



EJ095199016091

師大地理研究報告
第16期 民國79年3月
Geographical Research
No.16, March 1990

臺灣東部漁港的機能與區位 The Function and Location of Fishing Ports in Eastern Taiwan

陳憲明*

Hsien-ming Chen

Abstract

Fishing ports and landing bases function as the points of transference of catches to markets and to land distribution systems. They are the functional nodes of the fishing grounds and fishing market areas. This paper aims to assess, according to the spatial function viewpoint, the function and location of seven fishing ports and 48 undeveloped landing places (i.e. lacking wharf infrastructure) on the Eastern Taiwan coast.

On the whole, the location of fishing ports is principally determined by the following conditions: (1) the degree of agglomeration of fishing functional facilities; (2) the size of fishing grounds utilized by a port and the richness of its fishery resources; (3) the economic distance between a fishing port and its markets. Fishing ports in Eastern Taiwan are small scale, their fishing fleets are of small tonnage, their fishing grounds are of limited scope, and their distribution and marketing are affected by topographical obstacles to transportation to the large consumer markets of Western Taiwan.

In Eastern Taiwan, only the ports of Hsinkang, Hualien and Taitung possess landing, freezing, storing, packing, delivery and marketing functions. Due to the strong spatial convergence of these three fishing ports, they form three fishing marketing areas. The port with the strongest centrality, Hsinkang, possesses a regional wholesale market function. Hualien and Taitung only possess a local wholesale market function.

Green Island is a fishery base for the offshore islands of Eastern Taiwan. The Kuroshio current passes by this island and it has rich fishery resources. However, this offshore island is isolated from Taiwan proper, and yet must rely on the Taiwan market. These factors limit the development of its fishing industry.

Apart from a small minority of fishing ports, the majority of fishing villages of Eastern Taiwan are lacking in fundamental infrastructure. They are without wharves and their fishermen just use plastic fishing rafts. Their fishing grounds cannot be further expanded, and the annual fishing period is quite short.

In order to develop the fishing industry in Eastern Taiwan it is necessary to strengthen the functional facilities at the main fishing ports and encourage the use of larger fishing boats. This is the only way of expanding the space of the fishing grounds.

Traditional domestic industries based on manual labor tend to be widely dispersed, but with the development of production methods where manual labor is replaced by machinery, industry normally exhibits a marked degree of agglomeration. In the case of fishing ports the process of development follows a similar pattern. As fishery production technology improves and the fishing industry's functional facilities are strengthened, the spatial development process of the fishing industry moves from a pattern of widely dispersed fishing villages towards being

*臺灣師範大學地理研究所教授(Professor, Institute of Geography, National Taiwan Normal University)

strongly agglomerated in a small number of fishing ports. In Taiwan, the production technology of the east coast fishing industry is comparatively undeveloped, and fishing port agglomeration is still not very marked.

(Key words: fishing functional facility, fishing port location, eastern Taiwan)

一、緒論

以地理的觀點來看，漁業是從最遠的漁場到內陸最偏遠的市場之間相互關連的許多部份所構成的有機整體。在此有機整體中，漁港漁村是漁民居住生活之地，漁船出海補給和避風浪之基地，同時也是漁獲物上岸、交易、加工、保藏、輸送的場所，它是漁業設施、漁業機能的聚集點，為漁業空間體系不可缺的節點。¹⁾ 漁業有機體含蓋了海陸兩域的空間，在海域方面，因漁民的漁撈活動而形成漁港（村）與漁場的機能聯結關係；在陸域方面，漁港（村）與其漁獲物發送出去的市場地、與船用油、魚貨冷藏用冰、漁撈器材等的供給地間，也形成機能聯結關係，如此漁港漁村可以說是海上漁撈和陸上漁獲物銷售之空間有機體的核心。

以這種機能的觀點，我們若要瞭解漁港（村）區位條件優良與否，似乎可以從三方面去思考，即(1)漁港（村）是否接近資源豐富的漁場，及是否有能力去接近資源豐富的漁場，這相當於工業區位論中的“工廠是否接近原料地”，(2)漁港（村）與消費市場間的經濟距離或易達性如何，此點相當於工業區位論的“工廠與消費市場地間的易達性”，(3)港灣設施與漁獲物之冷藏、加工、運銷、漁船建造修理等漁業相關設施之完備程度、漁船規模的大小、漁船數的多寡等，上述(1)的實際內容即漁港（村）這個空間點與漁場（面）間的相互作用，兩者間的距離愈近、質量愈大，愈呈有利的區位條件，第(2)所表示的意義是漁港漁村（點）與市場地（面）間的相互作用，兩者間同樣是距離愈近、質量愈大，愈呈有利的區位條件，一個與資源豐富的漁場和消費高價格魚類的大市場直接聯結的漁港當然是最有利的，愈是具備這些條件的漁港漁村，愈能有發展，漁港的設施愈會完備，然而上述之漁場、市場、漁港三要件的作用力並非均等的，它會隨著技術和社會的發展階段、歷史形成的區域特殊條件，而呈現不同的重要性。

本研究為瞭解台灣東部花蓮、台東兩縣 55 個漁港漁村的區位條件依據上述的觀點，我們(1)調查各漁港漁村的漁業相關設施，從漁業設施所具有的中心機能，探討這

¹⁾ R. Morgan, *World Sea Fisheries*, p.131, 1956; 土井仙吉, 漁港の立地と變動, 福岡: 光文館, p.191, 1985; 田中豐治, 水產物流通の地理學的研究, 東京: 大明堂, 260 p., 1982 ; J. R. Coull, *The Fisheries of Europe*, London: Bell & Hyman, p.153, 1972.

些漁港漁村的規模和機能組成，(2)調查各漁港漁村所利用的漁場，說明漁港漁村和漁場空間關係，(3)探討各漁港漁村間、及各漁港漁村與其腹地間的空間關係，本研究所調查的 55 個漁港漁村係指沿岸實際有漁船與／或漁筏出海捕魚的據點，這樣的漁業據點有從較大的花蓮、新港（成功），至一般地圖找不到地名的小聚落。

整體而言，台灣東部漁業發展的主要條件有：(1)陸棚狹窄，200m、1000m 等深線平行而接近海岸，沿岸礁石林立，(2)黑潮主流沿岸北上，帶來鰹、鮪、鱈（鬼頭刀）、旗魚等洄游性魚類，(3)漁港規模小、漁船噸位馬力均小，漁場利用範圍也小，(4)與台灣西部魚消費市場間的交通受地形阻隔，行銷上不利。

本研究的野外調查工作於民國七十七年六月、九月、十一月分三次實施，各據點的漁業設施機能、漁場利用範圍、漁業機能的空間互依情形等均由實地觀察和訪問所得，而各地之有關漁船、漁筏等資料由花蓮、台東兩縣警察局船舶大隊提供。

二、漁港漁村的規模和機能組成

首先我們探討東部各漁港漁村之漁業設施的聚集程度，這可以引用中地研究的概念，探究中地聚落之重要性的指標，和中地階層，係從 Christaller, Berry 以來，一直是中地（central place）聚落研究的主要課題，Christaller 以中地之電話數，Berry 以中地的機能數、機能種類數為基準，劃分中地階層²⁾，本研究也想知道東部五十五個漁業聚落有什麼等級差別？究竟以何指標為基準，來看這個問題較為妥當呢？我們必先瞭解，一般中地機能之研究，通常含蓋中地的行政、商業、娛樂、醫療等多種服務機能的探討；而本研究是僅就漁業機能一項，來看各漁業聚落的重要性，因此，我們所採用的指標，也只能從漁業生產有關的變項去思考³⁾。

人類組織空間常需利用器材和設施，就漁業生產而言，漁民需利用漁船、漁具等器材，和港口碼頭、加油、給水等設施，在漁港和漁場間交織活動，組織其漁撈空間，當漁業中心聚落的漁業生產器材和設施愈充足，機能強度愈大，該聚落的空間組織能力也會愈強，台灣東部各漁業聚落有如表 1. 所列的漁業生產機能，它可再分為狹域機能（nonbasic functions）六種和廣域機能（basic functions）十二種，所謂狹域

2) W. Christaller, Die zentralen Orte in Suddeutschland (Jena : Fischer, 1933) Translated by C. W. Baskin, Central-Places in Southern Germany, (New Jersey : Prentice-Hall, Inc.), 230p., 1966 ; B. J. L. Berry, Geography of Market Centers and Retail Distribution, (New Jersey : Prentice-Hall, Inc.), 1967.

