



藍色經濟下的臺灣海洋休閒遊憩新時代 邁向永續的轉型之路

國立澎湖科技大學海洋遊憩系/黃妍榛副教授

歐盟2022年發布《藍色經濟報告》第五版指出，藍色經濟對歐盟經濟體系，特別是沿海地區，具有顯著的貢獻與影響力。美國經濟分析局 (U.S. Bureau of Economic Analysis, BEA) 2021年統計也顯示，沿海與離岸旅遊及休閒娛樂活動的收益年增率達27.3%，反映海洋遊憩產業在經濟產值上的重要角色，並突顯其具備持續增長與發展的潛力。而在全球氣候變遷的趨勢下，「藍色經濟」(Blue Economy) 更被廣泛認為是二十一世紀促進經濟增長與轉型的重要動能之一 (黃妍榛，2025)。臺灣自2020年行政院提出的「向海致敬」後，積極鼓勵國人「知海」、「近海」、「進海」，針對海洋觀光產業的政策重點，便是營造友善與永續海洋休憩環境，打造具亮點特色的海洋據點。國家海洋政策白皮書指出，2018年產值初步盤點發現，海洋休閒遊憩僅次於海運暨港埠業 (海洋委員會，2020)；另根據2024年海洋產業產值試算結果，海洋休閒遊憩 (含海洋觀光及遊憩、海洋運動與海洋文化)，占比高達8.86%，位居海洋產業第三位，僅次於海洋運輸及輔助與海洋漁業 (海洋委員會，2024)。而臺灣海洋產業的國內生產毛額 (gross domestic product, GDP) 也已經超過5% (嚴佳代、張正杰、張曉楨，2018)。地理條件位處島嶼或沿海區域者，海洋休閒遊憩更可能會成為最重要的經濟活動 (Miller，1990)。因此，海洋休閒遊憩產業作為藍色經濟的重要組成之一，四面環海的臺灣，海洋休閒遊憩更顯示其關鍵地位與重要性。

海洋休閒遊憩是包含以海洋為中心或是由海洋環境所引發而所從事的遊憩活動 (Orams, 1999)，與海洋環境互動極度密切，因此在全球海洋觀光發展在備受重視的趨勢下，也引發許多有關於環境污染、環境負荷量與生態浩劫等問題。因此，海洋休閒遊憩該如何邁向永續，進行綠色轉型，也成為重要的課題。以下將介紹臺灣海洋休閒遊憩發展現況、海洋永續管理政策以及永續海洋休閒遊憩案例，最後提出永續管理相關挑戰與瓶頸，希望可在海洋遊憩產業蓬勃發展的同時，也能在未來達成海洋資源有效利用與落實永續發展的目標。

海洋休閒遊憩發展現況

臺灣交通部觀光署於2020年5月公告「2030臺灣觀光政策白皮書」，提到有關永續發展的理念與落實建議，包括打造魅力景點、整備主題旅遊與優化產業環境；也在白皮書的願景與目標中提及永續旅遊發展，將依循UNWTO永續發展目標及行政院永續會《臺灣永續發展目標》，也將推動觀光旅遊業及旅遊地管理機構申請國際認證。顯示臺灣在永續旅遊接軌國際的政策方向與應對措施。

2023年5月26日，臺灣正式三讀通過「海洋產業發展條例」，由海洋委員會(簡稱海委會)協調相關部會，明確界定海洋產業範疇與產值統計機制，為藍色經濟發展奠定制度基礎。然而，面對國家「2050淨零排放」政策與聯合國「2030永續發展目標」，海洋休閒遊憩產業必須更戰略性、前瞻性與永續性地對待海洋，妥善利用各類海洋空間事業，以促進海洋產業永續發展(黃妍榛，2025)，以達成我國海域「原則開放、有效管理」之目標。



