

# 目錄

第一章 前言.....	1
第一節 研究緣起與背景.....	1
第二節 研究範圍與方法.....	3
第二章 文獻資料.....	7
第一節 海洋觀光.....	7
第二節 永續海洋.....	9
第三節 海洋觀光發展.....	14
第三節 海洋觀光現況.....	21
第三章 發展課題與對策.....	31
第一節 優劣分析.....	31
第二節 課題對策.....	33
第三節 海洋觀光發展模式.....	37
第四章 案例分析.....	42
案例一 澳洲大堡礁國家公園.....	42
案例二 峇里島 ( BALI ISLAND ).....	46
案例三 大鵬灣風景管理區.....	48
第五章 海洋觀光產業發展規劃.....	50
第一節 海洋跳島觀光.....	50
第二節 海洋運動觀光.....	55
第三節 海洋生態旅遊.....	65
第四節 海洋觀光整合發展構想.....	68
第五節 海洋觀光行銷推廣策略建議.....	72
第六節 海洋觀光教育推廣課程規劃.....	75
第六章 總結.....	77
參考文獻.....	80
附錄.....	82
一、我國海洋觀光產業與發展座談會會議紀錄.....	82
二、專家訪談紀錄.....	90

三、「我國海洋觀光產業與發展之研究」期中報告內容修正紀錄表.....	96
四、「我國海洋觀光產業與發展之研究」期末報告內容修正紀錄表.....	101

## 表目錄

表 2-1	MMO 海洋遊憩活動 .....	19
表 2-2	臺灣海域休閒運動與觀光遊憩產業現況表 .....	22
表 2-3	國土功能分區之海洋資源地區分類及劃設條件 .....	24
表 2-4	海洋資源地區初步轉換建議 .....	25
表 2-5	各部會已公告之海域使用區域、依據及頻率 .....	26
表 2-6	臺灣海岸地區概況 .....	29
表 3-1	優勢分析策略矩陣 .....	32
表 3-2	海洋觀光發展課題 .....	33
表 3-3	海洋政策之藍色經濟推動策略建議 .....	36
表 4-1	峇里島內觀光勝地的特色與活動 .....	48
表 5-1	島嶼觀光發展課題 .....	52
表 5-2	離島跳島嶼觀光發展區域 .....	53
表 5-3	海域遊憩活動特性分析表 .....	58
表 5-4	海洋觀光遊憩活動範圍界定 .....	59
表 5-5	海洋觀光發展策略 .....	70
表 5-6	海洋觀光教育課程 .....	75

## 圖目錄

圖 1-1	我國海域範圍.....	3
圖 1-2	PPP 合作示意圖.....	4
圖 1-3	工作流程圖.....	6
圖 2-1	海洋旅遊空間示意.....	8
圖 2-2	海洋旅遊體系.....	16
圖 2-3	海洋觀光關聯產業.....	17
圖 2-4	臺灣地區海域休閒運動與觀光遊憩產業分類架構圖.....	20
圖 2-5	濱海之遊憩環境區域.....	21
圖 2-6	海洋發展脈絡.....	23
圖 2-7	海洋資源分區圖.....	24
圖 2-8	各目的事業主管機關主管法令綜理圖.....	30
圖 3-1	海洋觀光推展模式.....	37
圖 4-1	大堡礁區域範圍.....	42
圖 4-2	大堡礁海洋空間區劃圖.....	43
圖 4-3	大堡礁各分區範圍之許可活動列表.....	44
圖 4-4	關注珊瑚礁的官網與 APP.....	45
圖 4-5	峇里島全圖.....	46
圖 4-6	努沙杜亞海灘.....	47
圖 5-1	跳島觀光-險礁嶼.....	53
圖 5-2	島嶼觀光發展架構.....	54
圖 5-3	水體基礎運動分類.....	58
圖 5-4	屏東大鵬灣灣域.....	61
圖 5-5	屏東大鵬灣帆船活動.....	61
圖 5-6	澎湖蒔裡(西北側的陸連島).....	62
圖 5-7	澎湖北寮奎壁山赤嶼步道.....	62
圖 5-8	東沙環礁國家公園位置圖.....	66
圖 5-9	澎湖南方四島國家公園分區規劃.....	67

# 提要

關鍵詞： 海洋觀光、永續海洋、觀光發展政策

## 一、研究緣起

對於擁有海岸港灣以及島嶼的國家而言，海洋觀光是其觀光產業發展的重點所在，且近年海洋觀光休閒已成為世界上產值龐大的產業之一。臺灣許多濱海地區或島嶼皆已成為觀光遊憩重要據點。海洋觀光遊憩發展具有經濟、教育及提升休閒生活品質的正面價值，海洋環境所能提供人們觀光休閒的機會與活動內容也增加許多，已然成為全球新興重要觀光休閒產業，亦是各國發展海洋經濟的重要選項。面對海洋競爭新時代的來臨，各國紛紛推動新海洋發展策略，臺灣如何掌握海洋資源優勢，發展獨特海洋觀光產業，乃是當前產官學界需面對之重要課題。

為落實海洋政策綱領中擴大海洋觀光遊憩之任務，結合藍色經濟之概念，發展我國特色之海洋觀光產業，吸引國內外遊客，期提升臺灣觀光品牌之知名度。有鑑於此，在計畫執行目標上，為提升我國海洋觀光產業附加價值，發展具有吸引國內外遊客特色之產業活動型態，以促進我國海洋觀光產業，本計畫針對我國海洋觀光產業之現況進行盤點，針對現行發展瓶頸及未來發展提出解決對策，作為海洋委員會推展海洋觀光產業之參考。

## 二、研究方法及過程

本計畫的研究角度、方法及步驟如下：

- (一) 以海岸及海洋本身的條件，探討臺灣各地海洋觀光的特色及活動。
- (二) 彙整並分析臺灣海洋觀光暨重點觀光區域自然環境、人文、產業、觀光資源等基礎資料。
- (三) 就各種海洋觀光遊憩活動的特性及其與海洋環境區域條件如何配合的角度，研擬我國海洋觀光遊憩活動與產業發展的重要性和可行性。
- (四) 就以上之可行性，再輔以相關機關及產業界訪談與座談，並考量既存產業、法規等的限制條件，試行建構可行之策略管理與協力機制。

以上各項工作之執行將採用公私協力之研究策略(Public-Private Partnership模式)，從海洋觀光產業調查，國內、外資料收集、文獻回顧、相關業者、學者訪談等方式為之。

## 三、主要發現

- (一) 臺灣各海域適合發展的海域遊憩類型有所不同，分析可知主要的遊憩區域分佈在北部、東北部、東部、屏東、墾丁、綠島、蘭嶼、澎湖各島及海岸；並以磯釣、游泳、衝浪、浮潛、潛水、風帆船、獨木舟、水上摩托車、潮間帶活動等為主要項目，也有一些新興的海洋休閒產業如遊艇、拖曳傘、賞鯨，然而這些發展的項目包含的許多不同的類型，另外從資源設施功能來看，有些海域休閒運動資源只供單一遊憩活動使用，有些則兼供多目標使用，並可同時容納一般性活動及特殊性活動之用，例如沙灘、海域可供游泳、釣魚、泛舟、划船、划水、操作帆船等使用。

(二) 本計畫分析我國海洋觀光產業之發展潛力與限制條件，充份掌握環境的優勢、劣勢、機會及威脅等四項指標，瞭解本計畫內在條件的課題與外在環境的衝擊，進而擬定未來發展之策略，以利計畫達成預期目標。主要課題有：

- 一、友善海洋觀光環境
- 二、海洋觀光產業發展與經營
- 三、旅遊帶整合及綜合效果

(三) 本計畫海洋觀光產業所面臨的議題相對複雜，包括：旅遊目的地、公民營機構間之合作模式、公私部門/社區之合作機制、跨行政程序及相關協定、觀光地區之品質、資源利用、環境保護議題、季節性對觀光的影響、觀光資訊服務、目標市場促銷策略、區域間交通的聯繫、旅客及在地社區安全、發掘具潛力的地區等議題。本計畫據此提出適切之海洋觀光推展模式構想圖，並擇要說明。

本計畫海洋觀光據點配套服務應著重以下幾項原則：

- 一、觀光據點的易達性、便利性
- 二、多樣性體驗、優質服務的提供
- 三、資源分享的公平原則
- 四、觀光據點的可意象性
- 五、遊客承載量管理
- 六、分工體系

(四) 海洋觀光產業發展規劃

- 一、海洋跳島觀光
- 二、海洋運動觀光
- 三、海洋生態旅遊

# 第一章 前言

## 第一節 研究緣起與背景

### 一、緣起

海洋經濟是以海洋活動場所和海洋資源為開發對象的各種經濟活動總合。世界經濟合作發展組織(Organization for Economic Co-operation and Development, OECD)於2016年公佈「海洋經濟 2030」(The Ocean Economy in 2030)的報告中，即指出海洋資源及相關經濟活動的產業估計每年為全球產值增加 1.5 萬億美元，每年貢獻 280 萬個就業工作；其中，海洋觀光 (maritime and coastal tourism) 即佔了 26%的比例(OECD, 2016)。海洋環境資源的永續經營，必須強調人類活動和海洋的調和與共生(symbiosis)。從宏觀角度，海洋運用有賴於廣泛的合作創新，在環境資源的限制發展條件下，持續促進永續海洋產業。例如 2016 年，美國國際開發總署(USAID) 開始結合世界海洋委員會(World Oceans Council, WOC)共同推動「企業海洋責任」(Corporate Ocean Responsibility)，以提倡落實海洋資源的永續性。紐西蘭、澳洲、夏威夷、加勒比海及東南亞等地區，均高度依賴海洋經濟，致力促進地區產業成長和提升民眾福祉。宣示「海洋立國」的日本，亦極重視海洋經濟與腹地經濟產業的聯動發展。2019 年 11 月，世界海洋委員會則將在法國巴黎舉辦永續海洋高峰會(Sustainable Ocean Summit)，為藍色經濟謀投資策進與創新契機。

臺灣四面環海為一海洋國家，土地面積為 36.197 平方公里(內政部統計處，2019)，我國海域範圍面積約 5 萬 2,000 平方公里，約為我國陸域範圍之 1.6 倍(全國國土計畫)，特別在臺灣人口稠密、自然資源相對缺乏的情形下，海洋這片「藍色國土」是臺灣未來發展的重要資源。臺灣海岸線有 1 千多公里長，約占四百分之一，親水環境亟具觀光價值。臺灣四面環海，向東面對太平洋，北鄰東海、西與大陸以臺灣海峽相隔，南部則是連接南海。臺灣西部海岸為大陸棚地形，平均深度 60 公尺，西海岸有豐富的沙灘、沙丘、潟湖、河口、紅樹林和寬廣的潮間帶，東海岸面對太平洋地形陡峭，海床與海溝深邃，離岸 6 哩海深即達 3,000 公尺，沿岸多礫灘、岩礁、灣澳及海崖。黑潮流經臺灣東部海域，和冬季北來的中國洋流，及臺灣兩側的湧昇流，為我國帶來豐富的漁業資源(海洋政策白皮書，2006)。良好的氣候及海中豐富多樣的珊瑚礁亦構成良好漁場的條件。目前，臺灣海域有超過 2,000 種以上的海洋生物，高達全球物種的十分之一。

事實上，發展海洋經濟更意謂著國家及區域性海陸資源之重新配置，藉著環境及資源潛力重新調查統籌海陸經濟發展之佈局，並強調地區發展，使用當地生態環境思考商業發展，考量現有條件，再用現有資源思考還能多做什麼，再進行創新。爰此，蔡英文總統在 104 年第二屆臺灣海洋產業研討會致詞時即明確指出臺灣擁有豐富的海洋自然環境資源，應該全力發展海洋觀光休閒產業，諸如：海域、海岸及港口使用，可以重新檢視與改善，建置對環境友善且高品質的公共設施，引進國內外民間資金，投入生態旅遊、水域活動、郵輪、遊艇、濱海度假等海洋休閒業。此外，蔡英文總統亦鼓勵臺灣各大港口能發展郵輪旅遊，投資經營亞洲郵輪旅遊路線。對於閒置或缺經濟效益的商港或漁港，也能重新規劃成適合渡假遊憩的港區，變成有自然及文化魅力的遊憩勝地。

## 二、研究背景

對於擁有海岸港灣以及島嶼的國家而言，海洋觀光是其觀光產業發展的重點所在，且近年海洋觀光休閒已成為世界上產值龐大的產業之一，為相關行業帶來龐大的商機。在龐大經濟誘因下，許多濱海地區或島嶼皆已成為觀光遊憩重要據點。海洋觀光遊憩發展具有經濟、教育及提升休閒生活品質的正面價值，海洋環境所能提供人們觀光休閒的機會與活動內容也增加許多，已然成為全球新興重要觀光休閒產業，亦是各國發展海洋經濟的重要選項。舉例來說，美國每年到海濱旅遊的遊客達 1 億人以上，約占其人口比例的 44%；西班牙海岸線因舒適宜人的海濱設施、沙灘平緩、海水澄澈、氣候乾爽等條件，吸引大批來自世界各地旅客，成為該國經濟重要支柱。面對海洋競爭新時代的來臨，各國紛紛推動新海洋發展策略，臺灣如何掌握海洋資源優勢，發展獨特海洋觀光產業，乃是當前產官學界需面對之重要課題。

行政院於 107 年 1 月 4 日以院臺交字第 1060044375 號函核定交通部觀光局所提出之 Tourism 2020—臺灣永續觀光發展方案(106-109 年)，做為我國永續觀光發展之準據。惟其內容係針對我國整體觀光產業發展，並未就海洋觀光產業部分進行深入之探討。而國內其他文獻亦多從藍色經濟(Blue Economy)或海洋經濟(Ocean Economy)的角度，概略探討海洋觀光產業之價值，惜無專門就我國海洋觀光產業現況予以盤點及分析。根據海洋委員會「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；並且鼓勵異業結盟，發揚在地海洋文化特色，協助傳統產業順應時代變動進行轉型。

為落實海洋政策綱領中擴大海洋觀光遊憩之任務，結合藍色經濟之概念，發展我國特色之海洋觀光產業，吸引國內外遊客，期提升臺灣觀光品牌之知名度。有鑑於此，為提升我國海洋觀光產業附加價值，發展具有吸引國內外遊客特色之產業活動型態，以促進我國海洋觀光產業，本案擬就我國海洋觀光產業之現況進行盤點，針對現行發展瓶頸及未來發展提出解決對策，作為海洋委員會推展海洋觀光產業之參考。

## 三、工作項目

下述工作項目之基本要求進行具體規劃：

- (一) 盤點我國現行海洋觀光產業之營運現況。
- (二) 各種營運模式成功或失敗之因素分析及目前發展瓶頸。
- (三) 未來推動作法及策略。
- (四) 其他相關之研究。

## 第二節 研究範圍與方法

### 一、研究範圍

依據內政部 107 年公告之全國國土計畫，我國臺灣本島及已公告領海基線之相關島嶼，係自平均高潮線起至領海外界線間（包括潮間帶、內水、領海範圍），為本研究計畫參考之研究範圍(圖 1-1)。

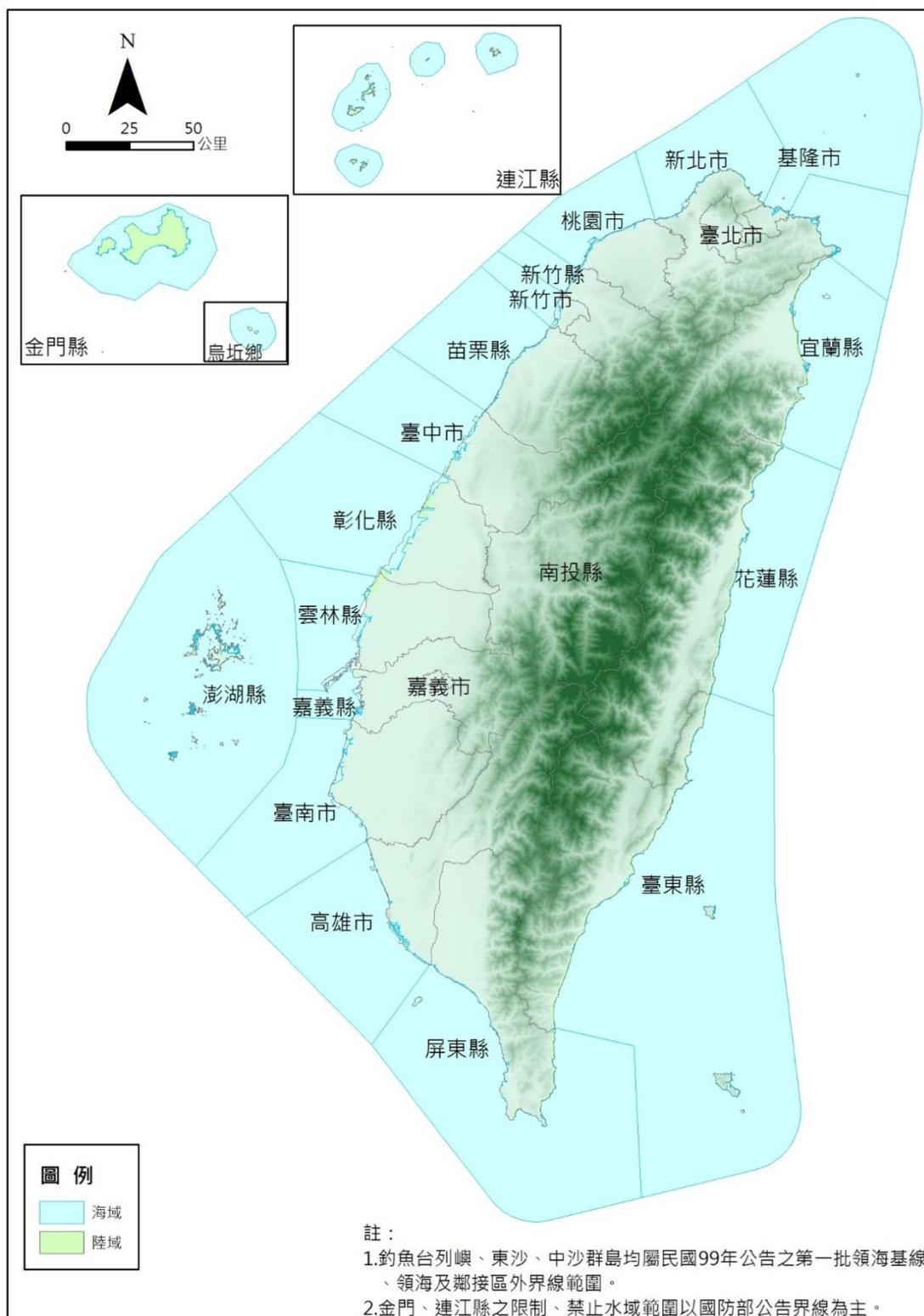


圖 1-1 我國海域範圍

## 二、研究方法

本計畫針對海洋觀光產業發展研訂先期規劃重點方向，強化觀光發展的獨特性。在軟體服務改善與創新之研究工作上，本計畫擬進行資源盤點工作後，分析臺灣觀光旅遊現況，再輔以既有之旅遊需求資訊，嘗試找出海洋觀光潛力區的發展因素；透過產業相關業者與專家之訪談調查與分析，採用公私協力之研究策略(**Public-Private Partnership**，簡稱 **PPP 模式**)，深入探討臺灣海洋觀光產業發展優劣，進而研擬合適的海洋觀光產業發展可行性方案與推動策略。

關於公私協力之研究策略，是指政府與私人組織之間，為了合作發展某項基礎設施項目，或是為了提供某種服務，彼此之間形成一種夥伴式的合作關係，並通過未來簽署合作契約來明確雙方的權利和義務，以確保合作的順利完成，最終使合作各方達到比預期單獨行動更為有利的結果(如圖 1-2 所示)。



圖 1-2 PPP 合作示意圖

為落實本計畫在實質規劃上的可行性，除了掌握相關規劃案之進程，在執行方法上將以相關文獻資料蒐集研析、顧問工作會議、跨機關單位整合分析、相關機關及產業界訪談與座談等方式進行：

### (一) 文獻資料蒐集研析

蒐集各項資料文獻，除彙整並分析海洋觀光暨重點觀光區域自然環境、人文、產業、觀光資源等基礎資料外，亦進行相關政策、上位指導計畫、重大計畫、法令...等整合分析，以供後續規劃設計之參考。並運用小組工作會議及討論會的模式廣泛蒐集各方意見，以從相關意見彙整分析及分類中，掌握可能面臨的各層級課題。

### (二) 顧問工作會議

本計畫執行團隊與顧問團隊間將發展出相互合作之研究單位的基礎作業及建立聯合作業小組 (**workshop**) 的整合作業及討論，尋求本案規劃與執行之最適操作模式。由於本計畫之進行與工作重點之提案彙整時程有相當密切之關係，因此，本案亦配合計畫進度及合約之時程約束，召開必要之討論與工作會議，以利本計畫及各核心系統規劃之進行。

### （三）跨機關單位整合分析規劃

經由跨部門、機關整合與溝通的過程，透過專業規劃者與海洋觀光產業發展相關組織、專家學者間之跨單位聯席會議舉辦的過程，嘗試勾勒與聚焦最具高度共識之計畫結論，並也配合分析相關部會之施政方針，以及執行中之相關計畫與本計畫推動策略之關聯。

### （四）相關機關及產業界訪談與座談

海洋觀光發展面向廣泛，為加速有效掌握各領域之發展課題與研擬可行對策方案，作為後續研擬解決方案之依循，本計畫亦將陸續訪談與海洋觀光產業相關之機關、公協會及產業界重要人士，並辦理座談會收集意見以納入本計畫規劃研擬參考。

## 三、預期成效

本計畫在所界定之研究緣起、目的、執行方法與執行流程下，預期結果說明如下：

- （一） 依據國內外相關文獻，完成我國現行海洋觀光產業之營運現況盤點與評析文件一式(包含海洋觀光定義、相關產業種類發展、管理單位等)
- （二） 完成海洋觀光產業營運模式成功或失敗之因素分析及目前發展瓶頸分析文件一式(包含與國外相關產業發展案例比較分析)。
- （三） 完成未來推動作法及策略文件一式(包含短中長期目標、推動策略、執行方案等)。
- （四） 完成國內海洋觀光教育推廣課程規劃文件一式。
- （五） 其他相關之研究。

#### 四、工作流程

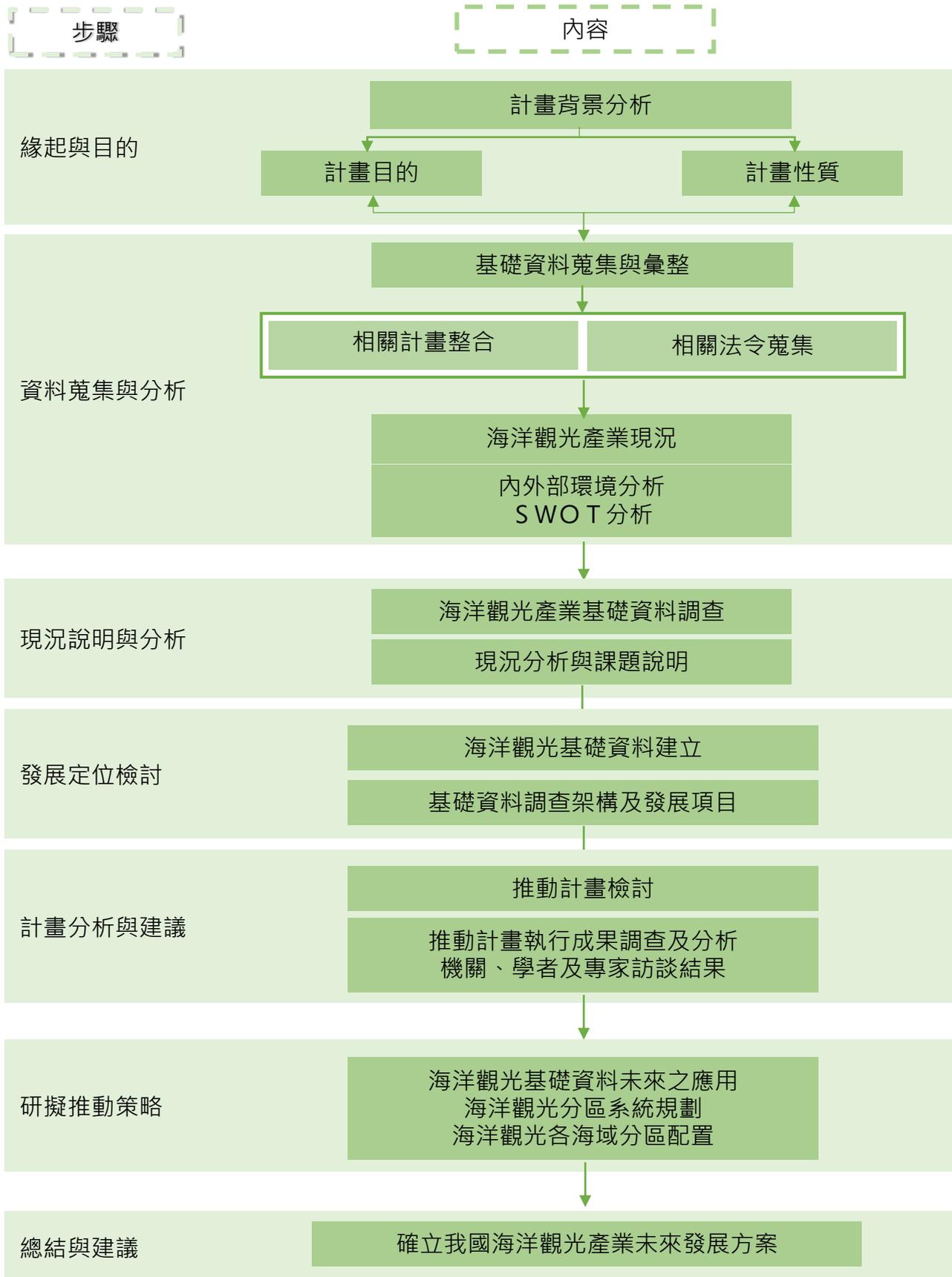


圖 1-3 工作流程圖

## 第二章 文獻資料

### 第一節 海洋觀光

#### 一、海洋觀光定義

根據美國國家海洋暨大氣總署(NOAA) 資料指出，2015 年全美國有近乎兩百三十萬的人口是海洋觀光遊憩業的受雇者，從事海洋遊憩領域的年度收入超過 55 億，且海洋遊憩業每年在經濟上貢獻近乎 116 億的國內生產值(GDP)。此外，自 2014-2015 產業增加了 79,000 的工作機會(3.1%成長比例)，成長速度明顯比美國經濟整體的增加還要快(2.1%成長比)。每年，在沿海城市的休閒遊憩行業員工將近 650 萬人，生產超過 165 億的利潤，在國內生產值(GDP)貢獻 344 億(NOAA, 2015)。美國大自然保護協會則指出，全球的珊瑚礁觀光旅遊市場(coral reef tourism)估計每年就有高達 360 億美元的產值(The Nature Conservancy, 2019)。

根據《中國濱海旅遊客流大資料報告》指出，2017 年 3 月到 2018 年 2 月期間，中國大陸濱海旅遊市場規模達 10.6 億人次，約相當於同期國內遊市場的 21.1%（滲透率）。中國大陸旅遊市場收入每年保持兩位數快速增長，而濱海旅遊已經成為檢驗中國大陸休閒度假旅遊市場發展程度的重要指標。2017 年濱海旅遊業全年實現增加值 14636 億元，比上年增長 16.5%，規模持續擴大(中國旅遊研究院，2018)。

國際海岸與海洋觀光協會(The International Coastal and Marine Tourism Society, ICMTS)定義海洋觀光(Coastal and marine tourism)為以下說明：海洋觀光包括離開居住地，旅行到海洋環境及海岸區域所從事的遊憩活動。海洋觀光產業泛指以海洋資源為基礎，以海上旅遊、濱海旅遊和海底旅遊等活動來吸引旅遊者，使遊客獲得娛樂、健身、消遣、休閒等目的，從而產生經濟效益和社會效益的產業行為，例如：遊客服務及周邊支援性活動，其中亦包含搭乘郵輪作為度假的郵輪觀光(cruising tourism)。

海洋觀光與海岸觀光概念密切相關，但也包括以海洋為基礎的觀光，如深海海釣和遊艇巡遊(Hall, 2001)。海岸觀光的概念包括在沿岸地區和離岸沿海水域進行的各種旅遊，休閒和娛樂活動(如圖 2-1)。這些包括沿海旅遊開發(住宿，餐館，食品工業和第二家園)，以及支持沿海開發的基礎設施(例如零售企業，遊艇碼頭和活動供應商)，包括旅遊活動，如休閒划船，海岸和海洋生態旅遊，郵輪，游泳，休閒娛樂，浮潛和潛水。Orams(1999)將海洋觀光定義為包括“那些以海洋環境(指那些含鹽的和受潮汐影響之水域)為中心，所從事的遊憩活動，或接待許多人離開他們居所而至海洋環境所引發的一系列活動”(劉修祥，2006)。這樣的定義也很重要，除了其生物和遊憩的基礎之外，它還強調海洋和海岸觀光還必須包括岸上活動，如陸上觀鯨，潮間帶導覽，郵輪供給和遊艇活動，均屬海洋觀光旅遊的總體範圍。學者陳璋玲(2007)則是定義海洋觀光遊憩為：以海洋環境為中心，而發生於海岸地區、海面上及海面下的遊憩活動。今日，海洋觀光遊憩活動在世界各地發展快速，也形成二十一世紀龐大商機的新興產業。蔡長清(2003)則更清楚定義海洋觀光遊憩活動的內容涵蓋海岸及鄰近地區陸域、濕地、出海口、潮間帶、水域、海洋、港口與沙灘等地的開發，及於其中進行的相關觀光遊憩活動。

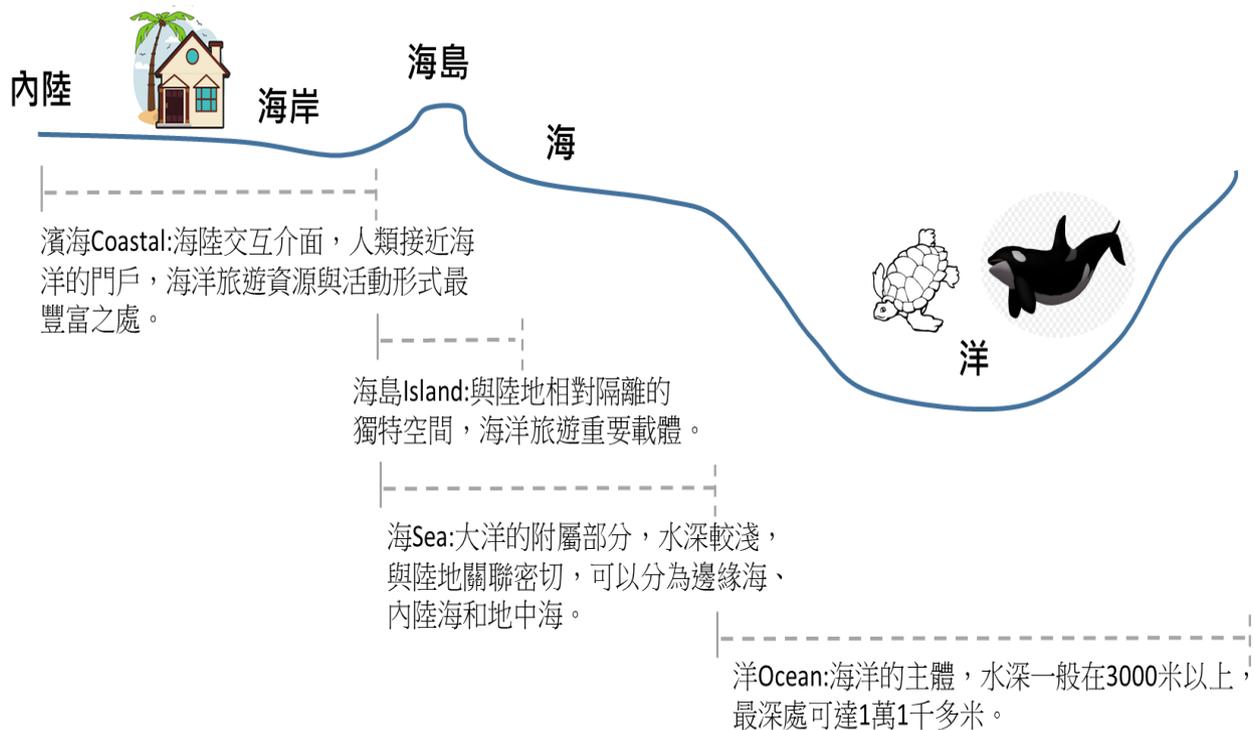


圖 2-1 海洋旅遊空間示意

(引自: 海洋旅遊專題研究, 2018)

## 二、海洋觀光類型

海濱和海洋觀光雖然是形式各異旅遊業，但卻因為水與海洋的元素而密切相關。海洋觀光構成了一種完全依附海洋環境形式的旅遊 (Tegar and Saut Gurning, 2018)。海洋觀光的範圍廣大包括深海活動，占大多數的是郵輪和航海。其他水上運動和航海運動（通常在沿海執行）像是水肺潛水，水下釣魚，划水，風浪板，海洋公園，觀賞野生動物…等等。然而，大多數的活動通常在海裡進行，而支援設施和基礎建設則位在陸地上。這些設施可能會因為港口和碼頭（服務郵輪，遊艇等），單人操作（例如導遊，教練等），中等規模的民營公司，甚至是大公司（郵輪公司等）而有所不同。

基本上目前海岸及海洋觀光主要的旅遊資源類型，可歸納為以下七大部分：

- (一) 海灘與海島旅遊
- (二) 海洋生態旅遊
- (三) 民俗與宗教文化旅遊
- (四) 藍色公路（農漁體驗）
- (五) 港灣城鎮旅遊
- (六) 海洋運動休閒旅遊
- (七) 郵輪觀光

海洋觀光之範疇主要可劃分為八大領域，包括有：

- (一) 海洋生態觀光：以海域、沿岸之自然生物（動植物）生態活動、樣式為觀光之標的(target)。
- (二) 海岸景觀觀光：經過海洋之沖擊、侵蝕、堆積等作用的地形、地貌，均可呈現豐富而多樣的海岸景觀，值得觀賞。
- (三) 海洋產業觀光：海洋產業如航運業、漁業、鹽業等，均可列為本項觀光範圍之內。
- (四) 海洋文化觀光：有關海洋民族、風俗、文化方面的主題與呈現，均是認識臺灣的重要知性之旅。
- (五) 海洋休閒活動觀光：凡是人類在海域、岸域所從事的各類靜態、動態休閒活動、運動，均可屬之。
- (六) 郵輪觀光：搭乘豪華郵輪作為渡假觀光的部分或全部行程者。
- (七) 島嶼觀光：深受海洋影響而具備獨特之自然、人文條件的小型島嶼，均是吸引人們前往觀光的勝地。
- (八) 海洋城市觀光：海灣城市改造其傳統港灣區為具備「日常生活空間」功能的水岸區，進而逐漸形成之「海洋城市」，自然成為獨具特色且內涵豐富的城市觀光。

我國常見的海洋休閒相關產業種類可分為「海洋生態教育」、「海洋休閒」、「展示中心」、「海洋節慶活動」、「海洋運動」和「其他文化活動」等，然對於實際上之海洋文化分類應如何，端看所討論的中心是以何者為主體。對於「海洋文化」的界定雖然模糊，但大體上泛指人類與海洋間相關之活動，且包含食、衣、住、行、育、樂、健、美等方向，以及衍生的科技發明、產業經濟及貿易、社會大眾、治理系統、文教活動、價值信仰等各種層面，這也因此為其不容易界定之原因。

## 第二節 永續海洋

海洋覆蓋全球約 72%面積，孕育適合生物居住的生態系統，海洋生物多樣性的減損對人類可否存活及永續發展亦有絕對重要關係。因海洋是人類共同資產，為 2 億多人提供就業機會，每年創造的經濟價值達 3 兆美元，約占全球 GDP 的 5%。海洋生物不但提供人類食物、醫藥與休憩等多功能的需求，也藉由調節全球氣候、海岸棲地復育、礦物資源提供、廢棄物分解、洋流潮汐、空氣淨化等等，成為地球上最大的生命維生系統。

聯合國環境與發展會議（UNCED）1992 年訂定的「二十一世紀議程」中，「海洋環境」被定義為由「所有海、洋和海岸地區所構成的整體」；該議程特別指出：海洋環境不但是「地球維生系統不可分割的一部份」，同時也是人類永續發展機會所在的珍貴資產。2016 年聯合國再頒布 17 項永續發展目標(Sustainable Development Goals)，其中第 14 項為「海洋生態永續」

然而，隨著人類工業活動增加，全球多達 40%海洋區域受到影響，海洋資源的保護與管理更面臨嚴峻挑戰。海洋環境的破壞與漁業資源的枯竭不只是發生在臺灣，也是全球急需解決的議題。為扭轉海洋生態環境惡化趨勢，推動並落實聯合國永續發展目標中第 14 項目標(Sustainable Development Goal 14, SDG 14)：「保育及永續利用海洋資源」，首屆聯合國海洋大會(The UN Ocean Conference)於 2017 年 6 月 5 日在紐約舉行，盼藉眾國之力推動海洋養護

