

雪隧通車後宜蘭觀光發展與地景變遷 —大眾媒體與在地事件觀察

吳怡彥*

*東南科技大學觀光系

【摘要】

長久以來，台灣國土計畫清楚界定著東部各縣市之發展定位迥異於西部，歸咎其因多在交通運輸之限制。於 2006 年 6 月通車的雪山隧道（國道 5 號）則開啟宜蘭新的觀光發展契機。本研究透過報紙媒體報導之回顧，從觀光、房價、環境、農舍與民宿等五大面向分析討論宜蘭在雪隧通車後之觀光發展與相關之地景變遷。結果顯示伴隨雪隧通車，環境問題逐漸浮現，確實造成宜蘭地景破碎化現象。值此，相關之發展準則與方向必須被確切建立與施行，方能為宜蘭長遠之永續發展立下良好基石。

關鍵字：觀光發展、交通運輸、宜蘭農舍

投稿日期：2015.10.19；接受日期：2016.05.23

The transition of Tourism and Landscape in Yilan county after the Hsueh Shan Tunnel's opening to traffic-the observation of public and local events

Yi-Yen Wu*

* Department of Tourism, Tungnan University. Corresponding Author.

【Abstract】

Limited by the inconvenient transportation system, the east side of Taiwan occupies quite different role in territory plan. The Hsueh Shan Tunnel's opening a new age for the Yilan's tourism. This study review the newspaper related to the Hsueh Shan Tunnel and Yilan, and classifies them into five aspects, including tourism, house price, farmhouse, environment and hostel while discuss their relationship with the tourism development and landscape. The results reveal that the environmental issues have been emerging after the tunnel's opening and the landscape has been fragmented. At this moment, a more clear orientation and principles must be established for the Yilan's sustainable development.

Keywords : Tourism development, Transportation, Yilan farmhouse

壹、前言

長久以來，台灣國土計畫清楚界定著東部各縣市之發展定位迥異於西部各縣市。因為先天地形上的限制，交通建設連結重大都會不易，使宜蘭、花蓮乃至台東三大行政區，在發展初始皆以農業立縣。至觀光產業浮現契機與國家政策之推動，原先因交通建設落後而保留下來之美好地景成為東部各縣市發展觀光顯著之優勢。但交通建設之落後，仍然是東部發展觀光的重大課題。是以，政府積極推動環島公路之興闢，其中於 1991 年 7 月動工，歷時 15 年於 2006 年 6 月通車的雪山隧道（國道 5 號），具有重要指標性意義。重大交通建設之原意，在讓東部美好環境的生活經驗與西部緊湊之經濟發展獲得調節，並活絡台灣整體之發展。理想狀態乃藉由觀光產業之推展，讓東部原發展落後之縣市獲得投資，並增加工作機會；西部各縣市居民則可透過交通之便捷，得以共享東部美好地景資源。然而，後續的發展，並非如預期中兩方互蒙其利。

因為鄰近全台灣最大都會區，大台北都會區，其龐大的人口透過國道 5 號，經過雪山隧道，不及 1 小時可抵宜蘭縣。鄰近交流道的宜蘭縣礁溪鄉，有交通之便利與溫泉等休憩資源，為因應龐大休閒度假人口，建商在地方大舉推出溫泉渡假宅，推升地方房價，讓原宜蘭在地居民難以負擔。不僅如此，為因應觀光人口之住宿需求，用地變更頻仍，旅館與住房數連年攀升；諸多原農業用地透過合法與非法手段，豪華民宿舉目所及遍地。天下雜誌專文報導農舍違法濫建問題源於 2000 年農業條例修正案，該法案通過後，全國有 9 千多件農舍申請案，其中有 6 千多件在宜蘭，且 2010 年以來，每年以 600~900 間的速度成長（陳永松，2014）。

貳、文獻回顧與研究方法

一、文獻回顧

早年觀光產業被視為無煙函產業的概念，經歷多年來的實證研究，逐漸被修正。當下世界觀光組織（World Tourism Organization）極力敦促永續觀光（Sustainable Tourism）抑或綠色觀光（Green Tourism），乃至生態觀光（Ecotourism），其目的皆

在正視觀光發展對於地方之衝擊，並積極尋求替代觀光（Alternative Tourism）以為解決方案。是以，重大交通建設或者開發行為對觀光旅遊地產生衝擊，已有相當多研究揭露（許瑛卉、曹治中，2007；林貝珊、張長義，2009；周佳雯等，2010；Larsen & Guiver, 2013；林効賢等，2014）。然而城市與鄉村間就保護與開發之間的拉鋸，在人類文明發展過程中不斷上演，如何兼顧保護與觀光發展，長久以來是難以面對卻必須面對的重要課題（Wu & Wu, 2015）。

本研究嘗試從大眾媒體報導之觀點與相關統計數據，分析探討雪山隧道通車後的觀光發展與地景變遷，是以涉及三大面向之文獻收集，其一在交通建設對於觀光影響之研究；其二在宜蘭在地相關研究，尤其鎖定在雪山隧道為主變項之現象學觀察。最後則由鄉村仕紳化理論檢視雪隧通車後宜蘭的發展。

（一）交通建設對於觀光影響之研究

過往即有相關研究探討重大交通建設對城鄉發展與區域均衡之影響（李永展，1999）。李永展（1999）比較中山高速公路、北迴鐵路與南迴鐵路建設對於區域均衡之影響，結果指出相關交通建設初期對服務業有趨向不均衡之分布，後期則有趨向均衡之趨勢。而從近期相關研究文獻分析，顯示觀光衝擊研究之操作方式多從地方居民認知進行問卷調查，瞭解地方居民感知之衝擊面向，其內容多指向經濟面影響較大，交通方面之衝擊感知多與塞車等事件相關，而無法完整導引出交通便利之後對地方各層面之影響。如許瑛卉、曹治中（2007）討論蘇澳在地居民對於交通建設之認知調查，顯示其以為交通建設所帶來之觀光衝擊，雖可帶動地方經濟，但是於**實質環境則是負面居多**。整體而言，在地居民認知交通建設之負面衝擊高於正面影響。林貝珊、張長義（2009）以貓空纜車之開發建設為探討標的，顯示地方居民之認知也認為負面衝擊高於正面影響。

上述研究中周佳雯等（2010）之研究與本研究欲探求之議題更為相關，其以雪山隧道之開通為主變數（該文稱為北宜高速公路），探討重大交通建設對於社區依附感與觀光發展衝擊認知的中介效果，並以人文主義地理學的觀點，將社區依附分為「情感」、「網絡」、「參與」三構面；觀光發展衝擊認知採取「經濟」、「社會文化」

與「環境」三個觀光衝擊構面，結果指出**重大交通建設對於社區依附與觀光發展衝擊認知具有完全中介效果**。此為少數積極探究交通建設對地方觀光發展影響之研究。但因僅採用量化的問卷調查，其僅能反應居民之心理感知，而未有實際對應之質化或量化統計數據回應。整體而言，目前相對於觀光衝擊之研究，多僅採取質性轉量化之方法，設計不同的問卷結構，呈現的是相關利害關係人（Stakeholder）之主觀認知，較少透過相關之客觀數據來呈現問題原貌。

