

摘要

本研究主要是建構金門中長期發展策略。在兩岸關係對峙的年代，金門由於戰略地位重要，屬國防要地而受到軍事管制；再加上地理位置的孤立，經濟發展自然受到限制，使得金門目前在經濟及社會發展方面，不及台灣本島的大多數地區。

2008 年新政府上任後，在兩岸關係持續和緩及兩岸政策更加開放下，提供金門新的發展機會。過去金門經濟發展之所以未能獲得重大突破，最重要的原因為對金門沒有明確的定位。本研究認為在建構金門發展策略前，若對金門沒有明確的定位，則仍會陷入過去的窠臼中。特別是若仍僅將金門視為台灣與大陸之間中轉的角色，則金門的經濟發展前景依舊不樂觀。

為了掌握兩岸關係轉變所帶來的機會，本研究認為金門的定位可由以下三個層面切入：1.發展定位：維持環境與經濟的平衡發展；可朝國際休閒觀光島、教育文化大學島、養生醫療健康島及精緻購物免稅島四個目標發展。2.區域定位：以金門作為兩岸互信合作的「先行示範區」，共創兩岸雙贏模式；3.產業定位：以觀光產業為發展軸心，善用金門獨特優勢、台灣資源與大陸市場，創造金門關鍵競爭力，並帶動其他產業發展。

整體而言，目前金門發展所面臨的問題為：1.缺乏火車頭產業帶動整體產業發展；2.高等教育與醫療產業無法滿足基本需求；3.大小金門發展失衡；4.大陸發展對金門產生磁吸效應。

根據金門之定位及現階段面臨之問題，未來金門之發展可以朝以下三個方向努力：1.發展觀光產業，推動地方特色產業，並建構免稅島，以打造金門成為國際休閒觀光島；2.致力提升教育產業水準，以建立金門成為教育文化大學島；3.發展醫療產業，以營造金門成為養生醫療健康島。

除了上述主軸發展產業外，未來促進大小金門地區發展的平衡，興建金門大橋有其必要，而根據本研究評估的結果，興建金門大橋亦具有成本效益的可行性。除金門大橋外，未來在金門各產業發展具有競爭優勢後，才考慮興建金廈大橋，以形成所謂的「金廈生活圈」。其中廈門為工業、商業區；金門為文教、休閒觀光、住宅區。廈門可提供金門日常生活用品；金門則提供高檔國際及台灣精品，使金廈真

正成為互補而非競爭的生活圈。

根據前述金門之定位及發展方向下，本研究研擬出金門的短、中、長期產業發展策略，如下表所示：

表 1 金門短、中、長期發展策略

	國際休閒觀光島	教育文化大學島	養生醫療健康島	精緻購物免稅島
短期 2010 年	(1)改善交通問題 (2)提升住宿的質與量 (3)培養觀光相關人才 (4)加強金酒與觀光產業的結合	(1)朝全科大學方向規劃 (2)逐步開放陸生人數 (3)提高教師離島加級補貼及其他福利 (4)以兩地所得差距設計收費標準	(1)強化醫療給付效益提升計畫(IDS)、減少境外就醫 (2)擴大社區醫療群的服務、整合資源	(1)確定「精緻購物免稅島」之市場定位及形象推廣 (2)免稅購物據點之用地規劃
中期 2012 年	(1)規劃金門成為一個動態的「軍事博物館」 (2)塑造閩南文化特色並開發相關創意產品 (3)其他觀光相關配套措施 (4)開發多元化的金酒相關新產品、提升各級產業附加價值 (5)將戰地醫院活化再利用，化身為觀光酒窖	(1)配合產業發展需要，再逐步增設系所 (2)開放陸生進入研究所就讀 (3)針對不同需求開設EMBA 專班	(1)解決當地醫療空間及設備不足之問題 (2)解決當地醫療相關人員不足之問題	(1)打造完整免稅購物商圈，提供一次購足的購物環境 (2)建立不同特色的購物商圈 (3)形象的持續推廣與行銷
長期 2016 年	(1)開發大小金門海岸度假村 (2)建設水頭休閒遊憩中心 (3)兩岸共同申請世界遺產 (4)利用差異化手段來鞏固白酒市場龍頭的地位 (5)積極拓展台灣之外的市場，提高國際知名度	(1)制訂產學合作機制，提供產業發展所需人才 (2)提供獎勵措施，鼓勵投資相關優勢產業	(1)擴大服務規模—推動署立金門醫院成為區域醫院 (2)推動「金門長期照護養生村」之計畫 (3)結合觀光發展金門保健旅遊	(1)落實全島免稅政策，建構免稅島 (2)人才培育與實力養成

最後為了要落實短、中、長期發展策略，必須搭配相關軟體配套改善措施。在硬體方面是以機場、碼頭的改善，金門大橋的興建與金廈大橋之規劃為主。至於在軟體方面，則應加強專業人才培育以及導入民間資金投入建設。另外在修法方面，主要應對現行離島建設條例相關條文進行修法，以解決金門發展所面臨的土地使用、教育發展、醫療事業投資以及推動免稅島等各項問題。除了該條例之外，本研究亦建議需放鬆現行對大陸人民赴金門旅遊之限制以及放寬有關設立離島免稅店之相關規定。

The Economic Development Planning of Kinmen

Project Director: Da-Nien Liu, Research Fellow

Abstract

The aim of this study is to formulate short-, medium- and long-term plans for the development of the Kinmen island. During the years of high cross-strait tension, Kinmen's geographical location made it an area of immense strategic importance for national defense; consequently, Kinmen was kept under military rule. Kinmen's isolated location restricted its potential for economic development, as a result of which Kinmen is currently significantly less developed – both economically and socially – than most parts of Taiwan.

Since the new administration took office in Taiwan in 2008, there has been a steady thawing in cross-strait relations. This increased openness has provided important new opportunities for the development of the Kinmen area. In the past, the chief obstacle to Kinmen's economic development was the lack of clarity as to Kinmen's status. One of the basic assumptions made in the present study is that if the drawing up of development strategies for Kinmen is not preceded by a clarification of Kinmen's status, then the region's economic development will continue to be retarded. In particular, if Kinmen is viewed as being some kind of “transshipment center” for links between Taiwan and China, then the outlook for Kinmen's future development will remain bleak.

In terms of making the most of the opportunities presented by the new developments in cross-strait relations, the present study suggests that the question of Kinmen's status can be viewed from three angles: (1) Developmental positioning: Ensuring that Kinmen's development maintains an appropriate balance between economic growth and environmental protection. The focus should be placed on four key

development objectives: developing Kinmen as an “International Tourism and Leisure Island,” as an “Educational and Cultural University Island,” as a “Health and Wellness Island,” and as a “High-class Duty-free Shopping Island.” (2) Regional positioning: Developing Kinmen as a “pilot project” and model for cross-strait collaboration based on mutual trust, with the aim of creating a win-win situation for both sides. (3) Industrial positioning: Making the tourist industry the core element in Kinmen’s development, and leveraging Kinmen’s unique strengths, Taiwan’s resources, and the potential of the Chinese market, to build core competitiveness for Kinmen and stimulate the development of other industries.

The main problems that have been holding back Kinmen’s development are as follows: (1) The lack of a powerful key industry that can lead the way in Kinmen’s industrial development. (2) Inadequate higher education and medical facilities. (3) The disparity in development between the main island of Kinmen and Liehyu (“Little Kinmen”). (4) The “magnetic” attraction that China’s rapid economic growth has exerted on Kinmen and its inhabitants.

In light of Kinmen’s status and the challenges that need to be overcome, the emphasis in the future development of Kinmen should be placed on three key areas: (1) Developing the tourist industry, promoting the growth of distinctive local industries, and developing Kinmen as a “duty-free island” to help establish Kinmen as a “International Tourism and Leisure Island”. (2) Upgrading the educational sector to develop Kinmen as an “Educational and Cultural University Island.” (3) Development of the medical and healthcare sector to build Kinmen into a “Health and Wellness Island”.

Besides focusing on the development of the key industries listed above, in the future efforts will also need to be made to achieve more balanced development between the main island of Kinmen and Liehyu. One of the preconditions for this will be the building of a Kinmen Bridge to link the two islands together. The research undertaken for the present study indicates that such a bridge would be highly cost-effective, making this a perfectly feasible project.

In addition once Kinmen's new industries have built significant competitive advantage, it would then be time to consider the construction of a bridge linking Kinmen to Xiamen in Mainland China, to help create a "Kinmen – Xiamen Joint Development Zone", in which Xiamen would function as the industrial and commercial center, while Kinmen provided cultural, educational, leisure, tourism and residential functions. Xiamen would be able to supply Kinmen's residents with the items needed for daily consumption, while Kinmen would provide high-end international and Taiwanese luxury goods. In this way, the relationship between Kinmen and Xiamen would be based on synergy rather than competition.

On the basis of the positioning and development strategy outlined above, in the present study short-, medium- and long-term development plans have been formulated for Kinmen's future development, as outlined below:

Table 1 Short-, Medium- and Long-term Development Strategy for Kinmen

	International Tourism and Leisure Island	Educational and Cultural University Island	Health and Wellness Island	High-class Duty-free Shopping Island
Short-term (to 2010)	<ul style="list-style-type: none"> (1) Improving transportation (2) Improving the quantity and quality of accommodation available (3) Cultivating tourist industry talent (4) Strengthening the integration of Kinmen kaoliang wine manufacturing industry with tourism 	<ul style="list-style-type: none"> (1) Planning for the establishment of a university offering a full range of courses in all major disciplines (2) Gradually increasing the number of Mainland Chinese students allowed to enroll (3) Increasing the subsidies and other benefits available to faculty members to boost recruitment (4) Setting tuition fee rates to allow for the differences in income levels between Taiwan and Mainland China 	<ul style="list-style-type: none"> (1) Strengthening the Integrated Delivery System (IDS) to reduce the need for Kinmen residents to seek medical assistance in other regions (2) Expanding the community medicine service and coordinating resources more effectively 	<ul style="list-style-type: none"> (1) Establishing market positioning for the High-class Duty-free Shopping Island project and undertaking promotion to strengthen Kinmen's international image (2) Planning land allocation for duty-free shopping center establishment
Medium-term (to 2012)	<ul style="list-style-type: none"> (1) Planning the development of Kinmen as a dynamic military museum (2) Emphasizing the special features of Kinmen's traditional Southern Fukienese culture and developing innovative products based on this (3) Other tourism-related ancillary measures (4) Development of a wide range of new wines and spirits related products to strengthen value-added creation in all segments of the industry (5) Repurposing the old military hospital as a tourist wine-tasting cellar 	<ul style="list-style-type: none"> (1) Adding new departments and graduate schools gradually in line with the needs of Kinmen's industrial development (2) Allowing Mainland Chinese students to register for graduate programs (3) Development of EMBA programs to meet different needs 	<ul style="list-style-type: none"> (1) Expanding the size and facilities of local hospitals and clinics (2) Solving the shortage of medical personnel in Kinmen 	<ul style="list-style-type: none"> (1) Creation of a comprehensive duty-free shopping zone to provide a one-stop-shopping environment (2) Establishment of specialized shopping areas (3) Ongoing image-building and marketing efforts
Long-term (to 2016)	<ul style="list-style-type: none"> (1) Development of coastal holiday resorts on both Kinmen and Liehyu (2) Establishment of a leisure center at Shuitou (3) Joint (cross-strait) application for World Heritage status (4) Adoption of a range of different strategies to strengthen Kinmen's position as a leading center for the distilling of sorghum liquor and other spirits (5) Active development of overseas markets and efforts to boost international awareness of Kinmen 	<ul style="list-style-type: none"> (1) Formulation of mechanisms for industry-university collaboration to provide the human talent needed to support industrial development (2) Introduction of incentive measures to encourage investment in industries that possess significant competitive advantage 	<ul style="list-style-type: none"> (1) Expansion of the scale of service provision by lobbying for the upgrading of Kinmen Hospital to Regional Hospital status (2) Promotion of the Kinmen Long-term Care Village project (3) Collaboration with the tourist industry to develop medical tourism in Kinmen 	<ul style="list-style-type: none"> (1) Implementation of an island-wide duty free policy to facilitate Kinmen's development as a Duty-free Shopping Island

Finally, it is important to note that the effective implementation of short-, medium- and long-term development strategies will require “software” support in the form of ancillary measures and improvements. The main “hardware” projects will be the upgrading of Kinmen’s airport and harbor facilities, the building of the Kinmen Bridge, and the planning for the bridge to link Kinmen and Xiamen. On the “software” side, efforts will be needed to strengthen manpower cultivation and to direct private-sector investment to those areas where it is needed most. As regards legislative and regulatory changes, the Statute for Offshore Islands Construction will need to be revised to resolve the problems relating to land use, development of the educational sector, investment in healthcare, and the promotion of duty-free status, etc. It is also suggested that the restrictions governing visits to Kinmen by residents of the Mainland China region should be relaxed, as should the regulations governing establishment of duty-free shops on outlying islands.

目 錄

摘 要.....	i
英文摘要.....	iii
目 錄.....	ix
表 次.....	xiii
圖 次.....	xxi
第一章 緒論	1
第一節 計畫緣起與目的.....	1
第二節 研究內容與架構.....	2
第三節 研究方法與預期效益.....	5
第二章 兩岸開放政策及大陸沿海地區發展對金門地區發展之影響.....	7
第一節 金門的定位.....	7
第二節 擴大小三通及全面大三通對金門地區之影響	11
第三節 大陸沿海地區(如廈門)產業發展政策對金門地區之 影響	36
第四節 金廈生活圈之可能發展及影響.....	52
第五節 小結.....	57
第三章 金門觀光及相關產業	61
第一節 前言	61
第二節 現況說明.....	62
第三節 市場供需潛力及經濟效益分析.....	74
第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略	80
第五節 具體可行建議及須配合修訂之法規.....	90
第六節 小結.....	95

第四章 金門教育及相關產業	97
第一節 前言	97
第二節 現況說明	98
第三節 市場供需潛力及經濟效益分析	126
第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略	135
第五節 具體可行建議及須配合修訂之法規	140
第六節 小結	143
第五章 金門醫療及相關產業	145
第一節 前言	145
第二節 現況說明	147
第三節 市場供需潛力及經濟效益分析	157
第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略	169
第五節 具體可行建議及須配合修訂之法規	174
第六節 小結	177
第六章 金門地方特色產業	179
第一節 前言	179
第二節 現況說明	179
第三節 市場供需潛力及經濟效益分析	189
第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略	193
第五節 具體可行建議及須配合修訂之法規	196
第六節 小結	197
第七章 金門其他潛力產業	199
第一節 前言	199
第二節 現況說明	200
第三節 市場供需潛力及經濟效益分析	207
第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略	218

第五節	具體可行建議及須配合修訂之法規.....	221
第六節	小結.....	225
第八章	金門大橋之效益評估	227
第一節	前言.....	227
第二節	社會及產業發展之影響分析.....	233
第三節	運輸影響分析.....	237
第四節	成本效益評估.....	242
第五節	綜合評估與建議.....	254
第九章	金廈大橋之效益評估	259
第一節	前言.....	259
第二節	社會及產業發展之影響分析.....	264
第三節	運輸影響分析.....	274
第四節	成本效益評估.....	283
第五節	綜合評估與建議.....	293
第十章	金門硬體設施綜合評估	301
第一節	前言.....	301
第二節	現況及課題.....	303
第三節	供需檢核.....	331
第四節	改善構想.....	342
第五節	辦理方式建議.....	347
第十一章	金門經濟發展法規修正建議	353
第一節	金門面臨之總體法規限制.....	353
第二節	總體面法規修正建議.....	356
第三節	產業面法規修正建議.....	360
第十二章	金門短、中、長期發展策略	365
第一節	金門的定位.....	365

第二節	經濟發展問題與未來發展方向.....	367
第三節	短、中、長期發展策略.....	373
第四節	綜合修法建議事項.....	389
第五節	小結.....	394
參考文獻.....		R-1
附 錄.....		附錄 1-1
附錄一	金門中轉量分析方法.....	附錄 1-1
附錄二	澎湖金門馬祖地區進口商品免徵關稅實施辦法	附錄 2-1
附 件.....		附件 1-1
附件一	期初報告修正意見處理情形對照表.....	附件 1-1
附件二	期中報告修正意見處理情形對照表.....	附件 2-1
附件三	期末報告修正意見處理情形對照表.....	附件 3-1
附件四	座談會會議紀錄(一).....	附件 4-1
附件五	座談會會議紀錄(二).....	附件 5-1
附件六	座談會會議紀錄(三).....	附件 6-1
附件七	出國考察報告(一).....	附件 7-1
附件八	出國考察報告(二).....	附件 8-1
附件九	出國考察報告(三).....	附件 9-1
附件十	出國考察報告(四).....	附件 10-1
附件十一	出國考察報告(五).....	附件 11-1
附件十二	出國考察報告(六).....	附件 12-1

表 次

表 2-1-1	金門縣整體發展的 SWOT 分析	9
表 2-1-2	金門的定位之比較.....	10
表 2-2-1	小三通發展歷程表.....	11
表 2-2-2	2001-2007 年金門「小三通」人員往來統計表	13
表 2-2-3	開放大陸貨品進口情形統計表.....	14
表 2-2-4	金門「小三通」海運載貨運量統計表.....	15
表 2-2-5	2008 年金門「小三通」人員往來統計表	16
表 2-2-6	廈門市接待台灣過夜旅客與金門小三通我方人民出境人數比較	19
表 2-2-7	國籍/大陸籍航空公司兩岸週末包機起降班次概況	22
表 2-2-8	兩岸週末包機與經港澳定期航班中轉之票價(未稅)比較 ..	22
表 2-2-9	兩岸週末包機與經港澳定期航班中轉之飛行時間比較 ...	23
表 2-2-10	國籍/大陸籍航空公司兩岸週末包機載客概況	23
表 2-2-11	平日包機的現況.....	27
表 2-2-12	金門小三通我方人民出境人數.....	33
表 2-2-13	台閩旅遊成長率及中轉旅客數預估.....	34
表 2-2-14	金門小三通我方人民出境人數預估-樂觀情境	35
表 2-2-15	金門小三通我方人民出境人數預估-保守情境	35
表 2-3-1	「海峽西岸經濟區」政策演進.....	38
表 2-3-2	「海峽西岸經濟區」的發展策略.....	40
表 2-3-3	「海峽西岸經濟區」建設規劃.....	40

表 2-3-4	廈門市歷年生產毛額.....	45
表 2-3-5	廈門與金門 2007 年產業佈局比較.....	47
表 2-3-6	金門與廈門 2007 年基本概況比較.....	47
表 2-3-7	2007 年廈門市遊客人數.....	48
表 2-3-8	大陸宣布擴大兩岸交流五措施.....	49
表 2-3-9	大陸沿海地區產業政策對金門地區之影響	51
表 2-4-1	廈門相對金門的優劣勢分析.....	53
表 3-2-1	金門縣旅遊人口統計.....	63
表 3-2-2	金門航空站旅客出入境人數統計.....	64
表 3-2-3	台灣旅客赴金門觀光之平均消費支出.....	65
表 3-2-4	大陸人民赴金門旅遊統計.....	65
表 3-2-5	金門縣旅遊設施統計.....	67
表 3-2-6	廈門旅遊人數型態趨勢.....	69
表 3-2-7	2006 年廈門酒店分佈概況.....	70
表 3-2-8	金門觀光產業 SWOT 分析	74
表 3-3-1	觀光人數推估之情境設定.....	76
表 3-3-2	赴廈門過夜的國內外旅客人數預估.....	76
表 3-3-3	大陸及國際旅客赴金門的旅遊人數預估.....	77
表 3-3-4	台灣旅客赴金門的旅遊人數預估.....	77
表 3-3-5	觀光產業吸引人數推估.....	78
表 3-3-6	觀光產業吸引一日遊人數推估.....	79
表 3-3-7	觀光產業吸引過夜人數推估.....	79

表 3-5-1	大陸地區人民進入金門、馬祖數額表.....	93
表 4-2-1	金門縣各級學校數目統計.....	99
表 4-2-2	金門縣各級學校學生數統計.....	100
表 4-2-3	金門縣各級學校專任教師統計.....	100
表 4-2-4	金門縣各級學校師生比.....	101
表 4-2-5	金門技術學院專任師資概況.....	102
表 4-2-6	金門技術學院 2008 學年度科系與學生人數	103
表 4-2-7	金門技術學院學雜費用收費標準.....	105
表 4-2-8	台灣大學生一年學雜費.....	105
表 4-2-9	金門技術學院學生學雜、食宿、書籍費用估計(一學年).....	106
表 4-2-10	金門各級學校容納台商子弟人數估計表	107
表 4-2-11	2007 年度各級學校台商子女人數表.....	107
表 4-2-12	2007 年度台商子女來自區域人數統計表	109
表 4-2-13	福建省中等教育以下學校校數、學生數及教師數統計	114
表 4-2-14	福建省中小學、幼稚園收費標準一覽表	116
表 4-2-15	福建省高校收費標準一覽表.....	117
表 4-2-16	兩岸學費比較一覽表.....	121
表 4-3-1	金門教育產業 SWOT 分析	125
表 4-3-2	學生人數推估表(樂觀情境).....	134
表 4-3-3	學生人數推估表(保守情境).....	135
表 5-2-1	金門縣醫療院所醫事人員數.....	148
表 5-2-2	金門地區現有之病床數.....	149

表 5-2-3	衛生署金門醫院醫師人力	149
表 5-2-4	金門地區醫療緊急後送及轉診情形	150
表 5-2-5	2008 年 1~10 月份轉診科別比率	151
表 5-2-6	2007 年轉診科別比率	151
表 5-2-7	金門地區每月平均醫療費用分析統計表	152
表 5-2-8	IDS 計畫專科駐診支援人次	153
表 5-2-9	專科門診支援診次	153
表 5-2-10	衛生署金門醫院醫療業務統計	154
表 5-2-11	人員檢疫發燒人數比率	154
表 5-2-12	金門醫療產業 SWOT 分析	157
表 5-3-1	金門綜合醫療大樓樓層配置表	163
表 5-4-1	金門醫療需求預估	171
表 6-2-1	金門地方特色產業 SWOT 分析	184
表 6-2-2	金酒公司歷年營業額	185
表 6-2-3	金酒公司 SWOT 分析	189
表 6-3-1	金門縣酒類生產概況	190
表 6-3-2	金門縣酒類銷售概況	191
表 6-3-3	金酒公司的銷售市場分佈	192
表 6-3-4	外銷及其他免稅市場銷售概況	193
表 7-2-1	昇恒昌金門水頭碼頭免稅店營業概況	203
表 7-2-2	依「免稅商店設置管理辦法」與依「離島免稅商店設置 管理辦法」設立之免稅商店的差異	206

表 7-3-1	2007 年來台旅客消費及動向調查.....	208
表 7-3-2	2007 年日本、大陸及韓國觀光目的旅客之每人每日平均 消費支出.....	209
表 7-3-3	2007 年日本、大陸及韓國觀光目的旅客每人每日平均購 物費之細項消費.....	209
表 7-3-4	精緻購物免稅產業 SWOT 分析	213
表 7-3-5	潛力產業吸引人數推估.....	216
表 7-3-6	潛力產業創造消費額及就業機會推估.....	217
表 8-1-1	金門大橋發展歷程.....	231
表 8-1-2	金門大橋北路廊(湖下-后頭)經濟效益評估表	233
表 8-2-1	金門縣各行政區收入比較.....	235
表 8-3-1	大小金門間客運量分析表.....	239
表 8-3-2	2020 年金門大橋交通量分析表.....	239
表 8-3-3	大小金門航線運量統計表.....	240
表 8-3-4	大小金門營運中客運船舶資料.....	240
表 8-4-1	金門大橋分年興建成本.....	246
表 8-4-2	金門大橋分年營運維修成本.....	247
表 8-4-3	效益評估項目表.....	247
表 8-4-4	旅行時間節省效益表.....	248
表 8-4-5	運輸成本節省效益表.....	249
表 8-4-6	運輸服務可靠性提升效益表.....	250
表 8-4-7	管線附掛效益表.....	250
表 8-4-8	2007 年國人至金門旅遊日均花費表(不含住宿).....	251

表 8-4-9	觀光效益表.....	251
表 8-4-10	地價上漲效益表.....	252
表 8-4-11	金門大橋成本效益評估表.....	253
表 8-4-12	金門大橋成本效益敏感度分析表.....	254
表 9-1-1	金廈大橋發展歷程.....	262
表 9-1-2	金門與廈門 2007 年基本概況比較.....	268
表 9-1-3	廈門與金門 2007 年產業佈局比較.....	269
表 9-3-1	金廈間客運量分析表.....	276
表 9-3-2	2020 年金廈大橋交通量分析表.....	277
表 9-3-3	金門小三通客運船舶資料.....	278
表 9-3-4	金門港小三通歷年客運量統計表.....	279
表 9-3-5	金門港小三通歷年貨運量統計表.....	280
表 9-4-1	金廈大橋(北線)興建成本.....	285
表 9-4-2	效益評估項目表.....	286
表 9-4-3	旅行時間節省效益表.....	287
表 9-4-4	運輸成本節省效益表.....	287
表 9-4-5	運輸服務可靠性提升效益表.....	288
表 9-4-6	2007 年國人旅遊每人每次平均花費表.....	289
表 9-4-7	觀光效益表.....	289
表 9-4-8	地價上漲效益表.....	290
表 9-4-9	金廈大橋(北線)經濟效益評估表.....	291
表 9-4-10	金廈大橋(北線)經濟效益敏感度分析表.....	292

表 9-4-11	金廈大橋南線與北線方案效益比較表.....	293
表 10-2-1	尚義機場歷年服務旅客量.....	303
表 10-2-2	尚義機場歷年貨運量.....	304
表 10-2-3	航站區分期計畫服務容量及啟動標準彙整表	305
表 10-2-4	金門港小三通歷年客運量統計表.....	307
表 10-2-5	大小金門航線客運量統計表.....	307
表 10-2-6	金門港小三通歷年貨運量統計表.....	308
表 10-2-7	金門港國內航線歷年貨運量統計表.....	308
表 10-2-8	金門港 2007 年~2026 年各目標年貨運量預測	310
表 10-2-9	金門港 2007 年~2026 年各目標年境外客運量	313
表 10-2-10	大小金門間 2007 年~2026 年計畫客運量	314
表 10-2-11	金門地區海上遊憩運量初估.....	314
表 10-2-12	金門縣自來水各水源出水量統計.....	322
表 10-2-13	金門地區各目標年總用水需求推估.....	323
表 10-2-14	金門地區發電廠 2008 年度裝置容量及最高負載	326
表 10-2-15	金門地區負載預測.....	326
表 10-2-16	工業區用地與地點彙整表.....	329
表 10-3-1	金門各期程產業發展量預估表.....	332
表 10-3-2	尚義機場客運量預估表.....	333
表 10-3-3	水頭港小三通客運量預估表.....	334
表 10-3-4	水頭港/九宮港大小金門客運量預估表	334
表 10-3-5	金門基礎設施供給量評估(針對中央已核定建設計畫). 336	

表 10-3-6	金門基礎設施需求與供給量檢核.....	341
表 10-4-1	金門硬體設施改善各階段建議完成項目	347
表 10-5-1	金門大橋分年資金需求表.....	349
表 12-2-1	金門各期程產業發展人數預估表.....	373
表 12-3-1	金門短、中、長期發展策略.....	385
表 12-3-2	金門硬體設施短、中、長期改善方案.....	389
表 12-4-1	金門法規修正表：離島建設條例部分.....	390
表 12-4-2	金門法規修正表：其他法規修訂.....	392

圖 次

圖 1-2-1	整體研究架構圖.....	4
圖 2-1-1	金門的定位圖示.....	8
圖 2-2-1	金門小三通我方人民出境人數統計.....	17
圖 2-2-2	金門航空站旅客人數(出入境)統計.....	18
圖 2-2-3	2008 年廈門市接待台灣過夜旅客與金門「小三通」我方 人民出境人數比較.....	20
圖 2-2-4	大三通空運航路規劃圖.....	25
圖 2-2-5	全面大三通對金門小三通的影響因素.....	28
圖 2-2-6	全面大三通對金門小三通的影響.....	32
圖 3-1-1	觀光產業研究架構圖.....	62
圖 3-2-1	台灣旅客赴金門旅遊統計.....	63
圖 3-4-1	金門「軍事博物館」概念圖.....	86
圖 4-1-1	教育產業研究架構圖.....	98
圖 4-2-1	金門技術學院日間部學生成長趨勢圖.....	104
圖 5-1-1	醫療產業研究架構圖.....	147
圖 8-1-1	金門大橋區位圖.....	228
圖 8-3-1	金門運輸需求模式分析路網圖.....	238
圖 8-3-2	金門大橋周邊連絡道路構想圖.....	241
圖 8-5-1	金門大橋各項效益值比較圖.....	255
圖 9-1-1	金廈大橋位置示意圖.....	264
圖 9-3-1	金廈大橋(北線、南線)與週邊路網圖.....	275

圖 9-3-2	金廈大橋北南線方案金門端連絡道.....	278
圖 9-3-3	金廈小三通航線圖.....	279
圖 9-3-4	金廈大橋北線方案金門端連絡道.....	282
圖 9-3-5	金廈大橋南線方案金門端連絡道.....	282
圖 9-5-1	金廈大橋(北線)各項效益值比較圖.....	295
圖 10-1-1	硬體設施供需檢核及改善規劃流程.....	302
圖 10-2-1	尚義機場航站區分期建設圖.....	305
圖 10-2-2	料羅港區港埠設施現況.....	309
圖 10-2-3	料羅港區整體規劃配置圖.....	310
圖 10-2-4	水頭港區港埠設施現況配置圖.....	311
圖 10-2-5	水頭港新建港區現況.....	312
圖 10-2-6	水頭港目前營運港區範圍及碼頭現況.....	312
圖 10-2-7	水頭港區整體規劃及未來發展計畫配置圖.....	313
圖 10-2-8	九宮港區港埠設施現況.....	315
圖 10-2-9	九宮港區整體規劃配置圖.....	315
圖 10-2-10	小三通浮動碼頭擴建配置構想.....	316
圖 10-2-11	水頭港通關大樓空間改建後配置圖.....	317
圖 10-2-12	金門縣道路系統現況圖.....	319
圖 10-2-13	金門地區供水設施及湖庫位置圖.....	322
圖 10-2-14	大金門地區未來供需水量評估.....	324
圖 10-2-15	小金門地區未來供需水量評估.....	324
圖 10-2-16	金門國家公園區位圖.....	327

圖 10-2-17	金門都市計畫主要分區面積比例.....	328
圖 10-3-1	廈門東渡郵輪中心.....	337
圖 10-3-2	香山國際遊艇俱樂部基地位置.....	339
圖 10-3-3	香山國際遊艇俱樂部配置圖.....	339
圖 10-3-4	香山國際遊艇俱樂部施工現況.....	340
圖 10-4-1	金門道路系統整體規劃理念.....	345
圖 12-2-1	金門整體發展架構圖.....	370

第一章 緒論

第一節 計畫緣起與目的

一、計畫緣起

行政院為增進台灣人民往來兩岸之便利，及促進金門地區經濟發展，自年 2008 年 6 月 19 日起，開始實施「『小三通』人員往來正常化實施方案」，全面廢止現行「小三通」人員往來限制，凡持兩岸入出境有效證件之台澎金門民眾，皆可藉由金門小三通之路進入大陸地區。可預見短期之內將會有更多台灣旅客經由金門進入大陸，對金門經濟發展有所助益。¹

然若未來兩岸關係日趨和緩，兩岸政策更加開放，全面性的三通將實行。為了避免短期擴大「小三通」之需求假象造成投資浪費，並引導金門地方政府務實面對中長期發展，應對現行金門經濟發展計畫進行檢討，並針對未來具有利基的產業加強推動，以利金門地區長遠之發展。

基此，本研究將針對金門地區未來產業發展進行分析與規劃，並研擬具體可行之產業發展策略及相關建設計畫，以作為未來政府推動金門地區發展中長期施政計畫之參考。

二、計畫目的

金門位處台灣本島的中西部離島地區，與大陸廈門隔海相望，自成一獨立地理單元，其西距廈門外港 10 海浬，東隔台灣海峽與台灣相距 150 海浬。在兩岸關係緊張對峙之期，金門因其位置扼處閩海，遂成確保台澎安全的前鋒。亦由於金門的戰略地位重要，屬國防要地受駐軍管制，致使金門的地方發展仰賴駐軍所衍生之服務業，至於經濟與社會發展方面則仍不及本島多數地區。

隨著戰地政務的解除與開放觀光，金門的經濟發展，亦由戰備衍生的需求轉以觀光需求為主，兩岸的政策發展對金門地區的影響頗大。現今兩岸正在另一波歷史變更的起點上，不僅兩岸間的關係

¹ 擴大小三通，除了金門地區外，此規定亦適用於馬祖地區。

轉變影響兩岸的政策導向，同時大陸經濟與投資環境的改變，也影響台商在大陸的佈局，進而牽動台灣與大陸間的競合關係。

基此變動之際，金門地區更應在這波變局中，化以往因應式的被動考量為主動的積極規劃，在中國與台灣的產業發展與潛在契機中，訂出金門的發展願景。一如香港之於珠江三角洲，金門亦應定出金門的區位優勢，不僅區域發展政策的走向，符合金門之定位，更可在未來與大陸協商之際，將金門地區的發展配套措施納入協商考量，創造金門的利基。就台灣本島而言，除可提升改善金門離島地區與本島間的發展差距外，亦可藉由離島的往來，創造兩岸間雙贏的策略。

因此提高金門地區的區位定位高度，不僅止於當地因應外在形勢變化所做的因應規劃，更應考量兩岸關係、台灣本島與離島發展關連、大陸沿岸產業發展規劃、以及金門區位與產業優勢等因素後，研擬出金門地區在此區域發展中的定位，以做為未來政府推動金門地區發展之上位計畫。

綜合以上之說明，本研究之目標可以歸納為以下三點：

- 一、評估兩岸開放政策對金門地區發展之影響。
- 二、提出金門中長期產業發展策略，並對相關基礎建設如機場、港口、金門大橋及金廈大橋進行評估及前瞻性規劃。
- 三、釐訂各項建設及產業發展的優先順序。

第二節 研究內容與架構

一、研究內容

(一)分析兩岸開放政策及大陸沿海地區發展對金門地區發展之影響

- 1.分析擴大小三通及全面大三通與對金門地區之影響(如兩岸海運直航後，金門在兩岸產業分工中之商機)；
- 2.分析大陸沿海地區(如廈門)產業發展政策對金門地區之影響；
- 3.分析金廈生活圈之可能發展及影響。

(二)研擬金門中長期產業發展策略

在兩岸政策大幅開放的假設下，針對可能具發展潛力之產業，分別研擬短、中、長期發展策略，並須提出具體可行之建議，以及須配合修訂之法規。分析內容至少應包括以下構面：

- 1.現況說明
- 2.發展優劣勢(SWOT)分析
- 3.市場供需潛力及經濟效益分析
- 4.目標、願景及短、中、長期發展策略
- 5.具體可行建議及須配合修訂之法規

產業範圍除以下產業外，尚應包括委託單位或研究單位研究後認為具發展潛力之產業：

- 1.金門觀光及相關產業：包括金門夜間景點、海上活動、軍事產業化、免稅購物等促進觀光業發展之規劃，提出整合全島觀光資源之方案，以吸引國內外及大陸觀光客；
- 2.金門教育及相關產業：評估開放陸生就讀的效益，研究開發大學城的可行性，以及其他相關議題如成立台商子女教育機構、台商 EMBA 及進修訓練中心等；
- 3.金門醫療及相關產業：分析成立醫療中心的可行性，以及推動休閒養生、健康照護產業的具體措施等；
- 4.金門地方特色產業：研究如何促進金門地方產業與觀光結合，以及如何推動金酒進入國際及大陸市場。

(博奕產業因委辦單位已另案進行研究，不納入本計畫研究範圍)。

(三)進行興建金廈大橋之經濟效益與社會影響評估(將金門大橋之興建一併納入評估)，分析不同路線、不同興建時程，對金門海陸空運、各類產業發展及地方居民生活之影響及利弊得失

(四)其他配合產業短、中、長期發展策略，提出軟、硬體之規劃

- 1.提出相關勞動力、專業人才、技術、資金之引進等建議；
- 2.檢討現有港埠、機場、道路、水電、工商用地等基礎設施是否足夠，對相關硬體設施等進行規劃，並評估不同辦理方式包括採取 BOT 方式之可行性與優缺點。

二、其他辦理事項

(一)應舉辦2次專家學者座談會(其中1次在金門,並邀集金門地區相關之產官學研人士參加),以蒐集產官學研人士之意見,作為規劃金門地區發展之參考。

(二)針對研究範圍內個別產業之重要廠商、機構等進行深度訪談,瞭解廠商及從業人員對金門產業發展之看法、投資之意願與相關建議。

依據前述研究內容之說明,本研究之整體架構圖可以參考圖1-2-1。

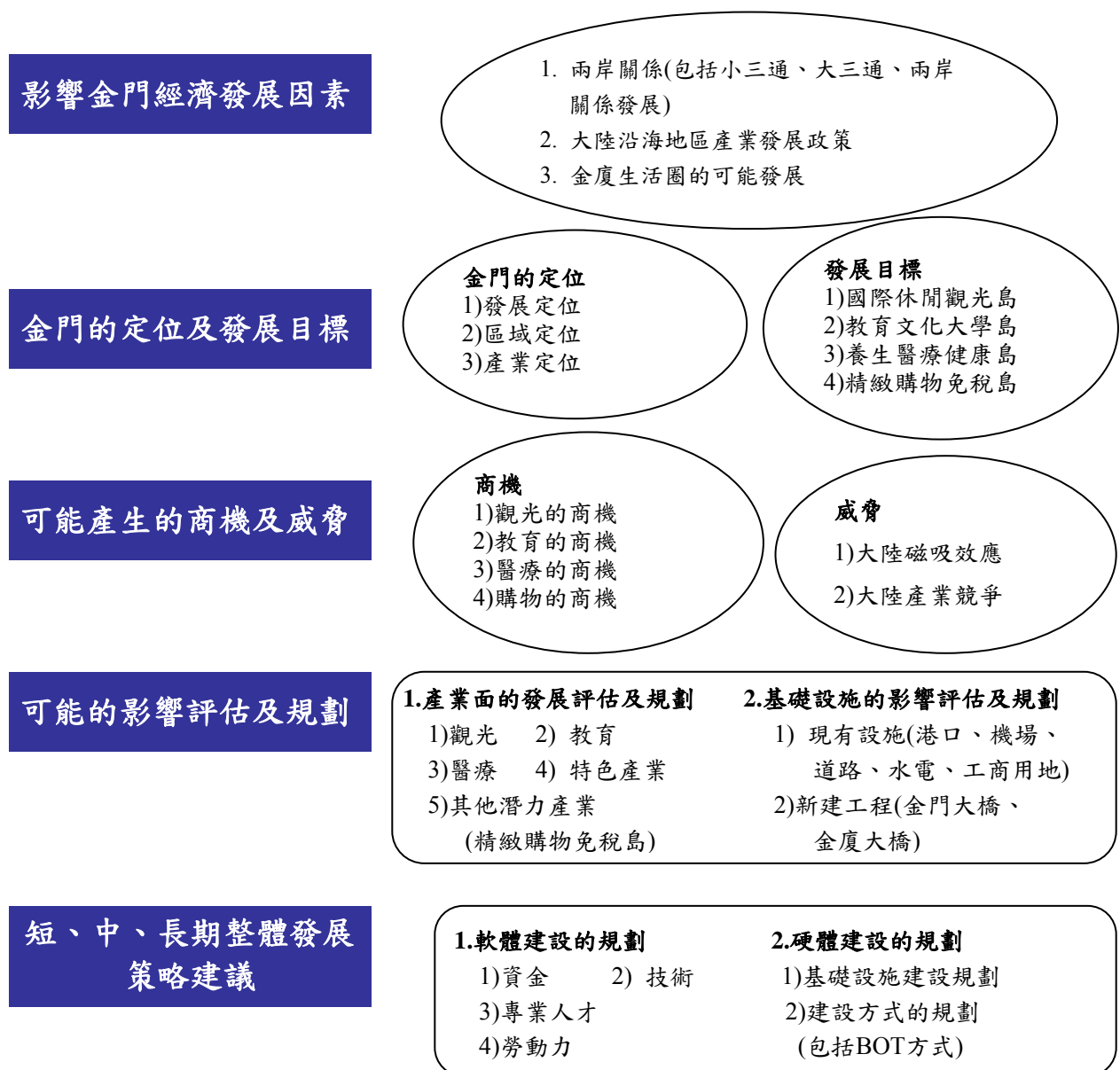


圖 1-2-1 整體研究架構圖

綜合圖 1-2-1 的研究架構，本計畫主要思維立基於兩岸關係改善，大陸沿海地區產業發展以及金廈生活圈形成等趨勢下，明確將金門的定位加以確立，且在此定位下，研擬金門產業發展方針，並研析可能的效果及所需相關之軟硬體配套措施，進而擬定金門短、中、長期發展策略，以做為政府推動金門經濟發展之參考。

第三節 研究方法與預期效益

一、研究方法

本研究將分為以下步驟進行：

(一)文獻、次級資料的蒐集

過去對於金門綜合經濟發展規劃及產業相關研究甚多，本計畫將有系統的整理過去有關金門的相關研究報告，以做為後續研究之基礎。除此之外，本計畫亦將蒐集兩岸相關政策的文獻及廈門相關產業發展政策、台商在當地投資的資料，以做為本研究之基礎。

(二)實地訪問

本研究將實地訪問金門縣政府相關人員、學者專家、相關產業業者，以瞭解當地的想法及目前遭遇的瓶頸。同時也會實地考察當地基礎建設的狀況，並搭配本計畫擴大小三通及大三通對金門地區的影響之研究結果，作為評估各項基礎建設改善或興建與否的依據。

除了金門地區的實地訪查外，本計畫也將到大陸訪問，除了訪問廈門，以瞭解廈門當地政府對兩岸政策及相關建設的想法外，也將對當地台商進行訪談，以瞭解台商的看法。除此之外，本研究團隊也赴北京訪問大陸中央政府對兩岸政策及相關建設的看法與規劃，以避免本計畫落入一廂情願的窠臼中，無法真正落實。

(三)舉辦座談會

舉辦多場座談會整合產官學研各方面之專業意見，就目前該產業的競爭概況、兩岸分工模式、未來配套措施等面向加以

了解，以做為未來擬定金門政策之依據。

二、預期效益

本研究之預期效益可以歸納為以下五點：

- (一)掌握擴大小三通及全面大三通對金門區域定位之可能影響，並分析金門地區如何借助小三通達成其區位優勢下的產業發展，縮小台灣本島和離島間的發展差距，並藉由金門特殊化的安排達成兩岸雙贏的終極目標。
- (二)瞭解大陸沿海地區(以廈門為主)產業發展政策，及大陸對兩岸或金門開放的想法，據以分析此對金門區域定位目標達成之影響。
- (三)分析金廈生活圈之可能發展及影響，金門在這特殊的區位特性下，如何在自己的定位及未來發展策略中，充分掌握「金廈生活圈」的整合趨勢，化危機為商機，創造金門的區位優勢。
- (四)就特定產業深入分析，找出活絡金門經濟發展的具體作法，並研擬短、中、長期產業發展策略，以推動金門建設，有效縮小金門與本島之差距。
- (五)針對未來金門發展前景進一步提出軟硬體需求，有助於政府推動金門地區之建設。

最後則是本計畫所規劃之產業發展策略，為更能符合實際政策執行的時效性，將分為短期(2010年)、中期(2012年)及長期(2016年)等三階段，以便未來政策之推動。

第二章 兩岸開放政策及大陸沿海地區發展對金門地區發展之影響

第一節 金門的定位

鑒於兩岸關係的轉變與大陸鄰近地區產業發展對金門中長期經濟發展有相當的影響，有必要針對兩岸開放政策及大陸沿海地區發展對金門地區發展之影響進行深入分析。本研究認為影響金門中長期經濟發展的關鍵因素在於金門本身的定位為何？金門地區若只是定位為台灣與大陸之間中轉的角色，則金門的經濟發展前景堪慮，因為照目前小三通的方式對金門的幫助有限，即使是擴大小三通，增加兩岸經由金門往返的旅客，對金門經濟及產業的發展依然不樂觀。因此金門中長期經濟發展應該有更清楚的定位，其必須利用兩岸關係轉變的契機，增加與大陸的連結，並善用金門當地優勢、台灣產業基礎與優秀人才及對岸資源，創造自身獨特的競爭力，帶動觀光及其他產業的發展。

本研究認為金門地區的定位可由以下三個層面切入：

一、發展定位：維持環境與經濟的平衡發展

現今兩岸正站在另一波歷史變更的起點上，不僅兩岸間的關係轉變影響兩岸的政策導向，大陸經濟與投資環境的改變，也影響台商在大陸的佈局，牽動台灣與大陸間的競合關係。金門地少人稀，資源有限且勞動力不足，其最可貴的資產在優勢的地理位置及特殊的自然及人文環境。因此，金門地區未來的發展定位應在環境與經濟發展間取得平衡，不宜過度開發，可朝下列四個目標發展：

- 第一、國際休閒觀光島；
- 第二、教育文化大學島；
- 第三、養生醫療健康島；
- 第四、精緻購物免稅島。

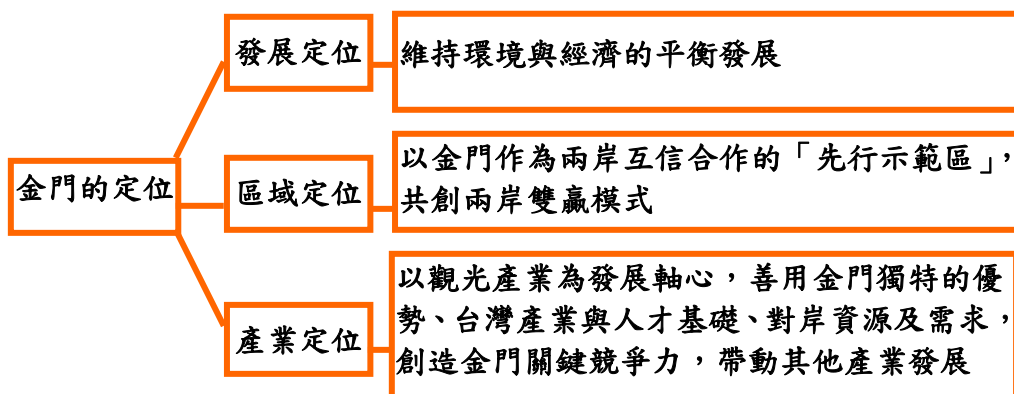
二、區域定位：以金門作為兩岸互信合作的「先行示範區」，共創兩岸雙贏模式

目前兩岸開放已成趨勢，但台灣本島對於開放項目、開放時程乃至於談判模式，仍存在許多不同的意見。為了掌握開放先機，避

免機會流失，對於一些有助於金門及台灣經濟發展的政策可以考慮在金門先行推動，以避免因台灣本島冗長的爭論過程而錯失了開放的契機。金門地區可以在某些特定領域(例如觀光)先行與大陸進行合作，共創雙贏。對於敏感領域(例如教育與醫療)，也可以藉由金門與大陸的合作降低台灣本島的疑慮及風險。金門作為兩岸產業與政策合作的先行區，一方面有助於降低台灣內部的反彈壓力與未來兩岸政策施行的阻力，另一方面也有助於金門掌握市場契機，發展地方經濟。

三、產業定位：以觀光產業為發展軸心，善用金門獨特優勢、台灣產業及人才基礎、對岸資源及需求，創造金門關鍵競爭力，帶動其他產業發展

根據過去金門的研究發現，金門地區地小人少，自然資源缺乏，產業發展侷限於初級產業，製造業與服務業除少數部門外，多數都處在初期萌芽階段，且有缺水、缺電、缺人的瓶頸，因此金門要靠自身的資源及力量發展經濟會相當困難。金門應該利用與大陸地理位置接近的優勢，善用台灣人才(如醫生、教授、專業經理人、技術人員等)及大陸資源及需求(包括：基礎建設、觀光客源、醫療需求、教育需求等)來發展經濟及產業；但金門亦應將自己獨特的優勢創造出來(例如兩岸政策先行區域、軍事文化、免稅天堂等優勢)，才能避免被大陸磁吸及邊緣化的危險。以下將金門的定位以圖 2-1-1 表示；同時將金門整體發展的優勢、劣勢、機會及威脅整理於表 2-1-1。



資料來源：本研究整理。

圖 2-1-1 金門的定位圖示

表 2-1-1 金門整體發展的 SWOT 分析

優勢 (Strength)	劣勢 (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ●重要基礎設施已具初步建設雛型。 ●具豐富的自然景觀、人文史蹟及特色產品，適合做為觀光休閒遊憩場所。 ●保存獨特的生態環境、閩南聚落與軍事文化，是大陸沿海及台灣地區少見的特殊景觀。 	<ul style="list-style-type: none"> ●在國家國土上位政策發展目標中，定位未明、屬性不清，因而其機能、角色亦未能充分發揮。 ●天然資源較為貧乏，且有「三缺」(缺水、缺電、缺人)問題。 ●觀光親善環境及人才不足，未能依照不同特性的旅客提供差異化的觀光行銷活動。 ●觀光人才及周邊相關的人力資源不足。 ●與對岸廈門、漳州、泉州及同安等城市相較，金門發展略顯緩慢。
機會 (Opportunity)	威脅 (Threat)
<ul style="list-style-type: none"> ●做為台灣對大陸政策的「先行示範區」，有助於金門觀光及其他產業之發展。 ●鄰近大陸諸多城市，在兩岸政策大幅開放的前提下，具有區位優勢。 ●金門觀光資源豐富，但缺乏包裝行銷，若能導入具實務經驗的國際團隊參與規劃，有助於行銷金門走入國際市場。 ●金門旅外華僑眾多，且多具經濟實力，未來若有金僑或外資機構共同參與投資，將使金門的整體發展更為有利。 	<ul style="list-style-type: none"> ●全球觀光旅遊意識抬頭，區域性與全球性的旅遊競爭力增加。 ●受到大陸對岸較負盛名之遊憩景點的競爭。

資料來源：財團法人中華綜合發展研究院(2007)，「金門縣綜合發展計畫暨離島綜合建設實施方案」，金門縣政府委託；本研究整理。

過去有關金門經濟及產業發展的研究非常多，但那些規劃構想大多是基於過去兩岸關係停滯的前提，並不合時宜。本研究將著重在現今兩岸關係大幅改善下，金門應有的發展契機。以下將過去有關金門的發展構想與本研究規劃的發展定位做一比較，並彙整於表 2-1-2。由表中不難看出以往的規劃或偏頗一方、或發展性不足、或實現的可能性低。本研究認為金門由於地理的特殊性，應該跳脫目前的框架，有效利用兩岸關係的改變，創造其特殊優勢，發展經濟。與其亂槍打鳥將有限的資源分散使用，金門更應該釐清其產業發展的定位及在兩岸關係中要扮演的角色，集中資源於具有發展性、長遠性與綜效性的計劃。

表 2-1-2 金門的定位之比較

		發展定位：維持環境與經濟的平衡發展		
		區域定位	產業定位	說明
本研究構想	◇ 對大陸政策的「先行示範區」	◇ 以觀光產業為發展軸心 ◇ 善用台灣人才(如醫生、教授、專業經理人、技術人員等)及產業基礎 ◇ 善用對岸資源及需求(包括：基礎建設、觀光客源、醫療需求、教育需求等) ◇ 創造獨特優勢(例如：兩岸政策先行區域、軍事文化、免稅天堂等) ◇ 帶動其他產業發展(例如：地方特色產業、醫療產業、教育產業、潛力產業等)	◇ 發揮金門的區位優勢 ◇ 善用金門獨特優勢、台灣產業及人才基礎、對岸資源及需求，以觀光帶動其他產業發展	
	◇ 兩岸中立非軍事區 ◇ 終戰和平區 ◇ 大陸經貿特區 ◇ 自由貿易區(含兩岸貨品或小額精品展售) ◇ 金門特別行政區 ◇ 三通實驗區 ◇ 金廈經濟圈	◇ 兩岸經貿合作及學術中心(含協助台商子女教育) ◇ 大陸公務員培訓地 ◇ 推動產經文化中心 ◇ 觀光免稅特區 ◇ 國際觀光遊憩據點 ◇ 觀光博奕專區	◇ 兩岸關係是金門發展中重要的一環，然需搭配產業的發展定位，兩者必須同時發展，才能收互補共利之效 ◇ 作為區域定位的發展性與未來性不足	
以往構想	◇ 開放短期進入大陸之轉直航管道 ◇ 大陸偷渡客直接遣返地 ◇ 兩岸人民快速簽證作業區 ◇ 人道因素往來台灣之快速進入地 ◇ 加入 WTO 兩岸直航通盤談判前置協調中心	◇ 兩岸特殊觀光區 ◇ 兩岸漁獲交易中心	經濟互動的結果之一，作為區域定位的發展性與未來性不足 侷限於兩岸中轉或中介的節點，作為區域定位的發展性不足	
	◇ 兩岸金融中心		兩岸金融業務是金門發展中不可或缺的業務，但以此做為金門的發展定位，尚缺乏相當多的配套產業，實現可能性長遠	
	◇ 國際海運港口 ◇ 區域空運中心		就金門的機場和碼頭的可發展性，及大陸相近沿海的機場和碼頭的相競爭性來看，此定位發展的可能性低	

資料來源：本研究整理。

本章將在上述的定位下，探究兩岸開放政策及大陸沿海地區發展對金門地區發展之影響，及未來金廈生活圈的可能發展趨勢及影響。在研究內容上本章第二節至第四節將分就擴大小三通及全面大三通等兩岸政策面變動對金門地區之影響、大陸沿海地區(以廈門為主)產業發展政策對金門地區之影響、以及金廈生活圈之可能發展及影響等三個部份進行研究；第五節則為本章之小結。

第二節 擴大小三通及全面大三通對金門地區之影響

一、小三通執行成效的回顧

在分析擴大小三通對金門地區的可能影響之前，應對小三通過去執行的成效進行檢討。小三通政策從 2001 年實施至今，各種人、貨、船往來逐年增加，其中又以中轉台商為最主要的客源。台商利用金門往返廈門的人數遠超過大陸人民，這與小三通的現行執行規範與兩岸關係發展有關。

小三通最初是由大陸自 1992 年先行提倡「兩門對開、兩馬先行」兩岸局部三通的構想開始。歷經大陸與台灣雙方的多次互動後，2000 年台灣公佈實施「離島建設條例」，成為兩岸直接通航的法源基礎，並於 2001 年進行金門與對岸的直接通航。相關小三通的發展歷程請參考表 2-2-1。

表 2-2-1 小三通發展歷程表

時間	發展歷程
1992 年 3 月	福建省提出「兩門對開、兩馬先行」兩岸局部三通的構想
1994 年 1 月	大陸片面實施「關於對台灣地區小額貿易的管理辦法」
1994 年 6 月	金馬愛鄉聯盟提出「金馬與大陸小三通說帖」
1997 年 4 月	開始進行高雄與福州、廈門間境外通航
1998 年 5 月	大陸國務院及軍委批准在廈門大嶝島成立「小額貿易專區」
1999 年 5 月	「小額貿易專區」正式開業
2000 年 3 月	立法院通過「離島建設條例」
2000 年 4 月	「離島建設條例」公佈實施
2000 年 12 月	行政院通過「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」
2001 年 1 月	金門、馬祖與對岸的小三通開始實施
2001 年 3 月	金門與廈門簽訂「兩門協定」，進一步規劃雙方合作關係
2002 年 1 月	離島建設條例增訂與修改條文，確定「台灣」地區人民經許可後得憑相關入出境證件，經查驗後由試辦地區進入大陸地區，或由大陸地區進入試辦地區
2002 年 2 月	首批台商由廈門直通金門返台過年
2002 年 4 月	金廈定期航班啟動
2002 年 6 月	行政院院會通過陸委會提報的小三通重要建議案，決定開放本島的人、貨可經由金門或馬祖有限度轉赴大陸
2002 年 7 月	行政院院會通過「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」部分條文修正案，共計八條。 確立擴大小三通人貨中轉的相關機制。放寬在金、馬服務之薦任九職以下中央與地方公務人員進出大陸之規定。

表 2-2-1 小三通發展歷程表(續)

時間	發展歷程
2002 年 9 月	監察院以小三通試行一年迄未達成促進離島建設與發展，改善兩岸關係之目標，並明顯違反依法行政原則，對行政院提出糾正。
2003 年 5 月	因應 SARS，金門縣暫停小三通之人貨往來
2004 年 3 月	「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」部分條文修正草案生效，進一步擴大金馬小三通適用的範圍
2006 年 5 月	調整金馬旅台鄉親「不必組團」，得往返「小三通」自由行；另考量家族活動的需求，旅台鄉親的配偶、直系親屬，二親等旁系血親與配偶、未成年子女，得同行納入適用範圍(但不包括公務員在內)
2006 年 6 月	開放金門與大陸泉州石井港小三通
2006 年 7 月	金門和廈門航線一天增加為 20 班船
2006 年 9 月	開放大陸觀光團遊金門在地辦證
2007 年 4 月	核准澎湖居民經由金門小三通往返大陸
2008 年 4 月	通過開放擴大觀光小三通，非金馬籍民眾，及非台商的台灣旅客，可透過小三通往返兩岸
2008 年 6 月	全面擴大小三通
2008 年 9 月	實施「小三通正常化推動方案」

資料來源：財團法人中華綜合發展研究院(2007)，「金門縣綜合發展計畫暨離島綜合建設實施方案」，金門縣政府委託及本研究自行整理。

(一)小三通人員往來概況

金門小三通通航狀況自 2001 年 1 月每週二、五各開航一次金廈往返固定航班，逐漸增加至目前一天來回 32 航班(含 4 班金泉航班)，航程約 30-60 分鐘。根據交通部統計(表 2-2-2)，自小三通業務開辦以來，金門小三通我方人民及大陸旅客的出入境人次皆呈逐年上升的趨勢，唯去(我方)多來(大陸)少，不成比例。2007 年我方人民出境人數為 319,502 人次，大陸人民入境有 45,509 人次，僅為我方人民出境人次的 14.2%，可能原因在於大陸僅開放福建居民赴金門旅遊，客源略嫌不足，及大陸居民申請赴金旅遊手續繁瑣等。這種不平衡的發展方式，侷限了小三通政策能夠帶給金門經濟發展的效果。

表 2-2-2 2001-2007 年金門「小三通」人員往來統計表

年	我方人民 <以出境人數計>		大陸人民 <以入境人數計>	
	金門—廈門、泉州		廈門、泉州—金門	
	人次	成長率(%)	人次	成長率(%)
2001	9,738	-	951	-
2002	26,151	168.5	1,039	9.3
2003	78,782	201.3	2,936	182.6
2004	193,937	146.2	9,865	236.0
2005	244,504	26.1	14,132	43.3
2006	278,060	13.7	35,399	150.5
2007	319,502	14.9	45,509	28.6
合計	1,150,674		109,831	

資料來源：行政院大陸委員會經濟處。

根據金門縣政府內部統計資料，2007 年小三通旅客中約有 60% 為中轉台商，30% 為金門民眾，10% 為大陸民眾。在有設籍金門的中轉台商部分，51% 來自台中，14.9% 來自高雄，8.3% 來自台北；在未設籍金門的中轉台商部分，29.9% 為台北旅客，16.8% 為台中旅客，13.6% 為高雄旅客。除此之外，經小三通赴廈門的台商多自台中清泉崗機場出發，佔 32.3%；其次是松山機場，佔 29.1%；高雄小港機場，佔 17.9%；台南及嘉義機場各佔 12.7% 及 8%。針對小三通台商在大陸的工作地點進行統計，結果發現，福建佔了三分之二以上，約為 67.3%，其次為江蘇(上海)，佔 14.3%，浙江佔 7%，廣東佔 5.6%，河北(北京)佔 1.9%，其他地區約佔 3.9%，包括安徽、湖北、廣西、江西、貴州、雲南、四川、陝西及海南等。這些統計數據顯示小三通為台商赴大陸，特別是中南部台商，開創了一個便捷的管道。

(二)小三通物品輸出入概況

有關小三通物品輸出入相關規定在 2008 年 9 月 30 日後出現許多重大突破。在輸入部分，依據目前的「試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法」第 21 條至第 24 條規定，准許金門地區輸入大陸地區物品項目包含兩大類，第一為准許輸入台灣地區 CCC 第 1 章至第 97 章之項目，唯金門地區輸入 CCC1007.00.00.00-1「高粱(蜀黍)」項，應檢附金門縣政府同意文件；第二為金門當地縣政府提報，並經貨品主管機關同意之項目，約 1,496 項。目前大陸進口物品未經許可，不得經金門

轉運至台灣地區，唯經濟部貿易局自 2008 年 10 月 15 日起准許金門地區利用大陸原物料加工之產品，其加工過程完成特定製程者，准許運至台灣。而各項產品之特定製程，由金門地區廠商向當地縣政府申請認定。

大陸地區物品進入金門地區係採正面表列方式，根據經濟部貿易局統計，截至 2008 年 9 月 8 日止，准許輸入金門地區之大陸物品高達 9,732 項，占全部貨品總數 10,939 項之 88.97%，主要包括供當地生活與建設所需的原物料及農特產品等。其中工業產品 8,048 項(占工業產品 8,691 項之 92.60%)，農產品 1,684 項(占農產品 2,248 項之 74.91%)，均較台灣本島開放幅度大(詳表 2-2-3)。

表 2-2-3 開放大陸貨品進口情形統計表

貨品類別	項數	本島開放情形				小三通開放情形		
		開放項數	開放比率		未開放項數	總開放項數	佔所有貨品%	佔農/工貨品%
			佔所有貨品%	佔農/工貨品%				
農產品 (第 1-24 章)	2,248	1,417	12.95%	63.03%	831	1,684	15.40%	74.91%
工業產品 (第 25-97 章)	8,691	7,320	66.92%	84.23%	1,371	8,048	73.57%	92.60%
總計	10,939	8,737	79.87%		2,202	9,732	88.97%	

註：資料截止日期：2008/9/8。

資料來源：經濟部貿易局。

在輸出部分，金門地區產製物品輸往大陸地區，不必再檢附產地證明書，一切比照台灣地區規定辦理，無特別限制規定。除此之外，自 2008 年 10 月 15 日起尚准許台灣地區物品得經由金門、馬祖或澎湖轉運至大陸地區。現行規定可能改變「小三通」貨品來(進口)多去(出口)少的失衡現象(詳表 2-2-4)，特別是一些具有時效性的貨品如生鮮食品、台灣水果及台商所需之小包零組件，在兩岸全面直航前，由金門小三通轉運至福建十分有競爭力。因為，透過正常海運所需花費的時間約為 4 天，而經小三通只需一天即可到達大陸。

表 2-2-4 金門「小三通」海運載貨運量統計表

單位：公噸

年 類別	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
船次	23	116	197	388	436	388	568
輸入	16,729	59,515	151,041	324,187	387,442	372,683	300,289
輸出	0	752	513	330	630	787	12,815
合計	16,729	60,267	151,554	324,518	234,961	373,471	313,105

資料來源：中華民國交通年鑑(2007)。

(三)小結

推動小三通的主要目的在於促進金門地區的建設與發展、增進兩岸良性互動與降低金門地區非法偷渡與走私行為。然過去小三通所顯示的成效，僅在於航次與往來人數的遽增，對於金門的經濟繁榮並無顯著效果，對於兩岸的和平也無特別建樹。不過由於小三通可以累積大三通的經驗，因此在政府公佈《試辦金門、馬祖與大陸地區通航實施辦法》中，把離島建設條例中小三通目的加以擴充，增加「增進兩岸良性互動，改善兩岸關係」。前幾年來，兩岸關係低迷，但逐年增加的往來人次、客貨運航班等，小三通不僅為兩岸進出的捷徑，也為兩岸從中央到地方的政府建立非正式的技術官員互動機會。因此，儘管小三通的成效對於活絡金門經濟來說未盡理想，但是卻開創兩岸官方互動中斷以來的新局面，讓關務、入出境、檢疫、檢驗、疾病管制、旅遊等維持基本的互動，累積兩岸未來擴大往來與交流(例如大三通)的信心與知識。

二、擴大小三通對金門地區之影響

2008年6月19日行政院院會正式通過了「小三通人員往來正常化實施方案」，全面廢除「小三通」人員往來限制，也就是所謂的「擴大小三通」，即日起不再僅限於已經登記的台商、眷屬，或設籍金門的民眾才能走小三通，一般台灣本島民眾持用護照都可以適用小三通路線。而外國人也可以憑有效簽證及有效護照或旅行證件，或適用以免簽證方式入國之有效護照，經移民署查驗許可後，由金門入出大陸地區；香港或澳門居民，持有效入出境許可證者，亦同。

(一)小三通人數快速成長

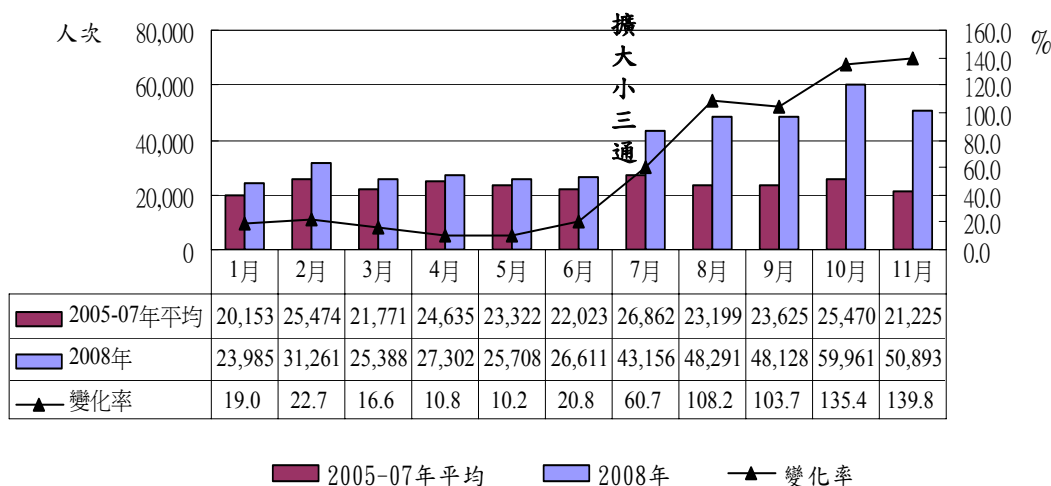
根據行政院陸委會的統計(表 2-2-5)、「擴大小三通」之後，透過金門地區赴大陸的人數有顯著的增加。6 月份開始實施擴大小三通之後，7 月份從金門去廈門、泉州的人數為 43,156 人，較 6 月份成長 62.17%，成長幅度十分顯著。8 月份的出境人數也是呈現成長的趨勢，唯成長速度已略有減緩，較 7 月份成長 11.9%。9 月份的金門出境人數與 8 月份差不多，10 月份經金門赴大陸的出境人數為 59,961 人，創歷史新高，較 9 月份成長 25%，11 月份則略為下滑至 50,893 人。圖 2-2-1 顯示 2008 年金門小三通出境人數與 2005~07 年同期平均人數的比較。由圖上可以發現，擴大小三通後，7 月份出境人數同期成長 60%左右，8~11 月份同期成長幅度更高達 100%以上，人數成倍數成長，顯示 2008 年 7~11 月小三通人數的成長並非季節因素，而是擴大小三通後所帶來的影響。

表 2-2-5 2008 年金門「小三通」人員往來統計表

月份	我方人民 〈以出境人數計〉		大陸人民 〈以入境人數計〉	
	金門—廈門、泉州		廈門、泉州—金門	
	人次	成長率(%)	人次	成長率(%)
1 月	23,985	-	1,646	-
2 月	31,261	30.34	3,789	130.19
3 月	25,388	-18.79	2,610	-31.12
4 月	27,302	7.54	2,111	-19.12
5 月	25,708	-5.84	2,639	25.01
6 月	26,611	3.51	1,995	-24.40
7 月	43,156	62.17	2,604	30.53
8 月	48,291	11.90	3,005	15.40
9 月	48,128	-0.34	3,279	9.12
10 月	59,961	24.59	4,174	27.29
11 月	50,893	-15.12	3,541	-15.17
合計	411,684		31,393	

說明：資料統計時間截至 2008 年 11 月 30 日。

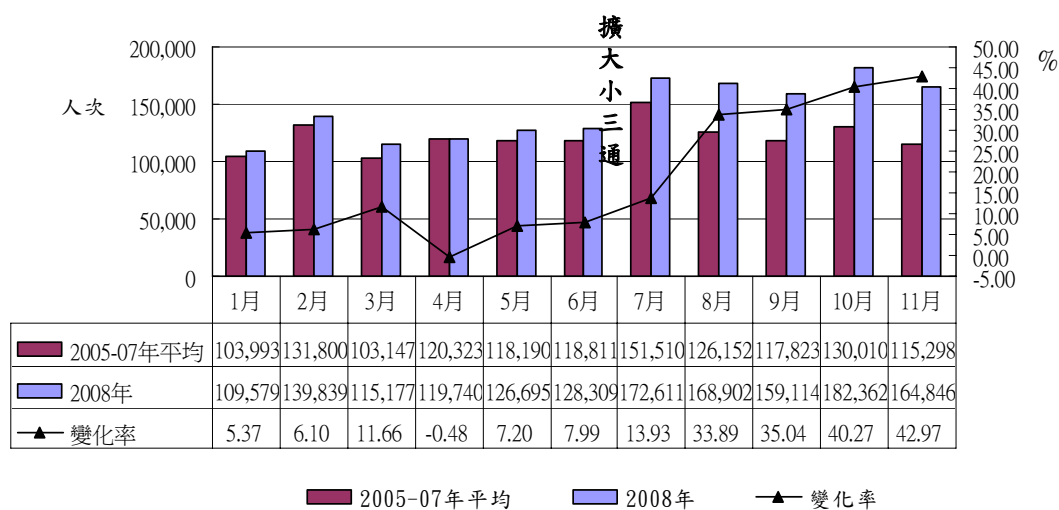
資料來源：行政院大陸委員會經濟處。



資料來源：行政院大陸委員會經濟處，本研究整理。

圖 2-2-1 金門小三通我方人民出境人數統計

金門航空站旅客人數統計(圖 2-2-2)同樣顯示「擴大小三通」之後，透過金門地區赴大陸的人數有顯著的增加。自 6 月份開始實施擴大小三通之後，7 月份金門航空站旅客人數為 172,611 人，較 6 月份成長 35%，也較 2005~07 年同期平均成長 14%。8 月及 9 月份金門航空站旅客人數雖較 7 月份略為下滑，但與 2005~07 年同期平均相較，各成長 34%及 35%。2008 年 10 月份，金門航空站旅客人數創新高，達到 182,362 人，較同期成長 40%。11 月份的搭機旅客雖較 10 月份略為下降，為 164,846 人，但仍較 2005~07 年同期平均成長 42.97%，顯示 2008 年 7~11 月份金門機場旅客人數的成長並非季節因素，而是擴大小三通後所帶來的影響。



資料來源：金門航空站，本研究整理。

圖 2-2-2 金門航空站旅客人數(出入境)統計

(二)小三通的未來發展及效益

政府全面廢除「小三通」人員往來限制，使得過去申請「小三通」程序較繁複的台灣民眾現在只要持護照都可以適用小三通路線。因此，短期之內預期會有許多台灣旅客經由金門進入大陸，金門地區做為兩岸中轉的地位將更為重要。然而「擴大小三通」之後是否會對金門經濟發展有所助益，還需視台灣經由小三通赴大陸觀光的旅客是否停留金門而定。若台灣旅客到廈門、泉州或福建省觀光時，先在金門地區進行觀光、消費、住宿等活動，則「擴大小三通」對金門地區的發展會產生正面的效益；反之則貢獻有限。

一般而言，「小三通」新增的人員可區分為兩類，第一類為新增的中轉台商，第二類旅客則為對福建觀光有興趣者，擴大「小三通」後，使台灣旅客赴大陸沿海觀光的時間及金錢成本大幅下降，提升旅遊吸引力。本研究詢問台灣多家旅行社發現在擴大小三通後，台灣到福建的旅行團有幾個特點：

- 1.基於成本及時間考量，多以小三通路線為主；
- 2.擴大小三通後，團數及人數明顯增加；
- 3.多數旅行社未提供週末包機台閩遊的服務；
- 4.金門多為過境，並未停留。

為了進一步判斷擴大小三通後新增旅客屬性，本研究比對廈門市接待台灣過夜旅客的數據(詳表 2-2-6，圖 2-2-3)發現，2008 年 7~9 月廈門市接待台灣過夜旅客的人數也呈現驟增的情況，與金門小三通成長趨勢十分契合。由於目前旅行社多未提供週末包機台閩遊的服務，因此，我們可以合理推估擴大小三通後出境人數驟增的來源應為台灣赴閩的過境旅客。換言之，小三通的擴展對金門未來觀光發展，仍然存在成長契機。

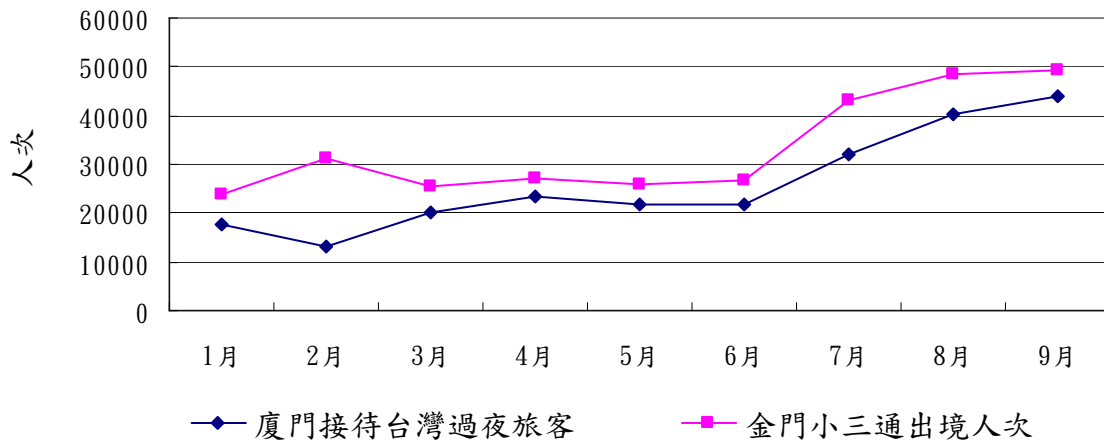
表 2-2-6 廈門市接待台灣過夜旅客與金門小三通我方人民出境人數比較

單位：人，%

	廈門市接待台灣過夜旅客				金門小三通我方人民出境人數			
	2007 年	2008 年	差距	成長率	2007 年	2008 年	差距	成長率
1 月	19,462	17,573	-1,889	-9.71	23,328	23,985	657	2.8
2 月	14,207	13,342	-865	-6.09	29,591	31,261	1,670	5.6
3 月	25,348	20,305	-5,043	-19.90	25,942	25,388	-554	-2.1
4 月	29,616	23,570	-6,046	-20.41	29,573	27,302	-2,271	-7.7
5 月	24,122	21,942	-2,180	-9.04	27,404	25,708	-1,696	-6.2
6 月	25,138	21,741	-3,397	-13.51	25,969	26,611	642	2.5
7 月	23,570	32,185	8,615	36.55	30,768	43,156	12,388	40.3
8 月	23,178	40,082	16,904	72.93	25,697	48,291	22,594	87.9
9 月	21,482	44,077	22,595	105.18	24,624	49,128	24,504	99.5
10 月	23,577				28,284	59,961	31,677	112.0
11 月	29,697				24,161	50,893	26,732	110.6
12 月	21,156				24,161	45,930*	21,769*	90.1*
1~6 月	137,893	118,473	-19,420	-14.08	161,807	160,255	-1,552	-0.96
7~9 月	68,230	116,344	48,114	70.52	81,089	140,575	59,486	73.36
1~12 月	280,553				319,502	457,614*	138,112*	43.2*

註：*為預估值，以 7~11 月平均成長率估算。

資料來源：行政院大陸委員會經濟處。



資料來源：本研究整理。

圖 2-2-3 2008 年廈門市接待台灣過夜旅客與金門「小三通」我方人民出境人數比較

(三)小三通配套設施檢討

擴大小三通之後，旅客人數大增，由日均 2,100 人，增加到日均 3,400 人，增加幅度達 62%，使原本空間不足之水頭碼頭通關中心，更顯得擁擠。且由於客流量增加，造成旅客大廳秩序混亂，服務品質低落，相對也使旅客不滿。此外，機票也出現一票難求的情況，若遇偶發飛機停飛時，機場航廈更是擁擠不堪，毫無服務品質可言，在在突顯出金門聯外網絡軟硬體設施之不足。在金門旅遊觀光前景可期下，目前配套設施的擴充檢討有其必要性。

金門航空站候機室總樓地板面積為 5,534 平方公尺，尖峰時間原設定容納 334 人次/小時，但目前尖峰時段運量已高達 515 人次/小時，顯示出目前客運航空站空間已不敷使用。而負責離島兩岸通航客船往返角色的水頭碼頭，在 2008 年 6 月擴大小三通後，旅客人數驟增，旅客中心空間明顯不足，擴建需求十分迫切。反觀小三通廈門港靠泊碼頭--東渡客運碼頭，碼頭及客運大樓佔地面積約為九萬平方公尺，按一級國際客運站標準設計，既寬敞又明亮。

兩岸小三通入出境碼頭形成強烈對比，不但往來不便，且對台灣國際形象也有傷害。現階段大陸開放 13 省份可經金門小三通赴台，金門碼頭及機場是台灣迎接陸客或國際旅客的第一

道門面，應跳脫過去島國小格局的框架，儘速重新規劃設計，提供更人性化、更便捷的服務。

三、兩岸週末包機的現況及對金門小三通的影響

首班兩岸週末包機於 2008 年 7 月 4 日啟航，台灣開放桃園國際機場、台北松山機場、高雄小港機場、台中清泉崗機場、花蓮機場、台東機場、金門機場及澎湖馬公機場等八個航點；大陸則開放上海浦東機場、北京首都機場、廣州白雲機場、廈門高崎機場、南京祿口機場等五個航點，只要持有兩岸有效旅行證件者皆可搭乘兩岸包機。目前參與兩岸包機的台灣航空公司共有中華、華信、長榮、立榮及復興等五家，陸籍航空公司則有國航、東方、南方、上海、海南及廈門等六家。

自首日啟航以來，國籍航空公司及陸籍航空公司每週各 18 班對飛，7-9 月總計起降 928 班次，其中桃園機場起降 234 班次、松山機場起降 213 班次、高雄小港機場起降 6 班次，台中清泉崗機場、花蓮機場、台東機場、金門機場及澎湖馬公機場共起降 6 班次(表 2-2-7)。大陸的機場則以起降上海機場 229 班次最高，其次依序為北京機場起降 89 班次、廣州機場起降 86 班次、廈門機場起降 47 班次及南京機場起降 4 班次。整體而言，除了 7 月份第一週台灣 6 航點均有飛航，第二週以後便集中於桃園及松山機場，9 月份開始，高雄及其他國內機場已無週末包機的班次了，大陸航點則集中在上海、北京及廣州機場，各航空公司的航班安排已漸穩定。

在票價方面，航空運輸之訂價係根據該航班之飛行時間、起降時段、該航班之成本及市場供需、競爭等情形綜合訂定。中轉班機所花費時間較長、頻率較多；而兩岸週末包機之飛行時間較中轉班機短、毋需轉機、惟班次頻率較低，未能達規模經濟，故整體而言，週末包機與中轉班機於上述訂價之各項因素中互有所長，因此價格互有高低。同時目前並未有同一家航空公司同時提供週末包機與全程中轉班機之服務，故以不同家航空公司之週末包機與中轉班機票價互相比較時，因其成本結構不同、訴求客層對象不同，彼此票價間亦會有差異。目前以桃園-上海航線節省 2,371 元最多，其次為桃園-廈門航線節省 1,940 元，桃園-北京航線節省 1,148 元(表 2-2-8)。

表 2-2-7 國籍/大陸籍航空公司兩岸週末包機起降班次概況

機場名/班次		起降班次			
		7月	8月	9月	合計
台灣機場	桃園機場	71	92	72	235
	松山機場	61	83	72	216
	高雄機場	6	5	0	11
	其他機場*	6	0	0	6
大陸機場	北京機場	27	35	28	90
	上海機場	70	90	72	232
	南京機場	4	5	4	13
	廣州機場	31	31	24	86
	廈門機場	12	19	16	47
合計		288	360	288	936

註：*其他機場包含台中清泉崗機場、花蓮機場、台東機場、金門機場及澎湖馬公機場。
資料來源：民航局資料，本研究自行整理。

表 2-2-8 兩岸週末包機與經港澳定期航班中轉之票價(未稅)比較

單位：新台幣元

	週末包機票價	港澳中轉票價	節省票價成本*
桃園—北京	15,750~19,810	15,580~20,958	1,148
桃園—上海	14,175~17,629	14,429~20,000	2,371
桃園—南京	14,273~	12,068~	-2,205
桃園—廣州	9,775~12,310	9,811~12,243	-67
高雄—廣州	9,775~12,310	9,811~12,243	-67
桃園—廈門	7,000~	8,940~	1,940

註：*以最高價格計算。
資料來源：譚謹瑜(2008)。

在飛行時間方面，雖然仍依循節日包機方式，經香港飛航情報區之航路飛行，然而已大幅節省時間成本(詳表 2-2-9)。桃園-廈門航線節省 2 小時 30 分(150 分鐘)最多，其次依序為桃園-上海航線節省 2 小時 25 分(145 分鐘)、桃園/高雄-廣州航線節省 2 小時 20 分(140 分鐘)、桃園-南京航線節省 2 小時 10 分(130 分鐘)，及桃園-北京航線節省 1 小時 35 分(95 分鐘)。

表 2-2-9 兩岸週末包機與經港澳定期航班
中轉之飛行時間比較

單位：分鐘

	週末包機 飛行時間	中轉總旅行時間	節省飛行時間
桃園—北京	255	350	95(27.1%)
桃園—上海	160	305	145(47.5%)
桃園—南京	175	305	130(42.6%)
桃園—廣州	105	245	140(57.1%)
高雄—廣州	105	245	140(57.1%)
桃園—廈門	95	245	150(61.2%)

資料來源：譚謹瑜(2008)。

在整體載客率方面，兩岸週末包機旅客數逐週成長，從第一週之 12,056 人，逐漸增加至第四週之 14,288 人，整體載客率由 83% 提高至 89%，7 月份國籍航空公司整體載客率約為 89%，大陸籍航空公司則約為 84%。若觀察航線載客率，桃園-上海航線載客率高達 93% 最高，其次為松山-上海航線，載客率為 87%；若以各航點觀察載客率，上海航點載客率 91% 最高，其次為桃園機場 89% 及松山機場的 83%。截至 9 月份底止，雙方總共提供 424,164 座位，載客 362,786 人次，平均載客率 86%(詳表 2-2-10)。

表 2-2-10 國籍/大陸籍航空公司兩岸週末包機載客概況

機場	載客數(人)				載客率(%)				
	7月	8月	9月	合計	7月	8月	9月	合計	
台灣 機場	桃園機場	32,466	45,288	35,409	113,163	89.7	87.2	82.6	86.4
	松山機場	17,446	25,955	20,549	63,950	83.1	87.8	82.0	84.6
	高雄機場	1,437	1,259	-	2,696	78.3	82.8	-	80.3
	其他機場*	1,584	-	-	1,584	75.0	-	-	75.0
大陸 機場	北京機場	9,738	12,643	11,149	33,530	81.2	75.5	79.9	78.5
	上海機場	28,076	40,969	30,992	100,037	91.0	93.1	85.8	90.1
	南京機場	995	1,526	976	3,497	71.7	88.2	70.5	77.7
	廣州機場	10,036	11,157	7,470	28,663	81.8	84.1	72.5	80.0
	廈門機場	4,088	6,207	5,371	15,666	88.1	85.0	87.6	86.7
合計	105,866	145,004	111,916	362,786	86.6	87.3	82.4	85.5	

註：*其他機場包含台中清泉崗機場、花蓮機場、台東機場、金門機場及澎湖馬公機場。

資料來源：民航局資料，本研究自行整理。

就對金門小三通較有直接影響的廈門航線來看，廈門航線 7~9 月的起降班次共 47 班，佔總班次的 5%；載客數為 15,666 人，也僅佔總人次的 4.3%。反觀，金門擴大小三通之後，7~9 月的入出境人數達 148,463 人次，是台-廈包機的 9.5 倍，這顯示在目前兩岸週末包機的階段，小三通仍受大多數旅客的青睞。主要原因可歸納為：1.小三通享有價格優勢，小三通來回套票約為新台幣 6,400~6,500 元，而廈門包機的來回機票(含稅)則要約 8,000~10,000 元左右；2.小三通班次多，時間彈性大，而包機除了限制於每週五~一外，每週的班機亦僅有 3~5 班左右；3.由於現在除了松山及桃園機場尚有包機服務外，其他的機場已沒有包機班次了，因此對於中南部的旅客而言，若要搭乘包機除了費用較小三通高外，也無法享受到包機帶來時間上節省的好處及便利，影響搭乘包機的意願。

整體而言，兩岸週末包機對金門小三通的影響，由於目前週末包機的航班並不多，航線也有所侷限，與金門小三通功能的重疊性並不高，再加上週末包機所費不貲，金門小三通在廈門航線還是享有價格及時間彈性的優勢。因此，現階段看來，兩岸週末包機對金門小三通的衝擊並不大。

四、全面大三通對擴大小三通及金門地區之影響

(一)大三通空運航線規劃

民航局自 2008 年 6 月中第一次「江陳會」即規劃了兩岸直航的新航線(詳圖 2-2-4)，作為取代現行週末包機必須先飛到香港飛航情報區再往北飛的迂迴做法。新航線的規劃南北不同，往北航線欲以現有的國際航線 B-576 航路先往北飛，但在接近日本飛航情報區的界線前往西北轉折，進入大陸的上海情報區，後面這一段則屬新航路，這樣可避免直接穿越海峽中線的敏感問題，又可達到截彎取直的目的，包括北京、上海與南京都是朝此路線規劃，新航線預計將使往上海或上海以北的航線，都可節省一個小時以上。往南航線方面，據了解較可能的航線規劃是依現有往香港飛航情報區南繞的飛法稍做修正，在進入香港飛航情報區之前，就偏北飛廣州、廈門，如此，廣州及廈門航線仍可節省一點時間，約 5~10 分鐘。



註：1.A1 及 B576 是現有國際航線。

2.實線為兩岸新航路。

資料來源：民航局。

製圖：陳俊任。

圖 2-2-4 大三通空運航路規劃圖

2008 年 11 月二次江陳會協議開通台灣海峽北線空中雙向直達航路，未來兩岸航機將循現行國際航機飛行之航路自 B576 BERBA 點往西，經雙方議定之航管交接點(N27°26' 20" E122°25' 19")後至大陸東山轉接內陸航點，該航路由兩岸航管部門直接交接，並可雙向使用，達到省時省錢的目標。兩岸建立新航路後，桃園至上海只需 1 小時 20 分鐘，比週末包機再縮短 60 分鐘。若以台北、桃園、高雄至北京、上海(浦東)不同航線估測，較現行經香港飛航情報區兩岸包機之航路，節省飛航距離約 319~959 公里；節省飛航時間約 13~64 分鐘。另據航空公司估算，燃油成本亦將可較現行飛航方式節省約 40~45%；

總計航空公司及旅客節省之時間及成本，估計每年約達新台幣 30 億元以上。而台灣海峽南線空中雙向直達航路因尚有爭議，因此仍待進一步協商。其他重要的空運協商成果尚包含：

1. 週末包機改為平日包機；
2. 航班從每週 36 班增為 108 班；
3. 大陸增為 21 個航點，除已有北京、上海(浦東)、廣州、廈門、南京 5 個航點外，增加：成都、重慶、杭州、大連、桂林、深圳、武漢、福州、青島、長沙、海口、昆明、西安、瀋陽、天津、鄭州等 16 個航點，已可完全涵蓋大陸方面開放大陸居民來台觀光的 13 省市區域(包括北京、天津、遼寧、上海、江蘇、浙江、福建、山東、湖北、廣東、重慶、雲南、陝西等 13 個省市)。
4. 雙方由目前每週飛 36 個往返班次，增加為飛 108 個往返班次，每方各飛 54 個往返班次。每週台灣方面至上海(浦東)的班次不超過 20 個往返班次 (目前為不超過 9 個往返班次)，今後可視市場需求適時增減班次。

(二)平日包機的現況

2008 年 12 月 15 日兩岸週末包機擴大為平日包機，兩岸每週各有 54 個往返額度。據了解，華航獲分配每週 14 班，華信每週 8 班，長榮每週 15 班，立榮每週 8 班，復興航空每週 9 班。而大陸民航局也公布了大陸航空公司兩岸常態包機分配方案，大陸經營兩岸航線的航空公司由六家增為九家，班次量每週分別為：中國國際航空 10 班、東方航空 12 班、南方航空 10 班、海南航空和上海航空各 5 班、廈門航空 6 班。新增的四川航空、深圳航空、山東航空各 2 班。

平日包機之後，兩岸往返的班次增加，旅客搭乘直航班機時享有更多的選擇，在時間的調配上也更具彈性。目前最熱門的航線如上海、北京、杭州及深圳等地天天都有 1-2 班的直航包機，較週末包機方便許多。平日包機後，福州以北的航點改走北線航路，航程縮短許多，然而除了促銷機票外，飛機票價並未因航程縮短而大幅下調。

值得注意的是，2008 年 12 月 20 日台中-廈門常態包機也正式啟動，未來每週六皆會有一班台中-廈門的往返班機，是繼台

北包機後，廈門與台灣建立的第 2 條固定空中直航航線。在此之前的兩岸節日包機及週末包機中，廈門曾與高雄、台中、澎湖實現空中直航，但均未常態化。2008 年 7 月 4 日的週末包機雖曾短暫開通台中-廈門航線，但也只飛了兩個班次即停飛。有關平日包機各航點班次、票價及飛行時間整理如表 2-2-11。

表 2-2-11 平日包機的現況

航點	航空往返班次						票價(新台幣元) (來回, 含稅)	時間(分鐘)
	國籍				大陸籍	合計		
	台北	台中	高雄	小計				
上海	19	0	1	20	20	40	16,000	110
北京	6	0	0	6	5	11	18,000~19,000	200
深圳	8	0	1	9	4	13	13,000	110
杭州	9	1	1	11	3	14	14,000~15,000	100
廣州	5	0	0	5	4	9	13,000	120
廈門	0	0	0	0	3	3	10,000	95
福州	0	0	0	0	1	1	12,000	80
南京	2	0	0	2	2	4	14,000	130
大連	1	0	0	1	1	2	18,000	190
天津	0	0	0	0	1	1	-	-
青島	0	0	0	0	2	2	-	-
重慶	0	0	0	0	2	2	-	-
成都	0	0	0	0	2	2	-	225
西安	0	0	0	0	1	1	-	-
昆明	0	0	0	0	1	1	-	190
武漢	0	0	0	0	1	1	-	-
海口	0	0	0	0	1	1	-	120
合計	50	1	3	54	54	108	-	-

資料來源：往返班次來自各新聞報導，票價來自各旅行社，飛行時間來自易飛網；本研究自行整理。

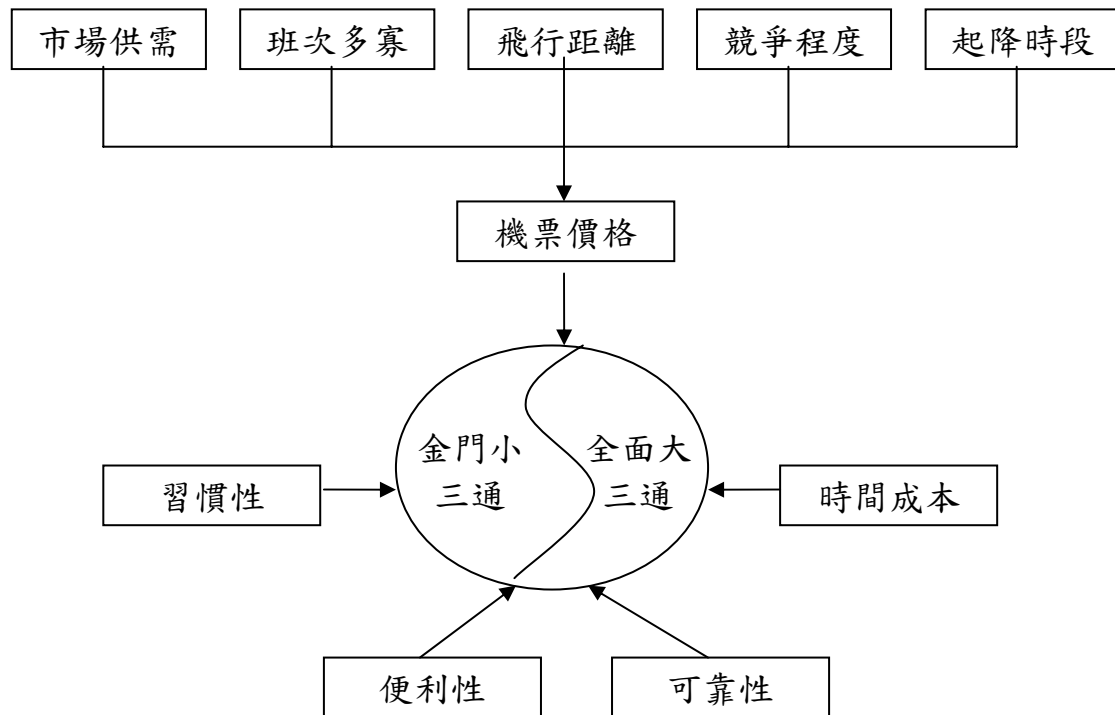
(三)大三通對小三通及金門地區的影響

1.大三通與小三通的競爭因素

全面大三通後是否會對小三通造成衝擊，此可由票價差距、時間成本、旅客習慣性及便利性等幾個面向來探討(詳圖 2-2-5)，以下分別說明：

- (1)票價差距：根據金門縣政府內部調查發現，全面大三通後中轉台商選擇航線時有42.8%會考慮交通費用，40.5%重視時間效益，16.7%考慮工作地點，可見大三通直航機票價格會直接影響到中轉旅客選擇小三通或飛機的意願。一般而言，機票價格會受到市場供需、班次多寡、飛行距離、競爭

程度及起降時段而影響。市場需求愈熱絡，票價愈高；班次愈多、飛行距離愈短，成本愈低，票價愈低。而競爭程度或替代商品愈多，票價也會愈低；冷門的起降時段也可能對票價產生影響。



資料來源：本研究整理。

圖 2-2-5 全面大三通對金門小三通的影響因素

然而相對於大三通直航班機票價而言，小三通額外的價格優勢在於，對於12歲以下的兒童及年滿65歲的旅客來說，小三通在機票及船票上皆有優惠。年滿65歲的旅客小三通來回套票僅需新台幣4,200元，2歲以上未滿12歲的兒童約需4,800~5,200元，至於2歲以下的嬰兒則僅需605元。反之，目前的週末包機及未來的直航都比照國際航線辦理，除了航空公司不定時的促銷票外，只有2歲以下的嬰兒享有乘坐上的優惠。

(2)時間成本：就時間成本來看的話，目前台廈包機的飛航時間是95分鐘，加上前置作業時間約需60~120分鐘，整個行程約需155~215分鐘。而走小三通的話，飛行時間加上海運時間約為100~120分鐘，前置作業及接駁時間約60~80分鐘，整個行程約需160~200分鐘，與包機所花的時間差不多。然

而，對於中南部的旅客而言，在週末包機因需求不足而停飛的情況下，金門小三通無疑是最省時經濟的選擇。未來全面大三通後，台廈直航的飛行時間可再縮短一些，但據了解幅度應不大，約在5~10分鐘。未來全面大三通是否會對金門小三通的中轉旅客產生替代的效果，中南部旅客的動向將是決定的關鍵。

- (3) **旅客的習慣性**：理論上旅客的習慣性也會制約住旅客的選擇。在安全感、交易成本、學習效果等考量下，旅客通常會選擇其最熟悉的交通工具。
- (4) **可靠性**：由於金門天候常受濃霧影響，因此，台灣往返金門的航班有時常會面臨停飛的狀況，造成旅客諸多不便。因此，金門小三通若要提升其競爭優勢，必須先降低國內航班飛行的不確定性才行。
- (5) **便利性**：如果從整個行程的舒適度來考慮，目前小三通有其致命的劣勢：1.小三通必須空運轉陸運(接駁)再轉海運，可說是舟車勞頓；2.小三通的行李沒有直掛至廈門，而需多次受檢並自行提上船，這也是最令人不滿意的地方之一；3.水頭碼頭的無障礙設施做得並不完善，加上需往來奔波，對行動不便或體力不佳的旅客而言，並不是個適合的選擇。

2.小三通未來定位及主要客源

全面大三通之後對金門地區的影響，還需視小三通的定位及未來主要服務客群而定。小三通客源可區分為三大類，第一類為中轉台商，為目前最主要客源；第二類為經小三通赴大陸(主要以廈門為目的地)旅遊的遊客，是擴大小三通後人數驟增的來源；第三類則是大陸及國際遊客，也是未來潛力客源，目前以福建居民為主。留住這三種不同的客群，各有不同的策略，但重點在於除了人流外，尚要使這些旅客可以在金門當地消費，而非只是中轉過境。

自從小三通開辦以來，中轉台商一直是金門小三通最主要的客源，入出境人數也在擴大小三通後進一步成長。然而從過去的經驗可以發現，這一類的中轉旅客除了促進交通相關產業的發展外，對金門在地經濟發展的貢獻十分有限，同時，更造成生態環境的破壞及當地居民生活的諸多不便(如訂不到返鄉機票等)。此外，未來若大陸及國際觀光客赴金門旅遊人數大幅成長後，中轉旅客勢必會與觀光客在船位及其他

相關資源產生競爭關係。因此，全面大三通及兩岸政策大幅開放後金門如何定位小三通，如何在船班及環境可承載的範圍內，讓金門欲吸引的主要客源得到最完善的服務，值得後續研究。

在本研究團隊赴金廈等地進行訪談之後發現，即便是大三通之後，許多廈門台商及廈門市政府相關官員仍對金門小三通未來的競爭潛力持高度肯定。針對留住這一群中轉台商並使其對金門經濟產生實質貢獻，金門地區宜從以下幾個方面進行思考：

- (1)提供順暢綿密的海空聯運網，並提高旅客舒適度，行李直接從台灣機場直掛至廈門碼頭。規劃更人性化、寬敞及便利的機場及碼頭，聯外設施也是目前金門地區的當務之急。
- (2)規劃機場及碼頭周邊的大型精品及特產免稅商圈，讓等待的旅客有地方可進行消費。目前水頭碼頭有設置菸酒及化粧品免稅店，評價不錯，但規模太小。
- (3)增加行程的附加價值，如設立台商子女學校、EMBA、各式短期進修班、健檢醫療中心、整型美容中心等，增加台商走小三通的動機。

針對第二類經小三通赴大陸旅遊的台灣遊客，除了上述相關軟硬體設施的加強外，金門地區更應一方面與大陸行程做搭配及連結，另一方面突顯出與對岸不同的特色，讓旅客也願意花時間留在金門觀光，而不是只把金門地區當成一個過境點。

最後是第三類大陸及國際旅客的部分。2004年12月7日大陸開放「福建居民」可以赴金旅遊，但實施近四年來旅遊人數僅6萬多人，數量太少，無法帶動金門相關產業發展。大陸國台辦於2008年9月7日開放赴台旅遊的13省市(廈門、廣州、南寧、昆明、貴陽、成都、重慶、西安、銀川、北京、瀋陽、南京，及上海)大陸觀光客，可透過金門小三通往來兩岸。雖然目前僅處於政策發布，但大陸各旅行社尚未有具體行程及實驗摸索的階段，可以預見隨著兩岸政策不斷開放，赴金門旅遊的大陸觀光客將逐漸增加。不過，要吸引陸客進入金門觀光，目前還有需要進一步鬆綁的地方。例如：

- (1)解除團進團出的限制，開放自由行：團進團出限制大陸旅客來金門觀光的彈性及自由度，加上金門最大的特色之一在於其閩南聚落、軍事文化及在地小吃，但這些景點、特色民

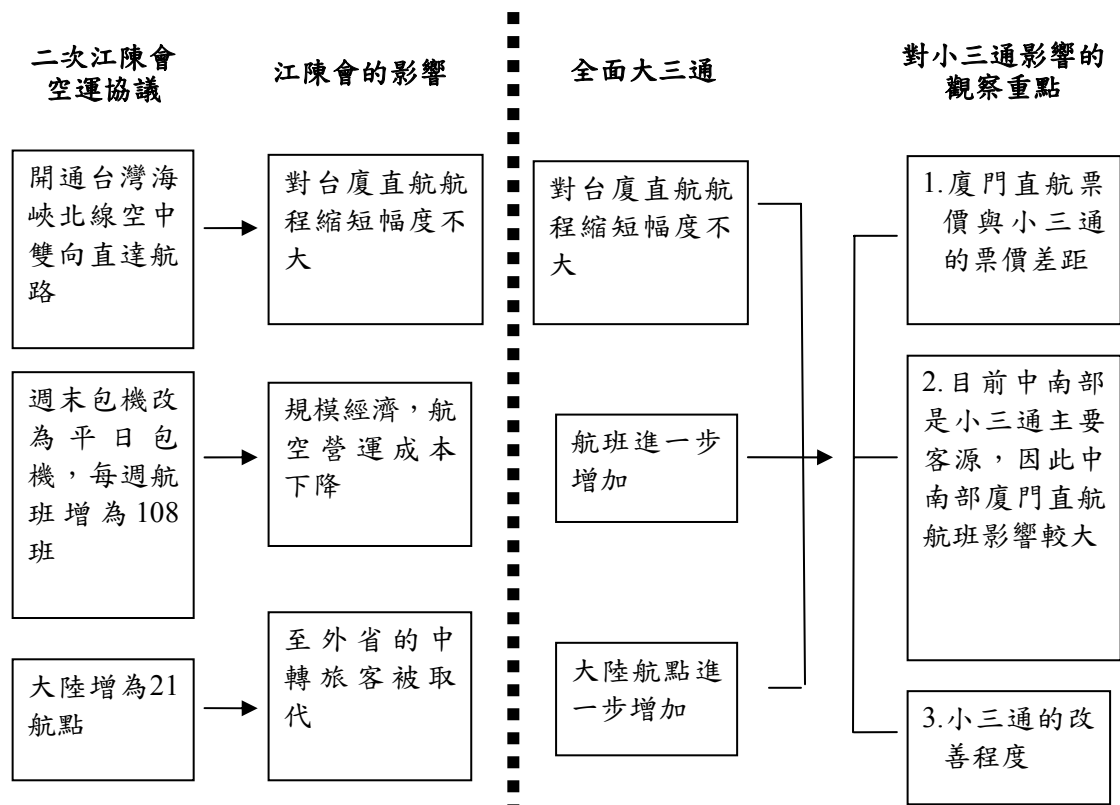
宿或小吃有些並不適合團體行程，因此常被省略，十分可惜。

- (2) **簡化大陸旅客入境手續**：金門地區自2008年10月份開始實施落地簽，但由於目前仍限制團進團出，旅行社仍需事先將團員名冊傳給金門的合作旅行社代為申請，所以實質意義並不大。此外，大陸旅客赴金旅遊需回戶籍地辦理通行證，甚為不便，因此未來也可放寬此一限制，讓大陸旅客就近在福建或廈門辦理臨時通行證。
- (3) **開放大陸人士來金門的省份及人數限制**：進一步協商開放大陸更多其他省份的居民可以赴金門旅遊，並放寬大陸每日赴金門旅遊人次上限。雖然大陸於2008年12月20日開放在廈門連續暫住滿一年以上的大陸民眾，可向廈門市公安局出入境管理處申請辦理「大陸居民往來台灣通行證」及旅遊簽證，前往台灣本島及金門、馬祖、澎湖旅遊，突破目前大陸僅開放13個省市居民才能來台旅遊的限制，但對於商務及觀光旅客而言，仍有存在許多限制與不便。
- (4) **放寬大陸人士來金門的目的限制**：開放大陸人士赴金門地區進修或是上各式的才藝補習班，同時也准許其在金門進行健檢或美容外科手術等，增加其對金門相關服務產業的需求。

3.全面大三通對金門小三通的替代程度估算

2008年11月二次江陳會開通台灣海峽北線空中雙向直達航路，南線因尚有爭議，仍待進一步協商，唯日後若開通南線直航航線，所能節省的飛行時間預估不多。因此即便全面大三通，台廈飛行的時間應與目前差不多，故這個因素對金門小三通的衝擊並不大。對小三通影響比較大的因素在於直航航班的增加。航班的增加可使航空公司的營運調配達到規模經濟，有助於降低營運成本，及未來票價的下調空間。另一個影響因素是大陸航點的增加，可能導致至福建以外的中轉旅客被取代。

未來全面大三通對金門小三通的影響程度有三個觀察重點(詳圖2-2-6)：1.廈門直航票價與小三通的票價差距；2.由於目前中南部是小三通的主要客源，因此中南部廈門直航航班的飛行狀況將直接影響小三通的營運狀況；3.小三通不便情況的改善程度(如行李問題、天候問題等)。



資料來源：本研究整理。

圖 2-2-6 全面大三通對金門小三通的影響

為了預估全面大三通後，對金門小三通的影響，本研究研擬兩個情境(樂觀、保守)來估算。

(1) 假設

- a. 觀察 2008 年 1~6 月金門小三通我方人民的出境人數發現，2008 年 1~6 月較 2007 年同期負成長 0.96%(詳表 2-2-12，顯示小三通中轉台商已少有成長空間。現假設小三通試行七年來，會使用小三通的台商都已使用了，則可用過去七年來(擴大小三通前)單月最高人次(31,261 人)為中轉台商及金門旅客的預估值。但因我們預期擴大小三通後仍有新增零星的台商或散客會使用小三通，以及未來景氣好轉，將有新增台商赴福建省投資等因素，因此設為每月 35,000 人。

表 2-2-12 金門小三通我方人民出境人數

單位：人，%

月	2007 年	2008 年	變化率
1 月	23,328	23,985	2.8
2 月	29,591	31,261	5.6
3 月	25,942	25,388	-2.1
4 月	29,573	27,302	-7.7
5 月	27,404	25,708	-6.2
6 月	25,969	26,611	2.5
7 月	30,768	43,156	40.3
8 月	25,697	48,291	87.9
9 月	24,624	49,128	99.5
10 月	28,284	59,961	112.0
11 月	24,161	50,893	110.6
12 月	24,161	45,930*	90.1*
1~6 月	161,807	160,255	-0.96
7~11 月	133,534	251,429	88.3
1~12 月	319,502	457,614*	43.2*

註：*為預估值，以 7~11 月平均成長率估算。

資料來源：行政院大陸委員會經濟處。

b.雖然先前金門縣政府對小三通的旅客結構進行調查發現，約有 30%為金門當地民眾。但由於金門縣政府也表示該數據有高估的現象，不符合現今的情況，且該數據並無法區分金門在地居民及入籍金門之台商。由於入籍金門之台商在全面大三通後仍有可能改變其運輸方式，與中轉台商本質相同，因此，本研究假設金門在地居民僅佔出境人數的二成，即每月 7,000 人，而中轉台商為每月 28,000 人。故中轉台商每年約有 336,000 人，金門居民每年約 84,000 人。在一切條件不變下，中轉台商的變動幅度不大，而金門居民將隨未來常住人口的增加而同比例成長。

c.根據本研究預估，金門常住人口將由 2007 年的 57,600 人成長至 2012 年 7 萬人，2016 年 8 萬人，2020 年 9 萬人。若以金門居民 2007 年經小三通出境人數 84,000 人次計算，則平均每一常住金門居民每年赴廈門 1.46 次。按此比例，則 2012 年金門居民每年經小三通出境人數將達 102,200 人次，2016 年達 116,800 人次，2020 年達 131,400 人次。

- d.由前面分析可知，擴大小三通後增加的人數為台灣中轉旅客(簡稱台旅)，若以 2008 年 7~11 月的平均數為基準(50,286 人)，扣掉中轉台商與金門居民 35,000 人，則每月台灣中轉旅客約有 15,000 人，每年約 18 萬人，可視為 2009 年台閩旅遊中轉旅客數。
- e.假設台閩旅遊持續成長，但每年成長率依兩岸交流的緊密程度而有不同。相關成長率設定及台閩旅遊中轉旅客數預估值詳如表 2-2-13。

表 2-2-13 台閩旅遊成長率及中轉旅客數預估

兩岸交流程度	頻繁			普通		
	2010~12 年	2013~16 年	2017~20 年	2010~12 年	2013~16 年	2017~20 年
成長率	2%	3%	5%	1%	2%	3%
台閩旅遊中轉 旅客數預估 (人)	2012 年	2016 年	2020 年	2012 年	2016 年	2020 年
	191,020	214,990	261,320	185,400	200,740	225,930

資料來源：本研究整理。

(2)情境

- a.樂觀：台廈直飛航班少、高雄沒有台廈直飛航班、小三通有價格優勢。

本研究以金門縣政府委託金門技術學院進行之「2007 年金門小三通旅客特性與行為調查」資料為基礎，分別就台旅、台商建立兩套大三通與小三通行為選擇機率模式(詳細計算過程請參考附錄一)，此機率模式係考量兩種行為之運具內旅行時間、總旅行成本、運具外旅行時間(候機、候船、轉車)、轉機船次數與有無每日直航班次等五個變數。

根據本研究的估算，在樂觀情境下，金門小三通我方人民出境人數中期(2012 年)可達 623,650~629,220 人，長期(2016 年)可達 653,540~667,790 人，遠期(2020 年)可達 693,330~728,720 人，其中中轉台商 336,000 人，金門當地居民 102,200~131,400 人，中轉台灣旅客約 185,400~261,320 人(詳表 2-2-14)。

表 2-2-14 金門小三通我方人民出境人數預估-樂觀情境

人次		2007 年	2012 年	2016 年	2020 年
金門居民		84,000	102,200	116,800	131,400
台商		235,502	336,000	336,000	336,000
台旅	頻繁	0	191,020	214,990	261,320
	普通	0	185,400	200,740	225,930
合計	頻繁	319,502	629,220	667,790	728,720
	普通	319,502	623,650	653,540	693,330

資料來源：本研究整理。

b.保守：即台廈直飛航班多、高雄有台廈直飛航班、小三通喪失價格優勢，且小三通便捷性改善情況不理想。

本研究根據大三通與小三通行為選擇機率模式估算結果發現，在保守情境下，金門小三通我方人民出境人數中期(2012 年)約為 384,100 ~ 387,200 人，長期(2016 年)可達 407,100 ~ 415,000 人，遠期(2020 年)可達 435,700 ~ 455,200 人，其中中轉台商 179,500 人，金門當地居民 102,200 ~ 131,400 人，中轉台灣旅客約 102,400 ~ 144,300 人(詳表 2-2-15)。

表 2-2-15 金門小三通我方人民出境人數預估-保守情境

人次		2007 年	2012 年	2016 年	2020 年
金門居民		84,000	102,200	116,800	131,400
台商		235,502	179,500	179,500	179,500
台旅	頻繁	0	105,500	118,700	144,300
	普通	0	102,400	110,800	124,800
合計	頻繁	319,502	387,200	415,000	455,200
	普通	319,502	384,100	407,100	435,700

資料來源：本研究整理。

綜合而言，未來全面大三通對金門小三通的影響，還要視競爭航線(主要為台廈)多寡及相對票價而定。但可以預期的是，全面大三通後，「小三通」中轉重要性可能逐漸遞減。因此，就現階段的金門地區而言，雖應積極改善小三通的不便性，提升小三通的競爭力，但仍不應滿足於未來不能掌握的中轉地位，而應以更積極的態度提升其在兩岸的重要性，利用金門、台灣及大陸三方的優勢，轉化成本身的競爭力，發展觀光及其他長久穩定的服務產業。

五、小結

金門小三通自 2001 年施行以來，主要客源以中轉台商為主，雖然帶動當地交通運輸產業的發展，但對整體經濟發展的貢獻卻十分有限。2008 年 6 月 19 日擴大小三通後，雖吸引許多台灣旅客利用小三通赴福建旅遊，造成小三通出境人潮驟增，但由於大部分的旅行團還是將金門當成過境點，並未停留觀光或進行消費，使得政府欲利用小三通來促進離島發展的目的始終未能達成。擴大小三通反而造成金門地區機場與碼頭等基礎設施不足的現象更為明顯。

2008 年 7 月 4 日兩岸實行週末包機政策，金門小三通因價格及時間彈性等優勢，並未造成太大的衝擊。未來全面大三通對金門小三通的影響，還要視競爭航線(主要為台廈)多寡及相對票價而定。但可以預期的是，全面大三通後，「小三通」中轉重要性可能逐漸遞減。因此，就現階段的金門地區而言，雖應積極改善小三通的不便性，提升小三通的競爭力，但仍不應滿足於未來不能掌握的中轉地位，而應以更積極的態度提升其在兩岸的重要性，利用金門、台灣及大陸三方的優勢，轉化成本身的競爭力，發展觀光及其他長久穩定的服務產業。

第三節 大陸沿海地區(如廈門)產業發展政策對金門地區之影響

一、「海峽西岸經濟區」產業發展政策

1980 年代在大陸的沿海開放政策導引下，台商及外資從福建的廈門、泉州、漳州以及廣東的珠江三角洲開始進入大陸。其後，台、外資便逐漸沿著海峽西岸往北移，向上海、江蘇、山東、河北、遼寧一帶發展。隨著長江三角洲、珠江三角洲的先後崛起，對福建的區域開發和城鎮競爭形成威脅。為推動福建以及周邊地區加速崛起，大陸福建省政府於 2004 年初提出「建設海峽西岸經濟區之戰略部署」，2005 年 10 月十六屆五中全會把支持「海峽西岸」寫入中央文件，2006 年 3 月全國人大通過的「十一五」規劃綱要和《政府工作報告》，明確把「海峽西岸經濟區」列為大陸國家重點支持的重點發展區域(表 2-3-1)。

海西經濟區規劃的思考主軸可分自省、區域、和大陸中央的角

度觀察。就福建省而言，海西經濟區是閩省全面推動自身發展壯大的戰略；就區域發展的角度來看，海西經濟區是導向海峽經濟圈或中華經濟圈；至於從大陸中央的總體戰略來看，則是促進兩岸和平統一的一項重要戰略決策和部署。

面對大陸積極的佈局海西經濟區，雖然從福建的基建和城市化等方面都落後於長三角、珠三角，且生產領域配套不足、缺乏廣大腹地和市場的角度觀之，「海西」對台商的誘因並不突出。但隨著珠三角投資環境丕變，下游配套廠商紛紛轉移生產基地，福建再度獲得台商的青睞；加上兩岸關係的改善，此刻正是兩岸產業合作分工變革的契機，也是金門崛起的好時機。

金門的發展不能與大陸的產業發展政策脫離，尤其是海峽西岸的產業發展政策，如何借助大陸的發展與策略規劃轉化為金門的成長動能，共創兩岸雙贏是思考的方向。本節將先對大陸海西區及廈門的產業發展規劃與政策進行分析，再探討金門如何借助於大陸沿海產業發展擴展金門優勢。

「海峽西岸經濟區」（以下簡稱海西區）此一構想是由福建省政府於 1995 年提出，當時稱為建設「海峽西岸繁榮帶」，主要是指台灣海峽西岸的海域與陸地，其地理區域北起浙江溫州，包括浙南溫州、金華、麗水地區，南至廣東以東，包括粵東汕頭、潮州地區，以及福建省，其發展架構主要是以福建省三個城市群為核心，即以福州為中心的閩江城市群，以廈門為中心的廈門灣城市群，以及以泉州為中心的湄洲灣城市群，希望發展「以福建為主體，涵蓋周邊區域，對應台灣海峽，具有自身特點、自然聚集、獨特優勢的區域經濟綜合體」。

表 2-3-1 「海峽西岸經濟區」政策演進

時間	內容
1995 年	大陸福建省委、省政府提出的「建設海峽西岸繁榮帶」構想。
2003 年底	大陸福建省委、省政府決定提出福建發展新定位—建構海峽西岸經濟區的戰略。
2004.1.17-23	福建省第 10 屆人民代表大會第 3 次會議中通過《關於促進海峽西岸經濟區建設的決定》。
2004.3.7	福建省出席第 10 屆全國人大第 2 次會議代表陳慧珠等 30 多名代表聯名建議案—把建設海峽西岸經濟區列入國家區域發展目標，正式提交大會。
2004.7	由大陸政協副主席羅豪才率領的大陸政協常委視察團於 5 月赴閩考察後，向召開的第 10 屆全國政協常委會第 6 次會議提交了視察報告，希望加快海峽西岸經濟發展、擴大兩岸經濟合作與交流。
2004.8.7	大陸福建省委舉行第 7 屆第 7 次全體會議，省委代書記盧展工進行題為「樹立和落實科學發展觀，推進海峽西岸經濟區建設」的報告。會中，討論《海峽西岸經濟區建設綱要》。
2004.9.9	「台閩經貿合作與海峽西岸經濟區建設研討會」與在廈門舉辦的第 8 屆大陸投資貿易洽談會同時舉行。
2004.11.15	福建省委頒佈《海峽西岸經濟區建設綱要(試行)》，以及《關於發展壯大中心城市的若干意見(試行)》、《關於加快產業聚集培育產業集群的若干意見(試行)》兩項配套措施。
2004.12.16	福建省政府發佈《關於徹底落實海峽西岸經濟區建設綱要的若干意見》。
2005.10	大陸第 16 屆 5 中全會通過《中共中央關於制訂福建省國民經濟和社會發展第十一個五年規劃建議》，首次將「海峽西岸」的概念列入大陸中央的文件。
2005.11.5	福建省委第 7 屆第 10 次會議通過《中共福建省委關於制訂福建省國民經濟和社會發展第十一個五年規劃建議》，針對海峽西岸經濟區進行全般建設規劃。
2006.1.12	第 10 屆福建省人大第 4 次會議通過《關於福建省人民政府工作報告及〈福建省國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要〉的決議》。
2006.3.14	第 10 屆全國人大第 4 次會議通過《國民經濟和社會發展第十一個五年規劃綱要》的決議，將支持海峽西岸經濟區發展正式納入規劃中。

資料來源：郭瑞華(2006)，「海峽西岸經濟區評析」，《展望與探索》，第四卷第四期(2006 年 4 月)。

在海西區的規劃方面，福建省除了大陸原有各類涉台經貿優惠政策措施外，還對台商實行五項所得稅減免，包括台商投資在三千萬美元以上、回收時間長的項目，經報國家稅務總局批准，按 15% 稅率徵收企業所得稅；台商投資企業進行符合國家產業政策的技術改造以及生產高新技術產品，其採購的國產設備可按有關規定抵免企業所得稅等等，突顯其強烈的針對性。

而大陸政府更將各項對台交流合作政策在「海西」全面試驗，如大陸海關總署專項制訂的支持「海西」建設十類二十二條主要措

施，以「放寬對台小額貿易限制」(船隻噸位、交易金額、以及經營範圍的限制)、「擴大口岸開放先行先試」、「推進區域通關改革試點」等，且就符合政策規定以對台小額貿易方式進口的在大陸投資的台資企業生產設備零配件和原材料實行進口免稅政策；同時，積極推動台灣「零關稅」農產品進口。

另外就區域連結部份，針對福建省受限於腹地縱深、交通和基礎建設不足、城市建設落後、投資及生產配套設施較差等問題，大陸中央積極支持改善海西經濟區的投資環境，如 2006 年起及「十一五」期間，大陸鐵道部將投資一千億元開始建造溫福、福廈、廈深、龍廈等鐵路項目；福建省按照「構造快速通道，完善區域路網，改造既有線路，配套港口鐵路」的構想，全面配合加快鐵路建設，構築聯接通道；大陸海關總署在「積極推進海峽西岸區域通關改革試點」的範圍中，將江西、湖南、湖北、貴州、寧夏和粵東、浙西南等省(區)列入「屬地申報、口岸驗放」通關模式，實行物流「鐵海聯運」範圍；在實現福建省與陸路轉關量最大的深圳口岸之間轉關運輸貨物的「一次報關、一次查驗、一次放行」的通關作業模式；福建企業在廣東境內通關享受廣東企業同等待遇；交通部亦在港口及公路建設方面、教育部在教育與人才培訓方面、財政部在財政支持方面作出相應的扶持。

「海峽西岸經濟區」的策略是依全面繁榮；延伸兩翼、對接兩洲；拓展一線、兩岸三地；縱深推進、連片發展；對外開放、服務全局等五個概念展開，其主要內容如表 2-3-2 所示，希望透過與長三角、珠三角合作，帶動海西區的發展，擴大台閩經濟、文化、科技、教育等領域合作，並開拓內陸腹地，加速對外開放，以成為世界重要的經濟區。此外，也訂出其發展的規劃階段(如表 2-3-3 所示)。

表 2-3-2 「海峽西岸經濟區」的發展策略

概念	規劃內容
全面繁榮	建設對外開放、協調發展、全面繁榮的海峽西岸經濟區。
延伸兩翼 對接兩洲	發揮福州作為省會中心城市的帶動作用，建構閩江口城市圈，壯大閩東北一翼。
	發揮廈門經濟特區的龍頭作用和泉州僑鄉工貿中心城市的先導作用，建構閩南三角城市圈，壯大閩西南一翼。
	以南北兩翼的發展，推動與長三角、珠三角的合作，帶動閩西北一片，實現東南經濟板塊資源整合、優勢互補、聯動發展，提升東南沿海整體的經濟實力。
拓展一線 兩岸三地	依托日趨完善的基礎設施，發揮日益壯大的中心城市、產業集群的輻射作用，提升沿海實力，拓展內陸腹地，強化沿海意識，促進區域經濟協調發展，不斷增強區域整體競爭能力。
	擴大台閩經濟、文化、科技、教育等領域合作，全面提升閩港澳合作水準，強化經濟發展的互補性、相容性，構築區域經濟制高點，形成外資密集、內外結合、帶動力強的經濟區域。
縱深推進 聯片發展	發揮福建重要出海口優勢，開拓發展腹地和市場空間，密切與內陸地區的聯繫，加快構築區域交通和資訊網路，促進生產要素流動聚集，增強極化與擴散效應，推動省際協作，實現共同發展。
對外開放 服務全局	抓住新一輪全球生產要素優化重組和產業轉移的機遇，加強與世界各國特別是發達國家的經濟往來和技術交流，刺激創新活力，充分運用僑力資源，提升開放層次，提高外向型經濟發展水準，為全國發展大局、祖國統一大業做出更大貢獻。

資料來源：童振源(2006)，《中共「十一·五」規劃對兩岸關係影響之研析》，國家安全局委託研究，頁 131。

表 2-3-3 「海峽西岸經濟區」建設規劃

階段	規劃內容
初步形成階段 2004 年~2010 年	「海峽西岸經濟區」初具雛形，逐步推進經濟市場化進程，形成與國際接軌的運行體制；建立適應型的基礎設施；開拓發展二、三級產業，提高工業化、城鎮化水準，提升加工製造能力。
發展壯大階段 2011 年~2015 年	主要建設適當超前型的基礎設施體系，發展新興支柱產業，建成製造業基地，擴大第三產業規模。推進農村工業化和現代化，加快城鄉一體化進程，沿海部分地區實現全面建設小康社會目標。社會事業進一步繁榮，民主和法治更加健全，人民生活更加殷實。
全面崛起階段 2016 年以後	基本實現工業化和城鎮化，在實現全面建設小康社會奮鬥目標的基礎上，力爭經濟發展和人民生活水平跨入中等發展國家和地區行列，率先實現現代化。

資料來源：童振源(2006)，《中共「十一·五」規劃對兩岸關係影響之研析》，國家安全局委託研究，頁 131。

在「海峽西岸經濟區」與台灣合作的具體措施方案上，大陸擬定相關具體措施如下(林姿茵，2006：63-65)²：

² 林姿茵(2006)，「中共推動『海峽西岸經濟區』之探研」，中共研究(40)5，頁 56-71。

(一)設立農業合作機構

由於兩岸農業具互補性，故福建欲以在 1997 年設立的「海峽兩岸農業合作試驗區」為主體，建構「台灣農產品輸入的區域物流集散基地」、「台灣農業外移的吸納基地」、「台灣農民再創業基地」以及「農產品加工出口基地」四大基地，並成立「兩岸人員、科技資訊交流的平台」、「現代農業生產要素引進消化平台」以及「探索農業改革與發展機制創新平台」等三大平台，從農業良種的引進繁育、合作發展農產品加工業、開展台灣農民專業合作組織經驗的試點三方面，與台灣農業展開合作。

現階段透過「小三通」的航線，和在對台小額貿易既有的基礎和政策下，在福州、廈門建立台灣農產品交易市場，逐步形成台灣農產品輸入的區域物流集散地。2007 年 4 月國家質檢總局為落實支持海峽西岸經濟區之台閩農業合作，將實施從台灣引進優質動植物種苗的全程檢疫監管，以安全有序、便捷的方式引進優質種苗，同時積極支援從台灣引進農業設備、技術，扶持高附加值水果、蔬菜、茶葉、食用菌、花卉、畜禽及水生動物等特色農業的發展以及支持漳浦台灣農民創業園、海峽兩岸(三明)現代林業合作實驗區、福建閩台農業合作示範園區等項目的建設。

此外，對台灣自捕水產品輸往大陸的，參照大陸遠洋自捕魚管理，免于提交衛生證書。對來自台灣的食用水生動物，採取抽樣即放行的措施，加快查驗放行速度。設立台灣農產品專報視窗，採取熱線諮詢、快速審批、快速報檢、加快放行等各項措施，提供檢驗檢疫通關便利。支持在福州、廈門、泉州、寧德等地建立台灣水果、水產品等農產品集散中心，對進入中心的台灣農產品、水產品實施快速審批、日常核銷、即檢即放的監管措施。

在加強農產品檢驗檢疫預警及後續除害處理研究方面，將組織專家收集台灣農產品疫情疫病及安全衛生管理情況，加強風險分析及預警，以便入境時進行有針對性的檢驗檢疫。同時，研究開發多種可供選擇的台灣農產品後續除害處理技術，籌建相關檢測及除害處理設施。

(二)建立「海峽經濟合作區」

大陸將推動產品零關稅、制訂「海峽經濟合作區台商鼓勵和保護條例」等政策，建立「海峽自由貿易機制」，並提供台灣服務業比 CEPA 更寬鬆的政策，及放寬台灣人赴閩之限制等措施，以加強台灣人入閩經商，建立「海峽經濟合作區」。國家質檢局也針對推動兩岸雙向三通方面，於 2007 年 4 月提出，在對台業務較集中的口岸設立專門的查驗監管機構，常態下簡化申報查驗手續，對定期客運直航船舶憑「航海健康申報書」、「旅客名單」，即可申報檢驗檢疫；為直航入境或從港澳轉機入境的台灣旅客開闢專門申報通道和醫療「綠色通道」，實施團隊申報。同時，將支援「兩門」、「兩馬」、「泉金」航線開辦包裹業務，優先查驗放行台商、台胞郵件以及支持福州、廈門作為兩岸客、貨包機的航點，做好對台兩節、臨時客、貨包機直飛的通關便利化工作；支援推進福建沿海與澎湖地區開展直接往來。

另外，支援台閩電子資訊、機械、石化、紡織、製鞋、冶金、製造業基地建設，鼓勵和支援具有自主品牌的港澳台資和民營企業優良商品出口免驗。建設「綠色通道」和「一站式」通關服務，為台商提供良好的服務；為大型台商企業提供無紙化報檢、轉單和全天候、無假日 24 小時的預約通關服務等。

(三)推動台閩金融合作機制

大陸於 2005 年 3 月提出 10 條措施，包括鼓勵台資設立各類金融機構、進一步拓展銀行新台幣兌出業務、建立海峽離岸金融市場、直接通匯從「小三通」盡快向「大三通」過渡、逐步放寬對台貿易和投資外匯管理政策、促進對台小額貿易向正常貿易發展、擴大對台小額貿易以人民幣計價結算試點、加強與台灣貨幣和金融監管部門的監管合作、推動兩岸在貿易投資中使用人民幣計價等，並成立「兩岸金融菁英論壇」，積極發展海峽兩岸金融全面、雙向、直接合作。並建構「兩岸商貿金融合作試驗區」，允許兩岸三地和外資機構設立辦事處並開辦匯兌業務。

(四)建構「五區兩帶」旅遊發展格局

福建將以建設「閩南商貿濱海旅遊區」、「閩北生態文化旅遊區」、「閩中商務休閒文化旅遊區」、「閩東山海畲鄉民俗旅遊

區」、「閩西客家文化紅色旅遊區」及「東部濱海藍色生態旅遊帶」和「西部綠色生態旅遊帶」的「五區兩帶」架構為主，發展旅遊產業。以市場促銷為手段，以旅遊節慶活動為載體，塑造區域旅遊形象；並開發具有特色的「閩台遊」、「海峽兩岸遊」的國際旅遊路線，以促進「海西區」旅遊業結構調整及升級。旅遊業的發展將以充分發揮福建獨特的旅遊資源和對台旅遊區位優勢，突出「海峽旅遊」主題。

(五)發展高科技產業

在電子資訊產業，以「閩東南電子與信息產業基地」建設為重點，並在福州和廈門設立研發中心，以提高合作層次，在生物工程產業，以醫療工業和農業生物技術為發展基礎，透過科技資源整合及優惠政策，加速招商引資工作，及技術交流和引進。

(六)構築合作八大平台

目前福建將「海交會」、「項目成果交易會」、「花博會」、「紡織服裝會」、「台交會」、「海峽兩岸林業博覽會」、「9·8」投洽會、「海峽旅遊博覽會」作為台閩合作共促繁榮的八大平台，且大陸未來將採行更多元化的對台經貿措施。

(七)推行塑造台閩文化活動

大陸將於泉州建立「中國閩台博物館」，藉以作為收藏、整理、研究、宣傳為一體的對台文化宣傳基地，由於台灣文化部分源於閩南，故亟欲以泉州作為對台灣文化交流之據點。

基本上，「海峽西岸經濟區」的發展主要是要做為對台灣本島交流與合作的平台，吸引台商投資，與金門的關連性較少。唯在大陸積極推動海西區發展的同時，海西區的「五區兩帶」旅遊架構及「閩東南電子與信息產業基地」似可間接帶動金門觀光及教育產業的發展，創造大陸與金門合作的契機。

二、廈門的產業發展政策

在兩岸經貿發展上，福建與台灣的合作算是起步較早，發展較快的。台閩經濟往來與合作從小額貿易開始，逐漸形成台閩間接貿

易、勞務合作、台商投資與通航等多元化發展格局，而且在整體兩岸經貿往來中扮演著先行先試的重要角色。

在整個台閩經貿往來與合作中，台商投資還是最重要、最具影響力的。福建與台灣有較強的文化與地緣優勢，是台商投資最早的地區，也曾是投資最多的地區，在 1990 年代初，福建省居台商對大陸各省市投資首位，約佔投資總額的 30% 以上。此後，由於廣東省珠三角地區加工貿易的迅速發展與長三角經濟的迅速興起，台商加快向這兩個三角地帶集中，對經濟發展相對落後與規模較小的福建省投資有所減緩。依經濟部投審會的統計，1991 年台商對福建省投資金額所佔比例為 32.13%，1998 年降至 7.4%，2001 年及 2007 年更進一步下降至 4.3% 及 3.9%。台商對福建省投資下降的主要原因有三，1. 在大陸各地經濟發展普遍加快，尤其是以上海為中心的長江三角洲地區，致使福建省與台灣接近的地緣、文化優勢相對下降；2. 福建產業結構調整，將台灣資訊、電子、能源、汽車與農業等產業列為優先考慮，台商傳統產業投資受到一定限制；3. 台灣高科技產業逐漸北移。

相較於長三角與珠三角，台商對福建的投資仍以傳統產業為主，主要包含紡織、服裝、食品、建材、基本金屬、機械裝配製造業與石化業等。近年來台灣光電產業的面板上下游產業開始赴大陸投資，福建與廣東因彩色電視機產業的優勢，閩南三角與珠三角均成為台商重要投資地區。其中中華映管、友達光電、玉晶光電、東元光電等對福建光電產業的投資與合作發展最為顯著。

總體而言，由於福建省經濟發展水平與規模，與珠三角、長三角相較處於劣勢，在吸引台資總量不如上述兩大地區。但因特殊的地緣與文化優勢，福建省仍是吸引台資較多的省份之一，一直居各省市第三~四位。在福建眾多城市中，廈門經濟特區是一個重要的指標城市，也是對金門未來發展有最直接影響的城市之一，茲就廈門的產業結構概況及產業規劃做一介紹。

(一)廈門的產業結構

根據廈門市統計局統計(表 2-3-4)，2007 年廈門市生產毛額 1,387.85 億人民幣，比 2006 年成長 16.6%(按可比價格計算)，其中第一級產業生產毛額 18.51 億元，較 2006 年下降 11.4%；第二級產業生產毛額 736.95 億元，增加 17.79%；第三級產業生

產毛額 632.39 億元，增加 16.1%，各產業比重由 2006 年的 1.6：53.9：44.5 變成 1.3：53.1：45.6，第一級產業、第二級產業比重略為下降，第三級產業比重則略為上升。廈門市的第二級產業以電子、機械及化工業為三大支柱產業，2007 年累計完成工業總產值 2,052.22 億元，占全市規模以上工業產值的 75%。廈門市第三級產業則以房地產、金融保險、商貿、物流、旅遊與會展為主。2007 年廈門市的常住人口及土地面積占福建省全省的 6.8%及 11.3%，但卻創造出 15%的生產毛額。

