

第四章 多功能漁港之開發規劃

臺灣地區之漁港，自民國 69 年起歷經各期之漁港建設計畫，迄今已有相當之成果，漁港設施普獲改善，然由於受到漁業環境變遷之影響，例如：沿近海漁業資源萎縮、漁業人口老化、漁船大型化等作業型態改變等，致部分漁港使用率降低，另由於國人觀光休閒需求增加，藍色公路、賞鯨、釣魚等海岸環境相關旅遊活動更為頻繁，相對地，從事傳統漁撈漁業的漁民則相對減少，致使漁港內之水、陸域設施因漁船減少而產生多餘空間，而近年對漁港遊憩功能需求則日益增加，希望在漁港內設置相關設施供觀光遊憩使用，因此，我國漁港逐漸朝傳統漁業以外用途的使用與開發已經是明顯而必然的趨勢，而漁港的多功能使用與開發，除應維持既有的漁港漁業生產之目的與機能外，另外能結合港區週邊的休閒遊憩資源、觀光活動、人文資源、景觀資源等，以滿足國人的遊憩需求。

本計畫除依據國內各漁港多元化使用現況與需求外，尚針對日本及美國有關多元化使用的港埠案例進行分析，檢討國內各漁港多元化使用的可行性，擬定多元化使用計畫，提供作為政府建設之參考。

一、國內外漁港多元化利用研析

(一)國內漁港多元化利用概況

目前 225 處漁港中，除供傳統漁業使用外，近年為配合漁港多功能使用，乃提供作為觀光發展或兼營遊憩或兼營海上交通運輸等多元化利用功能，茲簡述如下：

1.觀光漁港

觀光漁港計畫係指配合觀光發展需求，辦理觀光漁港港區周邊環境整頓，同時興建精緻化、休閒化之漁業相關岸上設施，提昇娛樂漁業服務品質，並在適合發展觀光休閒漁港興建觀光魚市，活絡漁村經濟，創造就業機會，以有效促進海洋及海岸觀光休閒事業之

發展，提昇旅遊品質。在第二期四年(94-97 年度)漁港建設計畫中，除包括北、西、南及東部四條海岸套裝旅遊路線之 29 處漁港，並將澎湖縣馬公漁港及嘉義縣東石漁港納入，共規劃 31 處觀光漁港，佔臺灣地區現有 225 處漁港之 13.8%，臺灣地區觀光漁港區位及發展型態分布如圖 4-1。

2.娛樂漁業漁船停泊之漁港

隨著海釣船及娛樂漁船的發展，漁港的移轉利用及休閒漁業碼頭的建設日益重要。一般而言，海釣船多由漁船兼營者較多，因此亦多利用漁港從事載客，為避免傳統漁業與娛樂漁業產生不必要之糾紛，各漁港主管機關皆先指定娛樂漁船之靠泊碼頭。臺灣地區各縣市專營娛樂漁船停泊之漁港，原核定共有 97 處，惟各港條件不同，部分漁港雖有申請配額但並無專營娛樂漁船停泊；92 年漁業署為達事權統一乃重新核定，於 95 年底核准停泊專營娛樂漁船停泊漁港 29 處、兼營娛樂漁船停泊漁港 72 處，合計 101 處，如表 4-1 所示。

3.開放遊艇停泊之漁港

一般遊艇均需要有其專用碼頭停泊，臺灣地區目前專屬遊艇港僅臺北縣龍洞遊艇港及屏東縣後壁湖遊艇港兩處，由於遊艇港缺乏，故國內遊艇及觀光船目前係利用現有漁港停泊；目前臺灣地區現有 20 處漁港開放遊艇停泊，包括臺灣本島 10 處及澎湖 10 處之漁港，如表 4-2 所示

4.營客貨運交通之漁港

臺灣地區兼營具有固定航班客貨運交通之漁港共計有 17 處，另澎湖縣部分之漁港之不定期客貨運交通航班，則未列入。此 17 處具有固定航班之漁港，約佔臺灣地區漁港之 7.6%，以行駛臺灣本島與離島或離島間交通之漁港佔多數有 16 處，僅臺北縣淡水第二漁港除外係經營淡水河下游客運航線。

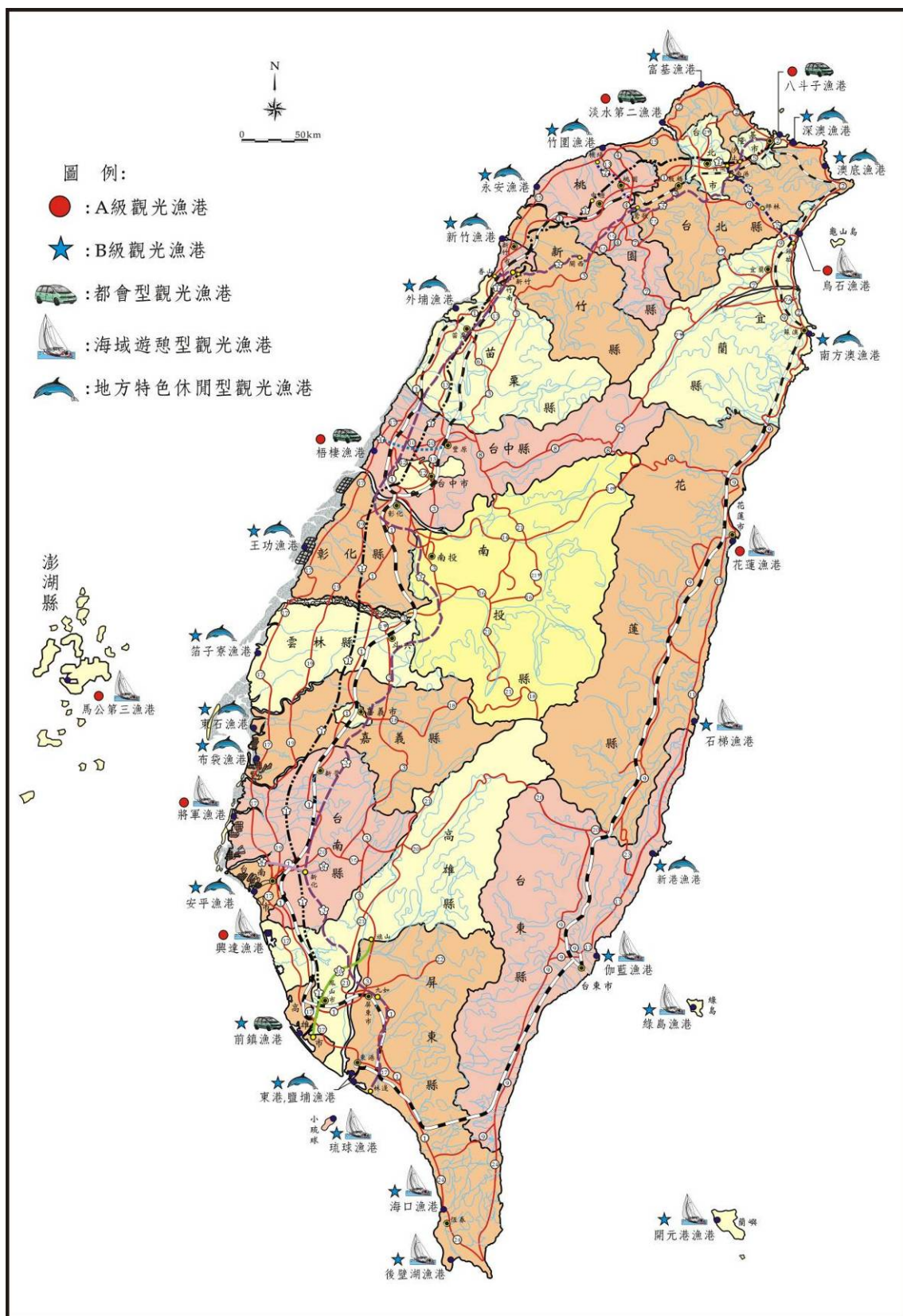


圖4-1 臺灣地區觀光漁港分布位置圖

表4-1 臺灣地區開放娛樂漁船停泊漁港統計表

分區	縣市別	專營娛樂漁船停泊之漁港	兼營娛樂漁船(含舢舨)停泊之漁港
北區	宜蘭縣	烏石、粉鳥林	南澳、粉鳥林、南方澳、烏石、大溪第二、大里、石城、(梗枋)
	基隆市	八斗子	八斗子、正濱八尺門、外木山、望海巷、大武崙
	臺北縣	淡水第二、萬里、深澳、(龜吼)	野柳、磺港、淡水第二、澳底、萬里、東澳、富基、深澳、南雅、龜吼、(鼻頭、馬崗、水湳洞)
	桃園縣		(永安、竹圍)
	新竹市	新竹	新竹
中區	苗栗縣		外埔、龍鳳、(公司寮、通霄、苑港)
	臺中縣	梧棲	梧棲
	彰化縣		崙尾灣、(王功)
	雲林縣		五條港
南區	嘉義縣	布袋	東石、布袋
	臺南縣		將軍、(馬沙溝、青山)
	臺南市	安平	
	高雄縣	興達、彌陀、永新	興達、彌陀、(永新)
	高雄市	鼓山、旗津、小港臨海新村	旗津
	屏東縣	東港鹽埔、大福、後壁湖、紅柴坑、(枋寮)	大福、後壁湖、(枋寮、海口、中山、興海、紅柴坑)
	澎湖縣	馬公	馬公、沙港東、菜園
東區	花蓮縣	花蓮、石梯	花蓮、石梯
	臺東縣	開元港、伽藍、綠島	伽藍、綠島、(新港、開元港、小港、金樽)
福建省	金門縣	新湖	(新湖、羅厝)
	連江縣		福澳、中柱、白沙、(青蕃、猛澳)
合計(處)		27 + (2) = 29	46 + (26) = 72

本計畫整理

資料來源：行政院農業委員會漁業署

註1：() 指迄95年12月底仍有配額，但尚無實際營運之專營或兼營之娛樂漁船

註2：專營娛樂漁船依規定為50噸以下動力漁船，兼營依規定為50噸以下級動力漁船(含舢舨漁筏)

表4-2 臺灣地區開放遊艇、交通船停泊漁港統計表

分區	縣市別	開放遊艇停泊之漁港	兼營交通功能之漁港(固定航班)
北區	基隆市	八斗子(碧砂)	
	臺北縣		淡水第二
	桃園縣	(竹圍)	
	新竹市	新竹	
南區	臺南縣	將軍	
	臺南市	安平	
	高雄縣	興達	
	高雄市	鼓山、旗津	
	屏東縣		東港鹽埔、琉球新
	澎湖縣	馬公第三、龍門、赤崁、後寮、吉貝、大果葉、沙港西、通樑、岐頭、七美	馬公、赤崁、後寮、吉貝、潭門、將軍南、七美
	臺東縣	新港、金樽	伽藍、綠島、開元港
	連江縣		福澳、白沙、青蕃、中柱
合計(處)		20	17

本計畫整理

註1：桃園縣竹圍漁港為96年新增開放遊艇停泊之漁港

2. 本表兼營交通功能之漁港係指有固定航班之漁港

臺灣地區具有固定航班之漁港，可大概分臺東縣航線（本島與綠島、蘭嶼），計有伽藍、綠島、開元港等 3 處；屏東縣航線（本島與小琉球，即東琉航線），計有東港鹽埔、琉球新等二處漁港及小琉球觀光港；澎湖縣航線（本島與馬公航線、澎湖島際間航線），計有馬公、赤崁、後寮、吉貝、潭門、將軍南、七美等 7 處；淡水河下游客運航線，主要為臺北縣淡水第二漁港與渡船頭、八里交通船碼頭；至於連江縣之漁港主要為福澳漁港，其餘白沙、青蕃、中柱則屬國內商港內之漁港，航線以島際間為主，臺灣地區兼營客貨運交通之漁港，如表 4-2 所示。

漁港的功能也隨著國民遊憩型態的多元化而發展，早期的休閒漁業項目主要是以魚貨直銷以及海釣為主，近年來，賞鯨豚、離島遊覽、水族館/漁業文物參觀、傳統漁法體驗活動、漁村生活體驗、觀景、海鮮美食、海上活動等都是漁港的休閒遊憩活動之一。

(二)漁港多元化建設歷程

臺灣地區之漁港建設隨著各階段不同的需求而擬定不同的建設目標，光復初期進行之小規模漁港修復與改善，政府擬定通盤性之漁港建設計畫則自民國 69 年展開，迄今已執行五個階段的漁港整建計畫。早期的漁港建設目的在於追求漁業產業的發展，增加漁獲產量及滿足漁船停靠需求，故建設內容多為增加漁港的泊地面積、碼頭長度及基本漁業生產設施；在近年沿近海漁業受海洋資源的變遷、漁獲量成長趨緩，而遊憩休閒的需求則逐漸增加的狀況下，政府在漁港建設方向亦配合時代的需要，將觀光遊憩等相關設施列入建設項目中。以下就民國 69 年以後之各期建設方案中有關漁港多元化的部分加以說明：

1.第一期臺灣地區漁港建設方案(民國 69~76 年)

第一期臺灣地區漁港建設方案共計修建 87 處漁港及船澳，建設目的為改善漁船停泊作業環境，主要建設項目有增加漁港泊地面積、碼頭長度及基本漁業生產設施，屬於漁港的基礎建設，漁港功能多元化尚未納入考量。

2.第二期臺灣地區漁港建設方案(民國 77~85 年)

第二期臺灣地區漁港建設方案除延續第一期的建設內容外，並增闢區域性大型漁港，以因應遠洋漁業需求。而梧棲漁港的魚貨直銷中心也在休閒娛樂的發展需求之下闢建，本時期可說是多功能漁港開始萌芽階段。

3.第三期臺灣地區漁港建設方案及擴大內需－漁港功能多元化計畫(民國 86~89 年)

第三期臺灣地區漁港建設方案已經明確將漁港功能多元化列入漁港建設的四大目標之一，較具體的項目有八斗子漁港碧砂港區娛樂船浮動碼頭、烏石、梧棲及富基漁港魚貨直銷中心、富基漁港親水碼頭、將軍漁港綠美化工程等項目。

4.第一期四年漁港建設中程計畫(民國 90~93 年)

在此時期由於漁業資源的過度使用，加上週休二日後國人對於海岸遊憩、海上活動的需求增加，政府已開始針對漁港工程的內容作修正，例如漁港工程採用生態工法，漁港建設納入景觀考量及開放港區供遊艇停泊等。

建設漁港共 93 處，其中改善漁港基本設施 74 處、改善港區環境 10 處及推動漁港功能多元化設施 12 處。

5.第二期四年漁港建設中程計畫(民國 94~97 年)

本期建設目標為推動觀光漁港建設、提升漁港環境品質、促進港區土地開發利用、維護漁港設施正常運作等四項。於 94、95 及 96 年度分別辦理臺灣地區 51 處、48 處及 58 處漁港之基本設施建

設，及 23 處、20 處及 26 處漁港之公共設施建設，對漁港設施修建、漁民生產作業環境改善確有實質助益；另外亦辦理前鎮、興達、東石、花蓮、永安、竹圍及王功等 7 處觀光漁港建設，使漁港除供傳統漁業使用外，亦發展休閒、觀光、文化等多元化利用，使漁港成為海濱遊憩之熱門景點。

6.第三期四年漁港建設中程計畫(98~101 年)

在既有之漁港基礎及延續前期四年建設之精神，持續以「整建」為主，並以「加速漁港多元化建設」、「維繫漁港設施功能」、「建立漁港優質環境」、「改善漁港海岸風貌」及「提昇消費地魚市場機能」為本計畫建設之五大目標，期加速推動漁港休閒及觀光多元化之發展，活絡漁業產業與配合海域觀光休閒需要，維護漁民生命財產安全，營造優質環境漁港與適正漁港建設、落實回復海岸自然風貌。

(三)美國與日本港埠多元化利用案例

除了我國漁港為因應整體漁業資源減少及配合觀光休閒發展，提供港區設施供遊客使用外，國外亦有相關的發展案例，本計畫乃蒐集日本與美國港埠的多元化使用案例，這些成功案例有位在都會區附近、有位在離島地區，在多元化資源多寡不同的情形下，能夠結合公私部門的力量，充分利用漁港周邊的觀光資源、自然景觀及社會與人文的活動，成功的進行漁港的多元化轉型，相較於我國漁港，大多將多功能利用的範疇侷限於港區內，對於漁港周邊的觀光資源則較少加以串聯，相互結合成帶狀觀光區域，國外港埠多元化利用案例應可作為我國漁港未來發展的參考，茲將本計畫所蒐集到國外的案例概述如下：

1. 日本漁港多元化使用案例

(1) 長崎縣高島町南風泊漁港

A. 漁港概況

南風泊漁港位於九州長崎縣西南側長崎市外海 14.5 公里遠的離島—高島北側，如圖 4-2 所示，行政區屬高島町，高島町面積約為 1.34 平方公里，2008 年 11 月止之總人口數約 900 人，島上的產業除了漁業之外，原有煤礦開採，惟礦脈經過多年的開發已近枯竭，已於 1986 年關閉礦山。由於高島的產業沒落導致人口嚴重外流，當地政府為活化當地經濟與振興當地產業，乃利用自然與人文資源，結合漁港整理、漁場整備，將傳統漁業生產轉為觀光的產業型態，相關的遊憩設施如飛島磯釣公園與人工海水浴場已經於 1997 年開始營運。

B. 多元化利用設施

- a. 傳統漁港之轉型—增設魚貨直銷中心。
- b. 漁業資源建立—魚苗放流栽培漁業、魚礁投放、藻礁建立。
- c. 周邊觀光資源活用—人工海水浴場、飛島磯釣公園、建造飛島橋以連接高島本島、石炭資料館、休閒步道、海濱湯屋。

圖 4-3 為南風泊漁港多元化使用情形，圖 4-4 為多元化利用之設施照片。

C. 漁港多元化利用評析

南風泊漁港結合漁港周遭自然環境與產業遺跡，配合觀光休閒發展需要，設置人工海灘、聯絡橋等，使遊客可以親近海水，提供海域遊憩型態之活動，從事戲水、海釣等活動；此外，利用漁業與產業遺跡特色，興建魚貨直銷中心及石炭資料館，提供遊客購買魚貨及進行文化巡禮等活動，藉以活絡離島觀光。概估其多元化利用之效益：人工海濱入場人數每年可達 1.4 萬人，磯釣公園入場人數每年可達 1.3 萬人(每天最多可容納 450 人次)。



資料來源：http://www.mapion.co.jp

圖4-2 南風泊漁港地理區位圖



圖4-3 南風泊漁港多元化利用情形



人工海水浴場



海水浴場綠化



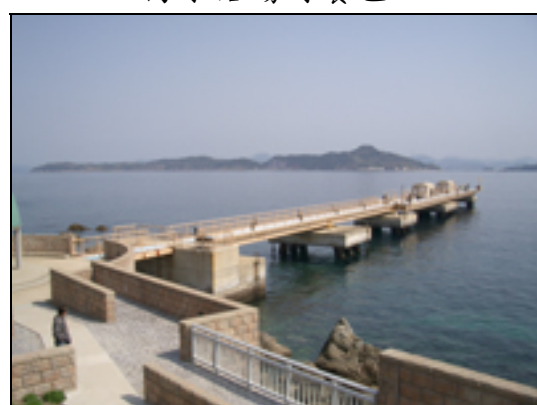
海水浴場景觀台



海水浴場野餐區



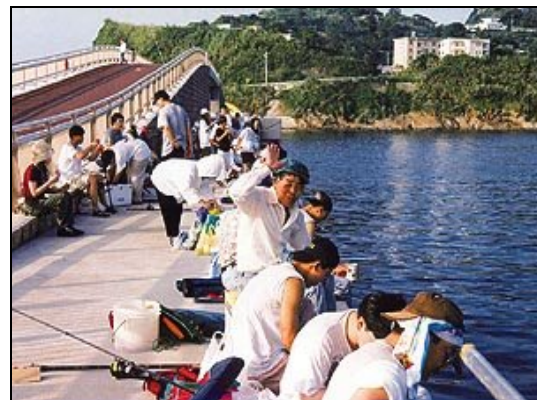
飛島磯釣公園



釣魚平台



飛島橋



飛島釣客

圖4-4 南風泊漁港周邊設施照片

(2)神戶垂水漁港

A.漁港概況

垂水漁港位在關西地區兵庫縣南側之神戶市垂水區，漁港南側即為大阪灣，垂水漁港位在明石大橋邊，由橋可通淡路島，如圖 4-5 所示，目前漁港由神戶市漁業協同組織管理，現有設籍漁船共 105 艘，平均年產量與產值分別是 6,658 公噸與 31.97 億日元。

垂水漁港東側隔富田川與平磯海釣公園相鄰，漁港區西側配合遊憩發展興建遊艇停泊碼頭、設置人工砂灘、漁業教育文化等設施，為結合漁業、遊憩及文化教育等功能完整的漁港，其中的遊艇停泊碼頭設備有 400 公尺之浮動式碼頭，約可停泊 150 艘遊艇，垂水漁港的多元化利用情形如圖 4-6 所示，圖 4-7 為多元化利用之設施照片。



資料來源：<http://www.mapion.co.jp>

圖4-5 垂水漁港地理區位圖



資料來源：<http://earth.google.com>

圖4-6 垂水漁港週邊多元化利用情形

B. 多元化利用設施

- a. 傳統漁港之轉型－興建遊艇停泊碼頭
- b. 教育文化設施－水產體驗學習館
- c. 周邊觀光資源活用－設置人工砂灘、磯釣公園、購物商場

C. 漁港多元化利用評析

垂水漁港以「結合人、海、魚」為港區發展定位，配合周邊的觀光景點及興設之休閒設施，可吸引遊客至漁港遠眺明石海峽大橋美景；利用人工砂灘及其後側綠美化設施創造親水環境；興建遊艇停泊碼頭提供遊艇靠泊，後側並以南歐之漁港街道為題材，興建販賣中心、海鮮餐廳、海鮮魚市等商業設施，塑造出充滿異國風味的街道風情等；海釣公園則提供除漁港碼頭外之垂釣設施；水產體驗學習館中可以看到與實際操作海鹽與海苔的製作流程，藉由這些活動深入瞭解神戶的漁業，垂水漁港是日本有名的休閒漁港。



垂水漁港空照圖



平磯海釣公園



垂水漁港釣魚碼頭



垂水漁港離岸堤



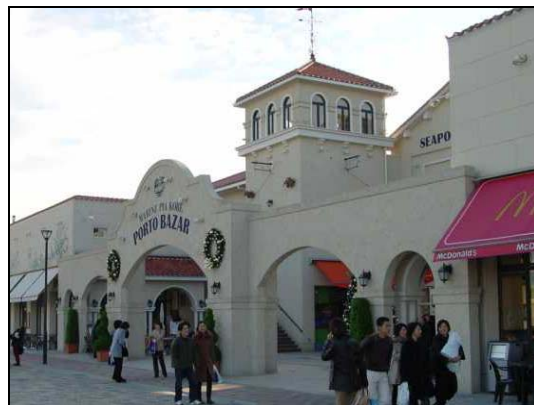
人工砂灘後側綠美化及步道



水產體驗學習館



遊艇碼頭後側餐廳賣場



南歐風格商店設施

圖4-7 垂水漁港周邊設施照片

(3)富山縣氷見漁港

A.漁港概況

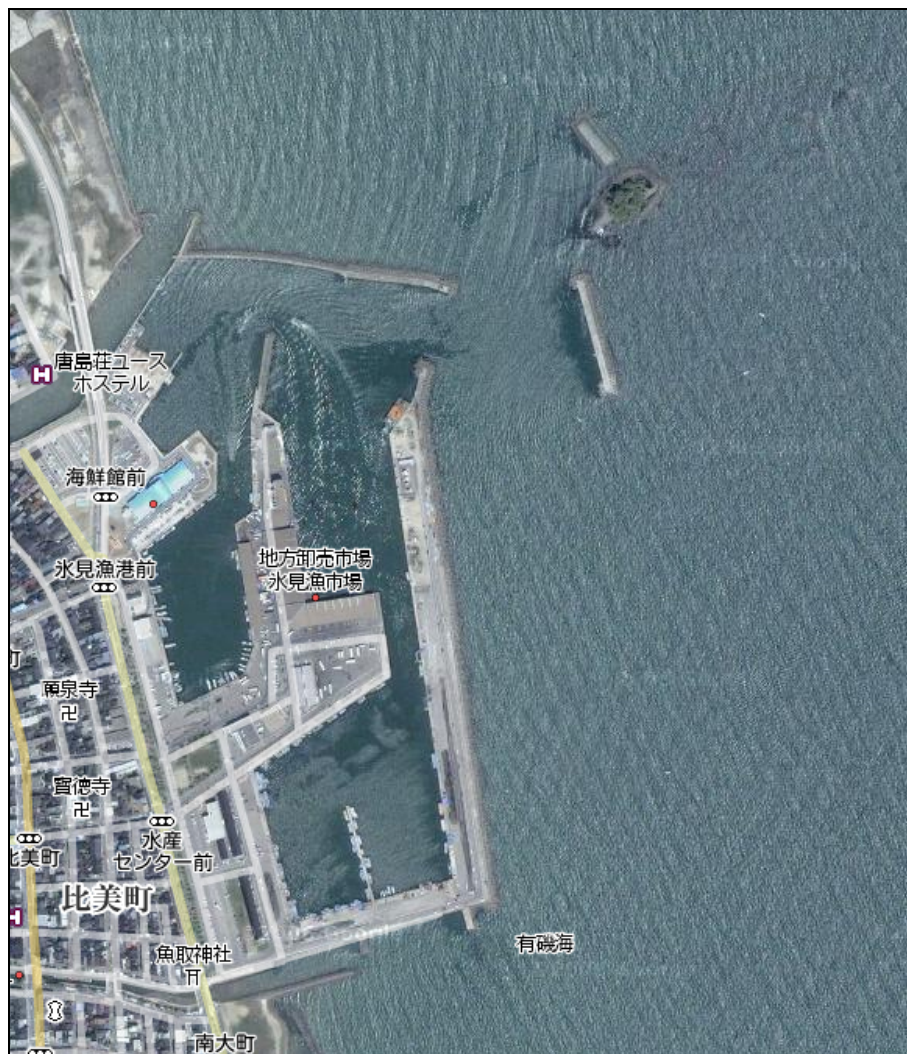
氷見漁港位於北陸地區之富山縣東側海岸之氷見市，面對由石川縣、富山縣與新潟縣包圍而成的廣大內灣－富山灣，如圖 4-8 所示，灣外北側即為日本海，灣內海流平靜，適合定置網與箱網養殖，氷見漁港港區內除港區西北側之海鮮館提供餐飲服務，為全國有名的熱鬧魚市外，其他的多元化利用設施不多，如圖 4-9 所示，圖 4-10 為多元化利用照片。

氷見漁港雖然多元化設施並不多，但氷見市以定置漁業聞名於日本，每年 10 月下旬於氷見漁港會舉辦「氷見鮮魚祭」大會，現場有鮮魚販賣、活魚捕捉遊戲、大鍋料理等，每年都大約會吸引 3~5 萬人參加，其它包括「漁業體驗教室」、「海洋之日」等，舉辦親子共同參與定置網漁業活動。



資料來源：<http://www.mapion.co.jp>

圖4-8 氷見漁港地理位置圖



資料來源：<http://earth.google.com>

圖4-9 氷見漁港週邊多元化利用情形

B. 多元化利用設施及活動

a. 傳統漁港之轉型－魚貨直銷市場、定置網參觀。

b. 漁村文化活動－「氷見鮮魚祭」活動

C. 漁港多元化利用評析

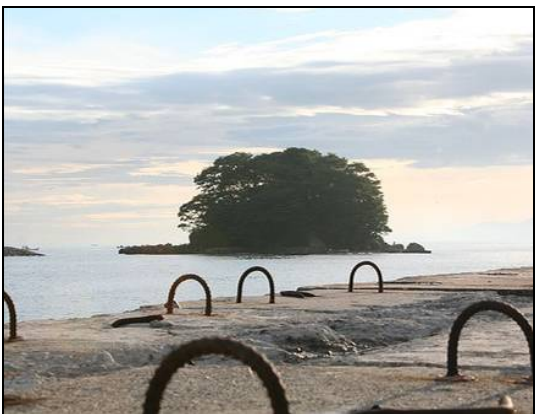
氷見市人口約 5 萬多人，是個小型城市。氷見漁港除傳統漁撈漁業外，定置網與箱網漁業亦相當發達，成為日本重要的定置網作業基地，配合當地每年的漁村文化活動，透過宣傳與報導，可成為漁業之外的賣點，在漁港觀光行程中可融入體驗活動與漁村文化。



水見漁港拍賣場



水見漁港碼頭



水見漁港外側小島



水見漁港曳船道



水見漁港鮮魚祭活動



水見漁港定置網作業

圖4-10 水見漁港漁港周邊設施及活動照片

(4)山形縣飛島漁港

A.漁港概況

飛島漁港(當地亦稱勝浦漁港)位於日本東北地區之山形縣酒田市所屬的飛島東側，飛島為孤懸於酒田市西北方外海 39 公里的一個偏遠小島，面積僅約 2.5 平方公里，如圖 4-11 所示，島上人口約 300 餘人，由於青壯人口外移謀生，因此

