

第二章 正濱漁港背景分析及現象觀察

第一節 發展背景

和平島早年是平埔族原住民凱達格蘭族大雞籠社的所在地，但當時以工藝及商貿為主。在正濱里舊火車站¹附近，有來自花東平原的原住民在此群聚成落，現已改建國民住宅²。在和平島西北邊有一處「琉球埔」，以前是琉球人聚居的聚落³。



圖一：正濱漁港場域空照圖⁴

正濱漁港於1929年五月動工興建，1934年五月完工啓用。昔稱「珠螺澳」，故名思義，是盛產珠螺的港澳，在日治時期曾有養珠業。正濱漁港臨近基隆港（圖一），又稱「和平島漁港」、「正濱里漁港」和「基隆漁港」，在台灣光復後因為基隆地區的大小漁港眾多，為避免混淆，才正名為「正濱漁港」⁵。正濱漁港的興起與基隆港的開發有密切的關連，同時也是政府當局的港務建

¹ 重修基隆市志·經濟志漁業篇 P.8,「日治時期日本礦業公司在金瓜山礦山採金，其原石之出口在八尺門水道上坡設轉運站，以小火車運送至此轉駁大貨輪，輸往日本本土鍊金銅。」

² 重修基隆市志·經濟志漁業篇 P.7。

³ 基隆漁業史 P.78。琉球人約在 1905 年來和平島，擅長採石花、刺丁鮓、抓龍蝦、採九孔等

⁴ 擷取自網路 Google Earth 基隆地區畫面

⁵ 李嘉亮。台灣漁港圖鑑 P.43。

設的一環。

早在明朝萬曆年間，中國沿海的漁船經常到台灣捕魚、停泊，巡撫周宥記錄：「東西二洋共八十八隻，又有小番，名雞籠、淡水，地鄰北港捕魚之處…」是早期的記載基隆文獻之一。至清朝起用施琅平定台灣的鄭朝，台灣的漁業往來興盛，當時仍以天然的港澳或河口做為港口，並未修築漁港⁶。至清末馬關條約後，日本政府基隆港的建設一包含漁港，天然的港澳條件加上現代化的港口設施，當時成為台灣北部最重要的遠洋和沿海漁業的港口，僅次於高雄漁港。

正濱漁港是北部地區遠洋近海拖網漁船的基地，港口設施完善，周圍漁業相關的行業聚集眾多，發展完善自成一個完整體系，很容易吸引相關船隻的停泊，在日治時期這裡已經是金瓜石金礦主要輸出港口，因為船舶修理工業的帶動，漁港周遭多為金屬機械及電子工業，食品、罐頭工廠等相關產業也是重要的產業。之後因為高雄港遠洋漁業的發展，影響正濱漁港船隻停泊的數量，改變正濱漁港的地位。

台灣四面環海漁港數量多，經過多年的投資興建及調整，目前共有漁港239處，分四等級。屬中央漁政機關所主管之第一類漁港⁷有八斗子、正濱、安平、前鎮、興達港、南方澳、烏石、新竹、梧棲、將軍、東港鹽埔、馬公等歸為第一類漁港，由中央管理共計12處。在功能、設備方面較為完整，泊地面積及泊船數量也較龐大。

基隆地區環山面海，海岸線屬岩岸地形，曲折並產生很多灣澳，是做為港口的良好地形，在這裡第一類漁港有正濱和八斗子，第三類漁港有大武崙、外木山、長潭里、望海巷。正濱漁港位於基隆商港東防波堤內、和平島南岸，

⁶ 黑潮海洋文教基金會。《台灣的漁港》P.21。

⁷ 據《漁港法施行細則》第三條規定，第一類漁港條件為：(一)港內泊地面積有二十萬平方公尺以上，水深大於大潮平均低潮位以下五公尺，可停泊一百噸級漁船三百艘以上者。(二)港內航道水深大於大潮平均低潮位以下五公尺者。(三)陸上有魚市場、起卸碼頭，且漁船補給(加油、加水、加冰)、魚貨加工、冷凍、船機修理、保養設備齊全者。(四)陸上交通方便，魚貨運輸銷售便利者。