廈門市也是台商聚集的主要城市之一，台商對廈門整體經濟發展有著關鍵的影響力。據統計，截至 2006 年底，廈門市台資企業共有 2,450 家，占全市境外投資企業總數的 34.4%，合同利用台資 45.15 億美元，實際利用台資 28.88 億美元，分別占全市利用境外資金總數的 18.5%和 18.8%，占大陸利用台資的 4.7%和 6.7%，工業生產總值占廈門市工業總產值的 40%以上。

表 2-3-4 廈門市歷年生產毛額

單位：億人民幣；%

年份	地區生產毛額		第一級產業		第二級產業		第三級產業	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
2001	558.33	100.00	22.03	4.0	283.13	50.7	253.16	45.3
2002	648.36	100.00	22.30	3.4	344.53	53.1	281.53	43.4
2003	759.69	100.00	18.42	2.4	421.69	55.5	319.58	42.1
2004	887.71	100.00	20.15	2.3	494.97	55.8	372.59	42.0
2005	1,006.58	100.00	20.96	2.1	552.29	54.9	433.33	43.0
2006	1,168.02	100.00	18.63	1.6	629.23	53.9	520.17	44.5
2007	1,387.85	100.00	18.51	1.3	736.95	53.1	632.39	45.6

資料來源：2008 廈門經濟特區年鑒。

(二)廈門的產業發展規劃

廈門市為海峽西岸重要的對台合作交流平台，除了為海峽兩岸直航試點，同時也擁有台商投資區等國家級對台產業合作基地，是中國大陸對台優惠政策覆蓋面最廣、兩岸合作交流最活躍的地區之一，希望透過與長三角、珠三角的合作，一起帶動海峽西岸的發展，擴大台閩經濟、文化、科技、教育等領域的合作。廈門市若要在激烈的市場競爭中求生存發展，就必須利用廈門市的區位優勢，也就是港口優勢、外向優勢以及對台優勢，利用兩岸經濟的互補性，實現資源最適配置，確保經濟成長。

廈門市產業發展規劃以發展第二級產業，藉此拉動第三級產業、提升第一級產業為主軸。廈門市發展和改革委員會主任鄭柵洁(2008)³認為有一些問題會阻礙廈門市的長期產業發展：(1)工業整體競爭力還不夠強，表現在產業鏈較短、品牌帶動弱以及技術創新能力弱；(2)服務業對製造業層級的提升作用不明顯；(3)中小企業成長的環境有待進一步改善，尚未形成以大型企業為龍頭、中小企業為支撐的工業經濟體系。對於占國民經濟比重最大的第二級產業來說，真正的轉型還應透過研發來提高自身的競爭力，但大多數廈門的企業並沒有獨立的技術，所以未來產業政策應重點支持企業技術研發和品牌創新，並為企業引進配套措施，利用外資促進產業結構調整和技術升級。

綜合上述，廈門產業的競爭根本上來說就是人才的競爭，產業結構調整升級成功與否的關鍵因素端賴能否培養、引來及留住真正需要的人才。首先是要發揮現有人才的作用，創造好的創業環境和好的用人機制；其次是有效引進產業發展所需要的高級人才，特別是大陸十分缺乏的技術人才和管理人才；三是加強人才教育與培訓，一方面可以聘請國內外學術名師來授課，另一方面要引導大專院校和職業學校設立符合廈門產業發展方向的專業科系。在當前兩岸經濟聯繫愈來愈密切之際，海西區是否能透過其特殊的區位優勢，擴大台閩在經濟、教育、農業、金融、旅遊、科技、文化等各方面的合作，值得進一步探討。

三、大陸沿海地區產業發展對金門之影響與發展契機

(一)廈門與金門產業結構比較

金門與廈門的產業結構看起來十分相近(詳表 2-3-5)，第一級產業的比重很低，第二級產業最多，約在 53~56%，第三級產業其次，在 42~46%左右。然而，金門與廈門的產業比重儘管相近，產業內容卻存在極大的差異。在第二級產業中，金門主要是以金酒公司一枝獨秀，其他的製造業很少；而廈門的第二級產業則包含眾多的行業，其中又以電子、機械及化工業為其重點發展產業。在第三級產業方面，金門有很大的比重在軍公教部門，但廈門則以房地產、金融保險、商貿、物流、旅遊與會

³ 鄭柵洁(2008)，「廈門產業發展的方向和對策」，發展研究(01)，頁 30-31。

展等為主。相較於廈門，金門在地方人口與幅員規模都有所不如(詳表 2-3-6)，加上水電、資源缺乏，因此在市場需求及製造生產上有極大的限制。然而，金門文風鼎盛，人文薈萃，加上有豐富的自然生態景觀及戰地資源，與繁忙的廈門市形成強烈的對比。

表 2-3-5 廈門與金門 2007 年產業佈局比較

單位：%

	金門縣	廈門市
一級產業	2.2	1.3
二級產業	55.6	53.1
三級產業	42.2	45.6
合計	100.0	100.0

資料來源：廈門：2008 年廈門經濟特區年鑑；金門：中華民國台灣地區國民所得統計年報 2007 年。

表 2-3-6 金門與廈門 2007 年基本概況比較

	金門縣	廈門市	廈門相較於金門
面積 (平方公里)	151.4	1,573	10 倍
常住人口(萬人)	5.79	243	42 倍
生產毛額(百萬美元)	683	18,293	27 倍
人均生產毛額(美元)	11,793	7,528	64%

資料來源：廈門：2008 年廈門經濟特區年鑑；金門：中華民國台灣地區國民所得統計年報 2007 年。

(二)廈門與金門未來合作契機

金門與廈門因有小三通固定船班往來，人員交流緊密，因此廈門的產業政策對金門地區的經濟發展將產生直接的影響。但「海峽西岸經濟區」的發展主要是要做為對台灣本島交流與合作的平台，吸引台商投資，與金門的關連性較少。唯在大陸積極推動海西區發展的同時，海西區的「五區兩帶」旅遊架構及「閩東南電子與信息產業基地」似可間接帶動金門產業的發展，創造大陸與金門合作的契機。以下分別就觀光產業及其他產業的可能合作方向說明之：

1. 觀光產業的合作

在海西區的發展中，與金門觀光產業最為相關的便是海西區所帶來的許多觀光效益，像是「建構五區兩帶」旅遊發展格局、「構築合作八大平台」與「推行塑造台閩文化活動」

等等。福建省政府在《福建省“十一五”旅遊產業發展專項規劃》中，明確指示廈門、泉州與福州、武夷山並列為重點建設的四大旅遊中心城市之一，這對與泉州及廈門有固定往來船班的金門地區而言，無疑是提供了一個龐大的潛在客源。根據福建省旅遊局統計數據顯示，2007年福建省接待國內外遊客人數達8,308.16萬人，而廈門及泉州二市則占全省33.42%，達2,776.46人；其中國外遊客佔57.44%，達153.38萬人；國內遊客佔32.62%，達2,623.08萬人。這些政策看似推動國外遊客進入福建地區進行觀光，但卻也提供了相當大的誘因，讓大陸內地的遊客至福建進行遊覽與交流。有了國際及大陸這龐大的客源，未來金門地區應規劃成為福建旅遊的延伸，吸引福建觀光旅客延伸至金門觀光。

廈門始終是福建省遊客人數最多的中心城市，根據廈門市旅遊局的統計數據顯示(詳表2-3-7)，2007年全年廈門市國內外旅客共計2,058萬人次，比2006年成長10.85%，總產值已達人民幣294億元，成長16.19%。國外遊客共計114萬人次，比上年成長11.98%；其中過夜人數為84萬人次，成長12.33%；一日遊為30萬人次，成長11.01%。國內遊客1,945萬人次，比上年成長10.78%，其中過夜為1,097萬人次，成長15.83%；一日遊為848萬人次，成長2.85%，顯示廈門觀光業發展的潛力。

表 2-3-7 2007 年廈門市遊客人數

單位：人

	國外遊客		國內遊客	
	人數	成長率	人數	成長率
過夜	84 萬	12.33%	1,097 萬	15.83%
一日遊	30 萬	11.01%	848 萬	2.85%
小計	114 萬	11.98%	1,945 萬	10.78%
總計	2,058 萬 (成長 10.85%)			

資料來源：廈門市旅遊局。

自2004年12月大陸正式開放福建居民赴金門地區旅遊觀光的「金門遊」業務以來，金廈航線客流量逐年攀升。2006年廈門簡化金廈旅遊手續，使廈門得以發揮對台旅遊的區位優勢，取得金廈旅遊突破性進展。2006年全市旅行社共組織820個旅遊團、15,329人次赴金門旅遊，人數比2005年增加5倍。此外，「海上看金門」特色旅遊項目，遊客每年超過100萬人次，成為外地遊客來廈門的首選旅遊產品。

行政院院會在2008年9月4日已通過「『小三通』正常化推動方案」，自9月30日起經許可來台之大陸觀光客，可經由金門中轉進出台灣。而大陸國台辦亦於2008年9月7日宣布五項兩岸人民交往政策(詳表2-3-8)，包括開放持有往來台灣有效簽證和通行證的大陸居民、開放赴台遊的13省市(廈門、廣州、南寧、昆明、貴陽、成都、重慶、西安、銀川、北京、瀋陽、南京，及上海)大陸觀光客，可透過金門小三通往來兩岸。預計這些政策對發展福建海西經濟區、金門觀光及擴大台閩經濟文化交流將有正面的效益。

表 2-3-8 大陸宣布擴大兩岸交流五措施

	開放項目	內容
大陸方面	證件	大陸持有有效往來台灣通行證及簽註民眾，可經金門、馬祖、澎湖往來大陸與台灣
	對象	首批開收赴台旅遊 13 個省市居民，可赴金門、馬祖、澎湖旅遊，並經此三地赴台旅遊
對台方面	簡化證件	9 月 25 日起，實施台胞證號碼「一人一號，終身不變」
	簽註地點	10 月 20 日起，增加北京、南京、重慶、杭州、桂林、深圳六地可簽註台胞證
	補換證地點	10 月 20 日起，增加北京、天津、重慶和浙省公安機關出入境管理部門，為大陸台灣居民補發五年有效台胞證

資料來源：中新社。

因此，如何規劃金門成為福建旅遊的延伸，是金門未來發展可著力的地方。金門應妥善利用金門與福建的區位優勢、小三通運輸之便及大陸民眾對台灣的嚮往等有利條件，吸引大陸旅客赴金門觀光。基本上，金門發展應以觀光為主軸，並開拓大陸及國際的觀光客源，因為光是廈門市一年就接待1,000多萬的國內外過夜遊客，金門只要吸引一小部分的客源到當地旅遊就已足夠。雖然福建「五區兩帶」以及會展八大平台的發展格局，主要是強調與台灣本島合作，但金門應利用其地利之便，積極吸引陸客來金門觀光，帶動經濟及產業發展。透過「小三通」，金門可與福建地區旅遊部門、經貿展覽部門聯繫、溝通、定期晤面，規劃「會展旅遊」商品，推出經由福建到金門的旅遊商品，並藉此發掘出阻礙人員往來的法規限制等，作為未來台灣本島全面開放之政策參考。

2.其他產業的合作

從上述分析中可發現，大陸極欲透過海西區的發展，積極擴大台閩兩岸在經濟、農業、金融、旅遊、科技、文化等

各方面的合作，並以海西區為主體，提升廈門及福州的經濟主導地位，以吸引台灣的資金進入。張志南及林閩榕(2006)⁴等認為，台閩間可在農業、工業、貿易與服務等各方面進行合作。在農業合作方面，因兩地的氣候、緯度相似，故有利農業的合作與發展，未來則朝向生產、加工、市場營銷、科技教育與信息合作、人力資源交流、休閒觀光農業與農業環境建設等方面發展。在工業合作方面，主要則是以電子信息產業、石化產業與汽車機械產業等三方面進行合作，擴大現有的合作模式，進行技術、資源、資金和生產網絡上的交流；在貿易與服務上，主要可進行貿易、金融、物流與旅遊四大產業的合作(林姿茵，2006：63-65)⁵。

至於金門可以著力的產業，除了前述的觀光產業外，在教育及醫療產業方面也有極大的發展空間。海西區的發展將帶動台商投資，增加台商對金門特定產業的需求，針對台商眾多的福建省及沿海城市，金門可以為台商提供更多的附加價值。在教育方面：1. 台商子女教育問題：廈門市約有台商及其眷屬7萬多人，台商子女在大陸受教育不管是在適應上、意識型態上都面臨很多挑戰，未來若欲回台就讀大學，更可能產生銜接不上的窘境。2. 台商短期進修的需求：台商在大陸經商，在遇到求知需求時，有時往往很難獲得滿足。金門若能聘請眾多名師至金門授課，對台商將有很大的助益。3. 企業人才需求的滿足：海西區以「閩東南電子與信息產業基地」建設為重點，而廈門致力於發展電子、資訊及化工產業，均面臨人力資源不足的窘境，尤其在管理、財務、研發等的專業訓練尚不及台灣，這也是金門未來可以著力的地方。

在醫療服務支援方面，多數大陸台商對於大陸當地醫院之醫療水平及醫療服務較不具信心，故當地的台資醫院往往成為大陸台商主要就醫選擇。至於需要開刀、健康檢查或學生預防注射，則多利用返台機會安排就醫。除了大陸醫療品質良莠不齊外，台商在大陸就醫並無法享受健保，即使部分費用可以向健保局申請自墊醫療費用核退，但手續也是極為繁鎖。因此，未來金門在為台商企業提供較好的醫療服務品質方面，也極具競爭優勢。有關大陸沿海地區產業政策對金門地區之影響，可參考表2-3-9。

⁴ 張志南及林閩榕主編(2006)，海峽西岸經濟區熱點研究，北京：社會科學文獻出版社。

⁵ 林姿茵(2006)，「中共推動『海峽西岸經濟區』之探研」，中共研究(40)5，頁 56-71。

表 2-3-9 大陸沿海地區產業政策對金門地區之影響

	大陸沿海地區	金門地區
觀光產業	<ul style="list-style-type: none"> • 「海峽西岸經濟區」的發展：以「五區兩帶」架構為主，發展旅遊產業，未來可帶動福建觀光人潮。 • 廈門的觀光產業發展 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用福建既有客源 <ul style="list-style-type: none"> - 規劃金門成為福建旅遊的延伸。 - 規劃金廈旅遊圈。
其他產業	<ul style="list-style-type: none"> • 「海峽西岸經濟區」的發展：以「閩東南電子與信息產業基地」建設為重點，吸引台商投資，發展高科技產業。 • 廈門的產業發展 <ul style="list-style-type: none"> - 約有台商及眷屬 7 萬人。 - 致力發展電子、資訊及化工產業，但人力資源不足。 	<ul style="list-style-type: none"> • 海西區的發展將帶動台商投資，增加台商對金門特定產業的需求。例如： <ul style="list-style-type: none"> - 教育：台商子女教育，EMBA，企業所需人才培訓。 - 醫療：彌補台商大陸就醫及無法享受健保之不便。

資料來源：本研究整理。

四、小結

2006 年 3 月大陸明確把「海峽西岸經濟區」列為國家重點支持的重點發展區域。大陸政府在海西區對各項對台交流合作政策進行全面試驗，並提供台商許多投資誘因，除了大陸原有各類涉台經貿優惠政策外，還對台商實行五項所得稅減免。大陸之所以積極吸引台商至海西區投資，主要還是想藉由台商的經濟實力及海西區對台獨特的區位及人文優勢，帶動海西區的整體發展。金門的發展不能與大陸的產業發展政策脫離，尤其是海峽西岸及廈門等地的產業發展政策。金門地區地小人稀，資源有限，並不適合發展製造業，因此，金門未來的發展還是應著重在觀光產業及支援台商的服務業為主。

近年來，大陸在海西區建構「五區兩帶」旅遊發展格局，積極吸引國內外觀光客，光是廈門一年就可吸引一千多萬的過夜遊客，觀光效益十分可觀。未來金門應規劃成為福建旅遊的延伸，妥善利用金門與福建的區位優勢、小三通運輸之便及大陸民眾對台灣、金門的嚮往等有利條件，吸引大陸旅客赴金門觀光。此外，海西區的發展將帶動台商投資，增加台商對金門特定產業的需求，針對台商眾多的福建省及沿海城市，金門可以為台商提供更多的附加價值。海西區以「閩東南電子與信息產業基地」建設為重點，吸引台商投資，但當地人才並不充裕；而廈門致力於發展電子、資訊及化

工產業，也常面臨人力資源不足的窘境。因此，人才培訓，尤其在管理、財務、研發等專業人才培養，也是金門未來可以著力的地方。除此之外，金門地區亦可以扮演滿足台商子女受教育及台商短期進修需求的角色。為了解決台商在大陸就醫之種種不便，金門地區也可在臺灣醫療體系的支援下設立醫療中心，讓台商得以就近就醫。

第四節 金廈生活圈之可能發展及影響

2001年我國片面開始推動「小三通」，然大陸福建居民赴金門旅遊則是遲至2004年12月才正式啟動。當初「小三通」是基於邊境貿易概念下，促進離島建設開發的手段，但實施以來，金門最大的收穫是，從過去孤島邊陲搖身成為廈門一日生活圈中重要的一環，廈門逐漸成為金門人假日休閒的後花園。

由於地理位置的關係，金門的發展勢必與大陸相連接，特別是與廈門形成更緊密的關係，「金廈生活圈」的概念已隱然成形，並成為雙方的共識。而金門在這特殊的區位特性，如何充分掌握「金廈生活圈」的整合發展趨勢，並據以建設自己的定位或未來發展策略，而避免在「小三通」邁向「大三通」之際被邊陲化，將是現階段金門極需面對的重要課題。

所謂金廈生活圈的形成即是因為金門與廈門兩地因所處地理位置相鄰，透過地緣關係，整合彼此資源，共同創造和分享，而可以形成生活圈的概念。台灣在2008年6月19日實施擴大「小三通」方案，放寬旅客身分限制後，金門小三通人數成長顯著。根據我移民署統計，8月份金廈間往來總人次已突破10萬人。然而目前往來的旅客以台商及台灣赴閩旅客居多，大陸人士來金門的則相對少很多。不過，上述往來人員傾斜的極化現象將有所改變，大陸開放13個省市可經由金門至台灣旅遊觀光，同時我陸委會也適度開放大陸人民能運用小三通管道進出台灣，因此未來大陸人民入境金門人次也將加速成長，此對於金廈生活圈的發展將有實質助益。本節先對金門及廈門在生活層面上的相對優劣勢做一分析，然後針對相對優劣勢探討未來金廈生活圈該如何進行分工，達到互惠雙贏。

一、廈門相對金門的優劣勢分析

自2001年小三通試行以來，金門與廈門的往來日益熱絡，除

了許多金門人在廈門買房置產外，金門人在生活上也愈來愈倚重廈門。廈門經過十多年的發展，儼然成為一個現代化的大城市，許多國際餐飲連鎖店也紛紛進駐，如麥當勞、肯德基、必勝客及味千拉麵等；反觀金門，由於仍屬軍事要塞，多數地方仍保持開放觀光前的自然面貌，唯一的連鎖店是統一企業的 7-11 超商。儘管如此，由於生活水準上的差距，廈門的物價仍較金門來的低，尤其是像食品、飲料、乾貨、大眾服飾、木竹籐製品及花崗石等生活日常用品及大宗建材。金廈之間交通便利，運輸成本又較台金間便宜，使得廈門在日常生活用品層面上逐漸取代了台灣，扮演起主要供應商的角色。現在金門居民若有缺生活用品或想添購新衣，抑或是雜貨店商家要進行補貨、逢年過節主婦要採買年貨，都會撥空到廈門的大賣場或商店街進行採買。唯大陸商品品質良莠不齊、仿冒品及黑心商品充斥，讓人在購物時仍有一些不確定性及不安全感。

雖然廈門的生活用品價格相對金門低，但咖啡、化妝品、精品手飾、名牌服飾、名牌包及 3C 電子產品等進口商品，由於大陸高關稅的關係，價格都較台灣高。因此，若金門居民想要購買較為高檔的服飾、配件、化妝品及電子產品，還是會選擇前往台北購買，一方面便宜，另一方面也較有保障。有關廈門相對金門的優劣勢分析整理如表 2-4-1。

表 2-4-1 廈門相對金門的優劣勢分析

相對優勢	相對劣勢
<ul style="list-style-type: none"> ● 生活用品及大宗建材價格低：食品、飲料、乾貨、大眾服飾、木竹籐製品及花崗石等建材 	<ul style="list-style-type: none"> ● 進口品價格高：咖啡、化妝品、精品手飾、名牌服飾、名牌包及 3C 電子產品等
<ul style="list-style-type: none"> ● 國際餐飲連鎖店進駐：麥當勞、肯德基、必勝客及味千拉麵 	<ul style="list-style-type: none"> ● 商品品質良莠不齊 ● 仿冒品充斥 ● 黑心商品充斥
<ul style="list-style-type: none"> ● 休閒娛樂設施多，且價格便宜：夜店、酒吧、足浴、百貨公司及購物街等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 汽車多、人潮多：交通紊亂，旅遊及生活品質相對較差
<ul style="list-style-type: none"> ● 飯店規模大，價格相對便宜 ● 工商業相對發達 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自然休閒遊憩綠地不足：缺乏森林步道、登山步道、自行車綠林道

資料來源：本研究整理。

廈門市佔地 1,573 平方公里，2007 年全市戶籍人口 167 萬人，常住人口達 243 萬人。全市最熱鬧繁華的地方集中在廈門島，廈門島包含思明及湖里兩區，佔地 140 多平方公里，與金門相當，但戶籍人口卻是金門的 9 倍之多，達 76 萬人，佔全廈門市的 46%。廈

門島經過多年發展，工商業及旅遊業十分興盛，每年有近 2,000 萬的國內外旅客至廈門旅遊，也因此廈門的大型旅館及相關的休閒娛樂設施如夜店、酒吧、足浴、百貨公司及購物街等很多，價格也相對便宜，這也是廈門吸引金門居民假日駐足的原因。然而，廈門島地小人稠、汽車很多、交通紊亂，使得旅遊及生活品質相對金門差。此外，廈門島已略有過度開發的傾向，高樓大廈櫛比鱗次，自然休閒遊憩綠地不足，缺乏森林步道、登山步道、自行車綠林道。反觀金門風景怡人，綠樹郁郁蔥蔥，是適合健康養生的休閒島嶼。因此，未來金門與廈門在旅遊方面可在此部分進行互補。

二、金廈生活圈之可能發展及影響

金門在兩岸關係改善下，可以利用大陸與台灣的優勢，彌補產業不足的劣勢，共創金、廈、台三贏的局面。根據表 2-4-1 的分析，廈門的劣勢，金門可以利用台灣的基礎轉化為其優勢，在金廈生活圈中扮演高附加價值精緻生活圈的一環，吸引廈門人來金門觀光、休閒、採購精品，一些大眾化商品則由廈門供應。金門的未來發展應儘量與廈門差異化，才不會產生競爭的問題，與廈門發揮互補性，共存共榮，才是金門長遠的發展之道。

「金廈生活圈」是一個抽象的概念，要真正落實還有待兩岸政府的互相協商與開放，而這正是目前金門最能發揮的功能與定位。未來「金廈生活圈」的可能發展是：廈門為工業、商業區，而金門是文教、休閒養生住宅區；廈門提供日常生活用品，而金門提供高級國際及台灣精品。由於廈門仿冒品及黑心商品假可亂真，常讓消費者無法確定是否買到了真品。針對這一點，金門可利用台灣的產業基礎，將金門打造成精品免稅天堂，提供大陸消費者品質有保障的商品。另外，針對對人體健康直接影響的產品，如化粧品、孕婦及嬰兒用品、有機食品等，亦可由金門這邊來供應國際及台灣知名品牌的商品，給大陸消費者另一個選擇的機會。

在文教產業上，金門可利用台灣優秀人才及師資，同時提供正規及非正規的教育。所謂正規教育，包含大學教育先修班、大學、台商子弟學校、EMBA 進修班或才藝補習班等；而非正規的教育是指透過學術團體或民間團體的大型會議、研討會或是研習活動在金門舉辦，結合金門的觀光旅遊，發展金門的教育觀光。在教育這個部分，金門應爭取優先開放陸生赴金就讀，為兩岸教育及文化交

流提供一個平台。

在休閒養生產業上，金門也可吸引台灣一流的醫師駐診，提供完善的醫療服務及休閒養生村，並爭取開放大陸人士也可赴金門就醫。廈門的台商及親屬人數達 7 萬人(根據廈門台商協會的估計)，在大陸看病諸多不便，除了對大陸當地的醫生素質不具信心外，也無法享受到健保優惠。因此，金門應利用台灣醫療技術的優勢，與廈門長庚等醫院進行互補，開拓金門醫療服務的利基。

最後是在金廈旅遊的互補與合作方面。自從兩岸實施小三通之後，金門與廈門之間往來十分頻繁，雖然目前小三通以中轉台商居多，但不容忽視的是，「金廈旅遊圈」已悄然形成，金門與廈門互為旅遊客源地及目的地。所謂的「旅遊圈」，從觀光旅遊資源角度來看，是由鄰近的不同「旅遊區」所組成，透過不同「旅遊區」觀光景點間搭配，串連產生地緣效果，共同創造對客源的磁吸效應。金門與廈門兩地因地理位置相鄰，若可透過金廈區域旅遊合作發展，整合彼此資源，突顯各自的特色，共同創造及分享旅遊客源市場，即可形成「旅遊圈」的概念。

廈門行之有年且深受大陸各地入境旅客喜愛的「海上看金門」應可算是金廈旅遊全面開放前的替代品，也是「金廈旅遊圈」的初探階段。據了解，「海上看金門」已成為外地遊客來廈首選的旅遊項目，2006 年「海上看金門」特色旅遊項目接待遊客超過 100 萬人次。在大陸開放福建居民可赴金門旅遊之後，部分大陸旅客開始進入「登島遊金門」的接觸階段，未來亦可望朝向「台灣遊」及其他「離島遊」的延伸旅遊階段。實際上，金廈生活圈未來可能的發展將是以金門、廈門為兩點，中間以小三通海運對接(未來或可再加上金廈大橋相連接)，兩點分別發展對各自國內航線的輻射扇面，亦即所謂的「兩點、一線、兩輻射面」的兩岸無縫連接，此絕對能為金門帶來人潮與發展商機。同時大陸人民更可以選擇台中、嘉義、台南等不同點進出台灣本島，而此新航線將可帶動發展出台灣多元化的旅遊產品。

金門是一島嶼，聯外交通並不便利，除了台灣觀光客外，其他觀光客源十分缺乏。然而，金廈小三通卻讓金門開始與大陸廣大的旅遊市場接軌，未來兩岸政策持續大幅開放後，福建或廈門每年眾多的國內外旅客將成為金門發展觀光產業的主要客源。目前金廈旅遊仍存在許多不便的障礙，限制了大陸人士赴金門旅遊的發展。未

來兩岸政府應朝精緻包裝金廈旅遊行程及減少阻礙旅遊行政障礙等方向前進，如全面開放大陸人士赴金門旅遊、開放自助行、簡化申請手續等。

整體而言，金門地小人少，發展製造、農漁牧業等並無優勢，但金門的人文社會、閩南文化與戰地景觀等具備絕對的優勢，金廈生活圈的形成，不僅大陸人民可以藉由廈門至金門觀光旅遊，也可以經金門再至台灣本島，如此將可望為金門帶來相當多的客源，不僅可帶動金門觀光休閒產業的快速發展，也可進而帶動其他產業的發展(例如地方特色產業、醫療產業、教育產業等)。觀光旅遊業不僅污染少、效益高，且能帶動外人投資，促進第三級產業發展，增加就業機會，繁榮當地經濟，因此是金門最具發展優勢的產業。

三、小結

金門因為與廈門距離近，其生活的緊密程度遠超過其與台灣的連結，因此若金門能夠充分利用廈門的資源，對金門的發展絕對有正面的效益。金門與廈門存在許多互補的因素，廈門的相對劣勢正是未來金廈生活圈形成後金門可以著力的地方。但因為金門地小人少，資源及產業相對缺乏，因此台灣的人才及產業優勢，是金門必須善加利用的，金門一定要與台灣連結，將台灣的優勢轉化為金門的優勢，才不致於產生極化作用，一面倒的被廈門吸引過去。未來兩岸關係大幅改善後，金門應利用台灣的產業基礎、法規制度及優秀人才將廈門之不足轉化為其優勢，在金廈生活中扮演高附加價值精緻生活圈的一環，吸引廈門人來金門觀光、休閒、購物，共創金廈台三贏的局面。金門未來發展應儘量與廈門差異化，與廈門發揮互補性，而非正面競爭，金廈共存共榮才是金門長遠的發展之道。至於連接金門與廈門的金廈大橋，或許在金門各項條件成熟與優勢建立後再興建，對金門的發展較好，否則目前傾斜廈門的發展狀態恐怕會更加惡化，造成金門產業的進一步空洞化，尤其是不具競爭力的小型商店、餐廳及旅館，將面臨倒閉的命運。

第五節 小結

一、金門發展定位

本章首先界定金門中長期經濟發展的定位，並在該定位下，探究兩岸開放政策及大陸沿海地區發展對金門地區發展之影響，及未來金廈生活圈的可能發展趨勢及影響。本研究初步認為金門地區的發展定位，可區分為三個層面：第一、發展定位：維持環境與經濟的平衡發展；第二、區域定位：以金門作為兩岸互信合作的「先行示範區」，共創兩岸雙贏模式；第三、產業定位：以觀光產業為發展軸心，善用金門獨特優勢、台灣產業及人才基礎、對岸資源及需求，創造金門關鍵競爭力，帶動其他產業發展。

二、擴大小三通及全面大三通對金門地區的影響

在兩岸開放政策對金門地區影響方面，本研究探討擴大小三通及全面大三通政策對金門地區之衝擊。本研究發現：

- (一)金門小三通自 2001 年施行以來，主要客源以中轉台商為主，雖然帶動當地交通運輸產業的發展，但對整體經濟發展的貢獻卻十分有限。
- (二)2008 年 6 月擴大小三通後，雖吸引許多台灣旅客利用小三通赴福建旅遊，造成小三通出境人潮驟增，但由於大部分的旅行團還是將金門當成過境點，並未停留觀光或進行消費，使得政府欲利用小三通來促進離島建設的目的始終未能達成。擴大小三通反而造成金門地區機場與碼頭等基礎設施不足的現象更為明顯。
- (三)2008 年 7 月 4 日兩岸實行週末包機政策，金門小三通因價格及時間彈性等優勢，並未造成太大的衝擊。
- (四)未來全面大三通對金門小三通的影響程度有三個觀察重點：1. 廈門直航票價與小三通的票價差距；2. 由於目前中南部是小三通的主要客源，因此中南部廈門直航航班的飛行狀況將直接影響小三通的營運狀況；3. 小三通不便情況的改善程度(如行李問題、天候問題等)。
- (五)本研究研擬兩個情境預估全面大三通後，對金門小三通的影響。

- 1.樂觀情境：中南部沒有台廈直飛航班且小三通有價格優勢。根據本研究的估算，在樂觀情境下，金門小三通我方人民出境人數中期(2012年)可達62.4~62.9萬人，長期(2016年)可達65.4~66.8萬人，遠期(2020年)可達69.3~72.9萬人，其中中轉台商33.6萬人，金門當地居民10.2~13.1萬人，中轉台灣旅客約18.5~26.1萬人。
 - 2.保守情境：中南部有台廈直飛航班、小三通喪失價格優勢，且小三通便捷性改善情況不理想。本研究估算結果發現，在保守情境下，金門小三通我方人民出境人數中期(2012年)約為38.4~38.7萬人，長期(2016年)可達40.7~41.5萬人，遠期(2020年)可達43.6~45.5萬人，其中中轉台商18萬人，金門當地居民10.2~13.1萬人，中轉台灣旅客約10.2~14.4萬人。
- (六)未來金門地區若要讓中轉旅客對當地的經濟有更實質的貢獻，除了人流外，更重要的是要使這些旅客可以在金門當地消費，而非只是中轉過境。
- (七)全面大三通後，金門「小三通」的中轉重要性可能逐漸遞減。因此，就現階段的金門地區而言，不應滿足於未來不能掌握的中轉地位，而應以更積極的態度提升其在兩岸的重要性，利用金門、台灣及大陸三方的優勢，轉化成本身的競爭力，發展觀光及其他長久穩定的服務產業。

三、大陸沿海地區(如廈門)產業發展政策對金門地區的影響

在大陸沿海地區產業發展政策對金門地區影響方面，本研究探討「海峽西岸經濟區」及廈門的產業發展政策對金門地區之影響。本研究發現，「海峽西岸經濟區」的發展主要是要做為對台交流與合作的平台，吸引台商投資，與金門的關連性較少。唯在大陸積極推動海西區發展的同時，海西區的「五區兩帶」旅遊架構及「閩東南電子與信息產業基地」似可間接帶動金門產業的發展，創造大陸與金門合作的契機，其主要方向為：

- (一)金門地區可利用「海峽西岸經濟區」推動的「五區兩帶」旅遊架構及廈門積極發展觀光產業的契機，規劃金門成為福建旅遊的延伸，利用金門與福建靠近的區位優勢，吸收福建國內外過夜旅客赴金門進行一日遊。

(二)大陸沿海目前提供台商許多投資誘因積極吸引台商投資，其中海西區以「閩東南電子與信息產業基地」建設為重點，而廈門亦致力於發展電子、資訊及化工等產業，唯大陸沿海專業人才不足，造成台商營運上的困擾。有鑑於海西區的發展將進一步帶動台商投資，未來台商勢必會增加對金門特定產業的需求，金門地區可在教育及醫療產業上，提供台商更多的支援。

四、金廈生活圈之可能發展及影響

在金廈生活圈之可能發展及影響方面，本研究首先分析金門與廈門的相對優劣勢，其次針對這些優劣勢探討未來金廈生活圈可能的發展模式與影響。本研究發現：

- (一)廈門在大眾日常生活用品的提供上有優勢，但在進品精品價格及品質可靠度上則相對較差。此外，廈門的休閒娛樂及餐飲住宿等設施較為完善，但過多的人潮也造成生活品質的低落。
- (二)針對金廈的優劣勢分析，本研究認為未來「金廈生活圈」的可能發展是，廈門為工業、商業區，而金門是文教、休閒養生住宅區；廈門提供一般日常生活用品，而金門提供高級國際及台灣精品。
- (三)金門應規劃成為福建旅遊的延伸，金門更可與廈門共同打造金廈旅遊圈，利用金門與福建特殊的地理區位優勢，吸引大陸及國際觀光客赴金門地區進行遊覽。針對台商及其眷屬眾多的福建省，金門地區更可以扮演支援台商在教育及醫療上的角色。
- (四)金門未來發展應儘量與廈門差異化，與廈門發揮互補性，而非正面競爭。金門應利用台灣的產業及人才優勢，將廈門的劣勢轉化成金門的優勢，塑造金門為金廈生活中高附加價值精緻生活圈的一環。

總結來說，金門地小人少，資源及產業相對缺乏，因此台灣的人才及產業優勢，是金門必須善加利用的，金門一定要與台灣連結，將台灣的優勢轉化為金門的優勢，才不至於產生向廈門的極化現象，一面倒的被大陸吸引過去或在全面大三通後被邊陲化。金門未來發展應儘量與廈門差異化，與大陸發揮互補性，而非正面衝突競爭，兩岸共存共榮才是金門長遠的發展之道。至於連接金門與廈門的金廈大橋，或許在金門各項條件成熟與優勢建立後再興建，對

金門的發展較好，否則目前傾斜廈門的發展狀態恐怕會更加惡化，造成金門產業的進一步空洞化，尤其是不具競爭力的小型商店、餐廳及旅館，將面臨倒閉的命運。

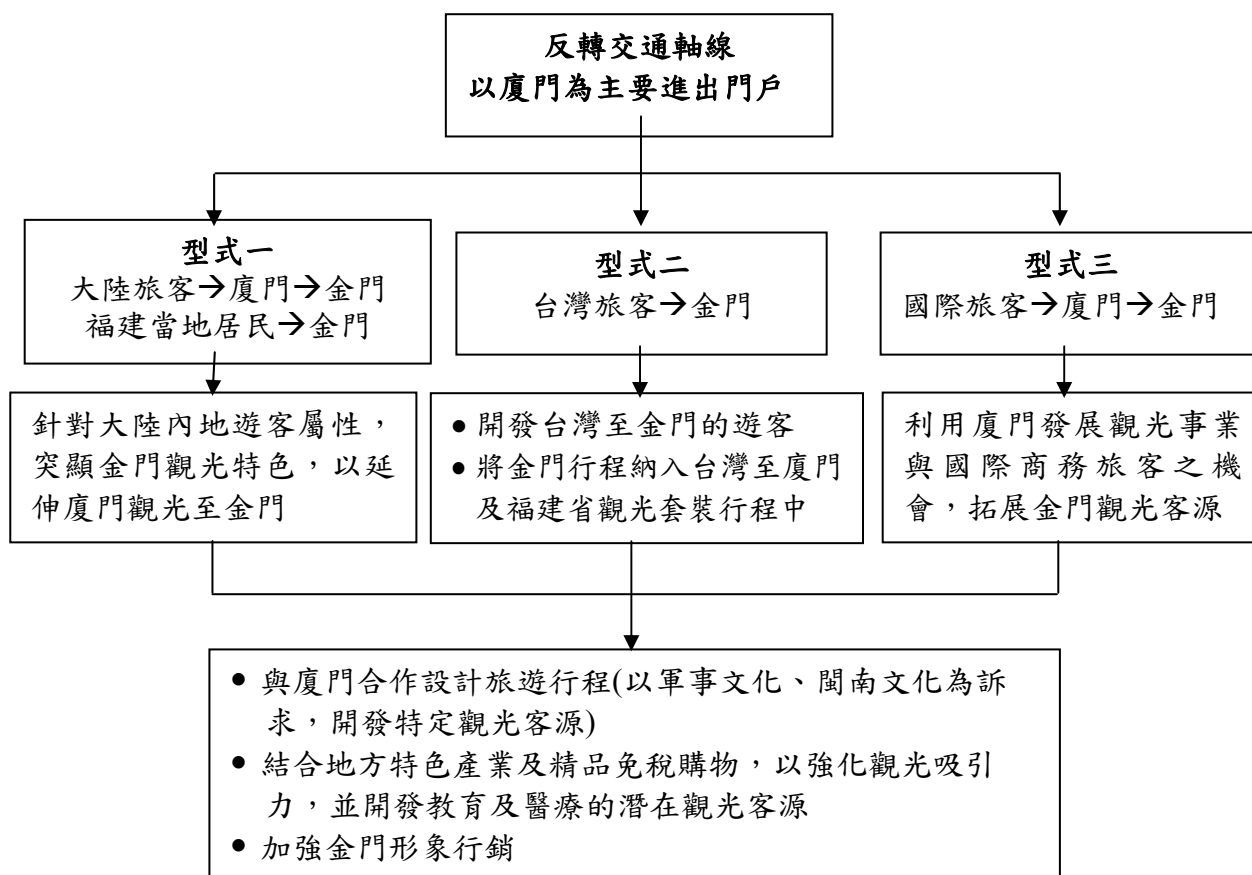
第三章 金門觀光及相關產業

第一節 前言

金門自 1993 年開放觀光後，掀起了一陣觀光熱潮，許多台灣遊客蜂湧而至。然而這股熱潮並未持續太久，也沒有彌補駐軍大量裁撤後對金門經濟產生的衝擊。為了進一步促進金門建設發展，2001 年政府實施金廈小三通，希望透過兩岸往來的旅客帶動金門產業發展。不過，小三通實施七年來，利用金門小三通往來兩岸的旅客雖然不少，但幾乎都是以中轉為目的，真正停留在金門進行觀光、消費的旅客並不多，因此，對金門整體發展的貢獻也十分有限。

研析金門地區觀光產業中長期發展，首先必須先定位金門的觀光客源。過去，由於金門屬於戰地前線，地位敏感，加上兩岸關係緊張，因此主要的觀光客源來自於台灣本島，大陸旅客(限於福建居民)至 2004 年 12 月才能組團赴金門觀光。但現在的金門逐漸褪下戰地的角色，兩岸之間的政策也愈來愈開放，因此，金門要發展觀光，就必需跳脫過去小格局的思維模式，除了吸引台灣旅客外，更應將目標市場放在大陸龐大的潛在客源。

廈門等大陸沿海地區經過數年的建設，國際級碼頭及機場等聯外設施十分完善，每年吸引數千萬的國內外觀光旅客。金門是一島嶼，戰地的身份讓其聯外交通的建設受到很大的限制，然而金廈小三通卻讓金門可以利用大陸，特別是廈門的硬體建設資源(機場及碼頭等)，並開始與大陸廣大的旅遊市場接軌。未來金門發展觀光產業，除了原有的台灣觀光客源外，也可以朝向**反轉交通軸線**，以廈門為主要進出金門門戶的方向思考，積極吸引至福建或廈門的大陸國內及國際旅客。除此之外，金門宜突顯其在軍事與閩南文化的觀光特色，與大陸及廈門各景點進行差異化及互補合作，依不同的客源對觀光資源進行各種型式的包裝與行銷，才是金門突破觀光瓶頸的可行方向。有關本章之研究架構，則請參考圖 3-1-1。



資料來源：本研究整理。

圖 3-1-1 觀光產業研究架構圖

第二節 現況說明

一、金門觀光產業現況

(一) 旅遊人口及特性分析

1. 台灣旅客赴金門旅遊概況

從1993年金門開放觀光後，台灣旅客赴金門旅遊的人潮起幅波動很大。開放初期，大家對金門充滿好奇，因此旅遊人數在1995-1997年均呈現成長的情況(詳表3-2-1及圖3-2-1)，待熱潮稍退後，金門的觀光人數便有驟減的態勢。唯至2001年起，金門試辦兩岸小三通，許多台商經由金門中轉至廈門，金門旅客人數才又逐漸回升。2003年由於SARS疫情的關係，金門小三通一度暫停，導致旅遊人數大幅減少。然

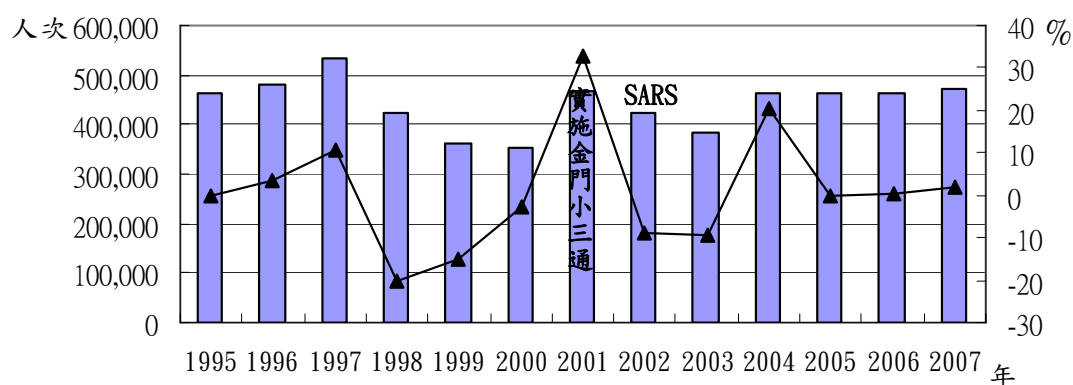
而隨著疫情的解除，旅遊人口又陸續回籠，2004年呈現20.27%的成長率，達到46萬人次左右，之後則呈穩定成長趨勢。2008年由於擴大小三通之故，前三季旅遊人口明顯增加，累計達39.8萬人次。

表 3-2-1 金門縣旅遊人口統計

單位：人次,%

年	第一季	第二季	第三季	第四季	合計	成長率
1995	92,854	112,870	132,470	126,595	464,789	-
1996	68,360	127,457	144,118	140,169	480,104	3.30
1997	98,612	153,821	160,886	118,364	531,683	10.74
1998	92,113	93,528	123,859	115,643	425,143	-20.04
1999	100,565	109,267	87,125	63,593	360,550	-15.19
2000	74,781	82,127	100,568	93,300	350,776	-2.71
2001	97,396	115,840	132,408	120,137	465,781	32.79
2002	84,811	107,313	126,694	106,019	424,837	-8.79
2003	79,912	48,054	141,716	114,964	384,646	-9.46
2004	86,367	111,899	139,150	125,182	462,598	20.27
2005	96,922	101,573	142,876	121,360	462,731	0.03
2006	95,073	105,713	134,827	129,688	465,301	0.56
2007	97,764	98,567	119,018	124,320	474,067	1.88
2008(1-9月)	105,161	119,355	174,410	-	398,926	-

資料來源：金門縣統計年報(2007)，金門縣統計月報(2008/09)。



資料來源：本研究整理。

圖 3-2-1 台灣旅客赴金門旅遊統計

值得一提的是，這一份統計年報所呈現的金門旅客人次數據尚包括部分經小三通中轉的台商，因此略有高估之嫌。根據金門技術學院「2008年前三季金門旅客消費及動向調查

分析」報告顯示，金門尚義機場入境旅客中，扣除本地居民、小三通中轉台商、純商/公務、及其他如純訪友/學生之後的非本地居民旅客人數約佔總入境旅客的58.9%。因此若以金門技術學院2008年所做的調查報告為基礎，2007年及2008年前三季台灣赴金門旅遊之觀光遊客人次分別應為43.2萬人次(1,466,235/2*58.9% = 431,806 人次)及 35.9 萬人次(1,239,966/2*58.9%=359,590)，其中1,466,235及1,239,966為2007年及2008年前三季由金門尚義機場出入境之旅客人數(詳表3-2-2)，入境旅客人次則以其除以2估算之。

表 3-2-2 金門航空站旅客出入境人數統計

單位：人次,%

年	第一季	第二季	第三季	第四季	合計	成長率
1999	252,129	286,905	290,031	225,810	1,054,875	—
2000	237,335	247,518	286,395	270,571	1,041,819	-1.24
2001	279,014	351,306	357,243	349,210	1,336,773	28.31
2002	341,169	396,205	364,788	304,698	1,406,860	5.24
2003	282,878	149,296	409,257	330,546	1,171,977	-16.70
2004	307,218	353,434	400,224	357,309	1,418,185	21.01
2005	337,248	370,710	403,850	336,081	1,447,889	2.09
2006	335,887	336,175	387,230	374,725	1,434,017	-0.96
2007	343,688	365,088	395,374	362,085	1,466,235	2.25
2008(1-9 月)	364,595	374,744	500,627	-	1,239,966	-

資料來源：金門航空站，2008/10。

金門技術學院2008年所做的調查報告亦顯示，在赴金的台灣旅客中，以年紀介於30~59歲的男性居多；居住地則以台北、台中及高雄為前三位，分別約佔29.28%、19.61%及12.68%。這些赴金門觀光的旅客其旅遊資訊通常來自於街坊鄰居及親朋好友的口耳相傳，約佔35.16%；其次是來自旅行社的推薦，佔29.8%；並以自然環境景觀遊覽、文化巡禮及戰地體驗為其選擇赴金旅遊的最主要原因。在行程規劃方面，約有五成的旅客是參加旅行社的套裝行程，而三成是採自由行的方式。由於交通上的不便，這些旅客通常會選擇在金門停留過夜，以停留三天二夜為最多，佔73.33%，二天一夜次之，佔12.29%。值得一提的是，約有64.31%的旅客是首次到金門觀光，而35.69%的旅客則是重複到訪金門。

此外，該項調查報告亦顯示赴金門旅遊的台灣遊客有68.4%採組團模式，有31.6%採自助或半自助模式。跟團的旅客平均每人的團費約為新台幣5,950元，在特產品及其他的消費支出約為5,080元，合計消費支出為11,030元。至於採自助

或半自助旅行的遊客，花在機票、住宿、交通及餐飲的費用約為新台幣7,330元，高於跟團的支出，但在特產品及其他的消費支出則僅2,698元，較跟團旅客低，這也部分顯示出跟團的旅客通常會被安排較多的購物行程。採自助或半自助旅行的遊客赴金門觀光的總花費約為10,028元。若按不同的旅行方式比例計算，則台灣旅客赴金門觀光的平均消費支出約為新台幣10,713元(詳表3-2-3)。

表 3-2-3 台灣旅客赴金門觀光之平均消費支出

單位：新台幣元

消費支出種類	組團	自由行	平均
團費或食宿及交通費用	5,950	7,330	6,387
特產品及其他支出	5,080	2,698	4,327
合計	11,030	10,028	10,713

資料來源：本研究整理。

2.大陸旅客赴金門旅遊概況

在大陸旅客方面，大陸自2004年12月7日起開放福建人民赴金門旅遊，根據金門縣交旅局大陸事務課的統計(表3-2-4)，當年就有4個團體共計64人實際赴金門旅遊，之後旅遊人數不斷增加，至2006年有1,040個團體約2萬人左右，2007年達到1,216個團體共計28,498人次到金門觀光；唯2008年大陸旅客赴金門遊覽人數呈現下降趨勢，截至11月20日止，僅有525個團體共計11,665人而已。

表 3-2-4 大陸人民赴金門旅遊統計

年	2004	2005	2006	2007	2008	合計
人次	64	3,129	20,067	28,498	11,665	63,423
團次	4	170	1,040	1,216	525	2,955
人/團	16	18	19	23	22	21

註：1.大陸人民來金旅遊自2004/12/7開放。

2.2008年資料為1/1至11/20止。

資料來源：金門縣交旅局大陸事務課，本研究整理，2008/11/21。

另根據行政院陸委會經濟處金門「小三通」人員往來統計(請參考第二章表2-2-2)顯示，2007年大陸人民赴金門共有45,509人次，其中進行社會交流者(含大陸配偶、探親、探病、團聚)有17,803人次，因此旅遊人數約有27,706人次，與金門縣交旅局統計的28,498人次相差不多，顯示大陸少數以探親

或團聚等社會交流性質的旅客，實際上也會在金門當地進行觀光旅遊。

金門技術學院同時也對赴金門旅遊的大陸觀光客進行特性分析。2008年前三季所做的調查報告顯示，在赴金的大陸旅客中，以年紀介於30~49歲的男性、教育程度在中專(含高中)以上者居多。這些赴金門觀光的旅客其旅遊資訊28.93%來自旅行社、19.71%來自政府觀光相關單位、15.42%來自電子媒體；並以對金門的好奇心及小三通之便利性為其選擇赴金旅遊的最主要原因。在行程規劃方面，通常以三天二夜遊為最多，佔62.48%，二天一夜次之，佔36.88%。目前大陸旅客赴金門旅遊的手續雖較以往簡化，但自旅客送件至成行所花的時間仍然很長，約44.2%的旅客送件後一個月內可以成行，但其餘的旅客則必須等待一至二個月，甚至更長的時間。另外，在旅客赴金門旅遊的平均消費支出方面，調查顯示大陸旅客赴金門旅遊所付的團費約為人民幣1,428元，折合新台幣約6,854元；特產品的消費支出平均為人民幣1,323元，折合新台幣約6,350元；合計至金門旅遊約花費新台幣13,204元。

(二)觀光產業相關之軟硬體設施

表 3-2-5 顯示金門觀光相關的旅遊設施。目前金門的旅行社計有 14 家，主要負責食宿安排及行程規劃。在交通方面，提供觀光團的遊覽車計有 147 輛，同時亦有出租汽機車、計程車及公車等服務，提供自由行的旅客做選擇。金門的租車業數量不多，規模也不大，但仍可滿足目前赴金門觀光的旅客需求；計程車在大金門是以短程交通服務為主，在小金門則有提供包車環島的服務；公車主要是以服務本地居民為主，不過為了讓背包族或散客採取自由行的方式旅遊金門，金門縣政府也在近年內規劃了觀光巴士系統，共分為 A~E 等 5 條路線，其中參觀擎天廳的 E 路線必須事先申請才可以搭乘，且已於 2008 年年底停駛。整體而言，觀光旅客有七成以上仍是選擇以承租遊覽車方式進行全島觀光旅遊，顯示赴金旅遊仍以組團型式居多。

在住宿方面，2008 年金門旅館家數共有 28 家，可提供的房間數總計為 1,284 間，旅館住宿與旅遊相關設施多集中於金城鎮與其郊區，其餘鄉鎮則普遍不足。另外自 2005 年起，金門國家公園管理處為維護金門特有的閩南聚落，針對閩南傳統古厝提供修繕補貼，並規劃為閩南民宿聚落，讓赴金門觀光的旅

客，特別是自由行及背包客在住宿方面能有更多元的選擇。據了解，「住古厝遊金門」的旅遊型態頗受好評。目前金門營業中的民宿約有 35 家，可提供 170 間房間，地點遍及水頭、瓊林、南山、珠山、歐厝及山后等地，其中尤以水頭聚落最為密集。

在導遊及解說人員方面，根據金門縣政府交旅局所提供的資訊，目前金門的合格導遊約有 20~30 位，解說人員約 100 多位，分佈在各個觀光景點或觀光巴士上，以定時講解或預約講解的方式進行。

表 3-2-5 金門縣旅遊設施統計

年	旅行社家數	遊覽車	旅館家數	房間數
1996	-	156	19	859
1997	-	152	20	899
1998	-	140	20	899
1999	13	135	21	926
2000	15	132	22	941
2001	14	134	22	941
2002	14	157	31	1,501
2003	13	160	30	1,438
2004	12	152	30	1,438
2005	12	158	30	1,364
2006	12	154	30	1,351
2007	13	146	29	1,374
2008(1-9 月)	14	147	28	1,284

資料來源：金門縣統計年報(2007)、金門縣統計月報(2008/09)。

(三)特色景觀概述

金門擁有許多具有特色且吸引人的觀光資源，包括未受污染的潔白沙灘、成千上萬蔚為奇觀的候鳥、保存完整的金門人文風景，以及鬼斧神工的戰役工事與景觀。金門國家公園為台灣第一座著重於維護人文景觀的國家公園，在台灣的保育工作上具有特殊的價值與意義。由於過去金門長期為重要的軍事戰地，相關建設及產業發展受到嚴格的限制，但這也讓金門免於過度開發，因而區域內的自然生態環境及古聚落建築群得以保存得相當完整而豐富。在金門眾多的觀光資源中，最能突顯其與台灣及大陸沿岸地區差異化的特色在於「軍事文化」與「閩南聚落」。因此，以下僅就此二特色景觀進行概述。

1. 軍事文化

隨著國際情勢的改變和兩岸關係的和緩，金門昔日的戰地角色也產生重大的轉變。儘管戰爭已經遠離，環顧金門島上田野村舍間依然到處可見碉堡、坑道、反空降樁，街道巷弄間斑駁的防空洞、佈滿千瘡百孔彈痕的牆垣、民宅祖厝的各式反共標語、精神教育的語彙和歷史遺跡。此外，由於特殊的地理位置，金門一直蒙上一層神秘肅穆的面紗，不管是台灣或大陸旅客皆對其充滿了好奇心。戰役遺址和戰備整建工事，不但是金門獨特兼具文化發展的特色，同時亦成為金門發展國際觀光最大的利基條件。

金門的軍事空間資源可概分為12種類型：(1)軍事營區、(2)機場、碼頭與小艇坑道、(3)訓練基地、靶場等、(4)道路系統、機槍堡、(5)反空降樁、反登陸樁(軌條砦)與海岸雷區、(6)民生工業、建築物、(7)醫院、(8)戰鬥村、(9)心戰喊話建築物、(10)紀念與教化性建築物、(11)集會與娛樂建物，及(12)其他。金門軍事文化資源的種類、數量及其鬼斧神工之程度皆是世界其他地區難以比擬的，可堪稱為是一座活的軍事博物館。

2. 閩南聚落

金門是歷史上文風鼎盛的「海濱鄒魯」，卻因為長年的軍事管制，阻礙了金門開發，但也因此金門得以維護悠遠的閩南文化。許多在台灣甚至大陸形同絕跡的閩南建築禮儀習俗，在金門卻俯拾皆是。不論是從金門的傳統民居、民俗節慶、宗祠廟宇及對風獅爺的信仰等活動，都可看出閩南文化特色。金門的閩南傳統聚落更是一項寶貴文化遺產，燕尾脊的閩南紅磚古厝是完美鄉土教材；象徵僑鄉文化的中西合璧古洋樓更是令人驚豔。此外，金門還擁有一級古蹟一座，二級古蹟七座，三級古蹟十三座，為台澎金馬地區密度最高的。

金門聚落多達168個，目前較完整的聚落有7個：1.南山聚落、2.北山聚落、3.瓊林聚落、4.山后民俗村、5.珠山聚落、6.水頭聚落、7.歐厝聚落。這些聚落不論在建築、設計或格局規劃上均有所不同，充分展現出金門人對建築的創意與巧思。

二、廈門觀光產業現況

(一)旅遊人口及特性分析

近年來廈門的旅遊市場蓬勃發展，不管是國際遊客或是國內遊客的觀光人數皆呈現穩定成長趨勢。根據廈門市旅遊局的統計顯示(表 3-2-6)，2008 年 1~9 月赴廈門市旅遊的國內外旅客共計 1,536.5 萬人次，比 2007 年同期成長 2.78%。其中，國內旅客有 1,446.46 萬人次，成長 2.52%，有在廈門過夜者為 756.7 萬人次，成長 2.45%；一日遊者有 689.76 萬人次，成長 2.59%。至於國際旅客共計 90.04 萬人次，成長 7.24%，其中在廈門過夜者為 60.68 萬人次，下降 0.64%；一日遊者為 29.36 萬人次，成長 28.27%。另外，廈門常住居民轄區內的一日遊人數為 350.61 萬人次，成長 2.59%。

表 3-2-6 廈門旅遊人數型態趨勢

單位：萬人次，%

年份	型態	國內旅客		國際旅客 (含港澳台)		合計	
		人次	成長率	人次	成長率	人次	成長率
2003	過夜	612.05	-2.61	39.99	-14.88	652.04	-3.46
	一日遊	667.14	1.11	14.89	-26.21	682.03	0.30
	合計	1,279.19	-0.71	54.88	-18.29	1,334.07	-1.58
2004	過夜	783.42	28.00	59.05	47.66	842.47	29.21
	一日遊	756.57	13.40	17.53	17.73	773.10	14.82
	合計	1,539.99	20.39	76.58	39.54	1,616.57	21.18
2005	過夜	829.33	5.86	72.31	22.46	901.64	7.02
	一日遊	789.11	4.30	22.13	26.18	811.24	3.59
	合計	1,618.44	5.09	94.44	23.32	1,712.88	5.96
2006	過夜	931.67	12.34	74.38	2.86	1,006.05	11.58
	一日遊	824.46	4.48	26.79	21.06	851.25	4.93
	合計	1,756.13	8.51	101.17	7.13	1,857.30	8.43
2007	過夜	1,097.49	15.83	83.55	12.33	1,181.04	17.39
	一日遊	847.97	2.85	29.74	11.01	877.71	3.11
	合計	1,945.46	10.78	113.29	11.98	2,058.75	10.85
2008 (1~9月)	過夜	756.70	2.45	60.68	-0.64	817.38	2.21
	一日遊	689.76	2.59	29.36	28.27	719.12	3.44
	合計	1,446.46	2.52	90.04	7.24	1,536.50	2.78

註：成長率係為與上年同期比較，因此 2008 年 1~9 月之成長率則是與 2007 年 1~9 月的比較。
資料來源：廈門市旅遊局，本研究整理。

根據廈門市旅遊局表示，目前至廈門之旅客來源主要是以商務

客為主，其次才是純粹的觀光旅客。赴廈門旅遊的國際客可區分為外國旅客、港澳旅客及台灣旅客。根據統計資料顯示，2006年及2007年的外國旅客約佔國際旅客的55%，港澳旅客約佔11%，而台灣旅客約佔34%。但2008年6月擴大小三通之後，台灣旅客經金門赴廈門旅遊的人數驟增，使得2008年1~11月的台灣旅客比重上升至41%，而外國人比重下降至48%，港澳旅客比重則維持在11%左右。

(二)旅館營運概況分析

根據廈門市旅遊局統計，截至2006年10月止，廈門旅遊酒店共106家，可提供16,715間客房(詳表3-2-7)。其中五星級酒店有5家，可提供1,640間客房，分別佔酒店總數及房間總數的4.72%及9.81%；四星級酒店共23家，客房數5,957間，分別佔21.7%及35.64%；三星級以下酒店共78家，客房數9,118間，分別佔73.58%及54.55%。

在酒店住房率方面，根據廈門市旅遊局統計，各星級酒店住房率以四星級酒店最高，達到70.59%，三星級酒店住房率約為64%，五星及二星級酒店則分別為59%及57%，顯示赴廈門的旅客較偏好價位及設備均為中等的三、四星級酒店。

表 3-2-7 2006 年廈門酒店分佈概況

酒店種類	家數	比重(%)	房間數	比重(%)	平均價位 (人民幣元/間, 天)
五星級	5	4.72	1,640	9.81	623
四星級	23	21.70	5,957	35.64	429
三星級以下	78	73.58	9,118	54.55	242 以下
合計	106	100.00	16,715	100.00	

資料來源：廈門市旅遊局，本研究整理。

(三)特色景觀概述

廈門位於福建省東南部，是中國最早設立的經濟特區之一。它西與漳州接壤，北與泉州相連，面對金門諸島，與臺灣和澎湖列島只有一水之隔，下轄思明、湖裏、集美、海滄、同安、翔安六區，是福建省第二大城市。

開發之前的廈門生態環境良好，空氣清新，棲息著成千上萬的白鷺，形成了廈門獨特的自然景觀，又因為廈門的地形就

像一隻白鷺，它因此被人稱為「鷺島」。

廈門是典型的「城在海上，海在城中」的「海上花園」。有樹影婆娑的萬石植物園、神秘幽雅的南普陀寺、神威鎮海的胡裏山炮台、柔濤拍岸的鼃園，還有風光旖旎的環島路、純情天然的天竺山森林公園，以及鼓浪嶼海底世界、臺灣民俗文化村等許多巧奪天工、綺麗多彩的人文景觀。唯近年來由於廈門工商業的快速發展，四處可見高樓大廈、車水馬龍，已儼然成為一個工商城市，但伴隨而來的則是人聲吵雜、空氣污濁等負面觀感。

三、觀光產業之 SWOT 分析

(一)優勢

1.觀光資源豐富，涵蓋自然資源、軍事文化、閩南文化及地方特色產業等

金門發展觀光產業的最大優勢在於其豐富的自然及人文資源，且有周邊其他旅遊景點沒有的軍事文化設施。金門過去由於地屬戰地，建設受到限制，但也因此使得金門一方面得以保育其自然生態環境不受污染，另一方面使得人文史蹟可以免於遭受破壞。加上金門是一島嶼，過去聯外交通甚為不便，因此金門在許多節慶、習俗上仍保有其傳統閩南文化，不為台灣所同化，甚為珍貴。

2.鄰近大陸沿海城市，在發展觀光上具有區位優勢

2001年兩岸實行小三通政策，讓原本封閉邊陲的金門開始扮演促進兩岸交流的重要角色，也讓金門與大陸廣大的旅遊市場開始接軌。透過兩岸小三通，台灣旅客更有機會認識金門，而大陸旅客也將更熟悉金門。金門鄰近大陸沿海諸多城市，加上小三通之便，使其在發展觀光上亟具區位優勢。

(二)劣勢

1.觀光景點內涵不足，缺乏整體性的包裝

金門在發展觀光的主軸及目標市場均不夠明確，導致資源未能有效集中發揮。目前金門的觀光景點多以靜態導覽為主，缺乏與旅客間的互動；加上解說人員素質及數量不足，無法將各個景點的歷史淵源及相關文化傳達給觀光客，引起

旅客共鳴，造成旅客走馬看花、缺乏體驗的觀感。除此之外，行程安排也缺乏主題性，各個景點間的背景故事無法做一致性的串連與整合，至為可惜。

2. 旅行業者削價競爭，導致服務品質低落

目前金門旅行業者普遍缺乏行銷企劃和包裝能力，常流於惡性削價競爭的營運模式，而為了節省成本及多抽取一些佣金，旅遊行程安排多以購物為主。這樣的行程看不到金門當地的特色文化，也無法好好品嚐金門道地的特色美食，只留給觀光客「金門沒什麼好玩」的印象，大大降低了旅客二次造訪的意願。而欲到金門觀光的旅客也深受這些刻板印象所影響，導致金門觀光發展始終陷於欲振乏力的惡性循環。

旅行業者採取低價或殺價策略的結果，除了增加購物消費行程，降低觀光景點停留時間外，也使得導覽人員沒有充裕的時間進行解說，甚至淪為商品推銷員。更嚴重的是，業者也沒有資源或意願培訓專業導覽人員，使得金門解說人員的素質一直無法提升。

3. 住宿及服務品質低落、觀光從業人力不足

目前金門一般飯店所提供的房間數量都不足，屬於小規模經營方式，且品質參差不齊，硬體設備已顯老舊。加上金門人口外流嚴重，面臨人力不足的困境，以致於服務品質低落。除了住宿品質之外，其他相關服務如海關入境服務、旅遊行程安排，及銷售、餐飲服務等也是亟需努力與加強的。

4. 聯外交通設施不足，影響旅客旅遊意願

金門是一個海島，台灣旅客進出金門靠空運，大陸旅客則靠海運，因此聯外交通設施的便捷與穩定對金門發展觀光產業至為重要。金門尚義機場由於鄰近海邊，四、五月份常因濃霧影響而關閉，造成旅客極大的不便。

至於大陸旅客進出金門的水頭碼頭，一方面因容量不足，二方面行李沒有直掛服務，需由旅客隨身攜帶，導致旅客通關時大排長龍。此外，碼頭「無障礙服務」的動線設計並不完善，不利於行動不便者進出。2008年6月擴大小三通之後，旅客經金門往來兩岸的人數大幅增加，金門聯外交通設施不足的情況更為嚴重，亟需優先解決。

(三)機會

1.兩岸交流逐漸正常化，大陸沿海市場將成為金門潛在客源

在未來兩岸政策持續大幅開放後，福建或廈門每年眾多的國內外旅客將成為金門發展觀光產業的主要客源。雖然目前金廈旅遊仍存在許多不便的障礙，限制了大陸人士赴金門旅遊的發展，但未來兩岸政府若能朝精緻包裝金廈旅遊行程及減少阻礙旅遊行政障礙等方向前進，則金門觀光產業將有極大的發展潛力。

2.金廈旅遊圈之推動，有助於擴展大陸客源

自從兩岸實施小三通之後，金門與廈門之間的往來十分頻繁，未來若可透過金廈旅遊合作發展，整合彼此資源，突顯各自的特色，推動「金廈旅遊圈」的形成，將有助於金門擴展大陸旅遊客源市場。

3.推動其他產業發展有利於擴充觀光客源

金門除了既有的觀光資源外，未來也規劃發展教育及醫療相關服務、精品免稅島、休閒養生度假村及高檔精緻Villa等產業。未來這些產業將可與觀光產業進行結合，以增加行程的附加價值及旅客赴金門旅遊的動機。

(四)威脅

1.各國競相爭取觀光客源，金門面臨其他國際型休閒島嶼競爭

休閒度假島嶼在旅遊市場中一直佔有重要的地位，也深受西方國家旅客喜愛。為了搶占這個市場，許多國家也紛紛投入於打造世界頂級的觀光島嶼。因此，金門發展國際休閒島嶼將面臨其他國家的激烈競爭。

2.來自大陸對岸城市的競爭壓力

近年來由於大陸的經濟發展十分快速，居民所得急速增加，也帶動旅遊產業蓬勃發展。為了爭取國內外旅客，大陸各城市也積極改善旅遊相關設施，沿海城市的建設更有後來居上的趨勢，對金門發展觀光產業造成嚴重的威脅。

綜合以上說明，茲將金門觀光產業的發展優劣勢、機會與威脅彙整如表 3-2-8。

表 3-2-8 金門觀光產業 SWOT 分析

優勢 (Strength)	劣勢 (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● 觀光資源豐富，涵蓋自然資源、軍事文化、閩南文化及地方特色產業等 ● 鄰近大陸沿海城市，在發展觀光上具有區位優勢 	<ul style="list-style-type: none"> ● 觀光景點內涵不足，缺乏整體性的包裝 ● 旅行業者削價競爭，導致服務品質低落 ● 住宿及服務品質低落、觀光從業人力不足 ● 聯外交通設施不足，影響旅客旅遊意願
機會 (Opportunity)	威脅 (Threat)
<ul style="list-style-type: none"> ● 兩岸交流逐漸正常化，大陸沿海市場將成為金門潛在客源 ● 金廈旅遊圈之推動，有助於擴展大陸客源 ● 推動其他產業發展有利擴充觀光客源 	<ul style="list-style-type: none"> ● 各國競相爭取觀光客源，金門面臨其他國際型休閒島嶼競爭 ● 來自大陸對岸城市的競爭壓力

資料來源：本研究整理。

第三節 市場供需潛力及經濟效益分析

一、市場需求潛力分析

(一)台灣遊客的需求潛力

雖然近年來金門的觀光發展始終不盡理想，造成這樣結果的原因有很多，包含交通上的不便、旅行社行程規劃不具吸引力、相關配套的軟硬體設施不足、景點過於靜態呆板等。但事實上，對於背包客及自由行的旅客而言，金門豐富的自然環境及人文史蹟、悠閒和緩的生活步調，以及美味可口的在地小吃對其仍有極大的吸引力。因此，未來金門若能妥善包裝其觀光資源，增加體驗式的行程及導覽內容的深度與廣度，讓遊客能與金門的環境有更多的互動，對金門的歷史、軼事有更深入的了解，定能再次吸引台灣旅客駐足金門。

除此之外，擴大小三通之後帶動許多台灣旅客經金門赴廈門或福建旅遊，唯目前這些旅客多以過境居多，並未在金門停留。針對這些台灣過境旅客，金門也應設法透過與台灣及大陸旅行社合作，結合廈門與金門觀光資源，設計不同的觀光組合，將金門納入套裝行程中以拓展其潛力客源。

(二)大陸遊客的需求潛力

自 2004 年 12 月大陸開放福建居民赴金門旅遊後，大陸居民赴金門觀光的人數歷年來雖有所成長，但速度極為緩慢。2008

年9月大陸進一步開放沿海13省份可經金門赴台灣觀光，迄今仍無法大幅帶動大陸居民赴金門旅遊的人潮。根據本研究實地訪問廈門旅行業者發現，這樣的情況並非金門對福建或大陸的旅客沒有吸引力，關鍵在於目前兩岸在旅遊交流上還存在許多不便性，如申請手續及身份限制等。事實上，金門對於大陸旅客的吸引力，從每年參加「海上看金門」行程的人數即可顯現。根據統計，每年參加「海上看金門」的遊客超過100萬人次，是外地遊客赴廈門的首選旅遊項目。

未來金門若能規劃成為是福建旅遊的延伸，或是與廈門形成「金廈旅遊圈」，利用其與廈門的區位優勢、小三通運輸的便捷性，及大陸民眾對金門的好奇心等有利條件，發揮金門在「軍事文化」、「閩南文化」及「精緻購物免稅島」的優勢，與大陸沿海地區旅遊進行差異化及互補合作，則在兩岸政策大幅開放後，特別是開放自由行後，定能吸引大陸內地的廣大客源到金門旅遊，為金門的觀光產業注入一道活水。

(三)國際遊客的需求潛力

廈門每年除了吸引近兩千萬的大陸內地遊客外，亦吸引不少國際遊客前往觀光。根據廈門市統計局統計，2007年廈門的國際過夜旅客(不含台灣旅客)約有55.3萬人，國籍遍及五大洲；而隨著廈門經濟的發展，國際商務旅客人數亦呈現持續成長的趨勢。因此，金門若能藉由廈門便捷的聯外運輸設施，吸引部分對軍事景觀或閩南聚落有興趣的國際旅客前往金門觀光，將對金門及台灣國際知名度的提升有很大的幫助。

二、經濟效益分析

在經濟效益分析部分，本研究主要著重於在兩岸政策大幅開放的前提下，金門成為一個國際休閒觀光島嶼將可吸引多少旅客前來觀光，進而創造多少消費額。金門觀光的客源可分為三大類，1.由大陸至金門的大陸及國際旅客、2.由台灣至金門的台灣旅客、3.金門當地居民。為了使預估的結果更具彈性及參考性，本研究研擬樂觀及保守兩個情境(詳表3-3-1)來進行估算。

表 3-3-1 觀光人數推估之情境設定

	樂觀情境	保守情境
兩岸政策開放部分	<ol style="list-style-type: none"> 1.簽證便捷化：大陸居民不需回其戶籍地辦理赴金門旅遊的通行證，直接在廈門或福建辦理臨時通行證即可。^註 2.開放自由行：取消團進團出的限制。 3.取消大陸人民赴金旅遊的身份限制：取消所有省份的大陸內地居民可以赴金門觀光。 4.取消大陸人民赴金旅遊限額：取消目前每天限定大陸旅客 600 人的規定。 	我方完全開放，但是大陸開放程度不如預期：如出境手續辦理、身份限制開放幅度，及團進團出限制等。
金門觀光產業改善部分	<ol style="list-style-type: none"> 1.觀光島與形象建立 2.行銷、宣傳及包裝完善 3.旅遊景點重新活化 4.旅遊行程活潑化 	旅遊景點重新活化，旅遊行程活潑化，但行銷成效不如預期。

註：大陸於 2008 年 12 月 20 日開放在廈門連續暫住滿一年以上的大陸民眾，可向廈門市公安局出入境管理處申請辦理「大陸居民往來台灣通行證」及旅遊簽證，前往台灣本島及金門、馬祖、澎湖旅遊，突破目前大陸僅開放 13 個省市居民才能來台旅遊的限制。

資料來源：本研究整理。

根據上述的情境分析，本研究針對不同的旅遊客源做了一些不同的假設。

(一)大陸及國際旅客(大陸-金門)

在由大陸至金門旅遊的大陸及國際旅客方面，本研究鎖定至廈門過夜的大陸國內及國際旅客(不含台灣旅客)為金門未來的潛力客源。雖然 2003~2007 年赴廈門過夜的國內外旅客人數年平均成長率高達 10% 以上，但由於每年波動幅度很大，且 2008 年 1~9 月已呈現明顯衰退的現象。考慮 2008 年後全球受金融海嘯的影響，景氣將大不如前，本研究乃假設赴廈門過夜的國內外旅客人數每年皆呈現 3% 的穩定成長，因此赴廈門過夜的國內外旅客人數預估如表 3-3-2：

表 3-3-2 赴廈門過夜的國內外旅客人數預估

單位：萬人次

萬人	2007 年	2012 年	2016 年	2020 年
國內旅客	1,097.5	1,272.3	1,432.0	1,611.7
國際旅客	55.3	64.1	72.2	81.2

註：國際旅客不包含台灣旅客。

資料來源：本研究整理。

此外，本研究尚假設在未來金廈旅遊圈的緊密合作之下，旅客至廈門的遊程將延伸至金門，在樂觀情境下估計約可分別吸引 8%及 5%的廈門過夜國內及國際旅客赴金門觀光。保守情境所能吸引的旅客假設為樂觀情境時的 5 成，則大陸及國際旅客赴金門的旅遊人數預估如表 3-3-3：

表 3-3-3 大陸及國際旅客赴金門的旅遊人數預估

單位：萬人次

萬人		2007 年 (實際人數)	2012 年	2016 年	2020 年
樂觀 情境	國內旅客		101.8	114.6	128.9
	國際旅客		3.2	3.6	4.1
	合計	2.8	105.0	118.2	133.0
保守 情境	國內旅客		50.9	57.3	64.5
	國際旅客		1.6	1.8	2.1
	合計	2.8	52.5	59.1	66.5

資料來源：本研究整理。

(二)台灣旅客(台灣-金門)

假設台灣旅客赴金門旅遊呈現持續成長，年成長率在樂觀情境下為 6%，保守情境下為 3%。則台灣旅客赴金門的旅遊人數預估如表 3-3-4：

表 3-3-4 台灣旅客赴金門的旅遊人數預估

單位：萬人次

萬人	2007 年 (實際人數)	2012 年	2016 年	2020 年
樂觀情境	43.2	57.8	73.0	92.1
保守情境	43.2	50.1	56.3	63.4

資料來源：本研究整理。

(三)金門當地居民(金門當地)

金門當地居民部分，本研究假設不論是在樂觀還是保守情境下，皆會有 5%的金門常住居民進行在地旅遊。根據本研究預估，金門常住人口將由 2007 年的 57,600 人成長至 2012 年 7 萬人，2016 年 8 萬人，2020 年 9 萬人。因此 2012 年金門在地旅遊人數約有 3,500 人，2016 年達 4,000 人，2020 年達 4,500 人。

按上述的原則推估金門觀光產業可吸引人次，在樂觀情境下，本研究估算 2012 年赴金門的觀光旅客約有 163.15 萬人次，2016 年

約 191.60 萬人次，2020 年約 225.55 萬人次。在保守情境下，2012 年的觀光旅客將有 102.95 萬人次，2016 年約 115.80 萬人次，2020 年約 130.35 萬人次(詳表 3-3-5)。

表 3-3-5 觀光產業吸引人數推估

單位：萬人次

類別	樂觀情境			保守情境		
	2012	2016	2020	2012	2016	2020
大陸-金門	105.00	118.20	133.00	52.5	59.10	66.50
台灣-金門	57.80	73.00	92.10	50.1	56.30	63.40
金門當地	0.35	0.40	0.45	0.35	0.40	0.45
合計	163.15	191.60	225.55	102.95	115.80	130.35

資料來源：本研究整理。

三、市場供需檢核分析

金門地少人稀，資源有限且勞動力不足，其最可貴的資產在特殊的自然及人文環境，因此，未來金門地區的發展定位應在環境與經濟發展間取得平衡，不宜過度開發。為了清楚了解目前金門觀光環境的承載程度，有必要對觀光產業的市場供需進行檢核分析，以做為未來規劃及策略制定之參考依據。

金門目前現有的旅館數有 28 家及民宿 35 家，可提供 1,454 間房間，若以每間房住 2 個人計算，則一天可容納 2,908 個旅客，一年約可容納 1,061,420 人天的旅客。倘若以目前赴金門旅客平均停留 2 夜計算，則事實上金門旅館目前一年可容納的旅客人數約為 530,710 人(1,061,420 人天/2 夜)，已略顯不敷需求。金門現在的旅館許多已年久失修、軟硬設備過於落伍，無法給旅客舒適感。因此，金門發展觀光產業，住宿品質的提升刻不容緩。

金門由於夜間景點不足，加上住宿環境不論在質與量上皆無法與廈門相比擬，很難將旅客留在金門過夜。不過，自 2005 年起，金門國家公園管理處針對閩南傳統古厝提供修繕補貼，並規劃為閩南民宿聚落，深受自由行及背包客的喜愛。但由於民宿可容納的住房旅客有限，因此，團客通常沒有機會進行這項特別的體驗，十分可惜。為了避免因住宿品質及夜間活動不足等缺失影響旅客赴金門觀光的觀感，短期間金門應以吸引一日遊或自由行的旅客為主。

未來兩岸若開放大陸旅客可以一日遊或自由行的方式遊覽金

門，本研究認為觀光產業預估的大陸吸引旅客中約有九成會採一日遊的方式，而一成會在金門停留 2~3 天。而台灣旅客由於交通成本高，除了過境旅客外，採一日遊的可能性較低。

根據上述假設，在樂觀情境下，本研究估算 2012 年赴金門進行一日遊的觀光旅客約有 94.85 萬人次，2016 年約 106.78 萬人次，2020 年約 120.15 萬人次。在保守情境下，2012 年的一日遊觀光旅客將有 47.6 萬人次，2016 年約 53.59 萬人次，2020 年約 60.3 萬人次(詳表 3-3-6)。

為了要讓這一群停留時間有限且人數眾多的一日遊旅客能對金門產生一個全面性的印象，金門務必要提升其導覽人員及解說人員的質與量。金門除了優美的自然環境外，最珍貴且最能引起旅客感動與共鳴的地方在於其歷史悠久的文化史蹟與戰役工事。然而這些史蹟並非由旅客自行觀賞即可了解其歷史淵源，而是需仰賴經驗豐富的導遊或解說人員來讓這些景點產生生命力，並引起旅客的共鳴。因此，未來金門若要服務此龐大的一日遊客群，依目前導遊及解說員的人數與素質來看，實在不足。

表 3-3-6 觀光產業吸引一日遊人數推估

單位：萬人次

類別	樂觀情境			保守情境		
	2012	2016	2020	2012	2016	2020
大陸-金門	94.50	106.48	119.70	47.25	53.19	59.85
金門當地	0.35	0.40	0.45	0.35	0.40	0.45
合計	94.85	106.78	120.15	47.60	53.59	60.30

資料來源：本研究整理。

在過夜旅客部分，本研究估算在樂觀情境下，2012 年赴金門的過夜觀光旅客約有 68.3 萬人次，2016 年約 84.8 萬人次，2020 年約 105.4 萬人次。在保守情境下，2012 年的過夜觀光旅客將有 55.4 萬人次，2016 年約 62.2 萬人次，2020 年約 70.1 萬人次(詳表 3-3-7)。在這個推估基礎下，金門的住宿容量在 2012 年之後明顯呈現供不應求的情況，有必要規劃新建或擴建。此外，針對這一群旅客，金門亦要在夜間活動的設計及住宿品質的提升上多花一些心思進行規劃與包裝。

表 3-3-7 觀光產業吸引過夜人數推估

單位：萬人次

類別	樂觀情境			保守情境		
	2012	2016	2020	2012	2016	2020
大陸-金門	10.5	11.8	13.3	5.3	5.9	6.7
台灣-金門	57.8	73.0	92.1	50.1	56.3	63.4
合計	68.3	84.8	105.4	55.4	62.2	70.1

資料來源：本研究整理。

第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略

一、目標與願景

願景：國際休閒觀光島

本研究規劃金門的中長期經濟發展應以觀光產業為發展軸心，利用與廈門差異化來創造金門的獨特優勢，並帶動其他地方特色產業及精品免稅產業發展。未來金門觀光產業的願景為將金門營造成為一個國際休閒觀光島，以創造當地就業機會，提昇當地經濟產值。

整體發展策略是在兩岸大幅開放的前提下，開發大陸遊客及台灣旅客為主，而國際旅客則以赴廈門旅遊或商務的人士以及東北亞及東南亞的旅客為主；至於發展方式則是與廈門及台灣差異化，利用金門既有的特殊資源，走軍事文化、閩南文化、精品免稅島(此為本研究潛力產業，後有專章分析)、休閒養生度假、高檔精緻 Villa 等路線，形塑金門的特色及吸引力。

不過在目前現有觀光基礎設施不足下，大陸客建議短期先以一日遊為發展重點，並將地方特色產業融入觀光旅遊行程中，以創造金門的經濟成長動能。待其他配套措施強化、各項建設完整後，再延長為兩日、甚至三日遊的深度之旅。針對台灣旅客則是以發展自由行的國民旅遊為主，至於國際旅客則應設計明確的主題之旅(例如軍事文化、閩南文化)，以吸引對特定主題有興趣的國際旅客來金門遊玩。

根據前述，本研究建議的短、中、長期發展目標如下：

(一)短期目標：改善現有觀光產業發展上的問題

目前金門在觀光產業的發展上仍存在許多發展劣勢及問題

有待改善，如交通的問題、住宿品質的問題，及專業人才不足的問題。這些發展觀光的基本問題若不先行解決或改善，則往後的中長期規劃將滯礙難行或效果不彰。因此，短期間金門宜以改善現有旅遊缺失為主要優先目標。

(二)中期目標：深化特色景點內涵，增加動態體驗行程

金門有豐富的自然及人文資源，且有周邊其他旅遊景點沒有的軍事文化設施。雖然先天條件具足，但由於目前觀光景點多以靜態導覽為主，缺乏與旅客間的互動；加上解說人員素質及數量不足，無法將各個景點的歷史淵源及相關文化傳達給觀光客，引起旅客共鳴，造成旅客走馬看花、缺乏體驗的觀感。因此，金門中期目標應著重在深化景點內涵，增加動態體驗行程，發揮金門在軍事文化及閩南文化的獨特優勢。

(三)長期目標：開發海岸資源，推動海濱精緻旅遊活動

金門由於夜間景點不足及住宿品質低落，短期間很難吸引旅客停留過夜。因此，若長期金門想要進一步吸引多日遊的深度之旅旅客赴金門觀光，有必要進行一些重大的觀光投資，以增加旅遊吸引力。有鑑於此，金門觀光產業發展的長期目標可以開發海岸資源及推動海濱精緻旅遊活動為主，例如興建高檔精緻的 Villa、規劃免稅精品街、以及高檔的海上活動等。

二、短、中、長期發展策略

(一)短期發展策略

根據前面分析，目前金門觀光產業面臨相當多的問題，這些問題若不能獲得解決，金門的觀光產業是很難發展起來的。因此本研究認為金門觀光產業短期發展策略必須先解決相關的軟硬體建設之不足，才能進一步規劃未來的發展方向。

以下將金門發展觀光產業短期首要解決的問題分項說明：

1.改善交通問題

此問題可以分成兩方面：一是聯外交通，一是島內交通。先談**聯外交通**部分：由於聯外交通的便利性與金門觀光產業發展息息相關，因此碼頭及機場的擴建是急需面對的課題。本研究認為若短期大陸旅客赴金門旅遊的相關規定可以更為

方便，例如開放自由行、申請「大陸居民往來台灣通行證」便捷化等相關措施可以改善，則大陸人士赴金門一日遊的機會大增，此時為了應付大陸一日遊的大量旅客，水頭碼頭勢必需要擴建。

至於機場主要是中轉台商及台灣觀光客在利用，如果機場第一期工程的擴建容量已足夠，則應儘速增加航班；然若擴建容量不足，則應加速航站工程，以改善目前擁擠的現象(有關交通等基礎的硬體設施，後有專章會根據各產業的規劃及預估可能增加的人數進行分析及評估)。

至於島內交通方面：本研究認為金門因為島內道路並不寬敞，無法容納太多的汽車通行，因此島內交通應以觀光巴士或電車為主，一來減少塞車的機會，二來減少污染，但目前觀光巴士的安排對旅客來說非常不方便，降低旅客的遊興及再次到訪的意願，非常可惜。除此之外，單車也是很好的島內交通工具，應儘速規劃完成單車環島道路，提高旅客使用單車的意願及興趣。

2.提升住宿的質與量

金門的旅館目前是分為A、B兩級，為配合未來中長期發展的目標，旅館應改為星級的評鑑。目前金門旅館的質與量均不夠，旅客反應普遍不佳。為提高旅客在金門過夜的品質，中央或縣政府可以提供修繕補助以進行旅館建築的改善，同時藉此機會將金門打造成更有獨特建築風格的島嶼。除一般旅館外，金門閩南古厝的民宿非常具有特色，這部分也是未來金門吸引背包客的賣點，建議可以加強宣傳，打造金門獨特吸引力。

3.培養觀光相關人才

一般而言，硬體的建設比較容易，軟體服務的提升比較困難，這部分金門非常欠缺，應立即著手進行改善。以金門來說，目前旅行業者均缺乏完善的行銷和企畫包裝能力，以致旅遊行程的安排無法吸引更多遊客；其次是導遊或導覽解說人員不足且能力有待提升。由於導覽人員是文化的傳遞者，也是讓景點有生命力，能引起共鳴的人，因此如何將戰地文化及閩南文化以故事方式感動及深植旅客心中，非常重要。因此，培養優秀的導覽解說員是當務之急。金門未來要發展為「國際休閒觀光島」，旅館相關管理及服務人員的培養

也是非常重要，且是立即要做的事。

(二)中期發展策略

金門具備戰地文化、閩南文化及生態環境等特殊觀光景點，這些觀光資源目前並沒有經過完整的規劃，顯得零散，無法充分發揮其應有的觀光價值，非常可惜。因此，金門觀光產業中期發展策略是要整體規劃這些觀光資源，讓金門的觀光特色可以突顯出來，吸引更多的旅客願意且重複來玩。

以下將金門觀光產業中期發展策略分項說明：

1.規劃金門成為一個動態的「軍事博物館」

金門的戰地文化具有特殊的觀光價值，因此應活化這些軍事設施，善用現有的軍事紀念館、紀念碑、戰役遺跡與歷史，將金門島打造成為一個動態的「軍事博物館」，發展軍事文化旅遊。此項規劃可以創造多贏的效果，對國防部(軍方)來說，可作為全民國防教育永續性基地；對國家公園管理處來說，可充實金門國家公園有關戰役史蹟保存的內涵；對縣政府及縣民來說，可以活絡地方經濟，增加就業機會。

「軍事博物館」可以運用現代的技術，配合過去的史料和照片，針對碉堡、地下道、防空洞等設施盡力維持過去原有的面貌，並對這些軍事用地與設施加以規劃及綠化，輔以動態的體驗營活動，讓參加者可身歷其境體驗過去戰役的激烈狀況，以豐富金門戰地特色內涵，相信會對旅客帶來一定的吸引力。

「軍事博物館」概念將借鏡法國諾曼地的經驗，藉由殘跡的保存或歷史情境的保存，或以武器蒐集為主題、或以服裝、勳章為主題，將金門全區規劃為一個主要的「核心博物館」、配置若干個「衛星博物館群」。核心博物館以「和平」為主軸，藉由展示的內容，重新省思和平的意義，並突顯金門各個戰役在兩岸及全人類中所代表的意義。衛星博物館群則以「戰役或事件」為主題(例如以古寧頭戰役為主題，或以八二三戰役為主題)，藉助事件發生當時的現址及空間，展示不同的主題。

因此未來規劃的金門「軍事博物館」並不是以蓋實體建築物的型式呈現，而是以核心、次核心、衛星博物館等三層級的概念來呈現(圖3-4-1)，詳細說明如下：

(1)核心博物館～「太武山區」

包含大型的軍事坑道、指揮所及許多軍事紀念地景等設施，如：金門防衛司令部、中央坑道(擎天廳)、胡璉將軍紀念館、中興石室(蔣介石行館)、翠谷(劍潭活動中心)、陽明湖、戰車坑道、忠烈祠等。其中，除紀念性軍事地景外，軍事營區現況多尚在使用、保存完整，對於民眾具「吸引力」及「神秘感」。故擬將「太武山區」作為核心博物館的發展方向，以突顯其整合性保存(integrative conservation)之價值。實質保存內容包括軍隊、軍事營區、房舍、設備及其周邊環境等空間實體的真實運作保存。而且未來還可以採取預定制、固定人數、定點定時進入參觀的機制。

核心博物館為軍事資訊總站，一方面展出相關軍事研究及收藏文物，一方面作為歷史教材，藉有系統的導覽活動與展示教育，將軍事戰役知識內涵分享給民眾、協助訪客清楚認識金門軍事資源特色，除能夠提昇金門戰役史蹟本身的知名度與學術地位，更可強化對外的公共性與影響力。並以「核心博物館」作為與世界交流的櫥窗，藉由館際的整合運作，使我國研究學者有機會與世界各國的戰役博物館進行交流，或進行展品互展的計畫，使核心博物館不僅僅是展示在地特色，更能帶動學術研究與交流之效果。

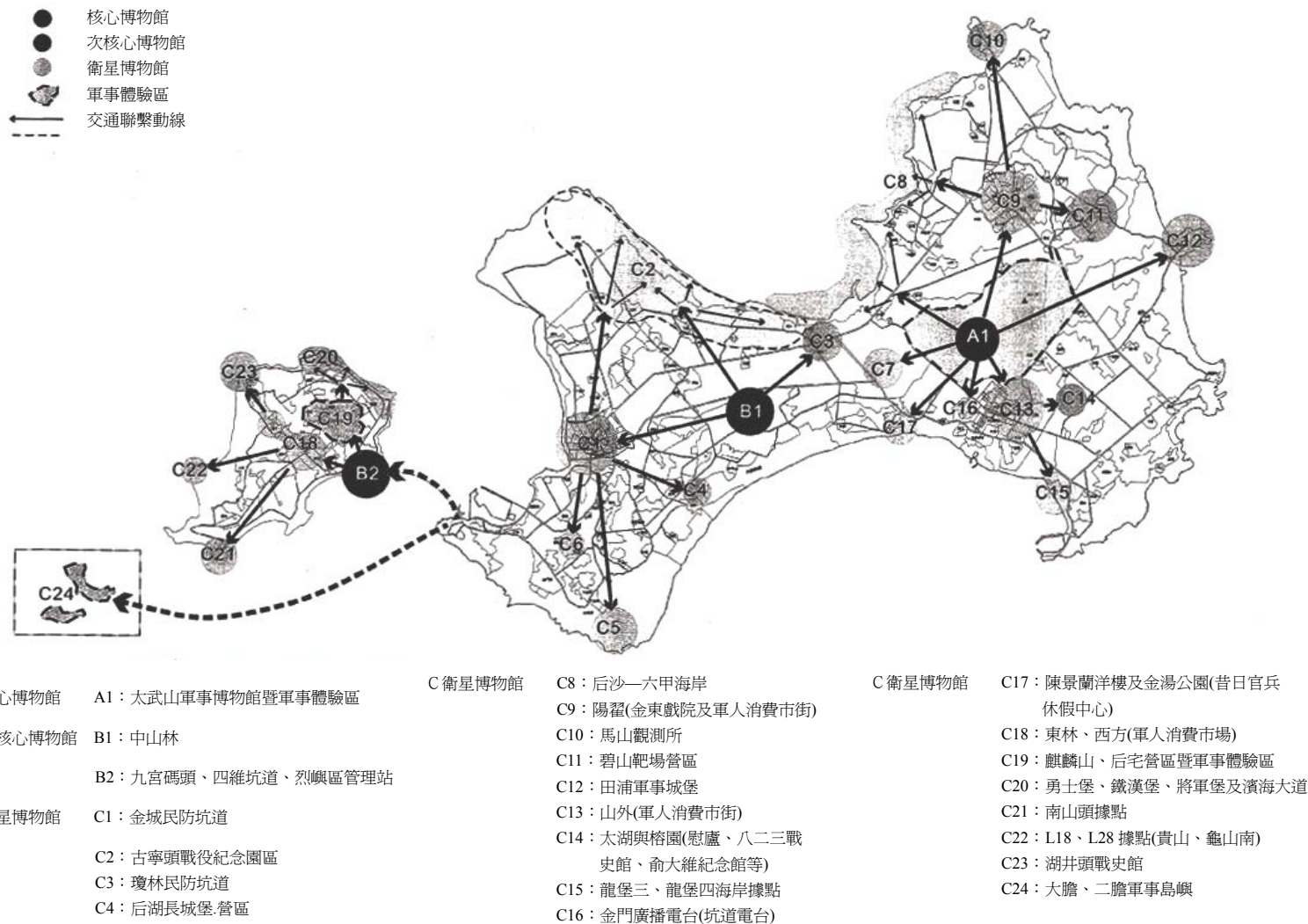
(2)次核心博物館～「中山林」及「九宮碼頭」

金門地區擁有豐富且良好的軍事地景資源，因應未來精緻且多元化的旅遊需求，應及早規劃軍事設施、戰役歷史地景旅遊的機能服務設施。因此金門地區選定離機場較近的「中山林」及烈嶼地區的「九宮碼頭」，且兩處都位於金門國家公園範圍，現況周邊設施只需稍加整理即可做為前期發展的基礎服務使用。

(3)衛星博物館(Satellite Museum)

此層級包括金門的海岸資源、生態資源、文化資源、戰役資源、紀念意義、歷史場景、庶民生活資源、產業資源、景觀資源。如：金城地下坑道、乳山故壘、翟山坑道、馬山觀測所、金門廣播電台、田浦軍事城堡、南山頭地下坑道、勇士堡、鐵漢堡等具有特殊戰略價值之軍事據點。

並利用既有戰役紀念館(古寧頭戰史館、八二三戰史館、烈嶼湖井頭戰史館)，做為個別戰役之詳細導覽說明，不定期更換展示內容，以達到博物館之動態運作與遊客觀賞的可看性(與核心博物館之展示內容有所區隔)。軍人消費市街，如:山外新市街、瓊林街、小徑、東林街，則作為軍旅消費生活活化之場景。另外，烈嶼之麒麟山和後宅營區、大膽和二膽島則可作為分區的軍事體驗區發展。



資料來源:金門地區軍事設施活化利用暨經營管理總體先期計畫。

圖 3-4-1 金門「軍事博物館」概念圖

2. 塑造閩南文化特色並開發相關創意產品

這部分的主要策略可以從硬體及軟體兩方面著手，首先在**硬體方面**，由於目前的閩南建築盡顯老態，雖已開始進行修復，但手法仍舊非常粗糙，因此對於傳統閩南建築的維護需要更精緻，特別是民俗文化村是一收費的觀光景點，更是要加快腳步進行，以保有往昔的建築格局與風采。另外則是設立「閩南生活圈」。金門傳統聚落多達168個，目前較完整的聚落有7個，這些聚落不論在建築、設計或格局規劃上均有所不同，可以規劃成不同主題的「閩南生活圈」。

在「閩南生活圈」的規劃中，閩南傳統民宿扮演著非常重要的角色。過去金門民宿散佈在各個聚落內，不僅知名度不高，相關服務如接駁、餐飲及商場等也亟為缺乏，造成旅客諸多不便，降低入注意願。因此，未來金門的閩南民宿宜往「民宿村」的方向規劃，結合聚落力量，整合資源，互相支持，如此不僅可以擴大民宿規模達到聚集效果及規模經濟，也有利於周邊相關服務更為完善。

至於**軟體方面**的配合也相當重要，如此才能將其活化，以吸引觀光客。因此「閩南生活圈」將展覽過去與閩南文化相關的事物，加上解說員的導覽，每一間古厝不僅可欣賞到閩南傳統建築之美，更可以分享到古厝背後的一段精彩歷史故事，好讓歷史重現且更能讓遊客深入體驗金門人的傳統生活。而在「閩南生活圈」賣場上販售的商品，若能發揮文化創意思考，設計出與閩南文化相關的周邊衍生性商品、或將如風獅爺、花崗石材等地方特色產業的商品納入，同時在賣場販售，不僅富有紀念性的價值，同時也可充當伴手禮，更能提高遊客興致。

此外，在飲食部分，可以與地方特色產業緊密相結合，盡量顯現出金門當地的風味，如具地方特色產業的金酒、貢糖、一條根、麵線等，另高粱酒香腸、高粱酒牛肉乾、閩式燒餅、蚵仔煎、廣東粥、炒泡麵、胡椒包等也是兼具地方特色的在地好滋味。除此之外，同時也將台灣的一些知名小吃在此展現，特別是讓無法去台灣旅遊的遊客可以在此有個台灣小吃文化的初體驗。

3.其他相關配套措施

(1)推動主題式旅遊觀光

透過地方政府與旅行業者合作推動主題式旅遊觀光，旅行業者安排行程，地方政府藉由預算除了充實觀光資源外，另外也可以配合主題旅遊活動，整合所有相關資源，例如戰地特色就將所有跟軍事有關的資料、史蹟或建築一併作展覽，閩南式建築就將所有與閩南文化和特色有關的所有事項一併進行展覽和介紹，讓對這方面有興趣的旅客能藉由主題旅遊而能真實的了解金門軍事或閩南的文化。

(2)發展多元化動態旅遊

充分利用上述軍事文化及閩南文化的觀光資源，藉以設計戰鬥營的動態活動讓旅客體驗過去戰役的激烈，或者實際感受當時閩南生活的情景，不僅可以擺脫以往僅為靜態的參觀方式，發展多元化動態旅遊，且可以提升遊客的吸引力。

(3)增加遊客服務設施的數量與分佈地點

為因應未來一日遊之遊客成長，應增加遊客服務設施的數量，特別是餐飲和遊憩設施，以滿足遊客一般需求，同時也要劃定適當分佈地點。

(4)強化與媒體合作，爭取曝光率

可以與國內電視台合作拍攝鄉土連續劇或電影，爭取曝光率，吸引國內外觀眾目光，以提升國內外民眾赴金門旅遊的意願。

(三)長期發展策略

金門海岸資源過去因戰地關係，完全沒有開發，非常可惜。如今兩岸關係和緩，金門海岸資源可以加以利用，但因為目前金門海域仍有國防管制，海邊亦尚有一些未清除的軌條砦及雷區，有安全顧慮，未來若相關障礙可以完全排除，金門應具有發展海岸資源的條件。不過金門因地處亞熱帶地區，海邊活動只有夏天可以進行，是其一項限制；除此之外，金門因潮差大，海水不夠清澈，使得金門也不適合做浮潛活動。由於海邊觀光

資源的開發，需要許多條件具足才能成功，因此本研究將海岸相關的觀光資源開發列為長期發展策略，主要是以海濱精緻旅遊為主，包括大小金門海岸度假村、水頭休閒遊憩中心等。此外，為整合金廈長期觀光資源，提高金廈觀光吸引力，本研究規劃長期可以結合兩岸的閩南文化共同申請世界遺產等。以下分別說明：

1.開發大小金門海岸度假村

金門的沙灘是廈門市無法比擬的，所以金門可以發揮互補性，將此特色突顯出來。過去在軍事管制下，使得親水公園或水域活動在金門發展不易，未來金門可以利用其沙灘之美，提高觀光旅遊魅力，提高旅客再次到訪的意願。根據本研究實地考察，不論是金門或烈嶼(小金門)的沙灘確實有發展的潛力，配合著金門的乾淨空氣、休閒氣氛、精品免稅購物街、精品旅館、Villa、SPA等硬體的興建，同時在軟體服務的提升下，應可吸引不同層級的國內外遊客赴金旅遊。

2.建設水頭休閒遊憩中心

目前金門縣政府已著手規劃水頭商港遊憩中心，本研究認為在兩岸關係大幅開放下，金門可以發展如遊艇、帆船等較高檔的海上觀光活動，甚至島內也可以遊艇串連各遊憩活動基地(中心)，亦可結合廈門共同發展海上遊憩活動，此為走上國際化的重要樞紐關鍵。未來可建構金廈旅遊圈之藍色公路航線，同時可結合兩地的陸地遊程，以豐富化金門當地旅遊或金廈旅遊行程。

3.兩岸共同申請世界遺產

所謂的「世界遺產」，係指由聯合國教育科學文化組織依據《保護世界文化和自然遺產公約》(Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage)登錄的文化或自然遺產，凡是被列入世界文化和自然遺產的地點，對其觀光有極大的提升作用。由此可知，兩岸獨特的閩南文化相結合，將具有爭取登錄世界遺產的潛力。其最大的意義是象徵兩岸從戰爭走向和平，也代表兩岸關係發展的另一個里程碑。相信在兩岸共同的努力下，美夢一定能成真。如果結合兩岸的閩南文化，共同申請世界遺產能順利登錄，

將會大幅提升金門的國際能見度和地位。

第五節 具體可行建議及須配合修訂之法規

綜合上述短、中、長期之發展策略，本研究研擬出具體可行建議及須配合修訂之法規，茲分述如下。

一、具體可行建議

(一)土地問題應儘速解決

在土地利用開發上，由於現有法令對於土地使用、取得及開發模式皆有許多限制。雖然嚴格的土地使用管制可以防止土地過度或不當開發之結果，卻同時造成可開發之土地取得不易、適宜發展之土地不易變更使用及民間投資機構資格不符等開發執行上之問題，以致民間投資意願低落。

不論是海濱渡假村的建立(國家公園開發及民間土地徵收)或是軍事博物館的成立(國防部能進一步釋出軍事用地)，均面臨土地方面的難題，因此金門縣政府、金門國家公園管理處(內政部營建署)、金門防衛司令部(國防部)與民間等四方，應在打造金門成為「國際休閒觀光島」的共識上共同努力，如此土地問題才易獲解決，業者也才有興趣投資。

(二)簽證便捷化

大陸觀光旅客是金門推動觀光產業的重要客源之一，2008年「十一」黃金週期，廈門市的「海上看金門」遊船項目高達5.1萬人，因此若能加速推動兩岸簽證便捷化，將可吸引相當可觀的大陸觀光旅客赴金門旅遊。

(三)提升住宿品質與數量

為吸引更多觀光旅客留在金門過夜，提升住宿品質與數量實是重要的關鍵因素之一，因此應透過培育觀光人才與獎勵民間投資來提升金門旅館設施和服務水準。對於現有的旅館，由中央或縣政府提供修繕補助以進行硬體改善；至於新建四星級旅館、精品旅館或 Villa 則以獎勵民間投資採 BOT 方式進行。

(四)強化旅遊行銷策略

1.年度觀光活動計畫行銷

(1)年度大型主題計畫

主題行銷，每年選擇一個主題，進行強勢行銷，舉辦大型主題性之促銷活動，如軍事文化、閩南文化、海洋文化，將金門之旅遊資源介紹給各地遊客，逐年展現觀光建設成果、打響金門的知名度並增加遊客對金門的認識。此外，亦可配合淡季時段舉辦促銷主題活動，以平衡遊客量的起伏。

(2)經常性活動主題計畫

以節慶式活動節、研習營隊、教育觀摩等方式發展各類型主題化旅遊活動，利用主題行銷來刺激「另類」、「主題式」旅遊市場。

2.媒體行銷計畫

委託專業團體研擬年度媒體促銷計畫、執行媒體行銷企畫案，協助爭取相關廠商至金門拍攝廣告短片之事宜，並收集市場資訊、顧客反應，作為瞭解市場特性，規劃行銷策略和產品包裝的依據。媒體行銷可經由雜誌刊物、影視媒體、網際網路、展覽活動有效達到促銷之目的。

(五)建立獎勵民間投資機制

有效利用公有地，鼓勵民間投資，以促進觀光旅遊市場的發展，優先利用公有或公營事業土地，規劃供民間投資休閒遊憩中心或住宿餐飲設施，亦即以 BOT(興建、營運、轉移)方式進行，可加速金門觀光產業發展。同時也要解決民間投資障礙，如土地利用開發上的問題、資金取得的優惠協助等，以提高民間投資意願。

(六)培育觀光人才

培育觀光從業人員之經營、規劃理念，使其具專業背景知識及能力，以提昇接待服務品質。未來當可在金門既有之專科、職業學校，增設觀光餐旅相關科系或訓練課程，甚至可新設或

鼓勵民間興學設置觀光學校，專門從事相關人員的培訓，並可提供在職者進修的機會。業者亦可與學校成立建教合作機制，提供學生獎助和實習工作的機會，以提昇人力素質和服務水準。

二、須配合修訂之法規

(一)土地利用相關法規

如前所述，欲促進金門地區觀光發展，現行土地利用與管理體系需進行相當之調整。惟由於土地利用管理之檢討與修訂問題，乃屬於整體金門地區經濟發展之共通問題，並非僅限於觀光發展，故將於本計劃金門篇第十一章的總體法規建議中一併加以探討，於此便暫不贅言。

(二)落實落地簽證之精神、取消團進團出規定

依據「離島建設條例」第 18 條及「兩岸人民關係條例」第 95 條之一第 2 項授權訂定之「試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法」(以下簡稱通航辦法)第 12 條第 1 項第 9 款規定，「大陸地區人民申請許可入出金門、馬祖或澎湖，需經交通部觀光局許可，在金門、馬祖或澎湖營業之綜合或甲種旅行社代申請」。此外，同條第 2 項復規定，「大陸地區人民入出金門、馬祖或澎湖應組團辦理，每團人數限五人以上四十人以下，整團同時入出，不足五人之團體不予許可，並禁止入境」。

由上述法規可知，大陸人民赴金旅遊需由在金門當地營業之綜合或甲種旅行社代為申請，所以事實上並不符合所謂落地簽證之精神，而整團同時入出的團進團出限制，也難以吸引大陸旅客赴金門旅遊，因此建議在「通航辦法」第 12 條第 1 項第 9 款條文增列但書，規定「但僅赴金門旅行者，可由大陸地區人民憑大陸地區核發之有效旅行證照，由依據本辦法指定之金門地區通航港口入境後，向移民署在金門所設服務站申請入出金門之許可」。另外在同條第 2 項增列但書，規定：「但赴金門旅行之大陸地區人民，不在此限」。

(三)取消大陸人民赴金門旅遊之人數限額

在內政部移民署依據兩岸人民關係條例第 95 條之一，於 2001 年 10 月 5 日所公布之「大陸地區人民進入金門馬祖數額

表」(參見表 3-5-1)，大陸人民赴金門旅遊人數限額為每天 600 人，此一限制誠屬金門觀光產業發展之障礙，而本研究研析金廈旅遊圈的緊密結合，未來推動金門觀光產業發展的重要客源必然來自於廈門的大陸旅客，因此建議修正「大陸地區人民進入金門、馬祖數額表」，取消赴金旅遊的每日人數限額。

表 3-5-1 大陸地區人民進入金門、馬祖數額表

類別	申請事由	進入地點	每日許可數額	附註
第一類	探親、探病、奔喪、返鄉探親、商務活動、學術活動、宗教、文化、體育活動、交流活動	金門	17~100 人	出境人數逾最低數額者，依出境人數許可
		馬祖	3~20 人	出境人數逾最低數額者，依出境人數許可
第二類	旅行	金門	600 人	
		馬祖	80 人 ^註	
附記：不同類別事由之每日許可數額，必要時，得由內政部警政署入出境管理局在總人數餘額內調整				

註：馬祖的人數已由 40 人上調為 80 人。

資料來源：內政部臺(九十)內警字第 9088010 號公告。

(四)透過兩岸協商，促進簽證便捷化

日前大陸官方雖開放赴台旅遊的大陸 13 個省市居民，今後可以赴金馬澎旅遊之規定，不過現在只有福建及廈門地區較為熱絡，其他地區甚至沒有此業務。主要是因為大陸人民赴金旅遊與赴台灣旅遊的簽證手續相同，亦即必須先回其戶籍地辦理出境證明，所以對於赴金旅遊的大陸人民造成相當的不便，也無法促進金廈旅遊圈的緊密交流。若赴金旅遊不需要舟車勞頓返回其戶籍地辦理，將會吸引更多大陸旅客赴金旅遊，也會更加活絡金廈旅遊圈。因此建議可透過兩岸協商機制，建議中國大陸將大陸人民赴金旅遊與赴台灣旅遊的簽證分開處理，且赴金旅遊可由大陸廈門市就地辦理出境證明。

對台灣之簽證簡化部分，除前述建議之落地簽證外，2008 年 10 月起持有出入許可之大陸人民，經小三通觀光可辦理落地加簽(臨時入境停留通知單)，申請辦法之依據為前揭之「通航辦

法」第 14 條第 3 款，其規定「大陸地區人民申請臨時入境停留通知單進入金門馬祖旅行送件時，應由經交通部觀光局許可在金門馬祖營業之綜合或甲種旅行社代為申請，於旅客入境時或前 24 小時將團體名冊(整團同時入出，不足 5 人之團體不予許可入境。)、行程表及申請書傳送入出國及移民署金門、馬祖或澎湖當地服務站。」

雖然法規明文規定在入境時前 24 小時申請即可，但旅行社為保險起見多會提前辦理。而大陸旅行團會在出發前 4-5 天將旅客名單及資料傳給金馬合格旅行社代為申請落地簽。由實際申請程序來看，目前落地加簽制度僅能算是有名無實，並非於入境同時辦理，造成大陸旅客前來金門旅遊時不便，因此本研究建議台灣(入出國及移民署金門服務站)在實際的行政申請處理作業時應簡化處理作業提高效率，以落實落地加簽之實。

(五)針對金門地區民間團體或營利事業辦理國際觀光宣傳及推廣事務制訂特別輔導辦法

依據民間團體或營利事業辦理國際觀光宣傳及推廣事務輔導辦法(以下簡稱輔導辦法)第 7 條規定，民間團體或營利事業，辦理國際觀光宣傳及推廣活動，得視宣傳推廣之性質及需要，向觀光局申請下列輔導：1.國際觀光專業人力資訊之提供；2.相關旅遊資訊及文宣品；3.技術指導；4.經費補助；5.協調有關機關配合；6.其他輔導事項。其中有關國際觀光專業人力資訊之提供、相關旅遊資訊與文宣品，及技術指導部分。

本項辦法之依據為發展觀光條例第五條第三項規定，其目的在宣傳、補助、獎勵民間團體發展觀光事業。符合資格之民間團體或營利事業，辦理下列國際觀光宣傳及推廣事務，得向觀光局申請輔導：

- 1.參加國際性之觀光組織、會議、專業展覽、交易會、推廣會、研討會等活動。
- 2.籌劃或爭取前款活動在中華民國舉行。
- 3.舉辦具有國際宣傳推廣功能之本土、生態、文化或民俗節慶活動。
- 4.籌組中華民國觀光推廣團至友好國家作直接推廣活動，或接待外國觀光旅遊團體，來中華民國作旅遊業務等訪問活動。

- 5.應邀參加友好國家在其本國舉辦之觀光節慶及展覽等活動，或邀請國外觀光旅遊事業團體，來中華民國參加觀光節慶及展覽等活動。
- 6.與友好國家或地區之觀光旅遊事業團體結盟或舉辦交流會議等活動。

上述所謂符合資格之營利事業，係指經有關主管機關核准立案並依法取得營業執照或登記證明文件之下列觀光產業：

- 1.觀光旅館業、2.旅館業、3.旅行業、4.觀光遊樂業、5.交通運輸業、6.特有產品及手藝品業以及 7.會議展覽產業。

以上之輔導辦法係以一體適用於台灣所有之相關團體與營利事業，而為強化金門地區觀光業辦理國際觀光宣傳及推廣事務，建議可針對金門地區，透過離島建設條例之新增條款(現行法無相關授權規定)，制訂特別之輔導辦法，放寬適用之活動與補助金額，以促進金門觀光產業發展。

第六節 小結

本章研析金門觀光產業的發展，若欲擴展觀光客源，首先必需突顯金門的觀光特色。無論是向西吸引大陸觀光客，或是向東吸引台灣本島遊客，必需突顯金門觀光與中國及台灣的差異。而在初步研析金門觀光資源時，軍事資源與閩南文化無疑是金門最具特色，而金門的沙灘之美更是廈門市無法比擬的，這些均是有別於其他觀光景點的重要資源。因此未來金門觀光產業的願景為將金門打造成一個「國際休閒觀光島」，以提昇金門觀光吸引力、帶動遊客成長、促進地方繁榮及創造就業機會。

整體發展策略是在兩岸大幅開放的前提下，開發大陸遊客及台灣旅客為主，而國際旅客則以赴廈門旅遊或商務的人士，及東北亞和東南亞的旅客為主。發展方式則與廈門及台灣差異化，走軍事文化、閩南文化、精品免稅島、休閒養生度假、高檔精緻遊(Villa)等路線，形塑金門特色及吸引力。因此短期發展策略主要是解決現有的相關軟硬體之不足，包括改善交通、提升住宿品質與數量、培養觀光相關人才等；中期則是深化軍事與閩南文化特色，規劃金門成為一個動態的「軍事博物館」、塑造閩南文化特色並開發相關創意產品，其他相關配套措施包括：推動主題式旅遊觀光、發展多元化動態旅遊、增加遊客服

務設施的數量與分佈地點、以及強化與媒體合作，爭取曝光率等；長期發展策略是以開發大小金門海岸度假村、建設水頭休閒遊憩中心等海濱精緻旅遊為主，以及結合兩岸的閩南文化，共同申請世界遺產等。

本研究所研擬的具體可行建議包括土地問題方面儘速解決、簽證便捷化、提升住宿品質與數量、強化旅遊行銷策略、建立獎勵民間投資機制、培育觀光人才等。未來若能善加規劃與包裝金門特有的觀光資源，再搭配其他地方特色產業及精品免稅購物之優勢，金門的觀光產業將有相當可觀的成長空間。

第四章 金門教育及相關產業

第一節 前言

金門教育產業現階段仍是停留在自給自足的狀態，各級教育單位仍是以滿足金門當地人的教育需求為主，整個教育市場呈現相當平穩的狀態。而於 2003 年成立的金門技術學院，招生來源雖以金門當地的高職畢業生為主，雖近年來台灣學生的比例逐年增加，但學生總數依然不多，因此帶動地方需求與創造就業市場的功能亦相當有限。

單以高等教育的供需而言，兩岸的現況極為不同，大陸的高等教育呈現供給不足的問題，同時教育品質的差異亦相當大，除所謂的「211 重點高校」外，不在此列的高校教育品質就有顯著的落差。單福建一省，每年約有 13 萬人無法進入高校就讀，而整個福建的重點高校亦僅有廈門大學一所。而台灣的高等教育產業已呈現供給過剩的現象，政府雖有研擬開放陸生至台灣就學的辦法，但仍有名額上的限制。若以金門面對福建的地理優勢而言，現階段福建高等教育的不足提供了金門發展高等教育產業的一個契機。

金門因有小三通作為兩岸往來的管道，其交通成本相對直通台灣本島低廉許多，特別是與福建省的往來，即使未來大三通全面開通，金門與福建的相對位置仍使金門某些產業具有發展空間，若未來金廈大橋可以興建，金門與廈門及福建的關係將更緊密。除陸生存在對高等教育的需求之外，由於大陸沿海高度發展的經濟使台商長駐大陸的人數逐漸增加，攜眷前往者亦有增加趨勢，而福建亦是將來大陸經貿發展的重點地區，因此提升金門的高等教育水準除吸引陸生外，未來亦將吸引台商子女前往就學。

金門發展高等教育產業將以金門技術學院升格為金門大學做為基點，預計至 2020 年陸生將是金門高等教育產業的主要來源。故現階段相關政策的規劃應將金門視作一個單獨考量的區域，因其對福建的高等教育市場即存在潛在的發展空間，因此對陸生名額的管制亦可與台灣的陸生管制總額進行區隔，如此方可有效發展金門教育產業。

本章之研究架構，請參考圖 4-1-1。

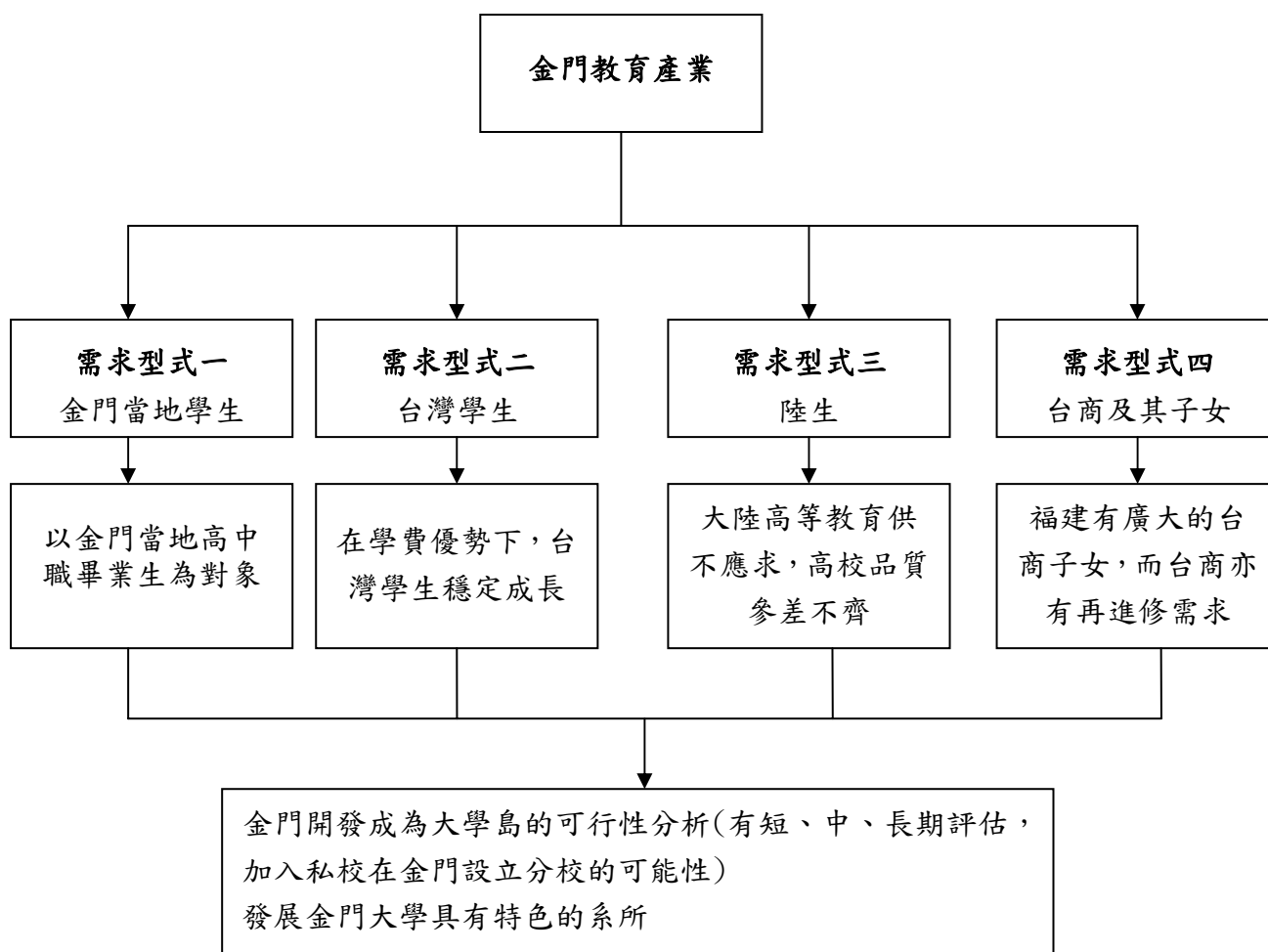


圖 4-1-1 教育產業研究架構圖

第二節 現況說明

一、金門教育產業現況

(一)一般教育概況

金門各級校數統計方面，自 1991 學年度以來未有太大幅度的變化，金門主要仍以高中(職)以下的教育體系為主體，詳見下

表 4-2-1。根據教育部統計，目前金門地區共有 46 間學校，包含 19 間幼稚園、19 間國民小學、5 間國民中學、2 間高中(職)學校及 1 間學院。在校數結構上，以國小以下之基礎教育校數比重最大，高達 82.6%，而學院以上的教育機構僅有國立金門技術學院一所院校，是由國立高雄應用科技大學(原名：國立高雄科學技術學院)自 1997 年開始統籌規劃，設立金門分部，直至 2003 年正式成立並命名為國立金門技術學院。

表 4-2-1 金門縣各級學校數目統計

單位：間

學年	總計	幼稚園	國民小學	國民中學	高級中學	職業學校	專科學校	學院	大學
1991	40	16	17	5	1	1	0	0	0
1996	45	16	16	5	1	1	0	0	0
2001	53	19	19	5	1	1	0	0	0
2002	53	19	19	5	1	1	0	0	0
2003	49	19	19	5	1	1	0	1	0
2004	47	19	19	5	1	1	0	1	0
2005	46	19	19	5	1	1	0	1	0
2006	46	19	19	5	1	1	0	1	0
2007	46	19	19	5	1	1	0	1	0

資料來源：教育部統計。

在就學人數方面，學生數有逐漸遞減的趨勢，如表 4-2-2 所示。從 1991 年開始至 2007 年止，學生人數減少約 2,000 人，減少的學生人數多數來自於幼稚園、國民小學、國民中學人數的下降，下降人數高達 3,400 人之多；而高中(職)體系的就學人數規模則無太大變化，但人數仍呈現下降趨勢。在 2003 年國立金門技術學院成立後，招收至今近 2,000 名學生，其中台灣學生的比例逐年升高，至 2008 年止，比例高達 7 成以上。

表 4-2-2 金門縣各級學校學生數統計

單位：人

學年	總計	幼稚園	國民小學	國民中學	高級中學	職業學校	大專校院 (全部計入校本部)
1991	13,375	1,628	6,058	3,236	1,106	1,347	-
1996	12,255	1,296	4,976	3,103	1,146	1,519	-
2001	10,676	1,371	4,042	2,531	1,153	1,442	-
2002	10,505	1,453	4,108	2,406	1,078	1,337	-
2003	11,169	1,294	4,172	2,175	1,070	1,397	1,017
2004	11,063	1,277	4,106	2,090	1,097	1,390	1,086
2005	10,986	1,207	4,043	2,083	1,099	1,246	1,308
2006	11,378	1,338	4,044	2,146	1,071	1,092	1,687
2007	11,391	1,220	4,074	2,141	1,022	1,024	1,910

資料來源：教育部統計。

師資組成方面，如表 4-2-3 所示。從 1999 學年度至 2007 學年度間，教師人數增加 132 人，其中初級教育體系，如幼稚園、國民中小學的教師數皆顯著增加，增加人數高達 87 人；但國民中學及高中(職)之教師數皆下降，下降人數為 25 人；而 2003 學年度成立的金門技術學院，其教師人數有顯著增加趨勢，若以成長率而言，其教師擴增最為迅速，但數目上仍略顯不足。

表 4-2-3 金門縣各級學校專任教師統計

單位：人

學年	總計	幼稚園	國民小學	國民中學	高級中學	職業學校	大專校院
1999	736	66	301	189	72	108	-
2000	754	67	318	190	72	107	-
2001	761	69	319	188	70	115	-
2002	787	67	353	179	74	114	-
2003	816	92	330	167	73	113	41
2004	786	99	297	160	76	108	46
2005	837	109	330	169	75	105	49
2006	868	116	342	176	73	106	55
2007	868	119	335	172	73	101	68

資料來源：教育部統計。

在衡量教學品質的師生比方面，如表 4-2-4 所示。金門地區的整體師生比品質高於全國平均，從基礎教育至高中(職)體制的師生比來看，教學品質相較於台灣本島來說並不遜色，師生比品質均優於台灣本島地區；但在大專院校的高等教育中，師生比的統計就突顯了師資相對不足的問題，品質也均低於全國平

均。自 2003 學年度金門技術學院創校起，其師生比為 24.80，但至 2007 學年度師生比提高為 28.09，師生比的品質反而下降，但全國平均品質是呈現上升的趨勢(2003 學年度為 19.90，2007 學年度為 18.55)。從統計資料顯示，金門技術學院的教師人數雖有顯著增加，但仍遠不及學生增加的速度，故高等教育的教師數目上仍顯不足。

表 4-2-4 金門縣各級學校師生比

單位：學生數/教師數

學年	總計		幼稚園		國民小學		國民中學		高級中學		職業學校		學院	
	全國	金門	全國	金門	全國	金門	全國	金門	全國	金門	全國	金門	全國	金門
1999	19.97	15.29	12.80	20.14	19.52	14.33	16.04	14.12	19.7	16.11	19.61	13.94	17.38	-
2000	19.74	14.49	12.09	19.91	18.96	12.91	15.60	13.76	19.69	16.26	20.61	13.84	19.20	-
2001	19.71	14.03	12.44	19.87	18.60	12.67	15.67	13.46	19.37	16.47	19.19	12.54	20.17	-
2002	19.67	13.35	11.79	21.69	18.39	11.64	16.05	13.44	19.43	14.57	18.41	11.73	19.94	-
2003	19.59	13.69	11.34	14.07	18.43	12.64	16.14	13.02	19.19	14.66	18.19	12.36	19.90	24.80
2004	19.59	14.08	11.35	12.90	18.31	13.82	16.28	13.06	19.38	14.43	18.43	12.87	20.00	23.61
2005	19.29	13.13	10.27	11.07	18.02	12.25	16.00	12.33	19.44	14.65	18.81	11.87	18.98	26.69
2006	19.30	13.11	10.60	11.53	17.86	11.82	15.70	12.19	19.30	14.67	18.38	10.30	18.63	30.67
2007	19.03	13.12	11.02	10.25	17.28	12.16	15.24	12.45	19.12	14.00	18.68	10.14	18.55	28.09

資料來源：教育部統計。

(二)金門高等教育現況

由於本計畫的重點之一為評估在金門大規模招收陸生與設置 EMBA 課程的可行性，欲落實此一構想，需以金門技術學院為出發點，並以金門技術學院現有的軟硬體設施為基礎進行拓展，因此本計劃將針對金門技術學院的現況與未來發展做更進一步的分析。

金門技術學院的初期發展定位為「教學型大學」，並希望發展成為一所具有特色的「精緻型大學」，期望能發揚地方特色、培養學生人人都有一技之長。日前，馬總統曾就金門技術學院未來能否升格為全科大學或科技大學一事，請相關單位進行評估，目的著眼於兩岸和解的氣氛下，提供兩岸學子一個互動的空間，並期望能以此擴大服務台商的子女赴金門就讀的誘因，提供更優質的教學品質。

從目前金門技術學院的教師人數及品質上來看，2008 學年度，專任教師共計有 73 位(男性教師 55 位、女性教師 18 位)，其中助理教授以上師資共有 63 位，佔教師總數的 86.3%，具博士學位佔 76.7%(見表 4-2-5)。根據教育部統計，2007 學年度，全國公立大學院校具有助理教授以上師資占 86.7%，具有博士學位占 79.1%；而全國技專院校具有助理教授以上師資占 74.2%，具有博士學位占 66.4%，從資料顯示，金門技術學院目前的師資水平並不差，但仍有改善的空間。

表 4-2-5 金門技術學院專任師資概況

單位：人

學年	教授	副教授	助理教授	講師	總計	
					人數	百分比
2006	5	13	26	13	57	助理教授以上：77.2 % 具博士學位：60.0 %
2007	7	15	30	14	68	助理教授以上：76.5 % 具博士學位：64.7 %
2008	8	14	41	10	73	助理教授以上：86.3 % 具博士學位：76.7 %

資料來源：教育部統計、金門技術學院統計。

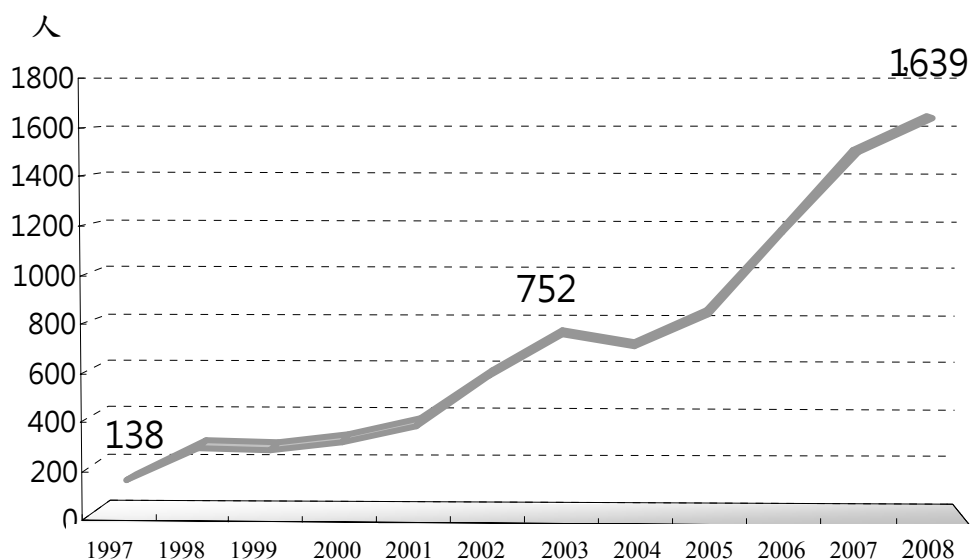
課程開設方面，如表 4-2-6 所示。金門技術學院分為四種學制，分別為日間部四技、日間部研究所碩士班、進修部二技與進修部四技；系所分為三大學群，分別為人文社會學群、管理學群、工程學群。目前，金門技術學院以人文社會科學與管理學程為主，包含兩個研究所，分別為閩南文化研究所(2006 學年度創立)、中國大陸研究所(2007 學年度創立)；而工程相關課程目前為三個系，一個研究所，為電資研究所(2007 學年度創立)。從學生數目來看，2008 學年度第 1 學期學生數合計 2,157 人，其中日間部學生有 1,639(四技 1,548 人、研究所 91 人)，進修部學生有 515 人(二技 137 人、四技 378 人)。在日間部學生人數部分(包含四技及研究所)，從 2003 學年度 752 人增加到 2008 學年度 1,639 人，年平均增加高達 23.5%，請參考圖 4-2-1 金門技術學院日間部學生成長趨勢圖。

表 4-2-6 金門技術學院 2008 學年度科系與學生人數

單位：人

學制	學系	一年級	二年級	三年級	四年級	五年級	延修生	合計
日間部 四技	應用外語系	25	33	26	26	0	12	122
	運動與休閒系	35	44	29	36	0	4	148
	企業管理系	31	43	42	42	0	0	158
	電子工程系	43	41	36	34	0	1	155
	食品科學系	38	39	27	25	0	9	138
	食品系馬祖分班	23	0	0	0	0	0	23
	營建工程系	38	39	31	37	0	1	146
	觀光管理系	41	47	47	43	0	3	181
	資訊工程系	42	45	42	45	0	1	175
	建築系	39	45	36	27	0	0	147
	建築系馬祖分班	29	0	0	0	0	0	29
	國際事務系	28	34	40	0	0	1	103
	應用科技產學專班	0	23	0	0	0	0	23
合計		412	433	356	315	0	32	1,548
日間部 研究所 碩士班	閩南文化研究所	13	14	0	0	0	11	38
	電資研究所	9	8	0	0	0	0	17
	中國大陸研究所	9	10	0	0	0	0	19
	島嶼休閒資源發展研究所	9	0	0	0	0	0	9
	防災與永續研究所	8	0	0	0	0	0	8
合計		48	32	0	0	0	11	91
進修部 二技	企業管理系	0	0	0	1	0	0	1
	觀光管理系	0	0	48	42	0	2	92
	資訊工程系	0	0	28	15	0	1	44
合計		0	0	76	58	0	3	137
進修部 四技	電子與資訊系	33	0	0	0	0	0	33
	運動與休閒系	47	43	37	35	0	3	165
	企業管理系	50	41	40	43	0	4	178
合計		130	84	77	78	0	7	376
學分班	學分班	0	0	0	0	0	0	5
	合計	0	0	0	0	0	0	5
總計		590	549	509	451	0	53	2,157

資料來源：金門技術學院統計。



資料來源：金門技術學院統計。

圖 4-2-1 金門技術學院日間部學生成長趨勢圖

在學生的學費與生活費支出方面，從表 4-2-7 來看，大學學程均收取固定學雜費，而研究所學生則除了繳交基本學雜費基數之外，需再繳交每學分 1,500 元的學分費用。根據教育部統計，台灣就讀公立大學的大學生一學年的學雜費約 59,490 元，平均每一學期的學雜費約 29,745 元；而就讀私立大學一學年學雜費約 108,338 元，平均每學期約 54,169 元(請參考表 4-2-8)。金門技術學院學生平均每學期學雜費用約 24,000 左右，大致上來說，學生負擔的學雜費費用平均低於一般國立大學的學雜費。