以維繫人類生存與發展，有效養護海洋以維繫人類生存與發展。以下是臺灣面對第 14 項目標的因應措施：

具體目標 14.1：減少各式海洋汙染，包括營養鹽及海洋廢棄物。

指標 14.1.1：沿岸區域優養化指數及漂流塑膠碎片密度。

現況基礎值：海域環境水質合格率 100%，且持續辦理淨灘工作，推動各界認養海岸，定期檢討使用國際淨灘行動（ICC）監測表。（2016 年）

2020 年量化目標：海域水質監測站營養鹽符合當地海域海洋環境品質標準合格率達 99.5% 以上。另，依據 ICC 監測表分類方式，塑膠類製品較 2017 年減少，並每年滾動檢討執行成果。

**主（協）辦機關：海洋委員會、環境保護署、科技部**

指標 14.1.2：全國海域環境水質監測站等 8 項水質項目合格率。

現況基礎值：8 項水質項目合格率为 100%。（2017 年）

2020 年量化目標：8 項水質項目合格率維持在 99.5% 以上。

**主（協）辦機關：環境保護署**

具體目標 14.2：以永續方式管理並保護海洋與海岸生態。

指標 14.2.1：使用生態系管理概念進行資源管理的海域數增加比率。

現況基礎值：以生態系統為基礎的方法進行管理的海域數為 14 個，另台東新港地區鬼頭刀漁業已通過漁業改進計畫（FIP）。（2016 年）

2020 年量化目標：相關單位使用生態系管理概念進行資源管理的海域數增加比率為 10%。

**主（協）辦機關：農業委員會漁業署**

指標 14.2.2：平均營養位階（MTL）及漁獲平衡指數（FiB）。

現況基礎值：MTL 值為 3.74，FiB 值為 2.63。（2014 年）

2020 年量化目標：MTL 值及 FiB 值維持現有水準，另蒐集建構指數編制資料，俾自行編制我國的 MTL 及 FiB 指標。

**主（協）辦機關：農業委員會漁業署**

指標 14.2.3：進行生物多樣性維護管理及監測的流域比率。

現況基礎值：完成淡水河及濁水溪部份，並已啟動辦理卑南溪及花蓮溪部份。（2017 年）

2020 年量化目標：50% 的流域進行生物多樣性維護管理及監測。

**主（協）辦機關：經濟部水利署、農業委員會林務局、（內政部營建署、環境保護署、農業委員會水保局、農業委員會漁業署）**

具體目標 14.3：減緩並改善海洋酸化的影響。

指標 14.3.1：經認可的取樣地點的平均海洋酸鹼（pH）值。

現況基礎值：全國甲、乙類海域環境水質監測站的 pH 值達 8.0 以上的合格率，分別達 99% 及 96% 以上。（2016 年）

2020 年量化目標：全國甲、乙類海域環境水質監測站的平均 pH 值維持 8.0 以上。

**主（協）辦機關：環境保護署**

具體目標 14.4：有效監管採收、消除過度漁撈、以及違法、無報告及不受規範（簡稱 IUU）、或毀滅性漁撈作法，並設法恢復魚量達永續發展水準。

指標 14.4.1：主要經濟魚種魚群數量達生物永續發展的標準的魚種數量。

現況基礎值：對於高度迴游魚種係遵守各區域性漁業管理組織的養護管理措施並將其國內法化，以達資源永續目標；另針對沿近海大宗或敏感性物種訂有管理措施，如鯖鱈、珊瑚、飛魚卵、櫻花蝦、螞蟹等魚種，以使魚群數量達生物永續發展。（2016 年）

2020 年量化目標：我國主要經濟魚種採生物永續發展管理措施的漁業數量自現有增加 20%。

**主（協）辦機關：農業委員會漁業署**

指標 14.4.2：沿近海漁業資源納入管理的比例。

現況基礎值：沿近海漁業資源納入管理的比例為 39%。（2016 年）

2020 年量化目標：沿近海漁業資源納入管理的比例為 45%。

**主（協）辦機關：農業委員會漁業署**

具體目標 14.5：保護至少 10% 的海岸與海洋區。

指標 14.5.1：海洋保護區面積占我國海洋區域的比例。

現況基礎值：海洋保護區面積占我國 12 浬海洋區域的比例為 47.5%。（2016 年）

2020 年量化目標：海洋保護區面積占我國 12 浬海洋區域的比例為 47.8%。

**主（協）辦機關：海洋委員會、農業委員會漁業署、農業委員會林務局、文化部、內政部、交通部**

具體目標 14.6：消除會造成過度捕撈及助長違法、無報告及不受規範（簡稱 IUU）的補助。

指標 14.6.1：補助漁船業者裝設船位回報（VMS）或航程紀錄設備（VDR），以防堵非法、未經報告及未經管制捕魚行為的比例。

現況基礎值：為防堵 IUU 漁業行為，我國漁船總數約 2 萬 2 千餘艘，其中裝設船位回報（VMS）或航程紀錄（VDR 設備）約 9 千艘，比例約 40%。（2017 年）

2020 年量化目標：裝設 VMS 或 VDR 設備漁船數占 2020 年我國所有漁船數達 60%。

**主（協）辦機關：行政院農業委員會漁業署**

具體目標 14.a：用於研發海洋技術的總預算占比。

指標 14.a.1：海洋科技的總預算占比。

現況基礎值：海洋科技的總預算為 3.7 億元。（2016 年）

2020 年量化目標：海洋科技的總預算維持 3.7 億元。

**主（協）辦機關：海洋委員會、農業委員會漁業署、農業委員會水產試驗所、科技部、環境保護署**

具體目標 14.b：依據農產品市場交易法，我國小規模經濟漁撈業者所捕獲進入市場交易無障礙，亦輔導相關區漁會設立魚貨直銷中心，讓小規模漁撈業者所捕獲漁獲銷售順暢。

指標 14.b.1：通過保護小規模漁業的法規、政策、措施。

現況基礎值：我國已依據農產品市場交易法，讓我國小規模經濟漁撈業者所捕獲進入市場交易無障礙，亦輔導相關區漁會設立魚貨直銷中心，讓小規模漁撈業者所捕獲漁獲銷售順暢。（2016 年）

2020 年量化目標：維持我國依據農產品市場交易法，讓我國小規模經濟漁撈業者所捕獲進入市場交易無障礙，亦持續維持輔導相關區漁會設立魚貨直銷中心，讓小規模漁撈業者所捕獲漁獲銷售順暢。

**主（協）辦機關：行政院農業委員會漁業署**

具體目標 14.c：落實聯合國海洋法公約（UNCLOS）現有的區域與國際制度。

指標 14.c.1：藉由立法、政策、制度架構、海洋相關文件等方式落實國際法，回應聯合國海洋法公約，成為保護及永續利用海洋資源的國家。

現況基礎值：我國已藉由立法、政策、制度架構、海洋相關文件等方式落實國際法，回應聯合國海洋法公約，成為保護及永續利用海洋資源的國家。（2016 年）

2020 年量化目標：維持我國藉由立法、政策、制度架構、海洋相關文件等方式落實國際法，回應聯合國海洋法公約，成為保護及永續利用海洋資源的國家。

**主（協）辦機關：海洋委員會、農業委員會漁業署**

海域是多功能使用的地區，舉凡航運貿易、漁業捕撈、海上風力發電和觀光遊憩等，都需要從宏觀的角度考量。我國海洋區域係指我國 12 浬海域面積，目前海洋保護區面積占我國海洋區域的比例達 47.5%。我國海洋保護區，主要依漁業法、國家公園法、野生動物保育法、文化資產保存法及發展觀光條例等法規劃設，該等海域限制強度不同，從最寬鬆的多功能使用到最嚴格的禁止進入，截至 2017 年 6 月底止，我國海洋保護區海域面積合計約 30,938.6702 平方公里（漁業署，2019）。

依據海洋委員會中程施政計畫（106 至 109 年度），其施政綱要之第三項即指明：「潔淨海洋 資源永續」的政策要務。闡釋政府針對海洋永續的任務所趨，必須「以生態系統及永續發展為基礎，釐訂永續推動策略，作為海域空間規劃利用之進階指引，健全我國管轄海域整合治理機制」。我國首部「海洋基本法草案」今年 4 月正式經行政院院會通過，本法案

送請立法院審議後，將期待海洋委員會能統合及協調龐雜多元的海洋事務，以制定明確的國家海洋政策與願景，規範政府義務與授權，以及政策統合及事務協調，進而達到打造生態、安全、繁榮的優質海洋國家目的。

臺灣四面環海，海洋對臺灣非常重要，無論在氣候變遷減緩調適、海洋污染防治、漁業捕撈、海洋生態維護與海洋保護區等都會影響臺灣的權益。世界各國已把海洋視為人類共同擁有的重要資產，為喚醒人類對於海洋的認識、保護及永續利用，惟有透過共同努力，解決現今氣候變遷、污染、過度捕撈漁類資源等壓力與挑戰。臺灣是典型的海洋國家，自然不能缺席，提升民眾海洋意識，宣導海洋保育的重要性及導引建立海洋文化，是相當重要的課題。政府更要把維護海洋環境及永續海洋發展，視為一項跨世紀的使命及任務，以實際行動積極的改變，建立人類與海洋間和諧關係，與海洋物種共存共享永續環境，進一步達成「全球性思考，區域性行動」的海洋永續發展目標。

聯合國亞太環境與社會委員會（ESCAP）持續鼓勵亞洲及太平洋地區的永續海岸發展。ESCAP 以及其他政府和非政府組織的政策定位即是強化海岸觀光永續發展，必須仰賴：

- （一）良好的海岸管理做法（特別是選擇適當地點設置旅遊基礎設施和公共可及性提供）
- （二）清潔水質和空氣，以及健全的海岸生態系統
- （三）透過沿海災害防範管理來（如侵蝕，暴風，洪水）以及為行船者，游泳者和其他水域使用者提供足夠的安全水平，以維持安全可靠之遊憩環境；
- （四）維持遊憩和舒適價值之海灘復育工作；
- （五）野生生物和棲息地保護之健全政策。

以歐盟發展海岸及海洋觀光策略的經驗來看，主要有幾項目標：

- （一）促進執行力與競爭力(Stimulate performance and competitiveness)：  
改善海洋觀光數據知識、需求波動、季節性策略、與消除部門間的零散現象
- （二）提升技術與創新(Promote skills and innovation)  
加強高教機構參與度與跨國策略夥伴合作；
- （三）加強永續性(Strengthen sustainability)  
衡量環境壓力、推動創新、永續及高品質海洋旅遊、與界定偏遠封閉區域。

臺灣是一個海島國家，但大多數人談到海洋卻產生距離之感，那是有阻隔限制且陌生的領域，臺灣民眾的確靠海而不親海。一個不親海的民族，當然也一定不會有普及的海洋文化，當然也就不會知道如何理解並感受海洋的無窮能量與魅力。正由於我國是具特別文化特色的海島型國家，因此如何妥善應用本身具有的海洋文化資源投入藍色經濟永續發展，應是在相關新興產業崛起後，如何自我定位及跨界整合的重要課題。海洋觀光旅遊永續發展係屬跨領域、跨區域及跨世代，在跨領域上，需具系統整合的觀念，且各領域亦需有明確的政策、目標及行動綱領。需知，海洋是臺灣生存發展維繫之首要，無論在氣候控制、海洋汙染防治、漁業捕撈、海洋生態維護與海洋保護區建立等議題與規範都影響臺灣權益甚鉅。

### 第三節 海洋觀光發展

#### 一、海洋觀光發展

發展海洋觀光旅遊有三個重要性：(一)旅遊目的地整體打造；(二)注重可持續發展；(三)塑造地方特色品牌。由於海洋資源總體上是近似的，以資源為導向開發海洋旅遊容易導致同質性；海洋活動和設備也大體相似，僅模仿國外和引進國外設備，也容易導致「國際化」同質化現象。因此，避免海洋旅遊同質化的策略，就需挖掘和發揚當地文化並創造特色品牌，推動以本地化海洋文化品牌國際化。Gollan, Voyer, Jordan, and Barclay(2019)研究強調海洋環境永續管理與社區福祉是密不可分的。海洋觀光活動雖然對於繁榮地方經濟有相當的幫助，也能相對地創造當地居民的就業機會，但觀光娛樂業卻時常由於海洋休閒活動過度開發而無節制無管理地使用海洋的資源與環境，例如：噪音振動干擾生物，因陸地空間不足而實施的填海及水岸工程造成棲地破壞、遊客在從事海域活動時採集生物、踩踏珊瑚、或丟棄垃圾，而對生態環境產生衝擊。且海域休閒遊憩活動若沒有經過審慎研究、調查、規劃和管理，從事活動或規劃時可能將對當地海洋生物造成威脅，對生態體系也可能造成重大衝擊。

許振明(2012)呼籲臺灣除了應整體規劃海岸及海域設施發展的藍圖，亦應建立海洋運動設施設置的標準規範，給予政府相關單位適當的支援充實軟硬體設施，做為發展海洋運動與休閒觀光的基礎。蔡長清(2013)指出地方政府應和中央政府協商，就港埠及海岸設施等具海洋文化資源意義之管轄權應作出適當安排，以強化其保存、保護及改善公眾利用上的便利性。臺灣「國家海洋政策綱領」六項目標與策略中，「保護海洋環境、厚植海域資源」；「健全經濟環境，發展海洋產業」以及「培育海洋人才，深耕海洋科研」等三項內涵，分別從海洋生態系統的保護、海洋產業發展以及海洋相關人才培育及科學研發，這些策略唯有透過國際間的互動，透過各種海洋人才及相關科技研發上的交流，才能有效因應。

Kelly, Essex, and Glegg (2012)研究主張，對於負責任的濱海環境規劃管理之優先性乃是要確認有效的夥伴關係。Dredge(2015)特別強調海岸與海洋觀光商業治理邏輯和議題的優先性，有以下 5 點：

- (一) 決策的互聯性
- (二) 海岸景點的商業系統邏輯
- (三) 補貼部分觀光業外包後帶來的利差損失
- (四) 郵輪觀光的商業系統邏輯
- (五) 缺乏做決策的資訊

中國大陸學者王芳、朱大奎(2014)則指出可持續的旅遊資源開發與管理動態架構中有兩個關鍵因素：第一、合理規劃永續發展低碳濱海旅遊經濟，提升資源開發品質。著重於前期旅遊資源合理規劃和後期影響修正評價，對旅遊區碳排放進行研究協調和控制、對規劃和規範政策進行解釋，是發展綠色旅遊、降低碳排放的有效途徑。同時應改進濱海旅遊資源利用方式，保護提高濱海旅遊資源條件，對開發旅遊資源進行風險評估，提高管理和科技應用水準，將環境代價、社會效益和經濟收益共同引入決策過程。第二、將利益相關者納入綜合考慮，尤其是提高當地居民的參與權，滿足當地社區在工作、食物、能源、水等方面的基本資源需要。

透過以上文獻可知，海洋目的地資源規劃要結合公眾利益，以永續旅遊為規劃目標，提供符合各方利益的海洋目的地資源開發規劃(Miller, Auyong, & Hadley,2011；OECD, 2015)。因此，為保護臺灣海洋環境，永續管理海洋資源的首要工作，應確立一套前瞻性和總體性的「海洋旅遊目的地資源利用」的概念與模式，了解海洋主管機關與權責，建立整合性的規劃與決策過程，同時嚴格評估海岸開發的影響，訂定可行的海洋管理計畫或策略方案，維繫海洋目的地發展價值，落實海洋的保護的願景與區域共榮之福祉。

## 二、海洋觀光開發要素及潛力

Orams and Lück (2014)指出海岸及海洋觀光因為技術進步，發明和創造性的企業精神，已經發展出以前未曾想到的機會。欲發展海洋旅遊觀光競爭力有其基礎性因素與外部調節性因素。基礎性因素是影響目的地旅遊業發展的根本因素，是刺激旅遊者產生旅遊動機的根本原因，主要包括目的地的地理概況和氣候、文化和歷史、娛樂活動、旅遊服務設施、市場群聚等旅遊資源特質以及旅遊產品開發狀況。它們構成了區域旅遊競爭力的核心和基礎。而外部調節性因素，也是決定競爭力的要素，主要包括目的地區位、安全、承載力和目的地品牌等方面。

隨著經濟與科技的發展，人們對於海洋與海岸以更多元方式發展其觀光休閒。發展海洋與海岸觀光旅遊要用多元方式擴大「濱海」區域，並使海灘、海岸、濱海區域的資源和土地價值最大化，也就需要以旅遊化發展的角度理解濱海旅遊資源，擴大海灘、海岸和濱海的整體概念。此外，海岸與海洋觀光旅遊發展的特點可分為以下四點：

- (一) 整體旅遊意象鮮明：具有整體品牌形象的海岸帶旅遊區域和度假勝地，氣候宜人，景觀獨特，設施良好，可成為所在國家或地區旅遊亮點。
- (二) 區域和產業規模較大：涵蓋範圍可長達數十至數百公里，觀光休閒產業具有主導地位，帶動相關產業發展並形成互動的產業鏈和產業群聚。產業具經濟規模優勢，對區域社會、經濟、文化的發展均有顯著推動作用。
- (三) 綜合性和多樣性結合：海洋觀光旅遊和「內陸」旅遊整體開發，自然和人文資源並重，旅遊產業和相關產業互動。各觀光事業、旅遊區域和相關產業在多方面整合，經營管理上支援互補，資源共享，形成整體競爭優勢。
- (四) 海洋魅力特色：強化當地海洋魅力和地域個性特點，同一區域內的旅遊城鎮力求在節慶、歷史、民俗、風味特產和遊樂設施等方面，突顯出各自具備的自明性和特色。遊客可在一處海濱度假休閒，又可享受富有變化的觀光體驗旅程。

評價某個海洋觀光區域是否有開發價值，是一個系統性的問題。中國大陸學者陳向民對海洋旅遊城市的遊憩景觀開發潛力進行了研究，並提出如圖 2-2 所示的一個旅遊吸引力框架。這一體系強調了海洋觀光開發的資源質量，也將用地、區位、市場作為重要的發展環境加以考量。透過各層級評量和檢討，亦可以查明驗證海洋觀光的開發與城市建設發展是密切相關的。

- (一) 氣候條件：適宜的氣候資源是決定海洋觀光開發的關鍵因素。從氣候看，海洋觀光的開發要素是氣溫、空氣和陽光。

- (二) 海岸線：海岸線是海洋觀光的核心部分。其中沙灘、海蝕地貌等是具有重要旅遊價值的要素。
- (三) 海洋水和海洋資源：海洋本身是重要的觀光資源。所涉及的開發要素包括海水、珊瑚礁、水產資源等。
- (四) 區位和所依託的城市：海洋觀光中，一個關乎開發潛力大小的問題是區位。區位和所依託的城市本身是海洋觀光開發所考慮的一個潛在因素。
- (五) 市場因素：具有較強的出遊能力並且有較高的成長性的客源市場，是海洋觀光開發所考慮的另一個不可或缺的潛在因素。
- (六) 其他要素：影響開發潛力的因素還有很多。例如：海洋生物資源、所在地文化環境等。

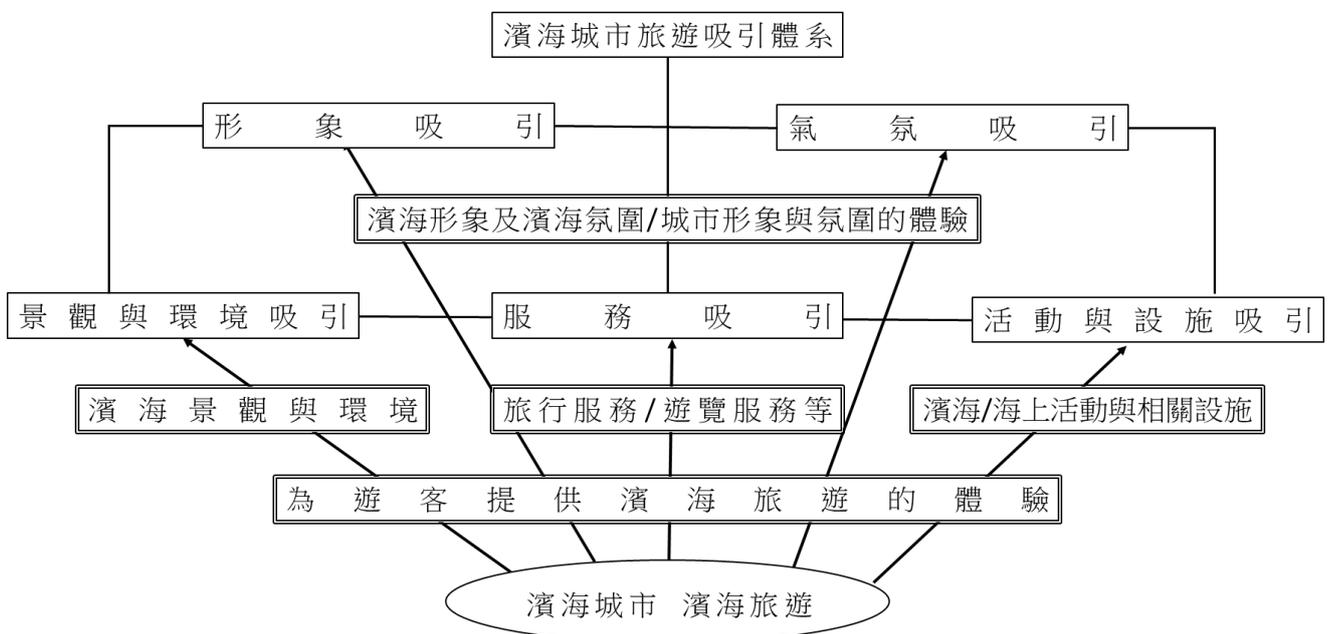


圖 2-2 海洋旅遊體系  
(引自: 陳向民, 2004)

海洋觀光是屬於服務業的一種，可以成為為海洋產業不可或缺的產業命脈之一，特別是濱海城市對外服務貿易，基礎設施以及海運交通所需之必要相關服務，亦是整體海洋觀光產業發展背後重要的要件，可反映該產業具帶動其他產業發展，為致力經濟發展所必須推動的關鍵核心產業(圖 2-3)。

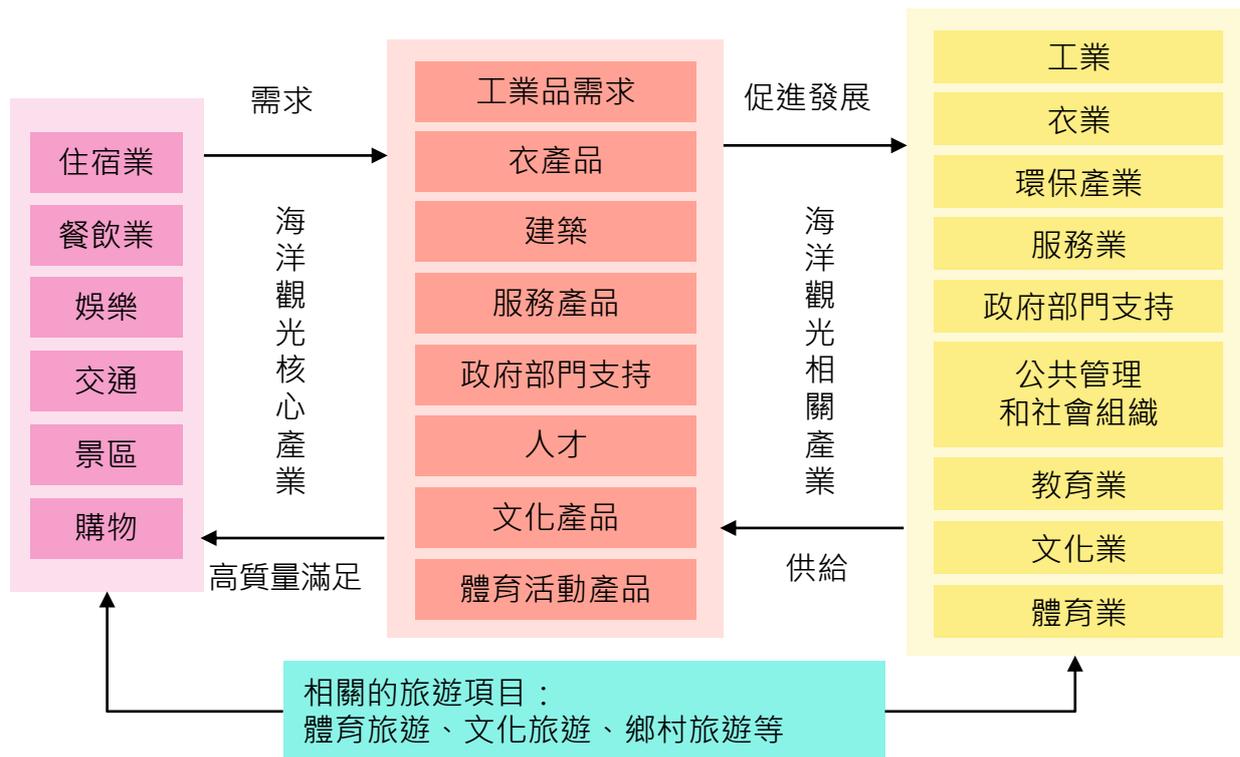


圖 2-3 海洋觀光關聯產業

探討臺灣各海域適合發展的海域觀光遊憩類型有所不同，包含漁資源導向活動、近岸水域遊憩活動、海洋教育活動、搭船遊覽、生活體驗活動等項目，然而這些發展的項目包含許多不同的類型，這些類型的發展在無形之中，形成生命共同體般的依存關係，但各個行業卻又為主角與配角的合作角色，若以本研究所探討的海洋觀光產業為核心產品的話，其周邊的觀光景點以及從事海洋觀光以及各類型海域休閒活動時之需求，提供相關之服務如交通、資訊、餐飲、住宿、遊憩等滿足消費者需求的產業，必須有所連結。而透過這樣的上下游連結，所形成的產業鏈，也是日後應瞭解當海洋觀光形成產業型態之後，所創造的產業經濟效益及規模。

海洋觀光遊憩活動傳統上以所謂「海水、沙灘、陽光」(Sea, Sand and Sun) 的 3S 活動方式為之。海域遊憩指在海水影響所及範圍內(包含海岸與海洋)，透過遊憩資源及遊憩設施進行的所有活動，其中遊憩資源包含有水域性質、生態、地形、地貌等，遊憩設施包括活動進行時所需的主要設施(如船艇、水上摩托車等)及附屬的設施(如更衣、淋浴、警示標誌等)(巫昌陽，2013)。海洋休閒遊憩活動亦可依離岸距離與活動範圍區分為近岸海洋休閒活動、近海離島海洋休閒活動、遠洋休閒活動等三大類型(趙禹姿、蔡佩君、楊達鑫、吳秉叡，2009)，說明如下：

(一) 近岸海洋休閒活動：

指於鄰近海岸、港口岸際及周遭水域內所從事的遊憩活動。整體規劃考量，除以遊樂設施為規劃主軸外，同時重視永續性生態保育。

1. 國家海洋公園：以海洋生態的多樣性及海洋景觀保護為主，兼顧海濱休閒娛樂環境保護與經濟開發；美國、澳洲等已開發國家強調對海洋環境保護；亞洲的日本、臺灣、韓國、東南亞各國，亦相繼建立多個結合海洋保護區與生態旅遊的國家海洋公園。
2. 海洋博物館與海洋主題館：除了教育、保育層次，亦朝向娛樂、國際性拓展。如臺灣國立海洋科技博物館，以海洋環境、海洋科學為主題。
3. 海洋遊樂園與海水浴場：結合遊樂設施與海洋風情，發展具海洋特色的主題樂園。如澳洲昆士蘭州的黃金海岸(Gold Coast)開發各類主題公園，如海洋世界、夢幻世界等。
4. 親水碼頭與親水公園：將原本海岸防護設施及碼頭加以開發，近數 10 年來歐美及日本沿岸都市朝開發港都水域旅遊發展。

(二) 近海離島海洋休閒活動：

包括沙灘島嶼度假、海上藍色公路、遊艇活動、休閒漁業、海釣活動、賞鯨豚、潛水及海洋運動等。

(三) 遠洋海洋休閒活動：

主要以海上遊輪活動為主，遊輪在觀光產業中成長十分迅速，經濟效益與商機龐大。

海洋及海岸觀光遊憩活動依性質差異進行分類如下(林谷蓉，2010)：

(一) 水上及水中運動 (Activities of Water)：

例如游泳、划船、浮潛、衝浪、風浪板、滑水、風帆、水上拖曳傘等。

(二) 海濱活動 (Beach Activities)：

例如海灘運動及遊戲、沙雕、拾貝、涉水、潮間帶岩洞、海灘車、飛行傘等。

(三) 遊憩船隻及載客船 (Recreational Vessels and Passenger Carrying Vessels)：

例如獨木舟、香蕉船、氣墊船、水上摩托車、各種帆船、噴射快艇、遊艇、高速雙體船及郵輪等。

(四) 釣捕魚 (fishing)：

例如磯釣、船釣、岸釣、灘釣、體驗漁業、魚塭收穫及非商業性捕魚活動等。

(五) 海洋景觀 (Ocean Scenery)：

例如海濱漫步、搭船賞景、觀賞漁業作業、遊覽商漁港、玻璃船海底賞景等。

(六) 海洋公園、文化及海鮮 (Marine Park、Culture and Sea Food)：

海洋公園、水族館、博物館、海洋節慶、魚市、海鮮品嚐、漁村探訪等。

(七) 海洋生物互動 (Interaction with Marine Organisms)：

包括賞鯨、與海豚共游、箱網餵魚等。

在 2013 年，海洋管理組織(Marine Management Organization, MMO) 報告指出，海洋遊憩則包含以下各式活動：

表 2-1 MMO 海洋遊憩活動

區域	休閒活動	運動	消費娛樂
海岸	海灘遊戲 海灘淘沙 岩石活動 寫生 放風箏 化石狩獵 大自然活動	攀岩	
		沙灘排球 沙灘足球 海灘極限飛盤	
		電力風箏 風箏車	誘餌收集 獵鳥
		海岸攀岩	
海上	划船 游泳 浮潛	水肺潛水	
		風帆衝浪 衝浪 風箏衝浪 趴板衝浪	
		獨木舟 皮划船 划船 槳板運動	
	水上摩托車 小型動力艇	滑水 花式滑水	垂釣 釣魚遊戲
	個人船艇 野生動物遊覽 包船 近海動力艇	小艇和遊艇帆船 雙體船航行比賽	淡水魚垂釣 岸邊釣魚 抓螃蟹 釣魚之旅

學者曹校章(2017)依照「海域休閒運動與觀光遊憩」的界定，主要依據 2012 年北美產業分類系統 (North American industry classification system) 中為參考架構，並引用相關文獻，訂定 8 個產業層面及 55 行業類別 (圖 2-4)。

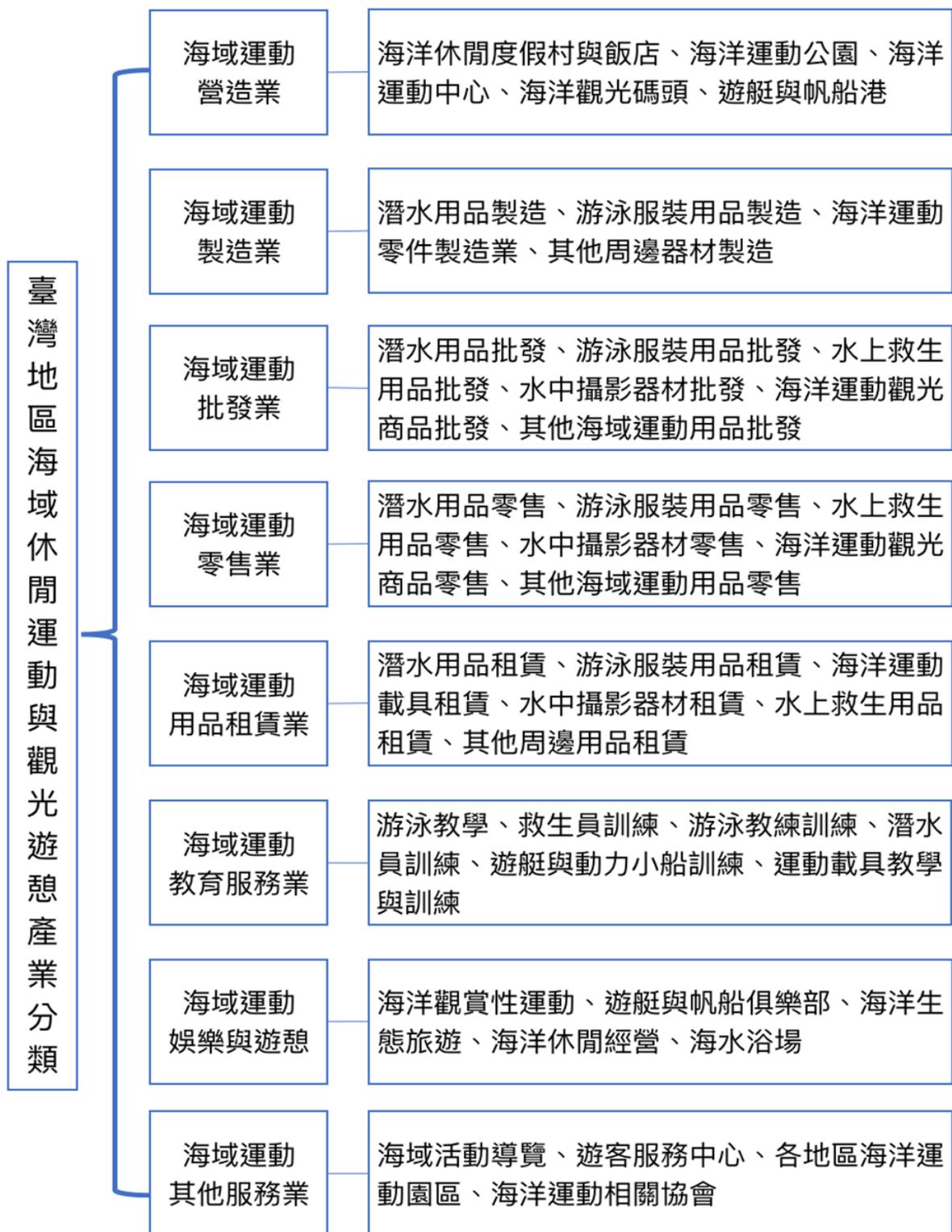


圖 2-4 臺灣地區海域休閒運動與觀光遊憩產業分類架構圖

( 資料來源：曹校章, 2017 )

### 第三節 海洋觀光現況

#### 一、臺灣海洋觀光與海域遊憩現況盤點

臺灣各海域適合發展的海域遊憩類型有所不同，分析可知主要的遊憩區域分佈在北部、東北部、東部、屏東、墾丁、綠島、蘭嶼、澎湖各島及海岸；並以磯釣、游泳、衝浪、浮潛、潛水、風帆船、獨木舟、水上摩托車、潮間帶活動等為主要項目，也有一些新興的海洋休閒產業如遊艇、拖曳傘、賞鯨，然而這些發展的項目包含的許多不同的類型，另外從資源設施功能來看，有些海域休閒運動資源只供單一遊憩活動使用，有些則兼供多目標使用，並可同時容納一般性活動及特殊性活動之用，例如沙灘、海域可供游泳、釣魚、泛舟、划船、划水、操作帆船等使用。圖 2-5 為我國劃定之相關國家風景區、國家公園相關海洋遊憩環境區域及海域產業現況(表 2-2)。

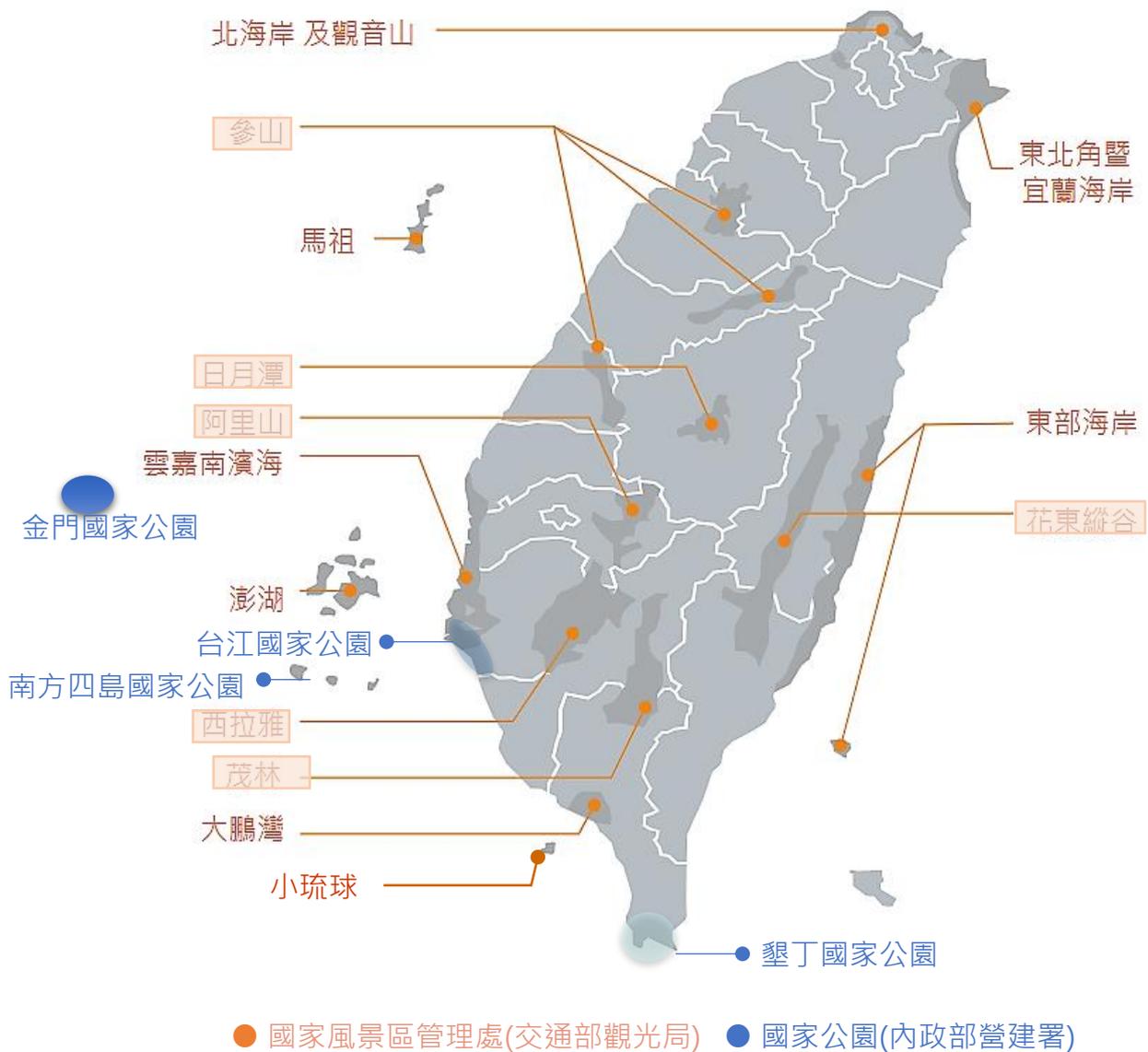


圖 2-5 濱海之遊憩環境區域  
(引自交通部觀光局網站)

