

國立台東大學區域政策與發展研究所
碩士論文

指導教授：李玉芬 教授

花東賞鯨業的發展與變遷

The Development and Transition of Whale-Watching Industries In
Eastern Taiwan

研究生：黃明德 撰

中華民國九十八年七月



國立台東大學
學位論文考試委員審定書

系所別：區域政策與發展研究所

本班 黃明德 君

所提之論文 花東賞鯨業的發展與變遷

業經本委員會通過合於 碩士學位論文 條件
 博士學位論文

論文學位考試委員會：

江傳金

(學位考試委員會主席)

蔡西凱

李玉芬

(指導教授)

論文學位考試日期：98年6月30日

國立台東大學

附註：1. 本表一式二份經學位考試委員會簽後，送交系所辦公室及註冊組或進修部存查。

2. 本表為日夜學制通用，請依個人學制分送教務處或進修部辦理。

博碩士論文電子檔案上網授權書

(提供授權人裝訂於紙本論文書名頁之次頁用)

本授權書所授權之論文為授權人在 國立臺東大學 區域政策與發展
研究所 97 學年度第 二 學期取得 碩士 學位之論文。

論文題目：花東賞鯨業的發展與變遷

指導教授：李玉芬

茲同意將授權人擁有著作權之上列論文全文（含摘要），非專屬、無
償授權國家圖書館及本人畢業學校圖書館，不限地域、時間與次數，
以微縮、光碟或其他各種數位化方式將上列論文重製，並得將數位化
之上列論文及論文電子檔以上載網路方式，提供讀者基於個人非營利
性質之線上檢索、閱覽、下載或列印。

- 讀者基非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印上列論文，應依著作
權法相關規定辦理。

授權人：黃明德

簽名：黃明德

中華民國 98 年 07 月 13 日

謝誌

從以前不管求學或服兵役都是位在美麗的港都高雄，如今二技畢業後有幸考上位於美麗東海岸的台東，並且步上了就讀研究所的路，這一路走來感觸良多，首先研究所賦予我的是訓練、磨練自己獨立完成一件事的基礎能力，並且在區域政策與發展研究所的路上有許多師長、朋友、同學的支持才能讓我一步一腳印的邁向終點，在此除了感謝之外，還是感謝，謝謝許多曾幫助我的良師益友。

首先要獻上內心十二萬分的謝意、敬意，就是一路在學術與人生的旅途上，總是提著一盞光明的油燈，指引我走向康莊的人生大道，她便是我的指導老師李玉芬老師，她總是在這條學術、人生的旅途上給我正向的鼓勵與加油，並且在我論文撰寫書寫中一字一句的幫我修改、訂正，在此跟我的可愛指導老師獻上一句『玉芬老師，你辛苦了』，在此謝謝我的指導老師的一路上諄諄教誨，並且不辭辛勞的領導我走向成功的終點，另外還要感謝的人，還有區域與政策發展研究所的其他師長們，所長蔡西銘老師、靳菱菱老師、夏黎明老師、孫本初老師、王聖銘老師的在修課的路途上給我對我所選定的題目『賞鯨業』站在不同學術研究領域上給與我很多寶貴的意見與建議，在此也獻上心中無限的感激之意，另外還要感謝的老師還有我的口試委員江偉全老師，他盡心盡力的幫我審核，並且老師提供他的寶貴建議，也提供我對於台東縣成功鎮的賞鯨業發展運用的另一個角度、面向，去思考賞鯨業發展的面向的可能性，在此也獻上我內心無比的謝意與敬意，老師們你們都辛苦了，謝謝你們。

還要感謝的人就是我背後接受我訪談的幕後英雄，有多羅滿號的林振利總先生、海鯨號林國正先生、東部賞鯨號張國賢先生、晉領號陳坤龍先生、黑潮海洋基金會金磊先生、海洋文學作家廖鴻基老師、中華鯨豚協會的李明華秘書長、花東漁業（牧）課人員，謝謝你們提供我在撰寫論文上許多寶貴的意見，謝謝你們。

另外還要感謝的人就是我周遭的許多朋友（包括第一科大同學、學弟妹、研所學長姐、學弟妹、朋友…等），其中特別感謝彥霖不辭辛勞幫我影印許多文獻資料並且郵寄到台東給我，在這邊獻上心中無比的謝意，另外還有特別感謝心非常地善良的研所學姐欣蓉學姐，替我介紹台東漁業課訪談對象，讓我能順利完成最後一塊訪談拼圖，在此也同樣獻上我無限的感激與謝意，另外還有研所同學毅名在我騎機車去花蓮訪談的回途中，發生了摔車事件，感謝毅名當時前往援救，在此獻上無限的感激之意，最後在此說聲抱歉，因為要感謝的人實在很多，無法一一描述，我會親自當面再與你們道謝，謝謝你們總是出現在我需要幫忙的時刻，給與我加油打氣與實質幫助，在此無法一一描述，望請多多包涵，謝謝各位如此愛護、疼惜小弟我，謝謝，最後我相信下一屆區域所的學弟妹在撰寫論文的階段，一定能夠安穩度過的。

最後要感謝就是我親愛的家人親愛的父親、母親與哥哥總是在我需要幫忙的時候，給與我無比的信心與力量，讓我有力量繼續大步向前邁進，終於在最後能邁向終點之刻，讓我能完成這艱辛的一役，謝謝大家。明德敬上 2009.07

花東賞鯨業的發展與變遷

作者：黃明德

摘要

台灣東海岸的賞鯨業是近幾年來新興的生態旅遊觀光產業之一，而生態旅遊是 21 世紀觀光發展的新潮流，能為生態環境、保育、經濟發展提供一個雙邊互利的模式。自 1997 年 7 月第一艘賞鯨船『海鯨號』從花蓮石梯漁港啓航之後，賞鯨生態旅遊已經成為台灣東部海岸新興、熱門的觀光遊憩活動，也間接塑造了台灣東部海岸為賞鯨重鎮的印象。其中宜花東賞鯨活動每年至少搭載 24 萬 2 千旅客出航，帶動了國內生態旅遊的市場商機與契機，也為賞鯨經營業者與相關行業創造 2 億以上的整體效益，台灣地區具有豐沛的鯨豚資源，以宜蘭、花蓮、台東鯨豚種類最多，並同為鯨豚資源量「豐富」的地區，國內賞鯨業已經邁向 11 個年頭，而台東鯨豚種類比起花蓮更具多樣化，然而在業者經營績效與獲利方面而言，花蓮卻遠比台東來的好，其原因何在？據此，本研究要探討同樣位處東海岸的花蓮和台東賞鯨業發展的差異及其原因。

本研究將探討花東地區賞鯨事業在發展與營運上的差異及其所遭遇的問題與原因，本文的研究目的包括下列三項：一、整理台灣賞鯨業發展的概況。二、探討花東地區賞鯨業發展的差異。三、分析花東地區賞鯨業發展差異的原因。

本研究透過深度訪談法分別對賞鯨業發展議題對花蓮、台東賞鯨船家進行訪談，以了解花蓮與台東賞鯨事業發展的實際情況與問題，並且採用實地觀察法，藉由實地登船觀察及參與花東賞鯨活動，以了解花東賞鯨業者的實際營運情況及賞鯨遊客的數量、來源等情形。

研究結果發現：一、台灣賞鯨業起源要從鯨豚保育的觀念來看，賞鯨事業經營是從石梯港海鯨號掀起台灣賞鯨的開端。二、花蓮賞鯨活動由 1997 年海鯨號在豐濱鄉石梯港投入賞鯨業的營運，2000 年花蓮賞鯨業達到全盛時期，花蓮賞鯨港口仍維持 2 個賞鯨港口（花蓮港、石梯港）；台東賞鯨活動部份，由 1998 年美冠達一號在成功鎮新港漁港投入賞鯨業的營運，為台東賞鯨業掀起開端，演變至今賞鯨港口由原本的 2 個港口演變至 1 個港口，賞鯨船隻也只剩下 1 艘賞鯨船在新港漁港經營賞鯨事業。三、花東賞鯨業發展在地方政府觀光行銷辦法、賞鯨港口與交通、船隻數量、大小、賞鯨業者觀光行銷策略與方法、賞鯨船服務品質等因素上都是造成花蓮賞鯨活動會領先台東重要因素所在。

關鍵詞：賞鯨業、生態旅遊、海鯨號。

The Development and Transition of Whale-Watching

Industries in Eastern Taiwan

Author : Ming-De Huang

Abstract

Whale-watching industries in eastern coast have been one of the newly emerged ecotourism industries. Ecotourism is the new trend in the development of tourism in 21st century. It can provide a mutually benefit among ecological environment, conservation and economical development. On July, 1997, when the first whale-watching boat “sea whale boat” set sail from the “stone ladder” harbor in Hualien, whale-watching ecotourism has become the newly emerged and popular tourism activities to indirectly mold the eastern coast as the important location of whale-watching. There are at least two hundred and forty three thousands of tourists to visit whales by boats in Eastern Taiwan. It promotes the market business and opportunities of national ecotourism indirectly and creates more than twelve hundred billion dollars in overall profit for the whale-watching operators and related business. There are abundant resources of whales in Taiwan. Ilan, Hualien, and Taitung are filled with the various kinds of whales as the most abundant resources of whales. The national whale-watching industry has developed for eleven years. Compared with types of whales in Hualien, whales in Taitung are more diversified. However, in the operating effects and profit, the whale-watching industry in Hualien is much better than in Taitung. What is the main reason?

This research is going to discuss the differences of the whale-watching development in eastern Taiwan and the reasons. Besides, the research is aimed at understanding the problems that encountered in the development and operating of whale-watching industries in eastern Taiwan and the reasons.

The main goals of this research are included:

Arrange the developing progress of whale-watching industries in eastern Taiwan.

Discuss the developing progress of whale-watching industries in eastern Taiwan.

Analysis the district difference and reasons regarding the development of whale-watching industries in eastern Taiwan.

The research is proceeded by means of profound interviews. The researcher interviewed with whale-watching operators of eastern Taiwan regarding the issue of the development of whale-watching to actually understand the practical situation and problems in developing whale-watching industries in eastern Taiwan. Besides, with the practical observation approach, the researcher observed the boat and participated in the whale-watching activities to realize the real operating conditions and the numbers and the sources of the tourists regarding the whale-watching operators of eastern Taiwan.

The results of the research revealed that firstly, Whale-watching industries in Taiwan originate from the concept of protecting cetacean; second: Whale-watching industries activities of Hualien begins from the carrying on of the Whale-watching industries activities by the sea whale boat at Shi-Ti harbor, Fong-Bin County since 1997, and in 2000 it reaches the climax. Harbors for Whale-watching industries still remain two—HuaLien Harbor and Shi-Ti Harbor. As to the Whale-watching industries at Taitung, it stems from the Whale-watching industries ship, Mei-Quan-Da No. 1, at the new harbor of Chen-Kong Town in 1998, sprouting up the Whale-watching industries business. However, the harbors diminish from the original two harbors to only one, and only one Whale-watching industries ship still serves for this business at the new harbor. Third: reasons which make this business of HuaLien surpass that of Taitung are tourism promotion strategies of the local government, the harbor and its transportation, sizes and numbers of ships, tourism promotion strategies of contractors, and the service quality of a cetacean appreciation ship, etc.

Keyword: Whale-Watching Industry, Ecotourism, Sea-Whale Boat

目錄

第一章 緒論

- 第一節 研究動機與目的..... 01
- 第二節 研究方法..... 04
- 第三節 研究流程與研究架構07

第二章 文獻探討

- 第一節 生態觀光的概念.....09
- 第二節 台灣賞鯨業的開端..... 13
- 第三節 花東賞鯨業概況17

第三章 台灣與花東賞鯨業的發展與變遷

- 第一節 台灣賞鯨業的發展 27
- 第二節 花東賞鯨業發展的差異 39

第四章 花東賞鯨業發展差異的原因

- 第一節 外在因素分析..... 47
- 第二節 內在因素分析..... 74

第五章 結論與建議

- 第一節 研究發現..... 83
- 第二節 建議..... 87

參考文獻.....89

附錄91

圖 目 錄

圖一：研究流程圖.....	07
圖二：研究架構圖.....	08
圖三：台灣花東地區賞鯨船分佈圖.....	17
圖四：賞鯨標章.....	20
圖五：花蓮縣 2009 年 12 月份節慶活動資訊圖.....	64
圖六：花東地區賞鯨港口位置與交通示意圖.....	70



表目錄

表一：最具賞鯨發展潛力的各縣市評量表	02
表二：受訪人員資料表	05
表三：本研究登船觀察時刻表	06
表四：國際捕鯨委員會資料表	16
表五：花蓮港賞鯨船業者經營資訊表	20
表六：石梯港賞鯨船業者經營資訊表	23
表七：成功港賞鯨船業者經營資訊表	25
表八：台東縣全年觀光月活動一覽表	26
表九：台灣賞鯨起源原因表（1989-1997年）	29
表十：台灣賞鯨價格、旅客表（1997-2003年）	30
表十一：台灣賞鯨業發展概況表（1998-2008年）	33
表十二：1997年至各地區旅遊時喜歡的遊憩活動表	37
表十三：泛舟人數統計表	38
表十四：2009年豐濱鄉石梯港專營賞鯨船資料表	41
表十五：2009花蓮市花蓮專營港賞鯨船資料表	42
表十六：台東縣的觀光遊憩資源表	43
表十七：台東縣適宜之觀光遊憩活動表	44
表十八：2009年新港漁港專營賞鯨資料表	45
表十九：我國娛樂漁業大事年表	49
表二十：花東地區賞鯨船受娛樂漁船管理辦法約束月份表	53
表二十一：花東地區賞鯨業經營管理辦法對賞鯨業者的約束效力表	56
表二十二：花蓮、台東賞鯨船隻發現主要鯨豚種類表	60
表二十三：花蓮縣政府推廣石梯港賞鯨活動表	65
表二十四：花東賞鯨觀光行銷推廣表	66
表二十五：台灣主要多功能漁港概況表	69
表二十六：花東地區賞鯨港口距離及交通時刻表	70
表二十七：賞鯨旅客來源表	71
表二十八：各賞鯨公司主要營運內容表	75
表二十九：多羅滿賞鯨優惠方案表	76

表三十：海鯨號賞鯨優惠方案表	77
表三十一：東部賞鯨號推廣方案表	78
表三十二：晉領號推廣方案表	79



照片目錄

照片一：花蓮港-多羅滿號	21
照片二：花蓮港-花東鯨世界 3 號	21
照片三：花蓮港-太平洋號	21
照片四：石梯港-海鯨號	23
照片五：石梯港-東部賞鯨號	23
照片六：成功港-晉領號	25
照片七：成功港-晉領號(附有鏢台)	32
照片八：石梯港鯨豚發源地醒目地標	41
照片九：石梯港魚類造型石雕作品	41



第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

一、研究動機

台灣四面環海，在《台灣通史》序言提到：「婆娑之洋，美麗之島…」，便一語點出了台灣與海洋的密切關係。台灣東岸面臨又深又廣的太平洋，終年有黑潮主流經過，是洄游性魚類的必經要道；西岸則是台灣海峽，海底是平坦廣闊的大陸棚，富含由陸地沖積而來的養分，是許多底棲性魚類覓食、產卵與棲息的絕佳場所。而台灣海岸線總長 1,139 公里，不乏良港，更是通往世界各大洋的重要根據地。得天獨厚的地理環境，為台灣孕育了豐富的海洋資源，也使得台灣具備了發展漁業的優厚條件，因此早期漁業為台灣的重要產業之一（胡興華，2002：9）。

1993 年 2 月行政院農委會漁政單位有鑑於社會休閒娛樂活動發展之需求與潛力，在 1993 年 5 月 26 日訂定了『娛樂漁業管理辦法』¹，開啓了娛樂漁業的萌芽發展，也正式宣告台灣傳統產業『漁業』將朝向『休閒漁業』的趨勢，娛樂漁船經營類型千奇百怪，其中最受人注目的便是『賞鯨事業』。

賞鯨事業是生態旅遊類型的一種，生態旅遊是 21 世紀觀光發展的新潮流，能為生態環境、保育、經濟發展提供一個雙邊互利的模式，截至 2000 年全球共有 87 個國家發展賞鯨豚，估計每年吸引近八百萬人次的賞鯨豚遊客，平均年成長率超過 10%，並帶來近十億美元的觀光收益，已經成為全球重要的觀光產業之一（國際動物福利基金會，2000）²。

以台灣本島而言，從 1997 年 7 月第一艘賞鯨船『海鯨號』從花蓮石梯漁港啓航之後，賞鯨生態旅遊已經成為台灣東部海岸新興、熱門的觀光遊憩活動，也間接塑造了台灣東部海岸為賞鯨重鎮的印象。其中宜花東賞鯨活動每年至少搭載 24 萬 2 千旅客出航，間接帶動了國內生態旅遊的市場商機與契機，也為賞鯨經營業者與相關行業創造了 12 億以上的整體效益。（中華鯨豚協會，2004）。

¹ 網頁資料，行政院農委會，

http://www.coa.gov.tw/show_lawcommond.php?serial=9_cikuo_20040914160908&code=A08&type=A

² 網頁資料，國際動物福利基金會（2000），[Http://www.ifaw.org/press/whalewatching2000.html](http://www.ifaw.org/press/whalewatching2000.html)

台灣地區具有豐沛的鯨豚資源，根據研究資料顯示，目前以宜蘭、花蓮、台東鯨豚種類最多，同為鯨豚資源量「豐富」的地區，且全年皆為鯨豚出現的季節。（表 1），但在經營收益方面，在 2005 年花蓮縣平均每艘船總收入可達 4,029,500 元、但台東縣僅有 2,058,810 元（李明華，2005）。國內賞鯨業已經邁向 11 個年頭，台東鯨豚種類比起花蓮更具多樣化，然而在業者經營績效與獲利方面而言，花蓮卻遠比台東來的好，其原因何在？據此，本研究要探討同樣位處東海岸的花蓮和台東賞鯨業發展的差異及其原因。

表 1：最具賞鯨發展潛力的各縣市評量表

	台北	宜蘭	花蓮	台東	屏東	高雄	澎湖
鯨豚種類	n.a.	9	7	11	n.a.	n.a.	4
鯨豚資源量	可能豐富	豐富	豐富	豐富	可能豐富	待評	中等
鯨豚出現季節	n.a.	全年	全年	全年	n.a.	n.a.	冬季
適宜的氣候季節	4-9 月	4-9 月	4-9 月	(4-9 月)	4-9 月	(4-9 月)	4-9 月
海岸景觀	優	優	優	優	優	優	優
漁業人口 (%)	0.83	8.81	2.25	5.65	6.02	3.77	45.72
漁船總數	2478	1979	586	922	1913	5697	2383
平均每艘生產量	36.2	5.7	9.9	8.7	18.0	58.3	11.1
漁業漁船	100 〔78〕	18 〔1〕	34 〔4〕	20 〔8〕	71 〔31〕	37 〔14〕	64 〔1〕
賞鯨發展潛力	待評	高	高	高	待評	待評	中

資料來源：周蓮香（1998）

註：n.a.表示未有資料

（）代表夏季有西南洋流影響，偶而會有連續數天海況不佳

〔〕代表當時與建造中及通知核定配額之專營娛樂漁業漁船，配額應該以縣市政府訂者為準

二、研究目的

根據國際動物基金會（International Fund for Animal Welfare, IFAW）的統計指出，台灣已經成為全球近年來賞鯨豚活動發展最為快速國家的首魁。然而承上所述，同為台灣賞鯨業潛力『高』的花東兩縣，台東賞鯨業者在經營績效與獲利方面上皆不比上花蓮，其原因何在。據此本研究將探討花東地區賞鯨事業在發展與營運上的差異及其所遭遇的問題與原因，本文的研究目的包括下列 3 項：

- （一） 整理台灣賞鯨業發展的概況。
- （二） 探討花東地區賞鯨業發展的差異。
- （三） 分析花東地區賞鯨業發展差異的原因。



第二節 研究方法

本研究採用質性研究，由於質性研究是一種從整體觀點對社會現象進行全方位圖像的建構和深度的了解過程（潘淑滿，2003：19），有助於使研究更具深度、開放性，且詳盡周詳（吳芝儀、李奉儒譯，1995：7），加上質性研究主要以研究主題的資訊是否「飽和」（saturated）為考量原則（潘淑滿，2003：127）。因此，質性研究重視小樣本的受訪者所能夠提供的豐富且具深度之資訊的研究設計，正符合本研究之需要。

關於本研究之研究方法的蒐集方式詳細說明如下：

- （一）深度訪談法：Miller 與 Crabtree 指出，訪談法（interviewing）可分為「非結構式」、「半結構式」與「結構式」的訪談（胡幼慧主編，2008：50）。而訪談是一種人與人之間的相互溝通，藉著這種交互的作用，訪談者可以得到所需要的資料、透過訪問之過程，可以知道他人的觀念、經驗、意見等。（陳建和，2006）。

本研究將就賞鯨業發展議題對花蓮、台東賞鯨船家進行深度訪談，以了解花蓮與台東賞鯨事業發展的實際情況與問題。以下是本研究暫訂訪談人員表，其受訪者分三部分來探討：

第一部分為經營賞鯨船的業者或船長，訪談的問題點著眼於業者經營獲利、行銷面及永續發展經營；

第二部分為實地參與花東地區賞鯨的活動，訪談的問題點著眼於行前解說、船家硬體設備；最後第三部分為官方或民間地方協會，如黑潮海洋文教基金會、中華鯨豚協會、花東地區縣政府農業處漁業科，訪談的問題著眼於娛樂漁業經營法規、賞鯨規範等。〔表 2〕

表 2：受訪人員資料表

受訪者代號	與本研究議題的關係	預計訪談次數	每次訪談時間	備註	
第一部份	A	開啓台灣第一艘賞鯨船（海鯨號）在石梯港首航歷史	2 次	1-2 小時	賞鯨船中爲二有榮獲賞鯨標章之一
	B	花蓮港賞鯨標章船家	2 次	1-2 小時	賞鯨船中爲二有榮獲賞鯨標章之一且國內外總統出海賞鯨指定接待公司
	C	花蓮石梯漁港賞鯨船（東部賞鯨號）	1 次	1-2 小時	提供具有原住民特色的賞鯨行程，並結合本身經營的海釣、海鮮餐廳提供服務，有完整的解說 服務，並可結合泛舟形成套裝行程。
	D	台東新港漁港賞鯨船（晉領號）	3 次	1-2 小時	2008 預計獲得賞鯨標章的船家
第二部份	E	賞鯨遊客	5 次	1-2 小時	遊客訪談分二個層面而言：一、本研究者實地參與台東、花蓮賞鯨（台東晉領號搭乘 3 次、石梯漁港海鯨號、花蓮港多羅滿號）實地了解船家硬體、解說方面的相關事宜。二、隨機訪談同時登船的遊客心得感想。
	F	黑潮海洋文教基金會企劃總監	1 次	1-2 小時	詢問鯨豚資源資料
	G	花東地區農業局漁業課	2 次	1-2 小時	娛樂漁業管理辦法

（二）文獻分析法：本研究透過蒐集與研究題目相關文本，進行內容分析和整理，藉由眾多文獻資料的比較分析，以完整說明研究主題的相關面向，其項目分別爲：

1. 論文期刊：有關花東賞鯨、花東漁場分佈、花東地方發展、觀光行銷等有關期刊論文。
2. 旅遊觀光雜誌：介紹花蓮、台東熱門旅遊觀光景點，是否與賞鯨旅遊相互結合成套裝旅遊行程。
3. 政府（官方）出版漁業、觀光資料：分別針對台東漁業收益普查、觀光發展衍生實質收益。如：花蓮、台東地區每年賞鯨觀光人潮、花蓮、台東地區漁業普查報告等。
4. 新聞、媒體報導：報導有關花蓮、台東賞鯨報導，或是國家地理頻道介紹鯨豚相關資訊。

(三) 實地觀察法：觀察是人類認識世界的一種最基本的方法，也是從事科學研究的一個重要的手段。顧名思義，『觀』是『看』，『查』是『思考』，兩者放在一起便是成爲『一邊看一邊想』的一種活動。因此，觀察不僅僅是人的感覺器官直接感知事務的過程，而且是人的大腦積極思維的過程。(陳向明，2004：P138)。

而質的研究中的實地觀察可以分成參與型觀察與非參與型觀察兩種形式。在參與型觀察中，觀察者和被觀察者一起生活、工作，在密切的相互接觸和直接體驗中傾聽和觀看他們的言行。這種觀察的情境比較自然，觀察者不僅能夠對被研究者的文化內部，瞭解他們對自己行爲意義的解釋。觀察者可以隨時詢問自己想瞭解的問題，並且可以通過觀看被研究者的行爲而發問。由於其參加性質，觀察者具有雙重身分，既是研究者又是參與者。觀察者不僅要和當地人保持良好的關係，而且在參與當地人活動的同時，必須保持研究所必需的心理和空間距離。觀察者與被觀察者之間的關係比較靈活，不是一方主動、一方被動的固定關係。(陳向明，2004：P138-139)。

再者按照公開的程度分，質的研究中的觀察還可以分成隱蔽型與公開型。而公開型觀察指的是被觀察者知道研究者在對自己進行觀察，研究者事先向他們說明了自己的身分和任務。這種觀察方式的優點是研究獲得了被觀察者的同意，符合研究的倫理規範。(陳向明，2004：P138-139)。

本研究採取公開實地登船觀察及參與花東賞鯨活動登船 5 次，利用賞鯨活動旺季的 5 月~10 月，登船觀察，以了解花東賞鯨業者的實際營運情況及賞鯨遊客的數量、來源等情形。(表 3)

表 3：本研究登船觀察時刻表

船名	停泊碼頭	登船次數	備註
晉領號	台東縣成功鎮新港漁港	3 次	2008.06.14 參與台東大學黑潮觀察營賞鯨活動
			2008.09.20-21 參與由中華鯨豚協會舉辦賞鯨解說員活動，且與 2008.09.21 下午出海賞鯨並實地參與解說訓練
			2009.06.18 實地登船觀察
海鯨號	花蓮縣豐濱鄉石梯漁港	1 次	2009.06.06 實地登船觀察 (2009.6 月)
多羅滿號	花蓮市花蓮港	1 次	2009.06.07 實地登船觀察

第三節 研究流程與研究架構

本研究先確立研究動機與研究目的，之後再選定研究的問題，並且採取質性研究方法（文獻分析法、實地觀察法、深度訪談法），比較台東和花蓮賞鯨業者發展的差異與原因。

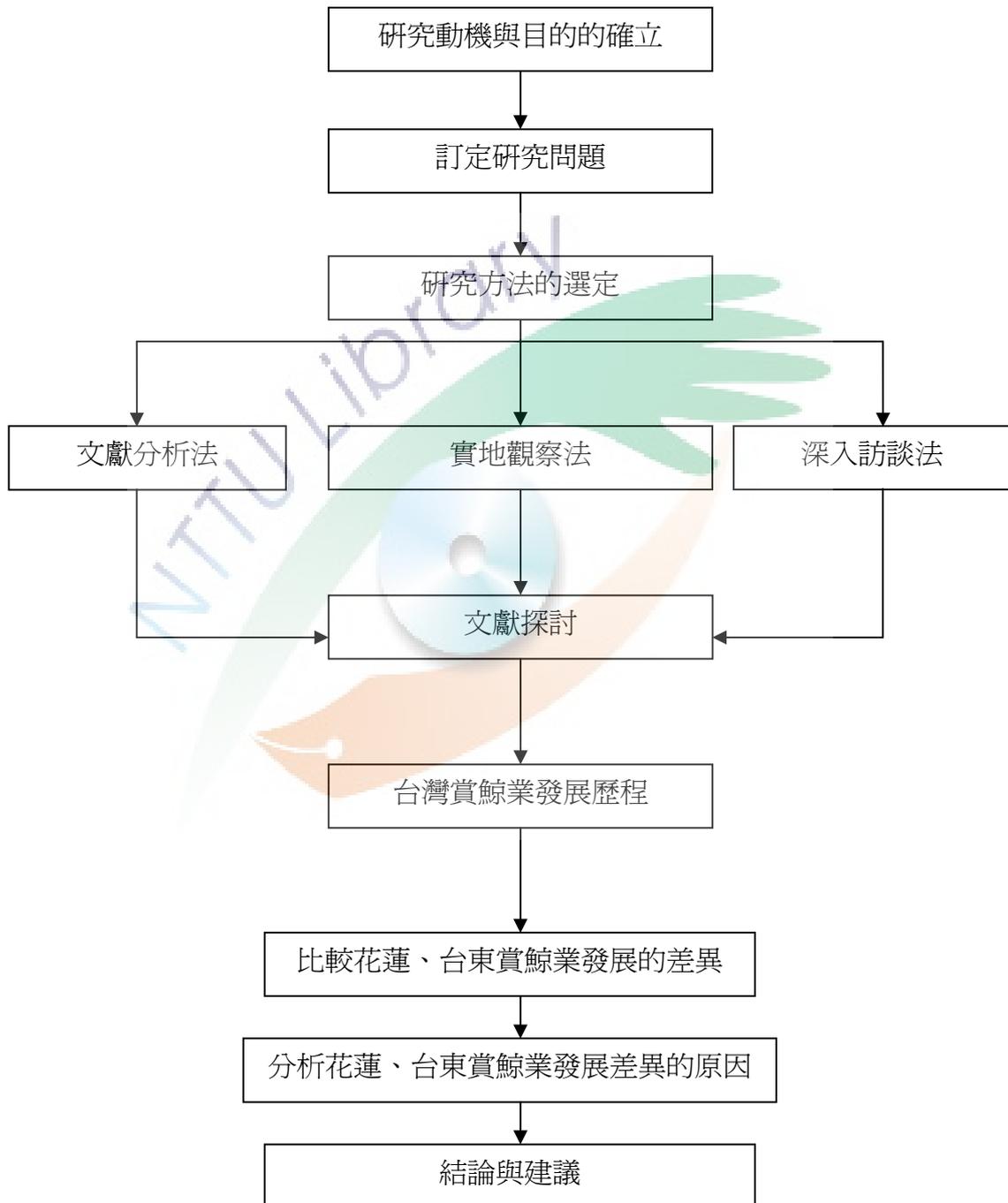


圖 1 研究流程圖

本研究探討花蓮、台東賞鯨業的發展與變遷，以外在因素、內在因素相互分析比較造成花蓮、台東賞鯨業發展差異的原因。外在因素包含娛樂漁業管理辦法、賞鯨業經營管理辦法、鯨豚資源、地方政府觀光行銷措施及港口位置與交通；內在因素包含船隻大小、數量、賞鯨船服務品質、賞鯨業者觀光行銷策略與方法。

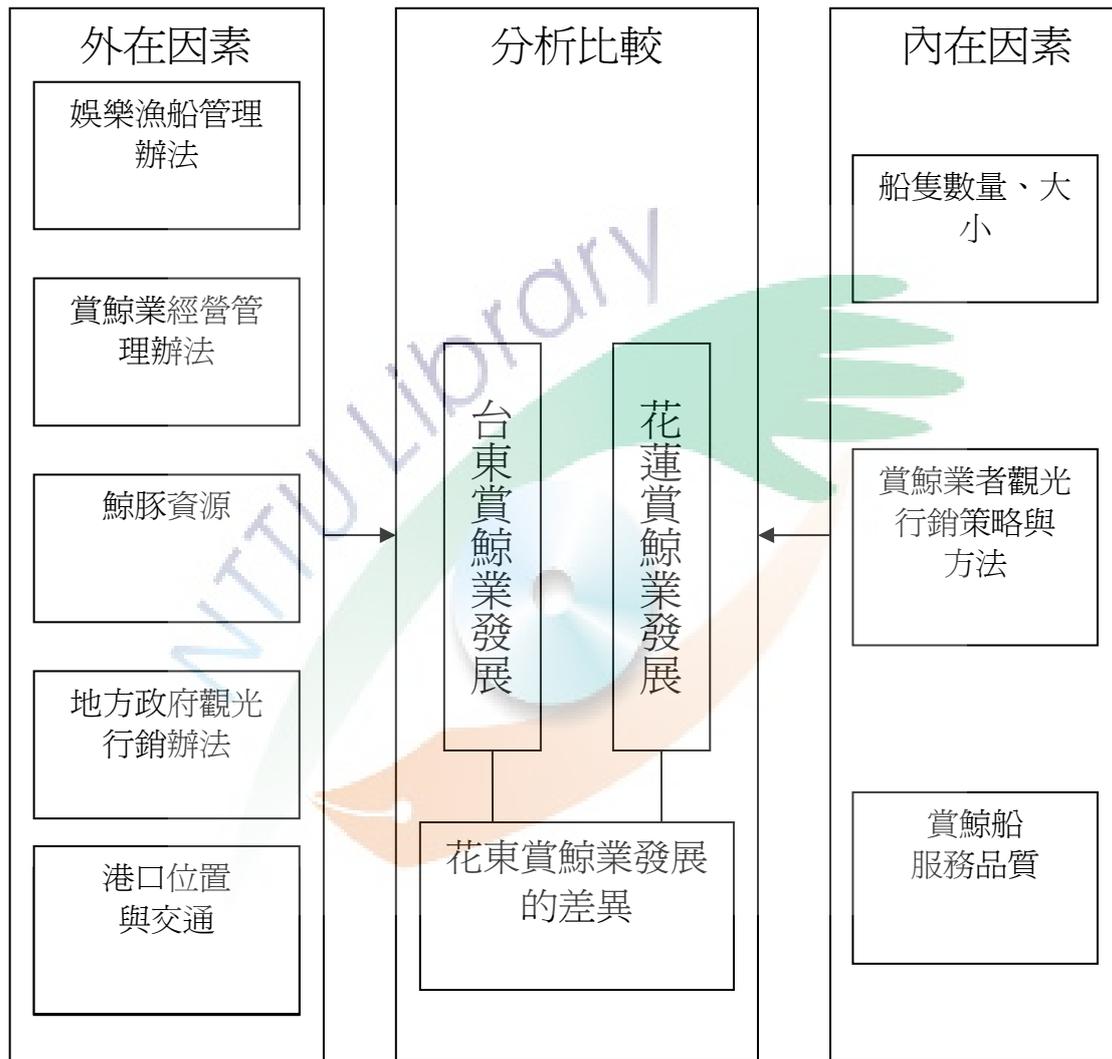


圖 2 研究架構圖

第二章 文獻探討

第一節 生態觀光的概念

一、生態觀光的定義及判定

1991 年生態觀光協會 (the Ecotourism Society) 定義生態觀光 (ecotourism) “是對自然地區負責任的觀光，可以保護環境，並促進地方人民福祉”，是最簡易的定義。生態觀光是觀光事業中擴展最為快速的，但當它的成長開始被評估時，生態觀光通常是與自然、野生動物及冒險觀光被共同思考的。而且生態觀光需同時考量保育及當地民眾之利益。(Martha Honey, 2001: 4)。

觀光經營者 Kurt Kutay 在“真正的生態觀光 (real ecotourism)”一書寫道“這是更能夠享受及欣賞自然的觀光”。涵蓋最低的環境及文化衝擊，有助於保護及社區發展、環境教育及政治意識的抬頭，並建立遊客及觀光產業的各項不同組成的經營規範。(Martha Honey, 2001: 5)

生態觀光，或至少是自然及野生動物觀光，是許多第三世界國家經濟發展的策略及保護努力成果的重心。現在幾乎所有發展中國家皆努力發展各式型態的生態觀光。(Martha Honey, 2001: 5)

今日有關生態觀光有兩種相反的論點，一個是真正的生態觀光，具可執行的複合式原則，通常包括單一計畫、觀光公司、或公園；另一種是一般型生態觀光，朝向僅是其外在形式，即在大眾觀光上並未做基礎之改變，使之成為“綠色”觀光，而不只是漂白而已。(Martha Honey, 生態觀光, 2001: 19)

真正的生態觀光必須有下列七個特質：

(一) 深入自然勝地的觀光：這些勝地通常是遙遠、偏僻的地區，可能是有人或無人居住的，且通常受到國家、國際、社區或私人等不同層級之環境保護。

(二) 最小的衝擊：觀光會造成傷害。生態觀光努力在使自旅館、通路及其他公共建設之不良衝擊降至最低，儘量使用可循環使用或當地充裕之建築材料，可再生之能源、廢棄物及垃圾的循環再生利用或安全之處理、審慎

思考具環境及文化、敏感性的建築設計。而最小的衝擊也要求旅客及其行為模式，必須受到規範，以確保對生態系統容許的傷害降到最低程度。

(三) 建立環境察覺：觀光經營者必須提供有關區域、環境、當地民眾的相關知識。優良生態觀光不可或缺的是具自然及文化歷史能力、環境解說、倫理原則、能夠精通、有良好訓練、有多國語言能力的自然學家導遊。生態觀光計畫案中同時必須教育社區、學童及地主國廣大群眾，也必須對當地學生及其鄰近地區之遊客降低門票及住宿費用，並提供免費之教育遊程以吸引他們前來。

(四) 對保護提供直接的財政助益：生態觀光是透過不同的機制協助環境保護、研究及教育籌措基金，包括公園門票費，對觀光公司、旅館及航空公司課稅、及自願捐助。

(五) 對當地民眾提供經濟助益及援救：當地社區的參與、收入及其它來自保護區及觀光設施中的實質助益。

(六) 尊重當地文化：生態觀光是致力於文化尊重及對地主國自然環境及人民的最小衝擊。

(七) 支持民眾權力及民主運動：觀光是建立國際間相互瞭解及世界和平的一種工具。而生態觀光是更深入的觀光，在參與過程中致力於尊重、學習、並助益於環境及當地社區。(Martha Honey, 2001: 20-22)。

據此，本研究的花東「賞鯨業」即屬於生態觀光旅遊的一環，因為業者以船載遊客至鯨豚回游途中，提供鯨豚的生態知識，且對鯨豚生活環境所造成的傷害

及衝擊降至最低，同時也培養旅客尊重學習的觀念，並且有助益於生態保育及當地社區的經濟發展。

二、 生態觀光的起源

觀光所描述的是一種休閒活動 – 首先出現在 1811 年的英文辭典上，然而這個概念可以追溯到古羅馬時期。羅馬時代，有錢的人到溫泉地區渡假，到歐洲、地中海等異國之地探險。法國的修道士 Aimeride Piecaud 寫下第一本觀光指南，該書在 1130 年出版時他已經企圖到西班牙做長途旅行了。早期的觀光通常結合朝聖、科學研究、地理探險、文化及人類研究、人類與資源的探險、征服掠奪；同時觀光者也在尋找既可探險，又可以令人放鬆的自然美景。(Martha Honey, 2001: 6)。

