

遊艇活動產業發展 海岸觀光產業提升

我國遊艇休憩型態將開展新局

經建會部門計劃處

壹、前言

貳、我國遊艇活動現況

參、《船舶法》修正重點——增訂〈遊艇專章〉

肆、「推動遊艇活動發展方案」重點概述

伍、結語

壹、前言

台灣四面環海，本島海岸線長度約為 1,356 公里，若再加上澎湖主要島嶼，則海岸線總長 1,730 公里，鑒於以往戒嚴體制的影響，及「重陸輕海」的思維，民衆對於親海活動多持保留態度。馬總統競選政見爰提出「海洋政策」，以「藍色革命、海洋興國」為基本理念，期待藉由相關具體主張，彰顯海洋國家的特色。

為發展我國海上休閒遊憩活動，交通部除擬具《船舶法修正草案》，新增遊艇專章，業經立法院三讀通過，並奉總統於 99 年 12 月 8 日公告實施外，也研提「推動遊艇活動發展方案」，期藉由發展遊艇活動，推廣我國海上活動多元化及帶動遊艇活動相關經濟與觀光事業之發展。

貳、我國遊艇活動現況

一、遊艇分布現況

依據交通部船舶管理系統資料，我國歷年遊艇數量皆呈現小幅成長，截至 98 年底止，登記為遊艇計 1,520 艘，包括總噸位 20 以上者計 6 艘、總噸位未滿 20 者計 1,514 艘，多數為總長度 10 公尺以下之小型遊艇（部分為動力帆船），其中澎湖地區計有 1,330 艘，比例達 88%，主要係供當地居民自用、並限航行於澎湖水域；另國際商港受理外籍遊艇來台申請案，自 94 年至 98 年止總計有 194 艘，每年平均約 39 艘。

表1 交通部歷年遊艇登記艘數統計表

單位：艘

年度\船舶總噸位	總噸位20以上	總噸位未滿20	總計
94年	5	1,255	1,260
95年	5	1,317	1,322
96年	5	1,380	1,385
97年	5	1,448	1,453
98年	6	1,514	1,520

資料來源：交通部「推動遊艇活動發展方案」。

表2 交通部各港務局98年遊艇登記艘數統計表

單位：艘

船籍港\註冊地	總噸位20以上	總噸位未滿20
基隆港	1	26
台北港	0	113
蘇澳港	0	0
台中港	2	2
高雄港	1	28
馬公港	0	1,330
安平港	0	10
布袋港	0	2
花蓮港	2	3
合計	6	1,514

資料來源：交通部「推動遊艇活動發展方案」。

表3 國際商港受理外籍遊艇來台申請統計總表

單位：艘

年度	基隆港	台中港	高雄港	花蓮港	合計
94	14	0	31	2	47
95	10	0	32	2	44
96	8	0	34	1	43
97	17	1	11	1	30
98	13	0	17	0	30
合計	62	1	125	6	194

資料來源：交通部「推動遊艇活動發展方案」。

二、可供停泊地點

我國遊艇除新竹、苗栗、彰化及雲林等 4 縣市尚未規劃遊艇泊靠區域外，目前沿海各縣市皆已規劃遊艇泊靠地點，其主要泊靠區域包含遊艇專用港、國際商港及漁港等三類型，共計 336 個泊位，茲分述如下：

(一) 遊艇專用港

包含交通部觀光局管理之龍洞遊艇港、內政部營建署墾丁國家公園管理處管理之後壁湖遊艇港、嘉義縣之布袋遊艇港等 3 處。

(二) 國際商港及其輔助港

基隆港（含台北港、蘇澳港）、台中港、高雄港（含安平港）及花蓮港等，計有 4 處國際商港及 3 處國際輔助港。

(三) 漁港

查國內漁港計有 225 處，漁業署、澎湖縣政府及桃園縣政府公告開放之部分漁港碼頭，計有鼓山及旗津、八斗子（碧砂港區）、竹圍、新竹、安平、將軍、興達、新港、金樽、及澎湖之七美、吉貝、龍門、大果葉、沙港西、通樑、歧頭、後寮、馬公第三及赤崁等 20 處漁港。

