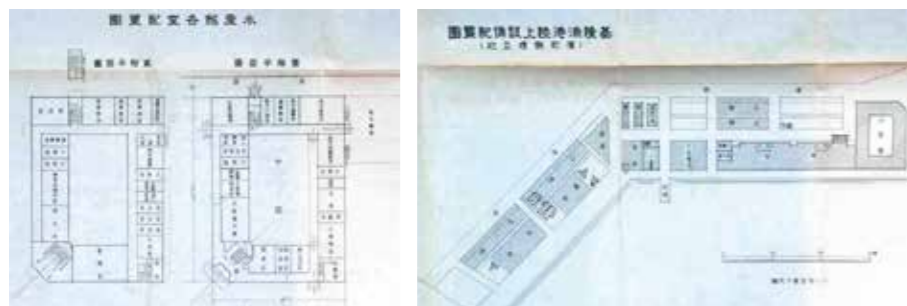


日治時期臺灣漁港的近代化

文·圖片提供／蔡昇璋（國家發展委員會檔案管理局應用服務組協同研究員）



▲基隆水產館平面配置圖（左）；基隆漁港陸上設備配置圖（右）。（資料來源：《臺北州の水産》，1935）

臺灣漁港近代化肇始奠基於日本統治時期，而在近代化發展過程中，漁港及其漁業基地陸上相關基礎設施的修築，扮演極其關鍵且重要的角色。

近代化港埠之開端

1910年代臺灣水產業正值轉型發展期，除持續針對漁船建造、水產加工製造、新式漁業、淡水養殖等獎勵補助外，也開始針對動力漁船靠泊碼頭及避難設施等安全需求，進行必要擴建與疏浚工程。誠如「打狗港第一期築港工程計畫」中（1908-1912），雖以建設優良商港為目標，但其中規畫設置兩條運河，在第一碼頭後方的哨船頭船渠，就是沿著山麓地形規畫，作為連接市區運輸、船舶停靠及漁港使用。

1911年基隆築港第二期工程中，為提供漁船進出靠泊，規畫利用三沙灣設置停靠碼頭，並疏浚航道及增築碼頭護岸；1918年，因應日益增加的發動機

船，再次進行三沙灣漁港疏浚擴建工程，以增加動力漁船停靠數量，同時計畫在社寮島八尺門修建一小型船舶停靠港，提供緊急

避難之用。可見此階段臺灣漁港修築只是附隨於近代化南北港埠修造工程中。

臺灣第一座近代化漁港

1920年代帝國進入遠洋漁業發展時期，殖民地臺灣則進入所謂水產業「擴張期」。日本漁船動力化持續進行，遠洋漁業正式進入關鍵轉變期，汽船拖網、鰹釣、鮪旗延繩、機船底曳網等漁業快速崛起，遠洋漁業勢力日益擴張、壯大。1921年，總督府為了開發東部及振興漁業，同時配合帝國遠洋漁業發展政策，興建臺灣第一座近代化漁港——蘇澳漁港；1923年完成後成為東部唯一可容納動力漁船的漁港，日本內地及基隆漁民經常於冬季鮪旗魚季，將此作為漁撈作業基地。但因相關陸上設施尚未齊備，陸上交通運輸系統亦未完成，故無法充分發揮其築港之目的。

在總督府與臺北州廳共同努力下，1924年首先完成宜蘭線鐵路，再逐步建

置完成如漁獲拍賣場、事務所、倉庫、冷藏庫、給水、儲油槽、造船鐵工所、漁業移民住宅、魚市場等必要相關設施後，才真正解決了東部漁業基地問題。

此外，1927年高雄漁港修築計畫，也在國庫補助下，開始進行哨船頭停泊碼頭護岸、突堤修築、航道疏浚，以及陸上設施如魚市場事務所、漁獲拍賣場、堆置場、中間商倉庫、重油槽、重油供給所等築港工程。

近代化「漁港網」之形成

1930年代因應日本漁業進入全面遠洋化、漁船動力化與大型化，以及隨此日益擴大之漁場作業範圍發展趨勢，新式柴油引擎、鋼鐵船體、無線電及冷藏等特殊船內設備，成為遠洋大型漁船的基本配備。殖民地臺灣也隨之陸續投入相關經費，積極修築近代化漁港設施，如1931年完成的新港漁港，除基本漁港設施外，新增漁業移民專用的漁具倉庫、製造工場及公共浴場。1930-1934年，以整頓基隆港為目的，於八尺門新建漁船碼頭、護岸、漁民住宅、店鋪區及陸上相關基礎設施，以期逐步從點到線到面，串連起東臺灣完整之「漁港網」。

戰時水產基地之整備

1937年，因為戰時體制與南進需



▲蘇澳漁港鳥瞰（資料來源：《臨海道〔蘇澳花蓮港〕》）

◀1926年蘇澳漁港平面圖（資料來源：臺灣圖書館日治時期圖書影像系統）

求，臺灣積極進行水產基地化的整備，已成為鮪旗延繩漁業中心的高雄，開始積極擴充、整備高雄漁港各項設施，並將旗後漁港納入整體遠洋漁業基地規畫建設中。1939年，以從事南方遠洋漁業移民為主，兼具漁港與商港功能，並肩負串連東部「漁港網」之花蓮港完成。1940年，擁有可容納百艘大型漁船、漁獲物處理場，以及各項完備陸上基礎設施的馬公漁港完成後，臺灣東西部近代化漁港漸具規模——區域漁港網絡的串連，遠洋漁業基地與中繼中心的成形，各項近代化漁港設備陸續完成，「漁港網」、「冷藏網」及「銷售網」串連建置完成，「南支南洋」漁場拓展，亦隨之積極展開。

總之，日治臺灣漁港建設從基本漁船停靠碼頭，到陸上相關漁獲裝卸、拍賣、處理、銷售、儲藏、漁船補給、修造、漁具染整堆置、漁民住宅、公共浴場、日本漁業移民專用設施，再到海上航行安全之無線電信、燈塔及導航設施等擴充建置完成，才真正奠定了臺灣漁業及漁港近代化之基礎。◀