

海洋觀光計畫

(核定本)

交通部航港局修正
110年6月

目錄

壹、計畫緣起.....	1
貳、計畫目標.....	3
參、現行相關政策及方案之檢討.....	3
肆、執行策略及方法.....	6
一、主要工作項目.....	11
二、分期(年)執行策略.....	18
三、執行步驟(方法)及分工.....	18
伍、期程與資源需求：.....	19
一、計畫期程.....	19
二、經費來源及計算基準.....	20
三、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形.....	22
陸、預期效果及影響.....	24
一、可量化之效益.....	24
二、不可量化效益.....	24
柒、財務計畫.....	25
捌、附則.....	42
一、替選方案之分析及評估.....	42
二、風險評估.....	42
三、相關機關配合事項.....	44
四、中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表.....	44
行政院 109 年 9 月 10 日院臺交字第 1090030127 號函原則同意核復意見回應說明表.....	56
海洋觀光計畫修正版(交通部 110 年 3 月 10 日交航(一)字第 1109800033 號函報行政院)之各部會審查意見回應說明表.....	59

圖目錄

圖 1 交通船潛力航線圖	7
圖 2 跳島郵輪潛力航線圖	8
圖 3 北部遊艇休閒遊憩路線	8
圖 4 東部遊艇休閒遊憩路線	9
圖 5 南部遊艇休閒遊憩路線	10
圖 6 郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善地方自籌款比率	21
圖 7 交通船碼頭服務設施升級各直轄市及縣(市)財力分級表補助 比率	21

表目錄

表 1 分年執行工作項目	18
表 2 執行步驟(方法)及分工表.....	19
表 3 交通部補助地方政府辦理改善客運碼頭旅運安全設施最高補 助比率	21
表 4 109 年 9 月 10 日行政院原則同意分年執行經費表.....	22
表 5 110 年 4 月依實際情形調整後分年執行經費表.....	23
表 6 投資成本表.....	30
表 7 經濟效益評估收益一覽表	34
表 8 經濟效益評估成本及收益流量表	35
表 9 經濟效益評估結果表	37
表 10 整體財務成本及收益流量表	40
表 11 整體財務評估結果表	42

壹、計畫緣起

- 一、依據行政院「向海致敬」政策，鼓勵人民「知海」、「近海」及「進海」，以「開放、透明、服務、教育及責任」為五大原則，讓人民能夠瞭解海洋且能夠親近大海。臺灣四面環海，並以海洋立國，國人應尊敬海洋，更應瞭解海洋，運用海洋資源，政府有責任從體制、政策及運作方面發展，鼓勵人民知道海洋(知海)、親近海洋(近海)，更要勇敢進入海洋(進海)，並建立國人正確海洋觀念，同時鼓勵大家身體力行、愛護海洋。
- 二、臺灣位處於東北亞、東南亞與大陸間的交會點，地理位置佳，應善用海洋及離島觀光資源，積極拓展海運客運市場，發展國際級海洋遊憩島嶼觀光，依據行政院核定「108年國家發展計畫」，永續觀光發展、開拓國際多元市場、活化來臺旅遊能量、規劃國際級海灣旅遊景點、推動新興觀光模式辦理。另依據海洋委員會「中程施政計畫(106至109年度)」施政綱要中即強調，提倡多元親海活動，善用豐富海洋資源，推廣海洋經濟及海洋觀光遊憩事業，發揚在地海洋文化特色。
- 三、臺灣屬海島型國家，除擁有豐富海洋物種、獨特地理景觀、羅列於四周之馬祖、金門、澎湖、蘭嶼、綠島等離島，更因歷史演進與文明發展，形塑出獨一無二之旅遊路線，藉由郵輪旅遊與離島海運航線之蓬

勃發展，跳島成為國內外旅客體驗臺灣之美之新型態旅遊。發展跳島觀光，除了可增進臺灣離島觀光產值外，亦可帶動周邊產業極大的經濟效益，並創造健康的海洋環境、安全的海洋活動與繁榮的海洋產業，進而成為一個優質的海洋國家。

四、為因應「嚴重特殊傳染性肺炎」(COVID-19，簡稱武漢肺炎)帶來國內相關景點旅遊人次大幅減少、重創觀光產業，且離島地區之觀光因遊客需再次透過相關運輸工具之轉乘，觀光客銳減之比率更為明顯等影響；及因應疫情解除後島嶼觀光產業之振興，島嶼、觀光接待及周邊景觀環境，應優先加速觀光環境建設之整備，優化相關旅遊服務設施，進而提升相關運輸及地方服務產業，提升整體旅遊品質，以刺激島嶼之觀光發展。

貳、計畫目標

一、願景：推升臺灣為國際新興跳島天堂

二、目標：

(一)建構優質、友善之港埠客運設施

(二)發展多元、永續之海運客運服務

(三)營造歡樂、普及之遊艇活動環境

參、現行相關政策及方案之檢討

一、呼應觀光永續發展，離島接待環境建設仍待提升

為呼應全球永續觀光發展趨勢，積極推動「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展方案」，其中「臺灣觀光永續年推廣計畫」，訂定 2017 年至 2020 年各年度旅遊主軸，交通部觀光局前於 2018 年為海灣旅遊年，推出「探索臺灣 10+島」活動品牌，從提供遊客安全旅遊環境、淨灘環保海灣生態行動起跑，透過各項活動，共同推動海灣旅遊「教育宣導、資源保育、深度體驗及經驗傳承」等重點觀念，讓臺灣離島之美，在國際間嶄露頭角放光芒。

2018 年海灣旅遊年雖然成功，但也間接反映出部分離島海運客運服務設施，有必要配合觀光發展持續強化，以促進離島觀光產業之永

續發展，並延續海灣旅遊的熱度，創造持續且不間斷旅遊熱潮，吸引更多遊客能探索臺灣島嶼之美。

二、配合地方創生發展離島經濟，提升海運服務能與品質

離島資源匱乏，產業發展以農、漁牧及觀光業為主，近年各離島縣市積極發展觀光業，不論是澎湖花火節、金門戰地旅遊、馬祖藍眼淚等均引起熱潮。然運輸和觀光發展是緊密結合的，國際均由「振興離島經濟」、「地方創生」之產業發展觀點來看待海運客運發展，鄰近國家如日本和香港地區皆提出離島觀光振興方案，如日本政府每年編列「特定有人離島地區之當地社會維持補助金」在觀光振興政策上，以促進「滯在型觀光」，目的在於讓旅客能在離島地區至少住上一晚，可運用地公共運輸進行離島深度旅遊。而香港也提出「離島遊」計畫，為學校、非政府機構、社區組織和地區團體等機構的符合資格人士提供免船費優惠，以鼓勵合資格的團體前往離島舉辦活動，考量地方創生為行政院重要政策，為協助離島經濟發展，將持續提升海運服務能量與品質，提供旅客更多之選擇與便捷之交通，以更深入探索離島之文化與海洋風情。

三、郵輪觀光蓬勃發展，仍待爭取郵輪航線布局離島

全球郵輪旅客，以美國(1,309 萬)為最多，臺灣(39 萬)排名第 11

位，至亞洲郵輪客源市場，臺灣排名第 2 位，僅次於全球人口最多之中國大陸，然 2018 年亞洲郵輪主要停靠的國家前三名為日本(2,601)、中國大陸(1,012)、泰國(581)，臺灣僅排名第 8，此外，臺灣郵輪母港人次與掛靠港人次比例約為 8:2，代表 inbound 仍有成長空間，未來應爭取國際郵輪掛靠我國港口(掛靠港)，增加國外旅客來臺。

臺灣離島觀光資源豐富，應積極發展國際級島嶼觀光，吸引探索型郵輪停靠並搭配環島旅遊行程，惟我國郵輪港口地區及臺灣離島景點國際知名度不足，現有較具國際能見度之景點主要集中於特定地區，如臺北故宮、臺北 101、高雄佛陀紀念館、南投日月潭等，較難吸引郵輪業者持續掛靠。爰當地觀光資源是否具備吸引力及穩定且具成長潛力的客源市場，是郵輪業者營運考量關鍵因素，有賴政府部門向國外行銷推廣。

四、遊艇休閒活動漸趨多元與普及，宜建構更安全、友善之環境

隨著國民所得提升，國人對於休閒旅遊的要求將更趨於多樣化及追求高品質，以往一般給人印象昂貴、精緻、舒適，甚至高不可攀的遊艇活動，已於近年藉著業者推出套裝行程與政府部門持續推廣行銷之下，逐漸成為國人休閒旅遊的選項之一。未來將朝遊艇分級管理-自用遊艇法規鬆綁、非自用遊艇強化管理，遊艇除了維持既有層峰消費

客群外，一般國民消費族群將會是未來遊艇活動極具增長空間的目標群，進而整體帶動我國未來遊艇產業發展。

肆、執行策略及方法

為推動海洋觀光計畫及改善現況問題，依據觀光局觀國第 109001350 字號函盤點潛力航點（為澎湖、馬祖、綠島），並由本局徵詢旅行業者及航商建議規劃具發展潛力之可行航線，由交通船(Ferry)、郵輪(Cruise)及遊艇(Yacht)等三類船舶之海運市場特性，結合觀光行程，以串聯海洋觀光特色景點，提升整體旅運服務品質，歸納本計畫推動之航線如下：

- 交通船：
 1. 擁抱戰地風情與地質景觀之旅：金門-澎湖航線。
 2. 探索海洋國家公園之旅：澎湖南方四島航線。
 3. 體驗原住民文化與海洋生態之旅：臺東蘭嶼綠島-三角航線。
 4. 徜徉東臺灣之旅：蘇澳-花蓮航線。
 5. 串聯中臺灣與離島的小旅行：臺中-澎湖航線、布袋-馬公航線。
 6. 其他結合海洋觀光及交通運輸之航線。



圖 1 交通船潛力航線圖

● 跳島郵輪：

1. 國內航線：

北高雙母港離島線（基隆-馬祖-澎湖-基隆、基隆-馬祖-金門-高雄-蘭嶼-花蓮-基隆）

2. 國際航線：東北亞（北環）航線（基隆-馬祖-金門-澎湖-高雄-花蓮-那霸）、東南亞（南環）航線（香港-高雄-澎湖-金門-馬祖-基隆、基隆-馬祖-金門-澎湖-高雄-香港）



圖 2 跳島郵輪潛力航線圖

● 遊艇：

1. 依據觀光局國際魅力景區主題旅遊計畫（大野柳計畫-北觀、沙丘藝域-東北角）規劃北部遊艇休閒遊憩路線、東部遊艇休閒遊憩路線。



圖 3 北部遊艇休閒遊憩路線

北部路線：以淡水第二漁港為起點，行經三芝後厝、石門富基、金山草里與水尾、萬里及瑞芳水湳洞等具觀光發展潛力及週邊景觀的漁港，串聯基隆八斗子遊艇專區、貢寮龍洞遊艇港及宜蘭烏石遊艇專區等港，成為北臺灣新興海洋遊樂動線。沿線漁港均已開放提供遊艇暫泊使用，又淡水第二漁港為著名觀光休閒漁港，鄰近都會，既有基礎設施完善，環境優美與交通便利，另鄰近的三芝八里區為主要遊艇製造所在地，具發展海洋遊憩良好條件。



圖 4 東部遊艇休閒遊憩路線

東部路線：以烏石漁港為東部遊艇旅遊路線為起點，以可以從海上觀賞清水斷崖壯闊地景為最大賣點，沿途不僅可以欣賞東部海岸特有的鯨豚，並可徜徉於太平洋上從事 SUP、浮潛等水上活動。

