

第一篇

# 討海滄桑

早期漁業篇：1895年之前

文>胡興華、余明村



思想起 祖先鹹心啊(你來)過臺灣 不知臺灣生做啥靡款？  
思想起 海水絕深(倒來)反成黑 在海山在浮漂你心肝苦。  
思想起 黑水要過幾層 心該定 遇到颱風在攪大浪，  
有的抬頭看天廿頂(阿喂)有的啊 心想那神明。  
思想起 神明保佑祖先啊來 海底千萬不要(你來)作風颱 呀喂，  
臺灣後來好所在 經過三百年後 佼佼知。  
思想起 自到臺灣來住起 石頭嚇大粒 樹啊嚇大枝。

～ <唐山過臺灣>



## 第一章 怒海搏命 外患內憂

——明清「海禁」、「遷海」的政策

## 第二章 筆路藍縷 自求多福

——明清、荷蘭、鄭成功時代的艱辛漁業



# 前言

「靠山吃山，靠海吃海」，臺灣四面環海，住在海濱附近的先民遠從史前時代就開始從事漁業活動，這可從臺灣濱海附近許多史前文化遺址中出土的漁業相關器具得到印證。至於漢人何時從唐山渡過黑水溝，來到臺灣從事漁業活動已無從查考。惟據史載，三國及隋朝時，已有官軍或人民由漁船或其他船隻引路來過臺灣。

宋、元以來沿海大批漢人循著烏魚洄游路線，由福建經澎湖之安平附近海面，沿西南沿岸至臺

灣南端的貓鼻頭採捕烏魚。

明朝時，厲行「海禁政策（禁海遷界）」，禁止人民出海捕魚，但據明代史書稱仍有極多漁民至臺灣（北港、東番）捕魚，從北部雞籠、淡水至南部海港，都有他們的蹤跡，可知當年的沿岸與近海漁業確實是引領漢人「唐山過臺灣」，扮演「紅娘」的重要角色。

到了清朝，雖然同樣採行「海禁」及「遷海」政策，但其目的是為了防禦臺灣鄭氏、中國海盜



《番社采風圖》以臺灣早期平埔族生活為主旨，捕魚圖描繪了當時漁業活動的型態。

及防杜走私。儘管海禁與遷海是爲了保障沿海人民生命財產安全所採取的措施，但對漁民來說，海禁使漁民喪失生計，船隻棄置；遷海更毀滅了漁民的家園，斷絕了漁業生機，導致千方百計設法偷渡來臺的人潮仍然不斷。

荷蘭及鄭成功統治臺灣時期，漁民繳納的稅種非常繁多，從出海捕魚申請許可，到捕得的漁獲、停泊的港口，都必須納稅，使得漁民飽受重稅之苦。

數百年來，臺灣漁民就在海禁、海盜及重稅的外患內憂中掙扎過來。而早期移民要渡過黑水溝前，都會祈求家鄉的神明保佑，再帶著代表神明護佑的香火袋渡海來臺。平安抵達後，便集資建廟，將這些神明的分靈供奉起來，以示感恩，並祈求繼續福佑桑梓。在這些隨著「唐山過臺灣」而來的神祇中，以王爺和海神媽祖最具影響力，成爲臺灣民間信仰文化重要的一環。



# 第一章 怒海搏命 外患內憂—— 明清「海禁」、「遷海」的政策



## 第一節 唐山過臺灣，漁業扮紅娘

臺灣四面環海，先民在臺灣從事漁業活動的歷史，可追溯到四千多年前的新石器時代。從臺灣海濱出土的漁業相關遺物發現，新石器時代人們已經懂得使用獸骨、貝殼、或石塊，製造簡單的漁具，從事釣魚、網罟撈捕等漁業活動，例如臺灣南部的墾丁文化遺址便出土了網墜、魚鉤等大量漁業相關器具。而早期臺灣原住民從事漁業活動的線索，迄今亦處處可見，如：阿美族的「海祭」、鄒族的「河祭」、達悟族的各種漁業祭典等，在在顯示，先民在四面環海的臺灣從事漁業活動已有數千年之久，漁業可說是一種由來已久的行業。



四面環海的臺灣，漁業可說是一種由來已久的行業。

### 三國時期——漁船引路來臺

漢人何時從唐山渡過黑水溝來臺從事漁業活動，文獻上已難查考。惟據三國吳志孫權傳及隋書流求國傳記載，已有漁船或官軍來過臺灣。吳志孫權傳：「二年春，遣將軍衛溫、諸葛直，將甲士萬人浮海求夷州及亶洲。亶洲在海中，……其上人民時有至會稽貨布。會稽東縣人海行，亦有遭風流移至亶洲者。所在絕遠，卒不可得至。但得夷州數千人還。」文中提到的「亶洲」，應該就是指臺灣。而隋書流求國傳亦謂：「煬帝令羽騎朱寬入海，求訪異俗。」、「……，遣人慰諭之，流求不從，拒逆官軍，稜擊走之，進至其都，頻戰皆敗，焚其宮室，虜其男女數千人，載軍實而還，自爾遂絕。」推測若無漁人傳達海上訊息，以及漁船或其他船隻引路，不可能有如此大規模的軍事活動。

### 宋元時期——沿著「東洋之路」來臺

宋、元以來有所謂「東洋之路」，乃是由福建經澎湖，至安平附近海面，沿西南沿岸至臺灣南端的貓鼻頭，而後南下至呂宋島。此路線與烏魚在南臺灣海峽的洄游路線相同。由於每年冬季烏魚南游至臺灣南部沿海產卵，致吸引大批漢人漁民來臺採捕。據史書所載，早期來臺之漢人的確大多為漁民。到了元朝，漁舟已經常在澎湖與臺灣本島間活動。漁民進出臺灣西南沿岸的人次日漸增多，並與臺灣原住民交換物品，開啓了「漢蕃交易」之鑰。元朝末年，為了便於管理，甚至還設置了澎湖巡檢司。



捕烏魚的沿岸與近海漁業活動中，漁民便是以臺灣做為漁汛期的臨時漁業基地。

### 明清時期——漁民蹤跡遍臺

1589年（明朝萬曆17年），福建巡撫周宗建議修改商漁「船引」（航海執照），其中就提到「雞籠（基隆）、淡水，地鄰北港（臺灣）捕魚之處」，可見在此之前，臺灣已有朝廷所發的漁船引，且成為眾所周知的漁船作業場所。

16世紀，從北部雞籠、淡水至南部海港，都有大陸漁民的蹤跡，由此可見漢人在臺捕漁業之活躍，因此有些學者認為最早的漢人移民當是漁民。而在捕烏魚的沿岸與近海漁業活動中，漁民便是以臺灣做為漁汛期的臨時漁業基地。再加上明末清初時局紛亂，謀生不易，許多漢人漁民因從事漁業，發現了臺灣土地肥沃、氣候溫和、農業生產條件優良，具有移墾空間，於是閩、粵、江、浙沿岸居民千方百計設法來臺者日益增多，清廷雖嚴令禁止，但偷渡人潮不斷。可知當年的沿岸與近海漁業確實是引領漢人「唐山過臺灣」，扮演「紅娘」的重要角色。

