



高雄市立歷史博物館

KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

「2023 寫高雄—屬於你我的高雄歷史」

出版及文史調查獎助計畫

研究成果報告書

計畫案名

向海立國：從前鎮漁港出發，在全世界討海的台灣人

執行單位

林育加

結案日期

2024 年 12 月

（研究成果報告書僅供參考，未經作者同意請勿引用）

摘要

台灣是一個海洋國家，在遠洋漁業中，對於高經濟價值魚種如鮪魚、秋刀魚與魷魚的捕撈上，更具有傲視全球的產量，而位於高雄的前鎮漁港便是我國最重要的遠洋漁業基地港口。然而，有關我國遠洋漁業的成就、認識遠洋漁業並認可遠洋漁業的重要較為缺乏，包含漁獲出口賺取大量外匯、漁業促進高雄周遭城鎮之產業發展、或與他國建立漁業合作等政治與經濟關係。有鑑於此，期望透過本研究強調「海陸相連」的空間觀點，理解遠洋漁業對於台灣的貢獻、促進高雄的周邊產業發展。同時，理解參與在漁業相關產業之中的人們，又有著甚麼樣的打拼故事。

本研究由三方面進行口述訪談與檔案研究，分別由歷史發展的角度，討論「踏上遠洋之路一向世界討海的高雄」，討論高雄發展遠洋漁業的契機，如何在國家政府單位的政策推動、市場與日本的技術交流與市場形塑、前鎮漁港基礎設施的投入運作與漁民們出海的故事而發展起來；接著，「組一艘航向世界的大船」，關切到過去研究較少提及、支持著遠洋漁業的周邊產業。遠洋漁業非常仰賴著造船、漁具等產業的發展，海洋上的漁撈活動更需要周邊產業的支持，而遠洋漁業的發達也反過來促進了高雄的繁榮。最後，「向海立國—遠洋漁業、前鎮漁港與台灣的風光與挑戰」，欲呈現遠洋漁業之於我國的重要性，前鎮漁港如何成為我國朝向遠洋漁業進發的基地，又如何面對當前的挑戰。

關鍵字：遠洋漁業、臺灣、港口地理學、海陸地域性、前鎮漁港

目錄

前言.....	1
文獻回顧.....	5
一、聚焦高雄港市發展的討論	5
二、海陸相連的節點—港口地理學的空間	8
研究方法.....	11
踏上遠洋之路—向世界的遠洋討海的高雄	12
一、鉅觀政治經濟結構下的高雄遠洋漁業發展	12
二、漁業國與市場國的對齊：漁業需求、發展展望與水產市場的建構	18
三、基礎設施與空間：與世界大洋連結的前鎮漁港	23
四、從台灣海峽到遠洋：以海為家的討海人	32
組一艘航向世界的大船—漁具、造船與其他周邊行業	37
一、從惡地到沿海：楠梓土庫漁網墜產業	37
三、從鼓山到前鎮：漁具產業的空間移動	42
四、打造遠洋漁船：旗津造船業的產業聚集	45
向海立國—遠洋漁業、前鎮漁港與台灣的風光與挑戰	51
一、港市分離的遺緒：海陸相連的社會斷裂	51
二、母港新貌：前鎮漁港翻新的期待與挑戰	54
結論.....	56
參考文獻.....	59

圖表目錄

圖 1、2022 年我國漁業生產量（以產值計）	3
圖 2、2022 年遠洋漁業國內縣市產值.....	3
圖 3、高雄市舊航照影像（1960）	24
圖 4、高雄市舊航照影像（1969）	26
圖 5、高雄市舊航照影像(1970 年代).....	28
圖 6、高雄市舊航照影像(1984).....	29
圖 7、台灣歷年主要遠洋漁業類別產值.....	30
圖 8、高雄市舊航照影像(1996).....	31
圖 9、高雄市圖（1959）	38
圖 10、受訪者拿出漁網墜的模型.....	40
圖 11、台灣遠洋漁業類別及產值.....	54



高雄市立歷史博物館
KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

前言

在高雄市前鎮區一間尋常的民宅裡，屋內堆置著維修工具、材料與油漆罐，樓上則是過去造船設計師繪製船圖的設計室，兩位受訪者與我們一邊泡著茶、一邊娓娓道來，過去經營著造船廠、張羅漁船相關周邊產業的一番事業…。而聊到住在附近鄰居時，她說：

「對面那個張媽媽的兒子跑去阿根廷抓魚，三年、五年才回來。像我同學，他爺爺就叫他去新加坡，算是點魚獲…，就住對面那個吳奶奶，她老公以前是船長，一進港船公司都會通知她過去。那邊一個轉角的師姐的老公也是。」
(春奶奶，2023/06/17)

那一刻，這個尋常的臺灣巷弄裡掀起了陣陣波瀾，彷彿每個家戶裡，都有著一段跑船的滄桑故事，有些人在地球的另一端討海、有些人藉由漁業翻轉自己的人生、還有更多人默默的參與在遠洋漁船的打造之中，隨著退休而不再提起。這些故事，就如同五十年未曾變化的前鎮漁港一般，靜靜的在高雄港的一個角落，看著來來去去的船隻噸位越來越大、卸下的漁獲與財富越來越多，卻毫不張揚、默默地為高雄的發展添上一筆。遠洋漁業是一個與社會大眾有著距離感的產業，若不親自走一趟前鎮漁港，或許不會知道在全世界捕魚的台灣船規模有多麼巨大；若不走進漁會大樓，也許不會知道遠洋漁業與周邊產業的發展是多麼重要；若不跟船邊監工的船長聊天，我們可能不會知道餐桌上的鮭魚生魚片多數都是台灣漁船捕撈的魚獲、即使是在日本品嚐的頂級鮭魚也多半由台灣船隻所捕撈；若不傾聽這些漁業前輩們的打拼，這些故事，大概會像拍打著岸邊的海浪般，來回往復、卻無人知曉。

對於台灣的社會大眾來說，遠洋漁業終究並不是一個為人熟知的產業。況且回顧過去近十年來，刊載於報章媒體上有關遠洋漁業的內容，不免令人產生與過

度捕撈、環境破壞、移工權利等問題所牽連的印象（李雪莉等，2017）。甚至可以從許多報導中，見得多數民眾對於遠洋漁業的實際運作、意義與重要性並不理解，進而產生認識不切實際的誤解（彭杏珠，2023）。不過，這也正是這篇文章的書寫意義與動機。本研究從「海陸相連」的空間觀點，說明遠洋漁業對於台灣的重要性與意義，並且同時討論普羅大眾對於遠洋漁業疏離感的原因。

早在陸地上的加工出口區、石化重工業與電子產業等經濟起飛使台灣的經濟發展崛起之前，台灣透過漁業的發展，開始賺進外匯、同時促進各式周邊產業的興起。同時，也可以將漁業看作是獲取外於國土資源的經濟活動，取之於自然環境、換取經濟外匯，對於台灣的經濟發展有其一定的貢獻，而這也是本研究以「向海立國」為題，重新以「漁業發展」為主軸，將過往至今扮演重要角色的漁業發展作為研究主題之用意。就像受訪者春奶奶所描述的，在台灣還沒經濟起飛前，許多人都因為遠洋漁業而有了生計。高雄發展遠洋漁業的風光，或許可以從遠洋漁業之於台灣的重要性來理解。不論是船長、船員等漁業從業者或是周邊造船、機械、維修、餌料與補給等，遠洋漁業對高雄、對台灣的貢獻都不容忽視。反之亦然，高雄作為港都，具有深厚的漁業發展歷程。本研究不欲以過度簡化方式說明高雄何以發展遠洋，而是試著從漁業的角度、海陸相連之空間觀點，試著替高雄遠洋漁業發展研究增添紀錄。首先，本研究整理 2022 年漁業年報之統計數據，透過量化數據說明遠洋漁業之產值在我國漁業生產量中居冠之現況（圖 1），該年度為我國帶來 354 億元新台幣之產值。

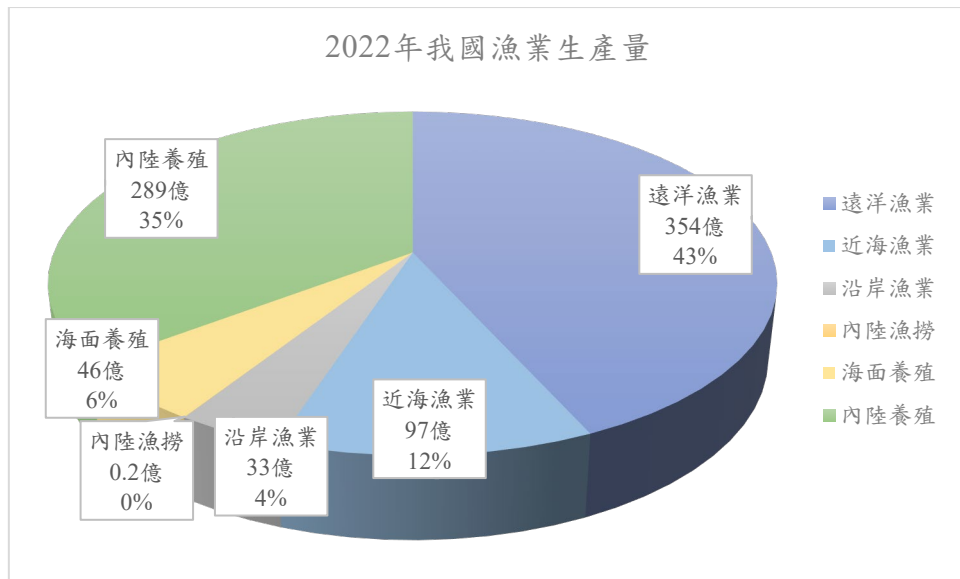


圖 1、2022 年我國漁業生產量 (以產值計)

(資料來源：漁業年報；本研究整理繪製)

另外，進一步整理 2022 年漁業年報數據，細看遠洋漁業產值在國內縣市的分布來佐證高雄做為國內遠洋漁業產業最主要之縣市 (圖 2)，佔八成左右的國內縣市產值佔比能清楚展示出高雄遠洋漁業之於我國的重要性。

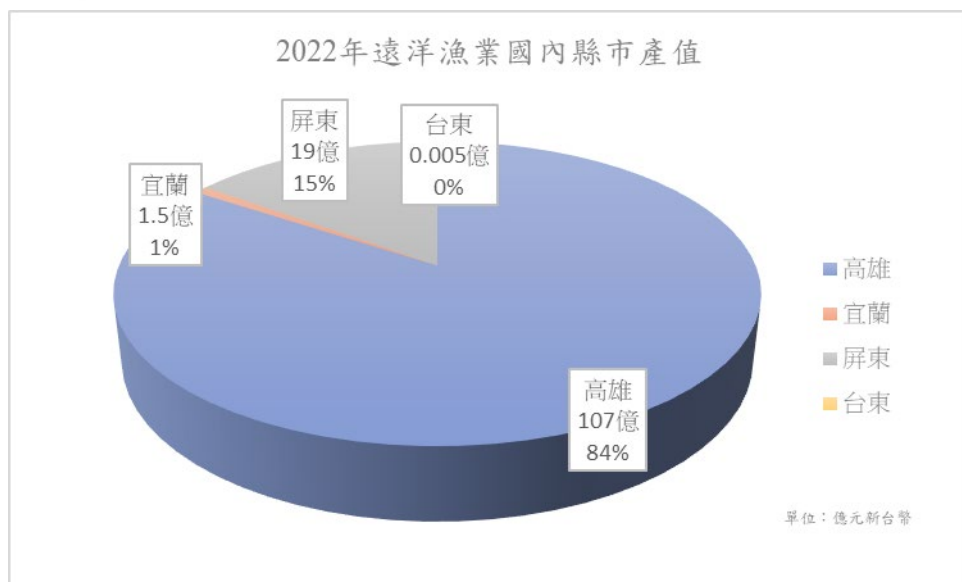


圖 2、2022 年遠洋漁業國內縣市產值

(資料來源：漁業年報；本研究整理繪製)

不過，高雄如何發展起今日龐大的遠洋漁業事業？如前言一開始提到的故事

一樣，是本研究想要試著從「海陸相連」之空間觀點，理解高雄如何有著特殊地理—歷史情境，開展有關遠洋漁業本身、遠洋漁業周邊各式產業聚落的形成、連結與運作。

許多研究表明，早在日治時期便有相當程度的漁撈活動由高雄沿岸港灣進出（吳子政，2008；莊英章，1982；王御風，2012）。尤其，高雄作為帝國統治下的南進基地，在日本統治時期大力推展的鮪旗延繩釣業下，鼓山漁港有著相當規模的鮪魚產業（蔡昇璋，2016）。1968年前鎮漁港的完工與實際投入使用，或許可稱之為一朝向工業化、規模化現代漁業之轉捩點。有別發展較早的鼓山漁港，前鎮漁港得以容納大型漁船，並且擁有現代化、工業化設備（黃貴民，2005），是國內主要的遠洋漁業漁港，扮演著台灣向世界的大洋進發的關鍵基礎設施。不過，呼應著邱柏翔（2017）於高雄臨港線的研究，提及該軌道運輸基礎設施「將運送的貨主與海陸聯運更直接的連結在一起」（p.5）之想法，本研究認為海陸相連之觀點同樣是探究遠洋漁業的重要分析取徑。首先，前鎮漁港本身作為基礎設施來承載海陸相連、維繫漁獲的新鮮上岸；再者，若無透過前鎮漁港輸出（出港）陸上的人、資源、以及討海的決心，這些漁船亦無今日之成就；最後，隨著進出前鎮漁港的雙向活動活躍起來後，台灣的政經體質、國際情勢環境也不斷轉變，面對未來的種種挑戰，我們或許同樣要重新以海陸相連的想法思考對策。簡單來說，海陸相連是為了讓有關遠洋漁業的討論更加擴充而完整，進而發現那些隱身其後的默默功臣們。

另外，「海洋漁業」之所以是一個值得深入的題目，是因為其資源獲取過程來自海洋空間，也就是公共資源、外於國家的資源來源（林育加，2024）。透過「海陸相連」的觀點，說明遠洋漁業事實上是一個將國界之外的資源納為己用之過程，雖有過度耗竭資源的擔憂，然而也不可否認其在戰後百廢待舉、推進台灣經濟發展初級的角色。而之所以想要在本研究同時並陳海與陸連結的觀點，除了重視港口—前鎮漁港在其中的空間節點與要角外，更想闡述一種海陸相依關係下，

才能使漁船前進到許多遙遠的水域與海外基地，像是西班牙於大西洋的海外屬地拉斯、印度洋的模里西斯、太平洋的萬那杜等。遠洋漁業絕非一蹴可及的事業，倘若沒有起初來自陸地資源挹注、物質利用；日治及國民政府推動漁業活動；人們出海作業討生活等，很難有今日成果；反之，由海洋獲得資源也進一步促成陸地上各式產業的發展，或者開展其他產業的可能性。簡單來說，遠洋漁業是重要的，值得台灣人理解他們的存在、意義與重要性

文獻回顧

一、聚焦高雄港市發展的討論

今日高雄以港都著稱，其海岸線也多為港口使用；舊高雄市之行政區尤其是，除鼓山保留自然山壁海岸景觀外，北側左營軍港及南邊的高雄港無不彰顯高雄與海洋相關產業（航運、造船、漁業等）的發達、高雄之於海島國家台灣的海洋首都角色。有關高雄港、市之發展研究者眾，而日治時期的高雄港築港工程為今日港都的開端。洪啟文（2007）從歷史角度說明高雄的港市發展空間紋理，從清代的沿岸、屯墾聚落的塊狀分佈，到日治時期高雄港、都市計畫下，再因強勁產業發展而相互連結形成傘狀都市化空間之過程。吳子政（2008）爬梳日治時期之鐵路發展與築港工程並說明打狗港的潟湖內的疏浚成為打狗車站用地的填方（台灣總督府鐵道部，1911：325-328），此舉亦有利於打狗港區內的進一步發展水路轉運。緊接著，1937年完成的兩期築港工程，更使當時的高雄港成為可停靠萬噸大型船隻、初具現代化規模的重要貿易港口，對於當時的日本政府而言，無非是積極開發島內資源、加速產業發展之基礎設施（劉碧株，2017；謝濬澤，2011；吳子政，2008）。或許可以說，高雄在發展之初便無脫海陸相連之關係。

高雄的港市輪廓是在相互發展下而形成的，王御風（2022）以日治末期總督府對於高雄港的規劃之研究內容中提到，哈瑪星、鹽埕等現代化都市城鎮規劃隨著第一期、第二期現代化商港的完工一同搭建而成，並且暗示了不斷朝南邊發展

的潛力。其中，哈瑪星可以說是當代高雄港市發展的起頭，由日本政府所規劃與設計的港口機能與街區，配合不斷移入的島內勞動力移民，成就高雄發展的重要意義（許靜文，2022；張守真，2007）。邱柏翔（2017）以高雄港臨港鐵路從日治至戰後之沿革，呈現出台灣產業發展的縮影。他於文中提及高雄港如何乘載著台灣的產業變遷，講述著殖民興業的農作出口到戰後工業化下的原料進口、成品出貨等，而藉由軌道運輸與海運促成海陸相連關係。洪啟文、吳連賞（2011）說明高雄港擴建築港後，其港口貿易機能造就成長極中心地區，不斷吸引眾多人口移入，促成工商產業的快速發展，體現高雄港市合一的空間發展。然而，需要注意的是此看似港市合一的發展模式，在實際空間發展的策略與土地使用上，可能是矛盾而有所衝突的。林廖嘉宏、吳連賞（2014）以新草衙與紅毛港為例，說明高雄港的不斷空間擴張下，不僅中央與地方在發展方針上有所差異，政府上而下的空間決策也對於在地居民帶來深遠的影響。或是如林佩穎、李怡志（2016）所觀察的，當前的旗津地景同時存在著新與舊—消失的養殖與沿岸漁業、港邊黑手與造船周邊產業的存續，敘說著市井小民們在鉅大政治經濟體制轉變下的生活地景變遷。

有關高雄西南沿海一帶漁港的討論，在前鎮漁港興建前，高雄漁業主要集中在鼓山漁港。尤其在日治時期，高雄港第一期築港工程（1908-1912）結束後，鼓山漁港逐漸聚集具規模之漁市場、製冰廠、冷凍廠等漁業（邱柏翔，2017），更形塑出當地漁業相關產業的聚集。同時，先於著名的南進政策（1937年）之前，早在1917年，日本政府便提出「水產南進」的口號，尋求透過臺灣為基地，拓展中國沿海、南海至東南亞等水域的漁船作業範圍（羅傳進，1998）。因此，位於高雄的鼓山魚市場，成為日治時期到戰後初期（1950-1960）全台最重要的漁獲集散地（葉振輝，2005）。尤其許多來自日本境內的漁業從業者來到鼓山漁港周邊進行漁業相關產業之活動。包含日本政府鼓勵漁民前往台灣從事漁撈作業（黃于津，2020），在當時有相當數量的沖繩人移民到高雄進行漁業活動，或有琉球後

裔於鼓山漁港一帶活動（蔡承豪，2023）。黃于津（2020）以魚商登記資料，說明負責捕撈作業的漁民台日籍皆有、銷售魚獲盤商則是台籍為主。到了戰後初期，鼓山漁港仍是高雄地區最為主要之遠洋漁業港口，1952 年的高雄市漁獲量時，鼓山漁港便佔有其中 85% 的漁獲（黃于津，2020）。然而，港口本身發展空間有限、加上港區深度不足，難以停靠大型漁船，使鼓山漁港逐漸不敷使用。