2. 依據觀光局大鵬灣國際觀光遊憩計畫規劃出以嘉義布袋為起點，到後壁湖的南部遊艇休閒遊憩路線。

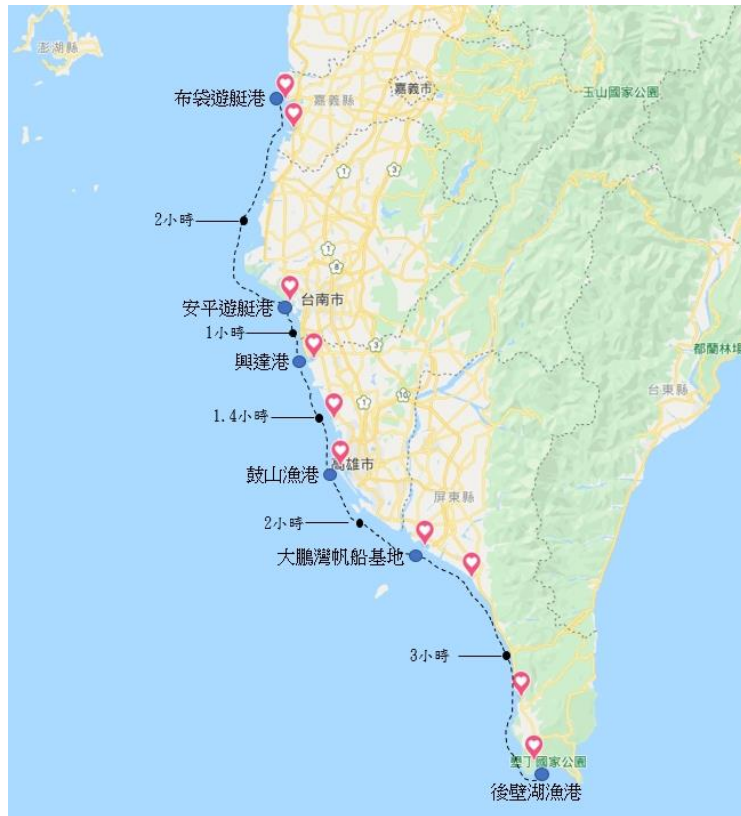


圖 5 南部遊艇休閒遊憩路線

南部路線：以嘉義布袋為南部地區遊艇休閒遊憩活動路線的起點，串連沿線已經完成的安平遊艇碼頭、大鵬灣遊艇帆船基地、後壁湖遊艇港及當地具觀光發展潛力的港口，成為一集合觀光、美食、休閒娛樂的海洋觀光廊帶。

為確保海洋永續發展並配合「向海致敬」政策，鼓勵國人知海、近海、進海，本計畫針對海洋觀光進行全面盤點港埠設施，並檢討相關政策及方案後，就以上交通船、郵輪及遊艇航線作規劃，提出改善碼頭建設及旅運設施、交通船新闢航線、遊艇環島航線行銷等解決方案，提出透過獎補助方式鼓勵業者增闢新航線，以擴大交通船服務範圍及提升交

通便利性，帶動跳島旅遊風氣，並利用多元管道行銷藍色公路，使民眾更認識海洋，以維持海洋資源永續發展，創造親海愛海機會；另為鼓勵民眾親近及探索海洋，協助地方政府健全遊艇停泊設施，並推廣遊艇自駕旅遊遊程，以創造不同之旅遊體驗，持續發掘海洋之美，行銷國際，期能打造國際化、更優質及更具吸引力之海洋觀光環境，以達觀光局推動「2023年跳島旅遊年」之主題旅遊年規劃。本計畫推動工作項目如下：

一、 主要工作項目

(一) 交通船碼頭服務設施升級

目前盤點交通船(客船)停靠之碼頭約計 50 餘處，其中國內商港區域內之交通船碼頭及場站設施，每五年透由陳報行政院核定「國內商港未來發展及建設計畫」滾動檢討規劃及建設；而其餘交通船碼頭位置因大多位於地方政府主管漁港範圍，惟漁港以漁業發展為優先，客、貨及漁動線混雜，交通旅運發展設施及船席受限，周邊環境及動線尚待改善，且無持續性經費挹注改善，爰為提升離島商港及交通船旅客量，並優化交通船靠泊設施條件以及岸上交通便利性，提供國人安全海上搭船環境，將盤點我國交通船碼頭現況及未來整體發展規劃。本計畫係補助地方政府辦理轄管交通船碼頭短期服務及安全設施改善升級。

本計畫補助對象為地方政府管理並提供固定航線船舶靠泊之交通船(客貨)碼頭，改善經費補助涉航行安全、碼頭之船港間岸接設施、候船設施、及碼頭相關改善工程(含浚深/疏浚)等相關規劃或工程。主要辦理項目如下：

1、屏東縣內交通船碼頭改善：

- (1) 東港交通船碼頭越波改善工程。
- (2) 東港交通船碼頭航道清淤改善工程。
- (3) 東港、小琉球交通船候船設施改善工程。
- (4) 屏東琉球鄉交通港口水岸風貌改善規劃評估案。

2、臺東縣內交通船碼頭改善：

- (1) 綠島港交通船碼頭泊區及航道疏浚工程。
- (2) 臺東地區交通船碼頭服務設施改善工程。

3、澎湖縣內交通船碼頭改善：

- (1) 後寮及潭門漁港交通船碼頭改善工程。
- (2) 大倉、馬公第三漁港浮動碼頭改善工程。
- (3) 赤崁漁港交通船碼頭候船設施修建工程。
- (4) 歧頭漁港港區利用整體評估。
- (5) 澎湖地區交通船碼頭服務設施改善工程。

(二) 新闢航線行銷獎勵

現行來臺灣及離島交通運輸分別以陸運及空運為主，海運為輔，為加速花東、離島建設及海洋經濟發展，便捷海運交通網絡，提升海運服務水準及品質，分散旅客人潮及發揮海運備援功能，促進區域均衡發展，將透過發展東部、離島遊程航線，打造永續經營之海運客運環境，豐富多樣化之旅遊選擇。主要內容如下：

1、海運藍色公路行銷推廣

- (1) 對於受獎助之業者，鼓勵其提供優惠票價，並規劃跨業合作，如結合住宿、觀光、飲食、陸路接駁等不同優惠方案，加強雙方合作及增值鏈結發展。
- (2) 開闢航線時，透過舉辦活動並拍攝影片等方式，提升旅客旅遊能見度，促進搭乘吸引力。
- (3) 企劃製作行銷組合(如：短片、簡報、文宣品)，以代言人、影視置入、故事行銷等行銷手法，對民眾及政策市場加強行銷宣傳強度，並於相關行銷管道購買廣告，進行投放行銷臺灣離島藍色公路之旅遊行程，打造藍色公路品牌形象。

2、臺灣本島離島新闢航線獎勵

- (1) 航運業者投入金澎航線、台東蘭嶼綠島三角航線、蘇花航線、臺

中澎湖航線、澎湖南方四島航線及其他本島離島藍色公路航線，依不同之航線特性，透過油料補助、航次獎勵及乘載獎勵金等方式，給予業者不同之獎勵措施，協助開拓搭乘人次與培養客源。

- (2) 推動期間持續瞭解獎助航線推行成效、民眾滿意程度，及開發具有市場發展潛力之臺灣本島及離島航線，據以執行後續年度推動新航線之參考。

(三) 郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善

我國國際商港已可提供大型郵輪直接彎靠能力，國內商港以及具備交通客運服務功能之小型港口，因服務對象較受侷限，既有港埠規模相對較小，無法直接提供中大型郵輪彎靠服務。惟部分港口既有設施只要稍加改善即可提升服務能量，搭配組合直接彎靠及接駁服務之營運模式，即可服務中小型郵輪，為建構環繞串聯本島及各離島間之完整郵輪藍色公路系統，全面發展郵輪旅遊觀光。主要內容如下：

- 1、馬祖浮動碼頭建置及候船室暨服務中心新建(含福澳碼頭區-F3浮動碼頭新建暨既有浮動碼頭修繕保養工程、白沙碼頭區-客運浮動碼頭新建工程、猛澳碼頭區-候船室暨服務中心新建工程暨周邊環境改善工程)

為提升連江縣接待能量，除透過陸運接駁旅客觀光外，規劃興建浮動碼頭等設施，提供大型郵輪旅客接駁船停靠，並利用島際間交通船運輸，使郵輪旅客分流至四鄉五島各碼頭區觀光。

配合轉運郵輪旅客岸上行程時，各碼頭區之候船室或服務中心必須提供友善服務，以維護整體形象。目前東莒猛澳旅客候船室因空間過小，連江縣政府規劃新建主體建築並配合周邊環境一併改善，徹底提升服務水準。

2、基隆國門廣場計畫(含基隆港東岸郵輪廣場-串接工程及市區範圍工程、基隆港國門廣場工程)

落實國家基隆郵輪母港政策，配合基隆港相關建設，強化港口空間抵達感，並打造東岸重要展望點之環境景觀，串連微笑港灣、海洋廣場活動至東岸開放空間與市區展望點，提供國內外及遊輪觀光旅客舒適的旅遊環境。

3、郵輪接駁上下岸設施改善及交通船碼頭整體發展規劃

考量我國國際商港已可提供郵輪直接彎靠服務，惟交通客運服務功能之小型港口，則無法提供相關彎靠服務，大多以接駁方式上岸，爰將辦理委託研究案就郵輪至臺東及其離島辦理岸上接駁地點調查及其上下岸設施改善建議；另同步盤點我國交通船碼頭現況及未來

整體發展規劃，據以改善交通船碼頭，作為藍色公路觀光推動及發展基礎。

(四) 遊艇環島航線行銷

隨著國民所得提升，國人對於休閒旅遊的要求將更趨於多樣化及追求高品質，以往一般給人印象昂貴、精緻、舒適，甚至高不可攀的遊艇活動，已於近年藉著業者推出套裝行程與政府部門持續推廣行銷之下，逐漸成為國人休閒旅遊的選項之一。展望未來，遊艇活動除了維持既有層峰消費客群外，一般國民消費族群將會是未來遊艇活動亟具增長空間的機會，進而帶動我國未來遊艇產業整體發展。主要內容如下：

1、辦理遊艇推廣活動，藉由體驗式行銷，增加民眾接受度

- (1) 每年辦理推廣遊艇活動，包含遊艇自駕、搭乘體驗、遊艇展示、陸域嘉年華行銷活動等，增進民眾對遊艇的認識。
- (2) 辦理帆船賽事，擴大臺灣在亞太地區進而至全球的帆船賽事能見度，讓遊艇帆船活動推廣可以蓬勃發展，提升國內遊艇活動人口，進而帶動遊艇產業鏈的發展。
- (3) 與各縣市政府合作，全年度、帶狀式推廣遊艇活動。
- (4) 結合離島特色美景，澎湖花火節、馬祖藍眼淚、金門大二膽等海空聯運遊艇行程，利用遊艇作為離島間秘境探索的運具。

2、規劃遊艇旅遊路線，形成遊艇活動海上網絡

(1) 盤點適合遊艇旅遊路線及靠泊港口。

(2) 於北部、南部、東部，開發遊艇休閒遊憩路線，增加遊艇航行的安全性與豐富遊艇旅程的娛樂性，導入遊艇自駕體驗及旅遊活動。以1日4小時，航程約60浬的距離為基準，規劃出具吸引力之遊艇行程。

3、委託辦理遊艇自駕體驗，以多人租用、共享遊艇等方式，讓民眾能輕鬆體驗駕駛遊艇的樂趣，增加大眾化遊艇玩家數量，創造民眾親海愛海機會。

4、建構遊艇資訊整合平臺

藉由點、線、面串連，結合水、陸域旅遊資訊，配合建置遊艇資訊整合平臺，搭配遊艇管家提供進出港申請、停泊、補給、修繕、休閒觀光、緊急應變及醫療等一站式服務，增加服務能力，翻轉遊艇休閒模式。

另為遊艇活動發展推動，有關補助地方政府規劃暨建置遊艇碼頭事項，後續將配合行政院進一步研商後滾動檢討辦理。

二、 分期(年)執行策略

本計畫期程為 110 年至 114 年 8 月，其中交通船及遊艇航線行銷獎勵將配合每年觀光旅遊主題，辦理相關行銷宣傳活動，至港埠及旅運設施改善部分，則分為四年期，依工程規劃及建設需要，分年推動辦理。

三、 執行步驟(方法)及分工

表 1 分年執行工作項目

工作項目	110 年	111 年	112 年	113 年	114 年
交通船碼頭服務設施升級					
1、屏東縣內交通船碼頭改善	✓	✓	✓	✓	
2、臺東縣內交通船碼頭改善		✓	✓		
3、澎湖縣內交通船碼頭改善	✓	✓	✓	✓	
新闢航線獎勵補助					
1、海運藍色公路行銷推廣(客源倍增)	✓	✓	✓	✓	✓
2、臺灣本島離島新闢航線獎勵	✓	✓	✓	✓	✓
郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善					
1、馬祖浮動碼頭建置及候船室暨服務中心新建	✓	✓	✓	✓	
2、基隆國門廣場計畫	✓	✓	✓		
3、郵輪接駁上下岸設施改善及交通船碼頭整體發展規劃	✓	✓	✓		
遊艇環島航線行銷					
1、遊艇行銷活動	✓	✓	✓	✓	
2、遊艇自駕體驗	✓	✓	✓	✓	
3、遊艇資訊整合平臺	✓	✓	✓	✓	

本計畫交通船、郵輪、遊艇之航線行銷獎勵及港埠與旅運設施升級、改善，除航線規劃及相關行銷宣傳活動舉辦係由本局主辦，相關地方政府、港口管理單位與交通部觀光局協調外，港埠及旅運設施改善部分，則依港口屬性、土地與設施管理權責，分由本局及相關地方政府主辦。相關工程採行補助地方政府辦理，完工後財產登記於地方政府本於財產管理機關權責負責維管。

