

第二章 富麗漁村 風華再現—— 海洋臺灣新視界



第一節 漁港再造之美

文 > 陳旺卿

臺灣四面環海，海岸線長達 1,600 多公里。東部海岸水深陡峭，為南北洄游魚類必經路線；西部海岸和緩平坦，海底生物豐富，利於魚類的棲息繁殖，再加上地理位置適中，漁船往返各大洋均甚為方便，促成臺灣漁業發展的有利條件。

早期的漁船大多以天然的灣澳或河口做為泊船的港口。後雖陸續有漁港的興建，但因規模過小，防波堤長度不夠，颱風來襲時，漁船無法安全避風停泊，造成漁民極大的災損，甚至部分漁港航道與泊地水深不足，漁船必須候潮進出，凡此皆有礙漁業的發展，亟待整建、擴建或改善。

早期的漁港

■ 明清時期的漁港（1895 年以前）——

避風的天然灣澳

荷蘭人及鄭成功時期，臺灣尚未開發，商漁船往來以臺南鹿耳門及附近地區為主。隨著臺灣



早期船隻至澎湖，都是在避風的灣澳或島嶼之間的內海位置。

移民增加，經濟貿易活動頻繁，船隻停泊的港口也逐漸散布至整個臺灣西海岸。

澎湖群島因位於福建與臺灣中間，島嶼眾多，為漁船在附近海域作業之停泊基地。早期船隻至澎湖，都是在避風的灣澳或島嶼之間的內海位置。

清朝時期，臺灣港口除了因軍事需要，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。主要使用港口如下：安平大港口、四草海口、鹿耳門、郭賽港、二鯤鯓、打鼓、東港（鳳山縣）、樹岑湖、五條港、猴樹港、布袋嘴、鹽水港、笨港、八掌溪、蜆港（嘉義縣）、番仔挖、王功港、鹿港、二林、海豐、挖西港、麥寮、下湖、草港、福安港、梧桐、高密、五叉港（彰化縣）、滬尾、八里坌、雞籠、大甲、大安、中港、香山、竹塹、蓬山港（淡水縣）、蘇澳、烏石、加禮遠（宜蘭縣）、花蓮港（臺東州）。

■ 日治時期的漁港（1896~1945 年）—— 漁商共用的港灣

日治時期建港以航運為主，漁業為輔。以臺灣的地形環境，南北各選擇一個港，做為修築的重點。自 1898 年（明治 31 年）開始修建基隆港，於 1934 年（昭和 9 年 5 月）完成正濱漁港，水深約 5 公尺，可泊大小漁船 300~400 艘，面積 24.6 萬平方公尺。日人在臺灣築建的第二個港是高雄港，自 1904 年至 1937 年，投資 5,000 餘萬日圓，鼓山漁港則在其中，為商港中之漁港。鼓山漁港港內水深 3~4 公尺，碼頭總長 1,440 公尺。另外，於 1921 年及 1942 年興築南方澳漁港、安平新運河、安平港口、臺東新港、花蓮港、梧棲港等。



基隆港為日人在臺修築的第一個漁港。

1928 年（昭和 3 年）臺灣總督府交通局出版「臺灣的港灣」，書中描述臺灣諸港灣的沿革及現況。在重要漁港部分有基隆港、淡水港（發動機漁船 15 艘、中國型漁船 115 艘）、安平港（漁船 1,229 艘）及高雄港；特別輸出入港有舊港（新竹州新竹郡，發動機漁船 15 艘、戎克漁船 35 艘）、後龍港（新竹州竹南郡）、梧棲港（臺中州大甲郡）、鹿港（臺中州彰化郡）、東石港（臺南州東石郡，發動機漁船 5 艘、漁筏 73 艘）、馬公港（澎湖廳馬公街，發動機漁船 18 艘、日本型漁船 26 艘、戎克漁船 1,328 艘）。

在地方漁港部分有蘇澳港（臺北州蘇澳郡，發動機漁船 64 艘、戎克漁船 38 艘）、花蓮港（花蓮港廳花蓮港街、米崙港）、新港（臺東廳新港支廳，發動機漁船 2 艘、其他漁船筏 433 艘）、臺東港（臺東廳臺東街、漁船 12 艘）、大板埕（高雄州恆春郡、捕鯨船 2 艘）、海口灣（高雄州恆春郡，發動機漁船 2 艘）。這些地方港大部分位於海濱河口，為沿海小部落海上交通及漁業小船的基地，共計 97 處，參見下頁表 1。

表 1 日治時期臺灣漁商共用的地方型港灣

行政區		港 灣 名
臺北市	基隆郡	八斗子港、卯澳港（福連港）、蚊子坑港、澳底港、舊社港、媽錫港、金山港（磺港）、鼻頭港、庚子寮港、深澳港、撈洞港
	淡水郡	打邊港、石門港、社寮港、後厝港、灰瑤子港、六塊厝港、石頭厝港
	宜蘭郡	東港、頭圍港、過嶺港、大溪港
	羅東郡	清水港
	蘇澳郡	東漢港、粉鳥林港、浪速港
	新莊郡	寶斗厝港
新竹州	桃園郡	南崁港、許厝港
	中壢郡	觀音港、崁頭厝港、蚵殼港
	新竹郡	香山港、紅毛港
	竹南郡	中港
	苗栗郡	白沙屯、通霄港、通霄灣、苑裡港
臺中州	大甲郡	高美港、福德港、溫寮港、大安港、塗葛堀港
	彰化郡	下見口港、番空港、王功港、西港
臺南州	新豐郡	灣裡港（喜樹港）
	北門郡	北門港、王爺港、青鯤鯓港、國聖港
	虎尾郡	三姓港、海口港
	北港郡	下湖口港
	東石郡	新塢港、布袋港
高雄州	東港郡	東港、新打港（塢子港）
	岡山郡	白沙崙港、茄荳港、崎漏港、新打港、蚵子寮港、桃子園港、紅毛港
	鳳山郡	汕尾港、中坑門港
	潮州郡	枋寮港、加祿堂港、枋山港、楓港
	恆春郡	車城灣、後灣仔灣、船帆石港、蕃子寮、鵝鑾鼻、荳蕉灣、圓山灣
臺東廳	新港支廳	都鑾港、干仔達港、成廣澳、烏石鼻港、加走灣、三間屋港
	大武支廳	大武港
花蓮港廳	花蓮港支廳	水蓮尾港、加路蘭港、新社港、貓公港、大港口
澎湖廳		牛心灣、鎮海灣、良文港、外垵港、潭門港

戰後的漁港建設

■ 漁港建設的演進

▣ 整建沿近海漁港（1945~1977 年）

日本人在臺灣興建的漁港，於二次世界大戰中幾乎被破壞殆盡。不僅港口航道淤塞，陸上設備也遭受重大損毀，嚴重影響漁船安全與漁民收益。政府於光復初期，即派員勘視各漁港狀況，酌量當時財政情形，選擇亟需修復的漁港，加以修繕，使迅速恢復漁撈業的生產。

由於當時政府每年投入經費有限，大部分漁港並不具規模，陸上設施簡陋，難以配合漁船日漸增多的需要。甚至部分漁港因防波堤長度不足，颱風來襲時港內無法安全避風，必須駛至其他漁港。加上漁船大型化後，許多漁港原有航道與泊地水深不足，漁船需候潮進出，對漁業發展的限制很大，亟待整建、擴建或改善。1973 至 1977 年間，政府實施十二項重大經濟建設之加速農村建設計畫，漁港建設列為重點之一。中央及省撥補的經費較為寬裕，臺灣地區漁港才得以加速整建。

▣ 興建遠洋漁港（1963~1996 年）

1963 年至 1972 年間，行政院農業委員會前身——中國農村復興聯合委員會，為鼓勵發展遠洋



高雄前鎮漁港為我國遠洋漁業發展開始新頁。

漁業，利用中美基金協助民間貸款建造大型遠洋漁船，並於 1964 年興建高雄前鎮遠洋漁港，為本國遠洋漁業發展開始新頁。

1980 年代，我國遠洋漁業快速成長，前鎮漁港面臨港域泊地與碼頭不足問題，因此規劃另闢高雄縣興達遠洋漁港及臺南市安平遠洋漁港，該二遠洋漁港分別於 1997 年及 1996 年完成。

▣ 擬訂漁港專案計畫（1978~2011 年）

早期興建之漁港，有因防波堤等外廓設施不足，漁船無法安全避風停泊；有因碼頭設施簡陋、漁船起卸魚貨及補給、加油、加水不便，須加以改善；有因原有漁港、船澳泊地設施不敷使用，亟待增建；還有因漁村有船無港，漁船需航駛至其他縣市港澳避風……等各類問題。臺灣省政府漁業局遂於 1979 年擬訂「臺灣省五年漁港修建規劃方案」，計劃總經費新臺幣 57 億 5,000 萬元，實施時間前後共 8 年。第二期漁港建設方案，由行政院於 1989 年核定，溯自 1988 年度起實施，至 1996 年度止，共計 9 年，港灣設施實列經費共 161 億 2,076 萬元，陸上公共設施經費 11 億 5,147 萬元，實際辦理興建、修建、擴建之漁港合計共 94 處。

1997 至 2003 年期間，持續執行「第三期臺灣地區漁港建設方案」，但為配合政府中長程建設計畫之時程，自 2001 年度起以四年為一期，另提「第一期四年（2001~2004 年度）漁港建設計畫」；於 2005 年起配合六年國建計畫中之「觀光客倍增計畫——觀光漁港建設計畫」，續研提「第二期四年（2005~2008 年度）漁港建設計畫」。此時期由於娛樂漁業及海洋休閒遊憩活動日漸蓬勃，故提升漁港的功能與利用為漁業發展的主要政策方向。因此，行政院農委會漁業署乃積極辦理漁港功能多元



淡水漁人碼頭為北海岸著名之觀光漁港。

化計畫，以符合國人休閒需求，帶動漁港建設朝觀光及休閒漁業發展，並成功建設淡水第二漁港（淡水漁人碼頭）成為北海岸著名之觀光漁港。2009 年起配合海洋興國政策，研提海岸新生計畫，加強疏濬漁港，並選擇基隆市八斗子漁港、宜蘭縣烏石漁港、臺中市梧棲漁港、臺南市安平漁港興建遊艇碼頭，以提供國人親海環境。

■ 漁港建設的特性

▣ 修復漁港設施，維持漁港功能

日治時期的漁港建設，因海岸工程知識、工程經費及施工機具不足，所建防波堤強度不足，颱風來襲，常造成漁港災害。1959 年的八七水災、1969 年的衛歐拉颱風都造成嚴重的災害。因此，1945 至 1970 年代的漁港建設以漁港設施修復為主要的工作。

▣ 配合海岸條件，挪移漁港地點

早期的漁港均由漁船自行選擇河口或灣澳停泊漁船，所以臺灣西海岸分布許多漁港。但因海埔地向海成長，有些漁港因而消失，如蚵殼港已成歷史遺跡。多灣澳的北部海岸和澎湖群島，海岸地形未成長的南部海岸，成為今日漁港分布較密集的地區。

▣ 提升工程技術，縮短建港期程

早期興建漁港以人力挖掘，拌合混凝土，簡單吊桿吊放混凝土塊，施工緩慢。1970 年間，引進大型施工機械以提升施工能力，並縮短工期，加上沉箱技術成熟，提高防波堤的強度，海岸工程技術發展，拉升海岸構造物的可靠度。近年來颱風造成的海岸構造物災害已經減少很多，興建漁港的速度也大幅提升。

▣ 提供專案經費，推動漁港建設

早期政府經費有限，興建漁港常需 10 年始能啟用。漁港建設自 1973 年納入加速農村建設計畫實施後，有感於穩定的財源對推動漁業建設的重要性，因此研擬漁港中長程建設計畫，如第一、第二期漁港建設方案，使漁港成為國家重大建設的一環，有計畫的逐年推展。1976~1999 年間，臺灣省港灣建設基金及後續之交通建設基金亦支應臺灣省政府所需負擔之漁港建設經費，使漁港建設得以順利推動。

▣ 搭配其他建設，順勢興建漁港

興建漁港所費不貲，因此常與其他建設配合興建。日人興建基隆港及高雄港時，亦在港內興建正濱漁港及高雄市漁港。我國興建臺中港時，亦在港內完成梧棲漁港；臺灣省政府興建彰化縣



興建漁港所費不貲，因此常與其他建設配合興建，此圖所示為桃園縣竹圍漁港。

王功海埔地時，亦保留土地興建王功漁港；經濟部興建彰濱工業區時，亦保留土地供興建彰化漁港；桃園國際機場興建時，則從桃園縣竹圍漁港取土開闢為泊地。

▣ 挹注充裕經費，興建離島漁港

離島地區居民大半以捕魚為生，因此對漁港之需求更甚於其他地區。光復後各離島地區興建漁港，常由政府提供材料及技術工資，天主教會提供糧食，發動民眾修建而成。1977 年起「臺灣省改善偏遠地區居民生活離島計畫」及 1990 年成立之「離島建設基金」均編列預算辦理漁港建設，使離島地區有充裕的經費興建漁港，單是澎湖地區便達 67 處。

重要漁港建設概況

自日治時期開始建設漁港以來，至今漁港數量共 225 處，泊地面積共約 855 公頃。其中臺灣本島 139 處（14 處位於商港內）；澎湖、小琉球、蘭嶼、綠島、金門與馬祖地區等離島 86 處，各縣市以澎湖縣之 67 處居冠，新竹縣最少，僅一處。在政府持續推動漁港建設計畫下，不論漁港數量及泊地、公共設施等基本需求與改善船隻避風方面，皆有顯著成效。各縣市漁港類別、名稱以及本島、離島漁港分布情形，參見表 2。

以下分北、中、南、東部及離島地區，簡介較重要漁港之建設概況：

■ 北部地區

▣ 基隆市正濱漁港

日人重視臺灣港灣的修築，自 1898 年（明治 31 年）開始修建基隆港，於 1898 年至 1945 年的 48 年間，投入 4,300 餘萬日圓。正濱漁港位於基隆

表 2 臺灣地區各縣市漁港類別及名稱

區別	縣市別		漁港
	(漁港數量)	第一類	第二類
北區	宜蘭縣 (11 處)	南方澳、烏石 (2 處)	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 (9 處)
	基隆市 (6 處)	正濱、八斗子 (2 處)	外木山、大武崙、望海巷、長潭里 (4 處)
	新北市 (30 處)		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、中角、淡水第一、六塊厝、下罟子、後厝、老梅、龍門、澳仔 (30 處)
	桃園縣 (2 處)		竹圍、永安 (2 處)
	新竹市 (2 處)	新竹 (1 處)	海山 (1 處)
	新竹縣 (1 處)		坡頭 (1 處)
中區	苗栗縣 (12 處)		公司寮、外埔、苑裡、龍鳳、通霄、苑港、青草、塭仔頭、福寧、南港、白沙屯、新埔 (12 處)
	臺中市 (6 處)	梧棲 (1 處)	五甲、松柏、北汕、塭寮、麗水 (5 處)
	彰化縣 (2 處)		王功、崙尾灣 (2 處)
	雲林縣 (6 處)		臺子村、金湖、箔子寮、三條崙、臺西、五條港 (6 處)
南區	嘉義縣 (9 處)		布袋、東石、副瀨、好美里、下庄、網寮、塭港、鰲鼓、白水湖 (9 處)
	臺南市 (8 處)	安平 (1 處)	四草、蚵寮、北門、將軍、馬沙溝、青山、下山 (7 處)
	高雄市 (16 處)	前鎮 (1 處)	鼓山、中洲、旗后、上竹里、小港臨海新村、旗津、鳳鼻頭、興達、中芸、永新、汕尾、蚵子寮、彌陀、港埔、白砂崙 (15 處)
	屏東縣 (22 處)	東港鹽埔 (1 處)	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、塭豐、楓港、後灣、紅柴坑、潭仔、香蕉灣、鼻頭、南仁、杉福、漁福 (21 處)
	澎湖縣 (67 處)		馬公、龍門、赤崁、赤馬、風櫃東、嵵裡、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、烏崁、寮山、鐵線、五德、井垵、安宅、青螺、中西、成功、西溪、紅羅、瓦硐、城前、講美、鎮海、岐頭、小門、池西、大菓葉、二崁、水垵、潭子、大倉、東吉、東嶼坪、花嶼、中社 (67 處)
東區	花蓮縣 (3 處)		花蓮、石梯、鹽寮 (3 處)
	臺東縣 (14 處)		伽藍、大武、小港、新港、金樽、綠島、長濱、烏石鼻、新蘭、公館、溫泉、中寮、朗島、開元港 (14 處)
金門縣 (3 處)			新湖、羅厝、復國墩 (3 處)
連江縣 (5 處)			福澳、白沙、青蕃、猛澳、中柱 (5 處)
總計 (225 處)		9 處	216 處

備註：依漁港法規定，漁港分為第一類漁港及第二類漁港，分別由中央主管機關及直轄市、縣（市）主管機關管理，2011年製表。

港口之東北隅，即東防波堤內，和平島南岸包括八尺門風船渠、二沙灣、三沙灣等地，係 1934 年（昭和 9 年 5 月）完成，水深約 5 公尺，可泊大小漁船 300~400 艘，面積 24.6 萬平方公尺。1931 年（昭和 6 年）興建魚市場，1934 年完工。

■基隆市八斗子漁港

基隆市八斗子漁港位於基隆商港東方約兩公里，原為一天然海灣，三面環山，西北通海，水域深廣，潮差和緩，又少漂沙，建港條件優良。為遷移正濱漁港以解決基隆港之擁擠，並配合基隆地區漁業快速發展，1971 年即由當時的臺灣省漁業局研擬八斗子漁港闢建計畫，於 1974 年 9 月提省府委員會議通過，並報奉行政院核可。1974 年，蔣故總統經國先生於行政院院長任內巡視基隆市時，指示儘速籌建八斗子專用漁港。1975 年 9 月由行政院輔導會榮工處承辦工程，動工興建，1979 年 7 月完成第一期工程，興建泊地約 16 公頃，並於一年內完成魚市場、停車場、

