

高雄海洋城市的發展機制之研究

鄭春發*、鄭國泰**

摘 要

高雄是南部地區的陸運中樞，海運興盛，空運也具國際機場規模，陸、海、空等三度空間上絕佳的運輸配合條件，三者交織形成很重要的經濟地理關聯效益。本文除了提出亟待解決的重大區域發展課題與解決方案之外，亦思考在打狗港都漫漫的歷史長河中，在廣闊的地理空間中，以及在時間、空間與社會相互影響、相互辯證之下，是如何促動了各朝代、各階段港市的演進與發展？且如何構築港口基礎？又如何搭配施為者即人的作用力，以共同形塑打狗港都的景觀特色？

本文認為目前高雄市發展機制的產生，除了來自由上或由下的力量之外，也需要來自面對全球化，在地化以及永續發展的面向來處理，一個跨域治理來自全球化、地方思考及永續發展的城鄉思考。高雄海洋城市宜以跨域治理(合作)，來釐清自多尺度的區域地理學(區域和地方)、以及浮動界線、區域認同、城鄉關係等關鍵題；並且未來都市發展計畫的調整方向應為：舊港區的再發展計畫，可以把舊港埠轉型文化休閒產業與商業發展，最近鼓山漁市場轉變為休閒餐廳與停車場可為顯例。再者，廣達五百八十公頃的多功能經貿園區，也可有效將臨港區的重化工業區變成經貿、製造、休憩觀光、倉儲轉運專區等多功能、多目標使用；最後，自由貿易港區法通過後，高雄洲際貨櫃中心計畫暨自由貿易港區也應戮力以赴，求其早日實現，以開拓海洋城市之新紀元。

關鍵詞：高雄市、高雄港、港市互依、發展機制

* 本文第一作者為國立高雄師範大學地理系博士候選人暨鼎漢工程顧問公司經理。

** 本文第二作者(通訊作者)為國立新竹教育大學區域人文社會學系暨人力資源發展研究所合聘助理教授。

高雄海洋城市的發展機制之研究

鄭春發、鄭國泰

壹、問題緣起與研究目的

伴隨著整個世界經濟、政治、社會、文化乃至於環境的全球化 (globalization)，當全球各地無所不在地發揮其或隱藏式或彰顯式的無遠弗屆的影響力，使得各地的都市建設、都市變遷、都市結構變化歷程的研究，再也不能侷限於本地的思維和狹窄的行政空間單位的思考。因為全球化，特別是以全球為範圍內的商品、技術、物質、人才和資本的流動，亦即商品流、技術流、物質流、人才流、資金流乃至於科技流 (傳播)，已對都市生產、消費及各種經濟、社會活動產生結構性、全面性的影響。根據世界銀行統計，全球性貿易額在過去 20 年間上升了 20 倍以上，從 1983—2004 年，世界貿易總額與世界生產總值的比重從 29.8% 上升到 40.0%，而且國際貿易總額的成長遠超過經濟成長 (任平，2001:129)，顯示全球貿易互動益趨緊密。

不僅如此，自從 1993 年美國政府率先提出興建「資訊高速公路」，歐盟、日本、加拿大、南韓及新加坡等國也競相提出發展本國資訊高速公路計畫，可以預見一種新型的「智慧型都市」，即高度資訊化和全面網路化的都市將矗立在世人面前。換言之，高度資訊化與國際化的都市將是各國、各地參與知識經濟發展、能否搶佔 21 世紀經濟主導地位的最主要制高點的關鍵。最近一些口號喊得非常響亮：今天已是一個 983、991 的時代，在地理距離已死 (end of geographical distance)、空間區位理論已然褪色的現階段 (吳連賞，1999：1-19)，全世界各地 98% 的原物料、零組件、半成品、成品必需 3 天到位，送達消費者手中，說不定不到 3 年內，未來同樣的，99% 的零組件、原料、成品一天就要到位，真正全面資訊化與網路化的時代已經到來。未來的產業競爭策略，Saskia Sassen 提出不但要「及時或即時」(just in time, JIT)，還要「及地或即地」(just in

space, JIS) 的生產方式 (Sassen, 2001); 另外學者Schoenberger早就提出能「及案或即案」(just in case, JIC) 的處理更具有比較優勢 (Shoenberger, 2000)。換言之，即時、即地、即案的當下生產模式，亦即時空間過程時空間策略的結合，以及劍及履及之企業精神是經營成功的關鍵條件。

在這種時空全面連結與高度網路化、資訊化競爭的全球化浪潮衝擊之下，地方追求特色化呼聲更加高漲，也助長市場化與貿易自由化的發展，國家主義與國界疆域遭到夾擊，國界模糊掉以後，區域化、地方化、崛起的地方魅力 (locality charming) 運動益受矚目。而核心、邊陲分化卻更加清晰化，國家、地區乃至於都市發展的階層化差異愈益突顯，都市的再造、都市再發展變成競爭的主軸與關鍵。在這樣的思考脈絡下，我們認為 21 世紀的高雄港都，需要針對其現代性與後現代發展現象做一深入詮釋，依據大量人口、都市與產業發展資料分析研究結果，我們曾提出最關鍵的五個再發展與轉型重要課題，分別是：人口的再發展與預測、主導產業與產業的再轉型、都市發展現況與空間再結構、環境的拒斥效應與環境再改造以及山海河港都市化特色創造與文化再提升等 (吳連賞, 2003)。

除了這些亟待解決的重大區域發展課題與解決方案的提出之外，本研究思考在打狗港都漫漫的歷史長河中，在廣闊的地理空間中，我們要進一步深入探討，在時間、空間與社會相互影響、相互辯證之下，在歷史的因緣際會中，是如何促動了各朝代、各階段港市的演進與發展？而地理上必然區位條件與形勢天成的優越港口區位，又如何構築港口基礎？且在港市互相依存、互相依賴、互相成長的發展過程中，又如何搭配施為者即人的作用力，又如何共同形塑打狗港都的景觀特色？或許我們可以把她描繪成「高躍雄飛、高大雄偉的國際工商大港都—高雄」。

準此以觀，以後現代地理學 (Post-modern Geography) 的歷史主義批判 (Critique of historicism) 觀點來看，要更加生動而豐富多樣的來描述解釋打狗港都的發展過程，顯然空間、時間與社會三個面向缺一不可。這三個面向彼此包含，也互為影響，能夠把它們彼此關連闡釋得清楚，才有助於掌握港都時空發展的脈絡化 (contextualizing)。(soja, 1993:113-116)。換言之，要先能

夠完整掌握高雄(打狗)港都發展的空間性(spatiality)、歷史性(historicity)和社會性(sociality)，從它們三者既個別獨立又彼此交織的特性，以及三者三位辯證的論述過程中，才能完全充分釐清打狗港都發展的脈絡性(contextuality)。

本研究將進行的研究方法如下：首先，針對基礎資料、時勢理論的整理來進行文獻蒐集與回顧，以蒐集與高雄市發展或相關計畫，瞭解市中心地區及周邊地區之現況，探討相關之古地圖、歷年人口、一、二、三級產業及二級產業中分類 20 項業別，以及都市計畫等資料，並整理開發相關之研究文獻，以為本研究分析之基礎。再者，透過的歷史文獻的蒐集、統計資料的整理，以分析研究高雄市的開發及限制因素。針對所集的資料項目、資料收集方法、資料分析方法等加以說明。

簡言之，本研究要處理回應的問題有四：其一，到底打狗港市互依的空間性機制為何？其自然與人文區位優勢何在？其次，打狗港市互依的歷史性演進脈絡又為何？歷史上，其港市相互依存發展關係為何？其三，打狗港都人地互動獨特的工業景觀現況如何？港市互依下陸海空交通運輸網路現況又為何？最後，在港市互依互賴的過程中，各階段都市計畫的施為角色又如何？其與都市發展的關係為何等，都是本文想釐清並解答的研究省思。

貳、打狗港市互依的地理區位分析

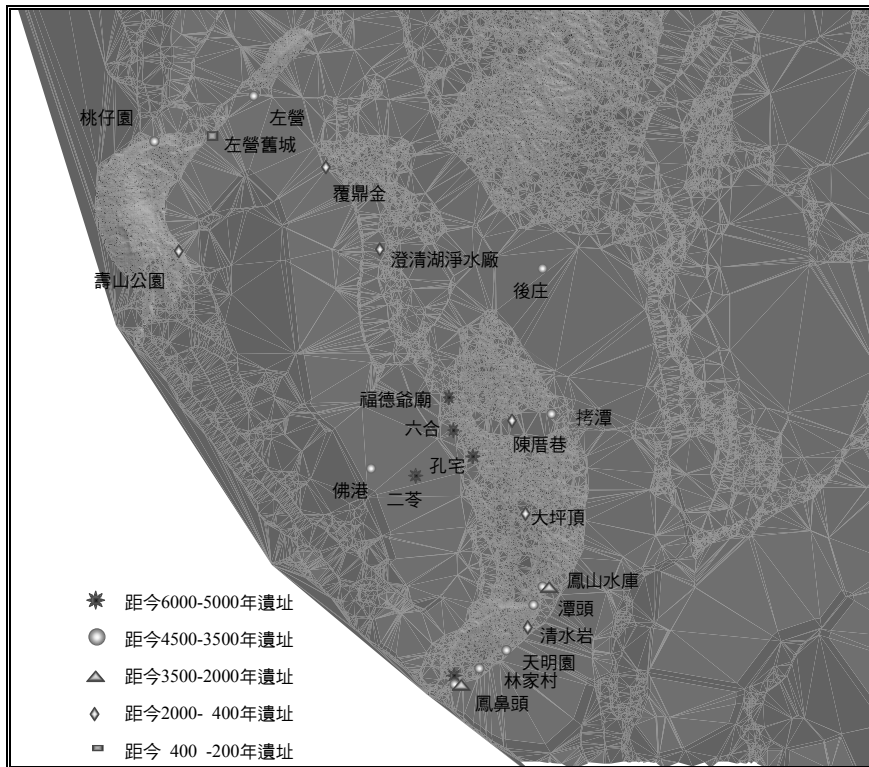
一、由古打狗海灣遺址分布看地理上的必然

高雄市和一般內陸都市不同，在於她是由潟湖發展而成的天然港澳。遠在大約三千年至四千年前的大湖海進時期，現今高雄市區多位處海灣中，當時海岸線大約沿著鳳山丘陵，連接覆鼎金、半屏山、萬壽山、打狗山等高地邊緣，連接而成，稱為古打狗海灣。現今高雄港因高屏溪流出泥沙，受潮汐及洋流向北流動堆積，在打狗山、旗津附近，形成沖積層，隨時間的累積，生成平淺沙洲與防坡堤。後來逐漸延長與本島相連，內海成一天然港灣，其後受到荷蘭據臺與日治時期重視經營才開發為港區(黃暉榮，2000)。自古以來，水、食物是

人類生活不可或缺元素，特別是早期以採集、漁獵、生活、灌溉的新石器時代文明，依據內政部委託中央研究院歷史語言所進行的臺閩地區考古遺址之資料(內政部，1994)，古打狗海灣內之文化遺址分布，主要沿著以丘陵等高地海岸或大型溪流下游河岸，部份遺址並發現貝塚(高雄市政府，1995：p41-43)、魚骨、獸骨，足見當時聚落範圍甚小尚屬農業初始階段，對森林、野生獵物及海洋資源依賴，主要從事於狩獵、漁撈和採集等活動(如圖一)。

由聚落座落位置特性來看，新石器時代早期遺址分布於鳳山丘陵，有高雄鳳山丘陵西側的福德爺廟、孔宅遺址、六合、及南端的鳳鼻頭遺址，新石器時代中期距今約4500~3500年間，其分布主要在鳳山丘陵東側的高屏溪下游，以及半屏山、壽山山麓，後庄、佛港遺址已發展至沖積平原上。臺灣新時代晚期文化，年代距今3500~2000年之間，包含文化眾多，多由新石器時代中期演化而來，重要遺址有鳳鼻頭等。臺灣地區史前時代最晚一期文化—金屬器及金石併用時代，年代在2000年以內，多數由新石器時代晚期演化而來，小部份為外來移民，部份文化已使用金屬器，部份仍使用石器及少量金屬器。遺址分布以高雄市北部的沖積平原或較高地勢上，如澄清湖淨水廠、覆鼎金遺址。

因此由新石器時代的聚落發展，可以證實早期文明發展依賴古打狗海灣及其周圍資源的地理環境，隨沖積平原擴展，逐漸沿著平原、海岸，再沿著港灣發展而成。



資料來源：參考黃暉榮(2000)高雄市地圖集模擬繪製：P136；內政部(1994)臺閩地區考古遺址－高雄縣、高雄市

圖一 古打狗海灣模擬及遺址分布示意圖

想像打狗港市之所以能在歷史發展洪流中，持續發展演變至今日的國際性工商港灣都會，主要立基於廣闊的地理空間、自然演育而成的天然港口環境。其自然港口地位條件良好，氣候適合農耕，地形上鄰接嘉南及屏東平原，天然港口港闊水深，無大河川流入，免於泥沙淤積之患（葉秀珍，1984）。應該也是維持港口優勢條件的重要基礎。