表 2 執行步驟(方法)及分工表

執行計畫/工作項目	主辦機關	配合機關
交通船碼頭服務設施升級	交通部航港局、澎湖縣政府、臺東縣政府、屏東縣政府	無
新闢航線行銷獎勵	交通部航港局	地方政府
郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善	交通部航港局、連江縣政府、基隆市政府	臺灣港務股份有限公司
遊艇環島航線行銷	交通部航港局	交通部觀光局、地方政府、臺灣港務股份有限公司

伍、期程與資源需求：

一、計畫期程

本計畫為藍色公路十年整體發展規劃之前置計畫，本計畫期程自 110 年至 114 年 8 月。

二、 經費來源及計算基準

本計畫執行經費來源為前瞻基礎建設計畫特別預算及地方配合款。計畫總經費為 18.66 億元，其中 110 年至 114 年 8 月由前瞻基礎建設特別預算支應 17.0982 億元及地方配合款支應 1.5618 億元。

(一) 計算基準：

1. 工程部分：

已督請相關地方政府委託專業機構，參考營建物價、公共工程價格資料庫及近年港灣工程決標情形之市場環境等資料概估，後續實際工程經費將依「公共建設工程經費估算編列手冊」及「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定辦理。

2. 地方配合款：

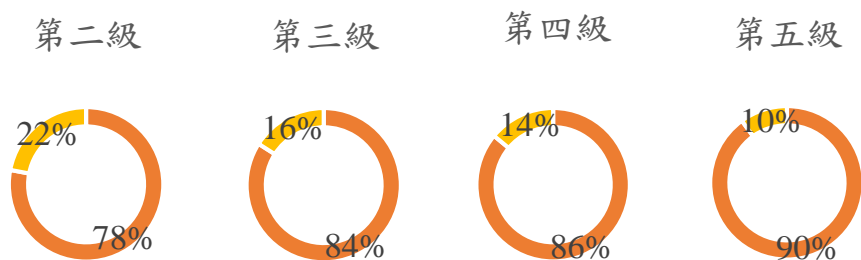
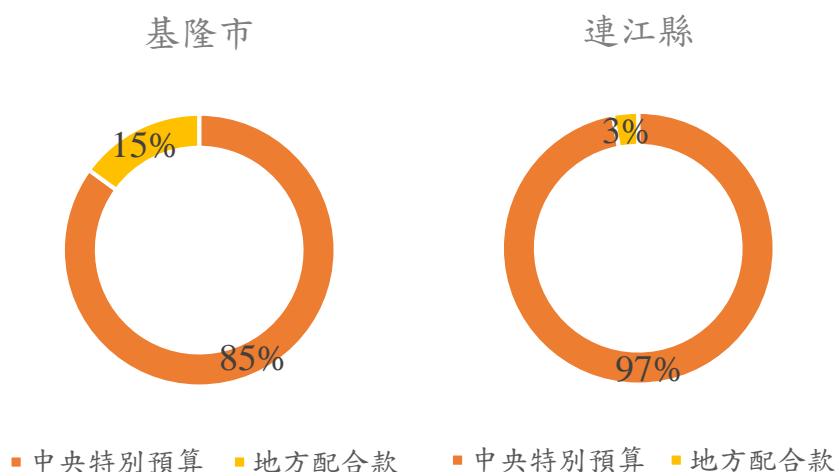
本計畫之地方政府分擔比率係依中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法規定，依非自償部分按縣(市)政府財力級次之補助比率予以補助。其中「郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善」項目，基隆市自籌款比率經與基隆市政府協調獲致共識為 15%，另連江縣補助比率依據行政院 103 年 7 月 29 日院臺交字第 1030043517 號函同意「國際(內)商港建設經費負擔原則」，馬祖港埠建設新興計畫 111-115 年最低負擔自籌款比率為 3%。另「交通船碼頭服務設施升級」項目，

按交通部補助地方政府辦理改善客運碼頭旅運安全設施最高補助比率辦理，詳如表 3。

表 3 交通部補助地方政府辦理改善客運碼頭旅運安全設施最高補助比率

地方政府財力分級(註)	最高補助比率
第 2 級	78
第 3 級	84
第 4 級	86
第 5 級	90

註：1. 依行政院主計總處核定之各直轄市及縣(市)財力分級表。
2. 未補助財力分級第 1 級之地方政府。



三、 經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形

表 4 109 年 9 月 10 日行政院原則同意分年執行經費表

單位：億元

主要工作項目	經費(億元)				
	110 年	111 年	112 年	113 年	總計
郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善	3.84	4.93	4.37	1.59	14.73
新闢航線行銷獎勵	0.12	0.045	0.505	0.26	0.93
交通船碼頭服務設施升級	0.20	0.70	0.38	0.21	1.49
遊艇環島航線行銷及設施改善計畫	0.38	0.04	0.66	0.43	1.51
總計	4.54	5.715	5.915	2.49	18.66

表 5 110 年 4 月依實際情形調整後分年執行經費表

單位：億元

計畫	項目	110 年	111 年	112 年	113 年	114 年	小計		總計
交通船碼頭服務設施升級	補助地方政府改善所轄管之交通船碼頭服務及安全設施(中央)	0.2500	0.7100	0.4420	0.0650	0.0000	1.4670	1.6300	1.63
	補助地方政府改善所轄管之交通船碼頭服務及安全設施(地方)	0.0000	0.0000	0.1350	0.0280	0.0000	0.1630		
新闢航線行銷獎勵	客源倍增	0.1000	0.0500	0.0800	0.0200	0.0200	0.2700	0.9300	0.93
	新闢航線獎勵補助	0.2800	0.0900	0.1600	0.1000	0.0300	0.6600		
郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善	馬祖浮動碼頭建置及候船室暨服務中心新建(中央)	1.3900	1.770	1.3684	1.5390	0.0000	6.0674	6.2550	14.73
	馬祖浮動碼頭建置及候船室暨服務中心新建(地方)	0.0000	0.0000	0.1400	0.0476	0.0000	0.1876		
	基隆國門廣場計畫(中央)	2.3000	2.9100	1.6538	0.0000	0.0000	6.8638	8.0750	
	基隆國門廣場計畫(地方)	0.0000	0.000	1.2112	0.0000	0.0000	1.2112		
	郵輪接駁上下岸設施改善及交通船碼頭整體發展規劃	0.1500	0.2500	0.0000	0.0000	0.0000	0.4000	0.4000	
遊艇環島航線行銷	遊艇環島航線行銷及優化遊艇活動服務	0.3600	0.0700	0.5500	0.3900	0.0000	1.3700	1.3700	1.37
總計畫經費	中央特別預算	4.8300	5.8500	4.2542	2.114	0.0500	17.0982	18.6600	
	地方自籌款	0.0000	0.0000	1.4862	0.0756	0.0000	1.5618		
	合計	4.8300	5.8500	5.7404	2.1896	0.05	18.66		

陸、預期效果及影響

一、可量化之效益

(一) 海運航線載客數預計每年成長 5%

在本計畫之挹注支持下，各離島地方政府配合中央極力輔導推廣在地觀光景點特色，預期可有效提升我國海運客運運輸承載率，參酌各地區之觀光客平均成長率以及總運輸旅次成長率，約落在 5% 上下，預計 114 年達 357 萬人次。

(二) 整體效益預估增加約 24.4257 億元

依據交通部觀光局「中華民國 107 年國人旅遊狀況調查」，預計有效刺激 4 億 7,029 萬元觀光收入，另依據「105 年產業關聯表」，本計畫港埠建設相關營造工程可帶動經濟成長，預估可創造約 1 億 4,754 萬元經濟效益；本計畫有助於海運航線載客數實質成長營運，預計可為國家增加約 2 億 5,341 萬元，另郵輪將增加港埠碇泊費，並帶動國內郵輪跳島、郵輪母港、郵輪營運產業及交通船碼頭關聯經濟效益預計可增加 15 億 7,134 萬元收入。

二、不可量化效益

(一) 均衡臺灣東部地區及離島地區經濟發展

透過行銷獎勵及補助航線，使灣東部地區及離島地區增加產業就

業機會，推廣觀光產業與經濟發展，創造在地新興產業，帶動地區
周邊交通、餐飲與住宿等產業提升及經濟發展。

(二) 航運產業升級

協助航運業者培養搭乘海運航線客源，減少經營負擔，以協助航線
永續經營，另提供多元優惠方案吸引消費者以提升乘船人次，並提
供離島民眾海運新的運輸管道及多元交通選擇，營造離島海運舒
適及遊憩之形象，使民眾更重視及參與臺灣海運活動發展，提升我
國海運客運服務品質，使臺灣海運環境穩定成長。

柒、財務計畫

本計畫本零基預算精神，覈實估列所需經費，靈活調度財源，並以創新
思維之財務規劃方式，透過整合型開發計畫，籌措及調度營運財源挹注公共
建設經費，實現中央與地方、政府與民間整合規劃建設的多贏目標，驥達有
效提升計畫自償及建設效益，帶動國家基礎建設持續發展。

本計畫辦理相關港埠設施，如基隆國門廣場案、串接工程案均為港區公
共開放空間不具收入性質，餘工作項目為照顧離島居民生活需求或確保船
舶基本航行安全所為，離島免營業稅且碇泊費等收益鮮少。且受新冠肺炎影
響，各港區客運量銳減、減少地方政府營收，另建設完成後，仍有賴地方政
府增派人力、物力及財力進行後續維護工作。綜此，相關港埠建設仍顯收入
難以支撐支出。

一、經濟效益評估

(一) 參數設定及基本假設:

1. 本計畫工程項目之一為發展郵輪跳島相關之商港(基隆、馬祖)，興建期自 110 年~113 年，營運期以 20 年計，自 114~133 年，總評估期間約為 24 年(110 年~133 年)。
2. 交通船碼頭設施改善:本計畫另一工程項目為交通船碼頭設施、候船室改善與興建，工程期間自 110 年~113 年，各交通船碼頭、候船室完工後陸續啟用，營運期以 20 年計，自 114~133 年，總評估期間約為 24 年(110 年~133 年)。
3. 計畫總評估期間：計畫總評估期間為 24 年(110 年~133 年)，並依各工作項目預估期間計算。

(1) 基期

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

(2) 折現率

依 98 年~107 年十年期中央政府公債次級市場利率平均值為 1.29%，並參酌交通部運輸研究所 108 年「交通建設計畫經濟效益評估手冊」國內近 10 年之股權風險溢酬(股票報酬率與無風險報酬率差額)，建議以 1.5%~2% 為調整區間，本計畫折現率以 2.79% 計算。

(3) 消費者物價指數

依據「交通建設計畫經濟效益評估手冊」(交通部運研所, 108 年), 為避免受到某一特定年度短期物價巨幅波動影響, 建議參考臺灣過去 10 年移動平均水準(即過去 10 年間, 各年度之 10 年平均價值之平均數)作為物價上漲率的參考值。

本計畫依據主計處公布之歷年物價指數及年增率表, 以民國 98 年~107 年為計算區間, 以 10 年物價指數年增率移動平均水準 0.991% 為物價上漲率, 各項收支均考慮物價調整。

(二) 評估方法

1. 經濟淨現值(Net Present Value, NPV)

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

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

B_t : 第 t 年之產出效益

C_t : 第 t 年之投入成本

i : 折現率

T : 評估期間

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

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

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

B_t : 第 t 年之產出效益

C_t : 第 t 年之投入成本

i : 折現率

T : 評估期間

3. 經濟益本比(Benefit/Cost Ratio, B/C)

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

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

B_t : 第 t 年之產出效益

C_t : 第 t 年之投入成本

i : 折現率

t : 建設及營運年期

T : 評估期間

(三) 經濟效益估算

1. 成本估算

(1) 興建成本

a. 經常門：3.00 億元。

b. 資本門：15.66 億元。

(2) 營運成本

港埠維運：維護費用估算與使用壽年有密切之關係，本計畫以營運期 20 年估計，維運費主要參考國內各港歷年各類設備營運維修成本之估算標準，以工程經費之 1% 計。

(3) 投資成本彙整如表 6

表 6 投資成本表

單位：億元

年度	折現因子	成本項目										
		興建階段						營運階段			合計	
		經常門		資本門				港埠維運 20年	小計	基年幣值		
		當年幣值	基年幣值	交通船碼頭 興建成本	郵輪碼頭 興建成本	小計	基年幣值				當年幣值	基年幣值
110	1.0000000	0.9400	0.9400	0.2000	3.6900	3.8900	3.8900				4.8300	4.8300
111	0.9728573	0.5300	0.5156	0.6400	4.6800	5.3200	5.1756				5.8500	5.6912
112	0.9464513	0.9600	0.9086	0.4070	4.3734	4.7804	4.5244				5.7404	5.4330
113	0.9207620	0.5200	0.4788	0.0830	1.5866	1.6696	1.5373				2.1896	2.0161
114	0.8957700	0.0500	0.0448					0.1566	0.1566	0.1403	0.2066	0.1851
115	0.8714564							0.1582	0.1582	0.1378	0.1582	0.1378
116	0.8478027							0.1597	0.1597	0.1354	0.1597	0.1354
117	0.8247910							0.1613	0.1613	0.1330	0.1613	0.1330
118	0.8024040							0.1629	0.1629	0.1307	0.1629	0.1307
119	0.7806246							0.1645	0.1645	0.1284	0.1645	0.1284
120	0.7594363							0.1661	0.1661	0.1262	0.1661	0.1262
121	0.7388231							0.1678	0.1678	0.1240	0.1678	0.1240
122	0.7187694							0.1695	0.1695	0.1218	0.1695	0.1218
123	0.6992601							0.1711	0.1711	0.1197	0.1711	0.1197
124	0.6802803							0.1728	0.1728	0.1176	0.1728	0.1176
125	0.6618156							0.1745	0.1745	0.1155	0.1745	0.1155
126	0.6438521							0.1763	0.1763	0.1135	0.1763	0.1135
127	0.6263762							0.1780	0.1780	0.1115	0.1780	0.1115
128	0.6093747							0.1798	0.1798	0.1096	0.1798	0.1096

