

## 第二章

# 幫水雉找新家

環境保護運動風起雲湧的一九九〇年代，鳥友們四處奔走，為數量只剩五十餘隻的水雉請命。





時間，緩緩推進著世間萬物的運行。有時，看似在平行時空中發展的人事物，仍在無形之中，互相牽引著彼此的命運。

曾經，在戰後經濟起飛的臺灣，獵捕、出口野生動物，是賺取外匯的管道之一。一九六〇年代，臺灣的標本製造業到達巔峰，走訪標本店，各式各樣自野外獵捕而來的飛禽走獸，成為失去生命的冰冷屍體，等著國內外藏家收購。一九七二年頒布的禁獵令，並沒有使這樣的情況減緩，只禁獵，未禁止販售，使得魂斷的野生動物，持續流入中藥店、山產店，滿足著人們無窮的進補慾望。

幸而，這並非故事的終章。漸漸的，社會上有越來越多自然與生態的愛好者，以及一批方從海外學成歸國的年輕生態學者，無法再坐視無辜生命的消逝。人們不願見到原本生機盎然的山林，成為死亡幽谷，各地的草根保育團體、環保團體，如雨後春筍般接連興起，他們走上街頭為自然生態、為野生動物請命，再加上國際間，也開始關注臺灣嚴重的野生動物濫捕問題，在來自國內外的雙重壓力之下，一九八九年，政府完成了《野生動物保育法》的立法。

法律的制定，不代表龐雜的問題就此迎刃而解，政府也已經開始正視野生動物的保育問題，更積極的制定相關政策。《野保法》中明訂，中央主管機關須設置野生動物保育諮



水雉一巢有四顆蛋，剛產出時蛋殼是綠褐色，與空氣接觸後，慢慢轉為咖啡色澤 | 攝影 廖本義 |



詢委員會，成員必須涵蓋專家學者、民間保育團體與原住民，讓非官方代表有機會參與保育事務，同時，這個委員會還有一項任務，為臺灣的保育類動物進行分類評估，並且製作名錄。在臺灣族群已經大幅縮減的水雉，就是在一九八九年制定保育名錄的過程中，被列為第二級保育物種。

這也是一個變動而喧囂，經濟活動蓬勃發展的時代，臺灣島內旅運需求不斷成長。一九九〇年，交通部決定成立「高速鐵路工程籌備處」，也就是高速鐵路工程局、鐵道局的前身，開始孵育北高交通僅需九十分鐘的「一日生活圈」大夢。

高鐵開發計畫的啟動，從此改變了臺灣人的生活，也改變了水雉的命運。

## 一役又一役

一九九三到一九九四年間，是臺南鳥友與保育人士的多事之秋。首先，一九九三年六月，燁燁集團與東帝士集團分別拋出了兩個龐大的開發計畫，前者提出了鋼鐵城，後者則喊出要興建七輕石化煉油廠，兩大集團相中的開發地點，就在臺南的七股地區，這兩個計畫更在後來合流，轉變成爲知名的「濱南工業區」案。但是，七股也正是瀕危候鳥黑面琵鷺每年來臺度冬的重要棲地，一場經濟開發與環境保育的戰役，從七股而起，席捲了臺灣的保育界、學界，連國際保育團體也加入了戰局。

這股劍拔弩張的氣息，也延伸到高鐵開發一案。因為在這個案子裡受到影響的，是在臺灣近乎消失的水雉。當時，全臺灣的水雉族群數量，大約只有五十隻，是鳥友們心中都想一睹為快的夢幻物種。當年，才剛到崑山工商專科學校（現為崑山科技大學）任教不久的翁義聰便回憶，有經驗的鳥友們，都是靠著口耳相傳，到處找尋水雉的蹤跡，他們大概掌握到，臺南的新營交流道附近、下營火燒珠，以及宮田葫蘆埤周邊，是較穩定能觀察到水雉族群的地點。其中，葫蘆埤屬於水雉度冬時會使用的棲地。



