

調 查 報 告

壹、案由：國內觀光渡輪屢有人數超載問題，淡水河渡輪更發生火燒船事件，民眾安全堪憂；究主管機關對渡輪之管理是否落實？安全把關機制為何？均有深入瞭解之必要乙案。

貳、調查意見：

本案係因國內觀光渡輪屢有人數超載問題，淡水河渡輪更發生火燒船事件，民眾安全堪憂；究主管機關對渡輪之管理是否落實？安全把關機制為何？均有深入瞭解之必要。案經本院向交通部、行政院農業委員會漁業署（下稱農委會漁業署）、行政院海岸巡防署（下稱海巡署）及臺北市、桃園縣、新竹縣、苗栗縣、臺東縣、福建省連江縣、金門縣、屏東縣、彰化縣、南投縣及雲林縣等 11 個縣市政府調閱相關卷證，嗣於民國（下同）100 年 7 月至 8 月間進行全省多條航線之履勘，並與行政機關代表進行座談及詢問上開機關主管人員。全案業已調查竣事，茲將調查意見臚陳如次：

一、交通部督導航政機關辦理航行安全管理，對於航行秩序之維護，屢遭媒體報導、其他機關查報及本院無預警抽查均確有違規超載情事，顯見執行機關長期未有效落實航行安全維護及政府公權力執行，顯已危及民眾公共安全，核有怠失。

（一）查交通部針對載客船舶，就其檢丈/登記或註冊、航行安全、營運管理等事項，業於 94 年 9 月 26 日訂定「各類水域船舶管理權責劃分表」，其中針對航行安全管理，係指平時執行船舶航行安全動態管理有關事項，包括船舶相關安全證書及文件之查驗、船舶救生救火安全設備之查核、航行秩序（防止超載）之督導及船員消防救生之演練等。詳如表 1 所

示：

表 1-各類水域船舶管理權責劃分表

項目	設有航政機關之 水域、港灣、口岸		未設有航政機關之 水域、港灣、口岸		設有風景特定區之 水域、港灣、口岸	
	客船	載客小船	客船	載客小船	客船	載客小船
檢丈登記 或註冊	●	●	●	▲	●	●或▲
航行安全	●	●	●或▲	▲	●或▲	●或▲及★
營運管理	●	●	●	▲	●	●或▲及★

資料來源：交通部函復資料（100.3.25）

備註：●表示「航政機關」；▲表示「各直轄市及縣（市）政府」；★表示「風景特定區管理單位」。

- (二)目前航政轄區劃分為北、中、南、東 4 個航政轄區，分由基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 個港務局等擔任該轄區之航政機關，辦理轄區內船舶之檢查、丈量、登記、註冊、船舶及航行安全等各項航政監理業務及營運之監督管理；又風景特定區內之載客小船管理，則依「小船管理規則」第 16 條規定，風景特定區內經營小船業者，依「風景特定區管理規則」之規定辦理。為因應日月潭已提昇為「日月潭國家風景區」，日月潭水域小船管理業務另按 95 年 4 月 7 日交通部函示略以，日月潭水域內載客小船之現場督導與管理、業者輔導及違規舉發等業務由交通部觀光局日月潭國家風景區管理處（下稱日管處）辦理，載客小船之檢丈、註冊、發照、經營許可等事項則由南投縣政府負責，日管處舉發之相關違規案件須移送該府依法裁罰。
- (三)依船舶法第 54 條規定，…航行國內之客船，應由客船所在地航政機關視其適航性，不定期抽查，每年不得少於三次；此外，依據行政院頒「公共安全管理白皮書」及交通部重要節日「海運疏運計畫」，

各航政機關亦專案辦理航安督檢，其年度之檢查量能、頻度等，詢據交通部，其目的為能有效督促客船業者落實平日保養、加強航安意識。故由交通部交通事業管理小組會同各港務局等機關，組成「載客船舶航行安全聯合督檢小組」，不定期、無預警赴各港口、水域抽檢客船、載客小船等安全管理有關事項，尤其於連續假日、特殊節日及暑假為重點時段，並針對南投縣日月潭、新北市等水域加強抽查作業，以遏止違規超載情事發生。99年至100年2月底止，辦理不定期航安抽查作業，共計抽查181艘次載客船舶，對於檢查不合格者，要求業者確實改善，並經複檢合格後始得航行。由上開規定及作業計畫可知，航行秩序之維護主要係屬交通部所屬各航政機關之權責，另為因應航政機關之管轄範圍及風景特定區之特性，而有分屬縣市政府及觀光主管機關之分，惟交通部仍須組聯合督檢小組，赴各港口、水域抽檢其執行情形。