隨著遠洋漁船量級的提升，鼓山漁港本身逐漸不敷使用，因此，隨著高雄港逐漸朝瀉湖內的沿岸而延伸與擴建，今日前鎮漁港所在的位置被選作建立一座現代化、工業化漁港的空間，而遠洋漁業相關的產業群聚也逐漸從鼓山遷移到前鎮。此外，眾所皆知的拆船工業當然也一定在遠洋漁業的發展中貢獻很大，不過本研究受限於篇幅與研究，於本文中並未提及，並不表示它們在遠洋漁業中並無貢獻。旗津作為高雄港的一部分，在傳統上曾經有養殖蚵、蛤蜊、捕撈烏魚等沿岸與養殖漁業活動的紀錄（林佩穎、李怡志，2016），尤其利用天然沙洲地形而在平靜港灣內的瀉湖進行漁業活動。不過，也隨著國家發展的整體需要、隨著高雄港的擴建而被迫成為港口基礎建設的一部分，原有多樣的漁撈活動為工業化的工業需求用地所取代（涂懿文，2018）。旗津島的空間配合國家與其重點產業發展而逐漸失去其主體性，成為高雄港發展中的一塊拼圖，其中像是造船業在旗津島上的空間聚集，便是隨高雄港、遠洋漁業需求而興起（吳初雄，2007；涂懿文，2018；林于媛，2023）。

高雄港是一座綜合三級產業的港口，基於自然環境的瀉湖地形而改造為國際商港、工業港與漁港。不過，正如呂采穎、王御風（2024）所提醒的，我們或許不能將高雄港歷年擴建的歷程過度簡化為線性發展，將整體港口空間的打造視為縝密計畫下的結果，而是在過程中具有不一致的、偶然性與折衝發展的存在。在高雄港中，有一部分的港區被劃為前鎮漁港，卻相對不常於高雄發展的脈絡中被提及，遑論其同樣對於高雄、乃至於台灣有其重要性。從遠洋漁業的發展來理解高雄港市，或許可以談出不太一樣的觀看視角。不論是從海洋來看外於高雄的遠

洋、從陸地來看外於高雄港的內陸地區，如何收束在位於高雄港內的前鎮漁港，進而開展一系列的人、物質、社會關係的流動，或許漁業的發展會是一個途徑。有關漁港與地方社會連結的關係，黃書緯（2019）以高雄蚵仔寮魚市場為例，說明常民市場的空間特性與社會性，並把市場置於討論核心，分別說明烏魚市場與現撈市場的不同節奏。洪富峰（2012）則以興達港為案例，討論位處都市邊陲的漁村與漁港如何在被國家資本選定、打造、轉變為工業港的情況下，如何與當地原有近海漁業活動、地方社會斷裂與脫節。

正如興達港的建設初始是為了服務前鎮漁港的遠洋大船一般，前鎮漁港的功能或許也與台灣多數的漁港不太類似。前鎮漁港是高雄國際商港中既特殊又重要的存在，不僅是台灣遠洋漁船—包含拖網、延繩釣、圍網、魷釣不同漁業種類漁船的主要母港，更聚集一系列現代化的冷凍廠、水產加工廠、漁業公司等，擔負著今日台灣遠洋漁業的任務。郭忠豪（2014）的研究提到，前鎮漁港同時也是國內土魷魚主要的捕撈與交易中心。就從海洋中獲取資源、進而將資源移入陸地；或者由國內人力、資本、資源來打造遠洋漁業獲取資源的工具，進而前往遠洋的觀點來看，無疑是重要的海陸相連之節點。

二、海陸相連的節點—港口地理學的空間

有關海洋的研究向來是社會科學所缺乏的面向（Campling and Colás, 2021），而台灣有關遠洋漁業的研究亦然，習慣以陸域思維主導的我們深刻需要對於海洋的進一步理解，不只是支撐台灣作為一個「海洋國家」論述之基礎，更基於過去遠洋漁業對台灣發展之貢獻，許多尚未為大眾所認識之面向值得深入探究。尤其，台灣有著一群人於戰後投入遠洋事業，為我國經濟成長時有貢獻，特別是從高雄前鎮進出的漁船、漁民與漁獲，連帶高雄地區有關漁業後勤產業的發展。海陸相連（land-sea）的觀點是本文試圖切入高雄—遠洋關係的取徑。過去地理學界同樣相當缺乏有關海洋的討論，或習以明確的海陸分離觀點進行探究（Hung and Lien,

2022)，此舉不僅忽視人海關係的複雜性，更失去理解沿海地區豐富而複雜的生態之機會。Campling and Colás (2021)提出「海陸地域性」(terraqueous territoriality)的概念，他們強調同時並陳海陸性質的重要性，同時認為海陸地域性是試圖超越陸地與海洋的區隔的一種積累策略。換句話說，人們雖然習慣將陸地與海洋進行區隔，這也很大程度忽略了海陸相連的自然環境條件以及人們仰賴著陸地物資、從海獲取資源 (Foley and Mather, 2019)，並且因此產生空間效果。換言之，也可以說明以海為業的漁業如何與陸地上的周邊產業有著流動關係 (circulation)，並能夠相互扶持、蓬勃發展 (Campling and Colás, 2021)。

延續海陸相連之概念，本研究之理論框架由港口地理學 (port geography) 作為開頭，探討前鎮漁港如何成為世界各大洋與高雄地區之間的關鍵節點 (node)，令人員、物質、資源、商品、甚至是非物質的技術與文化，透過港口空間進行傳輸與流動。港口作為一種海陸交通節點 (Hung and Lien, 2022)，可以被視為重要的政治經濟資產，具有刺激產業發展、滿足貿易需求的潛力 (Merk, 2017)。在過去的學界討論中，多數的港口都市研究聚焦於西方已開發國家，對於港口所帶來之益處大同小異，這也促使相關研究者逐漸將關心重點移向發展型國家或南方國家 (Akhavan, 2017)，Lee 等人 (2008) 認為亞洲地區的港口擔任新興後進國家發展的重要樞紐 (hub)，大幅影響著地主港口都市的結構。港口建設對於一地經濟之發展著實有目共睹 (Hall, 2009)，尤其對於獲取外於國家的資源、提供一國之內特定地區的發展動力之湧入扮演著相當重要的角色 (Hall and Jacobs, 2012)。針對港口的基礎建設與投資將大幅強化陸地獲取資源、商品變現的能力 (Iftikhar & Zhan, 2020)，對台灣這樣的海島國家而言，更是如此。

將高雄視為港都的論述並不新鮮，不過這並不影響從港口都市 (port-cities) 的概念討論高雄漁業與產業發展的解釋力。港市關係是港口地理學中另一個重點關注的面向。港口都市主要與其位置、發展、活動與議題相互關聯，尤其是港口都市同時擁有港口作為運輸系統的節點、都市作為更廣闊社會經濟系統的核心地

位 (Hoyle, 1997; Monios, Bergqvist, and Woxenius, 2018)。

上述的分析討論與視角不免多半以商業航運觀點對港口地理學進行討論，有關漁港的討論雖然數量相對不多，然而，我們卻可以試著從基礎設施研究的想法切入對於港口的關心。由於基礎設施調解了看似看不見的海洋與漁業活動治理之間的緊張關係，「它標誌著現代主義者希望使社會和環境異質性變得易於管理並服從於標準化解決方案」(Carse, 2017: 28)。換言之，透過港口的建立、管理、工業化、算計與空間的固定，港口成為國家透過測量、視覺化和劃分產權的過程來進行空間治理 (Steinberg and Kristoffersen, 2017; Campbell et al., 2022)。尤其，考慮到海洋資源治理的更廣泛問題，基礎設施在克服海洋挑戰、調解人類與海洋資源之間的關係方面發揮著至關重要的作用。由於基礎設施有利於資源開採並塑造國家治理努力，因此未來海洋政治地理學研究的一個更大問題將是國家權力和基礎設施的功能如何在製造和恢復方面既穩定又不穩定。換言之，從物質流動的觀點，海洋與港口、港口與陸地之間連結能力的強化相當重要 (Jensen, 2022)，因為所有的經濟活動得以運作，都仰賴於基礎設施於其中相互關聯的共作。也因此，有關港口的建設對於都市及陸地區域而言至關重要。國家也經常在其中扮演著港口建設、維護、管理其基礎設施及管理措施的重要主動角色 (Monios, Bergqvist, and Woxenius, 2018; Jensen, 2022; Hall, 2009; Jenss and Schuetze, 2021)。不過，除了港口本身功能的演進與強化，港口以外的周遭產業如何透過港口而有所發展，是本研究希望透過高雄為案例進行理解的方向。如部分學者所提醒的，港口都市其實也並不保證兩者之間的緊密關係，甚至在空間競逐、商業活動、勞動力使用等方面，存在著緊張關係 (Hall and Jacob, 2012; Ducruet and Lee, 2006)，這也說明高雄的港口本身如何與周遭產業共構的議題，深具重要性。

Monios, Bergqvist, and Woxenius (2018) 分析港口與都市區域的發展，認為所謂的港口都市似乎同時承載著兩種經濟秩序，一者是與全球連結的海運轉運節點，另一則是與處在內陸 (in-land) 的空間發展關聯，換言之，這兩種政治經濟

的流動是執政者必須要加以重視與理解港口都市的特性。國內亦有關照海陸相連觀點的研究，黃明利、吳連賞（2022）認為東港漁港為了打造出漁業與後勤產業之支持關係網絡，進而催生作用在東港的漁業經濟中心與資本流動的力量，作為「漁業生產與交換入侵內陸」的取徑。他們進一步由東港的歷史發展角度指出日治時期迅速進步的陸上運輸如何促使東港打通與內陸農業經濟為主的屏東平原之間的聯繫。此一變化促成海陸相連下，東港作為中樞地位之提升（黃明利、吳連賞，2022）。延續前段有關港口作為海陸相連的關係（Hung and Lien, 2022），本研究試圖從常民視角出發，看待高雄港口——尤其是從鼓山漁港到前鎮漁港，如何成為海洋與陸地之間流通、物質與資本交換的節點場域。尤其，從港口地理學的觀點來看，位於高雄港內的前鎮漁港（包含鼓山漁港也可算在高雄港內），處在一個港中有港的情況。不過，正如前段提到前鎮漁港作為一個高度工業化、我國最大遠洋漁業的漁港，其展現的空間結構、社會特性幾乎與國內其他規模較小的漁港不太相同。進一步來說，從過去發展以來，前鎮漁港作為海陸相連的節點，對海外拓產的作業勢力、對內陸投射的影響力，是其他漁港難以比擬的規模。因此，整個大高雄地區、甚至外溢到外圍的台南、屏東等地的空間結構如何受到發展遠洋漁業的影響，而發展遠洋漁業與周邊產業的人們如何透過前鎮漁港的運作前往遠洋作業、這一連串歷程又如何承載著國家的甚麼樣的目標，揭示本研究試圖從港口地理學的討論，理解前鎮漁港之於高雄、之於台灣的意義。

研究方法

本研究透過口述訪談、歷史檔案整理與 GIS 的繪製，蒐集跑船與造船者的故事，並從中理解遠洋漁業這個產業的複雜性。尤其欲以高雄早期作為一個港埠型都市，朝向海洋獲取資源的漁業如何發展起來？來自陸地的物質、材料與技術又如何支撐前述在海洋上的作業進行？這一方面透過口述訪談的方式進行，本研究聚焦幾位與當時高雄鼓山、前鎮漁港有重要關聯的受訪者，包含早期討海的故事、捕魚漁法、船體製造、漁具製造等。進一步說明，延續港口作為一種海陸相連的

視角，本研究同時並重漁民在海上捕撈作業、周邊產業在陸上製造漁民所需物資，認為高雄與海洋有著相輔相成的關係，漁民藉著陸上物資得以出海捕魚，其他鄉鎮（包含楠梓、旗津、甚至是遠到墾丁）也有著藉支援漁業活動得以發展周邊產業（包含漁網墜、麻繩或機械製造）。於前述口述訪談之基礎上，輔以歷史檔案的爬梳，將以高雄為主體的遠洋漁業發展史進行紀錄。

有關地圖的繪製，除了透過 GIS 繪製高雄港與前鎮漁港之變遷，本研究也將透過將本次研究計畫進行之訪談點位繪製於地圖，傳達出海洋—陸地如何透過「港口」的收束、出發與共同塑造。在受訪者對象的設定上，大多由漁船船長、造船業者、漁具業者等不同管道進行接觸，也多半透過認識的人脈，滾雪球方式找到更多值得受訪、在不同的領域具備代表性的受訪對象。不過，本研究也曾透過到現地走訪方式（像是楠梓土庫、前鎮漁港等地），有目的並隨機與在地居民交流，並且獲得那些在預期之外的重要收穫。在進行訪談前，皆與受訪者們告知訪談內容之使用方式、研究成果的使用範圍、進行錄音與文字書寫記錄等，並徵求受訪者之知情同意後進行。為維護及保護受訪當事人之個人資訊，參與本研究計畫之受訪者皆以化名方式處理。

踏上遠洋之路—向世界的遠洋討海的高雄

高雄發展遠洋漁業的起頭，有著多重時空間因素（temporal-spatial factors）交織而成，本研究試圖不落入將遠洋漁業發展歷程中的單一因素放大，簡化不同因素之間關係，而傾向透過戰後台灣的鉅觀政經情勢、市場導向與市場國日本的產業移轉、高雄討海人與前鎮漁港基礎設施作為不同面向，試圖理解高雄朝世界各大洋討海的歷程。

一、鉅觀政治經濟結構下的高雄遠洋漁業發展

「戰後百廢待舉」無非是觀看或是理解戰後各項經濟產業、政治情勢與社會文化的重要起手式，本文無意對於這樣的歷史解釋進行挑戰，卻也想藉由所謂百

廢待舉的說法、藉由中國漁業公司以及後來的退輔會海洋漁業開發處之沿革，重新理解戰後遠洋漁業是如何在具有一定但不完整的基礎下，在政府政策、國際與外交處境、民間漁業公司興起等因素下發展。之所以會在此段落提及中央機關的漁業增產委員會，以及國營企業中國漁業公司、或後來的海洋漁業開發處，是因為本研究認為可以由這個單位的沿革、作為與歷史發展，加上幾位早期登船的受訪者提及遠洋討海之初，是在此單位的訓練下進行出海作業。因此，透過有關海洋漁業開發處的檔案爬梳與口述訪談，可以試著理解當時高雄遠洋漁業發展如何處在鉅觀政治經濟結構中。

1945 年，國民政府由日本政府手中接收台灣。在漁業方面，連帶接收日本在台龐大的資產、漁船、相關設備與造船廠等。國民政府接收「台灣水產株式會社」並改組為臺灣農林公司水產分公司，除了接收原有漁船外，也加緊修復戰時遭到破壞之漁船（羅傳進，1998）。此階段，中美聯合會議中便提及，留用之日籍技術人員成為讓接收之機械設備運作的重要關鍵，並且從中培養我國相關漁業技術之人才（蔡昇璋，2010）。我國試圖從戰後快速恢復至戰前的漁撈水準，於 1950 年韓戰爆發後，美國轉為積極統合日本、臺灣、菲律賓等第一島鏈國家的背景下，迎來透過美援快速成長的機會。

「中美漁業合作的機構『漁業增產委員會』，將在本週內成立。...，委員十人內我國佔六人，即國防部、經濟部、省政府、漁管處、水產公司及省漁會等各派一人參加，美國佔四人，即經合總署、美援會，美軍顧問團及臺灣經合分署等各派一人參加。...該會設立後，美即派漁業專家五人并請日本高級漁業人員來臺協助。」（聯合報，1951）

甫遷台初期（1951 年）國民政府便以美中合作方式，於經濟部下成立「漁業增產委員會」，主導與發展漁業相關政策之研擬與制定²，制定「臺灣省漁業增產

² 聯合報（1951/09/25）。中美合作發展漁業 漁業增產委會 將在周內成立。聯合報 1 版。

計畫」。對於當時遷台的中華民國政府而言，漁業似乎成為一項從戰後百廢待舉之時刻快速發展並獲取外匯的管道，直接從海中獲取資源對於當時的政府而言相當重要。同時也具有漁業捕撈以外的意義與動機，一份行政院機密文件指出，「一旦有軍事行動，必要時漁船調度當較易與軍方需要配合。³」，也因此，於軍事國防方面、獲取資源方面，發展漁業得以兼得兩造目的。

1953 年起，國民政府頒布四年經建計畫，透過美援漁業計畫、世界銀行、亞洲開發銀行等資金，大力推動台灣遠洋漁業的開展，包含鮪釣漁船的建造、動力化、大型化，或是以貸款方式協助港邊的造船廠、冷凍廠的建設（陳清春，1993；吳天仁，2013）。1954 年臺灣漁業增產委員會認為臺灣適宜發展遠洋鮪釣漁業，推動漁業生產實施方案，遂開始籌建大型鮪釣漁船，並於 1955 年實施「建造 350 噸級鋼殼漁船發展遠洋鮪釣漁業計畫」，開始朝向遠洋發展（陳清春，1993；許進隆，2012）。1955 年中國漁業公司的成立，除了從接收善後救濟物資保管委員會台灣漁業處改組外，則是負責執行漁業增產委員會的政策，專營鮪釣漁業（行政院退除役官兵輔導委員會，2007）。換言之，中國漁業公司的成立與運作，成為妥善運用戰後日本遺留之漁業相關設備、漁船、物資；積極運用美援資源投入漁業捕撈與生產活動；培養在台漁業捕撈人才之機構。

在美援的幫助下，當時的中國漁業公司委託臺灣造船公司建造 4 艘 350 噸級鐵殼船，船上引入冷凍、超低溫冷凍設備（蔡旻宏，2018），是台灣遠洋漁業首次引入先進漁業冷凍技術。同年，與日本合作，訓練我國船員遠洋鮪漁業之技術與能力（陳清春，1993；胡興華，2011；蔡旻宏，2018），並開始在孟加拉灣、蘇門答臘、爪哇、等東印度洋海區作業。一份 1955 年的檔案顯示，中國漁業公司與水產試驗所為了發展遠洋鮪釣業而與日本企業（永福產業株式會社）合作進行鮪釣漁業技術的試驗⁴。其中包含委託日本 150 噸級及 350 噸級遠洋釣船各一

³ 〈經濟部呈為擬將中國漁業公司移由國軍退除役官兵就業輔導委員會接管請核該案〉，《行政院》，國史館藏，數位典藏號：014-000205-00270-001。第 34 頁。

⁴ 〈行政院會議議事錄 臺第八九冊四二八至四三二〉，《行政院》，國史館藏，數位典藏號：

艘及其船員來台，進行漁業捕撈技術上的移轉。

1958 年，政府通過「集中運用資金，開發海洋資源」計畫，吸引民間資金，輔導建造大型鮪釣漁船，積極引進技術及人力，使得漁船數與漁產量迅速增加（胡興華，2011）。一份行政院會議的檔案「中國漁業公司呈發展遠洋漁業開拓外銷市場計畫」，其中便提到「爭取外匯收益，...擬請准以本公司名義洽辦一切業務」⁵。另外，中國漁業公司也透過與民營漁業公司合作，前往東南亞海域進行底曳網作業等。換言之，中國漁業公司在統籌利用日本遺留資源、國民政府遷台資源、美援大力資助下，以國營企業之名義，進行遠洋漁業開拓之策略擬定與推動。於 1965 年的《台灣漁業運用美援成果檢討》報告書中提到，「近十年來台灣省漁業發展之速，無論產量、技術及設備各方面，均有顯著之發展，追本溯源，此一成就自應歸功於美援之援助。」。同時，也可以從中國漁業公司在這段期間位處在一個執行者層面的角色，妥善利用美援發展漁業（蔡昇璋，2010），理解在推動我國遠洋漁業技術發展上的要角。