1
2
3

1. 黑面琵鷺 | 攝影 林坤慧 |
2. 彩鷸 | 攝影 林坤慧 |
3. 賞鳥人提供許多水雉蹤跡的資訊 | 攝影 邱彩綱 |





高鐵預定路線經過德元埤、葫蘆埤等水雉棲地

許多一般人眼中看似平凡無奇的地點，其實都佈滿了野鳥和鳥友們的足跡。他們一次次的觀察，不只累積珍貴的生態紀錄資料，當高鐵來到葫蘆埤附近打下路線界標，也很快被眼尖的鳥友發現。高鐵路線即將穿越水雉棲地的消息，在保育圈傳開之後，點燃了搶救水雉的第一波戰役。

高鐵路線為什麼會穿越葫蘆埤？從環境影響評估報告可以見到端倪。環評文件中寫著，在路線選擇上要「充分利用公地，減少拆遷民房」，嘉南平原廣大的台糖地，自然成了值得充分利用的標的。當規劃路線來到二六二至二九五公里路段，恰好是南段路線中，水塘、埤圳特別密集的地段，包括德元埤、葫蘆埤，正巧都在這個範圍內。高鐵路線和水雉棲地，就這麼交錯了。

一九九三年底，翁義聰率先於臺灣時報發表以「不只是為了水雉」為標題的投書，呼籲高鐵開發不應破壞水雉棲地。接著，一九九四年四月，台南市野鳥學會等保育團體在高鐵環評過程，提出書面意見。在初始的環評報告中，開發單位對於路線沿線的鳥類分布狀況，調查方法不夠嚴謹，鳥類的種類與數量也偏低，屢屢遭到保育團體質疑「不符現狀」。

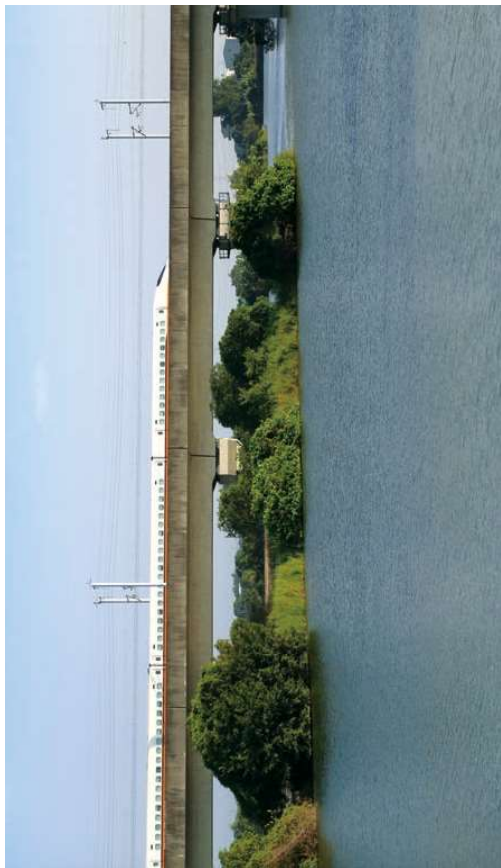
環評報告既有的缺漏，已經讓開發單位難以反駁，同年，八月十六日的環評會議上，長期在葫蘆埤觀察水雉的鳥友林顯堂，進一步提出了，他在葫蘆埤一帶共記錄到七巢、二十四隻水雉的繁殖巢位，其中有二十隻在高鐵規劃路線之內<sup>10</sup>，引起環保署高度關注。鳥類調查資料的不足，加上這份水雉觀察紀錄臨門一腳的強力佐證，最終影響了高鐵的環評審查結論。這天，高速鐵路環境影響評估審查會有條件通過，在生態部份註明：「高鐵路線經過水雉、彩鵲等野生動物繁殖區之部分，尚未有具體保護措施，請另提保育計畫送審，未獲審查同意，該路段不得動工。」

