

第三章 海岸新生之漁港疏浚整體規劃

一、近四年(94~97 年)國內漁港疏浚執行情形

(一)94~97 年度國內漁港疏浚執行概況

1.漁港疏浚經費

94~97 年度國內漁港疏浚政策執行係以「整建、疏浚」為主要策略，因此近四年來台灣地區漁港如有面臨港口航道水深淤積問題時，皆以辦理漁港疏浚工程之方式進行改善，期維持漁港正常運作。

台灣地區漁港疏浚經費多由漁業署以年度預算補助或自行辦理，地方政府雖有部分自籌經費或由其他單位補助辦理漁港疏浚，但所占比例有限，因此近年來國內漁港疏浚概況應仍以漁業署補助或自辦經費為主。又由於漁港疏浚已成為現階段台灣漁港維護最常見問題之一，因此，政府特於 97 年度辦理擴大內需加強清除漁港淤砂工作。

統計漁業署 94~97 年間自辦或補助辦理全國漁港疏浚之經費共 4 億 4,528 萬元，其中 94~97 年之年度預算，經費共 2 億 7,694 萬元(四年之平均為每年約 6,923 萬元)，另 97 年為擴大內需經費 1 億 6,834 萬元，94~97 年全國漁港疏浚經費如表 3-1 所示，

表3-1 全國漁港 94~97 年疏浚經費統計表

年度(年)	年度疏浚經費	擴大內需疏浚經費	合計
94	88,591		88,591
95	49,596		49,596
96	87,032		87,032
97	51,720	168,343	220,063
合計	276,939	168,343	445,282

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

2. 實施疏浚漁港數量

依據 94~97 年共四年度期間之疏浚資料，不僅一般台灣西部易受漂砂影響之沙岸或河道潟湖內之漁港，台灣東部地區部分港口規模較小之漁港，近幾年來亦面臨漁港淤淺影響船隻進出之問題。

(1) 94~97 年度預算執行漁港疏浚

94~97 年度預算辦理泊地或航道疏浚工程之漁港及經費，如表 3-2~表 3-5 所示，總計四年間共辦理 61 港次之漁港疏浚，經費共 2 億 7,694 萬元。

(2) 97 年度擴大內需預算執行漁港疏浚

依據漁業署 97 年 12 月底之漁港疏浚統計資料，97 年度擴大內需辦理漁港疏浚工程之漁港數量為 42 處，範圍含概 13 縣市，其中已完工者 4 處，因故於年底未完成發包者有 6 處，其餘 32 處目前正施工中，預計於 98 年 3 月底完工。97 年擴大內需辦理疏浚工程之漁港及預算經費，如表 3-6 所示，總發包經費共為 1 億 6,834 萬元，其中約 1 億 4,016 萬元為中央補助款，餘 2,818 萬元為地方自籌款。

統計 94~97 年間辦理泊地或航道疏浚工程之漁港數量，辦理疏浚工程之漁港共有 69 處、97 港次，如 3-7 所示。

表3-2 94 年辦理疏浚工程之漁港統計表

縣市別	漁港名稱	執行單位	工作內容	經費
宜蘭縣	烏石漁港	宜蘭縣政府	航道緊急搶通工程	2,300
	烏石漁港	漁業署	南方澳漁港三角碼頭修建及烏石疏浚	1,524
	梗枋漁港	宜蘭縣政府	航道及泊地疏浚工程	3,475
基隆市	長潭里漁港	基隆市政府	泊地疏浚工程	3,158
桃園縣	永安漁港	桃園縣政府	景觀環境改善及港區疏浚工程	17,359
新竹縣	坡頭漁港	新竹縣政府	航道及泊地疏浚工程	2,527
新竹市	新竹漁港	漁業署	航道口緊急疏浚工程	15,844
苗栗縣	外埔漁港	苗栗縣政府	航道疏浚及周邊工程	4,000
	通霄漁港	苗栗縣政府	航道泊地疏浚工程	6,500
彰化縣	崙尾灣漁港	彰化縣政府	浚深工程	5,264
嘉義縣	布袋漁港	嘉義縣政府	航道疏浚改善工程	10,527
高雄縣	汕尾漁港	高雄縣政府	航道泊地疏浚工程	4,449
	汕尾漁港	林園區漁會	航道泊地疏浚工程(612 水災)	1,500
	汕尾漁港	高雄縣政府	漂流木及航道淤沙緊急清除工程	3,216
	蚵子寮漁港	高雄縣政府	航道泊地疏浚工程(612 水災)	527
屏東縣	東港漁港	屏東縣政府	鹽埔泊區航道疏浚(94.6 月豪大雨)	596
台東縣	大武漁港	台東縣政府	港口及航道疏浚及航道護岸碼頭	1,106
	新港漁港	台東縣政府	泊地疏浚工程	119
花蓮縣	石梯漁港	花蓮縣政府	淤沙清除工程	4,600

單位：仟元

表3-3 95 年辦理疏浚工程之漁港統計表

縣市別	漁港名稱	執行單位	工程內容	經費
宜蘭縣	烏石漁港	漁業署	三角碼頭修建及烏石港疏浚工程	8,500
	南方澳漁港	宜蘭縣政府	港區改善及疏浚等	14,100
基隆市	正濱漁港	基隆市政府	泊地浚深及碼頭維修工程	2,300
雲林縣	台子村漁港	雲林縣政府	台子村漁港疏浚及洗蚵場整建工程	1,500
苗栗縣	龍鳳漁港	苗栗縣政府	航道疏浚工程	2,133
	外埔漁港	苗栗縣政府	航道淤砂疏浚工程	2,100
	苑港及苑裡	苗栗縣政府	疏浚工程	2,600
臺南縣	青山漁港	臺南縣政府	西南航道疏浚工程	2,000
屏東縣	琉球新、小琉球漁港	屏東縣政府	航道及泊地疏浚	5,375
臺東縣	新港漁港	臺東縣政府	泊地疏浚工程	2,882
	金樽漁港	臺東縣政府	港口疏浚工程	3,000
	大武漁港	臺東縣政府	港口及航道疏浚及航道護岸碼頭	3,106

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

單位：仟元

表3-4 96 年辦理疏浚工程之漁港統計表

縣市別	漁港名稱	執行單位	內容	經費
臺北縣	淡水第二漁港	臺北縣政府	泊地及航道疏浚	14,667
新竹市	新竹漁港	漁業署	航道疏浚工程	18,417
新竹縣	坡頭漁港	新竹縣政府	航道疏浚工程	8,000
苗栗縣	外埔漁港	苗栗縣政府	內泊地疏浚工程	3,750
	龍鳳漁港	苗栗縣政府	航道泊地疏浚工程	3,750
臺中縣	塭寮漁港	臺中縣政府	避風池疏浚工程	1,620
彰化縣	王功漁港	彰化縣政府	泊地疏浚	7,250
	崙尾灣漁港	彰化縣政府	泊地疏浚工程	6,250
雲林縣	台子村漁港	雲林縣政府	漁港疏浚及洗蚵場整建工程	6,768
臺南縣	下山漁港	臺南縣政府	泊地疏浚工程	1,310
屏東縣	中山等漁港	屏東縣政府	中山、興海、鼻頭、潭子、紅柴坑等漁港疏浚工程	5,000
	旭海漁港	屏東縣政府	疏浚工程	2,500
	後壁湖漁港	屏東縣政府	漁港疏浚	3,000
金門縣	新湖漁港	金門縣政府	泊地疏浚工程	4,750

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

單位：仟元

表3-5 97 年辦理疏浚工程之漁港統計表

縣市別	漁港名稱	執行單位	內容	經費
新竹縣	坡頭漁港	新竹縣政府	航道疏浚工程	4,295
彰化縣	崙尾灣漁港	彰化縣政府	97 年度泊地疏浚工程	2,500
雲林縣	台子村漁港 三條崙漁港	雲林縣政府	泊地航道疏浚工程	5,000
	箔子寮漁港	雲林縣政府	碼頭加高及航道疏浚工程	12,428
台南縣	下山漁港	台南縣政府	泊地疏浚工程	1,310
	青山漁港	台南縣政府	西南航道疏浚工程	3,000
高雄縣	汕尾漁港	高雄縣政府	航道泊地疏浚工程	7,328
屏東縣	塭豐漁港	屏東縣政府	堤防改善及航道清疏工程	5,859
澎湖縣	烏坎漁港	澎湖縣政府	防波堤整建及泊地疏浚	10,000

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

單位：仟元

註：原定辦理八斗子漁港之疏浚，因故未執行

表3-6 97年擴大內需辦理疏浚工程之漁港統計表

縣市別	漁港名稱	執行單位	發包經費	備註
宜蘭縣	烏石	宜蘭縣政府	17,378	
	梗枋	宜蘭縣政府		
	大溪第二	宜蘭縣政府		
	粉鳥林	宜蘭縣政府		
	南澳	宜蘭縣政府		
台北縣	淡水第二	台北縣政府		未發包
桃園縣	永安	桃園縣政府	9,616	
	竹圍	桃園縣政府	9,616	
新竹市	新竹	新竹市政府	24,750	
	海山	新竹市政府	6,852	
苗栗縣	通宵	苗栗縣政府	10,966	已完工
	苑裡	苗栗縣政府	5,808	已完工
雲林縣	台西	雲林縣政府		未發包
台南縣	北門	台南縣政府	4,366	
	將軍	台南縣政府	15,220	
	蚵寮	台南縣政府		未發包
台南市	四草	台南市政府	3,403	
高雄縣	彌陀	高雄縣政府	3,038	
	永新	高雄縣政府	1,309	
	蚵仔寮	高雄縣政府	12,300	
	興達	高雄縣政府		
屏東縣	琉球	屏東縣政府	871	
	琉球新	屏東縣政府	2,007	
	後壁湖	屏東縣政府		未發包
	枋寮	屏東縣政府	2,385	
	水利村	屏東縣政府		未發包
	海口	屏東縣政府	1,494	
	楓港	屏東縣政府	826	
臺東縣	長濱	臺東縣政府	3,081	已完工
	金鑄	臺東縣政府		未發包
	大武	臺東縣政府	5,496	已完工
澎湖縣	烏嶼	澎湖縣政府	4,686	
	赤崁	澎湖縣政府	2,605	
	鎖港	澎湖縣政府	1,772	
	山水	澎湖縣政府	1,490	
	竹灣	澎湖縣政府	2,257	
	虎井	澎湖縣政府	1,546	
	青螺紅羅	澎湖縣政府	3,576	
	桶盤	澎湖縣政府	717	
	通樑	澎湖縣政府	1,940	
	將軍北	澎湖縣政府	2,472	
金門縣	羅厝	金門縣政府	4,500	
合計			168,343	

資料來源：漁業署提供(97.12.31)，本計畫整理

單位：仟元

表3-7 94~97 辦理疏浚工程之漁港統計表

縣市別	漁港名稱	疏浚次數	縣市別	漁港名稱	疏浚次數
宜蘭縣	南方澳	1	屏東縣	東港鹽埔	1
	烏石	4		後壁湖	1
	大溪第二	1		興海	1
	梗枋	2		旭海	1
	粉鳥林	1		中山	1
	南澳	1		琉球新	2
台北縣	淡水第二	1		枋寮	1
基隆市	正濱	1		海口	1
	長潭里	1		小琉球	2
桃園縣	竹圍	1		楓港	1
	永安	2		紅柴坑	1
新竹市	新竹	3		潭仔	1
	海山	1		鼻頭	1
新竹縣	坡頭	3		塭豐	1
苗栗縣	外埔	3	台東縣	大武	3
	苑裡	2		新港	2
	龍鳳	2		金樽	1
	通霄	2		長濱	1
	苑港	1	花蓮縣	石梯	1
台中縣	塭寮	1	澎湖縣	赤坎	1
彰化縣	王功	1		鎖港	1
	崙尾灣	3		竹灣	1
雲林縣	台子村	3		山水	1
	箔子寮	1		通樑	1
	三條崙	1		虎井	1
嘉義縣	布袋	1		桶盤	1
台南縣	將軍	1		烏嶼	1
	青山	2		將軍北	1
	北門	1		烏坎	1
	下山	1		青螺	1
	蚵寮	1	金門縣	羅厝	1
台南市	四草	1	合計	新湖	1
高雄縣	興達	1		69 處	97
	永新	1			
	汕尾	4			
	蚵子寮	2			
	彌陀	1			

註：青山漁港之疏浚包括西南航道

(二)94~97 年度各縣市漁港疏浚執行概況

94~97 年度國內漁港疏浚政策執行係以「整建、疏浚」為主要策略，因此近四年來台灣地區漁港如有面臨港口航道水深淤積問題時，皆以辦理漁港疏浚工程之方式，期能維持漁港正常運作，本節統計各縣市政府辦理漁港疏浚概況，並說明如后。

1.宜蘭縣

宜蘭縣內漁港於 94~97 年間總疏浚經費約為 4,728 萬元，其中 94 及 95 年度分別針對烏石、梗枋及南方澳漁港辦理疏浚工程，97 年擴大內需工程則辦理烏石、梗枋、大溪、粉鳥林、南澳等 5 處漁港；當時僅南方澳漁港為第一類漁港，故由漁業署辦理相關疏浚工程，其他漁港皆屬第二類漁港，由宜蘭縣政府辦理。

茲整理宜蘭縣辦理疏浚之漁港、工程內容及年度與經費如表 3-8 所示。

表3-8 94~97 年宜蘭縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工作內容	執行年度	工程經費	執行單位
南方澳漁港	1	港區改善及疏浚等	95	14,100	宜蘭縣政府
烏石漁港	1	航道緊急搶通工程	94	2,300	漁業署
	1	南方澳三角碼頭修建及烏石疏浚	94	1,524	漁業署
	1	三角碼頭修建及烏石港疏浚工程	95	8,500	漁業署
	1	港區疏浚工程	97	8,951	宜蘭縣政府
梗枋漁港	2	航道及泊地疏浚工程	94	3,475	宜蘭縣政府
	2	港區疏浚工程	97	3,256	宜蘭縣政府
大溪漁港	2	航道疏浚工程	97	3,774	宜蘭縣政府
粉鳥林漁港	2	港區疏浚工程	97	447	宜蘭縣政府
南澳漁港	2	港區疏浚工程	97	950	宜蘭縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

註：烏石漁港於 98 年 4 月 7 日由第二類漁港改列為第一類漁港

單位：仟元

2. 台北縣

台北縣縣內漁港雖然多達三十處，部分漁港淤積土方量較少之縣內漁港疏浚因時效等考量因素，均由縣政府自行籌措財源辦理。總計台北縣內漁港於 94~97 年間由漁業署補助疏浚經費僅 96 年度約為 1,467 萬元，如表 3-9 所示。

表3-9 94~97 年臺北縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
淡水第二漁港	2	泊地及航道疏浚工程	96	14,667	臺北縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

3. 基隆市

基隆市內漁港於 94~97 年間總疏浚經費約 6,158 萬元，分別於 94 年即 95 年辦理長潭里及正濱漁港之疏浚工程，其中，正濱漁港屬於第一類漁港，係由漁業署自行辦理。

基隆市海岸多屬岩岸，漁港較不受漂砂影響，漁港辦理疏浚之原因應為排水溝渠匯入港內並經長期累積泥砂所致。除長潭里及正濱近年有疏浚之外，八斗子漁港曾於 93 年間辦理過疏浚。由於八斗子漁港旁有社區排水匯入泊地內，目前已有疏浚之需求，但碍於土方無處可處理之情形，97 年度之疏浚工程無法執行。

茲整理基隆市辦理疏浚之漁港、工程內容及年度與經費如表 3-10 所示。

表3-10 94~97 年基隆市內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
正濱漁港	1	泊地浚深及碼頭維修工程	95	3,000	漁業署
長潭里漁港	2	泊地疏浚工程	94	3,158	基隆市政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

