中華民國 94 年度

高雄港區遊艇產業發展與漁村社區總體營造

撰寫人:海洋局 陳先生

目　　錄　　頁次

一 .高雄港區遊艇產業發展探討……1

1.台灣遊艇產業概述……1--4

2.高雄港區遊艇產業發展現況……5---8

二 .高雄港區漁村社區改造……..9

1.探討緣起……9

2.社區總體營造意涵……..9-13

3.本市漁港及漁村現況……14--16

4.漁村發展現況分析……17--20

5.本市漁港漁村之未來發展方向與展望……20--21

三 .圖表……22-23

高雄港區遊艇產業發展與漁村社區總體營造

第一篇　高雄港區遊艇產業發展探討

第一章　臺灣遊艇產業概述

在科技日新月異，生活品質不斷提昇下，船之種類及用途更趨多元化，以休閒、運動、觀光、競賽為目的的遊艇就此孕育盛行。遊艇一般是以休閒、觀光、運動及競賽等為其航行目的之船舶的統稱。遊艇約略可分為動力遊艇（Power boat）及帆船（Sail boat）兩大類，當然依形態與功用又可細分為多種形式，就功能而言，有賽艇（Racing yacht）、巡弋艇（Cruising yacht or cruiser）、慢速傳統動力船（Trawler）、機帆船（Motor sail）、高速豪華遊艇（High speed pleasure yacht）等，就型態而言，在帆船有單桅帆船（Sloop or Cutter）、雙桅帆船（Ketch or Yawl）、多桅帆船（Schooner）等，在動力遊艇有 Motor yacht、Sedan、Sundeck、Yachtfisher、Sportfisher 等，然台灣生產之遊艇種類範圍較狹小，其大致情形如下：

動力遊艇：台灣生產之動力遊艇，屬於普通速度及供近海活動的一種，長度由 32~130 呎不等，引擎動力從 80~1200 馬力左右，多屬於遊樂性質，追求速度，其內部具有空間，而且操作簡單，可謂會開車即會駕駛動力遊艇，且其數量約為帆船建造數四倍。

動力遊艇：台灣生產之動力遊艇，屬於普通速度及供近海活動的一種，長度由 10~40 公尺(32~130 呎)不等，引擎動力從 80~2000 馬力左右，多屬於遊樂性質，追求速度，其內部具有空間，而且操作簡單，可謂會開車即會駕駛動力遊艇，且其數量約為帆船建造數四倍至五倍。

帆船：可分為單桅（Cutter）、雙桅（Ketch）、多桅（Schooner），長度由 30~91 呎為多，可附帶輔助動力 100~300 馬力左右的小引擎，以供進出港口或無風時使用，而帆船是兼具運動與遊樂功能，但需要高超的技術與豐富的經驗方能駕馭，具高刺激性，又其大部分時間動力來自風力，故可航行遠洋、環遊世界。

基於操作難易的原因，所以台灣外銷的遊艇，其動力遊艇的數量遠大於帆船。大致上，未來的趨勢亦是如此。但若依長程旅遊之適航性而言因動力遊艇過分耗油，所以帆船較動力遊艇為佳。

一般而言，台灣遊艇外銷量最大宗過去多集中在 30~50 呎長間，此因較小的船手工所佔比例不多，運費佔成本之比例相對提高，難與國外分工組合之生產方式競爭。現為與國外競爭，大多改建大型豪華遊艇及巨型遊艇（Mega Yacht），以增附加價值。

在遊艇業之設計能力方面，起步之初，可說完全由買方提供設計，我方代工承包；逐漸有經驗後，才開始自行購買設計，委託各地經銷商以自己的品牌出售；目前國內部份遊艇廠在累積多年建造經驗之後，已有其獨立設計的能力，而不必全數購買國外的設計藍圖，如今平均年外銷的動力遊艇中，有 30% 左右是由國人自行設計，建造完成，成績相當可觀。但是帆船的情況就不同了，由於國內帆船運動不如歐美普及，加以操帆較具技術性，以致人才不易培育，故可以說國內完全不具備帆船的設計能力，均需要仰賴國外設計

師，其原因與船東均要求名師設計有關，要如何來突破瓶頸，應是業者該努力的方向。

台灣於日據時代在日本南進政策下所培育出之諸多木質造船技術人員與極少部分從事漁船製造業者外，基於長期以來政府戒嚴之海岸管制政策及老一輩之由大陸遷渡台灣黑水溝的船難時有所聞，因而一般民眾接近海洋的機會缺少，以致對海上活動陌生，在此後天環境下，對遊艇幾乎由洋片電影或進口雜誌才得窺其美觀、更何況目睹、乘過或駛過遊艇，所以對遊艇而言，與其說是缺乏基礎，倒不如說是一無所悉。

在過去台灣遊艇發展的 40 餘年間，早期的遊艇廠皆集中在北部的淡水河上游地區，而後才漸漸分散到全省各地，其發展分佈大致為：1958 年，本省造艇技術初步由當時駐台美軍顧問團幾位愛好木殼帆船的軍官所引進，遊艇廠在創始之初時只有大橋及陳振吉遊艇廠等兩家，其座落於臺北市南京西路底近淡水河邊之第九水門，由於當時的遊艇廠經營者幾乎是不具備遊艇建造的相關知識，有的原本是木匠，至於其造船經驗也不過是建造沿岸及河內使用之舢舨，且遊艇的設計皆是那些駐台美國軍官由美國引進，並且侷限於木殼船之製造，引擎設備等都由國外進口，不過仍受到駐台美軍之喜愛而攜回美國，間接地銷售到美國西海岸，才引起美國業者的關注。1965 年，FRP（Fibergliss Reinfoced Plastic）材質的採用，改變了傳統木船、鋼船的建造方式，使產量大為提高，對船性能的改善及價格的降低具有積極性的貢獻，除了修理費用減低，耐用年限增長外，在航行速度上亦大大的改進，另外因 FRP 做法的革新更激增了造船量，不過當時國內業者不瞭解這些技術所以多依靠國外技術人員，當時發展 FRP 的最早廠商有大橋及陳振吉遊艇場，繼起的有克成，越興(寶島)，建華，亞美等，為我國 FRP 遊艇業開創先機。

1967 到 1970 年間，有許多的新遊艇場成立，而且分佈地開始延伸到全省，多數分佈在高雄有中華、大洋、連雄(東哥)等公司與台南間地價較低又工資低廉的地區，不一定是沿河岸或海岸而建，且南部地區因土地便宜易取得及具企業遠景，所以規模較大。