環評通過後，高鐵的營運進度，開始向前推進，政府卻無力負擔全額經費。因此，交通部援引《獎勵民間參與交通建設條例》，決議高鐵計畫將採「民間投資興建營運後移轉政府」，也就是BOT (Build-Operate-Transfer) 的方式來辦理<sup>11</sup>。一九九六年十月，交通部公告「徵求民間機構參與興建營運台灣南北高速鐵路」案後，有兩家民間機構提出了申請，分別是由劉秦英主導的中華高鐵聯盟，以及由殷琪主導的台灣高鐵聯盟，隔年，殷琪的團隊出線，接下了高鐵興建計畫。

不過，當初高鐵開發方在環評所承諾的，要對水雉等野生動物提出保育計畫，卻成了隱憂。這一句環評結論，看似言簡意賅，該怎麼做，沒有人有答案。保育團體擔心，面臨國家重大建設的開發壓力，水雉的保育淪為空泛的形式，開發方也不免煩惱，保育團體一再加強抗爭力道，如果所謂的「具體保護措施」無法落實，難保不會拖垮整個開發計畫。化解僵局的契機，會在哪裡？

### 挺身救鳥

一九九七年六月，一個週五夜晚，新上任不久的中華鳥會理事長郭承裕，常務理事林茂男，和副秘書長魏美莉，一結束白天的工作，立刻驅車動身前往高雄，拜訪高雄市野鳥學會的成員。



高鐵行經葫蘆埤的現況 | 攝影 陳學 |

這趟拜訪的起源，要回溯到當年三月，中華鳥會剛開完一場「鳥是會議」，成員們對於組織的願景進行了一番熱烈的討論，也意識到中華鳥會和分布在各縣市的友會，存在著溝通不良的問題。趁著新團隊上任的新氣象，三人小組決定每個週末拜訪一個鳥會，和各地鳥友們溝通互動，希望能帶來更順暢的夥伴關係。

抵達高雄當晚，三人借宿在鳥友歐瑞耀家中，不少鳥友也前來交流。魏美莉回憶，那一夜，席間有鳥友提到，南部水雉數量越來越少一事，接著大家敞開心胸，把對中華鳥會的期待，徹徹底底談了幾輪，充分化解過去鳥友們分散南北兩地，長期下來對會務處理的歧見。隔天，他們三人再前往參加高雄鳥會的會員大會，獲得熱烈的歡迎，這趟拜訪在融洽的氣氛中，畫下句點。當時的他們都還不知道，這場拜會，將會促成全臺鳥會的串連，一起為了水雉而奮戰。

隔天，魏美莉照常回到辦公室上班，才坐下不久，就接到時任高雄鳥會理事長的邱滿星來電。他在電話中劈頭就問：「美莉，我們一起來救水雉好不好？」，魏美莉想也不想，馬上就回答他：「好！」接著，她立刻打電話給理事長郭承裕，告訴他此事，兩人討論一番之後，恰好中華鳥會將在兩週後舉行常務理監事會議，他們決定趁機擴大舉行會議，邀集全全國各鳥會代表一同來參加，商量搶救水雉的策略。





邱滿星之所以撥了這種電話，背後其實另有原因。一九九〇年，高鐵開始進行環評以來，水雉的議題已在南部延燒了幾年。當時主力在環評和開發單位周旋，並進行水雉調查的，是台南鳥會與台灣濕地保護聯盟，高雄鳥會則以不定時調派人力支援的方式，從旁協助。一九九六年，邱滿星接任高雄鳥會理事長，他也開始思考如何助水雉一臂之力。

當時，邱滿星和濕盟理事長曾瀧永，經常到臺南下營火燒珠的菱田看水雉，和菱農聊天，漸漸萌生了向菱農租地來保護水雉的想法。火燒珠菱農沈清益的田，是他們的目標。

沈清益家的菱田原是魚池，因為養魚收入不佳，才改種菱角，屬於深水型的栽種型態。公共電視《我們的島》節目曾在一九九九年拍攝沈清益工作的情形，從畫面中可以見到，沈清益駕著小舟，在菱田中工作，水雉爸爸和剛孵化不久的幼鳥，就在他身旁數十公分的距離外，自在活動。沈清益形容水雉，「看到外人就會飛走，這種鳥有一種靈性，好像是水田裡的主人他比較不會怕」，對水雉的態度十分友善。