（二）宜蘭在地相關研究

其他直接與雪山隧道對於宜蘭觀光發展影響之研究數量並不多。而就其研究內容與方法而言，多以利害關係人（stakeholder）為對象（包含觀光業者、遊客或者在地居民），進行相關之問卷調查，並從統計之量化面向解析不同利害關係人之滿意度等，少數則就既有統計資料進行相關性檢定。如陳依婷等（2008）以赴宜蘭之遊客為問卷調查對象，瞭解雪山隧道通車後之遊客願意停留住宿之意願，結果顯示遊客關注消防設施、乾淨程度、服務態度等，但再宿意願則呈現下滑，惟該研究就雪隧之影響探討相當有限。另外如方嘯天（2012）以雪山隧道通車前後對宜蘭地區旅遊者為研究對象，實證採特徵價格法估計雪山隧道之開通前後對於宜蘭地區旅遊者之支出函數，並探討其改善效益。實證研究指出雪山隧道通車後旅遊者對各面向滿意度指標的改善效益遠大於雪山隧道通車前之各個滿意度指標的改善效益。然而該研究未納入雪隧開通後對於地方地景與環境變遷之外部性成本，忽略相關之觀光衝擊影響。也有討論雪隧開通對於宜蘭會展服務之影響者（施正屏，2007），以地方房地產之影響為對象者（黃祥鉸，2010）。前述相關研究之成果，皆顯示雪隧開通後，有帶動宜蘭在地相關產業人力需求與房地產價格。

而近年來就雪隧開通後，對於宜蘭農舍興建與非法民宿之營運成為影響宜蘭地景與環境的重要探討議題。然而切入此部份之關鍵核心研究仍相當有限，現有之研究多從現象觀察，有以宜蘭厝之在地地景風貌要件，探討宜蘭農舍建築風貌形式（游適瑄，2008；吳宜娟，2011；黃姿蓉，2012）；也有透過地理資訊系統（GIS）探討聚落整體景觀之變遷之模擬與現況（翁詠芳，2012；林敬妤，2012；廖珊慧，2012）。

尤其廖珊慧（2012）的研究明白指出宜蘭地區大量興建農舍的情形主要出現在宜蘭市、礁溪鄉、羅東鎮與員山鄉，尤以員山鄉申請的農舍為最多。農舍快迅且大量地在宜蘭地區出現，造成農田破碎與治水的危機。曾鈺雯（2010）的研究則連結雪隧開通與遊憩區之民宿發展，其結論以為北宜高速公路通車及旅遊空間之變遷，使得豪華農舍轉化之民宿多重視本身空間的增設與擴張，未能融入周遭自然環境與地方特色，民宿個人風格與豪華農舍使遊憩區特色難以彰顯。目前宜蘭在地學之研究，就雪山隧道開通對地方影響之研究，部份導向房價、民宿發展，部份探究建築風貌，但對於宜蘭整體觀光發展與地景變遷之研究較少。本研究從媒體面切入，可相對完整呈現此一狀況與態勢。

（三）鄉村仕紳化理論之探究

其他直接與雪山隧道對於宜蘭觀光發展影響之研究數量並不多。就其研究內容與方法而言，多以利害關係人（stakeholder）為對象（包含觀光業者、遊客與政府組織等），探究在地觀點。除前述李永展（1999）明白指出重大建設所帶來地方發展影響鉅大，周佳雯等（2010）以為重大交通建設對於社區依附與觀光發展衝擊認知具有完全中介效果外，對應的現象學背後之相關理論有「鄉村仕紳化」現象。依據 Little（1987）與 Stockdale（2010）等學者之研究，以為鄉村仕紳化的地區主要集中在交通便捷、景色宜人或特殊人文與自然環境的區域，具有較多綠地環境優美的地區尤其更容易成為仕紳化的鄉村；是以也有學者將仕紳（gentrifier）稱為「綠美者（grentrifier）」，這樣的地區則稱為「綠美化的鄉村性（greentrified rurality）」（Smith&Phillips, 2001，前述引自李承嘉等，2010）。由此可知，以鄉村仕紳化作為理論基礎，檢視雪山隧道通車後的觀光發展與地景變遷影響，當能適度與理論對話，並檢視理論可修正之處。

過往以為仕紳化乃是年輕、中等甚或上等階層（仕紳）會逐漸取代地區原有的勞工階層，而呈現所謂「上濾作用（upward-filtering）」現象。然而伴隨雪隧通車，檢視宜蘭的上濾作用，僅具有部分解釋能力。原因在於宜蘭緊鄰大都會之特性，讓宜蘭諸多農舍開發成為所謂「第二居所」，加上相當部分農舍轉為民宿之用，使其內

蘊觀光產業之價值，又有別於過往研究所謂鄉村仕紳化之「上瀘作用」。陳政邦（2015）的研究即指出第二居所短期性的居住型態不利於移居者融入地方既有社會網絡，進而形成共存卻分離的生活狀態，甚至導致第二居所移居者與在地居民間的隔閡。

前述現象事實上普遍存在台灣多處，如廖淑容（2013）從美濃在地住民觀點探討農村別墅對客家聚落之衝擊，以為這些『假日度假屋』對鄉村地景、農作經濟和社會互動帶來衝擊。尤其將帶來農地價值商品化、農村田園景緻的破壞與社區生活的衝擊、鄉村地景與地方感的消逝等課題。大臺北都會區與宜蘭間因為雪隧通車所縮減的時間距離，顯見大量的消費性觀光湧現，如為短程的觀光消費現象則讓宜蘭在地居民產生相對剝奪感，如為第二居所現象則因與地方互動性不足，有地方感消逝等問題。『觀光客的凝視』該書作者，提及觀光的浪潮之下，鄉村魅力逐漸受到重視，而使得破敗鄉間的房舍再仕紳化…（p.156, John, 2007），其論述顯見觀光與鄉村仕紳化有其緊密關聯。郭秉鑫（2015）以鹿港為案例的研究，更明白指出「觀光」是促成「仕紳化」現象的驅動力之一。李承嘉等（2010）廖淑容（2013）則不約而同的提及「仕紳化」使鄉村空間轉趨為複雜性的消費空間，李承嘉等（2010）更提及這些現象「改變了傳統農地的使用型態。農舍的零散興建，使大面積的農田綠野景觀不再，山稜天際線的景觀破碎化；而且獨立農舍需要的電力、路燈、用水等公共設施成本較高，生活廢水排入農田亦可能造成汙染」。由此可知「鄉村仕紳化」之影響涉及地方農舍、民宿、房價，也在觀光與環境之衝擊。這些議題面向彼此具有緊密相扣的系統性關係。但「鄉村仕紳化」不全然是負面影響，宜蘭有些特別的現象，如兩佰甲的新移民，反倒為原要裂解的農村地景帶來新契機。這些現象又對傳統鄉村仕紳化理論有不同的解讀。

二、研究方法

由文獻探討可知，過往針對雪山隧道之研究都以問卷調查為主要研究方法，探究議題則多以雪山隧道之開通為主要變項，探究個別議題之影響。此類研究方式有其聚焦之效，但因樣本取樣是否具有代表性可能無法反應真實，且可能流於片斷之

