

第一章 緒論

1.1 背景與辦理緣由

郵輪旅客是觀光市場中金字塔頂端之客群，國際郵輪旅運市場不單純只滿足旅客交通上需求，更是消費、觀光、旅館、休閒集於一身。亞洲郵輪市場近年來持續成長，台灣位處於東南亞及東北亞的交會點，地理位置為客運及航運樞紐，極具發展郵輪產業潛力。同時因應高雄縣市合併，統合高高屏區域觀光資源，故將以高高屏特色港灣資源為主，規劃高雄港成為郵輪母港，搭配區域內觀光資源，研擬特色旅遊路線，爭取郵輪旅遊成為高高屏未來觀光市場新主力。

高雄港地理位置優越，位於東北亞及大陸間之要衝，且為歐、亞、美全球貿易及航路必經之處，地緣位置佳，港口條件自然天成，水深、潮差及天候良好，港口條件佳，為優良深水港，並為我國最大國際商港，又有海空雙港優勢，生活機能完善，物價水準不高，適合發展郵輪產業。

交通部高雄港務局為提升港埠客運服務水準，營造海運門戶之新意象，促進郵輪業務之發展，業奉行政院核定該局所提「高雄港客運專區建設計畫」，預定於高雄港 18 至 21 號碼頭，興建旅運及港務合一之多目標使用大樓及相關旅運設施，預定於 103 年開始營運，為配合該大樓及碼頭設施完工啟用營運，所有政府部門亟需先行辦理發展郵輪產業配套規劃事宜，而高雄市政府義不容辭領先於各級政府部門，先行研究郵輪產業，並於交通部港務局建設之旅運客運設施之外，研究相關郵輪產業發展需由政府部分規劃，補之不足，並於此研究內提出建議。

另高高屏境內藍色公路及山系資源豐富，宗教節慶活動與人文特色景觀極具吸引力，如能藉由郵輪母港設置，同時整合觀光資源，規劃整體觀光發展策略研擬特色旅遊，延伸郵輪觀光旅遊深度，將可吸引國內外觀光客留駐高高屏，帶動高高屏觀光旅遊產業發展。

綜合上述各背景，本研究亦舉辦一場國際郵輪產業座談會以集思廣義，邀請國內外航商代表、各級政府官員及產業界與學術界精英，確認本計畫規劃方案具體可行，並納入本計畫最終之結論與建議，以供政府施政之參考。

1.2 規劃目標

本次規劃目的有下列四項：

- 一、 規劃高雄港成為區域內郵輪母港或基地，以專供郵輪長期靠泊，將高雄港發展成為郵輪的必經航點，繼而吸引旅客抵達高雄港之後，進行高高屏之深度旅遊，帶動南部地區觀光、旅遊、購物等商機。
- 二、 因應高雄縣市的合併及「自由貿易港」與「國際觀光港」等兩大方向發展，對外將以海洋、航空之中繼站為定位，加上自由貿易港區的設置、洲際貨櫃中心的規劃；對內則利用高鐵、捷運、鐵路地下化三鐵共構，並運用舊港區再造與水域觀光的活絡，朝向國際觀光港市邁進，繼而整合區域觀光資源，規劃完整之高高屏套裝旅遊行程。
- 三、 串連高高屏遊憩景點，針對在高高屏三縣市之海岸線擁有優美景觀及特色資源之主要港口，如高雄縣之蚵仔寮漁港、彌陀漁港、興達港、高雄港、屏東縣之小琉球、大鵬灣、海口港、墾丁後壁湖等進行「海上藍色公路」之規劃。

四、 整合高高屏區域內宗教觀光資源，搭配區域內觀光景點，進行宗教旅遊路線規劃與執行計畫研擬，帶動高高屏宗教觀光旅遊的發展。

故歸納上述，本案有下列三大規劃目標：

- 一、 規劃高雄港成為區域內郵輪母港（或稱之為郵輪基地）。
- 二、 整合高高屏區域觀光資源，進行「海上藍色公路」之規劃。
- 三、 搭配高高屏區域內觀光景點，進行宗教旅遊路線遊程規劃研擬。

1.3 規劃範圍

委託規劃範圍以高高屏三縣市所轄區域及高雄港區為規劃作業範圍。

第二章 現況基本資料調查分析與彙整

2.1 郵輪母港現況資料

郵輪已不再是傳統的擔任兩地間往來功能之交通工具，在全世界觀光市場中，郵輪已成功演變結合各種娛樂、飲食、住宿與消費等活動於一身，能選擇搭乘郵輪觀光，均屬頂級觀光旅遊之客群，根據北美郵輪旅遊公司之統計資料，接待一名郵輪旅客平均消費為 1,341 美元，比一般觀光旅客平均 740 美元，高出近一倍；而郵輪以觀光為主的周遊各國風情或遊覽名勝古蹟之方式，已成功經營此旅遊市場，另根據國際旅遊組織統計下轄之協會會員，近 5 年來以郵輪為核心所組成之郵輪市場，亦是最大獲利及最高產值之旅遊市場。再依國際郵輪協會（簡稱 CLIA）每年統計之研究報告，2006 至 2008 年全球郵輪市場之經濟效益每年均超過 500 億美元，因此世界各國莫不積極爭取此一金字塔尖端之觀光市場。

本節為整體郵輪產業基礎資料之敘明，並將論述國際郵輪產業為何以郵輪母港為發展核心，故 2.1.1 先敘述郵輪基本介紹，包括整體市場及其相關產業等；2.1.2 說明國際郵輪母港案例；2.1.3 分析現有高雄港海空運營運現況，2.1.4 再說明高雄成為郵輪母港之特質與條件；2.1.5 將描述亞洲地區鄰國有關郵輪母港之發展企圖；2.1.6 再進行高雄港發展郵輪母港之 SWOT 分析。

2.1.1 郵輪的介紹

一、 郵輪歷史簡述

船舶歷史以客運為主運輸型態，從最早的交通用小型渡輪發跡，其能滿足區域間短距離跨海的客運需求為起步，隨造船

技術進步，逐漸因應客量成長與航線的加長，船隻也越來越大型化，1820 年代出現首次長距離旅客專用船艙的客運船舶：蒸汽動力船 Savannah 號 1819 年成為首艘橫渡北大西洋的客船；1840 年代，開始出現固定航線橫越大西洋、跨洲際大型客輪：1837 年 P&Q 創辦了最早的郵輪航線，最初的目的是載運洲際郵件包裹，剩餘船艙空間方為載客，故以郵輪為名，中譯稱為『郵輪』自此而來；其後船艙載客比例逐漸上升，終於演變為客運才是最主要之功能；但一直到 1920 年代，郵輪上的旅客活動，才開始有加入娛樂的元素，讓郵輪事業成直線上升；到 1930 年代，達到郵輪第一波高峰期，此時一般民眾跨越洲際旅行只能選擇郵輪，直到革命性的民用航空器出現。

1958 年，第一架噴射機誕生，新的跨洲際交通工具，取代郵輪市場的客源，旅客數不斷萎縮；而到了 1970 年，波音 747 的誕生，更是讓坐船的人數迅速銳減，這對郵輪市場來說，是一個重大的轉折，而郵輪業者窮極思變，將此危機變成轉機，郵輪在旅行、娛樂的成分，開始大過原來交通的功用，成功的善用海運優於空運的優勢：能以更方便的方式，前往飛機所不能及的地方，如峽灣、冰河等，將郵輪塑造成娛樂休閒性質高的移動工具，慢慢發展成至今規模。

二、 郵輪種類

郵輪依據其目的與過程，可分下列九類：

(一)極地探索及自然奇景觀賞型 Expeditions and Nature Cruises：

有關世界之自然奇景、極地，如格陵蘭島、北極、冰島、峽灣、冰河地形、南極等地，以郵輪駛向該地區，觀賞大自然

鬼斧神工之奧妙。

(二) 沿海岸地形遊憩型郵輪 Coastal Cruises :

郵輪主要沿優美之海岸地形景觀遊憩，主要如澳洲海岸、挪威、蘇格蘭島等地，在北美加拿大部分地區盛行以小型船作此觀光活動。

(三) 航海家型郵輪 Sailing Ship Cruises :

以體驗船舶操控之樂趣選擇之旅遊行程，此類郵輪通常小，類似遊艇、或可以操作中小型之船舶（風帆船或無動力船）之活動特色作號召，但船上仍以休閒娛樂活動為主。

(四) 搭貨輪順道旅遊型 Freighter Travel Cruises :

部分愛好旅遊之人士選擇貨輪順道旅遊行程，此類貨輪提供極少數船艙（通常在五位左右）供旅客搭乘，旅客旅程可不受打擾，及享受更便宜之船價，更因靠港取決於貨運起迄港而可周遊更多國家，雖然愛好者不是多數，但市場量極為穩定。

(五) 北大西洋橫渡型郵輪 North Atlantic Crossings :

懷舊型式的郵輪旅遊行程，體驗早期航海家橫渡大西洋彼岸，郵輪中途完全不停靠陸地，中間橫渡旅程四周均是一望無際的海洋。

(六) 內陸河川型郵輪 River Cruising :

對海洋航行深層恐懼的人，或可考慮在內陸河流航行的郵輪，此種亦是極傳統的旅遊方式，全球每年超過 1 百萬人次搭乘，盛行於各洲內陸大型河川。

(七) 環遊世界型郵輪 World Cruises :

想搭乘 1 個月，3 個月？還是整年都想搭乘郵輪，那選擇可環遊全球、拜訪各國港口型式的郵輪旅遊行程，就是此類環遊世界型態，已越來越多旅遊人士搭乘此種旅遊行程。

(八)綜合娛樂度假型郵輪 Resort Cruising /Mainstream：

(Caribbean, Mediterranean, Baltic, Alaska, NE of North America)

目前全球郵輪之主力型式，盛行於加勒比海、地中海、波羅的海、阿拉斯加、北歐，北美等，就是去搭乘郵輪旅遊度假，在郵輪上有各種遊樂行程由郵輪公司全部安排妥當，任君選擇喜好方式。

(九)郵輪式渡輪型 Cruise Ferry (Baltic & Mediterranean)：

區域間短距離跨海的客運需求，不一定是交通船，也有郵輪型式之經營者，如波羅的海及地中海地區，搭乘此種郵輪，晚上登輪次日一早抵達目的地，當晚食宿、船上娛樂場所、設施一應俱全，不再是單調的旅程。

三、 郵輪評鑑

貝力茲 Berlitz 旅遊雜誌，為出版專業旅遊指南之英國雜誌公司，Berlitz 每年出版對所有郵輪進行評鑑分級與旅遊建議，此旅遊專家評鑑制度成為郵輪旅遊界年度盛事，Berlitz 該本評鑑亦已成功建立旅客對郵輪所通用之評價，如五星級郵輪、四星級郵輪等，其評鑑標準與星級區分如表所示，使 Berlitz 雜誌為公認郵輪評鑑之權威。

表 2.1-1 貝力茲 Berlitz 郵輪評分標準

船體硬體設施 (The Ship)	25%	500
船艙內設施 (Accommodation)	15%	200
餐飲 (Cuisine)	15%	400
服務 (Service)	20%	400
娛樂 (Entertainment)	5%	100
郵輪體驗活動 (The Cruise Experience)	20%	400
總計	100%	2000 分

資料來源：Berlitz Cruising & Cruise Ships 2010

表 2.1-2 貝力茲 Berlitz 郵輪星級分類表

五星+	五星	四星+	四星	三星+	三星	二星+	二星	一星+	一星
1851~ 2000	1701~ 1850	1551~ 1700	1401~ 1550	1251~ 1400	1101~ 1250	951~ 1100	801~ 950 分	650~ 800 分	501~ 650 分

資料來源：Berlitz Cruising & Cruise Ships 2010

貝力茲 Berlitz 郵輪旅遊最後總結建議，常提醒讀者（旅客），不是最大船最舒服，而通常船型小一點、設施齊全、服務好的郵輪才有資格獲評五顆星，獲評五星以上，請快去訂艙位，體驗真正所謂郵輪度假旅遊。

四、 國際郵輪協會 CLIA 介紹

世界規模最大之郵輪產業組織-國際郵輪協會 CLIA (Cruise Lines International Association)，依 2010 年公布之資訊，係由 24 家郵輪航商為其主要會員所組成（2009 年為 23 家），其航商會員所佔之營運市場為全球市場量之 97%，協會總部位於北美洲之美國佛羅里達州羅德岱堡市，該北美地區人口參加郵輪之每年進出旅客人次，亦佔全 CLIA 市場 67% 以上。

五、 郵輪產業之核心主軸

郵輪產業鏈的四大主軸產業為造船產業中的郵輪造船廠、郵輪航運商為核心之航運產業、郵輪母港為核心之港埠服務產

業、及消費端旅遊服務之產業。國內一般民眾所接觸的郵輪，是為郵輪旅客接待的旅遊服務業，已有國民誤以為旅行社代理銷售之郵輪旅遊就是郵輪航商，較少接觸其他三大主軸郵輪產業，惟此知識經濟之時代，該資訊在網路上可查詢，若以資金、技術的密集程度來描述郵輪產業，從上游到下游，依序為造船業、航運業（郵輪航商）、港埠服務業（母港）、旅遊服務業（旅行社）。

六、 郵輪市場綜覽

(一)以旅客數區分

由 CLIA 出版最新之統計報告中，所列計會員營運資料 1990 至 2008 年如表 2.1-3 所示，平均年成長率為 7.2%，2008 年全球郵輪旅客已達 1,300 萬人，2007 年全球郵輪旅客 1,256 萬人，較前(2006)年成長 4.7%，2006 年全球郵輪旅客為 1,200 萬人，較 2005 年成長 8%，營運量已連續幾年不受景氣衰退或油價上揚影響。

表 2.1-3 全球郵輪旅遊人次統計

年份 \ 人次	北美地區 (千人次)	其他地區 (千人次)	全球總計 (千人次)	平均旅 遊天數	北美地區 旅遊 2-5 天當 年百分率%
1990	3,496	278	3,774	6.2	38.3
1991	3,834	334	4,168	6.1	37.4
1992	4,023	362	4,385	6.2	35.2
1993	4,318	410	4,728	6.4	36.7
1994	4,314	486	4,800	6.3	38.0
1995	4,223	498	4,721	6.5	33.7
1996	4,477	493	4,970	6.4	35.9
1997	4,864	516	5,380	6.5	33.6
1998	5,243	625	5,868	6.7	34.7
1999	5,690	647	6,337	6.6	35.8
2000	6,546	668	7,214	6.5	36.9
2001	6,637	862	7,499	6.4	37.2

年份 \ 人次	北美地區 (千人次)	其他地區 (千人次)	全球總計 (千人次)	平均旅 遊天數	北美地區 旅遊 2-5 天當 年百分率%
2002	7,472	1,176	8,648	6.9	35.5
2003	7,990	1,536	9,526	6.9	32.9
2004	8,870	1,590	10,460	6.9	31.4
2005	9,671	1,509	11,180	6.9	34.0
2006	10,078	1,928	12,006	6.9	32.9
2007	10,247	2,316	12,563	7.1	34.6
2008	10,093	2,912	13,005	7.2	35.6
1990~2008 平均年成長率			7.4%		

資料來源：CLIA, 2009, Market Overview

CLIA 統計每旅次參加郵輪旅遊行程之天數，6-8 天的行程人次佔最大宗，08 年為 50.1%，短期天數 2-5 天與 6-8 天兩者合計佔 80% 以上，顯見旅客願意參加的天數在 8 天以內。另從 '90 到 '08 間每年所佔變化率觀之，願意拉長天數參加 9-17 天之觀光旅遊人次，實已逐步增加，研判該原因不外乎郵輪旅行行程已越來越有趣味與娛樂性，故長期在郵輪上活動的生活，也越來越多旅客願意接受此種安排。

表 2.1-4 全球郵輪旅遊天數統計

旅遊天數	1990 (千人)	2008 (千人)	'90- '08 成長 率	'90 旅 遊天數 比例	'08 旅 遊天數 比例	'90- '08 變化 率
2-5 天	1,434	3,959	176%	38%	30.4%	-7%
6-8 天	1,966	6,519	231%	52%	50.1%	-2%
9-17 天	358	2,391	567%	9.5%	18.4%	+9%
18+天	16	136	750%	0.4%	1.1%	+0.7%
TOTAL	3,774	13,005	244.6%	100%	100%	

資料來源：CLIA, 2009 Market Overview

(二) 地區別

郵輪選擇航線主要考慮沿線氣候、各景點趣味性、娛樂性、可及性、永續性等課題，當然不同水域之安全性與舒適度也不同，目前北美洲美國籍旅客約有全球旅客 70~80% 之市佔

率，位處美國南方之加勒比海，得天獨厚之亞熱帶島嶼風情，且緊鄰美國，海上旅遊交通便利，特別獲得居住於溫寒帶美國旅客之青睞，故位處加勒比海北方之美國佛羅里達州邁阿密港，早以成為全球郵輪之大本營，該地遊客量佔全市場 50% 以上、最大郵輪公司亦都在此設立據點，茲將全世界主要航線與載客率摘要如下：

表 2.1-5 國際各主要航線郵輪營運概況

航線海域	主要停靠國家	2006 載客率
加勒比海	美國、牙買加、委內瑞拉、波多黎各、墨西哥、哥倫比亞	52%
地中海	希臘、土耳其、埃及、義大利、法國、西班牙	18%
阿拉斯加	加拿大、阿拉斯加	12%
亞太區	日本、台灣、韓國、香港、中國大陸、新加坡、泰國、印尼、馬來西亞、澳洲	6%
美東	紐約、波士頓、邁阿密	3%
美西	洛杉磯、舊金山、墨西哥	2%
巴拿馬運河	加勒比海與阿拉斯加換季交通	2%
其他	波羅的海、英倫群島、北歐、非洲、黑海、夏威夷	各 1%

資料來源：呂江泉，2008。

(三) 郵輪公司

按營運所提供之艙位數前三大郵輪公司，依序為嘉年華郵輪公司 (Carnival Cruises)、皇家加勒比海國際郵輪公司 (Royal Caribbean International, RCI) 及麗星郵輪公司 (Star Cruises)，其中 2003 年公主郵輪 (Princess Cruises) 原排名第三，遭嘉年華郵輪集團併購，現僅存品牌繼續營運。

表 2.1-6 三大郵輪航艙艙位數

排名	郵輪集團	客艙數		
		2006	2008	2012 (預估)
	全球總量	360,000 (100%)	410,000 (100%)	525,000 (100%)

排名	郵輪集團	客艙數		
		2006	2008	2012 (預估)
1	嘉年華 Carnival Corp. (2003 年併購 Princess Cruises)	104,886 (29.1%)	193,417 (47.2%)	249,678 (47.6%)
2	皇家加勒比海國際郵輪 Royal Caribbean International	79,888 (22.2%)	90,495 (22.1%)	117,996 (22.5%)
3	麗星集團 Star Cruises Group	42,881 (11.9%)	42,911 (10.5%)	48,252 (9.2%)
	前三大合計佔市場百分比	63.2%	79.8%	79.3%

資料來源：Seatrade 2020 Vision：New Focus for the Gobar Cruise Industry

(四) 亞洲營運船隊

1. 麗星郵輪船隊 (Star Cruises)

麗星郵輪船隊創立於 1993 年，隸屬於馬來西亞雲頂娛樂集團。2000 年，麗星郵輪購併挪威郵輪船隊 (Norwegian Cruise Line) 以及挪威郵輪旗下之東方郵輪船隊 (Orient Lines)，船隊總數規模突破 20 艘，2009 年末又將東方郵輪船隊 (Orient Cruises Line 僅有兩艘船，為馬可波羅 I，馬可波羅 II) 賣出。麗星郵輪自 1993 年起，曾陸續營運船舶進入基隆港，並將之作為其東北亞郵輪市場啟程港之一，航於台灣與日本琉球之間。截至 2005 年秋，麗星郵輪再次撤出台灣市場為止，共在台營運長達 12 年的時間。2007 年中，麗星郵輪終在難以割捨此一深具發展潛力的郵輪市場情況下，又再次以天秤星 (SuperStar Libra) 郵輪進駐台灣，恢復台灣基隆港與沖繩群島暨石垣群島間航線營運，96 年夏天又開闢處女星號 (Virgo) 行駛新加坡-香港-基隆港之航線。

該船隊以東亞各國消費者為主要客群，並於始創五年之後的 1999 年，即以優異之成長業績擠身於營運載容量「世界八大郵輪船隊」前三名之列，並因此穩居亞太郵輪旅遊市場之龍

頭地位，船隊屬中大型郵輪。

2. 嘉年華郵輪船隊 (Carnival Cruise Lines)

嘉年華郵輪船隊創立於 1972 年，而後再透過收購合併等手段，以高逾 47% 的郵輪船隊市場佔有率，穩居全世界最龐大及經營最成功的郵輪船隊地位。旗下除嘉年華郵輪本身船隊外，尚有 AIDA、冠達郵輪、荷美郵輪、義大利歌詩達郵輪、Ibero、Ocean Villiage、P&O、世朋郵輪 (Seabound)、風之頌郵輪以及於 2003 年新進購併的公主郵輪 (Princess) 等船隊品牌。嘉年華郵輪船隊公司目前雖以集團控股方式經營，卻也容許旗下品牌相互良性競爭。

嘉年華郵輪船隊：長期素以經營美洲地區為主，船隊將陸續新造八艘重達 11 萬噸級、載容量高達 2,974 人的巨型郵輪，加入郵輪旅遊市場營運。

世朋郵輪船隊：世朋郵輪船隊屬高水準的小型豪華郵輪船隊，並屢獲各式郵輪評鑑入選「最佳小型郵輪船隊」而聞名全球。

風之頌郵輪船隊：風之頌郵輪船隊隸屬於嘉年華郵輪公司旗下，以少見的大型風帆遊艇配備為主；船隊屬小型豪華郵輪。

3. 義大利歌詩達郵輪船隊 (Costa Cruise Lines)

