

遊艇泊區整體發展計畫

交通部航港局

中華民國 111 年 5 月

目錄

第一章 緣起	1
第一節 計畫緣起	1
第二節 國外遊艇發展案例借鏡	3
第三節 國內遊艇產業現況說明	5
第四節 國內遊艇泊位供需及活動特性	21
第五節 問題評析	25
第六節 計畫推動必要及迫切性	28
第二章 計畫目標	30
第一節 願景及目標	30
第二節 達成目標之限制	31
第三節 社會參與及政策溝通情形	32
第四節 績效指標、衡量標準及目標值	34
第三章 現行相關政策及方案之檢討	35
第一節 上位政策與指導	35
第二節 相關政策與方案之檢討	36
第四章 執行策略與方法	40
第一節 遊艇泊區整體發展構想	40

第二節 主要工作項目	46
第三節 分期(年)執行策略.....	51
第四節 執行步驟（方法）與分工	51
第五章 期程與資源需求	56
第一節 計畫期程	56
第二節 所需資源說明	56
第三節 經費來源及計算基準	56
第四節 經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形 ..	57
第六章 預期效果及影響	60
第一節 預期效果	60
第二節 預期影響	61
第七章 經濟效益評估及財務計畫	62
第一節 經濟效益評估	62
第二節 財務計畫	73
第八章 附則.....	80
第一節 替選方案之分析評估	80
第二節 風險評估	80
第三節 相關機關配合事項	81
附錄 1 中長程個案計畫自行檢核表	83

附錄 2 性別影響評估檢視表	87
附錄 3-交通部 110 年 9 月 28 日交航字第 1100027425 號函回應對照表.....	97
附錄 4-行政院 110 年 11 月 23 日召開「審查遊艇泊區整體發展計畫」審查結論回應說明對照表	101
附錄 5-行政院 111 年 2 月 8 日召開第 2 次「審查遊艇泊區整體發展計畫」審查結論回應說明對照表	117
附錄 6-行政院 111 年 2 月 9 日「青年諮詢委員會第 3 屆第 2 次委員提案『港口轉型提高大眾親臨海洋的公共參與和對話』第 2 次研商會議」之回應說明對照表	126

圖目錄

圖 1.1-1 遊艇產業生態圈	2
圖 1.3-1 國內遊艇成長情形	12
圖 1.3-2 遊艇專屬泊區分布縣市及席位數量圖	16
圖 1.4-1 遊艇供需現況分析圖	22
圖 1.4-2 遊艇休閒遊憩路線圖	23
圖 2.1-1 遊艇泊區整體計畫願景	30
圖 2.1-2 計畫目標	31
圖 4.1-1 遊艇泊區整體發展計畫執行流程圖	41
圖 4.1-2 遊艇泊區個別可行性及工程面執行推動之權責 ...	45
圖 4.1-3 遊艇泊區整體發展之維護管理推動架構	45

表目錄

表 1.3-1 遊艇尺寸定義	6
表 1.3-2 2021 年全球遊艇製造前 15 名廠商訂單量統計...	7
表 1.3-3 2018-2020 年臺灣遊艇出口統計比較.....	7
表 1.3-4 娛樂漁業漁船及遊艇權責機關作業分工表.....	10
表 1.3-5 休閒小艇預估年需求成長艘數	13
表 1.3-6 全國漁港依據多元使用情形分類.....	14
表 1.3-7 現況遊艇泊區表.....	15
表 1.3-8 遊艇泊區興建經營類別	17
表 1.3-9 遊艇泊區經營管理單位	17
表 1.3-10 遊艇泊區收費情形	19
表 1.4-1 各泊區使用情形調查表	24
表 2.4-1 績效指標評量表	34
表 2.4-2 分年指標	34
表 3.2-1 低度利用漁港轉型表.....	38
表 4.2-1 國際(內)商港未來辦理遊艇泊區計畫表	47
表 4.2-2 遊艇港未來辦理遊艇泊區計畫表	49
表 4.2-3 漁港及其他水域未來辦理遊艇泊區計畫表.....	50

表 4.2-4 漁港及其他水域各類型未來辦理遊艇泊區計畫表	51
表 4.3-1 本計畫分年執行重點表	51
表 4.4-1 財力分級及最高補助比率	53
表 5.3-1 經費需求表(資本門)	57
表 5.4-1 經費需求表	59
表 7.1-1 遊艇泊區建設分年成本及現值	66
表 7.1-2 經濟效益評估效益項一覽表	69
表 7.1-3 經濟效益評估成本及收益流量表	70
表 7.1-4 經濟效益評估結果表	71
表 7.1-5 經濟效益評估各項目效益比重	72
表 7.1-6 經濟效益評估敏感度分析表	72
表 7.2-1 整體財務收入現金流量表	77
表 7.2-2 整體財務成本及收入現金流量表	78
表 7.2-3 整體財務評估結果表	79

第一章 緣起

第一節 計畫緣起

臺灣大型遊艇生產總長度位居亞洲第一、世界第四，且遊艇每年出口產值可達 2 億美元(約 60 億元新臺幣)，對於發展遊艇產業具得天獨厚利基。我國海岸線綿長 1,566 公里，四面環海，港灣口岸眾多，且擁有豐富海洋資源與環境，與同為海島型國家如：日本、韓國相較，海岸線和國家面積比(km/m²)分別為 41.4、79.4、24.6。但相較日本及韓國各別擁有遊艇數(艘/萬人)，臺灣僅 0.5 艘，日本、韓國分別為 13 艘及 6 艘。

國內遊艇登記數近 4 年年成長幅度達 30%、遊艇駕照數成長幅度更高達 45%，顯示國人購買遊艇從事海域遊憩活動的風氣已逐漸帶動。經調查統計，111 年 2 月國內各遊艇專屬泊區水域停泊率達 78.39% 以上。復以遊艇實際使用需求具空間移動特性，易受季節氣候、景點遊程活動及維修影響，普遍而言國內景點周邊缺乏遊艇泊區，而熱門泊區在部分季節則有供需失衡情形。

參酌國外經驗，如：日本推廣以漁業和海洋休閒共存為導向的「Fisharina」認證，一方面解決泊位不足情況，同時有助於漁港漁業的振興、健全海洋觀光產業發展；韓國自 2010 年推動一項針對港口的長期發展計畫「濱海港口總體規劃」，以港口為基礎，用以改善相關設施創建海洋休閒旅遊業，帶動沿海地區的經濟振興。由上述分析可知，我國遊艇製造產業蓬勃發展，且所在環境自然條件等均具備發展利基，惟遊艇泊位及服務設施卻十分缺乏，致國內遊艇活動發展遠不及鄰近海島型國家情形；可見我國遊艇活動應在良好的產業奠基上，創造發展之條件及環境，以帶動遊艇活動發展。

鑒於「藍色經濟」已是推動經濟成長、環境和諧的重要策略，並扣合聯合國永續發展目標(SDGS)的精神，已成為各國經濟成長的新動能。行政院在 2020 年推動「向海致敬」政策，鼓勵民眾「知海」、「近海」及「進海」，以「開放、透明、服務、教育及責任」，

期望促進藍色產業升級及型塑全民親海風氣。在政府致力發展各項海洋產業與活動下，遊艇產業生態鏈(如圖 1.1-1)的推動更為臺灣未來產業發展重點。海洋委員會(下簡稱海委會)前依此政策研擬「藍色經濟暨海洋產業創新發展方案」-「擴增漁港遊艇觀光碼頭設施」，揭示遊艇產業生態鏈的推動為未來產業發展重點，經行政院 109 年 8 月 20 日召會研商，因推動遊艇泊區涉及各權責機關之分工，故有關遊艇產業生態鏈推動宜由更高度的整體思維予以整合，並釐清遊艇產業整體規劃應由交通部負起主管機關責任。

基此，本部航港局參酌臺灣經濟研究院「從硬體邁向軟體-臺灣遊艇服務產業的發展策略」建議，遊艇服務產業發展應從「港」為首要出發，包括完善設備規劃使現有或未來設置遊艇碼頭得以互相串連。為鼓勵民眾參與海洋活動，並促進我國遊艇產業整體發展，期配合行政院「向海致敬」政策下，並從帶動整體遊艇產業，航港局乃提出遊艇泊區整體發展計畫；期透過全面盤點供給面與需求面，規劃適合作為遊艇碼頭之區位、規模、泊位形式、數量、相關設施後，提出具體可行策略，以利各目的事業主管機關配合積極推動，帶動整體遊艇產業，促進遊艇相關產業生態鏈蓬勃發展

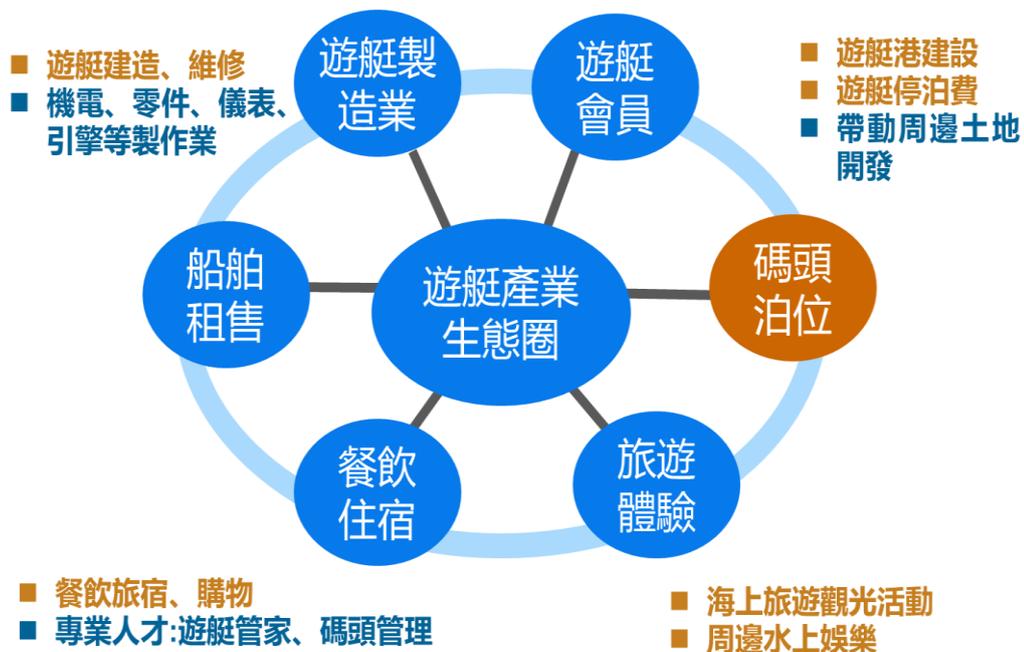


圖 1.1-1 遊艇產業生態圈

第二節 國外遊艇發展案例借鏡

一、韓國

早期因政治因素而「海禁」的韓國政府，在隨著海洋休閒市場的增長以及旅遊趨勢的變化，體會到為公民提供海洋休閒空間和活動愈趨必要，然而與休閒船舶的增長趨勢和海上休閒人數的增長趨勢相比，港口和休閒船舶的基礎設施略顯不足。同時韓國政府深知遊艇碼頭是「遊艇服務產業」最重要的基礎設施，擁有遊艇碼頭，才能衍生營運、俱樂部、銷售、維修和零配件等聚落。其發展策略在於設施之完善，主要針對岸水、岸電、起重機、斜坡道、維修設施、淋浴設施、遊艇學校等設施，因此，自 2010 年起推動濱海港口總體規劃，第一期濱海港口總體規劃(2010-2019)中專注展開基礎設施和產業活性化政策；第二期濱海港口總體規劃(2020-2029)則以提高港口的服務質量為重。到了 2018 年，韓國的碼頭已達 34 座，並有 2,534 席遊艇泊位，預估在 2029 年，碼頭和遊艇泊位將分別達到 58 座和 15,000 個。為了推動「遊艇服務產業」，也鑒於漁村轉型與遊艇產業發展息息相關，因此更進一步在 2019 年到 2024 年，投入 30 億美元，推動完成 300 個漁港的改造計畫。

二、日本

隨著國民生活水準與所得的提高、閒暇時間的增加、親近海洋的趨勢、海上休閒的多樣化、小型船價格較低(150 萬日幣)，讓日本的娛樂用船舶迅速增加。據統計 2018 年全日本約有 16 萬艘娛樂用船舶，而專用遊艇港口的收納量只有 8.8 萬席，其同樣面臨泊位不足的問題；因此日本政府推動以漁業和海洋休閒的共存為導向的「Fisharina」認證，取得認證之港口能獲得國家補助金，包含漁村復興補助金、港口維修補助金、漁村振興工程補助金等，以助於漁港漁業的振興、健全海洋觀光產業發展。

三、香港

香港由香港島、大嶼山、九龍半島及新界組成，包括 262 個島嶼，海岸線和國家面積比為 703.5(m²/km)，具備遊艇休閒發展優勢。其遊艇發展同樣面臨泊區不足問題，且在拓展泊區，亦面臨港口使用影響到漁民作業，因此香港政府透過(1)擴展水域面積、改善泊位與周邊設施，並加強避風能力等設施；(2)強化分區停泊方案，劃定專用停泊位；(3)船舶以魚骨形停泊等；其遊艇泊區建設成效，已帶來周邊酒店等周邊產業發展效益。

從鄰近的日本、韓國及香港三個案例可看出，其皆面臨到泊位不足的問題，而發展策略都從「港口」出發，透過制定完善的規劃。像是韓國致力於基礎設施與周邊服務，日本與香港則透過對於漁港改善並劃定遊艇專用泊位，同時致力於遊艇港口完善設備規劃與周邊服務發展；皆讓遊艇服務產業迅速發展，請參見表 1.2-1、表 1.2-2。

臺灣與鄰近日韓兩國遊艇及碼頭泊位相比，臺灣仍有相當大的成長空間，臺灣人均 GDP 與韓國相當，但人口為韓國 1/2；以此比例推估，遊艇市場規模可達約 15,000 艘，為現在遊艇數之 13 倍，未來市場發展可期。綜觀全球已開發國家，海洋經濟已成為世界各國關鍵發展趨勢，臺灣的天然條件和資源，不輸這些先進國家，現在是國人親近、發展海洋的最佳時機。

表 1.2-1 臺日韓及香港遊艇產業分析表

國家	臺灣	日本	韓國	香港
登記遊艇	1,200 艘	16 萬艘	30,965 艘	10,880 艘
人口數量	2,300 萬人	1.26 億人	5,164 萬人	748.2 萬人
每一萬人擁有的遊艇數	0.5	13	6	14
遊艇泊位	811 席	88,373 席	2,534 席	2,000 席
遊艇碼頭	18 座	128 座	34 座	12 座
每座遊艇碼頭平均泊位數	45 個	690 個	75 個	166 個

資料來源：1.日本遊艇調查報告，2018；2.韓國國家碼頭建造計畫，2018；3.臺灣交通部航港局 2022.2 調查資料。

表 1.2-2 日韓、香港遊艇問題及推動策略

	韓國 	日本 	香港 
遭遇問題	37 處港口可以停放遊艇 但基礎設施不完善	16 萬艘 遊艇港口 8.8 萬席 船位不足	2,000 席 香港私人泊位 數目不足
政策措施	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 第一期濱海港口總體規劃 (2010-2019年) ◆ 基礎設施和產業活性化政策 ◆ 第二期濱海港口總體規劃 (2020-2029年) ◆ 提高港口的服務質量 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 「Fisharina」認證 需具備遊艇停泊和儲放設施 ◆ 漁村復興補助金 ◆ 港口維修補助金 ◆ 漁村振興工程補助金 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 擴展水域面積 ◆ 改善泊位與周邊設施 ◆ 加強避風能力 ◆ 劃定專用泊位 ◆ 魚骨形停泊

第三節 國內遊艇產業現況說明

一、遊艇分類

遊艇依其推動引擎及船體的形狀可分為帆船及動力艇兩大類，動力艇又稱為汽艇，係使用引擎有推動力之船，其形狀有船外機和船內機、船內外機等。遊艇依國際標準規格採英尺計算其尺寸大小據以分類，考量國內遊艇市場情形可將遊艇區分五類(如表 1.3-1 所示)，長度小於 40 呎之遊艇在國內最為普及，可採拖船架拖曳離水置於陸上露置場或艇庫中；長度介於 40 至 80 呎間遊艇也是國內常見尺寸，內裝豪華程度不等；長度 80 呎以上至 120 呎之遊艇，屬於巨型遊艇，其活動區域一般為離岸 8 小時以內範圍；長度 120 呎以上之遊艇稱為超級遊艇 (Mega Yacht)。

遊艇按功能分類又可分為運動型、休閒型及商務型，其中休閒型遊艇大多以家庭為主要購買族群，主要作為家庭度假休閒使用，一般以 30 呎到 45 呎左右遊艇為主，市場上遊艇種類多以此類為主。

表 1.3-1 遊艇尺寸定義

類別	尺寸		備註
	英尺(呎、ft)	公尺(m)	
小型遊艇	<40	<12	國內常見尺寸
中型遊艇	40-60	12-18	國內常見尺寸
大型遊艇	60-80	18-24	國內常見尺寸
巨型遊艇	80-120	24-36	
超級遊艇	>120	>36	

備註:國際遊艇標準規格以英尺計算(1 英尺=0.305m)，國外分類為小型、中型(40-80)、巨型及超級遊艇四類

資料來源: 臺灣遊艇基地整體評估規劃，交通部航港局，105.9。

二、遊艇整體產值發展

依遊艇市場分析，遊艇產業發展將會直接帶動約 70 種細分行業之發展，且隨著遊艇產業發展，其生產亦將帶動其他新型材料、塗料、電子儀器、推進系統等幾十個相關工業發展；遊艇消費也帶動了遊艇碼頭、遊艇維修、水上娛樂、餐飲服務、旅遊及住宿等相關行業蓬勃發展。在美國，根據最新全美海洋製造商協會(National Marine Manufacturers Association)統計資料，遊艇產業為全美一年提供 691,148 的工作機會，支持 35,277 個商業，帶來 1703 億美元的經濟影響力(National Marine Manufacturers Association, 2021)，可見遊艇整體產業產值發展不容小覷。

遊艇整體產業，可分為遊艇製造與遊艇服務。在遊艇製造產業面，根據國際遊艇權威「BOAT International」統計(2020)顯示，就 2020 年世界各國的大型遊艇生產總長度而論，臺灣排名為亞洲第一、全球第四，僅次於義大利、荷蘭、土耳其，證明臺灣遊艇製造實力廣受全球頂級買家信任與肯定。國內遊艇產業製造以外銷為主，目前遊艇產業群聚多聚集於我國南部地區，以臺南市、高雄市為主，其他則有少數廠商分布於新北市、

桃園市、屏東市等地區，全臺超過 80% 之遊艇出口經由高雄港，剩餘多為北部遊艇製造商，則是以基隆港為出口港口。

臺灣遊艇各主要出口大廠，例如：東哥遊艇廠、嘉鴻遊艇廠、嘉信遊艇廠的遊艇訂單都有不錯表現，2021 年有東哥遊艇及嘉鴻遊艇進入全球前 10 大巨型遊艇排名(詳表 1.3-2)，臺灣遊艇因為工藝技術的水準優異、價格相對歐美品牌低廉，受到國際遊艇買主的喜愛，產品主力為 60~120 呎左右之動力遊艇，產值 95% 以上皆為外銷、主要市場為美國，並有出口至歐洲、澳洲、日本等地區。另依據經濟部統計處「工廠產銷存動態調查」，2019 年遊艇出口值達 2.3 億美元，占整體船舶出口值 92.9%，相較 2018 年增加 10.4%，有關 2018-2020 年臺灣遊艇出口統計比較請參見表 1.3-3，顯示我國遊艇製造產值成長潛力。

表 1.3-2 2021 年全球遊艇製造前 15 名廠商訂單量統計

排名	公司	製造總長度 (M)	製造平均長 度(ft)	訂單量
1	Azimut / Benetti	3521	115	100
2	Sanlorenzo	3089	118	86
3	Feadship	1162	224	17
↑ 4(7)	Ocean Alexander(東哥)	1119	105	35
5	Lürssen	1049	383	9
6	Damen Yachting	1028	225	15
↑ 7(9)	Horizon(嘉鴻)	721	94	25
8	Overmarine	692	142	16
9	The Italian Sea Group	688	188	12
10	Heysea Yachts	626	187	11
11	Oceanco	566	371	5
12	Bilgin Yachts	499	234	7
13	Palumbo	442	132	11
14	Baglietto	422	138	10
15	Turquoise Yachts	334	219	5

資料來源: ShowBoats International(2020.01)

表 1.3-3 2018-2020 年臺灣遊艇出口統計比較

年度	2018	2019	2020
出口產值(億元新臺幣)	52.3	69.8	58.4
出口產值(億元美金)	1.736	2.255	1.969

資料來源: <https://www.soic.org.tw/>財政部關稅總局;船舶中心

三、遊艇服務產業發展現況

遊艇業在國際上有著巨大的市場份額，已開發國家平均每 171 人就擁有一艘遊艇，挪威、紐西蘭等地更高達每 8 人擁有一艘，遊艇/帆船已成為其生活中一部份。一般當地區人均 GDP 達到 5,000 美元時，遊艇經濟就開始萌芽，我國遊艇的人均佔有量仍有巨大提升空間，隨著經濟的進一步發展，人們生活觀念的逐步轉變，遊艇業將會在我國得到快速發展。

有別於臺灣遊艇製造產業已有完整的產業鏈與生態系，我國遊艇休閒與服務產業尚處成長階段。鑑於臺灣各海域適合發展的海域遊憩類型有所不同，包含漁資源導向活動、近岸水域遊憩活動、教育活動、搭船遊覽、生活體驗活動等項目，發展遊艇休閒活動與這些活動可產生加乘效益，具有經濟與社會價值。臺灣目前的遊艇休閒與服務產業主要是以提供遊艇的出海或遊河遊程為主，其中多為租賃、半日或一日遊、或者數日的跳島跳港行程。根據交通部觀光局《中華民國 108 年國人旅遊狀況調查報告》(2020.08)，國人喜歡的遊憩活動項目中「搭乘遊艇、渡輪、搭船活動」之比例約占 3.7%，喜歡「游泳、潛水、衝浪、滑水、水上摩托車」之比例約占 2.2%。

鑒於臺灣位居世界領先的遊艇製造國家之一、擁有四面環海的自然環境，國內水域遊憩市場與遊艇休閒產業卻有待發展，在行政院推動「向海致敬」政策，透過「型塑全民親海風氣，培養海洋國家思維」，推出一系列遊艇服務的體驗活動與周邊服務，如：響應政策層面的高雄一日遊艇生活圈活動、結合周邊旅遊資訊發行的遊艇玩家手冊；或是企業面，如亞果遊艇提供全面遊艇服務的遊艇俱樂部、大舟遊艇提供學習專業航海課程的臺北遊艇學院等。由此可見，我國不論政府或民間團體均透過上述活動，致力於培養國人親水興趣及推動遊艇休閒文化、專業人員培育，將更能促進臺灣遊艇服務產業的發展。

四、遊艇安全管理機制

為鼓勵我國遊艇產業及活動發展，並兼顧安全且便民之目的，航港局及海委會不僅持續針對遊艇活動建立安全管理相關法制作業，並強化設備及安全管理相關機制。

(一) 遊艇入出境及進出港之安全管理機制

1. 交通部 100 年 10 月 6 日發布「遊艇入出境關務檢疫安全檢查程序辦法」，關務、入出境、檢疫、安全檢查相關機關及港灣口岸管理機關則依上開辦法第 2 條第 2 項規定，依各該主管機關之法令辦理管理、申報及檢查相關事項。
2. 另因遊艇與娛樂漁業漁船皆可從事遊憩活動，為規範上開 2 類型船舶進出港檢查標準，海委會、行政院農業委員會(下簡稱農委會)及交通部亦於 110 年 11 月 9 日會銜發布「娛樂漁業漁船及遊艇標準作業程序」及「娛樂漁業漁船及遊艇權責機關作業分工表」(如表 1.3-4)，分別由漁政及航政機關核發與管理文件或證照，海巡機關負責出入港安全檢查。考量國外非洲豬瘟及 COVID-19 肺炎嚴峻，為防範疾病入侵及防杜走私、偷渡情事，海巡機關對船舶進港採 100 % 全面安檢，惟區分檢查力度，分別為近岸海域從事遊憩、觀光之遊艇，全程於雷達或守望監控範圍，且無相關可疑徵候，進港時，於船邊採「目視檢查」；倘認有違法之虞，如發現遊艇於航行期間如有偏離航道、與他船併靠等可疑情事，即採「登船檢查」，並針對船艙加強檢查力度。

(二) 遊艇配置之安全設備及外觀識別

1. 為推動遊艇活動發展，參考世界各國對遊艇之規範，合理並適度鬆綁對遊艇之管理，爰「船舶法」業於 99 年 12 月 8 日修正公布，為推動遊艇活動發展，參考世界各國對遊艇之規範，合理並適度鬆綁對遊艇之管理，增訂遊艇專章，並於該法第 71 條第 2 項授權主管機關，就遊艇檢查、丈量、設備、限載乘員人數、投保金額、適航水域、遊艇證書、註冊、相關規費之收取及其他應遵行事項訂定遊艇管理規則。另於「遊艇管理規則」規範遊艇應配置救生、消防、

燈光音號及救難、航行儀器(包括 AIS)、無線電、衛生、排水、操舵起錨繫船等設備規格及數量。

2. 另為鼓勵我國遊艇產業發展，遊艇採分級管理制度，自用遊艇採風險自負，非自用遊艇強化管理，又因救生衣屬於落水人員是否能獲救之關鍵要素，航港局已參照「搭乘載客船舶安全須知」，研擬「遊艇管理規則」修正草案，新增救生衣穿戴規定，同時考量非自用遊艇具有營業之特性，於上開修正草案納入為乘員投保傷害保險等相關規定。上開草案已於 111 年 2 月 15 日辦理預告，近期將發布施行。
3. 依「船舶標誌設置規則」之規定，所有船舶皆應於船艙左右舷兩側由船艙向船尾方向標示船名，船尾標示船名及船籍港或註冊地，為加強非自用遊艇外觀之識別度，航港局已研擬「船舶標誌設置規則」修正草案，規劃於船尾增加「船舶編號並於前加註 C」(Yacht Charter)標示。上開草案已於 111 年 2 月 15 日辦理預告，法規審議中。

表 1.3-4 娛樂漁業漁船及遊艇權責機關作業分工表

船舶類別	執行機關	作業事項	法規依據
娛樂漁業 漁船	漁業署	核發及管理娛樂漁業漁船「漁業執照」、「幹部船員證書員額」、「是否核准載客潛水」等文件或證照，並查核「船位回報器是否開啟及正常運作」。	漁業法、娛樂漁業漁船管理辦法、漁船船員管理規則
	海巡署	(一)娛樂漁業漁船安全檢查。 (二)娛樂漁業漁船出港前檢查「乘客定額」及「是否穿著救生衣」。	海岸巡防法、娛樂漁業漁船管理辦法及漁業署行政委託
遊艇	航港局	核發及管理「遊艇證書」、「遊艇駕照」等文件或證照。	船舶法、船員法、遊艇管理規則、遊艇與動力小船駕駛管理規則
	海巡署	(一)遊艇安全檢查。 (二)發動檢查遊艇時檢查「乘員定額」。	海岸巡防法

五、遊艇活動需求

與歐美先進國家相較，國內遊艇活動啟蒙較晚。交通部於 99 年船舶法增訂遊艇專章，並於 101 年訂定發布「遊艇管理規則」，針對遊艇種類、登記註冊、檢查、入出境(港)活動及保險等相關事務加以規範。另海委會、農委會及經濟部等中央相關部會陸續投入藍色產業相關資源，逐漸加速國內遊艇活動發展。

另依航港局 111 年 2 月底統計資料顯示，遊艇登記數量從 103 年起由 200 艘以每年約成長 100 艘的速度增長，到 111 年 2 月底已達 1,218 艘。以近 4 年統計資料分析，遊艇登記數 107 年為 595 艘，至 110 年成長為 781 艘，其中若含澎湖縣無籍船筏 427 艘轉登記為遊艇數，更達 1,208 艘，增加幅度約達 30%，其次，國內目前自用小船約有 1,400 艘(總噸位未滿 20 噸之動力船舶)，主要集中離島縣市，當地居民生活自用，其中又以澎湖縣最多，約占 8 成以上(約 1,100 艘)。

隨著近年各領域人士共同努力，在國內遊艇市場開放後，依航港局 111 年 2 月底統計資料，自 101 年 1 月 1 日至 111 年 2 月底止，已核發 21,456 張遊艇駕駛執照，平均每年考照人數接近 4 千人，近四年由 107 年約 14,500 張，至 110 年成長為約 21,163 張，增加幅度約達 45% (如圖 1.3-1)，由此可見，臺灣民眾對於遊艇是具使用及學習興趣。

顯示國人購買遊艇從事海域遊憩活動的風氣已逐漸帶動，而遊艇在臺灣本地市場也有不錯的銷售成績，無論從遊艇登記數或遊艇駕照數成長趨勢來看，預估未來國內遊艇活動人口數將持續成長，遊艇活動相關服務設施需求亦將大幅提升。