圖一：基隆八斗子遊艇港

海洋永續管理政策

目前臺灣尚無具本土特色之「永續旅遊」認證制度，僅有環境部推動的環保標章制度，涵蓋旅行業、餐館、旅館與育樂場所等服務業類別。該制度鼓勵業者主動降低營運過程中對環境的衝擊，依達成程度授予金、銀、銅級標章。例如，原森旅行社獲頒金級環保旅行業，可樂旅股份有限公司遊則獲銀級。然而，此制度仍較偏重環保層面，以節能減碳為主。另一方面，海委會近年亦積極推動永續旅遊實踐，於2021年公告《臺灣海洋遊憩永續管理指引》，2022年續頒《海域遊憩活動規劃與管理指引原則(第二版)》，提供各管理機關參據，以降低遊憩活動對海洋環境的衝擊，並兼顧遊客體驗與活動安全。2024年海洋保育署(簡稱海保署)依據《海洋保育法》草案第六條，推動「海洋保護區評鑑制度試辦計畫」，以整合各類海洋保護區之管理與成效評估機制。同時，針對海洋遊憩活動與物種保育間的平衡，建置包括友善垂釣、賞鯨、賞龜及燕鷗繁殖期守護等互動指南，作為規劃參據。同時，為推動藍色經濟，政府亦積極推動海洋產業發展條例，並於2023年與2024年分別完成《海洋污染防治法》與《海洋保育法》之立法，顯示臺灣朝向整合性、永續性的海洋治理體系邁出關鍵一步。上述政策雖具前瞻性，然整體而言，臺灣永續旅遊相關制度尚待整合與深化，特別是跨部會協作機制及與國際永續標準的接軌，有其迫切性與必要性。

永續海洋休閒遊憩案例

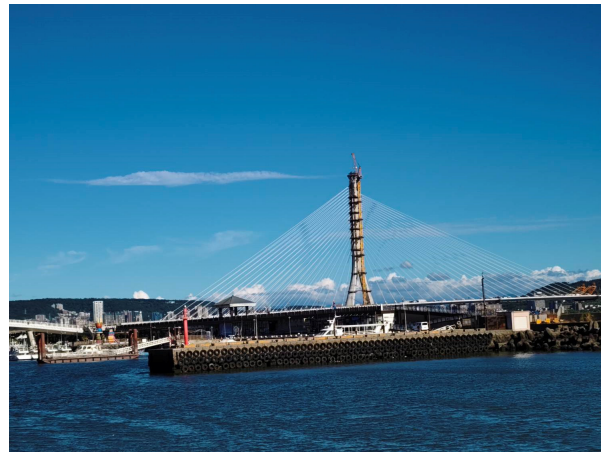
臺灣各地已陸續產出永續海洋遊憩的成功案例。高雄市國土計畫之空間發展計畫以「大高雄PLUS」作為整體發展願景，「一核·雙心·三軸」中，「永續海洋軸」即為三軸之一，利用港埠轉運的優勢朝多元化轉型。東北角暨宜蘭海岸國家風景管理區自2016年起參加「全球百大綠色旅遊目的地 (Top 100 Green Destinations)」評選，當年即獲得入圍肯定，2018年取得「綠色旅遊目的地認證銀質獎章」，更於2020年底通過獲得金質獎章，成為東亞首個取得金質肯定的旅遊目的地。基隆和平島地質公園則是在2020年取得英國國家標準機構 (BSI) 頒發「ISO 20121永續活動管理系統」認證，也是亞洲第一取得認證的國家級旅遊景點，除2023年8月續證成功外，同年也取得GTS綠色旅行標章 (Green Travel Seal) 認證。

除上述單位成功獲得國際認證外，也有多個海洋休閒產業業者參加認證B型企業 (B Corporations®, B Corps™)，該認證願景是讓企業成為「對世界最好的企業」。目前在成功獲得B型企業認證的有臺灣潛水、島內散步旅行社及洄遊吧。

