交通成本，本島在此點上既具有相當程度之吸引力，其中尤以北中南三大都會區之台北、台中、高雄之因為國內外交通網絡相對本島其他地方密集，交通成本會最低，所以為設置賭場的優先選擇位址，但考量台北為政治經濟雙核心首都，若建立賭場後續引發的社會成本過於龐大，因此本研究以離島代表澎湖、金門與本島代表台中、高雄為選址的雙主軸，一一套入國土規劃下之觀光賭場區域分析模型。

本研究並將以本島之高雄旗津、台中鎮南休閒專區工業區；與離島之澎湖、金門此四個被廣為討論的設置地點為區位；根據先前綜合國土規劃之六面向，十二項評估指標進行矩陣分析，並逐一探討並互相比較，最後歸結出台灣較適合設置觀光賭場之地點。

以下分別就國土策略規劃提出六個面向包含：區域定位、交通運輸、群集規模、多元空間發展、政策支援及永續發展，來分析評比高雄市、台中市、澎湖縣與金門縣發展成為觀光賭場特區之發展條件與潛力，以做為政府未來選擇設置觀光賭場地點之參考。

(一) 區域定位

1. 地理位置

根據雷利的零售引力法則推論，距離會影響到旅客前往賭場之意願，因旅客喜歡到較近賭場賭博的習性，所以賭場的設置地點應鄰近人口較多的大都市，讓鄰近大都市成為其潛在的客源市場。因此地理位置相對於潛在客源市場是非常關鍵的要素，本研究將從台灣和整個亞洲之區位關係，以及高雄、台中、澎湖以及金門與台灣大都市之區位關係，來探討台灣賭場之潛在旅客來源市場。

首先，檢視台灣在亞洲地區之地理位置，由下圖可知台灣位於亞太地區的中心位置，是銜接東亞與北美航線最重要的轉運站之一，且鄰近全球最大客源市場—大陸，因此若台灣開放合法賭場且陸客來台，則陸客應是最大客源。

此外，根據我國交通部觀光局統計截至 97 年 8 月來台旅遊主要客源市場前五名為日本 8 萬 4,168 人次、港澳 6 萬 4,182 人次、韓國 2 萬 2,410 人次、美國 2 萬 9,275 人次、新加坡 1 萬 830 人次。而由歷年觀光旅遊統計資料顯示，到達台灣的國際旅客主要來自亞洲地區，所以我們以日本、港澳、新加坡以及南韓為主，即飛行至台灣的時間約在三個小時至三個半小時之內的國家，皆為台灣賭場的潛在賭客來源市場，見圖 6-2。

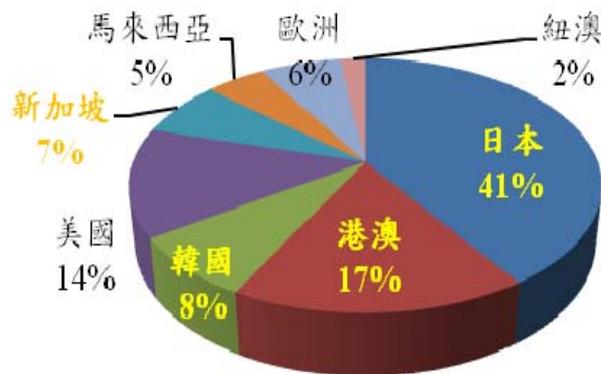


圖 6-1 2007 年來台之主要國際旅客國家分布

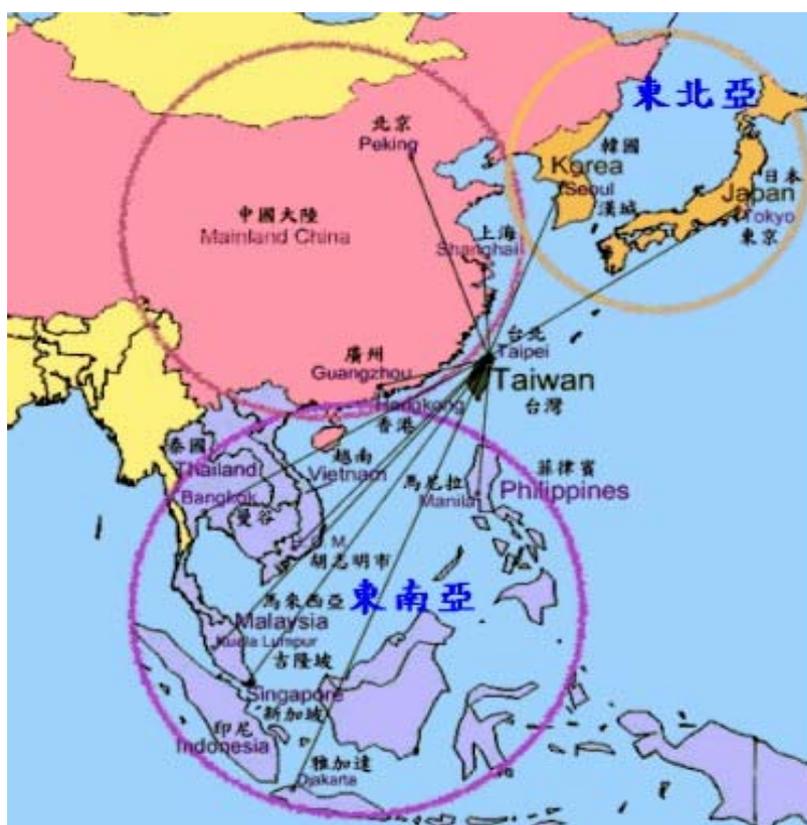


圖 6-2 台灣賭場之潛在亞洲市場示意圖

除了亞洲國際旅客之外，台灣本島之旅客亦是台灣賭場之重要賭客來源市場，因此接著檢視台灣四個設置賭場之地點與整個台灣之區位關係。高雄位於台灣南部地區，是人口密度最高與重工業最發達的都市，為台灣第二大都市，而台中位居台灣中部，為台灣南北向交通之中點；澎湖位居台灣海峽東南方，大約在台灣嘉義縣與金門縣之間，東對台灣、西面福建，北上可連絡馬祖列島，據大陸與台灣之中站；金門位於閩江口四面環海，和廈門遙遙相望，通往潛在客源市場中國，非常便利。

由圖 6-3 可清楚看出四地賭場與台灣北中南三大區域之區位關係。依距離遠近來判斷，距離越近則旅客前往之意願越高。因此，對北部的旅客來說，最願意光顧的賭場依次為台中→澎湖→金門→高雄賭場；中部的旅客則為台中→澎湖→金門→高雄賭場。南部旅客反而最願意去高雄賭場，其順序為高雄→澎湖→金門→台中賭場；離島的居民最樂意光顧的順序為澎湖或金門→台中→高雄。

也就是說，若將賭場設置於台中地區，除了中部遊客會光顧，還可吸引大部分北部遊客，以及部分的離島遊客。因此，由國內的區位條件來看，台中的地理區位條件優於澎湖、金門更優於高雄。

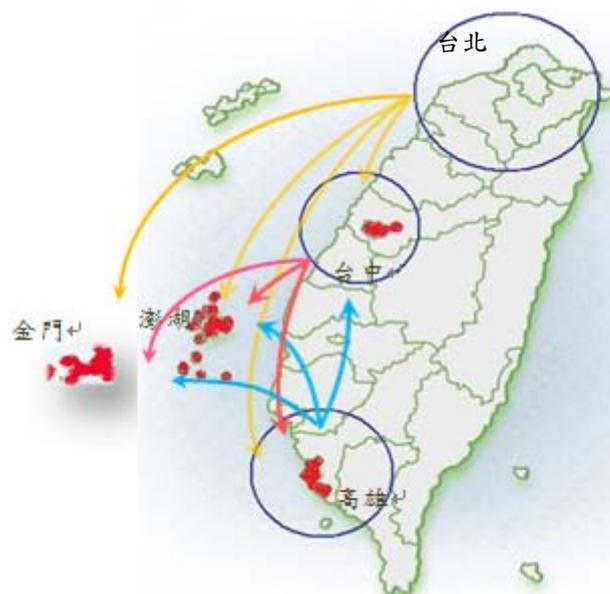


圖 6-3 國內潛在客源市場

2. 開發面積

高雄市總面積為 153.6 平方公里，旗津總面積 4.4 平方公里，高雄市政府目前尚未有明確規劃，但由旗津土地利用之統計調查結果與發展歷史來推估，其可開發之區域應為四者中最小。

而台中市面積共 163.4 平方公里，台中鎮南休閒專區總面積約為 1.486 平方公里，是全國最大區域的觀光休閒商業區開發案，其中五大休閒區專用土地以及其他河川區用地共計為 0.893 平方公里，其中可設置觀光賭場特區之面積為 0.245 平方公里。

澎湖縣全縣六鄉市，土地總面積為 127.96 平方公里，其中馬公市與湖西鄉陸地合稱澎湖本島，面積為 65.4132 平方公里，而澎湖目前已規劃為博弈特區的四處潛力區佔地面積超過 1 平方公里。

金門總面積為 153.05 平方公里，金門列島包含有金門本島(大金門)、以及烈嶼(小金門)兩者合計占總面積的 97%。大金門面積為小金門

十倍；小金門面積僅 14.6 平方公里，而依經建會規定賭場樓地板面積占投資案總樓地板面積不得逾 5%，況且金門境內尚劃分有國家公園區，故若欲規劃博弈之開發面積，應類比澎湖為至少 1 平方公里以上。由以上數據來看，其開發面積最大者為台中鎮南休閒專區，澎湖次之，而高雄旗津則最小。

表 6-1 各縣市開發面積比較

	高雄市	台中市	澎湖縣	金門縣
總面積 (k m ²)	153.6	163.4	127.96	153.05
擬設置博弈特區之位址				
預計開發地	高雄旗津	台中鎮南休閒區	澎湖	金門
預計開發面積 (公頃)	< 100	147	> 100	> 100

(二) 交通運輸

交通便利性對賭場經營者以及旅客來說是一重大考慮因素，因此在選擇設置賭場地點時，交通條件應為首要考量要件。檢視高雄、台中、澎湖以及金門之交通條件，四地皆擁有機場與海港，讓遊客依自己的便利性來選擇不同的交通工具，其空港運輸現況整理如下。

表 6-2 四機場歷年航空客運量

	單位：人次				
	92 年度	93 年度	94 年度	95 年度	96 年度
高雄小港	6,644,742	7,586,640	7,374,217	7,130,321	5,717,242
台中清泉崗	944,839	825,012	692,356	693,378	781,388
澎湖馬公	1,628,320	1,841,259	1,800,714	1,749,535	1,692,045
金門機場	1,171,977	1,418,185	1,447,989	1,435,153	1,466,235
全國合計	37,879,393	44,116,510	44,267,770	43,725,084	39,772,446

此外，以旅客的角度來看，除了交通便利性此因素之外，其交通成本也將影響其前往賭場之意願，因此本研究將假設國內外數個旅客潛在市場，預估因空間距離所產生的金錢成本與時間距離造成的時間成本來衡量旅客的交通成本，再將之作一比較，最後綜合比較可得出高雄其交通運輸條件為四者中最優者。

1. 交通網絡

(1) 空路

高雄擁有小港國際機場，為全國唯一兼營國內與國際線之航空站。2006 年載客量首度超越台北松山機場、並僅次於桃園中正國際機場，截至 2007 年進出旅客 565 萬人次，占我國機場總客運量 14.2%（2007 年全國機場客運量總計 3,977 萬人次）；台中清泉崗機場近幾年來載客量逐漸遞減，2007 年載客量共計 78 萬人次，僅佔我國機場總客運量約 2%。澎湖機場共有三個航空站，包含馬公航空站，以及七美、望安兩輔助航空站，以馬公航空站為主要對外運輸窗口。

2007 年我國離島機場客運量合計 347 萬人次，其中以馬公機場客運量 169 萬人次居冠；再加上七美機場與望安機場的旅客人次，2006 年澎湖機場總載客量共計有 172 萬人次；金門 2007 年旅客人次 147 萬人次，為離島第二大載客量機場。

比較四地機場載客量現況，高雄小港機場因屬於國際機場，其機場載客量遠大於台中的清泉崗機場，而根據調查顯示，每年以空路進出澎湖之旅客與遊客約佔總進出人次之 87%，因此澎湖地區對外運輸主要仰賴空運，在加上其觀光業發達，因此其機場載客量也維持在一定水準。（見圖 6-4）由此可知，高雄小港機場的運輸負載量 > 澎湖馬公機場 > 金門機場 > 台中清泉崗機場。

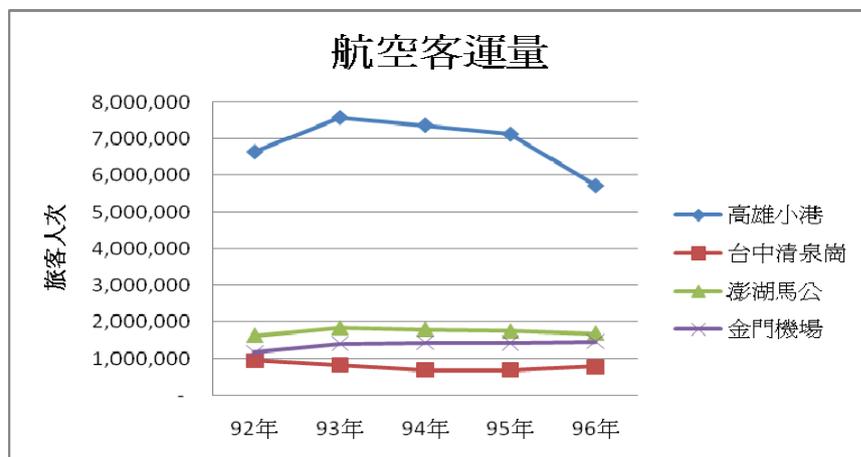


圖 6-4 四機場之航空客運量

(2) 海路

2007年我國國際商港（註1）旅客人數共計42萬5千人，其中高雄港以12萬2千人次占總數的29.8%為最多，而台中港則計有旅客人數1萬1千人，約佔總數的2.5%左右。而2007年我國4個國內商港（註2）旅客人數計120萬，澎湖馬公港總計有24萬5千人，金門港有72萬5千人高達總數的60%，主要原因為開放金門小三通，若再加上福澳港之承載量，96年金馬小三通航線進出港旅客計77萬9千人次，較上年增加16.4%，其中我國籍旅客67萬2千人次（占86.3%），增加14.8%，大陸籍旅客10萬7千人次（占13.7%），成長27.8%，兩岸人民互往人數有增加趨勢。

由下圖6-5可看出進出港旅客人數為四者排序為：金門港>馬公港>高雄港>台中港。此外，根據統計，馬公港與臺中港以國內航線旅客為主，高雄港有部分國際航線旅客，均為日本航線旅客，而金門港有部分來自中國的旅客。由此可知，我國港口航線多為本國旅客所使用。

表 6-3 四海港歷年旅客進出人次

	92年	93年	94年	95年	96年
高雄港	150,073	187,039	166,561	131,345	122,189
台中港	1,683	1,326	5,193	13,394	10,739
馬公港	170,623	248,678	316,185	265,708	245,665
金門港	160,103	405,550	518,719	623,030	725,096

註1：我國前三大國際商港高雄港、台中港、基隆港與其他港口（含花蓮港、蘇澳港、安平港及臺北港）

註2：我國四個國內商港分別為馬公港、布袋港、金門港以及福澳港，其中以金門港進出港旅客人數最多，佔總數超過一半以上。

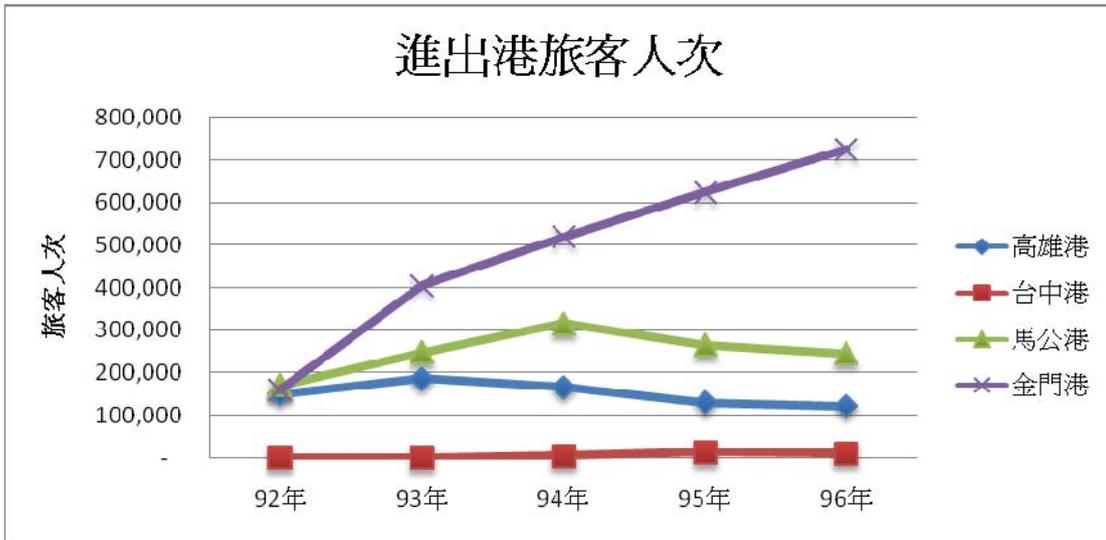


圖 6-5 四海港歷年旅客進出人次

資料來源：交通部，本研究自行整理

此外，旗津為一沙洲，其與高雄市需以渡輪相連結，因此另外收集了高雄市旗津渡輪營運概況如下表。由下表可看出旗津渡輪 2007 年載客人數高達 664 萬人，共有 161 萬航次。

表 6-4 高雄市旗津渡輪營運概況

年份	營業渡輪艘數	航次	旅客人數(次)
93 年	24	163,713	5,663,333
94 年	24	157,583	5,749,196
95 年	26	154,226	6,143,111
96 年	25	161,078	6,644,410

資料來源：高雄市主計處，本研究自行整理

2. 交通成本

為衡量旅客交通成本對賭場設置地點的重要性，本研究將交通成本分為時間成本與金錢成本兩部分，並假設國內外潛在客源市場，接著分別計算旅客從這些潛在客源市場到高雄旗津、台中、澎湖以及金門所需花費在交通上的時間與金錢，然後據此分析四地點交通條件的優劣程度。

首先，本研究選擇國內人口聚集程度較高的北中南三大都會區為國內潛在客源市場，台北都會區約有 671 萬人、台中都會區約有 200 萬人，而高雄都會區則約有 250 萬人至 300 萬人左右。另外，根據歷年觀光旅遊統計資料顯示，到達台灣的國際旅客主要來自亞洲地區，其中以日本、香港、澳門、新加坡以及南韓為主，因此選定此四個亞洲國家為國外潛在客源市場。以下則分別就國內、國際潛在客源市場來做討論與分析。

(1) 國內潛在客源市場

國內長途陸路交通均以高鐵為主要交通工具，長途空運則以飛機（註 3）為主（即不考慮搭船至澎湖或金門），而市內短程交通則以當地大眾交通系統（例如捷運）或者個人交通工具（例如計程車、小客車等）為主；高鐵與捷運之時間與價錢則依各單位所公布之時刻表與票價表為準，飛機之時間與價錢則參考各航空公司所公布之航程表，並計算其平均單程票價；而無相關單位統一制定者，則依一般之生活相關經驗來補充。

以台北旅客到高雄旗津為例，若搭乘高鐵至高雄左營站，則需再轉乘捷運至西子灣站搭乘鼓山渡輪抵達旗津；若搭乘飛機至高雄小港機場，則再轉搭計程車經由過港隧道即可抵達旗津。假設飛機與高鐵之間需花費約 15 分鐘的時間來轉乘。表 6-5 整理國內潛在客源市場抵達目的地賭場所需花費的時間成本與金錢成本（其詳細交通行程之時間與價格計算請參見附錄）。

表 6-5 國內旅客到達目的賭場之成本預估

	高雄旗津	台中鎮南	澎湖	金門
台北都會區	飛機 60 分鐘/ 2,250 元	高鐵 40 分鐘/ 700 元	飛機 45 分鐘/ 1,920 元	飛機 60 分鐘/ 2115 元
台中都會區	高鐵 70 分鐘/ 835 元	大眾 30 分鐘/ 100 元	飛機 35 分鐘/ 1,577 元	飛機 55 分鐘/ 1,990 元
高雄都會區	大眾 30 分鐘/ 100 元	高鐵 40 分鐘/ 790 元	飛機 35 分鐘/ 1,631 元	飛機 55 分鐘/ 1,984 元

對旅客來說，花在交通上的時間越少、金錢越少則越有意願前往某觀光景點，因此本研究以「交通成本最低者」（即同時較低的時

間成本與較低的金錢成本)作為「旅客擁有最大的意願進入此地區」之指標，來判定島內旅客前往三目的地賭場之意願。

如圖 6-6 所示，以抵達目的地所需花費的時間為橫軸，需花費的金錢為縱軸，越接近左下角，則其交通成本越低，意即國內旅客有越高的願意前往此地點。

由散佈圖可判斷出，台北都會區的旅客到達台中的交通成本最低，因此其最有意願前往台中>澎湖>金門>高雄賭場；台中都會區的旅客到達台中的交通成本最低，故會優先選擇台中>澎湖>金門>高雄賭場（端看顧客會考慮交通費還是所花的交通時間，在意交通費的人會前往高雄賭場，反之在意交通時間的人會選擇交通費用較貴的金門賭場）；而高雄都會區的旅客到達高雄之交通成本最低，依序是高雄>台中>澎湖>金門賭場。