1971 年，市台灣遊艇大量出口記錄的開始，同時也是台灣國內生產的帆船(Sail boat)第一次進行海外航行。在 1970 到 1980 年這段期間，可說是台灣遊艇業的全盛時期，充足的勞力，工資低廉，技術純熟，價格便宜，在國際市場競爭力很強。國外買主紛紛前來我國購買遊艇，在供不應求、利潤優渥的情形下，於是原廠大力擴充，而新廠一家一家的設立。遊艇業從最初只有數家，到 1975 年增至 30 幾家，而 1983 年時更多達 85 家之多，目前(2002 年)則維持在 40 家左右。因此再 1977 年時相繼日本、香港取代了加拿大而成為美國遊艇的最大供應國，使 TAIWAN YACHT 知名度也逐漸的提高了；雖然如此，韓國亦野心勃勃地想取代此位置。由於欠缺具專業素養之內裝技藝人員，終告失敗。另外 1980 年間在邁阿密國際船展中贏得”QUEEN OF THE SHOW”的頭銜，更使得 TAIWAN YACHT 聲名大噪，並引起非美國的其他地區遊艇喜好者也開始注意台灣遊艇的發展。台灣奪得「遊艇王國」之稱譽，其原因不外乎：1.價廉物美；2.木匠手工精妙；3.具備相當的彈性來容許客戶作船艇內部的變更。但好景不常，再 1977 年遊艇銷售量達到高峰。由於發展太快，技術工人一時呈現供不應求，加以同業間挖角風氣很盛，使致工資節節上漲。從 1979 年底開始，由於世界能源危機帶來經濟不景氣，遊艇市場需求也逐漸降低，因此業間競爭激烈，一些遊艇公司經不起考驗而停工了。

在 1981 年時由陳春煙、苗育幼、張海山等先生召集同業者籌設了「台灣遊艇工業同業公會」，這是一個專業服務組織，主要任務在於政府與業者的聯繫，另外就是蒐集市場

資訊、組團考察及參加歐美各國船展、協助拓展新市場，公會到了 1989 年時的成員增加到了 70 幾個，其中的成員包括了一些非製造遊艇但跟遊艇工業有關的業者，如引擎、配備製造業等。該會在歷任理事長以及全體理監事運作下，推動產官學合作，由該會各廠商會員、經濟部、聯合船舶設計發展中心以及國內各相關大專科系共同研討措施，對遊艇業之經營環境、技術升級及市場擴充等助益倍多，2002 年初台灣遊艇場擁有巨型遊艇訂單之世界排名為第六名，2005 年已升至排名世界大五。目前台灣遊艇外銷主要市場的分佈以美國為首，其次是歐洲、日本、東南亞、紐奧等其他地區。

提升單價與技術－船艇類

業界朝高級豪華路線邁進，提昇產品品質與附加價值已成為不爭的事實，近年來外銷遊艇平均單價已接近美金 50 萬元/艘，是 10 年前的 2 倍，20 年前的 8 倍。在設計、製造方面之能量也大幅提昇。

資料顯示：2003 年總價與總量雖減少但平均單價提高，預計 2004 年台灣遊艇外銷可達美金 2 億元以上，成為全球十大遊艇製造國第六排名，2004 年 80 呎以上遊艇訂單數為 28 艘，平均長度已達 97 呎，並自創品牌，可成為全球十大遊艇製造國排名第五名，更上一層樓。

台灣區遊艇外銷資料

年份	數量(艘)	金額(美元)	成長率%	美洲市場佔有比重	單價(美元/艘)
1983	1,170	80,229,767	6.32	86.39%	86,914
1984	1,452	105,999,700	30.98	91.90%	73,002
1985	1,554	122,513,193	15.58	94.10%	78,837
1986	1,603	142,010,900	15.91	92.20%	88,591
1987	1,755	190,792,400	34.35	81.68%	108,714
1988	1,573	196,574,700	3.03	66.34%	124,968
1989	1,098	171,248,900	-12.88	49.75%	155,964
1990	702	143,249,600	-16.35	37.20%	204,059
1991	568	133,970,600	-6.48	23.25%	235,864
1992	474	111,352,200	-16.88	24.43%	234,920
1993	290	83,017,100	-25.45	29.06%	286,266
1994	228	71,637,200	-13.71	33.66%	314,198
1995	271	80,726,600	12.69	42.97%	297,884
1996	275	76,852,100	-4.8	55.99%	279,462
1997	246	87,402,800	13.37	55.28%	355,296
1998	295	104,642,800	19.72	67.13%	354,721
1999	350	105,024,600	0.36	78.36%	300,070
2000	315	157,891,900	50.34	76.92%	501,244
2001	296	171,395,300	8.55	73.55%	579,038

2002	345	157,026,300	-8.38	73.10%	455,149
2003	269	129,968,540	-17.23	72.94%	483,154
2004	234	170,007,220	30.81	73.91%	726,527

資料來源：台灣區遊艇工業同業公會

全世界巨型遊艇(指遊艇長度 80 呎以上者)訂單排名表

2003 年全球十大遊艇製造國家排名 遊艇長度單位：英呎				**2004 年全球十大遊艇製造國家排名** 遊艇長度單位：英呎			
名次	國家	總長度	艘數	名次	國家	總長度	艘數
1	義大利	21,106	189	1	義大利	27,595	249
2	美國	8,408	76	2	美國	11,215	97
3	荷蘭	7,641	49	3	荷蘭	7,586	48
4	英國	3,334	33	4	英國	5,480	58
5	紐西蘭	2,806	22	5	台灣	4,096	44
6	台灣	2,725	28	6	德國	3,461	17
7	德國	2,534	10	7	紐西蘭	2,893	22
8	希臘	2,254	10	8	中國	2,078	18
9	丹麥	1,915	15	9	丹麥	1,550	15
10	澳大利亞	1,410	10	10	法國	1,417	10

註：依“Show International Boat” 2004 年 1 月刊物

註：依“Show International Boat” 2005 年 1 月刊物

第二章　高雄港區遊艇產業發展現況

本市在台灣過去五十多年的「海洋產業」發展過程中，一直扮演著極為重要的角色，從 70 年代盛極一時的遊艇製造出口、遍佈四海的貨櫃航運，一直到遠洋漁業的千里發展，均足以說明高雄市港經營海洋產業的成績。但是不可諱言的，在這些發展實績的背後，過去多靠民間主動開拓，政府的投入相對較少，另加上港埠水岸環境資源的利用不盡合理，反而限制了一些海洋產業應有的發展及轉型，因此，高雄市的海洋產業在經營貢獻上如何提升，如何改善其經營環境，奠定海洋事業發展後實與永續之基礎，無疑是公私部分應協力努力之目標。

綜觀本市之傳統海洋產業，遊艇製造工業目前仍為本市重要產業之一，也是本市海洋產業轉型相當成功者。台灣遊艇發展至今已有四十年之歷史，被譽為「遊艇王國」，曾有一年建造將近二千艘的成績，技術優良、工藝特佳，逐漸朝向高價格高品質大型遊艇發展，此亦正是世界趨勢。

近年來遊艇製造工業之業者在克服重重困難之努力下，在巨型遊艇世界市場上有甚佳表現，2004 年我國遊艇產業表現更是亮眼，接單總長度以躍居世界第五，僅次於義大利、美國、荷蘭、英國。由於遊艇附加價值及品質的提升，使得遊艇單價可以不斷增加，整體出口產值也