- (四)經蒐集有關媒體報導船舶超載情形如下：96年06月26日蘋果日報報導-旗津渡輪限載170人，離譜竟擠爆250人。依消基會在記者會公布抽查結果發現，高雄旗津的渡輪不但救生衣箱無法開啟、消防設備箱內空無一物、還離譜超載，限定只能載170人，卻載了250人（147名乘客、騎乘機車者103人），嚴重超載80人；又97年10月14日奇摩新聞轉載-旗津渡輪太超過，超載率180%太危險。嗣後行政院消保會抽查全台渡輪後發現，高雄旗津至鼓山航線的問題最大，超載情形相當嚴重，其中龍祥號乘客定額為20人，船上卻載了56人，超載比例達180%，其他包括龍益號、明發盛號、發財號也都有超載問題；99年8月3日TVBS又報導-旗津渡

輪假日超載，安全堪虞，渡輪上限載人數鮮紅的寫著 170 人，而在 2 樓船艙部分，牌子上更是寫著坐 68 人、站 17 人，不過清點一下，船艙中，68 個位置坐滿，沒空位，而這一角落，站著的有 11 人左右，再看右邊這一處 22 人，如果透過窗戶，再看一下船艙外，爸爸抱著小孩也最少 10 個人！這些數字全部加起來，2 樓超過 100 人，明顯塞爆了，但這些都還不包括 1 樓船艙外到船艙內，滿滿的機車與機車騎士；100 年 8 月 24 日公共電視報導-東港-小琉球輪船超載嚴重好危險，往來屏東東港及小琉球間的公營船欣泰號，被民眾投訴假日超載並拍下畫面，每到暑假，渡輪站就擠滿大排長龍等著搭船的民眾，當地居民表示，以前超載情形更嚴重。不過，小琉球輪船超載的問題，光是今年下來，不管是公營船還是民營船，就被負責清點人數的海巡署，記錄到 7、8 件明顯違規超載事實，像 8 月 14 日公營船原本限搭 193 位民眾，卻擠上了 215 人，超載了 20 幾名遊客。由上開媒體報導可知，國內載客船舶超載情事確實存在於部分航線，已嚴重影響航行安全。

- (五)就交通部商請海巡署協助執行商港區外之國內水域船舶超載等之查驗，僅以 100 年 6、7 及 8 月間為例，東港-小琉球航線即查獲 8 件超載事件，其中 100 年 6 月 7 日，乘客及機車定額各 187 人及 16 輛，該船於 15：00 自小琉球出港，15：30 到達東港，乘客 211 人、小孩 3 人及機車 27 輛，各超載 24 人及 11 輛機車；同年 6 月 28 日，乘客定額 193 人，該船於 07：00 自小琉球出港，07：40 到達東港，乘客 230 人，超載 37 人；同年 7 月 3 日，乘客定額 193 人，該船於 10：55 自東港出港，11：30 到達小

琉球，乘客 224 人，超載 31 人；同年 7 月 10 日，乘客定額 193 人，該船於 11：05 自東港出港，11：45 到達小琉球，乘客 226 人，超載 33 人。由上開海巡署函報資料可知，僅於東港-小琉球航線即有如此嚴重之超載情事，顯見執行航行秩序維護之機關未能有效落實航行安全及政府公權力執行。

(六)另本院為實際瞭解各航政機關執行航行秩序維護情形，採無預警、錄影蒐證方式，於 100 年 7 月 23 及 24 日訪視南部鼓山及旗津渡輪碼頭、7 月 30 及 31 日訪視北部淡水漁人碼頭及 8 月 13 日訪視中部南投日月潭風景區等 3 處，進行假日訪視行程，訪視結果分述如下：鼓山及旗津渡輪碼頭設置之顯示限搭人數及實際搭乘人數之 LED 裝置，形同虛設，於旅客搭乘尖峰時亦未見開啟使用管制人數。另以該船舶所限載之 170 人，經錄影後清點人數及車輛，於當日下午 16：35 所測得之人數，由旗津至鼓山渡輪碼頭實際下船數共計 233 人、機車 40 部、自行車 22 部；下午 17：05 所測得之人數，由旗津至鼓山渡輪碼頭實際下船數共計 223 人、機車 28 部、自行車 19 部。另由旗津至真愛碼頭之渡船，並未設有上開人數顯示裝置，人數管制全由收票員負責，該航線因團客較多，採行定時航班，故船班搭乘人數差異頗大，於下午 15：20 所測得之人數，由真愛至鼓山渡輪碼頭實際下船數共計 198 人、機車 28 部、自行車 2 部。由上開實際訪視結果，顯與該船舶所限載之 170 人規定相違；新北市淡水漁人碼頭目前有 2 家民營業者負責該地區各航線營運，於實際觀察得知，於人潮尖峰時刻，以八里至淡水渡船頭航線為例，雖有眾多排隊人群，然業者仍能恪遵搭乘人數限制，並且能告知乘客人數限制規定，尚無發