分爲和平島區和八尺門區，兩區以和平橋爲分界點，航道位於西南邊，與商港共用航道。

正濱漁港周邊設施完善，相關產業群聚。包括漁船修造廠、機械修造廠、冷凍製冰廠、漁箱加工廠、五金行、日用品供應商等。正濱漁港與嵌仔頂街魚行有互相依存的緊密關聯。正濱漁港的遠洋拖網冷凍漁貨經由嵌仔頂漁市批發至全省各地，近海漁貨則連同基隆市及東北角的中小型漁村匯集，再銷售至大台北都會區及其他北部縣市⁸。

⁸ 嵌仔頂—魚行與社群文化 P.52。

第二節 漁業現況分析

一、正濱漁港的漁業型態

基隆市漁會目前會員 5948 人，20 噸以下漁船之漁民多為沿岸世居漁民，20 噸以上近海及遠洋漁船之漁民則來自全省各地，流動性較大。

正濱漁港的泊地面積有二十三公頃，漁船以五十噸以上為主，以拖網漁船較多，棒受網、延繩釣及流刺網等（流刺網已被禁），作業漁區以東海、黃海、台灣海峽、及南海為主，主要漁獲為白帶魚、海鰻、蝦類、紅目鯧、秋姑、花枝、鎖管、龍蝦、螃蟹、雜魚等為主。主要特色漁法有延繩釣、一支釣和鏢旗魚。在 1955 年開始，正濱漁港是台灣北部的鏢旗魚業重鎮，1957 年是鏢旗漁業產量最高的一年，基隆市的漁獲量突破一千公噸。⁹

1958 年「集中運用資金，開發海洋資源」的計畫讓台灣的遠洋漁業有了快速的進展，政府及民間投注資金，遠洋漁船的數量迅速增加，加上海洋實驗船在遠洋漁場的開發，讓遠洋漁業的魚貨量增加，1967 年台灣遠洋漁業的產量便已超過近海漁業，在國際漁業市場的地位也越來越重要。在世界各地的漁業基地增加為台灣遠洋漁船作為補給據點外，更對當地社會產生相當的影響力。

二、漁業生態改變與漁業衰退

在台灣經濟起飛產業轉型下，大量人口外移，早年船員的薪支持遇的優勢消失，加上工作時間長及高危險性的環境，讓年輕人不願從事漁業工作。大陸漁工的引進後雖減緩人力上的不足，但在管理與合作的機制上仍衍生許

⁹陳世一(2003)。文建會會認識古蹟日：雞籠漁鄉。魚香導覽手冊 P.116

多問題。加上今日海上魚類的濫捕產生的漁業資源匱乏魚貨量銳減，都嚴重影響漁港的發展。

相較於傳統漁業，今日工業和科技的進步讓漁業快速發展，機械自動化設備節省人力提高工作效率，電子化的操作系統、自動化設備更讓捕撈的作業有突破性的發展。漁業前景看好的年代，漁船一窩蜂的拼命的建造，漁港內的船隻停靠擁擠，甚至需要擴建或另築新港，但自然資源有限，在密集的捕撈之餘漁業資源的也在加速枯竭，捕不到魚時便往更底層的水域捕撈，大魚小魚都不放過，流刺網、炸魚等不重視永續生態的濫捕行爲，讓日後的漁業發展越來越困難。

早期各國的領海只限定在三海浬，在二次大戰後各國爲保護自身的漁業資源，自行將領海及經濟海域的範圍擴大，形成混亂的局面。聯合國在 1982 年通過聯合國海洋法公約(United Nation's Convention on the Law of the Sea)，確立各國 12 海浬領海及 200 海浬經濟海域的規範，才有了統一的標準。聯合國在 1993 年通過跨界和高度迴游魚類公約，加強在公海的漁業管理，因此漁船航行在公海上，仍得受到各種公約的限制和管理。¹⁰

