

建議中央補助開設「金門快輪」以便利臺金交通

建議人：金門縣政府縣政顧問王振利先生

日期：2024/08/31

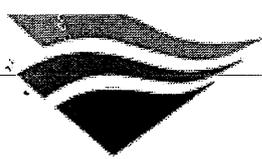
(一) 二〇二四海岸新氣象(請詳見相關附件)

1. 交通部航港局：督導離島地區船舶新建計畫之執行。
2. 自 109 年度起陸續補助離島建船舶。
3. 首次補助民船汰舊換新(113 年度)。
4. 113 年新闢海運客航船獎勵補助。
5. 110 年交通部航港局：海洋觀光計畫(核訂本)。
6. 2022 年交通部航港局推出：「打造藍色公路」串聯航港、港、船、遊四大面向。
7. 2024 年新藍海：搭船也可跳島遊一文提交：離島交通及旅遊將迎來新氣象：
 - (1)2023 年 6 月：耗資 11 億 4 千萬元購建的「新臺馬輪」往返基隆—南竿。
 - (2)2023 年 9 月新購建的「澎湖輪」往返高雄—馬公。
 - (3)台東往返南嶼、綠島的 5 艘老舊交通船，也自今年起到 2026 年陸續汰舊換新。

(二)搭此「新藍海計畫」臺金開設「金門快輪」也令人期待

效益說明：

1. 眾所周知，本(金門)島居民及觀光客來往台金航班，易受霧季及天況影響，尤其全球氣候暖化，霧季之頻率與趨勢已然更高，造成霧鎖金門現況下往返台金間航空運載交通的困難，逢年過節的情況更是一票難求！有鑒於此，開設快輪以提供交通方便及疏散人潮聚集機場的要津，如航行於主要地區人口密集地的：台北港—金門；高雄港—金門；台中港—金門間。
2. 隨著小三通及金門旅遊業之拓展，開拓台金快輪是有必要的，更是航空運載的另外一種選擇，其票價也較航空客運便宜。
3. 具備開闢跳島(以台灣本島向外跨散至金門、馬祖、基隆、花蓮、石垣、那霸等潛力航線)遊輪，促進台灣島內與串接海外(國際)之海洋觀光市場與商機，更足以實現「海洋立國」之宗旨及目標。
4. 政府德政嘉惠金門往返台金居民(近 40 萬人)，甚至增進海外僑鄉(約 75 萬人)歸來的意願，對台灣本島經濟之活絡也具有重要推動的具體效應。



督導離島地區船舶新建計畫之執行

發布日期：2016-03-11 | 觀看數：4921 | 維護單位：船舶組 | 最後檢核時間：2024-08-07 | 最後修改時間：2019-06-26

1. 離島購建船舶計畫審查及管考

馬祖地區海運港埠建設計畫

「馬祖地區海運港埠建設計畫」計有兩項子計畫，分別為「購建新臺馬輪計畫」及「福澳港區新設浮動碼頭工程計畫」，由連江縣政府研訂計畫經行政院核定通過，計畫總經費15億9,508萬元，購建新臺馬輪計畫14億2,000萬元及「福澳港區新設浮動碼頭工程計畫」1億7,508萬元，由中央特別預算補助11億608萬元及中央公務預算補助4億8,900萬元辦理。

為督導連江縣政府辦理購建新臺馬輪計畫順利完成，本局已成立購建新臺馬輪專案督導小組，協助並督促縣政府推動新臺馬輪建造，除滿足馬祖地區民生物資運送及旅運往返需求外，並可帶動地區觀光產業發展。

臺華輪汰舊換新案

「臺華輪汰舊換新案」由澎湖縣政府研訂計畫經行政院核定通過，計畫總經費18億元，由中央公務預算全數補助辦理。

為督導澎湖縣政府辦理台華輪汰舊換新計畫順利完成，本局已成立臺華輪汰舊換新專案督導小組，協助並督促縣政府推動新臺華建造，除滿足澎湖地區民生物資運送及旅運往返需求外，並可帶動地區觀光產業發展。

2.離島地區船舶新建計畫補助經費

為改善離島地區交通問題、發展離島地區觀光產業及提供離島地區民生用品足夠之交通運輸工具，政府爰撥經費補助離島縣政府汰建老舊運輸船舶，由船舶組主辦督導業務，期能達成如期如質之目標，督導新建之船舶計有：

新臺馬輪(臺馬之星)新建 (補助連江縣政府) 。

98年度補助 0.85億元

99年度補助 4.46億元

100年度補助 4.億元

102年度補助 2.286億元

103年度補助 2.604億元

連江縣政府購建新島際交通船 (補助連江縣政府) 。

102年度補助 1.78億元

臺華輪汰舊換新(補助澎湖縣政府)。

101年度補助 0.7億元

103年度補助 0.704億元

104年度補助 2.3億元

105年度補助 2.89億元

© 交通部航港局 Maritime Port Bureau. MOTC - 夢想航道 航港知道

110年

中央政府海空戰力提升計畫採購特別預算案評估報告

台灣糖業股份有限公司111年度營業預算評估報告

農業作業基金及農田水利事業作業基金111年度預算評估報告

農業特別收入基金111年度預算評估報告

核能發電後端營運基金111年度預算評估報告

經濟特別收入基金能源研究發展基金、石油基金及再生能源發展基金111年度預算評估報告

經濟特別收入基金（推廣貿易基金）111年度預算評估報告

經濟作業基金111年度預算評估報告

財團法人法律扶助基金會111年度預算評估報告

行政院國家發展基金、離島建設基金及花東地區永續發展基金111年度預算評估報告

臺灣土地銀行股份有限公司111年度營業預算評估報告

財團法人犯罪被害人保護協會111年度預算評估報告

財團法人臺灣更生保護會111年度預算評估報告

臺銀綜合證券股份有限公司111年度營業預算評估報告

臺銀人壽保險股份有限公司111年度營業預算評估報告

交通部、交通部鐵道局及所屬111年度單位預算評估報告



∴ 首頁 / 關於立法院 / 各單位 / 預算中心 / 研究成果 / 預算案評估 / 110年
/ 交通部、交通部鐵道局及所屬111年度單位預算評估報告

☰ 一三、自109年度起陸續補助離島購建船舶，惟多數計畫核定後5個月至2年內即修正，允宜協助地方政府盤整現有船舶使用現況並及早詳實規劃

日期：110年10月 | 報告名稱：交通部、交通部鐵道局及所屬111年度單位預算評估報告 | 目錄大綱：壹、交通部

| 資料類別：預算案評估 | 作者：黃怡娟

交通部111年度「偏遠地區交通建設」項下續編「購建新臺馬輪計畫」4億8,900萬元、「新臺澎輪營運及國造案」2億910萬元，及新增編列「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」6,057萬5千元。經查：

(一)「購建新臺馬輪計畫」於110年4月經行政院核定修正計畫展延期程，原地方配合款改由中央公務預算及離島建設基金專案補助

「購建新臺馬輪計畫」108年4月經行政院核定，期程自109至111年度，總經費11億4,000萬元，由中央公務預算負擔9億1,775萬7千元，離島建設基金負擔6,840萬元，及連江縣政府負擔1億5,384萬3千元。因該計畫經6次招標始決標，且考量縣府之財力，經行政院於110年4月同意展延至112年4月，原地方政府負擔經費由中央公務預算及離島建設基金專案補助，計畫修正後中央公務預算負擔10億3,800萬元，離島建設基金負擔1億200萬元(詳表1)。

截至110年度止中央公務預算已編列2億5,200萬元，至110年7月底，累計執行數為2億元，占累計預算數之79.37%。據航港局表示，因一般佈置圖、室裝設計圖及相關主要圖說，刻正依各方意見持續調整中，尚無法定案，進度略有落後。惟連江縣政府規劃110年度先行請款支付過去墊付款項，並於年底支付專案管理審圖費用，截至110年度止交通部編列之預算可全數支用完畢。

(二)「新臺澎輪營運及國造案」於110年4月經行政院核定修正國輪國造方式，營運商仍為國籍航商，船舶建造則允許國內外船廠參與

「新臺澎輪營運及國造案」109年11月經行政院核定，期程自110至132年度，其中110至112年度為船舶建造期，113年度以後20年為營運期，總經費27億8,800萬元，由中央公務預算負擔。經行政院於110年4月同意修正國輪國造方式，營運商仍為國籍航商，船舶建造則允許國內外船廠參與，期程與總經費皆無調整(詳表1)，並函示未來倘係國外船廠建造新船，請交通部(航港局)依市場行情訂定底價及議價，適度調降合約金額。

110年度中央公務預算編列2億5,092萬元，至110年7月底尚未支用。據航港局表示，因修正計畫致影響招標作業時程，業於110年6月29日與台灣航業股份有限公司完成簽約作業，該公司於110年9月與船廠簽約，簽約後航港局即撥付第1期預付款2億4,867萬元。

(三)「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」於110年1月經行政院核定，業於110年6月完成專案管理(含監造)決標，預計111年11月前完成交船驗收

為穩定澎湖縣白沙鄉赤崁及吉貝兩離島居民之交通接駁、滿足日益增加之旅運需求及替換迄今服役已17年之白沙之星，110年1月經行政院核定「白沙之星交通船汰舊換新計畫」，期程自110至111年度，總經費7,500萬元，其中中央公務預算負擔之6,057萬5千元於111年度編竣(詳表1)。據航港局表示，澎湖縣政府於110年6月25日完成專案管理(含監造)決標，後續將依計畫進度完成新船建造決標，並於111年11月前完成交船驗收。

(四)自109年度起陸續補助離島購建船舶，惟計畫核定後5個月至2年內即修正，允宜協助地方政府盤整現有船舶使用現況並及早詳實規劃

交通部自109年度起陸續補助離島船舶購建計畫，包括「購建新臺馬輪計畫」、「澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫」、「東琉線鋁合金客船新建工程計畫」、「新臺澎輪營運及國造案」，及「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」。除「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」外，前揭計畫經行政院核定後，於5個月至2年內即因招標不順、COVID-19疫情影響、地方政府財力等因素修正計畫，以展延期程、變更經費負擔、變更設計，或修正國輪國造方式等(詳表1)，允宜協助地方政府盤整現有船舶使用現況，及早詳實規劃，俾提供離島居民安全穩定之運輸工具。

表1 交通部109年度起編列預算補助離島船舶購建計畫概況

單位：新臺幣千元

計畫名稱

行政院

核定

年月

計畫經費負擔

期程

中央公務預算

離島建設基金

地方

政府

合計

起

訖

購建新臺馬輪計畫

原始

108.04

917,757

68,400

153,843

1,140,000

109

111

修正

110.04

1,038,000

102,000

-
1,140,000

109

112

澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫

原始

108.05.

124,227

-

29,773

154,000

109

110修正

110.01

124,227

-

29,773

154,000

109

111

東琉線鋁合金客船新建工程計畫

原始

108.03

11,175

55,875

7,450

74,500

109

110

修正

108.11

13,815

69,075

9,210

92,100

109

110

新臺澎輪營運及國造案

原始

109.11

2,788,000

-

-

2,788,000

110

132

修正

110.04

2,788,000

-

-

2,788,000

110

132

澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫

原始

110.01

60,575

-

14,425

75,000

110

111

說明：新臺澎輪營運及國造案修正國輪國造方式，期程與經費皆無調整

資料來源：各計畫書及修正計畫書，交通部提供；本報告整理。

綜上，交通部111年度新增「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」，及續編「購建新臺馬輪計畫」及「新臺澎輪營運及國造案」等船舶購建計畫，其中「購建新臺馬輪計畫」於110年4月經行政院核定修正計畫展延期程，原地方配合款改由中央公務預算及離島建設基金專案補助；「新臺澎輪

營運及國造案」於110年4月經行政院核定修正國輪國造方式，營運商仍為國籍航商，船舶建造則允許國內外船廠參與；「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」於110年1月經行政院核定，業於110年6月完成專案管理(含監造)決標，預計111年11月前完成交船驗收。交通部自109年度起陸續補助離島購建船舶，多數計畫經行政院核定後5個月至2年內即修正，以展延期程、變更經費負擔、變更設計，或修正國輪國造方式等，允宜協助地方政府盤整現有船舶使用現況，及早詳實規劃，俾提供離島居民安全穩定之運輸工具。

< >

下載

一三、自109年度起陸續補助離島購建船舶，惟多數計畫核定後5個月至2年內即修正，允宜協助地方政府盤整現有船舶使用現況並及早詳實規劃-附件1(doc) (odt) (pdf) 2021-10-01

一三、自109年度起陸續補助離島購建船舶，惟多數計畫核定後5個月至2年內即修正，允宜協助地方政府盤整現有船舶使用現況並及早詳實規劃-附件2(pdf) 2021-10-01

會議資訊	議案查詢	立法委員	開放國會	國會圖書館	關於立法院
會議預報	議案查詢	本屆立委	國際輿情	立法資源	立法院簡介
會議紀錄	法案查詢	歷屆立委	國會聯誼會	立委問政	各委員會
會議隨選	法律查詢	立委查詢	開放國會行動方案	焦點議題	各單位
	其他查詢		公益宣導	立法智庫	業務服務
			國會參訪		院內連結
			遊說法專區		院外連結
			開放資料		
			國會外交		
			國會頻道		
			國會知識家		
			會員登入		
					秘書長
					副秘書長
					歷屆首長
					黨團

立法院：02-2358-5858

地址：(100220)台北市中正區中山南路1號

立法院中部辦公室：04-2217-2900

地址：(413015)台中市霧峰區中正路734號 *****

● 資訊安全政策 ● 隱私權政策 ● 立法院網站資料開放宣告 ● 網站建言



■ 一五、首次補助民船汰舊換新，允宜督導地方政府確實控管船舶購建時程，以提升離島運輸安全

日期：112年10月 | 報告名稱：交通部及交通部航港局113年度單位預算評估報告

| 目錄大綱：貳、交通部航港局 | 資料類別：預算案評估 | 作者：黃怡娟

航港局113年度「航港業務管理及發展」項下新增編列「離島綜合建設實施方案民船汰舊換新購船補助」8,820萬元，另「偏遠地區交通建設」項下編列「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」4,573萬8千元。經查：

(一)首次補助離島縣政府辦理民船汰舊換新計畫

詢據航港局表示，「離島綜合建設實施方案民船汰舊換新購船補助」為該局首次補助民船業者之計畫，該計畫係臺東縣政府110年10月於該縣第六期(112-115年)離島綜合建設實施方案內提報，經行政院於111年12月核定，補助民營業者汰換東部航線船齡25年以上之5艘老舊交通船，並課予業者無償負擔受補助船舶6年淡季(冬季)基本航務之責任，以確保臺灣離島與本島間、離島島際間連結之完整性及運輸安全；該計畫擬同時改善準點率及開航率，並鼓勵引進較新型低汙染、低油耗之船舶。

(二)「離島綜合建設實施方案民船汰舊換新購船補助」經費需求及辦理情形

「離島綜合建設實施方案民船汰舊換新購船補助」之辦理方式係由臺東縣政府受理民營業者之申請，再函請航港局補助。該計畫總經費2億9,000萬元，由中央政府負擔90%、計2億6,100萬元，臺東縣政府負擔10%、計2,900萬元，期程自112至115年；航港局因未及於112年度編列預算，爰於113年度編列8,820萬元(含112年度2,070萬元)，該計畫之各年度各船經費需求情形詳表1。截至112年7月底，臺東縣政府刻進行相關補助規範之制定，俟公告後即能受理航商申請。

表1 「離島綜合建設實施方案民船汰舊換新購船補助」經費需求情形

單位:新臺幣千元

船名

船齡

航線

補助上限

112年(10%)

113年(30%)

114年(30%)

115年(30%)

凱旋1號(帆利)

29

富岡-綠島

60,000

6,000

18,000

18,000

18,000

凱旋2號(帆利)

32

富岡-綠島

60,000

6,000

18,000

18,000

18,000

金星3號(大發)

26

富岡-綠島

50,000

5,000

15,000

15,000

15,000

天王星(長杰)

31

富岡-蘭嶼

60,000

6,000

18,000

18,000

18,000

綠島之星2號(龍鴻)

32

富岡-蘭嶼

60,000

-

6,000

18,000

36,000

需求數合計

290,000

23,000

75,000

87,000

105,000

中央政府負擔

261,000

20,700

67,500

78,300

94,500

地方政府負擔

29,000

2,300

7,500

8,700

10,500

說明：中央政府負擔之112年經費需求未及於112年度編列預算，爰113年度預算案數係112及113年度之經費需求合計數。

資料來源：航港局；本中心整理。

(三)近年公營交通船汰舊換新計畫屢有修正計畫情事

航港局自109年起補助離島縣政府辦理公營交通船之汰舊換新，計有「澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫」及「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」2項計畫，惟均於行政院核定後2年內修正。「澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫」因受COVID-19疫情影響，致延遲船舶零件抵臺期程，爰將結案期程由110年展延至111年；「澎湖縣白沙之星交通船汰舊

換新計畫」亦因COVID-19疫情致原物料調漲及國內船廠缺工，暨變更船舶設計等因素修正計畫，將結案期程由111年展延至113年，並將總經費由7,500萬元增至1億322萬8千元(詳表2)。

表2 航港局109年起補助離島縣政府公營交通船汰舊換新之計畫概況

單位：新臺幣千元

計畫名稱

行政院

核定

年月

計畫經費負擔

期程

中央

政府

地方

政府

合計

起

訖

澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫

原計畫

108.05.