義大利歌詩達郵輪船隊隸屬於嘉年華郵輪集團旗下，船隊屬大型郵輪，以「Italian Style 義大利式風格」為品牌訴求，為極具歐式浪漫風格之船隊。2005 年開拓東南亞定期航線，並積極規劃東北亞郵輪航線，顯見該船隊發展東亞新興郵輪市場之企圖心。

4. 荷美郵輪船隊 (Holland America Line)

荷美郵輪船隊創立於 1872 年，隸屬於嘉年華郵輪公司旗下，也是最早將郵輪產品引進台灣旅遊市場的船隊之一。以「Tradition of Excellence 優質典雅」為品牌訴求，為一支兼具傳統風味與現代風格之老牌大型郵輪船隊。

5. 公主郵輪船隊 (Princess Cruises)

公主郵輪創立於 1965 年，原隸屬 P&O 郵輪旗下，曾以電視影集“Love Boat 愛之船”為品牌訴求而享譽全球。船隊屬大型豪華郵輪，全年航行於加勒比海及世界航線。

6. 冠達郵輪船隊 (Cunard Line)

冠達郵輪船隊始創於西元 1839 年，以純粹英倫風格提供王公貴族般之水準服務為品牌訴求，是業界歷史最悠久的老牌船隊之一，目前隸屬於嘉年華郵輪船隊公司。旗下的「Queen Elizabeth II」伊莉莎白女皇二世號，榮獲 2001 年【Berlitz 郵輪評鑑】評選為舉世唯一的最佳大型郵輪，是全世界唯一採用分級制度之傳統型高級郵輪，旅客得視個人喜好或消費能力，在同艘郵輪上選擇購買 5 星級、4 星級或 3 星級半等不同旅遊體驗。2004 年間建造完成並下水營運的 Queen Mary 2 (QM II)，其船舶噸位高達 150,000 噸，為當時世界噸位最大的一艘海上郵輪。

7. 皇家加勒比海國際郵輪船隊 (Royal Caribbean International; RCI) :

皇家加勒比海國際郵輪船隊創立於 1969 年，原名 Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL)，素以超大噸位、新型船舶、

平價、設施多樣為其品牌訴求，為一極具現代化風格之郵輪船隊。目前屬於巨無霸型超級郵輪多是加勒比海郵輪船隊旗下成員，旗下經營之郵輪品牌亦均是全球知名，有 Azamara、Celebrity（國內譯為精緻郵輪）、Pullmantur、（Island Cruises of UK & TUI Cruises 兩品牌以策略聯盟 joint venture 加入）。RCI 主船隊船隻一律配備有罕見的 70 公尺高的攀岩場和籃球場、溜冰場、迷你高爾夫球場等活動設施，以親子同遊、年輕活力為其獨特的品牌訴求。

加勒比海郵輪船隊 8 萬噸級的【海洋迎風號】Rhapsody of the Seas，原均以阿拉斯加 8 天航程為主，該公司有鑑於台灣海峽「兩岸三通」直行在即之訊息，於 2008 年 2 月間起進軍亞洲郵輪市場。同年 2 月 11 日首航台灣基隆、高雄兩港，破紀錄的一次帶來近七百位中國籍旅客訪台，蔚為台灣旅遊史上的一大盛事（中央通訊社，2008）。

目前全球最大噸位” Ocean Oasis 海洋綠洲號”（22 萬噸級,載客數 6400 人）即是屬皇家加勒比海國際郵輪船隊之王牌，同時 RCI 公司以每年打造一艘”海洋綠洲號”同級巨型郵輪加入營運，連續共有五年五艘，請參見各大造船廠郵輪訂單，可見未來幾年之郵輪市場變化加劇，而巨型郵輪所汰換之原加勒比海營運之郵輪，預期即將轉移陣地，移往亞洲、歐洲等地區熱門航線營運。

8. 日本郵輪株式會社（Nippon Yusen Kaisha Line; NYK）

日本株式會社（NYK）郵輪船隊，目前以「飛鳥二號」（原「水晶郵輪」五星級 Crystal Harmony 改名）航行於日本近海

海域、東亞以及環航世界 95 天等航線為主。船隊以「夢航海」以及 99% 專門搭載日本國籍旅客為其品牌訴求，船隊屬中型郵輪。

表 2.1-7 亞洲營運航線各主要隊船型基本資料

船隊	英文船名	船長 (m)	船寬 (m)	吃水 (m)	載客數 (人)
麗星郵輪船隊 Star Cruises	Aquarius	229.8	28.5	6.8	1,900
	Virgo	268.6	32.2	7.9	1,966
	Libra	216	28.0	7.0	1,518
	Pisces	176.6	29.0	6.2	2,019
	Gemini	163.8	22.5	—	716
嘉年華郵輪船隊 Carnival	Celebration	221.6	28.2	—	1,486
	Fascination	260.6	31.5	7.7	2,634
	Carnival Victory	272.2	35.4	8.2	3,400
	Carnival Miracle	292.5	32.2	7.8	2,680
	Carnival Valor	290.5	35.4	8.2	3,710
義大利歌詩達 郵輪船隊 Costa	Costa Concordia	290	36.0	—	3,700
	Costa Fortuna	272	36.0	—	2,720
	Costa Mediterranea	292	32.0	—	2,114
	Costa Serena	290	36.0	—	3,780
	Costa Magica	272	36.0	—	2,672
荷美郵輪船隊 Holland America	Veendam	219.2	30.8	7.5	1,266
	Amsterdam	234	30.8	7.6	1,380
	Zaandam	237.8	32.2	7.8	1,440
	Oosterdam	293	32.2	7.8	1,848
	Prinsendam	200	32.2	6.0	794
公主郵輪船隊 Princess	Sea Princess	261.1	32.2	8.0	2,250
	Star Princess	290	36.0	8.5	2,600
	Island Princess	293	32.0	8.0	1,950
	Diamond Princess	290	36.0	8.8	3,100
	Tahitian Princess	181	26.0	6.0	682
冠達郵輪船隊 Cunard	Queen Mary 2	345	40.0	10.0	2,620
	Queen Victoria	294	32.3	7.9	2,014
	Queen Elizabeth 2	294	32.0	9.75	1,777
皇家加勒比海 國際郵輪船隊 RCI	Millennium	294	32.2	8.0	1,950
	Century	260	32.0	7.7	1,870
	Zenith	207	29.0	7.2	1,378
日本株式會社 郵輪船隊 NYK	飛鳥二號	241	29.6	7.5	800

資料來源：各船隊網頁資料，2010 Cruising & Cruise Ships from Berlitz 本計畫整理

表 2.1-8 2010 年全球郵輪航商營運船隊資料

品牌 Cruises	中文船隊名稱	北美	市場	其他	市場
		總載客艙位	船隊數量	總載客艙位	船隊數量
Carnival	嘉年華郵輪	55,148	22	-	-
Princess	公主郵輪	38,770	18	-	-
Costa	歌詩達郵輪	-	-	36,928	15
Holland American	荷美郵輪	23,119	15	-	-
Cunard	冠達郵輪	8,212	3	-	-
Seabound	世邦郵輪	1,536	5	-	-
P&O		-	-	19,052	9
AIDA		-	-	13,727	7
Ibero		-	-	5,441	4
Ocean Village		-	-	3,369	2
小計	嘉年華集團	126,785	63	78,517	37
Royal Caribbean	皇家加勒比郵輪	65,299	23	-	-
Celebrity	精緻郵輪	22,372	11	-	-
Azamara		1,554	2	-	-
Pullmantur		-	-	9,489	5
CDF		-	-	758	1
小計	皇家加勒比集團	89,225	36	10,247	6
Norwegian	挪威郵輪	26,290	11	-	-
Star	麗星郵輪	-	-	7,244	6
Orient	東方郵輪			650	1
小計	麗星集團	26,290	11	7,894	7
MSC	地中海郵輪	3,880	2	22,191	9
Louis	路易士	-	-	10,174	8
Tomson	湯馬斯	-	-	7,153	5
Hurtigruten		-	-	5,923	13
Fred Olsen		-	-	4,567	5
Disney	迪士尼郵輪	4,800	2	-	-
Regent Seven Seas	縱橫七海	2,222	4	-	-
Oceania		3,312	4	-	-
Crystal	水晶郵輪	2,014	2	-	-
Silversea	銀海郵輪	2,028	6	-	-
Hapag-Lloyd		-	-	1,176	4
Saga		-	-	1,275	2
Imperial Majesty		1,068	1		
All Leisure Holidays				1048	2
Cruise Weat		982	9		

品牌 Cruises	中文船隊名稱	北美	市場	其他	市場
		總載客艙位	船隊數量	總載客艙位	船隊數量
Easy Cruise	-			832	2
Discovery	-	750	1		
Windstar	-	608	3		
Delphin	-			650	1
Pearl Seas	-	630	3		
Ponant	-			647	4
Seadream Yacht Club	-	110	2		
總計		264,704	149	152,294	105

資料來源：CLIA Cruise Market Overview, Royal Caribbean International Ltd., Carnival Corp., Star Cruises Ltd., Seatrade and DVB Research & Statagic Plannong, 2009-2010 China Cruise Industry Development Report

七、造船市場簡介

(一)船舶名詞基本介紹

1. 總噸位 (Gross Tonnage, GT)

根據船舶噸位丈量公約或規範的有關規定，丈量確定的船舶所有圍蔽處所的總容積，並按一定的公式可算出船舶的總噸位。總噸位是總計船舶噸位，表示船舶大小、區別船舶等級，是計算船舶費用（登記費、過運河費等）及處理海事的依據。

2. 載重噸位 (Deadweight Tonnage, DWT)

在一定的水域和季節裡，船舶所能裝載的最大限度的重量，稱為最大載重量。最大載重量等於滿載排水量扣除空船排水量。一般來說，載重量與相應的季節、吃水相對應，如果不作特別說明，多指夏季滿載吃水的情況下的總載重量。載重噸位係指船舶之裝載能力，即除船舶船身、機器，設備，以及固定裝備等外，可以裝載客、貨、燃料、淡水及船員與給養品之重量。

3. 吃水 (Draft)

艏吃水是指艏垂線上水線和龍骨上表面的距離；艉吃水是指艉垂線上水線和龍骨上表面的距離。

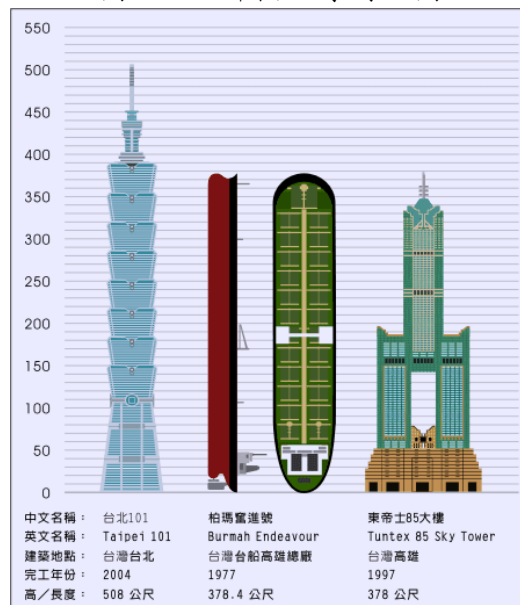
如果水密度已知，通過量測船舶的吃水高度，可以確定船舶的排水量，進而計算出相對應載重量。同樣地，在港口水深有限制的情況下，也可以推算出船舶的最大載重量。

4. 船之全長 (Length)

指的是不管船的那個部位，全部考慮進去後，最前端到最後端的距離。在需要知道船總共需要的空間時，最常使用這個長度。

對大尺寸約 300 公尺長之郵輪也許沒概念，茲用下張圖說明，相對於高雄 85 大樓之高度，已相距無幾。

圖 2.1-1 郵輪尺寸對照圖








資料來源:台灣國際造船公司網站

(二) 國際造船廠

目前世界造船產業（含客貨輪）已成為韓國獨大之局面。

以總噸位計算，韓國造船廠加總之產量已超過全球總產量之 5 成（如表 2.1-9 所示）。

表 2.1-9 2008 年世界造船總噸數表

排名	國家	10,000 GT	%
1	 韓國 South Korea	1,240	50.6%
2	 中國 China	840	34.4%
3	 歐盟 EU	140	5.7%
4	 日本 Japan	90	3.7%
5	 越南 Vietnam	40	1.5%
6	其他國家	100	4.1%
	全球總產量	2,450	100.0%

但是若僅考量客輪（郵輪及渡輪）之造船產量，歐盟國家之造船廠之產量則超過 95%。惟近年來韓國大型造船廠致力開發客輪產能，其中韓國 STX 集團更是直接併購歐洲最大造船公司 Akers Yard，亦是世界最大郵輪造船公司。目前世界主要客輪（郵輪及渡輪）造船公司如表 2.1-10 所列。

表 2.1-10 世界主要客輪（郵輪及渡輪）造船公司彙整表

郵輪造船廠名稱	說明
STX Europe	韓國第四大造船公司 STX Group 於近 5 年買下原法國 Chantiers de l'Atlantique 及原芬蘭 Akers Yards 兩家知名郵輪造船公司所組合的公司。主要郵輪造船作業在法國與芬蘭，最近完成世界最大郵輪 Oasis of the Seas。
Fincantieri	歷史悠久，知名的義大利大型郵輪造船公司。
T. Mariotti	歷史悠久的遊艇造船廠，近年來投入中型郵輪製造的義大利造船公司。
Lloyd Werft	投入中大型郵輪及渡輪製造的德國造船公司。
Meyer Werft	投入中大型郵輪及渡輪製造的德國造船公司。
Mitsubishi Heavy Industries	日本三菱重工是歐洲造船廠之外少數投入中大型郵輪及渡輪製造的造船公司。
Daewoo Ship and Marine	世界第三大的造船廠，韓國大宇重工，已投入中型郵輪式渡輪製造出口至歐洲。
Samsung Heavy Industries	世界第二大造船廠，韓國三星重工，已投入中型郵輪式渡輪製造出口至歐洲。
Hyundai Heavy Industries	世界第一大造船廠，韓國現代重工，已投入中型郵輪式渡輪製造出口至歐洲。

(三)2009 至 2012 年新造郵輪

國際航運界知名之 Seatrade 公司為專業之研究機構，Seatrade 統計自 2000 迄今營運之郵輪艘數，與到 2020 年未來加入新船（可能打造之新船），進行分析平均每船艙位分析，如下表所示，顯示郵輪提供之大型趨勢，且平均每船提供出艙位已是每五年有 20% 以上之成長。

表 2.1-11 全球營運郵輪之提供艙位趨勢分析

年份	營運郵輪數量	艙位	平均每船艙位	艙位成長率
2000	255	251,000	984	
2005	300	355,000	1,183	+20.2%
2010	340	500,000	1,471	+24.4%
2020 (預估)	415	725,000	1,747	+18.8%

資料來源：A.R.Peisley Ltd/Seatrade

以下為 CLIA 列出所有郵輪新船交付年份，到 2012 年之國際各船隊近期即將營運之郵輪尺寸與相關營運資料。

表 2.1-12 2009 加入營運之郵輪

新郵輪名稱	郵輪公司	噸位 G.T.	載客數	造價 (百萬)
Unname	AIDA	68,500	2,500	歐元 315
Costa Luminosa	Costa Cruises	92,700	2,400	歐元 420
Costa Pacifica	Costa Cruises	112,000	3,780	歐元 485
Seabourn Odyssey	Seabourn	32,000	450	美金 250
MSC Splendida	MSC Cruises	133,500	3,887	歐元 525
Celebrity Equinox	Celebrity	122,000	3,150	歐元 640
Carnival Dream	Carnival	130,000	4,631	歐元 565
Ocean Oasis	RCI	220,000	6,400	歐元 900
Unnamed	Silersea Cruises	36,000	540	美金 250

表 2.1-13 2010 加入營運之郵輪

新郵輪名稱	郵輪公司	噸位 G.T.	載客數	造價 (百萬)
Costa Deliziosa	Costa Cruises	92,700	2,400	歐元 420

新郵輪名稱	郵輪公司	噸位 G.T.	載客數	造價 (百萬)
Unnamed	Norwegian Cruise	150,000	4,200	歐元 735
Unnamed	AIDA	71,000	2,644	歐元 350
Celebrity Eclipse	Celebrity Cruises	122,000	3,150	美金 698
Unnamed	Seabourn	32,000	450	美金 250
MSC Magnifica	MSC Cruises	90,000	3,013	歐元 410
Unnamed	P&O Cruises	116,000	3,597	歐元 535
Unnamed	Holland America	86,000	2611	歐元 425
Queen-Elizabeth	Cunard	92,000	2,062	歐元 500
Unnamed	RCI	220,000	6,400	歐元 900
Unnamed	Silversea	36,000	540	美金 250
Unnamed	Oceania	65,000	1,260	美金 500
Unnamed	Norwegian Cruise	150,000	4,200	歐元 735

表 2.1-14 2011 加入營運之郵輪

新郵輪名稱	郵輪公司	噸位 G.T.	載客數	造價 (百萬)
Unnamed	AIDA	71,000	2,644	歐元 380
Unnamed	Disney	124,000	4,000	美金 750
Unnamed	Oceania	65,000	1,260	美金 500
Magic	Carnival	130,000	4,631	歐元 565
Unnamed	Seabourn	32,000	450	歐元 450
Unnamed	Celebrity Cruises	122,000	3,150	美金 698
Unnamed	Costa Cruises	114,200	3,780	歐元 510

表 2.1-15 2012 加入營運之郵輪

新郵輪名稱	郵輪公司	噸位 G.T.	載客數	造價 (百萬)
Unnamed	AIDA	71,000	2,644	歐元 385
Unnamed	Costa Cruises	114,200	3,780	歐元 510
Unnamed	Disney	124,000	4,000	歐元 750
Unnamed	Oceania	65,000	1,260	歐元 500

資料來源：A.R.Peisley Ltd/Seatrade

八、 郵輪式渡輪市場

研究郵輪市場中，其中一類為郵輪式渡輪，即許多渡輪航線使用郵輪服務該航線旅客。由於屬於渡輪或郵輪兩者之界限模糊，現今發展已可說兩者相同，但傳統是把渡輪以交通性質較高及旅客在船上航程在 30 小時內之方式區別之。

傳統渡輪市場上多為各國本土與離島間之交通工具，單純為交通服務性質，以解決偏遠地區民眾運輸需求為主，較少發展為國際線，但如區域間經濟、交通旅遊、觀光等目的而往來頻繁，或有發展高價值之快速渡輪市場之潛力可能。

亞洲區跨國境規模大的市場，譬如香港與澳門間，新加坡聖淘沙至馬來西亞，日本內海等都是渡輪發展興盛之區域。而我國離島間之海運渡輪市場，傳統航線有高雄到澎湖，高雄到金門、高雄到馬祖等之市場。目前因兩岸互動關係改善，已有多家郵輪公司看好此渡輪市場發展性，表示高度興趣。

另在造船科技方面，目前已有突破性發展，原軍事用途之海上運兵艇已應用於商業用途變身為海上快速渡輪，目前已經量產並逐步成為趨勢，其海上航速可高達 40-60 節是傳統客輪（最快約 20 節）之 2~3 倍以上，而旅客因海上航行顛簸造成之暈船現象，也因船體改善為雙船體鋁合金構造，使得航行更為平穩，而克服了不舒適的刻板印象；目前全球市場上已陸續有國際線如法國-挪威、英倫海峽、澳洲環島航線、日本內海等採用快速渡輪加入營運，故海上高速渡輪之旅運服務已不再遙不可及，此模式非常適合台灣地區內部、海峽兩岸及鄰近國家間之離島運輸。我國過去曾有雙船體快速渡輪海洋拉拉號，以台中港為補給母港，並將航線延長，已申請正式獲得台中港務局「不定期航線」許可，可再轉往廈門停泊，即本研究所指之經濟航線，故高速渡輪已成為兩岸營運之主力航行船種之一，但海洋拉拉號，吃水淺，速度快，耐波的能力相對較差，仍須克服季節性季風的問題（營運半年，目前停航中）。以下介紹幾個國際快速渡輪之船型案例。

(一)青津海峽-青森-函館『Natchan Rera』號快速渡輪



(二)澳洲『Incat Tasmania Pte. ltd』號快速渡輪

表 2.1-16 澳洲『Incat Tasmania Pte. ltd』號快速渡輪

船長/船寬 船噸位	112m/30.5m 10,712 噸 Incat Tasmania Pte. ltd. 造船廠,澳洲	
載客量	774 名 小客車 350 輛 (或小客車 195 輛及大客車 33 輛)	
行駛速度	36 海浬 (滿載) 4 部水流噴射引擎	

資料來源：Natchan 網站資料

(三)法國 Brittany ferry 渡輪公司,於 Normandie express 諾曼第半島快速渡輪營運資料 (航線至瑞典與英國)


表 2.1-17 Normandie express 諾曼第半島快速渡輪營運資料

船長/船寬 船噸位	船長 98m 吃水 3.5m	
載客量	850 名 小型車 235 輛	
行駛速度	42 海浬 (滿載) =80Km/H 4 部噴射引擎	

資料來源：Brittany ferry 網站資料，本研究整理

(四)夏威夷營運之 Hawaii SuperFerry 公司渡輪

表 2.1-18 Hawaii SuperFerry 公司渡輪

船長	106.5 公尺	
船寬	23.8 公尺	
船高	9.4 公尺	
最大吃水深	3.65 公尺	
最大船速	35 節 (載重 90%)	
載客數	836	
Cars Trucks	230 (max.) 或/65 輛 40 尺貨櫃卡車	

(五)英國多佛港 Dover 營運之快速渡輪 (船長約 100 公尺吃水 3m)

表 2.1-19 國際渡輪航線主要船型資料彙整



營運船名 (公司)	日本 Natchan Rera 號 快速渡輪	夏威夷 Hawaii SuperFerry 公司	法國 Brittany ferry 渡輪 公司	中華民國 海洋拉拉號 快速渡輪
船長	112m	106.5 m	98m	65m
船寬	30.5m	23.8 m	-	15m
船高	-	9.4 m	-	
船噸位	GT 10,712	-	-	
最大吃水深	-	3.65 m	3.5m	3m
最大船速	36 節	35 節 (載重	42 節	38 節