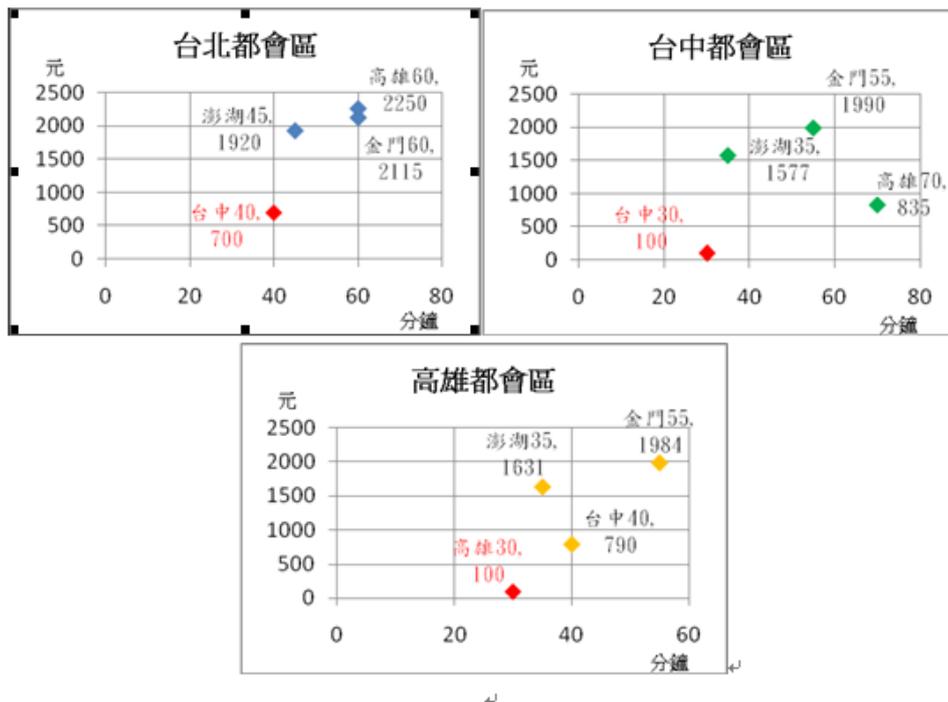


圖 6-6 三大都會區到達目的賭場之交通成本散佈圖

其中台北都會區人口最多，因此其選擇所佔權重最大，其次為高雄都會區，台中都會區再次之。最後所得出結論為，若以國內旅客為目標客源市場，依交通條件來看，將賭場設置於台中鎮南休

閒專區為最佳選擇，結論順序應為台中鎮南休閒專區 > 高雄旗津 > 澎湖賭場 > 金門賭場。

(2) 國外潛在客源市場

國外旅客抵達目的賭場的交通方式，均以空路分別由桃園中正國際機場與高雄小港國際機場入境台灣，其後再轉乘高鐵或國內航空線至台中、澎湖或高雄。

以日本旅客為例，其可搭乘飛機直達高雄小港機場，再轉乘計程車經由過港隧道即可抵達旗津；若日本旅客欲前往台中，則需在桃園中正機場入境台灣後，再轉乘高鐵至台中；若其欲前往澎湖或金門，則在桃園中正機場入境台灣後、轉乘高鐵至台中，在前往台中清泉崗機場轉搭國內航線至澎湖或金門。

表 6-6 整理國外潛在客源市場抵達目的地賭場預估所需花費的時間成本與金錢成本（詳細交通行程之時間與費用計算請參見附錄）。

此外，根據調查顯示，國際觀光客反應如果賭場距離機場所花費的時間超過一個小時半（90 分鐘），其前往的意願就不高。因此，本研究也計算國際旅客經過長途飛行入境台灣、離開機場後，其到達目的賭場所需花費的時間與成本，來檢視四地賭場的交通條件。

表 6-6 國際旅客到達目的賭場之成本預估

國外市場	高雄旗津		台中鎮南		澎湖		金門	
	時間	費用	時間	時間	時間	費用	時間	費用
日本	220 分鐘	10,550 元	235 分鐘	10,480 元	277 分鐘	12,145 元	292 分鐘	12340 元
港澳	100 分鐘	3,730 元	155 分鐘	5,780 元	197 分鐘	5,845 元	212 分鐘	6040 元
韓國	225 分鐘	6,006 元	235 分鐘	3,830 元	277 分鐘	5,495 元	292 分鐘	5690 元
新加坡	255 分鐘	5,830 元	315 分鐘	4,985 元	357 分鐘	6,650 元	372 分鐘	6845 元

如圖 6-7 所示，以抵達目的地所需花費的時間為橫軸，需花費的金錢為縱軸，越接近左下角，則其交通成本越低，意即國際旅客有越高的願意前往此地點。

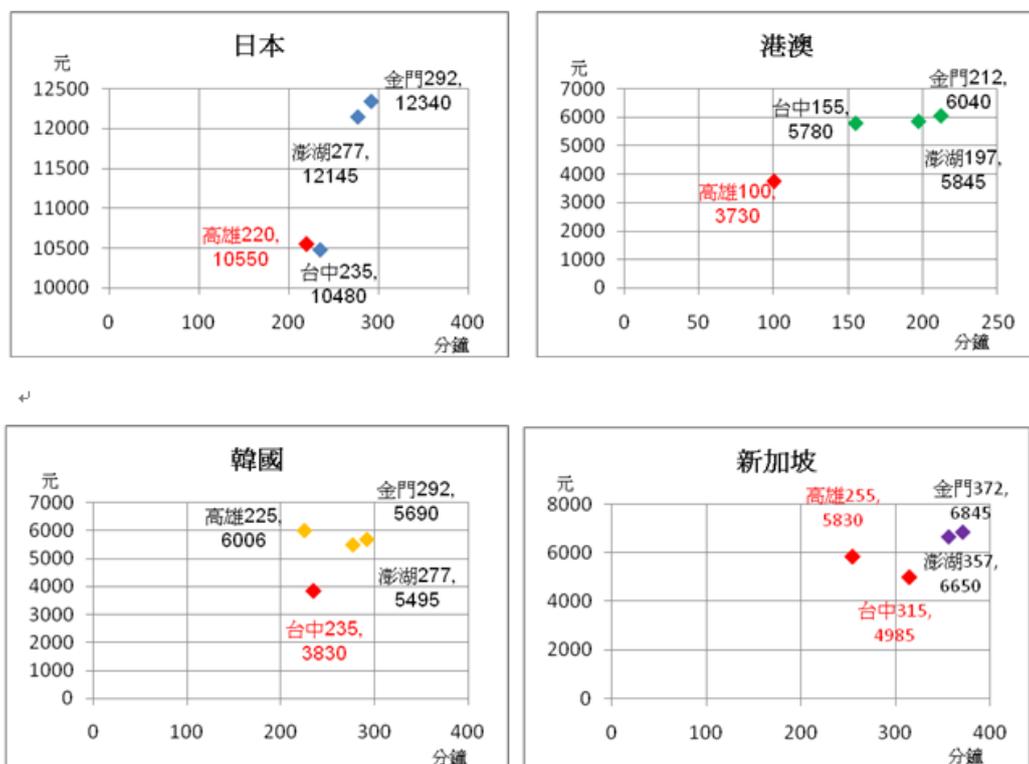


圖 6-7 國際旅客到達目的賭場之交通成本散佈圖

資料來源：交通部觀光局

從散佈圖可以判斷出，日本旅客前往高雄之交通成本最低，其前往台中所花費之時間比前往高雄多了 6.8%，但所花費的金錢僅少了 0.6%，因此，日本旅客擁有最高的意願前往高雄 > 台中 > 澎湖 > 金門。

同理，港澳旅客最願意前往高雄 > 台中 > 澎湖 > 金門；韓國旅客最願意前往台中 > 高雄 > 澎湖 > 金門；新加坡旅客最願意前往高雄或台中，端看顧客會考慮交通費還是所花的交通時間，故排序為：高雄 ≥ 台中 > 澎湖 > 金門。再者，比較其離開國際機場後、抵達目的賭場所需花費的交通成本，即不計入國際長途飛行之時間與價錢。由表 6-5 也可發現，旅客離開機場後只需花費約 30 分鐘左右即可到達高雄旗津，無論在時間或費用上均較其他兩者來得少。

總結來說，無論是日本、香港、韓國或新加坡旅客，結論順序應為高雄>台中>澎湖>金門。即相較於台中、澎湖或金門，若賭場設置於高雄，亞洲的國際旅客擁有較高的意願前往。從此結果可明顯看出，高雄旗津的交通條件優於台中鎮南、澎湖或金門，因此應優先考慮將賭場設置於高雄旗津。

小結

- ◆空路負載容量：高雄>澎湖>金門>台中
- ◆海路負載容量：金門>澎湖>高雄>台中
- ◆國內交通條件：台中>高雄>澎湖>金門
- ◆國際交通條件：高雄>台中>澎湖>金門

由目前四地區海空交通運輸負載量，以及國內、國際交通條件來看，高雄的條件最佳。高雄擁有國際小港機場、國際商港，以及高鐵等陸海空三種交通運輸方式，使國內旅客抵達高雄的交通成本為次低，也是國際旅客選擇賭場的最佳選擇。

而台中雖較缺乏海空運輸，但高鐵之便利性可吸引國內三大都會區的人口前往；而澎湖、金門因位於離島，相較於本島的高雄與台中，且金門之交通成本還高於澎湖。雖然澎湖、金門海空運輸條件皆優於台中，但因為交通成本較高，使得旅客前往澎湖的意願也較低。

總結來說，在交通運輸方面，高雄旗津的條件最優，台中次之，澎湖則第三，金門最差。

(三) 群集聚落

1. 腹地規模

(1) 高雄旗津

旗津座落於高雄市為台灣第二大都市，也是大高雄的精華所在。土地利用甚為集約，人口密度相當高，是人文、物質薈粹的聚集地，也是其周圍城鎮所賴以生息的心臟地帶。同時也是全國人口密度最高與重工業最發達的都市，龍頭工業包含中鋼公司、台灣

中油公司，以及新建立高捷公司。其腹地涵蓋整個高雄都會區：包含高雄市、高雄縣以及屏東縣，至 2007 年高雄都會區統計有 2,77 萬人口，為全球第 145 大都會區。

高雄都會區中以高雄市為最發達的工商港埠，高雄縣則定位於蓬勃的農業生產，屏東縣有聞名的觀光遊憩資源，目前因為高高屏間經濟活動的頻繁已打破行政區域的界線，漸漸形成共同生活圈。所以，若將賭場設立高雄旗津，將可享受資源整合完善的高高屏共同生活圈，並帶動整個區域間各項的建設發展，提高生活品質，進而成為台灣地區最具競爭力及最適合居住的區域。

(2) 台中鎮南休閒專區

鎮南休閒專區位居台灣中部之台中，為台灣南北向交通之中點；也離台灣的心臟—有世外桃源之稱的南投相當近，藉由上述的交通運輸分析，不難發現台中最大的優勢極為九次元的交通網路為台中市建構縝密的運輸系統，除了既有的中山高、中二高、西濱和中投快速道路；高速鐵路的通車，更讓台中市穩坐「一小時全島通」的樞紐位置，不僅拉近南北的距離，與台鐵的結合，也創造更多元便捷的服務。

此外，台中市位於台灣西部中心，得天獨厚的樞紐位置，也將成為中國大陸兩岸三通的轉運站，若將賭場設置在鎮南休閒專區，其腹地將涵蓋台中市、台中縣、彰化縣、南投縣等四個行政轄。包含中央、阿里山山脈、台中盆地、彰化平原及埔里盆地群，面積 7396 平方公里，聚集人口有 442 萬，又因中央脈地形之天然屏障，擁有豐富自然景觀與觀光資源，鮮受颱風暴雨的侵襲、生活條件良好，更被選為全國幸福指數第二名的城市，為最適宜人居的生活首都。

簡言之，台中都會區地處台灣中部，位居南北二大都會的中心點，具有吸引各地客源的競爭性，再者往西最接近中國，故若將博弈產業設在台中鎮南休閒專區，將能吸收大量潛在客源，交通運輸及資訊連網程度堪稱四地最優。

(3) 澎湖

澎湖群島位於中國大陸與台灣之間的台灣海峽上，是臺灣唯一的島縣，由 90 座島嶼組成，全島面積約 127 平方公里。全縣六鄉市，其中馬公市與湖西鄉陸地合稱澎湖本島，面積為約 65 平方公里。其餘馬公市所屬 6 個小島面積合計約 2 平方公里，湖西鄉所屬 10 個小島面積不到 0.3 平方公里，另白沙鄉面積為約 20 平方公里，西嶼鄉面積約 18 平方公里，望安鄉面積為 14 平方公里，七美鄉面積為 7.5 平方公里。澎湖不似本島的縣市可以以北中南三區劃分腹地範圍，僅就馬公市、湖西鄉、七美等六個鄉鎮作資源規劃，2006 年底合計人口總數為 9 萬 2 千人。

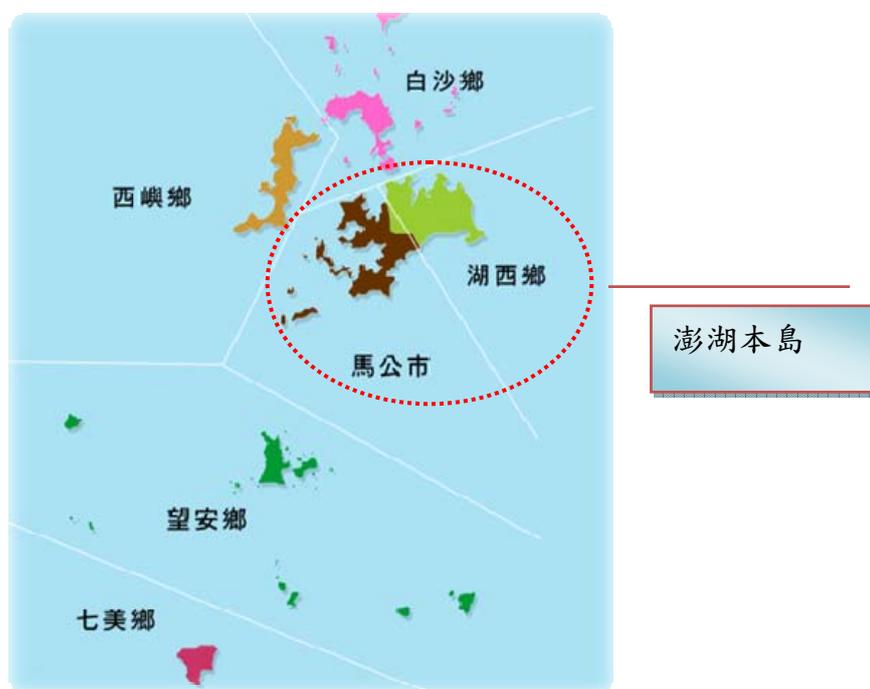


圖 6-8 澎湖縣地圖

資料來源：澎湖縣政府

兩岸直航研究專家表示，兩岸空中客運常態化最可能的突破點是廈門—澎湖航線，目前遊客從廈門坐船到金門到澎湖，返回時如果開通了廈澎航線，遊客返回時從澎湖直飛廈門即可，節省折返的時間，同時開拓新的旅遊路線。其次澎湖屬於臺灣的離島，台灣當局對其與大陸交往的限制比起本島較有彈性，最可能率先在兩岸突破空中通航。所以若澎湖開發博弈產業，按照現有規劃，

包機週末化之後，將實現每週包機，再實現每日航班，澎湖將可擴大腹地規模之福建、港澳甚至內陸中國。

(4) 金門

金門總面積為 153.05 平方公里，金門列島包含有金門本島（大金門）、以及烈嶼（小金門）兩者合計占總面積的 97%。大金門面積為小金門十倍；小金門面積為 14.6 平方公里。而島上真正有人居住僅大小金門，其他均為軍事重地。

儘管本地面積使用規模有限，但金門的腹地將是四地當中最國際化，最能吸引潛在大陸客源。從上述交通運輸之分析得知，金門已突破高雄港、台中港與馬公港，成為海港中旅客人次最眾者，且有 13% 的旅客來自中國大陸。行政院院長劉兆玄先生表示，金（金門）廈（廈門）大橋將能重建兩岸的關係，可望納入兩岸協商議題，若兩岸合作從兩端同時建設，全長 11.4 公里從設計、施工建設到竣工，應可以在四年內完成。在加上直飛兩岸大三通，廈航也會利用好福建與金門地緣相近的優勢，經營小三通航線以兼顧部分客源需求，可見金門之腹地規模相當有潛力。



圖 6-9 金廈大橋建設模擬圖

2. 產業群集

所謂的產業群集效應為，當某一特定產業上、中、下游的發展有著地域性的關連傾向，而逐漸演化成具有經濟效率的互動結構，企業彼此之間存在著高度競爭卻又相互依賴、互利共享的關係。而賭場的建立，不僅單單依賴博弈產業本身，還包含其他產業如餐飲服務業、休閒娛樂產業、可觀光的文化創意產業或農業人文產業。意即在考慮設置賭場時，應將賭場設置集中在同一區位，除此之外，也要綜合發展其他休閒設備來增加對旅客之吸引力，並提高博弈產業之競爭力。

(1) 高雄地區

圖 6-10 針對高雄市之產業聚落合計與旗津區的分別比較。可發現高雄旗津與其他三地最大相異之處在於居民賴以維生的產業為製造業，高達 32.3%。雖然整體而言大高雄如同台中、澎湖與金門仍以批發零售等服務業為為核心產業。高雄地區在基本建設產業上相當齊全，包含金融、教育、醫療休閒娛樂，雖有水電燃氣供應商，但為數不多。反觀旗津區，因為市政府在規劃之初即已定義旗津為觀光區，因此基本產業尤其是私人醫療診所、金融保險和藝術娛樂在商家統計數皆為零。優勢是用水供應上資源充足，相較其他三地不虞匱乏，住宿餐飲及運輸業也可自給自足，然電力也是未來需要協商考量的議題。

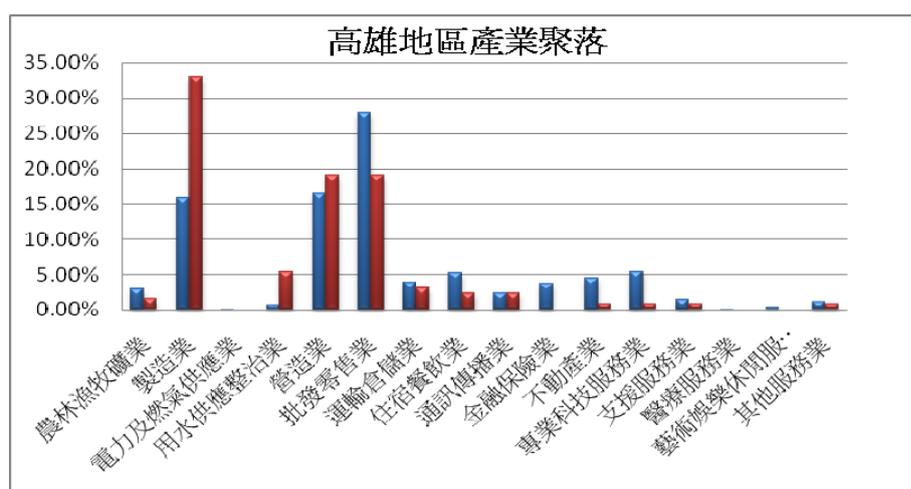


圖 6-10 96 年度高雄地區產業聚落

資料來源：高雄市政府 本研究自行整理 (單位：家數)

(2) 台中地區

依據本研究之研究結果，就行業別而言、五年來（民 90 年至 95 年）經營家數增減百分比觀之，以營造業與住宿及餐飲業分別增加 71.01%與 70.09%最多，文化運動休閒服務業增加 53.12%居次，占服務業部門最大比例之「批發及零售業」則增加 4.61%。

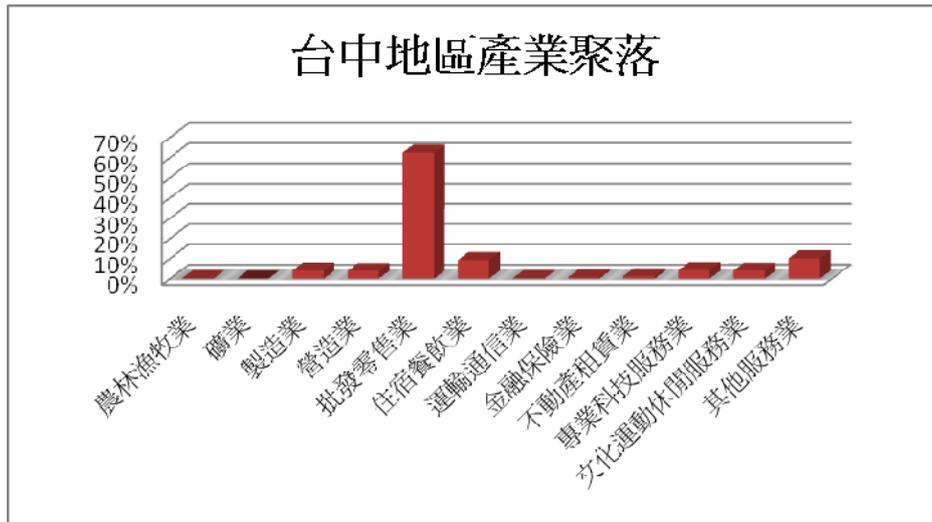


圖 6-11 95 年度台中地區產業聚落

資料來源：台中市政府 本研究自行整理（單位：家數）

因此發現針對博弈產業相關的服務產業含住宿餐飲、休閒運動文化等，台中市均可提供資源也協助產業聚落的建立。

(3) 澎湖

澎湖和其他三地略顯不同的是，當地居民以營造業為主體高達 25%，輔佐產業為運輸通信、製造業、零售批發和農林漁業。和博弈相關的運動休閒產業與餐飲住宿產業不比高雄、台中兩大都會城市有利基，但勝於金門。