表 2-2 臺灣海域休閒運動與觀光遊憩產業現況表

區域	主要據點	主要活動
基隆市	外木山、潮境公園、和平島	游泳、獨木舟、風帆、浮潛
	基隆港	遊艇觀光、郵輪
	碧砂漁港	賞鯨、遊艇、帆船
新北市	沙崙海水浴場、萬里海水浴場、白沙灣海水浴場、金山海水浴場、福隆海水浴場	游泳、戲水、滑水、衝浪、聽濤、水上摩托車、風浪板、拖曳傘
	翡翠灣、鼻頭角、龍洞	潛水、水上摩托車
桃竹苗地區	通宵海岸、通宵海水浴場、新豐海岸、香山、竹圍、永安	釣魚、戲水、賞景
彰化地區	寓埔海埔新生地、大安海濱樂園	釣魚、觀景、釣魚、游泳、潮間帶活動
雲嘉南地區	馬沙溝海水浴場、三條崙海水浴場	游泳、獨木舟、風浪板、立式划槳、水上摩托車、香蕉船
	將軍漁港、南灣漁港、東石、布袋	岸釣、灘釣、瀉湖生態旅遊、潮間帶活動
高雄市	旗津海水浴場、西子灣海水浴場	游泳、衝浪、灘釣、風浪板、香蕉船
	永安漁港	帆船、水上摩托車、輕艇、獨木舟、風浪板、衝浪、潛水、浮潛
	興達港	帆船、遊艇、水上摩托車、輕艇、獨木舟、風浪板
	新光碼頭真愛碼頭、愛河、愛河之心、駁二藝術特區、旗津輪渡站、陽明高雄海洋探索館、興達港、高雄港	遊艇、郵輪
屏東縣	小琉球、後灣、山海、白沙、貓鼻頭、後壁湖、南灣墾丁地區、帆船石鵝鑾鼻地區、佳樂水、大鵬灣	游泳、滑水、衝浪、帆船釣、磯釣、風浪板、觀景
宜蘭縣	大溪蜜月灣、外澳海灘、烏石港南側	游泳、戲水、滑水、衝浪、風浪板、拖曳傘
	南方澳內埤海灘、豆腐岬	游泳、戲水、潛水
	大溪漁港、烏石港、更枋港	賞鯨、遊艇
花蓮縣	鹽寮船澳	磯釣
	石梯港	潛水、賞鯨、景觀、遊艇
	磯崎海水浴場	游泳、滑水
臺東縣	金樽、東河、基翬、長濱、磯崎	衝浪
	綠島、蘭嶼	潛水、浮潛、游泳、遊艇、水上摩托車
連江縣	福沃、清水、珠螺、板里、東莒島	海釣、岸釣、遊艇、帆船、動力船艇、水上摩托車、拖曳傘
	天馬基地、仁愛海灘、塘后道沙灘	游泳
澎湖縣	林投公園、嵵裡、望安、七美、吉貝、貓嶼	游泳、潛水、遊艇、水上摩托車、香蕉船、拖曳傘、玻璃船
	青螺、西嶼、白沙	帆船、輕艇、獨木舟

資料來源：曹校章, 2017

## 二、臺灣海域管理現況

臺灣四面環海，先天具備發展海洋之利基，如同很多濱海國家和島嶼國家，臺灣海洋發展，亦由早期純漁鹽之利和舟楫之便(漁業及海運)，之後隨著海洋科技日新月異、人口不斷增加與對海洋之愈加瞭解，對於海洋之利用也日趨多元、複雜，並逐步愈加重視海洋環境生態保護，近年來更積極發展海洋觀光休閒與海洋再生能源，如圖 2-6 所示。

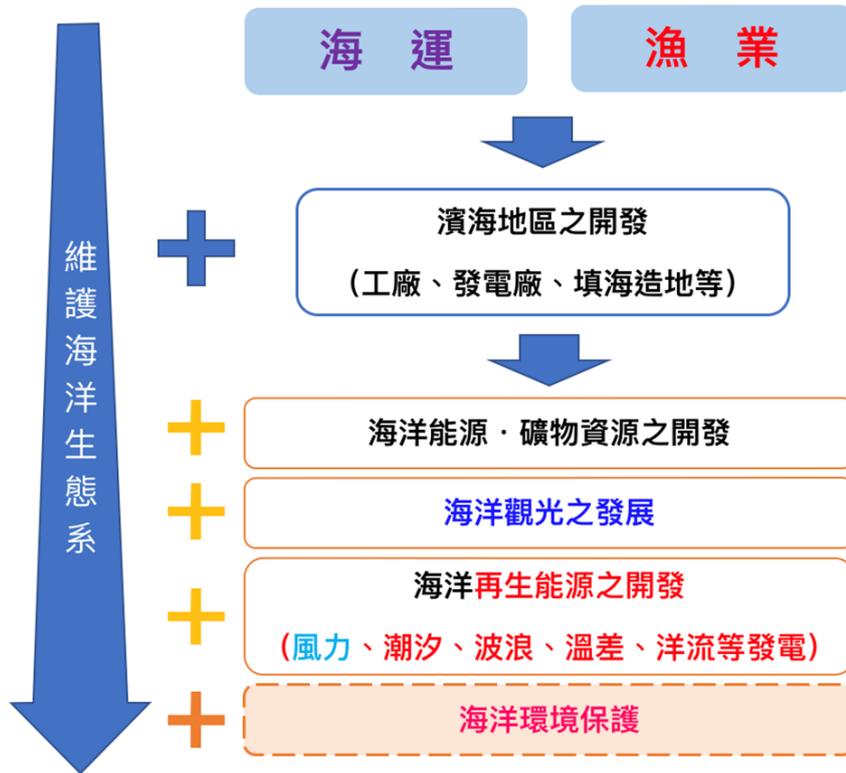


圖 2-6 海洋發展脈絡  
(資料來源：中技社, 2016)

### (一) 海洋資源地區分類

內政部於 107 年 4 月 30 日公告全國國土計畫，其屬全國性位階，以國家永續發展為目的，研訂具有目標性、政策性及整體性之空間發展及土地使用原則。我國海域海洋資源地區之各項使用，應儘量避免影響海域之自然生態環境與動態平衡。於政府彙整海域之使用現況，針對不同海域，因地制宜訂定符合國家安全、公共安全及永續利用之使用秩序相關規定前，尊重現行之合法使用，各分類以不重疊劃設為原則，惟因海域立體使用之特性，必要時得採重疊管制，其中海洋資源地區之劃設條件如下表 2-3，分區圖如 2-7 所示。

表 2-3 國土功能分區之海洋資源地區分類及劃設條件

海洋資源地區分類	劃設條件
第 1 類-1	依其他法律於海域劃設之各類保護(育、留)區。
第 1 類-2	使用性質具排他性之地區，於核准使用之特定海域範圍(包括水面、水體、海床或底土)，設置人為設施，管制人員、船舶或其他行為進入或通過之使用。
第 1 類-3	屬第 1 類-1 及 1 類-2 類以外之範圍，於直轄市、縣(市)國土計畫核定前，經行政院或中央目的事業主管機關會商相關機關核定之重大建設計畫，其使用需設置人為設施且具排他性者。
第 2 類	使用性質具相容性之地區，於核准使用之特定海域範圍(包括水面、水體、海床或底土等)，未設置人為設施；或擬增設置之人為設施，能維持其相容使用者。除特定時間外，有條件容許人員、船舶或其他行為進入或通過之使用。
第 3 類	其他尚未規劃或使用之海域。

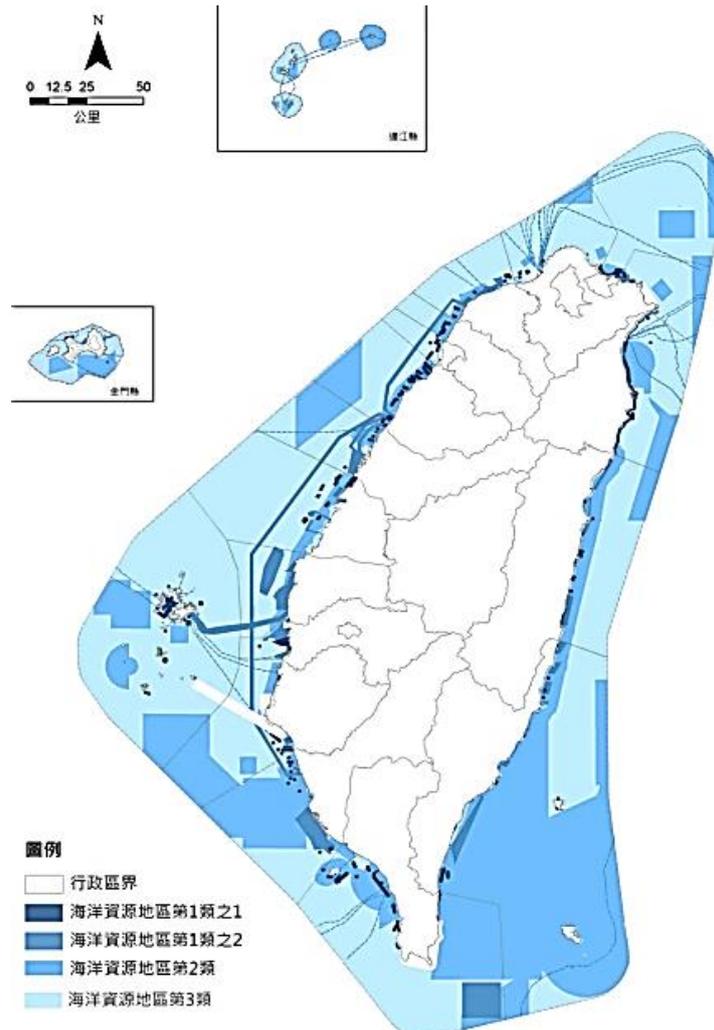


圖 2-7 海洋資源分區圖

為使海域資源能永續利用，並建立用海秩序，營建署 105 年《非都市土地海域區區位許可機制探討》委託計畫中初步將海域區區位許可之相容使用項目依據排他、相容特性分為三大類海洋資源地區再予以細分，其劃設條件如表 2-4 所示

表 2-4 海洋資源地區初步轉換建議

海洋資源地區分類	容許使用項目	容許使用細目
第 1-1 類 (部分排他)	漁業資源利用	漁業權範圍(區劃、定置 漁業權屬之)、漁業設施設置範圍
	非生物資源利用	潮汐發電設施設置範圍、海洋溫差發電設施設置範圍、波浪發電設施設置範圍、海流發電設施設置範圍、土石採取設施設置範圍、採礦相關設施設置範圍
	港埠航運	航道及其疏濬工程範圍、錨地範圍
	工程相關使用	海底電纜或管道設置範圍、海堤區域範圍、海域石油礦探採設施設置範圍、跨海橋梁範圍、其他工程範圍
第 1-2 類 (具排他性)	非生物資源利用	風力發電設施設置範圍
	港埠航運	港區範圍
第 2-1 類 (條件相容)	非生物資源利用	深層海水資源利用及設施設置範圍、海水淡化設施設置範圍
	海洋觀光遊憩	海上平台設置範圍
	工程相關使用	資料浮標站設置範圍、海上觀測設置及儀器設置範圍、底碇式觀測儀器設置範圍、其他工程範圍
	海洋科研利用	海洋科學與水下文化資產研究活動設施設置範圍
	環境廢棄物排放或處理	排洩範圍、海洋棄置指定海域範圍
	軍事及防救災相關使用	軍事相關設施設置範圍、防救災相關設施設置範圍
	原住民族傳統海域使用	原住民族傳統海域使用範圍
第 2-2 類 (具相容性)	漁業資源利用	漁業權範圍(專用漁業權)
	海洋觀光遊憩	非機械動力器具之水域 遊憩活動範圍、水域遊憩活動範圍
	港埠航運	船舶無害通過範圍
第 3 類	尚未規劃或使用	

資料來源：內政部營建署，105

目前臺灣周邊海域，均有涉海之相關部會在利用與管理(表 2-5)，主要有國防部、交通部、內政部、農業委員會、經濟部、環保署等，國防部以國防安全所需之演訓為主，演訓之時間與範圍均會事先預告；交通部以各商港港區範圍(含外港、錨地)及海岸風景區近岸端水域為主；內政部以國家公園及海岸保護為主；農委會以漁業權區、漁港區、保育措施及保留區為主；經濟部以砂石、海堤、離岸風電為主。

表 2-5 各部會已公告之海域使用區域、依據及頻率

單位	名稱	法律依據	使用頻率
國防部	澎湖西嶼演訓區	國防法	每月 1-3 次
	陸軍屏東海口演訓區		每年 1 次
	陸軍坑子口山演訓區		每月 5-8 次
	九鵬演訓區		每年 1 次
	海軍演訓區		不定期
	空軍演訓區		不定期
交通部 觀光局	大鵬灣國家風景區	1.發展觀光條例第 36 條； 2.水域遊憩活動管理辦法第 5、6 條	常態性
	東北角暨宜蘭海岸國家風景區	1.發展觀光條例第 36、64 條； 2.水域遊憩活動管理辦法第 5 條	常態性 6-9 月
	雲嘉南濱海國家風景區	1.發展觀光條例第 36 條； 2.水域遊憩活動管理辦法第 4 條	未規定
	北海岸及觀音山國家風景區	1.發展觀光條例第 36、60、64 條； 2. 水域遊憩活動管理辦法第 4、5、6、8、 27、28 條	常態性； 每年 4-10 月 及 11-3 月
	東部海岸國家風景區	「水域遊憩活動管理辦法」第 5 條	夏季
	澎湖國家風景區	1.「發展觀光條例」第 36、60 條； 2.「水域遊憩活動管理辦法」第 5、6、8 條	常態性
	馬祖國家風景區	1.發展觀光條例第 36 條； 2. 水域遊憩活動管理辦法第 4 條	常態性
交通部 航港局	港區範圍	商港法	常態性
內政部 營建署	海岸保護區	1.環境影響評估法； 2.行政院 730223 台 73 交字第 2606 號函； 3.行政院 7601 台 76 內字第 1616 號函	常態性
	墾丁國家公園	國家公園法	常態性
	台江國家公園		
	東沙環礁國家公園		

表 2-5 各部會已公告之海域使用區域、依據及頻率(續)

單位	名稱	法律依據	使用頻率
農業委員會 漁業署	水產動植物繁殖保育區、人工魚礁禁漁區、保護礁區	漁業法	常態性
	專用漁業權、定置業權及區劃漁業權	漁業法	常態性
	漁港碼頭及漁港區專用區域	漁港法	季節性
農委會 林務局	澎湖玄武岩自然保留區	文化資產保存法	常態性
	野生動物保護區	野生動物保育法	常態性
經濟部 能源局	海域砂石賦存區	1.礦業法 2.行政院核定砂石開發供應方案	不定期
	海洋能源	1.電業法及「電業登記規則」 2.行政院核定第一階段設置離岸式風力發電廠方案	未規定
經濟部 水利署	一般性海堤	海堤管理辦法	常態性
各目的事業 主管機關	事業性海堤	海堤管理辦法	常態性
行政院原住 民族委員會	原住民族傳統用海區	中華民國領海及鄰接區法、海岸管理法、漁業法、原住民族土地及海域法(草案)	無規定
台電公司 電源開發處	海底電纜、風力發電廠	「電業法」及其子法「電業登記規則」	常態性
中油公司 海域處	輸油管、天然氣管	中華民國大陸礁層鋪設維護變更海底電纜或管道之路線劃定許可辦法	常態性
高雄市政府 海洋局	西子灣海域遊憩區	1.發展觀光條例第 36 條 2.水域遊憩活動管理辦法	3-5 月； 6-10 月 11-2 月
新竹市政府	新竹市濱海野生動物保護區	野生動物保育法第 10 條及其施行細則第 12、13 條	常態性
文化部	水下文化資產	1.文化資產保存法 2.水下文化資產保存法	無規定

資料來源：中技社，106

## （二）臺灣海岸地區現況

臺灣為一海島群，位於東經 120°~122°、北緯 22°~25°之間，東臨太平洋，西隔臺灣海峽與中國大陸相望，南北長約 395 公里，東西寬約 144 公里。東部海岸因海岸山脈面海矗立，岸邊多懸崖峭壁，海底坡降除峻，距岸不遠處即為深海；西部海岸的山脈則距海較遠，沿海平原坡度平緩，海灘承其餘勢坡度亦緩；加以早年各主要河川均西向流入臺灣海峽，順流而下之大量泥砂堆積於近海地區，遂助長海灘向外伸展。

臺灣各段海岸面對不同水域、陸域，概況亦有所別，故其特性不盡相同。概括言之：自新北市金山、野柳開始向東北，繞至宜蘭縣頭城以北均為衝擊性海岸；宜蘭以蘭陽溪為中心之三角洲，其海岸屬不明顯的延伸性海岸。蘇澳往南的東部海岸，除花蓮的花蓮溪、邵孜溪口三角洲與臺東卑南溪、利嘉溪及知本溪口的沖積型三角洲，為不明顯的延伸性海岸外，其餘均為衝擊性海岸。臺灣南端自屏東縣枋山至東海岸，除河口沖積性三角洲外，其餘均為衝擊性海岸。西部海岸，北部淡水河口南迄屏東枋山，均為延伸性海岸。

以海岸侵淤狀況及其穩定度而言，約可區分為：淡水河口往東北至三貂嶺間之海岸，亦即臺灣北部為沖淤並不顯著之海岸，此段海岸係屬於衝擊性之岩岸，短時間而言，如幾十年內並無顯著的消長；如以長期的地質年代而言，屬於侵蝕性海岸。東海岸為逐漸被侵蝕之海岸，其原因包括直接面臨深海，又有板塊擠壓的活動之助力，更增加其被侵蝕性。西部自淡水河口至大甲溪口為漸被侵蝕之海岸；大甲溪口以南至二仁溪口之中西部海岸為內灘繼續淤高，外灘漸被侵蝕的狀況；二仁溪口以南至臺灣尾端為侵蝕較劇烈之海岸。澎湖列島沿海多為非礁型的珊瑚群聚，但部分地區亦有侵蝕現象。金門、馬祖列島沿海多屬岩岸，亦有侵蝕現象。

依據內政部營建署 107 年第二期自然海岸及人工海岸線長度測量結果資料顯示，臺灣本島的人工海岸線及自然海岸線各占總海岸線長度的 56.21% 及 43.79%。近年來由於陸域土地利用的快速而劇烈的變化，更加速了海岸的侵蝕。海岸的各種經濟活動，如海埔地的開發利用、築港及各種海岸的構造物，因改變了沿岸泥砂移動的條件，常造成其相鄰海岸的失衡，更甚者將導致該段海岸侵蝕情況惡化。海岸土地具有「脆弱性、複雜性及不可恢復性」三種特質，未來在海岸土地利用不可不慎。依經濟部水利署各縣市海岸狀況整理如表 2-6

## （三）臺灣海洋管理發展

政府於 80 年代開始進行海岸地區開發管理規範的推動，至今約二十幾年，概略可分為海埔地開發與沿海地區自然環境保護、非都市土地開發、永續海岸整體發展、整體海岸管理利用等四個部分，海岸管理機制乃逐步成形。內政部於 98 年至 103 年推出「海岸復育及景觀改善示範計畫」，以「減量」、「復育」、「環境整理」進行棲地生態復育及景觀改善，成立「永續海岸推動實施服務團」，推動海岸環境教育，與進行海岸整體規劃，以達「復育劣化生態資源、整建改善海岸景觀、促進海岸土地管理合理化」之目的。「海岸管理法」歷經二十餘年研擬，終於在 104 年 2 月 4 日總統公布施行，其目的是維繫自然系統、確保自然海岸零損失、因應氣候變遷、防治海岸災害與環境破壞、保護與復育海岸資源、推動海岸整合管理，並促進海岸地區的永續發展。海岸管理法規範主管機關應擬訂「整體海岸管理計畫」，此計畫基於「海岸保護」、「海岸防護」及「永續利用」等 3 大主軸，來達成海岸永續發展等政策目標及願景。現階段工作重點包括落實海岸保護與防護管理機制。

表 2-6 臺灣海岸地區概況

海岸別	縣市別	海岸長度 (公里)	境內重要河川水系	海岸類型	侵淤情況	環境問題
宜蘭海岸	宜蘭縣	106	蘭陽溪、和平溪	石城以北：岩岸 石城以南：砂岸	侵淤互現	近年受河川採砂及其他因素影響，部分海岸也逐漸呈現侵蝕狀況。
臺北海岸	基隆市	基隆市：18	淡水河	淡水河口以東：岩岸	基隆市：變化不明顯	相繼高密度開發使用，對海岸穩定而言，係一大隱憂。
	新北市	新北市：122		淡水河口以南：砂岸	新北市：略侵蝕	
桃園海岸	桃園市	39	淡水河	砂岸	侵淤互現	開發工業區、工業港，可能對既有侵蝕現象投下一大負面變數
新竹海岸	新竹縣	新竹縣：12	新竹縣：鳳山溪、頭前溪	砂岸	侵淤互現	海岸突出海岸構造物林立，又近年河川採砂超挖嚴重，以致破壞海岸漂砂平衡，海岸線往內陸退縮。
	新竹市	新竹市：17	新竹市：頭前溪			
苗栗海岸	苗栗縣	50	中港溪、後龍溪、大安溪	砂岸	侵淤互現	近年河川採砂超挖嚴重，以致破壞海岸漂砂平衡，海岸線往內陸退縮
臺中海岸	臺中市	41	大安溪、大甲溪、烏溪	砂岸	淤積	
彰化海岸	彰化縣	61	烏溪、濁水溪	砂岸	大部分淤積小部分地盤下陷	
雲林海岸	雲林縣	55	濁水溪、北港溪	砂岸	由淤積轉為侵蝕	地盤下陷幅度不小，內水排除困難，內陸低窪地區經常處於淹水狀態
嘉義海岸	嘉義縣	41	北港溪、朴子溪、八掌溪	砂岸	由淤積轉為侵蝕	海岸線後退，沙洲亦逐漸消失
臺南海岸	臺南市	77	八掌溪、急水溪、曾文溪、鹽水溪、二仁溪	砂岸	略侵蝕	漁港興築防波堤影響沿岸漂砂活動，砂源供給受阻、颱風波浪侵蝕及風吹砂等多重因素影響下，目前離岸砂洲逐漸向陸側退縮
高雄海岸	高雄市	63	二仁溪、阿公店溪、高屏溪	砂岸	侵蝕	人為大量開發，加上海岸沿線興建甚多突出海岸之人造結構物，影響沿岸漂沙輸送，以致全段海岸除少部份為淤積外，其餘均為侵蝕狀態
屏東海岸	屏東縣	152	高屏溪、東港溪、四重溪	鵝鑾鼻段：珊瑚礁，其餘各段：砂岸	枋山以南：變化不明顯，其餘各段：侵蝕	地下水急遽超抽結果，地盤下陷
臺東海岸	臺東縣	172	卑南溪、秀姑巒溪	成功以北：岩岸 成功以南：砂岸	侵蝕	海岸侵蝕現象甚為普及，大部分海岸接受到海潮波浪之侵蝕而退縮
花蓮海岸	花蓮縣	175	秀姑巒溪、花蓮溪、和平溪	新城至花蓮溪口：砂岸，其餘各段：岩岸	侵蝕	因地理環境的關係，歷年均受到太平洋低氣壓所形成之颱風巨浪侵襲
澎湖海岸	澎湖縣	320	-	岩岸(珊瑚礁)	變化不明顯	
金門海岸	金門縣	-	-	砂岸、岩岸兼有	砂岸部分侵蝕	潮差大，其高灘部分長期多具侵蝕傾向
馬祖海岸	連江縣	-	-	多數為岩岸	侵蝕	海域潮差大，多岩質之地形在長期遭到侵蝕

資料來源：經濟部水利署各縣市海岸狀況

海岸管理法與各目的事業主管法規，例如海洋政策、海洋產業、海洋安全、海洋環境與資源保育、海洋文化資產等之關係為相輔相成，關係示意圖如下圖：

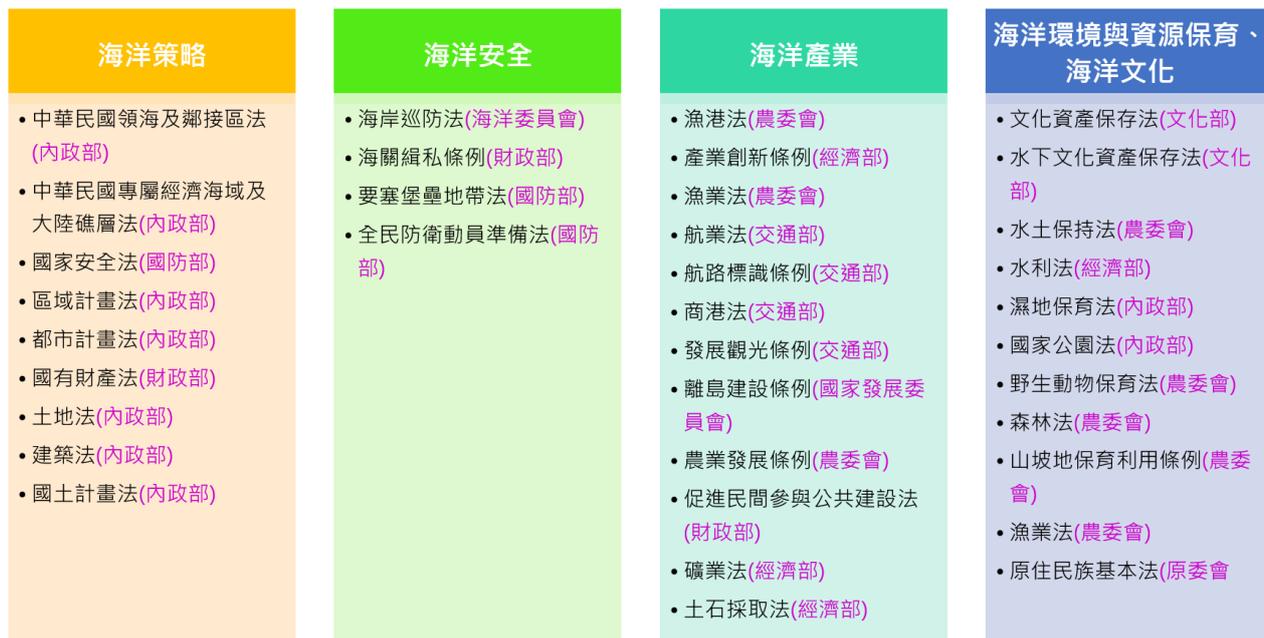


圖 2-8 各目的事業主管機關主管法令綜理圖

資料來源：整體海岸管理計畫，106

行政院曾於民國 90 年擬訂《海洋白皮書》、95 年《海洋政策白皮書》、96 年《海洋教育白皮書》。但時空背景不同，海洋事務權責分散，對於海洋生物多樣性保育、海洋保護區、藍色經濟等最新國際趨勢和保育理念，著墨有限。幸而行政院於 93 年成立「行政院海洋事務推動委員會」（97 年 8 月調整為「行政院海洋事務推動小組」），並於該小組下設 4 個工作分組，分別就海洋綜合規劃、海域安全、海洋資源及海洋文化進行規劃，使我國海洋事務之推動機制，已初具輪廓。

我國長久以來之海洋事務管理單位缺乏有系統之規劃及管理，配合行政院組織法之修正，於 107 年成立「海洋委員會」作為行政院規劃總體海洋政策及督導、考核海洋事務推動的常設幕僚機關，掌理我國總體海洋政策、海洋資源、海域安全、海岸管理、海洋文教政策之規劃、推動與協調，統合各部相關海洋事務予以系統性統合，並執行海域安全等事項；透過委員會之政策統合、協調機制，強化橫向協調功能，以加強海洋政策的規劃及落實。目前我國海洋基本法草案業經行政院 108 年 4 月 25 日第 3648 次院會通過，5 月 1 日函報立法院審議，將提送立法院進行審議期通過後能為我國整體海洋治理與藍色經濟之發展，發揮海洋政策統合及事務協調之效。

## 第三章 發展課題與對策

### 第一節 優劣分析

臺灣海洋觀光遊憩活動限制較多，海洋發展訴求不明確，政府及民間對海洋發展仍缺乏共識，不僅造成對海洋永續的忽視，也不利於觀光休閒產業的發展。

#### (一)內部優勢 (Strength)

1. 具有多樣性的海洋生態資源
2. 臺灣各區港口條件良好有利於海洋遊憩活動推廣
3. 休閒漁業盛行，漁港與漁產資源豐富
4. 周邊人文特色與觀光據點數量眾多
5. 海洋體驗活動及消費市場已具備經濟規模
6. 具備優質海洋觀光服務人力市場

#### (二)內部劣勢 (Weakness)

1. 缺乏海陸旅遊活動串聯和配套支援
2. 海域及海岸管理事權單位重疊，整合不易
3. 受限國內觀光遊憩人次成長有限
4. 海濱區觀光產業群聚動能尚未成形
5. 臺灣海濱區旅遊住宿及消費偏高
6. 海洋地區缺乏整體旅遊意象及品質提升
7. 海洋活動缺乏垂直及水平聯貫性發展
8. 臺灣西岸海濱地區景觀吸引力不足

#### (三)外部機會 (Opportunity)

1. 國際上重視海洋永續發展價值
2. 近年政府對海洋政策日益重視
3. 臺灣成為亞太地區深度旅遊目的地
4. 城市濱海地區均轉型觀光發展
5. 遊艇港與漁港形成串連優勢

#### (四)外部威脅 (Threat)

1. 民眾對於水上遊憩興趣及市場仍待開展
2. 氣候及海象因素恐成旅客出遊意願
3. 相關建設與資源之串連仍不足
4. 周邊國家發展海洋觀光條件優良
5. 廉航與國際旅遊促銷產生排擠效果

表 3-1 優勢分析策略矩陣

<b>SWOT 矩陣</b>		<b>內部分析</b>	
		<b>優勢 (S)</b> 1. 具有多樣性的海洋生態資源 2. 臺灣各區港口條件良好有利於海洋遊憩活動推廣 3. 休閒漁業盛行，漁港與漁產資源豐富 4. 周邊人文特色與觀光據點數量眾多 5. 海洋體驗活動及消費市場已具備經濟規模 6. 具備優質海洋觀光服務人力市場	<b>劣勢 (W)</b> 1. 缺乏海陸旅遊活動串聯和配套支援 2. 海域及海岸管理事權單位重疊，整合不易 3. 受限國內觀光遊憩人次成長有限 4. 海濱區觀光產業群聚動能尚未成形 5. 臺灣海濱區旅遊住宿及消費偏高 6. 海洋地區缺乏整體旅遊意象及品質提升 7. 海洋活動缺乏垂直及水平聯貫性發展 8. 臺灣西岸海濱地區景觀吸引力不足
<b>外部 分析</b>	<b>機會 (O)</b> 1. 國際上重視海洋永續發展價值 2. 近年政府對海洋政策日益重視 3. 臺灣成為亞太地區深度旅遊目的地 4. 城市濱海地區均轉型觀光發展 5. 遊艇港與漁港形成串連優勢	<b>SO 策略 (Max—Max) :</b> 1. 政府加強推動永續海洋旅遊環境政策 2. 政府提升國內海洋觀光遊憩活動推廣 3. 串連漁港周邊特色,推動休閒漁業體驗活動 4. 城市濱海地區活化轉型,引進優秀產業人才 5. 加強包裝海洋觀光遊憩景點,加強景區行銷宣傳	<b>WO 策略 (Min—Max) :</b> 1. 學習國際旅遊目的地加強海陸旅遊活動串聯和配套 2. 濱海觀光地區轉型整體旅遊意象及品質 3. 串連遊艇港與漁港發展海洋活動 4. 政府對國內海洋觀光產業加強補助政策 5. 政府加強對亞太地區行銷宣傳
	<b>威脅 (T)</b> 1. 民眾對於水域遊憩興趣及市場仍待開展 2. 氣候及海象因素恐成旅客出遊意願 3. 相關建設與資源之串連仍不足 4. 周邊國家發展海洋觀光條件優良 5. 廉航與國際旅遊促銷產生排擠效果	<b>ST 策略 (Max—Min) :</b> 1. 從教育扎根,推廣海洋活動體驗 2. 加強海洋觀光景區建設與資源整合運用 3. 發展國內優質海洋觀光環境及產業人才養成制度 4. 運用獨特人文特色與觀光據點,加強國內外行銷宣傳 5. 政府加強結合廉航公司行銷優質海洋觀光據點	<b>WT 策略 (Min—Min) :</b> 1. 海洋地區整體建設及旅遊品質提升 2. 政府加強輔導管理海濱區旅遊住宿消費合理化 3. 加強海洋觀光產業及大專院校策略聯盟,推展海洋活動 4. 學習周邊國家發展海洋觀光產業,研擬產品市場區隔 5. 政府加強協助海濱區觀光產業群聚

【註】Max：極大化；Min：極小化。

## 第二節 課題對策

在藍色經濟發展之背景與趨勢之下，各國及國際組織為構築海洋永續經營之脈絡，皆針對區域及國家內之產業情況做出檢視，以完備藍色經濟之海洋觀光發展穩定成長。長期以來，我國雖然重視海洋相關產業的發展，但政府對海洋觀光方面的財政預算及軟硬體建設卻遠遠不足，造成整體海洋競爭實力無法持續的窘境。如今我國面對藍色經濟與產業的發展，在全球積極進行海洋資源開發與利用的局勢下，更需全面提昇海洋領域的競爭優勢。因此，本節彙整我國目前海洋產業結構及相關現況分析，並以目前之發展課題及優勢進行研究課題之探討。

表 3-2 海洋觀光發展課題

<b>(一) 友善海洋觀光環境</b>		
<b>課題</b>	<b>原因分析</b>	<b>對策</b>
1.海洋觀光景區整體意象及環境植栽美化增強與深度導覽解說	就觀光旅遊業的發展而言，地區的環境與清潔的維持，是左右遊客前來旅遊消費，乃至二度旅遊消費之意願的關鍵，而就這部份來說，觀光漁港不論是整體意象、環境景觀、店家陳列、街區清潔，都是需要加強的部份，同時，當進行大型建設的期間屬於經濟發展陣痛期，需要發展其他觀光旅遊的資源，藉此留住顧客提高產值。	1. 增強海洋觀光景區整體環境之統一意象，並輔導改善店面美化清潔，利用社區等組織聯盟互助合作，加強環境清潔保持。 2. 並規劃藝術表演與歷史巡禮導覽，以「故事行銷」情感面的正面增強觀光旅遊深度。
2.島嶼觀光產業型態應創新提升，以增加服務品質及顧客滿意度	島嶼的居民多以捕魚為本業，不論是漁港或商圈，業者皆缺乏觀光經營概念，服務人員的素質未符合觀光標準，在發展地方特色產業的過程中，若要能永續經營，需要輔導其建立觀光經營概念。	以朝向精緻旅遊的方式運作，對於島嶼觀光相關產業，如民宿、旅館、餐廳、漁港攤販進行產業輔導，使成為符合國際要求之「友善購物環境」以藉此增加遊客滿意度及觀光人數。
<b>(二) 海洋觀光產業發展與經營</b>		
<b>課題</b>	<b>原因分析</b>	<b>對策</b>
1. 如何結合地方產業特色促進海洋觀光活動發展，並提升遊憩之附加價值。	目前計畫區內之各觀光景點未與地方特色產業、觀光活動結合，未配套發展觀光產業，無法有效提升地方經濟之附加價值；如具有特殊	1. 發掘各據點地方特色，透過特色產品適當包裝與宣傳，超越地域性，朝向全區觀光產業之服務發展；發揮特有人文資源與產業獨特風格，提升產業附加價值。 2. 創造具有特別意象與知識性之海洋產業