二、形勢天成的絕佳自然、人文區位條件與區位互依

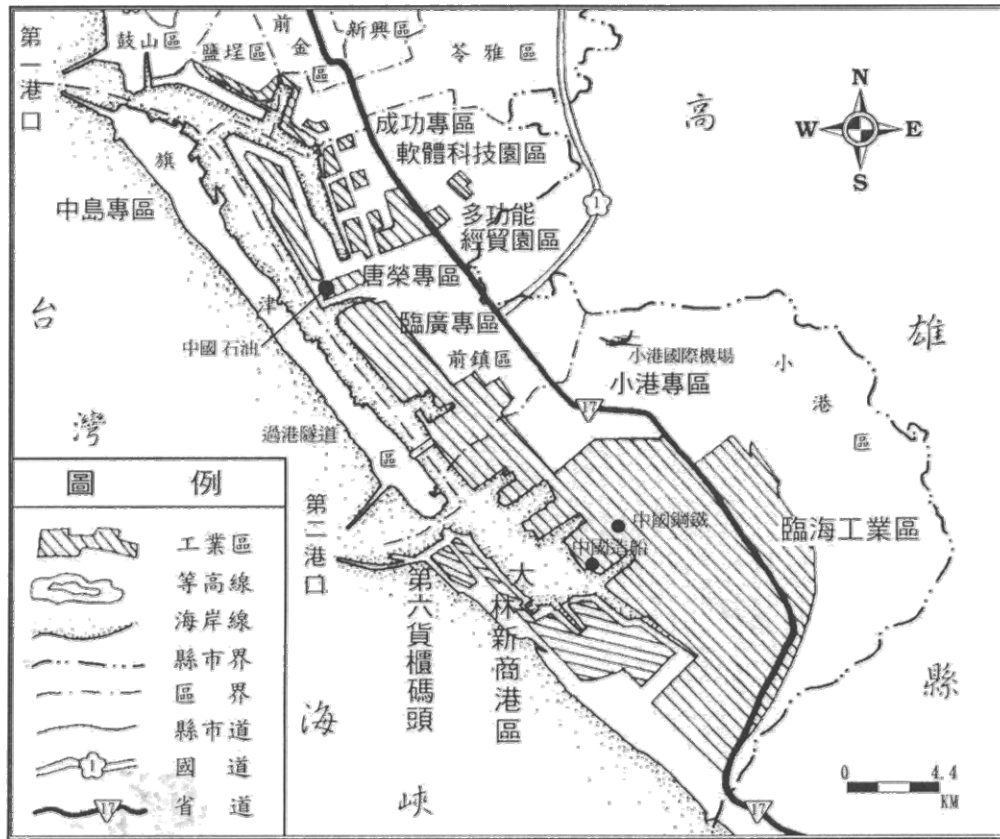
打狗（Taokau）、高雄，這個高躍雄飛、高大雄偉的國際工商港灣大都市（圖二、圖三），她正以無比的魅力、求新求變的雄闊壯志，邁向 21 世紀前 20 年最重要世界都市競爭舞臺。以一個高雄人的角度，冷眼看打狗港市近十年來的改變：首先高雄市的天空線（sky line）正在改變，都市硬體建設已有長足進步，當你從小港機場右轉中山路抬頭看苓雅寮到市中心區 CBD 的高樓群，可以

展望高雄曼哈頓雛型正在形成；邇來中央、市政府、港務局、加工出口區管理處所戮力規劃的「全球運籌管理中心」、「多功能經貿園區」、「軟體科技園區」、「臺糖物流園區」、「多功能物流增值園區」、「大林新商港區」、「第三貨櫃中心碼頭」、「中島、成功、臨廣、唐榮、小港、屏東六個倉儲轉運專區」(圖三)等重大計畫也都規劃妥當，逐步推動，未來高雄的再發展值得殷切期待；而最令人炫目耀眼的是這個曾經是臺灣黑鄉的打狗港都，最近綻放出燦爛的微笑，因為城市美學與藝術在這裡邂逅，在市政府大力主導與推動之下，高雄市展現了不一樣的都市景觀風貌。

高雄最近幾年來真的愈變愈美了，看那鬱鬱蔥蔥的壽山之美，夢幻禪境般的蓮池潭，美美的西子灣與紅毛港晚霞夕照，高字塔與黃金愛河的咖啡飄香，金碧輝煌的愛河橋，耀眼亮麗的海洋之星，光炫奪目流連忘返的城市光廊，令人驚豔的鰲耀龍翔，還有聳入雲霄、名列世界第九高樓的 85 層東帝士大廈，在在都妝點出燦爛亮眼的海洋首都。



圖二 高雄 2004 年衛星照片圖



圖三 高雄市多功能經貿園區與倉儲轉運專區圖

高雄這幾年確實有很多令人稱道的亮點建設，但我們似乎也看到，世界及亞洲各大都市力圖搶攻外商、吸引外資、邁向全球化的用心，例如匹茲堡、畢爾包都市生態化的改造成功、福岡、大連、廈門的城市環境塑造、漢城、釜山、上海的飛躍成長，北京在1999年剛興建完成首都國際機場，2004年為了奧運又規劃可容納6,000萬人口的新空港計畫。同一時間，我們的小港機場前瞻發展計畫尚未定案，高雄港貨櫃營運量落為世界第六，已通過立法的自由貿易港區真是港都躍升的萬靈丹嗎？從大環境來看，前景似乎並不樂觀。

從地圖來分析（圖二、三）港市互依的地理必然，是造就高雄港市發展的關鍵。圖中清楚可見自然地理上擁有絕佳區位條件，打狗山（壽山）與鳳山丘

陵一南一北相互對峙形成理想港口條件，也成為航海者醒目的地標；形勢天成的旗津防坡堤，狹長沙洲所延伸的長條沙頸岬，也與市區的三面船席泊位（指緊鄰著中島高雄加工出口區的兩面船席泊位及漫長的前鎮、小港與旗津區對峙的船泊位），合計四面大型船席泊位。在整個大瀉湖中，利用形勢天成的地理優勢，建構了一北一南第一、第二港口，在兩個港口內港四面船席泊位中開發 118 個碼頭，這是全世界難得一見的優勢港口區位。

自然環境地勢低平，平原面積佔全市面積 90%，除了壽山、半屏山、蛇山、旗后山、駱駝山（鳳山丘陵一部分）等隆起珊瑚礁石灰岩塊外，絕大部分為 <10m 的平原地形。本市位處北回歸線以南，屬熱帶氣候，夏季長秋季短，幾無冬天，氣候溫和，乾季漫長，常達八、九個月，相當有利於港口、都市與工商業營運各種室內或戶外作業。此外，第一港口水深達 9-11 米，第二港口水深更達 12-16 米，在亞洲各大港口中名列前茅，且高低潮位潮差不及 1 米。的確形勢天成，得天獨厚。

如圖所示，高雄擁有包括陸、海、空等三度空間上絕佳的配合條件，中山高速公路終點位在與中山路的交會點上，縱貫鐵路在高雄終結，再向東延至屏東，南二高東西向連結點也在九如與大中交流道間，中心市區中由南向北分布規則的十條東西向橫向道路，從一心、二聖、三多、四維、五福、六合、七賢、八德、九如、十全相當方便（圖七），也已成爲高雄市的都市象徵特色。而六條縱貫道路，包括中山高、大順路、民族路、自立路、中華路及西部濱海公路，雖然已呈現擁塞，但大致尚稱便捷。

高雄市既擁有高雄港區的絕佳的區位優勢條件，其所處的外在環境（situation），她正好也是世界航線的重要通過位置，包括中國北洋航線和南洋航線、亞澳航線及東南亞航線，高雄均居於幅輳位置。高雄港面向全球各地的主要港口，其航行時間最短，航程的經濟效益也最佳。至於港口腹地（指貨物吞吐範圍）與前地（指貨物原料進口來源地）也相當優良，前者可擴及全臺灣各角落；後者則指進口來源與貨櫃交流貿易廣達世界各大洲各大港。小港國際機場近年來經擴建國際航站大廈後，雖仍屬侷限，但各項基本設施齊全，已具備國際機場規模。本市在陸、海、空三度空間所串連交織形成的運輸關聯效益

，配套條件相當理想。

從地理學的觀點看，由於主體與客體間的多樣性與其關係之密切，故地理位置具有綜合性、層次性、歷史性與價值性四項特質（胡兆量等 1998：95-98）。高雄地理位置的綜合性指絕對位置（經緯度），她位處臺灣西南部（自然地理位置），還有港市互相依存的經濟地理位置，三者均稱理想；其次層次性則指小位置與大位置，高雄的崛起，既得利於其在臺灣西南及臺灣海峽中的小位置，當然更受惠於位處亞洲航運要衝的大位置；至於歷史性則清楚說明其因地理環境的變化所引起的地理位置變化，高雄港市互依的歷史性演變，與人為對港市設施不間斷地構建，無疑的是高雄市興起的重要原因；最後是價值性，地理位置包含、摻雜了人類辛勤規劃與建設的努力結晶與成果，當然人類施為與作用力是深具價值的。優異的地理位置可以促進區域發展與都市繁榮，高雄港都在長期港市互依、人地互動之下，塑造了繁盛昌隆的工業港都發展特色，正是突顯其地理區位價值與重要性的最佳寫照。

參、歷史上的偶然—打狗港市互依的歷史演進 與發展關係

打狗港市互相依存的歷史性脈絡，及港市互依的歷史演進關係，大致可分以下五個時期：

一、探索期—1563~1662

(一)1563~1624 明朝時期

漢人來臺最早可考的文獻記載大約在明中期嘉靖 29 年(1550 年)前後。而打狗(高雄)有漢人行蹤，據續修臺灣府誌載是在嘉靖 42 年(1563 年)明都督俞大猷討海寇林道乾，打狗為海寇基地，此為打狗地區最早之史實記載，但大量移民至此開墾，開始於於明末，而打狗港在明嘉靖年間（1522-1566 年）僅為一小漁村。

(二)1624~1662 荷據時期

1624 年荷人自臺江登臺設奧蘭治城，此時呈零散聚落發展，施行獎勵農業移民，在今高雄市西北區亦列入農業開墾，並曾有打鼓砦之修築，派駐守備員，打狗當時為臺灣南部漁業之重要根據基地。

二、開拓期—1662~1895

(一)1662~1683 明鄭時期

於打狗境內平野地區設鎮屯墾，沿岸旗后一帶，由季節性漁業聚落，發展成有移民從事定居式捕魚開墾拓殖，屯墾政策奠定農業開發基礎。

(二)1683~1895 清領時期

清康熙 22 年(1683)臺灣入清版圖，次年(1684)於左營設鳳山縣治、移民哨船頭，後來高雄之漢人漸向東、向南移居，其開墾地區廣及戲獅甲、前金、大港埔、三塊厝、五塊厝、籬子內、草衙及苓仔寮等，以農業經濟為基礎，發展模式呈點狀散布，打狗漸成似城聚落。1862 開高雄商埠，各國商船雲集港埠，哨船頭逐漸取代旗后，帶動打狗的商業繁榮，貿易機能逐漸取代安平而成為南臺灣最主要港口。

三、磐石期—1895~1965

(一)日治初期(1895~1937)

甲午戰後，臺灣割讓給日本，據臺意在謀奪臺灣經濟資源，故開闢基隆至高雄鐵路通車、興築高雄港，並公布打狗都市計畫，範圍包括哨船頭、鹽埕區(1908 年)，1921 年都市計畫範圍擴大，商業中心漸漸由哨船頭移至鹽埕埔，1924 年又廢高雄郡及高雄街，改設高雄市。1931 年九一八事變後，日本開始備戰，並發展軍需產業，陸續建臨港鐵路，1936 年都市計畫面積擴大至 4,623 公頃。

(二)日治末期 1937~1945

1937 年中午戰爭爆發，1939 年日人南侵計畫，闢左營軍港，各型工廠

設立於半屏山北麓、萬壽山東側及戲獅甲一帶，已成南部工業重心。都市發展中心由鹽埕轉移至大港埔火車站(今高雄車站)。

(三) 國民政府播遷來臺的復舊與擴建 1945~1965

1945年臺灣光復，成立高雄市政府，1949年國民政府播遷來臺，1953年實施第一期四年經建計畫，高雄列為工業經濟發展與建設重心，隨著工業迅速發展都市規模逐漸擴大。1958年高雄港實施十二年擴建計畫，並填出中島新生地，發展中島商區，大量興建碼頭。

日治時期，因鐵路及港口之建築及工業開始設立，已漸成小型都市，其發展向東呈偏心圓模式，奠定高雄今日發展之基礎。國民政府遷臺以來，由於經濟建設計畫之實施，高雄市迅速發展成為工業都市。