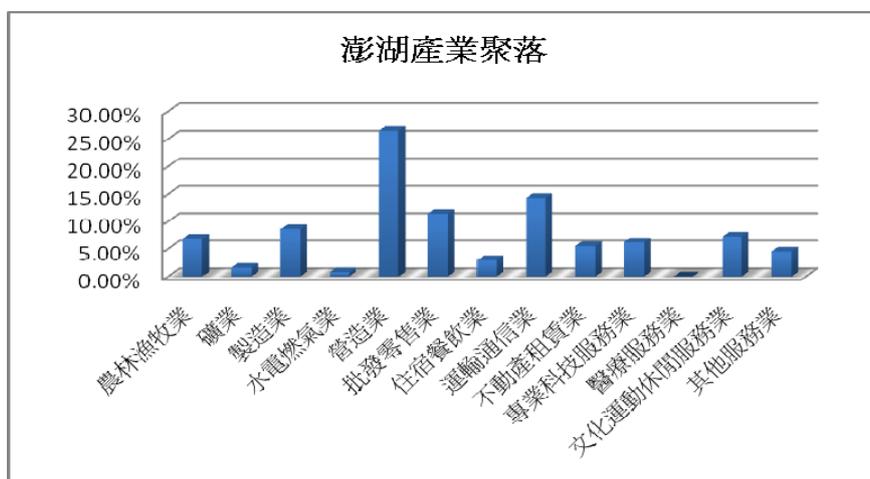


圖 6-12 95 年度澎湖縣產業聚落

資料來源：澎湖縣政府（單位：家數）

(4) 金門

金門在發展博弈產業上會面臨到基本建設的困難，從下圖縣府截至 2007 的產業分佈統計，可發現金門居民多從事零售商店或批發賣場的工作，占所有產業高達九成；反觀和博弈相關的住宿餐飲業、文化運動及休閒服務業合計不到 3%。

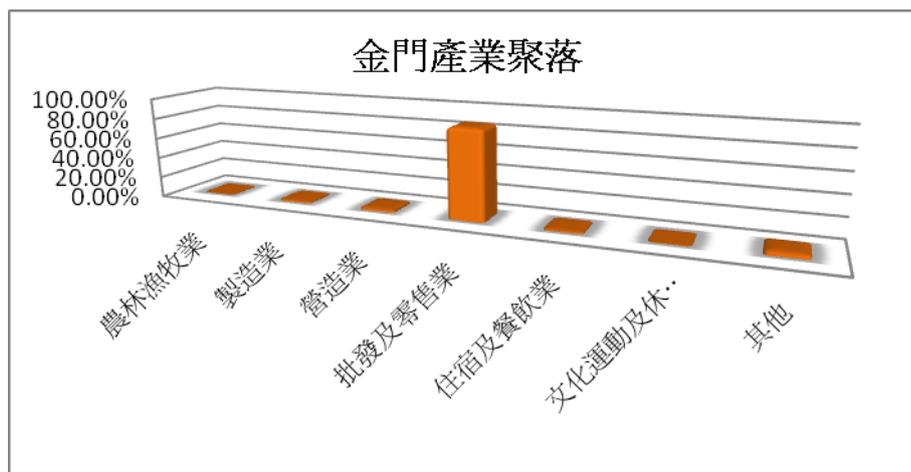


圖 6-13 95 年度金門縣產業聚落

資料來源：金門縣政府，本研究自行整理（單位：家數）

(四) 多元建設

1. 土地利用

(1) 高雄旗津

近年來高雄市全力朝海洋首都願景邁進，城市發展主軸策略以成為亞太海運中心推動，因此市區及港埠週邊地區陸續進行重大建設，旗津區位於高雄市最西側的臨海港埠區，與市區隔著高雄港區，且為高雄市早期發展地區，因此擁有迥異於市區的文化歷史資產，在高雄市政府力倡「愛河塞納河化，旗津夏威夷化」下，發展策略係將旗津島定位為結合目前古蹟、海岸線及地方產業推展為觀光休閒區域。而目前旗津區規劃的土地面積如下表。

表 6-7 旗津可規劃土地面積

區域名稱	土地面積 (公頃)	土地筆數		96 年公告總值 (仟元)
		公有	私有	
渡船區	0.10	2	0	24,360
旗後漁港	1.23	8	39	317,701
海水浴場	15.31	5	15	803,575
海軍第四修護廠區	8.87	2	4	885,416
造船業區	9.79	6	28	1,307,540

資料來源：本研究自行整理

旗津區目前土地開發朝向都市再造之整體發展考量，藉由整合既有公有之土地、設施與資源，創造水岸自然生活空間及親水社區之特色，以期提升環境品質，進而帶動周邊地區的再發展。並希望透過公共建設如：旗津海岸公園連接柴山之跨海觀光纜車等重要設施，結合促進旗津地區繁榮發展，逐步復甦都市機能，增進公共利益。

表 6-8 旗津區都市綠化成效

高雄市	公園	綠地	兒童遊樂場	合計
數量	137	97	86	320
面積 (公頃)	1676.30	227.70	16.62	1,321.82
綠地/全區面積	12%			
園綠地個數密度 (個/k m ²)	1.34			
旗津區	公園	綠地	兒童遊樂場	合計
數量	4	3	1	8
面積 (公頃)	13.05	14.60	0.11	27.75
綠地/全區面積	13%			
園綠地個數密度 (個/k m ²)	4.78			

資料來源：本研究自行整理

由上表可知旗津在休閒綠地開發成效頗佳，根據統計，旗津區在高雄十一個行政區中居民所享有綠地比例相當高，旗津區、苓雅區可算是相對質優的環境，因為每平方公里都有超過三座公園綠地的存在，顯示當地民眾與社區內的園綠地關係和互動會相對的密切。

(2) 台中鎮南休閒專區

依台中市政府擬定的都市計畫，規畫成為五大休閒專用區，分別為時尚消費購物、商務服務區、複合式商業空間、都會餐飲，以及國際觀光與區域性商業娛樂。其中觀光博弈產業只允許設置於第五類休閒專用區。此種觀光賭場與綜合休閒區結合之經營模式，將帶動區域觀光產業之發展，及提升觀光賭場所帶來之經濟效益。

表 6-9 台中鎮南休閒專區之劃分

	分類	目的	面積
第一類	時尚消費購物區	以小型休閒購物為導向，並以發展休閒藝文環境與消費購物活動為主	8.6 公頃
第二類	商務服務區	提供商務住宅、經貿、金融、辦公等商務服務產業機能為主	11.4 公頃
第三類	複合式商業空間	以便利消費為導向，發展國際量販品牌之大型休閒消費商業型態與大型餐館	32.8 公頃
第四類	都會休閒餐飲	主要提供餐飲、親水遊憩、商業附屬功能及休閒服務設施等機能	11.9 公頃
第五類	國際觀光與區域性商業娛樂	提供國際觀光與區域性商業娛樂等服務為主	24.5 公頃

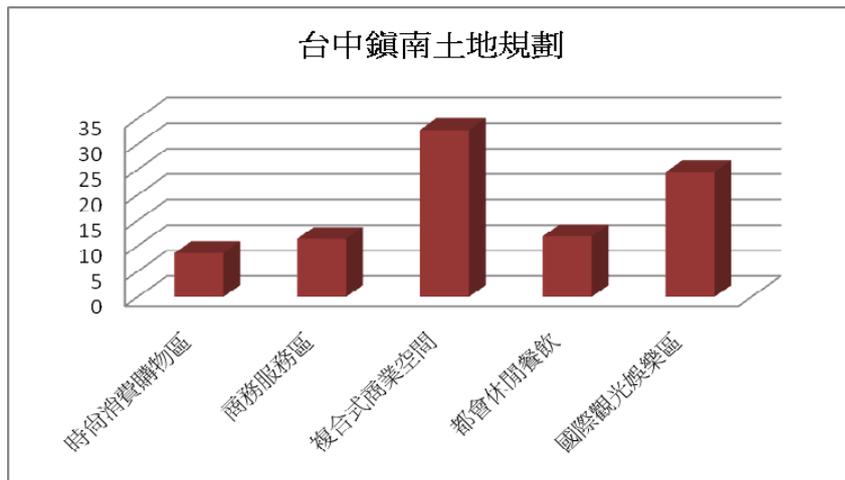


圖 6-14 台中鎮南休閒專區土地規劃

資料來源：本研究自行整理

(3) 澎湖

目前澎湖縣全縣的土地總共有 174959 筆，其中小於 0.1 公頃以下的土地筆數就高達 148819 筆，佔全縣土地筆數的 85.06%，顯示澎湖縣的土地產權分割過於零碎；且目前縣內大面積且具有發展潛力的公有土地，部份是屬於軍事用地，如：馬公市區內的港指部，或是金龍頭營區...等，都是馬公市未來都市重要的發展地區。

澎湖縣非都市土地使用編定情形

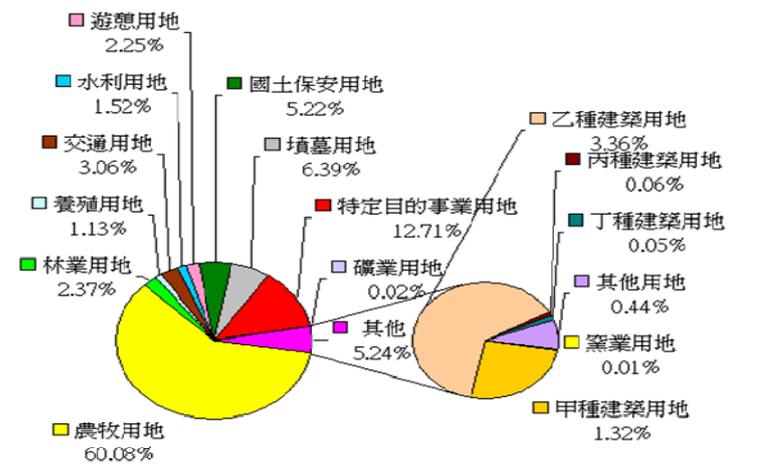


圖 6-15 澎湖縣非都市土地利用現況

資料來源：本研究自行整理

目前澎湖縣政府成立一個公地利用的規劃及協調小組，來負責全縣內公有土地之有效規劃及開發構想的推動，並扮演與各級單位積極協商的角色。主動積極規劃縣內大面積公有土地（包括軍事用地），並提出具體可行的規劃構想及實施方案，以做為和各相關單位協商的依據。

為了開發博弈產業，解決澎湖縣內廢耕地與荒地比例偏高的農地與有關觀瞻的大片墓地（佔全縣土地使用的 5.4%），都需要由澎湖縣政府推動綠地都市計畫，鼓勵私人無償提供荒廢土地，及宣導火化觀念，由縣府整理綠化或開闢公園綠地。

澎湖縣政府在 95 年度推動澎湖全縣都市綠化的成果，公園佔都市面積增廣，但其他如綠地、兒童遊樂場等觀光遊憩地仍需依離島建設條例重大投資計畫，建立民間參與觀光建設之機制，吸引民間投資。

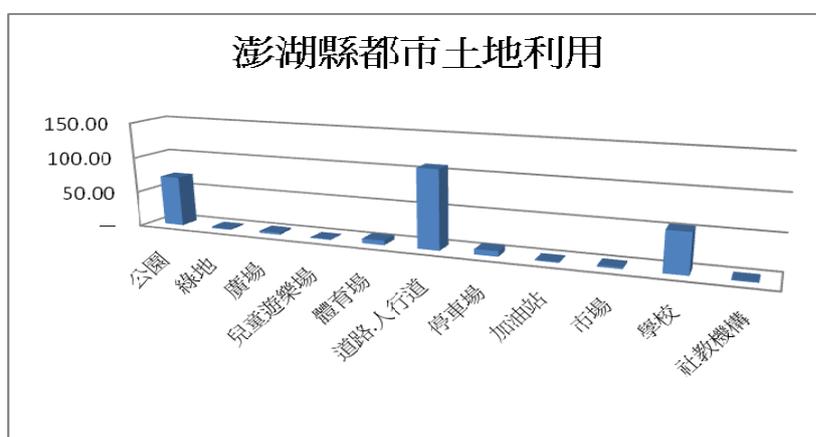


圖 6-16 澎湖縣都市規劃之土地利用成果

資料來源：本研究自行整理

(4) 金門

至民國 91 年底，金門本島、烈嶼中已登記土地地目共計 11,327.8 公頃，約占金門本島及烈嶼總面積的 63.3%。其土地登記地目分為田、雜、建、水、原、祠、林、道、公、墓、溝、池、堤、鹽、旱、礦、溜、牧、其他等，各地目分類之面積參見下表所示。可

耕地面積為 6,479.7 公頃，佔登記地目 57.2%，其中，公有可耕地面積為 940.4 公頃，佔可耕地面積 14.5%，私有可耕地面積為 5,539.3 公頃，佔可耕地面積。金門地區因受天然資源限制，土地使用率偏低，因此，配合地區發展計畫，引導產業以提高土地使用率，金門土地利用如表 6-10 所示。

表 6-10 金門縣土地利用

單位：公頃

年度/鄉鎮別	田(旱)	雜	宅(建)	其他	總計
92 年底	1.4	1,434.2	688.7	9,478.5	11,602.8
其他包括水、原、祠、林、道、墓、溝、池、堤、鹽、礦、荒及其它。					

資料來源：本研究自行整理

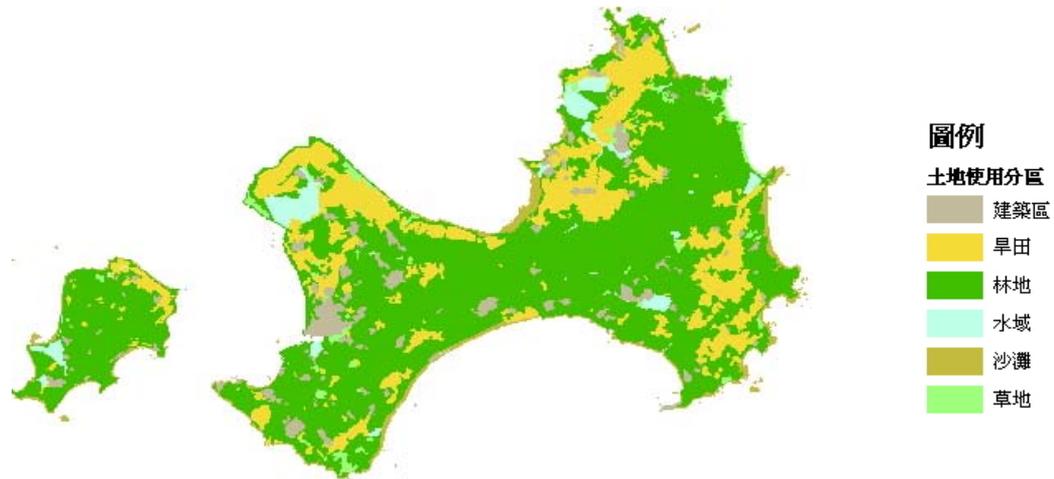


圖 6-17 金門縣土地利用分佈圖

從圖 6-17 可得知林地與旱地佔了金門逾 80%的使用率。與金門境內有國家公園與其生活形態有關。但已開發的人行道、公園、綠地仍須多加建設，且與澎湖類似情形，金門土地也必須突破墓地過多，以及軍區用地使都市開發面臨困難。

2. 觀光資源

觀光資源之衡量，由交通部觀光局所公布之各縣市觀光資源統計，其類別包含國家風景特定區、風景特定區、國家公園、森林遊樂區、觀光遊樂業、休閒農業、博物館、古蹟、溫泉、高爾夫球場、海水浴場與形象商圈等。而本研究將賭場所在城市與鄰近區域整合為一區域，

來綜合評估其觀光資源。以高雄市為例，將高雄市與高雄縣整合為高雄地區，台中市與台中縣則整合為台中地區；而澎湖、金門因位於離島，地理位置較為獨立，因此獨立為澎湖地區與金門地區。

此外，一觀光景點的參觀人次代表著遊客對觀光景點最直接評價與滿意度的指標，遊客數量的增減即表示該遊憩地點或遊憩活動受歡迎與否。

本研究收集高雄市、台中市、澎湖縣與金門縣四地之主要景點觀光人次，可發現台中市之觀光人數最少，並由近三年參觀人數變化可看出，高雄市之觀光人數近三年是呈現遞增的現象，而其他三地的觀光人次逐年遞減，尤其台中是在 2006 年減少了 8 萬人左右(見表 6-11)。意即高雄、澎湖與金門之觀光資源仍是受到遊客喜歡，而相較之下，台中市觀光景點其對遊客之吸引力是下降的。澎湖縣 2007 年觀光旅客人次約為 48 萬 8 千人次左右，金門縣則為 44 萬人次，且旅客多來自台灣本島，國際化程度相對較低。

表 6-11 主要觀光景點參觀人次 (註3)

	高雄市	台中市	澎湖縣	金門縣
94 年	5,252,111	250,278	517,276	462,731
95 年	5,711,966	284,920	501,197	465,301
96 年	6,795,797	207,102	488,000	440,244

資料來源：本研究自行整理

觀光賭場多以綜合休閒度假的方式經營，將觀光賭場結合飯店、餐廳飲食、娛樂文化表演、會議中心等設施朝多元化發展。因此，賭場設置地點其區域相關產業之發展情形與規模，也將影響到一賭場多元化發展之成功與否。而本研究以旅館住宿、餐飲業以及百貨業為代表指標，來衡量四縣市休閒綜合發展之情形，其表整理如下表 6-12。

註3：資料並非完全對等，台中市與澎湖之資料為主要遊憩地區之觀光人次，即有收取門票之遊憩地區觀光人數，而高雄則為主要觀光景點之旅客數，其涵蓋範圍較為廣泛。

表 6-12 一般旅館家數、房間數、員工人數統計表

2007 年	高雄市	台中市	澎湖縣	金門縣
一般旅館房間數	12,248	8,965	2,147	1,284
員工人數	3,619	3,069	400	292
國際與一般觀光旅館家數	8 / 0	5 / 1	0 / 1	N.A
民宿房間數 (註4)	284	172	588	197
國際觀光旅館住房率(%)	68.23%	61.02%	N.A	N.A
住宿及餐飲業登記家數	5,573	2,353	638	197
從事住宿餐飲業之人數	53,000	36,000	2,000	

由表 6-12 可知，高雄市之旅館業，包含一般旅館與觀光旅館，以及餐飲業之營業家數、百貨公司家數，皆高於台中市，又台中市高於澎湖縣，顯示高雄市之休閒相關產業其發展規模較大、較完整，比起台中市與澎湖縣，其旅館房間數多，可容納較大量的旅客，且其從事相關產業之投入人力相對較多，可提供旅客較完善之服務品質。

由上述統計資料顯示在觀光資源方面，因為高雄市為直轄市，人口多面積廣，所以無論在吸引國際觀光遊客，或建立旅館飯店、雇用員工都具南部首都之優勢。但若以民間私營的民宿來比較，澎湖擁有最多的民宿家數，因為居民可以就近利用資源充當導遊與房東，推出套餐式的觀光，也是離島吸引旅客的優勢。不過以整體觀光資源豐富性而言，依序為高雄 > 台中 > 澎湖 > 金門。

(五) 政府政策

1. 政策支援

(1) 高雄旗津

「高雄聖淘沙計畫」是高雄市政府致力推動旗津成為博弈特區的計畫案，在今年七月初終於完成報告提交給交通部觀光局。其政策是希望利用從旗津風車公園到旗后砲台計一百公頃土地，開放給民間投資，總投資約新台幣四百億元。市府都市發展局企盼能獲得中央認可，徵求投資商參與投資開發。而其他市政府支持的建設還包括更便捷的對外交通系統，如跨港纜車或第二條海底隧

註4：從交通部觀光局所得之民宿房間數數據，高雄市與台中市因無資料顯示，故以高雄縣與台中縣代替。

道、捷運，並引進太陽能產業，讓旗津除了有觀光消費產業，還是節能城市的典範。

目前由高雄市政府成立的「旗津小組」已滿三年，一直維持每一、二個月召開一次會議的慣例；多次會議已明確形塑旗津是觀光大島的方向。旗津 98%的土地為國、公有，所以政府取得開發用地比較方便，不受土地徵收花費龐大資金的限制，只要經過都市計畫做土地變更，就能公告並對外招商、開發。而此類觀光消費性產業需要便利的聯外交通、鄰近機場、飯店、水域、景點及休憩空間兼備；尤其旗津與市區又有空間區隔，被視為是得天獨厚的休憩天堂，高雄市府方面支持旗津發展成博弈特區更是不遺餘力。

(2) 台中鎮南

台中市政府則希望在鎮南休閒專用區裡建立博弈區，發展成高密度的高鐵腹地商圈，吸引高鐵站觀光人潮至中市休閒觀光，且從下表可發現高鐵除了北高直達站，其餘班次皆停靠台中，更加突顯台中積極成為北高中繼站。

表 6-13 台灣高鐵停靠站方式及時間

停站方式	行車時間	停靠站數
台北、高雄	80分鐘	0
台北、板橋、台中、高雄	91分鐘	2
台北、板橋、桃園、新竹、苗栗、台中	約70分鐘	4
台北、板橋、台中、彰化、雲林、嘉義、台南、高雄	117分鐘	7
台北、板橋、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、雲林、嘉義、台南、高雄	136分鐘	9

資料來源：本研究自行整理

此外為配合中央政府在當初所提出十二項愛台建設中的「台中亞太海空運籌中心」計畫，台中市政府也積極推動水湳、鎮南雙核心的現代化城市。包含在水湳經貿園區執行「產業創新走廊」，並集結商業研究院、工研院台中分院、教育研究院「三院」和市立圖書館、市立美術館、市立博物館「三館」能夠設在水湳的意願；同時開發鎮南休閒專區為博弈特區，並設置流行音樂中心，讓鎮南成為國際的休閒娛樂廳院。再加上台中本身具備海空港的建設優勢，更有機會在兩岸三通後，成為最重要的兩岸通商口岸之一。

只是台中市政府的想法仍須再與中央協商，因為內政部都市計畫委員傾向將鎮南開發成低密度的田園休閒住宅區，而地方則認為鎮南大有潛力轉型成高密度休閒娛樂中心。台中市政府副市長蕭家旗表示，原本市府規劃可開發為容積率 350%、至多可興建十層樓的商業區，後經中央核定為容積率僅百分之百、僅能興建二層樓的住宅區，影響當地地主權益至大。而該地區因有鎮南休閒區的規劃，地價已喊到每坪 11 萬元左右。