營運船名 (公司)	日本 Natchan Rera 號 快速渡輪	夏威夷 Hawaii SuperFerry 公司	法國 Brittany ferry 渡輪 公司	中華民國 海洋拉拉號 快速渡輪
		90%)		
載客數	774	836	850	500
Cars Trucks	350 (max.) (或小客車 195 輛及大客車 33 輛)	230 (max.) 或 65 輛 40 尺貨 櫃卡車	235 (max.)	
航線	日本青津海峽 青森到函館 (北海道與日本 島間)	夏威夷各島群	Normandie express 諾曼第半島快速渡 輪 (航線至瑞典與 英國)	台中到廈門

資料來源：Natchan 網站、Hawaii SuperFerry、Brittany ferry 網站資料，本研究整理

2.1.2 郵輪母港案例介紹

以下本節將敘述國際知名港口-郵輪母港案例，亞洲區郵輪母港另於專節介紹。

一、美國加州長堤港

長堤港佔地 3,200 公頃，有 10 個碼頭及 80 個船舶席位，以及 4,600 公頃的海港及海峽。長堤港是美國第二繁忙的商港，僅次於洛杉磯港，亦是全球第十二繁忙的貨櫃港。

長堤郵輪碼頭於 2003 年 4 月啟用，碼頭耗資 4,000 萬美元，是美國郵輪業有史以來首次由私營郵輪公司— 嘉年華郵輪公司所興建。

嘉年華亦經營長堤郵輪碼頭，據國際郵輪航運理事會 (International Council of Cruise Lines) 表示，該碼頭於 2003 年

啟用時，其乘客登船人數佔該年加州郵輪乘客總人數（807,000 人次）的 34%。

長堤郵輪碼頭的停泊位長 335 米長、深 8.5 米，可容納長達 305 米的巨型郵輪。客運碼頭設有 2787 平方米的登船／上岸區，佔用了前史普魯斯之鵝（Spruce Goose）飛機庫的多面圓體部分地方。其他設施包括長 91 米由客運大樓伸延至船隻的乘客登輪跳板，可靈活處理潮汐漲退帶來的差別。

此外，長堤郵輪碼頭後線提供 1,450 個停車位的停車場，其同時作為巴士、計程車及臨停車輛的乘客轉運中心。

長堤郵輪碼頭是個"母港"型態之郵輪中心，作為嘉年華郵輪公司（Carnival Cruise Lines）船隻的母港及嘉年華集團郵輪公司的設施。雖然嘉年華的船隻可優先停泊於長堤郵輪碼頭，其他郵輪公司亦可在該碼頭停泊。為增加長堤郵輪碼頭對郵輪乘客的吸引力，長堤市持續創造更具動感的海濱氣氛，包括瑪麗皇后號（長期停靠港口為特色餐廳及旅館）、Aquarium of the Pacific、Shoreline Village 及 Rainbow Harbour 等，全都在該港口附近。

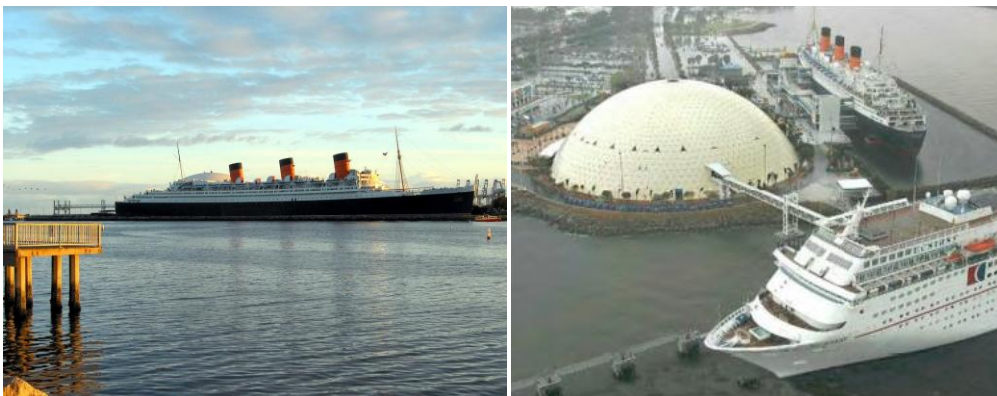


圖 2.1-2 瑪麗皇后號郵輪（已停航，現為餐廳）史普魯斯之鵝（Spruce Goose）泊位



圖 2.1-3 長 91 米由客運大樓伸延至船隻的乘客登輪跳板



圖 2.1-4 長堤郵輪碼頭前沿

二、 美國洛杉磯港世界郵輪中心

特舉此例，係因本母港與前一長堤港郵輪碼頭（母港），兩地開車距離約半小時即可抵達，兩個郵輪母港基地如此之近，各自為全球第一大與第二大郵輪公司集團之母港，兩港並不造成惡性的競爭。

世界郵輪中心位於洛杉磯港，是美國西岸最大的郵輪中心，該中心設有兩座客運大樓、3 個停泊位、4 個旅客辦理手續處、海關保安查核及行李處理設施、2,560 個車輛停泊設施。

世界郵輪中心與皇家加勒比國際郵輪公司、公主郵輪及挪威郵輪簽訂了母港協議，而嘉年華郵輪公司、名人號郵輪（Celebrity Cruises）、水晶郵輪（Crystal Cruises）、冠達郵輪、迪士尼郵輪、荷美郵輪、世邦郵輪及銀海號郵輪（Silver Sea

Cruises) 定期在該中心停靠。

世界郵輪中心的 3 個停泊位共有 869 米的停靠長度，可同時停泊 3 艘全世界最現代化的郵輪。該等停泊位水深為 10.7 米、碼頭長 472 米。客運大樓約 3,252 平方米，其中，行李區佔 1,672 平方米，該處可迅速改換為多達 40 個登船旅客登記櫃。另其停泊位亦設有架空軌道式跳板，並可按要求提供額外船塢跳板。



圖 2.1-5 世界郵輪中心



圖 2.1-6 碼頭的彈性乘客跳板及遊覽車上下客處

三、 溫哥華港

溫哥華港位於溫哥華市中心，其具有獨樹一幟的海旁建築物，偌大的白色五帆，與蔚藍海天相輝映，廣場內包括溫哥華貿易及會議中心、商業綜合辦公空間、郵輪碼頭、五星級旅館、

IMAX 戲院、餐廳、Stanley 公園、停車場等。其 Canda Place 為郵輪旅運第一基地，Ballantyne 為第二基地。

(一)設施簡介

阿拉斯加巡航是世界上最受歡迎的郵輪航線之一，主要停泊母港為溫哥華港。

每年 5 月至 9 月約有 300 班次近百萬的旅客在此乘船，利用 Canada Place 和 Ballantyne 此區的旅運設施(參見圖 2.1-6)。

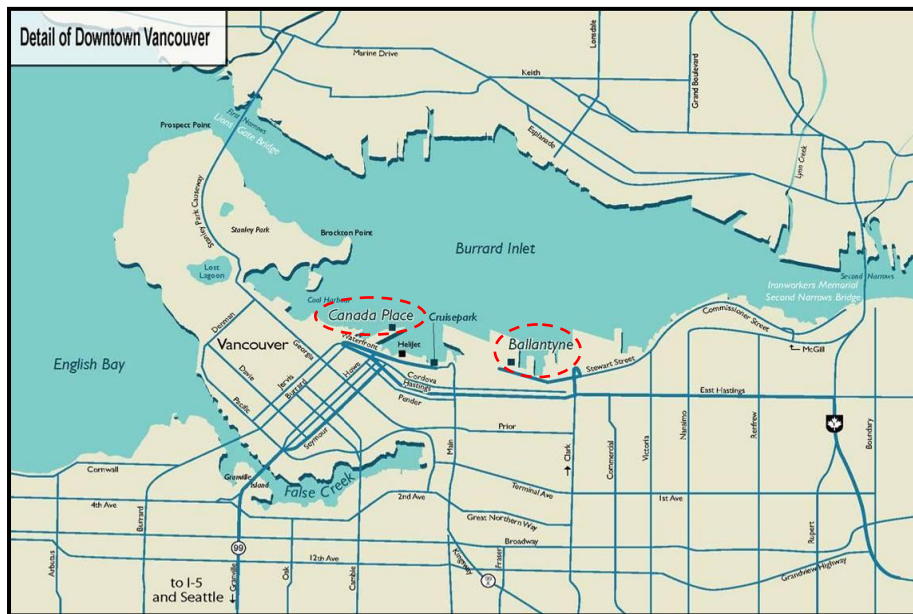


圖 2.1-7 溫哥華港之 Canada Place 和 Ballantyne 位置示意圖

資料來源：<http://www.portvancouver.com/vanAlaCruise/content/maps/>

1. Canada Place

停泊處：3 處。

長度：分別為 506 公尺、329 公尺、274 公尺。

水深：-8.4 公尺至-10 公尺。

登船通道：每個停泊處 2 個自動通道。

行李地區：6,000 平方公尺。

碼頭面積：9,500 平方公尺。

船舶服務：碼頭邊有淡水設施、郵輪專用電話插孔、垃圾處理、24 小時拖曳服務、24 小時安全檢查。

旅客服務：行李推車、旅客大廳、汽車和公共汽車停車場、計程車招呼站、無障礙空間、海關、餐廳及五星旅館。



圖 2.1-8 Canada Place 旅運設施

資料來源：<http://www.canadaplace.ca/cpc/>

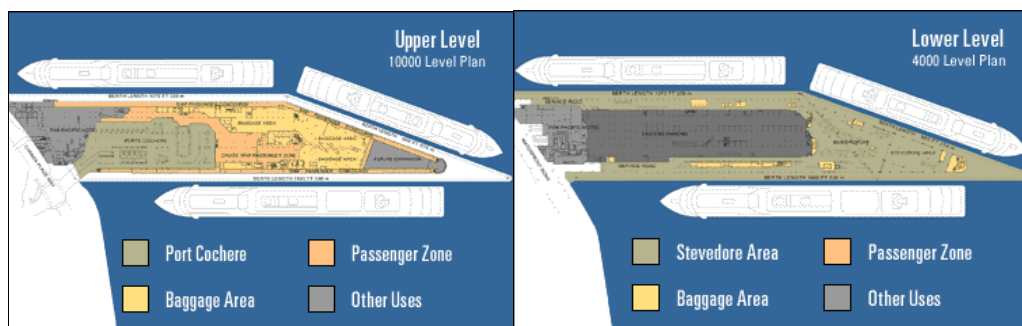


圖 2.1-9 Canada Place 旅運設施各樓層簡介

資料來源：

<http://www.portvancouver.com/vanAlaCruise/content/terminalSpecs/canadaPlace.html>

2. Ballantyne

為溫哥華港第二旅運設施，位於市中心東邊並緊臨 Canada Place，1995 年進行擴建，提供現代及高效率的旅運服務。

停泊處：#1 碼頭長 300 公尺，若無法滿足郵輪需求時，可借用

#2 碼頭部份。

水深：-10 公尺。

登船通道：2 個自動通道。

行李地區：2,320 平方公尺。

碼頭面積：10,100 平方公尺。

船舶服務：碼頭邊有淡水設施、郵輪專用電話插孔、垃圾處理、24 小時拖曳服務、24 小時安全檢查。

旅客服務：行李推車、餐飲區、無障礙空間、海關、汽車和公共汽車停車場、汽車出租區。

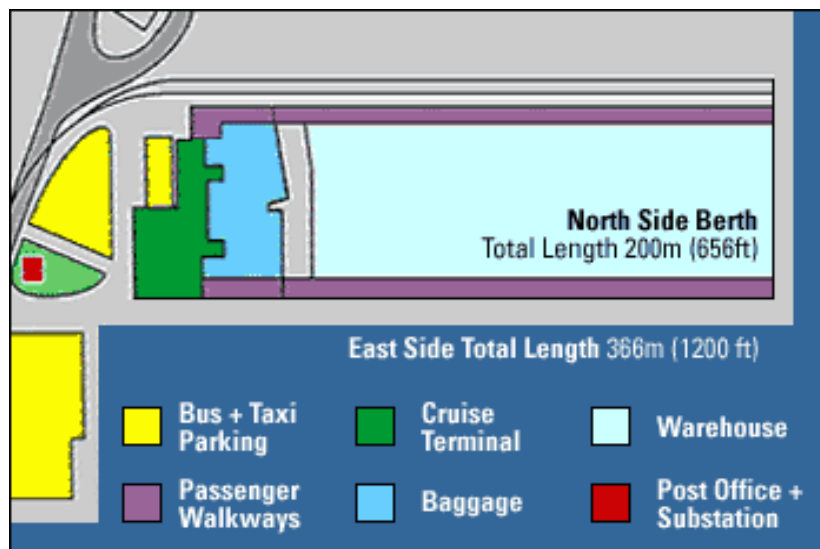


圖 2.1-10 Ballantyne 旅運設施簡介

資料來源：http：

[//www.portvancouver.com/vanAlaCruise/content/terminalSpecs/ballantyne.html](http://www.portvancouver.com/vanAlaCruise/content/terminalSpecs/ballantyne.html)

(二) 行駛航程介紹

溫哥華港共有 16 條郵輪航線，每年約 300 個航班，至少有 10 家郵輪公司及 20 艘郵輪提供阿拉斯加的海上旅遊。

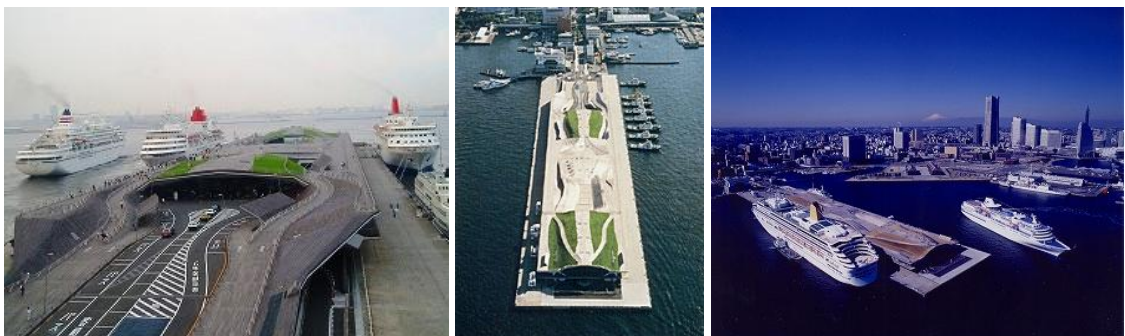
2006 年貝立茲 (Berlitz) 評選溫哥華港為北美最佳郵輪旅遊港口。貝立茲的專家認為，溫哥華港對郵輪乘客最友好，行李處理方式最適當，港口乾淨及保安人員亦十分友善。

Canada Place 和 Ballantyne 距溫哥華國際機場有便利交通（約 30 分鐘車程），且位於市中心區距離商店和旅遊景點近，使得溫哥華港有別於北美其他港口。而溫哥華港務局和溫哥華機場與美國間直接通關計畫 (U.S. Direct Program)，亦相對提高溫哥華港在美國遊客中的聲譽，由於該計畫對來自美國的遊客提供快速通關手續，故大約 75% 至 80% 在此等船的遊客為美國人。

四、 橫濱港

橫濱港位於東京以南 30Km，同處東京灣內，航道水深-10m 以上，足供大型郵輪出入，橫濱市已是日本第二大城市。橫濱本身在交通路網上十分完整，高速公路與鐵路可連接北方路網與關西，空運則是連接東京的成田機場。

橫濱港當局為迎接來自海外客輪旅客，並為橫濱港形塑特色，特於 1995 年舉辦國際建築設計比賽，當時有 41 個國家，660 個作品參賽，由英國建築師 Alejandro Zaera-Polo 與 Farshid Moussavi 兩人作品獲選。其屋頂設計理念係採以「松」二方向



的曲線圍繞設計，以木材與草坪展現出「庭園港」特色，從屋頂層可鳥瞰整個橫濱港，為最好的全景展望點。

(一)設施簡介

表 2.1-20 橫濱港國際旅運大樓設施概要一覽表

項目	說明
規模、構造	地下一樓、地上二樓、鋼骨構造 建築物長約 430m、最高高度約 15m、寬度約 70m
樓地板面積	44,000 m ²
設施內容	<ul style="list-style-type: none"> • 地下一樓：機房 • 一樓：停車場（小客車 400 輛、大客車 28 台）、中央監控室 • 二樓：交通廣場（正面門口—巴士站、計程車停靠區）、出入境大廳（銀行、旅客等待區、咖啡、商店）、海關、出入境檢查區及檢疫設施大橋大廳（大廳—容納 800 人、餐館） • 三樓（屋頂）：廣場、送迎甲板、野外活動廣場
船舶停泊 船艘數及船 型	<ul style="list-style-type: none"> • 山下碼頭：長 450m、水深-12m、新港碼頭：長 450m、水深-10~11m • 可同時停泊 7 萬噸（QE2）級客船 2 艘、3 萬噸級客船 4 艘

(二)橫濱港觀光客船航行路線

橫濱港國際旅運大樓除供客輪停泊外，亦提供乘船環橫濱港的服務，由以娛樂美食兼備為號召的「皇家飛翔號（Royal Wing）」遊覽船最為盛名。四層高的「皇家飛翔號(Royal Wing)」提供午膳、下午茶及晚宴時段的三種海上航程，當中以能賞夜色的晚間時段最受歡迎。遊船由大橋碼頭出發，在約兩小時的航程中，環繞港口一圈，遊客在途中不但可眺望 MM21 等橫濱鬧市的繽紛夜景，更可近距離欣賞橫濱港灣大橋。至於船艙內的節目也相當豐富，除享用豐富美食外，尚有爵士樂現場演奏與魔術特技雜耍表演等娛興節目。



圖 2.1-11 橫濱港觀光客船航行路線

2.1.3 國內航空、海運市場量現況

一、 航空市場概況

(一) 桃園國際機場客運量

統計桃園國際機場近六年客運量，在 96 年之前尚維持正成長，但自 97 年起，連續兩年連續衰退，98 年出入境及過境旅客人數達 2,162 萬人次。

表 2.1-21 桃園中正機場 94 至 98 年旅客運量統計表

歷年 旅客運量統計表					
年度	入境人數	出境人數	過境人數	總計	成長率
93	8,865,650	8,856,289	2,361,289	20,083,228	29.45%
94	9,640,096	9,573,303	2,487,303	21,700,702	8.05%
95	10,208,236	10,077,152	2,572,057	22,857,445	5.33%
96	10,489,975	10,365,211	2,570,608	23,425,794	2.49%
97	9,966,022	9,787,568	2,182,493	21,936,083	-6.36%
98	9,830,797	9,732,755	2,053,177	21,616,729	-1.45%

資料來源：桃園國際機場營運統計網頁

(二) 高雄國際機場客運量

高雄國際機場已連續五年客運量呈下滑之趨勢，尤其 96、

97 年旅客人數大幅下滑 20.49%、26.48%。推究其原因主要是因為國內航線受到高鐵影響大幅下滑所致。

近年來台觀光人數不斷增加而航空運量卻未隨之成長，目前高雄港海上客運量雖呈現下滑趨勢，然由國際上其他郵輪母港的經驗來看，未來海上客運業將具有更良好的發展契機。

表 2.1-22 高雄機場 93 至 98 年旅客運量統計表

年度	旅客人數			
	國內線	國際線	總計	成長率
93	4,555,977	3,026,733	7,582,710	14.26%
94	4,115,009	3,257,807	7,372,816	-3.00%
95	3,676,788	3,439,226	7,116,014	-3%
96	2,292,074	3,365,718	5,657,792	-20.49%
97	1,328,002	2,813,616	4,159,618	-26.48%
98	2,596,960	1,063,914	3,660,874	-12%

資料來源：民航局小港機場營運統計網頁

二、海運市場概況

(一)高雄港海運旅客人次

高雄港現有定期離島航班包括：高雄—馬公（每日）、高雄—望安（每週）及高雄—七美（每週），高雄—金門以軍租船型態為主，但如遇天候不佳，無法提供空運服務時，船公司會視實際需求加開不定期航班，提供一般旅客船運的服務。而目前往返於高雄—馬公之台華輪主要航班分別為上午 9 點開船；下午 4 點由馬公返航。目前現況海運旅客以國內線為大宗佔九成以上，96-98 年下滑，主因是國際線旅客遞減，原有之國際線定期航線已於 97 年陸續停止營運。

表 2.1-23 高雄港近年旅客數量統計表

年別	總計人數	進港人數	出港人數
85 年 1996	142,424	67,067	75,357
86 年 1997	126,269	59,374	66,895
87 年 1998	149,428	70,147	79,281
88 年 1999	153,088	72,992	80,096
89 年 2000	185,270	89,748	95,522
90 年 2001	190,538	89,891	100,647
91 年 2002	162,332	79,660	82,672
92 年 2003	150,073	74,840	75,233
93 年 2004	187,039	82,818	104,221
94 年 2005	166,561	80,364	86,197
95 年 2006	131,345	62,563	68,782
96 年 2007	122,189	59,744	62,445
97 年 2008	120,976	56,027	64,949
98 年 2009	118,312	54,652	63,660

高雄港 91-97 年到港之郵輪航次共計 12 航次，原來固定行駛之高雄-沖繩航線已停駛。有關歷年高雄港郵輪靠泊船型之調查結果，本計畫彙整成如下表。98 年全年（參見下表）為 5 航次 4487 人次進出，仍屬小市場靠泊，但本計畫期間（99 年迄十月底）經由市長宣傳及到郵輪展參展宣傳效應，已有 12 航次靠泊記錄，進出人次超過 2 萬人次，成長為去年五倍。