四、蛻變期—1965~2000

(一) 1965~1980 加工出口業帶動經濟發展

1966年高雄加工區與第一期臨海工業區工程完成，1973年楠梓加工區開發完成，1975年第二港口開闢完成，1976年一月全市人口超過100萬，1979年升格為院轄市，且擴大行政區域，將高雄縣之小港鄉劃入高雄市。

(二) 1980~2000 高科技產業

針對高雄市十項主導產業發展方向建議：基本金屬（鋼鐵工業），加強鋼鐵技術研發，朝特殊鋼、多加工層次、高附加價值產品發展，配合航太及精密機械產業，提高附加價值鋼材之發展。金屬製品、機械設備：發展精密機械，如關鍵零組件、自動化與系統機械化設備及相關軟體。電子、資訊業技術成熟，亦可支援機械業發展。運輸工具（軌道車輛工業）：可藉由高雄捷運與鋼鐵工業（中鋼）之基礎發展軌道車輛工業。化學製品、油煤製品、化學材料（石化工業）：可配合提供高科技工業所需之原材料，支援石化、電子、製藥等高科技工業之發展，以創造高附加價值。石化工業應加強研究發展，提升工程塑膠及特用化學品等高附加價值產品品質及生產比重，促進石化工業升級。

電子製品（消費電子工業）：與國內外廠商建立策略聯盟，引進技術或開拓市場、建立關鍵零組件產業之垂直整合以強化競爭力。電子製品（積體電路）：與國內外廠商建立策略聯盟，引進技術或開拓市場、積體電路產業朝垂直整合發展及市場區隔以強化競爭力。電子製品（資訊硬體工業）：配合全球運籌管理中心之需要，於全球各地設立行銷及組裝據點、配合資訊大廠，朝整合行銷、軟體、服務與國際化生產之整體經營型態發展。塑膠製品工業：應積極輔導中小企業開發高附加價值之產品。相關性服務產業：其積極拓展的前提是高雄市要有完善的基礎與高層設施，以及高效率的港口營運機能，以吸引大量跨國公司及FDI（直接海外投資）前來。這是所有規劃成型的專區與園區成功與否的必要條件。

五、展望期—2004~至今

目前高雄市政府積極利用國港雙港之優勢，強化其產業運籌之機能，透過鄰近港區土地之再調整利用，以及建構觀光遊憩系統，許多計畫推動建設案集中於高雄港區周圍，希望強化聯結高雄市山、海、河、港之資源特色，能強化海洋首都之觀光特色。規劃設置海運轉運中心及中島、唐榮、成功、臨廣等倉儲轉運專區，帶動運輸倉儲、金融及商業等相關服務業發展。以高科技、低污染性工業為主，以技術密集型為主與基礎資源為輔之發展型態。都市發展配合高鐵設站，吸引相關產業進駐，帶動地方發展，結合凹子底成為高雄市的新都心（高雄市政府工務局，2001）。

六、打狗港市發展的歷史偶然

在歷史的因緣際會下，自荷據時期、明朝清領、日治建設、國民政府來臺，各朝代、各階段政治經濟的作用力，促動了港市互相依存關係的演進，也塑造出今日打狗港都互相依賴、互相成長的景觀特色，回顧這段探索、筭路藍縷、蛻變茁壯的過程，歷史偶然的因素有：

（一）臺灣西部沿海港口淤塞，港口逐漸內陸化（例如：鹿港、鹿耳門、新莊、萬華）。

（二）1822年臺江內海暴雨後，河道淤淺後，導致臺江積沙成地，海岸線西退，

港口功能漸被打狗港取代，臺灣發展重心北移(基隆、淡水對外通商亦是重要原因)。

- (三)同治二年(1863年)，中英鴉片戰爭後，因天津條約換約開打狗港設並設置海關，打狗成為國際商港，漸漸發展為臺灣西南沿海貿易中心。
- (四)甲午戰敗，臺灣割讓給日本，日本人著眼於日本重大經濟利益，大力敷設臺灣及高雄的基礎設施，重大都市計畫與港口建設逐一奠基，換言之，日本人無心插柳，柳卻成蔭；918事變後由「販賣臺灣」到「建設臺灣」。高雄更因日本的南進政策與皇民化政策，而成為最重要的南進基地。
- (五)1949年國民政府播遷至臺，「出埃及記」的歷史命運，國民政府自大陸引進帶入大量工業發展所需的重要人才、資金、設備與技術，促動產業發展的火車頭；由復興基地到落地生根，本土化的建設逐漸開展。

表一 高雄港市各階段發展狀況一覽表

時期	時間	發展年代	市政中心	港口功能	重點產業	聚落發展	產業型態	經濟發展
探索期	1563~1662	明朝、荷據	安平	小漁村	鹽、石灰、漁、藤、木材	鄉村聚落(漁村-農村)	資源擷取	粗放經濟
開拓期	1662~1683	明鄭		安平的輔助港	漁、鹿皮、木材		屯墾發展	傳統拓殖經濟
	1683~1860	清領中期	安平—左營		米糖油等農產品	似城聚落(漁業、農業、商業、交通)		
	1860~1895	清領末期	左營	通商口岸	農產品(砂糖)			
磐石期	1896~1937	日治初期	哨船頭—鹽埕	對外(日)貿易(築港)	農產品加工, 初級工業成品/樟腦、茶葉/製糖	都市聚落地方都市逐漸發展	工業日本, 農業臺灣	殖民經濟
	1937~1945	日治末期	鹽埕	軍事用品運輸、海軍基地	機械、金屬、水泥等國防、資源性工業		平時經濟發展為戰時經濟	
	1945~1965	國民政府來臺前期		修復及整建港區、國際商港	油輪進港、遠洋漁業		經濟復甦、以農業培養工業, 以工業發展農業	
蛻變期	1965~1980	中華民國		貨櫃儲運中心	加工出口		由進口替代	國家資本主義政策與
	1980~2000	中華民國	鹽埕—四維路	貨櫃儲運中心、穀倉中心	重化工業	都會區中心	轉向出口導向政策	
展望期	2000~	中華民國	四維路暨凹子底	貨櫃儲運中心、散雜貨中心、增建貨櫃碼頭	石化工業、電子及電子機械、加工出口轉型		全球化自由工業經濟與出口貿易	重化工業經濟

資料來源：本研究整理

綜合上述分析，作者認為從歷史演進中高雄港與都市發展關聯性，其對港市互依有如下之分析省思，因為回首過去打狗的發展過程(表一、表二)，顯示都市的發展與高雄港開闢營運息息相關，由歷史發展的觀點，港灣、市街相生互動與關聯性可由下列幾點看出來：

- (一)高雄地區早期政治經濟中心設左營埤子頭(蓮池潭旁)，明清時期皆以官道(今省道)連絡安平，做為政治軍事掌控方式，當時旗后已發展為漁村聚落，而發展重心集中在左營，直到同治二年打狗港設海關，高雄遂成國際性通

商口岸，帆桅林立，百業鼎盛。以及日治時期設市於哨船頭，高雄港市互依發展更為密切，隨著縱貫鐵路運能提升(電氣化)、中山高速公路建構高彈性貨運業，市政中心逐漸移至苓雅區。

- (二)由明清的農業屯墾，發展為漁獲、鹽業的漁村聚落，日治時期鹽埕為全市發展重心，打狗為農產品、水泥等產業的吞吐港，港灣的發展帶動周圍產業的開展，於是商業貿易更為興盛(如吉井百貨的五層樓仔)。光復後國民政府遷臺，港市結合發展更為明顯，例如今日公園路一帶為五金街、越戰期間(1964~1969)七賢路底興起酒吧街、大新百貨設立、新樂(金飾珠寶)街、堀江商場、地下街等均盛極一時。
- (三)都市發展軸心由旗后、哨船頭、哈瑪星、鹽埕埔的港口市街，隨著高雄站遷至大港埔(今高雄車站)，以鐵路陸運為主的商業中心興起，都市發展由第一港口逐漸向東及東北擴大至民族路一帶。近二十年來，在高雄港貨運基礎設施、高速公路的串連、綿密的公路運輸路網，機動性高且較具彈性公路運輸，高雄市的經濟的發展型態乃由封閉性、民生內需型的輕工業產業結構轉向為出口導向型與重化工業為主導的產業結構。高雄港成為臺灣南部一軍、工、商、漁綜合性的國際商港。都市發展也朝南往小港發展，近年來左營(凹子底)也因腹地廣闊，捷運及高鐵的興建，更趨繁榮。