成果呈現，無法完整反應真實樣貌。是以，本研究嘗試採用質性方法，從過往之媒體報導，以雪隧與觀光檢視全文報紙資料庫（聯合知識庫）等有關雪隧開通之新聞事件，從中再透過標題解析，整理與本文探討主題相關之報導。

以此為軸心進行探討之基礎，再以所整理之議題為關鍵字透過 Google 之新聞檢索，援引其他相關新聞報導，以擴增新聞引用來源之廣度，增加引用大眾媒體之客觀性。藉由前述文本堆疊，與公開之統計數據，勾勒雪山隧道開通至今之影像樣貌，並嘗試讓這些新聞事件與理論對話。在資料時間的擷取上，考量雪山隧道於 2006 年開通，本研究以其開通前 5 年，與開通後至今的 10 年，共 15 年期間之新聞報導為探討對象。

另外為就新聞趨勢與在地者進行對話，本研究亦就在地事件觀察者擇其同意進行訪談。以更能準確掌握雪隧開通後相關農舍開發與鄉村仕紳化之關聯性。

表 1 訪談對象一覽表

| 時間 | 地點 | 受訪者身分 | 代碼 |
|------------|--------|-----------|----|
| 2016.01.05 | 縣府 | 宜蘭縣農業處處長 | A |
| 2015.11.12 | 小間書菜 | 兩佰甲新農 | B |
| 2015.12.13 | 羅東文化工場 | 宜蘭村落美學策展人 | C |

參、研究結果

本研究初步以雪隧與觀光為關鍵字連結，透過全文報紙資料庫（聯合知識庫）進行 15 年間新聞資料之檢索，結果有 290 筆資料，其中部分新聞為選舉相關報導，部分為路標英文正名與地方觀光之導覽，與本研究探討主題較無直接關聯。再進一步扣除前述關聯性低之新聞事件後，本研究彙整近 15 年來共 134 篇的報紙新聞報導，並將其依據報導內容歸納為觀光、環境、房價、農舍與民宿等五大面向議題。從大眾媒體之相關報導數據之變化與內容進行質量並重之評析，以確切瞭解雪隧開通後之真實變化。

一、議題歸類之綜合評析

本研究以聯合新聞資料庫為主要報紙新聞取得來源。收集時間則自 2000 年開始到 2015 年，將相關新聞類別歸類為五大類，分別為觀光、環境、房價、農舍、民宿。原則上此五大類新聞息息相關，也多與雪隧通車此一重大變項緊密相扣。其中民宿與農舍議題有相當重疊性，而此兩面向亦連結至環境相關變化與房價之攀升。研究結果綜合觀察，顯示各面向的報導大致平均，但觀光議題涉及整體地方發展與民宿經營等，相關篇幅略多些。而從時間的縱軸觀察，將 2000 年至 2015 年，以 5 年為一單元分為 3 時段。可發現除了房價議題於中間時段略降低之外，相關新聞篇幅與次數皆呈現大幅增加之態勢。就五大面向於各時段之變化對照，觀光議題在雪隧開通前即篇幅相當多，雪隧開通後呈現持穩增加。但民宿、農舍或房價議題在雪隧開通前都篇幅不多，尤其近 5 年之相關報導增加篇幅相當多。觀光部份之新聞於 2000-2005 年間原僅有 16 篇，在 2006-2010 年間增至 20 篇，於近 5 年更增加為 24 篇；增幅最大的房價部份，則由 5 篇降低為 2 篇，又回升為 12 篇；農舍與民宿議題，則分別 3 篇與 1 篇，增加為 10 篇與 7 篇。環境面之議題，初始有 6 篇，多聚焦在討論雪隧施工之環境影響，於 2006-2010 年間，雪隧通車後，則偏重於完工後之工程品質與地層穩定之檢討，近年來的 8 篇則偏重於觀光發展後整體面之環境品質影響。

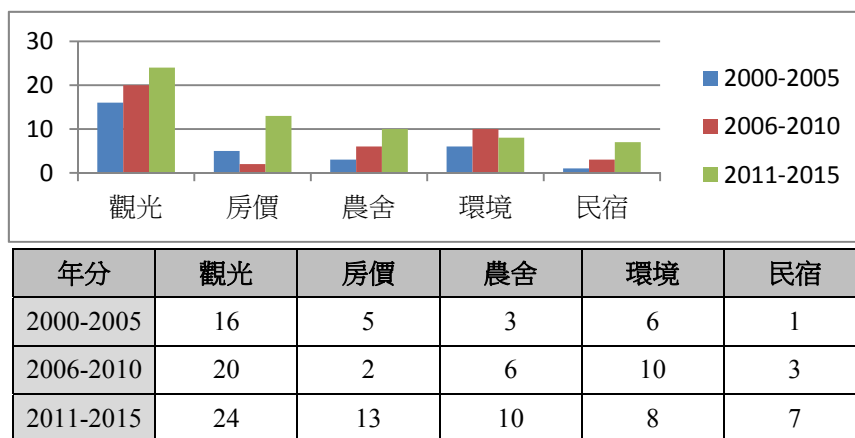


圖 1 宜蘭雪隧開通前後聯合新聞資料庫相關事件分類統計圖

資料來源：本研究整理

二、雪隧通車前後報導內容之評析

從前述圖表得知，自雪山隧道開通以來，不論是「觀光」、「房價」、「農舍」、「環境」、「民宿」各方面的新聞報導都相較於未開通前有大幅度的成長，這也代表著國人對於雪山隧道的重視與關切，而相關報導之數量僅為趨勢之瞭解。就內容之探討而言，為尋求引用大眾媒體的客觀性，增加分析的樣本，本研究再分別以宜蘭結合觀光、農舍、房價、環境與民宿等關鍵字，透過 Google 之新聞檢索，援引不同媒體觀點與本研究主要引用之聯合資料庫內容相互對話，以為更完整與客觀之論述。

(一) 觀光議題

初始媒體對於宜蘭觀光議題，保持正面與鼓勵之報導，如於 2000 年時宜蘭綠色博覽會首度舉辦，當年度之相關觀光新聞，以宣傳、鼓勵大眾至宜蘭觀光為主軸。當年度 2 月之新聞標題以「**觀光產業促進會，盼來年多宣傳**」、「**宜蘭觀光業收入，全年近百億**」、「**明年夏天擬搭配童玩節，吸引外縣市遊客觀光農溪泛舟，縣府邀試水性**」等正向標題居多，少數新聞也開始重視太平山遊覽車之安全議題與民宿供給量不足之問題。而至 2006 年間，報導觀光為宜蘭帶進 1 年 17 億元的歲入，也指向休閒農業之整合。這種正向之報導態度，直至 2006 年雪隧通車開始轉變，相關新聞標題逐漸出現諸多檢討聲浪。如 2006 年至 2007 年間新聞以「**如果遊客選擇一日遊**」、「**宜蘭少了人情味**」、「**雪隧引人潮遊宜蘭樣樣漲**」、「**雪隧通樂風景區不樂**」、「**雪隧通車，宜蘭人：生活剩七分之五**」、「**宜蘭假日只有塞車！綠色博覽會人潮減**」等反思交通便捷所帶來觀光的質變。不過仍有略顯正向之新聞標題，如以「**雪隧通車活化工商**」等經濟面之標語為引。