表 2.1-24 高雄港 91~98 年郵輪停靠（不定期航班）船型彙整表

英文船名	中文船名	靠泊碼頭	船長 (m)	船寬 (m)	滿載 吃水 (m)	出入境人數		
						入境	出境	合計
C COLUMBUS	哥倫布	#2 號碼頭	144	22	5.2	420		
DEUTSCHLAND	德國	#2 號碼頭	175	23	5.8	520		
EUROPA	歐洲	#2 號碼頭	198.6	24	6	408		
PACIFIC VENUS	太平洋維 納斯	#2 號碼頭	183	25	6.5	696		
SEVEN SEAS VOYAGER	七海航家	#2 號碼頭	206.5	28.8	7.1	700		
SUPERSTAR GEMINI	雙子星	#2 號碼頭	164	23	5	900		

英文船名	中文船名	靠泊碼頭	船長 (m)	船寬 (m)	滿載 吃水 (m)	出入境人數		
						入境	出境	合計
STAR PISCES	雙魚星	#2 號碼頭	177	29	—	1288	1288	2,576
ALBATROS	阿拉巴	#2 號碼頭	190	26	—	478	478	956
PRINCESS DANAE	丹尼公主	—	163	22	—	451	451	902
AMADEA	阿曼達	—	193	25	—	332	332	664
SUPERSTAR LIBRA	天秤星	—	216	29	7	1448	1121	2,569
RHAPSODY OF THE SEAS	海洋迎風	#12	279	32.2	7.6			2,435
M/V.DELPHN VOYAGER	多芬航行者	#2 號碼頭	174	24	6.52	出入境合計約 1000		
MV Doulos	忠僕號	#12 號碼頭	131	16.6	5.54	(海上書船)		
Asia Star	亞洲之星	#12 號碼頭	131.2	32	8.4	出入境合計 722		
SuperStar Libra	天秤星號	#2 號碼頭	216	29	7	出入境合計約 1400		
SuperStar Libra	天秤星號	#2 號碼頭	216	29	7	出入境合計約 1400		

資料來源：高雄港務局提供、交通部觀光局電子報、台灣新聞報、麗星郵輪網站；
本計畫整理。(灰底為 98 年到港記錄)

三、高雄港旅運設施現況分析

(一)陸上交通區位

現有之高雄新濱旅運大樓位於鼓山一路底，可搭乘公車、捷運（O1 站）等大眾交通工具抵達，但由於周邊巷道狹小且腹地不足，無法規劃設置旅客接送之人、車停等區，台華輪週五夜航時，登船及下船旅客同時到達之時段，經常有交通阻塞之狀況發生。

(二)設施現況

目前高雄新濱旅運大樓所使用之船席為第 1 及第 2 號碼

頭，建築物為地上七層、地下一層且附有空橋與碼頭相連之建築物，候船境大廳位於一二樓，面積約 1100 m²，三樓出入境大廳現有七個通道，僅兩個通道設有 X 光機及金屬探測機，平時大都開放一個通道，經現場觀察結果，400 人之遊客數約可在 30~40 分鐘完成通關作業；附屬設施部分，包含一天橋及港邊之作業空間（約 1800 m²）。



圖 2.1-12 高雄旅運大樓設施現況

表 2.1-25 高雄港新濱旅運大樓樓層概況現況

層次	面積 (平方公尺)	使用狀況
一層	849.01	服務台、聯合作業室、候船室
二層	935.9	候船室
三層	842.51	出境室
四層	850.18	高雄港務局勞安環保組、旅客服務所
五層	850.18	港警外事課、經濟課
六層	850.18	高雄港務局資訊室
七層	850.18	高雄港務局福委會及其附屬空間
屋頂突出物	170.11	—

層次	面積 (平方公尺)	使用狀況
夾層	76.63	—
地下層	917.23	—
總面積	7192.11	

資料來源：高雄市地政電傳系統，現況調查。

(三)高雄新濱旅運大樓設施檢討

國內線部分，現有旅運大樓主要問題為二樓之排隊等候證照查驗空間過小，需分批讓旅客進入三樓之證照查驗區進行通關動作，通關完成後旅客需自行提行李搭手扶梯下到一樓再爬上登船梯才能順利搭船，整體動線相當不便利，因受限於現有空間過於狹小，致使其登船之整體動線相當不便，且部分動線未有遮蔽，遇有天雨將造成旅客極大之不便。

另在國際線方面，目前僅有一間鐵皮搭建之通關設施，缺乏旅客所需之休憩空間，加上並未設有相關之接送區，目前僅可提供旅客通關之服務機能。

現況提供郵輪旅客到港服務碼頭，多安排在鄰近之 2 號或 3 號碼頭，人員作業上，另搭 CIQS 作業所需之帳篷專案服務旅客，或有部分停於真愛碼頭（#12 碼頭）提供旅客服務。

2.1.4 高雄港發展成為郵輪母港之特質與條件分析

一、 郵輪機位 Fly Cruises

郵輪母港有一重要特徵：郵輪停靠之母港所在地，參加郵輪行程之國際旅客抵達方式，將不限於海運，正常係搭飛機抵達與離境，故將衍生機位需求之增加，此增加之飛機座艙位稱為郵輪機位（Fly Cruises），也是郵輪母港城市最重要特徵。

高雄港與其高雄市內小港機場，經前一小節分析，目前旅客量萎縮，設施閒置，機場無需擴建，可立即提供飛機航班與郵輪機位（Fly Cruises）所需服務之能量，且萎縮之旅客量以最高與目前差量高達 200 萬人次，若全提供為郵輪機位將非常充足，無需擴建機場即可達成。

高雄港港區與機場距離僅五公里，亦為全國最近與周邊服務（旅館、餐飲、零售、觀光、運輸）等最豐富之地區，故高雄符合母港特徵與條件相當優異。

二、 旅客旅遊意願

郵輪母港另一重要特質：掌握旅客市場。

目前有高度意願來台觀光客最大潛力之客群，位於大陸地區，經大陸前三大旅行社問卷調查最想訪問之地點，台灣一直名列前茅，遠超過第二三名的數量，故若來台之潛在觀光客數量，依香港經驗將是倍數於現況，而高高屏地區若有意願掌握此旅客市場，將是郵輪母港發展的基礎客源。

三、 海洋都市之願景

高雄市一直以發展為海洋首都為願景，所擁有之高雄港為天然良港，水深、潮差、氣候、海氣象等條件佳，四季都可靠泊，為台灣地區中最不受東北季風影響港口。過去發展亞太營運海空轉運樞紐港，地理位置佳，在國際港埠界為全球知名貨櫃港。

現因應高雄縣市的合併及「自由貿易港」與「國際觀光港」等兩大方向發展，對外將以海洋、航空之中繼站為定位，加上自由貿易港區的設置、洲際貨櫃中心的規劃；對內則利用高鐵、

捷運、鐵路地下化三鐵共構，並運用舊港區再造與水域觀光的活絡，朝向國際觀光港市邁進，故就發展方向，與海洋首都之眼光，郵輪母港之發展策略，為高雄市必定也必須要歷經。

四、 相關產業配合度佳

(一)觀光飯店市場

觀光旅館是我國發展郵輪母港觀光事業及市場不可或缺的重要一環產業，有些郵輪代理商直接表達旅館業跟郵輪發展無直接關係，其實是誤解了郵輪中途停靠港與母港性質之差異；郵輪母港的城市，將可額外增加郵輪旅遊行程之前或之後，旅客提前抵達或延後離開之觀光潮，故只有母港城市的旅館業方有所謂郵輪旅客外溢客源。

據 CLIA 統計母港城市，每航郵輪開船當日抵達之旅客最多約佔 50%，故母港城市當地，因參加郵輪行程提前抵達住宿，當地旅館之業績將有所增加，當然延後離開旅客也是有住宿的需求。目前台灣地區的觀光旅館產業規模逐漸擴大，服務項目也日益多元化，除了提供住宿功能外，旅館也提供餐飲、會議、展覽、娛樂、健身、美容及購物等功能，加上旅館與旅行社合作提供的包裝旅遊行程，旅館業已經成為一綜合性的服務業，再加上郵輪產業的協助，其設備之新舊、服務品質之高低、客房數之多寡及經營管理之良窳，影響觀光事業之效益甚鉅。

(二)交通運輸、百貨零售及觀光等市場物美價廉

高高屏境內旅遊資源及人文景觀極具吸引力，目前所訪談國際郵輪航商與國外旅遊業者，對高高屏地區有高度興趣，尤

其交通運輸、百貨零售及觀光活動之物美價廉，如能藉由郵輪母港設置，規劃整體觀光發展策略研擬特色旅遊，延伸郵輪觀光旅遊深度，將可吸引國內外觀光客留駐高高屏，創造更多效益。

2.1.5 亞洲鄰近港口

為知己知彼，本計畫案調查分析亞洲鄰近港口爭取國際郵輪市場之企圖，以及相較於鄰近港口發展情況，說明於本節。

一、 新加坡（郵輪中心）

新加坡郵輪發展歷史始於 1991 年，是亞洲最快發展為母港成功之港口，從最早 1991 年的 13 萬人次，增加到 1998 年 75 萬人次，迄今每年有 100 萬人次以上郵輪旅客到訪。

新加坡政府的投資，由 1991 起，全力開發郵輪相關產業，吸引亞洲郵輪旅客到訪新加坡，於 1998 再投資重建郵輪碼頭，泊位為 4 個大型郵輪停靠碼頭。

然新加坡並未滿足，2009 宣佈動工新的國際郵輪中心，於 2011 年底完工，可停靠世界最大郵輪-海洋綠洲號，並要求比香港新建之啟德郵輪碼頭提早一年啟用。

(一)設施簡介

新加坡郵輪中心每年有約 600 萬人次(15%國際郵輪，85%區域渡輪)使用此設備齊全的郵輪中心，以到達亞洲各城市。

碼頭現況為水深 12 公尺。泊位分別為 310 公尺及 270 公尺長（兩側均可靠泊共四席）。

1991 年興建完成，當初興建金額為 5000 萬新加坡元。

近年為提升服務分別於 1998 與 2005 年投入 225 萬與 500 萬新加坡元。

該郵輪中心設施有旅客服務大廳、出入境大廳、休息室、免稅店、商店、餐飲服務區、乘客通道、行李轉盤、行李輸送帶、外幣兌換區等。

由於透過郵輪至新加坡旅遊之遊客成長快速（2005 年為 85 萬人次、2010 年為 120 萬人次），據新加坡遊輪中心統計，2005 年每天平均接待的郵輪為 1.3 艘，2006 年每天平均接待的郵輪為 1.7 艘，預估 2008 年每天接待的郵輪就會超過 2 艘，屆時將供不應求，故已擬興建第二郵輪中心。



圖 2.1-13 Singapore Cruise Centre 與聖陶沙交通地圖

新加坡現有郵輪旅客中心（Singapore Cruise Centre）可停兩席泊位，2007 年的郵輪乘客高達 94.3 萬人次（另渡輪乘客約 500 萬），仍居亞太區翹楚；但新加坡仍持續興建新的郵輪設施，依新加坡港務管理公司為興建新郵輪中心所聘請之英國海運顧問公司（Ocean Shipping Consultants）預估市場規模，亞太地區郵輪乘客量在 2010 年將達到 154 萬人次，到了 2015

年更會增加到 202 萬人次，故新加坡已於 2008 年 6 月動工興建濱海南國際郵輪航站（International Cruise Terminal），以達成在 2015 年容納每年 160 萬郵輪乘客人次的目標。

新建之濱海南國際郵輪航站預計 2010 年可以加入營運，亦有兩席泊位，可合併使用容納目前世界最大的郵輪，以及未來即將下水營運可載 6400 人的巨型郵輪（海洋綠洲號，G.T. 22 萬噸、船長 360 公尺，吃水 11.5 公尺）。

（二）行駛航程介紹

新加坡郵輪中心原先是為航行新加坡、印度尼西亞和馬來西亞之間的郵輪設立的，但發展迄今，郵輪航程可分三種：

海上遊：為新加坡特有的郵輪旅行，一趟 2-3 天、沒有停頓的海上旅遊。

區域郵輪旅行：主要周遊亞洲，可從新加坡乘坐郵輪到普吉島、馬六甲、檳城、林查班（Laem Chabang）、峴港（Danang）和香港等亞洲各城市。

世界郵輪旅行：由於新加坡的地理位置適中，加上國際化程度高，故不但已有行駛亞洲各城市之航線，亦有頂級郵輪周遊列國之航線。

二、 日本

日本全國有 29 個港口與 38 個郵輪泊位可供靠泊國際郵輪，在東京、橫濱、大阪、長崎、那霸、鹿兒島、神戶、廣島等港口有碼頭及旅客中心，日本在東北亞地區一直是最完善與高度發展郵輪產業的市場，國際三大郵輪航商每年必有固定航

線到達日本，2003 年日本 VJC (Visit Japan Company) 成立，強力向 CLIA 推銷日本為遠東郵輪造訪唯一地點，近來已將大阪、長崎塑造為新的主要國際郵輪靠泊港。

日本郵輪市場的供需有其獨特之處，其優勢在於其可以完全自給自足，無需外籍旅客的支持，而日本造船大廠與航運公司，都有自己的郵輪在經營此市場，如日本郵輪會社 NYK、三井商船 MOL、川崎汽船 K' Line，並且郵輪市場定位是最高級的頂端郵輪市場客戶群（80% 客戶選擇 5 星以上郵輪搭乘），加上日本旅客為忠誠度最高，與搭乘國輪為習慣，在日本，郵輪較少削價競爭，故均是最高等級之服務與最昂貴之票價，一艘成功經營的郵輪就可立足市場 One Ship - One Company 也造就日本郵輪市場的經營特殊化，外籍郵輪公司幾乎無法進入此市場。故日本之郵輪母港林立，但多是日本國輪，三大國際郵輪航商以中途停靠港為主。

三、 香港（維多利亞港海運大廈）

（一）設施簡介

香港維多利亞港海運大廈（Ocean Terminal）位於香港九龍尖沙咀，是香港目前唯一的郵輪碼頭所在地。

海運大廈於西元 1966 年（民國 55 年）興建完成，包含辦公空間、戶外展覽場地、室內展覽場地二處、商業活動空間。



圖 2.1-14 香港維多利亞港海運大廈



圖 2.1-15 香港海運大廈碼頭

表 2.1-26 港維多利亞港海運大廈設施概要一覽表

項目	說明
規模	地上五層之建築物（長約 305 公尺、寬約 58 公尺）
設施內容	<ul style="list-style-type: none"> • 一樓及二樓：旅運服務空間（出入境大廳、登船處） • 三樓：商店、餐廳 • 四樓及五樓：停車空間
船舶停泊船艘數及船型	<ul style="list-style-type: none"> • 南側碼頭：長 381m、水深-10m • 北側碼頭：長 320m、水深-10m • 碼頭高程：4.4m • 潮差：2.7 m • 登船通道每側各 3 個、共 6 個 • 停泊最大重量噸數：50,000 噸

(二) 周邊相關設施

香港維多利亞港海運大廈係為海港城建築群之一。

海港城係由海運大廈、馬可波羅香港酒店、海洋中心和港威大廈共同組成。

海港城是香港最大面積的購物中心。

商場部份佔地約 19 萬平方公尺，包括約 50 間餐廳、2 間大型電影院、3 間飯店以及約 700 間零售商店，而辦公室空間約 41 萬平方公尺，其他部份則約 56 萬平方公尺，包含 3 間高級酒店、500 房商務住宅、1 間私人會所及 2000 多個停車位。

2007 年搭乘郵輪訪港的旅客近 60 萬人次，較 2006 年上升 1.5 倍，反映香港郵輪事業仍正在急速發展，故香港政府無不希望加快相關建設，能搶食亞太區郵輪旅客之觀光大餅。

原啟德機場位置將改建為新郵輪中心，建造費用預計超過三十二億港元的啟德郵輪碼頭，開發 7.6 公頃，可于碼頭大樓區域內興建酒店、會議廳、辦公室、商店及食堂，總樓地板面積約 48,500 平方米，整個啟德地區發展工程要超過 15 年才可完成，預定 2013 年第二季度首席泊位可投入服務。



圖 2.1-16 香港啟德機場

四、大陸地區

由國家發展改革委員會主導，專責成立中國交通運輸協會

郵輪遊艇分會，負責大陸沿海港市有關調查、研究、與具體戰略、政策、發展等建議，使大陸有關郵輪發展之大步起飛，正全力打造沿海港口郵輪經濟，從華北渤海灣到華中上海、華南之珠江地區、廈門，甚且海南島，都全力發展，以下分別介紹其發展。

(一)渤海灣（天津港、大連與青島）

1. 天津港：首期建設兩席泊位，碼頭岸線長 625 米，可停靠世界上最大的郵輪船舶，設計年旅客通過量 50 萬人次，位於東疆綜合配套服務區南部，開發面積為 76.1 萬平方米，碼頭岸線全長 800 米，共有三個泊位。陸域包括客運、港口配送、商務辦公、酒店、免稅商店、餐飲娛樂等，其功能設計可滿足國內外郵輪到港所需的各種配套功能要求。



2. 大連港：香港九龍倉集團透露了參與大連港東部港區的開發，投資建設郵輪碼頭的意向。2008 年 6 月對投資專案進行實地考察，將按照國際一流水準對大連國際郵輪碼頭進行設計、規劃，通過這一專案，展現國際化、現代化城市的形象。同時抓住航運中心建設和市區企業搬遷改造的機遇，探索新的合作途徑，實現互利共贏。

3. 山東以青島港為幹線港，煙臺、日照港為支線港，威海港為補給港的現代化港口系統，青島以”前灣港區”為主體、環膠州灣港口群為中心，鼇山灣港區、董家口港區為南北兩翼的理想港口佈局，並將選擇海域自然景觀較好的岸線，規劃建設郵輪母港。今 2008 年，青島市計畫完成《青島港總體規劃》報批工作。

(二)深圳蛇口太子灣

深圳招商局集團投資 90 億元打造成國際郵輪、客運、商務辦公、濱海休閒於一體的國際郵輪母港，努力打造深圳成珠三角區域外向型金融、娛樂、航運服務中心。招商局集團方面透露，為積極配合這一功能定位和地鐵 2 號線建設，招商局集團方面從 2004 年開始便積極規劃太子灣原有碼頭區的功能進行調整和改造升級，按照高標準將其建設成為深圳唯一的集“海陸空鐵”於一體的現代化國際郵輪母港，2011 年 8 月，第 26 屆國際大學生運動會在深圳舉行時，郵輪母港將正式啟用，周邊配套工程在今年起 5 年內完成。集團公司方面介紹，母港建成後，將能停泊最高達 15 萬噸位的國際豪華郵輪，太子灣乃至整個蛇口區域的人流量每年至少會增加 180 萬人次，因此深圳旅遊局為成為國際旅遊城市，就要求城市的旅遊環境、旅遊產品、旅遊機制、旅遊管理模式等與世界接軌，深圳將引進世界排名前 10 位外資旅行社，比如，日本的 JTB 集團、美國運通等，有關事宜正在商談中。

(三)廈門港

廈門港國際郵輪中心（暨廈金客運碼頭）2005 年 9 月 8

日開建，2007 年 1 月 1 日完成主體，2008 年初開始營運，新建岸線長 463 米，可靠泊 14 萬總噸的大型郵輪，總投資 1.28 億美元。

2007 年，廈金航線這條“黃金水路”，已經接待往來兩岸的同胞超過 60 萬人次，尤其在高峰時間段，每天的接待量就達數千人，原先營運這條航線的和平碼頭已經逐漸跟不上這種高速發展，而國際郵輪中心計接待能力可達年吞吐 150 萬人次，平均每天 3000 人次，同時，在客運大樓中，還配備了休憩、購物、餐飲等一系列服務設施，直達機場、火車站、島內外的陸運交通車輛可以直達大樓專用平臺，旅客可輕鬆轉乘。



(四)海南島

1. 三亞與瓊港共推郵輪經濟/海口港遠期為郵輪大港

一條以香港為母港、以海南三亞為中轉港，延伸至東南亞各國的郵輪遊線，已是近年來熱門南洋航線，而位居此航線之海南島三亞港已經步入郵輪經濟領頭羊的行列。

三亞 2007 年有 80—90 個班次的郵輪停靠，2008 年達到 140—150 班次，而上海等國內郵輪經濟發展的強勢地區僅是每

年 50—60 個班次。三亞市李副市長指出，郵輪母港不單純是一個碼頭，它的建設既要有完善的基礎配套設施，例如對郵輪一般性的檢修服務，這需要專業性的硬體配套，當然，更要有包括高端的客房服務、餐飲服務、景區服務在內的一整套社會服務體系作為支撐。他表示，相對於新加坡、香港、廈門等國家和地區的郵輪經濟而言，三亞是個後起之秀。要建設郵輪母港，三亞市，借與瓊港合作，向香港學習郵輪母港的服務和管理。兩地區共同合作打造郵輪經濟，三亞目前還要針對郵輪母港的建設制定相應的政策體系和服務體系以及有關的硬體配套，同時還將引進特殊的港口管理人才；另外，還要完善一些新的觀光產品以適應郵輪度假客的需求。

2. 海南島海口港 秀英片區

《海口港秀英片區控制性詳細規劃》2008 年 3 月通過海口市城市規劃委員會評審。近期（2007 年至 2015 年），秀英片區規劃總用地面積約為 254.28 公頃，用地功能主要包括兩大部分：貨櫃貨運碼頭作業區與旅運商業生活區。

根據秀英片區產業功能特點和用地規劃論述，遠期秀英片區功能可概括為“八區”——豪華郵輪母港區、旅遊觀光與度假區、商業娛樂綜合區、商務辦公區、碼頭支援系統維修區、短途客運港區、舊港改造區以及居住和商住混合區。

豪華郵輪母港區是遠期規劃最重要的功能主題區。該區位於二期擴建區的西部和南側岸線，主要由 3 個 3 萬噸級國際郵輪碼頭、兩個 1.5 萬噸級國內郵輪碼頭以及國際港聯檢大廳和國內港大廳組成。

