

## 第二章 創作主題背景

台灣四面環海，海岸線綿長，北部為岩石海岸，接近東海，西臨台灣海峽；南部為珊瑚礁海岸，鄰巴士海峽；東部為斷層海岸，瀕臨太平洋；在其東西岸海域，除有黑潮主流、黑潮支流及中國沿岸流流經之外，並有海洋湧昇流。由於台灣具有生水物繁殖的優越海洋環境，故有『婆娑之洋、美麗之島』的美譽。

### 第一節 台灣漁港開發史

依據黑潮海洋基金會<sup>註12</sup>著《台灣地理百科 51：台灣的漁港》一書中提到關於台灣漁港的開發史，描述如下：台灣海域的漁業資源豐富，是早期福建、浙江、廣東沿海漁民的重要作業漁場；而澎湖位於福建與台灣之間，島嶼繁多，海道便利，為閩台往來船隻及附近海域作業漁船之停泊基地。澎湖地形平緩且多以島嶼形式形成澎湖群島，海岸曲折，無河川及出海口。早期船進至澎湖時多在馬公、白沙和西嶼圍成的內海和灣澳避處停泊。當時越洋大型漁船至澎湖必須入媽宮澳(馬公)停泊，其他地點則因季節風向而有所不同，地區性小漁船則在各地漁村附近，泊置沙灘上候潮進出。

#### 一、明朝的台灣漁港

中國漁船經常至台灣捕魚停泊，時間可溯至明代；荷蘭人佔據台灣，在大員建巴達維亞城，1625年4月9日《巴達維亞城日記》<sup>註13</sup>中提到：「從中國每年有一百艘戎克船進大員灣，從事漁業，並購買鹿脯運回中國。」荷蘭人時期

---

註 12：1998 年成立的黑潮海洋文教基金會，以從事海上鯨豚調查及記錄工作為開端，進而關懷台灣海洋環境、生態與海洋文化，盼匯集台灣愛好海洋民眾的心力，如同一股陸地的黑潮洋流，以穩定、溫暖、堅持的態度，宣揚與實踐海洋環境保護的理念。

註 13：《巴達維亞城日記》，村上直次郎 日文譯注、程大學譯，北市，眾文，民 80 年。這本「巴達維亞城日記」可視為十七世紀據臺荷蘭人之報告，巴達維亞城是今印尼首府雅加達，是當時荷蘭殖民地總督府所在，「巴達維亞城日記」即為殖民統治者於各地工作的記錄，最後彙報於巴達維亞總督府，編纂成官方的正式記錄。

台灣各地漁船與大員<sup>註14</sup>往來的港口往南有打狗、下淡水、堯港<sup>註15</sup>及其他小港，

往北有魷港、笨港<sup>註16</sup>、二林、淡水與其他小港，這些港口間的往來，除了漁船以外，也包括載貨貿易的其他貨船。鄭成功領台後，依然以台江內海<sup>註17</sup>為遠洋船舶停泊的港口，鹿耳門為出入門戶。

## 二、清朝的台灣漁港

清初，閩台之間船隻往來港口，指定廈門與鹿耳門為對口港，至乾隆 53 年(1788)中國與台灣之間往來的指定港口，增加為鹿耳門、鹿仔港(鹿港)及八里坌港(淡水)三處，還有其他可停小船的港口也越來越多。隨著環境變化，港口有了明顯的改變，例如台江內海逐漸淤積，道光 2 年(1822)大雨不斷，上游沙泥隨河水而下，淤淺內海不能行船停泊，船隻改泊至打狗(高雄)。鹿港、笨港也逐漸淤淺失去了河港的功能。

清朝時期的台灣漁港，全島出現的港口多達 198 個，因為各港口的條件與區位不同，有些從大港沒落變成中港或小港。英法聯軍大敗清廷，咸豐 8 年(1858)訂天津條約，同治元年(1862)，淡水港對外開放，同治 3 年(1864)安平、打狗與基隆開放為國際貿易港。

清朝時台灣都是以天然的灣澳或河口岸做為漁船的港口，並未修築港灣。甲午戰爭後，依據馬關條約將台灣割讓給日本，日本也宣布基隆、淡水、安平、高雄四港為國際通商口岸。1897 年更指定蘇澳、舊港、後龍、梧棲、鹿港、東石、東港、馬公等港為對中國特別輸出入港。

---

註 14：「大員」，福佬話「台灣」，就是今天的台南安平。

註 15：「打狗、下淡水、堯港」就是今天的高雄、林園沿海、茄萣。

註 16：「魷港、笨港」就是今天的布袋港、北港。

註 17：「台江內海」，泛指現今台南市西門路以西至安平及安南區、七股、將軍鄉等地。

## 三、日治時期的台灣漁港

台灣港口修築以 1899 年日人修建基隆港為最先<sup>註18</sup>。基隆港口修築自 1899 年開始，分三期至 1935 年完工，以後又繼續投資四、五二期。自 1899 年至 1944 年間日人分五期且投資 4300 餘萬日圓，將昔日的小漁村建設為商輪、漁船、舢舨聚集的大港。基隆漁港位於基隆港東北隅、和平島南岸，設備完善可供大小漁船三百至四百艘停靠。