逐年提高，甚至面對一波波不景氣之衝擊，出口總額還能逆勢成長。

遊艇除了本身的價值不菲外，它的生產將帶動新型材料、塗料、電子儀器、儀表、動力、推進系統等幾十個配套工業的發展。它的消費，也將帶動遊艇碼頭、遊艇運輸、遊艇維修、燃料加注、水上娛樂、餐飲服務等相關行業的迅速發展。這樣不僅可以吸收大量的勞動力，還可以為國家帶來更多的稅收收入與就業機會。

但環顧該等產業演進，目前仍有諸多問題待公部門介入協助，諸如

(1) 廠房多位於小港及大發工業區內，大型遊艇完成後之陸運運送不易。
(2) 欠缺遊艇專用下水測試碼頭及共用資源，海試作業成本居高不下，遊艇廠迫切需求臨水地區可供使用。
(3) 國內法令限制，致使國內市場無法拓展行銷。
(4) 漁船漁業受漁獲物資源等問題，本年及明年各減 60 餘艘，為解決現有船廠業務等問題，部份船廠應轉型為建造及維修遊艇船廠。

面對本市遊艇製造業者所遇問題，如不儘早因應解決並開展國內市場，則過去業界所累績之外銷實力及國際經驗，將因大環境無法追上業界腳步，而在可見之未來，逐漸喪失行業競爭優勢，並致使業者無選擇地轉戰他鄉或黯然消失。

第三章　國外遊艇產業分工體系及本市遊艇產業面臨之主要問題

一、國外遊艇製造業界合作之分工體系概述

國外遊艇製造業中以義大利之成績非常亮麗，已連續數年(2003 年、2004 年)據全球首位。茲以義大利為例說明；

義大利位於歐洲，面臨地中海及亞得利亞海、伊奧尼亞海等，猶如長鞋之彎曲型半島，全國海岸線長達 7600 公里(KM)，北部有一些湖泊，另在周邊有西西里島、薩丁尼亞島、利巴裏島和厄爾巴島等，因此極佳的海上遊艇活動的環境，東面的亞得利亞海與巴爾幹半島相對望，成一狹長內海，亦適合遊艇海上活動，西邊面臨法國美麗海岸，皆是非常好的海上休閒地。

迄止 2003 年為止，私人娛樂船艇的數量全義大利約有 84 萬艘，平均擁有遊艇、舟艇等娛樂船加人口與總人口數之比例約為 1 比 670，84 萬艘私人娛樂船艇中有 8%為已註冊之遊艇，42%是未註冊或不需註冊的小船艇，另外有 5%為小艇、獨木舟等，而動力船則遠較帆船為多。

又對遊艇相關限制條件，為需徵收附加稅 20%，動力遊艇和帆船都需駕駛執照，但限於引擎超過 30KW 者，另船長度超過 10 公尺(約 33 呎)的動力遊艇或帆船就要強制註冊。

從遊艇市場概況來說，義大利在世界排名名列前茅，在遊艇之首要市場為美國、法國、英國之後，名列全球第四。娛樂船舶工業則僅次於美國，排名世界第二，但以船長度 80 呎以上之巨型遊艇之建造量言之，則幾年來保持全球第一。總體而言，義大利遊艇娛樂活動相當活躍，並以動力遊艇市場為主，亦有部份帆船需求之市場。

義大利人口約 5800 萬人，經濟因有多樣化工業，其 GDP 和英國、法國類似，GDP 成長率 2001 年為 0.9%，2002 年為 1.2%，2003 年為 1.8%，2004 年預估為 2.3~2.9%間；失業率很高約 9.5%，貨幣採用歐元，不利於該國廠商外銷至使用歐元以外之地區。

同樣屬於歐盟(EU)的法國、英國、西班牙情況與義大利類似，在此不再述。

遊艇種類很多，因其尺寸之大小不同，室裝內容等而船價有相當差異。與建築物相同，有豪華別墅(內有游泳池、健身房、娛樂室等)及一般平房等，都可住人，但其生活水平則不同，且其艤裝隨信仰宗教與民族性而有異，但遊艇是眾人所住宿生活處，個人嬉好及生活習慣而有相當之差距，例如日本就有一個造船廠專做蘇聯的船，因他們已對蘇聯人之嬉好及要求熟悉，而語言溝通亦順暢，自然而然蘇聯造船生意非它莫屬。另馬來西亞是回教國家，因此中東回教國家人士購買或建造拖船即前往東馬，因此遊艇廠亦須按船廠人才而分類，專造其擅長之遊艇種類，避免互相競爭，降低利潤之惡果。

但我國經數十年來的發展生活水平提高，物價較開發中國家高，工資水平亦高，因此隨遊艇廠以提高效率，採用科學管理、e 化採購、CIM、CID 縮短造艇時間，換言之取別人之長，減自行之短，學習外國之優點及新穎科技，因此類似此種分工體系是必要的。

一般船廠要轉換成為專做遊艇廠也非短時間。一蹴即成者，例如義大利遊艇製造廠則採取聯盟制，由 Azimut 與 Benetti 2 家遊艇公司整合旗下 4 間製造不同性質的遊艇製造廠，與其他有關遊艇零配件製造之工業，發展出一策略聯盟，船東買主可向 Benetti 公司下定遊艇訂單，Benetti 再將船東所訂製的遊艇，分船型、尺寸、材質、設備、金額、交期作一分類，再交給旗下適合上述需求之遊艇製造廠製造，可有效整合其資源，避免浪費。

二、現行阻礙遊艇產業發展之問題

（一）遊艇管理法令闕如

台灣自古即受明、清時期之鎖國主義，與外國並無良好之來往，又至第二次世界大戰結束不久，國軍轉進台灣，為防範中共偷渡，嚴禁人民向外發展，以戒嚴令對海邊管制出海，以致我國雖成為遊艇王國，卻只能造艇外銷，而國內卻少見私有遊艇蹤跡，另一方面我國隨著時代進展，國民所得提高，生活水平亦提高，國人之 GDP 已達每人美金 25617 元，以每人之 GNP 亦達 13157 元，以世界海洋國家言之，已有充分能力發展海洋休閒文化及觀光事業。

台灣地區四面環海，土地有限僅有 13969m^2，人口有 2280 萬，地狹人稠密，發展海洋觀光勢在必行，由於過去之戒嚴及鎖國以求安全下，人民除了軍事與商業經建發展外，對海洋陌生處於停滯狀態，近年來政府大力推動海洋觀光遊憩，但由於法令過舊或未完整改變，以致於未能符合時代需求，並形成海上遊艇活動之推動發展最大障礙。

（二）目前之遊艇廠造艇面臨無臨水地：

造船廠一般係位於港灣內，或設於可航行之內河一帶，專責建造船艇，修理及維修等三種功能之龐大設施，因此造船廠因所建造之船艇下水(Launching)及船舶進廠修理等需求，必須面臨位於水濱空間地形，若造大船則必須位於廣大海濱區。