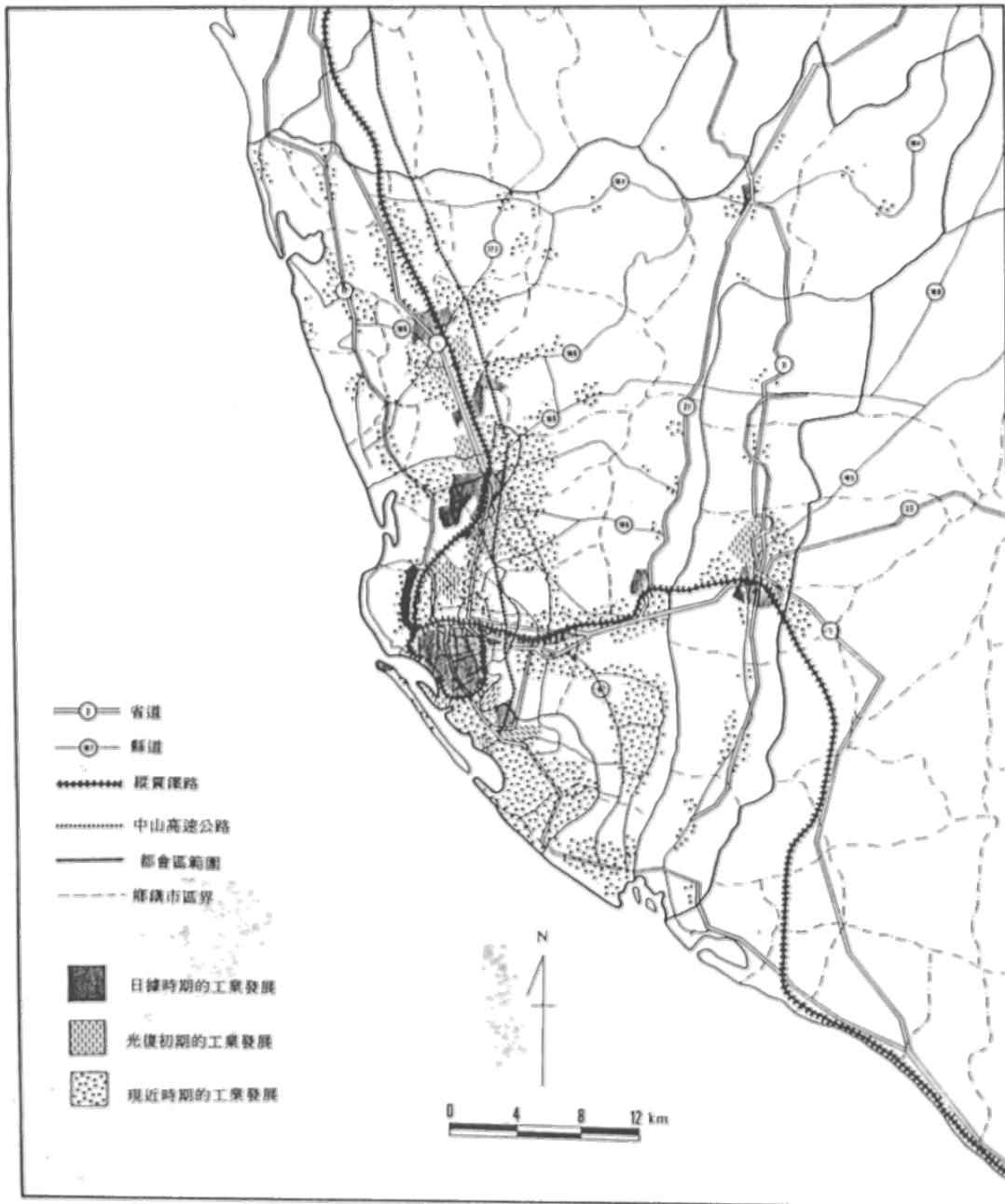
肆、工業發展與交通路網對都市發展的影響機制

一、工業發展對都市發展的影響機制

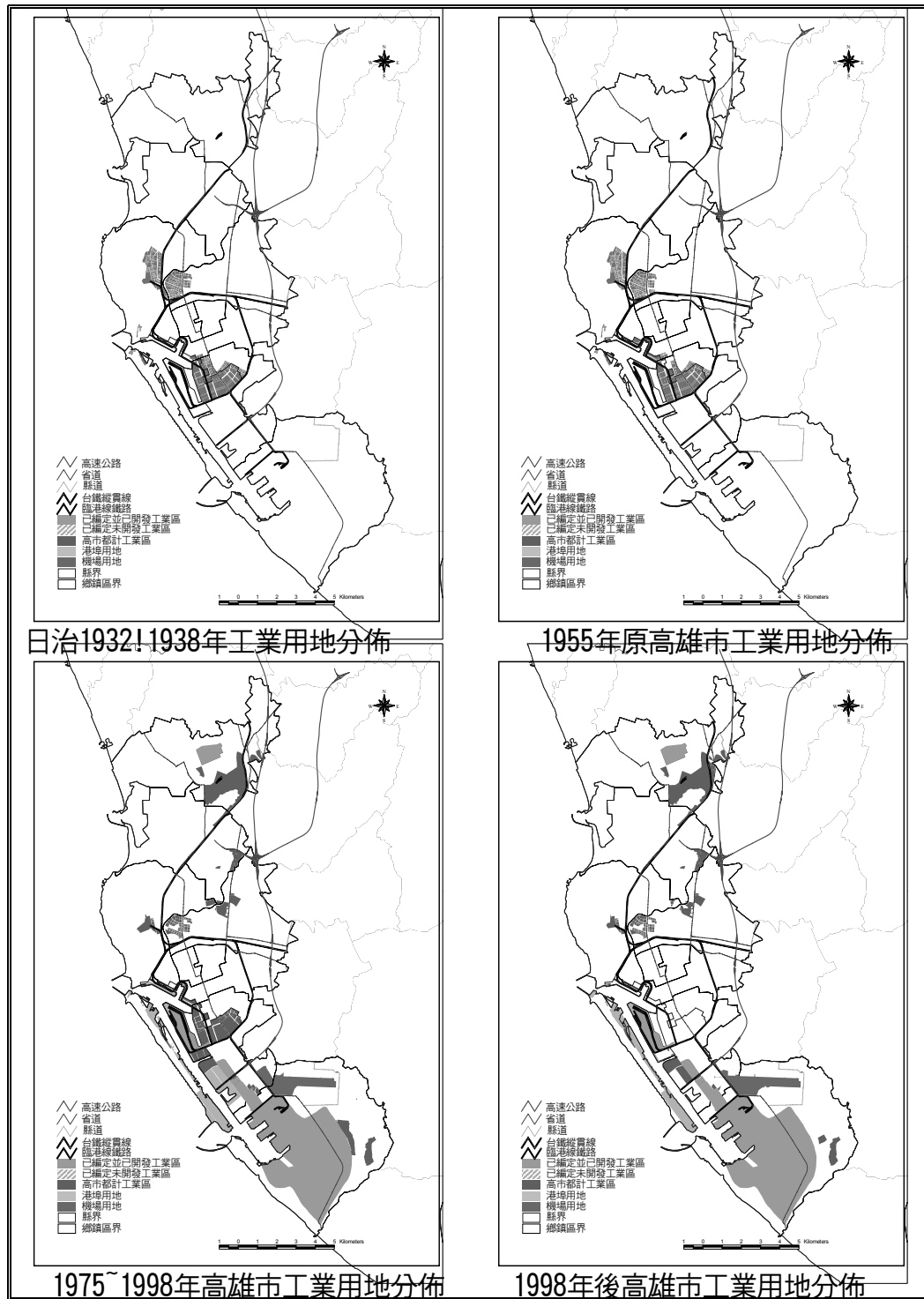
工業確實是高雄會區區域發展最主要的擴張機制(吳連賞,1995:142-144)。根據高雄都會區長期工業空間發展與變遷趨勢，清楚可見：本區工業發展在1960年以前，基本上是先向臨接高雄港地區、即以最有利於工業設廠的都心區為中心，因臨港區易達性高，利於原料運輸與產品輸往市場，再加上都市化經濟可觀，各種內部、外部經濟極具及經濟吸引力強大，故工業的空間聚集顯著(詳見圖四)。1970年代中期以後，一方面因為政府在外圍地帶編定並開發多處大型工業用地或工業區，都市計畫工業區與非都市計畫地區工業用地供給無虞

，再方面近臨海港地區的都市心工業用地已臻飽和，外圍地區隨著交通網路的便捷度、易達性相應提高，工業發展向漸漸由都心區臨打狗的鹽埕、前金、鼓山區向北（左營、楠梓、橋頭、岡山）、向東北三民區及大社、仁武，向東往鳳山、鳥松、大寮、屏東和向東南，仍即由臨海港的前鎮、小港往林園、新園等衛星地帶擴散（圖四）。

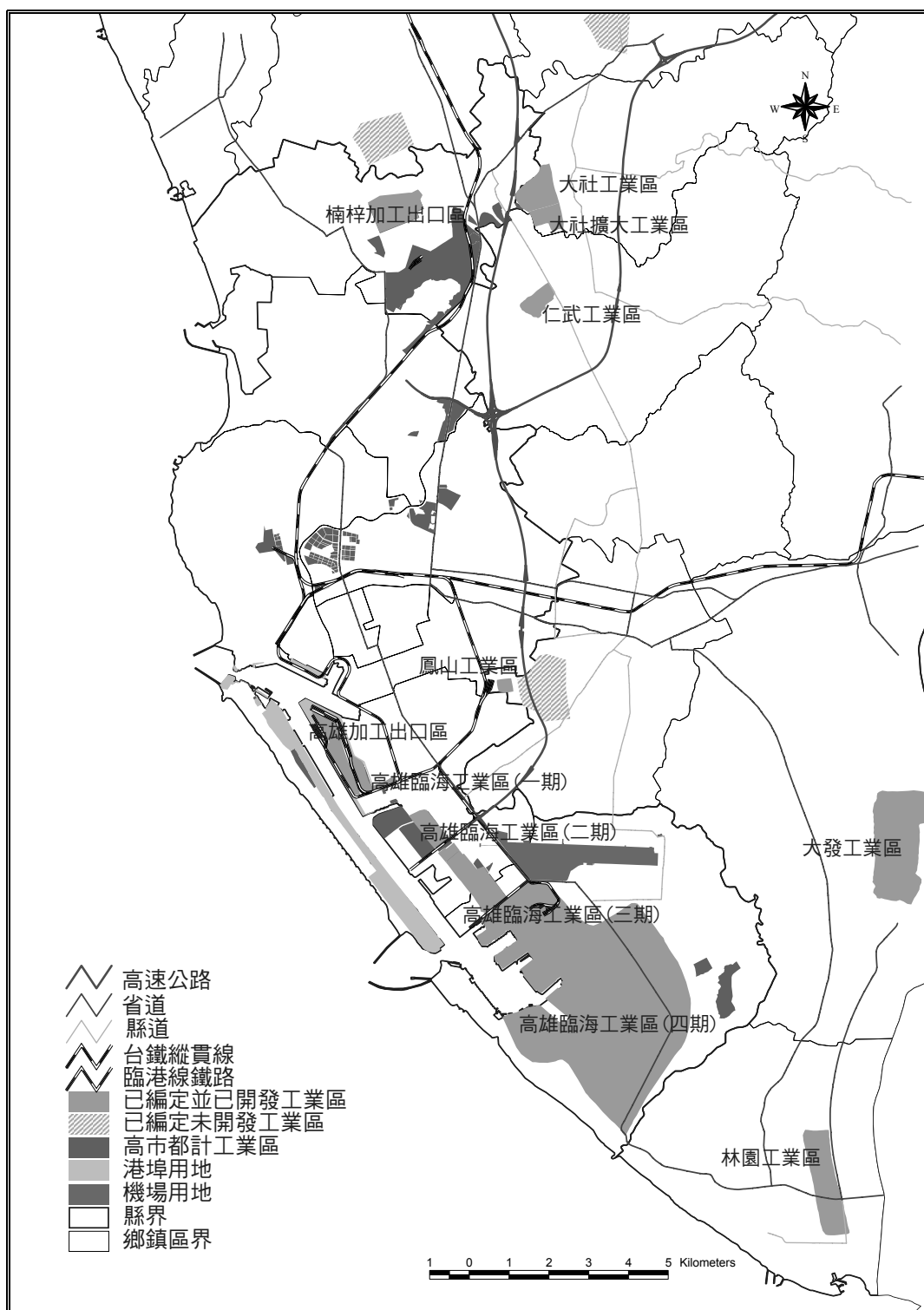
搭配地圖化分析，將各時期工業發展在空間上的擴張演化繪成圖五，本圖為包括都市計畫工業區與非都市計畫區工業用地的整體工業各期擴張狀況，而圖六～圖七則為各歷史時期都市計畫工業用地分布實況。圖示化分析顯示，本區工業發展之空間擴散脈絡與打狗港埠發展、設施現代化與交通運輸系統的敷設息息相關。日治以前，工業只分布在打狗港附近的鹽埕、前金、鼓山、旗津等區，呈現點狀孤立發展（圖五）；圖六也顯示此期都計工業用地呈兩個集塊分布在三民區三塊厝、內惟埤及戲獅甲、籬子內一帶；1955年再延伸到新濱町、苓仔寮附近，呈小型帶狀臨港延伸。至於全區工業發展也以高雄市區為主，前鎮、小港、岡山仔、三民、左營、楠梓均有明顯擴張；1975-1998的廿餘年間，臨港的東側土地已大部分劃為已編定並且已開發的工業區（尤其是高雄加工出口區及臨海工業區一、二、三、四期）（圖五及圖六）；而屬於高雄市都市計畫的工業區，更逐漸沿交通動線往鼓山、三民、民族路兩側及半屏山北側的中油一輕～五輕煉油廠區（即左營、楠梓地區）及南側駱駝山附近擴散。至於工業漸趨衰退的現階段（圖三、圖六），全區形成臨港內帶加工區、加工區轉型的六個專區、臨海工業區一期到四期、多功能經貿園區、臺糖物流園區、軟體科技園區；中帶的內惟埤、鼓山、民族路工業走廊、鳳山工業區，以及外帶的由北順時針分別是楠梓加工區、大社、大社擴大及仁武工業區，以及迄今仍興盛不衰的大發和林園兩個大型的工業區，從而建構出今天高大雄偉的打狗工業港都風貌。



圖四 高雄市及高雄都會區工業發展的空間擴張過程



圖五 日治時期迄今工業用地變遷示意圖



圖六 高雄市周圍主要工業區與交通運輸動線示意圖

表二 高雄市、港發展關聯沿革歷程表

時期	年代	港區發展	都市發展
明朝、荷據 1563~1662	1563 1624	明都督俞大猷討海寇林道乾	打狗為海寇基地，此為最早之史實記載 獎勵農業移民(本市西北區)、修築打鼓砦 (駐守備員6人)
明鄭 1662~1682	1662 1664	重要漁場/小型漁港	寓兵屯田於後勁鎮、右衝鎮、左鎮(左營)、 前鎮；萬年縣治在埤子頭(今蓮池潭畔) 高雄市設治之始 徐阿華在旗津捕漁定居(草寮)
清領時期 1682~1894	1683 1703 1722 1788 1824 1862 1894	哨船頭填築海埔地闢田晒鹽 乾隆末年打狗旗後已為貿易之主要商港	納入清版圖縣治興隆庄埤子頭(未築城) 建縣公署/興建市街(次年濬蓮池潭) 築鳳山縣城；移民打狗建築房屋/漁村 縣治遷大竹橋陂頭街(含鳳山市) 由新城遷回舊城；舊城破土動工重建 (安平港淤塞)臺灣發展逐漸北移 打狗的發展由旗後擴展至哨船頭，由西向 東擴展至濱海二路及延平路縱橫交錯
日治初期 1895~1937	1899 1901 1906 1908 1912 1919 1920 1921 1924 1929 1930 1931 1932 1936	港灣調查/計畫開闢打狗港為國際港 高雄港正式興工 高雄港第一期築港工程完成、第二期開始	1898 籌建, 修築縱貫鐵路楠梓驛、舊城驛 (左營站)、打狗驛(高雄港站) 公佈「貨座數營業區域指定一件」 公佈打狗地區適用 1900 家屋建築規則 縱貫鐵路初成(通車)、公佈市區計畫 公佈「打狗市區改正擴大計畫」 開始修築縱貫公路，基隆南迄高雄 高雄州設治於高雄街今高雄地方法院 公佈實施「高雄街市區擴大計畫」 廢高雄郡街，改設立高雄市(市役所設於 湊町四丁目(今鼓山波街代天宮現址)) 設立田町驛(鼓山驛)、運送水泥 918 事變, 日本開始備戰, 發展軍需產業 公佈的「大高雄都市計畫」 擴大都市計畫範圍為 4626 公頃(40 萬人)
日治後期 1937~1945	1937 1938 1940 1941 1943	劃設高雄新驛	鳳山之五塊厝、籬子內、小港之草衙、烏 松之獅頭、本館、籬子內劃入市區 市役所遷設於鹽埕榮町(今歷史博物館) 岡山郡前峰尾、左營桃子園劃入市區 高雄火車站遷建置大港埔火車站 高雄-鼓山/臺南-新市/民雄-嘉義/高雄- 九曲堂/鐵路雙軌
光復後工業 整理時期 1945~1965	1945 1949 1953 1955	高雄港復舊工程(打撈清除沉船) 高雄港新建工程(航道、倉庫)	臺灣光復，整理日治時期的工廠 併 12 個行政區為 10 個 第一期經建計畫(列工業經濟中心) 楠梓納入市區、發佈原高雄都市計畫