129	0.5928346							0.1816	0.1816	0.1076	0.1816	0.1076
130	0.5767435							0.1834	0.1834	0.1058	0.1834	0.1058
131	0.5610891							0.1852	0.1852	0.1039	0.1852	0.1039
132	0.5458596							0.1870	0.1870	0.1021	0.1870	0.1021
133	0.5310435							0.1889	0.1889	0.1003	0.1889	0.1003
合計		3.0000	2.8878	1.3300	14.3300	15.6600	15.1273	3.4452	3.4452	2.3846	22.1052	20.3997

備註：本表四捨五入至小數點後第 4 位計算

2. 經濟效益

(1) 興建期間產業關聯經濟效益稅收

本計畫將於 110~113 年投入 15.66 億元資金(不含經常門支出)，進行郵輪接駁碼頭、交通船碼頭、候船室之改善興建改善，依據行政院主計總處之「105 年產業關聯表」(每 5 年修訂)，其意義為某一部門產品之最終須要增加 1 單位時，所須向各部門直接、間接購買單位數。關聯程度係數又稱波及效果係數，經查「營造工程」部門對於各行業之波及效果係數為 2.955732，本計畫 15.66 億元建設經費，估計可引發關聯產業營業收益約 46.29 億元。查臺灣證券交易所上市櫃營造公司平均淨利率 12.75%，則依 20% 之營利事業所得稅率及 5% 營業稅計，110~113 年建設期間內可為國家增加約 1.4754 億元稅收。

(2) 郵輪母港產業關聯經濟效益稅收

本計畫目標郵輪進出港旅客量 118 年倍數成長，以目前外籍旅客佔郵輪整體比例約 2 成估計，計畫期間可帶來近 40 萬名外籍旅客以及為數眾多的船上工作人員利用靠泊臺灣港口期間至港口附近城市及旅遊景點觀光，此等利基除可帶動旅遊經濟外，在本計畫執行期間將促進郵輪母港產業發展，包括郵輪維修、船員、船上工作人員以及郵輪補給供應鏈在地化等郵輪經濟，預計郵輪產業關聯經濟效益整體效益達約 220 億元。郵輪產業鏈淨利率以 15% 估算，依 20% 之營利事業所得稅率及 5% 營業稅計，110~113 年計畫期間內可為國家增加約 8.4564 億元稅收。

(3) 郵輪及交通船碼頭營運關聯產業投資效應增進稅收

未來郵輪跳島碼頭改善、交通船碼頭及候船室陸續改善完成啟用營運，預計營運 20 年期間關聯經濟效益整體效益。以 114 年離島港埠整體改善後計算郵輪及交通船碼頭營運帶動之關聯產業投資效應，淨利率以 15% 估算，並依 20% 之營利事業所得稅率及 5% 營業稅計算，114~133 年營運期間內可為國家增加約 6.1874 億元稅收。

(4) 海運航線載客數實質成長營運及觀光稅收

推動國內客運航線服務升級、交通船碼頭服務設施改善等計畫，將型塑優質藍色公路品牌形象，提升舒適度、娛樂功能，以及各離島地方政府配合中央極力輔導推廣在地觀光景點特色，預估可有效提升承載率每年 5%，扣除近 5 年平均成長率約 2%，年實質成長率約 3%。按海運平均乘載率未達 5 成，假設客船航商成本不增加之下，此 3% 增加之乘客票收為客船航商額外之獲利，以國內旅遊每人每次旅遊平均費用 3,557 元(住宿與非住宿平均，不含交通費用)為計算基準，計畫期間內(110 年至 114 年 8 月)預估實質增加票收金額與旅遊支出約 150.0055 億元收入(旅遊支出扣除 2 成居民人數)，依 20% 之營利事業所得稅率及 5% 營業稅計，客運及觀光稅收分別可為國家增加約 2.5341 億元及 4.7029 億元稅收。

(5) 郵輪跳島離島觀光稅收

本計畫改善小型郵輪直靠離島碼頭港埠建設，在本計畫執行期間將帶動國內郵輪旅遊觀光產業，預估增加 5.2 億元觀光收入，依 20% 之營利事業所得稅率計(郵輪跳島鎖定外籍旅客，不計 5% 營業稅)，110~113 年計畫期間內可為國家增加約 1.066 億稅收。

(6) 經濟效益彙整如表 7

表 7 經濟效益評估收益一覽表

單位：億元

年度	折現因子	收益項目								
		興建階段	營運階段						合計	
			Ferry			Cruise				
		興建稅收	客運稅收	觀光稅收	交通船 碼頭關聯 產業	郵輪跳島	郵輪港埠	郵輪母港 關聯產業	當年幣值	基年幣值
110	1.0000000	0.3665	0.1742	0.3233		0.2626		2.0829	3.2095	3.2095
111	0.9728573	0.5012	0.3606	0.6692		0.2652		2.1036	3.8998	3.7940
112	0.9464513	0.4504	0.5599	1.0391		0.2678		2.1244	4.4416	4.2037
113	0.9207620	0.1573	0.7728	1.4341		0.2705		2.1455	4.7801	4.4013
114	0.8957700		0.6666	1.2372	0.0188		0.2625		2.1851	1.9573
115	0.8714564				0.0189		0.2651		0.2840	0.2475
116	0.8478027				0.0191		0.2677		0.2869	0.2432
117	0.8247910				0.0193		0.2704		0.2897	0.2389
118	0.8024040				0.0195		0.2731		0.2926	0.2348
119	0.7806246				0.0197		0.2758		0.2955	0.2306
120	0.7594363				0.0199		0.2785		0.2984	0.2266
121	0.7388231				0.0201		0.2813		0.3014	0.2226
122	0.7187694				0.0203		0.2840		0.3043	0.2187
123	0.6992601				0.0205		0.2869		0.3074	0.2149
124	0.6802803				0.0207		0.2897		0.3104	0.2112
125	0.6618156				0.0209		0.2926		0.3135	0.2075
126	0.6438521				0.0211		0.2955		0.3166	0.2038
127	0.6263762				0.0213		0.2984		0.3197	0.2003
128	0.6093747				0.0215		0.3014		0.3229	0.1968
129	0.5928346				0.0217		0.3043		0.3261	0.1933
130	0.5767435				0.0220		0.3074		0.3293	0.1899
131	0.5610891				0.0222		0.3104		0.3326	0.1866
132	0.5458596				0.0224		0.3135		0.3359	0.1833
133	0.5310435				0.0226		0.3166		0.3392	0.1801
合計		1.4754	2.5341	4.7029	0.4125	1.0660	5.7749	8.4564	24.4223	21.5967

備註：本表四捨五入至小數點後第 4 位計算

(7) 成本收益流量表

表 8 經濟效益評估成本及收益流量表

單位：億元

年度	折現因子	成本項目										收益項目										當年幣值總計	淨現值
		興建階段						營運階段				合計	興建階段	營運階段						合計			
		經常門		資本門				港埠 維運 20年	當年 幣值 小計	基年 幣值	Ferry			Cruise									
		當年 幣值	基年 幣值	交通船 碼頭 興建 成本	郵輪 碼頭 興建 成本	當年 幣值 小計	基年 幣值				客運 稅收			觀光 稅收	交通船 碼頭	郵輪 跳島	郵輪 港埠	郵輪 母港	當年 幣值				
110	1.0000000	0.9400	0.9400	0.2000	3.6900	3.8900	3.8900				4.8300	4.8300	0.3665	0.1742	0.3233		0.2626		2.0829	3.2095	3.2095	-1.6205	-1.6205
111	0.9728573	0.5300	0.5156	0.6400	4.6800	5.3200	5.1756				5.8500	5.6912	0.5012	0.3606	0.6692		0.2652		2.1036	3.8998	3.7940	-1.9502	-1.8972
112	0.9464513	0.9600	0.9086	0.4070	4.3734	4.7804	4.5244				5.7404	5.4330	0.4504	0.5599	1.0391		0.2678		2.1244	4.4416	4.2037	-1.2988	-1.2293
113	0.9207620	0.5200	0.4788	0.0830	1.5866	1.6696	1.5373				2.1896	2.0161	0.1573	0.7728	1.4341		0.2705		2.1455	4.7801	4.4013	2.5905	2.3852
114	0.8957700	0.0500	0.0448					0.1566	0.1566	0.1403	0.2066	0.1851		0.6666	1.2372	0.0188		0.2625		2.1851	1.9573	1.9785	1.7723
115	0.8714564							0.1582	0.1582	0.1378	0.1582	0.1378				0.0189		0.2651		0.2840	0.2475	0.1259	0.1097
116	0.8478027							0.1597	0.1597	0.1354	0.1597	0.1354				0.0191		0.2677		0.2869	0.2432	0.1271	0.1078
117	0.8247910							0.1613	0.1613	0.1330	0.1613	0.1330				0.0193		0.2704		0.2897	0.2389	0.1284	0.1059
118	0.8024040							0.1629	0.1629	0.1307	0.1629	0.1307				0.0195		0.2731		0.2926	0.2348	0.1297	0.1040
119	0.7806246							0.1645	0.1645	0.1284	0.1645	0.1284				0.0197		0.2758		0.2955	0.2306	0.1310	0.1022
120	0.7594363							0.1661	0.1661	0.1262	0.1661	0.1262				0.0199		0.2785		0.2984	0.2266	0.1322	0.1004
121	0.7388231							0.1678	0.1678	0.1240	0.1678	0.1240				0.0201		0.2813		0.3014	0.2226	0.1336	0.0987
122	0.7187694							0.1695	0.1695	0.1218	0.1695	0.1218				0.0203		0.2840		0.3043	0.2187	0.1349	0.0969
123	0.6992601							0.1711	0.1711	0.1197	0.1711	0.1197				0.0205		0.2869		0.3074	0.2149	0.1362	0.0953
124	0.6802803							0.1728	0.1728	0.1176	0.1728	0.1176				0.0207		0.2897		0.3104	0.2112	0.1376	0.0936

125	0.6618156							0.1745	0.1745	0.1155	0.1745	0.1155				0.0209		0.2926		0.3135	0.2075	0.1389	0.0919
126	0.6438521							0.1763	0.1763	0.1135	0.1763	0.1135				0.0211		0.2955		0.3166	0.2038	0.1403	0.0903
127	0.6263762							0.1780	0.1780	0.1115	0.1780	0.1115				0.0213		0.2984		0.3197	0.2003	0.1417	0.0888
128	0.6093747							0.1798	0.1798	0.1096	0.1798	0.1096				0.0215		0.3014		0.3229	0.1968	0.1431	0.0872
129	0.5928346							0.1816	0.1816	0.1076	0.1816	0.1076				0.0217		0.3043		0.3261	0.1933	0.1445	0.0857
130	0.5767435							0.1834	0.1834	0.1058	0.1834	0.1058				0.0220		0.3074		0.3293	0.1899	0.1460	0.0842
131	0.5610891							0.1852	0.1852	0.1039	0.1852	0.1039				0.0222		0.3104		0.3326	0.1866	0.1474	0.0827
132	0.5458596							0.1870	0.1870	0.1021	0.1870	0.1021				0.0224		0.3135		0.3359	0.1833	0.1489	0.0813
133	0.5310435							0.1889	0.1889	0.1003	0.1889	0.1003				0.0226		0.3166		0.3392	0.1801	0.1503	0.0798
合計		3.0000	2.8878	1.3300	14.3300	15.6600	15.1273	3.4452	3.4452	2.3846	22.1052	20.3997	1.4754	2.5341	4.7029	0.4125	1.0660	5.7749	8.4564	24.4223	21.5967	2.3171	1.1969