註：97 年八斗子漁港之港區疏浚工程雖有發包，但因故並未施作。

4.桃園縣

桃園縣內漁港現有竹圍及永安漁港，雖然多位於漂砂活動旺盛海岸，其中，竹圍漁港因與中油泊區共用航道，部分年度疏浚工程皆配合中油補助經費辦理，由漁業署補助疏浚經費並不多。總計桃園縣內漁港於 94～97 年間疏浚經費為 3,659 萬元，如表 3-11 所示。

表3-11 94～97 年桃園縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
永安漁港	2	景觀環境改善及港區疏浚工程	94	17,359	桃園縣政府
		港區及航道疏浚工程	97	9,616	桃園縣政府
竹圍漁港	2	港區及航道疏浚工程	97	9,616	桃園縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

單位：仟元

5.新竹市

新竹市內僅有新竹漁港與海山漁港兩處，94～97 年間總疏浚經費約為 7,656 萬元，其中新竹漁港為第一類漁港，由漁業署辦理相關疏浚工程，97 年擴大內需工程則辦理新竹、海山等 2 處漁港；由於新竹漁港位處漂沙嚴重海岸，因此須時常疏浚，有時依據淤積狀況與政府財政，一年當中可能就辦理多次疏浚工程，如表 3-12 所示。

表3-12 94～97 年新竹市內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
新竹漁港	1	航道口緊急疏浚工程	94	15,844	漁業署
		航道疏浚工程	96	18,417	漁業署
		航道疏浚工程	97	24,750	漁業署
海山漁港	2	航道疏浚工程	97	6,852	新竹市政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

單位：仟元

6. 新竹縣

新竹縣內僅坡頭漁港一處，94～97 年間總疏浚經費約 1,482 萬元，分別於 94、96 及 97 年辦理，如表 3-13 所示。

表3-13 94～97 年新竹縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
坡頭漁港	2	航道口緊急疏浚工程	94	2,527	新竹縣政府
		航道疏浚工程	96	8,000	新竹縣政府
		航道疏浚工程	97	4,295	新竹縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

7. 苗栗縣

苗栗縣之海岸潮差大，且為砂質海岸，縣內亦有多處大型河川入海，東北季風作用期間漂砂活動旺盛，縣內漁港於 94～97 年間疏浚經費約為 4,161 萬元，分別辦理外埔、通霄、苑裡、苑港及龍鳳漁港之疏浚工程。茲整理苗栗縣辦理疏浚之漁港、工程內容及年度與經費，如表 3-14 所示。

表3-14 94～97 年苗栗縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
外埔漁港	2	航道疏浚及周邊工程	94	4,000	苗栗縣政府
		航道淤砂疏浚工程	95	2,100	苗栗縣政府
		內泊地疏浚工程	96	3,750	苗栗縣政府
通霄漁港	2	航道泊地疏浚工程	94	6,500	苗栗縣政府
		航道泊地疏浚工程	97	10,966	苗栗縣政府
龍鳳漁港	2	航道疏浚工程	95	2,133	苗栗縣政府
		航道泊地疏浚工程	96	3,750	苗栗縣政府
苑港漁港	2	疏浚工程	95	2,600	苗栗縣政府
苑裡漁港	2				苗栗縣政府
		航道泊地疏浚工程	97	5,808	苗栗縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

8. 台中縣

台中縣內漁港除梧棲漁港外，由於其餘規模不大，94～97 年資料中僅塭寮漁港有疏浚資料，而梧棲漁港因位於商港內，漂沙影響短期內不明顯，最近疏浚年度為 92 年。

表3-15 94～97 年台中縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
塭寮漁港	2	避風池疏浚工程	96	1,620	台中縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

9. 彰化縣

彰化縣內僅王功及崙尾灣 2 處漁港，於 94～97 年間總疏浚經費約 2,126 萬元，其中崙尾灣漁港位於隔離水道水域，受泥沙沉積影響，航道及泊地水深容易淤淺，需時常疏浚，如表 3-16 所示。

表3-16 94～97 年彰化縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
王功漁港	2	泊地疏浚	96	7,250	彰化縣政府
崙尾灣漁港	2	浚深工程	94	5,264	彰化縣政府
		泊地疏浚工程	96	6,250	彰化縣政府
		97 年度泊地疏浚工程	97	2,500	彰化縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

10. 雲林縣

雲林縣內漁港於 94～97 年總疏浚經費約為 2,570 萬元，分別辦理台子村、三條崙及箔子寮，其中台子村漁港受漂沙影響較為嚴重，共辦理 3 次漁港疏浚工程，如表 3-17 所示。

表3-17 94~97 年雲林縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
台子村漁港	2	台子村漁港疏浚及洗蚵場整建工程	95	1,500	雲林縣政府
		漁港疏浚及洗蚵場整建工程	96	6,768	雲林縣政府
		泊地航道疏浚工程	97	5,000	雲林縣政府
三條崙漁港	2				雲林縣政府
箔子寮漁港	2	碼頭加高及航道疏浚工程	97	12,428	雲林縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

單位：仟元

11.嘉義縣

嘉義縣內共有 9 處漁港，惟 94~97 年資料中僅布袋漁港 94 年之疏浚資料，經費約為 1,053 萬元，如表 3-18 所示。

表3-18 94~97 年嘉義縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
布袋漁港	2	航道疏浚改善工程	94	10,527	嘉義縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

單位：仟元

12.台南縣

台南縣海岸特色多潟湖及沙洲且沿岸漂沙活動旺盛，縣內漁港多位於沙洲或潟湖內側，94~97 年間總疏浚經費約為 2,715 萬元，分別辦理青山漁港(及西南航道)、下山、北門、將軍、蚵寮等漁港之疏浚工程，如表 3-19 所示。

表3-19 94~97 年台南縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
青山漁港	2	西南航道疏浚工程	95	2,000	臺南縣政府
		西南航道疏浚工程	97	3,000	臺南縣政府
下山漁港	2	泊地疏浚工程	97	1,310	臺南縣政府
北門漁港	2	航道疏浚工程	97	4,366	臺南縣政府
將軍漁港	2	泊地疏浚工程	97	15,220	臺南縣政府
蚵寮漁港	2	航道疏浚工程	97	1,250	臺南縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

單位：仟元

13.台南市

台南市漁港僅安平及四草 2 處，其中安平漁港於 94~97 年間辦理舊港口重建計畫第四期工程，由於工程包括航道之開通與浚深，94~97 年間並無另案辦理相關疏浚工程；另四草漁港位於鹿耳門溪內南側凹處，於 97 年擴大內需案中辦理疏浚，如表 3-20 所示。

表3-20 94~97 年台南市內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
四草漁港	2	航道疏浚工程	97	3,403	台南市政府

資料來源：台南市府提供，本計畫整理

單位：仟元

14.高雄縣

高雄縣內漁港 94~97 年間總疏浚經費約 3,367 萬元，分別辦理汕尾、蚵子寮、彌陀、永新及興達等漁港，實施年度分別為 94 及 97 年度，如表 3-21 所示。

表3-21 94~97 年高雄縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
汕尾漁港	2	航道泊地疏浚工程(612 水災)	94	1,500	高雄縣政府
		漂流木及航道淤沙緊急清除工程	94	3,216	高雄縣政府
		航道泊地疏浚工程	94	4,449	高雄縣政府
		航道泊地疏浚工程	97	7,328	高雄縣政府
蚵子寮漁港	2	航道泊地疏浚工程(612 水災)	94	527	高雄縣政府
		漁港疏浚工程	97	12,300	高雄縣政府
興達漁港	2	近海泊區疏浚工程	97		高雄縣政府
彌陀漁港	2	航道泊地疏浚工程	97	3,038	高雄縣政府
永新漁港	2	航道泊地疏浚工程	97	1,309	高雄縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理

單位：仟元

15.高雄市

高雄市内漁港大多位於高雄港內，而高雄港航道水深由高雄港務局負責維護，由於商港內漁港泊地碼頭淤積原因，多肇因於區域排水或沉泥淤積造成，因此 94~97 年間並無辦理相關疏浚工程。

16.屏東縣

屏東縣縣內漁港 94~97 年間總疏浚經費約為 3,138 萬元，分別辦理東港鹽埔漁港、後壁湖、琉球新、小琉球、中山、興海、鼻頭、潭子、紅柴坑、旭海、枋寮、塭豐、海口及楓港等 14 處漁港之疏浚工程，其中 97 年度辦理疏浚漁港數最多，如表 3-22 所示。

表3-22 94~97 年屏東縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
東港漁港	1	鹽埔泊區航道疏浚(94.6 月豪大雨)	94	596	屏東縣政府
琉球新漁港	2	航道清疏工程	97	2,007	屏東縣政府
		琉球新、小琉球航道及泊地疏浚	95	5,375	屏東縣政府
小琉球漁港	2	航道疏浚工程	97	871	屏東縣政府
旭海漁港	2	疏浚工程	96	2,500	屏東縣政府
後壁湖漁港	2	漁港疏浚	96	3,000	屏東縣政府
枋寮漁港	2	航道清疏工程	97	2,385	屏東縣政府
海口漁港	2	航道清疏工程	97	1,494	屏東縣政府
楓港漁港	2	航道清疏工程	97	826	屏東縣政府
塭豐漁港	2	堤防改善及航道清疏工程	97	7,328	屏東縣政府
中山漁港	2	中山、興海、鼻頭、潭子、紅柴坑等 5 處漁港疏浚	96	5,000	屏東縣政府
興海漁港	2				屏東縣政府
鼻頭漁港	2				屏東縣政府
潭子漁港	2				屏東縣政府
紅柴坑漁港	2				屏東縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

17.台東縣

台東縣 94~97 年間總疏浚經費約為 1,879 萬元，分別辦理大武、新港、金樽及長濱漁港等疏浚工程，實施年度分別為 94、95 及 97 年度，如表 3-23 所示。

台東縣之漁港近年來受颱風及東北季風浪之影響，漁港之港口及航道淤積以長濱及大武漁港最為嚴重，因受漂砂影響，每年均需多次疏浚，大部份由縣府自籌經費因應。

表3-23 94~97 年台東縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
大武漁港	2	港口及航道疏浚及航道護岸碼頭工程	94	1,106	台東縣政府
		港口及航道疏浚及航道護岸碼頭工程	95	3,106	台東縣政府
		港口疏浚及航道工程	97	5,496	台東縣政府
長濱漁港	2	港口疏浚及航道工程	97	3,081	台東縣政府
新港漁港	2	泊地疏浚工程	94	119	台東縣政府
		泊地疏浚工程	95	2,882	台東縣政府
金樽漁港	2	港口疏浚工程	95	3,000	台東縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

18.花蓮縣

花蓮縣內之花蓮漁港因位於花蓮商港內，航道水深由花蓮港務局負責維護，近四年來並無疏浚紀錄；94~97 年間僅石梯漁港於 94 年度由漁業署補助花蓮縣政府辦理航道泊地疏浚經費約為 460 萬元，如表 3-24 所示。

表3-24 94~97 年花蓮縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行年度	工程經費	執行單位
石梯漁港	2	淤沙清除工程	94	4,600	花蓮縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

19.澎湖縣

澎湖縣屬離島地區，除漁業署補助經費外，可申請離島建設基金補助，94~96 年並無漁業署補助之資料，近四年來僅 97 年度辦理烏坎、烏嶼、赤坎、鎖港、山水、竹灣、虎井、青螺、桶盤、通樑及將軍北等 11 處漁港，疏浚經費共約為 3,306 萬元，如表 3-25 所示。

表3-25 94~97 年澎湖縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行 年度	工程 經費	執行 單位
烏坎漁港	2	防波堤整建及泊地疏浚	97	10,000	澎湖縣政府
烏嶼漁港	2	漁港疏浚工程	97	4,686	澎湖縣政府
赤坎漁港	2	漁港疏浚工程	97	2,605	澎湖縣政府
鎖港漁港	2	漁港疏浚工程	97	1,772	澎湖縣政府
山水漁港	2	漁港疏浚工程	97	1,490	澎湖縣政府
竹灣漁港	2	漁港疏浚工程	97	2,257	澎湖縣政府
虎井漁港	2	漁港疏浚工程	97	1,546	澎湖縣政府
青螺漁港	2	漁港疏浚工程	97	3,576	澎湖縣政府
桶盤漁港	2	漁港疏浚工程	97	717	澎湖縣政府
通樑漁港	2	漁港疏浚工程	97	1,940	澎湖縣政府
將軍北漁港	2	漁港疏浚工程	97	2,472	澎湖縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

20.金門縣

由於金門縣屬離島地區，除可由漁業署申請疏浚經費補助外，另可由離島建設基金申請補助，因此近四年來疏浚紀錄僅 96 及 97 年度補助金門縣政府辦理新湖及羅厝漁港，疏浚經費分別為 475 及 450 萬元，如表 3-26 所示。

表3-26 94~97 年金門縣內漁港疏浚辦理情形

漁港名稱	漁港類別	工程名稱	執行 年度	工程 經費	執行 單位
新湖漁港	2	泊地疏浚工程	96	4,750	金門縣政府
羅厝漁港	2	泊地疏浚工程	97	4,500	金門縣政府

資料來源：漁業署提供，本計畫整理
單位：仟元

21.連江縣

由於連江縣屬離島地區，除可由漁業署申請疏浚經費補助外，另可由離島建設基金申請補助，94~97 年連江縣並無辦理相關疏浚工程。

二、漁港淤積原因與疏浚面臨問題

(一)漁港淤積原因

港灣（商港、漁港）之港口與航道之水深，影響進出船隻大小噸級規模、操船航行安全、港澳發展定位與功能等因素甚鉅；惟港口與航道水深是否能確保，與港址條件、漁港規模、當地海氣象環境等息息相關；而一般漁港之港口與航道水深之淤積問題，與商港相較而言，兩者並不完全相同。

由於漁港疏浚已成為現階段台灣漁港維護最常發生之問題，主要受漁港規模偏小及台灣海域特殊之海氣象大環境如冬季東北季節風浪強勁、夏季颱風頻繁等有關，本節特探討台灣漁港之港口與航道水深淤積主要原因如后：

1.漁港規模普遍偏小，港口大部份位於碎波帶附近或以內

一般而言，港灣（商港、漁港）之港口之水深如大於碎波帶之水深，港口及航道水深淤積之問題與對船隻進出港作業之影響程度皆較少；雖然一些商港之港口水深皆較深達十餘公尺左右而較少有淤積現象，但即使如港口水深達-15 公尺之台中港仍受西部海岸沿岸漂砂影響而有淤積之困擾。

台灣本島現有 139 處漁港，除位於商港區範圍內之前鎮、正濱等 13 處漁港外（即其漁港係利用商港之港口及航道進出，並未單獨興建港口），共有 126 處之漁港係獨立興建防波堤等設施，其港口之外廓防波堤的最大水深在-6 公尺以內者之比例約達八成，顯示台灣地區漁港之港口規模普遍偏小，其中尤以位處台灣中部、西部地區之漁港，其港口更大部份皆位於碎波帶附近或以內，故易受波浪及沿岸漂砂影響航道水深；另 126 處之漁港中有 20 處漁港係位處河道或潟湖內，其進出之航道及泊地，因水域穩靜而使漂砂容易沉淤，影響進出航道水深。

2. 冬季東北季節風浪作用期長且波浪強勁，沿岸海域漂砂活躍

台灣位處西太平洋，每年冬季均受東北季節風浪之影響，冬季東北季節風浪作用期有時長達半年之久，致沿岸漂砂之活動相當活躍，加上台灣西部海岸之潮差大，漂砂集體移動水深約達-5.0m，而台灣較大之主要河川又大都在西部海岸入海，故一般台灣中部、西部地區之漁港普遍都有因沿岸漂沙、河流輸砂而使港口及航道淤積水深變淺之問題。