1965 年，美援結束後，中國漁業公司轉為國軍退除役官兵就業輔導委員會（退輔會）接辦，並且成立海洋漁業開發處（簡稱海開處），該年駐地於鼓山區哨船街 77 號。一份該年度經濟部的會議討論檔案便提到，在行政院秘密議事日程中有關中國漁業公司轉為退輔會運作之討論事項。除了說明海開處作為安置退除役官兵就業的功能外，這份檔案同時也有幾處值得注意的內容，呈現中國漁業公司在戰後漁業剛起步階段的角色。首先，「目前台灣之遠洋鮪釣漁業，及由該公司所首倡，...」⁶，說明國有的中國漁業公司之於我國遠洋鮪釣業開展的重要性。接著，「總統對漁業發展應注意與國防相配合之指示，較之其他事業移轉民

014-000205-00116-004

⁵ 〈中國漁業公司呈發展遠洋漁業開拓外銷市場計畫〉，《行政院》，國史館藏，數位典藏號：014-070200-0017

⁶ 〈經濟部呈為擬將中國漁業公司移由國軍退除役官兵就業輔導委員會接管請核該案〉，《行政院》，國史館藏，數位典藏號：014-000205-00270-001。第 33 頁。

營，更多顧慮之處」⁷，隨後提到，中國漁業公司的高度官方角色因而「必須嚴格遵守警戒線之限制，漁區較小」，導致未能與逐漸蓬勃的民營漁業競爭，說明當時政府對於鼓勵漁船前往「難以掌控」的海上作業時，同時存有鼓勵與顧慮的矛盾。說明當時國民政府既盼望藉由漁業獲取便宜蛋白質，卻又對於未知的、風險的海上漁業充滿國防顧忌。不過，也正如檔案中提到民營漁船的競爭力日益增強，尤其民營漁業公司、造船企業也在戰後國家的政策輔助與大力發展下蓬勃發展，相形之下，海開處在執行與開拓漁業事業的第一線角色逐漸退居二線，而由前些階段逐步培養的民間捕撈量能所遞補。

海開處的角色是具有官方色彩的營運公司模式，在運作模式上，更具有優先國家利益之作用，而不只是以該公司本身之運作為考量。海開處除了進行漁撈作業外，還具有更多其他的作用。例如：1967年，中日韓三國鮪釣漁業會議，便針對三國在薩摩亞漁區作業之鮪釣漁船，協調各國漁獲的收購價格，避免削價競爭，與他國進行溝通協調⁸；以試驗名義派遣漁船前往關島開拓漁場，進行黃鰭鮪捕撈的試漁作業⁹；實驗並籌畫新式漁法¹⁰，建造當時國內未有之大型圍網漁船¹¹；甚至，響應國家之需要，派遣大型漁船至北海進行護漁，處理遭美國扣押之違規捕鮭漁船¹²。1974年，海開處隨前鎮漁港的完工，遷移至前鎮區漁港南二路。曾待過海開處的阿鈞船長也提到他當時在海開處所屬於船上工作的經歷，特別是因為工作需要而遊歷南美洲各漁業基地的經驗。

「我們那時候是抓長丁鮪啊，那時候對向魚¹³在那邊抓比較多啊，南是烏拉

⁷ 〈經濟部呈為擬將中國漁業公司移由國軍退除役官兵就業輔導委員會接管請核該案〉，《行政院》，國史館藏，數位典藏號：014-000205-00270-001。第34頁。

⁸ 經濟日報（1967.04.30）。中日韓下月舉行鮪釣會議 商提高薩摩亞區魚價問題。經濟日報，02版。

⁹ 經濟日報（1967.11.14）。中美協議合作 開拓關島漁場 延長試漁三月。經濟日報，01版。

¹⁰ 經濟日報（1969.10.16）。海洋開發處正研究 大型圍網作業方法。經濟日報，02版。

¹¹ 聯合報（1980.06.25）。輔導會漁業處 建造新型漁船。聯合報，02版。

¹² 聯合晚報（1989.07.24）。維護國家最高權益 自己處理違規漁船 鮭魚之戰 我將派船護航。聯合晚報，01版。

¹³ 根據受訪者的說法，「對向魚」是他們早期在大西洋進行漁撈作業時的捕魚與航行方式。主要受到洋流方向之影響，沿著洋流方向捕撈游來的鮪魚，故稱為對向魚。

圭嘛、北緯是在說拉斯嘛，拉斯是西班牙拉斯巴拉瑪斯，小安地略斯群島裡面的一個，可是那個島在地圖上看不到太小了。」（阿鈞船長，2024/08/19）

不過，國家在遠洋漁業的主導性角色於 1970 年代後迎來重大轉變，這一點也能從海洋開發處的結束營業進行理解。除了 1971 年中華民國退出聯合國外，更遭遇石油危機等經濟上的打擊。再加上國際漁業趨勢於 1982 年後有了重大的轉變，在於各國家開始依據聯合國海洋法擴大各自的經濟海域到 200 海浬。此一轉變，讓各沿海資源豐富之國家得以向如我國這般漁業國家之漁船收取漁業合作之費用，增其運作成本，加上自 1970 年代以來，國際魚價不佳，導致許多業者萌生退出的念頭¹⁴。例如 1988 年前往阿根廷作業之鮫釣船，便因漁業合作後受不合理對待，進而退出該國經濟海域作業¹⁵。在這樣的情況下，顯示出遠洋漁業的運作更需要民間企業所具備的彈性，民間業者如何與作業漁場的沿岸國簽訂漁業合作協定，或者以漁船大型化並於公海為目標，成為我國遠洋漁業至今的主力。也因此，1992 年海開處在面臨諸多經營危機下隨著國際漁業趨勢而退場，在行政院核准下結束營業。不過，在問及受訪者阿鈞船長在海開處結束營業後，他跑去做了甚麼樣的工作時，他回應道，雖然海洋開發處收了，但他仍在船員訓練中心持續訓練許多船長、漁船幹部。

「後來我自己在吃頭路啊，我去那個啊，漁訓一號、二號，去訓練實習船員、船長啊。」（阿鈞船長，2024/08/19）

從阿鈞船長的說法，他訓練船員與船長的頻繁與課程人數，可以得知我國遠洋漁業發展的人才需求在當時不斷增加，更可以映證海開處的結束營業並不代表我國遠洋漁業本身的瓶頸，反而是轉變為私人公司取代國有資本與機構在遠洋漁業發展中的主力角色。本段內容聚焦台灣遠洋漁業相對早期但重要的發展，在時間上聚焦在中國漁業公司接受日產、美援的經濟協助與運用、後來的海洋開發處

¹⁴ 聯合報（1975.02.25）。當前漁業危機迫切 自助人助勉度難關，3 版。

¹⁵ 經濟日報（1988.03.19）。漁業合作常吃悶虧 漁民權益莫再忽視，16 版。

的成立、運作與結束，說明著我國政府在主導我國遠洋漁業發展前期的重要方向。尤其從一開始的成立，便可見得將中國漁業公司之資產（漁船、土地、設備等），視為國家有需要便可使用之資源；於變更成立海洋開發處時，更呈現出該單位作為不只是漁業經營，而是花費更多心力於容納退除役官兵、開拓漁場、實驗新式漁法、與他國會商、甚至船員幹部訓練之功能。不過，也受國際漁業趨勢之影響結束其任務。而隨著海洋開發處營運的中止，似乎也能看出我國政府在介入與參與遠洋漁業的發展上，由第一線主動積極促進遠洋漁業資源開發的角色，逐步退居二線，轉由民間公司自力拓展漁場與市場。接下來，本研究聚焦在臺灣遠洋漁業具有今日捕撈量能的重要時期，由 1970 年代鮪延繩釣漁業蓬勃發展的階段，說明我國與日本海鮮市場的對齊。

二、漁業國與市場國的對齊：漁業需求、發展展望與水產市場的建構

本段聚焦在我國遠洋漁業快速且蓬勃發展的 1970 年代——特別是以鮪延繩釣業為主要關注對象，此時期我國鮪釣業在生產規模與產值階段皆有明顯的大幅擴張現象。不過，即使國家在遠洋漁業的生產端投以相當大的資源，確保漁民具有獲取資源之能力，若在消費端沒有足夠的購買者讓捕獲的魚有所銷路，遠洋漁業也將無法順利發展。因此，讓高雄遠洋漁業得以發展的另一項重要因素，便是來自日本戰後水產市場的高度成長需求，讓漁業發展在滿足我國國內需求之餘，得以發展外銷為導向的遠洋漁業。漁業國與市場國關係的對齊（alignment）關係，構成兩國國際水產市場貿易關係的迅速成長，雙方分別代表著生產與消費兩端，必須在一方大量生產、另一方大量消費的情況下，完整水產市場的建構。在日益密切的貿易關係中，促成高雄的遠洋漁業發展，也是在這個貿易過程中，逐漸累積為今日的漁業實力。我國絕大多數的遠洋漁業為出口導向產業，以優先供應市場國為目標，主要市場包含日本及美國。

市場國家對於漁業的需求，在影響漁撈方式、產業經營與規模方面，皆有顯

著而明顯的影響力。尤其戰後初期（1950-1965）以拖網漁業（單拖及雙拖網）為主，佔有近九成的漁獲量（參見圖 7），此時期的拖網漁獲多半以滿足國內需求為主要，外銷比例不高；而遠赴他洋的延繩釣漁業，則是在捕撈後以鮪魚罐頭方式出售至歐美國家，以避免魚肉腐壞之問題。真正令台灣遠洋漁業具有外銷商業規模的是在 1970 年代起快速成長的遠洋鮪釣漁業。雖然延繩釣並非嶄新的漁法，不過，在當時台灣的漁民開始透過進步之魚體處理、海外基地的運作與超低溫冷凍技術保存鮪魚肉質的新鮮，讓透過延繩釣捕撈具有較高經濟價值的鮪旗魚種得以保存新鮮，供應日本生食鮪魚市場（林育加，2024）。漁業國家與市場國家的貿易交換關係也非一蹴可及，而是經年累月的商業往來。如同前段提及，我國戰後將遠洋漁業視為重點發展項目，並且以中國漁業公司（後來海洋開發處）等具有高度官方色彩的組織單位，進行與日本漁業技術接洽之行動者；與此同時，日本作為當時的主要漁撈國家，面臨國內漁業發展達致頂峰的階段，促使該國境內負責銷售漁船設備、漁業後勤產業將銷售產品之對象轉移到正在汲汲營營發展遠洋漁業的台灣。從民營造船廠的興起過程，林于煖（2023）的研究指出日本漁船設備供應商對於台灣造船廠習得先進造船技術，包含船體、魚機、引擎動力、甚至漁具改良，具有高度影響力。

「尤其延繩釣大概都緣自日本過來，那日本早期也是在把這個東西做罐頭，那後來他們就開始打那個熱帶鮪類，像大目鮪這些做超低溫，去做那個生魚片的原料，價格比較高、利潤比較好，所以他就把罐頭的這塊市場，也不是說市場他不要，是把生產的部份，整個移轉給台灣。」（誠哥，2023/01/11）

日本於戰後經濟快速成長，尤其在 1960 年代，在家庭神器冰箱與冷藏設備逐漸普及下，對於富含油脂的高檔生食鮪魚之需求亦蓬勃成長（黃銘志、李京珮，2013）。此時，來自生食鮪魚的主要市場國之需求促進了臺灣戰後遠洋鮪釣業之發展機會。尤其在 1970 年代起，台灣的漁業公司逐漸具有資本及技術引進日本先進的超低溫冷凍技術，進一步為鮪漁業增加附加價值。延繩釣漁法雖然早在日

治時期的臺灣便已存在與投入漁撈活動的實際應用，不過對於生食鮪魚的大型鮪類（如黑鮪、大目鮪等），則需要如深層延繩釣、轉環等進一步改良之漁具使用。1972 年，我國首艘超低溫鮪釣漁船「金勝富一號」建造完成。超低溫鮪釣船發展之初，於台灣區鮪魚公會轄下成立「超低溫鮪釣漁船營運小組」，1989 年改組為「超低溫鮪釣漁船營運委員會」（黃向文、林頂榮，2011）。一方面，顯示台灣業者方面對於引進日本先進的漁業設備充滿興趣，原本以公噸計價鮪魚罐頭，轉變成以公斤計價的鮪魚生魚片，促使台灣業者紛紛轉營超低溫鮪釣漁業（張正昇，2000），在原有漁船上改裝超低溫設備，或是直接造新船；另一方面，日本的造船與漁船周邊設備業者也呼應著臺灣漁船造就的旺盛需求，擴大其生產與產業規模。超低溫漁船也從 1986 年的 81 艘增加至 1991 年為 313 艘（黃向文、林頂榮 2011）。本研究透過與台灣的造船業者、造船設計師進行訪談，以理解日本企業在對台灣發展遠洋超低溫鮪魚漁業發展過程中的重要性。尤其，在這個時期由日本引進的漁船引擎、冷凍機等設備，都是促使我國遠洋漁船具備遠洋作業能力並且能夠供應超低溫鮪魚的重要因素。

「早期，日本人做生意都會提供一些…（船圖），因為他們那邊比較早去接觸，所以他們為了做生意往往會將他們那邊的訊息，帶來給我們知道，甚至於把他們賣過的一些參考資料，提供給我們參考，那這個都是做生意的方式。」
（瑞豐廠長，2024/05/06）

在造船廠長的回憶中，當時的日本廠商提供的船圖，對於我國船東、造船業者，以及造船業本身的技術提升，以及將遠洋漁業設備投入運作的過程，都扮演相當重要的角色。尤其許多引擎、冷凍機方面至今仍使用日本進口設備，可見不論在造船業還是遠洋漁業本身，都十足仰賴來自日本的技術與設備移動。

「（過去這個設備）是賣給甚麼樣的船東、這個船東在做甚麼樣的生意，他來這邊跟我們介紹的時候，一定會把這些訊息帶來，讓我們產生興趣，先給

你知道人家有這樣做，讓你有一個信心跟興趣，這是生意的行話。」（瑞豐廠長，2024/05/06）

瑞豐廠長談到在與日本的漁業設備銷售業者接洽時，多半能經由日本設備商獲得不同設備的相關規格、標準、使用及安裝方式等。他進一步解釋道，對於日本業者而言，就像是展示商品名錄，以利產品在台灣造船方的銷售情況。在漁業技術與維修方面，也有許多面向承襲自日本人直接或間接的交流，包含設備的安裝與檢驗、漁撈技術學習、岸上魚貨處理等。

「台灣在安裝的時候，日本的機師會過來，做最後的檢驗，因為他們要保固，來過來看一下，可以啟動，說整個系統沒問題、啟動。他們日本機師會來看一下，幾乎都是這樣。」（阿政工程師，2023/06/16）

負責繪製、設計船圖的阿政工程師提到，當他們在建造新漁船時，往往需要提早知道設備的安排位置、設備的需求等等。最後，便會有來自日本設備商的機師來到台灣進行檢驗。除了日本企業將當時的台灣視為不斷成長而有深具發展潛力的漁船設備市場外，台灣作為漁撈國家，也透過將人才送至日本，培養我國自身造船事業相關人才。

「那個時候，台灣的造船這一塊的人才蠻缺的，我看他（一位造船設計師）的空間概念蠻好的，那個是教不來的，我就培養他，我把他送到日本學造船設計。」（瑞豐廠長，2024/05/06）

日本的造船技術相當頂尖，尤其是在漁業經營方面，台灣的遠洋漁業活動（包含魚種漁法、造船技術與）多半跟隨日本的發展進程¹⁶，包含在造船人才培育方面。瑞豐廠長同樣是留學日本、到長崎大學學習造船相關專業知識，返台並擔任造船廠長後，也陸續薦送多位深具潛力的造船人才前往日本就學、實習等；此外，

¹⁶ 不論是戰後接收日本遺留的設備，美援期間引入日本技術官僚協助漁業發展的推動（蔡昇璋，2010）或是島國自然環境，都是讓台灣的漁業發展方向與方式接近日本的原因之一。

曾在南大西洋海域進行漁撈作業的阿鈞船長則提到，他們在烏拉圭的基地港內，經常與日本船長或船員有所交流，除了排隊一起打國際電話之外，也是討教與詢問的好機會。

「他們（日本船長）都說「功課」，就是一個小冊子他們都隨身帶著，就很像公式，我遇到甚麼甚麼問題、我嘗試怎麼樣、結果怎麼樣，我怎麼解決。有甚麼問題在基地就直接問他們，他們就會（說）我翻翻看，然後跟我說可以怎麼做。」（阿鈞船長，2024/08/19）

除了造船、海上捕撈活動外，在訪談一位台灣的超低溫冷凍廠廠長時，他說到日本的漁業技術也同樣影響了陸上魚獲處理、冷凍與保存方面的技術。包含急速冷凍的壓縮機本身、魚身切塊方式、切割加工技術等。尤其阿鈞船長的說法更加證實了在 1970 年代台灣開始發展超低溫鮪釣業後的情況。原本戰後由國家主導的發展力道逐漸減弱，許多最為先進的技術與實踐反而有著更多來自企業間的交流與商貿關係往來，

「那陸地上的（冷凍與加工技術）就是日本傳承給我們的，其實海上或陸上的都是，這些加工的技術都是日本人教的，企業跟企業之間的合作，我們都是拖著政府跑啦。這些急速冷凍的技術，都是從日本傳進來的，系統是日本、加工技術啦都是日本。」（義伸廠長，2023/07/19）

上述提到的台日交流，或許不是一概而論，或是經由文獻清楚記載的台日漁業合作那般完整。不過，卻也經由每位參與在台灣遠洋漁業發展過程中的人們之經驗。這些只能言傳的故事，包含造船人才培育、日本師傅來台、漁撈技術學習或是魚獲捕撈後的處理。往往都是那些非正式、未被留下紀錄的身體實作與親身經歷所承載的漁業發展軌跡。就像林于媛（2023）從高雄民營造船事業的發展著手，說明日本在有助台灣朝遠洋發展過程之重要性；在她的文章中，她認為依賴理論需要被重新考慮，或者加以細緻的分析依賴發展的過程，而非簡化路徑學習

依賴理論的想法。也就是說日本本身作為最大市場國，逐漸將生產國的角色拆分子包含台灣在內、當時的開發中國家，包含引擎動力、魚機、船體打造、漁具等，都可以見得日本市場的業者對我國遠洋漁業的幫助與影響力。換言之，台灣有關遠洋漁業的技術流動與跨國移轉高度倚賴市場國日本對我國遠洋周邊產業的輔助，而此一過程不只是產業移轉的現象，更像是日本設備供應商轉移主要銷售市場的結果（林育加，2024）。同時，有別於剛從戰後立足的漁業發展受到國家由上而下的發展路徑所決定，此階段的遠洋漁業（特別是鮪釣漁業）進程轉為仰賴著民間漁業公司、組織以及公會更為彈性與策略的回應日本市場需求。這一項，市場國逐漸讓漁業國（台灣）對齊捕撈能力，讓台灣來滿足該國的漁業需求，配合上我國政府、業者對於成長的渴望，塑造生產－貿易－消費的穩定市場網絡結構。