除了政策需要再協商外，鎮南舉辦博弈產業博覽會仍面臨中央法令、經費不足的難題。依我國依「電子遊戲場業管理條例」規定，電子遊戲機不得有賭博之設計及裝置；機器進口時，須先向中央申請查驗。但台中市政府團隊仍積極爭取在鎮南休閒專區開發博弈特區。

(3) 澎湖與金門

離島建設條例於民國 89 年 4 月 5 日公布實施，至今將逾十年，之中曾有多次根據博弈議題而提出之草案，例如在離島建設條例草案第十五條曾明述：《為繁榮離島經濟，增加財源，地方政府得劃定特區，經營觀光博弈業，不受刑法第二十一章賭博罪嫌及相關法令的規範，觀光博弈業每年營業額百分之五十應移作離島開發建設基金，經營該等事業免徵營業稅、營利事業所得稅；地方政府得發行離島建設公債及彩卷並發展娛樂性賭博事業。》但爾後此草案又遭到擱置延宕，但立法院預計於 2009 年 1 月正式修正離島建設條例，修正內容包括博弈事業除罪化、鼓勵醫事人員前往離島開業、擴大免除營業稅及關稅等。

澎湖與金門因位居離島所以針對博弈政策發展可循類似模式。美國內華達州大學博彩研究中心主任艾丁頓(William Eadington) 強調，離島如澎湖欲發展博弈事業，由於地點、經費及效益之限制，發展方式應參考的案例不是拉斯維斯、澳門、新加坡、或是墨爾本等大型的產業發展；反而應借鏡如澳洲的黃金海岸(Gold Coast)、巴拿馬的天堂島(Paradise Island)、美加邊境的尼加拉瀑布地區(Niagara Falls)或是加州的太浩湖(Lake Tahoe)之較小

規模型態。

艾丁頓認為在博弈事業發展中，「犯錯的相對比例很高」。由於政策與經營管理沒有貫徹執行，或是缺少關注，容易發生貪腐、對當地環境生態及價值觀產生衝擊等弊端，並且利益分配較難平均，因此發展的困難度相當高，需要很仔細的評估考量。所以離島建設賭場在位置具有隔離性之優點，因此建議澎湖、金門是試點推廣很好的選擇，若是離島經驗發展完善，未來台灣其他合適地區也可以開放博弈產業。

此外，若考量區域財政收支均衡概念，則金門、澎湖較高雄、台中更具爭取優勢。本島區域財政收支向來較離島地區豐厚穩定，因此政府政策上更加著重在離島發展規劃上所衍生出來的財政效益問題。

2. 公共建設

在公共設施方面，則以水、電、通訊、消防及醫療等五類做為代表，分別找出代表性指標，來衡量其公共設施是否完善。以自來水普及率來衡量水設施，以台電年售電量與平均每年每人用電量來衡量供電情形，通訊則以每千人電話用戶數來代表，消防則以每萬人消防人力以及每萬人消防車輛數來代表，而醫療以醫療機構數、平均每一醫療機構服務人數以及平均每一醫療機構服務面積為指標。高雄市、台中市與澎湖縣之各指標整理如表 6-14。

表 6-14 95 年公共建設重要指標

	指標	高雄市	台中市	澎湖縣	金門縣
用水	自來水普及率(%)	99.02	99.16	93.03	94.41
用電	年售電量(億度)	152.8	80.8	3.7	2.06
	平均每年每人用電量(度)	10,091	7,741	4,048	3,196
警備	每萬人消防人力	9.9	9.6	17.2	8.89
	每萬人消防車輛數	1.26	0.79	3.60	2.88
醫療	醫療機構數	645.90	779.22	480.56	372.31
	平均每一醫療機構服務人數	1,690	1,697	85	30
	平均每一醫療機構服務面積	896.28	615.43	1,079.82	2549.7

資料來源：本研究自行整理

2007 年全國自來水供水普及率為 91.88%，由表 6-14 可知高雄市、台中市、澎湖縣與金門縣的自水普及率皆在全國平均水準之上，其用水設施實屬完善。用電方面，高雄 95 年電力公司之總售電量最大，平均每人每年用電量為 10,091 度，高於台中市的 7,741 度，相較之下，澎湖之每年每人用電量最低，僅 4,048 度，顯示澎湖、金門在供電量較本島不足，電器用品使用普遍程度較本島低。

此外，2007 年全國平均每年每人用電量為 7,938 度(註5)，而台中、澎湖與金門皆處於標準以下。而在電信通訊方面，每千人電話用戶數以台中>高雄>澎湖>金門；消防設施則以澎湖縣民每萬人所享有的消防人力與消防車最高，金門次之。

醫療機構總數高雄市和台中市約各有 1690 家與 1697 家，澎湖縣僅有 85 家，金門的醫療資源最缺乏；另以平均每一醫療機構服務人數與平均每一醫療機構服務面積來比較，當平均每一醫療機構服務的人數越少，平均每一醫療機構服務面積越小，表示每人能享有的醫療資源越多，越能受到更好的醫療照護。按此標準來看，金門的兩個指標均高於高雄市、台中市與澎湖，此顯示了離島之醫療資源較不充足之現象。

總體來看，澎湖縣與金門縣之公共設施諸如水電、醫療等條件及其他現代化建設相較高雄市和台中市不足，公共設施有待加強。平等依序為高雄>台中>澎湖>金門。

(六) 永續發展

1. 產業永續

由於台灣地狹人稠，各類型產業的聚集程度已漸漸打破縣市間的區隔，評估方式亦逐漸轉型為五大區域的整體性評量；因此，鑒於本專案研究之四縣市需求，初步歸納後將進行本島四大區域與離島區域的資料整體評析，以便於呈現產業永續的發展現況。

(1) 本島區域

註5：根據台灣電力公司統計，2006 年全台灣總用電量為 181,593,303,610 度，全台灣人口為 22,876,527 人，相除即可得出。

產業永續除了評估博弈產業未來之發展程度還必須探討博弈與當地既有或潛在產業的結合密度。包括是否會產生取代效應（substitution），或蠶食鯨吞效應（cannibalization）。這兩種效應，都會對當地經濟產生嚴重打擊。

就台灣本島區域發展而言，北部地區以經濟、高層級金融產業、科技營運總部、技術顧問中心之發展核心地，結合周遭衛星都市、空港優勢與政府資源，打造一交流密集的經貿繁榮核心重鎮與分散式次核心區域，並藉由便利交通連結宜蘭、苗栗地區，形成後花園居住地，使北部都會區形成台灣最具國際競爭優勢之區域。

中部地區的發展，根據台灣國土與區域發展實施方案所示，主要是以皮革、皮鞋、鋼鐵、機械、自行車產業與其他製品的中小企業發展模式，屬於一種自發擴展的製造產業集聚秩序；然而，歸於兩岸經貿往來發展興盛、台中貿易港區的沒落進而帶動中部區域轉型為境內轉運中心發展，區域內製造業的家數比例呈現逐年遞減，製造產業群集紛紛外移，如圖6-18所示，其製造業衰退比例亦高於全島平均值之上，展現其產業已逐漸面臨轉型變化，朝向結合北區的經貿發展營運總部區位，與南部地區自由貿易港區的境內物流中心為發展導向。

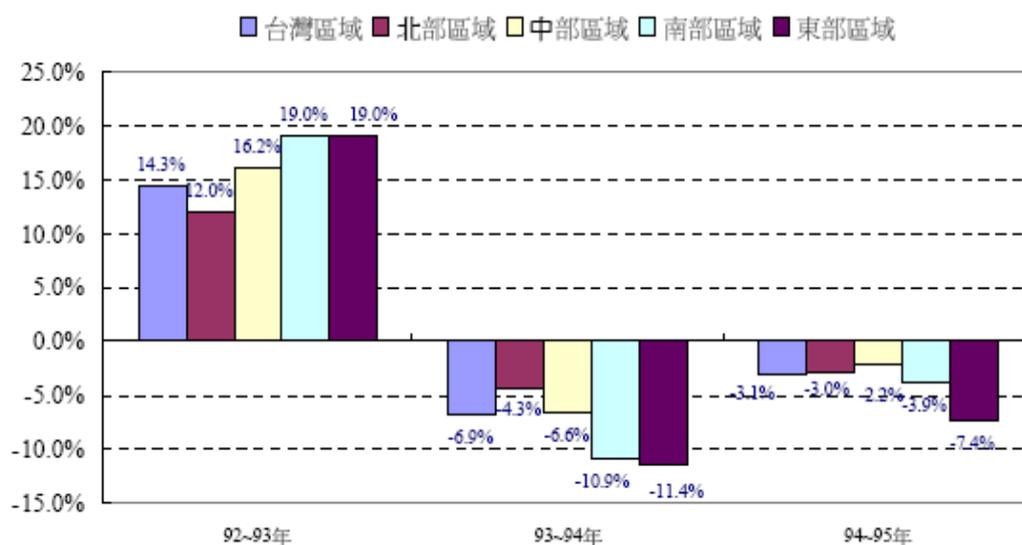


圖6-18 製造業各行業設場家數變動分析

資料來源：經濟工業局，編定工業區製造業各行業設廠家數變動趨勢分析（民國92-95年），<http://idbpark.moeaidb.gov.tw/>

以高高屏為首的南部區域，過去曾為台灣政經文化中心，然隨著經貿與政治中心北移，加上未因應全球分工體系調整產業結構，產業外移與就業機會不足導致南部區域面臨邊緣化的危機，導致雖具有廣大的土地資源，卻非企業投資之首選區域，受限發展機會；而南部區域目前總人口數約為634.7萬人，佔台灣人口27.8%，都市計畫面積佔總面積的13.3%，區域總產值約佔台灣地區的22%，產值結構分別為一級產業5%、二級產業66%、三級產業29%，顯現南部區域仍以二級產業為主要發展方向。

然而，如同圖6-18所述，南部區域同樣面臨重工業產業結構急速變化的困境，以重工業為主的產業製造鏈，亦面臨家數不斷減少的影響，減少幅度呈現全台之冠；而政府為維持產業永續，相較中部地區而言更為積極，投入南科台南、高雄、生物科技園區、加工出口區、農業生技園區等產業群聚設置，以維持在地化企業維持生計、促進成長。

而位居離島發展的金門、澎湖等地，由於其四面環海的地理特性，居民大多從事漁獲養殖業，漁業所創造的產業價值亦培育這些離島過去主要的生存能力，多少彌補島嶼孤立性所帶來的問題。

就金馬地區而言，過去的軍需消費為地區主要收入來源，當地民眾除從事漁業外，另一收入即來自於軍需所帶來的商機；然而兩岸開放政策之下，十萬大軍的撤退，對金馬地區的經濟帶來一定衝擊；另外離島地區的天然資源受限，產業規模有其內在限制，導致現今的發展情況多為仰賴小三通所帶來的對岸商機，未來在金廈大橋的可能設置後，金門以從事小三通的買賣將成為主要的產業結構，亦較能有效維持島嶼經濟的發展。

澎湖地區則是仰賴近年來的觀光熱潮帶動下，大多產業則逐漸轉型為觀光休閒養殖漁業的區位發展，根據財團法人國土規劃及不動產資訊中心數據統計，以觀光旅遊休閒等服務業人士已從過去的八千餘名成長為現今的一萬餘名，達全縣可就業人口近五成之多，顯示澎湖地區已利用其自然美景、歷史人文、聚落特色等風貌美景，逐漸轉型為觀光發展型島嶼，唯失業率仍維持在5%上下，

略高於全國平均值，突顯出少部份面臨轉型不易的產業人口。

總結而言，在地方產業永續發展上，北部地區仍維持過去經貿發展基礎與政府政策的支持的利基點上，持續以內湖科技園區、南港經貿園區的設置，結合新竹科學園區的科技優勢、空港交通等，有效維持產業轉型與永續成長；中部與南部地區則面臨工業與服務業的轉型發展衝突，持續進行調整；而金馬澎湖等離島區域，則藉以島嶼的孤島性發展休閒觀光業，唯金馬地區因過去軍事需求而較晚開發，產業成長仍面臨一定的調整，但在未來面對三通議題而言，則可樂觀期待現今三通貿易業的成長茁壯。

2. 生態永續

博弈產業的建立需要仰賴大量的國土資源、水資源、電力資源與一切建造資源；對當地生態環境勢必造成極大的改變。支持博弈產業的專家認為結合當地環境資源開放博弈特區，並帶動觀光產業之發展，但前提是須瞭解當地目前的環境系絡，在建立新產業時同時也維護舊國土的生態永續，達成國土規劃之宗旨達成環境永續利用。

高雄地區於重工業發展的發展上，存有深厚的產業基礎，中鋼、中油即於此設立總部與提煉場區，創造許多就業機會與工業產值；雖然如此，但其所排放的空氣廢氣量與臭氧濃度皆高於其他縣市，替民眾健康蒙上一層陰影；根據環保署於96年所提供每月空氣中的臭氧含量平均值，高雄縣市分別以0.033、0.039ppm居於全台縣市中的前三名寶座，而空氣中的落塵量亦以3.54（公噸/平方公里）與4.18（公噸/平方公里）高於全台平均值的數據表現，表達高雄地區所面臨的環境維護問題仍存有一定程度的嚴重性。

此外，水資源亦為一大課題，自然條件導致區域水資源不足且分佈不均，導致本地區長期陷於缺水之窘境，且因地下水年年下降影響地質坍塌，並流入河川汙染水源，造成近60%之河川遭受汙染，提高都會區域的水患風險。

中部地區的空气品質雖較高雄地區情況較為改善，但仍然以0.029ppm的高臭氧含量值，居於台灣縣市中表現較為不佳的地位，空氣中的落

塵量亦達到3.27~4.37（公噸/平方公里）的驚人數據，原因在於中部地區過去以鋼鐵與機械製品為產業聚落，長期影響空氣品質所致；此外，違章工廠的設置也同時影響整體的環境評估，造成難以的有限管理與水、土壤、空氣汙染，根據全國調查農地重金屬汙染調查報告下，彰化縣即佔了184.71公頃、台中亦有十餘公頃的汙染土地，超過全國總數之五成。

此外，地下水的問題於中部地區亦屬嚴重，包含所導致的水資源缺乏、地質下陷、河川汙染等現象層出不窮。

相較之下，對於生態永續發展上，金門與澎湖的離島地區由於地形與人口多寡的限制，所影響的層面較不如前兩者縣市嚴重，對於生態環境的維護上，均能因政策發展為風景觀光發展區而有所保障，其中又以澎湖發展為觀光型島嶼的規劃下，藉由國家風景區維護的法令限制，較能有效促進生態環境的維護與永續保存。

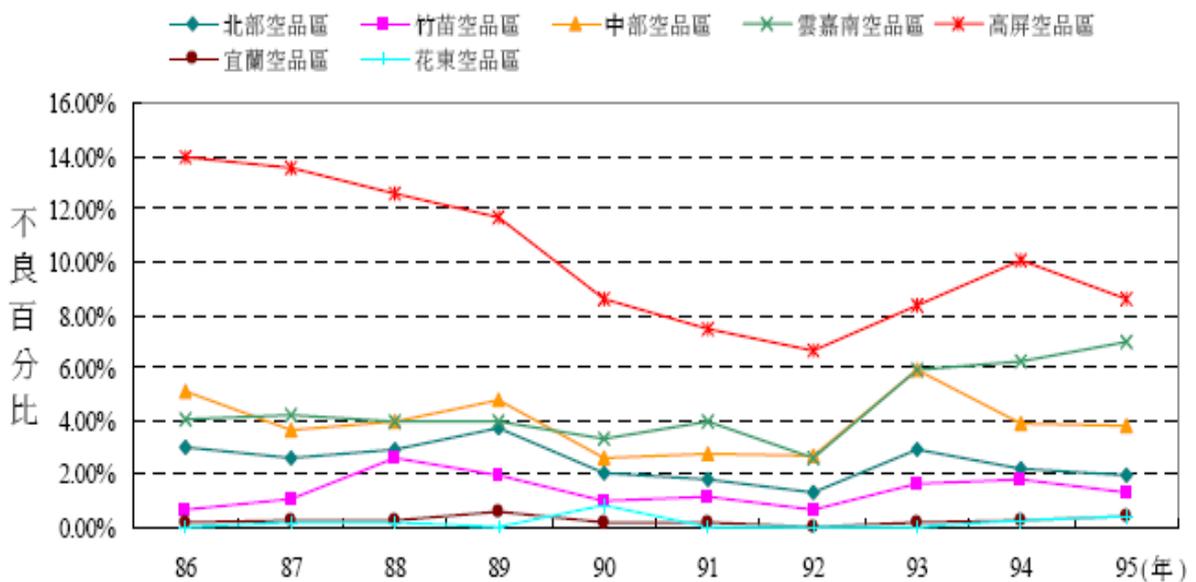


圖 6-19 環保署空氣品質監測報告

資料來源：環保署監資處，空氣品質監測報告，民國 95 年

此外，以環境旅遊價值與歷史文化價值的面向評估，金門所具備重要的軍事古蹟歷史、因歷史而生之下隧道建築的鬼斧神工奇景，澎湖所擁有堪稱全球奇景的天然玄武岩風化島嶼、先民所創之獨特漁獲捕撈技術（如七美島之雙心石滬），即可顯現對於在環境觀光旅遊價值與歷史文化的保存上，不僅對台灣而言是重要的觀光資源，同時也是全球所急需保存的觀光型島嶼，因此就觀光與歷史價值而言此兩地具備了相當程度的優勢價值。

同樣地，居民風格所帶來的影響對於觀光賭場的設立亦存有舉足輕重的角色，歸建於離島因素，金澎一帶民眾樂天知命，向以漁業為主要職業的居民結構，具備了看天吃飯、飲水思源與知足常樂的人生態度，對於此種較易產生賭博沉溺危險的產業進駐，相較本島其他區域而言，金澎地區所產生的社會問題雖不能完全解除，但仍能維持相當程度的比例，比台中、高雄複雜的居民組成結構更容易獲得控制，因此居民風格文化此處上亦獲得一定程度的優勢加乘效果。

三、 區位發展條件評估模式之矩陣分析

根據以上各賭場設置地點發展條件之評析，整理成以下矩陣分析表，如表 6-15。本研究綜合六個發展關鍵要素，結合相關數據資料的剖析後，整合評估高雄市、澎湖縣以及台中市發展成為觀光賭場特區之發展條件與潛力；而為建立便利的初步分析評估報告，本研究根據六大面向所研擬之子項標準，給予相同基本權重比例，以方便進行初步的評比報告。

經過初步的資料分析後，可初步取得以下分析結果：三地區中，最適合設置觀光賭場之地點為台中鎮南專區，其次為高雄旗津，澎湖縣與金門縣次之，其總結分別詳述如下。

表 6-15 發展條件矩陣分析表

		高雄旗津	台中鎮南專區	澎湖	金門
區域 定位	地理區位	劣	優	中	中
	開發面積	劣	優	中	中
永續 發展	產業永續	中	優	中	劣
	生態永續	劣	劣	優	中
群集 聚落	腹地規模	中	優	劣	中(具潛力)
	產業聚集	優	中	中	劣
交通 運輸	交通網絡	優	中	劣	中
	交通成本	中	優	中	劣
多元 建設	觀光資源	優	劣	優	中
	土地利用	中	優	中	劣
政府 政策	政府政策	中	中	優	中
	公共設施	優	中	中	劣
總計		4 優, 5 中, 3 劣	6 優, 4 中, 2 劣	3 優, 7 中, 2 劣	0 優, 6 中, 5 劣
總評		2	1	3	4

由於此四縣市的發展條件矩陣表是採取資料整理的評估分析方式，無論在準確性或客觀性上皆會因時間、政策、切入觀點等看法而有所差異。

(一) 高雄旗津

高雄旗津位於台灣南端，雖然其地理區位距離台灣最大的都會區台北較遠，不過旗津位於台灣第二大的高雄都會區，即使其地理區位非為最佳，但仍在適宜的範圍內。高雄擁有國際雙港，再加上高鐵通車、高捷啟動之後，陸海空三大交通條件具備，其交通之便利，使高雄成為國際旅客來台觀光最優先的選擇。

高雄地區觀光資源豐富，包括許多自然資源和人文資源，每年吸引大量旅客前來，其中也包含了部分國際旅客。此外，高雄之觀光相關產業也蓬勃發展，其旅館家數、房間數以及投入人力等皆在其他兩縣市之上，在加上其

公共設施完善，除了讓前來的旅客感受到優質的旅遊品質外，也顯示了高雄擁有很大的交通載客量與旅館觀光客負載量。

總結來說，旗津各項發展條件皆屬良好，而其所面臨的最大問題為開發面積過小。因旗津面積小，加上開發歷史悠久，旗津島上可供開發作為博弈特區之面積有所受限。因此，若欲將賭場設置在旗津，其規劃與開發相對變得更為重要，本研究建議，可透過規劃旅客動線來加強旗津與高雄市之連結與資源共享，結合高雄市既有之觀光休閒產業，來共同帶動高雄市之觀光產業與經濟。

（二）台中鎮南休閒專區

台中鎮南休閒專區為於台灣中部，其地理區位佳，為南北交通之中會點，因此若將觀光賭場設置於台中，則可吸引台灣北中南三大都會區之旅客前來。其在台灣本島之交通因高鐵開通後變得更為方便，但對國際旅客來說，台中缺乏國際機場，造成國際旅客抵達台中之交通成本大增，也降低了國際旅客前往台中觀光之意願。

除此之外，台中觀光資源相對較為缺乏，且現有觀光景點對旅客之吸引力也逐漸在下降。其公共設施完善，觀光相關產業之發展臻於成熟。因此對台中來說，若欲設置觀光賭場，首要需擴建清泉崗機場，甚或是規劃一國際機場，加強對外交通之便利性。在觀光資源方面，自然資源既無法改變，則應擴大觀光推廣與觀光行銷活動，來帶動旅客進入台中；此外，應豐富台中的人文資源，創造特屬於台中的都市形象，並多元化台中的娛樂活動，來吸引與滿足各種不同需求的旅客。