124,227

29,773

154,000

109

110

修正計畫

110.03

124,227

29,773

154,000

109

111

澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫

原計畫

110.01

60,575

14,425

75,000

110

111

修正計畫

111.11

83,550

19,678

103,228

110

113

資料來源：航港局。

綜上，航港局113年度新增編列「離島綜合建設實施方案民船汰舊換新購船補助」，補助民營業者汰換東部航線船齡25年以上之5艘老舊交通船，以提升民眾乘船服務品質與安全性。惟近年補助離島公營交通船汰舊換新

計畫如「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」等屢有修正計畫展延情事，允宜督導地方政府確實控管船舶購建時程，以確保航行安全及提升離島交通品質。

(分機：1916 黃怡娟)

下載

一五、首次補助民船汰舊換新，允宜督導地方政府
府確實控管船舶購建時程，以提升離島運輸安全-附件

2023-10-01

1(doc)
會議資訊

會議預報
會議紀錄
會議隨選

(odt)
議案查詢

議案查詢
法案查詢
法律查詢
其他查詢

(pdf)
立法委員

本屆立委
歷屆立委
立委查詢

開放國會

國際輿情
國會聯誼會
開放國會行動方案
公益宣導
國會參訪
遊說法專區
開放資料
國會外交
國會頻道
國會知識家
會員登入

國會圖書館

立法資源
立委問政
焦點議題
立法智庫

關於立法院

立法院簡介
院長
副院長
秘書長
副秘書長
歷屆首長
黨團
各委員會
各單位
業務服務
院內連結
院外連結

立法院：02-2358-5858

地址：(100220)台北市中正區中山南路1號

立法院中部辦公室：04-2217-2900

地址：(413015)台中市霧峰區中正路734號 *****

- 資訊安全政策
- 隱私權政策
- 立法院網站資料開放宣告
- 網站建言



訊息查詢

標題

[交通部航港局推動跳島航線推廣獎助要點\(113.03.26\)](#)

[交通部航港局新闢海運客運航線獎勵補助要點\(110.07.27\)](#)

[離島海運客運固定航線營運補貼作業規定\(112.10.06\)](#)

[交通部航港局補助海運團體推動國際海運組織活動作業要...](#)

[大眾運輸事業補貼辦法\(110.10.29\)](#)

[離島地區居民往返離島與臺灣本島海運票價補貼辦法\(104.2...](#)

共**6**筆資料第**1/1**頁 | 每頁顯示 15 45 300 筆

		1		
--	--	---	--	--

113年新闢海運客運航線獎勵補助公告

發佈日期：2024/02/05 觀看數：680 分類：航港局

[轉寄友人](#) [友善列印](#)

主旨：公告113年新闢海運客運航線獎勵補助

依據：交通部航港局新闢海運客運航線獎勵補助要點 (如附件)

公告事項：

一、公告獎勵補助航線：

(一)馬祖-金門-澎湖航線。

(二)馬祖-澎湖航線。

(三)馬祖-金門航線。

(四)金門-澎湖航線。

(五)馬祖北竿-東引航線。

(六)臺中-金門烏坵航線。

(七)臺東成功-綠島航線。

二、獎助對象：具有固定航線及固定航次，並經本局登記之中華民國船舶運送業。

三、獎助期間：自公告日起至114年8月31日止。

四、獎助標準：每航次獎助燃油油耗成本百分之八十(每航次獎助上限新臺幣20萬元整)。

五、申請應檢附文件、受理期間及方式：

(一)申請業者應檢附申請表、獎勵補助計畫書及獎助要點所訂相關證明文件，詳獎助要點第6點。

(二)受理期間：15個工作日內(113年2月1日起至2月27日止)。

(三)收件方式：申請獎助業者應於本局公告期限內，備文(函)將申請文件於上班時間內(上午8時至下午17時)逕送本局秘書室文檔科總收發，或限時掛號郵寄本局承辦單位收件人(交通部航港局航務組；臺北市大安區四維路236巷6號2樓)，以收件登記章戳日或郵戳日期為憑。

(四)其餘有關新闢航線獎助之申請、審定、請款作業程序、業者應辦事項及執行情形之考核等相關事宜，詳獎助要點。

附件下載：

交通部航港局公告(簽核文件)

交通部航港局新闢海運客運航線獎勵補助要點(110.7.27)

[上一頁](#) | [回列表](#) | [下一頁](#)



M T N e t : 0800- M T N e t 客服信
022-120 箱 : service@mtnet.gov.tw

24小時客服專線

航路標識服務 0800-
費 : 082-188 M T N e t 傳真 : 02-8192-7019

關港貿單一窗 0800- 地 址 : 106248臺北市大安區和平東路
口 : 299-889 三段1巷1號

(週一 ~ 週五 08:00~18:00)

服務時間

港區通行證 : 0809-088-568

臺灣港務股份有限公司 臺灣港棧服務網(TPNET)聯繫方式([點此查詢](#))

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，可運用在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。

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。

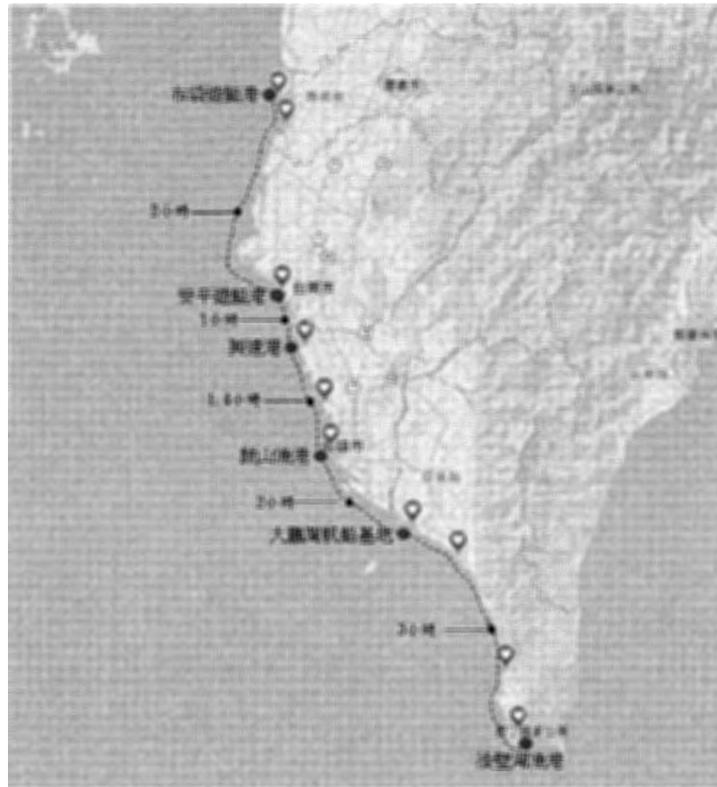


圖 5 南部遊艇休閒遊憩路線

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。



人物專訪 (news_list.aspx?Main_classification_id=7) | 達人開講 (news_list.aspx?Second_classification_id=50)

第729期 | 2022.11.28 | 記者：張偉浩

「向海致敬」航港局打造藍色公路Taiwan Hi品牌 串聯航、港、船、遊四大面向



▲交通部航港局局長 葉協隆

航運服務升級、港埠設施優化、船舶效能提升、促進海洋觀光 打造高度整合、世界級的藍色產業聚落為目標 振興台灣海洋經濟

四面環海的台灣，周圍有許多漂亮的離島猶如珍珠般環繞，但台灣人卻對海洋旅遊、跳島旅遊相當陌生，為了讓台灣旅客更加了解台灣海洋的魅力，航港局特別打造藍色公路Taiwan Hi品牌，以鼓勵台灣人「知海」、「近海」、「進海」為目的，實踐海洋永續繁榮發展，以打造高度整合、世界級的藍色產業聚落為目標，振興台灣海洋經濟，成為旅遊市場新藍海。

交通部航港局局長葉協隆表示，Taiwan Hi是台灣第一個結合海洋航務與觀光的複合式品牌。Hi除了有台語「海」的諧音之外，也一種打招呼的方式，台灣離島海洋各有不同的特色，且都非常值得被看見的，希望透過打招呼的方式，以新的角度來認識台灣的海，並且拉近海洋跟民眾的距離。

全新品牌「Taiwan Hi」為「航、港、船、遊」4大海運面向投入新航線、新港埠、新船舶及新旅遊體驗等新氣象，希望透過澎湖南方四島、台北—南竿等新興航線、今年度全新完工的布袋港旅客服務中心與澎湖南海交通船觀光碼頭候船室，以及即將於2023年投入營運的澎湖輪與新臺馬輪等，帶領大家搭乘藍色公路體驗如台灣藍洞及方塊海等世界級景觀，也傳達藍色公路「以人為本」的品牌精神。



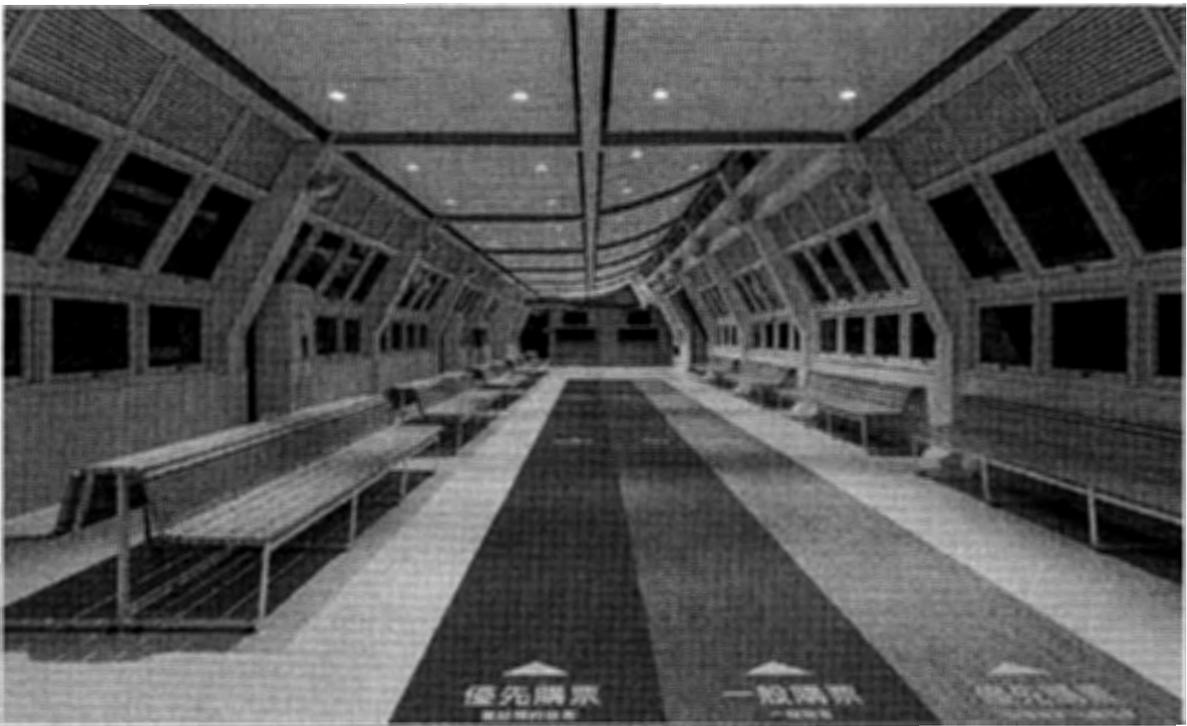
▲（左起）旅奇週刊社長何昭璋、交通部航港局局長葉協隆、台灣旅遊交流協會理事長賴瑟珍、交通部航港局航務組組長賴炳榮。

「航、港、船、遊」4大面向 推動4大具體政策

1.航運服務升級：新闢觀光休閒航線 遊艇整合服務

為提升旅客乘船意願，發展離島海運客運航線，開發新興客源市源，提供民眾豐富多樣化之旅遊選擇。航港局自2021年起辦理新闢航線獎助，獎助業者航行之燃油油耗成本80%，像是最新開闢的澎湖南方四島，可以一次暢遊4座秘境島嶼，或是台北—馬祖（南竿）及嘉義布袋—澎湖東吉，都讓旅客可以感受台灣海島的非凡魅力。葉協隆表示，2022年度迄今總共載運約3.6萬人次，除了有效協助降低業者營運負擔，另透過獎助方式鼓勵縣府、航商與旅行社與周邊產業結合，提高便利性，也能增進旅客乘船意願。

另外，航港局更以旅遊玩家需求為出發點，建置完成整合性的「遊艇通」遊艇旅遊資訊平台，提供海氣象、泊位、旅遊、住宿、醫療、運輸等相關資訊，並根據各處泊區之玩樂景點、美食餐廳、地理環境等，規劃全台至少10條以上之懶人包旅遊路線。葉協隆指出，以往出海需要經過機關報備，停船的泊位也需要提前規劃安排，旅遊行程與補給規劃等諸多的程序，平台提供「AllinOne」的優質服務，一次就能搞定！



▲澎湖南海交通船觀光碼頭候船室。



▲嘉義布袋港旅客服務中心。

2.港埠設施優化 建置郵輪、交通船碼頭 增加遊艇泊位

海洋跳島旅遊最重要的關鍵就是靠泊的基礎建設，優質的碼頭設施可以吸引旅客目光，更能提供航商更便利的彎靠方式。葉協隆表示，除了基隆、高雄國際郵輪雙母港外，馬公港期望在2024年可直接泊靠7.5萬噸級郵輪，讓旅客不需要坐接駁船，就能輕鬆上島，成為離島郵輪示範港。此外，馬祖中柱港行政旅運服務中心、馬祖福澳改善工程也在2021年完工，金門水頭港碼頭增設郵輪繫靠設施工程預計2023年12月完工，讓馬祖及金門可直接彎靠1萬噸級以下郵輪，拓展郵輪旅運容量及設施服務水準，優化旅客服務品質。

此外，航港局也持續提升碼頭建設之美學，像是5月啟用布袋港旅客服務中心、7月完成澎湖南海交通船觀光碼頭候船室美學改造、11月啟用屏東琉球新船運服務中心，都大大提升視覺感受。未來針對屏東鹽埔漁港客貨運專區遊憩轉運站、台東富岡漁港候船室、澎湖馬公港候船大樓及澎湖離島島際間旅

運候船亭服務設施等，也將優化候船空間及設施改造，使旅客登離船動線規劃明確，達成人性化、可靠性、舒適性等人文環境目標。針對增加遊艇泊位，將規劃興建安平商港遊艇碼頭、高雄商港愛河灣15號遊艇碼頭及金門商港遊艇基地設施，預計於2025年台灣遊艇專屬泊區將可由目前的18處增加為24處，遊艇泊位數則可由目前的1,138席成長至1,600席以上，有效提高遊艇泊位供給，並建立更友善遊艇環境。



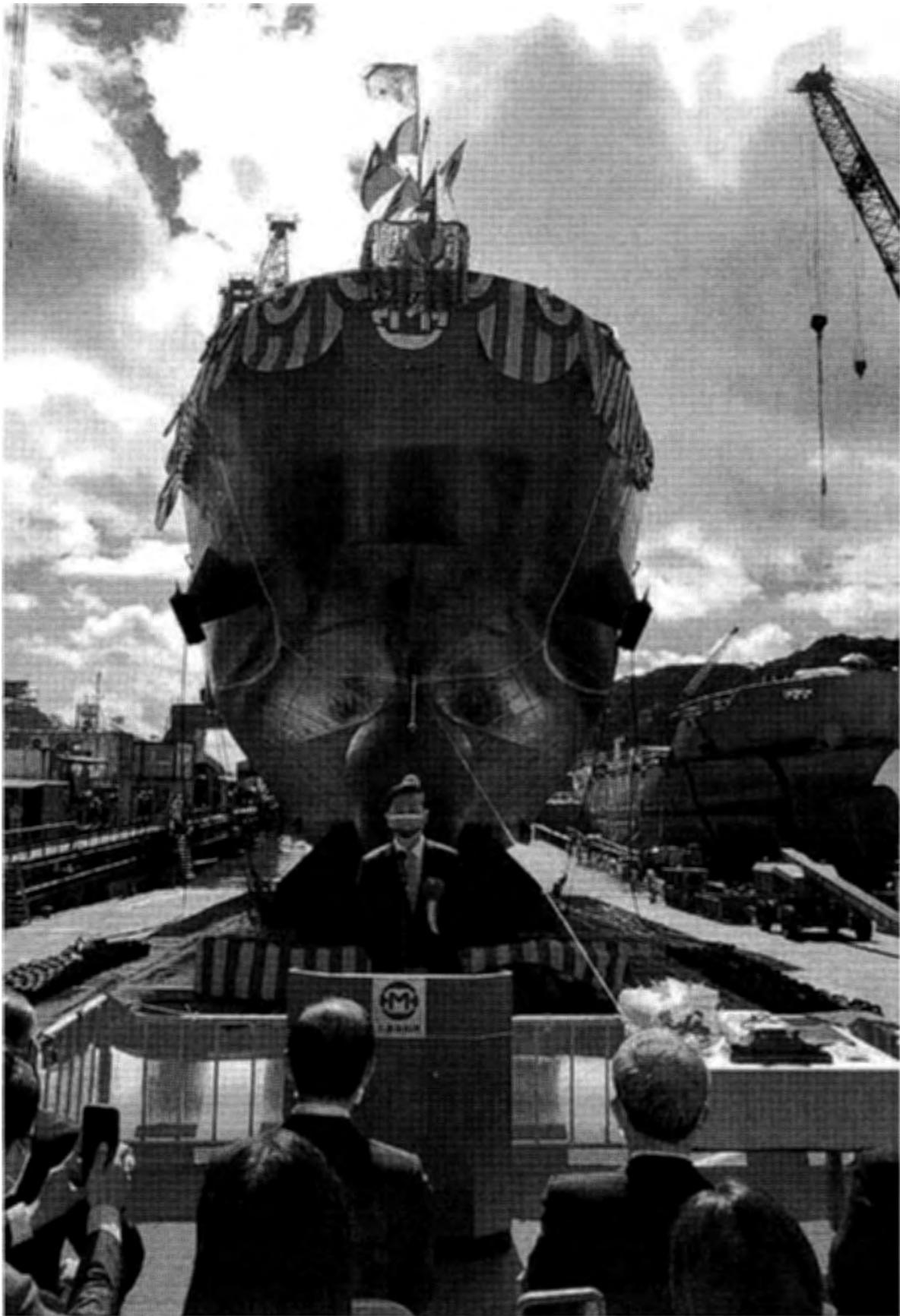
▲琉球新船運服務中心。



▲愛河灣遊艇碼頭夜景。

3.船舶效能提升 品牌美學導入船舶外觀及內部空間

為持續提升公有船舶品質，航港局藉以購建船舶經費補助方式，協助地方政府汰換老舊公船，並將 TaiwanHi 品牌美學導入船舶外觀及內部空間，於2021~2023年間辦理購建之新船包含台馬航線新臺馬輪、高雄—馬公航線澎湖輪，東港—小琉球航線琉興輪、澎湖島際航線3+1（大倉、員貝、鳥嶼及望安之星）載客船舶及白沙之星2號等多艘船舶，有效提升離島船舶的海運品質及航行安全，及提供舒適、友善的交通環境。