港區道路、排水等必要的岸上設施。1980 年 7 月正式開放，由基隆市政府成立漁港管理所，負責維護管理。

第一期臺灣地區漁港建設方案，其中最重要之一的漁港建設為八斗子漁港第二期港區（碧砂泊區）係於 1980 年起繼續擴建，防波堤水深最深達 -23 公尺，工程艱鉅，至 1987 年完成主體工程，增建泊地約 11 公頃。1989~1992 年間，增建突堤碼頭、深水碼頭、縮小小型船渠港口碼頭等。目前八斗子漁港泊地 26.8 公頃，碼頭 4,538 公尺，水深 -1~8 公尺，已成為北部地區最大的漁港。

■宜蘭縣南方澳漁港

南方澳第一漁港建港歷史悠久，1928 年首先完成南方澳泊地及碼頭，是謂南方澳第一漁港。1955 年起增闢內埤泊地，至 1959 年完成，即為現今之南方澳第二漁港。1984 年，基隆港務局蘇澳港分局將其小型船渠撥交宜蘭縣使用（即現今之南方澳漁港第三漁港）。



碧砂漁港為八斗子漁港第二期港區，於 1987 年完成主體工程，是以休閒娛樂為導向的多功能漁港。



南方澳漁港自 1930 年代以來，一直是僅次於高雄與基隆的臺灣三大港口之一。

南方澳漁港自 1930 年代以來，就一直只是僅次於高雄與基隆的臺灣三大港口之一。因為地處黑潮流經的臺灣東部，加上獨特的海底地形，使得當地的漁業資源十分豐厚。傳統的漁場位於龜山島附近，而自 1970 年代船團式大型圍網引進後，其主要漁場便遠至北方三島（彭佳嶼、棉花嶼、花瓶嶼）附近。除了漁業資源以外，附近的各種漁業相關設施一應俱全，加上不斷開發改進的各種漁具漁法，使得南方澳在漁業技術的發展上傲視全臺。

▣ 宜蘭縣烏石漁港

烏石漁港位於宜蘭縣頭城鎮，原為宜蘭縣烏石商港遺址，鄰近海域為臺灣三大漁場之一。1981 年政府因頭城地區占宜蘭縣海洋漁業重要地位，卻長期缺乏優良避風港，漁船有安全之虞；且鑒於漁船噸位日漸大型化，頭城各漁港泊地已不敷使用，為因應宜蘭縣長期漁業發展，於 1990 年列入「第二期臺灣地區漁港建設方案」。自 1991 年開始建港，1996 年完成廓堤防及碼頭，1999 年完成魚市場及魚貨直銷中心，2002 年完成臺灣漁港在港口前興建離岸防波堤之首例，長度達 500 公尺，2003 年元月正式啟用，目前為除南方澳漁港外宜蘭縣最



烏石漁港於 2010 年起興建娛樂漁船專用碼頭及遊艇碼頭，成為東北海岸最具吸引力的漁港之一。圖中西班牙仿古戰船安達露西亞號於 2010 年 9 月訪問烏石漁港，受到熱烈歡迎。

具規模之漁港，且為東北角海岸賞鯨及龜山島海上觀光基地。自 2010 年起興建娛樂漁船專用碼頭及遊艇碼頭，配合鄰近的外澳沙灘及蘭陽博物館，將成為東北海岸最具吸引力的漁港。

▣ 新竹市新竹漁港

新竹市原有南寮漁港，建於 1952 年，位於頭前溪出海口南岸，屬河口港。因航道及泊地經常遭河沙淤塞，1980 年另選定頭前溪出海口南岸 2 公里處興建新竹漁港。至 1991 年完成，建港工程費為 11 億 4,000 萬元，建港時填築 52 公頃新生地，並建有直銷市場，經新竹市民票選為新竹八景之一，為新竹市民假日活動的好去處。惟因位處沙岸又近河口，易受漂沙淤積，需經常疏浚。

■ 中部地區

▣ 臺中市梧棲漁港

梧棲漁港係因政府興建臺中港，徵收梧棲附近海埔地，為兼顧漁業發展需求，乃於港內規劃漁業專業區興建梧棲漁港。1984 年正式啟用，利用臺中港航道出海，不用候潮，為全天候漁港。各項陸上公共設施齊全，1994 年設立直銷中心，2010 年起政府亦規劃遊艇碼頭，為中部地區最具規模的漁港。

■南部地區

▣臺南市安平漁港

安平港位於臺南市安平區，鹽水溪南岸沿海地區，為歷史最悠久的漁港之一，代表臺灣開啓對外的門戶，也曾是臺灣的最大港口。1922 年，日本人以人工開鑿的方式，在安平與臺南之間，建造了長達 382 公尺的臺南運河，具有舟楫之利的安平港，自然就成為府城對外通商聯絡的門戶；但該港因長年漂沙淤積，港口堵塞而失去作用，以至由原來大小船舶雲集的海港，變成小型漁船出入之道。農委會有鑒於遠洋漁業之發展迅速，自 1990 年起，於安平近海漁港西側闢建遠洋漁港，安平漁港碼頭原為安平的遠洋漁港拍賣場，2002

年改建為觀光魚市。

安平漁港因位於安平商港內，以致漁港的漁船筏均需行駛長達 2.5 公里彎曲的支航道，繞經安平商港港口進出，不僅漁民出海漁撈作業時間不易掌握，漁船筏夜間出海挑燈捕魚，每每造成安平港口管制困擾，又因商、漁船間之船型、噸級差距甚大，漁、商船隻爭道，險象環生，商船及漁民均有怨言。為徹底解決安平漁港漁船筏航行安全，增加作業效率及漁民投資信心，並改善港區及運河水質，乃研提安平漁港舊港口重建案，經可行性研究規劃及環境影響評估後，2000 年 12 月進行安平漁港舊港口重建工程，並於 2010 年 7 月完工啓用，安平漁港之漁船目前已改由開通後



安平港位於臺南市安平區，鹽水溪南岸沿海地區，為歷史最悠久的漁港之一，代表臺灣開啓對外的門戶，也曾是臺灣的最大港口。

之舊港口直接進出。

■ 高雄市興達漁港

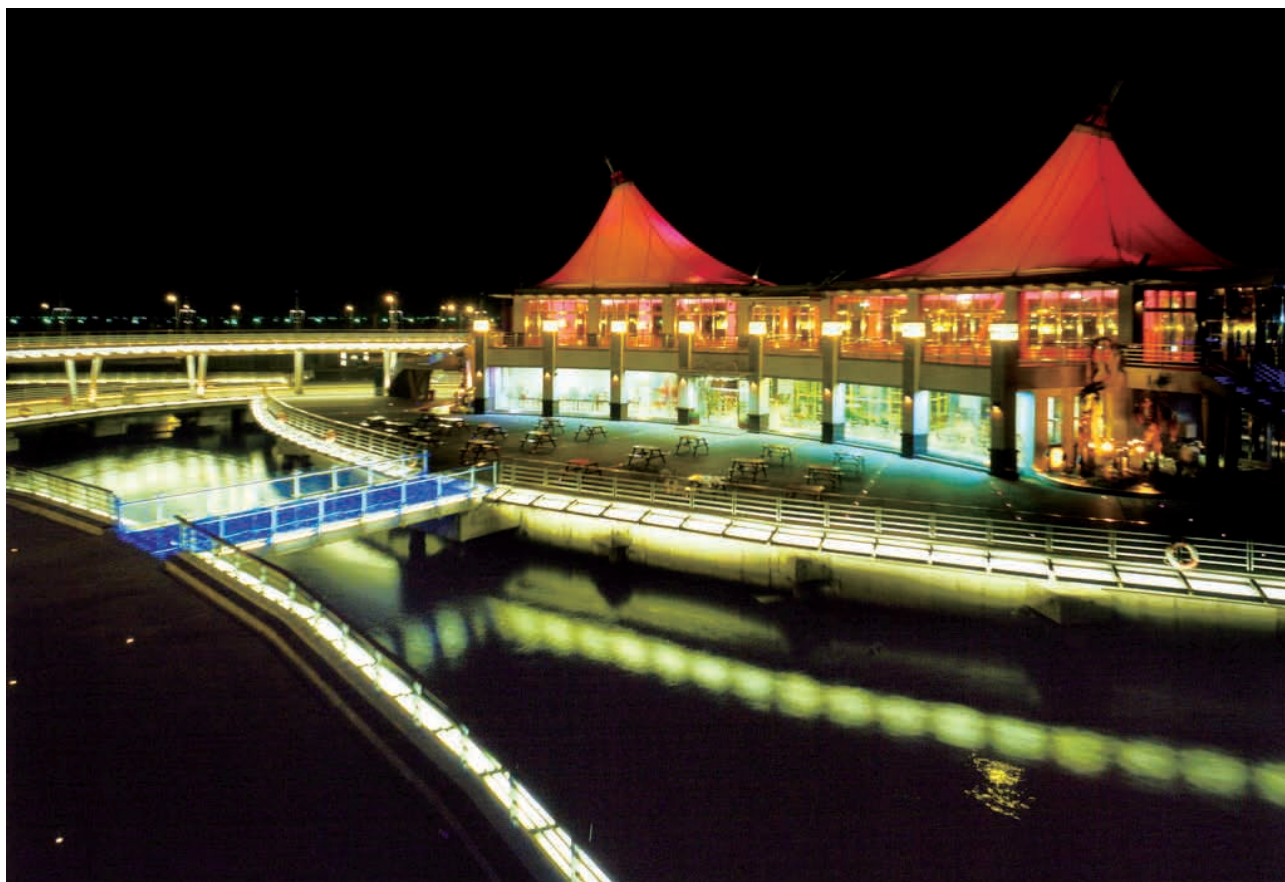
新打港位於高雄市二仁溪與阿公店溪出海口之間，為沿岸沙洲圍成的感潮湖，面積約 500 餘公頃，1973 年起闢建為近海漁港，總面積約 120 公頃，包括泊地面積 25 公頃，碼頭長 2,500 公尺，為頗具規模的近海漁港。完成時由當時臺灣省主席謝東閔先生命名為新達漁港，再由時任行政院長蔣經國先生改名為興達漁港。

興達遠洋漁港位於高雄市興達漁港近海漁業區東側，因原計畫中之部分私有土地取得困難，1990 年將國有鹽地及水域，調整成港區範圍重新規劃，再報行政院核定。興達遠洋漁港計畫

總面積約 271 公頃，泊地面積約 126 公頃，計畫興建 -5~8 公尺水深之碼頭 5,706 公尺，可供 100~5,000 噸級之遠洋漁船靠泊，除必要之港灣碼頭及公共設施外，亦整體規劃商業區、機關、公園綠地、污水處理設施及漁業關聯工業等用地。後又整建興達漁港成為南部最大的休憩觀光碼頭情人碼頭。

■ 高雄市鼓山漁港

日人在臺灣築建的第二個港是高雄港。自 1904 年至 1937 年，投資 5,000 餘萬日圓，漁港也在其中，為商港中的漁港。1927 年臺灣總督府同意補助 18.8 萬日圓興建高雄漁港，港內水深 3~4 公尺，1937 年又建第二船渠，碼頭總長 1,440 公尺。



興達漁港為南部最大的休憩觀光碼頭。



鼓山漁港又名哈瑪星，設有遊艇浮動碼頭等建設，為日人在臺築建的第二個漁港。

鼓山漁港又名哈瑪星，走入鼓山漁港，彷彿走入了時光隧道。遊艇浮動碼頭、光廊景觀橋、哨船頭公園等建設，為老漁港注入了新風貌。

▣ 高雄市前鎮漁港

前鎮漁港位於高雄港內，原為灘地，政府為發展遠洋漁業，經前農復會與臺灣省政府補助及高雄市政府、高雄區漁會與相關業者公會籌資新臺幣 6,000 萬元，由高雄市政府興建，自 1964 年開工，於 1967 年完工。後為因應遠洋漁船作業機械化、船體大型化及漁船數量增加趨勢，行政院於 1986 年核定「第一期臺灣地區漁港建設方案」，由中央及地方共同出資新台幣 2 億元，闢建水深 -7.5 公尺碼頭 428 公尺，填築新生地 3.4 公頃，供給 3,000 噸級以下漁船使用，並於 1989 年 8 月完工啟用。

1989 年再核定「第二期臺灣地區漁港建設方

案」，由中央與地方分別負擔新臺幣 1.5 億元，於商港航道側興建水深 -10.0 公尺碼頭 603.6 公尺，填築新生地 1.5 公頃，以供 5,000 噸級以下漁船使用，並於 1993 年 11 月完工啟用。另為使港區公務船舶擁有專用碼頭，與傳統之漁業漁船分區使用，農委會於 1993 年籌資 9,588 萬元，興建水深 -7.5 公尺之公務碼頭 180 公尺，並於 1994 年 7 月完工使用。前鎮漁港為我國最重要的遠洋漁業基地，計有泊地 27.07 公頃，碼頭 3,084 公尺。

前鎮漁港於 1993 年 5 月 29 日經公告指定為第一類漁港，主管機關為行政院農業委員會。漁港設施完善，包括魚市場、加水、加冰、加油及漁業相關工廠等公民營設施，目前可供使用之給水設施有 16 處，加油設施 17 處，加冰設施 5 處，另深水碼頭則有 17 處加水及加油設施。

另前鎮漁港漁業專業區內設有農委會漁業署、漁業廣播電台、水產試驗所沿近海資源研究中心、交通部氣象測候站等政府機構，各漁業、漁民團體則多集中於高雄區漁會漁業大樓，可提供漁民完善之漁政、訓練、技術輔導等服務。

▣ 屏東縣東港鹽埔漁港

東港漁港在日治時期曾為商、漁船重要出入口，後因東港溪整治，溪流下游入海的水勢減弱，港口泥沙淤積，船隻出入困難而衰落。東港漁港於 1951 年底至 1960 年動工興建防波堤、導流堤、碼頭及泊地。因東港漁港漁業發達，且小琉球之漁船均至東港漁港拍賣，港內擁擠不堪，乃自 1975 年起重新配置外防波堤及填築新生地供港區使用。另東港溪對岸之鹽埔泊區亦自 1984 年起興建，並於 2009 年開始另闢新港口，東港泊區與鹽埔泊區合併為公告之東港鹽埔漁港，為南部地區設施最完備的近海漁港。

■ 東部地區

▣ 臺東縣新港漁港

日治時期 1929~1932 年開始興建新港漁港，當時以人力施工，內部挖掘水面積 5 萬 4,500 平方公尺之船渠，水深 0~3.64 公尺，碼頭 621.82 公尺，供 80 艘發動機漁船安全停泊。新港漁港早期為鏢旗漁業重鎮，光復後陸續投資改善港口及闢建泊地，以配合漁業發展，為臺東縣最大的漁港。

■ 離島地區

▣ 馬公漁港

馬公漁港位於澎湖本島之內灣，水域穩靜又為澎湖縣人口集中地區，因此全縣漁船多在此卸魚、補給。馬公原僅有第一漁港部分，但在二次大戰中損毀，政府除辦理修復外，並於 1959 年起分 3 年興建馬公第二漁港。

日治時期自 1937 年 12 月施工，興建馬公第一漁港。1941 年完成，總預算 85 萬日圓，工程包括港內泊地面積 2 萬 4,300 平方公尺，水深 -6 公尺，突堤、防波堤、新生地及繫船浮筒等，可供汽船及大型漁船 9 艘繫泊或停靠，中型漁船 60 餘艘及其他雜用船同時安全停泊。陸地設備有冷藏製冰工廠（日產冰 15 噸）、修船場、貯油槽（130 噸）、魚市場（920 平方公尺）、給水設備等。

馬公第一及第二漁港泊地面積共約 6 公頃，因不敷使用，乃自 1981 年至 1993 年辦理馬公第三漁港開發，第三漁港泊地面積 33.9 公頃，泊地水深可達 -6 公尺，漁用各項設施俱全。馬公第一、第二、第三漁港合併公告為馬公漁港，為澎湖地區最大漁港。



馬公第一、第二、第三漁港合併公告為馬公漁港，為澎湖地區最大的漁港。

漁港新面貌

■ 漁港的多元化利用

由於臺灣地區漁業整體環境之變遷，傳統漁業發展與成長日益受限，加上國人所得提高，娛樂漁業及海洋休閒遊憩活動日漸蓬勃，漁港利用與發展方向亦隨之調整。自 1991 年代初期政府即積極推動休閒漁業，此可謂漁港功能多元化之發展初期，主要以魚貨直銷、海鮮品嚐、海釣、海域觀光等活動為主，如新北市富基漁港、臺中市梧棲漁港魚貨直銷中心、花蓮縣花蓮漁港之海域賞鯨、屏東縣小琉球漁港之海底觀光等均名聞遐邇，為漁港漁村帶來新的發展契機，帶動漁村活絡，增加漁民收入。

漁業署為謀求漁業轉型及配合國人海洋休憩活動需求，自 1999 年至 2001 年度起配合擴大內需方案，積極推動漁港功能多元化計畫，於 1999 年辦理烏石等 19 處漁港之規劃及實質建設，計畫經費為 5 億元；2000 年辦理南方澳等 35 處漁港之規劃及實質建設，計畫經費為 7.5 億元，2001 年編列 9 億元。經政府努力推動漁港功能多元化發展，臺灣地區部分漁港已成為民眾例假日休閒旅遊重要景