3) 本文的“漁業聚落”即包括漁港和漁村。

機能指漁船、漁筏、漁具整補場、漁具倉庫等，這些船筏和漁業設施只能服務各自聚落的漁民；所謂廣域機能如港口泊地，不但服務該設施所在地的漁民，而且還可能多少對鄰近聚落的漁民提供服務，這如同一般中地聚落的研究，視雜貨店、小學為狹域機能，它只服務當地；而視鐘錶店、高級中學為廣域機能，因它除服務當地外，也有可能服務更廣大的地區，本研究之各聚落的漁業機能，有由政府或漁會公共投資的設施，如港口泊地、曳船道、魚市場、標誌燈、加油站、給水設施等，也有漁民或漁業相關行業者私人投資的設施，如漁船筏、定置網、漁船修理廠、漁具行等。

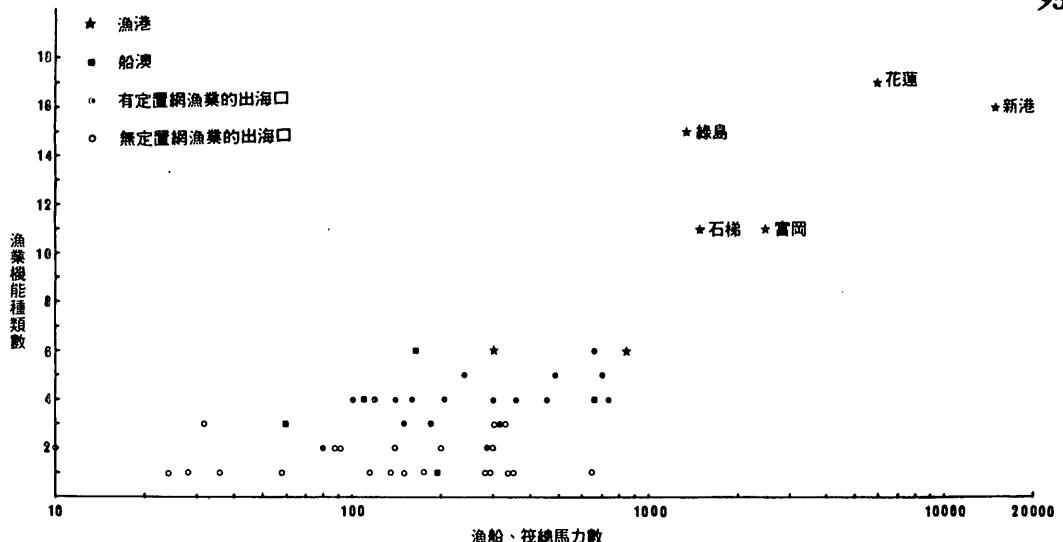
從各漁業聚落的實地調查，我們得知，有無港澳的構築和有無定置網漁業的進出，為各聚落漁業機能組成的關鍵因素，我們據此將東部的漁業聚落分為：漁港、船澳、有定置網漁業的出海口漁村和無定置網魚業的出海口漁村等四種類型，此四種類型中，當然以漁港所聚集的漁業機能最強，而無定置網漁業的出海口漁村，其漁業機能最弱。

(一)漁港的機能組成

屬於漁港類型的聚落有：新港、花蓮、富岡、綠島、石梯、小港、金樽等七個，這類型至少需有防波堤、碼頭和泊地，具有漁船筏停泊的機能，漁船、漁筏不需仰賴絞車拖上岸來，這七個漁港的船、筏數和機能種類數仍有相當大的差異，其中新港和花蓮的機能種類最多，分別為十六、十七種，此二港均具有漁船之停泊、避風，漁船建造、修理，船用油、用冰、用水的補給，漁獲物的裝卸、冷藏、加工處理和市場交易等機能，但若比較這兩漁港的船、筏總馬力數，新港有 14932 馬力，花蓮有 6030 馬力，顯然的，新港超過花蓮兩倍以上，就泊地面積而言，新港有 $33,600m^2$ ，為東部漁港首屈一指，由於花蓮港為一國際港口，因此無漁港之名，而有漁港之實，供漁船停泊的小船渠泊地面積為 $28,754m^2$ ，部份由港務局工作船及海軍快艇使用外，僅可泊百餘艘船。

其次，再就漁船筏總馬力數和漁業機能種類數來看（表 1 及圖 1.），富岡、綠島和石梯三個漁港的等級較為接近，富岡漁港⁴，漁船七十一隻、漁筏五十一隻、船筏總馬力數有 2576；漁業機能有十一種，若與新港、花蓮比較之，它缺乏漁具整補場、漁具倉庫、製冰冷凍廠、魚貨加工廠等機能設施，此漁港的漁業以小延繩釣為主，漁具易於攜帶，漁民均在住家清理漁繩，漁具整補場、漁具倉庫等公共設施的需求，可能不是很迫切，但無製冰冷凍機能的漁港，其漁船出海作業通常需一日之內往返，漁場活動空間就受到限制。

⁴ 富岡行政上，屬台東市，該地原住民的地名發音為伽路藍港，目前，富岡港有時也被稱為台東港或伽藍港，當地居民也有稱之為“猴仔山”。



資料來源：1978年筆者實地調查及花東兩縣警察局船舶大隊提供

圖 1. 台灣東部花蓮、台東兩縣漁港漁村的漁業
機能種類數與漁船筏總馬力數之關係

綠島（南寮）漁港是東部唯一只有漁船而無漁筏作業的聚落，該島位於黑潮主流通過的海域，水流強勁，不適合漁筏作業，綠島有漁船五十六隻，總馬力數為1349，漁業機能有十五種，加油、加冰、給水、魚市場等漁港的基本設施尚稱完備，因其為離島，位置孤僻，漁業設施若無相當程度的自給，則難發揮漁業機能。

石梯是一個只有漁筏而無漁船設籍的漁港，漁筏共有一百五十八隻，總馬力為1517，漁業機能十一種，無漁船建造廠、修理廠、製冰冷凍廠、魚貨加工廠和漁具行等機能，該漁港的漁民，山胞佔相當大的比率，為台灣各漁港中的一大特色。

小港和金樽兩漁港目前尚在擴建中，尚無漁船設籍，現有的漁筏出海作業的比率甚低，漁業機能各只有六種，岸上設施相當缺乏，未真正發揮漁港的效用。

(二)船澳的機能組成

屬於船澳的漁業聚落有石雨傘、新蘭、長濱、基翬、烏石鼻等五個，行政上都屬於台東縣，此類型的聚落都無漁船設籍，僅用漁筏作業，設籍漁筏數以長濱的六十四隻最多，基翬最少，只有二隻，船澳聚落的漁筏，有使用柴油和汽油的船外機兩種，這種船澳並無正式的碼頭，有以防波堤兼碼頭的機能使用者，如長濱和新蘭，五個船澳中，除長濱外，都有曳船道的設置，汽油機漁筏，返航後，利用漁筏絞車和曳船道，將它拖上岸；而柴油機漁筏，因重量較大若被絞車拖上岸則塑膠管編成的漁筏易破損，它必須到鄰近的漁港靠岸，或錨泊外海再以人力接船登岸（如基翬、烏石鼻），總之，東部的這幾個船澳，除了沿岸有防波堤及曳船道設施外，與一般的出海口無多大差別。