▲新臺馬輪全長101.5公尺，船寬16公尺，可載運45輛小轎車或18輛遊覽車/卡車，未來將取代臺馬輪，為馬祖海上交通增添新能量。



▲澎湖輪預計2023年8月投入高雄—馬公航線。



▲澎湖島際航線船舶—員貝。

4. 促進海洋觀光 邀請旅客一起乘著藍色公路體驗搭船美好

為營造民眾搭乘海運船舶新體驗，提供以人為本海運服務環境，航港局打造Taiwan Hi品牌，將設計導入海洋運輸環境，針對台灣本島—離島及離島島際間之基本民行與觀光休閒航線，以行銷推廣、獎助措施、港口集章、實境解謎等方式，強化遊客對離島海洋交通運輸的認識，亦將船票結合觀光行程進行船遊套票整合包裝，有效促進民眾搭乘交通船，未來將朝從業人員培訓及旅運環境優化兩方向進行推動。葉協隆指出，海運客運不只是離島交通運輸的一環，更是夏日海洋旅遊的首選，航港局希望透過Taiwan Hi品牌，邀請旅客一起乘著藍色公路感受搭船的美好，大聲向離島Say Hi！



▲交通部航港局帶領民眾從新體驗乘船出遊的樂趣。

越南峴港 高餐標 高住宿標

回上頁

🌐 關於旅奇週刊旅遊行銷資訊網 (https://b2b.travelrich.tw/newweb/rich_info.aspx)

📄 隱私權聲明 (<https://b2b.travelrich.tw/newweb/secret.aspx>)

👁️ 廣告刊登 (<https://b2b.travelrich.tw/newweb/advertisement.aspx>)

📍 網站導覽 (<https://b2b.travelrich.tw/newweb/sitemap.aspx>)

✉️ 客服信箱 (<mailto:b2b@richmarcom.tw>)

📧 訂閱電子報 (https://b2b.richmarcom.com.tw/epaper/Epaper_User.aspx)

🗑️ 取消訂閱 (https://b2b.richmarcom.com.tw/epaper/Epaper_Cancel.aspx)

本網站報導之旅遊產品價格，屬於旅遊同業壘售營銷建議，不具旅行社資格之直客消費者，恕無法以該價購買，請另洽各業者直客服務單位。

航港局新年度展望 聚焦四大重點工作

2024-01-10



今(113)年1月22日航港局將舉辦亞洲跳島郵輪聯盟(AACA)推廣介紹會。(航港局提供)

記者陳瓊如 / 台北報導

航港局昨(9)日表示，今(113)年度的四大重點工作，在「提升船舶航行安全」面向：將完成風場航道VTS大樓，啟動智慧航安升級計畫；完成智慧航安監控船「航港1號」，提升海域監控應變效能；完成船舶智慧監理系統，提升檢查服務效能；精進乘客名冊雲端系統，確保客船乘船權益；舉辦郵輪、大型客船、風場災防演練及兵推，加強應變整備。

在「促進航運產業永續發展」面向：規劃提出航運產業升級方案，健全我國航港產業經營環境；因應IMO 2050年淨零排放政策，航商已陸續購建雙燃料船，航港局將培訓新能源海事人才，並推動海事人員智慧訓練升級計畫，以因應國際海運數位發展趨勢。

在「建構海洋觀光環境」面向：將積極促進跳島郵輪發展，串聯亞洲島嶼航線，預計於113年1月22日辦理「亞洲跳島郵輪聯盟推介會」，邀請日韓菲官方代表及7家國際郵輪航商代表參加，希望串聯亞洲鄰近各國積極促成以亞洲島嶼為目的地的郵輪產品遊程；4月份將配合清明連假推出高美燈塔成為全國第一個提供住宿服務的燈塔園區，提供創新的旅遊體驗；另透過專業輔導地方政府推動遊艇泊區計畫，預計可完成8處區域整體規劃、推動4處工程建設；配合基隆港軍港西遷工程完成，積極推動基隆威海營區活化開發，打造海洋門戶新亮點。

在「促進離島海運交通平權」面向：113年度金門水頭港區客運中心、屏東鹽埔客運園區、澎湖/布袋浮動碼頭、馬公港一號碼頭延建、馬祖猛澳候船室等場站設施均將陸續完工；補助購建離島交通船部分，113年度將啟動東部高齡客船汰換計畫，完成2艘東部新客船及澎湖白沙之星2號建造，並協助澎湖縣政府進行南海之星3號綜合規劃作業。

航港同進一少衣小，航港同為我國航政發展，「發展國際唯一航交」，「促進航運永續發展」、「確保離島交通平權」、「建構海洋觀光環境」為該局四大工作主軸與使命，未來將持續發揮創意、善用科技，為海運帶來美好，並以執行力發揮團隊力量，如期如質做好各項工作，以逐步達成「人本航港·海運好行」與「優質環境·航運永續」的願景目標。

2024新藍海！ 搭船如搭機、渡輪也可跳島遊



[航港局 \(/news/list/tag/航港局\)](/news/list/tag/航港局)

[跳島旅遊 \(/news/list/tag/跳島旅遊\)](/news/list/tag/跳島旅遊)

[新台馬輪 \(/news/list/tag/新台馬輪\)](/news/list/tag/新台馬輪)

[澎湖輪 \(/news/list/tag/澎湖輪\)](/news/list/tag/澎湖輪)

[離島交通 \(/news/list/tag/離島交通\)](/news/list/tag/離島交通)

時間：2024-01-11 11:01

新聞引據：採訪

撰稿編輯：吳琍君

讚 0

分享

[\(/#copy_link\)](#)

[\(/#facebook\)](#)

[\(/#line\)](#)

[\(/#twitter\)](#)

[\(/#whatsapp\)](#)

[\(/#email\)](#)

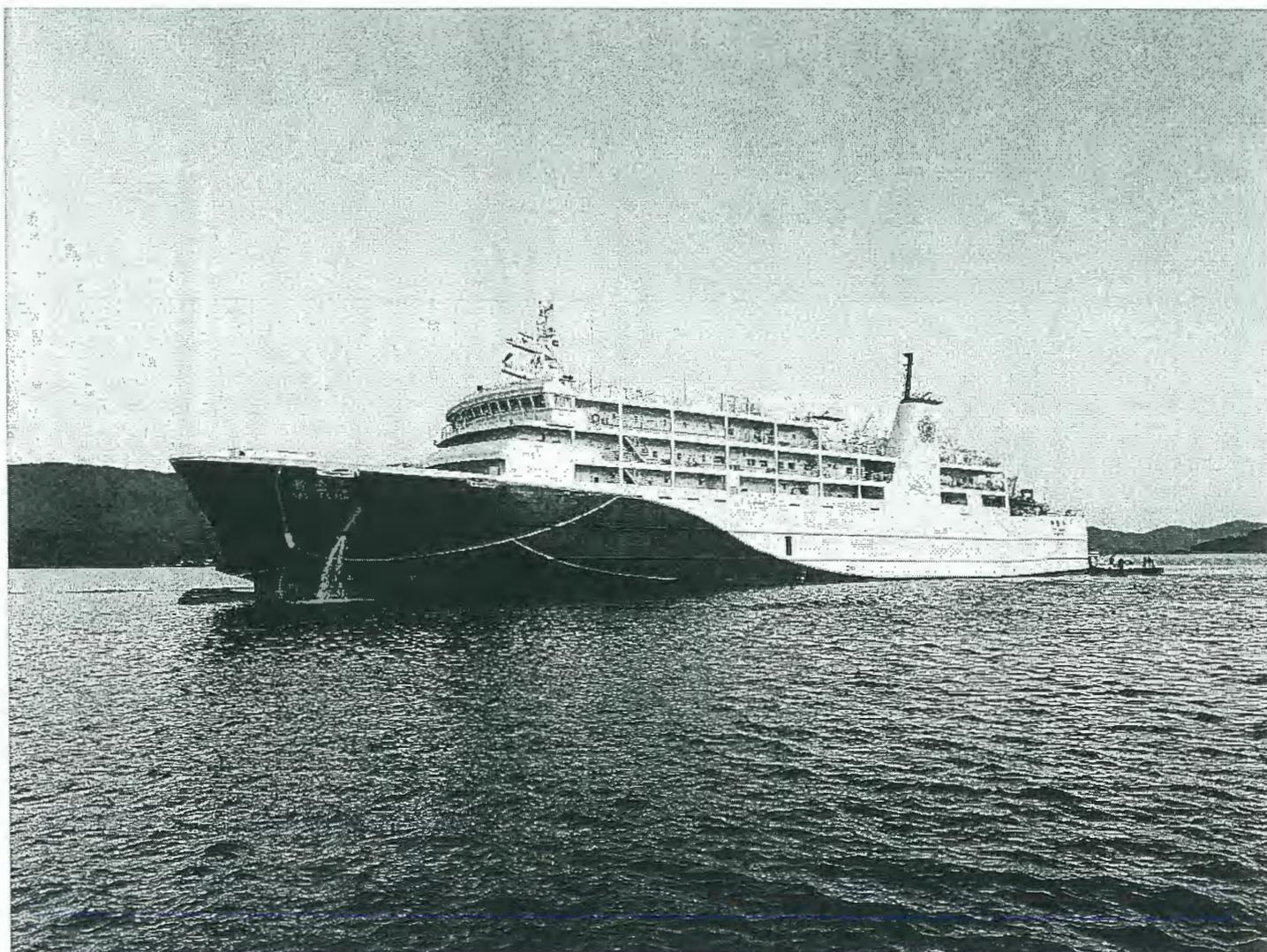
[\(/#print\)](#)

[\(/#linkedin\)](#)

[\(/#plurk\)](#)

[\(/#wechat\)](#)

[\(/#sina_weibo\)](#)



去年6月接手台馬輪往返基隆-南竿的新台馬輪，已成台馬移動的新地標。(航港局提供)

台灣離島交通及旅遊將迎來嶄新風貌！航港局繼去年完成「新台馬輪」及「澎湖輪」兩艘大型離島交通船後，也可望在今年6-9月推出「渡輪跳島旅遊」；同時，台東往返蘭嶼、綠島的交通船也將自今年起陸續汰換。此外，為了掌握搭船的乘客資訊，乘客名冊雲端系統也將於年底上線，明年起，搭船就得像搭機一樣驗票。

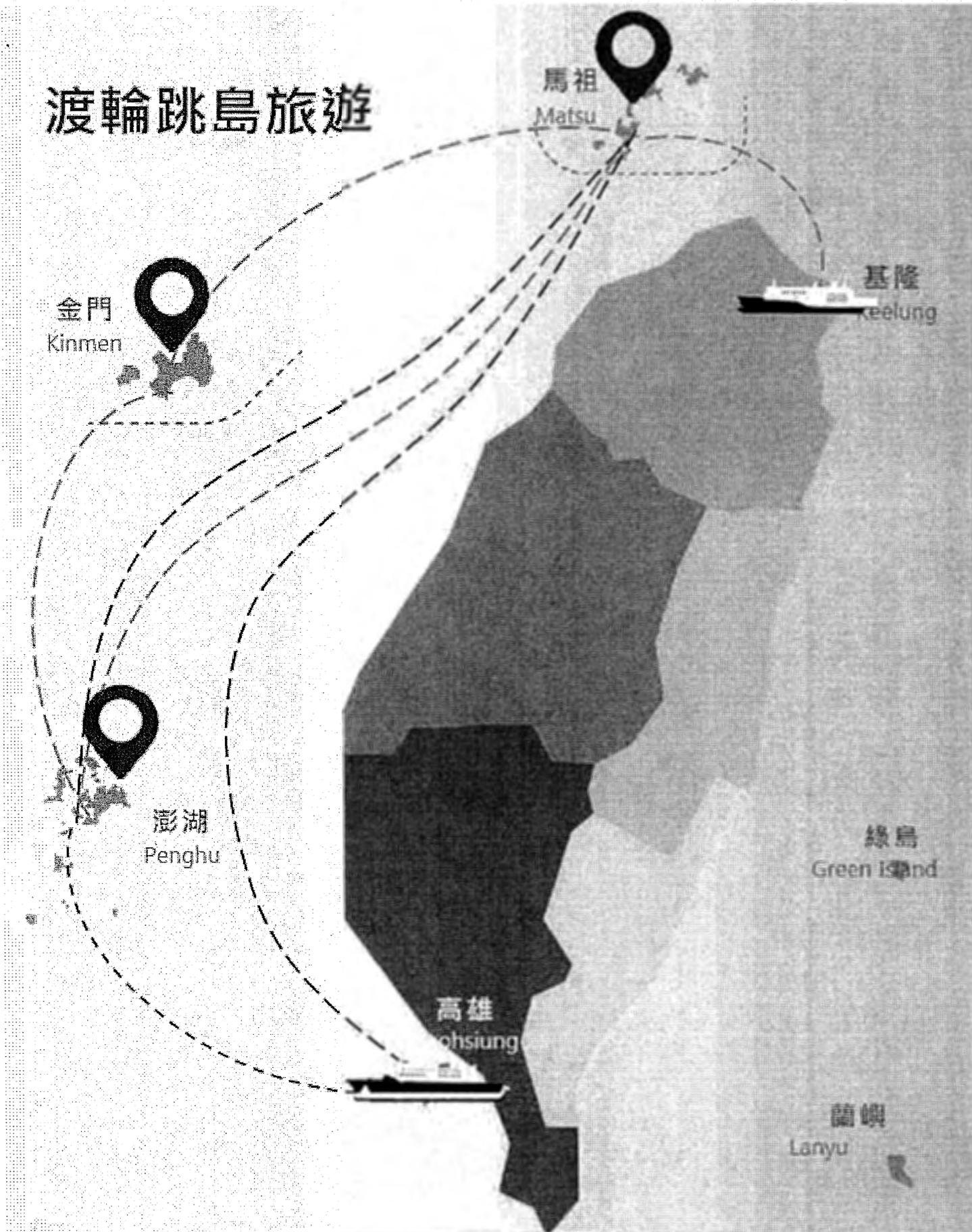
往返基隆-南竿的「台馬輪」服役38年後，終於在去年6月，由航港局全新購建的「新台馬輪」接手，成為台馬移動的新地標；緊接著，全新購建的「澎湖輪」也自去年9月往返高雄-馬公，類郵輪的設計及體驗還在去年拿下「2023台灣設計BEST100」的殊榮。



去年9月行駛高雄-馬公的「澎湖輪」拿下「2023台灣設計BEST100」的殊榮。(航港局提供)

航港局長葉協隆透露，5千多噸的「新台馬輪」和上萬噸的「澎湖輪」已形成「渡輪跳島旅遊」的可能性，因此航港局也將攜手觀光署，於今年6-9月海象平穩時，共同推動台灣的「渡輪跳島旅遊」。

渡輪跳島旅遊



須留意的是，隨著台灣的離島交通與旅遊邁入新藍海，未來搭船的旅客也將面臨重大的變革！葉協隆指出，由於船舶法已規範客船業者須備有乘客名冊，以掌握每一航班搭船人員的資訊，因此明年起，搭船就得像搭機一樣出示身分證驗票。他說：『(原音)那為了確保每一個航商都能夠落實這個船舶法的規範，我們今年規劃要建置這個乘客名冊的雲端系統，跟10家航商介接，要求所有客船經營業者要在一

定的時間內，把每一班船的乘客名單即時上傳到我們的雲端系統；那另外呢，我們同樣會補助建置這個驗票的功能。所以未來，從明年起，大家搭船就像我們搭乘國內線或是國際線的飛機一樣，都必須進行驗票，然後比對身分證。」

與此同時，澎湖全新的島際交通船，包括往返吉貝-赤崁的「白沙之星2號」，以及往來馬公-望安-七美的「南海之星3號」，也預計今年入夏後陸續交船。至於台東往返蘭嶼、綠島的5艘老舊交通船，也將自今年起到2026年陸續汰換，包括5月底先行汰換船齡31年的「天王星」、由「天王星21號」接替；7月底再汰換高齡32年的「凱旋2號」，由「凱旋9號」接替；「綠島之星」則於明年除役、「凱旋1號」和「金星3號」後年除役，以提升東西部離島航線的安全及品質。

(/copy_link)

(/facebook)

(/line)

(/twitter)

(/whatsapp)

(/email)

(/print)

(/linkedin)

(/plurk)

(/wechat)

(/sina_weibo)

相關留言

0則留言

排序依據 **最新**



新增回應……

Facebook 留言外掛程式

本分類最新 | [更多 \(/news/list/categoryId/3\)](/news/list/categoryId/3)



[立榮訂票](#) [華信訂票](#) [南竿航班](#) [北竿航班](#) [南竿候補](#) [北竿候補](#) [松山候補](#) [南竿動態](#) [北竿動態](#) [天候監測網](#)

[首頁](#) > [政商服務](#) > [購建新臺馬輪計畫大事記 / 航港局提供](#)

購建新臺馬輪計畫大事記 / 航港局提供

2023-09-27



105年

連江縣政府委託世曦工程顧問公司辦理「馬祖地區海運交通整體規劃研究計畫」，提出東引交通船船型規劃，分別為新建總噸位495的雙體船、購買總噸位2,000二手客貨船及新建總噸位3,000客貨船，經陳雪生委員及縣府評估因東引航線距離長、海象惡劣，需以較大型船舶提供服務，爰東引交通船最終以新建總噸位3,000客貨船進行後續規劃。

106年9月8日

陳雪生委員出席交通部召開「研商『購建東引交通船可行性研究』會議」表示：東引航線距離長、海象惡劣，需以較大型船舶提供服務，僅靠臺馬之星運能不足，臺馬輪、合富快輪亦均已老舊，需有新船替換，惟考量政府財政困難，僅規劃3,000總噸，請交通部儘速將本案報告書提報行政院，並請行政院及國家發展委員會支持，儘早完成審議。

107年2月14日

行政院核復連江縣政府「購建東引交通船可行性研究」報告書一案，同意照辦。

3月16日

連江縣政府函請國家發展委員會將該縣之「購建東引交通船計畫之地方自籌款」准予納入離島綜合建設實施方案。

4月3日

國家發展委員會函復連江縣政府：本案計畫自償經費應由縣府負擔；非自償經費之地方配合款同意由離島建設基金依補助比例協助，並請納入該縣第五期（108-111年）離島綜合建設實施方案，循程序核定後辦理。



108年3月12日

陳雪生委員於立法院第9屆第7會期第4次會議對院長提出施政方針及施政報告，建議「有關RO/RO船計畫的審查，請在時程上儘量縮短」，獲行政院蘇院長承諾同意辦理。

4月9日

交通部協助連江縣政府提報「購建東引交通船綜合規劃」報告書予行政院，新船總噸位約4,595，計畫總經費為11.4億元。

4月26日

行政院108年4月26日院臺交字第10801072760號函同意「購建東引交通船綜合規劃」報告書一案，名稱並修正為「購建新臺馬輪綜合規劃」。

5月7日

行政院蘇院長視察馬祖，表示全力支持購建新臺馬輪計畫案。

109年9月16日

新臺馬輪DBO統包採購案由全港通航業股份有限公司得標。

9月29日

連江縣政府與全港通航業股份有限公司完成新臺馬輪DBO統包採購案簽約。

11月30日

陳雪生委員請航港局提供「新臺馬輪不需要國輪國造」相關資料供參，經航港局說明：依政府採購法第17條規定，外國廠商參與各機關採購，應依我國締結之條約或協定之規定辦理，惟連江縣政府非本條之適用機關，爰其可自行選擇新臺馬輪採國內招標或國際招標方式辦理。