圖 1.3-1 國內遊艇成長情形

六、國內遊艇市場需求預估

由上述國內遊艇登記數量可知，107 年 595 艘，110 年 12 月底(含澎湖無籍船筏輔導登記遊艇)達 1,208 艘，111 年 2 月底已達 1,218 艘，成長幅度達 30%，因此，依需求成長下，參考「高雄市遊艇碼頭整體規劃」(110)所進行國產遊艇之市佔率與未來展望指出，國內遊艇產業絕大多數以 50 呎、35GT 以上之中大型遊艇為主，以往臺灣市場每年約 15 艘之需求量(外銷產業每年約 100 艘訂單)，15%的市場機會其實仍可算是個重要市場之一。其次，休閒小艇係屬「平民遊艇」，符合目前政府向海致敬的方向，如澎湖當地居民多會開船出海、從事漁業休閒海釣或觀光營業者皆有之，就臺灣休閒小艇(含小船)保守預估每年需求艘數可達 45 艘(上看百艘)，如表 1.3-5 所示，再加上自用小船/娛樂漁船市場及前述中大型遊艇，每年達上百艘應可預期(遊艇登記數亦以每年 100 艘以上成長)。由於休閒小艇 95% 以上為國內船廠所生產供應，因此其所增加需求將有助於國內遊艇產業產值。

另依據「我國遊艇休憩型態將開展新局」及航港局與遊艇買賣商瞭解市場行情，7 公尺以下普通遊艇約 60 萬元，9~12 公尺普通遊艇約 150 萬元~300 萬元，惟仍須視裝潢程度而定。

表 1.3-5 休閒小艇(含自用小船)預估年需求成長艘數

項目	臺灣休閒小艇(含自用小船)市場	
消費者區隔	7m 以下	9~12m
使用目的趨勢	營業、玩家自用皆有	
預估年需求艘數	約 45 艘(上看百艘)	
市場價格	約 60 萬	約 150-300 萬

資料來源:高雄市遊艇碼頭整體規劃,高雄市政府,110。

我國遊艇休憩型態將開展新局,經建會部門計劃處,99。

航港局與遊艇買賣商瞭解資料,111。

七、遊艇泊位類型及設置情形

國內目前遊艇泊區多設於港域內,其主要泊靠區域包含遊艇專用港(含河川碼頭)、國際(內)商港及漁港等三類型,茲就現況及設置情形分述其如下:

(一)遊艇專用港(含河川碼頭)

臺灣沿海之遊艇專用港包含交通部觀光局管理之龍洞遊艇港及大鵬灣濱灣遊艇碼頭、內政部營建署墾丁國家公園管理處管理之後壁湖遊艇港、基隆市政府經營管理之八斗子遊艇港、新北市政府管理之大舟遊艇碼頭,以及嘉義縣政府管理之布袋遊艇港等共 6 處。

前述各遊艇港多設有浮動碼頭,並配有完善的岸水岸電設施、曳船斜坡道與上下架升降系統,設施狀況大致良好。

(二)國際(內)商港

商港計有 7 處國際商港,含基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港、安平港及花蓮港等;以及 4 處國內商港,含布袋港、澎湖馬公港、金門港及馬祖港等。目前商港大多僅開放遊艇臨時靠泊,且需事先申請,並多以水泥岸壁型式提供靠泊為主,例如:花蓮港。少數商港則採碼頭招商出租型態,由民間業者建設經營管理,並提供遊艇專屬固定停泊使用等,

例如:安平港亞果遊艇碼頭、高雄港(亞灣遊艇碼頭及嘉信 22 號遊艇碼頭)等 3 處。

(三)漁港

國內漁港計有 220 處，第一類漁港(含漁港管理機關)，包括宜蘭縣烏石、南方澳漁港、基隆市八斗子及正濱漁港，新竹市新竹漁港、臺中市梧棲漁港、臺南市安平漁港、高雄市前鎮漁港以及屏東縣東港鹽埔漁港，共計 9 處，另由地方政府所主管第二類漁港(多委由當地區漁會管理)，共計 211 處。

而漁港開放遊艇停泊型式分為兩類，一類為港區內有提供固定船席提供遊艇泊靠之專屬泊區，與傳統漁船予以區隔；一類則非固定船席提供遊艇與其他船舶(含漁船)共同泊靠之非專屬泊區，並由漁港管理機關視漁船席位實際使用情形，彈性提供遊艇停泊。在 220 處漁港中，86 處可供遊艇停泊，其中 9 處具遊艇專用泊(位)區，77 處與漁船共用泊區，如表 1.3-6。

表 1.3-6 全國漁港依據多元使用情形分類

	適宜開放遊艇停泊漁港	
	第一類漁港	第二類漁港
宜蘭縣	烏石	
新竹市		富基、萬里、後厝、草里、水尾、水湳洞、淡水第二
基隆市		
桃園市		竹圍
新竹市	新竹	
臺南市	安平	將軍
高雄市		鼓山、興達
屏東縣		枋寮、海口
花蓮縣		石梯

	適宜開放遊艇停泊漁港	
	第一類漁港	第二類漁港
臺東縣		富岡、金樽
澎湖縣		澎湖縣轄屬 67 處漁港均可發展開放遊艇停泊。
合計(處)	3	83

截至 111 年 2 月底止，國內目前共計有 18 處專屬遊艇泊區，其中商港 3 處、漁港 9 處及遊艇港(含河川碼頭)6 處，專屬遊艇停泊泊位共計 1,138 席，主要集中在臺灣北部、西南部及離島縣市。如表 1.3-7 所示，各泊區分布縣市及席位數量，如圖 1.3-2。

表 1.3-7 現況遊艇泊區表

北部	南部	離島
基隆市 • 八斗子遊艇港 新北市 • 淡水第二漁港 • 竹圍漁港 • 大舟遊艇碼頭 • 龍洞遊艇港 宜蘭縣 • 烏石漁港 新竹縣 • 新竹漁港	嘉義縣 • 公主布袋遊艇港 臺南市 • 安平商港 • 安平漁港 • 將軍漁港 高雄市 • 高雄商港 (亞灣遊艇碼頭、嘉信22號碼頭) • 興達漁港 • 鼓山漁港 屏東縣 • 大鵬灣濱灣碼頭 • 後壁湖遊艇港	澎湖縣 • 馬公漁港 (亞果遊艇碼頭)

註:綠色字體為漁港，橘色為商港，紅色為遊艇港。



圖 1.3-2 遊艇專屬泊區分布縣市及席位數量圖

八、遊艇泊區經營管理

(一) 遊艇泊區興建經營類別

現況國內無論何種遊艇泊區，依船舶法第 71 條第 3 項規定：「各級商港、漁港、海岸、河川轄管機關，應於轄區適當地點設置遊艇停泊及遊艇拖吊升降區域，並依相關法令規劃建設及管理。」，由泊區所在水域之轄管機關，依其相關法令辦理。

我國 18 處遊艇專屬泊區中 9 處為民間經營，且多以會員制經營，對於新加入之民眾具有較高門檻，因此需增加公共泊位，以避免泊位私人化，及利於遊艇平民化政策推動。

在興建部分，因漁港在既有水域內增設浮動碼頭，在開發規模較小情況下，多數為政府興建，因此未來本計畫在漁港中增設泊區，多數仍須由政府先投入建設，再評估由民間經營管理；請參見表 1.3-8 遊艇泊區興建經營類別。

表 1.3-8 遊艇泊區興建經營類別

港域	興建	經營	遊艇泊區
漁港	政府	政府	新竹、安平、竹圍、將軍、興達、鼓山
	政府	民間	烏石(OT)
	民間	民間	淡水第二漁港、馬公第一漁港(ROT)
商港	民間	民間	高雄港亞灣遊艇碼頭、高雄港嘉信 22 號遊艇碼頭、安平港亞果遊艇碼頭
遊艇港 (含河川碼頭)	政府	政府	大鵬灣濱灣遊艇碼頭、後壁湖遊艇港
	政府	民間	布袋遊艇港(ROT+BOT)、龍洞遊艇港(BOT)
	民間	民間	大舟遊艇碼頭
	政府	政府	八斗子遊艇港

(二)遊艇泊區管理單位

如表 1.3-9 所示，各遊艇專屬泊區分別由中央及地方權管單位主管之，其中地方管理單位主要以當地政府漁政單位或海洋局管理，如：臺南將軍、桃園市竹圍、新竹、興達、鼓山漁港等，經拜會上開地方管理單位瞭解，其多面臨人力不足，或該業務非主要優先推動政策。

表 1.3-9 遊艇泊區經營管理單位

類別	泊區名稱	主管機關	管理機關	經營機關/廠商
漁港 (9)	淡水第二漁港	新北市政府	漁業及漁港事業管理處東北角漁港管理所	領袖海洋開發有限公司
	桃園市竹圍漁港	桃園市政府	桃園市政府農業局	桃園市政府農業局
	新竹漁港	農委會漁業署	新竹市政府	新竹市政府
	烏石漁港	農委會漁業署	宜蘭縣政府	力麗烏石港事業有限公司
	臺南將軍漁港	臺南市政府	臺南市漁港及近海管理所	臺南市漁港及近海管理所
	安平漁港	農委會漁業署	臺南市政府	臺南市政府
	興達漁港	高雄市政府	高雄市政府海洋局	高雄市政府海洋局

類別	泊區名稱	主管機關	管理機關	經營機關/廠商
	鼓山漁港	高雄市政府	高雄市政府海洋局	高雄市政府海洋局
	澎湖亞果遊艇碼頭	澎湖縣政府	澎湖縣政府	亞澎遊艇開發公司
遊艇港 (含河川碼頭) (6)	八斗子遊艇港	基隆市政府	基隆市政府	基隆市政府
	大舟遊艇碼頭	經濟部水利署第十河川局	新北市政府	大舟遊艇公司
	龍洞遊艇港	交通部觀光局	東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處	基瓦諾育樂股份有限公司
	公主布袋遊艇港	嘉義縣政府	嘉義縣政府文化觀光局	臺灣公主遊艇股份公司
	大鵬灣濱灣遊艇碼頭	交通部觀光局	大鵬灣國家風景區管理處	大鵬灣國家風景區管理處
	後壁湖遊艇港	內政部營建署	墾丁國家公園管理處	墾丁國家公園管理處
國際商港 (3)	安平商港	交通部	臺灣港務股份有限公司	亞果遊艇開發股份有限公司
	亞灣遊艇碼頭			亞灣遊艇開發股份有限公司
	嘉信 22 號遊艇碼頭			嘉信遊艇股份有限公司

(三)遊艇收費機制

臺灣各類港口收費標準，如表 1.3-10 所示，商港及漁港(一、二類)為政府統一訂定收費標準，而委託民間經營者的專用遊艇港則由民間自行訂定收費標準。多數港口皆同國外，以長度計費，僅第二類漁港仍採噸計價。私人經營之遊艇俱樂部，多瞄準中大型遊艇或頂級客群且採會員制收費，相較於漁港遊艇港之收費，高昂許多。

表 1.3-10 遊艇泊區收費情形

類別	港口名稱	計價單位	停泊費率	收費情形
商港	國際(內)商港	基本計費長度為 24.4 公尺，按公尺、日收費	碼頭碇泊費為每日 450 元；逾基本計費長度者，其費率為 450 元+40 元*N， N=【遊艇長度(公尺)-24.4】/1.5	一般港埠之港灣業務費費率:碼頭碇泊費：
漁港	第一類漁港 烏石 新竹 安平	基本長度 10 公尺，按日·公尺收費	<ul style="list-style-type: none"> •浮動碼頭： 10 公尺 400 元、15 公尺 600 元 18 公尺 720 元、20 公尺 800 元 30 公尺 1500 元 •岸壁碼頭： >10 公尺 200 元、10~20 公尺 20 元/公尺、20~30 公尺 25 元/公尺、30~50 公尺 35 元/公尺、<50 公尺 50 元/公尺 	依據船舶停靠之漁港別，第一類漁港主管機關行政院農委會漁業署，收費標準統一依據 104 年 5 月 14 日發佈遊艇停泊費改採用長度計費之標準。
	第二類漁港 竹圍 將軍 興達 鼓山	按日·噸收費	<ul style="list-style-type: none"> •鼓山、興達：10 元 •竹圍、將軍：20 元 	第二類漁港費用除高雄市政府另訂有收費標準外，其餘縣市係依「漁港基本設施使用管理費收費類目及費率」第二條第一項規定，係以每船噸每日新臺幣 20 元計收，第二類漁港主要由所轄地方政府管理。
遊艇專用港	八斗子遊艇港	基本長度 10 公尺，按日·公尺收費	<ul style="list-style-type: none"> •浮動碼頭： 10 公尺 400 元、15 公尺 600 元 18 公尺 720 元、20 公尺 800 元 30 公尺 1500 元 •岸壁碼頭： >10 公尺 200 元、10~20 公尺 20 元/公尺、20~30 公尺 25 元/公尺、30~50 公尺 35 元/公尺、<50 公尺 50 元/公尺 	依據船舶停靠之漁港別，第一類漁港主管機關行政院農委會漁業署，收費標準統一依據 104 年 5 月 14 日發佈遊艇停泊費改採用長度計費之標準。

類別	港口名稱	計價單位	停泊費率	收費情形
	大鵬灣濱灣遊艇碼頭	按月·呎收費	<ul style="list-style-type: none"> •短期租用：每日 250 元 (含 水 電) •長期租用：100 元(不含水電)，水電每度 10 元 	遊艇專用港委託民間經營者，由民間自行訂定收費標準。
	布袋遊艇港	按月·公尺收費	<ul style="list-style-type: none"> •營業用船舶：312 元 •自用船舶：197 元 	
	後壁湖遊艇港		<ul style="list-style-type: none"> •營業用遊艇、載客小船：500 元 •自用遊艇、交通船：350 元 	
遊艇俱樂部	亞果遊艇俱樂部	主要採會員制收費，金額高昂。		

第四節 國內遊艇泊位供需及活動特性

一、遊艇泊區供需分析

(一) 遊艇泊位數及遊艇登記數

由國內各區域遊艇泊位數及遊艇登記數分析顯示，北部地區遊艇數與泊位數較均衡，南部區域遊艇泊位數大於遊艇登記數，中部及東部泊位數均偏低，如圖 1.4-1 所示。惟遊艇實際使用需求具空間移動特性，易受季節氣候(如：東北季風時期，北部遊艇為避免遊艇停泊受風浪影響，常移至南部泊區停泊)或因遊憩觀光、競賽活動、試俾等需求，停泊至其他泊區：

1. 北區：遊艇製造產業家數約佔國內總家數 22%，水域觀光遊憩景點多，藉由遊艇活動串聯遊艇行程動線，吸引遊艇使用人數，熱門景點有供不應求情形。
2. 中區：目前尚無遊艇泊位數，遊艇登記數較低，相關水域遊憩景點亦少。因中區環境特性容易淤積、潮差大，發展遊艇泊區所需建設及維護清淤經費較高，因此不易找到合適港口。近期臺中商港將於 20A、20B 碼頭招商，將有助於補足中區之遊艇泊區。
3. 南區：遊艇製造產業家數約佔國內總家數 75%，遊艇推廣活動多(如：國際遊艇展、帆船遊艇比賽等)，遊艇泊位數最多且高於遊艇登記數。
4. 東區：水域觀光遊憩景點多，惟較少與遊艇行程搭配，遊艇泊位數及登記數最少。東區環境因冬季風浪大，且多為岩岸地形，較不易找到合適港口，現行花蓮商港僅以臨停模式提供遊艇臨時停泊，近期將於 14~15 號碼頭辦理遊艇及賞鯨船等休憩區招商作業，將有助於補足東區之遊艇泊區。
5. 離島：遊艇泊位主要集中於澎湖縣，遊艇數量亦以澎湖縣最高，遊艇登記數遠高於登記數。

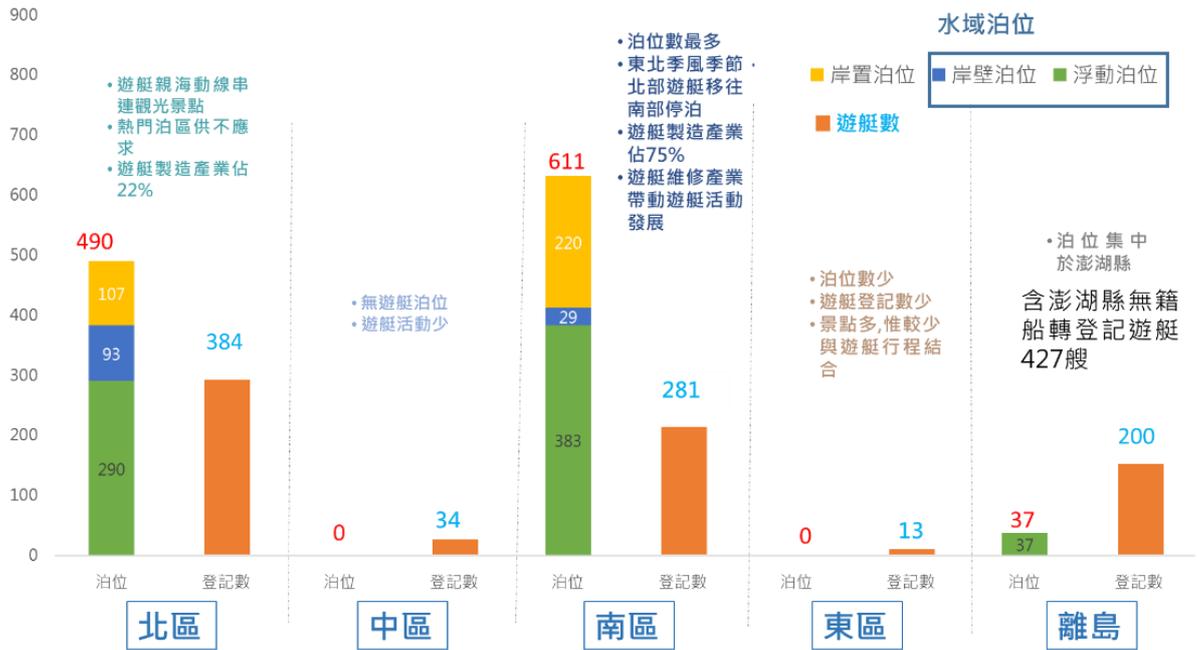


圖 1.4-1 遊艇供需現況分析圖

(二) 遊艇泊區利用供需分析

根據歷次調查、拜會地方政府及遊艇活動團體瞭解，一般遊艇活動團體安排遊艇休閒遊憩遊程主要結合離島特色美景，並以1日4小時，航程約60哩的距離為基準進行規劃，並串連北、中、南、東、離島五大區域觀光景點(如圖1.4-2)。

其中國內遊艇遊程北臺灣新興遊憩路線，包含基隆八斗子遊艇港、貢寮龍洞遊艇港及宜蘭烏石遊艇專區等港；東部遊艇旅遊路線包含烏石漁港、粉鳥林漁港及花蓮港等，沿途可欣賞清水斷崖壯闊地景、鯨豚，並可徜徉於太平洋上從事立槳(SUP)、浮潛等水上活動等；南部遊艇休閒遊憩路線包含嘉義東石、布袋港、安平遊艇碼頭、大鵬灣遊艇帆船基地、後壁湖遊艇港及當地具觀光發展潛力的蚵仔寮漁港及鼓山漁港等，集合觀光、美食、休閒娛樂的海洋觀光廊帶。惟現行地方政府規劃國內遊艇泊區以長期泊位為主，且我國現有220處漁港、11處商港、6處遊艇港，設有遊艇專屬泊區僅18座，僅占約7.6%，使遊艇活動多為同港進出，不利遊程發展；整體而言，景點周邊泊位較為不足，不患寡患不均。

表 1.4-1 各泊區使用情形調查表

類別	泊區名稱	基本資料(A)		總席位	水域已使用(B)		停泊率 【B2/(A1-B1)】
		水域(A1)	陸域		維(修)護(B1)	租用(B2)	
漁港 (9)	淡水第二漁港	38	30	68	0	22	58%
	桃園市竹圍漁港	95	0	95	43	52	100%
	新竹漁港	10	0	10	0	5	50%
	烏石漁港	48	32	80	0	46	96%
	臺南將軍漁港	20	0	20	0	20	100%
	安平漁港	32	0	32	0	30	94%
	興達漁港	15	0	15	0	15	100%
	鼓山漁港	24	0	24	3	19	90%
	澎湖亞果遊艇碼頭	37	0	37	2	11	31%
遊艇 港(含 河川 碼頭) (6)	八斗子遊艇港	124	0	124	4	117	98%
	大舟遊艇碼頭	8	20	28	2	6	100%
	龍洞遊艇港	60	25	85	8	50	96%
	公主布袋遊艇港	50	200	250	0	2	4%
	大鵬灣濱灣遊艇碼頭	51	0	51	0	49	96%
	後壁湖遊艇港	82	20	102	4	58	74%
國際 商港 (3)	安平商港	62	0	62	0	47	76%
	亞灣遊艇碼頭	30	0	30	0	11	37%
	嘉信 22 號遊艇碼頭	25	0	25	0	25	100%
總計		811	327	1138	66	584	78.39%

備註:遊艇易受季節特性需停泊於不同區域或上架維修，致水域泊位使用率有高離峰波動情形，歷次調查顯示目前專屬遊艇泊區水域停泊情形，秋冬季水域停泊率約 6、7 成，春夏季水域停泊率約 7 成以上。

第五節 問題評析

國內目前遊艇服務產業尚存在部分發展瓶頸，如活動所需停泊席次不足、後勤支援效率與便民程度不友善、相關遊艇港基礎建設缺乏、聯外交通、浮動碼頭等基礎建設都是重要因素(李海清 et al., 2013、李伯言&陳好岑,2021)。另依「盤點我國小型遊艇停泊上下及補給點評估規劃報告」對遊艇使用者(船主)問卷調查所瞭解需求端希望解決困難共歸納以下幾點：

- 1.設施使用不方便或待提升，如設備損壞與設備缺乏。
- 2.下水坡道損壞與標示不明
- 3.無浮動碼頭不易停泊或補給漁港不足。
- 4.漁港停泊資訊取得不易等問題。

其次，本部航港局為推動遊艇泊區發展，自 109 年起至 111 年多次與漁業署、海委會、地方政府(供給面)及遊艇活動團體業者(需求面)等機關單位，召開遊艇泊區發展規劃相關研商會議，盤點國內遊艇泊區之供給面及需求面議題，且針對既有 18 處專屬泊區先天發展限制及地區發展特性等，分別說明如下：

一、供給面問題評析

- (一)地方政府人力資源不足：由當地政府漁港或海洋局管理之港口缺少遊艇及泊區之專責單位，亦普遍欠缺遊艇產業發展之專業人才力與觀念，導致缺乏足夠能量，處理新增之遊艇泊區規劃及營運管理業務，進而影響遊艇泊區發展。
- (二)漁業優先：漁港仍優先作為漁業使用，倘提供遊艇、自用小船使用，需先獲得當地漁會及漁民認同。當地方漁會漁民缺少共識時，較不具推動可行性；故建議優先取得既有使用者(如：漁業團體)共識，並妥為溝通、創造互利或透過劃設專區方式設置遊艇泊位，減少泊位使用互相干擾情形。
- (三)供需失衡：臺灣沿海較具發展遊艇碼頭商區之區位多有民間業者投入或規劃中，如多數漁港逼近滿泊但設施匱乏漁港停

泊率不高。但部分具發展潛力區位，仍受限於周邊環境與規模，以致欠缺資源投入進而無法帶動遊艇活動。

(四)港口收費差異：第一、二類漁港收費與私人遊艇俱樂部收費差異甚大且後者多瞄準金字塔頂級客群，因此，漁港的遊艇泊區多寡關係平民化遊艇的推廣。

(五)開發經營模式

1. 固定專用泊區：遊艇休閒服務產業產生規模經濟效益，通常需以 150-200 席泊位為基礎，結合陸域遊艇服務設施開發，才具經濟規模並帶動港口周邊發展。

2. 臨停泊區：建議提供公共使用，由政府編列預算開發委託民間建置，訂定收費標準，由民間經營管理維護。

(六)低度利用漁港：漁業署於 109 年 11 月 12 日召開「低度利用漁港活化策略相關事宜會議」，會中針對 62 處低度利用漁港後續活化使用部分，多數地方政府及地區漁會代表會中表達仍朝轉型漁業中間育成、生態永續漁業使用，無提出遊艇泊區使用規劃。

二、需求面問題評析

(一)活動發展未結合觀光，旅程發展受限：

1. 景點優先：推動遊艇活動及產業發展，需優先結合景點，於景點周邊設置小規模臨停泊位，藉由觀光遊憩帶動整體遊艇活動發展，因此，需要跨部會合作，打造遊艇整體遊憩環境。

2. 增加臨停泊位及優先改善既有泊區設施：大型遊艇泊區開發期程較長，故建議優先以整建、新增熱門景點附近的臨停公用碼頭，並優先改善、整建既有泊區相關設施。

(二)港域欠缺共享：建議可參考國外港口，將港區水域以專用碼頭劃分，提供多元複合式活動使用，協助水域遊憩活動發展；例如：遊艇遊憩專用區域等。

(三)低度利用漁港，基本條件欠佳：多數低度利用漁港本身存在

港址水域條件不佳情形，除不利漁船泊靠外，亦不適合遊艇停泊。

(四) 友善設施不足

部分港口設施不適合遊艇或自用小船停泊，主要問題如：缺少浮動碼頭停泊設施、無岸上停放區域、無斜坡道下水設施或未開放等，影響遊艇或自用小船活動。

三、區域泊區發展限制情形

我國地形南北狹長，河身短坡度較大水流急，爰遊艇仍以港口間之海路活動為主。相關研究指出，中西部海岸(如：苗栗縣、雲林縣及嘉義縣)由於受到海流影響，部分港灣近岸較有淤積情形，影響港口使用效率，政府機關需定期辦理清淤，財政負擔較大，影響地方發展遊艇泊區意願。以布袋遊艇港而言，除受漂砂航道易淤積，周邊大量養蚵，影響遊艇進出活動。至針對港域條件較佳之地點，現況多為漁業高度使用之港口，如梧棲漁港、東石漁港等，亦無多餘空間提供遊艇使用。

至東部區域海岸(如：花蓮縣、臺東縣)，因緊鄰太平洋，海床地形陡峭，東北季風及颱風來臨時，港口設施需承受巨大風浪衝擊，相關設施維管不易，爰影響地方政府進一步發展遊艇泊區意願。

四、既有專屬泊區使用情形檢討

依據實際調查國內 18 處遊艇專屬泊區使用情形(如表 1.4-1)，使用率低於 5 成者計有 4 處，包括新竹漁港、澎湖亞果遊艇碼頭、公主布袋遊艇港及高雄商港亞灣遊艇碼頭。

高雄商港亞灣遊艇碼頭，係由民間投資經營管理，採會員制方式經營，收費方式較高，至澎湖亞果遊艇碼頭，除由民間投資經營管理外，另因受觀光季節特性有高離峰之情形等因素影響，致產生停泊率較低情形。新竹漁港現況為，因淤砂情形較為明顯，40 呎以上船舶需候潮始得進港，加上鄰近區域竹圍漁港遊艇碼頭服務設施完整且港域條件較佳，導致該港域遊艇停泊

率較低。布袋遊艇港現況為嘉義縣政府委託民間整建營運管理 (ROT+BOT)，因受漂沙影響航道易淤積，周邊大量養蚵，影響遊艇進出活動，爰停泊率偏低。

本計畫針對上述所盤點國內遊艇泊區之供給面及需求面議題，且針對既有 18 處專屬泊區先天發展限制及地區發展特性各面向問題進行評析，初步歸類研議對策內容如下：

一、規劃及建設面：

- (一)新闢遊艇泊區前需有完整評估規劃，如：針對港域條件、區域遊艇活動態樣、周邊遊憩景點資源、最適開發規模、港口既有使用者共識(劃設專區或共享創造互利)，及後續營運策略等進行相關分析，以避免政府投入資源閒置浪費。
- (二)透過完整評估規劃，結合產業及遊艇停泊需求，針對水域條件較佳處，鼓勵引進民間投資。

二、營運面：透過專家學者之專業知識及相關部會溝通平台，針對遊艇泊區營運瓶頸提出建議。

以布袋遊艇港航道淤積問題而言，將透過部會溝通平台與地方政府協調，優先擬定蚵架管理計畫並設置航道標識，以利遊艇進出。至針對由政府委託民間投資營運之泊區，則於營運管理計畫要求提供一定比例之公共泊位，以供民眾使用。

第六節 計畫推動必要及迫切性

我國自 82 年後壁湖遊艇港開始開放遊艇停泊，發展至今有 18 處遊艇專屬泊區。相較於鄰近國家日本，遊艇產業發展迄今約 40 年，每萬人平均擁有 13 艘，我國發展起步較慢，目前每萬人平均僅約 0.5 艘。由鄰近國家發展經驗及國內遊艇登記數近年成長增幅情形可知，我國遊艇活動仍有相當成長空間，對於遊艇泊區之需求日益增加。

短期從泊區使用情形，民眾主要需求在於水域停泊，而目前既有 811 席泊位中，停泊率已達 78.39%，且有約 8%設施損壞，

缺乏修繕經費，以致未開放供遊艇停泊使用；而從既有熱門泊區來看，特定季節及熱門觀光時段，已有11處泊區停泊率超過九成，剩餘可容納新增遊艇空間有限，導致東北季風時，東部、北部遊艇無法移至南部停泊，熱門遊艇泊區已有供需失衡現象。

長期從健全遊艇產業發展而言，現有220處漁港、11處商港、6處遊艇港，惟遊艇專屬泊區僅18處，僅占全國港口約7.6%，導致現有遊艇活動多為同港進出，遊程發展受限。完整的遊艇泊區整體發展需要有小泊區，提供遊程臨停與基本長停需求，亦需要提供教學、修繕、駕駛訓練、旅遊休憩等多元服務之大型泊區，爰透過本計畫從點、線、串聯產業面的發展，除呼應海光計畫營造歡樂、普及之遊艇活動環境目標，更能落實「向海致敬」政策目標：