船澳型的聚落，其漁業機能種類僅介於二至六種，岸上設施貧乏，與一般的出海

表 1. 臺灣東部漁業聚落的漁業機能組成

表 1. 臺灣東部漁業聚落的漁業機能組成（續）

資料來源：77年6、9月筆者實地調查

口差異不大，除石雨傘一地之外，連屬於狹域機能的漁具整補場、漁具倉庫均欠缺，像這樣的小船澳即使設有廣域機能的曳船道，若無船機修理廠的設施配合，也少有機會服務外地的漁筏。

(三)有定置網漁業的出海口漁村的機能組成

此處所謂的出海口係指無港、澳的構築，而有漁民利用漁筏進出海捕魚的場所，在東部的五十五個漁業聚落中，有港、澳構築的畢竟是少數，而出海口達四十三個（佔 78%）之多，東部設有定置網（煙仔繪）的漁業聚落中，有漁港四處，船澳二處和出海口十六處，花蓮以北分布密度較大，有七星潭、北埔、康樂、沙東、北三棧、順安、達基黎、崇德、板下、和中、和仁等，台東縣的新港附近也較為集中，如白守蓮、石雨傘、長濱、大壩來和金樽、都歷等，定置網漁業之區位條件，通常會選擇沿岸海底較為平坦，海岸線有岬角和小灣相間，且有鰹、鮪、鱈（鬼頭刀）等洄游性魚類魚道通過之處⁵⁾，此外，定置網漁場若設置在漁港附近，則有利於漁船筏進出，漁獲物上岸方便，但以不妨礙他種漁業（討小海）作業為原則⁶⁾。

有定置網漁業的出海口，其漁業機能種類數介於二至六種之間，一個出海口的漁筏隻數，從三和的四十隻至北埔的三隻，漁筏總馬力數從三和的七百四十馬力至都歷的八十馬力不等，區域差異非常明顯，出海口漁筏數的多寡，與該地漁業種類的雜異程度有關，若僅有定置網漁業的出海口，通常漁筏數較少，如都歷、和仁，而有定置網（煙仔繪）和其他種類漁業（討小海）的出海口，其漁筏數較多，如順安、三和、白守蓮。

有定置網漁業的出海口，其基本的機能設施有漁筏、漁筏絞車、和漁具整補場等，一組定置網通常以二至三隻漁筏，每天定時的在漁場與沿岸出海口間來回作業，在無港澳建設的出海口必仰賴絞車或人力拖筏上岸，漁具整補場除了提供漁網具的整理堆置場所外，也兼具漁具倉庫和漁民休息場所的機能，一組定置網的設置，網主通常需投資 500 萬至 1,000 餘萬元，並至少雇用船員（海腳）13 名及會計 1 名，東部定置網漁業的出海口中，有廣域漁業機能者僅順安、白守蓮、三和等處，順安、三和有魚貨加工廠，收集附近定置網捕獲的鰹魚加工製造柴魚，白守蓮有季節性的魚市場，僅四到七月盛漁期，才有魚貨交易的機能。

(四)無定置網漁業的出海口漁村的機能組成

5) 台灣東部的定置網漁業，俗稱為“煙仔繪”，煙仔魚係指鰹魚，表示定置網設置之處，常是鰹魚道之所在。

6) 台灣東部的小漁村對定置網以外的漁業，漁民通稱之為“討小海”。

台灣東部無定置網漁業的出海口漁村達二十七處，它屬於最低階層的漁業聚落，這種出海口的漁業機能在一至四種之間，漁筏總馬力數最多的是尚武，有六百四十二馬力，新港附近的豐田、八邊、和平則屬無動力舢舨的出海口，漁筏是各出海口的基本設施，有十一處出海口除漁民自有的漁筏外，岸上無任何漁撈設施，漁筏返航後需以人力推漁筏上岸，而田組、八仙洞、欒仔樹腳、水璉等處，則有由漁會設置的漁筏綫車、漁具整補場等簡單設施。

三、漁港漁村與其漁場利用的空間關係

上節僅敘述各漁業聚落這些空間「點」有何種漁業機能設施、各個「點」的機能聚集強度有何差異等靜態層面的探討，此處我們欲進一步了解漁業聚落這個「點」與其漁場空間「面」的相互作用，這種相互作用，我們可以從“居住在漁業聚落的漁民對其漁場空間上行動和空間的使用”這個動態層面去觀察，漁民使用漁場空間，因受漁場環境因素及漁船、筏移動能力、漁業種類等的限制，所以在討論這個問題之前，我們先概觀台灣東部的漁場環境。

(一)漁場環境

台灣東部海域陸棚狹窄，二百公尺、一千公尺、二千公尺、三千公尺、四千公尺各等深線相近平行排列（圖2.），即狹小的陸棚海域再向外就是大陸棚斜坡的海底地形，尤其台東縣北部三仙台以北及花蓮縣的外海更為典型，至於三仙台以南的台灣東南外海的海底地形，據陳民本、莊文星（1986）的震波探測研究⁷⁾，從連接台灣本島的大陸棚至綠島—蘭嶼之間呈現五個地形帶：如圖2.及圖3.A帶為海脊，連接台灣島上的中央山脈，B帶為海槽，與台東縱谷相連，C帶為一海脊，為海岸山脈之南延，D帶為二海脊間的弧間槽，E帶為綠島—蘭嶼海脊，向北延伸至台灣東岸新港與東河之間，此海脊所形成的渦流漁場是新港一帶漁民所公認最好的鮪、旗魚漁場，此漁場又細分為如圖2.的(1)內瀨(2)彎肚仔(3)外瀨(4)黑皮仔流(5)矸仔達(6)中站(7)頭站等七個漁場，前三個漁場靠近台灣本島，為陸棚與大陸斜坡邊緣，其深度在200公尺以內，海底地形起伏，又位於黑潮與沿岸水間的接觸帶，每年十月至翌年一月，白皮旗魚易於在海域浮露，其他四個漁場位於連續海脊的渦流水域，此水域屬於黑潮主流的範圍，

⁷⁾ MIN-PEN CHEN and WEN-SHING JUANG (陳民本、莊文星)，Seafloor Physiography of Southeastern Taiwan, ACTA OCEANOGRAPHICA TAIWANICA, Science Reports of the National Taiwan University, No. 16, pp.1-7, January, 1986.