(五)上海國際郵輪組合港

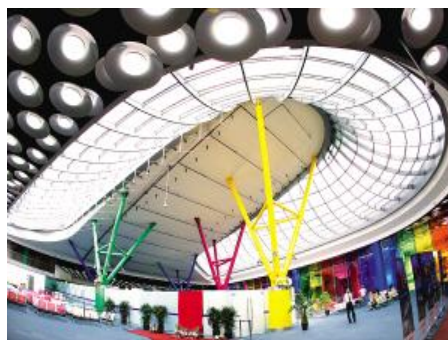
上海自隨唐時代即已開通港埠，航運發展歷史悠久，如今上海已成為航運界最集中之城市與港口，目前有三大港群在上海灘為國際郵輪產業提供服務分述如下：

1. 虹口區北外灘

北外灘為上海最早之航運、物流集中區，整個虹口亦集中航運相關服務業企業公司至少 2000 家，其中大型國際郵輪公司、物流企業、船務代理、報關行、海事法律師事務所、小郵輪公司等各行各業林立，匯集於此。

2. 上海港國際客運中心

北外灘上，俗稱一滴水建築，即為上海國際客運中心，其位於黃浦江邊，啟用前，原浦江邊檢站之通道僅 10 條供旅客邊檢，啟用後新大樓增加到 12 條並有 6 條備用通道，確保旅客正常情況可 45 秒通過檢查。以下為該一滴水建築之介紹。



(1) 總投資 2.6 億美元

有 3 個 8 萬噸級客運泊位，

設計年靠泊船舶 500 艘次，客運量 100 萬人次。

(2) 主體結構

- 上海港國際客運中心以地下三層結構為主體。

- 總樓地板建築面積 40 萬平方米。
- 地下樓地板建築面積約 24 萬平方米，為迎客廳，分船票辦理區和登船出入區位於地下的迎客廳。
- 整個區域內除了港務大樓以及綜合大樓及地下空間外，還包括一個龐大的地面中央公園。
- 中央公園地面綠地上特地設置了近 100 個透光玻璃頂棚，確保地下一層良好的採光以及地面景觀效果更佳。
- 地上面積約 16 萬平方米，為登船廳
- 觀光候船大廳架空于綠地上方，離地 13 米，整個建築造型呈水滴狀，配裝全玻璃幕牆，好似一滴水“懸”在黃浦江畔。二樓登船廳是“一滴水”的主體建築，長 82 米、寬 31 米、高 28 米的大廳仿佛是天上落下的一滴湛藍色的水，晶瑩通透。
- 包括客運綜合樓、觀光候船大廳等在內，上海港國際客運中心共有 13 個專案，基地總面積 13 萬餘平方米（不含碼頭平臺），規劃核定總建築面積 311,760 平方米，新建客運綜合樓，可建築面積約 40,000 平方米；新建與國際客運碼頭配套的商業辦公樓，可建築面積 32,500 平方米，樓地板面積 120,000 平方米；濱江綠化和開放空間，總面積約 80,000 平方米。目前已完成新建客運樓，配套之



圖 2.1-17 從高空鳥瞰黃浦江畔的“一滴水”

商辦樓已完工 80%，即將加入運營。

- 出境旅客從大門口進入，首先抵達地下候船區以及“一關三檢”等辦理手續區域。大廳內設立 18 條出入境邊防檢查通道，配備先進的邊防檢查系統和專門的護照檢查設備，旅客通關時間大約 10 分鐘。



- 完成通關手續，走過通道沿電梯抵達 2F 登船廳，通過廊橋上船，全封閉航空登機廊橋全長 38 米。
- 旅客行李提領方式使用機場內常見的行李轉盤，郵輪在靠港前 12 小時，郵輪上的服務生就會挨個敲門，收集行李。如果旅客較多，工作人員還會按客艙樓層或下船時間將行李區分，並以不同顏色標識，旅客抵港後只要在指定顏色區域就能順利找到行李。
- 中國交通運輸協會郵輪遊艇分會統計過去一年進入上海客輪達 159 艘次，統計今年進出上海國際客運中心的旅客，將達到 12 至 13 萬人，預計 2009 年達到 18 至 20 萬人。到 2010 年世博會時料將達到 30 萬人。遊輪產業對上海周邊地區的酒店業、旅遊業、零售業都產生了積極的推進作用。
- 2009 年 2 月至 10 月，世界各大郵輪公司的豪華郵輪將從

上海港國際客運中心起航，開出總計 32 個航次的母港航線。隨著北京奧運會 2008 和上海世博會 2010 的召開，以及赴台旅遊和國家相關郵輪遊艇政策的開放，上海的郵輪市場即將進入高速發展階段。

3. 上海吳淞口國際郵輪港

2009 年七月，上海吳淞口國際郵輪港正式動工，將趕工於 2010 年世博會可投入使用，該位於吳淞江與黃浦江交接口之新碼頭，是世博會配套之展覽工程項目，可同時靠泊 3 艘 10-15 萬噸之大型郵輪，與北外灘上海港國際客運中心功能互補，解決世博會水陸換乘問題，旅客可搭國際郵輪抵達該吳淞口直接通往世博會展場館，世博會後每年可供 80 萬旅客進出，並可就近旅遊寶山濱江一帶之生態景觀。

五、 韓國

韓國是近年急起直追全力發展郵輪的國家之一，尤其韓國政府對觀光業的大力扶植、正確的觀光產業政策、完善的旅遊法規、健全的旅遊機構等之故，其對文化旅遊產業，文化對旅遊資源等發展和保護，完全成功的將文化融入觀光旅遊之中，此特點發揮到極致，近年來，韓國影視作品在東南亞地區非常受到歡迎，吸引了大批影迷到韓國旅遊就是明證。

目前韓國可靠泊郵輪有 11 個港口與城市，已有國際皇家加勒比海郵輪（RCI）、歌詩達郵輪（Costa Cruises）、荷美郵輪（Holland American Cruises）等開闢航線停靠韓國，2010 將加入世邦郵輪（Seabound Cruises）經營此市場，韓國的國家級觀光旅遊推廣機構-韓國旅遊協會（Korean Tourism Association）

將重點港口推薦仁川、釜山、束草、麗水、濟州、木浦等地。

其中將目前最多旅客數之前四港口資料如表 2.1-25 所示，仁川、釜山為兩大母港基地，麗水正籌備 2012 年 Expo 世界博覽會而行銷宣傳中，濟州因影視作品多在此取景而聞名。

表 2.1-27 韓國各港口資料表

	設施	船席長	水深 m	距高雄海 浬	說明
仁川 Incheon	國際郵輪 中心	300m	9~12	1037	首都港 口，第二大 港
釜山 Busan	國際郵輪 中心	360m	11.5	916	第一大港
麗水 Yeosu	郵輪碼頭	137m	2~4	895	2012 年 ExPo
濟州 Jeju	郵輪碼頭	195m	11	811	影視取景 聞名亞洲 觀光點

資料來源：韓國旅遊推廣協會 KTA 宣傳資料與本研究整理

2.1.6 高雄港發展成為郵輪母港之 SWOT 分析

「SWOT 策略規劃」的觀念最早應用於軍事機構，企業應用此策略規劃的早期文章常會借用一些軍事理論家所發展出來的名詞和術語。美國公部門規劃機構於 1970 年代晚期將其應用於地方的經濟發展計畫，爾後策略規劃廣泛地被用在交通、環境等功能性計畫，甚至被用來規劃區域或州層次的計畫，至 1980 年代期有超過一半的傳統公部門機構，使用過某種型式的策略規劃。「策略規劃」一依美國公共技術組織 (PTI) 定義：「策略」是為了達到組織的基本目標而設計一套統一協調的、包含廣泛的以及整合性的計畫。

而「策略規劃」是一種管理改變和創造最佳可能未來的系統方法。透過優勢 S、劣勢 W、機會 O 和威脅 T 的分析方法，策略規劃

是界定並完成重大行動的創造性過程……，而「實施」是策略規劃的最大關鍵，這點與長程計畫完全不同。

經了解國際整體郵輪產業，與周圍各國港口之郵輪母港現況與未來發展，針對我大高雄所在之高高屏地區本身內外部優缺點，進行以下之 SWOT 分析。

表 2.1-28 SWOT 內涵

	內部	外部
優點	強勢 (S) Strength	機會 (O) Opportunity
缺點	弱勢 (W) Weakness	威脅 (T) Threat

一、 強勢分析 (Strength)

高雄市港口與機場距離近，且均可提供國際旅客出入境，旅遊服務業水準亦高，此種城市雙港條件，高雄為亞洲區域內名列前茅。

高雄港由第一港口進港之 1~22 號碼頭屬於舊港區，已不適合作為貨櫃基地，而散雜貨之裝卸功能在高雄港其他碼頭亦可滿足需求，該水域與後線土地之利用，早有芻議由市政府統籌規劃，若要維持港口功能與都市發展功能互惠，將此現成碼頭水域與後線土地提供為郵輪基地，水深及靠泊條件優良，水岸土地緊臨市區與機場，發展極為合宜。

高高屏區域內有南台灣獨特海洋城市魅力，市民熱情與好客，旅遊服務業水準高，周圍區域內觀光資源豐富，適合發展國際觀光。

高高屏區域物美價廉，人民勤奮，若有郵輪母港設置於高雄港成為基地或總部，高雄市與港口所提供該郵輪之補給、修繕，甚且企業總部之人力資源供應等，均不虞匱乏。

二、 弱勢分析 (Weakness)

以郵輪產業之四大類產業觀之，有下兩類產業弱勢，一是國內造船業尚無國際大型郵輪建造之經驗；二是國內無郵輪航商，故目前多由旅行社代理郵輪品牌方式代銷旅遊行程。

高雄港與高雄市之國際宣傳或行銷不足，知名度及優點對國際觀光客陌生。

高雄港現有之 2 號碼頭國際旅客服務中心，硬體設計與服務型態早以過時，可供旅客進出容量小，雨天將淋雨，行李提領問題多，場站外無交通接駁，與亞太區域內所有提供國際旅客進出之設施與服務相較，恐敬陪末座。

因高雄目前尚未有郵輪基地或母港型態靠泊，少數學者與地方官員未認清一般郵輪停靠港與郵輪母港巨大的經濟差異，甚有聲音認為台灣不適合作為母港。

中央政府未形成政策，亦無共識，反有重北輕南之態度，加以港埠競爭課題，越使國內港埠未能團結一致。舉例而言，基隆港與中正機場距離 80km，已有論述基隆港適合郵輪停靠，而高雄港與機場相距不過 4km 且皆在高雄市，卻避談高雄港之合宜性。

三、 機會分析 (Opportunity)

國際郵輪航商視亞洲區域為下一個郵輪黃金十年，且依國外母港發展經驗，國際郵輪航商選擇作為母港者，並非集中單一港口，而是在商言商，選擇最有利其發展之港作為母港。

從國際郵輪商之最新郵輪船型訂單來看，所打造超大型新

船皆在最興盛之加勒比海區域營運，使得目前營運加勒比海中大型郵輪將有移轉至其他區域持續營運可能，新興的亞洲當然會是首選，而所未來到港之郵輪也將有越來越大型化趨勢，高雄港在中大型郵輪所需深水條件中佔有先天優勢。

高雄為東南亞與東北亞地理交接點，位置適中。新加坡往北至日韓天津整體航線過長，如以郵輪旅遊佔 80% 以上，旅遊天數最大宗 2-5 天與 6-8 天旅遊行程而論，高雄成為亞洲觀光旅遊航線中途終站，若南往北或北往南之遊程，把高雄視為中心，在此開始或結束，均屬適當。

高雄港務局已預備於 17~21 號碼頭建設港務及國際旅客服務大樓，刻正辦理設計工作，預定民國 103 年完工營運，該大樓為現代化之郵輪旅客中心，設計之每小時旅客通關量達 2000 人次，可供 2~3 艘郵輪同時停泊。

中國前三大旅行社（國旅、青旅、中旅）調查大陸地區觀光客最想前往觀光之地區第一名為台灣，而目前排名在前香港、新加坡遠落其後，以香港為例，開放大陸觀光客入境旅遊後，每年至少有 2000 萬人次抵港觀光，該觀光財之機會垂手可得，端看如何掌握。

四、 威脅分析（Threat）

亞太地區，北從日本、韓國，往南至香港、新加坡，加上中國大陸之天津、上海、海南島至少 10 數個沿海城市港口，全都體認到此郵輪經濟帶來之觀光財富，全而戮力建設，圖郵輪航商青睞進駐。

而全力以國家力量支持發展的有：新加坡、香港、上海；

單以高雄市力量要與國家級資源支持下的港口競爭，恐是最大威脅：中國大陸中央由國家發展改革委員會主導，成立隸屬於中國交通運輸協會下二級單位-遊艇郵輪分會，專責專門發展郵輪經濟，以國家力量補助、調查研究、主導全中國沿海地區郵輪之戰略與布局，並制定策略方針，並提供所有政府部門諮詢。

國內港埠競爭課題：基隆港務局以發展郵輪經濟為研究主題，提出基隆港為國內最適港口，但對國內其他各港發展郵輪之競爭課題，並無提出解決之道；台中港也倡議其亦為郵輪母港未來發展之點。

2.2 高高屏觀光景點調查

2.2.1 彙整高高屏觀光產業發展現況

一、 旅遊市場現況

(一) 國外來台旅遊市場

交通部觀光局所出版之統計月報與年報顯示，近年來台外國籍旅客與觀光目的人次如圖 2.2-1，98 年來台旅客人次為 440 萬人次，較 97 年成長 14.3%，近三年來台觀光目的旅客人次均呈穩定成長，98 年來台觀光目的旅客共達 230 萬人次，亦佔來台目的之 52%。

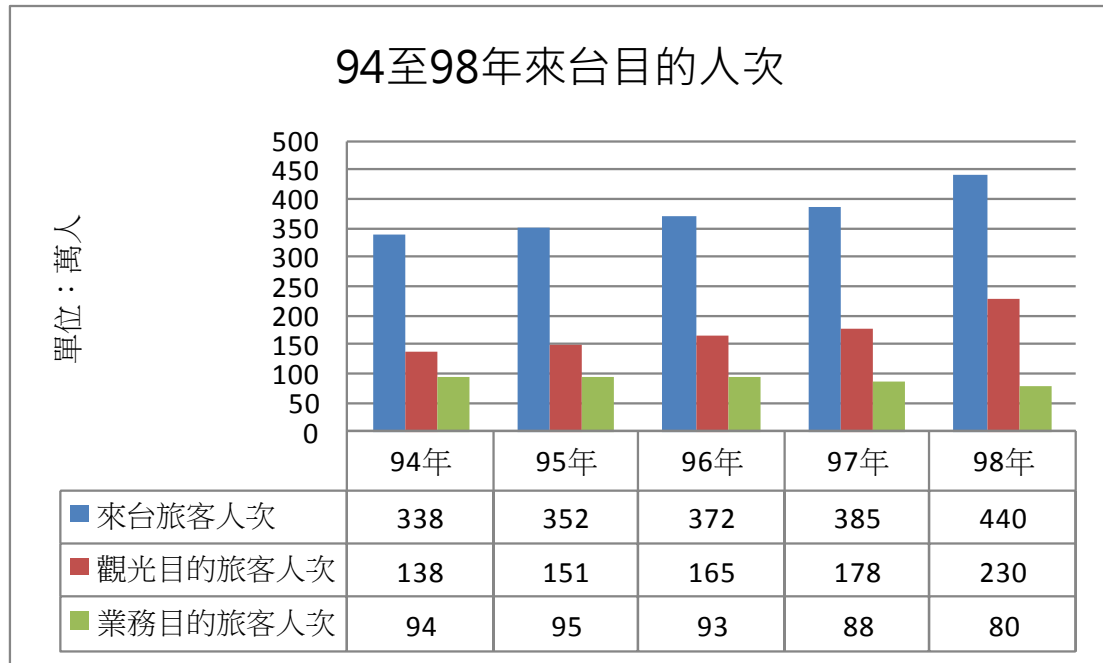


圖 2.2-1 94 至 98 年來台目的旅客人次

資料來源：交通部觀光局，每月觀光統計/觀光市場調查摘要；本案整理繪製。

另為瞭解來台旅客旅遊動機、動向、消費情形、觀感及意見，觀光局每年均會辦理抽樣調查來台旅客消費及動向，參考交通部在臺灣桃園國際機場、高雄國際機場現場訪問離境旅客，所得到最新之報告為 98 年「來台旅客消費及動向調查」（計抽訪有效樣本 5,784 份），茲摘要如下：

- 旅客來源：以來自日本（1,000,661）、大陸（972,123）、港澳（718,806）、東南亞（689,027）、及美國（442,036）為最多。
- 觀光目的旅客以「參加旅行社規劃的行程，由旅行社包辦」者為主。
- 主要遊覽景點所在縣市：依序為臺北（每百人次有 81 人次）、南投（每百人次有 30 人次）、高雄（每百人次有 29 人次）、花蓮（每百人次有 20 人次）、嘉義（每百人次有 17 人次）、

屏東（每百人次有 16 人次）等。

- 在台活動：以購物為最多（每百人次有 87 人次），其次依序為逛夜市（每百人次有 73 人次）、參觀古蹟（每百人次有 57 人次）、冒險旅遊或生態旅遊（每百人次有 30 人次）。
- 停留夜數：平均停留 7.17 夜，較上年減少 0.13 夜。
- 旅客消費支出：每人每日平均消費 216.30 美元，較上年成長 2.29%，全年觀光外匯收入達 68.16 億美元，成長 14.82%；由主要市場觀察，日本旅客每人每日平均消費為 312.44 美元，大陸旅客為 232.11 美元。旅客在臺除以旅館內消費為最大宗外（占 39.33%），以購物費（占 33.78%）比例為最高。
- 旅客購物消費：平均每人每日購物消費金額為 108.48 美元；消費項目部分，全體旅客消費項目前三名為「名產、特產」花費（39.42 美元，占 36.35%）、「珠寶或玉器類」（20.15 美元，占 18.58%）、「服飾或相關配件」（14.14 美元，占 13.04%）。而對於來台旅客占多數之日本與大陸旅客，其消費項目比重各有不同，日本旅客消費項目前三名為「名產、特產」花費（49.33 美元，占 48.90%）、「服飾或相關配件」（13.22 美元，占 13.10%）、「茶葉」（11.65 美元，占 11.55%）；大陸旅客消費項目前三名為「名產、特產」花費（34.28 美元，占 29.73%）、「珠寶或玉器類」（29.06 美元，占 25.20%）、「服飾或相關配件」（14.53 美元，占 12.60%）。
- 來台住宿：受訪旅客在臺主要住宿於旅館（每百人次有 87 人

次)，其中住宿旅館類型依序為國際觀光旅館（占 47.31%）、一般旅館（占 45.26%）、觀光旅館（占 7.43%）。

- 印象深刻：對臺灣最深刻的印象依序為「美味菜餚」（每百人次有 49 人次）、「人情味濃厚」（每百人次有 40 人次）、「逛夜市」（每百人次有 33 人次）等。另外，亞於上述三項及故宮、台北 101 的則為「山林濱海生態景觀」（每百人次有 19 人次）。

(二) 國人國內旅遊狀況

據交通部觀光局針對 98 年國人國內旅遊狀況之調查，說明國民國內旅遊市場如下：

- 旅客次數：計 9,799 萬旅次，較 97 年成長 1.9%。
- 旅遊時機：民眾利用「周末或星期日」從事國內旅遊比例最高，占 61%，較 97 年減少了 2 個百分點，而利用「國定假日」及「平常日」從事旅遊者則分別較 97 年增加 1 個百分點。
- 旅遊目的：主要以「觀光、休憩、度假」為主（占 79.5%），其中純觀光旅遊的比例 65.9% 與 97 年比較，增加 2.6%；宗教性旅遊的比例 4.6% 較 97 年 4.8% 減少 0.2 個百分點，占整體「觀光、休憩、度假」5.8% 之比例。
- 旅遊規劃：八成九的旅客以「自行規劃行程」方式出遊，而「宗教團體舉辦的旅遊」所占比例 1.6% 則較 97 年度增加 0.2%。旅遊資訊來源以「親友、同事、同學」為主（占 53%），其次為「電腦網路」（30%）。

- 旅遊考量：重要度以「景觀優美」為首，其次為「探訪親友」及「距離遠近、假期長短」。
- 遊憩活動：喜歡的遊憩活動以「自然賞景活動」的比例 45.3% 最高，其次為「文化體驗活動」22.3%，而「文化體驗活動」中，又以「宗教活動」為最多（占 7.4%）。
- 旅客動向：以近程旅遊居多，國人國內旅次中有 65% 屬居住地區區內旅遊。出遊旅次中，以到北部地區（40.1%）最多，其次是中部（30.9%）及南部地區（29.6%）。
- 旅遊方式：主要利用的交通工具仍為自用汽車，佔 65.8%，較 97 年（63.9%）有增加趨勢；而搭乘大眾運輸的比例下降。
- 旅遊支出：（12 歲以上）國人國內旅遊總費用為 1,828 億元，較 97 年負成長 0.8%。
- 旅遊景點滿意度：旅客對所到過的旅遊地點整體滿意度為 98%。而表示不滿意的比例，以「停車場設施」（16%）、「聯外大眾運輸方便性」（15%）、「盥洗室的清潔與便利」（14%）、「門票收費」（14%）及「交通順暢情形」（13%）較高。

二、 高高屏旅遊市場

依據交通部觀光局針對各主要觀光遊憩區遊客人次之統計，近兩年高高屏地區觀光遊憩人次有遞增趨勢，惟高雄縣觀光遊憩人次逐漸下降（參圖 2.2-1）；高高屏之觀光遊憩人次雖有增加，仍僅佔台灣之 11%，顯示高高屏地區之觀光尚待推動（參圖 2.2-3）。