- 一、友善遊艇泊區設施(點)：改善既有泊區設施，提升遊艇友善度。
- 二、促進遊艇活動發展(線)：增加景點周邊泊區，增加活動便利性。
- 三、帶動遊艇產業發展(面)：藉由遊艇活動發展，帶動活絡國內遊艇產業服務經濟。

第二章 計畫目標

第一節 願景及目標

一、計畫願景：擘劃藍海遊艇新亮點，共創藍色旅遊新經濟

行政院農業委員會漁業署現正辦理全國漁港盤點(多元化使用及低度利用漁港轉型，本部觀光局亦正積極推動海洋觀光計畫希望能營造歡樂、普及之遊艇活動環境目標，值此，一方面滿足國人對海親近之需求以及各部會推動政策之呼應，本計畫依據行政院及相關政策之引導，以及未來遊艇觀光產業蓬勃發展及市場遊艇創新旅遊樣態等，希望進一步促進國內遊艇活動、帶動遊艇周邊服務產業等發展，乃欲透過營造泊區多元使用、一站式服務規劃，以擴大遊艇創新旅遊模式之串聯，打造遊艇休閒活動旅遊鏈，達到漁港與遊艇產業共有、共生、共榮，以期達成「擘劃藍海遊艇新亮點，共創藍色旅遊經濟鏈」為願景，如下圖 2.1-1 所示。



二、目標

藉由中央政策指引及資源補助，輔導地方政府整體規劃遊艇泊區，逐步推動國內遊艇泊區相關建設，提升遊艇活動環境服務。主要計畫目標如下(如圖 2.1-2)：

- (一)營造友善泊區整體環境：透過遊艇泊區相關改善建設，建立國內遊艇友善環境，提升遊艇泊區服務品質。
- (二)促進遊艇活動產業發展：擴大遊艇創新旅遊模式之串聯，打造遊艇休閒活動旅遊鏈，進而帶動遊艇周邊服務產業發展。
- (三)創造港域共有共生共享：透過營造泊區多元使用、一站式服務規劃，進而促進周邊區域共同發展。



圖 2.1-2 計畫目標

第二節 達成目標之限制

一、遊艇管理權責及法規等面向有待精進

「從硬體邁向軟體，臺灣遊艇服務產業的發展策略」(李伯言·陳妤岑)研究指出，遊艇航行、進出港、以及停泊的相關法規過時、管理機關紛亂，為影響產業發展主因之一。包括遊艇進出港之安檢法源以及直接影響遊艇遊玩體驗；遊艇停泊關係到港口管理單

位權責紛亂，漁港內熱門遊艇泊區接近滿泊，但部分漁港卻因周邊環境設施欠佳，遊艇使用者停泊低等。仍有待透過較全面以及階段性檢視遊艇推動面向的課題以及解決策略。

二、遊艇泊區所在水域既有使用者支持程度

遊艇泊區多位處漁港，與漁船使用同一空間，容易影響既有船舶泊靠權益(影響漁民生計)，仍有待透過溝通及創造互利，爰未來各遊艇泊區規劃階段，需優先取得既有使用者(如：漁業團體)共識並妥為盤點及挹注資源，方能順利推動遊艇泊區相關建設。

三、以往遊艇泊區設置偏以工程為先管理其後的思維

遊艇泊區開發經營管理模式，因所在水域港池條件及陸域腹地條件而異。具有商業價值之泊區，多可藉由民間投資開發方式，依市場機制達到良好營運管理；至開發條件較差之泊區，除需由政府興建外，亦需透過事先建立完善之營運管理計畫、合理收費方式等，避免產生地方政府無力維運管理，產生閒置或佔用情形。

四、確保計畫執行人力之合理配置

本計畫涉及中央跨部門整合協調工作，亦涉及地方政府不同局處權責，協調聯繫工作及屬性複雜，業務量龐大，尤其地方政府人力與專業多有不足，需配置合理人力或適當資源以利計畫執行推動。

第三節 社會參與及政策溝通情形

行政院於 109 年 6 月推動向海致敬政策，蘇院長指示各部會積極推動開放海洋，讓海洋在有效管理下能多元利用，滿足民眾需求。本部航港局配合行政院政策方向研提本計畫，於 109 年 11 月 3 日邀集地方政府、12 月 4 日邀集遊艇活動團體，研商國內遊艇活動推動議題，並於 110 年 7 月 30 日再次邀集地方政府，針對輔導地方政府規劃遊艇泊區機制及中央經費補助審查原則進一步徵詢意見，並已納入本計畫內容。12 月 9 日邀集各泊區管理機關(構)共同研商泊區資料維護說明會，以及 111 年 3 月 2 日及 3 月 8 日與漁業署及地方政府研商討論漁港設置遊艇泊區相關需求及後

續規劃予以討論；各中央部會、遊艇活動團體及地方政府重要共識意見包括如下：

- 一、為利遊艇泊區整體發展，盤點遊艇活動團體及使用者需求，短期優先以發展景點周邊簡易型碼頭、整建既有遊艇泊區、提供公共使用、或碼頭空間有效配置等。
- 二、遊艇泊區發展建議建立民間投入產業的制度，透過配套法令、獎勵優惠，吸引民間投資。建議地方政府優先評估以民間投資方式開發經營遊艇泊區。
- 三、地方政府須透過規劃案完整盤點轄區水域相關遊艇發展條件，且辦理區域整體規劃時應納入漁民、漁會、當地居民等利害關係人意見，並將共識高者納入優先推動順序。
- 四、遊艇泊區整體發展，需透過中央規劃諮詢輔導與經費補助，及地方政府推動相關規劃及建設，達中央與地方政府共力合作，活化與共榮地方。
- 五、有效維持及延長泊區開發運作生命週期，地方政府應規劃泊區建置後營運管理機制，包含合理收費、各類型船舶停泊空間分配及共用設施維護管理分工事宜。
- 六、同各遊艇泊區管理機關(構)達成每月泊區停泊率與使用狀況回報機制，以利於掌握遊艇泊區之使用需求，作為遊艇泊區整體發展之依據。

第四節 績效指標、衡量標準及目標值

本計畫績效指標、衡量標準及目標值如表 2.4-1，分年指標之評估項目如表 2.4-2。

表 2.4-1 績效指標評量表

績效指標		評估方式	衡量指標	112~114 年 目標值	
投入型	1	補助案件數	統計數據	補助辦理之件數	24
	2	席位改善及增加率	統計數據	遊艇席位數新增及改善增加比例 [*]	15%
	3	泊區增長率	統計數據	遊艇泊區增加比例	30%
產出型	1	水域停泊率	統計數據	遊艇適宜活動季節之專屬遊艇泊區水域 泊位使用率 [*]	80%
	2	內銷遊艇(含小船) 增加數	統計數據	遊艇(含小船)登記數成長	100 艘

註 1：現況遊艇專屬泊區共計 18 處，水域及陸域席位數共 1,138 席。

註 2：考量遊艇易受季節特性需停泊於不同區域(或上架維修)，且增加景點型泊位主要提供活動臨時停靠，致水域泊位使用率有高離峰波動情形，如夏季。

註 3：經濟部統計處工業產銷存動態調查遊艇 110 年統計近 2 年年均成長率-13.4%。

表 2.4-2 分年指標

指標項目		評估方式	112 年	113 年	114 年	合計	
投入型	1	補助案件數	統計數據	7	10	7	24
	2	席位改善及增加率	統計數據	-	5%	10%	15%
	3	泊區增長率	統計數據	-	-	30%	30%
產出型	1	水域停泊率	統計數據	-	-	80%	80%
	2	內銷遊艇(含小船) 增加數	統計數據	-	50	50	100

第三章 現行相關政策及方案之檢討

第一節 上位政策與指導

行政院於 109 年 6 月公布「向海致敬」政策，鼓勵國人「知海」（知道海洋）、「近海」（親近海洋）及「進海」（進入海洋）。其中「近海」與「進海」部分，即針對海洋觀光休閒產業，營造友善與永續海洋遊憩環境，並試圖打造具亮點特色的海洋據點。期望透過完善海洋休憩管理機制與放寬相關法規禁令，以此健全海洋遊憩相關管理制度，打造具地方特色的海洋遊憩產業。

為鼓勵民眾參與海洋活動，並促進我國遊艇產業整體發展，行政院吳政務委員澤成多次邀集國家發展委員會、行政院農業委員會、本部及海洋委員會等機關，召開「遊艇產業整體發展及推動策略會議」，並於 110 年 4 月 23 日會議決議如下：

- (一)漁港設置遊艇泊區之管理權責處理原則：低度利用漁港或一般漁港內可劃分出遊艇專用泊區者，由交通部主責辦理；若漁港僅釋出部分空間做遊艇停靠者，請交通部與行政院農業委員會依個案使用樣態，共同協商，協調分區管理權責劃分。
- (二)泊區分類應兼具規模分類及功能分類，將泊區區分為固定專用泊區及臨停泊位二類如下：
 - 1.固定專用泊區：船舶專用泊區具休閒性，並以使用者付費為原則，具備民間投資之商機者，政府做好整體規劃及調查需求、建立完善管理制度，引導民間資源於適當區位設置專用泊區。
 - 2.臨停泊位：不具商業經濟規模效益，供不特定對象、短時間使用，泊位由政府投入經費設置，泊位與浮動碼頭設置完成後，亦可考量透過 BOT 及 ROT 等民間投資方式進行營運。
- (三)泊區維護管理應納入計畫：泊區（位）之設置，不只是 4 年期計畫，對於設置完成後維運管理，因涉及使用安全問題，應包括設置後之管理、分工及維護之原則或管理機制。

第二節 相關政策與方案之檢討

一、2020 運輸政策白皮書

本部於 109 年 11 月提出 2020 運輸政策白皮書，針對海運部分分析檢討國內海運運輸現況並提出重要發展課題。該白皮書指出，臺灣具豐富海洋資源，近年衝浪、潛水、獨木舟及離島秘境觀光等多元且具挑戰性之海洋活動蓬勃發展；惟目前分布全臺之漁港及 4 處遊艇專用港，缺乏遊艇及其他娛樂休閒船舶之臨停公共泊位，影響海上休閒活動之推廣。建議未來可配合漁政單位開發亮點漁港，盤點相關海上景點之活動需求，規劃臨停之公共泊位，透過整合航港、觀光資源推動客運海上藍色公路。

二、海洋觀光計畫

本部 110 年 6 月 4 日奉行政院核定之「海洋觀光計畫」，針對交通船、跳島郵輪及遊艇等 3 類船舶海運市場特性，結合觀光行程串連特色景點，盤點港埠設施檢討相關政策及方案，以發展多元永續之海運客運服務。

該計畫中對於遊艇航線作規劃，提出遊艇環島航線行銷等解決方案，提出辦理遊艇推廣活動，藉由體驗式行銷，增加民眾接受度，增加大眾化遊艇玩家數量，並規劃遊艇旅遊路線，盤點適合遊艇旅遊路線及靠泊港口，形成遊艇活動海上網絡。

藉由點、線、面串連，結合水、陸域旅遊資訊，配合建置遊艇資訊整合平臺，搭配遊艇管家提供進出港申請、停泊、補給、修繕、休閒觀光、緊急應變及醫療等一站式服務，增加服務能力，以達鼓勵民眾親近及探索海洋，以創造不同之旅遊體驗，持續發掘海洋之美。

三、Tourism 2030 臺灣觀光政策白皮書

以「觀光立國」為國家發展觀光產業之願景，揭示「觀光主流化」的概念，希望政府各部門之施政將觀光列為重心，協力推動觀光發展。在廣拓觀光客源政策與策略中，應精準開拓國際觀光客源，如開發特定族群市場：郵輪、穆斯林、銀髮、

青年等；應加強海空運輸接待能量，如優化郵輪港口及周邊城市旅遊環境，完善國際郵輪岸上旅遊接待服務能量等。

四、臺灣觀光邁向 2025 方案

臺灣觀光邁向 2025 方案係為實現「觀光立國」之願景，及「觀光主流化」的施政理念，並落實「Taiwan Tourism 2030 臺灣觀光政策白皮書」之發展目標，打造臺灣成為「亞洲旅遊重要的目的地」。在執行策略及方案中之整備主題旅遊：係透過交通部林部長鼓勵國人「三十而立」之 3 項觀光成年禮：環島體驗、山脈旅遊、跳島旅遊等理念，爰推動主題旅遊年，並訂定 2021 年為自行車旅遊年、2022 年為鐵道觀光旅遊年、2023 年為跳島旅遊年，及 2024 年為博物館觀光旅遊年。

五、低度利用漁港活化規劃

行政院農業委員會與各縣市政府及相關部會研商盤點 62 處低度利用漁港活化規劃，經檢討維持漁業者計 33 處，可釋出轉型者計 29 處。另依據 111 年 2 月 9 日行政院農業委員會漁業署提出「全國漁港盤點及低度利用漁港轉型情形」，進一步說明全國漁港依多元化使用分類，作為漁業範圍外之多元使用以遊艇停泊、客貨運交通運輸、劃設專用區域及設置垂釣區等為主，其中，遊艇停泊計 86 處係提供包含遊艇專用泊區 9 處、與漁船共同停泊者 77 處，如表 3.2-1 所示。

為協助地方政府進一步評估規劃低度利用漁港轉型方式，行政院農業委員會漁業署於 110 年至 113 年「漁業永續經營基礎建設計畫」中長程計畫，編列 3,000 萬元經費，以補助各地方政府辦理進一步轉型規劃。

表 3.2-1 低度利用漁港轉型表

低度利用漁港轉型類型		漁港名稱
維持漁業使用		六塊厝、澳仔、福寧、南港、副瀨、鰲鼓、烏石鼻、新蘭漁港
短期維持使用、中長期分別作為	休閒遊憩	望海巷、淡水第一、草里、水湳洞、龍門、石門、鹽寮漁港
	中間育成	美豔山、麟山鼻、中寮漁港
	生態保育	和美、溫仔頭漁港
	回復河川行水區	北汕、塹寮、麗水漁港
	回復自然海岸	港埔漁港
	自用小船臨時停泊	水安、西衛、城前、大池、中社、潭子、菓葉、案山、潭門漁港
由其他機關接管使用		汕尾漁港
栽培漁業、中間育成		溫泉、香蕉灣、紅羅、南仁、井垵、合界漁港
結合海生館提供國家公園規劃		後灣漁港
海洋遊憩基地		桶盤堀、蕃薯寮、朗島漁港。
休閒遊憩		青螺、鎮海、二崁、港子、鐵線、五德、安宅、重光、西溪、大菓葉、石泉、中西、講美、池西、沙港西、成功、瓦碇、白坑漁港

六、國際商港未來發展及建設計畫(111~115 年)

國際商港整體規劃，係奉行政院指示，每 5 年辦理 1 次之計畫，第 1 期整體規劃係於民國 84 年辦理，迄今已完成 5 期整體規劃，本計畫為第 6 期之國際商港整體規劃。本計畫除進行前期整體規劃(106~110 年)執行成效之檢討外，並研擬各國際商港未來 20 年(111~130 年)之長程整體發展規劃，且針對近程 5 年(111~115 年)規劃辦理之開發計畫，提出執行期程及經費，以做為後續各國際商港辦理未來發展及相關建設之依據。其中，於臺中港、安平港及高雄港等商港，已規劃於特定碼頭辦理遊艇泊區開發。

七、推廣平民化遊艇發展及建置友善遊憩環境

經濟部工業局盤點全國遊艇碼頭及漁港，彙整船主實際使用需求，並依據遊艇友善漁港的選擇條件，盤點出第一波適合推動遊艇友善漁港共計 24 處。期望依據實際產業需求，評估出做為推動小型遊艇基地的示範點，推出轉型規劃及相關硬體設計建議，以達推廣平民化遊艇發展及建置友善遊憩環境之目標。

八、推動遊艇活動發展方案

本部於 99 年研擬「推動遊艇活動發展方案」經行政院核定，方案主要係以「鬆綁及增修相關法令，開放民眾親海活動」策略，透過整合中央相關部會權責，如：行政院農業委員會漁業署、海洋委員會海巡署、本部航港局、觀光局等機關，並以「增加遊艇泊靠港口及活動水域」、「簡化遊艇進出之作業程序」、「完成遊艇港或碼頭建設」及「健全遊艇法制作業」為具體推動措施。

九、小結

經由上述政策回顧可知，政府對於遊艇活動的發展已有相關政策及計畫推動，但對照現況供需情形，國內遊艇登記數為需求量依成長幅度達 30%，預估 114 年達約 1,400 艘(假設以歷年成長率推估)；而供給量，民眾主要需求在於水域停泊，目前 1,138 席泊位(水域 811 席)中，水域停泊率已達 78.39%，再者，依本計畫 114 年泊位供給目標值 15%，預估僅達 1,309 席，顯示施政涵蓋面在遊艇泊區完善上仍待補足。

故為因應未來遊艇觀光產業蓬勃發展，及海上休閒活動需求成長，期望透過本計畫推動遊艇泊區相關建設，擴大營造友善遊艇泊區設施，帶動遊艇活動及周邊服務產業發展，進而促進區域發展，以達行政院「向海致敬」政策目標。

第四章 執行策略與方法

第一節 遊艇泊區整體發展構想

為配合行政院政策目標，帶動整體遊艇產業發展，港域應多元使用，除以整體發展為思考導向外，連結遊艇泊區及其周邊觀光景點，擴展點、線至面，以形成遊艇旅遊鏈、凝聚區域相關產業。「遊艇泊區整體發展計畫」初步預計辦理期程為 112 年至 114 年，共計 3 年，由各權管中央主管機關編列預算，並與地方政府共同改善其經營管理水域。依本計畫基礎資料盤點及分析(第一、二章)、相關政策計畫引導及發展重點整合(第三章)，以及綜觀全面性遊艇旅遊整體發展潛力(本節)等，據以研擬規劃建設及維護管理面向等推動工作。

其中本計畫目的並非新建遊艇港，而係針對既有商港、漁港，配合市場供需，於適當之港口區域設置浮動碼頭等設施供遊艇停泊位使用；爰本計畫推動構想分成兩部份，原則將針對既有遊艇泊區現況不堪使用，但仍有使用需求者，規劃優先補助地方政府工程建設加以修復與改善；另針對港內尚無遊艇泊位，且需新增泊區者，規劃透過本計畫「先規劃後工程」模式，進一步評估合理性及必要性，並再視可行性評估結果適時辦理相關工程建設。針對完整評估後，水域條件較佳泊區，將鼓勵地方政府引進民間投資方式辦理。

本計畫整體執行推動策略與權管部會分工情形如圖 4.1-1 所示。

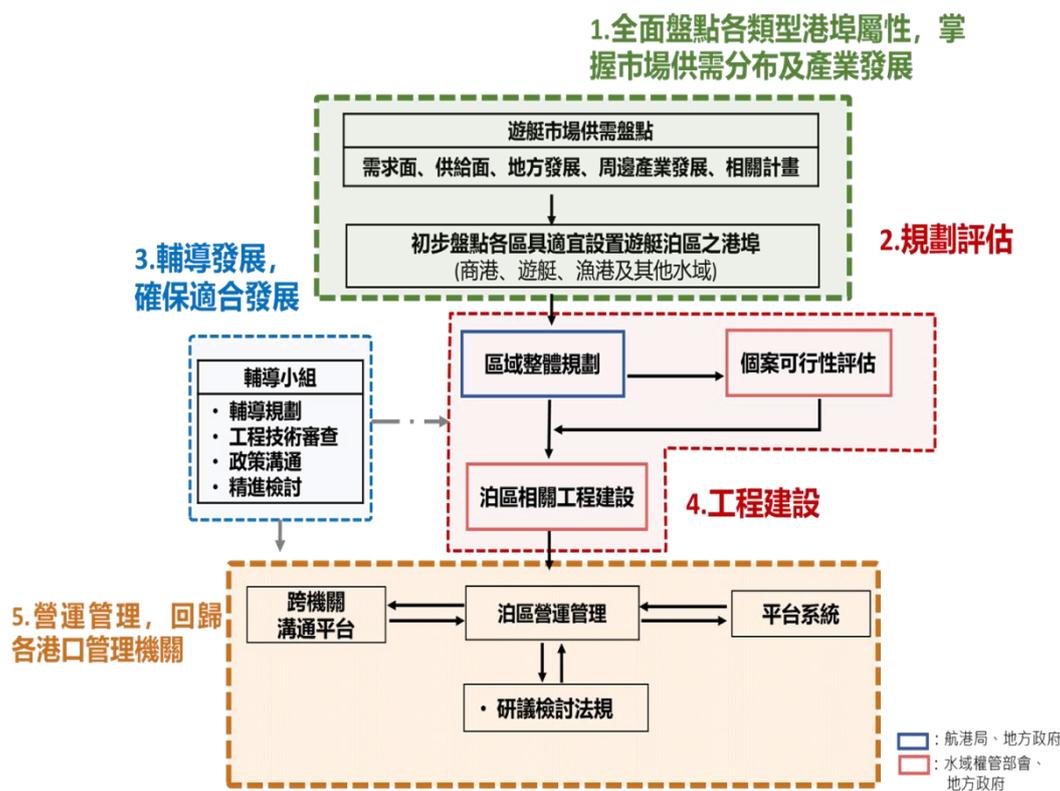


圖 4.1-1 遊艇泊區整體發展計畫執行流程圖

一、初步各區域遊艇泊區發展潛力分析

經本部航港局 111 年 3 月 2 日及 3 月 8 日，與漁業署及相關地方政府初步盤點檢視各區域遊艇泊區發展條件，結合遊艇活動團體需求，分析如下：

(一)北部區域

北部區域具有 7 處專屬遊艇泊區，其中龍洞遊艇港、八斗子遊艇港、烏石漁港、淡水第二漁港及竹圍漁港等，泊區設施相對完整，整體停泊率平均達 8 成以上。

因東北海岸景色優美，景點鄰近都會區交通便利，爰為遊艇活動團體熱門之活動區域。除前述專屬泊區外，現況新北市政府亦配合遊艇活動需求，開放後厝、石門、富基、草里、水尾、萬里及水湳洞等漁港，在漁船未停泊時，提供遊艇共用席位。

整體而言，北部區域現況已有一定發展程度之泊區，惟因東北海岸遊憩條件良好，為滿足遊艇活動所需，該區域仍有檢討遊艇泊區改善之必要。爰此，建議透過區域整體規劃，進一步盤點分析相關縣市遊艇泊區發展資源及條件，如：基隆市、宜蘭縣等，針對具發展潛力之水域，辦理個別可行性評估，以確認水域發展條件、設置規模及經營管理模式等(如：外木山漁港、永安漁港、南澳漁港等)，並針對既有泊區辦理相關設施改善，提升遊艇使用友善程度。

(二)東部區域

東部地區因緊鄰太平洋，受到東北季風或颱風季節風浪較大影響，港口設施維護不易，爰目前花蓮及臺東地區尚無遊艇專用泊區，目前主要係由富岡漁港、金樽漁港、花蓮商港等，於港內有餘裕泊位時開放遊艇臨時泊位。考量花東地區具豐富觀光資源，且為前往綠島及蘭嶼之主要中繼地點，爰建議針對臺東及花蓮區域辦理整體規劃，進一步盤點分析遊艇泊區發展資源及條件，完整評估東部區域適合發展遊艇泊區之區位。

(三)中部區域

現況中部區域相關港口，除臺中商港及少數漁港外(如：梧棲漁港)，多數港口淤積情形較為明顯，甚至位於河川行水區，爰目前僅有臺中商港提供遊艇臨時停泊，至條件較佳之漁港，因漁船使用程度高，爰無多餘空間提供遊艇泊區臨時停泊。建議後續可針對臺中商港規劃專屬遊艇泊區，並就金門地區辦理區域整體規劃；針對具發展潛力之水域，辦理個別可行性評估，以確認水域發展條件、設置規模及經營管理模式等(如：新湖漁港、羅厝漁港等)。

(四)南部區域

南部區域為專屬遊艇泊區最多之地區，已形成遊艇活動活動線脈絡。現況除嘉義布袋遊艇港因受地形、海流等自然

因素影響，加上周邊大量蚵架，造成航道淤積，停泊率較低，餘專屬遊艇泊區如：安平漁港、將軍漁港、興達漁港、高雄商港及後壁湖遊艇港等，平均停泊率約達 8 成。

南部地區因氣候條件佳且已具遊艇產業服務聚落(如：船舶維修等)，加上南部觀光資源豐富，成為遊艇活動熱門區域。除相關地方政府外，民間單位亦有意願投入遊艇泊區相關開發。爰此，建議針對南部地區目前遊艇停泊需求、現有泊區資源等，以及離島澎湖各島嶼泊區發展條件，辦理區域整體規劃，盤點評估適合發展之區位及規模，並針對既有之泊區辦理相關設施改善(如：將軍漁港、興達漁港)，提升更多遊艇友善服務。

二、區域整體規劃-本部航港局統籌辦理

考量遊艇產業及活動發展之永續性，除需透過單點遊憩外，需藉由串聯點位形成遊艇活動帶，甚至擴大以區域為範圍達到一日遊艇活動圈。依據前節分析，本計畫已初步盤點各區域遊艇發展潛力分析，惟後續仍須進一步辦理區域整體規劃，以評估分析各區域遊艇泊區適宜之發展規劃及經營管理策略。

本計畫將由航港局基於遊艇活動中央主管機關之責，並透過專家學者組成輔導小組，結合該類港埠所在地方政府、中央主管機關，補助地方政府評估分析適宜設置遊艇泊區之港埠(包括商港、遊艇港、漁港等)。

區域整體規劃重點包括：盤點區域遊憩觀光發展分析、水域遊艇相關發展條件、檢討遊艇停泊區需求與供給情形、泊區發展優先順序及利害關係人共識等。

三、個案評估規劃及泊區建設-由水域權管部會執行推動

依遊艇泊區類型分為漁港(第一、二類)、商港、遊艇港，及其他水域等，由港口權管部會與地方政府推動辦理個別泊區可行性評估及相關工程(如圖 4.1-2)。

(一)個別泊區可行性評估

針對區域整體規劃所盤點具潛力發展之泊區，延續辦理個別泊區可行性評估，評估規劃重點包括：泊區相關設施配置規劃、營運管理計畫、財務效益分析等。

(二)遊艇泊區基本必要性設施之新建、擴建及整建

依據前項遊艇泊區區域整體規劃、個別泊區可行性評估分析結果，辦理泊區基本必要性設施之新建、擴建及整建。

1. 漁港

以第一、二類漁港既有泊區改善為主，並由漁業署編列預算執行。倘漁港區域取得與地方意願共識，且徵得目的事業主管機關及會商中央主管機關同意後，並依漁港法及漁港施行細則等規定，將漁港部分泊區劃設為遊艇遊憩專用區時，則納入本部航港局負責編列預算補助地方政府執行。

2. 商港及遊艇港

商港部分主要由臺灣港務公司編列預算執行，遊艇港依所屬該中央主管機關負責編列預算執行，如龍洞遊艇港(交通部觀光局)、大鵬灣濱灣遊艇碼頭(交通部觀光局)及後壁湖遊艇港(內政部營建署)等。無對應中央主管機關者，則由遊艇政策中央主管機關之本部航港局負責編列預算補助地方政府執行，如八斗子遊艇港等。

3. 其他水域

將於漁港、商港及遊艇港以外水域規劃設置遊艇泊區，且該水域無權管之中央主管機關，則由遊艇政策中央主管機關之本部航港局負責編列預算補助地方政府執行，如高雄愛河灣。

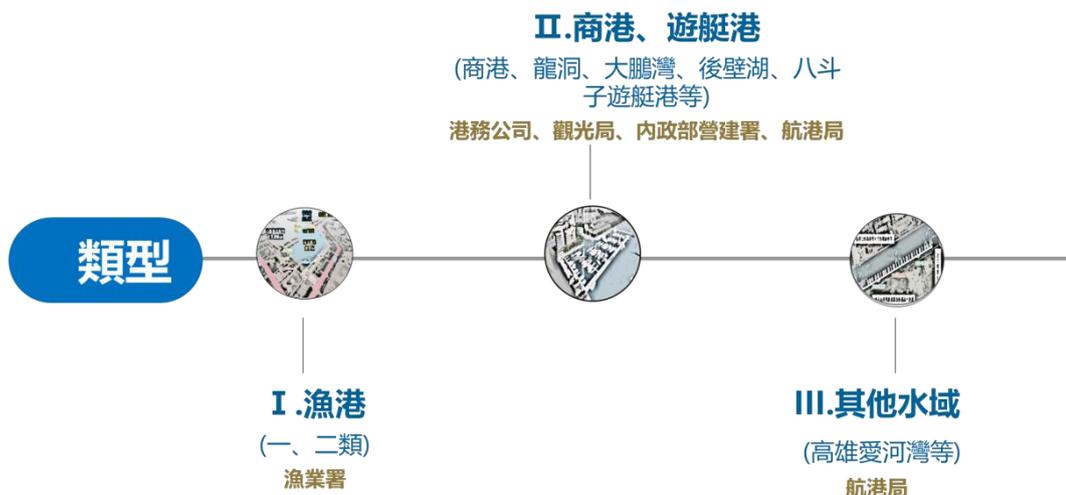


圖 4.1-2 遊艇泊區個別可行性及工程面執行推動之權責

四、管理維護面

為利於遊艇泊區整體發展計畫後續各項作業之推動，以提升各部會整合協調、完善維護管理及營運機制等為目標，管理維護推動工作，應包含整合資訊服務平臺、建立政府端泊位維護管理平臺及會議、檢視法規制度等。遊艇泊區整體發展之維護管理推動架構，如圖 4.1-3。