（三）澎湖縣

澎湖地理區位較為偏遠且屬於離島，因此伴隨而來即是交通不便的問題。澎湖對外交通多仰賴空運，對國內旅客來說只需搭一次飛機還算方便，但對國際旅客來說，需先搭機抵達台灣本島，再轉換國內航班才能到達澎湖，而轉換太多種類的交通工具對旅客來說是前往觀光景點的一大阻力，也大大的降低旅客的旅遊意願。

除此之外，澎湖之公共設施相對較本島城市不足，旅館住宿、餐飲等觀光相關產業也較缺乏，若湧入大量旅客，以現有的資源應該不足以負荷。因

此，若澎湖欲發展觀光博弈產業，首要之務是改善交通問題，需擴充觀光旅客承載量、增加交通載具以及設立馬公國際機場讓國際飛機直航等；澎湖的公共設施，如水電等，也須擴充其供應量來支應未來旅館、飯店、餐廳等龐大的需求量。

另外，澎湖自然資源豐富，但其觀光旅客多為本國旅客，國際旅客所佔比例相當少，因此應加強其國際觀光宣導，增加國際觀光行銷活動，結合澎湖海洋特色與五大海島旅遊線整體配套來吸引國際旅客。而澎湖觀光相關產業發展較慢、較不完整，因此觀光賭場之設置必須以綜合休閒渡假村模式來經營，包含大型的國際飯店、酒店、展覽、演藝、餐廳等來豐富澎湖的娛樂活動，吸引更多旅客前往。

(四) 金門縣

金門在都市發展上與澎湖略有相似，設立觀光賭場的最大問題如同澎湖縣所面臨的就是交通運輸的問題；然而，透過兩岸政策開放的帶動下，金廈大橋的建設評估不斷被提及，其背後所連結的腹地市場規模，將讓人無法想像。

然而，金門過去以軍事重地為自居達三十多年之久，雖然近年來積極轉型，設立了金門國家風景區以鼓勵民眾前往旅遊，但其所提供旅遊的相關觀光基礎建設與配套措施仍無法負荷設置觀光賭場所引領來的遊客潮，該島之工作人力也將會是設立賭場的一大隱憂。

未來金門除與澎湖一同面臨交通運輸的問題之外，對於對岸的民眾吸引前往觀光程度亦為一重要的發展課題，唯有掌握對岸的遊客潮，方能協助金門地區設立觀光賭場的許多可能。

第七章 利用建構模型深入評估分析四大區位設置可能

在本章中，將歸納與整理前面數章中的資料與分析，並透過所建構之評估模型深入進行四大區位之分析，藉由台灣可能的觀光賭場發展型態以及所面對的不同目標市場之綜合分析評估，輔以前述章節之評估模式，同時給予不同權重比例與整合六大面向十二項要素的量化加權比較，評估出台中、高雄、金門、澎湖四大城市可能之發展型態以及目標群眾為何，提供政府於爾後進行評估各縣市設置觀光賭場時具有重要的國土規劃參考依據。

一、台灣發展觀光賭場之可能類型

於上述研究章節中，從全球觀光賭場發展趨勢到台灣縣市區位的論述與剖析下，本專案研究發現，各個觀光賭場形成背景，本身的地形、位置、特色，甚至到產業區位的影響下，其實會逐漸呈現出屬於各自不同的發展模式。

從前述背景探討之文獻所提到全球觀光賭場設置類型，主要可分為國際型複合度假休閒區、複合度假休閒區以及商業型賭場三種，針對台灣現行國土規劃概況六大面向之粗略綜合評估，整合全球相關賭場經營型態，本研究認為台灣目前發展仍為同時兼具觀光娛樂、度假遊憩，且賭博收益並非主要收入來源的複合性休閒度假區（Integrated Resort），以及位於飯店或特定小範圍區域，博弈收益為大宗的都會區型商業性賭場（Commercial Casino）二種為博弈產業可能之經營型態。

以下將就複合性休閒度假區（Integrated Resort）與都會區型商業性賭場（Commercial Casino）二種不同賭場經營型態，以本研究區位評估模式中的六大面向、十二大要素進行思考，選擇出在發展該型態觀光賭場之規劃上，哪些關鍵要素與選項是為該賭場型態發展所必須具備的，並且以加權形式突顯其所扮演的重要性角色：

（一）都會區型的商業性賭場（Commercial Casino）

全球著名博弈產業龍頭如美國 MGM、Har-ras、SANDS 及 Wynn 集團日前來台灣舉辦研討會與進行地區觀光賭場設置參訪時表示，以其在拉斯維加斯的成功賭場經營模式經驗帶動下，針對設立以都會區賭場的形式應具備下列幾項特點，分別為交通便捷、完備的公共設施、以及相關衛星支援產業的

聚集等要素；而在參訪後，這些美國博彩集團亦明顯表達在台灣都會區設立都會型的商業賭場的投資意願，關鍵即在於台灣地理區位居於亞太地區置中角色，同時陸海空交通便捷可一日往返之優勢，各大都會區的相關公共建設也早已整備完善、便於抵達，搭配政府早期都市規劃中『產業聚集』的觀念成功發酵進而帶動娛樂區、住宅區、工業區、經貿區...等區域形成效果，促使這些博弈集團極高的投資設置意願。

此外，從拉斯維加斯與大西洋城的賭場區域規劃例子可見，除了通往該地的運輸工具提供密集度超過其他鄰近都市外，對於每個觀光飯店或特定區域外，政府同時輔以各種相關娛樂飲食等夜生活行業的協助進駐，使其潛在地連結各大飯店的位置，形成一以繁華夜生活、誘人的觀光展演與各類型享受形式的娛樂區塊，達到各賭場飯店業群聚形成『賭城』的美稱與外來遊客的吸引力效果。

因此，以設立都會型（如賭場飯店形式）的商業性賭場角度出發，連結本研究前述章節所提及之六大面向、十二大要素中可發現，「交通運輸面向」上的交通網絡、交通成本要素，「區域定位面向」上的地理區位要素，「群集聚落面向」上的產業群聚要素，「政府政策面向」上的公共設施要素等五項要素為在設立都市型的商業性賭場時所須考量之權重要素，在設立時就十二項要素權衡相比下應予以加權評估，以展現現實環境之需求。

表 7-1 都會區觀光賭場規劃時之關鍵加權要素統整

六大面向	十二項要素	於台灣設置都會區型之商業性觀光賭場時所需相關支援條件	本研究規劃因應目標下所應加權之要素
區域定位	地理區位	<ul style="list-style-type: none"> • 抵達成本為重要因素 • 需要方便到達 • 不需要花太多時間於交通上 • 相關基本公有設施如停車場、藝文中心、執法機關等公有建設須完善 • 由於缺乏自然景觀，因此須有相關產業進駐維持該區域的經濟繁榮程度 	<ul style="list-style-type: none"> • 交通網絡 • 交通成本 • 地理區位 • 產業聚集 • 公共設施
	開發面積		
永續發展	產業永續		
	生態永續		
群集聚落	腹地規模		
	產業聚集		
交通運輸	交通網絡		
	交通成本		
多元建設	觀光資源		
	土地利用		
政府政策	政策支援		
	公共設施		

資料來源：本研究整理

(二) 複合性休閒度假區 (Integrated Resort)

複合型休閒度假區 (International Integrated Resort,也就是一般所俗稱的 IR 型觀光賭場, 以下簡稱 IR 型) 形成的主要背景為該地點特性屬於遠離都市人口集中地區, 且具有良好的天然資源者, 而賭場經營者不單單僅以經營賭場業務為主要目標, 除經營賭場外, 也涵蓋了旅館、餐廳、表演秀、主題公園、購物中心等休閒遊憩設施。

而放諸全球而言, 亞洲最具代表的複合休閒中心在澳門, 例如威尼斯人和銀河世界等賭場、新加坡即將完工的聖淘沙和濱海灣金沙兩處, 以及南韓緊鑼密鼓進行填海造陸的度假休閒博弈特區等, 其特色主要在於非賭博收益占該休閒園區總收益的一部份, 而非主要營業收益, 主要收入仍是藉由當地自然景觀所帶動的娛樂消費與觀光門票收入所維繫。

整體而言, 如同上述章節所討論的蒙地卡羅 (Monte Carlo)、黃金海岸 (The GoldCoast)、巴哈馬群島 (The Bahamas) 等案例, 這些以小島等離島區隔地形的賭場規劃, 定位為提供觀光客前往停留數天, 進行度假休息與郊遊觀光的動線安排, 度假村內的賭場設置僅為提供觀光客夜間或其他空閒時間可供選擇的一個選項, 是以地方自然景觀吸引眾多非賭博為目的的旅客前往, 較無商業性賭場易吸引以博弈為目的的『大戶』前往之情形發生。

美國內華達州立大學博彩研究中心 William Eadington 亦表示, 以 IR 型式的觀光賭場設置, 在設置過程中因建立於自然景觀或深厚的歷史文化價值之地, 應密切注意對當地環境生態、土地綠地生態等利用及居民價值觀產生衝擊等弊端, 在政策與經營管理方面政府也要進行涉入與關注, 否則容易發生犯罪、環境破壞與貪腐的情況產生。

因此, 從上可知, 以設立複合性休閒度假區 (Integrated Resort) 的休閒性觀光賭場角度出發, 連結本研究所提及之六大面向、十二大要素中可發現, 「多元建設面向」上的觀光資源、土地利用要素, 「區域定位面向」上的開發面積要素, 「永續發展面向」上的生態永續要素, 「政府政策」下的政策支援要素等五項要素, 為在設立 IR 型的商業性賭場時所須考量之權重要素, 在設立時就十二項要素權重相比下應予以加權評估, 以展現現實環境之需求。

表 7-2 IR 型觀光賭場規劃下關鍵加權要素統整

六大面向	十二項要素	於台灣設置 IR 型之觀光賭場時所需相關支援條件	本研究規劃因應目標下所應加權之要素
區域定位	地理區位	<ul style="list-style-type: none"> 藉由當地自然景觀所帶動的娛樂消費與觀光門票收入為主要收益 具備充沛的觀光資源 顧慮環境永續維持的維繫 針對地形面積的開發規劃與利用限制，與自然環境的磨合 須要政府政策面協助維持原有環境、歷史文化與居民風格的價值 	<ul style="list-style-type: none"> 觀光資源 生態永續 開發面積 土地利用 政策支援
	開發面積		
永續發展	產業永續		
	生態永續		
群集聚落	腹地規模		
	產業聚集		
交通運輸	交通網絡		
	交通成本		
多元建設	觀光資源		
	土地利用		
政府政策	政策支援		
	公共設施		

資料來源：本研究整理

整合上述，可發現若以不同類型觀光賭場為設置目的，該區域所需具備的關鍵要素亦不盡相同；因此，未來若需評估設置何種觀光賭場為可行適合之處，仍須確認要朝何種賭場類型為設置方向進行，而本研究則嘗試將這些關鍵要素予以加權，留待後續進行四大城市的設置比較分析，方能提供更其公正、客觀的評估參考依據。



圖 7-1 台灣發展觀光賭場之可能型態與關鍵加權要素

資料來源：本研究整理

二、台灣發展觀光賭場之目標市場可能規劃

台灣地處亞洲居中位置，東臨日本與太平洋航運要衝，西靠全球生產基地中國大陸，向南則與東南亞一帶維持良好的空航運交流，就地理區位而言，實屬發展觀光交流之地理優勢之一。

因此，若台灣發展觀光博弈特區，所面臨的目標族群主要可分為兩類，一為島內的居住本島區域的遊客，另一則為來自來台觀光的國際旅客；同時歸因於近年來兩岸交流的日漸普遍，大陸客來台等議題在台灣觀光旅遊業間亦引起一陣熱潮，搭配兩岸直航的常態化政策下，陸客來台觀光亦逐漸成為一大遊客來源，同樣值得台灣發展觀光博弈特區時所需重視的一個客群。

此外，馬英九總統於日前總統大選時，提及相關離島建設條例的修正開放政策宣示，以及府院黨團各方面探討賭博條例除罪化的政策編擬，再再顯示若台灣要設置觀光博弈特區的規劃，政策特許的要素成為一種重要之關鍵；若無政策面的支持建構，相關建設亦將無法啟動，各項配套執行策略同樣面臨胎死腹中的窘境。

未來台灣發展觀光博弈特區的目標市場規劃，以下將區分為本島客市場、國際客市場與大陸客市場進行關鍵要素之分析，探討在不同的目標消費市場規劃下，所面臨的不同關鍵要素為何？彼此間是否又有所不同？此外，本研究亦將針對政策導向的特許權因素進行討論與分析，在台灣以特許權發給縣市營業執照時所著重的目的為何？背後又代表何種關鍵要素的意義？值得另行獨立探討之。

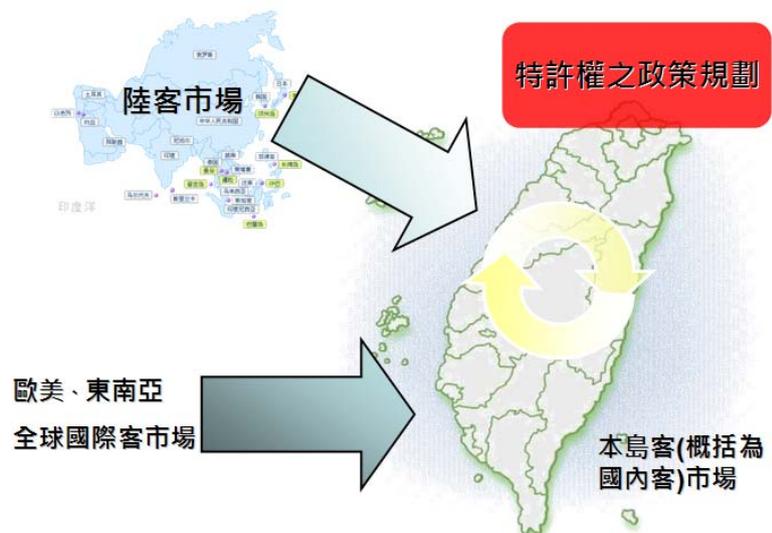


圖 7-2 台灣發展觀光賭場目標客群之可能分佈

資料來源：本研究整理

(一) 本島客為目標市場規劃之關鍵要素分析

台灣若以本島客（或以國內客稱之）為主要的目標市場下，首要面臨的即為交通便捷性的問題，既以本島客為發展目標的市場設計，地點設置對於該目標族群而言必須是易於到達，盡可能在最低交通成本內抵達該特定賭博區域；此舉同時亦意味該區位設置必須面臨本島的居中位置，方使全島顧客抵達的成本與時間達到最低。

此外，由於目標以本島客為市場目標的規劃下，旅客來往容易的誘因將會帶動賭場遊客的人群流量，為吸納足夠的旅客規模，背後區位所須具備的腹地規模同樣必須具有相等的水準，以有助於本島客進行『一日來回』高流通量的相關因應措施。

表 7-3 以本島客為目標市場規劃下關鍵加權要素統整

六大面向	十二項要素	以本島客為目標市場規劃時所需 相關支援條件	本團隊規劃因應目標下 所應加權之要素
區域定位	地理區位	<ul style="list-style-type: none"> • 較為低廉的交通抵達成本，有助提高本島客到訪意願 • 不便於設立在難以抵達的位置 • 須顧慮全島顧客對於該區位抵達的意願 • 可能須面對一日來回的高流通量 • 周遭配套發展措施的完備 	<ul style="list-style-type: none"> • 交通成本 • 地理區位 • 腹地規模
	開發面積		
永續發展	產業永續		
	生態永續		
群集聚落	腹地規模		
	產業聚集		
交通運輸	交通網絡		
	交通成本		
多元建設	觀光資源		
	土地利用		
政府政策	政策支援		
	公共設施		

資料來源：本研究整理

(二) 國際客為目標市場規劃之關鍵要素分析

若以國際客做為發展觀光博弈特區的目標族群，首當其衝的即為交通運輸問題，由於國際客前往台灣多為短期旅遊為主，且沿途以交通工進行島內遊覽的觀光旅遊比例遠多於以單點式的觀光遊覽；因此，在遊憩一天之後，國際客會利用閒暇時間至鄰近的地區進行博弈的娛樂行為，而不會專程為了博弈而舟車勞頓至該特區進行賭博消費。顯現出若以國際客為目標的市場規

劃下，交通運輸的要素將為這些國際籍的旅遊客首要的考量因素，因為來台灣賭博並非他們最主要的目的，賭博僅是他們消耗多餘時間的閒暇娛樂而已。

綜合上述，國際客來台觀光旅遊的主要目的為遊覽台灣在地的觀光資源，藉由在地遊覽的規劃下，博弈特區成為他們的次要娛樂場所，主要吸引他們飛來台灣的還是以聞名遐邇的福爾摩沙稱號，也就是豐沛的觀光資源吸引力；因此，針對國際客為目標市場的主要關鍵要素，除交通運輸面向外，觀光資源的豐沛亦為一決定性的關鍵要素。

表 7-4 以國際客為目標市場規劃下關鍵加權要素統整

六大面向	十二項要素	以國際客為目標市場規劃時所需相關支援條件	本團隊規劃因應目標下所應加權之要素
區域定位	地理區位	<ul style="list-style-type: none"> • 便捷便利的交通運輸分布 • 由於來台灣賭博非其主要目的，因此賭場區位規劃若要吸引國際客的進駐，必須是最須花費多餘的成本抵達 • 風景名勝的觀光遊覽為國際客主要目標 • 國際客主要是來觀光而非進行博弈行為 	<ul style="list-style-type: none"> • 交通成本 • 交通網絡 • 觀光資源
	開發面積		
永續發展	產業永續		
	生態永續		
群集聚落	腹地規模		
	產業聚集		
交通運輸	交通網絡		
	交通成本		
多元建設	觀光資源		
	土地利用		
政府政策	政策支援		
	公共設施		

資料來源：本研究整理

(三) 大陸客為目標市場規劃之關鍵要素分析

同樣地，大陸客在某種型態上如同國際客一般，來台灣遊覽主要是慕名台灣充沛的觀光資源而前來參觀遊覽，因此，交通運輸區位以及觀光資源要素如同上述所分析結果，為以大陸客視作目標市場的觀光博弈特區規劃下重要的關鍵要素。

此外，於某種程度而言，陸客來台與一般國際客又有些許的不同，一般國際客僅能從小港、桃園兩大門戶進出台灣，而在政策引導下，兩岸直航定點常態化使得全台各縣市遍地開花，每周同時間有多點機場開放陸客來台落

地觀光旅遊，對於這些獲得允許接納陸客觀光的縣市而言，對於設置觀光博弈特區的議題上具有某種程度的優勢效果，不容忽視其影響的交通運輸便利趨勢，可謂之為成功的地理位置與政策的支援要素雙重催化下帶來的變動因素。

表 7-5 以大陸客為目標市場規劃下關鍵加權要素統整

六大面向	十二項要素	以大陸客為目標市場規劃時所需 相關支援條件	本研究規劃因應目標 下所應加權之要素
區域定位	地理區位	<ul style="list-style-type: none"> 便捷便利的交通運輸分布 由於來台灣賭博非其主要目的，因此賭場區位規劃若要吸引大陸客的進駐，必須是最不須花費多餘的成本抵達 風景名勝的觀光遊覽為大陸客主要目標 政府開放特定機場進行直航交通運輸 大陸客主要是來觀光而非進行博奕行為 	<ul style="list-style-type: none"> 交通成本 交通網絡 地理區位 觀光資源 政策支援
	開發面積		
永續發展	產業永續		
	生態永續		
群集聚落	腹地規模		
	產業聚集		
交通運輸	交通網絡		
	交通成本		
多元建設	觀光資源		
	土地利用		
政府政策	政策支援		
	公共設施		

資料來源：本研究整理

(四) 特許權關鍵要素分析

離島建設條例、博奕條款除罪化的趨勢已逐漸在社會中熱烈討論與取得共識，馬政府團隊在競選時之競選策略以及上任後的積極作為，於台灣設置觀光博弈特區的可能性已不可同日而語，新政府就任後，牽動出台灣發展博奕觀光特區之可能，引起其他縣市的矚目並積極爭取其他張執照發放，顯示出在賭場要設立前，最重要的即為營運執照的取得，而特許權執照的取得同樣必須仰賴政府政策的配套措施與現行之規劃策略，換言之，政府的政策決策與支援方案是為設置觀光博弈特區一重要關鍵要素，沒有特許即失去設置賭場的任何可能。

近幾年來由於環保意識的高漲，加上政府傾向在不破壞區域均衡與生態永續發展的前提下，著手規劃觀光博弈特區的設立，規劃守則為以豐富的觀光資源在生態維護的要項規範下，思考彼此存在融合的可能空間，既以美好的景觀吸引旅客，同時亦可提供博奕特區來增加當地稅收，達到兩全其美的

效果。

因此，本研究擬將特許權進行獨立性之評估，且不討論政策面的進行過程，純粹以若有特許權的存在之角度下，相關關鍵要素規劃為何，何者為該被重視之標的，予以客觀角度評析之。

表 7-6 以特許權設立為規劃下關鍵加權要素統整

六大面向	十二項要素	特許權設立規劃時所需相關支援條件	本研究規劃因應目標下所應加權之要素
區域定位	地理區位	<ul style="list-style-type: none"> • 政府政策的各方考量 • 針對區域均衡發展之原則為考量 • 政府的相關配套措施須完善 • 同時維護當地永續生態的發展 • 不破壞該地原有景觀，以取得共生共存的環境為目標 	<ul style="list-style-type: none"> • 政策支援 • 生態永續
	開發面積		
永續發展	產業永續		
	生態永續		
群集聚落	腹地規模		
	產業聚集		
交通運輸	交通網絡		
	交通成本		
多元建設	觀光資源		
	土地利用		
政府政策	政策支援		
	公共設施		

資料來源：本研究整理

根據次級資料統整與分析，本研究從國內外成功案例以及台灣國土策略規劃的立場下，粹取出若以不同發展目標為標的的假定情境下，該情境所需具備的關鍵要素有哪些？換言之，若未來台灣需發展特定的觀光賭場經營型態，與聚焦在何種消費目標族群的規劃上，藉由研究所歸納舉出的要素或可有助於提供中央與地方政府做為審慎規劃之考量，達到政策與博弈相關產業成長之效果。主要結論統整如下：