表4 遊艇泊靠基地船席統計表

類別	縣市別	港口別	遊艇船席數
商港	基隆港務局	基隆港	已規劃指定既有碼頭供遊艇停泊
		台北港	
		蘇澳港	
	台中港務局	台中港	
	高雄港務局	高雄港	
		布袋港	
		安平港	
花蓮港務局	馬公港		
	花蓮港		
漁港	基隆市	八斗子	15
	桃園縣	竹圍	29
	新竹市	新竹	10
	台南市	安平	6
	台南縣	將軍	35
	高雄市	鼓山	5
		旗津	5
	高雄縣	興達	20
	台東縣	新港	4
		金樽	5
	澎湖縣	七美、吉貝	8
		澎湖縣	大果葉、沙港西、通樑、後寮、赤崁、馬公第三、龍門及歧頭等漁港
	小計		142
遊艇港	台北縣	龍洞	116
	嘉義縣	布袋	12
	屏東縣	後壁湖	66
	屏東縣	大鵬灣	0
	小計		194
總計			336

資料來源：交通部「推動遊艇活動發展方案」。

三、遊艇活動人口

依交通部觀光局 98 年中華民國國人旅遊狀況調查報告，國人喜歡的遊憩活動為搭乘遊艇或渡輪之比例僅占 1.7%，比例甚低。若依現有遊艇登記或註冊數量推估，則遊艇活動人數為 1,520 人，人數亦相對較少。

但鑒於水域遊憩活動相當多元，包括游泳、滑水、水上摩托車等皆屬水域活動之一部分，因此若將喜愛水域活動之愛好者視為潛在遊艇需求者，則國內從事衝浪人口約有 5 千人以上，水上摩托車約有 2 千台以上，而從事並喜愛香蕉船等拖曳浮具活動的人口，更是為數眾多。

另，依行政院經濟建設委員會「台灣最適遊艇活動模式及發展策略之研究」報告指出，截至 99 年 5 月底止，交通部基隆、台中、高雄及花蓮等 4 個港務局共核發動力小船執照計 25,129 人，其中雖以持有營業用執照者為多，但無論持有何種執照均可駕駛自用動力小船，故自遊艇活動推廣的角度而言，此 25,000 人可視為未來可能從事遊艇活動之潛在族群。

四、我國遊艇活動面臨之議題

(一) 遊艇價格偏高

我國遊艇製造能力具世界水準，在國際上頗具盛名。目前台灣製造的遊艇主要出口至歐美地區國家，約占總出口量八成左右，且多為中大型客製化豪華遊艇，平均價格約為 4,000 萬上下，價格相當昂貴，一般民衆不易負擔。而中小型遊艇部分，經電訪台灣遊艇製造商後，19 呎左右之遊艇價格約為 60 萬左右，30 呎住艙型遊艇則約為 150-200 萬左右，價格亦屬偏高。

(二) 國人親水性不足

由於過往長期戒嚴影響，加上鬼月禁玩水等民間傳統習俗，國人親水性明顯低於世界各國，一般人普遍懼水，不嗜從事海域遊憩活動。而無論是由遊艇登記註冊數量（1,520 人）、動力小船執照數量（25,129 人）

或是從事水域遊憩活動人口來看，相較於我國 2,300 萬人口，從事海域遊憩活動之人數相當少數。

(三) 法令限制過多

由於目前我國從事遊艇活動人口較少，相關政策、法制及配套措施亦未臻完善，未來若要大力推廣遊艇活動產業，相關法規亟需加以改善及調整，方可刺激遊艇活動之需求。

(四) 遊艇活動相關設施有限

台灣四面環海，雖目前政府已規劃遊艇專用港，並開放多處國際商港及漁港供遊艇停泊，共計 336 個停泊席位，但整體而言，遊艇靠泊之碼頭或船席之基地設施、席位、相關配備及其周邊設施供給仍不足。另外，我國夏天有颱風，冬天有東北季風，但礙於目前我國只有遊艇專用港、國際商港及漁港提供席位供遊艇泊靠，並無陸上艇庫之設施，遊艇易受海水及海風侵蝕，變相增加從事遊艇活動之成本，不利遊艇活動發展。

