

## 調 查 報 告

壹、案由：國立海洋科技博物館經歷 20 餘年之籌建，終於 101 年 6 月及 12 月分別開放區域探索館和海洋劇場，開啟分期開館之新歷程。該館代表基隆市發展之第二春，為充分發揮其教育、文化、觀光及經濟等效益，朝向「博物館城」之構想努力，究中央主管機關及地方政府是否有整合性之規劃？似有深入瞭解之必要。

貳、調查意見：

國立海洋科技博物館（下稱海科館）籌建計畫緣自行政院所訂頒之十二項建設，其設置目的乃係希望提升大眾海洋科學知識及充實國民海洋教育內容，藉此引領國家邁向「海洋立國」之發展。該館自 86 年成立籌備處籌建，預定於民國（下同）102 年底正式開館營運。

有鑑於海科館開館營運在即，本院委員爰於 102 年 3 月 20 日赴該館籌備處及相關場館巡察，經檢視該館面臨之課題後，認海科館於開館前確仍有交通及空間美化等諸多課題亟待解決；另針對海科館乃係國家重要建設，代表基隆市發展之第二春，為充分發揮其教育、文化、觀光及經濟等效益，並結合海洋大學等研究機構，朝向博物館城發展之構想，究中央主管機關及地方政府是否有整合性之規劃？更有從宏觀角度深入探究之必要。基此，本院巡察委員爰經申請立案調查，嗣再度於同年 5 月 13 日赴海科館履勘，並邀集國立臺灣海洋大學張清風校長、該校環境生物與漁業科學學系李國添講座教授（臺灣海洋大學前任校長）、該校系統工程暨造船學系柯永澤教授（海科館籌備處前任主任）、該校海洋事務與資源管理研究所莊慶達教授兼所長、淡江大學中國文

學系張炳煌教授（兼任該校文錙藝術中心主任）、基隆市政府張堅華市政顧問、基隆市議會黃景泰議長與市議會議員，以及基隆市政府柯水源副市長、教育部所屬海科館籌備處吳俊仁主任等召開諮詢會議，另於同年 6 月 3 日約詢行政院陳振川政務委員兼公共工程委員會（下稱工程會）主任委員、教育部黃碧端政務次長、該部終身教育司黃月麗代理司長、該部海科館籌備處吳俊仁主任、臺灣海洋大學張清風校長、交通部陳純敬政務次長、該部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）范植谷局長、該部觀光局劉喜臨副局長、行政院經濟建設委員會（下稱經建會）黃萬翔副主任委員、行政院農業委員會（下稱農委會）胡興華副主任委員、該會漁業署沙志一署長、該會水產試驗所劉燈城主任秘書、文化部文化資源司蕭宗煌司長、內政部營建署許文龍副署長、經濟部商業司游瑞德司長、基隆市政府柯水源副市長與所屬工務處、交通旅遊處、產業發展處、都市發展處相關人員，以及新北市政府城鄉發展局曾志煌副局長及該府漁業及漁港事業管理處汪昭華處長等相關人員，爰經調查竣事，茲綜整意見列敘於下：

- 一、歷經 20 餘年籌建終將於 102 年底開館營運之國立海洋科技博物館，肩負推展海洋知識與海洋教育的重要任務，且代表基隆市發展之第二春，中央及地方相關機關既均體認此一任務及其所蘊含之教育、文化、觀光與經濟等效益，自應記取 20 餘年來籌建時程冗長之教訓，共同全力以赴，期該館能後來居上，發揮效益，帶動發展：
  - （一）按海洋攸關人類生存與發展，從地球溫室效應、海水酸化等問題，無不與海洋有密切關連，而在人類過度開發導致陸地資源急速枯竭之後，海洋更是未來人類生存發展之命脈。政府自 20 世紀 90 年末，

特別是進入 21 世紀以來，不論朝野，均先後大力倡導「海洋立國」的政策，馬總統執政以來，依據國際海洋法所賦予的一切權益義務，積極推動「藍色革命，海洋興國」，政策綱領為：「一、統一海洋事權，維護國家權益；二、強化海洋科教，全民守護海洋；三、發展海洋產業，推動互利共生；四、落實永續發展，世代均享海洋；五、掌握台灣優勢，邁向海洋大國。」<sup>1</sup>故推展海洋知識及海洋教育，厥為國家刻不容緩之事業。

