

台灣珍藏

台灣漁港圖鑑

李嘉亮 文 / 攝影

30個最具代表性的台灣漁港，300張精采實景照片與手繪圖
從歷史、自然、人文各角度深入探討
徹底剖析台灣漁業的興衰起落
引領您進入海洋文化的精髓篇章



台灣漁港圖鑑

作者／攝影 李嘉亮

出版者 貓頭鷹出版社

發行人 涂玉雲

發行 英屬蓋曼群島商家庭傳媒股份有限公司城邦分公司

104 台北市民生東路二段141號2樓

劃撥帳號：19863813；戶名：書虫股份有限公司

購書服務信箱：service@readingclub.com.tw

購書服務專線：02-25007718；02-25007719

(週一至週五上午 09:30-12:00；下午 13:30-17:00)

24小時傳真專線：02-25001990；02-25001991

香港發行所 城邦(香港)出版集團／電話：852-25086231／傳真：852-25789337

馬新發行所 城邦(馬新)出版集團／電話：603-90563833／傳真：603-90562833

印製廠 成陽彩色製版印刷股份有限公司

初版日期 2005年12月

定價 新台幣450元

ISBN 986-7415-82-5

有著作權・侵害必究

系列主編 陳穎青

責任編輯 彭彥哲

特約執行編輯 盧嘉琦

美術編輯 謝宜欣

封面設計 許紘捷

仿古地圖 鍾燕貞

行銷企畫 林筑琳、柯若竹、張書怡

社長 陳穎青

總編輯 謝宜英

讀者意見信箱：owl_service@cite.com.tw

貓頭鷹知識網：<http://www.owl.com.tw>

歡迎上網訂購；大量團購請洽專線：02-23560933轉282

國家圖書館出版品預行編目資料

台灣漁港圖鑑／李嘉亮文／攝影.-- 初版.--
臺北市：貓頭鷹出版：家庭傳媒城邦分公司發行，
2005〔民94〕
面：公分.--（臺灣珍藏系列；5）
含索引
ISBN 986-7415-82-5（精裝）

1. 漁港－臺灣

437.818

94022260

台灣珍藏

台灣漁港圖鑑

李嘉亮 文／攝影



貓頭鷹出版社

〔推薦序〕

邁向真正的海洋國家

台灣是一個海島，透過海洋與周邊國家產生密切互動，也形塑台灣歷史開放、多元、包容的特質。台灣海岸線長達1,139公里，有沙岸有岩岸，有上升有沉降，親潮南來黑潮北往，潮起潮落，深深影響了沿海居民的生業與生活樣態，產生不同的港澳海灣與漁業活動。不同時期的漢人移民渡海來台，橫越黑水溝是台灣人集體歷史記憶的一部分，台灣人是海洋的子民。台灣人發揮打拚精神，創造受到世界矚目的經濟貿易成就，台灣的海運船隻航遍世界，台灣實在是一典型的海洋國家，但因過去長期的封閉政策與教育偏差，使台灣形同陸封之島，因此海洋相關知識的推廣是當務之急。

海洋蘊含無窮的資源，其中漁業是最重要的經濟活動，漁業活動包括養殖、沿岸、近海、遠洋的不同形態，台灣的養殖漁業和遠洋漁業更是居於領先的地位。台灣的飛魚、烏魚、虱目魚、鮪魚、旗魚、鯨豚等又代表不同族群、時代的魚類文化意義。日治時代台灣的漁船、漁技漁法和水產加工有革命性的改變，在全島各地興建漁港，奠定台灣漁業現代化的基礎。漁業發達使海鮮漁產成為台灣人重要的飲食文化，東港鮪魚、蘇澳旗魚、花蓮曼波魚



等的海鮮文化活動，常常成為地方盛事，但總讓人覺得太流於物質面，應更充實民眾海洋文化知識才是。

李嘉亮先生身兼釣魚專家與海鮮美食家，因此他所寫的這本《台灣漁港圖鑑》描述三十個主要漁港的名稱與歷史、功能與形態、漁產與賞遊重點，會有實質



臨場感。針對個別港口具有特色的魚類、漁具與漁法，簡明清晰的敘述，易看易懂，使讀者屢屢有發現的樂趣。

台灣的港口在台灣歷史發展過程中具有重要的地位，清治時代的台南府城（安平）、鹿港、八里坌因指定為與對岸航渡的港口而有「正港」之稱，也造就了「一府二鹿三艋舺」的歷史諺語。不論商港或漁港都是貨物漁產的進出，船員的出航與歸返，訊息與文化傳布的門徑。讀者藉著《台灣漁港圖鑑》可依序有系統地了解漁港、相關漁產、漁具與漁法，也可作為週休二日休閒旅遊的最佳參考書籍。