現船舶載客超載之情事；日月潭風景區於當日 16 時 40 分由伊達邵碼頭開往玄光寺碼頭之交通船，所測得之人數為 51 人（限載 48 人），且最後 1 名上船之乘客曾詢問剪票員是否已超載？該員卻笑說此船可搭載 480 名乘客，別擔心等語；前開交通船行至玄光寺碼頭後，除些許乘客下船外，大多數乘客皆於船上等待開往水社碼頭，且現場有許多排隊等待前往水社碼頭之遊客，但現場剪票人員則明確指示先清點船上人數後，再開放排隊之旅客上船，不可超載云云，顯見人數管制措施執行不一。故由本院無預警、錄影蒐證方式，進行熱門觀光景點訪視結果可知，部分載客船舶確實存有超載情事。

(七)綜上，交通部督導航政機關辦理航行安全管理，對於航行秩序之維護，雖稱訂有相關罰則及組成督檢小組進行查核，惟卻屢遭媒體報導、其他機關查報及本院無預警抽查發現，仍有違規超載情事，其中以高雄旗津至鼓山及東港至小琉球等航線超載情形最為嚴重，顯見執行機關未能有效落實航行安全維護及政府公權力執行，核有怠失。

二、交通部為落實公共安全管理，除依法執行各項船舶硬體設施檢查，亦應注重營運管理之軟體措施，加強對船舶之航速、航道管理、安全及救生措施之標準作業流程建立等作為，以確保旅客搭乘安全。

(一)查客船、小船及娛樂漁業漁船之檢查係依船舶法、船舶檢查規則、客船管理規則、船舶設備規則、客船艙區劃分規則、船舶載重線勘劃規則、船舶防火構造規則、小船管理規則及小船檢查丈量規則等規定辦理。經檢查合格取得「船舶檢查證書」、「船舶噸位證書」、「船舶載重線證書」、「客船安全證書」或「小船執照」；客船之「客船安全證書」

有效期限以 1 年為限，由航政機關可視其適航性核定其航行期限。依船舶法第 23 條、第 25 至 27 條、第 74 條、第 75 條、第 78 條及第 82 條等規定，船舶檢查分為 3 類，特別檢查、定期檢查及臨時檢查，特別檢查時效不得超過 5 年，定期檢查每年 1 次，臨時檢查於必要時施行之。有關救生及消防等設備之檢查，航政機關除於上開 3 種法定檢查時，依規定檢查外，並列為交通部交通事業管理小組「載客船舶航行安全聯合督檢小組」之抽查重點。由上開規定及作業可知，其檢查或抽查之重點皆以硬體設施為主，然對業者營運之管理措施卻是相對缺乏，如本院於日月潭實地履勘時即發現，因業者間相互競爭，為能儘速到達碼頭，爭取更多的遊客，船舶間航行競速、不循既定航道及搶用碼頭，造成險象環生；又淡水渡船頭，因有 2 家業者經營相同航線，彼此處於競爭狀態，以渡船頭至漁人碼頭航線為例，於訪視時即發現船舶行駛速度過快，且來船交會距離甚近（約僅 1 米），造成船隻搖晃、旅客驚嚇，顯見其對航運業者之航速、航道等營運管理措施欠缺。

- (二)次查，交通部曾於 95 年統一製發「載客船舶安全及救生訓練宣導影片 DVD」，免費贈送全國客船業者，要求配合於開航前播放船舶救生及消防安全相關標準作業程序，亦督導客船業者於船艙標示船上救生設備、救生衣擺放位置及使用方法，確實向乘客示範及解說救生衣使用方式，並於辦理航行安全查核時，列為抽查重點項目。然由本院實地履勘及訪視發現，部分載客船舶並未設置有影音播放系統，宣導影片無從播放，且縱然設置有影音播放系統，其播放內容、影音品質，是否達到船舶安全及救生