2007 年當年更出現「**北宜高通車一年的回顧與前瞻**」針對雪隧開通的整體檢討。「**北宜高通車一年的回顧與前瞻**」專文就觀光產業之影響與對策方面，宜蘭縣政府提出 10 大調整方向，多數指向延長旅客停駐宜蘭時間，如發展夜間魅力活動留住遊客、建構自行車健康休閒深度旅遊、建構全縣生態旅遊系統、發展銀髮族養生健康休閒渡假等等。顯示其政策仍偏向推升觀光發展為主，依據縣府發布之新聞稿「...在觀光產業方面，依據雪山隧道通車前後一年統計，通車後年遊客人次比通車前大

幅成長 45.67%，增加約有 133 萬人次之多，顯示縣府在發展觀光所運用多項策略...」。其策略多在增加觀光遊憩資源多樣化與擴展活動時間地域。但對於雪隧帶來之大量旅客產生之衝擊，當年尚無積極因應之檢討。

此面向之其他相關新聞報導，如初始於 2007 年有公民新聞以「不去宜蘭，不知真相！」為題，探討雪隧通車後首都客運的通行對宜蘭公共運輸系統之影響，蘋果日報於 2012 年時以「雪隧帶動蘭陽觀光羅東轉運站啟用」為題報導雪隧帶動之觀光效益，中時電子報於 2015 年時以「報導礁溪塞塞塞！觀光人數掉 2 成」為題解析塞車之現象。自由時報則於 2015 年中期以『宜蘭快樂嗎？來綠博做「後雪隧時期反思」』為題，開始思索因應後雪隧時期觀光發展之反思。由此可知伴隨雪隧通車所帶來之觀光浪潮，各主流媒體多掌握趨勢，也從初期的樂觀以對，到後期觀光衝擊影響浮現之際，開始疾呼當有相對之轉型策略。

（二）房價議題

房價方面之探討，依據宜蘭縣稅捐稽徵處同樣於「北宜高通車一年的回顧與前瞻」之討論，指出雪隧通車後一年住宿業營業額比通車前成長 28.27%、餐飲業成長 17.66%，代表房地產業景氣指標的土地增值稅稅收也大幅成長 46.70%。而就新聞報導之歷程觀察，初始於 2005 年有標題「大交通建設明年陸續通車，搶搭房價增值列車」，鼓勵投資者勇敢藉由交通建設之利多進駐宜蘭。2006 年至 2007 年間則因為交通建設之預期心理已多數反應，相關報導呈現房價的停滯，如「雪隧通房市未必利多」、「雪隧通車掀移民潮？炒宜房市，住進套房」、「宜蘭房市炒到套牢成交量下滑 2 成」、「雪隧通車周年，宜蘭房價目前停滯」等。

2012 年至今，房價呈現穩定成長，故房價過高的訊息開始陸續出現，諸如「雪隧通車雙面刃羅東房市 8 年漲 3 倍」、「礁溪溫泉宅燙手，房價衝上五字頭」、「宜蘭土地搶手，法拍成交率升至 4%」、「宜蘭地王在羅東，礁溪漲最多」。2014 年底則直接以「宜蘭房價炒翻天」作為新聞標題。相關的檢討標題也開始出現，如「礁溪變調，連滾燙的溫泉也退燒，假日塞、房價飆，市區像台北人生活圈，在地人被迫移到外圍，失去過去優閒」。房價與觀光發展成為連帶性的社會議題。縣府於 2015 年

正視農舍問題提出應對政策，則讓聯合報開始出現「農舍法修正衝擊宜蘭房市農地買賣控」等標題。

此面向之其他相關新聞報導諸如中時電子報於 2014 年報導「房價狂飆幸福宜蘭高不可攀」、「磁吸效應！宜蘭房價炒翻天」，自由時報電子報於 2015 年初報導「礁溪生活圈建商搶插旗新案站上 5 字頭」、「資金東竄礁溪房價 6 年漲 140%」。但這樣的樂觀態勢，如前所述，於 2015 年中後期，蘋果日報也報導「農舍限建讓宜蘭地主沒錢啦估房價跌 1 成」。惟相關房價之修正多仍聚焦在農舍與農地。

(三) 環境議題

宜蘭號稱以環境立縣，過往阻止石化工業入駐之新聞，讓宜蘭環境立縣形象更為明朗。雪隧通車前後，相關之環境新聞聚焦在雪隧施工過程的環境問題，如「北宜高施工帶來汙染不便令鄉民難忍受」、「興建北宜高環保是重點」。2006 年通車前夕開始出現「雪山隧道通車衝擊宜蘭生態」這類標題，內文指出「…宜蘭地價炒到歷史新高，也順勢搶走西部主要遊樂區的業績，這從童玩節的暑假業績便可見一斑；然而諷刺的是，坪林老街的人潮不再，茶農也抗議雪山隧道阻斷種植茶葉所需的水源…」。

2006 年通車後相關之環境議題檢討初始仍聚焦於雪隧之工程面向所帶來之地層與地下水問題，如「生態隱憂雪隧地下水流失嚴重」、「雪山魔咒 vs. 台灣精神雪山隧道的開鑿與影響」、「雪隧斷層學者：可能會延伸到核四」。

2014 年開始因為北宜直鐵之爭議，開始與雪隧對照，討論直鐵的投資效益與環境影響。2015 年則有總檢討之回顧，標題為「雪隧帶給蘭陽平原是禍？是福？」，內容直指「5 號道雪隧的貫通帶給宜蘭人出入一定程度的便捷，也為宜蘭帶來些商機。不過，這些便捷與商機，卻讓美麗的蘭陽平原，不再那麼美麗，青翠、寧靜的景觀，被外來大軍壓境的車陣和人潮，被一棟棟合法掩護非法超高價的豪華農舍，給破壞無遺…」。

內文更提及當年內政部部長李鴻源先生寫信給時任縣長的劉守成先生，說道「…屆時雪隧一通車，從台北到宜蘭只要半小時，台北人會爭相到宜蘭買地「種」房子、蓋農舍，就像在綠地貼膏藥，一塊、一塊又一塊，造成農地破碎，無法種植農作物，最後棲地和濕地都不見了，宜蘭還是宜蘭嗎？…」。

這些環境的預

言與警語，只能說惡化部份已然成真。

雪隧通車後帶來的相關開發案頻仍，也面臨諸多環境影響評估爭議。其他相關媒體如自由時報於 2014 年報導「**宜蘭縣長反對開發/ 蜜月灣案 宜縣府要求重啟環評**」，蘋果日報於 2015 年追蹤報導「**環境衝擊疑慮未解 遠雄礁溪飯店硬要動工**」「**大溪蜜月灣開發計畫 海岸保護、環境衝擊說不清**」等重大開發事件，都是伴隨雪隧通車後之龐大觀光商機所帶來之開發行為，目前的新聞事件觀察，宜蘭縣府仍有其環境立縣的相當堅持，但如何應對後續的環境開發挑戰，仍有相當的路程要走。