## 第二節 明清海禁、 遷海政策下的討海人

### 禁海遷界的限制

中國古代多以中原地區、黃河流域為政治經濟中心，濱海離島往往被視為海夷島番、化外之民。朝廷對於漁業及漁民除收稅外，並不重視濱海離島之居民。歷朝歷代設置海防官職，除鞏固海防外，還在沿海施行「禁海遷界」，禁止人民出海捕魚。在文獻上，這種措施最早是出現在秦漢時期，惟早在春秋時代，位居濱海的越國，與包括臺灣在內的許多海島，可能已有相當頻繁的海上往來。秦始皇及漢武帝均施行海上管制，隔

絕越人與海外的關係，甚至把越人遷往內地，將罪吏犯人移至海邊，兼顧海防，抵禦由海上而來的侵犯。在這種不重視沿海人民與海防管制禁令的雙重陰影下，早期臺海的漁業活動受到很大的限制。

### 倭寇海盜的危害

元末明初，大陸沿海遭受海盜侵擾十分劇烈。明太祖鑑於倭寇、海盜的危害，於是大力整頓海防、增置巡檢司、築城造舟、徵兵組訓，強化海防力量，同時更嚴格限制民間的海上活動。例如1384年（洪武17年），信國公湯和巡視浙江、福建沿海城池，禁止漁民出海捕魚，以防倭寇；1397年（洪武30年），申禁人民不得擅自出海



元末明初，沿海大陸受海盜侵擾嚴重。圖示為當時海盜侵擾的主要路線圖。



與外國互市。此外，爲了防禁人民藉出海之便，載運糧食、武器及資材等資助海寇，朝廷甚至在1388年（洪武21年），放棄海洋漁業最重要的據點——澎湖，施行「遷海」，「盡徙嶼民，廢巡檢司而虛其地」，將島上居民全部遷返內地。1404年（永樂2年），下令「片帆寸板不許下海」。

然而漁民以海爲田、討海爲生，海洋風險雖大，法令規定雖嚴，漁民還是不得不出海捕魚。明朝中葉以後，名將戚繼光、俞大猷、胡宗憲等屢敗海寇，「海禁」、「遷海」等限禁性政策也一直持續，但海盜之患卻無法根除，反而更加嚴重，其中以鄭芝龍最爲猖獗。



## 海禁遷海的持續

到了清朝，亦採行「海禁」及「遷海」政策，但和明朝並不完全相同，明朝以抵抗日本倭寇為對象，清朝則以防禦臺灣鄭氏、中國海盜及防杜走私為目的。明亡，鄭芝龍降清，鄭成功驅逐荷蘭人，開發經營臺灣，以反清復明。清順治皇帝頒布「申嚴海禁」令，遷海令以浙江、福建及廣東等地最為嚴格。福建甚至在沿海廣建界牆，不准人民越逾牆界。實施遷海，除了沿海向內陸遷移之外，島嶼沙洲上的漁民也在遷海的範圍之內。

1683年（康熙22年），清軍平定臺灣，滿清政府對臺灣不甚了解，朝中有人提出「宜遷其人，棄其地」的言論，又有「留恐無益，棄虞有害」的疑慮。平定臺灣的大將施琅，以他對臺灣的了解，寫了一篇有名的《陳臺灣棄留利害疏》，疏中力陳棄留臺灣的利害得失，並謂「棄之必釀成大禍，留之誠永固邊疆」，獲得朝中大臣的支持，棄臺之說方作罷，清廷將臺灣收入版圖，置一府三縣。

施琅的言論影響清廷的對臺政策，他雖然極力反對放棄臺灣，但對開放海禁卻很保守。在《論開海禁疏》中，施琅以鞏固海防為由，主張海上往來必須加以限制，這種封閉的作法，成為滿清政府對臺灣的基本政策。

為反清復明，鄭成功驅逐荷蘭人，開發經營臺灣，對臺灣漁業的早期發展有所影響。



## 漁船糧食的管制

1684年（康熙23年），設置臺灣府縣後，臺灣已是清朝領土，取消「申嚴海禁」令，允許漁民出海貿易捕魚；但接納施琅等人之建議，增訂臺灣、廈門之間往來商漁船，每人每日只准帶食米一升，往外洋者准帶餘米一升，商船准帶食米60石，違者究處。1718年（康熙57年），福建總督覺羅滿保疏言：「海洋大弊，全在船隻之混淆，米糧之接濟；商販走私偷越，奸民貪利竊留。海洋出入，商、漁雜沓……。並嚴禁漁船，不許裝載貨物，接渡人口。」這種限制糧食的作法，對漁民是很不公平的。

雖然海禁與遷海是為了保障沿海人民生命財產的安全所採取的措施，但對漁民來說，海禁使漁民喪失生計，船隻棄置；遷海更毀滅了漁民的家園，斷絕了漁業生機。自1683年（康熙22年）至1894年（光緒20年）日本占領臺灣為止的兩百一十多年間，也和明朝一樣，臺灣海峽的海上活動一直受到壓抑管制，海洋漁業因而難以發展，且大幅萎縮。海禁的政策之下，嚴峻的規定多如牛毛，地方官吏訂定陋規，貪贓枉法，中飽私囊。朝廷雖三令五申，仍難禁絕，漁民船戶面對官員的壓榨需索不斷，更是漁人的悲哀。

漁業悲情不斷，早期倭寇海盜為患，殺戮掠奪，海疆不寧，朝廷沒有能力維護人民生命財產的安全，反而訂出種種不合理的規定，限制行船討海人；近代又戰爭不斷，海洋策略都是以軍事海防著眼，殃及漁民。數百年來，臺灣漁業就在這種既受海患，又遭官害的內憂外患中掙扎浮沉。

## 第二章 筆路藍縷 自求多福—— 明清、荷蘭、鄭成功時代的艱辛漁業



### 第一節 荷蘭及明鄭時期的 臺灣漁稅

16世紀以後，西風東漸，臺灣逐漸展現其地理位置的重要性。荷蘭人占據臺灣以前，曾經兩次侵占澎湖，但由於明朝政府忽視臺灣的重要性，

且福建當局海上戰事連年不斷，民窮財困，對於荷蘭人以臺灣為基地從事貿易，採取放任默許的態度，認為把荷蘭人趕到臺灣，遠離禁區即可，導致荷蘭人在臺勢力日益壯大。

荷蘭人東來目的是為了通商，然而明朝卻規定「非朝貢之國一律不得通商貿易」，禁止外國夷船停泊沿海港口，也不准民眾販魚通番。因此，



荷蘭時期以戎克船為巡護船，荷蘭人並對漁民課徵各種稅收。

荷蘭人便以臺灣做為貿易的轉運站，利用漁船與大型商船，將中國大陸、日本及東南亞地區的貨物，經由臺灣轉運至各地。而閩浙漁民於冬季臺灣漁汛時討海捕魚，夏季漁產減少，加上海面風平浪靜，則載運商貨從事小額貿易，這種半漁半商的方式，不但提供荷蘭大量漁、商稅，同時也確保中國大陸商品來源，促成臺灣為荷蘭在東亞地區貿易轉運站的地位。

### 荷蘭人對漁民的課稅

據學者曹永和估計，1637年前後，自金門、烈嶼等地，每年約有漁船300至400艘來到臺灣，漁人有1萬人左右，輸往大陸的水產物約有100萬至120萬斤。如此龐大的產業，荷蘭人當然不可能輕易放過。因此，自1625年（明天啓5年）起，荷蘭即開始徵收漁撈稅。及至荷據中期，臺灣日漸開發，移入臺灣的人口漸增，荷蘭人在臺的收入逐漸由貿易轉向稅收，據《重修臺灣省通志》記載，當時荷蘭在臺灣的稅收，有官租、人頭稅、漁業稅、社港稅、狩獵稅、渡船稅及雜項包稅等，而漁民必須繳納的稅種尤其繁多，從出海捕魚申請許可、捕得的漁獲，到停泊的港口，都必須納稅，飽受重稅之苦。