台灣近海漁業生存不易，遠洋漁業的資源也遭受限制，爲維護全球漁業資源，國際公約和諸多的國際漁業組織目前已制訂各國船隻數量來限制捕撈的魚貨量，台灣以往的漁撈作業體系亦需配合。2005 年 11 月大西洋鮪類資源保育委員會（ICCAT）對台灣做出處分，決議隔年台灣在大西洋大目鮪的配額自 14900 公噸檢爲 4600 公噸，並必須減少漁船的數量及加強漁船的相關管理作業。

漁業資源減少漁船間彼此競爭激烈，爲求獲利部份業者違反規定利用權宜國籍船隻（FOC）躲避魚貨限額的規定，在公海上肆無忌憚的捕魚，超額

¹⁰盧向志(2000)。細說漁業 P.90

捕撈的魚貨在管制比較鬆散的港口轉運給其它船隻，以合法掩護非法的方式進行「洗魚」，嚴重威脅海洋資源並造成台灣形象受損。經過一年得努力，台灣安排 42 艘鮪魚釣船休魚並拆解掉 160 艘的鮪魚釣船，配合相關要求嚴密執行漁船和魚貨的監控，2006 年 12 月 ICCAT 決議恢復台灣在大西洋大目鮪的配額為 14900 公噸。

漁業資源的維護是長期的工作，短期利益的濫捕終將造成資源的枯竭，屆時的損失是屬於全人類的，ICCAT 的懲處雖已暫告一個段落，但其提示出的問題猶如冰山一角，眾多的漁業問題還需大家的共同合作。除了制度的建立、管理的實施之外，對於環境保護的意識更應加強，為海洋資源的永續發展而努力。

遠洋漁業的定義為在公海或其它國家主權範圍海域內作業的船隻，以五十噸以上的漁船為主，另有一部份五十噸以下的漁船利用海外港口為基地的方式進行捕撈。¹¹正濱漁港現今的遠洋漁業是以印尼路線的拖網船和關島捕捉鯊魚的延繩釣漁船為主，以漁業合作的名義付費進入當地經濟海域捕撈，十多年前台灣漁業是印尼漁業最重要的合作伙伴，近期中國大陸的介入，使台灣在印尼漁場的發展受限，首先印尼政府取消入籍船的優惠，又規定相關聯合投資公司，如果沒有在印尼當地設立漁貨加工廠，所屬的漁船執照過期後便不再續發。因為印尼漁場本身的狀況不佳，再加上種種限制，業者已紛紛尋求他國漁場的合作，兩年前正濱的拖網漁船便以實驗性捕魚的名義前往巴國水域作業，企圖為往後的漁業找到新的出路。

遠洋漁業工作型態不同於近海、沿海漁業，一年可能只出海三次，船上有船長、輪機長、大副各一人及數名船員。航程較遠除了回航補給船隻維修的短暫休息時間可以回家外，大部份的時間都必須在海上度過，加上漁業資源的減少，捕撈時間拉長連帶的使基本支出費用相對提高，雖然政府在漁業

¹¹盧向志(2000)。細說漁業

用油方面仍有補助，但在台灣加入 WTO 後，對於漁業用油的補助已經削減對漁民來說負擔增加不少，加上魚貨量不穩定漁船維修和基本用油費用龐大，整體的收支方面不理想，很多漁船便被迫放棄漁撈作業。

三、面臨考驗的現況

隨著漁業的快速發展，正濱漁港的設施已無法容納未來的漁業發展，並為了解決基隆港軍、商、漁港共用的擁塞情形，政府決定在長潭里興建另一處更大型的漁港來取代正濱漁港，即為今日的八斗子漁港。自 1974 年開始興建八斗子漁港，1979 年第一期工程竣工並於隔年正式開放啓用，第二期的碧砂漁港 1988 年完工後，八斗子漁港是北台灣最大的遠洋漁港，但碧砂漁港受到地形限制，蔽風效果不好¹²，而且相關產業並未遷入，漁船的進駐意願也不高¹³。加上八斗子興建的十幾年期間，基隆漁業發展迅速，漁船噸位逐漸大型化。因此，經評估之後認為八斗子無法容納正濱漁港所有船隻及漁業設施，決定將近海漁業規劃在八斗子漁港發展，正濱漁港則保留原先的遠洋漁業船隻。