(四) 農舍議題

農舍之爭議原與房價與民宿問題重疊，只是房價部份探討的慣例並非農舍，只是農發條例開放之後，雪隧通車讓農舍交易越顯熱絡。2005 年開始以「**蘭陽買農舍明年好時機**」為標題，說明大家預期 2006 年雪隧通車後的期待。於是「**宜蘭農舍蓋不停**」。至 2012 年之新聞猶強調農舍之投資價值，所以有「**宜蘭好山好水，支撐農地農舍買氣不墜**」之新聞標題。

至 2014 年間諸多農舍之檢討新聞浮現，如「**宜蘭農舍蓋不停。小農：農地農用很難嗎？**」。

隨著宜蘭縣於 2015 年政府宣示嚴格管制農舍之際，與 2000 年宜蘭農舍相較，已然增加數 10 倍。2015 年的關於宜蘭農舍新聞之爭議報導開始大量出現，如「**落實農地農用宜縣即日起暫停核發農舍建照**」、「**宜蘭農戶少農舍多近八成曾違法使用六成農舍於三年內轉移**」、「**要農舍還是農地？宜蘭縣議會為「農民權益」吵翻天**」、「**扼止炒農地歪風宜蘭本月嚴審農舍興建條件**」、「**宜蘭農舍 9 成買家非農民**」。從不同時段的新聞標題，可瞭解宜蘭農舍之報導，初始側重於房地產增值效應之宣傳，而後對於農舍浮濫興建問題開始受到輿論重視，縣府的動作則讓相關農舍爭議更浮上檯面。

其他相關媒體報導則有自由時報電子報於 2015 年「**濫建農舍景觀、生態遇浩劫**」，隨著縣府對非法農舍取締態度趨嚴，也出現相關抗爭報導如「**縣府嚴管農舍宜蘭農會買廣告猛批不排除抗爭**」、「**宜蘭縣府嚴審農舍農民揚言抗爭**」。同年蘋果日報

報導「**農地建地化 宜蘭豪墅橫行**」。當下相關媒體也開始關注政府官員是否有非法農舍，如在地的宜蘭新聞網報導「**高官享農舍平民興建難**」，同時中時電子報也以「**農舍變豪宅宜蘭農地回不去**」說明宜蘭農田地景的浮濫開發狀況。

(五) 民宿議題

民宿議題與農舍議題重疊部份在於，諸多農舍轉為民宿使用，而農舍之興建與使用並未符合原本農地農用之構想。但特別的是前述相關爭議，很清楚是雪隧開通引導相關工商業蓬勃發展，交通便捷帶來之觀光人潮讓觀光產業蓬勃、農舍廣建、房價提昇與環境惡化，這些有清楚之假設，也可被驗證。唯獨民宿部份有不同立論，有些人主張將宜蘭納入台北一日生活圈之後，宜蘭過夜旅客將減少，理論上其民宿需求當降低。前述假設有其合乎邏輯之推理，但事實並非如此。於 2004 年之報導，宜蘭縣府希望透過總量管控控制民宿之品質與市場，故新聞報導提及「**總量管制不合法民宿考慮取締**」。

2006 年因雪隧通車，預期宜蘭旅客大增的情況下，新聞報導「**宜蘭民宿激增搶食通車商機**」。但一日生活圈使民宿需求降低之假設並未成真。在縣府推動多元化觀光活動，以深度旅行鼓勵旅客多停留之政策奏效，加上民宿業者推陳出新強調差異化住宿環境，使宜蘭民宿仍蓬勃發展。相對應之大量需求也讓非法民宿問題湧現，2012 年當年新聞報導即提及「**礁溪日租黑房攻佔社區**」。而後大量的民宿供給，慢慢的也有檢討聲浪，因此 2014 年至 2015 年間，「**民宿暴增千家宜蘭告示牌太雜遊客看嘸**」提及民宿告示牌管理之混亂，「**沒人來！雪隧塞怕了宜蘭暑假訂房慘跌**」、「**都去南部玩宜蘭民宿業績差**」此類新聞標題則檢視民宿發展之管理問題。由此可知民宿之發展，同樣面臨期待、發展、停滯與檢討的數階段。

隨著非法農舍民宿使用爭議浮現，也有其他相關媒體報導。蘋果日報於 2013 年即報導「**蘋果調查 6 千家民宿無照官方裝瞎**」。自由時報電子報於 2015 年就縣府管制農舍經營民宿一事提出澄清「**農舍禁營民宿縣府：不溯既**」。蘋果日報同日報導「**救農地！農舍變民宿宜蘭明起不再受理申請**」。隨著宜蘭民宿日漸增多，自由時報電子報也於 2015 年年底報導「**宜蘭旅館民宿遽增議員促總量管制**」。

三、媒體報導之趨勢與在地觀點的連結

本文綜覽聯合資料庫之相關報導，並搭配其他相關主要新聞媒體之新聞內容，大至顯示出相當完整的時間軸線趨勢。從觀光、房價、環境、農舍與民宿幾個面向的觀察，此幾大面向有其緊密關聯，也可完整的勾勒出雪隧開通後的一些縱剖面。

整個故事的軸線，在於雪隧工程的啟動前，陳定南前縣長即已預期開通後之相關衝擊，也希望縣府能於雪隧開通前有縝密之思考與配套措施。然而相關之措施未能確切到位，是以隨著觀光客日增，宜蘭的房價也因為外來新移民的投資、自住或商業需求而攀升，相關活動的活絡、重大投資建設與開發連帶的衝擊在地居民之生活。縣府過往樂見開發投資而對於管制的消極不作為受到批判。故於 2015 年開始的諸多農舍與民宿活動的管制措施，新措施的施行，也讓既得利益者與公民團體訴求間產生拉鋸。

這樣的歷程，本文嘗試審視宜蘭縣政專刊的內容以瞭解在地觀點。於 2009 年時，相關之縣政專刊仍著墨多處在雪隧所帶來之觀光效益。2010 年始，於林聰賢縣長上任後編撰「幸福宜蘭」以為政令宣導與行銷之文宣，逐漸強化永續環境之論述，而於 2015 年延攬兩佰甲發起人楊文全擔任農業處長，則揭開農舍改革的序幕。於當年「幸福宜蘭」4 月號專文撰寫「**關上農舍潘朵拉的盒子**」，並以「**實現農地農用遏止農舍炒作**」、「**嚴防濫填濫建**」、「**農舍管理多管齊下**」為副標題，說明縣府取締非法農舍與農舍型民宿違規之決心。對應前述主要媒體之報導也能發現此一趨勢。惟受限於諸多政治情勢的演變，原為落實農地農用，防止土地炒作，於 2015 年 4 月公告「宜蘭縣興建農舍申請人資格及農舍建築審查辦法」，於農委會修正「農業用地興建農舍辦法執行細則」後，縣府自行廢止相關規範。於 2016 年初，原被延攬進入縣府進行農舍改革的兩佰甲發起人楊文全遭到撤換。關注農業發展議題的上下游新聞網站，以「**改革農舍踩紅線 宜蘭農業處長楊文全選前被撤換**」為題具體說明宜蘭農舍改革之歷程，並說明開發派與改革派間之爭議（郭琇真，2016）。縣府此動作，被視為農舍改革政策的轉向與妥協。關於農地豪華農舍的進駐，經受訪者提供之資訊，初步歸納為以下幾點：