本市遊艇廠早期係由木材進口備受限制，無法繼續做夾板，紛紛利用其剩餘價值改為遊艇廠，其廠址多在陸上工業區，施工後將建好之遊艇用拖車拖至港邊，再裝大船載運至目的地，每次移動即須動員許多人力及物力來完成任務，尤其近數十年來，逐年建造大型遊艇有增多趨勢，嚴重造成陸運無法處理，必須尋找有可下水之地區，以解決困境，其次為下水後靠泊碼頭安裝或裝配各種機器及設備之艤裝及試車用地，此廠址之選擇事關將來的發展與成敗得失。

（三）港埠土地得租用期限過短

臨海港區幾乎係公用地，應規劃遊艇及船舶建造維修專用區，並可簽約承租最少 40 年以上，或能開放民間購買建廠，因造船工業是一極複雜工業，為綜合性工業，船艇是生產品而非消耗品，造船工業需要巨大資金，造船為使用大量勞力的工業(雖然已經自動化、省力化，但仍需各方各業的人力)，為航業之根據，為海軍的骨幹，海洋之維護工具，脫離不了國際競爭與政治支柱，能帶動其他工業技術的全面革新，國家經濟命脈。

建造一家遊艇公司(廠)所需之資金十分龐大，並且為了遊艇製程上的需要，必須將廠房設於港口地區的土地上，而這些土地均為政府所有，遊艇廠無土地上之建物產權，所以必須向政府承租港區土地，並且建設造船製程上所需之建築物與設備，但是向政府承租土地之合約只有短短 2 年，使得遊艇廠認為土地若被收回，其投資之金錢無法收 回，造成損失，所以不敢做長遠之規劃與投資，而建物、設備之興建又須政府單位核發同意書，公文往返，曠日費時，影響到遊艇製造業者永續經營與未來發展之意願。

第四章　旗津地區遊艇廠整合為遊艇製造專區之可行性

旗津地區目前在緊臨高雄港內側部分，已集中漁村及造船廠在約 8-9 公里長處，以現況調整硬體建設等，阻力及抗爭比較少，而且可永續漁村社區總體營造，使部分漁村人力從事遊艇協助整修等工作，可減輕許多經費及人力。

就目前高雄港來看，其貨櫃吞吐量原由世界第四，在短短數年內降至第 7 名，被上海、深圳取代固然為趨勢所逼，而漁業方面由 FAO、IMO 及各國際漁業團體之要求減船等因素，榮景已不在，如不加以妥善運用即為浪費可惜，今如能將旗津地區之造船廠予以整合，只要政府對造船(含造遊艇)有關法令能略予鬆綁，制訂合適法律，使民間願意配合投資，旗津地區之船廠(含遊艇廠建造及整修)就會產生群眾效應，吸收其他相關船舶零件工業進駐，以及發展娛樂消費設施，將可更帶進大批觀光人潮，促進旗津及高雄市經濟更繁榮的遠景。

第二篇　高雄港區漁村社區改造

第一章　探討緣起

「社區總體營造政策」是行政院文化建設委員會於83年提出的政策，迄今已近十年光陰，臺灣民間社會與政府部門均投入相當人力、物力與財力資源，來提昇社區生活品質及促進文化、產業、經濟等面向，屬於整體發展的新思維與新行動，以促進社區整體永續發展為目標。

高雄市位於台灣南部，除西邊臨海外，全市與高雄縣為鄰，地形呈南北狹長，東西短窄之長帶形狀，總面積153.6平方公里，海岸線北自援中港之典寶溪，南至小港區之鳳鼻頭，均為平直的砂岸，全長為27公里，係我國最大的軍港、商港、漁港之國際性港都。高雄市漁港始建於1927年之日據時代，即目前鼓山漁港，爾後政府不斷斥資興建高雄商港，而漁港設施隨商船之闢建，由高雄港務局或市政府逐年興建或整修、擴建，促成了高雄市漁業的蓬勃發展，躍居今日台灣地區漁業舉足輕重之地位。

高雄市目前擁有3000餘艘漁船、漁筏，主要做業區在台灣沿近海域和世界三大洋，約有60幾個國外漁業基地，漁船總噸數約57萬餘噸，佔台灣地區漁船總噸位的三分之二，漁產量約70萬公噸佔台灣地區海洋漁業生產量的三分之二，由此可知高雄市漁業對台灣地區極具重要的地位。

隨著社會變遷及經濟發達，社會型態及休閒觀念已漸漸提昇，朝向休閒化的生活品質，已是不可擋的潮流，「做為海洋國家，除了地理位置之外，必須具備海洋產業、海洋環境、海洋文化、海洋管理等四項，才能算是一個道地的海洋國家（胡興華，2003）」，由此可知關於海洋相關議題將更受國人重視，漁村與海洋有密不可分的關係，未來活化漁港風貌、賦予漁村活力的藍圖裡，可以倚重漁村「社區總體營造」的力量，規劃「造人、造文、造產、造地、造景」五階段建設，藉由階段性的營造及互動，促使漁村能產生共同的意念而群體互助，進而推動共同經營之觀念（莊慶達，2003）。

第二章　社區總體營造意涵

一、社區總體營造之定義

「社區總體營造」就是以社區共同體的存在和意識作為前題和目標，藉著社區居民積極參與地方公共事務，凝聚社區共識，經由社區的自主能力，配合社區總體營造理念的推動，使各社區建立屬於自己的文化特色，也讓社區居民共同經營及參與社區其他相關的文化活動等。如此因社區民眾的自主參與，使生活空間獲得美化，生活品質獲得提昇，文化、產業、經濟再行復甦，原有的地景、地貌煥然一新，進而促使社區活力的再現，如此全面性、整體性的規劃與參與社區經營創造的過程。（文建會2004）

二、社區整體營造的特點

內政部(2003)所舉辦之全國社區發展會議中對社區總體營造檢視出以下三項特點：

(一)、社區營造是整體性的社會革新運動：

透過文化手段去塑造一個新的社會、新的人。這個新的社會是一個社區社會、公民社會、一個健康、祥和、民主、有秩序的社會；而這個新的人，是一個有公民意識的人，一個工作追求「品質」、生活具有「品味」、為人有「品德」的人。

(二)、藉著居民對公共事務的參與，培養社區人的「公民意識」與「社區共同體意識」：藉著參與社區工作的過程，讓社區人學習新的工作方法與態度，並進而培養其新的生活價值觀。

(三)、培養社區自我覺醒的能力：讓社區有能力自我發現問題、解決問題。

陳錦煌(民國91)認為「社區總體營造」是瞭解各種社區特殊資源（自然、人文、社會、各級政府）與地方生活的課題（地方性），以最少資源透過「社區創意」與社區參與的執行後，能在各種日長生活中產生最大效益，呈現出「社區的總體性」。亦即，讓社區的人學習作主人；並且提到「新社區總體營造」應回歸日常生活面，強調「社區創意、活化地方、創造就業、永續環境與經營」的角度來解釋「社區總體營造」的意涵。

基於以上的認知，可以清楚瞭解到社區總體營造的精神及意涵，社區必須由重新認識自己的社區開始做起，理解社區資源何在，積極地建立起自己的特質，並藉由共同的討論，發展另類而具創意的構想，以謀求社區的永續經營。