12月15日

全港通航業股份有限公司與日本三浦造船廠12月15日完成造船合約簽訂。

12月8日

連江縣政府提交「購建新臺馬輪綜合規畫」修正計畫請求同意延長計畫期程，建請由中央全額補助造船經費。經交通部初審後，12月31日轉報行政院核定。

12月9日

行政院蘇貞昌院長主持離島建設指導委員會第16次會議，陳雪生委員籲請中央全額補助連江縣政府辦理「購建新臺馬輪計畫」。

110年4月6日

行政院110年4月6日院臺交字第1100007318號函同意展延購建新臺馬輪計畫期程至112年4月30日，且地方配合款由離島建設基金及中央公共建設預算全額專案補助。

8月31日

新臺馬輪修正總噸位為5,400，連江縣政府就新船規格修正部分提報「購建新臺馬輪綜合規劃修正計畫」(第2次修正)予交通部。

10月28日

交通部協助轉陳「購建新臺馬輪綜合規劃修正計畫」(第2次修正)予行政院核定。

111年1月10日



交通部同意核定新臺馬輪總噸位變更修正計畫。

1月24日

新臺馬申請核准新船建造一案，交通部航港局原則同意，並於同日正式啟動開工作業。

3月24日

新臺馬輪安放龍骨作業。

4月8日

陳雪生委員於立院法第10屆第5會期第7次會議對行政院蘇院長提出施政方針及施政報告繼續質詢，提
新臺馬輪已於日本船廠展開建造。

6月2日

陳雪生委員召開「連江縣政府新建臺馬輪暨北海運股份有限公司之南北之星快輪退稅案」協商會議，
決議新臺馬輪得依營業稅法申辦免進口營業稅。

8月2日

陳雪生委員偕同航港局及連江縣政府出席日本三浦造船廠舉辦新臺馬輪命名暨下水典禮。

112年2月7日

7日至9日新臺馬輪進行海上公試，測試通過。

3月8日

新臺馬輪3月8日從日本駛回，3月10日駛抵基隆港。

3月22日

立法院第10屆第7會期交通委員會第4次全體委員會議陳雪生委員口頭質詢「請研議辦理新臺馬輪開航儀式，並邀請總統蒞臨參加」。

4月7日



陳雪生委員於立法院第10屆第7會期第6次會議對行政院陳院長提出施政方針及施政報告質詢，感謝中央協助建造新臺馬輪，為馬祖交通帶入新紀元。

4月16日

蔡總統、行政院陳院長、鄭副院長及陳雪生委員蒞臨指導新臺馬輪首航典禮。

[返回政商服務列表](#)





新臺馬輪

關於新臺馬輪

行政院於2019年4月26日核定「新臺馬輪購建計畫」，由中央全額補助11億4千萬元，以DBO統包方式由全港通航業股份有限公司承攬營運。為提升公共運輸之美學設計，航港局特別委請台灣設計研究院協助規劃新臺馬輪船身外觀設計及空間規劃，簡潔的色塊及線條並融入馬祖地區當地元素。

新臺馬輪於2022年1月24日於日本九州佐伯市三浦造船所廠開工，同年3月24日安放龍骨，8月2日舉行命名暨下水典禮；2023年3月9日完工交船，當天自日本開回基隆，4月16日由蔡英文總統親臨主持首航典禮，正式開航。

該船為RO-RO駛上駛下船，可載運旅客642人，共有386個臥鋪、256個座位，臥鋪的部分設有一間VIP房、4間頭等艙、8間貴賓艙、經濟艙有5大間，包含有親子床及無障礙床位；並可搭載45輛小客車或18輛遊覽車及4個20呎的冷藏/冷凍櫃，除滿足馬祖民眾的車輛運送、生鮮蔬果載運，以及郵件託運等需求之外，也是台灣第一艘擁有完善無障礙設施的輪船。

價格親民的臥鋪區集中在一樓，分成A、B、C三區，無論上鋪還是下鋪，都有足夠的空間可供休憩，每個臥鋪都設置有保險箱、照明小燈及USB充電插座。全區均有WIFI，浴廁設施都裝有免治馬桶。船上隨處可見的安全扶手上，也有針對視障人士設計的點字標示，無障礙廁所、性別友善廁所，實現了交通平權及性別友善的目標。

位在二樓的第四座艙區，搭配可折疊收納的木頭桌面，可視人數或不同需求自由調整，除了可以享用船上販賣部、咖啡廳所提供的餐點飲料，也提供24小時的自動販賣機服務。

三樓有E臥艙、第三座艙和長椅區，位於船尾的長椅區，這位置的好處是不會吹到海風又可以看風景，還可以跟國旗合照呢！

船舶介紹

- 出廠日期：2023年
- 製造國：日本
- 承造廠：株式會社三浦造船所
- 總噸位：5341噸
- 載重量：730.9噸
- 長度：101.5公尺
- 垂間長：90公尺
- 寬度：16公尺
- 最大船速：21.7節
- 巡航船速：19.63節
- 載客數：642人（臥鋪386個、座位256個）
- 載重：小客車45輛或大型遊覽車18輛、4個20呎冷凍櫃



新臺馬輪

關於新臺馬輪

行政院於2019年4月26日核定「新臺馬輪購建計畫」，由中央全額補助11億4千萬元，以DBO統包方式由全港通航業股份有限公司承攬營運。為提升公共運輸之美學設計，航港局特別委請台灣設計研究院協助規劃新臺馬輪船身外觀設計及空間規劃，簡潔的色塊及線條並融入馬祖地區當地元素。

新臺馬輪於2022年1月24日於日本九州佐伯市三浦造船所廠開工，同年3月24日安放龍骨，8月2日舉行命名暨下水典禮；2023年3月9日完工交船，當天自日本開回基隆，4月16日由蔡英文總統親臨主持首航典禮，正式開航。

該船為RO-RO駛上駛下船，可載運旅客642人，共有386個臥鋪、256個座位，臥鋪的部分設有一間VIP房、4間頭等艙、8間貴賓艙、經濟艙有5大間，包含有親子床及無障礙床位；並可搭載45輛小客車或18輛遊覽車及4個20呎的冷藏/冷凍櫃，除滿足馬祖民眾的車輛運送、生鮮蔬果載運，以及郵件託運等需求之外，也是台灣第一艘擁有完善無障礙設施的輪船。

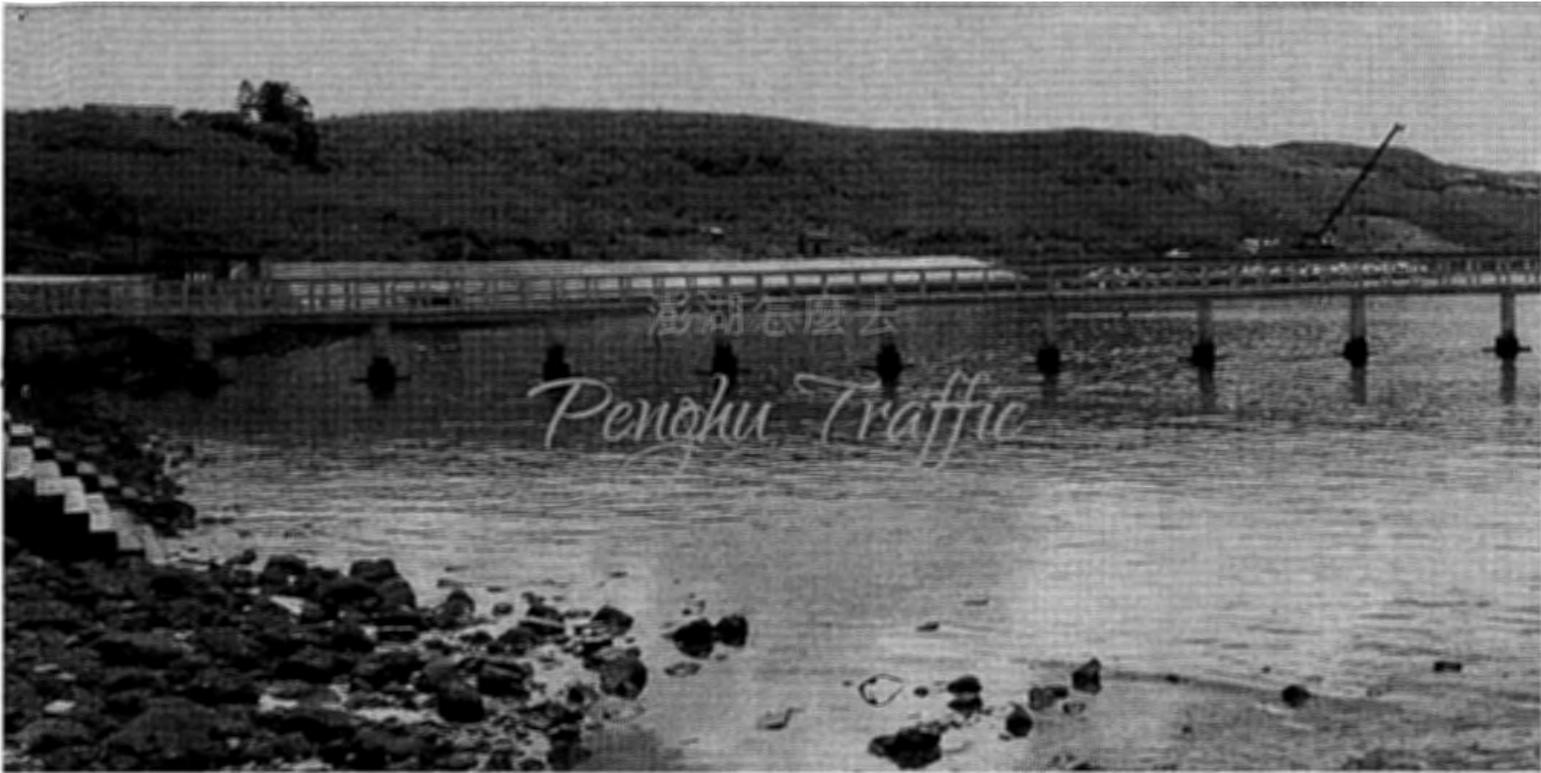
價格親民的臥鋪區集中在一樓，分成A、B、C三區，無論上鋪還是下鋪，都有足夠的空間可供休憩，每個臥鋪都設置有保險箱、照明小燈及USB充電插座。全區均有WIFI，浴廁設施都裝有免治馬桶。船上隨處可見的安全扶手上，也有針對視障人士設計的點字標示，無障礙廁所、性別友善廁所，實現了交通平權及性別友善的目標。

位在二樓的第四座艙區，搭配可折疊收納的木頭桌面，可視人數或不同需求自由調整，除了可以享用船上販賣部、咖啡廳所提供的餐點飲料，也提供24小時的自動販賣機服務。

三樓有E臥艙、第三座艙和長椅區，位於船尾的長椅區，這位置的好處是不會吹到海風又可以看風景，還可以跟國旗合照呢！

船舶介紹

- 出廠日期：2023年
- 製造國：日本
- 承造廠：株式會社三浦造船所
- 總噸位：5341噸
- 載重量：730.9噸
- 長度：101.5公尺
- 垂間長：90公尺
- 寬度：16公尺
- 最大船速：21.7節
- 巡航船速：19.63節
- 載客數：642人（臥鋪386個、座位256個）
- 載重：小客車45輛或大型遊覽車18輛、4個20呎冷凍櫃



嘉義到澎湖船班資訊

嘉義布袋港到澎湖的交通船 - 每年4月份開始天天開航至9月底，10月東北季風開始增強，直到3月底這段期間是停航。

如果搭飛機和搭船的時間差不多，相信大部分的人都會選擇搭船，一則可欣賞藍色公路的美景，再則又可省下許多交通費，何樂而不為呢？

今夏，除了飛機之外，目前有從嘉義布袋港出發到澎湖馬公港/龍門港的快輪服務，大約80-90分鐘即可直達澎湖，安全又舒適。

如果要搭船到澎湖玩的話，建議到嘉義布袋港搭船，這是從台灣到澎湖距離最短的航程。

嘉義布袋港到澎湖交通船介紹

若要從嘉義布袋港到澎湖可選擇凱旋船運、滿天星航運、海有船運、百麗航運所開設之船班
因為從嘉義布袋港到澎湖馬公港船程只要費時80~90分鐘，是目前台灣搭船到澎湖最短的距離。

百麗航運雲豹輪、藍鵲輪更可以60分鐘的航程時間抵達馬公港

每艘船大約都可搭載350-400位左右的旅客



- 凱旋船運：凱旋3號、凱旋8號
- 滿天星船運：滿天星1號、滿天星2號
- 海有船運：太吉之星1號、太吉之星2號
- 百麗航運：雲豹輪、藍鵲輪

嘉義布袋港到澎湖船班時刻表

目前凱旋船運、滿天星船運、太吉之星三家聯合營運，故訂購澎湖船票無法自行指定船公司，統一由聯合營運中心決定。

— 航 線 —	
布袋港<-->龍門港/馬公港	
嘉義布袋港>澎湖馬公港 開船時間	澎湖馬公港>嘉義布袋港 開船時間
09:00~10:30	15:00~16:45



以上仅为開船時間提供參考，開船時間需以船公司安排為主

請加入〔愛玩美澎湖旅遊〕官方LINE詢問船班時間
LINE ID搜尋「@grv5096q」(須包含@)
加入後請主動敲訊息，客服才能與您對答
亦可直接點選此網址加入

- ◎ 嘉義布袋港到澎湖馬公港，船航行時間約1小時30分鐘。
- ◎ 嘉義布袋港到澎湖龍門港，船航行時間約1小時，相比馬公港而言少了30分鐘的時間。
- ◎ 開航時間及航行時間基本上為表列時間，如遇天候因素導致航行時間更動或有改變則以現場公布為主。
- ◎ 船公司保有船班時間最後異動之權利，實際開船時間以現場為準；班次配屬船型，依船公司安排調整。

嘉義到澎湖船票價錢

- 全票部分每月皆有不同澎湖船票優惠，澎湖船票怎麼買，可至船票訂購頁面查詢

票種	單程 價格	來回 價格	票種定義
全票	1000元	1950元	12歲以上未滿65歲
半票	500元	975元	3歲以上未滿12歲、 65歲以上或持有殘障手冊(僅限政府核發之殘障手冊)
嬰兒票	100元	195元	未滿3歲(不佔位)

— 票種定義

- ◎ 全票：12歲以上未滿65歲；半票：3歲以上未滿12歲、65歲以上或持有殘障手冊(僅限政府核發之殘障手冊)；嬰兒票：未滿3歲(不佔位)

— 注意事項

- ◎ 為避免爭議，訂購前請務必詳閱訂購澎湖船票注意事項、取消延期規範、訂購流程，訂購後將則視同您已閱讀、理解並同意接受。
- ◎ 旅客聯繫電話，務必於出發前1天或當天能隨時接通，以防臨時狀況可隨時聯繫，以避免影響到您自身的權



運中心決定。

- ◎ 航行時間基本上為以上表列時間，如遇天候因素導致航行時間更動或有改變則以現場公布為主。
- ◎ 船公司保有船班時間最後異動之權利，實際開船時間以現場為準；班次配屬船型，依船公司安排調整。
- ◎ 嘉義布袋港停車場資訊，請參考此頁面。

[回上一頁](#)

優惠專案
Discount Offer

加購行程
Extra Tourism

我要預約
Reserve Now

連絡我們



週一至週五 09:30-18:00

週六、日 09:30-12:00

關於公司

愛玩美旅行社有限公司

嘉義市後驛街196號(嘉義火車站後站、大潤發側邊)

甲種旅行業 交觀甲字 7141號

旅行社品質保障協會會員字第嘉0060號

公司資訊

友站連結

客服專線：05-2911658、05-2323766、05-2911911

傳 真：05-2331077

線上客服：愛玩美官方Line：@grv5096q

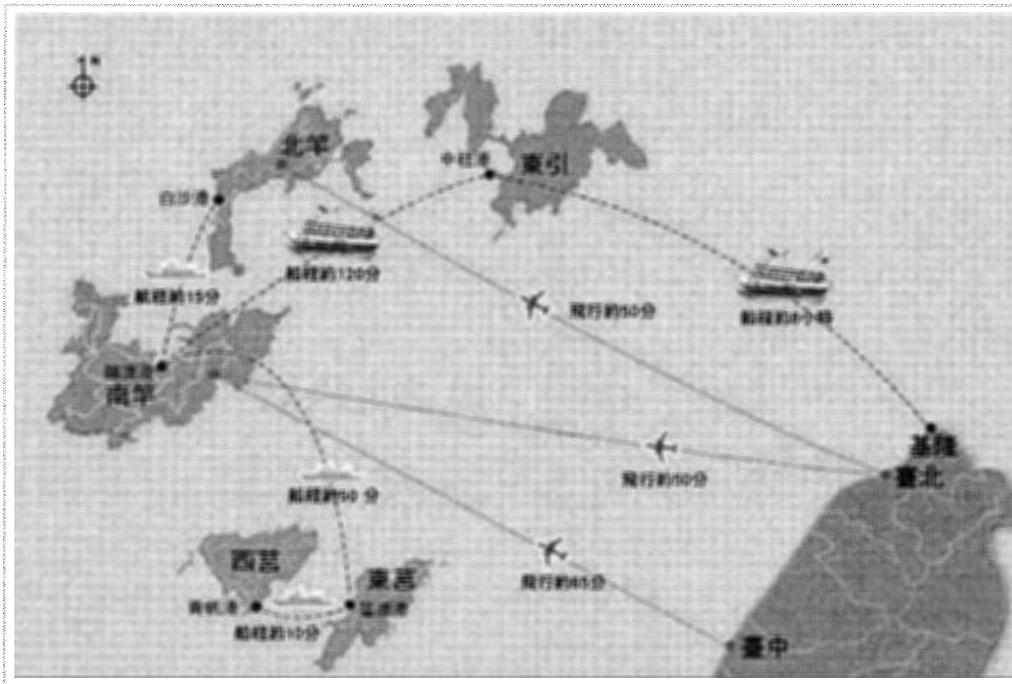
電子信箱：profun05@gmail.com



夢幻極光俄羅斯旅遊網
DREAM AURORA RUSSIA TOUR



交通資訊



航空資訊

立榮航空每日有固定航班往返松山南竿、三航班往返松山北竿，飛行時間約為50分鐘；臺中南竿航線亦有固定班次，飛行時間約65鐘。

馬祖地區氣候變化大，航班隨夏、冬季終昏時間或當日天候狀況可能會有調整，建議旅客出發前宜再洽航空公司確認。

相關資訊請洽立榮航空網站，網址相關連結

聯絡電話：02-2508-6999 (臺北) · 0836-26522 (南竿) ·

0836-56576 (北竿) · 臺北<=>馬祖

票價	臺北-南竿單程約 NT2,007 臺北-北竿單程約 NT2,007 註：以上價格均不含兵險 優待票種票價說： 相關連結
飛行時間	約50分鐘
聯絡電話	訂位專線： (02)2508-6999 櫃檯專線： 南竿機場0836-26522 北竿機場0836-56576