日人在台灣建設的第二個港是高雄港<sup>註19</sup>，1904 年配合鐵路縱貫的興建，辦理高雄港浚深疏濬，1907 年完成。高雄港於 1908 年開始興建第一期、1912 年完工啓用，第二期工程限於財政困難及擴大建港計畫，至 1937 年始完成，自 1904 年 1937 年總計投資 5000 餘萬日圓。高雄港漁港位哨船頭，設備十分完善，可供數百艘漁船停泊。

除了基隆、高雄兩個大港以外，日人投資建設的商港(漁港包含在其中)尚有安平港疏浚與開鑿運河及台中梧棲港疏浚與填築漁業設施土地等，都是配合貿易港口而漁港受惠的例子。真正漁港之興建以南方澳、新港、花蓮港與馬公港最具代表性。日治時期，日人積極建設台灣的港口，並以漁業出發點建設專用漁港及相關的岸上公共設施，雖然數目不多，卻已使台灣的漁港跨入近代專用漁港的領域。

#### 四、光復後的台灣漁港

台灣光復以前，日本人興建的漁港在二次大戰中所有漁港幾乎破壞殆盡。民國 36 年開始，政府即積極修建漁港，使漁港恢復使用功能。

---

註 18：自 1899 年至 1944 年間，基隆五次築港工程，資料來源：海洋台灣文教基金會。

註 19：自 1908 年至 1937 年間，高雄二次築港工程，資料來源：〈高雄港的小檔案〉，蔡碧芝，《生態中心》季刊第十二期，2003 年 4 月，高雄市教師會生態教育中心。

依據農委會漁業署《漁業推廣》第 119、198 期，台灣漁港建設於民國 45 年配合漁船動力化、大型化之漁業政策，更大量投資漁港建設，至 50 年為止計

完成大小漁港及避風港 62 處。政府為鼓勵遠洋漁業發展，民國 53 年開始興建前鎮漁港，56 年完工，港區面積 87 公頃，泊地面積 30 公頃，水深 6 公尺，可供大小漁船數百艘停靠，為全國最大的漁港。民國 50 至 61 年間，由農委會台灣省政府及縣市政府平均年投資 200 萬元以上，先後修建漁港 64 處，船澳 44 處，合計 108 處。

民國 62 至 66 年之五年間，實施加速農村建設計畫，將漁港建設納為重要項目之一，其中包括八斗子、興達港等重要漁港，至民國 67 年台灣漁港共有 130 處，其中第一類漁港（屬遠洋或全省性）6 處，第二類漁港（近海漁業）9 處，第三類漁港（沿岸漁業）19 處，第四類漁港（臨時停泊或避風）34 處，船澳（舢舨、漁筏、小船停泊）62 處。

民國 68 年台灣省漁業局，擬訂「台灣省五年漁港修建規劃方案」，奉行政院核定，自 69 年起實施，原訂五年計畫，後因經費不足延長至 76 年完成，共投資 65 億元，前後共八年，計新建漁港 9 處，新建船澳 13 處，擴建漁港 22 處，擴建船澳 19 處，改善漁港 14 處，船澳 3 處，改建漁港 1 處。本建港方案後來改稱「第一期漁港建設方案」，新竹漁港、馬公漁港都是本方案的重要工程計畫。

「第二期台灣地區漁港建設方案」自 77 年至 85 年分九年實施，計畫內容分為港灣設施工程及陸上公共設施二部分，實施經費 172.7 億元，興修建之漁港共 94 處，其中高雄縣興達遠洋漁港、台南市安平漁港、宜蘭縣烏石港及台南縣將軍港都是方案的主要建設。「第三期台灣地區漁港建設方案」，原訂自民國 86 年至 92 年前後共七年實施，後因配合國家中長程建設計畫，自 90 年度起改為「第一期四年漁港建設計畫」，繼續辦理漁港建設，第三期漁港建設方案中，

宜蘭縣南澳港及高雄市鳳鼻頭漁港均屬新建之漁港。

## 五、現代的台灣漁港

民國 80 年代起，台灣許多漁港已經開始朝向休閒化發展，例如台中縣梧棲港的假日漁市、台北縣深澳港的海釣碼頭、新竹市新竹港假日活動等都吸引了大量人潮。民國 88 年推動漁港多元利用，將「漁港功能多元化計畫」<sup>註 20</sup> 納入中央政府擴大國內需求方案之中，連續三年分別編列 5 億元、7.5 億元、9 億元興建休閒公共設施、各項硬體建設、改善港區景觀、綠美化環境等，今日許多知名的旅遊休閒漁港如基隆碧砂、宜蘭烏石、淡水漁人碼頭、花蓮石梯、嘉義布袋等都是漁港轉型多功能的結果。民國 90 年、91 年再投資 12.6 億元及 16.4 億元改造桃園縣永安、苗栗縣外埔、嘉義縣東石、台南縣將軍、台南市安平、高雄縣興達港、屏東縣枋寮、恆春、花蓮縣花蓮港、澎湖縣馬公第三漁港等也都在脫胎換骨，再塑成爲風姿引人的新風貌。