訓練宣導效果，令人質疑，又許多業者並未示範救生衣穿法，僅用圖片展示、宣導，不僅圖片大小不一，且字體影像模糊，旅客會因不熟練或不清楚而無法使用，顯見其未有安全及救生措施之標準作業流程建立機制。

- (三) 綜上，交通部為落實公共安全管理，雖依法執行各項船舶硬體設施檢查，然由本院實地履勘及訪視發現，其對業者營運管理之措施亦有欠缺，交通部允宜加強對船舶之航速、航道管理、安全及救生措施之標準作業流程建立等作為，以確保旅客搭乘安全。

三、海巡署執行船舶搭載乘客超過定額之查驗工作，除依法函報主管機關進行裁罰，對於是否採行「即時強制」之作為，應予研議更為妥適之處置，以維旅運之安全。

- (一) 國內水域有關船舶超載等之檢查，商港區內之國內水域載客船舶超載取締之執行單位，原則由各港務局會同地方政府及港務警察機關等相關機關實施查核；另商港區外載客船舶部分，則由交通部依行政程序法第 19 條規定，於 90 年 3 月 29 日函請海巡署協助執行「船舶搭載乘客超過定額者或船舶載重吃水線超過船舶載重線者」等 5 項航政法規查驗工作。經海巡署於 90 年 5 月 18 日函復略以「…原則同意於法定職權範圍內之蒐證、函送、救援及服務等事實行為為限度協助執行…」

- (二) 查交通部於 97 年曾就即時制止超載行為委託海岸巡防機關執行，是否屬行政罰法第 34 條第 1 項第 1 款有關「即時強制」之規定疑義函詢法務部，並於同年 3 月 21 日函文海巡署表示略以：「…貴署本於法定職權，對於船舶違規超載行為認有符合行政執

行法第 36 條第 1 項發動即時強制之要件時，為避免危害之發生，得逕行採取即時強制措施。」爰海巡署於同年 4 月 14 日函復該部略以：「…目前所遇船舶違規超載案件，均屬違反行政罰則，尚未發現涉及犯罪情事，執檢當時，亦無具體跡象足以認定對船舶之適航性造成急迫性危害，故無適用即時強制各項措施之情事。」由上開說明可知，海巡署接受交通部之委託對船舶搭載乘客超過定額者，原則同意於法定職權範圍內之蒐證、函送、救援及服務等事實行為限度協助執行，惟對於業者超載行為是否即時制止或禁止出航，海巡署於實際執行上則是持保留意見。

- (三)另有關東港、小琉球航線船舶載客超過定額之行政協助部分，交通部高雄港務局曾於 100 年 5 月 30 日召開「加強東港-小琉球客運航線航行安全配合事宜」會議，會中指出船舶搭載人數是否超過定額，船長應負把關之責任，且業者再三強調搭載人數之控管，已透過售票制度確實掌握云云。惟實際據本院履勘發現，現行該航線客貨登船未能確實分流，且無相關輔助設施，無法即時知悉實際載運人數，易造成安檢人員執行協助搭載人數清點工作與民眾、業者間發生糾紛，是以，海巡署於 100 年 6 月 9 日函文高雄港務局表示略以：「…將不再實施登船時之人數清點，改採客船到港後，於登船口以攝錄影方式實施人數清點，如有發現超載情事即函送貴局裁處，並協助碼頭周邊安全巡查及突發事件之協處…」然由 100 年 6、7 及 8 月間為例，東港-小琉球航線即查獲 8 件超載事件，顯見現行由海巡署於船舶到航後清點人數之作法，並無法有效遏止業者違規超載之情事，僅於東港-小琉球航線即有如此

嚴重之超載情事，係因相關罰則過輕或未能落實執行，造成超載情事屢見不鮮，顯見現行執行航行秩序維護之作法，仍有提升改進之空間。

- (四) 綜上，海巡署執行船舶搭載乘客超過定額之查驗工作，除依法函報主管機關進行裁罰，對於是否採行「即時強制」之作為仍持保留作法，然由東港-小琉球航線仍查獲有如此嚴重之超載情事，顯見現行執行航行秩序維護之機制，仍有提升改進之空間，海巡署應予研議更為妥適之處置方式，以維旅運之安全。