	之發展歷史脈絡，惟目前觀光遊憩尚無法加以呈現與突顯地區特色價值。	觀光活動，如郵輪、遊艇港等，創造體驗場所與環境，提供遊客親自體驗的機會，增加遊客參與感，如海洋文化體驗、遊港等。
2. 如何強化海洋遊憩活動廣度與深度，有效區隔遊憩市場。	計畫內現有之海洋觀光遊憩系統涵蓋活動類型動態靜態兼具，例如遊港海上活動、深度離島觀光遊程等。各海洋遊憩據點的廣度與深度、空間景觀、以及體驗活動，欠缺系統化整合，無法有效區隔各海洋觀光遊憩的主題強度，造成遊憩活動特色有限，降低遊客遊憩之興致與選擇性。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 重新定位計畫現有之海洋遊憩系統之發展主軸，加強海洋特色資源之廣度與深度，提供灣域及海上觀光遊憩、休閒漁業、人文聚落等多重體驗，規劃不同於其他陸域風景區之遊程型態，建立亞洲新灣區之海洋觀光品牌形象及市場區隔性，提供遊客多樣性之選擇。</li> <li>2. 規劃串聯觀光潛力系統的組合，以及整合業者、社造團體之推動，以發展周邊社區深度旅遊及休閒體驗活動。</li> <li>3. 與民間海洋漁產公協會合作，舉辦相關海洋環境教育活動、海洋永續發展宣導，以強化海洋環境之重要性。</li> </ol>
3. 如何解除海洋遊憩侷限性，提升海洋觀光活動多元發展潛力。	海洋觀光遊憩活動場地限制與安全考量重要，政府及民間對海洋發展的發展仍缺乏共識，不僅造成對海洋永續的忽視，也不利觀光休閒產業的發展。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依不同區位條件分析，並透過整合協調港務管理機關，開發提供民眾接近港口、海洋之機會。</li> <li>2. 以遊艇活動為例，受商港法及船席泊位等限制，應提出對策建議方向。</li> <li>3. 海洋觀光遊憩相關法規種類繁多，惟缺乏一致性管理，有礙轉型發展；另有些新興海洋遊憩活動或海洋事務尚需配套管理機制，無法適應遊憩產業發展腳步，未來宜透過加強整合協調工作，統一管理事權與權責機關，以謀求產業長遠發展。</li> </ol>
4. 如何整合特色擴展觀光旅遊型態，使觀光遊憩資源能多元發展。	廣闊大海是海洋環境邁向觀光旅遊市場的過程中必要條件，雖然接受政府的補助與重大建設的推動，但觀光資源與特色無法突顯與整合，導致發展不平均，觀光發展受到限制。	除強化原產業的核心價值外，加強遊憩資源的整合，結合本地特殊的自然生態及歷史古蹟及人文等豐富的多元化旅遊加以包裝，進而提升旅遊的廣度與深度，創造競爭優勢。

<p>5. 如何透過整體包裝與品牌行銷，創新產品及提升就業率。</p>	<p>而在整體行銷包裝方面，雖已投入部份軟硬體的建設，但是在缺乏整體規劃的行銷方式下，未能有效與既有的特色景點充份串聯，因此無法發揮相得益彰的加乘效果。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 改造海洋觀光產業周邊環境氛圍、發展在地特有的特色景點與旅遊產品，並建立藝術文化空間，創造海洋產業的特殊魅力。</li> <li>2. 運用海洋觀光產業與發展既有的交通資源，配合沿岸的美景，以各種行銷管道將藍色公路塑造為偶像劇爭相取景的場地。</li> <li>3. 輔導開發出多元特色商品，加以品牌塑造及包裝設計，開發行銷通路。並可增加廠商投資的機會與地方居民就業的比例，提升整體的經濟發展。</li> </ol>
-------------------------------------	--	---

**(三) 旅遊帶整合及綜合效果**

課題	原因分析	對策
<p>1. 海洋觀光產業發展區域現況單核心發展，缺乏旅遊帶規劃。</p>	<p>島嶼海洋資源豐富多元，孕育許多在地優質水產、漁業文化與漁村生活特色鮮明，但目前低消費商業模式，無法有效提升地方經濟之附加價值且沿岸海域無水上活動及夜間活動，旅遊模式多半日遊，景點零散缺乏旅遊帶規劃。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 旅程設計            規劃多元旅遊體驗遊程選擇，整合觀光資源，將產業結合旅遊觀光，運用地元素的地域魅力，延伸出旅行服務增值，帶給消費者一個嶄新的消費體驗，創造出無可取代的風格競爭力。</li> <li>2. 政府扮演良性整合平台            並透過政府扮演良性整合平台，整合跨領域資源，活化軟硬體建置完善的投資環境，提供多元產業合作連結及管道，共創區域發展及觀光產業的附加價值，發揮旅遊帶的整合及綜合效果。</li> <li>3. 五個旅遊新價值：           <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)生態：生態交通、生態旅遊、生態教育</li> <li>(2)跨域整合：治理整合、產學整合</li> <li>(3)產業升級</li> <li>(4)智慧體驗</li> <li>(5)文化、生活、地域認同感的觀光</li> </ol> </li> </ol>

以下資料出處為引用國家發展委員會於民國 104 年所委託研究之提出的「建構我國海洋政策之「藍色經濟」概念與推動策略之研究」計畫(p. 154)，報告指出臺灣海洋觀光有以下面臨的問題：

表 3-3 海洋政策之藍色經濟推動策略建議

海洋觀光遊憩			
面臨問題	改善目標	政策建議	相關機關
1. 海洋文化及相關產業界定模糊不清 2. 國人對海洋文化認知薄弱 3. 文化產業無通路可進行行銷	確立海洋文化產業，並透過海洋文化教育及宣導強化國人對海洋文化之認知。	立即可行 1. 須制定海洋文化產業發展等相關條例，透過政府規範協助海洋文化產業之正當性，並須明確定義海洋文化產業內涵、範圍、發展方向、類型及發展模式，以協助產業市場開發。(文化部) 2. 將海洋文化納入教科書中，強化海洋文化認知。(教育部)	主辦機關： 文化部 協辦機關： 教育部、交通部
	文創與休閒結合，創造行銷通路。	中長程 與休閒產業結合，提升休閒產業的附加價值以創造新通路。(經濟部)	主管機關： 經濟部、文化部 協辦機關： 農委會(漁業署)、交通部
1. 郵輪與遊艇產業發展政策不明確及港埠軟硬體設施不足 2. 缺乏專業海洋遊憩觀光之經營與管理人才 3. 郵輪船東以美國為主，無法切入郵輪產業供應鏈帶動整體產業發展	運用東亞優越地理位置，發展郵輪與遊艇產業，帶動海洋休閒觀光收益，創造就業機會	立即可行 1. 訂定郵輪與遊艇產業相關發展政策與管理法規。(交通部) 2. 提供港口及旅運中心之相關公共設施，協助產業整體服務項目之完善。(交通部) 3. 厚植大專院校有關郵輪與遊艇的教育內容與研究，以培育相關人才。(教育部)	主辦機關： 交通部 協辦機關： 經濟部、教育部
		中長程 1. 確立郵輪與遊艇產業發展政策，評估後續發展方向。(交通部) 2. 制定公平有效之賦稅政策，協助產業群聚的建立。(財政部)	主辦機關： 交通部 協辦機關： 經濟部、財政部
預期效益： 在海洋文化產業方面，由於其為新興概念，但臺灣具有各地文化特色，因此於此方面首先要釐清海洋文化產業之範疇，並規劃產業之發展特殊性。而海洋觀光遊憩方面，首要考量海域活動空間之使用規劃，並對於相關法條例律作出修正，以使產業得以順利發展。			

綜合上述課題與海洋政策推動建議，我國近年已逐步規劃與推動海洋相關產業之發展。

### 第三節 海洋觀光發展模式

在塑造一個優質的觀光據點目的地眾多指標元素中，吸引力和服務體系被視為核心因素。透過這兩個因素內在建構的探索，透過使用者參與的治理機制整合與分工規劃結合方式，融入推動發展「海洋觀光產業」發展模式的參考架構。在擬定海洋觀光發展藍圖之前，型塑海洋觀光據點之配套服務及分工，同時強化地方政府的政策和法規制度，才能進一步打造區域觀光與海洋產業相互連結的藍色經濟發展門戶基地，並鏈結成為當地特有的文化和地方特徵，正是觀光據點目的地旅遊吸引力之所在，與旅遊服務行銷的基礎。

以本計畫而言，海洋觀光產業所面臨的議題亦相對複雜，包括：旅遊目的地、公民營機構間之合作模式、公私部門/社區之合作機制、跨行政程序及相關協定、觀光地區之品質、資源利用、環境保護議題、季節性對觀光的影響、觀光資訊服務、目標市場促銷策略、區域間交通的聯繫、旅客及在地社區安全、發掘具潛力的地區等議題。以下為本計畫之海洋觀光推展模式構想圖：

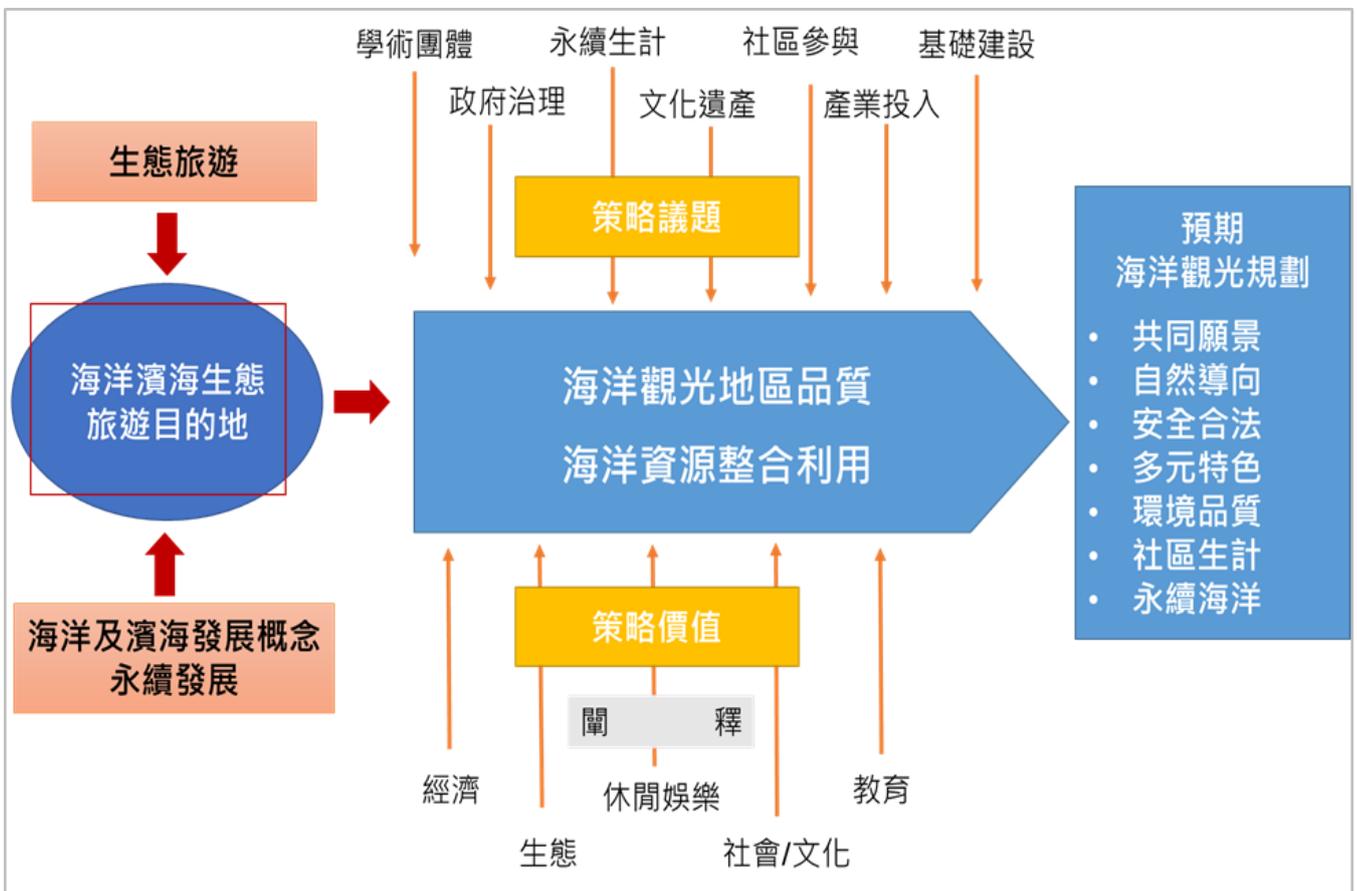


圖 3-1 海洋觀光推展模式

以下就本計畫所涉及觀光據點配套服務以及觀光據點之分工體系等面向提出說明：

海洋觀光據點之配套服務是以觀光旅遊產業為主導的據點目的地，運用其自身擁有的旅遊資源，將獨具特色的區域文化、歷史、自然資源和旅遊產業相結合，打造主題特色的旅遊

產業據點，帶動產業與據點目的地之間良性互動升級、永續發展。逐步緊密的結合旅遊資源和服務機制，以利旅遊吸引物、旅遊者、交通和行銷的整合協調。

對海洋觀光據點塑造達到產業與遊客各自期盼的需求，以當地珍貴資源作為觀光資產，創造價值活動，改善社區條件與生活環境，促進體驗參與式觀光活動，讓遊客都能獲得其期望效益與滿意體驗。

本計畫海洋觀光據點配套服務應著重以下幾項原則：

### 一、觀光據點的易達性、便利性

從觀光運輸的觀點而言，都市的發展與運輸系統演進息息相關，運輸速率提高，都市可能發展的範圍也隨之擴大。成功的旅客運輸是觀光業發展的基礎，因此旅遊交通運輸的承載能力便成為旅遊業生產力與國家地區旅遊業發展水平的重要評量項目，其重要性不言可喻。

### 二、多樣性體驗、優質服務的提供

海洋觀光據點配套服務著重於利用在地資源特色，打造多樣性旅遊體驗活動，迎合不同需求市場。本計畫區具備豐富的海洋遊憩、海洋加值產業、人文歷史、文創聚落、以及百貨購物商圈等旅遊休閒體驗活動，日後即成為海洋觀光重要亮點發展區。

### 三、資源分享的公平原則

本計畫對於享有海洋觀光市港共同開發、共同投資合作的公共空間，以及便利的公共服務系統。透過市港空間營造，人行綠帶串接縫合，不僅落實相關使用者共同的福祉，並可建立一個安全、便利、友善、永續並富海洋城市環境教育意義的公益環境。

### 四、觀光據點的可意象性

海洋觀光景區周邊觀光據點所留下的人文場景、廣場、產業聚落、歷史故事等等，是聚落保存延續的動力，利用歷史場景的再生，可賦予新的意義，強化在地精神，居民自尊感，以達到觀光據點可意象性。

### 五、遊客承載量管理

隨著遊客量的日漸增多，為了避免帶來負面影響，海島旅遊地必須進行遊客管理。估算海島的旅遊環境容量不失為防止環境退化，資源耗損以及遊客體驗下降的一個可行的辦法。雖然不少島嶼已經提出了旅遊環境容納量的概念，但是都缺乏實際可操作性。對海洋觀光及濱海旅遊環境容量的研究從最初的容量極限的測算轉向尋找當地社區所希望的狀態，以及為了對環境容量的研究的限制而應採取的管理措施。

因此，在提高遊客量和預防問題發生的情況下，海洋觀光景區產生了兩種發展策略：旅遊密集開發策略，允許島上興建更多的服務設施；永續旅遊發展策略，在旅遊發展與自然資源保護之間尋找一個平衡點，以求當地居民獲得最佳利益。多個利益相關者參加了行動計畫的制定和修改，整個發展目標分為五個階段，行動計畫確定了每一個階段的發展目標、建設目標、實施步驟、時間安排、投資預算以及負責機構。

## 六、分工體系

現代觀光產業發展與管理愈來愈重視透過策略聯盟的方式來改善其經營規模的劣勢。尤其在強化政府部門組織運作，改善營運能力，提昇附加價值，擴充市場競爭能力等方面。而海洋觀光景區範圍內之服務體系進行策略聯盟的範圍，則涵蓋了公部門政府觀光機構、文化機構、港務機關、漁業署、地方政府、地方性或區域性社團組織、文史協會或團體、營利單位、學術機構…等多種領域。

本計畫內所涉之行政單位眾多，跨部會局處、組織的分工協調與溝通應先溝通下列各項原則，以確立具體共識：

- (一) 促使國內外旅客有均衡機會，普遍又廣泛的去接觸海洋活動，也讓所有海洋事務有均等機會呈現給社會大眾。
- (二) 支持各種近岸或濱海的海域活動，避免因國籍、地域、性別、年齡及身心狀況之差異，而阻礙海洋永續推廣任務。
- (三) 持續性的投入人力、物力、財力維護海洋設施及環境品質，使海洋活動得以保持永續經營。
- (四) 挹注海洋教育及文化發展，做為擴散整體人才與產業鏈的基礎。
- (五) 建構跨部門跨產業的協力合作模式，提供各企業、學校、與非營利組織平等互惠互助的海洋事務進展之機會。

針對執行及分工，可由海洋委員會定期邀集相關部會，就執行情形與所遭遇問題進行研商及協調。其次，依循各項作法之推動執行由各主要召集部會統籌督導、協調及推動事宜。第三，各主要召集部會應會同相關機關就所負責之推動作法，於行政院核定本計畫之上位計畫後 3 個月內提出具體推動計畫，包括目標、時程、內容及經費等，俾落實執行。最後，為確保計畫執行效能，各項推動作法應設定明確可行且具時效性的績效指標，以供檢核各項計畫的執行品質與成效。

### (一) 海洋委員會

中央政府於高雄市設置海洋委員會，確立政府公部門機關對應海洋事務與藍色經濟活動所扮演的角色，該業務職掌包括：「海洋總體政策與基本法令」、「海洋產業發展」、「海洋環境保護、資源管理、永續發展、生物多樣性保育與污染防治」、「海域與海岸安全統合」、「海洋文化與教育」、「海洋科學研究與技術發展」、「海洋人力資源發展」、「海洋國際公約內國法化與國際合作」及「所屬海洋研究及人力發展機構」等相關業務之規劃、審議、協調及推動單位。

海洋觀光產業的發展基於目前海洋領域管理分散、法規限制、及資源保育趨勢之下，仍需詳細規劃發展方向與各部會單位協調合作，如何落實推動海洋觀光發展，海洋委員會扮演之角色實為重要。

## (二) 交通部

為維護遊客安全、遊客親水權利及推廣水域遊憩活動，交通部所負責之水域遊憩活動管理，係採「原則開放，例外管理」方式，即當管理機關未公告禁止、限制者，即不予限制民眾從事水域遊憩活動的親水之權利。交通部觀光局水域遊憩活動管理公告之各區相關規定應以該立法原則所為限制、禁止水域遊憩活動措施時，應有明確之依據標準及清楚易懂之公告訊息、法規宣導及輔導業者配合辦理，未來可檢視現有管制標準及機制，考量未來海洋觀光產業發展模式與趨勢調整法規限制，擴展海洋觀光產業之市場與產值。

## (三) 教育部

我國為四面環海海島國家，於整體國土發展中已逐漸重視海域領土之規劃，為提升國人海洋意識並認識我國海洋施政主軸，應落實海洋文化教育政策，透過教育資源整合，讓各級學校成為青年學子培力海洋立國觀念之場域。教育部為落實 96 年頒布之《海洋教育政策白皮書》所提各項策略及目標，規劃共三期共十二年的為一期之「海洋教育執行計畫」，由國教屬協助各縣市成立海洋教育資源中心，各縣市因應區域資源發展海洋教育特色，並且落實在課程與教學。106 公布的最新版的《海洋教育政策白皮書》，其中海洋教育重點策略及具體措施聚焦在三大面向，包括強化海洋教育推動機制、提升全民海洋素養與提升海洋專業人才知能，培育產業界所需優質人才。

## (四) 內政部營建署

我國國家公園隸屬營建署下之國家公園組管轄，掌理國家公園(含國家自然公園)之規劃建設、經營管理，都會公園之規劃建設與管理及自然環境之規劃、保育與協調等事項。主要推動國家公園(含國家自然公園)資源保育、落實生物多樣性保育；加強國家公園(含國家自然公園)環境教育，推動生態旅遊；創造優質自然設施環境，落實資源永續發展。我國海洋國家公園管理處轄下有東沙環礁國家公園及澎湖南方四島國家公園二座島嶼型國家公園，在海洋資源保育、海洋生態教育、海洋遊憩發展及管理，佔有重要的組織功能。

## (五) 農業委員會漁業署

海洋觀光相關娛樂漁業活動為漁業署所管轄之業務，指娛樂漁業漁船搭載乘客在船上或登島嶼、礁岩從事下列活動：一、採捕水產動植物。二、觀賞漁撈作業。三、觀賞生態及生物。四、賞鯨。我國海洋觀光發展的推動下，海洋遊憩活動娛樂漁業及漁船的管理機制須落實，保障遊客安全及合法從事活動，對於娛樂漁業漁船業者的管理與輔導監督亦重要；另外對於傳統漁港的輔導轉型成觀光漁港，也是海洋觀光發展旅遊帶的一環。

## (六) 地方政府

海洋觀光遊憩之開發經營管理，因遊憩內容多樣化、遊憩範圍廣，無法選擇單一的開發經營管理方式，必須因地制宜，考慮最有利的投資、經營管理方式，應用多種組合，創造出遊客滿意、業者有利、環境生態永續的三贏局面。地方政府進行海洋觀光事業開發，應顧及政府與其他機構之資金均有所限制，應訂定分期、分區發展方案，作為階段性之進行。

## (七) 大專學校及專業研究機構

在尊重多元文化，培育學生各盡其才，落實創意發明的教育指導方針之下，大專以上學校近年來紛紛籌設創新育成中心，鼓勵運用校園學術資源推動產學合作，結合理論與實務，發揮經世致用的效果。而海洋觀光產業的活動涉及住宿、餐飲、禮俗、藝術、購物、行銷、體驗、服務…等不同面向的研究與經營實務。學術研究機構一方面可以提供理性的市場調查與策略分析，另一方面也是海洋觀光人才培訓的重要基地。此外，應鼓勵學術研究參與跨界合作，拓展海洋網絡暢通團體溝通管道，並結合公私部門資源強化跨域運作能量。

本計畫彙整海洋觀光相關之產業、環境、觀光服務與都市發展紋理所需之推展主軸，提出未來實施策略及對應作法有四：

### 一、跨域協調整合：

- (一)成立專案管理委員會
- (二)土地取得跨域整合
- (三)資產整合平台
- (四)交通運輸之整備與改善
- (五)分工體系制度

### 二、海洋及環境保護：

- (一)環境景觀改造
- (二)海洋遊憩氛圍重建與生態保育
- (三)遊客乘載量管理

### 三、永續經營管理：

- (一)招商委外與自行經營
- (二)結合海洋文創產業
- (三)結合在地產業
- (四)結合導覽及旅遊服務人員

### 四、行銷推廣與服務：

- (一)推廣整合行銷
- (二)打造友善旅遊遊程暨服務

## 第四章 案例分析

### 案例一 澳洲大堡礁國家公園

政府於 1975 年通過大堡礁海洋公園法設立大堡礁海洋公園，該公園面積約為 345,000 平方公里，從澳洲最北端的約克角半島（Cape York），一路延伸到最南端的邦得堡（Bundaberg）都屬於大堡礁的範疇。其面積將近是臺灣陸域面積的十倍大，同時也是臺灣領海面積的兩倍大。大堡礁海洋公園法第三十二條要求，當一個地區被宣布成為海洋公園的一部份後，管理機關應就該地區盡快準備一份區劃計畫。從 1981 年提出第一份區劃計畫後，「區劃」這種管理工具在大堡礁海洋公園的管理上就佔了十分重要的地位。目前澳洲大堡礁海洋公園內實施之區劃管理共有八種類型，以科學研究為基礎，透過學術研究與評估，依區域環境特性規定其可被利用的條件，以及利用方式制定優先順序。



圖 4-1 大堡礁區域範圍

大堡礁的多重使用區劃方法(multiple-use zoning approach)提供某些區域高標準的保護，同時允許合理的使用(包含漁撈活動)，容許在其他的區域中持續進行。因此「區劃」長期以來被認為是澳洲大堡礁海洋公園管理的基石，透過運用各種區域及確定適合的各種活動，分開互相衝突的使用。以澳洲大堡礁國家公園為例(GBRMPA, 2018)，其採用分區(Zoning)與關注珊瑚礁(Eye on the Reef)等 App 程式讓社區與大眾遊客更易進入與回報，提高國家公園不同區域的使用透明度，大堡礁海洋公園分區圖成為幫助遊客了解大堡礁海洋公園和大堡礁海岸海岸公園區域的工具，了解區域以及每個區域允許哪些活動，遊客可以避免罰款。

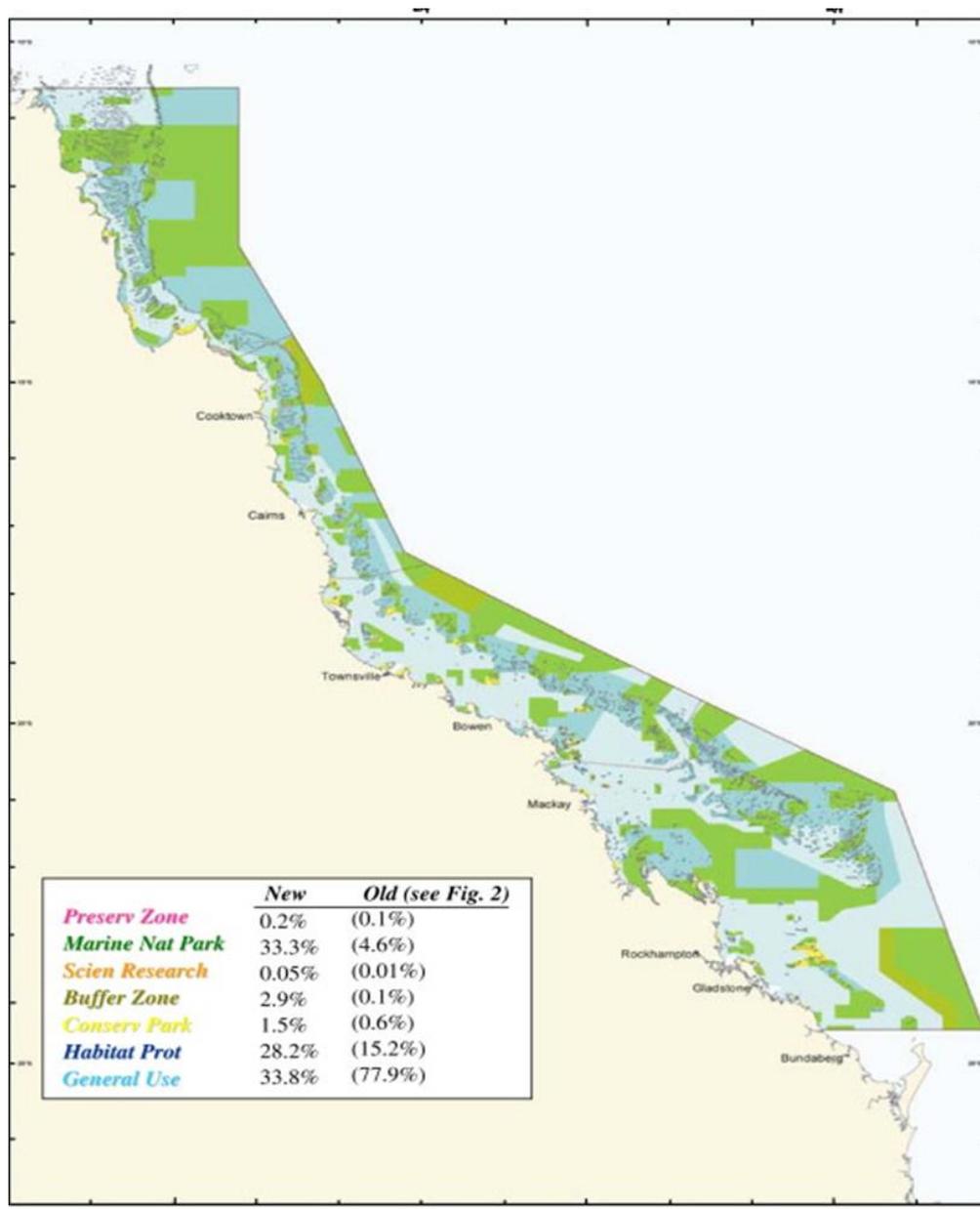


圖 4-2 大堡礁海洋空間區劃圖

Activity	GBRMP Zoning (see relevant Zoning Plans and Regulations for details)						
	General Use Zone	Habitat Protection Zone	Conservation Park Zone	Buffer Zone	Scientific Research Zone	Marine National Park Zone	Preservation Zone
Aquaculture	Permit	Permit	Permit*	X	X	X	X
Bait netting	✓	✓	✓*	X	X	X	X
Boating, diving, photography	✓	✓	✓	✓	✓*	✓	X
Crabbing (trapping)	✓	✓	✓*	X	X	X	X
Harvest fishing for aquarium fish, coral and beachworm	Permit	Permit	Permit*	X	X	X	X
Harvest fishing for sea cucumber, trochus, tropical rock lobster	Permit	Permit	X	X	X	X	X
Limited collecting	✓*	✓*	✓*	X	X	X	X
Limited spearfishing (snorkel only)	✓	✓	✓*	X	X	X	X
Line fishing	✓*	✓*	✓*	X	X	X	X
Netting (other than bait netting)	✓	✓	X	X	X	X	X
Research (other than limited impact research)	Permit	Permit	Permit	Permit	Permit	Permit	Permit
Shipping (other than in a designated shipping area)	✓	Permit	Permit	Permit	Permit	Permit	X
Tourism programme	Permit	Permit	Permit	Permit	Permit	Permit	X
Traditional use of marine resources	✓*	✓*	✓*	✓*	✓*	✓*	X
Trawling	✓	X	X	X	X	X	X
Trolling	✓*	✓*	✓*	✓*	X	X	X

**PLEASE NOTE:** This guide provides an introduction to Zoning in the Great Barrier Reef Marine Park. Relevant Great Barrier Reef Marine Park Zoning Plans should be consulted for confirmation of use or entry requirements.

\* Additional restrictions / conditions apply.

**ACCESS TO ALL ZONES IS PERMITTED IN AN EMERGENCY.**

圖 4-3 大堡礁各分區範圍之許可活動列表

(資料來源: Great Barrier Reef Marine Park Authority, 2004)

大堡礁海洋公園存在區劃制，以保護植物，動物和棲息地，就像城市規劃計劃一樣，它定義了每個地點可能發生的活動，當遊客出海遵循分區規則並避免罰款。遊客可以訪問四個總覽地圖（比例 1：1,000,000）和兩個特別版地圖；聖靈群島特別版地圖（比例 1：150,000）和蜥蜴島特別版地圖（比例 1：100,000）。同時也可使用珊瑚礁區上的應用程式報告你的看見，了解你的區域並了解關注珊瑚礁 (Eye on the Reef) 應用程式可以下載到任何智能手機設備上並用於多種用途。” Eye on the Reef 關注珊瑚礁” 該應用程式可用於捕捉，提交和分享在大堡礁海洋公園內看到景象，照片和短片。它也可以作為一個教育工具，以更多地了解你最喜歡的大堡礁生物。使用該 App 告訴我們您在大堡礁海洋公園看到的驚人生物—例如提交觀察結果，照片和錄像幫助我們建立關於海洋動物多樣性，豐富度，棲息地和範圍

的知識。它還提供最新的受保護和標誌性物種的分佈信息，如海龜和毛利人瀨魚。遊客也可以通過訪問 Sightings Network 網站查看整個海洋公園的所有看見與紀錄。

澳洲大堡礁是一個多樣化和卓越的生態系統，擁有獨特的植物、動物和生物棲息地，它佔世界珊瑚礁棲息地的 10%。大堡礁當地透過聯邦環境部長向澳大利亞議會報告並與傳統所有者，合作夥伴和利益相關方合作。首先，提倡所有居住在珊瑚礁和珊瑚礁上工作的人的管理意識，努力確保海洋公園的所有人類用途都具有生態可持續性，並保持生態系統的自然功能，特別是珊瑚礁的生態適應能力。通過地面公園管理、政策、夥伴關係和法規來實現的，以保持保護和促進可持續利用之間的微妙平衡。同時，珊瑚礁是一個驚人的自然奇蹟，通過旅遊和娛樂活動向世界展示其壯觀的自然價值。因此，珊瑚礁的可持續旅遊(生態旅遊)是向世界呈現珊瑚礁的一種特別重要的方式。

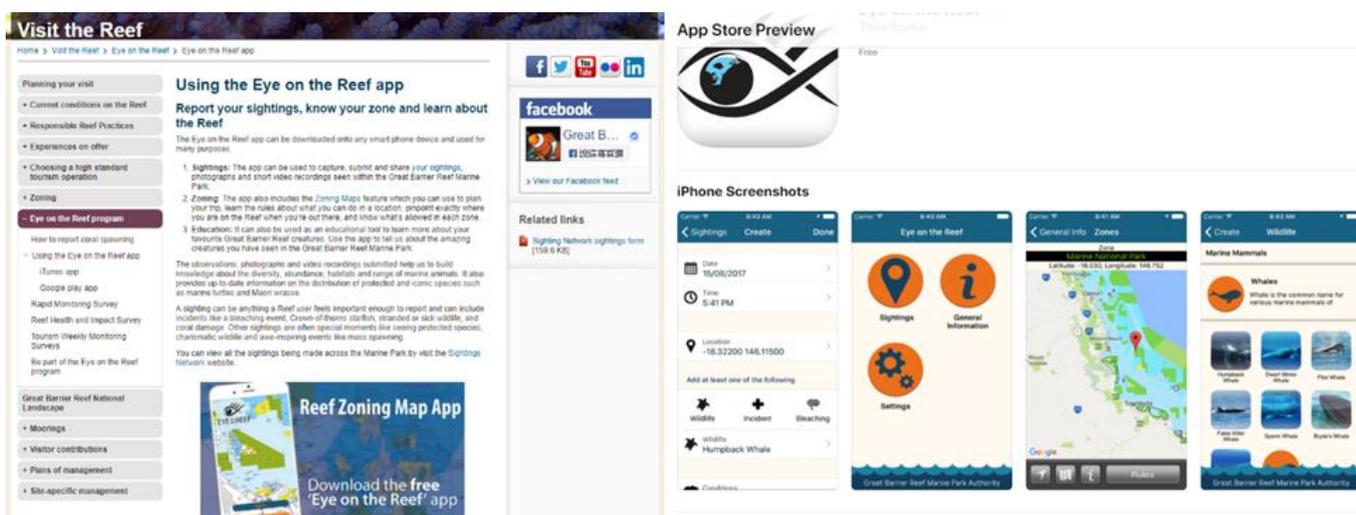


圖 4-4 關注珊瑚礁的官網與 APP

自大堡礁海洋公園成立 40 多年以來，該地區的遊客人數穩步增加，沿海地區的人口和生活人數也有所增加，日常生活中，來自人類使用的地方壓力在一定程度上影響了珊瑚礁，但由全球標準管理得很好。目前地球海洋全球變暖的趨勢對珊瑚礁構成了更嚴重的風險。由溫室氣體濃度上升驅動的變暖趨勢正在影響全世界的珊瑚礁，並且最近在 2016-17 年造成了前所未有的珊瑚連續白化年。熱帶珊瑚適應生活在相對穩定的熱帶海域，對平均氣溫相對較小的增加特別敏感，珊瑚白化明顯是海水溫度穩步上升的影響，但珊瑚礁生態系統仍顯示出強大的恢復能力。正因為如此，海洋公園管理局支持國家和全球減少溫室氣體排放的努力。

澳洲大堡礁當地通過地方海事諮詢委員會與沿岸珊瑚礁生活的 100 萬人民聯繫在一起，並通過技術諮詢團體和通過礁石監護人網絡與旅遊和土著專家合作 - 特別是通過珊瑚礁監護委員會和 270 所學校，7,400 名教師和 120,000 名學生參與了珊瑚礁監護學校。同時，地方政府昆士蘭州政府負責沿海地區和大量的水流入珊瑚礁的大型河流流域。除此，昆士蘭州政府也通過其環境和漁業投資組合以及通過聯合實地管理計劃提供海洋公園運營管理的關鍵合作夥伴。最後，來自昆士蘭州政府，海洋公園管理局和土著社區的海洋公園管理員都在關注珊瑚礁方面發揮作用。其次，與國內和國際科學機構，澳大利亞政府機構，許多大學和大堡礁基金會密切合作。

➤ 可借鏡發展因素：

1. 參考多重使用區劃方法，透過運用各種區域及確定適合的各種活動，分開互相衝突的使用，以利遊客方便確認可活動區域及分區保育與管理。
2. 生態資源豐富，教育當地居民、活動參與者、管理者等相關利害關係人，提倡環境永續管理機制，保持生態系統的自然功能。

## 案例二 峇里島 ( Bali Island )

印尼獨立初期，峇里島上的勞動人口超過百分之八十是從事農業耕作，全島的主要收入是農業產品的出口，毫無觀光收入可言，但印尼政府如何在短短數十年間讓觀光產業成為峇里島的最大收入來源以及使它成為世界知名的觀光勝地或是西方人眼中的 **Paradise** 呢？這箇中的原因除了峇里島本身熱帶自然景觀優美、獨特的文化資源外，觀光政策的制定也是相當重要的原因之一。如果沒有政策上的支持與制定，峇里島就不會有資金去發展觀光事業、更不會成為印尼最耀眼美麗的一顆星，峇里島觀光產業會發展到如今的盛況，主要以政治和經濟發展的因素加以探討。