(一) 觀光發展、農舍與地景之影響

本研究之受訪者兩位為移居宜蘭多年之新移民，一位為在地宜蘭人，多數以為雪隧確實帶來觀光商機，但相對的也同意開發機會背後的影響相當深遠。觀光帶來人潮，可能駐留可能成為新住民，滿足駐留者之過夜需求，大量農舍興闢成為民宿使用；滿足新住民之長居需求，農田地景轉換為農舍。如果切入本研究所探求的鄉村地景影響，受訪者同意豪華農舍已經開始改變宜蘭的農地地景和生產環境，但曾留法有深度美學內蘊的受訪者表示：

「相當部分的新建農舍引入不同的建築手法，在我們美學經驗裡面其實我覺得這是有興趣的嘗試，為鄉村地景帶來新的風貌；當然很多違法農舍以高牆深院隔離週邊，那是無法融入鄉村地景的，不過縣府推動的宜蘭厝也收到部分成效。比較嚴重的地景影響我反倒覺得不是建築個體，而是農地的破碎化，因為農舍的興建很多綿延的農田景觀被硬生生切斷」（受訪者 C；劃底線記號為本研究為強調的重點）

聯合報甫以「**農舍取代農田 是誰翻轉地景**」為題解析宜蘭農舍發展與農田地景之影響。文中提及縣府農業處將公告地價調漲 180%，全縣逾五千戶非法農舍將比照建地課徵地價稅，5 月房屋稅也依照違規農地面積，加倍課徵房屋稅（廖雅欣等，2016）。觀光發展延伸之農舍開發對地景之衝擊，政策陸續提出對應之方式，惟仍屬於亡羊補牢之效，且相關房屋稅與土地稅之調漲，對於能興建豪華農舍者仍無其具體遏止之效。

(二) 農舍持有者與在地之連結

依據受訪者提供資訊，目前宜蘭農舍舊有屋舍整建者以原有地主居多，但新闢農舍則多數為外來新住民。惟觀察新聞報導，宜蘭農舍問題以新建者居多。顯見農舍持有者多數仍為外來新住民。受訪者以為：

「我自己是新移民，我們是帶老婆小孩全家從台中搬來租屋租田，但田地週邊很多已完工或施工中的農舍，租地給我們的在地農夫都說那些人他們都不認識；房子有些是空著，有些是作為民宿，如果偶爾有亮也是隔著牆，很少看到裡面的人出來打招呼」（受訪者 B；劃底線記號為本研究為強調的重點）

農舍持有者為新住民居多，但其可能停留居住時間不多或者單純將此主要作為民宿使用，如同前述文獻中所提及的「第二居所」，持有者單純作為渡假使用。無論是專業民宿使用或者作為渡假宅，都排擠原有與地方社群網絡緊密的原居民，原有綿密的地方社群網絡也因此斷裂。據受訪者多年之觀察：

「從整體政策角度來看，農村確實因為這些封閉或者短暫渡假停留的新住民而斷裂，如果是局部性點狀的影響還不嚴重，但如果到三星一帶看，非常明顯的很多農地中間蓋起來的房子一塊接著一塊，大洲魚寮¹附近都是，那整個農村的關係就崩解了！所以我們才希望兩佰甲的成立，可以讓認同這塊土地的人進來長居，不同職業背景的新農近來成為真正居民後，農村斷裂的紋理才有機會縫合起來」（受訪者 A；劃底線記號為本研究為強調的重點）

如前所述，相較於美濃等地區之農舍開發，宜蘭有些特別的現象，如兩佰甲的新移民與相關公民團體所組構的新農村產業與地景樣態，著實更改外來移民與觀光客活動與開發行為對傳統農村衝擊之刻板印象。從 2012 年賴青松先生以外來新移民身分開創穀東俱樂部產地銜接到消費者的模式開始，陸續吸引諸多認同有機耕作者投入成為新移民。2013 年休耕政策改變，讓許多休耕農田被釋放出來，其時楊文全先生深覺有必要為外來之新手農夫媒合尋求農田，因此號召成立兩佰甲組織，其理念在於「一群人藉由合作的力量，讓友善耕作這樣的理念，可以慢慢擴散出去，從幾分到一甲、三甲這樣，如果兩佰甲可以影響兩佰甲的田地友善耕作，那麼，那個時候整個蘭陽平原也應該都是友善耕作了」（林慧貞，2013）。而後以該組織為核心逐漸凝聚的新移民，將位於深溝關閉許久的碾米廠承租，成立農民食堂與「小間書菜」，透過書籍與在地農作的交換動作，強化農村文化的深度。進而有新移民又成立「門咖口」，以不定時舉辦自釀啤酒與農業講堂等等方式，展現公民力量。這樣的力量也讓其與綠社盟合作，推出認同環境理念之代表競選立委。儘管並未獲得充足選票，但此類新移民所形構的公民團體成為新的典範模式。

¹ 大洲魚寮為位處三星鄉的一處特色料理餐廳，周邊農舍相當密集

(三) 小結

觀光、農舍、民宿、房價，乃至環境議題是一整體性之系統，彼此環環相扣。諸如因應位處農田間農舍之污水排放問題嚴重，宜蘭農田水利會於 2015 年公告檢測灌溉排水渠道及非都市計畫區內甲、乙種建築用地（舊三合院新建建物）排放的水質，並全面停止受理搭排申請。此即農舍衍伸出之環境問題，也涉及農舍對於農村地景之影響。宜蘭縣府於 2015 年為回歸「農地農用」，遏阻農舍經營民宿的不正常現象；也宣佈廢止「偏遠地區」公告，不再核准非都市土地農舍作為民宿，申請中案件全數駁回；此即農舍衍生出之民宿使用議題。更遑論觀光發展後之農地、農舍炒作衍生的房價議題。相關的核心命題在於雪隧開通以來之開發動作能否透過制度之建立與落實有效管制。以此觀點視之，農舍管制當屬首要需要面對之議題。

肆、議題探討與結論

一、議題探討

由大眾媒體之報導內容質量之變化，可見雪隧開通對於宜蘭縣而言，從過往迎頸期盼之態勢，伴隨著相關負面影響的浮現，進入沈澱與反思階段。而早年内政部長李鴻源先生對於雪隧開通後，地方政府應扮演角色之建議，如今看來因欠缺適當之配套措施也讓宜蘭地景如其預言，面臨相當開發浩劫。雪隧之開通對於宜蘭的正負面影響，於此階段有其大致的小結。總結雪隧開通後之觀光發展與地景變化：

(一) 宜蘭觀光發展之檢視

據縣府當年就雪隧開通之檢討，顯示雪山隧道通車前後一年，通車後年遊客人次比通車前大幅成長 45.67%，其自我的政策檢視，乃聚焦於縣府之觀光發展策略運用得宜。而就 15 年來之統計數據觀察，宜蘭各遊憩區統計之旅次於 2000 年時為 280 萬旅次/年，雪隧通車當年增幅非常多，而後呈現穩定成長狀況。再由近年之旅館民宿相關統計，顯示合法民宿家數從 2006 年 240 家，至 2014 年增加為 1057 家，大幅增加 5 倍。至於合法旅館則自 2006 年的 170 間，緩慢增加至 2014 年的 191 間。顯見民宿之發展逐漸成為宜蘭觀光發展的主要選項。