近年來因漁業整體環境多所變遷，傳統漁業之發展與成長受限，且國人所得提高，海憩活動及觀光漁業日漸蓬勃；台灣漁港的功能由漁業爲主休閒觀光爲輔，改變爲以觀光休閒與漁業並重。漁港如能適度調整轉型兼作爲娛樂漁業、休閒遊艇等多目標使用；在漁業景氣欠佳之狀況下提供漁民轉業的機會，並可配合休閒活動需求，推展海上游樂活動；不僅蕭條的漁港獲得再生，也同時帶動了當地的經濟繁榮。

---

註 20：《農政與農情月刊》第 88 期，〈推動漁港功能多元〉，農委會，1999 年。

## 第二節 台灣漁港的類別與現況

### 一、台灣漁港的類別

台灣地區之漁港，經過多年的投資、興建及調整，目前共有漁港 239 處，其中台灣本島有 150 處(佔 62.7%)，而澎湖、綠島及金、馬等離島 89 處(佔 37.2%)，如依行政區域分，台灣省各縣市有 220 處(佔 92.0%)，高雄市 12 處，福建省 7 處。漁港以澎湖縣 69 處最多，台灣本島 150 處漁港，以台北縣 34 處最多，次之屏東縣 25 處，台東縣 16 處，高雄市 12 處...。台灣地區全部 239 處漁港中，屬中央漁政機關所主管之第一類漁港有八斗子、正濱、安平、前鎮及興達港等 5 處及精省以前歸為二類漁港之南方澳、烏石、新竹、梧棲、將軍、東港鹽埔、馬公等 7 處也歸為第一類漁港由中央管理，第一類漁港共計 12 處。第二類漁港包括高雄市境內各小型漁港，共計 11 處。第三類漁港共計 117 處，第四類漁港 99 處；如附表(表 4)。

表 4：「台灣地區漁港類別分布」表

縣市別	第一類	第二類	第三類	第四類	合計
宜蘭縣	南方澳、烏石		大溪第一、大溪第二、梗枋、石城、大里、粉鳥林、南澳	桶盤堀、蕃薯寮	11
基隆市	八斗子、正濱		外木山、大武崙、望海巷、長潭里		6
台北縣			磺港、萬里、富基、淡水第二、澳底、鼻頭、東澳、馬崗、福隆、龍洞、龜吼、和美、石門、美豔山、水湳洞、南雅、卯澳、水尾、深澳、野柳	草里、麟山鼻、永興、中角、淡水第一、六塊厝、下罟子、後厝、老梅、龍門、澳仔、鶯歌石、香蘭	33
桃園縣			竹圍、永安		2
新竹市	新竹		海山		2
新竹縣				坡頭	1
苗栗縣			公司寮、外埔、苑裡、龍鳳、通霄、苑港	青草、塹仔頭、福寧、南港、白沙屯、新埔	12
台中縣	梧棲		五甲、松柏	北汕、塹寮、麗水	6
彰化縣			王功、崙尾灣		2
雲林縣			台子村、金湖、箔子寮、三條崙、台西	五條港	6
嘉義縣			布袋、東石、副瀨、好美里、下庄、網寮、塹港、鰲鼓、白水湖		9
台南市	安平		四草		2
台南縣	將軍		馬沙溝、青山、北門、下山	蚵寮	6
高雄市	前鎮	鼓山、中洲、旗后、上竹里、小港、大汕頭、中興、小港臨海新村、小港第十、旗津、風鼻頭			12
高雄縣	興達		中芸、永新、汕尾、蚵子寮、彌陀	港埔、白砂崙	8