(五) 遊艇活動主管機關較多

水域活動區域各有主管機關，包括交通部各港務局、行政院農業委員會漁業署及各地方政府等，並未全部統合，現階段在組織及作業分工上，尚非可行，對遊艇活動者未稱方便。

(六) 遊艇進出港作業程序尚需簡化

現行外籍遊艇進出國際商港或遊艇港係採聯合檢查，已具初步簡化成效，另從遊艇活動者觀點，國際商港以外之遊艇港及漁港等地點，其進出相關作業程序，仍需檢討簡化。

(七) 航行安全秩序及救難體系有待強化

國內海上遊艇活動者之水上活動知識不足，活動管制及違法取締機關亦不明確，且海難救護機制對於遊艇意外事故之通報及救難作業，尚未有足夠經驗，有待進一步累積整合。

叁、《船舶法》修正重點——增訂「遊艇」專章

為促進我國遊艇活動發展，實現海洋立國的精神，立法院於 99 年 11 月 12 日三讀通過《船舶法修正草案》，並奉總統於 99 年 12 月 8 日公告實施，其中最重要修正部分，係增訂遊艇專章，該章重點摘述如下：

一、訂定遊艇定義

指專供娛樂，不以從事客、貨運送或漁業為目的，以機械為主動力或輔助動力之船舶。

二、訂定遊艇分類

區分為自用遊艇與非自用遊艇二類。自用遊艇係指專供船舶所有人自用或無償借予他人從事娛樂活動之遊艇；非自用遊艇係指整船出租或以俱樂部型態從事娛樂活動之遊艇。

三、訂定遊艇檢查事項

- (一) 遊艇建造完成後始應辦理特別檢查（第 1 次特別檢查後每 5 年辦理 1 次），免辦理建造中特別檢查。
- (二) 遊艇定期檢查由現行每年 1 次，修正為每 2 年 6 個月辦理 1 次。惟船齡 12 年以上之遊艇恢復每年辦理定期檢查。
- (三) 未滿 24 公尺之自用遊艇
 1. 經第 1 次特別檢查後，免再辦理 5 年 1 次之特別檢查。
 2. 乘員人數 12 人以下者，免辦理定期檢查，改以每年自主檢查代替。
- (四) 自用遊艇免勘劃載重線。

四、遊艇不論長度大小一律核發「遊艇證書」，不再發給其他船舶證書；惟總噸位20以上之遊艇，另依船舶登記法辦理登記，並發給「船舶登記證書」。

五、量產製造之遊艇，經造船技師辦理簽證，得不經特別檢查，逕依造船技師簽發之出廠合格證明，發給遊艇證書。

六、遊艇不得經營客、貨運送、漁業，或供娛樂以外之用途。但得從事非漁業目的釣魚活動。

七、鬆綁遊艇入出境規定

(一) 遊艇活動未涉及入出境者，於出海前填具相關船舶、航行及人員等資訊，向出海港之海岸巡防機關以電子郵件、傳真或現場等方式報備，即可出港。

(二) 外國籍遊艇入境，須於進入遊艇港 48 小時前、國際商港 4 小時前，向港務局以電話、傳真、無線電話或網路等方式申請進港，另應於出港 12 小時前申辦簽證，通報出港時間、人員、船舶等資料，由 CIQS (Customs, Immigration, Quarantine and Security) 等相關單位依權責執行相關檢查。

八、為強化海上活動之安全性，遊艇所有人應依主管機關所定之保險金額，投保責任保險，未投保者不得出港。

另，為改善遊艇產業環境，立院也通過多項附帶決議，包括遊艇可在國內海域環島航行並泊靠適當港口及碼頭，不受往返母港時間限制，這代表未來民眾可以從台北的龍洞駕遊艇到墾丁後壁湖過夜，相當便利；此外，由於遊艇停泊費用每月高達上萬元，立法院也決議請交通部與相關機關應就停泊

費率檢討，給予優惠，提升民衆停泊意願；同時，也應評估在漁港畫設遊艇專用區域等。

整體而言，政府過去多以監理之角度來管理海洋休閒活動，從而限制了我國遊艇活動產業之發展，此次《船舶法》遊艇專章的立法，大幅簡化了檢丈及出海之程序，未來遊艇出海如果不涉及入出境，出海前投保責任險，並填具相關資訊，向出海港之海岸巡防機關報備，就可以享受遊艇帶來的樂趣，對於台灣遊艇活動的發展應具正面效益。

