

壹、案由：目前全國遊艇港之規劃建設、經費支出，以及管理與使用情形等乙案。

貳、調查意見：

案經本院於民國（下同）98年11月20日舉辦諮詢會，另於99年3月1日至龍洞遊艇港、八斗子漁港遊艇碼頭預定地履勘後，全案業已調查竣事，茲臚述調查意見如下：

一、國內已有4處遊艇港，不是超低度利用，就是根本閒置（如布袋港），顯示政府興建遊艇港政策失敗，各有關機關應深切檢討，莫重蹈覆轍：

（一）國內目前已有4處遊艇港，分別為龍洞遊艇港（交通部觀光局主管）、後壁湖遊艇港（內政部營建署主管）、布袋遊艇港（嘉義縣政府主管）、大鵬灣國家風景區遊艇港（交通部觀光局主管），據交通部觀光局98年9月15日觀技字第0984001041號函查復得知，龍洞遊艇港遊艇船位利用率，93年計9航次、94年57航次、95年64航次、96年64航次、97年22航次、98年截至8月底28航次。另據交通部98年5月7日交航字第0980004190號函向行政院陳報之

「推動遊艇活動發展方案（草案）」指出：「...後壁湖遊艇港可提供約 110 個席位供遊艇泊，惟其平均停泊數僅約 20 餘艘，另龍洞遊艇港可供停泊約 110 個席位；其平均停泊數亦僅有 10 餘艘...」，顯見龍洞遊艇港、後壁湖遊艇港，均呈現超低度利用現況。

- (二)另嘉義縣政府辦理「布袋港多功能港埠建設計畫」，未依法取得土地開發、造地施工許可及建造執照前即發包施工，致已完成之設施無法營運使用而閒置，耗費公帑高達新台幣 3 億 7,072 萬餘元，前經本院於 98 年 4 月 22 日通過糾正在案。
- (三)此外，大鵬灣遊艇港廠商設置之 8 席遊艇泊位，已於莫拉克風災中毀損，亦造成閒置。
- (四)如是可知，國內目前已有 4 處遊艇港，其中龍洞遊艇港、後壁湖遊艇港，呈現超低度利用現況，布袋港則完工後閒置經本院糾正有案，大鵬灣遊艇港則於莫拉克風災中毀損，亦造成閒置，顯見政府興建遊艇港政策失敗，各有關機關（如：交通部觀光局、內政部營建署、地方政府）應深切檢討，莫重蹈

覆轍。

二、行政院農業委員會計畫於現有漁港設置4處遊艇碼頭案，由於交通部之評估過於樂觀，容易使遊艇停靠席位「供過於求」之窘境，雪上加霜，應妥為檢討，審慎規劃：

(一)交通部98年9月研擬之「推動遊艇活動發展方案(草案)」，對遊艇之定義為：「專供娛樂，不以從事客貨運送為目的之動力船舶」。據交通部之統計，截至97年底止，登記遊艇計1453艘，另據行政院農業委員會98年9月18日農授漁字第0981245219號函查復得知，澎湖縣67處漁港提供該縣1367艘「遊艇」停靠。惟澎湖屬於離島縣，縣內居民平日往來各島嶼間之「遊艇」，係以交通運輸為主之「代步工具」，並非專供娛樂使用，自非「推動遊艇活動發展方案(草案)」所稱之「遊艇」。因此，扣除澎湖縣之1367艘「遊艇(代步工具)」，實際屬於「專供娛樂使用」之遊艇僅為86艘。

(二)經查，龍洞遊艇可停靠小型遊艇20艘、中大型遊

艇 96 艘、陸置遊艇 37 艘；後壁湖遊艇港可停泊 10 公尺至 20 公尺長之各類船艇 110 艘以上，陸上置艇區則可放置 130 艘遊艇；嘉義布袋港可停靠 70 艘遊艇；大鵬灣國家風景區遊艇港可停靠 8 艘遊艇；另交通部所屬各港務局亦已公告基隆港、台中港、高雄港、花蓮港、台北港、蘇澳港、安平港等 7 處供遊艇申請停靠；而行政院體育委員會 98 年舉辦之水上活動中，有 4 項活動之船隻停靠現有之碧砂港、興達港、安平港、大鵬灣。如是可知，前皆「專供娛樂使用」之 86 艘遊艇，已有足夠之遊艇停靠設施，且已出現「供過於求」之現象。

(三)然因我國目前平均約每 10 萬人口僅有 6.3 艘遊艇，和先進國家有顯著差異，不利於海洋休閒觀光活動之發展，交通部乃研擬「推動遊艇活動發展方案（草案）」，期能健全我國遊艇休閒觀光活動之環境。該方案預估遊艇數量年成長率達 8%，外籍遊艇來台數年成長 10%，遊艇進出港每年增加 1000 航次