三、基礎設施與空間：與世界大洋連結的前鎮漁港

前鎮漁港的建設與運作，是聚集於高雄的討海人們開始朝向遠洋大力拓展的重要空間。在人文社會科學中有關基礎設施研究理路的取徑下，我們可以將前鎮漁港視為一種使遠洋漁業得以運作的重要基礎設施。基礎設施是一個集合性的名詞，為了實現更高層級目標而重塑人與非人之關係（Barua, 2021；Carse, 2017）。人們可以藉由基礎設施打造，進而以更具框架的方式對其所處的空間產生支配、利用、活動的能力。國家尤其各項基礎設施的建立具有主導地位，前鎮漁港的打造或許便是極為適合探究基礎設施與空間關係的場域。漁船、漁民絕對是遠洋漁業運作中最為重要的角色，然而當漁獲上岸、進入陸地以後，如何輸送漁獲到消費者口中，更是值得探究的課題（羅光智，2002）。本研究有關前鎮漁港港口的基礎設施研究，便關切著這個部分，重新理解漁港作為承載著生產與交換的空間時，對於周邊空間使用方式之相互影響。



圖 3、高雄市舊航照影像（1960）

資料來源：中央研究院高雄百年歷史地圖 WMTS 服務

本研究整理後數位繪製

本研究自聯合新聞報紙資料庫蒐集有關前鎮漁港之相關新聞，並與舊航照影像相互對照，將前鎮漁港的建立、事件中的歷史脈絡與空間變遷呈現出來。首先，在高雄港進行南向的擴港計畫之前，前鎮漁港只是潟湖內的一處天然沙岸。在 1960 年的高雄市舊航照影像（圖 3）中，便有與今日前鎮漁港極為相似的地形樣貌，顯示後來漁港的興建依循著天然地形之形勢而建造。1963 年，「前鎮漁港」一詞於報章媒體中登場，在國家制定之遠洋漁業發展計畫下，興建預算分別由農復會（即美援¹⁷）、省府、地方¹⁸各負擔三分之一，建築在高雄擴港的新生地上，以停靠千噸級漁船為目標，為全台最大深水漁港¹⁹，可以說是省府對於我國漁業

¹⁷ 聯合報（1963.04.07）。美援補助款項將減少 前鎮漁港興建計畫 勢必遭遇極大困難 高市府向省提出兩項補救要求。聯合報，07 版。

¹⁸ 地方包含市府負擔八百萬元、高雄市漁業界分擔一千兩百萬元。資料來源：聯合報（1963.08.07）。興建前鎮遠洋漁港 需費六千萬元 省漁管處會同有關專家 定今赴高雄作最後勘查。聯合報，06 版。

¹⁹ 聯合報（1963.01.04）。高雄前鎮漁港預定六月興建工程費預算八千餘萬元測量工作兩月內完成。聯合報，07 版。

發展最大的一筆投資²⁰。此外，除了港口碼頭、護岸本身的修建與港區疏濬外，亦將建設經費投注到港口中陸地相關基礎設施的打造，包含漁業大樓、魚市場、漁具倉庫、製冰廠、水產加工廠、魚貨起卸設備等相關設施，使周邊產業愈臻完備²¹。

在前鎮漁港的興建期間，也不斷傳來遠洋漁業發展的好消息。1965 年的新聞提到「魚貨外銷，將由去年的三千噸，今年的六千二百噸，而增加到明年的一萬六千噸。」²²，說明我國遠洋漁業正處大力擴張之際，振奮國內政府與漁業界對於前鎮漁港完工後的信心，包含當時遠洋漁船總作業噸位增加一倍、世界五大洲三大洋的任一角落都將有中國的漁船²³、漁獲量與魚價雙雙推升²⁴。

1967 年，前鎮漁港宣告完工，卻仍無法順利運作、馬上讓高雄地區的造船周邊產業、漁具與補給等周邊產業蓬勃發展，這或許也是造成在許多不同的文獻中，有著不一致的前鎮漁港完工日期之原因（例如黃于津（2020）以 1972 年為前鎮漁港正式完工之日期）。雖然高雄市漁輪公會順應前鎮漁港的完工，計畫於港內興建包含製冰、冷藏、除冰功能之冷凍廠²⁵。不過，需要強調的是，前鎮漁港的投入運作並非一蹴可及的結果，而是有待相關陸上基礎設施的完備，才得以正式運作。本研究認為複雜化高雄遠洋漁業基地—前鎮漁港的興建、投入運作與困境，是藉由爬梳新聞文件與舊航照影像的重要貢獻。簡單來說，前鎮漁港雖然在 1967 年 12 月 31 日宣告完工²⁶、隔年（1968 年）4 月 12 日由省府主席主持落成典禮²⁷，卻遲遲尚未投入運作，包含有當時的新聞提到「但因陸上工程迄未興工，以

²⁰ 聯合報（1964.05.14）。前鎮遠洋深水漁港明天開工興建首期工程年底完成。聯合報，02 版。

²¹ 聯合報（1965.04.01）。前鎮遠洋漁港 增添陸上設備 將鼓勵民間投資。聯合報，02 版。

²² 聯合報（1965.04.03）。拓展遠洋漁業 邁入新的里程 興建漁船增闢基地等項 漁業局正同時並進。聯合報，02 版。

²³ 此處所指「中國」漁船，為中華民國。資料來源：聯合報（1965.07.26）。明年世界每一角落 都將出現中國漁船 漁局積極建立海外基地 噸位與產量將大為增多。聯合報，02 版。

²⁴ 聯合報（1966.02.07）。漁獲量豐魚價上升 發展遠洋漁業 正是大好時機。聯合報，02 版。

²⁵ 經濟日報（1967.10.13）。高漁輪公會募股 在前鎮建冷凍廠。經濟日報，02 版。

²⁶ 經濟日報（1967.12.31）。前鎮漁港工程 今天全部完工。經濟日報，02 版。

²⁷ 經濟日報（1968.04.12）。前鎮漁港落成 黃杰今天主持典禮 這座遠洋漁港，可停泊大型漁船三百艘。經濟日報，02 版。

致遲遲未能啟用。...，市漁會於日前決定，自行籌款新台幣五百五十萬元，建築部份陸上設施，以使這座急待啟用的漁港，早日發揮功效。²⁸」。本研究繪製之 1969 年航照影像正好捕捉到當時前鎮漁港雖然號稱完工，卻似乎仍未能完全投入漁業生產運作的情境（圖 4）。如圖所見，雖然港口碼頭的雛型大致完備，然而我們或許可以從周遭附近之空地，判斷當時前鎮漁港周邊仍呈現出尚未妥善利用的空地狀態，這一點也在後來的新聞報導中被提及²⁹。

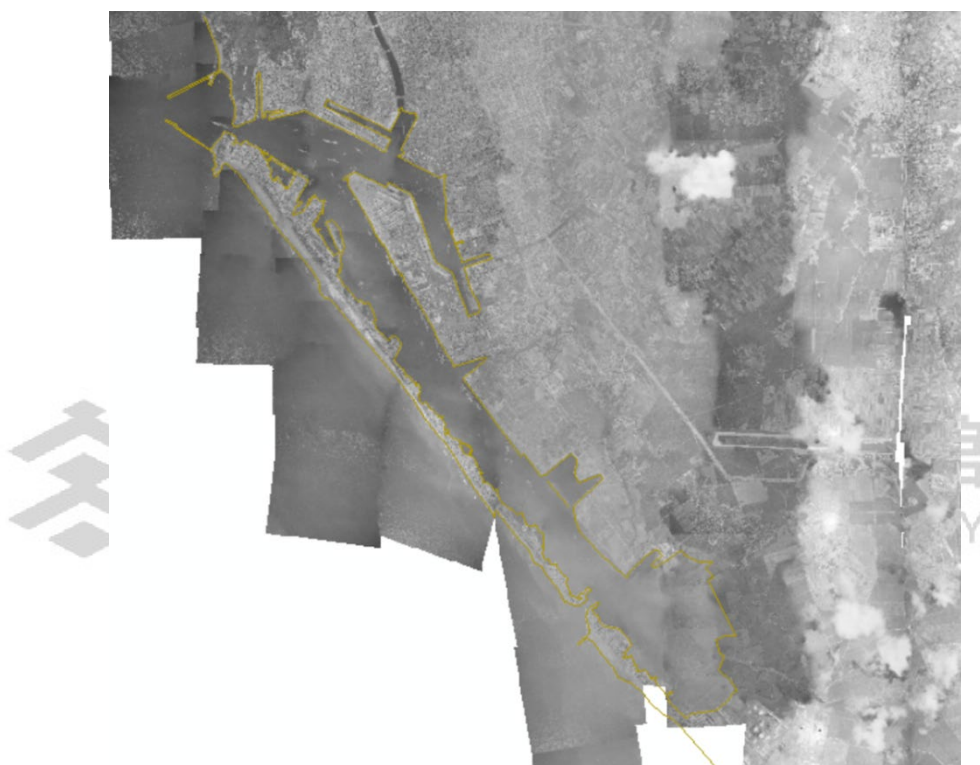


圖 4、高雄市舊航照影像（1969）

資料來源：中央研究院高雄百年歷史地圖 WMTS 服務

（本研究整理後數化繪製）

前鎮漁港雖然於 1967 年完工，然而卻未如預期投入運作，這樣的情況甚至延續到了 1970 年，根據當時的新聞報導，因漁業大樓、魚市場³⁰與冷凍廠³¹皆

²⁸ 經濟日報（1968.08.01）。前鎮漁港公共設施 省府核定財務計劃 漁會籌款配合陸上工程。經濟日報，06 版。

²⁹ 經濟日報（1970.04.16）。高雄市漁會昨開代表大會 蔡文玉盼完成前鎮新漁港。經濟日報，06 版。

³⁰ 經濟日報（1970.10.03）。高雄前鎮漁港 籌建新魚市場。經濟日報，06 版。

³¹ 經濟日報（1970.04.23）。高雄漁輪公會決在前鎮漁港 建冷凍製冰廠一座 昨天組成 籌建委會。經濟日報，06 版。

未完工，造成許多漁業公司不願將漁船遷入前鎮漁港，甚至傳出違法舞弊與土地使用分配³²的問題，致使當時的前鎮漁港尚未能投入運作，更導致債務問題³³。一份 1971 年的新聞報導指出：

「前鎮漁港雖然興建完成四年，陸上公共設施也已完成，但因冷凍廠、加工廠、漁用冰廠等設備，由於土地出租發生糾紛無法設廠，迫使前鎮漁港啟用時間再拖延下去。前鎮漁港不能啟用，最著急的是漁業界人士和港務局。漁業界人士因第一船渠淤塞不堪，漁船幾乎找不到地方停泊了，他們希望前鎮漁港早日啟用。³⁴」

本研究也想透過上述現象說明，港口的興建不光是深入水底、岸堤的建設而已，若無完整的陸地上的漁業後勤產業網絡支援，如搬運魚獲設備、製冰廠、加工廠等，漁港亦難以發揮正常功能；同時，進一步進行分析，若無陸上社會制度面向的妥善運作，包含運補與卸魚機制、人際網絡，甚至是漁會組織的良好運作，單憑實體的港口建設也難以使工業化的漁港投入運作。

³² 聯合報（1971.01.17）。高市漁會弊案昨移送法辦 蔡文玉等十四人名列被告 移送書洋洋萬言 詳列犯罪事實證據 被告觸犯貪污侵占背信等五項罪名。聯合報，03 版。

³³ 聯合報（1971.03.25）。前鎮漁港遲未啟用 高港局提抗議。聯合報，07 版。

³⁴ 聯合報（1971.03.24）。前鎮漁港土地出租糾紛 省令重新審查分配 漁港完成四年無法啟用 漁業界人士很著急。聯合報，07 版。

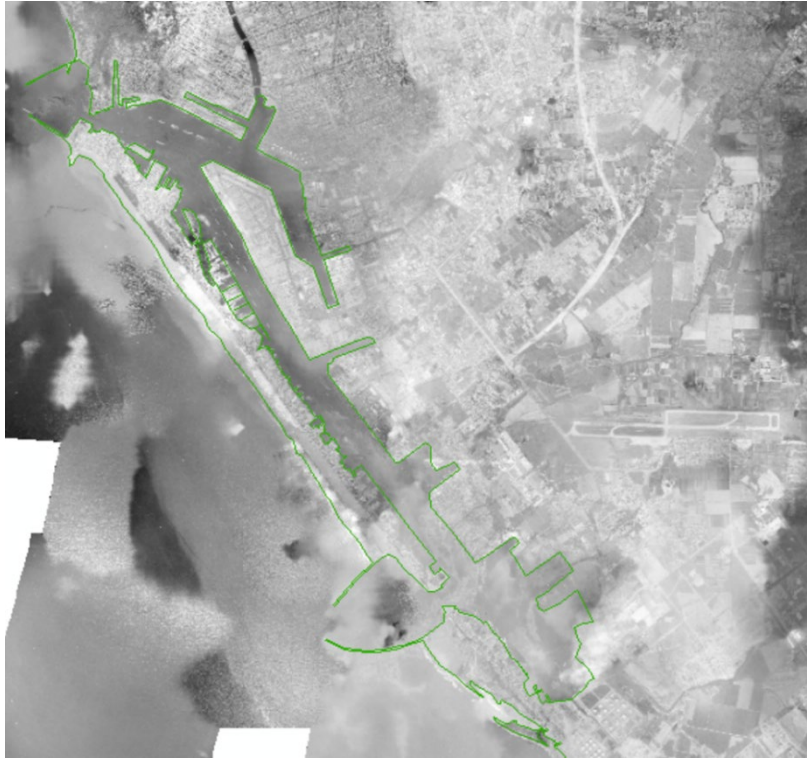


圖 5、高雄市舊航照影像(1970 年代)

資料來源：中央研究院高雄百年歷史地圖 WMTS 服務

本研究整理後數位繪製

1972 年高雄市漁會的所在地自鼓山漁港搬遷至前鎮漁港，並且要求中大型漁船、漁商漁販登記遷移，轉移到前鎮漁港進行多數的漁獲交易行為，同時以取消船籍方式，要求不願配合搬遷之業者進行搬遷手續³⁵。同年 4 月 27 日，在經歷許多風風雨雨後，前鎮漁港正式運作，展開遠洋魚貨的拍賣³⁶。隨著前鎮漁港正式投入運營（圖 5），國家也陸續將政府相關漁業機構遷往前鎮漁港周邊，包含水產試驗所³⁷、漁業廣播電台、船員訓練服務中心³⁸等。後者尤其重要，1971 年成立的船員訓練中心，在培養我國遠洋漁業人才的任務上不遺餘力。新聞指出該訓練中心獲日本廠商致贈許多先進漁船設備，以利各項實習訓練的現代化³⁹，同時也有特別打造訓練用漁船，訓練許多我國遠洋漁業幹部⁴⁰。這一點，也從曾

³⁵ 經濟日報（1972.03.20）。前鎮深水漁港 四月中旬啟用。經濟日報，02 版。

³⁶ 經濟日報（1972.04.27）。前鎮漁港及魚市場今天啟用 專供遠洋漁貨拍賣。經濟日報，06 版。

³⁷ 經濟日報（1967.10.13）。省水產試驗所 決定由基遷高。經濟日報，02 版。

³⁸ 經濟日報（1969.11.03）。經部船員訓練中心 首期工程本月開工。經濟日報，06 版。

³⁹ 經濟日報（1971.03.27）。船員訓練中心 廿九在高成立。經濟日報，02 版。

⁴⁰ 經濟日報（1971.06.11）。漁業幹部船員班 下月招二期學員。經濟日報，06 版。

經受雇於中國漁業公司並擔任船長的受訪者阿鈞船長提到，他在退休後到了船員訓練中心訓練許多船長、漁事人才。

透過前鎮漁港投入運作的順與不順，或許可以呼應呂采穎、王御風（2024）的研究，他們說明高雄港擴建過程中，港口建設並非全盤規劃下的成果，反倒有著因不同主事者的想法而塑造了今日的港區空間結構。前鎮漁港的建立之初雖然意在大力發展遠洋漁業，然對比其 1960 年（圖 3）與 1969 年（圖 4）的前鎮漁港空間位置，便能建得此一漁港建置計畫之初，更像是建立在商港周邊的附屬小港。然而隨著商港與工業港需求的擴張，被包圍在不斷擴張的高雄港中間的前鎮漁港，更一度於 1970 年代間傳出再度遷港的消息。

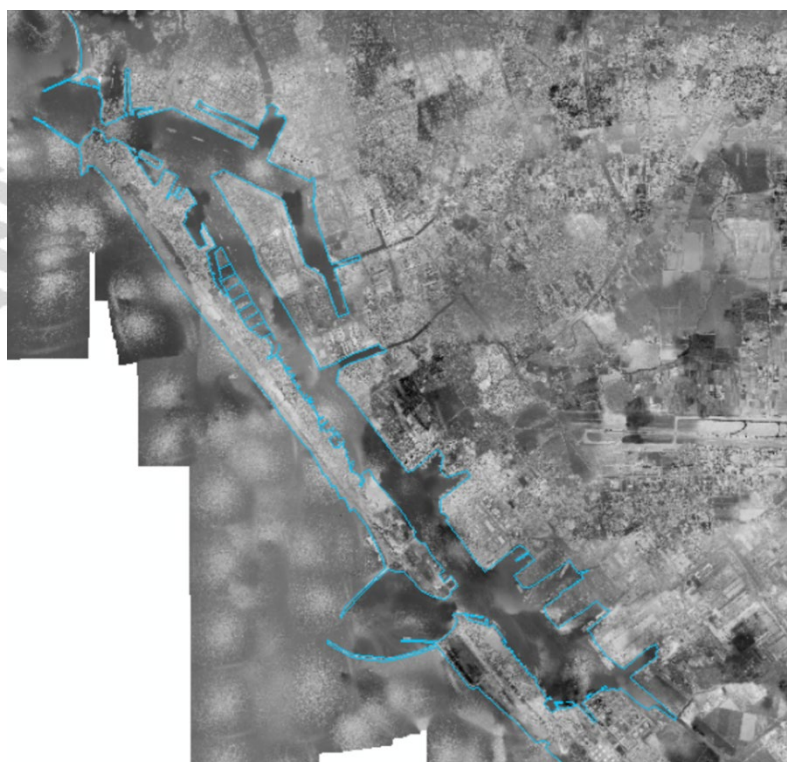


圖 6、高雄市舊航照影像(1984)

資料來源：中央研究院高雄百年歷史地圖 WMTS 服務

本研究整理後數化繪製

1980 年代，隨著前鎮漁港的港邊基礎設施陸續到位（圖 6），國際油價穩定、魚價普遍上揚，我國遠洋漁業迎來逐年成長之趨勢，不僅在漁獲量上有顯著成長，

亦多角化經營不同漁業漁法、捕撈不同漁種（見圖 7）。見此，國內遠洋漁業業者大舉投資建造大型遠洋漁船，包含流網、延繩釣、魷釣與圍網船約六十多艘，更有漁船船位不足、壅塞之情況發生⁴¹。尤其魷釣、鯷鮪圍網漁船多屬千噸級大型漁船，更是這段時期陸續投入遠洋漁撈作業之生力軍；有報導指出，「遠從大西洋返台的魷釣船因為船型較大，為了靠碼頭卸貨而大排長龍，部分漁船已等了廿天以上。⁴²」；此外，許多魷釣船也同步經營北太平洋的秋刀魚捕撈事業，其漁獲量足以供應國內需求外，亦能出口到日本⁴³。