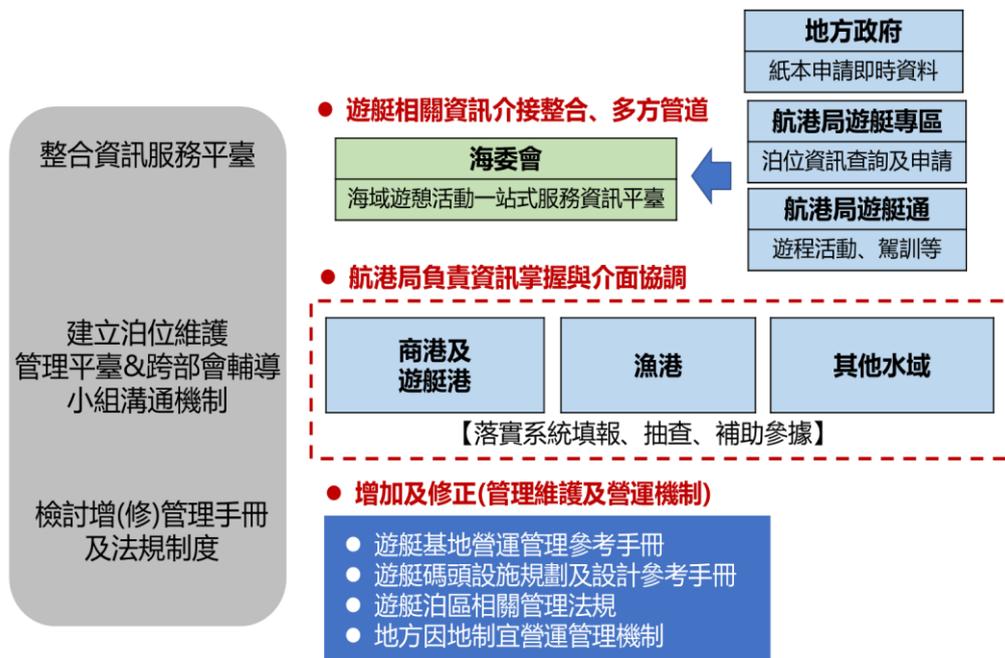


圖 4.1-3 遊艇泊區整體發展之維護管理推動架構

(一)整合資訊服務平臺

以海洋委員會建立之「海域遊憩活動一站式服務資訊平臺」為主要平臺端，匯入地方政府紙本申請之即時資料，以及航港局遊艇專區泊位資訊查詢與申請，及遊艇通遊程活動及駕訓等資訊。

(二)建立泊位維護管理平臺及跨部會輔導小組溝通機制

由航港局負責資訊掌握與介面協調，以定期及不定期方式召開平臺會議，以統籌航港局、漁業署及其他中央所轄泊區之工作：

1. 航港局及港務公司所轄泊區，主要為商港、遊艇港及其他水域泊位、堪用率資訊及推動工作。
2. 漁業署所轄泊區，主要為第一、二類漁港之泊位堪用率資訊及推動工作。
3. 其他中央所轄泊區，主要為遊艇港泊位堪用率資訊及推動工作。

(三)檢討增(修)管理手冊及法規制度

增修管理維護及營運管機制，以遊艇基地營運管理參考手冊」及「遊艇碼頭設施規劃及設計參考手冊」等優先辦理，適時於本計畫執行階段滾動檢視。

第二節 主要工作項目

依據前述章節瞭解國內遊艇產業、需求發展趨勢，以及目前各泊區現況、具備潛力發展泊區、地方政府(供給面)與遊艇活動玩家(需求面)對於遊艇泊區發展期許、規劃及面臨之問題，同時為落實擘劃藍海遊艇新亮點，共創藍色旅遊新經濟的計畫願景，故本計畫按港口泊區所轄機關及屬性分類規劃，由中央各類港口權管部會主責推動遊艇泊區建設，包括遊艇泊區之建設經費、維管權責，以確保計畫達預期效益。

本計畫依港口泊區所轄機關及屬性分成 3 大類予以說明未來主要工作項目如下：

一、商港

國際商港整體規劃，由臺灣港務公司每 5 年辦理 1 次檢討，目前已完成第 6 期「國際商港未來發展及建設計畫(111-115 年)」，其中關於遊艇泊區規劃包括臺中港、安平港、高雄港皆有規劃特定碼頭進行遊艇泊區招商計畫。盤點臺中港、安平港及高雄港等使用規劃如表 4.2-1，預估新增 292~314 席泊位數，因此針對商港主要工作項目：

(一)積極辦理招商及投資興建遊艇碼頭及相關設施

臺中港規劃於 20A、20B 碼頭設置遊艇泊區，刻正辦理招商作業，預估新增 40~60 席遊艇泊位。

高雄港除原 22 號碼頭北側及南側分別承租給民間廠商提供遊艇停泊及相關服務用途外，愛河灣(13-14 號碼頭)前方水域空間，已民間公司辦理水域泊區開發，預計 111 年 7 月底前營運。

安平港部份，則規劃於五期重劃區碼頭設置遊艇泊區，目前已承租予民間廠商，預計於 113 年新增 74 席泊位，114 年再完成 87 席泊位。

(二)針對已開發遊艇泊區，檢視經營管理情形，並適時輔導

表 4.2-1 國際(內)商港未來辦理遊艇泊區計畫表

區域	商港	現況泊位數(席)	未來規劃		後續規劃進度及期程
			預估新增泊位數(席)	區位	
中部地區	臺中港	無	40~60	20A、20B 碼頭	辦理招商程序，規劃於 111 年第 1 季公開閱覽。

區域	商港	現況泊位數(席)	未來規劃		後續規劃進度及期程
			預估新增泊位數(席)	區位	
南部地區	安平港	103	161	安平港五期重劃區碼頭-遊艇碼頭區	·預計於 113 年完成 74 席泊位，114 年完成 87 席泊位。
	高雄港	55	87	愛河灣 13~14 碼頭	·規劃於愛河灣遊艇碼頭 A 區 (13-14 號碼頭)前方水域空間設置遊艇泊區，預計 111 年 7 月營運。
東部地區	花蓮港	無	4~6 席	12、15 號碼頭&14 號碼頭陸域	後續將持續辦理 12 號提供遊艇、賞鯨船等遊憩船舶停靠相關服務設施；並評估在 14、15 號碼頭引進民間投資興建遊艇、賞鯨船等遊憩船舶(含陸域)相關設施招商事宜。
	小計	158	292~314	-	-

備註:各泊區未來推動規劃及期程仍視招商情形等滾動調整修正。

二、遊艇港

國內遊艇港除大鵬灣、後壁湖及八斗子遊艇港現況由政府機關營運管理外，龍洞遊艇港則委託民間廠商經營。針對遊艇港主要工作項目，如表 4.2-2，說明如下：

(一)積極辦理招商及投資興建遊艇碼頭及相關設施

目前由中央或地方經營管理之遊艇港，為引進民間經營活力提升資產運用收益，包括後壁湖、八斗子遊艇港等將辦理招商作業，龍洞遊艇港現有租約亦將於 112 年屆期，將辦理重新招商。

(二)改善地方政府主管遊艇港基本必要性設施

另由地方經營之遊艇港，得依照其他水域，透過本計畫補助進行個別泊區可行性評估及辦理遊艇泊區基本必要性設施之新建、擴建及整建。

(三)針對已開發遊艇泊區，檢視經營管理情形，並適時輔導。

表 4.2-2 遊艇港未來辦理遊艇泊區計畫表

區域	遊艇港	現況泊位數 (席)	未來規劃		辦理進度及期程
			預估新增 泊位數(席)	區位	
北部地區	八斗子遊艇港	水域 124 席 陸域 0 席	待規劃	待規劃	基隆市政府規劃 111 年度 2 月至 8 月進行遊艇港相關設施改善工程，後續將再辦理招商作業，採 ROT+BOT 模式。 預計依本計畫執行策略，規劃辦理個別可行性及工程建設改善等。
	龍洞遊艇港	水域 60 席 陸域 25 席	無	無	·由本部觀光局持續整建維護現有龍洞遊艇港浮動碼頭及泊位，預計於本(111)年度辦理 ROT 或 OT 招標延續既有經營模式。
南部地區	大鵬灣濱灣遊艇碼頭	水域 51 席 陸域 0 席	無	無	·由本部觀光局大鵬灣國家風景區管理自行經營管理，刻正規劃改由民間經營管理。
	後壁湖遊艇港	水域 82 席 陸域 20 席	無	無	·內政部營建署刻辦理未來推動 OT 案委託營運規劃作業，預計 111 年 12 月底前完成評估作業後，辦理招商。
	布袋遊艇港	水域 50 席 陸域 200 席	無	無	嘉義市政府持續委託民間經營管理 (ROT+BOT)。
	小計	水域 367 席 陸域 245 席	-	-	-

備註:各泊區未來推動規劃及期程仍視招商情形等滾動調整修正。

三、漁港及其他水域

經航港局與漁業署全面性盤點國內遊艇產業、需求發展趨勢、遊艇活動特行遊程分布、市場供需、技術可行性，並檢視目前漁業署轄管 220 處漁港泊區及其他水域現況，初步對於上開水域盤點出適宜發展遊艇泊區區域，辦理區域整體規劃外，針對既有遊艇泊區具必要性及急迫性之改善或增擴建、港域服務設施能量已有不足情形者，優先納入工程建設；至新增泊區者，則先予辦理個案評估，如工程技術面、漁民共識面等，並視可行性評估結果適時辦理相關工程建設；如表 4.2-3。

表 4.2-3 漁港及其他水域未來辦理遊艇泊區計畫表

區域	未來規劃工作事項				
	區域整體 規劃		泊區	個別可行 性評估	工程 建設
北部 地區	宜蘭縣、基隆市、桃園市或北部區域其他縣市等	V	<ul style="list-style-type: none"> ● 漁港: 宜蘭縣南澳漁港、基隆市望海巷漁港及外木山漁港、桃園市永安漁港及竹圍漁港或北部區域其他漁港等。 ● 其他水域: 北部區域其他水域等。 	(V)	(V)
中部(含 離島)地 區	金門縣或中部區域其他縣市等	V	金門縣新湖漁港、金門縣羅厝漁港或中部區域其他漁港等。	(V)	(V)
南部(含 離島)地 區	臺南市、高雄市、屏東縣、澎湖縣，或南部區域其他縣市等	V	<ul style="list-style-type: none"> ● 漁港: 臺南市將軍漁港、高雄市興達漁港、屏東縣轄管漁港、澎湖縣馬公第二漁港或南部區域其他漁港等。 ● 其他水域: 高雄市西子灣、高雄市愛河灣下水道、高雄市第五船渠或南部區域 	(V)	(V)

區域	未來規劃工作事項				
	區域整體 規劃		泊區	個別可行 性評估	工程 建設
			其他水域等。		
東部 地區	臺東縣或東部區 域其他縣市等	V			

備註:各泊區未來推動方式仍視區域整體規劃及個別可行性評估結果，適時滾動調整修正。

第三節 分期(年)執行策略

本計畫執行年度為 112~114 年，各年度原則執行工作重點如表 4.3-1。

表 4.3-1 本計畫分年執行重點表

工作重點		
112 年	113 年	114 年
區域整體規劃	個別泊區可行性 評估	遊艇泊區基本必要性設 施之新建、擴建及整建
檢視泊區經營管理情形，輔導泊區管理機關研擬營運策略		

第四節 執行步驟（方法）與分工

一、遊艇泊區發展議題先期輔導規劃

考量政府人力有限，由本部航港局成立專案辦公室，與地方政府溝通遊艇泊區政策願景及規劃需求，協助地方政府盤點區域遊艇泊區發展議題，以及規劃階段評估重點，以利後續加速辦理區域整體規劃或個別泊區可行性評估。

二、成立計畫輔導小組

由本部航港局邀集行政院農業委員會漁業署、海洋委員會、本部觀光局等相關機關，以及港埠、都市規劃、觀光、遊艇開發經營管理等相關領域專家學者組成「遊艇泊區整體發展計畫輔導小組」，輔導規劃成果適切性及案件需求性與必要性。

三、依港口泊區所轄機關及屬性分類規劃，分別辦理泊區規劃、建設與管理工作，並依權管辦理計畫相關工作分工。

(一)漁港及其他水域

漁港及其他水域需要進一步確認具潛力發展之泊區，因此接續供需盤點結果，由航港局編列經費補助地方政府辦理區域整體規劃，而後依屬於漁港部分由漁業署進一步補助經費，倘漁港已劃設為遊艇遊憩專用區域及其他水域則由航港局補助經費，接續辦理個別泊區可行性評估、工程建設。

另本部航港局於110年7月30日邀集地方政府、111年3月2日及111年3月8日邀集漁業署、海委會及地方政府再針對本計畫規劃遊艇泊區機制及中央經費補助原則，召開說明會議並徵詢意見。有關補助原則主要內容說明如下：

1. 補助對象:地方政府主管之二類漁港、遊艇港及其他水域。
2. 補助項目
 - (1) 規劃評估類：包含區域整體規劃及個別泊區可行性評估。
 - (2) 工程建設類：依前述規劃評估成果，補助地方政府辦理新建泊區、既有泊區設施擴建及整建。

(3)工程補助項目以遊艇泊區基本必要性服務設施為原則，包括浮動碼頭、繫泊設施、陸域存放設施(如：艇架、艇庫)、補給設施(如：岸水、岸電)及上下岸設施(如：曳船道、斜坡道)等；或其他經輔導小組會議決議通過為完整前述設施遊艇服務之工程建設。

3. 最高補助比率(針對非自償部分)：

本計畫考量遊艇泊位多規劃於漁港內，經 111 年 3 月 2 日、3 月 8 日、5 月 4 日及 5 月 5 日與漁業署、中央各部會及地方政府召會研議，考量倘漁港遊艇泊區設施相對其他漁港基本／公共設施，採不同之補助比率，對漁民易造成剝奪感；爰參照農委會主管計畫補助基準之漁港基本設施/漁港公共設施補助比率，予以規劃評估類及工程建設類辦理補助，後續期計畫滾動檢討，如表 4.4-1。

表 4.4-1 財力分級及最高補助比率

地方政府財力分級	補助比例
第一級	-
第二級	40%
第三級	50%
第四級	60%
第五級	70%

(二)商港

港口泊區所轄機關(構)分別為港務公司經營管理之國際商港，及航港局或行政院指定之機關經營管理之國內商港，由其依既定商港發展建設計畫延續辦理招商，並由本計畫輔導經營管理相關議題。

(三) 遊艇港

港口泊區所轄機關分別為交通部觀光局管理之龍洞遊艇港及大鵬灣濱灣遊艇碼頭、內政部營建署墾丁國家公園管理處管理之後壁湖遊艇港、基隆市政府八斗子遊艇等，由各泊區主管機關依既定計畫延續辦理招商，並由本計畫輔導經營管理相關議題。

地方政府管轄之遊艇港，得於辦理漁港及其他水域之區域整體規劃、個別泊區可行性評估時併同辦理規劃，並依規劃結果，由航港局編列經費予以補助遊艇泊區基本必要性設施之新建、擴建及整建。

四、遊艇泊區營運督導及考核管理機制

(一) 中央主管機關

基於遊艇活動長遠發展，本部航港局將落實遊艇中央主管機關角色，將持續與漁業署共同協助引導地方政府推動遊艇泊區整體發展，落實營運督導管理機制，包括：

1. 規劃階段要求將營運管理規劃列為工作項目，針對各泊區因地制宜訂定管理規定與收費標準等。
2. 工程完工後，辦理營運督導考核，且作為未來後續各項補助衡量因素；同時，透過本部航港局成立專案辦公室及輔導小組，輔導協助泊區主管機關因地制宜訂定及調整經營管理運作方式。
3. 持續滾動更新「遊艇基地營運管理參考手冊」及「遊艇碼頭設施規劃及設計參考手冊」，提供各泊區管理機關(構)之規劃、設置、經營、管理參考。

(二) 遊艇泊區權屬主管機關

為維持及延長泊區設施開發運作生命週期，泊區權屬主管機關應因地制宜訂定營運管理機制，至營運管理機制訂定重點事項至少包括：

1. 泊區經營管理(含人力及組織)：說明泊區管理單位，專職管理維護人員之編組或委託管理維護之辦理方式。
2. 訂定合理收費標準：對於泊區維護管理之收支來源予以規劃，特別針對設施之使用落實使用者付費原則，在考量管理人力及設施維護等支出需求下，予以訂定合理收費標準。
3. 公共泊區規劃及顧客服務管理：說明公共泊區規劃情形，提供長停與臨停之管理服務流程(含客訴處理機制)等。
4. 風險管理：說明天災(颱風、洪水)、緊急事故與環境保護(污染、垃圾、漏油、噪音)相關管理與維護因應措施。
5. 泊區營運績效：地方或民間經營，皆須定期統計泊位使用率及停泊情形，並根據統計結果，以瞭解轄管泊區使用情形，作為後續泊區管理經營策略參考。

第五章 期程與資源需求

第一節 計畫期程

本計畫除港務公司、航港局、觀光局及內政部營建署既有計畫及規劃期程外，其餘辦理期程為 112 年至 114 年，共計 3 年，後續並視需要滾動檢討研提下一期計畫。

第二節 所需資源說明

本計畫分為「區域整體規劃」、「漁港推動遊艇泊區可行性規劃規劃及建設」、「遊艇港及其他水域可行性規劃規劃及建設」，其中因二類漁港、部分遊艇港及其他水域屬於地方政府管轄，故依照中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法，由漁業署及航港局補助，且由地方配合編列自籌(配合)款共同辦理。

第三節 經費來源及計算基準

一、經費來源

本計畫除港務公司、航港局、觀光局及內政部營建署循原既有計畫及規劃編列國際(內)商港及遊艇港所需經費外；餘所需經費將循公共建設計畫程序，倘屬漁港(不含已劃設遊艇遊憩專用區域)，由漁業署公務預算下編列「遊艇泊區整體發展計畫」，依其年度辦理需求，於核定經費範圍內逐年編列經費補助辦理；至其餘水域(含漁港已劃設遊艇遊憩專用區、地方主管遊艇港及其他水域)，則由航港局於公務預算下編列「遊艇泊區整體發展計畫」，依其年度辦理需求，於核定經費範圍內逐年編列經費補助辦理。

除中央編列公務預算補助外，地方政府針對遊艇泊區規劃(區域整體規劃及個別可行性)及工程建設需依行政院主計總處公布之縣市政府財力級次，據以編列地方自籌(配合)款。

二、經費計算基準

參考遊艇泊區相關規劃評估及泊區設施建設所需經費(如表 4.2-3)及表 5.3-1，並檢視近期營建物價指數為基準以及潛在民間投資情形，據以編列計畫經費。

表 5.3-1 經費需求表(資本門)

類型	未來規劃工作事項						
	區域整體 規劃(億元/年)		個別可行性 評估(億元/年)		工程建設 (億元/年)		
	112	113	112	113	112	113	114
漁港	0.30	0.30	0.04	0.29	0.40	0.42	2.23
地方主管 遊艇港及 其他水域	0.06	0.02	0.06	0	0.37	0.14	0.42
小計	0.36	0.32	0.10	0.29	0.77	0.56	2.65

第四節 經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形

本計畫期程自 112 年至 114 年，所需中央補助經費共計 3.27 億元(不包含地方配合款及自償性經費)，地方政府配合款為 2.24 億元，需由政府投入部分之計畫整體經費(不含民間投資)為 5.51 億元，民間投資部分為 26.41 億元，經費需求如表 5.4-1。

地方政府配合款係依據地方政府目前遊艇泊區推動發展情形及 112~114 年泊區規劃評估、工程建設需求，依本計畫所訂地方政府財力分級補助比例估算，預估自償率為 8.93%，地方自償經費為 0.45 億元，非自償部分地方自籌款為 1.79 億元，總計地方政府配合款為 2.24 億元。

中央公務預算主要用於辦理補助地方政府執行遊艇泊區相關規劃及工程建設經費，另因應本計畫涉及遊艇泊區規劃建設營運管理層面，需有港埠工程、規劃、經營管理等專業評估分析，爰將成立輔導小組，協助地方政府確認規劃及工程之完整性及必要

性，所需經費部分包括輔導小組出席、踏勘及交通費用等。此外，為協助輔導地方政府盤點區域遊艇泊區發展、規劃面向議題，以及協助補助案件申請等，將成立計畫專案辦公室，辦理事項包括與地方政府進行議題溝通輔導，計畫執行之進度追蹤、管控、考核，泊區開發經營管理議題專題研究、召開座談會、行銷推廣計畫成果等行政工作等事項。

表 5.4-1 經費需求表

經費需求(億元)										
項目		主辦機關(編列機關)	112年		113年		114年		合計	
			經常	資本	經常	資本	經常	資本	經常	資本
中央公務預算	輔導小組及推動區域整體規劃	航港局	0.14	0.22	0.18	0.18	0.14	0	0.46	0.40
	漁港推動遊艇泊區可行性規劃及建設	漁業署	0	0.30	0	0.39	0	1.17	0	1.86
	遊艇港及其他水域可行性規劃及建設	航港局	0	0.22	0	0.08	0	0.25	0	0.55
小計			0.14	0.74	0.18	0.65	0.14	1.42	0.46	2.81
計畫總經費	中央公務預算	航港局、漁業署	0.88		0.83		1.56		3.27	
	地方配合款	地方政府	0.49		0.52		1.23		2.24	
	小計		1.37		1.35		2.79		5.51	
民間投資*	港務公司	26.41						26.41		
總計		31.92								

備註:民間投資含商港及遊艇港,商港依「國際商港未來發展及建設計畫(111-115年)」推估,至遊艇港(含觀光局及內政部營建署),刻正辦理民間投資前置規劃作業,尚無潛在廠商,無法推估。

第六章 預期效果及影響

第一節 預期效果

國內遊艇製造已具完整產業鏈，依據遊艇產業雜誌統計，2019年全球 80 呎以上遊艇接單生產國家，臺灣排名全球第六。在製造產能良好基礎上，未來更可朝全面多元性「遊艇服務產業」發展。藉由本計畫遊艇泊位擴增之後，除直接促進遊艇活動人數外，並可帶動其周邊區域關聯產業的發展，如：水上活動培訓、遊艇代管、保養維護、遊艇租賃、遊艇器材販售、遊艇試航區、遊艇運輸、倉儲服務、水上運動器材裝備、旅遊及住宿等遊憩相關產業，並促進地區經濟發展。具體的效益層面包括：

一、透過遊艇泊區增加，發展整體遊艇觀光活動發展

- (一) 配合觀光遊憩活動，增設景點型遊艇泊區席位，提供泊區周邊景點更豐富的旅遊方式，除促進遊艇觀光產業外，更引導民眾接近海洋、豐富海上活動。
- (二) 滿足遊艇固定及長期停放之需求，利用遊艇專屬泊區，提升民眾參與遊艇活動意願，促使遊艇活動平民化。

二、提升遊艇觀光產業發展

- (一) 投入遊艇泊區建設計畫及後續經營管理規劃，提供民間企業直接投入遊艇觀光產業發展，並鼓勵民間參與投資，提升經營效率與服務品質。
- (二) 透過相關投資，進一步吸引資金投入相關製造、維護等產業，促進產業多元與健全性。

三、促進漁港轉型多元使用

藉由設置遊艇泊區相關設施，以及完善之營運管理措施，將漁港傳統漁業使用導入遊艇遊憩活動，帶動地區經濟發展，逐步藉由漁港設施共有使用，朝向遊艇與漁業共存，進而走向漁業與遊艇共同發展。

第二節 預期影響

- 一、 增加全國遊艇泊區數量及泊位，發展便利且豐富的遊艇觀光活動，促進國人參與海上活動。
- 二、 利用觀光活動引導，促進國內各級遊艇相關產業發展，健全產業體質，活化國內整體經濟活動。
- 三、 透過遊艇泊區建設，完善相關活動必要設施建設，在與漁業共榮共生前提下，相輔相成，創造漁港轉型，重獲新生。

第七章 經濟效益評估及財務計畫

本計畫除將協助輔導地方政府進行區域整體泊區規劃，並透過經費補助遊艇泊區相關設施建設及改善，以吸引民眾參與遊艇觀光活動，提升國內遊艇相關產業發展及促進漁港活化利用。惟遊艇活動仍有待政府與民間活力投入，泊區相關建設改善完成後，仍需由地方政府投入營運維護管理。因此，泊區建設及改善在財務收支面仍顯收入難以支撐支出，但在社會整體效益面則有正面幫助。

第一節 經濟效益評估

一、參數設定及基本假設

- (一)本計畫工程項目為遊艇泊區之建設(地方政府所代管或主管漁港)，規劃興建期自 112 年~114 年，由於遊艇泊區工程主要為碼頭設施，參考海洋觀光計畫所設定營運期以 20 年計，故營運期自 115~134 年。
- (二)計畫總評估期間:計畫總評估期間為 23 年(112 年~134 年)，並依各工作項目預估期間計算。

1. 基期

以計畫開始年度 110 年為基期，所有收支均化為基年幣值，加計通貨膨脹因素。

2. 折現率

依 100 年~109 年十年期中央政府公債次級市場利率平均值為 1.11%，並參酌本部運輸研究所 108 年「交通建設計畫經濟效益評估手冊」國內近 10 年之股權風險溢酬(股票報酬率與無風險報酬率差額)，建議以 1.5%~2% 為調整區間，本計畫折現率以 2.80% 計算。

3. 消費者物價指數

依據「交通建設計畫經濟效益評估手冊」(本部運研所，108 年)，為避免受到某一特定年度短期物價巨幅波動影響，建議

參考臺灣過去 10 年移動平均水準(即過去 10 年間，各年度之 10 年平均值之平均數)作為物價上漲率的參考值。

該手冊根據主計總處公布之歷年物價指數(CPI)統計表，計算民國 98~107 年區間之移動平均，並以 1.14%作為建議值(前期為 1.81%)。本計畫考量近二年消費者物價指數變動不大(年增率:108 年 0.56%、109 年-0.23%)，故以 1.14%為物價上漲率，各項收支均考慮物價調整。

(三)遊艇設施財產使用年限

本計畫補助以遊艇泊位之基本設施為主，包括浮動碼頭、龍門架、岸水岸電及艇庫設施等，有關各機關財產折舊之提列，依行政院所公布「固定資產耐用年數表」及本部航港局「遊艇碼頭設施規劃及設計參考手冊」，其中防波堤、護岸、固定式碼頭等港灣構造物之設計使用年限應取 50 年；浮動式碼頭之浮棧橋、聯絡橋參考「交通及運輸設備分類明細表」有關港務設備之碼頭及繫船設備 -浮筒(鋼鐵)以 10 年計算，因此，在營運期間預計需汰舊更新一次。

二、評估方法

(一) 經濟淨現值(Net Present Value, NPV)

經濟淨現值乃是將評估期間所有之成本值及效益值予以貨幣化，再將折現後效益總現值減去成本總現值所得之淨現值。因此，淨現值不但估計效益超過成本部分，更考量資金的時間價值，客觀地評估計畫的真實淨效益。當淨現值大於 0，即表示此計畫對整體社會具有正面效益，淨現值愈大表示投資方案愈具經濟效益及社會公共利益。本計畫將依折現率估算累積至基期年(110 年度)之淨現值，若淨現值大於 0 表示有投資效益。

$$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{(B_t - C_t)}{(1+i)^t}$$

B_t：第 t 年之產出效益

C_t：第 t 年之投入成本

i：折現率

T：評估期間

(二) 經濟內部報酬率 IRR(Internal Rate of Return)

經濟內部報酬率係指未來效益產生之現值等於投入成本時之折現率，亦即使計畫淨現值等於 0 時之折現率，其為評估計畫報酬率的指標，相當於一可行計畫效益的最低收益率底限。此比率用於衡量該計畫所可獲得之報酬率及其經濟槓桿效果，當效益報酬率大於資金成本率時，即表示此計畫對整體社會具公共價值，比率愈高，此投資計畫愈具公共效益。

$$\sum_{t=0}^T \frac{(B_t - C_t)}{(1+i)^t} = 0$$

B_t ：第 t 年之產出效益

C_t ：第 t 年之投入成本

i：折現率

T：評估期間

(三) 經濟益本比(Benefit/Cost Ratio, B/C)

經濟益本比係指評估期間內計畫效益總現值與該計畫投入成本總現值(含營運成本)之比值，用以評估投資方案的優劣。公共建設計畫可接受之準則必為效益大於成本，也就是當 B/C 大於 1 時，顯示該計畫可考慮投資，若 B/C 小於 1 則表示該計畫不值得投資。

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^T \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=0}^T \frac{C_t}{(1+i)^t}}$$

B_t ：第 t 年之產出效益

C_t ：第 t 年之投入成本

i：折現率

t：建設及營運年期

T：評估期間

三、經濟效益估算

(一) 成本估算

1. 興建成本

本期計畫於 112~114 年整體經費為 5.51 億元，其中規劃評估作業費用為 1.53 億元，工程案件為 3.98 億元。

2. 營運成本

遊艇泊區維護費用估算與使用壽年有密切之關係，本計畫以營運期 20 年估計，維運費考量本計畫補助基本設施主要為浮動碼頭及設施方面，本身較容易受到日曬雨淋、季節海象(包括颱風季節)之受損威脅。固定式碼頭等港灣構造物(設計使用年限 50 年)之營運維護成本約建造成本之 1~2%，惟浮動式碼頭之浮棧橋、聯絡橋(設計使用年限 10 年)之設施營運維修成本，經調查參考國內遊艇碼頭經營業者之經驗，約工程經費之 5~10%，故採 7.5% 計。