表 4：「台灣地區漁港類別分布」表（續）

縣市別	第一類	第二類	第三類	第四類	合計
屏東縣	東港鹽埔		後壁湖、興海、山海、旭海、中山、琉球、新水利村、枋寮、海口	小琉球、天福、塹豐、楓港、射寮、後灣、萬里桐、紅柴坑、潭仔、香焦灣、鼻頭、南仁、大福、杉福、漁福	25
澎湖縣	馬公		龍門、赤崁、赤馬、風櫃東、時裡、菜園、鎖港、尖山、沙港東、合界、大池、竹灣、內垵北、內垵南、外垵、西衛、風櫃西、果葉、沙港中、白坑、南北寮、山水、前寮、重光、沙港西、港子、通樑、後寮、橫礁	潭門、七美、虎井、桶盤、石泉、吉貝、鳥嶼、員貝、將軍南、將軍北、鳥崁、案山、鐵線、五德、井垵、安宅、青螺、中西、成功、西溪、紅羅、瓦硯、城前、講美、鎮海、岐頭、小門、池西、大果葉、二崁、土地公、西嶼、水垵、潭子、大倉、東吉、東嶼坪、花嶼、中社	69
花蓮縣			花蓮、石梯、鹽寮		3
台東縣			伽藍、大武、小港、新港、金樽	綠島、長濱、烏石鼻、石雨傘、新蘭、公館、溫泉、中寮、朗島、漁人、開元港	16
金門縣			新湖、羅厝	復國墩	3
連江縣			福奧	白沙、中柱、青蕃、猛澳	5
合計	12	11	117	99	239

資料來源：農委會漁業署網站。

註：有關我國漁港分類，係依據漁港法第四條規定，計分為下列四類

第一類漁港：使用目的屬於全國性或配合漁業發展特殊需要者。

第二類漁港：使用目的屬於直轄市性者。

第三類漁港：使用目的屬於縣（市）性者。

第四類漁港：位居偏遠地區者。



## 二、台灣漁港的現況

現有漁港泊地面積總共計有 689.7 公頃，其中南區最大面積 470.5 公頃(佔台灣地區 68.2%)，北區次之面積 134.2 公頃(19.5%)。台灣漁港泊地面積偏小，20 公頃以上者計有 7 處，分布在南北兩區，南區 5 處分別為興達港(121 公頃)、前鎮(57.8 公頃)、安平(52.8 公頃)、馬公(39.9 公頃)、將軍(28.3 公頃)，北區 2 處為八斗子(26.9 公頃)、新竹(22.8 公頃)。泊地面積 10~20 公頃者，計有 6 處，北區正濱、淡水第二漁港及南方澳漁港，中區之梧棲及箔仔寮，南區之東石漁港。水深分布以-3.0 公尺以上最多，面積有 276.2 公頃，佔全泊地面積約 40%，其中-2.6 公尺至-3.5 公尺水深，面積有 225.0 公頃，佔 32.6%。

台灣漁港碼頭總長度為 115,100 公尺，南區為 68,300 公尺，佔 59.3%，北區為 29,400 公尺，佔 25.5%，金馬地區僅 1,046 公尺。碼頭水深以-2.6 公尺至-3.0 公尺水深最多有 32,460 公尺，佔 28.2%，其中水深-3.6 公尺的以上有 29,550 公尺，佔 25.7%，水深-3.1 公尺至-3.5 公尺有 4,400 公尺，佔 3.8%。

漁港的設施，一般包括公共設施、公用事業設施及漁業設施三項，其中公共設施主要為魚市場、給水站、曳船道、上架場、漁具整補場、晒網場、醫療衛生處所、卸魚設備、漁民活動中心、漁民休憩設施等。公用事業設施則包括加油、電力、電信、郵政、自來水等設施。漁業設施包括製冰廠、冷凍廠、水產加工廠、修造船廠、漁用機械修護廠、漁網具工廠、漁會、漁業團體及相關漁業辦公處所等設施。

第一類漁港規模大，停泊船隻較多，對公共設施的需求多，故政府或民間的投資也多，設施十分完善。第三、四類漁港，公共設施則因漁港的規模條件及需求而有所差異；一般而言，第三類漁港均有魚市場、漁民活動中心、給水

站、加油站及整補場，第四類漁港則因漁港小、漁船少，漁業活動頻率不高，陸上設施以漁具倉庫與整補場為主。台灣地區 12 處第一類漁港，因為規模較大，船隻多、噸位大，停泊的船噸數及漁產量幾乎達全國的 80% 以上，為漁撈業的重心所在。

隨著環境的改變，週休二日帶動休閒的風潮，漁港也跟著蛻變轉型；漁港不再是一個單純捕魚上岸、匯聚人氣的港口，可能是勞動的場所，也可能是悠閒雅致的港口，更可能是拓展視野的地方。魚業署也自民國 88 年起，將一系列漁港規劃為觀光漁港，結合當地漁獲與景觀特色，希望將漁港行銷出去；於是台灣的漁業文化節也加入國民旅遊的行事曆行列中，從打響東港名號的「黑鮪魚文化觀光季」<sup>註 21</sup>，到遍佈東岸的賞鯨船海上旅遊、西岸的膠筏之旅，漁港多功能化已成為現代性的指標。要打開海洋的面紗，漁港無疑是一個好窗口；透過漁港，我們不僅看見仰賴漁業的漁民勞動的身影、經濟結構的轉型，也能瞭解台灣漁業的發展史。