(二)查行政院前於 67 年第 1601 次會議決定於「國立社教機構及縣市文化中心興建計畫」中興建海洋博物館，並於隔年將海洋博物館列入十二項建設計畫中之中央文化設施項目之一，嗣再於 78 年間核定分別於基隆市設立「海洋科技博物館」（下稱海科館，86 年成立籌備處），及於屏東縣設立「海洋生物博物館」（80 年成立籌備處，89 年完成「臺灣水域館」後即開館營運）。本案海科館之整體計畫係經行政院於 88 年間核定（原籌建經費 50 億餘元，嗣於 101 年經核定增修為 56 億餘元），基地位於基隆市八斗子半島，西接八斗子及碧砂漁港，北望太平洋，東臨望海巷海灣，由於館區分散於八斗子地區內，故採分期開館策略，目前除已啟用之「潮境公園」、「潮境工作站」（92 年啟用）、「潮境海洋中心」（97 年）、「區域探索館」及「IMAX 海洋劇場」（101 年）之外，俟「海洋科學與科技主題展示館」（簡稱主題館）、「海岸生態體驗園區」於 102 年底完成後，海科館將正式開館營運，另其他附屬設施如「碧水會館」、「海洋休憩中心

---

<sup>1</sup>中華民國總統府網站（<http://www.president.gov.tw/Default.aspx?tabid=1098>）。

」(預定於 103 年完成)、「海洋生態館」(採 BOT 辦理，預定於 106 年完成)亦持續推動中。揆諸海科館設置目的乃係為提升大眾海洋科學知識及充實國民海洋教育內容，並藉其展示、教育、研究、蒐藏、休閒娛樂功能，激發大眾「親近海洋、認識海洋、善待海洋」，並使海洋得以永續發展，實為「藍色革命，海洋興國」國家發展藍圖下之重要國家建設。

(三)次查基隆市之軍事(中法戰爭抗法戰場等)及產業(煤礦、漁業、貨櫃港)等歷史，其本具豐富之山海自然資源(海域資源尤為豐富)及悠久的歷史文化資產，又因其居於泛太平洋與亞洲航線交會處，為近洋航線主要靠泊港及遠洋航線轉口港，且地處臺灣北海岸及東北角濱海遊憩帶之地理中心位置，深具發展潛力。然由於全球化發展所面臨之強勁國際港埠營運競爭、船舶大型化趨勢及臺北港之啟用，致該市貨櫃港功能難以提升，甚至處於衰退之勢(已從全球十大貨櫃港被拋出 50 名之外)，加上產業結構轉型等內外環境因素之衝擊，人口持續負成長(人口外移是主因)，導致該市近年來呈發展停滯之態。基此，如何藉由重大建設及其相關整體計畫重振及引領失落中基隆市之發展，實為一重要課題。揆諸海科館之籌建雖歷經繁複、多次之用地取得，以及地上物拆遷、場館工程招標及相關單位之配合度等艱辛過程，惟據專家學者及相關機關人員到院受詢所稱，海科館誠係代表基隆市發展之第二春，如能善用並結合其地理、觀光、研究及文化等優勢及資源，該館後續發展勢將後來居上，實屬重振及引領基隆市及八斗子地區發展之一瑰寶。

(四)綜上，即將於 102 年底開館營運之國立海洋科技博

物館，肩負「藍色革命，海洋興國」發展藍圖下之推展海洋知識與海洋教育重要任務，且代表基隆市發展之第二春，惟相較於早已開館營運之屏東縣「海洋生物博物館」而言，海科館已慢了 10 餘年，誠屬姍姍來遲。經詢據中央及地方相關機關人員，既均體認海科館蘊含教育、文化、觀光及經濟等多重效益，自應記取 20 餘年籌建時程冗長之教訓，共同全力以赴，期該館能後來居上，發揮效益，帶動發展。

二、國立海洋科技博物館西接行政院農業委員會水產試驗所及國立臺灣海洋大學等機構，北望太平洋，東臨望海巷海灣，地處海洋研究機構及豐沛博物館散佈之重要位置，深具引領該地域發展為海洋園區，邁向博物館城之潛力，中央及地方有關機關允應善用海科館區域優勢並結合公私部門積極推動：