臺中<=>馬祖

票價	臺中-南竿單程約 NT2,455 註：以上價格均不含兵險 優待票種票價說： 相關連結
飛行時間	約65分鐘
聯絡電話	訂位專線： (02)2508-6999 櫃檯專線： 台中機場04-2615-5188 南竿機場0836-26522 北竿機場0836-56576

海上交通

臺馬之星為往來基隆港、東引、南竿福澳港三地之主要海上交通工具，交通資訊因天候或維修時有變動。

新華航業每日有固定船班往返馬祖、南竿、東引三地之間；臺馬之星每星期二停航保養。臺馬之星每日22：50於基隆出發(21:30至22:30為登輪時間)。

配合返臺維修，臺馬輪原則上雙周有一趟夜間開航返臺的航次，歡迎旅客多加運用彈性規劃遊程，詳細船班資訊請查閱全港通航業股份有限公司官網：<http://www.shinhwa.com.tw/>，或洽客服專線：02-2425-0396。航行路線：

單日(先馬後東)：基隆-南竿-東引-基隆

先開往南竿福澳港，航程約10小時，靠港供乘客貨運上下船後，原船繼續開往東引中柱港，最後再開回基隆。

雙日(先東後馬)：基隆-東引-南竿-基隆

先開往東引中柱港，航程約8小時，靠港供乘客貨運上下船後，原船繼續開往南竿福澳港，最後再開回基隆。航行時間：

臺灣->馬祖：晚上20:00購票，21:30登輪，22:50由基隆港出發，夜宿船上，航程約8~10小時。

南竿->臺灣：早上07:30購票，08:30登輪，09:30由南竿出發，傍晚17:00至19:00間抵達基隆港。

東引->臺灣：前一天下午14:00至17:00前往老爺飯店購票，雙日11:00，單日06:00登輪，傍晚17:00至19:00間抵達基隆港。乘船地點：

基隆市港西街16號2樓(西岸旅客碼頭二樓大廳侯船室)。

臺灣－南竿航行約10小時，南竿－東引航行約2小時，東引－臺灣航程約8小時；如受機場關閉影響，福澳港開航時間延後1個小時；如受海象、潮流、季節、濃霧等影響，臺馬之星抵港時間將有30分鐘~1小時之誤差；如風浪超過10級時將停航；建議旅客出發前宜再洽新華航業公司確認。票價及即時船班資訊：

請參考新華航業臺馬之星資訊網頁(相關連結) 聯絡電話：(基隆) 02-2424-6868，(馬祖) 0836-26655，(東引) 0836-77555。

航行時間：

1. 航程時間長達8~10小時，但票價較飛機便宜。

2. 購票時間：

電話或網路購票，於搭船日期起前60天進行訂位

基隆受理時間：上午08:30至17:00

南竿受理時間：上午08:30至17:00

東引受理時間：於前一日於老爺大飯店受理購票-下午14:00至17:00

現場購票-基隆19:30至21:00；(雙日)東引05:50至06:10、南竿08:00至09:00；(單日)南竿06:10至07:20、東引09:30至10:00(南竿亦可在前一日14:00至17:00於福澳碼頭購票)。

3. 欲搭乘臺馬之星往返馬祖時，建議要注意當日是「先馬後東」還是「先東後馬」來安排行程以節省時間。

4. 基隆港登船地點：基隆市港西街16號2樓(西岸旅客碼頭二樓大廳候船室)。

5. 搭乘臺馬之星請備妥身分證，登船前要先經過出入境安全檢查。

島際交通



臺灣離島渡輪旅遊型態之研究

Research on Tourism Types of Taiwan Outlying Islands Ferry

賴子敬¹

Tzu-Ching Lai

顧景昇²

Edward Ku

收件日期：2020/05/28；第一次修正：2020/07/11；接受日期：2020/07/25

摘要

渡輪服務對離島運輸扮演至關重要的角色。短程渡輪旅遊在臺灣市場逐漸被消費者所接受，以臺灣海島型國家之特殊環境，擁有不同特色觀光資源，加上國民旅遊風氣興盛，推動本島與離島之間的渡輪旅遊市場有其發展上之必要性。對於臺灣離島海運發展應有不同思維，為探討經營渡輪離島航線之可行性，本研究運用質性研究深度訪談對於經營本島至離島航線之航運業者、代理國外郵輪之主要船務代理公司，以及從事郵輪旅遊產品規劃與銷售的代表性旅行業者，彙整分析離島渡輪旅遊型態意見與建議，並參考港口管理單位、地方政府單位及航港局之專家意見，檢討離島渡輪旅遊在臺灣之發展模式，研究結論提出區隔市場規劃單島與多島之跳島旅遊產品，增設渡輪設施，提供旅客航行休閒娛樂體驗，規劃登島後岸上旅遊產品、豐富離島渡輪產品等具體建議及相關配套措施，期能藉以規劃適合我國離島渡輪旅遊航線營運模式，希冀導入新旅遊型態模式創新航運發展，俾利強化臺灣海陸空域觀光旅遊之發展。

關鍵詞：離島、渡輪、渡輪旅遊、跳島旅遊

Abstract

Ferry services play a vital role in outlying island transportation. Consumers in the Taiwan market are gradually accepting short-distance ferry tourism. The special environment of Taiwan's island-shaped country, with different tourism resources and the prosperity of national tourism, has promoted the development of the ferry tourism market between the island and the outlying islands. There should be different thinking about the development of Taiwan's

¹ 國立高雄餐旅大學旅運管理系助理教授(通訊作者)

Assistant Professor, Department of Travel Management, National Kaohsiung University of Hospitality and Tourism (Corresponding Author)
E-mail: kevinlai@mail.nkuht.edu.tw

² 國立高雄餐旅大學旅運管理系教授

Professor, Department of Travel Management, National Kaohsiung University of Hospitality and Tourism
特別感謝交通部航港局提供本計畫研究經費。

outlying island shipping. In order to explore the feasibility of operating ferry routes to outlying islands. This study uses qualitative research and in-depth interviews for shipping companies operating the routes from the island to outlying islands, major shipping agency companies that represent foreign cruise ships, and representative travel companies engaged in the planning and sales of cruise tourism products. This study also reviews the development model of outlying island ferry tourism in Taiwan with reference to the expert opinions of the port management unit, local government unit and the port bureau. The conclusions of the study put forward specific recommendations and related supporting measures for planning island-hopping tourism products for single islands and multiple islands, adding ferry facilities to provide passengers with a leisure and entertainment experience, planning for shore tourism products after landing on the island, enriching outlying island ferry products, which can be used to plan the operation mode suitable for my country's outlying island ferry travel routes. It hopes to introduce new tourism models to innovate shipping development, and to strengthen the development of Taiwan's land, sea and air tourism.

Keywords: outlying island, ferry, ferry tour, island hopping tour

壹、研究背景與動機

渡輪服務(ferry service)對離島運輸扮演至關重要的角色。早期發展中，渡輪扮演著運送人、貨物的角色，藉以達到便利兩地居民、打通兩地貿易之目的(吳守從，陳永祥，蘇泮榛，張隆城，2009；林谷蓉，2008；Yamakawa, Sasai, Kasai, Tsuda, & Suzuki, 2018)。而隨著時間的演進，渡輪發展至今，已不再是單純的交通工具，進而朝向注重觀光功能的面向發展。就旅遊角度而論，渡輪運輸銜接與連貫旅遊據點以及行程，是影響消費者遊憩需求的重要因素(張育維，莊世杰，黃千容，2016)。

交通運輸是觀光的基礎，也是旅遊的先決條件，它有助於機動性，輸運旅客往返於出發地與目的地之間(賴文泰，呂錦隆，2014；Han, Hwang, Lee, & Kim, 2019)。交通運輸對旅遊地的旅客流量有著決定性的影響。運輸與觀光的關係可從兩個角度來分析，一是運輸做為觀光客的交通工具，另一則是運輸的過程本身即為觀光，對於旅遊體驗提供較高的內在價值，並形成旅遊的動機因素(吳東明，許智傑，2010；Hsu & Song, 2013；Huang & Hsu, 2010)。成功的運輸業者結合旅遊的核心動機和附加動機，提升對觀光運輸的滿意度，改善觀光產業鏈，即得以創造出高富含價值之渡輪旅遊產品。本研究以探討渡輪為主體，結合運輸與旅遊業者的觀點，並提供臺灣與離島之間的旅遊現況，提出渡輪的商務模式。國內外相關的研究上多聚焦在郵輪產業以及搭乘遊輪旅客的行為及滿意度上，對於利用渡輪進行離島旅遊相關研究並不多見，在學術研究與實務上有其缺口存在。

郵輪與渡輪是海運客運常見的兩種型式，二者有著若干不同之特性，郵輪運輸在觀光旅遊航線屬於多點停靠、航班密度低、船上休閒遊樂設施多元的營運工具。相對而言，渡輪的休閒設施較少，主要為交通運輸之功能，即以運輸功能為主且航線多為點對點間，航班密度高之特性(黃幼宜、柯冠宇，2014；Mancini & Stecca, 2018)。然而，近年來渡輪也逐漸改變其營運型態，除了逐漸增加旅客空間的豪華舒適程度外，也降低承載車輛的比例，此類型渡輪上提供的餐廳和娛樂設施常能與郵輪相媲美，亦有「迷你郵輪」之稱號(蔡豐明、陳威能，2014)。

近年來，歐洲的地中海、愛琴海、波羅地海、愛爾蘭海、英吉利海峽出現越來越多的郵輪型渡輪，作為短程旅遊的工具(柳嘉信、房文君，2018；Hung, 2018)。反觀國內，利用短程渡輪進行旅遊活動在臺灣市場逐漸被消費者所接受，以臺灣海島型國家的條件，主要的離島，澎湖、金門、馬祖、綠島及蘭嶼等島嶼均具有在地獨特的文化歷史與地理景觀之觀光資源，加上國民旅遊風氣之興盛，伴隨交通部觀光局於2019年推動「海灣旅遊年」的政策，離島觀光旅遊受到國內外旅客更大的矚目，未來推動本島與離島之間的渡輪旅遊市場似乎有其發展的可能性。

目前國內往來於臺灣與離島間區域性的渡輪多屬短時間、短航程之規劃性質，著重其運輸功能，以作為聯繫兩地交通之用。部分大型渡輪雖然配有部分船上遊憩設施，例如：電動玩具、卡拉OK、零售攤位等，但受限於船隻噸位，無法提供完善之休閒遊憩品質(Chua, Lee, Goh, & Han, 2015)，如何提升並強化渡輪服務設施與品質將有助於吸引消費者選擇搭乘，而更多的消費者使用渡輪進行離島觀光，將可促進離島觀光事業發展並繁榮當地經濟(郭品希、沈易利，2018)。因此，妥善規劃與運用離島特殊觀光資源，全力推動渡輪旅遊服務，更多旅客登島旅遊體驗及消費將可替離島經濟注入活水，有助於促進離島建設前瞻發展。

2016年12月，行政院林全院長特別主持離島建設指導委員會會議，指示離島海運發展應有不同思維，應探討經營渡輪離島航線之可行性。由此可見，政府在國家發展與政策推動上也強烈關注推動渡輪進行離島旅遊之重要性，更呼應本研究之必要性。因此，基於資源基礎理論與消費價值的觀點，本研究將彙整航運與旅行業者訪談資料，分析對於離島渡輪旅遊型態的觀點，深入探討離島渡輪旅遊模式在臺灣之發展模式，提出貼近消費者需求的建議，並研擬臺灣發展離島渡輪旅遊型態的具體建議及相關配套措施。

貳、文獻回顧

由於陸上交通擁擠，政府在「運輸政策白皮書」已宣示計劃由海上運輸疏解陸上運輸需求，除了藉此減輕陸上貨運負荷，並籌劃利用海運形式發展觀光旅遊(呂勇德、黃嘉彥、蔡伯健，2010)。就消費者角度而言，交通運輸於觀光旅遊中的角色，係屬核心之支援性質，銜接與連貫旅遊據點以及行程，亦為影響遊憩需求的因素之一。臺灣地區除

了本島之外，尚有澎湖、金門、馬祖、綠島以及蘭嶼等離島，海岸線長達1600公里；加上周圍海洋資源豐沛，極為適合發展海域觀光遊憩活動。

一、資源基礎理論(resource-based view)

資源基礎的策略邏輯觀點，即是將核心能力的應用與現有事業緊密結合在一起，作為開發新事業的動力，企業的策略思想架構是以核心能力為基礎加以重新設計，廠商應細心灌溉與開發核心能力，而核心能力經由應用與分享之後，就愈能增強其使用價值(倪安順，梁金樹，林光，2005)。因此，資源若能具備下列五種特性，企業就能獲得更佳的整體績效，第一是價值性(valuable)，資源的價值決定於其是否能增進企業執行策略時的效率與效能；第二是稀少性(rare)，是指企業現有或潛在競爭者並未擁有該項資源。即在該要素市場中，需求者多於擁有者，則此資源可謂稀有；第三是難以模仿性(imperfectly imitable)，其來源主要有歷史獨特性、因果模糊性與社會複雜性等三個因素；第四是無法替代性(non-substitutable)，如果不相同的資源可以執行相同的策略，則廠商不需經由模仿，亦可達到相同的效果。因此資源的不可替代性是競爭優勢的重要因素(侯嘉政，林育名，張宏榮，2012；陳秀玉，王靖欣，張雪楓，2017)。

資源基礎理論提倡三種方式可讓企業的資源獲得及維持競爭能力，第一是提昇資源，企業必須提昇資源的價值，將資源轉成具有吸引力的商品與服務。第二是發揮資源槓桿，企業在規劃策略時，也可以讓資源以多角化的方式呈現，發揮最大的效益。第三是投資資源，資源大部份會折舊，也會因使用而耗盡，所以企業必須不斷投資建構有價值的資源(陳茂忠，楊清喬，2015)。

臺灣為島嶼型態，四面環海，無論北、中、南、東皆有港埠，以利商業運輸往來。就資源基礎理論角度而論，臺灣港口在發展離島渡輪業務時，港口及碼頭設備是發展基礎條件，停靠港的碼頭需要具備良好的港口岸線、水深等自然條件，積極投入離島渡輪周邊交通改善，提高旅客進出運轉效率，而且城市本身要有位置較集中的旅遊景點(江勁毅，黃明居，謝昌邑，2015；阮聘茹，陳惠美，2002；Sanz-Blas, Buzova, & Carvajal-Trujillo, 2019)。

目前臺灣本島與離島間之交通船航線營運可依離島區域性、航線、本島出發港口等加以區分成三大方面：第一是由基隆港出發前往馬祖與金門方面；第二是由嘉義布袋港、高雄港出發前往澎湖方面；第三是由墾丁後壁湖漁港、臺東富岡漁港前往綠島、蘭嶼等方面(蔡榮婷，許育齡，2016)。以上三種不同面向的離島交通船在資源及營運上各有其不同之條件與環境，例如航行海域、碼頭設施、航行時間、海文條件、氣候、交通船規格等，且各自受限於所在區域特性，加上船隻軟硬體條件與航運環境等因素限制，導致每一個面向各自發展出其特別之營運模式(謝宗霖，2011)。

目前七座國際商港分別為基隆港、臺北港、臺中港、安平港、高雄港、花蓮港及蘇澳港，就觀光與遊憩方面而言，基隆港主要是以國際郵輪母港為主軸，而安平港、高雄

港、花蓮港、蘇澳港等四座港埠均以觀光遊憩港為發展定位主軸，例如基隆港目前除了是國際郵輪來臺停靠的母港外，亦是國人搭乘國際郵輪前往日本琉球之出發港口，亦是國人搭乘臺馬之星渡輪前往馬祖離島之港口；高雄港也是國人搭乘臺華輪前往澎湖離島旅遊之港口(謝宇軒，謝品軒，2015)。整體而言，以上五座國際商港的港埠設施均提供作為臺灣進行海洋觀光遊憩發展之港口基地，除可吸引外國輪船停靠以進行入境觀光旅遊外，更有利臺灣規劃推動本島與所屬離島間之海洋觀光活動，促進我國離島旅遊與經濟發展(陳希敬，簡光志，周明道，2001；蕭松山，方惠民，王星宇，何良勝，徐如娟，2014)。

此外，為滿足離島或離島間交通需求所設置之交通船碼頭計有富岡、小琉球、東港、後壁湖、綠島南寮、蘭嶼開元、澎湖馬公、望安及七美等處。碼頭原始設施乃是提供漁船靠泊使用為主，目前僅開放為交通船與漁船共用港口(倪安順等人，2005)。整體而言，以上九座國內漁港能提供作為推動臺灣本島與所屬離島間之海洋觀光活動港口，但是漁港碼頭之設施設備是否能因應旅遊消費者之需求以及交通船使用，甚至於國外大型郵輪停靠，有待進一步商討改進，以利促進我國離島渡輪旅遊發展之可行性。

二、消費價值理論(consumption value theory)

消費價值是超越品質的新優勢，也是再消費意願的關鍵。看似免費的活動，仍須付出某些成本，潛在「消費者」會將知覺利益(餐飲、娛樂、停車、社交及新奇經驗)與成本(金錢、時間、體力及感官成本)相比，差距越大淨值越高(Hung & Petrick, 2011)。

早期的消費價值研究多由實用的觀點切入，認為消費是出於一種理性的選擇，與個人明顯的動機及需求有關，但越來越多的研究發現，消費還涉入了許多不同趣味、愉悅、感覺、美學、情感等因子。為了擴大延伸並彌補傳統觀點的不足，故提出享樂性消費的觀點，認為享樂性消費將產品視為一種主觀的象徵成分或具有象徵品質(symbolic qualities)，並非是具有實際的組成(賴彥銘，林珮琚，孫雅彥，2015)。而後即有許多的學者主張將消費經驗區分為實用價值(utilitarian value)與享樂價值(hedonic value)兩種價值。