本計畫遊艇泊區建設分年成本及現值投資成本彙整如表 7.1-1。

表 7.1-1 遊艇泊區建設分年成本及現值

單位:億元

年	規劃作業	建造成本	營運維護成本	合計(當年幣值)	合計(現值)
112	0.60	0.77	-	1.37	1.30
113	0.79	0.56	-	1.35	1.24
114	0.14	2.65	-	2.79	2.50
115	-	-	0.32	0.32	0.28
116	-	-	0.32	0.32	0.27
117	-	-	0.32	0.32	0.27
118	-	-	0.33	0.33	0.26
119	-	-	0.33	0.33	0.26
120	-	-	0.33	0.33	0.25
121	-	-	0.34	0.34	0.25
122	-	-	0.34	0.34	0.25
123	-	-	0.35	0.35	0.24
124	-	-	0.35	0.35	0.24
125	-	-	0.35	0.35	0.23
126	-	-	0.36	0.36	0.23
127	-	-	0.36	0.36	0.23
128	-	-	0.37	0.37	0.22
129	-	-	0.37	0.37	0.22
130	-	-	0.37	0.37	0.22
131	-	-	0.38	0.38	0.21
132	-	-	0.38	0.38	0.21
133	-	-	0.39	0.39	0.21
134	-	-	0.39	0.39	0.20
合計	1.53	3.98	7.05	12.55	9.78

註:汰舊費用在經濟效益評估之此表並未列入。

(二) 效益面估算

1. 興建期間產業關聯經濟效益

本計畫將於 112~114 年投入 3.98 億元資金，進行遊艇泊區之工程建設，依據行政院主計總處之「105 年產業關聯表」(每 5 年修訂)，其意義為某一部門產品之最終須要增加 1 單位時，所須向各部門直接、間接購買單位數。關聯程度係數又稱波及效果係數，經查「營造工程」部門對於各行業之波及效果係數為 2.955732，本計畫 3.98 億元建設經費，估計可引發關聯產業營業收益約 13.25 億元。

查臺灣證券交易所上市櫃營造公司平均淨利率 12.75%，則計算 112~114 年建設期間內可新增遊艇泊區建設產值效益為 1.50 億元。

2. 遊艇建造產業關聯經濟效益

本計畫目標在 114 年改善及增加共 122 席遊艇泊位，將能改善現有遊艇使用執照因停泊空間不足的問題，預期在遊艇泊位增加下，可保守帶動新增遊艇約 100 艘，若以臺灣目前主流遊艇市場產品(20 至 30 尺)，其總價考量國人所得提升以新臺幣 1 千萬元計(我國出口豪華遊艇平均單價高達新臺幣 4 千多萬元)，至少將為國內遊艇製造業在 113~114 年增加 10 億元產值。

預計遊艇產業鏈淨利率以 15% 估算，113~114 年計畫期間內，遊艇建造產業關聯新增經濟效益合計為 1.56 億元。

3. 遊艇保養維護產業關聯經濟效益

在本計畫執行期間將促進遊艇泊區所在區位產業發展，除停泊船隻費用外，其他如引擎保養及整理船外觀和內裝的費用，都能促進在地化等遊艇經濟。參考樂活海洋國際航海學校資料(<https://www.tsdesign.tw/boat-choice/>)：「船艇管理保養維護計劃」(二級保養、含颱風警戒)初算，以一艘帆船(30 幾尺)最便宜約 23 萬元/年以上的維護成本，但尚有一級保養、遊艇內裝以及臨時受損修護，故以船價格的 20% 作為每

年的整體營運費用概估。

預計遊艇產業鏈淨利率以 15% 估算，114~134 年計畫期間內，遊艇活動期間保修養護產業關聯新增經濟效益為 7.09 億元。

4. 遊艇活動實質成長營運及觀光

推動國內遊艇活動服務升級，配合遊艇航線等計畫推動，將型塑優質藍色公路品牌形象，提升舒適度、娛樂功能，以及各地方政府配合中央極力輔導推廣在地觀光景點特色。參考海洋觀光計畫則以國內旅遊每人每次旅遊平均費用 3,557 元(住宿與非住宿平均，不含交通費用)，因此，若保守以每人平均消費 5,000 元/次計算(考量遊艇玩家所得水準及上岸消費費用)，在增加 100 艘遊艇下，並參考財團法人船舶暨海洋產業研發中心「盤點我國小型遊艇停泊上下及補給點評估規劃報告」對於臺灣遊艇使用者使用遊艇的頻率加權計算以每年平均使用 60 天(假設以例假日天數之 50% 估計)及 4 人/艘使用下，則對於觀光消費產值將達 1.20 億元/年。預計遊艇觀光消費產業鏈淨利率以 30% 估算，114~134 年計畫期間內，遊艇觀光消費活動期間產業關聯新增經濟效益合計為 8.50 億元。

本計畫經濟效益彙整如表 7.1-2 所示，成本收益流量彙整如表 7.1-3 所示。

表 7.1-2 經濟效益評估效益項一覽表

單位:億元

年度	興建期間新增效益產值	遊艇建造新增經濟產值	遊艇保修新增效益產值	遊艇活動消費新增經濟產值	合計 (當年幣值)	合計 (現值)
112	0.29	-	-	-	0.29	0.27
113	0.21	0.78	-	-	0.99	0.91
114	1.00	0.78	0.10	0.13	2.02	1.80
115	-	-	0.21	0.25	0.47	0.41
116	-	-	0.32	0.39	0.71	0.60
117	-	-	0.32	0.39	0.71	0.59
118	-	-	0.33	0.39	0.72	0.58
119	-	-	0.33	0.40	0.73	0.57
120	-	-	0.34	0.40	0.74	0.56
121	-	-	0.34	0.41	0.75	0.55
122	-	-	0.34	0.41	0.76	0.54
123	-	-	0.35	0.42	0.76	0.53
124	-	-	0.35	0.42	0.77	0.53
125	-	-	0.36	0.43	0.78	0.52
126	-	-	0.36	0.43	0.79	0.51
127	-	-	0.36	0.44	0.80	0.50
128	-	-	0.37	0.44	0.81	0.49
129	-	-	0.37	0.45	0.82	0.48
130	-	-	0.38	0.45	0.83	0.48
131	-	-	0.38	0.46	0.84	0.47
132	-	-	0.38	0.46	0.85	0.46
133	-	-	0.39	0.47	0.86	0.45
134	-	-	0.39	0.47	0.87	0.45
合計	1.50	1.56	7.09	8.50	18.65	13.25

表 7.1-3 經濟效益評估成本及收益流量表

單位:億元

	成本		效益		現金流量	淨現值
	當年幣值	現值	當年幣值	現值		
112	1.37	1.30	0.29	0.27	(1.08)	(1.02)
113	1.35	1.24	0.99	0.91	(0.36)	(0.33)
114	2.79	2.50	2.02	1.80	(0.77)	(0.70)
115	0.32	0.28	0.47	0.41	0.15	0.13
116	0.32	0.27	0.71	0.60	0.39	0.33
117	0.32	0.27	0.71	0.59	0.39	0.32
118	0.33	0.26	0.72	0.58	0.40	0.32
119	0.33	0.26	0.73	0.57	0.40	0.31
120	0.33	0.25	0.74	0.56	0.40	0.31
121	0.34	0.25	0.75	0.55	0.41	0.30
122	0.34	0.25	0.76	0.54	0.41	0.30
123	0.35	0.24	0.76	0.53	0.42	0.29
124	0.35	0.24	0.77	0.53	0.42	0.29
125	0.35	0.23	0.78	0.52	0.43	0.28
126	0.36	0.23	0.79	0.51	0.43	0.28
127	0.36	0.23	0.80	0.50	0.44	0.27
128	0.37	0.22	0.81	0.49	0.44	0.27
129	0.37	0.22	0.82	0.48	0.45	0.27
130	0.37	0.22	0.83	0.48	0.45	0.26
131	0.38	0.21	0.84	0.47	0.46	0.26
132	0.38	0.21	0.85	0.46	0.46	0.25
133	0.39	0.21	0.86	0.45	0.47	0.25
134	0.39	0.20	0.87	0.45	0.47	0.24
合計	12.55	9.78	18.65	13.25	6.08	3.48

四、經濟效益評估結果

本計畫總經費計 5.51 億元，營運期假設 20 年，折現率以 2.80% 計算，經濟淨現值 3.48 億元、經濟益本比 1.36，為經濟可行。經濟效益係指對整體社會產生之效益，包括直接效益及社會效益，顯示本計畫就社會整體利益之觀點具投資價值。經濟效益評估計算結果如表 7.1-4 所示。

表 7.1-4 經濟效益評估結果表

經濟效益評估結果表	
折現率	2.80%
經濟淨現值 (NPV) (億元)	3.48
經濟內部報酬率 (IRR)	13.51%
經濟益本比 (B/C)	1.36

五、敏感度分析

由前成本效益分析可知，本計畫之成本效益高於可投資水準，具投資效益。惟為進一步了解本計畫產業關聯活動相關參數一旦面臨保守發展下，對於成本效益之可能變動程度與穩定程度，故在敏感度變動的設定上，乃以透過影響效益較高之項目(因素)變化來探討分析敏感度。

(一) 敏感度參數設定

由表 7.1-5 可知，遊艇建造後消費活動對於效益影響層面最大，而建造以及日後保養維修所引發的關聯產業效益其次，惟消費觀光與建造艘數有關(保修亦跟建造數有關)，亦與使用日數(活動頻率強度)有關。基於工程興建費用係屬政府部門投資，一旦經費編列後，政府地方多能順利執行，故有關敏感性分析變數將以遊艇建造數為主，再輔以遊艇使用天數(觀光活動消費)二者個別變動幅度來分析。在假設情境下，先探討會讓經濟效益評估落於最低可接受標準數值(使淨現值為零)的遊艇新增艘數作單一變數幅度來測試，其他情境再同時探討二者不同變化的幅度效益範圍。

表 7.1-5 經濟效益評估各項目效益比重

	興建期間 關聯產業	遊艇建造 關聯產業	遊艇保修 關聯產業	遊艇活動消 費關聯產業	合計
效益金額(億元)	1.50	1.56	7.09	8.50	18.65
所佔比例	8.0%	8.4%	38.0%	45.6%	100%

(二)敏感度分析結果

表 7.1-6 為敏感度分析之結果，經試算後，發現若新增遊艇數低於 71 艘(消費日數不變)或消費日數(年)降至 23 天以下(新增艘數不變)，則淨現值將趨於負值。其次，以二者互動變化來看，若新增遊艇建造不盡理想，但若透過漁港及海岸觀光的推動，讓使用遊艇民眾願意多親海、近海，增加其休閒利用頻率，亦可使效益面達到預期目標(如情境 4)，當然若策略效果明顯，能更加促進遊艇建造數以及相對引動更多遊艇觀光活動，將使本計畫效益明顯大幅上升(如情境 5)。顯示本計畫除透過遊艇泊區之增加以引動遊艇愛好者的新增購置遊艇外，如何增加其遊艇活動次數亦是日後景點觀光塑造、行銷活動配套的重點。

表 7.1-6 經濟效益評估敏感度分析表

	變動量		成本效益指標值		
	新增艘數	消費日數(年)	淨現值	IRR	B/C
基本情境	100	60	3.48	13.51%	1.36
情境 1	71	60	0.03	2.91%	1.00
情境 2	100	23	-0.04	2.62%	1.00
情境 3	80	45	-0.04	2.64%	1.00
情境 4	80	90	3.39	12.39%	1.35
情境 5	120	80	8.14	25.38%	1.83

六、不可量化之計畫效益

- (一)促進遊艇產業發展，吸引資金投入相關製造、維護、經營、觀光等產業，促進產業健全性。
- (二)活化漁港促進共榮共生，透過遊艇觀光資源引入，發展多角化經營策略，與漁民共榮共生，榮景重現。
- (三)豐富國人休閒遊憩活動，以遊艇為契機引導民眾接近海洋、享受海上活動。
- (四)帶動地方公共建設，擴大內需，提升工作就業機會。

七、小結

本計畫投資現值預估為 5.51 億元，中央款 3.27 億元，地方配合款預估 2.24 億元，規劃評估類採全額補助，工程建設類自償部分經費原則由地方政府自籌；非自償性經費補助比率原則依「行政院主計總處核定之各縣(市)政府財力分級級次」辦理。依經濟效益評估結果顯示，經濟淨現值 3.48 億元(折現率採 2.80%)，經濟益本比 1.36，屬經濟可行，顯示本計畫於社會整體效益面具投資效益。同時，在敏感度分析上，顯示遊艇新增數影響效益面高，而遊艇使用天數(影響觀光活動消費)亦是後續應努力推動方向，以期讓整體遊艇產業更加發展。

第二節 財務計畫

一、評估方法

(一)財務淨現值(NPV)

財務淨現值計算公式與經濟效益評估之淨現值公式相同。

(二)財務內部報酬率(IRR)

財務內部報酬率計算公式與經濟效益評估之內部報酬率公式相同。

(三)財務益本比(B/C)

財務益本比計算公式與經濟益本比公式相同。

(四)自償能力

行政院將民間參與公共建設列為重要施政方向，本計畫性質屬於促進民間參與公共建設法第 3 條第 1 項第 1 款所稱交通建設之港埠與其設施，另第 29 條第 1 項所稱自償能力，參考「促進民間參與公共建設法施行細則」第 43 條所謂自償能力係指民間參與公共建設計畫評估年期內各年現金流入現值總額，除以計畫評估年期內各年現金流出現值總額之比例。

基於本計畫優先以民間參與為重要方向，並補助地方政府對於泊區建設計畫皆應優先評估民間參與可行性，故採自償能力予以計算之。

(五)折現後回收年限(Discount Payback, DPB)

將現金流量折現之後，累積淨現金流量現值等於 0 所需之年數；此法考慮時間價值，可視為方案之損益兩平點年數。

二、整體財務成本及收入

(一)停泊管理租金收入

財務成本項目及計算方式，同經濟效益評估一節，惟在財務計畫上將於營運中間年度加上設備之汰舊換新成本。在整體財務收入上，遊艇停泊費收入為最主要，依統計資料顯示，目前臺灣總長度 12 公尺以下之小型遊艇佔絕大多數(約有 85% 以上)。參酌行政院農業委員會「第一類漁港遊艇停泊費收費標準」每日停泊費收費基準，浮動碼頭以船席計算：10 公尺為 400 元、15 公尺為 600 元；至長期租用方面(月租)，以後壁湖遊艇港收費為例，營業用船舶停泊費按每船總長度每公尺每月 500 元計收；自用船舶：按每船總長度每公尺每月 350 元計收。公主布袋遊艇港 22 呎以下，停泊租金每月 5,000 元，23-27 呎每月 6,500 元，28-32 呎每月 9,000 元。

由於遊艇泊區計費方式多有不同，以及考量本計畫漁港性質，有關遊艇泊位將假設 60% 為固定泊位，停泊租金每月 5,000 元計(停泊率維持 90%)；假設 40% 採每日計費，以行政院農

業委員會「第一類漁港遊艇停泊費收費標準」，浮動碼頭以船席計算 600 元/日(停泊未滿一日者，以一日計)。

考量本計畫未來新增泊區主要以景點型泊區為主，通常位於郊區，與現行多數熱門泊區交通便利性有所差異，同時假日及平常日泊區停泊率有所不同，爰針對停泊率部分第一年設定假日為 40%、平常日為 20%，其後以每年成長 5%，最高假日以 80%計，平常日以 35%計。其次，參考「漁港基本設施使用管理費收費類目及費率標準」第 3 條，主管機關得委託漁會或其他金融機構代收，其代辦費用就其所收金額百分之五以下計算，因此，本計畫參考此項業務可能衍生費用，在財務收入面扣除代辦費用 5%。預計 115~134 年內遊艇停泊費收入約 1.55 億元(扣除代辦費用 5%)。

(二)遊艇上架收入

因船隻底部長時間浸沒在水下，船底部會有附著性海洋生物包括藻類等，都會影響到船隻航行，當進入冬季，出船次數較少，讓船隻定期性的上架維修保養外，並在下架前塗上船底漆減低附著性海洋生物著生。參考船舶檢查規則第 41 條，船體水線下部分應配合定期檢查，於不超過三十個月進塢、上架或上坡一次，以檢查船殼外板艙肋材、舵、推進器及其附屬裝置等。並參考烏石港對於龍門吊收費標準，依長度 30 呎以下\$12,000/次(烏石港內船主優惠價\$8,000/次)、31-35 呎\$18,000/次(烏石港內船主優惠價\$12,000/次)，故假設所增加遊艇數量以每 2.5 年上架 1 次計算，故以平均每年收入 4,800 元/艘/次計算。

(三)岸水岸電收入

參考後壁湖遊艇港基本設施使用管理費收費類目及費率，若以遊艇長度為計算標準，遊艇之水電收費約為其停泊收費之 $30/350=8.6\%$ (自用遊艇按每船總長度每公尺每月收停泊管理費為 350 元，而水電收費為 30 元計收)。本項收入以占停泊費收入之 8.6%計算，惟岸水岸電之收入尚須扣除支付自來水公司水費以及臺電電費，故以 50%估算之。

整體財務收入現金流量情形，如表 7.2-1 所示。整體財務成本及收入現金流量情形，如表 7.2-2 所示，由表可知，在中央補助完成建設後，遊艇泊區受限於設施特性為浮動碼頭設施，受天候及海象(尤其是颱風季節)致使在維護費用採保守估計下，遊艇泊區營運收入仍低於營運維護成本，惟本計畫在經濟效益呈現經濟可行，仍是政府應極力推動之建設計畫，同時對於管理維護計畫應特別注重，以降低其營運維護成本。

表 7.2-1 整體財務收入現金流量表

單位:億元

	淀泊費收入	水電岸費	上架費	合計(當年幣值)	合計(現值)
112	-	-	-	-	-
113	-	-	-	-	-
114	-	-	-	-	-
115	0.06	0.00	0.01	0.07	0.06
116	0.06	0.00	0.01	0.07	0.06
117	0.07	0.00	0.01	0.07	0.06
118	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
119	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
120	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
121	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
122	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
123	0.08	0.00	0.01	0.08	0.06
124	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
125	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
126	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
127	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
128	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
129	0.09	0.00	0.01	0.10	0.06
130	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
131	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
132	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
133	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
134	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
合計	1.55	0.07	0.12	1.73	1.16

表 7.2-2 整體財務成本及收入現金流量表

單位:億元

	成本		收入		累計現金 流量	累計淨現 值
	當年幣值	現值	當年幣值	現值		
112	1.37	1.30			(1.37)	(1.30)
113	1.35	1.24			(2.72)	(2.54)
114	2.80	2.50			(5.51)	(5.04)
115	0.32	0.28	0.07	0.06	(5.76)	(5.25)
116	0.32	0.27	0.07	0.06	(6.00)	(5.46)
117	0.32	0.27	0.07	0.06	(6.25)	(5.66)
118	0.33	0.26	0.08	0.06	(6.50)	(5.87)
119	0.33	0.26	0.08	0.06	(6.75)	(6.06)
120	0.33	0.25	0.08	0.06	(7.01)	(6.26)
121	0.34	0.25	0.08	0.06	(7.27)	(6.45)
122	0.34	0.25	0.08	0.06	(7.52)	(6.63)
123	0.35	0.24	0.08	0.06	(7.79)	(6.81)
124	5.02	3.41	0.09	0.06	(12.71)	(10.16)
125	0.35	0.23	0.09	0.06	(12.98)	(10.34)
126	0.36	0.23	0.09	0.06	(13.25)	(10.51)
127	0.36	0.23	0.09	0.06	(13.51)	(10.68)
128	0.37	0.22	0.09	0.06	(13.79)	(10.84)
129	0.37	0.22	0.10	0.06	(14.06)	(11.01)
130	0.37	0.22	0.10	0.05	(14.34)	(11.17)
131	0.38	0.21	0.10	0.05	(14.62)	(11.32)
132	0.38	0.21	0.10	0.05	(14.91)	(11.48)
133	0.39	0.21	0.10	0.05	(15.20)	(11.64)
134	0.39	0.20	0.10	0.05	(15.50)	(11.79)
合計	17.23	12.94	1.73	1.16		

三、整體財務評估結果

本計畫投資現值預估為 5.51 億元，中央款 3.27 億元，地方款預估 2.24 億元，折現率以 2.80% 計算，財務評估計算結果如表 7.2-3 所示，財務淨現值為-11.79 億元、財務益本比 0.09，回收年期大於 23 年，自償能力為 8.93%。

表 7.2-3 整體財務評估結果表

整體財務評估結果表	
折現率	2.80%
財務淨現值 (NPV)	-11.79 億元
財務益本比 (B/C)	0.09
回收年期 (DPB)	使用年限內無法回收(回收年期大於 23 年)
自償能力	8.93%
財務內部報酬率	NA

四、小結

本計畫目的係為促進遊艇活動發展，預期未來推動之遊艇泊區多以小型景點型臨停泊區為主，計畫自償能力 8.93%，爰需政府投入經費建設。

為遊艇泊區永續經營所需及維持完善之服務品質，本計畫將協助地方政府規劃遊艇泊區時需一併考量後續營運管理所需經費，除泊區外包含周邊服務設施，訂定合理收費標準。

針對泊區營運管理，本計畫將輔導地方政府於規劃階段考量結合漁港周邊開發，或透過大型泊區整合小型泊區經營策略，提升泊區規模，以產生足夠經濟效益，維持永續營運。另將鼓勵各級政府機關針對具有商業投資效益之泊區，優先採民間投資興建經營方式，並循促進民間參與公共建設相關程序辦理。

第八章 附則

第一節 替選方案之分析評估

本計畫係依行政院「研商遊艇產業整體發展案及推動策略」會議決議，配合行政院向海致敬政策，增加國內遊艇泊位，打造多元優質遊艇服務環境，推動平民化遊艇觀光活動，進而帶動遊艇泊區周邊地區發展。考量國內地方政對於整體性遊艇泊區發展規劃能力尚未普遍，且中央公務預算有限，本計畫規劃輔導機制，透過跨部會及中央與地方共同合作促進遊艇活動及產業發展，經評估為最佳執行方案，無替選方案。

第二節 風險評估

本計畫風險評估可能情境如下：

一、水域設置遊艇泊區條件不足風險

多數有餘裕空間可供遊艇停泊之水域，本身存在港址水域條件不佳情形，如低度利用漁港。後續雖地方政府有意推動新建設為遊艇泊區，恐仍受限既有港池條件限制，而影響本計畫推動發展。

二、漁業團體共識不足風險

漁港內設置遊艇泊區，需先取得當地漁會及漁民認同，未獲共識情形，除影響遊艇泊區規劃及工程進度外，亦將造成後續遊艇泊區營運管理困難。

三、天然事件風險

地震、颱風、暴雨等天然事件發生之機率及規模難以預測，計畫期程若發生，可能影響遊艇泊區相關設施建設進度，甚而造成地方政府建設經費需求增加情形。

第三節 相關機關配合事項

一、中央機關

- (一) 由本部航港局負責提案文件審查、跨部會協調聯繫、計畫進度控管及營運監督評核等事宜；並適時邀集相關民間團體等召開遊艇泊區發展相關座談會。
- (二) 漁港內非專屬遊艇泊區設施情形者，中央主管機關以漁業署為主，倘漁港內已劃設為遊艇遊憩專區、地方主管遊艇港及其他水域者以航港局為主，至商港及遊艇港內設置遊艇專屬泊區功能之規劃、建設經營及管理，則由內政部營建署、本部觀光局、港務公司為主。考量相關建設投入經費來源涉及不同部會，將由本部航港局與各類水域權管部會(觀光局、港務公司、行政院農業委員會及內政部等)共同成立輔導小組，共同協商及督導維運管理機制及運作情形。
- (三) 為遊艇泊區永續經營所需，應自規劃、興建、營運及維護管理，以全生命週期建立相關指引或規範，以確認地方政府及相關中央機關權責，後續將由本部航港局檢討研議遊艇泊區相關管理法規。
- (四) 海委會刻正建置「海域遊憩一站式平台」-「海域遊憩船舶進出港申請系統」，整合遊艇進出港申請程序，包含進出港申請、海巡出海報備及泊位申請等功能，且本部航港局亦已協助將「遊艇申辦服務平臺」介接於該會系統；未來海委會宜持續整合漁業署轄管漁港及各部會遊艇泊區、遊艇管家一站式服務及相關活動資訊等，以建立智慧化管理。
- (五) 航港局、海委會等各中央機關將依現行遊艇活動安全管理相關機制(含入出境、進出港，及設備配置等)，並持續精進及建立遊艇安全管理法制及執行相關作為，有效提升遊艇產業及活動發展，並兼顧安全且便民性。

二、直轄市、縣（市）政府

- (一) 地方政府依地區整體遊艇活動及觀光發展，配合相關法令，考量土地使用規定及經費、人力等執行因素，審慎排列辦理工程建設案件之優先順序，依規劃期程完成相關工程並按經營管理計畫落實泊區營運管理。
- (二) 遊艇泊區多位於漁港內，與漁船使用同一空間，容易影響既有船舶泊靠權益(影響漁民生計)，地方主管機關未來各遊艇泊區規劃或工程階段，需優先取得既有使用者(如：漁業團體)共識，並妥為溝通、創造互利或透過劃設專區方式設置遊艇泊位等，並建立適宜管理機制。
- (三) 未來透過海委會整合航港局及各部會之系統平台，除方便遊艇玩家活動申請外，亦可提供遊艇泊區營運管理機關，掌握泊區使用效率及滾動調整泊區管理決策之參據。爰本計畫推動後，將持續與漁業署共同要求地方政府落實使用泊位資訊系統，於規劃、興建、營運及維護管理階段，適時邀集相關民間團體等進行對話溝通，本部航港局亦將與各中央部會(海委會、漁業署等)成立溝通平臺，並針對地方政府加強不定期抽查營運管理機關填報情形，並作為後續相關補助評估參據。

附錄 1 中長程個案計畫自行檢核表

中長程個案計畫自評檢核表

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則擬擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
1、計畫書格式	(1)計畫內容應包括項目是否均已填列(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」(以下簡稱編審要點)第5點、第10點)	√		√		
	(2)延續性計畫是否辦理前期計畫執行成效評估,並提出總結評估報告(編審要點第5點、第13點)		√		√	
	(3)是否本於提高自償之精神提具相關財務策略規劃檢核表?並依據各類審查作業規定提具相關書件	√		√		
2、民間參與可行性評估	是否填寫「促參預評估檢核表」評估(依「公共建設促參預評估機制」)		√		√	
3、經濟及財務效益評估	(1)是否研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第34條)		√		√	
	(2)是否研提完整財務計畫	√		√		
4、財源筹措及資金運用	(1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容)	√		√		
	(2)資金筹措:本於提高自償之精神,將影響區域進行整合規劃,並將外部效益內部化	√		√		
	(3)經費負擔原則: a.中央主辦計畫:中央主管相關法令規定 b.補助型計畫:中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法、本於提高自償之精神所擬訂各類審查及補助規定	√		√		
	(4)年度預算之安排及能量估算:所需經費能否於中程歲出概算額度內容納加以檢討,如無法納編者,應檢討調減一定比率之舊有經費支應;如仍有不敷,須檢附以前年度預算執行、檢討不經濟支出及自行檢討調整結果等經費審查之相關文件	√		√		
	(5)經費比1:2(「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第2點)	√		√		
	(6)屬具自償性者,是否透過基金協助資金調度		√		√	
	(7)屬具自償性者,是否檢附下列資料: a.現有人力運用情形 b.計畫結束後,請增人力之處理原則 c.請增人力之類別及進用方式 d.請增人力之經費來源		√		√	
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理	√		√		
	(2)擬請增人力者,是否檢附下列資料: a.現有人力運用情形 b.計畫結束後,請增人力之處理原則 c.請增人力之類別及進用方式 d.請增人力之經費來源		√		√	

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
6、營運管理計畫	是否具務實及合理性(或能否落實營運)	√		√		
7、土地取得	(1)能否優先使用公有閒置土地房舍		√		√	
	(2)屬補助型計畫,補助方式是否符合規定(中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第10條)	√		√		
	(3)計畫中是否涉及徵收或區段徵收特定農業區之農牧用地		√		√	
	(4)是否符合土地徵收條例第3條之1及土地徵收條例施行細則第2條之1規定		√		√	
	(5)若涉及原住民族保留地開發利用者,是否依原住民族基本法第21條規定辦理		√		√	
8、風險管理	是否對計畫內容進行風險管理	√		√		
9、環境影響分析 (環境政策評估)	是否須辦理環境影響評估		√		√	
10、性別影響評估	是否填具性別影響評估檢視表	√		√		
11、無障礙及通用 設計影響評估	是否考量無障礙環境,參考建築及活動空間相關規範辦理	√		√		
12、高齡社會影響 評估	是否考量高齡者友善措施,參考WHO「高齡友善城市指南」相關規定辦理	√		√		
13、涉及空間規劃 者	是否檢附計畫範圍具座標之向量圖檔		√		√	
14、涉及政府辦公 廳舍興建購 置者	是否納入積極活化閒置資產及引進民間 資源共同開發之理念		√		√	
15、跨機關協商	(1)涉及跨部會或地方權責及財務分攤,是 否進行跨機關協商		√		√	
	(2)是否檢附相關協商文書資料		√		√	
16、依碳中和概念 優先選列節 能減碳指標	(1)是否以二氧化碳之減量為節能減碳指 標,並設定減量目標		√		√	
	(2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳 措施		√		√	
	(3)是否檢附相關說明文件		√		√	
17、資通安全防護 規劃	資訊系統是否辦理資通安全防護規劃		√		√	

主辦機關核章：承辦人

技正何孟芙

主管部會核章：研考主管

主任黃荷婷(印)
秘書賈荷婷(印)