個人長期投注於台灣港口、航運的海洋史研究，也致力推廣海洋文化教育，樂於見到李君此書的印行問世，並期待這類的書籍能提升台灣從「海鮮文化」轉為「海洋文化」，則台灣將能逐步邁向真正的海洋國家。

國立政治大學台灣史研究所 教授

海洋台灣文教基金會 董事長

戴寶村

2005年11月11日

〔自序〕

打開海洋文化的寶庫

近幾年來，「海洋台灣」四個字常常出現在各個媒體。就字面意義解讀這四個字，首先出現在社會大眾腦海的影像，大概是台灣周遭蔚藍的海洋、幾個望之可及的島嶼（如龜山島、基隆嶼等），再來就是多樣的鮮美海產，還有撈捕海鮮的各式漁船。這很可能是大家對這四個字最直接的體認。然而，構築、孕育在這些風景、名產、漁民的生活方式之中，經過千百年的醞釀、發酵，最後培育茁壯而成的海洋文化，才是海洋台灣的真正內涵，形而上的精神價值。對多數人而言，這可能摸不著、體會不到，但卻與若干日常生活細節緊密結合。

海洋、島嶼、漁港、漁船、漁夫與海產，這些東西就像是水泥與磚塊，以海洋台灣的文化為藍圖，按圖施工、堆疊切砌，最後才能顯現整體的風格。如果沒有水泥、磚塊，空有文化當藍圖，了不起就是搭起一幕幕華麗的布景，根本沒有實質的建築。這就好像如果不能充分了解台灣的海洋、島嶼，不能充分認識漁業與海產，那就意味著「海洋台灣」還只是一套劇本，不是現實的生活，更無法傳承與培育淵遠流長的海洋文化。

在試圖找尋構築「海洋台灣」偉大建築的水泥和磚頭時，所幸現在還有少數的一群人，加上他們周遭的一些物件，能夠提供許多珍貴的經驗，當作大家的指南。沒錯，那就是漁夫、漁港，以及漁夫使用的漁船、漁具、撈捕的魚等等。其中，數代相傳討海的老漁夫，在這片漁場頂風破浪、揚帆撒網，觀星望斗卜大海不測之風雲，聞汛待潮釣飄忽迷離之魚蹤，這些智慧無疑是海洋台灣文化底層最深奧的部分，也是外人最難以理解的部分。故漁夫俗諺謂：「可以允人山上一頭豬，不可允人海中一尾魚。」（註一）由此可見海之不可測。漁夫況且如此，更何況不曾見過活跳跳海魚離水的現代都市人，他們如何憑空捕捉海洋文化？而隨著生態環境的迅速變遷，漁港文化的傳承，正以驚人的速度消失當中。

台灣的漁夫沒有歷史，因為語言的隔閡，傳統漁法無法載錄於文獻繼續流傳，更遙遙遠離現代人的生活經驗，也許在不久的將來，終會灰飛煙滅。本

書給社會大眾一把鑰匙，一把打開海洋台灣文化寶庫的鑰匙，或許稱不上風雨名山之業，但總是一個開始，希望能夠喚醒大家注意我們的漁港與漁業，開始接觸海洋文化的根基，盡份綿薄之力，為漁業文化的保存起個頭。《台灣漁港圖鑑》一書的編寫方向，以歷史的演進為大綱，對於不是學歷史的筆者，實在是很大的考驗，所幸近年來相關著作甚多，多查閱資料、勤能補拙，總算還能為漁港的歷史演進，整理出一個大概的輪廓。以往港口皆為國防軍事的敏感地帶，一般人只能偷偷摸摸進出，解嚴以後，大家都可隨興進出，而坊間也有不少地圖可供參考，讓本書的編寫攝影工作，增加許多方便。