另台灣東部地區海岸，雖較無大河川入海，冬季時因無台灣本島之遮蔽，致沿岸海域受東北季節風浪直接作用之影響，一般冬季之波浪皆較西部海域較為強勁，又東部海岸水深坡陡，漁港之港口外廓防波堤工程建造經費龐大，東部地區漁港之港口規模普遍均不大，致近年來東部海岸之漁港的港口及航道水深除有淤積問題產生，亦因沿岸漂沙回淤之速度快，而港口規模不大，航道水深稍有淤積即影響船隻進出通航，部分漁港一年中更有需疏浚 2~3 次以上之紀錄，如台東縣長濱漁港、金樽漁港、大武漁港等，對漁船筏漁汛期進出作業及操船安全之影響，甚至較西部海岸之漁港嚴重。

3. 夏季颱風頻繁且河川輸砂入海，提供沿岸漂沙砂源，影響水深維持

台灣因位處西太平洋，每年夏季之颱風頻繁，而颱風之波高浪大，常帶動沿岸地形劇烈變化，且颱風之風雨既強又急，使河川夾帶大量泥砂入海，提供沿岸漂沙砂源，造成河口地區沿岸地形變化劇烈，故往往在每年夏季之颱風過後不久或隨之而來之冬季東北季風浪後，則立即影響大部分位處河口附近或潟湖內之漁港附近之水深與沿岸地形，造成港口及航道水深之淤淺產生，影響港口水深之維持能力，而如未及時辦理緊急疏浚工程，受隨後接踵而來長達數月冬季東北季風浪之持續作用後，則常使得漁港水深淤淺加劇，嚴重影響當地漁船筏於漁汛期之出海作業及進出港口操船安全，如新竹市新竹漁港、高雄縣汕尾漁港。

(二)漁港疏浚面臨問題

漁港港口與航道之水深，關係進出船隻之操船航行安全、港澳發展與功能等甚鉅，向來為漁民及漁業主管機關重視之問題，政府近四年來更已編列高達四億餘元辦理漁港疏浚工程，期改善漁港水深淤淺問題；為使將來漁港疏浚工程能發揮更高之效益，彰顯政府漁業部門投資建設之德政與成效，茲檢討漁港疏浚工程在整體及執行層面與主要面臨問題，俾供未來辦理疏浚工程改善對策參考。

1.疏浚工程執行時機方面，未能事先防治

由於台灣地區漁港之港口規模普遍偏小，港口及航道水深稍有淤淺即影響漁船筏漁汛期之作業及操船安全，疏浚期程非常急迫，尤以位處漂砂活躍之砂岸及河口地區漁港之影響更大。雖然一般漁港之年平均浚渫土方量不大，但因港口及航道水深疏浚屬港灣工程之一環，過去因漁港之港口及航道產生淤淺問題，常發生於夏季颱風或冬季東北季風浪強勁後，部分工程雖即辦理緊急疏浚工程發包，但因疏浚工程之進行需仰賴海上船機作業，而船機作業亦需考量海象波浪條件始能進行，致部分港口及航道疏浚工程常因海象條件並不允許施作而造成部分疏浚工程進度落後，海象環境影響嚴重者更需俟冬季季節風浪後才能施作(常為翌年之三月後)，影響疏浚工程之效益及整體建設成果。

2.疏浚工程經費需求方面，受限分散

由於一般漁港之年平均浚渫土方量不大，且經費需求常在港口水深發生淤淺問題之後，預算經費需求較不明確，故如有淤淺問題則多採緊急搶修方式辦理，惟常受年度預算限制及擬疏浚漁港數量多，致因經費短少，或僅能緊急搶修通行，或必須分區分期進行，較忽略了港灣工程在施工環境之許可下，宜減少分期並集中時間與經費，一氣呵成之原則，無法彰顯政府投資建設及照顧漁民之德政。

3.疏浚工程成效方面，非一勞永逸

近年來政府整體考量國土保育理念，大部分漁港之港口及航道水深如有淤積情形，皆以疏浚工程之方式處置改善，藉以維持漁港正常營運及漁船進出作業；惟亦常因疏浚期程急迫、疏浚漁港數量多，部分因沿岸漂沙回淤速度快、疏浚成效並非一勞永逸，故有部分漁港因長期在港口及航道上進行疏浚，雖解決短暫性之需求，但仍不免造成許多困擾與民怨。

4.疏浚土砂處置方面，棄置場難尋

國內漁港港口及航道常需進行定期或不定期之港區淤砂疏浚工程，故浚渫過程中將產生多餘的土砂方；近年來因許多漁港之港區內並無新生地可供填築，除部分漁港暫時堆置在港區土地上，許多漁港皆以運棄至「合法土石方資源堆置處理場」方式處置，但 97 年 7 月 14 日內政部營建署召開「海港疏濬等工程產出之海砂是否適用營建剩餘土石方處理方案研商會議」，決議海港（包括商港、漁港）之疏濬土石方不適用「營建剩餘土石方處理方案」，因此漁港疏浚土方將無法再以「合法土石方資源堆置處理場」方式處置，此對於八斗子漁港、淡水第二漁港等許多已高度開發之漁港，因港區並無空地可供堆置，而又無法以過去運棄至「合法土石方資源堆置處理場」方式處置，未來將可能造成此類漁港疏浚工程執行之困擾，或造成工程施工之爭議，甚至無法進行疏浚。

漁港疏浚土方處置問題，不僅影響疏浚工程經費，部分漁港因工程急迫性而暫置於港區空地，不僅容易造成環境整潔問題，將來更需面臨二次土方處置問題，且使得港區內土地無法供漁業設施興建，因此，未來辦理漁港疏浚工程時應特別注意漁港疏浚土方處置問題，並應事先規劃及妥適因應。

三、漁港淤積疏浚改善對策

(一)漁港淤積疏浚工程特性

由於各漁港之港口外廓防波堤防護規模、航道水深需求、港址條件與港口與航道之水深淤淺之原因及影響而各有所差異；而一般台灣中、西部漁港淤積輕微者 2~3 年需疏浚一次、嚴重者甚至一年需疏浚 2~3 次，端視漁港所處海岸地形環境、港址條件、當地海氣象環境等條件而各不相同。

整體而言，由於台灣中西部及部分東岸之漁港，因受東北季節風浪作用期長且波浪強勁，及夏季颱風頻繁且河川輸砂入海，致沿岸漂砂活躍、沿岸地形變化大等大環境之先天條件限制，而台灣漁港之規模普遍偏小，就漁港疏浚工程層面而言，有關漁港港口及航道水深淤積之工程特性為：

- (1)疏浚土方量不大(約 1~5 萬方)
- (2)疏浚期程急迫(常為颱風或冬季東北季風浪強勁後)
- (3)需定期疏浚(受海象及港口條件限制，疏浚成效並非一勞永逸)

(二)漁港淤積疏浚改善對策

有關港口淤沙問題，就工程技術面而言，一般係以適當增建防砂堤或延伸港口之防波堤改善最為直接及有效，惟增建防砂堤或防波堤之建造經費龐大，相較漁港之漁業規模而言，大部分將較不符合成本效益，而由於台灣地區漁港規模普遍偏小，各漁港每次疏浚土方量不大、疏浚期程急迫，且近年來政府整體考量國土保育理念，大部分漁港之港口及航道水深如有淤積情形，皆儘量不作防波堤設施，而以疏浚工程方式因應，期以最小之成本，維持漁港基本功能，並保持鄰近海岸平衡；茲依據漁港淤積疏浚工程面臨問題，及漁港淤積之工程特性，研擬本計畫以疏浚方式作為漁港淤沙之改善對策。

1. 依據不同淤砂來源屬性，定期分年疏浚港口及航道

台灣地區漁港之港口規模普遍偏小，漁港疏浚工程已成為現階段台灣漁港維護最常發生之問題，雖然主要係受大環境如冬季東北季節風浪強勁、夏季颱風頻繁等有關，而由於各漁港之港址條件、港灣設施規模並不相同，因此各漁港之港口及航道水深淤淺之原因並不相同，故有關漁港疏浚之需求、疏浚頻率，應針對漁港淤砂來源屬性不同，考量不同之疏浚頻率及工程施作時機。

如對於台灣中、西部及部分東部地區較小型之漁港，及位處河口附近之漁港，因受每年長達半年之冬季東北季風浪作用及夏季颱風暴雨所夾帶河川輸砂之影響，每年冬季時港口、航道水深普遍皆會有淤積問題，此種為台灣漁港主要淤積之類型；故對於此淤積類型漁港之淤積疏浚對策，應採定期、分年方式，推動漁港疏浚港口及航道工程，且其並應於每年冬季東北季風期前完成疏浚，並宜考量每年淤積深度而適度浚深，減少每年港口水深因受冬季沿岸漂砂淤淺，而立即影響港口水深及船隻安全之風險。

至於位處潟湖或內水域之漁港，尤其是台灣雲林、嘉義及台南地區之漁港，因受大區域海象及鄰近海域地形環境或潮差大等影響，航道及泊地水深因水域波浪穩靜而使漂砂沉淤，對於此淤積類型漁港之淤積疏浚對策，除夏季颱風緊急清淤工作外，疏浚頻率則可視歷年淤積程度而適度調整。另外，部分漁港係因港內有河道或區域排水之輸砂排入，或部分漁港之港域泊地範圍較大，致港內水域因長年累積沉淤，對於此淤積類型漁港之淤積疏浚對策，其疏浚間隔可適度加大，疏浚範圍亦可配合預算經費調整。

因此，有關漁港之疏浚工程，必須考量各漁港港口及航道水深淤淺之原因、每年淤積程度，擬定整體疏浚工程計畫，定期、分年推動漁港疏浚港口及航道工程，使政府有限之經費，能達到最大之效益。

2.編列足夠經費因應，以年度預算推動執行

過去許多漁港常因冬季東北季風浪作用及颱風後造成港口航道淤積，因此，疏浚工程之期程非常急迫，而地方政府常因預算經費拮据，且年度預算又無編列疏浚經費，經常無法在短期間辦理疏浚工程；或因漁港疏浚數量多，或因年度維護預算有限，僅能局部辦理疏浚、或緊急搶通航道，而使得漁港疏浚之成效常不符地方漁民之期盼。

另外，過去因漁港之港口及航道水深產生淤淺問題，常發生於夏季颱風或冬季東北季風浪強勁後，因港口及航道水深之疏浚屬港灣工程之一環，而海上船機作業需考量海象之波浪條件始能進行，雖辦理港口及航道之緊急疏浚工程，常因海象條件並不允許施作而造成部分疏浚工程進度落後，甚至需停工俟冬季季節風浪後才能施作(常為翌年之三月後)，影響整體疏浚建設成果，每每造成許多困擾與民怨。

今考量以疏浚方式代替增建防波堤，藉以維持漁港正常機能及船隻進出港口之安全，有關漁港淤積疏浚工程之推動，應改變過去傳統之作法，將其視為漁港平常年度維護性工作之一環，除夏季颱風緊急清淤工程外，應以年度預算編列方式，將全國漁港疏浚工程納入漁港中程計畫，以四年為一期，分年編列預算推動執行，而各漁港所需之經費，應依據各港之港口規模條件、計畫船隻水深需求，編列足夠疏浚經費因應。

又因係以整體建設計畫及年度預算方式推動執行，除將可使工程順利推動及落實，更可使各年度漁港疏浚工程之執行，於每年 3～4 月前即辦理工程之發包施作，掌握疏浚工程海上船機施工之關連性，使漁港疏浚工程能於每年 9 月之冬季季節風浪作用前得以完成，確保漁港正常機能及船隻進出港口之安全。

3.配合整體調查研究，適度改善淤積疏浚頻率

一般台灣漁港之港口及航道水深淤淺輕微者，2~3 年需辦理疏浚工程一次，惟部分漁港因特有地理、地形、海氣象、地質條件或港址之因素，沿岸漂沙回淤速度快或受河口疏砂影響，每逢冬季東北季節風浪作用不久或大量河川輸砂入海，致常年發生淤積現象頻率較高，且每次淤淺情況較為嚴重者，甚至一年需疏浚 2~3 次，如台東縣長濱漁港、大武漁港，高雄縣汕尾漁港等，嚴重影響漁船筏漁汛期之作業及操船安全至鉅。

對於發生淤積現象頻率較高之漁港，由於港口及航道水深長期一直淤淺，政府為使漁船筏能夠進出作業捕撈，雖然每遇淤積時則辦理緊急疏浚工作，解決短暫性及局部之出入需求，但因港口及航道水深淤淺問題長期無法改善或減輕，使得漁船筏無法出海作業，不僅影響當地漁民之生計，亦常使政府施政遭致批評與產生民怨。

由於地方政府漁港建設及維護經費短缺，以疏浚方式提供漁港港口及航道之水深工程，係期望以最小之成本，維持漁港基本功能，就港灣工程而言屬一般治標之作為，一般平均每隔數年才辦理疏浚一次較為正常；對於每年疏浚頻率次數高之漁港，如僅依賴疏浚工程之作法，對於改善此類漁港之港口航道水深淤積之成效相當有限，且非屬港灣工程之常態性應有之現象。

故對於此類每年疏浚次數頻繁之漁港，除定期辦理清淤工作外，為改善此一缺失，應積極研擬適度改善計畫，期增加港口水深之維持能力，改善港口淤積疏浚之頻率、或減少淤積程度之影響；惟因發生此淤積類型之漁港，大都位處沙岸或河口地區，港口改善計畫除漁港需求，應整體考量海岸平衡及地形影響，故應同時辦理鄰近海岸整體之海象、地形、漂砂等監測與防治計畫，透過完整之調查與研究，在兼顧海岸平衡及港口水深減輕之前提，研擬適度改善防治計畫，並整體、長期之推動改善，才能有進一步明顯之成效。

(三)漁港浚渫土方處置對策

漁港港口及航道屢受漂砂影響，水深維持不易，常需進行定期或不定期之港區淤砂疏浚工程，故浚渫過程中難免產生多餘的土砂方，其處置方式有採海洋棄置(海拋)及陸上填棄(含養灘)方式，特說明如后：

1.海洋棄置(海拋)方面

以往在海洋污染防治法公布實施前，漁港工程產生之浚渫廢土石方若採用海拋方式運棄於外海，一般其棄置地點之水深須達-35公尺以上或距離海岸線 3 哩外，亦有依港務局規定，水深須達-60公尺以上或距離海岸線 12 哩外。政府為防治海洋污染，保護海洋環境，維護海洋生態，確保國民健康及永續利用海洋資源，乃於民國 89 年 11 月 1 日公布「海洋污染防治法」(以下簡稱海污法)，防止陸上污染源、海域工程、海上處理廢棄物、船舶等對海洋污染。

由於漁港浚渫海拋之活動或作業，應視為海洋棄置行為，依海污法規定應向中央主管機關即行政院環境保護署(以下簡稱環保署)申請許可，並於環保署指定之區域為之。行政院農業委員會漁業署為因應台灣漁港浚渫底質以海洋棄置方式處置之需要，於 92 年間依據海洋污染防治法向環保署申請海洋棄置(「台灣地區北中南區漁港浚渫海洋棄置計畫書」)，經環保署審查通過，許可期限為三年，即 92 年 10 月 22 日～95 年 10 月 22 日；而由於漁港浚渫海拋處置之規定及管制均相當嚴謹，且海拋之工程費用亦不低，台灣地區實際有依海污法進行海洋棄置計畫者，僅南區之屏東縣東港漁港乙處。由於漁業署申請「台灣地區北中南區漁港浚渫海洋棄置計畫」已於 95 年 10 月 22 日屆滿，各縣市漁港如要採海拋方式處置浚渫土方均需各縣市自行另覓海洋棄置地點，並需向環保署申請許可後始可辦理。