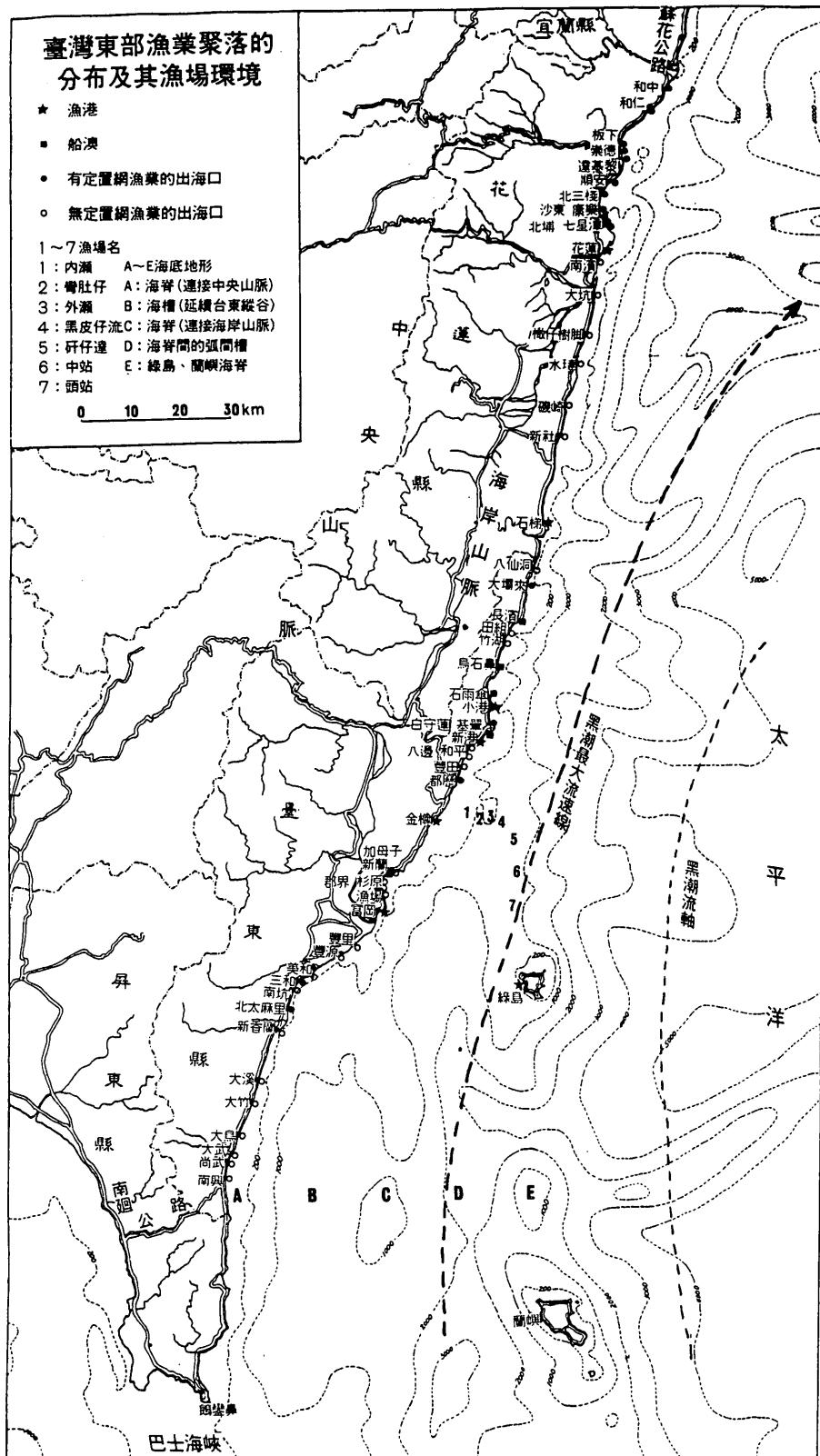
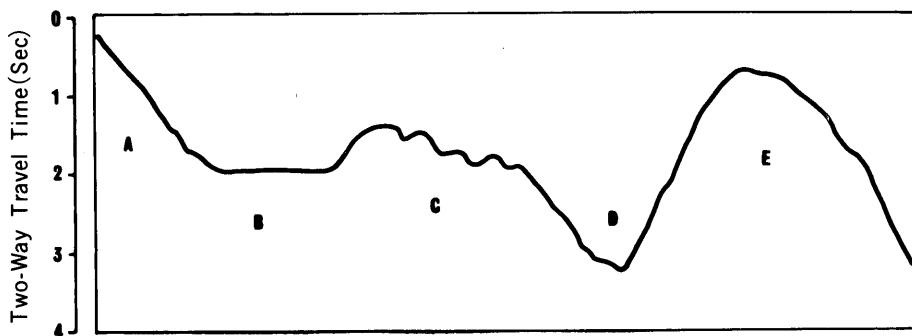


圖 2. 臺灣東部漁業聚落的分布及其漁場環境

每年二月至三月，黑皮旗魚及鮪魚易於在這一帶浮露⁸⁾，台灣東南外海這樣海脊、海槽相間的海底地形，在漁業生產上有其特殊的意義，即此海域有海脊（隆起的海底地形）的存在，促成水流的擾亂而產生渦流，進而促進餌料生物的繁殖，而使魚群滯留，因此一般漁民對漁場的評價，台東縣外海的漁場，優於花蓮縣外海的漁場。



註：資料來自陳民本、莊文星之研究，見本文註 7)。圖中A、B、C、D、E之海底地形名稱及相對位置參見本文之圖2。

圖3. 台東外海海底地形之變化

台灣東部海岸線相當平直，凡海岸線稍有曲折呈岬角或灣澳之處，由北而南有如崇德灣、七星潭灣、石梯鼻、加走灣（長濱）鼻、三仙台等，易促使水流擾亂而生局部的渦流，此也形成沿岸漁業的好漁場。

除了海底、海岸地形外，黑潮也是影響東部漁撈活動的重要因素，依朱祖佑（1974）的研究⁹⁾，黑潮的流軸位置經過綠島、蘭嶼東方海面，三仙台（在白守蓮附近）以南呈北北西走向，三仙台以北轉為北北東走向，但黑潮的最大流速位置，在流軸的西側，通過台灣本島與綠島、蘭嶼之間，在台東縣北部三仙台附近最接近海岸，花蓮以北，黑潮的流向已顯著的偏向東，因黑潮流速強勁，東部各漁港（村）中，除新港和綠島兩地外，少有漁船、筏的作業範圍，愈過黑潮最大流速線以東者，因此各漁港（村）的漁場均沿著東海岸呈南北狹長帶狀。

（二）各漁港漁村之漁場空間利用

表2為目前台灣東部各漁業聚落的漁期與漁場利用範圍，各漁業聚落中，有全年各月均有漁業活動者，尤其如新港、花蓮、綠島、富岡等地，主要以漁船做專業性漁撈，也有一年僅有短暫的幾個月有漁撈作業者，如大鳥、豐里、漁場、加母子、杉原

⁸⁾ 陳憲明，台灣東部漁撈活動的時間地理學研究，師大地理研究報告，15期，pp. 102-103, 1989.

⁹⁾ Chu Tsu-You (朱祖佑)，The Fluctuations of the KUROSHIO CURRENT in the Eastern Sea Area of Taiwan, ACTA OCEANOGRAPHICA TAIWANICA, No.4, pp. 1-12, December, 1974.

表2. 目前臺灣東部各漁港(村)的漁期與漁場利用範圍

漁港漁村	漁業種類	漁期(陰曆)	漁場之南北範圍	漁場之南北 最大距離
和中	定置網	颱風期除外	和中(固定位置)	
和仁	定置網	颱風期除外	和仁(固定位置)	
板下	定置網	颱風期除外	板下(固定位置)	
崇德	定置網	颱風期除外	達基黎(固定位置)	
達基黎	鰹流刺網	3月中—6月中 10月—11月	宜蘭縣境—七星潭	35公里
順安	定置網	颱風期除外	順安(固定位置)	
	雜魚底刺網	1—3月中	崇德至七星潭	20公里
	鰹搖鐘網	3月中—6月中	崇德至七星潭	
	鮪仔魴仔網	6月中—12月	崇德至七星潭	
北三棧	定置網	颱風期除外	北三棧(固定位置)	
	雜魚底刺網	2—3月中		
	鰹搖鐘網	3—6月中		
沙東	定置網	颱風期除外	沙東(固定位置)	
康樂	定置網	颱風期除外	康樂(固定位置)	
	龍蝦刺網	3月中—7月	北三棧至康樂	8公里
	雜魚底刺網	2—5月	北三棧至康樂	
北埔	魴仔網	8月	北三棧至康樂	
	鰹搖鐘網	2月中—5月中	北三棧至康樂	
	定置網	颱風期除外	北埔(固定位置)	
七星潭	定置網	颱風期除外	七星潭(固定位置)	
	雜魚底刺網	1—3月中	順安至鹽寮	22公里
	鰹流刺網	3月中—6月中	順安至鹽寮	
花蓮	雜魚底延繩釣	6月—8月	順安至鹽寮	
	鬼頭刀浮延繩釣	3—4月	新城口—石梯	
	鯖浮延繩釣	5—8月	新城口—石梯	
南濱	白帶魚浮延繩釣	9—12月	新城口—石梯	80公里
	條鰹浮延繩釣	1—2月	新城口—石梯	
	雜魚浮延繩釣	7, 8月	新城口—石梯	
赤鯨底刺網	地曳網	2—7月	固定位置	10公里
	赤鯨底刺網	1—12月	花蓮溪口南北	