點，如臺中市梧棲漁港、基隆市八斗子碧砂漁港、新北市淡水第二漁港。

在此期間較重要的建設為新北市淡水第二漁港（淡水漁人碼頭）之再造。淡水第二漁港位於新北市淡水區沙崙里，因地處淡水河出海口右岸，河海景致十分秀麗，「淡江夕照」早已名列臺灣八景之一。由於臺北捷運淡水線通車營運，帶來大量參觀與休閒人潮，故漁業署特選定淡水第二漁港為漁港功能多元化利用之示範漁港，並自 1999 年起施工，2000 年完成浮動碼頭、交通船碼頭、河岸觀景木棧道、觀景平台及新關聯外道路。2001 年起更充分利用木棧道下層做為右岸咖啡館、便利商店及提供餐飲服務，2003 年建造情人橋、淡水魚市，成為淡水

河岸假日休閒旅遊之新據點及漁港功能多元化利用之示範觀光漁港。

■增設遊艇碼頭

隨著國人經濟力的提升，製造遊艇技術的先進，以及政府開放民間辦理動力小船駕駛訓練等措施，擁有休閒遊艇、快艇的人數越來越多，停泊問題於焉而生。由於國際漁業組織對水產資源的捕撈規範日益嚴格，政府亦採行漁船收購及限建措施，導致漁船對漁港的使用率減低，加上海岸地區的脆弱敏感，不適合再闢建任何港口供遊艇停泊之用，故利用漁港做為遊艇停泊處成為首要選擇。

政府於 2002 年開放高雄市鼓山及旗津漁港、基隆市八斗子漁港（碧砂泊區）、新竹市新竹漁



隨著國人經濟力的提升，經營休閒遊艇、擁有快艇的人數愈來愈多。

港、臺南市安平漁港及將軍漁港、高雄市興達漁港、臺東縣新港及金樽漁港、澎湖縣七美及吉貝等 11 個漁港，供遊艇申請停泊之用。另農委會又於 2005 年增加澎湖龍門、大菓葉、沙港西、通樑、岐頭、後寮、馬公第三及赤崁等 8 個漁港。除了農委會所公告的 19 個漁港外，地方政府也先後公告開放其行政轄區內的漁港，供遊艇申請停泊之用。

目前的遊艇及自用船舶約 1,300 餘艘，隨著漁港開放遊艇停泊，遊艇「客居」漁港的趨勢增加。



行政院於 2009 年通過「愛臺 12 建設總體計畫」，其中「海岸新生計畫」的工作指標之一即為「漁港內增設遊艇碼頭四處」。農委會漁業署為提升漁港觀光功能，並具體標示將於烏石漁港、八斗子漁港、梧棲漁港及安平漁港增設遊艇碼頭，自 2010 年開始於八斗子、蚵子寮、烏石等 3 處漁港，試辦漁港志工服務，提供觀光客至漁港旅遊需要的漁港、漁村相關人文、地理、歷史、文化的導覽解說。八斗子漁港已在 2011 年底完成 54 個遊艇船席及 7 個娛樂漁業漁船船席。

■ 打造魅力漁港

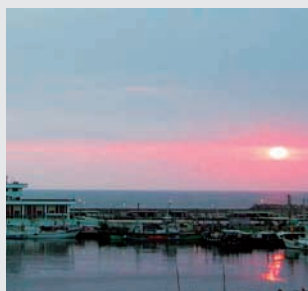
臺灣的漁港不僅風景美，而且各具特色。漁業署為使國人能了解並欣賞全國漁港之美，特地推廣漁港深度旅遊，於 2009 年設定食尚玩佳等十大主題，辦理年度十大魅力漁港系列活動。參賽的漁港透過網路創意行銷的宣傳及網路票選，再由漁業署及相關專家學者組成評鑑小組，選出年度十大魅力漁港。選出後不但可獲得社會關注且成功塑造了漁港旅遊形象。除了十大魅力漁港系列活動，漁業署亦於同年度輔導 20 處漁會整合周遭資源，規劃具漁村特色的 20 條休閒漁業旅遊動線，透過製作專輯節目，以漁業知識為主軸，深入介紹漁村產業、人文歷史、漁獲特產等休閒漁業相關資訊，讓國人一同感受漁港的魅力。2010 年為體現政府重視節能減碳、環境保護、生態保育等議題，特地從人文環境、自然景觀及生態保育等角度，設計出人文薈萃、人間仙境、生生不息、休憩僻靜、地理奇觀、享受刺激、時光隧道、海鮮老饕、情比金堅及樂活休閒等十大魅力主題。2011 年則以「漁樂人生」為主軸，舉辦第三屆十大魅力漁港系列活動，以行銷具特色及觀光價值的漁港。



臺中市／梧棲漁港
食尚玩佳



新北市／淡水第一漁港
樂活漫遊



高雄市／蚵子寮漁港
治療情傷



臺東縣／烏石鼻漁港
浪跡天涯



苗栗縣／苑港漁港
忙裡偷閒



澎湖縣／將軍南漁港
古樸懷舊



宜蘭縣／南方澳漁港
同舟共濟



臺南市／安平漁港
家的港灣



高雄市／彌陀漁港
情定今生



宜蘭縣／烏石漁港
海邊七號

2010年第二屆10大魅力漁港



高雄市／鼓山漁港
時光隧道



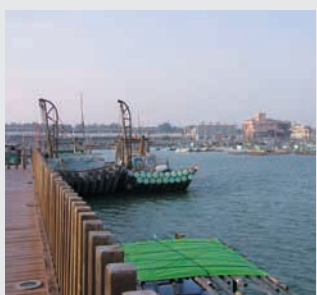
屏東縣／小琉球漁港
樂活休閒



屏東縣／東港鹽埔漁港
海鮮老饕



花蓮縣／石梯漁港
享受刺激



嘉義縣／東石漁港
休憩僻靜



高雄市／興達漁港
情比金堅



新北市／淡水第二漁港
人間仙境



臺南市／四草漁港
生生不息



新北市／野柳漁港
地理奇觀



澎湖縣／外垵漁港
人文薈萃

2011年第三屆10大魅力漁港



彰化縣／王功漁港
有你真好



新北市／卯澳漁港
心靈角落



臺東縣／中寮漁港
綠意盎然



新北市／淡水第二漁港
緣定今生



新竹市／新竹漁港
情竇初開



臺中市／梧棲漁港
饕客天堂



屏東縣／小琉球漁港
奔向大海



宜蘭縣／烏石漁港
樂活人生



高雄市／蚵仔寮漁港
奮發人生



屏東縣／枋寮漁港
風華再現

第二節 漁業文化與漁村新風貌

文>莊慶達

「文化」是人類在所處的環境中，爲了生存、發展所產生的思想和行爲的累積。據此定義，所謂的「漁業文化」，即是人類從出現漁撈行爲至今，所發展出來所有和漁業相關的生產、生活方式和現象，包括漁具漁法、漁民生活的內容、漁村的風物民俗，以及統治者爲了便於管理和發展所制定的政策、法規。

臺灣由於四面環海，漁撈行爲是最自然、最直接不過的生活方式，故而成爲歷史最悠久的產業。就以臺灣 400 年歷史中，歷經明、清、荷、鄭、日、國府各階段，生產模式從個人的謀生活動，到由政府擬定政策，有組織、大規模地跨地



澎湖的雙心石滬極具文化價值。

域、國界進行；生產工具和技術從原始、簡陋，經不斷改進，並吸收、融入其他民族的特色，時至今日，更運用現代科技和資訊，創造可觀的經濟規模和產值，甚至使土地、資源有限的臺灣，能以遠洋漁業、養殖漁業在世界名列前茅。就文化意義而言，臺灣漁業已創造出複雜多元、豐富



多采的文化現象，如澎湖的雙心石滬、蘭嶼的飛魚祭，確實值得文化學者深入探討。

漁民是漁業的從業人員，漁村是漁民的生活場域。漁業文化的演進，勢必帶動漁民生活和漁村景觀的變化。由於時代的快速變遷和漁業資源的日趨衰竭，政府與民間在此危機的因應過程中，所推出的各項漁業轉型策略，已然使漁業文化和漁村景觀產生劇烈的變化。本文即針對此一主題，探討建國百年以來，臺灣漁業文化和漁村風貌的演變，以及兩者間相互的連動關係。

臺灣漁業文化的演進

■生產方式

如果以 1895 年做為分水嶺，臺灣漁業這 100 多年來所獲得的成就，遠遠超過從漁獵時代到 19

世紀末所有生產方式的總和。在此之前，臺灣漁業的生產方式，大多沿襲傳統的漁撈方法，駕駛無動力的戎克船（木帆船）、舢舨、竹筏在沿、近海或河川、湖泊進行繩釣、網撈或設陷（如石滬）誘捕等，不但產量有限，漁民的生命也隨時面臨安全上的風險。縱有水產養殖，範圍只限於埤塘，屬農暇時的副業，所養殖的魚蝦種類少，產量也只供生產家庭食用，談不上經濟規模。

甲午戰敗後，臺灣進入長達 50 年的日治時代。日人審度臺灣四面環海的地理優勢，以殖民母國的利益為出發點，利用臺灣的天然資源和廉價勞力，致力於提高臺灣漁業的生產量，以供應其國內的需要。故而積極引進新漁法、漁具，如延繩釣、巾著網、焚寄網，並從日本引進動力漁船，補助臺灣漁民建造大型機動漁船，以取代傳統船、



筏。此外，更裝設無線電等先進的漁航設備，成立無線漁業電信局，不但大大提高了漁獲量，且增進了作業安全，也開啓臺灣遠洋漁業的新時代。

二戰期間，臺灣漁業遭受重創，產量銳減八成以上。光復後，政府採取一連串振興漁業措施，重建被戰火破壞殆盡的漁港和漁業設施，運用美援貸款協助漁民建造漁船，重新開放遠洋漁業。1952 年，臺灣漁業產量已恢復到戰前的最高標準 12 萬公噸。更進一步吸引民間資金，輔導建造大型漁船，引進技術和人力，從事遠洋鮪釣和拖網漁業，將遠洋漁業版圖由臺灣海峽、南中國海拓展至三大洋，產量也超越沿、近海及養殖漁業。1961 年代末期，塑膠工業蓬勃發展，以往用於淺水捕撈的竹筏，也改以塑膠管製作，並加裝引擎使其動力化，甚至取代舢舨，成為淺海養殖和沿、近海捕、釣的主力船筏，更成為臺灣漁業的一大特色。

1971 年代，在當時的農復會輔導下，開發魷釣技術及漁場成功，到 1987 年，我國已成為世界主要魷魚生產國。隨著遠洋漁業的發展，我國在世界各國的漁業基地不斷增加；也因強大的漁業經濟實力，大大有助於我國的外交和經貿關係。

先總統蔣公曾發表《我國漁業發展之道》：「……現在，政府正集中力量，加速經濟發展，漁業增產為其重要之一環……」（見國立海洋大學「中正漁學館」入口碑銘）。在政府政策的指導、協助下，臺灣漁業發展在 1970~1980 年代達到顛峰，成為臺灣百年漁業的黃金時期。

近 20 年來，由於沿、近海魚源逐漸衰竭，遠洋漁業也面臨強大的國際競爭和海洋生態保護主義的興起，臺灣漁業的優勢逐漸流失。加上業



近年來，隨著觀光產業日益發達，休閒漁業因此應運而興。

者大量輸入廉價魚貨和外籍漁工，使本土漁業日益萎縮，而不得不以發展海水及淡水養殖如牡蠣、虱目魚、吳郭魚、鰻魚、石斑魚、草蝦等，以彌補漁業的缺口，且在技術和產量上均獲得可觀的成就。然而，由於漁業結構的改變，造成部分漁業設施和人力的閒置。近年來，隨著觀光產業日益發達，民眾的休閒生活也由感官的享受，逐漸提升為知性的活動，休閒漁業因此應運而興，成為臺灣漁業轉型的契機，也帶動了漁村的轉型。隨著假日海釣、賞鯨、漁村生活體驗的活動日益興盛，形成嶄新的漁業文化風景，且有方興未艾之勢，值得政府與民間投入更多的資源與人力去用心經營，相信必可營造出臺灣漁業文化的新風貌。

■典章制度

人類為了求生存，自然發展出各種生產的方法和模式，達到一定的規模即形成「產業」。統治者為了產業的永續經營，不得不建立一套生產秩序，由業者共同遵守，或制定輔導獎勵辦法，幫助產業發展，當然也可能為了稅收或防堵流弊，而訂定法規進行消極的管理。這些做法在臺灣漁業發展的過程中，都曾經發生過。



漁村生活的體驗活動日益興盛，形成嶄新的漁業文化風景，圖為澎湖二崁。

明清時期，基於國土安全的理由，採行閉關自守的海洋政策，任令臺灣成為「化外」之地，導致荷蘭人乘虛在臺建立國際貿易轉運站，強制被生計所迫，不得不在漁汛期出海到臺灣沿岸作業的漁民向其繳稅。名目繁多的稅目，都是出於對殖民地資源的掠奪和人力的壓榨。

鄭成功收復臺灣後，閩南居民大量移民到臺灣，其中不少人定居沿海地區捕魚為生，但必須繳交「牌餉」，才能領到形同捕魚執照的「國姓旗」或「烏魚旗」。此外，還有種種苛捐雜稅，使明鄭時期的臺灣漁民，承受酷烈的剝削。到了清朝統治時期，雖有明顯改善，但在保守政策之下，清政府並未對漁民進行輔導或協助其發展，而任令臺灣漁民自求多福，完全不了解世界漁業已走向動力化的趨勢。

日本治臺之初，總督府設有殖產課，由技術專家負責水產事務；地方政府也有管理漁業的相關部門。1910 年，日本政府制定「漁業法」，次年又頒布「臺灣漁業規則」24 條及「臺灣漁業規則施行規則」56 條，對臺灣的漁業型態和捕魚方式，包括違規的取締，都有明確而詳細的規範。此外，更著手調查臺灣漁業的基本資料，擬定獎

勵計畫，引進新式漁具漁法，積極輔導發展漁業動力化和水產養殖。繼而推動漁業移民，獎勵本土過剩且有經驗的漁業人口移民臺灣，有組織、有規劃地役使臺灣漁民助其經營，甚至壟斷臺灣漁業。為了提高漁業的素質，日人更在臺灣各漁業重鎮設立水產試驗所，建造試驗船，一面擴大漁場的調查，一面研發新式漁具、漁法。在「南進政策」和「殖民經濟」的政策指導下，日本以務實的漁業法規、制度，逐步地引導臺灣漁業走向現代化。日人的種種漁業措施，固然大大豐富



了臺灣的漁業資源和水產貿易量，但所有水產的輸出入，全部以日本母國為對象，充分顯現了獨占、掌控的「殖民經濟」特徵。

二戰結束後，臺灣漁業百廢待興，尤其遠洋漁業生產幾乎完全停頓。光復初期，政府訂定「近海、沿海漁業及養殖扶助民營，遠洋漁業集中公營」的政策；組併基隆、臺南的漁船修造廠。1946 年制定「復興海洋漁業」政策，將「修建漁輪恢復生產、推動漁政管理、策劃漁用物資供應、培育漁業人才」做為施政方向。1947 年更制定「臺灣省遠洋漁業管理辦法」，以促進遠洋漁業正常發展。1951 年，經濟部增設「臺灣漁業增產委員會」；省政府農林廳水產科改組為「漁業管理處」，群策群力推動漁業的發展。到了 1952 年，臺灣漁業生產已恢復到光復前的最高紀錄 12 萬公噸。從 1953 年到 1973 年，政府實施了 5 期四年經建計畫，針對漁業實施「漁船放領」，以達「漁者有其船」的目標；並吸引民間資金，輔導建造大型鮪釣船、拖網船，將漁撈範圍擴大至三大洋。同時，積極輔導養殖漁業，配合民間不斷地研究開發，終於奠定了臺灣養殖漁業的深厚根基。

臺灣光復至今，有關漁業的建設，除了訂定上述法規和措施，同時也在中央和地方設立各級漁政單位，以管理、輔導和監督漁業相關事宜，並設置與水產相關的職校與科系，以落實水產教育；擴大水產試驗所的組織編制，進行漁業技術開發、漁場探勘、水產加工研究等，以提升漁業品質。

一甲子以來，臺灣漁業在政府政策的推動、輔導下，讓民間的活力充分發揮，不但創造出



早期漁撈全靠人力，為社會上看天吃飯的弱勢族群。

舉世聞名的漁業成就，更寫下一頁輝煌的漁業文化史。

■漁民生活

早期，漁村大多緊鄰漁港而自然形成。雖然傳統的文學、藝術，將漁民生活描繪成一派自然悠閒、無拘無束的美好意象，卻與現實不盡相符。由於早期漁撈全靠人力，不但工作辛苦、風險極大且收穫有限，加上沉重的稅負和家庭重擔，物質生活根本談不上品質，成為社會上看天吃飯的弱勢族群。

臺灣光復後，在政府的政策輔導下，漁民的生產活力得到了充分的釋放與激勵，加上漁業科技日新月異，不但提高了作業的安全性和多樣性，也擴大了生產的範圍，漁民的生活因而獲得明顯的改善。加上相關的社會福利制度日趨健全，也使漁民的生活得到基本的保障，漁村的環境也隨之改觀。由於教育的普及，提升了漁業人口的素質，但大多數新生代多不願從事辛苦危險的漁撈作業而離開漁村。加以近 20 年來，業者大量引進廉價漁工，且因政策著重於高科技產業的輔導、獎勵，使漁村建設相形落後，公共設施不足，漁村居民被迫大量外流、轉業，留下來的