時期	年代	港區發展	都市發展
	1958 1959 1965	擬定高港 12 年擴建計畫、開闢臨海工業區 設中島加工出口區(填築新生地 534 公頃) 中島新商港開發工程(1975)	
全力發展製造業時期 1966~1986	1966 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1978 1979 1981 1982 1983 1984	前鎮高雄加工出口區成立 第二港口正式開挖，中洲紅毛港渡輪開航 完成第一貨櫃儲運中心於中島尖端、另闢第二貨櫃中心於前鎮、開始設置楠梓加工 楠梓加工出口區成立 新建第二貨櫃中心及兩座深水碼頭竣工 楠梓加工出口區完成 中島商港開發完成、二港口開闢竣工通航、興建第三貨櫃中心(1981 完成) 擬設大林商港區第六貨櫃中心 第二港口開闢工程全部完成 旗津海底隧道開工興建(1984 完成) 成立貨櫃儲運中心、發展貨櫃及大宗貨物儲轉業務 旗津海底隧道興建完成通車	配合高雄港擴建計畫，公告左營計畫 公佈小港特定區及臨海工業區都市計畫 公佈灣子內凹子底都市計畫 公佈”中島”及”楠梓”都市計畫 公布崗山仔都市計畫(十大建設提出) 公佈大林浦、旗津中洲、二苓都市計畫 全市人口超過 100 萬人、紅毛港遷村構想 公佈、港墘及大坪頂以東都市計畫(高縣)、升格為院轄市、高雄縣小港鄉劃入成為「小港區」、公佈佛公段都市計畫 公佈擴大地區都市計畫 公佈高坪特定區主要計畫(配合大坪頂新市鎮)
製造業轉型時期 1986~2000	1990 1992 1994 1999 2004	於小港闢大仁商港區為第五貨櫃中心 世界第三大貨櫃港 世界第六大貨櫃港	公佈內惟埤文化園區特定區計畫 市政府遷至苓雅區四維 3 路 2 號合署辦公大樓 亞太營運中心計畫(高雄為) 公佈多功能經貿園區都市計畫(部份港埤用地轉為休閒文化專用區)

資料來源：本研究整理

二、工業發展與港市的關聯分析

日治時期 1908 年至 1912 年間推動打狗築港工程，進行高雄港航道疏通，建立產經及港鐵合一的貨運專用鐵路系統，九一八事變後，因應日本南侵政策，積極發展的軍事工業，配合 1932 年擴大都市計畫興闢鐵路臨港線、獅甲地區重化工業(如表二)設立。1939 年起軍事關聯產業工廠漸次設立於壽山、半屏山，經由原料、生產加工後的產品，以接駁鐵路運輸的方式送至碼頭，再透過港口連繫外銷各地，使高雄港市發展與產業開拓發生更密切互動，甚至在光復後早期物資匱乏的年代，成就了臺灣工業貿易的一片天(鄭春發、李俊賢, 2002)。

回顧高雄過去的發展歷程來看(如圖二所示)，日治時期工業區主要分布於壽山東側水泥業、磚仔窯(中都)、以及獅甲一帶的重化工業，光復後仍依循日治時期的狀況及規模，1953年時高雄市已有560家工廠，產業類別包括紡織、水泥、化學工業、機械、食品等十餘類。1960年代，高雄經濟結構由封閉型轉向出口導向，高雄市先後成立高雄(前鎮)、楠梓加工出口區，磚仔窯、壽山工業區逐漸沒落，民族路沿街二側工業區，因緊臨大社、仁武工業區而慢慢興起，沿著港區向東南，臨海工業區第一期至四期逐步設立，配合十大建設推動，引入中鋼、中船、中油等石化、鋼鐵等重工業。高雄港的擴建與重工業及加工出口產業發展，更是高雄都市發展能超越百萬人口的主因。整理1965年至1988年，高雄市及鄰近都會地帶總共設了17個綜合性、加工區、汽車專業及石油化學工業區(表三及圖六)，紮紮實實形塑了高大雄偉的工業港都區域特色，港口、都市、工業三者相生相依的綿密關聯無庸置疑。

近年隨國民所得的提升，週休二日休閒時代的來臨，居民對生活環境品質日益注重，在市中心用地已呈飽和，重化工業影響都市機能的考量，原日治時期獅甲地區規劃的工業區，在1999年已重新規劃定位為製造、經貿、倉儲、休閒功能齊備的(多功能經貿園區)，原蓬萊、鹽埕、苓雅三港區將轉型為休閒文化專區。

表三 高雄都會區已編定並已開發工業區一覽表

編定已開發工業區	座落	工業面積(ha)	都市計畫面積(ha)	屬性	設立時間	備註
高雄臨海工業區(一期)	高雄市前鎮區	149	0	綜合性工業區	52/1/1	
高雄加工出口區	高雄市前鎮區	68.36	0	加工出口區	52/1/1	
高雄臨海工業區(二期)	高雄市前鎮區	179	0	綜合性工業區	53/1/1	
高雄臨海工業區(三期)	高雄市小港區	230	0	綜合性工業區	53/1/1	
高雄臨海工業區(四期)	高雄市小港區	1064	0	綜合性工業區	53/1/1	
大社工業區	高雄縣大社鄉	61	61	石油化學工業區	59/4/2	臺59內2732號
仁武工業區	高雄縣仁武鄉	21	21	綜合性工業區	59/7/29	臺59內6777號
楠梓加工出口區	高雄市楠梓區	97.79	0	加工出口區	61/1/1	
永安工業區	高雄縣永安鄉	73	0	綜合性工業區	62/2/13	臺62內1225號
屏東工業區	屏東縣屏東市	156	156	綜合性工業區	62/5/22	臺65內4405號
林園工業區	高雄縣林園鄉	388	388	石油化學工業區	62/7/18	臺62內6080號
大發工業區	高雄縣大寮鄉	391	391	綜合性工業區	62/7/18	臺62內6080號

編定已開發工業區	座落	工業面積(ha)	都市計畫面積(ha)	屬性	設立時間	備註
大社擴大工業區	高雄縣大社鄉	54	54	石油化學工業區	62/9/22	臺62內7963號
鳳山工業區	高雄縣鳳山市	11	11	綜合性工業區	63/1/31	臺63內741號
屏南工業區	屏東縣佳冬鄉	276	0	綜合性工業區	63/4/16	臺63內2744號
內埔工業區	屏東縣內埔鄉	99	0	綜合性工業區	65/6/28	臺65內5427號
屏東汽車工業專業區	屏東縣屏東市	100	100	汽車工業工業區	76/2/7	臺76經2166號

資料來源：本研究整理

如果說，工業、港口、都市與交通四個變數是魚幫水、水幫魚，四者彼此之間互為影響動因與機制應不為過。港口（打狗）區位造就了都市快速發展的基本動因，而交通線的擴張也帶動了工業的開展，四者已然無法切割，而緊密的扣連在一起。從前面圖四與圖六已可清晰看到交通網路擴張其實是造就都市擴展與工業加速發展的關鍵。

三、交通運輸網路對都市發展的影響機制

高雄市擁有絕佳交通區位，同時鄰近海空港及高速公路與東西向快速公路，臨港區所在地已有數線公車可提供服務，而未來臨港區附近將有捷運系統紅線及橘線提供服務，因此臨港區附近將有極為便利之大眾運輸服務。如何有效整合各運輸系統，並與高雄港區間作妥善聯繫以發揮最大效用，需有完善規劃。

陸運方面：聯外運輸系統，主要係以中山高速公路（國1）、臺1、臺17及線183等道路為軸線，再配合高雄市區道路及其他省縣道形成聯外路網。軌道運輸係以臺鐵縱貫線為主，現有鐵路路線計有臺鐵縱貫線、臺鐵屏東線及臨港貨運線等。目前僅臨港貨運線（高雄支線）直接服務港區，唯該路線現以貨運為主，並無客運服務，臨港貨運線主要可分為兩段，即第一臨港線與第二臨港線。

未來配合以服務西部走廊長途旅客為主之高速鐵路興建完成，臺灣鐵路將轉型為服務中、短途旅客，環島客運及貨運運輸，其中鐵路貨運可充分結合港區內各現有鐵路支線系統，融合海運、貨車各種運具，構成整體的內陸複合運輸服務網，以降低內陸運輸成本，提昇內陸運輸效率，而在鐵路地下化、大眾

捷運系統及高速鐵路完成後，將建構成本市與外圍都會區聯外綿密而且便利的交通網。

海運方面：高雄市西鄰高雄港，高雄港航線遍及全球，第一、第二港口分別可通行 3 萬及 10 萬噸船舶，航道長 18 公里，可同時提供 153 艘各類船舶作業，年貨物吞吐量 10,000 多萬噸，其吞吐量僅次於香港、新加坡、釜山、上海及深圳，位居世界第六位，年貨櫃裝卸量可達 950 萬 TEU，平均航程時間為亞太六大主要港口中最短（新加坡、東京、上海、馬尼拉、香港），僅需 53 小時，受到不少大型航商青睞，將高雄港選為亞東地區轉運主要基地，極適合作為貨櫃轉運及全球生產發貨中心，因此，交通部將高雄港規劃為東亞海運轉運中心。

高雄港距離高雄國際機場平均約六公里，為國內唯一同時經營國內與國際航線之機場，也因此旅客運部分設有國際航站大廈及國內航站大廈各一座，配置有主跑道及緊急備用跑道各一條，在國內航空客運量部分，目前每年約六百萬人次。而國際航線部分，由於優越的地理位置，與亞洲主要城市（新加坡、東京、上海、大連、漢城、香港等），其平均飛行時間僅需 3 小時，並直接飛往東京、大阪、香港等十二個城市，因此國際航線客運量呈現成長。

高雄捷運系統，紅線沿中山路北及高雄火車站和左營地區，南達小港機場，此線行經高雄市最主要之工商發展軸線及重要運輸場站，屬於南北向捷運路網；而捷運橘線西起鹽埕區臨海路，行經蓬萊商港區北側之五福、七賢路口後，沿中正路東行至鳳山，屬於東西向捷運路網。（圖七）捷運系統可有效縮短旅運時間而促進區域加快發展。

其中，捷運紅線提供了中山路兩側發展大眾運輸之良好契機。中山路段共設有二個捷運車站，包括 R6（中山四路與凱旋四路交叉口）及 R7（中山二路與民權二路交叉口）等。捷運紅線北段預計於民國 94 年 12 月通車，而紅線全段預計於民國 95 年 12 月完全通車。

大高雄捷運初期紅橘兩線，並未構成完整路網，尚無法滿足大部分旅客直達目的地的需求，為拓展潛在乘客，須加強現有地方交通運具轉乘功能，才能

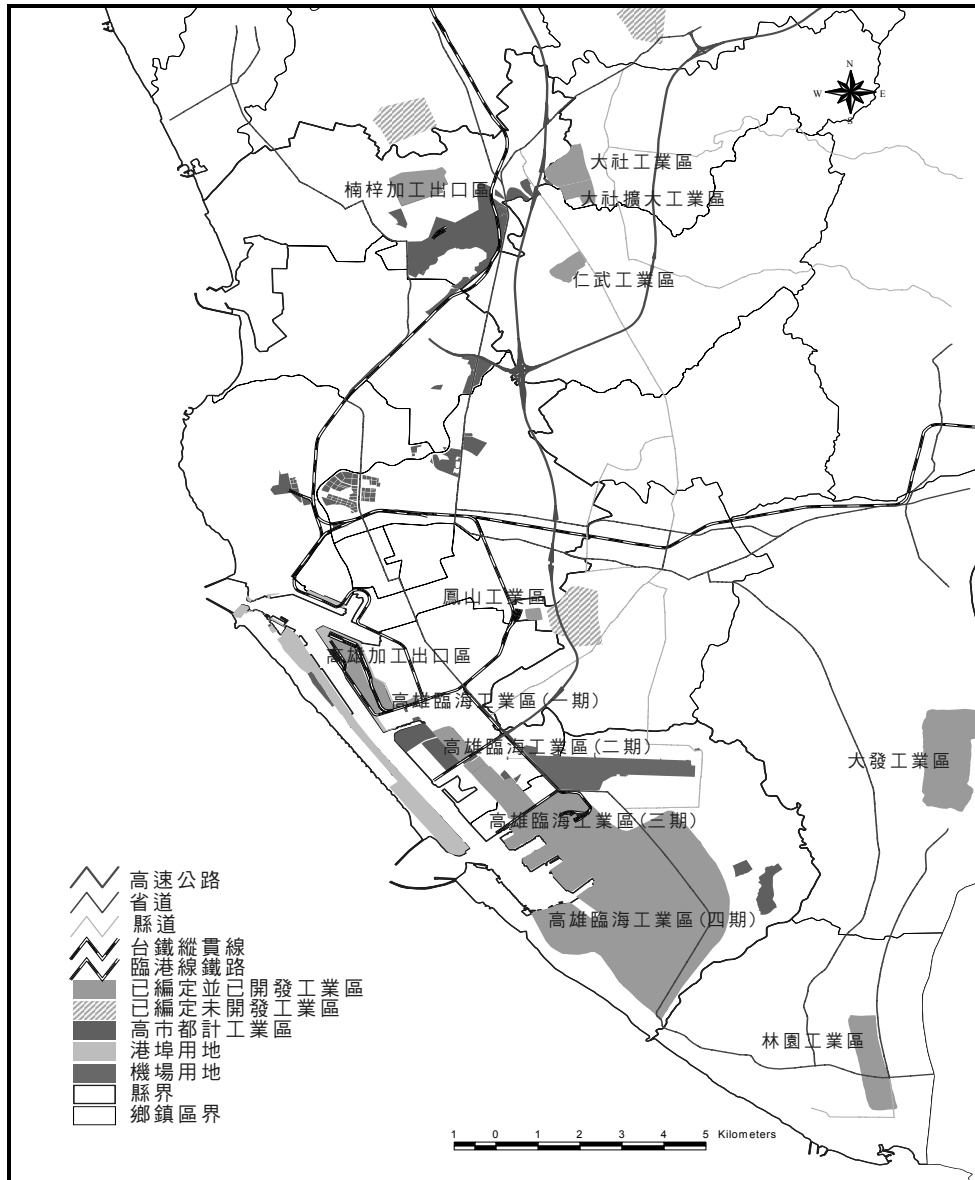
擴大捷運服務區域，而聯繫成一完整路網。大眾捷運轉乘服務對象，一為承接跨都市或跨區域之長途旅運，如搭乘飛機、高鐵、臺鐵及公路運輸等到達高雄站後，旅客進入市區內的需求；另一為連接地方性短程旅客，多數為學生及上班人士，無法以單一交通工具到達目的地，則可利用轉乘方式，如高雄市公共車船、高雄客運、計程車，甚或自用交通工具等。

高雄都會區大眾捷運系統路線規劃圖詳如圖七，排除流量擴充太大所導致的擁塞狀況不談，因全區運輸路網漸趨完備，距離在空間中的角色已全然改變，由現實的狀況可知：一個有效率的運輸系統正是經濟體系有效運作的關鍵動力。交通網與工業發展正是魚幫水、水幫魚的互惠關係，這種魚水互幫的連動效應正是高雄港都工業景觀塑造的最主要動力。本區經歷了一個實質的空間重組過程。隨著一地經濟發展與工業發達，易達性需求更大，促使交通運輸需求更形迫切，需求殷切投入更多運輸技術革新與交通網路規劃，運輸的流暢性促使區域時空間產生收斂現象。時空收斂（time-space convergence）使得區域之間互動益形頻繁，也促進區域內外對時空收斂之調適，經濟產業發展也更趨集中化與專業化，區域發展也更為快速。



圖七 高雄都會區大捷運系統路線圖

(資料來源：高雄市政府捷運局網站資料，2002)



圖八 高雄市周圍主要工業區與交通運輸動線示意圖

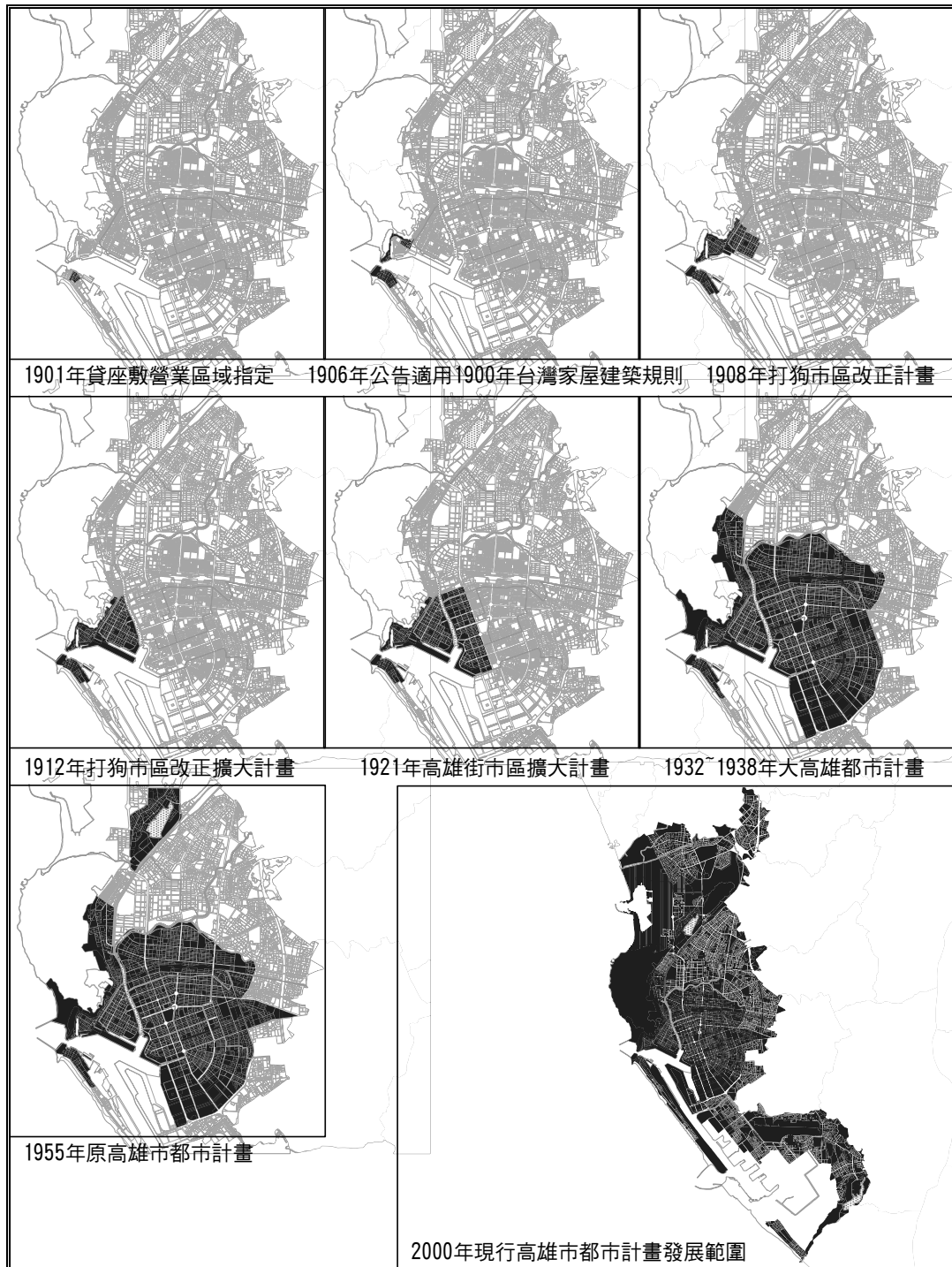
伍、都市計畫與港市發展關聯分析

一、日治時期的都市計畫

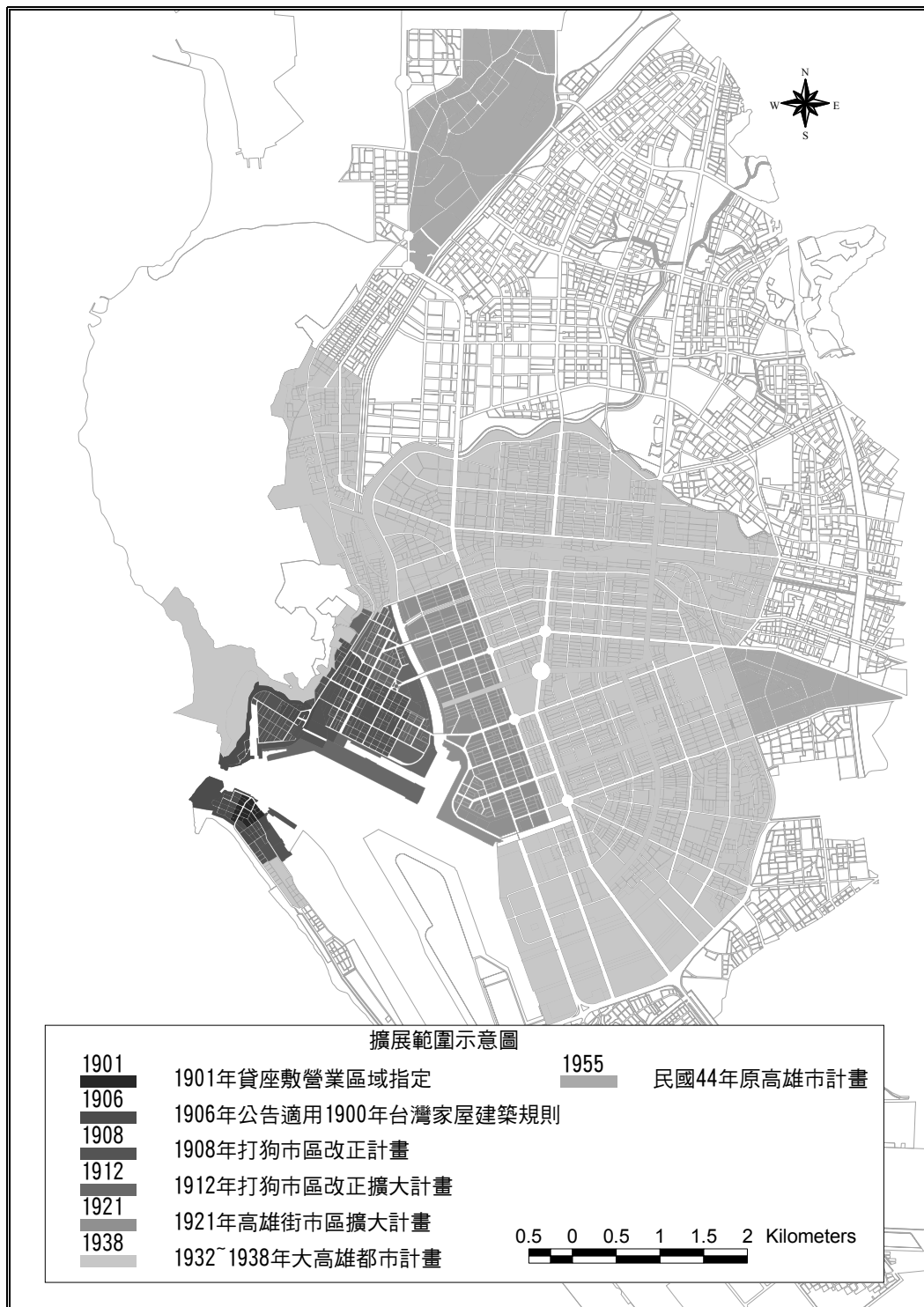
高雄市最早土地使用管制法令是日治時期 1901 年公佈「貸座敷營業區域指

定一件」，指定特種營業場所限令在旗後街營業，1906年因高雄築港、鐵道與火車站之建設，需求大量民工與技術人力，打狗地區人口快速成長，公佈打狗地區（旗津、哨船頭地區）適用1900年頒訂之臺灣家屋建築規則（圖九），以改善居住環境品質。1908年4月實施打狗築港計畫築港期間人口、產業迅速成長，公佈「打狗市區改正計畫」以提供新的市區發展空間，當時都市計畫範圍包括旗後、哨船頭、哈瑪星、鹽埕一帶，計畫人口4.2萬人，計畫面積172公頃。

1912年公佈「打狗市區改正擴大計畫」（圖九），擴大計劃範圍至高雄川，除設置運河二條，供收集市區排水與水路交通使用；並設置碼頭一處供船舶裝卸貨物使用。1921年因應著打狗築港計畫，促使人口與產業的快速成長，再度公佈「高雄街市區擴大計劃」。將原「高雄街市區計畫」範圍擴大至高雄川以東之前金、苓雅寮等地區，從而帶動市區向東朝向前金發展，1932年公佈的「大高雄都市計畫」，分三次辦理公告，其中1935年，第一次計畫大幅調整原前金、苓雅寮地區街道網，並採用方格狀道路系統，計畫面積約582公頃，1936年，第二次發佈實施的計畫範圍，除包括第一次計畫範圍外，並以行政區域為主，計畫面積4623.30公頃，較原計畫增加4041.57公頃，1938年，第三次計畫係依據同年4月總督府發佈「地域決定標準一件」所制訂之地域計畫（高雄市政府工務局，1989）。由圖可知，1938年的大高雄都市計畫，已沿著愛河向北延伸到鼓山路的兩側地區，再向東擴展延伸到三塊厝、大港埔以及前金、新興、苓雅與前鎮區，幾已含蓋了今天本市的老都市中心區了。由圖十一可看出，高雄市土地使用管制暨都市用地的演變，係由旗後、哨船頭、哈瑪星、鹽埕埔市街，其後隨著高雄站遷至大港埔（今高雄車站），以鐵路陸運為主的商業中心興起，都市發展由第一港口逐漸向東擴大至民族路一帶，呈現一種以港區為中心向外圍輻散的扇面擴張模式。光復後1955年所發佈的都市計畫範圍，仍以日治末期1932年公佈的「大高雄都市計畫」範圍及計畫內容為主體。再以前期弧狀扇面為基礎，再向西南、東南及苓雅區延伸，民國44年（1955）再加入苓雅區與左營區蓮池潭四周的都市計畫範圍。



圖九 1901-2000年高雄市都市計畫區擴張圖



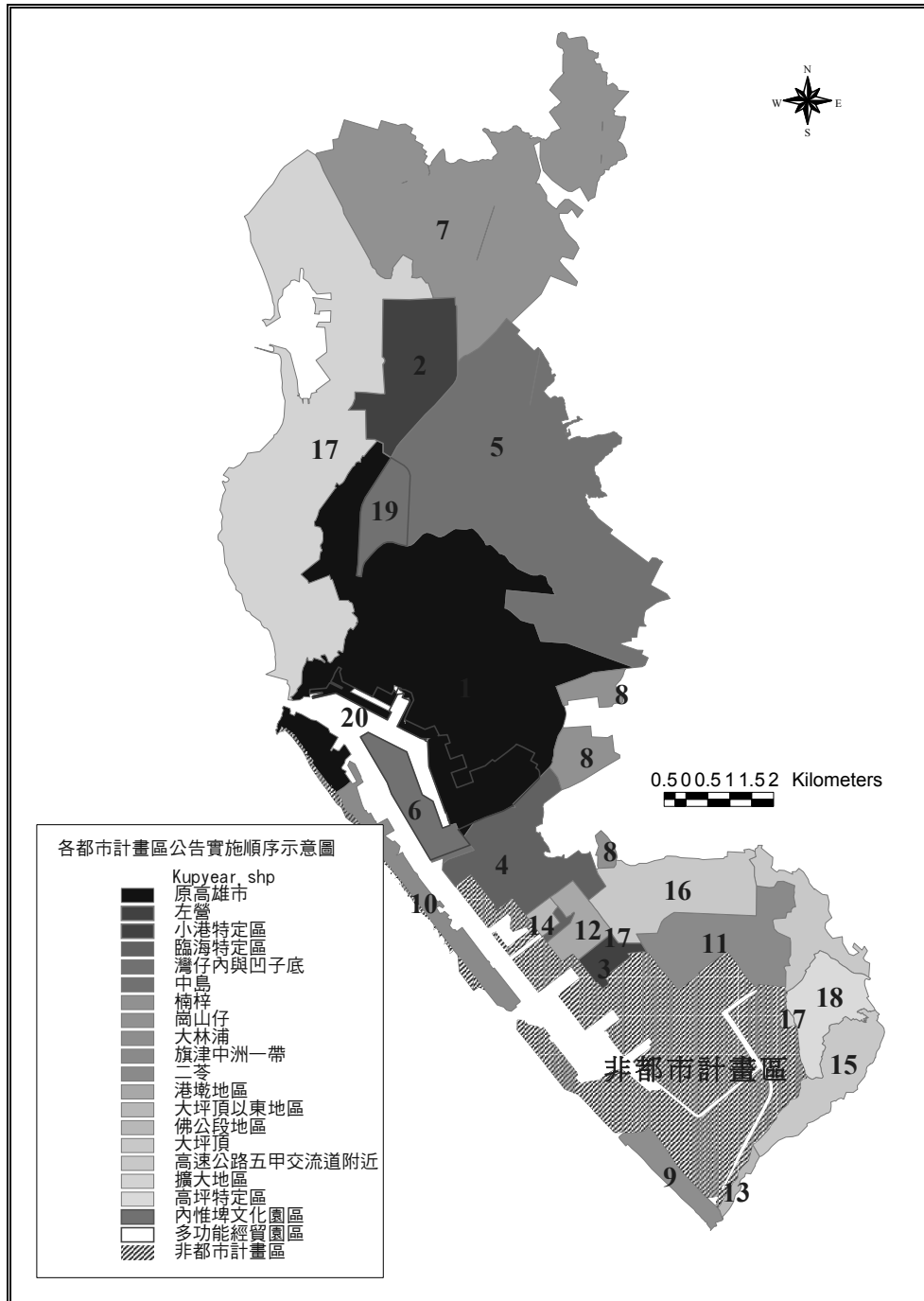
圖十 日治時期土地管制暨都市計畫範圍示意圖

二、光復後都市計畫

1955年(民國44年)公告實施原高雄市都市計畫後，陸續辦理範圍內細部計畫之擬定及都市計畫之變更並擴大都市計畫，於1969年4月(民國58年)公告左營都市計畫，1970年9月(民國59年)公告臨海特定區計畫，1980年(民國69年)高雄市升格為院轄市，小港區劃入市轄後，原屬高雄縣小港鄉之七個都市計畫區之納入(二苓、大林蒲、小港特定區、港墘、大坪頂特定區、高速公路五甲交流道地區、大坪頂以東地區)。至1981(民國70年)全市已大部份實施都市計畫(表四)，使得都市建設及建築管理有所遵循(高雄市政府工務局,1989)。1955-2000年的46年間，總共公告實施20次的都市計畫內容，業已包含全市所有各區。由表四及圖十二各都市計畫公告實施之順序及區位，可發現幾點特性：

- (一)依其順序可看出，都市計畫的發佈由原高雄市、左營、小港三個由市中心及核心聚落開始。
- (二)其後的臨海特定區、中島、楠梓區三個都市計畫區主要配合高雄港區及工業區發展(表四)。
- (三)1975年後發佈的大部份都市計畫，以住宅機能為主，且主要分佈於小港區(大坪頂周圍)、前鎮區(凱旋路以南)。
- (四)內惟埤特定區、多功能經貿園區計畫區的發佈，主要目的為調整土地使用機能。

整體都市計畫實施之順序，其空間擴散模式與規律也是以鄰近高雄第一港口的旗津、鹽埕、哈瑪星發端，擴張到老都心的扇面地區，再往北的左營、鼓山、三民、凹子底；然後往南的臨海特定區、前鎮、小港、大坪頂、高坪特定區擴張延伸的模式，其與港口發展脈絡更是密不可分。



圖十一 高雄市各都市計畫公告實施之順序及區位示意圖

表四 高雄市各都市計畫區公告實施暨實施概況表

計畫別	公告實施日期	計畫性質	92年計畫面積(公頃)	92年計畫人口(人)	92年現況人口(人)	人口密度(人/公頃)	備註
1 原高雄市都市計畫	44.05.19	商業、住宅、工業	3,657.67	764,300	512,433	140	部份88年併入多功能經貿園區
2 左營都市計畫	58.04.30	住宅、遊憩	1,733.57	100,000	59,558	34	
3 小港特定區計畫	59.09.01	住宅、工業	87.72	25,100	10,622	121	
4 臨海特定區計畫	59.09.04	工業	544.02	122,800	60,588	111	
5 灣子內與凹子底都市計畫	60.09.20	商業、住宅	2,354.53	415,000	444,726	189	79年分出內惟埤文化園區
6 中島都市計畫	61.3.27	港埠、工業	214.80(原)	-	-	-	88年併入多功能經貿園區
7 楠梓區都市計畫	61.04.10	工業、住宅	2,289.87	243,000	160,027	70	
8 崗山仔地區都市計畫	62.09.03	住宅	275.70	110,400	83,799	304	
9 大林蒲都市計畫	63.08.22	住宅	139.59	25,000	16,056	115	
10 旗津中洲一帶都市計畫	63.11.25	港埠、住宅	434.82	44,000	19,187	44	
11 二苓都市計畫	63.12.26	住宅	445.18	105,200	62,846	141	
12 港墘地區都市計畫	67.05.01	住宅	154.41	12,500	8,331	54	
13 大坪頂以東地區都市計畫	67.06.27	住宅	53.20	--	--	--	
14 佛公段地區都市計畫	68.05.16	住宅	35.45	12,300	7,916	223	
15 大坪頂特定區計畫	68.06.30	住宅	628.34	40,000	4,939	8	
16 高速公路五甲交流道附近特定區計畫	68.06.30	交通用地	496.60	31,000	20,328	41	
17 擴大地區都市計畫	71.12.30	保護	1,507.26(原)	-	-	-	併入各都市計畫區
18 高坪特定區主要計畫	73.01.14	住宅	295.46	53,500	1,363	5	
19 內惟埤文化園區特定區計畫	79	住宅、遊憩	170.12	60,000	1,434	8	
20 多功能經貿園區特定區計畫	88.12.20	商業、倉貿、休閒	587.85	13,000	3,954	7	
總計			14,384.09	2,177,100	1478,105	103	

資料來源：1. 高雄市政府主計處，高雄市統計年報，2003；2. 高雄市政府工務局，高雄市都市計畫年報，1985/6；3. 高雄市政府工務局，高雄市主要計畫通盤檢討－第三階段研究報告一，高雄市政府工務局 1989/10；4. 本研究整理

陸、結論

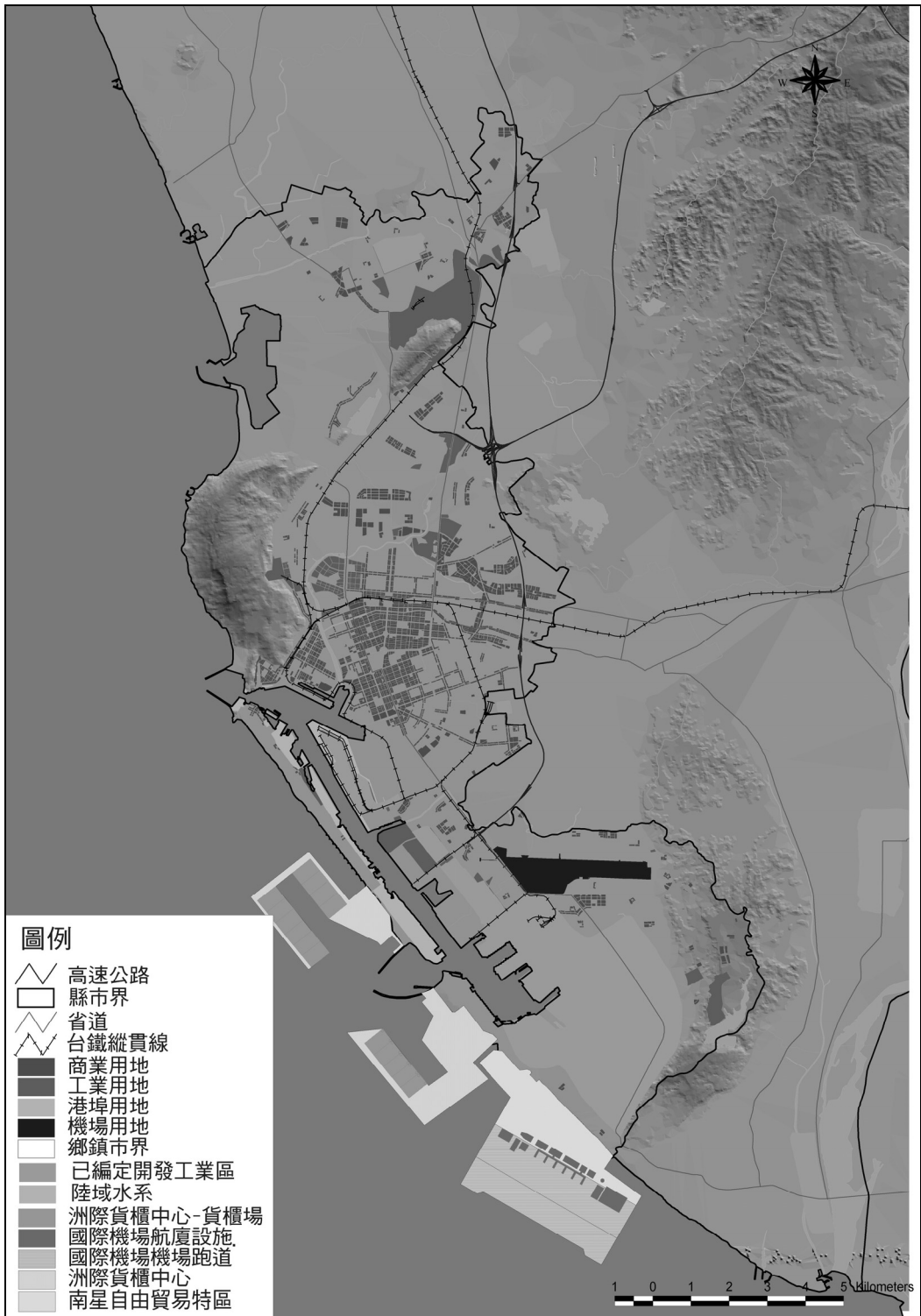
自 20 世紀 70 年代初期起，可以看出都市地理理論思想的變化，一個新發展趨向。過去，都市系統的發展是透過人口、國家中核心地區的經濟集中情形，以及對核心外圍地區其經濟消退及人口減少來做為判斷都市化的特徵。但是 1970 年之後，新趨勢顛倒過來，邊陲和中型城鎮正逐漸發展，而原來核心地區和較大的城市則呈現衰退。然而，邊陲的成長和較小和中型城市通常沒有被平等的分配(如新竹市、麻豆鎮、宜蘭市)。直到今日，因全世界網絡使得「時間」變得更重要，活動在「正確時間」遠比「正確的場所」來得重要。

由此觀之，打狗港都港市互依互賴的空間機制，由古打狗海灣的遺址分布(圖一)，可以發現從有新石器時代的聚落興起開始，到早期的文明發展，基本上是依附著古打狗海灣及其周圍資源的地理環境，伴隨著沖積平原的擴展，逐漸沿平原、海岸再沿著港灣漸次擴展而成。而打狗港市互依的地理上的必然，各種自然條件，均在亞洲各大港口中名列前茅，得天獨厚。高雄是南部地區的陸運中樞，港口條件佳，海運興盛，空運也具國際機場規模，陸、海、空等三度空間上絕佳的運輸配合條件，三者交織形成很重要的經濟地理關聯效益。高雄港的外在環境正位處世界航線的重要通過位置，港口腹地與前地的配套也甚優良。其地理位置的綜合性、層次性、歷史性及價值性四項特質配合得相當理想。而人類的施為與作用力，正是港都地理區位價值的最佳寫照。高雄港都就是在長期港市互依互賴、人與地、人與人，在各階段各種政策推導之下，塑造了繁盛昌隆的工業港都區域特色。

再者，跨域合作與治理是來自全球化洪流下，對地域政府或非正府組織一種反動或因應的機制，主要來自於地球村永續發展思潮、以及資訊革命世界是平坦的理論時勢，這二股趨勢都對城市或區域(地域)分別產生來自外來(由上而下)的壓力，如京都議訂書、跨國或跨區域的經貿協議；以及來自由內(由下而上)的地方本身的自覺與反思，例如自身環境保育及資源善用生命共同體的體悟、服務產品的擴大(產品愈來愈多元化)；以及所謂「軟體(Soft)」的區位因素的日益重要，全球市場的壓力也激發政府組織及企業對效率的更加重視。

在這個世界是平坦的全球化浪潮中，我們除了不能以心懷臺灣，放眼世界的態度，被動的仰望這個世界，才會發覺世界真得是平坦的…。然而對許多人來說，世界一點都不平。而同樣的有時候我們要解決某尺度下的區域問題、城鄉問題時，我們又必需以在地化的角度來思索這個獨特的、惟一的區域文化、其魂之所在，以蠕蟲的視角，來發覺世界其是不想像中那麼的平坦。這個用不同角度思索、觀看的方式，就是地理學一直被忽略討論的核心議題—尺度。區域尺度的風格是地理學實踐的一個核心議題，應注意動態區域尺度的重要性(陳文尚、黃士哲 1995)。而目前高雄市發展機制的產生，除了來自由上或由下的力量之外，也需要來自面對全球化，在地化以及永續發展的面向來處理，一個跨域治理來自全球化、地方思考及永續發展的城鄉思考。這個跨域治理(合作)，將面對的幾個問題，來自多尺度的區域地理學(區域和地方)、以及浮動界線、區域認同、城鄉關係。

職此之故，都市計畫做為都市發展的主要工具，其施為與都市化二者息息相關，1901年以迄2000年(圖九)的都市計畫範圍的歷史性擴張，其空間擴張的規律與順序是：1901年從臨港的旗后，到1906年旗后、鹽埕相對，然後延伸到1912年包含哈瑪星、哨船頭，1921年再擴展到高雄川(愛河)以東長條區域；1932年以後再擴展到前金、苓仔寮地區，到1938年以一心到十全十條東西向道路輻散成一個大扇狀擴展，1955年往北包含左營、鼓山、三民再擴及苓雅區東側、左營區蓮池潭四周，而後的半個世紀再往北的灣子內、凹子底、楠梓、鼓山及左營軍港四周，以及續往南向的臨海特定區、五甲交流道特定區、佛公、港墘地區、前鎮、小港、大坪頂、高坪特定區擴大延伸而擴及整個市區範圍。綜言之，從高雄市各都市計畫公告實施的順序與區位安排(表四、圖十二)也清晰反映了都市計畫與港口發展焦孟不離的深刻依附關係。



圖十二 高雄港市限制及未來發展示意圖

總之，未來高雄港市的發展，高雄港區與鄰近市區的空間發展仍有若干限制條件：例如自然地理上，壽山、蛇山、半屏山、駱駝山仍成為限制都市發展的天然阻隔，而舊市區、舊港區的發展也漸呈飽和狀態，而中山路及其他商業用地的擴展，也限制住港埠用地再發展的機會。此外，小港機場、鳳山市區、駱駝山也限制了高雄再往南發展的可能，當然長條形的旗津發展用地也已達臨界點，都市用地已相當有限。至於未來都市發展計畫的調整方向應為：舊港區的再發展計畫，可以把舊港埠轉型文化休閒產業與商業發展，最近鼓山漁市場轉變為休閒餐廳與停車場可為顯例；再者，廣達 580 公頃的多功能經貿園區，也可有效將臨港區的重化工業區變成經貿、製造、休憩觀光、倉儲轉運專區等多功能、多目標使用；最後，自由貿易港區法通過後，高雄洲際貨櫃中心計畫暨自由貿易港區（圖十二）（即海空雙港計畫）也應戮力以赴，求其早日實現，以開拓海洋城市之新紀元。

參考文獻

- 王志弘（1993）。後現代的空間思考-愛德華。索雅思想評介，*空間雜誌*，53，112-118。
- 文建會（1997）。*藝文資源調查作業手冊一考古遺址類*。台北：文建會。
- 內政部（1994）。*台閩地區考古遺址一高雄縣、高雄市*。台北：內政部。
- 任平（2001）。*時尚與衝突---城市文化結構與功能新論*。南京：東南大學出版社。
- 交通部運輸研究所（1993）。*高雄港埠整體開發計畫*。台北：交通部。
- 李淑芬（1995）。*日本南進政策下的高雄建設*。成功大學歷史語言研究所碩士論文，未出版，台南市。
- 吳欽賢（1988）。*日據時期高雄市都市發展與計畫歷程之分析*。台灣大學土木工程學研究碩士論文，未出版，台北市。

- 吳連賞（2004）。人與地的互動與對話，高雄港都的再規劃個案研究。中山思想與人文社會科學學術研討會論文集，吳鳳技術學院主辦，1-29。
- 吳連賞、許欣芳（2003）。高雄市凹子底區域發展之地域性結構研究。環境與世界，8，85-115。
- 吳連賞（2003）。高雄港都的再發展課題與因應策略之研究。國立高雄應用科大學報40週年校慶特刊，21-47。
- 吳連賞（1999）。經濟地理區位理論分析的發展和研究觀點。載於臺灣省教育廳（主編），臺灣省高中教學輔導叢書地理科教學研究專輯（五）（1-19頁）。南投：臺灣省教育廳。
- 吳連賞（1995）。高雄都會區的工業發展及其環境結構變遷。高雄：復文圖書出版社。
- 林玉茹（1996）。台灣港口的空間結構。台北：知書房出版社。
- 胡兆量等（1998）。地理環境概述。北京：科學出版社。
- 高雄港務局（1995）。高雄港區土地與土地使用相容性研究（期末報告）。臺灣省政府交通處港灣技術研究所合作、亞聯工程顧問股份有限公司辦理，高雄：高雄港務局。
- 高雄市政府工務局（2001）。高雄二〇二〇年綱要計畫。高雄：境群國際規劃設計顧問股份有限公司。
- 高雄市政府（1986）。高雄市志卷八經濟志。高雄：高雄市文獻委員會編印。
- 高雄市政府（1995）。續修高雄市志卷四經濟志（工礦電力漁業農林畜牧篇）。高雄：高雄市文獻委員會編印。
- 高雄市政府（1995）。續修高雄市志卷五交通志（公路鐵路港口海運航空郵政電信觀光篇）。高雄：高雄市文獻委員會編印。

- 高雄市政府（1995）。**續修高雄市志卷六工務志（都市計畫國宅篇）**。高雄：高雄市文獻委員會編印。
- 高雄市政府（1995）。**續修高雄市志卷一自然志（地理篇、博物篇）**。高雄：高雄市文獻委員會編印。
- 高雄市政府（1998）。**高雄市都市發展白皮書**。高雄：高雄市政府工務局編印。
- 高雄市政府工務局（1985）。**高雄市都市計畫年報**。高雄：高雄市政府工務局。
- 高雄市政府工務局（1989）。**高雄市主要計畫通盤檢一第三階段研究報告**。高雄：高雄市政府工務局。
- 陳培寬譯（2002）。**高雄港之形勢與貿易（大正13年〔1924年〕10月調查**。高雄：高雄商工會發行。
- 陳文尚、吳連賞等（2003）。**高雄學專題研究**。高雄：高雄市政府研考會委託，高雄市台灣地理學會執行。
- 黃世孟（1994）。高雄港市迎新世紀之回顧與展望。**高雄開港130週年慶**，1-25。
- 黃暉榮編著（2000）。**高雄市地理圖集**。高雄：高雄市政府研究發展考核委員會編印。
- 葉秀珍（1984）。**高雄市發展史重要因素之研究**，中山大學中山學術研究所碩士論文，未出版，高雄市。
- 境群國際規劃設計顧問股份有限公司（2002）。**高雄市主要計畫通盤檢討研究規劃案（期末報告）**。高雄：境群國際規劃設計顧問股份有限公司。
- 鄭春發、李俊賢（2002）。在全球視野下，高雄未來的建設行動。**建築師雜誌**，5，42-44。
- 鄭國泰（2007）。**管制治理：理論與實務分析**。高雄：麗文文化。

- Cohen, M. al. (1966). *Preparing for the Urban Future: Global Process and Local Forces*. Washington, D. C. : the Woodrow Wilson Center Press.
- Friedmann, J. (1966). Where We Stand: A Decade of World City Research, in P.C. Knox and P.J. Taylor (Eds.). *World Cities in a World System*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Liu, Z. (2002). Foreign Direct Investment and Technology Spillover: Evidence from China. *Journal of Comparative Economics*, 30 (3), 579- 602.
- Schoenberger, E. (1994) . Competition Time and Space in Industrial Change. In G. Gereffi & K. Miguel (Eds.), *Commodity Chains and Global Capitalism* (pp.51-66), Westport: Praeger.
- Sassen, S. (2000). The Management of Time and Space. In G. L. Clack (Ed.), *The Oxford handbook of economic geography* (pp.317-331). Oxford: Oxford University Press.
- Soja, E. W. (1993). Postmodern Geographies and the Critique of Histocicism, In J. P. Jone, W. Natteer & T. Schatzki (Eds.), *Postmodern Contentions Epochs Polititics* (pp.113-136). Space New York; The Guildford Press.
- Short, J. R. & Walton, J. (1993). Reconstructing the Image of an Industrial City. *A.A.A.G.*, 88(2), 207- 224.

A Research in Development Mechanisms of Harbour-city Interdependency in Kaohsiung City

Chun-Fa Cheng^{*}, Kuo-Tai Cheng^{**}

Abstract

Kaohsiung city, located in the southwest of Taiwan, because of its superior natural conditions, many government constructions, and people's diligent efforts, has already become the importantly strategic location of chemical industry in Taiwan since the post-war. Kaohsiung city, an important location of traditional industry, is also influenced by the trend of globalisation seriously. As result, how to adjust industrial structure to respond the change is becoming a key issue that is influencing the development of Kaohsiung city as an Ocean city in the future, including the progress of the regional centre, the development of Kaohsiung harbour and its connection with other nearby. It can be stated that Kaohsiung harbour, the most important window of importing and exporting trade by sea for Taiwan for a long time, is always the important foundation of Kaohsiung economic industry. There is a need that Kaohsiung city shall incorporate the advantage of the Kaohsiung harbour and International airport, as the foundation and the centre of economic activities of seven counties and cities of south, to offer various kinds of professional services of finance, trade, transportation, storage, logistics as the good foundation for development of the Ocean City from now on.

Key words: Kaoshiung city, Kaohsiung harbour, Harbour-city interdependency,
Development mechanism

^{*} PhD Candidate, Department of Geography, National Kaohsiung Normal University

^{**} Assistant Professor, Department of Regional Studies in Humanity and Social Sciences, National Hsin-Chu University of Education

