

## 日治時期鐵道與港口開發 對高雄市區規劃的影響

劉碧株

### 摘 要

臺灣各大都市中，高雄市的開發較晚。高雄市的全面開發，是直到日本殖民政府治臺後，基於本島防備與統治的需要，提出縱貫鐵道及築港政策後才前所未有地展開。作為縱貫鐵道終點的高雄，鐵道路線與車站位置的選定，影響著高雄市區整體性的發展。配合火車站的擴建需求，日本政府同時進行高雄港(舊稱打狗港)的港灣改良，疏浚港灣的土砂填築所形成的新市街，則在政策的主導下，以系統化的都市規劃手法，造就了新興的大高雄都市。

本文以日治時期高雄市的都市空間規劃為研究重心，佐以國史館臺灣文獻館、臺灣圖書館典藏之第一手資料，探討高雄市都市計畫歷程中，鐵道與港口兩大交通因素的重大影響。首先，討論日治以前的港埠發展傳統與自然環境、總督府的基礎設施開發策略等時空背景；嗣後，分別就鐵道的線路安排、火車站的設置與遷移，以及港口的調查與規劃，探討其發展演變；後續，再針對高雄市都市空間擴展歷程進行解析；最後，分析在都市計畫中，鐵道與港口兩大交通因素的重要性及其影響。

關鍵詞：縱貫鐵道、港口、市區規劃、影響、交通因素

# The Influence of the Railway and Harbor Development on the Kaohsiung City Planning under the Japanese Colonial Rule

Pi-chu Liu\*

## Abstract

Among Taiwan's major cities, Kaohsiung City had lagged in development. It enjoyed no comprehensive development until the Japanese colonial rule. Based on its need to control and guard the Taiwan Island, the Japanese government proposed the implementation of various policies, which included the construction of both the North-South railway lines and the Harbor in Kaohsiung. To accommodate this policy, Kaohsiung train routes and stations were accordingly designed, which in turn affected the overall growth of the Kaohsiung area. In step with the train station expansion, the Japanese government also urgently carried out the Kaohsiung (formerly Takao) harbor improvements. Following the dredging of the harbor, the earth was used to fill and form the newly erected street blocks that followed the urban planning guidelines. As a result, a new Kaohsiung city was created.

This research focuses on the spatial planning within Kaohsiung city during the Japanese colonial rule. Using the two information sources from the Japanese period, namely the Taiwan Historical Museum and the National Taiwan Library, first-hand references are drawn, to argue for the case that in the course of Kaohsiung's urban planning, the railways and harbor were two major transportation factors that had a significant impact on the city. In sum, there are several points in this thesis. First, a discussion of the harbor's past development and natural environment before the Japanese rule, as well as the infrastructure development strategies employed by the Japanese Governor. Second, an exploration of the railway routes development and the location

---

\* Ph. D. candidate, Department of Architecture, National Cheng Kung University

of train stations, in addition to a survey of the harbor and planning. Thirdly, the Japanese resolution to expand the space of Kaohsiung. Finally, an analysis of the two key transportation factors, the railway and the harbor, for their importance to and influence on the Kaohsiung city planning as a whole.

**Keywords: railways, harbor, city planning, influence, transportation factors**



# 日治時期鐵道與港口開發 對高雄市區規劃的影響\*

劉碧株\*\*

## 壹、前言

高雄舊稱打狗，其較具規模的人口聚落及政治中心原是在內陸之左營舊城與鳳山新城一帶。直至日治初期，伴隨縱貫鐵道的興築及打狗築港的建設，帶來打狗地區的發展與繁榮，並在都市計畫的相輔相生之下，逐步形塑出一個現代化的大高雄港市。不同於清領時期即為大都市之臺南、臺北，<sup>1</sup>打狗港原是一個小漁村、小商港，藉由鐵道車站的擴建與 3 期築港工程，利用港灣浚渫土砂，填海造陸開發成新市街，而非依附在舊有聚落建成基礎上，是一個有系統、有計畫、嶄新的都市規劃案例，也是日本殖民主義下形成的理想城市類型之一。

有關日治時期高雄市都市規劃與街區空間之發展，學界之相關研究頗多。最早如 1988 年吳欽賢的碩士論文，以都市計畫歷程為主軸，探討階段性的都市發展與分布。1995 年楊慶吾的碩士論文，主要強調高雄市政治中心的塑造是藉由

---

\* 本文承蒙洪傳祥副教授與兩位匿名審查人提出許多寶貴的意見，及本刊編輯細心校閱，使本文疏漏得以減少，特此致上誠摯感謝。

收稿日期：2015 年 8 月 23 日；通過刊登日期：2015 年 11 月 4 日。

\*\* 國立成功大學建築研究所博士候選人

<sup>1</sup> 黃武達，〈日治時代高雄都市結構之分析〉，收入黃武達編著，《日治時代臺灣近代都市計畫之研究論文集》，第 2 冊（臺北：臺灣都市史研究室，1998 年），頁 2-26。文中論述：「臺北、臺南在日治前，中國式傳統街市早已形成，既有之都市核心成為都市向近代化發展之原點。高雄雖早有繼承聚落散布其間，惟對於近代高雄都市之形成，影響極微。」

對港口的控扼，有別於其他都市中心意象的塑造模式，是交通控制的展現。至 2003 年，學者黃武達之論文集、2006 年潘彥璋的碩士論文，兩者皆以哈瑪星與鹽埕之都市空間為主要論述區塊，分別強調哈瑪星與鹽埕地區在高雄市之歷史定位與其規劃特色。2004 年許淑娟以市街地發展歷程，探討市街人口成長與其社會空間特性。2005 年楊啟正的碩士論文著重以高雄市市區計畫階段為主要論述之時間軸，並就 5 個州治城市之空間組織型態進行相互比較。2006 年陳文尚探討高雄市在長方形模式的都市形態下，空間之文化象徵與內涵。2007 年張守真論述哈瑪星為擁有許多第一的現代化新市街，再度凸顯哈瑪星之歷史定位。上述研究，提供本研究非常重要的參考依據；然而，由於對高雄市因港口開發而興起的慣常認知，過去研究多著重在港口與都市或聚落（新市街）的關係，對於縱貫鐵路與打狗港的關聯，以及鐵道與港口開發兩者交互影響下之高雄港市發展的關係，缺乏深入探討。循此，本文擬深入探討高雄市市區空間的形塑過程，企圖梳理出影響都市空間規劃的支配因素，重新檢視日治時期縱貫鐵道、築港與高雄市都市規劃的關聯，進而分析鐵道與港口在都市發展歷程中的角色及影響。

歷史性的都市空間規劃是本文探討的重點。藉由對日治時期高雄相關圖說史料之檢視，特別以歷次都市計畫圖為主軸，輔以《臺灣總督府公文類纂》、官方公報、告示、當時民間文獻等資料，探討受到鐵道與築港雙重政策影響的高雄市都市規劃歷程，以及分析與鐵道、港口相輔相生之都市計畫內涵。由於都市計畫圖屢有變更，本文主要聚焦在定案實施與重大變更之都市計畫，小範圍之變更計畫則不予探討。

## 貳、日治以前的高雄

### 一、日治以前的高雄

自 15 世紀大航海時代開啟後，西方國家積極找尋可到達東方的航海路線，歐洲各國相繼來到亞洲，西班牙人與荷蘭人並對在福爾摩沙（臺灣）建立據點感

到興趣。<sup>2</sup> 1624年荷蘭人首先在大員建造防禦工事，並以大員港（安平港）做為其從事國際貿易的轉運站，其南方的高雄，舊名打狗，則因為烏魚、鹽及薪柴，成為貿易交易的漁場，替荷蘭東印度公司帶來可觀的稅賦收入。<sup>3</sup> 在1665年荷蘭人繪製的臺灣地圖“Kaart van het eiland Formosa”上，<sup>4</sup> 便已有打狗（Tancoia）、猴山（Apenberg）的標註，打狗灣瀉湖內亦出現「貿易商之島」（Handers Eylandt），足以證明當時在打狗灣進行貿易的事實。這也是打狗首次出現在地圖上，而且是由來自西方的荷蘭人所繪製的地圖，影響了日後西方國家對於臺灣南端這個海灣的認知，以及打狗對外開港的命運。

清領時期，在1719年的鳳山縣輿圖中，已出現打鼓仔港、打狗山、打狗汛、岐後汛、硫磺港、前鎮港等地名的標註，<sup>5</sup> 可以想見當時打狗港已略具發展。然而，受限於清朝的港口政策及打狗港腹地不足，19世紀中葉以前，打狗尚無國際貿易的型態。至1855年，早對臺灣感到興趣的美商初至臺灣，由威廉士洋行（Anthon William & Co.）、魯濱內洋行（W. M. Robinet & Co.）與奈氏兄弟洋行（Nye Brothers & Co.）協議合併，並購置科學號（Science）三桅帆船，經視察梧棲、中港、淡水、雞籠等地後，鑒於打狗附近盛產米、糖，適於互市，決定以打狗港作為長久停泊的居留地。隨後設法與臺灣當局協商，取得在打狗港貿易的特權，並選在打狗瀉湖北岸（哨船頭），開始從事打狗港的改良工程，包括在海港入口處設立電線，以利引導船隻出入，並興建倉庫1座、住屋2棟，以及便於裝卸貨物的碼頭，<sup>6</sup> 此應可視為打狗初次之近代化築港工程。1856年，英法

<sup>2</sup> 鮑曉鷗（José Eugenio Borao）著，Nakao Eki 譯，《西班牙人的臺灣體驗（1626-1642）：一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》（臺北：南天書局，2008年），頁67。

<sup>3</sup> 江樹生譯著，《熱蘭遮城日誌》，第1-4冊（臺南：臺南市政府，1999、2002、2004、2010年）。日誌共計4冊，日誌中對於打狗的描述，大多與捕烏魚、交易、自打狗載石灰等有關，日誌中亦多處記載打狗海灣於暴風雨時利於船隻停泊的紀錄。張守真，〈荷據時期「打狗」史事初探〉，《高雄文獻》，第24、25期合刊（1986年1月），頁9-11。

<sup>4</sup> “Zeelandia, fort Formosa, Map of the southwest coast of Formosa (1665-1668),” Atlas of Mutual Heritage, <http://www.atlasofmutualheritage.nl/en/>（2015/8/6點閱）。

<sup>5</sup> 王瑛曾編纂，詹雅能點校，臺灣史料集成編輯委員會編輯，《重修鳳山縣誌》（上）（臺北：行政院文化建設委員會，2006年），頁45。製圖年份為1719年。

<sup>6</sup> 黃嘉謨，《美國與臺灣（1784-1895）》（臺北：中央研究院近代史研究所，1979年），頁113-118；李文環、蔡侑樺、黃于津、蔡佩容、余健源，《高雄港都首部曲——哈瑪星》（高雄：高雄市政府文化局，2015年），頁21-22。

聯軍後訂定「天津條約」，臺灣依約開放港口通商；1863 年，打狗正式開港，同年於旗後設海關分關。1864 年，臺灣關設立於打狗，英、法、德等國商行開始聚集於打狗港，打狗港從此自小海灣、小漁港，躍升為臺灣對外的國際港埠。除了設關，英國更選在哨船頭設置領事館，除了積極取得土地，亦持續築堤與填海造陸作業。由當時英國繪製之打狗港相關地圖可知，哨船頭地區除了布設領事館、海關、稅務司官邸外，亦清楚可見平整直線的碼頭堤岸、倉庫棧房、北側之阻砂堤防，已初具現代化港埠的格局。<sup>7</sup> 而此時的打狗地區除了最早的旗後，哨船頭、鹽埕埔庄、苓仔寮、三塊厝等聚落亦隨著打狗港的國際貿易發展而開始發跡。<sup>8</sup> 儘管如此，在日治前之 40 年間，打狗港附近街庄的整體發展仍相當緩慢，原因是打狗港沙嘴擴張，影響入港功能，洋商在打狗港地區的投資建設也僅限於旗後與哨船頭碼頭周邊。<sup>9</sup> 1878 年打狗港雖曾擬訂築港計畫，卻因清朝以港口天險之國防考量而予以擱置，直至日本領臺之後方見轉機。

## 二、自然環境基礎

臺灣西海岸因東南端之珊瑚礁富於造陸力，加上黑潮之一分脈，流經恆春半

---

<sup>7</sup> 張世文，《從地圖閱讀高雄：高雄地圖樣貌集》（高雄：高雄市政府文化局，2005 年），頁 44、46、52；李文環、蔡侑樺、黃于津、蔡佩容、佘健源，《高雄港都首部曲——哈瑪星》，頁 33；龔李夢哲（David Charles Oakey），《臺灣第一領事館：洋人、打狗、英國領事館》（高雄：高雄市政府文化局，2013 年），頁 56、117。經比對張世文書中之 1873 年「臺灣島多口港之圖」、1874-1879 年「打狗港圖」、1880 年「打狗海關報告打狗港圖」3 張圖說，1873 年僅出現南側部分垂直岸壁，至 1874-1879 年則已具備延續之完整岸壁及北側之堤防，故本文認為哨船頭之近代化港埠規模設施應開始興建於 1873 年前，歷經數年，於 1880 年之前完成。此外，在李文環與龔李夢哲等作者之文獻中，亦指出英國工部於 1878-1879 年間積極布局於哨船頭，除新建領事館與官邸，當時英國總領事有雅芝（Archer Rotch Hewlett）與 1880 年接任之英國領事霍必瀾（Pelham Laird Warren）亦曾推動打狗港計畫，當時之臺灣道臺劉教雖曾援引，並申覆巡撫支持，但福建巡撫張兆棟認為洋船出入口岸本多，多一口不如少一口，打狗築港計畫故而擱置。