備註：本表四捨五入至小數點後第 4 位計算

(四) 經濟效益評估結果

計畫經費計 18.66 億元，港埠營運 20 年，折現率以 2.79% 計算，經濟淨現值 1.1969 億元、經濟益本比 1.0587 經濟可行。經濟效益係指對整體社會產生之效益，包括直接效益及社會效益，顯示本計畫就社會整體利益之觀點具投資價值。經濟效益評估計算結果如表所示。

表 9 經濟效益評估結果表

經濟效益評估結果表	
折現率	2.79%
經濟淨現值 (NPV)	1.1969 億元
經濟內部報酬率 (IRR)	7.5763%
經濟益本比 (B/C)	1.0587

二、 整體財務計畫

(一) 評估方法

1. 財務淨現值(NPV)

財務淨現值計算公式與經濟效益評估之淨現值公式相同。

2. 財務內部報酬率(IRR)

財務內部報酬率計算公式與經濟效益評估之內部報酬率公式相同。

3. 財務益本比(B/C)

財務益本比計算公式與經濟益本比公式相同。

4. 自償率(Self-Liquidation Ratio, SLR)

依據經建會 97 年 10 月「公共建設計畫經濟效益評估及財務計畫作業手冊」，自償率(SLR)係指「營運評估年期內各年現金淨流入現值總額，占公共建設計畫工程興建評估年期內所有工程建設經費各年現金流出現值總額之比值」，計畫之興建成本可由營運期間內之所有淨營運收入回收的部分。有關於自償率指標之計算，僅針對政府投資部分。

自償率=營運評估期間之淨現金流入現值總和/興建期間工程建設經費現金流出現值總和

其中營運評估期間之淨現金流入現值為稅前息前折舊前淨利現值

5. 折現後回收年限(Discount Payback, DPB)

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

(二) 整體財務成本及收入

財務成本項目及計算方式，同經濟效益評估一節。

(三) 整體財務效益

1. 港埠碇泊費收入

參酌國內商港港埠業務費之項目及費率上限標準，本計畫碇泊費以停靠總噸位 500 以上未滿 1,000 之船舶為計算費率等級，以 114 年離島港埠建設完工後起計算港埠碇

泊收入，興建之郵輪浮動碼頭預計於 114 年約可增加 109 艘次停靠船舶，並以每年增加 5 艘次、碇泊費率每船每小時 22 元、平均碇泊時間計 5 小時計算，預計 114~133 年內港埠碇泊費增加約 0.0035 億元收入。

(四) 整體財務成本彙整如表 10

表 10 整體財務成本及收益流量表

單位：億元

年度	折現因子	成本項目										收益項目				當年 幣值 總計	淨現值		
		興建階段						營運階段				合計		興建 階段	營運階段			合計	
		經常門		資本門				港埠 維運 20年	當年 幣值 小計	基年 幣值	當年 幣值								
		當年 幣值	基年 幣值	交通船 碼頭 興建 成本	郵輪 碼頭 興建 成本	當年 幣值 小計	基年 幣值												
110	1.0000000	0.9400	0.9400	0.2000	3.6900	3.8900	3.8900				4.8300	4.8300			0.0000	0.0000	-4.8300	-4.8300	
111	0.9728573	0.5300	0.5156	0.6400	4.6800	5.3200	5.1756				5.8500	5.6912			0.0000	0.0000	-5.8500	-5.6912	
112	0.9464513	0.9600	0.9086	0.4070	4.3734	4.7804	4.5244				5.7404	5.4330			0.0000	0.0000	-5.7404	-5.4330	
113	0.9207620	0.5200	0.4788	0.0830	1.5866	1.6696	1.5373				2.1896	2.0161			0.0000	0.0000	-2.1896	-2.0161	
114	0.8957700	0.0500	0.0448					0.1566	0.1566	0.1403	0.2066	0.1851		0.0001	0.0001	0.0001	-0.2065	-0.1850	
115	0.8714564							0.1582	0.1582	0.1378	0.1582	0.1378		0.0001	0.0001	0.0001	-0.1580	-0.1377	
116	0.8478027							0.1597	0.1597	0.1354	0.1597	0.1354		0.0001	0.0001	0.0001	-0.1596	-0.1353	
117	0.8247910							0.1613	0.1613	0.1330	0.1613	0.1330		0.0001	0.0001	0.0001	-0.1612	-0.1329	
118	0.8024040							0.1629	0.1629	0.1307	0.1629	0.1307		0.0001	0.0001	0.0001	-0.1628	-0.1306	
119	0.7806246							0.1645	0.1645	0.1284	0.1645	0.1284		0.0001	0.0001	0.0001	-0.1644	-0.1283	
120	0.7594363							0.1661	0.1661	0.1262	0.1661	0.1262		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1660	-0.1261	
121	0.7388231							0.1678	0.1678	0.1240	0.1678	0.1240		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1676	-0.1239	
122	0.7187694							0.1695	0.1695	0.1218	0.1695	0.1218		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1693	-0.1217	
123	0.6992601							0.1711	0.1711	0.1197	0.1711	0.1197		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1710	-0.1195	
124	0.6802803							0.1728	0.1728	0.1176	0.1728	0.1176		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1727	-0.1175	

125	0.6618156							0.1745	0.1745	0.1155	0.1745	0.1155		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1744	-0.1154
126	0.6438521							0.1763	0.1763	0.1135	0.1763	0.1135		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1761	-0.1134
127	0.6263762							0.1780	0.1780	0.1115	0.1780	0.1115		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1778	-0.1114
128	0.6093747							0.1798	0.1798	0.1096	0.1798	0.1096		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1796	-0.1094
129	0.5928346							0.1816	0.1816	0.1076	0.1816	0.1076		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1814	-0.1075
130	0.5767435							0.1834	0.1834	0.1058	0.1834	0.1058		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1832	-0.1056
131	0.5610891							0.1852	0.1852	0.1039	0.1852	0.1039		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1850	-0.1038
132	0.5458596							0.1870	0.1870	0.1021	0.1870	0.1021		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1868	-0.1020
133	0.5310435							0.1889	0.1889	0.1003	0.1889	0.1003		0.0002	0.0002	0.0001	-0.1886	-0.1002
合計		3.0000	2.8878	1.3300	14.3300	15.6600	15.1273	3.4452	3.4452	2.3846	22.1052	20.3997	0.0000	0.0035	0.0035	0.0024	-22.1017	-20.3974

備註：本表四捨五入至小數點後第 4 位計算

(五) 整體財務評估結果

計畫經費計 18.66 億元，折現率以 2.79% 計算，財務評估計算結果如表所示(未含稅金增額收益外部效益內部化)，財務淨現值為-20.3974 億元、財務益本比 0.0001，回收年期大於 24 年，自償率為約-13.22%。

表 11 整體財務評估結果表

整體財務評估結果表	
折現率	2.79%
財務淨現值 (NPV)	-20.3974 億元
財務益本比 (B/C)	0.0001
回收年期 (DPB)	本計畫回收年期大於 24 年
自償率	-13.22%
財務內部報酬率	無法計算

捌、附則

一、替選方案之分析及評估

本計畫係以達到海運及離島經濟永續發展為目標，並推廣觀光產業與經濟發展研訂相關措施及工作，並無替選方案計畫，如推動過程遇特殊因素致部分執行成效無法如期達成，將滾動修正計畫內容予以推動；若遇不可抗力或經費拮据等因素，將檢討經費運用方式。

二、風險評估

隨著亞洲郵輪發展越趨成熟，越來越多郵輪公司已將船舶置於亞

洲地區航行，對於 ACF(Asia Cruise Fund)獎助金的依賴逐漸降低，未來聯盟可能將重點放在聯合行銷活動，將推廣目標從郵輪公司轉換至一般旅客搶攻亞洲越趨年輕化之郵輪旅客，讓亞洲郵輪市場持續壯大。

本計畫關於港埠規劃建設部分，建設內容係提供郵輪跳島停泊及旅客服務所需港埠設施，已將執行風險納入評估範圍，於樽節經費前提下採用可行之港埠建設方案，國內商港提供服務郵輪跳島之碼頭均與整體規劃功能相符，臺東縣提供服務郵輪跳島之富岡港、南寮港及開元港，係使用既有提供交通服務之碼頭岸線或使用率不高之泊區，各港建設方案均保有因應市場盛衰變化之餘裕調整空間。

本計畫風險評估可能情境如下：

(一) 工程面風險

外部環境的風險主要包括不可抗自然力風險、不可抗力非自然力風險、政策以及市場風險四類。不可抗自然力風險主要是指地震、颱風、暴雨、其它自然力事件，以及偶然及突發事件。

(二) 合作廠商風險

承商自身方面的原因所產生的風險包括決策錯誤風險、締約和履約風險及責任風險。如果承商的技術、施工、裝備、工程管理水準不足，在技術設計、施工方案、施工計畫和組織措施上存在缺陷和漏洞，或由於經濟方面的原因造成資金供應不足、周轉困難等。應積極整合重要合作廠商納入營運風險控管項目，包含重要零配件供應商、維修廠、掌握客貨源的船務代理商等。同一項目應建立兩家以上廠商，以維持供貨品質，避免營運壟斷風險。尋找具聲譽及可信任的供應商，

並維持零配件間的可互換性，避免單一零件影響船舶營運等風險發生。

(三) 跳島郵輪規劃風險

本計畫風險主要為跳島郵輪航程規劃實際內容，需與其它港口配合執行，計畫執行階段各港投資建設分頭進行，它港執行期程順利與否需審慎評估，另經費是否能全數到位亦是風險之一。

(四) 遊艇駕駛風險

遊艇駕駛遊程活動目前在我國仍屬小眾市場，民眾接觸機會不多，缺少駕駛經驗，而我國沿海航道船隻(含漁船)通行頻繁，遊艇自駕體驗讓民眾體驗駕駛航行時，須注意海上碰撞風險。

三、 相關機關配合事項

本計畫交通船、郵輪、遊艇之航線行銷獎勵及港埠與旅運設施升級、改善，係由航港局主政辦理航線規劃及相關行銷宣傳活動，至在港埠及旅運設施改善部分，則依港口屬性、土地與設施管理權責，分由航港局及相關地方政府主辦。

四、 中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表

中長程個案計畫自評檢核表

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

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

主辦機關核章：承辦人

單位主管

首長

主管部會核章：研考主管

會計主管

首長

中長程個案計畫性別影響評估檢視表【一般表】

【第一部分—機關自評】：由機關人員填寫

【填表說明】 各機關使用本表之方法與時機如下：

一、計畫研擬階段

(一) 請於研擬初期即閱讀並掌握表中所有評估項目；並就計畫方向或構想徵詢作業說明第三點所稱之性別諮詢員（至少1人），或提報各部會性別平等專案小組，收集性別平等觀點之意見。

(二) 請運用本表所列之評估項目，將性別觀點融入計畫書草案：

1、將性別目標、績效指標、衡量標準及目標值納入計畫書草案之計畫目標章節。

2、將達成性別目標之主要執行策略納入計畫書草案之適當章節。

二、計畫研擬完成

(一) 請填寫完成【第一部分—機關自評】之「壹、看見性別」及「貳、回應性別落差與需求」後，併同計畫書草案送請性別平等專家學者填寫【第二部分—程序參與】，宜至少預留1週給專家學者（以下稱為程序參與者）填寫。

(二) 請參酌程序參與者之意見，修正計畫書草案與表格內容，並填寫【第一部分—機關自評】之「參、評估結果」後通知程序參與者審閱。

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

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

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

計畫名稱：海洋觀光計畫

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

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

評估項目	評估結果
------	------

1-1【請說明本計畫與性別平等相關法規、政策之相關性】

性別平等相關法規與政策包含憲法、法律、性別平等政策綱領及消除對婦女一切形式歧視公約（CEDAW）可參考行政院性別平等會網站（<https://gec.ey.gov.tw>）。

本計畫改善相關旅運安全設施、建構候船室服務空間改建、交通船碼頭設施安全及服務改善設施改善涉及公共空間之營造，未來將依據兒童及少年福利與權益保障法及公共場所母乳哺育條例，規