影響消費者行為的因素可從消費價值切入進行探討，消費者的選擇行為受到五個消費價值影響，分別是功能價值、社會價值、附加價值、情感價值和新奇價值。消費者選擇商品有時可能只受一樣價值的影響，而大部分的情況可能受兩種或兩種以上，甚至五種價值的影響(Han & Hyun, 2018)。第一是功能性價值(functional value)：指產品或品牌具某些功能、效用或實體屬性，且滿足使用該功能之目的，常是影響選擇購買與否的最重要因素；第二是社會性價值(social value)：某產品或品牌能使消費者與其他社會群體連結而取得效用。此指消費行為有時是為取得社會群體的認同、符合社會規範，或是展現內在形象，藉產品展示地位或取得歸屬感；第三是情感性價值(emotional value)：類似享樂價值，指產品或品牌具有激發改變消費者情緒或情感狀態之效用或能力。許多非計劃或衝動型消費，常是受此所影響，而廣告內容與服務環境氣氛亦可能引發正負面回應

；第四是嘗新性價值(epistemic value)：指產品能引發消費者好奇與注意，或滿足其對知識追求的慾望。此效用常發生於消費者不熟悉或較複雜之事物，可能因「新」、「奇」或正流行而消費，無其他功能性或社會性價值等考量因素存在，最後為情境性價值(conditional value)，在特定情境下，某些產品或品牌能暫時提供較大的功能或社會性價值。因情境產生外部效用而改變原有行為，會與消費者的情緒狀態相連結(林淑瓊，張銀益，張宏裕，2016)。

過去研究指出一般觀光旅遊消費者希望能獲得量身訂作的感受，且不同於他人的經驗，對於一些新穎獨特的產品或服務(如高品質而貼心的個人化服務)，消費者往往願意接受業者較高的定價。由消費價值理論觀點，忠誠度能讓郵輪營運管理收取比其競爭對手較高的價格，並能作為郵輪公司在銷售郵輪產品時收取低廉價格的一種防禦機制(李威嶽，2010)。

離島渡輪商品在發展行銷策略時，瞭解旅客的態度和行為意圖是重要的，在臺灣旅客的消費者行為中，何種因素或誘因能吸引更多旅客考慮選擇離島渡輪進行旅遊渡假(Castillo-Manzano & López-Valpuesta, 2018)。透過消費價值理論深入分析旅客購買渡輪旅遊產品的動機，將有助於提高離島郵輪旅遊產品的推廣和擬定離島渡輪在臺灣市場發展的行銷方式，以供業者離島渡輪行銷策略之參考。許多國家正在興起利用渡輪進行旅遊之型態，例如日本瀨戶內海阪九渡輪、丹麥 - 挪威HSC Fjord Cat渡輪即屬於此類渡輪旅行之例子。過去的研究中指出消費者對於搭乘渡輪旅行的興趣越來越明顯，也發現藉由小型船舶能夠讓渡輪旅遊加以延伸及發展，「小」能夠創造獨特的旅遊體驗，「小」也能夠更深入感受旅遊資源。另外，渡輪能夠引起消費者注意的因素，依序為以「主題」發展輕旅行、讓旅客負擔得起的海上旅行費用、提供小而齊全的娛樂設施、服務人員與旅客比例適當及提供差異化服務(呂江泉，劉元安，2014)。

三、臺灣港埠現況

臺灣為島嶼型態，四面環海，無論北、中、南、東皆有港埠，以利商業運輸往來。大致將臺灣主要港埠區分為四大類：

(一) 國際商港

我國航港管理係行政監理與經營合一，為提升港埠競爭力，並配合政府組織再造進程及將企業化精神導入港口之經營，故於組織改造之「交通及建設部」下設立「航港局」，專責辦理航政以及港政公權力事項及財政部關稅總局海務處燈塔業務(許文楷，2010)；港務局則朝「公司化」方向改制為港務公司，專責港埠經營業務，提升港埠經營效能及彈性，促進國際商港區域之發展，帶動區域產業經濟繁榮，同時與既有港埠民營業者為夥伴關係(黃承傳，戴輝煌，2008)，彼此共創雙贏，以期增加我國各港埠國際競爭力，提升國家競爭力。

目前國際商港乃由臺灣港務股份有限公司經營與管理，主要管理港埠包含基隆港、臺北港、臺中港、安平港、高雄港、花蓮港及蘇澳港，針對此七個國際商港，分別有其定位，說明如下：

表 1 臺灣國際商港定位一覽表

國際商港	定位
基隆港	近洋航線貨櫃港 國際郵輪母港
臺北港	遠洋航線貨櫃港 海運快遞及海空聯運港 汽車及其他產業物流港
臺中港	遠洋航線貨櫃港 海運快遞及海空聯運港 汽車及其他產業物流港
安平港	散雜貨及海運快遞港口 觀光遊憩港
高雄港	貨櫃轉運樞紐港 智慧物流運籌港 客運及觀光遊憩港
花蓮港	東部地區貨物進出港 觀光遊憩港
蘇澳港	蘭陽地區貨物進出港 觀光遊憩港

資料來源：本研究整理

依據以上七座國際商港的定位，就觀光與遊憩方面而言，基隆港主要是以國際郵輪母港為主軸，而安平港、高雄港、花蓮港、蘇澳港等四座港埠均以觀光遊憩港為發展定位主軸，例如基隆港目前除了是國際郵輪來臺停靠的母港外，亦是國人搭乘國際郵輪前往日本琉球之出發港口，亦是國人搭乘臺馬之星渡輪前往馬祖離島之港口(李孟璵，游百合，2018；張志清，張婉君，2011；張政亮，林谷蓉，2017)；高雄港也是國人搭乘臺華輪前往澎湖離島旅遊之港口。整體而言，以上五座國際商港的港埠設施均能提供作為臺灣進行海洋觀光遊憩發展之港口基地，除可吸引外國輪船停靠以進行入境觀光旅遊外，更有利臺灣規劃推動本島與所屬離島間之海洋觀光活動，促進我國離島旅遊與經濟發展(陳春益，楊清喬，戴輝煌，朱金元，謝幼屏，2017；謝幼屏，2017)。

(二) 國內商港

國內商港設置主要係為提供區域海運及人員進出之所需，屬於地方資源型港口，目前臺灣地區計有布袋、澎湖、金門及馬祖福澳等四個國內商港(賴威伸，李霞，2018)。以上四座國內商港，除了提供區域海運及人員進出之所需外，就提供觀光與遊憩使用方面，布袋港、澎湖港、金門港及馬祖福澳等四座港口目前均提供臺灣本島至離島客貨之渡輪使用，例如嘉義之布袋港是國人前往澎湖離島旅遊經常性搭乘渡輪的登船口岸。

整體而言，以上四座國內商港之港埠設施均能提供作為臺灣進行離島海洋觀光遊憩發展之基地(李兆芳，劉正琪，涂力夫，陳明宗，2013)，除有利於規劃推動臺灣本島與所屬離島間之海洋觀光活動，更可吸引外國輪船停靠以進行入境觀光旅遊，促進我國離島旅遊與經濟發展。

(三) 工業專用港

為滿足新開發大型工業區所需生產機具、原物料、及成品的海運需求，加以基礎工業區運輸包括有油品及化學品等危險性貨物，較不適合利用商港裝卸再採內陸轉運的方式為之。因此，考量港埠能量、轉運成本、環境污染及運輸安全等因素，選擇於大型基礎工業區範圍內關建工業專用港，可有效降低成本，提升產品競爭力。臺灣到目前為止共有三個工業專用港，分別是：臺塑麥寮石化工業港、花蓮和平水泥專用港，以及正興建中的桃園觀音觀塘工業液化天然氣專用港。

(四) 漁港之交通船碼頭

根據漁港法相關規定，漁港係指供漁船使用，而漁船以外之船舶進出漁港，應先經當地漁港管理機關許可。目前為滿足離島或離島間交通需求所設置之交通船碼頭計有富岡、小琉球、東港、後壁湖、綠島南寮、蘭嶼開元、澎湖馬公、望安及七美等處。以上九座國內漁港，除了提供漁船港口使用，並提供區域海運及人員之進出外，就提供觀光與遊憩使用方面，富岡、小琉球、東港、後壁湖、綠島南寮、蘭嶼開元、澎湖馬公、望安及七美等九座漁港碼頭目前均提供臺灣本島至離島旅遊人員運輸之交通船使用，例如臺東之富岡漁港以及墾丁之後壁湖漁港是國人前往綠島、蘭嶼離島旅遊經常搭乘交通船的登船口岸。但是其碼頭原始設施乃是提供漁船靠泊使用為主，目前僅開放為交通船與漁船共用港口(陳春益，楊清喬，朱金元，2012)。

整體而言，以上九座國內漁港能提供作為為推動臺灣本島與所屬離島間之海洋觀光活動港口，但是漁港碼頭之設施設備是否能因應旅遊消費者之需求以及交通船使用，甚至於能提供國外大型郵輪停靠，均有待進一步商討改進，以利促進我國離島渡輪旅遊發展之可行性。

四、臺灣本島與離島渡輪之營運現況

目前臺灣本島與離島間之交通船航線營運可依離島區域性、航線、本島出發港口等加以區分成三大方面：第一是由基隆港出發前往馬祖與金門方面；第二是由嘉義布袋港、高雄港出發前往澎湖方面；第三是由墾丁後壁湖漁港、臺東富岡漁港前往綠島、蘭嶼等方面。以上不同面向的離島交通船在航線營運上各自受限其所在區域特性，例如航行海域、碼頭設施、航行時間、海文條件、氣候、交通船規格等，加上船隻軟硬體條件與航運環境等因素限制，導致每一個面向各自發展出其特別之營運模式。

(一) 由基隆港出發前往馬祖與金門方面

以基隆前往馬祖航線為例，臺馬之星固定從基隆港夜間10時出發，航行約8小時後抵達馬祖，旅客在船上睡覺休息渡過一晚，在隔日清晨6時左右抵達離島，旅客即可從早便展開一天的旅遊活動，但是船上提供住宿艙房以及座艙等，並無提供旅遊相關娛樂與餐飲服務設施(袁順光，蔡奇星，黃俊誠，林晉璋，陳志立，2011；游振明，2003)。此種利用夜間航行時段的營運模式，不僅因應航行時間的要求，也滿足搭乘消費者的基本需求。其營運模式上有如北歐波羅的海之夜渡輪，旅客於傍晚登船前往目的地港口，於船上臥艙住宿一晚，於隔日清晨6時許抵達，例如由丹麥哥本哈根港前往挪威奧斯陸港的航線，或是由瑞典斯德哥爾摩港前往芬蘭赫爾辛基港之航線，差異的是臺馬之星並無北歐夜渡輪上所提供之免稅商品店、豪華自助餐廳、速食餐廳、賭場等相關餐飲娛樂服務設施，而且旅客原先所搭乘之遊覽車也可一併駛入船艙，跟隨旅客前往目的地後再載運旅客進行後續的旅遊活動。

(二) 由嘉義布袋港、高雄港出發前往澎湖方面

首先，以高雄港前往澎湖航線為例，臺華輪日間航班固定從高雄港日間9時出發，航行約4.5小時後抵達澎湖，旅客在船上休息半日，在午後14時左右抵達澎湖，旅客即可展開下午的旅遊活動，航行的時間不長，但是船上僅提供住宿艙房以及座艙等，並無提供旅遊相關娛樂與餐飲服務設施，僅能滿足搭乘消費者基本之交通運輸及飲食需求。其次，若以嘉義布袋港前往澎湖航線為例，各家交通船業者使用航行速度較快之交通船，航行約1.5小時後即抵達澎湖，旅客即可馬上展開島上旅遊活動，航行時間短，但是船上僅提供座艙，並未提供住宿艙房以及相關娛樂與餐飲服務設施，能滿足搭乘消費者對快速交通運輸之需求(林彬，游明敏，楊啟宏，2006；侯彥筠，楊清喬，2017)。

(三) 由墾丁後壁湖漁港、臺東富岡漁港前往綠島、蘭嶼等方面

首先，以墾丁後壁湖漁港前往蘭嶼航線為例，各家交通船業者使用之交通船，航行約2.5小時後即抵達蘭嶼，旅客即可馬上展開島上旅遊活動，航行時間不長，船上僅提供座艙，並未提供住宿艙房以及相關娛樂與餐飲服務設施，僅能滿足搭乘消費者基本的交通運輸需求。其次，以臺東富岡漁港前往蘭嶼航線為例，各家交通船業者使用之交通船，航行約2小時後即抵達蘭嶼，旅客即可馬上展開島上旅遊活動，航行時間不長，但是與其他短程航線交通船一樣，僅提供座艙，並未提供住宿艙房以及相關娛樂與餐飲服務

設施，僅能滿足搭乘消費者基本的交通運輸需求。第三，以臺東富岡漁港前往綠島航線為例，各家交通船業者使用之交通船，航行約1小時內後即可抵達綠島，旅客即可馬上展開島上旅遊活動，航行時間短，船上僅提供座艙，並未提供住宿艙房以及相關娛樂與餐飲服務設施，能滿足搭乘消費者基本的交通運輸需求。目前臺灣本島與離島間之航線營運現況說明如表 2：

表 2 臺灣本島與離島間之航線營運現況

航線	營運單位	噸數	載客數
基隆 - 馬祖	新華航業 - 臺馬之星	4,928 噸	580 位
	全港通航 - 臺馬輪	5,039 噸	500 位
嘉義布袋 - 澎湖馬公	滿天星航運	96~489 噸	147~403 位
	嘉和海運		
	凱旋海運		
	海有航運		
	惠航船舶		
	海上明珠國際開發		
嘉義布袋 - 澎湖龍門尖山	滿天星航運 -	482、461 噸	368、365 位
	凱旋 3 號		
	凱旋 6 號		
高雄 - 澎湖	臺灣航業 - 臺華輪	8,134 噸	1,150 位
高雄 - 七美、望安	光正遊覽 - 光正 6 號	198 噸	136 位
馬公 - 望安、七美、高雄	澎湖縣政府公共車船管理處 -	354、495 噸	197、281 位
	南海之星、南海之星 2 號		
東港 - 小琉球	琉興	117~198 噸	185~200 位
	競強輪船		
	東信輪船		
	飛馬輪船		
	觀光輪船		
	眾益輪船		
鳳鼻頭湖港 - 琉球新漁港	翔飛航運 - 翔飛號	99.87 噸	121 位
臺東富岡 - 綠島	龍鴻航業	149~476 噸	154~323 位
	帆利航運		
	大發輪船		
	長杰航運		
臺東富岡 - 蘭嶼	龍鴻航業	149~428 噸	154~317 位
	大發輪船		
後壁湖 - 蘭嶼	龍鴻航業	149~428 噸	154~317 位
	大發輪船		
臺南將軍漁港 - 澎湖東吉漁港	詠傑海運	98.55 噸	147 位

資料來源：本研究整理

參、研究方法

本研究希望了解臺灣航運業者與旅運業者對於離島渡輪旅遊型態的意見與建議，探討離島渡輪旅遊模式在臺灣之發展模式並提出對臺灣發展離島渡輪旅遊型態的具體建議及相關配套措施。有鑑於質性研究能收集具有深度及多元社會實狀廣度之資料內容。因此本研究採取質性研究方法，以深入探討臺灣離島渡輪旅遊未來發展。

一、研究方法與訪談對象

本研究採取質性研究方法，探討臺灣離島渡輪旅遊之發展模式並提出對臺灣發展離島渡輪旅遊型態的具體建議及相關配套措施。訪談前整理分析渡輪國內外相關文獻及根據目前臺灣渡輪現狀，建構訪談大綱，設計訪談問題。電訪船務代理公司，以及從事郵輪旅遊產品規劃與銷售的代表性旅行業者，邀請接受本研究的訪談。

本研究深度訪談以交通部航港局提供之相關資料，以目前在臺灣經營本島至離島航線之航運業者為主，其次是代理國外郵輪之主要船務代理公司，以及從事郵輪旅遊產品規劃與銷售的代表性旅行業者等。訪談對象如下表 3、表 4：

表 3 旅行業者訪談對象

編號	公司	受訪者	職稱	相關資歷
1	D 旅行社	林 00 臺灣國際郵輪協會副理長 (International Cruise Council, Taiwan)	董事長	代理多家海外國際郵輪以及麗星郵輪基隆港到日本航線 業界年資：35 年
2	C 旅行社	何 00 臺灣國際郵輪協會理事	總經理	代理多家海外國際郵輪 業界年資：22 年
3	F 旅行社	彭 00	副總經理	代理麗星郵輪基隆港到日本航線 業界年資：28 年
4	P 旅運社	李 00	協理	代理海外國際郵輪 業界年資：26 年
5	B 旅行社	趙 00	經理	代理多家海外國際郵輪以及公主郵輪基隆港到日本航線 業界年資：24 年
6	L 旅行社	朱 00	總監	代理公主郵輪基隆港到日本航線 業界年資：10 年
7	G 旅行社	X 張 00	董事長	推遲訪談

表 4 航運業者訪談對象

編號	公司	受訪者	營業範圍
1	SH 航業	經理	主要營運基隆到馬祖的臺馬之星/臺馬輪
2	TW 航業	主任	主要營運高雄到澎湖的臺華輪
3	EL 航運	經理	主要營運蘇澳到花蓮的麗娜輪
4	FL 航運	經理	臺東(富岡) - 綠島
5	CC 航運	經理	臺東(富岡) - 綠島
6	DF 航運	經理	臺東(富岡) - 綠島 - 蘭嶼 後壁湖 - 蘭嶼
7	LH 航業	經理	臺東(富岡) - 綠島 - 蘭嶼 後壁湖-蘭嶼
8	CW 船務	副理	代理國際郵輪靠泊基隆港船務
9	WL 船務	經理	代理國際郵輪靠泊基隆港船務
10	YL 船務	董事長	代理國際郵輪靠泊基隆港船務

二、資料蒐集及分析方法

本研究依據前述之研究背景與目的，進行文獻資料之蒐集與整理，並據以建立研究架構。本研究資料蒐集方式以研究者面對面訪談進行，事先以電子郵件或傳真寄送訪談大綱與受訪者；該訪談大綱係根據文獻研擬，並邀請旅遊運輸相關研究背景學者臺灣產官學者確認符合研究目的，再進行模擬訪談後確認。