表 4-2-7 金門技術學院學雜費用收費標準

單位：新台幣元

學制	系別	學費	雜費	學雜費合計
四技	應用外語系 運動管理系 企業管理系 觀光管理系 國際事務系	15,346	6,696	22,042
	電子工程系 食品科學系 營建工程系 資訊管理系 建築與文化資產保存系	15,484	9,906	25,390
研究所	閩南文化研究所 (人文社會學院)	學雜費基數 10,900	學分費／每學分 1,500	
	電資研究所 (工學院)	學雜費基數 12,900		
	中國大陸研究所 (人文社會學院)	學雜費基數 10,900		
進修部	觀光管理系	學分費／每小時學分費 \$927		
	資訊工程系	學分費／每小時學分費 \$994		
進修部 四技	企業管理系	學分費／每小時學分費 \$927		
	運動與休閒系	學分費／每小時學分費 \$927		
	電子與資訊系	學分費／每小時學分費 \$994		

資料來源：金門技術學院註冊組。

表 4-2-8 台灣大學生一年學雜費

單位：新台幣元

年	2002	2003	2004	2005	2006
公立	55,692	56,844	58,666	58,906	59,490
私立	10,398	104,082	107,483	108,062	108,338

資料來源：教育部統計。

在學生的食宿負擔分面，如表 4-2-9 所示，根據金門技術學院的估計，每位學生一學年(以九個月算)的租屋、餐飲所需的生活費用共約 58,500 元，平均每個月約為 6,500 元，相較於台灣地區的學生，其生活費負擔略低於台灣本島就讀的學生。依據高教司 2005 年統計資料顯示，台灣公立大學學生一年生活費，約為 21.3 萬元；私立大學約為 23.5 萬元。而公立大學的學雜費為 5.9 萬元，私立大學為 10.8 萬元；因此，公立大學學生每年生活費及學雜費平均為 27.2 萬元，私立大學為 34.3 萬元。從公立大學整體平均來看，臺灣地區大學生一年學雜費與生活費共計 30.8 萬元，而就讀金門技術學院的學生每一學年所需的總

費用約 11.5 萬(以管理及人文社會科學而言)左右，費用明顯低於台灣本島地區。

表 4-2-9 金門技術學院學生學雜、食宿、書籍費用估計(一學年)

單位：新台幣元

	理工學群	管理及人文學群
學費	50,780 (25,390*2)	44,084 (22,042*2)
租屋、餐飲	58,500 (以 9 個月計)	58,500 (以 9 個月計)
書籍	12,000 (6,000*2)	12,000 (6,000*2)
總計	121,280	114,584

資料來源：金門技術學院統計。

(三)目前台商子弟在金門就學現況

大陸台商子弟至金門就學計畫的構想源自 2002 年 1 月，其動機是由於台商投資環境轉變、兩岸開放小三通、以及金門學齡人口流失之下所促成辦學的條件與機緣。除此之外，許多大陸台商亦不斷提出子女教育方面的需求，因此於台商較為密集的地區，例如：上海、東莞等地，遂有專門為台商子女開辦的學校，如：東莞的台商子女子弟學校(幼稚園-高中)、江蘇昆山的東華台商子女學校(幼稚園-高中)與上海台商子女學校(幼稚園-國中)等。然而，在面積廣大的中國，教育部認可協助成立的台商子弟學校僅有三所，但近年來，赴中國投資的台商人數與日俱增，沿海的廣州、廈門、上海一帶，為台商密度較高的地區，台商子弟學校數量不足以提供需求，當地的台商當然對其子女的教育有龐大的需求，但福建省現階段並未有專為台商子女開辦的學校，故對其子女就學問題存在很大困擾與不安。

有鑒於小三通交通情勢逐漸成熟，為方便在中國閩南地區的台商子女接受教育的機會，金門縣政府與中央教育部經一段時間的考察與研議後，自 2002 學年度起進入試辦階段，金門正式招收台商子女入學。同時為加強台商子女赴金門就學的誘因，同年 7 月 31 日行政院也修正通過「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」，其中規定「在大陸地區投資之事業，其負責人與所聘僱員工之子女，於金門馬祖就學者，及其直系血親」等，只要經申請許可獲核發入出境證，得經查驗金門、馬祖進出大陸地區。這項辦法的通過，直接對台商子弟及其家屬帶來

莫大的方便。除政策法令的配合之外，金門馬祖學校的相關硬體設備亦需加強興建，以配合此一政策目標的執行與落實，例如：宿舍、教學用教室等相關設施的增建。

於試辦期間(2002年9月~2006年7月)後，2006年8月正式進入擴大實施階段，全面擴大招生有意願至金門就讀之國小、國中、高中、大學的台商子弟，金門縣教育局估計各級學校最大容納人數，如表 4-2-10。

表 4-2-10 金門各級學校容納台商子弟人數估計表

學級	學校	人數
國小	金湖國小暨中正國小	150
國中	金城國中	150
高中職	金門高中暨金門農工	200

資料來源：金門縣政府教育局。

招收台商子弟赴金門就讀辦法實施一學年之後，於 2007 學年度提出後續的追蹤辦法，發現執行的結果與原先預估有一段明顯落差，未達預期設定的目標。根據金門縣政府教育局統計，2007 學年度各級教育單位所招收台商子女的人數統計，如表 4-2-11。

表 4-2-11 2007 年度各級學校台商子女人數表

校名	人數
金門技術學院	12
金門高中	38
金門農工	9
金城國中	23
金湖國中	5
金沙國中	7
中正國小	26
金湖國小	3
安瀾國小	3
金沙國小	1
總計	127

資料來源：金門縣政府教育局。

而以台商子女居住所在地分佈來看，如表 4-2-12 所示。以 2007 學年度統計來看，已有 127 名台商子女在金門就讀各級學校，其中來自廈門的台商子女多達 56 人，而來自福建省的亦高

達 89 人(約占七成)，此主要原因為廈門與金門相對上有地利之便，加上父母欲讓其子女接受台灣的教育，故許多台商子女寧願經小三通方式至金門求學，此顯示出台商對於其子女接受台灣教育，存在一定的潛在需求。

對大陸台商子女招生政策執行不如預期的原因，可歸納為以下幾點：

1.家長對政策執行辦法與相關資訊來源取得不足

多數台商對此一政策並不知情或不清楚，多數皆是在進行事後問卷調查時方知有此一措施，顯然事前的宣傳並不足夠。加上，此一消息宣傳方式多透過台商協會幫忙宣導，但事實上許多台商並未加入當地之台商協會，故並無管道接收相關訊息。

2.家長對金門教學品質及生活環境仍存觀望

部分台商對於金門的教學環境與品質並不了解，是否與台灣本島的教學環境相近，存有遲疑與觀望的態度。但事實上，金門縣的教育品質並不遜色於台灣本島，且金門師資均是經由台灣本島正統師範體系所培養的教師，故在師資與教學環境上應無顧慮。因此，在金門的師資與教育環境上的宣傳不足，導致台商父母讓其子女就讀的意願下降，造成政策效果不如預期的結果產生。另外，台商家長考慮孩子一旦到金門就學，就必須要住校，儘管學校再三保證孩子的照護問題，但還是許多家長芥蒂的因素，而遲遲不願將其子女送往金門就讀。

3.已在大陸就學的台商子女較不輕易轉學

多數台商子女已在當地學校就學，所學習的教學系統已配合當地的教學政策，倘若將其子女轉赴金門就讀，則在學習的課程上會有銜接的問題存在，故不會輕易讓其子女轉學。另外，由於轉學至金門就讀的條件及手續頗為繁複，例如：政策開辦初期，台商需向經濟部核備後⁶，才能讓其子女具有台商子弟資格，以優惠條件進入金門學校就讀，如此繁複程序已讓許多台商退卻，故寧願選擇在原學校就讀。

⁶ 現入學資格已寬鬆許多。

表 4-2-12 2007 年度台商子女來自區域人數統計表

	金門 技術 學院	金門 高中	金門 農工	金城 國中	金湖 國中	金沙 國中	中正 國小	金湖 國小	安瀾 國小	金沙 國小	總計
廈門	5	20	5	10	2		10		2	2	56
泉州		2	1	2			2				7
晉江		1		1							2
德化				1							1
漳州			1	1			7	1			10
漳浦		1			1						1
福州		1		2							3
福建 其他	1	4		1		2	1				9
深圳	3			2		1	1				7
東莞		2	1							1	5
廣州	2			1			1				4
廣東 其他		3		1							4
廣西				1							1
上海		2					2				4
崑山			1		2						3
南京							1				1
湖南						1			1		2
湖北		1									1
杭州							1				1
蘇州											1
北京						3					3
山東											1
總計	12	38	9	23	5	7	26	1	3	3	127

資料來源：金門縣政府教育局(資料截至 2007 年止)。

4. 交通不便與龐大的交通費用支出

此一因素為最主要影響關鍵，金廈間雖已經由小三通模式通航，但單次的航行時間約需50分鐘，如包含前置時間，則單次航行的機會成本將更高。而每次往返費用需新台幣1,500元左右，雖然費用不高，但對於常需往返金廈的學生來說，是一筆可觀的交通費用支出，因此，交通因素將嚴重減低台商將子女送至金門就學。

二、福建與廈門教育現況

(一)大陸教育學制

與台灣教育體制類似，大陸教育體制由學齡前教育開始至高等教育可分為 5 個教育層級，再加上 1 個供社會人士進修的成人教育：

1. 學前教育—學前教育通常是以 3 至 6 歲幼兒為對象，在幼稚園(幼兒園)或小學附設的幼兒班實施。
2. 義務教育—9 年制義務教育之義務教育法於 1986 年起實施。同時考慮各地方的經濟、文化等條件，乃採取依地區條件不同而階段性實施的方針。至 2003 年時，大陸的 92% 地區已實施 9 年制的義務教育。
3. 初等教育—小學是 6 年制，義務教育法規定的入學年齡是 6 歲。而目前已執行從原來的 7 歲提前為 6 歲入學的作業，但僅一部分的都市小學能夠實施第 6 歲或 6 歲半入學，7 歲入學的地區仍多。現在大部分農村是採用 5 年制，此等地區今後將逐漸延長為 6 年制。
4. 中等教育—初級中學(3 至 4 年)畢業後進入中等教育有辦理普通教育的高級中學(3 年)，是針對未來進入高校就讀的標準學程，等同於台灣的高中制度。而職業教育的專門學校(中等專門學校一般是 4 年)類似台灣早年的 5 年制專科學校。而技術勞動者學校(技工學校一般是 3 年)與職業中學(2 至 3 年)則類似台灣現階段的中等職業學校。
5. 高等教育—大學(大學、學院)包含有學院階段(4 至 5 年)的本科及短期(2 至 3 年)的專科。其中高校體制與等同於我們一般熟知的台灣的大學體制，而專科學校則類似台灣的二專體制。而近年逐漸設置專科職業教育的職業技術學院(包括原有的短期職業大學)，此一教育單位類似台灣的科技大學。而研究所以上有關碩博士的制度，則如同台灣一般。
6. 成人教育—除了高等教育等全日制的教育機關之外，也設置以勞動者、農民等成人為對象的多種型態之成人教育機關(業餘學校、夜間、通信大學、廣播、電視大學等)，實施從識字訓練至大學課程專門教育的廣範圍教育訓練。

大致而言，在經濟負擔許可的條件下，學子仍是視進入高校就讀為首選，進入高校就讀的程序類似台灣選填志願的過程，依分數高低與選填志願的方式進行。但由於每年的考生眾多，學校數目亦多，無法一次完成入學與招生的撮合，因此是採用分批次入學的方式進行，而分批入學的標準是以學校等級依序招收學生，通常「211」和「985」的重點工程學校與公辦高校會是學子選填志願的首選，因此成為最先公布招生狀況的學校，一般稱之為「本一批」招生，而多數在本一批招生中即被選填為第一志願的高校通常被稱為「本一」高校。待本一批公布後，相距十日後，便公布「本二批」學員錄取名單，接著是「本三批」，對應的學校通常被稱為「本二」或「本三」高校。

區分本一、本二和本三高校等級的因素，當然與教學品質有絕大的關係，背後因素則是辦學經費差異與官方策略性主導所造成。名列 211 和 985 的重點學校，絕大多數都是本一等級的高校，重點工程專校能同時獲得中央、省級、市級三方面的補助，學子自然能獲得較佳的教學品質與環境。本二高校則能獲得省級與市級的補助，故在教學品質與評比上自然略遜於重點高校，而本三之後的高校僅能獲得市級補助或幾乎沒有補助，學校必須自行籌措營運經費，因此教學品質自然遠落後於前二者，同時學校多以巧立名目的方式額外收取學費的情況發生，大陸政府當局雖明令禁止，但仍時有溢收學費的案件發生，故就讀本三高校的學員可能要比其他人負擔更高的學費支出。

由於社會觀感普遍對高校畢業生的認同度較高，因此專科或職業學校畢業生多希望於畢業後或日後有機會進入高校就學。在高等教育的體制下，在專科畢業後經由考試進入高校就讀被稱之為普通專科升本科(簡稱普通「專升本」)，想藉由專升本進入高校就讀的畢業專科生相當多，大陸教育當局也因此明訂各省分能夠招收普通專升本的學校，這些學校大體都具有本二的等級，招生數目也較少，同時 2006 年更明訂各省能夠招收的專升本學生數目不得超過當年度專科畢業生的 5%，因此錄取率不高。⁷

除應屆專科畢業生得以專升本的方式進入高校就讀外，已畢業的專科生亦可以參加成人教育專科升本科(成人專升本)的

⁷ 2006 年亦明訂名列「211」和「985」工程的重點專校不得招收專升本學生。

方式進入高校。大陸當局對這一類招生的管制就相對較少，除重點工程學校外，多數的高校均可自由招收此類學生，而因應龐大的需求，每個學校的招生數目亦逐年提升，對學校的財務幫助頗大，故平均錄取率均皆達 7 成以上。然以成人專升本的方式進入高校就讀的學生，校方通常不會安排與一般的本科生相同的課程或上課方式，大多以獨立開班授課的方式進行，且教材相對較簡單，因此，成人專升本的畢業生於進入職場後，並無法因此獲得較高的薪資水準。

而普通專升本與成人專升本最大的差別有兩點，第一為普通專升本的授課方式將與一般本科生無異，因此畢業後授與的證書亦與一般本科生相同。而成人專升本除授課方式差異外，於完成學業後通常會於證書上加上額外的註記，以此作為與一般本科生的區別。

除正規的教育體制外，由於大陸經濟的快速發展，高校亦開始著手 EMBA 的招收工作，為確保教學品質，得以開班授課的高校一律由政府審核管制，初期開放 32 所高校進行 EMBA 招生(現已開放至 211 重點專校皆可開課)，每所學院給 120~300 個招收名額，且都為 211 重點高校，每所學校因相對優劣的系所不同，因而課程設計略有差異，但大致都採「綜合方向」的模式進行發展，也就是文理工商相關的課程均有開班授課。

由於中國經濟快速崛起，對於 EMBA 仍存在龐大需求，若以中國有 600 萬家企業來估算，每家至少需 1 名 EMBA 人才，那整個大陸地區至少就有 600 萬名的需求量，而實際需求數字必超過預估，即使已開放給 211 重點高校開設 EMBA 課程，亦不見得能滿足不斷增加的需求。

(二)福建一般教育整體概況

福建省總面積為 12.14 萬平方公里，人口數約 3,581 萬人。根據福建省統計年鑑資料顯示，2006 年福建省人口教育結構中，5%具大專學歷、11.1%為普通高中學歷、32.0%為普通初中學歷、其餘 45.4%為小學及(半)文盲。而目前福建省在校生人數 704.7 萬人(小學 269.2 萬人、職業技工學校 8.57 萬人、普通中學 243.07 萬人、中等專業學校 48.67 萬人、普通高中 46.13 萬人);專任教師數 39.35 萬人(小學 16.34 萬人、職業技工學校 0.33

萬人、普通中學 14.81 萬人、中等專業學校 1.82 萬人、普通高中 2.87 萬人)。

廈門市是福建省經濟發展速度最為快速且進步的地區，廈門市總面積約 1,865 平方公里，人口約 243 萬人，分別佔福建省面積與人口數的 1.29%與 6.7%，相對高度的經濟發展吸引較多人口遷入。而在各級教育設施方面的表現，亦以廈門市的數量相對較多，其中廈門大學為福建境內公認的第一學府，為全福建唯一的 211 工程及 985 工程的重點學校。

在福建省各級學校方面，本研究彙整自 1995 年後高中(職)以下各級教育機構校數變動趨勢，如表 4-2-13 所示，我們發現福建省的小學與幼稚園的數目急遽減少，而普通中學、中等專業學校與普通高校的數目卻呈現緩步增加的趨勢，顯示大陸人民在經濟生活方面獲得提升改善之後，開始注重人文教育的培養，對於人力資本累積的觀念日趨重視。

在學生數目方面，一如各級學校數目增加的趨勢，高中(職)以上的各級教育單位學生數目亦呈現顯著增加的趨勢。特別是普通高等學校，自 2003 年到 2006 年間，學生數目增加將近一倍，但學校增幅僅約 1/3，顯示福建省現有的中等教育單位恐呈現供不應求的現象。相對的，小學與幼稚園的總學生數目呈現連年遞減，特別是小學生的數目減幅相當顯著，幾乎每年都以 10 萬以上的數目持續縮減，故學校數目也呈現相對應的減幅。此種人口結構的轉變與一胎化政策有極大的關係。

在教師數目方面，除小學與幼兒園的教師數目呈現減少之外，高中(職)的教師數目顯著呈現增加，特別是普通高等學校與中等專業學校增加的比例最大，這與近年來不斷增加的學校數目與學生數目有關。

表 4-2-13 福建省中等教育以下學校校數、學生數及教師數統計

年份	普通高等學校	中等專業學校	普通中學	高中	職業中學	技工學校	小學	幼兒園
校數								
1995	30	109	1,771	404	272	54	15,765	12,748
2000	28	118	1,921	477	262	119	13,935	11,885
2001	32	109	1,988	523	286	101	13,664	7,398
2002	33	106	1,998	559	260	93	12,924	7,329
2003	49	355	2,006	592	1	85	12,406	7,064
2004	53	389	2,022	614	1	98	11,614	7,200
2005	66	391	2,030	627	1	93	10,560	7,541
2006	67	403	2,020	636	1	95	9,867	7,550
學生數(萬人)								
1995	7.17	9.68	155.25	16.52	16.34	4.55	379.96	103.24
2000	13.13	12.90	233.50	37.24	18.49	4.57	369.1	78.64
2001	16.74	13.40	238.30	44.04	18.46	4.88	354.62	73.40
2002	19.73	13.09	240.76	50.78	19.75	5.59	339.18	66.71
2003	25.74	37.76	247.19	57.52	0.03	6.64	311.98	69.58
2004	32.57	40.08	252.1	65.98	0.03	7.66	286.94	74.82
2005	40.7	44.77	250.17	73.25	0.03	7.87	273.27	82.67
2006	46.13	48.67	243.07	78.04	0.05	8.52	269.22	89.11
教師數(萬人)								
1995	0.84	0.67	9.11	1.33	0.98	0.23	16.62	4.06
2000	0.98	0.69	12.07	2.32	1.04	0.28	18.35	3.94
2001	1.07	0.68	12.59	2.74	1.00	0.25	18.18	2.66
2002	1.25	0.61	13.13	3.15	1.01	0.25	18.15	2.58
2003	1.62	1.74	13.58	3.59	-	0.27	17.72	2.72
2004	2.09	1.73	13.95	4.01	-	0.30	17.10	2.88
2005	2.49	1.75	14.43	4.53	-	0.31	16.65	3.12
2006	2.87	1.82	14.81	4.96	-	0.33	16.34	3.18

註：2003年起中等專業學校指中等職業教育，包括中等專業學校、成人中學和職業中學。

資料來源：福建統計年鑑。

在高等教育方面，現階段福建省普通高等學校共有 67 所，包含本科高校 17 所、公辦高職高專 33 所及民辦高職 17 所。大學生數計有 58.53 萬人、研究生 2.74 萬人(其中博士研究生 0.29 萬人、碩士研究生 2.45 萬人)，研究生占在校大學生總數的 4.68%。2008 年，福建省普通高等教育的毛入學率約 23%，若

以今年高考統計來看，報名人數有 32.7 萬人次，而本一批計畫招收 1.7 萬人，錄取率約 5.31%。不論是毛入學率或高教錄取率，相較於台灣幾乎達百分之百入學率的現象有很大分野，顯示福建現行的高等學府不足以供應當地學生的需求，此乃因近年來激增的高中(職)學生人數有關。⁸而福建省政府因應此一情勢，並配合區域性經濟發展的現況，規劃以福州、廈門為至高點，以泉州為支撐，拉動中部，輻射山區的高等教育來發展新格局。故廈門當地各級教育單位的品質，相較福建境內其他地區來的高亦為理所當然。

在普通專升本方面，以 2008 年為例，福建核准辦理普通專升本的高校共計有 11 所，招生名額為 3,800 名(2007 年 5%的專科畢業生人數為 4,135 人)，因未來將獲得等同本科生的學歷證明，因此報考者眾多，率取率幾乎就是政府允許得以招收應屆專科畢業生的比例(5%至 10%之間)。而成人專升本的率取率就高出許多，以 2007 年為例，約 28,000 名的專科生報考專科升本科，而在高校廣開招生員額的情況下，整體高校預設的招生數目為 29,000 人，已呈現超額供給的情況，但實際上仍設有錄取標準，故並非報考學生全數錄取，但錄取標準卻也是年年降低，而其餘省分的成人專升本率取率也多在 75%以上。

而在各級學校的入學費用方面，本質上與台灣有很大的差異，除一定的學雜費外，尚須負擔為數不一的擇校費或借讀費，各級學校入學所需費用整理如表 4-2-14 所示。自 2006 年開始，大陸已陸續廢除收取學雜費的措施，但仍須繳交借讀費，假如為民辦學校，則收取的費用由該校自行決定。在進入高中後，學雜費收取依評定等級不同而有差異，但擇校費的費用皆高於學雜費數倍之多，但僅於入學時收取一次。以一級校為例，假設學制分為 3 年(6 學期)相當於每學期需負擔人民幣 3,000 元的費用，加計原有的學雜費後，以大陸民眾的國民所得的水準而言，求學的負擔相當大，此一現象間接說明福建現階段的教育機構呈現供不應求的現象。

在高等教育的收費方面，學費依專業學科的不同而有很大的差異，如表 4-2-15 所示。大致而言，一學期收費約在人民幣

⁸ 高等教育毛入學率，指 18 歲到 22 歲應接受高等教育的人群中實際接受了各種高等教育(專科及以上學歷)的人數。

1,500 元至 3,550 元之間，但學校亦可額外酌收學費 20~30% 不等的費用。碩、博士學費一學期分別為人民幣 3,000 元與 4,000 元，但值得注意的是，在碩博士階段並未有收取額外借讀費與擇校費的規定。故實際上，以此收費標準約與一級普通高校的收費標準相近。

表 4-2-14 福建省中小學、幼稚園收費標準一覽表

單位：人民幣元

公辦幼稚園	保育教育費最高限價(學期)			寒暑假留園費最高限價(日)		
	日托	全托	簡托	日托	全托	簡托
省優園	1,800	2,700	1,570	24	35	20
市優園	1,170	1,870	1,100	16	25	14
普通園	855	1,300	810	12	17	10
差額撥款和自收自支的幼稚園保育教育費收費標準可在公辦園標準的基礎上最高上浮 15%						
收費專案		計算單位	收費(元)	備註		
小學初中雜費	城鎮			2007 年春季開始免收		
	農村			2006 年春季開始免收		
小學借讀費		生/學期	480	持有義務教育減免卡的農民工子女、台灣金門學生免交		
民辦小學學費				由價格主管部門審批		
初中借讀費		生/學期	780	持有義務教育減免卡的農民工子女、台灣金門學生免交		
民辦初中學費				由價格主管部門審批		
高中學費	一級校	生/學期	1,050	民辦高中收費標準由價格主管部門審批		
	二級校		950			
	三級校		900			
	未定級		720			
高中擇校費	一級校	一次性	18,000			
	二級校	一次性	12,000			
	三級校	一次性	9,000			
職校文科學費		生/學期	800	各校按物價批復的收費標準為準		
職校理科學費		生/學期	1,000	各校按物價批復的收費標準為準		
住宿費(城市)		生/學期	140	各校按物價批復的收費標準為準。		
住宿費(農村)		生/學期	120	小學午休住宿費每月 50 元，其中空調費 15 元		
簿籍費 (最高限價)			三級以上高中	一般普高	初中	小學
		生/學期	70	60	25	15
課本費		生/學期		城市義務教育學校由各區制定，農村義務教育學校免課本費；高中學校按省規定目錄制定		

資料來源：福建省教育廳。

而在專升本學員的收費上，不論是普通專升本或成人專升本，由於是隸屬高校體系，因此收費標準亦與一般的本科生相同，因學校與科系不同而略有差異，同時專升本修課年限多在 2 至 3 年。

表 4-2-15 福建省高校收費標準一覽表

單位：人民幣

收費專案	計算單位	收費標準	備註
普通高校			學校可根據辦學實際在允許上浮 20% 的幅度內確定不同專業的收費標準。在閩部委屬高校及進入「211 工程」學校和重點學科可在上浮 30% 的幅度內確定各專業收費標準。各專業收費標準，下調不限。
本專科學費			
一般專業	元/生.學年	3,000	
醫學	元/生.學年	4,000	
藝術類專業	元/生.學年	6,000	
大學城學校	元/生.學年	4,200-7,200	
高職班學費	元/生.學年	5,000	學校可根據辦學實際在允許上浮 20% 的幅度內確定不同專業的收費標準，各專業收費標準下調不限
碩士研究生	元/生.學年	6,000	
博士研究生	元/生.學年	8,000	
研究生課程班	元/生門	500-700	
軟體專業(本科及第二學士學位)	元/生/學分	400	根據教育部門有關規定完成本科及第二學位所需總學分數不高於 80 學分；工程碩士不高於 40 學分；完成三年制學業所需總學分數不高於 112 學分；五年制不高於 192 學分
軟體專業(工程碩士學位)	元/生/學分	1,000	
軟體高職(三年制)	元/學分	270	
軟體高職(五年制)	元/學分	200	
成人高等教育 (含電大、業大)			學校可根據辦學實際在允許上浮 20% 的幅度內確定不同專業的收費標準，各專業收費標準下調不限。
普通班/脫產班學費			
一般專業	元/生.學年	2,700	
醫學類專業	元/生.學年	3,600	
藝術類專業	元/生.學年	5,400	
業餘班/夜大/函授學費			
一般專業	元/生.學年	1,400	
醫學類專業	元/生.學年	1,800	
藝術類專業	元/生.學年	2,700	

資料來源：福建省教育廳。

在 EMBA 入學費用方面，因高校名氣的不同存在相當大的差異，如名氣較大的北京、復旦大學，完成所有 EMBA 課程約需 29 萬人民幣，相對是較高的收費，同時錄取率亦較低，對報考人的資格限制亦較多，這些名校大多是針對大企業的高階管理人員招生，個人報名或不較具知名度的企業通常無法符合報考資格。相對上，成立較晚或較不具規模的高校，招生資格限制相對較寬鬆，學費也較低，同時錄取率亦較高。

(三)廈門高等教育現況

以福建而言，廈門大學即為 211 工程的重點高校，也僅為福建省唯一重點高校，錄取率通常僅約 5%，比率相當低，若為熱門學科的話，則錄取率就更低了。在不區分學校等級的前提下，整個福建省入學率約在 60% 的水準，顯然供不應求的情況相當嚴重。在學生成員方面，廈門大學本部學生共計有 3.5 萬人，其中本科生(大學生)約 2 萬人，碩士生約 1 萬人，博士生約 3,000 人，台港澳生約 2,000 人。在相對全大陸具有優勢的科系當中，廈門大學以文科發展為強項，理工學院相關科系則相對較不具優勢，而文科中以經濟學院與管理學院為主要重點發展，其中經濟學院更是全中國大陸重點大學中排名前 3 的優勢系所，而管理學院中的會計系更是全中國大陸排名第 1 的科系。若以整體來看，廈門大學的排名約在 211 重點高校中第 10 位。

在硬體設施方面，廈門大學資訊化的程度相當高，幾乎各學院均擁有獨立的電腦教室與院圖書館，教室一律備有空調，教學環境水準相當高。此外，在校舍方面，宿舍容納率已達百分之九十以上，本科生約 4 至 6 人一間房，研究生則多為 2 人一間房，且幾乎所有校舍均裝有空調設施，學生的住宿環境亦相當舒適。相對而言，本二與本三的高校在硬體設施就不如廈門大學完善，除資訊化較不普及之外，學生宿舍的普及率雖高，但有多數為 8 人一間房的情況，空間非常狹小，空調設施亦未全面裝設。

在教師組成方面，廈門大學的專任教師人數為 2,330 人，教授級為 628 人，副教授 691 人，其餘為講師，其中具有博士學位者有 1,101 人、碩士學歷為 751 人，其餘為大學學歷。在

教員薪資方面，講師月薪資為人民幣 3,000 元，副教授為人民幣 5,000 元，教授則在人民幣 8,000~10,000 元不等。此外，學校會將學術著作較佳的教授給予特聘教授的頭銜，但特聘教授的比例很少，每百名教授僅約有 1-2 位為特聘教授。學校每年再給予特聘教授人民幣 10 萬的額外薪資，同時再給予人民幣 250 萬的研究獎助(但僅有一次)。

以廈門大學而言，由於是名列早期開放得以招生的 32 所高校中，故完成 EMBA 課程所需費用亦達 23 萬人民幣，平均而言，每一學門所需的費用 13,500 元人民幣(折合新台幣約 6.7 萬)。由於廈門大學的管理學院相關系所在所有重點高校中為相對的強項學科，具有較強的師資水平，因此在課程設計上就偏向以財務相關科目(尤其會計領域)為主的的方向進行開課，特別加強財務管理的能力。

每年大致招收約 300 名 EMBA 學員，目前約有 1,400 多名學員在管院 EMBA 就讀，其招收時所設定的對象多為大企業集團的高階經理人，且應具有八年以上工作經歷(含五年以上的管理經驗)，招收條件亦相對嚴格，錄取率約為百分之六十左右。上課地點並非完全集中在廈門大學，上海、北京、福州與太原均為開班授課的地點，場所大多是租用四星級以上飯店的會議廳，修課完成條件需修滿 16~18 門課(每個月一堂課，每堂課約 4 天，週四至週日)，以密集上課的方式進行，整個課程完成所需時間約 2~2.5 年，最常可達 5 年。

(四)福建與廈門台商子女的就學現況

由於廈門市為整個福建省中經濟發展最為快速城市，台商在福建的據點也都大致以廈門市為中心，進而再擴散至其他城市，如漳州、泉州與福州等地。台商於福建的實際分佈狀況並無較精確的統計數字，但單以廈門市而言，由於是福建省的首善之區，市政機構運行與統計資訊相對較為完善，對台商的資訊也相對較多。根據統計，現階段台資企業約 3,283 家，投資總金額約 29.83 億美元，另外加上小三通與金廈間直航相當便利，許多以出差和臨時派遣方式管理人員的調派流動，故整體台資企業的精確員工人數無法詳細的統計。

但以購置房地產的數據來說，現階段以台商名義在廈門購

置房產的件數高達 8,000 多件，且快速成長中，當然其中部分購置的動機為投機需求，但若以粗估約七成的自用需求來說，攜眷長駐廈門的台商人數可能在 10,000 人以上⁹。

現階段台灣學生就讀於福建各級學校的官方統計人數約 1,685 多人(實際上可能更多)，其中有 750 多名就讀於高校。從地區分佈來看，廈門市約有 1,100 人，福州約 400 人，泉州 120 人，漳州約 40 餘人。由於廈門市為台商聚集之地，且同時廈門大學又為重點高校，週邊各級學校分佈密集，故台商子女多集中於廈門附近的學校就讀。

但以廈門大學來說，現階段就讀的台灣學生僅約 200 餘人，主要仍因早期大陸當局開放台港澳生赴大陸就讀高校的相關規定中，僅少數學校得以招收台港澳生，其中福建省的華僑學校為指定學校，故台灣學生大多集中於華僑學校。但至 2007 年後，官方全面開放台港澳生可赴任一高校就讀，故廈門大學亦開始針對台港澳生進行招生，但由於台灣學生對整個大陸學制與學校排名較為陌生，多數仍停留僅對北大、復旦等的大陸名校的印象，對廈門大學的狀況並不瞭解，加上廈門大學本身亦未加強宣傳，故台生就讀人數並不多，同時台生繳交費用的標準均比照陸生辦理。

三、兩岸學費比較

單以學費而言，在一學年的收費標準下，就讀人文社會學科在大陸高校所收取的教育費用略低於台灣公立學校收費與金門大學的收費，而理工科與醫科的差距則較大(見表 4-2-16)。但實際上，由於大陸高校時有溢收學雜費的情形，特別是名列本三的高校，因此實際負擔的就學費用可能比台灣來的高。此外，名列 211 工程學校的高校，如廈門大學，可再增收 30% 的學費，實際費用會超出平均收費標準。故大陸公定學費的收費標準雖略低於台灣公立學校水準，但加上諸多的溢收費用後，實際支付的學費可能還超過台灣(金門)公立學校的水準。

⁹ 此為以房地產件數來推估長駐的台商人數，若以台商協會粗估則為 7 萬人。

表 4-2-16 兩岸學費比較一覽表

單位：新台幣元

	人文社會學科	理工科	醫科
中國大陸			
高校本科生	30,000~50,000		
研究所	學雜費基數：碩士生：30,000 博士生：40,000 課程費(每門)：碩士生：2,500 博士生：3,500		
台灣 (公立)			
大學生	59,490	70,000	120,000
研究生	25,360 (學雜費基數) 1,500 (學分費)	29,400 (學雜費基數) 1,500 (學分費)	39,000(學雜費基數) 2,200 (學分費)
金門			
大學生	44,084	50,780	-
研究所	21,800 (學雜費基數) 1,500 (學分費)	25,800(學雜費基數) 1,500 (學分費)	-

資料來源：本研究整理。

四、教育產業的 SWOT 分析

(一)優勢

1.台灣高等教育品質遠遠超過大陸

以高等教育而言，台灣的大學等同於大陸的高校，整個福建省僅有廈門大學為重點高校，由於每年僅約5%的中學生得以進入廈門大學就讀，故全面提供較佳教學品質與環境的能力有限。不論在師資或學生素質上，本二之後的高校與廈門大學實際上存在嚴重質量上的落差，且學生在學費的負擔亦較高，即使如此，整體入學率亦僅在60%的水準。相對之下，金門大學未來軟硬體資源可能不及廈門大學來的完善，但相較大陸本二之後的高校來說，金門大學仍具有絕對優勢。

而在師資方面，廈門大學擁有博士學位的教師比例約為47%，金門大學則已達76%左右，未來招聘的教職人員條件亦皆擁有博士學位，在一定的獎勵措施下，師資的量與質方面皆能獲得顯著提升，應足以因應未來擴大招生後的教學品質。而福建省除了廈門大學之外，本二(含)之後的學校在教學的量與質方面都遠不及廈門大學的水準，自然無法與金門大學相抗衡。整體來看，金門的高等教育品質仍具一定水準，並有很大的發展潛力。

2.金門的地理位置與人文環境良好

金門總面積150.4平方千米(不包括代管烏坵鄉面積)，屬亞熱帶海洋型氣候。在語言上通行閩南語，金門閩南語與臺灣閩南語皆有明顯漳、泉混合口音的現象，一般而言，對話無礙。

金門距離大陸非常近，與廈門還不到10公里，但與台灣卻相距277公里；小金門距離廈門更近，只有6公里。由於距離相近，金門與廈門的文化也相近，說著同樣的語言(閩南話)，有著一樣的風俗習慣，就連傳統居民的建築風格也一模一樣。由於金門長期處於一個相對封閉的狀態，所以保存下來一些傳統民居，這些建築從宅地的選擇、空間的配置，甚至到房屋的一磚一瓦，都基本上沿襲了福建南部地區的特色。

而南宋儒學大師朱熹於24歲時出任泉州同安縣主簿，當時金門屬同安縣管轄，受其教化，自此文風大興，科甲鼎盛，明清進士即有四十七人，被譽為「海濱鄒魯」。而清於康熙26年(西元1678年)建置浯江書院，乾隆31年(西元1766年)在院內另闢「朱子祠」，奉祀朱子迄今，相沿有237年歷史，成為地方重要的文化特色。故金門除特殊的地理位置之外，文風鼎盛亦是金門重要的文教資產。相較台灣壅塞喧囂的環境，更能提供一個適合學術研究的環境，而吸引更多喜愛學術研究環境的教授前往任教。

(二)劣勢

1.金門屬於離島，交通不夠便捷

金門距離台灣本島較遠，故不論空運或海運交通均不甚便利，且常受天候因素影響，使交通受阻。而金門與中國大陸的連結主要是透過「小三通」模式與廈門通航，來回費用約新台幣1,500元，單趟航行時間約50分鐘左右，同時亦常受天候因素影響而關閉，造成往返旅客的諸多不便。所以，金門大學未來在招生上將面臨交通的便利性等問題，這些因素將會影響陸生赴金門就讀的意願。

2.金門相關教學設備相對不足

以現階段金門技術學院的硬體設施來說，當學生人數到

達3,000人的規模時，就會呈現飽和狀態，特別是宿舍的數量較為不足。未來在擴大招生之下，不論是台生、陸生或台商子女赴金門大學就讀時，必然有住宿的需求，未來如何提供足夠的宿舍將是一項挑戰。

除住宿問題外，不論是朝向全科大學或科技大學的方向發展，金門大學的實作設施都相對不足，假使以吸引專升本的學生為目標，則短期內充實硬體設備更是必備。而朝向全科大學的規劃，日後仍須成立理工相關學院科系，亦需充實相關基礎設備。

3.大陸對港澳台生的入學有優惠

廈門市政府給台商子女相當多的入學優惠，其中學費均比照當地人(一般外國人士就讀收取費用比當地人高)，且以增額錄取的方式招收台商子女，在應試的標準上也較當地學生寬鬆¹⁰。相對而言，目前金門對台商子女的招生雖無任何額外補助措施，但只要台商子女申請入學幾乎都能順利入學。但未來金門大學屬於國立大學，招生方式全國統一，是否對台商子女及陸生招生有所差別，仍須進一步研究，否則將影響這些人就讀的意願。

(三)機會

1.福建高等教育供給不足，金門可吸引陸生就讀

現階段福建省高等學院共有67所，但重點發展大學僅有廈門大學一所，能夠供給一定教育品質的高等教育院所有限，再以福建整體入學率約60%，每年仍有約40%的學生(約13萬人)無法進入高校就讀。而以普通專升本而言，每年有8萬的專科畢業生，但僅有約5%得以進入高校就讀，而成人專升本每年亦有2.5萬人以上的需求。在此一條件下，不論金門是朝全科大學或科技大學發展均有極大的發展潛力。

2.廈門與整個福建有大量的台商及其子女

如先前有關廈門台商的統計描述，我們推估長駐人口應有一萬人以上，但官方統計台商子女於廈門各級學校就讀的人數約有1,100人，而在金門就讀的台商子女則不到200人。

¹⁰ 過去幾乎達到有報考皆錄取的情況，現已逐漸將標準提高。

此一差距並不表示台商不願將子女送至金門就學，事實上，多數台商仍希望子女能接受台灣的教育體制，同時也信任台灣的教育系統。但因諸多因素做罷，如(1)交通因素；(2)台商子女赴金門就讀需向投審會報備，許多台商基於不願身份曝光，因而未讓子女赴金門就學，但此一規定目前已修正並放寬許多，但效果仍未明顯顯現；(3)許多台商在大陸經商已久，在未來其子女可能接班的考量下，欲培養當地人脈關係，故會選擇讓子女在當地學校就讀；(4)台商多希望子女接受完整體系的養成，也稱為「一條龍」的教育模式，當子女已進入大陸教育體系，基於完整授課的考量與轉換成本之故，多不願將子女再轉換至不同的教育體制，因此已在大陸就讀的台商子女，再轉送至金門就學或台灣本島就學的比例並不高。但總的來說，多數台商仍較信任台灣教育體系的環境，如能解決交通問題與提升高等教育的水準並制定兩岸教育銜接教材，未來至金門就學的台商子女人數必然顯著增加。

3.福建正全面發展海峽西岸經濟區，台商人數可望增加

大陸發展最為快速的地點大多集中於珠江三角洲與長江三角洲流域，福建省是相對上發展較為緩慢的地方，因此大陸當局於2005年1月作出「促進海峽西岸經濟區建設」的決定，以做為珠三角、長三角之外的經濟開發區，特別是承接過剩的製造業與服務業的轉移。

大陸在2007年通過多項的經貿措施與法規，其中最重要的就是勞動合同法與企業所得稅法，其直接衝擊台商營運。但因各地執法仍有程度上的差別，以台商聚集較多的東莞、深圳而言，相關法規因嚴格執行使台商大量外移，而福建因發展相對落後，在執行中央法令時較寬鬆，加上中央全面發展海峽西岸經濟區，福建未來將成為台商投資的重點區域之一，預期台商人數將會增加。

(四)威脅

1.金門大學未來將面臨來自台灣本島各大學的競爭

目前台灣學生對於開放陸生來台就學一事仍存在恐懼感，若欲降低台灣本島學生對此政策的疑慮，先以金門作為一個試行點是很好的構想，但在試行之後，假使法令配合得宜，未來勢必全面開放陸生至台灣本島就學，屆時金門大學

將面臨台灣本島大學的競爭。

表 4-3-1 金門教育產業 SWOT 分析

優勢 (Strength)	劣勢 (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● 台灣高等教育品質遠遠超過大陸。 ● 金門的地理位置與人文環境良好。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 金門屬於離島，交通不夠便捷。 ● 金門相關教學設備相對不足。 ● 大陸對港澳台生入學優惠措施。
機會 (Opportunity)	威脅 (Threat)
<ul style="list-style-type: none"> ● 福建高等教育供給不足，金門可吸引陸生就讀。 ● 廈門與整個福建有大量的台商及其子女。 ● 福建正全面發展海峽西岸經濟區，台商人數可望增加。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 金門大學未來將面臨來自台灣本島各大學的競爭。

資料來源：本研究整理。

五、小結

以近十年來的金門教育現況而言，除 2003 年成立的金門技術學院外，各級教育機構的數目無顯著變化，而學生數目大致也呈現穩定的狀況，但金門技術學院的學生數目呈現緩步增加，此一成長皆來自台灣赴金門就學的學子。

而大陸教育資源分佈不均的情況相較台灣(金門)嚴重許多，中等教育公辦與民辦教學品質的差異直接反應至選填高校時的成績。在高等教育階段的教育品質差距則更形嚴重，211 與 985 重點學校擁有的教育資源數倍於民辦學校，以福建而言，重點高校僅有廈門大學一所，同時擁有各級政府的補助，但名列本二與本三的高校補助相對少了許多，因此多有以各種名目溢收學費來充實學校營運資金，故學子實際付出的教育費用還高於重點高校或民辦學校，更可能高於台灣國立大學的學雜費標準。此一情況與台灣的高等教育現況類似，私立學校的學雜費比國立學校高，但教育品質卻不如國立學校。

由於高校畢業生普遍擁有較佳的社會觀感與較高的薪資水準，即使面對分配不均的高等教育資源與不公平的收費標準，大陸學子仍希望進入高校體系就學，因此多是呈現供給不足的情形，單以福建一省而言，每年有 13 萬以上的中學畢業生無法進入高校就學，這與台灣高等教育供過於求的情況顯然不同。除中學畢業生之

外，技職體系的專科畢業生亦希望藉由『專升本』的方式進入高校就學，以此提升未來的薪資水準，多數的應屆專科畢業生皆會參加專升本的考試，因此率取率相當低。以福建而言，每年僅約 5% 的專科畢業生得以順利進入高校就學。

此外，由於福建近年來吸引大量的台商進駐，長駐廈門的台商人數不在少數，多有攜眷與子女前往者，且多數進入大陸當地的升學系統。而教育部為顧及台商子女的教育權利，亦開放台商子女可赴金門就學等便宜措施，但台商礙於諸多因素，使此一美意始終無法有效發揮。此外，經濟發展衍生許多高階經理人有再進修的需求，廈門大學因而開設相關 EMBA 課程，更對台商進行專班專開的課程，隨著經濟日益發展，EMBA 的市場亦將逐漸擴大。

第三節 市場供需潛力及經濟效益分析

一、市場供需潛力分析

(一)台灣市場需求潛力

現階段金門大學的學生多數來自金門當地的高職畢業生與台灣學生，其中來自台灣本島的學生比例不斷增加，已達 7 成以上，但由於入學來源仍是高職體系畢業生，而台灣高教體系的學生人數日漸減少，故此一部份就學來源可能會減緩。但改制成大學後，招生對象轉變為高中畢業生，入學來源相對擴大，同時公立學校的形象及學費一般而言比私立大學要有吸引力，因此對台灣本島學生來說，應具有相當大的誘因至金門就讀。

(二)大陸福建市場需求潛力

1. 台商子女

置產長駐廈門的台商人數至少有 1 萬人的水準，而攜眷前往發展的比例更是越來越高，以 4,000 人攜眷前往發展的比例推估，則至少有 4,000 名台商子女有就學的需求。加上大陸當局推動海西區的經貿發展，台商數目將逐漸增加。

2. 大陸學生

依現階段大陸高等教育的體制與大陸學子對高等教育的

需求，我們可簡單區分成兩個區塊，一為中學升高校的需求，二為專科升本科的需求。

在中學升高校方面，以福建省而言，在6成的入學率之下，每年有13萬的中學畢業生無法進入高校就讀，金門大學佔據地利與風俗語言相近的優勢，在法令限制解除與硬體措施規劃能負荷的前提下，有機會吸引部分經濟能力較佳的陸生赴金門就學。而大陸高校收費與台灣國立大學收費差距不大，且在大陸沿海經濟持續發展，未來在福建國民所得增加的速度加快之前提下，有能力至金門就學的陸生比例將會越來越高。

在專科升本科方面，由於專科畢業生普遍薪資水準較低，多數專科生皆希望透過專升本的方式進入高校體系。現福建每年約有8萬名的專科畢業生，以2008年來說，報考普通專升本的人次達326,873人(共11個學校分別獨立招生，平均錄取率約在10%)，且每年報考人數都在增加，因此平均錄取率相當低。而在成人專升本的應試上，由於畢業後的證書仍與一般本科生有所區別，且官方未嚴格控管招生學校與招生數目，因此報考者雖眾，但錄取率相對較高，以2008年來說，招生人數(約2.9萬人)甚至超過報考人數(約2.7萬人)。但不論何種入學管道，均反映出大陸當地專科畢業生對於高校教育存在極大的需求。

此外，單以學費而言，在一學年的收費標準下，大陸高校平均所需的教育費用略低於台灣公立學校收費與金門的收費。但大陸每個學校實際收取費用仍有一定幅度的調升空間，以廈門大學而言，可再增收30%的學費，因此一學年平均學費約在新台幣30,000至50,000元之間。所以，金門所收取的學雜費應是在陸生負擔的起的範圍之內，而隨著福建經濟水平逐漸提高，有能力完全負擔台灣學費制度的陸生比例亦將越來越高。

3.對 EMBA 課程的需求

大陸沿海城市經貿發展迅速，除為數眾多的台商之外，大陸本地商人的人數亦急速增加，且包含台灣在內的許多國際企業的高階經理人長駐大陸的人數日益增加。而這些人對於在職進修存在相當大的需求，因而大陸許多重點高校紛紛設立EMBA課程來提供此一需求，而全福建僅廈門大學有開

辦EMBA課程，且課程設計多針對台商開設的專班，足見此一市場的潛力。金門大學未來在師資充裕及素質優良的前提下，亦有機會進入此一市場，針對台商甚至是陸商提供在職進修機會。

二、經濟效益分析

在談金門教育產業的經濟效益分析之前，我們先將金門大學可能面臨的挑戰加以說明：

1. 「專科以上學校及其分校分部專科部高職部設立變更停辦辦法」的適用性問題

由於教育部為大專院校體制的主管機關，任何大學設立或改制均有一定的標準程序，金門技術學院改制大學勢必面臨「專科以上學校及其分校分部專科部高職部設立變更停辦辦法」相關規定的適用性問題。假使部分現況不符合標準或校方與教育部認知上有差異，若政策放行的方式改制為大學，恐會引起台灣本島其餘有意改制大學的技職院校異議。

2. 以政策開放的方式放行陸生等後續問題

日前教育部已研議限額開放1,000名陸生至台灣就學，目前在立法院研擬階段，但此舉在國內已引起不小的爭議，其中部分反彈的聲浪來自私立院校體系，由於台灣的高等教育已是供過於求，許多私校皆面臨招生不足的問題，多希望藉由開放陸生赴台就學來解決此一窘境。假使僅由金門大學先行大幅招收陸生，恐將引起財務吃緊的台灣私校反彈，因此未來在開放陸生的相關事宜需與教育部密切磋商並取得共識，以期將此一阻力化至最小。

3. 大陸主管當局是否願意配合放行

雖金門大學面對大陸高等教育供給不足而存在潛在的發展空間，但招收陸生的政策要真正成行，還需大陸相關主管機關願配合陸生赴金門就學的相關措施及學歷認證，否則開放陸生的立意將僅流於紙上談兵。

(一) 大學島的經濟效益

以未來兩岸大幅開放的前提下，金門大學規模擴大，甚至

在遠期成為一大學島的可行性需由學生來源、師資組成與學校腹地及兩地就學費用差異進行探討。在學生來源方面，台灣本島與金門當地學生的就學來源相對穩定，金門高中職的畢業生人數合計每年約為 650 至 700 人(在仍為技術學院體制下，僅高職畢業生得以報考，每年約有 300 名高職畢業生)，每年進入金門大學就讀約有 175 人。台灣赴金門就學的人數亦呈現穩定增加，佔總人數比例亦逐年上升，至 2008 年止約佔學生總數的 7 成(約 1,600 人)。

而在陸生方面，依據招生對象的不同可朝向兩個方向規劃，一為全科大學，二為科技大學。以全科大學而言，福建每年約有 13 萬中學畢業生無法進入高校就讀，這些人將可成為金門大學的潛在學子。而以金門大學軟硬體增設的速度而言，假使在遠期(2020 年)每年能夠開放 1%的陸生赴金門就學(每年約 1,300 人)，即可為金門發展成一全科大學創造足夠的學生人數。如朝科技大學的方向發展，則是設定以專科畢業生或高職畢業生為招生對象，福建每年參加普通專升本的學生數目幾乎就是專科畢業生人數，加上報考成人專升本的人數，約在 10 萬人的水準，以每年開放 1%的專科生赴金門就學(每年約 1,000 人)，亦可構成一所科技大學基本所需的學生人數。

以全科大學與科技大學的差別而言，如金門技術學院朝科技大學的方向規劃，則招生的對象將改以專升本的學生為主，但由於大陸專科生已具有一定的專業技能，這些專科生進入高校多希望以 1 至 2 年的短期間內完成學業，並不希望接受完整 4 年的大學教育，故專升本學生的需求雖大，但實際上能夠為金門教育體系創造的學生數目乃至於就業市場的就業量就相對有限，以遠期發展的角度而言，將不如全科大學的招生能力。

此外，由於兩岸交流日益熱絡，不論學術交流或校際體育競賽，在與對岸競合都必須有適當且對稱的機構方能進行，而科技大學在對岸的認知上仍是在屬於專科體系，進行校際交流或學術研討勢必無法取得對等地位。以全科大學而言，在軟硬體、師資發展至一定階段後，亦可對福建專升本的學生進行招生。故長遠角度而言，朝全科大學的發展較具有招生的廣度，也較有多角化發展的潛力。

除金門大學外，銘傳大學已決定至田墩開設分校，亦是看

中陸生市場，一旦政策放行大規模陸生至金門就學，除銘傳大學外，必定有其他台灣私校至金門開設分校，加入招收陸生的行列。因此純以陸生來說，金門將有機會發展成一具有上萬人規模的大學島。

此外，由於大陸當局正在發展海峽西岸經濟區，福建地區的商業及製造業活動將會顯著增加，台商亦將往福建聚集，加計原有在廈門置產的台商約 1 萬人，其子女亦有教育上的需求，在足夠誘因的前提下，亦可能前往金門就學。而台商子女就學的數目雖不可能與陸生規模相提並論，但秉著服務台商的精神，在金門成立一所具有全科大學資格的院校仍具有必要性。

以師資而言，相對上為金門大學發展過程較大的不利因素，隨著學生人數增加與系所的增設，教師數目的增加為必然趨勢。以師生比 1:30 而言¹¹，達萬人規模的大專院校就至少需 300 名以上的師資方足以顧及教學品質，而師資來源皆將來自台灣。現階段於金門大學任教的教師人數共計有 73 人，每月的基本加級的補助為每人 9,500 元，並逐年調整，¹²最高可達每月 2.2 萬元，此一加級金額對吸引台灣師資前往任教已具有吸引力。

校地腹地方面，現階段金門大學可用校地面積約 34 公頃，已開發部分為 14 公頃。以台灣本島國立大學而言，平均校地面積普遍在 100 公頃以上，未來學生人數與系所擴增，為顧及教學環境的一定舒適性，校地面積亦需合理擴增。依金門縣政府的規劃構想，由於金門縣內存在部分中小學的閒置校地，因此即使金門大學周圍土地徵收受限，仍可將這些閒置的中小學校地整修作為金門大學設立分部之用，換言之，金門大學的土地並沒有受到太多限制。不過，即使存在此一彈性措施，但仍是以前修訂相關法令以便現有校地擴增具有法源依據為首要考量。

在兩地高等教育就學費用的差異上，以不計入生活費的前提下，金門大學一學年(9 個月)學雜費約在 9 萬至 10 萬元新台幣之間，福建高校一年的學雜費用在 6 萬至 10 萬新台幣之間，

¹¹ 台灣國立大學院校約在 1:26-28 水準，而 2009 年 1 月 7 日修正發布的「專科以上學校及其分校分部專科部高職部設立變更停辦辦法，要求全校師生比在 1:32 以下，日間部學制應在 1:25 以下，條件更加嚴格。

¹² 每年調整金額為薪資的 5%，最多達 2.2 萬元上限。

兩地學雜費的差異並不算大。但就讀大陸高校除規定的學雜費之外，重點發展高校，如廈門大學，尚可溢收 30% 的費用，故實際上，以金門大學就學費用的標準而言，多數的大陸學子仍是負擔的起。而在生活費用差距方面，除少數城市外，福建的物價水準仍低於金門，但隨著大陸快速的經濟發展，此一差距將會逐漸縮小。

除大陸的高等教育供需失衡的因素之外，以台灣教育政策的考量通常有平衡區域發展的功用，在一縣一大學的構想上，台灣本島每一縣市至少都擁有至少一所大專院校，事實上，全台大專院校數目逼近 160 餘所，平均而言，每個縣市(不含金門)已達 7 所大學以上的水準，但金門卻始終未能成為此一政策的受惠者，甚至金門技術學院亦是在 2003 年方成立。假使以區域發展平衡的角度來看，金門技術學院改制大學亦可促成平衡區域發展的效果。

(二)師生人數的推估

由於台灣本島學生對大陸學生來台就學普遍存在恐懼感，教育部雖提出 1,000 人赴台灣各校就學的構想，但仍舊遭受極大的阻力。同時在「三限」、「六不」的原則下，大規模放行陸生至台灣就學現階段也不可行。在兩岸交流持續熱絡的前提下，未來擴大對陸生的招生規模為必然趨勢，若以金門大學為一個先行開放的指標，作為衡量大規模開放得失利弊的評估依據，將降低未來台灣本島開放的負面效應。至於陸生至金門可採實驗性分班的方式評估其學習成效與適應性，以及與台灣學生的互動，藉此實施成果可做擴大陸生來台灣就讀時的因應措施。

以經濟效益而言，學生人數的多寡是最能直接衡量經濟效益的指標，我們對金門大學未來的學生來源進行合理的推估，來源包括金門當地畢業生、台灣學生、台商子女與陸生，陸生入學人數的推估，除制訂一定標準外，將以政策放行的方式進行，同時人數控管將採行與台灣招收陸生的限額分割處理，最後再加入銘傳大學金門分校的招生數目，我們推估如表 4-3-2、表 4-3-3 所示，分別為樂觀情境及保守情境估計。

同時在考慮金門大學軟硬體設施擴建與師資增聘的情況

下，分別推估 2012 年、2016 年與 2020 年的學生人數。以 2008 年學生人數約 2,300 人的基礎下推估，其中台灣赴金門就學的比例約佔 7 成，其餘為金門當地學生，台商子女僅約 20 名。而研究生的比例，在 2012 年、2016 年與 2020 年分別以大學生人數的 1/15、1/12 與 1/10 推估。同時我們亦假設金門大學在 2010 年已完成升格大學的工作，並在政策主導下開始對陸生進行招生。同時亦假設至 2010 年止，僅銘傳大學在金門開設分校的條件下進行學生人數估計。

1. 學生人數推估

2012 目標年：

- (1) 本地生：金門高中職每年合計約有 650-700 人畢業，原高中畢業生有意升學者，皆全數前往台灣本島就學，在成為大學後亦將吸引部分學生於金門大學就讀。以樂觀情境推估，2010 年改制為大學後，估計每年招收 400 人，加計原有的 175 人，四個年級至 2012 年估計可達 1,375 人 ($175+400*3$)。保守情境則以平均每年 300 名推估，至 2012 年估計可達 1,075 人 ($175+300*3$)。
- (2) 陸生：初步規劃自 2010 年開始以政策開放方式招收陸生，以每年 800 名額度皆滿額推估，至 2012 年樂觀情境下有 2,400 名陸生 ($800*3$) 的數量。保守情境以每年 450 名陸生推估，估計至 2012 年有 1,350 人 ($450*3$) 水準。
- (3) 台生：樂觀情境之下推估自 2010 年開始每年有 550 人赴金門就學，加計 2009 年原有的 450 名學生，至 2012 年共計有 2,100 人 ($450+550*3$)。保守情境則以 2010 年開始每年有 450 人赴金門就學，加計 2009 年原有的 450 名學生，至 2012 年共計有 1,800 人 ($450+450*3$)。
- (4) 台商子女：2010 年開始每年 150 人推估，加計 2009 年的 20 人，至 2012 年在樂觀情境下可達 470 人 ($20+150*3$)。保守情境以每年 110 名推估，至 2012 年可達 350 人 ($20+110*3$)。
- (5) 研究生：在 2012 年以前，以 1/15 比例的大學生人數推估，樂觀情境與保守情境的研究生人數分別為 423 人與 305 人。
- (6) 銘傳大學：樂觀情境預定在 4 年內招收 3,000 名學生，保守情境則為 2,400 人。

2016 目標年：

- (1)本地生：以2012年估計的基礎下預估，此時金門大學系所、師資與硬體設施均有增加的條件下，加上金門當地人口成長等因素，金門當地學生人數：樂觀情境的估計每年有450人入學，至2016年有1800人($450*4$)。在保守情境下，則以每年400人入學估計，至2016年有1600人水準。
- (2)陸生：在樂觀情境下擴大至每年1,000名足額錄取，四年共計有4,000名($1,000*4$)陸生就讀。而保守情境則以每年600名陸生就讀推估，至2016年共計有2,400名($600*4$)陸生。
- (3)台生：樂觀情境下以每年600名估計，至2016年止計有2,400名($600*4$)，而保守情境則以500名推估，至2016年有2,000名($500*4$)台生。
- (4)台商子女：樂觀情境以每年180人推估，至2016年四個年級共計有720人($180*4$)，保守情境則以每年120人預估，至2016年應有480人($120*4$)的水準。
- (5)研究生：2016年則以1/12的大學生比例推估，樂觀情境與保守情境下的研究生人數估計分別為743人與540人。
- (6)銘傳大學：在2016年時，樂觀推估其招生規模可達3,980人，保守情境為3,000人。

2020 目標年：

- (1)本地生：樂觀情境下以每年550名當地學生進入金門大學就讀，至2020年共可招收2,200名($550*4$)當地人在學。保守情境以500人推估，至2020年有2,000人($500*4$)。
- (2)陸生：樂觀情境下推估每年放寬至1,200名入學，至2020年應有4,800人($1,200*4$)的水準，保守情境則以每年1,000名陸生入學估計，至2020年共有4,000名($1,000*4$)。
- (3)台生：樂觀情境下以每年750人推估，保守情境則以600人推估，因此至2020年兩種情境下的台生人數估計分別為3,000人($750*4$)與2,400人($600*4$)。
- (4)台商子女：以每年200名入學，至2020年有800人($200*4$)入學，保守情境以每年150人入學，四個年級共計有600人($150*4$)。

(5)研究生：2020年，以1/10大學生的比例推估，樂觀情境與保守情境的研究生人數分別為1,080人與900人。

(6)銘傳大學：2020年在樂觀情境下推估其就學人數應可達6,000人規模，保守情境則在3,980人的規模。

2.教師人數推估

在金門大學所需的教師數目估計，我們根據師資增加與硬體擴建的速度推估在不同時間點可能的教師數目，2012年前以師生比35：1推估，2016年以32：1估計，至2020年時，以30：1估計所需教師數目。故在樂觀情境下三個階段所需的教師人數估計分別為：194人、302人與396人，保守情境下則為：140人、220人與330人(如以「專科以上學校及其分校分部專科部高職部設立變更停辦辦法」中關於師生比的規定，此一估計的教師人數還需再增加)。

表 4-3-2 學生人數推估表(樂觀情境)

單位：人

系所數目	2012年 20			2016年 35			2020年 40		
	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門
大學生數	1,375	台商子女 ：470 陸生：2,400	2,100	1,800	台商子女 ：720 陸生：4,000	2,400	2,200	台商子女： 800 陸生：4,800	3,000
大學生總計 (1)	6,345			8,920			10,800		
研究生數(2)	423(1/15大學生)			743(1/12大學生)			1,080(1/10大學生)		
在校生總計 (1)+(2)	6,768			9,663			11,880		
銘傳大學(3)	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門
	200	1,800	1,000	300	2,400	1,280	400	3,600	2,000
就學人數總計 (1)+(2)+(3)	9,768			13,643			17,880		
金門大學所需 教師數目	194			302			396		

資料來源：本研究整理。

表 4-3-3 學生人數推估表(保守情境)

單位：人

系所數目	2012 年 20			2016 年 35			2020 年 40		
	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門
大學生數	1,075	台商子女 ：350 陸生：1,350	1,800	1,600	台商子女 ：480 陸生：2,400	2,000	2,000	台商子女 ：600 陸生：4,000	2,400
大學生總 計(1)	4,575			6,480			9,000		
研究生數 (2)	305(1/15 大學生)			540 (1/12 大學生)			900(1/10 大學生)		
在校生總 計(1)+(2)	4,880			7,020			9,900		
銘傳大學 (3)	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門	金門 當地	大陸至 金門	台灣至 金門
	150	1,450	800	200	1,800	1,000	300	2,400	1,280
就學人數 總計 (1)+(2)+(3)	7,280			10,020			12,720		
金門大學 所需教師 數目	140			220			330		

資料來源：本研究整理。

3.EMBA 班及其他進修訓練中心

金門大學目前雖尚未成立EMBA班的計畫，但台灣本島內的大學卻已是動作頻頻，如高雄大學將在2009年在金門設立職專班，對象為當地公務人員。以廈門大學來說，招收EMBA班有一部份課程是針對台閩等地台商專設專開，早已注意到台商對再教育進修的需求市場。中央政府與金門縣政府雖對金門大學進行補助，但多數財源仍須自理，開設EMBA班除有助於增加學校財源之外，更可以使台商瞭解金門大學的教育品質，增加台商將子女送至金門就學的誘因，亦可藉此機會增加學校的知名度。

第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略

一、目標與願景

願景：教育文化大學島

金門教育產業的發展在遠期的願景上將以招收陸生、台生為主，並服務金門當地就學子弟與台商子女為規劃，為達成此

一願景，需分別訂定短、中、長期的目標及對應的發展策略，說明如下：

(一)短期目標

1.將金門技術學院升格為金門大學

馬總統於2008年8月23日至金門視察時，特別關心金門未來的長期發展，並指示教育發展為其中一項評估重點，並請相關部分討論金門技術學院未來的定位問題。對此，教育部技職司特別邀請金門技術院校長與會，商討有關金門技術學院改制大學或科技大學的可能性。以金門技術學院長遠發展的角度來看，要與對岸大專院校競爭或進行學術交流，不論是朝大學或科大發展均是勢在必行。

2.開放陸生名額，金門應與台灣本島分開處理

日前教育部已就台灣開放陸生就讀與承認大陸學歷一事訂出大致的方向，招收陸生是金門大學未來10年內主要的市場。福建每年有將近13萬人的陸生無法進入高校就讀，金門存在地利之便，對此一供不應求的高等教育市場應積極爭取，國內也已有多所院校計畫在金門設立分校以吸收對高等教育有需求的陸生。因此逐步開放陸生就學為必經之路，也是評估陸生至台灣就學的一個很好的平台。

3.增聘教師

除因改制為大學所需增聘的師資外，為加強與福建地區高校的競爭，師資除數量上的增加外，還需提升質的標準。但在改制初期，師資量與質的增加不太可能同時到達，在因應改制大學的前提下，此時應著重在量的增加，在系所增設至一定規模時，再以提升質為目標。

4.收費標準的一致性

大陸高校與台灣體制的學費計算方式不同，同時金門與福建地區的人均所得亦有所差距，因此學費收取的標準應在考量兩地生活水準的經濟條件下訂定。

(二)中期目標

1.擴增具有特色的系所

在改制為大學後，除原有系所相關科系的擴增外，必須增加學院的數量(成立大學所需的條件之一為具有三個以上的學院)，而增加學院的數目是提升大學知名度與擴大招生能力的重要指標，也是發展成全科大學的必經之路。金門大學可以朝幾個特色去發展：第一，金門地處大陸與台灣之間，所以，金門大學應該可以選擇兩岸研究為一個發展的特色，如兩岸關係研究、東亞關係研究更能因地利之便而取得優勢。第二，金門有很好的聚落閩南文化與軍事文化特色，結合民俗文化村或發展戰地回顧之旅，可以同時吸引大陸與台灣的遊客前往觀光，所以觀光學院也應該是第二個發展重點。第三，為了因應招收陸生，金門大學也應該可以考慮設置管理學程，因為這是大陸高校目前最亟需加強的地方。金門大學可以很充分的從台灣引進管理相關的師資，讓管理學院成為金門大學的另一項特色。

2.擴大對陸生招生的規模

中期除持續擴大招生規模外，亦可再考慮開放陸生可以參加研究所學程，除可增加學校規模之外。陸生回到大陸就業市場，亦可提升金門大學的知名度。

3.發展金門的 EMBA 課程及其他人力訓練課程

開辦EMBA課程是迅速提升知名度的方法之一，大陸幅員廣闊，能夠開辦EMBA課程的高校皆為重點發展高校，全福建省也僅一所廈門大學得以開設EMBA課程。沿海地區的工商活動十分發達，僅廈門的台商就多達3,000家以上，更有許多當地大企業與外資企業進駐，高階經理人的數目相當多，因此開設EMBA課程亦是金門大學中期發展的主要目標之一。

(三)長期目標

1.發展金門成為一個具有觀光與文化特色的大學島

除金門大學外，日前銘傳大學也已決定至金沙鎮的田墩

購置校地，計畫在4年內招收3,000名學生，初步成立管理學院、觀光學院、健康學院，並附設企業管理研習中心、實習旅館、健康養生中心。除銘傳大學外，永達技術學院現已開設大學學分班，並借用金門技術學院的教室上課，稻江管理學院則正進行相關的評估。假使未來數年內招收陸生的政策得宜，將會有更多的院校前往金門開設分校，屆時金門將成為一名副其實的大學島。

2.利用金門高等教育的發展，提高金門人力與產業的水準

在比較利益的原則下，金門產業發展的方向並非全與廈門競逐製造業或類似的商業活動，而是朝觀光、醫療與教育的方向規劃金門的未來，是以提供高品質的服務業為發展主軸。高等教育發展的方向除朝向大學城的規劃之外，相關課程的開設與硬體設施的興建亦需配合觀光與醫療的構想，以達事半功倍之效。

二、短、中、長期發展策略

(一)短期發展策略

1.朝全科大學方向規劃

雖金門技術學院可朝全科大學或技術學院體系發展，然以長期發展的角度來看，全科大學所能創造的經濟效益與成為台灣各大學招生陸生的示範指標而言，朝全科大學的方向規劃顯然較能體現金門大學的價值。同時面臨福建重點高校的招生競爭，全科大學所能產生的吸引力自然亦與科技大學不同。

2.逐步開放陸生人數

在各項軟硬體設施尚未來得及增建之前，初步以每年開放600名陸生至金門就學，至師資、系所增設與各項硬體設施完善後，再進一步放寬名額至1,000名。另其餘至金門設分校的大專院校，則由其自行評估可容納的陸生名額。

3.提高教師離島加級補貼及其他福利

現階段金門各級教學單位，對於教師的薪資均有離島加級，基本加級為9,500元，以年資可逐年加級，至多為2.2萬元，

此一金額對於高等教育的師資補助尚稱足夠，未來如需吸引更多優秀的教師至金門任教以提高學術地位，則學術著作達一定標準以上可再另行補助。此外，除補貼薪資外，教師的住所應予以適當的安排與規劃，使其無後顧之憂。

4.以兩地所得差距設計收費標準

未來金門招收陸生，收費的方式可採用折衷的辦法處理，以金門、福建兩地的生活水準差距而言，我們建議以不同年級一定學分數以內採定額收費的方式執行，超出此一範圍後，方進行學分費的收取。初步可以每學期繳交25,000元定額費用收取，一、二年級修課學分數在20學分以內免加收學分費，超過則需另行收取費用。至三、四年級，可將定額費略微調降至22,000元水準，免收學分費的學分數降至15學分。相關金額的設定須以兩地國民所得的增加幅度進行調整。

(二)中期發展策略

1.配合產業發展需要，再逐步增設系所

現階段金門大學共計有15個系，在2016中期目標上，應增設至35個系，至2020年的遠期規劃上，則應增建至至少40至50個系所方能達一全科大學的基礎規模。而增設系所的方向，在配合將金門建設成一具有觀光與醫療功用島的前提下，盡量朝向有關觀光、文化、管理與照顧服務等系所發展，建設成一養生村的概念，以提供金門未來發展所需要的相關人才。

2.開放陸生進入研究所就讀

中期之後開放陸生由每年600人開始，長期間陸生的比例將會逐漸提升，同時亦可開始進一步過濾學生來源，如須已達大陸本二或本三入學標準方得以進入金門大學就讀。此外，目前福建研究生比例僅約佔學生比例5%，顯示研究所市場仍有極大的成長空間，在中期金門大學師資達到一定規模後，可再開放陸生就讀研究所的學程。

3.針對不同需求開設EMBA專班

除可針對台商開設EMBA專門班之外，亦可著眼於大陸本地的商人，雙管齊下除較易有效利用EMBA資源外，將更

能提升金門大學的知名度。同時亦可針對金門當地的公務人員體系成立在職專班，以提供再進修的管道。而開設EMBA學程初期，金門大學必然面臨師資不足的問題，則須延聘台灣的師資協助，以利相關課程的開設。待金門大學的系所增加並累積一定知名度後，遂可逐步調整師資結構。

(三)長期發展策略：

1.制訂產學合作機制，提供產業發展所需人才

於2020年，我們規劃金門大學總學生人數在12,000人以上，加計銘傳大學分校的設置，估計其學生人數在6,000人以上，此一規模已足夠產生龐大的就業市場。而其利基點即必須發展產學合作的關係，提供相關產業發展所需的人力資本。

2.提供獎勵措施，鼓勵投資相關優勢產業

金門長期發展的目標，即是提升當地人力資本往有關教育、觀光、管理與醫療等方向移動，配合軟硬體的資本支出而達成養生村兼具大學城特色的觀光島嶼。在此一目的下，須訂出相關獎勵措施，鼓勵當地企業投入有關教育、觀光、管理與醫療的市場。

第五節 具體可行建議及須配合修訂之法規

一、具體可行建議

(一)承認大陸學歷的相關規範

金門發展高等教育產業的重心是放在福建省，因此對福建中學及高校的學歷認證問題必須有別於台灣對陸生高等學歷認定的思考。由於必須兼顧學生來源與素質，我們建議對陸生中學學歷認定暫定在「一級」與「二級」中學的範圍內。而高校學歷的認定，單獨對福建省而言，初步規劃先行承認具有「本一」與「本二」學歷的高校學生得以參加金門大學研究所入學考試。進行一學年後，再視招生情況進行學歷認定的調整。

(二)補助其擴建硬體設施所需的經費

改制成大學後，必有許多相關的硬體設施必須增設，以目

前金門大學的校務基金勢必無法支應，因此在學校成立初期，政府應低利貸款予校方以取得建設所需經費，於日後再分期償還。

(三)增加金門與福建高校體系之交流

台灣本島的大學院校與對岸高校的學術交流、體育競賽或社團活動，受限於需向陸委會報備核准的前提下，文書往來通常需3個月以上的時間，使得各層面的交流受到一定的限制。而金門大學在成立之初，由於知名度尚不足夠，因此需加強與福建高校的交流，以打開金門大學在福建省得知名度。故文書往來等冗長作業程序，需盡可能的縮短，以利相關交流的進行。

(四)金門當地學生入學資格辦法的修訂

金門大學的學生來源為高職體系的畢業生，未來改制成金門大學後，招生的對象轉變為高級中學體系的畢業生。此一轉變將衝擊金門當地的就學生態，因當地技職體系的畢業生，在有升學意願的前提下，絕大多數會進入金門大學就讀，改制成大學後其資格便不符大學的招生規定。考量此一層面的影響之下，在改制成大學後，有關招生對象的規定不應指對金門或台灣本島高中體系的畢業生，金門當地技職體系的畢業生(不含台灣本島)亦應納入其招生範圍之內，當大學運作步入正軌後，再逐步縮減高職體系入學的員額。

除對高職畢業生入學資格放寬外，針對金門當地高中畢業生報考金門大學，應給予適當的優惠措施。現階段金門高中體系的畢業生如有升學意願，絕大多數是前往台灣本島大學就學，為鼓勵金門中學畢業生於金門大學就學，應以適當的獎勵措施加強其誘因，如採加分或增額錄取的方式。

二、須配合修訂之法規

(一)承認大陸學歷的相關規範

行政院院會雖於日前已通過「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」第22條、第22條之1修正草案、「大學法」第25條及「專科學校法」第26條修正草案，開放招收陸生來臺就讀大專校院與大陸學歷採認。而承認大陸學歷的相關辦法，教育部

已提出「大陸學歷採認辦法修正」及「新增大陸地區學生來台辦法」兩項草案，目前已送到教育部法規會待審。此兩項法規通過後，始能進行招收陸生來台的法源依據。

(二)修訂離島建設條例部分條文，處理教育相關補助問題

1.修正離島建設條例第 12 條，增訂「離島地區私立大學校院整體發展獎助及補助作業原則」特別規定之法源

我國教育服務之輔導，主要之依據為「私立大學校院整體發展獎助及補助作業原則」之相關規定。以「95~96年度私立大學校院整體發展獎助及補助審核作業原則」為例，其補貼方法分為補助及獎助二部分，補助依規模補助及投入補助；獎助分為辦學績效、校務發展計畫，另依獎、補助經費使用查核及行政運作項目考核結果為扣款依據。即補助對象必須按投入補助、規模補助之補助公式計畫其應獲得補助款，投入補助與規模補助各佔補助經費十分之三與十分之七，經教育部審查委員會評核通過後公佈其補助或獎助經費結果。

在適用對象上，依私立學校法改制或新設立之各私立大學校院，均可參與補助款分配。新改制或新設立之學校，需滿三年方能參加獎助款評比。對於促進金門地區教育服務之發展，建議可思考修正本作業原則，並透過現行「離島建設條例」第12條之增列，取得離島地區設置之私立大學院校其獎助與補助得另定標準，並放寬其審核要件與適用對象，以提供私立大專院校至金門地區設置學校之誘因。

2.修正離島建設條例第 12 條，增列金門地區教育設施補助之法源

對於前述補助增建金門技術學院硬體設施所需經費以及補助台生交通費用，有透過離島建設條例第12條之修訂，增列相關補助條款之法源依據的必要。又如以補助交通費用，意見亦修正同條，將補助對象擴大至高等教育。

此外，金門技術學院現階段校地使用面積約為14餘公頃(總面積約34公頃)，未來增建系所或擴建成大學城時將需更多的土地或保留用地，同時為避免人為炒作校區附近的土地，造成日後校區附近土地徵收困難。應將金門大學所需土地的徵收與取得方式，改列於「離島建設條例」中有關重大

建設投資計畫用地的管理措施，以避免日後土地取得的困擾。

3. 新增離島建設條例第 12 條之一，訂定金門技術學院升格大學之特別規定

由於教育部為審理大學升格或改制的主管機關，對於任何形式體制的變革都有清楚規範，金門大學假如依「專科以上學校及其分校分部專科部高職部設立變更停辦辦法」辦理，則需較長的時間才能達成此一標準，對現今金門大學的需求緩不濟急。但假使採用有別於一般改制大學的寬鬆規定，則使教育部將面對台灣本島許多學院欲升格或改制的反彈聲浪，而形成對教育部的壓力。在可行的作法下，對於金門技術學院改制大學的規範，或可透過「離島建設條例」取得制訂特別規則之法源依據，使得金門地區大專院校改制之審查規範與本島脫鉤，並將離島之特殊政策需求納入離島地區大專院校改制升格標準中。

第六節 小結

金門由於其特殊的地理位置與兩岸的對立，長期以來被作為一個軍事據點來管理，數十年來發展都受到非常嚴格的限制。而在兩岸關係逐漸冰解之際，金門的軍事用途也因而逐漸降低，此時金門未來的角色需重新作一個全面性的規劃與定位。由於金門的地理位置距離福建相當接近，同時大陸沿海城市因大陸當局的改革開放之下，經濟發展有極為亮眼的表現，而台商的足跡更是早已遍及整個沿海地區。

而以金門現階段的發展現況來說，要採用商業與製造業模式急起追趕大陸的方法並不合乎經濟效益。但以金門現有的人文環境與過往歷史背景下考量，金門確有發展其他產業的比較利益優勢，其中教育產業是其中一條可行的發展方向。

以兩岸的教育品質來說，大陸經濟雖快速的發展，但以平均教育品質而言仍不及台灣，特別是高等教育的部分。而大陸高等教育數量供需上，明顯呈現供給不足的問題，以福建而言，高校的整體入學率約在 60% 的水準，以人數來說，有將近 13 萬的中學畢業生無法進入高校就讀。除此之外，近年來長駐大陸的台商數目逐漸增加，單以廈門而言，有置產長駐人口保守估計在 1 萬人以上，尚不計入台灣公司派遣駐點的員工數目。而這些台商多有攜眷前往發展者，同時子女前

往者亦不在少數。由此可知，單以福建而言，教育市場有極大的發展空間。

而金門現階段的高等教育僅金門技術學院一所，受限於招收來源與政策的約束，始終無法有突破性的發展，但新政府上台後，陸生赴台灣就學已成為一項既定政策。以金門的地理位置來說，吸收福建供不應求的教育需求自然為必行之路。但由於金門大學的相關軟硬體設施尚不夠完備及諸多法令限制之下，要有效吸引陸生必然受限，除應改制大學外，相關法令的修改與配合亦是刻不容緩之事。

而技術學院改制為大學僅是短期政策，而在中長期的規畫面下，與觀光、醫療產業結合，開設管理與 EMBA 課程以擴大金門大學的發展，同時在軟硬體設施允許的前提下，放寬陸生名額限制，使金門大學的學生進一步擴增，將更能提振金門當地的就業市場。同時結合其餘台灣赴金門設立分校的學府，金門將有機會發展成為一大學島。

第五章 金門醫療及相關產業

第一節 前言

2001 年實行金廈小三通以來，強化金門在兩岸互動中所扮演的「中途轉運功能」。就金門的發展來說，隨著兩岸政策大幅開放，應以如何利用兩岸交流帶來更多利益為著眼，全面性考量以規劃金門中長程可發展之計畫，思索可能具發展潛力之產業。本章將就發展金門醫療及相關產業進行詳盡評估，提供決策者評量計畫執行決策之參考依據。

強化金門地區醫療資源之必要性，可由以下幾個層面加以說明。

1. 提升金門醫療品質、急重症病患可獲在地照護

長久以來，金門醫療資源缺乏，提昇醫療品質、改善醫療服務內容，本是政府對人民應盡的責任。相對於台灣本島，金門地區醫療資源相對匱乏，對於重病患者僅能以空運方式後送台灣本島治療。雖然目前已縮短後送時程，提供全天候後送服務，在提升後送品質已有長足的進步，但未來如何強化金門醫療建設，使金門居民可以在第一時間，接受在地所提供的醫療服務，此為規劃金門醫療產業的重要目的。行政院衛生署已宣誓，全力支持金門提昇醫療規模和品質，強調金門醫療將朝在地處理急重症病患目標推動，讓急重症病患可以在地獲得照護。

2. 因應未來金門人口老化之需求

金門人口已逐漸走向高齡化，對於醫療服務需求也隨之提高。根據金門縣政府主計室的統計，2008年10月金門地區65歲及65歲以上人口為10,675人，佔金門總人口81,547人之12.75%，金門已屬於高齡化地區；隨著出生率的降低，預估未來比例將會繼續上升，對於醫療需求自然會提高。又中壯年人口本地謀生不易、人口外流，以此角度觀之，金門老人化的現象可說是更為明顯，發展醫療產業可說是刻不容緩。

3. 基於服務台商之考量

兩岸開放下，金門醫療資源可以就近服務大陸之台商，

以落實全民健保的功能。醫療服務，雖是以當地民眾需求為考量，若能擴大服務對象，可獲經濟規模的好處，醫院之營運更能維持正常運作。因此，金門醫療服務應利用其交通樞紐之特點將台商納入服務範圍，具有健保身份的台商可以在金門得到「高品質、高安全、低成本」的醫療服務。也就是說，隨著小三通的發展，發展金門醫療可提供台商就醫環境較好的選擇。

4.因應其他產業發展所衍生之需求

未來金門積極發展觀光產業及教育產業，預估將會吸引更多的人潮，如何對於短期停留(例如觀光旅遊、觀光美容)，以及長期停留(例如就學)，提供更好的醫療服務，提升金門醫療能量自有其必要性。若對岸來台觀光之狀況持續加溫，只要金門之醫院能以現代化、高科技、精緻的醫療軟硬體設施提供優質醫療服務，必可吸引對岸居民到金門就醫。

未來將以上述四個面向為主軸，定位金門中長期醫療產業發展規劃。具體的研究項目如下：

1.研析成立區域醫院之可行性

為服務金門在地居民、台商以及因應未來兩岸開放後可能增加的人潮，將研析成立區域醫院的可行性，以使未來在地居民及其他需求者均可以獲得醫療服務。此外，評估廈門醫療體系之發展可能產生之競爭效應，思考與廈門長庚醫院之間的競合關係。

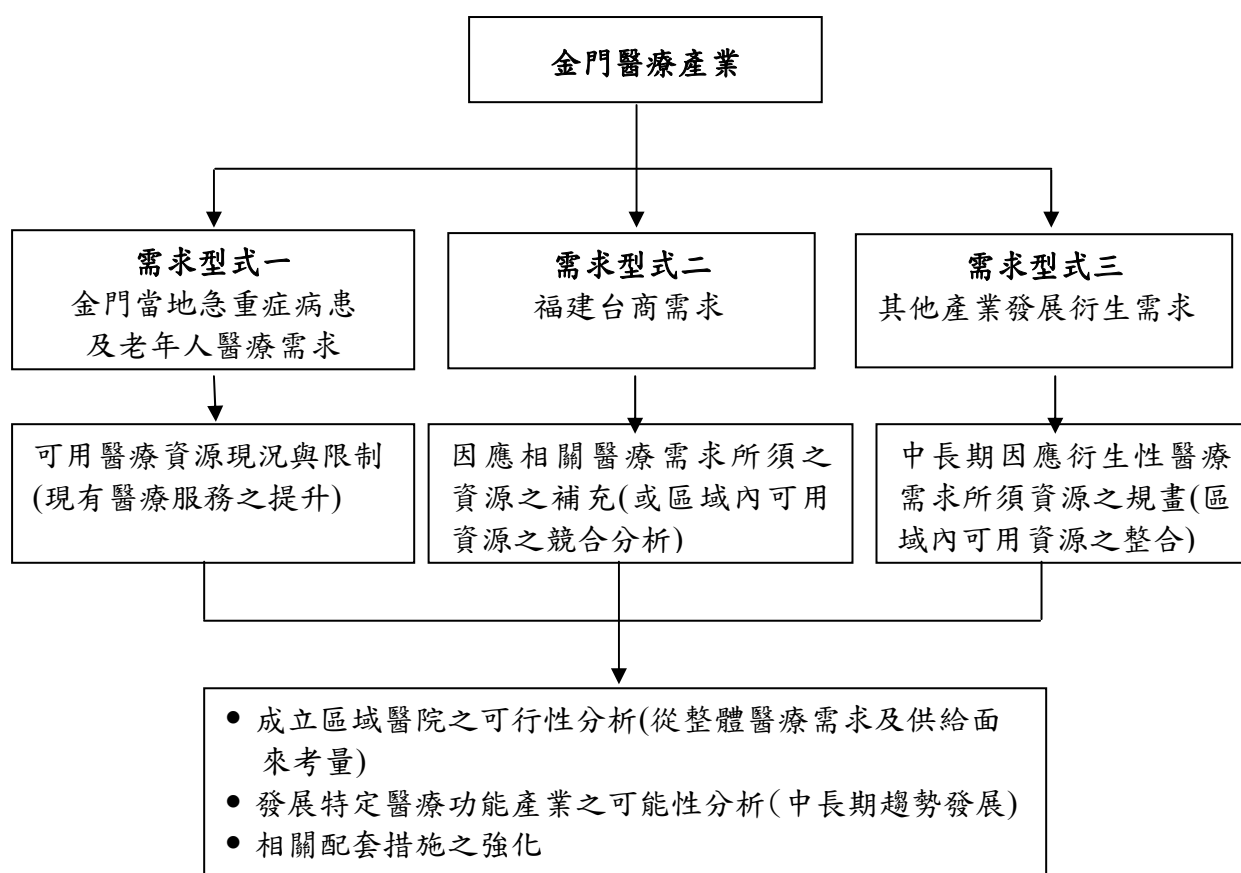
2.研析發展特定醫療功能產業之可能

除了區域醫院提供一般民眾所需的醫療服務外，為了創造金門優勢，擴大醫療的功能，亦將研析推動具有特殊功能的醫療相關產業，例如休閒養生、健康照顧的可行性。另外亦將考慮未來結合其他產業以擴大醫療產業服務的對象，例如利用兩岸開放帶動觀光產業的發展，推動醫療旅遊活動。

3.其他相關配套措施之強化

缺乏醫療人才為限制過去金門醫療產業發展的重要因素，未來將研析吸引醫療人才之具體措施，包括落實離島獎

勵制度，以及加強與國內醫療體系合作等方式。本章之研究架構，請參考圖5-1-1。



資料來源:本研究整理。

圖 5-1-1 醫療產業研究架構圖

第二節 現況說明

一、金門醫療產業現況

金門地區由於屬於離島，復因醫療市場狹小，並無法有效吸引民間私人醫療人才與資源，因此公部門之衛生局、衛生所與署立金門醫院等即擔負主要之醫療服務提供與管理規劃之角色。目前金門縣設有署立金門醫院，金城鎮、金寧鎮、金沙鎮、烈嶼鄉、各鄉鎮分別設有一家衛生所，27 家基層醫療診所(13 家西醫、3 家中醫、11 家牙醫)及 5 家居家照護。登記執業之醫事人力包括:醫師數 50

人、牙醫 18 人、中醫 3 人。有關金門縣醫事人員統計則請參考表 5-2-1。

目前金門縣唯一之醫院為「行政院衛生署金門醫院」，是 2005 年 10 月 1 日署立臺北醫院花崗石分院承接金門縣立醫院改制而成。署立金門醫院以急、重症醫療及傳染病治療在地化之服務為主。該院除了院本部外，尚有烈嶼分院，現有之服務科別有：內科、外科、婦產科、小兒科、骨科、泌尿科、神經內科、神經外科、眼科、耳鼻喉科、復健科、精神科、家醫科、心臟科、皮膚科、腸胃科、婦產科、麻醉科、牙科共 19 科醫療服務。特殊服務有：洗腎中心、居家護理、糖尿病門診、健檢中心、加護病房、慢性呼吸照護病房等。

表 5-2-1 金門縣醫療院所醫事人員數

年	總計	醫師	中醫師	牙醫師	藥劑生 藥師	檢驗生 檢驗師	護理師	護士	助產士	醫用放 射技術 師士	物理治 療人員	營養師
1995	87	28	-	2	9	6	-	27	8	7	-	-
1996	129	41	2	10	6	2	15	47	4	-	2	-
1997	154	51	2	8	5	2	25	55	3	-	2	1
1998	158	43	2	9	7	3	37	47	4	-	4	2
1999	171	32	2	9	14	6	42	57	3	-	4	2
2000	187	41	2	11	12	6	39	60	8	2	4	2
2001	216	41	2	7	17	9	58	65	2	9	4	2
2002	243	45	2	9	23	10	65	67	2	11	6	3
2003	219	40	4	12	15	11	63	50	6	8	8	2
2004	237	44	4	12	18	11	70	56	2	10	8	2
2005	236	42	2	12	20	10	71	62	3	7	4	3
2006	244	38	3	12	22	9	79	62	2	8	5	3
2007	286	45	3	17	20	10	101	61	1	10	11	3
2008	124	50	3	18	13	11	105	42	1	10	13	2

資料來源：金門縣統計年報(2008)。

病床數方面，如表 5-2-2 所示，署立金門醫院合計一般病床 234 床(急性一般病床 158 床、急性精神病床 22 床、慢性一般病床 19 床、慢性精神病床 35 床)、特殊病床 54 床，總計病床數 288 床如表 5-2-2。

表 5-2-2 金門地區現有之病床數

醫院	一般病床					特殊病床							其他
	急性一般病床	急性精神病床	慢性一般病床	慢性精神病床	小計	加護病床	嬰兒病床	嬰兒床	急診室觀察床	手術恢復室	洗腎治療	小計	精神日間治療
行政院衛生署金門醫院	158	22	19	35	234	9	5	20	11	0	9	54	50

資料來源：中央健康保險局台北分局。

在各專科科別醫師的齊全度而言，目前仍有不足之處。如表 5-2-3 所列，行政院衛生署金門醫院醫師(含烈嶼門診部)具專科醫師資格者計 26 人，內含內科 3 人、外科 3 人、小兒科 1 人、家醫科 2 人、婦產科 3 人、眼科 1 人、精神科 1 人(其中有三位醫師具有兩項專科醫師資格)、麻醉科 1 人、泌尿科 1 人、復健科 1 人、骨科 3 人。目前，亟需腫瘤科、神經外科、神經內科、耳鼻喉、心臟科等專科醫師。

表 5-2-3 衛生署金門醫院醫師人力

科別	2008 年		2007 年		2006 年 12 月	2005 年 12 月
	編制內醫師	約用醫師	編制內醫師	約用醫師	編制內醫師	編制內醫師
內科	2	3	2	1	1	2
外科	4	0	3		3	4
小兒科	2	2	3		3	1
婦產科	2	1	3		2	2
麻醉科	1	0	1		1	1
家醫科	1	1		2	1	2
眼科	1	0	1		1	1
精神科	1	0	1		1	1
泌尿外科			1			
骨科	3	0	2	1	1	
復健科	1	0		1		
牙科	2	0	3		4	2
皮膚科	0	1		1		
耳鼻喉科	0	1				
小計	20	9	20	6	18	16
總計	29		26		18	16

資料來源：金門縣衛生局。

由於金門縣醫療資源匱乏及專科醫師不足，對於罹患急重症之縣民僅能以航空搭載方式後送台灣治療。有鑑於此，縣衛生局於

1999年6月起實施「緊急傷病患直昇機運送計畫」，開辦直昇機後送計畫，並逐漸改善後送品質與後送時程，以直昇機及固定翼機方式併行，提供大小金門及烏坵等離島罹患急重症居民及時後送就醫診治管道，減少死亡、傷、殘等機率，落實政府照顧離島居民的政策。初始之期，僅能白天執行來往台、金之間接運病患完成任務，時程約需五小時，為恐有延誤救治病患之虞，縣府積極改善後送品質及縮短後送時程，於2002年開辦直昇機夜駐金門計畫，讓病人能於第一時間由直昇機搭載至台灣救治。

由「金門縣緊急傷病患後送計畫2005年度執行報告」得知，2005年度直昇機急傷病患後送(夜駐)共執行112趟次，轉送人數112人；固定翼機緊急空中醫療轉送共執行19趟次，轉送人數20人。近年來緊急後送情形如表5-2-4所示。急症之緊急後送已由2005年之127次下降至2006年52次，2007年64次。2008年度1至9月直昇機後送台灣病患人次為57次。若以科別分類表來看，內科13次、心肌梗塞21次、神經內外科9次、骨科9次、急性腦炎2次、嚴重創傷3次，合計有50人次是後送北部的醫院，7次送往南部醫院。此外，每週二、五軍機C130例行後送病患，2006年有90人次、2007年176人次、及2008年1-9月121人次。

表 5-2-4 金門地區醫療緊急後送及轉診情形

單位：人次

	緊急後送	轉診
2005年	127	5,969
2006年	52	5,198
2007年	64	5,457
2008年(1-9月)	57	4,589

資料來源：金門縣衛生局。

近兩年轉診台灣本島就醫科別如表5-2-4所示。轉診台灣就醫人次方面，2005年有5,969人次、2006年為5,198人次、2007年5,457人次、2008年(1-9月)有4,589人次。表5-2-5及表5-2-6說明金門民眾轉診至本島醫治的主要科別，表中之數字則顯示轉診比例大宗者為腫瘤科、內科、骨科。

表 5-2-5 2008 年 1~10 月份轉診科別比率

科別	腫瘤科	內科	骨科	眼科	婦產科	外科	心臟科	泌尿科
人次	2155	636	294	246	175	165	156	45
比率	47%	14%	6%	5%	4%	4%	3%	1%
科別	腎臟科	免疫科	小兒科	皮膚科	牙科	精神科	腦科	耳鼻喉科
人次	174	192	136	26	31	41	35	82
比率	4%	4%	3%	1%	1%	1%	1%	2%

資料來源：金門縣衛生局。

表 5-2-6 2007 年轉診科別比率

科別	腫瘤科	內科	骨科	眼科	婦產科	外科	心臟科	泌尿科
人次	2705	794	321	188	194	223	180	112
比率	54%	15%	6.4%	3.8%	5%	4.4%	3.6%	2%
科別	腎臟科	免疫科	小兒科	皮膚科	牙科	精神科	腦科	血液科
人次	103	90	46	30	21	20	15	6
比率	1.7%	2%	0.9%	0.6%	0.4%	0.4%	0.2%	0%

資料來源：金門縣衛生局。

針對居民遭遇嚴重疾病及意外事故傷害時，需轉診至台灣就醫治療，衛生署自 1998 年 7 月起補助就醫轉診交通費；2005 年申請補助病人次共 4,942 人次，陪同家屬補助人次共 1,027 人次，總補助人次合計 5,969 人次。依據全民健保的「山地離島地區嚴重或緊急傷病患就醫交通補助試辦要點」，規定病患到台就診，衛生署僅補助一半的機(船)票，而且每人每年僅能申請四次，這對有需緊急後送或赴台轉診民眾，造成極大的負擔。

就金門人民目前醫療資源的使用情形及習慣來看，依統計數字所顯示，2007 年民眾前往醫院看診有 204,918 人次、診所有 540,306 人次(17 家診所、3 家衛生所)。2008 年 1-9 月份至醫院看診人次為 158,923 人次、診所 406,735 人次。

表 5-2-7 之內容亦說明金門縣民眾對醫療資源使用之情形。其中平均每月全縣醫療費用約為 6,300 萬元，當中縣外門診費用與住院費用約達 2,271 萬元，所占比重達 39%。因此，金門縣民眾每年在縣外就醫所花的費用就達近 2 億元，若再加上交通所須之費用，花費更是相當可觀。

表 5-2-7 金門地區每月平均醫療費用分析統計表

單位：新台幣元

戶籍人口數		79,445
預估外流人口		
平均每月納保人口數		48,370
平均每月保險費收入		61,537,289
平均每月 醫療費用	平均每月全縣縣內門診費用	34,195,634
	平均每月全縣縣內住院費用	6,048,121
	平均每月全縣縣外門診費用	10,150,985
	平均每月全縣縣外住院費用	12,565,476
	平均每月全縣醫療費用	63,109,494
	該縣衛生所平均每月門診費用	
每人每月平均門診次數		1.19
每百人每月平均住院次數		0.81
每人每月平均門診醫療費用		873
每人每月平均住院醫療費用		356
每人每月平均總醫療費用		1,229

資料來源：中央健康保險局台北分局提供(以上人數係以投保單位加保人數 51,348 人計算)，2007.9.3。

為彌補金門醫療資源之不足，於 2005 年元月起金門縣政府、中央健保局與台北榮民總醫院簽定「金門地區醫療給付效益提昇計畫(IDS, Integrated Delivery System)」，為期 3 年。¹³ 每年簽約經費新台幣 8,745 萬 7,984 元，健保局給付 2,431 萬 8,000 元，不足額由縣府支付，此計畫提供金門地區每月 186 次急診診次，支援 10 位專科醫師駐診，並依金門縣實際需求，支援專科門診(如腸胃科、神經內科、心臟內科、泌尿外科、胸腔內科、家醫科、腎臟科、皮膚科、眼科、耳鼻喉科及復健科等，每年支援 200 人次以上)及專科檢查門診(肌電圖、肺功能)，增加就醫可近性及方便性，暫時解決醫事人力不足窘境。IDS 計畫之內容主要是延請醫生每週來署立金門醫院長期門診、手術及追蹤術後復原情況，這使得以前在金門不曾開的刀，包括神經外科(腦部、脊椎)，骨科(含手外科)、眼科(白內障、青光眼、視網膜)等均已施行。然美中不足者為醫師異動頻繁，醫病關係不易建立。

由 2005 年 1 月至 2007 年 6 月台北榮總承作「金門 IDS 計畫」執行成果來看(表 5-2-8)，可見其主要支援專科駐診科別之最多人次

¹³ 2008-2010 年「金門地區醫療給付效益提昇計畫(IDS)」已簽立同意延續舊約。

主要以內科、胸腔內科、神經內科、兒科、骨科、麻醉科等為主，此也顯示金門當地醫事人力不足之處。在支援專科門診診次最多者則為家醫科(表 5-2-9)。

表 5-2-8 IDS 計畫專科駐診支援人次

科別/人次	2005 年度	2006 年度	2007(1-7 月)
內科	12	12.5	6
胸內	10	12	6
神內	9	12	6
兒科	24	12	7
骨科	6	12	6
麻醉	4	12	6
精神	4	12	1
神外	-	4	5
腎臟	-	4	6
家醫	2	-	-
小計	71	92.5	49

資料來源：金門縣衛生局。

表 5-2-9 專科門診支援診次

科別/診次	2005 年度	2006 年度	2007(1-7 月)
眼科	70	90	10
耳鼻喉科	78	88	46
復健科	108	82	38
神經內科	94	82	50
心臟內科	64	96	44
泌尿外科	60	86	10
胸腔內科	58	4	-
家醫科	345	496	236
腎臟科	14	100	-
皮膚科	103	36	-
腸胃科	16	-	-
小計	1,010	1,160	434

資料來源：金門縣衛生局。

表 5-2-10 列出 2005-2007 上半年署立金門醫院的醫療業務統計。平均來看，每日門診人次在 460 人次以上，每日急診人次逐年增加。此外，實際病房住院率及手術人數也有顯著增加，顯示金門地區之醫療深度已有提昇。

表 5-2-10 衛生署金門醫院醫療業務統計

指標項別	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年 (1-7 月)
平均每日門診人次	449	460	633	720
平均每日急診人次	40	44	49	57
手術人數	558	1,066	1,345	1,180

資料來源：金門縣衛生局。

此外，署立金門醫院之角色亦在於服務小三通之台商與旅客救護，發揮公部門防疫醫院樞紐角色，按行政院之國家防疫合約醫院，針對小三通之發燒病患，其採檢、隔離、治療、轉送，皆以署立金門醫院為平台，其人員檢疫情況如表 5-2-11。

表 5-2-11 人員檢疫發燒人數比率

區分	2005 年	2006 年	2008 年(1-7 月)
入境	258,234	316,971	214,545
體溫異常人數	223	95	62
異常比例	0.086%	0.03%	0.029%

資料來源：金門縣衛生局。

受限於有限的資源，整合現有資源很重要。是以 2006 年 1 月成立金門社區醫療群，由陳耳鼻喉科診所、超群小兒科診所、李月娥家醫科婦產科診所、重成診所等四家診所，以及金城鎮、金寧鄉及金沙鎮衛生所三家衛生所共同組成，以重成診所為執行中心，行政院衛生署立金門醫院為合作醫院。這是一個以社區為基礎之整合性醫療體系，透過社區醫療提供在地化就醫，辦理共同照護門診提供基層醫師使用院內之軟硬體設施，加強落實轉診轉檢制度，以合作醫院為後盾，必要時提供急診、轉診以及住院的服務，以做到慢性病醫療預防保健的整合性健康醫療服務。

二、醫療產業之 SWOT 分析

以下將金門醫療產業的優勢、劣勢、機會及威脅分別說明：

(一) 優勢

1. 空氣好、無污染，適合養病、養老

金門的製造業不多，因此污染很少，加上金門綠樹多，使得空氣品質也很好，在金門悠閒的生活形態下，非常適合

養病及養老。

(二)劣勢

1.醫療規模小，使醫療品質難以提升

有鑑於長期以來，金門醫療資源依附台灣的支援，人口規模太小導致的規模不經濟、以及距離台灣遙遠導致的轉診後送與醫院經營的高成本，使得金門的醫療資源一直相對不足，也使得金門社會一直有就地提供高水準大型醫院的期望，但政府部門則因為金門當地經濟規模小的問題，一再陷入醫療品質與經營成本的兩難。

2.醫師輪調，導致民眾信心不足

醫師人力不足是所有偏遠地區所共同面臨的問題，雖然目前衛生署已嚴格要求公費生要下鄉及對離島下鄉給予優厚條件，但是有意願到金門來服務的仍然有限。2002年起委由行政院衛生署培育之公費生共計38人，畢業後依規定接受訓練及返鄉服務的各1人，均為藥學系，其餘公費生仍在就學。金門縣醫師暨藥師數均為全國最低位(每萬人有7位醫師，每萬人有1.7位藥師)，目前署立金門醫院有許多是由台北榮總支援醫師按月輪派來補充空缺的醫師人力，大多只輪流來一個月，造成民眾因醫師流動率太高而產生信心不足的問題。

3.專科醫師不齊，無法滿足居民需求

金門為一孤立之島嶼，受天候與距離之影響，某些緊急救命的專科醫師應視為必備，現今罹患急重症之縣民僅能以航空搭載方式後送台灣治療。居民遭遇嚴重疾病及意外事故傷害時，需轉診至台灣就醫治療，估計一年有高達5,000名以上必需緊急後送或赴台轉診。病患到台就診，衛生署僅補助一半的機(船)票，而且每人每年僅能申請四次，造成民眾經濟極大的負擔。目前缺乏之專科醫師，包括腫瘤科、神經外科、神經內科、耳鼻喉、心臟科等。此外，復建治療師、放射師、職能治療師、心理師等醫事人力亦無法滿足民眾醫療之需求。

4.醫療設備不足，民眾滿意度低

首先是署立金門醫院1989年興建之門診醫療大樓因樑柱結構不符合醫療機構安全系數標準規範(1:1.5)，經內政部及

金門縣政府完成詳細評估調查，如繼續維持醫療用途，必須進行結構補強。但如改為非醫療用途之行政辦公場所，其安全系數標準規範為(1:1)，無須進行結構補強。此外，還有空間不足、診間狹小醫療硬體設施及儀器設備簡陋欠缺。主要是醫療硬體設備的不足，像是MRI(核磁共振)、心臟導管的部份以及一些新式的儀器等的缺乏，這使得病患對病房及設備之使用滿意度偏低。

(三)機會

1.擴大小三通及中國海西區的發展，使台商往來人數增加，提供服務台商機會

目前廈門有台商加眷屬約7萬人之多，福建省約有18萬人，未來若海西區發展良好，台商人數還會增加，因此，金門醫療服務若能利用其交通樞紐之特點，將台商納入服務範圍，具有健保身份的台商可以在金門得到「高品質、高安全、低成本」的醫療服務，將增加金門醫療資源利用的效益。

2.其他產業(觀光、教育)有助於帶動醫療產業之發展

近來金門積極發展觀光產業及教育產業，將有更多的人潮前往金門，若對岸來台觀光之狀況持續加溫，只要金門之醫院能以現代化、高科技、精緻的醫療軟硬體設施提供優質醫療服務，並發展有特色之科別，可吸引到對岸居民到金門就診。

(四)威脅

1.廈門長庚醫院的競爭

台塑集團在海滄投資興建中的廈門長庚醫院位於廈門市海滄區新陽工業區，佔地約七十公頃，規劃包括綜合院區、教育研究區、養生文化區，集臨床診療、醫學研究、人才教育及保健事業於一體。廈門長庚醫院2008年5月正式開幕，初期開放五百張病床，提供內、外、婦、兒、眼、牙、皮膚、耳鼻喉等二十多個醫療專科服務，醫療大樓未來病床將可達到二千床。廈門長庚醫院正式開幕以來，已有許多台商赴廈門就醫或緊急醫療轉赴廈門之事。未來金門醫療體系建立應要有自己的特殊性，透過專業分工，才能具有一定的競爭力。因此金門醫療體系之建立勢必要思考與廈門長庚醫院之間的

競合關係，是否可以分工互補，而非同質化的競爭，達成雙贏的結果。

綜合以上說明，以下彙整金門醫療產業的發展優勢、劣勢、機會與威脅如表 5-2-12。

表 5-2-12 金門醫療產業 SWOT 分析

優勢 (Strength)	劣勢 (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● 空氣好、無污染，適合養病、養老 	<ul style="list-style-type: none"> ● 醫療規模小，使醫療品質難以提升 ● 醫師輪調，導致民眾信心不足 ● 專科醫師不齊，無法滿足居民需求 ● 醫療設備不足，民眾滿意度低
機會 (Opportunity)	威脅 (Threat)
<ul style="list-style-type: none"> ● 擴大小三通及中國海西區的發展，使台商往來人數增加，提供服務台商機會 ● 其他產業(觀光、教育)有助於帶動醫療產業之發展 	<ul style="list-style-type: none"> ● 廈門長庚醫院的競爭

資料來源：本研究整理。

第三節 市場供需潛力及經濟效益分析

一、市場需求潛力

對金門地區醫療資源需求之可能性，可由以下幾個層面加以說明。

(一)提昇當地居民之醫療服務滿意度

洪錦墩等(2004)探討金門烈嶼地區醫療資源現況及了解當地民眾健康與醫療利用情形，並進而分析民眾對醫療資源提供的滿意度。文章以 2003 年 1 月前設籍於金門地區的 20 歲以上男女為對象，以問卷的方式做抽樣調查。研究結果分民眾基本資料、居民習慣就醫場所之分析、居民自覺健康之情形、居民醫療利用情形分析、醫療利用選擇考慮因素分析、居民於島內就醫滿意度比較等六部分來分析。在居民習慣就醫場所方面，有 62.13%的受訪者習慣到縣立醫院烈嶼分院就診，就醫地點大多以金門烈嶼或金門本島為主，島外就醫比率很低，若是到島外就醫大多以重大疾病為主。島內就醫大多選擇縣立醫院烈嶼

分院(93.20%)，可見島內居民對當地醫療機構有較高的依賴程度，這是因為受限於環境因素，醫療資源普遍缺乏，在加上交通不便，赴外地就醫不易所致。

在醫療選擇考慮因素上，烈嶼居民因為疾病赴大醫院看病的比率有 27.23%，離開烈嶼看病的主要原因是疾病一直無法痊癒或需要進一步檢查開刀或住院等；在疾病不是很緊急的情況下，就醫考慮因素依次為醫師醫術、交通時間、設備齊全、等候時間、服務人員態度等。這與烈嶼地區無足夠醫師、地理位置及沒有完善的醫療設備有關，一般民眾還是認為醫師、時間、設備才是就醫考量的最重要因素。居民於島內就醫滿意度上，普遍民眾仍認為看診時間太短，再加上門診各科別看診的醫師仍是同一人，且無論急診與否，大多時間皆在急診室看診，因此一般民眾皆質疑醫師門診品質。

金門縣醫療服務滿意度調查(2007)發現有 45.8%的受訪者對金門地區整體醫療服務不滿意，其中對金門縣各鄉鎮衛生所品質不滿意的受訪者為 19.5%，對金門縣各診所品質不滿意的受訪者為 22%，對署立金門醫院服務品質不滿意的受訪者為 39%，對其醫療設備不滿意的受訪者達 47.6%。由此來看，金門居民對增購醫療設備有很高之期待。在就醫之便利性方面，烈嶼鄉及烏坵鄉多表示便利性不佳，雖然烈嶼鄉當地有署立金門醫院烈嶼院區，但因其醫療服務未能達成當地民眾之需求。因此除了考量提高當地醫療資源的分配外，使民眾可就近就醫外，配合交通運輸發展，提升烈嶼鄉及烏坵鄉交通機動能力，以提高民眾就醫之便利性。另外，有 33%之受訪者對醫療成效不滿意，這也值得相關單位注意。

(二)提升金門醫療品質、急重症病患可獲在地照護

長久以來，金門醫療資源缺乏，提昇醫療品質、改善醫療服務內容，本是政府對人民應盡的責任。相對於台灣本島，金門地區醫療資源相對匱乏，過去對於重病患者僅能以空運方式後送台灣治療。雖然目前在縮短後送時程，提供全天候送服務以及提升後送品質已有長足的進步，但未來如何強化金門醫療建設，使金門居民可以在第一時間，接受在地所提供的醫療服務，為規劃金門醫療產業的重要目的。

為減輕患者負擔，衛生署自 1998 年 7 月 1 日規劃對離島地區居民赴台轉診交通補助，但估計每年有高達 5,000 名以上金門縣人民必需緊急後送或赴台轉診。依據行政院衛生署之規定，補助金門地區民眾來台二分之一的機票費與船費，另外二分之一必須自行負擔。六十五歲以上及十二歲以下病患其陪同就醫者一人，一併申請票面半額補助。一般金門民眾來台一年只有四次補助，只有持有全民健康保險重大傷病卡患者不限年齡，不限次數。也就是說金門民眾來台就診常因為交通運輸的關係，造成民眾極大的負擔。行政院衛生署已宣誓，全力支持金門提昇醫療規模和品質，強調金門醫療將朝在地處理急重症病患目標推動，讓急重症病患可以在地獲得照護。

(三)因應未來金門人口老化之需求

根據金門縣衛生局的統計，2008 年金門地區 65 歲及 65 歲以上人口為 10,675 人，佔金門總人口 81,547 人之 12.75%。金門已屬於高齡化地區，而且預估未來比例將繼續上升，老年人需要醫護與養護格外殷切，可是金門的醫療設施、人才培育，趕不上社會實質的需要，形成很大的落差。

老人化社會的來臨，銀髮族的照護事業乃是可預見的趨勢，同時因經濟社會環境變遷，家庭結構核心化，婦女就業需求亦大增，致使家庭所能扮演之照顧功能漸受影響，金門縣老年人口比率高，老人照顧問題嚴重，也突顯了長期照顧的需求殷切。金門在工業發展上落後，卻意外地保留了養生養老的優質環境，環境幽美、空氣清新，適合老人居住安養，有不少來過金門的人、退休人員有思考過到金門過退休後的生活，但醫療不足使得這些人因此怯步。當規畫金門醫療之發展時，也可思考建構休閒養生及健康養護中心的可能。

(四)基於服務台商之考量

隨著小三通的發展，金門成為台商重要往返通道之樞紐，因此，金門醫療服務應利用其交通樞紐之特點將台商納入服務範圍，讓具有健保身份的台商可以在金門得到所須的醫療服務。估計廈門有台商七萬人之多，福建省有十八萬人。金門醫療資源若可以就近服務大陸之台商，一方面落實全民健保的功能，亦因擴大服務對象，可以有經濟規模的好處。若將台商納

入金門醫療服務範圍，如此的規模格局，勢必得擴充醫療業務容量，引進新大型醫療儀器，建置大型綜合醫療大樓，提升門診及住院居住品質，金門醫療問題之關鍵亦可獲得解決。

目前台商來金門就診的人數相當少，除了重症患者會來金門地區過境做緊急處理外，之後就轉診回台，門診的量也非常少，主因是金門地區之醫療設施不足。目前許多在廈門之台商若有緊急狀況即前往廈門長庚醫院就診，若不緊急台商則待回台之後再進行醫療，主要還是對金門之醫療品質也並不清楚。由此來看，金門醫療品質的提升仍是吸引台商來金門就診之基本條件，逐漸改變一般人對金門醫療服務的印象，這樣才有可能擴充醫療業務規模。

(五)因應其他產業發展所衍生之需求

未來金門積極發展觀光產業及教育產業，預估將會吸引更多的人潮，若對岸來台觀光之狀況持續加溫，只要金門之醫院能以現代化、高科技、精緻的醫療軟硬體設施提供優質醫療服務，必可吸引到對岸居民到金門就診，如此亦可擴大金門醫療使用之效率。醫療觀光是全球新興的熱門產業，醫療兼旅遊，病患到其他國家進行醫療行為，順便也帶動了當地的觀光。所謂醫療旅遊通常是人們因定居地的醫療服務太昂貴或不太完善，到國外尋求較便宜的保健服務，並與休閒旅遊相結合發展而成的新產業。金門觀光資源豐富，倘結合醫療技術，有機會帶來商機。更重要的是，一定得考量區域地緣關係，金門在哪些醫療科目最具市場競爭力？例如是中國醫療技術不佳、服務層次低，我方有能力補足者。像台灣在牙科領域的醫療技術在國際享有盛名，醫療水準媲美歐美國家，有機會可提供中國旅客高品質的醫療服務。

若吸引陸客來金就醫，持續開發並投資最新技術、強化醫療專業及輔助設施的用心是重要的關鍵。除了提供舒適且可靠的環境，讓他們就醫期間能享受賓至如歸的服務，為病患提供即時且專業的照顧，可能方式包括機場接送、治療方式的諮詢及醫生預約、旅遊建議等所有照料旅程細節。

二、市場供給潛力

(一)衛生署之規劃

衛生署已經計畫了署立金門醫院擴建醫療規劃，希望將其提升為可容納五百多床的區域性醫院，依據行政院衛生署之規劃，在根本上提升金門地區的醫療品質，來照顧民眾的健康，以醫療在地化為主要之發展目標。署立金門醫院擴建醫療規劃之五大目標包括：1.減少不必要後送及轉診，2.提高當地軍民醫療滿意度 3.服務小三通之台商及旅客 4.提供金門旅遊觀光旅客醫療照護 5.傳染病阻絕於境外、治療在地化。

署立金門醫院擴建工作目前執行情況，已於 2003 年 9 月 24 日擇定署立金門醫院現址之後方土地為新大樓預建地，基地面積約 3 公頃。2004 年 12 月 15 日完成基地的地質鑽探、地形測量、土地鑑界。2007 年 2 月 1 日提報金門綜合醫療大樓 2008 年公共建設計畫請衛生署核辦，衛生署已納入 2008 年全人照顧計畫，陳報行政院核辦。2007 年 3 月 30 日衛生署核派學者專家五人小組實地評估，原則決定署立金門醫院現址之後方土地為興建基地。2007 年 4 月 14 日，金門縣政府以公務預算補助新台幣 95,000 元整進行先期整地，並已完工驗收。2007 年 4 月 22 日，衛生署醫管第 0962900400 號函核復，署立金門醫院現址之後方為新大樓之興建基地，新大樓總床數為 375 床(不含特殊床)，新大樓總工程費以行政院正式核定金額為準。

依據最新行政院衛生署函，經 2008 年 7 月 10 日第 95 次會議決議：原則同意署立金門醫院籌建金門綜合醫療大樓，增設急性一般病床 88 床、急性精神病床 13 床、慢性精神病床 40 床計畫。金門綜合醫療大樓所需總經費經審慎檢討後共計新台幣 12 億 940 萬 7,760 元，衛生署以將此案匡列於新世代健康領航計畫之內，並於 2009 年度之預算編列 1,000 萬元先期費用，其餘經費將逐年編列公務預算支應。

建築物規畫設計內容，主體大樓包括 A、B 兩棟。A 棟為綜合醫療大樓，是一地下 1 樓(防空避難空間)、地上 8 樓之建築物。1 至 3 樓有門診、急診、手術、生產、加護病房、燒傷病房等。4 至 7 樓為各科一般門診病房及健檢中心。8 樓為衛教會議中心(大禮堂)、貴賓簡報室，8 樓頂有一直昇機停機坪。B

棟為經神醫療大樓，為一地上 3 樓之建築物。其中 1 樓為日間留院、農作園藝區、各種治療室，2 樓是急性病房其它治療室、保護室及各種治療室，3 樓是慢性病房、其它治療室、保護室及各種治療室。

附屬建築物有動力中心(含空調機房、緊急發電機房、受電室及廢棄物處理場(污廢水處理場、資源回收場、廢棄物焚化爐)。其它還有停車場、院內道路、生活空間及景觀綠化之規畫等(見表 5-3-1)

目前署立金門醫院擴建之規畫是透過興建新的醫療大樓，改善現今醫療空間狹小問題、並有更多的空間可容納新的大型儀器及設備來改善當地的醫療設備。這些規畫是基於未來就醫人口每年增加 10%的情況下來設計，將病患人數增加到約 15 萬人左右。

此外，在醫療大樓之擴建案中編列 2 億預算購買相關儀器，特別是針對目前金門必須轉診至台灣之病患所須之設備。如此一來，希望能提高金門之醫療品質，更加落實醫療在地化之可能性。

表 5-3-1 金門綜合醫療大樓樓層配置表

層別	綜合醫療大樓	精神醫療大樓	合計
	樓地板面積	樓地板面積	樓地板面積(m ²)
	用途說明	用途說明	
BF	4,000 m ²		4,000 m ²
	防空避難室		
1F	4,000 m ²	2,450 m ²	7,950 m ²
	門廳、掛號、藥局、門診中心、急診室、急診手術室、放射科、檢驗室、社服室、服務中心、病歷室、藥庫、C.S.R。	門廳、日間留院區及附屬設施、職能治療區、農作園藝區。	
	1,500 m ²		
	連結主大樓、消防機房、台電受電室、自用配電室、污廢水機房、鍋爐煎、水箱、醫療氣體機房、空調機房、太平間、動力中心。		
2F	3,000 m ²	2,450 m ²	5,450 m ²
	開刀房(5間)及附屬設施、P.O.R、美容中心婦產科、嬰兒室	急性病床及附屬設施、護理站、保護室、心理治療區、職能治療區、醫師辦公室、護理辦公室	
3F	2,600 m ²	1,800 m ²	4,400 m ²
	I.C.U(18床)、燒燙傷中心(2床)婦產科(40床)、兒科(43床)及附屬設施		
4F	1,800 m ²		1,800 m ²
	骨科、外科病床(51床)及附屬設施		
5F	1,800 m ²		1,800 m ²
	內科(61床)及附屬設施		
6F	1,800 m ²		1,800 m ²
	綜合病床(51床)、安寧病房(6床)及附屬設施		
7F	1,200 m ²		1,200 m ²
	一般慢性病房(9床)自費體檢(15床)		
8F	1,000 m ²		1,000 m ²
	衛教會議中心、貴賓接待室、直昇機停機坪		
合計	22,700 m ²	6,700 m ²	29,400 m ²

資料來源：金門縣衛生局。

(二)其他醫療供給之競爭

在另一方面，由於金門與廈門地區之特殊地緣位置，加上推行兩岸金廈直航之後，原本僅能依靠金門與後送台灣之醫療資源外，廈門地區之醫療資源亦為金門地理位置上可考量之區

域範圍。1997年金門縣衛生局即與廈門紅十字會簽署了「醫療交流關係意向書」、金門縣民急症轉診赴大陸就醫已比照台灣健保給付，雖使得金門民眾可選擇使用廈門醫療資源，但鑒於不同的社會制度下所累積的隔閡，金門民眾在心理上多半寧可信任台灣的醫療品質。¹⁴

然而，隨著2008年5月台塑集團投資興建之廈門長庚醫院的正式開幕，許多金門地方民眾提高赴廈門就醫或緊急醫療轉赴廈門之意願。廈門長庚醫院是台塑集團在大陸第一家醫院，是與廈門海滄公用事業發展有限公司共同投資興建，於2005年5月獲准設立，總投資約13億元人民幣，占地面積70公頃，規劃有醫院、養生村、學校的醫學園區。醫院規劃床位為2,000張，首期將有500張投入使用。依照廈門長庚醫院的想法是希望成為一所集醫療、保健、頤養、科學研究於一體的高級醫院，除了服務廈門轄區外，還將輻射福州、莆田、泉州、漳州、龍岩以及廣東的潮州等地。目前廈門長庚醫院門診設有內科、外科、內科、婦產科、兒科、口腔科、眼科、耳鼻喉科、放射科、檢驗科等30餘個臨床醫療部門，並提供下列輔助科室：藥房、放射、檢驗、病理等，將重點發展人工電子耳、心臟介入、腫瘤治療、再植手術等診療技術，搭配全套高尖端醫療設備，包括MRI、平板血管造影機(DSA)、大型B超系列、數位元X光攝片(DR)、自動麻醉機、全自動生化分析儀、超聲胃鏡、碎石機，為診斷治療的高效、準確提供了可靠保證。

廈門長庚醫院的特色是建立了完善的醫院管理資訊系統(HIS)、影線傳輸處理系統(PACS)，實現門、急、住診病歷電子化。此外，以較好的待遇吸引優秀之中國籍醫生加入醫療陣容，並有台灣醫師支援執業登記，因此深受台商及廈門人民的信賴。廈門地區之醫院則是希望藉由長庚醫院的進駐，以共同學習、良性互動、公平競爭，提昇醫療水準，改善服務品質，以

¹⁴ 依「山地離島地區嚴重或緊急傷病患就醫交通費補助試辦要點」第四點規定的緊急傷病，經當地公立醫院證明需轉診至附近廈門、福州地區就醫者，符合全民健康保險緊急傷病自墊醫療費用核退辦法規定，可以向中央健康保險局申請核退自墊醫療費用，請保險對象加附金門、馬祖地區公立醫院出具的證明文件，以作為緊急傷病的認定標準。有關保險對象從金門、馬祖地區到廈門、福州地區緊急醫療自墊醫療費用核退標準，依「全民健康保險緊急傷病自墊醫療費用核退辦法」規定，由中央健康保險局核實給付，但申請費用高於其急診、門診治療當日或出院日前一季中央健康保險局支付特約醫學中心急診每人次、門診每人次、住院每人日之平均費用標準者，其超過部分不予給付。

服務大眾。

台塑集團目前將廈門長庚醫院定位為大陸的器官移植中心、癌症治療中心及微創手術中心。長庚醫院開幕以來，營運初期不以衝高門診量為目標，而是鎖定在癌症、慢性病等重症病患，先建立醫院形象。目前廈門長庚醫院現有註冊醫師一百多人，來自台灣長庚醫院本部和大陸各地。長庚希望未來醫療人力以大陸醫師為主，期望「醫療在地化」。對於較缺乏的科室專家，台灣長庚的專家將以顧問的方式，定期來廈門作指導。廈門長庚醫院開業後將逐步引進台灣長庚比較有技術優勢的器官移植、整型、心臟手術等科目，來提供服務。

自 2008 年 1 月 15 日開放 500 張床位「試營業」後，每日的門診接待量僅 250 人次，不及開業前預估般樂觀。主要原因是醫院所處位置的交通不便以及與大陸醫療保險系統尚未連結，預計 2009 年 1 月 1 日進入大陸醫療保險系統後，2009 年起將可達到與 500 床相應的客流量¹⁵。另外，廈門長庚醫院的護理學院及養生村估計在 3 到 5 年後建成，屆時，長庚醫院才可發揮出其醫療體系與大陸其他醫院不同的盈利效果。

由於廈門長庚醫院興建之故，許多金門人及在廈門之台商都傾向前往就醫。然而，若前往廈門長庚醫院就醫並不在健保給付之範圍內，因此，多數之金門民眾有必要時，仍以轉診台灣本島為主要之就醫方式。

以在廈門之台商員工來說，多同時參加健保及當地之醫保，原本之就醫選擇分別為工廠醫務室(規模較大之廠商)及當地醫院(如中山醫院及第一醫院等)，惟因廈門地區醫療水平仍略低於臺灣，故如須長期療養照護之慢性病或重症，多安排返台就醫。若選擇至金門醫院就醫，通常為緊急處理然後再後送回台，而一般之看診，台商常會直接前往台灣地區就診。長庚醫院開幕營運後，大大提升廈門地區醫療服務水平，增加當地台商就醫選擇。尤其是 2009 年 1 月 1 日進入大陸醫療保險系統後，地近之便，加上廈門長庚醫院在設備上與技術上之優勢，未來台商就醫之選擇將傾向往廈門長庚就醫。

¹⁵ 大陸新設立之醫院需有一定的觀察期方可申請醫保。

三、經濟效益分析

經濟效益分析涵蓋經濟成本與經濟效益兩方面，也就是成本效益的分析方式。在此經濟效益分析將以質化分析為主，討論金門發展醫療產業所可能產生的正面效應及需考慮因素等，提供相關計畫之決策參考依據。

(一)成立區域醫院之可行性

為服務金門在地居民以及因應未來兩岸開放後可能增加的人潮，研析成立區域醫院的可行性，以使未來在地居民及其他需求均可以獲得醫療服務。此外，考量廈門醫療體系之發展可能產生之競爭效應，思考與廈門長庚醫院之間的競合關係。

提升金門的醫療品質、解決醫療資源不足之窘境使得當地居民可享有高品質的醫療服務，尤其是讓醫療在地化的目標可以實現，是金門醫療發展之基本架構。因此，對於署立金門醫院之擴建及醫師人力之提升是絕對之方向。儘管目前台商來金門就診的人數相當少，廈門之台商若有緊急狀況即前往廈門長庚醫院就診，這是因為現有之醫療資源無法滿足台商之需要。一旦金門之醫療品質及水準能大幅提升，還是有機會讓台商願意來金門就診。此外，金門亦積極發展教育業及觀光業，這些產業若能發展逐漸成熟，在金門活動之人口將顯著增加，將會增加對醫療的需求。

金門要發展醫療業，硬體建構與儀器之汰舊換新是刻不容緩，此外，就是要解決醫事人力不足的問題。離島地區因特殊的地理環境和文化背景，長期以來，無論是生活條件或是各項資源，相較於一般地區皆呈現相對的不足與缺乏，其中醫事人力的缺乏與不足一直是離島地區醫療資源短缺最主要的影響因素，而醫療資源之不足，又以醫師人力和專科醫療服務之不足為主要的對象和需求，這也是離島居民在衛生政策和醫療需求上重要的議題。由於不容易吸引台灣醫療人才前往金門，因此金門醫療資源長期由台灣本島支援，金門目前祇有初級、次級照護，重病均後送台灣。

離島公務人員的醫師有特別獎勵金，不過獎勵金仍是不足，因此在吸引人才來金門服務方面鼓勵不夠。另外，吸引本島醫生到金門服務不易之另一重要主因是教育的問題，多數人

仍認為金門地區的教育競爭能力與台灣相比仍嫌不足，許多醫師會擔心小孩未來之競爭力問題。也有醫師想到自己一人來金門服務，將孩子留在台灣本島受教育，而醫師一個禮拜一次往回台灣本地探望家人，但因金門地區氣候常不良，班機起降延誤，造成醫師有時回金門看診的時間拖延，影響到當地病患就醫之權益，故時常因而作罷。

在另一方面，若考量廈門之競爭，必須要注意的是整體而言，金門地區的醫療水準是比廈門要來得低，主因是廈門長庚醫院的設立，無論是在設備上或是規模上，至少在腦部手術、心導管手術等高階技術上都仍優於金門地區的醫院，也由於廈門地區當地人次多，兩百多萬的病症在比例上也遠超過金門地區，因此在醫療技術上，廈門地區整體上是優於金門地區。不過，所幸在服務品質上，金門地區醫療服務品質仍優於廈門地區，特別是在軟體的部份仍可給予台商與陸客良好感覺。因此，就目前情況來看，金門人民到廈門看診情形並不普遍，另一原因是健保無法給付到廈門地區看診，若是急診，必須自行先付款後再核銷，但因目前到廈門看急診的時間與到台北看急診的交通時間相近，又無交通費補助，因此金門人少有到廈門急診。

整體來說，金門之實際居住人口僅5萬人左右，台灣病人甚少會選擇去金門醫療，缺乏規模經濟。若無法有效吸引台商及陸客，將會是金門醫療產業長期發展之隱憂。

(二)發展休閒養生、健康照顧產業之可能

除了區域醫院提供一般的醫療服務外，為了創造金門優勢，擴大醫療的功能，應研析推動具有特殊功能的醫療相關產業，例如休閒養生、健康照顧的可行性。

金門已屬於高齡化地區，而且預估未來比例將繼續上升，老年人需要醫護與養護格外殷切，可是金門的醫療設施、人才培育，趕不上社會實質的需要，形成很大的落差。就服務金門當地人民來說，發展健康照顧產業將非常符合當地居民需求。由於金門地處離島，地理環境優美，其好山好水因受戰地政務特殊政治因素影響而無工業污染問題，雖現有醫療設施與醫師(事)人力無法具備醫療產業的競爭利基，但若規劃完善，將可有效利用自然景觀條件發展休閒養生、健康照顧產業。尤其因

為金門特殊的地理位置，這對於那些仍希望留在台灣過退休生活但又因其他因素必須往來兩岸之間的人士來說，可以選擇到金門過退休生活。

尤其是金門當地老人福利做得相當好，因此等到醫院的整建完成，有了完善之養護照顧後，也可吸引一些人前往金門過退休生活，未來對於休閒養生及健康照顧服務等的需求必定有所提升。

此外，「廈門長庚醫療園區」亦有「養生文化村」之規劃。主要是認為大陸實施一胎化之後，未來一對夫妻至少要照顧雙方父母四人，甚至，如果父母的雙親還健在，最高可能要照顧十二個老人，以致老人的照顧問題將是一大趨勢。在金門興建養生文化村，發展休閒養生、健康照顧產業可與「廈門長庚醫療園區」形成一聚落特色，亦有助於吸引醫療資源的進入。

金門若要發展休閒養生、健康照顧產業，需考慮因素首先還是現有醫療業軟硬體的品質要大幅提升。此外，必須考量其他部分所須之人力的需求，充實照顧服務供給市場、誘發潛在的照顧服務需求以及調整外籍看護工政策，並且規畫相關之輔助器具、如無障礙空間之使用與發展等。

(三)研析發展特定醫療功能產業之可能

發展金門之醫療業亦可考慮未來結合其他產業以擴大醫療產業服務的對象，例如利用兩岸開放帶動觀光產業的發展，推動醫療旅遊活動。

若能利用兩岸開放帶動觀光產業的發展，推動醫療旅遊活動，這對擴大金門醫療規模及產業長期發展來說，絕對是正面的幫助。但是應以那些項目為主，來做為主要之推動方向是重要之關鍵。就金門醫療發展之潛力來說，其主要的架構是以服務當地居民為主要的發展重點，因此若這些基本的項目的醫療服務可視為優先推動之方向，如保健旅遊之推動；即利用旅遊的同時做一些項目簡單之健康檢查，又不致因為過於複雜的醫療行為影響旅遊的興致。

發展保健旅遊，則一定得要金門之觀光業發展至一定活絡程度才有辦法帶動。另外，大陸地區人民對於健康檢查的觀念仍相當薄弱，因此如何透過旅遊業來包裝此產品是一大考驗。

近年來台商在大陸地區的醫療業的投資也非常著墨在健檢部份，像是廈門長庚醫院、及翔鷺健康管理公司，皆引進高階醫療檢查設備來推動健康檢查之休閒養生產業，這也是看好未來中國保健健檢之需求的成長趨勢。

然發展觀光旅遊保健產業，是項硬體設施與軟體架構等同重要，唯有中央政府落實金門縣醫療硬體「綜合醫療大樓」興建完成，方可逐步規劃「保健」、「醫療」與觀光事業並駕齊驅，讓金門成為具有濃厚古戰場文化氣息的保健醫療新天地。

第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略

一、目標與願景

願景：養生醫療健康島

金門目前的醫療在質與量上均顯不足，為滿足當地人的需求，政府有必要加強金門醫療的軟硬體建設，除了服務當地居民外，在福建打拼的台商以及未來陸客及陸生的醫療商機也是可以開拓的市場，但前提是金門要建立自己獨特的醫療特色，發揮台灣醫療的優勢，才有機會將金門打造成養生醫療健康島。以下將金門醫療產業發展的短、中、長期目標分別說明：

(一)短期目標：充實 IDS 資源，整合現有醫療資源，減少境外就醫

自 2005 年起金門縣政府與中央健保局共同籌措經費，委請台北榮總提供專科醫師及醫事人員，每月 10 餘位支援金門，但是受限於內部調配困難，醫事人力更替頻繁，造成醫病關係培養不易。經過幾年來的努力，金門醫療品質有明顯提升，然而仍有很大改善空間。IDS 乃金門醫事人力空窗、不足時期之權宜措施，但針對金門民眾就醫之效果而言，仍應儘可能提供更多資源，以滿足其在地化之醫療需求。