荷蘭時期，漁業稅以漁獲物價值的十分之一計稅，稱為「什一稅」，以烏魚為主。足見烏魚已是重要魚種，而加工烏魚子更是重要商品。

萬曆初年，明朝海禁開放，漁舟合法進入雞籠、淡水、北港等處捕魚，但亦須向朝廷繳納稅款。由此可知，荷蘭據臺時期，漁船既納明稅，又繳荷稅，名目眾多，且兩地官吏壓榨虐民，漁民痛上加痛，無處可逃。有詩云：「捕魚但願漁課足，風波雖險寧復論」，一語道盡當時漁民的辛酸。

### 明鄭時期對漁民的課稅

鄭成功在入臺之初，賦稅多沿荷蘭舊制，對於捕魚工具之網、罟等亦收稅。明鄭初期命陳永華主政，「創屯田之制，開漁鹽之利」，到了後期，政事鬆弛，稅雜濫徵，直接將漁業稅稱為「水餉」，包括對使用漁具之網、罟、鏈、蠓、箔、滾及滬等，對漁船之樑頭牌及烏魚旗（專捕烏魚）三類，均加以課稅，名目繁多。尤其是鄭成功獨創出「牌餉稅」，依照船隻的大、小徵收，將印票貼在排上做為納稅的憑證，也是船舶在大陸與臺灣間航行的通行許可證。

鄭氏牌餉金額以西洋船最多，大船3,000兩，小船700至800兩；東洋船大船2,100兩，小船500兩；近海商船50兩，漁船15兩。牌餉稅並非鄭氏之稅捐，制度不一，政出多門，僅以大、小徵收，既不客觀又不合理，而且徵收金額奇高，其後改徵樑頭餉，以尺寸計量，分級比較公平，且稅額大為減輕。但由清初收回臺灣以後減徵三分之一，雍正時樑頭餉再折減至60%以下，由此可見鄭氏時期漁稅多麼沉重，而漁民也只能自求多福。



石滬是臺灣早期主要漁法，所用之漁具如網、罟在鄭成功時代列於應收賦稅之項目。

明鄭與荷蘭人，都以徵稅為目的，但也達到了管理漁船及漁具漁法的部分效果。以「烏魚旗」為例，烏魚每年冬至前後洄游至臺灣，漁汛期短，漁場集中，荷蘭人發證，鄭成功給烏魚旗，既徵漁稅，且對違法捕魚加以取締，已呈現出對特定漁業規範的漁政管理，何況烏魚旗發給數量的限制更是資源保育的具體措施。

## 第二節 早期漁民的宗教信仰

### 漁民信仰的背景

16及17世紀渡海來臺的先民，渡過風波險惡的「黑水溝」——臺灣海峽時，僅靠著設備簡陋的船隻，不但要與險惡的風浪搏鬥，還要面對船隻空間狹小、衛生狀況不佳所帶來的疾病死亡等問題。流傳於嘉慶年間的客家山歌《渡臺悲歌》開頭就唱到：「勸君切莫過臺灣，臺灣恰似鬼門關；千個人去無人轉，知生知死都是難……」，以及臺灣俗諺中的「三留二死五回頭」、「唐山過臺灣，心肝結歸丸」，在在道盡了當年「唐山過臺灣」的危險與艱辛。

面對大海的變幻莫測，長年在海上討生活的

早期漁民，惟有藉助宗教信仰尋求心靈的庇護。因此，在中國大陸東南沿海的漁村中，發展出相當獨特的民間信仰文化。而早期移民要渡過黑水溝前，都會去祈求家鄉的神明保佑，再帶著代表神明護佑的香火袋渡海來臺。平安抵達後，便集資建廟，將這些神明的分靈供奉起來，以示感恩，並祈求繼續福佑桑梓。在這些隨著「唐山過臺灣」而來的神祇中，以驅除疫癘的王爺及與移民關係最密切的海神——媽祖為最具影響力的神明，成為臺灣民間信仰文化重要的一環。

### 漁民的守護神——媽祖

在民間的傳說中，媽祖係出生於北宋初年的福建莆田湄洲嶼。因其出生後從不啼哭，故取名為「林默」，長大後人稱「林默娘」。林默娘自幼生長在海邊，水性極好，經常救助海上遇難的客商、漁民；又能預知天候、禍福，並通醫理，深受鄉人愛戴。她在28歲那年的9月初9登天成仙。莆田百姓建廟祭祀，即是最早的海神廟。此後民間便常傳說許多船隻在海上遇難時，受默娘「顯靈」保佑而平安返航的故事。明代偉大的航海壯舉——鄭和下西洋，也被附會多次得到海神林



面對大海的變幻莫測，長年在海上討生活的早期漁民，惟有藉助宗教信仰尋求心靈的庇護。

默娘的庇護而化險為夷。

由於媽祖屢傳神蹟，歷代朝廷也相當重視，常由皇帝親自褒獎冊封神號。自宋至清的七、八百年間，對媽祖的冊封多達四十餘次，封號竟達五、六十字，如「輔國護聖」、「護國庇民」等。其中，又以清朝康熙年間，施琅假借澎湖媽祖顯靈之說，平定臺灣鄭氏，而受康熙皇帝冊封的「天后」位階最高。

由於媽祖係掌管海上航行的海神，也因此隨著唐山過臺灣的漁民商旅來到臺灣，並因移民生活型態的改變，逐漸「臺灣化」。從護佑海上平安、漁獲豐收的海神，轉變為同時掌管海洋與雨水的水利之神，呈現出臺灣特有的民間信仰樣貌。

目前媽祖可說是臺灣最具影響力的神祇之一。根據統計，臺灣的媽祖廟就有五百餘座，凡是靠海的漁村，幾乎都可看到媽祖廟。每年農曆3月的媽祖相關祭典，例如北港與大甲等地區的媽祖遶境、澎湖的媽祖海上遶境等，都是萬眾矚目的民間盛事。

### 驅除疫癘的瘟神——王爺

另一尊神祇就是驅除疾病的瘟神王爺。王爺又稱千歲、千歲爺、老爺、王功、大人、代天巡狩等，並冠以姓氏，稱「某府千歲」或「某府王爺」。關於王爺信仰的由來，有許多說法，但其本質可說都是「人鬼崇拜」。

王爺原本是專司疾病癘疫的「瘟神」。在早期醫學不發達的年代，每當瘟疫流行時，沿海地方的人們便會認為是瘟神作祟，必須建廟祭祀，並製造王船承載各種生活用品，任其漂流，以驅逐瘟疫，稱為「送王船」。

而沿海地區往往是疾病傳染的出入口，因此，崇拜王爺，在中國大陸東南沿海與臺灣沿海漁村特別常見。例如，鹿港奉天宮的蘇府王爺，就頗負盛名；東港東隆宮的王船祭，更是獨具特色的送瘟祭神。而王爺信仰的流傳，也與海洋息息相關。除唐山過臺灣的移民自故鄉分靈攜來外，在沿海地方，若遇王船靠岸（象徵疾病的到來），