	劃親子廁所及婦女無障礙哺乳環境等性別友善之公共空間，以符合多元性別等族群之需求。
評估項目	評估結果
<p>1-2【請蒐集與本計畫相關之性別統計及性別分析（含前期或相關計畫之執行結果），並分析性別落差情形及原因】</p> <p>請依下列說明填寫評估結果：</p> <p>a.歡迎查閱行政院性別平等處建置之「性別平等研究文獻資源網」(https://www.gender ey.gov.tw/research/)、「重要性別統計資料庫」(https://www.gender ey.gov.tw/gecdb/)（含性別分析專區）、各部會性別統計專區、我國婦女人權指標及「行政院性別平等會—性別分析」(https://gec.ey.gov.tw)。</p> <p>b.性別統計及性別分析資料蒐集範圍應包含下列3類群體：</p> <p>①政策規劃者（例如：機關研擬與決策人員；外部諮詢人員）。</p> <p>②服務提供者（例如：機關執行人員、委外廠商人力）。</p> <p>③受益者（或使用者）。</p> <p>c.前項之性別統計與性別分析應盡量顧及不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者，探究其處境或需求是否存在差異，及造成差異之原因；並宜與年齡、族群、地區、障礙情形等面向進行交叉分析（例如：高齡身障女性、偏遠地區新住民女性），探究在各因素交織影響下，是否加劇其處境之不利，並分析處境不利群體之需求。前述經分析所發現之處境不利群體及其需求與原因，應於後續【1-3找出本計畫之性別議題】，及【貳、回應性別落差與需求】等項目進行評估說明。</p> <p>d.未有相關性別統計及性別分析資料時，請將「強化與本計畫相關的性別統計與性別分析」列入本計畫之性別目標（如2-1之f）。</p>	<p>本計畫涉及性別統計係為搭乘船舶旅客人數及比率統計表，自民國98至108年統計分析，搭乘船舶旅客人數逐年遞增，且男女平均占比各約為50%。</p> <p>b. 性別統計及性別分析資料</p> <p>1.本計畫研擬及決策人員：本計畫於研擬及決策過程中，召開多次工作會議，不同性別者之性別比例達1/3，共計約25人，其中男性16人、女性9人。發展過程中均有女性充分參與及意見表達，執行階段將另有主計、政風等單位(男女性皆有)參與。</p> <p>2.本計畫主要服務提供者如次：</p> <p>(1)規劃案機關執行人員：本計畫規劃團隊，主要參與人員共計6人，其中女性2人，男性4人，符合不同性別者之性別比例達1/3。</p> <p>(2)工程委外廠商人員：本計畫屬新興計畫，俟計畫通過後再行招標工作項目規劃及建置。</p> <p>3.本計畫受益者：本計畫完成後之受益對象為政府機關與全體民眾，無性別之分別，後續俟計畫通過，各階段再行做性別統計。</p>
評估項目	評估結果
<p>1-3【請根據1-1及1-2的評估結果，找出本計畫之性別議題】</p> <p>性別議題舉例如次：</p>	<p>綜合1-1及1-2評估結果，確認本計畫性別議題包含以</p>

<p>a.參與人員</p> <p>政策規劃者或服務提供者之性別比例差距過大時，宜關注職場性別隔離（例如：某些職業的從業人員以特定性別為大宗、高階職位多由單一性別擔任）、職場性別友善性不足（例如：缺乏防治性騷擾措施；未設置哺集乳室；未顧及員工對於家庭照顧之需求，提供彈性工作安排等措施），及性別參與不足等問題。</p> <p>b.受益情形</p> <p>①受益者人數之性別比例差距過大，或偏離母體之性別比例，宜關注不同性別可能未有平等取得社會資源之機會（例如：獲得政府補助；參加人才培訓活動），或平等參與社會及公共事務之機會（例如：參加公聽會/說明會）。</p> <p>②受益者受益程度之性別差距過大時（例如：滿意度、社會保險給付金額），宜關注弱勢性別之需求與處境（例如：家庭照顧責任使女性未能連續就業，影響年金領取額度）。</p> <p>c.公共空間</p> <p>公共空間之規劃與設計，宜關注不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者之空間使用性、安全性及友善性。</p> <p>①使用性：兼顧不同生理差異所產生的不同需求。</p> <p>②安全性：消除空間死角、相關安全設施。</p> <p>③友善性：兼顧性別、性傾向或性別認同者之特殊使用需求。</p> <p>d.展覽、演出或傳播內容</p> <p>藝術展覽或演出作品、文化禮俗儀典與觀念、文物史料、訓練教材、政令/活動宣導等內容，宜注意是否避免複製性別刻板印象、有助建立弱勢性別在公共領域之可見性與主體性。</p> <p>e.研究類計畫</p> <p>研究類計畫之參與者（例如：研究團隊）性別落差過大時，宜關注不同性別參與機會、職場性別友善性不足等問題；若以「人」為研究對象，宜注意研究過程及結論與建議是否納入性別觀點。</p>	<p>下幾點：</p> <p>1.本計畫改善相關旅運安全設施、建構候船室服務空間改建、交通船碼頭設施安全及服務改善設施改善之工作項目，涉及公共空間之規劃與設計，因此宜關注不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者之空間使用性、安全性及友善性，並須符合無障礙之規畫設計。</p> <p>2.由於海洋事務之工作自來男性多於女性(性別比例約為4:1)，故執行本計畫工作項目，人才招募之培育部分，宜關注不同性別受訓機會是否均等。</p> <p>3.綜上，提升海運工作者之性別參與及公共空間之規劃與設計，宜符合不同性別之無障礙設計，以上為本計畫主要議題。</p>
<p>貳、回應性別落差與需求：針對本計畫之性別議題，訂定性別目標、執行策略及編列相關預算。</p>	
<p>評估項目</p> <p>2-1【請訂定本計畫之性別目標、績效指標、衡量標準及目標值】</p> <p>請針對1-3的評估結果，擬訂本計畫之性別目標，並為衡量性別目標達成情形，請訂定相應之績效指標、衡量標準及目標值，並納入計畫書草案之計畫目標章節。性別目標宜具有下列效益：</p> <p>a.參與人員</p> <p>①促進弱勢性別參與本計畫規劃、決策及執行，納入不同性別經驗與意見。</p>	<p>評估結果</p> <p><input type="checkbox"/>有訂定性別目標者，請將性別目標、績效指標、衡量標準及目標值納入計畫書草案之計畫目標章節，並於本欄敘明計畫書草案之頁碼：</p>

<p>②加強培育弱勢性別人才，強化其領導與管理知能，以利進入決策階層。</p> <p>③營造性別友善職場，縮小職場性別隔離。</p> <p>b.受益情形</p> <p>① 回應不同性別需求，縮小不同性別滿意度落差。</p> <p>② 增進弱勢性別獲得社會資源之機會（例如：獲得政府補助；參加人才培訓活動）。</p> <p>③ 增進弱勢性別參與社會及公共事務之機會（例如：參加公聽會/說明會，表達意見與需求）。</p> <p>c.公共空間</p> <p>回應不同性別對公共空間使用性、安全性及友善性之意見與需求，打造性別友善之公共空間。</p> <p>d.展覽、演出或傳播內容</p> <p>① 消除傳統文化對不同性別之限制或僵化期待，形塑或推展性別平等觀念或文化。</p> <p>② 提升弱勢性別在公共領域之可見性與主體性（如作品展出或演出；參加運動競賽）。</p> <p>e.研究類計畫</p> <p>① 產出具性別觀點之研究報告。</p> <p>② 加強培育及延攬環境、能源及科技領域之女性研究人才，提升女性專業技術研發能力。</p> <p>f.強化與本計畫相關的性別統計與性別分析。</p> <p>g.其他有助促進性別平等之效益。</p>	<p>■未訂定性別目標者，請說明原因及確保落實性別平等事項之機制或方法：本計畫之目標提升臺灣本島與離島、各離島間居民之海上交通運輸服務及擴大遊艇休閒觀光以帶動地方產業發展，由於計畫時程緊迫且本計畫係以整體性方向規劃主要工作項目，尚未針對性別平等事項之機制規劃細部工作內容，計畫後續將就公共空間規劃設計及海洋工作者之性別參與等納入性別友善目標，以回應性別平等需求。</p>
<p>評估項目</p> <p>2-2【請根據2-1本計畫所訂定之性別目標，訂定執行策略】</p> <p>請參考下列原則，設計有效的執行策略及其配套措施：</p> <p>a.參與人員</p> <p>① 本計畫研擬、決策及執行各階段之參與成員、組織或機制（如相關會議、審查委員會、專案辦公室成員或執行團隊）符合任一性別不少於三分之一原則。</p> <p>② 前項參與成員具備性別平等意識/有參加性別平等相關課程。</p> <p>b.宣導傳播</p> <p>① 針對不同背景的目標對象（如不諳本國語言者；不同年齡、族群或居住地民眾）採取不同傳播方法傳布訊息（例如：透過社區公布欄、鄰里活動、網路、報紙、宣傳單、APP、廣播、電視等多元管道公開訊息，或結合婦女團體、老人福利或身障等民間團體傳布訊息）。</p> <p>② 宣導傳播內容避免具性別刻板印象或性別歧視意味之語言、</p>	<p>評估結果</p> <p>□有訂定執行策略者，請將主要的執行策略納入計畫書草案之適當章節，並於本欄敘明計畫書草案之頁碼：</p> <p>■未訂執行策略者，請說明原因及改善方法：</p> <p>1.由於本計畫時程緊迫且本計畫係以整體性方向規劃主要工作項目，尚未針對性別平等事項之機制規劃細部執行策略，未來將視實際執行</p>

符號或案例。

- ③ 與民眾溝通之內容如涉及高深專業知識，將以民眾較易理解之方式，進行口頭說明或提供書面資料。

c.促進弱勢性別參與公共事務

- ① 計畫內容若對人民之權益有重大影響，宜與民眾進行充分之政策溝通，並落實性別參與。
- ② 規劃與民眾溝通之活動時，考量不同背景者之參與需求，採多元時段辦理多場次，並視需要提供交通接駁、臨時托育等友善服務。
- ③ 辦理出席民眾之性別統計；如有性別落差過大情形，將提出加強蒐集弱勢性別意見之措施。
- ④ 培力弱勢性別，形成組織、取得發言權或領導地位。

d.培育專業人才

- ① 規劃人才培訓活動時，納入鼓勵或促進弱勢性別參加之措施（例如：提供交通接駁、臨時托育等友善服務；優先保障名額；培訓活動之宣傳設計，強化歡迎或友善弱勢性別參與之訊息；結合相關機關、民間團體或組織，宣傳培訓活動）。
- ② 辦理參訓者人數及回饋意見之性別統計與性別分析，作為未來精進培訓活動之參考。
- ③ 培訓內涵中融入性別平等教育或宣導，提升相關領域從業人員之性別敏感度。
- ④ 辦理培訓活動之師資性別統計，作為未來師資邀請或師資培訓之參考。

e.具性別平等精神之展覽、演出或傳播內容

- ① 規劃展覽、演出或傳播內容時，避免複製性別刻板印象，並注意創作者、表演者之性別平衡。
- ② 製作歷史文物、傳統藝術之導覽、介紹等影音或文字資料時，將納入現代性別平等觀點之詮釋內容。
- ③ 規劃以性別平等為主題的展覽、演出或傳播內容（例如：女性的歷史貢獻、對多元性別之瞭解與尊重、移民女性之處境與貢獻、不同族群之性別文化）。

f.建構性別友善之職場環境

委託民間辦理業務時，推廣促進性別平等之積極性作法（例如：評選項目訂有友善家庭、企業托兒、彈性工時與工作安排等性別友善措施；鼓勵民間廠商拔擢弱勢性別優秀人才擔任管理職），以營造性別友善職場環境。

g.具性別觀點之研究類計畫

- ① 研究團隊成員符合任一性別不少於三分之一原則，並積極培

情形規劃執行項目，如親子廁所、婦女無障礙哺乳環境等性別友善之公共空間。

2. 本局「海運客運場站公共安全與營運服務聯合督檢計畫」已納入性別相關標準，且每年將進行 4 次檢核作業；另本局刻正規劃「離島海運客運固定航線營運與服務評鑑」（草案），將於設計檢核表中納入性別相關項目，確保性別目標得以落實，以回應性別平等需求。

育及延攬女性科技研究人才；積極鼓勵女性擔任環境、能源與科技領域研究類計畫之計畫主持人。 ②以「人」為研究對象之研究，需進行性別分析，研究結論與建議亦需具性別觀點。	
--	--

評估項目	評估結果
2-3【請根據2-2本計畫所訂定之執行策略，編列或調整相關經費配置】 各機關於籌編年度概算時，請將本計畫所編列或調整之性別相關經費納入性別預算編列情形表，以確保性別相關事項有足夠經費及資源落實執行，以達成性別目標或回應性別差異需求。	<input type="checkbox"/> 有編列或調整經費配置者，請說明預算額度編列或調整情形： <input checked="" type="checkbox"/> 未編列或調整經費配置者，請說明原因及改善方法： 1. 公共空間之使用性、安全性與友善性提升方面費用包含於本計畫工程項目中，目前經費估算尚未呈現細項費用，於後續規劃、設計與施工階段將編列。 2. 性別平等參與方面僅調整執行方法，未增加經費故未編列。