這部份也反應隨著雪隧之開通，宜蘭散客旅遊型態旅次大幅增加。不過由各遊憩區旅次之檢視，顯示部份景區旅次呈現衰退狀態，但局部**亮點景區**展現其發展潛力，如梅花湖旅次自 2010 年的 50 萬旅次，至 2014 年增加為 140 萬旅次；龍潭湖則自 27 萬旅次增加為 44 萬旅次。目前宜蘭觀光發展伴隨交通建設之衝擊與影響，已然呈現穩定狀態。伴隨著雪隧通車，宜蘭縣府縣政有其相當準備與因應，無論在交通、觀光乃至產業發展等皆有其配套之構想。這些構想應對的是預期的旅次與影響。惟縣府於此部份之政策仍偏重於經濟之成果，而讓宜蘭的自然環境地景節節退守，此部份較為可惜。

表 2 宜蘭歷年旅次

| 年分 | 2000 | 2002 | 2004 | 2006 | 2008 | 2010 | 2012 |
|------|----------------|---------|---------|----------------|---------|---------|---------|
| 遊客人次 | 2851815 | 3388581 | 3001960 | 3687902 | 3148250 | 4497523 | 4416205 |

資料來源：宜蘭縣主計處

表 3 宜蘭縣民宿、旅館家數情形

| 年度 | 民宿家數 | | | 旅館家數 | | |
|------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|
| | 合法 | 未合法 | 小計 | 合法 | 未合法 | 小計 |
| 2006 | 240 | 14 | 254 | 170 | 18 | 188 |
| 2008 | 390 | 80 | 470 | 173 | 17 | 190 |
| 2012 | 673 | 28 | 701 | 186 | 10 | 196 |
| 2014 | 1,036 | 21 | 1,057 | 191 | 30 | 221 |

資料來源：宜蘭縣主計處

(二) 宜蘭農舍之增長與地景之破碎化

依據中國時報專文報導，將宜蘭農舍之亂象歸結於兩大變項，其一在 2000 年始『農業發展條例』開放農地自由買賣，其二在 2006 年的雪隧通車。由統計數據可以明顯看出，於 2000 年初始，宜蘭農舍登記在案者僅有 428 處，至 2006 年雪隧通車

前，6 年內攀升至 2611 處。如果將 6 年平均核算，年均成長量約 364 處。而把 2006 年雪隧開通後再視為重要時間點，至 2014 年間共約 8 年時間，登記有案農舍數量爆增加至 7612 處，年均成長量成為 625 處。兩者相較，顯示雪隧開通對於農舍興建之刺激遠高於農業發展條例對於農地買賣之開放。或者說政府的公共政策與建設完全導向發展思維之方向。整體而言，2006 年雪山隧道的通車，把宜蘭拉進大台北 1 小時通勤生活圈中。大量的資金湧入，伴隨中央與地方控管失當，雪隧通車為宜蘭帶來的發展動能，但如同李鴻源先生所預言的「…屆時雪隧一通車，從台北到宜蘭只要半小時，台北人會爭相到宜蘭買地「種」房子、蓋農舍，就像在綠地貼膏藥，一塊、一塊又一塊，造成農地破碎」，開發所造成的宜蘭地景破碎已然成為無法回溯的真實情景。

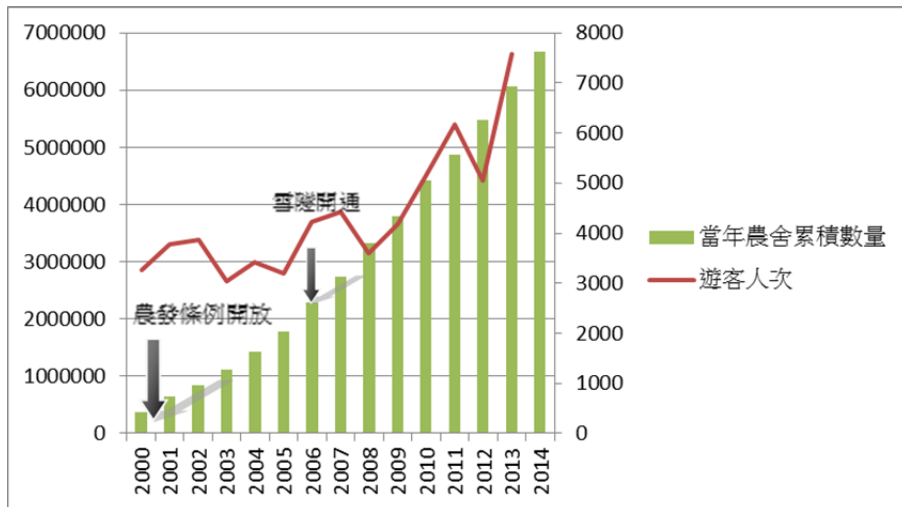


圖 2 宜蘭縣農舍興建與觀光旅次歷年統計

資料來源：宜蘭縣主計處



圖 3 宜蘭三星鄉區段農地地景破碎對照圖

資料來源：林慧貞（2015）

二、結論

雪隧開通後，確實帶動宜蘭整體之經濟發展。可以說因為交通建設而帶來蓬勃商機。然而單純以經濟導向思維之發展，對於擁有自然地景風貌與溼地資源的宜蘭縣而言，將遇到普遍的問題，即如何降低發展之速度，導引其合理之發展。內政部長李鴻源先生當年建議雪隧開通後，宜蘭縣政府在地景衝擊與土地保護政策上應該運用景觀生態決策支援系統訂出開發準則。其以為「**通車之後的宜蘭不是不能開發，而是要事先訂出準則，做好明智開發，在經濟發展的同時，仍能保持一定生態和優美環境，以及棲地萬一被破壞，又該如何做好補償等**」。主張如果不能依循擬定好之景觀生態決策準則而行，宜蘭將「桃園化」。意思宜蘭恐怕伴隨觀光發展，如同桃園般，為了爭取更多的土地進行開發，讓桃園的特色—埤塘，從上萬口逐漸萎縮，被填到如今剩下兩千口左右。這些消失的埤塘，被填掉後再也不可能回復。而從永續觀光之論點而言，承載量之管制仍然有其需要。農舍之開發不易回復，當下縣府願意坦白面對過往公共決策之失當，適度對於浮濫之開發踩煞車，在宜蘭仍有大片美好地景之際，猶有其亡羊補牢之機會。是以本研究就雪隧通車後之觀光發展與地景保護提出以下淺見：

(一) 制定各敏感景區之承載量以為旅客之總量管制

目前宜蘭縣府就重要觀光景區與縣級、公共景區接納入管理。可就景區週邊水文環境與發展強度予以謹慎審視，配合相關旅次統計之完備，就敏感之區位核算承載量。而在敏感景區之管理上採取預約制以為總量管制之依歸。更可就不同景區特性，訂定確切之開發與活動引入準則。