肆、「推動遊艇活動發展方案」重點概述

除推動遊艇相關法規的鬆綁外，交通部亦研提「推動遊艇活動發展方案」，期待藉由發展遊艇活動，推廣我國海上活動多元化及帶動遊艇活動相關經濟與觀光事業之發展。本方案已於 99 年 11 月 15 日經行政院經濟建設委員會審議通過並報院，未來俟行政院核定後，將作為各部會及各地方政府推動遊艇活動發展之政策指導依據，除由交通部每季召集會議，採滾動式方式檢討修正相關應辦事項外，若遇有重大事宜或涉跨部會事項時，則由行政院經濟建設委員會予以統籌協調，俾健全我國遊艇休閒觀光活動之環境。具體發展策略摘述如次：

一、遊艇活動發展策略

(一) 增進遊艇活動需求

1. 強化遊艇活動推廣行銷，辦理相關展覽與競賽，如遊艇展、帆船賽及遊艇相關主題活動等，並宣傳鼓勵全民（含女性）參與遊艇活動，並擴大辦理親水活動，培養民衆從事親水活動之興趣。
2. 配合《船員法修正草案》，放寬遊艇駕駛資格，並檢討增加訓練管道，以增加遊艇活動人口。
3. 檢討增加提供遊艇活動之港口或水域（含河川），開放遊艇活動。

(二) 強化遊艇活動資訊

1. 交通部已於 96 年 12 月 25 日設置「遊艇活動資訊」專區網頁，並將持續統合相關資訊，強化功能，以提供更完整及完善之資訊內容，供民衆使用。
2. 提供完整之我國海圖（含電子海圖），並定期更新資訊，以維持航行安全。

(三) 簡化遊艇 CIQS 作業程序

1. 依據船舶法第 70 條第 2 項及第 3 項規定，各主管機關將依其業管職權，持續檢討簡化遊艇入出港口之進出管制及 CIQS 等相關作業程序，免除非必要性之管制及查核作業。
2. 遊艇安檢工作係依國家安全法及海岸巡防法規定辦理，主要為維護船舶及人員之安全，並防範走私及偷渡等違法情事，惟相關查驗程序仍應以簡政便民為宗旨，未來將檢討簡化安檢程序（如分級管理）及研擬相關配套措施。

(四) 推動發展遊艇基地

1. 規劃闢建遊艇港或遊艇碼頭

(1) 初期主要發展之遊艇港或遊艇碼頭地點

為避免過度投資建設，產生閒置空間，本方案初期主要發展之遊艇港或遊艇碼頭地點係以具有發展潛力，及相關政府部門正規劃建設之遊艇港或遊艇碼頭地點為主，包括大鵬灣國家風景區開發計畫之大鵬灣遊艇港，及行政院農業委員會漁業署為執行漁業永續經營與海岸新生理念，結合「中長程公共建設計畫」及「愛台 12 建設——海岸新生計畫」，所擬訂「海岸新生及漁業建設計畫」擇定之八斗子、烏石及梧棲等 3 處漁港興建遊艇碼頭。

(2) 改善現有遊艇港

針對龍洞、布袋及後壁湖遊艇港等現有遊艇專用港，以遊艇實際使用需求，檢討改善相關設施，並由各遊艇港之管理機關研議活化方案。

2. 就推動民間建設遊艇基地部分，有關都市土地及非都市土地，如涉需辦理

土地使用變更之申請案件，現行《區域計畫法》、《都市計畫法》、《國家公園法》已訂有相關變更審議機制，未來如有具體興辦事業計畫推動執行，得依法申請審議，並將視個案考量環境條件予以處理，適時配合檢討放寬土地使用管制，對周邊土地作整體的利用與規劃，俾利後續發展，惟為確保土地使用之穩定性及永續性，依據行政院 98 年 10 月 21 日所核定修正之內政部所報「永續海岸整體發展方案」，未來海岸開發計畫應在《國土計畫法》（草案）或《海岸法》（草案）中，建立「預審」機制。另海岸地區國有非公用土地之開發使用，目前國有財產局已提供出租、出售及委託經營等多元途徑，遊艇業者得依相關規定提出申請。