則必須將船上所載器物或神像請回供養，以保境安民，因此，這眾多的「王爺們」也就成為當地的守護神了。

據地方誌文獻記載，臺灣地方的王爺共有 132 姓之多，以王爺為主神的廟宇，全臺有近千座，成為臺灣民間信仰文化重要的一環。



媽祖係掌管海上航行的海神，也因此隨著唐山過臺灣的漁民商旅來到臺灣，逐漸「臺灣化」。



圖為東港東隆宮王船祭中的燒王船盛況。

第二篇

# 風雲際會

日治時期篇：1895~1945年

文>胡興華、余明村



從海上歸來，  
依著前人的足跡。  
我們奏起凱歌，  
一路擂鼓而來。  
山呵 海呵 陽光呵  
全都聚攏過來，  
一起歡唱。  
以膜拜的姿勢播種，  
以虔誠的心情許願，  
我彎下腰軀，輕移腳步，小心翼翼，  
生命需要不斷的延續，不斷的平衡。

～ 洪惠燕

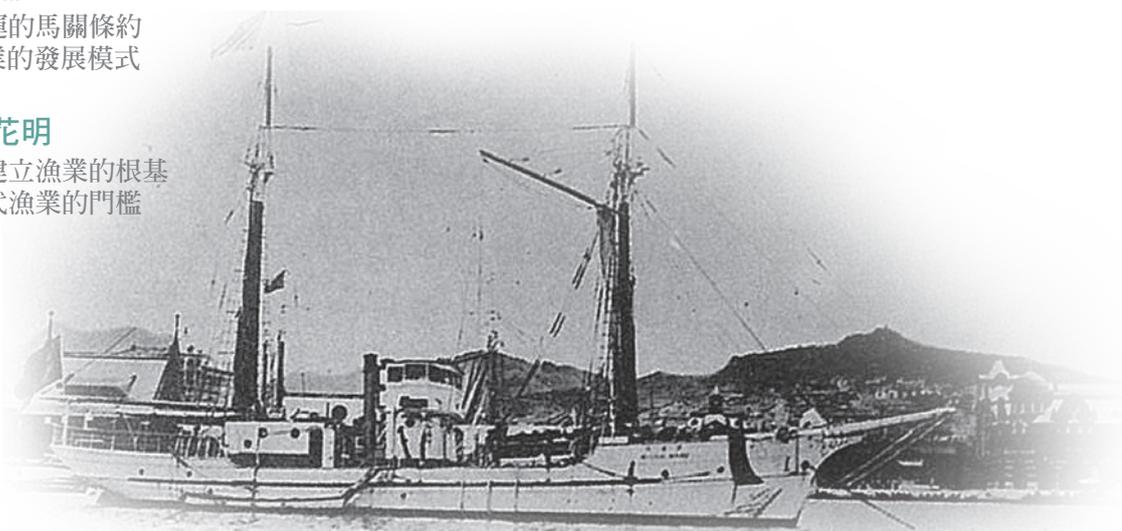


## 第一章 掌握契機 劫後漁生

——改變臺灣命運的馬關條約  
移入日本漁業的發展模式

## 第二章 山重水複 柳暗花明

——殖民經濟下建立漁業的根基  
臺灣跨入現代漁業的門檻



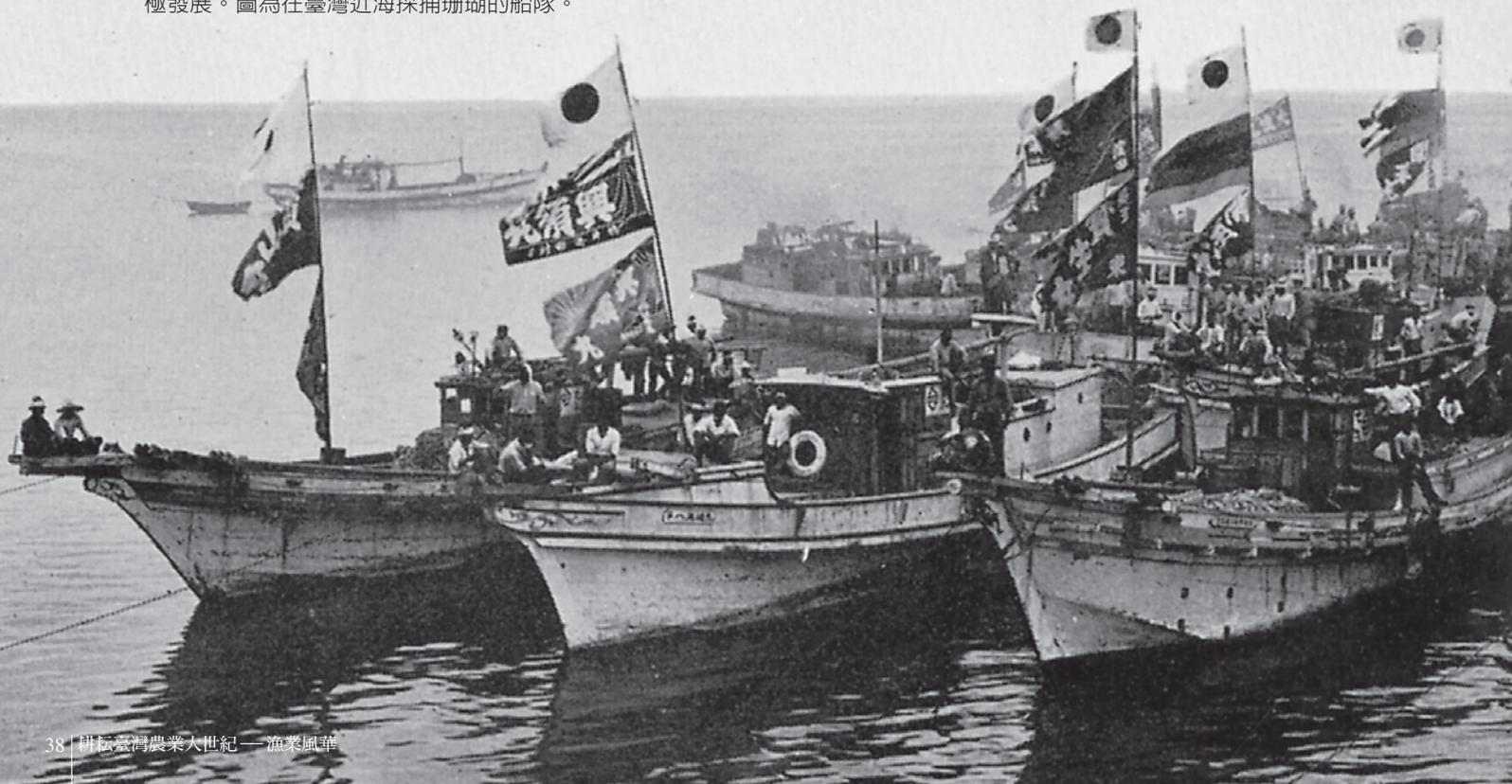
# 前言

1895年（光緒 20 年），清廷在甲午戰爭中被日本打敗，由清廷北洋大臣李鴻章和日本總理大臣伊藤博文及外相陸奧宗光，在日本下關春帆樓共同簽署停戰條約——馬關條約。臺灣就在此條約中割讓給日本，從此改變了臺灣人民的命運。