由於正濱漁港的水深不夠，無法停泊三千噸以上的遠洋漁船，所以大型漁船只能到高雄前鎮漁港停泊，有鑑於此，從 1998 年開始，正濱漁港開始建造深水碼頭，深水碼頭雖已完工，但仍無法追趕高雄遠洋漁業的龍頭寶座，千噸以上登記的漁船近年只維持在 1~2 艘，無法和高雄港的 37 艘相比。

近十年來，隨著台灣遠洋漁業的發展瓶頸，正濱漁港漁獲量在民國八十七年開始下降，民國九十四年漁獲量和產值首次低於八斗子漁港(表 2-1、2-2)，登記漁船數同時創下光復以來的最低記錄(表 2-3)。表 2-4 可觀察出八

¹² 基隆漁業史 P.85。「一九九六年賀伯颱風來的時候，曾將港中的一艘漁船推到岸上的馬路邊。所以有人說碧砂漁港是『面桶仔港』。」

¹³ 基隆市中正/中山區誌 P.113。

斗子漁港登記的漁船數量同時雖然也降至近年最低，但 100 噸以上的遠洋漁船從 93 年的 13 艘略為回升至 20 艘，顯示正濱漁港以往挾著臨近基隆嵌仔頂魚市的優勢，已逐漸被八斗子漁港和碧砂觀光漁市所動搖。