除在國際認證上屢創佳績，海保署2024年7月所舉辦的藍碳保育推廣講座暨海洋保育ESG專案說明會中，也有多個成功案例連結SDGs指標，包括中華鯨豚協會烏石港的友善賞鯨ESG行動，連結SDGs4、9、12、14、17，開發低干擾鯨豚且具有商業價值的烏石港行程；基隆市政府產業發展處推動潮境2.0永續發展計畫，以海洋永續與地方創生為目標，連結SDGs8、12、14、15。2025年海保署接續辦理海洋保育ESG專案媒合暨輔導推廣計畫，促進在地保育團體與企業之間的媒合，透過跨界合作，除連結SDGs14外，也協助企業實踐ESG (環境、社會、治理) 目標，共同推動海洋保護行動。地方政府也自主性在推動觀光之餘，進行海洋保育的宣示，例如交通部觀光署澎湖國家風景區管理處也仿照帛琉在觀光客護照印上孩子寫的生態誓詞的做法，推動中英文版的澎湖海洋生態保護宣言，目前已有7,559人次完成宣言書簽署。

永續管理相關挑戰與瓶頸

綜上所述，海洋休閒乃是藍色經濟中的關鍵產業，而在永續發展的議題下，各政府機關



圖二-淡水漁人碼頭吊橋



圖三-彰化海研食魚基地鐵牛車

、地方團體與企業都已積極展開各項作為，除獲得環境部的認證外，也開始爭取各項國際認證，並連結SDGs的17項指標，協助企業達成ESG的目標。而政府也積極提供相關行政資源，建立法規制度，配合相關政策引導協助海洋休閒產業的永續發展。但發展至今，仍面臨許多挑戰與產業瓶頸，包括：基礎設施永續升級需求仍待滿足，海洋環境智慧監測機制待提升，環境衝擊評估與承載量管理仍待建立，與國際標準落差仍待接軌，觀光與生態保護尚待平衡，以及現有政策法規，除依發展觀光條例第三十六條規定訂定的水域遊憩管理辦法外(著重於安全面向)，仍是引導或是指引的性質區多等。建議未來可借鏡國際案例，並參照國際認證機制與指標，落實海洋庇護區與擬定海洋庇護區保育計畫，考量低碳甚至零碳旅遊專區設立的可能性，並嘗試國際合作，據之以建構屬於臺灣在地連結永續發展指標與藍色經濟的整合策略。

備註:資料來源

B型企業協會 (B Lab Taiwan) (無日期)。B型企業協會。 <https://blab.tw/aboutus>。擷取於2025年3月19日。

永續發展目標 (無日期)。永續發展目標。 <https://globalgoals.tw/>。擷取於2025年3月19日。

海洋委員會 (2024)。海洋產業產值試算。高雄市：作者。

海洋委員會. (2020)。海洋產業環境營造及發展策略研究 (工作成果)。高雄市：作者。

黃妍榛 (2020)。從海洋休閒遊憩發展探討臺灣海洋政策與法規。屏東科大體育學刊，12，1-13。

<https://www.airitilibrary.com/Article/Detail?DocID=22276114-202003-202002150004-202002150004-1-13>

黃妍榛 (2025)。由海洋產業發展條例論海洋遊憩產業之未來發展。淡江體育學刊，28(1)，55-76。

[https://doi.org/10.6976/TJPE.202506_28\(1\).0003](https://doi.org/10.6976/TJPE.202506_28(1).0003)

嚴佳代、張正杰、張曉楨(2018)。海洋休閒遊憩共通職能課程之建構。休閒事業研究，16 (3)，32-44。

Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries (2022, 18 May). EU Blue Economy report: ocean economy fuels European green transition. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/news/eu-blue-economy-report-ocean-economy-fuels-european-green-transition-2022-05-18_en

Miller, M. L. (1990). Tourism in the coastal zone: portents, problems and possibilities. National Coast & 1. Resources Research Institute, 24 (5), 120-140.

U.S. Bureau of Economic Analysis. (2024, June 6). Marine Economy Satellite Account, 2021. <https://www.bea.gov/data/special-topics/marine-economy>.