漁業人口也面臨老化和就業機會不足的問題，沿近海漁業似乎難逃淪為夕陽產業的命運。

近來觀光、休閒風氣日盛，漁業成為知性旅遊的項目之一，部分有經驗和新觀念的漁民適時掌握此一社會潮流，善用閒置的漁船、港埠設施，成功地轉型為休閒漁業的從業人員，既不必冒強風惡浪之險，又能有相對較高的收入，漁民不但尋獲事業的第二春，也帶動整體產業的轉型。

■精神信仰

漁業一向是高風險的行業，尤其受天候、海象所左右，常使人產生「人力渺小，難與天爭」的無奈與無力感，特別需要藉助宗教信仰，給予心靈的鼓舞與慰藉。由於地緣關係，早期漁民多從閩南移居臺灣，宗教信仰亦隨移民渡海。數百

年來，臺灣漁民心目中最重要之神明，莫過於「媽祖」和「王爺」，形成臺灣漁業文化中極為重要的精神文明和人文現象。

至今，臺灣沿岸有「媽祖廟」500餘座，每逢祭典時，媽祖鑾駕出巡遶境，必然萬人空巷，蔚為漁村年度盛事。而起源於閩南的王爺信仰，則有象徵掃蕩瘟疫，保境平安的「王船祭」，成為南臺灣最重要的民俗活動。

臺灣漁村風貌的變遷

漁村是漁民生活的場域。隨著時代的演進和經濟活動的轉型，漁村景觀也不可逆轉地發生變遷。百年來，臺灣漁村風貌的演變，可按時間的先後劃分為3個階段：





嘉、南沿海漁村在烏魚汛期過後，到處可見曬製烏魚子的特殊景觀。

■原始傳統型

早期臺灣約有 800 多個漁村，多在離岸不遠的陸地自然形成。民居建築往往就地取材，以珊瑚礁石（砵砵石）或漂流木搭蓋成簡陋的民居。村落中隨處可見晾曬的漁網和衣物，門前多曝曬從海中撈取的海菜或水產。漁村婦女則三三兩兩聚在一起補綴漁網、閒話家常；成群孩童與狗在海灘上追逐嬉戲。當漁船滿載歸航時，全村大小一起出動搬運魚貨；一旦遇到颶風下雨的天氣，全家人只能困坐陋室。當然，也有因特殊漁產和族群文化結合所產生的特殊人文景觀，如以飛魚為主要產品的蘭嶼，以晾曬的魚乾、拼板舟和豐收祭，組合成熱帶海島的人文意象。嘉、南沿海漁村在烏魚汛期過後，到處可見曬製烏魚子的特殊景觀，令人印象深刻。早期漁村對臺灣經濟發展雖有不少貢獻，但在一般人心裡總是揮不去髒亂、貧窮、落後的刻板印象，如今這類漁村已相對稀少，將來勢必成為早期漁業文化的象徵。

■城鄉混合型

當臺灣漁業普遍完成動力化，並將生產範圍擴大至全球海洋後，不但產量大增，水產品更趨於多樣化。漁民收入增加了，漁村風貌也因居住

環境的改善而呈現自然富庶的景象。加上政府大力輔導養殖漁業已收到成效，使得臺灣中、南部的漁村，隨處可見水光粼粼的魚塭、不斷旋轉的水車、駕著塑膠管筏採收牡蠣的漁民、和三三兩兩蹲在地上邊聊天、邊剝牡蠣殼的婦女。隨著 1970~1980 年代臺灣的經濟起飛，國民多有能力享用以往被視為高價佳餚的海產。假日開車到漁港或漁村吃海鮮，成為民眾的休閒活動之一。到處可見的海鮮餐廳，不但生意興隆，也讓漁村居民有了新的職業選擇。由於交通日益發達，每逢假

漁民收入增加了，漁村風貌也因居住環境的改善而呈現自然富庶的景象。



日，絡繹不絕的人車如潮水般湧到，加上部分漁村建築快速更新、範圍逐漸擴大，已和一般城鎮連成一片，很難看出明確的界限。漁村朝城鎮化發展，在 1980~1990 年代達到了頂峰，淡金和北濱公路沿線的漁村，就是最明顯的例子。

■居住休閒型

近 20 年來，由於沿、近海漁源衰竭，加上國際漁業管理日益嚴苛，已有部分漁港作業幾近停頓，導致漁村人口嚴重外流與老化，甚至面臨生存危機。幸好近年來，國民休閒旅遊逐漸轉向

知性、學習的趨勢，口腹之慾的滿足已不再是觀光的主要目的。隨著國民教育的普及與延伸，使精神生活的提升更形迫切。為因應社會趨勢，在有識之士的大力鼓吹與政策的配合下，漁村轉向觀光休閒的方向發展。尤其 2001 年「民宿管理辦法」通過後，休閒漁業得以多角化經營，不但帶動漁村觀光的熱潮，也使漁村經濟得以復甦，不少年輕人選擇返鄉創業。近年來更因濱海道路的修建完成，國人移居海岸居住休閒的風氣興起。



臺灣漁村文化再造的展望與策略

由於，傳統漁業的生產方法與經營模式，已無法配合時代的需求；專供傳統漁業使用之漁港功能，已無法滿足消費者的需要。爲了配合時代的脈動，並在競爭激烈的國際社會中爭得一席之地，推動本土環境改造，朝傳統漁業及觀光休閒的多功能使用與開發，已是不可避免的趨勢。因



推動本土環境改造，朝傳統漁業及觀光休閒的多功能使用與開發，已是不可避免的趨勢。

此，行政院推動「富麗漁村」計畫，以「生產」、「生活」、「生態」的共存共榮爲政策目標，分別從「經濟面」、「文化面」及「自然面」去推動漁村建設。以既有漁港機能的維護爲主，並配合觀光單位，共同推動、發展漁港觀光休閒化，藉以提供海域休閒及親近海岸的活動空間，以達到提高漁港利用、活化漁港漁村、提升海洋遊憩產業之目標。

從許多先進國家的經驗可知，城鄉發展有相當大的成分取決於文化的價值觀，也就是生活方式、國民教養、品味和靈性的提升，才是文明成就的化約形式。全球經濟發達的國家，其國民每年願意花大筆金錢到國外旅遊，爲的就是體驗他國特殊的風土人文、生活型態。這種世界性的觀光潮流，使「在地化」成爲 21 世紀人文發展的新趨勢，最直接的行動就是回歸土地本身，重新審視我們腳下的泥土，這當然也包括 400 年來，臺



灣人所建造，並賴以維生的漁港、漁村。

其實，臺灣的每一個漁村都有它特殊的地理形勢、風光物產，也有屬於人文的祭祀信仰、民情風俗、歷史沿革、族群分布、產業工藝等，處處蘊藏著令人驚喜的寶藏。當前漁村發展、再造的策略，應以社區居民的福祉為出發點，整合在地的自然條件、人文特色及漁村社區內發性的動力與潛力，透過社區總體營造的方式，賦予其生生不息的文化生命與活力。誠如黃聲威博士的研究指出：「社區總體營造」能否成功，在於人、文、產、地、景能否相互配合；其中，「人」的因素更是成功的關鍵，也就是要教育、輔導漁村民眾，使其認同漁村未來的發展，積極投入漁村

轉型的工作。此外還應建立健全的產銷制度，防止沿海淡水養殖超抽地下水，導致地層下陷、海水入侵，造成土地鹽化、國土流失的負面影響。

要振興漁港、漁村的經濟活動，絕對是文化與產業並重。但不能僅依賴政府單方面的推動與執行，更要結合漁村社區居民自發性的改善行動，以及配合當地產業的經營與投資，建立起居民、產業和政府間密切合作的網絡。如能培養有心改造的社區居民成為文化志工，有效地教導民眾認知地方的自然、人文環境，正是具有高經濟產值的重要資產，漁村居民才會珍惜自己的居住環境，並有意願提升文化創意的能力來發展漁村的文化事業，並賦予傳統產業新生命。



近年來，東北角海岸「貢寮國際海洋音樂祭」、墾丁的「春浪音樂節」，都吸引大批人潮趕赴盛會，為當地帶來巨大的新商機。如能以此為範例，由漁民團體結合文史志工，合力挖掘在地的文化資產，舉辦優質的文化活動，透過志工的解說和媒體的報導，不但可達到宣傳效果，更可以把人潮吸引到漁村，如此形成的商機，自然會刺激地方產業再生，並帶動文化的再造與更新。

富麗漁村實例

1995 年，行政院農委會漁業署推出「營造漁村新風貌計畫」，全面推動富麗漁村「生產、生活、生態」三生均衡發展的理念。十餘年來，據此理念成功完成社區總體營造的漁村日益增加，其中澎湖西嶼二崁社區及基隆市中正區長潭里堪稱為「富麗漁村」的典範。其社區再造的做法與過程，頗有值得借鏡之處，故舉為實例，分別說明：

■澎湖二崁村——漁村社區再造的典範

位於澎湖西嶼東岸的二崁，是臺灣最具歷史風貌的聚落之一。二崁先民從金門渡海來澎，以農漁為生，自給自足，至今已 400 年。二戰後因受先天環境限制，產業不興，出現人口大量外移現象，導致一度面臨廢村的危機。1990 年代起，經由社區再造，不但使古老聚落再度活化，並吸引大眾重回聚落。其做法和過程如下：

■保存聚落原貌

由文建會出面將原有「民俗村」的定位改為「聚落保存」，並將村內原有 20 餘間閩南式古厝陸續修復。2001 年，內政部都計委員會通過指定為傳統聚落特定區，並予以管制。

■發展地方特色產業

成立社區發展協會，凝聚共識，將傳統產業活化轉型。以當地農漁特產研發土仁粿、褒歌糖、金瓜米粉、青魚麵線、藥膳蛋、杏仁茶……等，讓觀光客可以一面看海賞景，一面品味特色美食。

■規劃展示空間

將極具建築特色的陳氏宗祠規劃為社造展示廳與實作坊、會議室等，做為凝聚共識的聚會中心。

■文藝再復興

成立二崁學堂，由老師教導以閩南語讀古書；成立褒歌館，教唱源自山歌、採茶歌或先民茶餘飯後、農漁節應哼唱的唸歌。

以上由硬體到軟體的社區總體營造過程，讓原本瀕臨廢村的二崁，找到自我的定位，不但為澎湖多了一處具有濃厚地方色彩的觀光資源，也讓當地的居民看到了希望。

■基隆市中正區長潭里——休閒漁業的開發者

■生產特色

該社區發展協會運用勞委會永續就業資源，訓練漁村媽媽，成立社區廚房「討海廊咖啡館」，利用當地現撈魚貨和石花菜開發風味餐，成為長潭里的特殊飲食文化和產業。

■生活特色

結合新生代推動社區營造，將原本的垃圾掩埋場復育為潮境公園，連結望幽谷風景區與即將開館的「海洋科技博物館」成為頗具規模的濱海園區。居民與遊客在此可上山下海、運動休憩。夜晚更可遠眺海上點點漁火和九份山城的璀璨燈光，蔚為北海岸最美的休閒勝境。

▣ 生態特色

沿海岸蝕平臺和潮間帶原盛產螃蟹和熱帶魚，形成具有觀賞性的海岸生態。受過訓練的志工可為遊客做生態導覽解說，並教導採集海藻製作工藝品。除永續保存在地特殊生態，更發揮環保教育功能。

英國史學泰斗湯恩比以其鉅著《歷史研究》證明一個真理：「文明的產生來自一個民族成功地回應挑戰。」

傳統漁業的沒落，對臺灣經濟、社會是一項嚴厲的挑戰。然而，危機亦是轉機。任何產業要永續生存，就必須隨時代的演進而轉型。今日要振興漁業、活化漁村，更不能不考量環境的變化，並配合時代的需要。與其採用頭痛醫頭、腳痛醫腳的方式修修補補，不如從根本的產業文化進行

脫胎換骨式的調整，才能為產業建立厚實的根基和健全的體質。

「二崁社區」和「長潭里社區」的再造成功，證明政府為推動休閒漁業而訂定的「營造漁村新風貌計畫」方向正確，使「富麗漁村」理念的實現具體可期。2010年8月，政府公布實施「農村再生條例」，主要做法是透過整合規畫概念，由農漁村社區的在地組織或團體，「由下而上」提出整體建設和再生計畫，協助打造社區全新風貌，為促進農、漁村的活化，提供了明確的方向和政策的支援。

當漁業不再只是單純的產銷體系和硬體建設，更具備人文意涵，就成為可以全民共同參與的經濟、文化活動，不止可以生生不息、永續經營，也能成為臺灣做為海洋國家的精神象徵。

位於澎湖西嶼的二崁，是臺灣最具漁村歷史風貌的聚落之一。



漁村之歌—— 許明得《東津——故鄉之歌曲集》導聆

許明得與《東津——故鄉之歌曲集》

（屏東 牧弦音樂工作室，2006）

臺灣是四面環海的海島，漁業發達、漁民也多，但是為漁港文化創作的音樂卻少之又少。而在屏東地區，卻有一位音樂老師——許明得，長年為故鄉譜曲。尤其是2006年出版的《東津——故鄉之歌曲集》集結了14首優美動聽的漁村歌曲，分別表達了漁港海景、漁村苦樂、討海人奮鬥以及讚頌故鄉等情境，且每首歌曲都配有鋼琴伴奏，適合學校教唱、音樂會演唱或眾人齊唱，其中有幾首還有合唱版。

許明得是屏東地區著名的音樂教育家，1940年（昭和15年）1月10日出生於屏東縣東港鎮。東港是一個靠海的港口，幾乎一半的居民都以捕魚為生，父親許陶也是漁民，閒暇時候卻擅長唱南管戲曲。許明得從小聰穎好學，在耳濡目染之下，對音樂極有興趣。童年時父親教過他的戲曲，如《車鼓調》、《共君斷約》、《恨冤家》等，至今記憶猶新。由於少年時家境貧困，不可能學習樂器，音樂老師鄭宜之見他頗具音樂才能，願意免費教他彈風琴，讓他得以在小學五年級時得到啟發。初中畢業後許明得考上屏東師



屏東縣東港鎮漁家出身的音樂家許明得。

範學校，大班課的琴法課只能得到老師極為有限的指導，他卻能廢寢忘食的練琴，得以成為合唱團伴奏。

1959年許明得擔任國小老師後，他發現兒童音樂教材非常缺乏，遂興起編寫樂曲之念。許明得不斷地自修作曲理論，數十年來，為音樂教育目的創作了許多曲子，主要都是為青少年而寫，有鋼琴曲、合唱曲、直笛合奏與獨唱曲等。

其中，許明得為東港寫了一系列的曲子，來歌頌東港故鄉，即為本文所要介紹的《東津——故鄉之歌曲集》。這本曲集收錄了14首歌曲，其中《大鵬灣之歌》、《牽罟》、《東津謠》、《東港戀歌》、《東港小調》、《討海人》、《月令魚仔歌》、《農村四季》、《秋聲》、《秋詞》等10首歌曲是由蕭枝林作詞，另外4首《暈船啦》、《故鄉的田園》、《漁家樂》、《東港頌》則由他人作詞。

蕭枝林也出身屏東東港漁村，亦為教育界前輩，1953年生，畢業於國立臺灣師範大學教育系及高雄師範大學教育研究所結業。他擅長詩詞寫作，頗富文學及音樂素養，曾任屏東縣東港鎮東港魅力商圈發展協會總幹事。許明得稱讚他「其撰詞優美，意境深邃，極具鄉土內涵，是一位難得的臺語作詞家。」的確，這些歌的歌詞都具有反映鄉土風情的親切主題與內容。茲列舉5首作品如下：

《牽罟》

《牽罟》是許明得在1986年為屏東縣立文化中心主辦的文化祭所創作，並於東港鎮海宮廣場發表。牽罟就是使用地曳網來捕魚的一種漁撈作業，數十年前，漁村擁有船隻、大型網具的人家並不多，牽罟就是結合許多戶的力量，以大型地曳網來捕魚的方式，分海上作業和岸邊起網



作業，參與的村民都可分到漁獲。普通的網面約有2公尺高、數百公尺長，必須由三、四十人合力操作才可作業。目前已較為少見，但在三、四十年前，牽罟活動在各處漁港都普遍存在，「辛勤捕魚、快樂收穫」是漁村長大的民眾對牽罟的美好記憶。

牽罟是東港漁村的特有傳統捕魚方式。這首《牽罟》即是表達男女老幼同心牽罟的合作精神，同時也描述山海連成一線，海鳥飛、船隻過的景色。歌詞內容：

1. 海沙崙，日黃昏，水連天，浪翻湧，小排跟著大排行，放罟入海水，岸頂牽罟線，男女老幼逗陣來，作伙同心來打拚，啊—牽罟，嘿唷嘿唷嘿唷嘿唷嘿唷！
啊—牽罟，期待大魚入網中。
2. 琉球嶼浮海中，海鳥飛，船隻過，山海一色海沙墘，大流海中行，岸頂牽罟線，吃魚咁知掠魚苦，犯風拚湧討海子啊—牽罟，嘿唷嘿唷嘿唷嘿唷嘿唷！啊—牽罟，期待豐收日日春。
3. 崙仔頂，海邊莊，造公園，固護岸，種樹仔大叢可覓蔭光景好遊賞，大家攏輕鬆，思古鄉情漁村味，歡迎相招來迫遛啊—牽罟，嘿唷嘿唷嘿唷嘿唷嘿唷！
啊—牽罟，期待海墘來牽罟。（蕭枝林 作詞）

此曲輕鬆、活潑，先有前奏，接著A—B—間奏—C—

尾奏，E小調、二四拍子。全曲描述牽罟的合作精神，以及描述「山海一色，海鳥飛，船隻過」的美麗畫面，曲調呈現著民謠曲情，有著濃郁親切的鄉情。

《大鵬灣之歌》

《大鵬灣之歌》歌詞是描述大鵬灣美麗的景色。蕭枝林在其「創作緣起」中提到：「人若問我：『東港最美的地方在哪裡？』在我內心不時縈懷夢迴的是『大鵬灣口的餘暉落日』及十數年前灣內的那一泓印月清潭。」他如此描述大鵬灣：