---

註 21：屏東縣政府自 2001 年起舉辦「黑鮪魚文化觀光季」，大幅度帶動國內市場，外銷日本的比例降到一至二成，轉而供應國內所需。

### 第三節 台灣漁港的管理

依據農委會漁業署公告，早期台灣漁港管理以漁業設施為主；滿清時代朝廷將台灣納入管轄以後，康熙 23 年設置台灣郡縣，取消過去禁令，允許商漁民可以出海貿易捕魚；但在各沿海的港口、河口均作檢查，防止走私、偷渡。

日治初期，水產業務由民政局農物課管理，後來農物課擴設為殖產局，水產行政業務也歸屬殖產局。明治 31 年(1898)於殖產局內設水產系，配置水產專門技術員，為台灣水產行政專職人員之開始。民國 7 年於殖產局內設水產課，民國 18 年於水產課內設漁政及水產兩系，其中水產系的職掌事項就明訂「關於漁港事項」，為政府機構首次將漁港事務明文納入其職掌之範圍。日據時代，台灣的漁業團體組織一直扮演著非常重的角色，與漁業漁民關係最密切者為水產會及漁業組合。特別是水產會一半為官方，類似公法人的組織，不但為一全省性組織，並且在地方也有廳州之水產會，接受政府之補助委託辦理技術訓練、教育推廣及漁業調查等工作。民國 13 年台灣總督府頒布水產會法以後，水產會業務有了正式法源，主要業務為水產技術指導、船員及有關漁業各種講習之主辦、漁業急難救助、居間介紹、魚市場經營、漁業貸款、對漁業組合之指導等。

台灣光復後，台灣行政長官公署下設農林處，處內設水產科，下分水產、漁政、漁管三股，其中漁管股則管理漁業團體組織與指導、漁市場之管理、漁港及漁業共同設施，以及漁船海上安全及救濟事項。嗣後台灣省政府成立，農林處改農林廳，水產科仍屬農林廳。民國 40 年 10 月，將農林廳水產科改組為農林廳漁業管理處，下設水產、漁政、工務三股，漁港工程之興建與保護，屬工務組之權責。

民國 47 年漁業管理處編織獨立，並將原有之水產、漁政、工務三個組，

改為第一、二、三組，這也是改組漁業局以後，漁業局第三組一直為台灣省漁港興建管理的主管單位的源由。其後台灣省漁業局經過多次組織調整，第三組之漁港工程及管理權責一直未有改變；如下表(表 5)。

表 5：「台灣漁港的管理系統」表

時 期	日 治	光 復	建 省	民國 47 年	廢 省
中央主管單位	民政局農物課	行政長官公署	省政府	省政府	農委會漁業署
台灣省(市)級	殖產局	農林處	農林廳	農林廳	漁業局(處)
縣(市)級	水產課	水產科	漁管處	漁業局	漁業課
地方級	漁政系 水產系	漁管股 漁政股 水產股	工務股 漁政股 水產股	第一組 第二組 第三組	第一組 第二組 第三組

台灣省各縣市政府，除南投縣及新竹縣以外，其餘各縣市均設有水產課或水產股，辦理漁業管理、漁業技術改進、漁港及漁業共同設施興建、漁會輔導及漁業調查統計等事項。澎湖縣因為漁港眾多，所以在農業科下除有水產股外，另設漁港股，負責漁港工程及漁港管理養護等事項。民國 79 年 8 月，行政院治安會報為了防杜走私落實漁港管理，核定在全省各縣市設置漁港專責管理人員，並將各縣市政府「水產課」擴大編制並更名為「漁業課」，並以任務編組方式，設置一、二級漁港管理站，預定設置一級漁港管理站 41 處，二級管理站 107 處，合計 148 處，增加漁港專責管理人員 284 人。

至 82 年 6 月，各縣市政府共進用專責人員 237 人，其中留在漁業課處理業務者 82 人，派出至漁港管理站工作者 134 人，另 21 人被縣市政府縮編或調至其他單位服務。為使漁港管理站員工有固定的辦公處所，除縣市原有辦公室 5 處以外，向漁會或其他所借用者 30 處，租用辦公室者 20 處，共 69 處。

爲使漁港管理人員有固定的辦公處所，自 80 至 82 年度，3 年之中興建 23 處管理站。各縣市漁港專責人員除辦理加強漁港區環境整潔、泊地沉船打撈、漁船停泊區劃定等工作外，並方便漁船進出港，落實漁港漁船管理，在全省重要漁港成立聯合服務中心，將漁會、船泊中隊及漁港管理站人員集中在一處辦公。

前述漁港專責管理人員所需要的人事費及業務費，80 年及 81 年兩年度全額由中央補助(3 億 9 千餘萬元)，82 年度起，因漁港法已公布實施，其中第一、二類漁港 10 處，由台灣省政府補助管理經費(3 千餘萬元)，第三、四類縣市政府主管之漁港，由於澎湖縣因漁港數達 60 餘處，縣府財政無力負擔由中央全額補助(每年 3 千 6 百萬元)外，其餘均改由各縣市政府自行負擔。也因為如此，各縣市政府在人力、財力資源不足的情況之下，許多漁港管理站遭撤銷，人員被他調或精簡，漁港管理的功能大幅萎縮。