筆者擁有超過30年的釣魚文章寫作經歷，本書介紹的漁港多是自己垂釣的場地、搭船出海垂釣的港口，這些長久出入漁港的經驗，對於本書的編寫工作裨益良多。為了提升釣魚技巧，需要了解魚類的種類、生態習性、汛期等等，因此業餘研究魚種分類30年，也寫過相關著作，獲得過新聞局的金鼎獎。而漁港裡補網的老漁夫、駕駛海釣船的船長、漁工，都是我田野調查，蒐集魚類生態習性的最佳老師。又因為擔心自己程度太低，聽不懂漁夫講解漁具、漁法，不得不附帶研究各種各樣的漁具與漁法。由於寫釣魚文章需要參考日文資料，自修而擁有一知半解的日文翻譯能力，為了驗證漁夫所言，參考甚多日文漁具、漁法的文獻，這對於撰寫本書也是一大助力。

漁港一書牽涉甚廣，既要鑽研歷史，又要涉獵漁場、漁具、漁法、汛期等等，同時跨越許多專業領域，自己深感不安接下這個工作，除了全力以赴以外，實在不敢誇稱本書的編寫工作已達盡善盡美。本人深知在相關專業領域只是半吊子，在此謹以台灣漁夫的一句俗諺：「海底沒魚、九鯁仔做大。」（註二）表明本書出版發行之際內心的惶恐。更希望各界先進，能不吝指教。

李吉亮

2005年9月12日於台北寓所

註一：以獵山豬比海底抓魚容易，比喻討海的不可確定性。

註二：山中無老虎，猢猻稱大王的意思。俗稱的九鯁仔屬於雙邊魚科，多產於大河口鹹水域，以前東港大鵬灣甚多，體小無肉多刺，漁夫輕賤之，連貓都不吃！

目次

推薦序

邁向真正的海洋國家／戴寶村 2

自序

打開海洋文化的寶庫／李嘉亮 4

總論 8

港口形成的條件 10

台灣漁港的起源與演變 16

漁業與漁港論述 18

跨越台灣漁業的悲與喜 24

漁業環境的轉捩點 30

台灣重要漁港介紹 32

基隆市 八斗子漁港 34

基隆市 正濱漁港 40

台北縣 磺港漁港、水尾漁港 46

台北縣 富基漁港 52



台北縣 淡水漁港 58

桃園縣 竹圍漁港 64





新竹市	新竹漁港	70
苗栗縣	外埔漁港	76
台中縣	梧棲漁港	82
彰化縣	王功漁港	88
雲林縣	五條港	96
雲林縣	三條崙漁港	102
嘉義縣	東石漁港	108
嘉義縣	布袋漁港	112
台南縣	將軍漁港	118
台南市	安平漁港	124
高雄縣	興達漁港	130
高雄市	前鎮漁港	136
屏東縣	東港漁港	142

屏東縣	枋寮漁港	148
宜蘭縣	大溪漁港	154
宜蘭縣	烏石港	160
宜蘭縣	南方澳漁港	166
花蓮縣	石梯漁港	172
台東縣	成功漁港	178
台東縣	富岡漁港	184
澎湖縣	馬公漁港	190
澎湖縣	鎖港漁港	196