單位主管

港務組長胡凱程

會計主管

會計處長張信一(印)
處長張信一(印)

首長

交通部港務局長葉協隆

首長

部長王國材(印)

附錄 2 性別影響評估檢視表

中長程個案計畫性別影響評估檢視表【一般表】

【第一部分－機關自評】：由機關人員填寫

【填表說明】 各機關使用本表之方法與時機如下：

一、計畫研擬階段

- (一) 請於研擬初期即閱讀並掌握表中所有評估項目；並就計畫方向或構想徵詢作業說明第三點所稱之性別諮詢員（至少 1 人），或提報各部會性別平等專案小組，收集性別平等觀點之意見。
- (二) 請運用本表所列之評估項目，將性別觀點融入計畫書草案：
 - 1、將性別目標、績效指標、衡量標準及目標值納入計畫書草案之計畫目標章節。
 - 2、將達成性別目標之主要執行策略納入計畫書草案之適當章節。

二、計畫研擬完成

- (一) 請填寫完成【第一部分－機關自評】之「壹、看見性別」及「貳、回應性別落差與需求」後，併同計畫書草案送請性別平等專家學者填寫【第二部分－程序參與】，宜至少預留 1 週給專家學者（以下稱為程序參與者）填寫。
- (二) 請參酌程序參與者之意見，修正計畫書草案與表格內容，並填寫【第一部分－機關自評】之「參、評估結果」後通知程序參與者審閱。

三、計畫審議階段：請參酌行政院性別平等處或性別平等專家學者意見，修正計畫書草案及表格內容。

四、計畫執行階段：請將性別目標之績效指標納入年度個案計畫管制並進行評核；如於實際執行時遇性別相關問題，得視需要將計畫提報至性別平等專案小組進行諮詢討論，以協助解決所遇困難。

註：本表各欄位除評估計畫對於不同性別之影響外，亦請關照對不同性傾向、性別特質或性別認同者之影響。

計畫名稱：遊艇泊區整體發展計畫

主管機關 (請填列中央二級主管機關)	交通部	主辦機關(單位) (請填列提案機關/單位)	航港局
------------------------------	-----	---------------------------------	-----

壹、看見性別：檢視本計畫與性別平等相關法規、政策之相關性，並運用性別統計及性別分析，「看見」本計畫之性別議題。

評估項目	評估結果
1-1【請說明本計畫與性別平等相關法規、政策之相關性】 性別平等相關法規與政策包含憲法、法律、性別平等政策綱領及消除對婦女一切形式歧視公約（CEDAW）可參考行政院性別平等會網站（ https://gec.ey.gov.tw ）。	1.本計畫相關設施，皆為落實憲法、性別平等政策綱領(教育、文化及媒體篇)之基本精神與內涵。 2.其次本計畫補助建設之遊艇泊區基本必要性設施，無特別性別偏向，屬於男女皆可使用之公共設施。 3.營造友善泊區設施，可促進遊艇活動發展，相關活動可同時吸引不同性別參與。
評估項目	評估結果
1-2【請蒐集與本計畫相關之性別統計及性別分析(含前期或相關計	1.本計畫政策規劃者：本計畫參

<p>畫之執行結果)，並分析性別落差情形及原因】 請依下列說明填寫評估結果：</p> <p>a. 歡迎查閱行政院性別平等處建置之「性別平等研究文獻資源網」(https://www.gender ey.gov.tw/research/)、「重要性別統計資料庫」(https://www.gender ey.gov.tw/gecdb/) (含性別分析專區)、各部會性別統計專區、我國婦女人權指標及「行政院性別平等會—性別分析」(https://gec ey.gov.tw)。</p> <p>b. 性別統計及性別分析資料蒐集範圍應包含下列 3 類群體： ①政策規劃者 (例如:機關研擬與決策人員；外部諮詢人員)。 ②服務提供者 (例如:機關執行人員、委外廠商人力)。 ③受益者 (或使用者)。</p> <p>c. 前項之性別統計與性別分析應盡量顧及不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者，探究其處境或需求是否存在差異，及造成差異之原因；並宜與年齡、族群、地區、障礙情形等面向進行交叉分析 (例如：高齡身障女性、偏遠地區新住民女性)，探究在各因素交織影響下，是否加劇其處境之不利，並分析處境不利群體之需求。前述經分析所發現之處境不利群體及其需求與原因，應於後續【1-3 找出本計畫之性別議題】，及【貳、回應性別落差與需求】等項目進行評估說明。</p> <p>d. 未有相關性別統計及性別分析資料時，請將「強化與本計畫相關的性別統計與性別分析」列入本計畫之性別目標 (如 2-1 之 f)。</p>	<p>與研擬與決策機關人員(含局長、副局長、組長、副組長、簡正、科長等)共 10 人，女性人數為 5 人(50%)、男性人數為 5 人(50%)，符合任一性別不低於 1/3 原則。</p> <p>2. 本計畫服務提供者：本計畫主辦機關航港局總人數 580 人中，女性人數為 230 人(39.7%)、男性人數為 350 人(60.3%)，符合任一性別不低於 1/3 原則。</p> <p>3. 本計畫主要受益者： (1) 依航港局 110 年 8 月統計，遊艇駕駛執照數共 19,904 人，女性人數為 2,167 人(11%)、男性人數為 17,737 人(89%) (2) 遊艇活動(賞景、賞鯨、派對、海釣、浮潛、滑水等)，屬於男女老幼皆宜之遊憩活動，能夠同時吸引不同性別參與。</p>
評估項目	評估結果
<p>1-3【請根據 1-1 及 1-2 的評估結果，找出本計畫之性別議題】 性別議題舉例如次：</p> <p>a. 參與人員 政策規劃者或服務提供者之性別比例差距過大時，宜關注職場性別隔離 (例如：某些職業的從業人員以特定性別為大宗、高階職位多由單一性別擔任)、職場性別友善性不足 (例如：缺乏防治性騷擾措施；未設置哺乳室；未顧及員工對於家庭照顧之需求，提供彈性工作安排等措施)，及性別參與不足等問題。</p> <p>b. 受益情形 ① 受益者人數之性別比例差距過大，或偏離母體之性別比例，宜關注不同性別可能未有平等取得社會資源之機會 (例如:獲得政府補助；參加人才培訓活動)，或平等參與社會及公共事務之機會 (例如:參加公聽會/說明會)。 ② 受益者受益程度之性別差距過大時 (例如:滿意度、社會保險給付金額)，宜關注弱勢性別之需求與處境 (例如:家庭照顧責任</p>	<p>綜合 1-1 及 1-2 評估結果，確認本計畫性別議題包含：</p> <p>1. 計畫推動之規劃人員、專案辦公室之聘僱人力，應以任一性別不低於 1/3 原則。</p> <p>2. 雖然本計畫僅補助建設遊艇泊區基本必要性設施，但在審議評分時亦納入泊區周邊公共設施(如廁所)之完整性作為評分參考，以確保泊區對於不同性別之友善性。</p>

<p>使女性未能連續就業，影響年金領取額度)。</p> <p>c.公共空間 公共空間之規劃與設計，宜關注不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者之空間使用性、安全性及友善性。 ①使用性：兼顧不同生理差異所產生的不同需求。 ②安全性：消除空間死角、相關安全設施。 ③友善性：兼顧性別、性傾向或性別認同者之特殊使用需求。</p> <p>d.展覽、演出或傳播內容 藝術展覽或演出作品、文化禮俗儀典與觀念、文物史料、訓練教材、政令/活動宣導等內容，宜注意是否避免複製性別刻板印象、有助建立弱勢性別在公共領域之可見性與主體性。</p> <p>e.研究類計畫 研究類計畫之參與者（例如:研究團隊）性別落差過大時，宜關注不同性別參與機會、職場性別友善性不足等問題；若以「人」為研究對象，宜注意研究過程及結論與建議是否納入性別觀點。</p>	
<p>貳、回應性別落差與需求：針對本計畫之性別議題，訂定性別目標、執行策略及編列相關預算。</p>	
<p style="text-align: center;">評估項目</p>	<p style="text-align: center;">評估結果</p>
<p>2-1【請訂定本計畫之性別目標、績效指標、衡量標準及目標值】 請針對 1-3 的評估結果，擬訂本計畫之性別目標，並為衡量性別目標達成情形，請訂定相應之績效指標、衡量標準及目標值，並納入計畫書草案之計畫目標章節。性別目標宜具有下列效益：</p> <p>a.參與人員 ①促進弱勢性別參與本計畫規劃、決策及執行，納入不同性別經驗與意見。 ②加強培育弱勢性別人才，強化其領導與管理知能，以利進入決策階層。 ③營造性別友善職場，縮小職場性別隔離。</p> <p>b.受益情形 ①回應不同性別需求，縮小不同性別滿意度落差。 ②增進弱勢性別獲得社會資源之機會（例如:獲得政府補助；參加人才培訓活動）。 ③增進弱勢性別參與社會及公共事務之機會（例如:參加公聽會/說明會，表達意見與需求）。</p> <p>c.公共空間 回應不同性別對公共空間使用性、安全性及友善性之意見與需求，打造性別友善之公共空間。</p> <p>d.展覽、演出或傳播內容 ①消除傳統文化對不同性別之限制或僵化期待，形塑或推展性別</p>	<p>因本計畫所補助辦理之泊區規劃與建設設施無特別性別差異，故無訂定性別目標，確保落實性別平等之策略包含：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.補助地方政府辦理之規劃、工程案，應納入漁民共識，辦理施工說明會，提供不同性別之民眾皆能瞭解、參與之平台，並充分提供意見表達之平等機會。 2.審議評分時亦納入泊區周邊公共設施(如廁所)之完整性作為評分參考，以確保泊區對於不同性別之友善性。 3.本計畫辦理推動之規劃人員、專案辦公室之聘僱人力，應以任一性別不低於 1/3 原則。

<p>平等觀念或文化。</p> <p>⊙提升弱勢性別在公共領域之可見性與主體性（如作品展出或演出；參加運動競賽）。</p> <p>e.研究類計畫</p> <p>⊙產出具性別觀點之研究報告。</p> <p>⊙加強培育及延攬環境、能源及科技領域之女性研究人才，提升女性專業技術研發能力。</p> <p>f.強化與本計畫相關的性別統計與性別分析。</p> <p>g.其他有助促進性別平等之效益。</p>	
評估項目	評估結果
<p>2-2【請根據 2-1 本計畫所訂定之性別目標，訂定執行策略】</p> <p>請參考下列原則，設計有效的執行策略及其配套措施：</p> <p>a.參與人員</p> <p>⊙本計畫研擬、決策及執行各階段之參與成員、組織或機制（如相關會議、審查委員會、專案辦公室成員或執行團隊）符合任一性別不少於三分之一原則。</p> <p>⊙前項參與成員具備性別平等意識/有參加性別平等相關課程。</p> <p>b.宣導傳播</p> <p>⊙針對不同背景的目標對象（如不諳本國語言者；不同年齡、族群或居住地民眾）採取不同傳播方法傳布訊息（例如：透過社區公布欄、鄰里活動、網路、報紙、宣傳單、APP、廣播、電視等多元管道公開訊息，或結合婦女團體、老人福利或身障等民間團體傳布訊息）。</p> <p>⊙宣導傳播內容避免具性別刻板印象或性別歧視意味之語言、符號或案例。</p> <p>⊙與民眾溝通之內容如涉及高深專業知識，將以民眾較易理解之方式，進行口頭說明或提供書面資料。</p> <p>c.促進弱勢性別參與公共事務</p> <p>⊙計畫內容若對人民之權益有重大影響，宜與民眾進行充分之政策溝通，並落實性別參與。</p> <p>⊙規劃與民眾溝通之活動時，考量不同背景者之參與需求，採多元時段辦理多場次，並視需要提供交通接駁、臨時托育等友善服務。</p> <p>⊙辦理出席民眾之性別統計；如有性別落差過大情形，將提出加強蒐集弱勢性別意見之措施。</p> <p>⊙培力弱勢性別，形成組織、取得發言權或領導地位。</p> <p>d.培育專業人才</p> <p>⊙規劃人才培訓活動時，納入鼓勵或促進弱勢性別參加之措施</p>	<p>■有訂定執行策略者，請將主要的執行策略納入計畫書草案之適當章節，並於本欄敘明計畫書草案之頁碼：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.納入性別友善設計原則。(計畫書草案第 13 頁) 2.補助地方政府辦理之規劃、工程案，應納入漁民共識，辦理施工說明會，提供民眾瞭解、參與之平台，並充分提供意見表達之平等機會。(屬補助審議要點規定事項未於計畫書中贅述) 3.審議評分時亦納入泊區周邊公共設施(如廁所)之完整性作為評分參考，以確保泊區對於不同性別之友善性。(屬補助審議要點規定事項未於計畫書中贅述) 4.本計畫辦理推動之規劃人員、專案辦公室之聘僱人力，應以任一性別不低於 1/3 原則。(屬專案辦公室招標規定事項未於計畫書中贅述)

<p>(例如:提供交通接駁、臨時托育等友善服務；優先保障名額；培訓活動之宣傳設計，強化歡迎或友善弱勢性別參與之訊息；結合相關機關、民間團體或組織，宣傳培訓活動)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕辦理參訓者人數及回饋意見之性別統計與性別分析，作為未來精進培訓活動之參考。 ⊕培訓內涵中融入性別平等教育或宣導，提升相關領域從業人員之性別敏感度。 ⊕辦理培訓活動之師資性別統計，作為未來師資邀請或師資培訓之參考。 <p>e.具性別平等精神之展覽、演出或傳播內容</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕規劃展覽、演出或傳播內容時，避免複製性別刻板印象，並注意創作者、表演者之性別平衡。 ⊕製作歷史文物、傳統藝術之導覽、介紹等影音或文字資料時，將納入現代性別平等觀點之詮釋內容。 ⊕規劃以性別平等為主題的展覽、演出或傳播內容（例如:女性的歷史貢獻、對多元性別之瞭解與尊重、移民女性之處境與貢獻、不同族群之性別文化）。 <p>f.建構性別友善之職場環境</p> <p>委託民間辦理業務時，推廣促進性別平等之積極性作法（例如：評選項目訂有友善家庭、企業托兒、彈性工時與工作安排等性別友善措施；鼓勵民間廠商拔擢弱勢性別優秀人才擔任管理職），以營造性別友善職場環境。</p> <p>g.具性別觀點之研究類計畫</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕研究團隊成員符合任一性別不少於三分之一原則，並積極培育及延攬女性科技研究人才；積極鼓勵女性擔任環境、能源與科技領域研究類計畫之計畫主持人。 ⊕以「人」為研究對象之研究，需進行性別分析，研究結論與建議亦需具性別觀點。 	
評估項目	評估結果
<p>2-3【請根據 2-2 本計畫所訂定之執行策略，編列或調整相關經費配置】</p> <p>各機關於籌編年度概算時，請將本計畫所編列或調整之性別相關經費納入性別預算編列情形表，以確保性別相關事項有足夠經費及資源落實執行，以達成性別目標或回應性別差異需求。</p>	<p>■有編列或調整經費配置者，請說明預算額度編列或調整情形： 辦理計畫推動需求，成立專案辦公室、委請專家學者、勘驗、管考、計畫評估、檢討及行政工作等業務執行之費用。在專案辦公室之聘僱人力，以任一性別不低於 1/3 為原則。</p>

	工程經費以補助泊區基本必要性服務設施，包括浮動碼頭、陸域存放設施(如：艇架、艇庫)、補給設施(如：岸水、岸電)及上下岸設施(如：曳船道、斜坡道)等，相關設施不因不同性別有不同使用需求，因此無特別區分預算編列。
--	--

【注意】 填完前開內容後，請先依「填表說明二之(一)」辦理【第二部分－程序參與】，再續填下列「參、評估結果」。

參、評估結果
請機關填表人依據【第二部分－程序參與】性別平等專家學者之檢視意見，提出綜合說明及參採情形後通知程序參與者審閱。

3-1 綜合說明	本案經程序參與由專家學者同意本計畫之自評資料，另審查意見已說明處理情形，綜合性意見為合宜。	
3-2 參採情形	3-2-1 說明採納意見後之計畫調整(請標註頁數)	已依性別平等專家學者意見說明處理情形，並經專家學者表示修改後之性別影響評估表修改合宜。
	3-2-2 說明未參採之理由或替代規劃	

3-3 通知程序參與之專家學者本計畫之評估結果：
已於 年 月 日將「評估結果」及「修正後之計畫書草案」通知程序參與者審閱。

- 填表人姓名：__陳怡妃__ 職稱：__技正__ 電話：(02)89782609 填表日期：110年8月16日
- 本案已於計畫研擬初期 徵詢性別諮詢員之意見，或 提報各部會性別平等專案小組(會議日期：__年__月__日)
- 性別諮詢員姓名：陳艾懃 服務單位及職稱：中央警察大學助理教授 身分：符合中長程個案計畫性別影響評估作業說明第三點第__款(如提報各部會性別平等專案小組者，免填)
(請提醒性別諮詢員恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開計畫草案)

【第二部分－程序參與】：由性別平等專家學者填寫

<p>程序參與之性別平等專家學者應符合下列資格之一：</p> <p>■1.現任臺灣國家婦女館網站「性別主流化人才資料庫」公、私部門之專家學者；其中公部門專家應非本機關及所屬機關之人員（人才資料庫網址:http://www.taiwanwomencenter.org.tw/）。</p> <p>□2.現任或曾任行政院性別平等會民間委員。</p> <p>□3.現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。</p>	
(一) 基本資料	
1.程序參與期程或時間	110 年 8 月 13 日至 年 月 日
2.參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	陳艾勳，助理教授，中央警察大學交通學系 專長領域：土木工程、鋪面工程、交通工程、性別影響評估
3.參與方式	□計畫研商會議 □性別平等專案小組 ■書面意見
(二) 主要意見 （若參與方式為提報各部會性別平等專案小組，可附上會議發言要旨，免填 4 至 10 欄位，並請通知程序參與者恪遵保密義務）	
4.性別平等相關法規政策相關性評估之合宜性	1. 已說明本計畫與憲法、性別平等政策綱領教育、文化及媒體篇之相關性，應為合宜。 2. 考量多元性別，建議將「兩性」更改為「性別」。
5.性別統計及性別分析之合宜性	已提供政策規劃者、服務提供者與受益者之性別統計，應為合宜。
6.本計畫性別議題之合宜性	提出平等參與與設施友善兩項議題，符合性別統計分析結果與計畫內容，應為合宜。
7.性別目標之合宜性	1. 提出三項性別目標，符合性別議題規劃，大致合宜。 2. 評估說明第 1 點辦理施工說明會之立意良好，但與性別之關聯性並未說明，建議補充。
8.執行策略之合宜性	依據性別目標規劃執行策略，並擇要納入計畫書(草案)中，應為合宜。
9.經費編列或配置之合宜性	1. 已說明支應成立專案辦公室與委請專家學者費用，大致合宜。 2. 另依據性別目標與執行策略，關於性別友善公共設施之建設經費應亦可納入，若因金額未定無法明確額度，建議仍可說明。
10.綜合性檢視意見	本計畫為協助地方政府改善遊艇泊區之補助型計畫，已規劃平等參與以及性別友善公共設施為性別目標，並提出對應之執行策略，評估合宜。惟少數需再檢視修正之處請再確認。

(三) 參與時機及方式之合宜性	依據本表建議時程邀請參與，參與方式為透過電子郵件取得參與同意後，以電子郵件進行資料與意見交換，參與時機及方式合宜。
<p>本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之計畫草案。</p> <p>(簽章，簽名或打字皆可) 陳艾懃</p>	

附錄 3-交通部 110 年 9 月 28 日交航字第 1100027425 號函回應對照表

110.10.05

機關別	審查意見	回應內容
交通部 會計處	<p>一、第一章第二節現況說明：歸納北、中、南、東及離島地區遊艇泊位及登記數，惟遊艇使用具空間移動特性，常因季節、觀光等需求移泊其他區域，建議補充各區域泊位使用率，以呈現實際供需情形，強化連結本計畫增加遊艇泊區及席位之必要性。</p>	<p>一、目前多數遊艇泊區管理機關較無定期紀錄泊區使用資料，爰缺乏泊區使用率等相關數據。本計畫執行後，將針對受補助建設之遊艇泊區，於營運管理計畫中納入泊區使用調查，如以日、月或年為週期之使用率、周轉率等，以實際掌握泊區供需情形，並作為下期計畫補助參考依據。</p>
	<p>二、本計畫設定績效指標為補助案件數、席位改善及增加率、泊區增加率，皆為硬體建設面，惟依行政院核定之「推動遊艇活動發展方案」，航港局及相關單位亦同步推動「簡化遊艇進出作業程序」、「健全遊艇法制作業」等措施(第 15 頁)，建議評估增列相對應之績效指標，以呈現軟體面之提升。</p>	<p>二、有關評估增列「簡化遊艇進出作業程序」、「健全遊艇法制作業」等措施之績效指標部分：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 為推動遊艇活動發展方案，其中向海致敬-「海域開放與發展計畫」，海洋委員會刻正規劃建立「海域遊憩船舶進出港線上申請系統建置」，以簡化遊艇進出作業程序。至本局亦針對娛樂漁業漁船及遊艇相關法規檢討調合，以健全遊艇法制作業。 2. 本期四年計畫係配合行政院政策推動泊區整體發展計畫，考量現有泊位需求及地方政府急待推動主管泊區建設，本期除從規劃面推動區域整體泊位發展外，並優先以基本設施面的硬體建設為主；故本期績效指標主要為推動補助案件數及硬體建設面之提升。至整體建設面環境構建後，下期計畫將加強軟體面等相關績效指標。
	<p>三、本計畫補助地方政府項目分為規劃評估及工程建設，規劃評估採全額補助，</p>	<p>三、本計畫補助對象為縣市政府經營管理之水域(含受其他中央主管機關委託管理之水域)，預期</p>

	<p>工程經費依地方政府財力分級，就政府自行興建、民間投資興建兩類別給予不同比率之補助。惟前述補助比率高於本部鐵路、公路等相關補助規定，且最高補助93%亦超過「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」第9條最高補助比率90%之規定，請說明其依據及合理性。</p>	<p>漁港將為主要水域。爰本計畫針對政府自行興建補助比例部分，參考行政院110.6.4核定「海洋觀光計畫」中，同位於漁港內之「交通船碼頭服務設施升級」補助比例；另為鼓勵民間參與投資建設，並參考「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」附表一、「中央對直轄市與縣(市)政府補助事項及最高補助比率」-行政院農業委員會「發展地方農業產業文化及發展休閒農業計畫」補助事項之第五級最高補助比率為95，以不超過該補助比例為上限，針對政府自行興建之各級補助比例酌增3%。請參閱計畫書第19頁。</p>
	<p>四、有關經濟效益評估一節，效益面包括產業關聯經濟效益以及該效益所產生之營業稅收(第31-32頁)，兩者效益有重複計算之情形，且依本部運輸研究所「108年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，國內稅賦收入不宜納入效益評估。</p>	<p>四、已配合修正，計算參考行政院110.6.4核定「海洋觀光計畫」之效益面計算方式，就投資建設在產業關聯效益之新衍生的效益來計算，請參閱計畫書第31~37頁。</p>
<p>航政司</p>	<p>一、第一章第四節社會參與及政策溝通情形所述(第22頁)，有關國內遊艇活動推動議題已於109年11月3日邀集地方政府、12月4日邀集遊艇活動團體共同研商，並於110年7月30日針對未來中央對遊艇泊區規劃相關經費補助機制徵詢地方政府意見，請將前述會議結論或重要共識等內容補充納入，以呈現與本計畫之關聯性。</p>	<p>一、已配合補充，請參閱計畫書第9頁。</p>

<p>二、第四章第三節所述後續將邀集地方政府及專家學者，研擬遊艇泊區整體發展計畫補助審查作業要點(第18-20頁)，並將成立計畫審議小組，作為後續規劃報告及經費補助審查之依據，請說明該作業要點研訂期程及預計完成時間，以利本計畫核定後順利執行。</p>	<p>二、考量本計畫將於112年啟動，爰本局擬於111年10月底前或本計畫核定後，半年內完成遊艇泊區整體發展計畫補助審查作業要點，以利本計畫核定後順利執行。</p>
<p>三、經查本計畫將由貴局成立專案辦公室，以協助地方政府規劃未來遊艇泊區發展願景及評估重點，考量專案辦公室功能除輔導地方政府執行外，還應具備計畫執行進度掌握、考核、監督、示範及後續成果展現及推廣等功能，請一併納入。</p>	<p>三、已配合補充，請參閱計畫書第22頁。</p>
<p>四、有關本計畫補助方式係由地方政府先就區域整體規劃及個別泊區可行性進行評估，其評估成果經審議小組評比通過後，再由地方政府辦理相關工程，為利有效掌握後續各項補助工程執行進度，請說明本計畫執行管控監督機制。</p>	<p>四、本計畫核定後將另行訂定遊艇泊區整體發展計畫補助審查作業要點，並將納入執行管控督導機制。</p>
<p>五、本計畫期程為112至115年，所需中央補助經費計7.69億元，地方配合款為1.15億元，合計8.84億元，請說明有關中央補助經費評估計算方式及各年度預計補助之各項工作項目及所需經費。</p>	<p>五、有關中央補助經費評估計算方式及各年度預計補助之各項工作項目及所需經費：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本計畫屬審議(競爭)型補助計畫，並採先規劃後工程之補助方式。本計畫預估執行所需經費，係經本局於110.5.28及110.7.30分別函請及邀會地方政府，針對其推動泊區規劃、工程所需經費及辦理年期等需求，經考量實務合理經費及期程酌予調整，並配

		<p>合各年度專案辦公室及審議小組會議審議、踏勘等所需費用，估算所需經費。</p> <p>2. 本計畫 112 年及 113 年原則主要為補助地方政府辦理遊艇泊區整體規劃及個別泊區規劃，114 年及 115 年原則主要為辦理工程補助，預估所需經費共 6.99 億元。另專案辦公室及審議小組則於計畫執行期間(112 年至 115 年)持續執行輔導規劃、審議等工作，預估所需經費為 0.7 億元。</p> <p>3. 其中 112 年預估規劃費及專案辦公室經費為 0.83 億元及 0.13 億元，合計 0.96 億元；113 年規劃費及專案辦公室經費約為 0.83 億元及 0.19 億元，合計 1.02 億元；114 年工程補助費及專案辦公室經費約為 3.33 億元及 0.19 億元，合計 3.52 億元；115 年辦理工程補助及專案辦公室經費約 2 億元及 0.19 億元，合計 2.19 億元。</p>
<p>臺灣港務股份有限公司</p>	<p>一、圖 1.2-1 遊艇專屬泊區分布縣市及席位數量圖（第 3 頁），花蓮港暫無遊艇專用碼頭，目前僅以調度碼頭(#12 碼頭)之商船泊位提供到港遊艇臨時靠泊，其性質係屬非專屬遊艇停泊區，所載花蓮港專屬遊艇泊區應為誤植，建議予以刪除修正。</p> <p>二、另安平亞果遊艇碼頭泊位為 62 席，請修正。</p>	<p>一、已配合修正，請參閱計畫書第 5-6 頁。</p> <p>二、已配合修正，請參閱計畫書第 5-6 頁。</p>

附錄 4-行政院 110 年 11 月 23 日召開「審查遊艇泊區 整體發展計畫」審查結論回應說明對照表

110.12.20

審查結論	處理說明
<p>一、本計畫經與會機關充分討論後，獲致審查結論如下，請交通部(航港局)進一步補充或修正調整計畫內容：</p> <p>(一) 計畫緣起宜回歸需求面，確實掌握產業發展趨勢及需求，提出整體性規劃：</p> <p>1. 為推動海洋產業經濟發展，海委會前已會同交通部等單位，邀請國內遊艇、帆船等民間團體及業者，舉辦一系列座談會，聽取其使用者之需求，並函發各目的事業主管機關參考辦理。交通部為遊艇之中央目的事業主管機關，應更積極主動了解，並請海委會再協助提供相關資訊，以利該部掌握遊艇產業發展趨勢及其需求，提出更完善的整體性規劃。</p> <p>2. 另有關本計畫第一章之辦理依據，不宜逕以本院 110 年 4 月 23 日會議決議為據，而應回歸專業，強化產業發展趨勢及需求分析，清楚說明遊艇泊區現況有無供需失衡問題(包含區位、數量)，具體闡述本計畫辦理之必要性及迫切性。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P.1-P.15)。</p> <p>一、計畫研擬階段已多次邀請海委會、農委會漁業署、地方政府及遊艇活動團體等就產業發展趨勢、泊區供需等議題進行研商；同時參考公路總局前瞻計畫—改善停車問題計畫執行方法，以及前述歷次研商會議相關中央部會及活動團體意見，考量現況國內遊艇泊區發展主要問題，擬提本計畫推動規劃。</p> <p>二、我國大型遊艇生產總長度位居亞洲第一、全球第四，顯示我國遊艇製造產業足具競爭力。另以海島型國家擁船數觀之，日本每萬人平均擁有 35 艘遊艇，韓國則為每萬人平均擁有 3 艘遊艇，我國僅每萬人平均擁有 0.5 艘，顯示我國遊艇仍有相當成長空間。</p> <p>三、國內遊艇登記數 109 年成長為約 700 艘(未含澎湖縣無籍船筏轉登記為遊艇)，增加幅度約達 20%，遊艇泊區需求日益增加。另經實際統計 110 年 11 月專屬泊區使用情形，停泊率已達 74.06%，10 處泊區停泊率超過 85%。復以遊艇實際使用需求具空間移動特性，易受季節氣候、景點遊程活動及維修影響，爰熱門泊區已有供需失衡情形。爰此，基於產業發展及促進遊艇活動發展所需，我國遊艇泊區有檢討增加之必要性及迫切性。</p> <p>四、長期從健全產業發展而言，現有遊艇泊區僅占全國港口約 7.7%，導致現有遊艇活動多為同港進出，遊程發展受限。完整的遊艇泊區整體發展需要有小泊區，</p>