臺灣在中日馬關條約中割讓給日本，從此改變了臺灣人民的命運。

在日本南進及殖民地的政策下，臺灣漁業積極發展。圖為在臺灣近海採捕珊瑚的船隊。



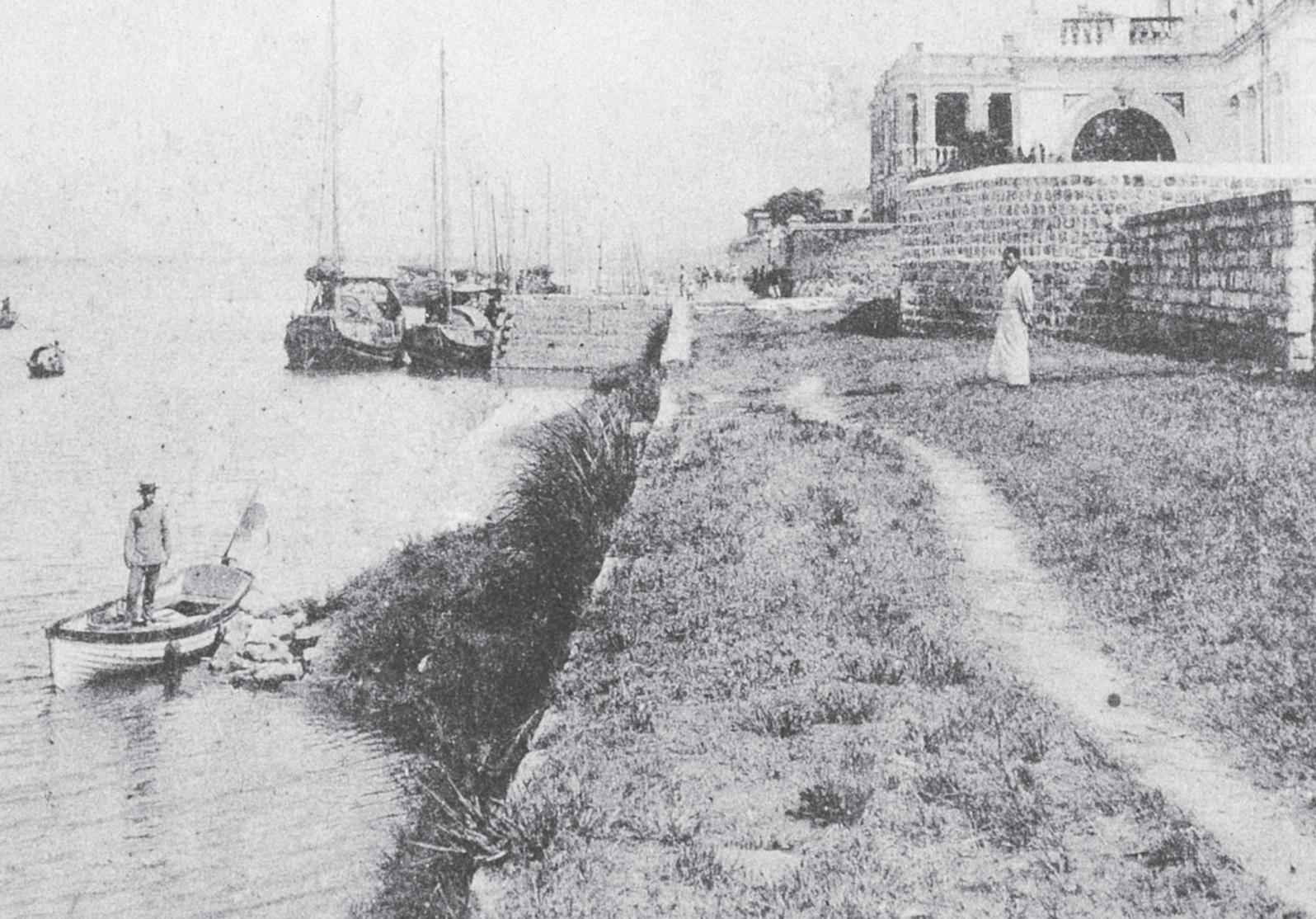
在日本占領臺灣以前，臺灣漁業長期處於封閉保守的政策環境中，中國政府從未對漁民有任何輔導或幫助，只是任其自求多福，因此發展十分有限。當時只有竹筏及中國式小木船（戎克船）在沿海捕魚，鮮能遠離沿岸到較遠的海面作業，漁民不但缺乏動力漁船及其他進步的捕魚工具，對外面的漁業世界也是一無所知。

日本治臺初期認為島民並不熟悉漁法，更不知遠洋之作業，致坐失漁利，可見當時臺灣漁民均在沿岸作業。

日本在南進及殖民地的政策之下，乃移植日本漁業的模式，積極發展臺灣漁業，頒布法令建立漁業制度、獎勵水產事業、補助建造動力漁船、改良漁具漁法、興建漁港、辦理漁業移民並加強水產試驗調查等等，開啓了臺灣近代漁業之門。



# 第一章 掌握契機 劫後漁生—— 改變臺灣命運的馬關條約 移入日本漁業的發展模式

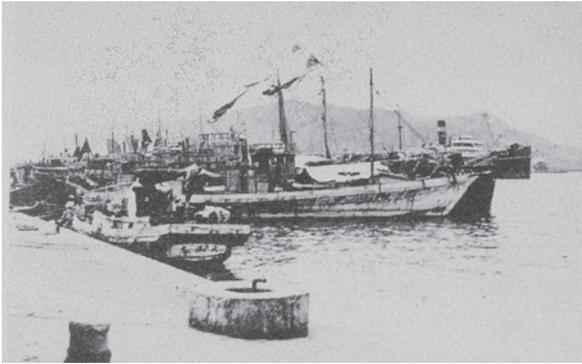


## 第一節 建立漁業制度

### 漁業機構方面

日本治臺之初，臺灣水產事業由總督府民政局農務課辦理，農務課擴大為殖產局後，水產行政就歸殖產局掌理。1898年，殖產局配置專業技術人員專責辦理水產事務，此即臺灣水產行政的

開始。1918年成立水產課，水產課內分水產系、漁政系和水產講習所，講習所的目的在訓練漁業人才；另外成立水產試驗所，內分漁撈科、海洋科、水產加工科、養殖科。至此水產行政制度漸漸完備，州、廳政府亦有相關部門和配置水產技術人員管理漁業事務。今日臺灣的漁業行政仍不脫此架構。



日治時期，移入日本漁業的發展模式，設立漁業機構之外，也開始修建小型漁港，圖為早期的基隆港。

## 漁業法規方面

除了設立漁業行政機構，日本政府也陸續訂定許多相關法規，詳細規範漁業相關事務。例如，1910年4月公布「漁業法」，這是臺灣漁業的基本法；1912年頒訂的「臺灣漁業規則」24條及「臺灣漁業規則施行規則」56條，更對臺灣的漁業型態與捕魚方式有詳細描述與規範；1921年公告「水產會法」；1924年頒布「漁業法施行規則」等許多法令。這些法規有的是依據日本本土規定，有的則是由臺灣總督府制定。此外，各州、廳等地方政府也都制定了漁業取締規則，並據以實施。

## 第二節 獎勵水產事業

臺灣割讓給日本以前，沒有任何水產的指導及獎勵措施。日本統治之初，開始調查漁業基本資料，並委託民間試驗。依據調查分析結果，認為有輔導發展漁業的必要，因此，從1905年開始，擬訂水產獎勵計畫，並逐年施行。1922年，州、廳地方政府也積極參與，視本身漁業特色及條件，分別辦理獎助。當時的各種獎助項目如下：