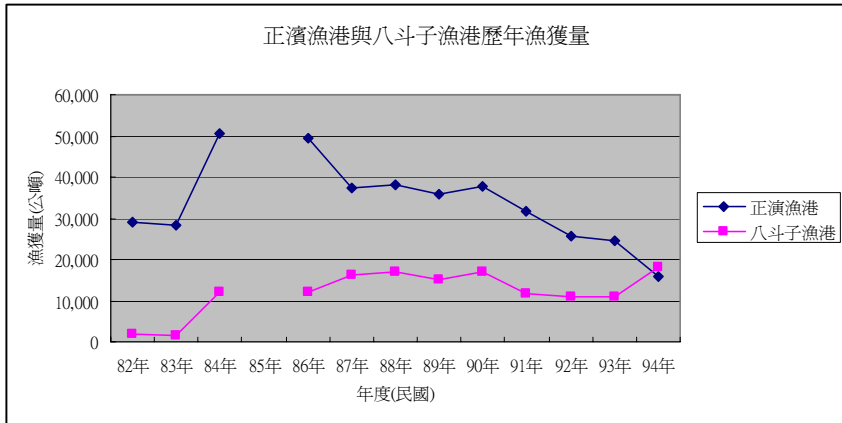


表 2-1¹⁴

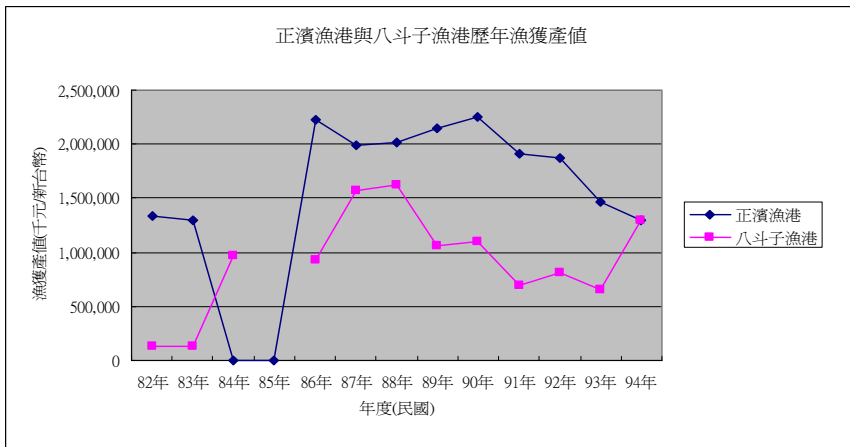


表 2-2¹⁵

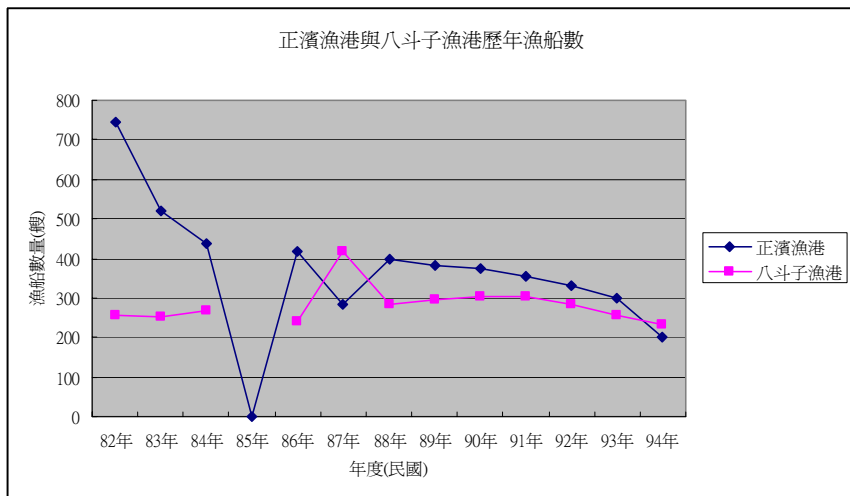


表 2-3¹⁶

¹⁴資料來源：農委會漁業年報，民國 86 年無資料。

¹⁵ 同註 14

表 2-4、正濱漁港與八斗子漁港漁船噸位¹⁷

		無動力舢舨	動力舢舨	未滿五噸	五噸以上未滿十噸	十噸以上未滿二十噸	二十噸以上未滿五十噸	五十噸以上未滿百噸	百噸以上未滿二百噸	二百噸以上未滿五百噸	五百噸以上未滿千噸	千噸以上	合計
92年	正濱	6	53	56	39	38	5	8	88	35	1	2	331
	八斗子	9	27	52	41	51	45	44	8	7	-	-	284
91年	正濱	6	36	49	21	8	8	41	143	41	2	1	356
	八斗子	19	20	39	42	61	43	56	17	8	-	-	305
90年	正濱	6	36	49	21	8	8	41	162	41	2	1	375
	八斗子	19	20	39	40	61	42	56	17	8	-	-	302
93年	正濱	5	48	51	36	35	4	7	80	32	-	1	299
	八斗子	8	25	47	37	46	41	40	7	6	-	-	257
94年	正濱	1	22	37	15	6	4	13	70	33	-	-	201
	八斗子	16	13	41	29	38	37	38	11	8	1	-	232

四、海上危難事故

面對全球性海洋資源的匱乏外，船隻在公海上作業仍得面對多方面的問題，種種的考驗都必須以超越常人的毅力方能面對。就因為有這許多的艱辛的過程，讓漁民更深刻體認生命的可貴，以直爽豁達的態度坦然面對生命的各種遭遇。以下列舉三項漁船在海上航行時較常發生的危難事件如下：

(一) 漁船海難事件

漁船的海難事件可概分為自然因素和人為因素兩種，自然因素方面，現代儀器和氣象預報的輔助可避免一般性的災難，但海上天候變化劇烈，許多不預期的風暴轉眼間就發生了，其它如地震引發的海嘯其它因素突如其來的巨浪都可能讓船隻翻覆。海面上水氣豐沛，濃霧的產生亦增加航行的危險性，與其它船隻碰撞、海上暗礁的觸碰擱淺、船艙進水等。人為因素方面，人為操作不當或機械運轉本身引起的故障、爆炸、火災、油管漏油、氯氣外洩、

¹⁶ 同註 14

¹⁷ 資料來源：農委會漁業年報

遭漁具打傷、船舷工作落海潛水割網溺斃等都是常見的意外事件。

（二） 漁船違規被扣

漁船違規被扣留的事件多為在擅入他國海域作業、或因機械故障、漁具流入的因素誤入他國海域、在重疊的經濟海域上作業、及假非法入侵為由的洗劫等。台灣因為國家地位的問題，在國際漁權的劃分談判方面顯的很無力，在漁民被扣留海外時，多半也提不出有效的營救策略，無法善盡照顧漁民的責任。漁民還是得靠自己和親友的幫忙，情況好的付出巨額賠償後人就能回來，遇到情況差的就很難預料未來的日子會演變成如何。¹⁸