與「她」結緣於許久以前的童年。晨初，水霧清煙的浪漫裡，動容驚奇於她的靜與美，影像霎時凝止，永存腦海。夏日驕陽下的激盪中，清風、水波，足下軟泥細沙中的那一抹清涼，彷彿仍有我幼年童伴戲水踏浪歡笑聲。釣魚、捕蟹、摸蛤、採草、尋貝……還有拋網捕魚的水上船歌。在野鳥唱晚的歸途上，大大小小的鋁鍋裡，盡是鳥貝、文蛤、螃蟹、紫菜……。我們知道今晚的餐桌上，一家人可以享用那泓清潭的鮮味。在那經濟困頓，人丁眾多的歲月裡，感謝那泓清潭，使我們領受天光、海藍、魚蝦味；徜徉在大武山青翠的倒影中，留

下無限的追憶懷念。歌詞內容：

1. 大鵬灣，大鵬灣，
（唸白）古早叫做金茄苳，現代名稱大鵬灣，
昔時開台是名港，今日養殖好所在。
2. 遠看巍峨大武山，山光水色相照看；
魚蝦蜆蛤潭中滿，舟影點點如在前。
3. 人稱東津第一景，南平船仔頭在兩邊；
新莊下蔀東邊岸，後塢仔汕尾西北邊。
4. （唸白）林仔邊，崎仔頭，土角厝攏總嘛是潭邊莊。
以前迎王在港嘴，十移物轉崙仔頂莊。
5. 茄苳仔花香浮水面，紅憨狗嬉遊在樹角，
兒童戲水逐白浪，漁廊船歌伴水煙。
6. 談古說今知來去，地方珍寶益萬民，
共新開發重環保，四方閒遊大鵬灣。
大鵬灣，大鵬灣。（蕭枝林作詞）

第一、二段介紹大鵬灣；第三、四段敘述東港地理環境的時移物遷；第五段回憶童年甜蜜，在大鵬灣釣魚、捕蟹、摸蛤、尋貝及水上船歌；最後一段，隨著時光的流轉，感嘆大鵬灣已遭汙染，對即將開發的大鵬灣觀光區，

寄望大家同心來開發並且重視環保。

許明得與蕭枝林是同事，為這首詞譜曲時，也回憶到故鄉的美好：「筆者出生於東港的漁村小鎮，屋前有條清澈的溪水，兒時常與同伴游泳戲水，捉蝦、摸蛤其樂無窮，但此情此景，如今已不復存在，只有留待回憶。」許明得仍採民謠風格來創作，全曲以詠唱與唸謠交替的方式，來敘述大鵬灣之滄桑歷史、美麗景色以及童年的追憶與懷念。

《討海人》

《討海人》是一首表現漁民辛苦捕魚，不怕風雨、不畏艱苦的意志力以及為家庭努力打拚的奮鬥精神。歌詞內容：

1. 討海人，討海人，討海人有夠強，真正勇，海上作業苦，
曬加烏烏烏，不管風湧有外大，討掠打拚為某子。
2. 討海人，討海人，討海人真骨力，真豪爽討掠有賺錢，
燒酒展情義，天頂日頭赤炎燄不驚艱苦，海上行，海上行，啊——討海掠魚風險大，為著啥魚鮮海味大家吃，晟家飼子好名聲，好名聲。（蕭枝林作詞）



許明得的譜曲，先在鋼琴前奏方面作出富有表現力、模仿浪濤的聲響，歌唱開始「討海人，討海人」則彷彿是向著浩瀚的大海呼喚，中間亦穿插唸白。全曲描寫討海人不怕風雨、不畏艱苦的堅強意志，以及為家為子女打拚的奮鬥精神。

《東港小調》

《東港小調》內容很長，採長短句方式，頗具民歌「雜唸仔」風，許明得也運用唸白和詠唱的交替方式譜曲。歌詞內容：

1. (唸白) 出生東港街，惦在大廟邊，海口仔，田莊兄，懷念故鄉來唸謠，思想起那是提起鄉里的代誌小調唱出乎聽希望大家多指教，既是骨力的東港人。
2. 講起東港是通人知，伊是有名的港市，漁船上千掠大魚，黑甕、沙西米、真滋味；「櫻花蝦」、烏魚子、參寶物，你那有聞，來七叨（玩耍）。海產街、華僑市、魚鮮海味項項是，魚刺煮羹尚著味，贈送朋友嘛是「好東西」。
3. (唸白) 攞來介紹東港的「小吃」乎知，碗粿、肉粿真好吃，東港的肉丸嘛有出名，安木粿、粉粿軟，雙糕潤、麻薯 Q 底底，崙仔頂的海產粥傳風聲，市仔口肉羹、肉粽、俗擱讚。
4. (童謠) 一的爆米香，二炒米粉，三的大腸豬血湯，強強滾。
5. 早前大鵬灣有夠水，今日的海汕墘「好風光」。論起東港的歷史，七角頭地名有故事，祖先攞是唐山來，先來後到入土親，總是有緣住同鎮。(唸白) 愛家愛人愛鄉土傳統文化著愛顧，(唱) 倫常義理放在心。(唸白) 歡迎各地的鄉親，無相棄嫌來逗陣，吃海鮮，賞風景，看鬧熱。(唱) 人人輕鬆心快活，平安順事闔家歡，闔家歡。(蕭枝林 作詞)

歌曲中間還穿插了童謠，是一首充滿童趣和民俗味濃厚的歌曲。

《東港頌》

《東港頌》的歌詞是由東港基督教長老教會梁瑞熙牧師所作。他以文化命脈與生活做背景，整合福音與東港人的生活，於基督福音進入東港 130 週年慶（1998 年）時所撰寫。全曲共分三段：第一段描述東港歷史，地理傳承；第二段敘述東港人文生活的點點滴滴；最後一段祝福東港人有平安、喜樂的未來。歌詞內容：

1. 東港、東港、隨著時代進展來開講，
天頂的上帝永遠不變疼咱東港人，
放索起到內關帝、大鵬過五街入漁港，
漢人與客人作伙同心補破網。
歷盡滄桑同苦同甜，已經有三百多冬，
大家牽罟，耕田打拚，才有今天的大東港。
2. 東港、東港、出名的是黑甕串的漁港，
華僑市滿滿魚蝦你通買逐項，
醫生、銀行、賣什細、魚具、冰行、
大街小巷特別海產好料理，滋味香，
海外名聲通紅。經濟發展，人才出著，
身軀心靈卻虛空，耶穌真神，
人若信就成作豐盛活命的義人。
3. 耶穌福音來東港有一百三十冬，
東港住民本性率真，閤疼出外人，生意買賣，
逐個作伙鄉親就相梗紅。
士農工商，價錢公道，大小無貪閤稍送。
不管伊是什麼人，耶穌就是咱的有緣人，
只要若有信，平安喜樂，就隨我一世人。

受限篇幅的關係，無法一一介紹《東津——故鄉之歌曲集》中的每一首歌。所幸讀者可以上網聆聽，只要打上歌名關鍵字，就可找到歌詞與影音資料。《東津——故鄉之歌曲集》鄉土味十足的歌詞令人讀來親切有味，而許明得對歌曲語法的嫻熟，對臺語語韻拿捏的得體，令人對這些漁村歌曲益發喜愛。

(本文感謝許明得老師、曾碗茹老師提供資料。)

漁業諺語

先祖豐富的生活經驗、漁事心得及智慧哲理的傳言，並不因時代久遠而褪色。藉由漁村諺語，喚起大家從不同角度來關心漁業，緬懷先民的漁業遺澤，並涵詠漁村生活。

白帶魚

「白帶」與「白住」臺語同音。早期農業社會謀事不易，流行學徒制度。老闆供吃供住，不供薪，稱之為「白住」，也就是沒錢奴才。故意說成白帶魚，有嘲弄調侃的意味。



牽罟俁索

集衆多人在沿岸捕魚，只要是牽著網繩，不論大人小孩，人人有份，大小照分。現在則拿來形容在機關團體中濫竽充數、混水摸魚的人。



空手戽蝦

指事前沒有準備，空著手難以辦事；或指拜託人家「空手到」。旨在勸人「工欲善其事，必先利其器」。



火燒罟寮

「罟寮」是放網的草寮，裡面放的皆是織好的網。由於「罟寮」裡裡外外盡是易燃物，一旦著了火一發不可收拾，漁網必定付之一炬。因「漁網」和「希望」臺語同音，所以俗謂「火燒罟寮全無望」，凡對沒有希望的事，皆可以此語來形容。

人生海海

此語中的「海」，是用來說明有容乃大，同時教人要有大海一般的宏闊胸襟。主要在勸人惜福惜緣，與人和平相處，爭端自然減少，活得才能快樂。

水清魚就現

水質清澈，可以透視埕裡魚兒的動態，足見好的養殖環境，魚兒必定長得快。也指道理愈辯愈明，只要是對的，好人終不會被埋沒。



爛糟欠拍債

「爛糟」係魚名，酷似虱目魚，肉質鬆疏，細刺特別多。煮食前先以刀背猛拍其身，魚肉始能變得結實有勁，香醇好吃。此語在漁村是管教小孩常用之語，與「玉不琢，不成器」意思相近。

摸蜆仔兼洗褲

養蜆處通常水深過膝，拾摸時腰身得前彎或蹲下用雙手打撈，內褲必然會被水浸溼。此語通常用來比喻一兼二顧，公私兩便，文字貼切而充滿戲謔味。



鯽宰魚釣大鰱

「鰱」就是鯉魚，較鯽魚為大，是指小投資想得到高報酬，和「偷捉雞要蝕把米」同義。

牽俑仔補雨傘

漁村數虱目魚苗，通常以一百尾為一個單位。為了怕忘記，都會配合手勢、眼力的快慢，用唱的來連接，以幫助記憶，就叫做「牽俑仔補雨傘」。一般人如果不斷地數落別人的不是，或老愛把陳年老帳掛在嘴上，也稱為「牽俑仔補雨傘」。

杯底毋通飼金魚

比喻爽快地乾杯，把酒喝完，一滴也不留。另有勸人不可在外藏嬌之意。



靠山吃山 靠海吃海

意指天無絕人之路，只要肯勤勞努力，不管上山或下海，到處都有立足之地。

有錢吃鮓 無錢免吃

「鮓魚」是海產珍饈，味美可口，身價高貴，有錢才吃得起。此語不但顯示鮓魚的珍貴，更說明金錢的魅力。



三日討海 四日曝網

比喻風不調，雨不順，「海冬」不好。也指偷懶的人，不專注工作時常藉故休息。



踏同隻船 穿同條褲

船在海中行駛，不論是行商或討海，隨時都有不測風雲。惡劣的天候、洶湧的巨浪或身體的病痛都能致人於死，所以船上的人唇齒相依，彼此同心協力不能有二心，更不能自私自利。此語和「坐人的船愛人船走」同義。

初十廿五 吃晝落舖

在嘉南一帶農曆初十或廿五，漁民吃了中飯就準備出海幹活，因為中午是退潮，海灘水淺正好可以撿蚵拾蚌，所以亦有「初十廿五下晝肚」之說。這些都是漁民經驗中的鐵律，極為寶貴。

海面闊闊 相抵會著

海，沒有區隔，不分界線，同在海上作業隨時都會碰面或遇難，所以應該互相關照，彼此體諒，不要積怨結仇或冤冤相報。此語和另一句「地球是圓的，相抵會著」同義，都在說明人生何處不相逢。

三月鯽鼓 四月查某

三月鯽魚正當時，肥得滿腹是卵，魚肉甘美肥肥軟軟的，最為可口。四月初春，婦女們剛脫下冬裝換上春裝，露出細嫩的白晳皮膚最為嬌美。意指同樣的魚或人或事，要選對合宜季節才能更得效益。



七蟬八擻 九毛蟹十毛蜆

農曆 7~10 月蟹類漸肥，不但花紋鮮麗，且蟹黃香、蟹肉甜。將各式蟹類放進鍋裡炊煮，那股香味左鄰右舍都可聞到，頗有聞香下馬的誘惑。尤其中秋賞月、送禮更是應景的上上品。

一午二紅 三土魷四馬鮫

這是好滋味的魚類排行榜，「午仔魚」煮湯、「紅魷」清蒸、「土魷」和「馬鮫」淡鹽淺漬、稍晒後文火煎烤，真是「好吃無底講，外好你敢知」！

要去，黑影 毋去，吊鼎

描述漁民工作辛勞不分日夜，若不出海就吃不飽，道盡了漁民與海搏鬥的辛酸。

敢允人 山頂豬 無敢允人 海底魚

豬和魚雖然都是動物，卻因生活環境水陸的不同，想擒捉得來，難度自是不一樣。此語顯示出海裡的魚，隨時有可能受到風浪潮水的影響，而不能掌控自如。

十月廿六 孤星落土 水肥魚也肥

每到農曆 10 月 26 日以後，天上的北斗星七顆只剩 6 顆。不見的一顆，傳說是掉落地面，肥了海域，使得海魚漸肥，此時討海人會忙著出海打魚。這也是漁民對天文的經驗之談。

臺灣的漁業節慶

野柳神轎洗港過火



野柳神轎洗港

野柳保安宮的神轎洗港、過火儀式，是元宵節頗具特色的廟會活動。清晨，開漳聖王、媽祖、周倉爺及土地公等神轎，便在街坊接受炸轎；接著神轎登船巡港，繞行三圈後，最特殊的神轎洗港便登場。在法師吹響號角後，眾

神轎像是起乩一般，瘋狂甩動，然後連人帶轎急速奔馳躍入港中，游過數百公尺遠的對岸，再到海邊過火，這種「水裡來、火裡去」的民俗活動，是臺灣相當罕見的迎神賽會。神轎洗港儀式無源可考，據信是藉助神力來清淨漁港，以祈求漁船揚帆得意，滿載盈艙。

媽祖廟會

媽祖是臺灣漁民最重要的守護神；農曆3月23日是媽祖誕辰，俗諺說：「三月瘋媽祖」；在臺灣從南到北的一片媽祖熱潮中，有數個大型繞境活動，因地理環境與歷史背景差異，各自呈現截然不同的祭典風貌，使得媽祖香期顯得多采多姿。

■大甲媽祖繞境進香——媽祖的「步兵部隊」

大甲媽祖繞境出發當天，鎮瀾宮前人潮洶湧，香陣、



大甲媽祖進香

攤販、遊客與各地來的信徒交織成一片人海。吉時一到，繞境隊伍依序出發，所經之地都有信徒頂禮膜拜，並自發性準備飯菜招待進香團，各地廟宇也出動陣頭迎接，既是敬神也是娛民。綜觀整個進香過程，貫穿中部沿海4個縣、15鄉鎮、60餘座廟宇，跋涉200多公里路，耗時八天七夜進行長行軍，堪稱媽祖的「步兵部隊」。

■北港媽祖繞境——媽祖的「砲兵部隊」

歷史悠久的北港朝天宮「遶媽祖」活動中，有全臺數量最多、最精巧的藝閣參與遊行；不過，此地最特殊的卻是「炸轎（俗稱犁轎）」。當參與繞境的神轎一出現，店家住戶使用堆積如山的鞭炮置於轎底，來個「炮」聲雷動；每當鞭炮被引爆，火光與濃煙接連自轎底竄升，霎時，炮屑四散，煙霧瀰漫，硝味撲鼻，神轎和轎伕如入五里霧中，這種強烈的「聲光效果」莫不令觀者既愛又怕，大呼過癮。

入夜後，繞境活動達到最高潮，黑暗中炸轎更感受到電光火石般的威力，各式的煙火、沖天炮在天空中綻放，使得北港鎮達到真正「瘋狂」的狀態，堪稱媽祖的「砲兵部隊」。

■澎湖媽祖巡海——媽祖的「海軍艦隊」

澎湖天后宮以海巡方式進行繞境，數十艘船隻結隊而行，別具特色。繞境船隊從馬公港出發繞巡46個港口，每當媽祖船隊抵達時，港區信徒便敲鑼打鼓，燃放鞭炮，扶老攜幼持香膜拜，船隊也不斷燃放鞭炮回應。最後聖母鑾船靠岸接受頂禮與答謝後，才開往下一個港口。澎湖媽祖以浩蕩的船隊繞巡各村港口，壯觀的漁船隊伍構成一道海上長城，堪稱媽祖的「海軍艦隊」。

■馬祖迎媽祖——媽祖的「兩棲部隊」

據連江縣誌云，媽祖為救父兄投海，馬祖港村民尋獲媽祖與父兄屍身，將其葬於現廟址靈穴，湄洲島鄉親得知，將媽祖屍身迎回，留下衣冠葬於靈穴，今於神殿留下一方墓石可以佐證；「馬祖」與「馬港」亦因此得名。

馬祖是全臺唯一使用福州語系的閩東文化區，因此，媽祖祭風貌迥異於臺灣；繞境活動是由南竿馬港天后宮主事，以徒步繞行南竿島為主，有時更擴大成四鄉五島海陸大繞境，堪稱媽祖的「兩棲部隊」。



北港媽祖繞境



澎湖媽祖巡海



馬祖迎媽祖



西港王船祭

王船祭典

在臺灣西南沿海一帶的王爺廟，祭拜瘟王的「王醮」中，有送王船的習俗，至今籠罩著神祕的氣氛。王船祭典一直是臺灣最著名的廟會活動之一，其中規模最大、最具代表性的王船祭典，當屬臺南西港慶安宮和屏東東港東隆宮3年一次的「王醮」活動；有「南東港，北西港」之稱號。