比較海洋棄置就後續工作、工程經費、申請程序、使用年限、浚渫底質處置急迫性、對環境影響不確定性、海洋棄置許可審查之不確定性及資源再利用等方面，以海洋棄置採申請許可制，棄置區評選作業期程長，並須俟環保署審查通過方可進行，且其許可期限最多三年，屆滿後仍須重新提出許可申請，並須持續進行海洋棄置區之環境監測工作，同時土砂一旦棄置於深海，土砂資源即不可能再回復至陸地或再利用，而土砂的處理費用及後續監測費用亦遠高於陸上處置方式，且依據現行法規海拋之後仍需進一步進行海洋棄置區之監測及影響評估，所衍生之行政及後續監測等費用亦將是漁業署及各縣市縣府沉重之負擔，因此，漁港浚渫如採海洋棄置處分時並不經濟。另外，因國內海事工程廠商有限，疏浚土砂海拋亦需特殊運輸船機，而因疏浚漁港數量多，同時發包施作亦有實質困難。

雖然漁港浚渫土方屬海污法之丙類物質，海洋棄置雖是一種處置方式，但考量一般漁港之年平均浚渫土方量不大，就工程經濟性、後續工作、使用年限、急迫性及資源再利用等層面，漁港浚渫底質採陸上棄置處置之方案有填築新生地、陸上運棄、人工養灘、工程處置及資源化利用等方式，其土方處置較海拋之問題少，應是現階段較可行之處置方式，故建議未來漁港浚渫土方應以陸上處置列為優先方案。

2.陸上處置（含養灘）方面

(1)陸上處置面臨問題

有關陸上處置方式中之陸上運棄部分，近年來因許多漁港之港區內並無新生地可供填築，除部分漁港暫時堆置在港區土地上，許多漁港皆以運棄至「合法土石方資源堆置處理場」方式處置，雖然增加處理土方之費用，但也解決了許多漁港浚渫土方之處分問題。

但 97 年 7 月 14 日內政部營建署召開「海港疏濬等工程產出之海砂是否適用營建剩餘土石方處理方案研商會議」之會議紀錄（營署綜字第 0972912289 號函），茲摘錄其重要之決議如后：

- A.目前各事業單位辦理之海事工程疏濬產出之海砂，基於生態維護及環境保護之考量，基本上仍以「依相關法規就近處理」為原則，以避免造成海岸穩定性之破壞。
- B.有關海事工程疏濬產出之海砂土，因其處理程序及性質與陸上營建剩餘土石方有別，爰尊重各目的事業主辦（管）機關意見，維持現況，仍由各該權責機關自行處理及負管置責任，不適用「營建剩餘土石方處理方案」。

今查內政部營建署公佈之「營建剩餘土石方處理方案」內容，規定「營建剩餘土石方處理方案」所指營建剩餘土石方之種類，包括「建築工程、公共工程及其他民間工程所產生之剩餘泥、土、砂、石、磚、瓦、混凝土塊等」。

故如依內政部營建署 97 年 7 月 14 日之會議結論，海港（包括商港、漁港）之疏濬土石方不適用「營建剩餘土石方處理方案」，此表示將來漁港疏浚土方可能無法再以「合法土石方資源堆置處理場」方式來處置，此對本計畫將來辦理漁港疏浚土方處置會有整體性之影響，尤其是許多漁港之港區內已經高度開發，如淡水第二漁港，其港區並無新生地開發供其填築且港區大部分腹地已綠美化，將造成許多漁港在疏浚土石方之處置問題，甚至造成工程施工中之爭議與港區周遭環境問題之產生。因此，有關漁港疏浚土方無法以「合法土石方資源堆置處理場」方式來處置，後續應積極協商內政部營建署等相關單位，避免影響漁港疏浚工程之執行與推動。

(2)陸上處置（含養灘）之建議

漁港浚渫土方之處置除海洋棄置之方式外，陸上處置為最常用之方式，故參考國內外相關工程案例，歸納下常採用的陸上處置方法如下：

A.填築新生地

一般漁港疏浚土砂方最常利用作為填地料源，填築漁港新生地，可化滄海為桑田，增加土地使用面積外，亦可節省外購料源費用，如新竹漁港及烏石漁港之陸上新生地，即是利用建港時疏浚土砂回填而成，此外，亦可配合鄰近海岸填海造地計畫之需要，提供浚渫土砂作為填築材料。

B.陸上運棄

若無填海造陸計畫時，可尋找陸上合法之棄土場或具填築需求之低窪地區，以容納浚渫土砂，亦可達到有效利用土砂資源的目的，此種陸上運棄掩埋方式亦為漁港浚渫常用之處置方法，如安平遠洋漁港興建時，即利用部份支航道浚渫之土砂填築附近窪地後，再以陸上運棄方式處置剩餘的土砂。

C.人工養灘

於漂砂活動較為活躍且侵蝕明顯地區或配合人工造灘計畫，可利用浚渫土砂作為人工養灘的材料，藉由人工砂源補注之方式，以維護海岸平衡，避免侵蝕發生，或是增加砂灘寬度、提高海岸安全及休憩利用功能。為提高養灘效果，必要時可配合地工砂袋(腸)構築突堤、離岸堤等柔性結構物，以減少砂料流失，國內在人工養灘之發展，已有將軍漁港、烏石漁港、新竹漁港等相關案例可供參考。

D.工程處置

配合其他工程計畫所需土砂或針對浚渫土砂所作工程設

計利用，亦為浚渫處置方式，以充份有效利用浚渫底質，如利用泊地浚挖土砂於陸側新生地或海側，以沙丘方式填築，再配合植生綠化，不僅可綠化且具防風效果；另在彰濱、雲林離島工業區曾利用海域底質填充地工砂管作為護堤使用。

E. 資源化利用

將浚渫底質回收處理資源化，供作其他用途使用，例如砂樁地質改良之應用(施工場地鋪築與內填料)，拌合碎石料成碎石級配可供施工便道鋪築、地質改良預壓用，經洗砂處理後作為混凝土細骨材，去污後用於植栽壤土等。

茲彙整漁港浚渫底質陸上處置方式比較檢討，如表 3-27 所示，有關各漁港浚渫底質陸上處置方式應除考量「經濟性」外，亦應考量陸上處置場所之取得難易、環境可能產生衝擊、相關配合措施、實用性等觀點進行個別考量之，事先研擬規劃妥適之土方處置方式或合法棄土地點因應，避免影響漁港疏浚工程之執行與推動。

由於國內漁港陸上腹地普遍有限，漁港區域範圍內如有新生地，將來可作為漁村社區運動公園、遊憩區之用，亦可節省疏浚土砂處置之成本，增加新生地之經濟效益，一舉數得；而將漁港疏浚土砂於鄰近漁港海岸人工養灘，將可補助海岸之砂源，減少侵蝕，甚至可創造優質親水之漁港海岸；故建議各漁港之疏浚土方採用陸上棄置處置時，除應各別考量各港所處環境及處置問題個別考量，應將漁港疏浚土砂視為資源之再利用，即以填築新生地及人工養灘為優先方案。

表3-27 浚渫底質陸上處置方式比較檢討表

方案別 評估因子	填築新生地	陸上運棄掩埋	人工養灘	工程處置	資源化利用
處置場所取得	配合漁港擴建或改善工程，較易取得漁港旁邊圍堤供土砂填築或於附近另尋求填海造地計畫配合	一般陸域掩埋場多未計畫容納漁港浚渫土砂，處置場所較不易取得，而尋求漁港附近有填築需求之窪地並不易	漂砂活動活躍，受侵蝕威脅之砂質海岸，較易取得處置場所，無海岸侵蝕或岩岸地形，不易取得處置場所	浚渫土砂應用至工程設計上，須有合適之相關工程配合，較不易取得處置場所	浚渫土砂資源化回收利用，須配合中間處置設施，處置場所較不易取得
對環境衝擊	填築新生地係於圍築範圍內進行，對海域環境影響較小，惟填築新生地計畫對海岸生態與景觀之改變較大	陸域運棄掩埋對場址之生態、景觀、環境品質衝擊較大，運輸過程中對沿線交通、生活環境品質可能產生影響	土砂棄置過程中所引起海水混濁，可能影響沿岸漁業與生態，對環境造成衝擊	利用浚渫土砂作為工程材料之一部份，一般對環境之衝擊不大	漁港底質回收處理過程易產生廢水、廢棄物，可能對環境造成污染，需要配合設置廢棄物處理設施。
相關措施配合	港區內填築新生地較無涉及報核及相關單位配合事宜，而尋求其他填海造地計畫所涉及相關配合較多	新設陸域棄置掩埋場所，須辦理規劃、調查、評估、報核、環評審查等程序，所需相關單位配合較多，恐短期不易達到	養灘區域為於港區範圍內較無涉及相關單位配合，如位於港區範圍外，需徵得水利單位之同意	漁港相關工程設計利用無涉及相關單位配合，如應用至其他單位辦理之工程，則需事先協商配合	浚渫土砂資源化利用須配合其他工程或用途，需事先協商配合
經濟性	避免浚渫土砂運棄，且可收新生地效益，經濟性高	設置陸域棄置掩埋場所須負擔用地取得、場地整理、聯絡道路、環保設施等費用，營運後之土地利用價值亦較低	人工養灘可保全海岸，減少其他海岸保護工程之支出	避免底質拋棄，節省相關工程之材料購置費用，具經濟性	浚渫土砂資源化利用可避免底質棄置，充份利用作為其他用途，具經濟性
實用性	浚渫回填為一般港灣工程技術，實施相當普遍	陸域棄置掩埋屬一般工程技術，實施相當普遍	近年來國內已有實務經驗可供參考，實施上並無困難	多屬一般港灣土木技術，實施上並無困難	所涉及處理技術，視底質污染狀況及使用用途而定

四、全國漁港疏浚需求檢討

(一)各縣漁港疏浚檢討

國內目前漁港共 225 處漁港，分處 21 縣市，由於漁港所處環境及規模，部份漁港常遭淤淺需不定期清淤。茲彙整全國漁港常淤積需定期清淤之漁港說明如表 3-28 所示，並依縣市分別檢討說明如下；

1.宜蘭縣

宜蘭縣位於台灣東北部，縣內共有南方澳、烏石、大溪第一、大溪第二、梗枋、石城、大里、粉鳥林、南澳、桶盤堀、蕃薯寮等 11 處漁港，除了烏石漁港因附近屬砂岸地形較受漂砂影響嚴重，梗枋漁港因鄰近河川出海口較受河沙影響，粉鳥林及南澳漁港偶因颱風致航道淤積外，其餘多數因位處岩岸地段或如南方澳位於灣澳內，基本上泊地水域較不容易淤積。

(1)94~97 年疏浚執行情形

參考過去疏浚資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，宜蘭縣共疏浚南方澳、烏石、梗枋、大溪第二、粉鳥林、南澳等 6 處漁港，其中烏石共疏浚 4 次，梗枋漁港 2 次，其餘漁港各 1 次。

(2)檢討分析

由漁港環境及過去資料分析，宜蘭縣境內漁港以烏石及梗枋較受漂沙影響，須定期清除疏浚，尤其烏石漁港淤積量較大，以 97 年為例，烏石漁港疏浚量為 8.88 萬方，梗枋為 1.86 萬方；而南方澳及大溪漁港，淤積型態應屬懸浮質及港內飄浮物長期沉積而成，粉鳥林及南澳附近屬礫石為主之海岸，於颱風後始有淤淺情況，故一般淤積量屬局部且數量不及萬方。

2. 台北縣

台北縣位於台灣北部地區，縣內共 30 處漁港，其中有 3 處(福隆、磺港及淡水第二漁港)位於河道出海口附近及有 2 處(龍門、淡水第一漁港)位於河道內，其餘多數漁港附近屬礁石海岸，較無漂沙淤積問題，但較特別的是和美漁港，其兩側海岸雖屬岩岸地形，惟附近有金沙灣沙灘，因港口、地形與海象特性關係，金沙灣的沙灘極容易淤積於和美港內，因此縣政府經評估規劃後於去年拆除部份防波堤，以減少漂沙影響。

(1) 94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，台北縣漁港雖僅有淡水第二漁港辦理疏浚，但其實台北縣政府因疏浚需求曾計畫於 97 年辦理淡水第二、磺港及萬里漁港之疏浚，惟因無法處理土方棄置問題，導致工程無法順利辦理；另自 86 年 93 年台北縣尚有草里、磺港、野柳、東澳、龜吼及萬里等漁港曾辦理疏浚。

(2) 檢討分析

台北縣 30 處漁港多數位處岩岸地形，多數無漂砂淤積問題，僅河道出海口處附近之漁港淤積影響較大，如淡水河出海口處之淡水第二漁港及雙溪出海口附近之福隆漁港，須定期清淤以維護水域水深，而位於磺港溪附近之磺港漁港，雖外廓規模較大，但仍受漂砂影響；另位於河道中之龍門及淡水第一漁港，龍門漁港尚無停泊水域淤積問題，淡水第一漁港泊地實際上已淤淺，故有疏浚之需要。

3. 基隆市

基隆市位於台灣北部地區，境內有望海巷、長潭里、八斗子、正濱、外木山及大武崙等 6 處漁港，其中正濱漁港位於基隆商港內，

其餘除大武崙漁港西側海岸有局部沙岸外，其它 4 處漁港附近皆屬礁石海岸，較無海岸漂沙問題，惟正濱及八斗子漁港因有排水溝注入港區泊地，近年常有淤積之問題。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，基隆市曾辦理疏浚之漁港僅有正濱及長潭里漁港各 1 次，八斗子漁港曾於 93 年進行一期港區之疏浚，原 97 年計畫再辦理疏浚，惟因故未能執行，目前泊區已有局部淤積之情況。

(2)檢討分析

依據海岸環境，基隆市漁港應無海岸漂沙之問題，過去曾辦理疏浚之長潭里、正濱及八斗子漁港之淤積原因，應與港區內懸浮物長期沉積及排水溝排放泥沙有關，其中八斗子漁港旁排水溝排入港內，造成港區局部淤積較為明顯，大約 3~4 年左右即有疏浚之需求。

4.桃園縣

桃園縣位於台灣西北部地區，境內僅有竹圍及永安 2 處漁港。桃園縣海岸多屬沙岸，漂沙活動劇烈，2 處漁港均位處沙質海岸地帶，又竹圍漁港位處南崁溪出海口附近及永安漁港南側鄰社子溪，港區漂沙問題嚴重。

(1)94~97 年疏浚執行情形

由於竹圍及永安漁港位處漂沙劇烈海岸，又因兩港為西北部地區漁業重要據點，港內船隻除漁船外，包括娛樂漁船及休閒遊樂船數量相當多，航道及泊地淤淺將影響海上相關活動，因此縣政府約每 2~3 年即辦理竹圍及永安漁港之疏浚工作，95 年縣政府曾辦理航道泊地的疏浚，97 年並納入擴大內需中實施漁港之疏浚，目前正施工中。

(2)檢討分析

依據港區環境及以往資料顯示，竹圍及永安漁港位處容易受漂沙影響之海岸，竹圍漁港每年約有 6 萬方淤積量，永安漁港每年淤積量約 4.5 萬方，因此港區航道及泊地必須定期疏浚，以維護船隻航行與停泊安全。

5.新竹縣

新竹縣位於台灣西北部，北與桃園縣毗鄰，南與新竹市相接，海岸線長僅約 12 公里，縣境 13 個鄉鎮市中僅新豐鄉及竹北市靠海，坡頭漁港位於新豐鄉內，係新竹縣唯一的漁港。

(1)94~97 年疏浚執行情形

新竹縣海岸屬沙質海岸，漁港受漂沙影響嚴重，依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，坡頭漁港於 94、96 及 97 年曾辦理疏浚工程。

(2)檢討分析

坡頭漁港海域為漂砂活動劇烈區域，北側海岸沙灘綿延，為一著名之海水浴場，又本港南、北防波堤僅約 220m 及 400m，以目前防波堤之規模，尚不足以有效阻擋漂砂影響，故須定期進行港口及泊地之疏浚，以保障船隻停泊安全。依據本港過去辦理港口及泊地之疏浚工程，原則上每 2 年應辦理一次，估計每次疏浚土方約 3~4 萬方。