四、農委會漁業署辦理娛樂漁業漁船認證作業，應協助消費者辨識合格及安全之娛樂漁業漁船，主動、透明提供各項船舶資訊，以供消費者選擇。

- (一) 娛樂漁業漁船係船舶一種，其營業、安全及管理(如漁船之建造、改造、租賃、漁船之輸出入、漁業經營及漁船船員相關事項)等認證作業事宜，由相關漁政機關專屬管轄，其餘僅由航政機關協辦靜態之檢丈、登記事宜。依漁業法第 41 條第二項規定，向該管主管機關申請核發娛樂漁業執照；另按「漁業法」及「娛樂漁業管理辦法」規定，娛樂漁業漁船限總噸位未滿 50，其經營許可及管理權責，依漁船總噸位及船籍所在地，由直轄市政府負責總噸位未滿 50 漁船，縣(市)政府負責總噸位未滿 20 漁船，農委會負責船籍非直轄市之總噸位 20 以上未滿 50 漁船；另娛樂漁業漁筏部分，屬直轄市、縣(市)政府主管權責。故娛樂漁業漁船中央及地方主管機關分別為農委會漁業署及各地縣市政府。

- (二) 交通部為使消費者訊息公開，要求載客船舶應將有效之客船安全證書及乘客保險證書等證書懸示於明顯地方，可作為乘客辨識合格及安全的載客船舶之

依據。該部並於各港務局於網站上均主動公開並定期更新轄區客船及載客小船之相關資訊（包括營運航線、營運業者、船名、噸位、乘客定額、船齡、證書效期、保險金額、保險效期、票價等），資訊透明化讓消費者（旅客）易於辨識合格的載客船舶。然因娛樂漁業管理辦法並未規範主管機關需提供透明化資訊，已嚴重影響旅客選擇權益，故漁業署允應研議要求各主管機關於網站提供合法娛樂漁業漁船資訊，以供透明化資訊予消費者（旅客）。

(三)查海巡署近3年共查獲12案非領有專(兼)營娛樂漁業漁船證照之漁船，違規經營娛樂漁業案件，其中「小海洋號」就有7次違規載運一般民眾及超載情形，各分別核處罰鍰或收回漁業執照等處分。另漁業署亦曾查獲彰化縣籍「和春笙壹號」及「永成壹號」漁筏、臺東縣籍「東龍1號」漁船未經核准違規載客從事娛樂漁業之情事。由上開查獲之娛樂漁業漁船違規態樣顯示，因主管機關未能提供合法娛樂漁業漁船資訊，致使民眾搭乘未領有專(兼)營娛樂漁業漁船證照之漁船或其他危害旅客安全疑慮之情事。

(四)綜上，農委會漁業署辦理娛樂漁業漁船認證作業，相關管理辦法並未強制主管機關需提供透明化資訊，且由查獲之娛樂漁業漁船違規態樣顯示，主管機關應協助消費者辨識合格及安全之娛樂漁業漁船，主動提供透明化之各項資訊，以供消費者選擇，保障民眾搭乘安全。

五、商港區域外供客、貨運船舶停靠使用之交通船碼頭，因事權管理分散及相關機關資源排擠、錯置等效應，致部分供離島交通運輸用途之碼頭經營管理及設施水準均有不足，屢遭各方詬病，亟待

交通與漁政單位儘速針對各碼頭之功能與定位，改善交通船碼頭之軟硬體設施，以維離島居民旅運安全及觀光服務水準。

- (一) 據漁港法第 5 條規定，…漁港區域內得依據漁港計畫劃設各類專用區域，並由各目的事業主管機關依有關法令規劃建設及管理；同法第 7 條規定，漁港基本設施及公共設施，由主管機關依據漁港計畫編列預算建設之。但供各該目的事業主管機關使用者，由各該機關編列預算建設；同法第 26 條規定，漁港供漁船以外之船舶使用者，其建設、維護，應由漁船以外船舶之目的事業主管機關或相關主管機關編列預算補助之；漁港法施行細則第 5 條規定，本法第 5 條第 3 項所定之專用區域，其分類如下：一、客、貨運專用區域…；同施行細則第 7 條規定，漁港得依其使用需要，設下列各類碼頭：…九、其他專用區域碼頭。故交通船若停靠於漁港區域內，即須依據漁港法之相關規定進行經營與管理，若基於漁業發展以外之需要，可由漁港主管機關依據漁港法擬訂漁港計畫，由各目的事業主管機關依有關法令規劃建設及管理。
- (二) 查交通船碼頭設施維護與興建，雖位處漁港內，但因交通船碼頭不屬漁港法第 3 條之漁港設施之定義，且與漁港分屬不同的主管機關，對於漁港基本設施之維護及興建，係依據漁港法第 7 條規定，漁港基本設施及公共設施，由主管機關依據漁港計畫編列預算建設之。但供各該目的事業主管機關使用者，由各該機關編列預算建設。惟部分漁港基本設施(如防波堤、航道、船席)為漁船與交通船共用，漁港法中對於其他目的事業主管機關並無分擔漁港基本設施維護經費之規定，故實際執行過程屢生爭議，