<sup>8</sup> 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期〉（臺北：臺灣師範大學歷史學研究所博士論文，1988 年），頁 302-304。打狗港內往北延伸河道，是清領時通往興隆庄（左營舊城）的重要港道，稱之為頭前港（即愛河建國橋至中正橋段），早期船隻可由港口進入，經頭前港，連絡三塊厝地區。另外，南邊可沿前鎮港與鳳山港通至鳳山庄。

<sup>9</sup> 小川琢志，《臺灣諸島誌》（東京：東京地學協會，1896 年），頁 308。



島沖刷西海岸後再北上，支配著西海岸諸港的自然變化；打狗港因近下淡水溪（今高屏溪），受其挾帶泥砂所產生的造陸作用影響，在打狗港內形成長達 12 公里之堤狀沙洲，圍塑出一狹長的天然瀉湖，水域面積廣大，形成絕佳的港灣地形；而位於港口處的打狗山與其南端之旗後山原本相連，後被切斷分立而形成天然港口，其間並有多處礁石，此即打狗港最初之自然環境基礎。<sup>10</sup>

17 世紀的《熱蘭遮城日誌》對當時的打狗港有頗多記載，譬如打狗港可在暴風雨時停泊船隻，更詳盡的描述如：「在打狗與猴山之間有一條狹窄的水道，水道兩邊都有很多礁石，……那裡又有湍急的水流，所以大的快艇和大船不能航行，因此船隻入港時，必須在礁石那裡迴轉，以免擱淺，該淺灘位於該河道裡面東南南和東南方，在這包圍起來的海灣裡只能停泊兩三艘 50 到 60 last 的快艇，而且要在好天氣時才能進去，因為西風會使船隻擱淺。」<sup>11</sup> 對照《熱蘭遮城日誌》的描述，可知荷蘭人認為打狗港具有停泊的優勢，然而地勢險峻且多淺灘，不利於現代化船隻的行駛，港灣需要加以改良；因此，曾提議在此建築城堡，卻終未能實行，打狗港灣貿易機能的發展受到限制。清領時期的港口政策偏重防務，刻意漠視港埠建設的重要性，雖有洋商多次提議，卻僅為航行安全興建燈塔，對於航道疏濬等港灣建設缺乏積極作為，使得打狗港在日治以前發展有限。<sup>12</sup> 從日治時期的文獻《打狗水道誌》<sup>13</sup> 的描述可知，打狗港在日治初期呈現淤淺狀態，已失去原有天然良港的環境優勢。

---

<sup>10</sup> 曾鶯斐，〈日治高雄築港對高雄地區之影響——以人口與產業為中心〉（臺北：臺灣大學歷史學研究所碩士論文，1990 年），頁 13。

<sup>11</sup> 江樹生譯著，《熱蘭遮城日誌》，第 1 冊（附錄：大員商館日誌）（臺南：臺南市政府，1999 年），頁 1639。

<sup>12</sup> 謝濬澤，〈從打狗到高雄：日治時期高雄港的興築與管理〉，《臺灣文獻》，第 62 卷第 2 期（2011 年 6 月），頁 214。

<sup>13</sup> 楊鴻嘉譯，〈高雄自來水設施——1917 年以前〉，《高市文獻》，第 17 卷第 4 期（2004 年 12 月），頁 19；本文譯自《打狗水道誌》（手稿本），譯文內容：「昔時雖可自由碇泊船艦，曾為怕中法之役遭法艦襲擊，以中國式船艘沉沒港口，並投入石材，故意使其水深變淺，爾後洪水氾濫時，從溪流注入土砂，未曾排出港外，港內經年呈浸淺狀態……僅在旗後附近一小區域繫留稍大船舶，其他皆可通航或克船程度……。」

## 叁、臺灣總督府的基礎設施開發策略

自然的環境優勢是打狗港受到矚目的主要因素，但是打狗港得以修築、發展、擴張，則與日本治臺政策有關。1895 年臺灣總督樺山資紀基於本島防備與統治需要，提出建設縱貫鐵道、基隆港築港，以及開鑿道路等基礎設施之開發。<sup>14</sup> 在治臺 51 年間，殖民政府除傾全力開發臺灣資源外，更積極拓展島內各項產業，由初期以發展農業為重心之政策，至後期轉變成南進基地、工業臺灣的開發策略主導下，<sup>15</sup> 各項產業蓬勃發展。然而，產業的開發與拓展必須有足夠的交通網絡，才能將物資輸送到日本本土及其他殖民地，打狗港因而在殖民政府積極推動基礎建設的政策中，揭開港口的新生與都市發展的序曲。

### 一、縱貫鐵道的鋪設

日治初期，面對武裝抗日四起，日軍亟需運輸大量軍隊與軍需品。但當時臺灣島內僅有清朝時由劉銘傳、邵友濂鋪設之基隆至新竹的既設鐵道，對於鎮壓抗日行動非常不便。在縱貫鐵道尚未闢築之前，為解決軍隊運輸問題，總督府在 1895 年先行成立臨時臺灣鐵道隊，進行軍用輕便鐵道的鋪設，成為當時臺灣唯一南北連通之交通工具，也是縱貫鐵道的前身，直到縱貫鐵道完成才逐步拆除。其中，位於打狗的輕便鐵道，自臺南到打狗，長達 54 哩，於 1896 年完工通車。打狗至鳳山間之輕便鐵道則於 1897 年 1 月竣工，且分別設有車站，於打狗地區即命名為打狗臨時車站。同時，殖民政府認為縱貫鐵道的鋪設不僅為海防所需，西半部內陸亦需要貫通南北、以利扼控，確立北起基隆，經臺北、臺中、臺南，南至打狗的路線規劃。<sup>16</sup> 至 1899 年，開始進行鐵道線路調查，以及打狗、臺南間線路的測量調查；<sup>17</sup> 1900 年臺南到打狗之間的縱貫鐵路鋪設完成並通車，鐵道的

<sup>14</sup> 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史上卷》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1910 年），頁 147。

<sup>15</sup> 張宗漢，《光復前臺灣之工業化》（臺北：聯經出版事業公司，1980 年），頁 31、83；李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉（臺南：成功大學歷史語言研究所碩士論文，1995 年），頁 55-58。

<sup>16</sup> 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史上卷》，頁 29-30。「停車場」即車站的日文古稱。

<sup>17</sup> 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史中卷》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1911 年），頁 50。

終點站就設在打狗，打狗臨時車站位於鹽埕埔庄西南方的車路頂，<sup>18</sup> 成為打狗火車站的嚆矢。

## 二、港口的設置與開發

為了有效控制與分配臺灣的資源，並顧及築港修建需耗費鉅額經費等考量，日治初期之港灣政策以集中修建為原則，計劃在南北各以一港口作為主要的進出口港，北部選定基隆港，南部則懸宕未決。<sup>19</sup>

1899年9月，臺灣總督府民政長官後藤新平進行島內巡視後，認為臺灣南部港灣之修築非常重要，故翌年派任總督府技師川上浩二郎等人，於1900年6月展開為期9個月的實際調查，此為第一次針對打狗港的港灣調查。然而，因當時施行中之基隆築港第一期工事費需2百萬圓。若同時執行，財政恐有困難，且第一次港灣調查及設計方案在短時間內完成，被認為調查資料基礎尚為薄弱，應再調查確認臺灣南部是否有更適當的築港預定地，因此打狗築港計畫一再擱置。<sup>20</sup> 爾後，由於臺灣南部物資吞吐量持續激增，急需修築臺灣南部港灣以解決問題，故1904年總督府再指派技師山形要助進行第二回打狗港灣調查，此時離第一回港灣調查已歷3年。在此同時，山形技師亦受命進行臺灣全島諸港，包含淡水、塗葛窟、安平、鹿港、灣丹、海口、牡丹灣、卑南、花蓮港、蘇澳等各港之地形、風位、潮流等細部計畫及比較調查。其調查結果，曾提及能容納臺灣南部物資吞吐的港灣非打狗港莫屬，打狗築港的定位自此確立。<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史中卷》，附圖：打狗工場平面圖，頁碼無；張守真，〈哈瑪星：擁有很多「第一」的現代城市街〉，《高市文獻》，第20卷第2期（2007年6月），頁8。

<sup>19</sup> 臺灣總督府交通局，《昭和三年八月 臺灣の港灣》（臺北：臺灣總督府交通局，1928年），頁12。

<sup>20</sup> 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》（手稿本），第1篇、第3章、第1節、未分頁。

<sup>21</sup> 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》（手稿本），第1篇、第3章、第4節、未分頁。

### 三、城鎮的近代化改造

日治初期，不僅要解決各地層出不窮的抗日勢力，也要面對傳染病肆虐的威脅。日本當局歸因於道路狹窄曲折、上下水道缺乏，致使排水不良、家屋構造及衛生不良等環境因素，導致傳染病孳生。當時旗後街與對岸的哨船頭街雖是打狗地區最繁榮的兩個市街；然而，旗後街位置孤立，哨船頭街則是腹地有限。況兩處皆屬傳統閩南式舊市街，街道狹隘不便，建築物通風、採光皆不理想，造成公共衛生問題。緊隨著鐵道鋪設、築港的進行，新市街的開發與建設需要適度管制規劃。1908年，提出「打狗市區改正計畫」，<sup>22</sup>並對旗後街、哨船頭街一併進行改正。「打狗市區改正計畫」主要是針對打狗築港與填海造陸後的新市街進行重新規劃，並改善舊市街的弊端，以展現現代都市規劃的雛形。

關於公共衛生改善、道路改良及兩側公共排水溝之基礎建設，1899年總督府以律令第六號公布「臺灣下水規則」，同年再發布「臺灣下水規則施行細則」，<sup>23</sup>兩者皆為臺灣都市基礎設施的重要施行架構。在此架構下，打狗新市街建設完成全新之道路與排水溝。1900年，總督府以律令第十四號公布「臺灣家屋建築規則」，並以府令第八十一號公布其施行細則，包括第四條之道路旁須設雨遮、亭仔腳及家屋之建築構造等規定，作為市區計畫之執行依據。當時打狗尚未有市區改正計畫。<sup>24</sup>次年，對旗後街一帶區域，以臺南廳令第六號公布「貸座敷營業區域指定」，確立妓院、茶室場所僅能在旗後街一帶營業的土地使用分區作法。<sup>25</sup>至1906年以鳳山廳令第十四號公布「哨船頭街及旗後街施行明治三十三年律令第十四號臺灣家屋建築規則」，<sup>26</sup>以及1910年臺南廳令第二十三號指定鹽埕埔庄一帶

---

<sup>22</sup> 〈鳳山廳令告示第二十九號打狗市區改正計畫塩水港廳〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00001410036。

<sup>23</sup> 〈律令第六號臺灣下水規則/府令四十八號下水規則施行細則〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00000430009。

<sup>24</sup> 吳欽賢，〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程之分析〉（臺北：臺灣大學土木研究所碩士論文，1988年），頁39。此施行細則嚴格規定家屋之增築、改築，需將敷地面積、位置、設計及仕様書（放樣書）、建築物之平面圖、配圖、側面圖、斷面圖等送地方長官認可（第一條）。

<sup>25</sup> 吳欽賢，〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程之分析〉，頁42。

<sup>26</sup> 「鳳山廳令第十四號」（1906年7月15日），《鳳山廳報》，第221號（1906年7月15日），頁369-372。

施行家屋建築規則，<sup>27</sup> 確立都市家屋建築的規範。雖然，「市區改正」、「市區計畫」僅是以公共衛生為出發點而衍生的預先計畫方法，並沒有預測整體發展趨勢的概念與能力；<sup>28</sup> 然而，在政策的主導下，各項都市公共設施陸續完成，市區的工商業機能愈加蓬勃，是高雄市市區規劃得以持續發展、擴張的重要依據。

## 肆、高雄段鐵道的路線安排與火車站的設置

### 一、高雄段鐵道的路線安排

為了促進島內產業開發，殖民政府視全面開通縱貫鐵道為急務。民政長官後藤新平在巡視全島後，亦認為興築西部縱貫鐵道相當重要，以鐵道聯結島內各地的資源，並集中於港口輸出。而臺灣南部原以安平港為門戶，打狗港本為安平港之附屬港口，但打狗港之對外貿易額年年成長並超越安平港，日漸受到日本政府之重視。<sup>29</sup>

然而，由於打狗港的潟湖環境及一面鄰山的腹地限制，縱貫鐵路的運輸並無法與打狗港碼頭直接連通。日治初期的輕便鐵道只能沿著打狗山麓繞行至哨船頭碼頭。<sup>30</sup> 為避開潟湖、鹽田及河川的地形環境，打狗至鳳山間的輕便鐵道，即是沿著打狗山麓至鹽埕埔北端，在打狗川分流處轉向東至三塊厝，連接至鳳山。依據臨時鐵道部規劃之縱貫鐵道路線，<sup>31</sup> 打狗與臺南間之路線原規劃自打狗，經鳳山至臺南，後認為此路線迂迴，而重新評估。其考量打狗、鳳山間已有陸軍