海科館兼具展示、教育、研究、蒐藏、休閒娛樂功能，地處海洋研究機構及豐沛博物館散佈之重要位置，宜善用其所處八斗子半島三面環海之優勢，將室內與戶外之各項功能緊密結合，並與鄰近國立臺灣海洋大學、農委會水產試驗所等相關機構密切合作，引領該地帶發展為海洋園區，邁向博物館城。中央及地方等各有關機關允應針對專家學者所提下列建議，賡續研究其可行性，並據以落實執行：

(一)建議海科館與國立臺灣海洋大學、農委會水產試驗所等密切合作，並將該地區發展為海洋園區：

1、查海科館位於基隆市東側八斗子半島，西接八斗子、碧砂漁港，再往西則銜接國立臺灣海洋大學及和平島上農委會水產試驗所、臺灣國際造船股份有限公司基隆廠、基隆港等學術研究機構及產業設施；北望太平洋；東臨望海巷海灣及長潭里

漁港、望海巷漁港，地處海洋產業及研究之重要位置；又再擴大觀之，其位處北海岸、東北角海岸、九份、金瓜石及瑞芳平溪風景區帶樞紐，海科館可藉由位於大東北角風景帶之核心樞紐位置，將周邊研究機構、觀光資源及海灣、水下遊憩等項目結合，創造出優質的海洋體驗，發揮該館海洋生態保育之特色，將和平島至望海巷海路廊帶引領發展為海洋園區。

- 2、國立臺灣海洋大學為教育部「5年5百億發展國際一流大學及頂尖研究計畫」之重點大學，近年來積極推展海洋特色，並與相關學校、研究機構及重要產業建立策略聯盟，目前除已成立「海洋學園」、「海洋中心」外，並積極規劃與海科館、農委會水產試驗所串聯成「海洋科技鏈」，另將基隆港務局所租用的小艇碼頭轉型成民眾親水空間，邀請基隆海洋特色之微型產業進駐，同時配合基隆市政府之規劃，打造成為臺灣北部的「海洋園區」，發展海洋產業及海洋文創事業，又海大目前設有隴岡生態園區並籌建校友會館、遊艇碼頭等，將來亦樂意配合海科館共同成為海洋研究之中心，是以海科館應積極與國立臺灣海洋大學等機構密切合作。
- 3、建議海科館與臺灣海洋大學合作，在基隆嶼與臺灣海洋大學間之海檻設置潮流、海流或波浪發電機與風力發電機，並在基隆嶼上設置小型配電設施以供參觀之用，藉此營造科技海岸線，將海洋與科技結合；建議海科館與臺灣海洋大學合作建立室內、室外的補助參觀體驗場所，使學生到海科館能體驗海水溫度、鹽度、壓力、流速、海水光度之測定等，並了解污染的意義為何？水質監

測那些項目？那些生物可以水族飼育、生態觀察與解說？並擴大到海岸之觀察、水文地質監測、觀光漁市場、漁港、商港、漁礁、造船廠、海上能源等，將基礎海岸及沿海形塑成海洋科技海岸，成為國人海洋知識之體驗學習場；另建議海科館規劃室內大型造波室，使其有實質的感受而非只是虛擬之設施。

(二)建議北方三島與基隆嶼 1 公里內劃設為保護區或自然保留區：

- 1、為應海科館戶外展示、教育、研究及蒐藏之需，進一步引領海洋園區之發展，專家學者建議海科館與臺灣海洋大學、當地漁會、造船廠、協和發電廠、水試所、港務局、基市府、內政部及農委會等共同努力將北方三島與基隆嶼 1 公里內設為保護區或自然保留區，並將基隆海岸形塑成海洋科技海岸，從鼻頭角、望海巷之海岸珊瑚礁、藻礁、人工魚礁等保護，並以人工產卵設施形成鎖管、黑鯛等產卵場，加以實境監控並將影像傳輸至館內，使其可視化，讓人民能體驗自然生態之美。
- 2、上開建議業獲教育部認同，惟詢據農委會及所屬漁業署、水產試驗相關人員指稱，基隆市政府業於 85 年依野生動物保育法公告劃定棉花嶼、花瓶嶼野生動物保護區，並於 100 年修正公告；另基隆市政府除了於 88 年依據漁業法於基隆嶼劃設人工魚礁及保護礁網具類禁漁區外，尚未就北方三島依漁業法訂定相關規範。至是否於北方三島及基隆嶼劃設保護區或自然保留區一節，建議基隆市政府得參考澎湖縣政府於 101 年依據漁業法針對所轄南方四島劃設禁漁區並分區管理之模式