表2. 目前臺灣東部各漁港(村)的漁期與漁場利用範圍(續)

漁港漁村	漁業種類	漁期(陰曆)	漁場之南北範圍	漁場之南北 最大距離
大 坑	龍蝦底刺網	1—12月	花蓮溪—水璉	20公里
	雜魚底刺網	1—4月	花蓮溪—水璉	
橄仔樹腳	龍蝦底刺網	1—9月	花蓮溪—磯崎	25公里
	石斑魚底刺網	4—7月中	大坑—新社	
	黑喉底刺網	1—12月	大坑—水璉	
水 琨	鰹流刺網	3—5月	花蓮—水璉	42公里
	飛魚流刺網	4—6月	花蓮—立德	
	鰹流刺網	3—6月	花蓮—水璉	
水 琨	鰹搖鐘網	3—6月	花蓮—水璉	42公里
	雜魚底延繩釣	1—12月	水蓮—石梯	
	龍蝦底刺網	1—12月		
磯 崎	龍蝦底刺網	2月中—6月上	蕃薯寮坑—新社	11公里
	潛水漁業(龍蝦)	6—8月	蕃薯寮坑—新社	
	魚苗叉網	2—5月中	蕃薯寮坑—新社	
	雜魚底刺網	2—5月	蕃薯寮坑—新社	
新 社	雜魚底延繩釣	1月中—3月上	橄仔樹腳—靜浦	20公里
	魚苗叉網	3月上—5月中		
	赤鯧底刺網	全 年	水璉—豐濱	
新 社	龍蝦底刺網	全 年	水璉—豐濱	20公里
	飛魚流刺網	3月中—5月下	水璉—石梯	
	定置網	颱風期除外	石梯(固定位置)	
石 梯	鏢旗魚	8月中—12月	水璉—長濱	47公里
	條鰹曳繩釣	12月下旬—2月	豐濱—長濱	
	魚苗叉網	3月中—5月上	豐濱—長濱	
	鰹流刺網	2—5月上	豐濱—長濱	
	龍蝦底刺網	全 年	靜浦—三間	
八 仙 洞	雜魚底刺網	全 年	靜浦—三間	13公里
	鰹流刺網	4—6月	靜浦—三間	
	鰹搖鐘網	4—6月	靜浦—三間	

表2. 目前臺灣東部各漁港(村)的漁期與漁場利用範圍(續)

漁港漁村	漁業種類	漁期(陰曆)	漁場之南北範圍	漁場之南北 最大距離
大 墟 來	定置網	颱風期除外	大壩來(固定位置)	
	魚苗叉網	2月中—7月中	仙洞—三間	6公里
	雜魚底延繩釣		仙洞—三間	
長 濱	定置網	颱風期除外	長濱(固定位置)	
	雜魚底延繩釣	全 年	仙洞—長濱	
	雨傘旗魚流刺網	5—7月	花蓮—長濱	40公里
	鬼頭刀延繩釣	2—4月	花蓮—長濱	
田 組	魚苗叉網	3—6月		
	雜魚底刺網	全 年	長濱—三間	
	魚苗叉網	5—6月	仙洞—烏石鼻	20公里
烏 石 鼻	鬼頭刀延繩釣	1—6月	長濱—烏石鼻	
	雜魚底延繩釣	全 年	長濱—石雨傘	
	條鰹浮延繩釣	1—4月	三間—烏石鼻	16公里
石 雨 傘	雨傘旗魚流刺網		長濱—三仙台	
	魚苗叉網		長濱—三仙台	22公里
	鬼頭刀延繩釣			
小 港	漁業種類與新港相同			
白 守 蓮	定置網	颱風期除外	白守蓮(固定位置)	
	雜魚底延繩釣	8—5月	烏石鼻—小馬	
	鰹浮延繩釣	12月中—1月中		32公里
	白帶魚浮延繩釣	1—4月	長濱—白守蓮	
	黃鰭鮪延繩釣		美山—白守蓮	
基 輩	雨傘旗魚曳繩釣	3—7月	長濱—東河外海	
	鬼頭刀流刺網	2—7月		42公里
	鏞旗魚	7—3月	長濱—東河外海	
新 港	鏞旗魚	9月中—2月	南方澳—東河	
	鮪延繩釣	4月—9月上	花蓮—蘭嶼以南	
	鬼頭刀延繩釣	3月中—5月上	花蓮—蘭嶼以南	
	雜魚底延繩釣	2—9月	三仙台—東河	250公里以上
	鰹、旗魚延繩釣	全 年	蘭嶼—新港	
	雨傘旗魚流刺網	3—6月	東河—長濱	
	龍蝦底刺網	全 年	東河—長濱	

表2. 目前臺灣東部各漁港(村)的漁期與漁場利用範圍(續)

漁港漁村	漁業種類	漁期(陰曆)	漁場之南北範圍	漁場之南北 最大距離
八邊	龍蝦底刺網	2—9月	村落附近	
和平	龍蝦底刺網	2—9月	村落附近	
豐田	龍蝦底刺網	2—9月	村落附近	
都歷	定置網	颱風期除外	都歷(固定位置)	
金樽	魚苗叉網	3月上—5月上	都歷—隆昌	
	雜魚底刺網	8—3月	都歷—隆昌	
	龍蝦底刺網	全 年	都歷—金樽	15公里
	鬼頭刀浮延繩釣	2—5月中		
加母子	魚苗叉網	3—5月	漁村附近	
新蘭	魚苗叉網	2月下旬—5月	金樽—美和	
	雜魚底延繩釣	2月下旬—6月	東河—新蘭	42公里
郡界	魚苗叉網	3—7月	漁村附近	
杉原	魚苗叉網	3—5月	漁村附近	
	雜魚底延繩釣			
漁場	魚苗叉網	3—8月	村落沿岸	
富岡	白帶魚浮延繩釣	6—11月	東河—太麻里	
	鬼頭刀浮延繩釣	3月中—5月中	三仙台—蘭嶼	
	雜魚底延繩釣	2—9月	東河—台東口	
	條鰹浮延繩釣	11月中—3月	東河—台東口	
	鏢旗魚	10—1月	蘭嶼—台東口	
	鯊浮延繩釣	冬 季	蘭嶼—台東口	
	鯧、赤尾浮延繩釣	12—3月	蘭嶼—台東口	
	魚苗叉網	3—6月	蘭嶼—台東口	
	鰹曳繩釣	4—5月	蘭嶼—台東口	
豐里	牛仔魚底刺網	颱風期大雨後	台東口—三和	
	魚苗叉網	3—5月	台東口—三和	18公里
美和	魚苗叉網	3—5月	豐里—太麻里	
	鰹流刺網	3—5, 9—12月		
	龍蝦底刺網		豐里—太麻里	20公里
	雜魚底延繩釣	4—8月	豐里—太麻里	
	白帶魚浮延繩釣	11—12月	豐里—太麻里	

表2. 目前臺灣東部各漁港(村)的漁期與漁場利用範圍(續)