---

<sup>27</sup> 「臺南廳令第二十三號」(1910年12月27日)，《臺南廳報》，第651號(1910年12月27日)，頁259。

<sup>28</sup> 黃世孟，《日據時期臺灣都市計畫範型之研究》(臺北：臺大土木工程學研究所都市計畫研究室，1987年)，頁81。

<sup>29</sup> 許淑娟，〈日治時期「新興高雄」的市街地發展〉，《高市文獻》，第18卷第4期(2005年12月)，頁5。

<sup>30</sup> 〈旗後及鹽埕埔內地人買收地調書及附錄〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00009789017-9001006M。

<sup>31</sup> 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史中卷》，附圖：臺南及鳳山附近比較線平面圖，頁碼無。

輕便鐵道，下淡水溪因舟楫便利及日後往南鐵道一定經過鳳山，因此決定修改路線。<sup>32</sup> 以興隆內里鹽埕埔庄之打狗臨時車站為起點，往北經左營舊城、楠仔坑、橋仔頭至臺南。因此，打狗臨時車站作為縱貫鐵道的終點站，其控扼著臺灣南端的港口，全臺各式貨物的載運不斷湧至，不出幾年，打狗臨時車站即不敷使用，亟需擴建。

## 二、打狗車站的擴建

1902 年，總督府發布「臺灣糖業獎勵規則」，製糖業蓬勃發展，糖製品輸出激增，加上各式物產集散於打狗，營運量不斷增加，打狗臨時車站也呈飽和，且車站與既有碼頭尚有距離，港口貨物裝卸不便。臺灣總督府鐵道部認為有擴建之必要，1904 年決議在鄰接海面進行擴建工程。總督府鐵道部技師長谷川謹介及總督府土木局代理局長尾半平提出兩種海面填理工法，一是於打狗山腳開挖土石方，一是於打狗港內海底浚渫土砂。考量打狗山岩石多，採取填埋土砂困難，而海底浚渫土砂較為經濟，加上可藉此改良港灣，一舉數得，遂定案以海底浚渫方式進行。<sup>33</sup> 此工程由技師山形要助負責設計，自 1904 年起，歷時 4 年完成。而浚渫土砂填埋之海埔新生地（日文稱為「鐵道埋立地」），面積約 4 萬坪，作為擴建後的打狗車站及港埠倉庫使用。1908 年 2 月，新火車站開始興建，同年 9 月竣工啟用，即位於哈瑪星的打狗車站。

打狗車站的擴建是將鐵道向南方沙洲地延伸，1907 年「築港著手前之高雄港平面圖」已勾勒出打狗車站擴建用地的形狀（圖 1）。圖中，「鐵道埋立地」以倒 L 型延伸至哨船頭東面海灣，並與哨船頭碼頭就近對望，看似為便於鐵道貨物運輸與當時哨船頭碼頭就近銜接的規劃，但從初步描繪的手稿「打狗港實測圖」中（圖 2），進一步將鐵道埋立地往東擴展，規劃了碼頭港口護岸與倉庫，顯見鐵道車站的擴建與打狗築港結合的企圖。而鐵道埋立地應是考量船隻出入港口的貿易航道而呈現倒 L 型，並調整哨船頭碼頭護岸，使航道能連接一氣。浚渫港灣取得

<sup>32</sup> 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史中卷》，第 1 款、第 3 章、頁 50-52。

<sup>33</sup> 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》（手稿本），第 1 篇、第 5 章、第 2 節、未分頁。



圖 1、築港前之打狗港平面圖

資料來源：臺灣總督府鐵道部，《高雄築港概要》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1921年），頁碼無。

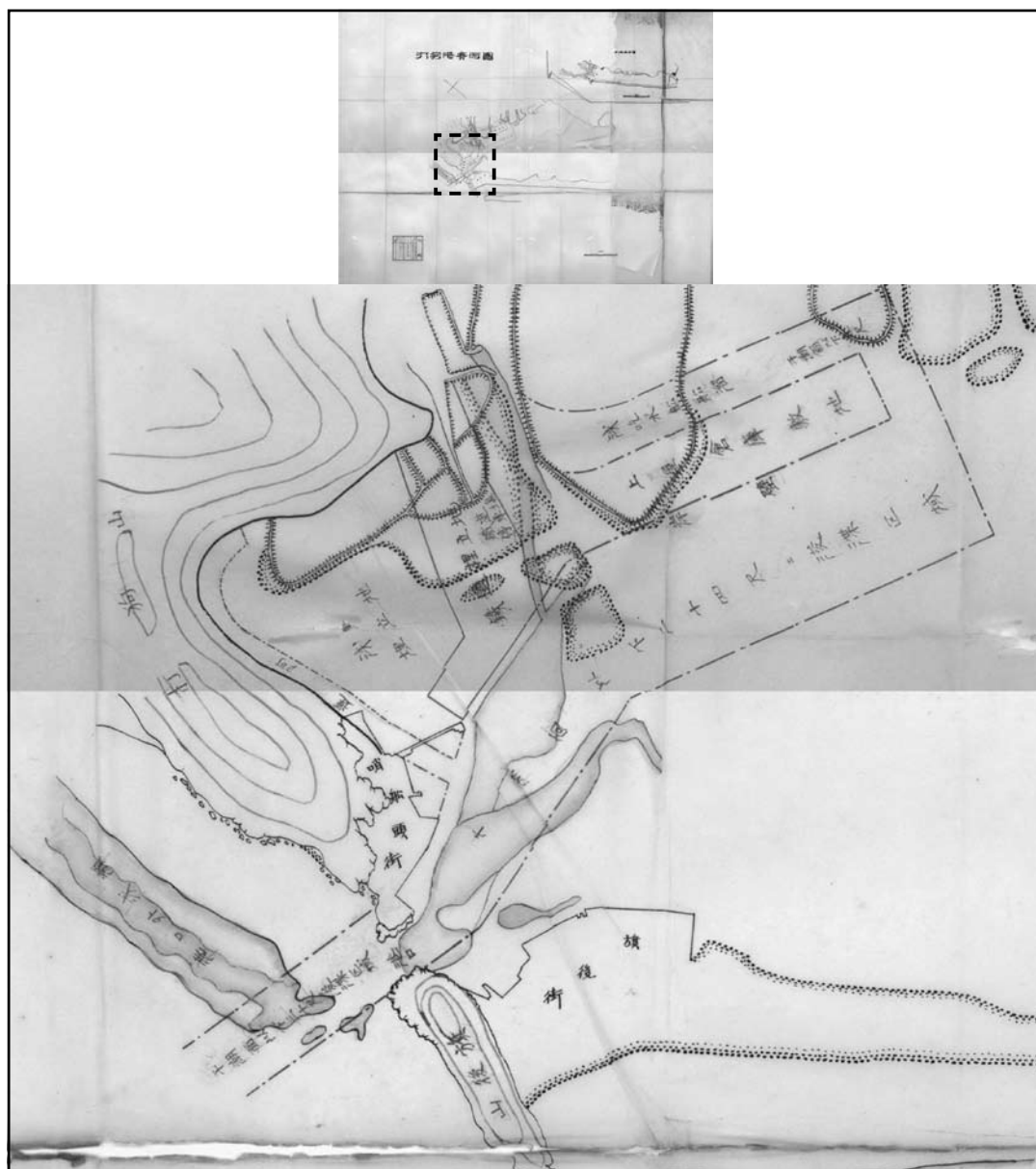


圖 2、打狗港實測圖

說 明：上圖為全圖（虛線為局部放大之裁切範圍），下圖為裁切之局部放大圖。

資料來源：《打狗築港》（出版單位、年代不詳），此圖標示著「三十七年現在（浚渫著手前）」，推斷為 1904（明治 37）年。



的泥砂土方用來填埋鐵道埋立地北側，使打狗山麓下的海灣與鐵道埋立地緊鄰，形成完整的新生地，命名為淺野埋立地（今哈瑪星）；淺野埋立地與哨船頭間則保留一運河，日治以前位於北端的原有堤防予以拆除，取代以哨船頭運河，作為市區運輸、停泊、漁港之使用，<sup>34</sup> 此亦說明基於順勢航道，必須調整舊有的哨船頭碼頭護岸與堤防。

為能更接近港口碼頭，打狗車站向南擴建更屬必然。唯有快速轉運貨物，才能創造現代化的運輸效率。日治初期的打狗港因港灣淤淺，現代化船舶無法入港靠岸，必須倚賴駁船接載至碼頭裝卸與搬運，對人、貨物來說風險極高。1904-1907 年間，車站擴建用地的浚填工程完工之後，港內小型船隻之航行與停泊區域擴大，靠岸裝卸亦較為便利，譬如新興製糖株式會社的大量製糖機械已能順利入港卸載。在第一期築港工程完工前，運送到打狗車站的貨物，由港區鐵路運輸至倉庫堆置，再經駁船搬運上船舶；卸貨時則由船舶卸入駁船，再接連成串，由拖曳船拉回碼頭，停靠碼頭後卸入倉庫，等待火車載運。此外，以泥沙浚填的擴建用地，成為打狗車站、碼頭、倉庫、港區鐵路的轉運基地，由車站延伸至碼頭倉庫區的港區鐵路，為船舶與火車之間、倉庫與火車之間，均提供交通的便利性，奠定打狗港海陸聯運的功能。<sup>35</sup>

### 三、打狗車站的設置與遷移

隨著填海造陸竣工，也為因應日益增加的人口，以及愈加繁榮的新濱街、哨船頭街等市街地的整體發展，1908 年首度公布「打狗市區改正計畫」案。此案是將縱貫鐵路、車站、築港與都市計畫整合的思考規劃，企圖緊密聯結鐵路、車站、港口、都市。其中，打狗車站位置的選定是一個重要關鍵。1907 年 5 月，鐵道埋立地填築完成，以原價移交鐵道部作為興建車站之用。自 1908 年 2 月 25 日起，著手新建車站整地工程，同年 5 月 15 日完工，6 月 1 日起開始車站建築

<sup>34</sup> 臨時臺灣總督府工事部，《打狗築港計畫一斑》（1908 年），未分頁。

<sup>35</sup> 戴寶村、吳子政，〈日治時期高雄港之海陸聯結營運（1895-1945）〉，收入杜劍鋒編，《高雄港建港 100 週年學術研討會論文集》（高雄：高雄市文獻委員會，2008 年），頁 123-126。

工程，9月15日竣工，10月開始營運。<sup>36</sup>此時，新的打狗車站位置與打狗港更近了，主要目的是要能達到海陸聯運的機能。

打狗車站與港口結合的效益，係透過縱貫鐵路的快速運輸，將貨物從各地集中到打狗車站，再迅速運送到打狗港裝載上船，聯結鐵路與船舶，方能發揮海陸聯運的最高效能。此時，火車站是縱貫鐵路的終點，也是後來潮州線的起點，<sup>37</sup>因貨客運輸流量相當頻繁，且居於新市街核心區位，再配合以全新規劃整齊的道路網及各項水電基礎設施的完成，帶動哈瑪星、鹽埕新市街工商業的快速發展，並促使都市重心由哨船頭再往東移。1920年，設置高雄州之後，以高雄車站取代打狗車站，高雄車站的重要性與日俱增，不僅對外扮演陸運、海運的重要樞紐，對內更緊密聯繫新都市中各式產業，其中重要產業為便利原料與貨物的運輸，於鐵道兩側不斷興建發展，並持續向東擴建，<sup>38</sup>土地使用呈現飽和狀態，高雄市區的範圍繼續東移擴大，高雄車站的遷移也勢在必行。

日治中期之後，在南進政策的驅動下，高雄市與南洋的貿易愈加頻繁，人口與產業不斷增加，市區發展快速地呈現飽和。自施行都市計畫後，都市範圍與規模不斷向東擴延，歷經多次都市計畫變更。縱貫鐵道兩側的新興工廠林立，造成市區鐵路兩側陸上交通的不便，遂有提議遷建高雄車站，並納入新的都市計畫變更案。<sup>39</sup>1936年公布「大高雄都市計畫」，高雄車站遷建新址，不僅位居都市計畫的核心位置，新市區道路更以高雄車站為軸心，向四方擴展延伸，高雄車站儼然成為都市的中心地標。1941年6月20日，高雄新火車站舉行落成通車典禮。之後，為促進屏東平原產業開發之鐵路建設亦持續興建。同年12月，高雄到鳳山間鐵路雙軌工程，以及至林邊、東港延伸工程相繼竣工。此時，高雄新車站位居縱貫鐵道上自嘉南平原行駛至屏東平原的中心，在地理區位上具有地利之便，

<sup>36</sup> 杜劍峰，《高雄火車站今昔》（高雄：高雄市文獻委員會，2004年），頁32。

<sup>37</sup> 楊啟正，〈日治時期臺灣州治城市的基礎空間型態比較〉（臺南：成功大學建築研究所碩士論文，2006年），頁4-64。自高雄往南之縱貫鐵道於1923年築抵溪州，時稱高雄至溪州之鐵道為潮州線。