進行規劃為宜。又詢據內政部營建署相關人員指稱，北方三島海域不僅是東海南部陸棚的重要生物棲地，且蘊藏多樣之海洋生態與豐富之漁業資源，案經該署海洋國家公園管理處前依行政院 95 年 12 月 19 日函示進行評估，並於 97 年委託國立臺灣大學進行自然資源調查結果，認適合劃設國家公園，嗣經於 100 年 2 月 23 日將「可行性評估及範圍劃設說明書(草案)」報經行政院交經建會審議獲致結論略以：「建議加強溝通協調，並先強化現有管理保護機制，並就政府組織改造後自然保護系統管理體制、資源及財政等因素詳加考量，作整體規劃檢討。」嗣該署自 99 年 2 月至 8 月間持續與海巡、漁業、地方政府等機關及當地漁會團體溝通，未來將持續與漁民進行溝通說明，嘗試在漁民權益、資源保育和社會期待之間，於法令許可範圍內尋求平衡並取得協調與共識後，再補充修正「北方三島海洋國家公園可行性評估及範圍劃設說明書(草案)」報行政院核定。

- 3、查北方三島海域既係東海南部陸棚的重要生物棲地，且蘊藏多樣的海洋生態與豐富的漁業資源，且經研究適合劃設國家公園，內政部營建署允應積極溝通協調，儘早修正「北方三島海洋國家公園可行性評估及範圍劃設說明書(草案)」報行政院核定；另在完成劃設為國家公園前，是否於北方三島及基隆嶼劃設保護區或自然保留區或禁漁區一節，農委會仍應積極研議並督促基隆市政府妥處。

(三)建議規劃「望海巷海灣海洋教育示範區」：

- 1、海科館基地東臨之望海巷海灣，擁有美麗山海景觀，除有特殊海岸地質景觀及豐富之潮間帶生態



外，海底更有完整珊瑚礁群聚集生長。基此，海科館籌備處除籌建海科館基地之展示場館外，另極力建議將望海巷海灣規劃為海洋教育示範區，納入博物館展示、教育、研究及蒐藏之場域，藉此落實海域環境保護、生態資源復育，結合館區周遭的山海景觀與水下資源，將博物館展示延伸至館外，把博物館水下技術、環境監測與資源復育成果轉化為展示與教育活動，導覽大批年輕人下海體驗各項成果，與魚共游，使該海灣成為一個全方位展示海洋科學與科技的舞台，此一規劃構想並已於 98 年呈報行政院「國立海洋科技博物館籌建計畫（98 年度修正補充資料）」及其附件「國立海洋科技博物館營運計畫（98 年 2 月修正版）」中正式提列。另專家學者建議整合長潭社區、潮境研究站，以「換番大澳」（又稱番子澳灣，即目前望海巷海灣）為場域，以換番（按指漢民族與原住民族之交易）歷史為背景，寄育樂一體，實踐環保綠能之「原漢庶民造舟夢工場」，承造研發實驗與承造特殊船舶，完成全民海洋生活圓夢，並為長期造船展演活動（比照丹麥之維京村，及木工職訓與傳習）之海洋育樂示範區。此種發展策略，不但提供國人親海場域，更將深植海洋科學與科技知能於人心。

- 2、查前揭「望海巷海灣海洋教育示範區」確有助於將海科館戶內展示、研究等延伸至戶外，惟因望海巷海灣涉及漁業資源及漁業權，以及基隆市政府與新北市政府相關權責，海科館既已委外進行「望海巷海灣保育區及教育推廣、遊憩活動之可行性評估與規劃」之研究，允宜該規劃案進行過程，積極與基隆市政府及新北市政府協商，農委