中華鳥會三人組南下拜訪高雄鳥會之際，邱滿星幾乎已經和沈清益談妥租地事宜，一年用五萬塊的租金，租下這三甲地，不干涉菱農的經營管理，收成也都歸農民所有，唯一的條件，是有水雉築巢的區塊，不要去動，讓水雉可以繁殖。簽約前一刻，地主家族中有成員擔心，萬一這塊地未來劃成保護區，會影響地主權益，租地復育計畫，胎死腹中，原本力促此事的邱滿星和曾瀧永，只能另謀它路。



水雉飛行的英姿 | 攝影 廖本義 |



邱滿星打了這通電話給魏美莉之後，一連串行動緊鑼密鼓地接連啟動。時任野生動物保育諮詢委員的清華大學教授李雄略，本身也是中華鳥會會員，他聯合中華鳥會前總幹事曾美麗共同提案，將水雉案提報野生動物保育諮詢委員會。這個動作，讓保育主管機關必須針對水雉的保育提撥經費，並且更積極的制定相關政策。接著，六月二十八日，中華鳥會舉行常務理監事會議這天，邱滿星和曾瀧永來到臺北，在會議上報告了水雉保育的現況，讓各地鳥會的夥伴了解到水雉在棲地流失與高纖開發，雙重夾擊下，生存危機已是迫在眉睫，獲得各團體會員的支持。短短一個月內，中華鳥會、全臺十八個野鳥學會，再加上濕地保護聯盟在內的民間團體，共同組成了「搶救水雉委員會」。

搶救水雉的成員們，立刻展開了兩場關鍵人物的拜會：高鐵局局長廖慶隆，以及臺南縣縣長陳唐山。



匯聚眾人心力的水雉生態教育園區與週邊水文

### 地點命名子母

- 1 水雉生態教育園區
- 2 官田國中
- 3 官田國小
- 4 官田區公所
- 5 隆田火車站
- 6 隆田chacha文化資產教育園區
- 7 大隆田生態文化園區
- 8 拔林火車站
- 9 葫蘆王年自然公園
- 10 烏山浪水庫
- 11 德元埤
- 12 火坑埤



八月二十七日，他們先是拜會了高鐵局局長廖慶隆，在一個半小時的會面過程中，保育團體督促高鐵局依照環評結論，先劃設臺南水雉保育區，再興建該路，也要求高鐵應該提供保護區用地，並且提撥一定比例經費，作為水雉保護與調查監測用。高鐵局也表達，願意配合鳥會與臺南縣政府，推動劃設保護區。

透過濕盟穿針引線，九月九日，搶救水雉委員會成員拜會了臺南縣縣長陳唐山。首先，由翁義聰代表進行了簡報，在這過程中，雙方行禮如儀，陳唐山也沒有表示太多意見。不過，保育方當然是有備而來。當天一早，已經有鳥友組成先遣部隊，到下營火燒珠一帶找尋水雉的蹤跡。待縣府內的簡報一結束，一行人準備從新營出發時，立刻透過電話聯繫老早就守株待兔的鳥友：「要出發了，哪裡有鳥？」在天衣無縫的配合下，引導縣長前往水雉的出沒地點。

陳唐山抵達現場時，單筒望遠鏡早已架好，他一一走上前，眼睛一靠上目鏡，水雉的身影立刻浮現在他眼前。眼看陳唐山的神情，已經和早先在縣府內聽簡報時不動聲色的模樣，有所不同，雙眼霎時間亮了起來，站在一旁的魏美莉決定把握機會，一個箭步上前，把一副雙筒望遠鏡掛上陳唐山的脖子，教導他怎麼調整焦距，讓陳唐山一步步透過自己的手操作，觀察水雉育雛的實況，頓時間，現場驚呼連連，目睹了這種瀕危鳥類的情影，陳唐山更是大為感動。隨後便對媒體發言：「黑面琵鷺與水雉都是臺南縣珍貴的自然資產，應全

力推動保育，將透過農委會、水利會的協助來劃設保護區」<sup>12</sup>。當場，他更邀請地主沈清益一同保護水雉，不撿拾鳥蛋，減少使用農藥，如果在過程中，菱角的收成有受到影響，則由縣府進行補償。