社區總體營造隨城鄉的差異，社區的發展面向可能很廣，包括公共空間的參與式營造、產業再發展、空間再使用、技藝保存、教育活動等等，之間是息息相關的，可能牽涉的公部門單位亦更多，希望動員或參與的居民包含各個層面，因此計畫的新點子必須考量全面而整體，最好能夠發展一個對未來想像的整體性藍圖，這就是「總體」；而「營造」則是營造一個人與人可以開放的討論、共有工作的氛圍與關係，同時也是環境保育、空間營造的實質營造（莊翰華，吳鬱萍，民89）。因此，人與人、人與環境關係的重建、共同參與的民主操作機制便是「社區總體營造」概念的主軸。「社區總體營造」的目標，也就不只是營造實質環境，而最重要的是建立成員對於公共事務的參與熱誠與意識，營造一個新的文化。

三、社區總體營造的基本理念

「社區總體營造」是一個理念，是以社區共同體的存在和意識作為前提和目標，藉著社區居民積極參與地方公共事務，凝聚社區共識，經由社區的自主能力，建立屬於自己的文化特色，也讓社區居民共同經營「產業文化化、文化產業化」，「文化事務發展」，「地方文化團體與社區組織運作」，「整體文化空間及重要公共建設的整合」及其它相關文化活動等。其基本理念如下(文建會2004)：

(一) 下而上的操作模式

以社區居民為主體，整合地方公共事務，依序推動，同時透過民主政治之運作，將民意經由行政系統向上反映，使政府施政能落實到地方。

(二) 自立自主的經營

居民自行組織，結合學者專家、文史工作者、政府等單位，依社區實際需要，規劃、經營自己的社區，讓社區組織動員起來。

(三) 自動自發的精神

完全出於自動，以居家服務精神，對地方有認同和歸屬感，由對人的認同轉化為對觀念的認同，自動自發的投入社區公共事務的營造與管理。

(四) 全民參與工作

社區居民大家共同討論社區事情，培養大家對事不對人的議事風範，接受別人意見的時候，比較能夠面對事情立刻反省，於是有一種和諧氣氛，長期經營下來，使居民從自私自利到積極投入公共事務。

(五) 代代相傳永續經營

社區事務不是階段性工作，是要長期經營，注重傳承，大義工帶小義工，讓小義工很小就參與社區的事情，從小跟著大人一起做，從小養成習慣，長大後就有一種社區新氣象產生。

總而言之，社區總體營造是要由社區本身做起，必須是自發性、自主性的，且應具有「民主參與」、「由下而上」的決策模式，政府的角色只是在初期提供各種鼓勵、誘因和示範計畫，重點放在理念的推廣、經驗的交流、技術的提供以及部分經費的支援。

四、社區總體營造的執行策略

為了積推動社區總體營造的工作，行政院文建會乃提出六項的執行策略（文建會2004）：

(一)、培養社區自主

盡量避免由上而下的規範，喚起居民由下而上的參與，社區營造必須是自主自發性的。

(二) 建立組織系統

這樣的組織是文化性、利他性，是為公眾利益的，而且需要有持續性、前瞻性的作法。

(三) 結合專家學者

將關心社區營造的學者專家結合起來，成為社區營造的種子隊伍，協助地方從事營造規劃及推動。

(四) 強化行政協調

社區營造是整體性工程，必須針對不同行政層級，與相對部門間協調，使落實工作更加順利。

(五) 示範點的擴散

社區總體營造是以點為出發，盡力創造完美的示範點，才能以此典範擴散及傳達成功經驗。

(六) 結合非營利單位

許多文教基金會、文史工作室與社區組織漸漸蓬勃發展，如能整合這些民間力量，應能加速推動社區經營與創新發展的工作。一件事情想要獲得成功就必須具備有事前前瞻性的規劃及策略管理的概念，行政院文化建設委員會的策略正可提供推動社區總體營造者重要之參照指標，藉以體會與創生出重要之執行策略來。

五、社區總體營造的主要功能與目標

林志成（民國87）曾揭櫫社區總體營造的主要功能與目標有以下四點：

(一)、政治功能：因應社區主義風潮，透過社區總體營造之地方基礎建設，建立高品質生活環境。

(二)、經濟功能：強調「文化產業化、產業文化化」，以振興地方傳統產業，並建立現代產業文化特色。

(三)、社會功能：透過社區總體營造，讓社區中居民成為認同社區的「歸人」，而非「過客」。唯有培養積極參與公共事務的能力，才能重建生活文化的價值觀。

(四)、文化功能：社區中文化保存及改造運動，發展地方文化特色，才能凝聚居民社區意識和價值觀念。

六、我國社區總體營造目前所遭遇的問題

社區總體營造從八十三年受到政府部門與民間團體、社區居民等形成共識並積極推動以來，惟過程當中仍出現不少的瓶頸，導致只能採部分示範點的操作，尚無法擴散到全面性的執行。進一步探究原因，認為「社區總體營造」政策，應正視到政策執行者即政府部門、與民間團體及社區居民等三方利害關係人之意見與態度，故整理出目前在執行社區總體營造上大致可能遭遇之問題癥結歸納以下幾點（呂嘉泓，民88、林振豐，民90）：

(一)、從社區居民的角度來看，其主要困境在：

（1） 社區營造政策走向不明。
（2） 政府多項政策各自為政。
（3） 社區營造未能有效的政策行銷。
（4） 政府規劃不符社區的需求。
（5） 行政人員人力不足。
（6） 基層行政人員知能不足。
（7） 各項行政程式繁瑣難懂。
（8） 政府補助經費未能持續。
（9） 官僚組織上下溝通不良。
（10） 多數社區缺乏專業人力的協助。
（11） 專業規劃與社區需求的落差。
（12） 專業人士角色定位不明。
（13） 社區居民民主素養不足。
（14） 民眾安於現狀或懷疑心態。
（15） 社區營造組織與功能不全。
（16） 社區幅員太大或人口太少問題。
（17） 派系政治牽引的瓶頸。

(二)、由專業人士的角度看，亟待解決之癥結在：

（1）政策規劃因人而異，缺乏永續發展的藍圖。
（2）地方政府缺乏主導性的執行策略。

（3）溝通機制不健全，形成資源浪費和內耗。
（4）鄉鎮公所扮演的角色問題。
（5）無法持續與不夠明確的補助資源政策。
（6）法令限制無法配合修訂。
（7）中央政府規範的細節太多。
（8）專業領域未能整合。
（9）專業人士觀念偏差。
（10）專業人士與民眾接觸技巧不足。
（11）專業人士高高在上的心態。
（12）資源不足的規劃與現實脫鉤。
（13）居民素養參差不齊的瓶頸。
（14）族群因素導致的瓶頸。

(三)、由政府部門角度看，仍有下列瓶頸有待突破:

（1）社區民眾缺乏民主法治的觀念。
（2）社區居民欠缺「自我管理」的責任意識。
（3）社區民眾對社區營造的認識不清。
（4）居民學習的管道尚未建立。
（5）參與社區營造的專業人士被過度使用。
（6）部分專業人士掌控資源致資源分配不均。
（7）專業人士以個人主見強加社區。
（8）行政機關過度迷信資深的專家學者，以致忽略經驗傳承的重要性。
（9）土地使用管制與社區營造脫鉤。
（10）政治派系糾葛。

基於以上的認知，讓我們瞭解到社區總體營造推動過程，難免會有困難與瓶頸發生，卻也有許多值得學習與喝采的地方，都是生活的精典所在。社區的生活其實只是要大家願意花心思去學習、去體驗、去創造，不管是由那個面向出發或操作，只要政府部門、民間組織與社區人民等利害關係人都能群起重視，瞭解到其困難原因，並試著靠團隊的力量共同提出對策以突破瓶頸，公私協力共同推動那麼社區總體營造將不再是點的施作而已，而應該是全面擴散，甚至全面參與推動起來。

第三章　本市漁港及漁村現況

本市位於台灣南部，除西邊臨海外，全市與高雄縣為鄰，地形呈南北狹長，東西短窄之長帶形狀，總面積 153.6 平方公里，海岸線北自援中港之典寶溪，南至小港區之鳳鼻頭，均為平直的砂岸，全長為 27 公里，本市轄區茲有前鎮漁港、鼓山漁港、旗後漁港、旗津漁港、大汕頭漁港、中洲漁港、上竹裏漁港、小港漁港、第十船渠漁港、小港臨海新村漁港及鳳鼻頭漁港等 11 處，茲以漁港為中心發展出來的漁村社區概述如下：

一、前鎮漁港

前鎮漁港位於高雄市前鎮區，屬第一類漁港，係高雄港內港，其東、南、北側分別與港埠用地（即高雄港第二、三貨櫃中心）、工業區、學校、住宅區等相鄰，西側則瀕臨高雄港主航道。本港目前為台灣地區停泊漁船噸級最大，漁獲量最多之遠洋漁港，計有泊地 27.07 公頃，碼頭 3,189 公尺，居台灣地區漁業龍頭地位。陸上設施非常完善，有魚市場及加水、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，加冰台有五處另深水碼頭尚有 17 處加水及加油設施已完成，可隨時配合漁港發展而提供漁船加水及加油使用。目前可容納 5,000 噸以下漁船安全避風停靠，以停泊鮪釣、魷釣及拖網等遠洋漁船為主，港區設施平時均能充份使用，每遇季節性漁汛期時，漁船卸魚、補給擁塞現象非常嚴重，泊地、碼頭及各種設施不敷使用。

前鎮漁港漁業專業區內設有高雄市政府海洋局、農委會漁業署遠洋漁業開發中心、水試所高雄分所、交通部氣象測候站、臺灣區漁業廣播電臺及高雄區漁會漁業專用電台等機構，各漁業、漁民團體亦集中於高雄區漁會漁業大樓，就整體前鎮漁港漁業專業區而言，為國內最具漁業發展潛力之地區。

二、旗後漁港及中華社區

旗後漁港位於高雄市旗津區，屬第二類漁港，其西側及南側緊臨旗津社區，東側與順榮造船公司為界，北側隔高雄港主航道與鼓山漁港遙遙相對。本港現有泊地約 8,410 平方公尺，碼頭 479 公尺（含加油站外側碼頭 145 公尺），泊地水深-1.9m，可供 20 噸級以下沿近海漁船靠泊休息，其中較小型動力舢舨或 5T 以下漁船均停泊於港區最內側，5T~20T 漁船則停泊於最外側；本港陸上設施計有加油站，渡輪站位於港區西北側，有渡輪往來旗後、鼓山之間。目前本港泊地及碼頭水深皆較淺，因緊臨社區及主航道，其水域及腹地均無法擴充，碼頭改善亦相當困難。

本港鄰近旗津市區，民國 77 年以前，屬實踐裏靠內海的小漁村居民多數漁撈業，或造船技工少數養殖業、造船業，生活結構簡潔，民風淳樸屬相當保守的舊漁村生活，當時內海線屬瀉湖型態，物種生態相當富庶，海裡孕育著無限生機，各種海產隨手可得。後因工業排放廢水高度污染，日積月累，內海及外海生態受到空前的破壞，可謂人類浩劫。加上海軍因擴建碼頭之需，把原有的潮間帶變成鋼筋水泥，由於此故民國 77 年逐漸集體遷村，並於民國 79 年 8 月 1 日正式成立中華裏。

港區附近商店林立，商業活動以海產飲食店為主，加以第六船渠背後之旗津海岸公園，景色優美，配合對面的海產店集結區，觀光資源潛力雄厚，市政府在濱海區闢建有公園散步道、停車場等公共設施，本港區之都市活動已逐漸成為觀光休憩區。

三、旗津漁港

旗津漁港原為中興漁港及貯木池漁港兩部份，其中原中興漁港區位於高雄市旗

津區南汕裏，為高雄港之內港，東臨高雄港主航道，南為大汕頭漁港，北為貯木池港區。現有碼頭約 1660 公尺、泊地面積約 7.33 公頃，水深-4.5m 至-60m 可供 200 噸級以下漁船安全停靠，目前設籍漁船計有 57 艘，其中動力舢舨 31 艘，5 噸以下漁船 11 艘，5~10 噸 8 艘，10~20 噸 6 艘，100~200 噸 1 艘。陸上設施有魚市場、漁港管理站、漁會辦事處、漁貨直銷中心、整補場等，其中漁市場為高雄市近海漁業卸魚拍賣的根據地，如遇前鎮漁港卸魚漁船過份擁擠時，常調配部份漁船至本港卸魚，以輔助前鎮漁港之功能，甚具發展潛力。

四、大汕頭漁港

大汕頭漁港位於高雄市旗津區南汕裏，屬第二類漁港，本港東瀕高雄港主航道，南臨林盛、新高造船廠，北與旗津漁港相鄰，西界南汕裏社區。大汕頭漁港原係灘地，自民國 68 年高雄市改制起，由高雄市政府維修整建，至民國 76 年止共投資新台幣 1600 餘萬元；基於漁船日趨大型化，現有碼頭水深常感不足，乃列於「第二期台灣地區漁港建設方案」中，配合市政府預算共編列 5,400 萬元改建舊有碼頭，以提高漁船使用之安全與便利。目前計有水深 -1.5~ -3.0 公尺泊地 32,590 平方公尺，碼頭 1,002 公尺，可供 20 噸級以下漁船靠泊休息,以停泊沿近海作業漁船為主，所捕獲之魚貨主要運至中洲魚市場進行批發拍賣，陸上設施有加冰台 1 處，本港因與社區、造船廠及高雄港主航道相鄰，水域及腹地發展有限。