會亦應予以協助；而在該示範區劃設前，海科館籌備處自得本於海洋研究和教育推廣之職責，積極與基隆市政府及新北市政府合作，持續投入人力、物力進行長期監測、研究、保育和教育等工作。

(四)綜上，國立海洋科技博物館西接農委會水產試驗所及國立臺灣海洋大學等機構，北望太平洋，東臨望海巷海灣，地處海洋研究機構及豐沛博物館散佈之重要位置，深具引領該地域發展為海洋園區，邁向博物館城之潛力，中央及地方有關機關允應善用海科館區域優勢並結合公私部門積極推動。

三、交通部及基隆市政府等有關機關對如何善用海科館位處北海岸及東北角風景帶樞紐位置之優勢，以及結合各種資源據以推動觀光遊憩及交通建設之規劃，仍應積極研處：

海科館位處北海岸、東北角海岸、九份、金瓜石及瑞芳平溪風景區帶觀光樞紐，其東起自望海巷漁港，西至外木山漁港之景點，實有串聯為觀光廊帶之必要與潛力，又基隆市亦具發展為北部國際觀光門戶及遊輪母港之潛力，據交通部相關人員指稱，目前各國際郵輪來臺仍是以基隆港作為主要停靠港，並於停靠後於基隆市、臺北市及新北市等3區域進行1日遊行程，2011及2012年各有34及31艘郵輪抵達該港，每年帶來約3萬名的遊客，如能將以海科館為軸心之觀光行程積極宣傳推銷，將亦是一大助益。是以，交通部允宜善用海科館之各項優勢，推動下列之觀光遊憩及交通建設之建議，以促進海科館及基隆市之發展：

(一)有關海洋園區觀光廊帶之串聯一節：

1、專家學者建議將和平島地質公園跟海科館連接起來，以一日遊概念將整個步道與自行車道連接，

串聯海科館、碧砂漁港、臺灣海洋大學及附近相關景點成為海洋園區觀光廊帶，並進一步利用海科館位處北海岸與東北角國家風景區樞紐之優勢，串聯各景點，包括從最東邊之望海巷漁港、長潭里漁港、忘幽（憂）谷、八斗子漁港、碧砂漁港遊艇碼頭、魚貨直銷中心、和平島、正濱漁港、基隆自由貿易港區、海洋廣場、西岸遊客碼頭、外木山漁港等景點，再搭配海科館之活動、漁村見學、休閒漁業、海岸景觀等活動，將能有效整合區域觀光遊憩資源，讓更多遊客前往觀光並延長駐足時間，此攸關海洋科館、臺灣海洋大學乃至基隆市發展至鉅。

2、另教育部更進一步建議考量擴及水湳洞、金瓜石、九份、瑞芳、平溪一帶，將包含許多歷史、人文、產業、山海景觀等特色之八斗子半島（海科館館區、發電工業遺址）、望海巷海灣、瑞芳（煤礦工業城遺址）、平溪（煤礦工業城遺址）、九份（金銅礦工業城遺址）、金瓜石（金銅礦工業城遺址）、水湳洞（煉銅廠工業遺址）等區域納入，將各具獨立特色之區塊與基隆地區連成一氣，為臺灣打造出一處觀光旅遊廊帶。

3、至前揭自行車道連接各景點部分，農委會業已同意配合辦理，基隆市政府並已向教育部體育署及內政部營建署爭取「基隆市自行車道濱海環台路網串聯規劃」補助，各相關單位允應積極配合辦理。