6.新竹市

新竹市位於台灣西北部，境內漁港共 2 處，即新竹及海山漁港。新竹漁港僅鄰頭前溪出海口南側，頭前溪提供沿岸源源不絕之沙源，在波浪作用下，新竹漁港深受漂沙困擾，影響船隻航行甚巨；而海山漁港位於香山海岸，由於位處海岸淺灘地，船隻進出港區須候潮航行。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，新竹漁港共疏浚 4 次，海山漁港則於 94、97 年辦理疏浚 2 次。

(2)檢討分析

新竹漁港雖然具有相當的防波堤與防沙堤設施，惟位處漂沙嚴重海岸，又有頭前溪沙源之補注，漂沙問題一直無法有效解決，由於新竹漁港為台灣西北部地區重要之漁業基地，為維持航道暢通，應 1~2 年辦理疏浚；海山漁港為地方型漁港，船隻以舢舨為主，為一候潮港，雖從以往資料顯示疏浚次數不多，但港區位處淺灘地，亦受漂沙影響，應仍定期疏浚。

7. 苗栗縣

苗栗縣位於台灣中部，縣內有青草、龍鳳、塭仔頭、外埔、公司寮、福寧、南港、白沙屯、新埔、通霄、苑港、苑裡等 12 處漁港，其中有 2 處位於河道內，1 處位於河口，4 處漁港僅有簡易防波堤而無泊地，船隻須以拖曳方式上岸繫靠，其餘 5 處漁港則規模相對較大，船數以通霄最多，其次為外埔及龍鳳漁港。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，苗栗縣共辦理外埔、龍鳳、通霄、苑裡及苑港漁港之疏浚，其中外埔 3 次，龍鳳、通霄及苑裡漁港各 2 次，苑港漁港 1 次。

(2)檢討分析

苗栗海岸屬沙岸，漁港會受漂沙影響，其中僅有簡易防波堤之漁港因無泊地水域，船隻完全候潮航行，而河道中及河口之漁港亦依據河道水位並候潮航行。依據過去苗栗縣漁港疏浚之資料，考量漁港之規模與重要性，外埔及龍鳳漁港應每 2 年疏浚，通霄、苑裡及苑港漁港則約每 3 年疏浚。

8. 台中縣

台中縣位於台灣中部，縣內有梧棲、五甲、松柏、北汕、塭寮及麗水等 6 處漁港，其中梧棲漁港為第一類漁港，位於台中港內，為台中地區惟一無需候潮之漁港，係中部地區重要之漁業基地；麗水漁港位於大度溪下游河岸，利用河堤外側淺灘泊船，為一簡易之停筏區，另塭寮及北汕漁港係利用排水溝出海口導流堤與河堤內側停泊船筏，設施亦屬簡易，而五甲及松柏漁港則屬具有港型規模之漁港。

(1) 94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，台中縣漁港僅塭寮漁港於 96 年辦理過疏浚，而梧棲漁港 92 年時曾辦理過疏浚。

(2) 檢討分析

台中地區海岸雖漂沙活動劇烈，惟除梧棲漁港外其它漁港均屬候潮之漁港，又其船隻多屬較小型之竹筏或舢舨，故船隻候潮進出尚符合漁港功能定位，但五甲及松柏具有較長之防波堤，漂沙回淤航道泊地仍有必要清淤，目前已有疏浚之需求；至於梧棲漁港，雖位於商港內，但仍有漂沙沉積，且受北面風沙吹入港池內，泊地及航道口亦會長期累積而淤淺，由於距上次疏浚已有五年，目前亦有疏浚之必要。

9. 彰化縣

彰化縣位於台灣中部，縣內僅有王功及崙尾灣 2 處漁港，屬候潮漁港。王功漁港位於王功海埔地西南角，南測緊鄰後港溪出海口；崙尾灣位於鹿港鎮之崙尾灣，其航道實際上是彰濱離島工業區之隔離水道。

(1) 94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，王功漁港於 96 年曾疏浚，崙尾灣則分別於 94 及 96 年辦理疏浚共 2 次。

(2)檢討分析

彰化沿海多為泥質潮間帶灘地，潮差大，地形平坦，建港條件較差，漁港船隻需候潮進出，航道及泊地容易受漂沙淤積影響，應定期辦理疏浚。

10.雲林縣

雲林縣位於台灣中南部，縣內有箔子寮、台西、台子村、金湖、三條崙及五條港等 6 處漁港，均屬候潮漁港，其中五條港位於離島工業區之隔離水道內側，以突堤式碼頭供船隻靠泊，設施較簡易，另台西及金湖位於排水溝出海口處。

(1)94～97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，雲林縣漁港共有台子村、三條崙及箔子寮曾辦理疏浚，其中台子村 3 次，三條崙及箔子寮漁港於 97 年進行疏浚。

(2)檢討分析

雲林海岸外海有外傘頂洲及統仙洲，為沿海提供屏障，內海水深不大，坡度平緩，因此本縣漁業以養殖佔大宗。本縣除箔子寮漁港船隻較大型外，其餘漁港船隻以小型船筏為主，因此雖漁港有淤淺情況，但船隻吃水深淺及漁港僅候潮功能，船隻於近海進行養殖作業尚稱順利。近年雲林縣有疏浚需求如箔子寮、台西及台子村等漁港。

11.嘉義縣

嘉義縣位於台灣西南部，縣內有布袋、東石、副瀨、好美里、下庄、網寮、塭港、鰲鼓及白水湖等 9 處漁港，其中鰲鼓及副瀨漁港位於六腳排水溝下游段之兩側。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，布袋漁港曾於 94 年疏浚，其餘漁港近年則均未有疏浚之資料。

(2)檢討分析

嘉義縣海岸幾乎受外傘頂洲所屏障，內海水深不大，坡度平緩，漁業以養殖佔大宗，故船隻以小型船筏為主，因此雖漁港有淤淺情況，但船隻吃水深淺及漁港僅候潮功能，船隻於近海進行養殖作業尚稱順利，惟從近幾年資料顯示，除布袋漁港外，96 年之前多數漁港未辦理疏浚，由於嘉義縣海岸泥沙量大，漁港亦有淤沙之情況，多數漁港應有疏浚之需求。

12. 台南縣

台南縣位於台灣南部，海岸線自八掌溪至曾文溪口，縣內共有將軍、馬沙溝、青山、北門、蚵寮及下山等 6 處漁港，其中將軍漁港規模最大為區域中心漁港，其餘 5 處漁港均係利用瀉湖水域或鹽田、排水溝之水道興建而成，港域小又水深淺，需候潮進出。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，青山漁港曾於 94 年辦理疏浚，後於 97 年包括青山、下山、北門、將軍及蚵寮再次辦理疏浚。

(2)檢討分析

台南縣除將軍漁港外，其餘均利用瀉湖或排水溝水域興築而成，船隻進出港航道特別長，航道在泥沙淤積及漂流物堆積造成水深不足影響航行時，即須辦理疏浚，台南縣漁港均有定期疏浚之需求。

13. 台南市

台南市位於台灣南部，共有安平及四草 2 處漁港。安平漁港位於安平港與鹽水溪口間，原來係與安平商港共用航道，漁港並無獨

立港口，船隻由商港航道進出，後於 89 年起進行安平漁港港口之重建工程，預計於 97 年底完工，未來安平漁港將有獨立之港口；四草漁港位於鹿耳門溪下游南側，船隻利用鹿耳門溪水道進出，漁港距出海口約 500 公尺。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，台南市四草漁港 97 年曾辦理疏浚，安平漁港近年正進行港口重建工程，工程項目包括航道及泊地之疏浚工程。

(2)檢討分析

從安平漁港防波堤的規模來看，防波堤水深達-8~-9m，而南側海岸為商港區域內，目前商港單位已設有防沙設施，而北側海岸狀況尚屬穩定，因此短期內漂沙影響航道水深應屬有限，惟安億橋以西泊地即近海港區泊地水域，經市府水深測量結果，原-2.6m 之水深，目前僅約-1.5m 左右，故有疏浚之需求；而四草漁港 97 年因辦理過疏浚，目前暫無疏浚之必要。

14.高雄縣

高雄縣位於台灣南部，共有興達、中芸、永新、汕尾、蚵子寮、彌陀、港埔及白砂崙等 8 處漁港，其中 5 處位於高雄市北側，3 處位於高雄市南側。高雄縣漁港中白沙崙漁港位於二仁溪下游段，船隻利用二仁溪水道進出，漁港距出海口約 600 公尺；汕尾漁港位於高屏溪出口西側，其港口面對河口，致溪沙影響嚴重；另港埔漁港僅為突堤式碼頭設施，並無完整港型，設施較為簡陋。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，高雄縣漁港共有汕尾、興達、永新、彌陀及蚵子寮漁港辦理疏浚，其中汕尾漁港辦理 4 次。

(2)檢討分析

高雄縣漁港除汕尾、白沙崙及港埔外，其它因外廓設施較為完善，且位處侵蝕海岸，漂沙影響較輕，疏浚僅針對港內泊地水域，或緊急災害時辦理疏浚，應無須常常疏浚之必要。由於興達、永新、彌陀及柯子寮漁港甫於 97 年辦理疏浚，短期應無疏浚之急迫性；汕尾漁港位於高屏溪口，由於港口朝向河口，港口極易積沙並擴及港內泊地，應每年辦理疏浚，至於白沙崙漁港因二仁溪水流尚稱充裕，目前暫無疏浚之必要，而港埔漁港僅為突堤式碼頭，船隻停泊區已堆滿積沙，已失去靠泊功能，船隻多停靠於旁側海岸以拖曳方式將船隻拉上岸，考量現況環境條件與現況，疏浚效果不大，故應無疏浚之必要。

15.高雄市

高雄市位於台灣南部，共有前鎮、鼓山、中洲、旗后、上竹里、小港臨海新村、旗津及鳳鼻頭等 8 處漁港，其中除鳳鼻頭漁港外，其餘均位於高雄港內。

(1)94～97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，高雄市並無疏浚記錄。

(2)檢討分析

由於高雄市漁港大多位於商港內，應無漂沙淤積問題，但前鎮漁港為遠洋漁業基地，在港區水域懸浮質長期沉積，及因港區緊鄰社區與道路，難免會有雜物掉入或流入港區，在長期累積下會造成局部之淤積狀況，故應有疏浚之需要；而唯一非商港內之鳳鼻頭漁港，以港現有規模及海岸環境而言並無漂沙問題，亦無疏浚之需求。

16.屏東縣

屏東縣位於台灣最南端，東西南三側皆臨海，西臨台灣海峽，南望巴士海峽，東向太平洋，縣內共有 22 處漁港，其中以東港鹽埔漁港規模最大。屏東縣漁港分佈自高屏溪以南至墾丁海岸及小琉球島，一般而言，南側、東側及小琉球島之漁港大多設於岩岸段，較無漂沙之問題。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，屏東縣共有 14 處漁港辦理過疏浚，包括水利村、東港、小琉球、琉球新、枋寮、楓港、海口、後壁湖、中山、興海、紅柴坑、潭子、鼻頭、旭海等港，又其中有 6 處於 97 年辦理疏浚。

(2)檢討分析

屏東縣除部份漁港外，因大多位處岩石海岸段，漂沙影響較少，疏浚需求並不大，多數應是局部淤淺或已累積多年未清淤下始有疏浚之需要，但如東港鹽埔、枋寮、水利村、楓港、後壁湖及塭豐等漁港應有定期疏浚之需要，其中水利村及塭豐分別位於林邊溪出海口西岸及東岸，港口面對林邊溪水道，港區容易淤積；東港鹽埔漁港位於東港溪及高屏溪出口，由於部份停泊區屬東港溪水域，泊地水域亦有淤積之情況；而枋寮及楓港漁港兩側海岸屬沙質海岸，尤其楓港漁港因防波設施不足，漂沙影響航道水域；另後壁湖漁港兩側海岸為礁石與沙質所形成，但防波堤規模仍不足以完全阻檔海沙回淤航道，亦可能有疏浚之需要。

17.台東縣

台東縣位於台灣東南部，包括綠島及蘭嶼兩離島，縣內共有伽藍、大武、小港、新港、金樽、綠島、長濱、烏石鼻、新蘭、公館、溫泉、中寮、朗島、開元等漁港 14 處，其中除長濱、大武及金樽港址位於沙質海岸外，其餘漁港多位於礁石海岸，漂沙影響較少。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，台東縣共有 4 處漁港辦理過疏浚，包括新港、金樽、長濱及大武等，新港係於 94、95 年各疏浚一次，97 年長濱及大武均有辦理疏浚。

(2)檢討分析

台東縣漁港大多位於礁石海岸，大多無疏浚之需要，惟大武及長濱漁港因位處漂沙活動劇烈海岸，又因外廓設施規模不足，致兩處漁港屢清履淤，每年辦理 1 次疏浚仍不足以趕上淤積的速度，目前縣政府以隨淤隨清之方式處理，惟效果仍有限；至於金樽漁港情況稍好，疏浚一次應可維持約 2~3 年。另外，目前小港漁港由於已多年未疏浚，野溪匯入港內之泥沙已影響泊地之水深，故有疏浚之需要。

18.花蓮縣

花蓮縣位於台灣東部，縣內僅 3 處漁港，包括花蓮、石梯及鹽寮漁港，其中花蓮漁港位處花蓮商港內，航道泊地水深較無淤積問題；石梯漁港位於岩岸，但有野溪匯入港內，溪水挾沙會影響港區航道；而鹽寮漁港位處沙岸，由於防波堤未完成，港內泊地已完全淤砂，已不具靠泊功能，船隻多以拖曳方式拉上岸。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，花蓮縣僅石梯漁港於 94 年辦理疏浚。

(2)檢討分析

花蓮漁港因位處花蓮商港內，應無疏浚需求；鹽寮漁港整體外廓設施未完成，港內早已堆滿沙石，碼頭完全喪失停船功能，考量當地漁業現況，在外廓設施未完成前，應無疏浚之必要；至於石梯漁港因有野溪匯入港內，野溪出海口前之攔沙壩早已淤

滿，泥沙長期沖入港區航道口，目前已有疏浚之需要。

19.澎湖縣

澎湖縣位處台灣海峽，係由 64 個島嶼所組成，縣內共有漁港 67 處，係我國最多漁港之縣份，其中以馬公漁港規模最大，為澎湖地區主要之漁業基地。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，澎湖地區僅在 97 年辦理 11 處漁港之疏浚，包括虎井、桶盤、烏坎、鎖港、山水、赤坎、烏嶼、竹灣、青螺、通樑及將軍北等。

(2)檢討分析

澎湖地區海岸彎延曲折，漁港多設立於灣澳內，遮蔽佳又海岸陂陡小，建港條件佳，多數漁港較無淤沙之情況，惟因澎湖地區漁船多為尖底之漁船，吃水較深，在漁港外海為沙質地且地形平坦之漁港，因其航道線長又須浚深，宛如一條水溝，在波浪作用下，航道會漸漸淤滿，造成水深不足而需要疏浚。因此澎湖地區需要疏浚的原因在於航道淤滿及泊地長期累積泥沙所致，一般而言，除了颱風緊急疏浚外，澎湖地區部份漁港約 3~4 年疏浚一次即可。由於容易淤積之漁港包括前述之 11 處漁港，餘尚有西衛及重光等漁港亟待疏浚。

20.金門縣

金門縣位處大陸廈門外海域，有大金門與小金門兩島，縣內有新湖、復國墩及羅厝等 3 處漁港，其中新湖漁港規模最大，而復國墩漁港則為簡易漁港，僅有防波堤兼碼頭設施。

(1)94~97 年疏浚執行情形

依據過去資料，自 94 年起至 97 年(含擴大內需)，新湖漁港曾於 96 年辦理疏浚，97 年則辦理羅厝漁港之疏浚。

(2)檢討分析

金門境內三處漁港中，復國墩漁港位處礁岩海岸，較無疏浚之需要，而新湖及羅厝漁港，其港址兩邊海岸均有一邊屬沙質海岸，地方反應確會有航道淤積之問題，依據新湖漁港前次疏浚係 92 年推算，應間隔約 4 年辦理疏浚即可。