已呈現高齡化的現象，65 歲以上幾乎佔 50%。當地漁業主要以刺網、延繩釣、定置網、採貝採藻等沿岸漁業為主，漁業由於海岸與漁場環境保護，及進行產卵場、漁場整備與藻礁的投放，並配合魚苗放流，使得漁業而有復甦現象。

飛島上的產業除漁業之外，自然景觀、生態資源及觀光產業亦極為發達，周邊海域以如寶石般透明聞名，由於水域乾淨無污染，除有珊瑚生長外，另有特有鮫類穿梭其中，近年更開始研究海洋深層水的利用可行性；漁港內設置的「飛島海釣公園」也常見外來釣客的身影；海岸的礁岩地形適合海鳥的繁殖與居住，吸引大批海鳥的進駐，賞鳥活動極為盛行；島上還有各種奇特的生物生態奇景，例如一種特有的萱草在島上叢生而形成大片的植被，因此該島豐富的自然生態資源是其特色，故每年可吸引觀光客數量約有 2 萬人次蒞島觀光，故島上居民除從事漁業外，主要經營觀光民宿。



資料來源：<http://www.mapion.co.jp>

圖4-11 飛島漁港地理區位圖

B. 多元化利用設施

- a. 漁業資源建立一產卵場、漁場整備、藻礁投放、魚苗放流
- b. 周邊觀光資源活用—海釣公園、海水浴場、賞鳥、海底賞景(珊瑚、魚類)及陸上美麗自然景觀(展望台、洞穴等)

圖 4-12 為飛島漁港周邊多元化利用情形，圖 4-13 為多元化利用照片。

C. 漁港多元化利用評析

飛島為一乾淨無污染的小離島，在人口外移及老化，傳統漁業本身已無成長發展空間，乃利用飛島既有的自然、生態景觀，搭配漁港周遭觀光資源，並與民宿結合套裝行程，發展成為賞景與海上休閒活動為主之遊憩型漁港。



資料來源：<http://earth.google.com>

圖4-12 飛島漁港週邊多元化利用情形



飛島漁港空照圖



海釣公園棧橋



海水浴場



海釣船及遊艇碼頭



養殖場



賞鳥活動



鼻戸崎展望台



飛島民宿之一

圖4-13 飛島漁港周邊設施照片

(5)北海道余市河口漁港

A.漁港概況

河口漁港位於北海道西北部的後志支廳余市町，地處余市川的出海口左岸，北側面向日本海，如圖 4-14 所示。由於面臨漁業資源減少、生產量衰退、從業人口老化等問題，所以在振興地區產業的目的下，針對河口漁港的功能作轉型及多元化利用之規劃與建設，其規劃原則有：

提出振興水產業方案

保存漁業文化與歷史

建立漁港與都市居民交流機制

創造舒適之遊憩環境

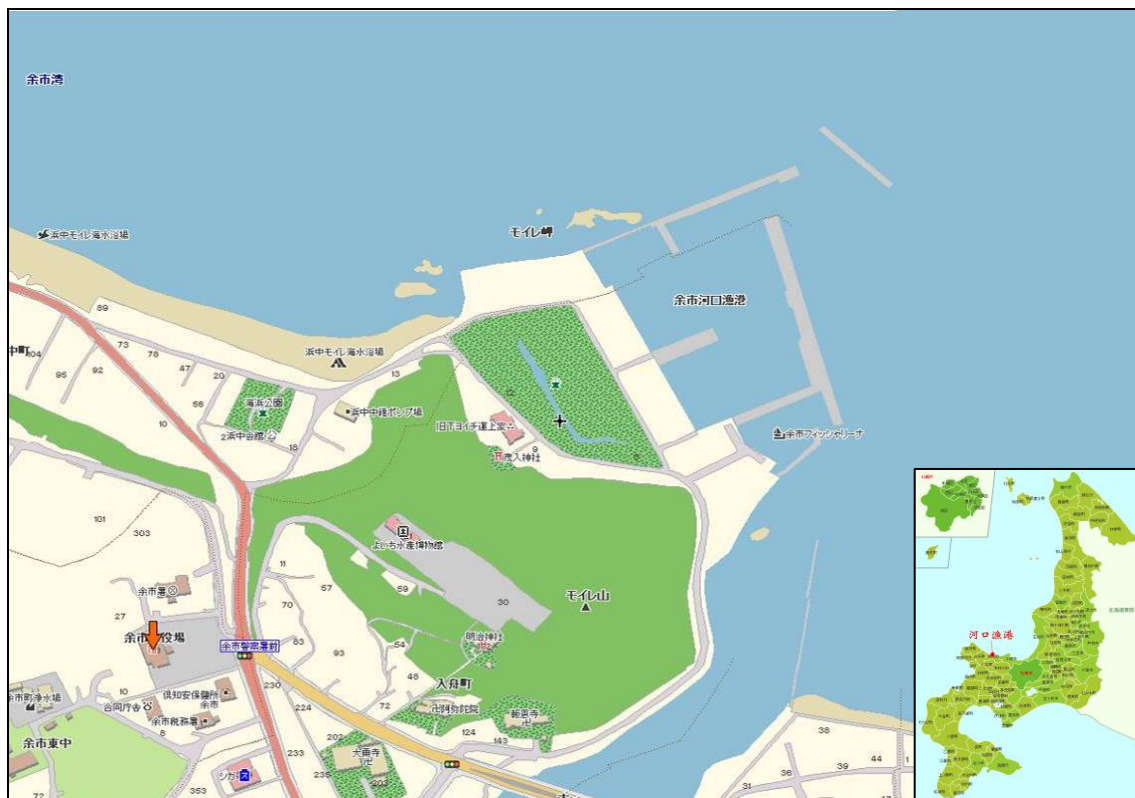
除開放漁港東防波堤及外防波堤空間供民眾海釣使用；港區南側陸地設置綠地廣場提供作為親子活動的空間，設施包括：包存歷史性建物、公園、遊樂場、停車場及親水設施等，各項設施多能考慮到身障使用者，設置斜坡道、階梯、防滑步道等各式無障礙設施；西防波堤及堤頭加以美化後使其除消波外，兼具垂釣平台、散步步道及觀景功能。在港區鄰近地區尚有水產試驗所、水產博物館、魚市、海水浴場等，除了遊憩功能外，還能滿足消費性與教育功能需求。

B.多元化利用設施

a.傳統漁港之轉型－魚市

b.周邊觀光資源活用－釣魚平台(特殊設計之防波堤兼具釣台、散步步道、觀景的功能)、公園綠地(公園、親水設施、停車場等)、水產博物館、海水浴場

圖 4-15 為河口漁港多元化利用情形，圖 4-16 為多元化利用照片。



資料來源：<http://www.mapion.co.jp>

圖4-14 河口漁港地理區位圖



資料來源：<http://earth.google.com>

圖4-15 河口漁港多元化利用情形



漁港機能區吊魚架



海釣公園



防波堤上釣魚平台



停車場



遊樂設施



防波堤美化



休閒步道及親水設施



音樂祭活動

圖4-16 河口漁港周邊設施照片

C. 漁港多元化利用評析

漁港位於余市川的出海口，屬都會遊憩型漁港，因此在維持基本漁港機能外，能夠利用港區內之水、陸域空間設置親水與人性化的遊憩設施，提供一般及身障者使用需要，結合漁港外之周邊教育文化與漁業設施，可滿足消費、遊憩、教育的功能需求。

(6) 神奈川縣三崎漁港

A. 漁港概況

三崎漁港位於關東地區之神奈川縣南部三浦半島西南側，行政區屬三浦市，以城ヶ島大橋連接離島一城ヶ島，利用三浦半島與離島間之水域構成港區，東側臨東京灣、距離東京市僅約 60 公里，如圖 4-17 所示。三崎漁港的漁業產量高且漁產加工業興盛，為水產產品的重要集散地，港區周邊有魚市場、製冰廠等漁業設施。利用二町谷港區穩靜水域作為活魚蓄養場所，並設置鮮魚市場增加活魚供應，吸引民眾購買；港區南側城ヶ島設置觀光遊樂船碼頭，提供載客遊港的服務；結合城ヶ島公園的休閒環境吸引遊客前來漁港地區；另外透過當地之漁協組織實施栽培漁業以增加漁業資源，並舉辦都市與漁村交流活動，藉由潮間帶的親子體驗漁業行程等設計，促進漁港觀光事業的推展。

B. 多元化利用設施

- a. 傳統漁港之轉型－魚貨直銷市場、鮮魚市場、遊艇碼頭
- b. 漁業資源建立－栽培漁業
- c. 漁業體驗活動－都市/漁村交流
- d. 周邊觀光資源活用－縣立公園、花火節、海鮮餐飲服務

圖 4-18 為三崎漁港多元化利用情形，圖 4-19 為多元化利用照片。



觀光船



遊艇碼頭



碼頭邊垂釣



直銷中心



城ヶ島公園



鮮魚市場



二町谷港區綠化公園



潮間帶親子體驗活動

圖4-19 三崎漁港周邊設施照片

C. 漁港多元化利用評析

三崎漁港豐富的水產品與鄰近首都圈的優越地理位置，成為都會遊憩型的漁港，利用其港區之傳統漁業設施與區位條件，發展成為漁產品的集散地，設置魚貨直銷中心，並利用活魚蓄養以提供當地餐廳充足的新鮮捕撈魚介類入菜，美味餐點成功的吸引消費人潮，創造商機；此外，配合港區遊艇碼頭設置，提供遊艇及觀光船停靠，增加海上觀光與海底賞景的活動，另利用當地礁岩地形舉辦潮間帶的體驗活動以增加都市與漁村之交流，並結合公園綠地及每年的火花節活動，讓三崎漁港在傳統漁業之外的活動愈加活絡。

(7) 靜岡縣妻良漁港

A. 漁港概況

妻良漁港位在東海地區靜岡縣駿河灣東南側灣澳南緣與北側的子浦漁港相望，四週環山，行政區屬南伊豆町，由於地處駿河灣出太平洋之灣口，進出太平洋便利，如圖 4-20 所示，2006 年漁業年產量 163 噸，產值 1.01 億日圓，設籍動力漁船數為 138 艘，實際使用有 146 艘。

妻良漁港雖然群山環繞，腹地有限，但因灣澳海浪平靜，水質清澈，故從事刺網、籠網漁業盛行，配合民宿業者提供刺網、籠網的親身操作及捕獲新鮮美味的漁產品加工實作、與民宿主人分享漁業及漁村生活的點滴等體驗活動；在夏季時利用平靜水域圍成海水浴場及以玻璃底船提功海底賞景與潛水活動的服務，都廣受歡迎。而在妻良當地具有從室町時代傳承下來的「妻良盆舞」、秋季於三島神社之祭典中的「三番叟」都是漁村重要的人文資源，也是靜岡縣重要的文化遺產及都市與漁村交流時的重要活動。因此無論是海上與陸上遊憩行程，妻良漁港都可提供豐富的漁業、遊憩與文化體驗活動。



資料來源：<http://www.mapion.co.jp>

圖4-20 妻良漁港地理區位圖

B. 多元化利用設施

- a. 傳統漁業之轉型－刺網、籠網之漁業體驗活動
- b. 漁村生活體驗－漁產品加工實作、與民宿主人分享漁業及漁村生活的點滴
- c. 周邊觀光資源活用－海鮮餐飲服務、親水活動(海水浴場、潛水)、特殊文化活動(妻良盆舞、三番叟)

圖 4-21 為妻良漁港多元化利用情形，圖 4-22 為多元化利用照片。

C. 漁港多元化利用評析

妻良漁港位居灣澳內，榜區自然條件優越，雖受陸上地形影響，漁村發展規模小，屬地方特色型之漁港，由於海水清澈，當地漁民從事刺網及籠網漁業，因創造漁村再發展，利用既有的漁業產業，包裝相關的體驗活動，提供遊客親身

捕撈水產、漁村生活體驗、品嚐海鮮美食及賞景與潛水活動，另外以傳統的文化遺產表演，使遊客可以蒞港從事多樣性的休閒遊憩活動。



圖4-21 妻良漁港多元化利用情形



浮動碼頭



遊艇使用碼頭



夏季海水浴場



堤面釣客



刺網漁業體驗



海鮮餐飲服務



妻良盆舞活動



三番叟演出

圖4-22 妻良漁港周邊設施照片

(8)沖繩縣恩納漁港

A.漁港概況

恩納漁港位於沖繩島西岸中部的國頭郡恩納村西側灣澳內，如圖 4-23 所示，開鑿航道、泊地，使用琉球當地的石灰岩興建漁港外廓設施，漁港除供當地漁業使用外，後側土地配合觀光及當地舉辦活動之需要設置海濱公園，港區西側開闢為海水浴場，並以岩石構築突堤以防止海水浴場純白砂灘流失，岸上提供淋浴、休息室、烤肉區服務及休閒等設施。

恩納村當地海岸因為擁有各種美麗顏色的珊瑚礁所以已經被指定為國家公園。針對遊客休閒需要，乃配合港區兩側突岬之渡假村及地質景觀(万座毛)、海濱公園、海水浴場等休閒設施，設計各種遊憩活動，如砂灘足球大賽、海上賞鯨、採集海藻等沖繩傳統漁業的體驗之旅。



資料來源：<http://www.mapion.co.jp>

圖4-23 恩納漁港地理區位圖

B. 多元化利用設施

a. 漁村生活體驗－海藻採集、魚獲拍賣

b. 周邊觀光資源活用－海上遊憩活動(海底珊瑚礁及魚類觀賞、賞鯨活動、浮潛)、海水浴場、渡假村、景觀步道賞景

圖 4-24 為恩納漁港多元化利用情形，圖 4-25 為多元化利用照片。

C. 漁港多元化利用評析

恩納漁港僅提供當地漁業需要，其多元化利用需要與周邊的觀光資源，即鄰近的海水浴場、海濱公園與港外的海底珊瑚礁及渡假村套裝活動結合，以沙灘活動、浮潛、水肺潛水及海上遊憩活動及漁村生活體驗吸引遊客。



資料來源：<http://earth.google.com>

圖4-24 恩納漁港多元化利用情形



海水浴場



賞景步道



賞鯨活動



魚苗放流



海濱公園



魚市拍賣



海藻採集



万座渡假村

圖4-25 恩納漁港周邊設施照片

2.美國港埠多元化使用案例

(1)舊金山漁人碼頭(Fisherman's wharf)

A.漁港概況

漁人碼頭(Fisherman's wharf)位在舊金山郡(San Francisco county)舊金山市的北海岸(North Beach)，東側即為舊金山灣，如圖 4-26 所示，漁人碼頭並沒有一個清楚明確的範圍，大約是在 #35 與 #41 號碼頭之間，包含了著名的 #39 號碼頭。



資料來源：<http://earth.google.com>

圖4-26 舊金山漁人碼頭地理區位圖

當地水域漁產豐富，所以早以海鮮，尤其是以蟹類(Dungeness crab)聞名，而周邊娛樂遊憩設施項目包括海灘、公園、購物街、遊艇碼頭、博物館/水族館、歷史建物、外島(惡魔島)旅遊、海釣等，為到舊金山的遊客必定造訪的地點。

漁人碼頭吸引遊客，除景點、商店與設施的豐富多元性外，尚有歷史建築、街頭表演藝術者等人文活動，使旅遊不單是賞景及消費嘗鮮，更能提昇至心靈與知性、感性的層次，

由於每次都有不同的旅遊體驗，讓人願意一再造訪，每年旅遊人次高達 1,200 萬，所以漁港的經營型態已經從早期的漁業生產轉型為觀光遊憩，是最成功的遊憩型漁港之一。

漁人碼頭的管理事務由兩個民間團體運作進行，其分工概述如下：

a.Fisherman's Wharf Merchants Association

成立於西元 1949 年，是由漁港商家組成的商業性組織，成員包括飯店業、餐飲業、商品販賣業、旅遊業等共有 125 個會員，成立目的在於保護港區觀光資源與經營環境。由該組織建構的網站，匯集會員的資料，並讓遊客能從該網站上得到漁港簡介、景點、行程安排，住宿、餐飲、交通等，所有必要的觀光資訊。

b.Fisherman's Wharf Community Benefit District (FWCBD)

成立於西元 2005 年，下設四個執行委員會與職掌分別是：(a)漁港安全委員會(Pier Safety)：目的在建立港區緊急事件之處理計畫與處理小組(Neighborhood Emergency Response Team, NERT)；(b)港區街道運作與美化(Street Operations and Beautification):安排街道定時清潔、人行道指示牌更新、花籃裝飾街道、安排警方加強巡邏等；(c)District Identity and Street Improvement：功能為行銷漁人碼頭，工作內容包括網站的建立、FWCBD 廣告計畫、贊助碼頭特定節慶與活動等、吸引贊助廠商經費挹注；(d)土地利用與計畫 (Land Use and Planning):延請國際知名設計公司針對碼頭的商家與住戶進行座談，對碼頭做再活化(revitalizing waterfronts)的規劃，確保能持續吸引觀光客到訪。

B. 多元化利用設施

a.傳統漁港之轉型—直銷魚市場、遊艇港

- b. 周邊觀光資源活用—砂灘、離島遊覽(惡魔島)、購物街、博物館、美食餐廳、水族館、歷史建築、公園、自然生態景觀(海獅觀賞)

圖 4-27 為舊金山漁人碼頭多元化利用情形，圖 4-28 為多元化利用照片。

C. 漁港多元化利用評析

漁人碼頭除利用當地豐富的水產吸引饕客外，並以既有的碼頭突堤，改造為賣店與餐廳，結合鄰近的觀光景點及歷史人文的展示或表演，使各年齡層的遊客皆樂於到訪，自然發展成一觀光帶，藉此帶動當地的經濟活動。



資料來源：<http://earth.google.com>

圖4-27 舊金山漁人碼頭多元化利用情形



漁人碼頭意象



39 號碼頭



海獅觀賞



砂灘賞景



海事博物館



海軍紀念公園



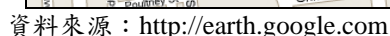
遊艇碼頭



街頭藝人表演

圖4-28 舊金山漁人碼頭周邊設施照片

A. 港口概況



與港口廣場是市民與觀光客最常造訪的兩個地方，而廣場內的馬里蘭科學中心與巴爾的摩水族館更是著名景點。除了遊憩設施之外，Inner Harbor 更擁有為數眾多的博物館，包括美國視覺藝術博物館、巴爾的摩工業博物館、猶太博物館等，有別於舊金山漁人碼頭年輕休閒遊憩風格，Inner Harbor 的文化藝術氣息更加濃厚，凸顯美國東岸最早開發的歷史。港區不斷發展的觀光業延伸至旁邊的義大利社區-小義大利（Little Italy），這一條帶狀區域內有著美食餐廳、購物商場、飯店等，增添港區的遊憩趣味。

B. 多元化利用設施

a. 港區轉型利用－遊艇碼頭

b. 周邊觀光資源活用－科學教育館、畫廊、劇場、購物商場、博物館、美食餐廳、水族館、歷史建築、公園/廣場

圖 4-30 為 Inner Harbor 多元化利用情形，圖 4-31 為 Inner Harbor 多元化利用照片。

C. 漁港多元化利用評析

Inner harbor 為一歷史悠久的港埠，隨著原有港埠業務的沒落，港區設施亦將隨之間置，為再造港埠發展的契機，重新吸引不同以往的人潮，利用原有碼頭後側作為公園綠地及廣場，舉辦街頭藝文活動及提供民眾的活動空間，結合原有在港區四周的觀光景點、歷史建築、展示中心、商店及餐飲設施，及水域碼頭的船舶靜態展示、水面遊樂載具行駛，構成水域及陸地的遊憩活動帶，成為遊客必遊的景點之一。



資料來源：<http://earth.google.com>

圖4-30 巴爾的摩 Inner Harbor 多元化使用情形



遊艇碼頭



景觀燈塔



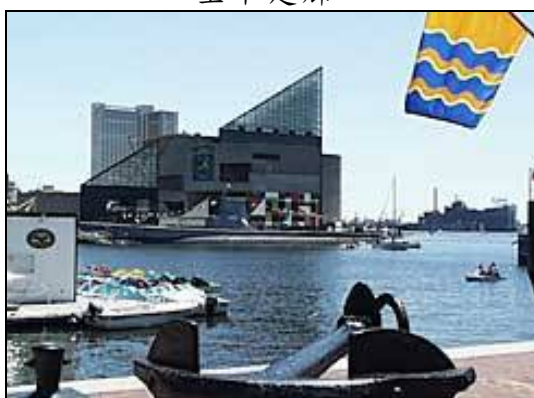
水上計程車遊港



空中走廊



水上戰艦靜態展示



水族館



Hard rock cafe 餐廳



古帆船造型博物館

圖4-31 巴爾的摩 Inner Harbor 周邊設施照片

(四)美國與日本港埠多元化利用分析

前節蒐集美國與日本港埠多元化利用成功的案例，這些港埠在原有機能之外，因應產業發展減緩所採取的策略，乃提供港區部分區域作為其他功能使用，並能結合港埠鄰近地區的活動或資源，重新整合發展，創造舊有港埠的再發展。表 4-3 為美國與日本各港埠的多元化利用彙整，將利用情形分為港區內與港區鄰近區域，如果原有的港區規模不大，無法再供其它他多元化利用時，便必須與鄰近區域的資源相結合，而較具規模的港埠因有較大的空間，可以在港區之內即能設置其他非漁業設施。以本計畫所蒐集的國外港埠多元化利用的案例，其利用項目皆以吸引外來遊客前來港埠進行休閒活動，與觀光機能提昇有關。

漁港多元化利用是否能成功，漁港本身或其鄰近地區的觀光資源多寡佔有重要比例，美國舊金山漁人碼頭鄰近地區有惡魔島(Alcatraz)、金門大橋等世界聞名景點，港區內擁有自然的生態資源、悠久的歷史與人文資源，旅遊設施既豐富且多元，同時配合舊金山市區的交通運輸便捷，使得漁人碼頭的發展環境得天獨厚，造就出世界聞名的休閒漁港；日本長崎縣高島町南風泊漁港，地處偏遠，為一以傳統漁業為主要產業的離島漁港，人口外流及高齡化，原本無其他產業的發展條件，但是以人為的方式，興建及投放魚礁、魚苗放流使漁場復育；整建海水浴場提供休閒活動場所；興見建跨海橋串聯本島，運用自然地形條件，吸引釣客垂釣；並在漁港內整修增建魚貨直銷中心提供購買新鮮魚貨的地方，再利用高島在地特有的煤礦產業遺跡成立博物館，結合親水、海釣、嘗鮮、文化巡禮等活動，讓這個偏僻小島重燃生機。本研究由美日漁港多元化的成功案例，大致可歸納其成功因素如下：

表4-3 日本及美國港埠多元化利用設施及活動情形彙整表

港名	港區內		港區外鄰近地區	
	多元化利用設施	產業或遊憩活動	人文活動	觀光遊憩利用
南風泊漁港	●直銷中心 ●磯釣公園	●魚苗放流 ●栽培漁業 ●魚礁投放 ●藻礁建立		●海水浴場 ●博物館 ●休閒步道 ●海濱湯屋
垂水漁港	●遊艇停泊碼頭 ●釣魚區域		●水產體驗學習館	●人工砂灘 ●磯釣公園 ●購物商場 ●海鮮餐廳 ●休閒步道
水見漁港	●魚貨直銷市場	●定置網參觀	●水見鮮魚祭	
飛島漁港	●海釣公園	●產卵場、漁場整備 ●藻礁投放 ●魚苗放流	●民宿	●海水浴場 ●賞鳥 ●海底賞景 ●觀賞陸上景觀
河口漁港	●魚市 ●垂釣區域 ●釣魚平台 ●公園綠地 ●停車場 ●親水設施		●水產博物館 ●水產試驗所	●海水浴場 ●休閒步道
三崎漁港	●直銷市場 ●鮮魚市場 ●觀光遊樂船碼頭	●活魚蓄養場 ●栽培漁業	●親子體驗漁業行程 ●花火節	●城ヶ島公園 ●海鮮餐飲
妻良漁港	●夏季圍設海水浴場	●刺網、籠網漁業	●民宿 ●漁業及漁村生活體驗 ●妻良盆舞 ●三番叟	●海底賞景 ●潛水活動 ●海鮮餐飲
恩納漁港	●景觀步道	●海藻採集 ●魚獲拍賣參觀		●海底賞景 ●賞鯨 ●浮潛 ●海水浴場 ●渡假村 ●餐飲服務
舊金山 漁人碼頭	●直銷魚市場 ●遊艇碼頭 ●購物街 ●美食餐廳	●海獅觀賞 ●水族館		●離島遊覽 ●遊艇碼頭 ●博物館 ●歷史建築 ●公園 ●砂灘
巴爾的摩 Inner Harbor	●遊艇碼頭			●科學教育館 ●畫廊 ●劇場 ●購物商場 ●博物館 ●美食餐廳 ●水族館 ●歷史建築 ●公園/廣場

本計畫整理

說明：舊金山漁人碼頭以#35～#41之區域為港區內

1. 結合周邊觀光資源

國外港埠多元化利用能夠成功，除仰賴港區內的多元化利用設施的設置，如觀景步道、海濱公園、親水設施、釣魚平台、直銷中心、遊艇碼頭等外，尚需結合港區以外的觀光遊憩資源，包括有形的觀光景點或設施，包括海水浴場、休閒步道、砂灘、磯釣公園、教育人文(漁業文物展示館、水族館、博物館等)、商業活動(民宿、餐飲、紀念品店、購物中心等)，及無形的資源，包括生態與生物資源(海獅、鳥類、鯨豚)、宗教活動(妻良盆舞、三番叟)、節慶活動(花火節、鮮魚祭)、自然景觀(珊瑚礁)、文化資產(歷史建築)等，通常單靠漁港的魅力尚不足以吸引眾多遊客蒞港從事活動，必須充分結合周邊觀光資源，以整體區域性的設施與具規模的活動，使遊客可作長時間駐足停留，引導遊客進入港區。

2. 健全的管理制度

由美日漁港多元化利用成功案例，傳統漁業以外的多元化利用之產業再造、行銷宣傳及經營管理多由當地之漁業團體或民間商業組織來管理漁港的多元化利用，例如舊金山漁人碼頭由港區內商家組成之民間組織，除了籌建旅遊資訊平台、舉辦社區關懷活動、環境維護與美化之外，還積極扮演前瞻規劃的角色，確保漁港的將來能夠持續的發展。

3. 舉辦多樣化的活動

漁港多元化利用除了於港區內設置景觀步道、釣魚平台、遊艇碼頭、直銷中心、親水設施，提供喜愛親水的遊客可從事於遊憩賞景、垂釣、海鮮品嚐與購買及海上遊憩外，並能依據當地的產業及宗教、節慶及特殊歷史，於港區內舉辦活動，使一些平時不善於親水的遊客在可有不同的選擇機會時，亦能到港區從事漁業文物參觀或商店街購物等活動，讓漁港成為可吸引不同客群，於全年度都想造訪的地方。

4.加強無形觀光資源

港埠由於臨水，具有不同於其他的陸上設施，由國外不同的漁港在多元化利用過程中，所設置的基本的遊憩設施多以親水為設置目標，如垂釣設施、親水公園、海水浴場及遊艇碼頭等，基本上並無太大差異，如果能夠突顯漁港周邊特有的觀光資源，例如美國舊金山漁人碼頭#39號碼頭的海獅、日本沖繩縣恩納漁港的鯨豚與珊瑚礁、靜岡縣妻良漁港的”妻良盆舞”與”三番叟”獨特傳統演出，及山形縣飛島漁港的鳥類棲息群聚，成為漁港本身特有且不必刻意興建設施即能形成的無形觀光資源，可讓遊憩過程中增加驚奇與讚嘆，留下深刻的印象與回憶，這是其它港口難以模仿的特色。

5.建立便捷的觀光遊憩資訊網路平台

在目前的網際網路時代中，外地的遊客在蒐集相關的旅遊資訊以規劃行程時，大部分即先透過網際網路的查詢過程，對各景點作一初步的了解，因此在漁港多元化利用的歷程中，如何提昇漁港本身的透明度及自我包裝與行銷，將成為極為重要的發展課題。

旅遊資訊基本上包含交通、餐飲、住宿、景點、活動介紹與行程規劃建議等項目，在本研究中所蒐集的國外案例中，旅遊資訊最為健全與透明者，即屬美國舊金山漁人碼頭，漁人碼頭透過 Fisherman's Wharf Merchants Association 及 Fisherman's Wharf Community Benefit District 的經營管理組織建立觀光遊憩資訊網路平台，直接將會員(漁人碼頭上的商家)資料加以彙整，建置在該組織的網站上，由網站上可快速得到完整的旅遊資訊，遊客可以藉此安排行程，亦能提高遊客到當地旅遊的意願。

國內外漁港多元化利用過程中，國內漁港多數利用本身的港區資源或空間設置多元化設施，如直銷中心、親水設施與公園綠地，惟國內由於受限於法令，部分設施之興辦及管理權責並非為漁港主管機關(如遊艇港)，及漁港周邊的旅遊資源較少，無法與港區的遊憩設施結