UNWTO (2015). International Tourism Highlights. Madrid.



研習活動

消失中的臺灣西方國境-外傘頂洲

國立中山大學海洋科學系/張詠斌

外傘頂洲位於臺灣西南海域，雲林縣與嘉義縣外海，是一處由海流與潮汐作用堆積而成的離岸沙洲與潮間帶濕地，為當地提供良好的庇護，讓其海域形成重要的牡蠣養殖場所，具備高度的生態與環境價值，並被譽為「會移動的國土」。如同世界上其他地區，目前這片區域正面臨多重環境與人為壓力，主要是海平面上升與極端天氣的影響，已經逐漸被海水淹沒導致面積縮小。114年6月23日，在國立臺灣海洋大學張正杰主任的安排下，有幸得以參加海洋種子教師研習活動而踏上外傘頂洲，親眼目睹消失中的離岸沙洲，並短暫的體驗了沙洲上的風情。

要參訪外傘頂洲，需從嘉義東石漁人碼頭搭乘觀光漁筏船，沿途除可欣賞海上蚵棚與海景外(圖一)，船家也提供豐富的風味餐與導覽解說服務，並可以登島沙洲，漫步於沙灘上享受離島風情。在過程中，除了船家介紹的當地典故、風土民情引人入勝外，令人印象最深刻的還有離岸風機的景象。



圖一、在乘船前往外傘頂洲的水路上，蚵棚是最常見的風景。也顯示養蚵業是附近區域最重要的經濟產物，主要是因為外傘頂洲的屏障，才讓其內海形成良好的養蚵地區，也與其名稱形成良好呼應。

原本以為離岸風機只有在臺灣中部彰化、臺中一帶外海才有，但到當地乘船後，可發現雲林沿海也建有離岸風機，且離外傘頂洲並不遠，經詢問船長才知道是今年完工，並已投入運作。在聊天過程中，船長雖未表示對雲林離岸風場的支持或反對態度，但對於當地海上景像的快速變化，還是表示了一絲遺憾之情。而在整個行程結束之後，基於好奇，上網查詢之後，才了解當地風場的規劃與建置過程充滿了爭議與抗爭，這其實也是臺灣目前能源政策發展的一個縮影。過去多以為沿海地帶可發展價值不高，適合用來當作光電與風能的建置場所，但在兼顧經濟發展與城鄉居住正義之間，還是有很多可討論的議題與論證空間，少數人的權利到底適不適合為了多數人的權利而犧牲？

當船逐漸接近沙洲時，眼前的景象令人驚嘆，一片平坦細緻的沙灘，隨著波浪漲退而時隱時現，對於熟悉海洋動態環境變化的我而言，沙洲地形與風、水所共同帶起的波痕(圖二)，其實充滿著故事與自然背後運行的道理。雖然沒有學生，讓我可以過過老師的癮，在岸上講解沙洲的形成過程，說明洋流、波浪與沉積物如何交織，塑造出這片會移動的地貌，但透過現場觀察，還是有很多的想法油然而生。



圖二、漲潮時，外傘頂洲很多區域已經開始被海水淹沒，而在沙洲上可以隨處觀察到水與風交錯所形成的波痕構造。對地質有興趣的人而言，這也是沙洲上最美的風景之一。

一開始登島，首先吸引我的是在海岸上隨處可見、被海浪打上岸的水母，一開始並未特別注意水母的身體，也不認識水母的種類，只學著電影中常見的浪漫情節，踩著海浪拾著水母，逐一將牠們拋入海中。忽然注意到水母中有很特殊構造，像極了陽隧足的腕足，摘下我的老花眼鏡凝神一看，便發現水母體內還真的是一隻陽隧足，多找了幾隻來看，這種不曉得是共生還是寄生的現象還蠻普遍的，大約有一半的水母身上都有(圖三)。這其實是蠻有趣的現象，因為水母是浮游生物，而陽隧足是底棲生物，照理說兩者相遇的機率不高，除非是在陽隧足小時候浮游階段便開始住到水母體內，但陽隧足並不是常見的寄生生物，兩者如何共同生長、是否一同漂流？是否有分工或是共利的行為？當場就吸引了我。拍下照片，想要立即傳給認識的海洋生物學家一探究竟，但很可惜沙洲上網路訊號不佳，等到回程後才傳出照片。如我所料，專家立馬來電請我幫忙捕捉