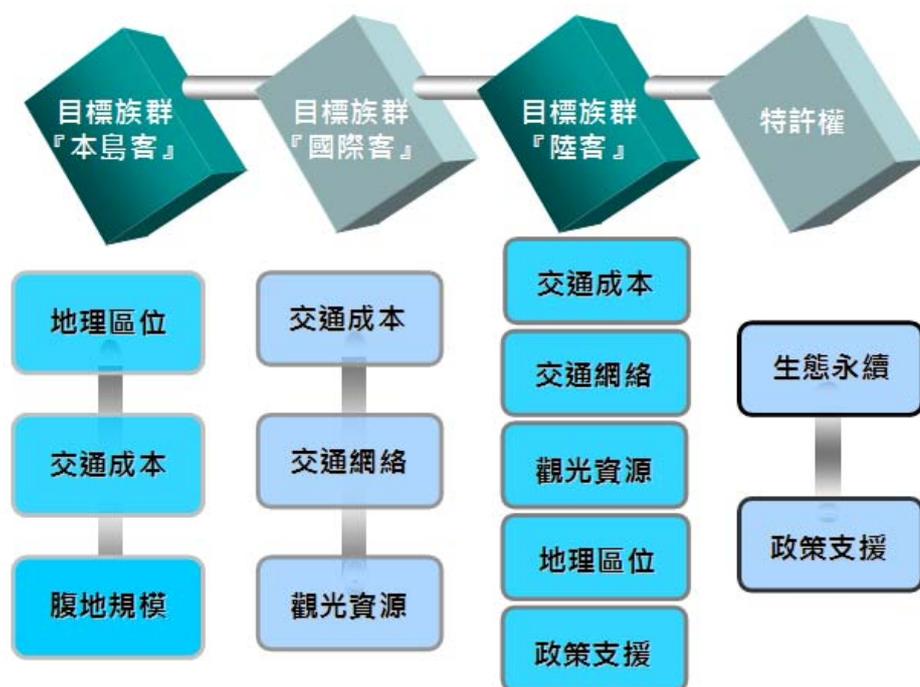


圖 7-3 各目標族群市場關鍵加權要素統整

資料來源：本研究整理

(五) 小結

由上述可知，本研究分別針對台灣發展觀光賭場的可能經營模式型態、三大主要目標族群市場，以及近年來熱烈討論中的特許權政策，整理歸納出屬於各自的關鍵要素，藉以闡述台灣在國土策略規劃考量下發展觀光博弈特區的評估要件。為求量化與質化分析兼具，將依二大經營型態、三大客源組合與特許權獨立分析的七種不同組合形式進行加權因素之量化比較分析，以求各項特定情境下，詳細確實的數據展現出最適之縣市選項。圖 7-4 為七大矩陣模組與評估順序：

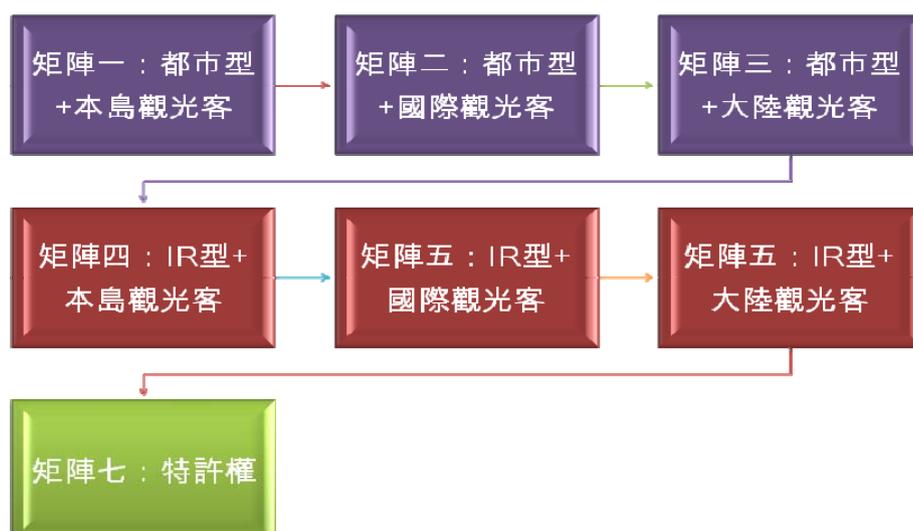


圖 7-4 七大矩陣模組整合比較型態

資料來源：本研究整理

三、國土發展策略規劃下發展觀光賭場之策略性數據矩陣分析

(一) 矩陣數據分析法 (Matrix Data Analysis Chart)

在作決策時往往關鍵性的組成因素複雜；故矩陣數據分析法之目的即在於衡量出各組成因素中所應占之權重比例，同時此法也是新質量管理 (QC) 工具之一，用於評估各項要素的重要性亦具有顯著性。

1. 矩陣數據分析之定義

矩陣數據分析法改良了舊有矩陣圖上僅以文字如：優、劣或圈、叉比較各元素間之關係的手法，而將數據定量化表示，其結果仍以圖形表示，不僅更準確的衡量因素間的制衡關係，也使結果易於分析。

2. 矩陣數據分析之應用時機

面臨不同方案之決策時：如針對顧客的意見回饋調查表，必須分析影響顧客購買本產品的吸引要素；或進行產品設計時，廠商如何決

定成本與利潤間的商數。各種決策方案，往往需要針對眾多因素加以權衡其重要性，得出加權係數。

3. 矩陣數據分析之使用步驟暨試算說明

- 步驟一：於矩陣圖中將十二項要素依序填入圖表的表列之中，以便於彼此進行交叉比較分析。
- 步驟二：於行列中各項要素的交叉欄位，以數據取代符號，描述十二項要素間之對比分析。
- 步驟三：針對這些要素權衡其重要性，以列欄位為基礎，與行欄位之各項要素作比較，若列欄位要素較行欄位之要素重要，則獲得正分，反之為正分之倒數...依此類推，並加總計算得出加權係數，萃取關鍵要素之加權比例。
- 步驟四：獲得加權關鍵要素後，將各要素套入決策架構圖中，以取得在不同因素考量下，所應選擇之總結。

4. 試算說明

矩陣數據分析法說明如下。

- (1) 步驟一：就期中報告所提出之初步評估分析表進行量化調整。
- (2) 步驟二：以數據（1分、2分、3分）取代符號（劣、中、優），來描述這些因素之間的對比，如表 7-7 所示。

表 7-7 矩陣數據化案例說明

矩陣數據化	決策一	決策二	決策三
A 因素	優 3	中 2	劣 1
B 因素	中 2	優 3	劣 1
C 因素	劣 1	優 3	中 2
合計	1 優, 1 中, 1 劣	2 優, 1 中	1 中, 2 劣

資料來源：本研究整理

- (3) 步驟三：針對要素權衡其重要性，以列欄位要素為基礎，分別與行欄位要素進行交叉比較分析，分數範圍從 1 分到 5 分。1 分表示兩個重要性相當，彼此對比之欄位因不具意義，故給予 0 分。

舉例說明，若列欄位的 C 因素與相對行欄位之 B 因素為同等重要，則給予 1 分。列欄位之 A 因素較行欄位之 B 因素重要，則 A 相對 B 為 5 分，反之 B 相對 A 則為倒數 0.2 分。可從矩陣圖觀察到，以 0 組成的對角線左右互為倒數對比。

於“總分”欄位下，依 A、B、C 三因素把分數加總。並在“加權係數”行下得到各列權重係數。權重分數越大，說明此因素越重要。“例如 A 因素加權係數為 50.63% (5.33/10.53) 為三者中最應被優先考慮的關鍵要素，其次為 C 因素為 37.98%，影響力最小則為 B 因素僅佔 11.39%。

表 7-8 矩陣數據分析法案例說明（二）—選項評分

得出權重比例	A	B	C	總分	加權係數
A	0	5	33.3%	5.33	50.63%
B	0.2	0	1	1.20	11.39%
C	3	1	0	4.00	37.98%
合計				10.53	100.00%

資料來源：本研究整理

- (4) 步驟四：獲得 ABC 三者關鍵要素重要性比較後，將其加權要素置入決策中，經加權計算可得決策二勝出，若在關鍵要素重要性如上述不變的情境假設下，應執行決策二。

表 7-9 矩陣數據分析法案例說明（三）—決策計算

加權總計	決策一	決策二	決策三	加權係數
A	1.51894	1.012627	0.506313	50.63%
B	0.227855	0.341783	0.113928	11.39%
C	0.379759	1.139277	0.759518	37.98%
總分合計	2.126555	2.493687	1.379759	100.00%
總評	則決策二勝出			

資料來源：本研究整理

(二) 七大整合模組之數據矩陣分析

1. 各矩陣下之要素權重建立原則：

表 7-10 各矩陣下權重建立原則

各要素之權重比	一般要素	關鍵要素	核心關鍵要素
一般要素	1	4	5
關鍵要素	0.25	1	3
核心關鍵要素	0.2	1/3	1

資料來源：本研究整理

2. 名詞定義：

- **核心關鍵要素**:泛指該要素於特定情境混合評估下，產生重疊之情況，如交通成本對本島旅客模型與都市模型都被檢定為重要因素，則稱交通成本為核心關鍵要素。
- **關鍵要素**:指於特定情境發展規劃下，自十二項要素中所歸納整合出之特定要素，稱之關鍵要素，如腹地規模為對本島旅客模型但非都市模型之重要因素，則稱其為一般關鍵要素。
- **一般要素**:相較於上述，未被萃取歸納之特定要素者，一率統稱為一般要素，如生態永續皆非本島旅客模型與都市模型兩模型之重要因素，則稱其為一般要素。

3. 導入國土發展策略規劃下發展觀光賭場之矩陣數據分析：

● 矩陣一《都會型+本島旅客取向》

A. 權重配置

表 7-11 【都會型+本島旅客取向】之權重配置

本島旅客+ 都會型	交通 網絡	交通 成本	地理 區位	開發 面積	腹地 規模	產業 群集	觀光 資源	土地 利用	政策 支援	公共 建設	產業 永續	生態 永續	總分	權重 (%)
交通 網絡	0	33.3 %	33.3 %	4	1	1	4	4	4	1	4	4	27.67	11.77
交通 成本	3	0	1	5	3	3	5	5	5	3	5	5	43.00	18.29
地理 區位	3	1	0	5	3	3	5	5	5	3	5	5	43.00	18.29
開發 面積	0.25	0.2	0.2	0	0.25	0.25	1	1	1	0.25	1	1	43.00	2.72
腹地 規模	1	33.3 %	33.3 %	4	0	1	4	4	4	1	4	4	27.67	11.77
產業 群集	1	33.3 %	33.3 %	4	1	0	4	4	4	1	4	4	27.67	11.77
觀光 資源	0.25	0.2	0.2	1	0.25	0.25	0	1	1	0.25	1	1	6.40	2.72
土地 利用	0.25	0.2	0.2	1	0.25	0.25	1	0	1	0.25	1	1	6.40	2.72
政策 支援	0.25	0.2	0.2	1	0.25	0.25	1	1	0	0.25	1	1	6.40	2.72
公共 建設	1	33.3 %	33.3 %	4	1	1	4	4	4	0	4	4	27.67	11.77
產業 永續	0.25	0.2	0.2	1	0.25	0.25	1	1	1	0.25	0	1	6.40	2.72
生態 永續	0.25	0.2	0.2	1	0.25	0.25	1	1	1	0.25	1	0	6.40	2.72
合計													235	100

資料來源：本研究整理

B. 導入發展條件矩陣加權計算

表 7-12 【都會型+本島旅客取向】之加權計算

都會型+ 本島旅客		高雄旗津	台中鎮南 休閒專區	澎湖	金門	權重 配置
交通運輸	交通網絡	0.353091	0.235394	0.117697	0.235394	11.77%
	交通成本	0.365854	0.54878	0.365854	0.182927	18.29%
區域定位	地理區位	0.182927	0.54878	0.365854	0.365854	18.29%
	開發面積	0.027226	0.081679	0.054453	0.054453	2.72%
群集聚落	腹地規模	0.235394	0.353091	0.117697	0.235394	11.77%
	產業群集	0.353091	0.235394	0.235394	0.117697	11.77%
多元發展	觀光資源	0.081679	0.027226	0.081679	0.054453	2.72%
	土地利用	0.054453	0.081679	0.054453	0.027226	2.72%
政府政策	政策支援	0.054453	0.054453	0.081679	0.054453	2.72%
	公共建設	0.353091	0.235394	0.235394	0.117697	11.77%
永續發展	產業永續	0.054453	0.081679	0.054453	0.027226	2.72%
	生態永續	0.027226	0.027226	0.081679	0.054453	2.72%
加權後合計		2.142938	2.510777	1.846285	1.527226	100%
總評		若以發展都市型觀光賭場，並以本島旅客為主，則 台中 勝出				

資料來源：本研究整理

C. 初步評估

若以發展都會型觀光賭場，並以本島旅客為主，在策略性質量化綜合評估下，同樣將**交通成本**、**地理區位**評為核心關鍵要素，並將**交通網絡**、**腹地規模**、**產業聚集**、**公共設施**列為關鍵要素。

因此，在透過針對關鍵要素加權之綜合評估比較下，若以發展都會型觀光賭場的本島旅客族群為目標之特定情境下，台中市於此

矩陣下勝出，高雄、澎湖以些微差距居於次之。

● 矩陣二《都會型+國際旅客取向》

A. 權重配置

表 7-13 【都會型+國際旅客取向】之權重配置

國際旅客+都市型	交通網絡	交通成本	地理區位	開發面積	腹地規模	產業群集	觀光資源	土地利用	政策支援	公共建設	產業永續	生態永續	總分	權重(%)
交通網絡	0	1	3	5	5	3	3	5	5	3	5	5	43.00	18.47
交通成本	1	0	3	5	5	3	3	5	5	3	5	5	43.00	18.47
地理區位	33.3%	33.3%	0	4	1	1	1	4	4	1	4	4	24.67	10.59
開發面積	0.2	0.2	0.25	0	1	0.25	0.25	1	1	0.25	1	1	6.40	2.75
腹地規模	0.2	0.2	1	1	0	0.25	0.25	1	1	0.25	1	1	7.15	3.07
產業群集	33.3%	33.3%	1	4	4	0	1	4	4	1	4	4	27.67	11.88
觀光資源	33.3%	33.3%	1	4	4	1	0	4	4	1	4	4	27.67	11.88
土地利用	0.2	0.2	0.25	1	1	0.25	0.25	0	1	0.25	1	1	6.40	2.75
政策支援	0.2	0.2	0.25	1	1	0.25	0.25	1	0	0.25	1	1	6.40	2.75
公共建設	33.3%	33.3%	1	4	4	1	1	4	4	0	4	4	27.67	11.88
產業永續	0.2	0.2	0.25	1	1	0.25	0.25	1	1	0.25	0	1	6.40	2.75
生態永續	0.2	0.2	0.25	1	1	0.25	0.25	1	1	0.25	1	0	6.40	2.75
合計													233	100

資料來源：本研究整理

B. 導入發展條件矩陣加權計算

表 7-14 【都會型+本島旅客取向】之加權計算

都市型+ 國際旅客		高雄旗津	台中鎮南 休閒專區	澎湖	金門	權重 配置
交通運輸	交通網絡	0.554084043	0.369389362	0.184694681	0.369389362	18.47%
	交通成本	0.369389362	0.554084043	0.369389362	0.184694681	18.47%
區域定位	地理區位	0.105948887	0.31784666	0.211897774	0.211897774	10.59%
	開發面積	0.027489441	0.082468323	0.054978882	0.054978882	2.75%
群集聚落	腹地規模	0.06142172	0.092132579	0.03071086	0.06142172	3.07%
	產業群集	0.356503687	0.237669124	0.237669124	0.118834562	11.88%
多元發展	觀光資源	0.356503687	0.118834562	0.356503687	0.237669124	11.88%
	土地利用	0.054978882	0.082468323	0.054978882	0.027489441	2.75%
政府政策	政策支援	0.054978882	0.054978882	0.082468323	0.054978882	2.75%
	公共建設	0.356503687	0.237669124	0.237669124	0.118834562	11.88%
永續發展	產業永續	0.054978882	0.082468323	0.054978882	0.027489441	2.75%
	生態永續	0.027489441	0.027489441	0.082468323	0.054978882	2.75%
加權後合計		2.380270599	2.257498747	1.958407903	1.522657313	100%
總評		若以發展都市型觀光賭場，並以國際旅客為主，則 高雄 勝出				

資料來源：本研究整理

C. 初步評估

若以發展都市型觀光賭場，並以國際旅客為主，在策略性評估下，同樣將交通成本、交通網絡評為核心關鍵要素，並將公共建設、產業聚集與觀光資源評為關鍵要素。

上述提到有決定性影響力的五個要素因子中，高雄以交通運輸等四項名列四者之冠，包含國際交通便利、觀光資源最多元如飯店

休閒娛樂設施等、基礎建設齊全含水電配備、醫療安全及大眾運輸如高捷等，與產業群集密集如餐飲服務業、運輸業等，因此於此特定情境下總評高雄在此條件矩陣勝出。

● 矩陣三《都會型+大陸旅客取向》

A. 權重配置

表 7-15 【都會型+大陸旅客取向】之權重配置

大陸旅客+都市型	交通網絡	交通成本	地理區位	開發面積	腹地規模	產業群集	觀光資源	土地利用	政策支援	公共建設	產業永續	生態永續	總分	權重(%)
交通網絡	0	1	1	5	5	3	3	5	3	3	5	5	39.00	16.18
交通成本	1	0	1	5	5	3	3	5	3	3	5	5	39.00	16.18
地理區位	1	1	0	5	5	3	3	5	3	3	5	5	39.00	16.18
開發面積	0.2	0.2	0.2	0	1	0.25	0.25	1	0.25	0.25	1	1	5.60	2.32
腹地規模	0.2	0.2	0.2	1	0	0.25	0.25	1	0.25	0.25	1	1	5.60	2.32
產業群集	33.3%	33.3%	33.3%	4	4	0	1	4	1	1	4	4	24.00	9.96
觀光資源	33.3%	33.3%	33.3%	4	4	1	0	4	1	1	4	4	24.00	9.96
土地利用	0.2	0.2	0.2	1	1	0.25	0.25	0	0.25	0.25	1	1	5.60	2.32
政策支援	33.3%	33.3%	33.3%	4	4	1	1	4	0	1.00	4	4	24.00	9.96
公共建設	33.3%	33.3%	33.3%	4	4	1	1	4	1	0	4	4	24.00	9.96
產業永續	0.2	0.2	0.2	1	1	0.25	0.25	1	0.25	0.25	0	1	5.60	2.32
生態永續	0.2	0.2	0.2	1	1	0.25	0.25	1	0.25	0.25	1	0	5.60	2.32
合計													241	100

資料來源：本研究整理

B. 導入發展條件矩陣加權計算

表 7-16 【都會型+大陸旅客取向】之加權計算

都市型+大陸旅客		高雄旗津	台中鎮南 休閒專區	澎湖	金門	權重 配置
交通運輸	交通網絡	0.485477178	0.323651452	0.161825726	0.323651452	16.18%
	交通成本	0.323651452	0.485477178	0.323651452	0.161825726	16.18%
區域定位	地理區位	0.161825726	0.485477178	0.323651452	0.323651452	16.18%
	開發面積	0.023236515	0.069709544	0.046473029	0.046473029	2.32%
群集聚落	腹地規模	0.046473029	0.069709544	0.023236515	0.046473029	2.32%
	產業群集	0.298755187	0.199170124	0.199170124	0.099585062	9.96%
多元發展	觀光資源	0.298755187	0.099585062	0.298755187	0.199170124	9.96%
	土地利用	0.046473029	0.069709544	0.046473029	0.023236515	2.32%
政府政策	政策支援	0.199170124	0.199170124	0.298755187	0.199170124	9.96%
	公共建設	0.298755187	0.199170124	0.199170124	0.099585062	9.96%
永續發展	產業永續	0.046473029	0.069709544	0.046473029	0.023236515	2.32%
	生態永續	0.023236515	0.023236515	0.069709544	0.046473029	2.32%
加權後合計		2.252282158	2.293775934	2.037344398	1.59253112	100%
總評		若以發展都市型觀光賭場，並以大陸觀光客為主，則 台中 勝出				

資料來源：本研究整理

C. 初步評估

若以發展都市型觀光賭場，並以大陸旅客為主，同樣策略性評估下，將交通網絡、交通成本及地理區位評為核心關鍵要素，其餘因子的權重配置比例都不高，而台中在上述三項中，獲得兩項第一。

其實在此條件下，不難發現台中與高雄分數差距不大，因為台中與高雄皆為都市代表，所以在交通便利上會領先離島。所以若已將賭場建立在都市為前提下，又以台中比高雄的地理區位更佳，所以台中險勝。

● 矩陣四《IR型+本島旅客取向》

A. 權重配置

表 7-17 【IR型+本島旅客取向】之權重配置

IR型 + 本島 旅客	交通 網絡	交通 成本	地理 區位	開發 面積	腹地 規模	產業 群集	觀光 資源	土地 利用	政策 支援	公共 建設	產業 永續	生態 永續	總 分	權 重 (%)
交通 網絡	0	0.25	0.25	0.25	0.25	1	0.25	0.25	0.25	1	1	0.25	5	2.45
交通 成本	4	0	1	1	1	4	1	1	1	4	4	1	23	11.27
地理 區位	4	1	0	1	1	4	1	1	1	4	4	1	23	11.27
開發 面積	4	1	1	0	1	4	1	1	1	4	4	1	23	11.27
腹地 規模	4	1	1	1	0	4	1	1	1	4	4	1	23	11.27
產業 群集	1	0.25	0.25	0.25	0.25	0	0.25	0.25	0.25	1	1	0.25	5	2.45
觀光 資源	4	1	1	1	1	4	0	1	1	4	4	1	23	11.27
土地 利用	4	1	1	1	1	4	1	0	1	4	4	1	23	11.27
政策 支援	4	1	1	1	1	4	1	1	0	4	4	1	23	11.27
公共 建設	1	0.25	0.25	0.25	0.25	1	0.25	0.25	0.25	0	1	0.25	5	2.45
產業 永續	1	0.25	0.25	0.25	0.25	1	0.25	0.25	0.25	1	0	0.25	5	2.45
生態 永續	4	1	1	1	1	4	1	1	1	4	4	0	23	11.27
合計													204	100