■西港王船祭

西港慶安宮的醮期為6天，第一天西港媽祖前往鹿耳門開基天后宮謁祖，當天有各式藝陣和信徒萬人隨行，場面浩大。第二天架棚、做火醮、晚上請王爺。第三天起在西港鄉及鄰近七十八庄繞境3天；出巡行列中有文、武

陣頭表演，百藝雜陳，蔚為民間遊藝大會串。

第六天中午燒王船，是祭典活動的最高潮。王船被安放在堆積如山的紙錢上，四周圍繞著紙糊神像及瘟王像。吉時一到，熊熊烈火便開始在船身周圍蔓延開來，王船剎那間化成一團火海，灰燼隨風飄散至雲端，同時驅趕著一切疾苦、災厄沒入天際。

■東港王船祭

在臺灣諸多王醮中，東港王船祭的規模最大，儀式也最完備，堪稱是王船祭的典範。東港人所建的王船是仿效古代戰船，造型優美宏偉、雕工精巧細緻。醮期長達七天，第一天上午到鎮海里海邊迎王，晚上過火；第二天起連續四天王駕出巡，繞境東港鎮各區及鄰近鄉鎮，

精彩的陣頭表演較之西港王醮亦不遑多讓。第六天王船「陸上行舟」繞境法會；第七天凌晨恭送王爺。

阿美族海祭

海祭又稱為捕魚祭，是阿美族人除了豐年祭和成年祭之外另一項重要的傳統祭典。每年 6 月小米收成之後，阿美族人都要舉行海祭，祈求海神賜給充足的雨水和漁獲豐收。海祭當天，先在部落裡舉行「出發祭」，在舟筏上放置酒和檳榔，各級長老跪於筏旁，由主祭者唸祈禱詞並含酒噴祭，再相互敬酒，祈福出發。抵達海岸祭場後，眾長老面向大海進行「海神祭」，儀式內容和「出發祭」雷同。緊接著進行歌舞同歡、撒網捕魚和划船競賽等活動。

達悟族祭典

飛魚祭

蘭嶼四面環海，漁撈是達悟族人主要的生活方式，每年 3 月到 6 月間，因黑潮帶來大量的洄游魚，是捕捉飛魚的旺季，這段期間也是達悟人最忙碌、興奮的日子。由於飛魚是最重要的漁獲，達悟人視之為聖物，捕捉飛魚便充滿了神祕與莊嚴的氣氛。在飛魚汛期捕魚也衍生了許多儀式與禁忌，希望藉此祈求平安與豐獲，這些儀式即泛稱為「飛魚祭」。

船祭

漁船是達悟族人賴以為生的重要工具，新船下水前所舉行的「船祭」，是達悟人一項隆重而神聖的祭典；通常，達悟人在商定造船大計之後，便開始養豬、開墾新芋田，以備新船下水典禮之用。

下水儀式進行時全體船員盛裝坐於船上，向船靈祈禱行船平安，漁獲豐收；接著船長揮舞長刀，驅走惡靈，其他船員面露猙獰，雙手抱拳用力抖動，大聲嘶吼助威，族人亦以同樣動作從四方列隊前來助陣。

部落中的驅邪儀式過後，族人合力抬起船身向上拋高數次，再扛船奔向海邊；新船下水後續向上拋船數次，並不斷作猙獰狀，驅趕惡靈；之後進行初航試船。返航後，船在海邊就定位，安置好船飾、舵和槳，再將一隻魚置於船上，象徵吉利豐收。



東港王船祭



阿美族海祭



達悟族飛魚祭



達悟族船祭

臺灣漁業文化館導覽

臺灣四面環海，漁業在島國經濟舉足輕重。觀臺灣開發史，國人生活環境與「漁業」不可切割，序時演進，因地制宜，孕育出不同的生活型態，形成特殊性漁業文化。然而，漁業科技一日千里，漁產業因時代的變遷，形成古今新舊之對比，古老漁具漁法逐漸沒落，有的成為歷史文物，甚有失傳之虞。自 1990 年代，當時的臺灣省漁業局補助漁會辦理漁業文物館建置，以保存這些有形與無形的重要文化資產，並提供國人漁業知性、教育、文化、休閒處所。迨至 2002 年行政院文建會推動「地方文化館計畫」輔導建置「地方文化館」，以收納在地文化特色與生態資源，亦為臺灣興起一股設置漁業文物館熱潮。

臺灣漁業文化館多為政府機關與農、漁會設立，也有民間設置小型展館。然而，因文化活動日趨多元化發展的趨勢，逐漸出現功能不符，或因維護管理所費不貲，面臨經營困難的窘境，部分展館已無開放，誠屬可惜。

回顧臺灣各地方漁業文物館的籌設狀況，儘管各館的內容不盡相同，但是卻有一致為保存當地漁業文化的目的地。漁業文化館的設置，不僅促進國人重新發現在地漁業特色，同時也豐富了地方的文化生活。為建構漁業文物館永續經營，未來應藉由漁業文化資源共享，融入我國海洋教育體系，以深入各階層的推廣教育方式，發揚漁業文化核心價值。茲就臺灣現有知名漁業文化館成立緣由與內容簡述如下：

高雄市漁業文化館

高雄市是我國遠洋漁業的發祥地，漁撈作業遍布世界三大洋，為我國遠洋漁業重鎮。其中鮪魚、魷魚產量占居全球 2、3 位。臺灣區魷魚、鮪魚公會為宣揚我國遠洋鮪魚、魷魚漁業發展軌跡，先後於 2002 年 4 月及 2003 年

11 月在前鎮高雄市海洋局地下室設立「魷漁業文化館」、「鮪漁業文化館」。

2009 年，高雄市政府為增進民眾了解高雄市整體漁業發展與漁業產業文化傳承，整併魷、鮪兩漁業文化館，增設「遠洋拖網漁業」、「沿近海漁業」、「水產加工業」、「養殖漁業」及「漁業保育與利用」等各主題區，設立高雄市漁業文化館。展示漁業發展史、漁業作業漁法介紹、海鮮烹調簡介、古早味漁具和多種魚類標本等，並於 2009 年 12 月重新開館。

澎湖縣海洋資源館

澎湖群島歷史文化悠久，係舊時兩岸對渡，移民臺灣必經路徑，海洋資源豐富。1987 年行政院文建會委託張崑雄博士主持海洋資源館進行籌設規劃，主要目的在闡揚地域性海洋文化特色，館址附設於澎湖縣政府文化局內。1994 年底完成 A 館第一期工程，並開放啟用。繼於 1997 年 4 月完成 B 館二、三期工程開館啟用迄今。

海洋資源館 A 館展示分 13 個單元，主體以燈片、圖文解說澎湖海洋文化及澎湖海洋生態資源。內容包含澎湖海洋文化史、澎湖群島的地質地形、潮間帶展示、海洋生物演化史、珊瑚資源及教學互動區。B 館展示分 11 個單元，以澎湖漁業活動演進為主軸，強調漁業實務，內容有澎湖的漁業種類、傳統漁具、漁船的演進、漁村生活實景、經濟性水產資源、海底景觀……等，與 A 館相互環扣。

彰化區漁會漁業文化館

由於 1990 年彰濱工業開發，致使多數漁民轉業或是改變原有傳統漁業行為，彰化區漁會為保存古老漁具漁法

免於失傳，讓後人追懷早期漁業發展的歷史文化，於 1995 年 7 月 1 日完成漁業文化館設立並開放參觀，為臺灣第一個地方漁業文化館。

彰化區漁會漁業文化館位於彰化縣鹿港鎮彰化區漁會本會大樓四樓，占地 200 坪，展場規劃成 12 個展示區，稍具規模。涵蓋臺灣漁撈、養殖漁業介紹及當地獨特的傳統潮間帶漁業文化。主要内容有臺灣漁撈漁業漁船模型、臺灣經濟魚類模型、古老漁具、漁法展示區、世界各國魚類郵票、彰化鰻魚養殖產業文化、牡蠣養殖形態及運載工具演進……等。內容豐富，寓教於樂，至此參觀，可了解臺灣漁業概況，體認保存漁業文化的重要性，為我國漁業推廣教育的重點推廣站。

東港區漁會漁業文化館

東港是我國外銷鮪魚的大本營，東港區漁會在漁業署的專款補助下，將舊漁業大樓改裝為漁業文化展示館，於 2001 年 7 月開幕。展館一樓為展示大廳，規劃包含多媒體視聽資訊室、紀念品展售區。二樓展區介紹東港民間信仰、東港百年漁業歷史、東港漁會發展史、鮪延繩釣漁業、櫻花蝦拖網作業、東港三寶、養殖與觀光……等。

東港區漁會漁業文化館館內展示介紹黑鮪魚撈捕的過程與歷史、鮪魚的生態習性、遠洋漁船海上作業情形、黑鮪魚上岸後的處理過程及按照真實比例建造的船艙與互動展示設施，讓您親身體驗拉動鮪魚起艙上岸，臨場深入了解東港鮪魚漁業文化的特色。2004 年，漁會將文化館出租業者經營以黑鮪魚相關創意商品，同時提供黑鮪魚創意料理嚐鮮。

梧棲區農會漁業文化館

梧棲區農會規劃產業文化綜合大樓興建時，有感於往昔漁業在該地的移民、開發、貿易中扮演重要角色，於是在該會產業文化大樓 5 樓規劃設置漁業文化館，以完整紀錄梧棲漁業活動之緣由及歷程，並在 1997 年落成啟用。

梧棲漁業文化館展出內容分漁業歷史文化、生態文化、生活習俗、現代科技四大項，又細分漁民守護神媽祖、中國漁業世界之最、世界最早養魚法、唐山過臺灣、昨日梧棲聚落消長、本地古漁具、古老漁船模型、早期漁業老照片。西部經濟魚類、魚資源保育、魚類圖鑑、魚食文化、休閒漁業、漁船作業漁場、21 世紀漁業漁村……等。使參觀者對先民的智慧，漁民不屈不撓之精神，漁業文化演進具體深入的了解。



高雄市漁業文化館



澎湖縣海洋資源館



彰化區漁會漁業文化館



東港區漁會漁業文化館



梧棲區農會漁業文化館

餘流細不數 · 百年漁業文化浩渺—— 淺窺臺灣海口的文化與藝術

在中土移民遷臺墾殖史中，有謂臺灣沿岸漁場資源豐富，在烏魚、闊腹漁汛期，閩南漁民季節性的來臺海域漁撈。遂在陸上短暫停居，甚至長期定居海口，漸而由小漁村形成多元文化的聚落。

隨著清初開放兩岸對渡，郊商、船頭行飛帆往來海峽兩岸，為庇佑平安，商人捐款蓋廟，延聘中土大小木作、雕刻匠師長駐臺灣，綿延臺灣工藝文化的新傳；經濟富庶了，富賈相繼禮聘文人來臺傳文授藝，一時間海畔渡船頭成為中土宦遊雅士渡臺的起點。舉凡：詩、書、畫、傳統工藝與飲食文化……等漢族文化，從海口漁村萌芽綻放，累積多樣性與特殊性的人文資源，成為臺灣文化底蘊。

■ 廟宇彩繪

臺灣的宗教信仰源起先民渡海移民及漁撈的過程中，祈求神明庇佑。漁村廟宇兼具有結社、安定民心、繁榮地方、保存文化的重要功能。而啓建廟宇中的傳統建築大小木作、雕刻、書畫、碑銘、匾額、壁堵及樑柱的彩繪藝術，都是重要的文化內涵，值得細細品味。



鹿港彩繪匠師——郭新林（1898-1973）為臺灣廟宇彩繪重要代表人物，沿襲「閩習」特色，擅長人物、花鳥、山水，鹿港龍山寺的彩繪為其代表作。畫家筆下高超的技藝，勾勒出門神嚴謹的神韻，深具唐宋道釋人物風格。

■ 木雕藝術

臺灣木雕藝術源遠流長，原住民的南島民族木雕獨具特色，自明鄭以來，漢文化成為主要的核心發展。舉凡大、

小木作、神龕、神像、家具裝飾，逐漸發展轉型成為現代木雕特色。2010年海峽兩岸會談之我方見面禮「荷風蓮開」木雕藝品，即出自彰化鹿港漁家子弟黃媽慶的刀工。



黃媽慶（右）木雕作品獲獎無數。

黃媽慶年少學藝木雕，專攻雕花、神像雕刻，壯年時轉進藝術創作，擅長自然美學的精湛布局，細膩的刀法，將動植物、昆蟲造型，融入原木的肌理，每件作品樸質天成，靈性畢現。黃媽慶木雕作品獲獎無數，被國立臺灣工藝研究發展中心評定為工藝之家，其作品賞析亦選錄為高中的基測考題。近年來，鍾情將各種魚類樣貌化入刀下，表達漁家子弟對水產資源的記趣。

■ 傳統詩書畫

早期漁村源於漢文化薰染，做為文人雅士的渡口，文風鼎盛。文人追求傳統詩書畫字裡行間筆墨氣韻的契合，所謂一畫見性、詩以明志、書如其人，詩、書、畫三絕為清高品格的極致表現。

俠士通儒文炳先，登山涉水賦詩篇。

藝文倡導作推手，鹿港悠遊已忘年。

臺灣大學中文系教授曾永義稱讚施文炳的詩文書畫，雅俗兼備，俠士通儒。彰師大副校長林明德教授也譽稱他

為現代臺灣的「末代傳統文人」。施文炳（1931~）自幼世居鹿港漁村，啓蒙漢學，詩書畫三絕。29歲，首次參加鹿港聯吟大會比賽，以《尋梅》一詩掄元。1973年獲世界詩人大會第一名。著有漢詩《員嶠清塵集》、《無暇小築文存》。

2005年施文炳詩作《鹿港懷古四首》得到第十六屆金曲獎最佳作詞作品。茲節錄其詩二首：

潮漲潮平眼界開，潮聲淘盡幾人才，
沙灘日落鷗眠穩，不見飛帆海上來。

江渺帆牆夢已賒，炊煙依舊萬人家，
楊公橋上頻回首，蘆管秋風冷岸花。 ——其二

■現代詩歌

黃聲威教授曾強調一篇成功的海洋文學作品組成要素有四：一、精準的海洋知識；二、對海洋之豐富情懷；三、對海洋之深刻觀察；四、對海洋之獨特體驗。他推崇林福蔭船長的海洋詩具備了這些要素，是一位重要而奇特的海洋文學家與畫家。

2007年9月，林福蔭船長將歷年創作集結成冊，出版了第一本詩集《希望的海》。在2008年6月底出版第二本《詩網中的海洋》，共有19幅海洋畫，每幅畫都配合一首詩。

《夏夜歸航》

夏夜歸航……
遠遠閃爍著輝光，
九份、金瓜石已遙遙在望……
此刻我心情十分舒爽，
除了魚蝦滿船艙，
我還載著夜色與辰光。

《詩網中的海洋》中詩文欣賞收錄86首詩作，環繞著海洋情懷、漁具漁法、漁人甘苦與海洋生物4個主題。各以不同的角度與感受，描述作者對海洋的崇敬情懷，也隱含著漁人樂天的本性。

《海面》

如此的廣闊
如此的能容忍
每天有無數、無數的人
劃破她的臉
她從不埋怨
悟道者
要學習這藍藍的
大海面

《浮子》

終年與海浪為伍
我已忘了自己的歲數
青苔是我的年輪
載浮載沉如人生

《討海人》中一段

星空為幕船做帳，
一葉扁舟日月長，
為捕銀鱗費思量，
潮不我予難逞強。
描述了漁民的「漁人甘苦」與豁達。



第三節 休閒漁業——

21 世紀新潮流

文> 黃聲威

休閒漁業的緣起

海洋生物資源是人類重要的食物來源，在臺灣漁業是國民生計產業。從生產面來看，臺灣的漁業分為遠洋漁業、近海漁業、沿岸漁業以及養殖漁業四大面向。臺灣的遠洋船隊規模龐大，縱橫四海，並藉由捕撈黑鮪、長鰭鮪、大目鮪、黃鰭鮪等鮪魚資源的實績，得以參與三大洋相關的國際漁業組織，並與南太平洋若干島國建立邦交。臺灣的養殖漁業實力驚人，過去草蝦及鰻魚的養殖生產曾名列世界前茅，近年來則在石斑魚與觀賞魚等繁養殖技術領先各國，列為臺灣精緻農業的重點發展項目。

由於 60 年來漁業科技的持續發展，漁船作業

能力增加，造成沿近海資源枯竭，傳統作業漁場萎縮，以致沿岸漁業與近海漁業的營運日益困難，漁民收入銳減，沿近海漁業景氣普遍不振。為此，漁政單位致力於收購老舊漁船或鼓勵漁民休漁，以減少傳統漁場的漁撈壓力，期能復育沿近海漁業資源；同時，為配合國人日益重視休閒活動的趨勢，鼓勵漁民兼營「休閒產業」，休閒漁業於是應運而生。

1991 年 2 月，修正公布漁業法，該法共有 8 章 71 條，第四章（41~43 條）屬娛樂漁業專章，並將「娛樂漁業」定義為：「提供漁船，供以娛樂為目的者，在水上採捕水產動植物或觀光之漁業」。新漁業法的公告，宣示我國正式開啓休閒漁業的時代。臺灣的漁業遂從傳統的一級生產活動、二級水產加工活動，增加三級休閒服務，並逐漸邁向橫跨一級、二級與三級的全方位產業。