合，相對的影響港區的多元化利用的空間；而國外漁港多元化利用的成功，在於能與漁港周邊的遊憩資源結合，如民宿、遊艇港、商店街、水上活動業者等，及自然景觀或人文特有活動，並能適當的開放由民間組織參與經營與管理，因此，如何將國外漁港多化利用成功的經驗，配合國內漁港的實際發展環境，檢討可行的發展策略，將是未來漁港多元化利用的重要課題。

二、漁港多功能發展之探討

(一)漁港多功能發展面臨問題

檢討漁港在多元化利用的發展過程中，作為遊憩活動的使用一直是發展的主軸，考量國外成功案例及臺灣地區的客觀環境，可能的遊憩活動種類不外乎為漁業體驗、海上觀光、海鮮美食、教育文化及水上活動這五大類，隨著國內越來越多漁港進行港區多元化利用，過程中發現若干問題，概述如下：

1.漁港多元化利用設施同質性高

漁港功能多元化發展已經是時勢所趨，然而臺灣地區受限於幅員有限，漁港間的距離不遠，各漁港的海域資源無法明確區隔，而在規劃過程中，其建設內容多為複製其它成功案例，如直銷中心、木棧道等，各港間的多元化利用設施同質性高，再加上過去缺乏港區附近的觀光資源調查、遊客數量評估，使得地方特色無法彰顯，且各港間由於距離近，彼此的競合關係較為明顯，除了不易吸引遊客外，客源分散亦是多元化利用的成效不易提昇的可能原因之一。

2.開發重硬體輕軟體

漁港原有的功能即在漁業的發展，提供漁船靠泊、補給及漁獲起卸拍賣等，故以往的漁港建設多在碼頭設施之興建、整補場所的設置等，注重在硬體的實質建設及功能發揮，而近年所進行的多元化利用建設，亦多以硬體設施為主，由於近年國民生活水準提高，

對於旅遊品質的要求也越趨嚴格，雖然硬體建設健全，惟若漁港旅遊資訊獲得(包含網站建置，書面資料等)不夠便捷、相關服務(解說導覽)無法提供、經營管理(商業活動的管理、糾紛申訴機制建立)缺乏效率等，遊客的服務需求將得不到滿足，都可能影響遊客到漁港從事休閒活動的意願，因此未來漁港在硬體建設之外的軟體建設亦將成為重要的建設項目之一。

3.缺乏遊憩資源間的整合規劃

漁港多元化利用的規劃與建設因受法令限制及各目的事業主管機關的權責，故多以漁港區域範圍內之開發與建設為主，較缺乏與周邊景點的串聯，由國外多元化利用成功的漁港經驗可以發現，除了漁港區域範圍內之遊憩活動外，連結漁港以外的鄰近區域之觀光資源能有效提高遊憩活動的豐富度。

4.多元化利用宜考慮天候條件

漁港多元化利用可分為有形(公園/步道、商店街、水族館、海水浴場、魚市等)與無形(漁村文化、宗教節慶活動、自然生態景觀等)，適合造訪的季節並不相同，以臺灣地區的氣候條件，春夏兩季降雨情形較少、溫度較高，適合從事室外的活動(如散步、游泳、海上觀光遊憩、陸上賞景等)；秋冬兩季受東北季風影響，海水溫度較低、海象較差，比較偏向靜態的室內或非親水性的活動(如逛街購物、參觀設施及參與節慶活動等)，因此，未來應整合漁港周邊的觀光資源，規劃全年皆宜的遊憩活動行程，以吸引遊客前往。

5.觀光遊憩資訊網路平台欠缺整合

在漁港多元化利用過程中，宣傳與行銷包裝同等重要，若空有豐富的行程規劃，而無適當的廣告宣傳，遊客將可能會忽略而不納入旅遊行程中，因此，透過大眾傳播工具(電視媒體、平面雜誌及網路)進行宣傳，亦是提高漁港多元化利用效率的途徑之一，其中又以資訊網路影響較為廣泛。

目前在國內漁港中僅有臺北縣的淡水第二漁港(漁人碼頭)設有專屬網站提供各種旅遊訊息，但仍有許多部分仍在建置當中，而其它漁港的網路資訊仍散佈在漁業署、縣市政府、各地區漁會與私人旅遊網站或個人部落格中，彼此間的資訊有重複之處，且無法由單一的資訊平台快速獲得完整的旅遊資訊。未來宜透過政府與民間的合作與整合，建立單一的平台，不僅可統一資源利用，避免資訊的重疊，亦可豐富資訊內容，方便遊客的行前資訊蒐集與行程安排。

(二)漁港多功能發展方向

依據國內漁港使用及整體漁業發展趨緩的情形，漁港提供港區內適當區域作為多功能發展之用，提昇漁港的使用率及作為國人休閒遊憩的場所，已是無法避免的趨勢，依據國外成功的發展案例，未來漁港多功能發展方向應考量到漁港整體建設內容的調整、與鄰近地區觀光資源間的整合與規劃，及漁港的經營管理三個方向，概述如下：

1.漁港建設內容調整

漁港過去以提供漁船靠泊及漁業發展使用，港區的建設皆以漁業使用為建設目標，並未考慮其他功能，因此在近年因應環境的變遷，漁港朝多功能發展時，過去許多建設計畫與規劃目標已不符合時宜，建設計畫與內容必須配合需要調整，其構想如下：

(1)漁港內之建設要考量遊憩之需求

傳統漁港設施以提供漁業機能的服務為目的，常會因注重設施的實用性而缺乏遊憩與視覺美觀的考量，所以在漁港多功能發展過程中，配合漁港的親水特性與營造遊憩氣氛，將親水性與景觀性的設施項目導入工程建設中是必要的；而在設施的功能實用性上，應加入人與海之親水性設計概念，例如防波堤除作為漁港外廓遮蔽設施外，尚可設計作為海釣平台、散步步道、觀景台等休閒設施；碼頭表面可應用具有海洋風格的鋪面，改變傳統的混

凝土單調表面，以增添港區休閒氣氛；護岸則可考慮設置親水階梯；鄰近港區若為砂質海岸可考慮將其結合作為海灘使用，這些都能增加人與海接觸的場所與機會。在視覺效果上，漁港設施應考慮多取材漁港附近的天然的材料作為表面裝飾，其外觀造型與所採用色澤應配合當地的環境，使海域自然景觀能融入漁港中。

(2)整合漁港、漁場與漁村的建設

在過去漁業資源豐富的時代，漁港多偏重於漁港碼頭、泊地及防波堤等基本設施之建設，然而海域漁業資源日益減少導致漁港設施的使用率降低，在漁民收入減少、作業成本增加的情形下，漁民紛紛轉業或到外地謀生，使得漁村人口外流。因此，在漁業發展過程中，漁場、漁港及漁村間，存在著由上、中、下游相依相存的密切關係，一旦居上游的漁場資源減少，影響漁船出海的收益，自然降低漁民的作業意願，造成漁村經濟型態的改變。

在漁港轉型朝多功能發展過程中，以國外同樣面臨漁業資源枯竭、人口外移及高齡化的漁港，而成功的進行漁港多功能發展的經驗，必須將上游的漁場復育及下游的漁村文化維護一併納入其中，才能發揮彼此相輔相承的加乘效果。藉由於漁場中進行魚礁、藻礁的投放，並配合休漁、特定漁法禁用或特定期間禁漁等漁場復育措施，讓過度利用的海洋資源得到喘息機會；而漁村文化因所在地區不同而存有差異，是漁港在多元化發展過程中是否能塑造出漁村獨特性的必備條件，藉由漁村文化的保存與發揚，可使漁村再造，成為吸引遊客的賣點，再由遊客蒞臨漁村，進而活絡漁港的機能，所以漁港、漁場與漁村有必要整合規劃與建設。

2.整合與規劃漁港鄰近地區的觀光資源

(1)漁港鄰近海岸與景點共同開發

漁港在多元化發展過程中，大多由港區內的設施增建著手，然而港區周邊的觀光景點、社會文化資源、遊憩活動由於不在漁

港區域內，由於漁港經營管理與遊憩觀光的主管機關不同，因此大多沒有納入整體的規劃內容，若能整合不同主管機關間的業務職掌，將漁港的多元化利用與漁港外的觀光遊憩資源共同協調開發，可將該區域的景與活動由點擴展到面，形成帶狀觀光地區，以區域性的觀光遊憩或社會人文活動為號召，並以有計畫、有系統的引導至漁港，淡水第二漁港(漁人碼頭)即為成功的例子，除了漁港本身豐富的遊憩內容是吸引遊客的重要因素外，由捷運淡水站至漁人碼頭間的遊憩資源、歷史古蹟、老街購物及搭乘藍色公路的串聯與整合，形成具特色的觀光遊憩帶，能在不同季節前往淡水，都能發現新的旅遊體驗，不僅帶動淡水地區的繁榮與發展，也使漁港得以重生。

(2)維護傳統節慶/漁業文化等無形觀光資源

除了有形的漁港多元化設施外，由於漁港與漁村有著密不可分的關係，經由多年的漁業活動形塑出獨特的漁村文化，包含宗教與節慶活動、歷史建築、生活型態等，具有獨一無二的特殊魅力，是漁港多元化過程中，可以塑造獨特性的主要觀光資源，因此，為維持漁港多元化利用的成果，對於特有的傳統節慶/漁業文化，必須加以傳承與維護。

3.漁港經營管理事務

(1)港區規劃與開發前應參酌公眾與私部門意見

漁港的多功能發展不僅牽涉到港區內的多元化利用設施規劃建設，也可能涵蓋到鄰近地區觀光遊憩景點周邊的設施與既有住民及私人經營體(賣店、餐飲店)，故在多功能發展過程中，將影響到當地住民或私人經營體的權利或義務，因此在開發規劃階段，除政府不同主管機關間的協調溝通，使在多元化利用的建設過程中使經費能妥適應用、工作項目能夠避免重疊外，對於當地住民、漁港使用者(漁民)、漁會或私人經營體等公眾的意見也要加以尊重，使其能有效反應當地社區成員的意見，讓漁港多元化

利用的建設內容更能切合在地需求，同時公眾意見的加入亦可達到事前充分溝通，消弭不同意見或誤解，除可降低建設過程中之反對或抗爭，未來營運時，亦能獲得支持，提昇經營管理的效能。

(2)漁港遊憩資訊網路化

對於具備當地特色的休閒型漁港，除港區本身提供遊憩活動外，並能結合漁港周邊的觀光景點及具有當地獨特的漁業活動或是民俗節慶活動，通常會以套裝行程包裝，藉以吸引遊客在特定時間抵達當地(如東港漁港鮪魚季、新港漁港旗魚季、蘭嶼飛魚季等)，此類的漁港旅遊行程大多會超過一天以上，因此交通、住宿、飲食的基本資訊提供是必要的。

目前國內各漁港的旅遊相關資訊較分散，除政府部門外，亦多見於私人旅遊網站或部落格，資訊有時重疊及過於零散，網頁點閱過程常感不便，未來應將觀光漁港的交通、住宿、飲食等基本資訊建置在專屬網站上，讓遊客能快速獲得必要的旅遊資料。

(3)漁港整體環境維護

漁港的污染源除由水面上的漁船產生的油污外，陸上設施如魚市場、水產品加工廠在營運過程中亦可能產生污水及垃圾，以往一般民眾對漁港的印象多為魚腥味重、衛生不佳及環境髒亂等。近年在漁港多元化利用過程中，在港區景觀與視覺上已考慮遊客的到港意象，加強港區環境綠美化及衛生環境的改善，但是隨著遊客增加，相對的所產生的廢棄物也隨之增加，漁港環境面臨的不僅是傳統漁業所帶來的污染源，同時也要面對觀光遊憩活動頻繁後對漁港環境的影響，因此，漁港主管機關除在硬體方面應於港區增設適當環保設施(垃圾桶、盥洗室)，並改善港區排水、污水，加強環境綠美化，提昇漁港整體環境品質外，軟體方面應協調當地漁會或鼓勵當地社區或社服團體組成義(志)工團隊，負責港區環境的維護。

(三)漁港多功能發展策略

臺灣地區以現有 225 處漁港分布於約 1,567 公里的海岸線上，平均約 7 公里即有 1 處漁港，漁港的密度相當高，但在周邊海域之整體海洋漁業資源成長速度無法提供一定程度的開發效益的外在環境條件下，使得近年的沿岸及近海漁業發展趨緩，不但影響漁民出海作業意願，亦使原提供漁業使用的空間與設施，因船隻數量及漁業活動減少而降低其使用率，因此，漁港原有的設施與功能有必要進行調整，以港區內既有的水、陸域設施，調整及增加休閒遊憩功能，並配合周邊的觀光景點或特有文化與節慶活動，調整漁港建設方向為多功能發展，以達到提高漁港利用率，促進漁港鄰近區域的整體發展，增加設施使用效益的目的，擬定漁港多功能發展策略如下：

1.水域部分

(1)漁港內之漁業用/遊樂用船舶停靠設施分開使用

政府鼓勵國人從事海上休閒遊憩活動，已核定專營娛樂漁業用漁船停泊之漁港達 29 處、兼營娛樂漁業用漁船停泊之漁港達 72 處、開放遊艇停靠之漁港 20 處及興建遊艇港 4 處(後壁湖、石門、布袋及龍洞)，除 4 處遊艇港單純供遊艇停靠外，其餘皆利用既有漁港之泊地及碼頭，與傳統作業的漁船共用港區航道與港口，由於娛樂漁業漁船、遊艇在船型與使用型態與傳統漁業漁船不同，偶有互相干擾及衝突產生，故欲仿效國外興建獨立港區的遊艇港或以遊漁港的概念於漁港鄰近地區另行興建獨立港區，提供遊樂船舶停靠的專屬港埠，以國內目前的主客觀條件似不易實行，然為解決現有漁港內不同使用目的船舶的停靠問題，宜透過船舶使用的協商方式，循漁港法的規定，劃設專用區域，由各船舶之目的事業主管機關分別進行規劃、建設與管理，使漁港內之漁業及遊樂用船舶停靠設施分開使用，避免相互干擾。

(2)漁業資源復育

海域漁業資源是漁業發展的根本，惟近年臺灣附近海域之沿岸海漁業資源因過度利用開發而呈現枯竭現象，政府為漁業資源復育，挹注經費在投放人工魚礁，提供魚類棲息與繁衍的安全場所，另外，配合人工魚礁的投放投放藻礁，進行藻場佈建，提供藻類生長的环境，形成「海中森林」，成為魚蝦產卵、仔稚魚成長的重要場所，以達到重建海底生態系統，讓漁業資源得以新生的目的。

2.陸域部分

(1)港區土地使用

依據國內外漁港多元化利用的成功案例，將建議將港區土地依據不同的使用內容分為傳統漁業區、休閒遊憩區、文化教育區、商業區等四部分，概述如下：

A.傳統漁業作業區

傳統漁業作業區即為漁港原有的漁業生產機能設施，即提供漁船所需之拍賣、補給(加水、加冰、加油、修造船廠)及整備(補網、整網、漁具儲存)設施。傳統漁業作業區為維繫漁港漁業功能的指標，在漁港多功能發展過程中，必須保留此一區域，至於規模與設施內容，則視漁港的重要性、港區大小而有所調整。

B.休閒遊憩區

休閒遊憩區係考量提供遊客從事海釣、步道散步、觀景、公園遊玩、節慶表演活動或臨時舉行活動之空間，其性質多以戶外活動為主。例如可利用防波堤堤面加設觀景棧道提供遊客欣賞海景或圍築欄杆作為釣魚平台提供釣客安全垂釣之區域；碼頭或防波堤表面可以進行海洋風格的鋪面美化，使港區不再是呈現單調的混凝土構造與色澤，並可於碼頭後側

劃設自行車道，配合港區引導指標，提供遊客騎乘鐵馬遊港的空間；若漁港鄰近區域具有特殊的自然生態景觀或較寬廣之海岸潮間帶，也可考慮納入規劃，作為親水活動區，提供遊客從事戲水、撿拾貝殼、砂灘漫步、牽罟捕魚等活動，讓漁港能兼具自然與人工營造之遊憩趣味。

C.文化教育區

若漁港所在地有具傳統漁業的產業，如西南沿海的牡蠣養殖、採收及取蚵文化，花蓮地區的柴魚製作過程展示等，可於港區內規劃配置漁業文物展示館及附屬設施或設置水族館，提供詳盡的解說導覽與書面資訊，使遊客可進一步了解當地的漁業產業文化。

D.遊客服務區

遊客服務區係以提供餐飲、購物服務為主，如設置魚貨直銷中心，除提供遊客購買新鮮魚貨外，亦可在其附屬餐廳內品嚐現場烹煮的海鮮，此模式應是國內觀光漁港目前重要的休閒活動項目之一；另外可設置商店街，提供紀念品及漁港相關商品販售；設置休閒咖啡廳可營造漁港悠閒的氣氛，提供遊客短暫休息及駐足賞景的地方。

(2)運輸系統

漁港所在地之交通路網便捷性攸關平日之魚貨運送與假日遊客的進出港區，漁港交通便捷與否，在遊客旅遊地點選擇、行程設計等都是重要的選擇要素，因此建立有效率的運輸系統及足夠的停車空間，減少塞車及尋找停車位之苦，是漁港多元化過程的規劃要點。以國內漁港的狀況來看，其港區腹地大多不大，因此以遊客使用量為規劃依據，可於港區內設置停車場、開闢大眾運輸路線、道路系統整建，皆可建構出便捷的遊客輸運系統，增加遊客蒞港的意願。

(四)漁港多功能發展建議

臺灣地區的漁港在海洋漁業可供開發的資源逐漸減少、休閒遊憩需求則日益增加的狀況下，漁港朝觀光休閒多功能發展應已是無法避免的發展趨勢，中央及地方各縣市政府也大力推動漁港多功能發展的轉型，希冀使漁港不僅扮演維繫地方漁業機能及產業發展的角色，並能成為濱海休閒遊憩產業的中心，除可創造漁港所在區域的就業機會外，亦可活絡地方經濟，雖然各漁港的發展成效各不相同，卻也使傳統漁港找到新的發展方向。依據國內漁港朝多功能發展的轉型利用，不外乎是利用漁港環境的獨特性、港區提供活動的多樣性、漁港設施利用的多功能，並能強化漁港本身的特點，在遊客心目中建立清晰的品牌印象，歸納本計畫蒐集之國內外漁港多功能發展成功案例，整理出多功能發展轉型過程中可導入之遊憩功能，如表 4-4 所示，將漁港遊憩功能區分為兩大類，分別是休閒遊憩及教育文化，概述如下：

表4-4 漁港多功能發展項目一覽表

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

資料來源：本報告整理

1. 休閒遊憩

遊客到觀光漁港之目的大多以「親水」、「賞景紓壓」及「嘗鮮」為主，漁港以其具有陸、海不同的觀光資源特性，提供遊客不同型態的漁港遊憩活動主軸。由於各地漁港之觀光資源不同，例如東部與澎湖之漁港具有豐富的鯨豚資源、清澈的海水或珊瑚礁地形，適合乘船出海，從事海上觀光、賞鯨或下水浮潛及潛水，所以海上遊憩的比重應較高；臺灣西岸的漁港多處於砂岸地形，砂灘發達，且鄰近都會區，具有較久的漁業產業的歷史文化，較適合在港區附近從事砂灘漫步、牽罟等親水活動與陸上直銷中心嘗鮮為主。

2. 教育文化

以設置漁業文物館、水族館為漁業與海洋生態知識傳遞平台，可作為展示地區傳統漁業發展過程、地區漁具漁法、水域生物等漁業相關文物。此外，可藉由導覽、民宿及漁業與漁村生活體驗活動等方式的進行以展現當地的漁村文化。

由於各地漁港的觀光遊憩資源不同，旅遊人口數、消費力也有差異，故宜以漁港本身之條件，導入適當之遊憩功能，形塑出具在地特色之遊憩環境。

三、14 處重點漁港多功能評析

(一)14 處多功能發展之重點漁港選定

依據本計畫之委託技術服務合約書之規定，將針對國內 225 處漁港中篩選 14 處重點漁港，作為漁港多元化利用的對象。

依據行政院農業委員會漁業署配合行政院提出之「挑戰 2008 國家重點發展計畫」中之觀光客倍增計畫，並納入第二期四年(94~97 年度)漁港建設計畫中之 31 處「觀光漁港」為對象(區位參考圖 4-1)，係考量此類漁港已朝觀光休閒多功能發展，奠定良好的多元化建設基礎，此 31 處漁港無論在區位、交通、港區規模及發展腹地，通常在該區域內即具有發展之優勢與條件，因此，本計畫之 14 處多功能利用之重點漁港選定乃優先由 31 處觀光漁港中考慮選定，表 4-5 為本計畫合約之規定內容及 31 處觀光漁港的區域分布情形。

表4-5 本計畫合約書規定之 14 處漁港內容列表

本計畫合約規定內容		各區域內之觀光漁港	
區域別	選定漁港數		
北部	以臺北縣、基隆市、宜蘭縣所轄漁港擇 3 處辦理	臺北縣(4)	富基、淡水第二、深澳、澳底
		基隆市(1)	<u>八斗子</u>
		宜蘭縣(2)	<u>烏石</u> 、 <u>南方澳</u>
西部	以臺灣西部由桃園縣至嘉義縣間各縣市所轄漁港擇 3 處辦理	桃園縣(2)	竹圍、永安
		新竹(1)	<u>新竹</u>
		苗栗縣(1)	外埔
		臺中縣(1)	<u>梧棲</u>
		彰化縣(1)	王功
		雲林縣(1)	箔子寮
		嘉義縣(2)	布袋、東石
東部	以花蓮縣及臺東縣所轄漁港擇 3 處辦理	花蓮縣(2)	花蓮、石梯
		臺東縣(4)	新港、伽藍、綠島、開元
南部	以臺南縣市、高雄縣市及屏東縣所轄漁港擇 3 處辦理	臺南縣市(2)	將軍、安平
		高雄縣市(2)	<u>前鎮</u> 、 <u>興達</u>
		屏東縣(4)	<u>東港鹽埔</u> 、琉球、海口、後壁湖
外島	以澎湖縣所轄漁港擇 2 處辦理	澎湖縣(1)	馬公第三

資料來源：本計畫之招標徵選文件及本計畫整理

說明：()內為漁港數、灰底粗黑字加底線為第一類漁港

本計畫曾於 97 年 10 月 29 日向署長簡報說明，署長對於 14 處重點漁港之選定進行裁示，原則上擇定之漁港數目仍依合約內容辦理，惟各區域之漁港數目應與業務單位協商檢討，本計畫乃依據發展條件考量後進行適當調整。

本計畫針對 31 處觀光漁港水域設施完善程度(港口或泊地穩靜、疏浚需求等)、港區土地的利用情形(有無可供發展之腹地)、港區內非漁業機能的活動情形(海釣、交通運輸、直銷中心、節慶及教育文化活動等)、漁港周邊觀光景點的分布(港外之遊憩景點)、交通路網的便捷性(是否為單一交通途徑)等因素，初步篩選出 14 處對象漁港，以各區域別分析如下，未來應就多功能的發展因素辦理相關的研究與發展規劃：

1.北部區域

北部區域涵蓋臺北縣、基隆市及宜蘭縣，目前有富基、淡水第二、深澳、澳底、八斗子、烏石及南方澳等 7 處觀光漁港，本區因鄰近大臺北都會區，人口稠密、交通路網完善，在漁港多功能發展上具有優良條件，依據近年漁港多功能發展及港區土地利用情形分析，如表 4-6 所示，並說明如下：

(1)水域設施完善程度

港區設施完善程度係指現有港區在使用上是否有改善需要，如港口或泊地的穩靜是否有必要改善？航道或泊地是否有常疏浚之必要？

以目前北部區域的 7 處觀光漁港中，僅澳底漁港的外側泊地穩靜程度較差，尚有進一步檢討改進外，其餘 6 處漁港的港區設施尚稱良好。

(2)發展腹地

漁港多功能利用除在水域供非漁業活動船舶使用外，陸域亦作為設施設置使用，因此須檢視港區土地的使用情形，是否仍有腹地可供使用。

淡水第二漁港的多功能利用發展最為迅速，港區土地除維持傳統漁業發展外，多以發展休閒遊憩為主，功能已臻完善且可用之腹地已日趨飽和；深澳、澳底及南方澳等 3 處漁港，港區土地多已供傳統漁業使用發展，碼頭後側鄰道路，港區內可供設置多功能設施的土地較為不足。

(3) 多功能設施

國內漁港之多功能設施以直銷中心、觀景步道、海鮮餐飲為主要項目，其中淡水第二漁港多功能設施最為豐富，除觀光魚市外，尚有觀景木棧步道、跨港橋、商店街等，其他如富基、八斗子及烏石漁港亦有直銷中心、海鮮餐飲等設施；而深澳、澳底及南方澳漁港目前則較缺乏多功能設施。

(4) 港內非漁業活動情形

大致上北部區域 7 處觀光漁港均具有傳統漁業以外之功能，包括娛樂漁業漁船載客出海從事海釣活動，淡水第二、八斗子及烏石漁港有載客出海賞景遊覽的航線等。

(5) 交通便利性

所謂交通便利性包括漁港距遊客居住地之行車時間、交通工具的選擇多樣性、主要交通路網的多元性等，大致上，北部區域除澳底及南方澳漁港距大臺北都會區的車程在一個小時以上外，其餘漁港車程皆在一小時以內，澳底漁港僅以濱海公路作為對外交通要道，烏石漁港雖距都會區較遠，但在北宜高速公路通車後，其交通便利性已大幅提高。

(6) 周邊景點

漁港周邊的景點可成為吸引遊客蒞港的因素之一，諸如富基漁港附近有老梅公園、石槽景觀；淡水第二漁港鄰近淡水老街；八斗子有基隆嶼景點；烏石漁港有龜山島景點、外澳砂灘等；南方澳則有武荖坑溪風景區。

考量富基、八斗子及烏石等 3 處漁港其港區條件佳、交通可及性及便利性高、周邊具觀光景點，並有腹地可供未來發展之用，因此，北部區域乃擇定富基、八斗子及烏石等 3 處漁港為北部的多功能發展的重點漁港。

表4-6 北部區域多功能發展之重點漁港擇定分析表

漁港名	水域設施	發展腹地	多功能設施	非漁業功能	交通便利性	周邊景點	擇定
富基	○	○	○	○	○	○	◎
淡水第二	○	×	○	○	○	○	
深澳	○	×	×	○	○	×	
澳底	×	×	×	○	×	×	
八斗子	○	○	○	○	○	○	◎
烏石	○	○	○	○	○	○	◎
南方澳	○	×	×	○	×	○	

本計畫整理

說明：○—有(或完善)；×—無(尚有改善空間或不足)

2. 西部區域

西部區域涵蓋 8 個縣市，包括桃園縣、新竹縣、新竹市、苗栗縣、臺中縣、彰化縣、雲林縣及嘉義縣，目前有竹圍、永安、新竹、外埔、梧棲、王功、箔子寮、布袋及東石等 9 處觀光漁港，本區除人口多集中於桃園、新竹及臺中地區之都會地區，濱海地區的人口分布較少，交通路網多需仰賴濱海公路系統以增加遊客的可及性，由於西部海岸多為砂岸地形，漁港多受漂砂影響之苦，必須經常投注經費以維持漁港航道與泊地水深，影響漁港的基本機能，依據近年漁港多功能發展及港區土地利用情形分析，如表 4-7 所示，並說明如下：

(1) 水域設施完善程度

西部海岸因漂砂活動較活躍，常會造成港口及航道與泊地的淤淺，目前西部區域的 9 處觀光漁港歷年皆有疏浚航道或泊地的紀錄，在外廓設施未改善的情形下，疏浚一定年度後仍須持續進行疏浚，而梧棲漁港因位在臺中商港內，商港之外廓設施已提供有效遮蔽，故其淤積來源多因港外積砂受季風作用吹入港內所致，其疏浚頻率較其他 8 處觀光漁港低。

(2)發展腹地

永安漁港及外埔漁港碼頭後側即為防波堤或防砂堤，港區內可供設置多功能設施的土地較為不足；其他 7 處觀光漁港內尚有空地、綠地及停車空間，未來可視發展需要加以開發利用。

(3)多功能設施

國內漁港之多功能設施以直銷中心、觀景步道、海鮮餐飲為主要項目，除觀光魚市外，尚有觀景木棧步道、跨港橋、商店街或海鮮餐飲等設施；而布袋漁港目前則較缺乏多功能設施。

(4)港內非漁業活動情形

大致上西部區域 9 處觀光漁港均具有傳統漁業以外之功能，包括娛樂漁業漁船載客出海從事海釣活動及陸上提供遊客休閒空間等。

(5)交通便利性

大致上，西部區域中竹圍、永安、新竹、梧棲及東石漁港距鄰近人口稠密的都會區較近，雖然以濱海公路為主要聯絡道，但車程應在一個小時以內，其餘漁港距都會區較遠，且交通便利性較低。