圖三、登島時，剛好碰到有許多的水母被沖到海岸上，仔細觀察其傘狀結構可以發現裡面有一隻陽隧足，第一次遇見，是很特別的景象。

幾隻水母，方便他們研究，可惜我已人在歸途，在島上的時候也未帶工具，徒留遺憾，但也給了我非常好的再訪外傘頂洲的理由，期待明年的夏天。

外傘頂洲是一處具有重要生態與地貌價值的沙洲系統，但近年來有關外傘頂洲地形變遷、海岸侵蝕與棲地退縮的觀察紀錄，且到現地觀察之後，在在顯示其受人為與自然因素交互作用下的演變趨勢。透過與過去研究與報導的比較可知，外傘頂洲正面臨沙洲面積大幅減少、潮間帶濕地縮減與物種棲地喪失等多重風險。在長期受到波浪、潮汐與颱風侵襲，加上泥沙供應減少等諸多影響，外傘頂洲出現嚴重的沙洲侵蝕與退縮現象。造成這個現象的主要原因包括上游河川截流、港口築堤與離岸建設等改變了當地的流場。還有全球暖化導致海平面上升，增加海岸侵蝕的風險，加劇了沙洲面積流失。而可想見的是，未來極端天氣事件、颱風等發生頻率與強度的增加，一定會對沙洲結構造成進一步的破壞，若無積極介入管理，沙洲面積持續減少後，最終可能完全消失於海平面下。



圖四、來自臺灣各地熱愛海洋的教師們，相會於外傘頂洲，襯著藍天與水中倒影，為臺灣海洋教育留下一個美麗的註腳。

這次參與外傘頂洲的海洋教育行程(圖四)，不僅是一趟難得的自然體驗，更是一次深刻的科普學習。在參與體驗活動時，處處可觀察到潮間帶的生物，例如水母、螃蟹、貝類與寄居蟹，這些小小的生物提醒我們海洋生態系的多樣性與脆弱性。而在漫步過程中，同時也發現海漂垃圾對這片環境的威脅，可以讓人深刻體會保護海洋的重要性。這次的臺灣西方國境之行，不僅是一次親近大自然的旅遊，更是一場結合科學知識與環境意識的海洋教育課程。透過親身體驗，深刻理解了沙洲變動的自然過程與影響因素，也體認到需要以更負責的態度看待人與海洋的關係。消失中的國土-外傘頂洲雖會隨時間而漂移，可能也會隨時間而消逝在我們的眼中，但這段學習歷程與觸動卻會長久留存在記憶中。



與鯨魚共游的美麗與哀愁 在體驗與保護之間找平衡

文/圖 洪巧芸 (南竿53洞藝據點/海洋教育工作者)

對許多人而言，與鯨魚共游是一生的夢想。那畫面令人無限嚮往——在無邊無際的蔚藍海洋中，與龐大的鯨魚遙遙對望，牠們沉穩而優雅地游過身側，而你心跳加速、呼吸急促，卻又感到前所未有的寧靜與震撼。那是一種難以言喻的感動，彷彿能洗滌心靈與塵世的疲憊。

筆者雖未曾與鯨共游，卻始終難忘2020年春節期間，在臺東長濱岸際擱淺的藍鯨。那是臺灣有史以來首次發現的藍鯨擱淺個體。因緣際會，我得以參與解剖工作。當面對牠龐大的身軀與生命的重量時，感受到的不只是震撼，更是一種難以言喻的敬畏。站在鯨魚身旁，每一位工作人員身影都顯得渺小；空氣中混雜著海鹽與腐敗氣味，而那巨大的身體卻靜靜地躺著，像一座被海浪帶上岸的藍色山脈。那一刻，「與鯨共游」的夢想深深埋進心中，也成為日後不斷思索人與海關係的起點。