資料來源：本研究整理

B. 導入發展條件矩陣加權計算

表 7-18 【IR 型+本島旅客取向】之加權計算

IR 型+ 本島旅客		高雄旗津	台中鎮南 休閒專區	澎湖	金門	權重 配置
交通運輸	交通網絡	0.073529	0.04902	0.02451	0.04902	2.45%
	交通成本	0.22549	0.338235	0.22549	0.112745	11.27%
區域定位	地理區位	0.112745	0.338235	0.22549	0.22549	11.27%
	開發面積	0.112745	0.338235	0.22549	0.22549	11.27%
群集聚落	腹地規模	0.22549	0.338235	0.112745	0.22549	11.27%
	產業群集	0.073529	0.04902	0.04902	0.02451	2.45%
多元發展	觀光資源	0.338235	0.112745	0.338235	0.22549	11.27%
	土地利用	0.22549	0.338235	0.22549	0.112745	11.27%
政府政策	政策支援	0.22549	0.22549	0.338235	0.22549	11.27%
	公共建設	0.073529	0.04902	0.04902	0.02451	2.45%
永續發展	產業永續	0.04902	0.073529	0.04902	0.02451	2.45%
	生態永續	0.112745	0.112745	0.338235	0.22549	11.27%
加權後合計		1.848039	2.362745	2.20098	1.70098	100%
總評		若以發展 IR 型觀光賭場，並以本島觀光客為主，則 台中 勝出				

資料來源：本研究整理

C. 初步評估

若以發展 IR 型觀光賭場，並以本島旅客為主，策略性評估下，將六大面向裡的區域定位及多元發展評為核心關鍵要素，其中包含地理區位、交通成本、土地利用、開發面積等，台中表現均優於其他三項區位。

由於在此條件矩陣下，經過計算每個元素只會被分成 11.27%或 2.45%兩種權重配置，實際上在尚未加權前，台中即為整體表現

最佳之城市（6 優,4 中,2 劣）累積優勢數多，劣勢數少，因此若於 IR 型經營模式下，以本島旅客為主的情境下，仍由台中獲勝。

不過值得特別注意，進入以 IR 為主的模式，澎湖已躍升為第二名，且與台中相差不遠，可見澎湖在發展綜合型休閒度假經營導向模式的優勢。

● 矩陣五《IR 型+國際旅客取向》

A. 權重配置

表 7-19 【IR 型+國際旅客取向】之權重配置

IR 型 + 國際 旅客	交通 網絡	交通 成本	地理 區位	開發 面積	腹地 規模	產業 群集	觀光 資源	土地 利用	政策 支援	公共 建設	產業 永續	生態 永續	總分	權重 (%)
交通 網絡	0	1	4	1	4	4	33.3 %	1	1	4	4	1	25	11.33
交通 成本	1	0	4	1	4	4	33.3 %	1	1	4	4	1	25	11.33
地理 區位	0.25	0.25	0	0.25	1	1	0.2	0.25	0.25	1	1	0.25	6	2.55
開發 面積	1	1	4	0	4	4	33.3 %	1	1	4	4	1	25	11.33
腹地 規模	0.25	0.25	1	0.25	0	1	0.2	0.25	0.25	1	1	0.25	6	2.55
產業 群集	0.25	0.25	1	0.25	1	0	0.2	0.25	0.25	1	1	0.25	6	2.55
觀光 資源	3	3	5	3	5	5	0	3	3	5	5	3	43	19.24
土地 利用	1	1	4	1	4	4	33.3 %	0	1	4	4	1	25	11.33
政策 支援	1	1	4	1	4	4	33.3 %	1	0	4	4	1	25	11.33
公共 建設	0.25	0.25	1	0.25	1	1	0.2	0.25	0.25	0	1	0.25	6	2.55
產業 永續	0.25	0.25	1	0.25	1	1	0.2	0.25	0.25	1	0	0.25	6	2.55
生態 永續	1	1	4	1	4	4	33.3 %	1	1	4	4	0	25	11.33
合計													224	100

資料來源：本研究整理

B. 導入發展條件矩陣加權計算

表 7-20 【IR 型+國際旅客取向】之加權計算

IR 型+ 國際旅客		高雄旗津	台中鎮南 休閒專區	澎湖	金門	權重 配置
交通運輸	交通網絡	0.340045	0.226696	0.113348	0.226696	11.33%
	交通成本	0.226696	0.340045	0.226696	0.113348	11.33%
區域定位	地理區位	0.025503	0.07651	0.051007	0.051007	2.55%
	開發面積	0.113348	0.340045	0.226696	0.226696	11.33%
群集聚落	腹地規模	0.051007	0.07651	0.025503	0.051007	2.55%
	產業群集	0.07651	0.051007	0.051007	0.025503	2.55%
多元發展	觀光資源	0.577181	0.192394	0.577181	0.384787	19.24%
	土地利用	0.226696	0.340045	0.226696	0.113348	11.33%
政府政策	政策支援	0.226696	0.226696	0.340045	0.226696	11.33%
	公共建設	0.07651	0.051007	0.051007	0.025503	2.55%
永續發展	產業永續	0.051007	0.07651	0.051007	0.025503	2.55%
	生態永續	0.113348	0.113348	0.340045	0.226696	11.33%
加權後合計		2.104549	2.110813	2.280239	1.696793	100%
總評		若以發展 IR 型觀光賭場，並以國際觀光客為主，則 澎湖 勝出				

資料來源：本研究整理

C. 初步評估

以發展 IR 型觀光賭場，並以國際旅客為主的目標導向下，澎湖取得第一評等，由於 IR 型觀光賭場的特色即為，在大型休閒娛樂賭場內，設備應有盡有可自給自足，應可改善離島公共建設較本島不足之缺憾，故上述公共建設權重僅佔 2.5%。

且在策略性評估下，將觀光資源、政策支援及生態永續分別視為核心關鍵要素與關鍵要素，此三項皆以澎湖具相對優勢，其中澎湖符合離島建設條例之政策基本門檻，故於此特定情境下勝出。

● 矩陣六《IR 型+大陸旅客取向》

A. 權重配置

表 7-21 【IR 型+大陸旅客取向】之權重配置

IR 型 + 大陸 旅客	交通 網絡	交通 成本	地理 區位	開發 面積	腹地 規模	產業 群集	觀光 資源	土地 利用	政策 支援	公共 建設	產業 永續	生態 永續	總 分	權 重 (%)
交通 網絡	0	1	1	1	4	4	33.3 %	1	33.3 %	4	4	1	22	9.52
交通 成本	1	0	1	1	4	4	33.3 %	1	33.3 %	4	4	1	22	9.52
地理 區位	1	1	0	1	4	4	33.3 %	1	33.3 %	4	4	1	22	9.52
開發 面積	1	1	1	0	4	4	33.3 %	1	33.3 %	4	4	1	22	9.52
腹地 規模	0.25	0.25	0.25	0.25	0	1	0.2	0.25	0.2	1	1	0.25	5	2.15
產業 群集	0.25	0.25	0.25	0.25	1	0	0.2	0.25	0.2	1	1	0.25	5	2.15
觀光 資源	3	3	3	3	5	5	0	3	1	5	5	3	39	17.14
土地 利用	1	1	1	1	4	4	33.3 %	0	33.3 %	4	4	1	22	9.52
政策 支援	3	3	3	3	5	5	1	3	0	5	5	3	39	17.14
公共 建設	0.25	0.25	0.25	0.25	1	1	0.2	0.25	0.2	0	1	0.25	5	2.15
產業 永續	0.25	0.25	0.25	0.25	1	1	0.2	0.25	0.2	1	0	0.25	5	2.15
生態 永續	1	1	1	1	4	4	33.3 %	1	33.3 %	4	4	0	22	9.52
合計													228	100

資料來源：本研究整理

B. 導入發展條件矩陣加權計算

表 7-22 【IR 型+大陸旅客取向】之加權計算

IR 型+大陸旅客		高雄旗津	台中鎮南休閒專區	澎湖	金門	權重配置
交通運輸	交通網絡	0.285589	0.190393	0.095196	0.190393	9.52%
	交通成本	0.190393	0.285589	0.190393	0.095196	9.52%
區域定位	地理區位	0.095196	0.285589	0.190393	0.190393	9.52%
	開發面積	0.095196	0.285589	0.190393	0.190393	9.52%
群集聚落	腹地規模	0.043058	0.064587	0.021529	0.043058	2.15%
	產業群集	0.064587	0.043058	0.043058	0.021529	2.15%
多元發展	觀光資源	0.51406	0.171353	0.51406	0.342707	17.14%
	土地利用	0.190393	0.285589	0.190393	0.095196	9.52%
政府政策	政策支援	0.342707	0.342707	0.51406	0.342707	17.14%
	公共建設	0.064587	0.043058	0.043058	0.021529	2.15%
永續發展	產業永續	0.043058	0.064587	0.043058	0.021529	2.15%
	生態永續	0.095196	0.095196	0.285589	0.190393	9.52%
加權後合計		2.024019	2.157293	2.321178	1.745021	100%
總評		若以發展 IR 型觀光賭場，且以大陸觀光客為主，則 澎湖 勝出				

資料來源：本研究整理

C. 初步評估

同樣若仍以發展 IR 型觀光賭場，並以大陸旅客為主，澎湖較前一矩陣條件，加權後併合計算分數更高，以觀光資源、政策支援為唯二之核心關鍵要素，且權重高達 17.14%，兩項要素佔了全部比重分配約當三成五的重要地位。

其次被視為關鍵要素者生態永續、地理區位澎湖均表現良好，且此條件的目標客群為大陸觀光客，其抵達離島所耗費的交通成本

遠低於本島，所以根據本研究第五章之零售引力法則，則大陸觀光客將有較高意願在賭場內消費，因而澎湖之條件符合理論與實際數據，故在此模式下為適合之區位。

● 矩陣七《特許權》

A. 權重配置

表 7-23 【特許權設定】之權重配置

特許權	交通網絡	交通成本	地理區位	開發面積	腹地規模	產業群集	觀光資源	土地利用	政策支援	公共建設	產業永續	生態永續	總分	權重 (%)
交通網絡	0	1	1	1	1	1	1	1	0.25	1	1	0.25	10	5.37
交通成本	1	0	1	1	1	1	1	1	0.25	1	1	0.25	10	5.37
地理區位	1	1	0	1	1	1	1	1	0.25	1	1	0.25	10	5.37
開發面積	1	1	1	0	1	1	1	1	0.25	1	1	0.25	10	5.37
腹地規模	1	1	1	1	0	1	1	1	0.25	1	1	0.25	10	5.37
產業群集	1	1	1	1	1	0	1	1	0.25	1	1	0.25	10	5.37
觀光資源	1	1	1	1	1	1	0	1	0.25	1	1	0.25	10	5.37
土地利用	1	1	1	1	1	1	1	0	0.25	1	1	0.25	10	5.37
政策支援	4	4	4	4	4	4	4	4	0	4	4	1	41	23.16
公共建設	1	1	1	1	1	1	1	1	0.25	0	1	0.25	10	5.37
產業永續	1	1	1	1	1	1	1	1	0.25	1	0	0.25	10	5.37
生態永續	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	0	41	23.16
合計													177	100

資料來源：本研究整理

B. 導入發展條件矩陣加權計算

表 7-24 【特許權設定】之加權計算

特許權		高雄旗津	台中鎮南 休閒專區	澎湖	金門	權重 配置
交通運輸	交通網絡	0.161017	0.107345	0.053672	0.107345	5.37%
	交通成本	0.107345	0.161017	0.107345	0.053672	5.37%
區域定位	地理區位	0.053672	0.161017	0.107345	0.107345	5.37%
	開發面積	0.053672	0.161017	0.107345	0.107345	5.37%
群集聚落	腹地規模	0.107345	0.161017	0.053672	0.107345	5.37%
	產業群集	0.161017	0.107345	0.107345	0.053672	5.37%
多元發展	觀光資源	0.161017	0.053672	0.161017	0.107345	5.37%
	土地利用	0.107345	0.161017	0.107345	0.053672	5.37%
政府政策	政策支援	0.463277	0.463277	0.694915	0.463277	23.16%
	公共建設	0.161017	0.107345	0.107345	0.053672	5.37%
永續發展	產業永續	0.107345	0.161017	0.107345	0.053672	5.37%
	生態永續	0.231638	0.231638	0.694915	0.463277	23.16%
加權後合計		1.875706	2.036723	2.409605	1.731638	100%
總評		若以發展政府政策之特許權為主下， 澎湖 勝出				

資料來源：本研究整理

C. 初步評估

矩陣七不以經營方式與客源來操作，主要為了配合政府政策下的離島建設條例，加強重視離島之經濟發展，且政策傾向於離島設立賭場，考量到社會成本的問題，基於離島在位置上具隔離性，所費社會成本低，因此澎湖、金門是試點推廣的較佳選擇。

故若以政府特許權下，政府鼓勵離島發展，並配合當地生態，以維持離島多元豐富的觀光資源，因此核心關鍵要素為**政策支援與生態永續**，權重合計高達47%，雖然金門也為離島建設條例的適用地域內，但生態永續條件不如澎湖，且相較於澎湖的積極爭取，金門縣則表現較無積極參與，因此澎湖為目前四區位中適合特許權下之觀光賭場發展。

(三) 評估研究結論

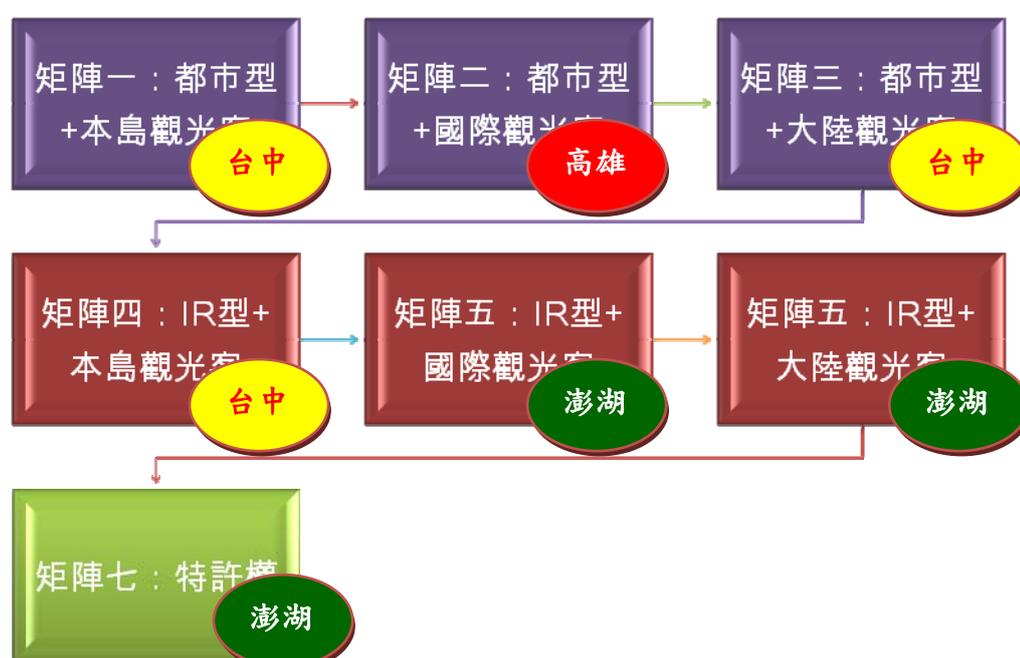


圖 7-5 七大矩陣模組整合比較型態結論

經由關鍵要素加權評比的條件式矩陣之數據矩陣分析下，台中與澎湖分以三項特定情境矩陣取得優勢。若建立前提假設為觀光賭場選擇建立在都市等大都會區域時，依據本研究量化數據概況分析結果，台中市會優於高雄市而取得優先地位；而若以 Integrated Resort 模式經營甚至加入特許權等政策因素，以澎湖目前現狀則優於其他三地。

第八章 結論與建議

基於本研究之分析，在配合台灣國土發展策略規劃前提下，提供一整體之建設觀光賭場的區位分析方法與作為，給予相關評估單位一具有研究理論基礎、結合現況詳細分析與歸納的評估模式與適合之賭場經營類型。

整體而論，以國土策略規劃角度下進行觀光賭場之設置區位研究實屬少見，而本研究之意義價值在於以一種國土區域均衡開發、地方永續生存的多元角度進行觀光博弈特區此種新興的敏感議題之評析，提供政府未來欲進行相關博弈特區的選定參考；並且建立一整合國土策略規劃要義與國外成功案例整合之觀光賭場區位評估模型，提供相關單位適當之評估依據，與過去採取商業競爭力分析或策略執行層面規劃等評估報告有所不同，亦為本研究之核心價值所在。

本研究首先透過針對現行國土規劃策略與國土計畫法進行歸納與整理，凸顯出政府在進行國土策略規劃時，設立區域發展目標時所必須審慎面對的關鍵核心議題為何，其次透過國外眾多觀光博弈特區之不同類型與經營型態進行概述探討，擷取這些觀光博弈特區所須面對的各項關鍵要素與以統整，並列舉美國拉斯維加斯、大西洋城與亞洲的澳門特區進行初步之次集資料分析，俾求於客觀符合現實發展的評估模式。

於第五章中，本研究透過國土策略規劃下的關鍵要素與國外相關觀光賭場設置之關鍵要素兩相融和之下，統整出一六大面向、十二項子要素的關鍵評估模式，該模式同時具備國土整體開發的均衡概念與觀光博弈特區之發展關鍵成功要因，符合本案『以國土策略開發下探討觀光賭場之區位設置』的研究宗旨。

且為追求詳盡的分析與評估應用過程，本研究透過既定之台中、高雄、金門、澎湖四大縣市進行初步質化資料評估，以優中劣的次序進行要素間的初步比較分析，並且針對台灣可能發展的觀光博弈特區經營型態與目標群眾市場進行六大面向、十二項要素的模式探討，從中萃取出各自發展之關鍵要素，予以加權突顯其重要攸關性，並透過數據權重分析法，進一步探討在經營型態、目標群眾市場與特許權規劃（不予以討論政策決策面之過程思考）相互融合比較下，就上述所提四大縣市間量化計算出在特定情境下，最適縣市為何，並提供中央決策單位未來進行區域選擇之參考。

參考文獻

一、中文文獻

◆書籍/政府出版品

1. 郭春敏 (2008)，*博弈娛樂事業概論*，揚志出版社，台北。
2. 95 年台中市統計要覽 (2007)，台中市政府。
3. 95 年高雄市統計年報 (2007)，高雄市主計處。
4. 95 年澎湖縣統計要覽 (2007)，澎湖縣政府。

◆論文/期刊

1. 沈弘毅 (1998)，*美國賭博合法化之研究—以發展沿革、觀光賭場之管制及影響效果為中心*，文化大學美國研究所碩士論文。
2. 吳主治 (2002)，*澎湖設立觀光賭場可行性之研究*，東海大學公共事務碩士在職專班碩士論文。
3. 何敏華 (2004)，*澎湖縣爭取設置觀光特區附設博弈業之公共事務整合架構分析與管理策略*，國立中山大學公共事務研究所碩士論文。
4. 吳域邦譯 (2005)，*加拿大賭業概述*，澳門社會發展研究會。原作者為 Michael D. Lipton。
5. 范智明 (2002)，*運動博弈產業-發展運動的活水或毒液*，國民體育季刊第 135 期，行政院體育委員會。
6. 林哲璋 (2006)，*以政策網絡理論分析「澎湖設置觀光賭場」之政策過程*，國立東華大學公共行政研究所碩士論文。
7. 高銘鴻 (2005)，*評估澎湖觀光賭場對當地經濟的衝擊-投入產出分析法之應用*，輔仁大學經濟研究所碩士論文。
8. 郭春敏 (1996)，*觀光賭場設置區位條件之研究*文化大學觀光研究所碩士論文。
9. 陳麗貞 (1996)，*觀光賭場開放設立之影響認知研究*，文化大學觀光研究所碩士論文。
10. 陳阿賓 (2001)，*澎湖國際觀光旅館投資風險之評估*，國立台灣科技大學營建工程系碩士論文。
11. 張於節 (2001)，*賭場模式發展觀光之影響研究—以綠島地區為例*，國立東華大學企業管理研究所碩士論文。

12. 張忠義 (2005)，澎湖觀光賭場發展課題之探討，立德管理學院休閒管理研究所碩士論文。
13. 張書憲等 (2005)，發展都市河岸空間對提昇城市觀光吸引力與遊憩體驗滿意度之研究—以高雄市愛河為例，洄瀾科技及商務集刊。
14. 曾祺峰 (1997)，澎湖民眾對於附設觀光娛樂賭場態度之研究：所得及地區區別分析，國立台灣工業技術學院管理技術研究所碩士論文。
15. 黃美玲 (1997)，觀光娛樂賭場之研究—以澎湖個案為例，國立台灣工業技術學院管理技術研究所企業管理學程碩士論文。
16. 黃俊仁 (2006)，觀光賭場開放對商圈經濟衝擊之研究—以澎湖馬公商圈為例，世新大學觀光研究所碩士論文。
17. 廖英賢 (2002)，振興地方策略形成之利害關係人研究--澎湖設置觀光賭場爭議之個案分析，國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文。
18. 鄭如意 (1998)，觀光賭場誰的夢：澎湖開發爭議的政治經濟剖析，國立台灣大學新聞研究所碩士論文。
19. 劉代洋 (2001)，澎湖發展觀光賭場之可行性分析，國政評論，財團法人國家政策研究基金會。
20. 謝志明 (2002)，澎湖地區設置觀光賭場之政策分析，國立台灣大學政治學研究所碩士論文。
21. 謝明瑞 (2002)，澎湖開放博弈事業之剖析，國政評論，財團法人國家政策研究基金會。
22. 曾忠祿 (2007)，澳門賭場的區位分佈與市場定位，Journal of Macau Gaming Research Association。

◆研究報告／報刊

1. 劉代洋等 (1996)，博彩事業管制與稅制規劃，委託單位：行政院研考會。
2. 葉智魁 (1997)，反對「開設賭場」的因緣與基本理由。
3. 澎湖縣綜合發展計畫—觀光遊憩部門發展計畫 (1997)，國立台灣大學地理系暨研究所規劃，澎湖縣政府。
4. 澎湖縣綜合發展計畫—總體發展計畫 (2003)，國立台灣大學地理系暨研究所規劃，澎湖縣政府。
5. 96 年台灣國土及區域發展實施方案
6. 九十六年度國土規劃總顧問案成果報告書-成果報告
7. 國土綜合發展計畫草案 2003 年版

二、英文文獻

1. ACIL Tasman (2002), Casino Industry Survey 2001-02.
2. Report of the Gambling Commission 2005-06 (2006), Gambling Commission of UK
3. Cummings Associates (2003), Analysis of Current Markets for Casino Gaming in Iowa, with Projections for the Revenues and Impacts of Potential New Facilities.
4. Heather Wardle, Kerry Sproston, Jim Orford, Bob Erens, Mark Griffiths, Rebecca Constantine, Sarah Pigott (2007), British Gambling Prevalence Survey 2007, National Center for Social Research.
5. Jason J. Azmier (2005), Gambling In Canada 2005 Statistics and Context, CanadaWest Foundation.
6. Popkin, James, Hetter, and Katia (2005), AMERICA'S GAMBLING CRAZE, U.S. News & World Report , Vol. 116 Issue 10, p42.
7. PricewaterhouseCoopers LLP (2007), Global Entertainment and Media Outlook: 2007-2011.
8. Soo Kyoung & Cathy H.C (2000), Outlook in the 21'st Century, Department of Hotel Restaurant Institution,21(2) : 15-17.(引自張於節).
9. William, R. Eadington (1999), The Economics of Casino Gambling, Journal of Economic Perspectives, Vol. 13.
10. William, R. Eadington (2000), Trends 2000 Casinos and Tourism in the 21st Century, Institute for the Study of Gambling and Commercial Gaming, University Of Nevada.
11. 2007 Casino Revenue (2008), New Jersey Casino Control Commission.