3. 評估大型遊艇之泊位需求，妥善配置泊位空間，並檢討設置艇庫，賡續改善遊艇出入泊靠硬體設施，俾提供安全、便利之靠泊環境。

（五）維護遊艇活動秩序

1. 請各單位依現行「海難災害防救業務計畫」及「行政院國家搜救指揮中心作業手冊」等相關規定，執行各項緊急災害之搜救（護）工作。
2. 加強駕駛人基本安全教育訓練，以落實遊艇活動安全。

（六）完備遊艇活動法制作業

1. 由相關各部會依權責檢討現行法規，排除現有法令障礙或增訂法規條文，以補充現有法規之不足。
2. 為推廣遊艇活動以帶動海洋觀光事業發展，有關遊艇所涉檢查、丈量、登記註冊、給照、駕駛資格、訓練及安全配額等航政管理事宜，《船舶法》及《船員法修正草案》已配合修正。為確保遊艇航行安全並兼顧遊艇使用便利性，《船舶法》係增訂「遊艇」專章，該專章係將遊艇依不同長度與乘員人數，分別訂定不同的檢查制度，如規定 24 公尺以下且乘員人數 12 人以下之自用遊艇免施行定期檢查，改以每年施行自主檢查代替，其他遊艇須每 2.5 年施行一次定期檢查；此外，亦規定遊艇已無需施行建造中特別檢查。有關《船員法部分條文修正草案》部分，亦增列第 6 章之 1「遊艇與動力小船之駕駛及助手」專章，明訂遊艇及動力小船應配置合格駕

駛及助手，惟遊艇與動力小船駕駛及助手之資格、訓練、測驗、駕駛執照及安全配額等事項，將由主管機關另訂規則規範之，目前《船員法》修正案正在立法院審議中。

3. 因應內陸艇庫發展，交通部將適時配合檢討道路拖曳遊艇之交通安全規範。

二、各部會權責分工

因應本發展方案具體措施之推動，謹依各機關業務權責及法規研訂分工業務。

表5 遊艇活動發展方案分工事項

策略	具體措施	工作項目	主（協）辦機關
一、增進遊艇活動需求	(一) 強化遊艇活動推廣行銷	辦理國內（外）遊艇與相關海上活動的展覽與競賽及相關親水活動	交通部觀光局、地方政府、民間團體、體委會
	(二) 增加遊艇活動人口	放寬遊艇駕駛資格，增加訓練管道	交通部航政司及各港務局
	(三) 檢討增加提供遊艇活動之港口或水域	增加並公告商港、漁港、遊艇港、內陸河川、湖、潭、泊及海岸沿線領海等可供遊艇活動水域	交通部各港務局、農委會漁業署、內政部、經濟部、國防部、經濟部水利署、地方政府
二、強化遊艇活動資訊	(一) 統合遊艇活動資訊	強化「遊艇活動專區」網頁資訊	交通部航政司、各港務局及觀光局、農委會漁業署、嘉義縣政府、內政部營建署、內政部入出國及移民署、財政部關稅總局、行政院衛生署疾病管制局、行政院農委會動植物防疫檢疫局、行政院海巡署
	(二) 提供我國海圖資訊	提供完整之我國海圖（含電子海圖），並定期更新資訊	交通部運研所、內政部、國防部

策略	具體措施	工作項目	主（協）辦機關
三、簡化遊艇CIQS作業程序	(一) 簡化遊艇入出港口之進出管制及CIQS等相關作業程序	持續檢討簡化遊艇CIQS作業及入出港區或管制區等相關之作業程序，推動單一窗口	內政部入出國及移民署、財政部關稅總局、行政院衛生署疾病管制局、行政院農委會動植物防疫檢疫局、行政院海巡署、行政院農委會漁業署、內政部營建署、交通部各港務局、觀光局（地方政府）
	(二) 檢討遊艇安檢工作	檢討安檢程序及研擬配套措施	行政院海巡署
四、推動遊艇基地發展	(一) 規劃闢建遊艇港或遊艇碼頭	1.初期主要發展之遊艇港或遊艇碼頭地點 (1) 大鵬灣遊艇港 (2) 八斗子漁港 (3) 烏石漁港 (4) 梧棲漁港	交通部觀光局、農委會漁業署
		2.改善現有遊艇港 (1) 龍洞遊艇港 (2) 布袋遊艇港 (3) 後壁湖遊艇港	交通部觀光局、嘉義縣政府、內政部營建署
		3.檢討於河川設置簡易遊艇碼頭或其他泊靠設施	經濟部水利署、各地方政府
	(二) 推動民間建設遊艇基地	檢討放寬遊艇基地土地使用管制	內政部、國有財產局
	(三) 評估泊位需求	妥善配置泊位空間，檢討設置艇庫，廣續改善遊艇出入泊靠硬體設施	交通部觀光局、農委會漁業署、內政部營建署、嘉義縣政府