而基本上，生態觀光所造訪的地區是由政府單位、保護或科學組織、私人或企業對其執行某種形式保護措施的地方。世界上許多保護地區都是以美國國家公園系統為典範。美國國家公園系統創始於十九世紀末，是對特殊區域在劃定範圍後，執行保護其自然狀態，以避免直接使用。(Martha Honey, 2001: 9-10)。

而今天生態觀光成為脆弱生態及當地社區具效益的一種 Ceballos-Lascurain 指出，生態觀光這個字首創於 1983 年，其他專家認為最早是出現在 1978 年 Kenta Miller 於拉丁美洲國家公園的規劃上，然而在定義上都包括了共同的特點。Miller 主張生態觀光的發展必須從生態角度的思考上出發，結合經濟、社會、政治課題，以符合環境及人類的需求。Miller 的生態觀光發展及生態觀光的概念很快的在永續發展中成為主要論點。(Martha Honey, 2001: 12)

1980 年 IUCN (即國際保育聯盟) 以世界保護策略為主題，反應了越來越多的組織面臨到保護區的經營管理必須是結合當地社區經濟活動層面的課題。1982 年 Ball 舉行的 IUCN 國家公園國際會議，也對保護計畫對當地社區必須是友善的及促進經濟發展的主張表示贊同會議中並呼籲將教育計畫納入國家稅收及經營管理分配中。十年後 Caracas, Venezuela 舉行國家公園及保護區第四次國際會議，IUCN 重申並詳述該項理念，達成以下決議 “在觀光產業及保護區之間發展更進一步之合作關係，首先思考的是自然環境之保護，及當地社區之生活品質”。(Martha Honey, 2001: 18)。

據此，本研究的台灣賞鯨業便是在生態觀光的概念與架構下，賞鯨業興起於

1986 年，在賞鯨發展的同時，也思考到『自然環境之保護，及當地社區之社會品質』。



第二節 台灣賞鯨業的開端

台灣賞鯨業的開端，要從國際捕鯨業的發展與台灣捕鯨業的停止談起。

捕鯨業起於 10 世紀北歐地區，17 世紀前後百年間最為盛期，主要捕鯨國家為英國、荷蘭、法國等，以沿岸島嶼為根據地，等鯨魚洄游近岸時，駕船圍堵，使用鏢鎗鏢殺捕捉之。18 世紀，美國也積極加入，利用 30-40 噸動力漁船捕鯨。1864 年，發明挪威式捕鯨法，以捕鯨砲及子母船捕鯨，而有了突破性發展。1924 年，挪威人再設計出船體備有斜路以搬動鯨魚的工船，以將捕得的鯨魚搬至船上工船分解、加工，因此挪威、英國、日本、德國等國家，紛紛組織船隊，由母船一艘，捕鯨船 8 至 12 艘，油船及運輸船數艘，組織成船團，前往南冰洋大量捕殺鯨魚。（胡興華，2003：133）

而捕鯨百餘年來一直是國際爭議討論的題目。英國在 1908 年即訂定有關鯨魚工業的法律，防止鯨魚被濫捕，後來國際上也紛紛採取保護措施。1931 年國際捕鯨公約簽字，1937 年捕鯨國在倫敦簽署捕鯨協定。由於捕鯨船隻、設備、技術不斷地進步，1937 至 1938 年之漁期，全世界捕鯨數量達 29000 頭，1944 年全世界捕鯨數量限制每年 16000 頭。1946 年 15 個國家在華盛頓簽署國際捕鯨取締公約，1971 年制定『海洋哺乳類保護法』，同年國際捕鯨協會（IWC）提出終止商業捕鯨的宣示，雖然被允許捕鯨的數量逐漸在減少，在反對捕鯨的聲浪及動作卻愈來愈大。1987 年國際商業捕鯨已經全面終止，實際捕鯨行為依然假藉調查鯨魚資源等其他名目存在，國際爭議不休，糾紛仍然持續。（胡興華，2003：133）

於是有鑑於越來越多的鯨魚母體存量受到威脅，為了保護所有的鯨魚免於被過度的濫捕，國際間認為應該制定一套捕鯨的機制系統去限制各國捕捉的數目，避免過度的捕捉，讓數量枯竭的物種有其回復的時間，遂於 1946 年 12 月 2 日由 42 個國家在華盛頓簽署國際捕鯨規範公約（International Convention for the Regulation of Whaling, ICRW），其主要目的是建立一套能確保適當且有效保護鯨魚存量的機制，保護所有鯨魚物種免於被過度捕捉，並且為下一代子孫保護由鯨魚族群所構成之大自然資源。在這個目標下，為了增加及維持鯨魚的存量，因此締約之各國政府同意成立一國際組織，因此遂於同年成立國際捕鯨委員會（International Whaling Commission, 以下簡稱 IWC）（表 4），隨後，於 1982 年

7月23日，由全體會員國四分之三表決通過商業捕鯨禁令，禁止任何以商業目的捕捉販售鯨魚的行為。(顏雪如，2007：1)。

1946年國際捕鯨公約(International convention on Whaling)所建構的國際捕鯨委員會(International Whaling Commission)係最古典的區域和種族保護委員會，有四十一個會員國，而事實上此委員會已發展成一全球性的觀測鯨魚資源養護及力利用之組織。

捕鯨是人類早期的漁獵活動，有其久遠的歷史源由。台灣的捕鯨活動，於1913年開始，終止於1981年，大致可區分為三個時期：

光復前日據時期(1913年~1943年)：1913年由『台灣海陸產業株式會社』經營，基地設於大阪埕(墾丁南灣)，捕鯨法採小艇式標槍追捕捕鯨法。由於基地無處理工廠，捕獲鯨隻處理困難，成績不佳，不到兩年即中斷。

而後在1920年間，台灣總督府委託『東洋捕鯨株式會社』進行捕鯨試驗。因採挪威式近海捕鯨法，使用捕鯨砲獵捕，成績良好。捕鯨事業在南台灣海域的漁場得到穩定的經營成果，同時在大阪埕興建工廠及簡易碼頭，有利於鯨隻的加工處理。此時所捕獲的鯨類以大翅鯨為主，捕獲量雖豐富，但經營主體數度變更，最後於1943年全部合併於『日本捕鯨株式會社』。經營至1943年因受太平洋戰爭影響而結束。

台灣光復後初期(1957年~1967年)：1957年台灣『祥德漁業公司』與日本『極洋捕鯨株式會社』合作，使用285噸『第一京久』捕鯨船捕鯨。此計畫獲得漁業部增產委員會及台灣水產試驗所支持，捕鯨基地由大阪埕移至香蕉灣，恢復了台灣的捕鯨事業。直到1960年捕鯨成績不理想而曾經一度結束了捕鯨事業。

1961年祥德漁業公司與『台灣漁業管理處』合作，利用漁管處指派50噸『護漁一號』參與捕鯨，船員於日本解聘，也同樣因成績不好於三年後結束。

1964年祥德漁業公司再向日本購買50噸及捕鯨號『祥德一號』，聘請日本炮手自行捕鯨，終因成績不佳而於1967年宣告結束，也終於結束了台灣第二階段的捕鯨歷史。

台灣工船捕鯨時期(1975年-1981年)：1975年間，我國銘泰水產公司從日本引進600噸日式大型拖網漁船『海雁號』，再次展開捕鯨事業。此種捕鯨船是單船作業，鯨的解剖到加工處理都在船上進行，鯨肉利用超低溫冷藏，輸出外銷。船隻機動性高，加上作業漁場不受限制，漁獲成績非常好。許多漁業公司紛紛提

出申請購買工船出海捕鯨。

但是 1975 年-1981 年，正是全世界捕鯨國家爭霸掠奪漁場最激烈的時期，我國新興工船捕鯨成績良好，當然引起各國注意。1978 年-1980 年，國際綠色和平組織來台調查工船捕鯨，此份報告後來成爲美國政府向我國施壓要求停止捕鯨的重要依據。之後，我國涉法參加國際捕鯨組織的努力受阻，來自美國及多方的壓力下，終於在 1981 年 07 月 16 日，由政府宣佈禁止我國從事任何捕鯨漁業，結束了台灣三個時期近 70 年的捕鯨史。（黑潮海洋文教基金會，2002：108-109）

而雖然我國並不是國際捕鯨協會的會員（IWC），本不受該組織約束，但爲避免國際間的排擠與指責，我國亦於 1979 年，由台灣省漁業局邀請相關單位，訂定『捕鯨漁業管理辦法』，限制捕鯨種類，並且要求捕鯨船作業後，須回報漁場位置、種類、頭數、體型等相關詳細資料。該要點草案中曾暫訂捕鯨船以十艘爲限，但爲避免捕鯨船數過多引起國際糾紛，最後以四艘定案。（胡興華，2001：136）

而對於國際捕鯨協會（IWC），依照慣例，只要向美國提出申請入會，就立即成爲國際捕鯨協會會員，但因美國對承認中華民國一詞持有疑問，未盡全力協助，使我國無法入會。而最後台灣終於在經濟部於 1981 年 07 月 16 日，公告全面禁止捕鯨，漁業局也收回註銷已核發的捕鯨執照。台灣捕鯨事業自此正式走入終結，走入歷史。而在 1981 年台灣在國際保育壓力下，台灣宣布禁止捕鯨，1990 年澎湖沙港事件後，台灣將鯨豚列爲保育類動物。雖然台灣的捕鯨事業已經走入歷史，但另外一種『賞鯨業（鯨漁業）』卻因禁止捕鯨而起飛。（胡興華，2001：136-138）

表 4：國際捕鯨委員會 International Whaling Commission (IWC) 資料表

國際捕鯨委員會 International Whaling Commission () IWC)	
成立時間	1946 年設立，1956 年修正
水域	締約國的母船式捕鯨,基地捕鯨及捕鯨船作業的全部水域
魚種	鯨資源
機能	1.維持增進鯨資源的調查研究之促進；勸告、組織化、統計收集、分析以及與鯨及捕鯨有關事項的勸告 2.應該保存的鯨種時期及取締方法相關規則之制定 3.但對於提出第 2 項內容異議的國家無效
加入資格	開放
加入國	中國、丹麥、巴西、日本、印度、多明尼加、百慕達、西班牙、貝里斯、委內瑞拉、法國、肯亞、芬蘭、阿根廷、南非、美國、英國、哥斯大黎加、挪威、格瑞納達、祕魯、索羅門、紐西蘭、荷蘭、智利、塞內加爾、奧地利、愛爾蘭、瑞士、瑞典、聖文森、德國、摩納哥、墨西哥、澳洲、蘇聯
所在地	英國倫敦
網址	http://www.iwcoffice.org/
通過之漁業文件	1. 國際捕鯨規範之公約 [English]

資料來源:漁業署網站

<http://www.ofdc.org.tw/organization/01/iwc.htm>，查詢時間：2008/11/16

第三節 花東賞鯨業概況

花東兩縣賞鯨港口計有花蓮縣的花蓮港與石梯港及台東縣的新港漁港，其中花蓮港有多羅滿號、花東號、太平洋號，石梯港有海鯨號、東部賞鯨號；新港漁港有晉領號（圖 3），以下分別敘述花東兩縣賞鯨業發展概況。（圖 3）

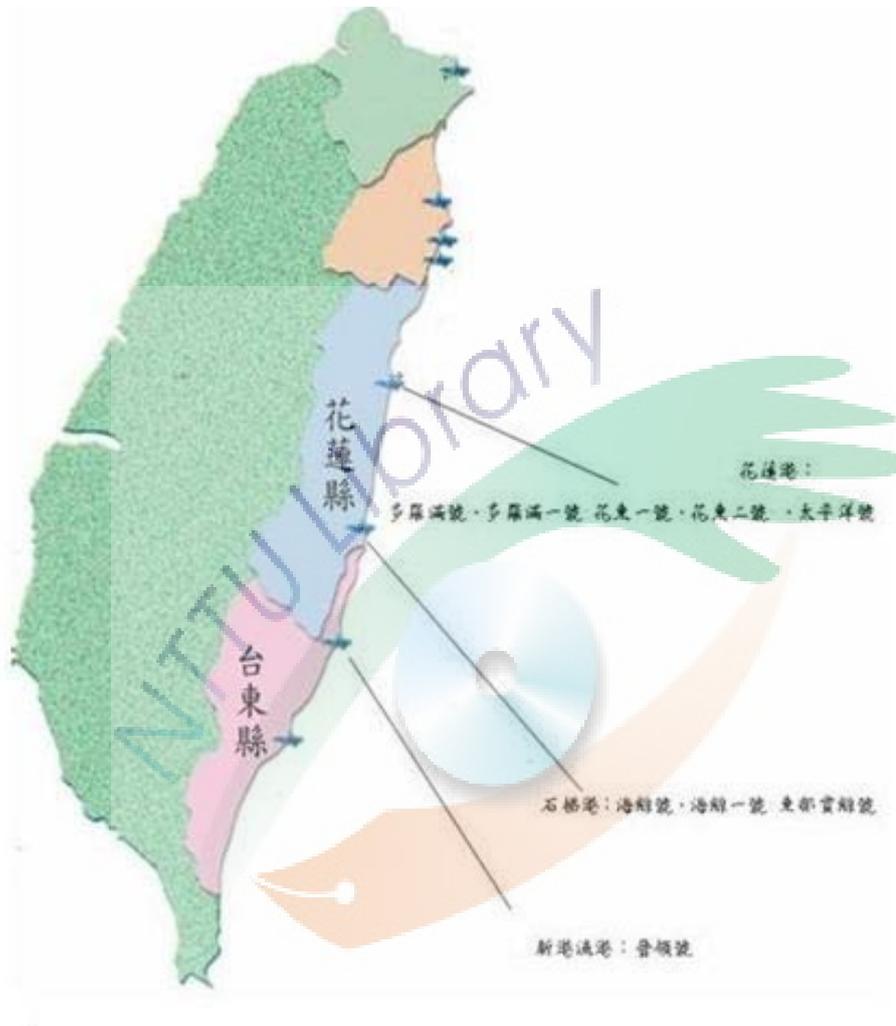


圖 3 台灣花東地區賞鯨船分佈圖
資料來源：李明華，2005，P30
本研究自行整理

一、 花蓮縣賞鯨活動概況

花蓮縣賞鯨活動為台灣最早的發源地，1997 年台灣第一艘的賞鯨船在石梯港首航，開啓了台灣賞鯨活動的首頁，也為人與鯨豚的關係建立新的里程碑。東部海岸臨近第一大洋太平洋，擁有長三百多公里的海岸線，因位於歐亞大陸板塊與菲律賓板塊之交會處，擁有了許多特殊地形地景。如：花蓮溪到卑南溪間的花東海岸，分佈有海岸階地、沙灘、礫石灘、礁岸、離岸島、海岬和海蝕平台、海蝕洞、海蝕溝等海蝕地形，在這兩板塊擠壓下，形成了許多特殊地形為非常難得戶外地理教室。且擁有豐富的海洋生態，在東海岸太平洋，可以看到一群群瓶鼻海豚、飛旋海豚、花紋海豚、弗氏海豚、熱帶斑海豚跳躍海面。目前花蓮縣賞鯨船共 8 艘分別位於花蓮港和石梯港。

（一）、花蓮港

花蓮港位於花蓮縣的北端，賞鯨海域北至清水斷崖南抵鹽寮一帶，可欣賞花蓮港、七星潭、清水斷崖及海岸山脈等壯闊的景觀。花蓮港的賞鯨活動發展成熟，並設有全國第一座規劃為娛樂漁業漁船專用之休閒碼頭。不但有便利的登船碼頭、候船室及遊客行前解說室等。目前實際經營共有 3 家賞鯨業者 5 艘賞鯨船在此經營，(表 5、照片 1、2) 部分業者長期與民間團體合作，致力於環保議題與地方人文的關懷，帶動整體賞鯨活動品質的提升，是花蓮另一項獨具的特色。(李明華，2005：32-33)

1. 鯨豚資源

花蓮海域的鯨豚資源豐富，目前至少發現 15 種以上的鯨豚，以瑞氏海豚、熱帶點斑原海豚、長吻飛旋原海豚最常見，其次為弗氏海豚、偽虎鯨、瓶鼻海豚等，大型鯨類曾發現大翅鯨、虎鯨、抹香鯨、短肢領航鯨等。

2. 航程與解說

賞鯨航程出發前，遊客首先前往賞鯨業者位於市區的公司報到，多數的業者會先提供行前解說的服務，使遊客在出發前對賞鯨旅程有所認識，隨後驅車前往港口出海賞鯨。出航後，船長依個人經驗及洋流狀況決定尋找鯨豚的航線，航程中解說員陸續介紹花蓮沿岸的景觀、人文歷史、漁撈文化、海洋環境及鯨豚生態等，在鯨豚的解說之外，地方文史

與環境議題的加入是解說規劃的主要特色。

3. 硬體設施

花蓮業者多數在市區設置報到接待處，提供接待空間、陸上解說以及鯨豚相關資訊。花蓮港擁有專用的賞鯨碼頭，提供遊客解說、休息及登船的完善設施。賞鯨船的多數採用開放式空間的設計，提供良好的空間視野，上、下甲板兩區設置簡單、舒適的木質座椅，強調觀賞海洋風光與鯨豚生態的最佳景觀，適合喜歡感受海風吹拂與乘風破浪的遊客（表 6）。（李明華，2005：33-34）

花蓮港的賞鯨船目前有 6 艘，陸續興建於 1998-2001 年，載客人數分別為 33-88 人，其中位於花蓮港多羅滿號、花東鯨世界及石梯港海鯨號已經分別取得賞鯨標章。

賞鯨船參加申請標章評鑑，是由農委會漁業署委託中華鯨豚協會，邀集專家出海評鑑，內容包括船隻及解說員服務品質、服務內容、船隻設備、船隻與鯨豚接觸衝擊及海洋生態保育、永續經營等 40 項指標，做為評鑑標準。需注意的是，賞鯨標章年年評鑑，不及格就失去資格，就算是曾經得過，並不代表現在就符合標準。

教育部曾發函各級學校，建議舉辦賞鯨活動時，應搭乘有賞鯨標章的賞鯨船，以確保旅遊品質與安全；全台目前僅有 3 艘賞鯨船擁有農委會核發的賞鯨標章，全部都在花蓮，除有助活絡花蓮賞鯨活動，對帶動其他賞鯨船加入輔導認證，也具激勵作用。

「賞鯨標章」（圖 4）是這一兩年來漁業署在賞鯨旅遊推動上的一項努力，在這套制度中，擁有賞鯨標章經營業者代表他們擁有的船隻、對社區的回饋、對鯨豚的干擾、解說員的配備與訓練等項目，都是經過公開程序的認可，遊客選擇有賞鯨標章的業者，將較有品質上的保障；同時也可以刺激賞鯨業者在經營管理上更上一層。希望您不管是個人體驗，或帶家人朋友快樂賞鯨時，也能共同響應賞鯨標章的推動，面對眼花撩亂的賞鯨旅遊產品時，能夠選擇擁有賞鯨標章的業者，為鯨豚保育與永續賞鯨盡一份力量，許給賞鯨旅遊另一個永續的未來。



圖 4：賞鯨標章

資料來源：海鯨號<http://www.seawhale.com.tw/content-23.html>

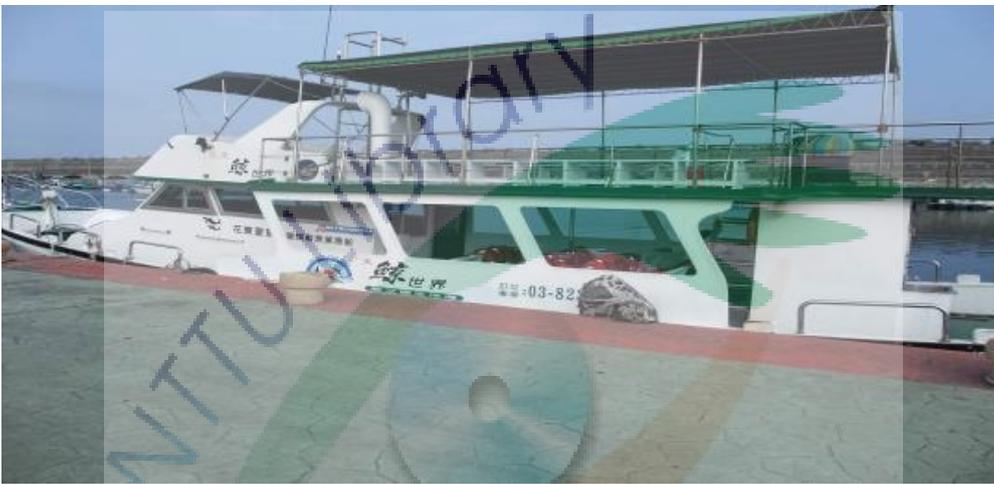
查詢時間：2008/11/08

表 5：花蓮港賞鯨船業者經營資訊表

經營賞鯨業者	船名	載客人數	經營方式
多羅滿號（照片 1） 	多羅滿號	31 人	多羅滿建造於 87 年，多羅滿一號建造於 88 年，多羅滿賞鯨公司是由一群生長於花蓮，並深深熱愛這片土地的海洋伙伴所組成，對多羅滿而言，賞鯨之旅並非只是與鯨豚打照面，而是希望讓您藉由黑潮海洋文教基金會解說員專業解說，了解鯨豚及花蓮特殊的海洋生態，深刻體驗人與海洋生物之間的良性互動，翩若驚鴻的鯨豚身影，太魯閣峽谷與清水斷崖的山水景觀，立霧、三棧溪與黑潮的河海生態，多羅滿提供給您是一場歡樂、精緻、知性的海洋之旅。
	多羅滿一號	83 人	
花東鯨世界（照片 2） 	花東一號	44 人	花東鯨世界建造於 88 年及 89 年，注重硬體設施的品質，由具備豐富海上經驗的船長以及自己培訓的專業解說員帶領，提供海上賞鯨的旅程，並結合觀光列車、太魯閣、花蓮海洋公園及泛舟等，推出套裝行程。
	花東二號	44 人	
	鯨世界 3 號	73 人	
太平洋號（照片 3）	太平洋號	53 人	太平洋號建造於 90 年，為專業賞鯨船，重視品質，提供豐富的解說，賞鯨外尚有配套行程，如花蓮海洋公園及泛舟等套裝行程。呈現一趟豐富的海洋賞鯨之旅。



照片 1 花蓮港-多羅滿號，拍攝時間 2008/08/31



照片 2 花蓮港-花東鯨世界 3 號，拍攝時間 2008/08/31



照片 3 花蓮港-太平洋號，拍攝時間 2009/03/21

(二)、石梯港

1997 年台灣第一艘的賞鯨船在石梯港首航，開啓了台灣賞鯨活動的首頁，也爲人與鯨豚的關係建立新的里程碑。目前當地實際營運有 2 家業者共 3 艘賞鯨船提供賞鯨服務（表 6、照片 3、4），賞鯨海域北抵花蓮磯崎，南至台東長濱，皆位於東海岸國家風景區內，保留了許多美麗的生態景觀，如壯麗的海岸山脈地質地形、石梯坪海濱生態景觀、秀姑巒溪生態文化及沿線阿美族部落的傳統文化等。結合鯨豚、漁村及阿美族文化的賞鯨旅程，是石梯海域賞鯨的最大特色。（李明華，2005：34-35）

1. 鯨豚資源

石梯海域的鯨豚資源豐富，至少發現 15 種以上的鯨豚。常見種類包括瑞氏海豚、長吻飛旋原海豚、熱帶點斑原海豚、弗氏海豚、瓶鼻海豚、偽虎鯨等。除常見種類外，大型鯨類曾發現大翅鯨、虎鯨、抹香鯨、短肢領航鯨及喙鯨等。

2. 航程與解說

原住民與海洋文化是石梯賞鯨的最大特色。航程開始前，業者會提供行前解說的服務，使遊客對當地環境及鯨豚生態有所瞭解。航程中，除了陸續介紹沿途景觀與生態外，如果幸運的話，也能體會鏢旗魚、延繩釣等漁撈文化。融合原住民、海洋與鯨豚的海洋生態之旅，是賞鯨活動與在地文化結合的另一種風情。

3. 硬體設施

石梯港的賞鯨設施完善，包含遊客中心的鯨豚展示館、港邊的鯨豚防波堤、鯨豚浮雕畫、鯨豚石雕柱及賞鯨登船碼頭等，是台灣最美麗的賞鯨港口。陸上接待處鄰近登船碼頭，賞鯨船皆採用開放式的設計，除了提供賞鯨賞景的良好視野外，也是體驗海風輕拂的最佳選擇。值得一提的是，爲了傳承漁民文化傳統，船長特別仿照傳統鏢魚船的設計，在船首的位置裝設有鏢魚台，讓遊客能夠深入體驗漁民的文化。（李明華，2005：38）

石梯港的賞鯨船目前有 3 艘，陸續興建於民國 86、88、90 年，載客人

數分別為 45-75 人，其中石梯港海鯨號取得賞鯨標章且為開啓台灣賞鯨業的開山始祖。

表 6：石梯港賞鯨船業者經營資訊表

經營賞鯨業者	船名	載客人數	經營方式
海鯨號（照片 4） 	海鯨號	45 人	海鯨號建造於 86 年，海鯨一號建造於 90 年是台灣第一家賞鯨公司，提供具鯨豚、海洋與原住民特色的海上生態之旅。原住民解說員悠揚的吉他彈唱，配合鏢旗魚、捕旭蟹等體驗活動，提供遊客海上生態之旅的最佳選擇。除賞鯨外，也可結合秀姑巒溪泛舟活動、巴歌浪汗動之夜等套裝行程。
	海鯨一號	75 人	
東部賞鯨號（照片 5）	東部賞鯨一號	48 人	東部賞鯨建造於 88 年，提供具有原住民特色的賞鯨行程，並結合本身經營的海釣、海鮮餐廳提供服務，有完整的解說服務，並可結合泛舟形成套裝行程。



照片 4 石梯港-海鯨號，2008/08/31



照片 5 石梯港-東部賞鯨號，2009/03/21

二、 台東縣賞鯨活動概況

台東縣位於台灣的東南部，東臨太平洋，西接中央山脈，且擁有優美之自然景觀，高山、縱谷、海洋、離島、溫泉，特別是海岸線長達 176 公里，並且擁有兩個離島：蘭嶼與綠島，而東海岸沿線倚在海岸山脈與浩瀚太平洋之間的，受到地層板塊擠壓作用，使得東海岸擁有豐富、獨特的地形地質景觀，如珊瑚礁、海岬、海蝕洞、海蝕凹壁、壺穴等地形景觀，其中尤以長濱的八仙洞、成功三仙台、台東小野柳等地方更為獨特壯觀。更由於黑潮暖流的經過，使台灣東部海域魚產豐富，亦形成許多絕佳的海釣場所；而本區豐沛多樣的動植物生態更值得珍惜與保護。除此之外，東海岸也是鯨豚常出沒的海域，但台東縣提供出海賞鯨活動的港口，只有距台東市 50 公里的成功鎮新港漁港，其賞鯨船為晉領號（表 7、照片 5），另外富岡漁港原有海神號，但已經退出經營。因此，本文僅討論新港漁港的賞鯨業概況。

新港漁港在台東縣北端，為台東沿海最具規模，設備最完善之漁港。目前成功港增建許多新穎的觀光設施，如休閒碼頭、海生館、魚獲拍賣場等，除了可以賞鯨外，更是體驗漁船進港、拍賣漁獲等傳統漁村文化的最佳場所。（李明華，2005：38）如下表 7：

（一）鯨豚資源：在台東海域，瑞氏海豚是最為常見的種類，其次為長吻飛旋原海豚、熱帶點斑原海豚、瓶鼻海豚及小虎鯨等，亦曾出現過大翅鯨、虎鯨、抹香鯨、短肢領航鯨及神秘的喙鯨等，目前共發現過 17 種以上的鯨豚。

（二）航程與解說：賞鯨航程出發前，遊客前往賞鯨業者的接待處報到，部分業者會先提供行前解說的服務，出航後賞鯨船沿著海岸線找尋鯨豚的蹤影，並介紹沿岸的景觀、漁撈文化及鯨豚生態等。目前業者積極開闢台東與綠島、蘭嶼間的套裝行程，為當地賞鯨旅遊提供新的選擇。

(三)硬體設施：成功港休閒碼頭的設施完善，擁有專用的浮動碼頭、遊客中心等設施，提供遊客安全舒適的賞鯨環境。賞鯨船舶可概分為兩大類：一類由視野良好的開放式賞鯨船，另一類則為舒適豪華的遊艇，可以滿足遊客出海賞鯨的不同需求。

表 7：成功港賞鯨船業者經營資訊表

經營賞鯨業者	船名	載客人數	經營方式
晉領號 (照片 6) 	晉領號	51 人	晉領號建造於 88 年，為因應海上賞鯨旅遊所建造的專營賞鯨豚、海釣娛樂漁業船。資深船長對於台東周邊的海域瞭若指掌，透過陸上及海上的生態解說，讓遊客更深一層瞭解海中的鯨豚。配合蘭嶼、綠島航行的服務。



照片 6 成功港-晉領號，拍攝時間 2008/06/14

目前成功鎮新港漁港所提供出海賞鯨的活動（表 8），更是成為台東縣旅遊的新據點，並被納入台東全年觀光月活動之一，每年 5-10 月有長達半年的時間為最適合賞鯨的時期。

表 8：台東縣全年觀光月活動一覽表

月份	活動名稱	活動內容	相關地點	承辦單位
1	油菜花季-發現大波池	自行車逍遙親子遊.親子闖關.客家民俗.油菜花風味餐..稻草人製作.竹藝教學製作.DIY-親子搗麻糬.肚臍裸等客家美食.童玩 DIY...等。	池上大波池	池上鄉農會
2	元宵民俗活動(炸邯鄲)	元宵狀元選拔賽、民俗頭陣表演團體選拔賽、元宵晚會、繞境民俗活動、猜燈謎...	台東市海濱公園	台東市鄉公所
3	達悟族飛魚祭	先於 2 月底召開招魚祭，祈求整年平安、飛魚汛期滿載而歸	蘭嶼	蘭嶼鄉公所
4	布農族打耳祭	傳統競技、文化禮儀活動、文化表演、農特產品銷售	舊永康分校	延平鄉公所
5	賞鯨之旅	受惠於親潮與黑潮交會，吸引大批鯨豚來此覓食，每年的 5~10 月是最適合賞鯨的季節	成功外海	台東縣政府農業局 漁業課
6	活水節	併版舟錦標賽、鄉土文物展、農特產品展、趣味競賽	台東市/台東活水湖	台東縣政府
7	南島文化節	南島語系國家聯合演出、傳統祭典歌舞、各國藝品展售、部落生活體驗營	台東森林公園活水湖旁	台東縣政府旅遊局
8	鹿野飛行傘	東台灣山海風情遨遊、飛行傘免費載客遨遊天際活動、花東縱谷鹿野飛行傘亞洲盃錦標賽	鹿野高台	鹿野鄉公所
9	太麻里金針花季	賞金針花、鄉土文物展、農特產品展	太麻里金針山	太麻里鄉公所地區農會
10	都蘭山藝術節	以寶石的都蘭山為題、強調都蘭山地質及生態之美	東河鄉都蘭山	台東縣政府
11	成功旗魚季	旗魚美食創作、海洋生物展示、當地特產促銷、海洋原味舞樂、音樂廣場	成功鎮	成功鎮公所
	金峰洛神花季	洛神花產品促銷活動、賞花即採擷體驗活動、原住民傳統手工藝品展售活動、部落風味美食趴趴走、以森想許-生態之旅活動	金峰鄉	金峰鄉鄉公所
12	跨年晚會、太麻里迎曙光	演唱會、煙火秀、迎曙光	台灣史前文化博物館/ 太麻里曙光園區	國立台灣史前文化博物館/台東縣政府/ 太麻里鄉公所

資料來源：蔡欣蓉，2008，P4。

第三章 台灣與花東賞鯨業的發展與變遷

第一節 台灣賞鯨業的發展

一、賞鯨起源（1989~1997年）

台灣賞鯨的起源，需由國際保育壓力談起。1989年，澎湖沙港發生了漁民屠殺海豚，美國民間保育團體「信任地球」(Earth Trust〈信任地球〉，前身是「拯救鯨魚」)將他們在1990年拍攝澎湖沙港人如何「屠殺」海豚的紀錄片，透過夏威夷總部在美國電視網播出，才引起了國際的注意並使得台灣此一事蹟讓台灣在生態保育的顏面上全失。(戴興盛，2005)(表9)

隔年(1990年)，台大生命科學系教授周蓮香不忍台灣人背負鯨豚屠殺者的汙名，開始投入台灣鯨豚保育，力推鯨豚應列為保育類野生動物，使得我國政府將開始立法保護鯨豚。(戴興盛，2005)(表9)

1993年，當時政府為了鯨豚保育與資源調查，遂不斷以經費投入研究，而最初鯨豚研究的範圍以澎湖一帶，因此尋獲率不高，研究成果多以擱淺鯨豚、外國資源或方法研究為主。(戴興盛，2005)(表9)

1995年初，當時在花蓮以捕魚維生的廖鴻基先生，對常見的鯨豚產生好奇心，當年初在第三屆鯨類生態與保育研討會(主辦單位是行政院農委會，地點在台大應用力學系。)認識了研究鯨豚的台大動物系周蓮香教授。在第三屆鯨豚生態與保育研討會在台北結束後，需做實地參考。但是以往研究的澎湖西南海域因時間不對，擔心看不到鯨豚，周蓮香教授詢問廖鴻基先生得到保證後，向公家單位借船，於當年06月18與19兩日在花蓮出海調查，發現大量的海豚，參與的官方與學術界人士都覺得非常的成功，也促成周蓮香教授與廖鴻基先生進一步的合作。(戴興盛，2005)(表9)

1996年，台大周蓮香教授與廖鴻基先生合作進行花蓮海域的鯨豚調查，研究計畫名稱爲『花蓮沿海海域鯨類生態研究計畫』，簡稱『尋鯨小組』。因爲經費短絀，經由廖鴻基先生介紹自由時報副刊主編許悔之，代表與台大動物系簽約，贊助30萬元。廖鴻基先生並向洄瀾電視台爭取，贊助20萬元與攝影器材與人員。此外廖鴻基先生又向他人借得20萬，作爲研究經費。(戴

興盛，2005）（表 9）

1997 年因研究成果豐碩，花蓮縣政府也贊助了 20 萬元。為著再多募經費，花蓮縣政府還在花蓮成立『迴瀾的鯨』組織，但是並無成效，當時以『漁津六號』9.2 噸的二手小漁船作為研究工具，研究期間為 1996 年 06 月 25 日至 09 月 05 日，計畫主持人為周蓮香教授，船上負責人為廖鴻基先生，成員包括潘進龍、廖鴻基先生、楊世主、姚秋如、王緒昂、陳勁曄、周蓮香教授等七人。出航共 30 次，只有 3 次沒有看到鯨豚，研究成果非常豐碩，尤其虎鯨隨船嬉戲錄影帶播放時，常引起觀眾驚呼讚嘆，當時許多人因而有商業化的考量。而鯨豚的學術調查，則由周蓮香教授等人都持續進行。（戴興盛，2005）（表 9）

1997 年，石梯港漁民林國正欲建新船，從事海釣船生意。調查鯨豚這批人勸他不如把船建成賞鯨船，林國正願意冒險，於是將新船『海鯨號』建成一半賞鯨、一半海釣，並成立海鯨公司，於當年 07 月 06 日首航，林國正與潘進龍負責開船，廖鴻基先生與楊世主負責平面文宣，盧博梭負責媒體文宣，劉扶元負責服務。第一年賞鯨的利潤就比海釣高出許多，客源都是聞風而來的觀光客。當年估計旅客人次有 3 千多人，每人收費 1500 元，總產值估計為 500 萬元（表 10），因此激勵了從業人員的決心，開始有源源不斷的資金與從業人員投入，台灣的賞鯨，從花蓮石梯港的『海鯨號』開始，從此發展起來。（戴興盛，2005）（表 9）。

而 1997 年，在宜蘭縣頭城鎮頭城漁會跟漁業署貸款興建兩艘船（龜山朝日號、宏棋號），原本是預計興建來海釣觀光用途，因為頭城漁會覺得賞鯨事業是個獲利不錯，才轉而經營賞鯨事業。所以使得原本專營海釣船的業者，紛紛投入賞鯨的行業，造成許多海釣船都興建改成賞鯨船³。（表 9）。

³林國正，海鯨號負責人，2009 年 03 月 21 日訪談

表 9：台灣賞鯨起源原因表（1989-1997 年）

年份	原因	備註	事後影響
1989 年	澎湖沙港事件。	澎湖漁民屠殺海豚事件經報導後，Earth Trust〈信任地球〉人員前往澎湖，他們蒐集漁民屠殺海豚照片後，回美國並且美國媒體公開並大肆宣染，使得台灣此一事蹟讓台灣生態保育的顏面全失。	促使我國政府將開始立法保護鯨豚。
1990 年	澎湖沙港事件之後。	周蓮香教授不忍心台灣背負鯨豚屠殺者的汗名，開始投入台灣鯨豚保育，力推鯨豚應列為保育類野生動物。	臺灣政府正式將鯨豚列為保育動物。
1993 年	第一屆鯨類生態與保育研討會。	由農委會每年舉辦。	政府為了保育與鯨豚資源調查，遂不斷以經費投入鯨豚研究，並且將當年資助的研究成果作為學術性的發表。而最初的研究範圍以澎湖一帶為主，因此海豚尋獲率不高，因為澎湖除了春天容易發現海豚之外，其餘季節接不容易發現。
1995.06.15-06.16	第三屆鯨類生態與保育研討會	主辦單位是行政院農委會，地點在台大應用力學系。	第三屆鯨豚生態與保育研討會在台北結束後，需做實地參考。但是以往研究的澎湖西南海域因時間不對，擔心看不到鯨豚，周蓮香教授詢問廖鴻基先生得到保證後，向公家單位借船，於 1995 年 06 月 18 與 19 兩日在花蓮出海調查，發現大量的海豚，參與的官方與學術界人士都覺得非常的成功，也促成周蓮香教授與廖鴻基先生進一步的合作。
1996 年	研究計畫名稱為『花蓮沿海海域鯨類生態研究計畫』，簡稱『尋鯨小組』。	因為經費短絀，經由廖鴻基先生介紹自由時報副刊主編許悔之，代表與台大動物系簽約，贊助 30 萬元。廖鴻基先生並向洄瀾電視台爭取，贊助 20 萬元與攝影器材與人員。此外廖鴻基先生又向他人借得 20 萬。	研究計畫結束後，因為成果豐碩，隔年繼續持續研究鯨豚。

表 9：台灣賞鯨起源原因表（1989-1997 年）（續前）

年份	原因	備註	事後影響
1997 年	花蓮正式成立『迴瀾的鯨』組織。	船是以『漁津六號』作為研究工具，研究期間為 1996 年 06 月 25 日至 09 月 05 日，計畫主持人為周蓮香教授，船上負責人為廖鴻基先生，成員為潘進龍、廖鴻基先生、楊世主、姚秋如、王緒昂、陳勁曄、周蓮香教授等七人。出航共 30 次，只有 3 次沒有看到鯨豚，研究成果非常豐碩，而鯨豚的學術調查，由周蓮香教授等人都持續進行。	虎鯨隨船嬉戲錄影帶撥放時，常引起觀眾驚呼讚嘆，當時許多人因而有商業化的考量。為台灣賞鯨發展埋下成長果實。
	石梯港漁民林國正欲興建新船（海鯨鯨）。	將新船『海鯨號』建成一半賞鯨、一半海釣，成立海鯨公司，於 1997 年 07 月 06 日首航。	。1997 年估計全年旅客達有 3 千多人，每人收費 1500 元，產值估計為 500 萬元（表 10），因此激勵了欲從事賞鯨事業人員之決心，開始有源源不斷的資金與賞鯨業者投入，花蓮的賞鯨業從此蓬勃發展。
	宜蘭縣頭城鎮頭城漁會跟漁業署貸款興建兩艘船（龜山朝日號、宏棋號）	原本是預計興建來海釣觀光用途，因為覺得賞鯨事業獲利率不錯，才轉而經營賞鯨業。	原本專營海釣船的業者，紛紛投入賞鯨的行業，紛紛投入賞鯨的行業，造成許多海釣船都興建改成賞鯨船。

資料來源：1、戴興盛，2005。2、2009 年 03 月田野調查

表 10：花蓮賞鯨價格、旅客表（1997-2003 年）

年	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
旅客人次	3-4 千	1 萬	2.5 萬	6-7 萬	8 萬	9 萬	11 萬
票面價	1500	1500	1500	1500	1200	1200	1200
實際收費	1500	1500	1200	1200	900-1200	700-1000	500-800
總金額估計（萬元）	500	1500	3000	7800	8000	7500	7000

資料來源：戴興盛，2005。

二、賞鯨業的發展（1997-至今）

如前面所述，台灣賞鯨的開始，首要歸功於周蓮香教授的學術指導，並積極引進國外的資料及經營理念，開啓了漁民的視野。花蓮石梯港賞鯨業蓬勃發展之後，才陸陸續續有台北、宜蘭、花蓮、台東許多業者相繼投入賞鯨業經營。（戴興盛，2005）（表 11）

台灣賞鯨業起源於石梯漁港，我們都是漁民起業，因為在早些時候台

灣尚未解嚴，早上 3:00 開港，晚上 12:00 就封港，也因為這個因素，我從花蓮市移居到石梯港捕魚後，發覺這個地方地處偏僻，居住在這邊的人們都很善良，沒有多餘的事，剛好事逢有一群朋友要作海上鯨豚調查，剛好我提供船隻工具，在航程中發現了虎鯨，成果發表報告造成了震撼，才誘使了我們去經營賞鯨業，所以『海鯨號』是花蓮第一艘賞鯨船（19.78 噸），載客量為 45 人，當時在 1997 年賞鯨票價為 1500 元，而且花蓮縣政府極力將賞鯨行銷宣傳，並且成立很多造勢活動，這樣的造勢活動使得許多有船隻的船家有興趣，要來經營賞鯨業，而其中宜蘭是最大宗的⁴。

1998 年『海鯨號』繼續在石梯港營業，潘進龍、廖鴻基先生、楊世主等人移到花蓮港，建新船『多羅滿號』，成立多羅滿公司營業，在媒體介紹及官方大力宣傳下，市場反應非常良好。每年賞鯨客有 1 萬人，每人收費 1500 元，總產值估計有 1500 萬元。花蓮港貼近市場，觀光客時間成本低，所以客源較石梯港為多。（戴興盛，2005）（表 11）

1999 年有東部賞鯨公司的『東部賞鯨號』、花東鯨世界公司的『花東一號』、多羅滿公司的『多羅滿一號』投入市場。由於交通部觀光局加入宣傳，官方增加許多宣傳經費，傳播媒體又以時尚鼓動，賞鯨人潮達到 2.5 萬，每人收費 1200 元，總產值估計 3000 萬元。各家業者經營策略開始產生變化，鯨世界引進旅行社幫忙行銷，有票面價與實際售價的差異，使得客源穩定且量高。花蓮當地人經濟實力較弱，願意花錢賞鯨的不多，大多是陪同外地親友上船，所以賞鯨遊客以北部縣市的觀光客為主。（戴興盛，2005）（表 11）

2000 年更多的公司與賞鯨船投入市場，為獲利最高的一年。花蓮縣共有 11 艘，載客量為 550 人／趟，當年載客量 6-7 萬，每人收費 1200 元，總產值估計達 8000 萬元。宜蘭縣烏石港有 6 家公司 9 艘船，台北縣澳底港有 1 公司 2 艘船，台東縣富岡港、成功港共有 4 公司 4 艘船。船隻方面，除了漁船改裝，或專門製作成賞鯨船外，有些遊艇式的船也加入市場，如花蓮的威鯨、虎鯨、翰鯨、鯨華。這類船的特性是平底，優點是船底開闊、舒適、設備高級、速度快，缺點是造價高、耐波性差，由於老闆不是漁民

⁴林國正，海鯨號負責人，2009 年 03 月 21 日訪談

出身，雖然僱用漁民做船員，但是賞鯨專業性較差。所以威鯨號於 2000 年就沉沒，幸而處置得宜，並未造成傷亡。漁船形式的優缺點與遊艇式相反，其造價低。有的賞鯨船保留鏢台，作為淡季鏢旗魚用（照片 7），也可營造與其他賞鯨船不同的特色。（戴興盛，2005）（表 11）



照片 7 成功港-晉領號（附有鏢台），拍攝時間 2008/06/14

2001 年的賞鯨市場，因為供過於求，有的公司退出東部市場，例如虎鯨、翰鯨號移到墾丁後壁港營業。有的公司流血殺價，價格非常混亂。觀光客人數也因品質下降，成長速度趨緩許多，當年產值估計是 8000 萬元（表 10）。有些註冊在石梯港的船，轉移母港到花蓮港，因 2000 年大家爭相擴充設備時，有的業者希望控制船隻與遊客量，以控制遊憩品質與不干擾鯨豚。所以飽和的花蓮港不能增加新船，只能在石梯港增加船隻數量，然而石梯港距市場花蓮市車程 1.5 小時，競爭力當然比不上位於花蓮市旁的花蓮港，所以都是以低價搶食客源，造成價格的極度混亂，影響各營業者的利潤。業者之間也開始討論聯合報價、市場管制等議題。5 年之內，賞鯨市場產值由零膨脹至近億元，由於擴張太快，產業秩序與遊憩品質仍需要進一步的商榷與改善。（戴興盛，2005）（表 11）

表 11：台灣賞鯨業發展概況表（1998-2008 年）

年份	原因	備註	事後影響
1998	多羅滿號賞鯨船家成立	潘進龍、廖鴻基先生、楊世主等人移到花蓮港，建新船『多羅滿號』，成立多羅滿公司營業。	在媒體介紹及官方大力宣傳下，市場反應非常良好。每年賞鯨客源有 1 萬人，每人收費 1500 元，總產值估計有 1500 萬元。花蓮港貼近市場，觀光客時間成本低，所以客源較石梯港多。
	台東首艘賞鯨船投入賞鯨市場（美冠達一號）當時經營賞鯨基地為新港漁港。	在 2001 年經營不善時，宣佈退出賞鯨事業經營行列。	當時負責的船東公司為『台安育樂股份有限公司』，而負責廣告行銷推廣的公司為『鯨世紀錄公司』。
1999	東部賞號、花東一號、多羅滿一號先後投入賞鯨市場	交通部觀光局加入宣傳，官方增加許多宣傳經費，傳播媒體又以時尚鼓動，賞鯨人潮達到 2.5 萬，每人收費 1200 元，總產值估計 3000 萬元。	各家業者經營策略開始產生變化，有票面價與實際售價的差異，使得客源穩定且量高。花蓮當地人經濟實力較弱，願意花錢賞鯨的不多，大多是陪同外地親友上船，所以賞鯨遊客以北部縣市的觀光客為主。
2000	花蓮縣境內賞鯨船總共有 11 艘賞鯨船。	部分是由漁船改裝，或專門製作成賞鯨船外，有些遊艇式的船也加入市場，如花蓮的威鯨、虎鯨、翰鯨、鯨華。這類船的特性是平底，優點是船底開闊、舒適、設備高級、速度快，缺點是造價高、耐波性差，由於老闆不是漁民出身，雖然僱用漁民做船員，但是賞鯨專業性較差。並且威鯨號於 2000 年就沉沒，幸而處置得宜，並未造成傷亡。	花蓮縣境內更多的公司與賞鯨船投入市場，為獲利最高的一年。花蓮縣共有 11 艘，載客量為 550 人/趟，當年載客量 6-7 萬，每人收費 1200 元，總產值估計達 8000 萬元，此時期台灣賞鯨業達到最高峰。
	宜蘭縣烏石鼻有 6 家公司 9 艘船經營賞鯨業。	宜蘭賞鯨發展達到高峰（船家有慶鴻陸號、宏棋號、新福豐 26 號、龜山朝日一號、二號、大發 168 號、大發 2 號、蘭鯨號、北極星一號）	而日後宜蘭賞鯨的主要賣點著眼於龜山島，賞鯨豚是附帶配套行程。
2001	花蓮賞鯨市場首度呈現供給超過需求，使得部分公司退出市場並且業者相互削價競爭爭取旅客。	2001 年 05、07 月又增加了兩艘賞鯨船（紅龍賞鯨鳥踏石 287 及海鯨一號），而遊艇經營方式的虎鯨、翰鯨號移到墾丁後壁湖港營業。	賞鯨遊客人數達到成長 8 萬人，市場成長速度趨緩多，賞鯨票價 900-1200 不等，賞鯨產值估計是 8000 萬元。
2002	花蓮賞鯨遊客量呈現少數成長。	業者持續呈現削價競爭，賞鯨品質呈現下滑趨勢。	賞鯨遊客人數達到成長 9 萬人，賞鯨票價 700-1000 不等，賞鯨市場產值萎縮到 7500 萬元。

表 11：台灣賞鯨業發展概況表（1998-2008 年）（續完）

年份	原因	備註	事後影響
2003	宜蘭縣烏石港有 13 艘賞鯨船（烏石港有 8 艘、南方澳 4 艘、蘇澳 1 艘）	（船家有慶鴻陸號、宏棋號、新福豐 26 號、龜山朝日一號、二號、大發 168 號、大發 2 號、蘭鯨號、北極星一號、華棋 128 號、凱鯨號、葛瑪蘭號、華棋號）	
	台北縣澳底港有 1 公司 2 艘船	（船家有假期一號、假期二號）	
	台東縣富岡港、成功港共 4 公司 4 艘船。	成功漁港有碧海號、富岡漁港有海神號、晉領號、盈豐號	
	漁業署規劃推行賞鯨標章品質範，以防堵因業者削價競爭，破壞了旅客的賞鯨品質。	各地區漁會規畫賞鯨標章預計於 2004 年 5 月正式實施。	使得旅客能在政府驗證的賞鯨規章下去真正賞受賞鯨生態旅遊的樂趣，此時全台灣經營賞鯨船共有 25 艘，賞鯨票價至 500-800，台灣本島全年旅客達 23 萬人。
2004.05	賞鯨標章正式推行上路	由漁業署規劃、中華鯨豚協會辦理推行賞鯨標章。	至 2009 年為止，共有四艘船獲得賞鯨標章。
2008	賞鯨熱潮逐漸往花蓮港聚集	因為賞鯨的旅客都來至北部地區，依照交通便利而言到東海岸賞鯨會選擇到花蓮港，而不至交通較不便利的石梯港與成功港。	暑假每梯次賞鯨遊客到訪石梯港賞鯨只剩下 15-20 人，票價也只剩下 600-800 不等，而台東成功港賞鯨整年度到訪人數也只剩下約 3000-4000 人。

資料來源：資料來源：1、戴興盛，2005；2、2009 年 03 月田野調查。

賞鯨產業的成本，依序是人事、浮動成本的油料、維修、行銷，船的折舊反而是少數，保險成本也不高，如果以 3 小時一趟來計算，每人成本約 300~400 元，依現行售價來看仍然還有利潤，但是旅客從中得到的旅遊品質卻非常低落。

商業與理想之間，衝突不斷的激化。賞鯨業從一開始，就希望不僅看鯨豚而已，還希望將海洋生態向遊客解說，將環境的危機告訴旅客，希望強化其環境保護意識。然而商業化後，部分賞鯨船出海後急著搜尋鯨豚，發現後貼著鯨豚，甚至橫過鯨豚路線，逼使鯨豚躍上海面，再相互通報，將鯨豚圍在中間，嘗試以手觸摸，好似參觀動物園般，甚至如同看馬戲團般不尊重動物。而後急急忙忙回航，以迎接下一批客人。旅客也因此被教育成看海豚『飆船』、看海豚表演就是賞鯨。如此的旅遊品質帶來嚴重的後果，也因為高速行駛，客人也不舒服，解說員素質差，教育錯誤知識與觀念。觀光客多以北

部的親子為主，家長希望讓小孩獲得教育意義，以及經驗人類與他種生物的友善接觸，結果喧嘩吵雜不尊重自然生態，客人經驗生理的暈船及心理對賞鯨業的輕視，或認為不過爾爾，覺得對待鯨豚殘忍，當然無法建立口碑，當新鮮感下降時，賞鯨業亦開始面臨成長瓶頸。(戴興盛，2005)(表 11)

2002 年的旅客量仍有少數成長，達 9 萬人左右，然而價格非常混亂(表 10)，產值萎縮到 7500 萬元左右。聯合報價曾經實施不到三週就破局，業者相互指責對方才是暗中降價的元兇。若能讓價格守在成本以上，讓各家都有利潤，自然能維持品質，吸引更多的旅客進入市場。但是各家各存私心，有的公司說自己的品牌好，不怕殺價；有的公司說自己服務好，顧客回流高。官方認為要做聯合報價的背書，會有圖利的嫌疑，為了防止殺價造成的品質破壞，自 2003 年起，開始對賞鯨船作品質認證，希望使顧客能將價格與官方驗證的品質做平衡考量。(戴興盛，2005)(表 11)

在其他縣市部份，宜蘭跟進動作很快，1998 年就集資由日本買回一艘船回來打算營業，但是過黑潮帶時，因風浪過大又處置不當，當場沉船。1998 年邀請中華鯨豚協會前去調查，認為發現率有 75%以上，加上貼近台北市場，時間成本更低，資金充裕，於是在 1999 年開始營業，至 2003 年為止計算，共 15 艘船，規模很大，但是看到鯨豚的比例較低，業者對此並無補償，所以對賞鯨觀光客吸引力較差，多兼做龜山島遊賞。此外台北縣的澳底港有 2 艘船營業。台東縣部分雖然發現率與花蓮縣類似，但是資金、解說專業、行銷不若花蓮，地理條件離台北更遠，整體競爭條件不如花蓮，所以一直無法蓬勃發展，至 2003 底，僅有 4 艘船在成功港及富岡港營業。(戴興盛，2005)(表 11)

2003 年的花蓮縣賞鯨市場，人數仍略為增長，約 11 萬人左右，但是價格波動更大，從 300 元到 800 元都有，估算產值下降到 7000 萬左右(表 10)。人數增加主要原因是花蓮海洋世界的熱賣，許多向客人經旅行社仲介，兼而從事賞鯨活動。(戴興盛，2005)(表 11)

2004 年賞鯨人數除了宜蘭龜山島海域有持續成長之外，花蓮、台東賞鯨人數開始呈現下滑趨勢，而在宜蘭烏石港有超級星號、凱鯨號新加入賞鯨市場。而在本年度獲得賞鯨標章認證評鑑審核通過的賞鯨船，計有花蓮港多羅滿一號、花東二號、紅龍號、石梯港海鯨一號等四艘賞鯨船。(李明華，2005)

綜合上述所言，東部賞鯨生態旅遊活動能在東海岸頗受推崇，因其除了能為人們帶來遊憩休閒之效益與地方經濟發展之正面的意義，更能落實生態旅遊與資源之保育，使海洋生物資源得以永續利用。

而就東部地區的觀光旅遊業永續發展特性方面來看，依照交通部觀光局統計指出東部地區觀光旅遊業發展，可分為以下幾項：(表 12)

1. 自然賞景活動：觀賞海岸地景景觀；露營、登山、森林步道健行；觀賞動、植物（如賞花、鳥、鯨、螢火蟲等）及觀賞日出等。
2. 文化體驗活動：觀賞文化古蹟；節慶活動及表演節目欣賞；參觀展覽等。
3. 運動型活動：游泳、潛水、衝浪、滑水、水上摩托車、飛行傘等。
4. 其他休閒活動：泡溫泉、做SPA；品嚐當地美食、茗茶、喝咖啡等。

在以上分類特性裡，其中自然賞景和其他休閒活動兩項，是外地旅客來東部觀光時較為喜歡的觀光活動，呼應了東部地區的觀光優勢在於自然、人文資源的部份。依交通部觀光局 2007 年國人旅遊狀況調查指出(表 12)，在整體調查的比例中，還是以自然賞景活動與休息活動為大多數，然而，來東部地區觀光的旅客大部分是以觀賞自然景觀為主(72.4%)，比起西部的北中南地區比率還高，顯示旅客比較喜歡在東部從事自然賞景的遊憩活動。據此本研究的花東「賞鯨業」即屬於自然賞景活動旅遊的一環，因為業者以賞鯨船載遊客出海賞鯨，並且賞鯨船上備有賞鯨解說員解說讓旅客認識台灣海洋文化、漁民文化，然而賞鯨經常與泛舟、夜釣魷魚做配整套的旅遊套裝行程，可是從表 12 中，可以看出，其中參與泛舟(表 13 泛舟人數統計表)、划船(2.5%)、釣魚(0.4%)的比例仍佔是小數，代表著雖然東部地區擁有豐富的鯨豚資源，然而在整體配套旅遊活動上仍有很大的進步空間，此也說明了台灣賞鯨業市場由盛轉衰的原因。

表 12：2007 年至各地區旅遊時喜歡的遊憩活動表 (單位：%)

遊憩活動	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	全體
自然賞景活動	45.7	44.5	45.3	72.0	45.1
觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等	23.7	18.8	24.9	50.0	22.9
露營、登山、森林步道健行	14.3	19.2	14.0	18.5	15.5
觀賞動、植物 (如賞花、鳥、鯨、螢火蟲等)	16.5	17.4	15.6	25.5	16.4
觀賞日出、雪景、星象等自然景觀	3.5	5.9	7.0	9.8	5.3
其他	—	—	—	—	—
文化體驗活動	24.5	31.4	28.8	24.3	26.7
觀賞文化古蹟	5.4	5.8	7.6	4.5	5.6
節慶活動及表演節目欣賞	4.6	6.1	7.7	6.1	6.2
參觀展覽 (如博物館、美術館、博覽會、旅展等)	7.3	7.2	6.1	4.7	6.3
傳統技藝學習 (如竹藝、陶藝、編織等)	1.1	1.8	0.7	0.4	1.1
原住民文化體驗	0.1	1.4	0.7	2.7	0.7
宗教活動	7.5	10.2	7.3	4.4	7.8
農村生活體驗	1.1	2.9	2.1	4.1	1.9
鐵道懷舊	0.4	1.9	0.7	0.1	0.9
其他	—	—	—	—	—
運動型活動	4.6	2.0	7.4	6.5	4.8
游泳、潛水、衝浪、滑水、水上摩托車	1.6	0.6	3.9	2.9	2.1
泛舟、划船	0.2	0.1	0.2	1.6	0.2
乘坐遊艇、渡輪	2.2	0.9	3.0	1.5	2.0
釣魚	0.4	0.1	0.4	0.2	0.3
飛行傘	—	—	0.0	0.1	0.0
業餘球類運動 (如高爾夫、網球、籃球、羽球等)	0.3	0.1	0.1	0.3	0.2
攀岩	0.0	0.1	0.0	—	0.0
溯溪	0.1	0.1	0.1	0.4	0.1
滑草	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1
觀賞球賽	—	—	0.0	—	0.0
其他	0.0	0.0	0.0	—	0.0
遊樂園活動	3.3	5.5	2.3	3.0	3.4
機械遊樂活動 (如碰碰車、雲霄飛車、滑水道等)	2.7	4.4	1.5	2.4	2.6
一般遊樂園活動 (非機械遊樂活動)	0.8	1.6	0.9	0.6	1.0
其他	—	—	—	—	—
其他休閒活動	46.6	32.3	36.7	37.1	38.1
駕車兜風 (汽車、機車、協力車、單車)	2.2	3.6	4.0	6.8	3.5
泡溫泉、做 spa	5.6	3.8	2.9	16.0	4.6
品嚐當地美食、茗茶、喝咖啡	28.5	17.7	21.8	14.2	21.8
觀光果 (茶)園參觀活動	0.5	2.2	0.4	0.9	0.9
逛街、購物	23.6	11.7	15.2	5.3	16.4
其他	2.1	1.0	1.4	0.5	1.6
都不喜歡、沒有特別的感覺	2.3	2.5	3.2	2.1	2.6
純粹探訪親友，沒有安排活動	13.1	18.0	15.1	6.7	16.1

資料來源：交通部觀光局網站。交通部觀光市場調查摘要 (2007)。

http://admin.taiwan.net.tw/statistics/File/200712/96_國人中摘.doc

(查詢時間 2009/04/25)

註：1.此題為複選題，分子為回答次數，分母為回答人數。2.文化體驗活動其他項含客家文化體驗等；其他休閒活動其他項含烤肉、唱歌等；純粹探訪親友包含掃墓。3.“—”代表無該項樣本，“0.0”表示百分比小於 0.05。

表 13：泛舟人數統計表

年次	人數	成長率%	備註
74	95673		
75	67303	-30	
76	99378	+47.7	
77	112376	+13.1	開放出國觀光
78	86600	-22.9	
79	74347	-14.1	歐菲力颱風
80	55660	-25.1	出國觀光最盛期
81	58001	+4.2	
82	60244	+3.9	
83	52083	-13.6	
84	56732	+8.9	
85	55266	-2.6	
86	81853	+48.1	第一次石雕
87	105238	+28.6	
88	87973	-16.4	921 地震
89	78720	-10.5	
90	82208	+4.4	
91	80015	+2.7	
92	81443	+1.8	海洋公園大賣

資料來源：戴興盛，2005。

第二節 花東賞鯨業發展的差異

一、花蓮賞鯨業的發展

花蓮縣的地形狹長，背倚雄偉的中央山脈，前臨浩瀚的太平洋，山脈連綿，波瀾壯闊，不但蘊育了雄奇的山林和富庶的縱谷平原，也擁有了豐富的海洋資源。花蓮的海岸線北起和平溪，南至秀姑巒溪南岸的靜浦，長達一百二十餘公里。由於沿岸大陸棚短淺，海床陡峭，離岸約三哩外，即近入平均水深達六千公尺的花東海盆，不但提供了海洋生物良好的休息及繁衍場所，也使得太平洋北赤道暖流的分支----『黑潮』得以靠岸。而黑潮由南往北沿著花蓮的海岸潛行，它為花蓮沿岸海域帶來豐富的洄游性魚類，也使得以魚類為主食，且位居海洋生態高階消費者的各種鯨豚追逐魚群而來。（林滿津，2003）

而目前花蓮海域已發現的鯨豚計有二十餘種，包括虎鯨、小虎鯨、花紋海豚、弗氏海豚、熱帶斑海豚、飛旋海豚、瓶鼻海豚、偽虎鯨、中喙鯨、小抹香鯨、侏儒抹香鯨、柯式喙鯨、抹香鯨、短肢領航鯨、瓜頭鯨、大翅鯨、灰鯨等。在世界 79 種鯨豚中，花蓮海域佔有 34% 的種類出現紀錄，發現率高達 95% 以上。使得花蓮成為山海的故鄉，也是鯨豚的樂園。（林滿津，2003）

花蓮縣賞鯨業由石梯港發源，目前花蓮賞鯨港口包括石梯港與花蓮港。

（一）、豐濱鄉石梯港的賞鯨業發展

豐濱鄉東臨太平洋，西倚海岸山脈，是花蓮縣濱海地區最南端的鄉鎮。地理中心位置為：北回歸線除了橫貫花蓮縣瑞穗鄉之外，也在豐濱鄉境內的靜浦一帶經過。豐濱鄉行政區域範圍狹長，南北長約 47 公里，面積約為 162 平方公里，向北與壽豐鄉水璉村相接，向南到達台東縣長濱鄉樟原村，向西則為鳳林、光復、瑞穗等鄉鎮為鄰。而位於豐濱鄉的石梯漁港位於台 11 線 64 公里的石梯灣，早期並未被重視，日治時期花蓮港廳轄下的港口只有水璉尾港、加路蘭港、新社港、貓公港，以及大港口五處港，並不包含石梯港。直到 1959 年，第一期擴建工程開工，以及 1980 年至 1984 年間，為加強避颱風及補給功能的幾次擴建之後，才使得石梯漁港稍有規模，成為可停泊百艘小型漁船的漁港。而後來又在 1993 年起，規劃將原有的小型船渠擴建為專

用漁港之後，才成爲今日的規模。(黎彥均，2007)

石梯港不但是花蓮傳統漁業的重鎮之一，也是台灣賞鯨事業的發源地。1996 年至 1997 年之間，由學者與漁民組成的『台灣尋鯨小組』在石梯港外海發現數量與種類極爲可觀的鯨豚，開啓了賞鯨旅遊的序幕。1997 年，台灣第一艘賞鯨船『海鯨號』在石梯漁港開航之後，正式引爆花蓮海上觀光與賞鯨熱潮；而也讓原本純樸的石梯漁港搖身一變，正式成爲新興的熱門休閒據點。(黎彥均，2007)

2000 年 10 月，全國首座賞鯨專用碼頭在石梯漁港誕生。港區內除了設有旅遊服務中心與魚貨直銷中心之外，還有造型拱橋、休憩涼亭、親水步道等遊憩設施；而黑色大理石雕的鯨豚醒目地標(照片 8)、海堤牆上的鯨豚浮雕、以及各式魚類造型的雕刻作品(照片 9)也增添了不少漁村生活的休閒風貌。(黎彥均，2007)

花蓮縣豐濱鄉石梯港更是開啓台灣賞鯨業熱潮的發源地，目前在石梯港專營賞鯨事業的共有 2 家公司 3 艘船，海鯨號於 1997 年投入賞鯨事業經營、海鯨一號於 2001 年 5 月投入賞鯨事業經營，其中海鯨一號於 2003 年起連續獲得賞鯨標章的認可，而事逢石梯漁港在地理位置偏僻，來賞鯨的旅客對石梯港陌生，投入經營賞鯨業幾年之後，進一步通盤檢討改進，現階段的營運策略是幫來石梯港賞鯨的旅客調配 2-3 天套裝行程，讓旅客自由選擇，套裝行程內容包含賞鯨、泛舟，夜釣、花東縱谷線深度旅遊方式，只要旅客到達花蓮火車站、機場之後，就會有專人接送旅客至石梯港，等到整個套裝行程結束之後，在將旅客送回花蓮車站、花蓮機場，這種方式獲得很大的熱烈歡迎；另外東部賞鯨號的營運模式爲跟當地的民宿業者配合，推廣賞鯨生態旅遊，因爲交通不便利性，無法與花蓮市的飯店業者合作，且接送旅途遙遠，所以客源仰賴的都是遊覽車順道到石梯港這批旅客，旅客族群中又進一步鎖定年輕族群，推港的旅遊方案爲泛舟完畢緊接著賞鯨的旅遊型態。(表 14)

表 14：2009 年豐濱鄉石梯港專營賞鯨船資料表

船名	公司名稱	加入年	噸位	載客人數	賞鯨標章編號	母港	備註
海鯨號	海鯨	1997	19.78	45		石梯港	
海鯨一號	海鯨	2001.05	32.38	75	CTF3-0053	石梯港	
東部賞鯨一號	東部賞鯨	1999	19.89	48		石梯港	兼營海鮮餐廳

資料來源：1、戴興盛，2005；2、花蓮縣農業局漁牧科資料；3、2009 田野調查



照片 8 石梯港鯨豚發源地醒目地標



照片 9 石梯港魚類造型石雕作品

(二)、花蓮市花蓮港賞鯨業的發展

花蓮港是一座靠東西向之防波堤環抱而成的之人工港，為台灣地區四個國際港口之一。花蓮港於日治時代昭和 14 年（1939 年）建設完工，當時僅有三座碼頭，主要以運送砂糖到日本及環島貨運為主。二次大戰以後，政府為促進東部地區的經濟繁榮及產業開發，與 1963 年 9 月 1 日開放花蓮港為

國際港。至 1991 年擴建到足以擔負東部地區產業發展及港埠運輸功能。而花蓮漁港休閒碼頭位於花蓮港內，為花蓮縣政府農業局運用舊有的雷達艇停靠區域改建完成，設有登船碼頭、上岸碼頭、鯨豚救援站、候船室、遊客航前解說室、觀景台、農漁特產展售室、原住民手工藝品展售室及露天咖啡座等，目前在花蓮港專營賞鯨事業的公司如表 15 所示。

花蓮港第一艘賞鯨船為 1998 年的多羅滿號，載客人數為 31 人；1999 年後又新入船隻多羅滿號和花東一號，至 2000 年後，又新入了花東二號，2001 年太平號由石梯港駛來的花蓮港營運賞鯨事業的，總計花蓮港共有 3 家公司 5 艘賞鯨船在花蓮港營運。

多羅滿是從 2003 年起連續獲得賞鯨標章的船家，而營運行銷方式面對不同的客群採取不一樣的行銷手法，面對年輕族群運用網路行銷的方式（成立 BLOG），目前網路行銷已經推廣第 3 年了，反應很熱烈；再者，面對來花蓮團體旅遊的公司行號、公家單位員工旅遊、她們與當地的民宿飯店合作，推廣賞鯨生態旅遊，而且多羅滿號並且會將熱銷的行程推薦給長期配合合作的西部旅遊同業業者，來宣傳花蓮賞鯨事業，還有部份是靠觀光旅遊雜誌的推薦介紹。（表 15）

綜合上述所言，花蓮賞鯨活動由 1997 年海鯨號在豐濱鄉石梯港投入賞鯨業的營運，隔年 1998 花蓮第二艘賞鯨船多羅滿號在花蓮市花蓮港投入賞鯨業的營運，2000 年花蓮賞鯨業達到全盛時期時期，此時花蓮賞鯨業發展總共有 11 艘船分別在花蓮港與石梯港，但由於 2001-2003 賞鯨業者不斷削價競爭的關係，使得演變成至今僅剩下 9 艘賞鯨船分別在花蓮港與石梯港營運賞鯨事業。

表 15：2009 年花蓮市花蓮港專營賞鯨船資料表

船名	公司名稱	加入年	噸位	載客人數	賞鯨標章編號	母港	備註
多羅滿號	多羅滿	1998	19.82	31	CT2-6322	花蓮	
多羅滿一號	多羅滿	1999 年底	49.46	83	CTF3-0043	花蓮	
花東一號	花東鯨世界	1999	19.67	44	CTF2-0096	花蓮	
花東二號		2000.05	19.96	44		花蓮	
鯨世界 3 號				73	CTF3-0047		
太平洋號	太平洋賞鯨	2000	19.85	50		石梯	90 年遷往 花蓮港

資料來源：1、戴興盛，2005；2、2009 年 03 月田野調查

二、台東縣賞鯨業的發展

台東縣位於台灣之東南隅，東臨 5000m 深的菲律賓海盆，西倚平均 2500m 高的中央山脈。其北邊以中央山脈布拉克桑山—崙天山支陵以及海岸山脈中段主陵與花蓮縣為鄰；西邊與高雄縣、屏東縣隔著中央山脈主陵為界。整體外型類似面北之臥獅，又似像西北匍匐前進之鍋牛。全縣面積 3515 平方公里，佔全台灣面積之 9.78%。幅員之廣，僅次於花蓮縣與南投縣，居全台灣第三位。地理上之極東為蘭嶼鄉小蘭嶼東端；極西為金峰鄉南大武山稍南；極南為蘭嶼鄉小蘭嶼南端，極北為長濱鄉織羅山。南北兩端之跨距長達 166 公里，約為台灣總長度之 2/5，是台灣最狹長的縣份。(曾聖元，2000)

從歷史地理學的觀點來看，台東縣與花蓮縣合併為東部地區，唯一獨立的地理區域，有迥異於台灣西部的自然環境與歷史發展過程。高聳而連綿的中央山脈，將此一地區封鎖於太平洋岸；即使是海岸線，也呈連續直線的大斷層崖，直落太平洋。險惡的交通，驃悍的原住民，阻礙漢人移民腳步，因而有『後山』之稱。(曾聖元，2000)

台東縣的遊憩資源豐富多樣，也是台東縣的最大資產。一般可將遊憩資源分為自然資源與人文資源兩大類，以下再細分為地景、天象、植物、動物、文化資產、產業資源、現代設施等七項。台東縣之眾多遊憩資源中，此七項皆無一遺漏，而自然資源又較人文資源豐富(表 16)。而以資源型態論，除傳統高可及性、高便利性的一般旅遊旅程外，台東縣廣大的原始山區、海岸，仍有諸多遊憩資源與活動未盡開發，具有規劃另類旅遊的深厚淺力(曾聖元，2000)(表 17)。

表 16：台東縣的觀光遊憩資源表

種類	項目	
自然資源	地景資源	火山口、火山岩頸、狀柱節理、溫泉、山脈、山峰、奇峰、高原、台地、丘陵、裂古、盆地、斷崖、石灰岩洞、石灰華、溪流、瀑布、曲流、峽谷、河階、沖積扇、沒口溪、三角洲、海崖、海蝕洞、海蝕柱、海蝕平台、海岬、砂灘、礫灘、砂丘、隆起珊瑚礁、海島、海奇岩、寶(雅)石、隕石坑、泥火山
	天象資源	雲、霧、雲海、雪、涼夏、清新空氣、日出、日落、星空月夜
	植物資源	高山草原、亞高山針葉林、冷溫帶山地針葉林、溫暖帶山林闊葉混合林、亞熱帶山地雨林、熱帶(季風)雨林、熱帶海岸林、珊瑚礁植群、砂原植物、低地草原、特殊植群、珍稀植物、巨木、觀花植物、變色植物、行道樹

表 16：台東縣的觀光遊憩資源表（續完）

種類	項目	
自然資源	動物資源	陸生哺乳類、鳥類、淡水魚類、蝴蝶、珊瑚、珊瑚礁魚類、海貝類、海洋無脊椎動物、鯨豚類、珍稀動物
人文資源	文化資產	史前遺址、宗教建築、歷史建築、古道、古戰場、舊社、祭儀、節慶、地方藝術、紀念館、博物館
	產業資源	田園、果園、牧場、漁港、地方特產、美食
	現代設施	景觀道路、燈塔、橋樑、紀念碑、主題公園、展示館

資料來源：曾聖元，2000。

表 17：台東縣適宜之觀光遊憩活動

種類	項目	
一般旅遊	陸域	度假小屋住宿、民宿、野餐、溫泉浴、駕車賞景、火車賞景、纜車賞景、觀星賞月、文物古蹟巡禮、民俗祭儀巡禮、產業觀光、美食品嘗
	水域	戲水、溪釣、划船
	海域	砂灘活動、遊輪賞景、遊艇、玻璃底船、海泳、海釣
	空域	小飛機賞景、拖曳傘
另類旅遊	陸域	登山、健行、單車旅行、騎馬、露營、天然溫泉浴、賞雪、賞鳥、賞蝶、賞花、賞楓、生態旅遊、自然研習、文物古蹟探訪
	水域	溯溪、溪流獨木舟、高空彈跳
	海域	潛水、衝浪、帆船、風浪板、滑水、海洋獨木舟、賞鯨豚
	空域	飛行傘、滑翔翼、熱氣球

資料來源：曾聖元，2000。

從表 17 中可知，台東縣有發展賞鯨豚得天獨厚的觀光遊憩活動的潛力，而且根據研究指出，全世界鯨豚類（含水生）共有 13 科 79 種。台灣附近海域鯨豚種類經學者根據文獻、擱淺、訪談及海上觀察紀錄，歸納出 7 科 24 種，佔全球種類的 34% 之多。致於台東縣之紀錄，共有 7 科 24 種之多。佔全台鯨豚類的 89%，全世界鯨豚類的 30%。可說是全台賞鯨豚潛力最高之縣份。（曾聖元，2000）而經以瑞氏海豚、飛旋海豚、瓶鼻海豚、弗氏海豚為大宗。偶而會出現的大型鯨類有抹香鯨、塞鯨（英名：Sei whale 學名：*Balaenoptera borealis*）、布式鯨、大翅鯨、灰鯨等。

新港為東海岸的最大市鎮與政治、經濟中心，也是台東縣第二大的市鎮。早年此地是阿美族人聚居地，名 Marawraw，漢譯為『麻荖漏』。

早年成功地區的政治經濟中心為成廣澳，即今之小港。日治大正 9 年（1920 年），日本政府採納地方士紳意見，有關建漁港之芻議，並將成廣澳支廳官署移至此，改名新港支廳，新港遂成為該地的新地名。漁港於日治昭和 4 年（1929 年）動工，由於海岸線為平直的海階崖，港口工程係採用向陸地內挖方式，硬是開出港域，以致市街與港區形成約 10m 的高差，相當特

殊。日治昭和 7 年（1932 年）漁港完工，新港也就跟著蓬勃發展，取代成廣澳的政治經濟地位，成爲東海岸的重鎮。

完成後的港域面積有 4.6 公頃，是花東沿海最大的漁港。因東海岸外海有黑潮的經過及湧昇流存在，沿岸海底水文環境複雜多變，過去魚、蝦類相當豐富，漁獲遂成爲此地重要的經濟來源，也造就新港的繁榮與迥異於他地的港市意向。光復初期此地爲台灣四大漁港之一，盛極一時。

於由漁船數量過多，泊地不敷使用，漁港擴建工程自 1988 年起動工，於 1996 年完工，耗資 5 億元，增加泊地面積約 2 公頃。此次工程處理方式與日治時期不同的是，以外擴替代內控。

1997~1998 年間，台大動物系於新港、綠島、富岡間三角海域所進行的鯨豚類調查，爲此一漁港之轉型帶來契機。調查中發現此處的鯨豚種類多達 4 科 17 種，平均每次出航可發現 2 群，100 隻以上，爲全台鯨豚種類及數目最多之處，也是東海岸傲世的資源之一。1998 年，全台第三艘賞鯨船（美冠達一號）於新港開航，爲此地的海上旅遊開啓新紀元。目前在新港漁港專營賞鯨業船家如表 18 所示：

晉領號是 1999 年投入台東賞鯨業經營行列中，載客人數爲 51 人，賞鯨標章於 2008 年 9 月獲得賞鯨標章，業者預計於 2009 年 6 月時，廣爲行銷宣傳是台東第一艘獲得中華鯨豚協會所核發認可的賞鯨標章船家，且獲得賞鯨標章認可後，對肩負台東地區賞鯨生態旅的推展責任重大，而在早期（2000-2002 年時）晉領號當時賞鯨營業地點在新港，由於當時東海岸地區賞鯨同業削價競爭（賞鯨票價 1200 元），再加上新港漁港交通不便，客源不穩定，曾經在 2002-2005 年間改換經營地點至富岡漁港，因爲富岡漁港的鯨豚發現率比起新港漁港還低，而且賞鯨行程必須在富岡漁港至綠島海域才能發現鯨豚蹤跡，而往北必須至成功海域附近，旅客容易暈船，再加上縣政府推新港漁港爲賞鯨重鎮且此時賞鯨票價已經只剩下 1000 元，使得考量油價成本及人事經營成本，於 2005 又返回新港漁港營運至今。

表 18：2009 年新港漁港專營賞鯨船資料表

船名	公司名稱	加入年	噸位	載客人數	賞鯨標章編號	母港
晉領號	晉領娛樂有限公司	1999	20	51	2008 年獲得	新港

資料來源：1、台東縣農業局漁業科資料；2、2009 年 2 月田野調查。

綜合上述所言，台東賞鯨活動由 1998 年美冠達一號在成功鎮新港漁港投入賞鯨業的營運，後來因為營運不善，於 2001 年時宣佈退出賞鯨事業的經營，另外此時在 2001 年時台東賞鯨業有三艘船（碧海號、海神號、晉領號）在成功鎮新港漁港經營賞鯨事業，由於業者彼此的削價競爭，使得當時晉領號在 2002 曾一度離開新港漁港前往富岡漁港營運，後來因為鯨豚發現率太低，使得在 2005 年後，又回到新港漁港營運，使得演變成至今由兩個賞鯨港口（新港漁港、富岡漁港）僅剩下一個賞鯨港口（新港漁港），賞鯨船隻由 4 艘船演變成只剩下 1 艘賞鯨船在新港漁港營運。

三、花東賞鯨業發展的差異

花蓮賞鯨活動由 1997 年海鯨號在豐濱鄉石梯港投入賞鯨業的營運，隔年 1998 花蓮第二艘賞鯨船多羅滿號在花蓮市花蓮港投入賞鯨業的營運，2000 年花蓮賞鯨業達到全盛時期時期，當時賞鯨船隻達到 11 艘，當年客源數有 6-7 萬人，其後就慢慢衰退了，演變至今賞鯨船只剩下 8 艘，而後至今客源大約在 10 萬人次左右，所以至今花蓮賞鯨港口仍維持 2 個賞鯨港口（花蓮港、石梯港）。

台東賞鯨活動部份，由 1998 年美冠達一號在成功鎮新港漁港投入賞鯨業的營運，為台東賞鯨業掀起開端，後來因為營運不善於 2001 年時宣佈退出賞鯨事業的經營，另外在 2001 年時台東賞鯨業有三艘船（碧海號、海神號、晉領號）在成功鎮新港漁港一同經營賞鯨事業，後來晉領號因為業者彼此削價競爭，使得一度於 2002 年曾離開新港漁港前往富岡漁港營運賞鯨事業，最後再 2005 年仍然還是回到新港漁港經營賞鯨事業，總計台東賞鯨業在 2001 年達到高峰，總共有 4 艘賞鯨船在經營賞鯨事業，當年客源大約在 1-2 萬人左右，加上後來演變後來因為賞鯨業者彼此削價競爭加上獲利不佳，紛紛轉往經營經營綠島載客浮潛、海釣為主要專營事業，演變至今賞鯨港口由原本的 2 個港口演變至 1 個港口，賞鯨船隻也只剩下 1 艘賞鯨船在新港漁港經營賞鯨事業，2008 年的客源也只剩下 3000-5000 人次不等。

第四章 花東賞鯨業發展差異的原因

前章述及花蓮自 1997 第一艘賞鯨船於石梯港啓航之後，至今共有 2 個賞鯨港口 8 艘船，在 2008 年賞鯨人潮達到 10 萬人左右；反觀台東，只餘新港漁港一艘賞鯨船，兩縣同樣擁有東海岸鯨豚資源，賞鯨業發展卻有明顯差異，其原因為何？

本章節分別依娛樂漁業管理辦法、賞鯨業經理管理辦法、鯨豚資源、地方政府觀光行銷辦法、港口位置等外在因素，船隻數量、大小、賞鯨業者觀光行銷措施、賞鯨船服務品質等內在因素，分析比較花蓮、台東賞鯨業發展的差異與原因。

第一節 外在因素分析

本節分別就娛樂漁業管理辦法、賞鯨業經理管理辦法、鯨豚資源、地方政府觀光行銷辦法、港口位置等五方面，探討造成花東賞鯨業發展差異的外在因素。

一、娛樂漁業管理辦法

由於我國政治情況較為特殊，所以有關海上遊憩活動之部分開放的較晚，也因此娛樂漁業政策發展只有短短的十數年（表 19）。自 1988 年起，政策法令陸續調整，直到 1999 年，才開始將賞鯨業納入娛樂漁業範疇，從此，賞鯨業發展在設備、營運等方面皆受娛樂漁業管理辦法的約束。

娛樂漁業的起源，最早可追溯至 1987 年 7 月，中央政府宣布「解嚴」開始，台灣四周海上活動項目逐漸鬆綁開放，帶動了海上休閒娛樂的發展。（張明添，2002）

隔年，1988 年行政院農委會公布「台灣地區海上釣魚活動管理辦法」，才開始推動海上休閒娛樂活動，並將之納入觀光局管理。（張明添，2002）

1991 年 2 月行政院農委會在公佈的新漁業法內增列『娛樂漁業』一章，內含 3 條規定（漁業法第 4 章第 41 至 43 條），主要目的是有鑑於休閒娛樂

活動發展與潛力，特別將娛樂漁業活動納入專章規範。

1994 年 2 月，由於娛樂漁業處於剛開始萌芽的階段，不論是經營面或制度面，遭遇的問題非常的多，由於其沒有一個共同對外溝通、協調管道，業者的聲音無法表達至上層，因此業者自行成立中華娛樂漁船協會，藉由該組織不斷的向政府反應業界經營的理念與面臨的困難，以利娛樂漁業之經營與發展。（張明添，2002）

1998 年 06 月至 2002 年 03 月，行政院農委會及行政院交通部總共召開 10 次漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調委員會議，主要處理重點是為推動漁港功能多元化發展、建請相關單位研修放寬海域遊憩活動相關管制規定及各縣市政府或管理單位所提各項事宜等。

1999 年 8 月，漁政單位有鑑於「娛樂漁業管理辦法」已不符潮流，為與民眾之需求及業者的心聲接軌，開始重新修正發佈娛樂漁業管理辦法全文 27 條，正式將賞鯨業納入娛樂漁船範疇。重要的修正內容有：

- 1、允許娛樂漁船多港進出；
- 2、將核准專營娛樂漁業漁船的權利劃歸給各地方漁業主管機關；
- 3、將賞鯨等生態休閒之海上旅遊納入娛樂漁業範疇。
- 4 同意新建造之娛樂漁業漁船，同時可申請兼營娛樂漁業漁船，享受兼營娛樂漁業漁船之一般權限，不受原三年後始得轉任兼營娛樂漁業漁船之限制。

1999 年 10 月，漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調委員會議中，此次的修法，娛樂漁業之經營管理上面臨的問題，得到大幅改善，由漁業署會中訂定出賞鯨活動應注意的規範，並且函請各縣市政府輔導賞鯨業者遵守。

2000 年 12 月，農委會漁業署進一步召開『娛樂漁業管理辦法』修正會議中，正式將各地方政府賞鯨規範納入條文管理。

2001 年 7 月，行政院農委會漁業署有鑑於娛樂漁業之發展雖已在 1999 年 8 月的大幅修法後，已步入正確方向，但仍然有許多有礙娛樂漁業發展的爭議存在，因此針對「娛樂漁業管理辦法」進行了局部的修正，其中重要內容有：

- 1、於特定之水域，地方政府可訂定管理法規，核准舢舨、漁筏兼營娛

樂漁業。

2、取消娛樂漁船經營十五年之限制。

3、地方政府得訂定賞鯨規範或輔導業者訂定自律公約。

2001 年 12 月，行政院農委會漁業署有鑑於娛樂漁業業受到大環境經濟不景氣之影響，營運效果不佳、業者經營困難，政府為加速推動娛樂漁業合理正常之發展，特設立「娛樂漁業經營週轉金貸款計畫」及「娛樂漁業漁船建造貸款計畫」，並由中國農民銀行、土地銀行、合作金庫及各區漁會信用部承辦貸款事宜，協助娛樂漁船的業者解決資金週轉之困難（張明添，2002）。

表 19：我國娛樂漁業大事年表

公佈日期	制定或主管機關	重要漁業措施	備註
1987.07	中央政府	宣佈解嚴	台灣四周海上活動項目開放，帶動了海上休閒娛樂的發展
1988 年	行政院農委會	公佈『台灣地區海上釣魚活動管理辦法』	開啓了海上休閒娛樂活動之啓端
1991.02.01	行政院農委會	公佈之新漁業法內，增列娛樂漁業一章，內含 3 條規定(漁業法第 4 章第 41 條至 43 條)	漁政單位有鑑於社會發展休閒娛樂活動之需求與潛力，特別將娛樂漁業納入規範
1993.05.26	行政院農委會	訂定『娛樂漁業管理辦法』，全文 29 條，自此取代 77 年公佈『台灣地區海上釣魚活動管理辦法』	根據漁業法第 43 條之規定訂定娛樂漁業管理辦法
1993.08	行政院交通部	公佈『台灣地區海上娛樂船舶活動管理辦法』，全文計 26 條	重點在於簡化海釣客之出海手續並重視生命安全，同時兼顧沿岸漁業之持續發展，共同合理有效利用沿岸海域
1993.09	台灣省政府	訂定台灣省各類漁港專營娛樂漁業漁船最高艘船數及申請配額登記程序等有關規定	期望能正常合理且穩健發展，以免發生過往漁業過度競爭與投資過剩之錯誤
1993.11.03	行政院農委會	訂立『漁業動力用油優惠油價標準』，全文 5 條。第 3 條法令規定：依法令…得以優惠價格購買漁業動力用油	僅得申購免貨稅之漁船用油，但兼營之娛樂漁船之漁船則可享用漁業動力用油優惠油價
1994.02		中華娛樂漁船協會成立	訂定會員業者經營娛樂漁船之建議收費標準
1995.06.03	行政院農委會	修正發布娛樂漁業管理辦法第 21 條條文	
1996.03.13	行政院農委會	修正發布娛樂漁業管理辦法第 24 條條文	

表 19：我國娛樂漁業大事年表（續前）

公佈日期	制定或主管機關	重要漁業措施	備註
1998.06.12	行政院農委會&行政院交通部	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第一次委員會議』	1、漁政主管機關對漁業權取得單位，應就漁業權之基本意義進一步協商說明。2、針對季節性、漁貨量大小，規範船釣活動原則。3、專營娛樂漁船朝向併入遊艇部份，統一管理規劃。4、以漁船汰換方式解決遊艇申請漁港停泊席位之可行性研究。5、『東北角海岸風景特定區鼻頭角地區觀光遊憩開發建設與鼻頭富麗漁村推動計畫之相互配合問題』案。6、『漁業與海域遊憩活動共存共榮調整計畫』案。
1999.08.18	交通部觀光局	『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報委員會議』執行成果	漁業署修正公告『娛樂漁船管理辦法』，將賞鯨活動納入娛樂漁業範圍
1999.09.01	行政院農委會&行政院交通部	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第二次委員會議』	『東北角海岸風景特定區劃設近岸海域遊憩活動範圍與專用漁業權重疊問題』案
1999.10.07	交通部觀光局	『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報委員會議』執行成果	漁業署開會訂定出賞鯨活動應注意規範，並函請各縣市政府輔導業者遵守
1999.01.30	行政院農委會&行政院交通部	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第三次委員會議』	『娛樂漁業漁船屬多港進出及管理事宜』案
1999.07.07	行政院農委會	制定第 5 次『漁業法修正草案』送往立法院審議	中央主管在修正草案對娛樂漁業之規定多所增訂，欲將娛樂漁業之管理明文化，以減少爭議產生
1999.07.22	行政院農委會&行政院交通部	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第四次委員會議』	建請行政院農業委員會速研訂賞鯨規範，提請討論。相關內容為訂定賞鯨應遵守之注意事項外，應朝向三個方向推動執行：1、加強對船長之訓練，以規範賞鯨船之活動。2、加強解說員訓練，以提供正確之生態觀念，同時可以核發證書方式建立制度。3、研擬賞鯨手冊，除教育乘客應遵守之事項外，並可設計賞鯨護照之構想，以增加遊客賞鯨之意願。
1999.08.18	行政院農委會	修正公佈娛樂漁業管理辦法全文 27 條，並自發佈日執行	重要修正內容有：1.允許娛樂漁船多港進出 2.將核准專營娛樂漁業漁船的權力劃分給各地方漁業主管機關 3.將賞鯨等生態休閒之旅納入娛樂漁業範疇
2000.02.29	行政院農委會&行政院交通部	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第五次委員會議』	觀光局東北角管理處辦理『海域遊憩安全講習計畫』案

表 19：我國娛樂漁業大事年表（續前）

公佈日期	制定或主管機關	重要漁業措施	備註
2000.11.29	行政院農委會&行政院交通部	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第六次委員會議』	1、同意將烏石漁港、淡水第二漁港、碧砂漁港及海口漁港列為多功能示範漁港。2、綠島公館漁港興建遊艇碼頭計畫案。3、屏東縣政府推動海上藍色公路建設案，以提升屏東縣油氣多樣化並邁向海洋世界，發展觀光事業。
2000.12.15	農委會漁業署	召開『娛樂漁業管理辦法』修正會議，將賞鯨規範納入條文管理	
2000.12.21	行政院農委會&行政院交通部	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第七次委員會議』	辦理各漁港功能多元化建設工程
2001.04.23	行政院	擬定『高雄市漁筏管理自治條例』	將來可俾利地方政府訂定漁筏檢丈管理規範後，在劇已訂定漁筏載客之營運管理法規
2001.04.24	行政院農委會漁業署	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第八次委員會議』	1、有關漁筏管理相關法令修正辦理情形報告案。2、檢討國內現有遊憩功能之交通碼頭所需建設經費，逐年視需要編列案。
2001.07.31	行政院農委會	修正發布娛樂漁業管理辦法第 6、9、10、11、15、17、20、24、27、28 條條文	重要修內容有：1.於特定水域，在地方政府可訂定管理法規，核准舢舨、漁筏兼營娛樂漁業 2.取消娛樂漁船經營 15 年之限制 3.地方政府得訂定賞鯨規範或輔導業者訂定自律公約
2001.07.31	農委會漁業署	正式發布『娛樂漁業管理辦法』修訂條文	該法第六條規定經營娛樂漁船之漁船，其總噸位以 1 噸以上未滿 50 噸者為限。舢舨、漁筏不得經營娛樂漁業。但類似瀉湖等具天然屏障之一定水深沿岸海域，直轄市或縣（市）政府得劃定特定水域並訂定管理法規，核准舢舨、漁筏兼營娛樂漁業。
2001.12.20	行政院農委會&行政院交通部	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第九次委員會議』	漁港提供遊艇停泊相關行政處理原則
2001.11.21	行政院農委會漁業署	2001 年度加速農村建設之『娛樂漁業周轉金貸管計劃』	由中國農民銀行、土地銀行、合作金庫及各區農會信用部承辦貸款事宜
2002.03.26	行政院農委會&行政院交通部	召開『漁業與觀光單位共同發展海域遊憩活動協調會報第十次委員會議』	推動『漁業與觀光單位共同發展台灣海域活動共存共榮計畫』，計劃包括漁業權、海域空間與生物資源共用、娛樂漁船逐步納入遊艇管理、賞鯨活動推廣

表 19：我國娛樂漁業大事年表（續完）

公佈日期	制定或主管機關	重要漁業措施	備註
2007.05.01	行政院農業委員會	農漁字第 0961340452 號令修正發布第 26 條條文	漁業人有下列各款情事之一者，除依有關規定處分外，並即時制止其出港經營娛樂漁業： 一、娛樂漁業漁船未依規定申請檢查、丈量、註冊。 二、娛樂漁業漁船搭載乘客超過定額。三、漁船未經核准擅自經營娛樂漁業。四、娛樂漁業漁船所屬幹部船員及駕駛人，未持有合格證照。五、娛樂漁業漁船未依規定配備合格之求生及滅火、通信設備。前項各款之檢查及即時制止出港之處置，中央主管機關得委託海岸巡防機關辦理。

資料來源：1、張明添，2002。2、2009 年 3 月田野調查。3、漁業署網站
http://www.fa.gov.tw/chnn/fishery_law/fish_law/laws.php?id=10
 查詢時間 2009/05/12

綜合上述所言，娛樂漁業管理辦法逐漸修正調整，成為台灣賞鯨船管理的法令依據：

1、因應漁業產業結構的調整，於 1991 年 02 月 01 日修正『漁業法』，增訂娛樂漁船專章，並於 1993 年 05 月 26 日訂定『娛樂漁業管理』辦法。該等辦法使得漁船或兼營娛樂漁業取得法源依據，政府乃積極輔導漁民，將傳統生產型漁業轉型為娛樂漁業，以減少作業漁船數，紓解近海資源的壓力。（陳璋玲，2006）

2、1997 年第一艘賞鯨船海鯨號於花蓮石梯港首航，台灣賞鯨業（賞鯨活動）尚未被納入娛樂漁業範圍之內。

3、政府於 1999 年 08 月 18 日修正『娛樂漁業管理辦法』，將娛樂漁業的範圍修正為包括觀賞漁撈作業或海洋生物及生態之休閒活動，自此，台灣賞鯨活動才被納為娛樂漁業的經營範疇。而台灣的賞鯨屬季節性活動，通常在每年 5~10 月之間，此期間海面較平穩，適合搭載遊客出海；而花東地區賞鯨海域以花蓮、石梯、成功海域為主。（陳璋玲，2006）

花蓮與台東賞鯨船接受到娛樂漁業管理辦法所規範，使賞鯨活動在安全、設備、保險等層面，皆有一定的要求與約束，但是約束期間只有賞鯨業經營的期間，

在賞鯨休業期間，賞鯨船從事捕魚或其他推廣觀光休閒旅遊等活動時，則受到漁業法的規範（表 20）。

表 20：花東地區賞鯨船受娛樂漁業管理辦法約束的月份表

地區	船名	賞鯨船經營賞鯨的月份	其餘月份賞鯨船的功用
花蓮	多羅滿號	4~10 月中旬	推廣觀光休閒旅遊（生態觀光）業
	海鯨號	5~10 月	捕魚（旗魚）
	東部賞鯨號	4~10 月中旬	捕魚、兼營海鮮餐廳
台東	晉領號	6~10 月	捕魚（漁法:曳繩釣、延繩釣）

資料來源：2009 年 2~4 月訪談花東賞鯨業者

花蓮市花蓮港多羅滿號總經理就表示：經營賞鯨業受到娛樂漁業管理辦法所約束，因為漁業法中明確規定漁船觀賞漁撈作業或海洋生物及生態的休閒活動，是必須受到娛樂漁業管理辦法所約束。以花蓮港經營賞鯨而言，每年大概是從 4 月份就開始經營賞鯨，因為此時的海象、風浪較穩定，比較適合經營賞鯨事業，而賞鯨活動是旅客乘坐賞鯨船出海去觀賞鯨豚生活型態，業者須幫賞鯨旅客投保，因為根據『娛樂漁業管理辦法』第 22 條規定經營賞鯨業者應該為船員及旅客投保費，並且規定每人投保金額不得低於 120 萬元，目前花東地區賞鯨業者替遊客投保的保險額度為 240 萬元。

進入冬天季節之後，因為海象、風浪較大，是屬於傳統漁民捕魚的季節，所以此期間（10 月~隔年 3 月底）不適合經營賞鯨事業，這些不適合出海賞鯨的時節，以從事推廣觀光休閒活動為主，就不受娛樂漁業管理辦法所規範⁵。（表 20）

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港海鯨號船長也表示：經營賞鯨業受到娛樂漁業管理辦法所約束，約束項目、內容與花蓮港大致一致，唯一不同的是石梯港從事專營賞鯨的月份為每年的 5~10 月，這段賞鯨營運期間也同樣受到娛樂漁業管理辦法所約束，加上因為石梯港位處偏僻，交通運輸不發達，來石梯港賞鯨的旅客有限，必須利用賞鯨事業休業期間（10 月~隔年 4 月）從事捕抓旗魚的工作，補貼收入，因為這段東北季風盛行的期間內，帶旅客出海賞鯨會造成旅客暈船不舒服，所以才轉而從事捕魚的工作，這段賞鯨業休業期間從事捕魚，是由漁業法所規範⁶。（表 20）

⁵ 20090321 訪談多羅滿號總經理林振利先生

⁶ 20090321 訪談海鯨號船長林國正先生

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港東部賞鯨號張先生指出：東部賞鯨號專營賞鯨事業受到娛樂漁業管理辦法所約束，東部賞鯨號專營賞鯨季節為每年 4~10 月，這段期間內即受到娛樂漁業管理辦法所約束，其餘時間為賞鯨業的休業期間，這段期間內從事捕魚的工作，主要是因為東北季風關係與客源因素，因為出海賞鯨會產生油價成本、保險費用、人事成本費用、所得稅費用，扣除掉這些成本，其餘的才是真正收入⁷。(表 20)

台東縣經營賞鯨業也是同樣受到娛樂漁業管理辦法所約束，據台東縣成功鎮新港漁港晉領號船長表示：晉領號專營賞鯨季節為每年 6~10 月，其餘的時間為賞鯨休業期間(10~隔年 5 月中旬)，休業期間從事捕魚彌補收入，會造成這個原因是因為冬天東北季風盛行，加上客源又少，出海賞鯨旅客會有暈船的情形產生，而且根據娛樂漁業管理辦法中第十七條規定，漁業人或船長應遵守下列規定：『出海前蒐集氣象及海象資料，並向乘客說明之；當地預報風力達六級以上或認為氣象或海象不佳，對乘客有安全顧慮時，應即停止出海。』東北季風盛行時，海象多半不好，若此時仍從事賞鯨，會對旅客的生命安全有危險事宜產生，再加上若是讓賞鯨船閒置，每艘賞鯨船造價不便宜，是賞鯨業者的生財器具，業者仍需支付折舊費用以及固定時間的維修保養費用，所以冬天季節賞鯨休業期間從事捕魚以彌補收入⁸。(表 20)

二、賞鯨業經營管理辦法

賞鯨經營管理辦法是特別針對賞鯨活動業者訂定的相關注意事項。1999 年在東部海面從事賞鯨活動的娛樂漁船約三十餘艘(台北縣約五艘、宜蘭縣約二十艘、花蓮縣約六艘、台東縣約二艘)，然而這些業者對賞鯨活動應遵守之事項，並不全然瞭解。因此，漁業署於 1999 年 8 月 6 日邀集相關縣市政府及業者代表研商相關輔導措施，並擬訂賞鯨活動之輔導相關注意事項，透過縣市政府加強輔導。依據該注意事項，縣市政府將辦理一系列船長及賞鯨解說員之教育訓練講習，並給予核發證書，以建立賞鯨制度，對於賞鯨範圍及航次分配作適當之調整，以免同時間過多船隻進行賞鯨，而干擾鯨豚之活動。

⁷ 20090406 訪談東部賞鯨號張國賢先生

⁸ 20090228 訪談晉領號船長陳坤龍先生

至於各縣市賞鯨活動應遵守之行爲細節，乃由縣市政府協調業者訂定賞鯨活動細則或自律公約，以有效約束業者的行爲。此外，該注意事項亦要求重視乘客安全，並嚴禁乘客賞鯨時製造不當聲響或投置物品等干擾，俾使該項海上娛樂活動能在兼顧保育及觀光的前提下，永續經營發展，成爲國人親近海洋最具魅力的活動。(朱承天，1999)

當時漁業署署長胡興華指出，我國東部海域爲黑潮主流所經過，帶來豐富的海洋生物，極適合大型海洋哺乳動物，如鯨魚、海豚的棲生，近年來在保育人士及學者專家的調查研究下，東部海岸海域已可常見十數種鯨豚，例如：瑞氏（花紋）海豚、長吻飛旋原海豚⁹、熱帶點斑原海豚¹⁰、侏儒抹香鯨、偽虎鯨等，其資源量非常豐富，賞鯨已成爲東部地區非常重要的海上娛樂漁業活動項目之一，但依據野生動物保育法第十八條之規定，保育類野生動物應予以保育，不得騷擾、虐待、獵捕、宰殺或爲其他利用，因此有必要將此活動予以適當的管理。

另外，對於賞鯨娛樂漁船行駛限制方面，此一管理辦法原則規範進入鯨豚出現區時之船行速度及賞鯨位置等，以避免對鯨豚造成壓迫及騷擾等行爲。同時由各縣市政府加強宣導違反野生動物保育法應負之刑責，其最高可處一年以下有期徒刑或併科新台幣六萬元以上三十萬元以下罰金，以達到警惕的效果。

夏季期間，海上航行條件良好，極適合賞鯨活動之進行，並預估當年2002年賞鯨人數將超過六萬人次以上，爲此，漁業署除輔導地方政府辦理賞鯨教育訓練工作外，亦透過民間團體組織，如中華娛樂漁船協會及中華鯨豚協會，辦理相關活動並加強宣導民眾賞鯨應遵守之事項。(李秀女，2002)

據此，花蓮與台東皆訂有相關的經營管理辦法，但因取締困難，所以多由船長自我約束，花蓮縣娛樂漁船班會自律公約草案與台東縣經營賞鯨船自律公約是在2001年07月31日由花蓮、台東縣政府制定賞鯨規範。(表21)

⁹ 鯨與海豚圖鑑上學名稱爲長吻飛旋原海豚，但漁民及賞鯨業者皆稱飛旋海豚。

¹⁰ 鯨與海豚圖鑑上學名稱爲熱帶點斑原海豚，但漁民及賞鯨業者皆稱熱帶斑海豚。

表 21：花東地區賞鯨業經營管理辦法對賞鯨業者的約束效力

地區	船名	適用經營管理辦法	約束效力
花蓮	多羅滿號	花蓮縣娛樂漁船班會 自律公約草案	由船長自我約束，深刻認知賞鯨業為生態旅遊的一環。
	海鯨號		
	東部賞鯨號		
台東	晉領號	台東縣經營賞鯨船自律公約	

資料來源：2009 年 2~4 月訪談花東賞鯨業者

花蓮市花蓮港多羅滿號總經理林振利先生表示：所謂自律公約由字面上的意思觀之就是代表『經營良心理念的事業』，而自律就是代表要『自我約束自己』，賞鯨業者深刻體認到賞鯨就是生態旅遊的一環，或者將賞鯨事業定位成一般的旅遊型態，干擾鯨豚生態的問題就不會產生，賞鯨船長開船的自我要求就會很高，自律公約才會發生效用，而且自律公約並非法律所訂定的法律條款，因此很難有硬性的法律規範，執行取締上也有困難之處，且他的旅遊動線是在海面上，取締更加困難，必須倚賴自發性人員去取締拍照，海面上只有幾艘海巡船隻在巡邏、範圍那麼大，很難去監督，何況干擾鯨豚的時間、地點都很難掌握，加上接觸鯨豚的時間又很短暫，所以只有經營者定位在生態旅遊上，知道賞鯨是對台灣海洋文化、環境的關懷，並且進一步帶給旅客生態保育的觀念，尊重並且關懷與海洋共生的鯨豚，船長才會按照符合生態觀念的理念去實踐。偶爾同業間會有發生賞鯨船隻開船速度太快，接近鯨豚的距離太短的情況，但這點在花蓮海域是情節不嚴重，在宜蘭部份比較嚴重，因為宜蘭船隻較多，且觀賞鯨豚後回程船隻速度太快，情節較嚴重的是兩邊賞鯨船隻包抄，將鯨豚困在船隻中間的情形，但在花蓮沒有這樣的事產生¹¹。(表 21)

花蓮縣豐濱鄉海鯨號船長也表示花蓮縣娛樂漁船班會自率草案，是由中華鯨豚協會所擬定，但擬定之後卻沒有後續管理單位負責去懲處，必須由業者本身去約束，海鯨號所推選的船長，均必須對海域的海況、潮汐有充分的認識，旅客的安全才會有保障，船長如果對鯨魚、海豚的生態習性不了解，賞鯨船隻越來越靠近鯨豚時，鯨豚就會心生畏懼而下潛，鯨豚久而久之會害怕賞鯨船。對鯨豚生態習性瞭解認知相當熟悉的船長而言，船長會運用自己

¹¹ 20090321 訪談多羅滿號總經理林振利先生

的方法，讓鯨豚主動靠近賞鯨船。此外，賞鯨船的船長再訓練是一個很重要的問題，因為台灣如果真的要著眼於發展生態旅遊，並且達到完善的境界，賞鯨船的船長都必須要再訓練，因為幾乎所有的賞鯨船船長帶旅客去觀賞鯨豚時，都是匆匆忙忙的，且當賞鯨船隻發現鯨豚時，都會相互告知，以致有船隻速度太快的情形產生，雖不會有賞鯨船直接衝擊鯨豚的情形產生，但賞鯨船對鯨豚仍會產生衝擊。根據研究指出，當賞鯨船隻預計接近鯨豚時，鯨豚百分之百會心生恐懼、害怕，此時鯨豚就會有下沉、下潛的情形產生，自然而然的賞鯨船隻就無法順利靠近鯨豚。

另外，花蓮縣政府雖有逐步推廣懲罰規則的措施，但是因為石梯港外海巡邏太少，無從取締，就算有人員主動舉發、告知，也都無法令依據，因此必須依賴經營賞鯨船船長再訓練加以彌補。

在自律公約中，勿近距離靠近鯨豚，對船家的約束性通常沒用，因為出沒在台灣海域的都是以海豚居多，鯨類較少，若是船家採遠距離觀賞鯨豚，旅客不會感到興奮、快樂，因此懂鯨豚生態習性的船長，會知道如何讓海豚與旅客互動，並且讓鯨豚與賞鯨船隻一同前進（飆船），可以說船長的認知如何，是很重要的¹²。（表 21）

根據實地觀察，花蓮賞鯨業者雖然客源多，但業者為了滿足客人需求，有的公司還有保障看的到鯨豚的措施，即若出海看不到鯨豚，船家會發給賞鯨船票，下次只要補付保險費即可，因此業者之間便形成交通訊息的網絡，賞鯨船出海，只要有人發現鯨豚蹤跡，便通訊聯絡，接到訊息的賞鯨船，就將引擎打到底，飆船全速前進，船後水花四濺，追蹤鯨豚，此現象不但顯示對生態旅遊觀念的實踐，仍有一段距離要努力，也顯示賞鯨業的規範問題，的確是目前賞鯨業發展極待克服的問題。

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港東部賞鯨號張先生也指出：賞鯨船船長肩負生態保育的觀念，深刻認知到鯨豚是生財、求生的工具，更細心的照顧、保護牠們，並且將生態保育的觀念帶給賞鯨船上的旅客們，才會進一步把賞鯨建構成而成生態旅遊的一環¹³。（表 21）

台東縣雖然也有自律公約，但是據台東縣成功鎮新港漁港晉領號船長表

¹² 20090321 訪談海鯨號船長林國正先生

¹³ 20090406 訪談東部賞鯨號張國賢先生

示，對於台東經營賞鯨船自律公約部份，也和花蓮一致，因取締困難，所以主要都靠業者自我約束，因為站在經營賞鯨事業的立場而言，不會一發現鯨豚蹤跡，船長就全速前進，並且追逐、進一步去干擾鯨豚的生態習性。尤其，晉領號是通過賞鯨標章所評鑑認可的船隻，任何干擾鯨豚的行為都不被允許，而且中華鯨豚協會的人員也會不定期抽查有賞鯨標章認可的船隻，一旦有干擾鯨豚生態習性的違法事宜產生，標章就會被停權。但若有干擾鯨豚事宜產生，處罰細則方面仍很難執行，大多只能給予口頭警告，必須要有確切違法的情節，並且有照片舉證，才有處罰的可能，因此對於經營賞鯨業者而言，賞鯨船船長自我約束力變得很重要¹⁴。(表 21)

最後，針對花蓮縣娛樂漁船班會自律公約草案，與台東縣經營賞鯨船自律公約兩者做一比較。首先，在賞鯨業者經營層面上，業者應注意事項的規範差異性不大，但在接近鯨類禁區方面而言，有些不同。台東縣經營賞鯨船自律公約中規定，迫近觀察區（距鯨五十至一百公尺範圍內），須以無浪速度五節以下行駛，同時間內以一艘船停留，停留時間不得超過一小時；進入準備區（距鯨一百公尺至四百公尺範圍）時，船隻進入應減速在十節以下並減低噪音，禁止突然改變速度、方向與倒退，並保持在鯨豚之側後方，船行與鯨豚保持平行，區內不得同時超過三艘船停留，時間以二小時為限。

花蓮縣娛樂漁船班會自律公約草案中規定，迫近觀察區（距鯨五十至一百公尺範圍內）須以無浪速度行駛，同時間內以一艘船停留，停留時間不得超過一小時；進入準備區（距鯨一百至五百公尺範圍）時，船隻應減低噪音，禁止突然改變速度、方向與倒退，並須保持在鯨豚之側後方，以減速前進，船行與鯨豚保持平行，區內不得同時超過三艘船，停留時間以二小時為限。

兩者最大差異點在於台東縣經營賞鯨自律公約有進一步闡述在迫近觀察時，無浪速度必須規範在船隻速度低於五節以下行駛，在準備區時，賞鯨船隻速度必須低於十節以下；花蓮縣娛樂漁船班會自律公約草案卻對迫近觀察區與準備區對船隻速度沒規範。

其次，台東縣經營賞鯨船自律公約規範娛樂漁船於載客時，遇實際海況七級風浪以上時，不得出海。花蓮娛樂漁船班會自律公約草案中規範娛樂漁

¹⁴ 20090228 訪談晉領號船長陳坤龍先生

船於載客時遇實際海況八級風浪以上時不出航。兩者對海況篇有認知方面的不同，台東風浪達七級就不得出海從事賞鯨活動，但在花蓮風浪達八級以上才不得出航。

最後，台東縣經營賞鯨船自律公約規範賞鯨業者需參加縣政府舉辦之賞鯨船業者定期或臨時協調會議，而花蓮縣部分卻沒有；同樣的，花蓮縣娛樂漁船班會自律公約草案中規範 1、娛樂漁船之停靠港泊及賞鯨海域應依主管機關繪出之區位圖行。2、罰則篇：會員若有違反以上公約經班會提出，出席會員二分之一同意得處以罰款（新台幣二千元至二萬元整）；若有違規會員拒繳罰款，班會得建請花蓮縣政府處以停航三日至十五日。而台東縣部分則沒有。

整體而言，花蓮與台東皆有賞鯨業經營管理辦法，雖取締困難，但業者多能自我約束，也因辦法中明訂接近鯨豚時的規範細節，而使賞鯨活動的品質得以提升。

三、鯨豚資源

根據黑潮海洋文教基金會資料顯示鯨豚種類在花蓮海域出現種類的鯨豚有弗氏海豚、瓜頭鯨、抹香鯨、花紋海豚、虎鯨、飛旋海豚、偽虎鯨、瓶鼻海豚、短肢領航鯨、熱帶斑海豚等 10 種（黑潮海洋基金會，2002），經常出沒的種類以長吻飛旋海豚、瓶鼻海豚、熱帶斑海豚、弗氏海豚為大宗，另外台東海域出沒種類計有花紋海豚、長吻飛旋海豚、瓶鼻海豚、弗氏海豚、虎鯨、抹香鯨等 6 種，經常出沒的種類以花紋海豚、長吻飛旋海豚、瓶鼻海豚、弗氏海豚為大宗（曾聖元，2000）。

而就發現率方面而言，花蓮海域發現率為 92.3%，而就這幾年的觀察結果顯示：僅在 2005 年發現率低於 9 成，其餘年份都超過；在 2007 年整體發現率更是創下新高，達到 94.5%；而台東海域方面而言，以聰慧活潑的海豚類方面而言，發現率高達八、九成，但實際去新港漁港參與賞鯨的人員大概三趟有一趟看得到鯨豚蹤跡。（表 22）

表 22：花蓮、台東賞鯨船隻發現主要鯨豚種類

地區	船名	經常出沒鯨豚種類	數量遞減狀況與原因
花蓮	多羅滿號	飛旋海豚、瑞氏（花紋）海豚	花紋海豚數量遞減、發現率呈現下滑趨勢
	海鯨號	瑞氏（花紋）海豚、飛旋原海豚、熱帶斑海豚、弗氏海豚、瓶鼻海豚、偽虎鯨	各類鯨豚種類、數量、發現率都呈現下滑趨勢
台東	晉領號	瑞氏（花紋）海豚、長吻飛旋海豚、瓶鼻海豚、弗氏海豚	弗氏海豚成群出現的機會降低

資料來源：2009 年 2~4 月訪談花東賞鯨業者

花蓮市花蓮港多羅滿號總經理林振利先生表示：目前只有花紋海豚數量遞減，而且每一年的狀況不盡相同，我們成立賞鯨公司 11 年來，約有 7-8 年都是花紋、飛旋海豚在互爭發現率的第一名，但是這兩年來花紋海豚的發現率急速下降，但就發現率方面而言，第一名為飛旋海豚，出海賞鯨看到的種類都是花紋跟飛旋海豚居多¹⁵。（表 22）

花蓮縣豐濱鄉海鯨號船長也表示：鯨豚的數量有明顯減少，鯨豚發現率已經比 2003 年的還低¹⁶。（表 22）

台東縣成功鎮新港漁港晉領號船長表示：早期還有虎鯨可以看到蹤跡，但是現在而言，已經很久沒有看到虎鯨的蹤跡了，至於其他大型鯨類而言，抹香鯨去年還有看到他的蹤跡，而且這幾年來明顯感受到鯨豚數量逐漸變少，但是鯨豚種類方面而言是還好，去年（2008 年）弗氏海豚成群出現的機會比較少見，因為以往弗氏海豚在台東海域出現，都是幾百隻、幾千隻的成群出現，但是現在的數量有減少，而去年（2008 年）主要看到的海豚種類計有花紋、飛旋、熱帶斑、弗氏海豚為主。（表 22）

根據黑潮海洋文教基金會調查花蓮海域資料顯示：就整體發現率而言，自 1998 年至 2007 年之間，黑潮海洋文教基金會累積了共計 1286 筆航次以及 2015 筆鯨豚觀察記錄。在這 1286 趟的航次中，發現鯨豚則有 1187 航次，發現率為 92.3%，而就這幾年的觀察結果顯示：僅在 2005 年發現率低於 9 成，其餘年份都超過；在 2007 年整體發現率更是創下新高，達到 94.5%，這些數據充分地證明了花蓮海域是適合出海賞鯨豚的地區。特別是在適合賞鯨豚的 5 月到 9 月，平均發現率都超過 9 成。

¹⁵ 20090321 訪談多羅滿號總經理林振利先生

¹⁶ 20090321 訪談海鯨號船長林國正先生

鯨豚群次及種類方面而言，在航程紀錄中，「群次」指的是「船隻在每個航次中，可觀察到的鯨豚群體數」。當然，有可能在一個航次中分別於兩個不同地方發現到相同種類的鯨豚，在 1286 筆航次中，若扣除掉完全沒發現鯨豚的 99 筆航次，期間共發現鯨豚 2090 群次，平均每航次約 1.76 群，以 1999 年為最高 2.09 群，2004 年為最低的 1.38 群，2007 年則為 1.69 群。而在觀察到的鯨豚種類方面，若扣除掉完全沒發現鯨豚的航次，平均每航次約可發現 1.52 種，以 2002 年的 1.67 種為最高，2004 及 2005 年的 1.24 種最低，而 2007 年觀察到高於平均值的 1.54 種。該基金會於 2000 年 8 月 20 日上午八時的航次，在單一航次中觀察到包括抹香鯨、飛旋海豚、花紋海豚、熱帶斑海豚及弗氏海豚共計五種，而 1998、2000、2002、2003、2004、2006 及 2007 年則多次在單一航次中觀察到四種鯨豚。整體而言，單一航次遭遇兩種及以上鯨豚的機會在 42%，然而由群次及種類數字的變化來看，2004~2006 年這三年間所觀察到的現象都低於平均值，而在 2007 年卻又高於平均值，顯示應該持續觀察以進一步了解其中的變化。

在鯨豚種類發現率及數量方面而言，累積到 2007 年的資料發現，鯨豚種類發現率所呈現出的數字變化，有幾個結果值得注意：

- 一、飛旋海豚發現率越來越高，且數字逐年在攀升，賞鯨豚活動仰賴飛旋海豚的情況日益加重。從 1998 年至 2007 年的平均發現率為 40.2%，而 2006 年的年度發現率更首度突破 5 成高達 57.0%，2007 年則略為下降至 42.1%，但仍是高於平均值，突顯現階段花蓮賞鯨豚活動是以飛旋海豚為主，賞鯨船業者在接近飛旋海豚時應更加注意，若飛旋海豚因船隻持續干擾而改變航向不靠近花蓮外海，很難想像賞鯨活動該如何繼續維持。
- 二、該會從紀錄觀察到花紋海豚發現率呈現下滑現象，從 1998 年至 2007 年的平均發現率為 28.7%，在 1999 年更高達 38.7%，隨即呈現逐年下滑現象，至 2005 年達到最低只有 9.9%，在 2006 年稍稍回升至 14.0%，於 2007 年則為接近平均值的 27.5%，但仍無法和賞鯨豚活動發展初期一度接近 4 成的發現率相比，這個問題值得進一步去探究。
- 三、在 2005 年的紀錄當中發現：花紋海豚消失了，而 2006 年也同樣有一種海豚很難被找到，那就是熱帶斑海豚，牠在 2005 年的年度發

現率曾高達 25.4%，但在 2006 年的年度發現率竟然只有 8.3%，相較於平均發現率的 13.9% 也低了許多，但好現象是在 2007 年則回到接近平均值的 13.5%。

四、弗氏海豚從 2003 年後的發現率呈現下滑狀況，2005 年更是盪到谷底，只有 1.4% 的年度發現率，在 2006 年回升至 8.3%，也比平均發現率 7.0% 要好一些，但 2007 年則小幅下降至 5.3%，仍需持續注意發現率是否穩定。

五、瓶鼻海豚發現率在 2007 年則是歷年最高，達到 6.9%，而其平均發現率則僅有 4.5%，儘管發現率不高，但瓶鼻海豚仍不忘每年固定造訪花蓮海域。

六、扣除掉常見的飛旋、花紋、熱帶斑、弗氏及瓶鼻海豚，包括抹香鯨、偽虎鯨、短肢領航鯨等較不常見的鯨豚，總和平均發現率維持在 5.7% 左右，在 2005 年當年度偽虎鯨、侏儒和小抹香鯨（合併計算）的發現率各為 7%，各較平均 1.7% 及 1.1% 高出許多。而以往平均發現率僅有 0.5% 的短肢領航鯨，在 2006 年發現率卻飆高到 3.1%，原因是在 2006 年月底到 9 月初，一個多達百隻的群體在花蓮海域逗留了幾天，讓賞鯨船隻有較多的機會可以觀察到。

七、不同種類的鯨豚，在每一群次群體數量上則有明顯的差異，數量最多的是弗氏海豚，平均每個群體數量高達 414 隻，其次則是花蓮海域最常見到的飛旋海豚，群體數量也有 165 隻，另一個破百的則是熱帶斑海豚，群體數量為 151 隻，而其他兩種常見鯨豚，像是瓶鼻海豚及花紋海豚，群體平均數量則分別為 85 隻及 32 隻。另外值得一提的是 2007 年 8 月 1 日前後造訪的短肢領航鯨，因群體數量相當龐大，讓原本發現率並不高的短肢領航鯨群體平均數量突增至 110 隻¹⁷。（表 22）

總之，以花蓮和台東地區鯨豚資源方面有一個共通點，即出海賞鯨經常看到的以海豚為主，大型鯨類發現機率較小，而且出沒的海豚以飛旋海豚機率為最高，但在花蓮市花蓮港附近海域部分而言，花紋海豚的發現率、數量

¹⁷ 20090406 訪談黑潮海洋文教基金會企畫總監金磊先生

近幾年來有逐漸減少的趨勢，但在 2007 年有呈現稍稍回升狀況，但跟賞鯨活動初期一度接近 4 成的發現率相比仍是降低許多。在台東縣新港漁港，2008 年弗氏海豚成群出現的機會比較少見，這點跟花蓮黑潮海洋文教基金會所調查的發現率則不同，台東縣部分是弗氏海豚數量降低，花蓮海域弗氏海豚發現率呈現下滑趨勢。

四、 地方政府行銷措施

(一)、 花蓮縣政府的行銷推廣措施：

2007 年 6 月花蓮縣政府，因應賞鯨季節熱潮來臨，分別依花蓮賞鯨港口石梯港與花蓮港，石梯港區推廣賞鯨活動。

1997 年，當台灣第一艘賞鯨船自花蓮石梯港出航，即帶動台灣的賞鯨事業發展，爲了迎接賞鯨熱潮，花蓮縣政府規劃行銷主軸，帶動地方周邊產業。位居於石梯港與花蓮港具不同屬性，便以不同的風格方向發展。

石梯港配合當地的人文特色與豐富的海陸生態，由光豐地區農會規劃生態旅遊套裝行程，包括賞鯨、夜撈飛魚、夜釣魷魚、陸域動植物生態觀察解說，及參與原住民文化等豐富行程。 花蓮港部份，則由花蓮區漁會負責規劃套裝行程，包括水漾七星親近鯨鯊、曼波魚套裝行程，讓花蓮賞鯨的活動注入新活力，活潑又多元。

花蓮縣政府在七星潭已設置完成鯨鯊、曼波魚的蓄養箱網，提供遊客深潛、浮潛及餵食等活動，花蓮區漁會特別規劃「水漾七星」活動，結合賞鯨及海洋文化等內容規劃套裝行程，期望能讓花蓮賞鯨活動更具多元及新鮮感。

圖 5 爲花蓮縣 2009 年 12 月份節慶活動資訊圖：



2009 年花
蓮縣政府
農業局幫
花蓮港、石
梯港做啓
航宣傳活
動(鯨異奇
航)。

圖5 花蓮縣2009年12月份節慶活動資訊圖

資料來源：<http://tour-hualien.hl.gov.tw/images/hotlink/2009-01.jpg>

查詢時間 2009/05/25

圖5顯示出2009年5月花蓮縣政府農業發展處於石梯漁港舉辦鯨奇之旅，以推廣本年度花蓮賞鯨活動實際推廣狀況。(表23)

表23：花蓮縣政府推廣石梯港賞鯨活動表

單位	活動內容	聯絡方式
花蓮縣政府漁牧課	賞鯨超值回饋價，每人只要399元。僅限8/23早上9：00~12：00航班。花蓮石梯漁港是台灣賞鯨發源地，海鯨號為同時獲賞鯨標章認證及傑出漁民獎章殊榮的賞鯨船。	業者名稱：海鯨號海洋娛樂事業 聯絡電話：02-8672301 或 03-8781233 聯絡人：李小姐或林船長 地址：花蓮縣豐濱鄉石梯灣 96 號 E-Mail：service@seawhale.com.tw
	2009賞鯨開航特惠，每人只要399元。僅限4/4下午2：00與4/5早上9：00航班。花蓮石梯漁港是台灣賞鯨發源地，海鯨號為同時獲賞鯨標章認證及傑出漁民獎章殊榮的賞鯨船。每年首航促銷時，網友回應都相當熱情，所以強烈建議有興趣的朋友們，預約動作要快喔！	同上
	本活動第一晚夜間撈飛魚、釣魷魚，第二天早上出航賞鯨，名人的捕魚密技，現場的生鮮「赤身」是您絕對不能錯過的美食。歡迎熱愛海洋、喜愛挑戰、對自己體力有信心的遊客參加。	同上

資料來源：

<http://tour-hualien.hl.gov.tw/index.jsp?page=tourDetail&Oid=209>

<http://tour-hualien.hl.gov.tw/index.jsp?page=tourDetail&Oid=298>

<http://tour-hualien.hl.gov.tw/index.jsp?page=tourDetail&Oid=300>

查詢時間 2009/05/25

(二)、台東縣政府的行銷推廣措施

台東縣政府推動賞鯨豚活動，是從6月中旬過後推出系列活動，包括6月三仙台賞鯨、7月遇見飛旋海豚、8月黑潮之旅等，也積極推動海上的藍色休閒公路計畫，將台東的山、海美麗風光介紹出去，希望能與賞鯨生態之旅結合而成套裝行程，而賞鯨業者在帶遊客出海賞鯨，有發現鯨豚蹤跡時，能夠不打擾鯨豚原有之規律，並透過媒體來報導，讓全國民眾加深印象認為台東是鯨豚出現率最高的地方，才能吸引遊客到台東。

而推廣台東縣的「藍色休閒公路」計畫是台東縣政府推廣賞鯨生態旅遊新方向，邀請台東縣旅遊業者，舉辦台東縣太平洋生態之旅系列「黑潮生態之旅」，並從看山看海的的休閒漁業行程，從海、陸欣賞台東山海不同的風光，希望這個遊程能夠成為未來到台東賞鯨觀光配套行程，希望提供不一樣的玩法供民眾選擇。以往來台東的觀光客是由陸地欣賞東海岸之美，為了吸引外來觀光客來台東，縣政府特別策劃太平洋生態之旅系列活動。由台東富岡漁港搭乘娛樂漁船航向成功鎮新港漁港，從海上欣賞太平洋黑潮、賞鯨生

態之旅、岸景等，並由解說人員介紹太平洋各項生態（如介紹黑潮、鯨豚及各種漁撈作業方式）及東海岸岸景風光（如都蘭灣、都蘭山、金樽灣等景點）。午餐推廣品嚐黑潮鮮魚特餐，下午參觀魚市場拍賣、海生物，在金樽眺望陸連島等生態，沿途欣賞東海岸各景點風光，並由解說志工詳加介紹東海岸人文景觀，返回台東，行程中有山、海、漁業、人文等體驗與深度旅遊，以提振台東賞鯨事業人潮¹⁸。

（三）、花蓮和台東賞鯨觀光行銷推廣方案的差異

以下分別比較花蓮與台東賞鯨對行銷推廣上差異點與業者實際看法，整理出賞鯨業觀光推廣方案的差異（表24）：

表 24：花東賞鯨觀光行銷推廣方案表

單位	地方政府觀光行銷推廣方案
花蓮縣政府漁牧科	人與山、海洋文化的結合
台東縣政府漁業課	一、 鬼頭刀特餐與賞鯨之遊結合 二、 富岡至成功漁港水陸兩樣遊
多羅滿號	愛隨鯨生活動【海上集團結婚】
海鯨號	生態旅遊套裝行程
東部賞鯨號	
晉領號	較著眼與縱谷區推廣

資料來源：2009 年 2~4 月訪談花東賞鯨業者

花蓮縣政府漁牧科表示：花蓮縣政府漁牧課對賞鯨業者實質觀光行銷方式為採取綜合考量的觀點去思考，推出的行銷方式是將人與海洋文化這兩大區塊結合，花蓮北區有花蓮港，南區有石梯港，賞鯨就是一種顧客至上的服務業，行銷以海洋文化體驗為主軸，在海洋的部份，由於花蓮的賞鯨業鯨豚發現很高，高達 95%，故所有的旅客來花蓮賞鯨反應都是滿意，花蓮縣政府非常著眼於台灣的海洋文化，藉由搭乘賞鯨船隻去親近台灣的海洋文化，真正的賣點並非只在推廣賞鯨區塊，整個體驗漁村文化、漁撈活動、台灣海洋環境關懷都極力去推廣，藉由旅客搭乘賞鯨船隻眺望台灣本島壯麗的山脈，藉由賞鯨生態旅遊把花蓮的海洋、山作一系列的套裝旅遊，將賞鯨導引變成生態旅遊的一環。現階段業者也不斷推出更新的行銷策略，如：白天賞鯨，晚上夜釣魷魚；或者是晚上搭乘賞鯨船隻去夜釣魷魚、飛魚，隨著季節

¹⁸ 20090410 訪談台東縣政府農業局漁業課技佐

的不同，去發展各主題的生態旅遊導覽¹⁹。

台東縣政府漁業課表示：目前台東推廣賞鯨重鎮鎖定在新港漁港，因為此地區鯨豚發現率很高，再加上成功地區是一個純樸的漁村，縣政府漁業課這近幾年來積極推廣賞鯨業者與港區文化做結合。休閒漁業屬小眾活動，因為台東位處偏僻，而且中央政府所給的經費又有限，台東無法爭取到足夠經費，用大幅的宣傳海報做密集式的電視廣告等傳播行銷手法，所以必須仰賴小眾活動來吸引旅客來到台東，達到廣告行銷的手法，所以推出的行銷手法有二：一、在推廣賞鯨生態旅遊時，縣政府漁業課會附帶推廣鬼頭刀特餐，因為在 4-5 月時，鬼頭刀的漁獲量很多，並且鬼頭刀肉質甜美，搭配賞鯨生態旅遊，據此拉攏旅客到新港漁港，而鬼頭刀所扮演就是一個行銷噱頭。二、富岡至成功漁港水陸兩樣遊：從富岡漁港出發搭乘賞鯨船前往成功漁港，沿途順便觀賞鯨豚及台東的海洋生態環境，抵達成功漁港後，再品嚐鬼頭刀特餐；最後在搭乘遊覽車回到富岡漁港，沿途欣賞台東壯麗的山脈，到達杉原禁漁區時，再附帶體驗餵魚，如此一來變成白天賞鯨，黃昏餵魚，進一步去推廣台東的生態旅遊²⁰。

花蓮市花蓮港多羅滿號總經理表示：每個地方政府對新興熱門的行業，在一開始都會有包括廣告行銷、硬體設備經費的編列，而各地方政府都只能夠在產業初期階段幫忙宣傳行銷，經營業者本身必須慢慢學會自力更生，不可能長期依賴政府挹注（那是不可能的事），所以花蓮在賞鯨事業剛開始起步時，地方政府首先著眼於把碼頭設施改善，幫忙行銷宣傳主要著眼與海上婚紗結婚典禮儀式…等，從旁協助賞鯨業者慢慢把知名度打開，但是這幾年就漸漸沒有了²¹。

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港海鯨號船長表示：各地方政府為自己的地區產區做造勢活動，這是必然的趨勢，所以花蓮縣政府為賞鯨事業做了許多行銷、宣傳廣告，宣傳的結果也把台灣賞鯨的名聲成功打響，也正因為如此，所以才會造就許多旅客知道賞鯨必須來到宜蘭、花蓮、台東，而且後期在其他地區成立的一些賞鯨船家，花蓮縣政府也都帶頭做賞鯨宣傳，他並非只有幫花

¹⁹ 20090414 訪談花蓮縣政府農業局漁業課技士

²⁰ 20090410 訪談台東縣政府農業局漁業課技士

²¹ 20090321 訪談多羅滿號總經理林振利先生

蓮地區賞鯨業做宣傳，也把台灣賞鯨名號遍及台灣各地，也正因為如此來花蓮遊客量才會增加²²。

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港東部賞鯨號張先生表示：花蓮縣政府為賞鯨事業做宣傳是每年都有，而這幾年的行銷廣告都著眼於花蓮港居多，以前主軸都是在石梯漁港，但是現在主軸都規劃在花蓮港賞鯨與農業部份，而漁業方面，因為每趟出海賞鯨豚出現的機率變小了，演變成縣政府不敢再推廣賞鯨了，而漸漸把主軸推廣至農業部份，這一兩年都是如此，雖然縣政府每年都還是會來舉辦活動，但是往往成效只能維持一、兩天而已，人潮就結束了²³。

台東縣成功鎮新港漁港晉領號船長表示：縣政府行銷推廣只著眼於縣政府網頁、廣告看板推廣賞鯨，花東縱谷行銷推廣比起賞鯨方面而言，縣政府挹注的資源較多，應當必須以區塊特色平衡發展，舉例而言：綠島應推廣浮潛；蘭嶼推廣原始森林生態體驗；成功鎮賞鯨…等，在 2002-2005 年晉領號當時在富岡漁港，當時油價還算高，所以搜尋鯨豚發現率低加上找尋鯨豚時間花費較長，且旅客有暈船現象產生，所以當時縣政府把台東賞鯨重鎮設為新港漁港，當時在富岡經營的賞鯨船隻較少，使得當時行銷策略有錯誤，但是現在晉領號在新港漁港，情況就改善不少了²⁴。

根據上述可見，地方政府對賞鯨行銷的挹注，花蓮縣政府比台東縣政府投入更多，成效上也是花蓮縣比台東縣好。

五、 交通與港口位置

首先以港口的碼頭設施方面而言，以花蓮與台東縣各賞鯨港口比較（表 25），其中位居台東縣成功鎮的新港漁港為花蓮與台東地區的第一大漁港，所能提供的休閒活動具多樣化，計有海釣、魚市、海鮮、賞鯨豚、漁業展示（水族）等五種功能，就休閒功能多樣化方面而言比起石梯漁港來的好，但是就賞鯨客源層面而言，卻不及石梯漁港，所以港口設備，對花蓮縣與台東縣賞鯨業所造成的差異影響不大。

真正深具影響的是港口位置及其交通便捷性與否，因為賞鯨客源大多來

²² 20090321 訪談海鯨號船長林國正先生

²³ 20090406 訪談東部賞鯨號張國賢先生

²⁴ 20090228 訪談晉領號船長陳坤龍先生

自於北部地區，目前東海岸經營賞鯨活動的縣市計有宜蘭縣、花蓮縣、台東縣，而收益最好的縣市依序是宜蘭縣，其次是花蓮縣，再來才是台東縣，可見出港口位置與交通對賞鯨業發展與否是一個很大的因素，

表 25：台灣主要多功能漁港概況

縣市別	漁港名稱	休閒活動內容
基隆市	碧砂漁港	海釣、魚市、海鮮、賞鯨豚、漁港公園
宜蘭縣	烏石漁港	海釣、魚市、海鮮、賞鯨豚、漁港公園
台北縣	淡水二漁港	海釣、藍色公路、漁港公園、賞夕陽
	富基漁港	魚市、海鮮
	深澳漁港	海釣、賞鯨豚
新竹市	新竹漁港	海釣、魚市、海鮮、漁港公園
台中縣	梧棲漁港	海釣、魚市、海鮮、遊港
嘉義縣	布袋漁港	海釣、魚市、海鮮
高雄縣	興達漁港	港區休閒、魚市、海鮮
屏東縣	東港漁港	魚市、海鮮、漁業文物館
	後壁湖漁港	海釣、魚市、海鮮、賞鯨豚、遊艇
台東縣	新港漁港	海釣、魚市、海鮮、賞鯨豚、漁業展示（水族）
花蓮縣	石梯漁港	海釣、賞鯨豚
澎湖縣	馬公漁港	海釣、魚市、海鮮、漁港公園
	赤崁漁港	海釣、遊海鮮、水族館、港區休閒

資料來源：胡興華，2002

目前花蓮與台東地區曾有的賞鯨港口由北到南分別有位於花蓮市境內的花蓮港、花蓮縣豐濱鄉石梯漁港、台東縣成功鎮新港漁港、台東市富岡漁港（圖六）。



圖6 花東地區賞鯨港口位置與交通示意圖

花蓮、台東火車站至花東地區各賞鯨港口的距離，若以自行開車的話平均車速為 60 公里來計算，所需花費行車時間，如表 26 所示：

表 26：花東地區賞鯨港口距離及交通時刻表

起點	終點	兩點距離(公里)	花費時間(分)	備註
花蓮火車站(4)	花蓮港	5.6	6	
花蓮火車站(4)	石梯漁港	58.4	60	
台東火車站(S)	富岡漁港	11.2	12	
台東火車站(S)	新港漁港	55	55	

在花蓮客運方面，到花蓮港的客運路線為港口線，時間只需 25 分鐘，

平均每 2 個小時就有一班，單程票價為 11 元；到石梯港的客運路線為花東海岸線，時間需要 2 小時，平均每 1.5 個小時就有一班，單程票價為 179 元；。另外在台東客運方面，由台東火車站到成功新港的客運路線為台東火車新站往成功線，平均每 2 小時就有一班，單程票價為 146 元。

綜合以上所言，可得知花東地區交通運輸不便，再加上賞鯨的客源百分之 61%（表 27）都是來至於北部地區，如果要讓花蓮豐濱鄉石梯、台東成功鎮新港漁港賞鯨事業能發展的話，交通運輸是第一個必須想辦法克服的要素之一。

表 27：賞鯨遊客來源表

居住地	百分比 (%)
北部	61.6
中部	5.0
南部	10.8
東部	22.6

資料來源：沈珍珍，2003

以下分別針對各賞鯨業者、花蓮、台東縣政府對交通運輸方面便利與否做訪談：

花蓮市花蓮港多羅滿號總經理表示：以交通便利性方面而言，自從雪山隧道通車以來，單只對花蓮賞鯨業活動方面而言，遊客量有增加，但是情形並不明顯，反而是對花蓮市整體觀光旅遊人潮有增加的趨勢，因為花蓮賞鯨業者都是以散客、親子旅遊居多，年齡族群都在 20-40 歲居多²⁵。

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港海鯨號船長表示：以交通便利性方面而言，因為石梯漁港地理位置偏遠，演變成我們必須自行前往花蓮火車站接待旅客，並請幫旅客調配 2-3 天的行程，等到全程套裝旅遊旅遊完畢，再將旅客送回花蓮火車站，以克服交通不便這個因素²⁶。

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港東部賞鯨號張先生表示：石梯港離花蓮、台東火車站都很遠，位置剛好處於中間的位置，交通相當不方便，加上接送接送旅途遙遠，這點是目前在石梯漁港面前營運賞鯨業很難突破的點，以前都是依靠遊覽車順道到石梯港休息來拉攏生意，目前遊覽車有逐漸變少的趨勢，必須要我們業者自行前往接送來解決交通不便的困難²⁷。

²⁵ 20090321 訪談多羅滿號總經理林振利先生

²⁶ 20090321 訪談海鯨號船長林國正先生

²⁷ 20090406 訪談東部賞鯨號張國賢先生

台東縣成功鎮新港漁港晉領號船長表示：新港漁港離台東市區有一段距離，必須依賴旅客自行開車前往賞鯨或者是搭乘鼎東客運前往新港漁港，以前爲了克服交通不便這個因素曾經於 2001~2002 年至富岡漁港營運，然而由於富岡漁港鯨豚發現不高，爲了賞鯨營運，還是得回新港漁港營運賞鯨，再加上新港漁港爲宜花東最具規模的漁港之一，爲了賞鯨業營運還是回新港漁港²⁸。

花蓮縣政府漁牧科表示：以交通便利性方面而言，跟台東縣市比較起來，在交通方便性方面言我們是佔有優勢的，這點可以從賞鯨市場佔有率方面而言可以看的出來，加上賞鯨遊客都是從北部地區而來，自從雪山隧道通車以來，對花蓮市整體的觀光人潮是有幫助的，但是若是以單一賞鯨行業而言，我們最主要的競爭對手是宜蘭的南方澳漁港，我們一直盼望能將花蓮縣境內的台 9、11 線公路做鏈結，進而把南北的觀光資源做結合，以協助幫石梯港賞鯨所面臨交通不便的情形作有效的改善²⁹。

台東縣政府漁業課表示：交通運輸便捷與否對賞鯨業發展佔有重要因素，而目前台灣賞鯨的人潮又著眼於北部的客群，北部地區會來賞鯨的人，在交通成本方面而言，賞鯨遊客優先選擇一定是宜蘭、其次花蓮，再來才是台東，由於來台東的旅遊成本相對於比較高，再加上花蓮跟台東同質性較高，所以台東縣目前爲了克服交通不便這個因素，必須有效拉攏南部地區的觀光旅客來台東觀光，台東縣政府目前積極把台東賞鯨重鎮放在新港漁港，必須克服交通不便這個困難點³⁰。

六、 小結

1. 在娛樂漁業管理辦法上，花蓮與台東賞鯨船接受到娛樂漁業管理辦法所規範，使賞鯨活動在安全、設備、保險等層面，皆有一定的要求與約束，但是約束期間只有賞鯨業經營的期間，在賞鯨休業期間，賞鯨船從事捕魚或其他推廣觀光休閒旅遊等活動時，則受到漁業法的規範，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度不大。

²⁸ 20090228 訪談晉領號船長陳坤龍先生

²⁹ 20090414 訪談花蓮縣政府農業局漁業課技士

³⁰ 20090410 訪談台東縣政府農業局漁業課技士

2. 在賞鯨業經營管理辦法上，花蓮與台東皆有賞鯨業經營管理辦法，雖取締困難，但業者多能自我約束，也因辦法中明訂接近鯨豚時的規範細節，而使賞鯨活動的品質得以提升，但為追求更好的賞鯨品質在業者經營層面上，需有更多公權力的單位負責取締，使得賞鯨事業的發展能永續發展，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度頗大。
3. 在鯨豚資源上，以花蓮和台東地區鯨豚資源方面有一個共通點，即出海賞鯨經常看到的以海豚為主，大型鯨類發現機率較小，而且出沒的海豚以飛旋海豚機率為最高，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度不大。
4. 在地方政府觀光行銷辦法上，地方政府對賞鯨行銷的挹注，花蓮縣政府比台東縣政府投入更多，成效上也是花蓮縣比台東縣好，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。
5. 在港口位置與交通上，台東比起花蓮有著交通運輸不便的事實，再加上賞鯨的客源百分之61%都是來至於北部地區，交通運輸方面是台東發展賞鯨業必須想辦法克服的問題關鍵，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。

第二節 內在因素分析

本節分別就船隻數量、大小、賞鯨業者觀光行銷策略與方法、賞鯨船服務品質等內在因素探討造成花東賞鯨業發展差異的原因。

一、船隻數量、大小

首先在賞鯨旅客選擇賞鯨船隻方面而言，影響前三名的因素分別為是否配置解說人員、賞鯨船工作人員的服務態度及硬體設施完備程度，此為影響旅客選擇賞鯨船的主要考量因素。(沈珍珍，2003)

賞鯨船硬體設備的造價包括船體及所涵蓋設備，賞鯨船在購入時通常包含設備有主機、副機、無線電話、無線對講機、超高頻無線電話台、航行設備、救生設備、GPS 等，少數賞鯨船有魚探機設備(如太平洋號)，船隻大小只影響載客人數多寡，對是否容易令人暈船與否，沒有什麼差別，賞鯨船通常為了安全起見會在船底加重鉛，目的在確保船身重心保持在下方，以免遊客集中在甲板上發生危險。

以船隻噸位數與最大載客量而言，花蓮市花蓮港多羅滿一號 49.46 噸、載客量 83 人為最多，其次分別為花蓮縣豐濱鄉石梯港海鯨一號 32.38 噸、載客量為 75 人；鯨世界三號載客人數為 73 人；台東縣成功鎮新港漁港晉領號 20 噸、載客人數為 51 人；花蓮市花蓮港太平洋號 19.85 噸，載客人數為 50 人；花蓮縣豐濱鄉東部賞鯨號 19.89 噸、載客人數為 48 人；海鯨號 19.78 噸、載客人數為 45 人；花蓮市花蓮港的花東二號 19.96 噸、載客人數為 44 人及花東一號 19.67 噸、載客人數為 44 人；最後則是花蓮市花蓮港多羅滿號 19.82 噸、載客人數為 31 人為最少人。(表 28)。

由上述可知，不管在船隻數量、大小，花蓮縣的賞鯨船都比台東縣來的更具優勢，這也呼應了為何賞鯨旅客到花蓮賞鯨的人潮會較台東多，在經營船家數量、噸位、航次部分都領先台東。

表 28：各賞鯨公司主要營運內容

地區	花蓮市						花蓮縣豐濱鄉			台東縣成功鎮
賞鯨船基地位置	花蓮港						石梯港			新港漁港
賞鯨船名	多羅滿號	多羅滿一號	花東一號	花東二號	鯨世界三號	太平洋號	海鯨號	海鯨一號	東部賞鯨號	晉領號
噸位數	19.82	49.46	19.67	19.96		19.85	19.78	32.38	19.89	20
載客人數(人)	32	83	44	44	73	50	45	75	48	51
賞鯨海域	北端	七星潭、清水斷崖					豐濱一帶			三仙台海域
	南端	鹽寮					八仙洞、北回歸線			東河
航行時間	約 2~2.5 個小時						約 2~2.5 個小時			約 2.5 小時
票價	800 元									
備註										

資料來源：1、2009 年 2~4 月訪談花東賞鯨業者

2、花東鯨世界：<http://www.huadong.com.tw/>

3、太平洋：<http://www.pacificwhale.com.tw/>

二、賞鯨業者觀光行銷策略與方法

以下先分別針對花蓮港多羅滿號、石梯漁港海鯨號、東部賞鯨號及新港漁港晉領號對各自觀光行銷策略與方法去作比較。

(一)、花蓮港多羅滿的觀光行銷策略與方針：

以 2009 年多羅滿號為例，花蓮港多羅滿號每年在春夏季節都有固定在舉辦賞鯨推廣行銷活動，推廣的行銷活動通常結合泛舟、溯溪、花蓮遠雄海洋公園、太魯閣國家公園、兆豐農場、當地民宿業者配合住宿行程兩天一夜或三天兩夜…等活動，將賞鯨之旅和泛舟、溯溪、花蓮遠雄海洋公園、太魯閣國家公園、兆豐農場…等活動結合而成套裝行程，套裝行程共計有 3 種季節性旅行方案（2009 涼夏愜意主題二日遊、2009 春夏學生優惠二日遊、2009 春夏學生優惠三日遊）3 種季節性旅行方案共計有 14 種套裝行程方案，並且只要遊客是選擇任何一種行程，多羅滿賞鯨公司都負責提供旅客至往返花蓮市區、花蓮火車站的接送服務。（表 29、詳情參閱附錄六）

表 29：多羅滿號賞鯨優惠方案表

活動名稱	活動內容
2009 涼夏愜意主題二日遊	A (賞鯨+泛舟)
	B (賞鯨+溯溪)
	C (賞鯨+海洋公園)
	D (賞鯨+兆豐農場)
2009 春夏學生優惠二日遊 () 限四人以上成行)	A2 (賞鯨+泛舟+民宿)
	B2 (賞鯨+東海岸+民宿)
	C2 (東海岸+泛舟+民宿)
	D2 (賞鯨+海洋公園+民宿)
	E2 (太魯閣+海洋公園+民宿)
	F2 (賞鯨+太魯閣+民宿)
	G2 (溯溪+太魯閣+民宿)
2009 春夏學生優惠三日遊 () 限四人以上成行)	A3 (東海岸+賞鯨+太魯閣+泛舟+民宿)
	B3 (賞鯨+溯溪+東海岸+太魯閣+民宿)
	C3 (賞鯨+太魯閣+東海岸+海洋公園+民宿)

資料來源：http://www.turumoan.com.tw/news_01/View.php?news_id=48

查詢時間 2009/05/25

花蓮市花蓮港多羅滿號總經理表示：多羅滿號本身的行銷方式著眼於 4 點：

- 1、對於年輕族群，運用網路行銷方式，拉攏年輕族群參與賞鯨活動。
- 2、跟花蓮市當地民宿、飯店業者合作，讓來花蓮市遊玩的旅客多一種海洋體驗的新奇經驗。
- 3、針對來花蓮團體旅遊方面而言，跟西部觀光旅行社、遊覽車同業合作，透過旅行社的方式把賞鯨套裝旅遊資訊，推銷給來花蓮團體旅遊的知道，讓這些旅客多一種觀光型態選擇。

4、少部分透過報章媒體、雜誌介紹多羅號賞鯨資訊³¹。

(二)、石梯港海鯨號的觀光行銷策略與方針：

以 2009 年海鯨號為例，石梯港海鯨號有固定在舉辦賞鯨推廣行銷活動，推廣的行銷活動通常結合撈飛魚、釣魷魚、泛舟、泡溫泉、漁人體驗特別行程、晨釣緋鯉…等活動，將賞鯨之旅和撈飛魚、釣魷魚、泛舟、泡溫泉、漁人體驗特別行程、晨釣緋鯉…等活動結合而成套裝行程，套裝行程共計有 A、B、C、D、E、F、G、H 等七種套裝行程方案（表 30、

³¹ 20090321 訪談多羅滿號總經理林振利先生

詳情參閱附錄七)，並且只要遊客是線上訂位都已經優先獲得會員身份，不需額外另外收入費的金額，再來就是若是旅客是持國民旅遊卡前往消費，本身也同樣具備會員身份了，也不需額外再申請會員身份，另外就是旅客只要為年齡滿 65 歲以上的人及為殘障人士，同樣也是同為會員身份，而石梯漁港海鯨號深知石梯港交通不便的因素，給旅客貼心的小服務就是凡是旅客是從花蓮市租車出發前往石梯港，事先與全興租車公司預定車輛，並且告知是海鯨號賞鯨旅客，租車的時間則延長多加兩小時，以克服石梯港交通不便的現實。

表 30：海鯨號賞鯨優惠方案表

活動名稱	活動內容
A (賞鯨之旅)	賞鯨(行前解說 30 分鐘、出海航行 2.5 小時) + 平安保險 240 萬 航班時間：9：00、14：00 () 5/29、5/30、暑假週六加開 12：30 航班)
B (賞鯨+撈飛魚+釣魷魚+泛舟)	賞鯨 + 撈飛魚 + 釣魷魚 + 泛舟(含下游至上游接送與中餐池上便當)+ 海上活動 240 萬元與泛舟 300 萬元保險
C (撈飛魚+釣南魷)	撈飛魚 + 釣魷魚 + 海上活動 240 萬元保險
D (賞鯨泛舟一日遊)	賞鯨 + 泛舟(含中餐池上便當) + 賞鯨 240 萬元與泛舟 300 萬元保險
E (山海行 溫泉泛舟三日遊)	賞鯨 + 泛舟 + 溫泉泡湯 + 腳踏車 + 住宿二晚 + 2 早餐 2 午餐 2 晚餐 + 專車接送 + 賞鯨 240 萬元與泛舟 300 萬元保險 + 三天二夜 200 萬意外險與 20 萬醫療險
F (泛舟+撈飛魚+釣魷魚)	撈飛魚 + 釣魷魚 + 泛舟(含下游至上游接送與中餐池上便當)+ 海上活動 240 萬元與泛舟 300 萬元保險
G (賞鯨+漁人體驗特別行程)	賞鯨 + 撈飛魚 + 釣魷魚 + 海上活動 240 萬元保險
H (晨釣緋鯉)	晨釣緋鯉+海上活動 240 萬元保險

資料來源：<http://www.seawhale.com.tw/>

查詢時間 2009/05/28

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港海鯨號船長表示：因為石梯漁港相對於花蓮港而言地處偏遠，對旅客來說相對陌生，所以剛開始經營賞鯨業幾年下來，從推廣顧客群的寶貴經驗中獲得，必須幫旅客方排 2-3 天的行程，讓旅客自行選擇參加，並且將、泛舟、夜釣、花東縱谷旅遊…等活動，跟賞鯨結合而成套裝行程，來推廣賞鯨生態之旅，而套裝行程共計有 A、B、C、D、E、F、G、H 等七種行程，而行程當中還會至花蓮火車站接

待旅客，等全部行程遊玩完畢，再將旅客送回花蓮火車站或花蓮機場，以利賞鯨事業的推廣，並且每年賞鯨季節結束後，都會做檢討、變化、或增加一些套裝行程³²。

(三)、石梯港東部賞鯨號的觀光行銷策略與方針：

以 2009 年東部賞鯨號為例，石梯港東部賞鯨號有舉辦賞鯨推廣行銷活動及優惠活動，優惠活動計有三種方案（表 31），

表 31：東部賞鯨號賞鯨推廣方案

活動名稱	活動內容	備註			
賞鯨豚	賞鯨豚全程行程約 2 小時賞鯨出海船班；船班早上 9:30 下午 14:30	每位賞鯨旅客都必須要填姓名、出生日期、身份證字號等資料，是要辦理保險事宜及上賞鯨船出海報海關檢查，這樣才能搭賞鯨船出海賞鯨，最後手續填寫完成後，緊接著看出海賞鯨行前安全講解，船長示範穿上救生衣，準備上船後最後由船長和解說員帶領大家出海賞鯨			
		賞鯨價格	成人（13 歲以上）	學生、國民旅遊卡	幼兒（5 歲以下）
		優惠（）每人	1000	800	300
賞鯨豚+夜釣南魷撈飛魚	夜釣南魷行程約 3 小時；出發時間下午 18:30；賞鯨豚全程行程約 2 小時船班：早上 9:30 下午 14:30	夜釣南魷…行程約 3 小時…船班：（）6.7.8 月）傍晚 18:00 報到…18:30 出船；船班：（）9 月）傍晚 17:30 報到…18:00 出船			
		釣南魷價格	成人（13 歲以上）	學生、國民旅遊卡	幼兒（5 歲以下）
		優惠（）每人	1200	1000	300
海釣	海釣行程約 3 小時；出發時間早上 6:30；	釣南魷價格			
		成人（13 歲以上）	學生、國民旅遊卡	幼兒（5 歲以下）	
		優惠（）每人	1200	1000	300

資料來源：<http://www.cetacean.com.tw/>

查詢時間 2009/05/28

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港東部賞鯨號張先生表示：每年到賞鯨季節都希望客源源源不絕，真正到石梯漁港的客源很少，而真正到賞鯨的熱潮（暑假）時，以去年方面而言，一個星期營運 4 天出海賞鯨，每次載客量只剩下 15-20 人，甚至也發生過 10 個人也出海賞鯨，拉攏旅客來石梯港賞鯨越來越難經營，因為大部分的旅客在花蓮時就被花蓮市經營賞鯨業者所拉

³² 20090321 訪談海鯨號船長林國正先生

攏而去，所推出的行銷方案有限，成效不大³³。

(四)、台東縣成功鎮新港漁港晉領號的觀光行銷策略與方針：

以 2009 年晉領號觀光行銷行銷策略而言，晉領號 2009 年預計在 6 月時啓航，而配合啓航活動，將於 6 月 14 日至 6 月 20 日，推出賞鯨半價優惠方案（表 32），而且本年度 6 月 13 日至 6 月 14 日中華鯨豚協會也將在台東再次舉辦解說員訓練會，並期望能幫業者一同提高台灣賞鯨發展的能見度與生態保育的良好形象。

表 32：晉領號賞鯨推廣方案

活動名稱	活動內容	備註
賞鯨在心動	賞鯨豚，不含其他套裝行程 價格已含 240 萬意外保險 網路訂位需乘船前五日預約 時刻表依當日現有的班次安排 出海最低人數滿 10 人以上開 船，包船不在此限	六月一周（6 / 13 ~ 6 / 20）賞鯨半價優惠 成人：500 元 / 人（原價 1000 元） 小孩（）3 歲以下：300 元 / 人

資料來源：<http://www.dolphin-wan.com.tw/>
查詢時間 2009/05/28

台東縣成功鎮新港漁港晉領號船長表示：推廣賞鯨行銷通路方面，通常和成功賞鯨結合綠島單程航線，而成功到綠島開船時間為每日下午 4：00，且只要 30 人即可成行，票價方面大人為 1000 元；3 到 12 歲的小孩為 800 元；3 歲以下的孩童票價只要 300 元。而賞鯨票價的部分，大人只要 800 元，3 到 12 歲的小孩只要 600 元，3 歲以下的孩童票價只要 300 元，每天賞鯨航班計有 05：30、08：00、10：30、13：30、15：30，期望把成功賞鯨跟綠島觀光結合而成藍色海洋公路，以推廣成功港賞鯨的行銷通路³⁴。

綜合上述所言，可知以花蓮縣與台東縣賞鯨業者在觀光促銷活動，以花蓮港的多羅滿號與石梯港的海鯨號促銷活動最具多樣化，其中多羅滿號最受好評的促銷方案是 F2（賞鯨+海洋公園）兩天一夜之旅，一方面能認識台灣海洋文化又能去遠雄海洋公園遊玩，頗受年輕族群喜歡，而至於石梯港海鯨號部分則是 B（賞鯨+撈飛魚+釣魷魚+泛舟）兩天一夜的行程對

³³ 20090406 訪談東部賞鯨號張國賢先生

³⁴ 20090228 訪談晉領號船長陳坤龍先生

學生族群而言，只收費 2050 元，相當獲得歡迎，而台東成功鎮新港漁港晉領號曾於 2008 年推出賞鯨+東部海生館票價只要 999 元，當時獲得許多反應，然而由於海生館最後因經營不善，本年度目前尚未有與海生館結合方案，這是滿可惜之處。

三、賞鯨船服務品質

首先針對賞鯨業者服務品質，可從兩方面評鑑：軟體的解說服務與硬體設施的服務。首先針對軟體的解說服務方面而言，又可再細分為行前解說與賞鯨海上航程解說。目前經營賞鯨業者在出海賞鯨前，都會先帶遊客至各公司的解說室，以影片（發現台灣鯨靈）、口頭講解海上辨識鯨豚方式讓遊客初步知道整個賞鯨的遊程，並且在離開解說室前，解說員會示範如何穿戴救生衣，以及賞鯨海上航行應注意事項等，而硬體設施服務方面而言，可以從船隻的新舊、大小、船艙舒適度等構面下去著眼探討。

賞鯨船的服務品質也可以藉由是否取得賞鯨標章加以評估，賞鯨標章對賞鯨業者進行三方面的評鑑，分別為：經營賞鯨遊程中的規範、賞鯨船隻硬體設備、軟體設備的解說服務等。通過賞鯨標章評鑑的船隻代表的涵意是旅客出海賞鯨是體驗一趟對海洋生物資源、認識親近保育鯨豚的生態之旅，藉由航行中解說員的解說服務，將賞鯨遊程的體驗轉化為海洋、漁業文化的認識，而不是以出海賞鯨勢必得看到鯨豚為最終目的，如此才能善盡業者經營賞鯨事業的社會責任。

花蓮市花蓮港多羅滿號總經理表示：漁業署現階段積極推動賞鯨標章，最主要目的是要為賞鯨事業達到服務品質評鑑的效果，然而目前而言，花東兩縣真正獲得賞鯨標章的業者卻很少，而使得真正獲得標章的賞鯨船家，大多自我肯定服務品質績效，但是來賞鯨的旅客卻對賞鯨標章的評鑑制度，不是有通盤的瞭解，更何況賞鯨標章背後的重大意涵是將鯨豚生態保育的觀念包涵在其中，而且賞鯨標章的推廣必須依賴公部門（漁業署）廣為宣傳，才會使來賞鯨的旅客願意多花一些錢，去享受更好的服務品質。賞鯨標章的評鑑中，最重要的一環是解說服務人員的訓練，現階段多羅滿號的解說人員的招募採取對海洋文化、鯨豚生態保育有興趣的人員

加以培訓，其中人員 80~90%都是來至於外地，培訓的解說成員以學生、老師佔的比重最高，每年固定在暑假期間培訓解說員，一期招募 30 個，課程內容包含室內鯨豚保育課程，並且加上實地出海賞鯨，通過解說員訓練後核發證書，成為真正的解說人員，這些訓練解說員費用都是靠業者自行吸收，所以旅客如果願意多花一些錢去享受更好的賞鯨品質，這樣賞鯨標章的推廣才有其實質性的目的³⁵。

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港海鯨號船長表示：賞鯨標章的推廣是由漁業署出錢，而委託中華鯨豚協會審核，石梯港海鯨號所推動的賞鯨活動是以親近大自然及原住民文化為賣點做訴求，所推的服務依賴船長豐富的海洋知識，觀察當日的海況、潮汐，藉以判斷當日的潮汐，進而判斷出何種鯨豚會出沒，並且藉由在海面上尋找鯨豚的過程，觀察一些傳統捕魚的方式，如東部海域鏢旗魚方式，加上當地（石梯）生動的人文故事、海洋文化，帶領賞鯨旅客認識台灣的海洋文化知識。海鯨號舉辦賞鯨標章解說員培訓，一年頂多培訓 3-4 各，並非採取收費上課制，培訓的方式是讓受訓的人員，到石梯港實際實習兩個月，第一年採取實習制，第二年才是解說人員的成果呈現，藉由實習一年的經驗，對當地的海洋生活方式，認知足夠。解說員本身必須具備解說熱忱，要成為優秀的解說人員必須對當地的人文、海洋、船隻作業方式通盤瞭解，解說人員才有辦法出海去解說³⁶。

花蓮縣豐濱鄉石梯漁港東部賞鯨號張先生表示：賞鯨標章的推動必須額外再加一些學術研究部分，才會更具意義，漁業署應該設法成立賞鯨生態調查、保育的學術中心，共同與業者來協商、討論鯨豚生態保育的議題，這樣更具意義。東部賞鯨號的解說人員以前都是依賴當地的原住民居多，而受聘來東部賞鯨號的解說人員，事前也都受過花蓮縣政府所舉辦的解說人員培訓核可。縣政府所培訓的解說人員必須通過鯨豚圖鑑鑑定，藉由書上的圖案去判別鯨豚種類，並非專業的解說人員，畢竟所著眼的娛樂不只在海上說說笑笑，海洋生態保育的觀念也必須適當的教導給旅客知道，以前的方式都是如此，業者跟縣政府一同合作培訓解說員，後來演變為業者花錢臨時聘請專業解說人員，因為解說員雇用是一整年的，而賞鯨活動的

³⁵ 20090321 訪談多羅滿號總經理林振利先生

³⁶ 20090321 訪談海鯨號船長林國正先生

熱潮卻只侷限於暑假期間，所以才會演變成我們業者必須花錢去培訓³⁷。

台東縣成功鎮新港漁港晉領號船長表示：賞鯨標章用來評鑑賞鯨船家服務品質的用意是對的，這樣才能保障旅客賞鯨一定品質的維持，而晉領號是 2008 年獲得賞鯨標章的船家，其中解說人員的培訓方式是跟石梯漁港的模式相同，剛開始是依賴中華鯨豚協會暑假期間幫忙培訓學生，吃住都是在新港漁港的遊艇碼頭中心內，然而台東人才流失嚴重，後來演變為必須相當依賴中華鯨豚協會從旁協助解說人員培訓，如此才能維持良好的賞鯨解說品質³⁸。

綜合上述所言，花蓮與台東賞鯨業者在賞鯨船服務品質推廣上做比較，花蓮的業者大多能自行招募、培訓解說人員，而台東縣賞鯨解說人員推廣部分，由於人才外流嚴重，使得必須依賴中華鯨豚協會從旁協助培訓，才能維持賞鯨解說員的品質，所以花蓮在賞鯨船服務品質上領先台東。

四、小結

1. 在船隻數量、大小上，花蓮縣的賞鯨船都比台東縣來的更具優勢，這也呼應了為何賞鯨旅客到花蓮賞鯨的人潮會較台東多，在經營船家數量、噸位、航次部分都領先台東，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。
2. 在賞鯨業者觀光行銷策略與方法上，以花蓮縣與台東縣賞鯨業者在觀光促銷活動相互比較，花蓮業者的套裝行程方案較具多樣化，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。
3. 在賞鯨船服務品質上，花蓮與台東賞鯨業者在賞鯨船服務品質上做比較，花蓮賞鯨業服務品質、賞鯨標章推廣都明顯領先台東，這點也對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。

³⁷ 20090406 訪談東部賞鯨號張國賢先生

³⁸ 20090228 訪談晉領號船長陳坤龍先生

第五章 結論與建議

第一節 研究發現

『花蓮賞鯨業發展』與『台東賞鯨業發展』雖然同樣為發展花東地區賞鯨生態旅遊的一環，也同樣具備豐富的鯨豚資源，不過在行銷與推動過程中所遭遇的困難點不同，對各自發展賞鯨業發展的影響也具不同的意義與影響。

一、台灣賞鯨業的發展

台灣賞鯨的起源，需由國際保育壓力談起。1989年，澎湖沙港發生了漁民屠殺海豚。美國民間保育團體「信任地球」拍攝澎湖沙港人如何「屠殺」海豚的紀錄片，才引起了國際的注意並使得台灣此一事蹟讓台灣在生態保育的顏面上全失。其後台大生命科學系教授周蓮香不忍台灣人背負鯨豚屠殺者的汙名，開始投入台灣鯨豚保育，力推鯨豚應列為保育類野生動物，使得我國政府將開始立法保護鯨豚。

而後政府為了保育與鯨豚資源調查，遂不斷以經費投入鯨豚研究，並且將資助的研究成果作為學術性的發表。其後台大周蓮香教授與廖鴻基先生合作進行花蓮海域的鯨豚調查，研究計畫名稱為『花蓮沿海海域鯨類生態研究計畫』，簡稱『尋鯨小組』，『花蓮沿海海域鯨類生態研究計畫』研究計畫結束後，因為成果豐碩，繼續持續研究鯨豚。花蓮縣政府還在花蓮成立『迴瀾的鯨』組織，但是並無成效，當時以『漁津六號』9.2噸的二手小漁船作為研究工具，研究期間為1996年06月25日至09月05日，研究結果最後虎鯨隨船嬉戲錄影帶撥放時，常引起觀眾驚呼讚嘆。

最後石梯港漁民林國正欲建新船，從事海釣船生意。調查鯨豚這批人勸他不如把船建成賞鯨船，林國正願意冒險，於是將新船『海鯨號』建成一半賞鯨、一半海釣，並成立海鯨公司，掀起了台灣賞鯨的開端。

據此，可得知台灣賞鯨業起源要從鯨豚保育的觀念來看，賞鯨事業經營是從石梯港海鯨號掀起台灣賞鯨的開端。

二、花東賞鯨業發展的差異

(一)、花蓮賞鯨業的發展

花蓮賞鯨活動由 1997 年海鯨號在豐濱鄉石梯港投入賞鯨業的營運，隔年 1998 花蓮第二艘賞鯨船多羅滿號在花蓮市花蓮港投入賞鯨業的營運，2000 年花蓮賞鯨業達到全盛時期時期，此時花蓮賞鯨業發展總共有 11 艘船分別在花蓮港與石梯港，但由於 2001-2004 賞鯨業者不斷削價競爭的關係，使得演變成至今僅剩下 9 艘賞鯨船分別在花蓮港與石梯港營運賞鯨事業。

(二)、台東賞鯨業的發展

台東賞鯨活動由 1998 年美冠達一號在成功鎮新港漁港投入賞鯨業的營運，後來因為營運不善於 2001 年時宣佈退出賞鯨事業的經營，另外此時在 2001 年時台東賞鯨業有三艘船（碧海號、海神號、晉領號）在成功鎮新港漁港經營賞鯨事業，由於業者彼此的削價競爭，使得當時晉領號在 2002 曾一度離開新港漁港前往富崗漁港營運，後來因為鯨豚發現率太低，使得在 2005 年後，又回到新港漁港營運，使得演變成至今由兩個賞鯨港口（新港漁港、富崗漁港）僅剩下一個賞鯨港口（新港漁港），賞鯨船隻由 4 艘船演變成只剩下 1 艘賞鯨船在新港漁港營運。

(三)、花東賞鯨業發展的差異

花蓮賞鯨活動由 1997 年海鯨號在豐濱鄉石梯港投入賞鯨業的營運，2000 年花蓮賞鯨業達到全盛時期時期，當時賞鯨船隻達到 11 艘，當年客源數有 6-7 萬人，其後就慢慢衰退了，演變至今 2009 賞鯨船隻剩下 8 艘，而後至今客源大約在 10 萬人次左右，所以至今花蓮賞鯨港口仍維持 2 個賞鯨港口（花蓮港、石梯港）。另外台東賞鯨活動部份，由 1998 年美冠達一號在成功鎮新港漁港投入賞鯨業的營運，為台東賞鯨業掀起開端，台東賞鯨業在 2001 年達到高峰，總共有 4 艘賞鯨船在經營賞鯨事業，當年客源大約在 1-2 萬人次左右，演變至今賞鯨港口由原本的 2 個港口演變至 1 個港口，賞鯨船隻也只剩下 1 艘賞鯨船在新港漁港經營賞鯨事業，2008 年的客源也只剩下 3000-5000 人次不等。

三、花東賞鯨業發展的差異與原因

(一)、外在因素分析

1. 在娛樂漁業管理辦法上，花蓮與台東賞鯨船接受到娛樂漁業管理辦法所規範，約束期間只有賞鯨業經營的期間，在賞鯨休業期間，賞鯨船從事捕魚或其他推廣觀光休閒旅遊等活動時，則受到漁業法的規範，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度不大。
2. 在賞鯨業經營管理辦法上，花蓮與台東皆有賞鯨業經營管理辦法，但需要更多公權力的單位負責取締，使得賞鯨事業的發展能永續發展，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度頗大。
3. 在鯨豚資源上，以花蓮和台東地區鯨豚資源方面有一個共通點，即出海賞鯨經常看到的以海豚為主，大型鯨類發現機率較小，而且出沒的海豚以飛旋海豚機率為最高，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度不大。
4. 在地方政府觀光行銷辦法上，地方政府對賞鯨行銷的挹注，花蓮縣政府比台東縣政府投入更多，成效上也是花蓮縣比台東縣好，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。
5. 在港口位置與交通上，台東比起花蓮有著交通運輸不便的事實，交通運輸方面是台東發展賞鯨業必須想辦法克服的問題關鍵，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。

(二)、內在因素分析

1. 在船隻數量、大小上，花蓮縣的賞鯨船都比台東縣來的更具優勢，在經營船家數量、噸位、航次部分都領先台東，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。
2. 在賞鯨業者觀光行銷策略與方法上，以花蓮縣與台東縣賞鯨業者在觀光促銷活動相互比較，花蓮業者的套裝行程方案較具多樣化，這點對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。
3. 在賞鯨船服務品質上，花蓮與台東賞鯨業者在賞鯨船服務品質上做比較，花蓮賞鯨業服務品質、賞鯨標章推廣都明顯領先台東，這點也對造成花東地區賞鯨業發展的差異影響程度很大。

綜合上述所言，花東賞鯨業發展在地方政府觀光行銷辦法、賞鯨港口與交通、船隻數量、大小、賞鯨業者觀光行銷策略與方法、賞鯨船服務品質等因素上都是造成花蓮賞鯨活動會領先台東重要因素所在。



第二節 建議

一、賞鯨船長再訓練與外語解說人員培訓課題

賞鯨事業在台灣島上面臨一個重大問題，關係到賞鯨業能否永續經營，因為來賞鯨的旅客絕大部分是以觀賞鯨豚為最終目的，使得駕駛賞鯨船的船長有的出海必須努力尋找鯨豚蹤跡的重大使命，加上賞鯨行程通常2~3小時不等，在一望無際的海洋上尋找鯨豚出沒蹤跡（異樣的水花、背鰭露出水面）等行為，然後駕駛賞鯨船隻前進，有時業者會有賞鯨船隻速度太快事宜產生，此時賞鯨遊客會有暈船的情形，在加上賞鯨旅客前來賞鯨都是好奇心居多，只要有暈船的情形產生，前來賞鯨旅客大概下次就不來了，加上台灣周遭海域的出沒的以海豚居多，本研究者參與賞鯨多次，只會與2009.06.06日在石梯漁港海鯨號中午2:00航次發現侏儒抹香鯨小型鯨類出沒，其餘時間皆與海豚種類出沒居多，而衍生船長必須沒找到大型鯨類至少也要有海豚出沒的使命，這點是駕駛賞鯨船長必須再訓練的課題，出海賞鯨背後含意應該是賦予關心台灣海洋文化而生，並非觀賞鯨豚為最終目標，這點是駕駛賞鯨船長必須再訓練努力的課題；而賞鯨的遊客都以國人居多，如何讓賞鯨事業能邁入國際化，是一個重要的課題，然而若是賞鯨事業要邁入國際化，必須面臨到第一道難題便是外語解說人員的培訓，這點不管在宜蘭、花蓮、台東賞鯨解說員推廣訓練上，都是嚴重欠缺的人才，要讓國外旅客來參與花東賞鯨業，去營造坐在賞鯨船上觀賞壯麗美麗的海岸山脈、中央山脈，在海平面觀看福爾摩沙，相信這是一大賣點，只要必須先設法突破外語解說這個區塊。

二、鯨豚群次、數量研究尚待努力

每天出沒的鯨豚是否唯一同族群，而且衍生的課題是有多多少的族群生活在東部海域，每天活動範圍多大，因為大部分的鯨豚研究都是出沒的時間點、經緯度，很少有研究實地觀察這一現象，這是關係未來賞鯨業發展所必須努力的課題。

三、對台東縣政府及台東賞鯨業者的建議

台東縣政府可對台東縣賞鯨業的發展挹注更多協助方案、並以減價方式克服及降低交通不便對賞鯨發展所造成的障礙；台東地區的賞鯨業者，可採更多元化的配套措施，以促進台東地區的賞鯨活動發展。

台東地區賞鯨活動能否蓬勃發展，各地方政府所挹注的行銷費用、業者多樣化經營行銷策略，及交通便捷與否，分別佔有重要的地位。首先，花蓮縣政府為賞鯨活動所挹注的行銷推廣計畫，從每年花蓮的賞鯨開端便開始投入宣傳費用，使得想參與賞鯨活動的旅客，會來到花蓮參與賞鯨活動與海洋文化體驗，再加上花蓮賞鯨業者（如多羅滿號、海鯨號）在行銷策略方面，都比台東賞鯨業者來的更具多樣化，演變到現今，花蓮賞鯨業者以賞鯨為主的生態旅遊方式，加上結合當地文化、景點之套裝行程，這些都是台東地方政府與業者必須努力、效法的區塊，若能在行銷策略推展上更成功，相信對台東賞鯨業是一大幫助。尤其，台東的鯨豚資源種類比花蓮更具多樣化，相信如果台東地方政府與業者能齊心推廣台東賞鯨業發展，在不久的將來，台東賞鯨業發展一定能趕上花蓮。

其次，在交通便捷性方面而言，以目前台東地區賞鯨事業客源大部分都是來自於北部地區，不管以時間、金錢成本方面上來看，都是花蓮比台東來得更具方便性，如何縮短旅程的時間，需仰賴大眾運輸工具便捷（陸運、空運），所以在每年的賞鯨熱潮（暑假階段），台東縣政府可以嘗試實施來台東參與賞鯨活動，火車票或飛機票價減價活動，只要預先跟賞鯨業者劃位，預訂參與賞鯨活動日期，持當日賞鯨票根，搭乘大眾運輸工具減價活動，相信對台東賞鯨業發展定有相當助益。

參考文獻

一、 圖書

- 胡興華（2003），《台灣的漁業》，台北：遠足。
- 胡幼慧（2008），《質性研究--理論、方法及本土女性研究實例》，台北市：巨流。
- 黑潮海洋基金會著（2002），《花蓮賞鯨地圖》，台中：晨星。
- 楊正寬（2000），《觀光政策、行政與法規》，3，台北：揚智。
- 陳向明（2002），《教師如何作質的研究》，台北：洪葉。
- 潘淑滿（2003），《質性研究：理論與應用》，台北市：心理。
- 陳建和（2006），《觀光研究法》，台北：五南。
- 蔡偉立著（2001），《台灣鯨豚現場》：台北：田野。
- 戴興盛（2005），《續修花蓮縣志-經濟篇》，花蓮縣政府：花蓮市。
- 施添福總編纂（2000），《台東縣史觀光篇》，台東縣政府。
- John Urry 著，葉浩譯（2008），台北：書林。
- Martha Honey 著，李麗雪譯（2001），《生態觀光》，台北：地景。
- Michael Quinn Patton 著，吳芝儀、李奉儒譯（1995），《質的評鑑與研究》，台北市：桂冠。

二、 期刊論文

- 周蓮香（1998），『台灣海域賞鯨（豚）生態旅遊潛力調查與研究』。台北：觀光局。
- 漁業推廣期刊第 156 期，農委會漁業署出版品
- 漁業推廣期刊第 185 期，農委會漁業署出版品
- 朱建偉（2003），台灣娛樂漁船營運與政府管理措施之研究，國立台灣海洋大學應用經濟研究所碩士論文（未出版）。
- 李明華（2005），台灣賞鯨業營運績效及其改善之研究，國立海洋大學應用經濟研究所碩士論文（未出版）。
- 沈珍珍（2002），臺灣賞鯨豚活動之遊憩效益評估，國立台灣海洋大學應用經濟研究所碩士論文（未出版）。

張明添（2002），台灣娛樂漁業管理與發展之研究，國立海洋大學漁業科學系碩士論文（未出版）。

蔡欣蓉（2007），台東縣節慶觀光活動的形塑與推動，國立台東大學區域政策與發展研究所碩士論文（未出版）。

顏雪如（2007），保育鯨魚與捕鯨之經濟價值比較，國立中興大學應用經濟學系所碩士論文（未出版）。

三、 網站資料

太平洋號<http://www.pacificwhale.com.tw/>

中華鯨豚學會<http://www.whale.org.tw/> 查詢時間 2008/09/16

台東縣政府<http://www.taitung.gov.tw/tw/index.aspx>

台東觀光旅遊網<http://tour.taitung.gov.tw/>

多羅滿號<http://www.turumoan.com.tw/> 查詢時間 2009/05/25

交通部觀光局<http://admin.taiwan.net.tw> 查詢時間 2009/04/25

行政院農委會 <http://www.coa.gov.tw>

東部賞鯨號<http://www.cetacean.com.tw/> 查詢時間 2009/05/28

晉領號 <http://www.dolphin-wan.com.tw/>

花蓮縣政府<http://www.hl.gov.tw/ch/> 查詢時間 2009/05/25

花東鯨世界<http://www.huadong.com.tw>

海鯨號<http://www.seawhale.com.tw/> 查詢時間 2009/05/28

國際動物基金會（IFAW）<http://www.ifaw.org/splash.php>

黑潮海洋文教基金會<http://ocean.yam.org.tw/>

漁業署<http://www.fa.gov.tw/> 查詢時間 2008/11/16

四、 其他

林滿津（2003），海洋驚奇-花蓮賞鯨之旅，花蓮市：花蓮縣政府

黎彥均（2007），鯨奇 10 年（鯨·夏·花·蓮）豐濱部落格，花蓮市：花蓮縣政府農業局、原住民行政局

附錄一娛樂漁業管理辦法

中華民國 82 年 5 月 26 日行政院農業委員會（）82)農漁字第 2123895A 號令訂定發布全文 29 條

中華民國 84 年 6 月 30 日行政院農業委員會（）84)農漁字第 4040585A 號令修正發布第 21 條條文

中華民國 85 年 3 月 13 日行政院農業委員會（）85)農漁字第 5109101A 號令修正發布第 24 條條文

中華民國 88 年 8 月 18 日行政院農業委員會（）88)農漁字第 88602585 號令修正發布全文 27 條

中華民國 89 年 8 月 28 日行政院農業委員會（）89)農漁字第 891218864 號令修正發布第 9 條條文

中華民國 90 年 7 月 31 日行政院農業委員會（）90)農漁字第 90134574 號令修正發布第 6、9、10、11、15、17、20、24、27、28 條條文

中華民國 96 年 5 月 1 日行政院農業委員會農漁字第 0961340452 號令修正發布第 26 條條文，並自即日生效

中華民國 97 年 7 月 17 日行政院農業委員會農漁字第 0971290215 號令修正發布第 5 條條文

第一條 本辦法依漁業法第四十三條規定訂定之。

第二條 本辦法所稱娛樂漁業，係指提供漁船，供以娛樂為目的者，在水上採捕水產動植物或觀光之漁業。

前項所稱觀光，係指乘客搭漁船觀賞漁撈作業或海洋生物及生態之休閒活動。

漁業人以漁船經營娛樂漁業，應依本辦法規定辦理。

第三條 本辦法所稱漁業人，係指提供漁船經營娛樂漁業者。

第四條 本辦法所稱娛樂漁業漁船，係指現有漁船兼營、改造、汰建，經營娛樂漁業之船舶。

前項娛樂漁業漁船、安全設施、船員最低安全員額、最高搭載乘客人數及應遵守事項等應依航政機關有關客船或載客小船規定辦理之。

第五條 本辦法所稱乘客，係指我國國民、持有我國有效簽證護照之外國人或大陸地區人民出海從事海上娛樂漁業活動者。

第六條 經營娛樂漁業之漁船，其總噸位以一噸以上未滿五十噸者為限。

舢舨、漁筏不得經營娛樂漁業。但對於類似瀉湖等具天然屏障之一定水深沿岸海域，直轄市或縣（市）政府得劃定特定水域並訂定管理法規，核准舢舨、漁筏兼營娛樂漁業。

第七條 舢舨或漁筏得以三艘汰建十噸以下娛樂漁業漁船一艘。

第八條 漁業主管機關必要時得限制娛樂漁業漁船數。

第九條 專營娛樂漁業漁船不得申購優惠漁業動力用油。

第十條 漁業人應檢附下列文件，向該管主管機關申請核發娛樂漁業執照。

一、申請書五份，應記載下列事項：

(一)申請人姓名、出生年月日、地址及國民身分證統一編號。

(二)漁場位置及區域。

(三)漁船名稱、統一編號、總噸位、淨噸位及船員人數、船籍港。

(四)漁船機械種類、馬力、油槽容量及時速。

(五)船長姓名、出生年月日及幹部船員執業證書或動力小船駕駛執照編號。

(六)通信設備。

(七)安全設備。

(八)乘客最高搭載人數。

(九)保險金額及保險期間。

(十)緊急連絡者之姓名、地址。

二、幹部船員執業證書或動力小船駕駛執照及海上求生、滅火、急救、救生艇筏操縱四項訓練合格證書。

三、通信設備證照影本。

四、責任險及個人傷害險契約影本。

五、船舶檢查紀錄簿、船舶檢查證書或小船執照影本三份。

- 六、新建造者應檢附核准建造函。
- 七、兼營娛樂漁業者應檢附原領漁業執照影本。
- 八、以公司、行號申請者，並應檢附其登記證照影本、事業計畫書五份。

第十一條 娛樂漁業執照應記載下列事項：

- 一、漁業人姓名、地址及國民身分證統一編號。
- 二、漁船名稱、統一編號、總噸數及淨噸數。
- 三、機械種類及馬力、油槽容量、航行速率。
- 四、通信設備。
- 五、安全設備。
- 六、船員及最高乘客數、船籍港。
- 七、漁場位置及區域。
- 八、核准時所附之限制條件。
- 九、核准號數及年、月、日。
- 十、執照有效期間。

第十二條 主管機關核准娛樂漁業經營期間最長為五年。但不得超過船舶檢查及保險之有效期間。

前項漁業人如需繼續經營，應於娛樂漁業執照期滿前三個月內申請換照。

第十三條 漁會或漁業生產合作社依漁業法第四十二條訂定之娛樂漁業規章，應載明下列事項由直轄市主管機關核定或由縣（市）主管機關報請上級主管機關核定：

- 一、娛樂漁業之限制範圍。
- 二、從事娛樂漁業之收費標準。
- 三、許可娛樂漁業事項。
- 四、從事娛樂漁業應遵守之事項。
- 五、漁場監視員之有關事項。
- 六、違規者處置之有關事項。

第十四條 娛樂漁業採捕水產動植物之方法以竿釣、一支釣、曳繩釣為限。

第十五條 二十噸以上之娛樂漁業漁船船長、輪機長應持有幹部船員執業證書。

未滿二十噸之娛樂漁業漁船船長應具有下列資格之一：

- 一、持有營業用動力小船駕駛執照。
- 二、同時持有漁航員及輪機員兩種幹部船員執業證書。
- 三、持有漁航員幹部船員執業證書，其助手持有輪機員幹部船員執業證書。

娛樂漁業漁船之船長、輪機長不得以資深船員代理。

第十六條 娛樂漁業漁船應設置無線電對講機(DSB)及應急指位無線電示標(EPIRB)；其通訊範圍距岸台二十四浬以外者，應增設單邊帶無線電話台(SSB)，並由取得合格證照之話務人員負責操作。

第十七條 漁業人或船長應遵守下列規定：

- 一、出海前蒐集氣象及海象資料，並向乘客說明之；當地預報風力達六級以上或認為氣象或海象不佳，對乘客有安全顧慮時，應即停止出海。
- 二、出海前向乘客說明相關救生設備，並要求乘客應穿著救生衣始准出海。
- 三、上下船方法及應注意事項等均應在漁船上明顯位置標示之。
- 四、依航政機關核定之最高搭載人數，標識於船上駕駛座上方及漁船兩側明顯之位置。

第十八條 娛樂漁業漁船之檢查、丈量、註冊、給照或登記發證，應依其總噸位分別依船舶法相關規定，向船舶所在地之航政主管機關辦理，小船在未設航政機關之地區，向當地地方政府辦理。

第十九條 娛樂漁業漁船幹部船員或駕駛人應持有海上求生、滅火、急救、救生艇筏操縱四項訓練合格證書。幹部船員或駕駛人如有變更時，應報主管機關備查。

第二十條 乘客出海從事娛樂漁業活動，應於出海前攜帶國民身分證、護照或其他足資證明身分之文件，交由漁業人或船長填寫出海人員名冊(格式如附件一)，於出海前向出海港負責安全檢查任務之海岸巡防機關報驗，未經報驗登記不得出海活動。

漁業人於娛樂漁業漁船出海前，應擬訂娛樂漁業漁船航行計畫資料表（格式如附件二）併同出港申請書，查驗後，遞交執行檢查之人員。

第二十一條 漁業人或船長因故意或過失致乘客、船上工作人員及其他第三人傷亡或財物損失時，應負損害賠償責任。

前項因過失所致之損害賠償責任，應由漁業人投保責任險。其每人投保金額不得低於新台幣一百二十萬元，期滿續約時，應報主管機關備查。

第二十二條 漁業人應於營業前為船上工作人員及乘客投保個人傷害保險，乘客並應提供其身分證明文件予保險人。

前項傷害保險金額，應在船票或租船契約內載明。乘客及船上工作人員，每人投保金額不得低於新台幣一百二十萬元，期滿續約時，應報主管機關備查。

第二十三條 娛樂漁業漁船出海從事海上娛樂漁業活動，應遵守下列事項：

一、不得駛往沿海岸重要軍事設施、要塞、軍港、商港附近海域之禁制區及沿岸漁業資源保育區及沿海自然保護區。

二、不得變相載客經營渡船業務。

三、不得提供或容許有礙公共秩序、善良風俗之活動。

四、不得從事娛樂漁業以外之其他行為。

五、不得將廢棄物拋入海中，或污染海水及環境。

六、其他有關應遵守事項。

前項應遵守事項由船長負責執行。

第二十四條 娛樂漁業漁船活動時間全天二十四小時開放。但每航次以四十八小時為限。

娛樂漁業漁船活動區域以臺灣本島及澎湖週邊二十四浬內及彭佳嶼、綠島、蘭嶼週邊十二浬內為限。

金門、馬祖地區娛樂漁業活動，限使用當地籍娛樂漁業漁船，其活動時間、活動區域由地方政府會同防衛司令部及相關水域管理機關，在不影響戰備安全原則下訂定之。

第二十五條 娛樂漁業漁船，應由船籍港或經主管機關核准之港口進出

港，其進出、停泊漁港應依漁港法第十六條規定辦理，並依漁港法第十五條規定繳交漁港管理費。

前項經主管機關核准之港口，跨越所屬轄區者，應先行協調該等港口主管機關同意後為之。

第二十六條 漁業人有下列各款情事之一者，除依有關規定處分外，並即時制止其出港經營娛樂漁業：

- 一、娛樂漁業漁船未依規定申請檢查、丈量、註冊。
- 二、娛樂漁業漁船搭載乘客超過定額。
- 三、漁船未經核准擅自經營娛樂漁業。
- 四、娛樂漁業漁船所屬幹部船員及駕駛人，未持有合格證照。
- 五、娛樂漁業漁船未依規定配備合格之求生及滅火、通信設備。

前項各款之檢查及即時制止出港之處置，中央主管機關得委託海岸巡防機關辦理。

第二十七條 直轄市或縣（市）政府得訂定賞鯨活動注意事項或輔導業者訂定業者自律公約。

從事賞鯨活動之娛樂漁業漁船漁業人或船長應將賞鯨活動注意事項或業者自律公約置於船上明顯易辨或乘客容易取得之處。

第二十八條 本辦法自發布日施行。

資料來源：漁業署網站

http://www.fa.gov.tw/chnn/fishery_law/fish_law/laws.php?id=10

（查詢時間:2009/04/26）

附錄二花蓮縣娛樂漁船班會自律公約草案

壹、花蓮縣經營賞鯨活動注意事項

一、花蓮縣娛樂漁船為維護鯨類生態資源，為使商業性營運的賞鯨豚，不違反野生動物保育法及其施行細則，特訂定本注意事項。

二、經營娛樂漁船業者及娛樂漁船駕駛人應曾參加鯨豚類生態講習，娛樂漁船駕駛人需有經驗且取得載客執照及娛樂漁船應選用合格之解說員。

三、搭載乘客之賞鯨船，應具備通訊、滅火、足量救生圈及救生衣等設備，並置於明顯易取之處。娛樂漁船之駕駛人或助手或解說員，應於乘客上船後，分發示範救生衣穿戴方法，並解說賞鯨注意事項。

四、娛樂漁船應將漁業執照、小船執照、駕駛證、緊急逃生指示、緊急電話表等懸掛或張貼於明顯易辨之處，解說員值勤應配戴證件。

五、經營娛樂漁船業者，應為乘客投保意外保險。

六、娛樂漁船應有安全圍欄，安排乘客座位或活動位置，需以乘客最多人次全站在甲板上同一邊不致翻覆為準。

七、賞鯨豚禁區：以鯨豚為中心，五十公尺範圍內，禁止進入，但若為母鯨帶幼鯨，則擴大為一百公尺。但若為停車狀態，鯨豚自然靠近則須待鯨離開三十公尺始可開動。

八、迫近觀察區：距鯨五十至一百公尺範圍內以無浪速度行駛，同時間內以一艘船，停留時間不超過一小時。

九、準備區：距鯨一百至五百公尺範圍，船隻進入此區時應減低噪音，禁止突然改變速度、方向與倒退。並保持在鯨豚之側後方，以減速前進，船行與鯨豚保持平行，本區內不得同時超過三艘船，停留時間以二小時為限。

十、不得追逐鯨豚或橫越其前行路線，亦不可分開母鯨與幼鯨，拆散鯨豚群，或將鯨豚群迫困於船隻與岸邊之間。

十一、於鯨下潛時賞鯨船離開採緩慢移動，並持續保持警戒至四百公尺外，如引擎在減速或熄火狀況下，則應等五分鐘再上檔或發動等。

十二、娛樂漁船於載客時遇實際海況八級風浪以上時不出航。

十三、娛樂漁船業者應管理乘客不得往海上拋棄垃圾或餵食鯨豚。

十四、娛樂漁船之停靠港泊及賞鯨海域應依主管機關繪出之區位圖行。

十五、本公約經員大會通過後公布施行，修正亦同。

貳、罰則

一、各會員若有違反以上公約經班會提出，出席會員二分之一同意得處以罰款(新台幣二千元至二萬元整)

二、若有違規會員拒繳罰款，班會得建請花蓮縣政府處以停航三日至十五日。

三、本公約經娛樂漁船班會全體會員同意。並送請花蓮區漁會、花蓮縣政府核備。

(資料來源：郭彥叡，台灣東海岸賞鯨豚業經營管理原則之研究)



附錄三台東縣經營賞鯨船自律公約

台東縣海域之賞鯨船，為愛護鯨豚及其他海洋生物，各賞鯨船承諾遵守配合以下規定：

一、業者應注意事項：

(一)經營娛樂漁船業者及娛樂漁船駕駛人，應曾參加鯨豚類生態講習，娛樂漁船駕駛人，需有經驗並取得娛樂漁業管理辦法規定相關各項載客執照，且娛樂漁船應遴用合格之解說員。

(二)搭載乘客之賞鯨船，應具備通訊、滅火、足量救生圈及救生衣等設備，並置於明顯易取之處；乘客上船時，應分發救生衣並講解救生衣穿戴方法。

(三)娛樂漁船應將漁業執照、小船執照、駕駛證、緊急逃生指示、緊急電話表等，懸掛或張貼於明顯易辨之處，解說員值勤時，應配戴證件。

(四)經營娛樂漁業者，應為乘客投保娛樂漁業管理辦法規定之保險。

(五)娛樂漁船應有安全圍欄，安排乘客座位或活動位置，需以乘客最多人次全站在甲板上同一邊不致翻覆為準。

二、與鯨豚間之互動：

(一)賞鯨豚禁區：以大型鯨豚為中心，五十公尺範圍內，禁止進入；但若為母鯨帶幼鯨，則擴大為一百公尺。但若為停船狀態，有時鯨豚會自然靠近，則須待鯨豚離開三十公尺後始可開動。

(二)迫近觀察區：距鯨五十至一百公尺範圍內，以無浪速度五節以下行駛，同時間內以一艘船停留，停留時間不得超過一小時。

(三)準備區：距鯨一百公尺至四百公尺範圍，船隻進入此區時，應減速在十節以下並減低噪音，禁止突然改變速度、方向與倒退；並保持在鯨豚之側後方，船行與鯨豚保持平行；本區內不得同時超過三艘船停留，時間以二小時為限。

(四)不得追逐鯨豚，或橫越其前行路線，亦不可分開母鯨與幼鯨，拆散鯨豚群，或將鯨豚群迫困於船隻與岸邊之間。

(五)於鯨下潛時，賞鯨船離開時，採緩慢移動，並持續保持警戒至四百公尺外，如引擎在減速或熄火狀況下，則應等五分鐘後再上檔或發動等。

三、娛樂漁船於載客時，遇實際海況七級風浪以上時，不得出海。

四、乘客行為方面：賞鯨業者應管理乘客，不得往海上拋棄煙蒂、垃圾或餵食鯨豚。

五、賞鯨業者需參加縣政府舉辦之賞鯨船業者定期或臨時協調會議。

六、若有任何一艘娛樂漁船，於海上遇有特殊狀況，應立即通報岸台並聯絡周邊友船就近護航。

七、本規範由台東縣政府農業局漁業課草擬，經賞鯨業者協調同意後施行，修改亦同。

（資料來源：郭彥叡，台灣東海岸賞鯨豚業經營管理原則之研究）



附錄四賞鯨標章審查作業流程

賞鯨標章認證作業要點

92.08.07 公布

93.05.12 修正

- 一、為保護鯨豚生態，提升賞鯨旅遊服務品質，保障遊客消費權益，中華鯨豚協會（以下簡稱本會）依據行政院農業委員會漁業署九十二年度「台灣賞鯨策略聯盟、鯨豚推廣人員培訓及生態旅遊年賞鯨促銷活動(II)」計畫（編號：92 漁管-4.2-養-01），辦理賞鯨標章（以下簡稱本標章）認證作業，特訂定本要點。
- 二、本標章之審議及管理，係由本會聘請學者專家組成「賞鯨標章認證推廣委員會」（以下簡稱推委會）執行。
- 三、本標章之認證對象，為國內之娛樂漁船業者。
- 四、申請本標章者，除繳交審查及認證費用外，應檢附下列文件向本會申請：
 1. 娛樂漁業執照影本一份（兼營娛樂漁業者應檢附原領漁業執照影本）。
 2. 船長證照影本。
 3. 申請書一份。
 4. 自評說明書及其相關之佐證文件
- 五、本標章申請與認證作業程序如下：
 1. 受理申請：

本會受理申請文件後即檢視資料是否齊全，如有欠缺者，本會將通知申請人於十日內補足，逾期不補或未補齊者，視同不合格。
 2. 審查認證：

初審：初步審核自評說明書與其佐證文件。

現場審查：由推委會採公開及不公開兩種方式至申請認證之船隻進行評鑑。

3. 授權使用：

通過認證之船隻，本會將通知業者辦理本標章之簽約與授權手續，並核發「賞鯨標章授權使用證書」。

4. 追蹤管理：

獲准使用本標章之業者於簽約授權使用日起接受本會追蹤查驗，如發現有違反認證準則者，本會將通知限期改善，如屢不改善或違規情形重大者，由本會通知終止授權使用之合約。

六、授權使用事項：

1. 本標章係授權使用於認證船隻上。
2. 業者可印製本標章於各種標示牌、宣傳資料上，但不得將本標章標示於未受認證之船隻。
3. 本標章授權使用期限為兩年，期滿自動失效。

七、未經本會同意擅自使用或仿冒本標章者，本會除公布擅用者外，並函請相關主管機關依法辦理並請求損害賠償。

八、使用本標章之業者因歸責於業者本身之過失、疏忽而導致消費者健康、權益受損時或違反相關法律規定者，除應自負一切法律責任外，並由本會取消本標章之認證資格。

九、本要點經行政院農業委員會漁業署備查後實施，修訂時亦同。

資料來源：中華鯨豚協會（2004）。

附錄六多羅滿號賞鯨優惠方案表

活動名稱	活動內容	內容說明	備註
2009 涼夏 愜意主題 二日遊	A (賞鯨+泛舟)	<p>第一天：13：00 (七、八月份 12：30) 花蓮市區內飯店或火車站接送→多羅滿賞鯨公司報到及行前解說→13：30 (或 13：00)出海賞鯨 / 感受太平洋的壯闊並拜訪海上的鯨靈→ 16：00 (或 15：30 滿載而歸送回花蓮市區內飯店 (只限花蓮市區接送))</p> <p>第二天：晨喚 → 07：20 前飯店出發→ 08：30 瑞穗泛舟遊客中心報到及行前注意事項解說 →下水體驗秀姑巒溪泛舟的感官刺激→午餐 (奇美休息站→吃飽再上 (挑戰最後湍流及欣賞渾然天成的秀姑溯玉) →14：30 抵達終點站—長虹橋 (沐浴、更衣) →花蓮市區飯店或火車站 () 車程約 1.5 小時) → 返回可愛的家</p>	<p>1. 賞鯨船票、保險及來回接送服務 (限花蓮市區、火車站)。</p> <p>2. 泛舟費用包含保險、午餐 (便當)。</p> <p>3. 賞鯨行程當天採自由選擇任何航班。</p> <p>4. 線上報名或電洽。</p>
	B (賞鯨+溯溪)	<p>第一天：13：00 (七、八月份 12：30) 花蓮市區內飯店或火車站接送→ 多羅滿賞鯨公司報到及行前解說→ 13：30 出海賞鯨 / 感受太平洋的壯闊並拜訪海上的鯨靈→16：00 滿載而歸送回花蓮市區內飯店 (只限花蓮市區接送) 第二天：(可自由選擇上午或下午時段) 08：00 或 13：00 飯店出發溯溪去→ 08：30 或 13：30 溯溪起始點著裝備完成→ 體驗早期寶島台灣未破壞前之清澈溪水及沿途親水自然生態景物→ 11：30 或 16：30 溯溪體驗結束、更換衣物完成→ 花蓮市區飯店或火車站</p>	<p>1. 賞鯨船票、保險及來回接送服務 (限花蓮市區、火車站)。</p> <p>2. 溯溪費用已包含所有安全裝備、咖啡熱飲及保險 (投保 220 萬險約)、及花蓮市區或火車站來回接送服務。</p> <p>3. 本行程日期排序採自由選擇搭配方式。</p> <p>4. 線上報名或電洽報名專線</p>
2009 涼夏 愜意主題 二日遊	C (賞鯨+海洋公園)	<p>第一天：13：00 (七、八月份 12：30) 花蓮市區內飯店或火車站接送→13：15 多羅滿賞鯨公司報到及行前解說→13：30 出海賞鯨 / 感受太平洋的壯闊並拜訪海上的鯨靈→16：00 滿載而歸送回花蓮市區內飯店 (只限花蓮市區接送) 第二天：自行前往太平洋左岸最大的海洋主題歡樂園區 【花蓮海洋公園】—海洋村、探險島、海洋劇場、嘉年華歡樂街、海盜灣、布萊登海岸、海底王國、水晶城堡、晃晃海獅秀及鯊魚秀等</p>	<p>1. 賞鯨船票、保險 (包含花蓮市區飯店、火車站來回接送服務)。</p> <p>2. 海洋公園門票 (不含接送)。</p> <p>3. 未滿 110 公分兒童可免購票進入海洋公園。</p> <p>4. 本專案採自行選擇的方式，所有時間均可自由搭配。</p> <p>5. 線上報名或電洽報名專線</p>
	D (賞鯨+兆豐農場)	<p>第一天：13：00 (七、八月份 12：30) 花蓮市區內飯店或火車站接送→ 13：15 多羅滿賞鯨公司報到及行前解說→ 13：30 出海賞鯨 / 感受太平洋的壯闊並拜訪海上的鯨靈→ 16：00 滿載而歸送回花蓮市區內飯店 (只限花蓮市區接送)。第二天：自行前往鳥語花香的世界【新光兆豐農場】—生態鳥園區、可愛動物區、浣熊及狐區、鸚鵡及巨嘴鳥區、蜥蜴王國及蝴蝶生態區及乳牛區等→返回花蓮市區→搭乘大眾運輸回可愛的家</p>	<p>1. 賞鯨船票、保險及來回接送服務 (限花蓮市區飯店、火車站)。</p> <p>2. 兆豐農場門票 (不含接送)。</p> <p>3. 可搭乘遊園小火車或自費租用電動車暢遊園區。</p> <p>4. 本專案採自行選擇的方式，所有時間均可自由搭配。</p> <p>5. 線上報名電洽報名專線</p>

多羅滿號賞鯨優惠方案表（續前）

活動名稱	活動內容	內容說明	備註
2009 春夏 學生優惠 二日遊 (限四人 以上成 行)	A2 (賞鯨+ 泛舟+民宿)	第一天:10:00~12:00 車站取機車→13:30~17:00 (七、八月份 13:00~16:30) 出海賞鯨 / 感受太平洋的壯闊並拜訪海上的鯨靈→17:20~18:30 機車乘風遨遊七星潭賞晚霞→晚上逛花蓮市區/南濱觀光夜市及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景→民宿住宿。第二天:07:00 前還機車→07:00 請至機車租處旁「遊客服務中心」專車接待前往瑞穗泛舟服務中心→08:00~13:30 體驗秀姑巒溪泛舟的感官刺激→14:30~16:30 大港口→花蓮火車站~返回可愛的家	1. 摩托車 1 日(2 人共乘)。 2. 賞鯨船票、保險(機車自行往返)。 3. 泛舟費用包含保險、午餐及花蓮市區(包括火車站)來回接送服務。 4. 民宿住宿一夜。 5. 非學生每人另加收 200 元。 6. 民宿假日住宿每人加收 200 元。 7. 泛舟以自動排水舟為主,若欲升等為「向上之星」專利舟艇,另每人加收 200 元。 8. 學生請於報到時出示學生證明。 9. 本專案採『自由行』的方式,所有時間均可自由搭配。 10. 線上報名或電洽報名專線
	B2 (賞鯨+ 東海岸+民 宿)	第一天:13:00 (七、八月份 12:30) 火車站或市區接待→13:30~17:00 (七、八月份 13:00~16:30) 出海賞鯨 / 感受太平洋的壯闊並拜訪海上的鯨靈→17:30 前往取機車→17:40~18:40 機車追風遨遊七星潭賞晚霞→晚上逛花蓮市區/南濱觀光夜市及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景→民宿住宿。第二天 08:00 花蓮→奔馳東海岸美麗風光花蓮溪出海口、東管處鹽寮遊客中心、和南寺、檜樹腳漁港、牛山呼庭、蕃薯寮 18 號橋→17:00 前抵花蓮火車站歸還機車返回可愛的家	1. 摩托車 1 日(2 人共乘)。 2. 賞鯨船票、保險及來回接送服務(花蓮市區、火車站)。 3. 民宿住宿一夜。 4. 民宿假日住宿每人加收 200 元。 5. 非學生每人另加收 200 元。 6. 學生請於報到時出示學生證明。 7. 本專案採『自由行』的方式,所有時間均可自由搭配。 8. 線上報名或電洽報名專線

多羅滿號賞鯨優惠方案表（續前）

活動名稱	活動內容	內容說明	備註
2009 春夏 學生優惠 二日遊 (限四人 以上成 行)	C2(東海岸+ 泛舟+民宿)	<p>第一天 10:00~12:00 火車站附近取車→至多羅滿賞鯨公司報到→奔馳東海岸美麗風光花蓮溪出海口、東管處鹽寮遊客中心、和南寺、檜樹腳漁港、牛山呼庭、蕃薯寮 18 號橋→晚上機車逛花蓮市區/南濱觀光夜市及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景→民宿住宿</p> <p>第二天 07:00 前還機車→07:00 請至機車租處旁「遊客服務中心」專車接待前往瑞穗泛舟服務中心→08:40~13:30 體驗秀姑巒溪泛舟的感官刺激→14:30~16:30 大港口→花蓮火車站~返回可愛的家~</p>	<p>※行程包含項目：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 摩托車 1 日 (2 人共乘)。 2. 泛舟費用包含保險、午餐及花蓮市區 (包括火車站) 來回接送服務。 3. 民宿住宿一夜。 4. 泛舟以自動排水舟為主, 若欲升等為「向上之星」專利舟艇, 每人另加收 200 元。 3. 民宿假日住宿每人加收 200 元。 4. 非學生每人另加收 200 元。 5. 學生請於報到時出示學生證明。 6. 本專案採『自由行』的方式, 所有時間均可自由搭配。 7. 線上報名或電洽報名專線 8. 泛舟每艘承載 6~8 人, 每人皆投保 200 萬險約。 3. 花蓮市區交通車接送時間為 07:00~07:20, 沿路 (台九線) 至報到地點間飯店民宿皆有接送。 4. 自行前往瑞穗報到者, 請於 08:30 前完成報到手續。
	D2 (賞鯨+ 海洋公園+ 民宿)	<p>第一天: 13:00 (七、八月份 12:30) 花蓮市區或火車站接待→13:30~17:00 (七、八月份 13:00~16:30) 出海賞鯨/感受太平洋的壯闊並拜訪海上的鯨靈→17:30 前往取機車→17:40~18:40 機車乘風遨遊七星潭賞晚霞→晚上逛花蓮市區/南濱觀光夜市及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景→民宿住宿</p> <p>第二天: 08:30~09:00 花蓮 →「海洋公園」快樂遊 →16:00 前花蓮火車站歸還機車→返回可愛的家</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 摩托車 1 日 (2 人共乘)。 2. 賞鯨船票、保險 (包含花蓮市區飯店、火車站來回接送服務)。 3. 海洋公園門票。 4. 民宿住宿一夜。 5. 民宿假日住宿每人加收 200 元。 6. 非學生每人另加收 200 元。 7. 學生請於報到時出示學生證明。 8. 本專案採『自由行』的方式, 所有時間均可自由搭配。 9. 線上報名或電洽報名專線

多羅滿號賞鯨優惠方案表（續前）

活動名稱	活動內容	內容說明	備註
2009 春夏 學生優惠 二日遊 (限四人 以上成行)	E2 (太魯閣+海洋 公園+民宿)	第一天 10:00~12:00 火車站附近 取摩托車→至多羅滿賞鯨公司報到 →機車暢遊太魯閣、布洛灣、燕子 口、天祥、九曲洞、七星潭→晚上 機車逛花蓮市區/南濱觀光夜市及 遠來 HOTEL 看花蓮市夜景→民宿 住宿 第二天: 09:00 前還機車→專車接 往「海洋公園」→16:00 專車至「海 洋公園」接往火車站 ~返回可愛的 家~	1.摩托車 1 日 (2 人共乘)。 2.海洋公園門票 (花蓮市區 飯店、火車站來回接送服 務)。 3.民宿住宿一夜。 4.民宿假日住宿每人加收 200 元。 5.非學生每人另加收 200 元。 6.學生請於報到時出示學 生證明。 7.本專案採『自由行』的方 式,所有時間均可自由搭 配。 8.線上報名或電洽報名專 線
	F2 (賞鯨+太魯閣+ 民宿)	第一天: 13:00 (七、八月份 12: 30) 火車站 or 市區接待 →13:30~17:00 (七、八月份 13: 00~16:30) 出海賞鯨/感受太平 洋的壯闊並拜訪海上的鯨靈 → 17:30 前往取機車→17:40~18: 40 機車追風遨遊七星潭賞晚霞→ 晚上逛花蓮市區 / 南濱觀光夜市 及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景 →民宿住宿 第二天: 08:30~09:00 (太魯閣 快樂一日遊) →太魯閣國家公園遊 客中心多媒體簡報介紹→砂卡礑步 道、布洛灣、燕子口、九曲洞、天 祥→17:00 前返回花蓮火車站還機 車 ~ 返回可愛的家 ~	1.摩托車 1 日 (2 人共乘)。 2.賞鯨船票、保險及來回接 送服務 (限花蓮市區、火車 站) 3.民宿住宿一夜。 4.民宿假日住宿每人加收 200 元。 5.非學生每人另加收 200 元。 6.學生請於報到時出示學 生證明。 7.本專案採『自由行』的方 式,所有時間均可自由搭 配。 8.線上報名或電洽報名專 線
	G2 (溯溪+太魯閣+ 民宿)	第一天: 13:00 火車站 or 市區專車 接待→13:30 溯溪起始點著裝備完 成→體驗早期寶島台灣未破壞前之 清澈溪水及沿途親水自然生態景物 →16:30 溯溪體驗結束、更換衣物 完成→17:30 前往取機車→17:50 前往多羅滿賞鯨公司報到→晚上逛 花蓮市區/南濱觀光夜市及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景 →民宿住宿 第二天: 08:30~09:00 (太魯閣 快樂一日遊) →太魯閣國家公園遊 客中心多媒體簡報介紹→砂卡礑步 道、布洛灣、燕子口、九曲洞、天 祥→17:00 前返回花蓮火車站還機 車 ~ 返回可愛的家	1.摩托車 1 日 (2 人共乘)。 2.溯溪費用包含所有安全 裝備、咖啡熱飲及保險 (投 保 220 萬險約)、及來回接 送服務 (限花蓮市區或火車 站)。 3.民宿住宿一夜。 4.民宿假日住宿每人加收 200 元。 5.非學生每人另加收 200 元。 6.學生請於報到時出示學 生證明。 7.本專案採『自由行』的方 式,所有時間均可自由搭 配。 8.線上報名或電洽報名專 線

多羅滿號賞鯨優惠方案表（續前）

活動名稱	活動內容	內容說明	備註
2009 春夏 學生優惠 三日遊 (限四人 以上成行)	A3(東海岸+賞鯨+ 太魯閣+泛舟+民 宿)	第一天：10：00~12：00 火車站附近取機車→至多羅滿賞鯨公司報到→奔馳東海岸美麗風光花蓮溪出海口、東管處鹽寮遊客中心、和南寺、橄欖腳漁港、牛山呼庭、蕃薯寮 18 號橋→晚上機車逛花蓮市區/南濱觀光夜市及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景 →民宿住宿 第二天：08：00 多羅滿賞鯨公司報到→08：30~11：00 (08：00~10：30) 出海賞鯨/感受太平洋壯闊並拜訪海上的鯨靈→午餐後機車暢遊太魯閣、布洛灣、燕子口、天祥、九曲洞、七星潭→花蓮市區逛鬧區盡享美食→民宿住宿 第三天 07：00 前還機車→07：00 請至機車租處旁「遊客服務中心」專車接待前往瑞穗泛舟服務中心→08：40~13：30 體驗秀姑巒溪泛舟的感官刺激 →14：30 大港口返回花蓮市 →16：30 抵達花蓮火車站 ~ 返回可愛的家 ~	1.摩托車兩日(2人共乘)。 2.賞鯨船票、保險(機車自行往返)。 3.泛舟費用包含保險、午餐及來回接送服務(限花蓮市區、括火車站)。 4.民宿住宿2夜。 5.泛舟以自動排水舟為主,若欲升等為「向上之星」專利舟艇,每人另加收200元。 6.民宿假日住宿每人加收200元。 7.非學生每人另加收200元。 8.學生請於報到時出示學生證明。 9.本專案採自行選擇的方式,所有時間均可自由搭配。 10.線上報名或電洽報名專線 11.花蓮市區交通車接送時間為07：00~07：20,沿路(台九線)至報到地點間飯店民宿皆有接送
2009 春夏 學生優惠 三日遊 (限四人 以上成行)	B3(賞鯨+溯溪+ 東海岸+太魯閣 +民宿)	第一天：出海賞鯨/感受太平洋的壯闊並拜訪海上的鯨靈→17：30 前往取機車→17：40~18：40 機車追風遨遊七星潭賞晚霞→晚上逛花蓮市區/南濱觀光夜市 及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景→ 民宿住宿 第二天：08：00 多羅滿賞鯨公司報到出發→08：30 溯溪起始點著裝備完成→體驗早期寶島台灣未破壞前之清澈溪水及沿途親水自然生態景物→12：30 溯溪體驗結束、更換衣物完成→13：00 花蓮市區→奔馳東海岸美麗風光花蓮溪出海口、東管處鹽寮遊客中心、和南寺、橄欖腳漁港、牛山呼庭、蕃薯寮 18 號橋→晚上機車逛花蓮市區 / 南濱夜市及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景→民宿住宿 第三天 08：30~09：00 (太魯閣快樂一日遊) →太魯閣國家公園遊客中心多媒體簡報介紹→砂卡礑步道、布洛灣、燕子口、九曲洞、天祥→ 17：00 前返回花蓮火車站還機車 ~返回可愛的家~	1.摩托車兩日(2人共乘)。 2.賞鯨船票、保險及來回接送服務(花蓮市區、火車站)。 3.溯溪費用包含所有安全裝備、咖啡熱飲及保險(投保220萬險約)、及來回接送服務(限花蓮市區或火車站)。 4.民宿住宿2夜。 5.民宿假日住宿每人加收200元。 6.非學生每人另加收200元。 7.學生請於報到時出示學生證明。 8.本專案採自行選擇的方式,所有時間均可自由搭配。 9.線上報名或電洽報名專線

多羅滿號賞鯨優惠方案表（續完）

活動名稱	活動內容	內容說明	備註
2009 春夏 學生優惠 三日遊 (限四人 以上成行)	C3(賞鯨+太魯閣+ 東海岸+海洋公園 +民宿)	<p>第一天：10：00~12：00 火車站附近取車→至多羅滿賞鯨公司報到→奔馳東海岸美麗風光花蓮溪出海口、東管處鹽寮遊客中心、和南寺、橄欖腳漁港、牛山呼庭、蕃薯寮 18 號橋→晚上機車逛花蓮市區/南濱觀光夜市及遠來 HOTEL 看花蓮市夜景→民宿住宿</p> <p>第二天：08：00（七、八月份 07：45）多羅滿賞鯨公司報到→08：30~11：00（08：00~10：30）出海賞鯨/感受太平洋壯闊並拜訪海上的鯨靈→午餐後機車暢遊太魯閣、布洛灣、燕子口、天祥、九曲洞、七星潭→花蓮市區逛鬧區、享用美食小吃→民宿住宿。</p> <p>第三天 07：00 前抵花蓮火車站歸還機車→專車接往「海洋公園」→16：00 專車至海洋公園接往火車站 ~ 返回可愛的家~</p>	<p>1.摩托車兩日（2 人共乘）。</p> <p>2.賞鯨船票、保險（機車自行往返）。</p> <p>3.海洋公園門票（含花蓮市區飯店、火車站來回接送服務）。</p> <p>4.民宿住宿 2 夜。</p> <p>5.民宿假日住宿每人加收 200 元。</p> <p>6.非學生每人另加收 200 元。</p> <p>7.學生請於報到時出示學生證明。</p> <p>8.本專案採自行選擇的方式，所有時間均可自由搭配。</p> <p>9.線上報名或電洽報名專線</p>

附錄七海鯨號賞鯨優惠方案表

活動名稱	活動內容	備註															
A (賞鯨之旅)	<p>全程由海洋專業船長帶領。航行在太平洋上，海風拂面，讓花東純淨的風及水，淨化您的負能量；航程中解說員風趣輕鬆的導覽，引領您進入鯨豚與海洋的國度；架在船尾的拖釣竿，還能讓遊客體驗捕獲鬼頭刀的成就感。</p> <p>賞鯨（行前解說 30 分鐘、出海航行 2.5 小時）+ 平安保險 240 萬</p> <p>航班時間：9：00、14：00 （）5/29、5/30、暑假週六加開 12：30 航班)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>價格</th> <th>成人</th> <th>學生</th> <th>6-12 歲</th> <th>6 歲以下</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原價（）每人</td> <td>1000</td> <td>800</td> <td>500</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>會員優惠（）每人</td> <td>700</td> <td>700</td> <td>同定價</td> <td>同定價</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 現在線上訂位均為會員價（）不需加入會員） 國民旅遊卡可享會員價 乘載人數：海鯨一號 75 人、海鯨號 45 人。 會員享會員優惠價，老人、殘障人士同學生價。 花蓮租車 1.3March 1200/天、1.5Tercel 1600/天、福斯 T4 九人座 2500/天，請電全興租車公司 03-8235055 預訂，告知為海鯨號客人可多贈送 2 小時。 花蓮市至石梯港約 1.5 小時車程，若需來回接送，四人以上每人 500 元，四人以下，以四人計（花蓮客運來回程 358 元，約 2 小時車程）。 	價格	成人	學生	6-12 歲	6 歲以下	原價（）每人	1000	800	500	300	會員優惠（）每人	700	700	同定價	同定價
價格	成人	學生	6-12 歲	6 歲以下													
原價（）每人	1000	800	500	300													
會員優惠（）每人	700	700	同定價	同定價													
B (賞鯨+撈飛魚+釣魷魚+泛舟)	<p>第一天：從花蓮或台東出發→14：00（暑假週六則為 12：30）前石梯港報到→14：00（暑假週六則為 12：30）賞鯨之旅→17：00 石梯港自理晚餐→18：00 行前解說（夜間生態、安全須知）→18：30 海上撈飛魚、釣魷魚→21：00 回港→石梯坪看星星（自由活動）→夜宿當地山莊</p> <p>第二天：5：00 欣賞東海岸日出（自由活動）→7：00 住宿山莊早餐→7：30 經瑞港公路往瑞穗、沿途欣賞秀姑巒溪兩岸美景→8：30 秀姑巒溪泛舟→12：00 奇美休息、享用池上便當→約 15：00 抵達長虹橋→回花蓮或台東</p> <p>賞鯨 + 撈飛魚 + 釣魷魚 + 泛舟（含下游至上游接送與中餐池上便當）+ 海上活動 240 萬元與泛舟 300 萬元保險</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>價格</th> <th>成人</th> <th>學生</th> <th>6-12 歲</th> <th>6 歲以下</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原價（）每人</td> <td>2850</td> <td>2450</td> <td>1950</td> <td>1300</td> </tr> <tr> <td>會員優惠（）每人</td> <td>2150</td> <td>2050</td> <td>同定價</td> <td>同定價</td> </tr> </tbody> </table> <p>現在線上訂位均為會員價（）不需加入會員）</p> <p>國民旅遊卡可享會員價</p> <ul style="list-style-type: none"> 夜釣魷魚是在外海進行，海上流速急，船隻漂動快，若釣竿距離過近，容易纏線浪費遊客時間，因此原則上每 2 個成人（12 歲以上）分配一隻釣竿，船上另配有手撈網，輔助遊客撈魷魚。 夜釣將晚歸，請遊客盡量住宿於石梯周邊民宿，以節省車程。 住宿請參考各山莊價格，訂位時請選擇山莊與房型，服務人員將於一個工作天內回電是否有空房，若有空房需於三天內付訂金確認，超過三天未付訂金者，房間將不予保留。 會員享會員優惠價，老人、殘障人士同學生價。 花蓮市至石梯港約 1.5 小時車程，若需來回接送，四人以上每人 500 元（花蓮客運單程 179 元），四人以下，以四人計。 花蓮租車 1.3March 1200/天、1.5Tercel 1600/天、福斯 T4 九人座 2500/天，請電全興租車公司 03-8235055 預訂，告知為海鯨號客人可多贈送 2 小時。 行程價格內含泛舟下游至上游接送費用（每人 150 元），四人以下將以四人計費，服務人員將告知遊客貼補差額。 本行程著重漁人體驗，並安排夜間出航，請父母留心子女在船上的安全。 第一天下午賞鯨，可以改安排至第二天下午（泛舟結束後），請訂位時於備註欄註明即可。 	價格	成人	學生	6-12 歲	6 歲以下	原價（）每人	2850	2450	1950	1300	會員優惠（）每人	2150	2050	同定價	同定價
價格	成人	學生	6-12 歲	6 歲以下													
原價（）每人	2850	2450	1950	1300													
會員優惠（）每人	2150	2050	同定價	同定價													

海鯨號賞鯨優惠方案表 (續前)

活動名稱	活動內容	備註															
C (撈飛魚+釣南魷)	<p>從花蓮或台東出發→18:00前石梯港報到→18:00行前解說(夜間生態、安全須知)→18:30海上撈飛魚、釣魷魚→21:00回港</p> <p>撈飛魚 + 釣魷魚 + 海上活動 240萬元保險</p>	<table border="1" data-bbox="667 376 1375 497"> <thead> <tr> <th>價格</th> <th>成人</th> <th>學生</th> <th>6-12歲</th> <th>6歲以下</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原價()每人</td> <td>1200</td> <td>1000</td> <td>800</td> <td>350</td> </tr> <tr> <td>會員優惠()每人</td> <td>1000</td> <td>900</td> <td>同定價</td> <td>同定價</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 現在線上訂位均為會員價 ()不需加入會員) ▪ 國民旅遊卡可享會員價 ▪ 夜釣魷魚是在外海進行，海上流速急，船隻漂動快，若釣竿距離過近，容易纏線浪費遊客時間，因此原則上每2個成人(12歲以上)分配一隻釣竿，船上另配有手撈網，輔助遊客撈魷魚。 ▪ 夜釣將晚歸，請遊客盡量住宿於石梯周邊民宿，以節省車程。 ▪ 住宿請參考各山莊價格，訂位時請選擇山莊與房型，服務人員將於一個工作天內回電是否有空房，若有空房需於三天內付訂金確認，超過三天未付訂金者，房間將不予保留。 ▪ 會員享會員優惠價，老人、殘障人士同學生價。 ▪ 花蓮市至石梯港約1.5小時車程，若需來回接送，四人以上每人500元(花蓮客運單程179元)，四人以下，以四人計。 ▪ 花蓮租車 1.3March 1200/天、1.5Tercel 1600/天、福斯T4 九人座 2500/天，請電全興租車公司 03-8235055 預訂，告知為海鯨號客人可多贈送2小時。 	價格	成人	學生	6-12歲	6歲以下	原價()每人	1200	1000	800	350	會員優惠()每人	1000	900	同定價	同定價
價格	成人	學生	6-12歲	6歲以下													
原價()每人	1200	1000	800	350													
會員優惠()每人	1000	900	同定價	同定價													
D (賞鯨泛舟一日遊)	<p>早上8:30前瑞穗報到→秀姑巒溪泛舟之旅→12:00奇美休息、享用池上便當→14:00到達長虹橋→14:30石梯港賞鯨之旅→17:00結束旅程</p> <p>賞鯨 + 泛舟(含中餐池上便當) + 賞鯨 240萬元與泛舟 300萬元保險</p>	<table border="1" data-bbox="667 1164 1375 1285"> <thead> <tr> <th>價格</th> <th>成人</th> <th>學生</th> <th>6-12歲</th> <th>6歲以下</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原價()每人</td> <td>1200</td> <td>1200</td> <td>990</td> <td>800</td> </tr> <tr> <td>會員優惠()每人</td> <td>990</td> <td>990</td> <td>同定價</td> <td>同定價</td> </tr> </tbody> </table> <p>現在線上訂位均為會員價 ()不需加入會員)</p> <p>國民旅遊卡可享會員價</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 泛舟報到時，請穿著黃色救生衣，泛舟結束後緊接賞鯨行程，請遊客注意盥洗時間，最慢務必於下午2:30前至海鯨號櫃臺報到，逾時恕不等候，以免影響其他遊客權益。 ▪ 特價行程、恕不併並用其他優惠。 ▪ 因為泛舟起點到石梯港有一小時車程，泛舟完畢後會有接駁的問題，車輛安排與接送之事務，屬於代客服務事宜，費用如下：下游專車送回上游每人150元(四人以下以四人計價)、車輛代開至下游每部600元、機車運至下游每輛150元。 ▪ 花蓮市至石梯港約1.5小時車程，若需來回接送，四人以上每人500元(花蓮客運單程179元)，四人以下，以四人計。 ▪ 花蓮租車 1.3March 1200/天、1.5Tercel 1600/天、福斯T4 九人座 2500/天，請電全興租車公司 03-8235055 預訂，告知為海鯨號客人可多贈送2小時。 ▪ 可將賞鯨與泛舟分開成兩天的活動，請訂位時於備註欄註明即可。 	價格	成人	學生	6-12歲	6歲以下	原價()每人	1200	1200	990	800	會員優惠()每人	990	990	同定價	同定價
價格	成人	學生	6-12歲	6歲以下													
原價()每人	1200	1200	990	800													
會員優惠()每人	990	990	同定價	同定價													

海鯨號賞鯨優惠方案表 (續前)

活動名稱	活動內容	備註				
		價格	成人	學生	6-12 歲	6 歲以下
E (山海行溫泉泛舟三日遊)	第一天：約中午抵達花蓮→林田山、光復糖廠遊覽→18：30 享受晚餐→溫泉泡湯→夜宿瑞雄山莊或椰子林溫泉鄉 早餐：X 午餐：X 晚餐：O 第二天：7：30 早餐→8：30 秀姑巒溪泛舟之旅→12：00 奇美休息、享用池上便當→約 15：00 抵達長虹橋→周邊景點攬勝→18：30 石梯港享用海鮮晚餐→石梯坪看星星(自由活動)→夜宿漁夫民宿 96 號 早餐：O 午餐：O 晚餐：O 第三天：5：00 欣賞東海岸日出(自由活動)→8：30 早餐→9：00 賞鯨之旅→12：00 新社享用原住民風味中餐→東海岸山海風情→15：00 結束行程、返回花蓮 早餐：O 午餐：O 晚餐：X 賞鯨 + 泛舟 + 溫泉泡湯 + 腳踏車 + 住宿二晚 + 2 早餐 2 午餐 2 晚餐 + 專車接送 + 賞鯨 240 萬元與泛舟 300 萬元保險 + 三天二夜 200 萬意外險與 20 萬醫療險	原價 () 每人	4800	4500	3800	3000
		會員優惠 () 每人	4300	4000	同定價	同定價
		現在線上訂位均為會員價 () 不需加入會員) 國民旅遊卡可享會員價 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 會員享會員優惠價，老人、殘障人士同學生價。 ▪ 本行程含住宿與花蓮交通接送，至少需四人才能成行，住宿安排四人房為主，需更換雙人房者，依各山莊之價位補差額，每人約 200~500 元。 ▪ 第二天晚上活動可另安排夜間昆蟲觀察、或秀姑巒溪生態觀察(工作人員鐘點費每 2 小時 1500 元)、或檳榔娃娃製作體驗(每人 200 元)。 ▪ 本行程將視人數作彈性變動。 				

海鯨號賞鯨優惠方案表 (續前)

活動名稱	活動內容	備註				
		價格	成人	學生	6-12 歲	6 歲以下
F (泛舟+撈飛魚+釣魷魚)	<p>第一天：從花蓮或台東出發→18：00 前石梯港報到→18：00 行前解說(夜間生態、安全須知)→18：30 海上撈飛魚、釣魷魚→21：00 回港→石梯坪看星星(自由活動)→夜宿當地山莊</p> <p>第二天：5：00 欣賞東海岸日出(自由活動)→7：00 住宿山莊早餐→7：30 經瑞港公路前往瑞穗、沿途欣賞秀姑巒溪兩岸美景→8：30 秀姑巒溪泛舟之旅→12：00 奇美休息、享用池上便當→約 15：00 抵達長虹橋→回花蓮或台東</p> <p>撈飛魚 + 釣魷魚 + 泛舟(含下游至上游接送與中餐池上便當)+ 海上活動 240 萬元與泛舟 300 萬元保險</p>	原價() 每人	1850	1650	1350	900
		會員優惠() 每人	1550	1450	同定價	同定價
		<p>現在線上訂位均為會員價 () 不需加入會員)</p> <p>國民旅遊卡可享會員價</p> <ul style="list-style-type: none"> 夜釣魷魚是在外海進行，海上流速急，船隻漂動快，若釣竿距離過近，容易纏線浪費遊客時間，因此原則上每 2 個成人(12 歲以上) 分配一隻釣竿，船上另配有手撈網，輔助遊客撈魷魚。 夜釣將晚歸，請遊客盡量住宿於石梯周邊民宿，以節省車程。 住宿請參考各山莊價格，訂位時請選擇山莊與房型，服務人員將於一個工作天內回電是否有空房，若有空房需於三天內付訂金確認，超過三天未付訂金者，房間將不予保留。 會員享會員優惠價，老人、殘障人士同學生價。 花蓮市至石梯港約 1.5 小時車程，若需來回接送，四人以上每人 500 元(花蓮客運單程 179 元)，四人以下，以四人計。 花蓮租車 1.3March 1200/天、1.5Tercel 1600/天、福斯 T4 九人座 2500/天，請電全興租車公司 03-8235055 預訂，告知為海鯨號客人可多贈送 2 小時。 行程價格內含泛舟下游至上游接送費用(每人 150 元)，四人以下將以四人計費，服務人員將告知遊客貼補差額。 本行程著重漁人體驗，並安排夜間出航，請父母留心子女在船上的安全。 				
G (賞鯨+漁人體驗特別行程)	<p>第一天：從花蓮或台東出發→17：30 前石梯港報到→17：30 行前解說(夜間生態、安全須知)→18：00 海上撈飛魚、釣魷魚→20：30 回港→石梯坪看星星(自由活動)→夜宿當地山莊</p> <p>第二天：5：00 欣賞東海岸日出(自由活動)→8：30 住宿山莊早餐→9：00 賞鯨之旅→12：00 回花蓮或台東</p> <p>賞鯨 + 撈飛魚 + 釣魷魚 + 海上活動 240 萬元保險</p>	原價() 每人	2200	1800	1350	650
		會員優惠() 每人	1550	1450	同定價	同定價
		<ul style="list-style-type: none"> 夜釣魷魚是在外海進行，海上流速急，船隻漂動快，若釣竿距離過近，容易纏線浪費遊客時間，因此原則上每 2 個成人(12 歲以上) 分配一隻釣竿，船上另配有手撈網，輔助遊客撈魷魚。 夜釣將晚歸，請遊客盡量住宿於石梯周邊民宿，以節省車程。 住宿請參考各山莊價格，訂位時請選擇山莊與房型，服務人員將於一個工作天內回電是否有空房，若有空房需於三天內付訂金確認，超過三天未付訂金者，房間將不予保留。 會員享會員優惠價，老人、殘障人士同學生價。 花蓮市至石梯港約 1.5 小時車程，若需來回接送，四人以上每人 500 元(花蓮客運單程 179 元)，四人以下，以四人計。 花蓮租車 1.3March 1200/天、1.5Tercel 1600/天、福斯 T4 九人座 2500/天，請電全興租車公司 03-8235055 預訂，告知為海鯨號客人可多贈送 2 小時。 本行程著重漁人體驗，並安排夜間出航，請父母留心子女在船上的安全。 				

海鯨號賞鯨優惠方案表 (續完)

活動名稱	活動內容	備註				
		價格	成人	學生	6-12 歲	6 歲以下
H (晨釣緋鯉)	第一天：從花蓮或台東出發→夜宿當地山莊 第二天：06：30 早餐 →07：00 釣具使用解說 →07：30 出港晨釣緋鯉 →10：30 回港→回花蓮或台東 晨釣緋鯉+海上活動 240 萬元保險	原價 () 每人	1500	1200	800	350
		會員優惠 () 每人	1000	900	同定價	同定價
		現在線上訂位均為會員價 () 不需加入會員) 國民旅遊卡可享會員價				
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 晨釣緋鯉是在沿岸進行，水深僅 10~20 公尺，不易發生纏線問題，每人將分配釣竿一支，所得魚獲歸遊客所有。 ▪ 12 歲以下孩童若要隨父母登船，僅收基本保險費用，不分配釣竿。 ▪ 晨釣需早起，請遊客盡量住宿於石梯周邊民宿，以節省車程。 ▪ 住宿請參考各山莊價格，訂位時請選擇山莊與房型，服務人員將於一個工作天內回電是否有空房，若有空房需於三天內付訂金確認，超過三天未付訂金者，房間將不予保留。 ▪ 會員享會員優惠價，老人、殘障人士同學生價。 ▪ 花蓮市至石梯港約 1.5 小時車程，若需來回接送，四人以上每人 500 元 (花蓮客運單程 179 元)，四人以下，以四人計。 ▪ 花蓮租車 1.3March 1200/天、1.5Tercel 1300/天、福斯 T4 九人座 2500/天，請電全興租車公司 03-8235055 預訂，告知為海鯨號客人可多贈送 2 小時。 				

6. 大翅鯨 Humpback whale

Megaptera novaeangliae (Borowski, 1781)
 在拉丁文中 *megas* 意即「大的」, *pteron* 為「翅, 鰭」, *novus* 為「新的」, 而 *angliae* 則為「英格蘭」。
 台語俗名：海崎



Dieter Folkens 繪

大小：出生4.5~5公尺長，成體11.16公尺，體重至少有35公噸。

形態特徵：頭部從上方看較寬圓，從氣孔到喙端平坦，上有許多節瘤。胸鰭很長，近乎1/3體長，白色而斑駁，邊緣有節瘤。喉腹褶有14~35條，至少延伸至肚臍處。無背鰭，只在身長約2/3處有個隆凸，大小形狀不盡相同。尾鰭寬，為蝴蝶狀，邊緣呈不規則鋸齒狀，潛入水時尾鰭



34



R. Sears (Earth Views)



J.Y. Wang 攝



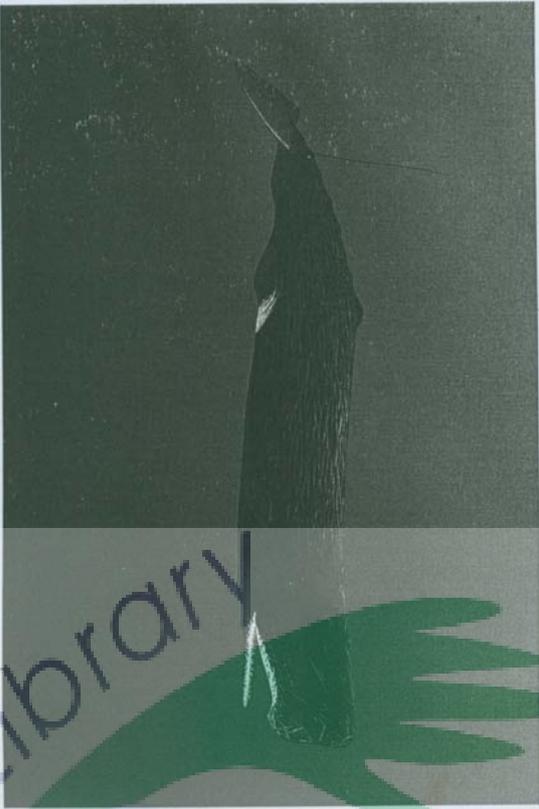
會露出水面。
自然史：通常單獨一隻出現，或小羣2-3隻，但生殖和哺育期會聚集至12-15隻一羣。體長11.4~12.4公尺時達性成熟。母鯨懷孕期12個月，一胎一仔，哺育幼鯨10-11個月。幼鯨斷乳時身長8.9公尺，母鯨生殖間隔為二年或二年以上。攝食甲殼類、魚羣、浮游生物。噴氣柱高約2.5~3公尺，在長期潛泳後噴氣會更高，更頻繁。泳速6-12km/hr，並不快，但是大型鯨類中最生動活潑的，常側躺豎起一個胸鰭，或露出尾鰭，或全速躍出水面，深具力量美的動作。
分佈：全球各海域都有，年度洄游。
易與混淆者：從遠處可能和其他鬚鯨難分辨，但其背鰭的位置和形狀較特殊，潛水時尾鰭會翻打出水面。近處可從喙、胸鰭及節瘤去判別。抹香鯨從遠處看，在潛入時拱起的背上也有隆起(hump)，但大翅鯨的尾鰭邊緣不規則曲折，內側是斑駁白色，而抹香鯨尾鰭邊緣平整，內則全黑。

J.Y. Wang 攝

35

Physeter macrocephalus (= *catodon*) Linnaeus, 1758

在希臘文中 *physeter* 意即「氣孔」，而 *macro* 為「長或大」之意、*kephalé* 意為「頭部」。



大小：出生3.5~4.5公尺長，成體12-18公尺，雄體較大，體重可達57公噸。

形態特徵：頭大，約佔身長40%，形如盒子，身體深灰棕至棕色，嘴側白色，窄窄的下頷有18-25個具有功能的牙齒，上頷無齒。單一氣孔在頭前端左側，噴氣柱向前傾，高度不超過2.4公尺。無背鰭，後背上有一隆突，其後有一連串小突起直到尾柄末端。



38



RL Pitman 攝



RL Pitman 攝

自然史：曾發現一隻，一小羣，50隻或更多成羣出現。8-11歲達性成熟，雄鯨通常孤身一隻，只在繁殖季節加入育幼母鯨群體。有能力潛入1000公尺下深水，持續1小時以上不上浮，潛入時尾鰭高舉出水面。主食魷魚，也有章魚、蛙、鱒、魷等。在抹香鯨腸內由魷魚喙骨和分泌物凝成的固體龍涎香(ambergris)，重可達100公斤，是很好的香水固定劑。

分布：全世界各海域都有，雌雄有不同的遷徙行為，雄者更往兩極拓展游程。

易與混淆者：本種噴氣具特殊角度，加上頭形極易辨認，但在遠方時，舉起尾鰭似大翅鯨，背脊突起亦似大翅鯨及灰鯨，需加小心辨識。



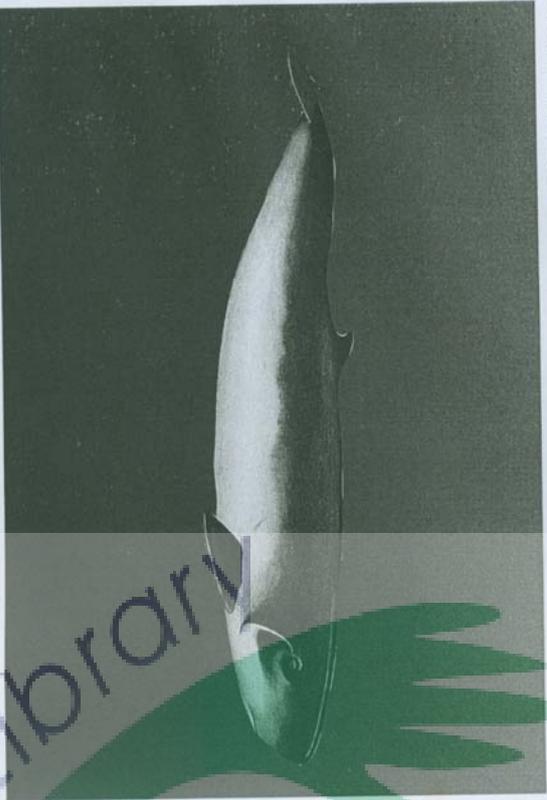
S Leatherwood 攝

39

Kogia breviceps (de Blainville, 1838)

Kogia 可能是拉丁化的英文「codger」意為「可憐老傢伙」，或是一位土耳其觀者 *Cogia Effendi*，*breviceps* 是拉丁文「短的」之意，*capitis* 在拉丁文意為「頭」。

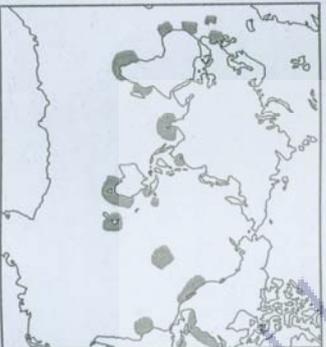
台語俗名：肉之油分較多，南部稱為「海鯨」。俗鑿或魚叉刺中或受傷時，所流血液甚多，又稱「血鯨」。



André Folkens 攝

大小：出生約1.2公尺，雌雄體型大小相似，成體2.7~3.4公尺長，體重約400公斤。

形態特徵：鯊般的頭形和下頷，頭兩側有擬鰓裂，頭型鈍圓或長方型，下顎相對之下較小，在頭下方。氣孔在頭頂，位於中線左側，噴氣角度不盡相同。前鰭在擬鰓裂下後方，約身長14%，尾鰭中央有清楚凹痕。背鰭鍊型，在背拱點後方，高度不



RL Pinnan 攝



RL Pinnan 攝

及身長的5%。背部深藍灰色到兩側變淺，至腹部漸白或粉紅。皮膚像抹香鯨，有許多皺紋。上頷無齒，下頷12-16對齒。

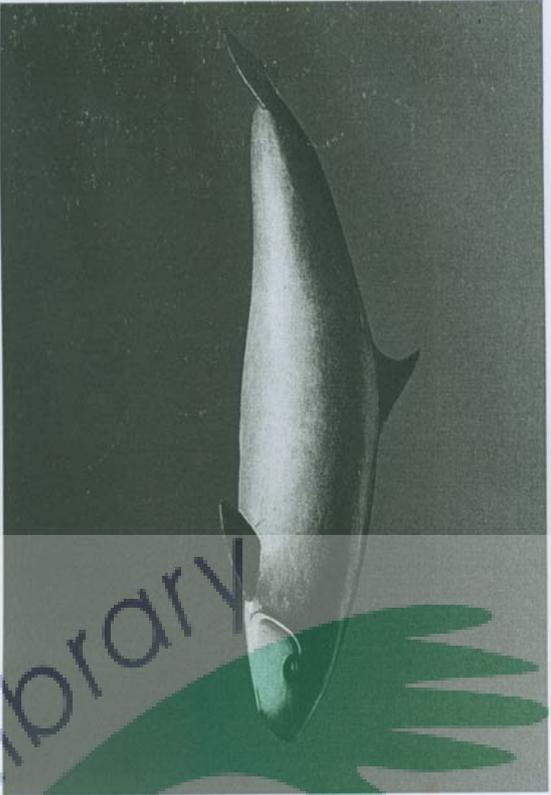
自然史：懷孕期約11個月，秋季到來年春季間生產，主要攝食魷魚、章魚、蟹、口足類和其他魚類。在海上很少見，但有不少擱淺紀錄，似乎有季節性規律，被看見時約1.5隻成羣，多是風平浪靜能见度佳的天氣，通常緩慢浮出水面，不太躍動只在水面靜靜地露出頭頂脊背，噴氣也不明顯，若此時受驚嚇會排出紅褐色糞便潛逃。

分布：全球性分佈，主要在溫帶和熱帶海域。

易與混淆者：與侏儒抹香鯨較難分辨，需小心，侏儒抹香鯨身長至多2.7公尺，背鰭在較前方也較高尖，牙齒較少，只7-12對，喉部有冠狀突起。

Kogia simus Owen, 1866

由拉丁文 *simus* 而來，「扁平鼻子」之意。



Peter Folkens 圖

大小：出生約1公尺，成體可達2.7公尺，體重達210公斤。

形態特徵：外形似小抹香鯨，體形稍小，背灰腹白，頭側有擬鰓裂。背鰭之高度及基底皆較大(大於體長5%)，鐮刀形，尖端更向後彎，位於中背。喉下有數條短而不規則之皺摺。下頷齒7-12對(偶13對)，偶見3對退化的上頷齒。



42



RL Pinnan (Earth Views) 攝



W.F. Perrin 攝

自然史：通常出現的群頭數少，不到10隻。個性羞怯，不活躍，受驚嚇時立刻排綉色糞便並潛逃。在體長達2.1~2.2公尺時性成熟，育幼期5-6個月。食物主為魷魚，偶食小魚及甲殼類，由胃內含物分析得知他們可深潛至300公尺以下。

分布：限於溫帶及熱帶海域。

易混淆者：因背鰭高大，鐮刀狀且位於中背，在遠處觀看，易與其它小型海豚混淆。又因頭鈍，背呈鐵灰色，易與小虎鯨及瓜頭鯨混淆，但後二者常形成大群，泳速較快。



RL Pinnan 攝

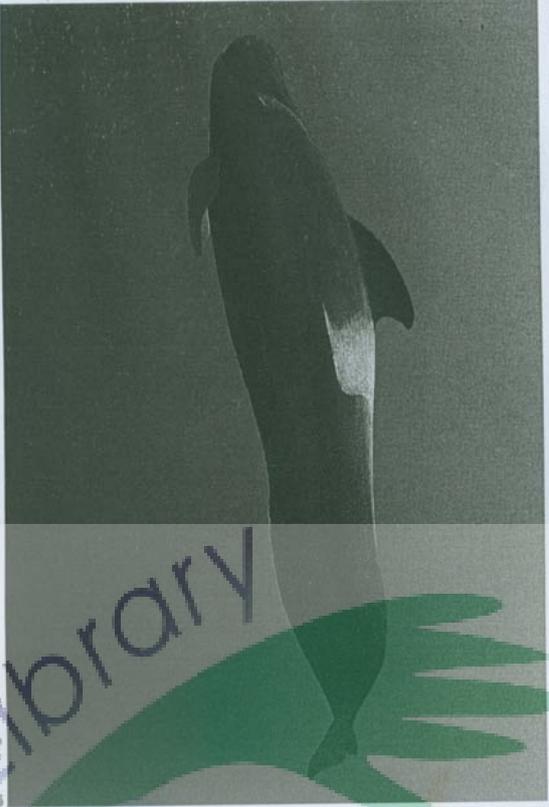
43

20. 短肢領航鯨 Short-finned pilot whale

Globicephala macrorhynchus Gray, 1846

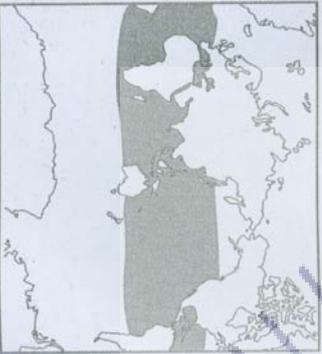
拉丁文 *globus* 即「圓球 (globe ball)」。

希臘文 *ma-kros* 即「長，大 (long, large)」之意，
rhynchos 亦希臘文意謂「吻，喙 (snout, beak)」



大小：出生1.4公尺，成體雌5.5公尺，雄6.1公尺，雄性體重達3600公斤。

外形特徵：體形大，頭圓，形狀依年齡性別有變異，雄性成體最圓凸，甚至蓋住吻部。唇線上彎弧形，喙不明顯。背鰭前位於1/3體長附近，為矮鐮刀形，基底寬(亦因年齡性別而異)。胸鰭長鐮刀形，約為體長1/6，尾柄垂直高度在近肛門後加大。整體主為黑色至暗棕灰色，又名黑魚



RL Pimian 攝



JD Watt [Earth Views] 攝

(black fish)，只有胸部有淡色鰭狀塊斑，背鰭後方兩側有灰塊斑及眼上方有細灰紋線。領齒每側有7-9枚，短尖型。

自然史：常與其它種(如瓶鼻海豚，太平洋白側海豚，花紋海豚及香鯨等)共群，為高度社群性種類，尚未見落單，有數百隻成群記錄，也有大群擱淺記錄。雌鯨可延至40歲才開始生殖，且可繼續哺乳幼鯨15年以上，由此預測其可能有複雜社會組織。被認為主食魷魚，因其牙齒退化為魷魚捕食型，也會吃魚類。

分布：暖溫帶至熱帶海域，多在北緯50度至南緯50度之間的深海區，在日本另有長肢領航鯨。

易混淆者：最易与其它小型黑魚 (black fish)，如偽虎鯨，其次是瓜頭鯨，小虎鯨等混淆。背鰭是最好的區分特徵。

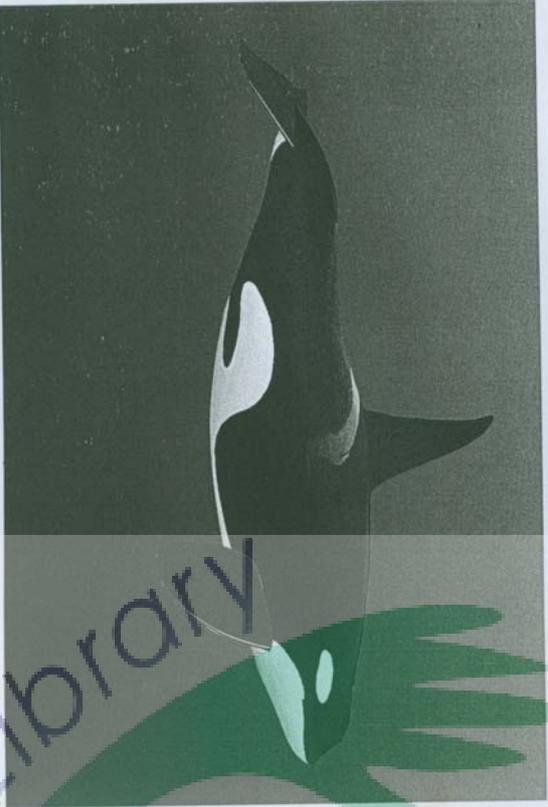


RL Pimian 攝

21. 虎鯨 Killer whale

Orcinus orca (Linnaeus, 1758)

由拉丁文 *orca*，意「一種鯨魚」，或由拉丁文 *orcynuda*，意「台語俗名：「油鯨」」。



Glitter Folkens 繪

大小：出生2.1~2.4公尺，成體8.5(雌)~9.8公尺(雄)，體重7,500-10,000公斤。

型態特徵：背鰭明顯高大(雌0.9公尺鐮刀形，雄1.8公尺三角形)，吻鈍而短，不明顯。胸鰭大，卵圓形，雄體可長至2公尺。其黑、白對比體色是最好辨認特徵之一，主要為黑色，但在眼後尾鰭下、生殖器兩側及腹部是白色，背鰭後兩側有灰斑，每側領齒10-12枚，大型且內彎。



62



RL Pinnan 攝

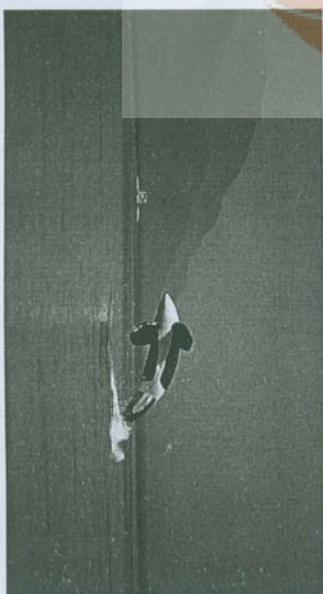


S. Leatherwood 攝

自然史：據研究，在北大平洋東岸由華盛頓州至阿拉斯加，有兩類虎鯨，一為居留者，一為過渡者，其在生態、體色、外形，皆有差異，近美加邊界的居留者主攝食魚類，過渡者則攝食海洋哺乳類。其社群結構非常穩定，是人類以外最穩定者，個體可終其一生留在出生之群體中；群組成有雌雄性及幼鯨等，各群有其方言，可藉以辨認，每群可有1—55頭，一般居留群較過渡群為大。

分布：全球性，甚有進入淡水河記錄，但以冷水域之近海區較常見。

易混淆者：本種團體大，且有特殊之黑白花紋，極易辨識，但在遠方，一群沒有雌性個體高聳之背鰭的虎鯨群可能與花紋海豚及偽虎鯨有些類似。



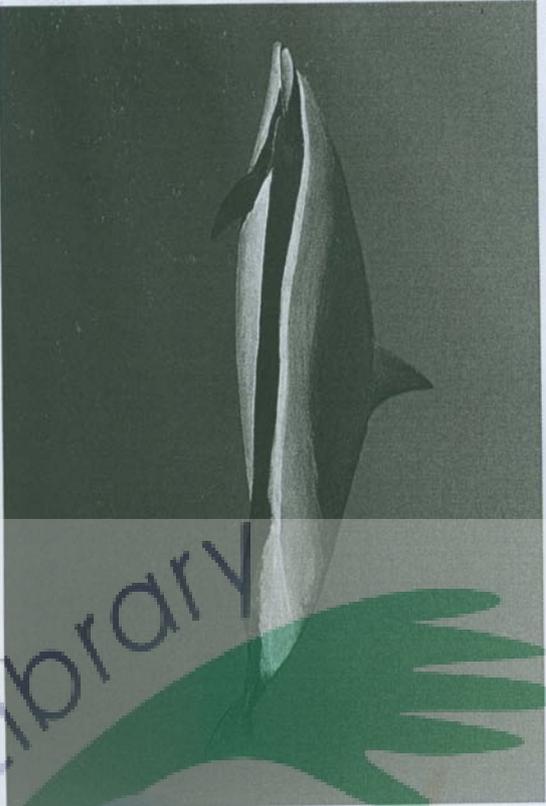
J. Jacobsen [Earth Views]

63

Lagenodelphis hosei (Fraser, 1956)。

在希臘語中 *lagenos* 是「瓶子」，而 *delphis* 是「海豚」之意，*C.Hosei* 則是命名標本採集者的名字。

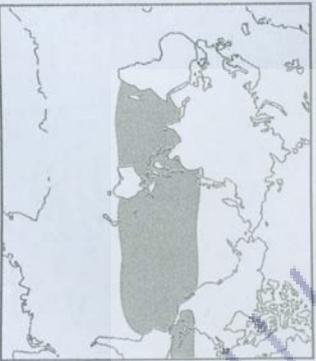
台語俗名：關公眉，烏鯨。



Fraser Folkebs 繪

大小：出生1公尺以下，成體約2.6公尺，體重可達200公斤。

形態特徵：背藍灰，腹部白，短鼻，胸鰭、背鰭及尾鰭均較小，背鰭位於中背，呈鐮刀形，末端尖，尾鰭中央有凹刻，自眼部至肛門有一顯著黑色帶，年齡越大，此帶越寬，體格粗壯。頷齒長而尖，每側34-44枚。



66



RL Pinman 攝

自然史：常成數百至數千隻大群出現，在東太平洋常與瓜頭鯨，在非律賓則與花紋海豚、飛旋海豚成群，不隨船游行，食物包括烏賊、甲殼類及深海魚類、生物資料少。

分布：全球溫、熱帶遠洋，偶近岸深海區。

易混淆者：與條紋海豚同樣具有眼至肛門之縱紋，但後者之黑色帶較窄，體型較瘦長、鼻較長、胸鰭較長、背鰭基部較寬。

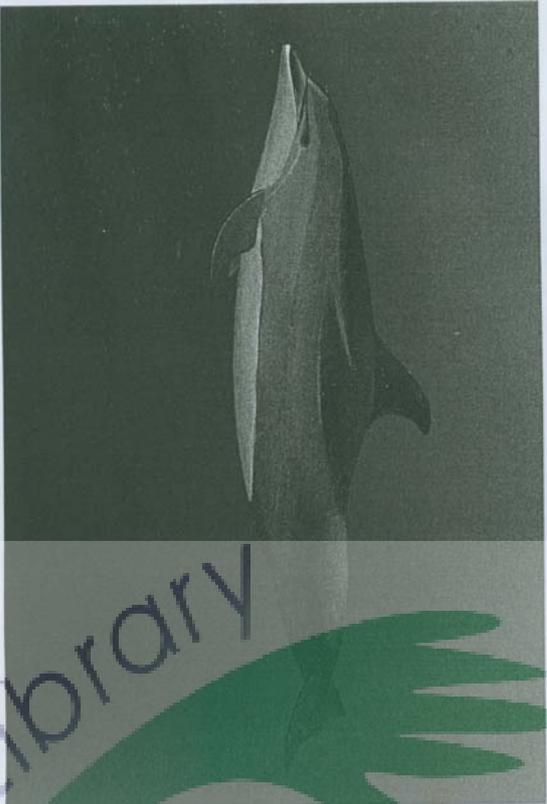
67

Tursiops truncatus (Montagu, 1821)。

拉丁語 *tursio* 意「像海豚的動物」；*ops* 為希臘語，意「臉」；

truncare 亦為拉丁語，「切斷」之意。

台語俗名：烏鯨，大白鯨，大白腹仔，粗體仔。



大小：出生約1~1.3公尺，成體1.9~3.8公尺，雄性稍大，體重可達650公斤。

形態特徵：體粗壯，吻端通常粗短，但有些會較長。體色變異大，背側部有全黑至灰色，全身大致均勻，至腹部色漸淺，呈淺灰白色或粉紅色，偶有斑點。背鰭下方有褪色似的色界(近距離才可辨)。體側、臉部及噴氣孔至吻界線有數抹黑帶。背鰭高，呈鐮刀狀，位於中背。眼至胸鰭間有



R.L. Pinnan 攝



周運香攝



周運香攝

細紋(少部分個體無)。體型在不同區域之海域差異大，故致使其分類仍不明確。在台灣海域至少就有兩類，一類體型較粗壯，吻短，另一類體型較修長，吻長，極待進一步研究其分類地位，目前世界趨勢是暫以一種視之。上下頷齒每側18-26枚，近岸群中較老之個體頷齒磨損厲害。

自然史：本種之研究資料較其他種類為多。群大小多在20隻以下，但在深海域亦有數百隻之大型群體。常與其他種共群，雜交種在水族館及野外皆有記錄。根據一些近岸族群之研究，其社會結構似開放，即組成分子會更換，但母子關係強。在有些地區，其有固定活動範圍，而在某些地區則為遷徙性，台灣海域附近者究竟如何尚無資料。本種性活躍，常以尾鰭打水，跳躍及其他水上行為。春夏或春秋為育幼高峰。機會攝食者，即有什麼吃什麼，攝食行為變異大，可由個體捕食，群體合作，至跟蹤漁船捕食。為人工飼養最常見種類，已證明其適應力高且易訓練。
分布：溫至熱帶沿岸，近海及大洋水域，通常不超過南北緯45度。

上：普爾太平洋瓶鼻海豚(*T.r. gilli*)。

下：普爾南方瓶鼻海豚(*T.truncatus*)。

Grampus griseus (Cuvier, 1812)

*grampus*為拉丁語，意「鯨類」，*griseus*亦拉丁語，「灰色」。

台語俗名：和尚鯨，花頭，圓頭鯨。



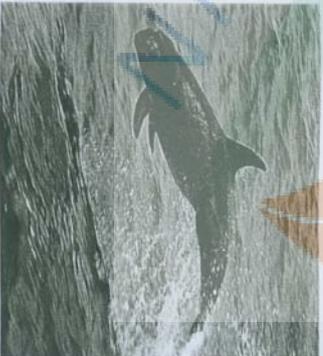
Pieter Folkenst 繪

大小：出生1.2-1.5公尺，成體至少可達3.8公尺，體重達400公斤之記錄。

形態特徵：體粗壯，頭鈍，吻不明顯。成體為白或淺灰色，但背鰭、胸鰭及尾鰭黑色，體表有許多白色刮痕。背鰭高且呈鈎狀，胸鰭長，尖且彎。額隆 (melon) 前方有深摺縱分，乃為其最大特徵。通常無上頷齒，下頷二側各有2-7枚釘狀牙齒，較老個體牙齒磨損嚴重，甚至掉光。



RL Pitman 攝



RL Pitman 攝

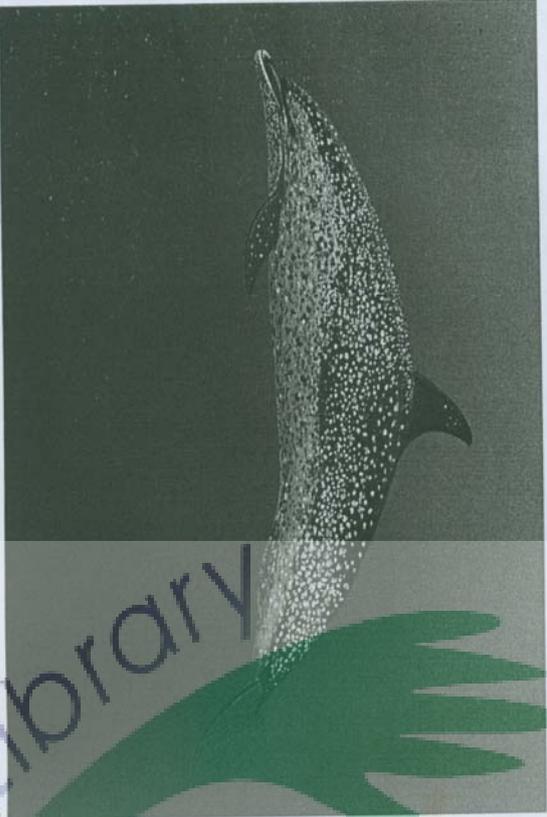
自然史：多數群居，每群25至數百隻，亦見過4000隻之記錄。偶與其他種類同游。與瓶鼻海豚之雜交種在水族館及野外均有記錄。食烏賊及甲殼類，偶食魚類。

分布：廣，溫至熱帶，深洋至大陸棚。

易混淆者：在近距離時，本種易於鑑別，但在遠方可能與其它具高背鰭者混淆，如瓶鼻海豚，偽虎鯨等。但身上之淺色似刮痕般之花紋可資判別。

Stenella attenuata (Gray, 1846)。

stenella 希臘語，意為「窄細」，*attenuata* 指的是海豚「細長的吻部」。
台語俗名：油滑(雲林縣四湖鄉)，花鹿仔，小點花，定點仔，小白鹿仔。



Peter Folkert 攝

大小：出生85公分，成體雌1.6~2.4公尺，雄1.6~2.6公尺，體重達120公斤。

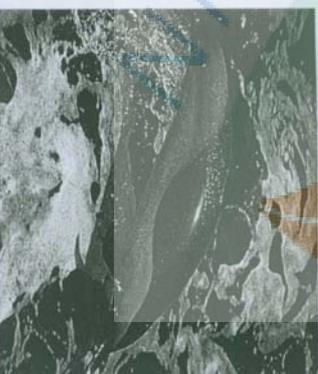
形態特徵：體修長，身上有斑點；離岸越遠，斑點愈少，幾無；而在同一群中，年齡越小，斑點越少，幼豚幾無。吻細長，唇及吻端白色，眼圈附近灰色並連至頭吻交接處。背鰭窄，鐮刀形，頂端尖形。嘴角至胸鰭有不明顯之暗帶。上下頷每側頷齒34~48枚，尖形。本種之分類混亂已



美國海軍研究署提供



本種體上斑點變體大 美國海軍研究署提供



RL Pitman 攝

久，直至1987年，Dr. Perrin等7人正式發表斑海豚應有兩種，一種為*S. frontalis*，僅出現於大西洋(亦列在楊1976，應該刪除)，另一種為*S. attenuata*，為出現於所有熱帶區之種類。

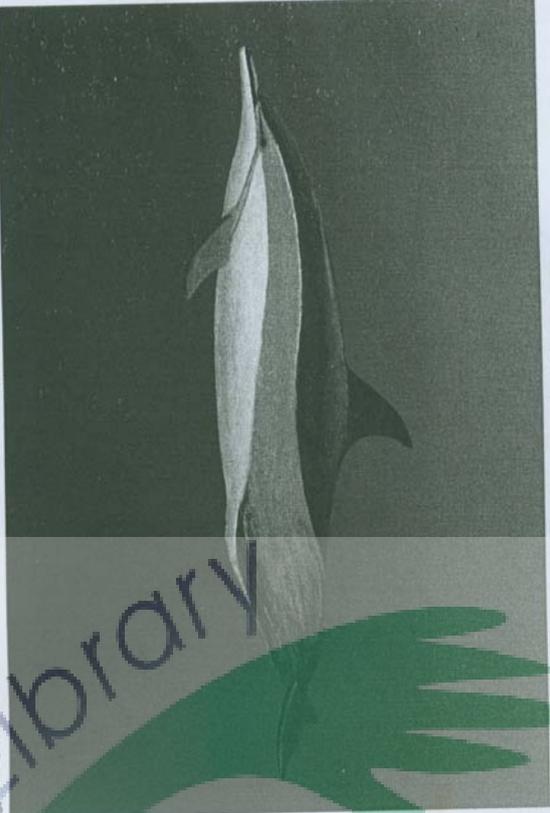
自然史：離岸群數百隻至千隻以上成群，近岸群50至數百隻成群。在熱帶太平洋曾見本種與飛旋海豚同游。雌性在體長200~207公分時性成熟(約6~11年)雌則在187.195公分時性成熟(4.5~8.5年)，一年中並無特殊生殖高峰，授乳期11.5月。太平洋區之離岸群活動範圍直徑為200~300海里，但有可能在秋冬時移至近岸區，春天再游至深海區，可跳躍極高。食物以頭足類及鱉、鰻、鯷等魚類為主。虎鯨被認為是其掠食者，鯊亦攻擊其幼豚。

分布：熱帶大洋區，在北緯40度與南緯40度之間。

易混淆者：易與長吻海豚混淆，如飛旋海豚，瓶鼻海豚，及駝海豚。飛旋海豚不具斑點，吻較長，背鰭下色區界明顯。瓶鼻海豚體型較圓，吻較短，唇灰或黑。駝海豚的背鰭呈三角形，末端鐮刀狀，且尾柄向上隆起。

Stenella longirostris (Gray, 1828)

longus 為拉丁語，意謂「長」；*rostrum* 亦為拉丁語，意「吻，鼻」。



Peter Folckner

大小：出生75~80公分，成體雌2公尺，雄2.4公尺，體重達77公斤。

形態特徵：體修長，吻細長，上下顎齒每側45-62枚。背鰭位於中背，三角形，或頂端稍向後，偶有向前。尾鰭中央凹刻深且在尾椎末有微稜突起於尾鰭平面上。唇黑色，吻前端為黑，眼至胸鰭有黑帶紋。性喜躍出水面，達3~4英尺，並以身體縱軸為軸，可似芭蕾舞，旋轉至少3次，



RL Pinnan 攝



RL Pinnan 攝

多達7次，故俗稱“飛旋海豚”(spinner dolphin)。本種之分類混淆，Dr. Perrin等五人在1981年先發表一種*Stenella cymene*，吻較短，僅出現於大西洋；在1990年Perrin又發表*S. longirostris*，即出現於一般熱帶，亞熱帶，其下應有三個亞種，包括*Stenella longirostris longirostris*，*S. longirostris orientalis* 及 *S. longirostris centroamerican*，我國水域者可能屬第一亞種，尚待研究印證。

自然史：每群通常200隻或以下，但有時亦可見1000隻以上。在熱帶太平洋東岸，牠們常與斑海豚同游，或者與其他鯨類如領航鯨，小虎鯨及瓜頭鯨等。本種多在深水區，有時會游至沿岸區，時而幾十隻成群攔淺，在西非海岸則會見與大群真海豚同游。行動敏捷，喜跳躍，常跟在船頭附近躍舞玩耍。目前的生殖資料為東太平洋之飛旋海豚，雌性在體長1.7公尺時達性成熟，雌性則在1.65公尺時，每胎一隻，每隔2~3年生殖一次，平均授乳10.6月。食大洋性魚類，烏賊等。

分布：熱帶及亞熱帶水域。

易混淆者：本種與真海豚及瓶鼻海豚易混淆，其分辨要點為(1)本種之吻較長且為黑色，其他二種較短，且偏灰白色。(2)真海豚之背鰭下方在深淺色區間有明顯之V形界綫，而本種界綫則是圓滑弧形。

(資料來源：馬克·卡沃達，鯨與海豚圖鑑)