民國 81 年 1 月公布漁港法，爲我國漁港規劃、建設、經營、維護及管理的基本制度法規，漁港法分爲 5 章 29 條，分別爲第 1 章總則、第 2 章規劃建設經營、第 3 章維護及管理、第 4 章罰則、第 5 章附則。依本法第 4 條規定，漁港分爲四類，第一類漁港：使用目的屬於全國性或配合漁業發展特殊需要者。第二類漁港：使用目的屬於省(市)性者。第三類漁港：使用目的屬於縣(市)性者。第四類漁港：位居偏遠地區者。

第 14 條「第一類、第二類漁港，由省(市)主管機關設置管理機關，並置專任人員維護管理之。第三類、第四類漁港，由縣(市)主管機關設置管理機關，並置專任人員維護管理之。」依漁港法之規定，第一、二類漁港應由省(市)主管機關設置管理機關，並置專任人員維護管理之；但由於台灣省農林廳漁業局，

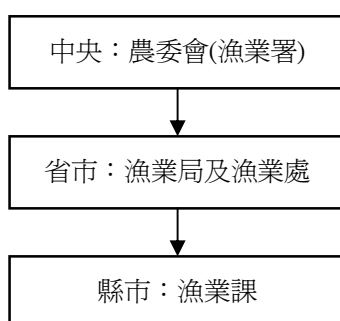
在政府人員精簡的政策下，人員難增加，組織編制無法調整，故第一、二類漁港依然繼續委託各縣市政府代管，相關的業務及人事費由台灣省政府補助之。

民國 87 年 8 月 1 日，行政院農業委員會成立漁業署，漁業署之組織編制「養殖沿近海漁業組」中設「漁港工程科」，其掌理之事項如下：

1. 漁港設施之規劃、建設、推動及督導
2. 改善漁港環境之推動及督導
3. 漁港區域之劃定或核定
4. 漁港計畫之擬定或核定
5. 漁港維護管理及督導
6. 漁港工程技術開發、研究
7. 其他有關漁港工程事項

此時，台灣漁港的管理為三級制系統，主管機關在中央為農委會(漁業署)，在省(市)為省(市)政府(漁業局及漁業處)，在縣(市)為縣(市)政府(漁業課)；如下表(表 6)。

表 6：「台灣漁港的管理為三級制系統」表



民國 88 年台灣省政府精簡，88 年 7 月 1 日，漁業署與漁業局合併，減併了台灣省政府之漁業主管層級。民國 89 年 11 月，「漁港法」配合修正公布，刪除省主管機關，同時將「第二類漁港」訂為「使用目的屬於直轄市性者」，漁港

管理自此由三級制變更爲二級制。民國 89 年 11 月「海洋污染防治法」公布，其第 11 條規定：「各類港口管理機關應依本法及其他相關規定採取措施，以防止、排除或減輕所轄港區之污染...」，「海洋污染防治法施行細則」第 12 條第 2 項規定：「各目的事業主管機關應依重大海洋油污染緊急應變計畫規定內容，擬定海洋油污染緊急應變計畫，並設置海洋油污染緊急應變中心處理海洋油污染事件」。依據行政院 90 年 4 月核定之海洋油污染緊急應變計畫，第 2 級：油外洩或有外洩之虞達 100~700 公噸之中等程度或顯著之外洩者，漁港區域由農委會(漁業署)負責應變處理。

漁業署爲預防，漁港區之災害及降低漁港災害之損失，特別訂定「漁港區內災害處理應變計畫」，對漁港區內之船舶碰撞、油污染、風災、火災等之預防管理，緊急應變處理，通報救護、復建等均明文訂定，漁業署也因應漁港管理所需要，舉辦了數次講習及演練，除了加強各級漁港的防災管理設備，人員機制之建立以外，特別是 90 年 12 月初，高雄市漁業處舉辦之前鎮漁港意外事故處理演習，假設漁船(漁訓二號)靠泊維修因爲前鎮漁港位於高雄港區內，漁港發生意外，除漁港管理單位以外，尚涉及商港、消防、警政、環保等單位之權責與專業，故由高雄市漁業處主辦，相關單位配合參加且邀請全省漁港主管機關參摩，整個演習由災害發生通報、立即處理、傷患救護、秩序維持、鄰船拖離、防油散漏、海上救火等，操作十分落實逼真，具有良好示範及訓練效果。台灣漁港管理又向前跨進了一大步。

近年來漁業發展失序，毒魚、電魚、炸魚等大肆濫捕的結果，造成海洋污染與漁業資源枯竭，並使我國在國際上聲名狼藉，每每遭受制裁與譴責。再無行動，漁業終將滅亡；面對我國海洋與漁業的困境，必須有宏觀的全球性思考與適當的行政專責部門，海洋與漁業才得以永續發展。