藍鯨的世界

藍鯨，是地球上最龐大的生命體，甚至比恐龍還巨大。成年個體可達三十公尺長、重逾一百五十公噸；牠的心臟如同一輛小汽車，血管寬到足以讓一名孩童爬行其中。如此壯闊的身軀卻以微小的生物——磷蝦——為食，這樣的反差讓人對自然的秩序產生深刻的敬畏。

藍鯨遍布全球幾乎所有主要海洋，除了北極以外，從寒帶到熱帶都能見到牠們的身影。根據科學家的估計，在商業捕鯨開始之前，全球海洋中約有三百萬頭大型鯨類，其中藍鯨約佔三十萬隻。牠們擁有流線的體型與強勁的尾鰭，短距離衝刺游動可達時速五十公里速度，這樣的速度在早期人類的木製捕鯨船面前幾乎是難以追及的。然而，隨著工業革命帶來的技術突破——蒸汽動力船、魚叉砲與無線電通訊的發明——人類終於有能力獵捕這些海上巨獸。

十九世紀晚期至二十世紀中期，是藍鯨族群數量急遽下滑的黑暗時期。當露脊鯨與灰鯨等游速較慢的種類被獵捕殆盡後，藍鯨成為下一個目標。捕鯨船以體型最大、產油量最多的藍鯨為主

要對象，將牠們的脂肪提煉成燈油、肥皂與化妝品。短短幾十年間，藍鯨的族群數量從數十萬隻銳減至不到一萬隻。直到1960年代，國際捕鯨委員會（IWC）才陸續禁止捕捉各海域的藍鯨。2002年科學家估計，全球僅剩下約五千至一萬二千隻藍鯨，象徵著整個物種曾被人類逼近滅絕的邊緣。這場浩劫也成為全球海洋保育運動的重要轉折點。2024年10月份在西澳舉辦的國際型海洋哺乳動物年會上，亦有眾多與藍鯨有關的研究成果發表，反映出鬚鯨的研究與保育的重要性與迫切性。

藍鯨的覓食方式同樣令人驚嘆。牠們主要以磷蝦為食，透過張開巨口衝入密集的獵物群，擴張喉腹褶的褶皺吞入上百噸海水與獵物，再用鯨鬚板濾出磷蝦吞食。2021年科學家的研究令人震驚：一頭成年藍鯨每日平均攝食十六噸磷蝦，是原本科學家以為的三倍，也是整個海洋食物網中能量轉換效率最高的掠食者之一。當牠潛入深海，再緩緩浮出水面換氣時，那巨大的噴氣聲與水霧，宛如大地的呼吸，提醒人類自身的渺小。

在亞洲海域，藍鯨的身影也不罕見。根據科學研究，臺灣東部外海屬於藍鯨在西太平洋的活動範圍之一。2020年春節期間，一頭藍鯨在臺東長濱岸際擱淺，引起社會廣泛關注。經學者研究後發現，該個體的基因特徵卻屬於「印度洋藍鯨」亞種，這項發現也為臺灣留下了珍貴的科學紀錄。

大多數鬚鯨會在高緯度、食物豐富的覓食地與低緯度、資源較少的繁殖地之間，進行長距離的季節性遷移。然而，有研究指出，藍鯨並非全都遵循這種典型模式，部分族群也會在中、低緯度地區覓食。以北印度洋為例，該區的藍鯨族群不會遠赴極地，而是終年棲息於溫暖的低緯度海域。

尋鯨之旅

斯里蘭卡周邊海域是全球觀察藍鯨的重要熱點之一。不同於多數遷徙型族群，斯里蘭卡的藍鯨屬於「居住型族群」（resident population），終年活動於島嶼南端與印度洋交會處的海域。這片海洋富含營養鹽，孕育了大量磷蝦，為藍鯨提供穩定的食物來源，也成為牠們覓食與育幼的理想環境。