(二)中期目標：在地處理急重症病患、提昇當地居民之醫療服務滿意度

金門醫療發展之首要目標是朝在地處理急重症病患方向推動協助，尤其是唯一的醫院-署立金門醫院提昇規模和品質，讓

金門人的健康可以在地獲得照護。為滿足金門縣當地居民對醫療的需求，必須透過興建新的醫療大樓來改善當地的醫療設備。另外，現在金門署立醫院於某些科別的常駐醫師仍缺乏，如神經外科、心臟外科等都有待加強，因此要提升醫事人力讓各科別皆設有常駐醫師，推動署立金門醫院改制為區域醫院。

(三)長期目標：設立養生文化村及發展保健旅遊

1.養生文化村的設立

在另一方面，金門人口老化之是一趨勢，對於老年醫療照顧之需求大幅提高，由於金門縣地理環境的優美與無污染的清靜條件，可以是退休養老的最適地區之一，因此，若是醫療服務的內容能夠多著墨一些老年人之需求，甚至是朝向養生村的模式去思考相關之配套設施，這樣不但可以照顧當地老年人之需求，亦可以吸引本島人士來金門過退休之生活。所以養生文化村的設立是一可努力之方向及目標。

2.發展保健旅遊

針對金門縣政府之施政主軸「觀光立縣」之地方發展，可望帶入相當之人潮，尤其是來自於中國的旅客。若能在陸客來台的行程中規畫一舒適之健檢項目，這將有助於金門醫療服務規模之拓展，有利於金門醫療體系之長遠發展。因此，發展保健旅遊也可作為金門縣醫療產業發展之努力的目標。整體而言，將以養生醫療健康島為發展目標。

目前金門縣醫療軟硬體設施及醫師人力的缺乏與不足是整體醫療無法達到居民滿足的最大因素，更遑論發展休閒養生、健康照顧產業以及保健旅遊的項目。現階段應循序漸進先行規劃「綜合醫療大樓」之擴建、醫事人力之培訓及招募，滿足當地人民之醫療需求，並且亦能為有需要之台商提供適切的服務，再進而發展養生文化村的設立及保健旅遊等項目。

縱觀兩岸情勢發展持續加溫中，一旦籌建之金門綜合醫療大樓完工，引進大型醫療儀器，提供醫護人員良好工作環境，加上網羅優秀之醫護人員加入服務團隊，讓金門與台灣一樣具備先進的醫療服務，自然可吸引就醫的人士，包括金、廈兩岸居民及商務往來之台商，為金廈一日生活圈的人員服務。

展望未來金門醫療產業可能需求之發展，可從為兩部份來看，一是當地之需求，二是外來之需求。在當地之需求方面，署立金門醫院之當地目前每年就醫人次約 20 萬人次，依照金門縣衛生局規畫推估，未來之就醫需求樂觀預期平均每年成長 10%，保守估計則是每年成長 5%。外來之需求方面，由於廈門長庚醫院之設立及便利性，台商至金門就醫的需求很低。陸客方面，一般性醫療因保險制度之適用性原因，到金就診之可能性亦不高。因此，比較有可能的是，若金門之觀光業要發展至相當活絡的程度，導入保健旅遊之可行性較高，透過行程之包裝及安排，吸引一些有經濟能力到金門觀光的人順便體驗台灣高品質的醫療服務。因此，長期(2016)來說，大陸至金門進行保健旅遊之樂觀估算為觀光人數之 1%，保守為觀光人數的千分之 5。遠期(2020)的目標是大陸至金門進行保健旅遊之樂觀估算為觀光人數之 1.5%，保守為觀光人數之千分之 5。

表 5-4-1 金門醫療需求預估

類別	樂觀情境			保守情境		
	2012	2016	2020	2012	2016	2020
大陸-金門	-	11,800	20,000	-	1,200	2,000
台灣-金門	-	-	-	-	-	-
金門當地	290,000	400,000	400,000	240,000	290,000	290,000
合計	290,000	411,800	420,000	240,000	291,200	292,000

資料來源：本研究預估。

二、短、中、長期發展策略

(一)短期發展策略

金門醫療產業發展之關鍵，在於當地醫療人員、醫療空間及設備不足之問題。為維護民眾就醫之權益，短期間仍得仰賴 IDS 支援，及緊急後送及赴台轉診等機制。

1.強化 IDS、減少境外就醫

由於目前有些專科醫師在金門駐診的時間並非經常性的，像是只有單月駐診，雙月沒有的情形發生，造成民眾就醫之困擾。

2.擴大社區醫療群的服務、整合資源

充實金門地區醫療資源、降低就醫之障礙是金門醫療之

發展目標，由於醫療資源之補充及補足上待一段時間才可能達成，短期間還可做的是擴大社區醫療群服務，儘可能整合縣內專業醫師，提供民眾所需醫療服務，避免資源重覆浪費。

(二)中期發展策略

建立自給自足的基本醫療網絡，滿足基本的醫療需求是金門醫療發展之中期目標。金門醫療朝在地處理急重症病患目標推動，金門醫院為主要提供服務之區域醫院，以現代化的硬體設施，及先進的醫療儀器，來提昇病患就醫信心與留住在地醫師及病患，以符合實際需求及發揮區域醫院功能為原則。尤其是引進各科長駐專科醫師，改善因醫師輪替頻繁而不克長期照顧病患的缺點；以及推動新建綜合醫療大樓，擴大及改善現有狹小空間，提升住院品質，引進新型、大型醫療儀器。在「人才」與「硬體」，相互配合，推動執行，以提升醫療品質與深度。

1.解決當地醫療空間及設備不足之問題

金門地區醫療硬體設備長期不足，如MRI(核磁共振)、心臟導管及癌症治療等一些新式儀器等，進而造成當地之醫療品質下滑；針對這些問題，行政院衛生署編列了12億之預算興建金門當地新醫療大樓，預計於2012年完工，其擴建案中編列2億之預算購買相關儀器，特別是針對目前金門必須轉診至台灣之病患所須之設備，而大樓所提供之醫療資源應可滿足金門地區對醫療設備之需求約20年左右。

2.解決當地醫療人員不足之問題

根據統計，現今於金門縣執業之醫師共66位，在醫療人力之供給相當不足。以目前署立金門醫院來說，其醫事人力仰賴IDS支援，雖然最近這兩年以來自有醫師人數已明顯增加，但各專科科別的齊全度而言，尚有不足之處。因此竭力招攬各科專科醫師長駐金門確實是醫院首要的努力目標。另外，於台灣區院在各科別皆設有常駐醫師，但金門署立醫院於某些科別之常駐醫師仍缺乏，如神經外科、心臟外科等仍有待加強。其主因是**待遇問題**，金門縣署立醫院與其他家署立醫院比較起來在平均薪資上目前排名21名，薪資仍普遍而言仍較低，因此造成許多原於縣立醫院執業之醫師外移或離院開立診所；其次是**地域問題**，外島地區畢竟地處偏僻，因此要找當地專門之專業醫師來院就診亦不易，醫療人員不足

的問題更甚明顯，尚需更多當地之醫師執業與協助；再來是住的問題，由於過去給予醫療人員之宿舍數不足，因而間接阻礙了外地醫療人員之進駐。

目前金門縣衛生局執行IDS計畫，即請縣政府與衛生署健保局編列預算來特別請榮總之醫師到金門做短期治療、急診與專科門診等就醫之協助；而在醫療人員的補充上，目前也積極地培育當地之公費生以協助金門地區醫療人員的不足之處，再結合IDS計畫，希望在未來的五年內能夠每年增加個10到100位之醫師及專業醫護人員在金門提供醫療服務。

(三)長期發展策略

1.擴大服務規模—推動署立金門醫院成為區域醫院

金門之醫療產業要長久持續發展，必須儘可能擴大服務規模、吸引台商及陸客來金就醫，並發展保健旅遊及規畫養生村之設立為金門長期醫療產業發展可努力之目標。目前雖先以滿足當地病患之需求為主，未來新醫療大樓之興建可提升金門地區之醫療水準，進而再以提高醫療設備為主軸來發展，帶動醫療產業之發展；因此，除了服務金門當地4-5萬名常駐人口外，台商及大陸沿海一帶之就醫人潮應也要設法將其納入。現今兩岸小三通每年達近百萬人次往返旅客中，少有到金門就醫的情形。金門醫療產業之長期發展，應著眼往返旅客病患所需來設計，不僅金門民眾，讓台商也能來進行緊急醫療。

當署立金門醫療設施逐漸提升，醫院經再造及擴大後，更能吸引及留住優秀人才，在此同時，應繼續努力改善醫療及服務品質，滿足民眾醫療需求，以維持醫院永續發展並要確保醫院財務之健全，如此才可能再推動成為醫學中心分院之目標。

2.推動「金門長期照護養生村」之計畫

以金門的環境特色來說，若是能搭配有完善的醫療等配套，很適合推動「銀髮族養生村」。由於金門地區人口老化，在老年照護之需求逐漸增加，配合金門空氣好、無污染之優點，應順勢規畫養生退休社區，加上金門之福利不錯，可吸引有興趣的人前往定居。

3.結合觀光，發展金門保健旅遊

對於發展醫療觀光，一定要金門觀光業發展至相當活絡的程度才有可能。靠醫療來影響觀光人次其效果相當有限，此外，若是欲透過醫療服務來吸引更多的觀光客，必須是金門當地的醫療設備水準超越廈門地區方行。金門若能引進台灣本島精湛的醫療體系、加上與大陸語言相通，若發展保健旅遊等醫療觀光之可行性較高，透過行程之包裝及安排，吸引一些有經濟能力來觀光的人順便體驗台灣高品質的醫療服務。在這方面之發展來說，最大的困難還是在於醫療的高級資源不足，醫生的數量與品質及設備投入皆缺乏。以其目前的條件，距發展觀光醫療還有很大的距離。

第五節 具體可行建議及須配合修訂之法規

一、具體可行建議

(一)引進優秀的醫師人力

扭轉百姓對金門醫療不足的印象，讓台灣專業、高階資深醫師進駐，以提昇醫療品質。爭取專科醫師來金門長駐服務，除了提供其應有報酬之外，住宿之提供在增強吸引力方面，不無加分。應從各個角度切入，攜手為爭取醫師來金長駐而努力。

(二)讓金門當地醫師有定期到本島進修之機會

目前金門地區也有培育了優秀醫師，但當地因居民少、病例少，使得當地醫師在就診與高階醫術上之技術越顯生疏，進而又造成居民對當地醫療之品質缺乏信心而前往台灣本島就醫，使當地醫院失去其功能性。因此，若金門當地醫師有定期到本島進修之機會，可提高居民對醫療品質的信心，增加留在當地就醫的意願。

(三)建置新醫療設施

衛生署已經計畫了署立金門醫院擴建醫療規劃，希望在根本上提升金門地區的醫療品質，來照顧民眾的健康，以醫療在地化為主要之發展目標。

(四)就金門之醫療需求，事先規畫培育中之公費生的專科科別人數

2002 年起委由行政院衛生署培育之公費生共計 38 人，畢業後依規定接受訓練及返鄉服務的各 1 人，均為藥學系，其餘公費生仍在就學，共計 36 人，其中醫學系 31 人，牙醫學系 3 人，藥學系 2 人。這些在台灣接受醫學教育訓練完的醫師，將回金門參與醫療服務。目前這些人可自由選取有興趣之專科科別，為避免人力重覆之可能性及考量金門的特定需求，及早分配公費生應專攻之科別，如此才不失當初保送這些學生至台灣接受醫學教育訓練的目的。

(五)引進在台退休或半退休醫師來金就診

由於金門地區醫療人員相當不足，年輕級醫師留金執業甚少，因此建議引進在台退休或半退休醫師能來金就診。這些人士已不須擔心小孩之就學問題，此外，因金門的居住環境幽靜，對這些年紀較長的專業醫療人士，可在此享有舒適的半退休環境，另一方面仍可發揮其專長協助其他當地居民之醫療照顧。

(六)提升當地居民信心，鼓勵當地居民就地醫療

長期以來，金門人對當地醫療信心不足，就算是有榮總 IDS 服務，但由於每月輪調醫師不同，也無法完全獲得民眾信任。一旦完成擴建署立金門醫院、引進足夠醫事人員後，就必須降低居民來台就診之補助，以鼓勵當地居民充份利用醫療資源。

(七)必須考量其他所須之人力的需求

發展醫療產業除了專業醫事人員之外，其他周邊之工作人員如清潔人員、看護工等人力亦須補充，尤其是外籍看護工需求會增加，此部份須要將涉及看護工政策之修定。

(八)鼓勵有經驗之民間企業加入，共同推動興建養生村之計畫

目前台灣著名之老人住宅社區有如潤泰建設在淡水之「潤福」社區及台塑林口之養生村。金門縣可以考慮借重民間企業之經驗及資金來推動養生村之建立及發展照顧服務產業。

(九)參考國外成功的經驗：推動保健旅遊

由國外發展醫療旅遊成功之經驗來看，除了提供優質的醫

療服務內容之外，異國風情旅遊配套的成功是關鍵因素。因此，旅行社將在這方面扮演重要角色，醫療業者在規劃相關醫療項目時，應積極與旅行業者合作共同依市場需求推出產品。

二、須配合修訂之法規

(一)離島開業醫療機構獎勵及輔導辦法之修正

現行「離島開業醫療機構獎勵及輔導辦法」是依照離島建設條例第 13 條第 1 項規定訂定。獎勵的項目有包括開業場所、藥品費用、醫療器材費用等方面。而獎勵的金額最多不得超過五十萬元。又獲得獎勵之醫療機構必須於離島開業至少兩年以上。申請對象須依本辦法第 6 條、第 7 條第 1 項檢具必要申請文件送由所在地衛生主管機關核轉中央衛生主管機關辦理，並交由所設之離島地區開業醫療機構獎勵輔導小組審查；第 7 條第 2 項規定本辦法之獎勵對象，以離島地區每萬人口執業醫師數在十人以下，並以本辦法施行後，始至離島地區設立開業之醫療機構為優先。

為促進金門地區之醫療產業發展，本研究建議提高獎勵金額，以增加至金門地區開業之誘因。此外，對於獎勵對象之範圍，建議可擴大及於在本辦法施行前已設立開業之醫療機構，其相關擴增之行為。

(二)全民健康保險醫療費用支付標準之「山地離島地區醫療服務促進方案」及「全民健康保險山地離島地區醫療給付效益提昇計畫」之檢討修正

「全民健康保險醫療費用支付標準」涉及離島部分，為該標準第 10 項規定，特約醫療院所依「山地離島地區醫療服務促進方案」及「全民健康保險山地離島地區醫療給付效益提昇計畫」至山地離島地區提供醫療服務，或依「全民健康保險呼吸器依賴患者整合性照護前瞻性支付制度試辦計畫」、「安寧療護整合性照護納入全民健康保險給付試辦計畫」及其他類似試辦計畫而提供醫療服務，其醫療費用支付按各該計畫之規定辦理。

準此，故「山地離島地區醫療服務促進方案」及「全民健康保險山地離島地區醫療給付效益提昇計畫」有檢討修正之需要，以提升吸引優秀醫療專業人才至金門地區開業之誘因。

(三)其他獎勵措施需配合修正之法規

為降低醫療機構至金門地區開業之門檻與障礙，本研究建議修正離島建設條例第 8 條第 1 項，將「無償使用」列為重大建設投資計畫使用公有土地之方式之一。此外，亦建議參照「促進產業升級條例」以及已廢止之「促進醫療服務業發展條例」，¹⁶於「離島建設條例」中新增相關條文，將符合一定要件之醫療機構投資行為，給予營利事業所得稅之減免優惠。

第六節 小結

離島地區因特殊的地理環境和文化背景，長期以來，無論是生活條件或是各項資源，相較於一般地區皆呈現相對的不足與缺乏，其中醫事人力的缺乏與不足一直是離島地區醫療資源短缺最主要的影響因素，而醫療資源之不足，又以醫師人力和專科醫療服務之不足為主要對象和需求，這也是離島居民在衛生政策和醫療需求上重要議題。

缺乏醫療人才為限制金門醫療產業發展的重要因素，如何吸引專科醫師人力前往金門服務是最重要之關鍵。研析吸引醫療人才之策略，除了離島獎勵制度，更重要的是能讓專業人士能毫無後顧之憂願意來到金門生活及發展。由於許多年輕的醫生必須考慮家中配偶的就業及小孩之就學問題，因此這又與金門的整體建設及發展有關，有了完善之生活及教育環境才可能吸引人才前來。

目前可先招募已在台退休的專業醫師人士來金服務，這些人士已不須擔心小孩之就學問題，此外，因金門的居住環境幽靜，對這些年紀較長的專業醫療人士，可在此享有舒適的退休環境，另一方面仍可發揮其專長協助其他當地居民之醫療照顧。加上金門人口有老化之趨勢，在此架構下建構養生村，可以讓金門老年人生活照護水準提高，並進而吸引其他地區的人士來金門過退休之生活。

為擴大服務規模，可朝醫療觀光發展，其中發展保健旅遊之可行

¹⁶ 例如已廢止之「促進醫療服務業發展條例」第 6 條即規定，為促進醫療資源區域均衡分佈與發展，法人醫療機構投資於醫療資源缺乏或發展遲緩之地區，興建設立醫療機構一定投資額或增雇一定人數醫事人員者，得按其投資金額百分之二十範圍內，抵減當年度法人醫療機構應繳納營利事業所得稅額。為達前項立法政策目的，主管機關應於配合於醫療資源缺乏或發展遲緩之地區，配合農業發展條例之農地釋出，予法人醫療機構以優先使用釋出農地之優惠。前二項投資抵減之適用範圍、核定機關、申請程序、施行期限、抵減率及其他相關事項，由行政院定之。此一規定，便可作為未來「離島建設條例」修正之參考。

性較高，不過這一定要金門觀光業發展至相當活絡的程度才有可能。畢竟相對於對岸，台灣醫療服務之品質還是比較佳，若能透過行程之包裝及安排，應可吸引一些有經濟能力到金門觀光的人順便體驗台灣高品質的醫療服務。

因此，若能利用本身地理特殊性，以服務更多有需要之人士，加上台灣本島的支援(協助人才之培育)，將可提升金門地區醫療發展的能見度。

第六章 金門地方特色產業

第一節 前言

所謂的地方特色產業，是結合當地原物料供給、人文藝術、文化歷史等不同條件的自然資源，進而塑造出具有當地特色的產品。金門由於特殊的歷史人文、土質、水源及空氣，造就出金門地方特色產業種類多元性，除了所謂六大特產「三寶二味一珍」(金酒、貢糖、陶瓷、一條根、麵線及鋼刀)外，還有許多其他具特色的地方特產，這些地方特色產品過去雖然也有一定的知名度，但由於較欠缺包裝及整體的行銷，所以創造的產值有限。未來如何在規劃金門中長期經濟發展時，將地方特色產業的地位突顯出來，進而帶動金門的經濟發展，可說是相當重要。

在初步研析金門整體地方特色產業，不難發現金酒產業不但是金門目前最重要的特色產業，也是金門的財政命脈。同時金酒產業更具有帶動其他各級產業發展的效果，若再結合觀光旅遊做整體行銷，對於其他特色產業亦具有提升附加價值的効果。因此在推動金門地方特色產業的發展之際，本研究擬以金酒產業為主要焦點，研析如何將金酒的品牌推展至國際以及如何以金酒提振金門觀光產業。

此外，金酒產業亦可朝向觀光酒鄉發展，將金門形塑成為「高粱酒的故鄉」，使得金酒不僅僅是一種產業，更是一種文化，以創造新的酒鄉文化風情。未來若能善加規劃與包裝，將金門地方特色產業融入觀光產業之推動，則無疑將為金門觀光增添正面助益，並進而帶動與觀光相關的住宿、餐飲、批發零售等三級產業之發展，創造更多商機，一起帶動金門的繁榮。

第二節 現況說明

一、整體地方特色產業的概況

(一)金門六大特產「三寶二味一珍」

- 1.金門高粱酒：金酒酒品種類繁多，包括特級高粱酒、陳年高粱及各式藥酒、紀念酒、葡萄酒等，其中又以醞釀長達5年

的陳年高粱最為搶手。金門優質的水源、新鮮的空氣，加上花崗岩的良好儲存環境和高超的製麴技術，賦予金門高粱酒獨特的香型，製麴的天然環境無法替代，讓金門高粱酒成為獨步全球的白酒，更讓高粱酒幾乎成為金門的代名詞，即使是一水之隔的廈門也無法生產出風味一樣的高粱酒。生產高粱酒的金酒公司年盈餘挹注縣庫，占縣政歲入的四成以上，支撐了老人年金、學童免費營養午餐等各項社會福利措施。此外，台灣中式白酒市場規模約在 140 億元，以 2007 年營業額計算，金門高粱酒市場佔有率約 78.89%，且目前仍積極的拓展大陸及國際市場。

2. 金門貢糖：金門貢糖相傳是明代閩南御膳貢品，為茶點之極品，後隨廈門製餅師傅傳入金門，並廣被一般漢餅店所產製，極受觀光遊客喜愛。
3. 陶瓷：金門陶瓷亦是金門享有盛譽的特色產業之一。由於金門地區瓷土蘊藏量豐富、品質優良，政府為開發地下資源、促進工業發展、繁榮地方經濟及增加就業機會，於 1963 年設立金門陶瓷廠。金門縣陶瓷廠為全國唯一的官窯(又稱仙洲官窯或金門官窯)，以生產仿古青花、彩繪陶瓷藝品及結晶釉為主，產品精緻價廉。金門陶瓷廠所產製的瓷器盛裝金門高粱，是國內外愛酒人士爭相收藏的精品。為配合觀光事業發展，特規劃闢設金門陶瓷博物館，成立手拉胚及彩繪教室。
4. 一條根：一條根是金門的一種野生植物，金門民間認為其有舒筋活血、驅風去濕等功效，因而長期以來將它用來治療風濕等病症。目前一條根的相關產品除了貼布、藥膏外，還有茶包、御膳食補、酸痛噴劑及洗髮精等，均頗受好評。
5. 麵線：金門麵線之所以有名，是因為它是手工製程的，韌性十足，並引用金門獨特的純淨水質，配合得天獨厚的氣候，並經由「風」和「陽光」自然乾燥。所以，即使沒有添加物或防腐劑，也可以在常溫下，任意存放而不會變質。
6. 金門鋼刀：金門歷經「八二三砲彈」等多次戰役，承受達百萬發砲彈，猛烈程度堪稱戰史之最，卻意外成為鋼材短缺的金門製刀業留下取用不盡之製刀原料。

(二)其他地方特色產品：風獅爺

金門島上有一種十分特殊的景觀—風獅爺，一種獅面人身的圖騰，鎮守在金門各村落的迎風口，擔負起鎮風止煞，祈祥求福的任務。金門風獅爺為金門村落的守護神，亦是金門特有的人文景觀與無價之文化資產。

(三)在地美食

金門四面環海加上特殊的歷史人文，造就了豐富的飲食文化，特殊的物產衍生出的料理風味餐，有海鮮、全牛餐、閩式燒餅、蚵仔煎、廣東粥、鍋貼、肉羹麵、鹹粿、滿煎糕、炒泡麵、高粱酒香腸、牛肉乾等具特色的在地小吃，樣樣都令人讚不絕口、愛不釋手。

綜合上述可知，在金門眾多的地方特色產業中，以生產金門高粱酒的金酒公司是金門產業的重要支柱，由於金酒公司的營運獲利支撐了金門教育與社會福利大部分的支出，金酒不但是金門目前最重要的產業，亦具有帶動其他各級產業發展的效果，例如一級產業中的農業部分，目前農作物以高粱、小麥的種植面積與產量最多，主要以供應金門酒廠製酒及製麵的原料需求。而利用釀造高粱酒後的酒糟為主要飼料，也可促進如養牛等畜牧業發展，同時結合金門優質的水源、新鮮的空氣及無污染的環境創造出金門酒糟牛肉市場，不僅對金門未來畜牧業發展會有助益，未來若結合觀光轉型為觀光休閒牧業，優勢可期。此外金門陶瓷廠目前主要業務為承製大部份金酒公司的酒瓶，近幾年為了擴大業務，金門陶瓷廠更是提供主題酒瓶的訂製，可自行設計或委由金門陶瓷廠代為設計，金酒與金門陶瓷的結合(二級產業)，也帶動金門陶瓷廠的發展。當然若遠近馳名的金酒可以提振金門觀光產業，也可以帶動與觀光相關的住宿、餐飲、批發零售等三級產業之發展。

二、地方特色產業之 SWOT 分析

(一)優勢

1.金門擁有多元化的地方特色產品

金門除了擁有金酒、貢糖、陶瓷、一條根、麵線及鋼刀「三寶二味一珍」等六大特產外；還有十分特殊的景觀—風獅爺，擔負起鎮風止煞，祈祥求福的任務，亦是金門特有的人文景觀與無價之文化資產；另外金門特殊的物產衍生出豐富的料理風味餐，亦造就出具有許多地方特色的在地美食。

2.金酒遠近馳名，且具帶動其他周邊產業發展的效果

遠近馳名的金門高粱酒品質好、風味獨特，是金門最重要的支柱產業，不僅如此，金酒也帶動其他如畜牧及陶瓷等各級產業的發展，並有提振金門觀光產業的效果

3.在地小吃獨具特色，口味難以被模仿

金門因為當地特殊的紅土耕地及水質、海域的純淨無污染，加上當地堅持傳統的手工製作，因此在地小吃都具有地方特色，口味難以被模仿。

(二)劣勢

1.業者缺乏行銷的企劃和包裝能力，無法誘發首次購買者的消費慾望

金門當地旅遊業及特色產品的業者大多普遍缺乏行銷的企劃和包裝能力，因此無法將產品的特色顯現出來，進而對於首次購買的旅客，較難誘發其消費慾望。

2.在地小吃過於分散，難以達到聚集效果

雖然金門擁有許多道地的美食，然因大多是屬於小型企業，較欠缺包裝及行銷整合的能力，過於分散，因此難以達到聚集效果。

3.過去金門觀光推動成效始終不盡理想，連帶影響特色產業的發展

金門雖擁有豐富的地方特產品，然由於金門過去的觀光推動成效並非很理想，因而無法將當地的特色產品進一步推廣出去，連帶影響金門特色產業的發展。

(三)機會

1.酒糟畜牧業轉型成為觀光畜牧業，商機可期

由於金門高粱酒的製程過程中，所留下的酒糟可以當畜牧業的飼料，因此酒糟畜牧業若結合觀光是相當具有觀光價值，未來轉型成為觀光畜牧業，商機可期。

2.兩岸持續開放下，眾多大陸旅客赴金，有利於金門特色產業發展

未來兩岸政策持續大幅開放下，每年大陸將會開放許多陸客來台觀光，未來金廈旅遊業者互相結合彼此的行程，可望有眾多的大陸旅客赴金門觀光，此有利於金門特色產業的發展。

3.金廈生活圈的形成，將使金門特色產業之客群規模日益擴大

小三通正式啟動以來，金門與廈門之間的往來愈趨頻繁，金廈生活圈也逐漸形成，因此廈門對金門的特產將愈來愈熟悉，客群規模也將日益擴大。

4.金門與廈門若形成分工體系，有助於降低金門特色產業的營運成本

由於金廈地緣關係，兩地距離相當接近，生活的緊密程度遠超過與台灣的連結，因此若金門與廈門形成分工體系，將有助於降低金門特色產業的營運成本。

(四)威脅

1.大陸仿冒品多，影響金門特產的聲譽，不利行銷

大陸的金門特色產品仿冒品多，但對金門不熟悉的旅客無法清楚辨識出來，因而可能使用或食用到大陸仿冒品，進而對金門特產產生負面的評價，影響其聲譽，且不利產品在

大陸的銷售。

2.缺乏國際行銷人才及通路，拓展國際市場仍有困難

目前金門地方特色產業因為缺乏國際專業行銷人才及通路，所以要拓展國際市場仍有困難，即使是像金酒年營收在新台幣120億元以上之產業，國際化程度都不高，更遑論其他特色產品了。

綜合以上說明，茲列出金門地方特色產業優勢、劣勢、機會與威脅，詳如表 6-2-1。

表 6-2-1 金門地方特色產業 SWOT 分析

優勢 (Strength)	劣勢 (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● 金門擁有多元化的地方特色產品 ● 金酒遠近馳名，且具帶動其他周邊產業發展的效果 ● 在地小吃獨具特色，口味難以被模仿 	<ul style="list-style-type: none"> ● 業者缺乏行銷的企劃和包裝能力，無法誘發首次購買者的消費慾望 ● 在地小吃過於分散，難以達到聚集效果 ● 過去金門觀光推動成效始終不盡理想，連帶影響特色產業的發展
機會 (Opportunity)	威脅 (Threat)
<ul style="list-style-type: none"> ● 酒糟畜牧業轉型成為觀光畜牧業，商機可期 ● 兩岸持續開放下，眾多大陸旅客赴金，有利於金門特色產業發展 ● 金廈生活圈的形成，將使金門特色產業之客群規模日益擴大 ● 金門與廈門若形成分工體系，有助於降低金門特色產業的營運成本 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大陸仿冒品多，影響金門特產的聲譽，不利行銷 ● 缺乏國際行銷人才及通路，拓展國際市場仍有困難

資料來源：本研究整理。

三、地方特色產業-金酒

(一)金酒概況

金門酒廠以水質甘美的「寶月古泉」、加上當地出產的精純高粱、以及當地釀酒師父獨家古法秘方，調製出今日聞名中外、香醇濃郁、甘美帶勁的金門高粱酒，這不僅是金門經濟發展的重要財政收入，也將台灣酒類推向競爭激烈的國際名酒之列。金門酒廠是專責生產金酒的公司，原為非營利的公營事業，於1998年邁進公司化體制後，稅賦較過去增加一倍，因此為求長久之永續發展，降低成本及追求利潤最大化成為金酒公司重要

目標。由表 6-2-2 觀察，歷年來營業額逐步成長，2006 年更是突破百億元，達到 102.55 億元，2007 年又提高為 110.45 億元，2008 年達到 122 億元。然 2009 年因考量全球金融危機的衝擊，由於消費緊縮，而酒類非民生必需品，因此推估將影響 10% 左右的銷售業績，所以目標營業額將減少至 108 億元。

表 6-2-2 金酒公司歷年營業額

單位：新台幣億元

年度	2004	2005	2006	2007	2008	2009
營業額	90.48	92.10	102.55	110.45	122	108

註：上述營業額不含營業外收入，2009 年為預估。

資料來源：金酒公司，2009/1。

此外，台灣高粱酒一年市場商機估計高達新台幣 140 億元，以 2007 年營業額計算，金酒的市占率高達 78.89%。事實上，金酒公司九成以上酒品都是銷售於台灣市場，其中又以台灣本島居多，將近七成左右，而金門則佔三成左右。至於在台灣本島主要銷售方式有兩種，一是以直營的分公司為銷售窗口，二是合約代理商經銷主要酒品。目前 38 度級高粱酒由味丹代理，而 58 度特級高粱酒則由維他露代理。

(二)金酒大陸市場的行銷策略

中國白酒歷史源遠流長，白酒產業更是中國釀酒產業中的主流。中國大陸估計約有三萬多家白酒企業，近五百萬噸的年產量，數以萬計的白酒品牌，三億之眾的白酒消費人群，有人民幣一千多億元的年銷售額，如此龐大驚人的數字，造就了大陸白酒市場的繁榮。但是隨著社會文明的發展，酒消費市場結構及人民飲酒習慣的變化，白酒產業已面臨新的危機和壓力。

金酒公司自 2003 年進入大陸市場，且於 2004 年 4 月正式在大陸廈門市投資設立「金門酒廠(廈門)貿易有限公司」，以取得進入大陸市場之完整合法銷售管道，包括進出口、批發及零售等，目前有一家專銷代理商和十家直營店。2007 年金酒在大陸銷售達新台幣 7,400 萬元，較 2006 年的 2,500 萬元成長幾近 2 倍左右。

金門高粱酒目前在大陸市場上的售價頗高，主要原因在於進口報關時所必須繳納的關稅成本過高，導致能夠提供給經銷

商的經銷價格與利潤空間相對被壓縮，同時也提高銷售困難度。目前金門高粱酒進入大陸市場的關稅稅率計有：關稅 10%、從價消費稅 20%、從量消費稅 0.912 元/每公升、以及增值稅 17% 等，經由累進計算後每瓶金門高粱酒所必須繳交的總稅額約佔進口成本的 62%，大幅增加金酒在大陸市場競爭的壓力。目前金酒在大陸運用的行銷策略是走超級精品路線，屬於金字塔尖端的白酒。金酒公司是以台灣三寶「阿里山、日月潭、金門高粱酒」的定位策略來開拓大陸市場，強調「金門高粱酒」是台灣第一名酒，以吸引大陸地區廣大消費群。

(三)金酒公司的 SWOT 分析

1.優勢

(1)金門高粱酒的獨特風味，其他品牌無法匹敵

金門優質的水源、新鮮的空氣，加上花崗岩的良好儲存環境和高超的製麴技術，賦予了金門高粱酒獨特的香氣；由於金門高粱酒獨特風味，成為其他品牌之相似酒品無法匹敵的關鍵要素，也使金酒成為獨步全球的白酒，更讓高粱酒幾乎成為金門的代名詞。

(2)金酒在台灣享有獨占優勢地位

金門高粱酒已在台灣奠立長達五十年的獨占優勢地位，而這些年來金酒公司的主要銷售地區就是台灣市場，約佔金酒公司總營收的 98% 左右，不論是高忠誠度的消費群、或是消費者流傳的口碑等，都足以維持一定的佔有率，不至於受到外來的新品牌或新酒品衝擊太大。

(3)金酒品牌形象獨特鮮明

金酒品牌形象獨特鮮明，加上政府首長的推介，成為最有品味及最具代表台灣文化的最佳伴手禮之一，不論是宴客、自用或送禮，都有極高的評價。

2.劣勢

(1)金酒公司國際化腳步較為遲緩

由於金酒屬於公營事業，過去長期受到政府相關政策

的保護，僅專心致力於生產，再加上金門較為孤立的地理位置，對於拓展市場行銷的專業不夠，無法充分掌握市場脈動，導致國際化腳步較為遲緩。

- (2)大陸假酒多及關稅高，加上金酒比較缺乏專業行銷人才，以致推廣大陸市場不易

大陸市場一直是金酒公司想要推廣的重要海外市場，這幾年的銷售雖有成長，但因金酒公司的競爭能力不足、缺乏專業行銷人才，無法有突破性的成長。此外，由於大陸市場假酒很多，也有來自金門本地的假酒(金門本地其他的酒商未參與釀造，而是進口大陸酒精加工製造並以金門名義出口)，而這些假酒在大陸市場混雜著真品販售，增加金酒在大陸行銷的困難。再加上大陸對白酒的貿易保護程度很高，以及大陸配銷管道的複雜，也增加了金酒推廣的困難度。

- (3)觀光行程安排均以靜態導覽為主，缺乏與旅客間的互動

金門有聞名遐爾的金門高粱酒，但很可惜金酒卻不在「酒鄉之旅」的旅遊名單內，主要原因在於推展觀光並不是金酒的主要業務；再加上金門縣政府並未介入推動發展酒鄉觀光產業，導致目前觀光行程安排均以靜態導覽為主，缺乏與旅客間的互動。目前主要是參觀現代化建設的金酒博物館，聽取導覽解說、多媒體簡報，然後至販賣部品嚐金門高粱酒，停留時間約為半小時，整體的行程安排過於零碎，無法讓旅客對金酒文化有一個有系統、生動的聯想。未來若能朝生動活潑的主題式酒鄉之旅(同時搭配週邊性的衍生性產品)規劃觀光行程，當能吸引觀光旅客多駐足，也才能更加深入瞭解金酒文化。

- (4)週邊產品開發不足，喪失搭配旅遊觀光拓展知名度的機會

金酒可發展的週邊產品非常多，如釀酒所剩下的酒粕可以作為女性大眾喜歡的面膜；另有紅麴可製成餅乾，屬於養生食品；也還可以開發以酒為系列的相關食品等。但目前僅發展面膜單項的週邊產品，採取授權委託和康生物科技公司製造的方式，可惜因廣告促銷效果並不如預期，因此鮮少人知；加上金酒公司專心於本業，所以並未積極

再去發展相關週邊產品，也喪失搭配旅遊觀光拓展知名度的機會。

3.機會

(1)市場知名品牌，消費者忠誠度高

在酒類飲料市場中，口味是吸引消費者的一項重要關鍵要素，金酒取之於當地特有的水質、天候與釀造技術，造就其獨特的香氣及口味是其他品牌所無法取代，不僅成為市場知名品牌，同時也因而擁有一群高度忠誠的消費者。

(2)金門若成為知名觀光景點，有助於金酒的拓展

兩岸政策的持續開放，除了國人前往，亦會有愈來愈多的陸客及國際觀光客前往旅遊，金門的觀光客源愈多，未來若成為知名觀光景點，對金門高粱酒的拓展愈有利。

(3)金酒隨著台商進軍全球，已獲得相當多消費者的青睞

我國的台商遍及全球各地，而金門高粱酒也隨著台商進軍全球各地而聲名遠播，深受大眾的歡迎，尤其是大陸市場方面，已獲得相當多消費者的青睞。

4.威脅

(1)台灣市場開放，大陸白酒恐將影響金酒在台灣市場的地位

隨著政府開放進口白酒市場，使得台灣白酒市場面臨更多的競爭，此已直接衝擊到目前金酒公司的經營環境，尤其中國白酒如大舉進入台灣市場，更對金酒公司造成強烈的競爭壓力與經營威脅，恐將影響金酒在台灣市場地位。

(2)原物料對外採購比例高，且集中少數地方，風險加大

受限於金門耕作面積的不足，目前農民所生產的高粱及小麥還不及金酒公司所需的十分之一，因此其他不足之處都是從國外進口，特別是糯性高粱約佔原物料的 60%。由於該原料僅大陸東北三省、內蒙古等地有種植，2008 年原供應商因受國際原物料價格大幅上漲之故，自該年 5 月份開始違約不願供貨，進而影響金酒公司的生產營運。

(3)仿冒品的出現，有損金酒的形象及影響消費者購買的意願

金門高粱酒是領導品牌，因此經常成為廠商競相模仿及挑戰的對象，不論是包裝或口味方面，屢有仿冒品出現，一旦假酒造成人體健康的衝擊時，對金酒的傷害更是直接，將有損金酒的形象及影響消費者購買的意願。

綜合以上說明，茲列出金酒公司 SWOT 分析，詳如表 6-2-3。

表 6-2-3 金酒公司 SWOT 分析

優勢 (Strength)	劣勢 (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● 金門高粱酒的獨特風味，其他品牌無法匹敵 ● 金酒在台灣享有獨占優勢地位 ● 金酒品牌形象獨特鮮明 	<ul style="list-style-type: none"> ● 金酒公司國際化腳步較為遲緩 ● 大陸假酒多及關稅高，加上金酒公司比較缺乏專業行銷人才，以致推廣大陸市場不易 ● 觀光行程安排均以靜態導覽為主，缺乏與旅客間的互動 ● 週邊產品開發不足，喪失搭配旅遊觀光拓展知名度的機會
機會 (Opportunity)	威脅 (Threat)
<ul style="list-style-type: none"> ● 市場知名品牌，消費者忠誠度高 ● 金門若成為知名觀光景點，有助於金酒的拓展 ● 金酒隨著台商進軍全球，已獲得相當多消費者的青睞 	<ul style="list-style-type: none"> ● 台灣市場開放，大陸白酒恐將影響金酒在台灣市場的地位 ● 原物料對外採購比例高，且集中少數地方，風險加大 ● 仿冒品的出現，有損金酒的形象及影響消費者購買的意願

資料來源：本研究整理。

第三節 市場供需潛力及經濟效益分析

由於金門地方特色產業大多較欠缺包裝及整體的行銷，以致所創造的經濟效益並不高，因此本小節僅針對較具規模的金門高粱酒來分析其市場供需潛力。

一、市場供給分析

在金酒市場供給方面(表 6-3-1)，根據金門縣統計年報的資料顯示，近年來在生產量上，除 2001、2004 年金門酒品呈現負成長外，其餘年度都是維持正成長，其中 2002 年、2005 年、2006 年皆為兩位數成長，尤以 2006 年成長幅度最高，達 24.17%；2007 年持續成長，金酒生產量達到 2,241.7 萬公升，然成長幅度僅有 4.87%。而

根據金門縣財政局所提供的歷年決算審核報告(2003~2007 年)中，在生產值上，僅 2004 年呈現負成長，其餘年度均維持正成長；2007 年成長率為 7.4%，生產值為 18.43 億元。

表 6-3-1 金門縣酒類生產概況

單位：公升、新台幣億元

年別	生產量	成長率(%)	生產值	成長率(%)
2000	18,714,143	--	--	--
2001	12,302,880	-34.26	--	--
2002	14,832,679	20.56	--	--
2003	16,280,663	9.76	15.73	--
2004	14,722,639	-9.57	11.98	-23.84
2005	17,215,413	16.93	14.29	19.28
2006	21,375,732	24.17	17.16	20.08
2007	22,417,106	4.87	18.43	7.40

資料來源：金門統計年報(2007)、金門縣財政局所提供的歷年決算審核報告(2003~2007 年)，本研究整理。

二、市場需求分析

近年來對於金酒需求的情形，由表 6-3-2 可知，在銷售量上，除 2001、2002 年呈現負成長外，其餘年度都是維持正成長，其中尤以 2003 年成長最多，達 21.12%；2005 年成長最少，僅 1.62%；2007 年則為 8.71%，銷售量達到 1,987 萬公升。另在銷售值方面，歷年來成長變化也如銷售量一樣，除 2001、2002 年為負成長外，其餘年度均維持正成長，然幅度起伏不定，2006 年突破 100 億大關，2007 年持續成長，銷售值為 110.45 億元，成長率達 7.7%。

表 6-3-2 金門縣酒類銷售概況

單位：公升、新台幣億元

年別	銷售量	成長率(%)	銷售值	成長率(%)
2000	19,397,989	--	98.09	--
2001	15,595,074	-19.60	77.94	-20.54
2002	12,154,439	-22.06	62.27	-20.11
2003	14,721,600	21.12	80.31	28.97
2004	16,372,548	11.21	90.48	12.66
2005	16,637,456	1.62	92.10	1.79
2006	18,282,189	9.89	102.55	11.35
2007	19,873,788	8.71	110.45	7.70

資料來源：金門統計年報(2007)，本研究整理。

三、金酒銷售市場分析

金酒的銷售市場主要有台灣市場、大陸市場以及外銷及其他免稅市場等三個主要市場。根據金酒公司的銷售概況來觀察(表 6-3-3)，主要銷售市場是台灣，從 2003 年至 2007 年歷年皆高達 98% 以上，而大陸市場的比例則連 1% 都不到，因此金酒公司是以「鞏固台灣市場、西進中國大陸」為其主要銷售策略。至於外銷及其他免稅市場仍屬待開發領域，目前是以簽定供應契約及小額訂購試銷方式的推廣模式經營。

台灣白酒市場自 2002 年菸酒市場開放後，已逐漸進入戰國時代。雖然大陸白酒已開放進口台灣，但目前關稅仍尚未統一，若將來像威士忌一樣被課以 20%(從前為 40%)的進口關稅，則大陸的白酒便會嚴重衝擊金酒在台灣市場，因此對金酒公司的獲利將產生威脅，所以未來若要持續成長，需積極拓展其他市場。

表 6-3-3 金酒公司的銷售市場分佈

單位：新台幣億元

年度 \ 區域	台灣市場	大陸市場	外銷及 其他免稅市場	總計
2003 年	79.98 (99.59)	0.27 (0.34)	0.06 (0.07)	80.31 (100.00)
2004 年	89.91 (99.37)	0.36 (0.40)	0.21 (0.23)	90.48 (100.00)
2005 年	91.64 (99.50)	0.09 (0.10)	0.37 (0.40)	92.10 (100.00)
2006 年	101.45 (98.93)	0.25 (0.24)	0.84 (0.82)	102.55 (100.00)
2007 年	108.69 (98.41)	0.74 (0.67)	1.03 (0.93)	110.45 (100.00)

註：()為該市場佔總銷售額比例，單位為%。

資料來源：金酒公司針對世界行銷及大陸佈局專案報告，2008/5。

至於大陸市場和外銷及其他免稅市場的銷售額占總銷售額比例雖很小，但不難發現近五年來外銷及其他免稅市場，有逐年遞增的趨勢，從 2003 年的 0.07% 一直持續成長至 2007 年的 0.93%，銷售額已經突破新台幣一億元。而大陸市場雖有起伏，近年來也維持成長中，2007 年的比例由 2006 年的 0.24% 提高為 0.67%。根據金酒公司表示，未來兩年內大陸市場的比例將維持在 0.7%，因此 2008 年、2009 年銷售額推估各為新台幣 8,540 萬元(122 億元*0.7%=0.854 億元)、新台幣 7,560 萬元(108 億元*0.7%=0.756 億元)。由上述可發現，金酒公司積極拓展海外市場的企圖心。然而國際市場不同於國內市場的開拓，不僅需要專業的知識及行銷手法，還需要國際貿易等相關知識。因受限於過去的組織架構，金酒公司目前雖有專精於生產方面的人才，然較缺乏國際行銷領域的專業人才，因此，金酒國際化還必須要有專業人才的養成訓練才行。未來金酒公司要在大陸及國際市場有更好的發展，品牌經營、網絡建構及人才培育是成功關鍵因素。

2007 年金酒公司在外銷及其他免稅市場的銷售金額不過新台幣 1.03 億元，其中包含了韓國、美國和其他免稅商店，而由表 6-3-4 觀察得知，金酒公司在外銷及其他免稅市場的行銷仍以免稅商店為主，但金額還不高，約 0.96 億元。據「金酒公司針對世界行銷及大陸佈局的專案報告」表示，短期間外銷及其他免稅市場的銷售額比例不會變動太大，反倒是大陸是全世界最大、成長最有潛力的市場，因此以後金酒公司發展的主力目標市場將著重在大陸市場。

表 6-3-4 外銷及其他免稅市場銷售概況

單位：新台幣億元

年度 \ 區域	韓國	美國	其他免稅商店	合計
2003 年	0.03	--	0.03	0.06
2004 年	0.05	--	0.16	0.21
2005 年	0.04	--	0.32	0.37
2006 年	0.05	0.04	0.76	0.84
2007 年	0.06	0.01	0.96	1.03

資料來源：金酒公司針對世界行銷及大陸佈局專案報告，2008/5。

第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略

一、目標與願景

願景：高粱酒的故鄉

金門高粱酒是金門最具地方特色的產業，而目前縣政府施政主軸為「觀光立縣」，因此金酒未來可轉型為酒文化的觀光產業，結合地方文化、藝術、產業、資源一起帶動其他特色產業升級，以增添金門觀光的吸引力，同時也使得金酒不僅僅是一種產業，更是一種文化，以創造新的酒鄉文化風情，將金門營造成為一個「高粱酒的故鄉」。因此未來將以「酒文化」為主軸，推動各期目標，茲列述如下：

(一)短期目標：強化品牌活力，重新紮根

雖然金酒品牌的形象獨特鮮明，但仍未能列入「酒鄉之旅」的旅遊名單，因此短期將以改善目前的瓶頸為首要目標，強化金酒品牌的活力，重新紮根為主，以生動活潑方式呈現金酒文化，強化動態觀光及對既有週邊產品的促銷。

(二)中期目標：產品線的擴展，帶動相關產業發展

中期目標則是利用金酒及其相關資源來擴展產品線，開發酒文化一系列的新產品，重新賦予酒廠新生命，同時也由此可衍生更多創新產品及服務，帶動相關產業發展，提升各級相關產業的附加價值。

(三)長期目標：立足金門，行銷全球

長期目標則是立足金門，行銷全球，藉金酒的拓銷全球市場，以提高其國際知名度，達到金門成為高粱酒的故鄉之聲譽，進而提振金門觀光產業。

二、短、中、長期發展策略

(一)短期發展策略

1.觀光行程的重新包裝，增加金酒公司與觀光客的互動

金酒公司目前的觀光行程安排是以金酒博物館的靜態導覽為主，對金門當地僅有酒品銷售的直接經濟效益，無法創造更多附加價值及商機，同時也無法讓觀光客對金酒文化有一個系統、生動的聯想。因此，短期可就現有的軟硬體設備再重新包裝，以強化金酒博物館的動態觀光功能。此外，金門風味餐以及金門飲酒文化解說等都可以包裝成「酒鄉」主題式觀光行程，期望透過酒鄉主題式觀光行程為主打，增加金酒公司與觀光客的互動，搭配其他當地的景觀、文化與美食，創造出更多附加價值及商機，同時也能讓觀光客對金門酒鄉文化有更深刻的體會。

2.強化金酒既有週邊產品之促銷

目前金酒公司為解決製酒後的酒糟，已推出高粱酒粕面膜，然可惜鮮為人知，同時也喪失可搭配觀光來擴展知名度的機會，因此短期發展策略應將既有產品重新包裝，採取強力促銷的策略，如以大量投入廣告於電視台、大型戶外看板、報章雜誌等宣傳方式以提高其知名度，進而帶動消費。

(二)中期發展策略

1.開發多元化的新產品、提升各級產業附加價值

從埔里酒廠成功的創新轉型案例得知，埔里酒廠從顧客的角度出發，跳脫了只會生產黃酒的窠臼，開發與消費者距離接近的酒香產品，因此金門酒廠也可開發酒文化一系列的新產品，重新賦予酒廠新生命，更可創新許多服務，提供民眾豐富的藝術、文化以及觀光資源，這些都會增加觀光客與

地方的連結與情感，同時也會提高旅客再次造訪的意願。因此金酒在開發多元化產品之際，應以顧客為導向，開發出一系列的養生用品及食品，以迎合目前的養生觀念。

此外在提升各級產業附加價值方面，目前金酒公司已計畫將推展酒糟牛產業，此不僅可以對金門一級產業之畜牧業發展有相當助益，更可以結合觀光轉型為觀光休閒牧業，同時也可將高粱酒糟再利用，達到生態的永續經營。同時在全力推動金酒公司發展之際，勢必帶動承製金酒公司各類酒瓶的金門二級產業之陶瓷廠的發展，金門陶瓷結合金門高粱酒，相得益彰，不僅能為金酒帶來更高銷售量，同時也為陶瓷廠創造更高附加價值。而在金酒的知名度提高之後，也會帶動與觀光相關的住宿、餐飲、批發零售等三級產業之發展。

2.將戰地醫院活化再利用，化身為觀光酒窖

金門特殊的戰地前線背景，擁有珍貴的戰地坑道，目前金門縣政府已經將花崗石醫院朝金門產業博物館的方向進行規劃運用，不僅將過去花崗石醫院的開鑿歷史完整呈現出來，同時因為坑道本身具有潮濕、恆溫的效果，所以是儲酒最佳場所，因此目前已委託金酒公司經營，建議可將戰地醫院化身為觀光酒窖，因此中期重要的發展策略為花崗石醫院的活化再利用，可將原先的坑道包裝設計成金酒銀行、坑道酒吧及金酒洞房等，配合金門產業博物館的動態導覽及其他地方特色產品之推廣，以及有效的行銷策略，帶動觀光產業發展，讓更多旅客可同時體驗到金門的軍事文化及酒鄉之旅。

(三)長期發展策略

1.利用差異化手段來鞏固白酒市場龍頭的地位

金酒公司目前在台灣白酒市場的佔有率將近八成，但成長率已趨緩，顯示台灣市場已屬於成熟市場。金酒公司應不斷創新與改進舊的產品，例如技術研發、掌握核心技術等，以差異化來開拓新的消費族群。除此之外，亦可加強宣傳，採市場滲透策略，例如利用大量密集的廣告，來影響消費者之選擇，並創造品牌的聲譽及擴大市場佔有率等，這些都有助於維繫金酒公司的營運活力與效能。金酒公司在面對白酒市場的開放進口之際，應善加利用差異化手段來鞏固白酒市場龍頭的地位。

2.積極拓展台灣之外的市場，提高國際知名度

台灣白酒市場已趨於飽和，金酒公司的營收獲利若要持續成長，則需積極拓展台灣之外的市場，此也有助於提高金酒的國際知名度以及形塑金門成為高粱酒的故鄉。而在大陸白酒市場競爭激烈的情況下，金酒公司除走超級精品路線外，也應透過強化品牌形象方式來增強消費者的購買行為，並維持品牌忠誠度。此外，過去金酒公司曾經邀請過戈巴契夫代言，創下相當卓越的營收，未來應當持續此項方式，邀請當地政商知名人士品嚐，做為事件行銷或代言人，此對金酒提升其國際品牌知名度以及銷售上會有事半功倍之效。

另為擴大不同客源層面，金酒公司亦可採取產品線延伸及品牌延伸的策略，推出不同酒精濃度的酒品或副品牌，以滿足消費者在價格及偏好上的不同需求。

第五節 具體可行建議及須配合修訂之法規

綜合前述之研析，由於本章地方特色產業主要是以金酒為主軸，因此較著重於觀光行程的活潑化或產品推廣行銷的包裝策略方面，且這些均屬於企業的行為，並未涉及到須配合修訂之法規，所以本小節僅針對具體可行之建議詳述如下：

一、增加原物料採購管道，以分散風險

由前述分析可知目前金酒公司所需的大宗原物料是透過供應商，若遇到違約事情發生，將損及金酒公司的營運，短期的權宜對策雖可以重新進行採購為之，然終究非長期可行之道，因此建議金酒公司的原物料採購方式宜多元化，增加不同管道，如直接向原產地採購或實施契作方式，以分散其風險。

二、推廣主題式酒鄉之旅的行程，俾融入於觀光產業

為了能在短時間較快振興金門特色產業的觀光吸引力，應考慮以主題式「金門酒鄉之旅」行程為主打，例如：DIY 行程、個性化商品、高粱酒/酒糟及金門風味餐及金門飲酒文化解說等，形成較動態或具互動性的觀光行程，並在活動設計中自然而然將金門的特

色產品融入其中。此外為提高消費者對酒文化的認同，可採取「高粱酒嘉年華」的型態舉辦，一方面為主題行銷，透過旅遊業者積極向外推廣，以提升消費客群的向心力；另一方面可建立評鑑及輔導機制，藉由消費者票選最佳金酒產品及其衍生性產品，除可刺激業者創新發展外，也可達到金酒相關產業的連結。

三、加強帶動其他各級產業發展，達到相輔相成的效果

畜牧業以高粱酒糟為飼料，不僅可以對金門畜牧業發展有所助益，也同時解決了高粱酒糟處理的問題，因此宜儘速推展酒糟養牛產業。同樣在全力推動金酒公司的同時，也會帶動金門陶瓷廠的發展，達到相輔相成的效果。然在帶動各級產業發展之際，有關技術及人才不足的部分，實可委請工研院、食品研究所等相關機構，善加利用金酒資源(因在其釀酒過程中會產生許多有用且珍貴的物質)，輔導當地業者有關萃取或發酵技術；或者透過技術外包方式，再將此技術轉移至當地的民間業者，開發具有地區特色及商品化之產品，以協助發展其他次級產業。

四、以消費者為導向，開發多元化的週邊產品

為增加與觀光客間的互動，建議以消費者為導向，有效利用高粱酒糟，開發具有地區特色及商業化之食品、保健養生食品、面膜等多元化產品，藉以提升產業附加價值。然而，目前金酒公司僅發展面膜單項的週邊產品，建議以消費者為導向，開發多元化的週邊產品，將會是未來商機所在。

五、戰地坑道的活化再利用，包裝成金酒銀行、坑道酒吧及金酒洞房

金門特殊的戰地前線背景，擁有珍貴的戰地坑道，如花崗石醫院的活化再利用，將原先的坑道包裝設計成金酒銀行、坑道酒吧及金酒洞房等，以帶動觀光產業發展，讓更多旅客體驗到金門的軍事文化及酒鄉之旅。

第六節 小結

金門由於特殊的歷史人文、土質、水源及空氣，造就出金門地方

特色產業多元性的特性，也享有一定的知名度，但由於較欠缺包裝及整體的行銷，所以整體創造的產值有限，目前僅有金酒為最重要的特色產業，也是金門的財政命脈。由於金酒產業具有帶動其他各級產業發展的效果，因此若能結合觀光旅遊做整體行銷，不僅有助於金酒的銷售，對於其他特色產業亦具有提升附加價值的効果。

金門特色產業的願景為將金門營造成為一個「高粱酒的故鄉」，結合地方文化、藝術、產業、資源一起帶動其他特色產業。未來將以「酒文化」為推動各期目標的主軸，短期發展策略著重在強化金酒博物館的動態觀光功能，增加金酒公司與觀光客間的互動，及對既有週邊產品的強力促銷。中期發展策略主要是以開發多元化的新產品、提升各級產業附加價值，及將戰地醫院活化再利用，化身為觀光酒窖。長期發展策略則是利用差異化手段來鞏固白酒市場龍頭的地位，積極拓展台灣之外的市場，形塑金門成為高粱酒的故鄉。

至於具體建議為增加原物料採購管道，以分散風險；強力推廣主題式酒鄉之旅的行程，俾融入於觀光產業；加強帶動其他三級產業發展，達到相輔相成的效果；以消費者為導向，開發多元化的週邊產品；以及戰地坑道的活化再利用，包裝成金酒銀行、坑道酒吧及金酒洞房。未來若能善加規劃與包裝，以金酒為主軸，將金門地方特色產業融入觀光產業之推動，則無疑將為金門觀光增添正面助益，更為金門觀光創造更多附加價值；同時也能為其他特色產業創造更多商機，一起帶動金門的繁榮。

第七章 金門其他潛力產業

第一節 前言

金門由於地小人稀，資源有限，且有人口老化及外流的困境，並不適合發展製造業。因此，金門的潛力產業宜往農業、畜牧業及服務業發展。在農業方面，金門過去因為是戰區，生態環境免於被過度開發，加上製造業不發達，土壤不受污染，所以具有發展有機農業的良好基礎。近年來，金門與廈門之間往來熱絡，金廈生活圈逐漸形成。廈門雖然物價較低，但產品，特別是食品的品質及製程都令人不放心，因此，金門若可以發展有機農業，提供廈門地區對食品安全要求較高的居民另一個消費選擇，也是極具潛力。不過金門目前在有機農業的發展及推廣上經驗及專業不足，因此，未來宜借重國內外專家及相關人才，挑選適合金門氣候、土壤的栽種種類，並建構完整的配銷及經營體系才能永續發展。

在畜牧業方面，金門由於盛產高粱酒，製酒過程中產生許多酒糟。過去酒糟被當成垃圾處理，但近年來，金門致力於研究利用酒糟來養牛。研究結果發現，高粱酒糟的蛋白質含量約佔 20%，顯著高於玉米的 12%，對牛隻成長很有幫助。研究同時發現，6：4 的酒糟及其他草料比例是養牛飼料的最佳配方，可產生最好的質與量。高粱酒糟除了適合養牛外，也極適合養鹿，目前金門地區養鹿場有十四家。養鹿由於主要是為了摘取鹿茸，製成藥酒及相關產品，並不宰殺，因此經濟價值較高，污染也較少，是近年來金門縣政府的重點輔導項目。金門利用高粱酒糟發展畜牧業，在成本上享有競爭優勢，具有發展潛力。唯在出口及銷售市場的拓展上，仍有防疫及保護主義等貿易問題亟待解決。

綜合來說，金門雖然在農業及畜牧業仍有其發展空間，但這些產業的規模並不足以支撐整個經濟發展，所能帶動的就業機會也有限。基於這些考量，本研究認為金門若能發展「精緻購物免稅島」，並與觀光產業相結合，將有極大的發展潛力，也是最全面提升金門經濟發展，增加就業機會並減少對自然環境衝擊的產業。因此，本章將針對金門發展成為「精緻購物免稅島」之相關議題加以分析。

第二節 現況說明

目前至金門觀光的旅客雖然提袋率很高，但由於商品多侷限為當地特產，價格不高，也缺乏讓旅客重複消費的誘因，因此在地的經濟發展一直不見起色。為了有效推動離島地區開發，促進離島觀光，並提供觀光客更多購物的選擇與誘因，2008年1月19日增列「離島建設條例」第10-1條，准許離島設置離島免稅購物商店銷售貨品予旅客，供其攜出離島地區。

金門具有與福建相鄰的地理優勢、金流、物流管理、電子商務及企業經營模式等基礎，建構一個「精緻購物免稅島」，吸引大陸旅客持續重複地赴金門觀光與消費，無疑讓金門有了新的發展機會。

本節將針對金門目前現行的免稅商店相關規定及未來即將推動的離島免稅店等規劃方向做一整理介紹，以做為金門未來發展成為「精緻購物免稅島」的基礎。

一、依「免稅商店設置管理辦法」設立之免稅商店

(一)設立法源及相關規定

2005年位於水頭港區的免稅商店—昇恒昌免稅商店正式營運，是目前金門地區僅有的一家免稅商店。該免稅店根據財政部公布的「免稅商店設置管理辦法」(以下簡稱「免稅店辦法」)所設置，該辦法是依「關稅法」第61條第4項規定訂定的。茲就「免稅商店設置管理辦法」的相關規定整理如下：

1.免稅商店的種類

依「免稅店辦法」第3條規定，免稅商店可分為下列二種：

- (1)機場、港口免稅商店設在國際機場、港口管制區內；經海關核准者，並得在市區內設置預售中心。
- (2)市區免稅商店設在國際機場或港口鄰近之都市區內，或經海關核准之區域內。

金門水頭碼頭的昇恒昌免稅商店是屬於港口免稅商店。

2.免稅商店的消費者資格

依「免稅店辦法」第4條規定，機場及港口的免稅商店，只能對持有護照或旅行證件的出境、過境及入境旅客進行銷

貨。而設在市區的免稅商店或預售中心則只能對持有護照或旅行證件的出境旅客銷貨。為了預防出境旅客在境內進行轉賣交易，市區免稅商店及市區預售中心不提供現場提貨的服務，而須待旅客出境時，向機場或港口提貨處提貨。

根據是項規定，舉凡經金門小三通出入境的金門、台灣、大陸及國際旅客均可在免稅店購物。

3.免稅商店的免稅範圍(「免稅店辦法」第8條)

免稅商店銷售貨物予出境及過境旅客或在免稅額度內的入境旅客，其免稅範圍規定如下：

- (1)關稅部分：免稅商店進駐供銷售的保稅貨物，在規定期間內銷售予旅客，原貨攜運出口者，免徵關稅。
- (2)貨物稅部分：運銷國外之貨物免徵貨物稅。
- (3)營業稅部分：依法設立之免稅商店銷售予出境或過境旅客的貨物，其營業稅率為零。
- (4)菸酒稅及菸品健康福利捐部分：運銷國外之貨物免徵菸酒稅及菸品健康福利捐。

4.入境旅客的免稅額度：

免稅商店銷售貨物予入境旅客，視同自國外採購攜帶入境，俟入境通關時，依「入境旅客攜帶行李物品報驗稅放辦法」辦理，如超過免稅限額，除課徵關稅外，依法代徵貨物稅、營業稅、菸酒稅及菸品健康福利捐。

依「入境旅客攜帶行李物品報驗稅放辦法」第11條規定的免稅範圍如下：

- (1)酒類一公升(不限瓶數)，捲菸二百支或雪茄二十五支或菸絲一磅，但以年滿二十歲之成年旅客為限。
- (2)非屬管制進口之行李物品，如在國外即為旅客本人所有，並已使用過，其品目、數量合理，其單件或一組之完稅價格在新台幣一萬元以下，經海關審查認可者。
- (3)自用及家用行李物品其總值在完稅價格新台幣二萬元以下者。

(二)金門水頭碼頭免稅店營運概況

昇恒昌免稅商店成立於1995年，實收資本額為新台幣12

億元，是由國人百分之百投資經營的免稅店。昇恒昌免稅商店除了在台北市區、桃園國際機場及小港機場皆有營業據點外，2005年11月也開始在金門水頭碼頭設立服務據點，經營期限為6年，每月按營業額15%支付權利金。

根據統計，昇恒昌水頭免稅店自2005年11月開始營業後，營業額由2005年11月的新台幣793萬元逐月穩定成長(詳表7-2-1)，2005年12月的營業額約為1,680萬元，較11月成長112%。2006年3月營業額超過2,000萬元，2008年1月超過4,000萬元。2008年6月19日實施擴大小三通後，昇恒昌水頭免稅店的營業額隨著小三通出入境人數的增加再創新高，2008年10月已超過6,700萬新台幣。

在每人平均消費金額方面，由表7-2-1可發現，小三通出入境旅客在水頭免稅商店的人均消費金額也是呈現穩定成長的趨勢，由2005年11月的新台幣209元，逐漸增加至2008年1月的757~882元。然而自擴大小三通後，平均每人消費金額卻略為下降，2008年10月人均消費金額為新台幣531~584元，可能原因在於擴大小三通後的新增客源為台灣赴大陸旅遊的中轉旅客，一方面時間較為緊迫，無暇購物；另一方面免稅商店陳列的商品對其恐較不具吸引力，因此，降低了人均消費金額。

根據民航局的統計，2007年桃園國際機場免稅店的總營業額約為新台幣138億438萬元，其中昇恒昌為111億8,333萬元，佔81%；采盟為26億2,105萬元，佔19%。2007年桃園機場出入境及過境旅客為2,300萬人，則平均每人在桃園機場免稅店的消費金額為新台幣589元，與金門水頭碼頭免稅店的人均消費額差距不大。

表 7-2-1 昇恒昌金門水頭碼頭免稅店營業概況

年月	權利金(元)	營業額(元)	小三通入出境 人次(人)	人均消費額(元)
2005 年 11 月	119 萬	793 萬	37,863	209
12 月	252 萬	1,680 萬	42,522*	395
2006 年 3 月	突破 300 萬	超過 2,000 萬	47,322*	423~562
8 月	突破 400 萬	超過 2,667 萬	53,850*	495~617
12 月	突破 500 萬	超過 3,333 萬	58,042*	574~688
2008 年 1 月	突破 600 萬	超過 4,000 萬	52,838	757~882
7 月	突破 700 萬	超過 4,667 萬	87,469	533~609
9 月	突破 800 萬	超過 5,333 萬	105,039	508~571
10 月	突破 1,000 萬	超過 6,667 萬	125,526	531~584

註：以(我方人民出境人數+大陸人民入境人數)*2 估計。

資料來源：金門縣政府，陸委會，移民署，本研究整理。

二、依「離島免稅商店設置管理辦法」設立之免稅商店

(一)設立法源及相關規定

為了促進離島觀光，財政部依「離島建設條例」第十條之一第六項規定於 2008 年 5 月 19 日訂定公布「離島免稅購物商店設置管理辦法」(以下簡稱「離島免稅商店辦法」)，業者經當地縣(市)主管機關同意並向海關申請登記後，得於澎湖、金門及馬祖地區設置免稅購物商店，經營銷售貨物予旅客。目前金門地區尚無依「離島免稅商店辦法」設立的免稅商店。金門縣政府有關離島免稅商店設置之執行辦法「金門縣離島免稅購物商店設置同意自治條例草案」(以下簡稱「金門自治草案」)目前尚在縣議會審議中。茲就目前的「離島免稅商店辦法」及「金門自治草案」的相關規定整理如下：

1.免稅商店的種類(「金門自治草案」第 2 條)

依「金門自治草案」第 2 條規定，金門離島免稅商店可分為下列三種：

- (1)機場免稅購物商店設在機場管制區。
- (2)港口免稅購物商店設在港口管制區。
- (3)市區免稅購物商店。

金門縣政府在考量機場及港口管制區空間有限的情況下，目前決定暫不開放機場及港口免稅購物商店的申請，而

市區免稅購物商店則不限家數受理申請。

2.免稅商店的消費者資格(「離島免稅店辦法」第5條)

依「離島免稅店辦法」第5條規定，離島免稅商店只能將貨物銷售予持有護照、旅行證件或身份證明文件之旅客，且限於非供商業使用者。為預防出境旅客在境內進行轉賣交易，市區免稅商店不提供現場提貨的服務，而須待旅客離境時，向機場或港口提貨處提貨。

根據是項規定，舉凡經金門小三通出境或經尚義機場離境的金門、台灣、大陸及國際旅客均可在離島免稅店購物。經金門小三通出境的旅客除了可在離島免稅店購物外，亦可同時在依「免稅商店設置管理辦法」設立之免稅商店購物，兩者並不衝突。

3.免稅商店的免稅範圍(「離島免稅店辦法」第18條)

離島免稅購物商店銷售予旅客之貨物，其金額或數量逾前條所定限額者，離島免稅購物商店應就超額部分，依關稅法、貨物稅條例、菸酒稅法、加值型及非加值型營業稅法規定計算稅額，代向旅客收取，並開立含上列稅款之售貨單交付旅客收執。離島免稅購物商店依前項規定向旅客收取之稅款，應於次月五日前向海關彙報並繳納。

4.離境旅客免稅額度(「離島免稅店辦法」第17條)

離島免稅購物商店銷售貨物予旅客，並由其隨身攜出離島地區之免稅品目、數量、金額，其範圍如下：

- (1)酒類一公升(不限瓶數)，捲菸二百支或雪茄二十五支或菸絲一磅，但以年滿二十歲之成年旅客為限。
- (2)菸酒以外之貨物，銷售總金額在新台幣三萬元以下者。旅客當次自同一離島各免稅購物商店購買之免稅貨物，其數量及金額應合併計算。旅客於三十日內入出離島二次以上或半年內入出離島六次以上，上述貨品數量及金額，折半計算。

(二)依「離島免稅商店設置管理辦法」設立之免稅商店與依「免稅商店設置管理辦法」設立之免稅商店的差異

設置離島免稅商店的目的在於促進離島觀光，繁榮離島經

濟。根據財政部關政司的相關人員表示，離島免稅商店的設置可謂是台灣的一項創舉，國際上並無先例可循。「離島免稅商店設置管理辦法」所規範的離島免稅商店與依關稅法「免稅商店設置管理辦法」所規範的一般免稅商店，在申請資格、免稅範圍及運作模式上有許多雷同之處，但此兩種免稅商店仍存在許多差異(詳表 7-2-2)，以下說明：

- 1.申請機關：離島免稅商店的設立除了須向海關申請登記外，尚須經當地縣(市)主管同意才行。
- 2.旅客性質：一般的免稅店是對持有護照或旅行證件的出境、過境及入境旅客進行銷貨，而離島免稅店是對持有護照或旅行證件的離境旅客進行銷貨。
- 3.稽查單位：入境旅客在一般免稅商店購買之商品視同進口品，其品目、數量超出免稅規定者應向海關申報、查驗通關；未申報之旅客，海關於必要時也得予檢查。
- 4.由於出境旅客通常不在海關對免稅商品稽查的範圍內，且離島與本島為國內航線並沒有設置海關，因此，旅客在離島免稅商店購買之商品在離境時並不會有海關盤查，而是透過離島免稅商店間的電腦連線控管，對於超過免稅額的貨品自動含稅銷售。
- 5.免稅品項及金額：入境旅客可攜帶之免稅菸酒數量與離境旅客可攜帶的數量是一樣的，均為酒類一公升(不限瓶數)，捲菸二百支或雪茄二十五支或菸絲一磅，以年滿二十歲之成年旅客為限。在免稅金額的部分，入境旅客在一般免稅商店購買商品的免稅額為完稅價格在新台幣二萬元以下；而離境旅客在離島免稅商店購買商品的免稅額為銷售金額在新台幣三萬元以下。然而，金門的離島免稅商店未來若要以販賣國際精品為主軸，則三萬元的設限宜適度放寬，或輔以數量限制較為合理。

表 7-2-2 依「免稅商店設置管理辦法」與依「離島免稅商店設置管理辦法」設立之免稅商店的差異

項目	免稅商店設置管理辦法	離島免稅商店設置管理辦法
法源	關稅法第 61 條	離島建設條例第 10-1 條
申請機關	海關核准	當地縣(市)主管機關同意並向海關申請登記
銷售對象	經金門小三通出入境的旅客	經金門小三通出境或經尚義機場離境的旅客
稽查單位及方式	有海關稽查	無海關稽查，超過免稅額者由業者含稅銷售
免稅金額	攜入國境的免稅額為完稅價格新台幣二萬元以下	攜出離島的免稅額為銷售總金額新台幣三萬元以下

資料來源：本研究整理。

三、金門地區進口商品免徵關稅之相關規定

金門地區除了可依離島建設條例第十條之一規定設立離島免稅商店外，尚可享有離島建設條例第十條所規定的免營業稅及免關稅等優惠。依據離島建設條例第十條規定，澎湖、金門、馬祖地區之營業人於當地銷售之貨物或提供之勞務免徵營業稅。此外，澎湖、金門及馬祖地區之營業人進口並於當地銷售之商品，免徵關稅；其免稅項目及實施辦法，由財政部定之。

2000 年 10 月 4 日「澎湖金門馬祖地區進口商品免徵關稅實施辦法」及「澎湖金門馬祖地區營業人進口免徵關稅商品項目表」公布並開始實施。財政部原規劃 309 項免稅項目，但礙於經濟部工業局與企業界的反彈，2000 年 10 月正式公告的離島免稅項目僅有 164 項，主要包括啤酒、烈酒、化粧品、軟片、電器用品、眼鏡、相機、玩具及其他雜項貨品等。爾後，財政部在多次邀集工業局、企業界及離島地區民代會商後，於 2001 年 7 月正式公告增列「澎湖金門馬祖地區營業人進口免徵關稅商品項目表」154 項，以衣物、家電用品及機動車輛等為主，加上原有的 164 項，離島免稅商品共達 318 項。唯這些商品項目是台灣工商總會建議的結果，商品項目價值低，且申請手續繁雜，導致該等項目自 2001 年 7 月公佈後並無人申請，形同虛設。

除了上述的 318 項產品外，目前行政院陸委會也針對開放小額、小量的農漁產品免稅進口金馬與大陸進行協商，希望透過簡化通關程序，讓金馬地下貿易能夠全面地合法化。

有關「澎湖金門馬祖地區進口商品免徵關稅實施辦法」及「澎湖金門馬祖地區營業人進口免徵關稅商品項目表」請參考附錄二。

第三節 市場供需潛力及經濟效益分析

一、市場供需潛力

(一)台灣市場需求潛力

目前台灣旅客赴金門旅遊的人數每年約有 40 多萬人，而經金門小三通中轉往返大陸的台商及台灣旅客 2008 年可望達 75 萬人次(不含金門當地居民)。赴金門當地觀光的遊客通常以購買金門特產為主，這些特產中，除了金門高粱酒的單價較高外，其他的多屬中低價位。而中轉台商及台旅，由於只會在機場及碼頭稍做停留，因此，購物的機會與選擇不多，主要的購物地點侷限於水頭碼頭免稅店及尚義機場的特產店。

事實上，台灣的觀光客及中轉客並非不願在金門消費，而是金門當地提供旅客消費的品項選擇太少，未來金門若能在機場及碼頭設置高單價的精品免稅店(或免稅區)，台灣旅客可以在不用花大錢出國的情況下，享受免稅的優惠，定可提升其赴金門旅遊及購物的誘因。

(二)大陸市場需求潛力

雖然自 2004 年 12 月大陸開放福建居民能赴金旅遊，及 2008 年 9 月開放大陸 13 省居民能經金門赴台旅遊，但相關政策實施以後，大陸居民赴金門旅遊的人數並未明顯增加。經過與大陸及廈門旅行業者詢問，發現原因並不在於金門對大陸旅客不具吸引力，而是兩岸旅遊在申請流程及手續上尚存在許多限制與不便性。未來政策若能進一步開放，則大陸旅客赴金旅遊人數可望明顯增加。

根據前面章節的分析可知，未來大陸觀光客將在金門觀光產業的整體發展策略中扮演重要角色。大陸旅客的高消費力近年來受到國際旅遊市場的矚目。根據 2005 年 AC 尼爾森與世界免稅協會調查發現，中國遊客境外旅遊的平均購物花費高達 987 美元，為世界之最，而前往歐洲旅遊的中國消費者購物花費更是平均高達 1,781 美元。此外，中國新興的中產階級也漸

成為觀光旅遊的主要客群。根據匯豐銀行和上海復旦大學 2007 年公佈的一項調查發現，中國年收入 7,500~25,000 美元的中產階級人數將會從 2006 年的 3,500 萬人在 10 年之內激增至 1 億人。在這些中產階級中，以擁有高學歷和專業工作背景的現代女性消費慾望最為強烈，這些人不在意產品價格，而更關注產品的品質與品牌。其中 85% 的女性中產階級均有購買奢侈品的慾望，時裝、化妝品、香水及糖果等是其購物首選。因此，金門未來若能打造「精緻購物免稅島」，提供福建或廈門洽商或觀光的旅客一個便捷省時又可信賴的精品購物選擇，對大陸旅客而言應有相當大的吸引力。

二、大陸旅客消費偏好

根據交通部觀光局「2007 年來台旅客消費及動向調查」發現，「購物」、「逛夜市」及「參觀古蹟」為旅客在台的主要活動，其中「購物」所占比例最高，每百人次有 77 人次(詳表 7-3-1)。另該項調查亦顯示，大陸觀光旅客在台每人每日平均消費為 293.08 美元，低於日本旅客的 304.50 美元，但高於韓國旅客的 284.84 美元。然而，若進一步由購物金額觀察(詳表 7-3-2)，則大陸觀光旅客在台每人每日平均購物金額為 127.99 美元，高於日本的 88.92 美元及韓國的 83.87 美元。由購物細項觀察，大陸及日本觀光客均以購買名產或特產為最多，分別占 34.14% 及 54.14%；韓國觀光旅客則以購買紀念品或手工藝品類為最多，占 20.26%(詳表 7-3-3)。此外，約有 23.37% 的大陸旅客會在台灣購買珠寶及玉器，13% 的大陸旅客會購買手工藝品及茶葉。

表 7-3-1 2007 年來台旅客消費及動向調查

單位：人次/每百人次

名次	項目	相對次數	名次	項目	相對次數
1	購物	77.31	10	卡拉 OK 或唱 KTV	4.81
2	逛夜市	62.72	11	主題樂園	4.45
3	參觀古蹟	43.51	12	參觀藝文表演活動	3.63
4	參觀展覽	23.91	13	SPA.三溫暖	3.31
5	冒險旅遊或生態旅遊	14.34	14	打高爾夫球	2.20
6	泡溫泉浴	13.83	15	參觀民俗節慶活動	1.64
7	按摩.指壓	11.63	16	護膚.美容.彩繪指甲	1.42
8	遊湖	11.05	17	拍婚紗或個人藝術照	1.00
9	夜總會.PUB 活動	7.29			

資料來源：來臺旅客消費及動向調查(2007)。

表 7-3-2 2007 年日本、大陸及韓國觀光目的旅客
之每人每日平均消費支出

單位：美元

市場別 目的別		旅館內 支出費	旅館外 餐飲費	在台境內 交通費	娛樂費	雜費	購物費	合計
日本 觀光	金額	119.65	28.20	29.02	35.47	3.23	88.92	304.50
	結構比	39.29%	9.26%	9.53%	11.65%	1.06%	29.20%	100.00%
大陸 觀光	金額	95.32	15.76	23.74	27.87	2.40	127.99	293.08
	結構比	32.52%	5.38%	8.10%	9.51%	0.82%	43.67%	100.00%
韓國 觀光	金額	116.28	22.84	25.47	28.42	7.97	83.87	284.84
	結構比	40.82%	8.02%	8.94%	9.98%	2.80%	29.44%	100.00%

資料來源：來臺旅客消費及動向調查(2007)。

表 7-3-3 2007 年日本、大陸及韓國觀光目的旅客
每人每日平均購物費之細項消費

單位：美元;%

購物費消費項目	日本觀光目的旅客		大陸觀光目的旅客		韓國觀光目的旅客	
	消費金額	百分比	消費金額	百分比	消費金額	百分比
服飾或相關配件	10.13	11.39	6.87	5.37	14.91	17.78
珠寶或玉器類	5.36	6.03	29.92	23.37	10.64	12.69
紀念品或手工藝品類	6.03	6.78	16.54	12.92	17.00	20.26
化妝品或香水類	4.34	4.88	4.30	3.36	8.79	10.49
名產或特產	48.14	54.14	43.69	34.14	13.95	16.63
煙或酒類	1.50	1.68	2.51	1.96	4.48	5.34
中藥、健康食品	1.52	1.71	3.58	2.80	3.07	3.66
電子或電器用品	0.20	0.22	3.30	2.58	1.31	1.56
茶葉	9.50	10.69	16.12	12.59	7.60	9.06
其他	2.20	2.47	1.16	0.90	2.11	2.52
合計	88.92	100.00	127.99	100.00	83.87	100.00

資料來源：來臺旅客消費及動向調查(2007)。

為了更了解大陸境外旅客的消費行為，韓國朝鮮日報委託 BC 信用卡公司對 2008 年前 8 個月中國銀聯卡(China Union Pay)在韓國和日本的刷卡情況進行分析。據悉，中國銀聯卡為中國目前唯一的國際信用卡公司，目前已發放 16 億張卡，該卡通過與韓國 BC 卡合作，可在韓國和日本各一萬多家的主要觀光商店使用。因此，銀聯卡的使用情況能夠反映出中國旅客的消費結構。

分析報告指出，2008 年上半年赴韓國旅遊的中國觀光客約 56 萬人次，多於赴日本的 50 萬人次。中國旅客在韓國單次刷卡的平均金額為 421 美元，日本約為 356 美元。但就刷卡次數來看，中國旅客在韓國的刷卡次數為 3.16 萬次，而在日本為 19.26 萬次，高於

韓國 6 倍之多，可能原因在於中國觀光客在日韓購買的產品類別有很大的差異。

若從消費行業來觀察，中國旅客在韓國刷卡次數最多的店是人蔘店、免稅店、工藝紀念品、家電產品及紫水晶；而在日本則是以家電產品、百貨商店、珠寶及服裝為主。從消費地點來看，以服裝為例，中國遊客主要在韓國的東大門等低價服飾店刷卡，而在日本則是集中於名品匯集的銀座消費。根據上述可以發現：1.韓國的經營策略為以低價吸引中國遊客，而日本則以開拓高檔市場為主；2.在中國旅客的心目中，日本的精品及家電產品比韓國更具吸引力。

中國旅客在日本及韓國消費行為的不同可給金門未來建構「免稅島」很好的借鏡。過去金門在觀光旅遊上總是削價競爭、軟硬體設施不好、特產品價值不高、景點不收門票，給人一種廉價、不精緻的感覺。因此，未來金門所打造的「精緻購物免稅島」要能吸引大陸及國際觀光客重複購物並提高其消費金額，就必須要有清楚的定位，樹立高檔、精緻的島嶼形象。

三、精緻購物免稅產業之 SWOT 分析

(一)優勢

1.適用離島條例與相關優惠措施

金門規劃設置「精緻購物免稅島」，其主要優勢在於金門是台灣的一部分，享有台灣形象及制度規範，但在地理位置上又獨立於台灣本島，適用於離島建設條例，可以做為台灣與大陸政策開放的先行區。

2.觀光資源豐富，可直接帶動消費人潮

金門擁有豐富的自然及人文資源，在觀光產業發展上亟具潛力。因此，若能將觀光與「精緻購物免稅島」相結合，在人潮的吸引與市場的拓展將享有優勢。

3.鄰近大陸沿海城市，具發展區位優勢

2001年兩岸實行小三通政策，讓原本封閉邊陲的金門開始扮演促進兩岸交流的重要角色，也讓金門與大陸廣大市場開始接軌。因此，金門若能藉由鄰近大陸沿海諸多城市的區位優勢以及小三通運輸之便，吸引至大陸沿海地區觀光及商

務的旅客赴金門一日遊，提供其低交通、時間成本及高購物品質的消費環境，對大陸旅客將深具吸引力。

(二)劣勢

1.整體觀光設施不足，影響觀光購物消費人口

誠如本研究第三章所述，金門目前觀光景點的內涵有所不足，住宿及餐飲等旅遊相關設施的品質也相對低落，在在影響觀光客赴金門旅遊的意願。由於觀光人潮是「精緻購物免稅島」的主要客源，因此，若觀光產業的相關配套措施未能改善的話，將嚴重影響金門免稅島的發展。

2.人口外移，人力資源不足

金門未來的購物形象將朝高檔精緻發展，周邊的相關配套設施及服務人員也應給人同等的感受，因此，除了硬體設施外，服務的人性化及人員素質的提升更是金門未來發展的重點項目。金門由於人口外流嚴重，面臨人力不足的困境，不僅一般的服務人員不足，專業的行銷、規劃與管理人才更是缺乏。

3.聯外交通建設略顯不足

金門是一個海島，台灣旅客進出金門靠空運，大陸旅客則靠海運，因此聯外交通設施的便捷與穩定對金門發展觀光及精品購物產業至為重要。2008年6月擴大小三通之後，水頭碼頭及尚義機場常人滿為患，突顯出金門聯外交通設施之不足。

4.腹地狹小，空間使用受限

金門商業用地不多，且在土地開發上常面臨許多限制。因此，未來在興建免稅店或購物商圈時可能需要縣政府、金防部、金管處與民間等多方的協商，以免造成投資者的不確定感。此外，未來若設立大型購物專區時，也可能因而排擠其他休閒配套設施的空間。

(三)機會

1.中國仿冒品猖獗，正牌精品深具賣點

大陸內地的國際精品店及專賣店常被課以高關稅，價格

並不便宜又常有買到假貨的風險；免稅店又僅限於出入境或過境旅客，沒有出境的中國旅客根本沒機會購買。因此，未來金門免稅島若能以中國遊客，特別是至大陸沿海地區進行商務及觀光的旅客為主，在低交通及時間成本，高購物品質的誘因下，定能為金門的觀光業帶來新的商機。

2. 中國遊客消費潛力高

根據2005年AC尼爾森與世界免稅協會調查發現，中國遊客境外旅遊的平均購物花費為世界之最，因此，金門「精緻購物免稅島」若可藉由區位優勢，吸引大陸遊客赴金門消費、觀光，亟具發展潛力。

3. 兩岸關係改善，政策日益開放

在未來兩岸政策持續大幅開放後，福建或廈門每年眾多的國內外旅客將成為金門發展「精緻購物免稅島」的潛在客源。雖然目前金廈旅遊仍存在許多不便的障礙，限制了大陸人士赴金門旅遊的發展，但未來兩岸政府若能朝減少旅遊行政障礙等方向前進，則金門觀光及精品購物產業將有極大的發展潛力。

(四) 威脅

1. 國際金融海嘯導致經濟衰退、消費緊縮，恢復前景不明

2008年以來世界各國深受金融海嘯的影響，經濟衰退、消費緊縮，不僅旅遊市場受到極大的衝擊，連帶的也使得出國購物的消費能力大幅下降。在全球景氣恢復前景不明的情況下，金門發展「精緻購物免稅島」的不確定性與風險性相對增加。

2. 購物天堂香港及大陸內地精品店的強勢競爭

金門設置免稅島主要競爭對手為香港及大陸內地的精品店。香港購物據點眾多，販賣的商品非常多元，且發展時間早，許多週邊配套服務措施皆達成熟階段，是國際知名的免稅島。而有鑑於大陸近年來消費力及旅遊市場的快速發展，許多國際精品店紛紛進駐中國大陸，對金門「精緻購物免稅島」的發展造成威脅。

綜合以上說明，茲將金門設置「精緻購物免稅島」的發展優劣

勢、機會與威脅彙整如表 7-3-4。

表 7-3-4 精緻購物免稅產業 SWOT 分析

優勢 (Strength)	劣勢 (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> • 適用離島條例與相關優惠措施。 • 觀光資源豐富，可直接帶動消費人潮。 • 鄰近大陸沿海城市，具發展區位優勢。 	<ul style="list-style-type: none"> • 整體觀光設施不足，影響觀光購物消費人口。 • 人口外移，人力資源不足。 • 聯外交通建設略顯不足。 • 腹地狹小，空間使用受限。
機會 (Opportunity)	威脅 (Threat)
<ul style="list-style-type: none"> • 中國仿冒品猖獗，正牌精品深具賣點。 • 中國遊客消費潛力高。 • 兩岸關係改善，政策日益開放。 	<ul style="list-style-type: none"> • 國際金融海嘯導致經濟衰退、消費緊縮，恢復前景不明。 • 購物天堂香港及大陸精品店的強勢競爭。

資料來源：本研究整理。

四、經濟效益分析

(一)屬質分析

未來金門規劃成「精緻購物免稅島」可產生的經濟效益可從以下幾個面向分析：

1.分享大陸驚人的消費實力

「精緻購物免稅島」的發展將讓金門有機會分享大陸觀光客強大的消費實力，所帶來的實質收益將形成群聚效應，讓台灣甚至國際的頂尖精品品牌廠商積極進駐，讓金門成為與世界競爭的優良購物環境。

2.帶動金門地方傳統特色產品的升級

目前販賣金門地方特色產品(貢糖、菜刀、一條根等)的商店，大都屬於傳統型態小型店面，店面設計及客層規劃並無明顯市場區隔，不易刺激觀光客重複消費，因此業績成長有限。未來如果透過整體「精緻購物免稅島」的規劃，為了吸引國際觀光客所引進的新式經營理念與行銷手法，勢必整體帶動傳統販賣商店的觀念向上提升，促進整體服務水準的提升。

3.增加金門觀光吸引力

初期以觀光帶動購物潮，但是未來如果建立鮮明的消費

形象，購物反而可以吸引觀光潮，產生良性的相互帶動效果。以香港為例子，由於島嶼型態，腹地狹小，景觀資源有限，當購物環境完善、服務水準良好、商品品質穩定等等優質購物的品牌建立之後，「去香港購物」的吸引力超越「去香港觀光」，因此「精緻購物免稅島」的品牌形象建立後，將可帶動金門觀光的整體效益。

4.引導建立金門「自由經濟」的象徵

過去金門由於特殊戰地需要，發展封閉而受限，如今因大幅開放，並且導入大量消費經濟，將有助於金門由過去「戰爭、軍事、保守」的封閉形象，轉而變成「和平、經濟、自由」的開放形象，有助於建立金門在世界的能見度與知名度。

5.成為兩岸交流合作的新契機

由於「精緻購物免稅島」的發展，將吸引金廈生活圈的人潮，為了讓消費購物能帶動發展，金門勢必扮演許多開創性的角色，不論在法規、措施及施政理念方面，與大陸密切合作，扭轉金門在過去兩岸對立時的敏感性與衝突性，開創兩岸合作的新契機，共創大陸、台灣與金門三贏的新局面。

6.增加金門運輸及物流產業的發展

由於大量進口商品的販賣，未來金門空海運的貨物運輸及島內的物流廠商將因此受惠，進而刺激運輸業及運輸服務業的成長。

7.增加其他型態服務業的發展與成長

為了提供更高水準的服務品質，其他相關服務業型態勢必導入，例如餐飲、設計相關、專業行銷、廣告、金融以及多樣化的休閒產業(如影視戲院、遊樂設施)等，全面帶動高端服務業的成長，增加當地就業機會。

(二)量化分析

至於金門發展「精緻購物免稅島」可以具體吸引多少消費者，帶來多少消費額，本研究依據第三章關於未來金門吸引觀光人數的推估進行預估。本研究第三章對金門未來觀光人數的預估如下所示：

千人次 類別	樂觀情境			保守情境		
	2012	2016	2020	2012	2016	2020
大陸-金門	1,050	1,182	1,330	525	591	665
台灣-金門	578	730	921	501	563	634
金門當地	3.5	4.0	4.5	3.5	4.0	4.5
合計	1,631.5	1,916.0	2,255.5	1,029.5	1,158.0	1,303.5

資料來源：本研究整理。

本研究認為，金門潛力產業(精緻購物免稅島)吸引人數的推估應可參考同樣是免稅購物模式的香港來做計算，因此根據以下推估方式進行：

- 1.根據香港旅業網之統計，2007年旅客消費模式，中國內地的旅客以購物為主的消費模式佔72.6%，台灣的旅客以購物為主的消費模式佔54%。因此，以購物為主之潛力產業吸引人數將以觀光人數依照上述比例計算。金門當地居民的消費模式與台灣視為相同。
- 2.由於自2008年全球金融海嘯發生，經濟景氣大幅衰退，本研究認為將嚴重影響消費購物的意願，因此在中期目標年(2012年)內所吸引的人數將較上述1.預估之數據減少30%。
- 3.隨著未來景氣復甦，以及金門免稅島之消費購物品牌逐漸建立，預估人次將漸漸恢復，因此在長期目標年(2016年)內所吸引的人數將較上述1.預估之數據減少15%；遠期2020年則完全按上述1.之比例計算。

按上述的原則推估金門潛力產業(精緻購物免稅島)吸引人數，在樂觀情境下，本研究估算2012年赴金門的觀光旅客中約有75.3萬人次會進行購物消費，2016年約106.6萬人次，2020年約146.5萬人次(詳表7-3-5)。在保守情境下，2012年的購物旅客將有45.8萬人次，2016年約62.5萬人次，2020年約82.8萬人次。

表 7-3-5 潛力產業吸引人數推估

單位：千人次

類別	樂觀			保守		
	2012	2016	2020	2012	2016	2020
大陸-金門	533.6	729.4	965.6	266.8	364.7	482.8
台灣-金門	218.5	335.1	497.3	189.4	258.4	342.4
金門當地	1.3	1.8	2.4	1.3	1.8	2.4
合計	753.4	1,066.3	1,465.3	457.5	624.9	827.6

資料來源：本研究整理。

在預估金門潛力產業吸引人數的效應上，並未把中轉旅客的因素考慮在內，事實上，中轉旅客仍是免稅商店的重要消費客群，因此，在推估免稅商店未來可能創造的消費金額及就業機會時，亦將中轉旅客納入計算。

在客源方面，考慮觀光客及入出境的中轉旅客。觀光客人次的推估來自於表 7-3-5，入出境中轉人次的推估，按本研究第二章預估的我方人民出境人次(詳表 2-2-13 及表 2-2-14)乘以 2 代表。平均每人消費金額以 2008 年 10 月水頭碼頭免稅店的人均消費金額新台幣 531~584 元(詳表 7-2-1)的平均值 558 元計算。雖然觀光旅客的消費力會較中轉旅客高，且金門未來是以提供高檔精品項目為主，旅客平均消費金額將進一步提高，以新台幣 558 元計算恐有低估之嫌。但為了簡化計算過程，減少不必要的假設，本研究還是統一用新台幣 558 元計算。此計算出的消費金額可視為一最小預估值。

在樂觀情境下，本研究估算 2012 年最少將可創造新台幣 11.2 億元的消費額，2016 年約 13.4 億元，2020 年約 16.3 億元(詳表 7-3-6)。在保守情境下，2012 年將最少將創造新台幣 6.9 億元的消費額，2016 年約 8.1 億元，2020 年約 9.7 億元。

表 7-3-6 潛力產業創造消費額及就業機會推估

人數(千人次)	樂觀			保守		
	2012	2016	2020	2012	2016	2020
觀光客	753.4	1,066.3	1,465.3	457.5	624.9	827.6
中轉旅客 (入出境)	1,258.4	1,335.6	1457.4	774.4	830.0	910.4
合計	2,019.9	2,413.0	2,939.4	1,236.0	1,460.5	1,746.0
消費額(萬元) 平均消費 558 元						
觀光客	42,040	59,500	81,764	25,529	34,869	46,180
中轉旅客	70,219	74,526	81,323	43,212	46,314	50,800
合計	112,258	134,026	163,087	68,740	81,183	96,980
就業機會(人)						
合計	128~153	153~183	186~222	78~94	93~111	111~132

資料來源：本研究整理。

2007 年金門小三通の入出境人數共計 778,665 人次，平均每日約 2,133 人次。若以昇恒昌水頭免稅商店目前雇用 50~60 個服務人員計算，則每一個服務人員每天需服務 36~43 位旅客。因此，潛力產業可創造的就業機會可以下列公式計算：

$$\text{就業人數} = \text{每天(吸引的購物觀光旅客人次} + \text{入出境中轉旅客)} / 36 \sim 43 \text{ 人}$$

根據估算，在樂觀情境下，金門購物潛力產業在 2012 年將創造就業機會約 128~153 個，2016 年約 153~183 個，2020 年約 186~222 個(詳表 7-3-6)。在保守情境下，2012 年將創造就業機會約 78~94 個，2016 年約 93~111 個，2020 年約 111~132 個。值得一提的是，上述的就業數字僅為單一企業所提供的服務人員就業機會，其中並未包含送貨人員、倉儲人員，及其他相關後勤支援人員等間接就業機會的創造。此外，該數字也沒有考慮到旅客會至不同商店購物的重複購買行為，因此，預期金門未來發展「精緻購物免稅島」所能帶動的就業機會將高於表 7-3-6 的數值。

根據金門縣政府主計室公布的「2007 年人力資源調查統計」結果顯示，2007 年金門 15 歲以上的人口有 43,810 人，勞動力人口為 21,640 人，勞動力參與率為 49.4%。其中就業人數 21,114 人，失業人數為 526 人，失業率為 2.4%。所以，即使金門短期間只能成立 1~2 家免稅購物商店，這些商店所能提供的

就業機會對金門失業問題的改善也能有顯著的貢獻。

金門由於金酒產業的興盛，稅收相當充實，但是金門不應過分倚賴金酒公司，而是應在機會來臨時，即兩岸關係大幅改善，發揮現有優勢(如軍事風光、人文景觀與歷史資產等)，並利用台灣的人才、制度與經營經驗發展觀光相關的周邊產業，以創造更高的附加價值，替金門帶來更高的經濟效益。未來金門如能整合價格優勢(免稅)、鄰近龐大市場(大陸)、現代化經營理念(台灣經驗)，朝「精緻購物免稅島」的目標發展，應該能帶動金門經濟更加蓬勃發展。

第四節 目標、願景及短、中、長期發展策略

一、目標與願景

願景：精緻購物免稅島

金門地小人稀，資源有限，宜往低污染的服務業發展。本研究認為金門潛力產業的願景應以發展「精緻購物免稅島」為主。透過與觀光產業相結合，將可全面提升金門經濟發展，增加就業機會並減少對自然環境的衝擊。

(一)短期目標：建構指標性的免稅購物據點

短期間，金門應該建構一個指標性的免稅購物據點，這樣的據點除了提供免稅優惠外，產品還要夠吸引人、建築具特色，才能成為吸引旅客坐飛機或坐船來消費的指標性據點，也才能與鄰近如香港、韓國及日本等地的免稅商店競爭，達成吸引人潮的目的。

(二)中期目標：打造完整的購物商圈

要建構一個指標性的購物據點，必須投入相當龐大資金，在經營模式、產品選擇、品牌思維、甚至是動線規劃方面也均需有專業且有經驗的團隊介入。因此，就目前金門經濟及商業發展的情況而言，這個指標性購物據點的設立恐怕無法由金門當地廠商獨立完成，而需仰賴台灣集團進駐投資。然而，只要此購物指標確立，精品廠商便會進駐，各種中小型消費產業便會順應而生，地方特色產品、手工藝品也將有其發展之空間。

此時，金門當地居民在指標性購物據點周邊或在市區內設立中小型離島免稅商店就可免於初期因人潮不足而產生經營不善的危機，免稅商店的聚集效應也更容易顯現，進一步發展成購物商圈，如此便可在金門創造一個完整的消費環境。

(三)長期目標：落實「免稅島」的概念，實施全島免稅

長遠來看，可藉由實施全島免稅措施，像香港一樣打造「免稅島」的形象，對以購物為主的觀光客而言，將極具吸引力。如此，也可使金門成為世界高品質「精緻購物免稅島」的新熱門景點，讓金門在吸引國際品牌進駐時更具競爭力。台灣精品及相關的特色產品也可因在離島免稅商店販售而同蒙其利，有助於帶動台灣及金門產業的發展。

二、短、中、長期發展策略

為了達到以上的目標願景，本研究擬訂以下中長期發展策略：

(一)短期發展策略

1.確定市場定位

購物中心發展初期，產品、品牌及市場的定位與形象的建立十分重要，金門要慎選進駐的廠商與產品，一開始就要給人精緻與高級的印象，因為中國旅客在日韓不同的消費模式告訴我們，要扭轉既定的形象是一件十分困難且費時的事。因此，金門在建構指標性的購物據點時，不論是在硬體建築、軟體設施，或產品選擇上都不可輕忽草率。值得注意的是，由於國際品牌對於免稅店的授權模式與一般性的區域代理不同，因此，離島免稅店廠商在爭取國外品牌代理權時有可能會面臨到市場區隔的問題。

2.形象推廣

在形象的推廣方面，金門也應聘請國內外大型專業行銷公司針對「精緻購物免稅島」、廠商、以及金門整體形象進行系統性的包裝與行銷。同時金門也可掌握兩岸良性開放的契機，積極至福建及廈門等地進行宣傳與推廣，並與廈門地區洽談旅遊、商務等相關合作及配套計畫。

3.用地規劃

金門由於可利用土地有限，目前可供商業使用且面積較大而完整的土地僅水頭商港及尚義機場周邊。水頭商港及尚義機場是金門聯外的門戶，因此，將指標性的購物據點設在此兩個地方，十分恰當。由於依關稅法設立的免稅商店與離島免稅商店的適用顧客有所不同，因此，水頭商港可同時設立兩種不同的免稅商店，讓旅客同時享有兩次免稅的優惠，增加其購物動機。但機場及其周邊所設立的免稅商店應以離島免稅商店為主，服務由機場離境的旅客。若要設立一般免稅店的話，則要以市區免稅店的形態，市區選購，水頭碼頭提貨。

指標性購物據點除了免稅購物商店外，亦應同時將美食區及兒童遊憩區一併列入設計中，如此可延長旅客停留的時間，增加消費的機會。

(二)中期發展策略

1.建構一次購足的購物環境

為了讓發展金門觀光及潛力產業的利益能讓金門當地居民同享，而非如同過去一般僅由集團獨享，中期金門縣政府可以在市區中心及較知名的旅遊景點規劃離島免稅商店購物商圈，輔導金門當地居民投入運作。這些免稅商店的規模因不如機場及碼頭免稅店的規模，要爭取到國際精品的代理權恐有困難，因此，這些商店的商品可選擇國際品牌的百貨用品、藝品與特色產品，以及國內外中高檔過季精品、服飾、手飾、配件(outlet)、3C電子產品、家電用品及特產，搭配金門在地的地方特產，打造一個「One Stop Shopping一次購足」的購物環境。

2.建立不同特色的購物商圈

不同地區的免稅商圈所販賣的商品或許有所雷同，但金門當地政府及業者應以不同的整體形象呈現給消費者，給人不同的購物感受，比如可以依景點特色之不同，打造閩南文化式的購物商圈或軍事文化式的購物商圈。購物商圈內也可輔助發展象徵性的休閒娛樂設施(如高空摩天輪、高空景觀餐廳、流行音樂演唱會表演中心等)，帶動金廈生活圈年輕客層至金門購物消費的持續性。當購物商圈能有效聚集人潮後，

美食產業及相關遊憩產業也可獲得發展的契機，如此也可部分彌補金門夜間景點的不足。

3.形象的持續推廣與行銷

金門「精緻購物免稅島」的形象依然要持續推廣，與金廈地區旅遊機構合作，規劃辦理各類主題性、季節性、節慶性的購物之旅。此外，金門當地居民及業者也應擺脫過去被動等待客人上門的型式，積極至台灣及大陸甚至國外進行購物旅遊促銷宣傳，強化形象塑造與行銷，共同為建構未來全面免稅島之願景而努力。

(三)長期發展策略

1.落實全島免稅政策

長期金門應與台灣業者溝通，透過修正離島建設條例讓金門成為名符其實的「免稅島」，且與台灣產業同享其利，共創金門與台灣的雙贏。

2.島嶼形象的推廣與行銷

金門也應每年於固定期間舉辦固定主題活動，持續不間斷，使其成為島嶼標誌。

3.人才培育與實力養成

為了長期發展，金門應自行培養及儲備相關的人力資源，可透過金門大學設立的服務業專門科系，積極培養人才，並進行全面性的教育訓練計劃，提昇人力的服務品質。此外，也可建立島內廠商與院所間的建教合作，成立專業人才培訓中心(如國貿、行銷、廣告設計等)，結合實務經營與學術研究，創新經營。

第五節 具體可行建議及須配合修訂之法規

一、具體可行之建議

近年來由於金融海嘯，全球景氣不佳，世界經濟面臨調整期，大陸的經濟影響力預期將扮演全球景氣復甦的重要角色。因此，在兩岸積極開放的此時正是金門推動「精緻購物免稅島」的良機，本

研究提出以下具體可行之建議：

(一)擴展免稅店空間，取消旅客登船時間的限制

目前水頭碼頭免稅店的空間十分狹隘，所能陳列的商品有限，加上旅客登船時間受到限制，只能有 20 分鐘的購物時間，降低了旅客購物慾望，同時也限制了廠商的發展空間。未來宜開放更多的空間給業者使用，並取消旅客登船時間的限制，讓旅客有更充裕的時間購物。

(二)由專業團隊完整規劃「免稅島」的形象

指標性的購物據點是未來金門打造「免稅島」的一個開端，也是決定金門購物形象的重要關鍵。因此，金門切不可因過分心急，而草率動工，而應由國內外專業設計團隊做一完整的規劃，務必使金門此指標性的購物據點可以一炮而紅。

(三)行銷金門形象，提升金門的知名度

大陸沿海地區對金門或許並不陌生，但許多大陸內地及國際旅客則對金門十分陌生，因此，在島嶼行銷上，金門也應化被動為主動，透過專業團隊的設計與規劃，持續行銷金門形象，提升金門的知名度。

(四)加強客貨運的聯外交通與門面

順暢海陸聯外交通，不僅要使旅客能輕鬆愉快的來到金門觀光，同時也要使進口商品可以順利的進入金門販賣。因此，客貨運的聯外交通與門面也是未來金門應加強的地方。

(五)人員素質的提升

由於金門未來的購物形象將朝高檔精緻發展，周邊的相關配套設施及服務人員也應給人同等的感受，因此，除了硬體設施外，服務的人性化及人員素質的提升更是金門未來發展的重點項目。

二、須配合修訂的法規

為了能讓金門「精緻購物免稅島」順利依前所規劃的短、中、長期目標進行，本研究將依序提出應配合修正的相關法規，以做為政府未來推動政策時的參考依據。

(一)修訂離島免稅購物商店設置管理辦法

1.第 6 條：建議刪除

「離島免稅購物商店應於機場或港口管制區內設置提貨處，其銷售予旅客之貨物，應由旅客於該管制區提貨處辦理提貨，監管海關並得隨時派員查核。」

本研究規劃的長期目標是將金門發展成為免稅島，因此當金門全島免稅之後，金門當地居民同樣享有免關稅及零營業稅率之優惠，因此，在免稅店購買之商品便無在金門地區轉手販賣之虞，此條文無存在的理由。

2.修正第 7 條第一項：建議得設立免稅商店之實收資本額要件應予降低或予彈性認定之空間

「申請核准登記為離島免稅購物商店者為依公司法登記設立之股份有限公司，且實收資本額在新台幣五千萬元以上。」

離島免稅商店中期以後將以輔導金門當地業者為重點，這些當地業者的財力與資源並不如台灣集團。因此，離島免稅店設立標準與依「關稅法」設立之免稅店相同，並不合理，建議降低離島市區申請設立免稅商店的實收資本額要求；或於第7條第一項後段，增訂「若經主管機關核定設立者，不在此限」，使金門地區之離島免稅購物商店得在法律授權財政部核准設置下，彈性調整前項5千萬資本額之限制。

3.修正第 17 條第一項：建議上調免稅金額，並取消出境旅客的免稅額限制

「離島免稅購物商店銷售貨物予旅客，並由其隨身攜出離島地區之免稅品目、數量、金額，其範圍如下：

一、酒類一公升（不限瓶數）以下，捲菸二百支、雪茄二十五支或菸絲一磅以下。銷售對象並以年滿二十歲之成年旅客為限。

二、前款以外之貨物，銷售金額在新台幣三萬元以下者。」

由於金門在機場及碼頭所設立的指標性購物據點將走國際高檔的定位，因此，將免稅額限定在銷售金額新台幣三萬元以內，似有過低的情況，建議提高免稅額，或在高單價的商品項目改採數量限制。

此外，由於離島免稅商店未來可能用電腦控管旅客的消費額，超過3萬元即自動含稅出售，這對出境旅客並不公平。建議取消經小三通出境旅客的免稅額限制。

4.第 17 條第三項：建議刪除或放寬對出境旅客的限制

「離島免稅購物商店購物旅客於三十日內入出離島二次以上或半年內入出離島六次以上，第一項所定數量及金額，折半計算。」

近年來金廈的往返日益頻繁，金廈生活圈也漸具雛形，金門居民週休假日赴廈門消費娛樂已是常態。目前因兩岸對大陸居民赴金門旅遊的相關政策並未完全開放，申請手續亦略為繁複，加上金門可提供陸客消費的商品有限，因此，影響陸客赴金門購物的意願。

未來金門發展「精緻購物免稅島」後，將可大幅提高陸客赴金門購物、消費的意願。因此，在金優生活圈的架構下，限制陸客赴金門消費的次數及金額並不合理，建議刪除或適度放寬。

(二)調整「澎湖、金門、馬祖地區營業人進口免徵關稅商品項目表」之免稅項目

依財政部八十九年十月四日台財關第○八九○五五○四六二號令發布施行之「澎湖金門馬祖地區進口商品免徵關稅實施辦法」第 4 條「營業人進口免徵關稅之商品項目，由財政部公告之」的商品項目表中，金門目前擁有 318 項免徵關稅的項目，唯這些商品項目是台灣工商總會建議的結果，並未考量金門當地實際之需求。這些商品由於項目價值低，且申請手續繁雜，導致該等項目自 2001 年 7 月公佈後並無人申請，形同虛設。此外，這些商品目前包含許多零關稅的項目(詳附錄二)，已不符「離島建設條例」照顧離島居民經濟生活之立意，實有檢討修正之必要。

台灣工商總會擔心金門全面免徵關稅後會對台灣的產業造成衝擊。事實上，政府對於金門運往台灣本島的物品及數量皆有相關法規規範，因此，台灣業者實無須過度擔憂。此外，金門若能打響「免稅島」的名號，反而有助於帶動台灣觀光與產業發展，因此，建議針對金門免徵關稅的項目進行檢討並擴大適用範圍，刪除零關稅及附加價值低之商品項目，增列高檔精

品等項目，以配合未來金門「精緻購物免稅島」之發展目標。

第六節 小結

金門由於地小人稀，資源有限，並不適合發展製造業。雖然在農業及畜牧業仍有其發展空間，但這些產業的規模並不足以支撐整個經濟發展。基於這些考量，本研究認為金門若能發展「精緻購物免稅島」與觀光產業相結合，將有極大的發展潛力，也是最全面提升金門經濟發展，增加就業機會並減少對自然環境衝擊的產業。

金門未來應善用自身觀光的條件、利用台灣的人才、產業及制度、國外產品的品牌知名度，及大陸龐大的消費客群與驚人的消費力建構「精緻購物免稅島」。短期金門應致力於興造一指標性的購物據點，建立高檔形象；中期則應協助金門當地居民投入離島商店購物商圈，同享經濟發展的果實；長期則應朝實施全島免稅的目標前進，進一步提高觀光客赴金門旅遊購物的誘因。

本研究預估，在樂觀情境下，「精緻購物免稅島」在 2012 年最少可創造新台幣 11.2 億元的消費額，2016 年約 13.4 億元，2020 年約 16.3 億元。在保守情境下，2012 年將最少將創造新台幣 6.9 億元的消費額，2016 年約 8.1 億元，2020 年約 9.7 億元。除此之外，「精緻購物免稅島」的發展方向也有助於金門解決失業問題，並提供年青人返鄉或留在家鄉工作的誘因。

第八章 金門大橋之效益評估

本章針對聯結大、小金門之金門大橋的興建與否進行整體評估。橋樑的功用是連絡因地形而隔離的不同區域，使其交通運輸得以順暢；推動興建金門大橋，除了可縮短大、小金門的交通時間外，亦可因加強兩地之聯繫而產生許多直接及間接的經濟效益。對於大橋的興建與否，不應僅考量實際支出的貨幣成本而已，更重要的是關注金門全面性發展的效果，包括社會面及產業發展的影響及效益。本章的分析結構，首先介紹金門大橋興建之緣由、相關議題的發展歷程與既有評估結果，接著討論興建金門大橋之社會面及產業面之影響；第三節將分析大橋興建對金門運輸之影響，第四節是成本效益之評估，最後是對於金門大橋興建之綜合評估及建議。

第一節 前言

一、緣由

烈嶼(小金門)位於金門本島左側，如圖 8-1-1 所示，佔地面積 14.85 平方公里，擁有多項人文古蹟，包含傳統閩南聚落、吳秀才厝以及花崗片麻岩與金黃色沙灘交錯而成的特殊地理景觀，相當適合觀光產業發展。然烈嶼全鄉僅約有 7,300 餘人，經濟產值亦遠不如金門本島，根就其背後因素，主要是受限於烈嶼腹地太小，聯外交通不便(主要依靠九宮碼頭連外)，使得產業動能較為薄弱，人口長期外流。此外，由於受到大陸漁民越界過渡捕撈影響，烈嶼漁業競爭壓力大增，生產成本亦難達至規模經濟，再加上 WTO 所帶來的衝擊，烈嶼傳統的初級產業逐漸失去其競爭能力，使得產業結構正逐步調整。根據金門縣政府以及許多學者早先的研究，烈嶼的初級產業雖然受到來自對岸的衝擊，影響其產業發展，然其觀光服務業卻有極高的潛在價值，唯囿於目前聯外不便(烈嶼主要連外方式為渡船，船班進出易受氣候影響)，使得觀光產業的發展亦連帶受到限制，嚴重影響烈嶼整體的經濟發展。故此，金門縣政府希望能透過興建金門大橋的方式，將大小金門的產業發展聯繫在一起，亦即取代九宮-水頭航線(如圖中虛線所示)，以便未來烈嶼的經濟發展不致因為交通不便而被邊緣化。



資料來源：金門縣政府網頁，本研究整理，檢視年度：2008 年。

圖 8-1-1 金門大橋區位圖

再者，在基礎設施方面，烈嶼水資源相當缺乏，民生用水多由蓮湖供應，然當地的管線相當老舊，時常出現漏水現象，加上旱季因素影響，烈嶼的儲水量有時甚至不到兩個月，嚴重影響居民飲水狀況。而在電力方面，根據台電金門營業處資料指出，目前烈嶼的電廠僅有麒麟電廠一座，雖然目前的供電已可應付初步的居民需求，然未來若要提升經濟發展的層次時，烈嶼的供電仍有不足的疑慮。更重要的是，烈嶼目前的醫療資源仍十分不足，對於急症病患無法提供及時的照護，急診病患多得由海巡署支援送至金門本島，易延誤就醫時間。考量水、電與醫療等基礎設施資源缺乏的原因，烈嶼人民希望藉由興建金門大橋，附掛水電等基礎設施管線，經由金門本島供應，一舉解決烈嶼對於水電通信以及醫療的需求。

就金廈生活圈形成所帶來的效益而言，不論未來金廈的連結是要走北線或是南線，金門大橋的存在可將大小金門的資源做整合，擴大金門的經濟資源，像是增加觀光旅遊的行程，提升金門觀光產業的吸引力。此外亦可使烈嶼與金門、廈門的城鄉差距逐漸縮小，吸引人口回流。更重要的是，就消極面來說，若是金廈大橋未來建成是走北線，亦即未經過烈嶼，而金門大橋卻未能即時興建，則烈嶼的人口外移情況恐更惡化，經濟動能萎縮，極有可能使得烈嶼成為金廈生活圈周遭的孤島，相對而言，等同浪費國家現有的觀光資源，也增加政府的財政及管理負擔。

綜合上述幾項因素，興建金門大橋不論是對金門本島或是烈嶼的人民來說，都能帶來正面的經濟效益，除了可改善烈嶼的民生設施、並整合大小金門的資源外，也可創造就業機會，使居民回流。故此，金門縣政府近年便積極向中央提出興建金門大橋的建議，希望透過金門大橋的興建，提升金門整體的經濟發展能力。

二、發展歷程

金門地區自 1992 年結束戰地政務後，逐步邁向地方自治軌道，鑑於民生設施與戰地設施的需求不同，金門縣政府與中央便積極推動各項公共設施及民生基礎建設，以帶動金門整體的經濟發展。誠如前文所述，金門縣政府為改善金門地區的經濟條件，便規劃連接大小金門，以便將土地做完整的規劃使用，並透過整合資源的形式，避免基礎建設重複投資，浪費政府預算。因此，金門縣政府便於 1993 年委託中華港埠技術顧問社辦理「大小金門離島交通

改善整體規劃報告書」(如表 8-1-1 所示)，針對纜車、直昇機、海底隧道、船舶以及橋樑等數項運輸方式進行評估比較，並提出以跨海橋樑為最適方案之建議。而此報告書亦為金門大橋興建的發想起點，後續對於連結大小金門的研究之所以多集中在橋樑運輸方案上，也多是因此報告的評估結果使然。

1998 年，經建會召開首次委員會，根據金門縣政府所研究的「金門大橋可行性研究」報告達成重要結論，認為金門大橋的興建路線應以北路廊(湖下-后頭，參考圖 8-1-1 實線部分)為最優選擇，此外，橋樑的興建應以民生及政治需求為考量。針對此項會議結果，經建會於 1999 年審議並無異議通過金門大橋的興建許可，通過的預算經費高達 195 億元，相較於近年評估的 45 億元高出許多。然當時行政院在考量經費以及觀光吸引力後，認為渡輪海運的交通方式可能會比金門大橋來得可行，便於政務會議否決了金門大橋的興建，也是金門大橋興建案首次被打退堂鼓。

2000 年，陳前總統上任後，為兌現競選承諾，便委請經建會重新評估金門大橋的興建可行性。根據實地考察結果，經建會認為南路廊(水頭-九宮，參考圖 8-1-1 虛線部分)的橋樑距離較短，可節省經費及工期，可行性較高，因而將原本規劃的北路廊路線轉移至南路廊，此為金門大橋興建案首次出現路線移轉的方案。時移至 2004 年，經建會在考量國工局的評估意見後，將南路廊路線再轉回為北路廊，並協請公共工程委員會審議經費及工程技術。國工局以及先前的研究結果，多半認為金門大橋的興建有其必要性，唯當時中央與地方對於經濟效益的認知不同，且由於政府預算有限，便於 2005 年 6 月撤回金門大橋的興建審核許可，建議金門縣政府先暫以改善海運運輸設施方式，解決大小金門間的運輸問題。

2008 年，行政院為促進金馬地區經濟發展，開始實行擴大小三通政策，希望藉由大陸以及台灣本島資源的挹注，協助金馬地區的經濟成長。鑑於大小金門的交通往來仍相當不便，不利於金門整合資源發展，便委請經建會重新評估金門大橋興建的可行性，希望中央與地方可在共同的認知下，研析金門大橋的興建可能性。

表 8-1-1 金門大橋發展歷程

一、先期作業階段：	
1993.04.12	金門臨時縣議會第三次臨時會決議通過，建請興建金門大橋提案，並列入六年國建計畫經費。
1993.12	金門縣政府委託中華港埠技術顧問社辦理「大小金門離島交通改善整體規劃報告書」，報告書中針對纜車系統、直昇機運輸系統、海底隧道運輸、船舶運輸改善、橋梁運輸等方案提出可行性評估分析，經綜合評估後建議以跨海橋梁為最適方案
1995.04.	縣府完成「金門大橋可行性研究」報告，並將執行情形陳轉交通部核定。(報告內認為北路廊最妥適)
二、昭凌工程顧問公司規劃階段—北路廊	
1998.11.02	召開第一次委員會，會議中達成如下重要結論： 金門大橋路廊以北路廊為最優選擇、金門大橋之興建應以政治及民生需求為考量。
1999.04.21	行政院經建會召開委員會議審查「金門縣綜合建設計畫」，與會委員無異議通過總預算高達一百九十五億元之建設經費，並附註以特別預算方式支應跨海大橋工程。
1999.06.11	行政院政務會議討論金馬地區綜合建設方案，行政院長蕭萬長針對福建省主席顏忠誠所提建橋案指示，從經費、觀光等因素考量，加強渡輪交通較興建金門大橋來得可行，故本案未能通過。
2000.02.22	總統候選人陳水扁抵金向金門縣全體百姓提出六項競選承諾，其中與金門大橋較為相關的有三項政見，分別是：1. 關於三通問題，要全面檢討修正，【兩岸要三通，金門得先通】，在三通的進程中，金門永遠不會缺席；2. 加強交通建設，諸如國際機場、國際港口必須興建；3. 為表示對金門人長年犧牲奉獻的回報，金烈大橋一定要建，不能只以成本效益考量，並保證四年內一定動工，可能的話，任內還將促使其及早完成。
2000.05.11	行政院經建會函示「金門大橋可行性研究報告」審查意見主要包括：本案之興建無法從經濟效益進行分析，須自政策面考量；有關可行性報告內容涉過多之技術性分析，應加強該計畫實際需求及財務方面之可行性評估。
三、昭凌工程顧問公司規劃階段替代路線—南路廊	
2000.09.22	經建會張副主委景森抵金實勘金門大橋興建路線，勘查後指示大橋興建路線可從距離較近之南路廊重新考量，以節省經費及工期。
2001.06.14	行政院經建會召開行政院交議「金門跨海大橋興設計畫可行性研究報告」之審查會議，會議由張副主委景森主持，會中決議金門大橋政策面上同意興建，並請金門縣政府儘速提送建設計畫。
四、國工局代辦階段綜合規劃—北路廊	
2004.02.05	行政院經濟建設委員會於 2004.2.5 同意交通部所提「金門大橋建設計劃(草案)及綜合規劃報告書」，大橋路廊改採北路廊，經費分配仍依行政院核示原則辦理，並請行政院公共工程委員會就工程技術與詳細經費部分審核。
2005.04.28	經建會召開「金門大橋建設計劃(草案)及綜合規劃報告書」研商會議。於會中說明縣府業已辦理「大小金門離島交通改善整體規劃報告書」，經綜合評估後建議以興建跨海橋梁為最適方案；亦表示金門大橋之興建不能單純由經濟效益層面考量。
2005.05.27	交通部發函金門縣政府，表明經建會對「金門大橋建設計劃(草案)及綜合規劃報告書」審議結果，指示由於工程經費高達 44 億元，不符經濟效益，加上興建時程以及預算有限考量，建議金門縣政府改採加強海運運輸設施，取代橋樑興建。
2008~	縣府已完成委託專案技術服務招標文件及委託設計監造技術服務招標文件，俟政府政策核准後，辦理委託專業技術服務招標作業，而「金門大橋興建工程計畫環境影響說明書」於 89.08.08 以府環字第 8934162 號函有條件通過，後續委託技術服務項目已納入相關環評現況差異分析及對策檢討，以辦理相關作業。另，烈嶼端位於國家公園海岸特別景觀區用地範圍，已函請國家公園列入二次通盤檢討將其劃出國家公園外或申請其開發許可。

資料來源：金門日報，本研究整理，2008 年。

三、過去評估結果

由以上所述可大致了解金門大橋的發展歷程，期間針對其路線也曾有數個方案的評估，主要針對大橋座落於金門與烈嶼的不同落點，而有不同連結路線的選擇，經過各界的專業評估討論後，發展至今較具可行性及效益性的方案可歸納為兩條路線(參閱圖 8-1-1)，分別是：

1.北路廊

由金門本島西岸的「湖下」連結烈嶼(小金門)東岸的「后頭」，稱之為北路廊，路廊長度5公里。

2.南路廊

由金門本島西岸的「水頭」連結烈嶼(小金門)東岸的「九宮」，稱之為南路廊，路廊長度3.68公里。

兩條路廊的興建各有其利弊，也因此造成歷屆金門大橋路線的評估結果出現翻盤的情況。然儘管過去的研究報告已對金門大橋的興建完成多次評估，具體的興建決策卻一直懸而未決，對於大小金門日後的發展產生極大不確定性，進而影響民間投資計畫遲遲無法落實，成為金門經濟發展的重大阻礙。

歸納先前興建未果的因素，主要有兩方面，分別是政府預算有限以及中央與地方對於經濟效益的認知不同。如表 8-1-1 所示，2005 年 5 月交通部曾發函予金門縣政府，當中說明因金門大橋興建經費高達 44 億元，甚不符合「經濟效益」，再加上政策上仍須審慎考量興建時程，故退回了金門大橋的興建案。然根據金門縣政府回函資料顯示，金門大橋的興建效益除了包含過橋收入費用外，更應考量其他直接及間接經濟效益，不能單就財務面的成本效益評估結果做為興建的判斷依據，顯示中央與地方對於經濟效益的看法上有相當程度的差異。

至於在經濟效益的不同認知項目上，舉例來說，如表 8-1-2 數據顯示，若僅單就過橋費收入之財務面考量，興建金門大橋北路廊(湖下-后頭)的淨現值為-55.3 億元，投資案呈現大幅虧損，且修正後內部報酬率為-0.08%，投資報酬率為負值，遠低於當時郵局一年期的定存利率 5%，顯示金門大橋相當不適合興建。然若是將其他直接與間接經濟效益考量進來，如旅行節省的時間、觀光效益及土

地增值效益等，則重新計算的淨現值便高達 209 億元，修正後內部報酬率也達 11.13%。也就是說，若考量金門大橋的興建可大幅節省大小金門的運輸成本及往來時間外，亦可為金門地區帶來觀光效益及增加土地使用價值，這些層面之經濟效益也不應忽視。

綜上所述，對於大橋的興建，不應僅探討能不能回收投資成本而已，而應關注金門的優勢是否能在金廈生活圈的定位中得以強化，以及關注大小金門的發展是否會有太大的落差，這些才是金門大橋在興建時所需特別加以考慮的課題。此外，對於目前主要仰仗觀光業作為發展主軸的金門而言，金門大橋的興建對於整體產業的發展影響，更需要在興建前妥善加以思考，此亦為過去評估金門大橋興建最欠缺評量之處。為與前人研究差異化，增加本計畫的邊際貢獻性，以下研究除了完整的成本效益評估外，也有質化分析，探索興建金門大橋對金門社會層面、產業層面、運輸層面以及整體經濟層面的影響。

表 8-1-2 金門大橋北路廊(湖下-后頭)經濟效益評估表

單位：百萬元

項目效益/成本		考量經濟效益	僅考量財務效益
直接效益	過橋費收入	1,068.13	1,068.13
	旅行時間節省	19,220.02	
	運輸成本減少效益	1,878.88	
	運輸服務可靠性	594.82	
間接效益	觀光效益	3,738.92	
	土地增值效益	3,520.66	
成本	建設成本	5,085.38	5,085.38
	維護成本	79.86	79.86
	收費業務成本	183.24	183.24
淨現值(百萬元)		20,903	-5,532
益本比(B/C)		4.20	0.15
修正後內部報酬率(%)		11.13%	-0.08%

資料來源：金門大橋興建計畫可行性研究報告補充資料，2001 年。

第二節 社會及產業發展之影響分析

金門大橋建橋計劃自 1993 年提出後，業經十餘年之發展，隨著時空演進，不同的社會、政治、經濟時空背景，經濟效益評估不同。除可量化之成本效益外，該計畫對金門之社會、產業發展以至於居民生活皆有重要意涵及影響。目前大小金門間以渡輪為往來交通工具，

渡輪班次為半小時一班，渡輪行駛速度遠比汽車為慢，島際交通上較為不便；此外，大小金門間的金烈水道以險惡著稱，尤其在冬季東北季風盛行，使來往大小金門間之渡輪常因安全考量而停駛，造成往來旅客之困擾。金門大橋之興建提供大小金門間全天候陸運交通服務，解決大小金門離島間對外運輸問題，達成交通改善之功能。據此，所產生之定性效益說明如下：

一、藉由陸運運輸服務串連大、小金門，平衡區域之發展

小金門(又稱烈嶼)位於金門本島西南方，居金門與廈門之間，地處大陸福建省東南方九龍江口外、廈門灣內，並包括大膽、二膽等小島。距離大陸最近者只有五千公尺，在戰略位置上可以說是「外島中的外島、前線中的前線」，目前實際居住人口約五千餘人，總面積 14.851 平方公里。但也由於烈嶼鄉的邊緣位置，長期使其處於被遺忘的角色，而呈現低度發展狀態、生活環境品質不良。目前全島開發以林地與旱地為主，建築用地所佔比例極低。

大小金門所得分配不均的問題非常嚴重，如表 8-2-1 所示，2007 年烈嶼鄉家戶平均所得僅有新台幣 59 萬 7,395 元，遠遠落後大金門之四鎮，烈嶼鄉之平均所得甚至還不及最高金城鎮 125 萬 7,365 元之半。特別是烈嶼鄉平均每戶也僅有 2.3 人，遠低於金門平均 3.66 人，顯示人口外流嚴重。

根據未來金門中長期發展規則，未來金門在觀光產業為主軸發展帶動下，將吸引兩岸的觀光客創造新的經濟效益。依據目前的規劃，旅客進出均以大金門為主(水頭港及尚義機場)，活動地區以大金門為主，所創造之經濟效益將貢獻於大金門。未來若無法立即興建金門大橋，交通不便之下經濟效益將無法擴散至小金門，而使大小金門間的發展差距日益擴大，所得分配更加不均，對於金門地區之整體均衡發展並非有利。

若有大小金門跨海大橋之興建，小金門之與旅遊相關服務業，及供應島上居民日常所需之零售業，亦將因交通便利，觀光客增多，有了發展機會，因而就業機會增加，改善民眾生計，也可吸引人才逐步回流。藉由金門大橋之聯結，使得大小金門聯成一體，在未來金門地區綜合發展規劃上，有助大小金門建設能並行一致，均衡發展。此外，若政府投資金門大橋之興建，有助於激起民間業者也投入金門有潛力產業的投資，將可整體帶動起金門縣開發之潛

力，進而帶動經濟發展。

表 8-2-1 金門縣各行政區收入比較

單位:新台幣元

	金城鎮	金寧鎮	金湖鎮	金沙鎮	烈嶼鄉	總平均
家庭戶數	9,824	5,401	6,392	4,889	2,274	-
平均每戶人數	3.62	4.33	3.31	4.05	2.30	3.66
平均每戶成年人數	2.84	2.89	2.41	3.08	2.07	2.73
平均每戶就業人數	1.38	1.25	1.03	1.36	0.50	1.21
平均每戶所得收入者人數	1.89	1.85	1.55	2.30	1.72	1.86
所得收入總計	1,257,365	1,084,178	744,845	1,025,065	597,953	1,019,468

資料來源:金門縣 2007 年度家庭收支調查報告。

二、水電通信管線附掛需求

台灣電力公司在大金門設有塔山及夏興兩座發電廠，總裝置容量 84,912 千瓦，在小金門設有麒麟電廠一座，裝置容量 6,080 千瓦，小金門電力設備設置老舊，使用年限較久，容量有限，已經達其極限，基礎電力設備為提供日常所需及因應將來需求而再進行擴充有其困難。此外，小金門之發電廠呈現大幅虧損，為金門縣政府財政之重大負荷。台灣電力公司為求改善小金門地區電力供應問題，計畫以海底鋪設電纜方式銜接大小金門，提供小金門地區所需電力，惟此可能面臨海底管線易受損壞，且維護管理不易之窘境，僅能視為短期之權宜措施。較具前瞻性的做法是將來電力全部由大金門塔山發電廠供應，透過金門大橋之興建，以附掛電纜之方式供應小金門穩定之電力，並解決目前小金門小型發電廠虧損之問題，為一勞永逸的作法。

金門縣因受地形等天然條件之限制，水源不足，且原水水質差，加上稍有降雨不足即發生缺水情形，尤以小金門地區為最。大小金門海底自來水聯通管線是目前小金門地區主要的供水水源，目前供應約 1,000CMD，該海底管線曾於 2002 年間發生管線斷裂上浮，雖經緊急接通恢復供水，但也殃及小金門民生用水之供應，爰此為確保供水管線之安全性與穩定性，金門大橋之興建計畫也可循附掛水管的方式解決水力供應的問題。金門大橋興建計畫已將附掛水電之需求列入大橋計畫之一部份，提供附管線跨越金烈水道之脊架，一勞永逸解決小金門地區水電需求，並同時整合大小金門地區民生水電管線設備。

三、人道關懷之醫療救援

位於金門縣金湖鎮之行政院衛生署金門醫院，提供金門縣軍民之健康及醫療照護。目前小金門雖設有署立醫院分院，由署立醫院醫師輪流駐診服務，惟其醫療資源不足，僅可提供居民日常醫護，在緊急重症病患之照護上有所不足。受限於渡輪運作時間及天候等影響下，無法提供小金門民眾全天候二十四小時緊急醫療救援服務，倘有緊急醫療之需求，須另行僱用船隻運送，若又再受限於碼頭裝載之不便，則需雇請直升機運送，造成諸多限制與不便。

未來金門本島的醫療產業無論在質與量方面，均將有大幅的提升，可提供居民及未來潛在增加人口安心的醫療保障，並可以解決目前重症病患須後送的問題。然受限於交通不便，未來金門醫療資源仍無法將效益擴及小金門，但若興建金門大橋，則小金門重症病患亦可獲得即時的治療，發揮金門醫療完善的效應。故基於人道關懷的立場，興建金門大橋自有其必要性，尤其是可整合金門全區之醫療資源，提供小金門地區居民所需之醫療救護。據此，大橋之興建價值非可數量化的經濟評估效益所能比擬。

四、消防及緊急救災救援

傳統上經由海運渡輪裝卸需數小時作業時間，金門大橋之興建提供聯繫大小金門的陸路運輸幹道，可將作業時間縮短至數十分鐘。因此若有重大災害發生時，可增進救災防護時效，讓整個災害救助行動能快速、順利、有效率的執行。此外，各地區救災資源須能於重大災害發生時統一指揮、集中運用、相互支援調度，例如，災害發生之後，往往會伴隨著民生用水、糧食供應短缺，並且發生許多基礎設施(如自來水、下水道、通信設施、媒體設施等)的嚴重損壞，或有傷患後送之運輸需求。凡此皆須串連兩地之便捷陸路運輸，大橋之興建在此更突顯其價值所在。