	<p>以提供遊程臨停與基本長停需求為主；也需要提供修繕、旅宿、駕駛訓練等多元服務之大型泊區。</p> <p>五、綜上，本計畫採「先規劃後工程」，協助輔導地方政府盤點遊艇泊區發展潛力資源及發展規劃，並依規劃評估結果，透過審議小組審議工程經費補助，以達改善既有泊區，加速新建泊區，促進遊艇活動發展，落實向海致敬政策目標。</p>
<p>(二) 強化遊艇管理作為：</p> <p>1. 短期立即整合相關資訊與系統功能，加強管理：</p> <p>(1) 據查交通部航港局之遊艇申辦服務平台資訊，顯示 110 年 10 月未使用席位高達 83%；且有關政府投資興建遊艇碼頭，審計部與監察院於 101 年間均曾提出應避免鉅額投資衍生效能過低情事及應注意符合經濟效益等意見，爰本計畫應確保設施建置之必要性與利用可行性。</p> <p>(2) 雖據航港局回應說明，經調查席位實際使用率平均達 7 成，上開狀況可能係民眾以紙本申請(而無登錄系統填報)以致於系統呈現使用率偏低情形。惟由此可知，交通部對於遊艇泊位使用及登錄情形尚未全面掌握，資訊未能反映實際。</p> <p>(3) 本院向海致敬政策揭示資訊應透明、公開及正確等原則，請交通部立即著手改善，於硬體設備設置同時，也要強化軟體管理系統功能，絕不可等本計畫通過後才著手改善，相關改善情形亦請適時對外澄清。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P.1-P.15)，及第二章第三節(P.17-P.19)。</p> <p>一、航港局為推廣遊艇活動，建置遊艇申辦服務平台，提供活動者及管理者於線上申請及審核使用泊位。原平台所呈現資料未納入長期租用之停泊數據，且營運管理單位針對紙本申請之資料，未即時補登，致平台顯示未使用席位比例高。有關平台資料未能反映實際使用情形，航港局已完成平台系統修正。</p> <p>二、此外，航港局已再次於 12 月 9 日邀集各遊艇泊區管理機關(構)召開平台資料填寫說明會議，要求泊區管理營運機關落實資料填報，並配合回報每月泊區停泊率與使用狀況。航港局亦將加強不定期抽查營運管理機關填報情形，並作為後續相關補助評估參據。</p> <p>三、經調查統計，110 年 11 月國內各遊艇專屬泊區水域停泊率達 74.06% 以上，且 10 處泊區停泊率超過 85%。復以遊艇實際使用需求具空間移動特性，易受季節氣候、景點遊程活動及維修影響，爰熱門泊區已有供需失衡情形。</p> <p>四、航港局已與海委會合作，完成遊艇申辦服務平臺介接於該會海域遊憩船舶進出港線上申請系統之服務，提供更便利之遊艇活動申請服務，未來亦將持續向遊艇團體推廣使用。</p>

<p>2. 長期儘速著手研議相關遊艇港管理法規，完成制度化管理：</p> <p>(1) 目前國內遊艇進港、停泊、人員查核及港區開發等，須遵守各該管法規，然而遊艇港本身的規劃、設置、經營、管理，則尚未有統合法規予以規範及引導。</p> <p>(2) 為讓遊艇港管理有所依據且更有效率，加以，明確的政策與規範亦有利於提高民間參與投資意願，爰請交通部參考停車場法的立法體例，儘速著手研議相關遊艇港管理法規。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第四章(P.23-P.29)及第八章(P.52-P.53)。</p> <p>一、本部航港局將持續滾動更新「遊艇基地營運管理參考手冊」與「遊艇碼頭設施規劃及設計參考手冊」，作為各泊區營運管理機關營運管理之參據。計畫推動執行後，亦將透過審議小組及專案辦公室，依地方政府需求，協助訂定泊區營運管理相關自治條例。</p> <p>二、長期而言，本部航港局將邀集漁業署、農委會等相關部會及地方政府，針對遊艇泊區之規劃、設置、經營、管理等議題，進行法規檢視調和，以研議遊艇泊區相關管理法規。</p>
<p>(三) 務實評估補助地方經費比率，善用政策工具：</p> <p>1. 有關本計畫對地方補助比率，財主單位均建議調降一節，據航港局回應說明，主要係希望藉由提高補助比率來提高地方政府辦理意願。然交通部應思考及確定政府的角色扮演，主要在做好整體性規劃，創造投資條件和環境，而不是只有補助一途。</p> <p>2. 請交通部參考國內、外相關遊艇泊位興建、營運及管理模式，檢視國內遊艇泊位現況、使用率及營運狀況，提出一個整體性規劃，創造有利的條件及友善的環境，讓民間參予投資，提高建設的自償性，善用政策工具，務實評估補助地方經費之必要性。</p>	<p>一、本計畫參考國發會「公共建設全生命週期績效管理制度」，從全生命週期搭配政策引導，提高供給誘因，以及著重營運管理輔導及評估，促進遊艇產業及平民化。</p> <p>考量本計畫為國內首次泊區整體發展計畫，另參考其他計畫，例如：漁業署及公路總局辦理「行政院農業委員會主管計畫補助基準」之漁港基本(公共)設施及「生活圈道路交通系統建設計畫」等長期經費補助地方政府建設之中長程計畫，其初期亦採較高補助比例並逐期滾動調整，故本計畫建議本期能維持現有建議補助比例，後續將滾動調整。(詳第四章 P.26)</p> <p>二、另本計畫參考國外經驗，如：日本、韓國發展前面臨情況，皆與國內現況相近，包含鄰近市區熱門泊區無空間接納新的遊艇進入；景點周邊港口未開放遊艇，使遊艇活動侷限在單點，其重要措施，包含：日本採漁港與遊艇共榮，改善占用陸域影響景觀情況；以及韓國港口全面開放遊艇，並完善遊艇友善設施之發</p>

	<p>展，讓遊艇活動可以從單點擴散至線、面(詳第一章 P.3)。</p> <p>三、為提高遊艇泊區自償性及永續營運，本計畫將成立審議小組，提供地方政府專業輔導，且本計畫採先規劃後工程，計畫要求地方政府須從區域整體規劃開始辦理，再辦理個別泊區可行性評估，以透過輔導審議，確保泊區適合發展遊艇；對於具商業潛力之泊區，將導引協助地方政府創造好的投資條件和環境。而小型自償性較低泊區，則透過適當補助，以完善遊艇活動所需環境(詳第四章 P.23-P.29)。</p>
<p>(四) 有關泊區建置機制，應同時考量後續維運管理問題：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 泊區(位)設置後之維護管理應納入計畫重點之一，對於設置完成後之維運管理，因涉及使用安全問題，計畫應包括設置後之管理、分工及維護之原則或管理機制。請交通部增列泊區維管原則及機制，俾利後續推動建置案件進行管控，以落實政策目標。 2. 有關本計畫規劃將透過輔導規劃、工程審議機制，協助地方政府因地制宜研訂營運管理機制。惟對於設施完成後地方政府能否持續做好維管(包括人力、經費及專業等)、營運後如何追蹤管考、如何掌握業者需求以避免設施設置後閒置等疑慮，請交通部再予精進釐清，提出完整維護管理機制。 	<p>◆ 遵照辦理，詳計畫第四章 P.23-P.29。</p> <p>本計畫除要求地方政府於規劃及工程階段，需納入營運管理計畫，並將營運管理計畫列為補助審查重點工作外，泊區完成建設後，航港局將每年定期辦理營運管理督導評核。針對地方政府提案時之經營管理計畫與實際執行情形，透過審議小組專家學者同力輔導協助地方政府；督導評核結果亦做為後續各項補助衡量依據。</p>

<p>二、請交通部依上開結論及與會各機關(單位)意見調整、補充、修正計畫，並於1個月內將修正後計畫送本院交通環境資源處續處，俾進一步召會審查核定。</p>	<p>◆ 遵照辦理。 本計畫將依本次審查會議各單位意見研提回應說明，並配合調整及補充計畫書內容後陳報交通部轉行政院。</p>
<p style="text-align: center;">各部會意見</p>	<p style="text-align: center;">處理說明</p>
<p>一、行政院交通環境資源處</p>	
<p>(一) 有關本院主計總處表示航港局之遊艇申辦服務平台資訊，110年10月未使用席位高達83%，且有關政府投資興建遊艇碼頭，審計部與監察院前均曾提出應避免鉅額投資衍生效能過低情事及應注意符合經濟效益等意見。</p> <p>為確保政府資源有效投資，請交通部釐清本院主計總處所稱遊艇席位現況未使用率高達83%之真相為何，又本計畫第一章之辦理依據不宜僅列本院110.4.23會議決議事項，應清楚說明遊艇泊區現況有無供需失衡問題(包含區位、數量)。</p>	<p>◆ 遵照辦理，同審查結論一(一)及(二)1.(1)之處理說明。</p>
<p>(二) 針對補助地方政府自行興建遊艇泊區之部分，本院主計總處認為交通部應先行說明增加補助比例(本計畫針對地方政府財力級次第1級至第5級分別補助50%、78%，84%，86%及90%)之原因，又為避免過度投資，建議比照農委會對於漁港基本或公共設施之補助比率(財力級次第1級地方政府不予補助外，其餘第2級至第5級補助比率分別為40%、50%、60%及70%)為原則，並視實際需要酌調(例如臺北市是否納入補助對象</p>	<p>一、經調查遊艇泊區發展環境，供給與需求重疊較少，本計畫將透過供給帶動，滿足需求導向。考量遊艇泊區開發經營模式受所在水域港池條件而異，泊區設施投資成本較高，地方多考量財政負擔，興建意願保守；爰本期計畫透過政策引導，經費補助誘因，提高地方政府推動意願，以利推動向海致敬親海政策(遊艇平民化)目標。例如：調查遊艇團體需求，東北角海岸漁港為玩家需求熱門區位，惟新北市政府仍無推動遊艇泊區意願。</p> <p>二、其次，考量漁業署及公路總局辦理「行</p>

<p>等)，不宜增加過多一節。雖然交通部於計畫書內已說明本計畫補助地方政府自行興建遊艇泊區之比率，係比照本院 110.6.4 核定之「海洋觀光計畫」對漁港內「交通船碼頭服務設施升級」之補助比率辦理，惟中央政府大力補助交通船碼頭建設係基於大眾運輸為滿足基本民行需要之考量，而本案遊艇泊區建設(屬休閒遊憩性質)與大眾運輸性質迥異，兩項建設補助比率不宜相提並論，爰請交通部參照本院主計總處意見酌予調降補助比率。</p>	<p>政院農業委員會主管計畫補助基準」之漁港基本(公共)設施及「生活圈道路交通系統建設計畫」均屬長期經費補助地方政府建設，且補助比例亦隨各期計畫滾動調降。而本次計畫屬國內首次泊區整體發展計畫，為第一期補助地方政府建置遊艇泊區基本設施。為利達到政策推廣效益，初期維持原規劃補助比例，後期計畫將依實際需要滾動酌調，故建議維持補助比例，續期滾動調整。</p>
<p>(三) 本計畫針對採民間參與投資開發方式辦理者，依上開政府自辦之補助比率加計 3%，即對財力級次第 1 級至第 5 級地方政府分別補助 53%、81%，87%，89%及 93%，本院主計總處表示中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法規定，中央對地方補助比率原則不得超過 90%，又查財政部為鼓勵政府機關辦理促進民間投資案，已訂有相關獎勵機制，建議毋須再就民間參與個案另訂不同補助比率一節，考量得採促參方式開發之遊艇泊區具備較高之市場競爭力，民間投資意願較高，政府似無須再提高補助比率，爰本項亦請交通部參照本院主計總處意見酌予調降補助比率。</p>	<p>一、航港局為鼓勵民間參與投資建設，並參考「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」附表一、「中央對直轄市與縣(市)政府補助事項及最高補助比率」-行政院農業委員會「發展地方農業產業文化及發展休閒農業計畫」補助事項之第五級最高補助比率為 95，以不超過該補助比例為上限，針對政府自行興建之各級補助比例酌增 3%。又例如:公路總局辦理之「前瞻基礎建設-城鄉建設-改善停車問題計畫」，其民間投資興建經營案例第 5 級財力分級補助比例以政府自行興建案比率(83%)加計 5%(88%)。</p> <p>二、航港局基於促參既有獎勵主要為針對廠商營運期間相關之租金減免，本計畫為鼓勵地方政府創造具投資效益之泊區，以循促參模式引進民間資金減輕財政負擔；爰建議針對採促參模式者給予地方政府較高補助比例，透過提高誘因，打造具投資效益之泊區，鼓勵地方政府採民間參與興建營運。</p>
<p>(四) 依據本院 110.4.23「研商遊艇產業整體發展及推動策略」第 4 次研商會議，決議略以：泊區(位)設置後之</p>	<p>◆ 遵照辦理，同審查結論一(四)之處理說明。</p>

<p>維護管理應納入計畫內容，對於設置完成後之維運管理，因涉及使用安全問題，計畫應包括設置後之管理、分工及維護之原則或管理機制。惟本次計畫內容未納入前開決議交辦事項，請交通部依示增列前開維管原則及機制，俾利後續地方政府申請補助案件據以辦理。</p>	
<p>(五) 本計畫執行期程係自 112 起至 115 年，距離現在有 1 年以上的空窗期，考量本計畫前 2 年係辦理補助地方政府辦理規劃評估為主，經費需求不高(112 年 0.65 億、113 年 1.02 億)，請交通部評估將本計畫期程提前為 111~114 年，以加速落實政策。</p>	<p>一、計畫執行配合預算編列期程；啟動先期作業，加速落實政策</p> <p>(一) 111 年預算編列已逾作業期程。計畫前 2 年所需經費約達 2 億元，既有預算已有固定用途；爰無其他經費可供使用。</p> <p>(二) 計畫核定後，111 年將啟動先期作業(輔導規劃)及提前審查等行政程序，包含邀集地方政府研商補助審查作業要點(含提報程序、申請表件、評比項目等)，及成立審議小組及專案辦公室。針對地方政府具急迫性推動之泊區，將協調先以地方款墊支，後續歸墊地方，以加速推動政策。</p>
<p>二、財政部</p>	
<p>(一) 本計畫係依吳政務委員指示方向規劃，考量交通部航港局已盤點全國遊艇泊區資源、並建立鼓勵地方優先採民間參與方式辦理之誘因，增加補助比率，爰本計畫規劃及需求，原則尊重政策決定。</p>	<p>-</p>
<p>(二) 謹就計畫第 7 章第 2 節財務計畫，請交通部重新評估：</p> <p>1. 本計畫補助內容包括地方政府自行興建及民間投資興建 2 類，惟整體財務收入(第 38 頁)僅納入遊艇停泊費收入，且以行政院農業委員會「第一類漁港遊艇停泊費收費標準」估算，並</p>	<p>一、考量地方政府辦理民間投資招商，相關權利金、租金收入受泊區商業效益規模影響大。因此，現階段實難具以估計民間投資的可能財務事項及相關經營管理(含收費機制)；乃以政府自辦興建營運方式進行評估，惟後續於計畫實質推動期間，將依地方政府實質辦理條件進行回饋修正，以</p>

<p>未將民間投資部分之權利金及租金收入納入，請修正。另民間經營與政府自營收費標準不同，停泊費收入請分別估算，以符實際。</p>	<p>為後續政策推動的滾動檢討依據。</p> <p>二、其次，經檢討收入於財務計畫將遊艇上下架費用、岸水岸電收入納入計算，以更符合實際。(詳第七章 P.34-P.51)</p>
<p>2. 依高雄市政府海洋局所作調查，國內遊艇碼頭平均停泊率 56.1%，本計畫第 1 年以 30%調整，遠低於平均值，且設定其後以每年成長 5%，最高以 60%計(第 39 頁)，請補充說明其合理性，並請務實評估席位需求並重新估算建設經費。</p>	<p>◆ 配合辦理，詳計畫第七章 P.47</p> <p>本計畫新增之遊艇泊區係以促進遊艇活動為主，未來可能遊艇泊區包括低度利用漁港再轉型或位屬郊區景點但交通不便之漁港，與現有營運多年或交通便利之熱門泊區長期租用使用情形有所不同；再者景點型泊區假日及平常日停泊率差異明顯，停泊率有所差異，爰經評估本計畫針對停泊率部分第一年設定假日為 40%、平常日為 20%，其後以每年成長 5%，最高假日以 80%計，平常日以 35%計算。</p>
<p>3. 依本計畫小結，未來以推動臨停泊區為主(第 41 頁)，是否符合市場需求？另假設 70%固定泊位及 30%臨停泊位(第 38、39 頁)，否符合政策目標？請務實檢討評估。</p>	<p>◆ 配合辦理，詳計畫第七章 P.34-P.51。</p> <p>一、經航港局歷次邀集地方政府(供給面)及遊艇活動團體(需求面)瞭解，國內遊艇泊區供給與需求面議題，顯示現行地方政府多提供長停型泊區，臨停泊位數量較少；惟遊艇活動團體需求面，著重於熱門景點周邊或因活動衍生之臨停泊位需求。爰本計畫本期推動重點為增加小型景點型遊艇臨停泊位，透過增設遊艇泊區來擴大遊艇玩家使用的便利性以及多樣化，達到市場需求。</p> <p>二、故有關假設比例一節將配合調整。為符合政策目標提供景點臨停泊位以及兼顧漁港遊艇泊區收入之永續性，將修正調整為 60%固定泊位及 40%臨停泊位，後續將透過各縣市區域整體規劃進行需求及使用訪查，以進一步掌握各漁港遊艇使用特性，以利各地方政府擬定經管管理計畫，符合遊艇玩家需求。</p>
<p>4. 本計畫具自償性，依行政院主計總處「自償性公共建設預算制度實施方案」第 12 點規定，其自償率之計算，</p>	<p>◆ 配合辦理，詳計畫第七章 P.34-P.51。</p> <p>已依促進民間參與公共建設法施行細則第 43 條之自償能力定義，計算本財務計畫之自償能</p>

<p>請參照促進民間參與公共建設法施行細則第 43 條規定重新估算。</p>	<p>力。</p>
<p>三、國家發展委員會</p>	
<p>(一) 本計畫係協助輔導地方政府進行區域整體泊區規劃，並透過經費補助遊艇泊區相關設施建設及改善，以增加全國遊艇泊區數量及泊位，吸引民眾參與遊艇觀光活動，提升國內遊艇相關產業發展及促進漁港活化利用，並鼓勵民間投資，以提升遊艇觀光產業及活絡地方經濟發展，且業經行政院吳政務委員多次協商在案，考量政策上之必要性，爰本案本會原則予以尊重。</p>	<p>-</p>
<p>(二) 惟本計畫尚有部分需釐清內容，建請交通部再予說明或修正：</p> <p>1. 依據 110 年 4 月 23 日吳政務委員澤成召開「研商遊艇產業整體發展及推動策略」第 4 次研商會議，決議略以：泊區（位）設置後之維護管理應納入計畫內容，對於設置完成後之維運管理，因涉及使用安全問題，計畫應包括設置後之管理、分工及維護之原則或管理機制；惟本次計畫內容似未納入前開內容，且未針對前開會議相關決議予以說明，此部分建議交通部再予釐清。</p>	<p>◆ 配合辦理，同審查結論一(四)之處理說明。</p>
<p>2. 依據案內分析，整體財務成本及收入現金流量情形，在完成建設初期階段，漁港之遊艇泊區收入低於維護費用，需至 120 年後收入始高於維護費用，建請交通部補充說明初期遊艇泊區營運模式。</p>	<p>一、輔導地方結合周邊觀光資源，串聯區域發展潛力泊區，因地制宜擬定適宜營運模式。</p> <p>(一) 本期計畫主要朝向基本設施之建設，同時因泊區部分為低度利用漁港之多元使用，預期初期使用率會偏低。</p> <p>(二) 其次，以臺灣目前登記遊艇有 80% 以上在 40 呎(=12m)以下，若以浮動碼頭計算船席停泊費約 400 元(10m 以下)、600 元</p>

	<p>(10m~15m)或以每船噸每日 20~30 元計收，主要推廣平民化遊艇活動為主，相較一般民間營運遊艇港以相關觀光或會員服務之附屬營運實有差距，因此初期之收入將偏低。</p> <p>(三) 惟本計畫目標希望透過遊艇活動與漁港特色及當地觀光充分結合，因此計畫執行將透過輔導地方政府於規劃階段，即優先辦理區域整體規劃，考量結合漁港周邊開發，透過觀光推動策略，輔導地方結合周邊觀光資源，串聯區域發展潛力泊區，因地制宜擬定適宜營運模式。如大型泊區整合小型泊區經營策略及配合海洋觀光計畫之遊艇觀光串聯路線(遊艇活圈生活圈)，以及透過訂定合理收費，逐步提升泊區的使用吸引力以及附加價值，以產生足夠經濟效益，維持永續觀光與營運的目標。</p>
<p>3. 本計畫財務收入僅納入船舶停泊費，初步評估整體計畫自償率僅 2.98%，似有低估之情形，請交通部再予釐清並覈實評估其它相關財源之可行性。</p>	<p>◆ 配合辦理，詳計畫第七章 P.34-P.51。</p> <p>一、本計畫自償率較低，如前所述，由於臺灣遊艇偏於12m以下其現況收費標準較低，後續透過遊艇停泊環境改善及服務提升後，將與農委會討論評估現有收費標準的合理性。</p> <p>二、其次，在遊艇泊區服務除停泊費外，相關上下架、岸水岸電、遊艇儲放等附屬收入亦屬相關財源，惟此一部分在國內尚缺相關資料(以亞果遊艇為例，其在110年1~9月餐飲收入及船舶代管收費分別佔船舶及泊位租賃收入之6.82%、1.64%)。</p> <p>三、本計畫已透過財務計畫之敏感度分析以瞭解附屬收入對於財務計畫影響度，另一方面，將要求地方提送之經營管理計畫，確實訪查評估遊艇活動對於附屬服務之需求強度，以為設施供給之參考，以利結合遊艇停泊服務衍生更多相關財</p>

	源。
4. P.3 表 1.2-1 現況遊艇泊區表中，新竹漁港所在區位應為「新竹市」而非新竹縣，另圖 1.2-1 標示新竹市區域應為「新竹縣」，請修正。	◆ 配合辦理，詳計畫 P.5-P.6，表 1.3-1 及圖 1.3-1。
5. P.18 提及本案補助對象「以地方政府經營管理之水域（含受其他中央主管機關委託管理之水域，如第一類漁港；惟不含商港及其他中央主管機關主管之遊艇港）為原則」，似未涵蓋現行待擴充之遊艇泊區全貌，建請交通部必要時可考量納入辦理。	一、本計畫以中央與地方共力合作，推動國內遊艇泊區發展。輔導地方政府規劃階段，係以區域為範圍涵蓋相關水域，非僅限地方經管泊區，以期成就遊艇整體發展的全面性。 二、另針對其他中央主管機關主管之遊艇泊區，航港局亦基於遊艇中央主管機關之責，將就遊艇整體區域規劃、開發必要性及資源整合等面向提供相關建議，將可涵蓋遊艇泊區發展全貌性。
四、海洋委員會	
(一)交通部航港局提出「遊艇泊區整體發展計畫」透過新建泊區、既有泊區設施擴建及整建，來逐步完善遊艇泊的基本必要性服務設施，帶動我國遊艇遊憩產業發展，本會敬表支持。	-
(一)另遊艇遊憩產業要能長遠發展，除了前揭硬體設施的改善外，尚須友善的軟體服務來配合，本會已建置海域遊憩活動一站式資訊服務平台，提供從事遊艇活動的民眾便於查詢有關海域遊憩法令、設施及海情海象等相關資訊，另刻正建置「海域遊憩船舶進出港申請系統」，整合有關機關遊艇進出港申請程序，屆時民眾可透過單一窗口提出申請，簡化行政流程，後續將繼續與交通部保持聯繫，共同推動我國遊艇遊憩產業發展。	航港局已與海委會合作，完成遊艇申辦服務平臺介接於該會海域遊憩船舶進出港線上申請系統之服務，提供更便利之遊艇活動申請服務，未來亦將持續向遊艇團體推廣使用。
(二)依本計畫執行步驟，地方政府須經區域整體規劃或個別泊區可行性評估	一、考量以往泊區設施缺少整體評估，致未達使用年限已有損壞、閒置案例，為兼顧政

<p>(112~113 年)後，方能進行設施之新建、擴建及整建(114~115 年)，惟既有已具規模遊艇泊區之基本設施維護改善(如年久失修)或僅需增設少數臨時泊位之港口，是否仍須循此步驟申請補助，宜再考量。</p>	<p>府資源有效投入及加速泊區改善，啟動先期作業，協助輔導地方政府規劃，計畫預算年度續以推動工程建設。因此仍希望透過先規劃後工程程序，以達泊區永續營運發展。其次，補助審查程序將配合簡化整體規劃辦理項目。</p> <p>二、另倘地方政府為加速辦理期程，可運作方式：</p> <p>(一)地方政府可於先期作業辦理整體規劃，計畫預算年度即可啟動工程申請案，以加速辦理時程。</p> <p>(二)針對既有之設施維護改善或僅增設少數設施亦可併入區域整體規劃中辦理相關工程設計，以加速辦理時程。</p>
<p>(三)依據「研商遊艇產業整體發展及推動策略第 4 次會議」第 2 點第 4 款決議略以，有關泊區(位)設置後之維護管理應納入計畫內容(詳計畫書第 2 頁前段)，惟本計畫內似少見有關說明，建議再補充說明。</p>	<p>◆ 配合辦理，同審查結論一(四)之處理說明。</p>
<p>五、公共工程委員會</p>	
<p>(一)原則支持：為配合行政院向海致敬政策，逐步推動國內遊艇泊區，以帶動遊艇產業發展，並建立中央地方合作機制共同推動，研提本計畫，以協助地方政府辦理相關遊艇泊區整體規劃及建設工作，並鼓勵民間投資，以提升遊艇觀光產業及活絡地方經濟發展，值得肯定。</p>	<p>-</p>
<p>(一)本計畫雖自 112 年起執行，為順利推動本計畫，建議計畫主辦機關儘早協助地方政府輔導規劃，以加速後續辦理區域整體規劃或個別泊區可行性評估等作業。</p>	<p>-</p>

<p>(二) 為帶動區域遊憩觀光發展，建議針對具有商業效益投資之泊區，優先辦理規劃，以達有限行政資源發揮最大綜合效益。</p>	<p>-</p>
<p>(三) 計畫書所提「整體財務成本及收入」，營運用船舶停泊費是否足以支應未來營運管理及設施更新？</p>	<p>本計畫整體財務成本及收入包含遊艇停泊費及相關設施使用費等相關財源，就營運收支比已超過；後續將輔導地方政府整體規劃及工程建設納入營運管理計畫(含開發規模、維護成本及收費基準)審慎評估，以更增加其收益，詳計畫第七章 P.34-P.51。</p>
<p>六、行政院主計總處</p>	
<p>(一) 依案內說明，目前全國遊艇及自用小船約 2,000 艘，停泊席位僅 719 席，爰需增加泊區席位，以帶動產業發展。惟查航港局遊艇申辦服務平台資訊，110 年 10 月未使用席位高達 83%，且有關政府投資興建遊艇碼頭，審計部與監察院前均曾提出應避免鉅額投資衍生效能過低情事及應注意符合經濟效益等意見，爰建請交通部就本案建置遊艇泊區之必要性及是否確實可達成案內評估之經濟效益，再予補充說明。</p>	<p>◆ 配合辦理。</p> <p>一、有關遊艇泊區設置之必要性同審查結論一(一)及(二)1.(1)之處理說明。</p> <p>二、另本計畫將採「先規劃後工程」，協助輔導地方政府盤點遊艇泊區發展潛力資源及發展規劃，並依規劃評估結果，透過審議小組審議工程經費補助，以達改善既有泊區，加速新建泊區；且搭配地方政府完整營運管理機制等方式，將可確實達成案內評估之經濟效益。</p>
<p>(一) 有關中央對地方補助比率一節：</p> <p>1. 屬地方政府自行興建者，依地方政府財力級次第 1 級至第 5 級分別補助 50%、78%，84%，86%及 90%：</p> <p>(1) 查以往行政院農業委員會（以下簡稱農委會）對於二類漁港內遊艇泊區建設之補助比率，係比照漁港基本或公共設施之補助基準，除財力級次第1級不予補助外，其餘第2級至第5級補助比率分別為40%、50%、60%及70%。</p> <p>(2) 現本案因遊艇泊區之主責機關改隸為交通部，補助比率亦隨之提</p>	<p>一、政策引導，提高供給誘因，促進遊艇產業及平民化。</p> <p>(一) 本計畫補助對象為縣市政府經營管理之水域(含受其他中央主管機關委託管理之水域)，預期漁港將為主要水域。爰本計畫針對政府自行興建補助比例部分，參考行政院 110.6.4 核定「海洋觀光計畫」中，同位於漁港內之「交通船碼頭服務設施升級」，及交通部「補助辦理改善客運碼頭旅運安全設施」補助比例，依地方政府財力級次第 1 級至第 5 級分別補助，50%、78%、84%、86%及 90%。</p> <p>(二) 經調查遊艇泊區發展環境，供給與需求重</p>