(二)有關台鐵深澳線復駛、延駛及與平溪線整合部分：

1、按台鐵深澳支線起自瑞芳站，迄至深澳發電廠，路線行經海科館南側（舊台電員工宿舍區），全長6.56公里，78年時停駛客運，運煤貨運業務亦於

96 年停駛。由於海科館主要之聯外道路系統為東西向貫穿基地之台 2 線（北寧路），次要聯外道路為調和街，其聯外交通向為海科館開館營運所面臨之重要課題，基此，海科館除基於攔截圈之理念積極協調基隆市政府於調和街興建轉運站，藉以將萬瑞快速道路深澳坑匝道流入之私人運具轉換成大眾運輸旅次之外，更建議台鐵深澳支線復駛，藉此提高大眾運具比率，滿足假日尖峰需求，減少台 2 線、調和街交通負荷及停車位需求；又據學者指出，台鐵深澳支線位於海濱，舉世難有類此一優良濱海鐵路，其可帶來非常大之附加價值，故極力建議該支線應延駛至深澳站；另查平溪風景帶之臺鐵平溪線（起自三貂嶺站終至菁桐站，全線 12.9 公里，可於三貂嶺站接台鐵宜蘭縣抵瑞芳站），因沿線具美麗之自然景觀（如十分瀑布）及多采的人文遺產（如煤礦、老街、菁桐日式建築車站及天燈活動），已自瀕臨停駛之狀況蛻變為熱門觀光鐵路，101 年旅運人次即高達 93 萬，是以深澳線與平溪線有無整合之可行性，藉此可串聯二大觀光遊憩資源，以兼具交通及觀光效益，亦值探究。

- 2、案經詢據交通部及所屬臺鐵局相關人員指稱，瑞芳站至海科館站路線已於 99 年 9 月改善完成，正待海科館完成海科館車站（月台）之興建；又以平溪線 101 年全年約 93 萬人次（平日每日平均約 1,887 人，假日每日平均約 4,165 人）運量之 40% 預測，預估深澳線初期運量每年約 37.2 萬人（平日約 755 人、假日平均約 1,666 人），若深澳線延伸至深澳站，預估可再增加 40% 的旅次（即平日每日旅客平均約 1,057 人、假日平均約

2,332 人)，惟延駛後預估每年將虧損新台幣 540 萬元，尚不符財務收益，故建議現階段不宜辦理延駛，俟深澳線海科館站啟用一段時間後再重新檢討其可行性；至深澳線與平溪線合併運轉一節，經臺鐵局研議後認雙支線串聯可行，並擬將瑞芳站拓寬第 3 月台及拆除第 9 股道，增加旅客上下車與轉乘之便利性，將配合於海科館正式開館營運前（102 年底）竣工啟用，另預計將深澳線納入平溪線發售一日券，並與新北市觀光局協調合作另發行天燈或便當之套票可行性，以達成雙支線合併行駛及一日遊之功能。

- 3、查有關台鐵深澳線復駛、延駛及與平溪線整合，攸關海科館相關觀光資源整合及交通分流至鉅，交通部及所屬臺鐵局既經評估後同意復駛及二支線整合，允應積極規劃辦理，至深澳線延駛深澳站一節，臺鐵局評估後雖認不符鐵路營運之成本效益，惟就觀光資源整合之高度觀之，臺鐵局仍宜密切觀察深澳線復駛後旅客增長情形，適時研究其可行性。另海科館站月台新建工程前於 102 年 2 月解除契約，海科館籌備處允應加速辦理後續重新招標作業。

(三)另查海科館開館營運後，預估每年遊客將達 200 萬人次，平日為 2,016 人、一般週末假日為 11,748 人、連續假日為 31,111 人，此一遊客數勢將對當地交通（特別是北寧路與調和街交通瓶頸路口）及社區居民造成衝擊，是有關交通改善設施及旅運需求疏導等，交通部及基隆市政府允應積極規劃因應妥處以避免造成民怨。

