

第五章 結論與建議

本計畫為漁業署為達成全國漁業會議之重要政策，完成「愛台 12 項建設－海岸新生計畫」之「定期清除全台漁港淤砂，改造傳統漁港為兼具漁業及休閒觀光之現代化漁港」及「有系統地開發多功能性漁港，形成沿海休閒漁業帶」之政策目標，擬檢討當前國內漁港疏浚需求及漁港功能多元化利用情形，並擬定細部推動計畫，作為未來四年（98-101 年度）漁業署辦理「愛台 12 項建設－海岸新生計畫」之國內漁港清淤及開發多功能性漁港之施政依據。獲致結論與建議如下：

一、結論

(一)漁港疏浚部份

- 1.台灣地區漁港規模普遍偏小，易受波浪及沿岸漂砂而影響航道及泊地水深，漁港淤沙已成為現階段台灣漁港維護最常發生問題，為海岸永續發展，避免以興建防沙堤或延建防波堤方式處理，而需以疏浚方式解決。統計近四年來(94～97 年)曾辦理漁港疏浚共 69 處、97 港次，總疏浚經費為 4 億 4,528 萬元，平均每年約 1 億 1,132 萬元。
- 2.台灣漁港之港口與航道水深淤積主要原因：
 - (1)漁港規模普遍偏小，港口大部份位於碎波帶附近或以內
 - (2)冬季東北季節風浪作用期長且波浪強勁，沿岸海域漂砂活躍
 - (3)夏季颱風頻繁且河川輸砂入海，提供沿岸漂沙砂源影響水深維持
- 3.漁港疏浚面臨問題：
 - (1)疏浚工程執行時機方面，未能事先防治
 - (2)疏浚工程經費需求方面，受限分散
 - (3)疏浚工程成效方面，非一勞永逸
 - (4)疏浚土砂處置方面，棄置場難尋

4.漁港淤積疏浚改善對策：

- (1)依據不同淤砂來源屬性，定期分年疏浚港口及航道
- (2)編列足夠經費因應，以年度預算推動執行
- (3)配合整體調查研究，適度改善淤積疏浚頻率

5.依據過去疏浚資料及漁港所處環境，國內須每年疏浚之漁港計有 3 處，淤積明顯約每 2 年疏浚一次之漁港有 21 處，淤積較不明顯約每 3 年疏浚一次計有 21 處，至於其他漁港約 4 年一次或可能視實際情況再予疏浚者約 39 處。

6.統計未來四年(98~101 年)全國漁港有疏浚需求者共 84 處，依據漁港疏浚頻率，98 年疏浚 29 處、99 年 21 處、100 年 34 處及 101 年 34 處，四年內共疏浚計 118 港次。

7.估算 98~101 年每年疏浚經費分別為 3.06、2.96、3.04 及 3.48 億元，總計四年漁港疏浚經費共 12.54 億元，其中央負擔 10.70 億元，各縣市政府配合款為 1.84 億元。

(二)多功能漁港開發部份

1.本計畫蒐集日本及美國多功能成功的案例，此類港埠有些雖然地處偏遠離島、交通不便，但其港區周邊具有優美的天然資源、獨特的生態景觀與傳統文化展示及完善的遊憩服務設施，可以彌補在傳統漁業發展的困境，檢討其成功原因在於：

- (1)結合周邊觀光資源
- (2)健全的管理制度
- (3)舉辦多樣化的活動
- (4)加強無形觀光資源
- (5)建立便捷的觀光遊憩資訊網路平台

2.國內漁港的多功能發展,利用漁港本身及港區周邊的遊憩資源可能發展的建議為：

功能		建設項目	可提供活動內容
休閒遊憩	海上	遊艇碼頭	海上觀光、賞鯨豚、離島遊覽、海釣
			海上餐飲、宴會、旅館、境外旅遊
			浮潛、水肺潛水
		娛樂漁船碼頭	海釣、海上觀光、賞鯨豚
			浮潛、水肺潛水
			傳統漁法體驗－牽罟、遊石滬、採海藻
	陸上	釣魚平台	港內垂釣
		步道	觀景、散步、公園遊憩
		親水公園(階梯)	潮間帶戲水、踏浪
		直銷中心	以服務遊港旅客為目的
海鮮餐廳		美食－海鮮品嚐	
商店街		購物－紀念品、特產購買	
教育文化	文物展示館	漁業知識教育	
	水族館	魚類知識與海洋生態教育	
		漁村文化體驗	