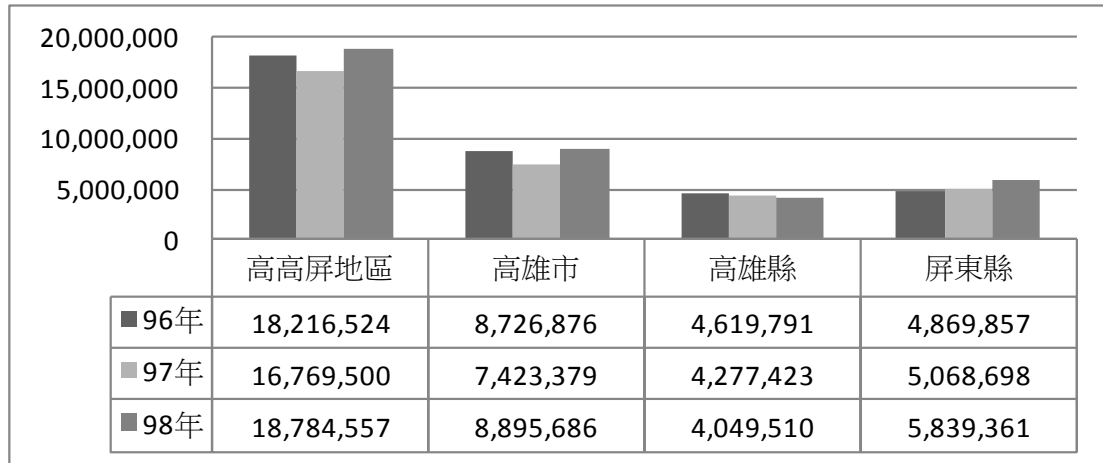


圖 2.2-2 民國 96 至 98 年高高屏主要觀光遊憩區遊客人次統計

資料來源：交通部觀光局之統計暨本案整理繪製。

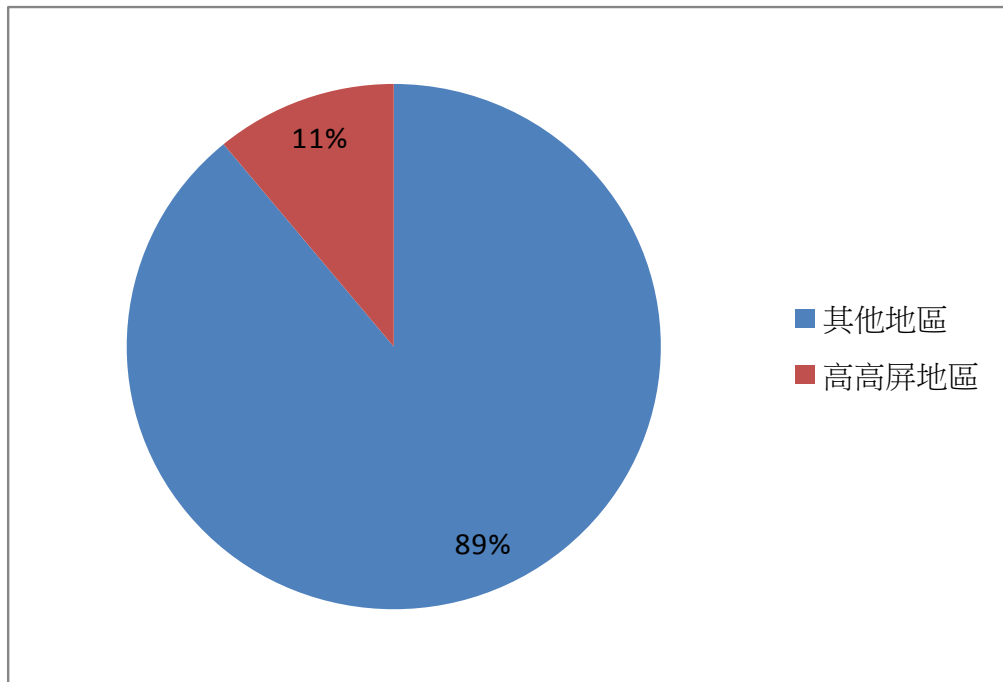


圖 2.2-3 民國 98 年高高屏與其他地區之主要觀光遊憩區遊客人次比

資料來源：交通部觀光局之統計暨本案繪製。

該調查中，高高屏主要觀光遊憩區共計 39 處，其中較有發展潛力之景點，為高雄市之「蓮池潭」、「高雄市中正文化中心」、「旗津海水浴場」、「國立科學工藝博物館」，高雄縣之「澄清湖」、「佛光山」，以及屏東縣位於墾丁國家公園內

之「國立海洋生物博物館」、「鵝鑾鼻公園」與「貓鼻頭公園」
(見表 2.2-1)。

表 2.2-1 民國 98 年高高屏地區十大主要觀光遊憩區遊客人次

名次	類別	觀光遊憩區	縣市別	人次
1	公營觀光區	蓮池潭 Lotus Pond	高雄市 Kaohsiung City	1,780,250
2	公營觀光區	高雄市中正文化中心 Kaohsiung Chiang Kai-Shek Cultural Center	高雄市 Kaohsiung City	1,518,377
3	海水浴場	旗津海水浴場 Cijin Beach	高雄市 Kaohsiung City	1,398,050
4	公營觀光區	澄清湖 Chengching Lake	高雄縣 Kaohsiung County	1,367,077
5	公營觀光區	旗津海岸公園 Cijin Seashore Park	高雄市 Kaohsiung City	1,267,700
6	公營觀光區	國立科學工藝博物館 National Science and Technology Museum	高雄市 Kaohsiung City	1,217,771
7	國家公園/公營 觀光區	國立海洋生物博物館 National Museum of Marine Biology & Aquarium	屏東縣 Pingtung County	1,169,288
8	寺廟	佛光山 Foguangshan	高雄縣 Kaohsiung County	1,096,704
9	國家公園	鵝鑾鼻公園 Eluanbi Park	屏東縣 Pingtung County	991,671
10	國家公園	貓鼻頭公園 Maobitou Park	屏東縣 Pingtung County	988,454

資料來源：交通部觀光局之統計暨本案整理繪製。

三、 高高屏觀光景點

現行之「台灣南部區域計畫(第一次通盤檢討)」中，將高雄地區之觀光遊憩劃分為高雄都市系統、荖濃水系系統、以及玉山國家公園系統三大類別。此三類遊憩系統中，荖濃以及玉山國家公園系統是屬於自然山岳、丘陵以及國家公園型之觀光遊憩，而僅有高雄都市系統是屬於都會型之觀光遊憩。顯示目前高高屏地區之觀光，除高雄市偏向都會型之外，其他皆定位為自然風光類型；各觀光遊憩點依據高雄市、高雄縣、屏東縣為劃分，簡要說明現況如下。

(一) 高雄市區觀光遊憩點

高雄市為台灣第二大都市，市區內工商業發達，人口密

集；地理區位倚山傍海，西瀕台灣海峽及連綿的壽山，北有半屏山，山海蒼翠，景色秀麗。高雄市政府依高雄市既有之風景點區位所在，將高雄市之觀光遊樂劃分為四個主要風景區，分別為：「蓮池潭風景區」、「壽山風景區」、「旗津海岸公園」、以及「金獅湖風景區」；「愛河、旗津、西子灣遊憩區」更成為讓觀光課印象深刻之遊憩點。

除此之外，擁有東南亞第一大購物中心——統一夢時代的高雄市亦有許多特色商圈，如夢時代商圈、漢神大立商圈、六合夜市商圈、三鳳中街（南北雜貨）、後驛商圈（成衣）等，提供旅客旅遊購物的多元選擇，並且各商圈鄰近觀光遊憩點如城市光廊、愛河等，購物之餘也能充分享受舒適休閒之情。

(二)高雄縣觀光遊憩景點

高雄縣腹地廣大，天然景觀十分豐富，也因此天然之觀光遊憩資源極為多樣性，如森林遊樂（藤枝、茂林、雙溪、玉山、梅山等）、溫泉（寶來溫泉、不老溫泉、多納溫泉等）、原住民文化聚落、奇山異石（月世界、大崗山等）、古蹟、濱海遊憩等。具體言之，在八八水災未肆虐前，高雄縣之觀光資源可劃分為鳳山風景線、地質景觀風景線、美濃風景線、六龜風景縣、茂林風景線、南橫風景線、楠梓仙溪風景線及沿海風景線等八大觀光風景線（參見圖 2.2-3）。

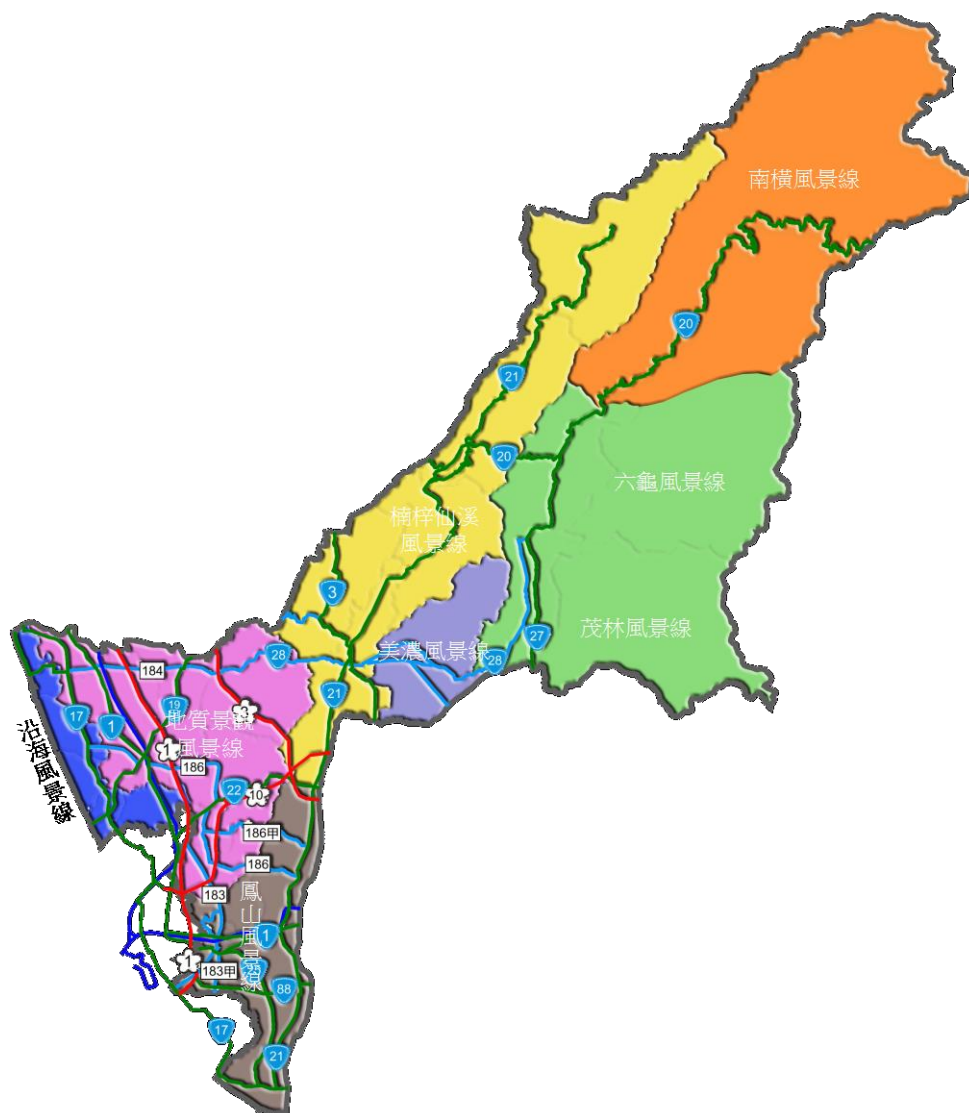


圖 2.2-4 高雄縣大八風景線示意圖

(三)屏東縣觀光遊憩資源

屏東縣觀光遊憩資源主要可區分為高屏山麓旅遊線、恆春半島旅遊線，茲分述如下：



圖 2.2-5 高屏山麓旅遊線景點區位示意

1. 高屏山麓旅遊線

本旅遊路線主要觀光景點為美濃客家小鎮、不老／寶來溫泉區、藤枝森林遊樂區、賽嘉航空運動公園、瑪家原住民文化園區等，景點區位示意如圖 2.2-4。

點，基於本案主旨係為整合高高屏之觀光遊憩資源，茲將所有景點以其性質分類如下表（表 2.2-2）。

表 2.2-2 高高屏地區觀光資源型態分類

資源型態	觀光資源
自然性資源	西子灣、藤枝國家森林遊樂區、大崗山石灰岩景觀（包括田寮月世界、石母乳與一線天、燕巢烏山頂泥火山、新養女湖、雞冠山等）、美濃鎮黃蝶翠谷、茂林國家風景區（包括茂林紫斑蝶谷、彩蝶谷、情人谷瀑布、茂林谷瀑布、藍水潭美雅谷瀑布、龍頭山和蛇頭山）、永安濕地、松鳥濕地公園、大社觀音山赤腳公園、阿公店水庫、甲仙六義山、南橫公路高雄段、寶來溫泉區、達摩瀑布、少年溪風景區、啞口與天池、梅山口、檜谷、六龜荖濃溪泛舟、黃金海岸、大鵬灣風景區及琉球嶼（厚石裙礁區、烏鬼洞風景區、蛤板灣風景區、美人洞風景區、白沙尾港）、墾丁國家公園（墾丁國家森林遊樂區、鵝鑾鼻公園、貓鼻頭公園、社頂自然公園、佳樂水、砂島生態保護區、龍磐公園、風吹砂、船帆石、大尖山、龍坑生態保護區、香蕉灣熱帶海岸林等）、雙流國家森林遊樂區、浸水營古道、恐龍山生態區、來義大峽谷、神秘谷、南大武山、北大武山、射鹿溪瀑布群、大、小鬼湖、大津風景區、德文風景區、林邊水域濕地、七孔瀑布、南仁湖生態保護區、港仔大沙漠、鯉魚山泥火山
人文資源	古蹟及懷舊社區 玫瑰聖母聖殿主教座堂、英國領事館、旗後燈塔、啟明堂與春秋閣、旗後砲台、旗津天后宮、雄鎮北門、左營舊城、曹公圳、鳳山鳳儀書院、東便門與東福橋、龍山寺、城隍廟、曹公祠、打鐵街、平成砲台、訓風砲台、澄瀾砲台、美濃窯、聖蹟亭、宋屋學堂和夥房、東門樓、旗山老街、旗山天后宮、孔廟、旗山糖廠和舊火車站、七星墜地、內門紫竹寺、大樹三和瓦窯、高屏鐵橋、高屏溪斜張橋、林園灰窯遺址、鳳鼻頭遺址、清水巖、茂林舊部落遺址、岡山老街、阿蓮鄉超峰寺、茂林多納村「瑪雅」石板屋遺址、布農族八部合音、中都唐榮磚窯廠、石頭營聖蹟亭、霧台部落、老七佳部落、好茶部落、伊拉部落與伊拉瀑布群、佳冬蕭家古厝、西隘門（褒忠門）、懷忠（里）門、劉氏宗祠、六堆天后宮、宗聖公祠（曾氏祠堂）、阿猴城門（朝陽門）、崇蘭蕭家古厝、恆春古城
	休閒性設施與活動 水岸碼頭、市民藝術大道、內惟埤文化園區、高雄世運主場館、柴山自然公園、半屏山自然公園、愛河之心、新光碼頭、哨船頭公園、高雄楠梓都會公園、旗

資源型態	觀光資源
	<p>津風景區（旗津海水浴場、旗津海岸公園、旗津渡輪站、旗津風車公園、星空隧道、旗津燈塔等）、蓮池潭、香蕉棚、城市光廊、真愛碼頭、獅山公園（金獅湖）、壽山風景區、壽山動物園、大世界國際村、鳳山台糖園藝休閒廣場、鳳凌廣場、澄清湖風景區、佛光山風景區、高雄縣政府文化中心、高屏溪河濱公園、美濃客家文物節、美濃民俗村、美濃鐘理和紀念館、旗山體育場、甲仙和安村活動中心、橋仔頭糖廠藝術村、旗山生活文化園區、茄萣興達漁港與情人碼頭、彌陀濱海遊樂區、永安魚塢及遊艇度假村、大寮溪寮同心社區、高屏溪沿岸自行車道、橋仔頭自行車道、美濃自行車道、高雄休閒農場、8大森林博覽樂園、小墾丁牛仔渡假村、砂島貝殼砂展示館、南灣遊憩區、龍鑾潭自然中心、墾丁海水浴場、霧臺遊憩區、賽嘉遊憩區、青洲濱海遊憩區、國立海洋生物博物館、賽嘉航空運動公園、建功森林親水公園、國堡渡假遊樂區、枋寮觀光農園、台鳳高爾夫球場、穎達生態農場、屏東酒廠、津山休閒觀光農園、關山夕照、小灣海水浴場、墾丁牧場、後壁湖漁港及遊艇碼頭、恆春生態農場、保力林場農場、四重溪溫泉遊憩區、旭海大草原、六堆抗日紀念公園、石門古戰場</p>
文化藝術展示	<p>駁二藝術特區、國立科學工藝博物館、高雄市電影圖書館、高雄中正文化中心、高雄願景館、高雄市立歷史博物館、高雄市立美術館、鳳山國父紀念館、地方文化館、陸軍官校黃埔校史館、美濃客家文物館、皮影戲館、甲仙化石館和小林平埔族文物館、橋仔頭文史協會會館、路竹地方文史館、自然史教育館、岡山空軍軍史館、臺灣原住民文化園區、三地門、東港漁業文化展示館、六堆抗日紀念公園、屏東客家文物館、屏東客家庄老建築、屏東三山國王廟、竹田驛站、屏東鄉土藝術館、屏東縣排灣族雕刻館、瓊麻工業歷史展示區</p>
商圈	<p>漢神巨蛋商圈（漢神巨蛋、瑞豐夜市）、漢神百貨商圈（大立伊勢丹百貨、新堀江、原宿廣場）、三多百貨商圈、六合觀光夜市、長明商圈（成衣、電子）、後驛商圈（成衣）、大連商街（皮鞋）、全古董市場、三鳳中街（南北貨）、五福精品街/鹽埕堀江商場（舶來品）、興中花卉街、婚紗街、電腦街、新樂金仔街、傢具街</p>
宗教觀光	<p>佛光山◎、楠梓天后宮、哈瑪星代天宮、左營蓮池潭◎、前鎮廣濟宮◎、神威天台山◎、真福山真福園◎、順賢宮◎、錫安山新約教會◎、東隆宮◎、屏東萬金</p>

資源型態	觀光資源
	聖母聖殿◎、車城福安宮◎
傳統及新設節慶活動	左營萬年祭、楠梓天后宮馬祖誕辰祭典、哈瑪星清水祖師誕辰、高雄燈會、貨櫃藝術節、大鵬灣海洋運動嘉年華會、寶來不老溫泉季、獅甲藝術節、旗鼓節、愛河啤酒節、內門宋江陣、茄萣烏魚節、永安石斑魚文化節、彌陀虱目魚節、林園珍珠鮑魚節、甲仙芋筍節、甲仙平埔族夜祭、鄒族貝神祭、布農族打耳祭、茂林魯凱族黑米祭、岡山籬筐節、大樹鳳荔節、大寮紅豆文化節、佛光山元宵節、偶藝嘉年華、國際音樂節、鋼雕藝術節、恆春搶孤、三隆宮王船祭、東隆宮東港迎王、雲霧山林摸魚季、排灣族五年祭、黑鮪魚文化觀光季、墾丁風鈴季、恆春半島藝術季
地方知名小吃及特產	旗津特色海產街、高雄黑輪、渡船頭海之冰、岡山羊肉料理和豆瓣醬、興達港海鮮料理和白鯧米粉湯、甲仙芋頭、田寮泥火山雞和豆乳雞、美濃傳統客家菜和擂茶、油紙傘和藍衫店、茂林的原住民風味餐和魯凱族手工藝品、燕巢的西施柚和芭樂、大社棗子、田寮和大崗山的龍眼花蜜、六龜黑鑽石蓮霧、大樹荔枝和鳳梨、潮州燒冷冰、萬巒豬腳、恆春三寶（洋蔥、瓊麻、西瓜或港口茶）、林邊蓮霧、林邊海鮮、東港三寶（黑鮪魚、櫻花蝦和油魚子）

註：宗教觀光◎標示者為主要宗教觀光據點，將詳述於 2.2.3。

資料來源：各縣市整府觀光網站暨本案整理。

四、 高高屏旅遊服務體系

(一) 旅遊住宿設施

觀光旅館是我國發展觀光事業與商旅市場不可或缺的重要產業，其現階段之發展不僅是規模逐漸擴大，服務項目也日益多元化，其除提供住宿功能外，尚提供餐飲、會議、展覽、娛樂、健身、美容及購物等功能，已儼然成為一綜合性的服務業。茲將高高屏地區之觀光旅館之發展概況整理如表 2.2-3。

表 2.2-3 98 年度台北、高高屏地區觀光旅館營運統計概況之比較

地區名稱	旅館名稱	客房數	客房住用數	住用率	平均房價	房租收入	餐飲收入	
台北地區	國際	107,593	1,993,191	71%	3,707	7,389,449,197	8,528,203,757	
	一般	15,474	326,301	69%	2,150	701,701,461	553,750,382	
	小計	92,119	2,319,492	71%	3,488	8,091,150,658	9,081,954,139	
高雄市	國際	華王大飯店	2,970	55,037	60.96%	1,508	83,022,589	98,419,890
		華園大飯店	3,228	50,297	51.23%	2,183	109,806,451	50,012,826
		高雄國賓大飯店	5,106	106,582	68.64%	2,399	255,676,291	280,220,148
		漢來大飯店	6,480	133,935	67.95%	2,901	388,485,452	623,021,524
		高雄福華大飯店	3,396	78,803	76.29%	1,936	152,558,000	192,413,000
		高雄金典酒店	7,020	135,759	63.58%	2,521	342,263,134	394,306,534
		寒軒國際大飯店	4,560	86,649	62.47%	1,886	163,452,522	207,726,154
	麗尊大酒店	2,376	42,418	58.69%	2,305	97,766,319	129,583,537	
小計	35,136	689,480	64.52%	2,310	1,593,030,758	1,975,703,613		
高雄縣	國際	高雄圓山大飯店	1,284	25,290	64.75%	1,497	37,848,383	94,156,028
		高雄義大皇冠假日飯店*	650	—	—	—	—	—
	小計	1,284	25,290	64.75%	1,497	37,848,383	94,156,028	
屏東縣	國際	凱撒大飯店	3,048	69,912	75.41%	4,550	318,112,569	130,587,958
		墾丁福華渡假飯店	4,860	101,894	68.93%	2,747	279,878,141	128,554,511
	一般	南台灣大飯店	1,260	18,103	47.24%	1,299	23,510,686	14,007,823
	小計	9,168	189,909	64%	2,865	621,501,396	273,150,292	
總計		45,588	904,679	64%	2,224	2,252,380,537	2,343,009,933	