### ■ 漁法、漁具和漁船設備的改善

1905~1907年，實施「新規漁具普及」獎勵。首先對部分地區漁業合作社，補助縹巾著網、鯧焚寄

網，效果良好；後來又擴大範圍，獎勵補助鮪旗延繩釣等新式漁法。在漁航設備方面，不但編列預算，補助裝設無線電信機、新型漁具，並先後在高雄與基隆設立漁業專用無線電信局，更對漁船之先進漁航設備予以獎勵，以提升漁獲效率，增加航行安全。

### ■ 建造動力漁船

臺灣原本只有竹筏小舟，漁民出海捕魚受到限制，無法遠行，導致漁撈效率低。日本為了推廣漁船動力化，一方面從日本引進動力漁船，另一方面補助建造機動漁船，從事新式漁業經營。1940年為日治臺灣漁業的鼎盛時期，臺灣的動力漁船已多達1,499艘，計2萬9,283噸、舢舨3,988艘、竹筏5,755隻，當時漁業總年產量12萬9,261公噸，其中沿海漁業僅占2萬3,564公噸，遠洋漁業則多達5萬7,293公噸，故臺灣漁業已以遠洋漁業為主，若無動力漁船的增建是無法做到的。

### ■ 發展養殖漁業

臺灣養殖事業開發甚早，鹹水養殖以虱目魚及牡蠣為主，淡水養殖則以鱧、草、鯉魚為最多。虱目魚傳統養殖方式生產力低，而鱧、草魚苗則需仰賴進口，為了發展養殖事業，日本政府亦大量撥款補助。

### ■ 水產品加工獎勵

日治以前，臺灣水產品加工僅為原始的乾製品及鹽製品。為了發展加工製造業，日本政府撥



日本為了推廣漁船動力化，一方面從日本引進動力漁船，另一方面補助建造機動漁船。

款補助加工與製冰冷藏。由於製冰冷藏業的逐漸普及，使得水產加工品質日益提升。

此外，一般漁業公共設施，如魚市場、倉庫、漁網染整場、曳船道及漁民診療所等均有獎助辦理。在資源培育方面，1933年在舊港沿海實施人工魚礁投放，1936年起至1943年止，每年均補助經費的二分之一，在臺灣西南沿海投放。在總督府及地方州廳的獎助鼓勵之下，臺灣漁業得以迅速發展。

### 第三節 獎勵漁業移民

#### 漁業移民的原因

臺灣傳統漁業的工具與作業方式一直停留在半原始狀態，漁民對新式漁具漁法接受度不高。儘管政府提供獎勵補助與技術訓練，臺灣漁民亦不願輕易嘗試，即使有敢於嘗試者，往往遇到挫折便難以為繼。獎勵日本漁民移民臺灣，正是日

本政府針對當時臺灣漁業環境所研訂的策略。

日本推動漁業移民臺灣，引進有經驗的日本漁人集體到臺灣來，有組織、有規劃地長期經營漁業，一方面可安置日本過剩的漁業人力，增加日本本土所需漁產品來源；另一方面則役使臺灣廉價漁工，壟斷臺灣漁業。經過日本當局審慎評估規劃，來臺漁人除須經過篩選，遵守義務規範外，還享有許多優惠補助。此外，為了提供日本漁人良好的工作環境，日本政府特將移民遷往臺灣新修建完成的漁港。建港與移民政策相結合，可見日本政府對臺灣漁業移民的重視。

#### 漁業移民的成效

在日本治臺的50年中，分別在東港、蘇澳、新港及花蓮等地總共辦理了4次漁業移民，先後移入了203戶。為數雖然不多，也有失敗的經驗，但整體而言是十分成功的。不但達成發展該地區漁業、繁榮漁港、漁村，也因為漁業移民引進了



日治時期，日本推動漁業移民臺灣，引進有經驗的日本漁人集體到臺灣來，有組織、有規劃地長期經營漁業。

日本先進的漁船、漁法、漁具、漁業觀念及漁業技術等在臺灣生根，改變了臺灣漁業的結構，加速臺灣漁業動力化、多樣化，刺激我國漁民迅速改良調整傳統保守的作法，跨向近代新漁業的領域，也促進本地業者投資意願，加上漁港興建完成及周邊配套措施之逐漸完善，漁業產量及產值得以快速提升。

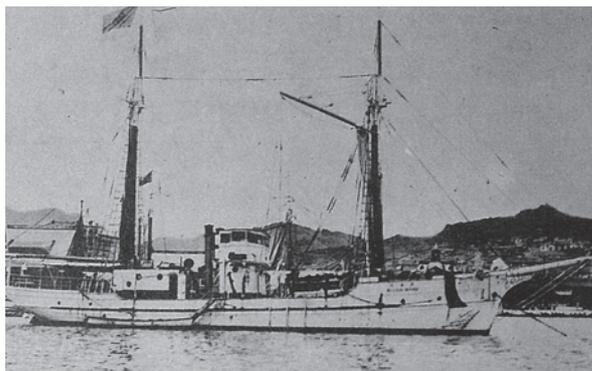
日人漁業移民計畫及其配套措施讓漁業在臺灣生根，對臺灣漁業的影響既深且遠，更令人注目的是，日人對臺灣漁業發展的用心，數十年前便能有如此的前瞻與魄力，計畫之形成、調整、配套與落實，都值得吾人深思反省。

#### 第四節 加強水產試驗調查

1895年，臺灣總督府開始陸續進行臺灣水產調查工作。初始以淡水、新竹、鹿港及澎湖之水產業，以及臺南地區養殖為調查對象，次年擴及基隆、安平、屏東地區的水產業以及新竹、鹿港地區的漁業、鹽業及水產品市場等。1909年起總督府編列預算，由專職人員執行試驗計畫，將臺灣分為西海岸、東海岸和澎湖海域等三區，執行漁撈試驗、製造試驗與養殖試驗等。其後，更擴大試驗範圍到漁撈、漁具、漁法、水產製造以及養殖等。除了在各地成立水產試驗所與養殖場，並對臺灣周遭海洋漁場進行大規模調查。

##### 總督府的試驗與調查

1910年，總督府建造了臺灣第一艘專用水產試驗船——「凌海丸」，從事沿近海漁業試驗調查。1920年加大「凌海丸」的排水量與馬力，執行遠洋漁業調查，沿近海漁業試驗則改由試驗船「綠丸」擔任。1927年，除了繼續沿近海、南中



1910年，總督府建造了臺灣第一艘專用水產試驗船——「凌海丸」，從事沿近海漁業試驗調查。

國海、婆羅洲及菲律賓等地遠洋試驗調查以外，還登陸呂宋島「斯加保羅礁」調查觀測。1931年，又建造更大型的「照南丸」試驗船，接替「凌海丸」，執行遠洋漁業試驗調查，陸續發現東海、南海、蘇祿海、西里伯斯等南方海域的底棲漁場與鮪、旗魚延繩釣漁場，並指導漁民前往作業，貢獻卓著。

##### 地方州廳的試驗與調查

此外，日治時期的地方州廳大都有水產試驗場和試驗船，地方州廳亦有水產試驗的設備及計畫，主要為海洋漁業方面之試驗調查。其中，澎湖廳水產試驗船「開澎丸」進行珊瑚漁場之開發，發現良好珊瑚漁場，名聞遐邇。1931年，新竹州水產試驗船「竹富丸」一、二號，以七年計畫調查臺灣海峽底棲魚類之分布、洄游等，世人得以了解該海域的底棲資源概況。