（三） 海上人事糾紛

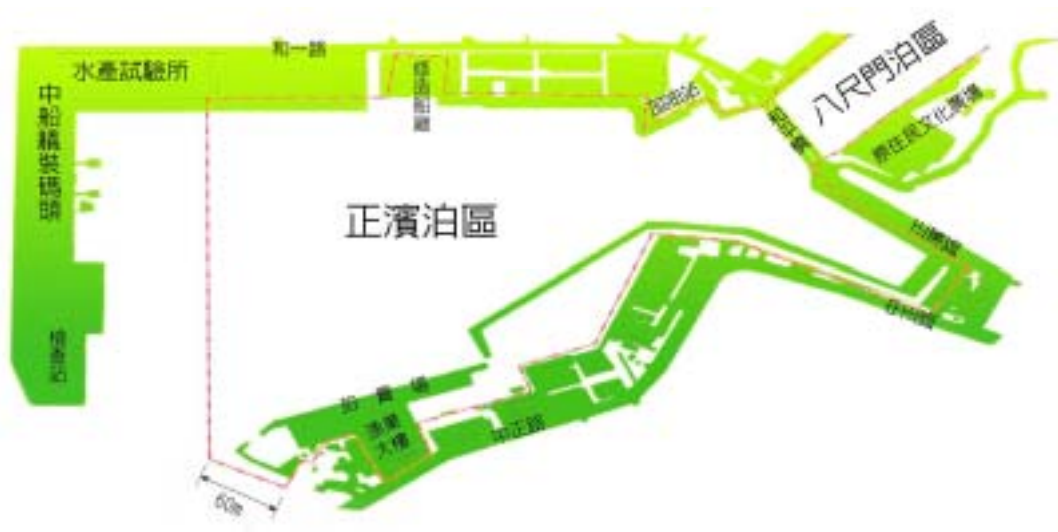
大陸漁工雖解決勞力上的短缺，語言溝通方面也很方便，但長期的海上生活苦悶，管理失當很容易便演變成挾持及喋血事件。檢討其原因主要是大陸漁工素質低落，很多漁工不是專業漁業相關工作人員，來台從事漁工的工作只是單純未賺取更高的薪資，專業技能不足。加上工作認知上的差異、生活不適應、生產壓力、幹部人際溝通不足及領導統御偏差，都是造成意外事件的原因。

¹⁸ 洪家明（2003）。近二年來我國漁船海難事故原因分析及防範措施報告。

第三節 產業發展造就出來的人文景觀

一、 漁業人文景觀特色

正濱漁港位於基隆商港東防波堤內，平橋左側的正濱泊區為主要範圍，包含修造船廠、拍賣場、加油區等主要設施皆在此地，北側鄰近水產試驗所和中船公司，和平橋右側為八尺門泊區，停泊有小型的沿海漁船，傍晚時分多數小型漁船回到港口，岸上便有魚貨市場的販售和生鮮美食區的品嚐。在八尺門泊區南側，在二十年前，這裡曾是許多花東來基隆投入漁業活動的阿美族原住民，撿拾當時廢棄木船的船板和購買一些材料，自立搭建而成的聚落。¹⁹現為原住民文化園區，設有原住民文化廣場、大樓和濱海國宅。靠近和平橋一側則有廢棄的美商阿根納遊艇公司的舊廠房，剩餘的巨大的主體結構造型簡約，佇立在此頗具特色。