3.本計畫擇定臺灣地區具多功能發展潛力的 14 處漁港作為對象，乃由 31 處觀光漁港中，考量水域設施完善程度、發展腹地、港內多功能設施、港內非漁業活動情形、交通便利性、周邊觀光遊憩景點分布情形，分別由北部、西部、南部、東部及外島等區域，擇定重點漁港如下：

區域別	縣市別	對象漁港			漁業機能
		港名	類別	主管機關	
北部(3 處)	臺北縣	富基漁港	2	臺北縣政府	重要漁作漁港
	基隆市	八斗子漁港	1	行政院農業委員會	區域中心漁港
	宜蘭縣	烏石漁港	1	行政院農業委員會	區域中心漁港
西部(4 處)	桃園縣	竹圍漁港	2	桃園縣政府	重要漁作漁港
	新竹市	新竹漁港	1	行政院農業委員會	區域中心漁港
	臺中縣	梧棲漁港	1	行政院農業委員會	區域中心漁港
	嘉義縣	東石漁港	2	嘉義縣政府	重要漁作漁港
東部(3 處)	花蓮縣	花蓮漁港	2	花蓮縣政府	重要漁作漁港
	臺東縣	新港漁港	2	臺東縣政府	重要漁作漁港
	臺東縣	伽藍漁港	2	臺東縣政府	重要漁作漁港
南部(3 處)	臺南市	安平漁港	2	臺南市政府	區域中心漁港
	高雄縣	興達漁港	2	高雄縣政府	區域中心漁港
	屏東縣	東港鹽埔漁港	1	行政院農業委員會	區域中心漁港
外島(1 處)	澎湖縣	馬公漁港	2	澎湖縣政府	區域中心漁港

4.依據 14 處重點漁港的觀光屬性、港區多功能設施使用及與周邊景點

的連結情形，研提各港的可能多功能發展建議項目：

發展項目		建議內容	
漁港名		硬體建設	軟體建設
北部	富基	改善衛生設施、規劃興建直銷中心、改善現有餐飲環境、港區碼頭鋪面美化、港區環境綠美化、設置自行車道	周邊景點舉辦活動，加強與港區之串聯、周邊景點解說導覽
	八斗子	港區碼頭鋪面美化、設置自行車道、港區環境綠美化、規劃興建遊艇專用碼頭、檢討設置釣魚平台、港區內外交通輸運系統整合	解說導覽技巧與專業知識培訓、申訴管道建立
	烏石	規劃興建遊艇專用碼頭、港區碼頭鋪面美化	解說技巧與專業知識培訓、申訴管道建立
西部	竹圍	衛生維護、餐飲環境改善、港區碼頭鋪面美化、港區環境綠美化	
	新竹	設置自行車道、規劃興建遊艇專用碼頭、港區景觀維護、港區碼頭鋪面美化	解說導覽、遊憩資訊平台架設
	梧棲	港區景觀維護、檢討規劃遊艇碼頭、港區碼頭鋪面美化、設置自行車道	
	東石	加強自行車道之連結、持續漁人碼頭之建設計畫、港區景觀維護	遊憩資訊平台架設、漁業產業及節慶活動解說導覽技巧與專業知識培訓
東部	花蓮	加強乘船碼頭保護、直銷中心周邊環境改善及維護，檢討直銷中心改建之可行性	網站架設、節慶活動解說導覽
	新港	加強自行車道之連結、強化乘船碼頭設施	遊憩資訊平台架設、漁業產業及節慶活動解說導覽技巧與專業知識培訓、提供住宿服務
	伽藍	港區碼頭鋪面美化、強化乘船碼頭安全設施、設置到港引導設施	解說導覽技巧與專業知識培訓、交通船航班資訊之整合
南部	安平	檢討興建遊艇專用碼頭之可行性、設置周邊景點導覽設施	
	興達	檢討興建遊艇專用碼頭之可行性、推動直銷中心興建、餐飲環境改善	
	東港鹽埔	改善交通輸運服務品質、加強與周邊景點的串聯	人文資源保護、節慶活動解說導覽、住宿服務協調
離島	馬公	加強遊客乘(候)船設備	島嶼觀光及節慶活動解說導覽、住宿服務協調