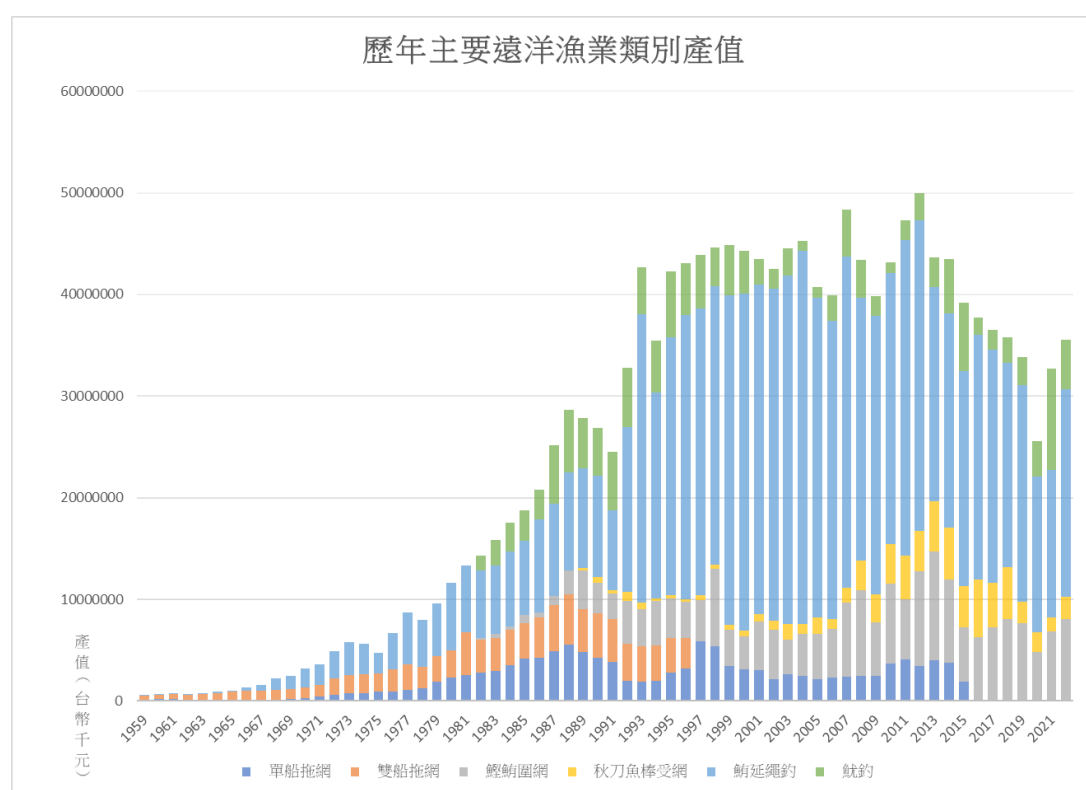


圖 7、台灣歷年主要遠洋漁業類別產值

資料來源：2022 年漁業年報；本研究整理並繪製圖表

有鑑於遠洋漁業榮景、原有碼頭空間不足，高雄市政府漁管處將原本前鎮港的防波堤改建為突堤碼頭、並進行周邊港區的濬深，以增加漁船停泊與卸魚之空

⁴¹ 經濟日報（1986.06.17）。立委促在高雄港 建遠漁專用港區。經濟日報，03 版。

⁴² 經濟日報（1988.08.01）。前鎮漁港船席不足 新建碼頭盼速啟用。經濟日報，15 版。

⁴³ 經濟日報（1986.11.12）。吃秋刀魚・不用愁！一度怕缺貨・卻見漁船滿載歸。經濟日報，10 版。

間⁴⁴。1988 年，該西岸港口完工，高雄區漁會為了避免港區內佔用船位問題、擁擠情形再次發生，針對西岸碼頭的卸魚空間有著更加明確的使用方式。同時，也可以從圖 8 看到前鎮漁港西岸碼頭的完工。1991 年，前鎮漁港進行進一步深水碼頭的建設，並預期完工後可供五千噸級船隻停靠⁴⁵。此外，1994 年也建立前鎮漁業公務碼頭，作為漁業巡護船、漁業訓練、水產試驗單位的船隻停靠碼頭⁴⁶。至此，前鎮漁港在漁業本身、漁業巡護等面向幾乎完善。



圖 8、高雄市舊航照影像(1996)

資料來源：中央研究院高雄百年歷史地圖 WMTS 服務

本研究整理後數化繪製

隨著時間軸逐漸接近當代，閱覽〈聯合新聞網〉資料庫所得的歷史新聞，也經常看到意外事件，例如冷媒外洩⁴⁷、因焊接或維修而發生火災⁴⁸⁴⁹、進行冷凍

⁴⁴ 經濟日報（1982.01.07）。前鎮漁港防波堤 將改建突堤碼頭。經濟日報，11 版。

⁴⁵ 吳維忠（1991.05.29）。前鎮漁港深水碼頭 二期工程昨天動工。經濟日報，19 版。

⁴⁶ 修瑞瑩（1994.07.20）。公務新碼頭 前鎮漁業公務碼頭 國內首座即將啟用。聯合晚報，04 版。

⁴⁷ 林保光、陳中光、修瑞瑩（1998.03.25）。漁船冷媒外洩 2 人昏倒送醫。聯合晚報，05 版。

⁴⁸ 林保光（1998.08.07）。前鎮漁港 船冒火。聯合晚報，05 版。

⁴⁹ 謝龍田（1997.07.12）。修船氣爆釀火警 三死一重傷 疑切割鋼板火苗觸及殘油釀災 港區烈火流竄濃煙密布 十多名工人跳船逃生 一菲籍船員也罹難。聯合報，07 版。

機維修時發生氨氣外洩⁵⁰、甚至走私⁵¹等，反而與漁業本身關係不大。本研究認為這一點反而顯現港市分離、高度工業化的漁港，導致非漁業的從業者對於前鎮漁港的運作不僅並不理解，更蒙上一層難以認識的面紗。不過，對於漁業從業者本身而言，工安意外頻傳的前鎮漁港，也暗示著漁船頻繁進港與龐大的修繕需求，同時暗喻了我國漁業產量的繁榮。例如有新聞報導指出碼頭繁忙卸魚的景象，工人修補老舊漁船再出港⁵²、卸魚量大幅成長等⁵³。

另外，從接近現代的航照影像（圖 8）也可看出，前鎮漁港之位置正好相當靠近中山高速公路尾端，雖然沒有足夠的檔案史料說明前鎮漁港的位置是否影響高速公路尾段的位置。不過，從興建兩者（前鎮漁港與高速公路）的時間背景與空間條件來看，應與當時高雄市區外圍、徵收影響不大的區域來決定。這一點也呼應邱柏翔（2017）提到公路運輸於 1970 年代逐漸取代軌道運輸，加速臨港鐵路的退場。不過，前鎮漁港實際上卻是從中獲益，發達的公路運輸致使漁業周邊產業的陸上連結更加便利，這一點不論是在前鎮漁港各家企業進出繁忙的大型冷凍貨櫃車，或是港邊維修、卸魚、補給事業，都可以看出聚集於前鎮漁港的遠洋漁業高度仰賴著活躍的公路陸運運輸。不過，高架化的高速公路雖然有利於大型貨櫃車輛的進出，卻也某些程度限制了一般民眾進入前鎮漁港的意願，再加上前述提及之高度專業化與工業化的發展方向，前鎮漁港成為港市分離現象下的海陸分離的典型示例。

四、從台灣海峽到遠洋：以海為家的討海人

前述試著從戰後政府利用日本遺留財產、美援協助發展遠洋漁業；到日本經濟崛起後，對於生食市場的需求創造台灣超低溫鮪釣漁業的蓬勃發展；前鎮漁港

⁵⁰ 林保光、樂丕智（1998.11.07）。前鎮漁船氨氣外洩 1 死 4 傷 冷凍機安全閥不耐高壓 造成高熱氨氣外洩 冷凍公司維修員嚴重灼傷不治。聯合晚報，05 版。

⁵¹ 陳一雄（1999.02.28）。起出 14 把槍 子彈 6000 發 全國最大軍火販落網 熊自惇掌控全台 2/3 黑槍來源 設置兵工廠、有專人維修 供應各大幫派。聯合報，01 版。

⁵² 許正雄（1999.11.30）。整裝待發。聯合報，19 版。

⁵³ 許正雄（1999.11.19）。交易量增加碼頭卸魚忙。聯合報，18 版。

的完工與投入運作，讓工業化與現代化的漁業運作進一步發展；然而，遠洋漁業最為重要的角色，仍是那群以海為家的討海人。除了他們實際進行漁業捕撈活動以外，其他的國家建設、周邊產業，都更像是支持性的存在。如何讓遠洋漁業是一項抓出心得、有利可圖的事業，有賴討海人們的經驗與技術。

其中，在訪談過程中遇見許多參與漁業的長輩，多半為澎湖移民，本身具有漁業經驗的澎湖人成為高雄遠洋漁業發展中最為重要的族群（許雪姬，1988；鄭水萍，2005）。本研究在高雄進行訪談時，也遇到不只一位船東、船長、漁船技師擁有著澎湖背景。

「我國小畢業，幾乎整個家鄉（澎湖望安鄉）的人，沒有更好的路，就是（來）討海。…你要當船員，只能上船當廚師，就是下海。」（昇老闆，2023/01/10）

一位在漁業界享負盛名的船東昇老闆談起身為澎湖人的他，最一開始的討海經驗是從澎湖周邊海域、台灣海峽開始。他提到，每一位澎湖出身的年輕人，都是跟著家中較為有經驗的長輩一同出海，從船上最基礎的工作開始做起，慢慢地從長輩身上學到在船上的各項技能。

「一開始，只是煮食(tsú-tsiáh)的…，還不是船員。…，只要年紀比你大，就是長輩，就是你要帶我，然後你就做船員，我就接你的缺，你要教我啊。」（昇老闆，2023/01/10）

從最基礎的漁船技能做起，從廚師、船員、冷凍長、漁撈長、輪機長、大副、到船長，昇老闆提到，台灣的船東之所以至今能夠保有遠洋漁業作業的全球競爭力，關鍵就在於他們從小便做過這些船上的各種工作、對於經營船隊的細節瞭若指掌。他也進一步提到，這些經營的細節與祕訣是難以口傳教學的，而是需要親力親為、下去做的經驗。

「中國那邊有派人來找我，說要找我學抓魚技術，我就說好哇我可以跟你講

（怎麼做），但是這種技術的東西是教不來的。」（昇老闆，2023/01/10）

台灣的船東能夠非常了解船上的各種需要與經營細節，這讓後來成為漁船老闆的船長們在經營漁業公司方面得心應手。而像昇老闆這樣的澎湖漁民相當多，隨著戰後逐漸頻繁的透過鼓山魚市場進行魚獲的販賣，他們漸漸的把家族搬到鼓山一帶。

「一開始是抓回來吃，我的前輩大約民國 50 年，是 30-40 噸的船，只有冷藏，沒有冷凍，去（澎湖南邊的近海）抓魚到我們的哈瑪星，拍賣。」（昇老闆，2023/01/10）

如同前述提到，當時位於高雄的鼓山漁港是魚獲交易中心，許多來自澎湖漁船的漁獲也來到高雄販售。這個過程也讓澎湖漁民逐漸到增加到高雄鼓山漁港、哈瑪星等區域活動的機會。昇老闆後來也隨著親戚的腳步，來到高雄開啟遠洋討海之路。

「17 歲開始當船員，一年可以賺九萬，那時候開始跑去太平洋、或是台灣海峽南邊、菲律賓東西邊都可以抓魚。」（昇老闆，2023/01/10）

昇老闆的討海之路就像是台灣漁業發展的歷史縮影一般，由沿近海的漁撈作業開始，逐漸拓展作業範圍到西太平洋與東亞接壤之間的幾個水域，包含南海、菲律賓海等。而後，昇老闆跟著台灣遠洋漁業的發展路線，遠赴大西洋進行更加現代化與工業化的漁撈事業。

「當冷凍長以後，跑到大西洋，有兩個基地，烏拉圭跟開普敦。」（昇老闆，2023/01/10）

起初，昇老闆在海洋漁業開發處所擁有的漁船上，展開自己的遠洋討海生涯。尤其是遠赴大西洋水域作業，主要捕撈長鰭鮪給在中南美洲活動的日本商社製成鮪魚罐頭。

「我是在遠洋開發處裡面，那個...國家的，我小時候的故事就是這樣，公司是遠洋漁業開發處，所以會有人去聯絡，說要把魚賣給誰、賣給誰去做罐頭。那時候是抓魚賣給日本會社轉手做罐頭，全部都做罐頭。我是聽說，遠洋開發處是自己在賣，沒有經過第二手。」（昇老闆，2023/01/10）

除了後來自己擁有遠洋船隊、經營水產公司的昇老闆之外，本研究於前鎮漁港周邊的一家小型工廠外頭，遇到兩位曾出海捕魚的遠洋漁船船長。在他們熱情的分享早期的經驗，他們也提到自己早期在隸屬遠洋漁業開發處之下的遠洋船隻工作的經歷。

「（民國）65-68年，我是在遠洋開發處的船上，抓長丁鮪，做罐頭的，那個白肉鮪魚。」（阿鈞船長，2024/08/19）

阿鈞船長也同樣提起自己一開始是在海洋開發處的船隻作業的經驗，凸顯前一章節內容提及的海洋開發處在推動台灣遠洋漁業發展中的重要性。不僅象徵國家對於遠洋漁業發展的主動性，同時也是以國家資源培養一代遠洋船長的重要過程。事實上，台灣的討海人組成起初多半由沿海與離島居民所組成，包含基隆、高雄、東港、澎湖、小琉球人組成，這些地區當時的年輕人大量集中高雄，透過前鎮漁港出發到世界各水域作業。

本段聚焦高雄發展遠洋漁業之鉅觀歷程，無可否認的是，國家上而下的漁業政策、治理方針；國外市場端的需求、產業移轉；在空間配置上打造基礎建設而形成海陸相連的國家力量、市場力量、基礎設施之形構以及最為重要的「人」在其中的故事。不過，正如涂懿文（2017）以旗津的空間與島民為視角，說明地方如何在國家鉅觀的商港擴建與漁業發展之期待與論述被簡化漁村的社會脈絡，進而被建構出一套需要被改善、從而製造國家政策介入空間使用的空隙。從本章的內容來看，我們或許需要反過來看見國家從上而下的順應國際市場與政經變動所搭建的漁業發展結構，是如何被民間能動性發揮、更動、調適（林于煖，2023）。

由歷史面向的鉅觀線性視角，可以幫助我們理解遠洋漁業在高雄的興起歷程，包含戰後國民政府接收日本剩餘漁業發展資源、順應市場變動而促進發展遠洋漁業的利基、前鎮漁港作為一項重要基礎建設。不過，本研究也試圖指出另一重要面向，在於陸地上漁船相關工業產業發展之完整性。這群不直接出海，但是參與在遠洋漁業的重要後勤產業的人們，不僅在正式檔案與研究中較少被談起，同時也不易社會大眾所發現，而他們的故事也會是接下來的內容。下一段，本研究將進入人民的視角，看待人們如何從土地上發展出遠洋漁業、以及支持著遠洋漁業發展的一系列產業發展與空間關係。



高雄市立歷史博物館
KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

組一艘航向世界的大船－漁具、造船與其他周邊行業

前段提到，台灣的漁民從前鎮漁港出發，不論是到北太平洋捕秋刀魚、在巴布亞紐幾內亞捕撈鮪魚、或是遠赴福克蘭群島捕魷魚，除了有一批年輕的漁民開始朝遠洋漁業進發以外，遠洋漁業非常仰賴著有關造船、修整等船體打造技術的提升，同時也有賴有關漁具與各式漁船使用工具的發展與進步，例如漁網、延繩釣、浮球等。換言之，遠洋漁業的發展更需要周邊一系列產業的支持，與此同時，遠洋漁業的發達也反過來促進了高雄周邊產業的繁榮。

延續海陸相連的分析取徑，除了前鎮漁港做為促進此相連關係的重要節點外，如何支持漁船的航行、確保其具有自遠洋獲取資源之能力，就需要提到造船與其他周邊行業於高雄地區的發展。本段以「組一艘航向世界的大船」說明漁業與周邊產業相伴而生的發展過程，為了有脈絡的呈現周邊產業於高雄地區的發展，本研究以由過去至今的時間向度、由內陸至沿岸的空間觀進行書寫，並且分別聚焦在楠梓土庫、鼓山到前鎮、以及旗津進行梳理，試著以上述地點的故事理解高雄如何一步步有能力走向遠洋。

一、從惡地到沿海：楠梓土庫漁網墜產業

「以前用當地的黏土去燒製漁網墜。因為上面是那個泥岩惡地，所以這邊的土質其實是很多比較硬的黏土，可以燒。」（水叔，2023/07/17）

家中經營漁具五金行的水叔提到一項台灣沿近岸及養殖漁業早期利用的工具，即「漁網墜」，這是一種非常傳統而早期的漁具之一。在漁業中，為了使漁網得以順利下沉，通常會以其他重物輔助漁網在水中的沉降，這便是漁網墜的功能，在漁網四周綁上漁網墜以利漁網的快速沉降、穩定漁網形狀等功能。而此一漁具出產自高雄楠梓區清豐里的社區，當地因土質為泥岩為主，黏密的土壤不適合種植農作物，卻成為早期燒製磚瓦、漁網墜的原料。

今日楠梓區清豐里的古地名為土庫，或稱「塗庫」。根據《高雄市地名探源》一書之說明，「庫」具有穀倉之用，土庫意即遍佈穀倉的農村（曾玉昆，1997）。不過，該地的特殊自然條件，還包含其土質黏性大，適合製作土确，是興建屋舍的好材料。該書提到，「由於長年累月的挖掘田土，土庫形成一座大湖，即是養鯽魚馳名的土庫窟。」(p.102)。為了理解漁網墜的來歷、打造過程與社會－生態環境，本研究透過百年歷史地圖（圖 9）尋找前述提及的土庫窟，也在一張 1959 年的高雄市圖中，發現標示著清豐里的區域有著一個明顯的湖泊。因此，本研究實際走訪楠梓區清豐里，並與當地人士進行訪談，以了解目前已經消失的漁網墜過去打造的歷史。

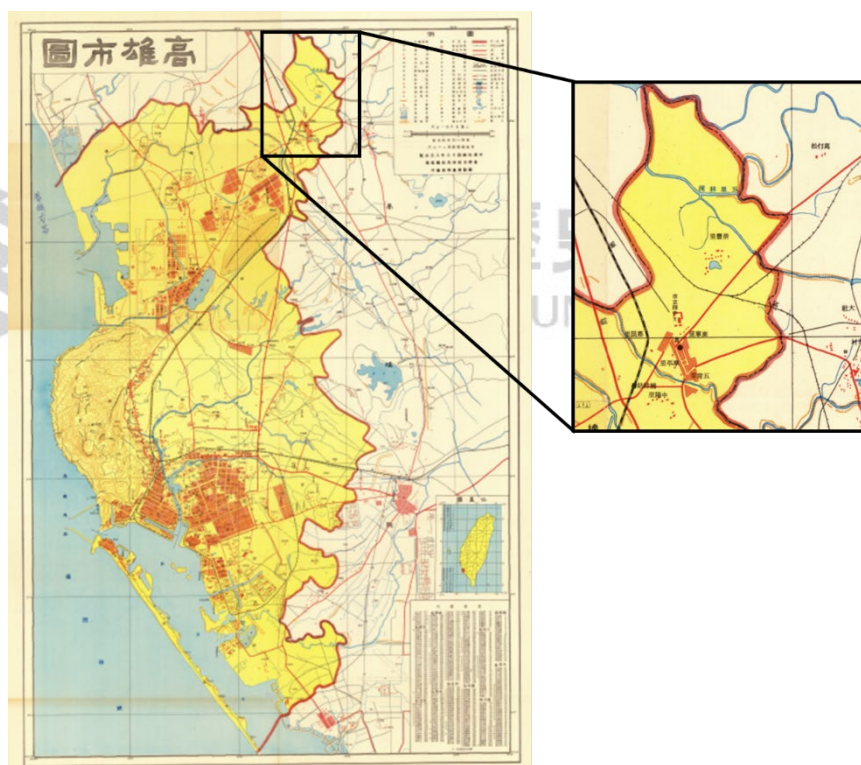


圖 9、高雄市圖（1959）

（資料來源：高雄市百年歷史地圖，本研究後製）

土庫的土質屬於泥岩，因黏滯性高、排水不佳而不適耕作，也因此台灣有著泥岩分布之地區有著「惡地」之稱。尤其是台灣最具代表性的惡地地形以帶狀分布於西南部臺南到高雄淺山地帶，面積廣達一千多平方公里（蘇淑娟等，2022），