<sup>38</sup> 許淑娟，〈日治時期「新興高雄」的市街地發展〉，頁5，附圖：1920年代高雄市主要工場與會社分布；田中一二、芝忠一共編，《臺灣の工業地打狗港》（臺北：株式會社臺灣日日新報社，1918年），附圖：「打狗各工場一覽圖」。

<sup>39</sup> 吳欽賢，〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程之分析〉，頁84。

更擁有臺灣南部產業統合運輸的功能。

## 伍、高雄港的規劃、闢築與擴大開發

儘管打狗港擁有港灣地形優勢，然長期以來任憑港口內泥沙淤積，港口外沙洲橫亙，港口中亦有獨立岩石影響航道安全等弊端，亟需以人工方式加以疏浚改良。因此，打狗港在總督府積極開發港口政策下，歷經多次港灣闢築與擴大工程，終於蛻變成現代化的國際貿易港。

### 一、初期港灣浚填與改良工程

配合打狗車站擴建，著手進行浚挖港灣淺灘以填築低地，不僅打狗車站擴建問題得以解決，並可增加港內水深。浚填工程自 1904 年 11 月開始施工。打狗港確立之後，總督府亦加緊進行第二回港灣調查，於 1905 年 4 月設立打狗港灣改良工事事務所，7 月任命當時的臨時臺灣基隆築港局技師山形要助負責設計築港工事與測量調查，於 1905、1906 年進行精細調查，直至 1908 年 3 月完成。港灣調查報告中強調臺灣南部亟需建港，打狗港是臺灣南部物資吞吐集散中心，經總督府核定，以打狗港為築港預定地。<sup>40</sup> 此時，打狗港的貿易額突破千萬，占全臺貿易總額 20%，貨物吞吐量也達 15 萬 1 千餘噸，已取代淡水港及安平港，躍居全臺第二大港，因而更加提高總督府築港之決心與信心。<sup>41</sup>

港灣改良工程自 1905 年 4 月開始施工，至 1907 年 5 月竣工，共計浚挖 38,962 立坪，填築面積達 40,721 坪。<sup>42</sup> 依據圖 2「打狗港實測圖」來看，浚濬區域主要為緊臨預備填築為鐵道埋立地的南側水域，標註為鐵道部浚濬區域，浚濬水深至

---

<sup>40</sup> 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》（手稿本），第 1 篇、第 3 章、第 4 節、未分頁。

<sup>41</sup> 吳欽賢，〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程之分析〉，頁 25。

<sup>42</sup> 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》（手稿本），第 1 篇、第 3 章、第 3 節、未分頁。

干潮面以下 9 尺。決定浚渫範圍與水深，除考量航道岸壁的設計之外，在南側與原水域銜接，以形成港內航道，有利船隻航行與停靠岸壁。浚渫與標準填埋作業還包括港內地盤起伏的測量，以及浚渫區域深淺與土質的調查。港灣浚渫填築與改良工程完成後，打狗車站得以遷移與擴建，同時進行港灣浚渫，大大提高鐵路與港口的運輸效率，為打狗港海陸聯運的格局向前邁出一大步。

## 二、築港工程的闢築與擴大

1906 年 12 月，技師山形要助上呈總督府土木局代理局長長尾半平，力陳打狗築港之必要性，並提出築港計畫概要；1907 年築港工程進行設計與預算審議。此時，適逢日俄戰爭結束，島內產業愈發蓬勃發展，米、糖及阿里山林木等大量集中於打狗港，打狗港不敷使用之境況愈加嚴重，計畫趕不上變化，打狗築港的需要迫在眉睫。第一期築港工程以建設打狗成為優良商港為目標，即針對打狗港內淺洲淤積、港口狹隘、港外沙洲、對南邊而來的暴風缺乏屏障等缺陷進行改善。預計完工後，港內岸壁可同時繫留 10 艘 3 千噸級大船，年吞吐量達 31 萬噸。<sup>43</sup> 預計浚渫範圍至打狗川河道出口，與苓雅寮相當接近，昔日鹽田將以港灣疏濬土沙填埋，打狗港從此展開現代化的契機（圖 3）。

嗣後，由於打狗港進出貨物急遽增加，港口設備又出現不敷使用的情形。因此，1911 年臺灣總督府土木部打狗出張所所長山形要助提出 3 個築港擴張計畫方案，經評估比較之後，通過 1,278 萬 4 千圓預算，為第二期築港工程，自 1912 年開始進行。工程進行至 1917 年，打狗地區之工業發展愈加蓬勃，臺灣本島與南洋的貿易日益頻繁，預估未來打狗港將是重要的中繼港，故計畫擴大港灣浚渫區域，水域面積將達 58 萬餘坪。但因浚渫費用高，影響總體費用，加上受到第一次世界大戰的影響、通貨膨脹、後續財政整合等因素，第二期工程變更多次，實際工程延宕達 25 年，終在 1937 年完工。<sup>44</sup> 此時築港範圍已至打狗川河道，港埠岸壁與苓雅寮僅以打狗川河道相隔，大大縮短了打狗與苓雅寮間的距離，增進

<sup>43</sup> 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》（手稿本），第 4 篇、第 1 章、未分頁。

<sup>44</sup> 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》（手稿本），第 4 篇、第 2 章、第 2 節、未分頁。



圖 3、打狗築港計畫圖（第一期築港）

資料來源：臨時臺灣工事部，《打狗築港計畫一斑》（出版地不詳：臨時臺灣工事部，1908年）。

交通上的便利（圖 4）。

打狗築港之前，日人雖經由興築日本國內多處港灣累積技術，如橫濱築港及基隆築港之經驗，然而當時日本國內築港人才與土木技師重疊，且缺乏築港人才與專門培育管道，在臺灣的築港技師雖然多擁有帝國大學或高等學校的工學背景，但在來臺之前並無築港經驗，多半透過海外考察，以及實務中累積築港技

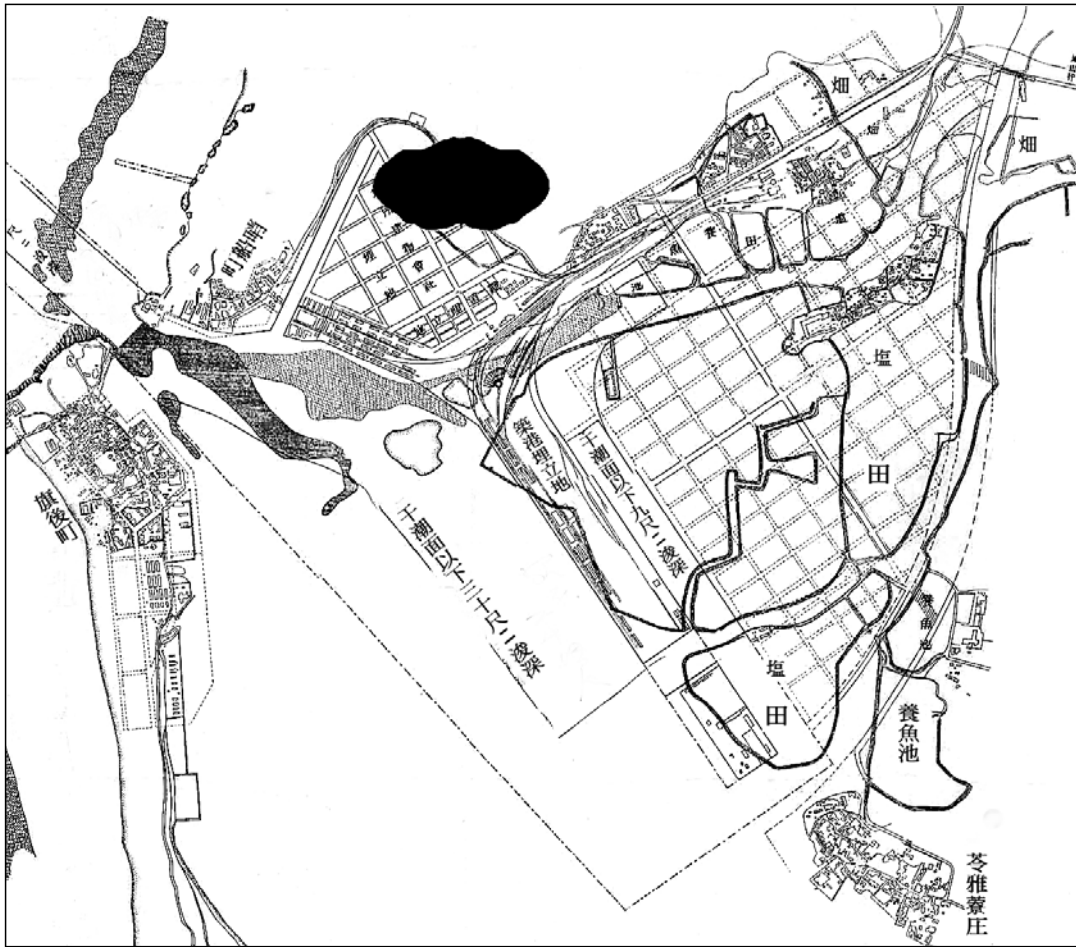


圖 4、打狗港平面圖（第二期築港）

資料來源：臨時臺灣總督府工事部，《打狗築港》（出版地不詳：臨時臺灣總督府工事部，1912年）。

術。為能與世界先進築港技術接軌，負責打狗築港規劃設計之技師山形要助便於 1913 年 7 月前往歐美各國進行防波堤工程，以及碼頭與海陸聯結設備等之調查，翌年 12 月回臺。其於調查報告中陳述近代航運傾向大船及貨物與船舶的關係，並建議築港應著重鐵路線的鋪設、與船隻對應的上屋設計，以及增加碼頭長

度以容納更多船隻停靠，這些建議皆在第二期築港工程中得到落實。<sup>45</sup>

至 1936 年，高雄港成為臺灣南部主要物產輸出港，亦是發展南洋水產的根據地，總督府定位為「帝國南進的要港都市」<sup>46</sup> 之下，極力推動港埠與都市計畫的實施。延期多次的第二期築港工程終於在 1937 年完工，日本政府卻在同年 7 月 7 日發動中日戰爭，軍事運輸任務大增，貨物吞吐量達 250 萬噸，以致甫完成的港灣設施不敷使用。<sup>47</sup> 為配合戰爭需要，預計投資 770 萬日圓，進行持續 6 年之第三期築港工程。由於此時高雄港埠護岸陸上的設備並未整備齊全，再者港口吞吐量不斷急增、農產品以外的貨物進出亦增加，擴充陸上設施的需求更加急迫。因此，第三期築港工程的重點在於港埠護岸的設備。<sup>48</sup> 事實上，隨著戰爭期間財政緊絀，第三期築港計畫雖然一再縮減，但日人仍著力進行高雄港擴張工事，並急於規劃第四期擴張計畫。<sup>49</sup> 第三期築港工程除了實質完成新濱碼頭岸壁與倉庫，跨越高雄川河口之鐵路與鐵道橋的鋪設，苓雅寮部分新設道路，戲獅甲南側岸壁，旗後地區部分埋立與護岸工程等，皆是第三期築港工程之重要成就（圖 5）。

整體而言，高雄港築港事業自 1908 年起，迄至 1945 年日本離臺，前後 3 期築港計畫與工程的推動，對高雄市的影響極為深遠，不僅形塑高雄港的發展，更牽動高雄市的都市成長與擴展。

## 陸、高雄市的市區計畫與擴展策略

隨著港灣浚渫、填海造陸後，總督府開始研擬改造既有市街與開發新市街的

---

<sup>45</sup> 陳凱雯，〈日治時期基隆築港之政策、推行與開展〉（嘉義：中正大學歷史研究所博士論文，2014 年），頁 134-135。

<sup>46</sup> 臺灣總督府國土局土木課，《臺灣總督府國土局主管土木事業概要》（臺北：臺灣總督府國土局土木課，1942 年），頁 134。

<sup>47</sup> 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》（手稿本），第 4 篇、第 2 章、第 2 節、未分頁。