仍有待交通與漁政單位釐清權責，以維港區的整體功能。又漁港法中將漁港各項設施分類為基本設施、公共設施及一般設施等3種，因此，漁港內之各項基本及公共設施必須依其使用目的及區位，由漁港主管機關或其他之目的事業主管機關編列預算進行建設、維護。若交通船碼頭在漁港範圍內，該漁港為第一類漁港者，其目的事業主管機關為交通部，為第二類漁港者，則為各縣(市)政府，故有關交通船碼頭及其相關設施依據漁港法，應依漁港類別由交通部或各級政府編列預算建設維護，至於交通船必須與漁船共用設施部分，則因無明文規定，且經費預算有限，實際常造成爭議。

(三)又查國內交通船停泊碼頭區位及使用之現況，商港區域外之交通船多停靠於各縣(市)轄境之漁港內或漁港附近之港埠(如屏東縣)及轄境之河川水域(如新北市)，其中又以停靠於漁港內居多數。然由於交通船在船型及作業型態與漁船皆不相同，故在港埠設施使用上，為避免交通船進出漁港影響漁船的正常作業，多由該漁港主管機關與當地漁民協調後，在漁港內適當區位，劃設既有碼頭專供交通船靠泊、上下客或起卸貨物之用，且與漁船作業區域作一區隔，而在船舶的行政管理業務上，交通船與漁船之管理權責分屬交通及漁政單位，因大多停靠於漁港內，其碼頭設施之管理權責歸屬漁政單位，故在港埠設施與船舶使用目的不同下，相關設施使用優先等問題，衍生交通船與漁船間經營管理上的爭議。

(四)經本院實地履勘發現，交通船碼頭或在漁港內劃設之專用區域相關之建設經費，常因實務於負擔建設及維護費用有所爭議，造成部分交通船碼頭設施旅

運安全及服務水準遭到各界詬病。如臺東縣富岡、蘭嶼開元、小琉球觀光港交通船碼頭水域迴旋面積不足，交通船與漁船作業屢有糾紛，及東港交通船碼頭因位處河岸，其航道泊地較易淤積，須定期疏浚以維持航行水深，其經費來源及補助之權責機關尚待釐清；綠島南寮交通船專用泊區因水域穩靜欠佳，交通船無法全天候靠泊，亟需依規劃成果延長防波堤設施，經費來源亦尚有爭議；蘭嶼開元漁港漁船及當地遊樂船不斷增加，影響船舶進出作業空間，其管理優先順序亦尚待解決。故由上開實地履勘結果可知，國內交通船碼頭必須利用既有港埠設施停靠，由於所適用的規定不盡相同，且各法規間的內容差異，使得交通船碼頭在管理上無統一的標準，另一方面在執行經營與建設上，法規不甚明確，亦產生困擾。

- (五) 綜上，商港區域外供客、貨運船舶停靠使用之交通船碼頭，因目的管理事權單位不同、經費預算有限所造成之資源排擠及以往未經妥善評估所闢建之各港口，如耗資數十餘億元所興建之高雄市興達港及嘉義布袋港等資源錯置效應，都造成部分離島交通運輸必需之碼頭經營管理不善及設施水準不足，而屢遭各方所詬病，政府允應針對各碼頭之功能與定位，妥處交通船碼頭之軟硬體改善，以維離島居民旅運安全及提昇離島觀光遊客之服務水準。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，提案糾正交通部。
- 二、調查意見二，函請交通部確實檢討改進見復。
- 三、調查意見三，函請行政院海岸巡防署確實檢討改進見復。
- 四、調查意見四，函請農委會確實檢討改進見復。
- 五、調查意見五，函請行政院督促交通部及農委會確實檢討改進見復。
- 六、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購、財政及經濟、內政及少數民族委員會聯席會議處理。

調查委員：趙榮耀

程仁宏

中 華 民 國 100 年 12 月 19 日
附件：本院100年2月14日（100）院臺調壹字第1000800048
號派查函暨相關案卷數宗。