(二) 持續農舍建造之停發政策以完整檢視環境生態面之影響

暫停農舍之政策當下面臨開發派之壓力，是以縣府目前對於非法但未立即危及公共安全之農舍暫緩拆除。但就農舍建設之審查核發作業回歸至縣府權限等作為當持續。從整體生態構面，檢視農舍對既有農田維持農地農用之影響，並總體檢討土地水文之影響。透過技術面之核算，確認未來農舍政策之調整方向。

(三) 既有土地重劃區之開發納入生態規劃思維

雪隧開通後，宜蘭公共建設也開始轉變。不僅連通道路與外環道路多已徵收農田開闢完成，轉運站與地方公共建築也陸續興建中。以羅東為例，配合轉運站與新鎮公所之興建徵收大量農田，拓展都市計畫土地邊界。此部份之政策已然不可逆下，當從生態補償角度思考綠覆率、透水性之補償。以為保留宜蘭過往完整之生態平衡機能為依歸。

另外諸如非法農舍興闢與民宿發展過度之問題，多數導向非法部份縣府未能確切執行其警察權。故建議縣府當從既有法令確切取締非法之狀況外，合法部份則透過評估予以宣導，藉由市場機制之自然調整。至於既有鄉村紋理因為新住民的封閉使用方式或短暫停留造成的斷裂，則需要如同兩佰甲的組織模式讓更多新農進入農村扎根，形構新網絡與舊有網絡連結，並透過社區活動的再塑，持續凝聚既有住民之社區共識。

參考文獻

- 方嘯天(2012)。**雪山隧道通車後對宜蘭地區旅遊滿意度之改善效益分析**，碩士論文，佛光大學應用經濟所碩士論文，未出版，宜蘭。
- 吳宜娟(2011)。**創造宜蘭新故鄉：生活風格移居類型研究**。國立交通大學人文社會學系族群與文化碩士論文，未出版，新竹。
- 李永展(1999)。**重大開發計畫對城鄉發展及區域均衡影響之研究—總計畫**，行政院國家科學委員會專題研究計畫，未出版。
- 李承嘉、戴政新、廖麗敏、廖本全、林欣雨(2010)。**鄉村仕紳化—以宜蘭縣三星鄉三個村為例**。**台灣土地研究**，13(2)，101-147。
- 周佳雯、郭乃文、徐勝一，(2010)，宜蘭地區居民社區依附與其觀光發展衝擊認知之研究—重大交通建設的中介效果，**華岡地理學報**，26，1-15。
- 林貝珊、張長義(2009)。**纜車觀光衝擊之研究—臺北市文山區貓空地區居民識覺之個案**。**中國地理學會會刊**，43，33-48。
- 林効賢、簡榮輝、彭元興(2014)。**鹿港閒置場館活化的觀光衝擊與民眾認知、支持度之探討**。**休閒保健期刊**，12，54-67。
- 林敬好(2012)。**以生境理論與生態系統服務評估臺灣農村地景變遷：以宜蘭縣三星鄉為例**，國立臺灣師範大學地理學系碩士論文，未出版，台北。
- 林慧貞(2013)。**蘭陽平原上的倆佰甲，夢想與新農育成場**。**上下游**。2016年06月05日，取自 <https://www.newsmarket.com.tw/blog/36120/>。
- 林慧貞(2015)。**農舍十倍增老農嘆地皮炒到買不起**。**上下游**。2015年7月26日，取自 <http://www.newsmarket.com.tw/blog/67461/>。
- 施正屏(2013)。**雪山隧道通車後對宜蘭會議服務業者之影響初探性研究**。經濟部商業司委託國立師範大學國際人力資源發展研究所研究計畫，台北。
- 翁詠芳(2012)。**宜蘭縣羅東鎮非都市農地建物成長模擬**。國立成功大學都市計劃學系碩士論文，未出版，台南。
- 許瑛卉、曹治中(2007)。**蘇澳鎮居民對北宜高通車觀光衝擊認知之研究**。**社會科教**

育研究，12，277-306。

陳永松（2014）。農舍延燒農地何時休。天下雜誌獨立評論@天下。取自 <http://opinion.cw.com.tw/blog/profile/52/article/1484>。

陳依婷、許惠珠、胡惟喻、吳崇仁（2008）。雪山隧道通車後是否能夠提高宜蘭地區觀光住宿效益？—以遊客住宿行前期望、滿意度及再宿意願為例，*Journal of China Institute of Technology*，39，165-177。

陳致邦（2015）。「逐」一個田園夢？—宜蘭三星一帶第二居所經驗。國立台灣大學建築與城鄉所，碩士論文，未出版，台北。

陸允怡、盧俊吉（2011）。宜蘭遊客旅遊行為與滿意度之研究，*農業推廣文彙*，6，139-149。

曾鈺雯（2010）。宜蘭縣觀光遊憩區帶對民宿發展影響之研究。國立宜蘭大學建築與永續規劃研究所碩士論文，未出版，宜蘭。

游適理（2008）。1990 年後宜蘭地區農舍建築外形之研究。國立台灣師範大學工業教育所碩士論文，未出版，台北。

黃姿蓉（2012）。宜蘭地區農舍建築形式現況與市場偏好之研究，國立臺灣師範大學設計研究所碩士論文，未出版，台北。

黃祥鉸（2010）。雪山隧道對宜蘭房地產影響之分析。中華大學建築與都市計畫研究所碩士論文，未出版，新竹。

廖珊慧（2012）。宜蘭縣員山鄉農舍的分布與變遷，國立臺灣師範大學地理學系碩士論文，未出版，台北。

廖淑容（2013）。農地別墅對客家聚落衝擊之研究：美濃在地住民看法。*建築與規劃學報*，14(2/3)，109-130。

廖雅欣、戴永華、林縉明、羅建旺、吳佩旻（2016）。農舍取代農田是誰翻轉地景。聯合報。2016 年 06 月 13 日，取自 <http://udn.com/news/story/9916/1757687-%E8%BE%B2%E8%88%8D%E5%8F%96%E4%BB%A3%E8%BE%B2%E7%94%B0-%E6%98%AF%E8%AA%B0%E7%>

BF%BB%E8%BD%89%E5%9C%B0%E6%99%AF。

劉宇葳、楊志義（2009）。**觀光地區之可及性對觀光事業的衝擊：以宜蘭雪山隧道高速公路為例**。發表於 2009 健康產業科技與管理研討會，經國健康暨健康學院，臺北。

戴揚飛、駱菁菁（2009）。**雪山隧道開通後對宜蘭旅館業的影響之研究**。發表於 2009 南區技專校院產學合作論壇 -產業技術發表與論文研討，高雄第一科技大學，高雄。

John U. (2007)。**觀光客的凝視**（葉浩，譯）。台北：書林出版有限公司。

Larsen,G.R., Guiver,J.W.(2013). Understanding tourists' perceptions of distance :a key to reducing the environmental impacts of tourism mobility.*Journal of Sustainable Tourism*, 21(7), 968-981.

Wu. Y.Y., & Wu. C.I.(2015). Reinterpreting the public strategy used for regulating conservation areas in Taipei, *International Journal of Urban Sustainable Development*, 7(2),10-25.