五、促進地方觀光發展，有助於高級 Villa 興建

由於島際交通之不便，將影響旅客前往觀光之意願；受限於船班時間及無快速便捷交通工具可資利用，至小金門觀光之旅客僅能作短暫之停留，無法進行深度之旅遊，因此無法將大小金門間之觀光景點作一完整之串聯，將小金門納入金門地區觀光旅遊之行程安排，不利觀光產業發展。金門大橋之興建，提供大小金門間全天候

陸運交通服務功能，金門之觀光旅遊可經由大橋由巴士載運，抵達各個景點觀光，減少目前須轉乘渡輪之不便，未來可結合具觀光特色之重要景點，如大橋本身、文化古蹟、軍事戰績紀念設施，規劃大小金門完整的觀光道路系統，促進觀光產業之發展。

此外，金門海岸線景觀具有高度開發的潛力，根據金門中長程規劃，未來將以興建高級 Villa 為長程規劃之重點，並以此吸引兩岸之遊客，其中小金門的海岸及週邊亦具有開發的潛力。不過由於金門主要旅客進出點在大金門，興建金門大橋，不僅可減少未來 Villa 遊客進出之耗時與不便，更會增加旅館業者在小金門興建 Villa 之誘因。

六、有助於金廈生活圈之形成

在兩岸關係和平發展之下，推動金廈生活圈為未來促進金門發展的重要方式之一。自小三通實施以來，金門從過去孤島邊陲搖身成為廈門一日生活圈中重要的一環，廈門逐漸成為金門人假日休閒的後花園。由於地理位置的關係，金門的發展勢必與廈門相聯結，金廈生活圈的概念已隱然成形。大小金門之總面積約為 149 平方公里，其中除自然生態之觀光資源外，更兼具古戰場之人文景觀與資源，此外，民風純樸、治安良好也是主要之優點。廈門市占地 1,569 平方公里，工商業及旅遊業十分興盛，大型旅館、百貨公司，休閒設施眾多，但亦有開發過度的傾向，因此，廈門與金門有許多可以互補之處。未來金門大橋若能興建，再搭配金廈大橋之南線，連接廈門市中心與大小金門，將有助於金廈生活圈迅速形成。

在另一方面，金門大橋配合未來之金廈大橋連結小金門與廈門，穩定的公路運輸路線將提供台商往來福建的便利性，金門亦有機會成為台商理想的置產居住據點。

第三節 運輸影響分析

金門大橋通車後，預估將大量移轉水頭碼頭與九宮碼頭之間客貨運輸量，同時大橋兩端聯絡道路開闢後，亦將影響地區道路系統配置，其影響程度與建議之相關配套措施分別說明如下。

一、金門大橋交通量分析

大橋交通量之分析以金門縣政府於「金門縣生活圈道路系統建設計畫，2006年2月」開發之「金門運輸需求模式」作為分析工具，將本計畫定位之金門產業發展量更新至該模式中，進行金門大橋交通量分析，以2015年為大橋通車年期，分析本計畫定義之遠期目標年期2020年之交通量。

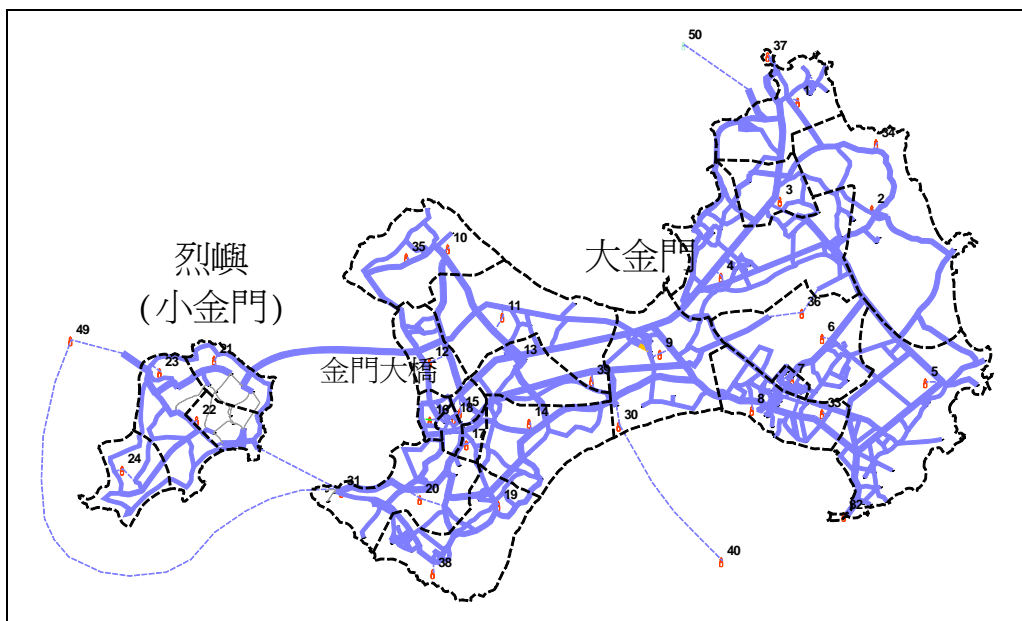


圖 8-3-1 金門運輸需求模式分析路網圖

(一)大小金門間客運需求量

依據金門之發展定位，未來年小金門居民、到小金門觀光旅遊與從事其它目的之旅客量預測量，參見表 8-3-1。2012 年以前大小金門間仍須藉由渡輪往返，2016 年受大橋通車之影響，經運輸模式分析之結果，大橋將轉移 97%之渡輪旅次，大多數人將透過陸運行走跨海大橋往返兩地。此外，由於大橋通車後，大小金門間居民往來頻率更加頻繁，參考大金門島內各鄉鎮之往返頻率，調整小金門至大金門之往返次數。預期樂觀情境下，2020 年使用大橋之年旅客量將達 431 萬人次，渡輪旅客量為 16 萬人次。

表 8-3-1 大小金門間客運量分析表

單位：人次/年，(雙向)

年期	情境	大小金門旅客量	渡輪旅客量	大橋旅客量
2007 年	-	620,000	620,000	
2012 年	樂觀	1,993,600	1,993,600	
	保守	1,839,600	1,839,600	
2016 年	樂觀	3,913,100	133,000	3,780,100
	保守	2,979,100	86,300	2,892,800
2020 年	樂觀	4,467,600	159,800	4,307,800
	保守	3,216,600	97,200	3,119,400

資料來源：本研究整理。

(二)金門大橋交通量分析

依據本計畫界定之發展情境，分析兩種發展情境下之大橋交通量，樂觀情境下日交通量約 5,934PCU(小客車當量)，尖峰小時交通量為 712PCU；保守情況則分別為 4,291 與 515PCU。

表 8-3-2 2020 年金門大橋交通量分析表

單位：PCU/雙向

運具別	日交通量						尖峰小時交通量
	小客車	計程車	大客車	機車	大貨車	合計	
樂觀	2,723	134	238	2,806	32	5,934	712
保守	1,972	97	173	2,032	18	4,291	515

資料來源：本研究整理

二、交通影響分析

(一)周邊道路

依目前規劃路線，金門大橋未來將銜接至大金門環島西路及小金門環島公路。根據「金門特定區都市計畫主要計畫說明書」所規劃之都市計畫道路寬度，未來大金門環島西路與小金門環島公路將分別拓寬為 18~30 公尺及 12~15 公尺，其道路尖峰雙向容量分別為 4,700PCU 及 2,200PCU。若以推估之未來年尖峰交通量與道路容量評估，金門大橋興建後，環島西路及環島公路之計畫道路容量可滿足未來衍生之交通需求量。

(二)船運影響

大小金門兩碼頭間單趟航程約 15 分鐘，目前客船運輸定期

航班由車船管理處所屬之浯江輪渡公司經營，每 30 分鐘一班，營運時間自上午 7 點至晚間 9 點，每日往返共計 53 航班。每日平均載客量約 1,740 人次，2001 年迄今運量大致穩定(表 8-3-3)，每年雙向運量合計約 60~63 萬人次，有些航班亦可載運各型車輛。營運中客運船舶資料如表 8-3-4。

票價方面，單程全票 48 元，半票 24 元，縣籍居民、學生憑票證僅收 2 元保險費，差額由縣政府補助；縣籍老人、身心障礙者憑票證免費，全額由縣政府補助。

表 8-3-3 大小金門航線運量統計表

單位：人次/年，(雙向)

年度	運量	年度	運量
2001	633,911	2005	583,494
2002	625,575	2006	619,848
2003	554,297	2007	619,677
2004	546,611	2008 (1-10 月)	555,580

資料來源：浯江輪渡有限公司，本研究整理。

表 8-3-4 大小金門營運中客運船舶資料

船名	載客量	噸數	說明
富國號	93	64.6	無法載運任何車輛
浯江號	133	127.3	僅能載運機車及腳踏車
太武號	192	198.0	可載大小客(貨)車
仙洲號	182	177.0	可載小客(貨)車

資料來源：金門縣公共車船管理處網站，本研究整理。

金門大橋興建後，將轉移大部分之大小金門間渡輪旅次，未來渡輪之使用量將僅佔大小金門往來旅次量之 3%。兩地之運輸行為轉為以陸運為主，海運為輔。

渡輪可轉型經營觀光渡輪，搭配大膽島、二膽島與海上觀賞金門大橋風光等行程，吸引觀光客，此部分之航線可開放由民間業者提出經營申請。此外，未來渡輪之班次可由現行之每半時一班縮減為每兩小時一班，且可因應遊客包船需求，出海觀光。

大小金門間之貨運亦可經由陸運來運送，九宮碼頭未來以提供小金門對外貨物輸送為主。

三、相關配套措施

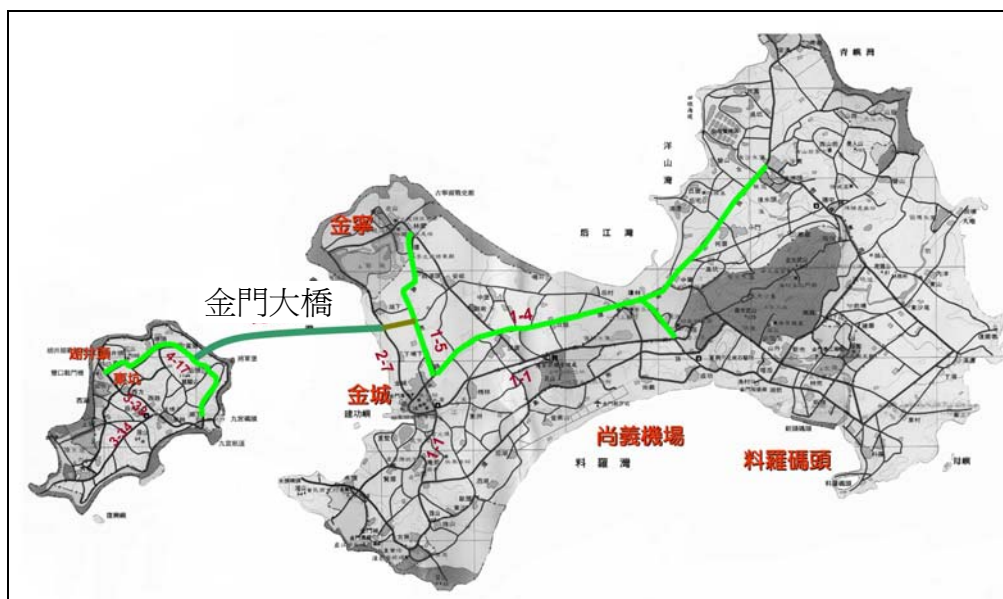
金門大橋興建完工後，兩端連絡道路系統連接是否順暢，將影響金門大橋交通功能之發揮。另外，新建大橋及闢建連絡道路可能衍生之土地取得問題，亦應一併納入考量。

(一)地區連絡道路網規劃構想

現階段大橋規劃路線於金門端與慈湖路(計畫寬度 21.5 公尺)、烈嶼端與小金門環島公路 4-17 計畫道路(計畫寬度 12 公尺)以垂直方式平面相交，未來兩端銜接路網可依交通部台灣區國道新建工程局「金門大橋興建計畫綜合規劃暨配合工作」(2003 年 12 月)之建議，規劃如下：

1.大金門端銜接路網

大金門端考量慈湖路現況寬僅9公尺，且北端通過湖下村及慈湖水鳥保護區，南端進入金城市區，兩端道路拓寬皆面臨拆遷及用地等實質問題，營運階段亦將對慈湖鳥類保護區造成衝擊。建議沿大橋引道終點方向新闢21.5公尺道路接環島西路(計畫寬度30公尺)，經由環島西路往北可銜接2-8號道路，進入金寧鄉之林厝、古寧頭等地，往南銜接至環島北路(1-4號道路，計畫寬度30尺)後，往西進入金城市區，往東可銜接瓊林、沙美等地，形成運輸主軸，利用整體道路系統構成一便捷之路網，串聯大金門各重要地點，如圖8-3-2。



資料來源：金門大橋興建計畫綜合規劃暨配合工作，交通部台灣區國道新建工程局，2003 年 12 月。

圖 8-3-2 金門大橋周邊連絡道路構想圖

慈湖路則建議延續現有自行車道及海岸景觀公路構想，以景觀道路方式加以規劃，避免大量之穿越性車流，並以道路植栽塑造林蔭效果，進一步美化公路，供遊客以車行方式享有特殊之遊憩體驗，增加金門之觀光意象。

2. 小金門端銜接路網

小金門端與現況8公尺寬之環島公路(4-17號道路，計畫寬度12公尺)以垂直方式平面銜接，考量服務金門大橋興建後增加之交通量，4-17號道路應配合都市計畫寬度拓寬，方便往北銜接黃厝、埔頭及湖井頭，並預留未來與金廈大橋(南線)銜接交通之需。往南提供湖下及東林市鎮利用金門大橋往返大小金門之交通需求，將與3-33號道路形成小金門之運輸主軸。

3. 配合拓建計畫道路

為服務金門大橋通車後新增之交通需求，初期基本路網應考量拓建必要之連絡道路，將往來大小金門之車流導引至金城、東林主要城鎮後，再利用現有道路系統分散車流至金門各地。依此構想大金門端需優先配合拓建之計畫道路為1-5號道路(金城至金寧)、4-17號道路(湖下、黃厝至東坑)，小金門端為2-7號道路與新闢1-5號道路間之銜接道路。

(二) 土地取得

金門大橋使用之陸上土地，大金門端約 5,304 平方公尺，小金門端約 13,896 平方公尺，合計約 19,200 平方公尺。闢建橋樑所需之公有土地，可採「撥用」方式取得；私有土地則建議與所有權人進行協議價購，如協議不成則依法徵收。未登錄之海域部分，如無其他必要因素，為免土地管理法令適用爭議，建議得暫不予登錄取得。依此原則，用地取得與拆遷補償費估計約 2,000 萬元。

第四節 成本效益評估

金門大橋之興建與否，過去曾進行過多次之計畫必要性與經濟效益評估，其中，「金門大橋興建計畫可行性研究報告補充資料，金門縣府，2001年5月」曾進行過完整之計畫效益項分析，建橋之成本

分析則以「金門大橋興建計畫綜合規劃報告書，國工局，2003年12月」較為精細。本節之分析評估將配合本計畫對於金門之發展定位，以金門縣政府於「金門縣生活圈道路系統建設計畫，2006年2月」開發之「金門運輸需求模式」作為分析工具，重新分析金門大橋興建後之運輸效益及其它間接效益項，興建成本則參考金門大橋興建計畫綜合規劃之成本資料，再加上維生管線之附掛成本之推算。

以下就評估方法、分析假設條件、計畫成本、效益項、計畫經濟效益與敏感度分析等分別說明之。

一、評估方法

經濟效益評估是以成本效益分析法為基礎，將計畫方案產生之成本及對於整體大眾效益予以貨幣化並進行分析。本計畫將以淨現值、益本比及內生報酬率為評估指標，評估金門大橋興建是否具經濟效益可行性。

(一)淨現值(Net Present Value, NPV)

淨現值法乃預估投資方案之成本項及效益項分年現金流量，以合理的折現率折現至基年的幣值，將總效益現值減去總成本現值，則可得淨現值。若淨現值為正，表示投資計畫在經濟上可行，也代表投資方案之經濟價值，其計算公式如下：

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

ENPV：淨現值

B_t ：第 t 年之效益

C_t ：第 t 年之成本

i ：折現率

n ：建設及營運年期

(二)益本比(Benefit-Cost Ratio)

益本比即效益成本比，係利用投資方案之投資效益現值與成本現值之比，來評估投資方案之優劣。本分析採總效益現值與總成本現值之比值作為評估之依據，若 $B/C > 1$ ，表方案具經濟可行性， $B/C < 1$ 時則否，倘若 $B/C = 1$ ，則表示該方案從經濟效益的角度觀之，執行與否均可。本分析方法之計算公式如下：

$$R = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+i)^t}}$$

其中，R：益本比

B_t 、 C_t 、 i 、 n 之意義同上

(三)內生報酬率(Internal Ratio of Return, IRR)

內生報酬率之定義為「能使投資方案各年所有現金流量的現值總和為零的利率」，亦即淨現值為零之折現率，計算方法為求解下式之 i 值：

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

其中， i 值表淨現值為零(即總效益＝總成本)之折現率

其餘各符號意義同上

若 i 大於政府的投資邊際報酬率，則方案可行。政府的投資邊際報酬率即為政府資金的機會成本，其值端視資金來源對民間投資與消費的影響。當整體社會資源在充分利用的情況下，對民間投資與消費有等額的排擠效果，若資源有閒置情況時，則資金的機會成本較小。假設單位公共投資成本對民間投資的影響等於單位公共投資產生效益對民間投資的影響，則資金之機會成本可以社會時間偏好率(Social Rate of Time Preference)來表示。

二、分析假設條件

交通建設計畫之投資建設與營運期長達數十年，期間可能影響分析結果之因素錯綜複雜，故需進行若干之假設以利分析，假設條件說明如下：

(一)評估年期

以工程完成後營運 30 年作為效益分析期間，成本分析年期則包含前置作業與管理維護期間，在此設定 2009 年為工程起始年，2015 年為通車年，2044 年為評估目標年。上述分析皆以 2008 年作為貨幣基礎年。

(二)折現率

由於評估期間較長，資金時間成本應納入考量，一般公共建設多參照政府公債利率作為計算的基礎，考量近五年來公債利率維持在 1~3%及經建會其它重大計畫採用之折現率，經綜合考量後以 4%作為分析之折現率，並就不同折現率進行方案敏感度分析。

(三)物價上漲率

依據行政院主計處公佈之過去 10 年物價指數平均成長率，本評估估算未來之年物價上漲率為 1.5%，據以推估各年期之成本，如建造成本、管理維護成本等。

(四)薪資上漲率

依行政院主計處公佈之「薪資與生產力統計表」，過去 10 年受僱經常性薪資平均年上漲率約 1.4%。本參數主要用於以基年單位時間價值為基礎，依成長率計算各年期之單位時間價值，再乘上總節省之時間，即可得各年期之旅行時間節省效益。

(五)運量

本計畫分析之金門發展情境以 2020 年為目標年期，由於廈門之發展已逐漸趨近飽和，未來預期亦將平緩成長，甚至減少，因此，本計畫之相關產業發展量體及交通量分析僅至 2020 年，考量 2020 年~2044 年間發展平緩，因此，假設此期間個別年期之發展量體固定不變。

本計畫相關運量之分析係以金門縣政府於「金門縣生活圈道路系統建設計畫，2006 年 2 月」開發之「金門運輸需求模式」作為分析工具，將本計畫定位之金門產業發展量更新至該模式中，進行金門大橋交通量分析與運輸效益值推估。

三、計畫成本分析

以「金門大橋興建計畫綜合規劃報告書，國工局，2003 年 12 月」估算之湖下至后頭(北路廊)的成本作為分析基礎，加上維生管線附掛之成本，作為計畫評估分析之依據。計畫成本說明如下：

(一)興建工程費用

金門大橋興建工程海上施工佔大部分，且工址位於離島，

施工料源及工作人員若皆需由外地供應，其工程費用將較一般河川橋、高架橋等為高。加以海中施工變異性大，工程控制困難度高，其造價的變化性將不易掌握，因此，分別以上、下部結構工程經費之估算方式，編列分年經費，工程建造費合計為44.36億元，外掛大金門塔山電廠電纜線至小金門之費用約1億元，合計總費用為45.36億元，參見表8-4-1。

表 8-4-1 金門大橋分年興建成本

單位：千元/當年幣值

費用項目	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	總計
直接工程費		251,338	823,952	1,392,028	1,001,736	180,986	3,650,040
初、細設計費(2.9%)	105,000						105,000
監造費(4.0%)		32,120	32,120	32,120	32,120	17,520	146,002
工程管理費(1.5%)		12,045	12,045	12,045	12,045	6,570	54,751
工程預備費(6%)		15,080	49,437	83,522	60,104	10,859	219,002
物調(1.5%)		8,417	40,445	91,284	82,994	18,541	241,681
用地取得與拆遷補償費		20,000					20,000
興建橋工程經費小計	105,000	339,000	958,000	1,611,000	1,189,000	234,476	4,436,475
電纜附掛橋上成本						100,000	100,000
合計成本	105,000	339,000	958,000	1,611,000	1,189,000	334,476	4,536,475

資料來源：金門大橋興建計畫綜合規劃報告書，2003年，國工局；電纜附掛成本為台電金門營運處提供。

(二)營運成本

營運支出包括橋墩維修費用、日常維護、修理修補、照明費用和塗裝防銹費用等項目，參見表8-4-2。

1.上構之維護成本

此部分主要為日常維護、修理修補、照明費用、塗裝防銹及伸縮縫更換費用。

2.基礎之養護成本

此部分成本包含橋墩基礎之防碰撞、防蝕塊、混凝土老化及護基石料流失維修等費用。

表 8-4-2 金門大橋分年營運維修成本

單位：千元/當年幣值

年度	2015	2016	2017	2018	2019	2020
營運維修	3,073	23,577	18,305	24,290	18,858	25,024
年度	2021	2022	2023	2024	2025	2026
營運維修	19,428	25,780	20,016	26,693	20,621	27,362
年度	2027	2028	2029	2030	2031	2032
營運維修	21,244	28,189	28,450	29,041	22,548	29,919
年度	2033	2034	2035	2036	2037	2038
營運維修	23,229	116,984	23,931	31,755	24,654	32,715
年度	2039	2040	2041	2042	2043	2044
營運維修	25,400	33,703	26,167	34,722	26,958	44,157

資料來源：金門大橋興建計畫綜合規劃報告書，國工局。

四、計畫效益

金門大橋的效益可分為「直接效益」及「間接效益」。直接效益為大橋興建後，可提供大小金門便捷可靠之運輸服務等相關運輸效益。間接效益為大橋所產生可附加於直接效益上之價值，包括管線附掛產生之效益、觀光效益、地價上漲、增加之就業機會等可量化或不可量化之效益，參見表 8-4-3。定性之影響分析參見本章第二節之社會及產業影響分析。

表 8-4-3 效益評估項目表

項目	細項	定量	定性
直接效益	旅行時間節省	◎	
	運輸成本節省	◎	
	運輸服務可靠性提升	◎	
間接效益	管線附掛效益	◎	
	觀光效益	◎	
	地價上漲效益	◎	
	平衡大小金門之發展		◎
	就業機會增加		◎
	保障小金門居民醫療後送		◎

資料來源：本研究整理。

(一)直接效益

1.旅行時間節省

現今大小金門間之交通工具為渡輪，班次為每半時一班，航程約15分鐘，大橋興建後可使居民與旅客來往於大小金門，節省旅行時間與等候時間，增加經濟效益。

比較兩種運輸方式之差異，藉由金門大橋往來大小金門，平均每一旅次可節省8分鐘，考量船班每小時一班，參考「金門大橋興設計畫可行性研究報告」所推估之候船時間約26分鐘，因船班由每小時變為半小時一班，修正候船時間為13分鐘，合計每一旅次旅行節省時間約21分鐘。

旅行時間節省分析對象包括金門當地居民、觀光客及其它兩類，分析項目包括車內、船上、候船等時間，分析結果大橋通車30年間，居民可節省1,621萬小時、觀光及其它可節省3,283萬小時。

單位時間價值參數係參考交通部運輸研究所於「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究(2/2)期末報告，2008年11月」中之建議，以不同旅次目的與工資率(個人年經常性收入)之比例值換算而得當年之時間價值，其中居民上班工作目的之時間價值為工資率之80%，觀光及其它目的為工資率之30%。

將年節省時間乘以單位時間價值後，即可得分年旅行時間節省效益值，30年合計之效益值為22.39億元(2008年幣值)，參見表8-4-4。

表 8-4-4 旅行時間節省效益表

年期	年節省時間 (小時)		單位時間價值 (元/小時)		分年節省效益 (千元)	
	居民	觀光及其它	居民	觀光及其它	當年幣值	折現值
2015	472,745	887,355	151.3	56.7	121,835	91,553
2044	548,205	1,118,250	226.4	84.9	219,017	50,378
30年合計	16,214,450	32,829,475	-	-	5,332,645	2,239,175

資料來源：本研究整理。

2.運輸成本節省

大橋興建後，現有之大小金門間渡輪即可減少航班或停駛，因此，將減少每年渡輪之營運成本支出，此部分可視為運輸成本節省效益。依據運量預測之分析結果，未來渡輪之

使用量將低於3%以下，考量未來渡輪可轉型經營觀光渡輪，因此，假設未來渡輪班次將由現況之每半時一班，縮減為每兩小時一班船，每日僅行駛14航班，如此每日可減少39航班。參考金門縣公共車船處2007年之營運資料，換算每航班之營運成本約2,500元，將年節省船班數乘以單位營運成本後，即可得分年運輸成本節省效益值，30年合計之效益值約為6.01億元(2008年幣值)，參見表8-4-5。

表 8-4-5 運輸成本節省效益表

年期	節省之年船班數	單位營運成本(元/船次)	分年節省效益(千元)	
			當年幣值	折現值
2015	13,650	2,775	37,873	28,460
2044	13,650	4,273	58,324	13,416
30年合計	409,500	-	1,421,720	601,079

資料來源：本研究整理。

3.運輸服務可靠性提升效益

大橋興建後，可改善目前大小金門間渡輪受天候影響無法提供旅客之運輸服務，造成旅客無法完成旅程所產生之成本，由於大小金門間受颱風海象之影響，全年平均有15天無法提供船運服務，未來金門大橋完工後將可提供全年無休之運輸服務，大橋可改善既有渡輪之運輸服務可靠性。

此效益之分析方式為假設無大橋時，受天候影響之年天數內使用船運於陸路段之延人小時，因大橋興建後，此部分之時間即可節省，同樣亦可算出陸路段之延車公里，求出旅客旅行成本之節省，此兩項即為運輸服務可靠性提升之效益。

單位行車成本參數係參考交通部運輸研究所於「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究(2/2)期末報告，2008年11月」中之建議，以「油價」除以「每公升汽油可行駛里程數」，便可推估出依車速、油價變動的燃料成本，再加總平均每公里非燃料成本與折舊，即為行車成本；單位時間價值則同旅行時間節省引用之參數。

將延人小時乘以單位時間價值加上延車公里乘以單位行車成本後，即可得分年運輸服務可靠性提升效益值，30年合計之效益值為1.83億元(2008年幣值)，參見表8-4-6。

表 8-4-6 運輸服務可靠性提升效益表

年期	受天候影響年使用船運陸路段延人小時	受天候影響年使用船運陸路段延車公里	單位時間價值 (元/小時)	單位行車成本 (元/公里)	分年效益(千元)	
					當年幣值	折現值
2015	25,318	472,337	151.3	12.5	9,722	7,305
2044	31,022	579,432	226.4	19.2	18,154	4,176
30 年合計	913,092	17,052,938	-	-	437,882	183,357

資料來源：本研究整理。

(二)間接效益

1.管線附掛效益

小金門麒麟電廠使用輕柴油發電，每年皆為虧損營運，台電公司於2006年評估電纜附掛大橋方式，自大金門供電每年將可節省油料、人力成本約7,300萬元，麒麟電廠則作為備用電力，附掛大橋僅需經費約1億元，此部分節省之營運成本可視為管線附掛效益。

預估30年麒麟電廠營運成本節省創造之效益值約為12.86億元(2008年幣值)，參見表8-4-7。

表 8-4-7 管線附掛效益表

年期	麒麟電廠營運節省成本(千元)	
	當年幣值	折現值
2015	81,000	60,867
2044	124,800	28,706
30 年合計	3,041,300	1,285,797

資料來源：電纜附掛後麒麟電廠年營運節省成本由台電金門廠提供，及本研究整理。

2.觀光效益

金門大橋完工後，除通車使得大小金門之交通路網得以縫合，來往兩地之時間與成本皆可降低外，由於跨海大橋極具觀光旅遊價值，如：澎湖跨海大橋為澎湖著名觀光景點，為白沙、西嶼帶來觀光人潮。而依據臺灣、廈門旅行社提供之意見，目前兩天以上的金門旅遊才會將小金門排入行程中，因此，小金門既有觀光客相較大金門低許多，未來若大橋興建後，預期一日遊旅客亦將前往小金門旅遊。

依據本計畫觀光相關產業之推估，此效應每年將新增41~47萬觀光人次至金門及小金門旅遊，此部分新增之觀光

人潮可望為小金門帶來觀光收入。依據行政院主計處進行之國人旅遊狀況調查，國人至金門平均每日花費約1,103元(不含住宿)，參見表8-4-4，換算為小金門新增之年消費總額約4.99~8.93億元，以上述花費類別之平均利潤率約12%計算，則小金門年利潤額為6.0~1.07億元，合計30年之觀光效益值為10.82億元(2008年幣值)，參見表8-4-9。

表 8-4-8 2007 年國人至金門旅遊日均花費表(不含住宿)

項目	交通	餐飲	娛樂	購物	其他	合計
每人每日平均花費(元)	291	313	97	304	99	1,103

資料來源：中華民國 2007 年國人旅遊狀況調查，行政院主計處，2008 年。

表 8-4-9 觀光效益表

年期	年增加 旅客數	消費金額 (元/日)	消費總額 (千元)	利潤額 (千元)	觀光效益(千元)	
					當年幣值	折現值
2015	407,587	1,224	498,951	59,874	59,874	44,992
2044	473,550	1,885	892,727	107,127	107,127	24,641
30 年合計	14,004,654	-	21,509,015	2,581,082	2,581,082	1,082,509

資料來源：本研究整理。

3.地價上漲效益

長久以來，小金門地區之發展一直無法與大金門地區同步，這主要是受制於無便利的聯外陸運交通路網。依據相關經驗與研究顯示，運輸設施的改善與交通計畫的建設，可提高地區可及性(Accessibility)，進而帶動地區發展與土地價格上漲，例如澎湖跨海大橋通車後，大幅提升西嶼地價，北宜高通車後亦提高宜蘭之房地產價格。

依澎湖之案例來看，跨海大橋通車後，大幅拉近西嶼與白沙之地價，由於地價上漲效益假設參數選用不易，且影響因素複雜，依據內政部地政司「影響地價區域因素評價基準，2003年4月」指出，影響地價之區域因素主要項目，計有土地使用管制、交通運輸、自然條件、土地改良、公共建設、特殊設施、工商活動、房屋建築現況、發展趨勢及其他影響因素等。其中，交通運輸對於地價上漲之效益已於本計畫之直接效益中估算(包含旅行時間、運輸成本等)，因此，估算地價上漲時，必須扣除此部分之因素，以免重複計算。

參考內政部地政司估計地價變化時，按影響地價區域因素主要項目，分別依影響區域因素評價基準表，估計目標地價區段之區段地價，其中，交通運輸之影響範圍區間百分比最大為200%，佔影響地價上漲項目之30%。本計畫以穩健平緩原則分析小金門地價之效益，保守假設金門大橋通車後，小金門之工業、住宅用地可上漲80%、農地價格則可提高25%(僅金城鎮地價之24%~59%)，扣除30%重複計算之交通效益及10%經濟成長因素，60%為間接帶來之地價上漲效益。

表 8-4-10 地價上漲效益表

土地類型	農地	工業用地	住宅用地	合計
土地面積(公頃)	390	5	134	529
烈嶼區段地價(元/平方米)	1,100	1,573	3,573	-
金城區段地價(元/平方米)	5,695	9,992	10,867	-
大橋興建後預期烈嶼區段地價(元/平方米)	1,380	2,830	6,430	-
(扣除)交通因素烈嶼區段地價(元/平方米)	(-)1,270	(-)2,330	(-)5,290	-
土地價值增值(百萬元)	663	41	2,301	3,005

資料來源：臺閩地區都市土地平均區域地價，行政院主計處，2008年3月，及本研究整理計算。

依據臺閩地區都市土地平均區域地價公布之金門各地區地價，以現有小金門之農地、工業、住宅用地面積，乘以預期上漲地價，則可求算出小金門之土地增值價值，約30.05億元(換算為2008年幣值約21.68億元)。

五、成本效益評估

金門大橋之成本效益評估淨現值為 33.5 億元，其中，可量化效益項中以旅行時間節省效益佔比之 29.6%最高，其次為地價上漲效益之 28.7%、管線附掛效益之 17%、觀光效益之 14.3%。計畫之內生報酬率為 10.76%，益本比為 1.80，此 3 項指標顯示金門大橋興建計畫具經濟可行性。

金門大橋興建雖為一交通建設計畫，然此計畫中之三項運輸效益合計僅佔 40%，本計畫創造之間接效益高於直接之運輸效益，就離島地區而言，運輸建設可視為一催化劑，藉由此催化之效果，間接帶動地區之發展與創造觀光效益，方為此計畫之效益所在。

表 8-4-11 金門大橋成本效益評估表

項目		現值 (千元/2008 年幣值)	百分比
總成本	電纜成本	78,276	1.9%
	興建成本	3,782,113	89.9%
	營運維修成本	348,313	8.3%
	小計	4,208,701	100.0%
總效益	旅行時間節省	2,239,175	29.6%
	運輸成本節省	601,079	8.0%
	運輸可靠度提升效益	183,357	2.4%
	管線附掛效益	1,285,797	17.0%
	觀光效益	1,082,509	14.3%
	地價上漲效益	2,167,529	28.7%
	小計	7,559,445	100.0%
淨現值		3,350,744	
益本比		1.80	
內生報酬率		10.76%	

註：1.成本資料係引用「金門大橋興建計畫綜合規劃報告書，2003 年，國工局」。

2.電纜成本及電纜附掛大橋後麒麟電廠年營運節省成本由台電金門廠提供。

3.地價上漲效益已扣除重複計算之交通直接效益。

資料來源：本研究整理。

六、敏感度分析

金門大橋經分析具經濟效益可行性，以下針對較重要之參數，包括折現率、建造成本、地價上漲幅度等三項進行敏感度分析，分析結果見表 8-4-12，說明如下：

- (一)本計畫在下述各參數變動分析條件下，仍具經濟效益可行性，地價上漲因素為三項變數中最敏感的項目，其次為建造成本變動、折現率變動。
- (二)當地價上漲幅度下修 20%時，淨現值僅 25.34 億元、益本比 1.60、內生報酬率 8.75%，此變動顯示金門大橋之興建必須搭配小金門相關之土地開發導引配套措施，維持小金門之特色及環境優勢，藉由跨海大橋興建之契機，適度之開發，創造土地增值之效益。
- (三)當折現率上調至 6%時，淨現值將下降至 16.6 億元、益本比為 1.44。

(四)由於跨海大橋興建工程之技術難度高，費用亦龐大，因此對於建設成本與時程之管控相當重要，當建造成本增加 20%時，內生報酬率將下降至 8.53%。

表 8-4-12 金門大橋成本效益敏感度分析表

單位：千元

折現率	2%	4%(採用方案)	6%
總成本現值(2008 年幣值)	4,728,380	4,208,701	3,783,726
總效益現值(2008 年幣值)	10,778,538	7,559,445	5,447,866
淨現值(2008 年幣值)	6,050,158	3,350,744	1,664,140
益本比	2.28	1.80	1.44
內生報酬率	10.76%	10.76%	10.76%
建造成本	方案-20%	採用方案	方案+20%
總成本現值(2008 年幣值)	3,436,624	4,208,701	4,980,779
總效益現值(2008 年幣值)	7,559,445	7,559,445	7,559,445
淨現值(2008 年幣值)	4,122,822	3,350,744	2,578,666
益本比	2.20	1.80	1.52
內生報酬率	13.91%	10.76%	8.53%
地價上漲	方案-20%	採用方案	方案+20%
總成本現值(2008 年幣值)	4,208,701	4,208,701	4,208,701
總效益現值(2008 年幣值)	6,742,501	7,559,445	8,348,256
淨現值(2008 年幣值)	2,533,799	3,350,744	4,139,555
益本比	1.60	1.80	1.98
內生報酬率	8.75%	10.76%	12.94%

資料來源：本研究整理。

第五節 綜合評估與建議

一、綜合評估

金門大橋興建的效益包括「直接」及「間接」效益。最直接的效益為大橋興建後，可提供大小金門可靠便捷之運輸服務等相關運輸效益；間接效益為大橋所產生可附加於直接效益上之社會、產業經濟價值，包括管線附掛產生之成本節省效益、觀光效益、地價上漲、增加之就業機會等定量或定性之效益，此兩部分之效益評估綜合說明如下。

(一) 定量效益

以大橋工程完成後營運 30 年作為效益分析期間，成本分析年期則包含前置作業與管理維護期間，2009 年為工程起始年，2015 年為通車年，2044 年為評估目標年。以旅行時間節省效益佔比之 29.6% 最高，其次為地價上漲效益之 28.7%、管線附掛效益之 17%、觀光效益之 14.3%。整體來看，運輸效益合計佔 40%，其它效益佔 60%，跨海大橋建設創造之間接效益高於直接之運輸效益，就小金門而言，藉由金門大橋之催化效果，可帶動地區之發展與創造觀光效益，為此計畫之最大效益所在。

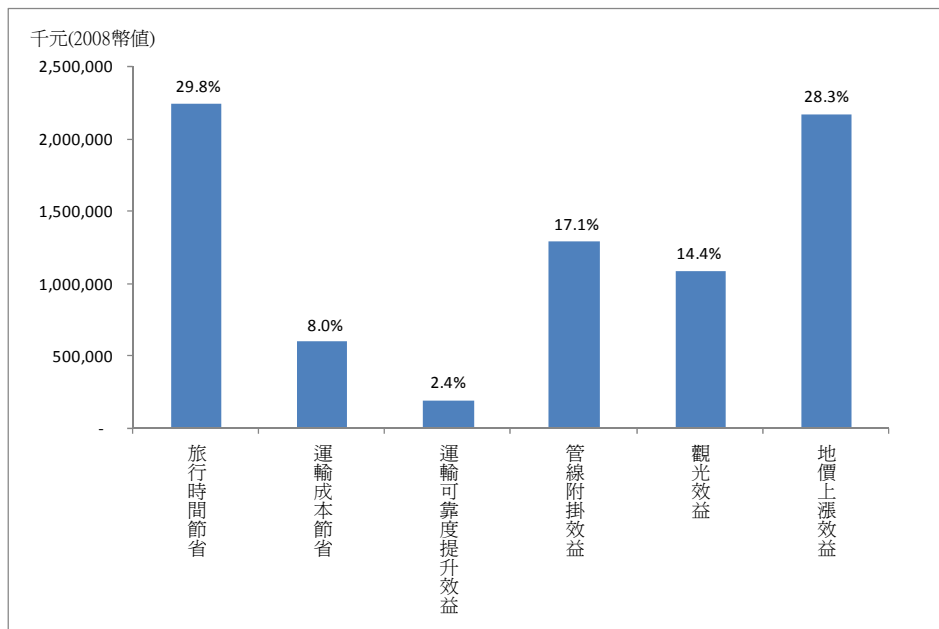


圖 8-5-1 金門大橋各項效益值比較圖

(二) 定性效益

金門大橋興建，將使大、小金門直接串聯在一起，藉由一般的交通工具，即可來回兩地之間，增加生活、就學及就業的方便性。特別是考量金門地區之區域平衡發展、水電通信管線附掛需求、促進地方觀光發展、人道關懷之醫療救援、消防及緊急救災救援，金門大橋興建在促進地區發展、照顧民眾生計需求方面皆有其難以替代的地位與價值。因此，金門大橋建設計劃可說是影響金門地區日後社會經濟發展走向甚大，為金門地區長期社會、經濟策略發展之一環。

此外，在兩岸和平發展之外在條件下，金廈生活圈儼然形成，倘若金門能配合兩岸和諧契機及建設方案，再利用金門之地理位置，將可發揮潛在的經濟潛力。尤其是隨著兩岸地區交流逐漸增加，未來金門大橋之興建完工，勢必可增加當地居民、觀光客及其他運輸之旅次，為金門帶來更多之商機。

二、具體建議

(一)大橋興建具成本效益可行性

金門大橋興建工程建造費用約 44.36 億元，外掛大金門塔山電廠電纜線至小金門之費用約 1 億元，合計總費用為 45.36 億元，營運後之每年支出約 3,400 萬元。根據此計畫成本及可量化之計畫效益項目進行之成本效益評估，評估之計畫淨現值為 33.5 億元，計畫之內生報酬率為 10.76%，益本比為 1.80，此 3 項指標顯示金門大橋興建具成本效益可行性。

而經由敏感度分析可看出地價上漲、建造成本兩項因素相當敏感，當地價上漲幅度下修 20%時，淨現值僅 25.34 億元、益本比 1.60、內生報酬率 8.75%，此變動顯示金門大橋之興建必須搭配小金門相關之土地開發導引配套措施，維持小金門之特色及環境優勢，藉由跨海大橋興建之契機，適度之開發，創造土地增值之效益。而建造成本變數敏感度大，亦反映計畫之執行與管控必須更加審慎。

(二)其他因應配套措施

金門大橋通車後，預估將大量移轉水頭碼頭與九宮碼頭之間客貨運輸量，同時大橋兩端聯絡道路開闢後，亦將影響地區道路系統配置，此部分建議之因應配套策略如下：

1.渡輪營運轉型與碼頭硬體設施功能調整

金門大橋興建後，未來渡輪之使用量將僅佔大小金門往來旅次量之3%。建議縣府可輔導目前客運渡輪轉型為觀光渡輪，搭配大膽島、二膽島與海上觀賞金門大橋風光等行程，吸引觀光客，此部分之航線可開放由民間業者提出經營申請。

碼頭設施方面，水頭及九宮港應依未來港區功能定位，調整硬體改善工程或相關發展計畫之方向，以維持大橋通車後港區設施之使用率。

2.地區道路規劃調整

大橋與地區連絡道路之銜接相當重要，大金門端建議沿大橋引道終點方向新闢21.5公尺道路接環島西路(計畫寬度30公尺)；小金門端與現況8公尺寬之環島公路(4-17號道路，計畫寬度12公尺)以垂直方式平面銜接，4-17號道路應配合都市計畫寬度拓寬，方便往北銜接黃厝、埔頭及湖井頭，並預留未來與金廈大橋(南線)銜接交通之需。

大金門端需優先配合拓建之計畫道路為1-5號道路(金城至金寧)、小金門端為4-17號道路(湖下、黃厝至東坑)、2-7號道路與新闢1-5號道路間之銜接道路。

(三)大橋推動建議

依國工局「金門大橋興建計畫綜合規劃暨配合工作」之建議，政府補助款以行政院核定專案方式辦理，後續設計、招標、發包等工作由國工局負責辦理。

第九章 金廈大橋之效益評估

本章依最新的兩岸發展情勢，針對聯結金門與廈門之金廈大橋興建與否進行整體評估。橋樑的功用是連絡因地形而隔離的不同區域，使其交通運輸得以順暢，推動興建金廈大橋，除了可縮短兩地的交通時間外，亦可因加強兩地之聯繫而產生許多直接及間接的經濟效益及影響。對於金廈大橋的興建與否，不應僅考量實際支出的貨幣成本而已，更重要的是關注金門由於連接廈門所帶來的全面性發展效果-金門的優勢是否得以強化、還是反而造成負面發展的效果，這些是在興建前須妥善加以思考的問題。本章的研究架構首先介紹金廈大橋興建之緣由、相關議題發展的歷程及現況與既有評估結果，接著討論興建金廈大橋之社會面及產業面之影響；第三節將分析大橋興建對金門運輸之影響，第四節是成本效益之評估，最後是對於金廈大橋興建之綜合評估及建議。

第一節 前言

一、緣由

金門位於福建南方之廈門灣九龍江口，臨西邊的廈門島僅相距十公里，長期來為我國駐防重鎮之地。近年由於兩岸緊張關係趨緩，自 1992 年起金門縣終止戰地任務，逐步邁向地方自治的常軌，金門縣政府亦開始推動多項興建基礎設施與產業發展方案，期帶動金門縣經濟發展。唯囿於邊陲因素，金門始終較難與台灣本島的資源做連接，加上政府撥發的預算有限，造成金門基礎設施不足，聯外管道也不便，甚至更進一步限制經濟發展。另一方面，廈門自 1980 年轉型為經濟特區後，被中國大陸列為重點發展城市，並被中央批准成為計畫單列市(中國行政區名之一，其財政收支直接與中央掛勾，無須上繳省級政府)，20 年來廈門不管是在人均所得或是經濟規模上均呈現大幅成長。根據廈門經濟特區年鑑(2008)與金門 2007 統計年報數據，2007 年廈門的經濟產值約莫 182 億美元，約為金門 6.8 億美元的 27 倍；廈門人均所得約莫 7,528 美元，約金門 11,793 美元的 64%，更是近中國整體人均所得 2,525 美元的 3 倍，顯示多年來在中國中央的刻意栽培下，廈門已由 20 年前的東

南沿海小城市轉型為對國內外皆相當有影響力的經濟特區，且握有的經濟資源亦日漸豐沛。

鑑於廈門的經濟資源甚廣，可補齊金門經濟腹地過小的窘境，近年金門縣政府便積極推動興建金廈大橋計畫，希望透過橋樑連接上廈門的資源，以便當地各項產業可對外發展，特別是三級產業中的觀光產業。由於早期軍事佈局的緣故，金門現在擁有相當多的戰地相關觀光資源，包含戰備坑道、戰史館以及多項防禦工事等都是金門發展觀光產業的資產，對比於初級產業與製造業面臨的資源不足窘境以及客觀條件不適宜發展的限制，觀光產業顯然成為金門發展的重要關鍵。故此近年金門縣政府特別強調觀光立縣，希望將觀光口碑輻射至中國內地，吸引更多旅客前來，以促成金門整體的經濟發展。目前金廈間旅客的交通往來主要得依靠海運連接兩地，由金門水頭分別發船至廈門島上的五通、東渡兩碼頭，接送旅客往返。囿於臨海船載容量不多以及班次較少緣故(東渡每小時一班、五通每日僅四班)，金門的觀光與經濟腹地始終無法做更進一步地延伸，也連帶影響金門的經濟發展。

再者，就形成金廈生活圈的角度考量，若不包含通關時間在內，目前金廈間的船程時間約莫 45~60 分鐘，而金廈大橋完工後，金門透過跨海大橋到達廈門僅需 6~9 分鐘，大幅縮短交通時間，有助於金廈生活圈的形成，增加金門物流與人流往來的便利性。

然而對照目前金門的面積及人口，到 2007 年底為止，廈門市人口約金門的 42 倍，國民生產毛額約為金門的 27 倍，所得程度為六成。整體來看，廈門的經濟發展及建設遠遠高於金門，但物價卻較金門為低，在此情況下，金門與廈門的陸橋連結所可能產生之負面影響就不得不仔細評估，以免造成更嚴重的磁吸效用。

興建金廈大橋之目的是希望可以幫助金門引入廈門的資源，為金門日後的經濟發展帶來助益，幫助各項產業成長。但是，面臨現階段金廈發展現況的差距，金廈大橋之興建是否真能使得金門的優勢得以強化、還是反而造成負面發展的效果，這些是在興建前須妥善加以思考及評估的重點。

二、發展歷程

以金廈大橋銜接大陸廈門經濟區之構想，最早來自 1997 年中國清華大學吳之明教授所發表的「英吉利海峽隧道工程的經驗教訓

與 21 世紀工程台灣海峽隧道構想」一文，如表 9-1-1 所示，文內提到未來在兩岸緊張關係趨緩的前提下，中國與台灣可藉由興建隧道連結兩岸的資源，達成合作效益。當時雖尚未明確地點出金廈大橋的興建概念，但隔年在廈門舉辦的「台灣海峽隧道工程論證」研討會中，吳之明教授整合兩岸學者的意見，對台海隧道提出三項建設方案，其中南線的建設方案走廈門-金門-澎湖-嘉義路線，雖然工程路線較長，但卻能連結金門、澎湖以及台灣本島，亦是金廈之間連結的啟發點，日後學者所研究的金廈大橋便是其中一例。

2003 年，在廈門所舉辦的「台灣海峽橋樑隧道建設學術研討會」中，兩岸學者針對金廈大橋的興建路段提出 6 套銜接方案，其中可行性最高的應屬北線的金嶺大橋與南線的烈廈大橋兩路線¹⁷。最初對金廈大橋的探討多是指南線烈廈大橋的部分，然隨著時間與兩岸政策更替而轉成北線金嶺大橋。本研究後續亦將分別針對興建金廈大橋南線與北線的經濟效益進行評估，以便理解選擇何種路線興建金廈大橋或何時興建，才可為金門帶來較佳的經濟效益。

2008 年，馬總統在當選後，與行政院院長劉兆玄共同出席八二三炮戰 50 周年紀念大會時表示，隨著兩岸關係逐漸交好，金門地區應由戰地轉型為自由廣場，再加上未來大陸旅客來金門旅遊的人數將逐漸增加，在地理位置接近的因素影響下，未來金門與廈門間的連結勢必加強，而金廈大橋興建的可行性必須審慎評估，此亦為本研究的主要目的。

¹⁷ 北線：金嶺大橋，連接金門本島(金門)與大嶺島(廈門)；
南線：烈廈大橋，亦稱金廈和平大橋，連接烈嶼(小金門)和廈門島(廈門)。

表 9-1-1 金廈大橋發展歷程

時間	重要歷程
1997.2	中國清華大學吳之明教授在《科技報導》上發表了《英吉利海峽隧道工程的經驗教訓與 21 世紀工程台灣海峽隧道構想》一文
1997	旅台學人倪振金在金門日報提出興建金烈觀光隧道。
1998.11	首屆「台灣海峽橋樑隧道建設學術研討會」中，中國清華大學吳之明教授發表論文，提出在金門、廈門間建隧道。並提出台海隧道北、中、南三條線路
1999.12	兩岸學者再次聚首福建平潭，著重探討隧道北線方案。
2002.03	第三屆「台灣海峽橋樑隧道建設學術研討會」在廈舉行，再次提出建金廈大橋，銜接廈門與大、小金門。
2003.12	「台灣海峽橋樑隧道建設學術研討會」廈門研討會，兩岸學者共提出廈金大橋 6 套銜接方案。
2004.11	金門縣委託林同棧建築事務所研究「金嶼大橋」方案。
2006.10	第一次金廈和平大橋項目研討會在廈門舉行。
2008.8	馬總統與行政院院長劉兆玄出席 823 炮戰 50 周年紀念大會時宣佈金廈通水與建橋年底完成評估。

資料來源：本研究整理。

三、過去評估結果

過去對於興建金廈大橋的路線評估主要有六條，其中推動可行性較高與最具效益之路線方案有兩個，分別為北線的金嶼大橋與南線的烈廈大橋，如圖 9-1-1 所示。本研究將分別針對過去評估此兩條大橋路線的情境及結果提出相關分析，以增加本研究邊際貢獻。

(一)北線—金嶼大橋

根據金門縣政府委託民間研究興建金嶼大橋的可行性分析報告¹⁸指出，金嶼大橋的端點為五龍山(金門)與大嶼島(廈門)，路長約 9 公里。報告指出在兩岸直航的前提下，考量節省的旅行時間、旅行成本與橋樑運輸的可靠性三項量化效益以及施工維修等成本支出後，興建金嶼大橋的淨現值約為 16 億新台幣¹⁹，內生報酬率則為 7.1%，略比當時的定存利率高，評估結果顯示興建金嶼大橋對金門地區來說實有助益。再者，報告中亦以質化分析描述興建大橋對民生醫療所帶來的便利性，加強興

¹⁸ 林同棧工程顧問公司，2006，「金門縣金嶼大橋興建工程可行性及方案研究報告書」，金門縣政府委託研究計畫。

¹⁹ 該研究同時針對三個路徑方案進行分析，並提出最適路徑的建議，而三個方案最大差異處便在於廈門終點端所連結的鄉鎮不同，分別是北門村、陽塘村以及新店三地，最後評估結果以陽塘村路線所帶來的經濟效益最佳。

建大橋的價值。唯該報告所處時點是在兩岸尚未大幅開放之時，當時大陸僅開放福建省人民持有往來台灣的有效簽證與通行證，故評估來金旅遊人口較少。而本研究為反映目前的現實狀況，並假設未來兩岸政策持續開放下，所帶來的經濟效益與旅遊人次，故整體評估的旅次會與當時的時機點不同，自然亦會進一步影響興建金廈大橋的評估結果。此外，本研究亦將額外針對陸路運輸所帶來的區域發展以及對形成金廈生活圈的影響提出相關的質化分析，以更精確地描述興建金廈大橋所產生之利弊得失。

(二)南線—烈廈大橋

至於南線烈廈大橋的部分，早期對於興建金廈大橋的可行性研究多是集中在南線的烈廈大橋上，以 2003 年完成的「金馬地區交通運輸系統發展構想-金門地區」²⁰為例，該研究針對南線的烈廈大橋，路線的连接端點分別設在湖井頭(烈嶼)與何厝(廈門島)兩地，總長約 6 公里。該研究進行大橋之成本概估與正負效益比較，但並非完整之成本效益分析，研究結果顯示節省的旅行時間、節省的旅行成本、橋樑運輸的穩定性、成為地標所帶來的觀光效益以及工程施工的經費，興建烈廈大橋之效益並不高，該計畫傾向不建議推動興建。然由於當時評估並非完整之三十年期經濟效益評估，僅以直接效益之分析為基礎，且當時小三通開放初期之旅客規模與現今之旅客量差異甚大。

隨著兩岸政策持續開放，目前來金門地區旅遊的大陸旅客已大幅成長，目前情境與當時已截然不同，在估計橋樑所產生的效益自然亦會不同。再者，當時的評估並未描述興建烈廈大橋能為金門的社會與產業發展帶來何種影響，質性分析較少。為能更精確描述興建烈廈大橋對金門產生的利弊，本研究亦將針對這些項目提出相關分析。

20 鼎漢工程顧問，2003，「金馬地區交通運輸系統發展構想-金門地區」，交通部運輸研究所委託研究計畫。

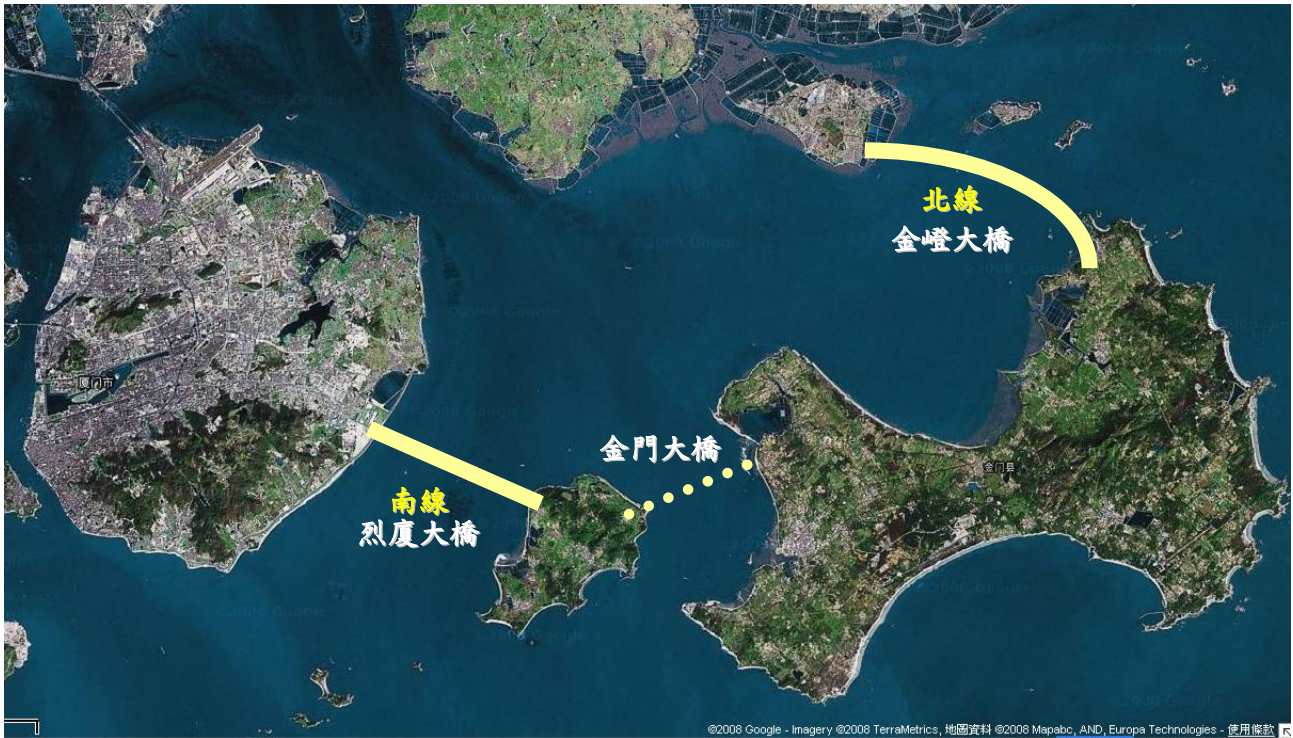


圖 9-1-1 金廈大橋位置示意圖

第二節 社會及產業發展之影響分析

金門因大海屏障，海運是金門與廈門間唯一的聯外運具；金廈大橋若開通將大幅改變大陸—金門間的運輸工具使用行為，便利、舒適小汽車、客運車將替代船舶，成為金門、廈門間往來的主要運具。

本章將就社會及產業發展之面向，評估金廈大橋興建的影響，由於金廈大橋不同路線之興建皆可能對金門整體經濟及社會面造成影響，因此本節將先就整體面討論金廈大橋興建所可能產生之正面及負面效益，其後再說明不同路線之差異。以下先分析金廈大橋興建所可能造成的正負面效益：

一、正面效益

(一) 提昇運輸服務穩定性

自小三通業務開辦以來，金馬小三通我方人民及大陸旅客的出入境人次皆呈逐年上升的趨勢。2007 年我方出境人數為 338,618 人次，大陸人民入境有 53,322 人次。在金廈通航現況

方面，一天來回固定 32 航班(含 4 班金泉航班)，既有金門東方之星、馬可波羅、新金龍輪、泉州輪及大陸鼓浪嶼、同安、新集美等參與營運，航程約 40-60 分鐘。海運較易受到天候的影響，中斷服務，陸運則較無此項限制。若金廈客輪受到天候之影響，無法提供旅客運輸服務，將造成旅客無法完成旅程所產生之成本。由於金門每年因天候因素大約有十五天無法提供船運服務，未來金廈大橋完工後將可提供全年無休之服務。

(二)提高大陸居民到金門觀光之意願

金門因特殊之地理位置、歷史因素，所遺留的戰地設施、戰備工事等，均為金門獨具特色的觀光資源。目前每年從內陸或北方到廈門旅遊的觀光客估計近二千萬人，這些觀光客當中每年有超過一百萬人參加「海上看金門」活動，可見金門對於許多大陸的觀光客來說，具有一定的吸引力。若是「金廈大橋」完工，大陸的觀光客進入金門更便利，這對金門觀光業有正面的助益。

此外，如同澎湖跨海大橋、廈門海滄大橋等，金廈大橋可望成為金門與廈門的共同地標，發展成為新的觀光景點，對於促進金廈旅遊圈的成形，有很大的助益。

(三)促進金門有競爭力產業出口

早期金門屬國防要地，經濟發展需仰賴駐軍衍生之服務業。未來兩岸關係和緩，金門若能利用其地理優勢，將其具有特色的產業，經廈門拓展大陸廣闊腹地，連接大陸商機，有助其經濟的發展。例如，金門高粱酒的品質，一直都是倍受消費者肯定，但是因台灣市場有限，因此，若能進軍大陸市場，商機相當可觀。金酒公司已在 2006 年開設廈門分公司，全面開拓大陸市場，若能藉由「金廈大橋」改善金廈之間的交通，將有利於金門產品拓銷大陸市場，促進金門經濟繁榮。

以國外之經驗來看，加拿大的聯邦大橋(英文:Confederation Bridge, 法文:le pont de la Confédération)是一條長達 12.9 公里，連接愛德華王子島(Prince Edward Island)與紐布朗斯維克(New Brunswick)省之間的跨海公路大橋。該橋樑興建之後，受益於交通的便捷性及技術的提升，使馬鈴薯的生產得以巨幅增加，更帶動了薯條和洋芋片的出口成長，也同時增加了食品加工廠

的數量。而運送時間極為關鍵的漁產品銷售，也因為橋樑而自1997年開始大幅增加。

(四)促進金門經濟之發展、有助於金廈生活圈之形成

良好的運輸系統是區域經濟發展不可缺少的條件，藉由金廈大橋的興建，可改善金廈之間運輸服務的穩定性，同時亦可整合金門與廈門國際商港、廈門國際空港之經濟腹地潛力之優勢，將可提高金門的可及性和易達性。由於廈門經濟發展已達一定程度，國際資本與企業已陸續進駐，如能透過金廈大橋的連接，可為金門帶來新的發展契機。

在另一方面，在兩岸關係和平發展之下，推動金廈生活圈為促進金門發展的重要方式之一。自小三通實施以來，金門從過去孤島邊陲搖身成為廈門一日生活圈中重要的一環，廈門逐漸成為金門人假日休閒的後花園。由於地理位置的關係，金門的發展勢必與廈門相聯結，金廈生活圈的概念已隱然成形。目前許多金門人利用小三通到廈門購物，也有相當多人在廈門置產；金門當地居民平時吃、穿、用的物品有近70%來自廈門。此外，兩地的體育、藝術、文教、宗教等方面的互訪日益活躍。

也就是說，廈門與金門有許多可以互補之處，未來金廈大橋之南線若能興建，連接廈門市中心與大小金門，有助於金廈生活圈的形成。

(五)烈嶼相關開發啟動的契機

金門大橋的興建將使大小金門間的聯繫更加便捷，加強了金門內部的交通；金廈大橋的修建，不僅使金門和廈門的聯繫更加方便，而且金門可以利用廈門的對外聯繫通道，借助廈門的廣大經濟腹地，以解決其孤島型經濟缺乏腹地支撐的難題。尤其是烈嶼鄉因所處的邊緣位置，長期使其處於被遺忘的角色，而呈現低度發展狀態。目前全島開發以林地與旱地為主，建築用地所佔比例極低。烈嶼的土地成本低廉並不代表該地區的經商條件不好，只是因為人潮不足，特別是近年來國軍的縮編，才使該地的產業用地仍停留在一級產業上，由老邁農民進行低度的利用模式。

面對已經發展飽和的廈門島而言，烈嶼存在著發展潛力。根據未來金門中長期發展規則，未來金門在觀光產業為主軸發

展帶動下，將吸引兩岸的觀光客創造新的經濟效益。若有金廈大橋(南線)之興建，小金門之與旅遊相關服務業，及供應島上居民日常所需之零售業，亦將因交通便利，觀光客增多，有了發展機會，因而就業機會增加，改善民眾生計，也可吸引人才逐步回流。如此一來，有機會使台灣這塊最為邊陲的要地，搖身一變成為最佳的投資標的。

(六)資源與生產要素之流動與共享

金門的發電廠主要是火力發電，其燃料主要是依靠臺灣運送柴油，成本較高且供應有限。若考量金門未來產業發展所需，供電之充足是重要關鍵。目前廈門在同安靠近金門的地方興建大型發電廠，配合金廈大橋的興建，可透過附掛管線方式，將必需之電力等自大陸傳輸到金門，提供金門地區較充裕且低廉的用電，助於增進居民生活品質並減少政府之財務負擔。

此外，集體性公共服務如教育及醫療等，得以區域重整共享，並強化金門扮演兩岸中轉功能的重要角色，加速兩岸共創具全球競爭力之跨界城市區域。例如：目前福建地區的台商達七萬多人，但該地區未設置專門的台商子弟學校，因此台商的子女多就讀大陸地區學校，若要回台升學考試，會有課業銜接問題，因此，許多台商子弟希望就近到金門就學。在小三通開通後，已有許多台商子弟學生由廈門等地搭船至金門上學。金廈大橋的修建，無疑會成為台商子弟到金門上學的便捷通道。

(七)有助金門發展為台商落戶地及員工培訓地

據統計，目前在廈門的台資企業有二千四百多家，經營業務涵蓋工業、種植、漁業、商業貿易零售、交通物流業等。此外，台商在漳州、泉州亦有相當多的投資案例；福建省為台商在中國主要投資的地區之一。為了經商之便利性，許多台商必須在廈門地區置產或租屋來住，然而，廈門因經濟快速起飛及工業大幅發展，已使得居住環境品質日益惡化。相對來說，金門地區因無空氣污染問題，更適合人員居住。因此，「金廈大橋」的興建，將有助台商願意在金門落戶，鼓勵台商到金門定居，甚至是以金門為基地建造台商幹部之員工宿舍、或員工培訓地。

二、負面效益

(一)金廈大橋可能使金門向廈門傾斜的極化現象更加惡化

金門縣總面積共約 151 平方公里，2007 年底設籍人口為 8.15 萬人，常住人口約 5.79 萬人，國民生產毛額新台幣 224 億元(約 6.8 億美元)，平均每人所得為 11,793 美元。一級產業所佔比重不到 5%，以種植高粱、小麥及畜牧業為主；二級產業之比重為 5 成左右，以生產金門六大特產為主，包括金酒、一條根、陶瓷、麵線、鋼刀及貢糖等；三級產業早期以服務官兵日常生活所需為主，現則逐漸轉為休閒觀光服務業。

廈門市陸地面積約 1,573 平方公里，其中廈門島面積約為 140 多平方公里，是福建省的第四大島嶼。至 2007 年底，全市戶籍人口 167.24 萬人，常住人口為 243 萬人。國民生產毛額達人民幣 1,387.8 億元(183 億美元)，平均每人所得約為 7,528 美元。

對照目前金、廈兩地的經濟狀況及人口數(見表 9-1-2)，2007 年底，廈門市人口金門的 42 倍，廈門市的經濟規模(國民生產毛額)約為金門的 27 倍，平均每人所得為金門六成的水準。這樣的規模差異下，金門與廈門間陸橋連結之影響效益，確實令人關切。

表 9-1-2 金門與廈門 2007 年基本概況比較

	金門縣	廈門市	廈門相較於金門
面積 (平方公里)	151.4	1,573	10 倍
常住人口(萬人)	5.79	243	42 倍
生產毛額(百萬美元)	683	18,293	27 倍
人均生產毛額(美元)	11,793	7,528	64%

資料來源：廈門：2008 年廈門經濟特區年鑑；金門：中華民國台灣地區國民所得統計年報 2007 年。

比較金門與廈門的產業結構可以發現(見表 9-1-3)，目前兩者的產業結構極為相似，然而，金門二級產業中的製造業是集中於金酒公司的上下游關聯產業，而廈門方面則因台商的投資帶動，使得其在資訊電子產業已累積了相當的基礎；金門的三級產業主要仍以公務人員之服務為主，相對於廈門的旅遊、金融、電信等業並無產業競爭力。

表 9-1-3 廈門與金門 2007 年產業佈局比較

單位：%

	金門縣	廈門市
一級產業	2.2	1.3
二級產業	55.6	53.1
三級產業	42.2	45.6
合計	100.0	100.0

資料來源：廈門：2008 年廈門經濟特區年鑑；金門：中華民國台灣地區國民所得統計年報 2007 年。

此外，近年來廈門發展快速，各項軟硬體建設已凌駕金門，尤其是廈門市近年來所進行的各項重要計畫，包括十幾座廈門市島內外之聯絡橋樑、翔安海底隧道工程、及聯結廈門市對外之交通網絡；空運方面，除現有廈門高崎國際機場外，與泉廈交界的沿海地區新建東南區域複合型樞紐機場，尚有新建中國東南沿海地區之重要門戶樞紐機場和國際貨運口岸機場的計畫。以上種種建設的存在，印證廈門快速的經濟發展腳步，工商業繁榮的景象。

因此，對照經濟結構現況，現階段蓋橋所帶來之效益，廈門將大於金門，金廈大橋有可能造成金門向廈門傾斜的極化現象更加嚴重，明顯將金門的整體發展重心偏重於依賴廈門。目前許多金門人利用小三通到廈門購物，也有相當多人在廈門置產；以房地產為例，2001 年春，處於低迷狀態下的廈門房地產，在金廈直航帶動下，比其他地區率先半年出現升溫現象，房價上升 6%。倘若金廈大橋建成，無疑將有更多的臺灣同胞和金門同胞到廈門購房置產，將加速廈門的磁吸作用。在此同時，金門商業活動之發展將會停滯，造成金門青壯年層就業困難雪上加霜，且有可能造成金門人口外流至廈門發展的現象。

(二)金廈旅遊圈帶來之觀光效益無法留在金門

現今金門的各項基礎服務設施，規模與品質比不上廈門，在此情況下興建金廈大橋，將造成金廈旅遊圈的旅客會以廈門為主，住宿在廈門，金門僅能形成廈門當日往返的半日遊或一日遊行程，無法將過夜所帶來各項觀光效益(如住宿、餐飲、商品)留在金門。

就國外之經驗來看橋樑興建對觀光效益的影響。加拿大的聯邦大橋興建之後，遊覽愛德華王子島的遊客的數量在橋樑開

通後之一年間(1996-1997)，從 74 萬人增加到 120 萬人，之後稍有減少，然至每年 90 萬人次上下後趨於穩定。但是，過夜旅客卻低於橋樑開通前的水準，現在大多數的旅客選擇在「一日遊」中遊覽海灘和相關景點離開。因應此一情況，愛德華王子島則是建造了像高爾夫球場等高階的旅遊勝地來鼓勵短期停留旅客的消費支出。

反觀金門之情況，儘管近年來因金廈小三通之緣故，到金旅客已有增加，然而因金門的旅遊住宿、設施及基礎建設等品質仍待加強，因此，若相關配套措施沒有做好，金廈大橋之興建會使得金門二日遊以上的行程將更難推動，觀光所能產生之效益也無法擴大。

(三)不利金門服務業之生存發展

在加拿大的聯邦大橋之案例中，也看到橋樑的開通對島上之服務業所帶來的巨大改變，特別是小型直營商店。原本愛德華王子島上有許多自營的小型零售店，少有購物中心，以致於商品的選擇性也比較少。橋樑開通後，引起政府與零售業者擔心的事情發生了，島上居民開始開車到島外之大都市(Moncton 等)的購物中心進行消費。面對島外商店營業額的成長，州政府以降低營業稅等手段來吸引大型量販店的進駐，卻導致過多的量販店開立於島上，包括 Wal-Mart、Future Shop、Staples 及 Home Depot 等。此時，造成許多自營的小商店因不敵競爭而歇業或倒閉。

對照愛德華王子島情況，金門的現況更令人憂心，目前島上較具競爭力之產業僅有金酒，而其他眾多的服務業，大多是小型的商店、餐廳及旅館，一旦在陸橋興建後必須面對廈門的競爭，將發生倒閉的危機。因此金門應在本身產業優勢及特色建立後，再考慮金廈大橋的興建，對金門來說會較有利。

(四)不易控管金門交通量及環境品質，金門之文化、生態等觀光特色難以維持

金門因大海屏障，海運是金門與廈門間唯一的聯外運輸工具；金廈大橋的開通將大幅改變大陸—金門間的運輸工具使用行為，便利、舒適的小汽車、客運車將替代船舶，成為金門、廈門間往來的主要運輸工具。大橋興建後當小汽車使用逐漸增

加，若無適當之控管機制，將對於金門造成交通衝擊，增加的車流量將影響金門人的生活，主要道路需拓寬、停車將是金門必須面對的另一交通課題。若需增設停車場，亦將面臨土地取得與過度的土地開發等問題。

在另一方面，金門目前對外運輸依靠的是海運與空運，透過船班與飛機班次有效控制金門進出人數，較不易造成大量人潮瞬間進出金門。金廈大橋興建後，要管制進出人數較不容易，如果金門沒有預先訂定承載量上限值，將造成金門交通及各項設施不足的窘境。

金門縣之發展計畫是以「觀光業」為主軸，維護金門生態及居住環境品質則是重要關鍵，因此維持適當的進出人數是必須考慮的重點之一。

三、不同路線之差異分析：

針對金廈大橋路線也曾有數個方案的評估，主要針對大橋座落於金門與廈門的不同落點，而有不同連結路線的選擇，經過專業評估及各界討論後，發展至今較具可行性及效益性的方案可歸納為兩條路線。一為南線，由烈嶼(小金門)西岸連結廈門島東，又稱之為「烈廈大橋」，另一為北線，所連接為金門經大嶝島到廈門翔安區。

南線之廈門端所在位於思明區，此區位於廈門南端，包括廈門本島南部及鼓浪嶼，面積約 76 平方公里，人口約 80 萬。思明區為廈門之精華地區，經貿發達，集中於三級產業，且為高所得產業聚集之所，是廈門市的經濟、政治、文化、金融中心，且擁有許多著名景點，如鼓浪嶼、南普陀寺、萬石山植物園等。

北線之所經之「大嶝島」位於福建省廈門市翔安區東南海面，與金門島最近距離僅 1,800 公尺，面積約 13 平方公里，距廈門市約 55 公里，近 2 萬人口。大嶝島等地原為東南沿海主要漁產產地，近年來才往二級產業製造業發展，該島有東南沿海最純淨海域，水質、空氣品質符合大陸國家環境一級標準，號稱「天然氧吧」，是國家白鷺自然保護區。廈門市市委會 2002 年通過「廈門市加快海灣型城市建設實施綱要」，明確把大嶝訂定為「對台旅遊貿易區」，因而擁有全中國唯一的「廈門市對台小額商品交易市場」、「英雄三島戰地觀光園」等，目前以經營「金門三寶」等台灣商品為主，並經營著中國大陸 28 個省、市、自治區上千種名、優、特產品為輔

的特色市場，吸引觀光客進行旅遊購物，以商貿促旅遊，形成特色商貿旅遊區。

翔安為廈門副都心，是廈門市物資供給集散中心，目前離廈門火車站需要兩個小時車程，翔安海底隧道預計 2010 年開通，藉時大幅縮短翔安至廈門島之行車時間。依據廈門市規劃局之規劃，翔安區將建設連接廈門本島之東通道，可改善翔安地區之投資環境，縮短廈門與泉州之間繞行距離；另闢建福廈高速鐵路，於翔安區設置客貨轉運站；將翔安大道連接高速公路，另規劃兩條主幹道路連接；翔安區未來將設立長途客運兩處，一處位於馬巷鎮，一處位於翔安大道與水劉線交接處。

比較南線及北線之差異，南線所連結為思明區，為廈門之精華地區，產業集中於三級產業，且為高所得產業聚集之所，因直接連接小金門，將可帶動烈嶼鄉的繁榮及發展，對整體金門之經濟發展成效及助益也相對為顯著。北線是連接副都心翔安之發展，對大金門所產生之觀光效益較高，而對小金門的提攜效果較小。

四、中國大陸官方對南北線兩座橋樑的最新態度

未來陸橋的連結勢必須要對岸的配合，因此在比較北線與南線兩項選擇時，中國大陸官方的態度也應加以重視。中國中交公路規劃設計院於 2005 年完成「金廈大橋預可行性和工程可行性研究」，該報告是針對北線進行研究，結論為：該橋分期修建時，各路線方案具 BOT 可行性，一次興建則不具投資效益；規劃的路線將繞行小嶝島，並擴大興建規模，提高流量預測。

依據本研究團隊於 2008 年 12 月底與廈門市政府經濟處及交通委員會綜合規劃處人員針對興建大橋相關議題進行訪談溝通，廈門市府官員的看法為，金廈大橋(北線)之興建已在 2004 年開始列入廈門建設之前期項目研究中，橋樑將是海西區高速網路的連接線之一，雖然具體的選址尚未完全確定，但是很明確的是，金廈大橋是廈門地區的交通網絡建設中的主要內容之一，目前由中國中交公路規劃設計院進行規劃中。現今的想法基本上都希望能夠藉由大嶝島來連接到金門之五龍山附近與廈門之翔安區，因此，在大嶝島上已開始有相當多之建設計畫。就大陸之想法而言，金廈大橋之興建主要是基於廈門經濟發展之全面性考量而來。也就是說，從廈門的角度來看是希望能夠積極建設金廈大橋，以滿足廈門經濟發展之需

要。另一方面，金廈大橋路線之規劃可能也有調整之可能性，因為主要是涉及到廈門地區新的建設之考量，例如：廈門在大嶼或小嶼亦有機場建設之規劃，所以可能會影響到金廈大橋最終路線之決定。依照目前規劃局之想法，金廈大橋之興建將以中國一級公路之標準-雙線四車道、行速每小時一百公里來設計。

審視上述內容，大抵可感受到對岸在態度上對於北線的支持，因為此路線的決定不僅不會影響廈門港與五通碼頭的航道，更可帶動廈門副都心翔安地區的發展，將其腹地延伸至大金門島上，只是落點未具體成案，仍待廈門的全面性規劃來決定。至於南線部分，是被列入遠期研究之方案中，主要還是就廈門發展規劃來考量。廈門方面認為，北線方面將可連接廈門與對外高速公路、高速鐵路之網絡，因此北線被認為是比較具體可行之方案。北線之落點雖然離廈門島市中心的距離較遠，但是連接兩邊之翔安海底隧道已在興建當中，預計 2010 年可以完工，屆時翔安地區與廈門島之間的運輸將會更為便利，因此就算是北線的落點現階段看起來是離市中心比較遠，所產生之觀光效益會較小，但是這問題未來一定可以解決。南線方面的工程評估目前並未進行，然而若台灣方面認為南線之建設意願比較高、或經濟效益比較大的話，雙方仍可就相關議題進行協商及討論。不過據對岸人員指出，南線方面主要涉及到的困難之處在於飛行航道以及船運航道的關係，橋樑的高度會受到許多工程限制，這些都不易克服。

另外在建橋的事宜上面，大陸方面建議由海峽兩岸雙方合資成立一主建公司負責金廈大橋全線規劃設計、材料之採購、施工，甚至未來之營運管理等相關事項。這種方式主要是參照國際慣例來處理，以避免兩岸各自建造方式及習慣之差異所造成的困擾。這部份仍涉及雙方相關政策及法律層面之問題，較為複雜，恐非短期內可解決，困難度較高，需要更高層的單位共同協商才可以達成結論。在橋樑之管理體制方面，涉及到口岸連接、檢疫等相關議題也都需要更高層的單位共同協商才可以達成結論。中國建議「兩岸兩檢」的通關方式，兩岸通關檢查站可適用各自政府的法律及查驗要求，不涉及兩地的司法管轄及通關檢查協調問題，可確保兩岸國防安全之顧慮，實施困難度較小，且在通關檢查站的建設、運作及管理上較為簡單。

第三節 運輸影響分析

金廈大橋通車後，預估將大量移轉金廈間之海運客貨量，同時大橋端聯絡道路開闢後，亦將影響地區道路系統配置，其影響程度與建議之相關配套措施分別說明如下。

一、金廈大橋交通量分析

(一)分析方法

金廈大橋交通量分析是以金門縣政府於「金門縣生活圈道路系統建設計畫，2006年2月」開發之「金門運輸需求模式」為工具，將本計畫定位之金門產業發展量更新至該模式中，透過金門與廈門間運具選擇模式，進行金廈大橋交通量分析，分析年期為大橋通車年2020年。

1.金廈間運具選擇模式

金廈間之往來目前是以船運為主，空運為輔，但因空運需先飛往台灣，經港澳再轉飛至大陸，旅行時間過長且成本過高，競爭力遠比不上船運，故搭乘率甚低，幾近於零，故在本計畫之分析模式上忽略不計空運。分析之運具僅包括金廈間船運及新增之陸運(興建跨海大橋)兩項。

金門與廈門間運具選擇模式係以運具之服務水準為變數，包括旅行時間與旅行成本，並將金門與廈門之平均所得亦納入考量中，建構之羅吉特模式為一機率密度函數，其函數式如下：

船運/跨海大橋選擇機率 $P_i = \frac{e^{V_i}}{\sum e^{V_i}}$ 式中，e為數學式基數e

的指數，也就是自然對數的基數。

V_i 為選擇船運/陸運i之效用，設定為使用船運/陸運旅行時間、旅行成本及個人年所得等變數之函數，效用函數式如下：

$$V_i = 33.803 + 0.174 \ln(\text{個人年所得}) - 4.01 \ln(\text{旅行時間}) - 2.14 \ln(\text{旅行成本})$$

2.路線方案與情境說明

- (1)金廈大橋路線方案：包括連接小金門至廈門島之南線方案；連接金門五龍山至廈門大嶝島之北線方案(金嶝大橋)。
- (2)路網假設：金門完成大小金門間之金門大橋興建；廈門完成東通隧道、翔安大道、新大線、內大線、水瓊線、水劉線等快速道路建設。
- (3)運具費率：金廈間海運、陸運費率假設如下表。

項目	項目	費用(新台幣元)	單位
海運	金廈船費	650	元/單程
	金廈船清潔費	100	元/單程
陸運	汽車燃油費	4	元/公里
	跨海大橋金門端通行費	200	元/次
	跨海大橋廈門端通行費(註)	50	元/次
	東渡-廈門車站出租車	75	元
	東渡-同安出租車	250	元
	金城-水頭計程車	200	元
	山外-水頭計程車	350	元

註：為目前海滄大橋/集美大橋之收費水準。



圖 9-3-1 金廈大橋(北線、南線)與週邊路網圖

3.陸運運具分配率

依據金廈間之往來特性，在運具分配比率上，區分為金門居民與外來旅客兩種。金門居民往來金廈之運具分配採用小客車50%、計程車10%、大客車40%；外來旅客則為小客車15%、計程車25%、大客車60%。

4.分析情境

考量兩岸即將由平日直航包機變成全面直航，因此，分析情境上假設兩岸已全面直航。

(二)金廈間運輸需求量

依據前述章節對於金門發展量體之分析，透過金廈間運具選擇模式分析之金廈間船舶、金廈大橋旅客量，請參見表 9-3-1。2016 年以前金廈間仍藉由船舶往返，2020 年加入金廈大橋後，經運具選擇模式分析之結果，北線、南線方案皆具有時間、成本之優勢，將大幅轉移船舶旅次，大多數人將透過陸運行走跨海大橋往返兩地。有北線方案時之船舶旅次僅剩金廈客運旅次之 11%，有南線方案時之船舶旅次更僅佔 6.5%。

貨運方面，除部分大型貨物需藉由船舶運送外，大部分之貨物將轉移至陸運上，預期將有 80%的量轉移至陸運。

表 9-3-1 金廈間客運量分析表

單位：人次/年，(雙向)

年期	情境	金廈間旅客量	船舶旅客量	金廈大橋旅客量
2007 年	-	725,000	725,000	-
2012 年	樂觀	2,915,740	2,915,740	-
	保守	1,840,500	1,840,500	-
2016 年	樂觀	3,268,240	3,268,240	-
	保守	2,025,960	2,025,960	-
2020 年 北線方案	樂觀	3,715,800	409,200	3,306,600
	保守	2,320,800	261,400	2,059,400
2020 年 南線方案	樂觀	3,754,000	243,600	3,510,400
	保守	2,359,000	160,000	2,199,000

資料來源：本研究估算。

(三)金廈大橋交通量分析

依據本計畫界定之發展情境，分析兩種發展情境下之兩路線方案交通量，南線方案交通量略高於北線方案，樂觀情境下兩方案之日交通量約 4,500~4,700PCU(小客車當量)，尖峰小時交通量約 630~670PCU；保守情境下之日交通量則為 2,900~3,000PCU，尖峰小時交通量為 401~423PCU。

表 9-3-2 2020 年金廈大橋交通量分析表

單位：PCU/雙向

方案	情境	日交通量					尖峰交通量 (每小時)
		小客車	計程車	大客車	大貨車	合計	
北線方案	樂觀	1,255	1,406	984	869	4,514	634
	保守	782	876	613	608	2,878	401
南線方案	樂觀	1,332	1,493	1,044	843	4,712	665
	保守	834	935	654	590	3,014	423

資料來源：本研究整理。

二、交通影響分析

(一)周邊道路

金廈北線方案將銜接至大金門五龍山接環島北路、南線方案將銜接至小金門湖井頭—雙口—后頭段接金門大橋。

根據「金門特定區都市計畫主要計畫說明書」所規劃之都市計畫道路寬度，未來大金門環島北路與小金門環島公路將分別拓寬為 30 公尺及 15 公尺，其道路尖峰雙向容量分別為 4,700PCU 及 2,200PCU。若以推估之未來年尖峰交通量與道路容量評估，金廈北線、南線方案興建後，大金門環島北路及小金門環島公路之計畫道路容量可滿足未來之交通需求。

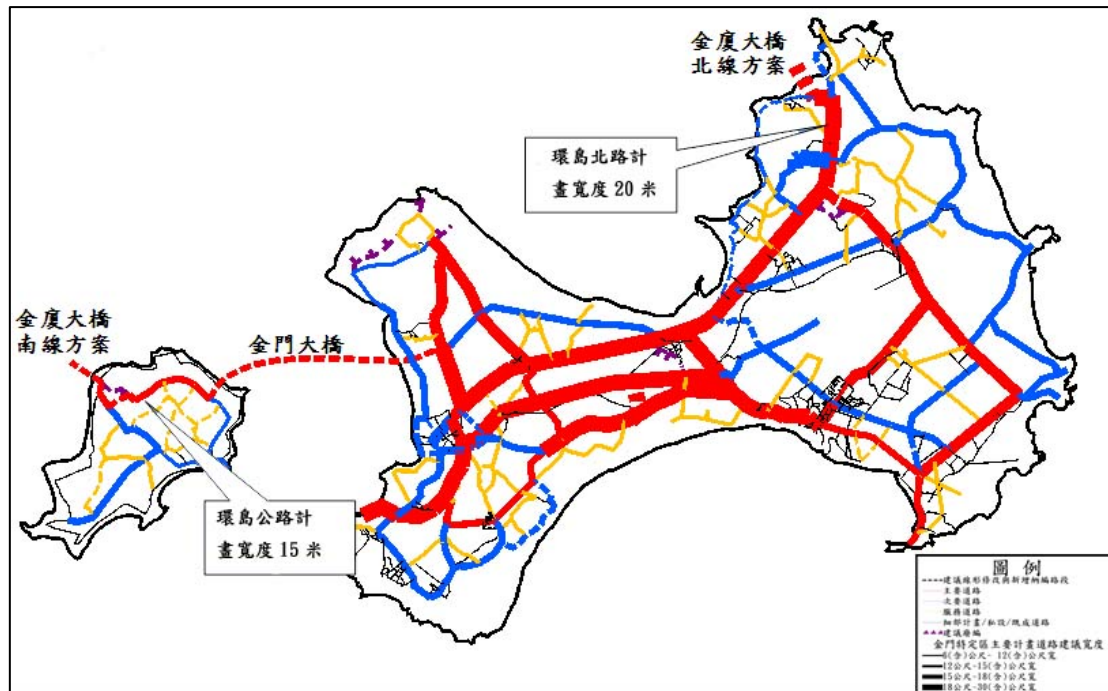


圖 9-3-2 金廈大橋北南線方案金門端連絡道

(二) 船運影響

目前金門地區金廈小三通客運業務由水頭碼頭負責，營運中航線有三條，包括金門-廈門東渡(每日往返共 20 個航班，航行時間約 60 分鐘)、金門-廈門五通(每日往返共 8 個航班，航行時間約 35 分鐘)、金門-泉州石井(每日往返共 4 個航班，航行時間約 90 分鐘)，總計每日往返共 32 個航班，營運客船共 11 艘，其中，台灣籍 6 艘，大陸籍 5 艘，營運中客運船舶資料如表 9-3-3，金廈間行駛航線見圖 9-3-3。另金門-湄州航線正在申請中。

表 9-3-3 金門小三通客運船舶資料

台籍客船	馬可波羅	東方之星	新金龍	泉州輪	金星	泉金輪
乘客定額	196	300	268	248	250	128
噸位	231	460	198	186	229	108
陸籍客船	五緣輪	新集美	捷安輪	鼓浪嶼	仙洲號	
乘客定額	338	300	300	150	182	
噸位	478	575	398	160	186	

資料來源：金門縣政府港務處

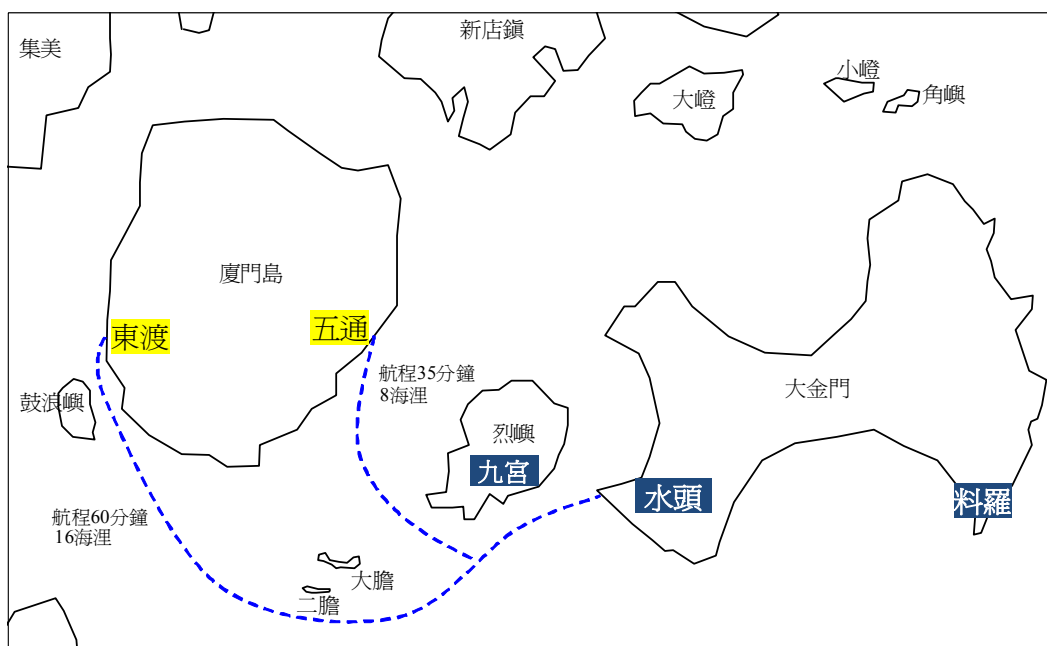


圖 9-3-3 金廈小三通航線圖

根據金門港務處統計資料(表 9-3-4),自 2001 年實施小三通後,利用此管道通行旅客即逐年增加,尤其 2008 年 6 月 19 日擴大小三通後,單月出入境旅客量皆突破 10 萬,較去年同期約成長一倍,2008 全年小三通旅次已達 97 萬人次。

表 9-3-4 金門港小三通歷年客運量統計表

年度	出境旅次 人次	入境旅次 人次	合計出入境 人次
2001	10,675	10,702	21,377
2002	27,097	26,584	53,681
2003	80,798	79,305	160,103
2004	204,433	202,505	406,938
2005	260,492	258,236	518,728
2006	313,932	309,151	623,083
2007	366,347	359,009	725,356
2008	492,715	481,771	974,486

資料來源：金門縣港務處。

貨運方面,多為金門來自大陸的進口貨運,主要為砂石、塊石、建材,及一般雜貨或農產品,近年來年貨運量皆在 30~40 萬噸(表 9-3-5)。航點包括廈門、泉州、漳州、大嶼、湄州、圍頭、寧德、福州、南安等地,營運中貨輪共 45 艘,漁船改裝為貨船計 10 艘。

表 9-3-5 金門港小三通歷年貨運量統計表

單位：噸

年別	進口					出口	進出口
	建材	雜貨	農產品	塊石	砂石	雜貨	合計
2001	16,443	-	-	-	-	5	16,448
2002	72,430	-	-	-	-	831	73,261
2003	142,833	4,874	-	-	-	592	148,299
2004	309,804	9,141	-	-	-	238	319,183
2005	381,789	-	-	-	-	546	382,334
2006	170,059	7,648	4,665	88,350	101,384	868	372,974
2007	11,112	12,365	25,182	92,879	158,681	12,764	312,984
2008	12,534	12,556	-	44,439	140,692	36,758	246,980

資料來源：金門縣港務處，本研究整理。

金廈大橋通車後，將移轉大部分小三通海運旅次，未來海運客運量將僅佔金廈間往來旅次之 6.5%~11%；貨運方面，除部分大型貨物需藉由船舶運送外，80%之貨運將移轉至陸運。兩地間運輸行為將明顯轉為以陸運為主、海運為輔。大橋通車後預期將對於海運客貨運業者帶來重大之影響，客貨運業者需面臨轉型經營之壓力。

三、相關配套措施

金廈大橋興建完工後，兩端連絡道路系統連接方式、新建大橋及闢建連絡道路可能衍生之土地取得問題，以及目前金廈間營運船舶及港埠設施轉型等因應措施，亦應一併納入考量。

(一)地區連絡道路網規劃構想

1.北線方案金門端連絡道

金門端銜接五龍山接環島北路，橋樑引道銜接至環島北路之連絡道，未來路寬與線形應依最新評估設計之結果配合留設，寬度至少應留設20米，參見圖9-3-4。

2.南線方案金門端連絡道

金門端銜接小金門湖井頭接環島公路，另配合大小金門跨海大橋，提供大小金門與廈門間之陸路通連，因此，小金門湖井頭—雙口—后頭段、金門大橋、慈湖路湖下一環島西路山灶、環島西路為重要連絡道。其中烈嶼雙口—淨水場段、

金門大橋(后頭—湖下)、湖下—山灶建議預留道路，路寬至少應留設15米，參見圖9-3-5。

(二)留設通關檢查管制區腹地

金廈大橋使用之陸上土地除橋樑引道外，需考量兩岸人員及車輛之管制，在橋樑端點留設足夠之土地空間，作為通關檢查管制區設置之用，粗估此部分最低需求土地面積約2公頃。

北線方案鄰近已廢棄之五龍山軍方基地，土地面積約4.2公頃。南線方案於西方至湖井頭間有帶狀之國家公園管轄之防風林地，土地面積約2~3公頃。兩路線方案端點皆有足夠之空間作為通關檢查管制區。

(三)土地取得

金廈大橋使用之陸上土地包含橋樑、引道、通關檢查管制區等，兩路線方案詳細之土地取得方式、經費，建議於後續可行性規劃研究時進行詳細之查估。未來需使用到之土地若為公有土地，可採「撥用」方式取得，私有土地可與所有權人進行協議價購，如協議不成則依法徵收。未登錄之海域部分，如無其他必要因素，為免土地管理法令適用爭議，建議得暫不予登錄取得。

(四)金廈間船舶經營模式

金廈大橋通車後，目前營運中小三通客運船舶可轉型經營海上觀光業務，搭配大膽島、二膽島與海上觀賞金門大橋、金廈大橋風光等行程，吸引觀光客，此部分之航線可開放由民間業者提出經營申請。此外，未來金廈間客船班次可由現況班次略微減少，或因應遊客包船需求，出海觀光。

(五)港埠硬體建設規劃

由於廈門市發展遊艇產業方向明確，已持續投入大量資源進行相關硬體建設，開發力道強勁，未來應深入瞭解廈門島遊憩港/遊艇碼頭規劃與經營模式，評估金門港埠是否能佔區位之利基，及早投入資源進行規劃建設，共同形成完整的金廈遊憩水域，提供多元的金廈生活圈娛樂活動。此規劃方向除可避免一旦金廈大橋通車後水頭港既有硬體設施閒置現象，亦有利吸引潛在民間投資商積極參與建設及營運水頭商港。

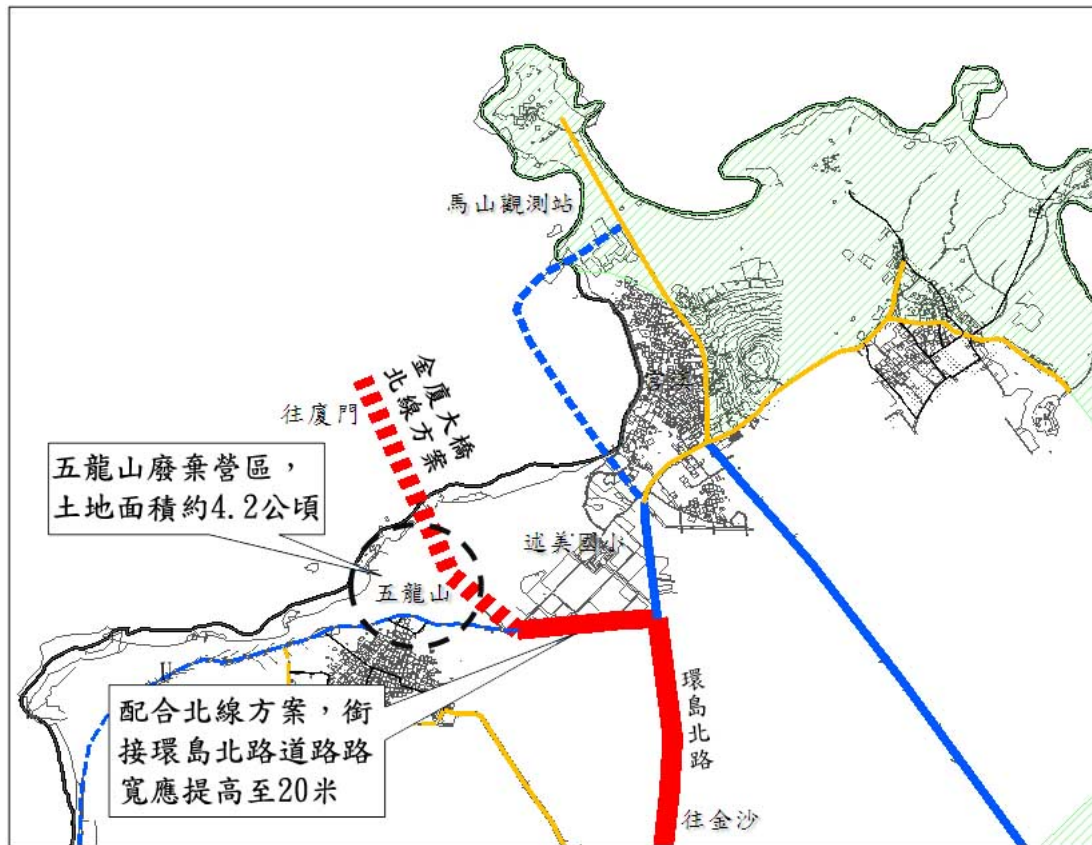


圖 9-3-4 金廈大橋北線方案金門端連絡道

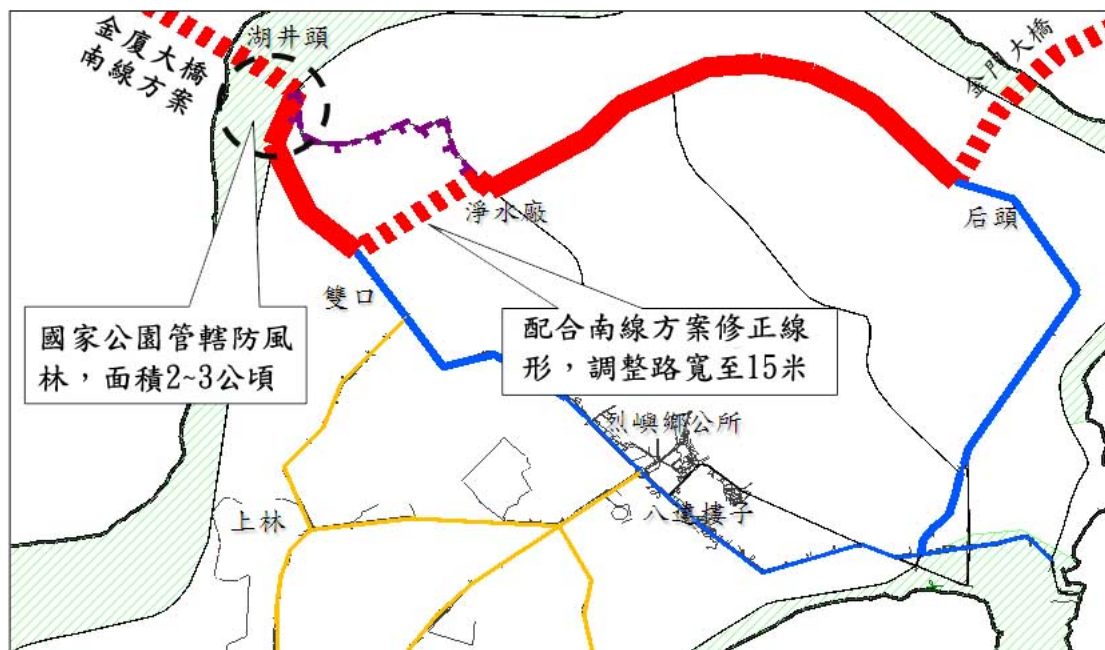


圖 9-3-5 金廈大橋南線方案金門端連絡道

第四節 成本效益評估

國內過去曾有兩項計畫探討金廈大橋興建之效益，包括「金馬地區交通運輸系統發展構想—金門地區，交通部運輸研究所，2003年」曾進行小金門至廈門島之金廈大橋(南線方案)成本概估與正負效益比較，但並非完整之成本效益分析；「金門縣金嶺大橋興建工程可行性及方案研究，金門縣政府，2006年」進行之大金門至廈門大嶺島之金嶺大橋(北線方案)評估，則包含完整之工程評估、經費概算與經濟效益分析。

小金門至廈門島之南線方案位於金廈海域上，此海域為廈門高崎機場之飛航管制區，飛機航線是由此海域之南往北進入高崎機場，因此，有高度之管制，此海域亦為廈門港航道。過去金門縣府曾提過金廈大橋於廈門端可落柱於何厝銜接呂嶺路，然此區位目前已開發為廈門島東側香山國際遊艇港，無法落柱，加上香山國際遊艇港規劃行駛十萬噸級郵輪，因此，橋樑設計不能過低影響郵輪通行，亦不能過高，以免影響飛航安全，且橋樑需避開遊艇港開發工程，尋找適當之區位佈設，此方案須由兩岸政府高層進行協詢後，合組團隊進行細部之方案討論與協調。由於南線方案之工程限制與路線不確定性甚高，建橋之可行性必須審慎評估，此部分牽涉工程路線規劃、區位選址、兩岸政府之海域、航線、航道之資料提供與分析，建議政府可先行委託專案辦理南線方案之工程可行性評估。由於在工程可行性評估之前，南線方案之建設成本無法有效掌控估算，故本計畫僅就北線方案進行成本效益評估，並就南、北線方案之效益項進行比較。

本節之分析評估是以本計畫估算之金門發展量體，重新分析金廈大橋興建後之運輸效益及其他間接效益，興建成本則參考前述金門縣金嶺大橋興建工程可行性及方案研究之成本資料。以下就評估方法、分析假設條件、計畫成本、效益項、計畫成本效益與敏感度分析等分別說明之。

一、評估方法

經濟效益評估是以成本效益分析法為基礎，將計畫方案產生之成本及對於整體大眾效益予以貨幣化並進行分析。本計畫將以淨現值、益本比及內生報酬率為評估指標，評估金廈大橋興建是否具經濟效益可行性，評估指標方法說明參見第八章第四節。

二、分析假設條件

交通建設計畫之投資建設與營運期長達數十年，期間可能影響分析結果之因素錯綜複雜，故需進行若干之假設以利分析，假設條件說明如下：

(一)評估年期

以工程完成後營運 30 年作為效益分析期間，成本分析年期則包含前置作業與管理維護期間，考量跨海大橋之興建牽涉到兩岸政策的協商與相關修法事宜，尚無法直接動工興建，在此設定 2014 年為工程起始年，2020 年為通車年，2049 年為評估目標年。上述分析皆以 2008 年作為貨幣基礎年。

(二)折現率

由於評估期間較長，資金時間成本應納入考量，一般公共建設多參照政府公債利率作為計算的基礎，考量近五年來公債利率維持在 1~3% 及經建會其他重大計畫採用之折現率，經綜合考量後以 4% 作為分析之折現率，並就不同折現率進行方案敏感度分析。

(三)物價上漲率

依據行政院主計處公佈之過去 10 年物價指數平均成長率，本評估估算未來之年物價上漲率為 1.5%，據以推估各年期之成本，如建造成本、管理維護成本等。

(四)薪資上漲率

依行政院主計處公佈之「薪資與生產力統計表」，過去 10 年受僱經常性薪資平均年上漲率約 1.4%。本參數主要用於以基年單位時間價值為基礎，依成長率計算各年期之單位時間價值，再乘上總節省之時間，即可得各年期之旅行時間節省效益。

(五)運量

本計畫分析之金門發展情境以 2020 年為目標年期，由於廈門之發展已逐漸趨近飽和，未來預期亦將平緩成長，甚至減少，因此，本計畫之相關產業發展量體及交通量分析僅至本計畫目標年 2020 年，考量 2020 年~2049 年間發展平緩，因此，假設此期間之發展量僅小幅成長，每五年以 1% 成長率增加。

本計畫相關運量之分析係以金門縣政府於「金門縣生活圈道路系統建設計畫，2006年2月」開發之「金門運輸需求模式」作為分析工具，將本計畫定位之金門產業發展量更新至該模式中，進行金廈大橋交通量分析與運輸效益值推估。

三、計畫成本分析

以「金門縣金嶼大橋興建工程可行性及方案研究，金門縣政府，2006年」估算之金門五龍山至廈門大嶼島路線方案成本作為計畫評估分析之依據。計畫成本說明如下：

(一) 興建工程費用

包含橋樑本身之造價、規劃設計、監造、工程管理費、工程預備金、土地徵收及補償費用等，總建造成本詳列於表 9-4-1，合計總費用為 112.7 億元。其中，用地徵收費用是以最新公告現值加成計算，各方案行經五龍山陸地用地面積約 60,000 平方公尺(五龍山)，用地每平方公尺約 900 元，粗估用地費為 5,400 萬元。

(二) 營運維護成本

跨海大橋興建完成後，每年經常性之維修養護費用包括橋樑檢測及橋樑維修、補強費用等，每年需 6,280 萬元，以兩岸管轄之橋樑長度區分費用，金門為 3,530 萬元、廈門 2,750 萬元。

表 9-4-1 金廈大橋(北線)興建成本

單位：百萬元新台幣(2006年幣值)

路線項目	單位	數量	成本
1.直接工程費用	式	1	10,141.3
2.初、細設計費用	式	1	294.1
3.監造費	式	1	223.1
4.工程管理費	式	1	152.1
5.工程預備金	式	1	405.7
6.用地取得與拆遷費用	式	1	54.0
總建造費用			11,270.3

註：初、細設計費為直接工程費用之 2.9%；監造費為直接工程費用之 2.2%；工程管理費為直接工程費用之 1.5%；工程預備金為直接工程費用之 4.0%。

資料來源：「金門縣金嶼大橋興建工程可行性及方案研究」，金門縣政府，2006年，及本研究整理。

四、計畫效益

金廈大橋的效益分析可分為「直接效益」及「間接效益」。直接效益為大橋興建後，可提供金門與廈門間便捷可靠之運輸服務等相關運輸效益。間接效益為大橋所產生可附加於直接效益上之價值，包括觀光效益、地價上漲、增加之就業機會等可量化或不可量化之效益，參見表 9-4-2。定性之影響分析參見本章第二節之社會及產業影響分析。

表 9-4-2 效益評估項目表

項目	細項	定量	定性
直接效益	旅行時間節省	◎	
	運輸成本節省	◎	
	運輸服務可靠性提升	◎	
間接效益	觀光效益	◎	
	地價上漲效益	◎	
	就業機會增加		◎
	加速金廈生活圈之整合		◎
	提供金門多元緊急醫療救護支援		◎

資料來源：本研究整理。

(一)直接效益

1.旅行時間節省

現今金廈間之交通工具為船運，班次為每小時一班，航程約60分鐘，跨海大橋路段僅需不到10分鐘之車程可達彼岸，考量船運除船行時間外，尚須使用陸上接駁、候船等時間因素，透過運輸路網比較金門5鄉鎮往來廈門6行政區之船運、陸運(經跨海大橋)兩種運輸行為之平均時間，經分析平均每一陸運旅次可較船運節省車/船內時間39分鐘，接駁/轉乘/等候時間約25分鐘。大橋興建後之陸運可使居民與旅客節省相當多旅行時間，增加經濟效益。

依據前節之分析，預期因跨海大橋在旅行時間、成本方面較具優勢，金廈間往來之旅次，搭船比率將僅剩下11%，其餘轉移至陸運上。貨運方面，預期將有80%的量會轉移至陸運上。旅行時間節省分析對象包括金門當地居民、臺灣經金門中轉大陸、大陸居民三類，分析項目上包括車內、船上、候船、轉乘等時間，預計通車30年可節省10,933萬小時。

單位時間價值參數係參考交通部運輸研究所於「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究(2/2)期末報告,2008年11月」中之建議,以一般化參數(不分旅次目的)與工資率(個人年經常性收入)之比例值換算而得當年之時間價值,一般化時間價值為當地工資率之65%,大陸的時間價值預期由現況約臺灣之40%,提升至目標年之80%。

將年節省時間乘以單位時間價值後,即可得分年旅行時間節省效益值,30年合計之效益值為52.8億元(2008年幣值),參見表9-4-3。

表 9-4-3 旅行時間節省效益表

年期	節省時間 (小時)			單位時間價值 (元/小時)		分年節省效益 (千元)	
	金門居民	臺灣本島	大陸	金門/臺灣	大陸	當年幣值	折現值
2020	246,061	644,179	2,636,817	131.7	65.9	290,968	178,279
2049	263,808	690,645	2,827,029	242.7	194.1	780,408	146,367
30年合計	7,627,488	19,968,545	81,737,325	-	-	16,099,950	5,280,203

資料來源：本研究整理。

2.運輸成本節省

大橋興建後,現有之金廈間船舶可減少航班,每年船舶營運成本支出可望減少,此部分可視為運輸成本節省效益。依據運量預測之分析結果,未來船舶之使用量將大幅轉移至跨海大橋上,考量未來船舶仍具有觀光價值,因此,假設未來船舶班次將由現況每小時一班,縮減為每兩小時一班船,金門往返廈門東渡、五通碼頭由每日28航班縮減為14航班,如此每日可減少14航班。參考船舶業者所提供之每航次3萬元作為估算航班節省之單位航次成本(僅計油耗),如此年節省船班數乘以單位營運成本後,即可得分年運輸成本節省效益值,30年合計之效益值為22.02億元(2008年幣值),參見表9-4-4。

表 9-4-4 運輸成本節省效益表

年期	節省之年船班數	單位營運成本(元/船次)	分年節省效益(千元)	
			當年幣值	折現值
2020	4,746	35,869	170,232	104,303
2049	4,746	55,237	262,154	49,167
30年合計	142,380	-	6,390,289	2,202,897

資料來源：本研究整理。

3.運輸服務可靠性提升效益

大橋興建後，可改善目前金廈間船舶受天候影響無法提供旅客之運輸服務，造成旅客無法完成旅程所產生之成本，由於金廈間受颱風海象之影響，全年平均有15天無法提供船運服務，未來金廈大橋完工後將可提供全年無休之運輸服務，大橋可改善即有船舶之運輸服務可靠性。

此效益之分析方式為假設無大橋時，受天候影響之年天數內使用船運於陸路段之延人小時，因大橋興建後，此部分之時間即可節省，同樣亦可算出陸路段之延車公里，求出旅客旅行成本之節省，此兩項即為運輸服務可靠性提升之效益。

單位行車成本參數係參考交通部運輸研究所於「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究(2/2)期末報告,2008年11月」中之建議，以「油價」除以「每公升汽油可行駛里程數」，便可推估出依車速、油價變動的燃料成本，再加總平均每公里非燃料成本與折舊，即為行車成本；單位時間價值同旅行時間節省引用之參數。

將延人小時乘以單位時間價值加上延車公里乘以單位行車成本後，即可得分年運輸服務可靠性提升效益值，30年合計之效益值為2.28億元(2008年幣值)，參見表9-4-5。

表 9-4-5 運輸服務可靠性提升效益表

年期	受天候影響年使用	受天候影響年使用	單位時間價值 (元/小時)	單位行車成本 (元/公里)	分年效益(千元)	
	船運陸路段延人小時	船運陸路段延車公里			當年幣值	折現值
2020	44,742	744,415	131.7	13.4	15,898	9,741
2049	47,980	798,110	242.7	20.7	28,160	5,281
30年合計	1,387,010	23,075,679	-	-	665,581	227,638

資料來源：本研究整理。

(二)間接效益

1.觀光效益

金廈大橋完工後，除通車使得金廈之交通路網得以銜接，來往兩地之時間與成本皆可降低外，由於兩岸跨海大橋亟具觀光旅遊價值。依據本計畫觀光產業部門之推估，此效應每年將新增64~68萬觀光人次至金門旅遊，此部分新增之觀光人潮可望為金門帶來觀光收入。依據行政院主計處進行

之國人旅遊狀況調查，國人每人每次平均花費約1,989元(含有、無過夜)，參見表9-4-6，換算為金門新增之年消費總額約15.14~25億元，以上述花費類別之平均利潤率約12%計算，則金門年利潤額為1.82~3億元，合計30年之觀光效益值為24.18億元(2008年幣值)，參見表9-4-7。

表 9-4-6 2007 年國人旅遊每人每次平均花費表

項目	交通	住宿	餐飲	娛樂	購物	其他	合計
每人每日平均花費(元)	495	316	471	141	421	145	1,989

資料來源：中華民國 96 年國人旅遊狀況調查，行政院主計處，2008 年。

表 9-4-7 觀光效益表

年期	年增加 旅客數	消費金額 (元/日)	消費總額 (千元)	利潤額 (千元)	觀光效益(千元)	
					當年幣值	折現值
2020	636,700	2,378	1,514,126	181,695	181,695	111,326
2049	682,640	3,662	2,499,967	299,996	299,996	56,265
30 年合計	19,736,880	-	58,892,684	7,067,122	7,067,122	2,417,948

資料來源：本研究整理。

2.地價上漲效益

依據相關經驗與研究顯示，運輸設施的改善與交通計畫的建設，可提高地區可及性(Accessibility)，進而帶動地區發展與土地價格上漲，目前廈門島市中心商業區的地價約為金城商業區的六倍，廈門大嶼所屬之翔安區地價亦為金城市區之兩倍高，未來大橋通車後，勢必有助於拉近兩地之地價水準。由於地價上漲效益假設參數選用不易，且影響因子複雜，依據內政部地政司「影響地價區域因素評價基準，2003年4月」指出，影響地價之區域因素主要項目，計有土地使用管制、交通運輸、自然條件、土地改良、公共建設、特殊設施、工商活動、房屋建築現況、發展趨勢及其他影響因素等，其中，交通運輸對於地價上漲之效益已於本計畫之直接效益中估算(包含旅行時間、運輸成本等)，因此，估算地價上漲時，必須扣除此部分之因素，以免重複計算。

參考內政部地政司估計地價變化時，按影響地價區域因素主要項目，分別依影響地區因素評價基準表，估計目標地價區段之區段地價，其中，交通運輸之影響範圍區間百分比最大為200%，佔影響地價上漲項目之30%。本計畫依穩健

平緩原則估算金門地價之效益，保守假設金廈大橋通車後，金門之商業、住宅區地價可上漲50%，扣除30%重複計算之交通效益，另10%屬經濟成長因素，60%為間接帶來之地價上漲效益。

依據臺閩地區都市土地平均區域地價公布之金門各地區地價，以現有金門都市計畫區之商業、住宅(含自然村)面積，乘以預期上漲地價，則可求算金門之土地增值價值，約83.7億元(換算為2008年幣值約51.3億元)，參見表9-4-8。

表 9-4-8 地價上漲效益表

土地類型	商業區	住宅區	合計
土地面積(公頃)	35.67	1,305.07	-
地價(公告現值, 元/平方米)	17,236	1,670	-
大橋興建後預期地價(元/平方米)(地價*150%)	25,850	2,510	-
扣除交通因素區段地價(元/平方米)(地價*130%)	22,410	2,170	-
土地價值增值(百萬元)	1,846	6,525	8,371

資料來源：臺閩地區都市土地平均區域地價，行政院主計處，2008年3月。及本研究整理計算。

五、成本效益評估

依前述之計畫成本及可量化之計畫效益項目，進行成本效益評估，評估結果參見表 9-4-9 所示。金廈大橋(北線)計畫之淨現值為 67.3 億元，其中，可量化效益項中以旅行時間節省效益佔比之 34.6%最高，其次為地價上漲之 33.6%、觀光效益之 15.8%、運輸成本節省效益之 14.4%。計畫之內生報酬率為 11.20%，益本比為 1.79，上述指標顯示金廈大橋興建計畫具經濟可行性。

金廈大橋興建計畫中之三項運輸效益合計佔 50.5%，觀光與地價上漲等間接效益佔 49.5%，就離島地區而言，本計畫之運輸效益已佔五成之總效益，比重相當高，而藉由運輸建設間接帶動離島地區之發展與創造觀光效益，亦為本計畫之重點效益之一。

表 9-4-9 金廈大橋(北線)經濟效益評估表

項目		現值 (千元/2008年幣值)	百分比
總成本	興建成本	7,849,066	92.0%
	營運維修成本	679,361	8.0%
	小計	8,528,426	100.0%
總效益	旅行時間節省	5,280,203	34.6%
	運輸成本節省	2,202,897	14.4%
	運輸可靠度提升	227,638	1.5%
	觀光效益	2,417,948	15.8%
	地價上漲效益	5,128,942	33.6%
	小計	15,257,628	100.0%
淨現值		6,729,202	
益本比		1.79	
內生報酬率		11.20%	

資料來源：成本項目引用金門縣政府「金門縣金嶼大橋興建工程可行性及方案研究」，其他項目為本研究整理。

六、敏感度分析

金廈大橋具經濟效益可行性，以下就折現率、建造成本、地價上漲幅度等重要參數，分析經濟效益敏感度，結果參見表 9-4-10，說明如下：

- (一)本計畫在下述各參數變動分析條件下，除地價上漲-20%、建造成本+20%時之內生報酬率偏低外，其餘條件仍具經濟效益可行性。地價上漲因素為三項變數中最敏感的項目，其次為建造成本變動、折現率變動。
- (二)當地價上漲-20%時，淨現值僅 46.8 億元、益本比 1.55、內生報酬率 8.43%，此變動顯示金廈大橋之興建必須搭配土地開發導引配套措施，藉由跨海大橋興建之契機，加上適度之開發，創造金門土地增值之效益。
- (三)當折現率上調至 6%時，淨現值仍有 30.9 億元、益本比 1.45 之水準。
- (四)由於跨海大橋興建工程之技術難度高、費用亦龐大，因此，對於建設成本與時程之管控相當重要，當建造成本增加 20%時，內生報酬率將下降至僅 8.63%。

表 9-4-10 金廈大橋(北線)經濟效益敏感度分析表

折現率	2%	4%(採用方案)	6%
總成本現值(千元)	10,538,487	8,528,426	6,942,825
總效益現值(千元)	23,891,159	15,257,628	10,032,656
淨現值(千元)	13,352,672	6,729,202	3,089,831
益本比	2.27	1.79	1.45
內生報酬率	11.20%	11.20%	11.20%
建造成本	方案-20%	採用方案	方案+20%
總成本現值(千元)	6,822,741	8,528,426	10,234,112
總效益現值(千元)	15,257,628	15,257,628	15,257,628
淨現值(千元)	8,434,887	6,729,202	5,023,516
益本比	2.24	1.79	1.49
內生報酬率	14.95%	11.20%	8.63%
地價上漲	方案-20%	採用方案	方案+20%
總成本現值(千元)	8,528,426	8,528,426	8,528,426
總效益現值(千元)	13,205,964	15,257,628	17,309,292
淨現值(千元)	4,677,538	6,729,202	8,780,866
益本比	1.55	1.79	2.03
內生報酬率	8.43%	11.20%	14.63%

資料來源：本研究整理。

七、南線與北線方案效益比較

南線方案在工程不確定且建設成本無法有效掌控估算下，因此，無法進行南線方案詳細之成本估算與成本效益評估。

透過兩路線方案與廈門之區位關係，初步比較兩方案之效益差異，從區位關係來看，南線方案因鄰近廈門市主要發展區，在旅行時間節省效益、觀光效益、地價上漲效益、加速金廈生活圈之整合效益將高於北線方案，其它效益項目則兩方案相近(參見表 9-4-11)。

初步評估金廈大橋南線對於金門地區整體發展之效益明顯優於北線，但因南線路線方案及工程技術可行性皆有待進一步確認，建議後續另案辦理工程可行性規劃評估後，再進行南線方案之整體經濟效益評估，較為客觀。

表 9-4-11 金廈大橋南線與北線方案效益比較表

項目	細項效益	南線與北線 效益比較	說明
直接 效益	旅行時間節省	↑	南線方案交通量略高於北線方案，且與廈門主要發展區之時間距離亦較短，在旅行時間節省效益上高於北線方案。
	運輸成本節省	↑	大橋興建可減少既有船舶之營運成本，然考量未來船舶將轉型經營，假設兩方案皆仍有少數船班營運，則南線優於北線。
	運輸服務可靠性提升	—	兩方案皆可改善目前金廈間船舶受天候影響，造成旅客無法完成旅程所產生之成本，有助於改善金廈運輸服務可靠性。
間接 效益	觀光效益	↑	兩路線方案皆可拉近與大陸之時間距離，對金門皆有觀光效益，而南線方案鄰近廈門主要風景據點，對小金門觀光效益之提升又高於北線方案。
	地價上漲效益	↑	南線方案鄰近廈門市區，對於小金門地價提升相當有幫助，對大金門地價之影響，兩方案之效益相當。
	就業機會增加	—	兩方案相近。
	加速金廈生活圈之整合	↑	兩方案皆有助於提升金廈生活圈之整合，南線方案由於鄰近廈門島，對於金廈生活圈之整合效益略高。
	提供金門多元緊急醫療救護支援	—	兩方案皆有助於提升金門緊急醫療救護支援。

註：「↑」為南線方案效益高於北線方案、「—」為兩方案效益相近。

資料來源：本研究整理。

第五節 綜合評估與建議

一、綜合評估

金廈大橋興建後最直接的效益為提供金廈間可靠便捷之運輸服務等相關運輸效益；間接效益為大橋所產生可附加於直接效益上之社會產業經濟價值，包括觀光效益、地價上漲、增加之就業機會等定量或定性之效益，此兩部分之效益評估說明如下。

(一) 定量效益

金廈大橋共有南、北兩路線方案，南線方案受廈門高崎機場航線航高限制、金廈海域航道、香山國際遊艇港開發案之影響，工程路線未能確定，在工程不確定且建設成本無法有效掌控估算下，無法進行南線方案詳細之成本估算與成本效益評估，故僅就北線方案進行成本效益評估。

北線方案以大橋工程完成後營運 30 年作為效益分析期間，成本分析年期則包含前置作業與管理維護期間，2014 年為工程起始年，2020 年為通車年，2049 年為評估目標年。效益評估結果計畫總效益值為 67.3 億元(2008 年幣值)，以旅行時間節省效益佔比之 34.6% 最高，其次為地價上漲之 33.6%、觀光效益之 15.8%、運輸成本節省效益之 14.4%。整體來看，運輸效益合計佔 50.5%，其它效益佔 49.5%(參見圖 9-5-1)，跨海大橋創造之直接運輸效益略高於間接效益，藉由金廈大橋之橋樑效果，除為金門帶來運輸效益外，亦可帶動金門之發展與創造觀光效益。

另透過南、北兩路線方案與廈門之區位關係，比較兩方案之效益差異，從區位關係來看，南線方案因鄰近廈門市主要發展區，在旅行時間節省效益、觀光效益、地價上漲效益、加速金廈生活圈之整合效益將高於北線方案，其它效益項目則兩方案相近。因此綜合而言，南線方案對金門的發展來說較為有利。

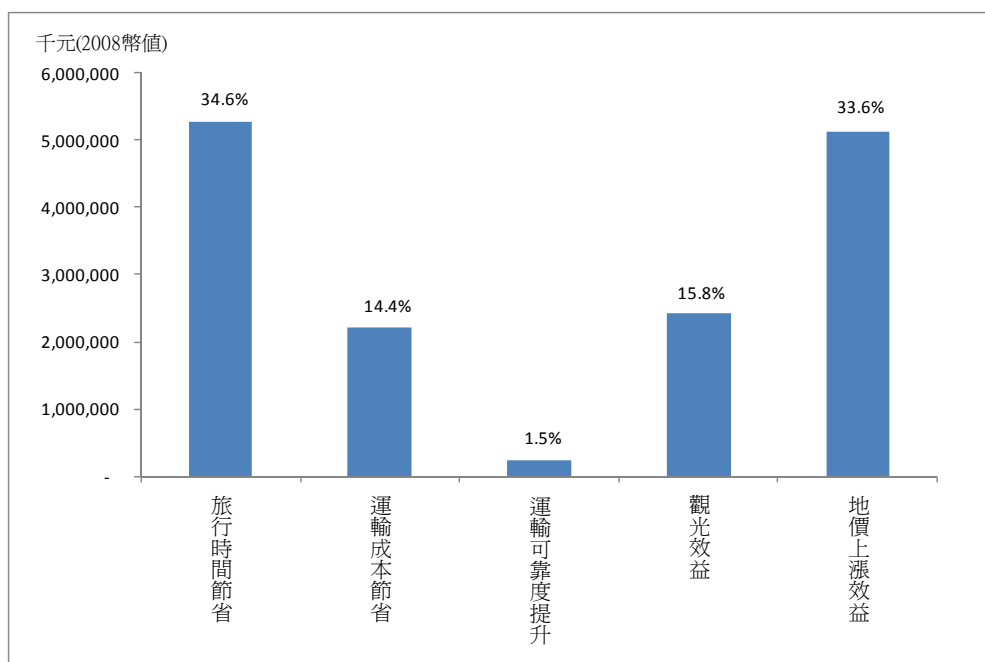


圖 9-5-1 金廈大橋(北線)各項效益值比較圖

(二)定性效益

本研究將金廈大橋建設目的設定為：藉由陸橋的興建協助金門產業發展，尤其是針對金門縣政府之施政主軸「觀光立縣」之地方發展計畫，希望能吸引更多來自中國的旅客。在發展金門觀光產業之同時，也應讓觀光產業所能產生之正面效益同時擴散至小金門。

陸橋的連結是有助於生活圈之形成，從區域經濟的角度來看，橋樑興建完成定會使得金門地區的發展與廈門越來越密切。從我方之角度來看，金廈經濟圈的構想是因為金門本身的腹地十分有限，且與臺灣本島距離甚遠，所以必須藉由廈門，在產業發展策略上使大陸東南沿海能成為金門的腹地。若廈門及金門各有其比較優勢條件，而雙方的比較優勢又能結合，便可以產生更大的經濟效益。然就現實面來看，廈門經濟特區經十幾年來的建設及改革，不論是投資環境、基礎建設、各級產業現況相較於金門都有絕對及相對的規模和優勢，在金門整體產業目前競爭力不足的情況下，金廈大橋的驟然開通，可能導致金門向廈門極化現象更為嚴重，必須審慎思考。

此外，針對金門縣之「觀光業」為主軸之地方發展計畫，維護金門環境及居住品質是重要關鍵，大橋興建後當汽車使用逐漸增加，增加的車流量將影響金門環境特色，且也有增設停車

場及拓寬道路的需求，因此亦將面臨過度的土地開發等問題。目前金廈兩岸之往來以船運為主，雖然耗時較多，但卻可藉此調控金門進出人數。

就金門亟欲發展之觀光業來說，現今金門觀光軟硬體設施及品質難以與廈門相抗衡，因此，金廈大橋之興建會使得金門二日遊以上的行程將更難推動，觀光所能產生之效益亦無法擴大。

因此，為維護金門環境特色及居住品質，並減輕廈門之磁吸作用，必須審慎考量金廈大橋興建之時機及必要性。若一定要以金廈大橋作為金門聯外運輸主軸，亦應待金門觀光產業競爭力提升，並具有特殊優勢後，再考慮金廈大橋之興建。若要考慮興建金廈大橋，則建議以南線優先。由於金廈大橋南線(烈廈)連接的端點為小金門及經濟發展較優的廈門本島，而北線(金澄)連接的端點為大金門及發展較為落後的大嶝島及翔安區，所以南線之興建較有機會讓小金門接收廈門本島發展之擴散效果，對平衡大、小金門之發展有所助益，若是北線之興建，恐造成烈嶼發展的瓶頸及邊陲化。

二、具體建議

(一)大橋興建具成本效益可行性

金廈大橋(北線)興建工程建造費用約 112.7 億元，營運後之每年支出約 6,280 萬元，以兩岸管轄之橋樑長度區分費用，金門負擔 3,530 萬元、廈門 2,750 萬元。根據此計畫成本及可量化之計畫效益項目進行之成本效益評估，評估之計畫淨現值為 67.3 億元，計畫之內生報酬率為 11.20%，益本比為 1.79，此 3 項指標皆顯示金廈大橋(北線)興建計畫具成本效益可行性。

另依據南、北線方案之效益項比較來看，初步評估金廈大橋南線對於金門地區整體發展之效益高於北線，但因南線路線方案及工程技術皆有待進一步確認，建議後續另案辦理工程可行性規劃評估後，再進行南線方案之整體經濟效益評估，較為客觀。

而由北線方案之經效敏感度分析可看出地價上漲、建造成本兩項因素相當敏感，當地價上漲幅度-20%時，淨現值僅 46.8 億元、益本比 1.55、內生報酬率 8.43%，此變動顯示金廈大橋

之興建必須搭配土地開發導引配套措施，藉由跨海大橋興建之契機，加上適度之開發，創造金門土地增值之效益。而建造成本變數敏感度大亦反映計畫之執行與管控必須更加審慎。

(二)其他因應配套措施

大橋興建尚須考慮其他的因應配套措施如下：

1.地區連絡道路網規劃構想

北線方案金門端銜接五龍山接環島北路，橋樑引道銜接至環島北路之連絡道，其路寬與線形未來應依最新評估設計之結果配合留設，寬度至少應留設20米。南線方案金門端銜接小金門湖井頭接環島公路，另配合大小金門跨海大橋，提供大小金門與廈門間之陸路通連，因此，小金湖井頭一雙口一后頭段、金門大橋、慈湖路湖下一環島西路山灶、環島西路為重要連絡道。其中烈嶼雙口一淨水場段、金門大橋(后頭一湖下)、湖下一山灶建議預留道路，路寬至少應15米。

2.留設通關檢查管制區腹地

金廈大橋需在橋樑端點預留足夠之土地空間，作為通關檢查管制區設置之用，管制兩岸人員及車輛之往來，粗估此土地需求面積約2公頃。北線方案鄰近已廢棄之五龍山軍方基地，土地面積約4.2公頃。南線方案於西方至湖井頭間有帶狀之國家公園管轄之防風林地，土地面積約2~3公頃。兩路線方案端點皆有足夠之空間作為通關檢查管制區。

3.土地取得

金廈大橋使用之陸上土地包含橋樑、引道、通關檢查管制區等，兩路線方案詳細之土地取得方式、經費，建議於後續可行性規劃研究時進行詳細之查估。

4.金廈間船舶經營模式

金廈大橋通車後，既有小三通客運船舶可轉型經營海上觀光業務，搭配大膽島、二膽島與海上觀賞金門大橋、金廈大橋風光等行程，吸引觀光客，此部分之航線可開放由民間業者提出經營申請。

5.港埠硬體建設規劃

未來應深入瞭解廈門島遊憩港/遊艇碼頭規劃與經營模式，評估金門港埠是否能佔區位之利基，及早投入資源進行規劃建設，共同形成完整的金廈遊憩水域，提供多元的金廈生活圈娛樂活動。此規劃方向除可避免一旦金廈大橋通車後水頭港既有硬體設施閒置現象，亦有利吸引潛在民間投資商積極參與建設及營運水頭商港，進一步提供地方相關產業成長之契機。

(三)經濟及社會面可能的負面影響須審慎思考

對照目前金、廈兩地的經濟發展現況，金門與廈門間陸橋連結之效益不能完全像一般公共建設一樣，僅以成本效益的評估結果來做為決策之依據。以金門中長期發展規劃來看，更須關注的是金門因連接廈門所帶來的全面性發展效果，即金門的優勢是否得以強化，還是反而造成金門負面發展的結果。尤其是金廈大橋之興建對金門經濟及社會面所可能造成的負面影響是不能忽視之重要考量要素。以國外的案例及目前金門與廈門之發展現況來說，金廈大橋的興建是否造成金門向廈門傾斜的極化現象更加嚴重，值得注意。為避免金門在金廈生活圈之邊陲化，並可收廈門島發展之擴散效果而非磁吸效應，金廈大橋之興建應待金門之競爭力與廈門相若時再考慮興建，這樣對金門才較有利。

(四)儘速辦理南線方案之工程可行性評估

北線方案具經濟效益可行性，然依據南、北線方案之效益項比較來看，初步評估金廈大橋南線對於金門地區整體發展之效益高於北線，但因南線路線方案及工程技術可行性皆有待進一步確認，建議儘速辦理南線方案之工程可行性評估，客觀分析對金門最有利的路線方案。