圖二：正濱漁港區域規劃平面圖²⁰

港區南側中正路旁有舊基隆區漁會大樓，1935年興建，佔地六、七百坪為二層樓建築，以四方口字形為主體結構。1987年新的漁會大樓興建，這

¹⁹陳世一(2003)。文建會會認識古蹟日：雞籠漁鄉.魚香導覽手冊 P.111

²⁰修改自基隆市政府在正濱漁港所立告示牌

棟大樓則租給漁業相關團體，目前房舍老舊斑剝鏽蝕的情況嚴重，僅能勉強使用。建築物主體仍有安全上的顧慮，曾有改建的提議，但在產權、責任歸屬等多重問題下一直未能改建。

今日正濱漁港所見多為金屬大型漁船，和一般木製的中、近海漁業的船隻不同，居民的生活節奏和作業人員的工作型態也有所差異。正濱漁港因為發展的時間較久，建築物密集分佈在漁港周圍，各種基礎建設完備相關行業資源豐富，給水區、卸魚區、漁具整補場、製冰場、加油區、廢棄油料管理區、造船廠等提供各種支援補給。船舶修理和周遭金屬工業的發展，岸邊經常可見堆置的大型金屬物體，大型的起重機、吊車也都隨處可見。船體大，漁船出海作業時間長，魚貨量大，顯而易見的，正濱漁港是一個極需要團隊分工合作及計畫經營的工作場域。

台灣的漁網具早期以棉紗製成，只能用在沿海漁業，1956 年後整體漁業環境的成長，大量的投資和技術層次的改進，研發出塑膠、尼龍等材料作為編織漁網的主要工具。為配合外銷市場需求，不斷的開發新產品提高生產品質，整體製作已有國際水準。但近年來因為勞力、漁業資源、國際上禁止大型流網使用的諸多問題，致使漁網具的生產的產業衰退。

造船工業位在港區，和漁業發展情況有密切關係，台灣遠洋漁業在七〇年代經濟起飛時期，遠洋漁業的建造便逐漸增加，1987 年政府研擬「漁業發展方案」確定今後遠洋漁業為台灣漁業發展的主要目標。但在漁業環境過度開發的情況下，1989 年又頒訂漁船限建政策，來抑制漁船的成長數量。

²¹正濱漁港附近的和平島和正濱里有許多修、造船廠林立，在民國 62 年到民國 69 年北部拖網漁業興盛，需要的漁船多，所以造船利潤豐厚，之後新建漁船數減少，大都只靠修船維持。位和平島及正濱里一帶的機械廠、鐵工廠大

²¹胡興華（2002）。**海洋台灣**。台北市：行政院農業委員會漁業署 P.159

部份都也是漁船修理相關行業²²。

二、 環境景觀的改善計畫

為改善正濱港區的環境，基隆市提出「國門山海關整體發展系列計畫暨系列一老雞籠懷舊碼頭環境整頓工程」被評選為營建署城鄉改造計畫第一名的作品，內容有（一）老舊基隆懷舊碼頭改造計畫（二）正濱水岸漁市山產大街（三）和平島濱海公園（四）和平島異國風情小鎮環境營造（五）損仔寮遺址公園等五項計畫，於 2004 年開始執行並於 2005 年 7 月完工。

為配合海洋科學博物館的開發，都發局規劃「和平雙翼」計畫，強化當地的觀光產業，預計將懷舊碼頭、水岸風情、漁產大街、漁業文化、造船歷史及港口沿革等概念融入其中。

因為 1979 年政策決議以八斗子漁港取代正濱漁港，致使當時正濱漁港的開發投資停頓，只維修部份損壞的碼頭設施，雖然 1998 年陸續整修漁港設施及增設深水港，但由於正濱漁業的修船業和拆船業林立，加上部份鋼鐵製的大噸位漁船沒有漆上新漆，鐵鏽色變成為正濱漁港的獨特特色。一般小型漁船多為木製，即使是油漆已脫落斑駁，也不比諾大的生鏽鐵船更讓人感覺更像陳舊的廢墟。在 2003 年行政院文建會編製的《文建會認識古蹟日—雞籠漁鄉·魚香導覽手冊》中便形容：「…旁邊滿佈油污和鐵鏽的修船廠，許多廢棄或待修的器具、零件散置，…」。

停泊在正濱漁港的船隻中有一艘白色塗裝的民間美術號，原為 190 噸級的鮪釣船，現已退役為巴蜀文教基金會的海上美術館。還有老基隆懷舊碼頭，對於文化保存及推廣都有很大的助益。

²² 基隆中正/中山區誌 P.115。