五、上竹裏漁港及上竹裏社區

上竹裏漁港位於高雄市旗津區上竹裏，係高雄港內港，東瀕高雄港主航道，北接招商局修船廠，南側為中洲渡輪站，西側為社區；本港原係灘地，由高雄港務局興建簡易碼頭供漁船停靠，自民國 68 年高雄市改制後加強擴建疏浚，至民國 76 年止，共投資新台幣 370 萬元，並於「第二期台灣地區漁港建設方案」第一階段之 77 年度投資 1,041 萬元實施碼頭改建 113 公尺，堤岸 113 公尺及浚挖泊地 0.85 公頃，以提供更多碼頭及泊地供沿近海漁船停靠。

本港目前計有泊地 17,580 平方公尺，水深 –2.5m、碼頭 591 公尺（含中洲渡輪站側之碼頭 154 公尺），可供 20 噸級以下漁船靠泊休息，以停泊沿岸、近海漁船為主，所捕撈之漁獲物則至南側之中洲魚市場批發拍賣，陸上設施有加冰站及曬網場各一處。本港對外聯絡道路便捷，港內穩靜，每遇颱風或重大節慶日時，漁船大量返港，船席嚴重不足，部份漁船甚至停泊至鄰近修造船廠區，唯受限於泊地水域及社區本港難以擴大。

上竹裏雖沒有社區發展協會，但是有海汕文化工作室，其負責人常收集並保留當地文化資產，可以作為鄉土教材，加上污水處理場回饋金及飛機噪音回饋補償金，可以作為社區活動的資金來源，裏民宗教信仰以紫竹寺為中心，也是當地裏民交換資訊來源管道之一。

六、中洲漁港及中洲裏社區

中洲漁港位於高雄市旗津區中洲裏，屬第二類漁港，為高雄港內港，東瀕高雄港主航道，北側為社區及中洲渡輪站並與上竹裏漁港相鄰，西側則與社區為界。本港原係灘地，自民國 68 年起，由高雄市政府投資修建，至民國 85 年止，共投資新台幣 838 餘萬元完成港區設施。現有泊地 26,000 平方公尺，水深 –2.5 公尺，碼頭 917 公尺，以停泊沿近海作業漁船為主，陸上設施計有魚市場、高雄區漁會中洲辦事處、漁民活動中心、曬網場及加油站乙處，其中魚市場為旗津地區 20 噸以下沿近海漁船之主要拍賣場所。

本港可容納 20 噸以下漁船 280 艘，惟中洲地區漁船多達八百餘艘，除停靠本港外另靠泊於旗津、大汕頭、上竹裏等漁港，遇颱風季節或重大節慶時，大量漁船返港避風，即形成擁擠情況，本港因受限於水域及社區，已無可供擴大之泊地區腹地。

中洲裏社區廟宇十多處，當地宗教信仰以道教為主，其社區有自發性的社區發展協會，推動社區各項活動，因早年中洲裏經過市政府整頓規劃後，整個景觀及街道呈現井然有序，已不在是舊漁村型態，所以裏內現代化樓房林立，裏民也多不再從事漁業補撈，整個中洲裏已經轉型成現代化的都市社區，

第四章　漁村發展現況分析

一、社區之定義

所謂社區（community）就是一群人，他們住在相當鄰近的地區，具有若干共同利益，也面臨若干的共同問題，及產生若干共同需要（季瑋珠，1995）。社區是指一群人居住於一特定範圍內，而且他們共用一切與生活有關的利益。社區一詞是由英文Community 翻譯而來，日本人將其譯為「共同體」。就其英文Community 是源自於拉丁文Communis。社區泛指（1）一群特定的居民，（2）有一特定的地理範圍，（3）居民普遍有共同的歸屬感，（4）居民通常具有共同之關係，如共同的目標、共同的需要、及共同的利益，因此社區可以是一個村落，社會，國家，乃至整個地球村（李英周，2003）。社區（Community）一般是指居民因日常活動所聚集而成的場所，包括由孩童、青年人到老年人等所有年齡層共同組成的生活空間，社區是最基層的單位，無論是文化活動、環境保育意識、或社區安全均應建立在社區的基礎上（莊慶達，2002）。

Gusifeld(1975)區分社區這個名詞的主要運用，第一個是區域的地理及地方概念，如鄰裏、城鎮或城市；第二個是社會關係，與人類關係的特性有關，即心理上的社區，如教會、學校或社團等(McMillan & Chavis，1986)。而前者歸為地方社區，後者歸為利益社區(Rubin & Rubin，1986；Heller，1989；Cochrun，1994；Nasar & Julian，1995)。因此在從事社區研究時，須先確定必須以一個所在的“自然區域”來界定，或者是以人們互動中的網絡來界定(Georjeanna，2000)。依社會工作辭典(2000)定義的「社區」應包括下列幾個要素： 它是有一定境界的人口

集團；社區是一群人共同生活的一種最小單位的地域。這一群住在此一特定地區內的居民從事共同互賴的生活。 它的居民具有地緣的感覺或某些集體意識和行為，它與其他社區，能清楚看出有所不同－基於該社區的風俗、生活方式、或「我群」意識或共同的記號象徵。具有從屬感，大家均感互相隸屬、互相依賴，大家建立有共同的目標，並能採集體行動以期實踐。它有一個或多個共同活動或服務的中心。蔡祈賢(1996)指出社區是居住於某一地理區域，具有共同關係、社會互動及服務體系的一個人群。徐震(2001)對於社區(community)一詞曾分就一般用語與學術用語加以分析，其歸納社區之定義為：「社區是居住於某一地理區域，具有共同關係，社會互動及服務體系的一個人群。」換言之，這個人群住在相當鄰接地區，常有往來；具有若干共同的利益，彼此需要支援；具若干共同服務，如交通、學校；面臨若干共同問題，如經濟的、衛生的；產生若干共同的需要，如生活的、心理的等。有這些共同的利益、問題及需要，而產生共同的社區意識。為了這些共同目標，社區組織必須組織起來，互助合作，共同發展。具備這些或其中一部分條件或其潛力一個人群，即可稱之一個社區。

二、漁村之定義

漁村（fishing village）是漁民生活作息的地方，一般所謂的漁村，通常是指漁業活動熱絡或漁業色彩濃厚的地區，而我國將漁業分別為遠洋、近海、沿岸、海面養殖、內陸漁撈與內陸養殖等六大項目，各漁村主要的漁業活動各有不同，使得不同主要別之漁村會有不同的風貌；目前單純的漁業村落較為少見，且除漁業活動之外，許多漁村的產業活動中還涉及農業或其他一級產業，為一般稱之混合型漁村（臺灣漁業經濟發展協會，2001）。

三、漁村產業特性分析

依漁業產業特性主要可分為六大項目，其漁業特性均有差異，如下表所示：

六大漁業產業特性分析

產業別 / 比較項目	遠洋	近海	沿岸	海面養殖	內陸漁撈	內陸養殖
活動範圍	經濟海域外	經濟海域 12-200 海浬	領海（ 12 海浬）內	高潮線外	內水	高潮線內
主要船具	動力漁船	動力漁船	船筏或無	漁筏或無	漁筏或無	無
分佈位置	臺灣北、南部地區	全國沿海地區	全國沿海地區	臺灣西部沿海地區	河川、水庫	魚塭、水庫
主要魚種	鰹鮪、魷、秋刀魚等	鯖鯛等	烏魚、白腹仔等	牡蠣	淡水魚	鰻、蝦、貝、魚等
周邊配合廠商	冷凍廠、運輸、網具、魚貨加工廠、修造船廠等多樣性	冷凍廠、運輸、網具、加工、修造船廠等多樣性	魚貨拍賣場	漁筏材料、絞筏機	膠筏	水車、飼料抽水馬達等
主要捕魚	單船拖網	單（雙）船	定置漁業	淺海養殖	河川漁業	鹹水魚塭