漁港漁村	漁業種類	漁期(陰曆)	漁場之南北範圍	漁場之南北 最大距離
三和	定置網 (其他漁業與美和相同)	颱風期除外	三和(固定位置)	
北太麻里	定置網	颱風期除外	北太麻里(固定位置)	
	魚苗叉網	3—5月	香蘭一大鳥	
大溪	赤鯨、赤筆延繩釣		太麻里一大武	30公里
	雨傘旗魚、鬼頭刀延繩釣		太麻里一大武	
	魚苗叉網	3—5月	香蘭一大武	
大竹	青鱗白帶魚流刺網	11—3月	大溪一大鳥	25公里
	龍蝦底刺網		大溪一大鳥	
	雜魚底刺網	1—8月	香蘭一大武	
大鳥	青鱗曳網	1—2月	加津林—南田	16公里
	白帶魚流刺網	11—2月	加津林—南田	
	赤鯨底延繩釣	4—8月	金崙—旭海	
大武	魚苗叉網	3—8月	金崙—旭海	36公里
	白帶魚流刺網	11—3月	大武—南田	
	皮刀魚一支釣	4—7月	大溪—達仁	
	魚苗叉網	2月中—6月	大溪—旭海	
	白帶魚流刺網	9—12月	大鳥—觀音鼻	
尚武	午仔魚、牛港鱈流刺網	全 年	金崙—旭海	36公里
	青鱗曳網	2—8月中	金崙—旭海	
	鮮仔搖籃網		大竹—觀音鼻	
	黃鰭鮪延繩釣	12—2月	大竹—觀音鼻	
	白帶魚浮延繩釣	2—9月	大鳥—旭海	
南興	午仔魚底刺網	1—8月	大鳥—旭海	24公里
	龍蝦底刺網	1—9月	大鳥—旭海	
	皮刀魚一支釣	3—5月	大鳥—達仁	
綠島	鮪延繩釣	全 年	富岡—蘭嶼以南	103公里
	鬼頭刀延繩釣	3月下旬—5月下旬	富岡—蘭嶼以南	

資料來源：民國七十七年筆者實地調查

等都是以漁筏從事兼業性質的漁撈。

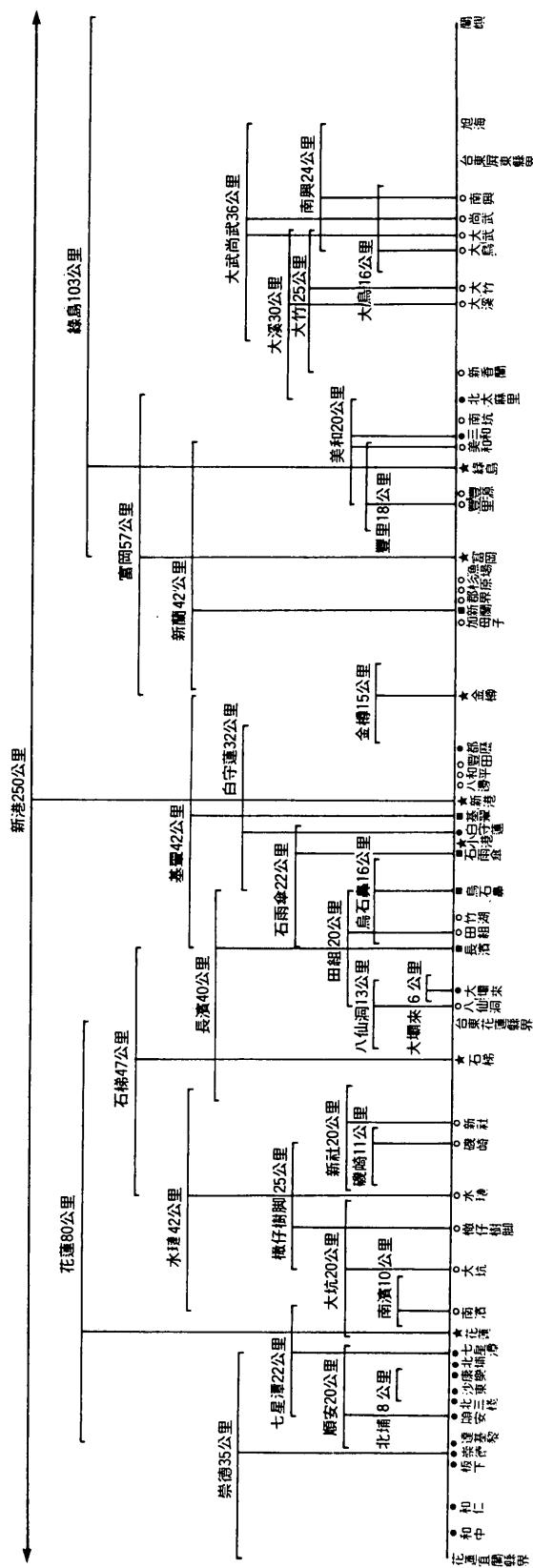
至於漁場利用範圍，如前述各漁港（村）的漁場均沿著海岸呈南北狹長帶狀，我們調查各漁港（村）之漁場南北距離，發現有明顯的空間差異，大的漁港如新港，其所利用漁場的南北距離達二百五十公里以上，即北從宜蘭縣的南方澳，南至蘭嶼，其漁場空間範圍跨東部宜、花、東三縣，甚至到巴士海峽，為東部各漁港之冠，綠島漁撈空間的南北距離，在東部僅次於新港，約達一百零三公里，即北從台東富岡附近，南至蘭嶼附近，花蓮漁港之漁場南北範圍均在花蓮縣境沿海，北從新城（太魯閣入口附近），南至花蓮縣界石梯附近，達八十公里，再其次富岡（57公里）、石梯（47公里）兩港的漁場南北距離較為接近，富岡漁港的作業範圍從台東縣東河鄉的金樽，南至太麻里間的沿海，石梯港的漁筏作業範圍在花蓮縣水璉至台東縣長濱間的沿海，其餘東部各漁村所利用的漁場南北範圍均不超過五十公里。

各漁業聚落漁期的長短，漁場範圍的大小，與其漁船筏馬力的大小、漁業設施之機能強弱、漁場環境、漁業種類等有關連，臺灣東部只有新港、花蓮、富岡、綠島等四漁港使用漁船從事漁撈作業，此四漁港的漁期較長，漁場範圍較大，擁有較大馬力、較大噸位的漁船，其續航能力強（時間長）、航速快、漁場範圍也較大（表3.，圖4.），新港、花蓮、富岡等地漁船馬力的大小與其漁場範圍兩者呈對應關係，尤其新港的漁船馬力較大，漁場範圍也最大，綠島的漁場範圍相對的較為遠程，顯示其離島的特性，臺灣東部除了上述四漁港外，均使用塑膠漁筏捕魚，塑膠漁筏由8—20餘支塑膠管組製而成，漁筏裝有6—30馬力的船外機，續航能力24小時，每小時航速約3浬（約5.5公里），漁筏上不可能有冷藏魚艙，這樣的漁筏通常在離漁村2小時以內的航程範圍內作業，故各漁村的漁場南北範圍少有超過40公里者。

表3. 臺灣東部主要漁港的馬力別機漁船隻數

馬力別＼漁港	新 港	花 蓮	富 岡	綠 島
200 以上	6	0	0	0
100~199	42	7	0	0
50~99	44	16	3	8
25~49	36	27	16	5
11~24	36	19	51	34
10以下	0	0	1	9
合 計	164	69	71	56

資料來源：台東、花蓮縣警察局船舶大隊（77年）



註：此圖中之公里數僅表示漁港漁村所利用漁場的南北距離，而不表示漁場之東西距離。
資料來源：1988年筆者訪問調查

圖 4. 臺灣東部花蓮臺東兩縣各漁港漁村所利用漁場的南北範圍

一個漁港或漁村，其所利用漁場範圍的大小，資源的豐富度與漁港（村）區位條件的優劣是密不可分的，大的漁港有較大的漁船，它可以在較大範圍的海域，尋求魚類資源較豐富的漁場捕魚，這樣的漁港本身就可以創造相對較優越的區位條件，成為鄰近小漁村的中心，從這樣的漁港與漁場間的相對空間觀點而言，臺灣東部的漁港中，以新港之漁場的質和量均最優越，在「質」方面，新港接近它與綠島間海底有海脊存在的渦流漁場，這是東部漁民評價最優越的洄游漁場，在「量」方面，新港漁船的活動範圍南北跨 250 公里，它可以隨著季節魚群的游動去尋找魚蹤，不像其他小漁村，漁船筏只在固定的小範圍內活動，特定種類的漁期一過，漁撈活動就停止。