第一階段為「籌劃階段」，此階段主要在於了解臺灣離島渡輪發展之現況，並發掘研究主題，其次蒐集與整理相關文獻，進而建立研究目的，以及研究流程架構，最後提報交通部航港局確立調查研究方向與研究對象。第二階段為「資料蒐集」，此階段與經營本島至離島航線之航運業者、代理國外郵輪之主要船務代理公司，以及從事郵輪旅遊產品規劃與銷售的代表性旅行業者進行訪談，並蒐集研究資料分析與整理。第三階段為「資料分析」，訪談後先將訪談筆記輸入電腦存檔，完成訪談逐字稿，並過濾與研究主題無關的對話內容，校正無誤後，分別寄回至受訪者請其確認。確認逐字稿後，將每份逐字稿的內容與位置給予不同的分類編號。編碼之後即可進行核心資料的分析。將主題資料歸納後，針對摘要內容的主題加以分類、比較、歸納後，將屬性相同的編碼歸類，予以命名。

肆、研究分析

本研究透過航運業及旅行業者以了解臺灣離島渡輪旅遊型態現況及渡輪旅遊範疇發展性，對於經營本島至離島航線之航運業者、代理國外郵輪之主要船務代理公司，以及從事郵輪旅遊產品規劃與銷售的代表性旅行業者等採用訪談方式諮詢其意見，問卷設計採用半結構式進行訪談，請業者針對離島渡輪旅遊提出精闢的意見，主要包含以下四

個方面，分別是1. 對臺灣發展離島或環島渡輪旅遊的建議；2. 針對現有資源或新增新型渡輪提供意見；3. 對於單島/多島渡輪旅遊產品的建議；4. 對政府之建議。

一、臺灣航運業者意見彙整

針對臺灣數家航運業者所提出之意見，按題目依序整理出精華重點內容。

(一) 對於臺灣發展以國內渡(遊)輪方式搭載旅客進行離島旅遊的建議

對於國內以渡輪進行離島旅遊，目前大致為三條航線，分別為基隆往來馬祖或金門、高雄/布袋往來澎湖以及富岡/後壁湖往來蘭嶼或綠島，以下進行說明。

1. 基隆往來馬祖或金門航線，市場需求固定

臺灣國際郵輪協會研究發展委員會何顯騏主委認為若是以渡輪進行離島旅遊，在市場需求上是非常少的，特別是馬祖，目前旅客需求不高，僅為少數，再加上風浪過大，季節性影響等因素，認為市場需求不高，或是尚未達市場需求量，不足以構成長期營運的可能性。

然而，CW船務、WL船務、YL船務、SH航業、TW航業及EL航運等業者皆認為消費者對於離島旅遊市場本來就存在固定需求，只是市場需求量是否能夠大幅提升，將是渡輪離島旅遊經營的關鍵因素。但是礙於季節氣候影響，淡旺季區隔明顯，每年營運旺季只有半年(4-9月)，會有團體客、散客、背包客及國際背包客搭船前往馬祖旅遊。所以，換句話說，市場需求是存在的，但是目前還未能看到成長的刺激因子。

2. 高雄往來澎湖航線，市場需求持續

臺灣航業股份有限公司代表表示一直以來都有旅遊消費者需求，利用現行交通船載運旅客前往澎湖度假旅遊的模式可以持續發展。但目前營運旺季只有半年期間(4-10月)，會有團體客、散客、背包客及國際背包客搭船前往澎湖旅遊。臺華輪可搭載1,150位，旺季期間平均搭載率僅5-6成。11-3月為淡季期間，平均搭載率僅1-2成，全年平均搭載率為2成。但是近年來因許多旅客由嘉義布袋港搭乘快速船前往澎湖僅90分鐘，對高雄出發的臺華輪(4.5小時)造成影響。

3. 富岡/後壁湖往來蘭嶼或綠島航線，有後續發展可能性

FL航業、LH航業、CC航業及大發輪船等業者認為此航線是具市場可行性的，目前業者以交通船經營，單島結合多島旅遊以套票方式銷售，售價約為2,700元(富岡或後壁湖前往蘭嶼來回NT\$2,400，若是再加綠島則再加NT\$300，總計暢遊綠島與蘭嶼兩島船票成本合計每人NT\$2,700)，是消費者認為合理的價格。由於航程較短，消費者對於能夠以此價格進行多島旅遊會感到相當划算。因此，經營此航線的航運業者表示此市場機會蠻大，也有市場需求成長的可能性。

業者也特別建議政府要推動蘭嶼或綠島離島旅遊，希望政府能加速擴建富岡漁港與後壁湖港的碼頭設施，否則交通船與漁船搶泊位空間，也要修建新客運大樓提供更完善登船服務，特別是後壁湖港目前根本沒有候船室，所有旅客必須在大太陽下等候登船。此外，港口區域交通動線能妥善規劃，並協助清除漂流木問題以利航行安全，而且因應旅遊旺季彈性調整，不要再設限每月基本航班次要求。

4. 國內航運業者環島營運能力不足，可引進國際郵輪提供服務

SH航業、TW航業及EL航運等國內業者表示目前以其船隊規模與條件是無法投入環島營運，環島的油費、靠港費、後勤補給等可能會有問題並且造成更大營運成本，加上船隻調度問題，更不可能行駛環島航線。但是針對環島旅遊營運上，建議可以引進國際郵輪航行，串聯臺灣東西岸重要港口，帶動郵輪環島旅遊趨勢。此外，業者也認為應有區域經營的概念，臺灣四面環海，東部與西部海域，北部與南部海域的離島營運模式、港埠條件與海域環境差異頗大，各港口與所對應之離島的營運型態不盡相同，而且港埠條件與設施是否能滿足船舶規格等都是必須考慮的因素。

(二) 以新型高級渡輪載運旅客進行離島旅遊的發展性

1. 碼頭硬體設施必須先建立

幾乎每一航運業者所提，均是將硬體設施列為優先考量，建議要先將港埠相關必要設施完備，再評估是否打造新船投入營運。以目前渡輪的營運，部分國內商港及漁港設施的確需要大幅提升服務品質，若未來市場針對觀光旅遊需求及外國旅客市場，碼頭服務功能需要整體大幅提升，若考量郵輪停靠則可仿倣國外採用浮動碼頭或收折碼頭的設計，可以降低碼頭改善建置的成本。必要設施包含：

- (1) 港埠設施：碼頭長度、泊位數量、港口水深限制、客運大樓、通關設備等。
- (2) 拖船設施：大型郵輪或新型高級渡輪需要領港與拖船，目前在離島是數量不足的，同時碼頭泊位不足也是個重要問題。

2. 軟體服務設備與人才必須強化

- (1) 通關人員與設施需求：通關人員與設施不足，若是國際郵輪進港，未能提供完善服務，易造成服務品質不佳的後果。
- (2) 導覽人員質與量之需求：離島上缺乏導覽人員，尤其是外語導覽人員更是屈指可數，接待人力與品質不足，若要大力發展國內或國際郵輪前往離島旅遊會是一大困境。

3. 國內業者打造新船無意願，國際郵輪業者受法規限制

許多國內航運業者表示無足夠資金購入新型高級渡輪，但如果能由政府出資購買或打造新船，則非常願意用承攬的方式接手營運，但是相關離島碼頭水深與長度是否能因應新型船隻停靠需要政府與專家評估。而因為臺灣氣候與季節因素，新船投入營運一樣會有淡旺季問題，新船的營運成本勢必比現行交通船的成本高，希望政府管理單位能同意其調高營運票價，以彌補不斷上升的營運成本與虧損，也建議政府在初期在行銷推廣上要給予協助，並且在淡季上能夠給予一定的補貼。

此外，若由國際郵輪業者經營單島或多島型態離島旅遊之可能性較高，但受限於國內法規限制以及航權問題，對於國際郵輪業者而言，是一條難行的道路。先前亦有多家行駛臺灣的國際郵輪業者詢問離島旅遊營運事宜，但因法規限制而無法執行。其次，目前離島碼頭水深與長度等港埠條件均難以因應大型國際郵輪停靠，在引進國際郵輪前也得先解決該項硬體建設問題。再者，是否國內法律規定能放寬開放博弈經營，以及旅客於航程中能購買免稅商品等限制，若能開放則可增加遊客搭乘意願。是故，政府若有意發展離島渡輪旅遊，除思考打造新船或購買適當船隻投入離島營運外，也可以思考修改法規，解除限制，將國際郵輪業者納入營運考量的範圍。(依照中華民國航業法第四條規定，非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經主管機關特許者，不在此限。因此，法規限制的部份應該可以透過向主管機關申請而有解套之道。)

(三) 多島旅遊成為市場商品的可行性

1. 有市場性，但獲利尚待提升

多島旅遊首先應考慮年度的客運量，在臺灣受限氣候與季節因素，適合離島旅遊的僅有半年時間，若是航運業者未能達到可以獲利的程度，則必須思考經營策略與產品規劃。

2. 蘭嶼與綠島航線發展多島旅遊是有機會的

根據航運業者表示，目前有少數旅客已開始進行蘭嶼與綠島的多島旅遊，是存在消費者需求的，也因此實務上開始以套票方式進行銷售兩島(蘭嶼與綠島)船票，唯必須管控營運成本，否則獲利難以提升。因此，航運業者可以結合旅行業者共同推動多島套裝旅遊產品，或者可以在旺季期間與旅行社洽談合作以包船的方式進行一系列多島旅遊。

二、臺灣旅行業者意見彙整

針對臺灣數家旅行業者所提出之意見，包含B旅行社、R旅行社、F旅行社、P旅運社、D旅行社及L旅行社，按題目依序整理與分析其內容如下。

(一) 對臺灣發展以國內渡(遊)輪方式搭載旅客進行離島旅遊的建議

1. 有市場需求，但客流量尚待提升

目前旅客進行離島旅遊是以搭乘飛機為優先，交通船為次，若是以馬祖而言，搭乘渡輪乘客多為當地居民、當地駐軍或是旅客，目前是存在一定市場需求的，但是其客流量不足，難以達到獲利的空間。

2. 海象與季節影響，只能專注一定期間營運

目前臺灣離島旅遊旺季約為4月至9月期間，一年只能經營半年，這是受天候所形成的不可抗力因素影響，離島旅遊無法以常年性旅遊產品的方式經營，必須專注於一定期間營運。因此，對於旅行業者而言，在半年內要在銷售與收益取得平衡或是獲利是非常辛苦的。

(二) 以新型高級渡輪載運旅客進行離島旅遊的發展性

1. 一次大量旅客上岸壓力大，需要提升島上整體接待能量

郵輪旅遊的特性為一次性、大量且集中的旅客消費，登島後的基本旅遊需求為餐食、住宿、購物與交通四大項，以金門島上的設施容納量(餐廳、景點、遊覽車)或許可以接受，但是若以馬祖、蘭嶼及綠島等之現行狀態恐怕是無法負荷的。因此，新型高級渡輪或國際郵輪雖然能夠成為消費者選擇離島旅遊的動機，但島嶼本身在接待服務能量上仍有太多需要增設或提升之處，例如新穎遊覽車、餐廳、景點設施容許量、外語及華語導覽解說人員等質量尚待強化。

2. 只要有商機，當然業者自然有意願

以旅行業者而言，有市場就有商機，有商機自然業者產生意願投入相關規劃。近來臺灣旅遊消費族群對於利用郵輪展開海洋觀光已開始感到興趣，郵輪旅遊內容有別於一般團體旅遊，最大的原因為「自由度高」及「性價比高」，若能以新型高級渡輪提供設備新穎、環境舒適、娛樂豐富的航行旅程，結合離島旅遊觀光資源，包裝成「岸上觀光」自費選項，或許可成為一大賣點，也成為離島旅遊的發展機會。

(三) 多島旅遊成為市場商品的可行性

1. 島嶼獨特之特色必須明確顯現

多島旅遊通常停留在島上的時間短暫，如何將每一個島嶼的獨特色在遊程中展現出來，讓消費者以快速方式完成島上特色觀光，重點式的旅遊方式，是很重要的旅遊規劃。

2. 快閃離島輕旅行創造多島旅遊機會

以多島特性規劃之旅遊行程，若符合臺灣國民旅遊最多三天的習慣，則必須是快閃的方式，像是蘭嶼與綠島航線，只能各停留一晚，或許這是吸引消費者的另類旅遊產品，甚至能夠引發其重遊的機會。

三、航運業者與旅行業者意見交叉分析

本節將航運業者及旅行業者所提出之意見彙整後，進行交叉分析，航運業者為旅行業者上游供應商，因此兩方關係必須相互配合，才能夠使旅遊產品達到消費者市場需求的期待。

(一) 對臺灣發展以國內渡(郵)輪方式搭載旅客進行離島旅遊的建議

航運業者為上游供應商，對於臺灣發展以國內渡(郵)輪方式搭載旅客進行離島旅遊的看法，乃以「航線是否值得開發」為基礎思考，因此針對三條路線提出意見，「基隆往來馬祖或金門航線」與「高雄往來澎湖航線」以目前現有條件評估，航運業者認為還是有一定的市場需求，但由於投入一條航線的營運資金龐大，負擔的營運風險不低；而「富岡/後壁湖往來蘭嶼或綠島航線」就業者實務操作上，是能夠看見這條航線真實存在的市場需求，業者亦坦言，由於交通船設備與設施簡單，因此，在蘭嶼與綠島之間進行多島旅遊的航程僅為1.5小時，為消費者能夠接受的範圍，因為交通船目前在消費者認知上，僅僅是一種運送媒介，非旅遊重點，再加上目前已開始操作類似的套裝產需求有逐漸增加的趨勢。

旅行業者則是以產品銷售的角度為考量基礎，認為無論是「基隆往來馬祖或金門航線」、「高雄往來澎湖航線」或「富岡/後壁湖往來蘭嶼或綠島航線」皆具有市場需求，但其客流量未達到銷售門檻，再加上此區域產品非「常年產品」，季節性顯著，其旺季涵蓋著大量颱風時段，旅遊產品銷售後的服務時常隨著天候海象而緊急喊卡。此外，目前臺灣消費者對於離島旅遊已走向半自助或自助旅遊，因此對旅行業者而言，銷售此類乘船之套裝旅遊商品利潤不高，比較像銷售「票券」的方式，利潤上也較微薄。臺灣發展國內離島渡輪旅遊航運與旅行業者意見比較如表 5所示。

表 5 臺灣發展國內離島渡輪旅遊航運與旅行業者意見比較

航運業者	旅行業者
<ul style="list-style-type: none"> ● 基隆往來馬祖或金門航線，市場需求固定。 ● 富岡/後壁湖往來蘭嶼或綠島航線，有後續發展可能性。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 有市場需求，但客流量尚待提升。 ● 海象與季節影響，只能專注一定期間營運。

(二) 以新型高級渡輪載運旅客進行離島旅遊的發展性

站在航運業者視野環視目前離島旅遊現況，若想以新型高級渡輪經營離島旅遊從廣義上來看是好的，亦有其必要性，但若將目前臺灣離島旅遊現行條件逐一檢視將發現，須要在短期內重新規劃或建設的項目非常多，暫時不談以新型高級渡輪投入的購買成本，以航運業者在實務操作面所看到的是硬體、軟體及法規問題。目前各港口碼頭設施皆

老舊不堪，動線欠佳，以及碼頭客運CIQS通關接待人手不足、查驗設備不足問題，是否能建立移動式CIQS設備以解決泊位不足時所引發上下船檢查耗時且不便的問題。

此外，服務人才數量不足，如何留住各種人才在港口碼頭服務，且部分能夠具有外語服務水準，尚待討論，畢竟僅靠國內旅遊客群還是有限，若有外來旅客對業者而言會是一大強心劑。因此，當外來旅客對於臺灣離島旅遊是期待的，代表市場是有機會的，但目前礙於國際旅客需要「通關」，但就現狀來看，硬體及軟體皆未能準備好，且法規上對於國際郵輪尚有若干限制，是故，此一區塊仍停留於原點。

旅行業者則是就旅遊產品操作面思考，目前島嶼上能夠提供的「食、住、行、遊、購、娛」未能負荷新型高級渡輪一次大量旅客進入，且就現有狀態，能夠提供的島嶼旅遊產品等級無法提升，因此島上有關「食、住、行、遊、購、娛」上游供應商是否願意投入，或是外來品牌是否願意進駐，成為旅遊產品的重要因素。當然，旅遊業者在商言商，對於任何有商機的市場當然是能夠推出符合消費者需求的產品，但目前各方面皆未達成熟狀態，還是有待觀望。以新型高級渡輪發展國內離島旅遊航運與旅行業者意見比較如表 6。

表 6 以新型高級渡輪發展國內離島旅遊航運與旅行業者意見比較

航運業者	旅行業者
● 硬體設施必須先建立。	● 大量旅客上岸壓力大，需提升接待能力。
● 軟體服務人才必須培訓。	● 有商機自然有意願。
● 國際郵輪業者法規限制。	

(三) 多島旅遊成為市場商品的可行性

航運業者的認知上，對於多島旅遊目前在臺灣的狀況是有市場性，屬於較新式的旅遊方式，但目前可能尚無獲利可言，特別是「基隆往來馬祖或金門航線」，由於航行時間較長，從馬祖到金門航程約5-6小時，旅程結束後返回基隆港尚需要8小時，目前還未能說服消費者接受。但若以目前消費者旅遊習性，以「富岡/後壁湖往來蘭嶼或綠島航線」也許是有機會的，若是此條短程航線成功，則有可能帶動「基隆往來馬祖或金門航線」的發展性。

以旅行業者而言，考量國內旅遊特性，以及旅遊預算限制，三條航線中也對於「富岡/後壁湖往來蘭嶼或綠島航線」旅遊產品較為看好，若能將其獨特性包裝出來，或是採用「岸上觀光」模式，也是一種商機。航運與旅行業者對多島旅遊成為市場商品的可行性意見比較如表 7。

表 7 航運與旅行業者對多島旅遊成為市場商品的可行性意見比較

航運業者	旅行業者
<ul style="list-style-type: none"> ● 有市場性，但獲利尚待提升。 ● 蘭嶼與綠島航線的多島旅遊是有機會的。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 島嶼獨特之特色必須明確顯現。 ● 快閃離島輕旅行創造多島旅遊機會。

