

前面講過，早期整個大塭底本沒有道路，出入主要依靠「鴨母船」。日治時期的1930前後，由於日本政府進行土地改良工作，以及為了開闢戰備道，而動員義務勞動，就地挖土而興建目前191縣道。191道路南北走向，北通頭城鎮中崙、下埔和頂埔等地，南通礁溪鄉的玉田及壯圍鄉的五間等地，是河道外，大塭主要的地理標誌。這條道路的興建，改變了大塭的對外交通。之前出入均以船隻為交通工具，自此，陸路交通也興起了，例如：以前撐著鴨母船沿著河道經竹安可以到達頭城街，此後徒步便能直達頭城，而且新型的陸路運輸工具-哩啊卡(人力托車)也出現了。此外，於河道當中興建「二十五連防潮閘門」對於船隻於河道的航行也產生了阻礙，自此也阻絕了駁仔船或鴨母船沿著河道載運物品、稻穀等出入大塭和頭城的路線。但是，191縣道的開通卻也為戰後大塭土地的利用及經濟產業的發展，在交通運輸上提供比水運更便捷的條件。同樣道理，目前進行拓寬工程的191線道，其對大塭地區的發展，也是具有相當影響力的。



圖9. 191道路是日治時期的陸軍路，兩旁的水溝是當年挖土填路的結果。而目前的拓寬工程，則影響著未來發展。  
張文義攝

誠如前述，早期的大塭底即有粗放式的養

殖事業，戰後的四、五〇年代，村民戴旺全將低漥農地開挖為虱目魚池，開始了專業化的養殖漁業，至1963年間，為著因應日本鰻魚的大量需求，村民廣闢鰻魚池，而後放棄了農耕水稻生產，由於獲利頗豐，更引來外來投資客的相繼投入養殖。時序進入八〇年代，鰻魚外銷事業受阻，村民乃改經營養蝦事業，一時風行，獲利可觀，1985年，政府乃將位在淇武蘭港北邊的大塭段範圍200餘公頃低漥農地，劃為養殖專業區。然而，好景不常，近年來蝦受感染，村民損失慘重，蝦雖有少數人養殖，乃至養殖龍鬚菜，但也因九孔的感染，而市場受到影響，目前的養殖業，大多停於荒廢當中，加上土地已遭到鹽化，亦無法再事種植，很多人都轉業為工，甚至到外地求生存，或轉為休閒魚業，勇敢面對社會的挑戰。

#### 四、回顧與展望

如前所述，在進行集約化的養蝦事業前，大塭底於六〇年代從事鰻魚的養殖，曾經帶來豐富的收入，其情形和後來的「養蝦王國」事業一樣，維持的時間都不是很久。如今很多魚池均以廢棄不用而任其雜草叢生，令人不勝感慨。以養殖業來講，大塭是養殖生產專業區，塭底的土地大部分屬於農牧用地，所以以發展休閒漁業來講，大塭有其良好的環境和條件。然而，自來即是冬季候鳥休憩、過境場所的塭底，對其未來發展，倒是可以嘗試以其特有的自然生態景觀搭配大塭的休閒漁業，融入捕魚捉蝦的特有歷史文化，結合成美食和自然生態與歷史文化相互結合的休閒活動，並以此來面對社會經濟結構的變遷和挑戰。尤其在191縣道擴寬完成後，隨著車潮人潮的進入，如何吸引觀光客，帶動屬於知性與感性的休閒魚業，