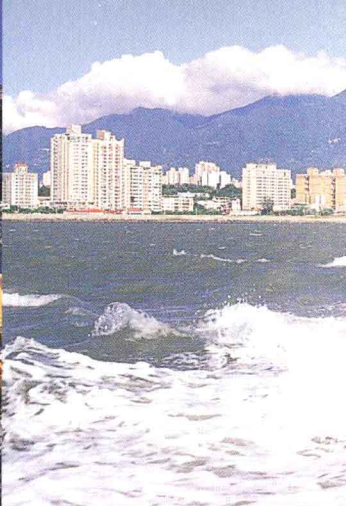


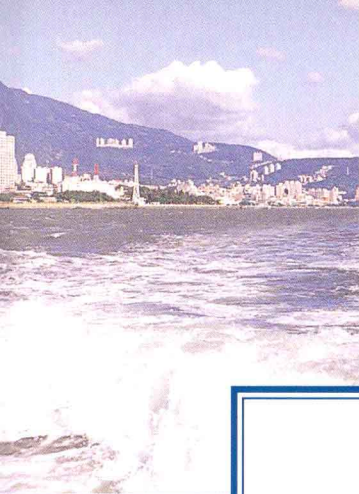
澎湖縣	潭門漁港	202
澎湖縣	七美漁港	208

附錄 214

魚類及其他海產名稱對照表	216
台灣地區漁業統計資料	227
本書所列漁港個別統計資料	228
索引	231

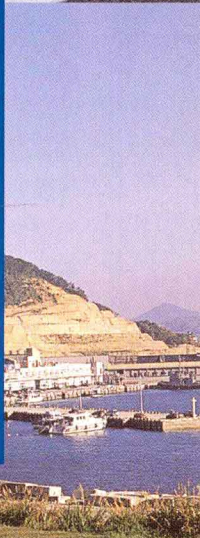
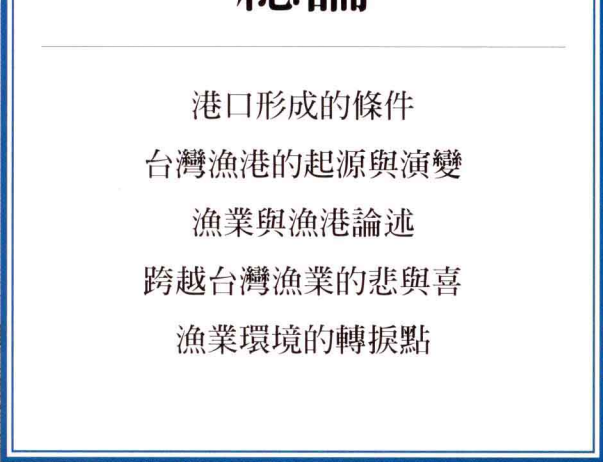
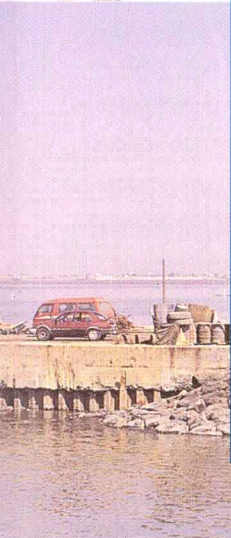






總論

港口形成的條件
台灣漁港的起源與演變
漁業與漁港論述
跨越台灣漁業的悲與喜
漁業環境的轉捩點



港口形成的條件

不論是漁港、商港，或是軍港，其主要功能都是提供船隻停泊。若要了解港口的種類，必須先了解船隻的大體構造和驅動船隻的動力，因為這深深影響港口的形成條件與發展。

從唐朝中葉（約八世紀）開始，中國北方的糧食生產漸感不足，多依賴南方利用運河輸送，也就是所謂的「漕運」。當時內河航運的船型，為一般的平底船。然而，運河後來因為淤積嚴重，逐漸喪失航運功能，南方便開始改用海運運送糧食北上。海上風浪較大，為了能夠在大風浪中平穩航行，尖底船便成為大型航海船隻的必

要設計。

明朝開始有較多的中國沿海的居民到台灣從事漁撈、經商、開墾等活動。不過，明、清兩代對於中國東南沿海居民渡海來台，卻有諸多限制。最明顯的例子除了「遷界」（海邊不准住人，全部遷走）、「海禁」（禁止船隻出海進行漁撈、貿易等活動）之外，還有明朝中葉官府曾經嚴禁平民建造尖底船，以限制民眾前往台灣開墾。許多墾民為了避免官府查緝尖底船，他們便使用內河航行的平底船渡海來台。平底船用於渡過台灣海峽，比較無法承受洶湧的浪濤與海流，航行時其實是非常危險。因此，先民在穿越澎湖海域的洶湧「黑水溝」時，因平底船隻猛烈搖晃，內心驚恐不安，而留下這樣的閩南諺語：「唐山



▲停靠在雲林縣箔仔寮漁港的平底船，十分罕見，吃水淺、船舷低，極像清代帆船船身的漁船。

►台北大稻埕碼頭的清代帆船複製品，雖屬於尖底船，但比起現今的漁船，穩定性還是差了一些。



過台灣，心肝結歸丸。」

這樣的構造限制也直接影響了台灣西部地區港口初期的發展方向。平底船的吃水淺，對於港口水深的要求不高；而尖底船停泊港口的條件就比較嚴格，和早期的平底船很不一樣。台灣先民所使用的大半皆為中、小型的平底船，可謂處處都有可以發展為港口的條件。根據歷史文獻記載，其地理條件大致上可分為下列幾種：