21.連江縣

連江縣位處大陸福建外海，共有四島五鄉，漁港包括福澳、白沙、青蕃、猛澳及中柱等 5 處漁港，由於漁港所處位置除猛澳碼頭外，餘均為岩石海岸，漂沙影響極微，又因 5 處漁港同時兼具交通功能，交通部於 86 年已指定為國內商港，近年規模再予擴大，水域之水深已滿足漁船之需要，因此目前尚無疏浚之需要。

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表






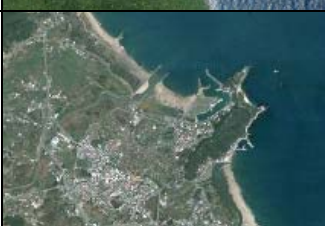

漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
南方澳		95 年	本港為宜蘭地區區域中心漁港，泊區分為第一、第二及第三泊區，平時及避風停泊使用漁船眾多。本港雖無漂沙問題，但在港區水域懸浮質長期沉積，及因港區緊鄰社區與道路，難免會有雜物掉入或流入港區，在長期累積下會造成局部之淤積狀況，由於本港為漁業重鎮，建議約每 3 年即辦理港區局部之疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input checked="" type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
烏石		94 年 95 年 97 年	本港為宜蘭縣頭城地區之區域中心漁港，亦為政府推動漁港功能多元化之示範漁港。目前本港除供傳統漁船停泊避風使用外，亦為東北部海域賞鯨及遊覽龜山島之主要基地。由於本港位處沙質海岸，在強勁東北季風作用下，港區外廓仍無法完全阻擋漂沙影響航道及泊地，建議每 2 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
梗枋		94 年 97 年	本港北側為岩石海岸，南側海岸呈凹狀為梗枋溪出口，由於溪口距本港港口僅約 500 公尺，在南浪與颱風時期，容易將南側沙石帶入港口航道造成淤積，故建議約每 3 年辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
粉鳥林		97 年	本港位於東澳灣南側，港區南側為岩岸，北側為砂石海岸，港口北側約 100 公尺處並有野溪出海口，因本港規模小，於颱風期間，部份航道口容易淤積，未來須適時加以疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
南澳		97 年	本港為宜蘭縣最南側之漁港，原址海岸屬礫石與沙質，目前本港防波堤未達計畫長度，颱風浪大時港內水域穩靜欠佳，砂石容易被帶入並淤積航道口與外泊地，未來須適時加以疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
磺港			本港位於金山地區，原利用磺溪出口處泊船，磺溪改道後，始為完整港區，目前為漁業與休閒功能兼具之漁港，為國內唯一設有溫泉設施之漁港。由於本港北側緊鄰有名之金山海岸沙灘，又因磺溪分洪道仍利用原磺溪水道匯入港區，因此本港水域常有淤積狀況，須適時加以疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
萬里			萬里位於翡翠沙灘東側，沙灘與港口相距約不及 400 公尺，在長期波流作用下，航道口會受到淤沙影響，上次曾於 92 年度疏浚，未來須適時加以疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 1)

漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
淡水第二		96 年	本港為北部地區著名之觀光據點，為多元化功能之漁港，港內停靠船隻眾多。由於本港位於淡水河出海口，在河水與波浪作用下，航道水域容易淤積，建議每 2 年即辦理疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
東澳			本港位於野柳風景區南側，地處岩岸，應無漂沙問題，惟本港後側鄰道路，後側土地地勢坡陡，雨水均匯入港區內，挾沙帶物長期累積於泊地，造成泊地淤積，上次曾於 93 年度疏浚，目前暫無疏浚之必要。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input checked="" type="checkbox"/> 其他
福隆			本港位於貢寮雙溪出口處，東側為岩石海岸，西側為著名之福隆沙灘。本港港口呈西北向，面對雙溪出海口，因此溪沙在北向波浪作用下，容易帶入港口，又西為綿延沙灘，提供充足沙源，航道水域容易淤積，建議約 3 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
龜吼			本港位於野柳岬南側，因屬岩石海岸，故應無北向之漂沙問題，但南側距翡翠灣沙灘僅約 500 公尺，在長期累積下，航道口會略有淤積問題。本港上次曾於 92 年度疏浚，未來須適時加以疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
野柳			野柳位處岩石海岸，應無漂沙問題，但在港區水域懸浮質長期沉積，及因港區緊鄰社區與道路，難免會有雜物掉入或流入港區，在長期累積下亦會造成局部之淤積狀況，惟疏浚量應屬有限，尚無疏浚之需要。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input checked="" type="checkbox"/> 其他
淡水第一			本港位於淡水河下游段北岸，即淡水老街附近，為早期興建之漁港。本港面臨河段尚屬非淤積河段，但港型內凹狀，港內長期累積下沉泥沙，目前港內水域已淤淺，應予疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
八斗子			本港為北部重要漁港及觀光據點，兼具漁業與休閒功能。本港分為一期泊區與二期泊區(碧沙)，由於一期泊區有八斗子里之排水溝匯入，排水構匯集上游泥沙流入港內，造成港區泊地淤積，建議約每 3 年即辦理疏浚。本港上次曾於 93 年度疏浚，97 年原再度疏浚，惟後因故未能執行。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input checked="" type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 2)

漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
正濱		95 年	本港位於基隆商港內，為北部重要之遠洋漁業基地。本港緊鄰市區，附近排水構均匯入至本港泊區內，排水挾沙帶物長期累積於泊地，造成泊地之局部淤積，未來須適時加以疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input checked="" type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
竹圍		97 年	本港為桃園縣重要漁港，及西北部海岸觀光遊憩據點。本港位處漂沙活動劇烈之海岸，漂沙優勢由北往南，港區北側緊鄰南崁溪出口，在原有沙岸又有南崁溪提供沙源情形下，漂沙影響航道嚴重，建議每 2 年應辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
永安		94 年 97 年	本港位處漂沙嚴重區域，又港區南側緊鄰社子溪出海口，北側為綿延沙灘海岸，現有外廓設施仍無法有效阻隔漂沙入港，因此建議每 2 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
新竹		94 年 96 年 97 年	本港為西北海岸最具規模之區域中心漁港並兼具觀光漁港之功能，區位相當重要。本港防波堤長度雖具規模，但由於港區北側緊鄰頭前溪出海口，海岸漂沙甚為嚴重，本港航道時常淤淺需要疏浚，因此建議約每 2 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
海山		94 年 97 年	本港位於香山海岸，係在淺灘上興建之漁港，船隻需候潮進出。由於附近海岸均為沙灘，航道泊地容易回淤，本港 94 及 97 年各疏浚一次，因此建議每 3 年即應辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
坡頭		94 年 96 年 97 年	本港為新竹縣唯一之漁港，係近年興建完成之漁港。本港位處沙岸，北側為海水浴場，沙灘綿延，但本港防波堤長度不足，常造成港區淤沙，建議每 2 年辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
公司寮		95 年	本港位於後龍出海口南岸，航道出口即為河川水道，溪沙會回淤於泊地內，95 年曾疏浚泊地，目前已有淤淺情況，未來須適時疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 3)

漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
外埔		94 年 95 年 96 年	本港為苗栗地區最具規模之漁港，近年來並朝休閒觀光發展，為兼具漁業及觀光功能之漁港。本港位處沙質海岸，泊地及航道常受漂沙淤積，需經常疏浚，建議每 2 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
苑裡		95 年 97 年	本港為苗栗縣最南之漁港，港區北側海灘因經年累月積沙現已形成陸域，但因漂沙致灘線逐年往前，故容易影響本港航道，需經常疏浚，建議 3 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
龍鳳		95 年 96 年	本港為苗栗重要之漁港，近年正發展觀光遊憩，假日遊客多。由於本港海岸屬漂沙活動段，漂沙影響航道水域嚴重，建議每 2 年即應疏浚，以維持水深。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
通霄		94 年 97 年	本港區屬內凹型，港口非特別突出於海岸線，防波設施長度有限，因此無法阻擋漂沙影響，致航道會有淤砂狀況，建議約 3 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
苑港		95 年	本港位於苑裡溪出海口南側，受到海岸漂沙影響，需時常清淤，95 年曾疏浚，建議 3 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
白沙屯			本港為一簡易式斜道結構，港區並無完整泊地水域，由於外廓設施簡陋，長期累積下，斜道前航道已積沙嚴重，影響船隻進出作業，亟需疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
梧棲			本港為台中縣最具規模漁港，因位於台中商港內，港區使用條件佳，近年來完成娛樂漁船浮動碼頭及相關景觀設施後，港區具休憩功能。本港區屬沙質海岸，受到北側風沙影響及水域懸浮質長期沉積，泊地及航道亦有淤淺之情形，最近疏浚係於 92 年辦理，目前已有疏浚之需要。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input checked="" type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 4)








漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
五甲		95 年	本港位處大安溪出海口南約 1 公里，大安溪提供附近海岸充足沙源，本港防波堤長度規模無法阻擋漂沙影響，本港曾於 95 年疏浚過，建議每 3 年應辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
松柏			本港南距大安溪出海口約 2.5 公里，南側僅鄰四好橋溝，附近海岸漂沙劇烈，本港防波堤長度規模無法阻擋漂沙影響，建議每 3 年應辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
王功		96 年	本港近年發展觀光遊憩，配合景觀設施之設立，現已成為彰化地區著名之休閒據點。本港位於王功海埔地西南角，南測緊鄰後港溪出海口，附近海域屬淺灘地，航道需時常疏浚以維持暢通，96 年曾辦理疏浚，本港為彰化地區重要漁港，建議每 2 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
崙尾灣		94 年 96 年 97 年	本港位於鹿港鎮之崙尾灣，其航道實際上是彰濱離島工業區之隔離水道。本港泊地因水域懸浮泥沙沉積造成淤淺，97 年已疏浚，建議每 2 年即辦理疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
台子村		95 年 96 年 97 年	本港為雲林縣淺海養殖與近海漁業之重要港口，由於防波堤未達規劃長度，港內水域於浪大時仍不穩靜。本港受泥沙淤積影響，近 2 年均辦理疏浚，由於本港屬重要漁港，建議 2 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
金湖			金湖漁港位於大排出海口，船隻靠泊於出海口 2 岸，近年增建外側防波堤，有效解決沿岸漂沙，但由於位於河口，泊地仍會淤積，尚需清除。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
箔子寮		97 年	本港為雲林地區之中心漁港，泊區分內泊區及外泊區，本港早期兼具交通功能。本港附近屬淺灘海岸，港內會受到漂沙淤積影響，應定期疏浚，建議每 2 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 5)








漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
台西			本港為雲林縣淺海養殖與近海漁業之重要港口，港區仍泥沙淤積影響，目前已有疏浚之需求，97 年因故未能執行疏浚，建議辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
東石			本港為嘉義縣之重要港口，部份港區已規劃建設為國際級觀光漁港漁人碼頭區，近年來著重港區環境整頓及景觀綠美化。本港位處朴子溪出海口，航道及泊地會有淤積，建議每 2 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
副瀨			本港位於六腳排水溝下游段南側，旁有西濱公路，泊區距出海口約 2 公里，由於排水溝泥沙淤積造成泊地及航道淤淺，未來須適時加以疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
好美里			本港距南側八掌溪約 1.5 公里，位處內凹海岸內側，前臨淺灘，泊地航道需定期清淤，建議約 3 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
下庄			本港位處海岸凹處，附近區域排水溝由本港泊地出海，目前有淤淺情形，未來須適時加以疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
網寮			本港位處朴子溪出海口南側，與東石漁港南北相對。由於港區前臨淺灘與溪沙影響，泊地會淤淺，未來須適時加以疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
塭港			本港分塭港第一及塭港第二兩泊區，碼頭設施為早期所施作，位處朴子溪與六腳排水溝間，前臨淺灘海岸，港區會受淤沙影響，建議約 2 年即辦理疏浚。。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 6)







漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
鰲鼓			本港位於六腳排水溝下游段北側，與副瀨漁港間隔排水道南北相望，旁有西濱公路，泊區距出海口約 2 公里，由於排水溝泥沙淤積造成泊地及航道淤淺，未來須適時加以疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
白水湖			本港位處大排水溝出海口南側，港口面對排水溝，因泥沙影響會造成泊地與航道淤淺，未來須適時加以疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
布袋			本港為嘉義縣規模最大之漁港，其中第三漁港之碼頭及泊地設施為近年所施作完成，惟陸上設施大多未設置，故目前尚未開放船隻停泊使用。由於本港位處海岸內側，泊區與航道會有局部淤淺情形，最近於 94 年曾辦理疏浚，由於本港為重要漁港，水域寬廣，約每 2 年應即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
將軍		94 年	本港為台南縣之中心漁港，漁港規模大，惟目前仍應持續辦理建設以吸引船隻進駐。由於本港位處漂沙活動海岸，雖防波堤具相當規模，但仍無法完全解決漂沙問題，且本段海岸有飛沙問題，亦加速港區淤積，由於本港為重要漁港，建議每 2 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
馬沙溝			本港位處將軍溪河口南側，港區非直接面海，而是隔一段沙州，船隻須由將軍溪水道出海。本港由於溪水挾泥帶沙回淤港區泊地，目前已有淤積情形，建議每 3 年即辦理疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
青山		95 年 97 年	本港位處排水溝中游段，船隻需由排水溝水道(青山西南航道)出海，航道長約 2.5 公里，航道口並設有防波堤設施。由於排水溝挾泥帶沙回淤港區泊地，泊地及航道有疏浚之需要。本港為重要漁港，建議 2 年即應辦理疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
北門		97 年	本港位處將軍溪河口北側，港口面臨將軍溪出口，由於溪水挾泥帶沙回淤港區泊地，97 年曾疏浚，未來須適時加以疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 7)







漁港 名稱	漁港現況空照圖	94~97 年 疏浚情形	檢討說明	淤積特性
蚵寮			本港位處排水溝中游段，距出海口約 3.5 公里，由於排水溝挾泥帶沙回淤港區泊地，97 年因故未疏浚，亟需疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
下山		96 年 97 年	本港位處排水溝之中游段，船隻須由約 3 公里之排水溝航道出海，由於排水溝挾泥帶沙回淤港區泊地，未來須適時加以疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
安平			本港位於鹽水溪出海口南側，位處台南運河下游段。本港近年辦理舊港口重建工程，目前工程已完工，漁船已不必繞經商港航道進出。目前本港尚無航道淤積問題，惟安億橋以西泊地水域即近海港區已 10 年未清淤，原 -2.6m 水深泊地，現僅約 -1.5m 深，已有疏浚需求，建議辦理疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input checked="" type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
興達		97 年	本港為全台規模最大之漁港基地，港區分為近海及遠洋泊區，近海泊區為早期之漁港，遠洋泊區則為近年所興建。本港泊區廣闊，有多條排水溝由本港泊地出海，因此長期累積下造成港區局部之淤淺，有疏浚之需要。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input checked="" type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
中芸			本港位處中芸溪出海口，中芸溪直接注入港區泊地，溪水挾帶之泥沙，長期累積下，造成泊地水深淤淺，近年本港趁進行碼頭修復工程之便，亦同時辦理局部泊區之疏浚。建議本港約 3 年即辦理疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input checked="" type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
永新		97 年	本港位處永安天然氣接收站北側，本港北側屬親蝕海岸，南側與接收站間海岸略有淤沙，長期會回淤港區航道，須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
汕尾		94 年 96 年 97 年	本港位於高屏溪河口，受漂沙影響嚴重，由於本港外廓設施尚難阻擋漂沙，目前僅能定期疏浚方式維持航道水深，又本港每年淤積量大，建議每年辦理疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 8)