四、各漁業機能的空間相互依存關係

如前述，臺灣東部各漁業聚落漁業設施的完備程度有明顯的差異，小漁港漁村的設施不齊全，常需仰賴大漁港提供，而形成漁業機能的空間相互依賴情形。

臺灣東部的各小漁村與漁港間，形成漁業機能之空間互依較顯著的有漁船筏用油、用冰的補給機能、漁船筏的避風機能和魚貨物銷售的市場機能。

(一)漁船筏用油的補給機能

臺灣東部只有花蓮、石梯、新港、富岡、綠島等五漁港設有漁業專用加油站，漁船筏可直接在港內靠岸加油，其他漁村的漁筏需仰賴各漁村附近的漁業專用加油站或一般汽機車加油站供應用油（見表 4），臺灣東部 55 個漁業據點中，除了臺東縣新港附近的豐田、八邊、和平三處使用無動力舢舨捕魚外，其他各地使用的動力漁船筏，均需汽油或柴油的補給，花蓮、石梯、新港、富岡、綠島等五處漁業加油站，並非能供應其他各地漁業用油之所需，蓋因漁筏航速慢，漁民不可能經由海路到遠的漁港加油，此外小馬力漁筏之用油量不多，多數漁民都經由陸路就近到一般汽車加油站，以桶裝購油回去使用，因此漁業加油站這項機能設施，對漁業空間之影響力不是很顯著的。

(二)漁船筏用冰的補給機能

臺灣東部只有花蓮、新港、綠島等三處漁港設有漁業專用製冰冷凍廠，其他各漁業聚落之船筏若需加冰，則仰賴外地供給，花蓮漁港的製冰冷凍設施，除了服務花蓮當地的漁民外，還供應崇德、順安、北三棧、康樂、北埔、七星潭、橄仔樹腳等 7 個漁村之魚貨冷凍用冰的需求，新港漁港的製冰冷凍設施所服務的範圍，北從石梯，南至金樽，共供應 11 個漁港漁村之需求，綠島位置偏遠，漁業製冰冷凍設施只能服務該島內各村漁民出海作業之所需，在遠離花蓮和新港的漁村，漁民出海若需攜帶冷凍

表4. 花蓮、臺東兩縣各漁港漁村之漁業機能的空間相互依存

漁港 漁村	漁船筏 加油地點	漁船筏 加冰地點	漁船筏的 避風港或拖上岸	魚貨銷售去向 或魚販來處
板下	太魯閣	×	拖上岸	花蓮
崇德	太魯閣	花蓮	拖上岸	花蓮
達基黎	太魯閣	×	拖上岸	花蓮
順安	太魯閣	花蓮	拖上岸	花蓮
北三棧	北埔	花蓮	拖上岸	花蓮
康樂	北埔	花蓮	拖上岸	花蓮
沙東	北埔	×	拖上岸	花蓮
北埔	北埔	花蓮	拖上岸	花蓮
七星潭	美崙	花蓮	花蓮	花蓮
花蓮	花蓮	花蓮	花蓮	花蓮
南濱	×	×	拖上岸	花蓮
大坑	花蓮	×	拖上岸	花蓮
橄仔樹腳	花蓮	花蓮	拖上岸	花蓮、鹽寮
水璉	花蓮	×	拖上岸	花蓮、水璉
磯崎	豐濱	×	拖上岸	本地及花蓮
新社	豐濱	豐濱	拖上岸	本地消費
石梯	石梯	新港	石梯、新港	新港
八仙洞	長濱	×	拖上岸	八仙洞
大壩來	長濱	新港	拖上岸	新港
竹湖	長濱	×	拖上岸	新港
長濱	石梯、長濱	新港	石梯	新港
田組	新港	新港	石梯	新港
烏石鼻	新港	新港	拖上岸	新港
石雨傘	新港	新港	拖上岸	新港
小港	新港	新港	新港	新港
白守蓮	新港	新港	新港	新港、白守蓮
基翬	新港	新港	新港	新港
新港	新港	新港	新港	新港

表4. 花蓮、臺東兩縣各漁港漁村之漁業機能的空間相互依存（續）

漁港 漁村	漁船筏 加油地點	漁船筏 加冰地點	漁船筏的 避風港或拖上岸	魚貨銷售去向 或魚販來處
八邊	×	×	拖上岸	新港
和平	×	×	拖上岸	新港
豐田	×	×	拖上岸	新港
都歷	×	×	拖上岸	新港
金樽	新港、東河	新港、東河	金樽	新港
加母子	-	×	拖上岸	-
新蘭	富岡	台東	拖上岸	台東
郡界	卑南	×	拖上岸	台東
杉原	-	×	拖上岸	台東
漁場	富岡	×	拖上岸	台東
富岡	富岡	台東	富岡、新港	台東
豐里	台東	台東	拖上岸	台東
豐源	-	×	拖上岸	台東
美和	知本	知本	拖上岸	台東
三和	知本	×	富岡	台東
南坑	-	×	拖上岸	台東
北太麻里	-	×	拖上岸	台東
新香蘭	-	×	拖上岸	台東、大武
大溪	尚武	×	拖上岸	台東、大武
大竹	尚武	×	拖上岸	台東、大武
大烏	尚武	尚武	拖上岸	台東、大武
尚武	尚武	尚武	拖上岸	本地及台東
大武	尚武	尚武	拖上岸	本地及台東
大南興	尚武	尚武	拖上岸	台東、枋寮
綠島	綠島	綠島	綠島	新港、台東
蘭嶼	-	×	蘭嶼	本地銷售

註：-缺資料 ×未利用該項機能。

資料來源：1988年筆者實地調查。

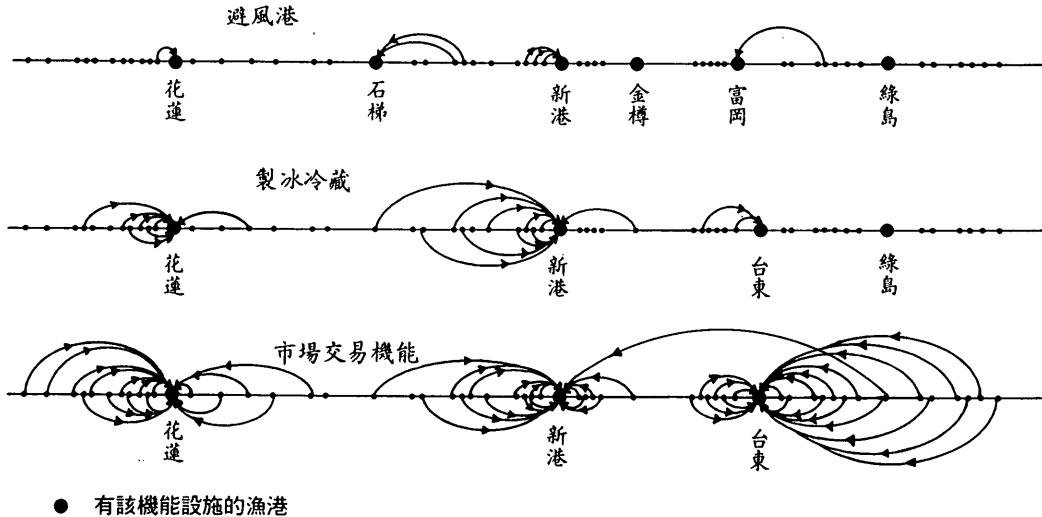


圖 5. 臺灣東部花蓮臺東兩縣漁業機能的空間相互依存關係

魚貨之碎冰，則就近向各地（如豐濱、臺東、知本、尚武）一般的製冰廠或冷飲店購得，像臺灣東部這些使用小漁船筏的漁港漁村，若該地無製冰冷凍設施，而需仰賴較大的漁港提供該設施時，幾乎都經由陸路到較大的漁港獲得服務，這種情形，與前述的加油設施之空間需求是相同的，因陸路較海路的交通時間短，製冰冷凍的機能是漁港正常運作所不可缺的，漁船筏出海作業，若不儲備碎冰，在漁獲物鮮度急速下降的情形下，漁撈活動的空間就受到限制，只能在漁港漁村附近的海域作業，所以無製冰冷凍機能設施的漁港漁村，其漁獲量不可能大，在漁業空間體系中，無法創造出相對優良的區位條件，但是製冰冷凍廠的設立受用冰之最小需求量的限制，即每一製冰冷凍廠，在單位時間內至少需有多少營業額才能生存下去，以規模最小的綠島為例，製冰廠每月至少需營業 20 萬元，收支才能平衡，所以受此經濟原則的限制下，一個漁港的漁船數、漁船總噸位需達到相當的量，才可能有製冰冷凍廠的設置，也只有這樣的漁港才能在漁業空間體系中，凸顯其地位。