。

(四)行政院農業委員會據此於 97 年 11 月 21 日研提「

海岸新生及漁業建設計畫」，計畫於 98 年至 101 年，每年於漁港內增設遊艇碼頭各 1 處，4 年合計 4 處，分別為八斗子、新竹、梧棲、烏石等漁港，該計畫經行政院 98 年 2 月 26 日院台農字第 0980008916 號函核定在案。

(五)交通部對遊艇數量之成長雖已預估，惟據交通部觀光局 98 年 9 月 15 日觀技字第 0984001041 號函查復得知，因受東北季風影響，國內海上活動季節約於 4 月中旬至 9 月，另依近 10 年氣象資料顯示，每年平均約有 6 至 7 個颱風侵襲，倘扣除颱風影響因素後，每年可提供遊艇進出港之日數約 120 天。另由嘉義縣政府 98 年 9 月 8 日府觀產字第 0980131202 號函可知，於遊艇相關立法尚未完備及國民所得未達相當程度促使遊艇活動風氣大興前，私人購買遊艇並利用做為停泊港之情況勢不樂觀。此外，行政院經濟建設委員會於 97 年 9 月 18 日召開：「研商推動遊艇活動發展方案再修正版相關事宜會議」時，相關機關提出重要意見如下：

1、交通部觀光局代表指出：「土地問題若無法解

決，則會阻礙推動遊艇活動之整體發展...上項問題若無法解決，政府投入經費整建遊艇港亦會面臨無船舶停泊之情況」。

2、台北縣政府代表於會中亦指出：「本縣研擬推動石門洞遊艇港，因該地處於商船航道上與漁業權衝突問題，無法解決而作罷」。

3、交通部航政司代表更指明：「...建港經費及漁業權補償等問題均由交通部負擔，以交通部預算額度而言，實無法編列該項經費支出」；此外，交通部於98年5月7日以交航字第0980004190號函向行政院陳報「推動遊艇活動發展方案(草案)修正版」時，亦坦承：「遊艇活動於國內尚屬萌芽階段，參與人口較少...」。

(六)如是可知，遊艇活動之發展受限於氣候、遊艇活動法規、國民所得、海岸土地問題、漁業權衝突、漁業權補償、建設經費、參與人口...等複雜因素，並非短期能立即解決。爰此，交通部所預估之遊艇數量年成長率達8%，外籍遊艇來台數年成長10%，遊艇進出港每年增加1000航次，顯然過於樂觀，容

易使遊艇停靠席位「供過於求」之窘境，雪上加霜，自應妥為檢討，審慎規劃。

三、為追求遊艇活動之永續發展，長期而言，應訂定「遊艇法」，鬆綁不合時宜之限制：

(一)本院於 99 年 3 月 1 日履勘龍洞遊艇港、八斗子漁港遊艇碼頭預定地時，有業者即向本院表示，因法令規範不足，導致 98 年 9 月購置之遊艇無法進港，降低業者再購置遊艇意願；其次，現行法令限制遊艇「不能甲港出、乙港進」及「出港 48 小時需返航」，此與遊艇實際活動不符；再者，自國外購置之遊艇立即可使用，惟國人自製遊艇每階段必須報驗；此外，亦提及海上執法人員執法態度不佳等問題。

(二)經查，目前「遊艇」之製造、檢查、丈量、登記、註冊等航政事項尚乏明確法令規範，且尚有諸多跨部會事項如：「遊艇及人員之入出國境」涉及內政部入出國及移民署；「遊艇及人員安全檢查」涉及行政院海岸巡防署；「遊艇及人員之出入海關」涉及財政部關稅總局；「遊艇、人員、動植物及其產

品之檢疫」涉及行政院衛生署疾病管制局和行政院農業委員會動植物防疫檢疫局；「漁港出入泊靠」涉及行政院農業委員會漁業署；「遊艇港出入泊靠」涉及內政部營建署墾丁國家公園管理處、交通部觀光局、地方政府；「內陸河川（湖潭）出入泊靠」涉及經濟部水利署；「商港出入泊靠」涉及各港務局；「工業港出入泊靠」涉及經濟部工業局…等，法令體系或有不足，或為複雜，亟待統整，並鬆綁不合理之限制。

(三)綜上，目前遊艇活動部分事項受限於法令規範不足，部分事項涉及不同主管機關之權責，為追求遊艇活動之永續發展，長期而言，應制定「遊艇法」統整事權，並鬆綁不合理之限制，以利管理並追求遊艇活動之永續發展。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，函請行政院轉飭所屬處理見復。
- 二、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購、內政及少數民族、財政及經濟委員會聯席會處理。