為了避免無規劃開發帶來的後果，各國政府提出了濱海旅遊度假區可持續發展的模式，要求在規劃的區域內，不同的酒店共同使用各種基礎設施，總體規劃的制定能夠保證在整體利益最大化的前提下實現對資源的有效利用和管理，酒店是由不同的業主開發經營，相互之間存在競爭，但整個度假區的整體發展統一由一個機構管理。



圖 4-5 峇里島全圖



圖 4-6 努沙杜亞海灘

印尼峇里島的努沙杜亞海灘是東南亞地區第一個運用幾種重要的濱海度假區規劃理念開發的綜合旅遊度假區，這些規劃理念包括：分階段發展、酒店選址在海灘退後的一定距離、建立通向海灘的公共廊道、單獨建設下水道系統和污水處理廠、近岸島嶼建設景觀公園、制定分區規劃原則等。努沙杜亞是政府出資興建的綜合性旅遊度假區，已經成為印尼其他地區建設濱海旅遊度假區的典範。

根據地方自治權的規定，峇里島政府在印尼中央政府的授權下，可以制定對當地有幫助的政策與發展計劃。峇里島的政府系統可分為三個層級：省政府 (government of province)、攝政團(regency)和區(district)。為了繁榮當地，峇里島的發展活動主要為兩大宗旨，就是加強經濟和社會生活，而其中最重要的發展部分就是觀光。觀光靠的是天然的環境和文化這兩大資源，因此許多的人力資源都利用在服務和具有創造力、生產力的文化活動上，以加強當地的觀光優勢。同時為了更加刺激經濟的發展，峇里島政府當局也不斷的吸引外資進來，共同創造一個繁榮興盛的 Paradise。峇里島上目前有各種等級的飯店、觀光客公寓和渡假別墅 (villa)超過 1000 家，主要集中在 Badung 和 Gianyar 兩區。

觀光客到峇里島可以從事非常多樣的活動，例如購物的話，隨處都有的傳統市場、購物中心、商店街、免稅商店，都可以買到當地的手工製品、服飾等。如果想要來一趟健康或運動之旅的，則可以選擇泛舟、打高爾夫球、沖浪、潛水、騎單車、spa 按摩等。如果是要豐富人文素養的話，可以參觀古印度教遺跡、寺廟、宮殿，或是欣賞木雕、皮影戲、傳統舞蹈、繪畫、傳統民俗活動等。同時峇里島的地理和生態資源也相當的豐富，絕對是一個接觸大自然的好地方。峇里島的魅力與吸引力可以從逐年上升的外國觀光客人數來加以證明(見下列表)，從 60 年代初每年不到數千人次成長到 90 年代可以超過一百萬人，成長率超過 100 倍以上，這驚人的成果不得讓人佩服印尼政府，竟然能夠在短短三十年之內有著如此神速的成長率。蘇哈托政府在 1969 年執行第一個五年發展計劃後，峇里島開始有了大規模的觀光區與相關建設，從此之後外國觀光客源源不絕地前往當地。重要的是世界許多國家的遊客也喜歡到峇里島觀光遊玩，而這龐大的消費人口為當地帶來豐厚的觀光收入。

表 4-1 峇里島內觀光勝地的特色與活動

海洋觀光勝地	特色	觀光活動
羅威那海灘 Lovina Beach	黑沙、潔淨的海水	日光浴、漫步沙灘、潛水、搭船賞鯨
薩努爾海灘 Sanur Beach	環境清幽、有許多古典風情的旅館、水上活動	住宿、快艇、滑水、香蕉船、水上摩托車、帆船、獨木舟、衝浪
金巴蘭海灘 Jimbaran Beach	海鮮、沙灘	美食饗宴、沙灘排球
庫塔海灘 Kuta Beach	晨昏景色、水上活動	日光浴、晨昏美景、水上活動
水上公園 Waterbom Park	世界級的水上樂園、7座滑水道、交通便利	滑水、SPA、水上樂園設施
蘭夢島的浮船塢 Nusa Lembongan	海上遊樂場、Sea Walker	游泳、滑水、海上獨木舟、玻璃船、浮潛、基礎的潛水訓練、海中體驗

(資料來源：莊慶達，2011)

➤ 可借鏡發展因素：

1. 觀光政策制定，以觀光產業做為經濟主要來源因素。
2. 區域開發總體規劃的制定，積極吸引外資投資與建設。

### 案例三 大鵬灣風景管理區

臨臺灣海峽位於臺灣西岸西南部，大鵬灣風景特定區位於屏東縣東港鎮與林邊鄉交界處，常年氣候溫和適於水上遊憩活動，且為臺灣地區少數大型潟湖地型之一，水域廣闊平靜，視野良好，漁村人文景觀純樸，具有豐富之生態景觀遊憩資源。當地屬南台灣亞熱帶氣候，適宜水域活動，區位和交通條件良好。劃設之風景特定區範圍，包括陸域面積 649.3 公頃，水域面積 532.1 公頃，海域面積 257 公頃，合計面積 1438.4 公頃。另為能符合琉球鄉民意及提振當地觀光事業，於 89 年 04 月 24 日奉行政院核定正式將琉球風景特定區納入大鵬灣國家風景區範圍內，並由交通部於同年 05 月 16 日公告經營管理範圍（琉球本島 690.93 公頃、海域：以海岸高線向外延伸 600 公尺為界，面積 634.9 公頃，合計面積約 1325.83 公頃）。

大鵬灣國家風景特定區係交通部觀光局所屬之第四個「國家級」風景特定區，計畫利用本區獨特之潟湖景觀地形暨臨近產業人文特色規劃建設一個綜合型國際級水上遊憩活動區，藉以增加臺灣觀光發展潛力並使國人擁有一處最佳之親水性休閒遊憩場所。該區域之規劃開發以獨特天然潟湖觀光資源為特色，以遊艇碼頭為主體中心，沿潟湖灣域規劃多項觀光遊憩

設施，並結合地域資源性與人文景觀，使大鵬灣成為一個縱情海洋之樂，尋訪人文古蹟，體驗現代與知性之旅的全方位國家風景區。

政府為充分發揮大鵬灣地區天然特殊瀉湖景觀和生態環境之遊憩資源特色，規劃以民間參與公共建設方式開發大鵬灣國家風景區，以帶動該區域經濟發展、改善生態環境及發展觀光遊憩，達到「開發成為以水上活動為主軸的國際級休閒度假遊憩區」之開發目標，並於民國 93 年 11 月 30 日與廠商簽訂民間參與大鵬灣國家風景區建設 BOT 案開發經營契約。「民間參與大鵬灣國家風景區建設 (BOT) 案」為國內最大「觀光遊憩建設 BOT 案」，負責大鵬灣東岸「遊一」區為主的開發，投資金額達新台幣 103 億元，開發面積達 257 公頃，許可年期達 50 年，是全國最大遊憩型 BOT 案。惟大鵬灣商業營運的 BOT 廠商-大鵬灣國際開發股份有限公司 (下稱大鵬灣公司) 於本(108)年 6 月 6 日向中華民國仲裁協會提出「交通部觀光局大鵬灣國家風景區建設 (BOT) 開發經營爭議事件」之仲裁聲請，10 月全 BOT 園區已暫停對外開放，目前該案已進行進法定仲裁階段。

促進民間參與公共建設契約之意義，即係與政府合作，共享開發成效，BOT 契約能否成功，除計畫本質是否健全外，亦須政府部門之支持。在公、民合作的機制之下，實際內含許多複雜且須溝通整合之問題，本計畫初步了解該 BOT 案之問題現況，歸納出有三點因素：

- 一、BOT 案之合約規範：本案自民國 93 年簽訂，許可期長達 50 年。在發展觀光產業之方向上，容易受到大環境經濟、社會風氣、政府政策之影響，若契約規範內容無法適時、彈性的滾動修正，以符合眼前開發所需求之適時適地，則 BOT 案的執行則會因時空背景因素而有所限制。
  - 二、跨部會溝通協調：任何產業之推動與開發都需要政府、地方之支持與協力推動，尤其涉及跨部會業務管轄更顯複雜，故若無上位機關或政策之支持響應，於公、民單位都需花費相當多的成本進行協調。
  - 三、在地產業融合策進：大鵬灣地處東港鎮及林邊鄉之交界處，雖有獨特之瀉湖景觀地形，但以觀光旅遊帶狀之發展潛力而言，尚缺周邊地區之觀光資源開發，無法創造出旅遊帶的觀光加乘效益。另外廠商在進行開發的同時，是否有能力整合在的周邊產業一起帶動發展的機會，或是排擠周邊在地產業的發展規劃，於整體環境開發時都應廣泛思考。
- 可借鏡發展因素：
1. 大型公共建設或投資契約之合約內容，應定期 (短期) 檢視契約內容之適時性，落實滾動式管理之精神，管理、檢討及修正內容，以符合當前最大公共利益之效益。
  2. 相關政策、法令若需溝通協調，公部門應積極協助給予投資方支持與資源。
  3. 周邊地區或當地產業應廣納為整體開發之合作夥伴，以獲當地之支持，以達共享共榮之目標。

## 第五章 海洋觀光產業發展規劃

海洋委員會為海洋觀光產業發展上位政策擬定機關，宜整合規劃跨單位與跨區域之未來3-5年可發展之議題方向。從中長期的角度來看，發展海洋觀光產業，需要從政策面及市場面進行宏觀調控，確立產業發展的重點方向。本計畫衡量我國在藍色經濟發展，應以保育海洋生態為基礎，落實藍色經濟永續概念，以期共同推動海洋產業結構轉型與創新發展。藉由臺灣海洋觀光遊憩活動發展的優劣勢分析，輔以專家訪談和國外案例，本計畫擬定海洋委員會後續海洋觀光產業發展之重點項目為：海洋跳島觀光產業、海洋運動觀光產業與海洋生態旅遊產業。

首先從跨域整合的發展上，海洋觀光產業必須定調優先性與示範性，並增進業者與政府之夥伴關係，共同研擬產業政策，推動產業結構轉型。其次，海洋文化的紮根和推廣必須建立在教育體制上，循序漸進改變國人對海洋活動的認知態度。最後，維護海洋環境與生態永續管理已經是國際潮流，我國應積極提升海洋休閒觀光活動場域的價值，更賦與海洋文化與生態教育的任務，成為亞洲海洋國家特色觀光品牌的亮點。

未來海洋觀光產業實用的企業社會責任面向上，中長程規劃方向在於多重尺度的領域整合(Multiscale、Interdisciplinary)，強調以海洋學為主體的跨領域整合研究議題，包含：(1)因應海洋經濟快速發展趨勢，加速調整海洋觀光發展與治理制度，促進海洋產業部門整合；(2)建構海洋委員會跨部會的協調平臺，盤點與整合相關資源，發展具利基之海洋觀光產業，使其成為臺灣藍色經濟推動之新動力；(3)維護並優化海洋觀光產業的島嶼生態系統，催生與鼓勵海洋新創事業，帶動離島社會經濟及海洋產業的升級；(4)培植海洋運動人才，結合國際趨勢，打造海洋運動休閒產業鏈，並培養國人親海新文化素養。

### 第一節 海洋跳島觀光

從中長期的角度來看，發展海洋觀光產業，需要從政策面及市場面進行宏觀調控，確立產業發展的重點方向。本計畫衡量我國在藍色經濟發展，應以保育海洋生態為基礎，落實藍色經濟永續概念，以期共同推動海洋產業結構轉型與創新發展。首先從跨域整合的發展上，海洋觀光產業必須定調優先性與示範性，並增進業者與政府之夥伴關係，共同研擬產業政策，推動產業結構轉型。其次，海洋文化的紮根和推廣必須建立在教育體制上，循序漸進改變國人對海洋活動的認知態度。最後，維護海洋環境與生態永續管理已經是國際潮流，我國應積極提升海洋休閒觀光活動場域的價值，更賦與海洋文化與生態教育的任務，成為亞洲海洋國家特色觀光品牌的亮點。因此，本計畫提出海洋委員會後續海洋觀光產業發展之重點項目為：海洋跳島觀光產業、海洋運動觀光產業與海洋生態旅遊產業。

未來海洋觀光產業實用的企業社會責任面向上，中長程規劃方向在於多重尺度的領域整合(Multiscale、Interdisciplinary)，強調以海洋學為主體的跨領域整合研究議題，包含：(1)因應海洋經濟快速發展趨勢，加速調整海洋觀光發展與治理制度，促進海洋產業部門整合；(2)建構海洋委員會跨部會的協調平臺，盤點與整合相關資源，發展具利基之海洋觀光產業，使其成為臺灣藍色經濟推動之新動力；(3)維護並優化海洋觀光產業的島嶼生態系統，催生與鼓勵海洋新創事業，帶動離島社會經濟及海洋產業的升級；(4)培植海洋運動人才，結合國

際趨勢，打造海洋運動休閒產業鏈，並培養國人親海新文化素養。

臺灣四面環海，不論是氣候、環境、生態，甚至人文都與海洋有著密不可分的關係。同時擁有豐富的海岸地形與水域資源，可提供多樣性海洋遊憩活動，具有推動海洋活動發展之潛力。海洋生態資源的保育及利用已成為許多國家的重要政策，尤其當前正逐步朝永續發展的產業前進，海洋經濟已成為目前國際間主要發展方向之一。海洋發展具有經濟、教育及提升休閒生活品質的正面價值，海洋環境所能提供人們觀光休閒的機會與活動內容也增加許多，已然成為全球新興重要觀光休閒產業。

交通部觀光局曾在1992年提出「臺灣地區觀光遊憩系統開發計畫」，希望透過海、空運結合離島各系統（包括「綠島、蘭嶼系統」、「澎湖系統」、及「金門系統」等）與臺灣本島及其他遊憩系統，發展成以海岸地形景觀、人文聚落、遊艇碼頭及海域活動為特色的離島遊憩系統。依據「離島永續發展規劃暨離島建設基金計畫補助原則」第十三條，亦指出「優先支持提升遊憩品質，減輕環境負荷，落實島嶼自然資源及文化歷史保存保育之觀光發展，並且建立在地解說員、民宿、旅遊設施等事業認證與收費機制。」

若從峇里島和澳洲之島嶼觀光資料回顧，政府與民間共同合作經營與否為一大關鍵點，由地方自組之觀光發展協會或相關團體推動，加上公部門之政策引導配合，應可走出傳統觀光市場之窘境。另一方面，跳島觀光四種發展模式：由其他產業帶動觀光發展機會、創造觀光遊憩事業為島嶼主要產業、實施日間活動許可制國家公園、嚴格限制活動型態資源保育島。綜合以上各相關分析，跳島觀光事業蓬勃與否，有賴公私部門和民間團體配合，擘劃全面性的規劃作業，跳島觀光遊憩度假基地應集中開發於基礎設施完備、優質景觀之區域，並儘可能降低環境和文化衝擊。

此外，總部位於法國的「世界最美麗海灣協會」2012年底召開入會資格審查會，亦通過臺灣澎湖海灣正式成為會員。此世界性非政府組織受到聯合國教科文組織的支持，宗旨為保護海灣的自然美景、環境特色、以及尊重在地傳統促進整體經濟發展。澎湖縣政府成為該組織正式會員後，致力於增進與其他會員之間關於環境保護、海洋資源管理、永續經營及觀光旅遊發展等議題之間的交流，提升澎湖國際知名度，讓世界看見美麗的澎湖灣（澎湖縣政府，2017）。

政府訂定「2018海灣旅遊年」就是運用世界最美麗海灣年會在澎湖舉辦契機，以「臺灣10+島」為活動品牌，包含龜山島、綠島、蘭嶼、小琉球、七美、漁翁島（西嶼）、吉貝、小金門（烈嶼）、東莒及北竿等，建構島嶼生態觀光旅遊，透過「本島+離島」的觀光模式，更徵選10島島主創造網路聲量，成功向國際行銷，發揮1+1>2的加乘效果，帶動離島的整體觀光及在地產業共榮。

面對全球觀光競爭熾熱化，近年觀光產業發展面臨挑戰，永續島嶼觀光將逐漸成為空間發展重要議題。以臺灣重要離島發展來說，島嶼經濟的永續發展通常依賴海洋資源及海岸，唯有維持海洋生態之健康，才能保障海洋資源之永續利用；且海岸管理應健全，海洋生態才得以維繫。因此，基於維持島嶼生態系統穩定性、多樣性及長遠之經濟考量，未來應避免過度之人為觀光遊憩活動恐衝擊自然生態環境自我復育能力。島嶼觀光發展之相關課題包括如下表（王鑫，1996）：

表 5-1 島嶼觀光發展課題

相關課題	說明
1.承載力(carrying capacity)	為達成永續觀光發展，旅客量的控制為一主要課題，許多實際案例證明過量旅客數對環境資源、公共建設及當地居民社區的影響，因此可藉由運輸系統的控制、消費客層價位的選擇、參訪方式的安排等，以達控制旅客量之目的。
2.運輸系統之可及性(access)	島嶼之交通可及性雖然較差，但從另一角度視之，可做為控制旅客量的一種手段，除積極努力於交通條件的改善及擴大觀光發展的市場規模外，應吸引較多資金注入，及提昇相關設施建設。因此如何在承載力和交通可及性的策略上取得平衡，並在相關設施價位(如住宿等)、旅遊規模、參訪方式的規畫定位上提出有效之策略，以解決島嶼永續發展面臨之限制。
3.開發的態度(attitudes toward development)	傳統上，觀光事業會如同其他經濟活動一樣以獲取最大利益為導向，政府亦會擴大市場面、增加工作機會或增加外匯理由來鼓勵觀光事業的成長。因此，建議適度的開發、創造產業經濟的整合，如文化藝術產業、農林漁牧業與休閒產業的結合，以作為永續發展的方法。
4.觀光產業和地方產業的整合(strategy and integration)	透過觀光休閒產業和具有地方特質的產業相結合，如特產、工藝品、文化產業、藝術產業、歷史保存、聚落保存、生態教育公園等，與休閒產業相互結合，使觀光活動可與當地社區整體發展形成一共同體。
5.島嶼觀光之行銷策略(marketing strategy for small island development)	由於島嶼之地方性市場有限，就個別之島嶼地理性、產業經濟性的領域發展，結合周邊相關區域進行策略整合，網路媒體及國際相關組織的資訊交流，擴大市場面。
6.觀光本質的選擇(options of tourism-nature)	島嶼觀光發展有不同發展模式，如以主題樂園開發為主之新加坡聖淘沙(Sentosa Island)、以高級渡假村別墅的加勒比海群島(Caribbean)、旅遊為主的地中海島嶼(Mediterranean Islands)等；研究發現，以自然環境魅力為主之旅遊型態(包括動植物、地方性文化、景觀及海洋資源等)，較能控制其發展規模，也更能有效達成永續發展的目標。

目前我國離島地區如金門、澎湖、馬祖、綠島蘭嶼等皆已逐步完善地區之軟硬體建設與觀光景點規畫，然我國海洋領土非僅僅只有這些離島地區，仍有生態環境尚未完全開發建設之區域，故本計畫將可鎖定與目前觀光旅遊市場尚未普及的離島地區進行跳島觀光之規畫，提供高端深度生態旅遊跳島行程，以擴大我國海洋觀光旅遊區域及逐步擴大離島建設。

本計畫將以設定北方三島(棉花嶼、彭佳嶼、花瓶嶼)、龜山島、基隆嶼、和平島、烏坵及澎湖無人島(西嶼坪、錦瓜嶼、頭巾嶼、險礁嶼．．．)等，為未來海洋跳島觀光發展觀光目的地(如表 5-2)。未來首要應完善離島交通點、線之連結及各島嶼基本船舶之軟硬體設施。由整體藍色領土交通網絡之觀點，轉而擴大為整體島嶼觀光空間發展之視角，應思考如何透

過便捷而多樣化之交通運輸系統規劃，增加國際觀光旅客停留景點及消費意願，結合離島間船運、觀光巴士、計程車、腳踏車、步行等綠色運具之交通建設計畫，打造「通行無縫隙」的國際觀光交通串連系統。其次，針對旅遊資訊系統、觀光景點指標系統的國際化及衍生休閒活動服務等觀光服務與設施，亦應同步提供友善化、國際化、無障礙之「服務無縫隙」觀光服務接軌計畫，以整合旅客最需要的交通通行與觀光服務便利性及舒適性，提升整體島嶼觀光服務品質之水準。

表 5-2 離島跳島嶼觀光發展區域

島嶼名稱	旅遊資源	旅遊類型
北方三島	火山地質、賞鳥	生態觀光
龜山島	生態旅遊、環繞島嶼賞鯨豚、	生態觀光、風景觀光
基隆嶼	火山地質	風景觀光、生態觀光
和平島	琉球漁民慰靈碑、環山步道(奇岩)	風景觀光、歷史觀光
烏坵	戰地歷史、生態旅遊	戰地觀光、生態觀光
澎湖無人島	珊瑚礁生態、生態旅遊	生態觀光

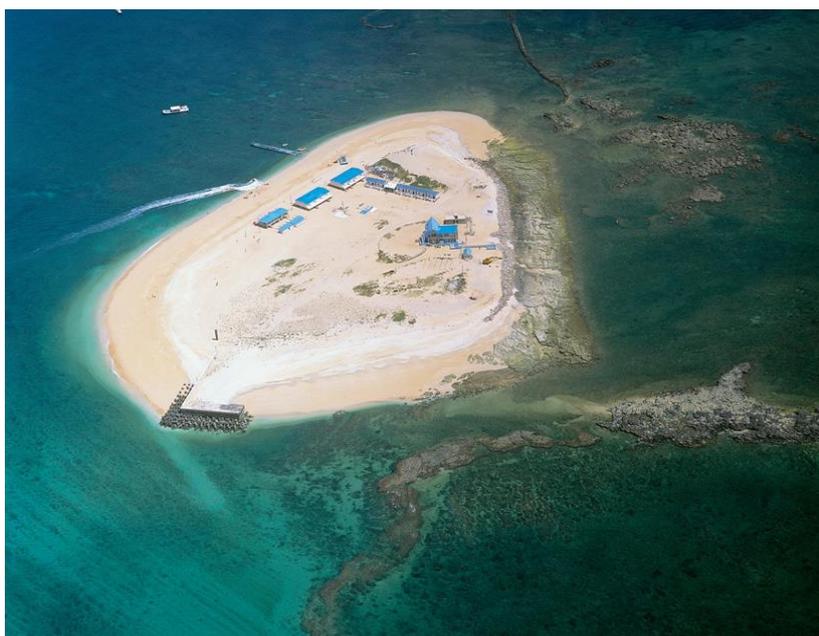


圖 5-1 跳島觀光-險礁嶼

(資料來源：澎湖國家風景區管理處 <https://www.penghu-nsa.gov.tw/AlbumDetailC004800.aspx?Cond=1a816806-024a-4b94-a6ba-1a00c54dd01c>)

針對臺灣的海洋跳島觀光發展，建議應鏈結地方居民、在地業者等相關單位，透過政府部門間的行政協調與資源整合，完善海洋觀光遊憩之配套。對於海岸景觀相似、同質性高之島嶼地區，區分各遊憩據點類型並強化各空間意象，開創本身特點，結合在地文化，減少重複體驗的遊憩活動，打造多樣化且具地方特色之觀光遊憩活動。並落實第一線接待業者之導

覽解說及環境教育訓練，利用指標性活動宣導海洋、島嶼、海岸及生態保育，結合產業聯盟，加速海洋觀光遊憩據點串連與特色遊程規劃。透過島嶼觀光發展架構圖(如下圖)的擬定，提出重要策略議題如下：

(一) 島嶼跨域協調整合：鼓勵在地產業(漁業)轉型，結合公、私部門及社區能量，積極發展體驗式深度遊程，提升產業價值，並推廣海上觀光及磯釣產業，輔導漁船轉型。

(二) 海洋環境保護：並透過辦理各式海洋體驗活動，帶領民眾親海、愛海進而保護海洋，並落實海洋教育宣導向下扎根，強化海洋資源的觀念與認知。

(三) 島嶼永續經營管理：檢討現行過時法令及強化執法能量等，結合產業聯盟，朝海域的整體管理開發及永續利用為發展目標。如設立海洋保育區，以維護沿岸棲地環境。

(四) 行銷推廣與服務：提升接待業者之友善服務、培訓海洋觀光專業導覽解說人員、活動指導員及海洋教育訓練，利用媒宣活動宣導海洋、島嶼、海岸及生態保育，加速海洋觀光遊憩據點串連與特色遊程規劃。

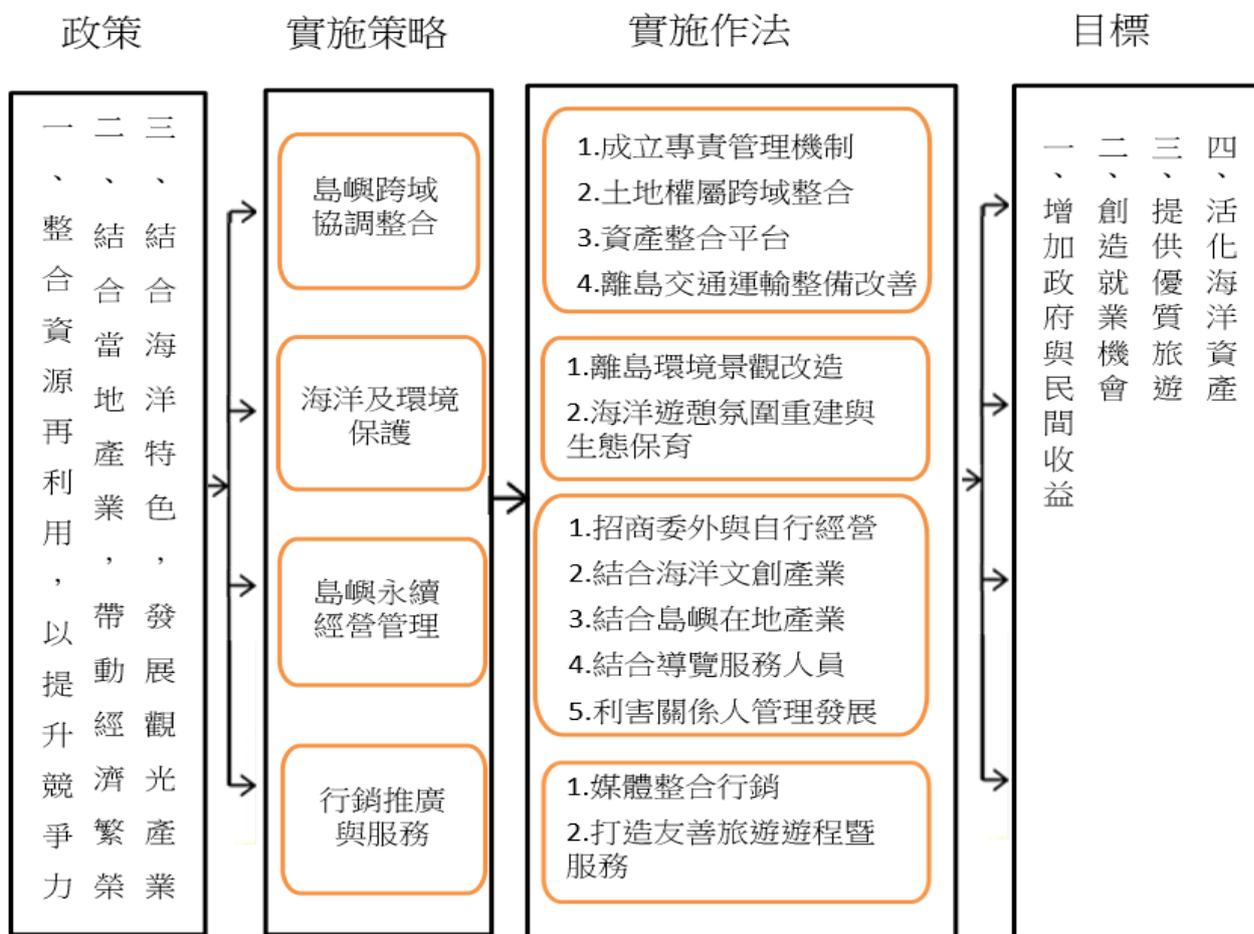


圖 5-2 島嶼觀光發展架構

座談會及訪談意見摘錄：

現在臺灣的海洋觀光除了觀光局推動的那些之外現在也有一些運動觀光，離島的海洋觀光現在像綠島蘭嶼、澎湖還有馬祖等等，是目前海洋觀光比較有潛力的地點，未來東沙、南沙是不是也可以具有潛在性，可以一同討論。（吳全安）

海洋觀光現在不單單只是水域上的活動，水域上的活動只是單一個，岸際的觀光所帶出來的環境觀光可能比較容易發展。以臺灣受季節影響關係，我們應該要先了解每個地方的特性，針對地方特型及資源做開發，發展該區海洋觀光特色。（翁佳彬）

遊艇產業是可以帶動區域的發展，甚至是周邊飯店、交通業者，能夠帶動全體地區發展的提升。希望政府部分硬體建設能更加友善，許多海洋發展很棒的國家都是因為小船，但臺灣以中型船為主，所以政府必須提供相關的硬體設施，另外針對軟體服務的建議，很多的窗口其實沒有統一化，申請程序複雜繁瑣，簡化流程及便民將會提升產業的發展速度。（胡竣甯）

海島旅遊很多裡面項目都會包括整個海島旅遊，就像前面委員提到部分，其實是一個套裝行程就包含生態、宗教、文化或是農漁體驗等，在不同的特性、地區強度開發就會不一樣。（李孟璉）

近十幾年國內海洋觀光開始發展，談到海洋觀光要先盤點資源，臺灣在海洋觀光來說，以空間而言可分為海平面以上(水上飛機、拖曳傘、輕航機)、海平面(賞鯨、重型帆船、遊艇、郵輪、海洋運動觀光划水、浮潛、SUP)、海平面以下(潛水、臺灣尚未發展的水下考古觀光)，以離岸的遠近作為定義:沙灘活動、近岸活動、濱海活動(潮間帶、濕地)、近海、遠洋，以上為海洋觀光發展的趨勢（李海清）

## 第二節 海洋運動觀光

海洋管理組織(Marine Management Organization, MMO) 報告指出，海洋運動項目包含以下: 水肺潛水、風帆衝浪、衝浪、風箏衝浪、趴板衝浪、獨木舟、皮划船、划船、槳板運動、滑水、花式滑水、小艇和遊艇帆船、雙體船航行比賽等。依我國而言，海洋運動類型之範疇，係指行政院體委會制訂之「海洋運動發展計畫」及教育部推動相關水域運動計畫之海洋運動項目，包括：浮潛、潛水、衝浪、滑水、帆船、動力小艇、海泳、風浪板、游泳、水球、輕艇、獨木舟、艇球、橡皮艇操舟等（行政院體育委員會，2002；教育部，2004）。本研究將「海洋運動」定義為，凡依據國內法令規定或地方機關許可，在海洋區域，從事具有休閒、競技、遊憩、運動、教育及觀光等內涵交集之各種徒手、憑藉自然環境或者機械操作等有益身心的運動或活動。

國內外常見的海洋運動項目為以下幾種：衝浪 (surfing)、風浪板(wind surfing)、帆船 (sailing)、獨木舟 (canoe)、輕艇 (kayak)、游泳 (swimming)、潛水 (diving)或水肺潛水 (scuba)、浮潛 (skin diving)、水上腳踏車 (water bike)、滑水 (water skiing)、遊艇 (cruising)、快艇 (speedboat)、氣墊船 (hovercraft)、水上摩托車 (water scooter boating)、拖曳傘 (para soaring)、動力橡皮艇 (motorized robber boating)及香蕉船(banana ship)、龍舟 (dragon boat)等各項海洋活動型態。另將海洋運動項目依其機械動力與非機械動力區分為兩大類型：機械動力，包括：滑水、遊艇、快艇、氣墊船、水上摩托車、拖曳傘、動力橡皮艇及香蕉船；非機械動力又可再區分為高技巧性：衝浪、風浪板、帆船、獨木舟、輕艇、游泳、潛水或水肺潛水；低技巧性，包括：浮潛、水上腳踏車（蘇維杉、邱展文，2005）。

此外，「墾丁國家公園海域遊憩活動管理方案」(第三次修訂)，將其海域遊憩活動分類及其適宜性分析中，依據各項活動目的、使用資源的型態及動力器具的使用，將海域遊憩活動分為四類（墾丁國家公園，2019），說明如下：

第一類海域遊憩活動：項目包括有浮潛、自由潛水、水肺潛水（岸潛）、水肺潛水（船潛）、玻璃底船、潛水艇等，其活動目的在於觀賞海底生物觀賞海底生物及景觀為主。

第二類海域遊憩活動：項目包括岸釣、船釣、遊艇、快艇、帆船，其活動目的在於觀賞海岸與海上景觀、特殊物種或海域垂釣休閒為主。

第三類海域遊憩活動：項目包括水上摩托車、水面飛行傘、橡皮艇（動力）、香蕉船、滑水板、水面飛行艇、拖曳浮胎、海上拖曳傘，其活動目的在於學習海域速度運動、體力考驗及團體合作精神為主。

第四類海域遊憩活動：項目包括游泳、水上腳踏車、橡皮艇（非動力）、風浪板、衝浪板與新增之獨木舟及立式划槳，其活動目的在於享受休閒運動、玩樂。

國立中央大學城鄉建設與發展研究中心（2000）將海域運動之定義及資源設施條件分成下列九項：

一、乘船活動：乘船活動乃泛指所有利用人力、機械動力及風力在海上操作舟船，以達賞景、運動或比賽等目的之活動。乘船活動之種類依行駛動力性質之不同，可分為帆船（sailboat）、動力船（motorboat）及人力船（rowboat）三大類：

（一）帆船：主要靠風力行駛，又可分為四類：

1. 風浪板（sailboard）：以人力即可攜帶下水，由於其本身即為風帆與浪板之組合，故其活動性質介於帆船與衝浪之間。
2. 小快艇（dinghy）：小型單人操作之帆船，不具船艙，一般都用於運動或比賽。
3. 平底船（keelboat）：具小型船艙之平底帆船，體積較dinghy為大。
4. 巡弋遊艇（cruiser）：艇內具有起居空間，專供賞景遨遊用。

（二）動力船：主要靠引擎帶動行駛，一般可依艇長分為大中小三型。

1. 小型汽艇：長度15呎以下。
2. 中型汽艇：長度15-40呎之間。
3. 大型汽艇：40呎以上。

（三）人力船：靠人力划槳前進之平底船。包括一般之槳船（rowboat）、獨木舟（canoe）及皮船（kayak）。

二、釣魚活動：釣魚大致可分船釣（boatfishing）及岸釣（surffishing）兩大類。

三、潛水活動：所謂潛水，是一種水中的游泳（underwater swimming），其目的以水中探險、賞景、魚獲等為主。潛水的種類，依其所使用之裝備與活動方式，可分為徒手潛水及水肺潛水兩種：

- (一) 徒手潛水 (skin diving)：是指只使用面鏡 (mask)、呼吸管 (snorkel) 及蛙鞋 (fins) 之潛水，因其活動之深度範圍較小，因此有人稱之為浮潛。
- (二) 水肺潛水 (SCUBA diving)：是隨身水底呼吸裝備 (self contained underwater breathing apparatus) 之簡稱。指除了面鏡、呼吸管與蛙鞋之外，還背用高壓空氣瓶及使用調節器 (regulator)，在水中潛游相當時間之活動。依潛水者應變之體能，依水深分為初、中、高三級；初級 (8-12 公尺)，中級 (不超過30公尺)，高級 (不超過40公尺)。SCUBA diving依其方式又可分為岸潛 (shore diving) 及船潛 (boat diving) 兩種，前者潛水人員憑自力由岸邊游出，後者則利用船隻出海潛水。

四、衝浪活動：衝浪是一種高度技術的運動，藉著衝浪者與衝浪板的結為一體，在動態推進且具有斜陡坡度之波浪上，得到前進的動力，並作有規則的動作變化，以顯現其特有之本質。

衝浪的種類依其所使用之浪板的有無，可分為浪板衝浪 (board surfing) 及人體衝浪 (body surfing) 兩類。前者以浪板 (surfboard) 為主要設備；後者則不使用任何設備，或只在四肢配帶手蹼 (hand gun) 或腳蹼 (fins)。

五、滑水活動：滑水是由人踩在滑水板上，藉著動力汽艇之拖曳在水面急速滑行的運動。滑水力種類很多，包括曲道滑水 (slalom skiing)、花式滑水 (trick skiing)、跳躍滑水 (jumping skiing)、快速滑水 (ski racing) 等。一般來說繩長約在20公尺左右。滑水的資源條件大致與乘船活動相同，只是特別需要有風平浪靜、面積寬廣的水面，滑水的設施條件同乘船活動。

六、游泳活動：所謂的游泳活動，包括在水中之游泳 (swimming) 及在淺灘之嬉水活動 (water wading)。游泳活動的主要設施條件為更衣室、淋浴室和廁所。

七、水上摩托車

八、賞鯨豚活動

九、岸邊活動

李昱叡(2005)將海洋運動分類，認定在合法使用符合安全標準及具備安全救生系統之海岸、海灘、海域，經考量參與者能力、地方發展特色及環境天候因素所設定推展之游泳、水球、浮潛、水肺潛水、輕艇、艇球、橡皮艇操舟或沙灘排球等初階簡易之海洋運動；或設備花費較高操作技巧較難之潛水、快艇、水上摩托車、風浪板、衝浪、獨木舟、拖曳傘或帆船以及其他依法經機關公告之身體活動均為海洋運動。林杏麗 (2006) 所著臺灣海洋運動政策發展現況，則是以水體基礎運動分類為水上運動、水中運動、及水下運動，如下圖示。