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

參、評估結果	
請機關填表人依據【第二部分－程序參與】性別平等專家學者之檢視意見，提出綜合說明及參採情形後通知程序參與者審閱。	
3-1綜合說明	本案經程序參與由專家學者同意本計畫之自評資料，另提供審查意見本局參採納入；有關參與時機及方式之合宜性，評估結果為合宜。
3-2參採情形	3-2-1 說明採納意見後之計畫調整（請標註頁數）
	3-2-2 說明未參採之理由或替代規劃
3-3通知程序參與之專家學者本計畫之評估結果： 已於109年7月31日將「評估結果」及「修正後之計畫書草案」通知程序參與者審閱。	

- 填表人姓名：秦紹璋 職稱：科員 電話：02-89786852 填表日期：109年7月14日
- 本案已於計畫研擬初期徵詢性別諮詢員之意見，或提報各部會性別平等專案小組（會議日期：____年____月____日）

· 性別諮詢員姓名：_____ 服務單位及職稱：_____ 身分：符合中長程個案計畫性別影響評估作業說明第三點第____款（如提報各部會性別平等專案小組者，免填）

（請提醒性別諮詢員恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開計畫草案）

【第二部分—程序參與】：由性別平等專家學者填寫

程序參與之性別平等專家學者應符合下列資格之一：

- 1.現任臺灣國家婦女館網站「性別主流化人才資料庫」公、私部門之專家學者；其中公部門專家應非本機關及所屬機關之人員（人才資料庫網址：<http://www.taiwanwomencenter.org.tw/>）。
- 2.現任或曾任行政院性別平等會民間委員。
- 3.現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。

(一) 基本資料

1.程序參與期程或時間	109 年 7 月 14 日 至 年 月 日
2.參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	陳艾懃，副研究員，台灣大學土木系鋪面平坦儀驗證中心，專長領域：土木工程、鋪面工程、交通工程、性別影響評估
3.參與方式	<input type="checkbox"/> 計畫研商會議 <input type="checkbox"/> 性別平等專案小組 <input checked="" type="checkbox"/> 書面意見

(二) 主要意見（若參與方式為提報各部會性別平等專案小組，可附上會議發言要旨，免填4至10欄位，並請通知程序參與者恪遵保密義務）

4.性別平等相關法規政策相關性評估之合宜性	1-1僅說明本計畫涉及公共空間營造，未說明計畫內容與性別平等相關法規、政策之相關性，建議補充。
5.性別統計及性別分析之合宜性	1. 已提出本計畫政策規劃者、服務提供者與受益者統計分析，應為合宜。 2. 於評估結果中與本案無關內容建議刪除。
6.本計畫性別議題之合宜性	1. 提出以「提升海運工作者之性別參與」及「公共空間之規劃與設計」為本計畫性別議題，符合本計畫內容，方向正確，但與1-2性別統計較未連結，建議後續可再考慮補充海洋事務工作者之性別統計或旅運設施之使用者滿意度調查。 2. 評估結果第3點之寫法為性別目標而非性別議題，建議移至2-1。

7.性別目標之合宜性	<ol style="list-style-type: none"> 1. 性別目標僅對應第1項性別議題，請補充第2項議題之目標設定。 2. 未說明為何本目標無法納入計畫書（草案），建議補充。 3. 評估結果所述之設施應為性別友善設施，與性別平等無關。 4. 若僅有哺集乳室之設置，與性別議題所提出之使用性、安全性及友善性差異太大，建議補充或修正性別議題。
8.執行策略之合宜性	<ol style="list-style-type: none"> 1. 執行策略應延續性別議題與目標，但不應完全與性別目標相同，建議修正。 2. 同性別目標，執行策略亦僅針對公共空間，未針對平等參與課題，建議補充。 3. 未提出具體執行策略，例如如何在執行時確保性別目標得以落實(例如在設計檢核表中納入相關項目等)，建議補充。
9.經費編列或配置之合宜性	<p>本計畫屬於新興計畫與不能編列或調整經費配置以達成性別目標間之關聯不明(即為何新興計畫不能編列或調整經費來達到性別目標)，建議補充。</p>
10.綜合性檢視意見	<ol style="list-style-type: none"> 1. 計畫書（草案）尚無性別意涵，建議補充，若有困難應於本表提出。 2. 請補充本計畫內容與性別平等相關法規、政策之相關性。 3. 性別議題、目標、執行策略與預算四者應具一貫性且相互支持，目前評估結果仍有不足，建議再行檢視並調整本表說明。
(三) 參與時機及方式之合宜性	<p>經以電子郵件先行取得參與同意後，以電子郵件進行文件與意見交換，參與方式合宜；惟保留供進行性別影響評估之時間較為緊迫，難有充分溝通，後續若有其他計畫擬進行性別影響評估時，宜至少提供一周時間。</p>
<p>本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之計畫草案。 （簽章，簽名或打字皆可） <u>陳艾懃</u></p>	

行政院 109 年 9 月 10 日院臺交字第 1090030127 號函

原則同意核復意見回應說明表

行政院核復意見	交通部 110 年 3 月 10 日交航(一)字第 1109800033 號函回應及修正情形
<p>本計畫有關「國際郵輪來臺行銷獎勵」項目因跳島旅遊市場已趨熱絡，後續應回歸市場機制，暫不納入本計畫；另「日月潭水域船舶智慧升級」工作項目，因非屬海洋觀光範疇，改由「觀光前瞻建設計畫」(草案)項下辦理。</p>	<p>「國際郵輪來臺行銷獎勵」已配合刪除；另「日月潭水域船舶智慧升級」已納入「觀光前瞻建設計畫」項下辦理。</p>
<p>配合前瞻基礎建設計畫特別預算期程延至 114 年，並考量政府預算分配與實際執行情形，計畫期程請調至 114 年完成；另本計畫總經費配合上開工作項目調整為 18.66 億元其中 110 年至 114 年 8 月經費 17.57 億元由前瞻基礎建設特別預算優先支應，其餘 1.09 億元另循預算程序辦理。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 計畫期程已調整為 110~114 年 8 月。 2. 刪除「國際郵輪來臺行銷獎勵」、「日月潭水域船舶智慧升級」2 項經費計 1.34 億元。 3. 「交通船碼頭設施升級」一項，本項工作之計畫經費維持 1.49 億元，惟納入地方政府自籌款並經各地方政府重行檢討轄內交通船碼頭急迫改善事項之需求及年度執行量能，酌調部分辦理事項內容，務實分配分年經費，以符實際執行情形及需求。 4. 「郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善」一項，原擬於「郵輪港外錨泊區調查及交通船碼頭整體發展規劃」辦理郵輪港外錨泊區調查一節，因實務上各郵輪公司對於所轄各郵輪安全標準不同，郵輪港外錨泊點皆須以船長實地現勘後決議，且經查內政部國土測繪中心及海軍大氣海洋局亦有相關水深及海圖可供郵輪公司及船長參考，爰無需再額外辦理錨泊區水深調查；另因郵輪接駁艇岸上接駁地點及上下岸設施改善，係保障旅客上下岸安全，故調整為「郵輪接駁上下岸設施及交通船

	<p>碼頭整體發展規劃」。本項工作之計畫經費包含補助地方政府並納入地方自籌款，該計畫經費維持 14.73 億元。</p> <p>5. 「新闢航線行銷獎勵」一項，本項工作之計畫經費維持 0.93 億元，惟配合計畫延期檢討分年執行經費。</p> <p>6. 「遊艇環島航線行銷」一項，除辦理遊艇行銷活動、自駕體驗及建構資訊整合平臺等工作項目外，原計畫擬補助地方政府辦理遊艇泊區設施改善工作，考量尚需辦理整體規劃，方能符合我國遊艇產業整體發展需求，爰擬先於本計畫刪除該改善工作項目。本部航港局目前已同步進行相關規劃作業，俟後續完成整體規劃後，將另案陳報相關具體改善建議。本項工作經費自 1.51 億元調降至 1.37 億元。</p> <p>7. 故計畫總經費調整為 18.52 億元，其中由特別預算支應約 16.97 億元，地方自籌款支應約 1.55 億元。</p>
<p>本計畫定位請先予釐清，主軸應呼應「向海致敬」政策。</p>	<p>呼應「向海致敬」政策相關內容已補充於計畫第 1 頁。</p>
<p>本計畫需與觀光前瞻建設計畫有所區隔。</p>	<p>本計畫係針對離島海運，檢討相關政策及方案後，進行港埠設施全面性盤點，並就以上交通船、郵輪及遊艇航線作規劃，提出相關解決方案，以推廣海洋觀光產業並增進地方產業發展，相關敘述補充於計畫第 10、11 頁，與觀光前瞻計畫打造國際魅力景區及補助地方觀光建設建構旅遊環境之目標尚屬有間。</p>
<p>本計畫內容欠缺各工項概估經費之估算基準或參考依據，請審酌會同內部工程專業單位或委託專業機構先行評估，後續實際工程經費請依「公共建設工程經費估算編列手冊」及「政府公共</p>	<p>本計畫已督請相關地方政府委託專業機構，參考營建物價、公共工程價格資料庫及近年港灣工程決標情形之市場環境等資料概估，後續實際工程經費將依「公共建設工程經費估算編列手</p>

<p>工程計畫與經費審議作業要點」規定，本於撙節原則覈實辦理。</p>	<p>冊」及「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定辦理，相關內容補充於計畫第 19、20 頁。</p>
<p>有關財務計畫部分，請參照大眾捷運系統規劃及建設計畫、都會區鐵路立體化計畫之補助方式，僅就非自償部分予以補助，並依中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法規定，按縣(市)政府財力級次之補助比率明定於計畫內，滾動檢討本計畫之自償率等財務效益及經濟效益，報院核定後始得動支預算。至於計畫實際執行部分，請督導所屬依其既定之工作及效益指標積極辦理。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「交通船碼頭設施升級」一項，本項工作之計畫經費維持 1.49 億元，惟納入地方政府自籌款並經各地方政府重行檢討轄內交通船碼頭急迫改善事項之需求及年度執行量能，酌調部分辦理事項內容，務實分配分年經費，以符實際執行情形。 2. 「郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善」一項，原擬於「郵輪港外錨泊區調查及交通船碼頭整體發展規劃」辦理郵輪港外錨泊區調查一節，因實務上各郵輪公司對於所轄各郵輪安全標準不同，郵輪港外錨泊點皆須以船長實地現勘後決議，且經查內政部國土測繪中心及海軍大氣海洋局亦有相關水深及海圖可供郵輪公司及船長參考，爰不須再額外辦理錨泊區水深調查；另因郵輪接駁艇岸上接駁地點及上下岸設施改善，係保障旅客上下岸安全，故擬調整為「郵輪接駁上下岸設施及交通船碼頭整體發展規劃」。本項工作之計畫經費包含補助地方政府並納入地方自籌款，該計畫經費維持 14.73 億元。 3. 有關交通船及郵輪港埠建設納入地方政府自籌款相關內容，已補充於計畫第 20~21 頁，並滾動檢討計畫之自償率等財務效益及經濟效益。 4. 本案計畫實際執行，本部將督導航港局偕同地方政府辦理。

**海洋觀光計畫修正版(交通部 110 年 3 月 10 日交航
(一)字第 1109800033 號函報行政院)之各部會審查意見
回應說明表**

機關別	意見摘要	交通部 110 年 4 月 30 日 交航(一)字第 1109800082 號函 回覆意見及修正情形
行政院主計總處	<p>據說明，旨揭計畫前奉行政院 109 年 9 月 10 日函核定，期程 110 至 114 年度，總經費 18.66 億元，並請就非自償部分始予以補助，以及按縣(市)政府財力級次之補助比例明定於計畫內，滾動檢討本計畫之自償率等財務效益及經濟效益，報院核定後始得動支預算。現經交通部檢討後，並依實際推動情形，刪除補助地方政府辦理遊艇泊區設施改善等項目，總經費下修為 18.52 億元，其中 1.55 億元改由地方配合款支應，中央負擔 16.97 億元(由前瞻基礎建設計畫特別預算支應)。本總處意見如下：</p> <p>一、有關補助地方政府部分，業明訂係就非自償部分予以補助，其中改善客運碼頭旅運安全等設施，係按財力分級第 1 級至第 5 級分別補助 50%、78%、84%、86% 及 90%；馬祖浮動碼頭建置及候船室暨服務中心新建計畫，依「國際(內)商港建設經費負擔原則」補助 3%；基隆國門廣場計畫，係</p>	<p>一、本計畫涉及補助改善客運碼頭相關設施部分列有基隆市政府、連江縣政府、屏東縣政府、臺東縣政府及澎湖縣政府等，已衡酌資源分配之優先順序、以往類此項目補助情形等，尚無補助第 1 級次地方政府。</p> <p>二、相關工程採行補助地方政府辦理，完工後財產登記於地方政府本於財產管理機關權責負責維管。</p>