四、國立海洋科技博物館籌劃迄今，中央及地方有關機關對歷史文物保存、社區總體營造、商圈規劃及社區空

間美化等之投入明顯不足及落後，尤以對當地漁村及人文之關注及連結為最，相關機關允應正視並積極研處：

- (一)八斗子地區原是平埔族群凱達格蘭族之住地，相傳於清雍正年間，杜姓兄弟五人向該族以八斗米糧購地墾拓，逐成聚落以杜姓居多，形成同族村落，望海巷舊地名為「換番」即由此而來。現今所稱的八斗子，實際包括七斗子、八斗子、砂子園、牛稠嶺、草山、長潭尾、林投郊、土地公澳、換番等小村落在內。其中海科館所坐落之八斗子半島則原是島嶼，由於基隆地區煤產豐富，日本政府於據臺時期為發展火力發電，遂將臺灣本島與八斗子島間之淺灘海峽填平為人工陸連島。目前八斗子半島西側之八斗子漁港乃係因應基隆港內正濱漁港不敷使用，而於 68 年興建完成之第一類漁港，專供漁業用途，其西側緊鄰之碧砂漁港（屬八斗子漁港之一部分），則為兼具休閒娛樂餐飲的多功能之遊艇碼頭，另八斗子半島東側之望海巷海灣，仍有傳統小型之長潭里漁港及望海巷漁港。
- (二)鑑於海科館開館營運後將承接北臺灣區域漁業之研究發展，以及連接東北角風景帶之海洋教育與觀光功能，當地漁港暨周邊漁村將成具潛力之生活漁村，而海科館各場館又散布交織於社區間，故其開館營運勢必涉及社區改造，並進一步涉及文物保存、商圈規劃、社區空間美化及社區總體營造等課題。當地居民除期待海科館開館營運後能帶動當地發展之外，亦希望海科館能與八斗子社區居民更多互動，並保留漁村風貌等文化資產，藉此作為歷史見證，以此兼顧傳統與創新。目前海科館之區域探索廳雖已有介紹八斗子之文史及漁村生活之展示功能，

惟為使海科館與八斗子社區能緊密結合，引領八斗子社區之再發展，有關八斗子社區歷史文物保存、社區總體營造、商圈規劃及社區空間美化等課題，殊值中央及地方有關機關及當地民間團體正視及合作推動，該館自身亦應與社區建立互動機制，鼓勵社區瞭解自我、凝聚共識、共同成長以解決社區問題，並深化在地特色與社區共存共榮，融入基隆與八斗子地區的文化與環境特色，延伸展示場域至周邊社區及海域，使該館與社區融合，共生共榮。

(三)另深具歷史意義、文化價值及教育推廣之「自由中國號」(臺灣第一艘達成橫渡太平洋記錄的仿古中國樣式木造帆船，於44年由基隆出發橫渡太平洋，歷114天抵達美國舊金山。102年5月運返基隆港，目前安置海科館外)，以及海功號試驗船(自65年12月起共4度航抵南冰洋之試驗船)，迄今仍缺乏妥善保存之規劃，如何妥善展存及發揚航海探索精神(如建造「自由中國號」複製船，實施夏季初階航海教育與體驗，或高階季航訓等)，教育部、農委會及文化部等機關允應積極研議妥處。

五、國立海洋科技博物館代表基隆市發展之第二春，惟基隆市政府卻缺乏前瞻宏觀之思維，迄未能將其與海洋園區之宏大構想相連結；又該府因應海科館開館之部分應辦配合設施迄今仍未完成；且其所組成之溝通平台亦有欠周妥，足見該府之主動性、積極性及執行力均有待改進：

(一)基隆市具豐富之山海自然資源及悠久的歷史文化資產，惟近年來其產業發展及人口等卻陷於停滯，甚有衰退之勢，如何振衰起敝，再造該市之第二春，實屬刻不容緩，而海科館之設立及開館營運，蘊含教育、文化、觀光及經濟等多重效益，該府自應

把握此一契機，惟該府僅將海科館視為一般重大建設，迄未能將其與海洋園區之宏大構想相連結，缺乏前瞻宏觀之思維與遠見。

- (二)又海科館即將於 102 年底開館管營運，為因應大量人潮（預估一般週末假日為 11,748 人、連續假日為 31,111 人），交通疏導設施當屬最急迫性事項之一，惟其最重要之調和街轉運站與附屬設施，以及交通資訊系統整合、觀光導覽指示設施迄未完成；又漁村富麗新風貌、周邊道路改善、騎樓整平、建築立面改善、八斗街管線地下化等空間美化工作，以及商圈規劃與假日行人徒步區等配合措施，亦未能趕上海科館開館時程，甚至尚未進行，均有待積極推動辦理。
- (三)目前基隆市政府為因應海科館之籌建及營運所組成之溝通平台，為每月召開 1 次之「海科館工作進度協調及管考小組」會議，因其成員僅包括教育部、海科館籌備處及該府相關局處人員，而未廣邀農委會、交通部等相關機關參與，且該會議僅由該府秘書長室參議擔任召集人，其層級及參與機關之廣度均有所不足。
- (四)另因應海科館開館營運之近期應辦事項，除應請教育部、海科館籌備處及基隆市政府儘速積極辦理外，尚涉及內政部（城鄉風貌、騎樓整平、建築立面改善、周邊公共空間環境改善）、農委會（漁港、農村再生）、交通部（大眾運輸、東北角景觀線、周邊公共空間環境改善）、經濟部（供電品質、商圈規劃）等機關之配合及協助權責，是以行政院亦應督促各中央各部會及基隆市政府本諸權責積極配合辦理。
- (五)綜上，國立海洋科技博物館代表基隆市發展之第二