如著名的月世界即是泥岩惡地之典型地貌。雖然楠梓的土庫並未有上述惡地之奇觀，然而以泥岩為主的土壤性質，以及低窪處容易形成積水的特性，仍可由受訪者回憶早期周遭地區的空間得知。

「我剛嫁來這裡的時候，這裡只有三戶人家，…，那個時候附近就有很多窟仔，我們都去那裏洗衣服。」（德奶奶，2024/08/19）

惡地的性質，充分的在受訪者的記憶中體現。德奶奶家正是在土庫生產土壩仔漁網墜的那戶人家，發展出因地制宜的產業—土壩仔，他們所生產的土壩仔供應著全台，是早期較小規模漁業非常仰賴的漁撈工具之一。為了供應整個台灣西南部漁業需求，土庫土壩仔的生產規模相當大。就像德奶奶的分享，她不斷提到早期生產土壩仔、幾乎每天都要踩踏黏土的過程。

「我嫁來這裡之後，每天就一直做（土壩仔），不是挖一盆之後放到桌子底下一直用腳踩，就是用手揉成這樣，然後中間再用鉛棒穿洞這樣。」（德奶奶，2024/08/19）

德奶奶一邊以腳輕踏著地板示意、一邊向我們解釋土壩仔相當辛苦的製作過程。經過不斷的以腳踩踏挖起來的黏土，使其中包含砂礫的雜質去除，提高黏土本身的純度，這麼一來才不會在燒製成土壩仔的過程中因為雜質而碎裂。談到燒製土壩仔的秘訣，德奶奶分享道：

「在燒（土壩仔）的時候，溫度是最重要的，我們的那個窯。（問：那要怎麼控制溫度？）用手摸窯的外部，那個就是靠感覺。」（德奶奶，2024/08/19）



圖 10、受訪者拿出漁網墜的模型

(本研究經受訪者同意後拍攝)

受訪者拿出漁網墜的模型(圖 10)，解說著其中的細節，包含不同漁網所用的尺寸不同、製作成有些圓弧狀是為了避免碰撞碎裂、以麻繩作為連結漁網墜的材料等。黏土的燒製並不容易，德奶奶指著住家對面的倉庫，表示過去燒製土墾仔的窯就在那個位置。而她也進一步分享在挖除泥岩、製成土墾仔漁網墜以後，土庫地區的農田因為將表層泥岩黏土挖除後，排水問題獲得改善，附近開始可以種植農作物。

「我們把黏土挖掉了之後，那個田的土就開始可以種菜了，就不會那麼厚，要種菜，根會爛掉、土會不透水就爛根。(問：所以你們挖完之後反而可以種菜?)，對阿！」(德奶奶，2024/08/19)

不過，當我們詢問到附近的湖泊時，受訪者德奶奶表示剛來的時候似乎就已經有幾個水坑或池塘(這一點與泥岩之不透水性質相符)，根據《高雄市地名探源》所記錄，當地早期居民是否因挖掘黏土以製作土墾因而形成當地的湖泊已不

可考。然而，利用土庫當地出產的黏土製成捕魚所使用的漁網墜，卻可以在嘉義以南的整個西部養殖或沿海漁村見得。小時候居住在茄萣沿海地區的阿井叔回憶起年幼時幫家中長輩修補漁網的經驗，他提到楠梓的土庫是全台灣唯一生產土墾仔的地方：

「全台灣只有土庫、只有這一戶人家生產土墾仔，但是這一點連很多在地人都不知道。」（阿井叔，2024/08/19）

或許是因土墾仔很快地隨著鉛製漁網墜而被取代，因此就連居住在土庫地區的當地人也不見得聽過此項全台唯一的產業。不過，根據受訪者阿井叔的說法，以黏土製作的漁網墜卻成為台灣西南部沿海地區早期得以發展漁業的重要工具。曾國明（2008）有關農漁墾殖的研究提到，在失去舊式糖廍後，位於西南沿海地區的赤崁、彌陀與蚵仔寮庄等地有著一系列的養殖、沿海捕撈活動。而原先使用於內陸湖泊的漁網墜，也隨著臺灣海洋漁業的發展，而逐漸成為近海漁船所使用的工具。

「十五目一顆，小的網算下來都要好幾十顆。…，在補漁網的時候，阿嬤都說要買土庫的土墾仔來補。」（阿井叔，2024/08/19）

家中曾經營沿近海漁業的阿井叔提到，每隔多少網格便需要綁上一顆漁網墜。尤其是戰後海洋資源開發初期，那些較無資本進行如鮪延繩釣、圍網等技術層次較高漁具漁法的沿近海漁民，便主要使用此種拖網方式，成為臺灣沿近海漁民的主要作業方式。阿井叔進一步解釋搭配著漁網墜的捕魚方式。

「土墾仔的用法通常會搭配浮仔，一重一輕，就是為了要把漁網整個撐開」（阿井叔，2024/08/19）

雖然黏土式的漁網墜隨後為鉛製漁網墜所取代，然而，在漁業發展初期仍扮演相當重要的角色，是一項就地取財、降低經營成本的漁具。進一步來說，位處

內陸土庫，便隨著高雄沿海港口漁業的發展，與海洋活動有了連結，成為台灣漁民朝遠洋發展的工具之一。

三、從鼓山到前鎮：漁具產業的空間移動

遠洋漁業能在海上叱吒風雲，不僅靠的是討海人的辛勞，更有一票的陸上周邊產業需要在供應漁業之需求，主要遠洋漁港的高雄前鎮與屏東東港周遭，便匯聚一條完整而複雜的供應鏈。家族在哈瑪星地區經營漁具產業的水叔提到，所謂的漁具五金行，主要服務著漁船的各式需求。

「雖然叫五金行，但是其實我們幾乎賣的全部都是漁具，就是漁船相關用具，各式各樣都有。釣魚用具、漁民穿的雨鞋、漁衣、青蛙裝，然後那個浮球、延繩釣的棒棍等等。」（水叔，2023/07/17）

首先，是漁船所使用的設備，包含延繩釣、棒棍、浮球、魚鉤等，在工業化以前，早期台灣沿近海漁船所使用的漁具多半來自自然環境與植物纖維，而這正是一個透過陸地上的材料，打造撈取海洋裡資源的海陸連結。家中經營漁業漁具的水叔表示，不論是釣取鮪類魚種的延繩釣、或者漁網，都可以從五金行購足。有關繩子的部分，水叔特別說道：

「在尼龍繩出來以前主要是麻繩，就是恆春的苧麻。我爸說他們小時候去恆春，那個廠商還招待他們玩。」（水叔，2023/07/17）

受訪者提到，過去家族也經常到恆春收苧麻為編織漁網、繩索的材料。根據張靜宜(2008)有關恆春半島生產麻類作物的研究，提到在日本總督府的主導下，恆春開始種植許多產生纖維的作物，包含黃麻、苧麻、瓊麻等。這些麻類作物成為尼龍繩出現之前重要的紡織、繩類的原料，包含受訪者提到的漁網或釣繩等。林佩穎、李怡志(2016)於旗津的研究同樣提到，早期漁網多以苧麻為材料製作，不過因為不耐鹹水，因此經常需要曬網。簡單來說，漁網的製作過程除了前一段

提到土庫的土墾仔作為漁網墜之外，也使用了恆春一帶的麻類作物，這些在陸地上的資源成就了台灣漁民朝海洋獲取資源過程中的重要工具。

從較為早期使用的苧麻到今日以塑膠製成的玻璃絲，呈現的不只是漁具材質的不同，更象徵著漁民與周邊產業共同不斷地針對漁撈漁具進行改良。例如，延繩釣是一種用於釣取鮪旗魚等大型經濟魚類的漁法，大致可以分為一條主繩與數條支繩，延綿幾百公里那麼長。

「剛開始他們會主動來跟我們說，他要幾號、他要去哪裡，他們船長自己要知道要用什麼東西，包括主繩和支線，他要多粗多細、他要多大多小，要船長自己去決定。」（強哥，2023/07/25）

而看似簡單的延繩釣，實際上有著相當複雜的構造所組成。例如避免漁繩打結的轉環構造、確認位置的浮球、不同漁種對應的魚鉤等。說明漁民因應著在海洋裡可能遭遇的各式問題與阻礙，例如避免釣繩在水中纏繞、打結，進而不斷的與陸地上的周邊產業討論、修正與改良漁具。

「延繩釣的繩子，我們叫玻璃絲，那個基本上應該是塑膠材質，它很堅韌然後顏色是半透明的。延繩釣是一條棍，然後底下綁玻璃絲，那這一條玻璃絲要多長，可能十公尺要裁切，裁切完以後他還要裝鉤子，還要用什麼鋁管去固定。」（水叔，2023/07/17）

不論是裁切多長的副繩、轉環要裝多少個、使用哪種類型的魚鉤，都有著一定的細緻差別。有時候，這些細微的差異甚至成為船長自己依據多年討海經驗而形成的捕魚細節。經營漁具相關產業的強哥提到：「這（魚鉤）有分 tongol、大目、黑鮪魚，用的都不一樣。」（強哥，2023/07/25）。今日，魚鉤類型、形狀、材質對應著海洋中生物的特性而打造，同時也有賴陸地上周邊產業的發達，才得以打造諸多類型不一的魚鉤，同樣的道理也呈現在漁法漁具的多樣性。而在等待鮪魚上鉤前，漁民如何在茫茫大海中，知道自己所放的延繩釣大概在什麼位置呢？

這時在海洋上用於定位延繩釣位置的工具—浮球的功用便是讓漁民得以辨識、確認延繩釣的位置，以及觀察鮪魚上鉤的情形。

「那個延繩釣的浮球，要有浮球才能夠知道他們放的「棒棍」大概是放在甚麼位置上，然後我印象中也還有那個竹子，插在浮球上的。」（水叔，2023/07/17）

就連海上轉載、船隻靠港等船與船、船與港相連時，避免船體直接與其他堅硬如港口結構、其他船體碰撞的碰墊球，高雄的哈瑪星地區也有著相關的產業聚集，水叔提到：

「那個也是一種產業，其實我覺得像編織業，他中間一塊是類似保麗龍的東西，我們好像叫車幫，外面用繩子把他編織成一個網子捆住。」（水叔，2023/07/17）

隨著漁撈技術的進步，設備的演變也體現在漁民與漁具製造商之間的買賣與交流之中。漁業的生產工具上，可以見得漁民的捕魚技術與漁具共同演化而成，就呈現在漁具供應商與漁民的人際網絡的物資往來的過程中。

「其實很多時候是這一些漁船的船長跟我們說的，他們覺得原本的這個漁具可能怎麼改會比較好用、可能我們也會去做、去跟這些廠商做討論、修正。」（水叔，2023/07/17）

早期的哈瑪星街區與鼓山漁港周遭有著相當多漁業相關產業的聚集，雖然今日漁業的主力已以前鎮漁港為主，今日仍可於鼓山魚市場附近見得過去漁業發展的痕跡。

本段從鼓山到前鎮，說明與漁業活動息息相關的漁具產業，並且透過與受訪者對於各式漁具產業的說明，了解台灣的遠洋漁業發展的一段重要過程，是一段邁向現代化、工業化、大型化與專業化的時刻。這些漁業技術的進步，是透過漁民與周邊產業之間的交流、調整與改進漁具的方式打造而來。同時，本研究也說

明，當前透過前鎮漁港出海進行漁業捕撈能力的累積，不可忽視過去在鼓山漁港階段的漁業活動，包含漁民的經驗、漁業作業的技術、漁具的演進等等。下一段，本研究則是由乘載著漁民的漁船之建造，說明位於前鎮漁港的對岸—旗津，討論造船業在沙洲島上的產業聚集。

四、打造遠洋漁船：旗津造船業的產業聚集

旗津位於高雄港內的另一端，原為與高雄相連之沙洲，而後在國家政策為將高雄港發展為國際化商港下，於 1975 年第二港口開闢後，成為一座「人工」的離島、或高雄港的「天然」堤岸。林佩穎、李怡志（2016）的作品細緻的捕捉旗津在成為高雄港工業化的一部分之前後變化。旗津居民過去在沿岸進行捕撈烏魚、高雄潟湖區域養殖蚵、蛤蜊與虱目魚，不過，在港口擴建後，包含加工出口區土地填海造陸、潟湖疏濬為深水港、重型工業廠商進駐，造就當地居民多半脫離傳統第一級產業，轉向支援與補充第二級產業的人力。尤其配合內陸的彼岸快速開展一系列港口基礎設施，在空間上的分工，旗津則是成為造船業的產業群聚發展為主。

位於旗津的造船業具有悠久的歷史發展，從木船、塑膠船到鐵船，擁有相當完整的產業聚落。王御風（2012）說明日治時期引入之造船技術，雖然以相對較小的木頭船為主，但仍一定程度的帶動台灣漁船的發展，尤以民間造船量能。吳初雄（2007）的研究說明，來自嘉義的木材經由海運至高雄，自然以旗津為中心形成木船製造的重鎮。而林于煖（2023）特別聚焦民間造船廠的能動性，是促進我國當前遠洋漁業發展的重要後勤產業。尤其認為日治時期的鋼船製造技術雖然掌握於日人手中，然而並非完全與台人脫節，而是在民間具有相應之社會網絡為背景下，在政府鼓勵政策下興起（林于煖，2023）。不同於無動力船筏或於沿海作業之漁船，遠洋漁船規模之大，除了少數幾間大型造船廠有能力獨自承造外，早期多半需要許多小型船廠之間的通力合作、相互支援，以產業分工的方式興建

遠洋漁船。在高雄港的擴張過程中，我們經常將視角著重靠向內陸的那一岸，而很少從旗津的角度觀看高雄港的擴張、以及旗津自身的轉變。

1975 年，政府於旗津南端闢建第二港口，讓高雄港朝著成為國際商港邁進一步，不過也讓旗津從與陸地相連的沙洲人工轉變為一處離島。在林佩穎、李怡志（2016）的紀錄中，當地人稱此過程為「破港」。雖然塑造高雄港成為後來國際首屈一指的商港之一之底氣，卻也是在當地居民與地方社會的犧牲下，獲取的成果。從舊航照影像中，我們同樣可以清楚觀察到在高雄港埠不斷擴張的過程中，旗津不僅從半島變為離島，同時也從自然的沙洲地形轉變為人造工業土地（見圖 3、圖 4、圖 5、圖 6）之過程，特別是旗津靠港內一側，一間間民營造船廠於港邊拔地而起。

「一般以前沒有像現在比較有規模的，都是像包商。就像我成立一個鐵皮屋的公司，在船廠那邊都是這樣，就是一個公司在那邊。」（森叔叔，2023/06/17）

今日的旗津仍能見得數個造船廠聳立在高雄港內一側，根據受訪者森叔叔所說，全盛時期，整個沙洲幾乎為造船事業中的各類工序細分後延伸出來的工廠、工作室所利用。簡單來說，過去的旗津匯聚著有關造船業的各式產業群聚，包含船體建造、漁船油漆、材料加工、電路設置、設備安裝、冷凍發泡材等。從事漁船組裝業的森叔叔提到，一艘漁船細分起來還是需要有許多不同的產業所共同打造而來。事實上，就如同台灣中小型製造業的縮影，每一種製造業通常會因應著產業特性而進行分工，又以更加細緻的方式擴散（spin-off）、同時在近距離內群聚於鄰近的空間（王宏仁、蔡明璋，2006；林育加、蘇淑娟，2023），形成產業群聚。受訪者水叔也提到，當時位於高雄港南端的拆船業，也間接輔助遠洋漁業的興起。本研究雖然沒有直接討論拆船業，不過，水叔提及，許多自舊船拆卸之仍可利用金屬設備、零件成為台灣人進一步利用的材料，這一點對於甫發展漁業的船東而言，是節省成本的一大助力。

「因為這些拆解的零件，很多台灣人的習慣是，這一些備品在國外是年限到了備品就是要淘汰，可是台灣來講就覺得這些備品其實是可以用的，所以那就在鹽埕區就出現了一條五金街。」（水叔，2023/07/17）

對於許多討海人而言，這些五金備品或相關可持續利用的設備成為維繫遠洋漁業事業成本的最佳助力。不過，構成每艘漁船的核心—主機、副機引擎與冷凍機，則多半仍由日本進口。

「台灣的系統都是沿襲日本過來。在安裝的時候，日本的機師會過來做最後的檢驗。」（阿政工程師，2023/06/16）

購買自日本的主、副機，或是船長們口中的「大車」，即為漁船引擎，是整艘船的動力來源；冷凍機則是維繫漁獲捕撈後的「新鮮」維持。不過，如何讓負責漁船不同工序的包商們得以順利運作，便有賴設計船圖時的精準度與精巧的設計。負責繪製船圖、對漁船構造瞭若指掌的阿政工程師向本研究分享到船圖設計的重要：

「船的設計就是說你要預先、你要買什麼設備、設備多大，你要去預留這些空間。當然漁船就是有冷凍艙，你要漁撈作業區、機器設備推進、發電機，然後你要住艙，…，然後你要有操縱設備、駕駛室，然後你要有通訊，很多，氣象傳聲，你都要有，所以漁船裡面的，像這些航海設備，可能都比商船還要複雜」（阿政工程師，2023/06/16）

而依據船圖設計，船廠便按照每艘漁船的需要，安排不同工程。像是前述提及的主、副機，絕非簡單的放置而已，更需要船體製造時，對於相應空間的安排、預留，方使漁船設備安置到位。

「有一些基座的部分就是由我們這邊做的，他來的時候剛好安裝上去。」（森叔叔，2023/06/17）

打造船體時也都需要預留與線路配合的管路，顯現船體外殼以內、控制整艘漁船動力、推動機械運作的線路與運行設備。

「我們做硬殼嘛，硬殼當中有管線是他們佈置，他們需要多少控制，他們會配管，之後拉線。」（森叔叔，2023/06/17）

在海上航行許久的船隻，除了船體必須能抵抗強浪的拍打外，船內的各項設備也都需要面對濕度高、鹽分高的非陸域環境，以連結各項設備的電線為例，因應海上的特殊環境，漁船所使用的電線必須以特殊的材質打造，以避免在海洋裡潮濕、鹽度高的環境中鏽蝕。

「他們的電線跟我們一般的電線是不同的，他那個還要防一些…防腐蝕，因為海水這些腐蝕的東西，都是抗酸鹼的，還有隔熱的、有網狀的、絕緣的，還有一些像是布類的那種。」（森叔叔，2023/06/17）

在遠洋漁業中，漁獲「新鮮」的維繫堪稱首要。海鮮多具有易腐爛的特性，若是不能維持魚肉的新鮮，將會大大折損漁民的收益。因此，除了漁民自身具有捕抓海洋裡魚類的技術與能力外，漁船本身所具備的冷凍能力也相當重要，尤其冷凍能力直接影響了漁獲的新鮮維持、同時左右了漁船的航行距離。根據眾多船東、船長與造船工程師的說法，從過去至今，台灣的漁船皆是由日本進口負責壓縮空氣、輸出冷氣的冷凍機，並有相關冷凍機廠商來台進行安裝的顧問、檢測與保固等。

「因為冷凍設備，裡面的東西，也很多啦。sensor 也是啊、還有管也是啊，還有裡面的很多管路啊、線路啊都是啦，他是專門做這一塊設計，他會幫你去尋找，就是說這些設備，把他組合起來。」（阿政工程師，2023/06/16）