漁港 名稱	漁港現況空照圖	94~97 年 疏浚情形	檢討說明	淤積特性
蚵子寮		94 年 97 年	本港南距典寶溪與後勁溪出海口約 1 公里，防波堤設施尚不足於完全阻擋漂沙，94 及 97 年曾辦理疏浚，未來須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
彌陀		97 年	本港港口位於漂沙活動區域，防波堤設施尚不足於完全阻擋漂沙，未來須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
前鎮			本港為我主要之遠洋漁業基地，附近相關設施齊全，碼頭使用率高。本港位處高雄港內，應無漂沙之問題，但在港區水域懸浮質長期沉積，及因港區緊鄰社區與道路，難免會有雜物掉入或流入港區，在長期累積下會造成局部之淤積狀況，由於本港為漁業重鎮，目前已有疏浚需求。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input checked="" type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
東港鹽埔		94 年	本港包括東港及鹽埔泊區，擁有各式漁船千餘艘，為南部地區重要之漁業基地。東港鹽埔漁港位於東港溪及高屏溪出口，由於部份停泊區屬東港溪水域，且東港泊區有排水溝匯入，容易造成局部淤積，建議每 2 年即辦理疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
後壁湖		96 年	後壁湖漁港兩側海岸為礁石與沙質所形成，但防波堤規模仍不足以完全阻擋海沙回淤航道，未來須適時加以疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
旭海		96 年	本港位於東南部海岸，南距旭海溪出海口僅約 500 公尺，在波浪及沿岸流作用下，航道口有淤積之現象，須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
琉球新		95 年 97 年	琉球新漁港位於小琉球東南側，附近屬岩石海岸，應無海岸漂沙問題，但由於本港呈長形狀，又港區外側陸域土地與港區碼頭具有相當的高差，遇雨時由高處往下水流狹沙帶泥匯入港內，造成泊地局部淤積，曾於 95 及 97 年疏浚，目前應暫無疏浚之需求。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input checked="" type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 9)




漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
水利村		96 年	本港位於林邊溪出海口西岸，港口面對林邊溪水道，港區容易淤積，建議每 2 年疏浚一次。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
枋寮		95 年 97 年	本港海岸漂沙優勢由南往北，目前南側灘線已接近南堤堤端，防波堤長度尚不足以阻擋漂沙影響，另港內有排水溝匯入出海，亦形成泊地淤積原因。本港曾於 95 及 97 年疏浚，建議 3 年即辦理疏浚一次。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input checked="" type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
海口		97 年	本港兩側海岸均為沙岸，防波堤規模尚不足以完全阻擋漂沙影響，已於 97 年疏浚，未來須適時加以疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
楓港		95 年 97 年	本港為近年新作之漁港，港口寬 60 公尺，雖然港口外設有離岸堤，惟長度不足，遮蔽效果有限，尚難阻擋南向波浪之繞射，亦無法阻擋漂沙影響，本港曾於 95 及 97 年疏浚，建議 3 年即辦理疏浚一次。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
塭豐		97 年	本港位於林邊溪出海口東岸，與水利村對望，港口面對林邊溪水道，港區容易淤積，建議每 2 年疏浚一次。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
伽藍		95 年	本港為台東地區規模僅次於新港漁港，為漁業與交通功能兼具之漁港。本港位處岩石海岸，應無漂砂淤積問題，但本港南距卑南溪出海口約 3 公里，於颱風期間漂流木匯集於本港港內，部分因沉下淤積，95 年曾辦理疏浚，目前應暫無疏浚之需求。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input checked="" type="checkbox"/> 其他
大武		94 年 95 年 96 年 97 年	本港為台東縣最南側之漁港，因位處漂沙劇烈海岸，又因外廓設施規模不足，致漁港屢清履淤。依據大武近年淤積的程度，建議每年需要辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 10)








漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
小港			本港位處岩石海岸，應無漂沙淤積問題，但由於有野溪匯入港內出海，溪水狹沙帶泥流入港內，由於本港已多年未疏浚，現已有疏浚之需求。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input checked="" type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
新港		95 年	本港為台東地區最具規模之漁港，亦為東部傳統漁業重鎮。本港並無漂砂淤積問題，但由於港區外側陸域土地與港區碼頭具有相當的高差，遇雨時由高處往下水流狹沙帶泥匯入港內，偶造成泊地局部淤積，95 年曾辦理疏浚，目前應暫無疏浚之需求。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input checked="" type="checkbox"/> 其他
金樽		95 年	本港位處沙質海岸，由於歷經長期波浪作用，北側海岸灘線逐漸向前，北向漂沙容易入港，造成航道之淤淺，建議約 3 年即辦理航道之疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
綠島		95 年	綠島漁港位於綠島西側海岸，港區附近屬礁岸，故無漂沙問題，惟因有社區排水注入港區泊地，遇雨排水溝匯集山上泥沙入港，造成局部泊地淤積，95 年曾疏浚，現已有疏浚之需求。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input checked="" type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
長濱		94 年 95 年 96 年 97 年	本港為台東縣最北之漁港，係近年新作之漁港，由於位處漂砂劇烈之海岸，又因外廓設施規模不足，港口淤積速度快，建議每年須辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
石梯		94 年	石梯漁港位於豐濱海岸，附近鄰近石梯風景區，近年極力發展觀光休閒，為花蓮地區賞鯨基地之一。本港位處岩岸，但因有野溪匯入航道水域，野溪出海口前之攔沙壩早已淤滿，泥沙長期沖入港區航道口，目前已有疏浚之需要。本港最近疏浚時間係 94 年，建議約 3 年即辦理疏浚。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input checked="" type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
赤崁		97 年	本港港口外側為廣闊之沙洲，狹長形航道在長期波浪作用下導致航道淤積，須不定期清淤。本港曾於 93 及 97 年疏浚，建議約 3 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 11)






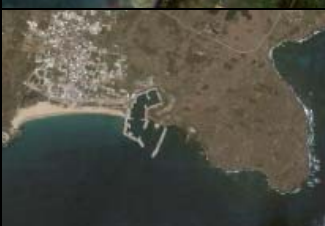









漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
鎖港		97 年	由於本港南側屬護岸結構，長期波浪作用下，沿岸沙石會回淤至航道水域，曾於 97 年辦理疏浚，未來須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
竹灣		97 年	本港東西兩側海岸均為沙岸，由於水深淺，長期容易回淤航道及泊地水域，曾於 91 及 97 年疏浚，未來須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
內垵南			本港西側為沙質海岸，港區西側以突堤防止漂沙入港，但因突堤長度有限，並無法完全防止西側漂沙，故目前有淤積狀況，亟需辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
西衛			本港港口及面臨海岸岬頭，相距僅約 200 公尺，因此航道口常受岬頭地形之漂沙影響，需要清淤以維持航道水深，亟需辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
南北寮			本港附近並無明顯沙質海岸，但外海為沙質底質，在長期波浪作用下，港區目前已有淤積情況，故有疏浚之必要	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
山水		97 年	本港西側緊鄰著名之山水沙灘，由於颱風時海灘向離岸堆積，又海灘有季節性變化，有局部向東回淤至港口造成淤積，本港 97 年已疏浚，未來須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
重光			本港航道呈狹長形延伸入海，由於航道兩側水深較淺，在波浪作用下，海沙回淤航道造成水深不足需要定期清淤，建議約 3 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

表 3-28 全國漁港疏浚檢討彙整表(續 12)

漁港名稱	漁港現況空照圖	94~97 年疏浚情形	檢討說明	淤積特性
虎井		97 年	本港為虎井嶼對外交通要道，本港沿岸漂沙並不明顯，但西側消波水域為沙質底質，會影響航道水深，曾於 93 及 97 年辦理局部疏浚，現應暫無疏浚之必要。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
桶盤		97 年	本港為桶盤嶼對外交通要道，由於港內東側消波區屬護岸結構，長期波浪作用下，沿岸沙石有回淤泊地之情況，曾於 97 年辦理疏浚，現應暫無疏浚之必要。	<input type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input checked="" type="checkbox"/> 其他
鳥嶼		95 年 97 年	本港為鳥嶼島對外海上交通要道，區位相當重要。本港防沙堤長達近 500 公尺，但由於西側海岸為寬闊淺灘沙岸，在波浪作用下，航道容易淤積需定期清淤，建議約 3 年即辦理疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
烏坎		97 年	本港附近海岸屬沙岸，南側呈侵蝕，漂沙以由北往南為主，會影響航道水域，港區 97 年已疏浚，未來須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
青螺		97 年	本港位處淺灘海岸，港區兩側水深較泊地及航道水深淺，因此港區水域容易回淤，97 年曾疏浚，現應暫無疏浚之必要。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
紅羅			本港位處淺灘海岸，港區兩側水深較泊地及航道水深淺，因此港區水域容易回淤，須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
新湖		96 年	新湖漁港為金門地區最具規模之漁港，港區東側屬沙岸，西側屬岩岸，其中東側防波堤長約 250 公尺，惟尚無法完全阻擋東向漂沙，本港於 92 及 96 年曾疏浚，未來須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他
羅厝		97 年	羅厝為小金門唯一之漁港，具交通與休閒功能。本港附近海岸西側為沙岸，東側為岩岸，西向沿岸流作用下西側沙岸漂沙會影響本港航道水深，須適時疏浚。	<input checked="" type="checkbox"/> 沿岸漂沙 <input type="checkbox"/> 河口輸沙 <input type="checkbox"/> 淤泥沉積 <input type="checkbox"/> 排水淤積 <input type="checkbox"/> 其他

(二)全國漁港未來疏浚需求

1.各縣市需求調查

漁業署為了解全國漁港疏浚之需求，特於 97 年 4 月函請各縣市政府調查各漁港疏浚之需求，經各縣市政府提報共有 76 處漁港，約占全國漁港數之 33.3%，如表 3-29 所示。

各縣市政府提報之漁港疏浚經費龐大，共需 9 億 1,326.5 萬元，由於個別漁港之需求經費約在 99 萬元～2 億 2,500 萬元間，主要因疏浚土方量、土方處理方式，而有所差異。漁業署整體考量政府財政能力、各港疏浚之必要性、疏浚頻率及土方處理之可行性，對於急迫性者優先辦理，其中有 42 處已納入 97 年擴大內需計畫中實施，至 97 年底止，有 4 處完工，未完成發包者有 6 處，其餘目前仍在施工中。

2.全國漁港未來四年疏浚需求檢討

漁港未來四年疏浚之需求，除依據前述調查結果及 97 年實施情形外，另參考前節探討全國漁港疏浚檢討情形，以確立未來全國漁港疏浚之需求。一般而言，國內漁港除了部份漁港因淤積頻率高，疏浚需求相當明顯外，其它漁港由於淤積情況緩慢，通常可能要幾年後有漁民或地方反應，始知有疏浚需求。依據過去疏浚資料及漁港所處環境，國內每年須疏浚之漁港計有 3 處，淤積雖明顯但尚可約 2 年再進行疏浚之漁港有 21 處，淤積雖較不明顯但屬重要漁港者故約 3 年疏浚一次計有 21 處，至於其他漁港約 4 年一次或可能視實際情況再予疏浚者約 39 處。統計未來四年全國漁港有疏浚需求者共 84 處，如表 3-30 所示。

表 3-29 各縣市提報漁港疏浚需求及 97 年度執行情形統計表

縣市別	漁港名稱	前次疏浚年別	97 年度中執行	縣市別	漁港名稱	前次疏浚年別	97 年度中執行
基隆市	正濱漁港	95		臺南縣	將軍漁港		施工中
	八斗子漁港	93			馬沙溝漁港		
宜蘭縣	烏石漁港	94	施工中		北門漁港		施工中
	南方澳漁港	92			蚵寮漁港		未發包
	大溪漁港	95	施工中		青山漁港		施工中
	梗枋漁港	95	施工中	臺南市	安平漁港		施工中
	粉鳥林漁港	93	施工中		汕尾漁港	96	施工中
	南澳漁港	93	施工中	高雄縣	興達漁港		施工中
臺北縣	淡水第一漁港				永新漁港	90	施工中
	淡水第二漁港	96	未發包		彌陀漁港	90	施工中
	下罟子漁港	94			水利村漁港	96	未發包
	草里漁港	87		屏東縣	東港漁港	94	
	磺港漁港	93			琉球漁港		施工中
	野柳漁港	86			琉球新漁港		施工中
	東澳漁港	93			枋寮漁港	95	施工中
	龜吼漁港	92			楓港漁港	95	施工中
	萬里漁港	92			海口漁港		施工中
	竹圍漁港	95	施工中		後壁湖漁港	95	未發包
	永安漁港	95	施工中		虎井漁港	93	施工中
	坡頭漁港	96	施工中	澎湖縣	桶盤漁港		施工中
新竹縣	新竹漁港	94	施工中		烏坎漁港		施工中
新竹市	海山漁港	94	施工中		鎖港漁港		施工中
	公司寮漁港	95			山水漁港		施工中
苗栗縣	通霄漁港	95	已完工		風櫃西漁港		
	苑港漁港	96			西衛漁港		
	苑裡漁港	95	已完工		重光漁港		
臺中縣	五甲漁港	95			赤崁漁港	93	施工中
	梧棲漁港	92			烏嶼漁港	95	施工中
彰化縣	王功漁港	96			竹灣漁港	91	施工中
雲林縣	台西漁港		未發包	臺東縣	伽蘭漁港	95	
	箔子寮漁港		施工中		金樽漁港	95	未發包
嘉義縣	好美里漁港				新港漁港	95	
	副瀨漁港				綠島漁港	95	
	網寮漁港				大武漁港	96	已完工
	塭港漁港				長濱漁港	96	已完工
	白水湖漁港			花蓮縣	石梯漁港	94	
	鰲鼓漁港			金門縣	新湖漁港	96	
	下庄漁港			合計	76 處		
	東石漁港						

註:漁港疏浚需求為各縣府於 97 年 4 月所提報

表 3-30 全國漁港未來四年疏浚需求彙整表

縣市別	漁港名稱	類別	現有船隻 (艘)	工程內容	疏浚 頻率 (年)	前次疏 浚年度
宜蘭縣	南方澳	1	813	港區泊地疏浚工程	3	95
	烏石	1	355	航道及泊地疏浚工程	2	97
	梗枋	2	165	航道疏浚工程	3	97
	粉鳥林	2	45	航道疏浚工程	4~	97
	南澳	2	38	航道及泊地疏浚工程	4~	97
台北縣	磺港	2	129	航道及泊地疏浚工程	4~	93
	萬里	2	82	航道疏浚工程	4~	92
	淡水第二	2	884	航道及泊地疏浚工程	2	96
	福隆	2	52	航道疏浚工程	3	
	龜吼	2	80	航道疏浚工程	4~	92
	淡水第一	2	51	航道及泊地疏浚工程	4~	
基隆市	八斗子	1	218	港區泊地疏浚工程	3	93
	正濱	1	176	港區泊地疏浚工程	4~	95
桃園縣	竹圍	2	327	航道及泊地疏浚工程	2	97
	永安	2	484	航道及泊地疏浚工程	2	97
新竹縣	坡頭	2	77	航道及泊地疏浚工程	2	97
新竹市	新竹	1	343	航道及泊地疏浚工程	2	97
	海山	2		航道及泊地疏浚工程	3	97
苗栗縣	公司寮	2	16	航道及泊地疏浚工程	4~	95
	外埔	2	100	航道及泊地疏浚工程	2	96
	苑裡	2	31	航道及泊地疏浚工程	3	97
	龍鳳	2	85	航道及泊地疏浚工程	2	96
	通霄	2	148	航道疏浚工程	3	97
	苑港	2	59	航道及泊地疏浚工程	3	96
	白沙屯	2	67	航道及泊地疏浚工程	4~	
台中縣	梧棲	1	163	航道及泊地疏浚工程	4~	92
	五甲	2	54	航道及泊地疏浚工程	3	95
	松柏	2	91	航道及泊地疏浚工程	3	
彰化縣	王功	2	149	航道及泊地疏浚工程	2	96
	崙尾灣	2	382	航道及泊地疏浚工程	2	97
雲林縣	台子村	2	240	航道及泊地疏浚工程	2	97
	金湖		72	航道及泊地疏浚工程	4~	
	箔子寮	2	138	航道及泊地疏浚工程	2	97
	台西	2	360	航道及泊地疏浚工程	2	
嘉義縣	布袋	2	455	航道及泊地疏浚工程	2	94
	東石	2	1182	航道及泊地疏浚工程	2	
	副瀨	2		航道及泊地疏浚工程	4~	
	好美里	2		航道及泊地疏浚工程	3	
	下庄	2		航道及泊地疏浚工程	4~	
	網寮	2		航道及泊地疏浚工程	4~	
	塭港	2		航道及泊地疏浚工程	2	
	鰲鼓	2		航道及泊地疏浚工程	4~	
	白水湖	2		航道及泊地疏浚工程	4~	