春，惟基隆市政府卻缺乏前瞻宏觀之思維，迄未能將其與海洋園區之宏大構想相連結；又該府因應海科館開館之部分應辦配合設施迄今仍未完成；且其所組成之溝通平台亦有欠周妥，足見該府之主動性、積極性及執行力均有待改進。另因應海科館開館營運之近期應辦事項涉及中央相關部會權責部分，亦應請行政院督促有關機關積極配合辦理。

六、有關國立海洋科技博物館所涉海洋園區、博物館城概念、觀光資源整合、社區發展等課題，涉及跨部會及中央與地方政府之權責，為有利於各機關之有效協調及落實執行，行政院允宜責成經濟建設委員會成立專案計畫，提出中長期整體規劃，並責由政務委員督導後續執行事宜：

(一)查海科館經該館籌備處、國立臺灣海洋大學及教育部等有關單位人員長期來籌劃及協助，即將於 102 年 12 月正式開館營運，惟回溯海科館籌劃過程，因前期著重於用地取得及嗣後關注場館本身規劃興建及營運等課題，乃對該館所具之地域等優勢，缺乏前揭海洋園區、觀光資源之整合等宏觀思維及中長期整體規劃；又觀諸基隆市發展之相關計畫，諸如上位計畫—內政部區域計畫委員會審議中之「臺灣北、中、南及東部區域計畫（第二次通盤檢討）」、內政部營建署 97 年提出之「2030 北臺都會區域計畫」，乃至 88 年完成之「基隆市綜合發展計畫」、99 年完成之「擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）（第一階段）」、99 年完成之「基隆市生態都市整體發展綱要計畫」，甚至基隆市政府目前依區域計畫法第 5 條擬訂中之「基隆市區域計畫」，對前揭構想及思維亦乏較具體及詳細之規劃論述。

(二)有關如何藉由海科館之設置，引領該地區發展為海

洋園區，並帶動該地區朝向博物館城發展之構想，經詢據行政院經濟建設委員會黃萬翔副主任委員指稱，中長期之整體發展可由基隆市政府委託規劃（建議6至8個月完成），再由教育部等有關單位陳報行政院核定據以執行，另財務計畫部分，建議成立基金因應；再詢據行政院陳振川政務委員兼公共工程委員會主任委員指稱，海科館開館營運之短期應辦事項，中央相關部會及基隆市政府應積極配合辦理，至中長期整體發展計畫部分，其除認同上開建議之外，認應由教育部及基隆市政府負責，並委請國立臺灣海洋大學（海科館發展之智庫）協助規劃；又詢據國立臺灣海洋大學張清風校長指稱，該校樂意協助進行本案所涉中長期整體發展規劃。

- (三)查海科館所涉海洋園區、博物館城概念、觀光資源整合、社區發展等前揭課題，涉及教育部、內政部、交通部、農委會、經濟部、文化部、經建會及基隆市政府等中央與地方各機關，為利相關機關間之有效協調及落實執行，似宜請行政院責由經建會成立專案委外辦理中長期整體規劃，經報請行政院核定後，由該院政務委員層級人員直接督導各相關部會及基隆市政府落實執行。

參、處理辦法：

- 一、調查意見函請行政院依法妥處並督促所屬相關機關及基隆市政府檢討改進見復。
- 二、檢附派查函及相關附件，送請教育及文化委員會、內政及少數民族委員會、財政及經濟委員會、交通及採購委員會聯席會議處理。

調查委員：黃 煌 雄

余 騰 芳

中 華 民 國 102 年 7 月 3 日