除了冷凍機本身以外，如何維持船艙內冷凍室整體的保冷效果，也成為造船過程中需要被考慮的面向。在今日遠洋漁船之船艙幾乎全作為冷凍艙使用的情況

下，在船壁與冷凍艙之間的接觸帶，便需要使用冷凍發泡材。除了填補船壁與冷凍艙之間的空隙，還可以進行完整的隔熱、確保冷凍效果的維持。

「發泡劑是什麼有一個，他整桶就黃黃的，可是遇到空氣的時候他會一直膨脹。他會膨脹到一定的那個，後來就變硬硬的你表面按起來有一點軟這樣子。可是他就是隔熱。」（森叔叔，2023/06/17）

不過，受訪者春奶奶和森叔叔也都提及發泡材工序的辛苦，包含施工過程中產生的氣體具有毒性、材質本身具有易燃性等。甚至，用於冷凍魚體、促成冷凍機運作所需的氣體，也可能造成漁船維修、運作時的危險性。像是冷媒、氨氣外洩等意外，造成漁工、維修工人的傷亡⁵⁴⁵⁵。

「他那個老闆跟爺爺說叫你哥哥不要做，因為不好、很毒。所以不好，那種算是，他那種都是有毒的東西，像氣體也好，他發泡出那種東西他燃點低，稍微一點點火他就燒起來、就燒起來。」（春奶奶，2023/06/17）

「他應該算是有有機溶劑，就像噴漆的那種要配藥，那一種都很毒，對肝啊、對你的腎臟跟你的肺部不好。那種東西真的是很髒，你看起來就是他不小心噴到，那個衣服就洗不掉，那一塊就硬硬的、乾掉就硬硬的。我也被噴過，我們在工作地方有時候會用少量的、一般少量在用。那個有防水、可以做防水。」（森叔叔，2023/06/17）

漁船的建造到了最後的收尾階段，漁船的油漆同樣是相當重要的產業類別。從事漁船油漆業的春奶奶提到，用於漁船上的油漆不同於我們在陸地上的油漆工程所想像的容易。為了能耐海水的腐蝕與破壞，漁船的油漆工程實際上是非常費時、仰賴人工進行的。

⁵⁴ 曹敏吉（1991.05.21）。非演習 空襲警報響起後 卸魚鉤破管路時 漁船氨氣外洩 13 人受傷。聯合報，07 版。

⁵⁵ 陳中光（1991.07.26）。漁船洩出冷媒 5 人送醫。聯合晚報，07 版。

「以前那個鋼板都要磨，都是要靠女工下去磨，用那個手動砂輪機去把外面那一層磨掉，才可以塗那個鋅粉漆上去。」（春奶奶，2023/06/17）

具有高度彈性、負責各個工程順序的包商以船隻所在的製造空間—船廠為中心，都在一間間的船廠內進行工程，圍繞著該艘漁船逐漸把各式所需設備打造起來，將前述的引擎、冷凍設備、電線線路、船體等工序組裝。

「他們就是有工作室存放那些材料，等於說我到你這邊船廠、到那邊，我就會派人去弄、看劑量多少就會再調整。」（森叔叔，2023/06/17）

每一艘由高雄出港的鐵船，就在這一間間船廠裡打造。事實上，就與台灣多數的傳統工業類產業類似，減少成本支出、分散風險承擔的彈性經營方式（王宏仁、蔡明璋，2006；林于媛，2023）。在旗津形成的造船相關產業聚落是以中小型工廠為主，而他們的運作便高度仰賴著臨時勞動力的填補。

「那這邊就是固定的幾個班底，因為你收尾不可能跟剛投入那麼多，慢慢快完成的時候，人要變少，不可能養那麼多工。」（森叔叔，2023/06/17）

每一艘船的訂單雖然很大，但接案的工作並非源源不絕，這也使當時中小型的船廠必須以彈性化的勞動力來支持工廠的運作。於旺季大量招募臨時工、於淡季留存較少的人力，這樣的彈性給予船廠於不同產業淡旺季接單的調適能力。同時，另一方面，也讓臨時工得以有尋求更高報酬的尋租機會。

「臨時的那種（工人），我們做這種也是短期，有的人也喜歡打臨時工，可是單價比較高，我衝一衝我可以跑到別家去。」（森叔叔，2023/06/17）

造船產業相當複雜，可以將其視為讓陸域生活的人類得以在海洋上航行所打造的基礎設施。因此，本研究並未也難以完全包裹造船產業的各方各面，而是就本研究於實地訪談與觀察所得之資料進行分析與書寫，還有更多如車葉（李怡志，2016）、船用螺絲、儀盤等設備未被提及，並非因它們不重要，而是基於本研究

篇幅與研究量能之有限。本研究強調造船周邊行業的蓬勃發展乃受遠洋漁業發展所促成，反之亦然，遠洋漁業的高度發展仰賴著造船周邊產業作為後勤、輔助與支持。

向海立國－遠洋漁業、前鎮漁港與台灣的風光與挑戰

一、港市分離的遺緒：海陸相連的社會斷裂

「那個時候，不知道是軍人還是警察會來查，要是沒有船員手冊，你是不能出海的。」（信叔，2024/01/19）

雖然今日同樣以船員證等相關身分文件來管理人員出海捕魚，不過相比當時的戒嚴社會氛圍不可同日而語。當時還是個遠洋船員的信叔對於年輕時港口的人員管制有著相當的肅殺的印象，他提到，所有的漁民在出港前都必須手拿船員手冊，在漁船前排排站好等待軍人或警察的點名與檢查。黃于津（2020）提及戰後初期，政府基於國防理由對於遠洋漁業的發展顯得多所囿限。沙志一、黃向文（2011）回顧臺灣有關漁業的討論，認為長達 38 年的戒嚴時期，使得海洋成為軍人和漁民的海洋，令一般人難以接近，更別說是理解漁民所努力的成果，僅能流於知情人士之間流傳的故事。陳國棟（2009）回顧台灣上自清代、下至戒嚴時期的「海禁」政策，尤其戒嚴期間僅限與漁業直接關聯者近用海洋資源⁵⁶，造就非漁居民難以接近漁業活動。因此，自戰後漁業重振時期，漁業從業者以外的台灣人便處在國家制度下與海洋有所疏遠的情境，而這樣歷史發展進程中的港市分離狀態，成為至今海陸關係間仍有所距離的遺緒。

除了在國家制度面管制的海洋戒嚴狀態外，港市分離的政策與空間區隔的產業發展，雖意圖助長高雄港的競爭優勢，卻也加深漁業活動與市民生活脫節的關係。高雄港透過廣大腹地的不斷向南擴充、重型工業的移入與生產製造，與朝北

⁵⁶ 戒嚴期間（1949－1987）訂有「戒嚴時期臺灣地區各機關及人民申請進出海岸及重要軍事設施地區辦法」及「臺灣地區沿海海水浴場軍事管制辦法」等（陳國棟，2009）。

邊發展的高雄市區逐漸形成港市分離的現象（邱柏翔，2017）。同時，港市分離之情況也在中央與地方對於港口與市區建設管理體系的不同、甚至爭奪控制權而存在著揮之不去的爭議（涂懿文，2017）。換言之，在空間、產業、法規制度方面，港市分離的情況在高雄港逐漸明顯，同時也造成後續在環境、空間與社會文化面向的影響。

「以前我們要去工廠的路上，都要通過管制站。」（森叔叔，2023/06/17）

除了在實體空間上，高雄港市分離的現象逐漸明顯之外，在發展目標方面，則同時面臨著促進遠洋發展與人員空間移動上戒嚴管制的矛盾。這樣的矛盾與空間疏離感還需要再加上遠洋漁業討海人在捕魚期間，在空間上遠離陸地、在時間上遠離家鄉，像是漁民提到，過去就需要在海上作業長達兩年的時間不靠岸；或者是遠洋漁船高度利用位在國外的海外基地進行卸魚與補給等，漁船也幾乎很少回到前鎮漁港等。上述說法一來體現漁民討海的艱辛，二來說明台灣社會對於遠洋漁業的了解相當縮限，只能流於業內人士的交流的原因。本段試圖理解，海陸相連／斷裂下的港市分離／再融合之現象，以及此現象對於後續我國民眾理解遠洋漁業之困難。

在戰前，濱海社會與中小型漁港周邊社區具有一定程度的海陸相連關係，像是居住在高雄沿海地區的受訪者提到，自幼家中進行著沿近海作業；或是如日治至戰後初期，鼓山漁港的熱鬧為都市化的開展；然而，戰後戒嚴時期的港口則進入位於中介（in-between）的例外空間（Hsu and Sidaway, 2000），高度的人員進出港區管制、進出海管制，讓一般居民與海洋產生距離感。再加上國家是為主導高雄港發展的主要力量，對空間內的各項產業發展進行空間部署，以高度專業化、工業化與大型化政策進行考量，將鼓山漁港遷移至前鎮漁港後，從零開始重新打造與規劃遠洋漁港。雖然不可否認在其專業化的專區設立下，的確對於遠洋漁業的發展有著莫大貢獻，然而，從零開始的漁港空間也意味著較無長期蘊含之文化

與社會脈絡，再加上高度工業化的廠房空間，無疑加深漁業與非漁業人民之間的疏離感。

國際商港需求促使鄰近港口之社區的空間逐漸為商港所吸納，加深高雄港市之間的衝突，就像林佩穎、李怡志（2016）於旗津進行的研究，在高雄港的快速擴張下，原本仰賴蚵、蛤、蠣養殖的生計產業難以維繫，政府甚至明令禁止於淺水海面繼續，甚至以「少數漁民不明擴建港口對於國計民生的重大關係」的方式逕予拆除相關產業維繫之可能性⁵⁷。另外，構成港口競爭力的產業發展實際上仰賴著空間的重新規劃與使用、現代化下重化工業的活動，卻對港邊周遭產生環境方面的負面影響，像是新草衙工業發展、紅毛港遷村（林廖嘉宏、吳連賞，2014）、工業區快速發展下的大林浦地區汙染等（張怡婷、簡旭伸，2021）、眾多港內水質汙染與惡化事件的發生（涂懿文，2017），都呈現出港口發展雖然某些程度大幅助長都市發展的潛力，卻也同時帶來沿海社區空間的變動，兩者之間形成反向的張力、強化遠洋漁業與市民關係之間的社會斷裂現象。

國家確實在推動台灣遠洋漁業的發展上有積極的介入，不過讓遠洋漁業得以蓬勃活躍發展的，還是仰賴著人民投身於漁業捕撈活動。更甚者，國家事實上在推動漁業發展的過程中，有著矛盾的心態與角色定位，像是吳文彥（2018）提到，在 1995 年高雄港開展國際化的都市論述之前，與戒嚴時期相同，港市發展分離分治外，人們對於海洋的存取是受限的情況。換言之，漁民的討海、漁業周邊產業的形塑，才讓高雄遠洋漁業有今日的成果。而包裹在大高雄港之間的前鎮漁港，也不免在前述港市分離、工業化歷程中，與人們的常民生活逐漸脫節。今日走訪前鎮漁港，便會觀察到該港與人們印象中台灣的其他漁港截然不同的樣貌。高聳的冷凍倉庫、機械化廠房、進出頻繁的貨櫃車輛、以及幾乎不進港的遠洋漁船，

⁵⁷ 據過去報導，當時縣政府以「高雄港擴建區...淺水海面，是早已明令禁止從事任何漁產」的說法，進而指責當地漁民「不明擴建港口對於國計民生的重大關係，仍從事蚵、蛤、蠣等養殖」。資料來源：經濟日報（1967.10.20）。高雄第二港 禁養殖蚵蛤。經濟日報，07 版。

構成當前前鎮漁港一種外人難以靠近的樣貌。

二、母港新貌：前鎮漁港翻新的期待與挑戰

時至今日，高雄的前鎮漁港仍是全世界捕撈鮪魚、魷魚及秋刀魚最多的港口之一（圖 11）。根據 2022 年的漁業年報，高雄的鮪釣、圍網、魷釣及秋刀魚等遠洋漁業便貢獻 352 億新台幣的產值。有關前鎮漁港的遠洋作業實力或許已不需多加贅述，不過，隨著全球海域資源逐漸減少、國際漁業捕撈配額的實施、環境破壞與過漁疑慮、漁工人權的權益重視等諸多國內外重大議題下，前段所提港市分離的遺緒所導致的海陸相連的社會斷裂現象，以及隨之而來對於漁業的既有負面印象，似乎仍在作用著，並且成為當前前鎮漁港的重要挑戰。

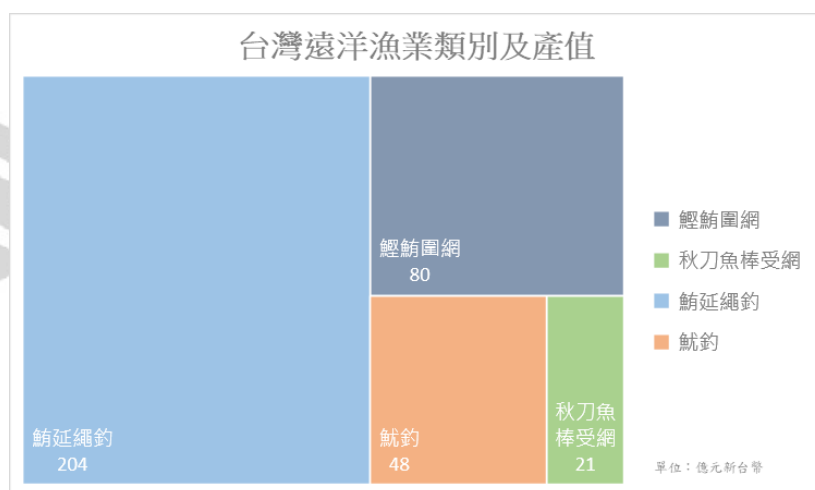


圖 11、台灣遠洋漁業類別及產值

資料來源：2022 年漁業年報；本研究整理並繪製圖表

所有當代第一級產業從業者與空間的宿命或許都無可避免的面臨轉型問題（黃書緯，2019）。2023 年，前鎮漁港迎來史無前例的大翻修，為這座建港五十多年以來未曾改變的討海人母港，給予她迎向百年的立基（行政院，2022）。除了針對港口進行浚深、港區相關設施如魚市場重建、船員服務中心的打造外，目標看齊日本豐洲市場的前鎮漁港欲在原有的漁業基礎上，藉由漁港的翻新開展新頁。今日的觀光化已成為遠洋漁業新的發展方向，試圖將過去分離的海陸關係、

港市關係重新拉起，觀光化的發展方向是當前國內外漁港轉型的重要方針，國外最為知名的便是日本豐洲市場；就國內而言，鄰近前鎮漁港的港口轉型案例包含東港、鼓山漁港。

東港與黑鮪魚的連結，已為台灣人所認識，是國內一項漁港轉型的成功案例。尤其，東港漁港轉型的歷程中，並未對漁業本身的經營產生衰退問題，不只維繫了原本漁民的捕撈作業活動，更促成觀光活動的興起。洪麗珠（2004）的研究指出屏東縣政府在推動「黑鮪魚文化觀光季」後，對於黑鮪魚平均價格有著顯著的成長。東港經驗揭示地方政府對於文化節慶的打造，尋求在既有漁業捕撈水準下，擴大國內黑鮪市場。讓原本外銷日本市場為導向的東港，發展出國內內銷市場（李育琴，）。雖然文化慶典的成功，不免帶來對於海洋環境過去開發與利用的過漁問題，不過，就近三年產量大增的情況下，暫時不虞擔心⁵⁸（陳彥廷，2024）。同樣位於高雄、曾是主要港口鼓山漁港，則在近年透過進行實質轉型，在商業漁撈事業大幅減少下，轉向發展觀光業，鼓山魚市場已開展舊港區的再發展，欲透過發展觀光業（鄭春發、鄭國泰，2008）。不過，也不能忽視在東港與鼓山的轉型經驗中，與前鎮漁港有著截然不同的空間結構與文化脈絡。

對於目前正緊鑼密鼓的港區空間改造，可看出主政者試圖轉型過去港市分離下的海陸斷裂。不過，過去五十年來高度工業化的前鎮漁港能否轉型成功、引入民眾的參與，終究並非易事。過去完全以生產活動為核心的前鎮漁港，今日港邊依然聚集眾多機械製造、專業化器具與大型遠洋漁船。尤其，前鎮漁港的遠洋漁業事業依然相當活絡，在推動港區改造上，漁業本身的產業活動與吸引民眾進到港區的活動能否相處和諧，是值得注意的面向。在基礎建設持續完工後，未來如何藉由文化慶典、民間活動或民眾參與等引進觀光資源，與此同時，與既有遠洋

⁵⁸ 過去，東港沿近海鮪延繩釣業捕撈黑鮪魚的作業實績，有著逐年減少的趨勢，並且被視為過漁的徵兆；隨著台灣參與在區域漁業管理組織（中西太平洋漁業委員會 WCPFC）並遵從單一魚種配額機制下，近三年的黑鮪魚產量不僅回升，更有資源情況好轉的研究報告產出。當然，產量大增並不完全等於族群資源數量情況處於健康狀態，有關這方面的問題值得進一步的研究。

漁撈能力共處並發展觀光，仍有持續的觀察理解。

結論

本研究對於臺灣、特別是聚焦高雄的遠洋漁業發展，進行整體性的回顧與理解，尤其在研究內容的呈現上試著從各個面向（包含戰後美援與中國漁業公司、台日產業移轉、討海人的故事、漁業周邊產業等）著手，去理解高雄如何成為台灣朝世界的遠洋出發的空間；又前鎮漁港的發展過程，是如何在不同產業群體、不同產業空間、不同政策與社會環境變動下，逐漸的形塑為當前台灣在遠洋漁業中最為重要的節點。尤恰逢前鎮漁港這兩年的大幅翻修，從過去、現在展望未來，我們可以如何理解台灣人對於遠洋漁業的陌生感從何而來？又如何透過海陸連結的觀點理解過往的遠洋漁業發展歷程，進而對於未來的發展趨勢有所理解與期待？是本次研究期望達成之效果。

在進行本次研究的檔案查找、田野訪談與資料梳理時，本研究認為有非常多的人默默地參與在遠洋漁業中，或許短暫的在事業上有所交集，像是今日已不以造船業為主要的職業、曾經的造船與周邊產業的人們；或者至今仍以遠洋漁業相關事業為一輩子的志業，像是訪談到在家中、或者前鎮漁港港邊退而不休的人們，仍持續為著遠洋漁業而努力。

地理學，或是人文社會科學，能夠對於在高雄從事漁業相關業者有甚麼樣的貢獻與幫助，一直是本研究進行的過程中，不斷在與受訪者的對話中浮現的自我探問。尤其，在訪談的當下，最常聽見的無非是對於當前漁業作業環境的擔憂，在魚價與需求難以提升、來自市場國的消費力道減弱、國際油價經常波動、以及當前對於漁撈作業的諸多規範。無形之間，讓這項產業的未來前景並不被多數從業者所看好。因此，當受訪者談起當前的無奈時，除了理解是時勢所趨以外，本研究更認為人文社會科學應該有著能做的事情。轉念一想，或許好好記錄受訪者的個人經歷、故事，讓我國社會大眾得以理解遠洋漁業之於我國的重要性、高雄

的歷史發展中有關遠洋漁業的這一塊，便是些許的成果。就如同在前言提到的春奶奶的一段話，倘若人們再不稍加以傾聽、認識與紀錄，許多曾為遠洋漁業有所貢獻的故事，便會消失在街景中。