隨著 1991 年 2 月漁業法修正公布，賞鯨的娛樂漁業漁船快速發展。



表 1 休閒漁業活動四大範疇

類型	項目	內容	備註
一、娛樂漁業活動	娛樂漁船	● 海釣 ● 海洋生態觀光 ● 觀賞漁撈作業 * ● 觀賞養殖作業 ** ● 海岸景觀觀光	* 僅限娛樂漁業漁船活動 ** 以娛樂漁筏活動為主
	娛樂漁筏		
二、體驗漁業活動	漁撈作業	曳網、定置網、抱墩、石滬等	
	養殖作業	休閒養殖漁場	
三、漁業文化觀光	漁業文化資產	● 漁業器物、遺跡 ● 漁業博物館	有形文化為主
	漁業民俗采風	民間信仰、生活習俗、節慶活動等	無形文化為主
	魚食文化	觀光魚市	飲食文化觀光
四、漁村生活體驗	生態博物館	漁民、漁家、漁港、漁船、漁具、魚塭、魚市、漁業文化等	複合式觀光或鄉村旅遊

休閒漁業的意涵

從現行漁業相關法規來看，並無「休閒漁業輔導管理辦法」，僅有「娛樂漁業管理辦法」定義了娛樂漁業。但休閒漁業活動除了娛樂漁業外，還包括許多其他的面向。休閒漁業在普遍認知中為「利用海洋漁業資源、陸上漁村村舍、漁業公共設施、漁業生產器具、漁產品等，結合當地生態環境、人文、宗教信仰規劃設計相關活動或休閒空間，提供民眾體驗漁業，並達到休閒遊憩功能」。

由以上可知，休閒漁業頗能符合漁業現況，且有其發展的必要性。發展休閒漁業至少可獲得下列六大功能：

1. 促使漁業升級轉型，增加漁民收益。
2. 減少近海漁撈壓力，復育漁業資源。
3. 保存漁港漁村特色，傳承漁業文化。
4. 提供國人了解漁業、尊重漁業的機會。
5. 增加國人多元休閒、深度旅遊的選擇。
6. 培養國人親水近水、愛海護海的意識。

事實上，休閒漁業發展至今，海釣、賞鯨、牽罟、遊蚵棚、採石滬、逛魚市、品海鮮等，已

成為國人耳熟能詳，且經常參與的海洋性休閒活動。足見休閒漁業已漸深植民心，成為國人休閒旅遊的重要選項。依據觀光資源理論前提與休閒漁業實務運作，休閒漁業活動可歸納為四大範疇：娛樂漁業活動、體驗漁業活動、漁業文化觀光、漁村生活體驗（如表 1）。

休閒漁業的發展現況

■ 娛樂漁業活動方面

娛樂漁業活動，包括娛樂漁業漁船與娛樂漁業漁筏兩部分。

▣ 娛樂漁船

目前全國的娛樂漁業漁船營運艘數共 206 艘（如下頁表 2），其中專營者 38 艘，兼營者 168 艘。臺灣沿海各縣市前 5 名分別為新北市 62 艘、宜蘭縣 28 艘、屏東縣 18 艘、臺東市 17 艘及花蓮縣 13 艘。娛樂漁業漁船載客出海，可提供的休閒漁業有 4 個項目：1. 海釣，包括竿釣、手釣、曳繩釣等；2. 海洋生態觀光，如賞鯨；3. 參觀漁撈作業；4. 海岸景觀觀光。

表 2 臺灣娛樂漁業漁船配額及營運艘數（2011 年底）

單位：艘

地區別	專營娛樂漁業				兼營娛樂漁業			
	1-20 噸		20-50 噸		1-20 噸		20-50 噸	
	配額艘數	營運艘數	配額艘數	營運艘數	配額艘數	營運艘數	配額艘數	營運艘數
高雄市	5	2	4	2	未限制	2	未限制	0
新北市	10	1	7	1	159	49	56	11
基隆市	1	1	3	1	23	8	10	2
桃園縣	未限制	0	未限制	0	未限制	2	未限制	2
新竹市	10	0	0	0	10	1	0	0
新竹縣	0	0	0	0	0	0	0	0
苗栗縣	0	0	0	0	未限制	9	0	0
臺中市	2	2	2	2	4	4	2	1
彰化縣	0	0	0	0	18	3	0	0
雲林縣	0	0	0	0	0	0	0	0
嘉義縣	未限制	0	未限制	0	未限制	1	未限制	0
臺南市	4	1	2	1	未限制	2	未限制	0
屏東縣	22	12	1	1	29	4	3	1
宜蘭縣	1	1	4	3	42	16	14	8
花蓮縣	4	1	4	3	13	9	2	0
臺東縣	3	2	0	0	44	15	5	0
澎湖縣	未限制	1	未限制	0	未限制	13	未限制	0
金門縣	3	0	1	0	0	0	0	0
連江縣	0	0	0	0	11	5	0	0
總計	65	24	28	14	353	143	92	25

資料來源：漁業署

1. 海釣

在臺灣海釣活動是較為成熟的娛樂漁業活動，許多漁港的娛樂漁業漁船都可載客進行海釣，其中新北市的深澳漁港，是海釣船最多的漁港，釣



在臺灣海釣活動是較為成熟的娛樂漁業活動

客經常包船出海垂釣。澎湖的海釣船數並不多，以經營「夜釣小管」為主，其出海活動都集中在夜間，每航次僅 2~3 小時，船停泊在澎湖灣內，以集魚燈誘集小管，為來到澎湖的觀光客提供新奇的漁撈經驗，是澎湖觀光的一大特色。

2. 賞鯨豚

臺灣的賞鯨產業蓬勃發展，是世界賞鯨成長最快的國家，賞鯨遊客從 1997 年僅 1 萬人次到了 2009 年的遊客總數為 20 萬 800 人次（如表 3）。賞鯨活動得以快速發展，歸功於臺灣周遭海域鯨豚種類至少有 31 種，占全世界鯨豚種類三分之一以上；加上臺灣大學動物系教授周蓮香博士的帶領推動，從調查鯨豚資源，到積極推行鯨豚的保育，進而推動賞鯨活動；尤其 1998 年首創亞洲第一個「中華鯨豚協會」，對我國賞鯨業的經營與管理助益甚多。

目前全臺灣營運的賞鯨船共 23 艘，賞鯨活動範圍集中在臺灣東海岸的宜蘭、花蓮、臺東等 3 縣海域，包括宜蘭的烏石港、花蓮的花蓮港、石梯港以及臺東的成功港（如表 4）。其中宜蘭的烏石港是臺灣最大的賞鯨港，擁有賞鯨娛樂漁船 12 艘。

表 3 臺灣賞鯨豚活動歷年發展情況

年 別	賞鯨港口	賞鯨業者	賞鯨船數	遊客總數
1997	3	3	3	10,000 人次
1998	4	4	4	50,000 人次
1999	7	12	12	100,000 人次
2000	10	20	25	150,000 人次
2001	11	24	33	165,000 人次
2002	8	20	26	227,000 人次
2003	7	21	27	240,000 人次
2004	6	20	25	235,000 人次
2005	6	21	26	213,000 人次
2006	6	20	25	226,000 人次
2007	6	20	26	235,000 人次
2008	5	20	24	219,000 人次
2009	5	19	24	200,800 人次

資料來源：中華鯨豚協會

表 4 臺灣賞鯨船分布概況（2010 年）

賞鯨港	艘數	賞鯨船名	備註
烏石漁港	12	大發 2 號 藍鯨號* 超級星號 龜山朝日 1 號 龜山朝日 2 號 新福豐 36 號 新福豐 168 號* 噶瑪蘭號	1. 總計 24 艘賞鯨船。 2. *為領取賞鯨標章者，共有 8 艘
花蓮漁港	6	太平洋號 多羅滿 1 號* 花東 1 號 鯨世界 3 號*	
石梯漁港	3	海鯨號 東部賞鯨 1 號	
成功漁港	1	晉領號* 海神號	

資料來源：中華鯨豚協會

賞鯨豚是臺灣重要的海洋生態觀光活動之一。為了遊客賞鯨時能夠獲得滿意的體驗與服務，農委會從 2003 年起推動「賞鯨標章」的評鑑制度，該標章主要有「服務品質、環境教育、鯨豚衝擊、永續行動」四個面向，內含 42 項細目，由專家學者執行評鑑，其有效期限為 3 年，期滿前可申請續約。獲得賞鯨標章的賞鯨船，其在「服務品質、環保動作、環境教育功能、解說表現、駕駛規範」等均有相當的水準，遊客選擇擁有賞鯨標章的船

隻搭乘，在品質上較有保障，此外亦可刺激賞鯨業者們的良性競爭。目前通過賞鯨標章認證的賞鯨船總計有 8 艘，分別是烏石港的藍鯨號、華棋 168 號、新福豐 168 號，花蓮港的多羅滿號、多羅滿壹號、鯨世界 3 號，石梯港的海鯨 1 號及成功港的晉領號。

近年政府開放中國大陸旅客來臺觀光，花蓮的太魯閣國家公園常是他們首選的旅遊景區之一，東部的賞鯨自然也成為重要的活動選項，因此，





綠島壹號鯉竿釣船是一艘可觀賞漁撈作業的娛樂漁船。

賞鯨市場的持續成長應可預期。賞鯨活動是休閒漁業中頗具光輝的亮點之一，值得稱許。

3. 觀賞漁撈作業

目前唯一可提供搭乘娛樂漁船觀賞漁撈作業過程的，只有在遙遠的離島——綠島，可觀賞難得一見的鯉竿釣漁法。鯉竿釣大約在 1910 年由日本引進，當時遍及基隆以南至綠島的東部海域；至 1951 年左右，大都集中於綠島，作業漁船約有 40 艘；1981 年代減至 5、6 艘，如今在綠島南寮漁港的鯉竿釣漁船僅剩 2 艘，一為綠島壹號，另一為順勝豐號。

以綠島壹號鯉竿釣船為例，此為一艘專營的娛樂漁船，當初經營娛樂漁業的構想是每航次讓 15 位遊客上船，首先清晨隨船出海捕撈活餌，然後到漁場實際觀摩鯉竿釣的漁法，待捕撈完成上

岸後，再觀察體驗鯉魚的加工過程，將鯉魚製成柴魚（鯉節）。這一系列的體驗活動，通常從早上到黃昏，長達 12 個小時以上，規劃的收費是每人新臺幣 1,500 元。

無奈如此兼具體驗型、教育型、參觀型的休閒漁業，卻曲高和寡，叫好不叫座，遊客三三兩

以綠島壹號鯉竿釣船為例，將鯉魚製成柴魚（鯉節），非常受到遊客喜愛。



兩並不踴躍，因此經營起來格外艱辛。所幸鰹竿釣船所捕撈的鰹魚與黃鰭鮪加工製造的柴魚銷路甚佳，許多遊客返臺後，仍打電話訂購，並透過宅配方式寄送「正港」綠島特產柴魚片，其販售供不應求，訂單不斷，因此鰹竿釣船的營運尚稱順利。

4. 海岸景觀觀光

乘船航行沿岸水域，乘風破浪，望山望海，體驗海洋風情，這是有別於陸地山林之間的遊憩體驗。臺灣的遊艇製造業頗為發達，但遊艇成品均以外銷為主，加上遊艇港的分布數量不足，相關法規不周，以致國人擁有私人遊艇駕船出海的風氣並不流行。娛樂漁船提供了這類的功能與機會，讓國人得以出海進行海岸景觀觀光活動。

或許是國人傳統畏懼海洋或擔心暈船之故，娛樂漁船提供海岸景觀觀光服務的並不多，其中較有名的案例就在屏東縣的小琉球。小琉球是個離島，位於屏東縣東港鎮 14 公里左右的海面上，面積僅 6.8 平方公里，全島由珊瑚礁所構成，由東港到小琉球搭船航行時間約 30 分鐘左右。小琉球民風純樸、人情味濃，加上奇岩厚石、海島風情，令人流連，許多前來觀光的遊客常會搭乘娛樂漁船繞島一周。小琉球有兩艘娛樂漁船經營繞島活動，由白沙漁港出發，繞島一周大約 45 分鐘，遊客可在海風拂面中，觀賞清澈湛藍的海水、鬼斧神工的珊瑚岩礁以及悠游自得的魚類和海龜，加上導覽員生動活潑、精闢深入的解說，這些都是遊客難以忘懷的體驗，也成為小琉球觀光行程中，不可或缺的活動選項。

▣ 外礁磯釣的開發

臺灣的外礁磯釣釣場分布包括：基隆嶼、北方三島及新北市共 43 座外礁，宜蘭地區有龜山島及烏石鼻共 66 座外礁，花蓮海域 3 座，臺東包括三仙台外礁及綠島 7 座外礁、蘭嶼 5 座外礁，屏東縣包括恆春外礁 8 座、屏東海域外礁 5 座，澎湖則包括南海、北海共 37 座外礁，東引列島則有 54 座外礁，全部共有 229 座外礁。目前對於上述各外礁的礁石安全性及適合上礁人數的相關調查評估極為少見，而各縣市對於其外礁磯釣訂有管理規章者，目前僅有基隆市。外礁磯釣雖然正式開放期間並不長，但其市場潛力卻不容低估。

▣ 娛樂漁筏

漁筏自 2001 年 7 月起開放經營娛樂漁業，迄今全國共有 50 艘娛樂漁筏，其中臺南縣 23 艘、嘉義縣 15 艘、雲林縣 9 艘、澎湖縣 3 艘（如表 5）。分析起來，這些娛樂漁筏幾乎全是由養蚵人家兼營，而且大多集中在臺灣西部的雲林縣、嘉義縣與臺南市。雲嘉南三縣市沿海多為沙岸，土地貧瘠，養殖漁業是其重要的經濟產業，傳統以養殖牡蠣、文蛤、虱目魚、吳郭魚為主。養殖牡蠣多在沿岸外海，不論播種、養成、收成，均需仰賴膠筏載運人員、設施及種苗、漁獲來進行；再加

表 5 臺灣娛樂漁筏營運艘數（2011 年底）

縣市	營運艘數	船籍港
雲林縣	9	金湖、蚊港泊地、台子村、五條港、箔子寮、成龍泊地
嘉義縣	15	東石、布袋、網寮、白水湖、朴子溪
臺南市	23	北堤、下山、海寮
澎湖縣	3	菜園
總計	50	

單位：艘

上多年來地層下陷，形成了雲嘉沿岸許多的濕地，利用膠筏更為興盛。過去的漁筏多是採用天然竹子編製的竹筏，近年則全部改用大型且浮力佳的塑膠管編製而成的塑膠筏，簡稱「膠筏」。臺灣西海岸的沿岸漁業與養殖漁業普遍使用膠筏，這也形成臺灣沿岸漁村與漁港的一項特殊景色。

雲嘉南澎的牡蠣養殖業者利用養殖所使用的吊掛式蚵架景觀，以及養殖場附近的濕地、沙洲、內海等生態景觀，將其結合起來開發成臺灣獨特的娛樂漁筏觀光活動。膠筏活動的範圍分布在雲林縣的口湖鄉、臺西鄉、麥寮鄉的沿岸濕地及外海蚵田，嘉義縣則在外傘頂洲、東石沿岸、朴子溪及鰲鼓濕地附近，臺南市多在七股濕地的範圍內，澎湖縣則在澎湖灣內的蚵田附近，這些觀光漁筏的旅遊行程頗具深度且多元。

■體驗漁業活動

國人在享用豐富而美味的水產品之餘，對於漁業生產實際的作業過程是存有高度興趣的。體驗漁業活動可分為二大類型，一為漁撈作業、二為養殖作業。

▣漁撈作業

在體驗漁業活動中，漁撈方面最常見的是地曳網（俗稱牽罟）。牽罟是歷史久遠的傳統漁撈作業，在過去使用漁筏且沿岸水產資源堪稱豐富的時代，地曳網是很重要的沿岸漁業。作業的時候需要的人力，高達二、三十人之多，也是漁村社群的一個重要經濟活動。隨著時代的演進，漁船的規模與馬力日益增大，加上沿岸資源逐漸枯竭，地曳網漁業亦隨之沒落，如今成為休閒漁業活動中的體驗漁業熱門項目之一。

在體驗漁業活動中，漁撈方面最常見的是地曳網（俗稱牽罟）。



臺灣沿岸的各縣市沙岸都可以進行牽罟的活動，由於該活動需要眾人合力完成，屬團體活動的模式，所以一般公司或機關進行團體旅遊時，若行程安排到沿海漁村，便常將牽罟列入活動項目，由漁民提供地曳網具及船筏來進行。不過由於沿岸的資源枯竭，所以每次捕撈上岸的漁獲少的可憐，儘管如此，但是接近沙灘、海洋的觸感以及團隊產生的默契，已遠遠勝過捕撈漁獲的實質利益了。

▣ 養殖作業

臺灣的陸上魚塢養殖及海面箱網養殖漁業都頗為發達，除了致力於種苗繁殖及成魚的生長之外，許多養殖業者有感於休閒漁業的發展願景，紛紛將其養殖場的設施予以改建，配合住宿、餐飲與購物的需求，再輔以導覽解說的運作等，而調整其部分的營運面向為休閒漁業。事實上部分的養殖場也成功轉型為休閒養殖漁場，提供了國人全家親子休閒旅遊的好去處，表 6 列舉了一些具代表性的休閒養殖漁場概況，從其豐富的活動內容來看，休閒養殖漁場的功能絕不遜於娛樂漁船。

■ 漁業文化觀光

文化觀光是現代觀光旅遊中很重要的部分。狹義的文化觀光是以文化場景為標的，例如參觀廢墟、古蹟、博物館、建築物及參與節慶、音樂會、歌劇、宗教、巡禮等；廣義的文化觀光則以文化過程為標的，例如學習、了解某民族或地域的演進歷史、文化遺產、生活方式與思想模式等。