* 高雄義大皇冠假日飯店於 98 年 5 月開幕，其營運概況未列於 98 年之統計。

資料來源：交通部觀光局之統計暨本案整理繪製。

高高屏地區觀光旅館營運情形與台北相較之下，無論於客房數、住用率、平均房價、總營業收入皆尚落後台北甚多；高高屏地區之國際觀光旅館多集中於高雄市區，而幅員較廣且自然遊憩資源較屬豐富之高雄縣、屏東縣則有待規劃興建符合觀光客期望之觀光旅館。依此對照，高高屏地區若能引進能活絡整體經濟市場之產業，觀光飯店之市場仍有成長之潛力，並且有助留住客源。

(二)百貨公司/ 購物中心市場分析

高高屏地區的百貨公司主要集中於高雄市，且多分布於五福路跟三多路附近，形成現有的五福商圈及三多商圈。惟受高鐵左營站開通影響，帶動了北高雄地區發展，又添兩大百貨公司進駐高雄、分食高雄百貨市場；高雄縣由義聯集團投資興建義大世界購物廣場，業已於今年（99 年）5 月開幕；屏東縣則

有太平洋百貨屏東店。

96~98 年高雄市百貨公司整體業績隨新店開業呈成長趨勢，部分百貨業受此波及業績下滑。位居高雄百貨業市場龍頭之漢神百貨，因其提升專櫃品牌層級及主打世界精品策略，與其他百貨業者有所區隔，市場佔有率一直保有四成以上，但其業績受到漢神巨蛋分散、大立精品開幕瓜分精品市場等影響，使得 98 年的業績低於 97 年（見圖 2.2-6）。

大遠百 97 年度係受高雄捷運通車而提升其營運績效；大立精品開設於大立百貨旁，並以空橋相連，使得大立百貨在 98 年全年業績成長近六成；97 年始開業的漢神巨蛋購物廣場受惠於巨蛋的集客效率，也有相當不錯的業績，漢神兩館營業額仍穩坐高市龍頭寶座。（參圖 2.2-6 與表 2.2-4）

加上今年開幕的大統五福店與新光三越左營店，高雄市的百貨市場已呈現百家爭鳴的狀態，98 年全年營業額約 278 億元，加以高雄市推展觀光有成、陸客來台等帶動，今年總營業額可望逾百億。

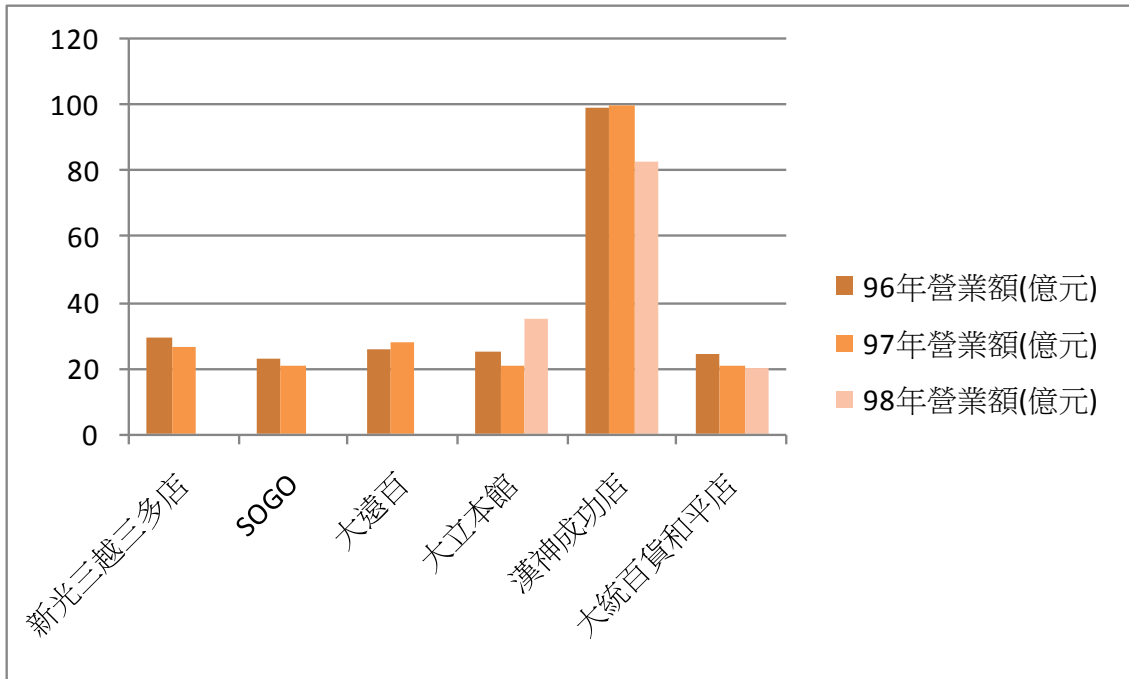


圖 2.2-7 96~98 年高雄市六大百貨公司營運概況

資料來源：參表 2.2-4，本計畫整理繪製。

表 2.2-4 96~98 年高雄市主要百貨公司營運概況

公司別	區位	類型	建築規劃	賣場坪數	98年營業額(億元)	97年營業額(億元)	96年營業額(億元)	備註
大立本館	高雄市	一般百貨	12F/B2	6,500	35	20.9	25.33	
新光三越三多店		一般百貨	14F/B5	8,600	—	26.5	29.4	
漢神成功店		一般百貨	12F/B7	12,000	82.6	100.27	99.27	
SOGO		一般百貨	18F/B5	7,300	—	21	22.93	
大統百貨和平店		一般百貨	13F/B5	10,000	20	20.5	24.4	
大統新世紀		一般百貨	3F/B2	約6000	約10	10	12.5	
大遠百		一般百貨	17F/B5	23,000 (含影城)	—	27.7	25.56	
夢時代		購物中心	7F/B2	78,000	約65	70	62.5	
漢神巨蛋		一般百貨	9F/B1	21,000	63~64	34.6(7~12月)	(未開業)	97.07開幕
大立精品		精品百貨	10F/B1	7,700	約35	3.5(11~12月)	(未開業)	97.11開幕
大統五福店		一般百貨(輕食百貨複合店)	3F/B1	5,000	—	(未開業)	(未開業)	99.02開幕
新光三越左營店		一般百貨	11F/B4	23,128 (不含彩虹市集)	目標50	(未開業)	(未開業)	99.04開幕
義大世界		購物中心、暢貨中心	A區：6F/B2 B區：2F/B3 C區：4F/B5	33,000	目標60	(未開業)	(未開業)	99.05開幕
太平洋百貨		屏東縣	屏東市中正路	一般百貨	7F/B2	—	20~22	19.5

註 1：大致按開業時間序列。

註 2：新光三越三多店、SOGO 及大遠百未查有 98 年單店業績。

資料來源：經濟日報、自由時報、中時電子報、台灣城市論壇，本計畫整理。

(三)交通分析

高高屏地區幅員廣闊、地形多樣，景點分布相對分散，大部分需依靠覆蓋密度高且完整之公路系統始得抵達；且存在下列之相關課題：

1. 公路標示不明且部分路段維護不佳，降低道路服務品質。
2. 公路沿線並未確實標記鄰近景點。
3. 公路沿線之景點方向指示牌功能不彰，使得用路人往往無法順利尋獲、到達景點。

綜合以上整理資料與課題，有以下建議：

1. 增進已有大眾運輸服務之效率，並擴展該服務，使之與周邊景點作一有效串連。
2. 應注意公路沿線之標示是否連貫，並修護主要觀光路線之道路。
3. 建議於主要觀光區域入口設置路口意象及簡易資訊站，使遊客可以通過簡易資訊站取得該觀光區域之簡介與圖資。
4. 改善景點指示牌，除揭示景點名稱及方位外，尚須標註剩餘距離（即所在位置與景點之距離）。

2.2.2 高高屏農特產品、美食與伴手禮調查分析

高高屏地區除了擁有豐富之自然、人文景觀外，亞熱帶的氣候更促成台灣「水果王國」的雅稱；此外，加以南台灣的豐饒物產與創意之底蘊，也醞釀出了許多的美食佳餚與極具地方特色的伴手禮，茲彙整如表 2.2-5。

表 2.2-5 高高屏農特產品、美食與伴手禮調查表

所在縣市	農特產	著名美食、小吃	伴手禮
高雄市	—	旗津特色海產 高雄黑輪 渡船頭海之冰 阿婆仔冰	蔭鳳梨 海之極禮盒 政澄海洋三寶 新和興海洋三寶 珍芳烏魚子 河邊黑鮪魚香腸 厚片豬肉干 正合興蜜餞 女兒紅招牌魯味 酒釀桂圓麵包 壽山 Q 餅 打狗餅 真一紅棗核桃糕 呷百二幸福禮盒 舊振南手工綠豆椪 棋餅 港都鹹 Q 餅 金讚高餅 旗津波士頓蛋糕 台灣排灣琉璃之美與手工品 金典紀念頭巾 高雄之耀龍虎塔 DIY 立體紙模型
高雄縣	六龜黑鑽石蓮霧、金煌芒果、金萱茶 內門鳳梨 大樹荔枝和鳳梨 甲仙芋頭 燕巢西施柚、芭樂、棗子 大社和阿蓮的棗子 田寮和大崗山的龍眼花蜜 美濃木瓜 旗山香蕉 彌陀虱目魚 茄萣和梓官的	岡山羊肉料理和豆瓣醬 興達港海鮮料理和白鯧米粉湯 田寮泥火山雞和豆乳雞 美濃傳統客家菜和擂茶 茂林的原住民風味餐	台灣野生烏魚子 勇記臭豆腐 水鴛鴦快餐店 南台(雄)虱目魚粥店 阿 Q 凍圓 鳳邑麵線 鳳山油飯大王攤 南台春捲 鳳山北門鹹酸甜店 吳舒軒美食坊 新台灣原味 魯凱族手工藝品 美濃油紙傘及陶藝品 杉林葫蘆藝術品 旗山枝仔冰

所在縣市	農特產	著名美食、小吃	伴手禮
	烏魚子 林園珍珠鮑魚 永安石斑魚 桃源梅子、小米、愛玉、紅肉李 三民梅子、水蜜桃 杉林木瓜		
	恆春洋蔥 恆春瓊麻 恆春西瓜 林邊蓮霧 東港三寶(黑鮪魚、櫻花蝦和油魚子) 萬丹紅豆 愛文芒果	潮州燒冷冰 萬巒豬腳 恆春港口茶 林邊海鮮 里港餛飩 萬丹紅豆餅 東港雙糕潤 原住民料理	紅豆湯禮盒 金萬丹紅豆禮盒 東港珍饈禮盒 有機祖母綠果吸凍 玉珍香—洋蔥手工蛋捲 翹船長—海味滿載C禮盒 味益食品行—「幸福屏東四季平安禮」 藍色海遇咖啡屋舖—恆春三寶餅 東港漁鄉公司—海苔櫻花蝦 張家食府—櫻花蝦巧克力 華欣食品—屏東之旅伴手禮 種子創意產業開發公司—屏東德文咖啡禮盒 張家食府—東港珍饈禮盒 排灣晶土琉璃珠串 原住民風陶藝蠟染 琉璃珠飾品 琉璃有禮心中有你 沙滔舞琉璃藝術空間—「A-Da 歐嗨央」琉璃共舞公仔

資料來源：台灣 100 大觀光特產及高高屏縣市政府觀光網站暨本計畫整理。

2.2.3 高高屏宗教觀光資源調查分析

宗教觀光是指遊客藉由宗教信仰活動的參與，並在宗教信仰中達到觀光旅遊的樂趣，梵蒂岡教廷曾予以明確定義為：「於其所轄範圍內，凡與從有關的宗教旅遊聖地，無論其規模大小，所提供之

服務與宗教或非宗教性訪客有關者，皆屬宗教觀光的範疇」。

宗教觀光在現代人追求身心舒展，並獲取心靈成長的需求下，遊客以倍增的趨勢成長，而許多宗教聖地是世人耳熟能詳的熱門觀光景點，如：麥加朝聖、耶路撒冷等。惟在台灣地區，宗教觀光尚屬起步階段，如何使其廣泛為消費大眾接受、甚而吸引國際觀光客，則尚須進行整合性之改造；以下先說明高高屏主要之宗教觀光據點。

一、 高雄市

高雄市境內之宗教觀光，係以於蓮池潭風景區舉辦之高雄「左營萬年季」，以及前鎮獅甲地區舉辦的「戲獅甲藝術節」為主，有「北萬年、南戲獅」之稱，兩項活動皆為一年一度、重要且盛大宗教觀光活動，不僅延續宗教其文化意涵、有助地方傳統藝術文化之傳承，更可藉此促進觀光與國際交流。

(一)萬年季

萬年季係取自左營地區原名萬年縣而命名之，源於在地廟宇的宗教慶典活動，其中，最具特色的當屬慈濟宮的「迎火獅」活動；左營慈濟宮歷史悠久，其在清康熙五十八年（1719年）《鳳山縣志》即有記載。2001年開始，在高雄市政府民政局推動「在地特色活動」政策下，左營區公所號召環潭各寺廟聯手，開始舉辦左營萬年季，跨越宗教的平安祈福祭典、形塑蓮池潭環潭寺廟節慶印象、讓你我感受民間宗教信仰的虔敬，祈求萬事皆備的富貴平安。

2005年，在行政主辦單位的大力挹注下擴大辦理，一躍成為全國性的活動，名稱也由「左營萬年季」改為「高雄左營萬年季」。其內涵更由原本的宗教節慶活動，發展為文化觀光活

動，層面也擴及歷史文化及觀光遊憩，因此帶來空前的活動人潮，創造出更多的活動效益。如今每年十月中旬在左營蓮池潭登場的「萬年季」活動已成高雄年度大事。

(二) 戲獅甲

「戲獅甲」的起源有許多不同說法，一說係因前陣地區早期臨海，為防海盜侵擾，當地民眾遂以舞獅配合宋江陣進行武術訓練；一說則是過去打狗（高雄舊稱）在舉辦迎神賽會之時，皆以戲獅隊伍開路，故有「戲獅甲」之稱，其寓意為「戲獅陣頭，甲於他隊」。因此，「戲獅甲」也指前鎮區西北側一帶（清代劃為大竹里戲獅甲莊）。

當地宗教信仰中心——廣濟宮，起於鄭成功時代，距今已有兩百五十多年的歷史，早期居民常在廣濟宮廣場舞弄戲獅，演變至今成為當地特有的戲獅文化。每有迎神賽會或特定節慶之際，即邀集舞獅遶境慶祝，也由於高雄市政府近年為強調社區特色加以發揚的努力，才產生了「戲獅甲藝術節」這樣富有地方精神及文化內涵的活動，不但促進地區互動，也成為國際觀光客的焦點。

經過年年的展演，「戲獅甲藝術節」持續吸引獅隊參加，規模不斷擴大，展演、比賽的項目也推陳出新，但以「創意舞獅賽」和「高樁獅賽」為主要項目，更是吸引民眾觀賞弄獅的盛宴。

今年度的「戲獅甲藝術節」更擴大舉辦，號召了國外獅隊到此競技，使得此活動躍升為文化界之國際賽事，吸引了馬來西亞、新加坡、越南、香港等地的優秀隊伍一同較勁，分享華

人世界文化傳承的成果，也促進城市間的交流；並且在該活動首次採用決賽以售票方式演出的情況下，票券售罄、高雄巨蛋湧入約一萬五千名觀眾，賽事精彩亦獲好評，顯見「戲獅甲藝術節」已具有國際觀光發展之潛力，只要加以行銷，將可能成為亞洲重要的國際觀光亮點。

二、 高雄縣

根據《台灣妙境 The Wonderland of Taiwan 國際觀光旅遊據點計畫》，高雄縣宗教觀光勝地主要沿著高屏溪谷地平原往東北溪流與山脈間分佈，著名據點包含臨高屏溪畔的大樹佛教聖地佛光山，荖濃溪谷的六龜一貫道天台聖宮，錯落於山林與平原間的內門順賢宮、紫竹寺、南海紫竹寺，和河谷沖積平原的杉林真福山園區、美濃朝元寺、靜謐的錫安山國際宗教聖地。各核心據點之觀光現況與周邊資源說明如下：

(一)佛光山

佛光山為人間佛教的現代十方叢林，聳立於大樹鄉高屏溪畔之鳳山丘陵上。佛光山仿效大陸四大名山的建築庭園風格、獨樹一格寬廣的殿閣，成為朝聖香客的拜訪焦點；另即將完成的佛陀紀念館，以高聳的建築與佛像，象徵佛陀的偉大與崇高，勢必成為傳統與現代宗教的指標，吸引觀光客的注意。



表 2.2-6 佛光山觀光人數及相關資料說明表

拜訪人數	活動	腹地面積	食宿	交通	周邊景點	周邊景點活動
平均 4 萬人 / 月，最高可達 30 萬人次 / 月	佛光山平安燈會、佛光山浴佛法會、世界佛教論壇等	約 500 公頃	提供食宿(朝山會館、麻竹園各百餘間)	多數為團體或散客開車前往(自國道 10 號南下);或搭乘台鐵至九曲堂站後轉搭公車	高屏溪舊鐵橋濕地公園、自行車道、大樹鄉鳳荔文化館、義大世界	高雄縣燈會、高雄鳳荔文化觀光季(每年 5 月，尖峰人數 6,000 人)

資料來源：台灣妙境 The Wonderland of Taiwan 國際觀光旅遊據點計畫，2009；本案資料蒐集

(二)一貫道天台山神威道場

天台山道場為一貫道最大的一座國際級道場，佔地 310 公頃，位於六龜荖濃溪畔。其融合了中國傳統建築精神的道場配置，體現了一

貫道對中華文化及倫理精神的追求，是一貫道遍布世界 30 餘國海外道場的向心據點。



(三)清涼山護國妙崇寺

妙崇寺建於民國 52 年(西元 1963 年)興建在高雄市前鎮草衙地區，歷經二十多年的弘法，已成為當地一座精神信仰中心；民國 73 年遷至六龜鄉境內的清涼山，它與妙通寺、諦願寺是六龜鄉境內三大著名的靈山寶剎之一。



寺內由七如來殿、彌勒殿、藥師殿、彌陀殿、毘盧殿、圓

通寶殿及寺後上方最先興建的文殊殿等七座殿堂構成，整座寺的外牆皆是佛像浮雕，而殿內的景泰藍大柱、壁畫，檀城更以樟木雕刻而成，十分莊嚴。所以從進門開始，任何地方都精工細琢，莊嚴肅穆，美不勝收；後方有假山造景，充滿禪意，寺廟牆上並雕塑著釋迦牟尼佛弘法修道的故事，廟前視野開闊，是登高望遠的觀景地點。

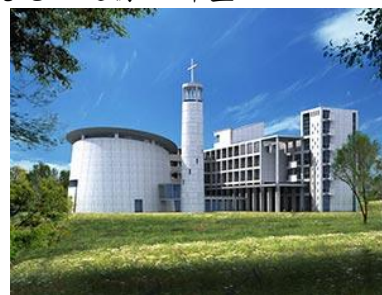
表 2.2-7 六龜天台山觀光旅遊區觀光人數及相關資料說明表

宗教據點	拜訪人數	活動	腹地面積	食宿	交通	周邊景點	周邊景點活動
一貫道天台山神威道場	平均 2 萬人 / 月	篤行班、壇主會、樹木保護研討會、運動大會、亞洲素食年會等	約 310 公頃	有餐廳，無住宿房間	以團體或散客開車前往占多數（台 28 線旁）	新威森林生態園區、茂林國家風景區、新威大橋、茂林谷、多納溫泉區、國定遺址萬山岩雕群、歷史建築得樂的卡（瑪雅）部落遺址	全國泛舟鐵人挑戰賽、荖濃溪颯水追風季
清涼山國妙崇寺	約 5 萬人 / 年	新春祈福燃燈供佛、恭祝觀音菩薩聖誕祈安法會、恭祝文殊菩薩聖誕法會、地藏法會、中秋聯歡祈福晚會、九九重陽敬老活動、朝山	10 公頃	皆不提供	搭乘往六龜寶來運，於舊潭車站下 ※ 寺方未提供接駁車		

資料來源：台灣妙境 The Wonderland of Taiwan 國際觀光旅遊據點計畫，2009

(四)真福山

真福山為天主教羅馬教廷所正式認可之國際第 49 座分院，佔地 28 公頃，位於杉林鄉楠梓仙溪。其西方



式的建築和配置營造了優美的人間天堂，提供了天主教徒朝聖、頌經以及靈修的最佳場所。

(五)朝元寺

朝元寺是美濃最大的寺廟，位於美濃東北，寺廟左右有鐘、鼓兩山遙對，集天靈地秀，山川朝拜之傑，寺中主奉釋迦牟尼佛。



傳統美濃人務農，持家生計全靠土地賜給，自是十分尊崇土地伯公，除此之外，上有許多具有特色之處，值得造訪參觀，亦曾是法鼓山聖嚴法師閉關之勝地。

表 2.2-8 真福山、朝元寺觀光人數及相關資料說明表

宗教據點	拜訪人數	活動	腹地面積	食宿	交通	周邊景點	周邊景點活動
真福山	未開闢完成，預估完成後可達1萬人/月	無	約27公頃	提供食宿(百餘間客房)	(位於台21線旁)	白水泉瀑布、集來休閒農場、葫蘆雕刻藝術館	無
朝元寺	(目前無統計資料)	春節光明平安燈祈福法會、三昧水懺消災吉祥法會、禮千佛聖號、觀音菩薩聖誕、梁王寶懺法會暨浴佛活動、觀世音菩薩成道日/出	約6公頃	有提供食宿，約200人	無交通接駁	鍾理和文學館、黃蝶翠谷、美濃民俗村、原鄉緣紙傘文化村、美濃窯、國定古蹟仔門電	美濃花田音樂會(農曆春節前除夕，累積人潮達2,000人次)、美濃黃蝶祭