三、參考網站

1. American gaming association : <http://www.americangaming.org/>
2. Australia Casino Association(ACA) :
<http://www.auscasinos.com/index.cfm?set=yes&session.validated=no>
3. Gambling Act 2005 : http://www.opsi.gov.uk/acts/acts2005/ukpga_20050019_en_1
4. Holland casino : <http://www.hollandcasino.com/en-GB/news/default.htm>
5. International Masters of Gaming Law : <http://www.gaminglawmasters.com>
6. U.S gaming law : <http://www.gambling-law-us.com/Federal-Laws/>
7. World Casino Directory : <http://www.worldcasinodirectory.com/casino.htm>

8. 澳門統計暨普查局：http://www.dsec.gov.mo/c_index.html
9. 博彩監察協調局：<http://www.dicj.gov.mo/CH/>
10. 內華達州博彩管理委員會：<http://gaming.nv.gov/index.htm>
11. 加拿大國家統計局：<http://www.statcan.ca/start.html>
12. 紐澤西州博彩管理委員會：<http://www.state.nj.us/casinos/>
13. 澎湖縣綜合發展計畫：
<http://gisapsrv01.cpami.gov.tw/cpis/cprpts/Ponghu/total/total.htm>
14. 行政院主計處：<http://www.dgbas.gov.tw/mp.asp?mp=1>
15. 交通部觀光局：<http://admin.taiwan.net.tw/indexc.asp>
16. 高雄市主計處：<http://dbaskmg.kcg.gov.tw/>
17. 台中市主計處：http://www.tccg.gov.tw/sys/SM_theme?page=45ab5f43
18. 澎湖縣政府：<http://www.penghu.gov.tw/>
19. 行政院國土規劃推動委員會 http://tpweb.cpami.gov.tw/p_7_4.htm
20. 經濟建設委員會 <http://www.cepd.gov.tw/>

附錄一、交通運輸試算模式

1. 轉乘的交通工具皆以所需花費時間最短之交通方式來計算。
2. 假設抵達國際機場後，其轉乘其他交通工具所需花費的時間為 15 分鐘，費用為 50 元。
3. 假設抵達高雄旗津、台中高鐵站、澎湖馬公機場、金門機場後，其抵達賭場所必須花費的時間相同，故不計入。

台北→旗津	飛機(50 分鐘/2100 元)+過港隧道(10 分鐘/150 元): 60 分鐘/2250 元
台中→旗津	高鐵(40 分鐘/790 元)+高雄捷運至西子灣站(20 分鐘/35 元)+鼓山渡輪(7+3 分鐘/10 元): 70 分鐘/835 元
高雄→旗津	市內交通運輸系統: 30 分鐘/100 元

台北→台中	台中高鐵站:45 分鐘/700 元
台中→台中	市內交通運輸系統: 30 分鐘/100 元
高雄→台中	台中高鐵站:40 分鐘/790 元

台北→澎湖	飛機 45 分鐘/1,920 元
台中→澎湖	飛機 35 分鐘/1,577 元
高雄→澎湖	飛機 35 分鐘/1,631 元

台北→金門	飛機 60 分鐘/2,115 元
台中→金門	飛機 55 分鐘/1,990 元
高雄→金門	飛機 55 分鐘/1,984 元

日本→高雄	飛至小港機場 210 分鐘/10,400 元+過港隧道(10 分鐘/150 元): 220 分鐘/10,550 元
日本→台中	飛至桃園中正機場 180 分鐘/10,000 元+轉乘高鐵(15+40 分鐘/50+430 元): 235 分鐘/10,480 元
日本→澎湖	飛至桃園中正機場 180 分鐘/10,000 元+高鐵到台北轉松山(15+22

國土策略規劃下觀光賭場之區位因素評估

	+15 分鐘/50+125+50 元)+飛至馬公 45 分鐘/1,920 元: 277 分鐘/12,145 元
日本→金門	飛至桃園中正機場 180 分鐘/10,000 元+高鐵到台北轉松山(15+22 +15 分鐘/50+125+50 元)+飛至金門 60 分鐘/2,115 元: 292 分鐘/12,340 元

香港→高雄	飛至小港機場 90 分鐘/3,580 元+過港隧道(10 分鐘/150 元): 100 分鐘/3,730 元
香港→台中	飛至桃園中正機場 100 分鐘/5,300 元+高鐵到台中(15+40 分鐘 /50+430 元): 155 分鐘/5,780 元
香港→澎湖	飛至桃園中正機場 100 分鐘/3700 元+高鐵到台北轉松山(15+22 +15 分鐘/50+125+50 元)+飛至馬公 45 分鐘/1,920 元: 197 分鐘/5,845 元
香港→金門	飛至桃園中正機場 100 分鐘/3700 元+高鐵到台北轉松山(15+22 +15 分鐘/50+125+50 元)+ 飛至金門 60 分鐘/2,115 元: 212 分鐘/6,040 元

韓國→高雄	飛至小港機場 215 分鐘/5,856 元+過港隧道(10 分鐘/150 元): 225 分鐘/6006 元
韓國→台中	飛至桃園中正機場 180 分鐘 s/3,350 元+高鐵到台中(15+40 分鐘 /480 元): 235 分鐘/3,830 元
韓國→澎湖	飛至桃園中正機場 180mins/3,350 元+高鐵到台北轉松山(15+22 +15 分鐘/50+125+50 元)+飛至馬公 45 分鐘/1,920 元: 277 分鐘/5,495 元
韓國→金門	飛至桃園中正機場 180mins/3,350 元+高鐵到台北轉松山(15+22 +15 分鐘/50+125+50 元)+ 飛至金門 60 分鐘/2,115 元: 292 分鐘/5,690 元

新加坡→高雄	飛至小港機場 245 分鐘/5,680 元+過港隧道(10 分鐘/150 元): 255 分鐘/5,830 元
新加坡→台中	飛至桃園中正機場 260 分鐘/4,505 元+高鐵到台中(15+40 分鐘 /430+50 元): 315 分鐘/4,985 元
新加坡→澎湖	飛至桃園中正機場 260 分鐘/4,505 元+高鐵到台北轉松山(15+22 +15 分鐘/50+125+50 元)+飛至馬公 45 分鐘/1,920 元: 357 分鐘/6,650 元

新加坡→金門	飛至桃園中正機場 260 分鐘/4,505 元+高鐵到台北轉松山(15+22+15 分鐘/50+125+50 元)+ 飛至金門 60 分鐘/2,115 元: 372 分鐘/6,845 元
--------	--

附錄二、訪談紀錄 I—澎湖縣觀光休閒系于錫亮系主任

- ❖ 時 間：2008/11/04
- ❖ 地 點：澎湖科技大學
- ❖ 受 訪 人：觀光休閒系主任 于錫亮 主任
- ❖ 受 訪 人：陳建誌（中山大學公傳播管理研究所）
李清燕（中山大學財務管理學系研究所）
- ❖ 訪談摘要：

問：若澎湖欲設立觀光賭場，您認為其優劣勢為何？

于主任：澎湖最大優勢為政策允諾，從離島建設條例修法至今，此議題研擬討論已久，如今政府成立新團隊，被擱置的博弈產業又再度成為熱門 issue。第二優勢為，若賭場設立在澎湖，所耗費的社會成本最低，賭場對經濟雖有正面作用，但不置可否可能



引來國際洗錢組織、犯罪毒品邪惡地域等社會問題；而澎湖為一離島，對政治與經濟中心的本島，有距離上的孤立，所以澎湖可當作一個試點，加強控管，預計耗費的社會成本相較於本島將可減到最小。劣勢方面：澎湖目前面臨的問題為公共建設，基本的水電、航空運輸等硬體設備不如本島方便與現代化，但此缺憾仍有改善空間。

問：針對您提到的劣勢，改善方案為何？

于主任：若要設置博弈觀光特區在澎湖，規模化的海水淡化工程難度並不高，曾與招標廠商洽談過 270 公升的淡化成本僅需 15 元，是具可行性的。機場硬體設備方面如機場跑道延長、增加承載力等，皆非極耗時的工程，但目前縣政府欲加強公共建設的標案，投標率都過低，平均投標率僅 2%，所以必須讓政府、廠商與在地民眾，都充分瞭解博弈產業能對澎湖帶來

的經濟發展為何，達成供需雙方的共識。

問：在延續您提到的民意，若澎湖辦公投是否會過，即得到在地民眾支持觀光賭場設立在澎湖之答案？

于主任：澎湖其實曾舉辦過公投，我們發現飯店、民宿、餐廳、租車等運輸業皆逐漸傾向支持，大家都明瞭澎湖若要經濟成長率持續正成長，必須要有新的元素注入，而博弈為一手段，不嘗試看看則不能全盤否定，這個手段是正面或負面。

問：若澎湖欲建立觀光博弈特區，其經營模式為何？

于主任：經營模式可效仿新加坡將於 2009 年盛大營運的聖淘沙博弈特區，原因為澎湖本島在未考慮開發博弈觀光特區前，其實已為一環境優美眾所周知的旅遊勝地，觀光一直是貢獻澎湖經濟成長的主力，所以若能將博 弈 注 入 觀 光 度 假 的 **integrated resort** 模式，不僅可減少對舊有產業（觀光業）的衝擊，反而能連結舊資源，開發新的澎湖產業。



附錄三、訪談紀錄 II—澎湖縣觀光局洪棟樑局長

- ❖ 時 間：2008/11/05
- ❖ 地 點：澎湖縣縣政府 觀光局
- ❖ 受 訪 人：觀光局 洪棟霖 局長
- ❖ 訪 談 人：陳建誌（中山大學公傳播管理研究所）
李清燕（中山大學財務管理學系研究所）
- ❖ 訪談摘要：

問：您認為澎湖若要成功建立觀光賭場，不可或缺之因素為何？

洪局長：政府與澎湖在地的支持，博弈產業其實已非一新興產業，但是對台灣來說，是沒有歷史軌跡可循的。我們必須瞭解若要創造一個「產業聚落」，要能讓產業裡的每個個體都能聚集過來，必須要能發展出一個大家都能認同的制度，才能有效產生群聚的力量。以政府的角度，單就某一產業的發展來論述這樣的問題，那就侷限於產業政策的思維模式裡。如果站在聚落的角度，就必須要分享共同利益、擬定策略性的遠景…等方向來看，才能有效增加並提升產業聚落的力量。目前有我們在政策支持上有優勢，在地民意方面，也以學術（指澎科大）與社會區域的凝聚力，與在地人民協商。

問：具我們所知博弈的話題，引起了各縣市首長的廣泛注意，大家無不極力爭取，包括台北縣、台中、彰化與高雄，您認為澎湖與其他縣市競爭的優勢為？

洪局長：各縣市除澎湖外，皆已逐漸找到自己縣市的定位，有自給自足之經濟，高雄有陸海空三港的貨運物流產業目前也積極開發南台灣科技園區，如高軟；台中也以成立水滸經貿園區的台灣第二經濟核心為目標。唯有澎湖，長久以來已觀光為產業主軸，而近年來澎湖的觀光



產業需要新的契機來突破瓶頸。所以爭取開發觀光賭場於澎湖，是延續既有產業的一個方向。而凌駕其他縣市最大的籌碼，在於政府政策的支持，離島建設條例雖然也適用於金門，但金門縣縣長表明，無意爭取，所以澎湖仍有很大的發展優勢比起本島。

問：若政府實現發放觀光賭場執照予澎湖，是否擔心政府也同時開放執照予本島？該如何因應？

洪局長：若政府同時開放兩張甚至更多給本島與離島，將產生排擠效果。澎湖在交通便利上有其劣勢，不如本島密集度高，但其劣勢也可視為一促進旅客停留消費的利基。所以若執照發給本島，在交通極度發達之下，旅客流動率非常高，來來去去不願多做停留，飯店住宿業將無法受惠，所以我們會以此論點，向政府爭取，優先開發澎湖之特許執照，並訂定在一定年限內，政府不會二度發放執照予其他縣市以保護澎湖博弈產業。

附錄四、兩岸經濟與觀光發展座談會

探討議題--兩岸直航常態化下觀光產業的交流發展與衝擊

兩岸直航常態化影響下，彼此交流的觀光人口數量明顯增多，同樣帶動台灣當地觀光旅遊、民生消費等產業；針對直航常態化下，觀光客的需求顯然逐漸演變成促進兩岸良性互動具體設施的評估要素之一，而兩岸觀光業該如何來因應這樣的衝擊與發展契機呢？

1. 台灣機場開放陸客來台，針對具有國際機場區位優勢的城市而言，有哪些助益？該如何掌握？而沒有這種優勢的城市，該如何因應？
2. 大陸人士來台的人潮帶動，對民生產業與觀光發展有何影響？是衝擊還是助益？
3. 彼此來往密切之下，針對赴大陸觀光交流的議題，是否有所配套措施與規劃制度來迎接台灣客的前往？

主持人：石岳峻（國立高雄餐旅學院旅遊管理研究所教授）

- 目前到台灣的遊客大多團進團出、北進北出。在五天的行程中，停留高雄的時間只有一晚，所以高雄應發展更多觀光資源以吸引觀光客做深度旅遊。
- 航點航班的增加，及提供旅客多元化服務，對航空公司是重要的。
- 希望高雄國際機場能再吸納更多觀光和商務旅客。
- 高雄市很歡迎來自各地的背包客。但市府應需針對不同的行程需求的旅客給予不同、多元化的服務。



圖 1 兩岸產業經濟與觀光發展座談會第三場會議

- 要發展觀光產業，應是要全民參與才行，也應該站在想要來台旅遊的人是怎么看待高雄的角度來改善觀光環境。

李銘義（義守大學通識教育中心教授）

- 台灣航空班次的銳減。
- 兩岸直航有助於時間和金錢的節省。
- 航線截彎取直是不可避免的。
- 建議：產官學合作針對兩岸直航對觀光能有完善規劃（希望南進南出）、規劃套裝式行程、改善不對稱的兩岸關係。

尉毅君（中華航空公司企劃處代表）

- 為什麼高雄兩岸包機的班次會減少？載客量是一個關鍵。
- 兩岸直航是國內航空的強心針。
- 希望政府能夠替業界爭取一些優勢。
- 目前問題是班次太少無法提升經濟效益。
- 希望能提升班次以及增加航點。

李雄達（港龍航空公司台灣南區業務經理）

- 航點要廣。
- 航班要密集。
- 航空公司必須以商務旅客為主，如果以團體來考量，將來會有隱憂。

林崑山（高雄市政府觀光局籌備處主任）

- 高雄要發展觀光，要與世界交朋友。
- 台灣一日生活圈。
- 河川整治與改造。
- 公園綠地開闢。
- 運動園區計劃。
- 高雄市的建設是將以觀光發展為目標。

李雄慶（舊振南食品有限公司董事長）

- 觀光發展對民生產業的幫助是非常大的。
- 坦白說目前並沒有太多的觀光人潮。
- 政府的準備其實是還不夠的，我們應該從務實的角度來看，不要將餅畫的太大。
- 實際上大陸觀光客停留在都市的時間很少，因此其所帶來的經濟效益也是有限。
- 期望政府能夠準備的在充裕一點，並且提升觀光的品質。

畢 華（武漢青年聯合會副主席）

- 此次交流機會是兩岸善意的結果。
- 觀光是交朋友的產業。
- 高雄的旅遊市場是個成熟的基本市場。
- 湖北也是個很棒的旅遊市場。
- 湖北是千湖之省，地理位置也非常好，尤其是省會武漢，號稱九渠通匯。
- 湖北與台灣能夠直航，有助於旅遊業的發展。

探討議題--直航議題與高雄觀光發展前景

高雄市具備南台灣唯一國際機場，同時具有良好的交通與深厚的基礎工業建設，而從重工業都市蛻變為觀光發展的美麗港都，搭配上直航議題，帶給高雄觀光發展的可能會在哪裡，如何運作？

1. 高雄市具備交通、地利之便，自重工業城市轉型至今，做了不少改變，而面對這樣的轉型規劃與陸客商機，高雄市該如何進行在地化的觀光旅遊宣傳？
2. 近年來觀光賭場的議題亦逐漸受到社會大眾之重視，同樣地，高雄市亦身居爭取設立觀光賭場的眾多縣市之中，您認為高雄市相較其他縣市（如澎湖、台中、金門...等）的優勢在哪裡？缺乏的條件可能又是什麼？
3. 從大陸觀光客觀點出發，您認為高雄市最需要的是何種規劃與協助，才能有助兩岸密切的觀光交流呢？

主持人：高明瑞（國立中山大學企業管理學系教授）

- 現在大都多旅遊團，所以大部分的觀光發展思維都以團體為主，但未來的趨勢可能是「背包客」，因此也因以個人旅遊的方向來發展觀光業。
- 高雄人穿拖鞋、穿汗衫、穿短褲，不代表高雄人低俗，而是因為高雄的天氣很宜人。

蔡長清（高雄應用科技大學觀光管理系教授）

- 發展觀光有 6 個 A。
- 高雄知名度不足。
- 了解通路，讓消費者知曉高雄。
- 高雄的服務品質、觀光設施...等都已逐漸在提升。
- 應該好好利用高雄的環境（港、海、山）。

- 高雄出版的書可以進軍大陸，提供旅遊的人參考。

黃營芳（高雄應用科技大學工業工程所所長）

- 從高雄的角度吸引背包客進來，即會發展更多資訊要整合。
- 雖然高雄已進步很多，但提供給觀光客的資訊仍不足。
- 應從顧客的角度來看高雄應提供給觀光客什麼資訊。

王國材（高雄市交通局長）

- 武漢與高雄有很多相似之處，武漢是鐵路交會而發展，高雄是有海陸空的運輸來發展。
- 高捷的完成是空間上的革命，連接國際旅客至高雄（高鐵、高捷）。
- 班次不夠台商成為主要的乘客。



圖 2 兩岸產業經濟與觀光發展座談會第四場會議

- 要如何吸引旅客第二次來台灣？應該要整合高高屏的旅遊資源。
- 也可以透過民間的交流提升觀光（城市層次）。

賴昭賢（永觀工業股份有限公司董事長）

- 高雄沒有條件談觀光，高雄沒有特殊的點。
- 在二、三十年前高雄與台北的房價是差不多的。
- 其實很多企業的發跡都在高雄，成長之後都在台北。
- 應加強高雄在生活上的優點。
- 高雄應利用本身的特色與優點吸引企業及觀光客進來。

羅雪雲（康福旅行社高雄分公司協理）

- 旅遊業充滿變數與挑戰。
- 高雄最後歡迎的景點：西子灣、春秋閣...。
- 全球每週在三十多個城市有博弈的發展；在亞洲每週則有十七個城市有博弈的發展。
- 高雄市容的標示比台北清楚。
- 建議高雄市計程車司機能有統一制服。

- 高雄希望能夠直航。
- 高雄什麼都賣，鑽石賣得還不錯，所以高雄也能留住高消費。
- 高雄觀光前景一片看好。

呂隨啟（北京大學金融學系教授）

- 高雄的優劣勢在哪？在生產鏈中高雄的位置在哪？高雄希望發展區域經濟，但應和發展戰略一起規劃。
- 以”雁形”來看，高雄應了解自己所扮演的角色為何？
- 要高雄能發展觀光，必須先升級。
- 高雄要有”亮點”才會有人要來觀光。
- 直航可降低時間和金錢成本。
- 直航可增加感情交流。
- 兩岸雙邊都畫地自限，就無法達到交流的目的。
- 高雄的觀光服務業還有待提升。
- 亞洲區域要一體化困難，尤其是貨幣一體化。

王 創（湖北省青年聯合會副秘書長）

- 中山的名教授—余光中教授，他有許多著作在大陸也非常有名，可以成為高雄的招牌。
- “讓春天從高雄出發”。
- “鄉愁”。
- 不能直航的後果是需要更多的時間，因此直航是對大家都有利的。



圖 3 與參與金門縣發展觀光賭場策略分析研究的
高雄應科大黃營芳教授進行訪談合影