在南部海域 Mirissa，十一月至翌年四月為主要觀賞季節；而東部 Trincomalee 的藍鯨則多出現在五月至十月。根據長期觀察紀錄，全年皆可在斯里蘭卡周邊發現藍鯨的蹤跡——無論是目擊、擱淺通報，或聲學探測資料皆顯示其常年分布。牠們選擇留在熱帶水域，意味著這裡的食物資源足以支撐牠們全年棲息，而無需遠行遷徙。

今年十月，筆者終於踏上這趟尋鯨之旅。那是一個懷抱敬畏與期待的早晨，與夥伴們一行人登上小港口的觀鯨船，看著海面逐漸由金黃轉藍。心中暗暗祈願，也許今天，能再度與那龐大的生命相遇。

當第一道噴氣在遠方劃破海面時，全船的人都屏息凝視。那道白霧升起、消散，取而代之的是一抹灰藍色的身影緩緩浮現。那一刻，我心底湧起的不是狂喜，而是一種被靜默吞噬的敬畏。藍鯨在海面上短暫停留、吐氣、再度下潛，尾鰭揚起的瞬間，陽光映在海面上閃爍，如同一扇緩緩闔上的門。這樣的距離，也許遙遠，卻正是牠們應得的自由。



圖一：斯里蘭卡東部海域全年皆有賞豚與賞鯨行程，遊客接近90%的機率可遇見飛旋海豚，然而十月份僅有50%的機率可遇見藍鯨，若包船並專門指定尋找藍鯨的長程航班則遇見藍鯨的機率將更高。(拍攝：洪巧芸)



圖二：遠方即可看到藍鯨噴氣形成的白色水柱，換氣時同時伴隨低沉的呼吸聲，正是藍鯨大口吸入空氣時所產生的聲音。(拍攝：洪巧芸)

表面浪漫，背後真相

然而，當我進一步了解當地的法規與現場狀況時，也逐漸體會——夢想的實現遠不如想像中單純。「與鯨共游」，從來不是一場任意的浪漫。那是一個牽涉法律、倫理與保育責任的議題。每一次下水、每一個選擇，都可能改變牠們的行為與命運。



社群媒體上隨處可見「與鯨共游」的夢幻影像，但在美照背後，常潛藏著對鯨魚的壓力與干擾。許多未經許可的業者為了吸引遊客，不惜反覆追逐鯨群，迫使牠們改變行動路線或中斷育幼行為。這些影像固然動人，卻可能建立在鯨魚的恐懼與壓力之上。

水下攝影師 Zola 曾分享，他為取得合法拍攝許可，耗費大量時間準備文件、承諾不主動接近鯨魚。那份謹慎，正是對野生動物的尊重。

全球的警示

東加是全球最早開放與鯨共游的地點之一，但因大量人為接觸造成干擾，政府在2024年

修法，嚴格限制活動方式：禁止自由潛水接近鯨魚、須保持至少五公尺距離、違規導遊將撤照。類似規範也出現在亞速爾群島、多明尼加銀岸保護區及澳洲等地——世界各地的趨勢，正從「親近」轉向「尊重」。

相對地，一些新興熱點如斯里蘭卡、莫三比克等地仍缺乏完善管理，非法共游與無證業者盛行。筆者在出發前，亦接獲船家明確提醒：「Don' t jump!」—嚴禁下水共游。雖然心中有遺憾，但我們選擇尊重。因為真正的海洋保育，不在於「做了什麼令人感動的事」，而在於能否在關鍵時刻，選擇「不做那些可能造成傷害的事」。

最深的感動

與鯨魚的接觸，最珍貴的不是距離有多近、照片多壯觀，而是那份無聲的對望——彼此在地球上安靜共存、不互相干擾，卻彼此知曉。真正的感動，不在佔有與靠近，而在於尊重與謙卑。