平坦灘地

先民操作平底船渡海來台灣，到達台灣西部沿海尋找合適的淺灘下錨，人貨便用其他小船、竹筏接駁上岸。為便利接駁或裝載，先民利用竹竿、木樁成排插入泥灘地的深處，穩固之後，上面放置木板搭橋，船隻靠近後下錨、繫纜，人貨皆由此往來交流，這便是所謂的「棧橋」。由於棧橋結構簡單，製作成本低廉，因此只要當地海岸能夠搭棧橋，又靠近聚落，就能讓船隻停泊而成為港口。若遇港口淤積，便將原址稍微挖深，或者在附近水位較深的地方重新搭起棧橋，就又形成一個港口。因為這個緣故，台灣西部沿海的港口位置在早期都經常更動。

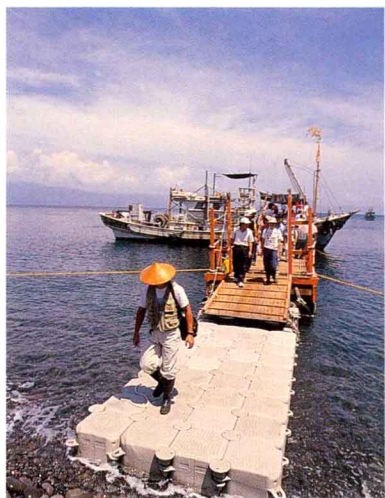
早年台灣的漢人不多，先民來台多與當地原住民交易，因此若當地有較多的原住民聚集，便較容易成為漢人商販登岸的地點。後來慢慢發展，變成逐漸有漢人短時間停留，繼而長時



▲穿救生衣游泳登上澎湖西吉島，向台灣方向瞭望，不遠處就是黑水溝的潮湧澎湃。

▼平坦沙灘地的外傘頂洲，使用管筏即可輕鬆登陸，體驗先民上岸不需要港口的感覺。





▲龜山島開放觀光初期的簡易碼頭，即十分類似棧橋的構造與功能。

▼宜蘭南澳溪口沖積的高灘地，圖中央狹長通向海的結構，就是一種沙嘴地形。

間停留開墾，最後形成聚落和港口。相關的例子很多，例如本書中的屏東東港、桃園竹圍等港口。

沙嘴地形

明末清初時，台灣西南沿海的鄉鎮幾乎都還淹沒在海水之中，例如台南、嘉義、雲林、彰化等縣份的濱海地區。隨著海岸線的泥沙淤積，這些濱海地區後來都形成潟湖地形。潟湖的兩側地形狹長突出於海中，地勢較高，漲潮時不會被海水淹沒，稱為沙嘴地形。沙嘴左右兩側的海水比潟湖深很多，適合大船停泊，因此容易發展成為港口，類似的例子有嘉義東石漁港。但這種地形屬泥沙淤積而成，並不穩固，容易因天災而消失。

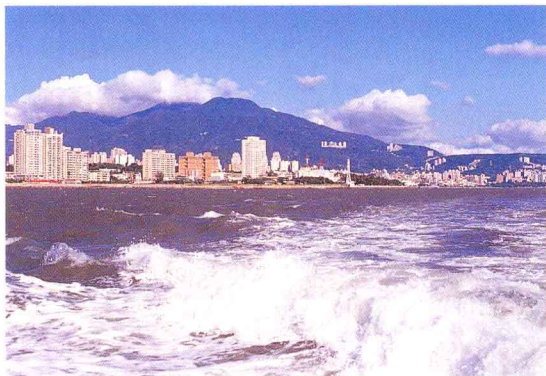
明清兩代，漢人會在沙嘴搭設漁





▲西南沿海主要產物，俗稱的「寮仔」，早年是罾的主要漁獲。

寮，從事俗稱為「做罾」的漁法。這種漁法主要的漁獲物為游泳速度緩慢的鰱或蝦皮，現今已經式微，只剩下日月潭邵族人持續操作，捕捉名為鰱鰻的小型鯉科淡水魚（當地原住民語稱為「奇拉仔」）。罾，日文稱為四手網，台灣漁法相關書籍都仍沿用此名稱；由四根等長的竹竿固定成一個四角形的框框，裡面放入一塊網布，網布固定於四個邊的竹竿上，鬆垮的網布下垂如碗。罾沉入海中，可放餌引魚，或直接等魚經過入網，然後將