(6)周邊景點

漁港周邊的景點可成為吸引遊客蒞港的因素之一，諸如竹圍漁港附近有海水浴場；永安漁港附近有自行車道；新竹漁港鄰近有新竹 17 公里海岸；東石漁港則有蚵田景觀。

考量竹圍、新竹、梧棲及東石等 4 處漁港其交通可及性及便利性高、有腹地可供未來發展之用，因此，西部區域乃擇定竹圍、新竹、梧棲及東石等 4 處漁港為西部區域的多功能發展的重點漁港。

表4-7 西部區域多功能發展之重點漁港擇定分析表

漁港名	水域設施	發展腹地	多功能設施	非漁業功能	交通便利性	周邊景點	擇定
竹圍	×	○	○	○	○	○	◎
永安	×	×	○	○	○	○	
新竹	×	○	○	○	○	○	◎
外埔	×	×	○	○	×	×	
梧棲	○	○	○	○	○	×	◎
王功	×	○	○	○	×	×	
箔子寮	×	○	○	○	×	×	
布袋	×	○	×	○	×	×	
東石	×	○	○	○	○	○	◎

本計畫整理

說明：○—有(或完善)；×—無(尚有改善空間或不足)

3.東部

東部區域為花蓮及臺東兩縣，目前有花蓮、石梯、新港、伽藍、綠島及開元等 6 處觀光漁港，本區人口相較於西部顯得稀少而分散，人口多集中於花蓮及臺東兩縣轄市周邊地區，濱海地區的人口分布較少，交通路網多需仰賴海岸公路系統以增加遊客的可及性，離島的綠島及開元漁港進出更需仰賴海空交通，增加其不便利性，由於東部海岸地形陡峭，又位在颱風侵臺頻繁路徑上，漁港外廓除花蓮漁港位在花蓮商港內外，其餘 5 處觀光漁港多受颱風波浪侵襲之苦，依據近年漁港多功能發展及港區土地利用情形分析，如表 4-8 所示，並說明如下：

(1)水域設施完善程度

東部海岸雖為岩岸地形，受沿岸漂砂淤淺的情形較不多見，但受鄰近河川於颱風或大雨時常會將砂源挾帶入港內造成港口及航道與泊地的淤淺，目前東部區域的 6 處觀光漁港中，花蓮漁港因位在花蓮商港內，商港之外廓設施已提供有效遮蔽，無淤砂問題；新港漁港亦無河川及海岸漂砂問題，惟受港區附近高地土砂於大雨時沖入港內所致，偶視使用情形辦理疏浚；綠島及開元漁港為珊瑚礁地形，無沿岸漂砂問題，惟其外廓設施不足，影響港區的使用。

(2)發展腹地

石梯漁港及伽藍漁港碼頭後側即為防波堤或高地，港區內可供設置多功能設施的土地較為不足；綠島及開元漁港港區土地已作為當地傳統漁業及交通運輸使用，已無較寬闊之土地可供利用；花蓮及新港漁港內則有較大之發展空地，未來可視發展需要加以開發利用。

(3)多功能設施

東部區域 6 處觀光漁港內已設有多功能設施，包括直銷中心、海鮮餐飲、交通船設施等。

(4)港內非漁業活動情形

大致上東部區域 6 處觀光漁港均具有傳統漁業以外之功能，包括娛樂漁業漁船載客出海從事海釣活動或賞鯨豚活動，陸上提供遊客休閒空間等。

(5)交通便利性

東部區域 6 處觀光漁港中，石梯及新港漁港距鄰近人口較多的市區較遠，雖然以海岸公路為主要聯絡道，但車程應在一個小時以上；花蓮及伽藍漁港位在花蓮市與臺東市，交通便利性較高；離島的綠島及開元漁港交通仰賴海空、運交通，旅遊旺季時常一票難求，而遇颱風及強盛西南季風時，因海象不佳影響對外交通。

(6)周邊景點

漁港周邊的景點可成為吸引遊客蒞港的因素之一，諸如花蓮漁港附近有七星潭；新港漁港附近有三仙台；伽藍漁港鄰近有小野柳風景區；開元及綠島則以自然景觀著稱。

考量花蓮、新港及伽藍等 3 處漁港其交通可及性及便利性高、有腹地可供未來發展之用，周邊具觀光景點等，因此，乃擇定花蓮、新港及伽藍等 3 處漁港為東部區域的多功能發展的重點漁港。

表4-8 東部區域多功能發展之重點漁港擇定分析表

漁港名	水域設施	發展腹地	多功能設施	非漁業功能	交通便利性	周邊景點	擇定
花蓮	○	○	○	○	○	○	◎
石梯	×	×	○	○	×	×	
新港	○	○	○	○	×	○	◎
伽藍	×	×	○	○	○	○	◎
開元	×	×	○	○	×	○	
綠島	×	×	○	○	×	○	

本計畫整理

說明：○－有(或完善)；×－無(尚有改善空間或不足)

4.南部

南部區域包括臺南縣、臺南市、高雄市、高雄縣及屏東縣，目前有將軍、安平、興達、前鎮、東港鹽埔、海口、琉球及後壁湖等8處觀光漁港，本區人口多集中於臺南市及高雄市之都會地區，濱海地區的人口密度較少，除位於都會區內之安平與前鎮漁港外，對外聯絡之交通路網多仰賴濱海公路系統，依據近年漁港多功能發展及港區土地利用情形分析，如表4-9所示，並說明如下：

(1)水域設施完善程度

西部海岸因漂砂活動較活躍，常會造成港口及航道與泊地的淤淺，目前南部區域的8處觀光漁港除前鎮位於高雄商港內、安平與興達原為遠洋漁港，外廓設施較為完善，及琉球漁港位於小琉球嶼為珊瑚礁地形，受漂砂影響程度較低外，其他各港由於外廓設施不足，造成漂砂易侵入港口造成淤積，在外廓設施未改善的情形下，仍須定期持續進行疏浚。

(2)發展腹地

除將軍、安平及興達漁港尚有未使用之土地，未來可視發展需要加以開發利用，其餘各港其碼頭後側之吐意較為狹窄或已作為漁業使用，發展腹地較為不足。

(3)多功能設施

目前除前鎮及海口漁港外，其餘各港皆有娛樂漁業漁船停靠及營運；至於陸上設施方面，將軍、東港鹽埔及後壁湖漁港設有

直銷中心；興達漁港設有情人碼頭遊憩設施。

(4)港內非漁業活動情形

大致上南部區域 8 處觀光漁港除前鎮漁港為遠洋漁港使用、海口漁港非漁業使用皆劃入「海口觀光港」內，不屬漁政單位主管外，其餘各港在傳統漁業以外，皆具非漁業使用之功能，包括娛樂漁業漁船載客出海從事海釣活動及交通運輸功能等。

(5)交通便利性

大致上，南部區域中安平、前鎮及東港鹽埔漁港距鄰近人口稠密的都會區較近外，其餘各港則以濱海公路為主要聯絡道，但距都會區車程較遠，交通便利性較低。

(6)周邊景點

漁港周邊的景點可成為吸引遊客蒞港的因素之一，諸如安平漁港可與附近的古蹟(安平古堡、億載金城)結合；東港鹽埔漁港附近有東隆宮燒王船、鮪魚季之節慶活動；琉球漁港有小琉球嶼的觀光資源；海口漁港附近有海洋生物博物館；後壁湖漁港則有墾丁國家公園，增加其吸引力。

考量安平、興達及東港鹽埔等 3 處漁港具有腹地可供未來發展之用，多元化發展已具一定基礎，且在交通可及性較高等因素下，乃擇定安平、興達及東港鹽埔等 3 處漁港為南部區域的多功能發展的重點漁港。

表4-9 南部區域多功能發展之重點漁港擇定分析表

漁港名	水域設施	發展腹地	多功能設施	非漁業功能	交通便利性	周邊景點	擇定
將軍	×	○	○	○	×	×	
安平	○	○	○	○	○	○	◎
興達	○	○	○	○	×	×	◎
前鎮	○	×	×	×	○	×	
東港鹽埔	×	×	○	○	○	○	◎
琉球	○	×	○	○	×	○	
海口	×	×	×	×	×	○	
後壁湖	×	×	○	○	×	○	

本計畫整理

說明：○—有(或完善)；×—無(尚有改善空間或不足)

5. 外島

外島部分係指澎湖縣，目前列入觀光漁港僅有馬公漁港，馬公漁港為澎湖離島最具規模的漁港，港區分為第一、第二及第三漁港，第一漁港已由澎湖縣政府劃為休閒遊憩專用港區，專供遊樂船舶停靠使用；第二漁港突堤設置直銷中心；第三漁港則兼具傳統漁業及南海運輸功能，提供漁船及交通運輸船舶停靠使用，澎湖地區玄武岩地形發達，馬公漁港位在澎湖內海之灣澳中，受外海波浪及漂砂影響較小。馬公漁港除第三漁港設有南海遊客中心，提供交通運輸服務，港區土地目前亦有未完全利用，可供未來多功能開發使用，第一漁港周邊並設置有木棧道平台供遊客使用；馬公漁港因居馬公市，鄰機場、馬公商港及島內各主要道路交匯點，可利用海、空運輸方式抵達，交通可及性高；漁港周邊亦有眾多觀光景點。

表4-10 外島區域多功能發展之重點漁港擇定分析表

漁港名	水域設施	發展腹地	多功能設施	非漁業功能	交通便利性	周邊景點	擇定
馬公漁港	○	○	○	○	○	○	◎

本計畫整理

說明：○—有(或完善)；×—無(尚有改善空間或不足)

由以上針對本工作計畫項目規定及所需擇定之漁港數，由全國目前 31 處觀光漁港中，由漁港現有水域設施使用情形、港區內是否有發展腹地、漁港的多功能設施及港區內的非漁業功能、漁港周邊其他景點的分布情形、交通路網的便捷性等因素，由 31 處觀光漁港中篩選出 14 處重點漁港，其中 8 處為區域中心漁港，具有提供當地及鄰近漁港的補給、漁獲拍賣及運銷等多項漁業機能，6 處為重要漁作漁港，在所在縣(市)內肩負維繫漁業發展的功能；而在 14 處重點漁港中，有 5 處為行政院農業委員會主管的第一類漁港，9 處為由各縣(市)政府主管的第二類漁港，如表 4-11 所示。

表4-11 14 處重點漁港建議表

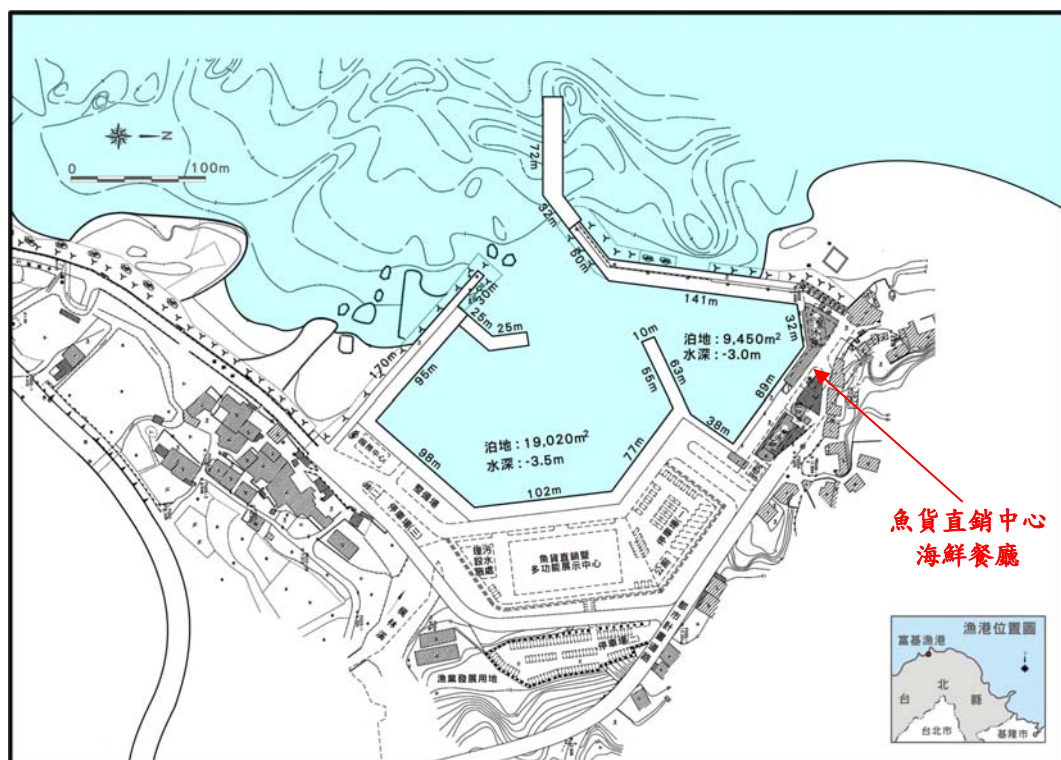
區域別	縣市別	對象漁港			漁業機能
		港名	類別	主管機關	
北部(3 處)	臺北縣	富基漁港	2	臺北縣政府	重要漁作漁港
	基隆市	八斗子漁港	1	行政院農業委員會	區域中心漁港
	宜蘭縣	烏石漁港	1	行政院農業委員會	區域中心漁港
西部(4 處)	桃園縣	竹圍漁港	2	桃園縣政府	重要漁作漁港
	新竹市	新竹漁港	1	行政院農業委員會	區域中心漁港
	臺中縣	梧棲漁港	1	行政院農業委員會	區域中心漁港
	嘉義縣	東石漁港	2	嘉義縣政府	重要漁作漁港
東部(3 處)	花蓮縣	花蓮漁港	2	花蓮縣政府	重要漁作漁港
	臺東縣	新港漁港	2	臺東縣政府	重要漁作漁港
	臺東縣	伽藍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

本計畫整理

(二)14 處重點漁港多功能使用概況

1.富基漁港

富基漁港位於臺北縣石門鄉富基村，民國 84 年即設立魚貨直銷中心，供遊客購買海鮮及由餐飲店當場代客料理，已成為遊客造訪富基漁港之主要目的。港區內遊憩設施不多，目前僅能服務品嚐海鮮的消費者，漁業署已核定當地漁船可兼營娛樂漁業提供載客海釣服務，港區外之老梅公園可提供遊客從事遊憩活動、老梅砂灘則具有特殊自然生態景觀的石槽地形，未來可整合富基漁港及周邊的遊憩資源，提供遊客豐富的地質與嘗鮮之旅。富基漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-32 所示。



照片來源：<http://maps.google.com>

圖4-32 富基漁港多功能使用及周邊景點分布情形

2. 八斗子漁港

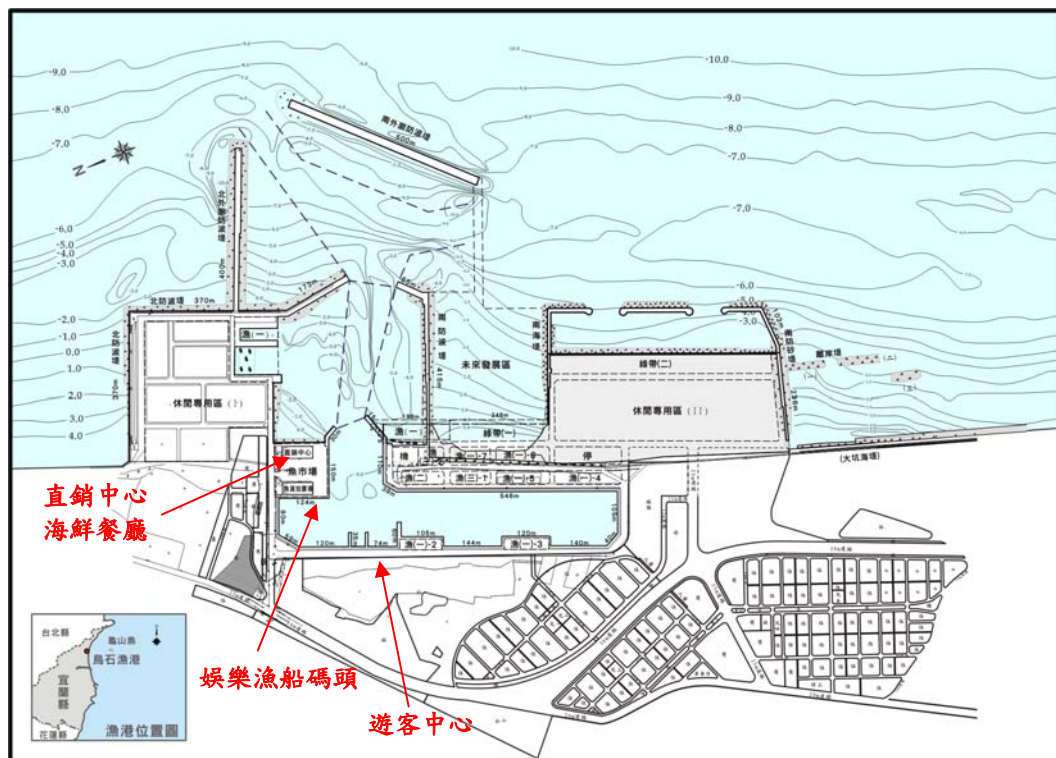
八斗子漁港一期泊區提供傳統漁業使用，設有魚市場、停車場等；二期泊區(即碧砂漁港)目前提供娛樂漁業漁船經營海釣及基隆嶼登島賞景服務，碼頭後側為公園綠地，提供遊客放風箏及活動的場地，西南側碼頭後側則設有直銷魚市場(攤位 46 攤)及餐廳(7 家)，為遊客購買新鮮魚貨及品嚐海鮮的場所，西北側的悠遊館可提供乘船及賞鯨豚的資訊，在每年端午節在港區水域舉辦龍舟競賽及配合魚汛期的鎖管季活動。本港為基隆嶼遊覽的乘船基地，目前有 6 艘大型娛樂漁業漁船經營基隆嶼的登島旅遊業務，95~97 年出海人次在 41,000~91,000 人次，每人收費 400 元。

鄰近港區尚有興建中的海洋科技博物館，除主題展示館，館區除將現有的八斗子公園納入外，並依據地形特形及功能，劃設復育公園、潮境公園等區域，未來可配合周邊交通運輸系統，及進行套裝行程規劃，增加本區域之遊客普及率，八斗子漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-33 所示。

3. 烏石漁港

烏石漁港位於宜蘭縣頭城鎮，其特色在於海上遊憩活動活絡，除娛樂碼頭提供鯨豚觀賞之外，尚有海鮮購買與餐飲服務，目前漁港內設有娛樂漁業漁船碼頭專營賞鯨豚、海釣與遊龜山島的海上遊憩觀光活動，現由 10 艘大型船(載客 84~94 人)、2 艘小型船(載客 40 人)，97 年出海人次約 95,000 人次；港區西側突堤上設有假日魚市可提供海鮮餐飲服務(1F 直銷攤位 29 攤、2F 餐廳 7 攤)。宜蘭縣政府每年主辦的海洋文化觀光祭的節慶活動以吸引遊客。港區外之外澳砂灘可提供衝浪、風帆船、牽罟等活動，並配合港區西側山區之飛行傘活動作為降落地點，附近還有私人提供民宿服務，烏石礁公園附近目前正進行蘭陽博物館建設工程。烏石漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-34 所示。





照片來源：<http://www.urmap.com>

圖4-34 烏石漁港多功能使用及周邊景點分布情形

4.竹圍漁港

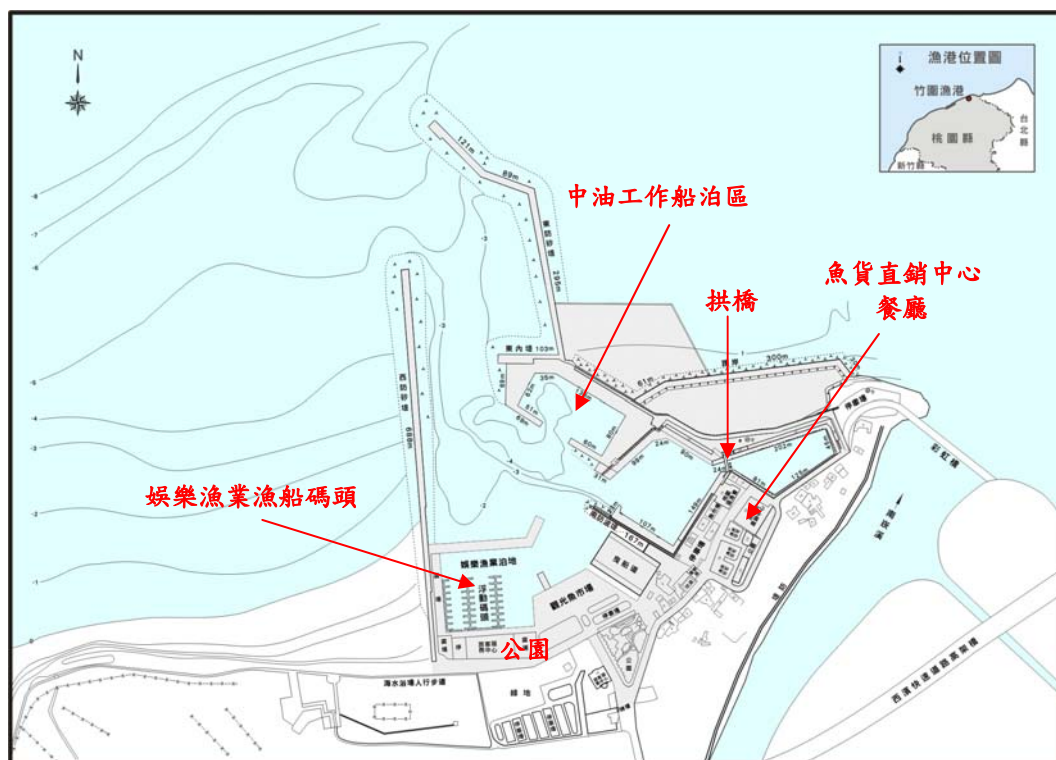
竹圍漁港位於桃園縣大園鄉沙崙村，港區現有泊區共三處，包括漁港泊區二處(東南側舊港區、南側娛樂漁業漁船泊區)及中油公司工作船渠之泊地。港區內有魚貨直銷中心提供遊客購買魚貨及餐飲服務及跨海拱橋、休閒涼亭等遊憩設施供遊客從事賞景及遊憩活動，娛樂漁業漁船停泊區設有浮動碼頭，可提供載客出海從事海釣活動；港區外側南邊則有竹圍海水浴場，作為遊客踏浪、欣賞海景及游泳的場所。竹圍漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-35 所示。

5.新竹漁港

新竹漁港位於頭前溪出海口南側約二公里處，目前港區陸域土地約有 52 公頃，水域 23 公頃，泊地北側設有浮動碼頭供娛樂漁業漁船停可載客出海從事海釣活動，東側碼頭後側設置魚貨直銷中心提供遊客購買魚貨及餐飲服務；現有之空地及綠地可作為民眾放風箏及其他遊憩活動；在新竹市政府規劃的 17 公里海岸風景區中，設置濱海自行車道及在鄰近港區的南寮舊港作為旅遊服務中心，與港區多元化設施結合為新竹市的遊憩地帶。新竹漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-36 所示。

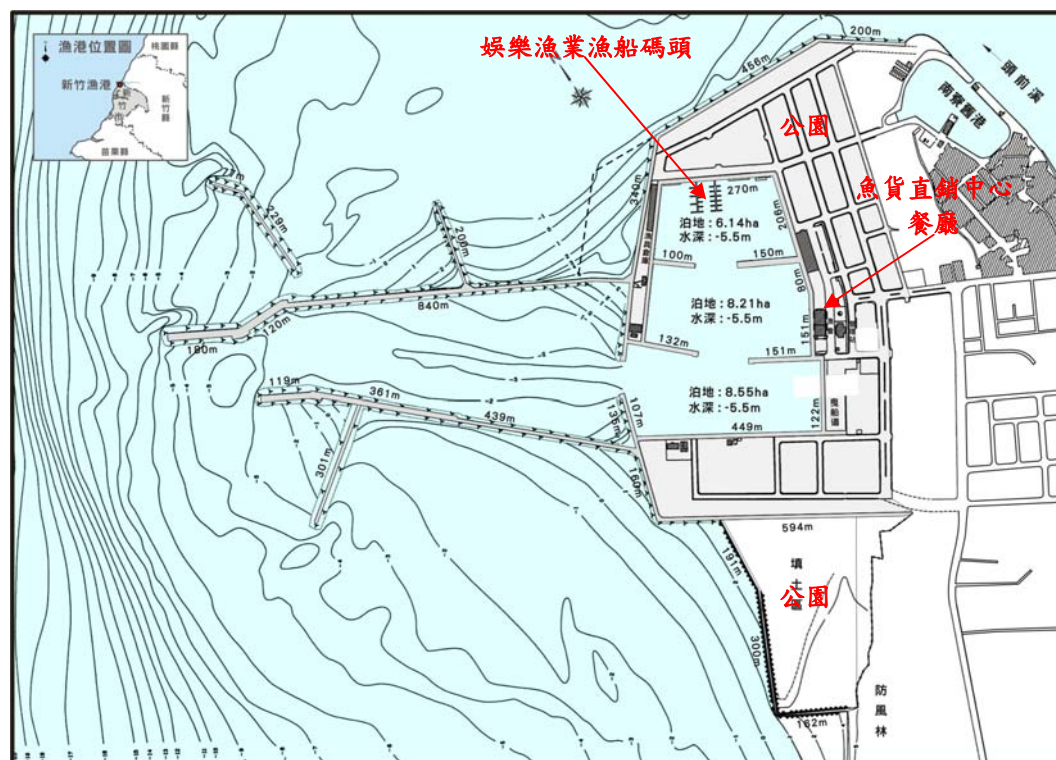
6.梧棲漁港

梧棲漁港位於臺中縣沙鹿鎮，港區屬臺中商港之漁業專業區，港區中央突堤上設置有魚貨直銷中心，提供遊客購買魚貨及餐飲服務；直銷中心西側水域則興建浮動碼頭，作為娛樂漁業漁船停靠，提供載客遊臺中商港及鄰近海域之海上觀光行程與海釣服務；港區北側於商港防風林與停車場間設有遊憩公園綠地，可作為遊客遊憩之場所，而港區外北側鄰高美濕地，可提供生態教育功能，本港為臺灣中部較具規模的多元化利用之漁港。梧棲漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-37 所示。