## 第四節 各式漁撈方法與作業程序

隨著環境的變遷、魚撈方法也日新月異，漁撈方法的演進史便是漁業發展史；原住民以籐編漁籠在溪中捕魚，海邊住民用漁網捕魚，漁撈方式從原始人力轉變為現代科技化；漁撈方法的選用常會發展出特有的文化特色。以北部漁港而言：

- 1.正濱漁港是「拖網漁船」的基地
- 2.八斗子漁港以「燈火漁業」為特色
- 3.淡水第一、二漁港以「吻仔流袋網」捕撈吻仔魚
- 4.富基漁港以「籠具漁業」為特色
- 5.竹圍漁港多從事「流刺網」和「底刺網」
- 6.永安漁港主要是「底刺網」、「流刺網」和「牽吻仔」三種漁撈方法
- 7.南寮漁港以「定置網」和「地曳網」最多

漁撈方法深深的影響了漁民的生活，如何合理使用漁撈方法捕魚，減少對海洋生態的破壞，達到產量管制，造成合理利潤，讓漁業在新世紀萌生新機，是我們該進一步思考的問題。以下就各式漁撈方法與作業程序說明之。

### 一、各式漁撈方法

漁撈方法自台灣開發以來，包羅萬象，以最普遍使用的漁撈方法來說，可依捕獲的方式粗分為以下四類：

- 1.陷阱類：最原始的捕魚方式，以陷阱式的漁具或以逸待勞的方式捕抓魚類。因為黑潮流經台灣東部海域，為東部海域帶來豐富的洄游性魚群，自日治時期即有構造簡單的畚箕形漁網被漁人固定在沿岸海域，開口面對洋流，讓魚群隨著洋流進入網袋裡。當魚群進網，守望在網口的漁人即敲鐘通知岸上，岸上漁人紛紛將船筏划出海岸，至漁場收拉網袋收獲魚隻。當時的



定置網以捕撈鰹魚(煙仔魚)爲主，這是一種在沿岸海域設置陷阱以逸待勞攔截過往魚隻的捕魚方法。今日的定置漁網已發展成三個網袋及一隻「手臂」，三個網袋分別高低位於水面下三層，手臂的功用在於攔擋魚群，魚群將順著手臂進入第一層網袋，而第二層、而第三層，進入第三層網袋之魚隻仍有脫逃的機會。

**2.網具類：**網具類爲最被普遍使用的漁撈方法，因爲容易操作、需要的人力不多及報酬率高；刺網依其使用形狀，可細分爲流刺網、底刺網。流刺網由長方形網地連結成一大片，垂直張設於洄游性魚類游經之海面，使魚纏刺於網目上，網目大小與目標漁獲成正比。底刺網以捕獲底棲魚類或貼近底層的魚類爲目標漁獲，故其沈降力應大於浮力。作業時，網具一端以錨固定、另一端以石頭下沈海底固定，並繫浮標，以防止移動及表示網具所在位置。將刺網下緣沉貼海床用以捕抓底棲魚類的漁法，可細分爲珊瑚礁底刺網及深海底刺網。

**3.釣類：**釣具漁撈方法是最具目標漁獲及不傷害海洋環境的漁撈方法，包括一支釣、延繩釣及遠洋的魷釣漁業。延繩釣漁業的早期漁具均以棉線爲材料，使用竹筏、舢舨作業，漁船動力化後，漁場漸擴至近海。隨著漁具機械化，漁獲量日益增大，漁民隨著不同時節以延繩釣抓不同魚類，繩子的粗細、漁具的浮沈，不同的魚餌都是捕抓不同季節魚類的應變方式。延繩釣屬於釣類漁撈方法，以放長線、釣多魚的原理作業。一般說來是將一條母繩上結綁子繩，子繩上有魚鉤掛餌，引誘魚上鉤。因爲目標魚類不同，延繩釣若以漁具之浮、沈區分，則可大致分爲 (1) 水面延繩釣：以浮球將整座延繩釣漁具懸浮於水面附近，專門捕抓浮游性魚種的延繩釣作業。(2) 底棲延繩釣：將整座延繩釣漁具以沉錘或錨鉤沉埋勾掛於海床，專門捕抓底棲性魚類的延繩釣作業。(3) 深海延繩釣：專門捕抓深海底棲性魚類的延繩釣作業。而以漁具

之粗、細可區分為粗延繩釣，用以捕抓鯊魚、鮪魚、旗魚等大體型魚類;中延繩釣：用以捕抓鬼頭刀魚、鰹魚等中體型魚類;細延繩釣：用以捕抓小體型魚類，如珊瑚礁魚類、鯖魚、赤尾、白帶魚等。