		家日、孟 盆 蘭 法 會、藥師 佛聖誕、 阿彌陀佛 聖誕暨本 寺華藏寶 塔紀念日					
--	--	---	--	--	--	--	--

資料來源：台灣妙境 The Wonderland of Taiwan 國際觀光旅遊據點計畫，2009

(六)順賢宮

高雄內門為台灣傳統寺廟的群聚，提供了傳統民俗技藝——宋江陣發展的獨特環境。高雄縣政府於過去5年引進大專學生參與宋江陣表演競



賽，已營造出具有國際活動能量的藝術文化表演，一年一度的宋江陣活動即在順賢宮舉行，今年更成功吸引 20 萬人次到訪參觀。未來內門鄉將以「城鎮劇場」的概念，打造獨特鄉鎮景觀風貌和場景，預期將創造獨一無二的魅力據點。

(七)紫竹寺

擁有 300 多年歷史的紫竹寺，歷經 5 度重修，寺宇規模宏大，每年舉行 3 次的祭典，更吸引人山人海的進香人潮，多達 40 個民俗陣頭引人入勝，



勝，偏重表演的文陣，娛神娛民；取材自水滸傳的宋江陣，身手矯健勁頭十足，聞名全國，再加上車鼓陣、牛犁陣、七響陣、桃花過渡、南管、北管、太平歌清唱、舞龍、舞獅及國術表演，呈現萬民歡騰熱鬧非凡的嘉年華會氣氛，使得紫竹寺不僅是內門鄉的信仰中心，也是全台善男信女參香祈福的重要廟宇。

(八)南海紫竹寺

南海紫竹寺位於二層行溪支流的頭前寮仔溝的岔處，古時候是在這個地方設豬屠宰場所以叫做「豬灶埔仔」，也因有人在樹林裏賭博所以也叫「繳寮仔」。



民國六十五年十二月二十五日竣工，並於同日舉行首次建醮大典，大典期間熱鬧非凡、盛況空前。爾後牌樓、香客大樓、公園等設施相繼完工，四周環境綠意盎然、碧波盪漾、景色宜人，是遊憩的好地方。

表 2.2-9 順賢宮等觀光人數及相關資料說明表

宗教據點	拜訪人數	活動	腹地面積	食宿	交通	周邊景點	周邊景點活動
順賢宮	平均 3 萬人 / 月，最高可達 20 萬人次 / 月	宋江陣嘉年華會、恭祝天上聖母誕辰（每年農曆 3 月）	約 1 公頃，周邊有森林步道及聖母湖共 123 公頃環抱	有提供食宿（101 間客房）	正接洽高雄客運及台南客運設站，於台 3 線旁	嶺頂登山步道、旗山老街、歷史建築旗山糖廠舊火車站、縣定古蹟旗山農會、不老溫泉區、歷史建築旗山碾米廠	旗山鎮旗山生活文化園區-單車服務
紫竹寺	最高可達 8 萬人 / 月	祭典、謝太歲等	約 23 公頃	提供食宿（通鋪 10 間，約可容納 250 至 300 人）	（台 3 線旁）		
南海紫竹寺	數十萬人 / 年	觀音佛祖遶境（農立 2 月）	7 公頃	約 320 人	高雄客運、遊覽車、計程車		

資料來源：台灣妙境 The Wonderland of Taiwan 國際觀光旅遊據點計畫，2009；本案資料蒐集

(九)錫安山

位於高雄拉瑪夏鄉（原三民鄉）的基督教錫安山新約教會，是具神秘魅力的場所。其結合著對宗教社會裡想的抗爭經驗，以及對於人類合理生活方式追求的執著，成為獨特故事的腳本。



三、 屏東縣

屏東縣亦有許多具發展潛力之宗教觀光據點，如「迎王遶境」、「燒王船」、「搶孤」、「萬金聖母聖殿」及「車城福安宮」，分別闡述如下：

(一)東港東隆宮：迎王遶境/ 燒王船

迎王遶境、燒王船慶典信仰是臺灣西南沿海重要的民間信仰，茲分別說明如下：



東港迎王祭典自迎王儀式揭開序幕後，其間包含：「王駕出巡」、「宴王」、「遷船遶境」、「和瘟押煞」等系列活動，其除具有潔淨祛穢、安定民心的宗教意義外，也負有整合族群關係、發揚民俗文化、促進觀光休閒等現代意義。



「燒王船」的原意是送瘟出境，如今已演變成祈安降福的活動，但仍存有濃厚的瘟神色彩，使其至今仍籠罩著神秘、嚴肅的氣氛。

(二)恆春古城（東門）：中元搶孤

「恆春搶孤」是普渡中的一種特殊儀式，融合了道教與佛教信仰，習俗已傳承幾百年，搶孤活動欲表達超渡孤魂、慎終追遠的涵意。所謂的



「孤」，指救濟孤貧的物品，「搶孤」的由來是早期恆春城內較有錢的人，首次出現是在清朝年間，早期恆春人生活貧苦物資缺乏，三餐不繼，每年農曆七月十五日普渡後，會將祭拜的用品發給孤貧，不過在分發孤品的时候常發生搶奪受傷情形，才設計出「豎孤棚」的比賽方法，來爭取孤棚上的物品，避免不必要的傷害。每三年一次於農曆七月十五日中元節舉辦的搶孤活動，於恆春古城的東門旁舉辦，歷次皆吸引萬頭鑽動的男男女女、老老少少爭搶祭品，或目睹「搶孤」、「爬孤棚」的民俗鬥智鬥力大賽。



(三)萬金聖母聖殿

萬金開教始於西元 1861 年，由西班牙道明會士郭德剛神父從高雄前金步行往返傳教。萬金聖母聖殿是台灣最古老的教堂，紀錄著台灣天主教傳教工作的開端。

由郭神父所建立的聖堂，屢遭仇教者火燒破壞，西元 1865 年又遭逢南部大地震摧殘，加以信眾漸多，西元 1869 年 10 月始經良方濟神父另覓林地，依西班牙古堡式建築鳩工建造，聖堂由西班牙古堡式建築造型結合中國獨特建材興建而成，聖堂大鐘亦來自西班牙；費時一年，於 1870 年 12 月 8 日舉行開堂大典，並以「無染原罪聖母」為教堂主保，為現今聖殿「堂慶」

之由來。

清領時期（西元 1874 年），見傳教士中國化，教會又起正風、撫番之效，經清廷船政大臣沈葆楨奏請，同治皇帝乃親賜『奉旨』照准及『天主堂』聖石，於 1875 年鑲在聖堂正面上方，自此官兵路過必下馬行禮，也賦予今聖堂獨特的風格與韻味。

1984 年 7 月 20 日，教宗若望保祿二世敕封高雄教會萬金莊聖母無染原罪大堂為「聖母聖殿」，地位僅次於梵諦岡羅馬教廷的大教堂；內政部更在同年核定萬金聖母聖殿為國家三級古蹟。每年 12 月 8 日主保瞻禮，更吸引成千上萬的人前來朝聖，成為南台灣的聖母朝聖地。萬金教會現已培育出一個主教、九個神父、九位修女及數位修道生。

(四)車城福安宮

福安宮創建於西元 1662 年，距今有三百多年歷史，是全國最大土地公廟，為五層樓高的聖殿，香火鼎盛。其福安宮的前身為建於明朝永曆年間的前敬聖亭，擁有相當長的歷史，當時泉州的先民來台因疾病肆虐，將福德正神恭迎至此並建廟供奉；清朝乾隆 53 年（西元 1788 年）福康安率軍萬餘南下車城，平定林爽文之亂後，為了感念土地公，奏請乾隆皇帝御賜官服官帽，並更改廟名為現在的福安宮。

福安宮和一般土地公廟不同之處在於其雄偉華麗的建築，宮廟是採用北方宮殿構造，為三進六層樓建築，前殿五門配兩閣，北為啟明、南為長庚；正殿一樓挑高且裝飾的金碧輝煌，供奉著福德正神，四樓供奉觀世音菩薩、藥師佛和文書師

利菩薩，六樓前殿供奉太歲星君，後殿供奉玉皇大帝、南北斗星君和三官大帝。正殿福德正神全身掛滿金牌，清朝時曾受乾隆皇帝賜王冠、龍袍，更加深其地位之崇高與受萬民敬重。

2.3 高高屏海上藍色公路經營發展分析與檢討

2.3.1 高高屏海上藍色公路經營發展分析

過往高高屏地區之藍色公路開航歷史，可追溯至 88 年 11 月 21 日規劃鳳鼻頭為高高屏海上藍色公路起點，試圖經營高雄市與小琉球-屏東海口港之間的交通旅次，惟因選點問題與旅運市場並不支持，並無足以支撐經營者財務的客源，民間客船業者早早退出該經營，鳳鼻頭短暫的成為海上藍色公路先鋒，該航線目前停航中，目前高高屏地區至小琉球之交通船，仍以東港啟程為主要港口。以下介紹近年之航線發展；

一、 高雄市鳳鼻頭港（經小琉球）到屏東縣海口港

91 年 10 月 6 日啟航，惟亦因旅客過少，目前停航中。

為配合台灣發展海上觀光之趨勢，改善前次失敗經驗，高高屏地區再次跨域合作，主打墾丁地區之航線，屏東縣海口港定位為直達恆春半島之海陸轉運站。

表 2.3-1 藍色公路票價及啟航資訊一覽表

鳳鼻頭港-小琉球		鳳鼻頭港-車城海口港	
全票	230 元	全票	550 元
兒童保險票（0-3 歲）	100 元		
兒童票（3-12 歲）	120 元	兒童票	300 元
軍警票	180 元		
來回全票	420 元	來回全票	900 元
來回兒童票	220 元		
來回軍警票	350 元	來回兒童票	500 元
每日固定航班為四班次。		每日航班不固定，隨預購票之狀況調整。	

資料來源：遊客對藍色公路遊憩認知體驗之研究，92 年，陳怡君。

高雄縣則積極規劃興達遊憩港，並於 91 年第一次高高屏首長會報提案將興達漁港納入藍色公路，此一構想獲得高高屏首長之認同，並同意將興達港一併納入航線規劃，除規劃興達漁港，原中芸漁港仍由高雄縣積極發展休閒漁業，並考慮納入藍色公路航站。而中芸漁港為過去搭船前往小琉球主要航站之一，但由於設施簡陋，經營狀況大不如前，林園區漁會提案利用附近一筆公園用地，進行整體規劃，朝「漁人碼頭」觀光休閒漁業方向發展，不僅可振興中芸漁港與小琉球之間的觀光渡輪，並可爭取做為海上藍色公路中繼站。

目前該航線亦因營運量不足停業中，屏東縣海口港亦是自停航迄今無營運實績，但屏東縣府有意於海口港觀光魚市招商成功後，方再次啟動藍色公路航線，故暫時無後續動作。

二、 真愛碼頭到小琉球線

全程 18 海浬，由民間業者「蝴蝶公主號」申請固定航線經營，全程約 1 小時，該船為 G.T.99 噸，可搭載 145 人，船速最快 20 節。

自 2008 年 1 月開始營運，初期申請每日固定出發來回各一航次，惟旅客數不多，故經營半年後，減少開船頻率，採平常日（周一到周五，非假日）停航，但可預約方式接受團體包船。

變更後營業方式改為逢假日方有定期航班，即早上 10：00 由真愛碼頭出發，下午 16：00 由小琉球駛回；週一到週五則須採預約方式。在票價方面，全票單程 700 元、來回 1260 元；半票單程 350 元、來回 630 元。

此條航線於去年開航後，旅客數偏低，營業狀況並不佳，

2009 年 7 月報經交通部同意無限期停航中。

三、 東港小琉球航線

全程 8.9 哩，航行時間約 25~30 分鐘，為定期航線。其經營業者包括公營與民營，其營運情形概述如下。

公營：船舶計兩艘：『欣泰號』G.T.198 噸，載客量 193 人；『吉祥如意輪』G.T.195 噸，載客量 191 人。在票價方面，全票 200 元、半票 110 元、來回票 380 元；航班為上下午各兩航次，全日單向有四航次（雙向八航次）。

民營：共四艘快艇採聯營方式，除固定航班外，亦可機動開航。在票價方面，全票 210 元、兒童票 110 元、來回票 410 元，較公營之票價略高。

目前當地最主要問題，在於東港漁港候船室外，聯外道路擁擠問題。

四、 真愛碼頭到蚵仔寮漁港航線

總噸位 99 噸的蝴蝶公主號，計畫經營高雄港至蚵仔寮漁港的藍色公路，可搭載 145 人、船速最快 20 節，從高雄港到蚵仔寮約半小時。船公司將與高市海洋局、觀光局、交通局協商船票價格等問題，並請旅行社、遊覽車公司協助，一起拚觀光。



高雄市海洋局計畫經營高雄港至高雄縣蚵仔寮漁港的藍色公路,最快 2010 今年夏天可開跑，蚵仔寮漁港 1 年水產品產值有 5 億元，以現撈魚貨為主的

「下午市」顧客多，平日有約 2 千人，假日有上萬人；蚵仔寮的海鮮新鮮美味又平價，漁會表示「如果藍色公路開航，帶來大批觀光客，商機無窮」，漁會樂觀其成，全力支持。

市長陳菊表示，開闢藍色公路可活絡漁港經濟，也可促進觀光產業，市政府會全力以赴。她品嚐烏魚子等蚵仔寮名產，並逛「下午市」，對當地生猛海鮮讚不絕口。

五、 真愛碼頭到興達港情人碼頭

此航線仍屬於試航性質，尚無定期航線之規劃，亦無業者申請該線之經營。

2.3.2 經營檢討

一、 「交通功能為輔，觀光功能為主」未彰顯

高高屏地區現況公路系統發達，沿海地區以公路到達之可及性近乎 100%，但若以純為交通目的之旅次，選擇藍色公路海運方式到達目的地之旅客則少之又少。交通部運輸研究所之研究指出，台灣地區沿海航運中，本島之間有關客運部分是無此運輸需求，但觀光目的的運輸需求方才是有可能。故觀光目的之旅客，不似傳統交通目的，較無時間上的要求，若過程趣味化或有娛樂性，或許尚有可能採用以海上運輸方式。而過往之推動經驗，較忽視觀光功能，採用之船舶為交通船型式（船上無娛樂），海上之觀光行程，過程僅觀賞海上風景或喝咖啡、唱卡拉 ok 等靜態活動，多元性觀光娛樂功能似無，行程上並無特色，仍是重視交通功能大於觀光功能。

二、 起迄目的地之轉接駁規劃缺乏

過往規劃的幾個試航港口與營運點，都有此未臻完善之處：觀光客轉接駁使用的交通工具規劃？如何搭乘到藍色公路之起點港？即便搭乘到達藍色公路之港口，仍必須使用轉接駁交通工具，到達附近可觀光遊憩場所？以上所述之模式，一般都由民間自行籌劃（譬如計程車、小型巴士旅遊團、汽機車輛租賃業），但業者亦是成本考量，若無足夠之市場規模，民間均不願意經營賠本生意，將使用率不高之車輛閒置藍色公路之港口，特別若規劃藍色公路起迄港口數量眾多，雖使所有港口雨露均沾，但旅客量更為分散，各港口均無經濟規模，旅客觀感更是無完整完善規劃，使用意願降低，順延影響經營藍色公路之船舶業者，越無足夠旅客搭乘，最終以經營失敗之結局呈現。

三、國人少於從事海洋活動，不耐海上行程

海上活動對觀光客最大的挑戰，在於必須忍受航行之顛簸，而此部分感受雖可藉由訓練而增強，但國人平時素少於在海上從事活動，亦鮮少有此類訓練，故一般未經常參加海上活動者，其於海上抵抗此種船體運動，易受其影響程度是非常大，而觀光活動若因身體不適，將大減遊興，故此類海上觀光，在目前對國人而言，仍屬於部分的少數人願意參加。

四、海上天候影響及設施不足

每年東北季風開始於10月至次年4月間，民間經營將本求利，故小型船為主，但易受外海天候影響，小型船隻不適宜海上觀光，一直是主要原因，但大型船舶之期初建置成本，亦讓業者卻步。而若選擇大型船或小型船隻，相對可服務之港口碼

頭必須有所因應，現有漁港對於碼頭設施尚未完整規劃設立，均以娛樂漁船或載客小船因應，故旅客感受到的硬體設施服務品質一直是不足的，當然無法吸引足夠規模的旅客搭乘使用。

2.4 小結

郵輪歷史發展極具戲劇性，從極盛到衰到再返榮耀；郵輪產業為對抗空運強大競爭，終找出自有獨一無二的特性，發展空運所不能提供之服務，並佔有目前觀光市場最高產值地位。

研究郵輪產業，必認識 CLIA 組織與評鑑制度，惟此評鑑制度與組織均可另寫專書研究，本研究僅作一般性介紹，並將郵輪整體產業鏈先行說明介紹。郵輪分類有許多方式，本研究採用航程內容與航線合併之分類法，於後續說明高雄港發展郵輪產業適合何種類型之郵輪母港有相對應之說明，可更快速瞭解高雄市與港：適合沿岸型郵輪、綜合娛樂度假型郵輪、與郵輪式渡輪等三類郵輪母港發展類型。

郵輪旅客市場最重要特性，在於 80% 選擇 8 天以內行程之旅遊方式，其將影響郵輪航商之行程安排，後續分析母港時另可研擬中途可停靠港口，將母港與中間停靠港鏈結，已有基礎之航程概念，搭配旅客每天可參與之各類郵輪旅遊活動，形成獨具魅力的郵輪旅遊行程。郵輪經營因素中，地區性影響很大，故主力區域仍以美籍旅客可最近前往旅遊之加勒比海地區為最大宗。高高屏若借鏡於此，未來華人市場未嘗不選擇四季皆宜之南台灣，作為郵輪發展之勝地。

國際郵輪航商目前以三大集團領先群雄，現況到未來，提供服務艙位佔有全市場之 80% 左右之客量。國際郵輪造船市場，未來有

大型化趨勢，故其逐年影響力不容小覷，據 Seatrade 估計新船仍投入營運最興盛之加勒比海地區，但汰換之舊船，已有前往其他開發中地區營運之計畫，而亞洲就是其中一個重要地區，現況亞洲地區之營運中郵輪，也會隨著整體造船市場的新船加入而開始更換更大型船隻，故因應停泊所需之碼頭水深，開始會是下一個課題。

在郵輪式渡輪市場並無明顯界線判定其應屬渡輪或郵輪；由於快速渡輪設備與娛樂成份，與郵輪不相上下，其航線亦屬郵輪可經營之其中一類。目前渡輪沒有提供艙位，也因新的營運型態有變，航行可長達 30 小時，也已經有郵輪式渡輪上提供艙房供旅客休憩，在商業市場，行為上定義渡輪或郵輪並不重要。

亞洲地區包括新加坡、日、韓與中國大陸，各國中央政府已看到郵輪經濟之商機，均已啟動各式補強工程或措施，迎接此郵輪旅遊時代的來臨，而中國大陸有最積極企圖心。因為亞洲郵輪旅客的主要國籍來源，有可能是陸客，故中國已準備中國沿岸各港口之接待服務與碼頭興建設備，並有中央發改委支持之專責機構負責推動軟硬體興建與相關行銷，以如火如荼形容不為過。如此高密度國家資源投入下，也有看到短期初步成果，其最終也是希望將此郵輪經濟成長的果實，留在中國境內，而郵輪觀光是我國經濟體現有基礎下，最容易發展並賺到的經濟果實，當然從其他各港發展經驗，產業其中的核心-郵輪母港，更必是必須也必要爭取設立於高雄港。

高雄港與高高屏地區經 SWOT 分析，確實非常適合在現有基礎上，持續發展郵輪產業中之核心-郵輪母港，高雄特別之點就在於母港特徵中的硬體與背景優勢項目，高雄港均已齊備，現況缺的是政策與核心產業確立部分，需要政府資源投入，政府政策明確發展母

港，及後續凝聚各界共識。

高高屏地區觀光遊憩資源豐碩，且同時具備都會型態（購物、夜市、休閒文藝等）、獨特的自然景觀和歷史文化背景，並由統計資料顯示，來台旅客到訪高雄地區頻率逐漸增加，且來台旅客主要活動為「購物」、「逛夜市」、「參觀古蹟」、「冒險旅遊或生態旅遊」等，相信高高屏地區的觀光資源確可滿足來台旅客之需求。

惟為配合高雄發展為郵輪母港，在於其作為造訪港（近期）或母港（中、長期）之郵輪旅客，除參考現有富潛力之觀光遊憩區外，亦需考量郵輪旅客所需（如以造訪港形式來港旅客而言，即需考量各該特色景點之可及性，使旅客得於 4 至 6 小時內完成旅程），由地方旅行社與郵輪航商共同規劃遊程、甚至創造具特色與潛力之景點或遊憩區。

除此之外，高高屏旅遊服務體系，尤其住宿設施與交通運輸方面仍待加強；又高高屏地區農特產、美食眾多、人情味濃厚，且具備有發展宗教觀光的良好條件，倘能加以推廣、行銷，便可以塑造出不同於台灣其他地區的觀光特色。

藍色公路過往營運實績不佳是事實，政府未積極投入經費與資源的情況下，前節分析經營之四點因素，均造成目前的藍色公路現況，然不宜倒果為因，並非全然不可行，後續本研究第四章，將提出改善現況經營不佳主因，提出具體可行方案以供參卓。