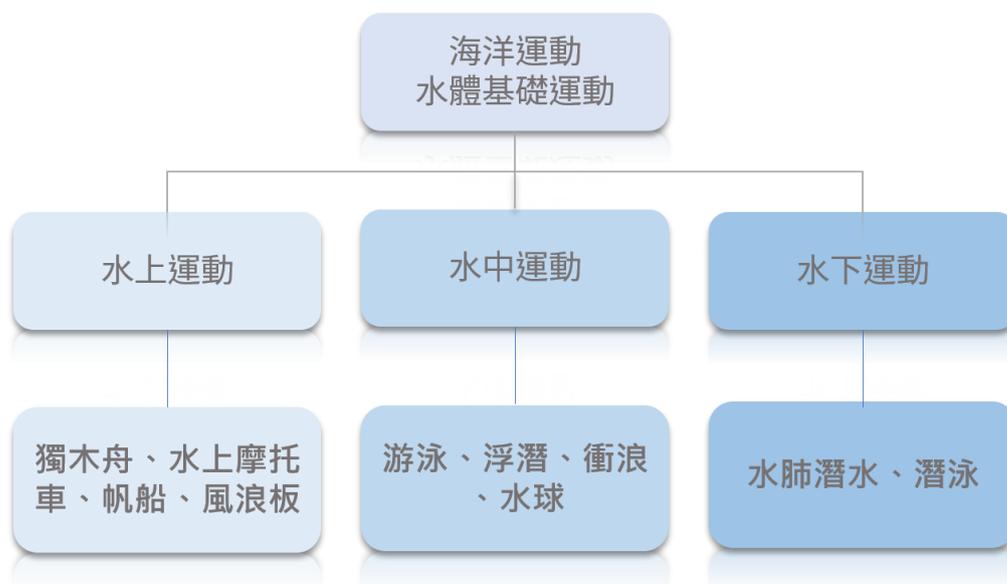


圖 5-3 水體基礎運動分類

臺灣地區海域遊憩活動種類繁多，為對各項活動有通盤瞭解以利後續規劃，以下先就現有活動特性分析，未來再針對主要之海域遊憩活動據點進一步調查，以作為海域遊憩活動規劃之參考依據。

表 5-3 海域遊憩活動特性分析表

活動種類	適宜環境	輔助設施
潮間帶活動	水質良好、潮汐漲落明顯、景觀優美及生態資源豐富之區域	保育解說設施及漲落潮時刻之警示標誌。
游泳	海床坡降平緩、平靜無礁岩、無暗流且無污染海域	活動陽傘、座椅、置物櫃及相關救生、淋浴設施
海釣	①船釣適於在海灣內風平浪靜之處進行。 ②磯釣位於海岸之岩礁地 ③灘釣之地點則位於砂灘、防波堤、人造陸地等地區。	海釣船、漁獲清洗設施、救生椿、警示標誌。
浮潛	岬灣多、水清浪平，無海流及暗流、能見度高的地區。	淋浴更衣設施、潛水指示標誌
水肺潛水	水質清澈，水底多珊瑚礁，深度約30 公尺海域。	船艇、淋浴更衣設施
風浪板	平靜無礁岩的海面，若為礁岩海域，需注意潮汐時間，於6 至7級風浪下可展開花式練習。	放置浪板之區域空間、淋浴更衣設施、救生設施

水上摩托車	海面寬闊、風浪小、無暗礁、無污染、沙岸佳	停船庫、修護設施、警示標誌、救生設施
水上腳踏車	海面寬闊、風浪小、無暗礁、無污染、沙岸佳	警示標誌、救生設施
獨木舟	平靜無礁岩、景觀優美、沙岸最佳	放置船艇之區域
帆船	平靜無礁岩、水流穩定、浪高 1.5m 以下	下水坡道、停船庫、救生設施
香蕉船	海面寬闊、風浪小、無暗礁、無污染、沙岸佳	停船場、安全救生設施
拖曳傘	海域寬闊、氣流及風向穩定	海上起降平台、救生設施

陳璋玲(2007)定義海洋觀光遊憩為「以海洋環境為中心，而發生於海岸地區、海面上及海面下的遊憩活動」。接著以臺灣海洋觀光遊憩活動研究的範圍界定如下：

表 5-4 海洋觀光遊憩活動範圍界定

活動發生地	海域遠近	活動
岸上	—	磯釣、堤釣、海灘遊憩活動(如散步、打排球、欣賞海洋美景等)、潮間帶活動(如岩池探險、觀賞海岸珊瑚礁、紅樹林等自然景觀等)、多功能漁港、海岸公園和漁人碼頭等提供的遊憩活動等
海面上	鄰近海域	海上游泳、浮潛、賞鯨、衝浪、海釣、遊艇、獨木舟(或稱輕艇)、橡皮艇、帆船、風浪板、水上摩托車、海上拖曳傘及香蕉船等遊憩活動
	較遠海域	藍色公路、遊輪
海面下	—	水肺潛水

運動觀光係定義為個人旅遊的目的為休閒或是參加競賽活動，而離開主要的居住地去參與運動、觀賞運動賽會，或是在旅遊中去參觀運動景點(Gibson, Attle, & Yiannakis, 1998)。Delpy (1998)定義運動觀光旅遊係離開自家範圍去從事運動、觀賞運動或是造訪運動景點，而其中包括競爭性與非競爭性的活動。Gibson(1998)指出運動觀光可以定義為以休閒基礎的旅遊，它讓人們暫時離開所居住的範圍，從事、觀賞身體性的活動，或是拜訪與運動有關的景點。運動觀光的參與型式，主要有三種，人們旅遊的目的主要是參與運動（活動式的運動

觀光)，以及觀賞運動賽會（賽會運動觀光）(Standeven & De Knop, 1999)；還有一種是參訪著名的運動景點、古蹟、紀念館等（懷舊式的運動觀光）(Gibson, 1998a)。綜合上述學者定義，運動觀光係指人們離開自家或工作地點之範圍，去從事與「運動」有關的活動，在參與的動機上可分為「主動的」（觀光行程運動為主）與「被動的」（只是觀光行程的一部分）方式；而在活動從事的型式上，可分為參與運動、觀賞運動賽會、以及參訪著名的運動景點（如古蹟、著名或有歷史意義的運動場館）。(張孝銘，2011)

本計畫整理國內海域運動類型以推動發展海洋運動觀光，逐步推廣各種海洋休閒娛樂，初步針對海洋運動觀光的產業業態包含以下三種：

#### 一、娛樂與遊憩

海洋觀賞性運動、遊艇與帆船俱樂部、海洋生態旅遊、海洋休閒經營(浮潛、獨木舟、水上摩托車)、海水浴場。

#### 二、教育服務業

游泳教學、救生員訓練、游泳教練訓練、潛水員訓練、遊艇與動力小船訓練、運動載具教學與訓練。

#### 三、其他服務業

遊客服務中心、海域活動導覽、各地區海洋園區、海洋運動相關協會。

海洋遊憩資源能夠滿足民眾觀光遊憩需求，亦是海洋運動發展的重要區域和環境。尤其是在南臺灣濱海地區周邊，海洋活動更是呈現成長狀態。運用海域遊憩活動的推動發展，規劃政府管理單位逐步推廣各種海洋休閒娛樂，帶給遊客更多運動休閒娛樂。

本計畫即規劃以海洋運動結合濱海觀光地區，共同打造海洋運動觀光示範發展模式。針對海洋運動觀光示範發展模式，不論在海上運動或者是岸上配套設施及載客運具，都逐步發展出多元、多樣、刺激化的海洋觀光方向和遊憩模式。此外，亦提供多樣化濱海觀光遊憩活動設施，給予遊客選擇機會，促使遊客能停留更久的時間以參加水域活動。

本計畫建議海洋運動觀光示範發展地區，擬規劃於屏東大鵬灣灣域及澎湖地區兩地。對兩地海洋觀光事務的主管機關，澎湖國家風景區管理處、澎湖縣政府以及大鵬灣國家風景區、屏東縣政府而言，今年分別運用「國際海灣燈光節」和「臺灣燈會」營造新奇海洋科技亮點。此外，每年舉辦的風帆船、立槳 SUP、獨木舟等運動賽事，已經是具備獨特海洋魅力的海洋運動旅遊景區熱點所在，除了參賽者參與賽事之外，也能創造觀賽者前往參與賽事的觀光行為發生，進而創造運動賽事觀光之效益。



圖 5-4 屏東大鵬灣灣域



圖 5-5 屏東大鵬灣帆船活動



圖 5-6 澎湖蒞裡(西北側的陸連島)

(資料來源：<http://www.phsea.com.tw/travel/index.php>/從天空看澎湖)



圖 5-7 澎湖北寮奎壁山赤嶼步道

(資料來源：澎湖國家風景區管理處

<https://www.penghuns.gov.tw/ScenicSpotDetail.aspx?Cond=0947d150-504e-425c-9920-cd5fa2652527> )

海洋運動在歐洲、美國及澳洲等國家，均有成功發展的先例與經驗可供參考，除了有完整的海洋運動發展組織、人力資源體系外，對於海洋活動均有健全的規劃，例如遊艇碼頭、帆船、水上摩托車等專屬活動區的規劃、海洋活動安全規範或各類船舶飽和承載量等相關法規，均值得國家發展海洋運動之參考與學習（教育部，2004）。現今由於海洋運動與觀光遊憩活動的興起，對於海岸及海域的開發與利用更為普遍，加速了海岸與海洋環境的衝擊破壞與影響。

考量現階段尚未對潛水、衝浪、帆船、水上摩托車、動力小艇等項目訂定一致且永續性的管理辦法，造成民眾常在無法律規範下自行營業與活動，破壞與污染了海域景觀及生態環境。此外，臺灣海洋觀光休閒產業發展缺乏中長期整體規劃，人為的污染源持續擴增(例如小琉球潮間帶)，引發海洋生態保護等問題，已是需迫切解決的課題。本計畫建議海洋運動觀光示範發展地區，擬規劃於屏東大鵬灣灣域及澎湖地區兩地，仍待解決的政策議題與因應策略討論如下：

## 一、硬體設施

- (一) 政府推動海洋運動迄今，投注相當多的資源建構軟硬體設施，但是臺灣海岸及海域目前仍沒有整體的規劃，普遍缺乏適合海洋運動的相關設施。
- (二) 國內海洋運動場地因缺乏整體規劃且限制甚多，造成國內諸多海洋運動的場地及設施整體呈現過於簡陋，防護措施不足，進而影響國人參與活動的意願，應有統籌機制加強改善。
- (三) 政府除了應整體規劃臺灣海岸及海域設施發展的藍圖外，應建立海洋運動設施設置的標準規範，給予相關單位適當的支援充實軟硬體設施，做為發展海洋運動與休閒觀光的基點。
- (四) 根據「海洋運動發展計畫」中指出，臺灣地區目前共計有 34 處海水浴場，除部分劃歸國家風景特定區外，大多數皆由地方政府負責開發經營，但因欠缺經費投注、人力資源及管理制度，以致部分設施乏人管理而導致資源停滯使用。未來，海洋委員會如能擇優適當補助支援，充實其軟硬體設施，可作為我國發展海洋運動觀光之示範發展區。

## 二、海洋運動培訓

- (一) 臺灣長期對於海域的運用管制重於輔導，海洋活動的發展一直受到限制，影響了國人從事海域運動休閒的習慣。此外，國人在開闊水域游泳的能力偏低，且未受過任何海洋相關活動之教學、不諳水性，對於海洋多變的環境更是認識不足，所以意外事件層出不窮。
- (二) 整合海洋運動培訓資源，加強海洋運動教育與宣導，強化國人親水的觀念並提升游泳技術及救生能力，充實救生設備及教育訓練，避免溺水等意外事件，以消除國人畏懼海洋的心理因素。
- (三) 雖然近年來潛水、水上摩托車等運動休閒項目逐漸盛行，惟海洋運動仍屬新興項目，各項管理措施尚未完備，經營者及指導者普遍欠缺專業的知能，常導致意外事故的發生。因此政府及相關單位有必要辦理專業經理人的職能培訓，建立與提升海洋運動與休閒觀光產業的經營管理機制與品質。

- (四) 積極推動正確與安全的海洋運動觀念，進而訂定相關管理辦法，減少對海域景觀及生態環境破壞與事故，消除國人海洋運動不安全與不環保的負面印象與心態。
- (五) 各種因應推動海洋運動的宣傳、人力培訓、設施整建、設備補助以及活動辦理等經費皆應予以編列，以普及全民參與海洋運動機會，落實我國海洋運動之推廣。
- (六) 提升國人海洋運動參與人口及推動各項海洋活動，活化海洋運動多元發展，以便融入國人日常休閒遊憩活動之中。
- (七) 整合教育部及其他部會資源，將海洋運動基礎知識、技能建立於全國學生及民眾，致力發展人才就業與產業基礎，達成國家整體發展海洋運動之願景，包括提升海洋運動人口、強化國人親水觀念、重視海洋空間，豐富國人正當休閒機會，進而帶動產業經濟。

#### 座談會及訪談意見摘錄：

運動觀光政府如何去推動，運動觀光有種類的限制，運動觀光可以帶動一個地方的發展，還是要配套可以搭配環境教育，生態旅遊結合會讓整個推動運動觀光，更有價值，海洋觀光的推動與政策的鬆綁是未來需要克服的。(吳全安)

其實海洋運動推廣應該要從小開始，成人接受度會比小孩子來的慢，所以應該從小落實海洋教育。我非常認同剛才提到的套裝旅遊，從旅遊產品包裝這些海洋運動，從一開始比較簡易在湖泊或是比較安全的場所再慢慢到海洋部分，那這個部分就會涉及到體育署的權責部分，現在救生員游泳池跟開放海域合併在一起其實有好有壞，因為多數人在游泳池會游泳，但是到海裡的感觉就不一樣，這些都是可以再思考的。

運動觀光期待民間的力量更成熟，從教育著手非常有道理，因為水域遊憩這些運動項目，有技術性有門檻的，其實在觀光的部分，他很小眾，因為他有門檻，一般的遊程包裝，沒辦法在這邊做出很好的商品，為了推廣，我們還是不放棄，辦這些賽事活動。(李孟璵)

重型帆船的運動觀光，在離島的部分，因為我們目前的重型帆船航行能力，從當港進出一直到繞島，航行能力可到達日本的石垣島，我認為臺灣重型帆船可以以離島形成網絡並連結，這裡有個建議，也許重型帆船的產值短期間無法展現，不如郵輪產值高，但以本國的深信以觀光活動來宣示我國的主權，對我國十分重要，比軍事來得重要。

政府應該加強海洋知識特別是島嶼旅遊的領隊導遊，也可以在單項運動的教練訓練他們考取領隊導遊執照，陸上與海上專業人員可以互相交流。(李海清)

大鵬灣近年辦了幾次帆船遊艇系列活動，跟觀光結合其實沒有這麼強烈，但也有在思考如何辦理相關活動可以結合，都希望像重型帆船這樣高端的運動賽事、帆船橫渡賽，住宿地點其實很重要，目前這邊的硬體設施還未完全完備，遊艇沒有足夠地方可以停泊，所以可能要改變活動內容，像是獨木舟、龍舟賽事這類的休閒賽事，能吸引比較多人參與。若將整個賽事規劃為2-3天，讓參賽者或是來觀看的遊客可以留下來，才是有意義的，帶動整體的周邊產業。

其實剛開始不一定要界定在比賽，以活動性質辦理，先讓國人有親海近海的行為，之後再推廣其他新興的活動，若之後有建置海上平台的話，也能增加活動的廣度。

海洋導覽其實還有一個重點，基本上玩海的人會有救生員的資格，這也是對遊客安全的一種保障，在海域的領域上比較了解安全性，由這些人原來進行導覽解說，安全係數相對也會提升很多，不管現在是浮淺或潛水都要求基本上的證照，若是能導入這個導覽解說，海上活動的指導員、救生員等人員訓練、以及相關器機具的管理，可以確保安全活動的專業人員，可以提升國人的親水性。也是應該要先導入的。(劉勇助)

### 第三節 海洋生態旅遊

臺灣的地形，西部是沙岸，東部是斷層海岸，北部是層降地形，南部是珊瑚礁海岸，光小小臺灣就有四種海岸及不同的洋流，所以海洋資源相當豐富。臺灣四面環海擁有廣大的海域，具備世界級的海洋生態景觀、雄厚的觀光資源及旅遊的環境與條件，這些都是發展成為海洋大國的絕佳優勢。臺灣位於全球海洋生物多樣性最高之「東印度群島」區（或稱珊瑚三角）之北緣，地處全球最大歐亞大陸板塊及陸棚區的邊緣，同時具有深海及陸棚的海洋環境；以及位在東海、南海及菲律賓海三個「大海洋生態系（Large Marine Ecosystem, LME）」或「生態地理區（Ecoregion）」之交會處，故有「生態交會區」（ecotone）之效應，水產經濟物種逾 2000 種以上及珊瑚礁分布區域廣泛。

以澎湖為例，澎湖因擁有豐富之自然地景及生態資源，包括具備世界地質公園潛力之玄武岩地質保留區、受獲國際知名組織頒給之「世界最美海灣」美譽之海灣天然資源及多樣性動植物資源，已逐步帶領澎湖轉型為亞熱帶島嶼觀光的度假天堂。同時，澎湖因其擁有豐富之自然地景及生態資源，配合觀光遊憩發展及資源保護復育作為，近年島內觀光產業逐漸向上提升，遊客接待的食宿遊購娛設施，以及旅遊環境品質亦有大幅改善，逐漸成為臺灣及亞洲地區之重點觀光發展潛力地區。因此，澎湖將可由以漁業為主之一、二級產業離島，轉變為以海洋自然生態及人文資源為底，提供城鄉生活、人文地景及觀光遊憩服務之多樣性服務型觀光島嶼鏈。

故在海洋觀光產業發展的規劃中，我國海洋生態旅遊亦是重點發展方向之一。我國目前劃設有兩座海洋型國家公園「東沙環礁國家公園」及「澎湖南方四島國家公園」。

#### 一、東沙環礁國家公園

東沙環礁國家公園為我國第一個海洋國家公園，境內包含東沙島及環礁。東沙島面積 1.74 平方公里，大約是南沙太平島的三倍。島嶼形狀如馬蹄，東西長約 2800 公尺，寬 865 公尺，中央被三面包圍的潟湖，面積約 0.64 平方公里，全島周圍 10 至 15 海里是礁盤區；環礁為一直徑約 25 公里的圓形環礁，包含有潟湖、潮間帶、海草床、珊瑚礁、大陸棚及深海等獨特的海岸環境，海域四周有古沉船遺蹟、熱帶珊瑚、熱帶魚群、棘皮動物、甲殼動物和底棲藻類等豐富的海洋文史資源，由海洋國家公園管理處的積極保育、復育物種下，東沙群島生物多樣性豐富多元且日漸健全。

東沙環礁國家公園為我國目前唯一尚未開放之國家公園，其獨特的生態資源及珊瑚礁生態面臨觀光發展議題都是需要正視的課題。尤以國家公園成立的目的主要為環境、生態保育，而近年來東沙環礁海洋公園之生態環境復育有成，珊瑚覆蓋率及生物多樣性提升，應已具備開放海洋遊憩觀光之條件。除了豐富的海洋資源，候鳥的遷徙、潮間帶生態、水下沉船等，都是東沙群島得以發展的觀光遊憩活動，惟觀光產業的導入仍需先強化島嶼上的軟硬體及基本民生設施，遊客乘載量之計算、開放觀光區域或季節之規劃與限制等，以同時創造生態保育與觀光發展之雙贏目標，建議導入項目為潛水、賞鳥、水下考古活動。



圖 5-8 東沙環礁國家公園位置圖

(資料來源：海洋國家公園管理處)

## 二、澎湖南方四島國家公園

澎湖南方四島設立國家公園，其海洋資源的永續發展與創新亮點更具劃時代意義。「澎湖南方四島」（東吉嶼、西吉嶼、東嶼坪嶼、西嶼坪嶼）於 2014 年公告為我國第九座國家公園，也是繼東沙環礁國家公園，第二座以保育海洋為主體的國家公園。

澎湖南方四島—東吉嶼、西吉嶼、東嶼坪嶼、西嶼坪嶼在自然生態、地形地質景觀、珊瑚群集、海域資源都相當豐富，適合潮間帶觀察、潛水與浮潛。各島適合從事海域休憩活動的區域，說明如下：

東吉嶼有兩處適合從事海域休憩活動的區域，分別為東吉嶼東的「東宮前」與東吉嶼（漁港）西側。鋤頭嶼有磯釣活動地點與一處西北側的「黑洞」景點。西吉嶼兩處，其為西吉嶼西北側的「灶籠」與東側的「灣墩頭塔東」。東嶼坪嶼三處，分別為「東嶼坪西」、「東嶼坪港南」即港與四角仔（陸連島）之間水域，與東嶼坪南「七尺門沙灘」。西嶼坪嶼一處「西嶼坪嶼北」。

各島適合導入的水上活動地點如下，東吉嶼：東吉嶼東建議導入項目：潛水、獨木舟。東吉嶼西建議導入項目：潛水、獨木舟。鋤頭嶼：鋤頭嶼西北側建議導入項目：海上船舶巡航賞景。西吉嶼：西吉嶼西北側與北側沿岸、南側沿線、及東側沿線建議導入項目：海上船舶巡航賞景，但東側應避開水域活動區。西吉嶼東建議導入項目：游泳、潛水、獨木舟。東嶼坪嶼：東嶼坪嶼西建議導入項目：潛水、獨木舟。東嶼坪嶼港南建議導入項目：浮潛。東

嶼坪嶼南建議導入項目：游泳、浮潛。西嶼坪嶼：西嶼坪嶼北側建議導入項目：潛水、獨木舟。

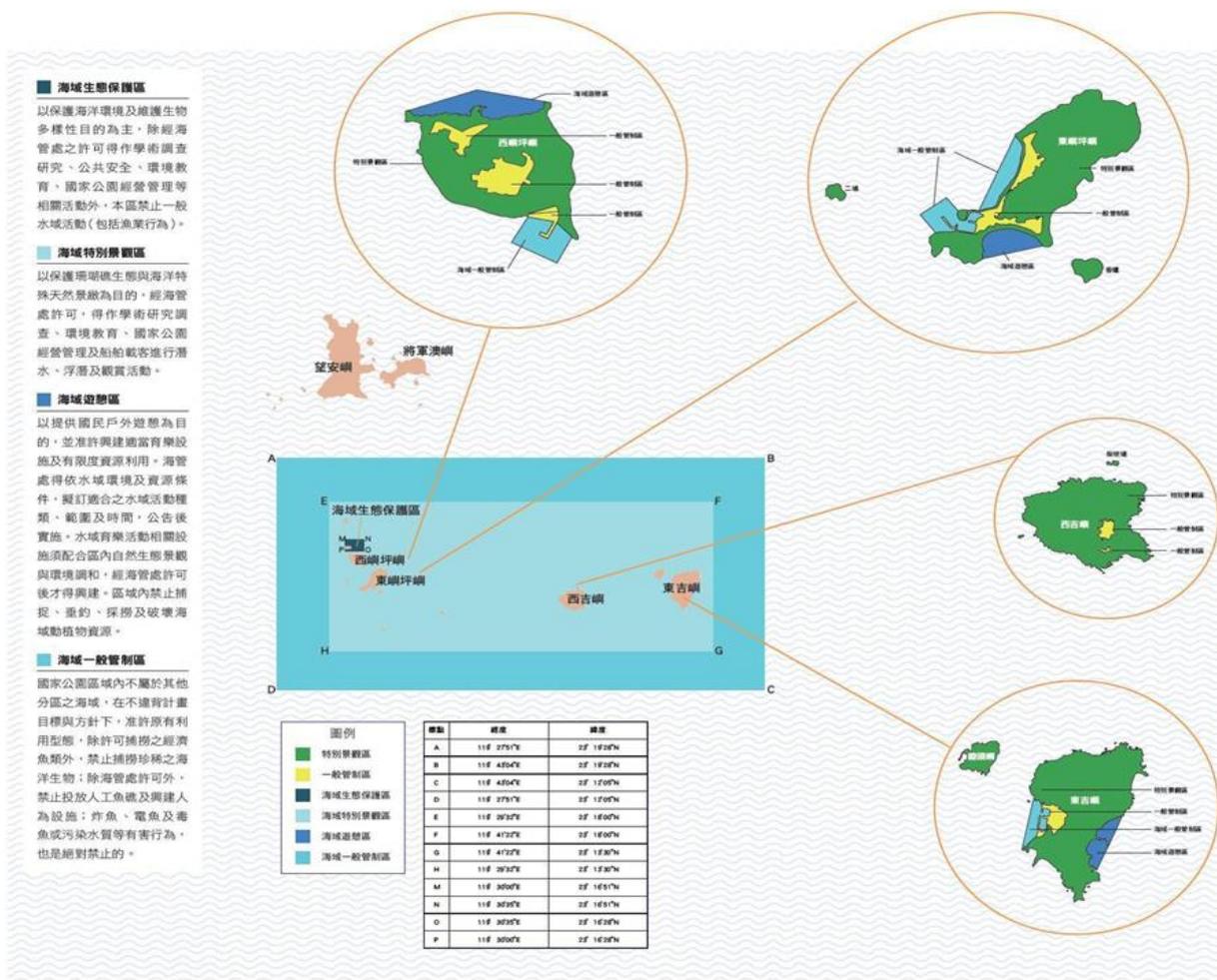


圖 5-9 澎湖南方四島國家公園分區規劃

(資料來源：海洋國家公園管理處)

座談會及訪談意見摘錄：

所以國家公園旅遊的三大目標第一個就是保育，國家公園對於浮潛，划獨木舟，這些都是可以從事的活動，也希望食住可以活化當地的經濟，劃作自然人文生態景觀區，來訓練當地的解說員。臺灣要發展海洋遊憩，主題式的當然像賞鳥，或成立地質公園，理想的是加強環境教育，船上先介紹這趟旅程中，可能會看到哪一些鯨豚類、鳥類、地質、洋流等等的介紹，縱使沒有看到鯨魚，也是豐富之旅程，並不希望是大眾旅遊，希望朝向深度旅遊發展，主要國家公園小眾的生態旅遊，是我們發展的一個取向。(詹德樞)

生態旅遊，其實墾丁現在有兩個社區推海域生態旅遊，墾丁在管理海域遊憩的經驗來看，業者會去選擇最適合的遊憩活動在最適合的地方進行，站在鼓勵的角度，第一個就是協助做一些基礎建設，第二個就是法令的檢討。(洪楹彬)

## 第四節 海洋觀光整合發展構想

海洋對於漁業資源、觀光休閒、氣候調節、航運交通等皆十分重要，海洋經濟已成為世界各國關鍵發展趨勢。以澳洲為例，預估到 2025 年，海洋產值對澳洲經濟貢獻將高達一千億澳幣(Oceans Policy Advisory Group, 2013)。根據大堡礁基金會(Great Barrier Reef Foundation)委託德勤經濟研究所(Deloitte Access Economics)撰寫的報告中，對大堡礁的「經濟、社會和品牌價值」進行研究評估。報告透過經濟模型來計算，指出大堡礁的觀光價值為 290 億澳幣，並提供 6 萬 4000 個工作機會；「間接或未使用」的價值(聽聞過大堡礁，但還沒實際造訪過的民眾)估計為 240 億澳幣，其餘則是從事划船等休閒活動的價值(中央社，2017)。此外，2019 年出版的「2019-2025 全球海洋觀光市場規模預測」，指出 2018 年市場規模為 589 億美元，預計在 2025 年可達到 928 億美元(QY Research, 2019)。

亞洲開發銀行(Asian Development Bank)研究報告中，亦充分說明海洋觀光發展及海域休閒度假市場對太平洋周邊國家的經濟、政策和就業都帶來巨大貢獻(ADB, 2018)。臺灣四面環海，本島及離島海域海岸線約 1566 公里，所管轄之海域約為陸地面積 4.72 倍，擁有豐沛海洋物種、獨特之海島地形生態、沙灘礁岩、海底景觀與漁業文化，海洋觀光資源相當豐富。因此，政府應扮演積極角色，包含國內海洋觀光策略規範之改善、海洋旅遊地區品質之升級、海洋產業發展模式之建立、同時符合永續海洋環境健康指標、以及培育海洋各領域人才等。

我國海洋觀光的策略規劃涉及不同政府部門，包括海洋委員會、營建署、觀光局、漁業署、教育部、海洋國家公園、地方政府等部分，因此，在推動海域發展整體發展上，應重視不同部門間的溝通對話與資源的協調整合，創造有利海洋觀光發展條件。此外，因應海洋運動與觀光遊憩發展，政府應將海洋運動與觀光遊憩環境保護和生態保育理念納入策略規劃範圍，加強對相關單位、民眾、教育與研究機構、民間與產業界宣導與協力合作。

對於發展海洋觀光策略規劃之總體思維而言，即是以海洋觀光產業發展為中心，並在促進海洋資源開發能力之前提下，保證：「海洋遊憩資源與機會可長期友善持續運用，促進海洋生態健康和環境質量優化，以提高海洋觀光產業的核心競爭力，並提升海洋社區經濟發展的藍色能量轉化。」此一願景將透過以下原則加以應用和執行：

- 一、確保環境永續性與海洋水質汙染
- 二、海洋觀光遊憩活動、地點與設施多元化
- 三、保障海洋資產管理一致性
- 四、促進海域遊憩活動可持續發展
- 五、建立海洋觀光法規制度
- 六、發展海洋觀光夥伴關係
- 七、協助海洋觀光產業營運績效

臺灣擁有豐富海洋運動與觀光休閒資源，若能善用優勢及多樣化資源，創造臺灣特有競爭利基，將有機會發展成為海洋觀光優勢產業。本計畫提出海洋委員會後續海洋觀光產業之發展願景、規劃精神與中長期發展策略為：

## 一、發展願景與規劃精神

(一) 發展願景：海洋遊憩資源與機會可長期友善持續運用，促進海洋生態健康和環境質量優化，以提高海洋觀光產業的核心競爭力，並提升海洋社區經濟發展的藍色能量轉化。

(二) 規劃精神：環境永續性、經濟可行性、社會公平性。

## 二、中長期發展策略：

### (一) 聚焦海洋觀光，開創多元產品及提升競爭力

在維持海洋生態體系前提下，依各島嶼及海洋地區資源，適性適量多面向發展海洋觀光產業，提升觀光競爭力。(營建署、交通部、農委會)

### (二) 塑造優質海洋觀光發展環境，促進地區經濟福祉

建構足以吸引民間願意投入各種海洋產業發展之軟硬體設施、設備與服務，如交通運輸、公共設施(備)、產業技術、知識經濟輔導等，營造優質產業發展環境。(經濟部、交通部、教育部、科技部)

### (三) 推動產業優惠政策，創造具誘因投資環境

從促進新興產業發展條例與活絡海域活動面向，檢討與海洋觀光發展有關之相關法規政策，務實解決現行法令合乎時宜之課題，以吸引民間投資。(經濟部、財政部)

### (四) 整合公私部門資源，開拓國內外海洋觀光市場

配合政府政策與計畫之推動，透過產學研資源與技術，輔導並協助業者發展海洋觀光產業與開拓國內外市場；並進行異業結合與推動產業聯盟，以加速六級化產業發展。(國發會、經濟部、教育部、科技部)

### (五) 與國際接軌，培育加值產業人才

為開拓國際市場，各領域海洋觀光產業之技術與服務品質皆應與國際接軌，加強與國際學研機構合作，提升產業人才國際觀，進行深度訓練與教育課程，培育產業關鍵人才。(國發會、經濟部、教育部、勞動部)

### (六) 從海洋素養提升到海洋教育實踐

海洋教育應從科普教育、環境教育與人文教育三個面向進行調整設計，探討其學習目標，歸納出中小學至大學階段海洋教育之教學目的與內容。(國發會、教育部)

## 三、行動計畫

### (一) 建立平臺

海洋委員會會同相關機關組成跨部會推動協調平臺，整合資源、統籌分配經費；由各部會及地方政府共同研擬潛力地區之整體海洋觀光發展計畫，並積極建立公私合作夥伴關係。

### (二) 計畫與資源整合

1. 計畫整合，有效引導資源投入：以海洋觀光地區空間整體發展為導向，依當地特色尋求獨特且具亮點之海洋產業及可優化發展之潛力產業，並朝一、二、三級產業結合推動，同時整合中央部會現有產業發展、公共建設計畫及地方政府既有資源進行綜合規劃，有效引導資源投入。

2. 既有資源整合：優先調整既有海洋觀光相關計畫資源投入，如有不足，再輔以政策引導型預算。

### (三) 示範推廣

1. 示範落實：挑選適合海洋觀光潛力發展地區實質推動，落實本案發展規劃構想與策略。
2. 平衡區域發展政策：政府繼振興離島、花東地區後，優先推動海洋觀光地區，從試點示範，擴大至跨區域辦理。

表 5-5 海洋觀光發展策略

策略方案	說明	權責機關
(一) 聚焦海洋觀光，開創多元產品及提升競爭力	在維持海洋生態體系前提下，依各島嶼及海洋地區資源，適性適量多面向發展海洋觀光產業，提升觀光競爭力。	營建署、交通部、農委會、體育署
(二) 塑造優質海洋觀光發展環境，促進地區經濟福祉	建構足以吸引民間願意投入各種海洋產業發展之軟硬體設施、設備與服務，如交通運輸、公共設施(備)、產業技術、知識經濟輔導等，營造優質產業發展環境。	經濟部、交通部、教育部、科技部
(三) 推動產業優惠政策，創造具誘因投資環境	從促進新興產業發展條例與活絡海域活動面向，檢討與海洋觀光發展有關之相關法規政策，務實解決現行法令合乎時宜之課題，以吸引民間投資。	經濟部、財政部
(四) 整合公私部門資源，開拓國內外海洋觀光市場	配合政府政策與計畫之推動，透過產學研資源與技術，輔導並協助業者發展海洋觀光產業與開拓國內外市場；並進行異業結合與推動產業聯盟，以加速六級化產業發展。	國發會、經濟部、教育部、科技部
(五) 與國際接軌，培育加值產業人才	為開拓國際市場，各領域海洋觀光產業之技術與服務品質皆應與國際接軌，加強與國際學研機構合作，提升產業人才國際觀，進行深度訓練與教育課程，培育產業關鍵人才。	國發會、經濟部、教育部、勞動部
(六) 從海洋素養提升到海洋教育實踐	海洋教育應從科普教育、環境教育與人文教育三個面向進行調整設計，探討其學習目標，歸納出中小學至大學階段海洋教育之教學目的與內容。	國發會、教育部
<p>行動計畫：</p> <p>(一) 建立平臺</p> <p>海洋委員會會同相關機關組成跨部會推動協調平臺，整合資源、統籌分配經費；由各部會及地方政府共同研擬潛力地區之整體海洋觀光發展計畫，並積極建立公私合作夥伴關係。</p>		

## (二) 計畫與資源整合

計畫整合，有效引導資源投入：以海洋觀光地區空間整體發展為導向，依當地特色尋求獨特且具亮點之海洋產業及可優化發展之潛力產業，並朝一、二、三級產業結合推動，同時整合中央部會現有產業發展、公共建設計畫及地方政府既有資源進行綜合規劃，有效引導資源投入。

既有資源整合：優先調整既有海洋觀光相關計畫資源投入，如有不足，再輔以政策引導型預算。

## (三) 示範推廣

示範落實：挑選適合海洋觀光潛力發展地區實質推動，落實本案發展規劃構想與策略。

平衡區域發展政策：政府繼振興離島、花東地區後，優先推動海洋觀光地區，從試點示範，擴大至跨區域辦理。

## 第五節 海洋觀光行銷推廣策略建議

### ➤ 海洋跳島觀光

#### 一、TA (Target Audience) 目標族群建議

##### (一) 國旅部分：

1. 以島嶼人文與自然風景為優先訴求，讓品牌定位清晰，藉此來吸引相對的國內外消費族群。
2. 與小學、國中、高中等學校合作「校外教學」、「畢業旅行」等項目，拓展本島學生遊客族群，讓島國與海洋概念在國內學生族群裡從小扎根。
3. 設計半日遊行程，或者山海線一日遊、二日遊行程，結合鄰近島嶼知名景點，如金門與基隆等，納入漁港美食，讓遊客有物超所值感受。
4. 結合觀光旅遊政府部門主推的景點、遊程，一起搭配行銷，讓資源集中整合。

##### (二) 國際旅客

1. 在中國大陸與港澳客部分，因九份、澎湖與金門等曾經創造高遊覽人次，建議日後可以包裝鄰近海岸生態與觀景夕陽，作為山海線，讓陸客有山海一日遊的超值享受。
2. 其他客源部分，可結合美食與文化，包裝漁港的歷史文化、廟宇與現撈美食。

#### 二、行銷 (Marketing) 建議：

- (一) 行銷部分，以跳島人數管制為特色，找出行銷亮點，予以包裝行銷，才能與上述 TA 及品牌方向結合。
- (二) 國旅部分，結合鄰近既有觀光景點與相關的行銷活動或媒體曝光，整合相關行銷資源，大力宣傳，例如宣傳活動、媒體廣告、宣傳手冊、摺頁等。
- (三) 國際旅客部分，結合現有鄰近跳島居住較多遊客的飯店、旅館，宣傳包裝跳島旅遊，例如放置半日遊行程、山海線一日遊行程，結合現有知名景點，讓國際旅客多停留體驗臺灣無人島風光。
- (四) 設計便利的交通方式，吸引國際旅客，並將之宣傳推廣。
- (五) 結合國內外旅行社業者，設計踩線團來規劃可以販售上架的自由行商品。
- (六) 結合國內外旅遊線記者、網路部落客、網紅，設計規劃踩線團，讓媒體來報導更多臺灣跳島的可看性。