策略	具體措施	工作項目	主（協）辦機關
五、維護遊艇活動秩序	(一) 強化海難救護體系	1. 廣續強化海難救護體系	交通部航政司、行政院海巡署、農委會漁業署、國防部、行政院國家搜救指揮中心、內政部空中勤務總隊、交通部各港務局、地方政府
	(二) 加強教育訓練	2. 加強船員基本安全教育訓練，落實航行安全	交通部航政司及各港務局、地方政府
六、完備遊艇活動法制作業	檢討遊艇活動修訂或新增現行法規	1. 檢討遊艇活動修訂或新增現行法規，排除現有法令障礙或增訂法規條文，以補充現有法規之不足	交通部觀光局、國防部、農委會漁業署、農委會動植物防疫檢疫局、衛生署疾病管制局、行政院海巡署、經濟部水利署、財政部關稅總局、內政部入出國及移民署、內政部營建署
		2. 研修《船舶法》及《船員法》	交通部航政司
		3. 配合檢討道路拖曳遊艇之交通安全規範	交通部路政司

資料來源：交通部「推動遊艇活動發展方案」

三、具體績效指標

(一) 登記遊艇數量年成長率 8%

依據交通部船舶管理系統資料，94 年底遊艇登記數 1,260 艘，98 年底為 1,520 艘，近 5 年平均年成長率為 4.8%，在本方案相關具體措施實施條件下，提高民衆購買遊艇之意願，登記遊艇數量年成長率將以 8% 為目標。

(二) 外籍遊艇來台數年成長率 5%

自 94 年至 98 年止國際商港受理外籍遊艇來台申請數總計有 194 艘，每年平均約 39 艘，為預期國際間遊艇交流活動更為頻繁，外籍遊艇來台數年成長率以 5% 為目標。

(三) 遊艇進出港每年增加 1,000 航次

依行政院海岸巡防署執行各港口安全檢查業務統計資料，以台北縣淡水第二漁港、澎湖縣歧頭漁港等 40 處漁港地點為範圍，96 年度遊艇進出港數為 23,064 航次，97 年度為 21,665 航次，98 年度為 22,720 航次，平均為 22,483 航次，基於本方案相關具體措施之實施，應可活絡遊艇相關活動，將以遊艇進出港航次每年增加 1,000 航次為目標。

伍、結語

我國長期因為海岸戒嚴之緣故，致使民衆對於海洋相關活動之接觸機會較少，也相對陌生。為開創我國觀光事業新藍海，推展海上相關活動將是未來發展重點之一，而遊艇活動的推動，不僅可提供國人更多元化的休閒活動選擇，亦可帶動我國遊艇製造業的發展，尤應加強推廣。尤其在《船舶法》修正通過後，將有助於建構一個適合推動遊艇活動發展的環境及制度，另透過「推動遊艇活動發展方案」的公布，整合了各部會的資源共同來推動遊艇活動的發展，期待在相關單位積極落實推動下，促使我國的遊艇活動產業發展，並逐步提升海岸觀光產業之競爭力。📄

參考資料

1. 交通部「推動遊艇活動發展方案」。
2. 水域遊憩活動發展現況調查及管理辦法修正研究，觀光局委託世新大學，97 年 11 月出版。
3. 遊艇活動管理法制之研究，交通部委託世新大學，97 年 2 月。
4. 台灣最適遊艇活動模式及發展策略之研究，經建會委託東吳大學，99 年 7 月。