<p>高，建請該部先行說明增加補助之原因，又考量目前遊艇席位使用率似仍偏低，為避免過度投資，建議以維持農委會時期之補助比率為原則，並視實際需要酌調（例如臺北市是否納入補助對象等），不宜增加過多。</p>	<p>疊較少，本計畫將透過供給帶動，滿足需求導向。考量遊艇泊區開發經營模式受所在水域港池條件而異，泊區設施投資成本較高，地方多考量財政負擔，興建意願保守；爰本期計畫透過政策引導，經費補助誘因，提高地方政府推動意願，以利推動向海致敬親海政策(遊艇平民化)目標。例如:調查遊艇團體需求，東北角海岸漁港為玩家需求熱門區位，惟新北市政府仍無推動遊艇泊區意願。</p> <p>二、其次，考量漁業署及公路總局辦理「行政院農業委員會主管計畫補助基準」之漁港基本(公共)設施及「生活圈道路交通系統建設計畫」均屬長期經費補助地方政府建設，且補助比例亦隨各期計畫滾動調降。惟本計畫屬國內首次泊區整體發展計畫，為第一期補助地方政府建置遊艇泊區基本設施。為利達到政策推廣效益，初期維持原規劃補助比例，後期計畫將依實際需要滾動酌調。</p> <p>三、另有鑑於鄰近國家推展遊艇產業-韓國案例，共有 37 處港口再營運，其中多處停泊遊艇及休閒船舶，惟完善基礎設施港口稍顯不足；爰韓國自 2010 年開始推動第一期(2010-2019)展開基礎設施和產業活性化政策，第二期(2020-2029)提高港口服務質量。可見為建立我國遊艇產業發展，應完善基本設施後，輔以地方特色予以規劃，方可活絡地區經濟發展，及提高遊艇產業永續性。</p>
<p>2. 採民間參與投資開發方式辦理者，依上開政府自辦之補助比率加計 3%，即對財力級次第 1 級至第 5 級地方政府分別補助 53%、81%，87%，89%及 93%：</p> <p>(1) 查中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法規定，中央對地方補助比率</p>	<p>一、提高誘因，具投資效益之泊區，鼓勵地方政府採民間參與興建營運。</p> <p>(一) 航港局為鼓勵民間參與投資建設，並參考「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」附表一、「中央對直轄市與縣(市)政府補助事項及最高補助比率」-行政院農業委員會「發展地方農業產業文化及發展休</p>

<p>原則不得超過90%，又查財政部為鼓勵政府機關辦理促進民間投資案，已訂有相關獎勵機制。</p> <p>(2) 考量民間是否願意投資，主要仍係取決於個案之財務效益高低，與中央是否提高對地方補助比率應無直接關係，且倘民間有意參與投資興建營運，已可減輕地方政府財政負擔，建議毋須再就民間參與個案另訂不同補助比率。</p>	<p>閒農業計畫」補助事項之第五級最高補助比率為 95，以不超過該補助比例為上限，針對政府自行興建之各級補助比例酌增 3%。</p> <p>(二) 促參既有獎勵主要為針對廠商營運期間相關之租金減免，本計畫為鼓勵地方政府創造具投資效益之泊區，以循促參模式引進民間資金減輕財政負擔；爰建議針對採促參模式者給予較高補助比例。</p> <p>(三) 例如：公路總局辦理之「前瞻基礎建設-城鄉建設-改善停車問題計畫」，其民間投資興建經營案例第 5 級財力分級補助比例以政府自行興建安比率(83%)加計 5%(88%)。</p>
<p>七、行政院農業委員會漁業署</p>	
<p>(一) 考量地方政府人力有限，經營管理需涵括夜間及假日期間，為維持遊艇服務品質及港區安全，建議本計畫補助項目可納入經營管理所需人力之人事費及保全費。</p>	<p>一、本建設計畫係以規劃及建設為主要補助項目；為配合行政院政策，地方政府對於補助設施，應有後續營運管理規劃；為泊區永續營運，營運管理費用應於規劃階段，考量開發規模、維護成本及收費基準等是否可達收支平衡，由地方政府納入營運管理計畫審慎評估。目前已針對各面向予以評估：</p> <p>(一) 法制面：中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法第 7 條及第 10 條規定略以：中央對直轄市、縣（市）政府之計畫型補助款，均不含土地取得及維護費用。</p> <p>(二) 實務面：漁業署補助地方政府辦理漁港設施，多屬新建、改善性質；公路總局前瞻基礎建設-改善停車問題計畫補助地方興建停車場，維護管理費用亦由地方自行辦理</p> <p>(三) 遊艇泊區具收益性質，自規劃至建設以及營運管理，需整體考量泊區發展潛力等，合理規劃開發規模及後續營運管理成本等，達泊區永續使用。</p>

	<p>二、航港局為遊艇中央主管機關，對於後續地方政府主管遊艇泊區，屬例行性維護營運性質相關費用，宜回歸地方政府因地制宜辦理。未來輔導地方政府因地制宜研訂營運管理機制，延長設施生命週期，包括：</p> <p>(一) 未來執行計畫，需配合研擬補助要點，已將營運管理計畫(含收費標準、經營管理模式等)納入地方政府需提報說明文件，並透過審議小組審議合理性及完整性，達中央地方共利合作。</p> <p>(二) 且本計畫設施之維護管理應在工程建設及保固範圍內，須於工程招標時納入。</p>
<p>(二)有關上開計畫第 17 頁「地方政府遊艇泊區發展議題先期輔導規劃」部分，建議增列「協助地方政府擬定遊艇港管理辦法、收費標準等相關管理法令」文字。</p>	<p>◆ 配合辦理，同審查結論一(四)之處理說明。</p>

附件 5-行政院 111 年 2 月 8 日召開第 2 次「審查遊艇泊區整體發展計畫」審查結論回應說明對照表

111.3.22

審查結論	處理說明
<p>一、首先，應釐清確認本計畫中央各機關與地方政府的分工定位，並確實按港口泊區所轄機關及屬性進行整體規劃：</p> <p>(一) 遊艇港過去多為中央(交通部觀光局於國家風景特定區內及內政部營建署於國家公園內)興建，且設置遊艇泊區可能涉及漁港、商港或專用遊艇港等中央部會及地方政府權管，宜按其泊區屬性分類規劃，以呈現全貌，並應就目前閒置的優先規劃活化轉型。目前交通部規劃全部寄託於地方政府執行，其可行性及相關配套措施(如何避免形成閒置設施、資源投入的浪費)，宜審慎評估。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)及第四章(P38-P53)。</p> <p>一、本計畫已就遊艇產業發展及市場供需面向，初步盤點國內遊艇泊區適宜發展區位，並按泊區屬性、水域權管部會分類規劃及分工。</p> <p>二、屬商港及中央主管遊艇港部分，則回歸由各類港口中央主管機關(內政部營建署、觀光局、港務公司及航港局)負責規劃興建營運管理事宜；至漁港、地方主管遊艇港及其他水域等，則循本計畫「先規劃後工程」執行策略，由本部航港局與地方政府共同辦理區域整體規劃，個案可行性評估及工程建設，回歸由漁業署及航港局編列經費，輔導地方政府共同辦理。</p> <p>三、本計畫為避免以往地方政府興建泊區設施缺少整體評估，致未達使用年限已有損壞、閒置或資源浪費等案例情形；爰為兼顧政府資源有效投入及加速泊區改善，本計畫將採「先規劃後工程」模式，從規劃、興建、營運及維護管理全生命週期管理，透過專案辦公室及輔導小組，輔導及鼓勵地方政府完整辦理區域整體規劃，再依評估情形辦理個別可行性評估，甚至新建、擴建及整建等工程建設項目；並輔以地方政府因地制宜訂定營運管理機制，含收費合理性等，以確保計畫發揮最大效益。</p>
<p>(二) 我國四周環海，同時為遊艇生產大國，但遊艇泊區建設相較日韓、香港落後許多，遊艇主管機關交通部應以整體思維，全面性盤點適宜設置遊艇泊區之港口(不限於漁港，尚須包括商</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)、第四章(P38-P53)及第五章(P54-P57)。</p> <p>一、本計畫 109 年至 111 年已邀集地方政府、遊艇活動團體及各類港口中央主管機關</p>

<p>港、遊艇港等)，並結合該類港口所在地方政府、中央主管機關，提出完整之遊艇泊區發展計畫及財務分擔規劃，方為正辦。</p>	<p>等，全面性盤點各類型港埠屬性，掌握遊艇市場供需分布及產業發展，且針對適宜設置遊艇泊區之港口(含漁港、商港、遊艇港及其他水域等)，研提遊艇泊區整體發展計畫(112年至114年)，並回歸由各類港口中央權管部會負責推動及分擔經費事宜。</p> <p>二、另因漁港、非中央主管遊艇港及其他水域資源較為欠缺，基於遊艇政策中央主管機關，將透過政策引導及經費誘因，由航港局編列區域整體發展經費，以輔導地方政府進一步分析相關縣市遊艇泊區區域性發展資源及條件；並由地方政府透過完整區域整體規劃後，再依規劃結果，由各類港口主管機關依權責，與地方政府共同辦理後續個別可行性評估及工程建設。</p>
<p>二、為確保本計畫投入經費得以發揮預期效益，下列事項請交通部於本計畫修正補充：</p> <p>(一) 針對既有遊艇泊區未能有效利用之個案(例如布袋遊艇港)，應深入分析問題成因，再對症下藥提出具體改善方案。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)及第四章(P38-P53)。</p> <p>一、本計畫已於109-111年全面盤點適宜設置遊艇泊區之港埠，其中針對既有遊艇泊區未能有效利用之個案亦於計畫內初步分析瞭解，並研提具體改善方案。</p> <p>二、經瞭解現行18處專屬遊艇泊區除布袋遊艇港泊區使用率較低外，其餘泊區使用情形至少有8成。其中布袋遊艇港為嘉義縣政府以ROT+BOT方式委託民間廠商建設營運及管理，因該區域主要受地形、海流等自然因素影響，加上當地居民大量設置蚵架，造成航道淤積，不利遊艇進出；未來將透過本計畫成立之輔導小組及跨部會溝通平台，協調地方政府進行蚵架管理，並設置航道標識，以利遊艇進出並提高該泊區使用率。</p> <p>三、本計畫為避免設施閒置或重蹈現行既有部分泊區未能完整規劃評估水域環境及周遭觀光資源等，致後續難有效利用之情形；將採先規劃後工程原則，針對過往停泊率不佳，或新建泊區者，應先辦理區域</p>

	<p>整體規劃，並依規劃結果，辦理個別泊區可行性評估，確定改善方式後，始辦理改善/新建工程或其餘管理手段。</p>
<p>(二) 針對新設遊艇泊區部分，不能全由地方政府透過競爭型計畫提案決定，交通部應掌握遊艇活動市場供需分布，以政策引導合適之港口提供遊艇泊區：對於地方政府推動意願不高，除透過促進民間參與方式辦理外，如何提供推動誘因，應多方面思考，而不是只有經費單項考量。本計畫目前規劃全由地方政府透過經費補助於漁港範圍內推動遊艇泊區建設，計畫範疇欠缺廣度與高度，且如何確保地方政府後續推動成效不無疑慮。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)及第四章(P38-P53)。</p> <p>一、本計畫已就遊艇產業發展及市場供需面向，初步盤點國內遊艇泊區適宜發展區位，並按泊區屬性及其水域權管部會分類規劃及分工。</p> <p>二、本計畫除透過政策支持引導，經費補助誘因方式外，亦將透過航港局成立之專案辦公室及輔導小組，針對泊區區域規劃、開發必要性、資源整合及迫切問題等面相提供建議，且建立與中央及民間團體間溝通協調機制；進而協助地方政府完整檢視潛力發展泊區以及滿足轄區遊艇泊區的發展需求，達中央與地方共同合作，提高地方政府推動遊艇泊區意願。</p>
<p>(三) 為利遊艇活動普及化，本計畫採促參方式建設之遊艇泊區應避免該等設施為業者獨佔(僅供會員使用)，仍應保留部分臨停泊位供公眾使用：促參收益使用者付費機制，要注意避免因此造成專用、寡佔等會員制，而拒絕公眾臨停的情形，這也是凸顯整體規劃的重要性。透過提供臨停，有利於周邊產業整體發展，因此，遊艇泊區必須就區位功能性整體規劃考量(而非如停車場為一般人民生活所必需，可以競爭型計畫方式爭取經費設置)。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)及第四章(P38-P53)。</p> <p>一、經盤點評析遊艇泊區供需面問題顯示，因遊艇具移動特性，存有景點泊區不足且設施友善度不佳等問題；爰規劃除「優先改善既有泊區設施」，提升遊艇友善度外，「增加景點型遊艇臨停泊位」，提高活動便利性，亦為本計畫主要推動工作；將可達串聯點位(點)形成遊艇活動帶(線)，甚至以區域為範圍發展(面)，帶動遊艇產業及周邊發展，達向海致敬政策-平民化目標及活絡國內經濟發展效益。</p> <p>二、本計畫將規劃輔導協助地方政府「先規劃後工程」，並以區域性整體考量，先辦理區域整體規劃，含盤點區域及周邊遊憩觀光發展分析、水域遊艇相關發展條件、營運管理收費合宜性、檢討遊艇停泊區需求與供給情形、泊區發展優先順序及利害關係人共識等，再依評估情形辦理個別泊區</p>

	<p>可行性評估及工程建設；倘上開泊區具發展發展潛力，將協助引導地方政府以促參方式辦理。</p> <p>三、另基於鼓勵地方政府朝民間投資方式及遊艇平民化政策，將透過地方政府辦理規劃及工程建設時，要求研提營運管理計畫，並應提供一定比例公共臨停泊位，以發揮本計畫推動目標及效益。</p>
<p>(四) 下列與會機關意見，請交通部納入計畫配合修正或補充說明：</p> <p>1. 本院主計總處建議：</p> <p>(1) 本案前次會議決議請航港局補充遊艇產業發展趨勢，惟本次計畫仍未見著墨，甚至績效指標亦僅見投入型指標，缺乏目標年遊艇產業增加產值、停泊率提升程度等產外型指標，難以彰顯本計畫效益及推動必要性。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)及第二章(P28-P32)。</p> <p>本計畫除以質化論述遊艇產業發展外，已於計畫第一章及第二章補充遊艇產業發展趨勢，及產外型指標等量化資料，如：水域停泊率、內銷遊艇增加數等，以彰顯本計畫推動必要性及執行效益。</p>
<p>(2) 雖然交通部預估未來全臺遊艇泊位可能會有不足之情形，但目前南部地區遊艇泊位使用率僅約 44%，對於供過於求地區，交通部應思考如何以政策引導、媒合供需，而非一味新增泊區建設。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)及第四章(P38-P53)。</p> <p>一、經查遊艇泊區供需面問題顯示，雖南部地區需供比(遊艇登記數/泊位數)約為 46%，看似供過於求，惟以遊艇移動特性，列入臨近南部地區之澎湖離島資料顯示，需供比(遊艇艘數/遊艇登記數)已達約 74%；且南部地區既有遊艇泊位使用率更達 71.88%。再者，國內遊艇泊位現有 1,138 席，遊艇登記數 107 年為 595 艘，至 110 年已成長約 1,208 艘(列入澎湖遊艇 427 艘)，增加幅度達 30%，114 年預計達約 1,400 艘，以我國遊艇成長幅度與空間，及遊艇實際需求具空間移動特性等，近期將呈現供不應求情形。</p> <p>二、本計畫盤點泊位整體供給不僅呈現「不患寡而患不均」之狀態外，亦有景點泊區不足且設施友善度不佳等問題；爰規劃除「增加景點型遊艇臨停泊位」，提高活動</p>

	<p>便利性，亦以「優先改善既有泊區設施」，提升遊艇友善度為主要推動工作；將可串聯點位(點)形成遊艇活動帶(線)，甚至以區域為範圍發展(面)，帶動遊艇產業及周邊發展，達向海致敬政策目標及活絡國內經濟發展。</p> <p>三、另有鑑遊艇泊區規劃完整度性及永續經營性，本期計畫原則採「先規劃後工程」，並由航港局成立專案辦公室，透過政策溝通媒合供需，且協助輔導地方政府盤點遊艇泊區發展潛力資源及發展規劃，並依規劃評估結果，再辦理個別可行性及工程建設，以達成改善既有泊區(含具潛力)，或新建泊區等事宜。</p>
<p>(3)過去監察院曾關注遊艇泊區建設之經濟效益，雖然交通部表示未來會把遊艇泊區營運管理列為補助審查重點，並於執行過程評核成效，惟本計畫未見評核結果不若預期之對應處理措施，建請交通部補充說明。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第四章(P38-P53)及第八章(P77-P79)。</p> <p>一、有鑑遊艇泊區建設後之營運管理重要性，本期計畫將協助輔導地方政府於規劃建設時，亦將營運管理(含收費標準及營運管理模式等)合理及適切性列為審查重點外，更從全生命週期來思考遊艇泊區營運管理機制，透過航港局成立專案辦公室及溝通平台提供輔導與建議，且每年亦定期辦理營運管理督導評核，並作為後續相關補助評估參據。</p> <p>二、另航港局後續亦將研擬遊艇泊區相關管理法規，持續與漁業署共同滾動檢討及給予地方政府協助，以符合觀光發展及泊區永續經營目標。</p>
<p>(4)有關交通部擬比照前瞻建設計畫(海洋觀光計畫、城鄉建設改善停車問題計畫)提高本計畫補助比率部分，考量前瞻建設計畫之性質及財源有其獨特性，本計畫不宜援引照辦。又依據「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定，中央對地方補助比率原則不得超過 90%，本計畫亦無由破例。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第四章(P38-P53)。</p> <p>一、本計畫考量以往地方政府興建泊區設施缺少整體評估，致未達使用年限已有損壞、閒置或資源浪費等案例。為兼顧政府資源有效投入及加速泊區改善，又符合「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定；本計畫將採「先規劃後工程」模式，從規劃、興建、營運及維護管理全生命週</p>

	<p>期管理，並依地方政府財力分級，補助區域整體規劃經費，透過政策引導，鼓勵地方政府先期完成規劃評估後，再依評估情形辦理新建、擴建及整建等工程建設項目。</p> <p>二、考量遊艇活動屬休閒遊憩行為，尚不具基本民行公共運輸性質，惟為達促進遊艇活發展政策目的，本計畫補助比例將參照「海洋委員會及所屬機關對地方政府補助處理原則」之「海洋觀光遊憩產業之推動與發展」之補助比率，財力級次第1級地方政府不予補助外，其餘第2級至第5級分別補助70、80、85、90之補助比例。</p>
<p>(5)相較於農業委員會（以下簡稱農委會）之前補助第二類漁港建設遊艇泊區之比率（財力級次第1級地方政府不予補助外，其餘第2級至第5級補助比率分別為40%、50%、60%及70%），本計畫大幅提升補助比率是否合理，請交通部審慎評估。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第四章(P38-P53)。</p> <p>一、考量地方政府對於推動遊艇泊區之態度攸關重要，惟遊艇泊區開發經營模式受所在水域港池條件而異，泊區設施投資成本較高，且航港局109年至111年間陸續邀集地方政府及漁業署討論，上開單位均反應補助比例倘比照現行漁港設施補助比例，對於地方政府難以籌措自籌部分所需經費；為降低地方政府財政負擔，且因應後疫情時代，國外遊艇發展仍逐漸成長，將透過國內遊艇活動友善環境建立，更加帶動國內遊艇產業蓬勃發展，達到行政院向海致敬-遊艇平民化政策推廣效益，期能以穩定的內需市場與因應需求而逐步完整遊艇服務產業鏈。</p> <p>二、考量遊艇活動屬休閒遊憩行為，尚不具基本民行公共運輸性質，惟為達促進遊艇活發展政策目的，本計畫參考海洋委員會對於「海洋觀光遊憩產業之推動與發展」之補助比例，第一級不予補助，第2級至第5級，分別補助70%、80%、85%、90%，以提高地方政府推動意願。</p>
<p>(6)有關本案補助對象尚包括中央主管機</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第四章(P38-P53)及第五章</p>

<p>關委託地方管理之水域（如第一類漁港權責機關係農委會）一節，考量立法院對於編列中央機關間補助之妥適性迭有質疑，爰建議原則回歸中央權責機關自行編列預算辦理。</p>	<p>(P54-P57)。</p> <p>一、本計畫考量以往地方政府興建泊區設施缺少整體評估，致未達使用年限已有損壞、閒置或資源浪費等案例，規劃採「先規劃後工程」機制為原則。另考量本部(航港局)為遊艇政策中央主管機關之責，將持續全面掌握遊艇活動市場供需分布，以透過政策引導協助地方政府全面性規劃及推動遊艇泊區發展。</p> <p>二、爰本計畫除商港及中央主管之遊艇港由港務公司、觀光局及內政部營建署及航港局循既有中長程計畫及例行中央公務預算編列外，其餘漁港、地方主管之遊艇港及其他水域辦理之「區域整體規劃」，由航港局負責編列預算辦理，至「個別可行性評估」及「工程建設」，則回歸各類港口中央權管部會負責編列各年度預算辦理。</p> <p>三、承上，漁港原則由中央主管機關之漁業署負責編列，惟地方政府或漁業署倘依「漁港法」第5條及「漁港法施行細則」，將轄管漁港區域劃設為遊艇遊憩專用區域，則由本部(航港局)負責編列預算辦理。</p>
<p>2. 國家發展委員會建議：應先探究既有遊艇泊區分布不均的原因(例如中部、東部長年缺乏遊艇泊區，究竟是地方政府無意願？抑或海象、港埠條件無法搭配？)，俾確保未來泊區建設區位可以符合市場需要，並藉此診斷過去當地無法提供遊艇泊區之問題，再針對問題提出配套對策。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)及四章(P38-P53)。</p> <p>一、本計畫已初步綜觀盤點檢視各區域遊艇泊區發展條件，及結合遊艇活動團體需求及泊區供給面後，未來將輔以航港局成立之專案辦公室及輔導小組，協助輔導地方政府「先規劃後工程」機制，先辦理區域整體發展規劃，再依規劃結果辦理工程建設，以確保未來泊區建設區域位可以符合市場需要，並藉此診斷現行泊區發展限制，並與地方政府溝通協調研提配套對策。</p> <p>二、其中中部及東部區域缺乏遊艇泊區，經盤</p>

	<p>點泊區分布不均原因如下：</p> <p>(一) 中部地區，除臺中商港及少數漁港外(如：梧棲漁港)，多數港口淤積情形較為明顯，甚至位於河川行水區，爰目前僅臺中商港提供遊艇臨時停泊，至條件較佳之漁港，因漁船使用程度高，爰無多餘空間提供遊艇泊區臨時停泊。由於本島自臺中至金門地區亦為適宜之遊艇活動路線；爰建議後續可針對臺中商港規劃專屬遊艇泊區，並就金門地區辦理區域整體規劃，再就具發展潛力水域辦理個別可行性評估，以確認水域發展條件、設置規模及經營管理模式等。</p> <p>(二) 另東部地區因緊鄰太平洋，受到東北季風或颱風季節風浪較大影響，港口設施維護不易，爰目前花蓮及臺東地區尚無遊艇專用泊區，目前主要於富岡漁港、金樽漁港、花蓮商港等之港內有餘裕泊位時開放遊艇臨時泊位。考量花東地區具豐富觀光資源，且為前往綠島及蘭嶼之主要中繼地點，爰建議針對臺東及花蓮區域辦理整體規劃，進一步盤點分析遊艇泊區發展資源及條件，完整評估東部區域適合發展遊艇泊區之區位。</p>
<p>3. 財政部建議：遊艇泊區建設可以思考採促參方式辦理，後續該部將另洽交通部就細節部分研商確認；另本計畫自償率由前次所報 2.98% 酌增至 9.2%，惟是否具招商誘因，似有待商榷，爰建請併為考量未來泊區修(整)建後，倘招商不如預期，仍需由地方自籌財源負責維運之控管與因應。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第七章(P60-P77)。</p> <p>一、計畫為提高遊艇泊區自償性，將成立輔導小組，提供地方政府專業輔導，且採「先規劃後工程」，要求地方政府須辦理區域整體規劃，並辦理個別泊區可行性評估，以透過輔導機制，確保泊區適合發展遊艇；對於具商業潛力之泊區，將導引協助地方政府創造好的投資條件和環境。而小型自償性較低泊區，則透過適當補助，以完善遊艇活動所需環境；確實達成計畫評估之經濟效益。</p>

	<p>二、另航港局為協助地方政府維持觀光發展及建立遊艇泊區營運永續性，將與漁業署共同要求地方政府於規劃及工程階段，需納入營運管理計畫(含收費標準及營運管理模式等)；至泊區完成建設後，航港局將成立中央溝通協調平台，每年亦定期辦理營運管理督導評核，納入後續補助參據；且後續將研擬遊艇泊區相關管理法規，持續給予地方政府協助輔導，延長泊區設施生命週期。</p>
<p>4. 本院公共工程委員會建議：本計畫遊艇泊區建設不能全憑地方政府提案決定，交通部應輔以政策引導，讓地方政府提案有所依循，在條件適當的港口建設遊艇泊區。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)及第四章(P38-P53)。</p> <p>一、本計畫已就市場供需分布及產業發展面向，依各類型港埠屬性，盤點初步適宜發展遊艇之泊區。</p> <p>二、為進一步掌握各區域遊艇泊區發展條件、區域遊艇活動行為，適宜管理營運策略等，本計畫採「先規劃後工程」，先予協助地方政府辦理區域整體規劃；針對新建泊區或既有泊區使用率不佳地點，優先辦理個別泊區可行性評估，並透過航港局成立專案辦公室及輔導小組，提供地方政府專業輔導，確保泊區適合發展遊艇。對於具商業潛力之泊區，將導引協助地方政府創造良好投資條件和環境，並因地制宜建立營運管理機制，以發揮預期效益。</p>
<p>三、請交通部依上開結論及與會各機關(單位)意見補充、修正計畫，並於111年3月底前將修正後計畫送本院交通環境資源處續處，俾進一步召會審查核定。</p>	<p>◆ 遵照辦理。</p>

附錄 6-行政院 111 年 2 月 9 日「青年諮詢委員會第 3 屆第 2 次委員提案『港口轉型提高大眾親臨海洋的公共參與和對話』第 2 次研商會議」之回應說明對照表

111.3.22

審查結論	處理說明
<p>一、本案與交通部研提之「遊艇泊區整體發展計畫」密切相關，請交通部依下列方向配合研處：</p> <p>(一) 鑒於漁業署業盤點 87 處漁港可提供遊艇停泊多元使用(詳簡報第 9 頁)，請交通部確實掌握該等漁港轉作遊艇泊區(位)之狀況，並評估納入「遊艇泊區整體發展計畫」推動。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第一章(P1-P27)。</p> <p>一、本計畫已就遊艇產業發展及市場供需面向分析，除多次與遊艇活動民間團體、地方政府及各部會溝通協調外，亦於 111 年 3 月 2 日及 3 月 8 日再與漁業署、地方政府共同盤點 220 處漁港(含 86 處可提供遊艇停泊漁港;八斗子漁港遊艇泊區已劃出漁港範圍，改為八斗子遊艇港)可提供遊艇停泊多元使用之漁業之泊區(位)狀況，並納入本計畫推動範圍。</p> <p>二、上述 86 處可提供遊艇停泊之漁港(9 處設有遊艇專屬泊區，餘 77 處提供遊艇得視實際情形使用餘裕之漁船席位空間)，分別位於宜蘭、基隆、屏東、高雄、澎湖等 11 縣市。已納入本期計畫後續辦理區域整體規劃、個別可行性評估或工程改善。</p>
<p>(二) 考量遊艇泊區設置事涉漁港、商港或專用遊艇港等中央部會權管，且地方政府對於推動遊艇泊區建設意願不一，上開計畫後續若由地方政府主責推動，恐難達預期成效，爰請交通部研議將上開計畫改由中央各類港口權管部會主責推動遊艇泊區建設，並擬訂各類港口權管部會如何分擔遊艇泊區之建設經費、維管權責，藉此確保上開計畫得以發揮預期效益。</p>	<p>◆ 遵照辦理，詳第四章(P38-P53)及第五章(P54-P57)。</p> <p>一、考量遊艇泊區設置事涉漁港、商港或專用遊艇港等中央部會權管，前已於 109 年至 110 年底多次與遊艇活動團體及地方政府等共同研商遊艇泊區推動機制及經費補助原則等，並於 111 年 2 月 22 日、3 月 2 日及 3 月 8 日再與上開類型港口中央部會溝通協調與評析，研提適宜發展遊艇泊區之港口。</p> <p>二、本計畫已就遊艇產業發展及市場供需面向，初步盤點國內遊艇泊區適宜發展區位，並按泊區屬性及其水域權管部會分類規劃及分工，其中商港及中央主管遊艇港將</p>

由內政部營建署、觀光局、港務公司及航港局循「國際商港未來發展及建設計畫」及既有計畫，辦理遊艇泊區建設經費及維管權責；至其餘漁港、地方政府主管遊艇港及其他水域，除本部(航港局)基於遊艇政策中央主管機關，為進一步分析相關縣市遊艇泊區區域性發展資源及條件，將由該局負責編列區域整體規劃相關經費外，個別可行性及工程建設相關經費，則回歸由各類水域權管部會(漁業署及航港局)負責經費編列，且輔導地方政府共同辦理。

三、另為確保遊艇泊區建設後之營運管理及永續性經營，本期計畫將協助輔導地方政府於規劃建設時，亦需納入營運管理(含收費標準及營運管理模式等)合理及適切性，更從全生命週期來思考遊艇泊區營運管理機制，透過航港局成立專案辦公室及溝通平台提供輔導與建議，且每年亦定期辦理營運管理督導評核，並作為後續相關補助評估參據。