伍、結論與建議

本研究運用質性研究深度訪談對於經營本島至離島航線之航運業者、代理國外郵輪之主要船務代理公司，以及從事郵輪旅遊產品規劃與銷售的代表性旅行業者，彙整分析離島渡輪旅遊型態意見與建議，並敦請連江縣政府、澎湖縣政府等地方政府、臺灣港務股份有限公司，以及交通部運輸研究所、交通部航港局港務組、企劃組等專家惠賜寶貴建議後進行修正，再提出臺灣發展離島渡輪旅遊型態的具體建議及相關配套措施。

臺灣港口發展離島渡輪旅遊，港口及碼頭設備是發展基礎條件，除天然地理位置資源外，離島之岸上相關接待設施、旅遊景點、餐旅條件等是吸引旅客上岸觀光之重要誘因，同時渡輪船上基本設施的完善程度，亦有決定性的影響。本研究係探討現有離島渡輪旅遊航線營運模式，透過航運業者及旅行社業者之意見整合歸納出三大建議方向，分別為區隔市場規劃單島與多島旅遊產品，增設渡輪設施，提供旅客航行休閒娛樂體驗，規劃登島後岸上旅遊產品、豐富離島渡輪產品。建議方向如下：

一、區隔市場規劃單島與多島旅遊產品

單島旅遊目前仍然是離島旅遊市場上被消費者接受的主流旅遊型態，離島旅遊對於許多消費者而言，是一種新奇旅遊方式，因此會依循口碑而選擇已成熟且便利的方式進行離島旅遊。過去其他研究指出，多島旅遊有其市場需求存在，只是旅遊觀念與習慣的形成需要時間養成。

對航運業者而言，建議可針對不同需求之國內外旅客規劃離島旅遊產品，針對不同目標市場與旅客區隔產品型態，可將單島與多島旅遊型態分成以下三種模式推動，並藉由政府部門力量給予必要之協助。

第一是以國內旅客為目標市場，利用原有交通船類型渡輪推動單島旅遊型態，採平價方式規劃。除符合目前離島居民運補必要之民生需求外，亦提供國人離島旅遊之交通運輸服務。針對本市場，建議可規劃交通旅遊套票方式銷售推廣之。

第二是以國內與國外旅客為目標市場，打造或引進新型高級渡輪推動單島與多島之跳島旅遊型態，採中價位方式規劃。若以新型高級渡輪的型態經營多島(hop-on hop-off)上下的旅客型態，船舶需要具備住宿功能。而且在服務設施與品質上，不僅能與原有交

通船類型渡輪有所區隔，且提供優質航海體驗旅程，促進旅客搭乘意願，拓展離島旅遊市場。針對該市場，建議可規劃單島或多島套裝旅遊產品方式銷售推廣之。

第三是以國外旅客為主要目標市場，引進國際郵輪行駛離島或本島各港口，推動環島或跳島旅遊型態，可採高價位方式規劃。此項以國際郵輪模式推動離島旅遊之發展乃針對國際觀光客，與前述兩種模式有所區隔，且是不同目標市場與價位之旅遊產品，亦不會對原經營國內離島航線之本國業者造成衝擊。

一般觀光旅遊消費者希望能獲得量身訂作的感受，且不同於他人的經驗，特別是對於一些新穎獨特的產品或服務(Niavis & Tsiotas, 2018; Olmos & Astiz, 2018)。對旅行社業者而言，可以配合航運業者規劃，推行不同消費市場之多島旅遊配套方案，包裝具有吸引力的多島旅遊行程，和當地業者合作，結合離島生態、獨特環境資源，創造臺灣多島體驗，吸引國內外旅客體驗離島自然文化風情，帶來龐大商機，促進臺灣觀光旅遊產業之發展。

二、增設渡輪設施，提供旅客航行休閒娛樂體驗

目前國內往來於臺灣與離島間的區域性渡輪多屬短時間、短航程之性質，著重其運輸功能，以作為聯繫兩地交通之用。雖然一些大型渡輪雖配有部分遊憩設施(例如：電動玩具、卡拉OK、零售攤位等)，但觀光遊憩並非其主要功能。而且娛樂漁船或客船則受限於船隻噸位，無法提供完善之遊憩品質，亦缺乏離島旅遊渡輪航行之吸引力。

建議航運業者應其轉變其經營方向，重新訂定行銷策略，以增加觀光體驗的服務特性，創造具吸引力的離島渡輪特色。具體方式包括改善硬體設備品質及其他休閒娛樂設施，如增加船上餐飲服務、表演節目、影片播放觀賞等；其次，除了加強相關設施外，可以加強渡輪服務人員禮儀及服務技能訓練，建立良好服務品質；第三，評估思考引進或打造中小型噸位且內部服務設施較為豐富齊全的新型渡輪，以適合臺灣離島各港口之彎靠條件，同時降低營運成本及風險，不僅可以降低旅客對於航海舒適性以及安全性之疑慮，亦可提升服務品質與體驗價值，將促進消費者選擇新型高級渡輪進行離島旅遊的機會。而且渡輪上相關設施亦可搭配不同收費方式，旅客可依個人偏好提前加購或現場付費體驗不同額外設施，藉此提升離島渡輪收益；第四，可以與觀光協會、旅行社及飯店旅館等業者進行異業結盟，透過與觀光旅遊同業的合作與協助，確立市場中「觀光運輸」的定位。

針對不同離島渡輪，建議旅行社業者可包裝不同價格之行程。提供旅客選擇符合其需求之離島渡輪旅遊，如渡輪上餐點、娛樂設施加購。除此之外，旅行業者憑藉與旅客長期互動之優勢，能提供航運業者旅客偏好、行銷手法，依據不同季節推出多元化的渡輪娛樂、餐飲服務，提升淡季渡輪載客率，養成國人或各國旅客不同的旅遊習慣，長期下來將形成良好口碑，吸引旅客體驗渡輪旅遊。

三、規劃登島後岸上旅遊產品，豐富整體離島渡輪旅遊產品

離島之岸上相關設施及提供之服務是整體渡輪旅程產品的一部份，因此其品質與服務傳遞之方式會對渡輪旅客之整體滿意度造成影響。先前研究已證實離島岸上相關之設施與服務對渡輪旅客之整體滿意度有正向影響。遊客旅遊動機是非常多元的，不再只是尋求單一觀光目的地需求，取而代之是希望同時間得到不同的需求，旅客不會受到單一觀光目的地的特質所吸引而前往觀光，希望能體驗觀光目的地一個以上的觀光屬性。因此，為了能夠吸引更多其他類型的潛在旅客，除了要保持現有產品外，增加不同主題產品也會有所幫助，亦可區隔創造出不同的利基商品。

渡輪旅遊的特性為一次性大量且集中的旅客登島消費，旅客登島的基本旅遊需求為餐食、住宿、購物與交通四大項，因此，航運業者在拓展新航線時應額外考量離島岸上之相關設施、旅遊景點、體驗活動、餐飲住宿等，開發完善之離島渡輪旅遊產品，以作為訂價與行銷策略之參考。在不同季節的消費需求、合適的旅遊時間、海上航行時間與岸上觀光時間取得平衡，滿足旅客滿意度，提升再訪意願。

建議旅行社業者可以運用觀光景點與旅客需求配合行銷規劃來吸引旅客搭乘渡輪之策略。渡輪所停靠的目的地必須能提供吸引旅客的岸上活動與旅遊景點，並且擁有充足的交通服務設施與清靜、安全又好客的旅遊環境，才能確保旅客對於離島渡輪旅遊有高度的評價。離島當地通常是具有深度文化或觀光價值的地點，而且具備沙灘、水上活動、生態旅遊、歷史保存等吸引旅客的景點或活動，是吸引旅客再次造訪的主要原因。推動離島渡輪行程時，旅行社業者可藉由調整航程長短、輪船星級、艙房等級以及交通接駁等價差，並透過提早預約、不同季節、不同時段、人數多寡等議價手段，大幅調降產品價格以增強市場競爭優勢。

參考文獻

- 江勁毅，黃明居，謝昌邑，(2015)，基隆港區服務因素如何影響郵輪旅客滿意度，*運輸計劃季刊*，44(4)，401-430。
- 吳守從，陳永祥，蘇泐榛，張隆城，(2009)，應用 IPA 分析法探討淡水與旗津地區渡輪之運輸服務品質，*永達學報*，9(2)，1-13。doi: 10.30179/BYITTC.200912.0001
- 吳東明，許智傑，(2010)，歐盟建置安全的駛上駛下型船舶之網路系統架構研究 - 歐洲駛上駛下型渡輪的安全性設計之整合規畫方法，*航運季刊*，19(2)，1-22。doi: 10.7092/MQ.201006.0001
- 呂江泉，劉元安，(2004)，影響旅客選定遊輪旅遊推拉力因素之研究，*觀光研究學報*，10(2)，21-34。doi: 10.6267/JTTL.2004.10(2)2
- 呂勇德，黃嘉彥，蔡伯健，(2010)，郵輪遊客旅遊動機，滿意度與重遊意願之研究-以麗星郵輪天秤號為例，*創新與經營管理學刊*，1(1)，15-31。doi: 10.6270/JIBM.2010.1(1)15

- 李兆芳，劉正琪，涂力夫，陳明宗，(2013)，布袋港域潮汐流場之建置及模擬，**港灣報導**，95，1-5。
- 李孟璵，游百合，(2018)，以高涉入遊艇活動者觀點評估遊艇港環境屬性滿意度 - 以大鵬灣遊艇港為例，**航運季刊**，27(1)，1-19。
- 李威嶽，(2010)，中國郵輪觀光客岸上觀光遊程重視度與滿意度之研究 - 以日本鹿兒島為例，**商業現代化學刊**，5(3)，139-157。doi: 10.6132/JCM.2010.5.3.09
- 阮聘茹，陳惠美，(2002)，麗星郵輪旅遊行程差異之遊憩滿意度分析，**觀光研究學報**，8(1)，39-55。doi: 10.6267/JTLS.2002.8(1)3
- 林谷蓉，(2008)，兩岸海運直航問題之探討 - 以基隆港郵輪旅遊發展為例，**海洋文化學刊**，5，187-230。doi: 10.29473/OCJ.200812.0008
- 林彬，游明敏，楊啟宏，(2006)，應用 DEA/AR 模式評估港埠經營效率之研究 - 以基隆、臺中及高雄三港為例，**運輸計劃季刊**，35(4)，391-413。doi: 10.6402/TPJ.200611.0391
- 林淑瓊，張銀益，張宏裕，(2016)，以消費價值觀點探討線下到線上商務服務模式之使用意願，**商略學報**，8(3)，177-194。
- 侯彥筠，楊清喬，(2017)，高雄港商港棧埠設施轉型再利用之因應策略探討，**航運季刊**，26(4)，1-30。
- 侯嘉政，林育名，張宏榮，(2012)，品牌資源特性對品牌權益影響之研究：資源基礎觀點，**行銷評論**，9(1)，1-18。doi: 10.29931/MR.201203.0001
- 柳嘉信，房文君，(2018)，文化因素對新興郵輪市場遊客體驗之影響程度初探 - 以「粵港澳大灣區」郵輪產品為例，**觀光旅遊研究學刊**，13(2)，37-47。
- 倪安順，梁金樹，林光，(2005)，以航商資源基礎探討港口選擇行為，**運輸計劃季刊**，34(1)，1-26。doi: 10.6402/TPJ.200503.0001
- 袁順光，蔡奇星，黃俊誠，林晉璋，陳志立，(2011)，大型船舶進入基隆港之安全評估模式，**航運季刊**，20(3)，19-37。doi: 10.7092/MQ.201109.0019
- 張志清，張婉君，(2011)，基隆市港發展觀光旅遊行銷策略之研究，**全球管理與經濟**，7(2)，39-55。doi: 10.6565/JGME.2011.7(2).3
- 張育維，莊世杰，黃千容，(2014)，從交通渡輪到觀光交通渡輪 - 旗津渡輪服務品質的 Kano 二維品質模式應用，**島嶼觀光研究**，7(1)，1-25。
- 張政亮，林谷蓉，(2017)，應用系統動力學探討基隆港口城市之發展策略，**海洋文化學刊**，22，89-121。

- 許文楷，(2010)，船舶在港口航行安全之研究，*運輸計劃季刊*，39(3)，301-322。doi: 10.6402/TPJ.201009.0301
- 郭品希，沈易利，(2018)，郵輪旅遊發展與岸上觀光初探，*海峽兩岸體育研究學報*，12(1)，37-48。
- 陳希敬，簡光志，周明道，(2001)，高雄港水域區規劃之研究，*海運研究學刊*，10，1-22。doi: 10.7093/MRJ.200104.0001
- 陳秀玉，王靖欣，張雪楓，(2017)，觀光旅館發展館外餐廳關鍵核心資源與評估指標之研究，*餐旅暨觀光*，14(4)，223-249。doi: 10.6572/JHT.201712_14(4).0002
- 陳春益，楊清喬，朱金元，(2012)，直航後我國國際貨櫃港埠面臨問題與因應策略之探討，*運輸計劃季刊*，41(1)，55-79。doi: 10.6402/TPJ.201203.0055
- 陳春益，楊清喬，戴輝煌，朱金元，謝幼屏，(2017)，高雄港在新航路趨勢下的因應策略，*港灣季刊*，106，63-84。
- 陳茂忠，楊清喬，(2015)，臺灣港務公司自營貨櫃碼頭關鍵成功因素之研究 - 以高雄港為例，*航運季刊*，24(4)，77-112。
- 游振明，(2003)，中國大陸航運及港埠經營競爭力之提升對基隆港港埠經營之衝擊與因應之道，*運籌研究集刊*，3，113-132。doi: 10.7047/LRR.200306.0113
- 黃幼宜，柯冠宇，(2014)，基隆港轉型郵輪港之經濟分析，*航運季刊*，23(4)，23-44。
- 黃承傳，戴輝煌，(2008)，兩岸三地主要樞紐港口相對競爭力之分析，*運輸學刊*，20(1)，1-38。doi: 10.6383/JCIT.200803.0001
- 蔡茱婷，許育齡，(2016)，透視島嶼港灣：觀光碼頭之遊客特性、遊憩動機與重遊意願，*資訊傳播研究*，6(2)，1-25。doi: 10.6144/JIC.2016.0602.01
- 蔡豐明，陳威能，(2014)，探討臺灣港口發展國際郵輪母港之策略分析，*運輸計劃季刊*，43(4)，411-428。
- 蕭松山，方惠民，王星宇，何良勝，徐如娟，(2014)，臺北港平面流況分佈特性研究，*港灣季刊*，99，53-65。
- 賴文泰，呂錦隆，(2014)，兩岸渡輪發展策略與市場需求分析之研究，*運輸計劃季刊*，43(3)，237-263。
- 賴威伸，李霞，(2018)，我國海運政策之研析 - 成效檢討與調查結果分析，*運輸計劃季刊*，47(1)，29-62。

- 賴彥銘, 林珮琄, 孫雅彥, (2015). 應用消費價值理論探討旅客選擇郵輪旅遊之因素. *航運季刊*, 24(1), 61-89。
- 謝幼屏, (2017). 高雄港轉口櫃之櫃源與轉運型態分析. *港灣季刊*, 107, 78-90。
- 謝宇軒, 謝品軒, (2015). 台灣港埠發展回顧與展望. *中華科技大學學報*, 64, 127-133。
- 謝宗霖, (2011). 遊客從事觀光碼頭活動休閒涉入程度與流暢體驗之研究. *台灣水域運動學報*, 2, 19-44. doi: 10.29757/JAS.201105.0003
- Castillo-Manzano, J. I., & López-Valpuesta, L. (2018). What does cruise passengers' satisfaction depend on? Does size really matter? *International Journal of Hospitality Management*, 75, 116-118. doi: 10.1016/j.ijhm.2018.03.013
- Chua, B.-L., Lee, S., Goh, B., & Han, H. (2015). Impacts of cruise service quality and price on vacationers' cruise experience: Moderating role of price sensitivity. *International Journal of Hospitality Management*, 44, 131-145. doi: 10.1016/j.ijhm.2014.10.012
- Han, H., Hwang, J., Lee, M. J., & Kim, J. (2019). Word-of-mouth, buying, and sacrifice intentions for eco-cruises: Exploring the function of norm activation and value-attitude-behavior. *Tourism Management*, 70, 430-443. doi: 10.1016/j.tourman.2018.09.006
- Han, H., & Hyun, S. S. (2018). Role of motivations for luxury cruise traveling, satisfaction, and involvement in building traveler loyalty. *International Journal of Hospitality Management*, 70, 75-84. doi: 10.1016/j.ijhm.2017.10.024
- Hsu, C. H., & Song, H. (2013). Destination image in travel magazines: A textual and pictorial analysis of Hong Kong and Macau. *Journal of Vacation Marketing*, 19(3), 253-268. doi: 10.1177/1356766712473469
- Huang, J., & Hsu, C. H. (2010). The impact of customer-to-customer interaction on cruise experience and vacation satisfaction. *Journal of Travel Research*, 49(1), 79-92. doi: 10.1177/0047287509336466
- Hung, K. (2018). Understanding the cruising experience of Chinese travelers through photo-interviewing technique and hierarchical experience model. *Tourism Management*, 69, 88-96. doi: 10.1016/j.tourman.2018.05.018
- Hung, K., & Petrick, J. F. (2011). Why do you cruise? Exploring the motivations for taking cruise holidays, and the construction of a cruising motivation scale. *Tourism Management*, 32(2), 386-393. doi: 10.1016/j.tourman.2010.03.008

- Mancini, S., & Stecca, G. (2018). A large neighborhood search based metaheuristic for the tourist cruises itinerary planning. *Computers and Industrial Engineering*, *122*, 140-148. doi: 10.1016/j.cie.2018.05.045
- Niavis, S., & Tsiotas, D. (2018). Decomposing the price of the cruise product into tourism and transport attributes: Evidence from the Mediterranean market. *Tourism Management*, *67*, 98-110. doi: 10.1016/j.tourman.2018.01.004
- Olmos, J. M., & Astiz, M. A. (2018). Improvement of the lateral dynamic response of a high pier viaduct under turbulent wind during the high-speed train travel. *Engineering Structures*, *165*, 368-385. doi: 10.1016/j.engstruct.2018.03.054
- Sanz-Blas, S., Buzova, D., & Carvajal-Trujillo, E. (2019). Familiarity and visit characteristics as determinants of tourists' experience at a cruise destination. *Tourism Management Perspectives*, *30*, 1-10. doi: 10.1016/j.tmp.2019.01.005
- Yamakawa, M., Sasai, M., Kasai, Y., Tsuda, T., & Suzuki, E. (2018). Diarrhea and related factors among passengers on world cruises departing from Japan. *Travel Medicine and Infectious Disease*, *23*, 56-63. doi: 10.1016/j.tmaid.2018.01.004