### ➤ 海洋運動觀光

#### 一、TA (Target Audience) 目標族群建議

##### (一) 國旅部分：

1. 以海洋極限挑戰為優先訴求，讓品牌定位清晰，藉此來吸引相對的國內外消費族群。
2. 與小學、國中、高中等學校合作「校外教學」、「畢業旅行」等項目，拓展本島學生遊客族群，讓海洋運動概念在國內學生族群裡從小扎根。

3. 結合運動主題設計半日遊行程，或者山海線一日遊、二日遊行程，結合屏東大鵬灣與澎湖馬公知名景點，納入漁港美食，讓遊客有物超所值感受。
4. 結合觀光旅遊政府部門主推的景點與遊程，一起搭配行銷，讓資源集中整合。

## (二) 國際旅客

1. 在大陸與港澳客部分，因墾丁與澎湖曾經創造高遊覽人次，建議日後可以再包裝鄰近景點，作為山海線，讓陸客有山海一日遊的超值享受。
2. 其他客源部分，可結合美食與文化，包裝漁港的歷史文化、廟宇與現撈美食。

## 二、行銷 (Marketing) 建議：

- (一) 行銷部分，以海洋極限運動為特色，找出行銷亮點，予以包裝行銷，才能與上述 TA 及品牌方向結合。
- (二) 國旅部分，結合鄰近既有觀光景點與相關的行銷活動或媒體曝光，整合相關行銷資源，大力宣傳，例如宣傳活動、媒體廣告、宣傳手冊、摺頁等。
- (三) 國際旅客部分，結合現有南臺灣地區與澎湖地區遊客居住較多的飯店、旅館，宣傳包裝海洋極限運動體驗，例如放置半日遊行程、山海線一日遊行程，結合現有知名景點，讓國際旅客多停留體驗臺灣風光。
- (四) 設計便利的交通方式，吸引國際旅客，並將之宣傳推廣。
- (五) 結合國內外旅行社業者，設計踩線團來規劃可以販售上架的特定運動人士商品。
- (六) 結合國內外旅遊線記者、網路部落客、網紅，設計規劃踩線團，讓媒體來報導更多臺灣海洋運動的可看性。

## ➤ 海洋生態旅遊

### 一、TA (Target Audience) 目標族群建議

#### (一) 國旅部分：

1. 以生態旅遊與環境教育為優先訴求，讓品牌定位清晰，藉此來吸引相對的國內外消費族群。
2. 與小學、國中、高中等學校合作「校外教學」、「畢業旅行」等項目，開發本島的學生遊客族群，讓海洋生態旅遊概念，在國內學生族群裡從小扎根。
3. 設計二日遊、三日遊高端(重品質與導覽)行程。
4. 結合海洋國家公園管理處主推的景點與遊程，一起搭配行銷，讓資源集中整合。

#### (二) 國際旅客

1. 在中國大陸與港澳客部分，因屏東與澎湖曾經創造高遊覽人次，建議日後可以包裝探索臺灣海洋生態與觀景夕陽。
2. 其他遊客部分，強調重視生態與保育，以對自然生態有高度興趣之國際人士為推廣對象。

## 二、行銷 (Marketing) 建議：

- (一) 行銷部分，結合臺灣海洋特色與生態旅遊，找出行銷亮點，予以包裝行銷。建議以海洋生態保育與海洋環境保護為相關訴求，才能與上述 TA 及品牌方向結合。
- (二) 國旅部分，結合政府觀光部門相關的行銷活動或媒體曝光，整合相關行銷資源，大力宣傳，例如宣傳活動、媒體廣告、宣傳手冊、摺頁。
- (三) 國際旅客部分，結合台北、台中與高雄遊客較多的飯店、旅館，宣傳包裝海洋生態旅遊，例如放置半日遊行程、山海線一日遊行程，結合現有知名景點，如澎湖知名島嶼、屏東小琉球等，讓國際旅客多停留臺灣數日來遊覽海洋生態保育成果。
- (四) 設計便利的交通方式，吸引國際旅客，並將之宣傳推廣。
- (五) 結合國內外旅行社業者，設計踩線團來規劃可以販售上架的小眾團體遊與自由行商品。
- (六) 結合國內外旅遊線記者、網路部落客、網紅，設計規劃踩線團，讓媒體來報導更多臺灣海岸生態的可看性。

## 第六節 海洋觀光教育推廣課程規劃

《海洋教育政策白皮書》為我國首度標舉以海洋為核心之教育政策文件，其政策意旨在強化各級學校學生之海洋素養，以培育國家、社會及產業界所需優質人才為主軸，希望藉由藉由整體海洋教育政策之推展，將可培育產業界所需優質人才，使能積極投入海洋產業，提升國家海洋產業競爭力，並可促使全民認識海洋、熱愛海洋、善用海洋及珍惜海洋資源。

我國國內海洋教育之現況就國民中小學、高級中等學校階段，參考我國學者羅綸新(2018)所彙整之海洋教育議題實質內涵融入架構表，對應本計畫所發展海洋觀光發展產業的類型，整理課程架構如表5-6：

表 5-6 海洋觀光教育課程

海洋跳島觀光			
學習階段	議題實質內涵		
學習主軸	國民小學	國民中學	高等中級學校
海洋休閒	1. 喜歡親水活動，重視海域安全。	1. 認識並參加安全的海洋生態旅遊。	1. 規劃並參與各種水域休閒與觀光活動。
	2. 具備從事多元水域休閒活動的知識與技能。	2. 了解沿海或河岸的環境與居民生活及休閒方式。	2. 了解漁村與近海景觀、人文風情與生態旅遊的關係。
海洋社會	1. 認識家鄉或鄰近的水域環境與產業。	1. 了解海洋水產、工程、運輸、能源、與旅遊等產業的結構與發展。	1. 分析海洋相關產業與科技發展，並評析其與經濟活動的關係。
	2. 探討臺灣開拓史與海洋的關係。	2. 了解我國國土地理位置的特色及重要性。	2. 評析臺灣與其他國家海洋歷史的演變及異同。
	3. 了解我國是海洋國家強化臺灣海洋主權意識。	3. 探討與海洋相關產業之發展對臺灣經濟的影響。	3. 認識臺灣海洋權益與戰略地位。
海洋文化	1. 閱讀、分享及創作與海洋有關的故事。	1. 了解我國與其他國家海洋文化的異同。	1. 體認各種海洋藝術的價值、風格及其文化脈絡。
	2. 了解海洋民俗活動、宗教信仰與生活的關係。	2. 了解海洋民俗信仰與祭典之意義及其與社會發展之關。	2. 比較我國與其他國家海洋民俗信仰與祭典的演變及異同。
海洋科學與技術	1. 認識水與海洋的特性及其與生活的應用。	1. 探討臺灣海岸地形與近海的特色、成因與災害。	1. 了解海水結構、海底地形及洋流對海洋環境的影響。
	2. 認識海上交通工具和科技發展的關係。	2. 探討海洋對陸上環境與生活的影響。	2. 探討海洋環境變化與氣候變遷的相關性。

海洋運動觀光			
學習階段	議題實質內涵		
學習主軸	國民小學	國民中學	高等中級學校
海洋休閒	1. 學會游泳技巧，熟悉自救知能。	1. 參與多元海洋休閒與水域活動，熟練各種水域求生技能。	1. 熟練各項水域運動、具備安全之知能。
海洋生態觀光			
學習階段	議題實質內涵		
學習主軸	國民小學	國民中學	高等中級學校
海洋科學與技術	1. 認識海洋生物與生態。	1. 探討海洋生物與生態環境之關聯。	1. 了解全球水圈、生態系與生物多樣性的關係。
海洋資源與永續	1. 認識生活中常見的水產品。	1. 認識海洋生物資源之種類、用途、復育與保育方法。	1. 探討海洋生物資源管理策略與永續發展。
	1. 了解海水中含有鹽等成份，體認海洋資源與生活的關聯性。	2. 了解海洋非生物資源之種類與應用。	2. 了解海洋礦產與能源等資源，及其經濟價值。
	2. 認識家鄉常見的河流與海洋資源，並珍惜自然資源。	3. 探討人類活動對海洋生態的影響。	3. 了解海洋環境污染造成海洋生物與環境累積的後果，並提出因應對策。
	3. 認識家鄉的水域或海洋的汙染等環境問題。	4. 了解海洋資源之有限性，保護海洋環境。	4. 了解全球的海洋環境問題，並熟悉或參與海洋保護行動。
		5. 了解我國的海洋環境問題，並積極參與海洋保護行動。	

## 第六章 總結

臺灣是島嶼國家，過去以發展陸域為主，對海域的發展逐年開放與漸受重視。海洋觀光產業發展已成為世界上產值龐大的產業之一，亦是各國發展海洋經濟的重要選項。本研究計畫透過文獻蒐集、專家座談與深度訪談等執行過程，彙整與分析未來可供海洋委員會做為五年近程海洋觀光產業發展之重點項目為：海洋跳島觀光產業、海洋運動觀光產業與海洋生態旅遊產業。

海洋跳島觀光產業對於我國領土所屬之外島、離島、附屬島嶼的地形相當有利，尤其在澎湖以及綠島、蘭嶼、小琉球，這幾年島嶼的海洋觀光發展的相當完善，包含海洋觀光遊憩活動如潛水，特別是綠島與蘭嶼附近有黑潮經過海底資源相當豐富，皆是日前國人從事海洋活動之熱門活動之一。跳島觀光首要著重於交通運具的方便性及島嶼獨特性，朝向開發具有觀光資源潛力的島嶼，完善島上基本的船舶、軟硬體設施，以利島嶼之間的連結及擴大島嶼裙帶的旅遊行程設計，目前觀光市場的島嶼觀光大多著重於金門、馬祖、澎湖等目的地，開發新島嶼及導入高端生態觀光之旅遊元素，將可拓展觀光景點之開發及促進外島離島之旅遊行為動機，政府部門亦應加強海洋專業知識之培訓，特別是島嶼旅遊的領隊導遊，以利在從事跳島觀光及海域活動之時，能有專業及基礎的海洋環境知識以帶領遊客從事安全的海洋活動。

海洋運動觀光產業為結合運動賽事與觀光行為，藉由賽事之舉辦促進周邊環境經濟成長。海洋運動在臺灣地區近年來日漸興盛，我國海洋環境亦有發展運動賽事的潛力，例如國際衝浪賽、帆船賽、海上泳渡、近海海上國際龍舟賽等，運動觀光包含了參與運動活動、觀賞運動賽會或是運動景點的旅遊行為，故在辦理運動賽事之餘，如何串聯賽事舉辦地點及鄰近觀光景點的到訪，以提升參賽者與觀賽者的旅遊體驗。海洋運動賽事須具備運動技能技巧，除衝浪較屬個人技能賽之外，帆船賽、龍舟賽、獨木舟等類型運動皆須有軟硬體設施之提供，故目前臺灣海域賽事本計畫將先以澎湖、大鵬灣兩海域環境作為示範發展地區，以提升區域觀光帶之發展，也促進運動賽事之活絡。

海洋生態旅遊產業是一種對海洋自然環境友善且有益於本島相關產業發展的旅遊型態，更是現今全球重要的旅遊發展新趨勢。東沙環礁及南方四島鄰近海域具有豐富多元的自然生態及人文資源，深具發展海洋生態旅遊之潛力。海洋生態旅遊之發展必須兼顧環境、社會與經濟，為避免遊客的進入對於沿海生態資源造成破壞與汙染，因此須將海洋相關場域進行管理與管制，建立管理者、民間與社會團體、業者、海洋專業生態解說員與遊客等利害關係人在此地區從事生態旅遊活動時之規範依據，以達到永續經營之目標。

澳洲托雷斯海峽（Torres Strait）群島原住民的藝術品與其賴以為生的海洋息息相關，無論外觀或風格皆有著明顯的特點，代代相傳歡慶著島嶼、珊瑚礁與海洋。經過數千年不間斷的傳承，托雷斯海峽群島人（Torres Strait Islanders）對於海洋建立了深切的理解，並出現所謂的海洋鹹水文化（maritime saltwater culture），島上居民被譽為「地球上最以海洋為依歸，亦最依賴海洋生活的原住民族群之一」。魚類、海龜與各種海洋生物，成為托雷斯海峽群島居民重要的文化象徵性符號、主要食物來源與圖騰生物。

2004年澳洲政府就提出了一個海洋家園的計畫，這個計畫提供給原住民申請。「家園」指的是照顧到海、陸的自然資源，是對環境尊重，學習原住民祖先對自然資源使用以及捕魚的方式(陳章波、謝蕙蓮、林淑婷，2005)。此海洋家園計畫，是在積極管理保護賴以為生的海洋與陸地資源，從資源的永續利用中，獲得利益，建立夥伴關係，共同恢復所有人都依賴的健康環境。這個計畫雖然是由中央提出，但是為了計畫的順利推動，必須連結許多夥伴以及地方政府和中央政府不同部門，包含漁業、環境、環境、交通運輸、觀光等主管機關，而參與的夥伴除了當地原住民外還有不同的團體與單位，整合不同的層級與部門、經營者與管理者，靈活的運作夥伴關係。研議過程中，政府統籌原住民參與決策，並且考慮到商業/經濟機會、環境衝擊、文化保存管理、學術研究，再由當地原住民進行落實。更進一步地，2009年澳洲昆士蘭大學發布了「設計澳洲海洋保護區的科學原則」(Scientific Principles for Design of Marine Protected Areas in Australia)，代表著澳洲在海洋保育領域上成為世界領袖的歷史契機，成為澳洲人的襲產瑰寶。

臺灣受黑潮影響，有著深厚的黑潮海洋文化，包括沿海居民與海岸共生、出洋捕魚、經商、探險等的遷徙變遷，因此臺灣民眾要有新的海洋生活思維和海洋國家的認知。蔡總統上任更表示，「臺灣是海洋國家，勇敢走向海洋邁向國際，是國家發展必經途徑」，顯示當前政府對於海洋議題的重視。為配合國際潮流和趨勢，我國的《國家永續發展目標》及《生物多樣性行動方案》中，也訂下目標，即到2020年海洋保護區面積需佔10%的績效指標。以鄰近的帛琉為例，政府將於五年內陸續劃設生效的50萬平方公里保護區，官員希望新的保護區可以增加魚群數量，帶給潛水客和浮潛客更棒的旅遊體驗，進而增加永續旅遊收入。然而，在臺灣，漁業署雖然早在20年前就已注意到資源的枯竭，開始推動減船、限漁、輔導漁民轉業，或是發展娛樂或休閒漁業等的政策，但始終成效有限。

成功的海洋治理事務的夥伴關係必須促使相關利益關係團體具備有充分的資訊與見多識廣的知識，同時海洋觀光政策及行動方案的目標，均必須確立清楚的定義與宣示。在發展海洋觀光的過程中，民眾的共識與教育建立必須包括種種不同的對象，例如學校、資源的使用者、教育部、經濟部 and 漁業等其他政府機構、社區民眾和非政府組織等。能夠達到教育宣達所廣泛使用的工具則有：公聽會、宣傳小冊子和教育宣傳影片。事實上，藉由鼓勵感興趣的團體的參與、讓民眾詳加瞭解方案，可讓後續發展計畫更為水到渠成。換言之，經由海洋治理夥伴機構的協調整合，以及提供民眾關切的事項公開討論的機會等，加上有效的教育宣達，將使各方權益者凝聚共識和支持力，降低執行的阻力。

爰此，民眾的覺醒、共識與教育，是海洋委員會持續對海洋環境的責任，以及再尋找臺灣島嶼在社會經濟、生態演化進程中與海洋的人文歷史關係，將是全新的政策目標與挑戰。事實上，更應加強民眾的「海洋教育」。由於政府在管理上人力、物力和財力的不足，無法落實管理、取締及處罰，在缺乏法治精神與投機的私欲下，亦使得海洋生物多樣性及漁業資源持續衰退，不啻是一大警訊。臺灣要邁入「海洋國家」之路，仍須相當努力，透過海洋教育往下扎根，讓民眾對海洋應有正確的認知和對海洋的熱愛，才能對海洋生物的尊重愛惜，共同拾起對海洋的責任心，為海洋盡心力，方能使海洋環境資源，世代傳承綿延永續。

海洋資源是臺灣持續繁榮發展的主要命脈之一，有關海洋資源的開發、養護與管理，海洋空間的使用及環境保護，對臺灣未來海洋運動與休閒觀光的发展有相當大的影響。思考海洋活動及休閒觀光發展與漁業及環境生態能否共存共榮等問題，進而檢視海洋法令規章、充實和改善現有海洋運動與休閒觀光的場域及設施、建構優質海洋休閒觀光環境、加強海洋運動的安全宣導及經營管理人的培育，以提升海洋運動與休閒觀光活動的整體品質，並且能落實海洋資源保育管理，建立永續經營的模式，持續開發海洋運動及休閒觀光潛能，落實海洋政策，提升國民休閒運動與觀光遊憩的品質。在推展海洋運動與觀光遊憩活動時，應深入探討與海洋環境存續的依存關係，兼顧海洋環境保護與生態保育。海洋治理上更值得疾呼的是，應該推及至海洋產業之創新與附加價值，使能真正為當地帶來經濟收益，進而使海洋觀光和保育變成主流民意並形成共識。

## 參考文獻

### 中文文獻

1. 中華民國海洋及水下技術協會(2016)。「非都市土地海域區區位許可機制探討」計畫。內政部營建署委託研究報告。
2. 中國旅遊研究院(2018)。中國濱海旅遊客流大資料報告。
3. 內政部營建署(2017)。「整體海岸管理計畫」。
4. 內政部營建署(2018)。全國國土計畫。
5. 王芳、朱大奎(2014)。基於全球變化視角的濱海旅遊資源可持續發展對策研究[J]。資源與生態學報，5(1)，32-41。
6. 交通部觀光局(2017)。Tourism2020-臺灣永續觀光發展方案(106-109年)(行政院核定版)。
7. 交通部觀光局。資料來源：<https://admin.taiwan.net.tw/Organize/Zhizhang04.htm>
8. 行政院研究發展考核委員會(2006)。海洋政策白皮書。臺灣：行政院研究發展考核委員會。
9. 巫昌陽(2013)。墾丁國家公園海岸與海洋遊憩區整合管理指標之研究(博士論文)。取自臺灣博碩士論文知識加值系統。
10. 李昱勳(2005)。臺灣海洋運動政策發展現況。大專體育雙月刊，81，1-7。
11. 林谷蓉(2010)。臺灣的海洋觀光與地方發展－以休閒漁業為例。海洋文化學刊(8)，147-186。
12. 林杏麗(2006)。台灣海洋運動政策發展現況。
13. 奇創旅遊規劃設計(2018)海洋旅遊專題研究。民國107年11月30日，取自：<http://www.kchance.com/LandingPage/ocean/ocean1.asp>
14. 財團法人中技社(2016)。臺灣海域利用規劃與管理--初步研析。
15. 國立臺灣海洋大學(2015)。建構我國海洋政策之「藍色經濟」概念與推動策略之研究。國家發展委員會委託研究報告(編號：NDC-DSD-103-019)。臺北市：國家發展委員會。
16. 曹校章(2017)。臺灣地區海域休閒運動與觀光遊憩產業結構分析。臺灣體育學術研究，62，67-98。
17. 陳璋玲(2007)。臺灣海洋觀光遊憩研究之回顧與評析。稻江學報，2：2，46-68。
18. 陳向民(2004)深圳濱海旅遊的產業開發策略研究，池雄標(主編)，濱海旅遊理論與實踐(74-114頁)。廣州市：中山大學出版社。
19. 莊慶達(2011)。海洋觀光與休閒漁業的發展。資料來源：[http://ocean.ntsuo.edu.tw/file/100/week14\\_20111209\\_A.pdf](http://ocean.ntsuo.edu.tw/file/100/week14_20111209_A.pdf)
20. 趙禹姿、蔡佩君、楊達鑫、吳秉勳(2009)。臺灣海洋經濟發展之研究。臺北：國家發展委員會。
21. 劉修祥(2006)。海域觀光遊憩概論。桂魯出版社。
22. 羅綸新(2018)。十二年國民教育海洋教育議題融入各領域。臺灣教育評論月刊，7(10)，08-16。

## 英文文獻

1. Asian Development Bank(2018). *Tourism As A Driver Of Growth In The Pacific : A Pathway to Growth and Prosperity for Pacific Island Countries*. Manila, Philippines : Asian Development Bank.
2. Claire Kelly, Stephen Essex, Gillian Glegg. (2012). Reflective Practice for Marine Planning: A Case Study of Marine Nature-Based Tourism Partnerships. *Marine Policy*.vol36(3), 769-781
3. Delpy, L. (1998). An overview of sport tourism: Building towards a dimensional framework. *Journal of Vacation Marketing*, 4, 23-38.
4. Dimas Tegar, Raja Oloan Saut Gurning. (2018). Development of Marine and Coastal Tourism Based on Blue Economy. *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*, Vol. 2(2), Mar. 128-132.
5. Great Barrier Reef Marine Park Authority , 取自 <http://www.gbrmpa.gov.au/>
6. Gibson, H., Attle, S., & Yiannakis, A. (1998). Segmenting the sport tourist market:A life span perspective. *Journal of Vacation Marketing*, 4(1), 52-64.
7. Gibson, H. J. (1998a). Sport tourism: A critical analysis of research. *Sport Management Review*, 1, 45-76.
8. Marine Management Organisation , 取自 <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-management-organisation>
9. Miller, M.L., Auyong, J. and Hadley, N.P. (2011). Sustainable Coastal Tourism: Challenges for Management, Planning, and Education.
10. Natalie Gollan, Michelle Voyer, Alan Jordan, Kate Barclay. (2019). Maximising community wellbeing: Assessing the threats to the benefits communities derive from the marine estate. *Ocean & Coastal Management*. Vol.168(12-21)
11. National Oceanic and Atmospheric Administration , 取自 <https://www.noaa.gov/>
12. Oceans Policy Science Advisory Group (2013). *Marine Nation 2025: Marine science to support Australia's blue economy*.
13. OECD. (2016). *The Ocean Economy in 2030*. Paris: OECD
14. Orams, M. (1999). *Marine tourism: Development, impact and management*. New York: Routledge.
15. Orams, M. and Lück, M.(2014). *Coastal and Marine Tourism. The Wiley Blackwell Companion to Tourism*, 479-489.
16. QY Research (2019). *Global Marine Tourism Market Size, Status and Forecast 2019-2025*. 取自 <https://www.qyresearch.com/index/detail/918861/global-marine-tourism-market>
17. Standeven, J., & DeKnop, P. (1998). *Sport tourism*. Champaign, IL: Human Kinetics.
18. The Nature Conservancy , <https://www.nature.org/en-us/>

## 附錄

### 一、我國海洋觀光產業與發展座談會會議紀錄

#### 計畫說明：

臺灣為四面環海海洋國家，擁有豐富的海洋自然環境資源，為因應全球海洋永續經營趨勢，本計畫為針對我國海洋觀光產業發展制定規劃重點與方向，以落實海洋政策綱領中擴大海洋觀光遊憩之任務。世界經濟合作發展組織(OECD)於 2016 年公佈「海洋經濟 2030」(The Ocean Economy in 2030)的報告中，即指出海洋資源及相關經濟活動的產業估計每年為全球產值增加 1.5 萬億美元，故我國應結合藍色經濟概念，發展我國特色之海洋觀光產業，以吸引國內外遊客，進而提升臺灣觀光品牌之知名度。

有鑑於此，為促進我國海洋觀光產業之發展，提升我國海洋觀光產業附加價值，發展具有吸引國內外遊客特色之產業特色，海洋委員會及計畫團隊特邀請產官學專家學者，就目前我國海洋觀光產業之資源盤點現況，針對現行發展瓶頸及未來發展目標提出解決方向與政策方向，作為計畫研究成果與貢獻，以提供海洋委員會後續政策擬定之參考。

#### 討論議題：

1. 針對我國目前海洋觀光現況，請專家學者提供具產業發展特色的關鍵要素之看法與建議。
  - ✓ 各知名海洋觀光地區發展優勢與劣勢
  - ✓ 各知名海洋觀光地區發展現況之問題與解決之道
2. 針對我國(包含臺灣北中南東及離島各區)海洋觀光產業發展，請討論具有潛力或可聚焦之觀光產業面向。例如下列幾類：
  - ✓ 海洋環境教育之落實與推廣，設立示範教育點
  - ✓ 海島觀光之串聯(包含離島)，設立離島觀光示範點
  - ✓ 運動觀光與休閒遊憩之結合與推廣
  - ✓ 海洋觀光遊憩活動相關法規訂定
  - ✓ 各區位觀光發展方向(休閒遊憩類、觀光類、運動類)
3. 針對我國海洋觀光產業旅遊帶的整合與規劃，請討論具體可行方案。
  - ✓ 各類型產業之旅遊帶規劃與設計(休閒遊憩類、觀光類、運動類)
  - ✓ 強化海洋觀光之深度與廣度(例如培訓專門解說員)

# 我國海洋觀光產業與發展座談會

## 座談會議程

座談會時間：108/08/07(三) 14:30 - 17:00

座談會地點：高雄漢來飯店 15 樓群賢閣(801 高雄市前金區成功一路 266 號)

指導單位：海洋委員會

主辦單位：國立高雄餐旅大學觀光研究所

時間	內容	主持人
14：20 – 14：30	報到	-
14：30 – 14：40	長官致詞 (海洋委員會綜合規劃處 沈建中處長)	-
14：40 – 14：50	與會專家介紹	吳英偉所長
14：50 – 15：10	計畫內容說明	吳英偉所長
15：10 – 16：30	議題討論	蕭登元研發長
16：30 – 17：00	總結	沈建中處長 吳英偉所長
17：00	賦歸	-

## 與會人員

單位	職稱	姓名
國立高雄餐旅大學休閒暨遊憩管理系	教授	梁榮達
國立高雄科技大學觀光管理系觀光與餐旅碩士班	教授	劉修祥
國立高雄科技大學海洋休閒管理系	副教授	李孟璵
臺北市立大學地球環境暨生物資源學系	教授	許民陽
內政部海岸管理審議會	委員	吳全安
高雄市海洋事務推廣協會	理事長	張俊男
高雄市輪船股份有限公司	總經理	翁佳彬
亞果遊艇俱樂部	業務總監	胡竣甯
墾丁國家公園管理處	代表	洪楹彬
海洋國家公園管理處	代表	詹德樞、黃淑菁
大鵬灣國家風景區管理處	代表	廖志峰
高雄市政府海洋局	代表	莊士峰

## 座談會會議記錄

### 長官致詞：沈建中處長

本會刻正研擬相關法制，海洋觀光與產業為其中的部份，所以會有本研究案。海洋委員會的設立是負責海洋事務的統合，本會與各部會的關係就是互相合作，在海洋觀光產業，希望經由此一研究提供政策研究與發展的根基。

### 吳英偉所長：

與會人員介紹

簡報(略)

### 蕭登元研發長：議題討論進行，請與會人員依序發言

### 許民陽教授：

我認為臺灣發展海洋觀光，第一個問題是，我們臺灣雖然四面環海，卻很怕去海邊、怕暈船這是最難克服的，所以這個心態要先克服。建議生態部分應該把分兩部分，一是真正的譬如說剛剛講的珊瑚礁生態，一是臺灣地質，例如現在北海岸最夯的象鼻岩海蝕洞，從陸地上看跟海上看不一樣，南方四島的東莒島、西莒島藍洞，那是世界上絕無僅有。所以優勢除了生態珊瑚礁潛水、地質也是另一個重點。第二項問題就是民眾怕去海邊及風浪；另外一個，就是海上觀光成本會非常的高，是否能適度的推廣補助；第三個接駁的工具，能將旅遊景點能有便利的交通工具串聯。

### 吳全安委員：

觀光局過去的政策制定，海洋觀光發展的確是需要海委會以政策性的協調為主以及部會整合，目前國內在觀光業的發展上，海洋的部分其實過去觀光局對海域方面的報告，以及各個國家風景區管理處在做努力，海域的部分比如像墾丁或金門，所以過去觀光局已有一些成果，目前覺得從我們本島來看有墾丁、大鵬灣及八斗子龍洞等，現在臺灣的海洋觀光除了觀光局推動的那些之外現在也有一些運動觀光，離島的海洋觀光現在像綠島蘭嶼、澎湖還有馬祖等等，是目前海洋觀光比較有潛力的地點，未來東沙、南沙是不是也可以具有潛在性，可以一同討論。我們現在臺灣的優勢是可及性比較大，所以本島民眾要去從事海洋觀光活動蠻容易的，但是離島相對容易受到的是季節的影響，例如綠島、澎湖旅遊季節大概 6 個月，故可及性與季節限制以及活動多元性的程度，在海洋觀光活動的推展上，我覺得比較好。

還有一些相關的交通，基本設施碼頭、停車場等等是不是完整，更重要的是附近的遊程配套是不是完整，還有餐廳、旅館、民宿，各方面是不是整套建立，如果這個能夠完整在推動方面比較容易，海洋活動觀光帶狀可以建立起來，未來的發展是可以的，如何去推動景點使旅客認同，這是海洋觀光市場規模需要考慮，如果市場規模是沒有基本的限制，我們是不是有其他的方式可以滿足溝通的需求，這部分是我們在未來推動海洋觀光要思考的。現在大家認為海洋觀光是不是要到離島去其實在本島也是，如果大家覺得海洋觀光去離島是一個方向，離島的海洋觀光一定要有一個休息規劃，因為這種離島島嶼生態海洋非常脆弱，如果在本島的話這種承載量我們還是彈性比較大，在離島的承載量是有限的，要去規劃承載量與廢棄物的多寡如何處理，這是我們在國家公園與風景區，要去考慮到的問題，如果未來是全面

性要做的時候包含承載量廢棄物等對生態的衝擊，應該要考慮整套性的政策。另外對於運動觀光政府如何去推動，運動觀光有種類的限制，運動觀光可以帶動一個地方的發展，還是要配套可以搭配環境教育，生態旅遊結合會讓整個推動運動觀光，更有價值，海洋觀光的推動與政策的鬆綁是未來需要克服的。

**沈建中處長（回應）：**

海洋觀光產業，應可分為不同類型，這些不同類型應如何發展?希望聽取大家的意見。

**翁佳彬總經理：**

高雄市輪船公司負責是鼓山旗津交通渡輪，還有高雄港的觀光遊港，主要就是航行的安全以及開發高雄港區觀光的遊港，目前未來將朝向觀光漁業、漁業加工、及海洋環保的教育，因為我們是海洋的使用者，要做出什麼樣的貢獻或者要怎麼樣的保護這是我們可能今年要做的。目前經營近 10 年來碰到很多的困難，基本上所碰到的困難就是碼頭的問題，第二個就是船員限制，第三個是藍色公路，基本上藍色公路已經談了一二十年，因天候因素影響，乘客容易暈船，所以還需要岸上觀光，海洋觀光現在不單單只是水域上的活動，水域上的活動只是單一個，岸際的觀光所帶出來的環境觀光可能比較容易發展。以臺灣受季節影響關係，我們應該要先了解每個地方的特性，針對地方特型及資源做開發，發展該區的海洋觀光特色。

**胡竣甯總監：**

臺灣四面環海但是卻沒有像國外的海洋生活，其實一個產業的開發不是只有一個點而已，必須區域性的全面開發這樣才有機會帶來所謂的產值，過去臺灣很多人都有玩過水也去過墾丁，可是沒有辦法形成一種文化，因為大家都習慣參加活動，不會自己獨立單獨去做，所以如何讓海洋休閒變成生活中的習慣，這是我們一直想要去思考的問題。遊艇產業是可以帶動區域的發展，甚至是周邊飯店、交通業者，能夠帶動全體地區發展的提升。希望政府部分硬體建設能更加友善，許多海洋發展很棒的國家都是因為小船，但臺灣以中型船為主，所以政府必須提供相關的硬體設施，另外針對軟體服務的建議，很多的窗口其實沒有統一化，申請程序複雜繁瑣，簡化流程及便民將會提升產業的發展速度。

**張俊男理事長：**

在推廣藍色公路或海洋的觀光產業也好，面臨的問題其實也是船隻進出港口及停泊費的問題，業者成本高相對產品價格高而降低遊客的購買意願，重遊率很低的情形，停泊的港口不夠加上氣候及颱風影響，停靠的船隻也容易損壞，降低業者採購意願。海洋觀光的推動在船舶部分因報關程序過於複雜，法規訂定上需要去修正，需要一個較高階的單位出來統籌，觀光行程在比較遠程的部分如東沙，未來有一個完整的規劃包含水電、飯店業者經營，包含許多國外的人士對東沙非常有興趣，目前在臺灣本島的海洋旅遊載具，是非常大的問題，對於遊艇的規劃是滿重要的，臺灣民眾對於海上的體驗非常有興趣，只是沒有那個機會及場地，建議讓主辦單位與主管機關來開一個跨部會的協調，若能形成海上的群聚效應是十分重要的。

### 李孟璫主任：

實際上海島旅遊很多裡面項目都會包括整個海島旅遊，就像前面委員提到部分，其實是一個套裝行程就包含生態、宗教、文化或是農漁體驗等，在不同的特性、地區強度開發就會不一樣。例如海管處、澎管處或在風景區同樣是觀光行為，可是強度就應該不一樣。在海洋運動也是一樣，墾管處其實最賺錢的應該都是動力器具最賺錢，非動力的賺錢速度就比較慢一點，在海洋運動如果以墾管處的例子，業者以賺錢來看，動力的收益比較快，可是動力這邊是不是適合跟地點有關，如果這個地方被劃作國家公園和國家風景區，那可能就限制某些區域能發展。

另外國內法規，遊艇就是會有泊位的問題還有進出港的問題等等，讓他們不想把船掛在臺灣，另外臺灣國人的活動習慣，學習游泳目的不是為了玩水上活動，大部分都是怕溺水，所以不管是什麼類型的活動，應該考量地方資源、人員裝備、設施活動的屬性去做一個設計因為它的強度會不一樣，所以其實海洋運動推廣應該要從小開始，成人接受度會比小孩子來的慢，所以應該從小落實海洋教育。我非常認同剛才提到的套裝旅遊，從旅遊產品包裝這些海洋運動，從一開始比較簡易在湖泊或是比較安全的場所再慢慢到海洋部分，那這個部分就會涉及到體育署的權責部分，現在救生員游泳池跟開放海域合併在一起其實有好有壞，因為多數人在游泳池會游泳，但是到海裡的感受就不一樣，這些都是可以再思考的。另外我個人覺得還要發展運動休閒旅遊，像遊艇產業這一塊會帶動很多周邊發展，水上的活動非常多元，交通部對於水上運具的界定可以更寬鬆，例如釣魚到底是漁業行為還是觀光行為？中央應該將原則指定清楚，如果要讓民眾從事海洋運動真的要從小去教育，成人這一塊就誠如剛剛胡總監所說，可以透過比較有趣的活動包裝在套裝旅遊，應該是比較可行的。

### 梁榮達主任：

其實對於法規上面的鬆綁是還蠻重要的，澎科大目前在海洋運動相關系所有做一些事情，譬如說在實體沙灘上進行海洋教育，對象包含國小學生到大學生，以及畢業生要去進行海洋運動或是休閒觀光的一些創新創意的事業，利用活動中心進行活化，這個活動的概念就是透過了一些有趣，方便的概念包裝在遊程裡，透過這樣的方式，讓學生可以在這場域裡，除了辦一些相關的活動之外，也有一些教育的課程的推廣，以及救生員或遊憩的業者合作，另外就是他們在學的學生也可以在這個場域進行實習或者打工，這樣的概念就是利用教育的成份提供不管國中小孩是大學學生，另外在企業的營運上面有實體的場域，所以我覺得做一個休閒遊憩的規劃對我們來說就是一定要讓遊客覺得方便。

### 劉修祥教授：

謝謝大家分享很多的經驗，我們對這些活動所需要的特性條件以及剛才提到的，不管是強度，甚至沒有提到的外部成本等等，簡單講就是因地制宜，地區的特性和條件在這樣的基礎資料，具體知識掌握的多少，這就是海委會未來會面對到的問題。觀光其實是很複雜、不是一個單一的產業，它其實是一個數多行業的綜合，但是我們現在在談觀光比較會被誤解的都圍繞在人數人潮的上面，如果看目前國發會整理出來的各部會計畫，觀光局做觀光環境的營造、教育部的體育署做了一個休閒活動環境計畫、農漁會漁業多元經營計畫，我們已經意識到環境這件事情，但是環境這件事情如果要去開發或規劃建設，基礎資料我們掌握的夠不夠完整，會是一個影響的關鍵，如果從這個角度來看，假設是特定的活動，只要找到業者或