(三)避風港機能

東部有避風港機能的有花蓮、石梯、新港、金樽、富岡、綠島等漁港，花蓮漁港在避風的機能上，只服務花蓮及七星潭兩地漁船筏的停泊，石梯漁港可提供當地及其南邊長濱、田組等地之漁筏避風，但該漁港歷年常遭受颱風的侵襲，當強烈颱風來臨時，石梯的漁筏仍到新港去避難，此與富岡漁港的情形相同，強烈颱風來襲時仍需至新港避風，新港在漁船筏避風機能的服務圈，尚包括其鄰近的小港，白守蓮、基翹等地，此外金樽和綠島兩漁港只供當地的漁船筏的避風停泊，無避風機能的漁村，在颱風來臨時，漁船和使用柴油引擎的漁筏才駛往鄰近的避風港停泊，而遠離避風港的漁

村，只能使用汽油引擎漁筏，當颱風來臨時，將漁筏拖上岸來避難，一般而言，臺灣東部漁港避風機能的服務範圍不會太大，因颱風來臨之前，漁船筏不可能航行到遠處漁港去避風，所以在無避風機能的漁港，在漁業方面不可能有太大的發展。

(四) 運銷機能

臺灣東部只有花蓮、新港、臺東三處有較顯著的魚市交易機能，花蓮魚市的縣內魚貨是收集花蓮漁港及縣境內從板下至磯崎 14 處出海口漁村的漁獲物，經議價交易後，魚貨再分散至花蓮縣境內各地去零售，依花蓮區漁會的統計，民國七十六年經漁會之魚市場交易的魚貨 4,654 公噸中，有 56% (2,608 公噸) 來自花蓮縣所生產的漁獲物，其餘 44% 來自外縣市，這一點表示花蓮縣內所生產的鮮魚，尚不足供應本縣的消費，所以花蓮港的魚市場有產地市場及消費市場雙重機能。

新港魚市的集貨圈，包括新港漁港及北從石梯南至金樽、綠島的 16 個漁港或出海口漁村，民國七十六年新港魚市場的魚貨交易量達 5,203 公噸 (22,513 萬元)，可謂花東兩縣最大的魚市場，新港魚市場主要以拍賣方式交易以及整船魚貨的議價交易，魚貨除一小部份供應當地消費外，極大部份運往西部東港、高雄拍賣或外銷，所以新港是一個與西部消費市場聯結的產地市場。

臺東魚市縣內的集貨圈包含富岡、綠島兩漁港及其他 18 個小漁村，臺東鮮魚集貨圈的空間範圍雖然大於新港鮮魚集貨圈，但是那些小漁村賣到臺東市場的漁獲量實在微不足道，其市場運銷機能強度仍不如新港，臺東魚市場如同花蓮魚市場，也是一個產地市場兼消費市場的機能，但臺東這兩種機能的市場地點是分開的，產地市場在富岡漁港，而消費市場在臺東市區內，產地市場的魚貨是富岡當地及來自綠島的漁獲物，經議價交易後，一部份供應臺東市區之消費市場，一部份與新港一樣運送東港、高雄拍賣，相對的，臺東魚市所消費的鮮魚也有相當的部份仍由臺灣西部運來的。

臺灣東部除花蓮、新港、富岡、綠島等漁港的漁獲量較大外，在無港口建設的漁村中，又以定置網漁業的漁獲較多，其他各小漁村之漁獲可以說微不足道，屬於半自給性經濟的漁村，各漁村少量的漁獲中，又有相當的比率供村內消費，只有高價格的龍蝦和底棲魚才被花蓮、新港、臺東三大市場的魚販收購，事實在各漁村收購鮮魚的魚販人數很少，如經常在石梯大宗收購鮮魚的，只有來自新港的魚販一人，在綠島大量收購鮮魚的，有臺東、新港的魚販各一人，其他小漁村也幾乎是相同的情形，這種買方（魚販）人數極少，而賣方（漁民）人數較多的獨占性交易，對漁民一定相當不利的，漁民累積資本的能力就相當薄弱，漁業難有發展，在遠離市場或村落人口較多的漁村，和有觀光客的漁村，其漁獲的一部份供當地消費，前者如水璉、磯崎、新社、大武、尚武，後者如八仙洞，定置網漁業的漁獲物中，鰹魚銷售至蘇澳加工製罐，

或在花蓮、新港、順安加工製成鰹節（柴魚），其他各種鮮魚則仍納入花蓮、新港、臺東三個市場交易。

五、結論

本文以空間機能的觀點，評價臺灣東部 55 個漁港漁村的機能與區位條件。

整體而言，漁港的區位條件主要決定於(1)漁業機能設施的聚集程度，(2)漁港所利用之漁場的大小及其漁業資源的豐富程度，(3)漁港與大消費市場間的經濟距離，臺灣東部的漁港規模小，漁船噸位小，漁場範圍也小，與臺灣西部大消費市場間的交通受地形阻隔，魚貨運銷上不利。

臺灣東部只有新港、花蓮、臺東富岡等漁港具漁獲物之上岸、冷藏、運銷等項機能，這三個漁港以魚貨運銷的市場機能，對漁業的空間收斂 (*spatial convergence*) 最為顯著，形成三個魚市場圈，中心性最強的新港，具有與西部大消費市場聯結的產地批發市場機能，花蓮和臺東富岡與西部大消費市場間的聯結關係薄弱，僅屬於地方性的批發市場機能。

綠島為臺灣東部離點的漁業據點，黑潮流經此島，漁業資源豐富，但離島與臺灣本島位置隔絕，魚貨批發市場不易成立，必須透過新港和臺東兩地的市場再供應臺灣本島，因而限制了漁業的發展，建設中的小港和金樽兩漁港，將來建港完成後，漁獲量也不可能太大，無法達到規模聚集的利益，魚貨批發市場的機能也難發揮，它將只是漁民的居住地、漁船出港基地，魚貨運銷機能仍需仰賴新港。

臺灣東部除少數漁港外，其他小漁村缺乏基礎設施，沒有碼頭的建設，僅使用塑膠漁筏捕魚，漁場空間無法擴大，一年中的漁期短，為了發展臺灣東部的漁業，必須在現有的幾個主要漁港強化漁業機能設施，獎勵漁船大型化，如此才能擴大漁場空間。

以手工為主的傳統家庭工業呈分散狀態，但隨著以機械代替的生產方法的發展，工業通常會顯著的呈集中狀態，漁港的發展過程也有類似的情形，隨著漁業生產技術的進步，漁業機能設施的強化，漁業的空間發過程，呈現從漁村廣汎的分散，至少數幾個漁港強力聚集的現象，在臺灣，東海岸的漁業生產技術較為落後，漁港聚集的現象不是很顯著，目前各漁港的區位條件已充分反映在漁港的聚集程度。