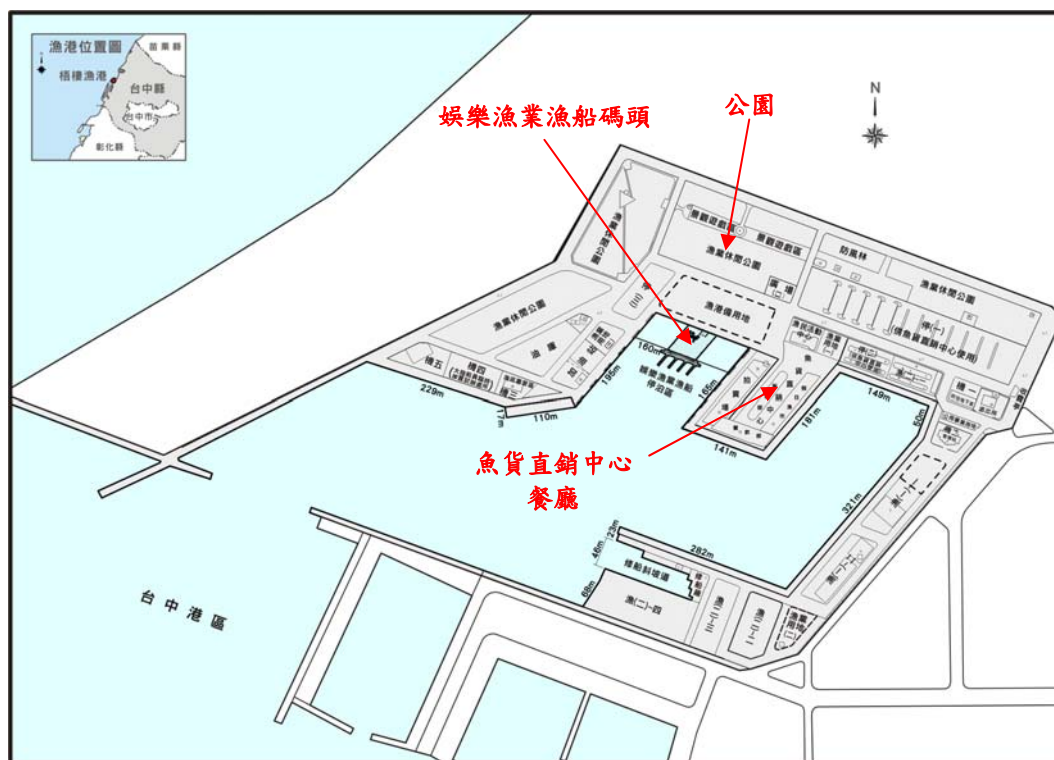
照片來源：<http://maps.google.com>

圖4-35 竹圍漁港多功能使用及周邊景點分布情形



照片來源：<http://maps.google.com>

圖4-36 新竹漁港多功能使用及周邊景點分布情形



照片來源：<http://www.urmap.com>

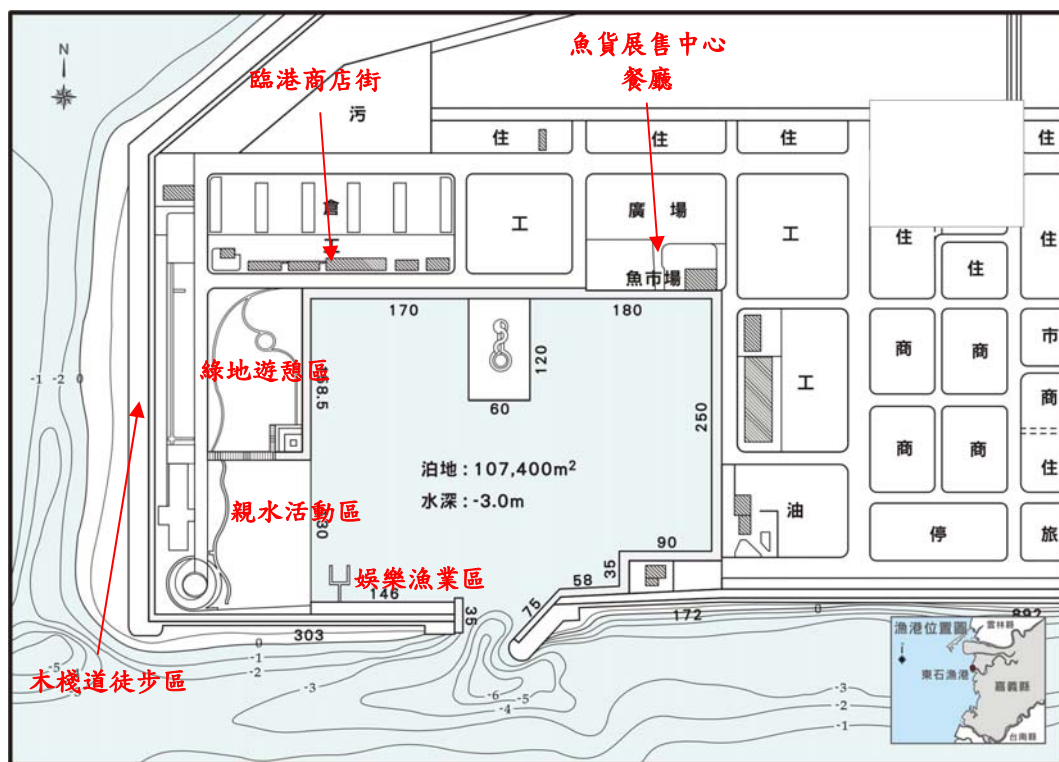
圖4-37 梧棲漁港多功能使用及周邊景點分布情形

7. 東石漁港

東石漁港位於嘉義縣東石鄉東石村，為一具悠久歷史的漁港，港區周邊以牡蠣養殖著稱，極具傳統漁業特色，港區內設有魚貨直銷中心，提供遊客購買魚貨及餐飲服務；港區西側區域則興建遊憩、賞景、漫步等遊憩設施成為「東石漁人碼頭」，結合漁人碼頭，及魚貨購買、參觀外海牡蠣養殖與潟湖生態等海上活動，使東石漁港轉型為休閒漁港。港區外海遍布牡蠣養殖之浮筏，以及港區北邊的鰲鼓濕地、外傘頂洲等，自然生態景觀豐富。未來遊憩活動可結合港區活動及港區外之牡蠣養殖與外傘頂洲旅遊行程。東石漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-38 所示。

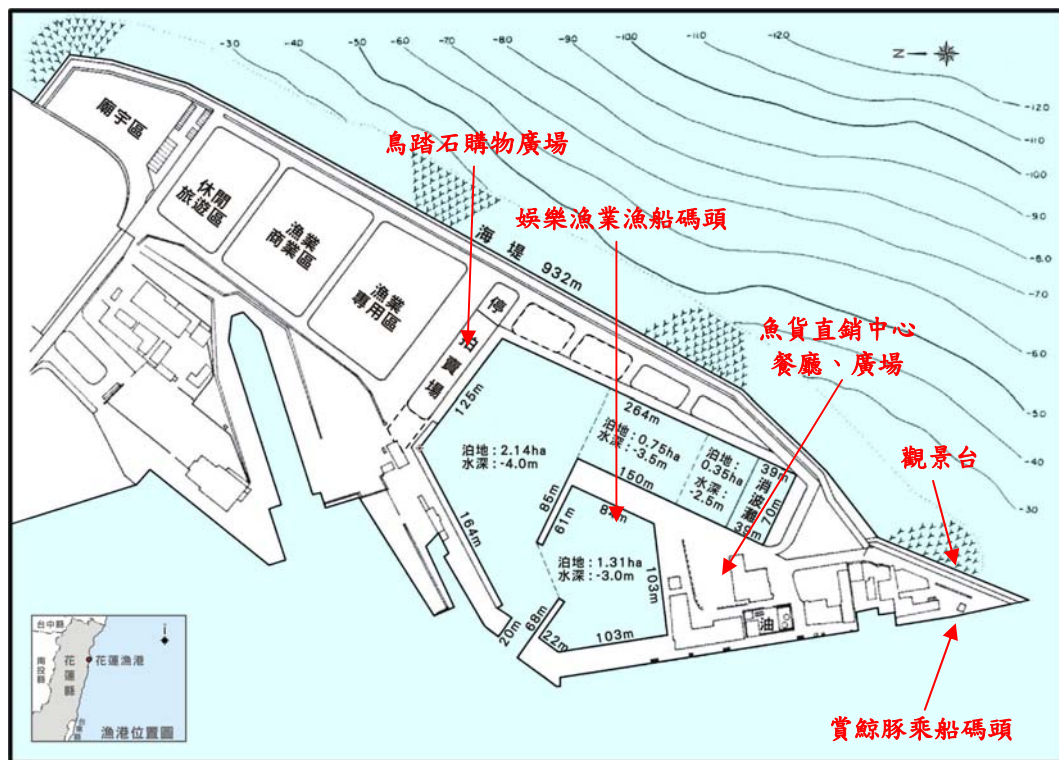
8. 花蓮漁港

花蓮漁港位於花蓮市郊花蓮商港旁，港區內設有魚貨直銷中心(包括採買區、咖啡廣場及海洋生態展示區)可提供遊客購買魚貨的服務、休閒賞海景及生態教育的場所，前側碼頭則為娛樂漁業漁船碼頭，而賞鯨碼頭則位於港區南側外鄰航道的碼頭，可搭乘遊客出海觀賞鯨豚、從事海釣活動及參觀海上的定置網漁業生活體驗等活動；港區北側沿海堤有自行車道與七星潭自行車道串聯，本港另於每年由花蓮縣政府配合當地特殊的漁獲—翻車魚為主題舉辦一個月的曼波魚祭的節慶活動，吸引外地遊客蒞港。港區周邊尚有著名的七星潭海邊、柴魚博物館及海洋公園，可與漁港的多元化利用規劃套裝行程。花蓮漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-39 所示。



照片來源：<http://maps.google.com>

圖4-38 東石漁港多功能使用及周邊景點分布情形



照片來源: <http://maps.google.com>

圖4-39 花蓮漁港多功能使用及周邊景點分布情形

9.新港漁港

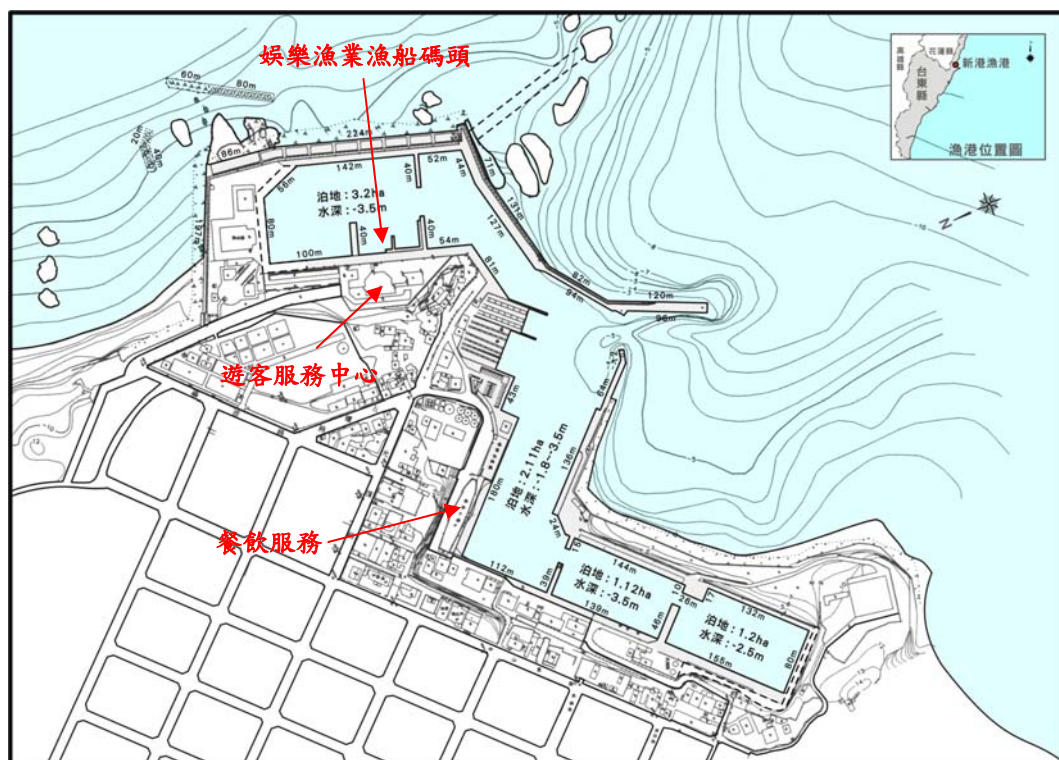
新港漁港位於臺東縣成功鎮，為臺東沿海最具規模、設備最完善之漁港，港區內設有提供遊客觀賞魚貨拍賣及餐飲服務，交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處於港區之東側泊區後側興建旅客服務中心與浮動碼頭設施，提供漁樂漁業漁船載客出海賞鯨、賞景等海上遊憩活動；臺東縣政府每年並配合當地的魚汛，舉辦旗魚季活動，吸引遊客前來。港區外並有三仙台觀光景點及臺東水產試驗所經營的海洋生物展覽館等。新港漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-40 所示。

10.伽藍漁港

伽藍漁港位於臺東市郊區，為東海岸至綠島、蘭嶼交通船的停靠港，具有交通運輸的功能，此外，當地漁船亦可兼營娛樂漁業，提供遊客賞鯨、海釣及海景欣賞等海上遊憩活動；港區外的富岡街可提供遊客餐飲服務，港區周邊景點有小野柳、杉原海水浴場等，伽藍漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-41 所示。

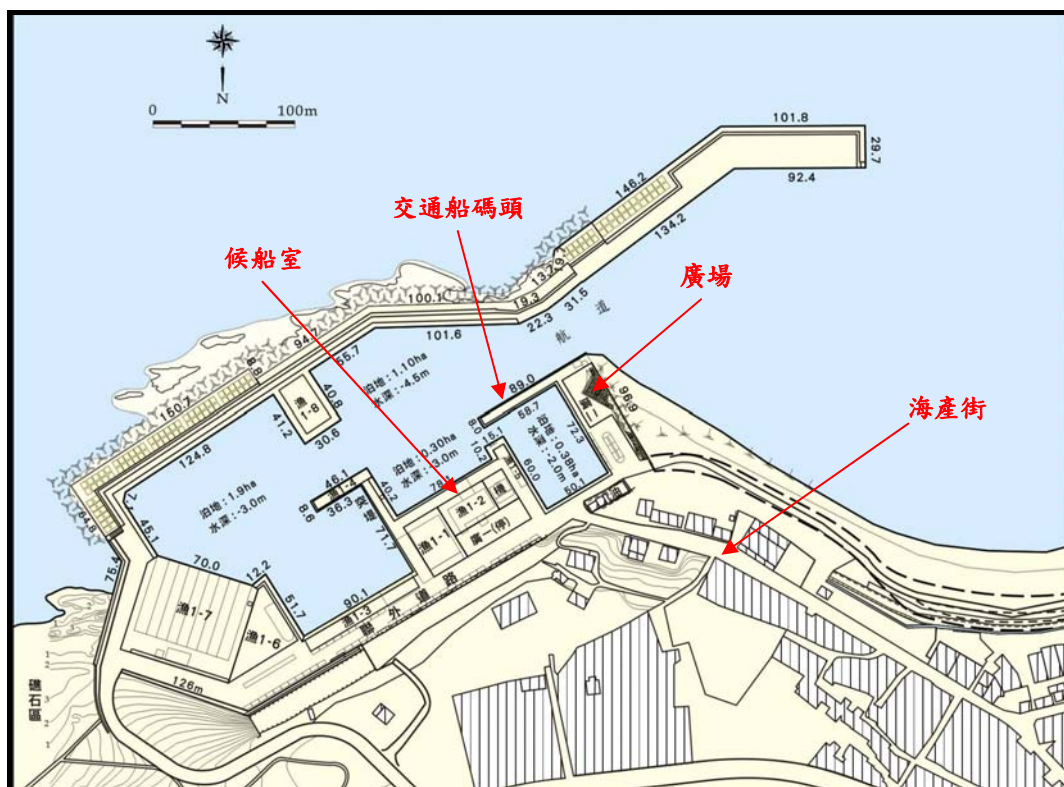
11.安平漁港

安平漁港位於臺南市鹽水溪南岸，原與安平商港共用航道，為避免商、漁船爭航道及干擾，漁業署乃利用舊港口遺址附近，重開新港口。港區內的現有多元化利用，包括泊區最內側的娛樂漁業漁船碼頭，提供遊客出海從事海釣活動，未來臺南市政府擬在本區水域劃設遊艇碼頭；陸上配合臺南市政府國家歷史園區的計畫，設置公園綠地(林默娘公園)、軍艦展示碼頭，提供遊客活動及賞景，並於近海泊區後側規劃水景公園。本港可與港區外之遊憩活動搭配，以自然景觀及歷史古蹟文化資源為主，如四草濕地紅樹林、鹽田與牡蠣養殖參觀，港區北側計畫開闢濱海遊憩區；周邊古蹟則有億載金城、安平古堡及德記洋行等，每年遊客可達 120 萬人次。安平漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-42 所示。



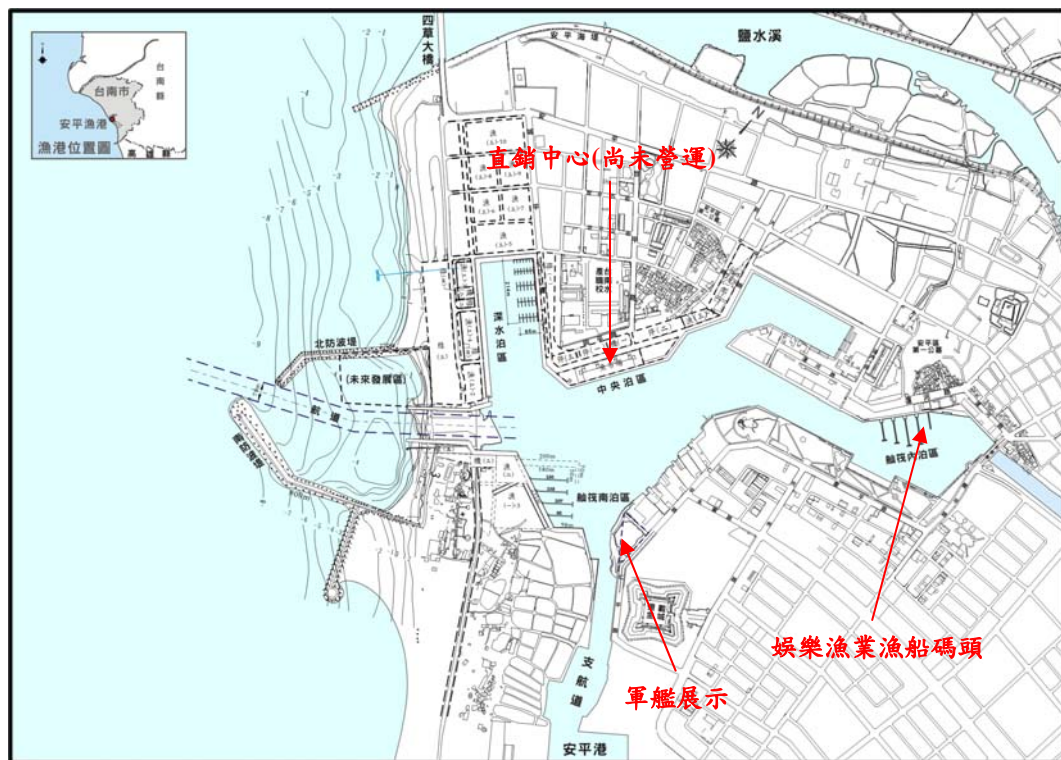
照片來源: <http://maps.google.com>

圖4-40 新港漁港多功能使用及周邊景點分布情形



照片來源：<http://maps.google.com>

圖4-41 伽藍漁港多功能使用及周邊景點分布情形



照片來源：<http://www.urmap.com>

圖4-42 安平漁港多功能使用及周邊景點分布情形

12.興達漁港

興達漁港位於高雄縣茄萣鄉，縣府依「北休閒、南漁業」之發展構想，將港區水域分為遠洋、近海泊區及遊憩水域三部分，遠洋、近海泊區屬傳統漁業作業區，遠洋泊區北側則為遊憩水域，興建「情人碼頭休閒園區」、觀光遊憩區、戶外休閒空間及產業專用區，陸上設置賞景木棧道、風帆造型涼亭、礫石親水灘、觀景草坡，依功能分為觀光遊憩區、戶外休閒區、產業專用區、公園/綠地等，供漁產品批發及直銷中心、餐飲購物、休閒碼頭、水族展示館、商品販賣及娛樂休閒等與產業相關之設施使用；遊憩水域作為各類產業發展水上活動所需之水岸休閒空間及遊艇、娛樂漁業漁船、客船等休閒船舶使用，提供諸如動力小艇訓練及水域運動實習活動及訓練場地等，結合觀光、休閒、教育、文化等感性與知性元素，將興達港轉型成為多功能漁港。興達漁港港區內之多元化利用情形如圖 4-43 所示。

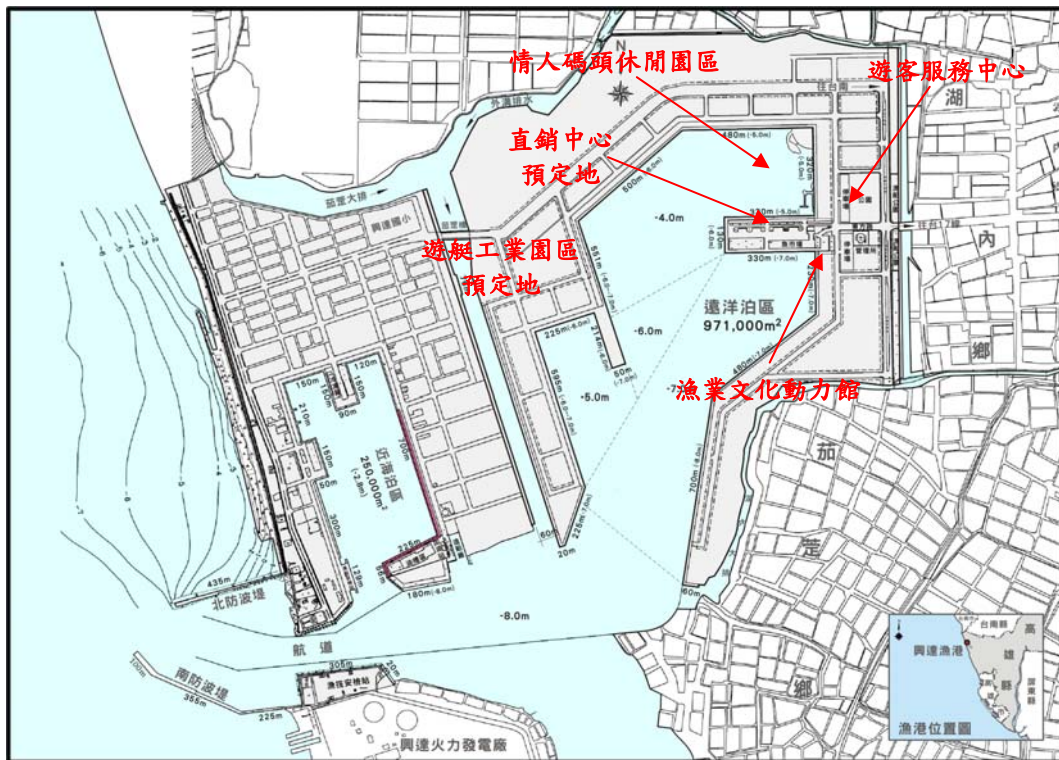


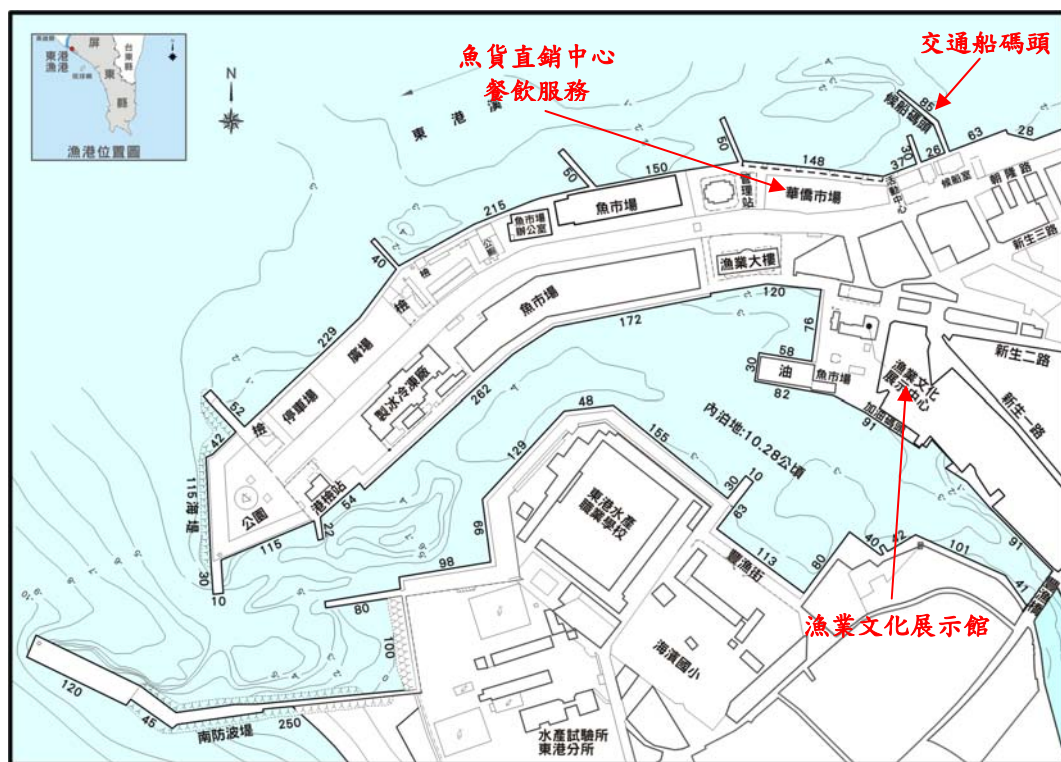
圖4-43 興達漁港多功能使用情形

13.東港鹽埔漁港

東港鹽埔漁港位於屏東縣東港鎮，港區漁業使用為遠洋、近海、沿岸及養殖漁業兼具的漁港，漁業相關工商服務業(漁產食品製造、海產、製冰、造船等)極為發達。東港漁港目前是本島聯絡離島小琉球的主要交通船停靠港，設有候船室，陸上設施則有魚貨直銷中心提供遊客購買海鮮及餐飲服務，另於港區東側設有漁業文化展示中心。東港漁港特產以鮪魚、櫻花蝦及油魚子著名，合稱「東港三寶」，屏東縣政府每年舉辦鮪魚季活動，吸引眾多人潮，此外尚有特有的東隆宮王船祭聞名及大鵬灣風景區。東港漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-44 所示。

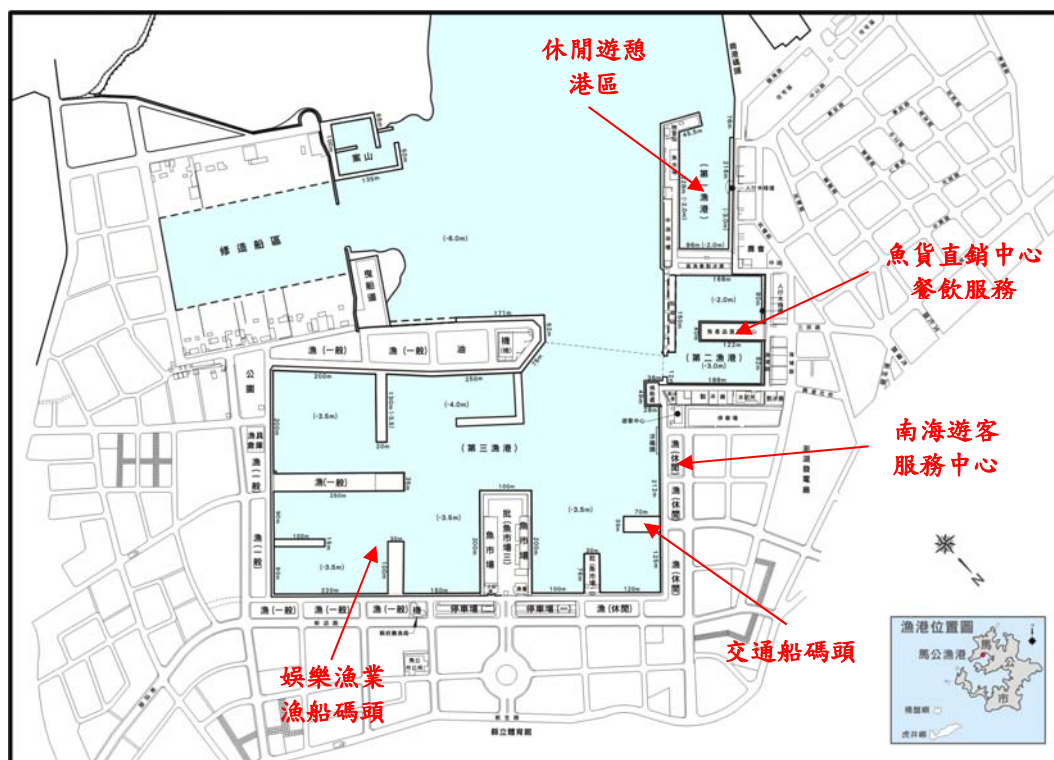
14.馬公漁港

馬公漁港位於澎湖縣馬公市，為澎湖地區的區域中心漁港，港區可分為第一、第二及第三漁港，其中第一漁港已由澎湖縣政府劃為休閒遊憩港區，週邊設有木棧道；第二漁港中央突堤則設置魚貨直銷中心、餐廳；第三漁港西側鄰第二漁港之碼頭及後側土地由澎湖國家風景區管理處設置南海遊客服務中心及民營交通船碼頭等，澎湖縣政府所屬之交通船則利用鄰民營交通船碼頭之突堤碼頭停靠，而娛樂漁業漁船則停靠於港區東側碼頭。由於澎湖縣的觀光資源豐富，政府部門亦配合不同的季節舉辦季節性活動，例如四～六月的花火節與八～九月間的菊島海鮮節及十月的小島兜風節等活動，藉由節慶活動吸引遊客到澎湖。港區外之周邊地區的古蹟與購物商圈與港區構成觀光圈，提供遊客全方位的旅遊行程。馬公漁港港區內之多元化利用及周邊遊憩資源分布情形如圖 4-45 所示。



照片來源：<http://maps.google.com>

圖4-44 東港鹽埔漁港東港泊區多功能使用及周邊景點分布情形



照片來源：<http://maps.google.com>

圖4-45 馬公漁港多功能使用及周邊景點分布情形

(三)14 處重點漁港多功能發展檢討

1. 多功能活動內容

針對前節所選定之臺灣北部、西部、南部、東部與離島等區域共 14 處多元化利用之重點漁港，目前漁港內可提供民眾從事休閒遊憩活動的使用項目及類別彙整如表 4-12 所示，大致可分為陸上及海上兩大類，其中陸上活動以魚市(即魚貨直銷中心所提供的魚貨販售及海鮮餐飲)、休閒遊憩(漁港土地利用提供休憩環境空間)為主，而海上活動則以搭乘娛樂漁業漁船出海從事觀光娛樂活動(如海釣、賞景或賞鯨豚等)為主，雖然在 14 處重點漁港中有 7 處漁港開放遊艇停靠，但由於漁港內之遊艇專屬服務設施並不完善，目前實際停靠於漁港內之遊艇並不多，未來在漁港內應考量設置適合遊艇使用之靠泊與附屬設施，以吸引遊艇停靠。由於考量漁港主管機關的管理權責，因此多功能設施的區位大多位於漁港範圍內，對於漁港周邊的景點串聯則較少。

2. 多功能設施使用現況

(1) 漁港內之多功能設施

檢討 14 處重點漁港港區內多元化利用設施的設置情形，彙整如表 4-13 所示，公園/步道與遊客服務中心的設置多位於鄰近都會的漁港，如八斗子、烏石、竹圍、新竹、梧棲、東石、安平、興達、馬公漁港，可提供都會區民眾假日接觸大自然的遊憩去處，為滿足遊客蒞港活動的飲食需求，在遊客人數較多的漁港，配合遊客的活動，有 10 處設置有魚貨直銷中心並提供餐飲服務。

在漁港碼頭使用方面，14 處重點漁港的碼頭利用除東港鹽埔漁港之外，其餘 13 處漁港皆提供娛樂漁業漁船停靠，此為漁港早期多功能利用的典型，近年才逐漸開放遊艇的停靠，根據統計，民國 94 年與 95 年搭乘娛樂漁業漁船出海的旅客分別為 86.7 萬與 114.5 萬人次，顯示海上娛樂漁業活動已經是遊客造訪漁港時除了海鮮美食品嚐之外的重要活動之一。

表4-12 14處多元化發展重點漁港主要活動現況彙整表

活動 縣市別	漁港名稱	漁港 類別	陸上活動			海上活動				開放遊艇 停靠
			購魚 餐飲	休閒 遊憩	文化 展示	海釣	賞鯨豚	海域 賞景	客貨 交通	
宜蘭縣	烏石	2	☆	☆	☆		☆	☆		
基隆市	八斗子	1	☆	☆	☆	☆		☆		☆
臺北縣	富基	2	☆			☆				
桃園縣	竹圍	2	☆	☆		☆				☆
新竹市	新竹	1	☆	☆		☆				☆
臺中縣	梧棲	1	☆	☆		☆		☆		
嘉義縣	東石	2	☆	☆				☆		
臺南市	安平	2		☆	☆	☆		☆		☆
高雄縣	興達	2		☆	☆	☆				☆
屏東縣	東港鹽埔	1	☆		☆				☆	
花蓮縣	花蓮	2	☆	☆	☆	☆	☆	☆		
臺東縣	新港	2		☆	☆	☆				☆
	伽藍	2		☆		☆		☆	☆	
澎湖縣	馬公	2	☆	☆	☆	☆			☆	☆

本計畫整理

表4-13 14處重點漁港港區內多元化利用設施彙整表

漁港名	娛樂漁船用 碼頭	交通船用 碼頭	魚貨直銷 中心	餐廳/咖啡廳	公園/步道	遊客服務中心
富基	◎		◎	◎		
八斗子	◎		◎	◎	◎	◎
烏石	◎		◎	◎	◎	◎
竹圍	◎		◎	◎	◎	
新竹	◎		◎	◎	◎	
梧棲	◎		◎	◎	◎	
東石	◎		◎	◎	◎	
花蓮	◎		◎	◎		
新港	◎			◎		◎
伽藍	◎	◎				
安平	◎		◎		◎	
興達	◎				◎	◎
東港鹽埔		◎	◎	◎		
馬公	◎	◎	◎	◎	◎	◎

本報告整理

(2)港區外之鄰近地區觀光遊憩資源

漁港除了以本身設置多樣性的設施，增加對遊客的吸引力外，漁港周邊的自然景觀與社會人文環境對遊客而言，可提供有別於都市生活型態的休閒遊憩好去處，除了視覺景觀的享受外，亦可陶冶心靈性情，故對於漁港多功能發展上也是重要的無形觀光資源，若能將港區外之鄰近地區遊憩景點或所舉辦的各項節慶活動與港區活動結合，可增加漁港的遊憩吸引力，使遊客能夠多次造訪漁港。表 4-14 為 14 處重點漁港以外之鄰近地區所擁有的自然景觀與社會人文遊憩資源彙整表。

3.14 處重點漁港多功能特色分析

以國內外漁港多功能發展的型態、其所在的區位、提供的遊憩服務內容、鄰近地區的遊憩資源分布情形大致可分為三種不同的功能類型，這三種不同類型分別為：

(1)都會型多功能漁港

都會型多功能漁港靠近人口密集的都會區，具便利的交通路網，都會區住民可便捷的抵達港區，其交通可及性普遍較高，對於習慣於生活步調快的都市遊客而言具有吸引力，可提供作為都會區住民於假日前往遊憩的地點，通常須具備餐飲服務、海上觀光賞景活動及陸上遊憩等功能，通常遊程以當天即可往返為主。

(2)海域遊憩型多功能漁港

海域遊憩型多功能漁港通常在港區周邊有自然景觀(如島嶼、地質、生態)，具備豐富的海上或海岸觀光資源，惟因無法由陸路交通抵達，必須藉由搭乘船舶方式方可達到遊憩賞景的目的，本類型漁港以其航程近，自然發展成海上遊憩的基地，由於從事海上觀光所需滯留海上的遊憩時間較長，故較適合喜愛親水的遊客，配合行程的規劃不同期程的旅遊行程。

表4-14 14 處重點漁港鄰近地區觀光資源調查表

漁港名	自然景觀資源		社會人文資源		
	自然景觀	生態資源	教育設施	節慶活動	體驗活動
富基漁港	老梅海岸石槽地形、老梅公園地質景觀	老梅海岸賞鳥			老梅海岸牽罟
八斗子漁港	望幽谷、基隆嶼		海洋科技博物館	鎖管季、端午龍舟競賽	
烏石漁港	龜山島	鯨豚、外澳砂灘	蘭陽博物館	頭城海洋文化觀光季(6~8月)、搶孤	衝浪、飛行傘、牽罟等
竹圍漁港	竹圍海水浴場	砂灘			
新竹漁港	17 公里海岸風景區	砂灘		鯪魚季(8月)	
梧棲漁港	—	高美濕地	臺中港區藝術中心	海洋嘉年華烏魚季(11月)	魚苗放流(不定期)
東石漁港	潟湖、外傘頂洲	牡蠣養殖、鰲鼓濕地紅樹林、潮間帶	漁人碼頭展示館	端午龍舟競賽結合牡蠣節舉辦(6月初)	參觀牡蠣養殖
花蓮漁港	七星潭	鯨豚	柴魚博物館	曼波魚季(3月底~4月底)	參觀定置網
新港漁港	三仙台	鯨豚	臺東海洋生物展覽館	旗魚季	參觀定置網
伽藍漁港	小野柳、杉原海岸	鯨豚			
安平漁港		牡蠣養殖、鹽田、砂灘、賞鳥、四草濕地紅樹林	古蹟(安平古堡、億載金城、德記洋行)、運河博物館		
興達漁港			郭常喜兵器藝術文物館	烏魚祭(12月)、茄荳鄉焚王船	
東港鹽埔漁港		大鵬灣	漁業文物館	東港鮪魚季(5~7月)、屏東王船祭(10月,共7天)	
馬公漁港	南海離島		古蹟(天后宮、觀音亭、四眼井等)	花火節(5月初~6月初)、菊島海鮮節(7~9月)、小島兜風節(10月)	參觀箱網、遊石滬等

註：體驗活動是指鄰近港區的遊憩活動。港區景觀資源與港區人文資源是指鄰近區域的有形與無形之觀光資源。

資料來源：本報告整理

(3)地方特色休閒型多功能漁港

地方特色休閒型多功能漁港不以海上自然景觀吸引遊客，而以當地具有獨特性的漁業活動或是民俗節慶活動，藉以吸引不喜歡從事親水活動而喜歡生活體驗的遊客，由於此類活動通常在特定時段舉辦，且活動時間長等特性，較適合規劃中長期程的旅遊行程。

將上述三種類型的多功能漁港所能提供的遊憩功能列出，再檢討 14 處重點漁港所具有之漁港特色及觀光遊憩屬性，彙整如表 4-15 所示，大多數漁港兼具不同型態特色，例如八斗子漁港距大臺北都會區近，交通便利，港區內有公園綠地提供遊憩活動空間，未來在海洋科技博物館完成後，將可兼具教育文化功能，遊客到此目的多為購買魚貨及海鮮品嚐，可歸類為都會型遊憩型態之漁港，而港內又提供載客出海從事基隆嶼海上觀光之服務，故亦兼具海域遊憩型態之漁港。

表4-15 14 處重點漁港觀光遊憩屬性分析表

類別 漁港	都會型觀光漁港				海域遊憩型漁港		地方特色休閒型漁港	
	近都會區	岸上 景觀好	親子遊憩 空間	教育文化 功能	海域活 動多樣	海上 景觀好	特殊節慶 活動	體驗漁業
富基	◎		◎	◎				
八斗子	◎	◎	◎	◎	◎	◎		
烏石	◎	◎		◎	◎	◎	◎	
竹圍	◎		◎					
新竹	◎	◎	◎				◎	
梧棲	◎		◎	◎		◎	◎	◎
東石			◎	◎	◎	◎	◎	◎
花蓮	◎				◎	◎	◎	◎
新港				◎	◎	◎	◎	
伽藍	◎				◎	◎		
安平	◎		◎	◎				
興達			◎	◎			◎	
東港鹽埔	◎			◎			◎	
馬公	◎		◎	◎	◎	◎	◎	◎

資料來源：本報告整理

(四)14 處重點漁港多功能開發建議

漁港多功能設施應依漁港的觀光資源條件、漁港定位與設施的使用狀況來調整，以多功能使用的類型，作為未來多功能發展的參考，其建議如下：

1.各類型多功能漁港發展建議

(1)都會型漁港之多功能開發建議

八斗子、富基、竹圍、新竹、梧棲、東石、安平、興達、東港鹽埔等 8 處漁港屬於都會遊憩型漁港，除了八斗子與東石漁港之外，其餘的 6 處漁港由於出海人次都不高，顯示遊客主要遊憩主要在港區陸域。遊客既以陸上為主要的活動區域，故對於港區的水域、碼頭及公共設施將較為注重，例如：碼頭面是否破損、高低不平？停車格位是否足夠？公共廁所數量及清潔是否符合衛生？餐飲設施是否充足、水產食材是否新鮮？等課題，除在陸上活動改善設施外，若能增加海上活動的誘因，促使遊客願意更積極從事親水性活動，例如搭遊艇出海賞海景、艇上自助餐飲，使遊客有如置身國外的感覺，對於漁港活力及吸引力的提昇是有所助益的。因此在多功能開發的建議為：

- A.美化碼頭鋪面，營造港區休閒的氣息
- B.檢討停車空間，滿足遊客停車需要
- C.提供足夠的盥洗設施，加強衛生清潔打掃
- D.加強餐飲衛生管控，保障遊客飲食安全
- E.檢討遊艇碼頭設置可行性，增加遊客海上觀光及親水活動的誘因

(2)海域遊憩型漁港之多功能開發建議

八斗子、烏石、梧棲、花蓮、新港、伽藍、東石以及馬公等 8 處漁港，由於具有海岸賞景、離島旅遊或鯨豚觀賞等豐富的海上或海岸觀光資源，從遊客出海人次與漁港設施使用頻率的數據

來看，除八斗子漁港外，烏石漁港出海有9萬多次，顯示宜蘭外海鯨豚與龜山島觀光資源的豐富。由於遊客搭船出海，對旅遊品質的感受主要來自水上遊樂用載具的軟硬體服務，因此海域遊憩型漁港除對陸上設施要求仍應注意外，對於在搭船過程中的安全與舒適必須加強管理，對漁船的管理，除了船隻品質的基本要求之外，若能加強解說訓練、提供適當書面資訊並建立遊客申訴處理之機制，維護旅遊品質。因此在多功能開發上除依都會遊憩型漁港對陸上設施的改善外，對於乘船設施亦需注意，建議為：

- A.美化碼頭鋪面，營造港區休閒的氣息
- B.檢討停車空間，滿足遊客停車需要
- C.提供足夠的盥洗設施，加強衛生清潔打掃
- D.加強餐飲衛生管控，保障飲食安全
- E.檢討遊艇碼頭設置可行性
- F.加強船隻安全檢查及船員訓練
- G.增加海上觀光的解說導覽功能及書面資料
- H.建立搭乘船隻的消費申訴管道

(3)地方特色遊憩型漁港之多功能開發建議

烏石、新竹、花蓮、新港、東石、東港鹽埔與馬公等7處具地方特色的漁港是具有獨特的季節性節慶活動，由於活動係配合當地季節性的產業活民俗節慶，活動期程大多延續會超過一天以上，因此在交通、住宿、飲食的基本服務提供是必要的，這類漁港宜彙整基本資訊並建置在專屬網站上，讓遊客在出發前能快速獲得必要的旅遊資料，此外，當遊客抵達港區後，由於區內的設施可影響遊客的蒞港觀感，故港區的基本品質必須加以注意，而對於舉辦的民俗節慶活動因其具有獨特之地方色彩，宜訓練解說員，對遊客進行專業之解說。因此在多功能開發上除依都會遊憩型漁港對陸上設施的改善外，對於節慶活動期間的配套措施亦需注意，其建議為：

- A.美化碼頭鋪面，營造港區休閒的氣息
- B.提供足夠的盥洗設施，加強衛生清潔打掃
- C.加強餐飲衛生管控，保障飲食安全
- D.整合交通路網，必要時提供接駁專車服務
- E.協調住宿業者提供優惠措施，鼓勵以套裝行程方式，增加漁港的能見度

2.14 處重點漁港多功能發展建議

14 處重點漁港由於觀光資源以及現有港區使用情形，有些兼具兩種以上不同的類型特質，因此開發的內容也會有所差異，建議如表 4-16 所示，並分析說明如下：

(1)富基漁港

富基漁港的多功能利用型態屬都會型之觀光漁港，目前港區內僅有在舊港區碼頭後側的活海鮮販售攤位，周圍並有代客料理服務的餐廳，為富基漁港目前最佳的賣點，但由於屬較老舊的設施，公共服務設施較缺乏；舊港區北側擴建的新港區設有停車場，並預留「魚貨直銷及多功能展示中心」用地，作為未來港區發展之用。

富基漁港港區鄰近富貴角，附近有地質景觀公園—老梅公園及老梅海岸的石槽地形都可提供遊客遊憩及地質景觀教育的場所。目前富基漁港公共設施不足，僅能提供海鮮販售及餐飲服務，未來應：

- A.增加維護港區的衛生設施(盥洗室、污水處理)
- B.餐飲環境的改善(規劃興建直銷中心)
- C.港區碼頭老舊鋪面的美化改善
- D.提供自行車專用道及港區環境綠美化
- E.於鄰近景點舉辦活動，如老梅公園地質景觀之旅、攝影比賽，及老梅砂灘賞鳥、石槽觀察及牽罟活動，藉活動吸引眾多人潮，增加遊客蒞港的機會

(2)八斗子漁港

八斗子漁港為兼具海、陸遊憩資源的都會型與海域遊憩型之觀光漁港，經過政府多年的建設與發展，不僅陸上的遊憩設施完善，提供遊客海鮮販售與餐飲、公園活動空間、旅遊資訊導覽、船舶陸上展示等功能，亦能作為載客出海遊覽及基隆嶼登島遊憩與海釣活動的船舶基地，近年開放遊艇停靠，港區內已有遊艇停靠，具有遊艇碼頭的發展條件。

八斗子漁港港區分為一、二期泊區，一期泊區供傳統漁業使用，另有部分土地已作為海洋科技博物館使用，將使其在傳統漁業之外，具有文化教育的功能；二期泊區則完全作為多功能使用，水域設置浮動碼頭，作為娛樂漁業漁船及遊艇停靠，經營海釣、基隆嶼海上遊覽載客服務，周邊土地則設置直銷中心、海鮮餐廳、公園綠地、及船舶展示(海功號)及旅遊服務中心(悠遊館)，港區功能已趨完善及多樣化。將來配合海洋科技博物館的營運，勢必帶來觀光人潮，可串聯海科館的陸上展示及八斗子漁港的海上遊憩、美食餐飲，形成臺灣北部的海陸觀光遊憩重鎮。

檢討目前八斗子漁港的多功能利用，已甄完備，惟仍有加強與檢討改善的空間，考量近年港內垂釣風氣興起，港區內釣客常聚集於防波堤前端，然因缺乏安全防護措施，大浪時仍險象環生，有必要改善；本港已有遊艇停靠，可見具有發展條件，惟港內遊艇停靠水域因與娛樂漁業漁船混停於水域，由於遊艇通常需要較高規格的服務設施，如艇庫、俱樂部或水電配置，目前港內尚有不足之處，可檢討現有水域配置，劃設專屬遊艇的停靠區，以利未來遊艇事業的發展需要；對於港區老舊設施的改建或美化亦須加以檢討。

港區對外交通目前靠台二號省道對外聯絡東北角海岸及基隆市區，交通尚稱便利，惟隨著八斗子漁港東側之海洋科技博物

館完成後，勢必吸引眾多遊客湧入，可能造成交通流量大增，港區未來應考量整體的交通系統改善計畫。故未來港區的多功能使用建議：

- A.港區碼頭老舊鋪面的美化改善
- B.提供自行車專用道及港區環境綠美化
- C.規劃興建遊艇碼頭，及附屬相關設施，如艇庫、俱樂部、遊艇水電服務設施，提供完善的遊艇停靠環境，促進遊艇事業的發展
- D.於港區適當區位劃設垂釣區域，並檢討設置釣魚平台，提供安全垂釣的防護設施，保障垂釣安全。
- E.提昇遊客服務品質，加強海上遊憩的景點導覽、解說，並設置遊客抱怨的申訴管道

(3)烏石漁港

宜蘭在北宜高速公路通車之後，已成為臺北都會區的後花園，以優美的山、海景觀，成為一日生活圈的熱門地點，而烏石漁港恰位於北宜高速公路進入宜蘭後之第一處交流道—頭城交流道附近，交通便利，以其多功能利用現況，為一兼具海、陸遊憩資源的都會型、海域遊憩型及地方特色休閒型之綜合觀光漁港，陸上的遊憩設施集中於北側，包括觀海平台可欣賞東海岸日出及外澳砂灘景致、遊客中心提供必要的諮詢服務，直銷中心作為遊客購買漁產加工品及海鮮餐飲的場所，未來配合烏石礁公園後的蘭陽博物館，更可提供教育文化的功能。由於港灣及地理條件佳，成為前往龜山島遊覽與海釣活動的船舶基地，近年北側外澳砂灘遊憩活動極為活絡，從事衝浪、飛行傘、砂灘車及牽罟活動遊客甚多，本港目前雖未開放遊艇停靠，但以其港灣規模、腹地空間及遊憩活動的多樣性與距大臺北都會區近等因素，具有遊艇發展的有利條件。

目前烏石漁港的多功能利用，主要以海上觀光及海鮮餐飲為主，且活動區域(搭船或餐飲)集中於港口航道北側的中央突堤附近，港區土地除與外澳砂灘相鄰之北側港區，宜蘭縣政府利用作為舉大型活動的場地，如搶孤活動外，仍多未加以開發利用，將來配合縣政府對港區南、北側土地的民間參與投資設置休閒設施的利用計畫進行開發；現階段檢討本港已具有遊艇碼頭發展的客觀條件，惟港內水域目前提供傳統漁船及娛樂漁業漁船停靠即近呈飽和，且由於遊艇通常需要較高規格的服務設施，如艇庫、俱樂部或水電配置，目前港內尚無設置，未來可檢討現有水域配置，劃設專屬遊艇的停靠區，以利未來遊艇事業的發展需要；對於休閒活動熱絡的中央突堤附近的老舊碼頭鋪面，應檢討改建或美化。故未來港區的多功能使用建議：

- A.中央突堤附近的碼頭鋪面應予以美化改善
- B.規劃興建遊艇碼頭，及附屬相關設施，如艇庫、俱樂部、遊艇水電服務設施，提供完善的遊艇停靠環境，促進遊艇事業的發展
- C.提昇遊客服務品質，加強海上遊憩的景點導覽、解說，並設置遊客抱怨的申訴管道
- D.串聯漁港與周邊的遊憩及人文教育景點，建構海陸遊憩行程，結合民俗節慶活動，增加遊客到港的意願

(4)竹圍漁港

竹圍漁港位在桃園縣南坎溪出海口左側，為桃園縣較具規模的漁港，對外交通可利用台 15 線、台 61 線及高速公路抵達本港，由於海域漂砂活動較為劇烈，港口需經常疏浚以維持水深，航道東側泊區為舊港區，供傳統漁船筏停靠，碼頭後側設有直銷中心，提供遊客購買海鮮魚貨的場所，周邊並有海產街，具有多式料理風味的餐廳；航道西側泊區為新港區，專供娛樂漁業停泊，

後側土地目前為公園綠地；港區東側為以海堤圍築的新生地，目前作為停車場之用，海堤上可欣賞落日餘暉及海面的漁火點點。

港區西防波堤外側為竹圍海水浴場，為距臺北都會區不遠的一處海水浴場，海水浴場為一平直的弧形砂灘呈海岸，區內可進行水域活動，陸上並設有遊樂設施，夏季假日吸引眾多人潮前來。

竹圍漁港的多功能利用，主要以海釣及海鮮餐飲為主，遊客多以海堤賞景或海水浴場漫步戲水後，順道至直銷中心、海產街享用及購買海鮮，惟其周邊碼頭興建年代較久，碼頭面已顯破舊及不平，對遊客步行及賞景在視覺上有所影響，因此對老舊碼頭鋪面，應檢討美化，能與東側的海堤作一結合。故未來港區的多功能使用建議：

- A.海產街及直銷中心附近的碼頭鋪面應予以美化改善
- B.串聯漁港與海水浴場，設置引導設施，吸引遊客到港
- C.海產街周邊環境美化，改善餐飲環境，增加衛生設施
- D.加強東側海堤的遊憩功能，設置座椅及賞景涼亭

(5)新竹漁港

新竹漁港位於頭前溪出海口左岸，為臺灣西北部海岸最具規模的漁港，因其鄰近新竹市區，陸上公園綠地設施可提供市民假日遊憩活動的空間，直銷中心又可滿足遊客海鮮販售與餐飲的需求，為新竹市民主要出遊的景點，故其多功能類別屬都會型觀光漁港，近年配合新竹市政府提出 17 公里海岸風景區的規劃，新竹漁港恰位在海岸線的北端起點，向南可銜接港南海岸、紅樹林、賞鳥區、海山漁港等景點，可藉由自行車道加以串聯。

新竹漁港為新竹地區的區域中心漁港，為重要的漁業重鎮，近年由於傳統漁業發展不如預期，因此朝向多功能利用，以維持漁港的發展，港區水域北側設有浮動碼頭作為娛樂漁業漁船靠泊，提供載客出海從事海釣活動；另於港區東側碼頭中段位置興

建直銷中心，一樓提供生鮮海產販售，二樓為美食餐飲區，共有攤位 44 個，可供 1,500 人同時用餐。

在新竹市政府「新竹市沿海十七公里生態休閒觀光帶計畫」中，考量本港鄰近高科技之科學園區、工研院及清華、交通等大學，為提供一處可結合人文與觀光旅遊的據點，提昇新竹地區之觀光產業與經濟發展，乃計畫於新竹漁港內興建遊艇碼頭。檢討新竹地區的交通、產業人口、遊艇活動的消費能力等條件，皆有其客觀的發展潛力。

新竹漁港目前的多功能使用情形，除提供娛樂漁業漁船載客海釣外，多以陸上使用為主，結合新竹市 17 公里海岸之生態休閒觀光帶，從事濱海賞景、自行車騎乘、生態觀察等遊憩活動，而以新竹漁港為駐足休憩及餐飲的中繼站，遊客可考量本身的喜好，選擇適合的遊憩型態。檢討目前新竹漁港的多功能利用，在結合周邊的遊憩活動後，增添其多樣性，惟檢討港內現有設施仍有加強與改善的空間，本港已有遊艇發展的潛力，未來在經濟發展回復成長後，產業帶動遊憩活動後，以其鄰近科學園區，在國內尚缺乏海上活動的遊憩風潮，遊艇應具一定程度的吸引力，然遊艇通常需要較高規格的服務設施，如俱樂部或水電配置，目前港內尚有不足之處，可檢討現有水域配置，劃設專屬遊艇的停靠區，且應針對港口易受漂砂淤淺課題研擬解決對策，維持航道及港口暢通，以利未來遊艇事業的發展需要；對於港區老舊設施的改建或美化亦須加以檢討。未來港區多功能使用建議：

- A. 港區碼頭老舊鋪面的美化改善
- B. 結合港區 17 公里海岸的自行車道系統，劃設自行車專用道及港區環境綠美化、增設引導設施以串聯漁港與周邊的遊憩景點，增加遊客到港的機會
- C. 規劃興建遊艇碼頭，及附屬相關設施，如艇庫、俱樂部、遊艇水電服務設施，提供完善的遊艇停靠環境，促進遊艇事業的發展

(6) 梧棲漁港

梧棲漁港位於臺中商港內，屬商港內之漁業專業區，為臺灣中部海岸最具規模的漁港，鄰近臺中都會區，由於較缺乏可提供海上遊憩條件的港埠，故梧棲漁港以其港區規模、腹地空間及交通條件，乃成為臺灣中部地區傳統漁業及海上遊憩的重要據點。

港區水域利用南側、東側及北側中央突堤以東為傳統漁業使用，中央突堤以西水域則供娛樂漁業漁船靠泊，提供載客出海從事海上觀光活動，94～96 年出海旅遊人次約 24,000～120,000 人次；另於港區中央突堤設置直銷中心，可分為活魚(30 攤)、鮮魚(80 攤)、加工特產品(10 攤)及熟食區(13 攤)等。

考量本港鄰近中部科學園區的臺中園區，未來將發展為臺灣中部的科技重鎮，而本港可提供一處海上觀光旅遊的據點，在臺中地區的交通、產業人口、遊艇活動的消費能力等條件，有其客觀的發展潛力。

梧棲漁港目前的多功能使用為娛樂漁業漁船載客海上觀光及至直銷中心購買海鮮、餐飲及特產購物為主，較缺乏多樣性選擇，未來可考量與港區北側不遠處的高美濕地生態活動串聯，建構自行車道，使遊客藉由環保交通工具亦可抵達港區遊憩，增加港區的服務客群與對象，結合濱海賞景、自行車騎乘、生態觀察等遊憩活動，而以梧棲漁港作為餐飲聚點。檢討目前梧棲漁港的多功能利用，未來應思考結合周邊的遊憩活動，以增添其多樣性，檢討港內現有設施與空間，本港已有遊艇發展的潛力，未來在經濟發展回復成長後，以其鄰近科學園區，且在國內尚缺乏海上活動的遊憩風潮，遊艇應具一定程度的吸引力，雖然遊艇遊艇碼頭設置，各方在適宜性上仍有不同意見，但未預留將來發展空間，保有興建的可能性，仍應檢討現有水域配置，劃設專屬遊艇的停靠區，以利未來遊艇事業的發展需要；對於港區直銷中心

周邊的老舊設施及碼頭鋪面應加以美化。故未來港區的多功能使用建議：

- A.港區碼頭老舊鋪面的美化改善
- B.規劃興建遊艇碼頭，及附屬相關設施，如艇庫、俱樂部、遊艇水電服務設施，提供完善的遊艇停靠環境，促進遊艇事業的發展
- C.規劃設置自行車道與北側高美濕地生態觀察活動串聯，設置引導設施，擴大遊客族群

(7)東石漁港

東石漁港位於朴子溪出海口北側海埔新生地前端，港區外海有外傘頂砂洲，南、北各有八掌溪、北港溪出海，構成一片廣闊淺灘棚，浮吊式牡蠣養殖區遍布，為自然形成的漁業文化教育及體驗設施；臺灣西南沿岸的漁港多屬小型且易受漂砂與潮汐影響的傳統漁村附近的港埠，多數缺乏多功能利用，而東石漁港考量傳統漁業的轉型及提供住民遊憩的場所，乃興建東石漁人碼頭。

在港區利用上，東側為傳統漁業使用，北側、西側則為漁人碼頭區供遊憩使用，陸上興建魚貨展售中心、臨港商店街及提供餐飲服務，西側海堤加以綠美化及設置觀景平台，形成木棧道徒步區，土地則開闢為綠地遊憩區、親水活動區，南側港口西側則為漁樂漁業區，另規劃有自行車道與港外的系統連接；水上活動區位於港內及港外水域，提供靠帆船、風浪板使用，並結合節慶及產業舉辦活動，近年已發展為臺灣西南沿海觀光遊憩之重要據點。

東石漁港目前的多功能使用已具多樣性，未來應思考結合周邊的自然生態體驗活動，如外傘頂洲、鰲鼓濕地及朴子溪紅樹林，以增添其多樣性，並持續進行漁人碼頭的後續建設。未來港區的多功能使用建議：

- A.加強港區內自行車道系統與周邊系統的連結，設置引導設施，擴大遊客族群
- B.持續漁人碼頭計畫之後續建設
- C.加強當地牡蠣產業及節慶活動的解說導覽服務
- D.建構旅遊資訊服務平台

(8)花蓮漁港

花蓮漁港位於花蓮商港內，屬漁業專業區的一部分，周邊海域鯨豚活動頻繁，港區使用以水域為分界，水域以南為港區目前多功能的集中區域，除設有停車場外，配合遊憩需要，設有假日魚市，惟因屬臨時搭蓋之設施，稍嫌簡陋，但仍吸引當地居民及遊客購買及駐足；港區高聳的防波堤上設有觀景台，可一眺太平洋的海景，至於水域北側大部分仍為空地，在北側臨碼頭土地，目前正興建「鳥踏石購物廣場」以商店街型式經營，將成為遊客的購物中心。

每年舉辦的曼波魚祭饒富地方色彩，另外，本區海域鯨豚活動頻繁，賞鯨豚活動極為興盛，本港擁有全國第一座賞鯨專用碼頭，目前有 6 艘賞鯨船可提供乘船的服務，96 年之賞鯨達 59,000 人次以上，產值約為 5,970 萬元，為花蓮漁港重要的產業；而七星潭為花蓮市著名的景點，各種顏色的卵石海岸，成為特殊的景觀，沿海岸已建構自行車道串聯港區。

花蓮漁港多功能使用因受限於商港範圍土地取得不易，使得設施設置不易，影響港區功能，而直銷中心設施老舊，應檢討改善其環境，而賞鯨碼頭臨外海，易受波浪衝刷應加強保護，未來港區的多功能使用建議：

- A.改善直銷中心周邊環境，並檢討改建之可行性
- B.賞鯨豚活動乘船設施加強保護，加強鯨豚解說服務內容
- C.加強現場曼波魚祭節慶活動的解說導覽服務

(9)新港漁港

新港漁港位於臺東縣成功鎮海岸，為臺東縣最大的漁港，港區水域可分為東、西側港區，西側港區供傳統漁業使用，東側港區除供傳統漁業使用外，部分作為多功能使用，設置浮動頭停靠娛樂漁業漁船經營海釣及賞鯨豚的活動。新港漁港最大的賣點為每年冬季的旗魚季活動，透過魚市場的拍賣參觀及旗魚相關水產加工品的販售，吸引各地遊客前往，活絡漁港產業；另外，本區海域鯨豚活動頻繁，賞鯨豚活動極為興盛，新港漁港設置專用碼頭提供乘船的服務，除此之外，鄰近的臺東海洋生物展覽館，賦有生態教育的功能，而三仙台地理景觀為成功鎮的地理指標，鄰近新港漁港，沿海岸可建構自行車道加以串聯。

新港漁港多功能使用因受海象及魚汛期影響而有季節性之特色，應思考季節特色規劃不同的遊程，並結合周邊的景點，以加強其多樣性，未來港區的多功能使用建議：

- A.設置自行車道系統與三仙台景點連結，並設置引導設施
- B.賞鯨豚活動乘船安全設施加強，並增加鯨豚解說及導覽服務內容
- C.加強現場旗魚節慶活動的解說導覽服務
- D.建構旅遊資訊服務平台，提供當地住宿服務資訊

(10)伽藍漁港

伽藍漁港位於臺東市近郊，港區水域以航道為界，以北部分除西側突堤外為傳統漁業船隻使用，以南側則供往綠島、蘭嶼海上客貨運輸之交通船停靠，娛樂漁業漁船配合廣場區位，停靠於航道以北之西側港池，經營海釣及賞鯨豚的活動。

伽藍漁港多功能使用，主要在海上交通的客貨運輸，每年旅遊旺季即湧入大批遊客前往綠島及蘭嶼，目前為臺灣東岸前往綠島及蘭嶼唯一的港埠，交通地位極為重要；每年夏季除交通運輸

頻繁外，出海賞鯨豚亦是重要的功能。港區在陸上活動方面，配合交通運輸設有候船室，惟區位遠離乘船碼頭，動線稍遠；本港目前無直銷中心，僅有在拍賣場旁有售魚攤販，提供遊客及臺東市民購買鮮魚的場所，惟設施稍嫌簡陋，衛生條件尚待加強；港區內無海鮮餐飲店，故用餐須至附近的富岡街，海產店林立，以海產街享有盛名；港區北側的小野柳風景區為東海岸重要的風景點，富有奇岩地形，具有自然景觀的教育功能。

伽藍漁港多功能使用以海上為主，提供海上交通運輸及賞鯨豚與海釣，陸上由於腹地狹窄，故仍以傳統漁港使用為主要考量，現有土地已作為整備場、漁具倉庫使用，而鄰近娛樂漁業漁船泊區及交通船乘船突堤設置遮陽設施供遊客候船時使用。由於伽藍漁港港區多已開發利用，已無發展腹地，未來港區多功能使用宜注重港區景觀的改善，並結合周邊的景點，未來港區的多功能使用建議：

- A.娛樂漁業漁船泊區碼頭鋪面美化改善
- B.賞鯨豚活動乘船安全設施加強，並增加鯨豚解說及導覽服務內容
- C.加強交通船航班資訊整合
- D.於周邊景點設置漁港到港引導設施

(11)安平漁港

安平漁港位於臺南市濱海之鹽水溪出海口南岸地區，港區東側水域為舊有港區，以停泊小型船筏為主，設施以供傳統漁業使用；西側水域為新闢港區，原計畫供遠洋漁船停泊使用，惟遠洋漁業受國際對海洋資源的保護而未如預期成長，目前係停靠較大型漁船，後側土地尚未開發利用。

安平漁港多功能使用係配合臺南市政府進行的國家歷史園區計畫，將漁港周邊土地進行規劃，作為水景公園、運河博物館、

林默娘公園及軍艦展示碼頭等項目使用，港口北岸並規劃作為濱海遊憩區，設置觀海平台，提供遊客遊憩使用；原有的遠洋魚市場亦轉型計畫作為直銷中心，目前尚未營運；水域部分鄰安億橋之內泊區計畫作為遊艇專用停泊區，惟目前之浮動碼頭仍停靠娛樂漁業漁船及傳統舢舨。港區外具有多處歷史古蹟，如安平古堡、億載金城等，為外地遊客造訪必到的景點，未來可配合港外周邊的歷史園區計畫加以連結，規劃遊程。過去由於船隻進出港必須由支航道與安平商港共用航道，目前舊港口重建工程已完成，船隻可直接由新港口進出，預期海上遊憩活動可能因此而趨於頻繁。

安平漁港為都會型多功能觀光漁港，使用目前以陸上為主，配合周邊景點調整港區設施，水域船筏未來亦將配合移泊調整，未來港區多功能使用宜注重港區景觀改善，結合周邊的景點，並檢討規劃遊艇專用泊區的可行性，未來港區的多功能使用建議：

- A. 檢討遊艇碼頭設置的可行性
- B. 加強港區設施與周邊景點的連結
- C. 設置港區導覽設施及說明

(12) 興達漁港

興達漁港位於高雄縣茄萣鄉，周邊養殖魚塭遍布，具有傳統養殖漁業特色，港區西側屬近海泊區以供傳統漁業使用；東側水域原為發展遠洋漁業而闢建，惟遠洋漁業受國際對海洋資源的保護而未如預期成長，縣政府乃考量休閒多功能而進行轉型，將原遠洋泊區北側調整為專用觀光遊憩使用型態，保持原有碼頭型式，增建浮動碼頭，後側土地則依據遊憩功能開發使用。

興達漁港多功能使用係依據高雄縣政府發展遊艇產業的構想，希望將遠洋泊區北側水域打造為遊艇的製造、展示及訓練之專業區，周邊土地配合水域活動型態，設置海上劇場、直銷中心

(籌劃中)、商店街等設施，希望帶動高雄縣濱海地區的繁榮。

興達漁港港區外魚塭圍繞，附近著名的觀光景點較少，不易與港區內的多功能設施串聯，當地的焚王船、烏魚祭為期較短，不易吸引遊客前來。

興達漁港之多功能使用內容應屬都會型之多功能觀光漁港，其使用涵蓋水、陸上域，具有多樣性的特色，惟陸上土地多處權屬屬中央主管機關，在開發過程中尚需與中央主管機關協商辦理，另在遊艇產業發展上，目前尚缺管理法源，影響未來發展；目前港內餐飲設施略嫌不足，假日無法滿足遊客需要，而計畫中之項目(直銷中心)亦需中央政府的經費挹注，故本港未來港區的多功能使用建議：

- A.持續推動興建直銷中心
- B.餐飲環境加強與改善
- C.檢討遊艇專用碼頭的可行性

(13)東港鹽埔漁港

東港鹽埔漁港東港泊區位於屏東縣東港鎮東港溪出海口左岸，港區漁業使用以傳統漁業為主，由於距離屏東之離島一小琉球最近，因此成為臺灣本島與小琉球間重要的海上交通客貨船停靠的港埠，目前客貨船停靠於港區北側之東港溪內的突堤碼頭，由於興建年代較久，碼頭面管線鋪陳雜亂，造成遊客乘船不便，陸上雖設有候船室，惟公、民營分離，使用動線不佳，有待改善。

陸上設施尚有位在交通船碼頭西側的魚貨直銷中心，可提供遊客購買海鮮及餐飲的服務。港區外另有漁業文化展示館，賦有教育文化的功能。屏東縣政府每年在東港漁港舉辦鮪魚季活動，為國內以產業特色舉辦活動的先驅，成為國內各觀光漁港觀摩的對象，每年皆吸引眾多人潮，此外東隆宮具歷史特色的傳統王船祭聞名及鄰近大鵬灣風景區，皆有助於本港的多功能使用，可規劃一天以上的遊程。

東港漁港港內之多功能使用偏重於海上交通運輸功能及陸域的海鮮購買及節慶活動的參與，眾多人潮的擁入多集中於鮪魚季期間，未來應加強與周邊景點如大鵬灣風景區、小琉球風景區的串聯，規劃數天假期的遊程，提供遊客多樣性的遊程選擇，故本港未來港區的多功能使用建議：

- A.改善交通船碼頭的搭乘環境
- B.加強與周邊景點的連結，規劃多樣性的遊程
- C.加強港區周邊的住宿服務品質

(14)馬公漁港

馬公漁港位於澎湖縣馬公市，馬公國內商港內側水域，為澎湖地區的區域中心漁港，除提供各項漁業設施外，亦是南海交通航線的樞紐，地位極為重要。澎湖以離島優美風光著稱，海域水質清澈，水上活動及離島觀光向來為吸引遊客之處，為因應旅遊需要，配合港區的功能調整，將第一漁港劃為休閒遊憩專用港，周邊興建木棧道提供遊客漫遊賞景、第二漁港中央突堤「菊島之星」直銷中心提供遊客餐飲及購買特產紀念品，而第三漁港則以西側碼頭後側的南海遊客中心服務前往七美、望安離島觀光乘坐民營遊樂船舶的遊客，另有縣府經營的公營交通船以民營遊樂船碼頭北側突堤碼頭作為停靠船席；北側碼頭在魚市場以東部分作為娛樂漁業漁船停靠泊區。

馬公漁港多功能使用，主要在於對南海航線的交通運輸，每年旅遊旺季運量大幅增加，惟由於公、民營船舶所屬的旅客候船室地點不同、航班資訊未整合，使遊客搭乘上較為不便。在陸上活動方面，則有第二漁港的「菊島之星」漁產品直銷中心，一樓中後段為『水產(水產加工品)』區，提供了 21 個攤位為海中新鮮水產及水產品展示區，二樓為餐廳及特產區，澎湖著名的新鮮海產的品嚐以及文石等特產，三樓是菊島之星的心臟部位-操控

室，操控室內有操縱方向的舵盤，還有經緯儀、衛星定位、聲納等真實的船用配備，供人參觀，饒富教育意義。第一漁港靠近加油槽側為遊樂船停泊區，配合油槽的美化採繪及木棧平台的設置，形塑第一漁港的休閒氣氛。

澎湖島嶼雖多，但本島地區幅員狹小，諸多風景點與歷史古蹟皆可在短時間抵達，並藉由於不同的季節舉辦季節性節慶活動，吸引遊客到澎湖，以消弭澎湖觀光受季節影響的情形，目前在遊程規劃可將本島線、南海、北海及東海航線串聯於數天的行程中，而以馬公市為起點，若往南海地區，則馬公漁港為候船必經之地，未來港區多功能使用宜注重乘船設施(包括上下船安全設施及候船設施)的改善，提供完整的航班資訊，使遊客候船更為便利，未來港區的多功能使用建議：

- A.加強海上運輸客運航班資訊整合
- B.加強乘船安全設施，並增加島嶼資訊及導覽服務內容
- C.持續辦理公營交通船候船設施的興建

表4-16 14處重點漁港多功能發展建議項目表

發展項目 漁港名		建議內容	
		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

資料來源：本報告整理

四、海岸新生之多功能漁港計畫

由於漁港多功能整體性發展牽涉港區以外之周邊遊憩資源的整合開發，必須與相關的目的是事業主管機關協商檢討，所需的時間較長，若有必要尚需上級機關的政策性指示，因此為使漁港多功能發展能立竿見影，應由漁港港區內的設施先進行檢討，故前節乃針對 14 處重點漁港港區內在未來多功能發展項目提出建議，對於軟體建設方面，無論在導覽解說人才的培育或架設網站提供旅遊資訊等，皆需較長時期的教育與訓練及觀念的建立與宣導，應作為長期努力的目標；至於硬體建設方面，在公共衛生設施維護、餐飲環境改善、興建直銷中心及交通運輸系統改善或整合，各級漁港主管機關多已逐步的進行必要之檢討與改善，並已見成效，後續仍將持續辦理，使遊客可以享便利的交通及衛生整潔的漁港空間，至於交通系統整合則須視漁港周邊景點的設施的工程進度、遊客使用情形及當地縣(市)政府主管機關的辦理情形而定。

過去在漁港多功能發展之建設上，多注重陸上漁港設施，以實用性為考量，如魚貨直銷中心、公園廣場等為主要建設內容，藉以吸引遊客，惟對於港區營造休閒遊憩的意象之形塑略顯不足，例如：防波堤胸牆進行適當美化，以鮮豔與具海洋氣息的圖案延伸及吸引遊客視線；漁港碼頭過去多作為漁獲起卸作業、魚貨運輸車輛行駛及漁具整備使用，故多注重其實用性，單純以混凝土表面居多，長期使用下，常有表面裂縫、高低不平及凹陷等情形，在漁港朝多功能發展下，漁港的使用已不僅為漁業相關產業，未來將導入遊客，在從事港區漫步、自行車騎乘或從事休閒活動時，多已不再侷限於直銷中心或公園，常會利用碼頭區域，因此，應針對遊客常使用的區域進行碼頭整體的改造與整建，以美觀且具當地特色的圖案來美化碼頭鋪面、設置賞景座椅等公共設施，消除對碼頭破舊及不易親近的印象，引導遊客走向碼頭水岸邊，欣賞海景。

此外，漁港對於港區水域多功能使用上，目前碼頭以作為娛樂漁業漁船停靠使用居多，雖然漁業署開放 20 處漁港供遊艇停靠，惟因遊艇為休閒氣息極高的載具，所需的遊艇相關之俱樂部附屬設施並未設置，且遊艇在船型不同於漁船(如船舷高、桅杆高等)，及碼頭停靠的條件與漁船不同，故遊艇的碼頭型式及停泊區應與娛樂漁業漁船碼頭作一明確區隔，並設置相關附屬設施，以利港區的管理及多功能發展。

本計畫係依據政府「愛台十二建設－海岸新生」的政策辦理，考量短期內即可執行並收成效的條件，故綜合檢討以上的漁港多功能發展項目中，屬於長期的軟、硬體建設工作，且必須與其他主管機關協調，於短期內不易達成者暫不納入，故在現階段海岸新生之多功能漁港建設計畫擬訂乃考量：

- 避免涉及其他主管機關的權責範圍，屬漁港內之多功能設施項目優先辦理。
- 配合政府「愛台十二建設」有關海岸新生－鬆綁沿海遊艇觀光限制之政策，跳脫目前遊艇法源之不足，擇定具適當條件的漁港興建遊艇碼頭。
- 考量所需經費較龐大的建設項目，地方縣(市)政府配合款編列不易，建設期程不易掌握等因素，應由中央主管機關主管的漁港(即第一類漁港)優先檢討試辦，未來視其建設成效再擴大到第二類漁港。

本計畫乃建議優先辦理：

1. 遊艇碼頭興建計畫

優先在鄰近都會區的觀光漁港中，擇定具規模、設施較完善，且有多餘陸域空間的漁港，增設遊艇碼頭，並配合陸上附屬設施的興建，建設國際級之旗艦型海洋觀光基地，創造漁港多元價值，提昇海洋遊憩產業的品質。

2. 漁港碼頭改造計畫

除持續漁港港區環境改善及綠美化外，優先檢討辦理漁港的碼頭面整平改造、賞景設施、休閒設施的施作，營造遊客到漁港時的視覺享受及休閒氣息，塑造親海休閒漁港。

(一) 遊艇碼頭興建計畫

「遊艇」原為交通部主管之權責，目前由交通部觀光局投資興建的「遊艇港」計有龍洞及後壁湖等二處，惟因其距都會區較遠，且港區周邊土地使用受法令限制，致主管機關雖曾嘗試委外經營，業者仍裹足不前，故目前並無大量遊艇停靠；而漁港內可依據漁港法開放遊艇停靠，現已由中央主管機關公告開放 10 處漁港停靠遊艇，致部分遊艇乃選擇鄰近都會區、交通較便利的漁港(如八斗子漁港)停靠，然因遊艇為富有休閒遊憩氣息的水上載具，所需的停靠碼頭與相關附屬設施皆與目前的漁港設施不同，以目前漁港僅能提供水域停靠，而無其他服務設施的情況下，對遊艇的服務無法有效提昇，因此，國內在既有遊艇港無法吸引遊艇停靠，而漁港雖有距都會區近的優勢條件，卻缺少服務設施，故在目前法令框架下，在漁港內興建遊艇設施，對國內遊艇活動的推展實有其必要。

1. 政府有關「海岸新生」－遊艇碼頭計畫之政策會議結論摘錄

(1)為達到「愛台十二建設」的政策目標，行政院經濟建設委員會於 97 年 9 月 11 日召開先期規劃－環境保育部分第 1 次會議，有關海岸新生設置遊艇碼頭部分的結論摘錄如下：

- A. 當前漁村漁民人數減少、漁獲量下降、漁業競爭力下滑，為求漁港再生，規劃應有積極作為，例如建立遊艇碼頭作為海洋觀光的基地，促進生態觀光等。
- B. 漁港再生除了活化運用漁港之外，最重要的市要幫漁民找活路，讓漁民受益。遊艇使用漁港的相關發展使為創造機會，強化民間參與。

C.建議先選定幾個適當地點，推動旗艦型或是前驅型的計畫，讓漁港活化再生。

(2)行政院經濟建設委員會於 97 年 10 月 27 日召開「愛台十二建設『海岸新生』及『重建原住民家園與推動國土保育』相關事宜」會議，對於「海岸新生」的結論如下：

A.本案「海岸新生」係以漁港功能活化再生為主軸，農委會所選示範地點，除碧砂漁港外，基於港口及海域遊憩活動行程之多樣化，以及完整的航線與航點之搭配，請農委會選擇多處適宜地點，一併規劃。

B.本案配合漁港轉型具觀光遊憩功能，請交通部觀光局針對臺灣海岸觀光遊憩之發展提供建議及規劃，再與農委會漁業署協商整合。

2.優先辦理遊艇碼頭興建計畫之漁港擇定

由目前的政府施政目標，在漁港內興建遊艇碼頭已是既定的政策，因此，考量 14 處重點漁港中，較適合發展遊艇事業的漁港為八斗子、新竹、烏石、梧棲、安平及興達等六處漁港，其中八斗子、新竹、梧棲及烏石等四處漁港為行政院農業委員會主管的第一類漁港，安平及興達等二處漁港則為各縣(市)政府主管的第二類漁港。在考量行政架構及建設計畫執行時效因素時，第一類漁港由中央主管機關編列預算經立法院審查通過後即可執行，而第二類漁港之建設應由漁港所在地縣(市)政府執行建設計畫，以現況而言，目前建設經費多由中央主管機關補助，而地方政府則編列一定比例之配合款，配合款預算亦需經縣(市)議會的審查通過方可動支，故有時經費無法及時配合，而偶有影響建設計畫執行進度的情形發生。

上述六處具有遊艇碼頭發展潛力的漁港中，應考量港區腹地條件、距都會區遠近、交通便利性、現有海上觀光的發展情形及周邊是否有觀光景點可與港區串聯成觀光帶等因素，評估如表 4-17，初期擇定八斗子、新竹、梧棲及烏石等四處漁港，說明如下：

表4-17 遊艇碼頭設置條件分析表

漁港名	漁港類別	腹地條件	都會區遠近	交通便利性	海上觀光發展現況	周邊遊憩景點	初期優先擇定試辦
八斗子	1	○	○	○	○	○	◎
新竹	1	○	○	○	×	○	◎
梧棲	1	○	○	○	○	○	◎
烏石	1	○	×	○	○	○	◎
安平	2	×	○	○	×	○	
興達	2	○	×	○	×	×	

本計畫整理

(1)腹地條件

遊艇碼頭不僅在水域需興建碼頭設施供遊艇停靠，碼頭後側亦需設置俱樂部及附屬的水電服務設施，檢視六處具遊艇發展潛力的漁港中，除安平漁港外，其餘五處漁港皆具有第一線土地，可作為未來遊艇陸上附屬設施設置之用。安平漁港雖計畫於港區靠近安億橋附近的近海泊區劃設為遊艇專用泊區，惟目前該區水域之浮動碼頭停靠船型包括漁作舢舨、遊樂船舶停靠，未來若設置遊艇碼頭，可能需協調船隻移泊，此外，目前安平漁港的港區範圍僅涵蓋水域部分，計畫之遊艇專用泊區周邊無陸上土地作為腹地使用，未來若能順利移泊漁作舢舨，陸上土地能配合漁港發展，再加上周邊既有的歷史文化與觀光景點，則安平漁港不失為發展遊艇碼頭的適當地點。

(2)距都會區遠近

漁港多功能使用希望能吸引眾多人潮，故遊艇碼頭的設置地點自然以靠近人口稠密的都會區為佳，距離過遠則對遊客的吸引力降低，以六處漁港的區位，八斗子、新竹、梧棲及安平位在都會區周邊，都會區居民在短時間內即可抵達，而烏石及興達漁港皆在都會區以外地點，車程皆在 30 公里以上，惟以車行時間估算，烏石漁港位於北宜高速公路頭城交流道附近，由臺北市抵烏石漁港，應在 1 小時以內，興達漁港主要仰賴西部濱海公路，距高雄市中心的车程在 1 小時以上。

(3)交通便利性

六處漁港對外交通道路系統皆為省道以上之道路服務水準，遊客可透過濱海道路系統或高速公路即可便利的抵達港區。

(4)海上觀光現況

以各港現有載客出海觀光遊覽(非海釣)的經營狀況分析，烏石、八斗子漁港分別以龜山島及基隆嶼登島及海上環島遊覽為賣點，梧棲漁港則以出海觀賞沿岸風光為訴求，其年營運平均產值約在數千萬，烏石漁港甚至曾達 1 億元。至於新竹、安平及興達漁港，目前僅有海釣活動，海上觀光活動略嫌不足，惟安平漁港在漁港舊港口重新開口後，出海將較為便捷，未來應具有海上觀光的發展條件。

(5)周邊遊憩景點

漁港多功能吸引人潮應不僅限於漁港本身的魅力，另外必須與港區周邊觀光遊憩景點相結合，使其遊憩功能達到加乘效果，如八斗子漁港周邊的基隆嶼、海洋科技博物館；新竹漁港周邊的 17 公里海岸；梧棲漁港周邊的高美濕地及臺中港區藝術中心；烏石漁港周邊的外澳砂灘；安平漁港周邊的歷史古蹟等，而興達漁港周邊多為魚塭，稍缺乏遊憩景點。

由以上的分析，初期擇定八斗子、新竹、梧棲及烏石漁港作為優先試辦設置遊艇碼頭的漁港，而安平及興達漁港雖有遊艇碼頭的發展潛力，但因安平漁港水域及陸上腹地尚需後續的協調及漁港計畫調整；興達漁港因距都會區較遠且周邊遊憩景點較少，暫列於未來視優先漁港試辦成效再予以擴大辦理。圖 4-46 為四處優先試辦遊艇碼頭的漁港區位圖，其中八斗子漁港假日遊客眾多，周邊未來有海洋科技博物館即將完成，距離大臺北都會區近，及海上觀光活動頻繁，且目前已有遊艇停靠，發展條件較其他三處漁港成熟，建議發展為旗艦型的遊艇碼頭，而其餘三處則為示範型的遊艇碼頭。

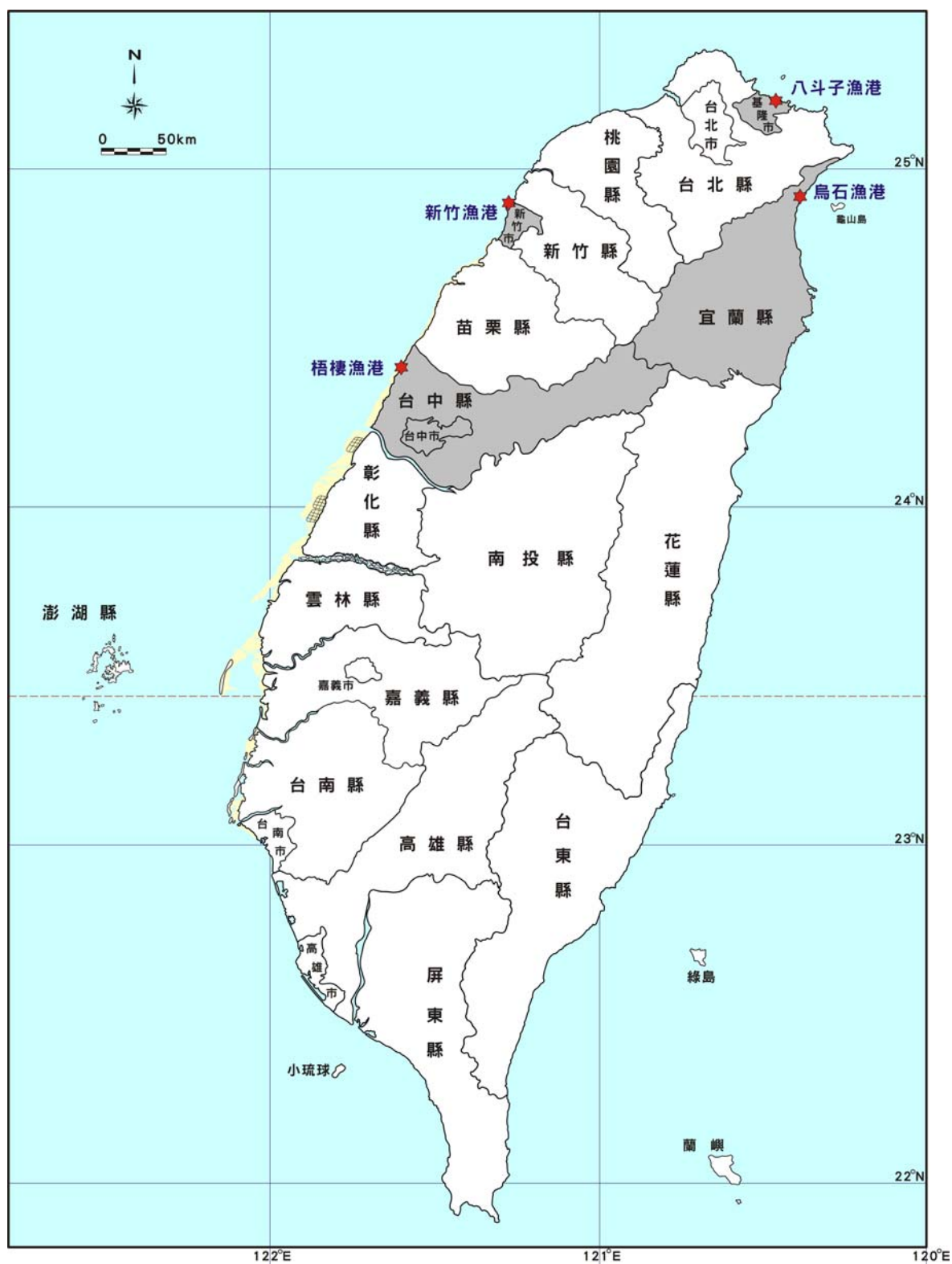


圖4-46 優先試辦遊艇碼頭興建計畫之漁港區位圖

3.優先試辦遊艇碼頭興建計畫初步構想

依據八斗子、新竹、梧棲及烏石漁港等四處優先試辦興建遊艇碼頭之漁港港區水、陸域規模、遊艇停靠容量及後側設施用地大小等因素，研擬遊艇碼頭初步構想，惟後續進入執行階段時，尚需辦理細部規劃，茲將各港之遊艇碼頭之配置區位、工期及經費概估等說明如下：

(1)八斗子漁港

A.區位檢討

八斗子漁港可分為東、西兩個泊區，東側泊區(即八斗子泊區)係供傳統漁業使用，周邊土地亦供漁船停靠整補使用；



圖 4-47 八斗子漁港遊艇碼頭區位圖

西側泊區(即碧砂泊區)目前則作為娛樂漁業漁船、遊艇及公務船舶停靠使用，周邊土地則作為綠地公園、旅遊服務中心(海洋悠遊館)及停車場使用，此外，碧砂泊區東南側並有直銷中心及餐飲服務設施，該泊區目前即提供多樣性的休閒活動，故考量八斗子漁港現有的使用現況、港區管理的便利性等因素，建議以碧砂泊區作為八斗子漁港遊艇碼頭之設置區位，如圖 4-47 所示。

B.初步配置構想

利用八斗子漁港碧砂泊區，設置遊艇碼頭及附屬設施，水域目前供娛樂漁業漁船停泊，經營海釣及基隆嶼海上觀光

服務，考量與娛樂漁業漁船作一區隔，原則上碧砂泊區北側供較大遊艇之停靠需要，於現有突堤碼頭東側增設突堤碼頭 1 處；碧砂泊區南側南突堤以西水域調整作為較小型遊艇停泊之用，設置浮動式碼頭，預計最大可容納遊艇約 78 艘，並利用碼頭後側現為綠地的部分，配合遊艇使用需要，設置附屬服務設施(如服務中心、陸上水電及俱樂部等)；南突堤以東水域未來計畫作為公務船及娛樂漁業漁船泊區，另於臨航道附近增建突堤 50m 以增加該水域的穩靜，其配置平面配置如圖 4-48 所示。

C.工程分期及經費概估

- a.設施項目：浮動式碼頭 4 座、突堤碼頭 2 座及附屬設施(如陸上水電及俱樂部等)，約可容納 180ft 以下遊艇約 78 艘
- b.工程經費概估：約 47,500 萬元
- c.建設期程：三年



圖4-48 八斗子漁港遊艇碼頭初步配置構想圖

(2)新竹漁港

A.區位檢討

新竹漁港泊區概可分為內、外泊區，外泊區為航道進入港區之水域，目前供漁船進出港安檢作用之碼頭之用；東、西內堤束縮水域形成內泊區水域，內泊區北又以東、西突堤束縮，以內部分目前為傳統漁船及娛樂漁業漁船停泊區，設置有浮動碼頭；東、西突堤與東、西內堤間之水域，東側部分鄰魚市場，由傳統漁業漁船使用，而西側水域目前則未使用，故檢討遊艇碼頭的設置區位，考量遊艇停泊應與現有漁船區隔以便管理，傳統漁業漁船及娛樂漁業漁船初步建議仍利用現有水域停靠，不作調整，而未來遊艇碼頭則利用內泊區西側水域，配合後側未使用的土地進行相關設施的配置，如圖 4-49 所示。



圖 4-49 新竹漁港遊艇碼頭區位檢討圖

B.初步配置構想

考量現有新竹漁港水域使用現況，傳統漁船及娛樂漁業漁船停泊停靠於內泊區東側及北側之浮動碼頭，而在內泊區西側西突堤與西內堤間之水域及陸域目前尚未使用，因其與其他設施可作一區隔，故建議可設置遊艇碼頭，計畫設置 4

(3) 梧棲漁港

A. 區位檢討

梧棲漁港位於台中商港內，屬商港內之漁業專業區，以港口防波堤為界，港區大致以北側中央突堤劃分船隻使用碼頭水域，突堤南側及東側為動力漁船休息碼頭、西側為卸魚碼頭；突堤以外之碼頭方面，在突堤以東部分屬於小型漁船及沿岸舢舨休息與整補碼頭；突堤以西部分之北側設置浮動碼頭供娛樂漁業漁船停泊，西側碼頭南段 100m 為加油碼頭，南段轉角後則為安檢碼頭，因此，目前港區水域僅有中央突堤西側、加油碼頭以北之碼頭尚未使用。

梧棲漁港為臺灣中部最具規模的漁港，平時即有活絡的漁業活動，故為避免影響正常的傳統漁業功能，建議遊艇碼頭設置區位為娛樂漁業漁船碼頭以西之水域，如圖 4-51 所示。

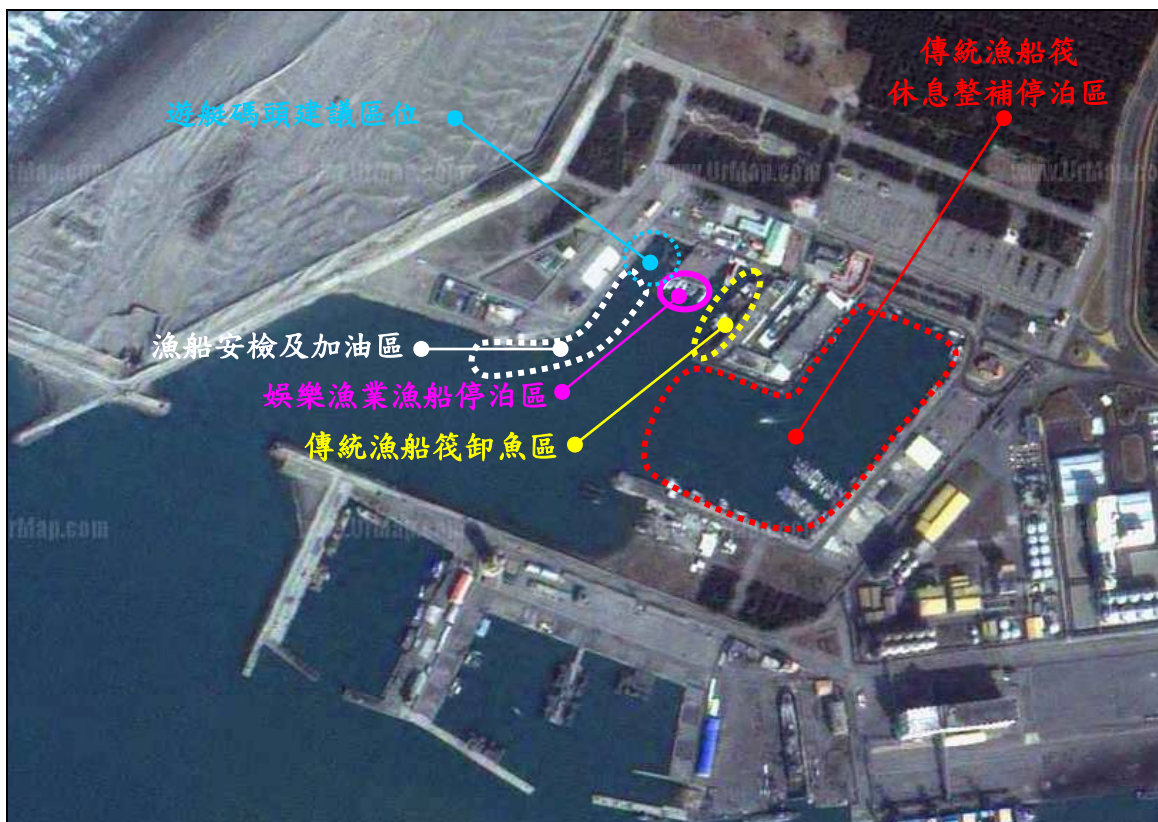


圖4-51 梧棲漁港遊艇碼頭區位檢討圖

B.初步配置構想

考量梧棲漁港目前港區水域多已供漁船使用，故經區位檢討後，初步建議遊艇碼頭乃利用現有娛樂漁業漁船浮動碼頭西側作為設置遊艇碼頭及附屬設施之區域，由於未來可使用的海域較為狹窄，考量遊艇操船安全空間與動線，建議平行於碼頭線配置引橋，浮動碼頭則採碼頭法線方向配置，陸上則利用西側碼頭後側之加油站用地以北之土地設置服務設施，如圖 4-52 所示。

C.工程分期及經費概估

- a.設施項目：浮動式碼頭 1 座及附屬設施(如陸上水電及俱樂部等)，約可容納 50ft 以下遊艇約 10 艘
- b.工程經費概估：約 10,000 萬元
- c.建設期程：二年

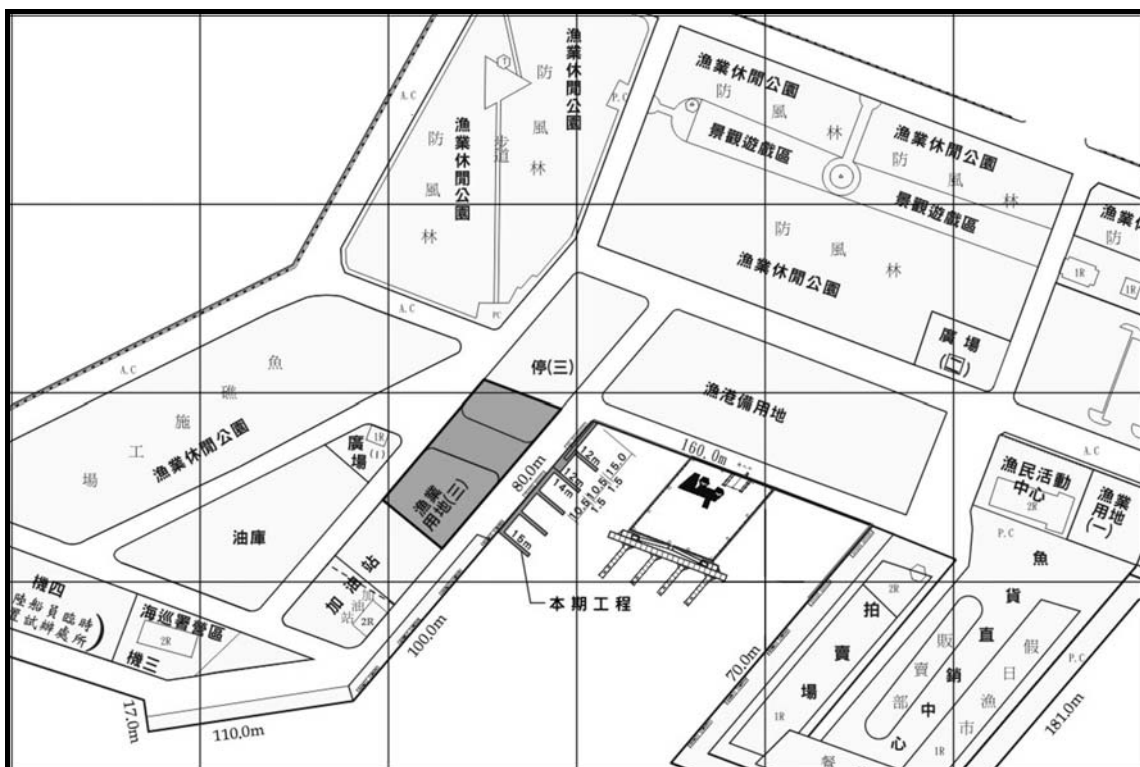


圖4-52 梧棲漁港遊艇碼頭初步配置構想圖

(4)烏石漁港

A.區位檢討

檢討烏石漁港未來設置遊艇碼頭的區位，以目前港區碼頭使用情形，從事沿近海捕撈作業漁船係以內航道南側碼頭作為休息與整補的區域，陸上設施沿碼頭後側設置；烏石漁港近年蓬勃發展的載客從事龜山島海上及登島觀光活動的娛樂漁業漁船則利用港區北側突堤以內的水域營業及休息停靠。內港口以外水域由於較易受外海波浪影響，目前僅於北側有曳船道設施外，並無其它設施如，圖 4-53 所示。

大致而言，烏石漁港現有的碼頭水域的利用率極高，在港區船隻使用水域已達飽和情形下，實不易在既有設施規模中，提供遊艇停靠，且碼頭連續，不易規劃獨立區域供遊艇停靠使用，必須另外在港區另行闢設獨立水域，提供遊艇停靠及相關設施使用。針對烏石漁港港區範圍內進行遊艇碼頭的可能區位進行檢討，初步建議兩個區位，未來尚需進一步評估區位的適宜性，並進行細部規劃後，再執行遊艇碼頭的建設，茲將兩個區位說明如下：

a.遊艇碼頭區位 A

區位 A 位於烏石漁港港口南防波堤、南側新生地及港區東側中央突堤間之區域，配合宜蘭縣政府於南側進行之新生地填築計畫，完成後將作為觀光遊憩設施用地使用，未來遊艇發展將可與之串聯成一觀光區域。

b.遊艇碼頭區位 B

區位 B 位於烏石漁港港口北側，利用現有位於曳船道後側新生地作為發展腹地，前側另闢遊艇停靠水域，本區位可與現有港區現有龜山島觀光活動及港區外之外澳砂灘遊憩活動串聯結合，發展成為一觀光帶。



圖4-53 烏石漁港遊艇碼頭區位檢討圖

B. 初步配置構想

a. 遊艇碼頭區位 A

拆除部分的南防波堤作為遊艇碼頭之出入口，另闢遊艇泊區，泊區東側配合現有南側新生地設置突堤及海堤，填築港區設置遊艇碼頭及附屬設施，由於遊艇碼頭因臨外海闢建，北側易受波浪影響，因此為避免受波浪直接衝擊，並能保有良好視野，乃於外海處設置離岸堤，以降低海堤高度，其配置構想如圖 4-54 所示。

b. 遊艇碼頭區位 B

區位 B 位於入口航道北側，易受外海波浪影響，故由現有北外廓防波堤向西側興建突堤，並於現有中央突堤外側興建消波設施，形成獨立的水域，遊艇碼頭則是將現有曳船道拆除內挖水域而成，原有曳船道則移至港區南側，另為避免外海波浪影響，建議將現有離岸防波堤再向南延建 175m，其配置構想如圖 4-55 所示。

C.遊艇碼頭區位比較

茲比較港區內初步配置遊艇碼頭於航道南側(即區位 A)及港區北側(即區位 B)之優缺點，如表 4-1 所示。

表4-18 烏石漁港遊艇碼頭區位比較表

遊艇碼頭區位 \ 優缺點	優點	缺點
區位 A(南側)	<ul style="list-style-type: none"> ● 形成新泊區，便於未來遊艇的管理 ● 與南側新生地多功能發展結合，腹地較大，可形成觀光地帶 ● 較不易受外海波浪的影響 ● 可提供遊艇船席較多 	<ul style="list-style-type: none"> ● 距現有觀光活動地區較遠 ● 進出道路須繞經傳統漁船作業區，較為不便 ● 目前區位為水域，必須進行填築，開發時程較不確定
區位 B(北側)	<ul style="list-style-type: none"> ● 陸域土地現為綠地，可立即開發利用 ● 距離漁港主要出入口近，進出便利 ● 區位與現有直銷中心、遊客中心及龜山島乘船處同居港區北側，並可與外澳遊憩活動形成帶狀區域，彼此可串聯發展 	<ul style="list-style-type: none"> ● 容易受外海波浪影響，必須延長離岸防波堤，水域工程經費較高 ● 遊艇進出操船水域較狹窄，不利遊艇進出 ● 可提供遊艇船席較少 ● 必須調整現有曳船道，需有配套措施

C.工程分期及經費概估

a.設施項目：浮動式碼頭及附屬設施(如陸上水電及俱樂部等)，約可容納 50ft 以下遊艇約 64~84 艘

b.工程經費概估：約 80,000 萬元

c.建設期程：五年



圖4-54 烏石漁港遊艇碼頭區位 A 初步配置構想圖

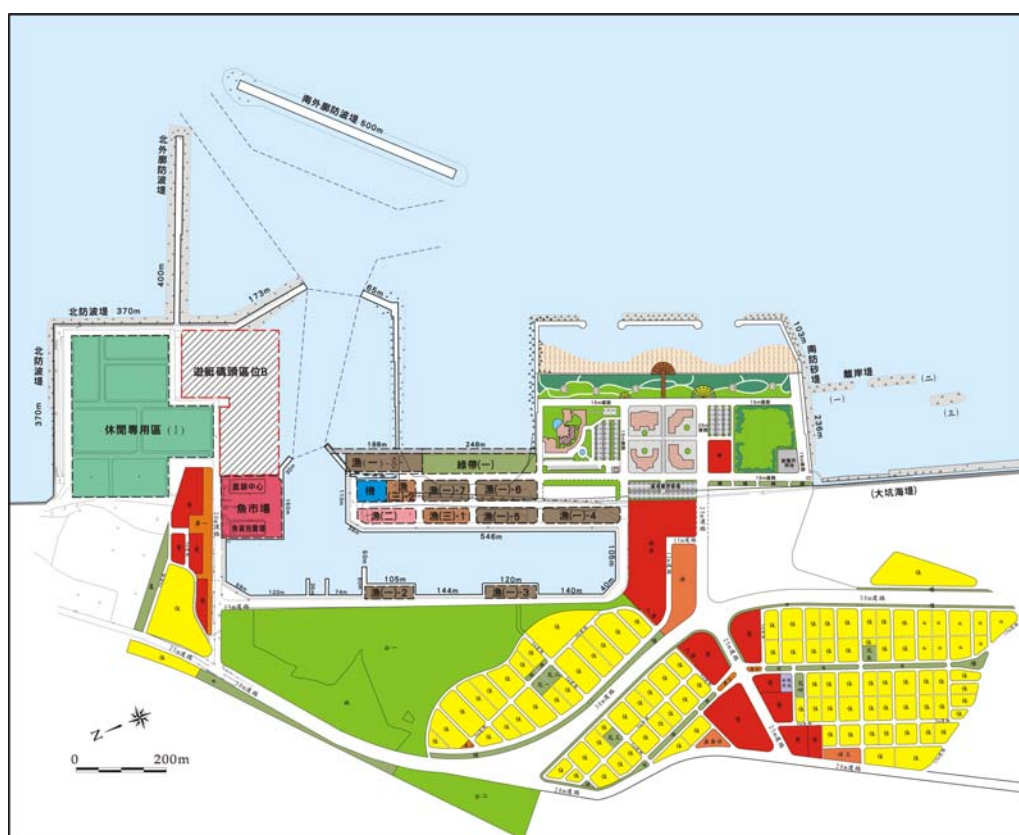


圖4-55 烏石漁港遊艇碼頭區位 B 初步配置構想圖

綜合以上對於八斗子、新竹、梧棲及烏石等四處漁港內，配合海上觀光及遊憩需要，研提遊艇碼頭之初步配置構想，在執行計畫前仍應針對各港進行細部規劃，包括港區背景條件的蒐集、遊艇容納量需求概估、港區水域規劃、陸上設施配置、工程分期建議等進行研究，再進行細部設計，包括港灣工程部分、建築工程及景觀工程等，概估 4 處遊艇碼頭的規劃費用約為 2,500 萬元，概估在民國 98 年開始執行，完成各港的規劃工作後，再以漁港別辦理工程細部設計及監造與工程施作之發包作業，其中以八斗子漁港優先辦理，於民國 98～100 年編列 4.75 億元，其餘三處則於 99 年起執行，其中新竹漁港於民國 99～100 年編列 2.4 億元、梧棲漁港於民國 99～100 年編列 1.0 億元，而烏石漁港於民國 99～101 年先編列近程部分 3.6 億元，102 年以後再編列 4.4 億元，預計八斗子、新竹及梧棲等 3 處漁港遊艇碼頭於民國 100 年度完成，合計遊艇碼頭之工程經費約為 16.4 億元，其中 98～101 年合計編列 12.0 億元，102 年以後編列 4.4 億元，如表 4-20 所示。

(二)碼頭環境改造計畫

過去漁港多功能利用多偏重於利用漁港的廣闊土地興建如直銷中心、公園綠地，提供遊客消費購物及活動場地，確實達到漁港多功能使用的成效，惟遊客在漁港的活動空間常侷限於此類設置的範圍內，對於喜好從事漫步悠遊賞景或騎乘自行車兜風的遊客而言，由於港區道路或碼頭面的老舊、高低不平整等原因，影響喜好動態休閒的遊客進入漁港活動，故在漁港多功能使用的方式，似應思考擺脫過去以有形的設施建設為主軸，應考慮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，乃建議辦理漁港碼頭環境的改造計畫。

1.初步構想

首先由目前 31 處觀光漁港中，依據各觀光漁港碼頭作為娛樂漁業漁船使用的碼頭面妥善程度進行檢討，其中宜蘭縣烏石及南方澳漁港、基隆市八斗子漁港、臺北縣富基、深澳及澳底漁港、桃園縣竹圍及永安漁港、新竹市新竹漁港、苗栗縣外埔漁港、臺中縣梧棲漁港、嘉義縣布袋漁港、高雄縣興達漁港、屏東縣東港鹽埔漁港、花蓮縣花蓮及石梯漁港與臺東縣伽藍漁港等 17 處漁港，統計如表 4-19 所示，其完成興建年代較久，或使用頻繁，部分碼頭面已有破損情形或是過去因碼頭修護採分段實施，造成碼頭面高低差異，或是未來計畫配合遊艇碼頭興建使用，乃建議將碼頭鋪面以較具美觀與意象圖騰的鋪面美化改善，並配合周邊環境的整理與公共設施施作，如賞景座椅、夜間照明等，提昇港區的休閒活動的環境與品質。



而在上述 17 處進行碼頭面改善的觀光漁港中，有 10 處漁港屬於本計畫所選定的 14 處重點漁港，建議列為碼頭環境改造計畫優先試辦的實施對象，包括宜蘭縣烏石漁港、基隆市八斗子漁港、臺北縣富基漁港、桃園縣竹圍漁港、新竹市新竹漁港、臺中縣梧棲漁港、高雄縣興達漁港、屏東縣東港鹽埔漁港、花蓮縣花蓮漁港與臺東縣伽藍漁港等 10 處漁港，其地理位置圖如圖 4-56 所示，其他漁港則列為後續實施的漁港。

表4-19 碼頭環境改造計畫實施漁港彙整表

縣市別	漁港名	漁港類別	改造長度概估(m)	是否為 14 處重點漁港？	遊艇碼頭優先試辦港
宜蘭縣	烏石	2	590	○	○
	南方澳	1	980	×	
基隆市	八斗子	1	660	○	○
臺北縣	富基	2	300	○	
	深澳	2	350	×	
	澳底	2	650	×	
桃園縣	竹圍	2	530	○	
	永安	2	320	×	
新竹市	新竹	1	210	○	○
苗栗縣	外埔	2	370	×	
臺中縣	梧棲	1	490	○	○
嘉義縣	布袋	2	520	×	
高雄縣	興達	2	1,030	○	
屏東縣	東港鹽埔	1	200	○	
花蓮縣	花蓮	2	570	○	
	石梯	2	360	×	
臺東縣	伽藍	2	180	○	
碼頭長度概估(m)			8,310		

本計畫整理

2. 分年計畫及經費概估

檢討有必要進行碼頭環境改善的 17 處觀光漁港中，建議優先進行列於 14 處重點漁港中之烏石、八斗子、富基、竹圍、新竹、梧棲、興達、東港鹽埔、花蓮漁港與伽藍等 10 處漁港，針對目前多功能使用的碼頭進行環境改善，計畫在四年內(民國 98~101 年)每年能分別完成 2~3 處的碼頭環境改善，其餘南方澳、深澳、澳底、永安、外埔、布袋及石梯等 7 處漁港，則於民國 102 年以後實施，如表 4-20 所示。

碼頭環境改善計畫實施前，仍須進行各漁港的現場勘查，以確定實施區域及範圍，並以不影響漁民使用為原則。

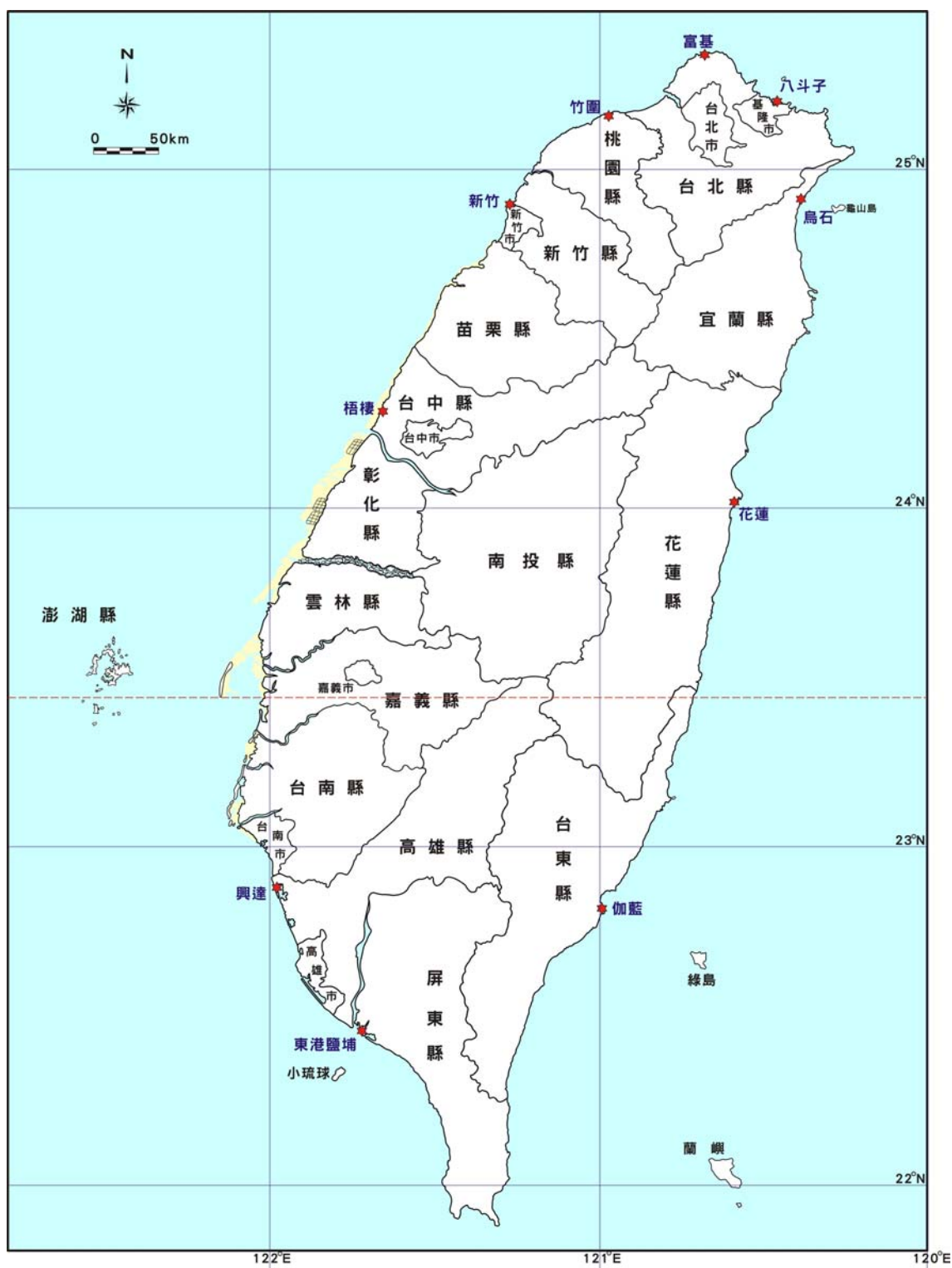


圖4-56 碼頭環境改造計畫優先實施漁港區位圖

(三)海岸新生之多功能漁港開發經費彙整

本計畫將配合漁業建設中長程建設計畫期程(即民國 98~101 年)，並依據建設計畫的急迫性、必要性等因素，分期分年度執行建設計畫，總計民國 98~101 年需經費約 13.89 億元，其中遊艇碼頭興建計畫執行經費約為 12.0 億元、碼頭面鋪面改造計畫執行經費約 1.89 億元，102 年以後約 5.83 億元，合計 19.72 億元，如表 4-20 所示。

表4-20 海岸新生之多功能漁港開發各年度所需經費概估表

年度		98 年	99 年	100 年	101 年	98~101 年 小計	102 年以後	總計
漁港別								
遊艇碼頭 興建計畫	八斗子	3,000	35,000	9,500		47,500		47,500
	新竹		11,000	13,000		24,000		24,000
	梧棲		6,000	4,000		10,000		10,000
	烏石		8,000	15,500	12,500	36,000	44,000	80,000
	規劃研究費	2,500				2,500		2,500
	遊艇小計	5,500	60,000	42,000	12,500	120,000	44,000	164,000
碼頭環境 改造計畫	重點 漁港	富基		1,200		1,200		1,200
		八斗子	1,000	1,600		2,600		2,600
		烏石			2,400	2,400		2,400
		竹圍		2,100		2,100		2,100
		新竹	800			800		800
		梧棲		1,900		1,900		1,900
		興達		4,100		4,100		4,100
		東港鹽埔			800	800		800
		花蓮		2,300		2,300		2,300
		伽藍			700	700		700
	南方澳						3,900	3,900
	深澳						1,400	1,400
	澳底						2,700	2,700
	永安						1,300	1,300
	外埔						1,500	1,500
	布袋						2,100	2,100
	石梯						1,400	1,400
	鋪面小計		1,800	4,200	9,000	3,900	14,300	33,200
(遊艇+環境改造)合計		7,300	64,200	51,000	16,400	138,900	58,300	197,200

單位：新臺幣萬元

資料來源：本報告整理