(五)其它建議

大橋的興建需由兩岸共同執行，非僅單方面能處理，本計畫從成本效益面向評估金廈大橋具興建可行性，惟其它如政治、國防安全等可行性並未納入考量。未來若亦具有政治、國防安全之可行條件下，建議可採兩岸合作執行之方式推動大橋之興建，包含以下執行策略之合作與評估。

- 1.成立「跨海大橋建設基金會」，專人負責推動、興建事宜。
- 2.大橋興建、經營管理與財務模式確認，評估由政府興建經營或民間參與之方式。
- 3.兩岸通關機制研擬，評估適用金廈之通關方式，如：「兩地兩檢」、「一地兩檢」。
- 4.在兩岸政府之政策面有共識下，配合進行修法，包括：兩岸通關管理辦法、金廈大橋基金會設置要點、金廈大橋建設管理經費分攤辦法等。
- 5.建議在兩岸進行蓋橋相關協商事宜之前，台灣應先完成南線方案之工程可行性規劃與評估，找出對金門最有利的路線方案與興建模式，以做為未來協商之基礎。

第十章 金門硬體設施綜合評估

第一節 前言

因應金門地區中長期經濟發展之需，本章以前述兩岸政策研析成果，以及重點產業發展建議作為分析情境，評估未來各項重點產業逐步推展後，對於機場、港埠、道路、水電、工商用地等硬體設施所衍生之需求量，並以核定之建設計畫為基礎，針對硬體設施需求(承載量)進行分析，檢討其數量或容量是否足夠，進而研提設施改善構想與辦理方式建議。

一、研究重點

- (一)硬體設施供需現況及相關推動計畫分析。
- (二)依發展定位進行設施供需檢核分析。
- (三)課題分析及建議改善構想。
- (四)評估不同辦理方式推動改善計畫之可行性與優缺點，作為政府擬定執行計畫之參考。

二、研究流程

本章節研究流程如圖 10-1-1，先就硬體設施現況及相關建設計畫進行資料蒐集與分析，再以本計畫依兩岸政策與產業發展情境推估之金門地區未來常住人口、產業吸引人數等成長預測，分析設施需求並檢核供需狀況，根據檢核結果綜整相關課題後，提出設施改善構想，並就改善計畫執行辦理方式提出初步建議，作為後續推動相關政策之參考。

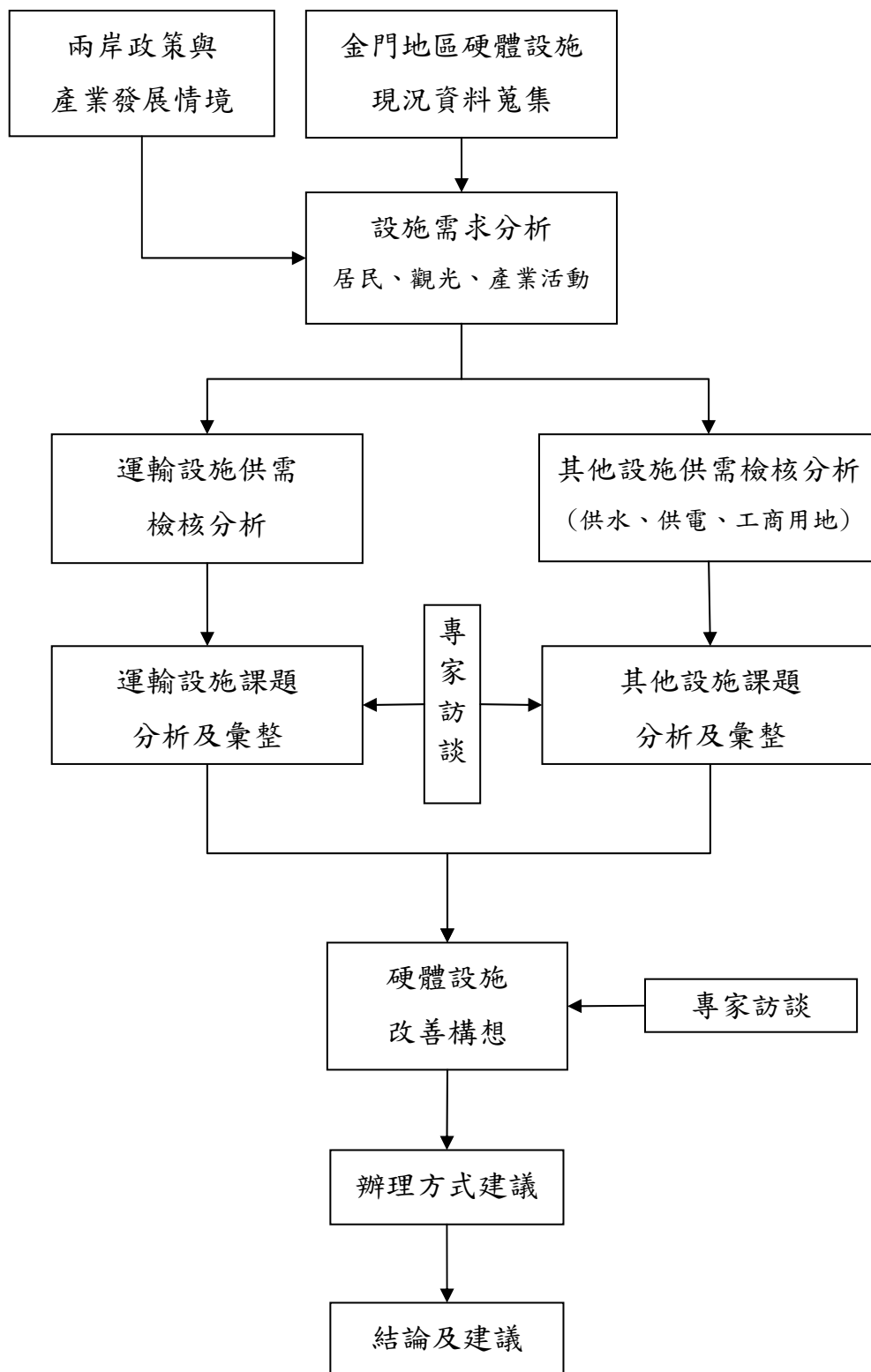


圖 10-1-1 硬體設施供需檢核及改善規劃流程

第二節 現況及課題

本節就金門之機場、港埠、道路、供水設施、供電設施、用地等項目之現況與發展課題進行分析，分項說明如下。

一、機場

(一)客運營運現況

尚義機場為金門地區與台灣本島間最重要客運樞紐，目前有立榮、復興、華信三家航空公司駐站經營，提供金門至台北、台中、嘉義、台南、高雄等五條航線服務，每日最多來回 96 個航班。

金馬地區於 2001 年 1 月開放施行小三通，除 2001 年開放當年度，以及 2003 年受 SARS 疫情影響外，尚義機場每年服務旅運量皆維持在 140 萬人次以上。尤其 2008 年 6 月 19 日開始實施擴大小三通後，7~11 月旅客量更較去年同期成長 30% 以上，10 月份旅客數超過 18 萬人次，創單月最高紀錄，2008 年全年旅客量則突破 172 萬人次，達歷年之最高(詳表 10-2-1)。兩岸週末包機直航於 2008 年 7 月 4 日、平日包機直航於 12 月 15 日開始實施，金門亦為直航機場之一，但目前尚未有航空公司提出直航申請。

表 10-2-1 尚義機場歷年服務旅客量

單位：人次

年度 月份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1 月	64,905	99,980	96,655	82,394	123,315	99,731	112,360	99,889	109,579
2 月	101,004	89,977	125,476	102,609	83,781	133,168	116,353	145,880	139,839
3 月	71,426	89,057	119,038	97,875	100,122	104,349	107,174	97,919	115,177
4 月	84,881	113,526	140,404	59,617	116,450	118,910	114,831	127,229	119,740
5 月	79,017	116,206	138,086	28,194	120,687	128,559	109,898	116,113	126,695
6 月	83,620	121,574	117,715	61,485	116,297	123,241	111,446	121,746	128,309
7 月	111,112	132,468	141,082	158,923	152,305	158,789	142,578	153,162	172,611
8 月	84,737	140,625	120,087	129,122	137,662	127,502	130,281	120,673	168,902
9 月	90,546	84,150	103,619	121,212	110,257	117,559	114,371	121,539	159,114
10 月	89,626	124,379	115,705	126,638	127,034	124,803	141,202	124,026	182,362
11 月	89,990	112,307	103,548	106,582	119,550	105,101	119,410	121,382	164,846
12 月	90,955	112,524	85,445	97,326	110,725	106,177	114,113	116,677	139,208
小計	1,041,819	1,336,773	1,406,860	1,171,977	1,418,185	1,447,889	1,434,017	1,466,235	1,726,382

資料來源：金門航空站網站(www.kmarport.gov.tw)。

(二)貨運營運現況

機場貨運以郵件及一般貨物為大宗，歷年貨運噸數如表 10-2-2，2002、2003 年貨運量達最高峰，皆超過 9,000 噸，之後逐年減少，至 2008 年 6 月開始逐步攀升，8~12 月單月貨運量皆超過 800 噸，2008 年全年貨運量已再次突破 8,000 噸。

表 10-2-2 尚義機場歷年貨運量

單位：噸

年度 月份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1 月	783.04	642.65	719.22	1,096.00	847.47	664	716.2	626.8	794
2 月	471.43	533.07	597.43	683.06	621.96	525	370.2	621.3	510.5
3 月	593.96	520.8	575.81	848.53	694.56	549.5	363.8	488.2	561.3
4 月	556.83	502.32	628.67	804.97	723.88	552.78	353	423	601.2
5 月	573.49	529.9	797.54	818.25	721.8	510.2	399.6	414.4	540.7
6 月	532.77	529.04	857.06	737.73	710.82	550.05	361.8	453.7	628.6
7 月	492.21	448.8	821.62	809.35	649.94	489.71	424.4	468.7	691.3
8 月	561	579.17	901.79	802.34	651.46	473.77	511.8	475.2	836.9
9 月	561.46	564.5	795.06	696.28	630.17	550.44	510.6	530.3	810.8
10 月	565.89	574.37	869.33	733.3	603.59	515.46	582.7	427.2	800.8
11 月	520.83	563.39	863.04	652.99	538.29	531.9	524.7	469.1	805.3
12 月	668.23	639.66	900.15	792.99	620.3	602.46	587.3	514.4	863.9
小計	6,881.14	6,627.67	9,326.72	9,475.79	8,014.24	6,515.27	5,706.10	5,912.30	8,445.30

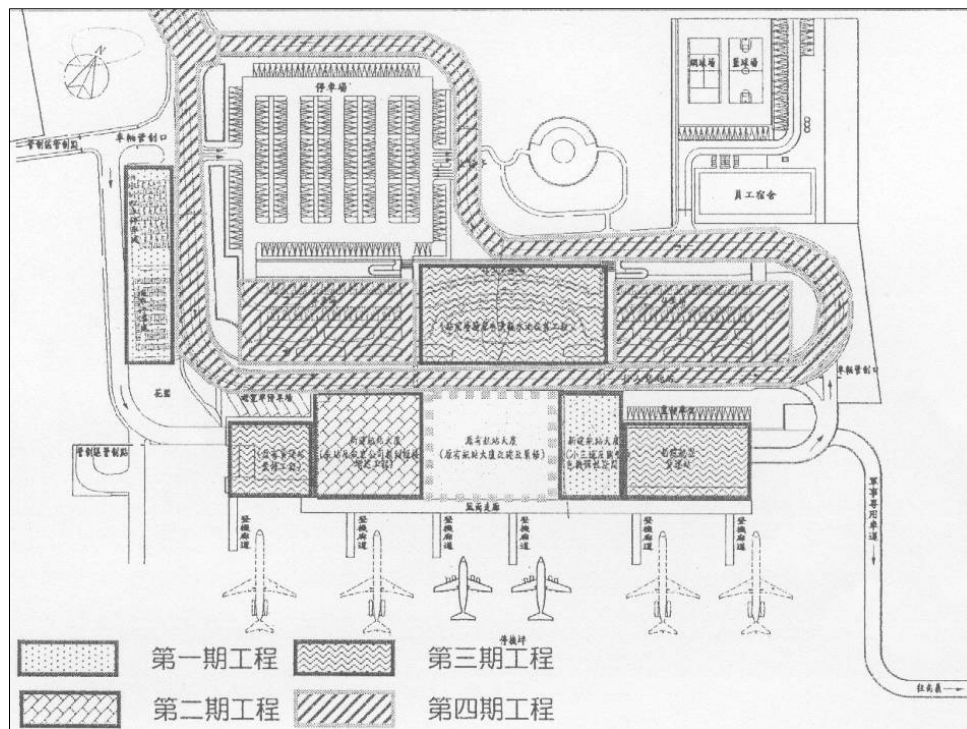
資料來源：金門航空站網站。

(三)設施現況

尚義機場跑道起降容量為 29 架次/小時，最大起降機型為 B757。航站面積 5,535m²，原設計容量為 100 萬人次/年，尖峰小時容量為 400 人次/小時，由歷年實際客運量觀之，現有航站面積已不敷使用。貨運站面積 1,100 m²，容量 31,750 公噸/年。

根據「金門尚義機場整體規劃」(民航局，2006 年 10 月)分析，機場目前主要問題為客運航站過於擁擠，需進行改擴建工程，但另一方面因金門旅客量受兩岸政策影響甚鉅，在未來發展上之因應策略應更具彈性，以避免投資浪費，故擬定航站區分期工程計畫，並訂定各期工程之啟動標準，如圖 10-2-1 及表 10-2-3。目前進行之第一期工程為東側航廈擴建，預計 2009 年底完成，完工後航廈面積將增加 4,659 m²，總面積達 10,193 m²，尖峰小時可服務旅客 1,019 人，每年可服務旅客 230 萬人

次，而二期計畫啟動標準為實際運量達到 170 萬人次/年時。



資料來源：金門尚義機場整體規劃，民航局，2006.10。

圖 10-2-1 尚義機場航站區分期建設圖

表 10-2-3 航站區分期計畫服務容量及啟動標準彙整表

計畫期程	主要工程	工期	經費需求	完成後服務容量	啟動標準
第一期	航廈擴建(東側)	1.5 年	1.70 億元	約 230 萬人次/年	已啟動
第二期	航廈擴建(西側)	2 年	2.14 億元	約 360 萬人次/年	170 萬人次/年
第三期	貨運站新建	2.5 年	1.36 億元	約 3.7 萬噸/年	2.8 萬噸/年
第四期	聯外道路、景觀及停車場工程	0.5 年	0.53 億元	—	—

資料來源：民航局。

(四)機場課題

1.機場擴建規模與計畫執行方式

實施小三通後尚義機場客運量即呈現穩定成長，且2008年全年客運量已超過170萬人次，故金門縣政府傾向應加速將航站一～四期工程一次整建完成，改善長期以來航站容量不足問題，避免因聯外運輸設施不足而影響地方長期發展。

2.兩岸直航對金門中轉旅次量之影響

兩岸大幅開放後，二次江陳會所簽署之「海峽兩岸空運協議」中，雙方已同意開通台灣海峽北線空中雙向直達航路，台灣方面開放桃園、高雄小港、台中清泉崗、台北松山、澎湖馬公、花蓮、金門、台東等8個航點，大陸方面開放北京、上海(浦東)、廣州、廈門、南京、成都、重慶、杭州、大連、桂林、深圳、武漢、福州、青島、長沙、海口、昆明、西安、瀋陽、天津、鄭州等16個航點作為客運包機航點，每週7天共飛不超過108個往返班次，且雙方同意在本協議實施半年內就定期客貨運航班作出安排。

依此觀之，兩岸採定期航班不彎繞直航方式應為指日可待，若針對直航與小三通兩種運輸方式之總旅次時間、旅次成本、可靠性或方便性等因素進行綜合評估，分析結果應可作為機場擴建方案之參考。

3.小三通採海運或陸運方式對金門中轉旅次量之影響

目前小三通出入境方式乃自金門水頭港搭船至廈門東渡、廈門五通、泉州石井三地，假使未來金廈間以跨海大橋直接連接，台灣旅客自尚義機場下機後可搭車一路抵達廈門，將提升小三通便利性，亦提高旅客自金門中轉廈門意願，對尚義機場客運量將有提升效果。

二、港埠

金門港為一港三港區，包括料羅港、水頭港、九宮港。料羅港為金門至台灣及大陸間主要貨運港，水頭港則為金門主要聯外與島際客運港，九宮港負責大小金門間客貨運服務。

(一)客貨運服務現況

1.客運

(1)金門-大陸(小三通航線)

目前小三通客運業務由水頭港區負責，營運中航線包括金門-廈門東渡(每日往返共 20 個航班)、金門-廈門五通(每日往返共 8 個航班)、金門-泉州石井(每日往返共 4 個航班)等三條，每日往返共 32 個航班，營運客船共 11 艘。另金門-湄州航線正在申請中。

根據金門港務處統計資料(表 10-2-4)，自 2001 年實施小三通後，利用此管道通行旅客即逐年增加，尤其 2008 年 6 月 19 日擴大小三通後，8、9、10、11 四個月單月出入境旅客量皆突破 10 萬，較去年同期約成長一倍，10 月單月更達 12.5 萬人次，創單月最高，2008 年全年小三通出入境旅次亦達到歷年最高的 97.4 萬人次。

表 10-2-4 金門港小三通歷年客運量統計表

年度	出境旅次 人次	入境旅次 人次	合計出入境 人次
2001	10,675	10,702	21,377
2002	27,097	26,584	53,681
2003	80,798	79,305	160,103
2004	204,433	202,505	406,938
2005	260,492	258,236	518,728
2006	313,932	309,151	623,083
2007	366,347	359,009	725,356
2008	492,715	481,771	974,486

資料來源：金門縣港務處。

(2)大小金門(九宮-水頭)

目前大小金門間客船運輸定期航班由車船管理處所屬之梧江輪渡公司經營，單趟航程約 15 分鐘，各年度運量大致穩定(表 10-2-5)，約在 60~63 萬人次之間。

表 10-2-5 大小金門航線客運量統計表

單位：人次/年，(雙向)

年度	運量	年度	運量
2001	633,911	2005	583,494
2002	625,575	2006	619,848
2003	554,297	2007	619,677
2004	546,611	2008 (1-10 月)	555,580

資料來源：梧江輪渡有限公司，本研究整理。

2.貨運

(1)金門-大陸

金門與大陸間多為進口貨運，主要為砂石、塊石、建材，及一般雜貨或農產品，近年來年貨運量皆在 30~40 萬

噸(表 10-2-6)。航點包括廈門、泉州、漳州、大嶝、湄州、圍頭、寧德、福州、南安等地。

表 10-2-6 金門港小三通歷年貨運量統計表

單位：噸

年別	進口					出口	進出口
	建材	雜貨	農產品	塊石	砂石	雜貨	合計
2001	16,443	-	-	-	-	5	16,448
2002	72,430		-	-	-	831	73,261
2003	142,833	4,874	-		-	592	148,299
2004	309,804	9,141	-	-	-	238	319,183
2005	381,789	-	-	-	-	546	382,334
2006	170,059	7,648	4,665	88,350	101,384	868	372,974
2007	11,112	12,365	25,182	92,879	158,681	12,764	312,984
2008	12,534	12,556	-	44,439	140,692	36,758	246,980

資料來源：金門縣港務處，本研究整理。

(2)金門-台灣

目前與台灣間進出貨運項目主要為雜貨類，近年來進出港年貨運量約在 50~70 萬噸(表 10-2-7)。

表 10-2-7 金門港國內航線歷年貨運量統計表

單位：噸

年別	進港			出港			進出港
	建材	雜貨	油料	建材	雜貨	磁土	合計
2001	250,725	407,687	51,472	-	64,715	8,965	783,564
2002	324,089	372,328	86,808	-	69,413	6,782	859,419
2003	303,293	462,085	67,722	6,624	63,615	799	904,138
2004	73,260	314,755	80,065	2,454	50,023	-	520,558
2005	93,170	337,659	42,897	-	33,128	-	506,854
2006	45,980	358,499	40,804	-	44,802	-	490,085
2007	83,098	446,988	41,489	49,214	65,324	-	686,112
2008	4,500	334,996	33,159	10,500	73,494	-	456,650

資料來源：金門縣港務處，本研究整理。

(二)港埠設施現況及未來發展計畫

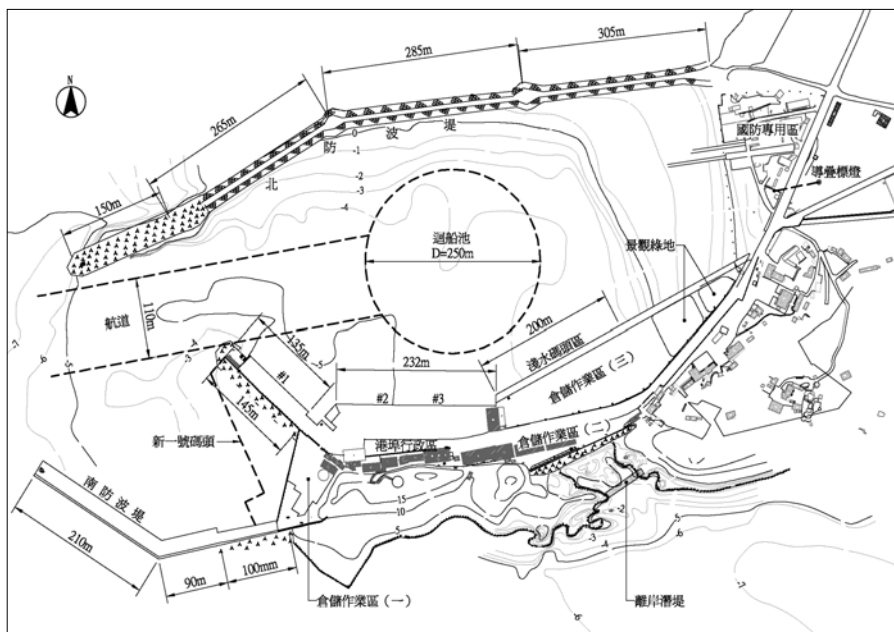
依據「金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)」(金門縣政府，2008 年 8 月，以下簡稱港埠發展計畫)，三港區之功能定位、設施現況、整體規劃發展計畫摘要說明如下。

1.料羅港

料羅港之功能定位為：

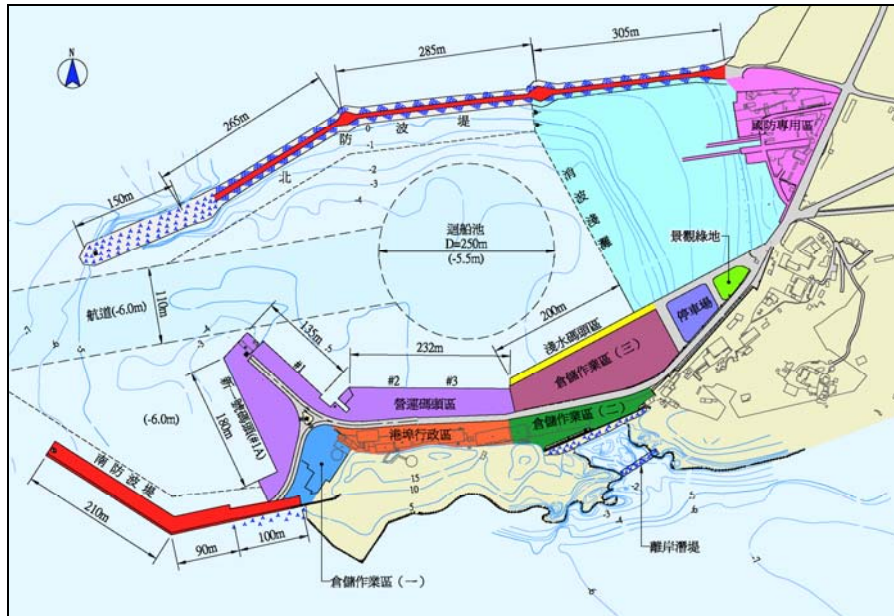
- 金門地區貨運主要港口
- 軍事運輸碼頭
- 金門地區海上施工船機停泊基地

港埠設施現況如圖10-2-2，南內堤與南外堤間新一號碼頭已興建完成，依港埠發展計畫，下階段需執行計畫為一至三號老舊碼頭改建(圖10-2-3)，經費需求約6.18億元，並推動倉儲設施開放民營。在新一號碼頭加入營運，以及三座老舊碼頭完成改建後，預估四座碼頭正常裝卸能量將提高到195.7萬噸/年，依港埠發展計畫之評估，此能量足敷目標年內金門貨運營運需求，見表10-2-8。



資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月。

圖 10-2-2 料羅港區港埠設施現況



資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月。

圖 10-2-3 料羅港區整體規劃配置圖

表 10-2-8 金門港 2007 年~2026 年各目標年貨運量預測

單位：公噸

目標年	2007	2011	2016	2021	2026
計畫運量	1,137,983	1,290,952	1,482,163	1,673,375	1,864,586

資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月。

2.水頭港

水頭港之功能定位為：

- 境外旅客轉運主要港口
- 金門地區客運主要港口
- 提供金門地區觀光遊憩船隻靠泊發展用地
- 大小金門客貨運航線停靠碼頭
- 海關及海巡署等單位公務船隻靠泊基地

港埠設施現況如圖10-2-4~圖10-2-6，目前港區營運仍賴既有水頭突堤碼頭及浮動碼頭各一座，其中突堤碼頭為大小金門之客貨運碼頭，浮動碼頭則服務金門至廈門、泉州小三通旅客。2座碼頭服務容量分別為：

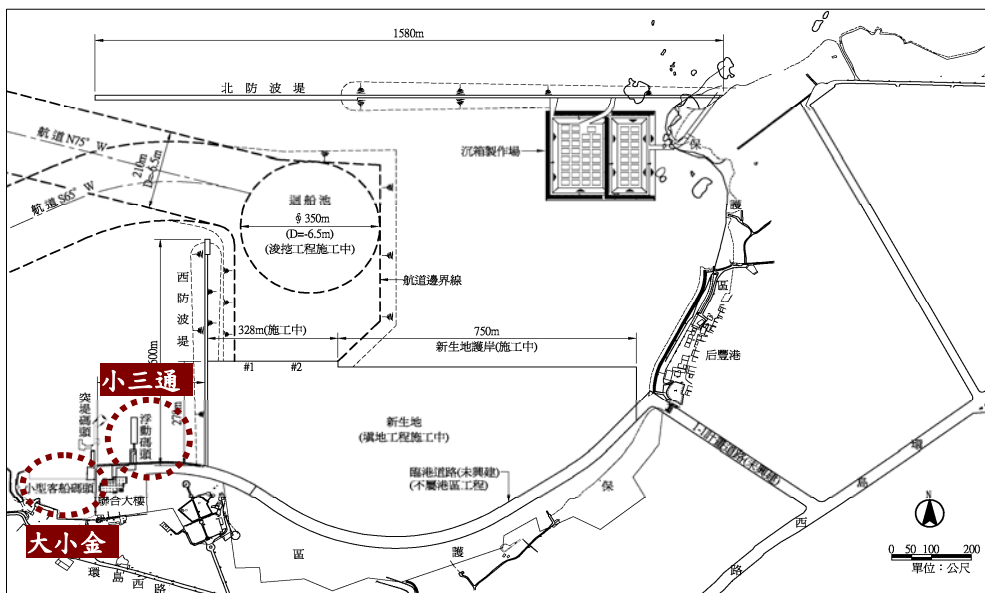
(1)突堤碼頭(大小金門)

為單靠碼頭，船席數 1，以每艘船平均載客 150 人，營運天數 339 天，每天營運 8 小時，每小時進出各一船班計算，服務容量約 81.4 萬人次/年。

(2)浮動碼頭(小三通)

為雙靠碼頭，船席數 2，以每艘船平均載客 200 人，營運天數 339 天，每天營運 8 小時，每小時進出各一船班計算，服務容量約 217 萬人次/年。

新建港區設施方面，#1、#2 碼頭工程、港池航道浚挖及新生地回填工程原預計於 2006 年完工，因承商逕行停工，目前金門縣政府正辦理終止契約與重新發包施作，預計將展延至 2010 年方能完工。



資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月，本研究整理

圖 10-2-4 水頭港區港埠設施現況配置圖



圖 10-2-5 水頭港新建港區現況



圖 10-2-6 水頭港目前營運港區範圍及碼頭現況

依港埠發展計畫之定位及規劃，水頭商港因擔負金門地區主要客運港之重任，並將逐步發展遊憩港功能，港區整體規劃及未來發展計畫建議如圖10-2-7，新建港區將可滿足5,000GT客運船進泊需求，總經費需求約75.26億元。各碼頭區功能為：

- 大小金門間客運碼頭區(#1、#2)：兩座碼頭專供大小金門間客運專用，可提供6席小型船席，每座碼頭年運能約220萬人次。
- 大型客運碼頭區(#3~#6)：負責金門地區境外航線客運，碼頭區功能將朝客貨運多用途規劃。
- 碼頭擴建區(#7~#9)：暫訂為擴建區，未來配合遊憩船基地及後線親水遊憩區發展需求進行開發。

- 萬噸級郵輪碼頭擴建區：利用北防波堤及西防波堤內側空間。
- 遊憩船基地：渠內水域同時供遊憩船及漁船使用。
- 大小金門間貨運碼頭區：利用現有突提碼頭，轉供作大小金門間貨物運輸服務。
- 公務船碼頭：利用目前浮動碼頭，轉供作港勤船、海巡等公務船隻使用。



資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月

圖 10-2-7 水頭港區整體規劃及未來發展計畫配置圖

依前述規劃，水頭商港將可滿足目標年境外及大小金門間之客運需求，如表10-2-9~10-2-11。

表 10-2-9 金門港 2007 年~2026 年各目標年境外客運量

單位：萬人次(雙向)

目標年	2007	2011	2016	2021	2026
台灣-金門海運旅次	1.68	2.3	2.52	2.67	2.82
兩岸中轉旅客運量	51.4	110.3	126.7	136.1	153.2
金門居民至大陸	25.6	54.7	62.7	71.1	75.5
大陸人民至金門	18.3	73.0	102.2	131.4	160.6
合計	96.98	240.3	294.1	341.3	392.1

資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月。

表 10-2-10 大小金門間 2007 年～2026 年計畫客運量

單位：萬人次(雙向)

目標年	2007	2011	2016	2021	2026
大小金門間旅次	63.0	63.0	63.0	63.0	63.0
台灣-小金門遊客旅次	80.2	91.6	99.0	107.4	113.4
大陸-小金門遊客旅次	18.3	73.0	102.2	131.4	160.6
合計	161.5	227.6	264.2	301.8	337.0

資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月。

表 10-2-11 金門地區海上遊憩運量初估

單位：萬人次(雙向)

目標年	2007	2011	2016	2021	2026
台灣至金門遊客	-	26.0	28.2	30.5	32.2
大陸至金門遊客	-	18.3	25.6	32.9	40.2
合計	-	44.3	53.8	63.4	72.4

註：表列遊憩運量不含大小金門間一次往返之觀光旅次運量，該運量已另計入大小金門間客運量。

資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月。

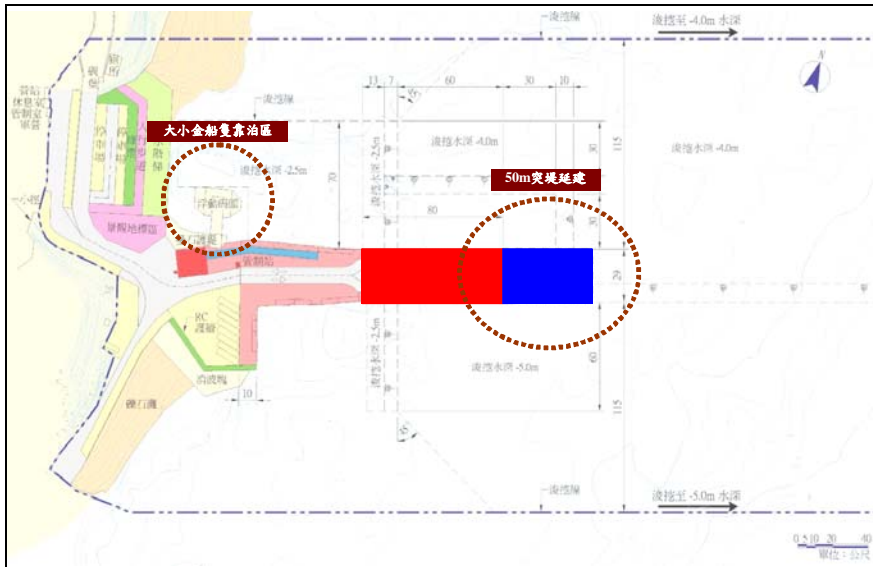
3.九宮港

九宮港之功能定位為：

- 大小金門間客運航線靠泊港口
- 小金門貨運航線靠泊碼頭
- 提供小金門觀光遊憩船隻靠泊發展用地

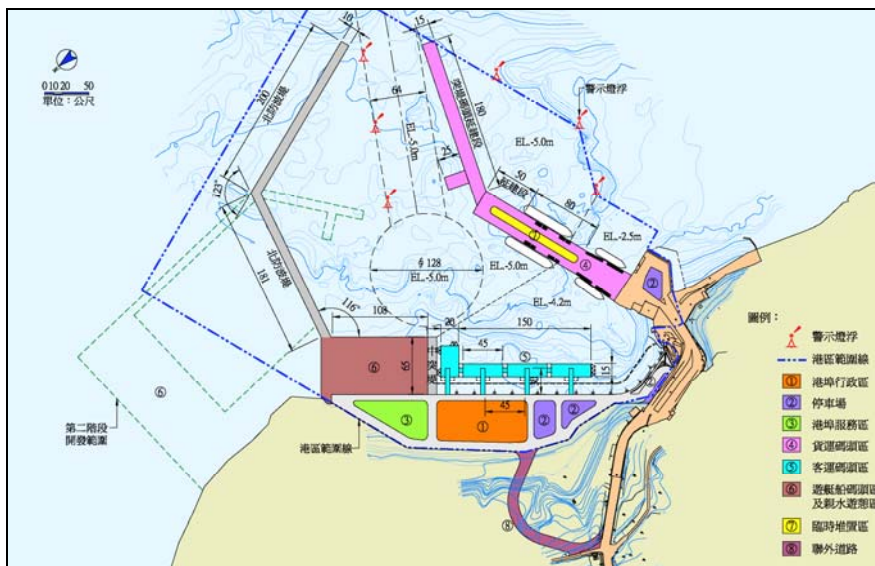
港埠設施如圖10-2-8，碼頭設施運能約163萬人次/年。由於本港為小金門對外唯一交通孔道，且原中央政策以「大小金門興建跨海大橋不具經濟效益」為由，建議金門縣朝港埠擴建與改善，加強海運運輸之相關服務設施，故港埠發展計畫建議未來九宮港需延建255公尺突堤碼頭(即南防波堤，其中50公尺由金門縣政府自籌款項辦理)、興建北防波堤以穩定水域及防止漂砂、興建中突堤及3座客運浮動碼頭，並進行圍堤、浚填工程等，經費需求約18.55億元，目前正進行50公尺突堤延建工程，主要作為未來貨運之用。

港區整體規劃及未來發展計畫建議如圖10-2-9，依此規劃將可滿足預估目標年大小金門間客貨運需求。



資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月，本研究整理

圖 10-2-8 九宮港區港埠設施現況



資料來源：金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)，金門縣政府，2008 年 8 月。

圖 10-2-9 九宮港區整體規劃配置圖

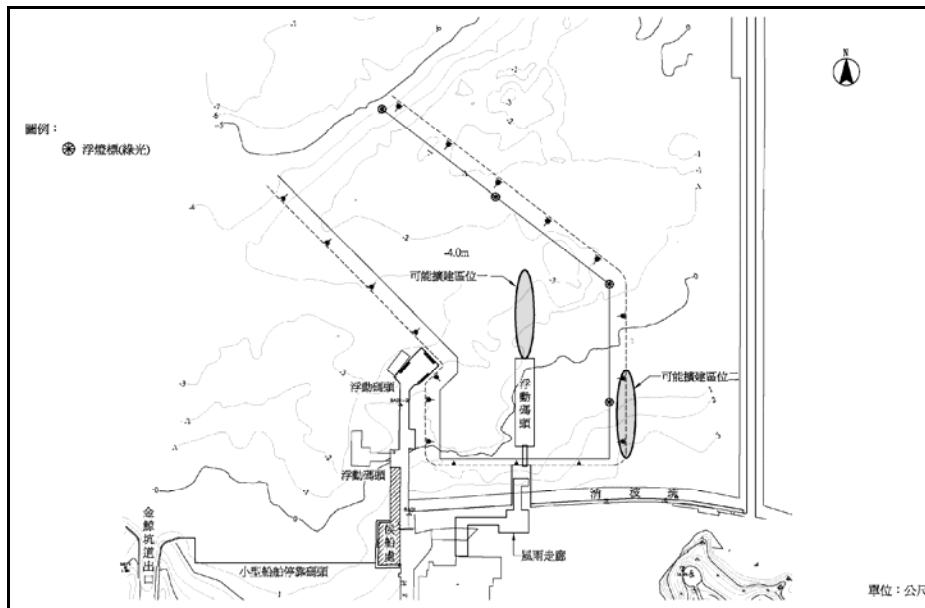
(三)港埠設施課題

金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96-100 年)所提三港區建設計畫中，中央已同意執行料羅港三座老舊碼頭改建工程及港池水域浚深，建設經費納入振興經濟特別預算，將於 2009~2012 年逐座完成改建，水頭港及九宮港建設計畫則需進

一步評估。相關課題說明如下：

1.水頭港課題

- (1)目前供小三通客輪停泊之浮動碼頭於2005年完工，使用5～10年後應視狀況吊起進行大修(大修時間約一個月)，屆時若無其他碼頭支援，將造成小三通業務停擺。假使新建港區無法確定何時可投入營運，應預先規劃其他替代方案因應。
- (2)由於新建港區#1、#2碼頭將延後完工，且前述浮動碼頭未來需進行維修，為因應小三通旅客數迅速成長，金門縣政府乃於2008年10月研提「增設小三通浮動碼頭(浮台)計畫」，主要工程項目是在舊水頭突堤碼頭與水頭港西防波堤間之水域興建一客運浮動碼頭(包含航道浚挖及路堤工程，圖10-2-10)，計畫期程2年(含設計施工)，總經費約2億元，已於12月2日公告招標委託規劃設計暨施工監造，預計2011年啟用。

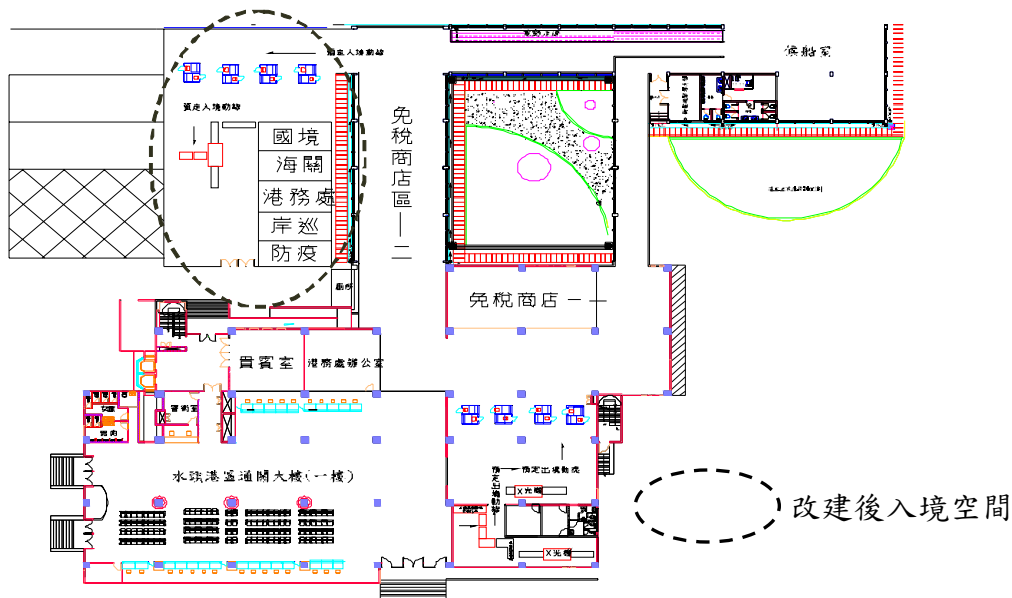


資料來源：「水頭港小三通浮動碼頭擴建工程委託規劃設計暨施工監造」作業說明書，金門縣港務處，2008年12月

圖 10-2-10 小三通浮動碼頭擴建配置構想

- (3)另外，由於水頭港目前亦存在小三通旅客通關中心空間過小(設計服務容量約100萬人次/年)、行李貨物拉運不便、至小金門之客運突堤碼頭設施不足等課題，縣府亦研提「通關空間擴充計畫」(約2千萬元)、「擴建貨運通道及貨物輸送帶計畫」(約9千萬元)，以及「大小金門客運浮動碼頭增建

工程」(約1.32億元)，連同前述小三通浮動碼頭增設計畫，總經費需求約4.4億元，經建會皆已同意納入振興經濟方案特別預算，協助金門縣政府推動。其中通關中心擴充預計於2009年底完工，2010年起可提供每年最多200萬人次之服務容量，擴建後空間配置如圖10-2-11。



資料來源：「水頭港區通關大樓室內空間改建工程執行需求計畫書」，金門港務處

圖 10-2-11 水頭港通關大樓空間改建後配置圖

- (4) 新建港區整體開發計畫於2007~2011年執行項目所需經費達75億餘元，交通部建議先辦理BOT可行性評估，故金門縣府已委外進行「金門水頭大型旅客服務中心功能規劃暨水頭港區(含九宮碼頭)民間參與案預評估作業」，未來其整體開發完成時間可能延至2013年以後，換言之，#1、#2碼頭即使於2010年完工，因周邊工程進度無法配合，亦無法投入營運，為避免兩碼頭完工後閒置，應提早進行規劃。
- (5) 新建港區整體建設未來無論由政府或民間投資方式執行，其規劃配置與興建規模皆應考量以下課題：
- 兩岸大幅開放、直航更加便利後，經金門中轉之小三通旅次需求。
 - 金廈大橋是否興建：在旅行時間、旅行成本、旅行可靠度或舒適度等因素比較下，對海運及陸運兩種運輸方式之偏好程度。

-海上遊憩產業發展規模：遊憩船(艇)靠泊需求、相關附屬設施需求。

2.九宮港課題

九宮港若以現有突堤及浮動碼頭可提供之船席數，加上興建中50公尺突堤延建段，可因應目前客貨運需求，未來碼頭增建規模與整體配置應考量：

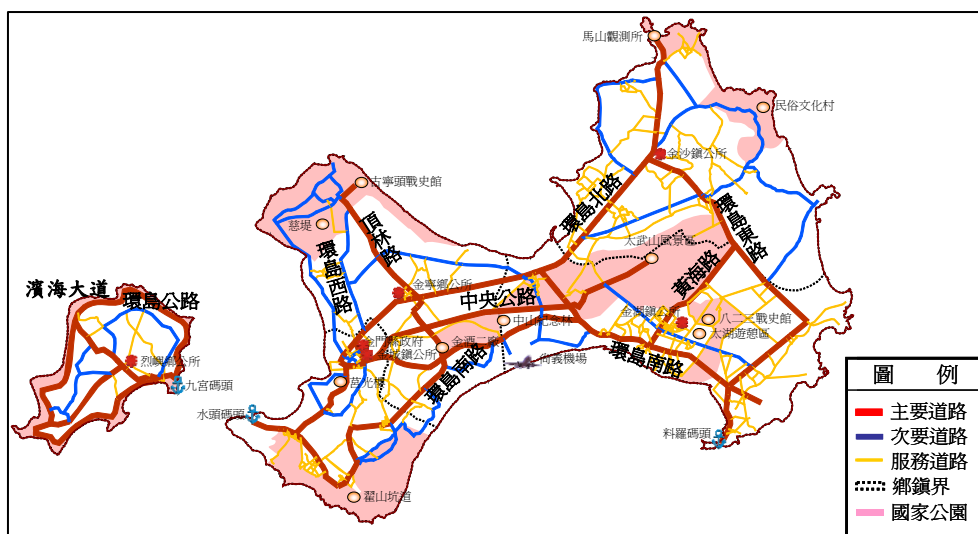
- (1)大小金門間運量需求
- (2)金門大橋是否興建
- (3)海上遊憩產業需求

三、道路

(一)道路系統現況

大小金門現有道路全長約 370 公里(含車轍道)，平均每平方公里道路長度約為 2,506 公尺，密度高居台閩各縣市之冠(第二高的為澎湖縣，為 1,562 公尺；台灣地區平均密度值為 548 公尺)，柏油路面約佔 60%，水泥路面約佔 34%，泥土路約佔 4%、水泥轍道佔 2%。

金門島道路系統主要由中央公路、環島東路、環島西路、環島南路、環島北路等 5 條幹道所組成，其路幅約為 6~15 公尺，主要幹道間由寬約 4~10 公尺之次要道路所連接。小金門之道路系統係由連接九宮至湖井頭之公路橫貫全島中央，並配合南、北線環島公路之環繞，構成基本運輸網路，道路路寬約為 4~8 公尺，道路系統如圖 10-2-12。



資料來源：金門縣生活圈道路系統建設計畫，金門縣政府，2006年2月。

圖 10-2-12 金門縣道路系統現況圖

(二)道路服務水準評估

1.平日

依據交通量調查結果顯示，平日上下午尖峰時段約為7:00~8:00與17:00~18:00，全日交通量以民生路最高，雙向每日達8,000PCU，其次為環島南路夏興路段、民權路、中央公路榜林路段，雙向均在4,000~6,000PCU之間，此一趨勢顯示上述四條道路為生活圈主要行駛之幹道。另中央公路(西向)上下午交通量差異較為顯著，在下午尖峰時段，明顯以進金城市區之車輛較多。

就服務水準而言，以民生路、民權路、環島南路夏興段(往西)服務水準較差，為D級；其餘路段均在C級以上。綜合而言，平日尖峰大部分路段均可因應目前之交通需求。

2.假日

假日上下午尖峰時段各路段較無一致，主要與景點位置分佈以及遊憩行程安排有關連；全日交通量仍以民生路最高，雙向達8,400 PCU，其次雙向超過3,000PCU者，為環島南路夏興路段、中央公路榜林路段、民權路，與平日交通量較大之幹道一致。

服務水準方面，除民生路服務水準為D級水準外，其餘路段均在C級以上。

綜合而言，平、假日整體交通量差異並不顯著，可能與目前國人旅遊意願提升、國民旅遊卡之推動及金門旅遊多為三日遊，導致至金門旅遊之遊客並非完全集中於假日有關。

(三)道路系統相關課題

1.道路功能同質性高且缺乏特色、方向性不易辨識

金門道路路網綿密，惟道路之功能定位及層級不明確，加上路幅寬度未有太大之差異，道路植生良好但景觀同質性高，道路辨識性不佳，有必要針對金門之道路系統進行明確之功能分類，釐清各類道路功能層級及應具備之特性。

2.以車道為主，較缺乏人本、生態交通之考量

由於金門地處要衝，長期戰爭洗禮之下，動物生態及環境景觀常處於比較貧瘠的情況。近年來在軍方和縣府的努力下，全島環境大有改善，生態亦逐步活絡。開發道路時除避免破壞外，如何維持舊有景觀和維持生態，應在兼顧開發目的情況下取得平衡。

3.道路建設未能與觀光遊憩發展相結合

- (1)金門既有道路之觀光遊憩功能不足，未來應強化與結合，將觀光遊憩機能(如自行車道、服務導覽設施)導入。
- (2)金門擁有許多戰地史蹟、閩南聚落建築、國家公園與自然生態資源，未來應將金門的道路與上述資源特色結合，讓道路體驗成為觀光遊程的一部份，而非僅具交通機能。

4.戰地特性道路如何兼顧行車安全

- (1)因早期戰地特性，為使敵方登陸後迷失在島上，各處道路的寬度、路口的圓環、空哨皆以相似方式設置。因歷史緣故，使戰地特性道路成為金門特色，但除市區道路的方向性較易辨別，其他道路可供分辨的方法僅可由地名來判斷，再加上指標內容常不連續(一致)，極不利於外來客及個人自助旅遊者的使用。
- (2)金門路口多設有反空降碉堡、交通管制哨或紀念碑，由於為戰略需要，多設於制高點處，目前亦多成為週邊道路之會合處且設計為圓環路型，但因地勢及道路幾何設計不當，常成為易肇事地點，影響行車安全。

(3)道路路網過密且斜交路口過多，根據縣警局資料顯示，直線段叉路口已成為金門道路交通事故發生最多的地點。

5.部份路段不合設計規範，人、車安全性待檢討改善

- (1)部份路段寬度不足，僅維持些許的錯車寬度。
- (2)道路反光導標、標線及照明設施不足，不利夜間行駛。
- (3)部份路段縱坡呈現駝峰，主因為銜接橫向的支線道路。
- (4)部分路段轉彎半徑不足，車輛迴轉不易。
- (5)T型路口銜接位置縱坡過大。

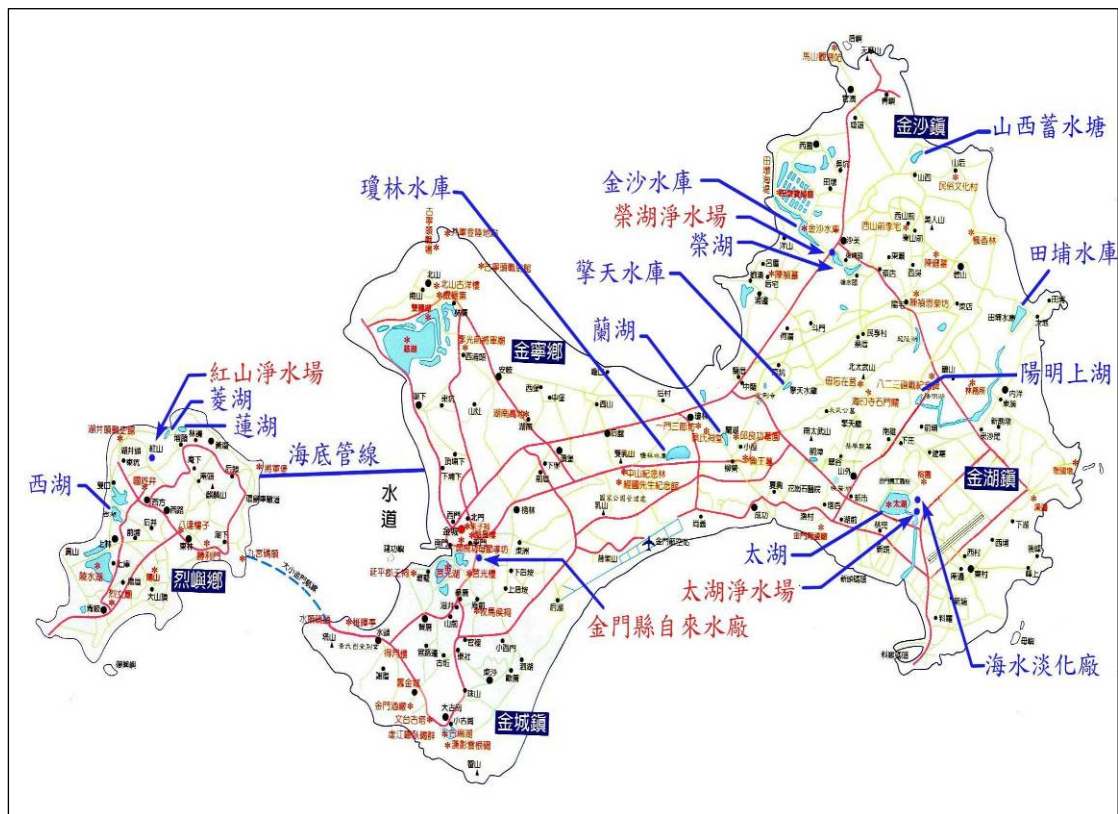
6.都市計畫道路開闢與執行不易，亟待重新檢討修正

- (1)金門既有道路路寬均在15公尺以下，且服務水準多在A~C級，路況良好。而依據金門特定區最新都市計畫(草案)計畫人口數10萬人及觀光客數162~189萬人次/年計算，約為現況人口數、觀光客數1.6、1.8~2.1倍，然都市計畫規劃主要道路為30公尺、次要道路多為21.5公尺，為現況道路2~4倍寬，道路路幅寬度與道路機能亟待重新檢討。
- (2)除交通需求之檢討考量外，既有都市計畫道路更面臨許多穿越聚落、歷史建築所需涉及之古蹟保存、高額土地取得與拆遷費用及民眾抗爭等議題待解決。因此，未來應以切合實際需求之角度，妥善規劃具執行可行性之道路系統。

四、供水設施

(一)供水現況

金門地區已逐步完成地面水源淨水廠、地下水供水站及供水管線埋設、海水淡化廠等工程，用水普及率於1981年以後均達94%以上。目前水源主要以湖庫及地下水為主，海水淡化為輔，供水設施及湖庫位置如圖10-2-13，近三年每日出水量與供水來源如表10-2-12，2007年出水量約18,110CMD。太湖淨水場旁之海水淡化廠第一期工程已完工量產，設計產水量為2,000CMD(Cubic Meter per Day，或噸/日)，實際產能平均約1,000CMD。



資料來源：金門自來水擴建初步規劃報告書，台北自來水事業處，2008 年 6 月。

圖 10-2-13 金門地區供水設施及湖庫位置圖

表 10-2-12 金門縣自來水各水源出水量統計

水源別	湖庫		地下水		海淡水		總出水量 (CMD)
	出水量 (CMD)	百分比 (%)	出水量 (CMD)	百分比 (%)	出水量 (CMD)	百分比 (%)	
2005	10,173	49.59	9,170	44.70	1,171	5.71	20,514
2006	8,219	45.44	9,138	50.52	731	4.04	18,088
2007	8,720	48.15	8,892	49.10	499	2.75	18,110
平均	9,037	47.81	9,067	47.96	800	4.23	18,904

資料來源：金門自來水擴建初步規劃報告書，台北自來水事業處，2008 年 6 月

根據「離島地區供水改善計畫」(經濟部水利署，2006.8) 評估，金門地區至 2021 年底成長用水需求將增加至 35,427CMD，中成長則增加至 40,863CMD，如表 10-2-13。其評估基準為：

- 生活用水：預估 2021 年金門常住總人口增加至 79,153 人。
- 工業用水：現有工業用水量以目前開發完成 23.58 公頃，建

蔽率 70%，單位面積用水量 60CMD/公頃計算，用水需求年增率 1%。新增工業區則僅計算「金門特定區計畫」已編定之工業區。

- 國防用水：假設金門地區駐軍人數維持不變。
- 觀光用水：預估 2021 年觀光人口成長至 108.5 萬人次，其行程兩天在大金門(住宿)，一天在小金門(不住宿)。

依「金門地區水資源整體開發計畫」與「96~98 年度新十大建設-離島地區供水改善計畫」，若下湖水庫及湖庫浚淤與小金門海淡廠等計畫完成後，合計可提高供水能力至 36,346CMD，仍無法滿足 2021 年中成長之用水需求，可於 2011 年前視未來用水成長再增建乙座 5,000CMD 之海淡廠或另覓其他水源供應，如圖 10-2-14、10-2-15

表 10-2-13 金門地區各目標年總用水需求推估

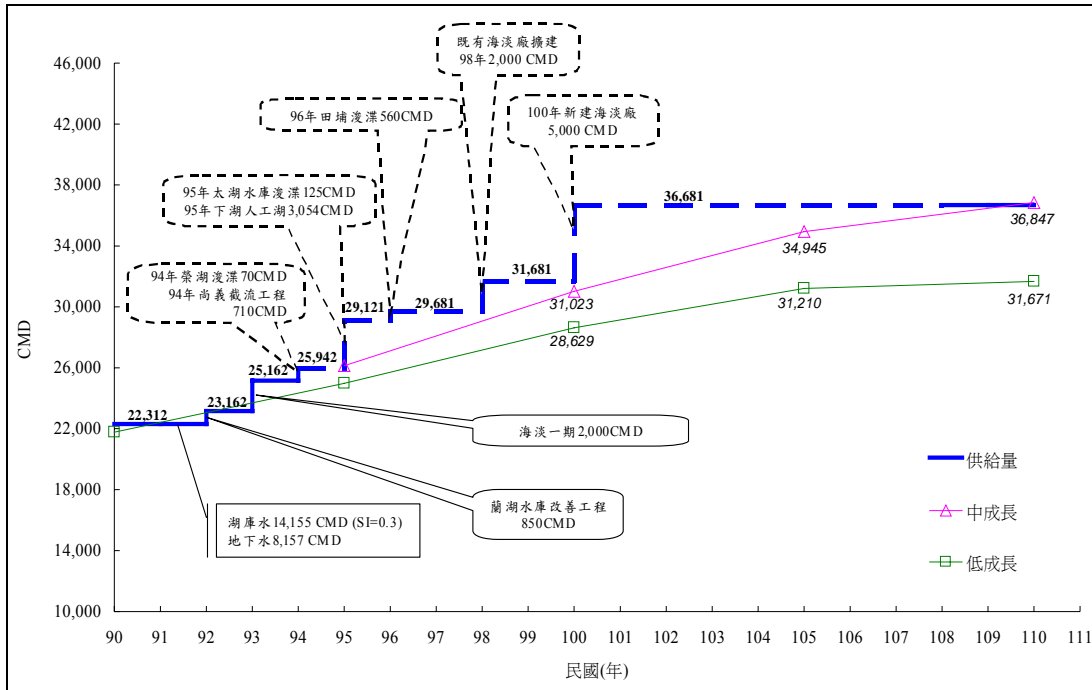
單位：CMD

用水標的		2011	2016	2021
民生		19,195	21,826	22,138
觀光		1,417	1,845	2,403
國防		8,206	7,980	7,768
工業	現有工業區	2,982	3,048	3,118
	編定工業區	2,513	3,923	5,436
低成長		31,800	34,699	35,427
中成長		34,313	38,622	40,863

註：1.低成長：生活、國防、觀光及現有工業成長。

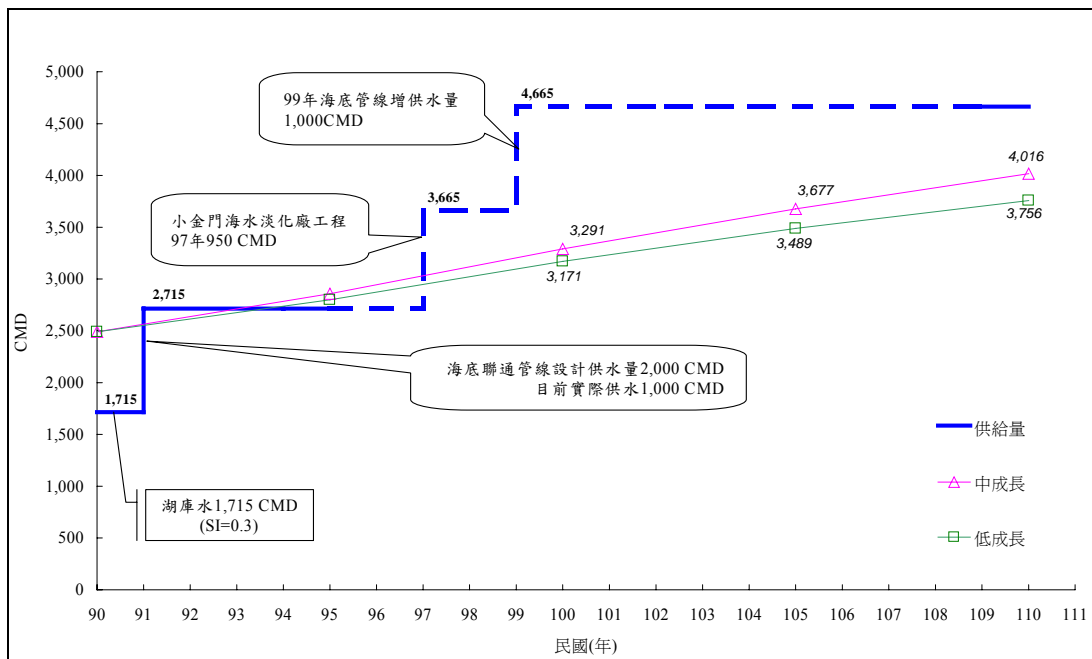
2.中成長：低成長+特定區(即編定工業區)計畫之工業用水成長。

資料來源：經濟部水利署，離島地區供水改善計畫，2006 年 8 月。



資料來源：經濟部水利署，離島地區供水改善計畫，2006年8月。

圖 10-2-14 大金門地區未來供水量評估



資料來源：經濟部水利署，離島地區供水改善計畫，2006年8月。

圖 10-2-15 小金門地區未來供水量評估

(二)供水課題

1.供水不足、水質惡化

根據「金門自來水擴建初步規劃報告書」(台北自來水事業處，2008年6月)及「金門自大陸引水評估報告」(經濟部水利署，2008年10月)，金門水資源有供水能力不足、湖庫原水水質惡化超過法規標準、地下水超抽、乾旱緊急應變能力不足等課題有待解決。

2.大陸引水方案

由於高級淨水場與海水淡化廠成本高且耗能，由台灣運水成本更高且運量有限(至台中運水每噸成本約700元，每趟3天，運量僅3,000噸)，水利署評估自大陸接管引水為解決金門水資源問題最佳方式，並規劃以購買原水方式辦理，初期引水量每日2.5萬噸(2021年每日3.4萬噸)，整體供水成本每噸在18~31元之間，如採替代方案(興建高級淨水廠、廢污水再利用及興建8,500噸/日海淡廠)，成本約36元/噸，且地下水若欲減抽至2,000噸/日，則海淡需再擴充8,000噸/日，平均成本將上升至45元/噸，再加計台電公司在金門之營運成本虧損補貼後，其成本更高。經瞭解對岸相關單位對此方案有高度配合意願，惟目前行政院尚未核定。

五、供電設施

(一)現況

金門地區電力由獨立之發、供、配電系統供應，採超柴油及重油火力發電方式，目前服務用戶數 22,876 戶，用電量約 46,470 瓩。大小金發電廠於 2008 年裝置容量及最高負載皆約 60%左右，供電不虞匱乏，如表 10-2-14。

電力需求部分，2003 年迄今負載平均成長率約 5.54%，台電公司根據金門地區戶籍人口數、觀光人數、單位用電量成長等因素，預估各年度尖峰負載狀況如表 10-2-15，至 2022 年平均負載成長率約 3.9%。

表 10-2-14 金門地區發電廠 2008 年度裝置容量及最高負載

發電廠別	容量	裝置機組 (台)	裝置容量 (瓩)	可靠出力 (瓩)	97 年度最高 負載(瓩)	負載率 %
大金門地區		14	84,912	71,562	43,300	60.51
塔山發電廠		8	64,600	54,912		
夏興發電廠		6	20,312	16,650		
小金門地區		5	6,080	5,150	3,170	61.55
麒麟發電廠		5	6,080	5,150		
合計		19	90,992	76,712	46,470	60.58

資料來源：金門地區供電簡報資料，台電金門營業處，2008 年 10 月。

表 10-2-15 金門地區負載預測

年度	大金門		小金門	
	尖峰負載(瓩)	成長率(%)	尖峰負載(瓩)	成長率(%)
2009	49,639	4.6	3,526	4.8
2010	51,844	4.4	3,689	4.6
2011	54,071	4.3	3,852	4.4
2012	56,317	4.2	4,015	4.2
2013	58,581	4.0	4,178	4.1
2014	60,862	3.9	4,341	3.9
2015	63,178	3.8	4,504	3.8
2016	65,537	3.7	4,667	3.6
2017	67,904	3.6	4,830	3.5
2018	70,280	3.5	4,993	3.4
2019	72,693	3.4	5,156	3.3
2020	75,131	3.4	5,319	3.2
2021	77,572	3.2	5,482	3.1
2022	80,014	3.1	5,645	3.0

資料來源：「長期負載預測」，台電公司，2008 年 3 月，本研究整理。

(二)供電課題

1.電力供需狀況

根據目前各電廠發電機組可靠出力與台電公司對未來尖峰負載狀況之預測，大小金門2019年之前用電應不虞匱乏。

2.電廠營運虧損之改善

小金門麒麟電廠使用輕柴油發電，其成本偏高，每年皆為虧損營運，故台電公司於2006年曾評估海底埋設電纜或電纜附掛大橋方式自大金門供電之可行性，結論為大金門供電每年將可節省油料、人力成本共約7,300萬元，麒麟電廠則作為備用電力。埋設海底電纜工程經費約2.6億元，附掛大橋則

僅需經費約1億元，故建議以附掛電纜形式運送電力。

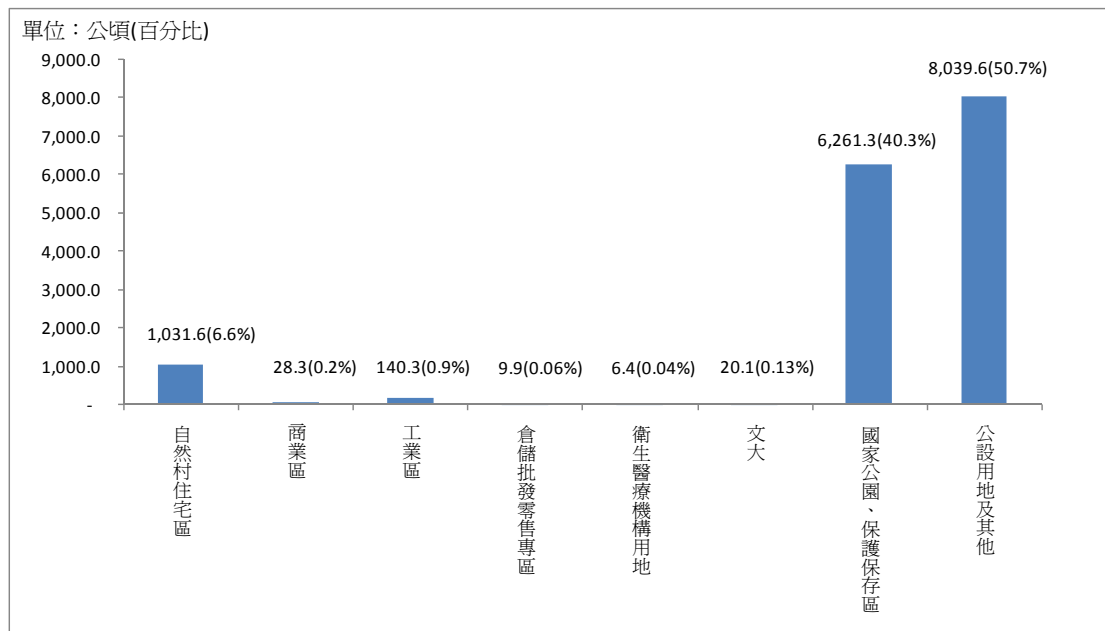
六、用地

(一)現況

金門全縣均為都市計畫區範圍，土地總面積 15,537 公頃，其中，國家公園(圖 10-2-16)、保護區與保存區等限制發展土地，即佔總面積之 40%，扣除公設及其他用地(50.7%，農業區佔 31.1%)，依序為自然村及住宅區(6.6%)、工業區(0.9%)、商業區(0.2%)、文大(0.13%)、倉儲批發(0.06%)、衛生醫療用地(0.04%)，參見圖 10-2-17。



圖 10-2-16 金門國家公園區位圖



資料來源：變更金門特定區計畫(第一次通盤檢討)案及本研究整理。

圖 10-2-17 金門都市計畫主要分區面積比例

各項都市發展用地概述如下：

1.自然村及住宅區

自然村為金門自然形成之現有聚落，為維護傳統閩南建築與自然形成之現有聚落特色，金門將多數住宅區(約90%)劃設為自然村，其餘為一般住宅區。

2.工業區

工業區中以農輔會、職訓廠合佔面積61%最多，金門酒廠佔17%、其餘工業區多以花崗石、陶瓷廠、輕工業使用居多，參見表10-2-16。依據縣府之規劃，工甲-3(65.37公頃)、工甲-4(16.52公頃)為優先發展用地，主要供新興產業使用。

表 10-2-16 工業區用地與地點彙整表

編號	面積(公頃)	比例	位置(地點)
工甲-1	0.29	0.21%	宏玻陶瓷廠
工甲-2	2.92	2.08%	陶瓷廠
工甲-3	65.37	46.59%	農業輔導會(西洪機場旁)
工甲-4	16.52	11.77%	花崗石廠南側
工甲-5	0.93	0.66%	金湖民眾公墓西側
工乙-1	1.94	1.38%	金城工業區
工乙-2	19.55	13.93%	職技訓練廠(沙美污水處理廠旁)
工乙-3	3.91	2.79%	懷恩亭(金門酒廠舊金城廠)
工乙-4	4.92	3.51%	后頭東側
工乙-5	2.74	1.95%	武德新莊東側
工乙-6	1.04	0.74%	頂埔下東北測(金門技術學院東側)
工乙-7	20.19	14.39%	金門酒廠金寧廠
合計	140.32	100.00%	

資料來源：變更金門特定區計畫(第一次通盤檢討)案及本研究整理。

3.商業區

金門商業區用地非常稀少，主要多為社區鄰里型商業區性質，主要分佈於金城、新市、沙美、頂堡外，其餘地區則不劃設商業區。

4.文大

劃設有空中大學(6.8公頃)及金門技術學院(13.3公頃)等二處，合計面積約20公頃。

5.倉儲零售批發專區

位於尚義機場北側，為原工二-7用地變更，目前規劃作為免稅倉儲零售區，土地面積約10公頃。

6.衛生醫療機構用地

包括縣立醫院、東沙醫院、花崗石醫院、黃厝醫院等四處，土地面積約6.4公頃。

(二)用地課題

1.可發展用地有限且使用限制多，不利對外招商投資開發

金門工商發展用地面積不到全縣之2%，金門國家公園、保護區、保存區、農業區與軍方用地等佔據大多數之土地，加上許多戰地管制時期之軍民土地混雜，軍民權屬不清等，土地利用及開發限制多，金門都市計畫公設用地開闢執行及土地徵收不易，過多限制之土地開發條件，不利於對外招商吸引民間投資之意願。

金門特定區計畫中的風景區需依「金門特定區計畫風景區開發許可作業規定」辦理開發計畫申請，經由風景區開發許可審議委員會審議通過，再呈報內政部營建署進行審議，此審議過程需時半年以上，降低投資商於金門進行大型投資開發之意願。

2.配合土地之活化彈性利用，相關法令亟待修正

金門相當多之建築物及設施多為歷史性及戰地政務時期建造，因兩岸局勢改變及戰略佈署變更，軍事設施已逐漸釋出，分別移由國家公園、地方政府或鄉鎮公所等行政層級互不隸屬之單位接管，隨著原有用途轉化為新的使用時，面臨都市計畫土地使用分區的限制，原有設施結構、消防避難逃生等設備，無法符合目前建築法令公共安全的要求。另軍事設施接管後，為保存維護及活化利用，仍有產權處理、建管、消防及都計等法令課題有待處理，應朝離島地區國防文物及軍事遺址釋出後之保存維護及活化利用，由規劃統籌單位擬訂具指導性的整體發展共識及運用計畫，並推動處理各項面臨的法令課題，包括離島建設條例第十一條的檢討、及增訂相關條文，俾於適用建築管理及消防安全相關法令有困難時。

3.縣府與國家公園管理處各有管轄之土地，然對於金門發展之定位看法不一，待協調整合

金門國家公園管理處管轄近四分之一的金門土地，縣政府與國家公園的角色衝突，國家公園使金門有其特色，但相對制約也多，縣政府與國家公園管理處之間有許多土地介面與管理上之不一致性，並不利於金門之整體發展，生態保護與經濟發展間如何取得平衡點，及不違金門整體空間之發展，雙方立場與看法待協調整合。

第三節 供需檢核

本節依據本計畫擬定之金門地區發展定位，分為樂觀與保守兩種發展情境，就不同情境下之產業發展量，以中期(2012年)、長期(2016年)、遠期(2020年)等三個期程，分析既有與改善擴充後之基礎設施供給量並進行設施供需檢核，作為研擬基礎設施改善方案之參考。

一、發展量體預估

彙整本計畫各章節預估金門未來在兩種發展情境下之常住人口數、觀光人數、大學就學人數、醫院就醫人數、潛力產業吸引人數如表 10-3-1，說明如下：

- (一)常住人口：金門目前常住人口約 5.7 萬人，考量未來產業發展情境之人力需求，預估遠期 2020 年人口將成長至 9 萬人。
- (二)觀光(含商務及其它)人數：由現況之 47.9 萬人次，成長至遠期 2020 年樂觀情境 225.6 萬人次、保守情境 130.4 萬人次。
- (三)大學就學人數：由現況學生數之 0.23 萬人，成長到遠期 2020 年樂觀情境下之 1.7 萬人、保守情境下之 1.3 萬人。
- (四)醫院就醫人數：由現況年就醫人數之 20 萬人次，成長到遠期 2020 年樂觀情境下之 42 萬人次、保守情境下之 29.2 萬人次。
- (五)潛力產業吸引人數：預估遠期 2020 年，樂觀情境為 146.5 萬人次、保守情境為 82.8 萬人次。

表 10-3-1 金門各期程產業發展量預估表

單位：人次/年

年期	方向	觀光(含商務其它) 人數(年)		大學 就學人數(年)		醫院 就醫人數(年)		潛力產業 吸引人數(年)		合計(不含潛力產業) 人數(年)		金門 常住人 口
		樂觀	保守	樂觀	保守	樂觀	保守	樂觀	保守	樂觀	保守	
2007 年 (現況)	金門當地	-	-	678	-	200,000	-	-	-	200,678	-	57,000
	大陸-金門	46,898	-	12	-	-	-	-	-	46,910	-	
	台灣-金門	432,000	-	1,610	-	-	-	-	-	433,610	-	
	小計	478,898	-	2,300	-	200,000	-	-	-	681,198	-	
中期 2012 年	金門當地	3,500	3,500	1,575	1,225	290,000	240,000	1,300	1,300	295,075	244,725	70,000
	大陸-金門	1,050,000	525,000	4,670	3,150	-	-	533,600	266,800	1,054,670	528,150	
	台灣-金門	578,000	501,000	3,100	2,600	-	-	218,500	189,400	581,100	503,600	
	小計	1,631,500	1,029,500	9,345	6,975	290,000	240,000	753,400	457,500	1,930,845	1,276,475	
長期 2016 年	金門當地	4,000	4,000	2,100	1,800	400,000	290,000	1,800	1,800	406,100	295,800	80,000
	大陸-金門	1,182,000	591,000	7,120	4,680	11,800	1,200	729,400	364,700	1,200,920	596,880	
	台灣-金門	730,000	563,000	3,680	3,000	-	-	335,100	258,400	733,680	566,000	
	小計	1,916,000	1,158,000	12,900	9,480	411,800	291,200	1,066,300	624,900	2,340,700	1,458,680	
遠期 2020 年	金門當地	4,500	4,500	2,600	2,300	400,000	290,000	2,400	2,400	407,100	296,800	90,000
	大陸-金門	1,330,000	665,000	9,200	7,000	20,000	2,000	965,600	482,800	1,359,200	674,000	
	台灣-金門	921,000	634,000	5,000	3,680	-	-	497,300	342,400	926,000	637,680	
	小計	2,255,500	1,303,500	16,800	12,980	420,000	292,000	1,465,300	827,600	2,692,600	1,608,480	

資料來源：本研究整理。

二、機場及港埠客運需求量預估

各目標年尚義機場空運需求、水頭港小三通、水頭港與九宮港大小金門間海運客運需求預估結果說明如下：

(一)尚義機場客運量

2007 年全年空運量 146.6 萬人次，2008 年截至 11 月底之空運量已達 158.7 萬，若 12 月單月旅客量以 16 萬人次估計，全年空運量預計將達到 175 萬人次。

依第二章第二節附錄所提之分析方法。分析樂觀、保守情境下之機場客運量，2020 年並假設金廈大橋已通車，預估尚義機場各目標年客運量如表 10-3-2，保守情境下每年約 223~268 萬人次，樂觀情境下每年約 239~330 萬人次。

兩岸空運在現況平日包機狀況下，台灣廈門間僅有松山-

廈門、臺中-廈門航線，其它南部旅客仍以小三通方式前往廈門較為便利，此狀況下，小三通航線約移轉 21% 中轉旅次至直航上；未來若採定期直航，且增加高雄-廈門航線、並增加密集班次後，預估小三通航線移轉中轉旅次至直航上之比例將提高至 45%。若有金廈大橋，則有助縮短金廈兩地間之旅行時間，提升金門中轉吸引力，小三通航線移轉至直航之中轉旅次比例將縮小至 35%。

表 10-3-2 尚義機場客運量預估表

年期	情境	旅客量(人次/年)
2007 年(現況)	-	1,466,000
中期目標年 2012 年	樂觀	2,387,000
	保守	2,226,000
長期目標年 2016 年	樂觀	2,748,000
	保守	2,397,000
遠期目標年 2020 年	樂觀	3,302,000
	保守	2,682,000

註：2020 年係假設有金廈大橋之情況。

資料來源：本研究整理。

(二)水頭港小三通客運量

2007 年全年水頭港小三通旅次 72.5 萬人次，2008 年截至 10 月底為止已達 76.7 萬人次，全年可望突破 100 萬人次。

本計畫假設金廈大橋將於 2020 年通車，估計各目標年水頭港小三通旅次需求如表 10-3-3。大橋通車前，保守情境下全年海運需求約成長至 184~203 萬人次，樂觀情境約成長至 292~327 萬人次，但大橋通車後，使用海運往來兩岸旅次比例預估僅 6.5%，屆時水頭港每年小三通需求量可能大幅滑落至 26~41 萬人次。

表 10-3-3 水頭港小三通客運量預估表

年期	情境	旅客量(人次/年)
2007 年(現況)	-	725,000
中期目標年 2012 年	樂觀	2,915,740
	保守	1,840,500
長期目標年 2016 年	樂觀	3,268,240
	保守	2,025,960
遠期目標年 2020 年	樂觀	409,200
	保守	261,400

註：2020 年係假設有金廈大橋之情況。
資料來源：本研究整理。

(三)水頭港與九宮港大小金門客運量

假設金門大橋可於 2015 年通車，通車前大小金門間海運旅次量在樂觀情境下預估可達 200 萬人次/年，通車後大部分旅次將移轉使用大橋，水頭港與九宮港大小金門海運需求，僅剩少數之海上觀光遊憩旅次，2016 年預估將少於 15 萬人次，如表 10-3-4。

表 10-3-4 水頭港/九宮港大小金門客運量預估表

年期	情境	旅客量(人次/年)
2007 年(現況)	-	620,000
中期目標年 2012 年	樂觀	1,993,600
	保守	1,839,600
長期目標年 2016 年	樂觀	133,000
	保守	86,300
遠期目標年 2020 年	樂觀	186,800
	保守	110,700

資料來源：本研究整理。

三、設施供給量分析

依中央已核定之各項基礎設施建設計畫，彙整金門地區現況及各目標年期之機場、港埠、供水、供電、用地供給量如表 10-3-5，說明如下：

(一)尚義機場

1.客運

航站一期擴建計畫預定2009年底完成，2010年服務容量可達230萬人次/年。

2.貨運

未來若不新建貨運站(航站三期擴建計畫)，貨運服務量將維持現有3.18萬噸/年。

(二)港埭

1.水頭港小三通客運容量

小三通客運容量主要檢討碼頭設施及通關中心可服務人數，目前1座浮動碼頭每年可提供217萬人次使用，增設之浮動碼頭預計於2011年完工啟用，2座碼頭同時運作情況下，服務容量可達434萬人次/年，但通關中心2010年擴充完成後預計最大服務容量僅200萬人次/年，故水頭港小三通業務整體最大服務容量僅能以200萬人次/年進行估算。

2.水頭港及九宮港大小金門客運容量

水頭港「大小金門客運浮動碼頭增建工程」完工後，將增加一個船席數，客運容量亦將加倍為326萬人次/年，九宮港維持以現有突堤碼頭1船席服務情況下，服務容量為163萬人次/年。

3.料羅港貨運容量

3座老舊碼頭逐年逐座改建完成後，與新一號碼頭於2012年共可提供113.62萬噸/年之貨運容量。

(三)供水

目前供水量為 32,396CMD，若大金門 2009 年完成 2,000CMD 海淡廠擴建，小金門完成 950CMD 海淡廠工程，配合降低地下水抽取量情況下，2011 年後金門地區最大總供水量為 36,346CMD。

(四)供電

目前各電廠機組設備最大可靠出力總計 76,712 瓩。

(五)用地

依據變更金門特定區計畫(第一次通盤檢討)案，計畫目標年 2016 年之用地規劃，大學用地為 20.1 公頃、醫療用地為 6.4 公頃、商業區為 28.3 公頃、工業區為 140.3 公頃、倉儲批發零售專區為 9.9 公頃。

表 10-3-5 金門基礎設施供給量評估(針對中央已核定建設計畫)

年度	2007	2012	2016	2020
尚義機場客運(萬人次/年)	100	230	230	230
尚義機場貨運(萬噸/年)	3.18	3.18	3.18	3.18
水頭港小三通客運(萬人次/年)	100	200	200	200
水頭港/九宮港大小金門客運(萬人次/年)	163	326(水頭) 163(九宮)	326(水頭) 163(九宮)	326(水頭) 163(九宮)
料羅港貨運容量(萬噸/年)	99.42	113.62	113.62	113.62
最大供水量(CMD)	32,396	36,346	36,346	36,346
供電機組最大可靠出力(瓩)	76,712	76,712	76,712	76,712
用地-大學(公頃)	20	20	20	20
用地-醫療(公頃)	6.4	6.4	6.4	6.4
用地-商業(公頃)	28	28	28	28
用地-工業(公頃)	140	140	140	140
用地-倉儲批發零售(公頃)	10	10	10	10

資料來源：本研究整理。

四、設施供需檢核及課題分析

依據中央目前已核定辦理之各項建設計畫，在樂觀及保守情境下，分別檢核各目標年期基礎設施供需情形，綜整如表 10-3-6，各項設施相關課題分析說明如下：

(一)機場

現況航站客運容量已不足，中央核定之一期擴建計畫完工後，每年將提供 230 萬人次服務量，僅能勉強滿足中期 2012 年以前保守情境客運需求，尤其未來若金廈大橋開通，將提高金門中轉吸引力，尚義機場客運需求有可能成長至目前兩倍以上。另外，金門若欲發展全島免稅，並以高檔精品為主力商品，則目前機場貨運暫存及處理空間應有擴大之必要。

再者，金門由於區位特殊，本計畫認為尚義機場之定位應與台灣其他國內機場有所不同，意即不應僅從需求來決定其改善方向。未來假使眾多大陸或國際觀光客自廈門湧入，對照廈門高崎機場或東渡港、五通港之高規格硬體建設，尚義機場能否提供一定水準之硬體服務品質，在整體外觀方面進一步呈現金門特有意象或更加精緻化，故建議在航站一期擴建工程即將展開之際即納入考量。



圖 10-3-1 廈門東渡郵輪中心

(二)港埠

1.兩岸小三通業務

水頭港「增設小三通浮動碼頭」與「通關空間擴充」兩計畫完成後，碼頭設施容量可達400萬人次/年，但通關空間最多僅200萬人次/年，整體服務容量仍不足以應付本計畫預估之目標年小三通客運需求，但假使未來金廈大橋開通，則既有或新增建之硬體設施恐又將形成閒置。因此，未來金門港小三通硬體設施課題包括：

- (1)未來小三通旅客數若接近本計畫情境預測，較現況有大幅成長，則港區腹地是否容許通關空間再擴充，宜先行考量。
- (2)假使未來兩岸互動結果傾向興建金廈大橋，為避免現階段硬體投資發生閒置，新建港區整體規劃及配置方式究竟應如何調整，宜審慎考量。

2.大小金門客運需求

九宮港目前提供之碼頭容量對應本計畫預測未來大小金門客運需求稍有不足，但若決定興建金門大橋，則碼頭使用

率將大幅滑落，產生設施閒置狀況。

3.廈門「香山國際遊艇俱樂部」建設計畫對金門之影響

廈門市將於2011年在環島路香山段國際會展中心旁濱海地區，完成一項亞洲最大的填海造地遊艇碼頭開發計畫：「香山國際遊艇俱樂部」（基地位置如圖10-3-2）。該計畫自2006年1月1日正式開工，於2008年亞洲國際地產投資與開發博覽會獲「亞洲最佳濱海開發專案」，目前一期填海造地工程已全面完成，正進行總投資高達35億人民幣的二期工程。對於這一被稱為“漂浮在黃金水道上的巨大商機”，投資方表示，整個計畫最終目標就是打造亞洲最大的頂級遊艇生活圈，未來國外消費群體將占很大一部分，甚至成為亞洲企業總裁的俱樂部。

目前俱樂部會所、銷售培訓中心、VIP泊園樁基即將完成，遊艇港池的疏浚挖泥正在進行中，預計2009年9月遊艇俱樂部、遊艇碼頭及遊艇銷售培訓中心將可正式對外營業，酒店、辦公室及濱海商業街將於2011年底全部完工，俱樂部全區配置見圖10-3-3，施工現況如圖10-3-4。

廈門市發展遊艇產業方向明確，持續投入大量資源進行相關硬體建設，開發力道強勁，已營運之五緣灣遊艇碼頭及建設中的香山國際遊艇俱樂部皆能提供遊艇、帆船、郵輪等各類型遊憩船最高等級之泊船及相關硬體設施服務，且兩遊憩碼頭距離小金門僅約6公里之遙，未來金門水頭港、九宮港能否成為金廈遊憩水域之一環，藉由兩碼頭之先期帶動，加速海上觀光遊憩產業之開展，應列為金門港埠發展計畫優先評估之課題。



圖 10-3-2 香山國際遊艇俱樂部基地位置



資料來源：香山國際遊艇俱樂部網站, <http://www.xmyacht.com/page/index.htm>。

圖 10-3-3 香山國際遊艇俱樂部配置圖



圖 10-3-4 香山國際遊艇俱樂部施工現況

(三)道路

根據目前編定之都市計畫道路寬度，應可滿足未來島內交通需求，但現況存在課題仍應妥為改善(詳前節第三點)，包括道路辨識性、人本規劃、與觀光遊憩功能相結合、都市計畫道路開闢方式等。

另外，未來若決定興建金門大橋或金廈大橋，則大小金門地區聯絡道路之預留亦應先行規劃。

(四)供水設施

未來年需水量方面，先依目標年兩情境預測之金門常住人口及觀光人數，分別估算民生用水與觀光用水量，再與水利署「離島地區供水改善計畫」預估之工業用水、國防用水量加總後得總需水量，預估遠期需水量可能達到 53,000CMD。比較未來最大供水量 36,346CMD，顯示將有嚴重供水缺口。除此之外，金門地區長期以來水質惡劣、地下水超抽等問題亦應規劃一併改善。

(五)供電設施

各電廠目前尖峰負載皆約 60%左右，供電不虞匱乏。未來

年用電需求部份引用台電公司預估值(因該模式各年期設算之人口數高於本計劃預測，其尖峰負載預測結果應較樂觀)，檢核結果為目前電力設施最大出力皆可符合各目標年需求，遠期2020年稍有不足。未來供電設施改善課題應不在於提高機組供電量，而是如何降低台電公司在金門地區之營運虧損。

(六)用地

大學與商業用地在各種情境年期組合下，目前都市計畫之用地面積皆已無法滿足需求，需配合進行都市計畫檢討，調整相關用地之面積。

表 10-3-6 金門基礎設施需求與供給量檢核

(針對中央已核定建設計畫)

	年期	情境	尚義機場 台金客運 (萬人次/年)	水頭港 小三通客運 (萬人次/年)	大小金客運 (萬人次/年)	供水 (CMD)	供電 ¹ (瓩)	用地(公頃)				
								大學	醫療	商業	工業	倉儲批發 零售
需求 量	2007	現況	146.6	72.5	62.0	18,110	42,600	13	2	27	-	-
	2012	保守	222.6	184.1	184.0	37,573	60,332	39	2	34	-	-
		樂觀	238.7	291.6	199.4	38,131		52	3	34	-	-
	2016	保守	239.7	202.6	8.6	44,603	70,204	53	3	39	-	-
		樂觀	274.8	326.8	13.3	45,409		72	4	39	-	-
	2020	保守	268.2	26.1	11.1	51,780	80,450	72	3	44	-	-
樂觀		330.2	40.9	18.7	52,908	93		4	44	-	-	
供給 量	2007	現況	100	100	163	32,396	76,712	20	6	28	140	10
	2012	-	230	200	163	36,346	76,712	20	6	28	140	10
	2016	-	230	200	163	36,346	76,712	20	6	28	140	10
	2020	-	230	200	163	36,346	76,712	20	6	28	140	10
供需 檢核 ²	2007	現況	×	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	2012	保守	◎	◎	×	×	◎	×	◎	×	◎	◎
		樂觀	×	×	×	×		×	◎	×	◎	◎
	2016	保守	×	×	◎	×	◎	×	◎	×	◎	◎
		樂觀	×	×	◎	×		×	◎	×	◎	◎
	2020	保守	×	◎	◎	×	×	×	◎	×	◎	◎
樂觀		×	◎	◎	×	×		◎	×	◎	◎	

註：1.目標年電力需求引用台電公司「長期負載預測」之各年期預估值。

2.「◎」表供給可滿足需求，「×」表供給不足。

資料來源：本研究整理。

第四節 改善構想

依供需檢核結果及相關課題分析，本計畫研擬金門地區各項硬體設施改善構想如下，並依短期(2010年)、中期(2012年)、長期(2016年)、遠期(2020年)提出各階段改善方案實施建議，如表 10-4-1。

一、機場

(一)短期可一併執行航站三期及四期擴建工程

為發展金門全島免稅事業並兼顧航站外觀，現階段除依「金門尚義機場整體規劃」建議之航站分期擴建計畫內容，進行第一期建設(東側航廈擴建)之外，亦可考量同時執行第三期(新建貨運站)及第四期(景觀綠化改善)工程。擴建後之東側航廈預定作為小三通及國際線包機彈性空間，而新建貨運站即位於此空間之東側，可規劃一併施工。未來免稅商品空運至金門後，可於新建貨運站內進行暫存、分流、運送處理，現有貨運站空間則可作為金門農特產展示中心。

(二)航站二期擴建應先進行規劃設計工作

建議應先進行二期西側航站擴建之規劃設計工作，後續視兩岸直航影響及金門產業發展進度，並觀察 2009 年各月份旅客量變化，假使較現況持續呈現大幅成長，設計完成後即應接續啟動施工計畫。

(三)金門與廈門共用國際機場之可行性

廈門高崎國際機場服務容量約 1,000 萬人次/年，2007 年客運量為 868.47 萬人次，隨著廈門及周邊地區經濟發展，加上兩岸包機航線的開通，機場客源增長迅速，預計 2010 年客運量將達 1,000 萬人次。

由於機場容量將面臨飽和，高崎機場正進行第三期擴建工程，完工後服務容量將達 1,700 萬人次。廈門市規劃單位認為，此服務能量短期內雖可滿足客運旅次需求，但長遠來看，若於大嶝建設第二國際機場，將可使廈門航空業版圖在海西區域更加擴大，且廈門市正進行東西海域整治工程，海域清出的淤泥將在大小嶝進行填海造地，新增土地面積約 10 平方公里，可作為第二機場用地。

據了解，此方案目前僅止於構想階段，尚未獲得大陸中央主管機關核可，但假使未來確定執行，兩岸亦達成興建金門大橋(北線)之共識，則金門可思考與廈門共用或共同經營此國際機場之可行性，一方面增加空運旅客進出金門之選擇，同時也可減輕尚義機場之負荷。

二、港埠

(一)辦理「金門地區港埠建設計畫」

行政院經建會於 2009 年 2 月 2 日通過交通部提報之「金門地區港埠建設計畫」，工程項目共計五項，包括料羅港「碼頭整建及港池水域浚深工程」，以及水頭港「增設小三通浮動碼頭工程」、「大小金門客運浮動碼頭增建工程」、「小三通專用碼頭貨運通道工程(行李人車分流設施)」、「小三通通關空間擴充工程」等計畫，合計經費約 10.6 億元，將納入振興經濟特別預算中辦理，期程自 2009 年 1 月至 2012 年 12 月，建議金門縣政府儘速執行設計發包事宜，同時預留通關大樓東側與西防波堤之間空地，未來小三通旅客量若大幅成長，可配合辦理通關空間再擴充。

(二)積極推動以民間參與方式，開發金門港埠成為多功能之「小三通客貨運+遊憩(遊艇)」港區

據統計，遊艇業每 1 美元產值，將為生產、維修、管理、娛樂等相關服務產業帶來 6 美元的經濟效益。金門觀光產業長期目標為發展海上休閒遊憩活動，建議金門縣政府在港埠整體規劃方面，與後續承接「金門水頭大型旅客服務中心功能規劃暨水頭港區(含九宮碼頭)民間參與案預評估作業」之規劃顧問單位，深入瞭解廈門島遊憩港/遊艇碼頭規劃與經營模式，評估金門港除兩岸小三通業務之外，是否能佔區位之利基，成為廈門遊艇產業鏈之一環，並積極引進民間資源進行規劃建設，形成完整金廈遊憩水域，提供金廈生活圈更多元的娛樂活動，同時亦建議將料羅港區一併納入民間參與開發範圍。此規劃方向除可避免一旦金廈大橋通車後金門港埠既有硬體設施之閒置，亦有利吸引潛在民間投資商積極參與港區建設及營運，進一步提供地方相關產業成長之契機。

(三)大小金門客運需求方面，未來可能情境及改善方式有二

- 1.若不興建金門大橋，且客運需求大幅成長，水頭港應將大小金客貨運業務納入新建港區內，九宮碼頭亦應參考「金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國 96 年-100 年)」進行改善。
- 2.若決定興建金門大橋，兩碼頭即應如前述儘早納入金廈遊憩水域進行整體規劃。

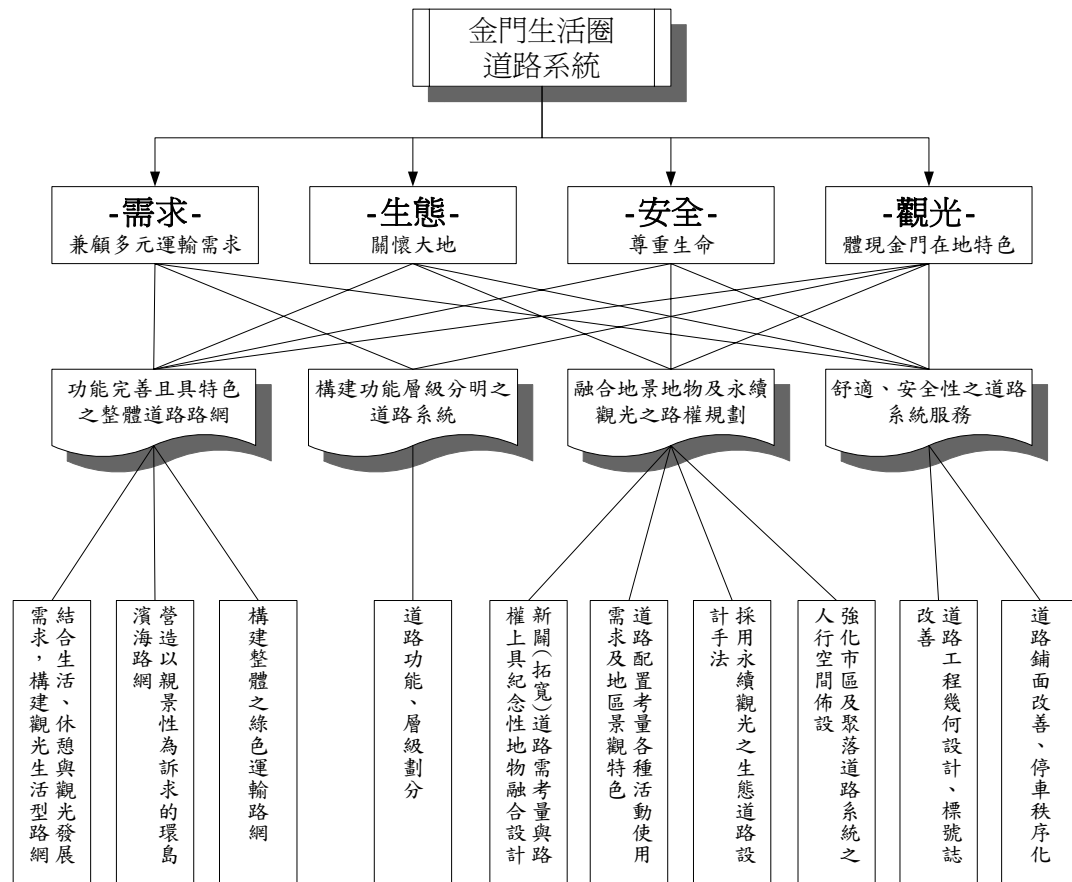
三、道路

(一)續依「金門縣生活圈道路系統建設計畫」辦理道路改善

關於金門地區道路系統各項課題、改善策略及具體方式，金門縣政府於「金門縣生活圈道路系統建設計畫」(2006 年 2 月)已進行詳盡評估分析，建議續參照辦理。金門整體道路系統應建構在「需求」、「生態」、「安全」、「觀光」四大規劃理念，並以「道路功能完善具特色」、「道路層級分明」、「永續觀光路權規劃」、「舒適、安全性道路」等四大規劃策略來實踐四大理念，以滿足居民生活及旅客使用之路網功能，如圖 10-4-1。

(二)兩座跨海大橋地區聯絡道路與周邊路網規劃

依本計畫對兩座跨海大橋評估建議，假設金門大橋與金廈大橋分別於 2009 年及 2015 年開始進行設計及施工，則大小金門地區連絡道路及周邊路網應一併進行規劃，規劃構想參見本計畫第八章及第九章之說明。



資料來源：「金門縣生活圈道路系統建設計畫」，金門縣政府，2006年2月

圖 10-4-1 金門道路系統整體規劃理念

四、供水設施

由於高級淨水場與海水淡化廠成本高且耗能，由台灣運水成本更高且運量有限(至台中運水每噸成本約 700 元，每趟 3 天，運量僅 3,000 噸)，水利署評估自大陸接管引水為解決金門水資源問題最佳方式，並規劃以購買原水方式辦理，整體供水成本每噸在 18~31 元之間。

本計畫評估金門若逐步發展各項重點產業，未來常住人口數與吸引旅客數將隨之成長，衍生需水量可能高於水利署「離島地區供水改善計畫」之預估，若考量以最經濟方式解決金門水源不足、水質不佳、地下水超抽、緊急應變能力不足等問題，自大陸接管引水應列為為優先推動之改善方案。同時，相關配套規劃如新設淨水場、配水塔及相關導配水管線設置亦需一併考量。

五、供電設施

一般而言電廠規模越大，經濟效益越高。如本章前節分析，小金門麒麟電廠發電規模小，且使用輕柴油發電，燃料成本偏高，每年皆為虧損營運。未來如自大金門以電纜附掛大橋方式供電，麒麟電廠退為備用電力，每年將節省 7,300 萬元營運成本，極具經濟效益，建議列為後續改善方案。

六、用地

- (一)配合金門發展定位中之大學、商業用地需求，於下一期金門特定區計畫(第二次通盤檢討)案中納入檢討辦理，調整相關用地之面積。
- (二)為提高金門地區土地開發利用、軍事設施活化利用之彈性，建議可修正離島建設條例第七、十一條條文，讓重大投資計畫之都市計畫變更作業可適度授權地方政府審議，國防文物及軍事遺址規劃由統籌單位規範，提升金門整體土地使用之彈性。

表 10-4-1 金門硬體設施改善各階段建議完成項目

年度	建議完成項目	中央核定情形	說明
短期 2010 年	1.完成尚義機場東側航站擴建(一期)及景觀改善工程(四期)；進行貨運站新建工程(三期)	一期已核定 三、四期未核定	1. 第一期擴建已於 2008 年 11 月 6 日開工 2. 民航局將於 2009 年辦理二~四期規劃作業
	2.水頭港小三通通關中心擴建完成*	經建會同意納入特別預算辦理	預計 2009 年 2 月發包
	3.水頭港小三通浮動碼頭增設完成*	經建會同意納入特別預算辦理	正進行委託規劃設計暨施工監造作業，預計 2009 年 3 月發包
	4.小三通專用碼頭貨運通道工程(行李人車分流設施)增建完成*	經建會同意納入特別預算辦理	預計與小三通浮動碼頭一併發包
	5.完成金門港民間參與可行性評估及招商	金門縣府自籌款	正進行預評估作業委託技術服務
	6.金門特定區計畫(第二次通盤檢討)案檢討		變更大學、商業用地面積
中期 2012 年	1.尚義機場貨運站新建完成	尚未核定	假設 2009 年規劃設計完成後即進行施工
	2.水頭港大小金門客運浮動碼頭增建完成*	經建會同意納入特別預算辦理	預計 2010 年初辦理發包
	3.料羅港碼頭整建及港池水域浚深工程完成*	經建會同意納入特別預算辦理	預計 2009 年 4 月發包
	4.完成民間參與金門港埠之整體開發興建	待評估	三港區一併開發完成
	5.完成自大陸以海底管線引水暨相關配套工程	尚未核定	
長期 2016 年	1.金門大橋 2015 年完工通車	尚未核定	假設 2009 年開始進行，工期 6 年
	2.管線附掛大橋，小金門自大金門供應水電	待評估	
遠期 2020 年	金廈大橋 2020 年通車	待評估	假設 2015 年開始進行設計施工，工期約 6 年

註：*為行政院經建會於 2009 年 2 月 2 日委員會議中通過交通部提報之「金門地區港埠建設計畫」計畫書案工程項目，計畫總經費合計約 10.6 億元，期程自 2009 年 1 月至 2012 年 12 月。

資料來源：本研究整理。

第五節 辦理方式建議

各硬體設施改善之辦理方式建議如下：

一、機場

民航局預定於 2009 年先行辦理第二、三、四期之規劃作業，建議三、四期計畫於規劃完成後接續執行設計及施工。新增工程費用合計 1.89 億元(三期 1.36 億元+四期 0.53 億元)，建議併同已開工之一期擴建計畫，由民航事業作業基金支應。

二、港埠

(一)「金門地區港埠建設計畫」五項工程之經費由振興經濟方案特別預算支應，並交金門縣政府辦理發包施工。

(二)金門港三港區未來整體開發經營模式

建議金門縣政府與承辦「金門水頭大型旅客服務中心功能規劃暨水頭港區(含九宮碼頭)民間參與案預評估作業」之規劃顧問單位，能在「發展金廈海上遊憩產業」前提下，深入探討金門納入廈門「遊艇產業鏈」之可能性，並將料羅港區納入民間參與興建營運之開發範圍，分析金門港埠整體利基與最佳經營模式，使三港區在短時間內發揮最大的「客貨運+觀光遊憩」功能。

三、道路

(一)道路系統

道路建設計畫推動可透過都市計畫方式取得市區道路用地，或依內政部營建署之生活圈道路建設補助辦法，申請補助經費，考量金門近年平均交通決算支出能力與開發需求，依「金門生活圈道路系統建設計畫」之建議，每年度以 1.5 億元為分期經費編列原則(含工程與用地費，並包含中央補助款與地方配合款)，其它可運用之財源包括：

- 1.中央對各縣市「生活圈道路系統建設計畫」之補助機制
- 2.「創造台灣城鄉風貌示範計畫」補助經費
- 3.「中央補助直轄市及縣(市)政府取得既成道路試辦計畫」
- 4.行政院核定專案辦理
- 5.縣府年度公務預算

另 2005 年度起行政院已決議「離島建設基金」不再補助交通部門硬體建設計畫，故不予列入。

(二)金門大橋

由於金門大橋不具民間投資效益，建橋費用 44.36 億元建議依原規劃，原則上由中央編列預算補助三分之二，金門縣政府自行籌措資金負擔三分之一，依國工局「金門大橋興建計畫綜合規劃暨配合工作」之建議，分年資金需求及分攤方式如表

10-5-1 所示，政府補助款建議以行政院核定專案方式辦理。後續設計、招標、發包等工作建議由國工局負責辦理。

表 10-5-1 金門大橋分年資金需求表

單位:新台幣仟元，當年幣值

	第一年	第二年	第三年	第四年	第五年	第六年	總計
需求費用	105,000	339,000	958,000	1,611,000	1,189,000	234,476	4,436,475
建橋基金	35,000	113,000	319,333	532,667	0	0	1,000,000
中央補助	70,000	226,000	638,667	1,074,000	792,667	156,317	2,957,650
縣府自籌	0	0	0	0	396,333	78,159	474,492

資料來源：「金門大橋興建計畫綜合規劃暨配合工作」，交通部國道新建工程局，2003 年 12 月

(三)金廈大橋

未來兩岸協商建橋事宜之前，台灣應先完成南線方案工程可行性規劃與效益評估，綜合判斷出對金門最有利之路線方案，作為後續協商之基礎。而在兩岸推動大橋興建及經營方面，可能採行之式如下：

1.興建模式

- (1)兩政府出資合組公司或基金會，負責規劃施工
- (2)雙方議定海域銜接點，各自投資興建

第二種模式可分別依兩岸適用法律及規範，進行發包及施工，若政策許可，較無適法性問題，可行性應較高。

2.經營管理與財務分擔模式

- (1)兩岸政府各自投資興建，並各自營運
- (2)兩岸政府各自投資興建，但聯合營運
- (3)兩岸政府各自投資興建，委由民間營運之OT模式

在收取車輛過橋費情境下，金廈大橋可能具備OT條件，建議由兩岸政府部門出資興建後，委由民間公司營運維護，特許期滿再將經營權返還政府，並由兩岸共同設立大橋基金會負責監督。

四、供水設施

「自大陸引水」方案目前已提報至經濟部，未來若經行政院核

定，將由水利署會同金門縣政府研提通水議案送陸委會納入兩岸協商議題，協商後若雙方充分取得共識並簽訂協議，將由金門縣政府研提實施計畫，報水利署循程序報院後辦理。

後續辦理方式可參照水利署建議如下：

- (一)金門地區自大陸引水所需經費約 9.8 億元，包含海底管線預付 50%工程經費 3.9 億元(未來可抵用水費)，以及金門端淨水廠及管線配合工程經費 5.9 億元，經費來源為中央編列預算。
- (二)目前已完成大陸段及海域地質鑽探基礎資料蒐集。不考慮申請、核定、法規修訂、定案計畫成立等階段辦理時間，施工期約為 6 個月至 9 個月。
- (三)自大陸引水為以管線引水之特殊運輸方式，須配合部分法規函釋或修訂。另因涉及陸資來台，必須配合相關辦法之訂定，短期可會商陸委會，透過專案許可方式辦理。
- (四)若奉核為符合大陸政策，由水利署會同金門縣政府研提通水議案送陸委會納入協商議題。協議簽訂後，由金門縣政府研提實施計畫，報水利署循程序報院據以辦理。
- (五)無論採大陸引水方案或高級淨水場、廢污水再利用與海淡廠之替代方案，其淨水場下游端之配水池及管線，尚需由金門縣政府檢討整體擴充與更新計畫辦理。
- (六)本案可配合跨海大橋興建，改採輸水管線附掛橋樑方式施工，可能影響包含引水水源、工期、成本等，此部分可配合交通政策修正，管線荷重則應預先納入橋樑規劃考量。

五、供電設施

電纜附掛金門大橋工程費用約需 1 億元，若 2009 年啟動大橋細部設計及工程發包，預定可於 2015 年通車，則電纜附掛可列為台電 2012-2016 年之「第七配電計畫工程項目」。

六、用地

- (一)經供需檢核，設施面積不足之土地，如商業區、文大(大學用地)等，可依據「都市計畫法」第二十六條之規定，由金門縣政府每三年內或五年內辦理都市計畫通盤檢討，變更土地使用別。或依據第二十七條第三項為適應國防或經濟發展之需要時、第

四項為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時，得迅行變更用地。

- (二)各項公共建設需使用之土地若為公有土地，可採「撥用」方式取得，私有土地可與所有權人進行協議價購，如協議不成則依法徵收，如為都市計畫公共設施之開闢則可透過市地重劃、區段徵收等方式取得土地。

第十一章 金門經濟發展法規修正建議

第一節 金門面臨之總體法規限制

一、金門地區土地使用的根本障礙

金門全縣現行的土地使用管制，依其使用管制性質，主要可分為都市土地及未登錄土地兩種。由於金門縣已全面實施都市計畫，受到都市計畫法及相關法規對於土地使用的管制。上述依土地使用相關法規管制之土地外，部份土地因同時具有特定目的需要，必須依其他目的事業法規管制，如軍事用地、國家公園用地等，分別由國家公園管理處與國防部進行土地管理。金門在多項計畫的執行，均面臨土地取得的問題或整體區域規劃上的困難，主要有以下因素：

(一)列為國家公園管理的地區宜再檢視

當初將金門列為國家公園的重點，在於以保育史蹟戰役紀念及文化景觀資產為主旨之國家公園，其主要任務在於彰顯金門地區在戰役史蹟、文化及生態景觀之整體環境特色。其範圍涵蓋金門本島中央及其西北、西南與東北角等局部區域，以及烈嶼之環島道路與其外圍區域等，約占大小金門土地總面積的四分之一。前述國家公園地帶，多數金門本島與小金門的沿海地帶皆被列入其中。然而，金門本島或小金門的沿海地區，實為金門地區具有開發潛力與商機的地帶，故此國家公園管理的限制，對金門的土地利用規劃造成相當大的限制。

並且沿海地區的狀態，是否符合以保育史蹟戰役紀念及文化景觀資產為主旨而列為國家公園，係有再予檢討的必要。針對金門特定區計畫中的風景區，需依「金門特定區計畫風景區開發許可作業規定」辦理開發計畫申請。經由風景區開發許可審議委員會審議通過，再呈報中央政府營建署進行審議，基於此審議過程係採合議制，故通常完成審議程序均需長達半年以上，對於投資建商造成不確定與時間過長的經濟成本浪費，故大幅減低至金門進行大型投資規劃的意願。

對此，由於縣政府所管轄之經濟發展與國家公園法所揭示

「保護原則」(國家公園法第 1 條參照)在政策目標上有所出入，故國家公園管理處與內政部基於保護保存原則所制訂之相關審查管理辦法，自然會造成以經濟發展為基礎之金門地區土地利用開發上的限制。然而對於金門長期發展而言，國家公園之存在亦有其正面意義，故在政策之調整方向上，本研究以為國家公園保育保護與經濟發展與土地使用二者間並非「全有全無」的擇一關係，而應是尋求二個制度間之調和機制。特別是與其他國家公園不同的是，金門國家公園係以文化景觀為主，其國家公園區域往往與當地居民生活與經濟活動之場域重疊，更有強化與當地經濟發展政策進行調和與協調之需要，而不適合將其他國家公園所適用之，由國家公園主政機關單方面依據「國家公園法」進行規劃及管理的架構，原封不動的適用於金門國家公園之管理。

對此本研究建議應透過「離島建設條例」之增修，賦予金門縣政府參與金門國家公園計畫與管理之權限，並強化金門國家公園政策制訂之透明度。對於參與權限與透明化部分，至少應為在各決策階段(包含金管處之規劃提案，以及營建署之決策會議)相關縣政府局處之參與權，以及對具體規劃事項建議權的提出，並於國家公園主管機關對於金門縣政府之建議案不同意者，應進行協調，無法達成合意者，應由依據「離島建設條例」第 4 條所設置之「離島建設指導委員會」協調之。

對此，目前金門國家公園管理處正在進行「金門國家公園計畫第二次通盤檢討」之作業，在前述法規未修正前，本報告建議可在現行制度下基於透明化之精神，將目前透過舉行座談會或說明會的參與方式的時間點提前，邀請金門縣政府相關局處參與先期規劃作業程序。

(二)都市計畫法之實施結果宜再檢討

金門在過去負有戰地政務功能，都市計畫至 1972 年始於金城市區、金湖新市、金沙汶沙等地區實施。1992 年戰地政務終止後，開始規劃金門特定區計畫，並於 1996 年實施。基於金門過去為戰地任務地區，於該時期在金門地區並未進行太多的城市基礎規劃與建設，然而在戰地任務解除後，金門地區隨即被列為都市計畫法的適用地區，但在軍塞堡壘林立與開發不足的情況下，以及部份地區有實施限建的原因，雖已區段徵收，然

在都市計畫設定為低度開發的地區，對土地開發的限制仍過大，從而降低土地利用價值。

(三)土地返還爭議

對於金門地區經濟發展之另一障礙，為實施戰地政務期間無償被登記為公有或國有之私人土地之歸還與登記之爭議。

為解決金門地區於實施戰地政務期間，非因有償徵收登記為公有者，政府曾於 1992 年制訂「金門馬祖東沙南沙地區安全及輔導條例」(以下簡稱安輔條例)，後安輔條例於 1994 年完成修正，依據修正後之第 14 條之一規定，金門原土地所有人或合於民法規定時效完成取得請求登記所有權之人或其繼承人，得依修正施行之日起三年內(亦即 1998 年)，檢具有關權利證明文件，申請歸還或取得所有權。

惟安輔條例於 1998 年 6 月 24 日廢止，而在該條例廢止時，仍有許多土地未能在規定期間內提出申請歸還，因受限於該土地已為政府機關使用或已移轉為私有，致無法發還者之權益，故嗣後於 2002 年「離島建設條例」(制訂於 2000 年)修正時，增列第 9 條之一，明定於該條例適用之土地於「安輔條例」第十四條之一適用期間申請發還土地者，因該土地為政府機關使用或已移轉於私人致無法發還土地，得自該條例修正施行之日起二年內，請求該公地管理機關或原處分機關以申請發還時之地價補償之，其補償地價準用土地徵收條例第 30 條規定辦理。然而迄今於金門地區仍有許多土地發還與變更所有權之爭議，請求軍管時期軍方收購土地、或遺漏土地登記遭國有財產局登記所有權等相當多的土地爭議，又基於占有事實與時效取得之認定對金門地區的障礙，導致原所有人無法發還土地，或順利將無主土地登記為己有。現行「離島建設條例」之第 9 條之一，僅針對「已被政府機關使用或已移轉於私人致無法發還之土地」之補償事宜加以規定，而對於被登記為公有或國有之土地的返還並無規定，導致許多不符合土地法與民法要件之申請登記案遭到駁回，造成諸多陳情案與訴訟案之產生。

二、金門與廈門經濟合作的基本限制

(一)法規的限制

目前涉及兩岸之事務，均屬於兩岸人民關係條例所規範。依據兩岸人民關係條例之規定，舉凡人員、貨物、資金、運輸等事項，均歸該條例之主管機關行政院陸委會管轄，且依據該條例授權制訂之子法對於該等事項多有限制。由於兩岸人民關係條例以及相關子法，均係由中央政府角度作為出發點決定規範程度與範圍，對於金廈之間因特殊地理與經濟互動關係欠缺因地制宜之彈性。對此，本研究初步認為或可基於「捉大放小」之精神，並考量金廈之間特殊之地理與經濟關係，透過兩岸人民關係條例與子法之調整修正的檢討，賦予金廈針對其特殊需求給予一定之彈性，並隨著兩岸關係之改善而修正降低相關限制時，思考以金門先行作為示範之方式，先行實施相關鬆綁政策，以建立金門與廈門強化經濟合作之法規環境與基礎。

(二)與中國相關事宜的審查程序過長

基於過去兩岸政策的關係，邀請大陸來金門進行學術、文化或體育交流的審查時程，或是小三通後陸客來台觀光等，其相關審查期間或方式過於冗長或程序上不合理，如來台從事交流的陸客團必須通過陸委會與移民署的審查，否則即使來台亦不得進行交流活動，然而該交流審查的申請經常需耗費3個月以上，致使中國的交流團體至金門交流的意願不高。

第二節 總體面法規修正建議

一、修訂「離島建設條例」

按上述分析的問題，本研究以為離島建設條例係得作為解決問題的主要政策手段，因離島建設條例為特別法，得將前述國家公園法與都市計畫法適用排除。然而，現行的離島建設條例並不敷使用，若為解決前述問題，該條例必須作部份修訂。據了解，金門縣政府已提出「離島建設條例」相關修正草案，並已由草案條文所屬相關部會評估其可行性中。惟前段分析之問題，在金門縣提出的草案中，尚未完全反映出此等需求。目前金門縣政府提出的修正草

案，針對總體環境土地使用的需求提出的修正重點包括：

(一)修正第七條，將重大投資計畫土地之使用、變更、環評審議工作授權離島政府審議，不受都市計畫土地及非都市計畫土地使用、環評管制之規定

此建議條款的目的是在於，離島重大投資計畫之土地使用、變更、環評審議，須依都市計畫法、環境影響評估法規審議，其程序冗長，影響開發，另於原條文第三項僅適用於非都市土地，然金門、馬祖均全面實施都市計畫，該條文之放寬對金馬地區並無幫助，爰辦理修正。

若依據縣政府版本之修正內容，則未來金門縣之土地計畫，將完全與本島脫鉤，而交由縣政府審議。固然此舉或有助於加速重大投資計畫之進行，然而對於我國整體國土規劃體系將形成治外法權的狀況，且都市計畫土地變更以及環境影響評估之規定有其目的與所欲追求之國家整體公益目標，故若完全由地方政府決定，亦有逸脫於整體國土規劃與土地使用制度的問題。

然而金門（以及馬祖）在解除戰地政務後直接實施都市計畫，但過去土地資訊皆來自軍方測繪，固然已解除戰地政務，但金門土地的開發密度、都市型態與風俗民情等，均有別於台灣本島之城鄉發展型態，故土地規劃與利用有其客觀上的特殊需求。準此，本報告建議或可朝向折衷作法修正，亦即在「離島建設條例」中明訂涉及金門等曾實施戰地政務之離島，其重大投資計畫土地利用申請案，應由主管機關成立專案小組加速審查作業，並應增加地方政府代表參與相關審查委員會之人數，若有爭議時離島地方政府得請求「離島建設指導委員會」協調之。

(二)修正第十一條條文，針對國防文物及軍事遺址規劃統籌單位規範，以促進離島軍事設施之活化再利用

此建議條文係基於兩岸局勢改變及戰略佈署變更，軍事設施已逐漸釋出，分別移由國家公園、地方政府或鄉鎮市公所等行政層級互不隸屬之單位接管，各有不同的思考方向與觀點，另軍事設施接管後，為保存維護及活化利用，仍有產權處理、建管、消防及都計等法令課題有待處理。

再者，離島地區國防文物及軍事遺址釋出後之保存維護及活化利用，應由規劃統籌單位擬定具指導性的整體發展共識及運用計畫，並推動處理各項面臨的法令課題，因此，建請增訂第十一條第三項及第四項條文。

因此，若以金門縣提出的修正草案為本，則本研究建議需增訂的項目，主要係針對國家公園管理的部份，亦即朝向將金門地區列為國家公園管理區範圍涉及重大建設投資計畫時，其土地使用變更之審核方法之改變。依據前述之分析，國家公園之存在對於金門長期發展亦有其正面意義，故在政策之調整方向上，國家公園保育保護與經濟發展與土地使用二者間並非「全有全無」的擇一關係，而應是尋求二個制度間之調和機制。因此另一種較為務實之作法，或許為透過「離島建設條例」之增修，賦予金門縣政府參與金門國家公園計畫與管理之權限，並強化金門國家公園政策制訂之透明度。對於參與權限與透明化部分，至少應為在各決策階段(包含金管處之規劃提案，以及營建署之決策會議)相關縣政府局處之參與權，以及對具體規劃事項建議權的提出，並於國家公園主管機關對於金門縣政府之建議案不同意者，應進行協調，無法達成合意者，應由依據「離島建設條例」第4條所設置之「離島建設指導委員會」協調之。

(三)在「離島建設條例」增訂金門、馬祖、東沙及南沙地區土地返還條款

為解決前述土地返還爭議之問題，本研究建議或可從修正「離島建設條例」的方式加以解決，將已廢止之「安輔條例」第14條之1的相關返還規定再次納入「離島建設條例」中，以解決金門地區私人土地被占用後無法返還並改登記之問題。

其次，並應依據修正後之「離島建設條例」相關規定，重新制訂行政機關(包含地政機關與國有財產局)對於金門地區申請案之認定準則，以突破依據民法規定無法完成占有時效之土地之登記。

(四)強化「離島建設指導委員會」之功能

依據「離島建設條例」第4條規定，為審議、監督、協調及指導離島建設，中央主管機關得設置離島建設指導委員會，由行政院院長召集之。前項指導委員會之主要職掌為審議離島

綜合建設實施方案及協調有關離島重大建設計畫推動等事項。然而依據「行政院離島建設指導委員會設置要點」第6條規定，該指導委員會每年開會一次，導致其所能發揮之協調指導機制受到限制。本研究建議或可修正為每半年(甚或每季)開會一次，以強化離島建設指導委員會之功能。此外，就實務運作上，建議「離島建設指導委員會」應扮演更為積極協調之角色，而非僅限於「審議」離島建設方案之功能，畢竟縣政府與中央相關部會在其縣市計畫之規劃與推動上，若能有一上位的中央政府單位以「由上至下」方式主導，對於縣市地區的發展計畫，能減少許多縣政府與中央政府聯繫溝通的行政成本與增加行政運作之效率。

二、透過「兩岸人民關係條例」授權訂定試行辦法

我國先前辦理「小三通」政策的實施，行政院係按「離島建設條例」第十八條的立法授權，訂定「試辦金門馬祖與大陸通航實施辦法」(以下簡稱試航辦法)作為兩岸通航的特別規範。

不過，涉及金馬與大陸進行其他貿易、人員、文化交流等往來，離島建設條例並未訂有規範。爰而只能回歸兩岸人民關係條例以瞭解金馬若與中國擬進行其他特殊往來交流時，是否有相關法源得以援引授權，按兩岸人民關係條例第九十五條之一第一項規定，主管機關實施臺灣地區與大陸地區直接通商、通航前，得先行試辦金門、馬祖、澎湖與大陸地區之通商、通航。第九十五條之一第二項規定，前項試辦與大陸地區直接通商、通航之實施區域、試辦期間，及其有關航運往來許可、人員入出許可、物品輸出入管理、金融往來、通關、檢驗、檢疫、查緝及其他往來相關事項，由行政院以實施辦法定之。然而，隨著兩岸簽署空運、海運與郵政協議，正式展開台灣本島與中國間之直接通航通郵(亦即所謂大三通)後，兩岸人民關係條例第九十五條之一第一項以及金門地區所適用之「試航辦法」已失去其意義，故有修正之必要。

準此，本報告建議現行兩岸人民關係條例第九十五條之一之「金馬試點」的精神下，未來在修正該條時可賦予金門進行更多的經濟交流試點授權，再依據同條第二項的法律授權，由行政院再訂定相關實施辦法。故本研究目前研擬的方向，建議行政院按前述款項訂定類似「試辦金馬地區與大陸貿易、人員往來、行政事項合作

等內容實施辦法」，於該架構下，可考慮取消進口關稅和非關稅貿易障礙、在特定區域互設辦事機構、其他有關促進經貿交流事項等，委由金門縣政府與對應之中國地方政府機關進行協商，報行政院核定之。

此外，若有涉及陸委會與移民署針對中國來台觀光或交流等活動的相關審查或管理辦法，亦應一併檢視修訂。

第三節 產業面法規修正建議

一、金門觀光及相關產業

(一)離島建設條例

如前所述，由於金門土地利用管理受到相當限制，因此，欲促進金門地區觀光發展，現行土地利用與管理體系需進行相當之調整，實涉及與總體產業有關之土地法規修正，可以透過「離島建設條例」做為解決土地之方式，此已於本章第 2 節總體法規部分加以說明，在此不再重述。

(二)關於大陸人士至金馬旅遊之相關規定

落實落地簽證之精神、取消團進團出規定依據「離島建設條例」第 18 條及「兩岸人民關係條例」第 95 條之一第 2 項授權訂定之「試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法」(以下簡稱通航辦法)第 12 條第 1 項第 9 款規定，大陸人民赴金旅遊需由在金門當地營業之綜合或甲種旅行社代為申請，所以事實上並不符合所謂落地簽證之精神，而整團同時入出的團進團出限制，也難以吸引大陸旅客赴金門旅遊，因此建議在「通航辦法」第 12 條第 1 項第 9 款條文增列但書，規定「但僅赴金門旅行者，可由大陸地區人民憑大陸地區核發之有效旅行證照，由依據本辦法指定之金門地區通航港口入境後，向移民署在金門所設服務站申請入出金門之許可」。另外在同條第 2 項增列但書，規定：「但赴金門旅行之大陸地區人民，不在此限」。

此外，內政部移民署按兩岸人民關係條例第 95 條之一，於 2001 年公布大陸人民赴金門旅遊人數限額為每天 600 人，此一限制誠屬金門觀光產業發展之障礙，鑒於未來推動金門觀光產

業發展的重要客源必然來自於廈門的大陸旅客，因此建議修正「大陸地區人民進入金門、馬祖數額表」，取消或放寬赴金旅遊的每日人數限額。

(三)訂定金門地區民間團體或營利事業辦理國際觀光宣傳及推廣事務制訂特別輔導辦法

依據「民間團體或營利事業辦理國際觀光宣傳及推廣事務輔導辦法」第7條規定，民間團體或營利事業，辦理國際觀光宣傳及推廣活動，得向觀光局申請下列輔導辦法。為強化金門地區觀光業辦理國際觀光宣傳及推廣事務，建議可針對金門地區，透過離島建設條例之新增條款，制訂特別之輔導辦法，放寬適用之活動與補助金額，以促進金門觀光產業發展。

二、金門教育相關產業

主要涉及離島建設條例就現有條文之修正或增訂，如下說明：

(一)修正離島建設條例第12條，增列制訂「離島地區私立大專院校整體發展獎助及補助作業原則」特別規定之法源

為促進金門地區教育服務之發展，建議透過現行「離島建設條例」第12條之增列，增列制訂「離島地區私立大專院校整體發展獎助及補助作業原則」特別規定，俾使離島地區設置私立大專院校其獎助與補助之標準，放寬其審核要件與適用對象，以提供私立大專院校至金門地區設置學校之誘因。

(二)修正離島建設條例第12條，增列金門地區教育設施補助之法源

對於前述補助增建金門技術學院硬體設施所需經費以及補助台生交通費用，建議可透過離島建設條例第12條之修訂，增列相關補助條款之法源依據的必要。又如以補助交通費用，意見亦修正同條，將補助對象擴大至高等教育。

(三)新增離島建設條例第12條之一，訂定金門技術學院升格大學之特別規定

如欲將金門技術學院升格為大學，假使依即將通過的「大學及其分校分部專科部設立變更停辦辦法修正草案」辦理，則需相當長的時間才能達成此一標準，對改制為金門大學的需求

緩不濟急。因此建議或可透過「離島建設條例」取得制訂特別規則之法源依據，並新增訂相關條文(新增第 12 條之一)，使得金門地區大專院校改制之審查規範與本島脫鉤，並將離島之特殊政策需求納入離島地區大專院校改制升格標準中。

三、金門醫療及相關產業

(一)離島開業醫療機構獎勵及輔導辦法之修正

現行「離島開業醫療機構獎勵及輔導辦法」是依照離島建設條例第 13 條第 1 項規定訂定，而根據現行第 7 條第 2 項規定，獎勵項目包括有開業場所，藥品費用，醫療器材費用等方面，金額最多不得超過三十萬元等規定。為促進金門地區之醫療產業發展，本研究建議提高獎勵金額，以增加至金門地區開業之誘因。此外，對於獎勵對象之範圍，建議可擴大及於在本辦法施行前已設立開業之醫療機構，其相關擴增之行為。

(二)其他獎勵措施需配合修正之法規

為降低醫療機構至金門地區開業之門檻與障礙，本研究建議修正離島建設條例第 8 條第 1 項，將「無償使用」列為重大建設投資計畫使用公有土地之方式之一。此外，為吸引企業至金門從事醫療業投資，建議提供此類企業在租稅減免之誘因，可參照「促進產業升級條例」以及已廢止之「促進醫療服務業發展條例」，於「離島建設條例」中新增相關條文(新增第 8 條之 1)，將符合一定要件之醫療機構投資行為，給予營利事業所得稅之減免優惠。

四、金門其他潛力產業

為使金門「精緻購物免稅島」能順利依所規劃之時程與目標進行，因此本研究將提出應修正之條文與建議方向。

(一)修訂離島免稅購物商店設置管理辦法

1.第 6 條部分：建議刪除

根據離島免稅購物商店設置管理辦法第 6 條之規定：「離島免稅購物商店應於機場或港口管制區內設置提貨處，其銷售予旅客之貨物，應由旅客於該管制區提貨處辦理提貨，監管海關並得隨時派員查核。」然而，當金門全島免稅之後，

金門當地居民同樣享有免關稅及零業稅率之優惠，因此，在免稅店購買之商品便無在金門地區轉手販賣之虞，此條文無存在的理由。

2.修正第 7 條第一項：建議得設立免稅商店之實收資本額要件應予降低或予彈性認定之空間

根據離島免稅購物商店設置管理辦法第7條第1項之規定：「申請核准登記為離島免稅購物商店者為依公司法登記設立之股份有限公司，且實收資本額在新台幣五千萬元以上。」然而中期以後將以輔導金門當地業者為重點，這些當地業者的財力與資源並不如台灣集團。因此，離島免稅店設立標準與依「關稅法」設立之免稅店相同，並不合理，建議降低離島市區申請設立免稅商店的實收資本額要求；或於第7條第一項後段，增訂「若經主管機關核定設立者，不在此限」，使金門地區之離島免稅購物商店得在法律授權財政部核准設置下，彈性調整前項5千萬資本額之限制。

3.修正第 17 條第 1 項部分：建議上調免稅金額，並取消出境旅客的免稅額限制

根據離島免稅購物商店設置管理辦法第17條第1項之規定：「離島免稅購物商店銷售貨物予旅客，並由其隨身攜出離島地區之免稅品目、數量、金額，其範圍如下：

一、酒類一公升（不限瓶數）以下，捲菸二百支、雪茄二十五支或菸絲一磅以下。銷售對象並以年滿二十歲之成年旅客為限。

二、前款以外之貨物，銷售金額在新臺幣三萬元以下者。」

然而，由於金門在機場及碼頭所設立的指標性購物據點將走國際高檔的定位，因此，將免稅額限定在銷售金額新台幣三萬元以內，似有過低的情況，建議提高免稅額，或在高單價的商品項目改採數量限制。

此外，由於離島免稅商店未來可能用電腦控管旅客的消費額，超過三萬元即自動含稅出售，這對出境旅客並不公平。因此建議取消經小三通出境旅客的免稅額限制。

4.第 17 條第三項：建議刪除或放寬對出境旅客的限制

根據離島免稅購物商店設置管理辦法第17條第3項之規定：「離島免稅購物商店購物旅客於三十日內入出離島二次以

上或半年內入出離島六次以上，第一項所定數量及金額，折半計算。」近年來金廈的往來日益頻繁，金廈生活圈也漸具雛形。目前因兩岸對大陸居民赴金門旅遊的相關政策並未完全開放，申請手續亦略為繁複，加上金門可提供陸客消費的商品有限，因此，影響陸客赴金門購物的意願。未來金門發展「精緻購物免稅島」後，將可大幅提高陸客赴金門購物、消費的意願。因此，在金廈生活圈的架構下，限制陸客赴金門消費的次數及金額並不合理，建議刪除或適度放寬。

(二)調整「澎湖、金門、馬祖地區營業人進口免徵關稅商品項目表」之免稅項目

依財政部 2000 年 10 月 4 日發布施行之「澎湖金門馬祖地區進口商品免徵關稅實施辦法」第 4 條「營業人進口免徵關稅之商品項目，財政部公告的商品項目表中共有 318 項免徵關稅的項目，但這些商品由於項目價值低，且申請手續繁雜，導致該等項目自 2001 年 7 月公佈後並無人申請，形同虛設。建議全面開放金門免徵關稅的項目，故於第 10 條第 2 款規定澎湖、金門及馬祖地區之營業人進口並於當地銷售之全部商品，免徵關稅。或至少應檢討財政部在 2000 年 10 月公布之「澎湖金門馬祖地區營業人進口免徵關稅商品項目表」，擴大或變更使離島營業人確實能所受益的產品項目清單。

第十二章 金門短、中、長期發展策略

第一節 金門的定位

島嶼在經濟發展的過程當中，大多會面臨到人口外流與產業發展不振的問題。而且此兩問題環環相扣，形成惡性循環，進一步擴大與其他地區的差距。但是島嶼的發展也並非沒有成功的機會，其中主要的關鍵即在於必須善加利用有限的資源，突顯本身特色，並吸引足夠的人才，再搭配便利的聯外交通，島嶼經濟才有可能蓬勃發展。

以金門的情況而言，過去也一直處於人口外流與產業發展遲緩的情形，主要原因即是在於無法突顯金門的特色，另外再加上在軍事管制時期，金門與對岸完全斷絕，與台灣本島往來也諸多限制，當然無法吸引足夠的人才，對於金門的發展影響甚鉅。

事實上在兩岸關係緊張對峙的年代，金門因其地理位置接近中國，成為確保台澎安全的前鋒，對於維護台海安全，具有重大的貢獻。由於金門戰略地位之重要，屬於國防要地受到軍事管制，經濟發展自然受到限制。不過由於過去駐軍人數曾高達十萬人以上，幾乎為當地之居民的2倍，使得軍人消費成為金門島居民主要的收入來源。由駐軍所衍生的產業成為金門經濟的主軸。不過儘管如此，若以平均所得而言，金門在經濟及社會發展方面，不但仍不及台灣本島大多數地區，甚至還略低於馬祖。

1980年代隨著兩岸關係改善，也直接衝擊金門的經濟發展。首先由於駐軍人數的減少，金門過去依賴駐軍帶動經濟的模式也有所轉變。而後在1992年戰地政務的解除及開放觀光，金門經濟發展回歸常態，帶來金門新的發展機會。但由於金門地理位置的孤立，使得產業發展因而受限；所以金門在戰地政務解除後呈現人口外流，經濟成長遲緩的情況。