直到1941年，太平洋戰爭爆發，臺灣的水產試驗研究工作才告停頓。日本占領臺灣的50年中，建立制度，獎助水產、漁業移民等積極作為，確實為封閉已久的臺灣漁業社會開啓了近代漁業之門，將臺灣從風帆搖櫓漁船、拉網手釣漁具的人力漁業，轉變為動力漁船及機械起網的動力機械漁業，引導臺灣漁業走入新的境界。

# 第二章 山重水複 柳暗花明—— 殖民經濟下建立漁業的根基 臺灣跨入現代漁業的門檻



## 第一節 日本的殖民經濟 與南進政策

### 漁業——南進政策的利器

日本人統治臺灣，建設臺灣，也改變了臺灣漁業的結構，提升了漁業層級，對臺灣漁業貢獻很大。深入探討，「南進政策」與「殖民經濟」應該是決策的主要考量因素。日本是一個島國，地狹人稠，陸地資源有限，對海洋的依賴性，使日本成為先進的漁業大國。早在1917年，日本

各界即提出「水產南進」的口號，將漁船作業區域向南延伸，並到東沙、南沙群島開採磷礦。又因日本覬覦東南亞已久，臺灣正好是從日本出發南進的最佳橋梁，漁業同時具備經濟性及入侵性雙重功能，是最適合南進政策的產業。

日本治臺初期，經常用臺灣的水產試驗船在菲律賓、南中國海及印尼海域進行調查探勘，鼓勵漁船前往作業，並藉著水產調查的機會，記錄中國大陸和東南亞各國的人文地理、風土民情、漁業資源、法規、金融、貿易等資料。

配合南進政策，遠洋漁業便成為日本發展臺灣漁業的重點。

### 漁業——殖民經濟的表徵

此外，日本經營臺灣水產業，也和其他殖民政策的產業一樣，一切以日本帝國的利益為最高原則。殖民企業的發展有其必備的條件，臺灣的漁業與日本水產界之間，正好具備這種殖民地與殖民母國相互依存的環境條件，在經過日本人的刻意經營與壓抑，形成了臺灣殖民漁業。日本以發展臺灣遠洋漁業為重點，憑藉雄厚資金、捕魚技術、經營管理及行政配合，運用臺灣廉價勞力採捕漁業資源，建立日本資本家的企業。

日治時期，臺灣對外水產貿易，不論輸出或輸入，都以日本為主要對象。臺灣雖然四面環海，漁產量逐年增加，但對外水產貿易卻是年年入超。如果以1918年入超金額246萬1,724日圓為基準，入超金額幾乎每年都在成長，至1940年達到最高，入超達2,240萬2,192日圓，22年增加了幾倍之多。臺灣的漁業資源及臺灣人的血汗錢，全進了日本人的口袋。另一方面，就輸出入水產品的內容來看，從日本輸入臺灣的水產品，主要是鹹魚類（鱒、鯖、鰻、鮭、鰯）、魚乾（鯧、鱈、鯖）、魷魚、鰹節、乾蝦、干貝及海帶等。由臺灣輸往日本的水產品，則為鮮魚介、鰹節、鯨肉、石花菜及介類等。

部分輸入臺灣的漁產、鹹魚、乾魚等，又轉往中國大陸與香港銷售，這種水產品流通的方式，除了因為飲食習慣及消費因素以外，殖民式的獨占、支配、壓抑，好處全歸日本的作法，就是殖民經濟的具體表徵。

日治時期的殖民漁業，配合南進政策發展遠洋漁業，以及利用臺灣勞動力，供應日本本國的需求，這都是在異族統治下臺灣人民的悲哀。但是，隨著殖民漁業的發展，臺灣漁業的軟硬體設備逐漸建立，漁民也從中慢慢學習到新式漁業的知識技能，使得臺灣漁業遠遠超越中國大陸及其他地區，扎下了深厚的現代化基礎。在這基礎上，日後不斷自我精進，臺灣遠洋漁船終能縱橫各大洋，在國際漁業舞台享有一席之地。

## 第二節 日治時期的港灣基礎建設

清治二百多年間，臺灣的港口除了因為軍事需要，才做少量的浚渫，以利船隻進入停泊，並未有港灣的修築工作。因此，有些港口從大港沒落成中港或小港，甚至失去了港灣的功能。但有些小港或甚少利用的港口，卻因環境的改變而逐漸發展成重要的港口。

1895年，清廷將臺灣割讓給日本後，日本沿續清末政策，宣布基隆、淡水、安平及高雄等4港為國際通商口岸。臺灣與中國大陸間的戎克船在4個港口納稅後，再前往原定的港口起卸貨物。日本治臺策略在斷絕臺灣與中國大陸的關係，故視中國大陸為外國，只准由特殊港口進出。但此舉對長久以來頻繁的臺海船隻往來，造成莫大不便，1897年，日本應各地商民請求，指定蘇澳、舊港、後龍、梧棲、鹿港、東石、東港及馬公等八港，為特別輸出、入港，專供中國大陸貿易之用，並設置關稅出張所，掌理相關的關稅事務。惟日後帆船貿易衰退，臺灣南北交通情勢轉變，這些港口也日趨沒落。

## 基隆、高雄港的修建

在日治時期，日人總共修建了基隆港、高雄港、安平港、蘇澳港、花蓮港、梧棲漁港、馬公港等港灣。其中修建規模及經費較大者為基隆港及高雄港。日人於 1898~1945 年，分五期工程建設基隆港，總共投入 4,300 餘萬日圓，各項設施日趨完備，使昔日的小漁村，蛻變成爲商貨巨輪、漁船及舢舨聚集的綜合大港。基隆漁港位於基隆港的東北隅，可泊大小漁船 300~400 艘，泊地面積達 24.6 萬平方公尺，附近漁業相關設施完備，漁市場、倉庫、製冰廠、造船所、水產講習所等一應俱全。

在高雄港方面，日人於 1904~1937 年，分三期工程建設高雄港，共投資 5,000 餘萬日圓，將高雄港建設成國際貿易港，可同時容納 3,000~10,000 噸級之船舶 26 艘，而漁港則在其中，爲商港中之漁港。日人建港以航運爲主，漁業爲輔，但高雄爲南臺灣漁業重鎮，日人於 1927 年和 1937 年兩度增建漁港的船渠工事、陸上設備，使高雄漁港得以完備。

圖為八斗子漁港現址。

## 小型港灣的修建

其他漁商共用的小型港灣方面，總計有 79 處 95 港，而以臺北州（共 27 處港）與高雄州（共 23 處港）爲最多，其次分別爲新竹州（共 12 處港）、臺南州（共 10 處港）、臺中州（共 9 處港）、臺東廳（共 7 處港）、花蓮港廳（共 5 處港）及澎湖廳（共 5 處港）。這些小港，基本上均是航運與漁業共用，並無單純漁船停泊之漁港。



### 第三節 由四張漁場圖看 臺灣漁業的演變

由日治時代所製作的4張漁場圖的變化，可看出臺灣漁業在當時的擴展狀況。漁場圖所代表的意義，不僅僅是臺灣漁業發展的歷史軌跡，不同漁業的興衰及人文自然資源的改變，更象徵我國漁民挑戰海洋，迎向風浪，勇往直前不屈不撓的精神。

第一張漁場圖（見第48頁）係臺灣總督府於1920年12月編印《臺灣之水產》所附之「臺灣的漁業資源分布圖」。本圖範圍為東經 $119^{\circ}\text{E}$ 至 $124^{\circ}\text{E}$ ，北緯 $21^{\circ}\text{N}$ 至 $27^{\circ}\text{N}$ 之間。魚種計有鯛、鰻、黃花魚及旗魚等16種，漁場大略可分為臺灣沿岸、臺灣東北海域及澎湖海域。