法或養殖技術	雙船拖網 鰹鮪圍網 鮪延繩釣 魷釣漁業 秋刀魚火誘網	圍網 鯖圍網 火誘網 刺網漁業 追逐網 一支釣 鮪延繩釣	地曳網 火誘網 刺網漁業 一支釣 鏢旗魚 遊漁業	箱網養殖	水庫漁業	養殖 淡水魚塭 養殖 箱網養殖
魚貨處理	冷凍廠 加工廠等	魚市場 拍賣場等	魚市場 餐廳 中盤商等	魚市場 盤商 餐廳等	盤商 市場 餐廳等	魚市場 盤商 餐廳等

資料來源：李英周、黃徹源，2003「推展傳統漁村社區總體營造『以落實沿岸漁業資源保育』」，『漁業推廣』。第203 期

漁村一詞係地方具備漁業活動濃厚色彩的總稱，惟從事漁業活動的差異卻是頗大，故在進行漁村社區總體營造時，不得不考量其不同漁村社區之特性，並在推展漁村社造工作時，能事前就漁村社區型態進行瞭解，分析其漁村社區的人力資源、產業資源、文化資源、景觀資源及環境資源等特性，從最適切的角度切入，在最短時間內便能融入社區與其共同參與。

四、漁業及漁村社區定義

依據漁業法對漁業的定義如下，漁業係指採捕獲養殖水產動植物業，及其附屬之加工、運銷業。根據上述諸位專家學者對社區的看法及定義，以及漁業法對漁業的定義，本文綜合以上的論點後，對漁村社區定義為：「係指座落於濱海、魚塭或湖沼等水域周邊之地理環境，其居民生計全部或部分來自漁業相關產業活動之社區者」，稱為「漁村社區」。

以上述漁業產業的特性，做為漁村社區分類的依據，其相關特性可從下列幾項文獻資料查詢得到：

1.中華民國台敏地區漁業統計年報：如漁業產業定義、動力漁船、漁港別、養殖面積、產量等特性。

2.中華民國各鄉鎮地圖：內政部主管

3.臺灣地區漁港基本資料（上、 下）：行政院農業委員會漁業署出版。

五、漁村社區種類之評估分類準則

漁村社區採產業性質區別、地理環境區別、有無漁港設施區別等三項性質來區分，其特性說明如下：

(1)依產業性質區別：漁村社區聚落產業是以內陸養殖漁業、淺海養殖漁業、沿近海漁業或遠洋漁業的哪一種為主。

(2)依地理環境區別：漁村社區聚落所處位置在濱海地區、陸地養殖地區或島嶼地區的哪一種為其居民生活的基地。

(3)依漁港設施區別：漁村社區聚落內有無漁港設施，以便更確認該漁村社區的產業色彩。

六、本市漁村社區之種類

依上述漁村種類評估準則，可區分漁村社區種類如下表所示，本市漁村社區依該表，應

可歸屬於漁港型漁村社區一類。

漁村社區種類表

資料來源：李英周、黃徹源，2003「推展傳統漁村社區總體營造『以落實沿岸漁業資源保育』」，『漁業推廣』。第203 期

漁村社區種類	社區聚落特性	漁村例子
濱海型漁村社區	漁村社區聚落濱海且有沿近海漁業活動者。	宜蘭縣頭城鎮合興裏 新竹縣新豐鄉新豐村 宜蘭縣蘇澳鎮港邊裏
漁港型漁村社區	漁村社區的漁業活動主要利用漁港設施，從事漁業活動者。（此型通常亦屬臨海型，但為更確立以漁港為漁業生產之特性，故特別區分為漁港型）	基隆市八斗子漁村 台南縣七股鄉龍山村 台東縣台東市富岡裏 苗栗縣苑裡鎮苑港裏
魚塭型漁村社區	漁村社區聚落主要以陸地魚塭養殖漁業為主者。	花蓮縣壽豐鄉共和村 屏東縣枋寮鄉大莊村
島嶼型漁村社區	漁村社區主要以島嶼地區為生活基地，且有漁業活動者。（此型通常亦屬臨海型，但因島嶼屬於特殊地形環境，故特別歸類為島嶼型）	連江縣北竿鄉橋仔村 澎湖縣馬公市菜園裏 屏東縣小琉球 台東縣綠島、蘭嶼 宜蘭縣龜山島 澎湖縣七美
漁港及養殖綜合型漁村社區	漁村社區聚落主要以漁港設施及養殖漁業二者並重者。（此型社區產業含有沿近海漁業、淺海養殖漁業、及陸地養殖漁業）	雲林縣台西鄉五港村 嘉義縣東石鄉網寮村 彰化縣王功地區
農漁村混合型社區	社區聚落含有農業、漁業等其他一級產業，產業特性區別上有困難者。	台中縣龍井鄉麗水村

第五章　本市漁港漁村之未來發展方向與展望

本市漁業近幾年來因受到內外環境因素變動影響，未來恐難朝向追求更高漁獲量之單一目標發展，而必須因地制宜，朝專業化、多角化、觀光體驗漁業或轉型為濱海遊憩產業等不同方向之多元目標發展。配合漁業轉型及國人海洋性休憩活動需求，目前漁港之多功能使用，多以設立魚貨直銷中心、港區綠美化、闢建遊艇停泊專區為起步，但並非每一處漁港都適合多元化使用，仍有其主客觀因素之限制，每一漁港仍應依其區位條件，朝適合屬性發展。未來本市漁港將朝兼具結合海洋遊憩、穩定漁村社會及發達漁業產業等功能，並與鄰近海岸及高雄港埠相結合開發，導入親水性結構物及海岸保全利用發展，以漁港為據點，配合向兩側岸際以「線」之拓展，促進漁港漁村繁榮。因此未來本市漁港除作為漁船作業補給基地、海產供給中心外，將擇其條件型塑為海洋遊憩重要據點，展望未來建設發展方向將朝下列原則辦理，期使本市漁港能朝向兼具漁業「生產」、民眾「生活」及漁場「生態」等三生化目標邁進，促進漁港、漁村之整體繁榮。

一、結合海岸及港埠休閒遊憩活動共同開發。
二、重視傳統地方文化與資源。
三、建立各港獨特性之功能與活動。
四、結合其他目的事業共同開發。
五、自然環境保全與景觀調和。
六、沿岸環境之整備創新。

參考圖表：

2004 年全球十大遊艇製造國家排名表

高雄市漁港發展漁村社區比較圖