金門過去經濟發展受限，但是在2008年新政府上任後，兩岸關係持續和緩，兩岸政策更加開放下，對於金門無疑是提供另一發展的機會。如何使金門在未來的發展趨勢下，掌握兩岸關係改善的契機，進而擬定金門未來發展的策略，創造金門的利基，不但可以改善金門與本島發展的差距，更可進而創造兩岸雙贏的局面。

過去金門經濟發展之所以未能獲得重大突破，其中重要的原因為

對金門沒有明確的定位。我們以為影響金門經濟發展的關鍵在於金門之定位，而在建構金門發展策略前，若對金門沒有明確的定位，則仍會陷入過去的窠臼中。特別是若仍僅將金門視為台灣與大陸之間中轉的角色，則金門的經濟發展前景依舊不樂觀。

事實上金門小三通自 2001 年施行以來，主要客源以金門當地居民為主，吸引外來遊客有限，對當地整體經濟發展的貢獻有限。2008 年 6 月擴大小三通後，雖吸引許多台灣旅客利用小三通赴福建，使得由金門小三通出境人潮顯著增加，但由於大部分的旅客還是將金門當成過境點，使得政府欲利用小三通來促進離島發展的目的並未達成。在全面大三通後，金門「小三通」的中轉重要性可能逐漸遞減，因此金門經濟發展的方向，不應將金門侷限在中轉的角色，過度依賴中轉旅客的效益，而應跳脫此一框架，突顯金門的特色。除利用兩岸關係轉變的契機增加與大陸的連結外，更應善用金門當地優勢、台灣資源與大陸市場，創造自身獨特的競爭力，帶動觀光及其周邊產業的發展。

本研究認為金門地區的定位，可由以下三個層面切入：

1.發展定位：維持環境與經濟的平衡發展

金門最可貴的資產在特殊的自然及人文環境，因此未來金門地區的發展定位應在環境與經濟發展間取得平衡，不宜過度開發，可朝以下四個目標發展：

- 第一、國際休閒觀光島；
- 第二、教育文化大學島；
- 第三、養生醫療健康島；
- 第四、精緻購物免稅島。

2.區域定位：以金門作為兩岸互信合作的「先行示範區」，共創兩岸雙贏模式

目前兩岸開放已成趨勢，但在台灣本島對於開放項目、開放時程乃至於談判模式，仍存在許多不同的意見。為了掌握開放先機，避免機會流失，對於一些有助於金門及台灣經濟發展的政策可以考慮在金門先行推動，以避免因台灣本島冗長的爭論過程而錯失了開放的契機。金門地區可以在某些特定領域(例如觀光)先行與大陸進行合作，共創雙贏。對於較為敏感領域(例如教育與醫療)，也可以藉由金門與大陸的合作降低台灣本島的疑慮及風險。金門作為兩岸產業與政策合作的先行區，一方面有助於金門掌握市場契機，發展地方

經濟，另一方面也有助於降低台灣內部的反彈壓力與未來兩岸政策施行的阻力。

3.產業定位：以觀光產業為發展軸心，善用金門獨特優勢、台灣產業及人才基礎，與對岸資源，創造金門關鍵競爭力，帶動其他產業發展

根據過去金門的研究發現，金門地區地小人少，自然資源缺乏，產業發展侷限於初級產業，製造業與服務業除少數部門外，多數都處在初期萌芽階段，且有缺水、缺電、缺人的瓶頸，因此金門要靠自身的資源及力量發展經濟會相當困難。金門應該利用與大陸地理位置接近的優勢，善用台灣人才(如醫生、教授、專業經理人、技術人員等)及大陸市場(包括：基礎建設、觀光客源、醫療需求、教育需求等)來發展經濟及產業；但金門亦應將自己獨特的優勢創造出來(例如兩岸政策先行區域、軍事文化、免稅天堂等優勢)，才能避免被大陸磁吸及邊緣化的危險。

第二節 經濟發展問題與未來發展方向

一、經濟發展問題

在研擬金門發展方向，有必要先彙整金門發展所面臨的問題。整體而言，目前金門發展所面臨的問題為：1.缺乏火車頭產業帶動整體產業發展；2.高等教育與醫療產業無法滿足基本需求；3.大小金門發展失衡；4.大陸發展對金門產生磁吸效應。以下則分別加以說明。

(一)缺乏火車頭產業帶動整體產業發展

金門由於受限於市場規模、土地及勞動力，過去產業成長空間有限。在各級產業方面，農業由於受到耕地面積過小、大陸走私產品、農業人口外流與老化以及駐軍減少等不利因素，成長非常有限。其次在第二級產業方面，由於自然資源的缺乏，所需的原料皆須由台灣進口，因此生產成本高昂；加上當地年輕人口外流，勞動力成本高，造成金門第二級產業發展的瓶頸。至於在第三級產業方面，早期在戰地政務時期，駐守官兵成為當時金門主要的消費群；主要是以零售業與餐飲業為主，提供官兵的消費；而後由於金門駐軍人數日益減少，取而代之的則

為到金門的觀光客，成為金門重要的消費來源。

以觀光產業做為金門發展之主軸產業，早已成為金門發展之主軸策略。因為觀光產業的發展，除了可以帶動第三級產業本身成長外，由於觀光客的在地消費，也可以促進金門第二級產業的成長。例如金門地方特色產業(金酒、貢糖、陶瓷、一條根、麵線及鋼刀)對於觀光客具有一定的吸引力，藉由觀光人潮可以帶動地方特色產業的成長。另外由於許多地方特色產品屬於農產加工產品，所以觀光產業間接具有帶動第一級產業發展的作用。

雖然觀光產業可以帶動整體產業發展，但是由於金門受到：1.觀光景點內涵不足，缺乏整體性的包裝；2.旅行業者削價競爭，導致服務品質低落；3.住宿及服務品質不佳、觀光從業人力不足；4.聯外交通設施不足，影響旅客旅遊意願等因素限制，金門觀光產業的發展一直沒有明顯的成長。未來如何解決上述觀光產業發展瓶頸，以提振觀光產業，對於金門發展前景具有指標性的意義。

(二)高等教育與醫療產業無法滿足基本需求

首先在教育方面，金門雖然在高中及高中以下教育體系完善，但在高等教育方面，由於地處離島交通較不方便，以及相關教學設備軟硬體不足的情況下，使得目前金門高等教育機構僅有金門技術學院，無法滿足金門的需求。而且由於高等教育的發展受限，不但影響到金門在地人才的培育，對其他產業的成長也有影響。所以如何健全金門高等教育產業，為促進金門發展的主要關鍵。

除了教育產業之外，醫療產業的不發達，也對金門發展造成了極大的影響，金門醫療產業目前面臨到醫療服務規模過小、醫師不足、專科醫師缺乏以及醫療設備不足等問題，亟待加以解決。特別是由於醫療產業的不發達，不但對於在地居民造成不便，也連帶影響到金門吸引優秀人才，形成金門發展的另一瓶頸。

(三)大小金門發展失衡

過去金門發展主要是以大金門為主，小金門發展相對遲緩，早已呈現不平衡的情況。而影響小金門發展最大的因素還

是在交通問題，過去大小金門僅靠渡輪為往來交通工具，不但往來不便，更常因天候問題而停駛，造成極大的不便。在 2007 年烈嶼鄉家戶平均所得僅有新台幣 597,395 元，遠遠落後大金門之四鎮；烈嶼鄉之平均所得甚至還不及最高金城鎮 1,257,365 元之半。特別是烈嶼鄉平均每戶也僅有 2.30 人，遠低於金門平均 3.66 人，顯示人口外流嚴重。大小金門發展失衡的情形相當嚴重。

根據金門中長期發展規劃，未來在觀光產業帶動下，將吸引兩岸的觀光客創造更高經濟效益。依據目前的規劃，旅客進出均集中在大金門(水頭港及尚義機場)，活動地區以大金門為主，所創造之經濟效益幾乎將全部集中在大金門。所以未來若無法改善大小金門的交通問題，立即興建金門大橋，將會使大小金門間的發展差距更為擴大，所得分配更加不均。

(四)大陸發展對金門產生磁吸效應

近年來由於大陸經濟的發展，對於金門造成了不小的衝擊；特別是廈門經濟的快速發展，對於金馬的影響更大。由於經濟規模的相差懸殊，大陸對於金門已產生相當的磁吸效應，例如近年來由於廈門經濟成長，帶動房地產市場成長，吸引不少金門人在廈門投資置產，但對金門地區的投資則寥寥可數，對於金門的發展非常不利。特別是由於福建省是屬於「海峽兩岸經濟區」，為中國重點支持的發展區域，中國挹助了大量的資源，對於金門磁吸的效應會更大，所以必須正視此一問題。

二、未來發展方向

結合前述對於金門之定位以及金門發展所面臨的問題。未來金門整體發展方向可以彙整於圖 12-2-1。

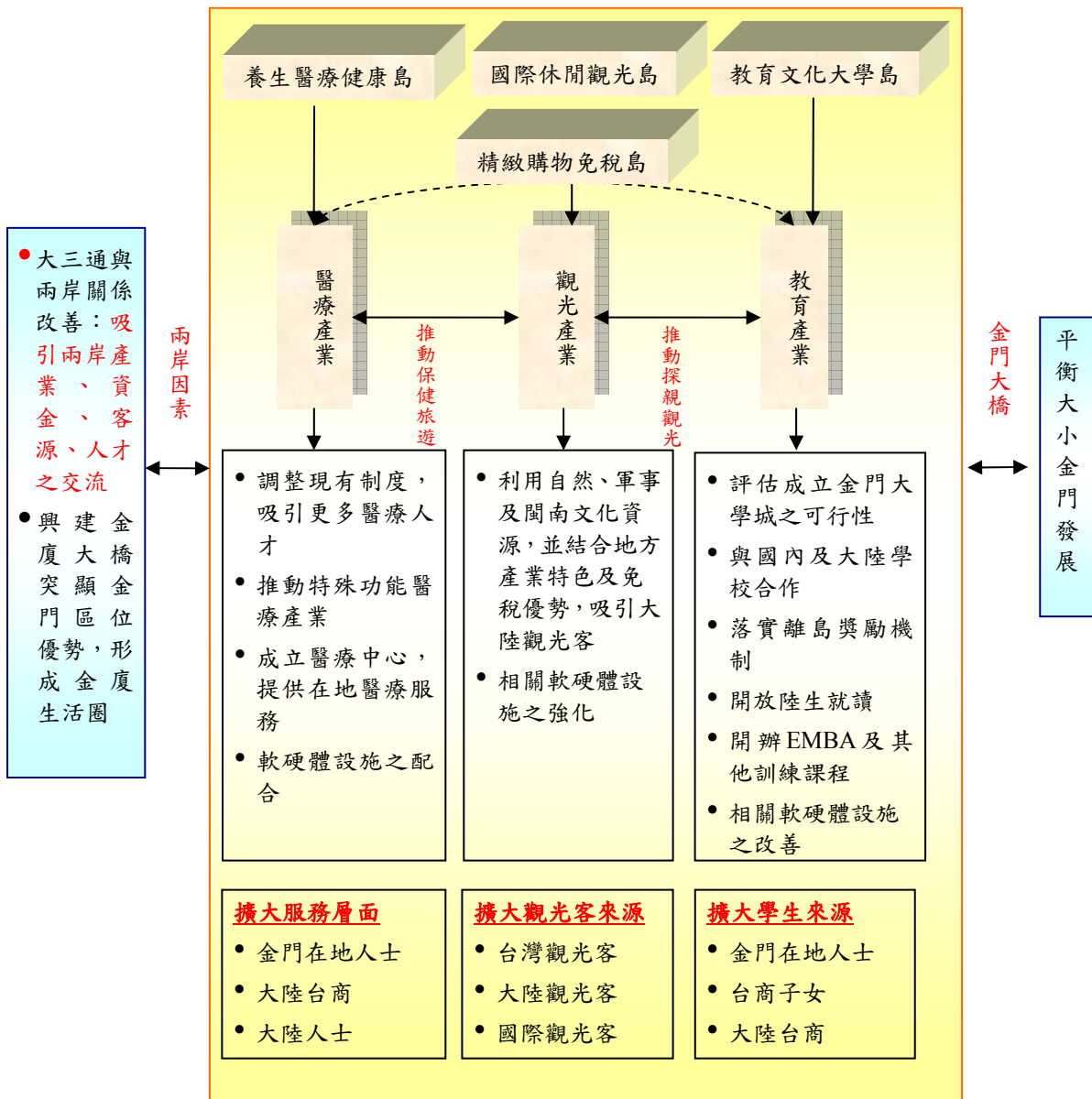


圖 12-2-1 金門整體發展架構圖

綜合圖 12-2-1，未來金門整體發展方向，可以分為以下幾點加以說明。

(一)發展觀光產業，推動地方特色產業，並建構免稅島，以打造金門成為國際休閒觀光島

觀光產業仍應是未來金門的火車頭產業，具有帶動金門整

體發展的功能。金門發展觀光產業的最大優勢在於其豐富的自然及人文資源，而且有週邊旅遊景點所沒有的軍事文化設備。若是可以善加規劃，再搭配金門地方特色產業的特性廣為行銷，對於台灣本島以及大陸旅客，甚至國際旅客，仍有相當的吸引力。

另外值得說明的是，為進一步強化金門觀光產業的競爭力，金門未來也應善用本身的觀光條件，利用台灣的人才、產業及制度、國外產品品牌知名度及大陸龐大消費客群的消費力，建構金門成為免稅島。大陸對岸雖然經濟發展迅速，但在產品定位上仍是給人「品質不佳、假貨充斥」的印象，若是金門能夠對此有效的區隔，建立高檔形象，使金門成為「精緻購物免稅島」的目標絕非不切實際。

(二)致力提升教育產業水準，以建立金門成為教育文化大學島

在教育產業方面，人才不足一直是金門過去發展的瓶頸。未來若是可以提振金門高等教育，不但可以滿足金門在地需求，更重要的是可以使得金門藉由人才的培養，吸引更多的人才促進金門的發展。而為了要落實金門高等教育的發展，未來除了將成立金門大學外，如何結合國內既有的資源發展金門的高等教育，也是成功的重要關鍵。

事實上預期在未來中國大陸經濟發展，台商投資增加下，金門高等教育的發展也可提供台商子女、台商的就學及進修機會，使台商可無後顧之憂。其次因台灣高等教育的品質超過中國大陸，所以未來也可以吸引大陸學生。另外由教育產業發展所帶來之人才及資金，對於觀光產業的發展也有一定助益。

(三)發展醫療產業，以營造金門成為養生醫療健康島

金門過去由於醫療服務規模過小，醫療產業發展一直受限，無法充份滿足當地居民的需求。未來在醫療產業方面，金門除了將調整現有制度，吸引更多的醫療人才外，也將更積極朝向打造金門成為「養生醫療健康島」的目標努力。其次醫療產業的發展，除了滿足金門當地居民基本需求外，也應配合金門已屬於高齡化社會，推動「銀髮族養生村」的概念。另外金門也應提供對岸台商更佳的醫療服務，以及結合金門觀光業推動保健旅遊之發展，以吸引更多的觀光客。

除了上述主軸發展產業外，未來促進大小金門地區發展的平衡，首要在於解決交通問題，所以將興建金門大橋，以平衡大小金門的經濟發展。此外，若政府投資金門大橋之興建，有助於帶動民間業者也投入金門有潛力產業的投資，將可整體帶動金門開發之潛力，進而帶動經濟發展。

未來金門各產業發展均到位下，為進一步強化金門地區的優勢，有必要改善金門與廈門之間的運輸，以加強金門與廈門之間的連結。金廈目前往來仍以渡輪為主，受到天候影響很大。未來在金門產業發展下，實已不足以負荷；所以必需有更前瞻的思維，評估金廈大橋興建的時機。未來金廈大橋的興建，將可以吸引大陸之人流及資金流，進一步突顯金門與大陸之差異化，增加金門產業的優勢，而有助於形成「廈門為工業、商業區，金門為文教、休閒觀光、住宅區；廈門提供日常生活品，金門提供高檔國際及台灣精品」的金廈生活圈。

根據以上所述金門之產業發展內容，本研究也預估金門未來在兩種發展情境(樂觀與保守)之常住人口數、觀光人數、大學就學人數、醫院就醫人數、潛力產業吸引人數，如表 12-2-1 所示，以下則分別說明：

1. 常住人口：金門目前常住人口約 5.7 萬人，考量未來產業發展情境之人力需求，預估遠期 2020 年人口將成長至 9 萬人。
2. 觀光(含商務及其它)人數：由現況之 47.9 萬人次，成長至遠期 2020 年樂觀情境 225.6 萬人次、保守情境 130.4 萬人次。
3. 大學就學人數：由現況學生數之 0.23 萬人，成長到遠期 2020 年樂觀情境下之 1.7 萬人、保守情境下之 1.3 萬人。
4. 醫院就醫人數：由現況年就醫人數之 20 萬人次，成長到遠期 2020 年樂觀情境下之 42 萬人次、保守情境下之 29.2 萬人次。
5. 潛力產業吸引人數：預估遠期 2020 年，樂觀情境為 146.5 萬人次、保守情境為 82.8 萬人次。

表 12-2-1 金門各期程產業發展人數預估表

單位：人次/年

年期	方向	觀光(含商務其它) 人數(年)		大學 就學人數(年)		醫院 就醫人數(年)		潛力產業 吸引人數(年)		合計(不含潛力產業) 人數(年)		金門 常住人口
		樂觀	保守	樂觀	保守	樂觀	保守	樂觀	保守	樂觀	保守	
2007年 (現況)	金門當地	-	-	678	-	200,000	-	-	-	200,678	-	57,000
	大陸-金門	46,898	-	12	-	-	-	-	-	46,910	-	
	台灣-金門	432,000	-	1,610	-	-	-	-	-	433,610	-	
	小計	478,898	-	2,300	-	200,000	-	-	-	681,198	-	
中期 2012年	金門當地	3,500	3,500	1,575	1,225	290,000	240,000	1,300	1,300	295,075	244,725	70,000
	大陸-金門	1,050,000	525,000	4,670	3,150	-	-	533,600	266,800	1,054,670	528,150	
	台灣-金門	578,000	501,000	3,100	2,600	-	-	218,500	189,400	581,100	503,600	
	小計	1,631,500	1,029,500	9,345	6,975	290,000	240,000	753,400	457,500	1,930,845	1,276,475	
長期 2016年	金門當地	4,000	4,000	2,100	1,800	400,000	290,000	1,800	1,800	406,100	295,800	80,000
	大陸-金門	1,182,000	591,000	7,120	4,680	11,800	1,200	729,400	364,700	1,200,920	596,880	
	台灣-金門	730,000	563,000	3,680	3,000	-	-	335,100	258,400	733,680	566,000	
	小計	1,916,000	1,158,000	12,900	9,480	411,800	291,200	1,066,300	624,900	2,340,700	1,458,680	
遠期 2020年	金門當地	4,500	4,500	2,600	2,300	400,000	290,000	2,400	2,400	407,100	296,800	90,000
	大陸-金門	1,330,000	665,000	9,200	7,000	20,000	2,000	965,600	482,800	1,359,200	674,000	
	台灣-金門	921,000	634,000	5,000	3,680	-	-	497,300	342,400	926,000	637,680	
	小計	2,255,500	1,303,500	16,800	12,980	420,000	292,000	1,465,300	827,600	2,692,600	1,608,480	

資料來源：本研究整理。

第三節 短、中、長期發展策略

根據前述金門之定位及發展方向，以及預估之人數成長情境下，本節將由產業發展策略、軟體及硬體設施改善構想等3方面，進一步擬定金門未來短期(2010年)、中期(2012年)及長期(2016年)發展策略。

一、產業發展策略

(一)短期發展策略

1.在國際休閒觀光島方面

(1)改善交通問題

可以分成兩方面說明：一是聯外交通，一是島內交通。
在聯外交通部分：由於聯外交通的便利性與金門觀光產業

發展息息相關，因此碼頭及機場的擴建是急需面對的課題。至於島內交通方面：本研究認為金門因為島內道路並不寬敞，無法容納太多的汽車通行，因此島內交通應以觀光巴士或電車為主，但觀光巴士的便利性必須大幅改善。除此之外，單車也是很好的島內交通工具，應儘速規劃完成單車環島道路，提高旅客使用單車的意願。

(2)提升住宿的質與量

金門的旅館目前是分為 A、B 兩級，未來應改為星級的評鑑。目前金門旅館的質與量均不夠，旅客反應普遍不佳。為提高旅館品質，中央或縣政府可以提供修繕補助以進行旅館建築的改善。除一般旅館外，金門閩南古厝的民宿非常具有特色，這部分也是未來金門吸引觀光客的賣點，建議可以加強宣傳，打造金門獨特吸引力。

(3)培養觀光相關人才

金門目前觀光人才相當不足，特別是缺乏完善的行銷和企畫包裝能力，以致旅遊行程的安排無法吸引更多遊客。另外導覽人員水準不齊，也影響到觀光產業的成長。金門未來要發展為國際級的休閒島嶼，旅館相關管理及服務人員的培養可說是刻不容緩。

(4)加強金酒與觀光產業的結合

金酒為金門最重要之地方特色產業，但過去與觀光的互動並不強，金酒公司觀光行程安排是以金酒博物館的靜態導覽為主，對金門當地僅有酒品銷售的直接經濟效益，無法創造更多附加價值及商機。因此短期可就現有的軟硬體設備再重新包裝，以強化金酒博物館的動態觀光功能。此外金酒週邊產品之促銷、金門風味餐以及金門飲酒文化解說等，都可以包裝成「酒鄉」主題式觀光行程，以促進金門觀光產業的發展。

2.在教育文化大學島方面

(1)朝全科大學方向規劃

雖金門技術學院可朝全科大學或技術學院體系發展，然以長期發展的角度來看，全科大學所能創造的經濟效益

與成為台灣各大學招生陸生的示範指標而言，朝全科學的方向規劃顯然較能體現金門大學的價值。同時面臨福建重點高校的招生競爭，全科學所能產生的吸引力自然亦與科技大學不同。

(2) 逐步開放陸生人數

在各項軟硬體設施尚未來得及增建之前，初步以每年開放 600 名陸生至金門就學，至師資、系所增設與各項硬體設施完善後，再進一步放寬名額至 1,000 名。另其餘至金門設分校的大專院校，則由其自行評估可容納的陸生名額。

(3) 提高教師離島加級補貼及其他福利

現階段金門各級教學單位，對於教師薪資均有離島加級，基本加級為 9,500 元，以年資可逐年加級，至多為 2.2 萬元，此一金額對於高等教育的師資補助尚稱足夠，未來如需吸引更多優秀的教師至金門任教以提高學術地位，則學術著作達一定標準以上可再另行補助。此外，除補貼薪資外，教師住所應予以適當的安排與規劃，使其無後顧之憂。

(4) 以兩地所得差距設計收費標準

未來金門招收陸生，收費的方式可採用折衷的辦法處理，以金門、福建兩地的生活水準差距而言，我們建議以不同年級一定學分數以內採定額收費的方式執行，超出此一範圍後，方進行學分費的收取。初步可以每學期繳交 25,000 元定額費用收取，一、二年級修課學分數在 20 學分以內免加收學分費，超過則需另行收取費用。至三、四年級，可將定額費略微調降至 22,000 元水準，免收學分費的學分數降至 15 學分。相關金額的設定須以兩地國民所得的增加幅度進行調整。

3. 在養生醫療健康島方面

(1) 強化醫療給付效益提升計畫(IDS)、減少境外就醫

在目前 IDS 計畫下，專科醫生是由本島醫生輪流駐診，醫生變動較為頻繁，未來短期應首先考慮強化既有 IDS 功能，降低醫生輪調頻率，以提升醫療品質。

(2) 擴大社區醫療群的服務、整合資源

充實金門地區醫療資源、降低就醫之障礙是金門醫療之發展目標，由於醫療資源之補充及補足上待一段時間才可能達成，短期間還可做的是擴大社區醫療群的服務，儘可能整合縣內專業醫師，提供民眾所需之醫療服務，避免資源重覆浪費。

4.在精緻購物免稅島方面

(1)確定「精緻購物免稅島」之市場定位及形象推廣

購物中心發展初期，產品、品牌及市場的定位與形象的建立十分重要，需慎選進駐的廠商與產品，一開始就要給人精緻與高級的印象。金門在建構指標性的購物據點時，不論是在硬體建築、軟體設施，或產品選擇上都不可輕忽草率。值得注意的是，由於國際品牌對於免稅店的授權模式與一般性的區域代理不同，因此，離島免稅店廠商在爭取國外品牌代理權時有可能會面臨到市場區隔的問題。另外在形象的推廣方面，金門也應聘請國內外大型專業行銷公司針對「精緻購物免稅島」、廠商、以及金門整體形象進行系統性的包裝與行銷。同時金門也可掌握兩岸良性開放的契機，積極至福建及廈門等地進行宣傳與推廣，並與廈門地區洽談旅遊、商務等相關合作及配套計畫。

(2)免稅購物據點之用地規劃

在打造金門成為「精緻購物免稅島」，應先建構指標性之免稅購物據點。金門由於可利用土地有限，目前可供商業使用且面積較大而完整的土地僅水頭商港及尚義機場周邊。水頭商港及尚義機場是金門聯外門戶，因此可將指標性的購物據點設在此兩個地方。另外指標性購物據點除了免稅購物商店外，亦應同時將美食區及兒童遊憩區一併列入設計中，如此可延長旅客停留的時間，增加消費的機會。

(二)中期發展策略

1.在國際休閒觀光島方面

(1)規劃金門成為一個動態的「軍事博物館」

金門的戰地文化具有特殊的觀光價值，因此應活化這

些軍事設施，善用現有的軍事紀念館、紀念碑、戰役遺跡與歷史，將金門島打造成為一個具有歷史意義的「軍事博物館」，發展軍事文化旅遊。此項規劃可以創造多贏的效果，對國防部(軍方)來說，可作為全民國防教育永續性基地；對國家公園管理處來說，可充實金門國家公園有關戰役史蹟保存的內涵；對縣政府及縣民來說，可以活絡地方經濟，增加就業機會。

「軍事博物館」可以運用現代的技術，配合過去的史料和照片，針對碉堡、地下道、防空洞等設施盡力維持過去原有的面貌，並對這些軍事用地與設施加以規劃及綠化，輔以動態的體驗營活動，讓參加者可身歷其境體驗過去戰役的激烈狀況，以豐富金門戰地特色內涵。

(2) 塑造閩南文化特色並開發相關創意產品

主要策略可以從硬體及軟體兩方面著手，首先在硬體方面，由於目前的閩南建築盡顯老態，雖已開始進行修復，但手法仍舊非常粗糙，因此對於傳統閩南建築的維護需要更精緻，特別是民俗文化村是一收費的觀光景點，更是要加快腳步進行，以保有往昔的建築格局與風采。另外則是設立「閩南生活圈」，目前水頭聚落是除了山后民俗文化村外，保存最完整的聚落，加上水頭聚落擁有最密集的古厝民宿，因此將閩南生活圈規劃於此更能吸引旅客。

至於軟體方面的配合也相當重要，如此才能將其活化，以吸引觀光客。因此「閩南生活圈」將展覽過去與閩南文化相關的事物，加上解說員的導覽，每一間古厝不僅可欣賞到閩南傳統建築之美，更可以分享到古厝背後的一段精彩歷史故事，讓歷史重現且更能讓遊客深入體驗金門人的傳統生活。而在「閩南生活圈」賣場上販售的商品，若能發揮文化創意思考，設計出與閩南文化相關的周邊衍生性商品、或將如風獅爺、花崗石材等地方特色產業的商品納入，同時在賣場販售，不僅富有紀念性的價值，同時也可充當伴手禮，更能提高遊客興致。最後在飲食部分，可以與地方特色產業緊密相結合，盡量顯現出金門當地的風味。除此之外，同時也將台灣的一些知名小吃在此展現，特別是讓無法去台灣旅遊的遊客可以在此有個台灣小吃文

化的初體驗，也有助於推動金門觀光產業。

(3)其他相關配套措施

此包括以下 4 重點：a.推動主題式旅遊觀光；b.發展多元化動態旅遊；c.增加遊客服務設施的數量與分佈地點；d.強化與媒體合作，爭取曝光率。希望可以藉由主題式、多元性的方式，加強對金門觀光的行銷，以進一步擴大觀光客源。

(4)開發多元化的金酒新產品、提升各級產業附加價值

金門酒廠可開發酒文化一系列的新產品，重新賦予酒廠新生命，而在開發多元化產品之際，應以顧客為導向，可開發出一系列的養生用食品，以迎合目前的養生觀念。

此外在提升各級產業附加價值方面，目前金酒公司已計畫將推展酒糟牛產業，此不僅可以對金門一級產業之畜牧業發展有相當助益，更可以結合觀光轉型為觀光休閒牧業，同時也可將高粱酒糟再利用，達到生態的永續經營。同時在全力推動金酒公司發展的同時，勢必帶動承製金酒公司各類酒瓶的金門二級產業之陶瓷廠的發展。而在金酒的知名度提高之後，也會帶動與觀光相關的住宿、餐飲、批發零售等三級產業之發展。

(5)將戰地醫院活化再利用，化身為觀光酒窖

金門特殊的戰地前線背景，擁有珍貴的戰地坑道，目前金門縣政府已經將花崗石醫院朝金門產業博物館的方向進行規劃運用，不僅將過去花崗石醫院的開鑿歷史完整呈現出來，同時因為坑道本身具有潮濕、恆溫的效果，所以是儲酒的最佳場所，因此目前已委託金酒公司經營，建議可將戰地醫院化身為觀光酒窖，因此中期重要的發展策略為花崗石醫院的活化再利用，可將原先的坑道包裝設計成金酒銀行、坑道酒吧及金酒洞房等，配合金門產業博物館的動態導覽及其他地方特色產品之推廣，以及有效的行銷策略方式，帶動觀光產業發展，讓更多旅客可同時體驗到金門的軍事文化及酒鄉之旅。

2.在教育文化大學島方面

(1)配合產業發展需要，再逐步增設系所

現階段金門大學共計有 15 個系，在 2016 中期目標上，應增設至 35 個系，至 2020 年的遠期規劃上，則應增建至少 40 至 50 個系所方能達一全科大學的基礎規模。而增設系所的方向，在配合將金門建設成一具有觀光與醫療功用島的前提下，盡量朝向有關觀光、文化、管理與照顧服務等系所發展，建設成一養生村的概念，以提供金門未來發展所需要的相關人才。

(2)開放陸生進入研究所就讀

中期之後開放陸生由每年 600 人開始，長期間陸生的比例將會逐漸提升，同時亦可開始進一步過濾學生來源，如須已達大陸本二或本三入學標準方得以進入金門大學就讀。此外，目前福建研究生比例僅約佔學生比例 5%，顯示研究所市場仍有極大的成長空間，在中期金門大學師資達到一定規模後，可再開放陸生就讀研究所的學程。

(3)針對不同需求開設EMBA專班

未來金門大學除可針對台商開設 EMBA 專門班之外，亦可著眼於大陸本地的商人，雙管齊下除較易有效利用 EMBA 資源外，將更能提升金門大學的知名度。同時亦可針對金門當地的公務人員體系成立在職專班，以提供再進修的管道。而開設 EMBA 學程初期，金門大學必然面臨師資不足的問題，則須延聘台灣的師資協助，以利相關課程的開設。待金門大學的系所增加並累積一定知名度後，遂可逐步調整師資結構。

3.在養生醫療健康島方面

(1)解決當地醫療空間及設備不足之問題

金門地區醫療硬體設備長期不足，如 MRI(核磁共振)、心臟導管及癌症治療等一些新式儀器等，進而造成當地之醫療品質下滑；針對這些問題，行政院衛生署編列了 12 億之預算興建金門當地新醫療大樓，預計於 2012 至 2013 年完工，其擴建案中也編列 2 億之預算購買相關儀器，特別是針對目前金門必須轉診至台灣之病患所須之設備，而大樓所提供之醫療資源應可滿足金門地區對醫療設備之需求

約 20 年左右。

(2) 解決當地醫療人員不足之問題

目前金門縣醫療人力之供給相當不足。以目前署立金門醫院來說，其醫事人力仰賴 IDS 支援，雖然最近這兩年以來自育醫師人數已明顯增加，但各專科科別的齊全度而言，尚有不足之處。因此竭力招攬各科專科醫師長駐金門確實是醫院首要的努力目標。另外，於台灣區院在各科別皆設有常駐醫師，但金門署立醫院於某些科別之常駐醫師仍缺乏，如神經外科、心臟外科等仍有待加強。其主因是待遇問題，金門縣署立醫院與其他家署立醫院比較起來在平均薪資上目前排名 21 名，薪資仍普遍而言仍較低，因此造成許多原於縣立醫院執業之醫師外移或離院開立診所；其次是地域問題，外島地區畢竟地處偏僻，因此要找當地專門之專業醫師來院就診亦不易，醫療人員不足的問題更甚明顯，尚需更多當地之醫師執業與協助；再來是住的問題，由於過去給予醫療人員之宿舍數不足，因而間接阻礙了外地醫療人員之進駐。

目前金門縣衛生局執行 IDS 計畫，即請縣政府與衛生署健保局編列預算來特別請榮總之醫師到金門做短期治療、急診與專科門診等就醫之協助；而在醫療人員的補充上，目前也積極地培育當地之公費生以協助金門地區醫療人員的不足之處，再結合 IDS 計畫，希望在未來的五年內能夠每年增加個 10 到 100 位之醫師及專業醫護人員在金門提供醫療服務。

4. 在精緻購物免稅島方面

(1) 打造完整免稅購物商圈，提供一次購足的購物環境

金門縣政府可以在市區中心及較知名的旅遊景點規劃離島免稅商店購物商圈，輔導金門當地居民投入運作。這些免稅商店的規模因不如機場及碼頭免稅店的規模，要爭取得到國際精品的代理權恐有困難，因此這些商店的商品可選擇國際品牌的百貨用品、藝品與特色產品，以及國內外中高檔過季精品、服飾、手飾、配件(outlet)、3C 電子產品、家電用品及特產，搭配金門在地的地方特產，打造一個「One

Stop Shopping 一次購足」的購物環境。

(2)建立不同特色的購物商圈

不同地區的免稅商圈所販賣的商品或許有所雷同，但金門當地政府及業者應以不同的整體形象呈現給消費者，給人不同的購物感受，比如可以依景點特色之不同，打造閩南文化式的購物商圈或軍事文化式的購物商圈。購物商圈內也可輔助發展象徵性的休閒娛樂設施(如高空摩天輪、高空景觀餐廳、流行音樂演唱會表演中心等)，帶動金廈生活圈年輕客層至金門購物消費的持續性。當購物商圈能有效聚集人潮後，美食產業及相關遊憩產業也可獲得發展的契機，如此也可部分彌補金門夜間景點的不足。

(3)形象的持續推廣與行銷

金門「精緻購物免稅島」的形象依然要持續推廣，與金廈地區旅遊機構合作，規劃辦理各類主題性、季節性、節慶性的購物之旅。此外，金門當地居民及業者也應擺脫過去被動等待客人上門的型式，積極至台灣及大陸甚至國外進行購物旅遊促銷宣傳，強化形象塑造與行銷，共同為建構未來全面免稅島之願景而努力。

(三)長期發展策略

1.在國際休閒觀光島方面

(1)開發大小金門海岸度假村

金門的沙灘具有相當的特色，但過去在軍事管制下，水域活動在金門發展不易。未來金門可以利用其沙灘之美，提高觀光旅遊魅力，提高旅客再次到訪的意願。根據本研究實地考察，不論是金門或烈嶼(小金門)的沙灘確實有發展的潛力，配合著金門的乾淨空氣、休閒氣氛、精品免稅購物街、精品旅館、Villa、SPA 等硬體的興建，同時在軟體服務的提升下，應可吸引不同層級的國內外遊客赴金旅遊。

(2)建設水頭休閒遊憩中心

目前金門縣政府已著手規劃水頭商港遊憩中心，本研

究認為在兩岸關係大幅開放下，金門可以發展如遊艇、帆船等較高檔的海上觀光活動，甚至島內也可以遊艇串連各遊憩活動基地(中心)，亦可結合廈門共同發展海上遊憩活動，此為走上國際化的重要樞紐關鍵。未來可建構金廈旅遊圈之藍色公路航線，同時可結合兩地的陸地遊程，以豐富化金門當地旅遊或金廈旅遊行程。

(3)兩岸共同申請世界遺產

所謂「世界遺產」，係指由聯合國教育科學文化組織依據《保護世界文化和自然遺產公約》(Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage)登錄的文化或自然遺產，凡是被列入世界文化和自然遺產的地點，對其觀光有極大的提升作用。所以如果結合兩岸的閩南文化，共同申請世界遺產能順利登錄，將會大幅提升金門的國際能見度和地位。

(4)利用差異化手段來鞏固白酒市場龍頭的地位

金酒公司目前在台灣白酒市場的佔有率將近八成，但成長率已趨緩，顯示台灣市場已屬於成熟市場。金酒公司應不斷創新與改進舊的產品，例如技術研發、掌握核心技術等，以差異化來開拓新的消費族群。除此之外，亦可加強宣傳，採市場滲透策略，例如利用大量密集的廣告，來影響消費者之選擇，並創造品牌的聲譽及擴大市場佔有率等，這些都有助於維繫金酒公司的營運活力與效能。金酒公司在面對白酒市場的開放進口之際，應善加利用差異化手段來鞏固白酒市場龍頭的地位。

(5)積極拓展台灣之外的市場，提高國際知名度

台灣白酒市場已趨於飽和，金酒公司的營收獲利若要持續成長，則需積極拓展台灣之外的市場，此也有助於提高金酒的國際知名度以及形塑金門成為高粱酒的故鄉。而在大陸白酒市場競爭激烈的情況下，金酒公司除走超級精品路線外，也應透過強化品牌形象方式來增強消費者的購買行為，並維持品牌忠誠度。此外，過去金酒公司曾經邀請過戈巴契夫代言，創下相當卓越的營收，未來應當持續此項方式，邀請當地政商知名人士品嚐，做為事件行銷或

代言人，此對金酒提升其國際品牌知名度以及銷售上會有事半功倍之效。

另為擴大不同客源層面，金酒公司亦可採取產品線延伸及品牌延伸的策略，推出不同酒精濃度的酒品或副品牌，以滿足消費者在價格及偏好上的不同需求。

2.在教育文化大學島方面

(1)制訂產學合作機制，提供產業發展所需人才

於 2020 年，規劃金門大學總學生人數在 12,000 人以上，加計銘傳大學分校的設置，估計其學生人數在 6,000 人以上，此一規模已足夠產生龐大的就業市場。而其利基點即必須發展產學合作的關係，提供相關產業發展所需的人力資本。

(2)提供獎勵措施，鼓勵投資相關優勢產業

金門長期發展的目標，即是提升當地人力資本往有關教育、觀光、管理與醫療等方向移動，配合軟硬體的資本支出而達成養生村兼具大學城特色的觀光島嶼。在此一目的下，須訂出相關獎勵措施，鼓勵當地企業投入有關教育、觀光、管理與醫療的市場。

3.在養生醫療健康島方面

(1)擴大服務規模—推動署立金門醫院成為區域醫院

金門之醫療產業要長久持續發展，必須儘可能擴大服務規模、吸引台商及陸客來金就醫，並發展保健旅遊及規畫養生村之設立為金門長期醫療產業發展可努力之目標。目前雖先以滿足當地病患之需求為主，未來新醫療大樓之興建可提升金門地區之醫療水準，進而再以提高醫療設備為主軸來發展，帶動醫療產業之發展；因此，除了服務金門當地 4-5 萬個常駐人口外，台商及大陸沿海一帶之就醫人潮應也要設法將其納入。現今兩岸小三通每年達近百萬人次往返旅客中，少有到金門就醫的情形。金門醫療產業之長期發展，應著眼往返旅客病患所需來設計，不僅金門民眾，讓台商也能來進行緊急醫療。

當署立金門醫療設施逐漸提升，醫院經再造及擴大

後，更能吸引及留住優秀人才，在此同時，應繼續努力改善醫療及服務品質，滿足民眾醫療需求，以維持醫院永續發展並要確保醫院財務之健全，如此才可能再推動成為醫學中心分院之目標。

(2) 推動「金門長期照護養生村」之計畫

以金門的環境特色來說，若是能搭配完善的醫療配套措施，很適合推動「銀髮族養生村」。由於金門地區人口老化，在老年照護之需求逐漸增加，配合金門空氣好、無污染之優點，應順勢規畫養生退休社區，加上金門之福利不錯，可吸引有興趣的人前往定居。

(3) 結合觀光發展金門保健旅遊

對於發展醫療觀光，一定要金門觀光業要發展至相當活絡的程度才有可能。靠醫療來影響觀光人次其效果相當有限，此外，若是欲透過醫療服務來吸引更多的觀光客，必須是金門當地的醫療設備水準超越廈門地區方行。金門若能引進台灣本島精湛的醫療體系、加上與大陸語言相通，若發展保健旅遊等醫療觀光之可行性較高，透過行程之包裝及安排，吸引一些有經濟能力到觀光的人順便體驗台灣高品質的醫療服務，未來在此方面仍有發展的機會。

4. 在精緻購物免稅島方面

(1) 落實全島免稅政策，以建構成為免稅島

長期應透過修正離島建設條例，讓金門成為名符其實的「免稅島」，且與台灣產業同享其利，共創金門與台灣的雙贏。除此之外也應注重島嶼形象的推廣與行銷、人才培育與實力養成，以使免稅島能發揮帶動觀光產業的作用。

(2) 人才培育與實力養成

為了長期發展，金門應自行培養及儲備相關的人力資源，可透過金門大學設立的服務業專門科系，積極培養人才，並進行全面性的教育訓練計畫，提昇人力的服務品質。此外，也可建立島內廠商與院所間的建教合作，成立專業人才培訓中心(如國貿、行銷、廣告設計等)，結合實務經營與學術研究，創新經營。

有關金門短、中、長期發展策略整理如表 12-3-1。

表 12-3-1 金門短、中、長期發展策略

	國際休閒觀光島	教育文化大學島	養生醫療健康島	精緻購物免稅島
短期 2010 年	(1)改善交通問題 (2)提升住宿的質與量 (3)培養觀光相關人才 (4)加強金酒與觀光產業的結合	(1)朝全科大學方向規劃 (2)逐步開放陸生人數 (3)提高教師離島加級補貼及其他福利 (4)以兩地所得差距設計收費標準	(1)強化醫療給付效益提升計畫(IDS)、減少境外就醫 (2)擴大社區醫療群的服務、整合資源	(1)確定「精緻購物免稅島」之市場定位及形象推廣 (2)免稅購物據點之用地規劃
中期 2012 年	(1)規劃金門成為一個動態的「軍事博物館」 (2)塑造閩南文化特色並開發相關創意產品 (3)其他觀光相關配套措施 (4)開發多元化的金酒相關新產品、提升各級產業附加價值 (5)將戰地醫院活化再利用，化身為觀光酒窖	(1)配合產業發展需要，再逐步增設系所 (2)開放陸生進入研究所就讀 (3)針對不同需求開設 EMBA 專班	(1)解決當地醫療空間及設備不足之問題 (2)解決當地醫療相關人員不足之問題	(1)打造完整免稅購物商圈，提供一次購足的購物環境 (2)建立不同特色的購物商圈 (3)形象的持續推廣與行銷
長期 2016 年	(1)開發大小金門海岸度假村 (2)建設水頭休閒遊憩中心 (3)兩岸共同申請世界遺產 (4)利用差異化手段來鞏固白酒市場龍頭的地位 (5)積極拓展台灣之外的市場，提高國際知名度	(1)制訂產學合作機制，提供產業發展所需人才 (2)提供獎勵措施，鼓勵投資相關優勢產業	(1)擴大服務規模—推動署立金門醫院成為區域醫院 (2)推動「金門長期照護養生村」之計畫 (3)結合觀光發展金門保健旅遊	(1)落實全島免稅政策，建構免稅島 (2)人才培育與實力養成

資料來源：本研究整理。

二、軟體建設規劃

(一)勞動力

未來金門發展規劃主要是以服務業為主，並不需要太多的勞動人口。而且根據本研究的估計，未來金門在各產業發展帶動經濟成長下，人口將會有小幅之成長，足以提供所需之基礎勞動力，並不需要引進大量的外勞。

(二)專業人力

根據目前對於金門的規劃，未來金門主要需要觀光相關專才、教師及醫療相關人員等專業人才。其中觀光服務業除了包括一般旅遊規劃、市場行銷、導覽服務與旅館餐飲之人才外，也需要金酒行銷的專業人才。特別是未來金酒市場的推廣，除

了需要設計金酒觀光規劃人才外，開發及行銷金酒週邊附加產品以及規劃戰地醫院再使用的專業人才亦不可缺。

除了一般觀光專業人才與擴展金酒市場之人才外，金門未來也需要具有推動精緻購物免稅島的人才。根據規劃金門免稅島的構建，是由點至圈、由圈至島，所以對於具有推廣金門形象，建立金門成為免稅島的專業人才的需求將非常殷切。

另外值得說明的是未來金門觀光業的發展，大陸市場為主要的目標，所以對於大陸觀光客的特性、對白酒消費的習性以及對於免稅精品的偏好方向，均需有完整的掌握。金門目前在此方面的人才也相當缺乏，未來必須加強培育，並提供足夠的誘因，吸引相關的專業人才，以促進觀光產業成長。

在專業教師方面，在未來金門技術學院升格為金門大學、招收陸生及開辦EMBA學程下，金門對於專業教師的需求將大幅成長，必須由台灣本島支援，以彌補未來此一缺口。

最後在醫療專業人員方面，未來在推動金門署立醫院成為區域醫院、推動長期照顧養生村以及發展保健旅遊等目標下，金門對醫療專業人才的需求很高。特別是對於「強化醫療給付效益提升計畫」(IDS)所提供本島輪流駐診醫生的依賴必須降低，而改為增加在金門常駐的醫生，才能落實金門醫療產業的發展。

(三)技術

根據金門發展之規劃，未來金門需要各種型式的專業人力，所以這些專業人力的技術養成就顯得相當重要。以金門目前的條件而言，並無法培育足夠的人才。當然未來如果金門教育產業可以順利發展，除了可以培養技術人力外，也可以藉由產學合作機制，提供各類產業發展所需之技能，但是可能仍然無法滿足金門發展所需的技術人才；所以必須藉由良好的機制，吸引台灣本島的人才；並進而發揮技術擴散的效果，才能促進金門的成長。

(四)資金

未來配合金門發展，相關配合之基礎建設(機場、港口及橋樑)，未來仍需由中央政府挹助資金，目前部分設施已開始推動。除了基礎建設外，另外未來在金門技術學院的升級以及醫

療大樓的興建所需之經費，基本上也是由政府的資金挹助。

其次在民間資金方面，首先在基礎建設上，根據本研究之建議，未來在水頭港區與九宮碼頭，將規劃為小三通客運及遊艇碼頭的型態，此部份未來將以民間參與興建營運的方式進行。另外長程規劃興建之金廈大橋，民間參與興建也是考慮的模式之一。所以未來必須積極吸引民間資金投入建設及營運，以強化金門基礎建設。民間資金除了可以投入基礎建設外，另外政府也應提供足夠的誘因機制，鼓勵民間資金投入旅館設施的更新、民宿的再造以及培育專業人才所需的技能等方面，以厚植金門之競爭力。

三、硬體設施改善構想

(一)短期改善構想

1.機場航站一、三、四期擴建工程一併執行，二期先行規劃設計

為發展金門全島免稅事業並兼顧航站外觀，建議現階段除依「金門尚義機場整體規劃」之航站分期擴建計畫內容，進行第一期建設(東側航廈擴建)之外，一併執行第三期(新建貨運站)及第四期(景觀綠化改善)工程。擴建後之東側航廈預定作為小三通及國際線包機彈性空間，而新建貨運站即位於此空間東側，可規劃一併施工。未來免稅商品空運至金門後，可於新建貨運站內進行暫存、分流、運送處理，現有貨運站空間則可作為金門農特產展示中心。第二期(西側航廈擴建工程)先進行規劃設計，後續視兩岸直航影響及金門產業發展進度，並觀察2009年各月份旅客量變化後，再決定是否興建。

2.執行「金門地區港埠建設計畫」

儘速辦理已納入特別預算之「金門地區港埠建設計畫」，包括料羅港「碼頭整建及港池水域浚深工程」，以及水頭港「增設小三通浮動碼頭工程」、「大小金門客運浮動碼頭增建工程」、「小三通專用碼頭貨運通道工程(行李人車分流設施)」、「小三通通關空間擴充工程」，同時預留通關大樓東側與西防波堤間目前做為停車場之空地，未來若旅客量大幅成長，可配合辦理通關空間再擴充。

3.積極推動以民間參與方式，開發金門港埠成為多功能之「小三通客貨運+遊憩(遊艇)」港區

金門觀光產業長期目標為發展海上休閒遊憩活動，建議後續應深入瞭解廈門島遊憩/遊艇碼頭之規劃與經營模式，評估金門港除兩岸小三通業務之外，是否能佔區位之利基，成為廈門遊艇產業鏈之一環，並積極引進民間資源進行規劃建設，形成完整金廈遊憩水域，提供金廈生活圈更多元的娛樂活動。此規劃方向除可避免一旦金廈大橋通車後金門港埠既有硬體設施之閒置，亦有利吸引潛在民間投資商積極參與港區建設及營運，進一步提供地方相關產業成長之契機。

4.「金門自大陸引水案」列入與對岸協商議題

本方案目前已提報至經濟部，若經行政院核定，建議由水利署會同金門縣政府研提通水議案送陸委會，納入兩岸下次協商議題，若雙方充分取得共識並簽訂協議，由金門縣政府研提實施計畫，報水利署循程序報院後辦理，期能有效改善金門長期以來供水不足與水質欠佳課題。

5.金門特定區計畫(第二次通盤檢討)案檢討

配合金門發展定位中之大學、商業用地需求，於下一期金門特定區計畫(第二次通盤檢討)案中納入檢討辦理，調整相關用地之面積。

6.辦理金門大橋設計招標事宜

由於金門大橋不具民間投資效益，建橋費用建議依原規劃，原則上由中央編列預算補助三分之二，金門縣政府自行籌措資金負擔三分之一，政府補助款建議以行政院核定專案方式辦理。後續設計、招標、發包等工作建議由國工局統籌辦理。

(二)中期改善構想

- 1.完成尚義機場三期擴建(新建貨運站)
- 2.完成民間參與金門港埠之整體開發興建
- 3.完成自大陸以海底管線引水作業
- 4.金門大橋開始進行施工作業
- 5.假設兩岸對於完善金廈生活圈功能達成共識，並經各層面評

估金廈大橋確有興建必要性，開始協商建橋事宜

(三)長期改善構想

- 1.金門大橋完工通車
- 2.以管線附掛大橋方式，小金門開始自大金門供水供電
- 3.金廈大橋開始興建

(四)遠期改善構想(2020年)

金廈大橋設計施工期約六年，假設2015年開始進行，可望於2020年完工通車。

有關金門硬體設施各期改善構想，則請參考表12-3-2。

表 12-3-2 金門硬體設施短、中、長期改善方案

期程	建議執行改善方案
短期 2010年	1.執行尚義機場航站一、三、四期擴建工程，二期先行規劃設計
	2.執行納入振興經濟特別預算之「金門地區港埠建設計畫」
	3.評估金門港埠以民間參與方式，規劃作為「小三通客貨運+遊憩(遊艇)」碼頭之可行性，並進行招商開發
	4.「金門自大陸引水案」列入與對岸協商議題，並進行工程設計
	5.金門特定區計畫(第二次通盤檢討)案檢討
	6.辦理金門大橋設計招標事宜
中期 2012年	1.完成尚義機場三期擴建(新建貨運站)
	2.完成民間參與金門港埠之整體開發興建
	3.自大陸引水案完工並開始供水
	4.金門大橋興建施工
	5.兩岸協商金廈大橋建橋事宜
長期 2016年	1.金門大橋2015年完工通車
	2.小金門開始自大金門供應水電(以管線附掛大橋方式)
	3.金廈大橋開始興建
遠期 2020年	金廈大橋完工通車

資料來源：本研究整理。

第四節 綜合修法建議事項

未來在規劃金門地區發展方向，除了確實擬定各產業發展策略及投入必要的硬體設施外，也需評估所需相關法規的調整與鬆綁。根據本研究第十章之分析，金門目前發展所面臨之總體限制為土地使用的障礙以及推動金廈合作的限制。其中在土地使用障礙方面，包括國家公園管理處與金門縣政府在土地使用上目標的差異，都市計畫法對於土地開發的限制以及在戰地政務期間無償被登記為國有地之私人土

地返還爭議等問題，此部份需要修訂離島建設條例。至於在金廈合作限制方面，則涉及到兩岸人民關係條例由中央管轄統籌，對於金門欠缺因地制宜的彈性，以及與中國相關事宜審查程序過長的問題。

根據上述所列出的問題，未來在修法建議方面之細項建議，則請參考表 12-4-1 與表 12-4-2。

表 12-4-1 金門法規修正表：離島建設條例部分

涉及產業別	現行條文	修正建議
總體(土地)	第 7 條	基於目前縣政府針對重大投資計畫之核准，在土地使用與變更地目上，受到國家公園管理與都市計畫法之限制，在土地變更地目或徵收上，均面臨程序冗長與結果不確定的問題，影響大型投資開發意願。原條文第 3 項僅適用於非都市土地，然金門、馬祖軍全面實施都市計畫，該條文之放寬對金馬地區並無幫助，故建議修正第 7 條，將重大投資計畫土地之使用、變更、環評審議工作，主管機關應成立專案小組加速審查，授權離島政府審議，並應增加地方政府代表參與相關審查委員會之人數，不受都市計畫土地及非都市計畫土地使用、環評管制之規定。若有爭議時，離島地方政府得請求「離島建設指導委員會」協調之。
總體(土地)	第 9 條之一	建議修訂第 9 條之一。 基於金門實施戰地政務期間，許多無償被登記為公有或國有之私人土地之歸還與登記一直為該地區爭議所在。故建議或可從修正「離島建設條例」的方式加以解決，將已廢止之「安輔條例」第 14 條之 1 的相關返還規定再次納入「離島建設條例」中，以解決金馬等地區私人土地被占用後無法返還並改登記之問題。其次，並應依據修正後之「離島建設條例」相關規定，重新制訂行政機關(包含地政機關與國有財產局)對於金馬地區申請案之認定準則，以突破依據民法規定無法完成占有時效之土地之登記。
總體(土地)	新增第 11 條第 3 項	建議在第 11 條增訂國防文物與軍事遺址釋出的規定。針對國防文物及軍事遺址規劃統籌單位規範，以促進離島軍事設施之活化再利用。此建議條文係基於兩岸局勢改變及戰略佈署變更，軍事設施已逐漸釋出，分別移由國家公園、地方政府或鄉鎮市公所等行政層級互不隸屬之單位接管，各有不同的思考方向與觀點，另軍事設施接管後，為保存維護及活化利用，故如產權處理、建管、消防及都計等法令課題均有待處理，故可在本條款增訂，授權由文建會等單位擬定國防文物與軍事遺址釋出之實施辦法，以處理前述之問題。

表 12-4-1 金門法規修正表：離島建設條例部分(續)

涉及產業別	現行條文	修正建議
觀光	新增第 10 條之二	本條文為新增 依據「民間團體或營利事業辦理國際觀光宣傳及推廣事務輔導辦法」第 7 條規定，民間團體或營利事業，辦理國際觀光宣傳及推廣活動，得向觀光局申請下列輔導辦法。為強化金門地區觀光業辦理國際觀光宣傳及推廣事務，建議可針對金門地區，透過離島建設條例之新增條款，制訂特別輔導辦法，放寬適用活動與補助金額，以促進金門觀光產業發展。
教育	第 12 條	修正離島建設條例第 12 條，對於促進金門地區教育服務之發展，建議透過現行「離島建設條例」第 12 條之增列，增列制訂「離島地區私立大學校院整體發展獎助及補助作業原則」特別規定，俾使離島地區設置之私立大學院校其獎助與補助之標準，放寬其審核要件與適用對象，以提供私立大專院校至金門地區設置學校之誘因。
教育	第 12 條	修正離島建設條例第 12 條，針對金門地區教育設施之補助增列相關規定。
教育	新增第 12 條之一	本條文為新增 金門技術學院升格為大學，若依即將通過的『大學及其分校分部專科部設立變更停辦辦法修正草案』辦理，則需相當長的時間才能達成此一標準，對改制為金門大學的需求緩不濟急。或可透過「離島建設條例」取得制訂特別規則之法源依據，使得金門地區大專院校改制審查規範與本島脫鉤，並將離島特殊政策需求納入離島地區大專院校改制升格標準中。
醫療	第 8 條第 1 項	為降低醫療機構至金門地區開業之門檻與障礙，建議修正離島建設條例第 8 條第 1 項，將「無償使用」列為重大建設投資計畫使用公有土地之方式之一。
醫療	新增第 8 條之一	本條文為新增 為吸引企業至金門從事醫療業投資，建議提供此類企業在租稅減免之誘因，可參照「促進產業升級條例」以及已廢止之「促進醫療服務業發展條例」，於「離島建設條例」中新增相關條文，將符合一定要件之醫療機構投資行為，給予營利事業所得稅之減免優惠。
免稅島	第 10 條第 2 項	目前金門雖有 318 項免徵關稅的項目，但這些商品由於項目價值低，且申請手續繁雜，導致該等項目自 2001 年 7 月公佈後並無人申請，形同虛設。建議全面開放金門免徵關稅的項目，故於第 10 條第 2 款規定澎湖、金門及馬祖地區之營業人進口並於當地銷售之全部商品，免徵關稅。或至少，應檢討財政部在 89 年 10 月公布之「澎湖金門馬祖地區營業人進口免徵關稅商品項目表」，擴大或變更使離島營業人確實能所受益的產品項目清單。

資料來源：本研究整理。

表 12-4-2 金門法規修正表：其他法規修訂

涉及產業別	法規名稱	現行條文	修正建議
總體	訂定「試辦金馬地區與大陸貿易、人員往來、行政事項合作等內容實施辦法」	無	本管理辦法為新訂 比照在大三通前，先前辦理金馬「小三通」的政策模式，透過離島條例第九十五條之一第二項的法律授權，由行政院訂定相關實施辦法賦予金馬與廈門擬進行更多的經濟交流之可能。建議行政院按前述款項訂定類似「試辦金馬地區與大陸貿易、人員往來、行政事項合作等內容實施辦法」，於該架構下，將取消進口關稅和非關稅貿易障礙、在特定區域互設辦事機構、其他有關促進經貿交流事項等，委由金馬縣市政府與相應中國地方機關進行協商，報行政院核定之。
觀光	試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法	第 12 條第 1 項第 9 款與第 2 項	大陸人民赴金旅遊需由在金門當地營業之綜合或甲種旅行社代為申請，所以事實上並不符合所謂落地簽證之精神，而整團同時入出的團進團出限制，也難以吸引大陸旅客赴金門旅遊，因此建議在「通航辦法」第 12 條第 1 項第 9 款條文增列但書，規定「但僅赴金門旅行者，可由大陸地區人民憑大陸地區核發之有效旅行證照，由依據本辦法指定之金門地區通航港口入境後，向移民署在金門所設服務站申請入出金門之許可」。另外在同條第 2 項增列但書，規定：「但赴金門旅行之大陸地區人民，不在此限」。
觀光	大陸地區人民進入金門馬祖數額表	現行公告第二類別	內政部移民署依據兩岸人民關係條例第 95 條之一，在 2001 年公布大陸人民赴金門旅遊人數限額為每天 600 人，此一限制對金門觀光產業發展造成障礙，鑑於未來推動金門觀光產業發展的重要客源必然來自於廈門的大陸旅客，故建議修正「大陸地區人民進入金門馬祖數額表」，取消或放寬赴金旅遊的每日人數限額。

表 12-4-2 金門法規修正表：其他法規修訂(續)

涉及產業別	法規名稱	現行條文	修正建議
醫療	離島開業醫療機構獎勵及輔導辦法	第 7 條第 2 項	現行第 7 條第 2 項獎勵的項目包括有開業場所，藥品費用，醫療器材費用等方面，金額最多不得超過三十萬元等規定。為促進金門地區之醫療產業發展，本研究建議提高獎勵金額，以增加至金門地區開業之誘因。此外，對於獎勵對象之範圍，建議可擴大及於在本辦法施行前以設立開業之醫療機構，其相關擴增之行為。
免稅店	離島免稅購物商店設置管理辦法	第 17 條第 1 項	由於金門在機場及碼頭所設立的指標性購物據點將走國際高檔的定位，因此，將免稅額限定在銷售金額新台幣三萬元以內，似有過低的情況，建議提高免稅額，或在高單價的商品項目改採數量限制。 此外，由於離島免稅商店未來可能用電腦控管旅客的消費額，超過 3 萬元即自動含稅出售，這對出境旅客並不公平。建議取消經小三通出境旅客的免稅額限制。
免稅店	離島免稅購物商店設置管理辦法	第 17 條第 3 項	近年來金廈的往來日益頻繁，金廈生活圈也漸具雛形。目前因兩岸對大陸居民赴金門旅遊的相關政策並未完全開放，申請手續亦略為繁複，加上金門可提供陸客消費的商品有限，因此，影響陸客赴金門購物的意願。未來金門發展「精緻購物免稅島」後，將可大幅提高陸客赴金門購物、消費的意願。因此，在金廈生活圈的架構下，限制陸客赴金門消費的次數及金額並不合理，建議刪除或適度放寬。
免稅島	離島免稅購物商店設置管理辦法	第 7 條第 1 項	中期以後的離島免稅商店將以輔導金門當地業者為重點，這些當地業者的財力與資源並不如台灣集團。因此，離島免稅店設立標準與依「關稅法」設立之免稅店相同，並不合理，建議市區離島免稅商店的實收資本額，授權財政部得透過行政命令彈性調整。
免稅島	離島免稅購物商店設置管理辦法	第 6 條	當金門全島免稅之後，金門當地居民同樣享有免關稅及零業稅率之優惠，因此，在免稅店購買之商品便無在金門地區轉手販賣之虞，此條文無存在的理由。

資料來源：本研究整理。

第五節 小結

本章主要是將金門短、中、長期發展策略做一歸納。在兩岸政策持續開放下，對金門無疑提供了發展的契機。而為了掌握此一契機，必須對金門發展的方向有明確的定位。金門的定位可由以下三個層面切入：1.發展定位：維持環境與經濟的平衡發展；2.區域定位：以金門作為兩岸互信合作的「先行示範區」，共創兩岸雙贏模式；3.產業定位：以觀光產業為發展軸心，善用金門獨特優勢、台灣資源與大陸市場，創造金門關鍵競爭力，並帶動其他產業發展。

整體而言，目前金門發展所面臨的問題為：1.缺乏火車頭產業帶動整體產業發展；2.高等教育與醫療產業無法滿足基本需求；3.大小金門發展失衡；4.大陸發展對金門產生磁吸效應。

根據上述之問題，未來金門之發展方向可以歸納為以下三點：1.發展觀光產業，推動地方特色產業，並建構免稅島，以打造金門成為國際休閒觀光島；2.致力提升教育產業水準，以建立金門成為教育文化大學島；3.發展醫療產業，以營造金門成為養生醫療健康島。

除上述主軸發展產業外，未來促進大小金門地區發展的平衡，首要在於解決交通問題，所以興建金門大橋，平衡大小金門的經濟發展有其必要。除金門大橋外，未來在金門各產業發展到位，為進一步強化金門競爭的優勢的情況下，才考慮興建金廈大橋，以形成所謂「金廈生活圈」。其中廈門為工業、商業區；金門為文教、休閒觀光、住宅區。廈門可提供金門日常生活用品；金門則提供高檔國際及台灣精品，金廈真正成為互補而非競爭的生活圈。

根據前述金門之定位及發展方向下，本研究研擬金門的短、中、長期產業發展策略以及軟硬體設施改善構想，並評估所需相關法規的調整與鬆綁，以規劃未來金門地區的發展方向。

參考文獻

【網站資料】

1. 中國留學社: <http://www.chinaeducenter.com/>
2. 中國教育和科研計算機網: <http://www.edu.cn/>
3. 交通部民航局網站統計資料：
<http://www.caa.gov.tw/big5/content/index01.asp?sno=1407>
4. 金門日報: <http://www.kmdn.gov.tw/>
5. 金門航空站: <http://www.kmarport.gov.tw/5-4.htm>
6. 金門酒廠實業股份有限公司: <http://www.kkl.gov.tw/welcome.asp>
7. 金門國家公園管理處: <http://www.kmnp.gov.tw/>
8. 金門陶瓷廠: <http://www.kinxia.com.tw/>
9. 金門縣公共車船管理網站: <http://www.kcbfa.gov.tw/>
10. 金門縣政府: <http://www.kinmen.gov.tw/>
11. 香山國際遊艇俱樂部: <http://www.xmyacht.com/page/index.htm>
12. 財政部: <http://www.mof.gov.tw/mp.asp?mp=1>
13. 國立金門技術學院: <http://www.kmit.edu.tw/>
14. 廈門市招生考試委員會: <http://www.xmzskszx.net/Index.asp>
15. 廈門市政府: <http://www.xm.gov.cn>
16. 廈門市旅遊局: <http://www.xmtravel.com.cn/>
17. 廈門市統計局: <http://www.stats-xm.gov.cn/>
18. 經濟建設委員會: <http://www.cepd.gov.tw/>
19. 經濟部國貿局: <http://www.trade.gov.tw/>
20. 福建省旅遊局: <http://www.fjta.com/FJTIS/FJTA/index.shtml>
21. 福建省統計局: <http://www.stats-fj.gov.cn/>
22. 離島資訊網
<http://www.isles.org.tw/PageDetail.aspx?Fullkey=235&NodeID=3&strIndex=3>

【會議資料】

1. 交通部民用航空局(2008),「『金門尚義機場營運現況及擴建計劃』簡報」。

2. 交通部民用航空局(2008),「擴大『小三通』人員往來之航空運能及航空站使用調整相關事宜會議紀錄」。
3. 吳武忠,申雨慧,張煜權,楊文仁(2007),「金門地區軍事設施發展觀光潛力之初步評估」,2007海峽兩岸金廈觀光旅遊交流暨學術研討會。
4. 吳武忠,楊再平(2007),「金廈旅遊圈」區域整合架構下的金門觀光發展策略管理之研究—銓釋現象學」,2007海峽兩岸金廈觀光旅遊交流暨學術研討會。
5. 金門縣政府(2004-2007),「金門縣總決算附屬單位決算及綜計表」。
6. 金門縣政府(2007),「金門縣『第二期離島綜合建設實施方案』(九十六~九十九年度)」,頁37-38。
7. 金門縣政府(2008),「『小三通人員往來正常化實施後金門縣政府具體因應措施』簡報」。
8. 金門縣政府(2008),「『台灣競爭力論壇』金門縣政府說明資料」。
9. 金門縣政府(2008),「『兩岸直航後對金門地區的影響』簡報」。
10. 金門縣政府(2008),「『金門宣示為非軍事區。成立國家軍事博物館,作為兩岸邁向軍事和平的起步』說帖簡報」。
11. 金門縣政府(2008),「『金門國家軍事博物館-金門軍事資源轉化與利用計畫』提案簡報」。
12. 金門縣政府(2008),「『金門機場短期改善建議案』簡報」。
13. 金門縣政府(2008),「『建請加速金門港埠建設案』簡報」。
14. 金門縣政府(2008),「金門全方位建設座談會會議資料」,2008金門全方位建設座談會。
15. 金門縣政府(2008),「金門地區重大建設方案提案表」。
16. 金門縣政府(2008),「金門政府拜會經建會陳主委建請協助推動事項」。
17. 金門縣政府(2008),「金門產業發展規劃座談會議程」,2008金門產業發展規劃座談會。
18. 金門縣政府(2008),「金門縣拜會各部會提請協助解決事項提案」。
19. 金門縣政府(2008),「金門縣政府引進民間投資觀光遊憩重大設施短中長期計畫草案」。

20. 金門縣政府(2008),「金門縣政府提請中央協助解決事項提案」。
21. 金酒公司(2008),「金酒公司針對世界行銷及大陸佈局專案報告」。
22. 洪錦墩、林佳玲、梁亞文、官錦鳳、吳惠琪(2004),「離島居民就醫選擇與醫療服務滿意度之研究-以金門烈嶼地區為例」,中台學報Vol.16, No.1: 81-100號。
23. 楊廷標(2008),「金門縣港務局小三通及工程執行概況」。
24. 劉德全(2008),「馬祖中長期經濟建設檢討與規劃」,2008交通局簡報。

【研究計畫】

1. 中國醫藥學院醫務管理學研究所(1999),「改善山地離島醫療服務之研究:以金門地區為例」,行政院衛生署中央健康保險局八十七年度委託研究計畫。
2. 中華民國戶外遊憩學會(2007),「金門國家公園遊客調查與評估」,內政部營建署金門國家公園管理處委託計畫。
3. 中華綜合發展研究所(2007),「第二期離島綜合建設實施方案(96-99年度)」,金門縣政府委託。
4. 中華綜合發展研究院(2007),「金門縣綜合發展計畫暨離島綜合建設實施方案」,金門縣政府委託。
5. 內政部營建署(1995),「金門國家公園計畫」。
6. 內政部營建署(2003),「金門國家公園計畫第一次通盤檢討」。
7. 內政部營建署(2005),「金門離島旅遊線計畫」。
8. 台北自來水事業處(2008),「金門自來水擴建初步規劃報告書」。
9. 台電公司(2008),「電力長期負載預測」。
10. 台灣大學建築與城鄉研究所(2002),「修訂金門縣綜合發展計畫」,金門縣政府委託計畫。
11. 民航局(2006),「金門尚義機場整體規劃」。
12. 交通部國道新建工程局(2003),「金門大橋興建計畫綜合規劃」。
13. 交通部國道新建工程局(2003),「金門大橋興建計畫綜合規劃」。
14. 交通部運輸研究所(2003),「金馬地區交通運輸系統發展構想—金門地區」。
15. 交通部運輸研究所(2008),「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」。

16. 交通部觀光局(1992),「台灣地區觀光遊憩系統開發計畫」。
17. 交通部觀光局(1999),「台灣地區離島觀光系統發展規劃研究」。
18. 交通部觀光局(2000),「金門地區觀光資源調查與整體發展計畫」。
19. 交通部觀光局馬祖國家風景區管理處(2000),《馬祖風景特定區觀光整體發展計畫》。
20. 行政院大陸委員會(2008),「金門、馬祖、澎湖縣各界所提有關小三通議案彙整表」。
21. 行政院大陸委員會經濟處(2007),「小三通航運往來統計表」。
22. 行政院主計處(2008),「中華民國96年國人旅遊狀況調查」。
23. 行政院主計處(2008),「臺閩地區都市土地平均區域地價」。
24. 行政院主計處(2008),「臺閩地區都市土地平均區域地價」。
25. 林同棧工程顧問股份有限公司(2006),「金門縣金嶺大橋興建工程可行性及方案研究報告書」,金門縣政府委託。
26. 金門縣政府(1995),「金門特定區計畫」。
27. 金門縣政府(1997),「金門縣綜合發展計畫」。
28. 金門縣政府(1999),「金門地區綜合建設方案2000-2004年」。
29. 金門縣政府(2001),「金門大橋興建計畫可行性研究報告補充資料」。
30. 金門縣政府(2004),「『金門縣永續發展策略規劃』專輯」。
31. 金門縣政府(2004),「金門縣觀光發展整體計畫第一次通盤檢討」。
32. 金門縣政府(2006),「金門縣生活圈道路系統建設計畫」。
33. 金門縣政府(2006),「金門縣生活圈道路系統建設計畫」。
34. 金門縣政府(2006),「金門縣金嶺大橋興建工程可行性及方案研究」。
35. 金門縣政府(2008),「金門港埠整體規劃及未來發展計畫(民國96-100年)」。
36. 金門縣港務處(2008),「水頭商港營運現況」。
37. 金門縣港務處(2008),「水頭港區通關大樓室內空間改建工程執行需求計畫書」。
38. 財團法人中華綜合發展研究院(2007),「金門縣綜合發展計畫暨離島綜合建設實施方案」,金門縣政府委託。

39. 財團法人成大研究發展基金會(2002),「連江縣綜合發展(第一次修訂)」,連江縣政府委託。
40. 財團法人國土規劃及不動產資訊中心(2006),「國土計畫法中之離島地區研究與建議」。
41. 高長(2007),「金門地區與福建地區(中國)發展邊境經濟(邊境貿易、邊境旅遊)之研究與規劃」。
42. 國立金門技術學院(2007),「金門地區軍事設施活化利用暨經營管理總體先期計畫」,金門縣政府委辦。
43. 國立金門技術學院(2008),「金門觀光旅客消費及動向調查分析」,2008年第一季、第二季、第三季季報,金門縣政府委託
44. 張志南及林閩榕主編(2006),「海峽西岸經濟區熱點研究」,北京:社會科學文獻出版社。
45. 陳世圯、黃文吉,「由金廈大橋談兩岸發展『金廈國際自由都市』之願景」,第二屆金廈大橋方案與影響學術研討會,福州大學及金門縣政府主辦。
46. 童振源(2006),「中共十一五規劃對兩岸關係影響之研析」,國家安全局委託研究。
47. 經濟部水利署(2006),「離島地區供水改善計畫」。
48. 經濟部水利署(2008),「金門自大陸引水評估報告」。
49. 鼎漢工程顧問(2003),「金馬地區交通運輸系統發展構想-金門地區」,交通部運輸研究所委託研究計畫。

【期刊論文】

1. 中國統計出版社(2008),《廈門經濟特區年鑒》。
2. 中國統計出版社(2008),《福建統計年鑒》。
3. 交通部(2007),「交通統計年鑒」。
4. 交通部觀光局(2007),《來臺旅客消費及動向調查》。
5. 行政院主計處(2007),《中華民國台灣地區國民所得統計年報》。
6. 吳建華、陳金粧(2006),「海外台灣學校與大陸台商學校之現況與展望」,《2006華人社會的教育發展學術研討會》。
7. 宋秉忠(2003),「金門『小三通』,是禍不是福?」,《天下雜誌》(台北),2月1日,頁42-43。

8. 李增倫 (2007),「大陸台商子弟赴金門就學之研究」,南華大學教育社會學研究所碩士論文。
9. 李增倫(2007),「大陸台商子弟赴金門就學之研究」,南華大學教育社會學研究所碩士論文。
10. 李嬌瑩 (2006)「『小三通』的實施成效與續存需求」,《復興崗學報》,第87期。
11. 林姿茵(2006)「中共推動『海峽西岸經濟區』之探研」,《中共研究》,第40卷第5期。
12. 林德福、阮冠穎(2002),「從金廈區域生活機能的轉變來看金廈大橋興築的意義與功能」,「2002年金廈大橋方案及影響學術研討會論文集」。
13. 金門縣政府主計室(2006),「金門縣統計年報」。
14. 金門縣政府主計室(2007),「金門縣統計年報」。
15. 金門縣政府主計室(2008),「金門縣統計月報」(七月)。
16. 金門縣政府發行(1998),「金門縣觀光夜市設置地點整體規劃評估」。
17. 范世平(2006)「開放中國大陸民眾來臺旅遊法制遞嬗與影響之研究」,「遠景基金會季刊」,第7卷第2期。
18. 孫麗萍(2005)「廈金旅遊圈：兩門共築新夢想」,廈門日報海峽周刊第六期,第13版。
19. 席代麟與翁宗堯(2003),「金門地區走私偷渡問題之研究」,《中央警察大學警學叢刊》,第34卷第2期。
20. 翁宗堯(2007),「金門地區走私偷渡問題之研究」。
21. 高長(2002),「為小三通一年成效算總帳」,《投資中國》(台北),第98期,頁18-19。
22. 高長、吳沛霖(2003),「年來金馬小三通發展情況總檢討」,收錄於《中共年報2003》,中共雜誌社主編。
23. 張正修(2008),「地方制度法理論與實用2—本論」,學林。
24. 張淑卿(2000),「實施『小三通』對台灣及兩岸之可能影響」,《臺研兩岸前瞻探索》,第23期。
25. 許志傑(2008),「中國大陸民辦高等教育政策改革與管理體制之研究-以浙江地區為例」,國立國際暨南大學比較教育學系碩士論文。

26. 郭瑞華(2006),「海峽西岸經濟區評析」,《展望與探索》,第4卷第4期,頁9-14。
27. 陳建民與范世平(2006),「金門在兩岸關係研究中的競爭優勢分析:以金門技術學院為例」,《運管論壇》,第1期。
28. 陳錦鈴(2000),「『離島小三通』對我國的意義與影響」,《台灣經濟研究月刊》,第23卷第6期。
29. 陳鏗任、吳建華(2005),大「陸台商子女的認同之旅:從故鄉到異鄉」,《社會重建課程的理念與實踐:覺醒、增能與行動》學術研討會論文,台北市。
30. 楊朝祥(2002),「大專教師薪資制度與高教發展之探討」,國政研究報告,教文(研)091-012號。
31. 楊朝祥、徐明珠(2008),「台灣高等教育指標國計劃之比較研究」,國政研究報告,教文(研)097-013號。
32. 經濟部商業司(2007),「『商業發展情勢及策略之規劃』—商業創新經營模式之探討」,頁179-186。
33. 蔡宏明(2001),「『小三通』對兩岸互動的影響」,《遠景季刊》,第2卷第2期。
34. 蔡承旺(2005),「實業計畫之實證研究—金門觀光發展之效益評估」,《師大政治論叢》,第4期。
35. 羅德水(2000),「『小三通』的背景、現況與對兩岸關係的影響」,《共黨問題研究》,第26卷第7期
36. 蘇進棻(2007),「台灣高等教育發展與未來」,研習資訊,第24卷第1期,125-132號。
37. 蘇毓昌(2000),「小三通政策執行之評估:第三代政策執行模型的觀點」,世新大學行政管理系論文。

附錄一 金門中轉量分析方法

一、中轉量分析

- 二種情境：樂觀及保守
- 三種身份：台旅、台商及金門居民
- 三期：中期(2012年)、長期(2016年)、遠期(2020年)

二、大三通對中轉量影響分析

由於 2008 年 12 月 15 日已進行平日直航包機，預期 2009 年可望全面大三通，因此，金門小三通中轉量勢必受到影響，本研究透過大三通與小三通選擇機率模式進行直航後的影響分析。

本研究以金門縣政府委託金門技術學院進行之「2007 年金門小三通旅客特性與行為調查」資料為各影響因素的權重基礎，分別就台旅、台商建立兩套大三通與小三通行為選擇機率模式，此機率模式係考量兩種行為之運具內旅行時間、總旅行成本、運具外旅行時間(候機、候船、轉車)、轉機船次數與有無每日直航班次等五個變數，模式如下：

1. 台旅選擇模式

$$P_i = 0.146 \times \left(\frac{\text{直航旅行時間}}{\text{小三通旅行時間}} \right) + 0.165 \times \left(\frac{\text{直航旅行成本}}{\text{小三通旅行成本}} \right) + 0.144 \times \left(\frac{\text{直航候機、機外時間}}{\text{小三通候機、機外時間}} \right) - 0.342 \times (\text{轉機船次數} - 2) + 0.173 \times \text{無每日直航班次}$$

P_i ：台旅選擇小三通機率值

旅行時間：飛機、船上的合計時間

旅行成本：飛機、船、轉乘運具合計成本

2. 台商選擇模式

$$P_i = 0.177 \times \left(\frac{\text{直航旅行時間}}{\text{小三通旅行時間}} \right) + 0.113 \times \left(\frac{\text{直航旅行成本}}{\text{小三通旅行成本}} \right) + 0.152 \times \left(\frac{\text{直航候機、機外時間}}{\text{小三通候機、機外時間}} \right) - 0.317 \times (\text{轉機船次數} - 2) + 0.189 \times \text{無每日直航班次}$$

P_i ：台商選擇小三通機率值

旅行時間：飛機、船上的合計時間

旅行成本：飛機、船、轉乘運具合計成本

三、情境設定

樂觀情境：即目前之現況，台廈直飛航班少、高雄沒有台廈直飛航班、小三通有價格優勢。

保守情境：即台廈直飛航班多、高雄有台廈直飛航班、小三通喪失價格優勢(假設台廈直飛票價降至台幣 7,000 元)，且小三通便捷性改善情況不理想(即維持現況未有改善)。

航線	變數	樂觀情境	保守情境
直航	旅行成本(元)	8,000	7,000
	飛機上時間(分鐘)	95	95
	候機時間(分鐘)	120	120
金門中轉	旅行成本(元)	6,500	6,500
	飛機、船上時間(分鐘)	120	120
	候機、船、轉乘時間(分鐘)	90	90
台旅中轉搭乘比率	有直飛航點機場出發	68.4%	48.5%
	無直飛航點機場出發	100.0%	100.0%
台商中轉搭乘比率	有直飛航點機場出發	67.1%	46.4%
	無直飛航點機場出發	100.0%	100.0%

經過選擇模式機率運算後，在樂觀情境下，由有直飛航點機場(台北、台中)出發往廈門的台灣旅客及台商，約分別有 68.4%及 67.1% 會選擇小三通模式，由其他沒有直飛航點機場出發(嘉義、台南、高雄)的旅客，仍都會以選擇小三通為主。在保守情境下，由有直飛航點機場(台北、台中、高雄)出發往廈門的台灣旅客及台商，約分別有 48.5%及 46.4% 會選擇小三通模式，由其他沒有直飛航點機場出發(嘉義、台南)的旅客，仍會以選擇小三通為主。

附錄二 澎湖金門馬祖地區進口商品 免徵關稅實施辦法

財政部八十九年十月四日台財關第○八九○五五○四六二號令發布施行

條文內容	說明
第一條 本辦法依離島建設條例（以下簡稱本條例）第十條第二項規定訂定之。	本辦法之法源為「離島建設條例」第十條第二項規定，爰於第一條明定。
第二條 澎湖、金門及馬祖地區之營業人（以下簡稱營業人）進口並於當地銷售之商品，免徵關稅；其他稅費依各該法規之規定辦理。前項營業人，須向澎湖、金門及馬祖地區主管營業稅稽徵機關辦理營業登記或設籍課稅。第一項所稱於當地銷售，指營業人在澎湖、金門及馬祖地區將進口至當地之商品所有權有償移轉予觀光客及當地之居民、機關（構）、團體或其他以在當地銷售為目的之營業人，並依規定開立銷售憑證者。	1.離島建設條例第十條第二項規定，澎湖、金門及馬祖地區之營業人進口並於當地銷售之商品，免徵關稅，爰於第二條第一項中明定，俾便執行；其他稅費如營業稅、貨物稅、商港建設費、貿易推廣服務費、專賣制度廢止前之公賣利益、菸酒稅法實施後之菸酒稅及健康福利捐等並無免徵之規定，仍應依各相關法規之規定辦理。 2.第二項明訂營業人必須向澎湖、金門及馬祖地區稽徵機關辦理營業登記或設籍課稅。 3.第三項界定當地銷售之對象及涵義。
第三條 營業人輸入貨品，應依貿易法、貨品輸入管理辦法、台灣地區與大陸地區貿易許可辦法及其他相關規定辦理。	明定營業人輸入貨品應依現行相關貿易法規之規定辦理。
第四條 營業人進口免徵關稅之商品項目，由財政部公告之。（詳附表）	明定本辦法免徵關稅商品之項目，以財政部公告者為限。
第五條 營業人進口免徵關稅之商品，經台灣本島轉運澎湖、金門及馬祖地區者，應由運送人於台灣本島通商口岸向海關辦理轉運並卸存於澎湖、金門及馬祖地區當地由海關監管之進口貨棧，再由進口之營業人辦理通關。	明定經台灣本島轉運至澎湖、金門及馬祖地區免徵關稅商品之通關方式及作業流程。
第六條 營業人進口或購買免徵關稅之商品，未依第二條第三項規定方式銷售者，應依關稅法第三十一條規定補稅。	明定營業人進口或購買免徵關稅之商品未於澎湖、金門或馬祖地區當地銷售時，應依法補稅之規定。
第七條 進口、銷售及購買免徵關稅商品之營業人應具備帳冊、報表及相關憑證，詳細記錄免徵關稅商品之種類、數量、銷售狀況及結存，以備海關查核；其進口量、銷售量或購買量明顯異常者，海關應列為清查對象。	明定營業人應具備帳冊、報表及憑證，詳細記錄免徵關稅商品之種類、數量、銷售狀況及結存，以備海關查核。
第八條 營業人進口或銷售免徵關稅之商品，違反關稅法、海關緝私條例或其他法律規定者，依其規定辦理。	明定營業人進口或銷售免徵關稅之商品違反關稅法或海關緝私條例時，依各該規定辦理。
第九條 本辦法未規定之事項依其他有關法令之規定辦理。	明定本辦法未規定之事項依其他有關法令之規定辦理。
第十條 本辦法自發佈日施行。	明定本辦法之施行日期。

資料來源：財政部。

澎湖、金門、馬祖地區營業人進口免徵關稅商品項目表
(90.7.13 公告)，共 154 項

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008 年 關稅率
1	25171090	其他供混凝土用，築路用或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石，不論是否經加熱處理	1.00%
2	42050090	其他皮革或組合皮製品	7.50%
3	43031000	毛皮製衣著物及衣著附屬品	5.00%
4	61011000	羊毛或動物細毛製男用或男童用大衣、駕車外套、披肩、斗篷、附有頭巾之禦寒外套（包括滑雪夾克）、風衣、擋風夾克及類似品，針織或鉤針織者	12.00%
5	61012000	棉製男用或男童用大衣、駕車外套、披肩、斗篷、附有頭巾之禦寒外套（包括滑雪夾克）、風衣、擋風夾克及類似品，針織或鉤針織者	12.00%
6	61013000	人造纖維製男用或男童用大衣、駕車外套、披肩、斗篷、附有頭巾之禦寒外套（包括滑雪夾克）、風衣、擋風夾克及類似品，針織或鉤針織者	12.00%
7	61019090	其他紡織材料製男用或男童用大衣、駕車外套、披肩、斗篷、附有頭巾之禦寒外套（包括滑雪夾克）、風衣、擋風夾克及類似品，針織或鉤針織者	12.00%
8	61081100	人造纖維製女用或女童用套裙及襯裙，針織或鉤針織者	12.00%
9	61081990	其他紡織材料製女用或女童用套裙及襯裙，針織或鉤針織者	12.00%
10	61082100	棉製女用或女童用三角褲及短內褲，針織或鉤針織者	12.00%
11	61082200	人造纖維製女用或女童用三角褲及短內褲，針織或鉤針織者	12.00%
12	61082990	其他紡織材料製女用或女童用三角褲及短內褲，針織或鉤針織者	12.00%
13	61083100	棉製女用或女童用睡袍及睡衣褲，針織或鉤針織者	12.00%
14	61083200	人造纖維製女用或女童用睡袍及睡衣褲，針織或鉤針織者	12.00%
15	61083910	羊毛或動物細毛製女用或女童用睡袍及睡衣褲，針織或鉤針織者	12.00%
16	61083990	其他紡織材料製女用或女童用睡袍及睡衣褲，針織或鉤針織者	12.00%
17	61089100	棉製女用或女童用便服、浴袍、晨衣及類似品，針織或鉤針織者	12.00%
18	61089200	人造纖維製女用或女童用便服、浴袍、晨衣及類似品，針織或鉤針織者	12.00%
19	61089910	羊毛或動物細毛製女用或女童用便服、浴袍、晨衣及類似品，針織或鉤針織者	12.00%
20	61089990	其他紡織材料製女用或女童用便服、浴袍、晨衣及類似品，針織或鉤針織者	12.00%

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
21	61121100	棉製競賽裝，針織或鉤針織者	12.00%
22	61121200	合成纖維製競賽裝，針織或鉤針織者	12.00%
23	61121910	再生纖維製競賽裝，針織或鉤針織者	12.00%
24	61121990	其他紡織材料製競賽裝，針織或鉤針織者	12.00%
25	61123100	合成纖維製男用或男童用泳裝，針織或鉤針織者	12.00%
26	61123900	其他紡織材料製男用或男童用泳裝，針織或鉤針織者	12.00%
27	61124100	合成纖維製女用或女童用泳裝，針織或鉤針織者	12.00%
28	61124900	其他紡織材料製女用或女童用泳裝，針織或鉤針織者	12.00%
29	62011100	羊毛或動物細毛製男用或男童用大衣、雨衣、駕車外套、披肩、斗蓬及類似品	12.00%
30	62011200	棉製男用或男童用大衣、雨衣、駕車外套、披肩、斗蓬及類似品	12.00%
31	62011300	人造纖維製男用或男童用大衣、雨衣、駕車外套、披肩、斗蓬及類似品	12.00%
32	62011990	其他紡織材料製男用或男童用大衣、雨衣、駕車外套、披肩、斗蓬及類似品	12.00%
33	62019100	羊毛或動物細毛製男用或男童用附有頭巾之禦寒外套(包括滑雪夾克)、風衣、擋風夾克及類似品，第62·03節所列者除外	12.00%
34	62019200	棉製男用或男童用附有頭巾之禦寒外套(包括滑雪夾克)、風衣、擋風夾克及類似品，第62·03節所列者除外	10.50%
35	62019300	人造纖維製男用或男童用附有頭巾之禦寒外套(包括滑雪夾克)、風衣、擋風夾克及類似品，第62·03節所列者除外	12.00%
36	62019990	其他紡織材料製男用或男童用附有頭巾之禦寒外套(包括滑雪夾克)、風衣、擋風夾克及類似品，第62·03節所列者除外	12.00%
37	62041100	羊毛或動物細毛製女用或女童用正式套裝	12.00%
38	62041200	棉製女用或女童用正式套裝	12.00%
39	62041300	合成纖維製女用或女童用正式套裝	10.50%
40	62041990	其他紡織材料製女用或女童用正式套裝	12.00%
41	62042100	羊毛或動物細毛製女用或女童用搭配式套裝	12.00%
42	62042200	棉製女用或女童用搭配式套裝	12.00%
43	62042300	合成纖維製女用或女童用搭配式套裝	10.50%
44	62042920	再生纖維製女用或女童用搭配式套裝	12.00%
45	62042990	其他紡織材料製女用或女童用搭配式套裝	12.00%
46	62043100	羊毛或動物細毛製女用或女童用夾克及西裝式外套	12.00%

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
47	62043200	棉製女用或女童用夾克及西裝式外套	12.00%
48	62043300	合成纖維製女用或女童用夾克及西裝式外套	10.50%
49	62043920	再生纖維製女用或女童用夾克及西裝式外套	12.00%
50	62043990	其他紡織材料製女用或女童用夾克及西裝式外套	10.50%
51	62044100	羊毛或動物細毛製女用或女童用洋裝	12.00%
52	62044200	棉製女用或女童用洋裝	12.00%
53	62044300	合成纖維製女用或女童用洋裝	12.00%
54	62044400	再生纖維製女用或女童用洋裝	12.00%
55	62044990	其他紡織材料製女用或女童用洋裝	12.00%
56	62045100	羊毛或動物細毛製女用或女童用裙及褲裙	12.00%
57	62045200	棉製女用或女童用裙及褲裙	12.00%
58	62045300	合成纖維製女用或女童用裙及褲裙	12.00%
59	62045920	再生纖維製女用或女童用裙及褲裙	10.50%
60	62045990	其他紡織材料製女用或女童用裙及褲裙	12.00%
61	62046110	羊毛或動物細毛製女用或女童用長褲、膝褲及短褲	12.00%
62	62046120	羊毛或動物細毛製女用或女童用圍兜連吊褲工作服	12.00%
63	62046210	棉製女用或女童用長褲、膝褲及短褲	10.50%
64	62046220	棉製女用或女童用圍兜連吊褲工作服	12.00%
65	62046310	合成纖維製女用或女童用長褲、膝褲及短褲	12.00%
66	62046320	合成纖維製女用或女童用圍兜連吊褲工作服	12.00%
67	62046921	再生纖維製女用或女童用長褲、膝褲及短褲	12.00%
68	62046922	再生纖維製女用或女童用圍兜連吊褲工作服	12.00%
69	62046991	其他紡織材料製女用或女童用長褲、膝褲及短褲	10.50%
70	62046992	其他紡織材料製女用或女童用圍兜連吊褲工作服	12.00%
71	62051000	羊毛或動物細毛製男用或男童用襯衫	12.00%
72	62052000	棉製男用或男童用襯衫	10.50%
73	62053000	人造纖維製男用或男童用襯衫	10.50%
74	62059090	其他紡織材料製男用或男童用襯衫	10.50%
75	62062000	羊毛或動物細毛製女用或女童用上衣、襯衫及短衫	12.00%
76	62063000	棉製女用或女童用上衣、襯衫及短衫	10.50%
77	62064000	人造纖維製女用或女童用上衣、襯衫及短衫	10.50%
78	62069000	其他紡織材料製女用或女童用上衣、襯衫及短衫	10.50%
79	62071100	棉製男用或男童用內褲及三角褲	10.50%
80	62071990	其他紡織材料製男用或男童用內褲及三角褲	12.00%

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
81	62072100	棉製男用或男童用睡衣及睡衣褲	12.00%
82	62072200	人造纖維製男用或男童用睡衣及睡衣褲	12.00%
83	62072990	其他紡織材料製男用或男童用睡衣及睡衣褲	12.00%
84	62079100	棉製男用或男童用汗衫及其他背心、浴袍、晨衣及類似品	12.00%
85	62079200	人造纖維製男用或男童用汗衫及其他背心、浴袍、晨衣及類似品	12.00%
86	62079990	其他紡織材料製男用或男童用汗衫及其他背心、浴袍、晨衣及類似品	12.00%
87	62081100	人造纖維製女用或女童用套裙及襯裙	12.00%
88	62081990	其他紡織材料製女用或女童用套裙及襯裙	12.00%
89	62082100	棉製女用或女童用睡袍及睡衣褲	12.00%
90	62082200	人造纖維製女用或女童用睡袍及睡衣褲	12.00%
91	62082990	其他紡織材料製女用或女童用睡袍及睡衣褲	12.00%
92	62089100	棉製女用或女童用汗衫及其他背心、三角褲、短內褲、便服、浴袍、晨衣及類似品	10.50%
93	62089200	人造纖維製女用或女童用汗衫及其他背心、三角褲、短內褲、便服、浴袍、晨衣及類似品	12.00%
94	62089990	其他紡織材料製女用或女童用汗衫及其他背心、三角褲、短內褲、便服、浴袍、晨衣及類似品	12.00%
95	62091000	羊毛或動物細毛製嬰兒衣著及服飾附屬品	12.00%
96	62092000	棉製嬰兒衣著及服飾附屬品	12.00%
97	62093000	合成纖維製嬰兒衣著及服飾附屬品	12.00%
98	62099020	再生纖維製嬰兒衣著及服飾附屬品	12.00%
99	62099090	其他紡織材料製嬰兒衣著及服飾附屬品	12.00%
100	62111110	人造纖維製男用或男童用泳裝	12.00%
101	62111190	其他紡織材料製男用或男童用泳裝	12.00%
102	62111210	人造纖維製女用或女童用泳裝	12.00%
103	62111290	其他紡織材料製女用或女童用泳裝	12.00%
104	62121090	其他紡織材料製胸罩，不論是否針織或鉤針織者	12.00%
105	62122000	束腰及束褲腰帶，不論是否針織或鉤針織者	12.00%
106	62123090	其他紡織材料製連胸緊身內衣，不論是否針織或鉤針織者	12.00%
107	62129000	其他第6212節所屬之貨品	12.00%
108	62141000	絲或廢絲製披巾、圍巾、頭巾、頭紗、面紗及類似品	12.00%
109	62142000	羊毛或動物細毛製披巾、圍巾、頭巾、頭紗、面紗及類似品	12.00%
110	62143000	合成纖維製披巾、圍巾、頭巾、頭紗、面紗及類似品	12.00%

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
111	62144000	再生纖維製披巾、圍巾、頭巾、頭紗、面紗及類似品	12.00%
112	62149000	其他紡織材料製披巾、圍巾、頭巾、頭紗、面紗及類似品	12.00%
113	62151000	絲或廢絲製領帶、領結及領飾	12.00%
114	62152000	人造纖維製領帶、領結及領飾	12.00%
115	62159000	其他紡織材料製領帶、領結及領飾	12.00%
116	84186990	其他冷藏或冷凍設備；熱力泵	2.50%
117	84295900	其他機動鏟土機、挖掘機及鏟斗機	免稅
118	85165000	微波爐	10.00%
119	85166030	電磁爐	10.00%
120	85171100	附無線手機之有線電話機	免稅
121	85171910	影像電話機	免稅
122	85171990	其他電話機	免稅
123	85172100	傳真機	免稅
124	85172200	電傳印表機	免稅
125	85175010	數據機	免稅
126	85183039	其他微音器揚聲器組合器	5.00%
127	85185000	音響擴大機組	10.00%
128	85194000	轉錄機	10.00%
129	85282210	黑白或其他單色閉路電視系統	7.50%
130	85282290	其他黑白或其他單色影像監視器	7.50%
131	85283010	彩色影像投射機	5.00%
132	87029000	其他供載客十人及以上（包括駕駛人）之機動車輛	15.00%
133	87051090	其他起重機車	7.50%
134	87168000	其他無機械推動裝置車輛	7.50%
135	89039200	機動船，已裝配或未裝配者，但不包括舷外機動力船	7.00%
136	92019010	大鍵琴	10.00%
137	92019090	其他鍵盤弦樂器	10.00%
138	92021090	其他弓弦樂器	10.00%
139	92029010	豎琴	10.00%
140	92029090	其他弦樂器	10.00%
141	92030010	鍵盤管風琴	10.00%
142	92059000	其他管樂器	6.80%
143	92071020	電風琴	10.00%
144	94031000	辦公室用金屬製家具	免稅

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
145	94032000	其他金屬製家具	免稅
146	94033010	辦公室用木製家具，未經任何塗裝者	免稅
147	94033090	其他辦公室用木製家具	免稅
148	94034010	廚房用木製家具，未經任何塗裝者	免稅
149	94034090	其他廚房用木製家具	免稅
150	94035010	寢室用木製家具，未經任何塗裝者	免稅
151	94035090	其他寢室用木製家具	免稅
152	94036010	其他木製家具，未經任何塗裝者	免稅
153	94036090	其他木製家具	免稅
154	94038090	其他材料製家具	免稅
	注意事項：	1.澎湖金門馬祖地區營業人輸入上述商品應依現行相關貿易法規之規定辦理。 2.輸入稅則號別第 8418-6990、8429-5900、8702-9000、8705-1090、8716-8000、8903-9200 之商品，其進口人應提供該商品使用人之相關資料供海關建檔備查。	

澎湖金門馬祖地區營業人進口免徵關稅商品項目表
(89.10.06 公告)，共 164 項

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008 年 關稅率
1	4051000	乳酪	5.00%
2	9012100	已焙製咖啡，未抽除咖啡鹼者	免稅
3	9012200	已焙製咖啡，已抽除咖啡鹼者	免稅
4	9019020	含咖啡之咖啡代替品	免稅
5	18069020	嬰兒調製品，供零售用—由粉、細粒、澱粉或麥芽精製成者，含可可重量（以完全脫脂可可為基礎計算）在 40% 或以上但低於 50%；或以第 0401 至 0404 節物品製成者，含可可重量（以完全脫脂可可為基礎計算）在 5% 或以上但低於 10%	5.00%
6	21011100	咖啡之萃取物、精、濃縮物	2.00%
7	21011200	以咖啡之萃取物、精、濃縮物或咖啡為主要成分之調製品	2.00%
8	22030000	啤酒，麥芽釀造	免稅
9	22082010	葡萄白蘭地	免稅
10	22082090	蒸餾葡萄酒或葡萄渣而得之其他酒	免稅
11	22083000	威士忌酒	免稅
12	22084000	蘭姆酒及塔非亞酒	免稅
13	22085000	琴酒及荷蘭杜松子酒	免稅
14	22086000	伏特加酒	免稅
15	22087000	再製酒（利口酒）及甘露酒	免稅
16	30051010	外科用膠帶	免稅
17	30051020	絆創膏	免稅
18	30051090	其他粘敷料和其他具有粘層之物品	免稅
19	30059010	填塞料	免稅
20	30059020	藥用紗布	免稅
21	30059030	繃帶	免稅
22	30059040	藥用棉	免稅
23	30059090	其他屬第 3005 節之貨品	免稅
24	33030000	香水及盥洗用香水	免稅
25	33041000	唇部化粧用品	免稅
26	33042000	眼部化粧用品（包括睫毛膏、眼線）	免稅
27	33043010	指甲油	免稅
28	33043020	指甲油去除劑	免稅
29	33043090	其他指甲用化粧品	免稅

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
30	33049110	面粉	免稅
31	33049120	痲子粉及爽身粉	免稅
32	33049190	其他化粧粉	免稅
33	33049910	面霜	免稅
34	33049920	洗面膏	免稅
35	33049990	其他美容或化粧用品及保養皮膚用品（藥品除外）	免稅
36	33051000	洗髮劑及潤絲劑	免稅
37	33052000	燙髮劑	免稅
38	33053000	髮膠	免稅
39	33059010	髮膏、髮油、髮乳、髮蠟或髮水	免稅
40	33059020	染髮劑	免稅
41	33059090	其他髮用製品	免稅
42	34011100	供盥洗用（包括含藥物製品）肥皂及有機界面活性產品及調製品，呈條、塊或壓成其他形狀者，及紙、填料、氈呢及不織布，經以肥皂或清潔劑浸漬、塗佈或被覆者	免稅
43	34012000	其他形狀之肥皂	免稅
44	34022000	零售包裝界面活性、洗滌製劑及清潔製劑	4.00%
45	34029000	其他界面活性製劑洗滌製劑及清潔製劑	4.00%
46	37012000	立即沖印軟片，平面裝、感光性、未曝光者	免稅
47	37019100	其他照相用版及軟片，供彩色感光用（多色），平面裝、感光性、未曝光者	免稅
48	37019910	立即顯影照相軟片	免稅
49	37019990	其他照相用版及軟片，非供彩色感光用（多色），平面裝、感光性未曝光者	免稅
50	42021100	衣箱、手提箱、化粧箱、公事箱、公事包、書包及類似容器，外層為皮革、組合皮或漆皮者	6.60%
51	42021200	衣箱、手提箱、化粧箱、公事箱、公事包、書包及類似容器，外層為塑膠或紡織材料者	6.60%
52	42021900	衣箱、手提箱、化粧箱、公事箱、公事包、書包及其他類似容器，外層為其他材料者	6.60%
53	42022100	不論是否附肩帶或把手之手提袋，外層為皮革、組合皮或漆皮者	6.60%
54	42022200	不論是否附肩帶或把手之手提袋，外層為塑膠布或紡織材料者	6.60%
55	42022900	不論是否附肩帶或把手之手提袋，外層為其他材料者	10.00%
56	42023100	其他類似容器，通常置於衣袋或手提袋中攜帶，外層為皮革、組合皮或漆皮者	6.60%
57	42023200	其他類似容器，通常置於衣袋或手提袋中攜帶，外層為塑膠布或紡織材料者	6.60%
58	42023900	其他類似容器，通常置於衣袋或手提袋中攜帶，外層為其他材料者	6.60%

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
59	42031000	衣著物，皮革或組合皮製	6.70%
60	42032100	專為運動用而設計之手套、併指手套及露指手套，皮革或組合皮製	10.00%
61	42032900	其他手套、併指手套及露指手套，皮革或組合皮製	6.60%
62	42033010	褲帶及腰帶，皮革或組合皮製	6.70%
63	42033090	其他帶及肩帶，皮革或組合皮製	6.60%
64	42034000	其他服飾附屬品，皮革或組合皮製	10.00%
65	64021900	其他運動鞋靴，外底及鞋面以橡膠或塑膠製者	5.00%
66	64022000	鞋靴，以填塞法將條狀鞋面組合於鞋底上，外底及鞋面以橡膠或塑膠製者	5.00%
67	64029100	其他覆及足踝之鞋靴，外底及鞋面以橡膠或塑膠製者	5.00%
68	64031900	其他運動鞋靴，外底以橡膠、塑膠、皮或組合皮製，而鞋面以皮製者	5.00%
69	64032000	鞋靴，外底以皮製，而鞋面以皮條帶繞過足背及圍繞大姆趾部分者	5.00%
70	64035900	其他外底及鞋面以皮製之鞋類	5.00%
71	64039100	鞋面以皮製而外底以橡膠、塑膠或組合皮製之覆足踝鞋靴	5.00%
72	64039900	其他鞋面以皮製而外底以橡膠、塑膠或組合皮製之鞋類	7.50%
73	64041100	運動鞋靴；網球鞋、籃球鞋、體操鞋、訓練鞋及類似品，外底以橡膠或塑膠製，而鞋面以紡織材料製者	7.50%
74	64041900	其他外底以橡膠或塑膠製，而鞋面以紡織材料製之鞋靴	7.50%
75	64042000	外底以皮或組合皮製，而鞋面以紡織材料製之鞋靴	5.00%
76	65051010	棉製髮網	10.00%
77	65051020	人造纖維製髮網	10.00%
78	65051090	其他材料製髮網	10.00%
79	65059011	棉製帽類，針織或鉤針織者	10.00%
80	65059013	人造纖維製帽類，針織或鉤針織者	10.00%
81	65059019	其他紡織材料製帽類，針織或鉤針織者	10.00%
82	65059020	遮陽帽	10.00%
83	65059090	其他第6505節所屬之帽類	10.00%
84	66011000	庭園用傘或類似傘	6.80%
85	66019100	其他具有伸縮柄之雨傘及陽傘	6.60%
86	66019900	其他未具有伸縮柄之雨傘及陽傘	6.60%
87	70181010	玻璃製仿珍珠	2.50%
88	70181029	其他玻璃製仿寶石或仿半寶石	2.50%
89	70181090	其他玻璃珠及類似玻璃小製品	2.50%

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
90	70189010	玻璃珠、仿珍珠、仿寶石或仿半寶石及類似玻璃之製成品，仿首飾除外	2.50%
91	70189030	小雕像及其他燈飾玻璃，仿首飾除外	2.50%
92	71039900	其他寶石（不包括鑽石）及次寶石，其他加工者	免稅
93	71041000	合成或再製壓電水晶	免稅
94	71049012	非工業用，合成金剛石（鑽石），已加工者	免稅
95	71049023	其他非工業用，合成或再製寶石或次寶石，已加工者	免稅
96	71049090	其他合成或再造寶石（包括次寶石），已加工者	免稅
97	73211100	鋼鐵製烹飪器具及加熱板，氣體燃料或氣體與其他燃料兩用者	6.80%
98	73211200	鋼鐵製烹飪器具及加熱板，液體燃料用者	6.80%
99	85161000	即熱式或儲存式之電熱水器及浸入式電熱水器	2.50%
100	85162100	儲熱式電暖器	7.50%
101	85163100	乾髮器	5.00%
102	85163200	其他美髮器具	5.00%
103	85163300	烘手機	7.50%
104	85164000	電熨斗	5.00%
105	85166010	電烤箱	3.70%
106	85166020	電鍋（包括炒鍋、燉鍋及電碗）	5.00%
107	85166090	其他烤箱；炊具、炊盤、煮環、烤器、烘焙器	5.00%
108	85167100	電咖啡壺或茶壺（包括電濾煮器）	5.00%
109	85167200	烤麵包器	3.70%
110	85167900	其他電熱器具	3.70%
111	90041000	太陽眼鏡	10.00%
112	90049020	潛水用眼鏡	10.00%
113	90049090	其他眼鏡及類似品	10.00%
114	90051000	雙眼望遠鏡	5.00%
115	90058011	單眼望遠鏡	5.00%
116	90059000	第9005節所屬貨品之零件及附件（包括架座）	2.50%
117	90064000	瞬間拍印照相機	免稅
118	90065100	其他照相機，裝有透過鏡頭之選景器（單鏡頭反射）供寬度不超過35公厘之膠捲使用者	3.40%
119	90065200	其他照相機，供寬度小於35公厘之膠捲使用者	3.40%
120	90065300	其他照相機，供寬度35公厘之膠捲使用者	3.40%
121	90065900	其他照相機	3.30%

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
122	90066100	照相用放電式燈泡（電子式）閃光器	3.30%
123	90066200	照相用閃光燈泡、立體式閃光燈泡及類似品	2.50%
124	90066900	其他照相用閃光器具	2.50%
125	90069110	照相機用三腳架	2.50%
126	94043000	睡袋	10.00%
127	94049010	蓋被褥	9.00%
128	94049020	床罩（床單）	9.00%
129	95031010	電動玩具火車	免稅
130	95031020	電動玩具火車之軌道、號誌及其他附件	免稅
131	95032010	縮減尺寸（比例）之模型組合套件，不論是否活動模型，第9503·10目物品除外	免稅
132	95033010	其他建築物組件及建築玩具	免稅
133	95034110	動物或非人形玩具，充填者	免稅
134	95034910	其他動物或非人形玩具，非充填者	免稅
135	95035010	玩具樂器及器具	免稅
136	95036010	測驗智力之玩具	免稅
137	95037010	其他玩具，成組或成套者	免稅
138	95038010	其他玩具及模型，裝有馬達者	免稅
139	95039010	其他玩具	免稅
140	95062100	帆板	5.00%
141	95062900	滑水板、衝浪板及其他水中運動設備	2.50%
142	95063100	高爾夫球桿，整套	5.00%
143	95063200	高爾夫球	5.00%
144	95064010	乒乓球桌	3.40%
145	95064020	乒乓球拍	3.40%
146	95064030	乒乓球	3.40%
147	95065100	（草地）網球拍，不論是否已裝弦	5.00%
148	95065900	其他網球、羽毛球或類似之球拍，不論是否已裝線	5.00%
149	95066100	（草地）網球	5.00%
150	95066210	足球	3.40%
151	95066220	籃球	5.00%
152	95066230	排球	3.40%
153	95066910	棒球	3.30%
154	95067090	刀式溜冰鞋及輪式溜冰鞋，包括附有溜冰用具之溜冰鞋靴	2.00%
155	96081000	原子筆	3.40%

項次	稅則號別	商品項目貨名	2008年 關稅率
156	96083910	鋼筆	5.00%
157	96083930	毛筆	3.40%
158	96083990	其他筆	3.40%
159	96084000	活動鉛筆或繪圖鉛筆	3.40%
160	96085000	上述兩種或以上目所屬物品組合成套者	4.00%
161	96086000	原子筆之交換筆芯，由筆尖鋼珠及墨水貯存管組成者	3.40%
162	96151100	髮梳、髮夾及類似品，硬質橡膠或塑膠製	5.00%
163	96151900	髮梳、髮夾及類似品，其他材料製	5.00%
164	96159000	髮針、髮捲及類似品，及其零件	5.00%
注意事項：		澎湖金門馬祖地區營業人輸入上述商品應依現行相關貿易法規之規定辦理	

附件一 期初報告修正意見處理情形對照表

修正意見	修正情形
1. 目前大三通尚未實踐，如兩岸直航則台陸往返無須經由金門，將來若小三通優勢不再，該如何避免對金馬之影響，請仔細評估。另大三通後大陸沿海地區區域發展對此次計劃造成的影響，亦需謹慎考量評估。	遵照辦理。
2. 金廈大橋的興建與否，政府或許基於國防與財政上的考量而尚未制定一明確決策。倘若未來因財政方面的問題無法興建，只要政策確定，李縣長表示可由金門地方協建，金門縣政府基本上支持興建，請納入考量。	敬悉。
3. 在金門的研究案是否有可能考慮朝自由貿易區的想法作一些分析。過去所討論的研究規劃中也有提到這方面的相關方向，謹提供研究團隊做參考。	已列入參考。
4. 因為金門和廈門的關係相當密切，李縣長建議多了解地方和對岸的想法，並鼓勵研究團隊此次的實地訪查。未來本會將與研究團隊做更密集的聯繫，因此次計畫所涵蓋的議題甚廣，故希望在有限的時程下分各小組同時進行各分項議題研究。	遵照辦理。
5. 金門馬祖雖屬台灣但畢竟為離島地區，其思維方式與我方也許落差頗大、風情民俗也不盡相同，此次實地訪查後可更加了解並考量對方立場的實際需求。另此次研究有別於以往相關研究之處乃因其前提為「兩岸關係大幅改善」，故情境應更聚焦於兩岸關係與政府政策走向之影響，並考量擴大研究格局。	遵照辦理。
6. 四場預定於於金門馬祖辦理之座談會日期應早日訂定，以利邀請與安排長官參加之行程；另馬祖地區的實地訪查亦同。	遵照辦理。
7. 此次計劃時程雖緊湊，但其重要性不言而喻。感謝受託單位在短時間內規劃出如此完善的研究方向。期望研究團隊接下來的策略及行動，能因應時間變動所產生情境與條件上的改變設想其配套措施，作一成套的規劃。避免此次研究計畫成為施政承諾書，作用淪為「實踐」而違背「引導」之本意，將來在執行過程中因無法及時彈性修正方向，而導致不符合效益的情形發生。	遵照辦理。

修正意見	修正情形
<p>8. 在初步研究成果中一一整理成單項步驟的部份，希望能加入「重疊」的概念，將影響的圈域分散、重疊分析後做更完善的整合。莫太早做出結論，應考量更多細節並擴大研究層次，以利決策的參考。如此想法下之策略規劃將較具彈性和符合此次委託的操作模式，也使決策的政府有其決策的彈性。</p>	<p>遵照辦理。</p>

附件二 期中報告修正意見處理情形對照表

修正意見	修正情形
1. 此次研究計畫已併入動態計畫，並照馬總統指示規劃了短期需求的計畫(2009-2010年)，這是以往所沒有的。這兩年地方與中央的預算皆已提出，期間地方如何配合預算的需求，金門縣政府已有準備。	感謝委員指導。
2. 區位定位的目的在使金、馬能跨越研究上的法令而先行讓許多政策實施，如招收陸生、醫療分工、免稅商店等。目前金、馬定位仍不穩定，長期的架構尚待具體規劃，盼授權金、馬縣府先行實施短期急需之政策。	感謝委員指導。
3. 配合中央最近擴大政府投資及內需政策，金門之消費券客源目標鎖定台、金兩地人民，然金門因無製造業，也無大型商業，故缺乏著力點。興建金烈大橋已為既定政策，若愛台十二建設尚無此規劃，金門願負擔其 1/3 經費，即 15 億元，先行動用。在此強調大橋之興建不能單以經濟面的回收去評估，研究團隊的報告結果也顯示，小金門烈嶼不適合發電，金門小型發電廠過多造成虧損嚴重，假如能集中在金門塔山發電廠發電，透過海底電纜連接此橋之附掛，將可解決此問題。金烈大橋可滿足全縣之水、電、管線、消防、醫療設施等需求，小金門的土地利用不應再獨立作業，而須與大金門做連結。	金門大橋效益評估項目已納入旅行時間節省、運輸成本節省、運輸服務可靠性提升、管線附掛、觀光效益、地價上漲效益等項目並加以量化，評估結果顯示興建大橋具經濟效益，詳見第八章金門大橋之效益評估。
4. 水頭港未來功能應以結合觀光規劃之海上遊憩基地為導向，且隨著兩岸關係改善與金廈生活圈之發展，水頭港與廈門港可預見有其互補性。故並不會因金烈大橋之興建而被取代，也不會因烈廈大橋之興建而喪失功能。	<ul style="list-style-type: none"> ● 金烈大橋或金廈大橋通車後，陸運必定會取代大部分目前使用海運之客貨運旅次，詳見第八、第九章分析，因此若政策決定興建大橋，水頭港與九宮港發展方向宜及早進行調整規劃。 ● 廈門市發展遊艇產業方向明確，持續投入大量資源進行相關硬體建設。水頭港及九宮港未來是否有機會發展成為廈門「遊艇產業鏈」之一環，應深入研究。詳見金門篇第十章第三節、第四節之說明。
5. 水頭港現有的一座浮動碼頭已無法滿足實際需求，故研究報告中提到情境設定可滿足至 2012 年，恐不符合現況。且水頭港 1、2 號碼頭到實際完成可使用之時程尚未能得知，故興建臨時浮動碼頭有其必要	除浮動碼頭外，水頭港小三通瓶頸在於旅客通關空間不足。目前「通關大樓室內空間改建計畫」已和「水頭港增設浮動

修正意見	修正情形
性及急迫性。	碼頭計畫」、「擴建貨運通道及貨物輸送帶計畫」共同納入振興經濟方案特別預算，建議儘速執行，另需考慮預留通關大樓再擴充腹地，以因應未來小三通旅客成長量，詳見金門篇第十章分析。
6. 報告中所述自大陸引水附掛於大橋，目前階段尚屬無法實現，故仍以海底管線為之。	已修正。金門供水問題急迫性高，而金廈大橋議題可能需留待兩岸進行長期協商後方能達成共識，本計畫亦建議自大陸以海底管線方式引水應較為務實。
7. 就研究報告書中指出，97 年遊客量為 3.7 萬，顯為錯估(應約為 7.6 萬人)，此數據涉及中長期設施容量估算與機場空運估量等，請修正。	已配合縣府提供資料修正。
8. 此次研究名稱雖為「金馬中長期經濟發展規劃」，然除政策等面向外，金、馬不能完全包裹而論之，後續規劃方向請於報告書中加以釐清。	配合辦理，並以專章說明。
9. 金馬地區的發展，不能寄望於中轉作用，而要使金馬成為單一目的地或多個目的地之一才能有發展的足夠能量。	感謝委員指導。
10. 在行政區劃分上，現有的離島建設條例雖給予離島一些便利，但金馬與澎湖還是有不同的地方，主要是金馬有很強的兩岸關係成分，金馬的發展與兩岸關係息息相關。是否可以評估把福建省政府強化活化的可能性，可以增加兩岸關係的縱深。	感謝委員指導。
11. 金門大學招收陸生是很好的方向，現一千名配額分給金門一百名，建議金門配額與台灣分開計算，對金門部份可以更開放一些。	已於全文論述中提及金門對陸生的招生政策需與台灣本島政策區分
12. 軍事文化部份，由於金門駐軍一定是減少的趨勢，金門人不喜歡過去戰地歷史，但對於軍人的消費又有依賴，故是否可以考慮推動將金門的軍事用地逐步改為新兵訓練中心及各種軍事訓練基地，尤其是募兵制之後，這樣可以維持基本的消費人口。	由於此項建議係屬於國防部的權責，而與本研究針對軍事文化著重在觀光方面不同，故僅列為參考之用。
13. 台金之間的航路也有截彎取直的問題，如果能拉直對金門很有幫助。	經詢問民航局，目前台金航線所規劃之航路，是依航站現有航助設施，在不影響軍方活動空域考量下之最短航路。
14. 廈門與福州的產業發展策略對金門與馬祖影響很大，尤其是金馬要發展觀光業，必須對廈門、福州觀光發展現況與問題應有更充分的陳述。	廈門觀光發展現況與問題已補充，請見金門篇 3-20/21 頁。
15. 期中報告第 3-21 頁的表 3-3-6 數據有問題，會影響後續經濟與設施評估。	表 3-3-6 已加註 2008 年為 1-9 月的資料，而成長率則是與上年同期的比較。

修正意見	修正情形
16. 台灣東部更具備發展養生休閒園區的條件，卻仍需要做可行性的評估，金門的條件上不如台灣東部，其養生休閒園區與海上渡假村設立之可行性有待進一步評估(考慮氣候限制因素)。	發展養生村之想法主要是立基於金門人口老化之現況，所以以服務當地老人為一大考量，也希望能服務更多老人。
17. 產業之發展應提出更具開創性之建議。	遵照辦理。
18. 金門除觀光、教育、醫療、地方特色等產業外(皆是在金門目前已有但發展不成熟)，是否有其他產業適合於金門發展?建議針對購物產業進一步評估詳述，並評估和香港的替代性或優劣勢。	已於金門篇第七章處理。
19. 報告書中的「其他潛力產業」提及有機農業，規劃單位以台灣市場都不成熟、認證機制紊亂、土地涵養曠日費時等因素，而認為金門似乎不具其發展潛力。然生物科技或樂活生活型態是全球正熱烈發展的產業，目前中國大陸人口和經濟活動大量往都市集中，而都市的綠色消費需仰賴最近、最安全、最具時效的農業產品供應。金門的土地土壤條件很適合發展某些有機農產品，成為高附加價值的產業。	已於金門篇第七章進行補充。
20. 受限於金門目前都市計劃規劃管制，土地的取得以及變更不易，影響金門開發建設，宜針對土地利用相關規範重新檢討。	為提高金門地區土地開發利用，建議可修正離島建設條例第七、十一條條文，讓重大投資計畫之都市計畫變更作業可適度授權地方政府審議，提升整體土地使用之彈性，相關法規條文之建議請參見金門篇第十一章。
21. 對於金烈大橋以及金廈大橋的興建評估方面，規劃單位除考量經濟效益面向、以及兩岸區域分工的角度外，建議亦應從產業發展、社會文化等面向評估何時為最佳的興建與通車時點，避免金門因大橋興建與通車而造成邊緣化處境。	已遵照辦理。
22. 特此強調，報告書中提及之高等教育部分，金門技術學院在目前與未來的政策上，尚無將之升格為金門大學的決議。(註：主委指示，此點尚待釐清，研究團隊毋須負政策責任，僅須就「建議」角度論述。)	已修改研究報告中的相關論述
23. 就客觀條件而言，下列政策與發展趨勢恐不利金馬在兩岸間「中轉」、「過境」之角色: (1)大三通後，以華中、華北為投資佈局重點之台商將改走直航。 (2)大陸新農業政策改以高科技、低污染、低耗能產業為吸引外資重點，將使台商朝北京、上海移動，甚至形成新的產業群聚，除閩南地區台商外(福州直航)，台商將改走直航路線。 (3)金廈大橋興建後，因磁吸效應恐將加速金門地區人力外移之情形。	已列入參考。

修正意見	修正情形
24. 免稅島之構想具創意，但不應侷限在 B2C(跨境消費)。B2B 部分視金門特定工業區是否開發進駐產業型態，開放大陸物品進口政策是否擴大需求，以及如何強化與台灣產業間之連動及中轉之角色，成為物流倉儲轉運中心、自由貿易港區或免稅天堂。	已列入參考。
25. 水電部份： (1)自大陸引水政策具比較利差，但待政策決定。 (2)目前金馬地區用水定位為民生用水，可滿足 110 年中期之需求，但如以發展產業為目標，則建議應採使用者付費反應成本(離島海水淡化成本除興建、營運成本外，尚有電價補貼成本) (3)報告第 10-39 頁，馬祖發電裝置可靠容量為 22,900 瓦，現有發電量「11,000 瓦」有誤；第 10-24 頁金門地區現有服務用戶數亦請更新為 22,876 戶。	<ul style="list-style-type: none"> ● 本計畫重點產業項目為服務產業，且因產業發展之帶動將增加未來兩地常住人口，在估算未來需水量時，民生用水仍將佔大部分比例。 ● 馬祖發電量及金門供電服務用戶數已更正詳馬祖篇第四章第二節與金門篇第十章第二節。
26. 有關報告書中提及將軍事資源及軍事設施納入軍事文化與觀光推動方面，國防部將於此項建議形成政策後做一深入研究。	感謝委員協助。
27. 關於期中報告簡報第 6 頁內之「美容醫療的商機」部分，美容醫療並非醫療的主題，且後續內容也未再提及。而以觀光為目的之旅客也不能配合美容醫療極為重視的回診；另養生醫療島之推行不易，建議改為符合當地民眾需求之長期照護與健康產業發展較能切合實際。	養生醫療島之推行為一目標，基本上仍以服務當地民眾需求為出發點。
28. 為免與對岸落入醫療裝備的競爭，應提昇醫療服務的水準，故金門醫院已準備投入 12 億 9 千多萬的經費進行建築與設備的更新。	目前之醫療設施之提升仍以服務當地民眾為前提。
29. 金門醫療 SWOT 分析中，將「可望獲得更多醫療資源」納為優勢似乎不大恰當。	已修正。
30. 有關第 2-27 頁、第 3-40 頁提及要吸引陸客進入金馬觀光，目前法令上還有需要進一步鬆綁的地方。例如(1)解除團進團出的限制，開放自助旅行...等一節，大陸旅客前往金馬觀光限團進團出，並非我單方面之限制，仍須透過兩岸協商辦理。	同意委員看法。
31. 有關第 3-15 頁提及若大陸中央放寬簽證手續，我方則應將落地簽證的手續落實一節，行政院業於本年 9 月 30 日修正「試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法」，並同日於金門、馬祖正式實施大陸旅客落地簽。據移民署說明相關手續皆十分便利，10、11 月已有 2000 餘人申請成行。	同意委員看法。
32. 有關金馬中長期規劃法規之總體評估，建議就貿易交流事項委由金馬縣府協商一節，因兩岸協商事屬中央職權，不宜委任地方進行。另目前兩岸海基、海協兩會制度性協商及連繫管道已恢復，「小三通」進一步擴大相關議題，可透過兩會現有機制聯繫並相互推動。	謝謝委員意見。若將金門-廈門貿易交流事項委由縣政府進行，當是基於金門縣離島地區發展之特別考量，此政策執行必須透過離島建設條例配套修正，並非現下法制架構下所能

修正意見	修正情形
	處理者。至於是否透過兩會機制則屬於政治層面探討，本研究在此不作建議。
33. 金廈大橋南北線興建之事涉及兩岸雙方作法上之共識，從研究團隊報告資料及簡報可看出，北線連結金門的地方為馬山與五龍山，其繁榮情形似乎不及南線及金烈大橋連結之湖下與后興。未來若決定興建金烈大橋，則金廈大橋南線烈廈大橋自對我方助益較為明顯，因此本部分尚需透過兩岸協商辦理，本部將配合陸委會政策辦理。	<ul style="list-style-type: none"> ● 烈廈大橋存在諸多工程技術問題尚待克服，如空運航高限制、海運航道對橋下淨高限制等，其可行之路線方案目前仍未定案，難以具體評估其工程造價及經濟效益。 ● 本計畫初步評估興建金廈大橋應具有正向經濟效益，但路線方案評選建議以另案進行深化研究。
34. 報告內容，建議再充實金廈大橋南線或南、北線興建效益之分析資料，並加以論述。	已修正補充。 詳見金門篇第九章金廈大橋之效益評估分析。
35. 第 10-16 頁，金門縣政府所提之「通關空間擴充計畫」及「擴建貨運通道及貨物運送帶計畫」，交通部已於 97 年 11 月 27 日併同「增設小三通浮動碼頭」報告納入振興經濟方案特別預算，協助金門縣政府推動。	敬悉
36. 金門港埠回歸中央接管課題，現況金門縣政府係依據商港法第 49 條為商港管理機關，交通部亦分別於 97 年 10 月 29 日、97 年 11 月 25 日函請金門縣政府與縣議會商談接管事宜。至於港警、消問題，交通部亦已轉請主管機關(內政部)與以協處。	敬悉
37. 表 2-2-1 內容需更新。	已進行更新。
38. 第 2-26 第一段結語為「值得深思」，請研究單位就此一課題提出建議。	已進行補充修正。
39. 後續章節(12、13)除策略之提出外，亦應提出具體建議，以符合計畫名稱。	感謝委員指導。
40. 本案未來如形成政策，涉及觀光業務部份，觀光局將協助辦理。	感謝委員協助。
41. 金馬地區具有獨特觀光資源，本案亦將發展觀光列為金馬地區經濟發展重要策略，惟報告中以馬祖為例推估至 2020 年最樂觀之年遊客量為 12 萬人次，其所帶動的經濟規模是否足以支撐該地區永續發展？本案提出的觀光發展建議是否須做適當調整？	感謝委員指導。
42. 報告中針對金馬地區提出觀光建議事項中，如生態保護區、導覽人員等法制或證照化、旅宿業人員訓練、品質提昇等，多屬現行法規或機制已可協助之事項，建議研究團隊於期末報告提出觀光業務具體建議前，可與本局連繫，涉及馬祖觀光事務，亦可逕洽本局馬管處提供意見。	配合辦理，已參考馬管處及交通部觀光局意見(如訪談記錄)。

修正意見	修正情形
<p>43. 兩岸近期將啟動部份海、空港之大三通，金馬各商港亦持續進行擴建或改善，建議持續觀察既有航線運量之變化及對小三通運量之影響，並檢視相關建設、改善案成果之展現，配合修正後續規劃與建議之內容。</p>	<p>金馬地區聯外運輸設施需求受兩岸政策影響甚鉅，本計畫亦建議應持續觀察海空港各月份旅客變化，據以配合修正後續規劃方案較為務實。</p>
<p>44. 請補充以下之歷年與現況運量等資料：</p> <p>(1)金門尚義機場歷年(至 2007 年)貨運量資料。</p> <p>(2)金門水頭港歷年(至 2007 年)之運量資料。</p> <p>(3)金門尚義機場聯外道路設施現況與現況供需分析。</p> <p>(4)表 10-3-3、表 10-3-4 與表 10-3-5 馬祖海運之運量資料請補充至 2007 年。</p> <p>(5)馬祖南、北竿機場歷年(至 2007 年)貨運量資料。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 遵照辦理，金門與馬祖機場與港埠歷年客貨運量詳見金門篇第十章第二節及馬祖篇第四章第二節，惟馬祖南北竿機現況未設置貨運站，無貨運量統計資料供參。 ● 尚義機場聯外道路現況服務水準尚稱良好，平日尖峰 V/C 值約 0.41~0.53，服務水準為 C~D 級；假日尖峰 V/C 值約 0.32~0.43，服務水準為 B~C 級。
<p>45. 請補充以下分析之依據：</p> <p>(1)金門與馬祖旅遊中轉旅客數各年期成長率(第 2-29 頁與第 2-32 頁)之假設依據。</p> <p>(2)金門與馬祖保守情境下臺灣中轉旅客數被取代 3 成、臺商旅客數被取代 5 成(第 2-30 頁與第 2-33 頁)之假設依據。</p> <p>(3)金門在地居民佔出境人數 2 成、馬祖在地居民佔出境人數 7 成(第 2-29 頁與第 2-31 頁)之假設依據</p>	<p>已於金門篇第二章第二節進行修正補充，並改採較為客觀之分析工具</p>
<p>46. 請補充說明第十章第四節海運與空運在客觀與保守情境下之客、貨運量預測數據之推估方法、假設與過程。</p>	<p>遵照辦理，推估方法詳見金門篇第九章金廈大橋之效益評估第三節運輸影響分析。</p>
<p>47. 金門地方資源特色，除金酒外，更重要尚有閩南傳統及僑鄉文化、國共戰役史蹟、及島嶼生態系保護之資源，不容忽視。</p>	<p>同意委員看法。</p>
<p>48. 金門國家公園成立，係以保育重要戰役史蹟、閩南僑鄉文化為目的，透過解說教育，保存保育及活化利用而為經營管理。每年至區內各遊憩解說據點旅遊人次高達百萬人次，各據點約為 18 萬人次。</p>	<p>同意委員看法。</p>
<p>49. 有關金烈及烈廈大橋興建對金門經濟發展影響，規劃單位提出愛德華王子島案例值得探討-商業磁吸效應，正面抑或負面?故應加強計劃書內金門地方特色或潛力產業應考量上開具文化、觀光生態等特色資源加以納入評估。</p>	<p>已補充說明。</p>

修正意見	修正情形
50. 為配合金門整體發展(評估加入特色或潛力後)，如涉及都市計劃，國家公園土地使用變更，將由現行都市計劃、國家公園計畫通盤檢討機制處理。本計劃固屬研究評估報告計畫性質，故上開土地使用之上位計畫係為國土計畫、區域計畫，本規劃報告可列為重要參考，但不宜列為上位計畫。	敬悉
51. 金廈大橋之重點在於興建與否，若認為北橋無興建必要，也可只做南橋的效益評估，但須詳述北橋不蓋的理由，並列出興建南橋之益處與壞處。請單就經濟面評估其效益，不必考慮其他面向。惟內容須再加以詳述，單做驗證稍嫌不足，應加強質化分析或量化分析，如金廈之間的交通量會否增減、購物消費的型態會否改變、對金門地區未來產業發展的可能影響等，需有具體之研究，並論述興建與否之結論與原因。	遵照辦理，詳見金門篇第九章金廈大橋之效益評估。
52. 報告書中所提之建議中，金烈大橋的興建是為必要，與過去所作之研究結果不同，請多做補充，論述其原因。莫只單就交通量的效益評估，應擴大考量其他如資源的使用、產業的發展、對觀光的幫助等面向做評估。	遵照辦理，詳見金門篇第八章金門大橋之效益評估。
53. 硬體部份須再詳加說明，如未來土地的利用、都市計劃需做的變革、港口與機場的設施、短期與中長期需求等，都是非常重要的，將作為一政策的參考(不一定是上位計畫)，營建署與交通部都相當關切。	遵照辦理，詳見金門篇第十章及馬祖篇第四章硬體設施綜合評估。
54. 第一章部份：金門的定位與發展目標，將金門定位分為三層面，其中區域定位仍用「先行示範區」的觀點來看金門，恐無法跳脫過去的窠臼，會造成很大的盲點與矛盾，而且會產生不穩定因素。而且先行示範區究竟一何種法規？似仍存有「試點」之定位，示範完了能否推行到台灣，不無存疑。現在金門與大陸存有邊區之事實，邊境區域要如何發展經濟、活絡經濟，需要透過與大陸資源的互補及特殊政策給予，建議應以發展「境內關外經濟區」作為長遠發展策略，現以「先行」功能應局限於階段性或任務性工作，在發展的策略上是以「境內關外經濟區」為內涵，「先行示範作為」為局部。亦即跳脫台灣本位之框架，而就金門之獨特性予以思維，另外在發展上定位為維護環境與經濟發展的平衡，顯得空洞、不具體，請審思金門 10 年、20 年後的發展再來下定論，希望研究單位能再探討。	已列入參考。
55. 第三章部分： (1)觀光產業的策略建議能再予研究，願與規劃單位再行討論，例如行程不應放入觀光策略內，因行程只是觀光發展中的小細節，報告中規劃的一日遊、二日遊應是提供業界市場之參考，放在發展	<ul style="list-style-type: none"> ● 同意委員看法，遵照辦理。 ● 旅遊人數已更正為 2007 年台灣遊客為 43.2 萬人次(根據金門技術學院的「金門旅客消費及動向調查分析」報