網抬出水面即可捕得漁獲。凡是以罾捕魚之處必設漁寮，用來放置漁具並供漁夫休息；漁寮前有高架出海的工作棧橋，此棧橋兼可繫船，故常會發展成港口。

河口或內河沿岸

明末已經出現在文獻裡的淡水港，位於淡水河口，河道兩旁南有觀音山系、北有大屯山系，隆起的山勢阻擋季節性的強風，方便船舶進入河道，使得位於河口的淡水港成為北台灣最早的港口。但是，這種位於河口的港口，容易因為河水夾帶泥沙而淤積，或因洪水冲刷而遭到破壞。歷史上記載，淡水的滬尾港曾經一度淤塞，改以對岸的八里坌（八里鄉）為大船的泊靠港口，但不久之後八里坌港亦遭洪水沖毀，貿易往來又遷移回滬尾的河岸邊。

台灣早期的開發，以嘉南平原為主，由南往北陸續開發，先以稻米為對中國輸出的重要物資，然後是糖、鹽等大宗物資。隨著丘陵和山區的開墾，像是樟腦、木材等輸出物資，開始需要以內河航運來進行

◀大屯山系腳下的淡水地區，因山脈阻隔強風、河口利於航行，因此很早就成為著名的港口。



▲淡水河的大稻埕碼頭，專為觀光而設立，並無實質交通運輸功能。

運送，所以位於河岸的內河港口有漸漸增加的趨勢，例如大溪、新莊、汐止等等。利用漲潮海平面升高，將河水倒推逆向流動，船隻可以不費吹灰之力，輕鬆航行來到這些港口。其中，汐止舊名「水返腳」，意思就是潮水的反向作用到此為止，同時也是船隻上溯的終點。但是，這些河港後來都因為淤積而失去作用。

許多古時繁榮的河口港今天已經消

失，或者已經不再是港口。至於內河港口更是全部消失，只有淡水河的大稻埕還有碼頭的設施，但也僅存觀光用途。大體上而言，早期位於河口、內河的港口，變動都相當巨大。

澳口

岩石海岸多有突出於海中的岬角，連江縣馬祖的閩北漁夫，將兩個岬角中間所夾的海灣地形（多半參雜碎砂石及淤沙）稱為澳口。先民們渡海來台，將這種命名原則一併引入。台灣東北部與東部多為岩岸地形，許多港灣的名稱都有一個澳字，就是因為位於澳口地形上。這種情形在台北、宜蘭兩縣的濱海地區特別明顯，從北到南，有深澳、澳底、卯澳、外澳、蘇澳、南方澳、東澳、南澳等港口。至於更往南的花蓮、台東海岸，由於海岸線較平直，澳口地形並不多見。而且，漢人移入的時間較晚，地名多半沿用原住民或日本人的命名。

古時漁民多行駛平底船，船隻靠近澳口地形以後，船底貼近灘地，水面下的砂礫、碎石礫



◀連江縣南竿福澳港，原是全縣最大的澳口，演變成爲最大的港口。



▲連江縣西引的清水澳，兩側山丘抵擋風勢，在大風中仍可上下人貨。

▼澎湖內垵南邊的海灘，早年未建港，是漁船的上岸停泊處所。



遠比岩石鬆軟且平坦，船底比較不會因為浪濤上下起伏而碰撞受損。同樣是平坦的地形，澳口的海灘和台灣西部沙泥質的海灘，有兩個很大的不同：一是澳口的海灘質地較結實，人行走其上，不會深陷在沙泥裡；二是因為澳口灘地坡度較大，若要將船隻用人力抬離風浪大的海岸線，不用走多遠就可以脫離其影響。

天然良港

台灣北部、東北部、東部的地形多

為岩石海岸，十分堅硬穩固，不容易因為天災而損毀；再加上海岸線蜿蜒曲折，有些海岸線內縮形成海灣，有些又特別突出形成岬角。若是正好這兩者互相搭配，特別突出的岬角突出海中抵擋大浪，特別深入的海灣深度和面積又足以造就沒有風浪的泊船區，即形成港闊水深天然良港。天然良港的地形與澳口有些類似，不過規模大很多，而且海灣的水深要夠，不能有灘地的結構，例如本書所收錄的基隆市正濱漁港、澎湖縣馬公漁港、宜蘭縣南方澳漁港。

至於一般沒有天然岬角的港口，現在都以人工技術建築防波堤以因應。防波堤可將大浪阻擋在外，避免風浪衝擊在泊船區停繫的船舶，因此防波堤在現代港口中扮演相當重要的角色。現今台灣的港口至少都會有一至兩道的人造防波堤，將港區圍成只有一個出口航道的泊船區。

▼澎湖馬公第三漁港，為一天然良港，在明朝末年已見諸文獻記載。