漁業文化觀光是指狹義的文化觀光，在臺灣可分為三大方面，一是漁業文化資產觀光，二是漁業民俗采風觀光，三是魚食文化觀光。

表 6 臺灣代表性休閒養殖漁場概況

年 別	休閒養殖漁場	活動內容
臺南市	溪南春休閒渡假漁村	住宿、海鮮美食、垂釣、遊潟湖
	攏人魚塢民宿 (金德豐魚塢)	虱目魚養殖體驗平台、釣魚、拉竹筏、虱目魚美食、探更寮住宿體驗
雲林縣	馬蹄蛤主題館	馬蹄蛤美食、乘膠筏、摸蜆體驗、濕地生態
	臺西活力海岸	膠筏遊蚵田、海口風味餐、海園濕地生態、夕陽牛車行、文蛤窟摸文蛤、漬文蛤教學、住宿
宜蘭縣	八甲休閒漁場	全國最大香魚養殖場、鮮魚美食、農漁教育園區
	北關螃蟹博物館	世界第一座螃蟹博物館、海洋及螃蟹生態影片觀賞、【結合生態、生活、生產】三生一體的休閒農場、螃蟹咖啡廳、釣魚體驗、生態園區
	大塢觀光休閒養殖區	蘭陽蜆美食、捉泥鰍、划鴨母船、抓虱目魚、踩水車、魚拓、魚丸 DIY、用傳統漁簍罩魚等
	新水休閒養殖區	臺灣鯛、體驗漁業、釣蝦、海鮮美食
花蓮縣	立川漁場 (壽豐養殖生產區)	抓魚、摸蛤仔體驗、生態養殖解說、賞鳥、黃金蜆特色美食
新北市	千戶傳奇生態休閒農場 (原山中傳奇)	觀光鱒魚場、超集約養鰻場、釣鱒場、飄鱒場、厥類生態園區
	魚路古道農場	鱸魚、香魚、鱒魚養殖、主題餐廳、露天用餐區、泡茶區
彰化縣	陽光水棧休閒園區	烏魚養殖、烏魚料理、撈鰻苗體驗、牽罟、摸文蛤、採蚵、挖西施舌、沙雕、風帆船、水上休憩娛樂
嘉義縣	船仔頭藝術村	蚵船之旅、鮮魚美食、民宿、親水龍舟體驗、蚵貝藝術、鹹蛋、豆畫 DIY
澎湖縣	東安海洋牧場	餵海鱷、釣花枝、碳烤牡蠣、鮮蚵麵線
	元貝海上漁場生態園區	定置網體驗、海釣、餵海鱷、海鮮美食、海上平台休閒、箱網養殖體驗

▣ 漁業文化資產觀光

漁業文化資產觀光的標的內容分為兩個部分，一為漁業文物器物、遺跡，一為漁業博物館。漁業器物是漁業生產或交易所使用的器具文物，例如漁具、漁船、漁港、養殖場、加工廠、魚市場等，遺跡則為傳統的器物，如今已經棄而不用，仍然留存著，例如澎湖的石滬。

石滬是澎湖最具代表性的文化地標。澎湖縣石滬共有 592 口，其中近百口被列入文化景觀，而歷史最久的石滬是在 300 多年前康熙年間就已建造。白沙鄉吉貝島的石滬群高達 92 口，是澎湖之冠，在 2008 年公告為文化景觀，並被文建會列入世界遺產潛力點。石滬的歷史非常久遠，可追溯至新石器時代，其利用漲退潮的原理捕捉魚群，是沿岸的陷阱漁具，更是祖宗先民的智慧

創意結晶。

還有一項珍貴的漁業古蹟就是「海功號」試驗船，總噸位 711.5 噸的海功號於 1975 年 7 月 12 日下水，1976 年 12 月 2 日從基隆起航前往南極恩得比海域，試捕南極蝦，並且研發加工技術，隔年 3 月 26 日才返回基隆。此後一直進行臺灣附近海域的漁場試驗調查，一直到 1993 年才功成身退。

為紀念海功號對海洋漁業發展的貢獻，1998 年將其安置在碧砂漁港岸邊供人參觀。當年的海功號不滿千噸，卻能遠航南極開拓漁場，展現我國水產研究者的專業能力、冒險精神與雄心壯志，實讓國人深以為傲。

博物館是文化觀光活動的火車頭，博物館的功能有傳統的「收藏、研究、展示、教育」及現



1998 年海功號安置於碧砂漁港岸邊供人參觀。

表 7 臺灣主要漁業博物館

館名	開館年	經營者	展示主題
彰化漁業文化展示館	1995 年	彰化區漁會	●漁具・漁法 ●各國海洋與漁業主題郵票
澎湖海洋資源館 (B 館)	1997 年	澎湖縣政府	●傳統漁具・漁船 ●漁法・漁村生活 ●經濟水產生物 ●海洋牧場
梧棲漁業文化館	1997 年	梧棲區農會	●漁業歷史文化 ●生態文化 ●生活習俗 ●現代科技
東港漁業文化展示館	2001 年	東港區漁會	●東港漁業發展史 ●東港延繩釣 ●櫻花蝦拖網・養殖 ●漁民民俗・信仰 ●東港三寶
高雄漁業文化館	2002 年	高雄市政府	●遠洋拖網・圍網 ●鮪漁業・魷魚業 ●沿近海漁業 ●養殖漁業 ●水產加工

表 8 臺灣漁業節慶列舉

縣市	節慶名稱 (月份・地點)
基隆	鎖管季 (7、8 月・八斗子)
宜蘭	鯖魚節 (11 月・南方澳)
新竹	烏魚節 (11 月・新竹縣)、鰻魚節 (8 月・新竹市)
彰化	漁火節 (8 月・王功)
嘉義	蚵貝藝術節 (10 月・東石)
高雄	烏魚節 (12 月・茄定)、烏魚節 (9 月・梓官)、石斑魚節 (11 月・永安)、虱目魚節 (10 月・彌陀)
屏東	黑鮪季 (5、6 月・東港)、飛魚季 (4 月・恆春)
花蓮	曼波魚季 (4、5 月・花蓮市)、黃金蜆節 (8 月・壽豐)、飛魚季 (5 月・豐濱)
臺東	飛魚季 (5 月・長濱)、旗魚季 (11 月・成功)、飛魚季 (3~6 月・蘭嶼)
澎湖	風帆海鱗節 (11 月・馬公)、菊島海鮮節 (9、10 月・全縣)
金門	海灘花蛤季 (7 月・金湖)

代的「資訊發展、文化體驗、休閒娛樂」等共 7 項功能。臺灣各縣市規模大小不一、公營民營的各類型的博物館約有 580 座，許多民營的特色博物館頗為受人歡迎。其中完全以漁業為主題的博物館實不多見，嚴格講起來只有 5 座（如表 7），其展示的主題不外乎有關傳統漁業的發展史、現

代漁業的漁船、漁具、漁筏及漁民的民俗信仰和漁村生活等。

▣ 漁業民俗采風

漁業民俗采風係指漁民生活主要的信仰、習俗及節慶活動等。

漁業節慶應是本部分的主要活動項目，十多年來許多縣市政府為了推銷其代表性的生產魚類，再加上推展觀光旅遊，創造了許多漁業節慶，希望藉此吸引人潮，打響知名度。表 8 列舉曾經在 11 個縣市所舉辦的若干漁業節慶，顯示烏魚節在新竹縣及高雄縣就辦過 3 次；飛魚季在花蓮豐濱鄉、臺東長濱鄉與蘭嶼鄉都曾分別舉辦，前者是為吸引旅遊觀光客而辦；後者則為蘭嶼達悟族的重要習俗，飛魚文化也是達悟族的文化，所以蘭嶼的飛魚季長達 3~6 月，是真正的傳統祭典，文化內涵極為豐富。

▣ 魚食文化

中國人吃魚的學問很講究，魚的燒法從極簡到極繁，調料從極清淡到極濃稠皆備，吃魚的文化絕對是「東風壓倒西風的」。若拿臺灣海鮮的種類來說，可謂集蘇、浙、閩、粵中國大陸沿海各省海產的大成，可說是珍錯畢備，而且尤有過之。臺灣一年四季都有豐富的魚、蝦、蟹貝等各式新鮮美味的海產，也是臺灣民俗小吃的重要部分。許多海產店發揮創意做出有特色的海產料理，讓國人可充分享受魚食文化的結晶。

在品嚐美味的海產之餘，還要逛魚市、買鮮魚，聽魚販吆喝、看活魚亂蹦，就非「觀光魚市」莫屬了。所謂觀光魚市就是「魚貨直銷中心」，臺灣第一座魚貨直銷中心在臺中梧棲漁港，該中心 1994 年落成後，就成為全臺灣最著名的觀光

魚市，許多國民旅遊的西部行程常將梧棲漁港列入其中。遊客常整遊覽車蜂擁而至，在觀光魚市可以品嚐各式的可口海產，也可以購買新鮮的魚貨及水產加工品，然後在漁港附近遊覽甚至搭

乘娛樂漁船出海。梧棲漁港觀光魚市每年都為在地的漁會帶來數千萬元以上的收益，政府有鑒於此，十多年來在臺灣各地陸續興建十餘個觀光魚市，然而並非每個觀光魚市都能經營成功，目前

表 9 臺灣主要觀光魚市（魚貨直銷中心）概況

縣市別	地點	興建年度	啟用年月	設施面積 (m ²)	設施規模			投資經費 (萬元)
					鮮魚	熟食	雜項	
臺中市	梧棲漁港	1992-94	1994.11	5,273	128	12	73	6,470
新竹市	新竹漁港	1994-98	1996.06	5,260	86	18	78	8,700
新北市	富基漁港	1995	1995.06	700	33	4		1,700
桃園縣	竹圍漁港	1996	1997.05	2,310	77	19		6,000
基隆市	碧砂漁港	1997-2000	1998.02	3,065	40	7		6,750
宜蘭縣	烏石漁港	1998	1999.01	3,000	27	7		1,600
嘉義縣	布袋漁港	1998	2000.07	4,867	86	26	45	3,750
澎湖縣	馬公漁港	1999-2003	2004.04	3,059			22	12,800
桃園縣	永安漁港	2003	2004.08	7,902	40	20	32	12,000
高雄市	蚵仔寮漁港	2008	2008.07	830	90	10		950



觀光魚市提供國人買鮮魚、嚐魚鮮的好去處，目前臺灣有人氣的觀光魚市大約有 10 處。

臺灣有人氣的觀光魚市大約有 10 處（如表 9 所示）。成功的觀光魚市不止外地遊客青睞，甚至在地居民也常光顧，購買「現撈仔」或全家大小享受海鮮大餐。

■ 漁村生活體驗

漁村生活體驗活動，應是廣義的文化觀光活動。漁村是漁民生活所形成的聚落，它具備了多項功能，包括「安全水產魚食的產地，漁民安身立命的土地，守護海洋資源的基地，傳承海洋文化的腹地，海洋觀光休閒的聖地」。基本上漁村就是一座「生態博物館」，它的內涵非常豐厚。在漁村可以觀賞漁業文物、漁船進出、漁港風貌、魚塭養殖、海洋景觀、魚市買賣，更可聆聽漁民講古，品嚐生鮮海產，參加節慶活動，進而體會臺灣漁業的滄桑與偉大，並認識漁夫（漁婦）的質樸與可敬，這也是休閒漁業中最具特色的部分。

臺灣的漁村約有 200 多個，其中以生態博物館的概念出發，成功發展漁村旅遊的很少，僅有宜蘭蘇澳的無尾港漁村、南澳的朝陽漁村及臺南

七股的溪南漁村。宜蘭無尾港漁村是最早發展的，它可以提供漁村民宿、牽罟活動、水鳥生態解說、石板彩繪、漁村美食等旅遊項目，可謂漁村生活體驗的成功案例。

休閒漁業的展望

「綠色觀光」是現今世界觀光旅遊的重要潮流，所謂綠色觀光可從 3 個方面來說：1. 綠色觀光是生態旅遊；2. 綠色觀光是節能減碳的觀光；3. 綠色觀光是農漁村旅遊的鄉野觀光。臺灣發展休閒農漁業已有相當的基礎，今後休閒漁業的發展更是必要且必然的。

政府於 2010 年開放中國大陸人民來臺灣旅遊，入境來臺的旅客達 556.7 萬人，是有史以來最高的紀錄，2011 年的陸客觀光又開放自由行，更有助於陸客「深度旅遊」的推展，而休閒漁業就是一種深度旅遊。尤其漁村生活體驗的行程，對於中國大陸地區居民來臺灣旅遊，應有極大的吸引力，休閒漁業的商機也可預見。



休閒漁業是一種深度旅遊，漁村生活體驗的行程、漁船進出、漁港風貌、海洋景觀等，都是極具特色的部分。



經由農村再生條例的協助，達成漁村美學的實踐，必可活化臺灣的每一座漁村。

■ 漁村美學的實踐

2010年7月立法院通過「農村再生條例」，該條例不只是硬體建設，還包含許多軟體文化與軟體環境的總體規劃，希望以現有的農漁村為中心，由下而上，凝聚在地社區意識，由在地農漁民共同研擬再生計畫，經由社區充分討論做好整體規劃，然後逐步執行完成，其強調的是在地居民的參與。改造完成後，還要鼓勵農漁村社區訂定社區公約，由村民共同維護管理，互相約束，維持農漁村的景觀。

所謂「漁村社區美學」就是從「空間美學」做起，如何以社區總體營造的精神，讓村民自動自發改善自己生活周遭的住家、街道、公共建築、商圈、環境等空間，逃離一向被人詬病的「亂與

醜」的命運。農村再生條例既已啟動，漁村在社區營造及培養美力的基礎上，再經由該條例的協助，達成漁村美學的實踐，必可活化臺灣的每一座漁村，進而成為各具特色的生態博物館。

■ 套裝旅遊的概念

休閒漁業經營不能置外於人，尤其是觀光業界。從觀光學的角度來看，休閒漁業屬於產業觀光。休閒漁業的活動多在漁村，除了休閒漁業本身的活動景點之外，應結合附近的自然性及人文性的觀光旅遊資源，規劃成套裝旅遊行程，提供遊客參與。甚至應再整合附近的民宿、飯店、餐飲小吃店、旅行社、交通業界，形成「策略聯盟」。這些都是有願景、有理念的休閒漁業業者經營的重要概念。

午後

緊鄰碼頭的岸邊狹窄市場甦醒了

空氣中凝結著刺鼻的魚腥味

人潮湧入

吆喝聲此起彼落

剛下船的魚類蛤類

一籃一籃攤放地板

任人挑選講價

熟食的熱氣騰騰

招呼客人

小小市街展現旺盛人氣（莫渝，2008）

海洋、魚類、漁夫、漁婦、魚腥味、魚市場，都是漁村「原味」的保證，更是「正港」休閒漁業永遠不可或缺的元素。

休閒漁業能否存續的重要關鍵是建立在傳統漁業的生產活動上。亦即一級產業是二級、三級產業的根本。農、漁、畜產業提供了我們生存所需的糧食，而臺灣的糧食自給率僅有三成，如何逐步增加我們的糧食自給率？這是農政單位必須面對的嚴肅課題。

一座擁有豐富漁業文化資產的漁村，一旦漁業生產活動無以為繼，漁夫被迫遷出或轉行，久而久之漁村必然沒落，屆時休閒漁業也將會隨之不復存在了！



海洋、魚類、漁夫、漁婦、魚腥味、魚市場，是「正港」休閒漁業永遠不可或缺的元素。

漁業小視窗

娛樂漁業的沿革

有關休閒漁業的相關法規，最具體者僅有「娛樂漁業管理辦法」，而且歷經外在環境的變遷與實際營運的需求，該辦法也經過多次的修正，從歷年修正過程，可了解娛樂漁業發展的演進沿革，其亦與休閒漁業的發展變遷息息相關。

1993年5月娛樂漁業管理辦法訂定發布，其中將娛樂漁業採捕水產動植物的方法以竿釣、一支釣、曳繩釣為限。

1993年8月，當時的臺灣省政府訂定「臺灣省各類漁港專營娛樂漁船最高艘船數及申請配額登記程序」。

1997年7月，我國第一艘賞鯨船「海鯨號」娛樂漁船從花蓮石梯港起航，臺灣的賞鯨活動正式開始，所有的賞鯨漁船都由娛樂漁船擔綱。

1999年8月，娛樂漁業管理辦法大幅修正，重新公布全文27條。修正第2條為：「本辦法所稱娛樂漁業係指提供漁船以供娛樂為目的者，在水上採捕水產動植物或觀光之漁業。前項所稱觀光，係指乘客搭漁船觀賞漁撈作業或海洋生物及生態之休閒活動。」將賞鯨等生態旅遊納入了娛樂漁業的範圍之內。

2001年7月娛樂漁業管理辦法第5次修正，其第27條規定，直轄市或縣市政府得訂定賞鯨活動注意事項或輔導業者訂定業者自律公約，將賞鯨活動納入休閒漁業管理。第6條又規定對於類似潟湖等具天然屏障之一定水深沿岸海域，直轄市或縣市政府得劃定特定水域，並訂定管理法規，核准舢舨、漁筏兼營娛樂漁業。從此開放了舢舨與漁筏，亦可從事娛樂漁業經營，大幅擴大了娛樂漁業的經營範圍。

2008年1月，漁業法修正，將第41條有關娛樂漁業的定義修正為：本法所稱之娛樂漁業，係指提供娛樂漁船以供娛樂為目的者在水上或載客登島嶼、礁岩採捕水產動植物或觀光之漁業。此修正開放了娛樂漁船，今後可以載客登上離島的島嶼或沿岸的礁岩，從事海釣休閒活動。

娛樂漁業管理辦法經過多次修正後，大大擴增了休閒漁業的經營範域，亦提供有意轉型經營休閒漁業的漁民，有了更多的選擇與機會。