4.刺類：刺類是一種以目標漁獲為射獵目標的漁撈方法，為傳統的人力捕魚方式，例如：潛水射魚及鏢刺魚。鏢刺魚為(突)刺漁業的一種，可分為三叉魚鏢、單鏢及鐵鏢三種。三叉是鏢旗魚，單叉是鏢豆腐鯊，較細的單叉是鏢翻車魚；利用大型魚類在風浪大時浮游水面之習性，以鏢槍射入魚體而捕獲之，最適合冬天東北季風風力五至七、甚至八級風時作業。

## 二、作業程序

一般漁業的作業程序，主要有漁船的出海捕魚與回港卸貨二部分，並且依出海的海上航行天數而有不同。

1. 以近海的漁撈方法為例，漁民通常習慣收聽「漁業廣播電台」，以預先掌握天候。出海前需準備船上的生活用品、糧食；船隻需加冰、加油、加水，然後出海找魚，作業時間三至五天不等。
2. 沿岸現撈的船隻是在下午出海捕魚，凌晨回到港口；近海的作業時間數十天不等，海上行船的時間受著潮汐、天候、漁獲的影響。
3. 遠洋漁業則以數個月到數年不等為作業時間；返港後，船開至碼頭後，直接就到漁會拍賣區卸漁貨，等待漁市的拍賣時間。各個漁港的拍賣時間並不一致，通常在下午的時間。經過挑選分級後過磅，成堆、成簍地排在漁市拍賣場，經過登記的漁販也在這時前來選魚，原本空盪盪的漁港，頓時人聲鼎沸，藏著一股動人的生命力。
4. 魚類加工作業，如魚罐頭加工，內外銷都有。
5. 觀光漁市為目前各漁港的營運重心，除了新鮮的魚貨拍賣，也希望可以吸引遊客的注意，讓漁港的經營更加多元化。

## 第五節 漁撈方法的當前課題

台灣地狹人稠，經濟快速發展,科技進步發達，各式各樣的漁網不斷製造出來，其目的便是在最短的時間捕到最多魚，根本沒有考慮到環保及資源永續發展的因素。網目愈小的漁網愈是將海底的各式生物一網打盡，不論是否有經濟價值，而殘網留在海底，殺死珊瑚礁、污染海洋更不在話下。這些致命的漁網包括：底刺網、焚聚網、雙拖網、底拖網...其中流刺網更有「死亡之牆」的稱號，素被公認是「竭澤而漁」的漁具，但流刺網卻是台灣近海漁業最重要的漁法之一，這也是造成台灣近海魚源枯竭的主要原因。漁民愈捕不到魚便愈頻繁的使用流刺網而造成惡性循環，值得三思。

據報載近年來台灣沿海的漁源有逐漸枯竭的情勢。漁源是來自魚苗，魚苗數量減少，自然會造成漁源枯竭。其原因不外下列幾項：

1. 使用網孔細密的魚網捕魚或是使用炸藥炸魚，將會造成魚苗的減少，進而使魚源減少。
2. 海洋環境的污染也會導致漁源的減少，由於魚苗對有毒污染物的容忍度較低，當環境不利時，常是最先死亡的。都市的工業廢水，家庭污水直接排入海中，都將造成海洋污染。
3. 魚苗多生活在沿岸地區，躲在礁岩中以求保護。沿岸環境的變遷，也將影響魚苗的生存。改變沿海的地貌也將會影響到魚源。
4. 由於科技發達，捕魚的船隻愈大，捕魚的設備更加精密，更容易掌握漁訊，捕魚的效能大大提升，此種大量快速的捕撈，自然造成魚類族群快速地減少。

世界上許多國家開始重視海洋資源保護，岸上的排水都得先淨化，海域也看不到漂流的塑膠袋，他們不僅限制捕魚季節和區域，還有漁獲大小和漁撈設備的限制；這些方式讓他們的海洋魚類資源得永續使用，而且他們的漁撈量和漁民收入都大大的超出我們國家的漁民。

台灣四面環海，這是我們最寶貴的環境資源，如果我們能見賢思齊，我們可以有列幾種的做法：

1. 漁具、漁撈方法的限制與禁止，包括禁止炸魚、電魚等不法行爲，限制刺網、拖網等網目的大小。
2. 漁期的限制（禁漁期），避免小魚沒有變成大魚生養的機會。
3. 漁場之限制（禁漁區）：適宜水產動植物產卵、成長的海域，必須設定禁漁區。
4. 漁獲體長之限制：爲繁殖保護水產動植物，必須限制漁獲物之體長等，並禁止幼魚及稀少海中生物的採捕。
5. 設立保護區：適於水產動物產卵、幼魚成長，及水產動植物之種苗生長之水域，可設立保護區。
6. 設立育成區：魚苗放流後，在未達上市體長以前，不去該育成區採捕，如此可增加放流效果，進而達成栽培漁業之目的。

沿海居民的文化和歷史是靠海洋塑造而成的，海洋提供人們各式資源，停止破壞、珍惜海洋，人們將永遠得以依賴海洋。