	<p>補助基隆市政府85%。上開補助各地方政府改善客運碼頭相關設施部分，是否納入財力級次第1級次之地方政府，建請衡酌資源分配之優先順序、以往類此項目之補助情形等，再予評估確認。</p> <p>二、有關本計畫財務計畫部分，案內評估結果，整體自償率為37.56%，惟地方政府部分卻為-3.87%，主要係將維護成本全數歸屬為地方政府負擔所致。考量上開評估結果，顯示後續維運將增加地方政府淨財務支出，宜請交通部補充說明，是否確已協調地方政府承諾負擔本案完工後之各項維護經費。</p>	
<p>行政院公共工程委員會</p>	<p>一、為推動「臺灣觀光永續年推廣計畫」，並配合「2023年跳島旅遊年」之主題旅遊年規劃，推升台灣為國際新興跳島天堂，本計畫將進行郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善（含馬祖浮動碼頭建置及候船室暨服務中心新建、基隆國門廣場計畫等）、交通船碼頭改善、相關行銷及獎勵等工作，符合行政院向海致敬及地方創生政策。</p> <p>二、查交通部近期陳報「藍色公路十年整體發展規劃」（下稱十年規劃），所需總經費約</p>	<p>一、敬悉。</p> <p>二、本部「藍色公路十年整體規劃」定位係屬上位計畫而非爭取預算之實質建設計畫性質，並已於該規劃中敘明相關所需預算仍須循相關實質建設計畫報核程序爭取；併查本計畫經費係由前瞻基礎建設計畫特別預算及各地方政府配合款支應，尚無重複爭取不同財源之情形。</p>

	<p>520.18億餘元，已核定部分約255.70億元，經費來源主要為公務預算、各項基金及民間投資；另查旨揭計畫主要工作項目與十年規劃之策略2至策略5大部分相同，經費需另由前瞻基礎建設計畫特別預算及地方配合款支應，建請交通部釐清兩項計畫之定位差異，以及是否有同一工作於不同計畫重複提報，並重複爭取不同財源之情形。</p>	
<p>行政院環境保護署</p>	<p>一、開發行為應否實施環境影響評估(以下簡稱環評)，應以開發單位向目的事業主管機關申請許可之開發行為內容，依申請時之「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」(以下簡稱認定標準)及本署依環評法第5條第1項第11款公告規定予以認定。</p> <p>二、本計畫之碼頭相關規劃，如符合認定標準第8條「港灣之開發」規定者，應實施環評。另如涉及已通過之環評書件內容變更者，應依環評法第16條暨同法施行細則第36條至第38條規定辦理。</p> <p>三、本計畫對於具航運潛力之交通船、郵輪及遊艇等三類船舶，推動主要工作項目如</p>	<p>本計畫尚無需實施環評或涉及變更已通過之環評書件內容者。後續執行階段將就各項工程遵照「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」及貴署依環評法第5條第1項第11款公告規定再次檢核，並依規定執行。船舶停靠碼頭若需辦理增(修)建時，將評估適時納入岸上岸電設備供船舶使用。</p>

	<p>「交通船碼頭服務設施升級」、「郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善」，建議將前揭船舶停靠碼頭增設(建)岸上岸電設備納入，於停泊期間全程使用岸上岸電設備，降低空氣污染排放。</p>	
<p>海洋委員會</p>	<p>一、向海致敬政策包含「淨海、知海、近海及進海」四項政策內涵，並以核定之「向海致敬-海域開放與發展計畫」推動執行，「海洋觀光計畫」(下稱本計畫)雖未列入前開發展計畫內，然所提工作項目如碼頭設施改善、環島旅遊行銷等，亦有鼓勵國民親海、近海及愛海之內涵，並有助於推動海洋觀光產業發展，可呼應向海致敬政策，原則支持本計畫。</p> <p>二、部分計畫內容建議如下：為周延遊艇環島航線行銷之規劃，簡化從事遊艇行程中於不同網站申請泊位、進出漁港許可及報備進出港等流程，請貴部航港局建置之遊艇資訊整合系統，同步整合納入「遊艇專屬泊位」、「進出漁港線上申請」及海巡署「進出港線上報備系統」功能，確實達成一站服務之目標，並與本會「海域遊憩活動一站式服務資訊平臺」連結相關資訊，以發揮系統效能，</p>	<p>一、敬悉。</p> <p>二、本部航港局已配合將遊艇申辦服務平臺之網站內容連結提供海洋委員會，並每月上傳本部航港局統計之現行遊艇泊區名稱、所在縣市、泊位數及港嘴座標至國家發展委員會政府資訊開放平臺，以供海洋委員會下載使用；後續亦將持續協助「海域遊憩活動一站式服務資訊平臺」之建置規劃，共同帶動我國遊艇產業發展。另關於納入相關功能一節，建議仍依行政院核定之向海致敬-海運開放與發展計畫，由海洋委員會統整各部會資訊平臺，彙整提供民眾海域遊憩活動之一站式服務，</p>

	<p>提昇服務能力，進而帶動我國未來遊艇產業整體發展。</p>	<p>以發揮系統效能。</p>
財政部	<p>一、本計畫所辦交通船碼頭設施升級及郵輪港埠旅運改善項目所需經費新臺幣(下同)16.22億元(各為1.49億元及14.73億元，第22頁)占總經費約86.9%，惟查所轄設施(屏東縣、臺東縣及澎湖縣等，第12頁)現行已有國內相關港埠及臺東市富岡港等個案計畫廣續推動，宜請釐清補充相關計畫間之差異性及經費是否重複，並評估整合併辦。</p> <p>二、現階段為振興經濟，除前瞻建設以特別預算支應之「觀光前瞻建設」計畫，另有整體上位之「Tourism 2025—臺灣觀光邁向2025方案」分由基金及公務預算統籌辦理等共同推動。本計畫雖定位為向海致敬之關聯計畫，惟案內相關行銷策略及獎勵仍宜結合上開整體(海陸空)觀光政策，俾利發揮綜效及避免資源重複配置。</p>	<p>一、本計畫係為結合本部「2023 跳島旅遊年」之主題旅遊年規劃，並針對離島海運檢討相關政策及方案後，進行港埠設施全面性盤點，以推廣海洋觀光產業及增進地方產業發展，與國內相關港埠實質建設計畫及富岡港個案計畫目標或執行內容有別，相關經費亦無重複編列。</p> <p>二、本計畫與觀光前瞻建設計畫均為配合「向海致敬」政策擬定相關相關工作內容，並以觀光角度為出發，呼應全球觀光發展趨勢，從行銷策略、獎勵計畫及景點設施整備等多樣工作項目，共同推動觀光產業永續發展，以發揮綜效。</p>
經濟部	<p>旨揭計畫以建構安全旅遊環境為目的，其主要工作，包括交通船碼頭服務設施升級、新闢航線行銷獎勵、郵輪靠泊港埠建設及旅遊設施改善、遊艇環島</p>	<p>敬悉。</p>

	航線行銷等(計畫書第11至17頁)，本部無意見。	
科技部	<p>一、遊艇資訊整合平臺可能需要整合其他單位之資訊，例如醫療及緊急應變等，資料的介接方式宜先與相關單位協調，最好能做到資料自動介接。</p> <p>二、另外，此一整合平台或屬資訊系統，中長程個案計畫自評檢核表中或需辦理資通安全防护規劃。</p> <p>三、尊重交通部對本案之規劃。</p>	本計畫遊艇資訊整合系統將整合納入醫療及緊急應變等。
內政部	無意見	敬悉
國家發展委員會	<p>一、經濟效益部分</p> <p>(一)有關前次109年8月31日函送意見，請交通部就內部報酬率小於折現率，而淨現值為正值之不合理現象釐清一節，交通部已釐清並修正為折現率2.79%、內部報酬率8.28%、淨現值1.34億元及益本比1.07，具經濟可行性(計畫書第38頁)。</p> <p>(二)計畫書第32頁至第34頁提及，本計畫總經濟效益為24.42億元，包含各項因計畫所產生之稅收，以及港埠碇泊費收入等。惟考量稅收屬移轉性質，港埠碇泊費收入則為本計畫之財務收入，是否適宜納入經濟效益，建請交通部再酌。</p>	<p>一、本計畫經濟效益已重新檢討相關收入性質並調整分析。</p> <p>二、本計畫財務效益已重新檢討相關收入性質並調整分析。</p> <p>三、「建構遊艇資訊整合平臺」將從遊艇使用者角度提供整合之遊艇旅遊所需資訊，包含港口周邊觀光資源、遊程安排建議、住宿、陸運接駁、天氣及緊急救難等，並規劃提供民眾(含外籍人士)遊艇相關套裝旅遊產品資訊，後續亦將貴會所提建議納入規劃辦理。</p>

二、財務效益部分：本案財務計畫估列整體計畫稅收效益，並納入自償率計算。惟依交通部計畫書內容，前述稅收並非本案財源，亦不屬本計畫之財務收益，不應納入自償率計算，建議交通部再酌。

三、有關「建構遊艇資訊整合平臺」工作，建議於計畫執行階段，考量以下意見辦理：

(一)交通部刻正推動交通行動服務 (Mobility as a Service, MaaS) 計畫，規劃整合公共運輸和私人運輸中的行程規劃、訂位、票證及付費等環節，讓民眾透過手持智慧行動裝置時，只需提供起訖點，即可達到叫車、付費、無縫轉乘的效果，並已有宜蘭、高雄兩地建構MaaS平臺之成果。為提升民眾海洋觀光之便利性，建議可結合交通部MaaS計畫，提供民眾無縫運輸服務。

(二)查交通部航港局現已建置「遊艇申辦服務平臺」，本計畫規劃「建構遊艇資訊整合平臺」，建請可整合為單一平臺，避免資源重複投入。

(三)另查海委會已建置「海域遊憩活動一站式服務資訊平臺」提供海域遊憩法令、海域遊憩設施、海域海情、海域遊憩區公告等之查詢，鑑於前開平臺

四、其他事項：

(一)「新闢航線行銷獎勵」係為開發具有市場發展潛力之臺灣本島及離島航線，非指本部航港局目前補貼固定客運航線之對象。

(二)「郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善」項目，基隆市自籌款比率係與基隆市政府協調獲致共識為15%。

(三)分年執行經費已調整與中央特別預算編列情形一致，其110年度及111年度分別調整為中央特別預算所編4.83億元及5.85億元；另總計畫經費維持行政院核復同意之18.66億元，其中約17.1億元前瞻基礎建設中央特別預算支應，約1.56億元由地方配合款支應。

(四)經重新檢討財務試算，本計畫自償率為-13.22%，爰僅就非自償部分補助地方政府。

亦屬行政院「向海致敬」政策之相關資訊系統，宜請交通部與海委會協同合作，參考行政院「向山致敬」政策「臺灣登山申請一站式服務網」之推動經驗，整合各機關海域遊憩活動之線上申辦系統，提供海洋遊憩活動一站式服務。

(四)為促進遊艇活動與相關產業發展，建請將遊艇進出港時間、船舶位置、航程資料等動態開放資料，以API提供民間運用。

(五)為擴大國外人士至台旅遊市場，便利國外人士安排旅遊行程，建請規劃外籍人士線上預定航班之機制。

四、其他事項：

(一)計畫主要工作項目之一「新闢航線行銷獎勵」，於「臺灣本島離島新闢航線獎勵」一節提及「航運業者投入金澎航線、台東蘭嶼綠島三角航線、蘇花航線、臺中澎湖航線、澎湖南方四島航線及其他本島離島藍色公路航線(如布袋-馬公、基隆-馬祖、高雄-馬公航線)，依不同之航線特性，透過油料補助、航次獎勵及乘載獎勵金等方式，給予業者不同之獎勵措施，協助開拓搭乘人次與培養客源」，惟查所提「其他本島離島藍色公路航線」

部分，據瞭解現行均已有固定航線行駛且業由交通部給予相關補貼，是否宜納入「新闢航線行銷獎勵」，應請交通部再釐清(計畫書P.13)。

(二)本案涉及地方配合款部分，如計畫書P.20提及「『郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善』項目，基隆市自籌款比率為15%」一節，應請交通部說明補助比率之依據(基隆市財力分級係為第四級)。

(三)計畫書所提依實際情形調整分年執行經費表(計畫書P.23)，其中110年、111年中央特別預算分別編列4.83億元、5.85億元，惟本案編列之執行預算數為4.78億元、5.84億元，建議仍應修正為一致。

(四)本次修正計畫財務計畫提出本案自償率為37.56%，爰涉及補助地方政府有關之工作項目，是否符合院原核示意旨(有關財務計畫部分，請參照大眾捷運系統規劃及建設計畫、都會區鐵路立體化計畫之補助方式，僅就非自償部分予以補助)，建請交通部仍宜再釐清。