此時的臺灣漁業係以沿岸之定置網、流刺網、打瀨網、搖鐘網、烏魚旋網、鏢旗魚、鯛延繩釣、一支釣、鰹鯊釣及石滬漁業為主，近海則僅有鰹釣、赤鯨釣、旗／鮪／鯊延繩釣及少許之汽船拖網而已。

臺灣總督府殖產局於1925年編印之「臺灣水產要覽」，亦附有「主要漁場圖」（見第49頁）。本圖範圍為東經 $119^{\circ}\text{E}$ 至 $124^{\circ}30\text{E}$ ，北緯 $22^{\circ}\text{N}$ 至 $26^{\circ}\text{N}$ 之間。將本圖與前述第一張漁場圖相較，可以明顯看出來，臺灣漁業在短短5年間，漁法漁具的種類和漁獲能力均大幅提升。1919年至1924年，鰹魚由326萬斤增加為697.2萬斤，鯛魚由63.5萬斤增為114.5萬斤，赤鯨由434.6萬斤增加為1,240.9萬斤，旗魚由109.3萬斤增為235.1萬斤，鰻魚由7.6萬斤至21.3萬斤，飛魚由48.9

萬斤增至107.8萬斤等，各項漁產量均呈倍數以上的成長。1923年在彭佳嶼海域發現的珊瑚和開採，使臺灣躍升為世界主要珊瑚產地之一。

1935年9月，臺灣水產會出版之《臺灣の水產》書後所附「臺灣附近的主要漁場」圖（見第50頁），涵蓋範圍為東經 $105^{\circ}\text{E}$ 至 $130^{\circ}\text{E}$ ，北緯 $0^{\circ}\text{N}$ 至 $30^{\circ}\text{N}$ 之間，北自東海南迄西里伯斯、婆羅洲；西起沖繩島海域、南至中國大陸、海南島。與10年前（1925年）的第二張圖相較，本張的漁場範圍更為擴大。

此張圖顯示出，此時的遠洋漁業發展迅速，漁場初期為距岸20浬附近一直發展至千浬外之南中國海、南洋海域，船型也增大為80餘噸150馬力，漁產量由1923年的31萬斤，至1934年已高達1,221萬斤。

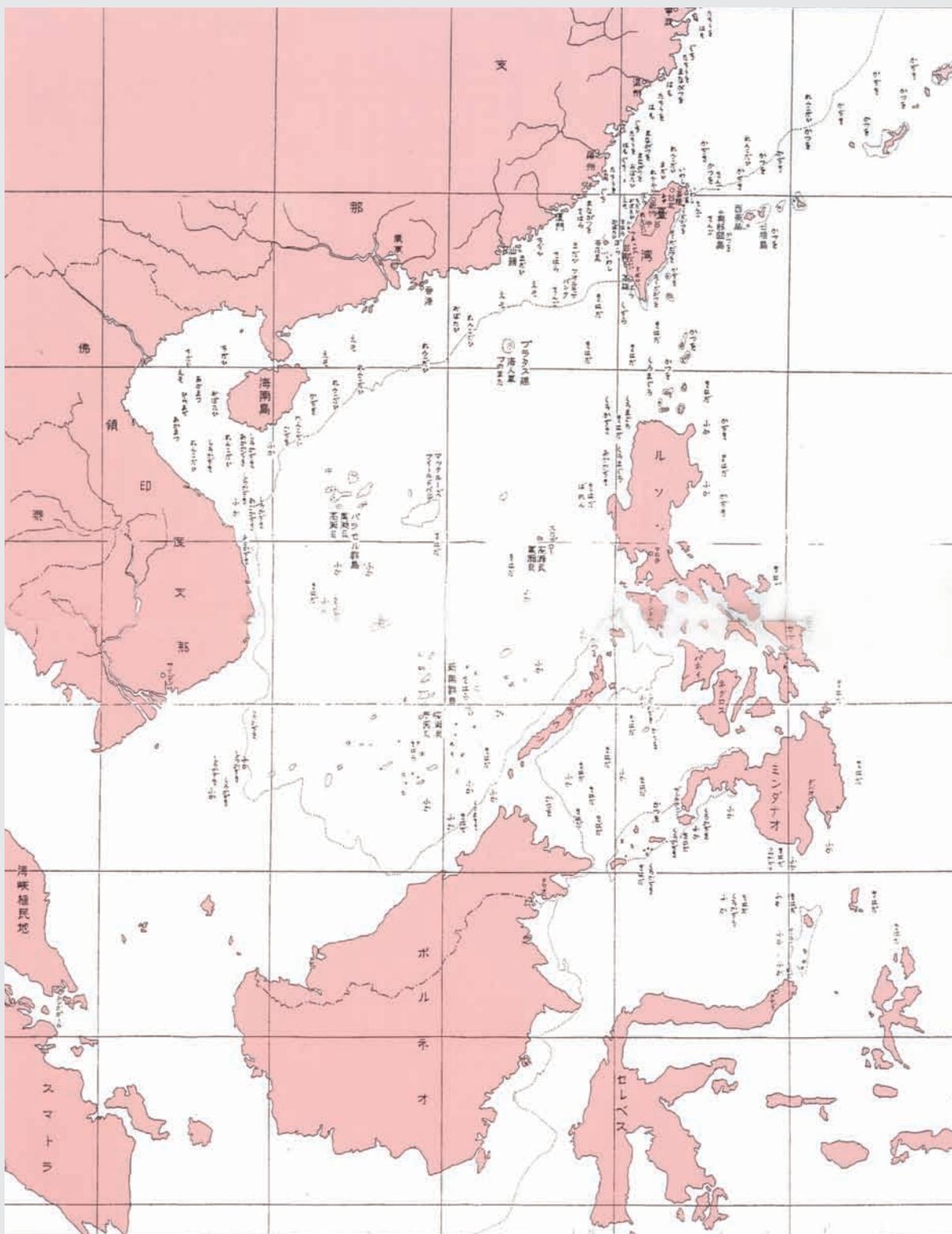
1940年4月，臺灣水產會發行《臺灣水產要覽》所附「主要水產物分布圖」（見第51頁）也包括了臺灣沿近海及遠洋漁場的魚種分布。涵蓋範圍為東經 $104^{\circ}30\text{E}$ 至 $130^{\circ}\text{E}$ ，北緯 $5^{\circ}\text{N}$ 至 $30^{\circ}\text{N}$ 之間，十分遼闊。此圖較前三張圖又更為詳細，特別在遠洋漁場方面，北方大陸沿海至海南島海域拖網魚種增加，南向的鮪釣船作業地區更遠，而魚種的分類更為詳細，從過去只分鮪魚、旗魚等，現在更細分為黃鰹鮪、紅肉旗魚、黑皮旗魚等，突顯出此時遠洋漁業已頗具重要性。

由上述4張漁場圖明顯看到，臺灣漁業由沿海、近海，發展至遠洋，因動力漁船、漁具、漁法的進步，使漁獲量大為提升，1940年達到日治時的最高峰。惟太平洋戰爭爆發後，臺灣漁業即遭到嚴重破壞。









(翻拍自漁業叢出版之《話漁臺灣》)

1940年4月，臺灣水產會發行《臺灣水產要覽》所附「主要水產物分布圖」。