修正意見	修正情形
<p>策略中似並不洽當。</p> <p>(2)規劃的客源不能只以大陸客源為主，畢竟大陸旅客與台灣旅客是不同的客群，若依此規劃會排擠台灣客源，也會造成機場擴建計畫的需求性降低。</p> <p>(3)推動項目宜再更具體化，以使與目標契合，建議朝進行具體規劃推動項目，例如短期發展策略中提到的強化住宿品質、加強培訓觀光人才此屬經常性推動項目，且應長期持續進行，而短、中、長期計畫並非全然切割，如軍事博物館之推動可能會跨越短、中、長之期程，建議推動之項目、年期能再明確化。而閩南文化是金門觀光底蘊，除了在金門將它細緻化、精緻化，也希望能結合金門、廈門、泉州、漳州共同申請世界遺產，作為更高階的推動目標。</p> <p>(4)福建有武夷山等山景可以參觀，但海域活動非常欠缺。若金門要走上國際休閒島嶼，宜結合廈門共同發展海上遊憩活動，是走上國際化的重要樞紐關係，所需軟、硬體設施涉及之層面及營造之期程可能相當廣，建議能更明確提出。</p> <p>(5)建議將水、電、交通等基礎設施另闢專節論述，避免放在產業規劃中，否則會造成混淆而模糊焦點。</p> <p>(6)P3-17 敘述旅遊人數 474,067 人次，扣除台商 319,502 人次，實際僅 154,565 人次，亦即平均每天 429 人，恐有誤，請再重研，因會影響表列 3-3-7, 3-3-9 等情境之推估。且涉及後續之機場、港埠、道路等設施之總量設算。</p>	<p>告而估算)。</p>
<p>56. 第五章部分：</p> <p>(1)醫療宜朝兩個面向探討，第一是內部之提昇醫療水準，第二是外部產業之發展，如健檢、養生。</p> <p>(2)關於擴大服務規模的長期目標中提到成立醫療中心，太過於抽象，建議以區域醫院為目標，具體作為建議將署立醫院推動成為醫學中心的分院（如台大、榮總等），對於未來的規模、人力支援及醫院評鑑，具競爭力。</p> <p>(3)所研擬發展之醫療保健產業，宜將期程提早並研擬獎勵措施，例如國有土地的免費提供年限、企業租稅減免、資金獎勵等，才能吸引民間來投資，扶植金門產業成長。</p>	<p>相關內容已補充說明。</p>
<p>57. 第六章部分：</p> <p>(1)金酒產業係金門財政命脈，且本規劃亦列為觀光產業重要一環，對於面臨之問題如白酒開放進口、原物料採購、產品拓銷、技術研發等提出探討，並給予因應策略之建議。</p> <p>(2)第五節建議詳述如下：</p>	<p>遵照辦理。</p>

修正意見	修正情形
<p>1.提出具體輔導方案、加強帶動其他三及產業發展。金門高粱酒為金門地區之主要產業，目前最大利用方式僅利用酒糟餵牛，地方人士長期以來均不斷研思如帶動次級產業之發展，實際主要遭遇瓶頸為技術及人才不足。請協調由工研院、食品研究所及工業局等機構，輔導地區業者利用金酒產業資源開發具有地區特色及市場性之食品、保健食品、面膜，或輔導利用萃取或發酵技術，發展次級產業。2.金酒公司所使用之高梁有很大比例採購自大陸地區，請規劃協助金酒公司符合政府採購法規定，直接自大陸採購高粱或於大陸實施高量契作。</p>	
<p>58. 第七章部分：</p> <p>(1)免稅購物天堂的發展方式，應先對於免稅商品及免稅項目有共識，才會產生誘因。目前額度限制三萬元以下實屬不切實際，因既然要發展精品免稅購物、相關規定應檢討，例如三萬元買不了一個名牌手提包或錶。宜購買額度、對象及流通管道予以合理規範，並研擬大型免稅店之獎勵策略（如土地分區等），保障金門的優勢，構成免稅天堂的雛型。</p> <p>(2)本章第五節的第二點法規檢討，金門縣政府訂定的第六條，每月按銷售百分之十五繳納規費，已簽請修正為百分之十，後條全年繳納之同意規費不得低於五百萬元，目前擬取消，希望保持聯繫作修正。</p> <p>(3)建議透過修正「離島建設條例」第 10 條，將目前不合時宜的規定進行修正，希望能夠與金門縣政府主管單位再行研究。</p>	<p>已於金門篇第七章進行補充修正。</p>
<p>59. 第九章部分：</p> <p>(1)希望能對金烈大橋提出更具體的規劃，不僅是列為優先項目，宜有時間表，限於地方執行能力，請中央主管部會協調國工局、高公局或台北市捷運局等執行此項工程及後續管理事宜。</p> <p>(2)金烈大橋所需工程經費可先由金門縣政府的建橋基金先提撥 15 億進行前期作業，後續工程則由主辦單位編入公務預算支應。並希望馬總統於年底前能正式宣佈由哪個單位全權負責金烈大橋的興建，能夠擴大金門的公共需求，創造就業市場。</p> <p>(3)有關金嶼大橋本報告芻議代金廈生活圈逐漸成熟後，再考量相關之建設計畫，然金嶼大橋涉及兩岸議題，雖興建時程仍需考量，惟兩岸仍應對相關前置作業及議題先行協商，建議兩岸會談時將金嶼、金廈大橋議題納入協商。</p> <p>(4)金廈大橋北線（即金嶼大橋），於金門端之橋址為</p>	<p>相關內容已補充或修正。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 遵照辦理，本計畫建議 2009 年金烈大橋即啟動設計發包作業，以設計施工期共六年估算，2015 年以前可完工通車，並建議由國工局負責辦理，詳見金門篇第八章、第十章內容。 ● 金嶼或金廈大橋興建與否除涉及金門經濟發展外，更涉及兩岸國防、外交、主權等重大議題，建議本議題於國內先行討論並形成共識，並配合進行深化分析後，再列入兩岸協商議題。 ● 北線金門端橋址已更改為五

修正意見	修正情形
<p>官澳五龍山，非馬山。</p> <p>(5)金門縣辦理過民意調查，其中贊成興建金烈大橋知民意近九成，亦為認為本現應優先辦理項目之一，應可於報告中納入地方民意之訴求。</p> <p>(6)第四節興建效益評估中，係以金廈大橋南、北縣為兩種評估方式，雖然有提出先行評估金烈大橋之重要性，再選擇烈廈或金嶝都不興建，為此兩種情境仍未強調本縣對金烈大橋需求性，建議加入先行興建金烈大橋之情境。</p> <p>(7)於本報告中已提出金烈大橋不能單以經濟效益層面評估，亦有其他醫療救援、消防救災、水電附掛、土地發展等其他正面效益，對興建金烈大橋亦為正面支持態度。惟現階段為持續爭取中央支持，政策尚需有明確決定，且本報告亦建議興建金門大橋為優先項目，建議可補充興建金烈大橋案，可回歸原有之作法，於考量地方人力不足與工程之專業性，請交通部指派專責工程單位代辦。</p>	<p>龍山。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●本計畫已分析在未興建金廈或金嶝大橋情境下，金烈大橋仍具興建效益，詳見金門篇第八章之分析。 ●已補充效益評估項目如金門篇第八章，並建議後續建橋工作由國工局負責辦理。
<p>60. 第十章部分：為了配合因應實際需求，金門縣政府於 95.2 完成生活區道路系統建設計畫，本規劃報告可提供本次規劃參考。</p>	<p>敬悉，已納入參考。</p>
<p>61. 第十一章部分：</p> <p>(1)本規劃有許多論述涉及國家公園區如土地開發，但未見金門國家公園之意見，例如觀光發展上以軍事資源為發展主軸，因大多位於國家公園區內，可能抵觸國家公園目前進行的計畫，產生法規適用的位階問題，該適用何種法規若無法釐清，對發展觀光造成很大困擾，也影響金門中長期的發展。所以金馬中長期計畫若對現有法律造成抵觸或無法競合，應該透過離島建設條例等相關法規將法律位階定位清楚。</p> <p>(2)馬總統提到的金廈生活圈，未來若陸方也配合解除限制，開放自由來金門，因會有公共設施負荷等問題，到時中央應如何因應，需要事前規劃、研究，避免措手不及。</p> <p>(3)金門國家公園目前正進行第二次通盤檢討，建議將本次之中長期發展規劃列為上位計畫，否則恐難以落實推動。</p>	<p>謝謝委員意見。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●已拜訪國家公園管理人員並彙整相關意見。本研究以為就金門縣的國家公園區與其他土地使用規劃上，法規位階似並非造成兩者矛盾的主要原因，單位間的協調與聯繫機制似乎才是主要問題。本研究基本上建議，應從離島建設條例第 4 條所設立之「離島建設指導委員會」強化其縱向協調縣府與各中央部會之功能始為首要。 ●本研究其他章節已針對金門開放所需之公共建設進行規劃，不過此部份涉及法規層面之問題較少，故於法律章節未做探討。
<p>62. 將兩岸擴大小三通影響金門產業發展之相關議題整理、提出，納入一個框架之內，於下次兩會協商時提出，加速進行。</p>	<p>敬悉，已納入參考。</p>
<p>63. 金門的問題是因為人口太少，研擬可否透過投資移民的門檻設立，提高人口素質。</p>	<p>敬悉，已納入參考。</p>

修正意見	修正情形
64. 離島產業發展存有人力不足、技術人員不足等問題，雖可利用台灣人才，但長遠之計宜提昇當地人才素質，故宜規劃公、私人力育成計畫，作為永續發展之根本。	敬悉，已納入參考。
65. 金門縣政府教育及衛生部門對於規劃報告引用之數據或項目提有修正意見，併請參考。	敬悉，已納入參考。
66. 產業發展僅以免稅購物為主，至於其他產業之發展著墨甚少，對於以觀光為主軸之關聯性產業，似可再深討發展項目，現階段有關地區的農業發展，重點如下： (1)有機(安全)農業：在國人日益重視養生觀念的需求下，安全與安心的食品勢必成為未來發展方向，雖然台灣認證機制紊亂，造成市場不成熟，其關鍵即在於「信心與信賴」，因本縣係屬離島，為一獨立的區域，相關管理措施容易實施，倘若推動得宜，反而能夠獲得認同，但所生產的農產品之運輸是將來亟需克服的事項。 (2)大規模酒糟養牛、鹿產業：未來將自國外進口種牛，來擴大基礎種牛群，預計以十年之期，來達到規劃目標的質與量，飼料除利用酒糟外，將由畜試所輔導農戶種植牧草，並採保價收購方式，尤其是地區容易淹水的低窪地區，至於行銷方面，將成立牛品開發行銷公司，聘請專業人員負責市場開展，主攻冷藏牛肉市場。 (3)貝類的養殖：地區西、北海岸潮間帶為富含營養鹽的半沙土底質，適合發展貝類養殖，目前，大部分區域養殖牡蠣，未來可再選擇合適貝類養殖，不過應由漁會或漁民另行組織團體來行銷市場，若市場打通，漁民養殖意願自然高漲。	已於金門篇第七章進行補充修正。
67. 金門縣周邊羅布多個島嶼，自然資源豐富，例如大、二膽、東、北碇等，應亦深具海上旅遊潛力，當然包含休閒漁業在內，金門縣長遠發展應朝向建立綠色島嶼，生態(農)產業發展，另外，亦希望能有綠建築、使用低污染或再生能源等等搭配事項納入規劃。	已列入參考。
68. 依教育部出席代表稱金門技術學院升格為大學案與政策相背，但為因應大三通及台省大學受少子化影響，以及開放腳步之政策考量未定，建請中央宣示成立「金門大學」並「不受限於招收錄生之配額」決議，不但有助於台省部分大學之期待，而且有助於兩岸學術交流，進而縮短兩岸教育思潮之發展，邁向全球化之共同目標。	與教育部官員與會溝通後，認為大幅放寬陸生至金門就學雖不可行，但中央可以就金門招收單獨招收陸生一事，進行修法與評估。
69. 成立台商學校，招收十二年國民教育，並給予優惠照顧措施，發揚政府就近照護德意和留住教育根本。	已列入參考

修正意見	修正情形
70. 有關觀光發展策略及推動項目等內容，應以「上位、重大計畫」為方向，方符合本案之精神，同時更「具體化」以利落實，希與規劃單位進行更細部研討。	遵照辦理。
71. 目前中央政策尚未開放陸勞，故對此議題未有著墨。局部引進陸勞，需先突破法令規範，已於「離島建設條例」代為訂「離島地方發展條例」中，建議修法開放引進陸勞，建請支持於規劃案中呈現。	感謝委員指導。 在考量維持金馬社會安定及金馬發展是以觀光業為主軸的情形下，並不建議引進陸勞。
72. 同意衛生署出席代表之意見，發展健康產業及提昇醫療服務的水準。醫療宜朝兩個面向探討，第一是內部之提昇醫療水準，第二是外部產業之發展，如健檢、養生及長期照護。	謝謝提供相關意見。
73. 關於擴大服務規範的長期目標中提到成立醫療中心，太過抽象，建議以區域醫院為目標，具體作為建議將署立醫院推動成為醫學中心的分院(如台大、榮總等)，對於未來的規範、人力支援及醫院評鑑，具競爭力。	已修正補充。
74. 所研擬發展之醫療保健產業，宜將期程提早並研擬獎勵措施，例如國有土地的免費提供年限、企業租稅減免、資金獎勵等，才能吸引民間來投資，扶植金門產業成長。	已修正補充。
75. 兩岸在公共工程發展相互間於對方參與相關投資及工程興建，引進對方資金、工程經驗、工程管理及工程技術等，金馬宜先期先行試辦。	感謝委員指導。
76. 因本案時程緊迫，12/4（四）將於馬祖舉辦第二場地方座談會，而後續兩場座談會請儘速於今年年底前辦理完成，可邀請對金馬地方未來定位、產業發展有興趣的專家學者，甚至是相關政府部門進行座談，以尋求各方共識，修正本規劃報告。	配合辦理。
77. 本案研究需求書要求應有各產業相關廠商、業者等之深度訪談紀錄，以瞭解業者投資意向、發展建言，這部分請加以增補。	配合辦理，如訪談記錄。
78. 研究單位至廈門、福州拜訪相關單位及台商，期末報告應將完整的考察紀錄列為附錄。	遵照辦理。
79. 本案為中長期發展規劃，但除了發展中長期目標，短期仍有許多急待改善的部分。請研究單位將具急迫性、可行性的短期措施，列入規劃報告內，提供給本會與各相關主管機關參考。	遵照辦理。
80. 第二章有關第一節（p.2-2）金馬區域定位、發展定位，因為金門與馬祖是完全不同的狀況，因此本節應將金、馬以不同段落分開論述，例如所謂的「先行示範區」似乎都是針對金門而言，依後面章節分析，馬祖未來將以吸引台灣旅客為主，就跟「先行示範區」沒有直接的關係。	已將金門及馬祖規劃分開論述。

修正意見	修正情形
81. 第二章定位為「先行示範區」，若示範成功，台灣本島亦會加以開放，請問屆時金馬的優勢在哪？就跟試點一樣，試完成後就失去自身價值。	已列入參考。
82. 第二章第四節兩岸直航的分析，僅談到空運，應加強海運（貨運）、兩岸生產鏈分工的影響。	金門貨運量極少，兩岸直航後的影響不大，故不深入討論。
83. 後面章節金門、馬祖的產業發展策略，皆未以各島作一區隔分析，請問大金門、小金門，南竿、北竿、莒光、東引等等，是否應有不同策略？	感謝委員指導。
84. 第三章如長期要發展二日遊、多日遊，必須有夜間景點的規劃，例如地點選擇、活動內涵等等，請增補規劃。	遵照辦理。
85. 第六章金酒的生產潛力、未來產能應加以分析，並推估金酒在大陸市場的遠景、銷售量等分析。	遵照辦理。
86. 第六章中長期發展策略都在談發展「酒的觀光」，卻未提到如何進軍大陸市場的策略，請加以補充。	遵照辦理。
87. 金門未來潛力產業，已分析「有機農業」受到限制，但卻無其他潛力產業的分析，即跳至「購物免稅島」，諸如「金融交換中心」、「租稅天堂」、「自由貿易港區」等等都未提到，是否補充這些產業不具發展性的理由。	已列入參考。
88. 免稅島經濟效益分析是否能補充量化的評估，如可提升就業人數多少？創造消費額多少？產值多少？	已於金門篇第七章進行補充修正。
89. 目前法規已開放設置「免稅商店」，但若要成為全島「購物免稅」，還缺少什麼？法規部分僅需修正「離島建設條例」即可？是否需訂定「特別行政區」等。請提供香港成為購物天堂的條件及相關法規，以提供未來規劃參考。	已於金門篇第七章進行補充修正。 「免稅島」之設置，主要需輔以修正「離島建設條例」與「離島免稅購物商店設置管理辦法」相關條文，無需以設置「特別行政區」始能為之。
90. 第九章建議以興建金烈大橋為先，並認為可加強開發烈嶼，但卻未提到烈嶼可作怎樣的開發，未來發展定位為何？是否金廈大橋一蓋，連在烈嶼休息的時間都不需要？	已補充說明。
91. 第十章金門的基礎設施需求與供給量分析，並沒有考量到金廈大橋、金烈大橋等影響。若蓋了金廈大橋，只需要飛到廈門，再坐車過來金門即可，甚至不需要尚義機場，請加強分析金廈大橋、金烈大橋興建對金門基礎設施需求的影響。	金廈大橋及金烈大橋影響詳見金門篇第八章、第九章，另金門篇第十章硬體設施綜合評估亦已配合調整。
92. 金酒產業為金門財政命脈又深繫觀光發展，目前面臨如白酒開放進口、原物料採購、產品拓銷及技術研發等問題，建請給予因應策略及建議。	遵照辦理。
93. 有關觀光發展策略及推動項目等內容，應以「上位、重大計畫」為方向，方符合本案之精神，同時更「具體化」以利落實，希與規劃單位進行更細部研討。	遵照辦理。

修正意見	修正情形
94. 同意衛生署出席代表之意見，發展健康產業及提昇醫療服務的水準。醫療宜朝兩個面向探討，第一是內部之提昇醫療水準，第二是外部產業之發展，如健檢、養生及長期照護。	感謝委員指導。
95. 關於擴大服務規範的長期目標中提到成立醫療中心，太過抽象，建議以區域醫院為目標，具體作為建議將署立醫院推動成為醫學中心的分院(如台大、榮總等)，對於未來的規範、人力支援及醫院評鑑，具競爭力。	已補充說明。
96. 所研擬發展之醫療保健產業，宜將期程提早並研擬獎勵措施，例如國有土地的免費提供年限、企業租稅減免、資金獎勵等，才能吸引民間來投資。	已補充說明。

附件三 期末報告修正意見處理情形對照表

修正意見	修正情形
<p>1. 本規劃案諸多項目之發展是建構在兩岸關係良性發展之下，是以對於後續應行協商事項，例如陸生到金門就讀、觀光客購入免稅品之額度等建議分項以臚列，以便後續透過兩會之框架下進行相關協商，使計畫之目標能予落實。</p>	<p>已在第 12 章進行整理補充。</p>
<p>2. 本研究案為經濟發展規劃，可否試著律定某一目標年欲達到之所得目標，以作為檢測之標的，另規劃案核定後，如何落實推動執行，才是重點。例如觀光發展建議解決土地問題，方可吸引業界投資，但也談到此項問題涉及國家公園、軍方、縣府，所以建議後續之推動宜有專責部會，統籌協調及建立控管機制，方能落實推動，而不使規劃流於空談。</p>	<p>本計畫在現有資料下，恐難評估及設定目標年之目標所得。</p>
<p>3. 金門篇第三章部份：</p> <p>(1) 觀光島嶼之發展，除了各項公共建設改善外，必須推動相關特色產業以支持核心產業—「觀光」之發展，除了免稅購物島之推動，其他潛力產業，期中報告曾有委員建議應有分析，但仍未見到建請予以說明，不具潛力之原因或選項推動。</p> <p>(2) 觀光發展策略之一為規劃廈門旅遊線之延伸，所以人次之正確性關係到情境推估及相關觀光設施需求預算，2007 到廈門之旅遊總人次表 2-3-7 為 2630.26 萬人次，表 2-3-8 則為 2058 萬人次相差 572 萬人次，另 p3-16 頁，到廈門過夜之國際旅客數表，2007 年為 55.3 萬人次，與表 3-2-6 之 83.55 萬相差 28.25 萬人次，請予以究明何者為正確。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 已在報告中說明 ● 已在第二章進行修正。另外，表 3-2-6 所列之廈門過夜之國際旅客 83.55 萬人，除了外國人外，尚包含港澳台旅客。但在估算廈門過夜國際旅客延伸至金門旅遊的觀光人數時，不宜將台灣旅客列入，因此，扣除台灣旅客人數(28.25 萬人)，得到廈門過夜之國際旅客數(不含台灣旅客)，為 55.3 萬人次。
<p>4. 金門篇第五章部份：</p> <p>(1) 研究團隊多是經建專家，希望納入醫療專家，以對策略及辦法提出實際可行的方法，例如金廈醫療互補的評估、台商就醫障礙及未來發展保健旅遊的評估及項目。</p> <p>(2) 期末報告第五章第五節對長期醫療發展策略的建議及法規缺乏著墨。</p> <p>(3) 部份內容請修正</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5-28 頁第 12 行預計於 2012 至 2013 年完工，修正為預計於 2012 年完工。 ● 5-31 頁第 17 行專業醫士人員，修正為醫「事」人員。 ● 5-31 頁第 25 行超過三十萬元，修正為五十萬元。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 礙於計劃期間短，恐難進行非常深入的探討及評估，建議未來可以就細項問題行研究評估 ● 已補充 ● 已修正

修正意見	修正情形
<p>5. 金門篇第六章部份：金門地方特色產業著重於金酒產業的探討，惟 1.金酒於台灣市場已屬飽和，未來行銷策略及重點置於外銷及大陸市場，本報告對此過於簡略。2.在營造「高粱酒的故鄉」上，未見實質的產業鏈結規劃。3.在「酒文化」的認同上，僅以觀光行程、觀光酒窖等重新包裝，稍嫌薄弱，建議應以消費客群的向心力凝聚，及與酒產業的創新發展為走向。</p>	<p>遵照辦理</p>
<p>6. 金門篇第七章部份：希望能夠取消離島免稅購物商店設置管理辦法第 17 條第三項離島免稅購物商店購物旅客於三十日內入出離島二次以上或半年內入出離島六次以上，第一項所定數量及金額，折半計算之限制。</p>	<p>已在報告第七章中建議刪除或放寬對出境旅客之限制。</p>
<p>7. 金門篇第八章部份： (1)8-7 頁金門大橋南北路廊路線，南路廊長度應為 3.68 公里，非 6 公里。 (2)金門大橋案於 94 年度中央審議時，因與本縣對經濟效益認知不同而暫緩未獲核定，現本報告已針對興建大橋之直接與間接效益再予分析，結論顯示金門大橋興設計畫具經濟可行性，故建議在第八章第五節之具體建議，除(一)具經濟效益可行性、(二)其他因應配套措施兩點外，再增列大橋推動之建議後續推動增列將第十章 p.10-48「大橋興建由國工局辦理後續作業」，列入本章建議併述。</p>	<p>遵照修正</p>
<p>8. 金門篇第十章部份： (1)金門地區水資源開發面臨下列問題：1.水資源開發計畫尚無法滿足未來中成長用水需求；2.湖庫原水水質惡化已超過法規標準；3.地下水超抽；4.乾旱緊急應變能力不足。 (2)為 1.滿足金門地區 2021 年中成長用水需求。2.解決金門地區主要飲用水水源—湖庫，其水源水質不符法定標準問題。3.減抽地下水，保育金門地區珍貴地下水資源。本縣乃提出自大陸引水計畫，案經經濟部評估本計畫於技術與經濟上均屬可行，故有關本規劃報告第十章第五節提出之供水設施之辦理方式建議方案，應就金馬中長期經濟發展規劃角度提出評析結果，採肯定語氣，提出確切作法，建議中央同意自大陸引水，以解決前開面臨問題，且應提出自大陸引水所需之相關配套投資規劃，如新設淨水場、配水塔及相關導、配水管線，並由中央補助相關經費。 (3)配合「金馬中長期經濟發展規劃」有關金門之供水需求，不能僅依據水利署「離島地區供水改善計畫」之供需需求，應依本計畫未來之發展需求，再予寬評估供水需求。</p>	<p>(1)敬悉，金門水資源課題皆已於第十章第二節供水課題中摘要說明。 (2)水利署已就大陸引水案研擬相關配套措施，本計畫亦認同應為解決金門長期以來供水問題之之優先推動方案。相關章節內容已遵照委員意見進行修正。 (3)未來年需水量雖依據水利署「離島地區供水改善計畫」之公式進行估算，但公式中有關金門常住人口數、觀光人數等皆已依本計畫情境預估進行調整，因此各目標年需水量皆高於水利署之預估，詳參第十章第三節有關供水設施之分析，並與第二節有關水利署需水量分析進行比較。 (4)遵照修正</p>

修正意見	修正情形
<p>(4)P10-46 頁，表 10-41 之中期建議完成項目 3 建議修正為：「自大陸以海底管線引水暨相關配套工程」。</p> <p>(5)料羅港區碼頭整建工程已於經建會委員會議中討論，屬於成熟且有共識之意見，希望規劃單位能夠納入規劃。</p>	(5)遵照修正
<p>9. 金門篇第十一章部份：</p> <p>(1)金門面臨之總體限制僅有土地及金廈經濟合作兩項，論述過於簡略；應至少包含 1.土地利用限制、2.經濟規模不足、3.離島交通侷限、4.法規限制等。</p> <p>(2)離島建設條例之修訂，在法律性質上應本諸建設優先、投資優惠、手續簡便之「特區」精神律定，並應強調離島「量身訂做」，以及投資誘因的設計。</p> <p>(3)「試辦金門馬祖與大陸通航實施辦法」為兩岸小三通通航之特別規範，其中經貿部份，有關輸入品項金門比台灣數量多好幾百項，還有觀光部門可以核發臨時落地簽證。目前大三通後，法規依據改為兩岸人民關係條例第九十五條之一第一項規定，試辦通航辦法是否存廢，相關問題該如何解套，希望規劃單位能研究。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 本章僅就總體法規限制加以分析。 ● 本計劃即是以此方向規劃。 ● 已在第 11 章中加以調整修正。主要修正內容為隨著兩岸展開大三通後，「試航辦法」已失去其意義，故有修正之必要。其次，本報告主要係建議 ● 比照「金馬試點」的精神下，賦予金門進行更多的經濟交流試點授權。
<p>10. 金門篇第十二章部份：P12-25 修法建議事項，應本於 P 12-6 金門發展整體架構的願景目標，進行產業政策性的規劃及修訂，並應包括相關法規（如：促參法）的修訂、適用或排除，而非偏重於離島建設條例的修訂及技術層面的爭議。</p>	<p>本報告之法規修正建議係區分產業特別法與離島建設條例二部分進行。由於其他法規(如促參法)均屬於一體適用法規，若欲排除對金馬之適用，必須透過「離島建設條例」加以排除，並不適宜在相關一般法規中針對金馬加以差別處理。</p>
<p>11. 配合政府政策，有關金廈(燈)大橋興建規劃評估期間，國防部將就防區安全研擬各項配套措施，俟政策擬定後，即據以調整相關應變處置作為。</p>	<p>本計畫沒有就國防安全問題進行評估，有關國防安全相關問題，可以請國防部研究。</p>
<p>12. 凡案內涉及國防安全議題之研究報告，俟政府政策及規劃方案擬定後，國防部再行研議、檢討相關事項配合辦理，以利地方建設及經濟發展。</p>	<p>同意國防部意見</p>
<p>13. 有關金門篇第 2-24 頁提及要吸引陸客進入金門觀光，目前法令上還有需要進一步鬆綁的地方。例如 1.解除團進團出的限制，開放自助旅行、2.簡化大陸旅客入境手續，並於金門篇第 3-32、12-27 頁、馬祖篇第 5-3、6-10 頁，建議修正「試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法」第 12 條規定，開放至金馬旅行之大陸地區人民不適用團進團出，且不須透過旅行社申請落地簽乙節，陸委會於期中報告審查時業已說明，大陸旅客前往金馬觀光限團進團出，並非我單方面之限制，仍須透過兩岸協商辦理。</p>	<p>本研究計劃為規劃金馬的中長期發展目標，在此前提下，本研究認為規劃方向應更為宏觀且具前瞻性。</p> <p>本研究亦同意相關的政策開放有賴兩岸協商，但若我方不先釋出善意，放寬對大陸人民的相關限制，將可能拉長協商的時間，導致未來目標之推動滯礙難行。</p>

修正意見	修正情形
<p>所提單方面修法並不能解決此項問題，相關修法建議宜予刪除。</p> <p>(1)金門篇第 2-24 頁，刪除倒數第 2 行「在法令上」4 個字。</p> <p>(2)金門篇第 3-32 頁，刪除(二)落實落地簽證之精神、取消團進團出規定。</p> <p>(3)金門篇第 12-27 頁，刪除表 12-4-2 第二列「觀光試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法第 12 條第 1 項第 9 款與第 2 項.....」</p> <p>(4)馬祖篇第 5-3、4 頁，刪除(一)落實落地簽證之精神、取消團進團出規定。</p> <p>(5)馬祖篇第 6-10 頁，刪除表 6-4-1 其他法規修訂部分第一列「觀光試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法第 12 條第 1 項第 9 款與第 2 項.....」</p>	
<p>14. 大陸地區人民進入馬祖旅行之每日許可數額業已提高為 80 人。</p> <p>(1)金門篇第 3-33 頁，修正表 3-5-1 大陸人民進入金門、馬祖數額表內第二類旅行馬祖每日許可數額為「80」人。</p> <p>(2)馬祖篇第 5-4 頁，修正第 15 行「人數限額為 40 人，」為「人數限額為 80 人，」；表 5-2-1 大陸人民進入金門馬祖數額表內第二類旅行馬祖每日許可數額為「80」人。</p>	已修正。
<p>15. 目前大陸地區人民進入金門每日人數限額為 600 人，馬祖為 80 人，依據統計陸客循「小三通」來金門旅遊自 90 年至 97 年平均每日人數為 22 人，97 年平均人數為 36 人；陸客 8 年來赴馬祖旅遊共計 2,728 人，97 年平均人數為 2.2 人，因此，此一人數限額尚致成為金門、馬祖觀光產業發展之障礙，為免誤解，並建議列出上揭統計數字。</p> <p>(1)金門篇第 3-33 頁刪除第 2 行「此一限制誠屬金門觀光產業發展之障礙」；加註(大陸地區人民經「小三通」赴金門旅遊自 90 年至 97 年平均每日人數為 22 人，97 年平均人數為 36 人；陸客 8 年來赴馬祖旅遊共計 2,728 人，97 年平均人數為 2.2 人)</p> <p>(2)金門篇第 12-27 頁刪除表 12-4-2 第三列「觀光大陸地區人民進入金門馬祖數額表.....」</p> <p>(3)馬祖篇第 5-4 頁刪除第 16 行「此一限制誠屬馬祖觀光產業發展之障礙」；加註(大陸地區人民經「小三通」赴金門旅遊自 90 年至 97 年平均每日人數為 22 人，97 年平均人數為 36 人；陸客 8 年來赴馬祖旅遊共計 2,728 人，97 年平均人數為 2.2 人)。</p> <p>(4)馬祖篇第 6-10 頁，刪除表 6-4-1 其他法規修訂部分第二列「觀光大陸地區人民進入金門馬祖數額表.....」</p>	<p>同意見 13。</p> <p>另本研究認為旅遊有淡旺之分，不宜用平均數計算。</p>

修正意見	修正情形
16. 研究單位將金馬區域定位為「先行示範區」，是否有更前瞻性的名詞，如「兩岸交流前瞻示範區」，以彰顯本研究報告之前瞻性及突破性。	本研究認為「先行示範區」較適合，並不代表委辦單位意見。
17. 部分基礎設施之改善，如港埠、引水等皆已獲政策通過或進行審查中，請研究單位洽相關單位更新進度。	遵照修正，基礎設施建設計畫辦理進度已更新。
18. 閩南文化是金門相當重要的資產之一，應在觀光與教育產業發展策略上多強調說明，例如金門大學城的發展方向，應結合民俗文化村、聚落等閩南特色，發展成為兩岸閩南文化研究重鎮。	感謝委員意見，已納入考慮並於相關之章節說明。
19. 研究單位建議金門長期可發展海上遊憩，但金門海域仍有國防管制、海象、暗礁等問題，海上遊憩是否具有可行性，請說明。	已納入考慮。
20. 金門產業發展多倚靠大陸市場，但大陸對赴台遊客、學生人數仍有所管制，並將其做為政策之工具，研究報告在估算觀光產業人數、教育產業人數時，應多加注意大陸政策之收放，避免過度樂觀。	同意委員意見。
21. 醫療產業之目標及策略，應注意中期與長期之間的區隔。	已修正。
22. 研究報告認為金廈大橋北線具經濟效益，而南線的效益更勝於北線，但南線的工程技術不具可行性，兩種方式結論有所衝突，請多加說明。	並非「南線的工程技術不具可行性」，而是「南線的工程路線具不確定性」，因而無法進行成本估算，故也無法進行兩線成本之比較。但是很明顯的南線經濟效益是大於北線。
23. 金門篇 p1-5：北京出國計畫已取消，請調整文字。	研究團隊已經利用其他計畫資源於 2008 年 11 月初訪問北京，與中國社科院台灣所、北京國家發展研究院、中國發改委等單位聯繫，至於國台辦則無法連繫是此行遺憾之處。然由訪問可知中國中央積極推動與台灣本島的合作，至於金廈的合作可能多由地方政府主導，中國中央政府比較傾向整體而非地區性合作。
24. 金門篇 p8-3 第三段第一行「便委請經建會」應改成「便請經建會」；第四段第四行亦同。	已遵照辦理。
25. 附件篇 p2-6：34 點「其中」應為「期中」。	已遵照辦理。
26. 附件篇 p2-19：102 點請刪除。	已遵照辦理。
27. 設立離島免稅區為一高度政策考量，需行政院統一規劃統籌，並通過立法院正式立法，財政部才可針對關稅部分配合辦理。	瞭解委員意見

修正意見	修正情形
28. 關於 318 項免稅商品項目部份，目前陸委會已在進行協調金門縣、連江縣免稅商品項目的擴大，待陸委會確定結論後，財政部將配合公告，此部份報告書中尚未提及，建議增列交代。	已進行補充修正。
29. 報告書中建議刪除小三通旅客出境額度 30,000 元限制之事項，此應為大陸方面之入境限制，非台灣方面所設的規定，建議刪除此段文字。	已與提問委員進行溝通。
30. 報告書中建議離島免稅商店之資本額應由原本的 5,000 萬降低門檻至 1,000 萬，當初設此門檻主因為自主管理之商店難以受政府管控，因此須有一定規模之限制，故未來資本額限制應仍無法降至 1,000 萬之低。建請將文字敘述方式修改，改建議透過修法，使由財政部考量後核准之商店不受此法之限制，如此轉換思維之方式應較為可行。	本研究仍建議下修資本額，唯設立門檻由主管機關自行設定。
31. 報告書中所提到之「台灣公協會」是否為「中華民國工商協進會」或「中華民國工商總會」之誤植？請查明是否確有此團體的存在，並做修改。	已進行修正。
32. 目前營業稅的零稅率只適用於外銷，金門與台灣同屬國境內，若予金門差別待遇，台灣島內之商店恐將有反對或欲跟進之回應，因此將破壞整個稅制。且台灣島與離島間並無報關之通關制度，若於金門實施零稅率將造成貨品回流、衝擊台灣貨物銷售之情況，故金門實施全島免稅率於實行面上恐有困難。	已修改。
33. 財政部關政司補充，進口 318 項免稅商品由於仍須課 5% 進口稅，故並無太大誘因，就過去經驗分析中也無確切實效，另外免稅額度 30,000 的確有改善空間。	同意委員看法。然在金門設立「精緻購物免稅島」的長期發展目標下，全島免稅的形象建立有其象徵性的必要性，因此未來離島免稅項目與內容宜再進行檢討。
34. 開放陸生之部分，目前尚在立法院研擬階段，若離島有爭取優先試施之意願，還需教育部掌握與協調。	感謝提供意見，已在研究報告中提及開放陸生事宜需與教育部協調並取得共識。
35. 金廈大橋效益評估中提到附掛水管之飲水，請考量分析附掛水管之成本與其替代性。	金門自大陸引水之方式已決定以海底管線進行，故效益評估中不考慮附掛水管之部份。
36. 硬體設施部分提到水庫儲水量不足之問題，事實上應為降雨量偏低之故，與硬體設施改善較無關聯，建議往檢討現有供水設施與管線、加強水資源再利用方案等方向思考。	遵照修正。
37. 大陸引水部份，若陸委會已與大陸方面做好協議，經濟部將依法配合辦理。	敬悉。
38. 金門並無莒光發電廠，請修正。	金門地區目前發電廠包括大金門塔山電廠、夏興電廠，以及小金門麒麟電廠，本計畫並未提及莒光電廠。

修正意見	修正情形
39. 金門篇表 10-2-15 金門地區負載預測表，將 2022 年誤植為 2012 年，請修正。	遵照修正
40. 報告書中提及未來可能面臨之問題部份，建請支持將一、二號碼頭優先辦理，另未來港區之新舊設施如何使用與相互配合以發揮最大效益，後續需有較整體性之政策規劃。	水頭港新建港區一、二號碼頭工程因原承包商逕行停工，目前金門縣政府已辦理解約與重新招標，預計 2010~2011 年可興建完成，且為使兩碼頭發揮功能，周邊設施亦應及早進行規劃。 日前「金門水頭大型旅客服務中心功能規劃暨水頭港區(含九宮碼頭)民間參與案預評估作業」之委外作業已評選出得標廠商，建議該評估作業應就港區未來定位進行整體規劃，以發揮新舊設施最大效益。
41. 硬體設施中期需求更新部份中，提到通關設施改善工程後，容量將擴大至能容納 200 萬人次之數據，請再做查明修正。而九宮港區運量預測是否有可能在 101 年成長到現況的 3 倍之幅度，請再加以評估。	通關空間擴充後容量已遵照修正為 200 萬人次。 九宮港客運量預估之假設情境為金門積極推展觀光、免稅等重點產業，未來將吸引大量旅客前來觀光購物，且順道至小金門遊覽，故大小金門間客運量將有將有大幅度成長。
42. 報告書中建議金門建設之一、二、三、四期一次擴建，民航局認為，開放大三通後運量雖會增加，但增加速度應不及當時小三通開放時快，因此建議仍照原先之規劃，待前期擴建使運量達到一定門檻後，再行商議是否加速動工。	為發展金門免稅產業，本計畫建議尚義機場辦理一、三、四期擴建；二期先進行規劃設計，後續視 2009 年實際運量變化再決定是否擴建。
43. 金門大橋之興建，在之前所作之評估報告中，亦具極大之效益，有待國工局共同完成規劃，至於興建與否則配合政府政策決定。	謝謝提供相關資訊。本計畫初步評估南線方案之效益高於北線方案，惟南線方案之工程限制與不確定性甚高，需由另案辦理可行性評估確認後，方能評判。
44. 關於金廈大橋之部分，若有興建金門大橋之規畫，財務部建議應興建金廈大橋之南線(落橋點在廈門較為有利可圖)，再結合金門大橋，便能創造極大效益。至於興建南線亦或北線之課題，仍有待兩岸協商決定。	感謝提供相關資訊。
45. 涉及醫療法規修改建議，衛生署將配合研議。	感謝提供相關資訊。
46. 衛生署已將花崗石醫院撥交金酒公司做使用，待縣政府國談同意後便可配合規劃利用。	敬悉。

修正意見	修正情形
<p>47. 金門篇 P3-6(二)觀光產業之軟硬體設施(略以)「另外自 2005 年起，金門國家公園管理處為維護金門特有的閩南建築……」</p> <p>(1)辦理傳統聚落風貌維護與歷史紀念性建物保存工作，修復計 47 處，分佈水頭、珠山、歐厝、瓊林、山后及南北山等，業已進行聚落風貌整建 5 期工程，投入 4 億餘元經費，獎勵補助修復建築已補助 209 件，補助金額 1 億 4 仟萬。</p> <p>(2)傳統建築多元利用：◎展示館◎民宿◎賣店◎水獺之家◎社區工作坊◎社區文化館◎管理站，委託經營民宿 96 年度權利金收入新台幣 1,268,772 元，較上年度之 1,013,710 元，增加 255,062 元，業績成長約 26%。</p> <p>(3)96 年 5 月 25-27 日共 3 日舉辦「金門國家公園古厝民宿」評鑑，以提昇古厝民宿經營之服務品質。</p> <p>(4)金管處於 97 年 11 月至 12 月間辦理 7 梯次 7 團次「2008 金門采風-古厝·鷓鴣」活動。</p>	<p>感謝委員提供相關資訊。</p>
<p>48. 金門篇 P3-30 「...打造金門成為『國際休閒觀光島』...」</p> <p>(1)金門海岸潮間帶廣闊有豐富之石英砂灘及潮間帶生物，另地質景觀亦具特色相當適合推廣戶外環境教學及生態旅遊。</p> <p>(2)金門國家公園範圍內之臨海地區包括：列嶼環島車輻到外圍、金門本島東北角(馬山區)、西北角(古寧頭區)、西南角(古崗區)及八二三砲戰搶灘戰役紀念地(辛頭碼頭)等地(不含海域範圍)，依計畫土地使用分區係屬特別景觀區，關於發展高檔觀光旅館飯店乙節，依其現有分區法令規定暨環境特色應較不可行，另有關水上遊憩活動應先進行當地海域相關資源暨考量安全性再予研議。</p>	<p>謝謝委員指點。 另水上遊憩活動的部分已納入考量。</p>
<p>49. 金門篇 P10-20 「...3.道路建設未能與觀光遊憩發展相結合...」</p> <p>(1)觀光公車◎96 年 7 月推出 A 線~金門城珠山線、B 線~古寧頭戰場線、C 線~太武金沙線、D 線~榕園太湖線、◎97 年 6 月增設、E~自行車甲線、F~自行車乙線。◎96 年 7 月~97 年 6 月：共 13,209 人次搭乘。</p> <p>(2)推廣自行車旅遊◎烈嶼區推廣「鐵騎環島，自在行腳」、96 年 6 月至 97 年 7 月自行車借用共 5,362 人次。</p> <p>(3)有關道路建設未能與觀光遊憩發展相結合，可納入金門國家公園管理處辦理之「金門國家公園計畫第二次通盤檢討」參考。</p>	<p>感謝委員提供相關資訊。金門觀光公車及自行車租借服務等業務於近幾年深獲好評，本計畫所指道路建設未能與觀光遊憩發展相結合，主要指道路寬度不足，難以劃設自行車專用道，或道路與兩側綠地距離過近，對生態環境影響較大等課題有待改善。</p>

修正意見	修正情形
<p>50. 金門篇 P10-30 「...2.配合土地之活化彈性利用，相關法令亟待修正。...3.縣府與國家公園管理處各有管轄之土地，然對於金門發展之定位看法不一，待協調整合。」</p> <p>(1)金門縣政府係以「文化、觀光」為發展主軸，國家公園進行傳統聚落及軍事史蹟保存活化均可作為其觀光發展之基石，環境保育亦為永續觀光不可或缺之要素，故金管處與金門縣政府應是分工合作共同實現金門「文化立縣觀光金門」之目標。</p> <p>(2)金管處經年與金門縣政府已合作共同推動觀光公車、國際馬拉松路跑活動等。</p>	<p>感謝委員指導。</p>
<p>51. 金門篇 P11-1 「...(一)列為國家公園管理的地區宜再檢視...」：有關沿海地區劃出區外，可納入金門國家公園管理處辦理之「金門國家公園計畫第二次通盤檢討」參考。</p>	<p>已在本報告中說明在相關法令未修正前，即可藉由「二通」之機會強化地方政府之參與與互動。</p>
<p>52. 金門篇 P11-5 「...(二)修正第十一條條文，針對國防文物及軍事遺址規劃統籌單位規範，以促進離島軍事設施之活化再利用...」。</p> <p>(1)依國家公園法第3條設置內政部國家公園計畫委員會委員，遴聘金門縣政府縣長為委員之一，審議該地區國家公園計畫時，亦遴聘(派)該地區有關機關代表、專家、學者、熱心公益人士及國家公園所在地方代表會商審議。</p> <p>(2)又依「國家公園法」及「國家公園計畫通盤檢討作業要點」，辦理通盤檢討時亦舉辦說明會或座談會、公開徵求意見及公告，廣徵各界意見供作通盤檢討之參考，並為通盤檢討作業過程之公正、公平、公開。</p>	<p>本研究並未建議國家公園法之適用，而是建議「國家公園保育保護與經濟發展與土地使用二者間並非「全有全無」的擇一關係，而應是尋求二個制度間之調和機制」，以及對爭議個案由「離島建設指導委員會」協調之機制。</p>
<p>53. 金門篇 P12-25 「...表 12-4-1 金門法規修正表：離島建設條例部分...總體(土地)第七條...建議修正第7條，將重大投資計畫土地之使用、變更、環評審議工作授權離島政府審議，不受都市計畫土地及非都市土地計畫土地使用、環評管制之規定」。</p> <p>(1)按我國現行國土計畫體系，係由都市土地、非都市土地與國家公園土地三者建構，並分別依照都市計畫法、區域計畫法與國家公園法實施管理，彼此互不重疊。</p> <p>(2)又國家公園之存在象徵國家天然資源之最佳利用與永續保育。近年來地球暖化變遷愈趨明顯，節能減碳運動風起雲湧，益加凸顯設置國家公園之重要性與意義。有關國家公園區內重大投資計畫仍宜依「環評法」及「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」等相關法規，預為評估該案之環境衝擊及承载力為妥。</p>	<p>已在報告內文增加以下之論述：「若依據縣政府版本之修正內容，則未來金門縣之土地計畫，將完全與本島脫鉤，而交由縣政府審議。固然此舉或有助於加速重大投資計畫之進行，然而對於我國整體國土規劃體系將形成治外法權的狀況，且都市計畫土地變更以及環境影響評估之規定有其目的與所欲追求之國家整體公益目標，故若完全由地方政府決定，亦有逸脫於整體國土規劃與土地使用制度的問題。然而金門在（以及馬祖）解除戰地政務後直接實施都市計畫，但過去土地資訊皆來自軍</p>

修正意見	修正情形
	<p>方測繪，固然已解除戰地政務，但金門土地的開發密度、都市型態與風俗民情等，均有別於台灣本島之城鄉發展型態，故土地規劃與利用有其客觀上的特殊需求。準此，本報告建議或可朝向折衷作法修正，亦即在「離島建設條例」中明訂涉及金門等曾實施戰地政務之離島，其重大投資計畫土地利用申請案應由主管機關成立專案小組加速審查作業，並應增加地方政府代表參與相關審查委員會之人數，若有爭議時離島地方政府得請求「離島建設指導委員會」協調。</p>
<p>54. P12-25 「...表 12-4-1 金門法規修正表：離島建設條例部分...總體(土地)第 11 條第 3 項...建議在第 11 條增訂國防文物與軍事遺址釋出的規定...授權由內政部等單位擬訂國防文物與軍事遺址釋出之實施辦法，以利處理前述之問題」：建議「內政部」改為「文建會」。有關「軍事博物館」刻正係由行政院文化建設委員會主政及召開相關研商會議，本署配合相關計畫，由金管處成立對話窗口以整合及落實計畫內容，並積極參與規劃事宜。</p>	<p>已修正為「文建會」</p>
<p>55. 內政部說明，有關報告書中土地取得困難之部分，法令雖是個問題，但可立法解決，然實務上仍有各種個別狀況難以處理，如財產權的歸屬便難以釐清，最後往往走上訴訟一途。故在地政部份，法規並非太大之問題，惟實務處理上之糾紛為土地取得之一大障礙。</p>	<p>感謝評審意見，為本報告係由整體法規調整角度觀察，故對於個別案件在民事上之爭執與處理，並非本報告之研究範圍。</p>
<p>56. 台灣地區之原懇農與金門地區之原懇農不同，並無法取得其耕地之所有權，因此在土地立法上，需考慮台灣地區原懇農的看法，以免引起反對聲浪。</p>	<p>感謝評審意見。</p>
<p>57. 金門大橋與金廈大橋之南線可合併做經濟效益之評估。</p>	<p>金廈大橋南線之落橋區位、大橋路線、工程成本皆無評估資料，由於金廈海域受到飛機航高、船舶載重、海域地質等工程限制，工程施作成本不確定性甚高，若合併兩案進行經濟效益評估，誤差甚大，評估結果亦不具足夠參考價值，建議另案辦理金廈大橋南線方案可行性評估，並於該委託案中依委員建議方式進行評估。</p>

修正意見	修正情形
<p>58. 在簡報第 16 頁，金門大橋經濟效益評估中，其效益(如土地價值跟交通效益)是否有重覆計算之可能，請再加以評估。而除建橋外是否有其他替代方案(如南線以快筏代替)，其效益評估之比較關係又為何？建議可加以分析。</p>	<p>遵照修正。在土地價值估算方面，參考內政部地政司土地價值估計之方式「各項目對於地價之影響範圍設定」，將交通效益重複計畫之效益扣除，此部分已於報告中修正。</p> <p>金門大橋之興建，過去金門縣政府、經建會曾就三個方案：「建橋」、「改善水頭、九宮碼頭行駛快艇」、「纜車」等方案進行比較，評選結果以建橋效益最高，故後續才有金門大橋工程規劃與興建等議題。</p>
<p>59. 如金門未來發展之目的為形成金廈生活圈，則金廈大橋之南線便得顯更加重要。若落橋點之興建衝擊到機場的建設，可否以移動落橋點(向南或向北一點)的方式增進興建南線之可能性。</p>	<p>廈門高崎機場之飛航管制區與航線是由金廈海域之南往北進入機場，金廈海域從南往北都在航線航高管制區上，且為廈門港航道，往南或北皆有此部分限制存在。</p> <p>本團隊於 97/12/31 與廈門市政府經濟處長張保衛、交通委員會綜合規劃處吳處長進行訪談溝通，對於南線方案之興建，廈門市府官員的看法為：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 南線方案須評估廈門東側水道未來行駛 10 萬噸級船舶對橋高之影響，以及高崎機場飛機航道淨空面之限制。 ● 廈門市對於興建大橋有高度意願，且將積極推動，惟此議題需兩岸政府派出高層級代表對談才会有進展，未來如協調有共識，建議雙方聯合成立公司統籌辦理。 <p>由於南線方案之工程限制與路線不確定性甚高，建橋之可行性必須審慎評估，此部分牽涉工程路線規劃、區位選址、兩岸水域、航線、航道之資料之提供與分析，已超出本經濟規劃案分析之範疇，有關工程規劃評估之工作建議另委專案進行金廈大橋南線方案之工程可行性評估。</p>

修正意見	修正情形
<p>60. 土地部分可再做分析，如土地在產業上的構想計畫與遠景，將土地與產業再做結合。而未來交通便捷後將造成何種方向的人口流動，以及此對土地利用的影響。</p>	<p>本計畫側重在經濟發展規劃，規劃成果已勾勒出金馬產業定位與發展方向，惟將經濟產業定位落實到土地發展規劃上，需配合地區空間特性、空間紋理、土地限制、土地權屬等細部規劃條件之全面瞭解，方能進行完整實質之土地規劃，此部分工作已超出本案研究範疇甚多，建議可另案辦理此部分之土地規劃事宜，或於縣綜合發展計畫中納入考量辦理。</p>
<p>61. 可否建議觀光局將 300 億之觀光發展基金撥款至此計畫，以利金馬觀光發展。</p>	<p>目前基金雖已成立，但相關執行細則皆尚未奉核，因此無法對相關內容進行評論與建議。</p>

附件四 座談會會議紀錄(一)

壹、時間：97年11月14日下午2時

貳、地點：金門縣政府第一會議室

參、主席：經建會部門處處長 陳寶瑞

金門縣縣長 李炆烽

中華經濟研究院研究員 劉大年

肆、出席者：經濟建設委員會部門處、金門縣政府、立法委員、金門縣議會、金門縣財政局、金門縣建設局、金門縣教育局、金門縣工務局、金門縣交通旅遊局、金門縣政府研考處、金門縣衛生局、金門縣文化局、金酒公司、金門技術學院、自來水廠、台電金門區營業處、金門縣農會、金門區漁會、金門縣總工會、金門縣商業會、金門縣旅行商業同業公會、中華經濟研究院、台灣經濟研究院、鼎漢國際工程顧問公司。

伍、主席致辭：

記錄：林琬雯

一、經建會部門處處長 陳寶瑞：

新政府上任後對於兩岸關係更加重視，除了現行的小三通，未來更將推動大三通方案的實施。在兩岸關係改善的條件下，新政府亦相當關注金門之永續發展，故此次特別委託中華經濟研究院規劃金馬中長期經濟發展的研究案。為了讓規劃能夠了解民之所需，本會除了要求中經院應實地考察金馬地方需求外，還特別要求中經院至少要舉辦四場的座談會，其中在金門、馬祖至少各有一場，目的即在於蒐集地方產、官、學界的意見，彙整大家的建議，最後提出務實、具體可行的規劃。請各位踴躍發言，提出寶貴意見供研究團隊參考。

二、金門縣縣長 李炆烽：

過去金門定位明確、任務具體，故雖無多大發展性，但

至少確保人民生活之基本保障。此次研究案僅就經濟層面對金門的未來做定位，而無考量至國防等更多層面，是否未臻完善？建議由更高的國家戰略地位設定，給予金門一明確具體的定位與未來努力的方向；再者希望此次報告能跳脫以往窠臼，減少理論性的陳述，以舉例條列、分門別類的精簡方式具體呈現，並對須落實的目標提出具效率的配套方案。金門若維持現狀將無未來發展，建議「大膽假設，具體需求」，以政策開放來吸引外資。尤其大陸資金為金門未來發展之立基，切勿以台灣主觀立場規劃金門經濟，過度的保護其實是限制了金門的發展，中央若無暇顧及，則建議授權金門自謀出路發展。另外，基礎建設的方面，如水電和交通也尚未落實，遑論以此為基礎的其他發展，建請納入規劃考量。

陸、議題研討：

◆ 立法委員陳福海辦公室主任 徐鴻義：

希望今日能得一共識與結論，並建議經建會於未來方案執行時發揮協調各部會的職權，列管追蹤、落實執行。另外，金門未來發展政策若制定，其相關法律條文也需配合修改，建請一併列入研究考量。

◆ 金門交通旅遊局局長-林振查：

特此澄清大眾對於「大三通後，金門恐將陷入危機」之觀點，此從台灣的角度為出發點之思考，與金門本身想法恐有所差距。大三通的推行顯示兩岸關係之融洽，使金門更可利用其契機發展，惟基礎建設的不足將使金門流失善用此契機的時機。以下提出幾點意見供參：

1. 建議將「生態保育」更改為「環境維護」，免其受限法規。另「生態休閒觀光島」之想法欠缺國際觀，建議更改為「國際休閒觀光島」；觀光客源的部份，建議在現階段仍應將台灣和大陸視為等同重要，尤其目前兩岸之旅遊型態差異頗大，若單以陸客為主將使金門觀光產業發展有所傾斜。「台灣-金門-廈門」此線之旅客僅為過客，對觀光產值貢獻度低，不宜列入觀光產業分析。國際旅客之流量可更宏觀，如擴展

至「大陸福建-金門-台灣」一線，並考量與之配合的人員出入境制度；觀光遊程部份建議再做調整，我方將樂於提供研究團隊諮詢；對於金門觀光旅遊之想法，對內建議以軍事文化為主，對外則與廈門接軌，作資源之共享。將海岸活動擴展至海洋活動，發展為國際休閒旅遊型態，故此需有遊艇港的建設計畫；另閩南文化以結合兩岸作為推動主軸，並將海洋活動之重要性置於閩南文化之前。

- 2.既定位為試點，請明確規劃試驗過後的永續發展。
- 3.建議將以「觀光業」為發展軸心之想法擴展至「觀光產業」，金門已有獨特優勢資源，重點不在於創造，而在於如何突顯。
- 4.醫療需針對金門之區位與相對於廈門之優勢作更詳細之探討。
- 5.在現今兩岸單向運輸不對稱之情況下，金門對大陸之空運有其發展空間，金門對廈門之直昇機計畫也請納入中長期考量。
- 6.對內交通請明確規劃引進綠色載具。
- 7.目前港航制度之不合理為金門發展海運、海洋觀光之阻礙，須在短時間內做修改，擴建碼頭須改為速建碼頭。
- 8.建議將「國家公園如何融入金門未來發展」作一專節分析。

◆ 金門縣議員-楊應雄:

建議既為中長期規劃，便須拋掉「試點」之定位，否則金門未來之發展將受框限。台灣須認清金門與大陸較為親近之事實，多加考量廈門的發展對金門之影響，而勿僅以金門為台灣屬地之出發點思考，使金門優勢逐漸流失。希望研究團隊提出更細膩之計畫架構，例如金門具有發展為大學城之條件，請規劃具體執行方法；金門也具有發展免稅島的條件，惟中央政策制定消費上限，與免稅島計畫中發展高端消費之願景有所矛盾。觀光客源方面，因距離大陸較近，故大陸旅客相對於台灣旅客較為重要，惟缺乏交通支援，建議研究團隊將「輕軌」之構建納入考量，其較大橋容易興建，且可在短期達成，此方面江柏煒博士亦有研究，請酌量參考。另外，金門未來發展中，「三個媽媽」（縣政府、軍方、國家公園）的問題須速解決，尤

其縣政府與國家公園的角色衝突，國家公園使金門有其特色，但相對制約也多，請研究團隊針對如何解決此問題加以著墨。

◆ 金門縣副縣長-楊忠全:

此次計畫雖為中長期經濟發展規劃，希望研究團隊切勿因此忽略短期規劃的重要性，未來中長期計劃的實施，需有現階段就該達成的短期規劃做為配合。

◆ 金門技術學院校長-李金振:

- 1.金門目前迫切需要的非枝枝節節的現況改良，而是一具革命性的發展規劃。建議以特別考量之行政區為前提，將金門定位之格局擴大至國家高度下去思考。
- 2.金門自解除戰地任務後，未有整體配套措施，當初因戰備而未發展的基礎設施也尚未落實。猶如住院的病人尚未痊癒便被趕出了醫院，因病痛未癒，不但無法自立，更因後遺症不斷而需反覆回診。
- 3.離島所繳交的稅(51 億)不應高於中央的補助款(43 億)，望財政劃分法使金門得到財源的補充。
- 4.「教育文化大學島」較「大學城」切題。另金門技術學院已確定於 2009 年 8 月 1 日完成申請程序，升等為金門大學，因此不應劃入為中期的規畫目標，請研究團隊清楚定義短、中、長期之年限。金門技術學院升等後，可預見附近土地之炒作將使後續發展規劃之推動更加困難，建議將土地制度的配套措施納入所有建設的規劃考量。
- 5.建議計畫需循序漸進，先制定總體目標，接著制定次級目標，而後規劃達成目標所需之配套，最後是財政的支援。請研究團隊加重總體分析，勿使各項產業規劃枝枝節節、各自為政。

◆ 金門縣議員-王再生:

金門的發展主要受限於經費與時效問題。離島建設應可帶動國家發展，如促進觀光與醫療資源的提升，而能源的不足則需由設備來補助，同時也須擴大金門的內需。經費不足、執行能力不足、基礎設備軟硬體不足、政策不穩定為極需改善之現況。

◆ 金門教育局局長-李再杭:

- 1.引進台商子女進入就學之法律限制過多，建請考量放寬標準。
- 2.大陸旅遊團至金門旅遊限制過多，如簽證的分類制度使陸客能參與的活動受限，與發展觀光之願景有所違背。
- 3.政府政策模糊，使投資者裹足不前，希望制定明確有效的細節，如明訂開放陸生之確切人數，以利政策之發展。
- 4.金門若規劃大學島，長期目標可訂至五萬人，並可創造四億至五億的商機(食、宿、交通、學費)，形成一固定之在地消費，較其他產業更易快速帶動經濟。

◆ 自來水廠廠長-翁自保:

現在所談論的金門未來發展，主要目的皆為引進人潮，故所有的基礎設備都是不可或缺的，尤以水電為最。而金門水資源現存極大問題，尚未包含在研究團隊的規畫範疇裡，以下提出供參(詳細數據見附件一):

- 1.金門之蒸發量大於降雨量，且無大型水庫蓄水，水資源嚴重不足。
- 2.地下水亦有超抽與鹽化之問題，無法滿足未來發展用水需求。而現存傳統淨水流程難以處理水質鹽化問題，長期以來為民詬病，甚為媒體追逐報導之焦點。
- 3.金門主要水庫上、中游皆位於既有住宅聚落及農牧區內，難以依自來水法劃設水質水量保護區，水源污染嚴重；湖水長期靜置不流動，導致優養化情形嚴重。

綜合上述，水源不足、水質不佳、淨水成本高為金門水資源主要問題，解決方法以境外(福建)引水為佳。希望研究團隊規劃擴大引水設施，亦或准許金門興建高級淨水設備，裨益未來經濟發展之所需。

◆ 金門建設局局長-李增財:

金門問題冰凍三尺非一日之寒，假若中長期發展為必要規劃，前置性的計畫更顯需求孔急。近期而言，試點確實可行，陸生、陸客、陸資應在近期於金門開始試驗，以增加信任度，解除民眾對於政府未來中長期規劃的疑慮；中長期而言，應跳脫試點定位，規劃為「自由貿易港區(島)」，才能在區域地位

上與廈門「特區」平起平坐，共談合作。另外，還可試著以自由貿易港區之「境內關外」條件，無須經由修法而能解決現存之制度面與稅金的問題。再者，金門定位為自由貿易港區將是台灣加入東協加三的捷徑，也能使金門格局提升。

◆ 金門縣政府研考室主任-陳朝金:

1. 為了使政策能穩定推動，建議研究團隊將階段性的目標明確訂出。
2. 建議經建會需闡明此次中長期規劃如何與離島建設方案內的四年綜建方案有所區隔或連接。
3. 為防不確定因素而使規劃內容無法實現，建議儘早思維相關替代方案。
4. 在研究團隊的計劃報告中，國家公園的角色定位未彰顯。
5. 前置性計畫之重要性已做說明，建議將港、橋、機場、碼頭水電列為優先推動項目，以裨未來中長期發展的推動；前置性的法規也應做專案研究，使金門有其法律上的位階。
6. 觀光產業中之文化產業需位階提升，並將項目、內涵彰顯。而支持觀光產業之一、二級產業亦相當重要，此在計畫書中甚少著墨。
7. 醫療產業部分需加強與廈門醫療現況做比較分析，確認其關係為重疊、互補抑或競爭。
8. 建議將金烈大橋之興建列為迫切之需求，以便連結島嶼；金燈大橋列入中期優先興建目標，以滿足民生需求；金廈大橋則列入長期目標。
9. 希望此案能界定階段性目標人口與目標達成的標準。

◆ 金門縣工務局局長-許鴻志:

1. 港、橋建設之目的並不衝突，甚至有分工的功能。金烈大橋興建政策長年來搖擺不定，希望今年底的中央評估中能延續 90 年的政策方向，若至 98 年仍無經費，地方有其資金可先代為支出。
2. 金烈大橋為一高技術性之工程，地方仍屬意由國工局代辦，請經建會居中協調。

柒、主席結論:

感謝各位與會者的寶貴意見，研究團隊將以今日會議所提及之議題納入後續研究規劃的重要考量，未來研究團隊也將與軍方、國家公園管理處進行接觸，深入了解其與縣政府意見歧異之處，做為擬定金門中長期發展策略的參考。

捌、散會:下午 5 時

附件五 座談會會議紀錄(二)

壹、時間：98年1月6日下午2時

貳、地點：中華經濟研究院322會議室

參、主席：中華經濟研究院研究員 劉大年

肆、出席者：行政院經濟建設委員會、國立金門技術學院觀光管理系張黎慧助理教授、淡江大學財金系李沃牆副教授、乾瑞工程顧問公司陳福仁總經理、中華經濟研究院、鼎漢國際工程顧問公司、第一太平戴維斯(股)公司。

伍、主席致辭：

記錄：林琬雯

新政府上任後對於兩岸關係更加重視，除了現行的小三通方案外，未來更將推動大三通方案的實施。在兩岸關係改善的條件下，新政府亦相當關注金門、馬祖之永續發展，故此次經建會特別委託本研究團隊規劃金馬中長期經濟發展的研究案。為了讓規劃能夠了解民之所需，經建會除了要求應實地考察金馬地方需求外，並特別要求舉辦四場座談會，目的即在於蒐集地方產、官、學界的意見，彙整大家的建議，最後提出務實、具體可行的規劃。感謝各位學者專家今日的蒞臨，請踴躍發言，提出寶貴意見以供研究參考。

陸、議題研討：

◆ 淡江大學財金系李沃牆副教授：

過去金門定位模糊，曾有許多研究提出金廈特區、特別行政區、自由貿易區、博弈特區、金廈金融特區...等定位，但直至今目前仍莫衷一是，貴研究團隊的規劃是以「永續發展」為前提討論，對此我深感認同。金門除經濟上的定位，亦應同時考量法律與政治上的定位，以免在其未來發展上，缺乏中央政策與法理的支持。近來如西藏的民族自治區、台灣的原住民自治條例等案例，皆發展良好，金門雖有現行的離島建設條例，但仍顯不足且偏向建設面，尚缺長久定位發展之補助，可否有適

合之民族自治條例於金門做嘗試？未來需思考金門於法律上的定位，以及此定位與台灣、大陸、東南亞之間的關係與發展。

小三通實行以來，兩岸往來人員產生極大的不對稱，此與兩岸開放程度差異有關，目前資金單面傾斜情形嚴重，大橋的興建將會造成何種影響？未來金門與台灣關係是否愈行愈遠(由經濟層面擴及政治層面)？未來大三通之後，是否加速金門被邊陲化的危機？大陸沿海地區產業發展也因生產要素等影響，是否會對金門造成磁吸效應？以上問題皆須謹慎思考應對之方法。

金廈生活圈的部份，需發展經濟資源的互補型態。而考量到未來兩地互動更加活絡，亦需建立完善的貨幣機制，便利貨幣的兌換與清算。

金酒為金門財政的一大支柱，近來面臨台灣白酒政策與如何往大陸銷售等考驗，該如何持續保有優勢，必是一重大課題。

人口問題的部份，目前金門長住人數仍遠低於設籍於此之人數，如何吸引台、陸人口至金門旅遊留宿以增長消費，亦為重要課題。中央似乎傾向不贊同金廈大橋的興建，但橋的興建確實對此區塊是有一定效益的。

計畫書中對各產業所擬之發展皆相當理想，惟須建立在落實基礎建設的前提上。金門發展最大的困難在於機場與碼頭，但機場擴建有其地緣限制，需設法突破。第二困難之處為供水問題，目前金門用水之質與量皆未達標準，先前曾有向廈門接水的意見，不失為一可行的辦法。另外，金門缺乏高級飯店，無法吸引旅客前來。考量金門未來的發展，以上所提之基礎建設皆為首要之急。

國民所得差距之問題存在已久，不僅金門與台灣，大、小金門間亦有所差距(小金門之國民所得僅為大金門的三分之二)，如何提升金門地區國民所得，也需再加以思考。

至於金門人口外流的問題，若此計劃內的多項建設得以實現，將造就大量的工作機會，相較於台灣現在就業市場面臨的問題，應是一個留住青壯年人口的契機。

金門的觀光資源相當充足，比起廈門並不遜色，然因兩岸政策的問題而使這些特色未能突顯，若將來兩岸能在政策開放上達成共識，我認為金門觀光是相當具有發展潛力的。

◆ 國立金門技術學院觀光管理系張黎慧助理教授：

研究團隊所提之規劃內容相當豐富且完善，由於我個人所學為觀光，故對金門觀光產業的發展也深感興趣。先前曾研究「邊界觀光」之主題，綜覽世界各國案例後，發現金門亦與其有許多相似之處。對於李教授所言單向傾斜的問題，我認為將不至於擴及政治層面，因為 1961 年後出生的居民幾乎從小在台灣求學、甚至畢業後在台灣就業，故在政治立場上仍偏向認同台灣。

金門自從開放之後，台灣旅客與福建旅客陸續來此觀光，然邊界島嶼要成旅遊目的地，首需再加強差異性與吸引力，我認為計畫書中提到的戰役史蹟與閩南文化方向相當正確，其中戰役史蹟為金門獨有之特色，其吸引力又高於閩南文化。近來軍事碉堡已陸續開放，為一深具吸引力之觀光景點，然先前曾有多次軍方與金門縣政府或國家公園合作規劃軍事設施的案例，最後皆不了了之，其中原因為何？國家對金門的定位為何？是否未來還需軍事管制？建議研究團隊在計畫書中可多加論敘金門軍事管制的問題。

而在如何增加金門觀光吸引力的部份，軍方與國家公園皆扮演相當重要的角色。目前金門觀光大抵為參觀形式，應思考如何配合開放之軍事設施增加動態體驗活動，加深旅客回憶以促進旅客回訪率；國家公園亦應在其保育之餘，考慮增設參與式活動；另外，金門缺乏夜間活動，相關單位亦需互相配合，規劃夜間景點與活動。

台灣旅行社在金門帶團旅遊時，由於其對金門不若當地居民熟悉，導致對於深具意義之景點也僅為走馬看花，旅客無法留下深刻印象，建議規劃經金門縣政府認可之導遊證，加強金門觀光導遊之品質。

金門雖為邊界島與，然我相當認同規劃發展免稅購物之方案。不可否認廈門較金門具吸引力，也許有不少人擔心將來造

成單向傾斜的問題，但我認為金門具有服務品質保證，台產商品與陸產商品相較之下仍具競爭優勢，對於發展免稅購物之未來應可持樂觀心態。

另外服務設施與旅館修繕方面仍需加強。整體而言，戰役史蹟、閩南文化與免稅購物都是可行的方向，其中戰役史蹟與閩南文化的部份，須再與軍方和國家公園協調配合。

交通在邊界島嶼發展之發展上，扮演不可或缺的角色。尚義機場現況確實略顯擁擠，有擴建之需求；金廈大橋與金烈大橋的興建也將帶來便利與效益，若能做好邊界關卡與車輛進出管制，我持贊成興建之意見；聯外交通方式上，橋與隧道何者較具經濟效益，如隧道的興建費用較高、橋的後續維護費用較高等等，亦可多加分析。

再來是教育的部份，金門技術學院改制大學是當地許多人的期望與想法。金門鄰近大陸，在學生來源與學術交流部份應與其關係密切，然因大陸將金門技術學院定位為專科學校，導致交流上無法與廈門大學平起平坐；金門尚有金門高中與金門高職兩學校，而金門高中因非技職體系，許多畢業生想進金門技術學院卻不得其門而入；金門閩南文化之性質也不適技職體系。綜觀以上之意見，我認為金門技術學院確實有改制大學之必要性。

◆ 乾瑞工程顧問公司陳福仁總經理:

本公司在金門大部分從事大型公共工程建設，另外亦承包鄉鎮的中小型建設，時常與政府往來，對金門也有一定程度之了解。金門的土地問題相較於澎湖已單純許多，我們所承辦之建設案大多是使用公有土地，故無太大問題，至於私有土地的部份，則需透過合法的徵收程序，除較費時間外並無太大難處。

金門缺乏高級旅館的問題，一般建設五星級飯店至少需一、二十億的經費，金門是否具吸引足夠的人潮來此觀光入宿之條件、未來是否有資金回收的把握，都是投資者評估的要素。金門縣政府過往雖花費相當多的時間與金錢推動金門觀光，然最後似乎成效不大，金門也許有其吸引觀光客之誘因，然其可吸引之人潮是否足以回收投資成本，應是缺乏投資進駐的原

因。另外在金門推動大型建設上，也許因社會風氣的不同，較需要人際關係上的溝通(但並無特別的排外性)。

再討論金廈大橋興建與否之課題前，首先需解決政治問題，使雙方人民可以自由來往，再則需確定金門與廈門未來關係之定位，先前曾提到可發展為互補關係，然究竟是那方面的互補，亦須明確定義，並思考其可能性。我認為金門將來較有可能發展為一低密度開發區，金門開發並非一定要朝工業建設方向思考，因其至今仍受限於海岸雷區、軍事用地、國家公園占地等因素。大橋的興建並非一定是弊多於利，若能藉此開發互補條件，如金酒規劃為觀光酒莊以吸引陸客來此消費，就是可以思考的方向。總歸而言，我認為金門未來的發展還是需要依附於廈門經濟圈體系，才可更加茁壯。

柒、主席結論:

感謝各位專家學者的寶貴意見，研究團隊將以今日會議所提及之議題納入後續研究規劃的重要考量，再次感謝大家的蒞臨參與。

捌、散會:下午 4 時 30 分

附件六 座談會會議紀錄(三)

壹、時間：98年1月12日下午2時

貳、地點：中華經濟研究院322會議室

參、主席：中華經濟研究院研究員 劉大年

肆、出席者：行政院經濟建設委員會、真理大學觀光事業學系羅惠西助理教授、台北榮民總醫院王必勝醫師、金漢妮旅行社連郁卿總經理、金酒實業(股)公司郭慶忠副總經理、國土規畫及不動產中心劉語嫻副研究員、金門旅行商業同業公會楊再平總幹事、中華經濟研究院、鼎漢國際工程顧問公司、第一太平戴維斯(股)公司。

伍、主席致辭：

記錄：林琬雯

新政府上任後對於兩岸關係更加重視，除了現行的小三通方案外，未來更將推動大三通方案的實施。在兩岸關係改善的條件下，新政府亦相當關注金門、馬祖之永續發展，故此次經建會特別委託本研究團隊規劃金馬中長期經濟發展的研究案。為了讓規劃能夠了解民之所需，經建會除了要求應實地考察金馬地方需求外，並特別要求舉辦四場座談會，目的即在於蒐集地方產、官、學界的意見，彙整大家的建議，最後提出務實、具體可行的規劃。感謝各位學者專家今日的蒞臨，請踴躍發言，提出寶貴意見以供研究參考。

陸、議題研討：

◆ 金漢妮旅行社連郁卿總經理：

金、馬若要發展觀光，建議應保留其本土元素與戰地風情(往戰爭博物館方向規劃)，以上兩項是我認為金門最具吸引力的地方，傳統產業亦應思考如何保留並提升層級；其次發展觀光必須交通與住宿相配合，交通動線需妥善規劃，住宿空間應確保足量。

金門適宜發展自由行，供背包客探索玩味，馬祖則能以古厝風情吸引遊客。計畫書中所提之相關議題皆所費不貲，且不能馬上見效，現代化的建設相繼實施後也許將失去金、馬與廈門(城市風情)之對比優勢。總結而言，我認為金、馬觀光需保留原有風味，並做好週邊建設，利用其原本就具有之特色元素突顯優勢。另外建橋後雙方人民自由往來，應有助於金、馬向外推銷。

◆ 金酒實業(股)公司郭慶忠副總經理:

金門高粱之銷售市場目前仍以台灣為最大宗，現階段可調整之方向為多角化與不同產品線之延伸，如化妝品、以發酵工業延伸之食品與保康產品、品牌化後可發展之文化產業...等，以上皆有助於金酒整體營運規模的提升，也使產業發展面向更為豐富。而在現調整階段中，金酒公司亦兼負許多任務，如帶動地方畜牧業(酒糟養牛)與有機農業，產品的品牌化也使更多周邊產業有機會參與其中。過去也曾提案由金酒投資大型觀光酒店，最後仍不了了之，然金門若無比較好之住宿條件，將難以吸引旅客至此留宿並消費，或許如連總經理所言，金、馬之發展維持既有面貌，保存其相對優勢(戰役史蹟、閩南文化)，也不失為一條出路。

金酒在金門與台灣的市場已經達到飽和，長遠之發展策略將大幅度走向大陸。因此就產業面而言，金酒傾向贊同興建大橋通往大陸，無論未來是在金門或大陸造酒，都將使金酒在大陸市場的開拓更深且更廣。若沒有大橋的興建，金酒將有可能直接轉往大陸造酒，以角逐一年一千億人民幣之白酒市場(金酒在大陸銷售量目前佔其白酒市場千分之一，若大橋開通或許可提升至千分之三左右)。以上為放眼長期之策略，至於現階段開發周邊產品之作法既零散且無效率，而就私營企業的角度而言，金酒公司未來在配合開放觀光客參觀等方面上，所做的努力應該是比較少的。

◆ 台北榮民總醫院王必勝醫師:

金門擁有全國最大，經費最多之IDS體制，目前已由榮總承做至第二期，其內容包含每日當天來回之專科門診、急診、

健檢、轉診、放射線報告以及遠距醫療等。目前規劃上希望將慢性醫療交由署立金門醫院執行，重症、急症之病患再交由 IDS 處理。

金門雖為榮總目前規模最大之 IDS 合作案，但其滿意度卻反而最低，往年約 20% 左右，今年提昇至 60%，但仍算低滿意度。由四年執行經驗中發現困難頗多，首先是人力的問題，再來是科別與設備不足的問題，造成專業性不夠之印象，也使當地居民對醫療信心不足。計畫書中提到每年預計增長之醫護人員數量，與我們實際感受到的現況差距頗大，金門本地雖有培養相關醫護人員，但最後留下服務的僅佔少數。解決此問題之方法可針對其待遇(在署立體制之下彈性較少)與環境(離家遠、生活單調)思考改善，加強誘因以留住人才，並使醫護人員在地化(至少常駐 3~5 年)，減少對 IDS 之依賴並增加民眾對醫療之信任。

空間方面的問題，在我認為金門醫療空間是足夠的，目前金門病床佔床率未達七成，並無太大興建醫療大樓之必要。

設備問題方面，每樣設備的購買都須考量其投資報酬率，使用率低是其設備無法精進之主因。MRI 的健檢與養生村是金門醫療可能的發展方向，但必須先建立醫療品質的保障，另外也需結合其他產業才能茁壯。

榮民總醫院到金門設立分院之可能性低，因其無足夠的人力與財力，且金門當地對醫療之需求量也不足支撐一間新醫院的設立。

◆ 國土規畫及不動產中心劉語嫻副研究員:

在三通議題的部份，可分析目前小三通成員之比例，究竟為老闆(重便捷)、員工(重價格)還是旅行團(重觀光多樣性)占較多數，大三通開放後兩地交通將更加便捷，也許會減少經小三通往來之人數，研究團隊可針對此現象提供未來可能的政策建議。

在觀光旅遊的部份，計畫書中提到將金門做為廈門旅遊線的延伸，金門縣政府應會希望研究團隊規劃出一對口單位。

在教育的部份，計畫書中建議金門技術學院改制為大學，然應加強於何類科目的發展及增聘何類師資，將較具吸引陸生來此就讀之誘因，都可多做闡述。

在地方特產的方面，金酒目前雖發展良好，然未來同樣面臨產業面的危機，如高粱價格上漲、銷往大陸之關稅與假酒問題等，應思考其解決方式。

免稅島的部份，其中規劃之免稅商品品項為何?如定義為精品或生活用品?都可加以闡述。

基礎設施部分，金門現有的港埠、機場皆不足應付需求，大三通後也許可解決目前需求問題，然也必須考量大三通後旅遊線的延伸將引進更多的大陸遊客，如此基礎設施不足的問題將持續下去，仍須尋求解決之道。另外，目前金門都市計劃管理不佳，將造成未來街道開發上的不便，也請納入計畫考量。

另外，建議研究團隊可參考韓國濟州島 JDC 產業發展政策之經驗。

◆ 金門旅行商業同業公會楊再平總幹事:

針對醫療問題的部份，當初金門醫院改制為署立醫院時，許多在地醫生在各種考量下不得不離開醫院另闢診所(薪資不足)，造成醫護人員的流失，若能給予其符合之相關待遇，如加薪 50%以上，也許可解決人力上面的問題，同時也能因醫療在地化而增加民眾就醫之信賴感，然其經費來源為何?可否由縣政府或離島基金補貼?都需加以明文制定。醫療要朝向在地化，政府在解決醫療問題的角色上應是責無旁貸的，本島內的緊急醫療網、救護體制以及針對金門人口老年化結構所需之慢性相關疾病之診療，都須政府帶頭做妥善規劃。目前，增進民眾就醫之信賴感為當務之急。

旅遊客源的部份，目前仍不可將大陸視為一自由的國家，因其進出往來仍存有限制性，因此在預期大陸遊客成長數量上變數頗多(如台灣雖開放離島博奕，但大陸政策不一定准許人民參與其中)，不宜太過樂觀。

旅遊資源部份，金門現有旅館都相當老舊，若無設備之更新，將無法吸引更高層級之客源來此觀光。傳統民宿雖別有風情，然其難以形成規模，無法供應大量旅行團之入宿。

旅遊交通的部份，金門觀光之推動受限於機場、航班、港埠等交通設備上的不足。現行小三通的優勢在於省錢與省時，大三通開放後，北線將因台陸航線截彎取直而優勢不再。

旅遊行程的部份，金門向來缺乏吸引遊客之大眾化休閒娛樂設施、參與體驗式活動、夜間旅遊景點...等資源，因而造成多數遊客對金門「好山、好水、好無聊」之遊後感想，此部分需政府帶頭計畫(政府自己未先投資，難以說服外資進入)，投入以旅客需求為導向之相關建設，方能增加旅遊吸引力，同時使民間資金願意跟進投入。而戰爭文化對陸客之吸引力漸不若以往，可思考其他特定性休閒旅遊型態，如賞鳥、海釣、自行車旅遊等，都是另外可行的方向。

旅遊產品部份，金門相關旅遊產品相對於台灣似乎略顯老化，面對台灣和大陸不同的客群屬性，也許可有不同規劃。未來引進大型免稅商店為一正確方向，然傳統特色產業將何去何從，應如何轉型或加以提昇，可加以思考。

政府亦須針對都市計劃進行通盤檢討，土地所面臨之問題(如新舊都市計劃內容相衝突之處，軍事用地等)確定並解決，以免阻礙未來之建設發展。

目前中國大陸國家旅遊局有一「海峽西岸經濟區」產業發展之總體規劃，其中並將金門也列入廈門觀光發展藍圖中，可見兩岸對於金、廈旅觀光行程之包裝有一定共識，可針對此想法建立一制度化之兩地溝通平台，裨益將來雙方在協商仲裁上的需求。也請研究團隊將此資訊列入考量，針對未來如何融合雙方意見，結合兩地力量並共創雙贏加以著墨。另外，大陸簽證制度為來金旅遊一大限制，福建等地若可爭取異地辦證、擴大自由行人數將使金廈結合更為緊密，此部份也須依靠兩岸協商解決。

◆ 真理大學觀光事業學系羅惠西助理教授:

在海峽兩岸大三通後，金門、馬組之觀光發展必須在交通運輸方面再加強，例如機場航班與碼頭船班之增加、硬體設施之改善以及未來金廈大橋之興建，以提升金、馬之競爭力。

研究團隊可針對金、馬地區觀光資源做調查分析，妥善運用金、馬之特色資源加以規劃設計，再透過政府的積極輔導與行銷，可吸引更多觀光客，裨益地方之繁榮。

金、馬發展觀光可以戰地文化與閩南文化來突顯地方特色。此外，戰地史跡與閩南建築的國際行銷可增加離島觀光之知名度與觀光價值。

目前金、馬在觀光定位上須清楚認知其發展目標，將其開發成海岸度假村之休閒娛樂天堂，並將遊憩設施精緻化、提供專業服務，以吸引更多國內外旅客前來旅遊消費。

住宿方面，短期可發展一般民宿及特色民宿，中長期可建置國際觀光飯店及海岸度假村，以增加旅客停留時間、裨益地方收入及經濟效益。

總結而言，金、馬觀光發展須仰賴政府帶頭投資，並明確設立獎勵投資條款，從開始便以達到國際水準、國際行銷為目標，迅速建立口碑，增加旅客回訪率，以利長久發展。

柒、主席結論:

感謝各位專家學者的寶貴意見，研究團隊將以今日會議所提及之議題納入後續研究規劃的重要考量，再次感謝大家的蒞臨參與。

捌、散會:下午 4 時 30 分

附件七 出國考察報告(一)

出國人員	黃崇哲、蔡志良、曾資文
出國地區	福建省廈門市與福州市
出國期間	2008年10月09日至10月10日
內容摘要	<p style="text-align: center;">針對經建會所委託的研究計畫「金馬中長期經濟發展規劃」，進行相關出國考察。本次之其考察目的為：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 台商對金馬地區投資意願調查討論 ● 兩岸交流未來之發展 ● 未來大三通之影響討論 ● 大陸沿岸產業政策討論與研究 ● 金馬小三通交通實地考察 ● 馬祖地區實地考察
國外地區 聯絡單位 及聯絡人	廈門大學
建議事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 未來如何有效吸引企業進駐金馬地區非常重要。 ● 金門基礎建設必須加強改善。 ● 金門不能只做作為中轉站，要加強吸引人停留之誘因 ● 馬祖如果要發展觀光吸引福州地區旅客，在客船搭乘的品質方面應加強改善，讓旅客能有更舒適的搭乘經驗。

考察心得：

中國大陸對於台商而言，近年已漸漸減少了投資優惠的誘因，如勞動條例與環境保護等條例也在中國大陸陸續實施；到大陸投資的台商多以中小企業為主，在資金與產品的附加價值不高的情形之下，可以預見的是中小型的台商，將會持續的將生產基地移至東南亞等地區作為生產基地，這是在日本、台灣都發生過的產業外移的現象，但是值得注意的是，中國大陸在地的企業在近幾年急速成長，在台商與外資的中小企業外移的同時，這些生產較低附加價值產品的產業將會填補台資與外資的產業鏈，也可以解釋中國政府逐步減少對於台商與外資企業優惠政策的原因之一。

未來兩岸經貿應會朝向更緊密的方向發展，近年來台灣對大陸的貿易順差逐年擴大，在未來三通直航與各項產業投資大陸地區鬆綁之下，中國是否會對台灣產業產生更強的磁吸效應，值得政府對於簽署兩岸相關協定前審慎思量。

對於金馬地區在目前依舊是擔任著小三通樞紐的角色，但對於小三通的客源尚未有吸引在當地觀光消費的誘因，主要也是金馬地區常年擔任我國的軍事前線，限制了當地的發展，但從國軍主力部隊撤出金馬地區開始，當地本以軍人消費維生的服務業也未見轉型，金馬地區多為中小型零售業，商業設施內的硬體設施依舊停留在早期的面貌，加上離島地區的人口外流情形未見停止，導致小三通旅客不願意駐足於在金馬地區觀光。政府開放離島地區提供中國大陸觀光客可以辦理落地簽證，但在目前尚未見到任何成效，除了離島機場本身的運量有限制之外，服務業等也未見較大型的連鎖店願意進駐，

與廈門大學討論大陸地區產業政策。目前大陸沿海經濟政策相當積極，再延伸大陸過去幾年快速發展的經貿實力，近年來對於區域整合發展相當注重。金門地區若能善用及特殊區位優勢，發展與廈門成為互補的區域，可以共同為金廈生活圈奠定良好的發展基礎。台商在廈門福州地區發展相當多年，其產業種類相當多，上下游關聯性也相當完整，不過比起大陸其他特殊產業專區(電子業)，廈門福州地區的台商大多為中小企業型，雖然面臨景氣衝擊時較難像大型企業般有雄厚的財務實力與銀行體系的支援來因應，但是相對的，由於有較彈性的經營方式，比較可以針對環境的變局來做調整與應變。台商在今年面臨勞動合同法的衝擊，企業經營成本大幅提高，但是未來大陸將有更多的政策規範，將會使台商企業經營的成本再次提高，因此台商將面臨更為嚴峻的考驗，如果金門馬祖地區能夠提供給企業不錯的環境，企業也願意多加考慮。

廈門島發展相當發達，在食衣住行方面已經發展的相當完整，房地產的價格也不低，代表整體經濟發展相當興盛，金門地區與廈門緊臨，可以發展更為精緻與特色之觀光業，吸引廈門鄰近區域的觀光客。金門到廈門的船運航行平穩，時程距離也短，旅客乘坐的感受還不錯，因此小三通船運的旅客年年增加，今年擴大小三通將帶動更大的船運量。但是搭乘馬尾到馬祖的客船，時程距離較遠，風浪相當大，乘客搭乘的感受相當不舒服，比起金廈之間的船運搭乘經驗要差很多。

馬祖南北竿島的旅遊可以包搭計程車或是租用摩托車，島嶼上地形高低起伏，極具特色。島上許多具有戰地光景的特色，其中以北海坑道最知名。馬祖其他離島如東引等，極具賞鳥的觀光價值，唯獨船班較少，如果要安排完整的馬祖地區觀光行程，天數必須增加。除了因應觀光客所衍生的服務業之外，馬祖地區較少其他產業發展，近年來隨著駐軍數量日減，馬祖產業發展需要加以思考與規劃。當地居民認為，即使未來兩岸直航，對於馬祖衝擊有限，因為馬祖原本面積就不大，每年能承受的旅客數量原本有限，未來應朝精緻深度的高端旅遊方式加以發展，例如近年來國際相當盛行的心靈深度旅遊、靈修等特殊旅遊市場，就是馬祖可以發揮的潛力市場。

附件八 出國考察報告(二)

出國人員	顧瑩華、史惠慈、楊書菲、吳純蓉、王淑美
出國地區	福建省廈門市
出國期間	2008年10月16日至18日(顧瑩華、史惠慈、楊書菲、吳純蓉) 2008年10月16日至19日(王淑美)
內容摘要	<p>此次實地利用金門小三通方式走訪廈門，考察廈門當地如何看待擴大小三通與全面大三通對金門的影響及兩岸連結的規劃與想法，以瞭解究竟擴大小三通後能否發揮推動金門經濟及產業發展的動力，以及金門與廈門在相關產業上合作的可行性。擴大小三通推動至今幾個月來，到中國大陸中轉的客源對於金門的經濟發展並沒有發揮太大的效益，根據訪問得知，金門擁有獨特的戰地景觀及閩南傳統文化，倘若將金門相關基礎設施規劃完整、景點的包裝以及景點與景點間的串聯加強，則金門經濟及產業的發展仍有發展的前景，也期望以金馬作為兩岸互信合作的試點區域，共創兩岸雙贏的模式。</p>
國外地區 聯絡單位 及聯絡人	廈門市台商投資企業協會庫燕紅副主任
建議事項	<ol style="list-style-type: none"> 1. 維護金門獨特的戰地景觀及文化資產：金門處處可見因戰事需要所建構的地下防禦坑道與地下建築等戰地景觀及長期封閉下的神秘面紗與獨特鳥類資源等自然生態都是金門吸引過境觀光客的有利條件。 2. 建設金門基礎設施：金門基礎設施不足，舉凡交通（航空易因濃霧導致班次不定、機位常一票難求、海運碼頭太小）、住（金門沒有稍具規模的飯店）以及娛樂（景點沒有包裝、景點與景點之間沒有一個完整的規劃、欠缺專業的導遊）等皆無配套誘因措施留下觀光客以及過境台商。 3. 簡化簽證手續：大陸人民觀光金門簽證手續繁瑣、費時，台灣政府應爭取大陸人民到金門手續簡便，相信能為金門觀光和經濟發展帶來動力。

考察心得：

此次考察發現，利用金門小三通到廈門再轉往中國大陸其它城市的路程，費用及時間上都相對目前兩岸航線往來經濟，既使直航票價在目前亦較小三通為高，同時小三通對南台灣而言具有國內交通的便利性(現階段)，唯一缺點是行李不能直掛，必須隨著海陸聯運上下多次。僅就交通旅費考量下，走小三通至中國大陸其它城市仍具有一定的市場競爭力。未來台灣與大陸全面大三通後，金廈受訪人士普遍表示小三通仍有其發展利基。金門是台灣地區的窗口、廈門口岸的延伸地，廈門有多元交通優勢，空運、海運、海空聯運具足。就現有的情況觀察，未來即使全面大三通，金門小三通對中南部台商還是很有吸引力，金門有便捷性及價格優勢，且未來航運成本尚可望進一步下降。據廈門受訪人士表示，只要未來兩岸每日航班未達 88 班，金門都還是具有競爭優勢。

然而金廈小三通除了行李托運的不便外，兩岸接泊碼頭也形成極大的對比。負責離島兩岸通航客船往返角色的水頭碼頭，目前可提供每年 48 萬人次客運量，但 2007 年小三通入出境旅客已超過 70 萬人次，2008 年 6 月擴大小三通後，旅客人次更是倍增，由日均 2,100 人，增加到日均 3,400 人，增加幅度達 62%，使原本空間不足之水頭碼頭通關中心，更顯得擁擠。且由於客流量增加，造成旅客大廳秩序混亂，服務品質低落，相對也使旅客不滿。反觀小三通廈門港靠泊碼頭--東渡客運碼頭，碼頭及客運大樓佔地面積約為九萬平方公尺，按一級國際客運站標準設計，寬敞明亮，年吞吐可達 150 萬人次，高峰集中旅客通關到達量 3,000 人。兩岸小三通入出境碼頭形成強烈對比，對台灣國際形象造成嚴重的傷害。現階段，大陸開放 13 省份可經金馬小三通赴台，金門碼頭是台灣人迎接陸客或國際旅客的第一道門面，應跳脫過去島國小格局的框架，儘速檢討金門的需求與可能承載量，重新規劃設計，提供更人性化、更便捷的服務。

有關金門成為兩岸貨品轉運中心，廈門市貿發局楊處長由目前金廈貨品進出現況分析，目前台灣出口至廈門每年約 25 億人民幣，主要是設備及原材料為主，而廈門出口至台灣僅約 5 億人民幣。目前小三通的貨運卻是呈現金門進口多出口少的現象，金門自廈門進口的貨品主要包括供當地生活與建設所需的原物料及農特產品等；尤其是具有時效性的貨品如生鮮食品、台灣水果及台商所需之小包零組件，走小三通的方式是很方便又省時的，約 1 天就可到達，正常海運則要約 4 天的時間。但未來大三通後，金門受限於碼頭規模，貨物運輸中轉的功能將逐漸消失。然而由此觀之金門成為兩岸貨品轉運中心並無發展的必要性與前瞻性。

再者，小三通對金門的經濟效益貢獻不多。金門自戰地政務解除到目前所產生的停滯性經濟蕭條，撤軍後金門經濟產業無法轉型。金門過去靠

小三通與大陸連結，原本寄望小三通用帶動金門經濟發展，但小三通自 2001 年推動七年多來，中轉的客源對於金門的經濟發展並沒有發揮太大的效益。2008 年 10 月推動擴大小三通後，民眾都可經由金門進出兩岸，預計為金門帶來人潮。然而同時也擔心民眾僅將金門視為台灣與中國大陸之間中轉的角色，民眾只是過境，並未為金門帶來商機。

金門必需加強本身的磁吸能力，吸引觀光客停留，才能有助於金門經濟的發展。金門有上天賦予的生態資源及戰地景觀為利器，但基礎建設不足，舉凡交通（航空易因濃霧導致班次不定、機位常一票難求、海運碼頭太小）、住（金門沒有稍具規模的飯店）以及娛樂（景點沒有包裝、景點與景點之間沒有一個完整的規劃、欠缺專業的導遊）等皆無配套誘因措施留下觀光客以及過境台商，基礎建設完成才能做中長期的規劃。

根據研究團隊實際考察得知，金門護衛了台灣的安全四十餘年，為彌補金門受限於戰地軍管戒嚴的付出，台灣政府給予金門人相當多的福利，但也因此造成金門人，尤其是久待公務體系的金門人安於現狀、不願積極改變建設金門。除此之外，金門地方選舉以宗親情結為特色，政治問題相當複雜以及財政部經管之金門國有土地除少數係依法徵收取得外，多數因往年戰亂頻繁、金門鄉親遠避它鄉，未能依法完成法定登記手續，財政部因此無法取回土地所有權，土地問題同樣也是相當複雜。以上諸多問題若不立即改善、解決，金門的發展格局將受到嚴重侷限。

至於自從大陸開放福建省居民赴金門旅遊後，大陸遊金的旅客並不多，而開放陸客來台觀光後，旅客人數也不盡理想等問題，廈門市旅遊局蘇主任認為主要的影響因素有二，1)是推出陸客赴台旅遊的時間點也接近冬天，屬旅遊淡季，因此會影響遊台人數。2)目前赴台旅遊限定團進團出，時間上很難安排。廈門市旅遊局蘇主任建議未來可考慮開放自助行的方式，一日遊或二日遊的自助行程會較有吸引力。事實上，以目前金門夜間景點或夜間活動安排，亦明顯不足以留住旅客過夜，進而影響在地消費，對金門的經濟發展貢獻有限。此由小三通班人次，早上由廈門往金門旅客多，晚上由金門往廈門的旅客多即可明瞭。不過大陸遊客人數的不盡理想，並不僅止於上述原因，中國官方的刻意增加行政障礙，也是影響的重要因素。此意味開放的結果並非單僅止於一相情願，尚須顧及中國的考量。

綜上分析，可知擴大小三通後勢必增加兩岸經由金門往返的旅客，但能否發揮推動金門經濟及產業發展關鍵，以及未來的持續效力，則在於金門本身的吸引力。如何將經由金門往返的旅客吸引至順道留在金門觀光，利用觀光帶動金門經濟及其它產業發展。金門縣政府相關單位應好好維護這上天賦予的生態資源及戰地景觀，積極整合金門相關產業的聯盟發展，真正發揮整合相關資源、立足金門、走向中國大陸市場。

考察行程表

日期	時間	活 動
10月16日 (星期四)	17:30	金門—廈門船班
10月17日 (星期五)	08:30 12:00	至廈門台商會館 12樓市台商協會會議室拜會廈門市台商協會、廈門市旅遊局、廈門市貿發局
	15:00 18:00	至廈門團結大廈5樓市台辦503室會議室拜會廈門市台辦、廈門市經發局、廈門市發改委、廈門市規劃局
	18:30	晚宴 陪賓：廈門市人民政府台灣事務辦公室經濟處張保衛處長、廈門港口管理處林明堅副處長等
10月18日 (星期六)	08:30	自翔鷺酒店出發到鼓浪嶼考察觀光景點
	12:00	午餐 陪賓：廈門市人民政府台灣事務辦公室經濟處張保衛處長等
	16:30	廈門—金門船班
	18:30	金門—台北立榮班機

附件九 出國考察報告(三)

出國人員	馬毓駿、陳湘菱
出國地區	福建省廈門市
出國期間	2008年10月31日至11月3日
內容摘要	<p>兩岸在經濟貿易層面的交流非常頻繁，但教育上的互動卻極為缺乏，大陸當局雖早已開放台灣學子赴大陸各級學校就學，但台灣卻未有相關的應對措施，主要仍受限於政治上的因素與交通的問題。在政局更迭後，目前台灣當局積極規劃開放大陸學子來台就學，但台灣對此一政策普遍存在陌生感與恐懼感。而金門相距廈門僅不到10公里，兩門間的往來早已行之有年，除地理位置的因素外，兩地的地方語言與生活習慣亦極為相近，同時福建亦存在高等教育供給不足的問題。在此條件下，以金門作為一個開放陸生來台就讀的評估據點是一個很好的構想，在解決金廈兩地的交通問題後，將可吸引福建當地學生至金門就學，並能獨立開發成一大學城的型態，而帶動當地教育的相關產業。</p>
國外地區 聯絡單位 及聯絡人	廈門市台灣學會副會長 陳守舉 先生 廈門市台灣學會接待人員 林光輝 先生
建議事項	<ol style="list-style-type: none"> 1. 加強金門技術學院的硬體設備：金門技術學院在校舍方面仍欠缺完善，目前校舍能容納的學生數約3000人，數量上明顯不足。未來在預計擴大招生的情況下，必需先將校舍數量提高到足以讓所有學生均能入住的數量，以滿足外來學生在住方面的需求。 2. 加強金門技術學院的師資：由於目前金門技術學院學生人數未達一定標準，教育部能分配給學校的教師名額有限，故在教師的數量上略顯不足。在師資方面，目前具有博士學歷的老師約60%左右，雖然比例上優於廈門大學(47%左右)，但仍需提升至一定的水準。未來擴大招生後，對於教師的質與量上均需提升，提高招生的吸引力。 3. 明訂招生規則與加強宣導：目前在金門就讀的台商子女約200人，歷年數量上有提升，但提升速度不如預期，其中包含許多因素，最為重要的影響因素為宣導不足，且招生對象與考試規定均不明確，讓許多台商家長心存觀望，也讓學生至金門的就讀意願降低。

考察心得：

此次至金門及廈門實地考察，親自造訪金門技術學院及廈門大學，以了解兩校的教學生態及學習環境，並與相關人員進行面談，獲得相當寶貴的資訊與建議。

我們考查發現，根據統計資料顯示，金門縣在九十六學年度共招收了127名台商子女學生，其中12名就讀於金門技術學院。金門縣自2002年開始招收台商子女以來，至今已有7年之多，目前約有200多位台商子女於金門各級學校就讀，但就讀人數並未達到預期目標，其原因來自於台商家長對於子女的人生規劃，導致決定其子女於大陸當地念書亦或至金門接受台灣教育的打算，但更為主要的因素來自於家長對招生訊息不充分了解與交通因素之考量，導致對大陸台商子女招生的成果不如預期。

金門縣目前有46間學校，其中國中小以下43間、高中職2間、高等學院1間，而成立2003年的金門技術學院是金門唯一的高等院校。金門技術學院目前(九十七學年度)學生人數約2300人，在校地(50餘公頃)的規畫上，未來學生數可容納達7000人，教育部為促使金門技術學院能提升成為一個具規模的大學城，亦將其改為由高教司來管理，以期望金門技術學院能盡速提高其學習環境與教學品質，以吸引更多學子赴金門就讀。

目前，金門技術學院在硬體設備上仍顯不足，尤其在校舍方面，現階段只能容納2000人左右。對外出求學的學子來說，住宿是一大考量因素之一，家長也會在考量其子女的安全之下，決定是否就讀。根據金門技術學院李校長表述，他們也將學生住宿問題列為重點項目，故今年底將預計增建工學院大樓，此大樓可增加3000-4000個住宿名額，以滿足未來擴大招生後，所有學生均能住宿的需求。而在所有建設的經費上，金門縣政府將全力配合，提供金門技術學院無息貸款的優惠措施，讓金門技術學院在成立大學城的目標下，不受經費限制的順利發展。故在硬體設備上，目前雖不足，但在未來擴展建設上沒有太大問題。

在學制方面，金門技術學院目前分為四種學制，分別為日間部四技、日間部研究所碩士班、進修部二技與進修部四技；系所分為三大學群，分別為人文社會學群、管理學群、工程學群。另外，為滿足市場上對在職專班的需求，目前有多間學校在金門設立分部，例如：高雄大學已在金門設立高階經營管理(EMBA)碩士學分班，開課課程有：亞太經貿專題、生產管理、資訊管理等科目，以結合經濟、財務與管理多重訓練，拓展跨領域的研究，培養具經濟分析能力及國際企業管理才能之高階經理人。除了高雄大學之外，永達技術學院也已經在金門設立大學學分班、銘傳大學今年也在金門成立分部，預計將在觀光、社會科學等學科上開班授課。道江管理學院也在評估在金門設立分部的打算。

金門技術學院在未來擴大招生的規劃上，將針對大陸地區的台商子女及陸生(尤其福建地區)的招收來擴大其學生數。而現階段福建約僅有60%的學生可就讀高等學院(目前福建省普通高等學校有67間)，顯示福建省的高校仍供不應求，加上整個福建地區最好的學校僅有廈門大學一間，其為

中國大陸教育部直屬的綜合性大學，國家「985 工程」及「211 工程」重點建設的高水平研究型大學，目前學生人數(不含嘉庚學院)約 35000 人，其中港澳台生約 2000 人。要進入廈門大學的分數門檻相當高，許多學子無法進入廈門大學就讀，便赴於其他本二及本三的學校就讀，其學校的教學品質與環境均不如廈門大學優。

由於福建地區僅有 60% 的學生可進入高校就讀，尚有 40% 的學生為能順利進入學校就讀，倘若金門技術學院開放擴大招收陸生學子赴金門就讀的話，必有其需求市場，但執行此計畫之前提必須將學生住宿、教師品質、兩岸交通等相關問題解決後，陸生及台商子女便有誘因赴金門就讀。在在職專班部分，亦有其需求市場，由於目前廈門大學與高雄大學在金門均有針對台商招收 EMBA 專班，顯示擴大招收 EMBA 有其需求存在。

兩岸在經濟貿易層面的交流非常頻繁，但教育上的互動卻極為缺乏，大陸當局雖早已開放台灣學子赴大陸各級學校就學，但台灣卻未有相關的應對措施，主要仍受限於政治上的因素與交通的問題。在政局更迭後，目前台灣當局積極規劃開放大陸學子來台就學，但台灣對此一政策普遍存在陌生感與恐懼感。而金門相距廈門僅不到 10 公里，兩門間的往來早已行之有年，除地理位置的因素外，兩地的地方語言與生活習慣亦極為相近，同時福建亦存在高等教育供給不足的問題。在此條件下，以金門作為一個開放陸生來台就讀的評估據點是一個很好的構想，在解決金廈兩地的交通問題後，將可吸引福建當地學生至金門就學，並能獨立開發成一大學城的型態，而帶動當地教育的相關產業。

考察行程表

DAY 1 (10/31, 五)		
時間	行程	備註
7:00	班機起飛 (台北 > 金門)	立榮 883, 0755 抵達金門
9:00-10:30	訪問金門技術學院校長 李校長 金振	連絡方式：082-313307 李小姐
午餐		
1330-1430	金門教育局長 李局長 再杭	聯絡方式： 082-325630(-1)
1630	搭小三通船班 (金門 > 廈門(東渡))	新集美 船號 接送人員 林先生 13859917460
晚餐		
入住	翔鷺國際大酒店	電話：86-592-263888 住址：廈門湖裡區長浩路 18 號
DAY 2 (11/1, 六)		
1030	廈門大學 嘉庚學院 參訪	
午餐		
1430	泉州 台閩博物館	
晚餐 (好清香)		
DAY 2 (11/2, 日)		
10:30-11:30	廈門大學 台灣研究所 李非 副主任	
11:30-12:10	與廈大學生面談	
午餐		
鼓浪嶼		
晚餐		
DAY 4 (11/3, 一)		
9:45	廈門大學管理學院 EMBA 中心徐曉 主任助理	
午餐 (葡錦江)		
14:30	搭小三通船班 (廈門 > 金門)	五輪 1430 船班
17:05	班機起飛 (金門 > 台北)	復興 GE240

附件十 出國考察報告(四)

出國人員	吳秀玲、王世豪
出國地區	福建省廈門市
出國期間	2008年11月04日至11月06日
內容摘要	<p>此次實地利用金門小三通方式走訪廈門，考察金門、廈門醫療產業發展。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 因目前醫療服務品質不佳(包括軟體及硬體)，加上人口老化問題，故金門醫療產業之發展的優先目標是提供可滿足金門當地人民需求的醫療服務，使其現有之當地人民可享有一定品質程度以上之醫療資源。 2. 由於增設醫療資源(包括軟體及硬體)都需支付相當之金錢成本，因此如何讓醫療資源的利用能發揮最高效益是一重點。由於金門人口少，所以擴大使用醫療資源之規模，可以增加醫療資源利用效益，支撐醫療機構之永續發展。擴大使用醫療資源之規模的首要可能性是將在福建之台商納入服務範圍。 3. 進一步擴大使用醫療資源之規模，也必須考量中國旅客來台就醫之可能高低，或創造結合旅遊及醫療服務的產品，訪查中國旅客來台就醫之可能，研究如何創造結合旅遊及醫療服務的產品及其吸引力。 4. 整體上比起來，金門地區的醫療水準是比廈門要來得低，主因是廈門長庚醫院的設立無論是在設備上或是規模上，至少在腦部手術、心導管手術等高階技術上都仍優於金門地區的醫院，也由於廈門地區當地人次多，兩百多萬的病症在比例上也遠超過金門地區，因此在醫療技術上，廈門地區整體上是優於金門地區。但在服務品質上，金門地區的醫療服務品質仍優於廈門地區，特別是在軟體的部份仍可給予台商與陸客良好的感覺。
國外地區 聯絡單位 及聯絡人	廈門長庚醫院陳美玉處長 翔鷺健檢中心劉素嬌董事長 台商協會鄭會長
建議事項	<ol style="list-style-type: none"> 1. 在醫療人力不足方面，相當需要更多的醫師來當地執業，積極地培育公衛生以協助金門地區醫療人員的不足。 2. 建議希望將金門保送至台灣接受醫學教育訓練完的醫師強制性地送回金門做一定的醫療服務，其次是對保送型醫療醫師做一定的科目規範。 3. 儘快新醫療大樓的興建計畫，提高金門地區對當地硬體設備的滿意度。

考察心得：

一、金門人目前醫療資源的使用情形及習慣?(如上醫院、診所看病比例)

醫院醫療資源

健保局每年投入地區醫療給付益提(IDS)計畫經費新台幣 2,695 萬 1,400 元，金門縣挹注 2,577 萬 5,605 千萬元，合計每年計畫所需費用新台幣 5,272 萬 7,005 元，由榮總統籌規劃補地區不足之科別，該計畫每月提供署立金門醫院九十三急診診次及六名專科駐院服務等。

私人診所開業補助

自 94 年度衛生署實施補助離島診所開業補助款政策，其上限為 50 萬元，由各診所於開業之始提報申請，經委員評估核定經費補助額度。

上醫院、診所看病比例

96 年醫院看診人次 204,918、診所 540,306(17 家診所、3 家衛生所)。97 年 1-9 月份醫院 158,923 人次、診所 406,735 人次(17 家診所、3 家衛生所)。

二、醫療源不足之處主要為何?(人力、設備)

人力不足的原因?

離島地區因特殊的地理環境和文化背景，長期以來，無論是生活條件或是各項資源，相較於一般平地地區皆呈現相對的不足與缺乏，其中醫事人力的缺乏與不足一直是離島地區醫療資源短缺最主要的影響因素，而醫療資源之不足其中又以醫師人力和專科醫療服務之不足為主要的對象和需求，這也是離島居民在衛生政策和醫療需求上重要的議題。

怎樣之措施才能徹底解決。

(一)短期以解決目前急需醫療需求為目標，透過改善和強化現有IDS計畫之醫師人力補充，並結合緊急空中轉診資源，來達成短期專科醫師之不足現象。

(二)長期目標則透過衛生署地區養成計畫，逐年增加在地的醫師人力，加強醫療的可近性和達成醫療在地化的目標。

1、63至75年度金門縣培育之公費生共計27人;醫師25人、牙醫師2人，並依合約規定服務的計22人，其中留鄉服務為19人(6人自行開業，分別為婦產科、小兒科、家醫科、牙科、內科)、在台2人、退休1人(牙醫師)，未依規定服務的5人(違約4人、因病解約1人)。

2、87至90年金門縣培育之公費生共計22人;醫師11人(受訓7人、服役3人、1人死亡)、牙醫師3人(受訓1人)、檢驗師2人、放射師1人、藥劑師4人(受訓1人、服務期滿1人)、物理治療師1人於10月服務期滿。

3、91年起委由行政院衛生署培育之公費生共計38人，畢業後依規定接受訓

練及返鄉服務的各1人，均為藥學系，其於公費生仍在就學，共計36人，其中醫學系31人，牙醫學系3人，藥學系2人。

三、與廈門地區的醫療水準比較，優勢及劣勢為何？目前與廈門醫療資源間的互動情形為何？(兩岸空中緊急醫療轉診機制之主要障礙為何？)

衛生醫療長久以來一直是金門縣發展的阻力，由於住處偏遠離島，醫事人力招募不易，及醫療硬體設施與儀器設備簡陋欠缺，地區目前醫療院所：醫院一家、五家衛生所及27家診所(包含家中醫診所3家、牙醫診所10家、復健診所1家)、居家護理5所。

總病床數：總病床數288床(急性一般病床158床、急性精神病床22床、慢性精神病床35床、慢性一般病床19床、特殊病床54床)。

醫師人力：醫師52人、牙醫師18人、中醫師3人。

兩岸空中緊急醫療轉診機制之主要障礙在兩岸政策尚未開

四、衛生署規劃署立金門醫院擴建之相關資料

金門綜合醫療大樓所需總經費經衛生署評估，其總經費共計新台幣12億940萬7760元，衛生署甚列於新世代健康領航計畫之內，並於98年度之預算編列1000萬元先期費用，其餘經費將逐年編列公務預算支應，本案各主要之項目經費如下：

(一)新建大樓工程經費新台幣9億8022萬9510元。

(二)新建大樓醫療儀器設備經費：新台幣2億元。

(三)舊門診大樓改建為行政大樓工程經費：新台幣2917萬8250元。

本擴建案總病床數375床，增設急性一般病床88床、急性精神病床13床、慢性精神病床40床計畫。

五、台商在金門就診人數之情況如何？

無是項具體數據。

六、金門若要發展休閒養生、健康照顧產業的話有何看法？

金門縣住處離島，地理環境優美，其好山好水因受戰地政務特殊政治因素影響而無工業污染問題，雖現有醫療設施與醫師(事)人力無法具備醫療旅遊產業的競爭利基，但規劃與整體金門觀光產業發展結合，將可有效利用自然景觀條件之古戰場特色，作觀光旅遊保健體檢產業發展。

推動保健旅遊計畫，初步以「觀光為主，保健為輔」為發展方針，先以保健旅遊推動是項產業，俟金門縣醫療硬體及軟體設施水到渠成後，再規劃醫療觀光產業。

七、金門希望發展觀光業，對於發展醫療觀光之可能性看法如何？

發展觀光旅遊保健產業，是項硬體設施與軟體架構等同重要，唯有中央政府落實金門縣醫療硬體「綜合醫療大樓」興建完成，方可逐步規劃「保健」、「醫療」與觀光事業並駕齊驅，讓金門成為具有濃厚古戰場文化氣息的保健醫療新天地。

八、對於吸引台商及陸客來金診療是否有具體想法？

醫療問題除人力外，硬體建構與儀器之汰舊換新，更是刻不容緩，目前金門縣僅有一家醫院，一院二院區肩負地區醫療重任。為達成維護地區軍民的健康與生命福祉之理想，積極建請行政院衛生署逐年編列預算規劃籌建一達到「區域級」功能之「綜合醫療大樓」。

九、對於金門醫療產業中長期發展之看法?(可能方向為何)?

金門縣醫療軟硬體設施及醫師人力的缺乏與不足是整體醫療無法達到居民滿足的最大因素，以金門縣地理環境的優美與無污染的清靜條件，應是休閒渡假與保健養老的天堂，更是未來兩岸台胞健保服務及保健(體檢)的最佳選擇，唯獨醫療資源缺乏使其困頓與步;現階段應循序漸進先行規劃保健(體檢)，再逐步配合硬體完成與軟體陸續養成返鄉服務而拓展至醫療觀光產業，期望中央正視問題，落實照顧偏遠離島，本年度「綜合醫療大樓」可以順利通過興建計畫書定案。現階段已先行商請台北榮總醫院作全盤評估與規劃。

十、中央須在那些配套措施方面加強來協助金門發展醫療產業？

(一)隨著兩岸往來日益頻繁之際，金門縣未來醫療環境將是兩岸醫療合作的結合。唯目前僅有一家署立金門醫院，其現有硬體設備 288 床無法有效解決開放兩岸醫療互助之需求，倘「綜合醫療大樓」案能於 98 年如期定案興建，101 年竣工段用，將有助兩岸醫療產業合作之落實。

(二)金門縣第一階段建置「建檢中心」，請協助商請台北榮總醫院進行評估規劃中，相關經費需求請中央給予實質補助，以落實解決困境之德政。

(三)第二階段開放兩岸緊急醫療互助之機制，建構轉診單一窗口。

(四)第三階段預計於 101 年於水到 C 成之後，正式進入發展觀光醫療產業。

考察行程表

日期	時間	活動
11月03日 (星期一)	7:00	臺北-金門、金門縣衛生局、金門縣醫師公會、署立金門醫院
11月04日 (星期二)	9:00	署立金門醫院、搭船至廈門、翔鷺健檢中心
11月05日 (星期三)	9:00	廈門長庚醫院、台商協會
11月06日 (星期四)	9:00	台商訪談

附件十一 出國考察報告(五)

出國人員	劉大年、傅清萍
出國地區	福建省廈門市
出國期間	2008年11月4日至5日(劉大年) 2008年11月4日至6日(傅清萍)
內容摘要	<p>此次考察主要是針對發展金門觀光產業的議題，由於金廈旅遊圈的連結，金門遊客有相當比例來自大陸，因此分析廈門當地客源自然不容忽視。訪談要點包括赴廈門旅遊之旅客特性、金廈大橋興建與否對金廈門觀光的影響、金廈旅遊合作的可行性、兩地落地簽證問題等。根據訪談，在廈門當地的「海上看金門」遊船相當具有吸引力，因此未來兩岸若能將船班增加及船費下降，加上金門當地改善住宿品質、豐富旅遊行程的多元化(軍事文化、閩南文化、海岸活動)，將大陸旅客至廈門旅遊的行程延伸至金門，因此金廈旅遊合作的緊密性將增加。同時善加利用金廈之差異化，將金門營造成為一個具國際級的觀光休閒島嶼，以創造金門獨特優勢，必能吸引包括大陸旅客、國際觀光客以及台灣旅客前往金門旅遊。</p>
國外地區 聯絡單位 及聯絡人	廈門市旅遊局蘇衛軍副主任
建議事項	<ol style="list-style-type: none"> 1. 豐富金門的旅遊行程：中期發展策略將加強以軍事文化與閩南文化為主，長期則以海岸活動的建設為主，將金門營造成為一個具國際級的觀光休閒島嶼。 2. 金門基礎設施應儘速改善：目前金門飯店所提供的房間數量都不足，且硬體設備已顯老舊；水頭碼頭容量不足非常明顯，這些均是當務之急。 3. 金廈大橋興建宜再評估：金廈大橋的興建將造成金門的神秘感迅速流失，長期來看，若金門沒有發展自己的獨特性，實則對金門並不利，建議須慎重考量與評估。 4. 落地簽證的落實：未來若大陸中央方面可放寬簽證手續，我方則應將落地簽證的手續落實，以增加其入境簡便性。

考察心得：

此次考察主要是針對發展金門觀光產業的議題，由於金廈旅遊圈的連結，金門遊客也有相當比例來自大陸，因此分析廈門當地客源自然不容忽視。至於訪談要點包括：赴廈門旅遊之旅客特性、金廈大橋興建與否對金廈門觀光的影響、金廈旅遊合作的可行性、兩地落地簽證問題等。

1.赴廈旅客特性：

根據大陸福建省廈門市旅遊局的統計顯示，2008年1~9月廈門市共接待國內外旅遊者1,536.5萬人次，比去年同期成長2.78%。其中，海外旅遊者90.04萬人次，成長7.24%，海外旅遊者在廈門過夜數為60.68萬人次，下降0.64%，一日遊海外旅遊者29.36萬人次，成長28.27%。國內旅遊者1446.46萬人次，成長2.52%。國內旅遊者在廈門過夜數為756.7萬人次，成長2.45%。來廈門一日遊國內旅遊者689.76萬人次，成長2.59%。其中，乘客中的一日遊人數339.14萬人次，成長2.59%；常駐居民轄區內的一日遊人數350.61萬人次，成長2.59%。目前至廈門旅遊之客源主要是以商務為主，今年第一季廈門市共舉辦各類會展活動473場、展覽面積14.9萬平方米。其次是旅遊，其中「海上看金門」遊船行程，第一季共接待遊客18.3萬人次，較去年同期成長5%。在9月29日至10月5日的「十一」黃金週期間，海上看金門項目累計接待5.1萬人次，比去年同期成長9%。由此可看出，若能將至廈門旅遊的行程延伸至金門，則必能帶來大量觀光人潮，當然前提是在將金門打造成與廈門不同的風貌，以突顯出金門的特色上。

2.金廈大橋興建與否對金廈門觀光的影響：

金廈大橋的興建對於金、廈兩地經濟之互動與互補是有其效益的。檢視現今金門觀光之吸引力，一為其對大陸內地居民而言極具神秘感；二為將其打造為度假天堂之願景。但金廈大橋的興建將抑止神秘感，使以上兩點受到影響，建議我方須慎重調查、考量與評估。

3.金廈旅遊合作的可行性

目前廈門市正積極推動兩岸旅遊交流互動，第一季進出金廈航線旅客數量16萬人次，成為兩岸旅遊、經貿、文化交流合作的黃金通道。「十一」黃金週期間，金廈航線累計往返旅客量達1.94萬人次，比去年同期成長91%，可預見的是兩岸經貿關係正常化下，未來金廈旅遊合作的可行性將大幅提高，如飯店、旅行社等業界間互動性的考察與交流機會將增加，期待能有更多其他面向的交流。

整體來看，目前因無法享受同等價位的待遇，所以廈門旅客普遍認為

旅遊價位相對較高。不過未來兩岸若能將船班增加及船費下降，加上金門當地改善住宿品質、豐富旅遊行程的多元化（軍事文化、閩南文化、海岸活動），金門仍然是相當吸引大陸居民前往旅遊的地區，因此金廈旅遊合作的緊密性可望增加。

4.落地簽證問題

大陸廈門市旅遊局一直有針對大陸 13 省的遊客推出金、廈套裝的旅遊行程，但赴金旅遊仍以福建省居民為多數，其主要癥結為大陸出境證件申請不易，目前廈門市旅遊局已向大陸中央單位提出建議方案，希望能將僅赴金門當地旅遊的簽證與還要赴台灣旅遊的簽證分開辦理，但決定權仍由大陸中央所掌握。若此項癥結解決，預期旅客會大幅倍增。未來若大陸中央方面可放寬簽證手續，我方則應將落地簽證的手續落實，此部分主要針對赴金門旅遊者，以增加其入境金門之簡便性，必可吸引大量旅客。

5.其他需改善問題

根據廈門觀光業者表示，目前金門一般飯店所提供的房間數量都不足，屬於小規模經營方式；飯店僅分為 A 級、B 級兩類，但其中又參疵不齊，硬體設備已顯老舊。對於大陸旅客來說，來金門旅遊價位屬於高檔（兩天一夜約 8、900 人民幣）；因大陸目前仍是團進團出，旅客均要住在同一飯店，所以不可能住民宿（民宿可提供的房間數太少，若住民宿就太分散，且不方便），但目前金門並無相對高檔的飯店設施及服務水準，而大幅影響再次旅遊的意願。

其次是金門旅遊景點簡陋且單調，同時又大多是以靜態呈現，但時間安排卻相對顯的有些急促，而無法慢慢欣賞；相對在安排行程至紀念品商店比觀光景點還多。此外金門雖與澎湖一樣是海島，但海岸活動幾乎付之闕如，不如同樣四面環海之澎湖有海上垂釣、觀看珊瑚、海上燒烤等具活動性的項目。

最後在碼頭方面，大陸旅客均由廈門走海運赴金門旅遊，但水頭碼頭容量不足，加上行李還要隨身攜帶，在通關時顯得太擁擠且要大排長龍，此外動線設計都沒有納入「無障礙服務」的概念，對於行動不便者確實是不方便，此為進入金門第一印象，亟需改善之。

綜合上述，為推動金門觀光產業的發展，未來規劃方向將善加利用兩岸開放契機，以金廈之差異化創造獨特優勢，將金門營造成為一個具國際級的觀光休閒島嶼，主要的客源將以吸引大陸客源為主軸，而以台灣旅客及國際旅客為輔。至於中期發展策略是以軍事文化與閩南文化為主，長期發展策略則以海岸活動為主。

考察行程表

日期	時間	活動
11月4日 (星期二)	14:30	金門—廈門船班
	17:00	拜會翔鷺(廈門)國際健康管理公司董事長劉素嬌小姐 (陪同醫療研究團隊)
	19:00	晚宴
11月5日 (星期三)	9:00 12:00	拜會廈門市旅遊局、廈門市旅遊協會、廈門市旅遊飯店協會、廈門旅遊集團國際旅行社、廈門建發國際旅行社
	12:00	午宴
	15:30 17:00	拜會廈門市台商協會副會長黃如旭、副會長陳信仲先生 (陪同醫療研究團隊)
	17:30 19:30	至鼓浪嶼考察觀光景點
11月6日 (星期四)	早上	整理資料
	中午	廈門—金門
	下午	金門—台北

附件十二 出國考察報告(六)

出國人員	吳秀玲
出國地區	福建省廈門市
出國期間	2008年12月30日至2009年1月01日
內容摘要	<p>前往廈門，就金廈大橋議題，訪談廈門市交通規劃處及廈門市人民政府對台辦公室經濟處相關人員。</p> <p>針對金廈大橋的路線曾有數個方案的評估，主要針對大橋座落於金門與廈門的不同落點，而有不同連結路線的選擇，經過專業評估及各界討論後，發展至今較具可行性及效益性的方案可歸納為兩條路線。</p> <p>就大陸之想法而言，金廈大橋之興建主要是基於廈門經濟發展之全面性考量而來。也就是說，從廈門的角度來看是希望能夠積極建設金廈大橋，以滿足廈門經濟發展之需要。另一方面，金廈大橋路線之規劃可能也有調整之可能性，因為主要是涉及到廈門地區新的建設之考量，例如：廈門規劃在大嶝或小嶝亦有機場建設之規劃，所以可能會影響到金廈大橋最終路線之決定。大抵可感受到對岸在態度上對於北線的支持，因為此路線的決定不僅不會影響廈門港與五通碼頭的航道，更可帶動廈門副都心翔安地區的發展，將其腹地延伸至大金門島上，只是落點未具體成案，仍待廈門的全面性規劃來決定。南線方面所主要涉及到的困難之處，在於因為飛行航道以及船運航道的關係，橋樑的高度會受到許多限制，這些都不易克服。</p>
國外地區 聯絡單位 及聯絡人	廈門市交通規劃處處長：吳洪清 廈門市人民政府對台辦公室經濟處處長：張保衛
建議事項	比較南線及北線之差異，南線所連結為為廈門之精華地區，產業集中於三級產業，且為高所得產業聚集之所，且可以同時帶動烈嶼鄉的繁榮及發展，帶動金門之經濟發展成效及助益較為顯著。北線連接副都心發展，對小金門的提攜效果較小。

考察心得：

近來透過兩會(海基會、海協會)協定之簽訂，台灣與中國之間之直接交流越來越密切。目前，大陸已核准其人民經由金門到台灣本島來觀光，台商亦可經由金廈航線前往中國進行經商之活動。也由於金門與廈門之間的互動越來越密切，使得金門當地意識到金門的發展與建設比起廈門來說差距甚遠。因此金門當地積極希望建設金門來迎頭趕上。二十年前的金門與廈門的發展程度是相當的，甚至在改革開放之前廈門的發展程度是落後於金門的；然而現今的情況來看，廈門的經濟與發展及建設遠遠高於金門。

廈門的大建設是開始於 1985 年，至今的發展相較於二十年前已有顯著的不同，然而在金門方面似乎狀況與二十年前並未有太多的改變，尤其是十萬大軍撤出金門之後，其建設仍然停留在之前的水準，經濟狀況甚至沒有過去來的繁榮。因此金門縣政府官員以及民意代表多次前往廈門表達希望能與廈門合作並學習廈門之建設模式來發展金門。廈門方面也非常重視與金門的合作與交流，並希望持續推動未來可以合作之事項。

針對金廈大橋的路線曾有數個方案的評估，主要針對大橋座落於金門與廈門的不同落點，而有不同連結路線的選擇，經過專業評估及各界討論後，發展至今較具可行性及效益性的方案可歸納為兩條路線。一為南線，由烈嶼（小金門）西岸的「湖井頭」連結廈門島的「何厝」，稱之為「烈廈大橋」。北線所連接為金門經大嶝島到廈門翔安區。

南線之廈門端所在位於思明區，此區位於廈門南端，包括廈門本島南部及鼓浪嶼，面積約 76 平方公里，人口約 80 萬。思明區為廈門之精華地區，經貿發達，集中於三級產業，且為高所得產業聚集之所，是廈門市的經濟、政治、文化、金融中心，且擁有許多著名景點，如鼓浪嶼、南普陀寺、萬石山植物園等。

北線金嶝大橋之所經之「大嶝島」位於福建省廈門市翔安區東南海面，與金門島最近距離僅 1,800 公尺，面積約 13 平方公里，距廈門市約 55 公里，近 2 萬人口。有東南沿海最純淨海域，水質、空氣品質符合大陸國家環境一級標準，號稱「天然氧吧」，是國家白鷺自然保護區。廈門市市委會 2002 年通過「廈門市加快海灣型城市建設實施綱要」，明確把大嶝訂定為「對台旅遊貿易區」，因而擁有全中國唯一的「廈門市對台小額商品交易市場」、「英雄三島戰地觀光園」等，目前以經營「金門三寶」等台灣商品為主，並經營著中國大陸 28 個省、市、自治區上千種名、優、特產品為輔的特色市場，吸引觀光客進行旅遊購物，以商貿促旅遊，形成特色商貿旅遊區。

翔安為廈門副都心，是廈門市物資供給集散中心，目前離廈門火車站需要兩個小時車程的翔安，翔安海底隧道預計 2010 年開通，藉時大幅縮短翔安至廈門島之行車時間。

初步比較南線及北線之差異，南線可以同時帶動烈嶼鄉的繁榮及發展，卻也可能導致山外等鄉鎮變成在整體生活圈的邊陲位置。南線所連結為思明區，為廈門之精華地區，產業集中於三級產業，且為高所得產業聚集之所。

北線所連接為翔安區與大嶝島，大嶝島等地原為東南沿海主要漁產產地，近年來才往二級產業製造業發展，翔安為廈門副都心，是廈門市物資供給集散中心。依據廈門市規劃局之規劃，翔安區將建設連接廈門本島之東通道，可改善翔安地區之投資環境，縮短廈門與泉州之間繞行距離；另闢建福廈高速鐵路，於翔安區設置客貨轉運站，遠期將規劃引支線至劉五店港區；高速公路將在馬港設置出入口，結合 324 國道，將翔安大道連接高速公路，另規劃兩條主幹道路連接；翔安區未來將設立長途客運兩處，一處位於馬巷鎮，一處位於翔安大道與水劉線交接處。

金廈大橋(北線)之興建已在 2004 年開始列入廈門建設之前期項目研究中，橋樑將是海西區高速網路的連接線之一，雖然具體的選址尚未完全確定，但是很明確的是，金廈大橋是廈門地區的交通網絡建設中的主要內容之一，目前由中國中交公路規劃設計院進行規劃中。現今的想法基本上都希望能夠藉由大嶝島來連接到金門之五龍山附近與廈門之翔安區，因此，在大嶝島上已開始有相當多之建設計畫。就大陸之想法而言，金廈大橋之興建主要是基於廈門經濟發展之全面性考量而來。也就是說，從廈門的角度來看是希望能夠積極建設金廈大橋，以滿足廈門經濟發展之需要。另一方面，金廈大橋路線之規劃可能也有調整之可能性，因為主要是涉及到廈門地區新的建設之考量，例如：廈門規劃在大嶝或小嶝亦有機場建設之規劃，所以可能會影響到金廈大橋最終路線之決定。依照目前規劃局之想法，金廈大橋之興建將以中國一級公路之標準-雙線四車道、行速每小時一百公里來設計。

審視上述內容，大抵可感受到對岸在態度上對於北線的支持，因為此路線的決定不僅不會影響廈門港與五通碼頭的航道，更可帶動廈門副都心翔安地區的發展，將其腹地延伸至大金門島上，只是落點未具體成案，仍待廈門的全面性規劃來決定。至於南線部分，是被列入遠期研究之方案中，主要還是就廈門發展規劃來考量。廈門方面認為，北線方面將可連接廈門與對外高速公路、高速鐵路之網絡，因此北線之建設是被認為比較具體可行之方案。北線之落點雖然離廈門島市中心的距離較遠，但是連接兩邊之翔安海底隧道已在興建當中，預計 2010 年可以完工，屆時翔安地區與廈門島之間的運輸將

會更為便利，因此就算是北線的落點現階段看起來是離市中心比較遠，所產生之觀光效益會較小，但是這問題未來一定可以解決。南線方面的研究目前並未進行，然而若台灣方面認為南線之建設意願比較高、或經濟效益比較大的話，雙方仍可就相關議題進行協商及討論。不過南線方面所主要涉及到的困難之處，在於因為飛行航道以及船運航道的關係，橋樑的高度會受到許多限制，這些都不易克服。

另外在建橋的事宜上面，大陸方面建議由海峽兩岸雙方合資成立一主建公司負責金嶺大橋全線規劃設計、材料之採購、施工，甚至未來之營運管理等相關事項。這種方式主要是參照國際慣例來處理，以避免兩岸各自建造方式及習慣之差異所造成的困擾。涉及雙方相關政策及法律層面之問題較為複雜，恐非短期內可解決，困難度較高。需要更高層的單位共同協商才可以達成結論。在橋樑之管理體制方面，涉及到口岸連接、檢疫等相關議題也都需要更高層的單位共同協商才可以達成結論。中國建議「兩岸兩檢」的通關方式，兩岸通關檢查站可適用各自政府的法律及查驗要求，不設及兩地的司法管轄及通關檢查協調問題，可確保兩岸國防安全之顧慮，實施困難度較小，且在通關檢查站的建設、運作及管理上較為簡單。

考察行程表

日期	時間	活 動
12月30日 (星期二)	9:00	臺北-金門-廈門
12月31日 (星期三)	9:00	廈門市交通規劃處處長：吳洪清 廈門市人民政府對台辦公室經濟處處長：張保衛
1月01日 (星期一)	9:00	廈門-金門-臺北