5.本計畫依據目前政府推動「愛台十二建設」之海岸新生政策為目標，

擇定多功能項目中，可在短期內執行並收成效的項目，並配合鬆綁沿岸遊艇觀光限制的指導原則，及避免執行時涉及其他主管機關的權責，乃以推動遊艇碼頭興建計畫及碼頭環境改造計畫為計畫內容。

6. 遊艇碼頭興建計畫係屬試辦性質，政策上將擇定適當的漁港作為旗艦級及示範級的遊艇碼頭，依據 14 處重點漁港中具發展遊艇事業的漁港，由其距都會區之距離、與周邊景點之串聯性、交通便利程度、海上遊憩現況及土地使用的法令限制等條件，擇定八斗子、新竹、梧棲及烏石等 4 處漁港為優先試辦對象，後續視成效再擴大至其他漁港，惟 4 處優先試辦對象漁港中，新竹漁港因位處台灣西部漂砂活動活躍之海岸，港口及航道易受漂砂淤淺，恐影響遊艇進出與停泊意願，未來應研擬海岸漂砂減輕對策，並收成效後再行實施開發。

7. 碼頭環境改造計畫係檢討 31 處觀光漁港中已供遊客遊憩使用的部分，優先以 14 處重點漁港作為近期執行對象，計畫改善老舊或高低不平的漁港碼頭鋪面及賞景座椅與環境改善，以富海洋休閒氣息的鋪面，進行港區景觀的美化改善，增加港區的休閒空間，營造休閒氣息，以提昇漁港對遊客的吸引力，創造能提供視覺享受、拓展視野的開放空間，增加遊客親近水岸的誘因及提供自行車運動愛好者平整安全的騎乘環境，本計畫估算改善碼頭長度約 8,310 公尺。

8. 本計畫有關多功能漁港開發經費於 98~101 年概估約需經費約 13.89 億元，102 年以後則編列約 5.83 億元，合計 19.72 億元，如下：

年度 計畫別	98 年	99 年	100 年	101 年	98~101 年小計	102 年 以後	總計
遊艇碼頭興建計畫	5,500	60,000	42,000	12,500	120,000	44,000	164,000
碼頭環境改造計畫	1,800	4,200	9,000	3,900	18,900	14,300	33,200
合計	7,300	64,200	51,000	16,400	138,900	58,300	197,200

單位：新臺幣萬元

二、建議

- (一)未來四年全國漁港有 84 處漁港有疏浚之需求，故如依內政部營建署 97 年 7 月 14 日之會議結論，海港（包括商港、漁港）之疏濬土石方不適用「營建剩餘土石方處理方案」，此表示將來漁港疏浚土方可能無法再以「合法土石方資源堆置處理場」方式來處置，此對本計畫將來辦理漁港疏浚土方處置會有整體性之影響，尤其是許多漁港之港區內已經高度開發，如淡水第二漁港，其港區並無新生地開發供其填築且港區大部分腹地已綠美化，將造成許多漁港在疏浚土石方之處置問題，甚至造成工程施工中之爭議與港區周遭環境問題之產生。因此，有關漁港疏浚土方處置及「合法土石方資源堆置處理場」方式來處置，後續應積極協商內政部營建署等相關單位，避免影響漁港疏浚工程之執行與推動。