

船難事故問題

銘傳大學觀光研究所范世平主稿

中國大陸已成為台灣民眾前往觀光人數的最多地區，但多年來旅遊風險保障卻是最底的，各種意外事件層出不窮，其中包括諸多船難事故，因此形成旅遊的一大威脅。

根據交通部觀光局的統計，二〇〇二年台灣出國人數共計 731.94 萬人次，同年前往大陸旅遊人數達 366.06 萬人次，已經超過二分之一；即使二〇〇三年因 SARS 使得台灣出國人數下降到 592.30 萬人，前往大陸的觀光客人數仍居各國之冠，顯示隨著海峽兩岸民間交流的日益開放，大陸已成為台灣民眾前往觀光的最熱門地區。但是當兩岸在旅遊發展如火如荼的同時，台灣觀光客在大陸的風險保障卻是最底的，其中也包括許多起船難事故，例如一九九四年三月三十一日發生的千島湖事件，造成 24 名台灣旅客死亡；一九九五年四月二十三日發生的湖北神農溪泛舟船難事件，也造成 8 名台灣旅客死亡，因此大陸船難事故值得台灣旅遊業者與一般民眾關注。

對於中國大陸來說，所謂水路交通包括內河航道運輸與海洋運輸兩種，所謂內河航道運輸多是利用自然的內陸河流，或是人工開鑿之運河來行駛船舶，而海洋運輸則是透過行駛於海洋的船舶來運輸人貨，海洋運輸又可分為內海運輸與遠洋運輸，內海運輸為國內航線，而遠洋運輸為國際航線。以二〇〇一年為例，在水路客運量的 18645 萬人次中，內河就佔了 12438 萬人次，而沿海只有 5787 萬人次，遠洋人數更只有 420 萬人次，由此可見水路運輸中內河運輸佔了絕大部分。水路運輸在改革開放之後至今，其發展具有以下之特色：

一、水路旅客運輸逐年下降

如表 1 所示，從一九九〇年開始水路旅客呈下降趨勢，即使到二〇〇二年底時也僅維持在 1.9 億人次，水路客運量在總體交通運輸中所占的比例僅為 1.2%。基本上，除了渤海灣地區及舟山港等沿海旅客運輸略有上升外，其他地區與內河旅客運輸均呈現下降的趨勢。

表 1 中國大陸交通客運量統計表

年份	客運量 (萬人)					構成 (%)			
	合計	鐵路	公路	水運	民航	鐵路	公路	水運	民航
1990	772682	95721	648085	27225	1660	12.4	83.9	3.5	0.21
1991	806048	95080	682681	26109	2178	11.8	84.7	3.2	0.27
1992	860855	99693	731774	26502	2886	11.6	85.0	3.1	0.34
1993	996634	105458	860719	27074	3383	10.6	86.4	2.7	0.34
1994	1092881	108738	953940	26165	4038	9.9	87.3	2.4	0.37
1995	1172596	102745	1040810	23924	5117	8.8	88.8	2.0	0.44
1996	1244722	94162	1122110	22895	5555	7.6	90.1	1.8	0.45
1997	1325364	92578	1204583	22573	5630	7.0	90.9	1.7	0.42
1998	1376623	92991	1257332	20545	5755	6.8	91.3	1.5	0.42
1999	1392502	98253	1269004	19151	6094	7.1	91.1	1.4	0.44
2000	1478573	105073	1347392	19386	6722	7.1	91.1	1.3	0.45
2001	1534122	105155	1402798	18645	7524	6.8	91.4	1.2	0.5

二、渡輪成爲主要發展

渡輪航線主要集中在渤海灣和瓊州海峽，其餘則分佈在杭州灣及沿海其他島嶼之間。近年來渤海灣地區客運量不斷增長，該地區以高速船爲代表，在膠東和遼東半島間形成所謂「藍色公路」，爲許多旅遊團體的最愛；瓊州海峽近年被稱作是「黃金水道」，旅客周轉量也不斷上升。

三、長江三峽旅遊糾紛不斷

佔大陸內河客運量近 70% 的長江水系，一直都是水路運輸的樞紐，八 0 年代開始前往長江的觀光客約佔入境觀光客總數的 1/3 左右，尤其自二 0 0 0 年開始，隨著三峽大壩工程的接近完工，許多景點都將沈入江底而永難再見，使得「告別三峽」行程在媒體與業者的炒作下發展過熱，甚至船位一位難求，許多旅行團登船之後才發現船位不足而糾紛不斷。

四、旅遊航線發展快速

目前水路客運已經由過去的運輸需求轉爲旅遊需求，包括假日專船、週休二日專線、暑假旅遊團、環島遊、國際度假遊等水上旅遊服務紛紛開始出現。例如廣州港原本固定的客運航線只剩下內河的梧州、井岸航線，而旅遊航線卻不斷增加，如沿海的下川島、萬山群島、東澳島等，由於水路旅遊的客運不斷增加，逐漸成爲廣州港的旅遊新

賣點。另一方面，新興的中小型港口則利用邊境或島嶼等旅遊資源，積極拓展觀光產業，尤其是近來國際邊境短程旅遊逐漸成為新的發展方向，例如黑龍江水系的港口就與俄羅斯港口相聯繫，使得雙方邊境旅遊非常活絡；而中國大陸與越南間的邊境旅遊航線開通後，廣西北海市成為重要的邊境旅遊轉運港，由北海乘坐客船經東興口岸入境越南或是乘坐豪華郵輪從海上前往越南旅遊，都成為相當熱門的賣點。

五、水路運輸安全問題不斷

中國大陸的水路運輸就當前的發展來說，具有以下幾個值得注意的安全課題：

(一) 客運安全倍受關注

多年來水路客運發生了多起安全事件，造成了生命財產的重大損失，因此中共交通部在二〇〇〇年展開「水上運輸安全管理年」，針對渤海、長江沿線、瓊州海峽等重要水域的客運航線加強檢查，特別是客船與渡船，以防止意外的一再發生。

(二) 運輸船隻老齡化

尤其是以沿海運輸的船隻，其老齡化問題十分嚴重，老齡船和超齡船的比重高達 68.4%；內河船隻的狀況雖然較好，但老齡船和超齡船所占的比例也達到 28.2%。船隻老齡化會嚴重影響船舶的航行安全，以及水運產業的進一步發展。

(三) 內河航道相當落後

大陸內河航道總里程雖然位居世界第一，但航道等級很低，航道總里程中高噸位級以上航道僅占 7%，而美國高達 61%，甚至歐洲航道的千噸級船舶均能暢行無阻。主要原因在於航道建設規模小與投入少，甚至大多數仍處於自然狀態，使得航道技術層次無法有效改善，連帶使得內河交通安全受限。

(四) 遊船超載嚴重

在中國大陸搭乘遊船是風險最大的旅遊活動，其最大問題是超載嚴重，商家為求利潤不惜罔顧搭乘人數限制，並且船上欠缺完善救生設備，救生衣除了嚴重不足品質更是受到質疑，若發生意外後果不堪設想，但中共旅遊主管機構卻睜一隻眼閉一隻眼。