爭取到一縣之長的認同，搶救水雉委員會可說是打了漂亮的一仗。拜會結束後，一行人繼續到麻豆，一邊吃着當地著名的碗粿，一邊又討論起來舉辦一場水雉學術座談會，希望讓搶救水雉的工作，爭取學界支持，增加行動的正當性。

一個月後，這場由搶救水雉委員會所發起的《臺南縣水雉保護區維生系統學術座談會》，在臺南縣政府展開。會中除了建議縣府將臺南縣葫蘆埤、德元埤劃為野生動物保護區，也促成兩個重要決議。首先，縣府決定實施水雉築巢獎勵，只要有水雉在農田間繁殖成功，並且經過鑑定無誤，縣府將提供每巢一到兩萬元的獎金給養農。此外，縣府和保育團體決定一同策劃一場重頭戲——縣鳥選舉。



#### 水雉築巢獎勵

臺南縣實施的水雉築巢獎勵，是臺灣最早針對瀕危野生動物實施生態給付的措施。獎勵金核發標準是依據每巢成功孵化的幼鳥而定。巢位由具有調查經驗的鳥友進行查核，在自然情況下，孵化一到兩隻幼鳥，核發獎勵金一萬元，孵化三隻以上，則可以得到兩萬元。水雉族群量上升後，臺南市政府逐步調降獎勵金額度。依照最新辦法，每巢成功孵化幼鳥一到三隻，獎勵金為兩千元；每巢成功孵化幼鳥四隻以上者，獎勵金為三千元。





縣鳥選舉的目的，自然是希望進一步推高水雉的聲勢，但在這場選舉中，不只水雉，包括黑面琵鷺、高蹺鴉、燕鴉、環頸雉、朱鷺都是候選「鳥」，每位臺南縣民、國中小學生，從十月二十日開始，為期一個月的時間，人人都有一票。在眾多候選鳥當中，呼聲最高的就是水雉與黑面琵鷺，選舉既要公開透明，眾人心中還是有個想要的結局。萬一黑面琵鷺得到最高票，該如何是好？一個月後的開票結果，又為何這麼巧的，由水雉奪得二二二二二票，高票當選？說起這段往事，魏美莉笑說，票選過程絕對公開透明，但選舉籌備小組早就準備好，票數前兩名的，一個頒發「縣鳥」，另一個頒發「榮譽縣鳥」，無論最終誰奪得最高票，水雉註定是會「凍蒜」的。

### 拍板定案

搶救水雉委員會積極的為水雉請命、奔走，他們和交通部裡第一線的工程人員，一方訴求生態價值，一方希望工程快快進行，始終沒有共同的語言，接觸過程經常不歡而散。高鐵環評通過後不久，進到高鐵籌備處（高鐵局與鐵道局的前身）工作的陳宇俊，因為是環工背景出身，勉強跟環境這個領域還有些相關，於是接下了協助擬定水雉保育計畫、推動環評承諾的業務。陳宇俊體認到，要取得保育方的信任，首先必須改變工程至上的思維，才漸漸地使雙方建立起溝通的管道。

一九九八年間，環保署陸續在三、五、七、九月，一連舉辦了四次高速鐵路水雉等保育計畫草案審查。也就在這一年的五月，「台灣高速鐵路股份有限公司」正式成立。不過，

高鐵局跟保育方的衝突仍在。陳宇俊回憶，一開始高鐵局所想的水雉保育計畫，是找一塊土地，重新仿造出近似葫蘆埤的水域環境，也就是挖一個水池。不過，這樣的棲地型態，水雉只有度冬時期可以利用，搶救水雉委員會的成員認為，棲地應該要營造成水雉可以在夏季繁殖的型態。雙方僵持不下時，高鐵公司卻點頭了，董事長殷琪願意採納保育方的意見，將棲地打造成水雉夏季能使用的環境，才讓保育計畫繼續往前走了一步。