本研究從地理學新興的海陸相連空間觀點，包含海陸地域性及港口地理學地討論，強調遠洋漁業不只是人們出海、討海的事業，更是陸地與海洋之間緊密相連下，產業相互扶持發展的塑造的空間與歷史發展。人們在海洋上的事業，是依循生活在陸上人們的成長需要而出海；反之，漁民在海洋上獲取資源的過程，則反過來尋求陸地將技術、設備、基礎設施備齊，讓漁船可以在海洋水體空間中運作得宜，換言之，過去簡化或習慣區隔海洋與陸地差異，經常讓原本相連的關係有所距離，降低兩處人們的彼此了解，本研究也試著要把過去這一層「流動」的關係重新凸顯。這個過程也非一步到位的那般容易，而是在國際政治經濟情勢不斷變遷、海洋環境資源變動的過程中發展而來。海陸相連的空間觀點，提醒我們對於理解遠洋漁業對我國經濟的貢獻、周邊產業的蓬勃發展，甚至讓機械製造、造船、漁具改良等產業，得以有更多元的發展方向。另外，海陸相連也得以重新重視前鎮漁港等遠洋港作為連結台灣島的內與外，開展一系列的人、物質、社會關係的流動。

透過檔案整理、訪談與歷史圖資的繪製，本研究以前鎮漁港為核心，串起我國遠洋漁業、以及支持遠洋漁業周邊產業的發展。在書寫研究成果期間，同樣有感於探討對象的廣度與深度，因此也試著以空間位置，聚焦在高雄的部分研究材料進行收束，進而分別於時間上理解國家政府、日本市場、前鎮漁港與漁民的內容；在空間上，從楠梓土庫、鼓山到前鎮、以及旗津造船等，說明在海陸相連的空間觀點下，這些曾參與在打造遠洋漁業的人們，如何在高雄的發展過程中有其角色。

「踏上遠洋之路一向世界的遠洋討海的高雄」從鉅觀的國家、市場、前鎮漁

港與漁民，討論高雄如何成為遠洋漁業的重鎮。國家對於遠洋漁業的發展，固然有大方向的政策脈絡與方向，因此，本研究透過在訪談過程中，遠洋漁船船長經常提及的單位－中國漁業公司，以及後來的遠洋漁業開發處為主，聚焦政府對於漁業的著力。尤其在戰後接收日產、資金上獲得美援後，其半官方與半民間的角色讓承接日本漁業技術、造船，以及實際到大西洋等水域作業，可說是領銜我國遠洋事業的要角之一。日本市場無非是我國漁業發展過程中，最為主要的拉力，包含鮪延繩釣漁業的產業升級、超低溫技術及造船技術的輸入，廣大市場的支持等。不過，本研究也並未直接將此一市場的形塑視為理所當然，而是由受訪者的回應中，理解這對於日本設備製造商而言，也是有利可圖下產生的設備銷售策略與互動。即便是不同產業，都可以聽見受訪者提到從日本傳入的捕撈技術、魚體加工技術、造船技術，並且可以從當前仍在作業的船隻，也多半使用日本製的引擎、冷凍機來看，該國技術的輸入對於支持遠洋漁業的重要。有關前鎮漁港的打造，以及當時社會背景的理解，是本研究闡述海陸相連最為重要的場域。漁港的建立並非一蹴可及，尤其是前鎮漁港這般從無到有、由中央政府匯集許多資源與資本所打造的空間。即便完工，若無實際投入漁撈作業的漁民與周邊產業業者的進駐，也只能是空有碼頭而無漁獲的漁港。待實際投入運作後，高度工業化、現代化與專業化的空間利用方式，的確滿足了業界的使用需求、政府的發展期望，不過，卻也會後續與港市分離一同產生的海陸斷裂脫不了關係。

海陸相連觀點的另一層意義，在於看見不斷藉由前鎮漁港進出、移動於海與陸之間的人、物質與資本。「組一艘航向世界的大船－漁具、造船與其他周邊行業」則是討論遠洋漁業本身與其周邊產業的相互發展。楠梓土庫的漁網墜產業、漁具產業隨著新舊漁港的移動、位居旗津的造船業等，理解那些促成遠洋漁業的周邊產業之細節。來自內陸的土確成為沿海地區漁民仰賴的重要漁具、陸地上的不同材料製成的漁具、在整個高雄港擴張而逐漸成為造船基地的旗津，許多不同地點的人與故事都為了遠洋漁業的交織在一起。接著，本研究也從上述豐富的口

述紀實與資料分析中，拼湊人們不夠了解遠洋漁業的原因。事實上，現代化與高度工業化的港口發展，包含港市分離政策與海陸斷裂的影響，都讓非漁業的普羅大眾，難免對於前鎮漁港產生陌生、不理解的結果。本研究並不直接否認專業化、工業化、現代化的遠洋漁船、冷凍廠、貨櫃車對於促進產值提升的貢獻。然而，這些發展也非預期地加上了港市分離發展的歷史因素，並且導致了海陸斷裂的結果。面對當前的難題，包含國際漁業組織的配額規定、漁船勞權的爭議、國際油價波動與日本市場不穩等情況，前鎮漁港也迎來最大幅度的一次改建。如同東港漁港觀光化的經驗與實踐，不一定需要大幅資本的進駐，也能透過在地協力者，摸索出漁民、觀光客、當地人都可以接受的秩序。不過，我們仍舊要理解過去近五十年來工業化的漁港空間利用方式，讓前鎮漁港周邊已專業化為遠洋漁業的各式周邊產業。這些並非一蹴可及的變化，仍需要相關單位進行完善的動線安排、觀光資源導引，以及對漁業本身運作之影響降至最低。我們或許可以期待改建後的前鎮漁港能夠試圖修補過往海陸斷裂下的影響，重新讓普羅大眾進入漁港、魚市場，理解海鮮與討海人的故事。

參考文獻

- Akhavan, M. (2017). Development dynamics of port-cities interface in the Arab Middle Eastern world - The case of Dubai global hub port-city. *Cities* 60: 343-352. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.10.009>
- Jenss, A., Schuetze, B. (2021). Rethinking Authoritarian Power: The Logistics Space and Authoritarian Practices in and between Secondary Port Cities of the Global South, *International Studies Quarterly* 65(1): 82–94.
<https://doi.org/10.1093/isq/sqaa083>
- Barua, M. (2021). Infrastructure and non-human life: A wider ontology. *Progress in Human Geography* 45(6): 1467-1489.
- Campbell, L. M., Gray, N. J., Zigler, S. B. J., Acton, L., and Gruby, R. (2022). World-Making Through Mapping: Large Scale Marine Protected Areas and the Transformation of the Global Ocean. In Himley, M., Havice, E., Valdivia, G. (eds), *The Routledge Handbook of Critical Resource Geography*. Routledge.
- Carse, A. (2017). Keyword: Infrastructure – How a Humble French Engineering Term Shaped the Modern World.” In Harvey, P., Jensen, C. B., and Morita, A., (eds.)

- Infrastructures and Social Complexity: A Routledge Companion*: 27-39.
- Ducruet, C. and Lee, S.W. (2006). Frontline Soldiers of Globalisation: Port-City Evolution and Regional Competition. *Geojournal* 67: 107-122.
- Ferrari, C., Tedeschi, A., & Percoco, M. (2010). Ports and local development: evidence from Italy. *International journal of transport economics. Rivista internazionale di economia dei trasporti*: XXXVII, 1, 2010, 1000-1022.
- Foley, P. and Charles, M. (2019). Ocean grabbing, terraqueous territoriality and social development. *Territory, Politics, Governance* 7(3): 297-315.
- Hall, P. V., & Jacobs, W. (2012). Why are maritime ports (still) urban, and why should policy-makers care?. *Maritime Policy & Management* 39(2): 189-206.
- Hall, P.V. (2009). Container ports, local benefits and transportation worker earnings. *GeoJournal* 74: 67–83. <https://doi.org/10.1007/s10708-008-9215-z>
- Hoyle, B. S. (1997). Ports, port cities and coastal zones: Development, interdependence and competition in East Africa. *Academie royale des sciences d'outre-mer*.
- Hung, P. Y., & Lien, Y. H. (2022). Maritime borders: A reconsideration of state power and territorialities over the ocean. *Progress in Human Geography* 46(3): 870–889.
- Iftikhar, Mohid & Zhan, Jing. (2020). The Geopolitics of China's Overseas Port Investments: A Comparative Analysis of Greece and Pakistan. *Geopolitics* 27. 10.1080/14650045.2020.1832473.
- Jensen, F. (2022). State Capitalism and Spanish port development along the Maritime Silk Road. *Environment and Planning A: Economy and Space*. <https://doi.org/10.1177/0308518X221083683>
- Hsu, J.-Y. & Sidaway, J.- D. (2009). In-Between Sessions at the AAG. *Environment and Planning A* 41(10): 2288-2292.
- Lee, S. W., Song, D. W. and Ducruet, C. S. (2008). A tale of Asia's world ports: The spatial evolution in global hub port citie, *Geoforum* 39: 372-385.
- Campling, L. and Colás, A. (2021). *Capitalism and the Sea: The Maritime Factor in the Making of the Modern World*. London, United Kingdom, and New York, United Nation: Verso.
- Merk, O. (2017). Geopolitics and commercial seaports. *Revue Internationale et Stratégique* 107(3):73–83.
- Monios, J., Bergqvist, R., Woxenius, J., (2018). Port-centric cities: The role of freight distribution in defining the port-city relationship. *Journal of Transport Geography* 66(C): 53-64.
- Steinberg, P., & Kristoffersen, B. (2017). ‘The ice edge is lost ... nature moved it’: mapping ice as state practice in the Canadian and Norwegian North. *Transactions of the Institute of British Geographers* 42(4): 625-641.

<https://doi.org/10.1111/tran.12184>

王宏仁、蔡明璋 (2006)。《臺灣全志社會志—社會階層篇》。南投：國史館臺灣文獻館。

王御風 (2012)。日治時期高雄造船工業發展初探。《高雄文獻》2(1)：58-75。

王御風 (2022)。高雄港、飛行場與工業區：從《鳳山地政》檔案看日治末期戲獅甲、草衙工業區的發展。《高雄文獻》12(1)：6-28。

台灣總督府鐵道部 (1911)。《台灣鐵道史》。東京：進藤商店活版部。

行政院 (2022)。《前鎮漁港建設專案中長程計畫 (110 至 113 年)》。

行政院退除役官兵輔導委員會 (2007)。《流光遁影·再展風華-農林機構篇》。臺北市：退輔會。

行政院經濟建設委員會 (1966)。《臺灣漁業運用美援成果檢討》。

行政院農業委員會 (1982)。《臺灣漁業 40 年專輯》。台北：行政院農業委員會。

何弘斌 (2017)。第一科大師生 復刻漁網墜。《台灣新生報》。檢自

<https://tw.sports.yahoo.com/news/%E7%AC%AC-%E7%A7%91%E5%A4%A7%E5%B8%AB%E7%94%9F-%E5%BE%A9%E5%88%BB%E6%BC%81%E7%B6%B2%E5%A2%9C-160000169.html> (檢索日期：2024/05/01)

吳子政 (2008)。日治時期高雄港之海陸聯結營運 (1895-1945)。高雄港建港 100 週年學術研討會論文集。高雄：高雄市文獻委員會。

吳天仁 (2013)。第一節 蛻變的漁業行政體系。沈大焜、洪柏懿編，耕耨台灣農業大世紀：漁業風華。台北市：農委會。

吳天仁 (2013)。第一節 蛻變的漁業行政體系。沈大焜、洪柏懿編，耕耨臺灣農業大世紀：漁業風華。臺北市：農委會。

吳文彥 (2018)。重新解讀日治時代大高雄市都市計畫 (1895-1945)。《高雄文獻》8(3)：32-73。

吳初雄 (2007)。旗後的造船業 1895~2003。《高市文獻》：1-51。

呂采穎、王御風 (2024)。從跨國工程顧問交流看戰後高雄港擴建計畫與港灣知識變遷。《高雄文獻》：14(1)：34-57。

李育琴 (2024)。滿載的黑鮪魚—東港區漁會永續管理和再造願景。《漁業推廣月刊》，(453)，18-21。

李怡志 (2016)。翻轉命運的車葉行。《港都人生 旗津島民》。新北市：木馬文化。

李雪莉、林佑恩、蔣宜婷、鄭涵文 (2017)。《血淚漁場：跨國直擊台灣遠洋漁業真相》。台北市：行人。

沙志一、黃向文 (2011)。海洋國家的願景。收錄於沈大焜、洪柏懿主編，耕耨台灣農業大世紀：漁業風華。台北市：農委會。

林于媛 (2023)。《民營產業的能動性：戰後高雄民營造船業的區位變遷 (1945-1990)》。國立臺灣大學歷史學系碩士論文。

- 林育加 (2024)。跟著冷凍鮪魚走：臺灣印度洋鮪釣業的漁業治理及國家－企業複合體。國立臺灣大學地理環境資源學研究所碩士論文。
- 林育加、蘇淑娟 (2023)。農工並存的鄉村：鹿港頂番婆水五金產業的政治生態學。《地理學報》104: 91-124。
- 林佩穎、李怡志 (2016)。港都人生 旗津島民。新北市：木馬文化。
- 林廖嘉宏、吳連賞 (2014)。高雄港市的發展與衝突－新草衙更新紅毛港遷村的結構化分析。《環境與世界》30: 59-95。
- 邱柏翔 (2017)。海港城市的縫合線－高雄臨港線鐵路的空間變遷。高雄市：高市史博館，巨流。
- 洪啟文 (2007)。高雄港市聚落的形成、擴展與互動發展(1624-2004 年)。中國文化大學博士論文。
- 洪啟文、吳連賞 (2011)。港口貿易機能與區域發展關係之研究：以日治時期高雄市為例。《都市與計劃》38(4): 375-402。
- 洪富峰 (2012)。邊陲漁村轉型的衝突－以高雄市興達港為例。《高雄師大學報：人文與藝術類》32: 159-176。
- 洪麗珠 (2004)。地方行銷對供需法則影響之研究－以預測模式探討黑鮪魚文化觀光季。《觀光研究學報》10(3):57-65。
- 胡興華 (2011)。寫在歷史長河之前－鳥瞰 臺灣漁業歷史的航跡。沈大焜、洪柏懿編，耕耘臺灣農業大世紀：漁業風華。臺北市：農委會。
- 涂懿文 (2018)。從歷史與空間觀點看高雄旗津當代的發展與變遷。《高雄文獻》8(1)，88-128。
- 涂懿文 (2020)。消逝的聚落：初探旗津南方聚落遷村史與中興國宅建置歷程。《高雄文獻》10(2)：7-47。
- 張守真 (2007)。哈瑪星：擁有很多「第一」的現代化新市街。《高市文獻》1-39。
- 張怡婷、簡旭伸 (2021)。量體流動與風的時空政治－以大林蒲的空氣污染為例。《臺灣人類學刊》19(2)：147-188。
- 張靜宜 (2008)。臺灣總督府農業試驗所之試驗事業：以麻系作物為例，臺灣學研究國際學術研討會：殖民與近代化論文集。
- 莊英章 (1982)。漁業政策與地區性漁業發展：興達鄉的田野調查分析。《中央研究院民族學研究所集刊》51: 89-127。
- 許雪姬 (1988)。澎湖人口遷移－以白沙鄉瓦硐村為例。收入張炎憲主編，中國海洋發展史論文集，第三輯（臺北：中央研究院三民主義研究所，1988），61-93。
- 許靜文 (2022)。再置哈瑪星：常民保存與歷史現場。《文化研究》34：67-108。
- 郭忠豪 (2014)。技術、品味與土魷魚：大高雄土魷魚的歷史變遷與品饌文化。《高雄文獻》4(1)：28-54。
- 陳彥廷 (2024)。禁捕令生效！黑鮪魚豐收逼近配額 東港船長忍痛海拋「黑

- 金」。自由時報新聞網，檢索日期：2024/10/13。
- 陳國棟（2009）。海禁政策對臺灣社會的影響。《臺灣學研究通訊》30：8-9。
- 陳清春（1993）。我國遠洋鮪釣漁業經營之現況與展望。《海大漁推》13：1-23。
- 彭杏珠（2023）。全台最貴漁港在高雄！兩年燒 81 億，到底改建了什麼？。《遠見雜誌》，檢自 <https://www.gvm.com.tw/article/104979>（檢索日期：2023/09/07）
- 曾玉昆（1997）。《高雄市地名探源》。高雄市文獻委員會。
- 曾國明（2008）。清領至日治時代梓官地區的農漁墾殖。《地理研究》49：61-92。
- 黃于津（2020）。日治時期高雄市原鼓山魚市場初探。《高雄文獻》10(2)：77-107。
- 黃明利、吳連賞（2022）。東港現代商業階層的形成。《地理研究》76：1-42。
- 黃書緯（2019）。來去蚵仔寮買現撈：魚種、漁法，與魚市場的再拼裝。《中國飲食文化》15(2)：157-197。
- 黃貴民（2005）。打狗沿近海、養殖與遠洋漁業史。陳朝興總編，*海洋傳奇：見證打狗的海洋歷史*。高雄市：高市海洋局。
- 葉振輝（2005）。打狗這個地方。陳朝興總編，*海洋傳奇—見證打狗的海洋歷史*。高雄市：高雄市海洋局，第一版。
- 劉碧株（2017）。日治時期高雄港的港埠規劃與空間開發。《成大歷史學報》52：47-85。
- 蔡承豪（2023）。共力新天地：日治時期高雄地區的沖繩人士群像。《高雄文獻》13(2)：32-83。
- 蔡旻宏（2018）。臺灣的遠洋漁業與造船往昔。《漁業推廣月刊》387。
- 蔡昇璋（2010）。戰後初期臺灣的漁業技術人才(1945-1947)。《師大臺灣史學報》，(3)，93-134。
- 蔡昇璋（2016）。《興策拓海：日治時代臺灣的水產業發展》。國立政治大學台灣史研究所博士論文。
- 鄭水萍（2005）。《臺灣村廟到「都市型移民廟宇」社會空間結構的變遷：以高雄市澎湖移民與移民廟為例》。高雄：國立高雄大學都市發展與建築研究所碩士論文。
- 鄭春發、鄭國泰（2008）。高雄海洋城市的發展機制之研究。《臺北市立教育大學學報 人文社會類》39(1)：1-43。
- 謝濬澤（2011）。從打狗到高雄：日治時期高雄港的興築與管理（1895—1945）。《台灣文獻》62(2)：212-244。
- 羅光智（2002）。《東港魚市場集散貨空間結構之研究》。碩士論文。國立高雄師範大學。
- 羅傳進（1998）。《臺灣漁業發展史》。臺北：立法院羅傳進委員辦公室。
- 蘇淑娟、梁舒婷、吳依璇、劉閔逸、柯伶樺、邱岫文、黃惠敏（2022）。《臺灣惡地誌：見證臺灣造山運動與四百年淺山文明生態史》。新北市：野人出版社。

附錄一、受訪者名單

受訪者代號	受訪者身分	訪談時間
春奶奶	退休造船廠員工	2023/06/17
森叔叔	退休造船廠員工	2023/06/17
瑞豐廠長	退休造船廠廠長	2024/05/06
水叔	家中經營漁具商	2023/07/17
昇老闆	退休船長、現任船東	2023/01/10
阿政工程師	漁船工程師	2023/06/16
強哥	漁具相關產業	2023/07/25
信叔	現任船長	2024/01/19
德奶奶	退休漁網墜業者	2024/08/19
阿鈞船長	退休船長	2024/08/19
義伸廠長	現任冷凍廠長	2023/07/19
誠哥	漁業署官員	2023/01/11



高雄市立歷史博物館
KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY