

## 第十二章 戰後屏東的經濟生活

屏東在戰後特別是民國50年代之後展開急速的現代化。包括交通建設、電力建設、水利建設等各項基礎建設的開展，加上經濟的高速成長，屏東人的經濟生活發生了很大的改變。一方面從各項指標來看，屏東縣民的生活水準大幅提高，不管家電和現代交通工具都大量普及，顯現出屏東日常經濟生活水準的提升。另一方面，隨著交通建設更加普及在消費生活上屏東日益成為高雄的腹地，也形塑了戰後屏東商業發展的基本格局。本節將就這兩層面就屏東戰後經濟生活的發展作介紹。

### 第一節 基礎建設的擴增

屏東大規模的基礎建設較少，完成時間也較晚。在交通建設方面，在民國88年南二高關廟九如段通車前，屏東是西部唯二沒有高速公路經過的縣份，全縣陸路運輸仰賴台一線以及台17縣兩條省道，輔以南迴公路作為通往東部的幹道以及台26縣屏鵝公路作為通往恆春地區的要道。在港口與機場方面，除了日治時代留下的屏東機場以及恆春機場外，也缺乏新的建設。以產業而言，屏東戰後最重要的基礎建設之一是漁港建設的完備。日治時期東港漁港的建設停留在計畫的階段，到了戰後才更進一步展開漁港的建設。從民國49年（1951）開始東港築港工程開始積極進行，由臺灣省政府漁業局、屏東縣政府、東港漁會合資，興建包括港口疏浚、南北防波堤，到了民國52年（1963）公布實施漁港區計畫，在民國57年以及60年相繼完成南碼頭之後，漁港的基本建設大抵上完成，成為南部四座一等漁港之一。在遠洋漁業快速成長之下，民國74年（1985年）訂定漁港擴建計畫，更進一步擴大東港的腹地。<sup>282</sup>

另一方面，由於恆春處於太平洋、臺灣海峽與巴士海峽交會，漁業資源相當豐富，是相當是很好的漁場，因此省漁業局與屏東縣政府自民國62年（1973）開始興建後壁湖漁港，民國67年（1978）完工，原先要作漁港特定區繼續擴建，但核三廠計畫的通過打亂了恆春漁港的建設計畫，經濟部甚至一度計畫為了核三廠需求廢除後壁湖漁港，但在無法達成漁業權補償談協議下作罷。營建署在不擴建港灣情況下又在後壁湖遊艇港，與漁港共用出入口，形成三個出口的特殊漁港：後壁湖旁有核三廠排水口、中間為漁港的出口、遊艇港東邊有冷卻水進水口。恆春地區基礎建設的混亂凸顯出部會間缺乏協調，至今仍遺留難以解決的問題。除此之外，小琉球則建有新漁港跟小琉球漁港。小琉球漁港為舊漁港，民營交通船由此進出，後因漁船增加，從東港拍賣完要駛回，停放空間不夠，只能停海上，所以建議再開港——即琉球新漁港（大寮漁港），由琉球鄉公

<sup>282</sup> 翁淑芬，〈東港街市的形成與發展〉，（台北：師範大學地理學系碩士論文，1997），頁85-109。