

圍既遼闊繁多，更無邊無際。惟從創新與應用的角度言，我國確實較為缺乏，該努力的空間仍大。

(四十四) 本院黃委員昭順，針對日前高雄展出的 2016 年「台灣國際遊艇展」，吸引許多國內外買家與民眾參觀，特再次籲請政府；重視遊艇產業在台灣의深耕發展，設置產業專區，規劃更多設施完善的遊艇港，並推廣民眾遊艇休閒觀念。台灣曾經是亞洲「遊艇王國」，民國 77 年台灣出口遊艇一千五百七十三艘，創下總產值一億九千多萬美元的輝煌紀錄。金融海嘯後，全球遊艇需求萎縮，台灣遊艇出口也大受影響。近年來國外遊艇買氣回溫，根據全球 80 英尺以上巨型遊艇訂單統計，台灣現在已是全球第四大遊艇製造國。台灣雖是遊艇製造大國，但早年受限於戒嚴，遊艇休閒運動沒有發展空間，因此形成海洋國家無法從事海上活動的怪現象。雖然近年相關法規已陸續鬆綁，但我國遊艇遊憩發展仍屬於嬰幼兒期，政府應參考先進各國的經驗，制定符合我國國情的海洋運動觀光發展策略，檢討不合時宜的法令，讓國人有機會享受遊艇育樂的環境，俾能深化遊艇產業及相關遊憩業基礎，做為建設海洋國家的起步，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣發展遊艇產業 40 多年，歷經 1980 年末美國課徵奢侈稅，遊艇購置量劇減，1990 年代初台幣對美元瞬間大幅升值，以及後來工資、土地價格上漲，營運成本劇增，利潤驟減，甚至無法維持正常營運而關門大吉，在各界努力下，調整經營策略與整合轉型，產業朝向高附加價值、客製化頂級遊艇外銷發展，才有今日全球前 4 大排名表現。
- 二、遊艇產業附加價值高，高雄極具發展優勢，市政府已將遊艇列為旗艦產業，全力建構完整的產業鏈，包含加速推動南星遊艇產業園區的設置、催生完善且符合國際趨勢的遊艇專法、增建擴大遊艇碼頭、推廣全民遊艇休閒活動及持續舉辦台灣國際遊艇展，將全力打造高雄成為亞洲遊艇製造、銷售及展覽中心的遊艇大城。
- 三、遊艇是一種集航海、運動、娛樂、休閒於一體的水上交通工具。在先進國家，遊艇像轎車一樣多為私人擁有，而在發展中國家，遊艇多在海岸、旅遊景點出租供人遊憩。台灣曾經是亞洲「遊艇王國」，鼎盛時期全台遊艇製造廠超過百家，台南市安平工業區即為生產遊艇重鎮之一。民國 77 年台灣出口遊艇 1,573 艘，創下總產值 1 億 9,000 多萬美元的輝煌紀

錄。然而受新台幣急遽升值、工資高昂影響，台灣遊艇製造業一度由盛轉衰。2008 年金融海嘯後，全球遊艇需求萎縮，台灣遊艇出口也大受影響。近年來國外遊艇買氣回溫，台灣遊艇製造業開始揚眉吐氣，尤其大型遊艇訂單更呈穩定成長。

四、在重視休閒生活的歐美國家，擁有私人遊艇是很平常的事，但遊艇在國內卻被視為超級富豪的專利品，這種觀念亟待改變。其實遊艇跟汽車一樣分成很多等級，也有二手與租賃市場，家庭用的運動休閒遊艇價格並不高，在國外也頗為普及，如能增進國人對遊艇的認識，就可吸引更多人享受遊艇的樂趣，為台灣帶來更多觀光休閒產值。

五、台灣雖是遊艇製造大國，但早年受限於戒嚴，遊艇休閒運動沒有發展空間，因此形成海洋國家無法從事海上活動的怪現象。目前透過《船舶法》修法，只要申報就可出海，並取消不得在外海過夜，返航時必須在原出海的港口登岸等限制。遊艇產業群聚的優勢在於，下水設施與試車專用碼頭可共同建置營運，也能結合各類型衛星廠商，形成完整的遊艇產業鏈。各界一再呼籲成立發展遊艇產業的「一條龍」專區，但至今仍卡在環評，有待經濟部、環保署溝通修法解套。

六、我國遊艇遊憩發展仍屬於嬰幼兒期，政府應參考先進各國的經驗，制定符合我國國情的海洋運動觀光發展策略，鬆綁不合時宜的法令，讓國人有機會享受遊艇育樂的環境，台灣四面臨海是個不折不扣的島嶼，未能發展遊艇及相關遊憩產業實令人不可思議，台灣本身資源受限，土地狹小，但卻擁有寬闊的海岸，政府不但未充分利用還盡其糟蹋之能，殊不知無煙囪工業的觀光產業才是救台灣經濟的最大本錢。

（四十五）本院邱委員志偉，鑒於教育部統計，全國各級學校土壤液化高潛勢區為數眾多，我國位處於環太平洋地震帶，地震頻仍。為維護校園安全以及人民有知的權利，教育部應清查並公布全國各校舍耐震係數。對於尚未及時完成補強作業的高潛勢區之校舍，提出防災避震措施，爰此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、我國位處於環太平洋地震帶，地震頻仍，地震發生時產生之斷層、地裂、山崩、土壤液化、海嘯等現象，對於國人的生命財產安全有極大的威脅。
- 二、為維護人民有知的權利。教育部應清查並公布全國各校舍耐震係數，在地震發生時，土壤液化高潛勢區之校舍避震措施更為首要。

（四十六）本院邱委員志偉，鑒於我國屋齡逾三十年以上，且結構不安全之住宅，影響國人居住安全與權益甚鉅。中央應成立專責