註:現有船隻數係參考 96 年漁業年報資料,空白表示並無該漁港船數資料。

註:疏浚頻率"2"表每 2 年疏浚一次,"4~"表疏浚頻率約 4 年一次或依實際狀況再予疏浚。

表 3-30 全國漁港疏浚需求彙整表(續)

縣市別	漁港名稱	類別	現有船隻 (艘)	工程內容	疏浚 頻率 (年)	前次疏 浚年度
台南縣	將軍	2	93	航道疏浚工程	2	97
	馬沙溝	2		航道及泊地疏浚工程	3	
	青山	2	136	航道及泊地疏浚工程	2	97
	北門	2	213	航道及泊地疏浚工程	4~	97
	下山	2	357	航道及泊地疏浚工程	4~	97
	蚵寮	2		航道及泊地疏浚工程	4~	
台南市	安平	2	817	近海港區泊地疏浚工程	4~	
高雄縣	興達	2	389	航道及泊地疏浚工程	3	97
	中芸		266	港區泊地疏浚工程	3	
	永新	2	510	航道及泊地疏浚工程	4~	97
	汕尾	2		航道及泊地疏浚工程	1	97
	蚵子寮	2	330	航道疏浚工程	4~	97
	彌陀	2	177	航道疏浚工程	4~	97
高雄市	前鎮	1		港區泊地疏浚工程	4~	
屏東縣	東港鹽埔	1	1322	港區泊地疏浚工程	2	94
	後壁湖	2	466	航道疏浚工程	4~	95
	旭海	2		航道疏浚工程	4~	96
	水利村	2		航道及泊地疏浚工程	2	96
	枋寮	2	347	航道及泊地疏浚工程	3	97
	海口	2		航道疏浚工程	4~	97
	塭豐	2		航道及泊地疏浚工程	2	97
	楓港	2		航道疏浚工程	3	97
台東縣	大武	2	171	航道疏浚工程	1	97
	小港	2	39	港區泊地疏浚工程	4~	
	金樽	2	52	航道疏浚工程	3	95
	綠島	2	73	港區泊地疏浚工程	4~	95
	長濱	2	112	航道疏浚工程	1	97
花蓮縣	石梯	2	69	航道疏浚工程	3	94
澎湖縣	赤崁			航道疏浚工程	3	97
	鎖港	2		航道疏浚工程	4~	97
	竹灣	2		航道疏浚工程	4~	97
	內垵南			航道疏浚工程	4~	
	西衛	2		航道疏浚工程	4~	
	南北寮			航道疏浚工程	4~	
	山水	2		航道疏浚工程	4~	97
	重光	2		航道疏浚工程	3	97
	鳥嶼	2		航道疏浚工程	3	97
	烏坎	2		航道疏浚工程	4~	97
金門縣	紅羅			航道疏浚工程	4~	
	新湖	2	63	航道疏浚工程	4~	96
	羅厝	2		航道疏浚工程	4~	97

註:現有船隻數係參考 96 年漁業年報資料,空白表示並無該漁港船數資料。

註:疏浚頻率"2"表每 2 年疏浚一次,"4~"表疏浚頻率約 4 年一次或依實際狀況再予疏浚。

五、海岸新生之漁港疏浚計畫

(一)計畫疏浚漁港

依據前節漁港疏浚之需求，漁港因所處海岸環境條件及外廓規模造成港區淤積，部份嚴重淤積漁港甚或 1 年即須疏浚數次，部份則淤積輕微無須每年辦理疏浚。統計未來四年(98~101 年)應辦理疏浚之漁港共計 84 處，依據近年疏浚執行情形及漁港疏浚之頻率，並整體考量政府財政規劃情形，規劃 98~101 年疏浚之漁港與年度，如表 3-31 所示。其中需每年疏浚漁港包括汕尾、大武及長濱等漁港，四年中累計疏浚二次之漁港共 25 處。

本疏浚計畫於 98~101 年分四年執行，四年內總計疏浚 84 處漁港(位置示如圖 3-1)，共 118 港次，其中 98 年 31 處，99 年 21 處，100 年 33 處，101 年 33 處。

(二)疏浚經費與分期

參考近年各縣疏浚情形及各縣提出之疏浚需求資料知，由於工區與土方處置方式之不同，各縣疏浚單價差異大，經估算土方及單價計算出各港之疏浚經費如表 3-32，98~101 年每年疏浚經費分別為 3.06、2.96、3.04 及 3.48 億元，總計四年漁港疏浚經費共 12.54 億元。

由於地方政府籌措不易，漁港之疏浚經費仍以中央補助為主。依據中央政府補助各縣市政府之比率，本疏浚計畫總經費 12.54 億中，中央負擔 10.70 億元，總計各縣市政府配合款為 1.84 億元，詳如表 3-33。

表 3-31 未來四年計畫疏浚漁港表

項次	縣別	港名	98	99	100	101	累計次數
1	宜蘭縣	南方澳	●			●	2
2		烏石	●		●		2
3		梗枋			●		1
4		粉鳥林				●	1
5		南澳				●	1
6	台北縣	磺港			●		1
7		萬里			●		1
8		淡水第二	●			●	2
9		福隆		●			1
10		龜吼			●		1
11		淡水第一				●	1
12	基隆市	八斗子		●			1
13		正濱			●		1
14	桃園縣	竹圍		●		●	2
15		永安		●		●	2
16	新竹市	新竹		●		●	2
17		海山			●		1
18	新竹縣	坡頭		●		●	2
19	苗栗縣	公司寮	●				1
20		外埔		●		●	2
21		苑裡			●		1
22		龍鳳		●		●	2
23		通霄	●			●	2
24		苑港		●			1
25		白沙屯	●				1
26		梧棲	●			●	2
27	台中縣	五甲		●			1
28		松柏			●		1
29	彰化縣	王功		●		●	2
30		崙尾灣		●		●	2
31	雲林縣	台子村	●		●		2
32		金湖	●				1
33		箔子寮	●		●		2
34		台西	●		●		2
35	嘉義縣	布袋			●		1
36		東石	●			●	2
37		副瀨			●		1
38		好美里			●		1
39		下庄			●		1
40		網寮			●		1
41		塭港			●		1
42		鰲鼓		●			1
43		白水湖		●			1

註:嘉義縣白水湖漁港 98 年度編有預算辦理疏浚規劃設計, 不計入疏浚次數

表 3-31 未來四年計畫疏浚漁港表(續)

項次	縣別	港名	98	99	100	101	累計次數
44	台 南 縣	將 軍			●		1
45		馬沙溝		●			1
46		青 山			●		1
47		北 門				●	1
48		下 山				●	1
49		蚵 寮				●	1
50	台 南 市	安 平		●			1
51	高 雄 縣	興 達				●	1
52		中 芸	●			●	2
53		永 新				●	1
54		汕 尾	●	●	●	●	4
55		蚵子寮			●		1
56		彌 陀				●	1
57	高 雄 市	前 鎮		●	●		2
58	屏 東 縣	東港鹽埔	●		●		2
59		後壁湖	●				1
60		旭 海	●				1
61		水利村	●		●		2
62		枋 寮			●		1
63		海 口				●	1
64		塭 豐	●		●		2
65		楓 港			●		1
66	台 東 縣	大 武	●	●	●	●	4
67		小 港	●				1
68		金 樽	●			●	2
69		綠 島	●				1
70		長 濱	●	●	●	●	4
71	花 蓮 縣	石 梯	●			●	2
72	澎 湖 縣	赤 崁			●		1
73		鎖 港				●	1
74		竹 灣				●	1
75		內垵南	●				1
76		西 衛		●			1
77		南北寮	●				1
78		山 水				●	1
79		重 光			●		1
80		鳥 嶼	●			●	2
81		烏 坎				●	1
82		紅 羅	●				1
83	金 門 縣	新 湖			●		1
84		羅 厝			●		1
合 計			29	21	34	34	118

註:高雄市前鎮漁港 98 年度編有預算辦理土質調查與規劃,不計入疏浚次數



表 3-32 未來四年計畫疏浚漁港經費表

縣別	港名	經費(仟元)				
		98	99	100	101	合計
宜蘭縣	南方澳	27,500	0	0	27,500	55,000
	烏石	6,400	0	20,000	0	26,400
	梗枋	0	0	5,400	0	5,400
	粉鳥林	0	0	0	1,000	1,000
	南澳	0	0	0	2,200	2,200
台北縣	磺港	0	0	7,000	0	7,000
	萬里	0	0	5,000	0	5,000
	淡水第二	7,400	0	0	35,000	42,400
	福隆	0	8,000	0	0	8,000
	龜吼	0	0	2,400	0	2,400
	淡水第一	0	0	0	4,000	4,000
基隆市	八斗子	0	24,000	0	0	25,000
	正濱	0	0	20,000	0	20,000
桃園縣	竹圍	0	24,000	0	24,000	48,000
	永安	0	18,000	0	18,000	36,000
新竹市	新竹	0	45,000	0	45,000	90,000
	海山	0	0	7,700	0	7,700
新竹縣	坡頭	0	8,000	0	8,000	16,000
苗栗縣	公司寮	5,000	0	0	0	5,000
	外埔	0	6,000	0	6,000	12,000
	苑裡	0	0	5,100	0	5,100
	龍鳳	0	6,000	0	6,000	12,000
	通霄	12,000	0	0	12,000	24,000
	苑港	0	7,500	0	0	7,500
	白沙屯	5,000	0	0	0	5,000
台中縣	梧棲	40,000	0	0	20,000	60,000
	五甲	0	2,500	0	0	2,500
	松柏	0	0	2,000	0	2,000
彰化縣	王功	0	9,000	0	9,000	18,000
	崙尾灣	0	6,000	0	6,000	12,000
雲林縣	台子村	15,000	0	4,500	0	19,500
	金湖漁港	7,500	0	0	0	7,500
	箔子寮	28,500	0	12,000	0	40,500
	台西	7,688	0	6,000	0	13,688
嘉義縣	布袋	0	0	10,000	0	10,000
	東石	6,250	0	0	22,000	28,250
	副瀨	0	0	5,200	0	5,200
	好美里	0	0	7,400	0	7,400
	下庄	0	0	7,600	0	7,600
	網寮	0	0	8,000	0	8,000
	塭港	0	0	14,000	0	14,000
	鰲鼓	0	5,000	0	0	5,000
	白水湖	1,035	7,000	0	0	8,035

表 3-32 未來四年計畫疏浚漁港經費表(續)

縣別	港名	經費(仟元)				
		98	99	100	101	合計
台南縣	將軍	0	0	20,000	0	20,000
	馬沙溝	0	6,500	0	0	6,500
	青山	0	0	3,000	0	3,000
	北門	0	0	0	4,000	4,000
	下山	0	0	0	2,500	2,500
	蚵寮	0	0	0	2,000	2,000
台南市	安平	0	11,000	0	0	11,000
高雄縣	興達	0	0	0	17,000	17,000
	中芸	20,000	0	0	0	20,000
	永新	0	0	0	3,000	3,000
	汕尾	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000
	蚵子寮	0	0	3,000	0	3,000
	彌陀	0	0	0	3,600	3,600
高雄市	前鎮	5,000	60,000	55,000	0	120,000
屏東縣	東港鹽埔	11,000	0	10,000	0	21,000
	後壁湖	4,275	0	0	0	4,275
	旭海	1,375	0	0	0	1,375
	水利村	2,250	0	4,000	0	6,250
	枋寮	0	0	2,500	0	2,500
	海口	0	0	0	2,000	2,000
	塭豐	1,688	0	3,000	0	4,688
	楓港	0	0	1,000	0	1,000
台東縣	大武	20,000	20,000	20,000	20,000	80,000
	小港	12,500	0	0	0	12,500
	金樽	5,000	0	0	5,000	10,000
	綠島	10,000	0	0	0	10,000
	長濱	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000
花蓮縣	石梯	6,000	0	0	6,000	12,000
澎湖縣	赤崁	0	0	2,000	0	2,000
	鎖港	0	0	0	3,750	3,750
	竹灣	0	0	0	3,000	3,000
	內垵南	3,500	0	0	0	3,500
	西衛	0	2,500	0	0	2,500
	南北寮	6,000	0	0	0	6,000
	山水	0	0	0	3,600	3,600
	重光	0	0	3,000	0	3,000
	鳥嶼	5,000	0	0	3,800	8,800
	烏坎	0	0	0	3,000	3,000
	紅羅	3,500	0	0	0	3,500
金門縣	新湖	0	0	3,500	0	3,500
	羅厝	0	0	4,500	0	4,500
合 計		306,360	296,000	303,800	347,950	1,254,110

表 3-33 未來四年漁港疏浚中央與地方經費統計表

縣別	單位	經費(仟元)				
		98	99	100	101	小計
宜蘭縣	中央	33,900	0	24,320	30,060	88,280
	地方	0	0	1,080	640	1,720
台北縣	中央	5,550	6,000	10,800	29,250	51,600
	地方	1,850	2,000	3,600	9,750	17,200
基隆市	中央	0	24,000	20,000	0	44,000
	地方	0	0	0	0	0
桃園縣	中央	0	29,400	0	29,400	58,800
	地方	0	12,600	0	12,600	25,200
新竹市	中央	0	45,000	5,775	45,000	95,775
	地方	0	0	1,925	0	1,925
新竹縣	中央	0	6,400	0	6,400	12,800
	地方	0	1,600	0	1,600	3,200
苗栗縣	中央	17,600	15,600	4,080	19,200	56,480
	地方	4,400	3,900	1,020	4,800	14,120
台中縣	中央	40,000	2,000	1,600	0	43,600
	地方	0	500	400	0	900
彰化縣	中央	0	12,000	0	12,000	24,000
	地方	0	3,000	0	3,000	6,000
雲林縣	中央	46,950	0	18,000	0	64,950
	地方	11,738	0	4,500	0	16,238
嘉義縣	中央	5,828	9,600	41,760	17,600	74,788
	地方	1,457	2,400	10,440	4,400	18,697
台南縣	中央	0	5,200	18,400	6,800	30,400
	地方	0	1,300	4,600	1,700	7,600
台南市	中央	0	8,800	0	0	8,800
	地方	0	2,200	0	0	2,200
高雄縣	中央	24,000	8,000	10,400	42,880	85,280
	地方	6,000	2,000	2,600	10,720	21,320
高雄市	中央	5,000	60,000	55,000	0	120,000
	地方	0	0	0	0	0
屏東縣	中央	18,670	0	18,400	1,600	38,670
	地方	1,918	0	2,100	400	4,418
台東縣	中央	46,000	24,000	24,000	28,000	122,000
	地方	11,500	6,000	6,000	7,000	30,500
花蓮縣	中央	4,800	0	0	4,800	9,600
	地方	1,200	0	0	1,200	2,400
澎湖縣	中央	14,400	2,000	4,000	13,720	34,120
	地方	3,600	500	1,000	3,430	8,530
金門縣	中央	0	0	6,400	0	6,400
	地方	0	0	1,600	0	1,600
小計	中央	262,698	258,000	262,935	286,710	1,070,343
	地方	43,662	38,000	40,865	61,240	183,767
合計		306,360	296,000	303,800	347,950	1,254,110