者是專業的人員大概都可以了解問題所在，若如果從政策統合的角度來看，以吸引觀光客的角度來看，如果是國外觀光客，其實就會有分散及遊客品質的問題，不會越多越好。如果談到觀光，我們主要面對的問題一個就是波動性，觀光他有波動性或者是季節性，波動與脆弱性很明顯，第二個就是相關的組織或者是政策，目前其實是碎片各自做各自的，可是如果想要把它綜合起來是一個很大的工程。如果要給海委會做政策的統合，我有兩個建議，第一件事就是，以公部門的角色做整體環境的營造，根據基礎資料的概念去做規劃，業者自己就能排列組合出好的環境及條件，以海委會公部門來看，我建議第一件事情就是可不可以開始著力在學習產業的概念，我們剛剛提到的都可以跟學習結合在一起，這件事情業者可以做，如果以公部門的資源去做，它可以扮演另外一個重要的角色。第二個就是，所有的問題也許可以回到專業的組織，假設不管是水上運動，各式活動有他專業的成份，那個專業組織這件事情，怎麼來協助或輔導可以建議兩個平台，一個就是可以追加實務資訊的平台，大家可以在這邊交流，第二個就是有了平台專業的組織，最後就會回到人這一塊，反正就是各項專業人員的品保機制，我們現在的品保是責任保險，可是專業人員的品保好像比較需要公部門花多一點心力。

#### **詹德樞代表：**

國家公園所謂可以發展觀光遊憩比較特別，因為成立國家公園就是因為需要保育，這一定有他的特性，像澎湖南方四島，希望當然將來成為魚類的一個資料庫，所以國家公園旅遊的三大目標第一個就是保育，國家公園對於浮潛，划獨木舟，這些都是可以從事的活動，也希望食住可以活化當地的經濟，劃作自然人文生態景觀區，來訓練當地的解說員。東沙對於水電汗水的處理基礎設施，還是要先做好，所以目前先暫緩推動，先研究哪一些點適合浮潛，哪一些可以停泊船的下錨，不是到的每一個地方都要破壞海底跟珊瑚礁，我們會先設好定錨的地方然後浮潛，目前船宿潛水是比較有可能的方式，對於環境的影響是比較少的，海洋遊憩要品質好，廉價是不可能，那這些遊憩的地點、船舶停靠，都要調查清楚，當然臺灣要發展海洋遊憩，主題式的當然像賞鳥，或成立地質公園，理想的是加強環境教育，船上先介紹這趟旅程中，可能會看到哪一些鯨豚類、鳥類、地質、洋流等等的介紹，縱使沒有看到鯨魚，也是豐富之旅程，並不希望是大眾旅遊，希望朝向深度旅遊發展，主要國家公園小眾的生態旅遊，是我們發展的一個取向，是有承載量規劃，大概這是我提供的淺見。

#### **黃淑菁代表：**

剛剛大家都在講東沙剛好試辦我們有去參加五天四夜的行程，就我個人參加者來看，因主要是去潛水，搭船要開 24 小時才會到，可是實際上就會碰到很多問題，行程的時間非常的長，當然那邊限定的潛水點，對潛水人員是有很大的吸引力，可是很大的問題在於，坐了這麼久的船是不是真的值得？去一次去兩次，是不是可以去很多次，所碰到的相對對應成本問題，像三萬八是非常經濟的價格，如果要正式營運，大概要五萬塊，以五萬元到東沙對民眾而言，不管是去帛琉還是其他地方的價格，相對這方面的價格，業者也需要去考慮一下。因航行行程其實非常的長，經過臺灣海峽就會碰到很多外籍的船隻，例如，大陸船隻，另外保險也是個很大的問題，當時我有問船家，他保的是國內險，所以要做這件事情是需要很多配套措施去考慮的，如何緊急救援，大家要思考在海上發生危險，在這麼遠的距離，去到現

場的時間點是不是足以救援，這個都是在未來發展這些航行可能需要碰到的問題，這些都是未來提供給各位參考，

### 洪楹彬代表

主席各位，委員大家好，墾丁國家公園在這邊分享，誠如剛剛張處長講的，在國家公園其實比較少談到產值這個東西，因為他不是我們的目標，但是不代表在國家公園管理上面不重要，以墾丁來講大概大家都應該相對熟悉，遊憩水域來說，它的比重與密度應該是全臺灣本島最高的，目前在修訂我們的海域遊憩管理辦法，其實墾丁地區不是沒有獨木舟跟 sup，是因為我們還沒開放，因為舊的海域遊憩管理沒有提到，以國家公園墾丁來講，他是分區管理，並不是不能做水域遊憩活動而是每 4 年我們會做一個判定，那針對所謂一般遊憩區管制區，就盡量在合理的範圍符合大家的需求。墾丁不同地區會定位不同的遊憩型態，但是有些遊憩型態的產值可能比你想像的高，例如生態旅遊，其實墾丁現在有兩個社區推海域生態旅遊，墾丁在管理海域遊憩的經驗來看，業者會去選擇最適合的遊憩活動在最適合的地方進行，站在鼓勵的角度，第一個就是協助做一些基礎建設，第二個就是法令的檢討，如果我們可以做到這兩點其實後面業者都可以接上去，謝謝。

### 莊士鋒代表

海洋局海洋事務科是負責資源保育跟海洋污染防治，所以在資源保育那一塊我們應該去思考是不是不只有一般的保育物種，有可能是那邊特別的亮點物種，漁業行政的部分一些跟漁民之間的矛盾、溝通其實都經歷過，漁船如何轉型，漁港活化都是一個問題，這個部分期待海委會可以有權責或者是高度協調這些部分，讓碼頭可以更加活絡；有關海灘跟海島旅遊這個部分，剛我們有提到遊艇碼頭泊位不足這個區塊，其實我們市府也有在努力，這個事情涉及很多部會，例如高雄港這個區塊就是港務公司去處理的，漁港的部分是我們海洋局做的，要如何整合也希望有部會能做一個協助，剛剛有委員提到通關的部分，剛剛有一個委員好像有提到說從一個點出去，一定要從一個港同時再進來，其實那是漁業漁船，而遊艇其實有較多自由性，這是遊艇很開闊的一個地方，有值得發展的一個點，謝謝。

### 廖志峰代表

觀光局跟國家公園的立場完全不一樣，觀光的業務目標是遊客倍增，國家公園是國土保育，但是還有生態旅遊的部分，觀光局的政策，前年是生態旅遊年，去年是海灣旅遊年，今年是小鎮漫遊年，大鵬灣轄區是 13 個國家風景區裡面積最小的，如果從海委會然後政策的整合，建議從永續旅遊的角度思考，海洋觀光應該要有很清楚的核心，這樣整個策略，跟這個角度會不一樣，然後簡單再回到大鵬灣，大鵬灣是一個瀉湖、內海，所以是帆船入門非常好的一個地點，公部門也在做遊艇停泊的設施，大鵬灣遊艇帆船系列活動，無非就是要推廣更多的水域遊憩活動，但船隻停泊地、進出港的問題，服務不友善，以大鵬灣業務屬性機關的能力，一直都沒辦法解決。運動觀光期待民間的力量更成熟，從教育著手非常有道理，因為水域遊憩這些運動項目，有技術性有門檻的，其實在觀光的部分，他很小眾，因為他有門檻，一般的遊程包裝，沒辦法在這邊做出很好的商品，為了推廣，我們還是不放棄，辦這些賽事活動。

## 吳英偉所長

非常感謝，在座各位先進給我們非常多的寶貴意見，讓我們不會是閉門造車，透過各位的專業，一定可以協助計畫更成熟更完善。政策白皮書是蠻困難的工作，但是一定要有一個起頭，所以在整合很多的專家學者的意見，我們能夠建造出海洋產業鏈，可以定位出海洋觀光的发展核心，如何開創出創新的一個觀光市場，觀光產業及政府相關的一些政策整合，不管是從建立一個平台也好或者是從人才法規，或是硬體設施面，跨部會整合甚至到教育，這個難度是挺高的，所以當然希望由海洋委員會未來可以協助整合。

## 沈建中處長：

謝謝大家的與會，也謝謝大家提供的寶貴意見，這對研究團隊會有相當大的助益，謝謝各位，敬祝大家萬事如意、身體健康。



座談會現場照片

## 二、專家訪談紀錄

深度訪談（一）

時間：108年09月06日

訪談地點：台北南港

訪談對象：李海清教授

訪談人：

今天與台北海洋科技大學李老師進行我們研究計畫的訪談，我們有列了一些訪談議題的大綱，那請李老師分享討論專業的部分。

李海清老師：

第一個有關於國內外的海洋觀光發展趨勢，我們先以國外的發展趨勢為例，以美洲的加勒比海海岸地區為例，包含海灘、度假村，第二個以亞洲地區海洋觀光發展較好的地區是東南亞地區，發展較好的原因是環境、多島嶼，且生態、氣候良好，成為發展海洋觀光最有利的資源，以鄰近國家為例，韓國(濟州島)、日本(沖繩、石垣島、宮古島)、中國(海南島三亞、現在建設的平潭島)

近十幾年國內海洋觀光開始發展，談到海洋觀光要先盤點資源，臺灣在海洋觀光來說，以空間而言可分為海平面以上(水上飛機、拖曳傘、輕航機)、海平面(賞鯨、重型帆船、遊艇、郵輪、海洋運動觀光划水、浮潛、SUP)、海平面以下(潛水、臺灣尚未發展的水下考古觀光)，以離岸的遠近作為定義:沙灘活動、近岸活動、濱海活動(潮間帶、濕地)、近海、遠洋，以上為海洋觀光發展的趨勢。在這幾年當中，國內的海洋發展趨勢有上升發展現象，尤其航港局目前正積極推遊艇活動推展的政策，使這幾年遊艇及重型帆船的活動大幅提升，所以目前所遇到的困難就是港口的泊位不夠，這是我們國內發展的趨勢，在遊艇這部分，遊艇分兩種動力遊艇與重型帆船，另一部份為郵輪的發展，在基隆港與高雄港都有郵輪的發展，這幾年郵輪的發展在海洋觀光而言，不管是郵輪的靠泊，國人搭乘郵輪的次數跟經驗都已大幅提升，所以臺灣在這幾年海洋觀光而言算是一直在持續發展的，這是我們我們內外海洋觀光的發展的現況。

海洋觀光會受到氣候的影響，尤其在臺灣大家最怕的是東北季風，因為冬吹東北，夏吹西南為臺灣典型的季風因素，但是我這有個建議，我們在盤點臺灣的資源時，尤其是氣候資源，冬吹東北風時東北風很大，所以一般來說臺灣的海洋觀光不管是海平面或是賞鯨，由於海洋觀光受海上的風浪影響，使很多活動停止，我認為臺灣應該發展重型帆船，因為重型帆船是靠風力航協，所以風浪越大航行的條件比較好，例如國外美國盃，南極洲的航行風浪都很大，那這麼大的風浪都還可以發展海洋的運動觀光，是因為他們在這部分已突破了一些國民對海洋的畏懼，在臺灣東北季風開始時，大家都會把海上活動停止，剛好可以發展重型帆船，也是臺灣未來政府可以做的從政策的一個引導，這是我們所談的國內外發展的趨勢。

訪談人：

謝謝老師，告訴我們目前國內外發展的趨勢，可能有些部分是我們沒有想到的，尤其是可能原本都想到說氣候很容易受限一些海洋活動的發展，可能還要請老師跟我們分享除了上

述一些關於海洋觀光已經有發展的，是我們國內沒有發展到海洋觀光的面向包含離島部分開發或是新的議題，可以提供我們一些政策建議。

**李海清老師：**

針對未來發展離島觀光的建議，我們盤點國家的島嶼從外島、離島、附屬島嶼，從臺灣北部開始有東引島、西引島、亮島，再往南就是高竿、大小邱，大邱目前有業者再放養梅花鹿，北竿、南竿、東莒、西莒，再往中間較烏坵，烏坵燈塔這幾年也開放了，因為以前國共戰爭時，烏坵燈塔的燈是被管制的，這幾年以復燈了，再往南是金門，金門分為大金門、小金門、大膽、二膽、三膽、北碇東碇，以上為金門德的島嶼，再往南為東沙群島及南沙群島以上為我國外島，在接近的話是離島以澎湖為例，澎湖有名的有六十四個，沒有名的有更多，目前澎湖著名的島為南方四島，東吉嶼、西吉嶼、東嶼坪、西嶼坪，北部為北方三島彭佳嶼、棉花嶼、花瓶嶼，以臺灣順時針盤點，有和平島、基隆嶼、龜山島、綠島、蘭嶼，順時針下來，小琉球，以上為我國外島、離島、附近島嶼，這些尤其在澎湖以及綠島、蘭嶼、小琉球，這幾年島嶼的海洋觀光發展的相當好，如潛水，特別是綠島與蘭嶼有黑潮經過海底資源相當豐富，這幾年南方四島也很不錯，此題為尚未發展的海洋觀光建議，我建議用每個離島都有的燈塔可以以燈塔觀光結合，再來離島的光害是很少的，對於目前離島都可以發展星座觀光，還有這些離島當中，國人的潛水技術已經普遍不錯，除潛水以外，可以發展水底的考古觀光(水下觀光)，這些都是尚未發展的。

再來就是重型帆船的運動觀光，在離島的部分，因為我們目前的重型帆船航行能力，從當港進一直到繞島，航行能力可到達日本的石垣島，我認為臺灣重型帆船可以以離島形成網絡並連結，這裡有個建議，也許重型帆船的產值短期間無法展現，不如郵輪產值高，但以本國的深信以觀光活動來宣示我國的主權，對我國十分重要，比軍事來得重要，本國離島的串聯，並非大離島所以以郵輪來串聯在靠泊的設施上其實有其困難性，我建議用重型帆船來串聯方式，為甚麼要串聯我們來看，中國在南中國海的永新島已經有設立機場，也用郵輪及民航機已結合島嶼觀光，我想他們也是種宣示性的行為，其中背後宣示的是永新島是他們的領土，在國際法當中領土主權，用軍事是第一個方式，在國際法先佔先贏的概念之下，還有國人多以民間的活動，去讓這些離島建構起來，個人建議重型帆船活動將網絡建立起來，包含燈塔觀光、星座觀光，甚至某些島嶼可以做考古觀光的訓練，都可以做一些規劃發展。

**訪談人：**

老師之前有考慮到臺灣周圍有一些洋流，對於水底或水下觀賞會有影響嗎？

**李海清老師：**

洋流的部分，以臺灣東部海域會受到北赤道洋流流經菲律賓的東邊往臺灣的東部海域，這部分我們叫做黑潮，黑潮流經蘭嶼與綠島，流是很大的大概有二點多節，但是為甚麼叫黑潮，因為有很多浮游生物，從臺灣本島向外 700 公尺看過去顏色是比較深的，因為有浮游生物所以海洋生態是比較豐富的，所以黑潮會帶給蘭嶼與綠島的海域，更豐富的海底生物，所以綠島為什麼會有雙溪鯊或很多魚類是因為黑潮的關係，所以這樣黑潮的影響在生態而言是有幫助的，另外一個就是說對潛水而言，有一個放流潛水，潛水有分第一階開放水域，第二階叫進階潛水，第三階叫救援潛水，在進階潛水時有一個叫放流潛水，把自己的裝械浮力用好之後隨著流水輕鬆飄流，蘭嶼綠島也適合放流潛水，所以黑潮流速大，會不會有影響，只

要做好水上活動安全教育及跟著潛水教練或活動指導員引導，對海洋有認識，就不用去害怕它，我覺得流的大小不會影響到水上的安全，而是颱風的影響才會，當發布海上颱風警報，海巡人員在海邊宣導警告，這時就盡量配合。

**訪談人：**

謝謝老師幫我們解答疑問，因為一直在想說臺灣海域好像是比較危險，所以我們一直再考量到說會不會除了氣候以外及洋流的問題。

**李海清老師：**

在臺灣的海洋觀光產業當中，從明朝鄭和下西洋之後就沒有下西洋，清朝實施海禁，民國政府國共戰爭兩岸緊張，在 76 年解嚴之後，臺灣還是對海產生恐懼加上國人的習慣，一直到民國 100 年遊艇法通過到現在也才 8 年，可見臺灣的海洋觀光這部分其實算是啟蒙期，剛提到臺灣海域會不會危險，其實是要看各人對水域的安全認知及技術能力，所以說我們對國人而言，第一個先建立水上安全的觀念，第二認識水文資料，要知海才能親海，知道海洋的好才能愛海，永續利用海洋，透過教育讓臺灣水域不危險，一般人是以前陸地的思維去看海洋活動，舉例說明，如果明天要去划獨木舟，一般沒有海洋教育，不會去看漲落潮的時間，水上活動必須教育孩子掌握潮，一天有兩次的漲潮跟兩次的退潮，注意 6 小時的漲退變化是海洋活動十分重要的。

**訪談人：**

有關海洋教育的部分可能要跟老師討論一下，雖然我們是海島國家，但過去我們卻很少提到海洋教育，不管是國高中大學體育課對於海洋的基本知識都很少提到，是不是可以針對國中小對於海洋的基本教育更落實去執行或設立一些示範教育的地方可以推廣，使一般民眾不怕海。

**李海清老師：**

提到海洋觀光教育，臺灣教育部海洋教育中心目前已從中小學開始，在課綱已經有納入，在這一帶的孩子是幸運的，對海洋教育這部分開始有在進行了，在接觸海洋觀光教育第一個先不談到玩，而是安全，海洋觀光教育首要的是安全，從游泳的能力及水上自救的能力，再者是保育觀念，要教育孩子如何去保育海洋，因為海洋必須朝向多元化生物的保育，包含保育海洋資源，安全、保育、海洋觀光專業知識，為海洋觀光教育的目標，其中海洋觀光專業知識核心在於海洋這部分，如海與洋的差別，海不會是只有海平面，海平面以下，海洋觀光會結合到潮汐，潮汐變化受到天體的影響，如太陽月亮，尤其月亮，海洋教育必須是上知天文下知地理，而不是只有專注於海洋，海洋受天體及陸地的影響及人為因素，安全、保育、海洋觀光專業知識都應該歸納讓國人了解海洋並不可怕。

**訪談人：**

一般陸地的觀光會有領隊導遊人員，海洋觀光如藍色領土、藍色陸地，如果推廣專業人員訓練會對海洋觀光有幫助嗎？

### 李海清老師：

當然會有幫助，政府應該加強海洋知識特別是島嶼旅遊的領隊導遊，也可以在單項運動的教練訓練他們考取領隊導遊執照，陸上與海上專業人員可以互相交流，至於海洋運動的分類，從空間可分為海平面以上(水上飛機、拖曳傘、輕航機)、海平面(賞鯨、重型帆船、遊艇、郵輪、海洋運動觀光划水、浮潛、SUP)、海平面以下(潛水、臺灣尚未發展的水下考古觀光)，以離岸的遠近作為定義:沙灘活動、近岸活動(海釣)、濱海活動(潮間帶、濕地)、近海、遠洋(賞鯨、重型帆船、遊艇、郵輪、海洋運動觀光划水)，要注意到海洋觀光衝突的管理，了解動力與非動力，動力的海洋運動(水上摩托車、遊艇)、非動力海洋運動(海泳、浮潛、水肺潛水、SUP)，從兩部分管理，第一部份為時間上管理，第二空間的管理，盡量使海洋運動不受衝突，也符合海洋運動的安全。

### 訪談人：

在國際上生態教育這部分也是十分受到重視，尤其是印尼、菲律賓，有一大塊三角地帶，是珊瑚金山角，位置就在臺灣的下方，算蠻近南海與東沙群島，東部海域綠島也有發展生態的資源，請問對於我們臺灣海洋生態旅遊發展，針對海洋這塊整個構想可以提供我們參考。

### 李海清老師：

以臺灣海洋生態旅遊來說，臺灣是一個很漂亮的島，從臺灣的地形，西部是沙岸，東部是斷層海岸，北部是層降地形，南部是珊瑚礁海岸，光小小臺灣就有四種海岸及不同的洋流，所以臺灣海洋相當豐富。生態旅遊有哪些，紅樹林生態、海島(南方四島-魚類)(北方三島-海鳥保護區)，離島(龜山島)，賞鯨豚，生態旅遊可以經由旅遊專家路線規劃去持續保育工作，最後建議發展海洋觀光產業的目的使國內外的旅客來臺灣了解海洋觀光的狀況，海洋觀光離不開島嶼並以島嶼為基地，藉由各島嶼的整合以海洋觀光的方式宣示國家藍色國土主權與對藍色國土的保育與保護。

### 訪談人：

今天謝謝台北海洋科技大學的李老師。

## 深度訪談（二）

時間：108年09月18日

訪談地點：大鵬灣風景管理區

訪談對象：劉勇助課長

### 吳英偉所長：

今天主要來大鵬灣風景區了解有關發展運動觀光、帆船基地的案例，可以做為計畫內容的參考。

### 劉勇助課長：

前陣子體育署在高雄蓮池潭也辦了一個海洋運動與觀光的講座，大鵬灣近年辦了幾次帆船遊艇系列活動，跟觀光結合其實沒有這麼強烈，但也有在思考如何辦理相關活動可以結合，都希望像重型帆船這樣高端的運動賽事、帆船橫渡賽，住宿地點其實很重要，目前這邊的硬體設施還未完全完備，遊艇沒有足夠地方可以停泊，所以可能要改變活動內容，像是獨木舟、龍舟賽事這類的休閒賽事，能吸引比較多人參與。若帆船賽其實屬於比較高端、專業的活動也需要體育署的協助及資源。有些賽事大家也會覺得為什麼體育賽事會是觀光局在辦理，未來還是需要跨部會的合作。

### 吳英偉所長：

目前這邊也是會需要結合周邊觀光行為，例如食住等，周邊還是需要有一些客群。

### 劉勇助課長：

所以基本上觀光發展食、宿、遊、購、行都要包含進去，現在一些三鐵、長泳比賽都要求前一天選手就需要檢錄，或是有些由旅行社承攬賽事活動，其實對地方產業不見得會帶來效益，但若將整個賽事規劃為2-3天，讓參賽者或是來觀看的遊客可以留下來，才是有意義的，帶動整體的周邊產業。

### 吳英偉所長：

在討論發展方向時也和劉喜臨教授討論過，如何發展海洋運動觀光以及亮點，或是選定示範區。因大鵬灣跟小琉球、東港原本就有藍色經濟的發展

### 劉勇助課長：

但現在藍色經濟已經沒有在推了，像藍色經濟都以藍色公路，但其實是不一樣的，之前若是船隻不大，不用到半小時就會暈船，其實遊客沒有辦法玩，風浪較大的話，出外海其實很容易暈。

### 蕭登元研發長：

現在以海洋委員會的角度，希望能有一些政策的引導，以及能再投入資源做一些發展規劃，若是以澎管處跟大鵬灣兩個地方動線上，是不是能有一些賽事的發展。

**劉勇助課長：**

基本上要橫渡大概是需要重型帆船，或是水上摩托車用拉力賽、長途賽的方式，大鵬灣曾經由青洲到小琉球舉辦 SUP 單趟賽事，若水上摩托車也是可以，到當地後可以住宿，跨海的賽事機具動力一定要足夠，會是比較安全的方式。非動力機具的從大鵬灣到小琉球應該也是沒有問題，其實剛開始不一定要界定在比賽，以活動性質辦理，先讓國人有親海近海的行為，之後再推廣其他新興的活動，若之後有建置海上平台的話，也能增加活動的廣度。

**吳英偉所長：**

這些海洋運動的推廣，在安全上及技術上應該不會有太多的問題？

**劉勇助課長：**

有些活動主要都已到往海上發展了，像 SUP、獨木舟若到小琉球，其實理論上應該都沒有問題。

**蕭登元研發長：**

目前在做這些海上運動的志工有沒有需要培養專業的解說員？

**劉勇助課長：**

其實需要，因為這真的是很專業的區塊，海洋導覽其實還有一個重點，基本上玩海的人會有救生員的資格，這也是對遊客安全的一種保障，在海的領域上比較了解安全性，由這些人原來進行導覽解說，安全係數相對也會提升很多，不管現在是浮淺或潛水都要求基本上的證照，若是能導入這個導覽解說，海上活動的指導員、救生員等人員訓練、以及相關器機具的管理，可以確保安全活動的專業人員，可以提升國人的親水性。也是應該要先導入的。



訪談現場照片

### 三、「我國海洋觀光產業與發展之研究」期中報告內容修正紀錄表

項次	頁數(行數)	審查意見	修訂後內容	其他說明或補充
1	-	研究報告請依本會委託研究計畫作業要點附件七所訂格式撰寫及印製。(海委會)	已依據貴單位計畫要點規範修正格式。	
2	-	有關參考文獻及資料來源之引註，提請注意，以避免引發著作權問題。(海委會)	已加註相關文獻資料。	
3	-	案例研究應列出可供臺灣借鏡之建議。(海委會)	已補充於結語。	
4	p.35	P.35之SWOT分析後應有形成策略之研析過程，並與後續課題對策扣合。(海委會)	已補充於p.29。	
5	-	期末報告中應列出本會在擔任海洋政策統合角色下，建議推動之具體政策方向及作為。	詳見期末報告第五章。	
6	-	相關用語，如使用民國或西元年、「臺」與「台」應統一，以利閱讀，另本會名稱為「海洋委員會」，非「行政院海洋委員會」，請檢視修正。(海委會)	已查對修正。	
7	-	各項次標號之層次應統一，如P.15：「三、海洋觀光開發要素及潛力」與「一、整體旅遊意象鮮明」。(海委會)	已查對修正。	
8	p.4	圖1-1計畫範圍所指海1、2、3為何?應有說明，且國家公園海域區及都市計畫海域區之圖例均相同，宜有區分。(海委會)	已依計畫文字說明調整修正圖例內容於p.3。	
9		P.23所列權責單位係該海域之管理單位，倘非海洋遊憩活動之權責單位，請修正。(海委會)	已核對修正。	
10	p.45-46	P.45-46：相關機關權責請再確認，如本會之權責應不包含海洋觀光活動基礎設施、消弭海洋遊憩活動與漁業活動產生衝突、簡化藍色公路	感謝指正，內容已修正。	

		之進出港申請及航線審查程序等，請參酌本會組織法及處務規程之規定，再行修正。 (海委會)		
11	p.17	P. 17第7行以下與P. 22第9行以下文字重複，請檢視修正。 (海委會)	已查對修正。	
12	p.11	期中報告第11頁部分，旅遊類型可歸納出七大項目，只有列出六項，是否有遺漏。 (海委會海資處)	已修正遺漏文字。	
13	-	報告書提出有參考國發會104年的報告，報告有提出一些建議，不曉得到108年這些建議是否有具體落實，或是有能再加強的地方，相關分析可一併在報告中呈現。 (海委會海資處)	表3-1所述海洋文化產業定義模糊，因文化部目前尚未有相關研究論述，未來海洋委員會可與文化部提出共同研究案，落實因應產業需求。	
14	p.4	報告書第4頁，圖1-1本計畫範圍中，建議加強國家公園海域區與都市計畫海域區的圖例區隔，以利判讀。 (交通部航港局)	已依計畫文字說明調整圖例內容於p.3。	
15	p.44	報告書第44頁提及，泰國蘇美島採取遊客乘載量管理，每日上限1.4萬人，可否進一步說明因應的管理措施，供我國借鏡。 (交通部航港局)	已修正計畫書內容。惟本案囿於時效，考量國家公園及觀光局所轄風景區管理處多已進行乘載量管理研究，可參考各行政部門之相關報告。	
16	-	承上，由於運輸為衍生性需求，建議研究團隊盤點我國主要離島(如：小琉球、蘭嶼、綠島、金門、馬祖、澎湖等)的環境容受力，提供淡旺季之每日遊客乘載量上限建議，作為本局後續研議藍色公路採取價格管理機制之參考。 (交通部航港局)	交通部已在評估綠島、蘭嶼及小琉球納入總量管制的可行性；根據觀光局東管處所擬定之「綠島整體觀光開發計畫」，規畫綠島為一日至三日遊之行程，而遊客容納量為每日2,000人。後續研究可針對我國主要離島進行遊客乘載量調查，建立決策依據。	
17	p.30	請將報告書第30頁表2-6的交通部港務局修正為交通部航港局。 (交通部航港局)	已查對修正於p.23。	
18	p.35	(一)SWOT分析： 1.內部優勢及劣勢部分目前	感謝指正，部分已補充p.29頁。	

		<p>所列之項目大多是敘述性，各項目是如何比較得出，其標準及評比過程，亦或是參考相關資料所列出之文獻資料。</p> <p>2.外部機會部分目前所列之項目有哪些是屬於我國機會。例如臺灣成為亞太地區深度旅遊目的地，以及城市濱海地區均轉型觀光發展等項目佐證資料為何？有無量化數據。</p> <p>3.外部威脅部分目前所列項目有那些是立即迫切影響，亦應釐清。</p> <p>(二)課題對策： 就上述SWOT項目釐清後才能提出後續對應策略，但目前課題對策並未見對應之SWOT分析後所列出SO策略(強化優勢，掌握機會)、WO策略(減少劣勢，爭取機會)、ST策略(強化優勢，克服威脅)、WT策略(降低劣勢，避免威脅)，建議應歸納整理以突顯該報告之價值。(漁業署)</p>		
19	p.35	<p>二、第三章發展課及與對策(第35頁)： 另外在數據引用部分建議能再確認更新，例如在執行計畫書內陳述我國漁港數為224，本島有138處，惟目前我國漁港數為222處，本島有136處。(漁業署)</p>	已修正相關內容。	
20		<p>建議進一步可考量納入： a.全球海洋觀光未來的趨勢及台灣海洋條件是否有機會進入？ b.對台灣現有海洋環境生態特性的具體量化瞭解(不只是質性描述)與掌握要如何建立？它們要如何有效搭配適當</p>	<p>a. 感謝指正。 b. 期末報告將提出相關島嶼觀光永續管理方案。</p>	

		的觀光產業規劃？方能實質建立正確及永續的管理方案。(方力行委員)		
21	-	明確界定和國際海洋觀光活動接軌的項目定義，如：國外風靡的賞鯨和賞海豚與台灣推行的賞鯨活動意義並不相同，以確保政府花了大力量推展的海洋觀光發展不會只是故步自封。(方力行委員)	感謝委員指正。	
22	-	東沙的生態旅遊和大鵬灣的海洋觀光發展各有其環境生態條件的優勢及限制，可參考之前的文獻(東沙:1990高雄市漁管處，1993農委會，1996海生館的相關調查報告)，比較容易做出具體可行的方案。(其他地區亦然) (方力行委員)	感謝意見列入參考資料。	
23	p.3	期中報告第3頁工作項目的部分，第一就是盤點我國現行海洋產業營運現況，是不是可以補充一下稍微具體的方式如何盤點、盤點的範圍、地點較明確點，是否有助於報告的撰寫。(尤若弘委員)	以次級文獻調查及專家訪談進行海洋產業營運現況之盤點。範圍以海洋運動及島嶼遊憩活動兩者。	
24	-	營運模式的成功或失敗案例，納入大鵬灣、後壁湖、長灘島等，作為探討。(尤若弘委員)	感謝委員指正，已有蒐集國外案例，於期末意見一起彙整。	
25	-	海洋管理組織在區分海洋遊憩活動的類別的名詞定義統一歸類。(尤若弘委員)	期末報告將增加名詞定義之部分。	
26	-	海洋觀光分類，是否能分為淡季、旺季活動或海洋上的活動，又區分為水上、水中及水下這樣作為活動的歸類。(尤若弘委員)	謝謝委員指正，已補充表5-4。	
27	-	有關離島部分，例如綠島、蘭嶼、澎湖、金門、馬祖等是否納入研究範圍。(尤若弘	我國離島亦為本研究之範圍，惟重點先設定於發展較成熟、腹地發展、市場機制或產業經營的區域，	

		委員)	期末報告將增加討論說明。	
28	p.29	第29頁有關近岸海域使用現況圖示的解析度可更新。(尤若弘委員)	已依計畫文字說明調整修正圖例內容於p.21。	
29	-	行政的權責劃分成重疊，管理方式會複雜一點，是否未來有關權責劃分出來，哪個海域由哪個單位負責管轄，是否也納入劣勢裡討論。(尤若弘委員)	因海洋分區管理與國土計畫法有緊密關聯，事涉行政權及立法權劃分，跨部會協商等時間性複雜性問題，本計畫性質為海洋觀光發展探討，故未能辦理此項事務。	
30	-	在生態旅遊觀光發展模式這部分是否納入濱海這個部分，將濱海加入到濱海生態旅遊。(尤若弘委員)	謝謝委員指正。	
31	p.54	第54頁的海上平台作業，國外的海上平台跟國內的海上平台的功能落差滿大，可以再討論。(尤若弘委員)	謝謝委員指正，因54頁的圖文並未一致，已移除海上平台圖片。	
32	-	有關參考文獻的部分可以附上。(尤若弘委員)	謝謝委員指正，已補充相關參考文獻資料。	
33	-	體育產業發展相關經驗分享建議，可以爭取租稅優惠方式，以協助產業發展。(教育部體育署)	謝謝委員指正，惟有關租稅這部份不屬於本計畫研議範圍。	
34	-	主要對於離島觀光推廣的時候，對於離島上的生態資源以及帶來的垃圾、廢棄物可能要列入考量。(教育部科技文教處)	離島產生垃圾、廢棄物為地方政府環保單位權責，不在本案研議範圍。	

#### 四、「我國海洋觀光產業與發展之研究」期末報告內容修正紀錄表

項次	頁數 (行數)	審查意見	修訂後內容	其他說明或 補充
1		海洋觀光產業可以從「海洋觀光」與「產業」兩個面向來探討，海洋觀光部分，可與促進民眾「親海、知海、愛海」的目標結合，至於產業部分，則指該項海洋觀光活動應能夠有足夠之獲利及規模，足以形成產業。研究團隊提出之「海洋跳島觀光產業」、「海洋運動觀光產業」與「海洋生態旅遊產業」均符合此一要件，確實是政府未來可推展之方向，報告中的行銷建議，則是以產業鏈之思維，結合品牌包裝、宣傳、交通、旅行及住宿等，亦是未來推動海洋觀光產業相關政策的寶貴意見。(海委會)		謝謝委員意見。
2		案例研析部分除針對國外成功案例說明外，亦應解析其成功要素，並提出我國可借鏡之作法。(海委會)	已補充相關內容於第四章。	
3	-	座談會及深度訪談部分除作為附錄外，亦應簡要分析，歸納重點，以顯示此一研究方法的成果。(海委會)	已修正附錄相關內容。	
4	-	研究團隊提出三項海洋觀光產業發展規劃，確為可行之方向，惟本研究如何經由文獻探討、優劣分析、深度訪談及案例分析等研究方法，導出此三項規劃，應有說明，建議於第五章第一節前增加引言，加以論述。(海委會)	已補充第五章引言內容。	
5	p.64	本會名稱依組織法為「海洋委員會」，非「行政院海洋委員會」，請修正(P. 64)。(海委會)	已修正相關內容，修正後為p.77。	

6	-	期中研究報告雖已於期中報告審查會議後，依審查意見修正，惟依契約仍需就審查意見製作修正對照表，附於期末報告後，請補充；正式報告中亦應將期中及期末報告審查意見修正對照表列入附件。(海委會)	已列入附錄三、四。	
7	p.54	有關「西子灣海域中心」的文字，似摘錄自新聞媒體(108.9.10聯合報報導重點為動土儀式及介紹建築物)，與該章節前後段落的内容不符，建議予以刪除。(體育署)	感謝指正，依委員意見刪除。	
8	-	本報告係辦理我國海洋觀光產業與發展之研究，計畫内容建議應整體論述，包含資料盤點、對策分析、提出可發展前瞻策略建議等，以完善本計畫。(漁業署)	感謝指正，内容可參見第五章。	
9	p.24	1. 有關「漁業資源保育區、人工魚礁禁漁區、保護礁區」項目，其中「漁業資源保育區」請更正為「水產動植物繁殖保育區」，法律依據為「漁業法」，使用頻率為「常態性」。 2. 有關「專用漁業權、定置漁業權及區劃漁業權」項目，法律依據請更正為「漁業法」，使用頻率為「常態性」。	感謝指正，p.24内容已修正。	
10		本章節經與期中報告比對，有關SWOT分析部分，意見如下： 1. 建議參酌本署前次意見，敘明資料來源，項目釐清後才能提出後續對應策略。 2. 本期末報告修正部份於表2-7優勢分析策略矩陣增列「劣勢(W)海域及海岸管理事權單位重疊，整合不易」	感謝指正，p.28内容已修正。	

		1項(p.29)，前頁文字敘述應一併增列。 3. SWOT分析及後續對應策略分析部份，倘有雷同項目，建議整併。		
11		工作項目二成功與失敗的因素分析，在本文中有呈現成功之探討，未見具體營運成功之因素，另失敗之因素探討位在本文中呈現，請說明。(尤若弘委員)	感謝指正，第四章內容已增加我國大鵬灣風景管理區之案例。惟本研究新增目前國內所關心之案例作為探討，期提供未來相關BOT案例可思考之合作模式，並非即認定該地區為失敗之因素，特此說明。	
12		預期成效第四點提出海洋觀光教育推廣課程規劃文件未呈現。(尤若弘委員)	感謝指正，已補充相關內容於第五章第六節。	
13		表2-6來源(尤若弘委員)	感謝指正，內容已修正(p.29)。	
14		第五章海洋運動觀光名詞定義，p.52缺少明詞解釋，李昱睿2005、林杏麗2006文獻未置入(尤若弘委員)	已補充參考文獻。	
15		西子灣新海域中心成立？(尤若弘委員)	感謝指正，內容已依體育屬意見予以刪除。	
16		海洋運動觀光示範區位置挑選原因？是否有國內績效證明或國外案例(尤若弘委員)	澎湖及大鵬灣風景區已有辦理運動賽事之經驗，基礎建設也較完備，故為本計畫所挑選之原因。	
17		南方四島的活動區域劃分應屬國家公園權責，建議刪除	觀光產業業者期待南方四島和東沙能開放小眾旅遊團體體驗海洋生態旅遊，所以海委會未來可以協調國家公園適度開放允許業者能以小眾、高端較有品質之旅遊方式前往從事觀光行為。	