七月二十一日，舉行第三次審查會議時，由於再過兩天，七月二十三日，就是台灣高鐵公司與交通部準備簽下「台灣南北高速鐵路興建營運合約」及「台灣南北高速鐵路站區開發合約」的日子，會議現場充滿強行通過草案的壓力，保育計畫卻仍不明確，就在緊張的氣氛下，代表農委會出席的于秋豐，以拒絕簽名的方式表達立場<sup>13</sup>，迫使程序進到了第四次審查。

陳宇俊回憶，保育計畫之所以遲遲沒有進展，一大主因是沒有量化所需要的土地面積，官方、民間的溝通，沒有交集，無法達成共識。第三次審查結束後，翁義聰以高鐵路廊穿越葫蘆埤的面積為基礎，估算出需要十五公頃土地，若再加上緩衝帶，翁義聰建議應該要三十公頃的土地。不過，面積越大，找地的困難度勢必更高，工程單位也不願意支付這麼龐大的費用，幾經考量，民間團體決定在第四次的審查中，提出十五公頃這個數字。九月十五日，最關鍵的第四次審查會議，總算正式通過決議：「應完成十五公頃水雉棲地租用事宜後，高鐵該路段始得動工」，成為臺灣首例的棲地補償。

至於復育區該落腳何處？位在水雉原棲地葫蘆埤附近，台糖所擁有的大片公有地，成了眾人找地的目標。一九九九年九月，翁義聰、邱滿星、翁榮炫等人進行現勘後<sup>14</sup>，建議租用隆田農場的土地，恰好有臺南大圳作為水源，適合打造水雉復育基地。縣長陳唐山更是大力支持，他認為，水雉既然是縣民一票票選出的縣鳥，縣政府必須出來扛下這個責任，作為承租土地的代表單位。不過，台糖起初卻十分不願意將土地出租，因為臺灣大大小小的開發案，往往第一個找上台糖尋求土地，使得台糖擔憂持有的土地不斷流失，租地作為保育用途，更是完全沒有先例可循。



吳仁邦、邱滿星、魏美莉於水雉復育工作站前合影 | 魏美莉提供 |

為了促成台糖租地，除了官方的協調工作，魏美莉和翁義聰也曾經到台糖隆田分場拜訪。起先，台糖員工對於這群保育人士，經常在他們的管轄範圍出沒、到處看地，總是抱持不太友善的態度。直到雙方坐下來一談，魏美莉和翁義聰發現，其實台糖員工們還有著其他煩惱：隨著糖業縮減，甘蔗田漸漸廢耕，他們卻不知道該如何轉型。魏美莉和翁義聰當下便提了一些想法給台糖員工參考，包括水雉復育區成立之後，可以發展生態旅遊等等，員工們有了好的提案可以向頂頭上司報告，相談甚歡，也讓租用台糖地一事，露出一絲曙光。



左) 鄰近水雉復育區的葫蘆埤以「菱香舟影」入選新南瀛八景 右) 葫蘆埤景致 | 攝影: 陳魚果 |



一九九九年十二月，經過一連串協商再協商，租地一事總算塵埃落定，由臺南縣政府出面承租十五公頃台糖地，作為水雉復育區，租金由高鐵公司與高鐵局共同負擔，復育區的經營管理費用，則由高鐵公司支付給搶救水雉委員會。二〇〇〇年年初，搶救水雉委員會改組為「水雉復育委員會」，從搶救，到復育，水雉保育工作，走入了新的階段。瀕危的鳥兒，看似搶得了一線生機，然而，更多的未知，仍在前方。

- ⑩ 翁義聰，〈臺南縣歷年水雉保育計畫成果分析期末報告〉，2008年。
- ⑪ 何煥軒，〈台灣南北高捷鐵路計畫的推動過程與展望〉，交通學報，第八卷第一期，2008年。
- ⑫ 魏美莉，〈菱香雉影會在臺灣絕跡？〉，中華飛羽，1997年12月號。
- ⑬ 參考自《中華飛羽》1998年2月號。
- ⑭ 翁義聰，〈臺南縣歷年水雉保育計畫成果分析期末報告〉，2008年。