<sup>48</sup> 中山馨、片山清夫，《躍進高雄の全貌》（高雄：出版單位不詳，1940 年），頁 120。

<sup>49</sup> 中山馨、片山清夫，《躍進高雄の全貌》，頁 117。

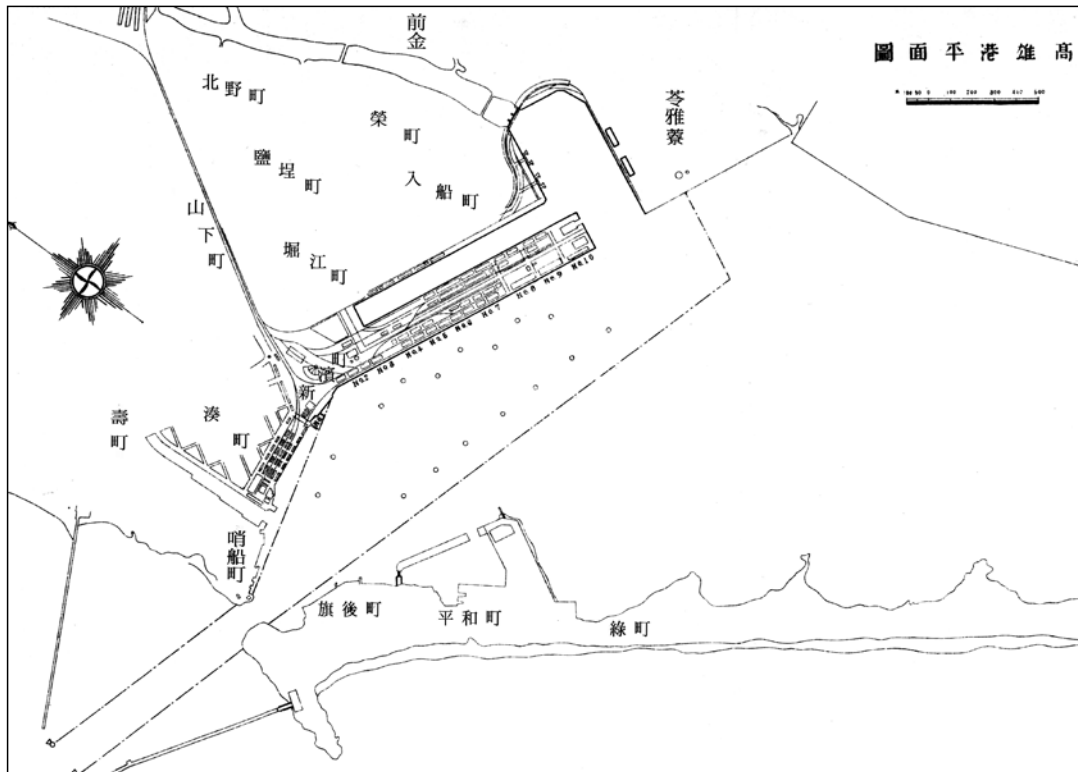


圖 5、高雄港平面圖(第三期築港)

資料來源：臺灣總督府交通局道路港灣課，《昭和十三年九月臺灣の港灣》(臺北：臺灣總督府交通局道路港灣課，1938年)。

策略，以市區改正為首要措施。從高雄市都市規劃發展歷程來看，雖歷經多次變更調整及擴張，鐵道與港口始終是影響高雄市都市計畫的重要元素。

## 一、首次市區改正計畫的基礎空間

1908年5月1日，鳳山廳告示第二十九號公布「打狗市區改正計畫圖」(圖6)，為打狗市都市計畫的濫觴。計畫範圍以鐵道東西兩側海埔新生地為主，面積約172公頃，並包含已實施「家屋管制規則」之旗後街、哨船頭街，以及鹽埕埔庄聚落等，計畫人口為4萬2千人。爾後，再以臺南廳令告示第108號公布計畫



運河及道路變更，<sup>50</sup> 將鐵道以東之矩形格狀道路延伸跨越後壁港，取代原以橋樑跨越後壁港的計畫。此後壁港河道之後經水泥整修加蓋後走入歷史。<sup>51</sup>

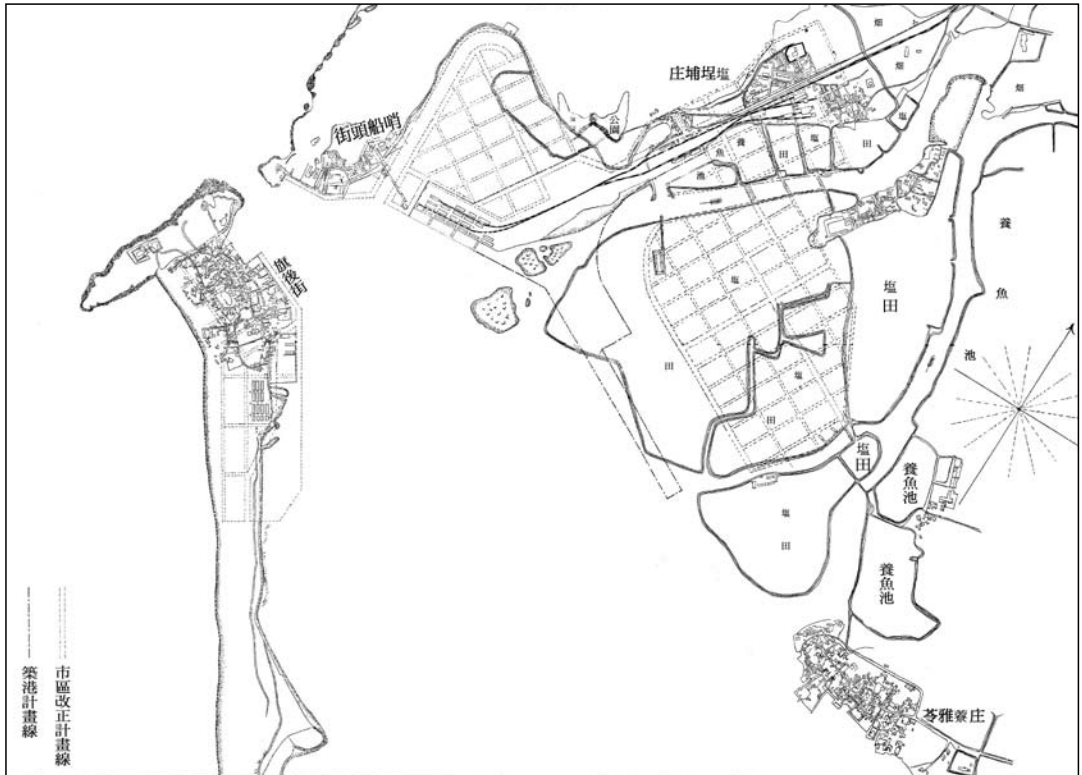


圖 6、打狗市區改正計畫圖(1908 年 5 月 1 日)

資料來源：〈鳳山廳告示第二十九號打狗市區改正計畫圖鹽水港廳〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00001410036\_9002001M。

<sup>50</sup> 「臺南廳告示第 108 號」(1910 年 12 月 25 日)，《臺南廳報》，第 650 號(1910 年 12 月 25 日)，頁 257。

<sup>51</sup> 曾玉昆，〈鹽埕的拓殖與發展考〉，《高雄文獻》，第 22、23 期合刊(1985 年 6 月)，頁 212。在鹽埕人的習慣上，將流經莊東的愛河主流叫「頭前港」，將流經莊北的支流叫「後壁港」。鹽埕莊與鹽埕埔庄是兩個不同聚落，以後壁港為界，後壁港後經整治、加蓋，一般以大溝頂稱之。

作為打狗地區首次的都市計畫，市區改正最重要的特徵，即是有計畫、明確建構出全新的街路系統。從計畫圖顯示，位於鐵道東西兩側之街區，在街道路網上，同樣採取均等區劃的矩形格狀系統。然而，兩個市街區的街道在走向角度出現了些微的差異。筆者推論鐵道以西（今哈瑪星）之街道規劃，應是配合鐵道與車站，採取與鐵道平行垂直之原則，但因鐵道埋立地以倒 L 型 45 度角走向延伸，導致一些不規則狀街廓的產生。而鐵道以東（今鹽埕埔）街道之規劃，推論是以新設之第二碼頭岸壁為參考線，街道採取與岸壁平行垂直的系統進行區劃，此推論在「打狗市區改正計畫說明書」<sup>52</sup> 市區配置內容中，「有關鹽埕新市街街道角度採取與內港岸壁水平方向規劃」的陳述，獲得驗證。而鐵道以東街區因初期尚有保留後壁港的考量，街道與鐵道仍保留河道的距離。由此可知，鐵道與築港實是高雄市都市空間架構的主要參考依據。而針對旗後街與哨船頭街的市區改正，是在清朝以來所形成之隨機街巷，植入棋盤式矩形街廓的規劃。

## 二、計畫變更延伸至打狗川西岸

早在 1910 年臺灣總督府有感於打狗地區因築港事業的進展，人口快速增加，原計畫道路規模已經不足，認為有擴張之必要，因此配合第二期築港計畫，在 1912 年 3 月 19 日以臺南廳告示第二十二號公布變更之「打狗市區改正計畫圖」（圖 7）。此次變更中，除將鐵道以東街路擴展至打狗川西岸，並針對打狗川河道予以取直，計畫總面積約 320 餘公頃，可擴增約 150 公頃。相較於臺灣其他都市計畫相關研究所界定之「市區計畫」，<sup>53</sup> 此次公布之都市計畫圖雖未有「市區計畫」之名稱出現，卻有「打狗市區計畫說明書」可佐證當時打狗市區之規劃概念與同時期臺灣各重要都市一樣，意味著殖民政府開始對打狗的未來提出長遠發

<sup>52</sup> 〈下冷水坑圳新設工事〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00002870001。

<sup>53</sup> 黃武達，《日治時代（1895-1945）臺灣都市計畫歷程之建構》（臺北：臺灣都市史研究室，2000 年），頁 204。黃武達教授整理歸納臺灣都市計畫歷史分期，提出「萌芽期、展開期、確立期」3 個分期；在萌芽期之「市區改正」僅是局部性，缺乏城市長遠發展之規劃理念；進入展開期後，公布之「市區計畫」較為周全，並能推估計畫人口，且依據預計之飽和人口數進行工程設計。

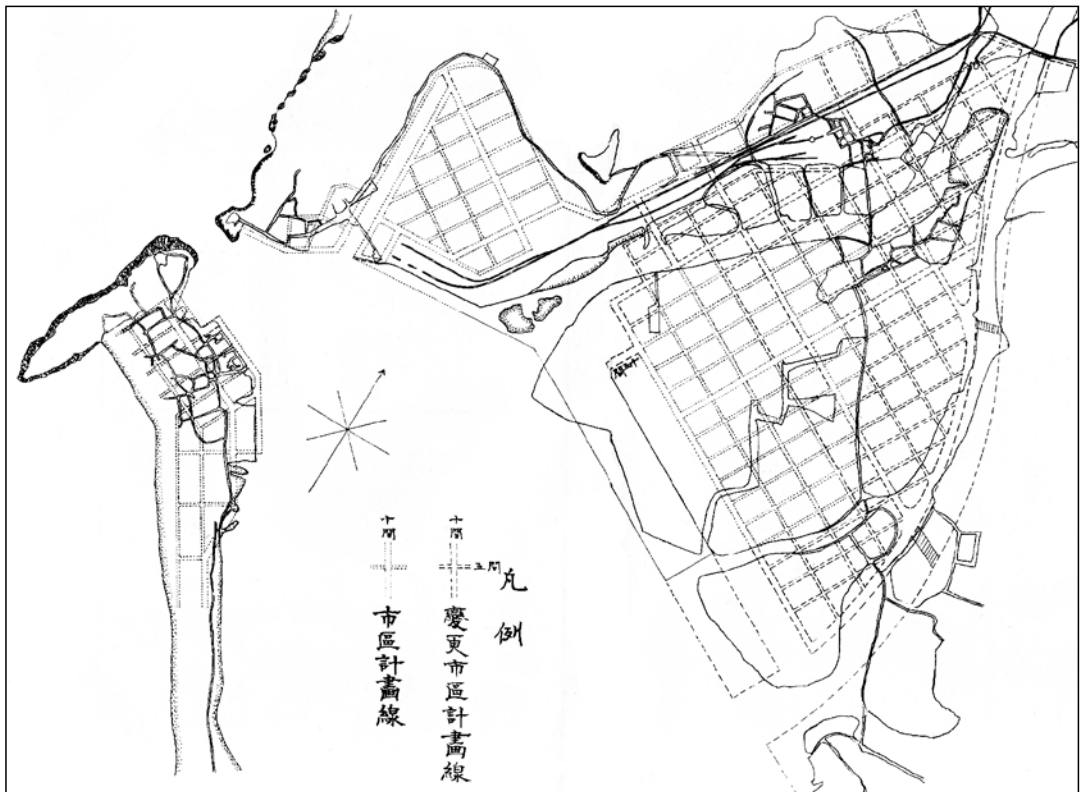


圖 7、打狗市區改正計畫圖變更(1912 年 3 月 13 日)

資料來源：〈臺南廳告示第二十二號四十一年鳳山廳告示第二十九號打狗市區改正計畫中變更〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00001930094\_0244。

展的理念與規劃。換言之，1908 年公布之「市區改正」尚非全面性的規劃方案，此次之計畫則可視為是打狗「市區計畫」之一，象徵打狗的都市規劃更加周延。

本次計畫呈現兩大完整街區，街路規劃延續整齊之矩形格狀系統，惟鐵道以東街道走向因與港埠護岸呈垂直水平方向，此與取直後之打狗川水岸計畫線銜接後，沿水岸卻出現多處不規則街廓。而旗後街及哨船頭街，同樣採取矩形格狀規劃，應是因應所處地形而採取的走向排列。相對於鐵道東西二大計畫市區，旗後街及哨船頭街的規模不大，且空間區位偏西，被新市街區取而代之的態勢相當明

顯，逐漸失去重要性。

### 三、都市跨越高雄川向東擴張

日治時期臺灣行政區劃歷經縣廳制、廳制以來，1920 年 7 月總督府大幅改革地方行政制度，建立州、郡、街庄 3 級地方行政區劃，後正式設置高雄州。自此高雄取代打狗。改制後，於 1921 年 2 月 13 日以高雄州告示第十九號公布「高雄街市區計劃變更」（圖 8）。此次計畫範圍不僅首次跨越高雄川，也大幅擴張至高雄川以東的三塊厝、前金、苓雅寮等地區，約至今之中華路止，計畫面積約為 900 公頃。1931 年，高雄市過去 5 年平均人口增加率高達 72%，新州廳移築高雄川東畔後，以州廳為中心之新築家屋急速增加，迫切需要修正、擴張既定之市區計畫予以因應，故同年完成測量調查，著手修正新的市區計畫。<sup>54</sup> 1932 年 10 月以高雄州告示第 190 號公布「高雄州市區計畫變更」（圖 9），這是首次出現「市區計畫」名稱之都市計畫，並廢除 1921 年之舊計畫，重新規劃高雄川以東新市區，以至昭和 35（1960）年之飽和人口 32 萬人為目標，預定於 1936 年建立為「大高雄都市計畫」。<sup>55</sup>

比較 1921 年及 1932 年兩次計畫，後者雖在計畫範圍及苓雅寮部分之規劃面積略有縮減，然變更後之都市空間架構更能呈現形式整體之規劃，街路走向亦更為整齊劃一，有助於日後高雄向東大幅擴張發展。計畫範圍分為鐵道東西兩側、哨船頭街、旗後街、高雄川以東等 5 個市區，且 5 個市區之間分別有港灣、鐵道與運河河道作為區隔。計畫中，高雄川以東新市區的街路系統仍採矩形格狀的區劃方式，衡量其街路的走向規劃，依大部分街廓與高雄川垂直平行，故推論新市區應是以高雄川為規劃參考線。在苓雅寮則有小部分與臨港護岸平行，但因此與高雄川大部分的街路方向不一致，因而產生少許畸零地。此外，此次變更計畫透過高雄川以東市區的規劃，重新檢視高雄川西岸市區之畸零街廓進行修正，並以

<sup>54</sup> 臺灣總督府內務局，《昭和八年十一月 臺灣總督府內務局主管土木事業概要》（臺北：臺灣總督府內務局，1933 年），頁 86-87。

<sup>55</sup> 臺灣總督府內務局，《昭和十一年十一月 臺灣總督府內務局主管土木事業概要》（臺北：臺灣總督府內務局，1937 年），頁 117-118。



圖 8、高雄市區改正圖(1923 年 10 月 1 日)

資料來源：〈民有地交換ノ條件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0000114255008\_9004002M。



圖 9、高雄市區計畫圖(1936年9月1日)

資料來源：〈高雄巿市區改正工事費(指令第六三二一號)〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00010722001\_9003001M。

5 座橋樑聯繫，以利高雄川東西兩市區街路的接合，特別是強化了前金新州廳所在街廓與周邊之聯結。整體而言，本次計畫對高雄市都市擴展有非常具決定性的影響，也是之後高雄市持續向東擴展的依據。

#### 四、以車站為核心的大都市

第二期築港工程在 1936 年接近完工，此時的高雄市除為臺灣南部主要物產輸出港，更是殖民政府在南洋的水產業根據地，負有工商業都市的重大使命。此期間都市人口持續快速增加，都市的發展有目共睹，實需建立一個大高雄市近代綜合都市計畫，遂於當年 8 月 29 日以高雄州告示第 114 號公布「高雄市區計畫變更」之擴張計畫。<sup>56</sup> 1937 年公布實施「臺灣都市計畫令」，同年 8 月 27 日之府報告示第 185 號公布「高雄都市計畫變更」，稱之「高雄都市計畫」（圖 10）。本次計畫範圍大幅增加，北至高雄川、灣仔內，東達五塊厝、籬仔內，南抵前鎮地區之運河，與前鎮、戲獅甲一帶銜接。計畫面積約為 4,623 公頃，預計以至昭和 40（1965）年之飽和人口 40 萬人為目標。<sup>57</sup>

隨著「臺灣都市計畫令」的實施，高雄市都市計畫的規劃概念與作法較之前階段有著明顯的差異，不僅將都市之公共設施明確納入都市計畫內，都市設施之內涵亦趨多樣性，以因應都市機能之複雜化，並藉由交通網絡與都市設施形構成都市的空間架構，高雄市以新車站為核心的空間布局即是範例之一。配合高雄車站的遷移，新都市計畫以高雄新車站為都市空間的核心軸線，呈現向四方擴展的型態。向東延伸的鐵道與車站以接近南北正向的方式規劃，臨高雄車站南北兩側新市區則幾乎採取與鐵道平行垂直之街路規劃。銜接前金的新市區（大港埔）配合鐵道的轉角，因街路逐漸轉向而產生少許不規則之街廓，但並未像先前的計畫圖出現畸零地，應是此時規劃手法已較成熟。銜接苓雅寮之新市區則延續矩形格狀，但南側之戲獅甲新市區則是採取與外環鐵道呼應之放射狀的街路系統。鐵道

<sup>56</sup> 「高雄州告示第 114 號」（1936 年 8 月 29 日），《高雄州報》，第 1054 號（1936 年 8 月 29 日），頁 167。

<sup>57</sup> 臺灣總督府內務局，《昭和十三年十二月 臺灣總督府內務局主管土木事業概要》（臺北：臺灣總督府內務局，1939 年），頁 128-130。

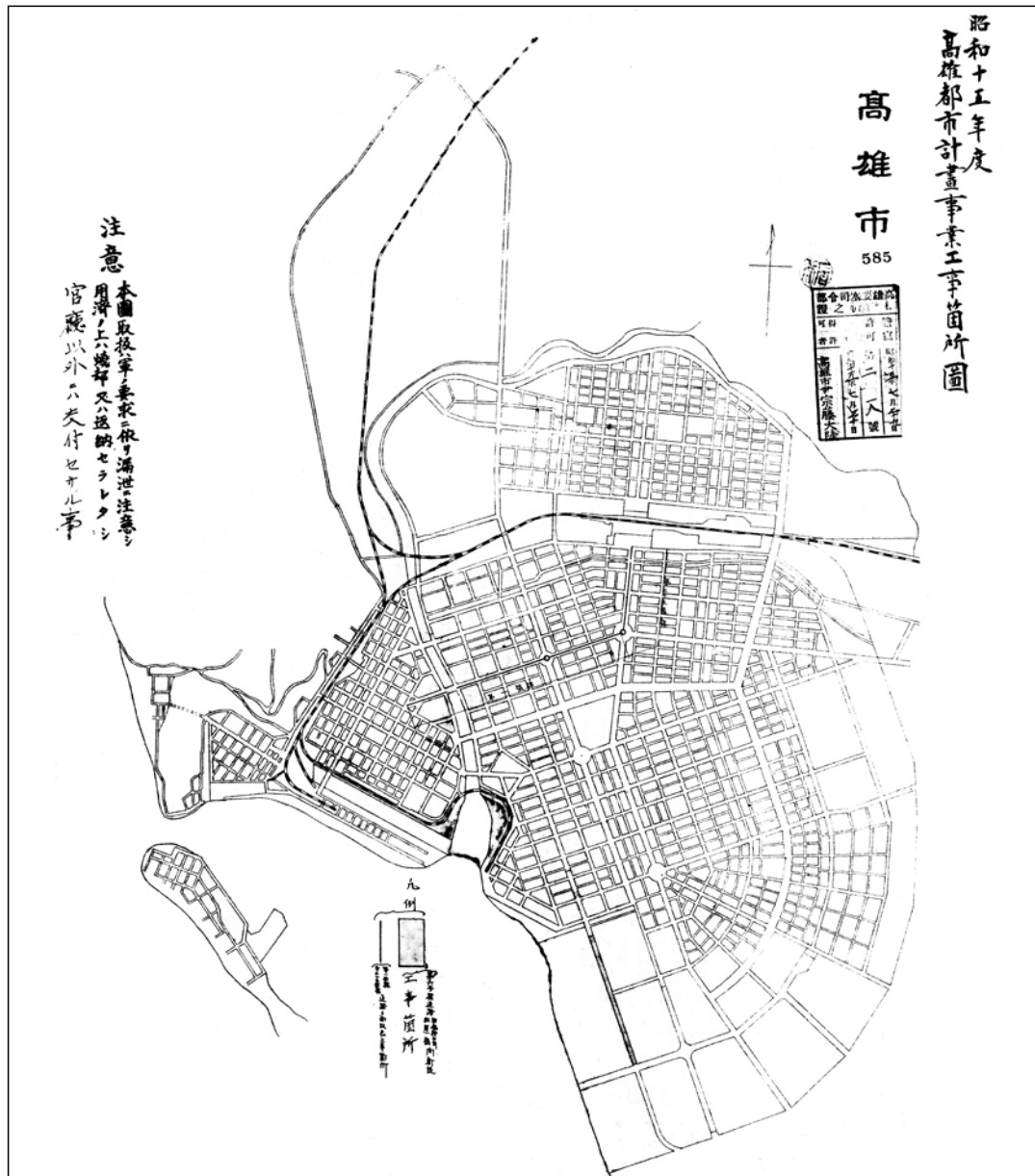


圖 10、高雄市市區擴張計畫圖(1941年2月1日)

資料來源：〈高雄市都市計畫事業第六號線路新設及第一號及第三十九號線路面改良工事費〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00010900001\_9002001M。



自外圍環狀包覆市區，連接新車站至戲獅甲一帶新築設之港灣護岸。整體而言，以車站為核心之都市計畫，其空間規劃持續受到鐵道與港口的交互影響，用以強化海陸聯運的都市特色。

都市計畫令另一重要的影響，是導入地域（土地使用分區）的作法，規定在都市計畫區域內，得設定居住地域、商業地域、工業地域。依據 1938 年「高雄都市計畫地域之決定」，<sup>58</sup> 高雄市的工業地域劃設於市區外圍，主要的兩個區塊，一為市區西北方的內惟、鼓山地區；一為市區東南方的戲獅甲、前鎮。事實上，此兩區塊在地域決定前已具備工業發展的基礎。其中，內惟、鼓山地區可利用縱貫鐵道、高雄川運河等交通網路與港區聯結；戲獅甲與前鎮地區在方位上則更接近港區，並計劃以環狀鐵路、放射狀街路系統聯繫位於市區之車站，工業地域內亦有運河以便利原物料與產品的輸送。至於商業地域與居住地域則分布於市區中，商業地域主要分布於以車站前軸線大道及較大寬幅之街路兩側，居住地域多分布於此次都市計畫之新擴張區域，為商業地域所圍覆，避免臨接工業地域。

在行政中心的區位建構上，州廳仍位在高雄川東畔，但在臨州廳道路兩側增加劃設官公署用地，對岸河畔兩側亦劃設官公署用地，形成對稱軸線，凸顯州廳作為行政核心的區位。儘管如此，大幅擴展後的州廳位置並非是高雄市的地理核心，計畫範圍內高雄川以北尚有大片面積未規劃；從計畫圖來看，高雄車站因具有串連南北之地利，以及軸線型道路連接的特徵，而形成以高雄車站作為都市空間核心的型態。亦即，高雄市的都市空間規劃是以高雄車站為核心，市區空間核心是以交通為規劃考量，而非以政治掌控為規劃考量，交通建設對於高雄市都市空間的影響與形塑顯而易見。

---

<sup>58</sup> 楊啟正，〈日治時期臺灣州治城市的基礎空間型態比較〉，頁 4-67。

## 柒、高雄市市區規劃過程中之交通因素

### 一、驅動都市發展的鐵道系統

當南北縱貫鐵道全線通車，便捷的鐵道系統帶動臺灣各項產業急速發展。位於鐵道終點的打狗，為因應蜂擁而至的貨物，以及陸海運輸的需求，企圖經由擴建以解決站場埠棧不足的問題之外，並藉此疏濬港灣航道，進而構成打狗市都市發展的空間雛型。依據當時首次的「打狗市區改正計畫圖」來看，打狗車站及港埠護岸是極為重要的規劃依據，鐵道東西兩側新市街區的矩形格狀街路系統，正是以鐵道、港埠岸壁為參考線的規劃成果。顯而易見，高雄市的都市空間架構受到鐵道與港口的雙重影響，以及鐵道的交通因素在高雄市市區規劃過程中不可忽視的關鍵性。

除縱貫鐵路之外，在港區、都市中穿梭的鐵路支線也擔負著重要的運輸機能。1908年完成之打狗車站，以及自車站通往港區的臨港線鐵路，使得貨物卸載與船隻停泊能以最短距離，經由碼頭倉庫與港區鐵路運送至車站（圖 11-13）。位在港區之打狗車站，在客貨運輸尚未分離之前，既是縱貫線的終點，亦是屏東線的起點，向南往北的各線鐵路在港區流動，客貨運輸皆在打狗車站交匯集結。至市區另有短程鐵道，分別通往商港區與漁港區；商港線直通一號、二號碼頭，是專為運輸進出口貨而建；漁港線則沿新濱町港畔，通向渡船頭的「大漁行」，為轉運漁港海鮮的專用鐵路，為濱線鐵路。<sup>59</sup> 1936年，位於「淺吃水船船溜」<sup>60</sup> 後方之鹽埕市區上，劃設完成一臨港鐵道路線，抵達臺灣鐵工所及鹽水港酒精工場外，成為日後繞跨高雄河口向東延伸鐵道路線之伏筆（後之西臨港線）。而縱貫鐵道不斷往南推進，早於 1923 年抵達溪州，為經屏東之潮州線，從此加速西部城市間的往來，對於臺灣產業發展裨益極大，也為市區逐漸東移的高雄市帶來發展上的助益。

<sup>59</sup> 曾玉昆，〈淺談鼓山區的產業發展〉，《高雄文獻》，第 5 卷第 3、4 期（1993 年 6 月），頁 21。

<sup>60</sup> 依據本文圖 2 之「打狗築港——打狗港實測圖」上，可見於鹽埕市街地南側與「上屋倉庫敷地」之間，設置一船渠，標示為「淺吃水船船溜」，水深干潮面以下 9 尺。

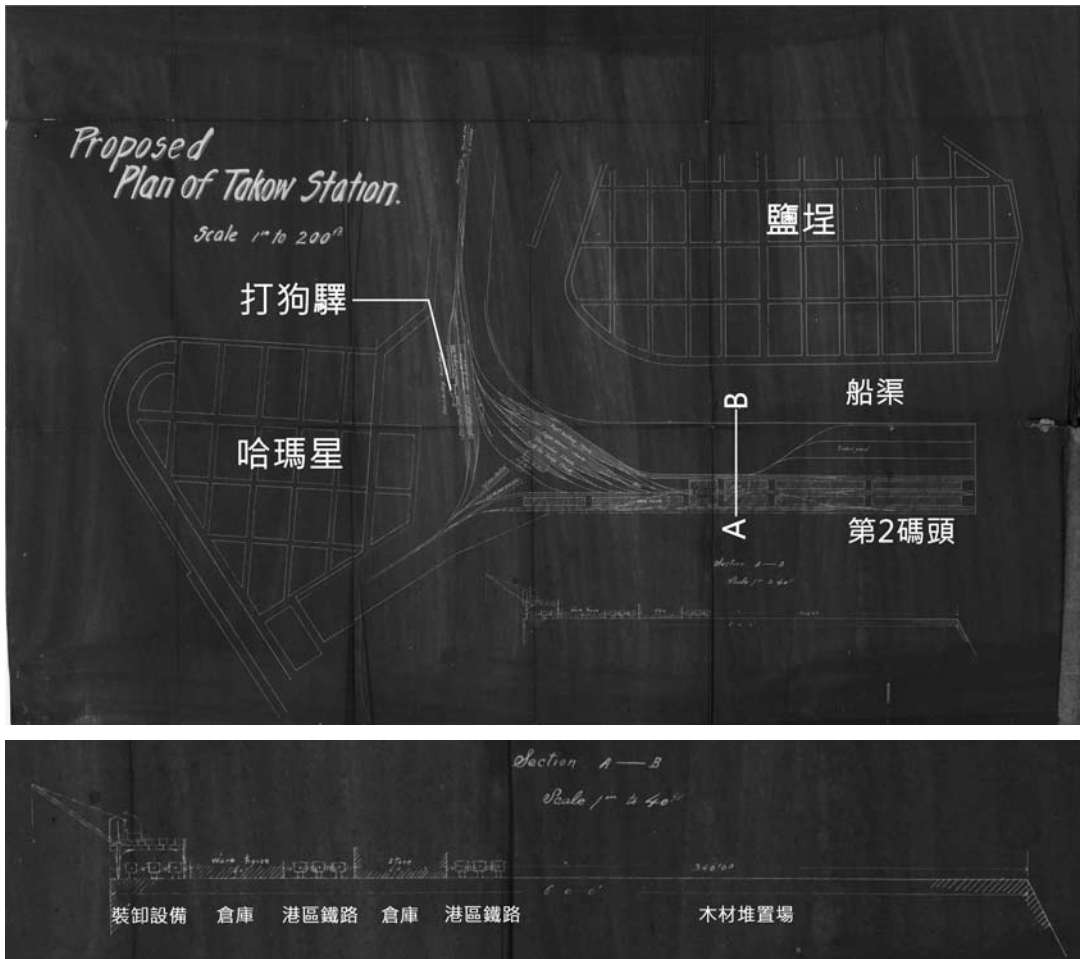


圖 11、碼頭及倉庫鐵道路線配置圖（原始圖面經裁切、加註標示）

說明：局部剖面圖顯示裝卸設備、鐵路、倉庫、鐵路、木材堆置場空間上之相對關係。  
資料來源：作者不詳，《打狗築港》（出版單位、年不詳）。

當車站東移，奠定了高雄市都市發展由港灣逐漸向東內陸移動的必要條件，並與都市計畫相互呼應。高雄車站於 1941 年遷至三塊厝以東，即今高雄火車站站址。隨後，相關的計畫圖已可看到縱貫鐵路自北南下，不再往港區的舊高雄車站前進，而是增加了一個大轉彎，直接駛進位於三塊厝的高雄車站（圖 10），此乃縱貫鐵道自臺南直接連通至屏東的重要里程碑。而穿越市區的鐵道不僅朝東向

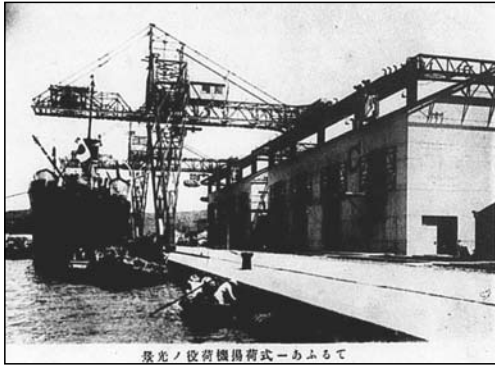


圖 12、汽船停靠岸壁情形圖



圖 13、Telpher 德佛式裝卸機碼頭卸載圖

說明：此 2 張照片顯示船舶與碼頭岸壁、倉庫以及港區鐵路聯結的實際樣貌。碼頭倉庫旁恰有港區鐵路火車行駛其間，船舶停靠碼頭時，貨物可直接與火車接駁，岸上起重設備直接裝卸貨物，加快裝卸效率。港區鐵路並可直接行駛至位於港區之打狗驛，快速裝載上車，輸送至市區以及臺灣西部重要城鎮。

資料來源：左，臨時臺灣總督府工事部，《大正五年度打狗築港》（出版地不詳：臨時臺灣總督府工事部，1917 年）；右，《大正八年度調高雄築港概要》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1921 年）。

鳳山、屏東延伸，鐵道路線在東側市區範圍線前呈現分叉，新設一外圍環狀鐵道支線，向南延伸至港灣（後之東臨港線）。此外，在鹽埕市區之港區鐵道，沿著港灣護岸向東延伸，並以「」字形繞跨高雄川，經苓雅寮來到南側之運河出口。此時的前鎮、戲獅甲一帶在第二期築港工程興築護岸後，已經成為高雄新興的工業地區，市區鐵路支線的設置，正好扮演著聯繫工業區、鐵道與港區的重要功能。

而最終的計畫圖是以高雄車站為核心主軸，清楚地展現規劃者對高雄市的規劃意圖。都市計畫以高雄車站為中心，向南北延伸軸線；市區東南側設計放射狀道路，其外緣則為都市邊陲之工業區，藉由放射狀道路可快速連通至都市核心。此外，重要工業區集中之北鼓山與南邊之前鎮、戲獅甲地區亦皆鋪設鐵道，可以連通至高雄新車站，再銜接至臨港口的舊高雄車站，這些相互連接的鐵道正好形成一環狀運輸系統，能迅速地將貨物運輸到港埠，更藉由鐵道強化與港區的連結，清楚體現鐵道系統對高雄市都市規劃的影響。

## 二、港灣、運河聯結的水運策略

港口是另一個影響高雄市市區規劃的要素。隨著縱貫鐵道的完成，臺灣內陸地理空間的聯繫全面啟動，促進各地產業急遽發展，對港埠建設的需求更加殷切。而港灣浚渫、築港工程、海埔新生地的填築等一連串相關事業，不僅促成高雄港現代化，同時帶動都市計畫的建構。高雄市首次都市計畫「打狗市區改正計畫」即是配合第一期築港工程而公布，彰顯了高雄市「伴隨高雄港成長之都市發展」的特性。<sup>61</sup>高雄港在現代化港灣規劃改良之下，港口貿易額遽增；另一方面，由於築港帶來諸多商機與工作機會，帶動人口、工商業、經濟蓬勃發展，為高雄港、市區的發展帶來巨大變化。1921年因家屋急速增加而擴張都市計畫，都市向東跨越高雄川。1924年高雄正式設市，前次都市擴張計畫已趕不上高雄港所帶來的都市變化，以第三次都市擴張計畫（1932年）重新調整計畫目標人口數，擴大都市計畫範圍，以及1936年在工業臺灣與南進基地政策之下，高雄港亟需擴建因應之下，再配合調整第四次都市擴張計畫。每一階段的都市計畫，都與港口的興築、擴大所帶來的效益與影響有著密切關係。

在港埠規劃之外，運河的規劃是港灣的另一個重點。由「打狗築港計畫圖」來看，主要設置2條運河，一為第一碼頭後方西北側長444間、寬25間、深6尺之哨船頭船渠，<sup>62</sup>以及第二碼頭後方「淺吃水船船溜」運河。兩條運河之設置與港埠護岸交通運輸有關，且更有利於市街的交通聯繫，凸顯規劃上對於交通運輸的重視。爾後，在範圍延伸至高雄川西岸的都市計畫中，最值得注意的是高雄川的河道取直，都市計畫範圍線以此為界，成為都市計畫向東遷移的重要伏筆。當時高雄川河道深、淤淺彎曲，因此配合第二期築港工程開始進行浚渫工程，原計畫為長約1,050間、上游寬40間、下流寬70間的運河規劃，兩岸築設護岸，約從河口到川田橋（今建國橋）之間。後變更將高雄川河口浚深為泊地，水深9尺，供小型船隻停泊，面積約60,600坪；水深12尺之泊地，面積約38,800坪，

<sup>61</sup> 黃武達，〈日治時期·高雄「哈瑪星、鹽埕埔」新市街之誕生與港灣都市之形成〉，收入黃武達編著，《日治時代臺灣近代都市計畫之研究》，第3冊（臺北：臺灣都市史研究室，2003年），頁5-20。

<sup>62</sup> 作者不詳，《打狗市區計畫說明書》（手稿本）（出版單位、年分不詳），頁17。日治初期仍採用日制長度單位，本文依據原始文獻使用單位表示之，1間=6尺=1.818公尺。

可供較大船隻停泊。另外，疏浚高雄川河口以上 750 間之河道，寬 18 間，深 9 尺，供小型船隻運輸兩岸及後方工廠所需材料。<sup>63</sup> 計畫中，另有依據原高雄川支流三塊厝港之河道，配合街路系統的劃設，新設運河亦予以浚渫矯直。進入「高雄都市計畫」階段，時值第二期築港接近竣工，港灣的設施更加完善，包含港區與運河的水運系統規劃仍以連結港區為主。位於前鎮、戲獅甲之工業區內可見十字型相互垂直之兩條新設運河，以利兩旁工廠的原物料與產品的運輸。此運河可分別連結由西側濱線延伸至苓雅寮南側港區護岸，以及自車站向都市東側外緣抵前鎮之外圍環狀鐵道。

### 三、全新建構的街道路網

高雄市街道系統最明顯的特徵即是由無到有、全新規劃的街路網絡。首次都市計畫中，新市街道路寬幅包含 5 間、10 間兩種，在鐵道以西之新市街（今哈瑪星），左半部係採 40 間 × 60 間、右半部採 40 間 × 75 間劃設；鐵道以東之鹽埕市街則採 40 間 × 60 間劃設；旗後街之街廓規劃則分為上半部 40 間 × 60 間、下半部 40 間 × 90 間等兩種。至「打狗市區改正計畫變更」之街路寬幅則增加 15 間的規劃。這兩階段的計畫道路均採用矩形作為區劃單元，道路走向以能通向港埠岸壁為原則，且隱約透過街路寬幅的分類，強化區域之間的連結。譬如鐵道以東，市區內街路寬幅為 10 間，道路呈現中心雙十字的規劃方式，在南北向連結鹽埕新市區與鹽埕埔庄，東西向連通港埠水岸與高雄川之水岸。惟因與港埠岸壁呈水平之走向，故與高雄川銜接後形成許多大小不均、形狀不規則之街廓。

而「高雄市區計畫」除了延續格狀的都市空間架構，街路的走向規劃以高雄川流向為參考依據，高雄川以東市區在前金部分之街路系統以縱向平行於高雄川，並藉由 5 座橋樑與鹽埕市區連通，橋樑相互平行，形成東西向主要幹線；其中，最北之 25 公尺外圍道路向鹽埕延伸進入山下町，再與 25 公尺東西向道路（今五福路）銜接，連通至鹽埕市區核心；橋樑與外圍道路的連接，強化了東西向道路與鹽埕市區銜接之重要性的規劃思維。而計畫圖中已明顯標註計畫道路之寬

<sup>63</sup> 交通局高雄築港出張所，《昭和三年四月高雄港の概要》（高雄：交通局高雄築港出張所，1928 年），頁 7-8。

幅，共計有 10 公尺、15 公尺、20 公尺、25 公尺、30 公尺、40 公尺等 6 種，單位也開始採用公制中的公尺。新市區街廓的規劃為南北短、東西長，以 70 公尺 × 165 公尺、70 公尺 × 105 公尺兩種方式為主；臨高雄川水岸、河口港灣交匯處以東之街廓則仍配合河川及港埠岸壁調整走向。本次計畫除了規劃高雄川以東的新市區，更重新調整原高雄川西岸市區之畸零街廓，修正後之土地區劃不再顯得零碎。

街道路網的規劃亦因應都市交通的需要不斷變化形態。至「高雄都市計畫」階段，新市區街路延續了矩形格狀系統，在對應高雄車站的交通軸線上，導入一系列圓環規劃，以串接多條主要的廣闊街路，在空間上展現殖民統治的權威特性。又因都市擴張而出現不同方向的街路系統，轉向的街路系統在這個階段的規劃手法下，顯得合理與齊整。而東南側之戲獅甲一帶，因鐵道外圍環狀包覆而形成與之平行且呈放射狀之街路系統。在新市區計畫道路寬幅上，則在之前基礎上增加 50 公尺的街路劃設，以及 3 條寬達 60 公尺的公園道。甚且，在呼應大高雄市近代綜合都市計畫概念之下，街廓規劃亦大幅擴張，臨主要幹道之街廓採用 300 公尺 × 500 公尺或 400 公尺 × 600 公尺、臨次要幹道之街廓為 150 公尺 × 200 公尺、臨住宅街道則以 70 公尺 × 100 公尺。東南側之放射狀街路系統在住宅街道仍以 70 公尺 × 100 公尺為主；而屬工業用地之放射狀街廓則採取 130 公尺 × 150 公尺大街廓的規劃模式，是高雄市成為新興重工業都市的基礎。

## 捌、結論

日治時期由於縱貫鐵道、打狗築港及高雄市都市計畫的推展，並非整合在單一的計畫裡，三者的互動關係及規劃過程中的交互影響，是本文企圖深入探索與理解的重點。日治初期，殖民政府為了控制與分配島內產業資源，積極興築縱貫鐵道，使能聯結臺灣西部各地的產業與貨物，並集中於南北各一之港口，輸出至日本本土。然而，不若基隆優先列為首要築港目標，高雄港雖擁有天然良港的地形優勢，卻早已淤淺、不堪航行的窘境，亟需投入相當建設進行改良。縱貫鐵道的終點站選在打狗，是非常重要的契機，日後配合打狗車站擴建、港灣浚渫填埋

計畫，再經由全臺詳細的港灣調查下，確立打狗築港之優勢，打狗方始定案成為臺灣南部主要港口。經由打狗築港工程浚挖所填築的新市街，亦從此啟動都市計畫的運作，透過市區改正計畫，奠定了今日高雄市市區空間的基礎架構。無疑地，縱貫鐵道的興築、車站擴建的構想在時序上雖為先發，但仍需打狗築港在規劃上相輔相成，兩者間之關聯不容忽視。同樣地，鐵道、港口開發與都市計畫三者亦是適時相成，在規劃過程中相互修正、調整與整合，不斷交互影響下，成就高雄市獨樹一幟的港都城市空間紋理。

高雄的市區改正計畫是以向南延伸的鐵道與港灣為主導，考量船隻出入港口的航道動線，使鐵道與碼頭相互排列鏈結，並沿護岸布設港區鐵道，以聯結車站、倉庫與護岸，規劃手法呈顯出以海陸聯結的整體性構思，以發揮最大的運輸效率。後續的市區計畫與都市計畫亦延續以鐵道與港口的聯運為規劃主軸，不僅將高雄火車站向東遷移，成為都市的核心，也因高雄新車站位居縱貫鐵道南部線上臺南、屏東之區位核心點，而促成自臺南行駛而至的縱貫鐵道轉以一弧線跨越高雄川，使能一路向東行駛至屏東。日本殖民政府為能順利開發臺灣之資源物產，對臺灣島內之交通建設非常重視，高雄市的鐵道與港口開發更凸顯出交通建設是支配城市發展的重要因素。

從歷次都市計畫中的空間布局來看，除了規劃上特重鐵道與港口的聯運功能，街道路網的構成亦以鐵道及港口作為依據，或水平或垂直於鐵道路線或港埠護岸的規劃手法不難窺見。在此架構下所形成之全新規劃、格狀街路系統，成為高雄市街路的最大特徵，街路走向並強調至港區岸壁的連通性。再從街廓的區劃來看，規劃初期的新市街以鐵道、港區為核心，採用均質的街廓區劃原則，應是有助於全面快速發展的土地區劃方式。至後期以車站為都市核心軸線，向四方擴展的同時，亦將用途別地域計畫納入考量，與均質區劃整合運用；除了以大街廓型態布設住宅區、商業區在主要幹道、都市中心，更有規模地布設工業區，影響日後高雄市的工業發展。

關於高雄市都市空間的發展動向，受限於地理環境與港灣因素，是以西向東單方向的擴張方式，不僅鐵道車站由西往東遷移，港灣自西往東擴建，行政、商業中心亦隨著遷移。而隨著新市街、市中心逐步東移，縱貫鐵道車站的路線位址



始終是牽動都市發展的關鍵，鐵道與港口之間的設置、擴張與聯運功能的強化，更與市區規劃相呼應。因此，鐵道與港口作為都市規劃的依據與觸媒，進而形塑高雄市的都市空間架構，足以驗證兩者對高雄市都市發展的重要性與交互影響。

## 徵引書目

### 一、檔案

《臺灣總督府公文類纂》（南投，國史館臺灣文獻館藏）

〈下冷水坑圳新設工事〉。

〈民有地交換ノ條件〉。

〈律令第六號臺灣下水規則 / 府令四十八號下水規則施行細則〉。

〈高雄市市區改正工事費（指令第六三二一號）〉。

〈高雄市都市計畫事業第六號線路新設及第一號及第三十九號線路面改良工事費〉。

〈旗後及鹽定埔內地人買收地調書及附錄〉。

〈臺南廳告示第二十二號四十一年鳳山廳告示第二十九號打狗市區改正計劃中變更〉。

〈鳳山廳告示第二十九號打狗市區改正計畫圖塩水港廳〉。

### 二、廳報、州報

《高雄州報》，高雄，1936 年。

《臺南廳報》，臺南，1910 年。

《鳳山廳報》，鳳山，1906 年。

### 三、專書

小川琢志，《臺灣諸島誌》。東京：東京地學協會，1896 年。

中山馨、片山清夫，《躍進高雄の全貌》。高雄：出版單位不詳，1940 年。

王瑛曾編纂，詹雅能點校，《重修鳳山縣誌（上）》。臺北：行政院文化建設委員會，2006 年。

田中一二、芝忠一共編，《臺灣の工業地打狗港》。臺北：株式會社臺灣日日新報

- 社，1918年。
- 交通局高雄築港出張所，《〔昭和三年四月〕高雄港の概要》。高雄：交通局高雄築港出張所，1928年。
- 江樹生譯著，《熱蘭遮城日誌(1-4冊)》。臺南：臺南市政府，1999、2002、2004、2010年。
- 作者不詳，《打狗水道誌》(手稿本)。出版地、出版者、出版年不詳。
- 作者不詳，《打狗市區計畫說明書》(手稿本)。出版地、出版者、出版年不詳。
- 作者不詳，《打狗築港》(手稿本)。出版地、出版者、出版年不詳。
- 杜劍峰，《高雄火車站今昔》。高雄：高雄市文獻委員會，2004年。
- 李文環、蔡侑樺、黃于津、蔡佩容、余健源，《高雄港都首部曲——哈瑪星》。高雄：高雄市政府文化局，2015年。
- 張世文，《從地圖閱讀高雄：高雄地圖樣貌集》。高雄：高雄市政府文化局，2005年。
- 張宗漢，《光復前臺灣之工業化》。臺北：聯經出版事業公司，2001年。
- 黃世孟，《日據時期臺灣都市計畫範型之研究》。臺北：臺大土木工程學研究所都市計畫研究室，1987年。
- 黃武達，《日治時代(1895-1945)臺灣都市計畫歷程之建構》。臺北：臺灣都市史研究室，2000年。
- 黃嘉謨，《美國與臺灣(1784-1895)》。臺北：中央研究院近代史研究所，1979年。
- 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》(手稿本)。出版地、單位、年皆不詳。
- 臺灣總督府內務局，《昭和八年十一月 臺灣總督府內務局主管土木事業概要》。臺北：臺灣總督府內務局，1933年。
- 臺灣總督府內務局土木課，《昭和十一年十一月 臺灣總督府內務局主管土木事業概要》。臺北：臺灣總督府內務局土木課，1937年。
- 臺灣總督府內務局土木課，《昭和十三年十二月 臺灣總督府內務局主管土木事業概要》。臺北：臺灣總督府內務局土木課，1939年。
- 臺灣總督府交通局，《昭和三年八月 臺灣の港灣》。臺北：臺灣總督府交通局，1928年。
- 臺灣總督府交通局道路港灣課，《昭和十三年九月 臺灣の港灣》。臺北：臺灣總督府交通局道路港灣課，1938年。
- 臺灣總督府國土局土木課，《臺灣總督府國土局主管土木事業概要》。臺北：臺灣總督府國土局土木課，1942年。

臺灣總督府鐵道部，《大正八年度調高雄築港概要》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1921 年。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史上卷》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1910 年。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史中卷》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1911 年。

鮑曉鷗 (José Eugenio Borao) 著，Nakao Eki 譯，《西班牙人的臺灣體驗 (1626-1642)：一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》。臺北：南天書局，2008 年。

臨時臺灣工事部，《打狗築港計畫一斑》。出版地不詳：臨時臺灣工事部，1908 年。

臨時臺灣總督府工事部，《大正五年度打狗築港》。出版地不詳：臨時臺灣總督府工事部，1917 年。

臨時臺灣總督府工事部，《打狗築港》。出版地不詳：臨時臺灣總督府工事部，1912 年。

龔李夢哲 (David Charles Iakey)，《臺灣第一領事館：洋人、打狗、英國領事館》。高雄：高雄市政府文化局，2013 年。

#### 四、專書論文、期刊論文

張守真，〈哈瑪星：擁有很多「第一」的現代新市街〉，《高市文獻》，第 20 卷第 2 期 (2007 年 6 月)。

張守真，〈荷據時期「打狗」史事初探〉，《高雄文獻》，第 24、25 期合刊 (1986 年 1 月)。

許淑娟，〈日治時代「新興高雄」的市街地發展〉，《高市文獻》，第 18 卷第 4 期 (2005 年 12 月)。

曾玉昆，〈淺談鼓山區的產業發展〉，《高雄文獻》，第 5 卷第 3、4 期 (1993 年 6 月)。

曾玉昆，〈鹽埕的拓殖與發展考〉，《高雄文獻》，第 22、23 期合刊 (1985 年 6 月)。

黃武達，〈日治時代高雄都市結構之分析〉，收入黃武達編著，《日治時代臺灣近代都市計畫之研究》，第 2 冊。臺北：臺灣都市史研究室，1998 年。

黃武達，〈日治時期·高雄「哈瑪星、鹽埕埔」新市街之誕生與港灣都市之形成〉，收入黃武達編著，《日治時代臺灣近代都市計畫之研究》，第 3 冊。臺北：臺灣都市史研究室，2003 年。

- 楊鴻嘉譯，〈高雄自來水設施——1917年以前〉，《高市文獻》，第17卷第4期（2004年12月）。
- 戴寶村、吳子政，〈日治時期高雄港之海陸聯結營運（1895-1945）〉，收入杜劍鋒編，《高雄港建港100週年學術研討會論文集》。高雄：高雄市文獻委員會，2008年。
- 謝濬澤，〈從打狗到高雄：日治時期高雄港的興築與管理（1895-1945）〉，《臺灣文獻》，第62卷第2期（2011年6月）。

## 五、學位論文

- 吳欽賢，〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程之分析〉。臺北：臺灣大學土木工程研究所碩士論文，1988年。
- 李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉。臺南：成功大學歷史語言研究所碩士論文，1995年。
- 陳凱雯，〈日治時期基隆築港之政策、推行與開展〉。嘉義：中正大學歷史研究所博士論文，2014年。
- 曾鶯斐，〈日治高雄築港對高雄地區之影響——以人口與產業為中心〉。臺北：臺灣大學歷史學研究所碩士論文，1990年。
- 楊啟正，〈日治時期臺灣州治城市的基礎空間型態比較〉。臺南：成功大學建築研究所碩士論文，2006年。
- 楊慶吾，〈臺灣近現代地方政府建築之研究——以臺灣西部五大都市之發展為例〉。臺南：成功大學都市計劃研究所碩士論文，1995年。
- 潘彥璋，〈由歷史圖說檢視日治時期哈瑪星與鹽埕地區之都市空間〉。高雄：樹德科技大學建築與古蹟維護研究所碩士論文，2006年。
- 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期〉。臺北：臺灣師範大學史學研究所博士論文，1988年。

## 六、網路資料

Atlas of Mutual Heritage. <http://www.atlasofmutualheritage.nl/en/>.

