

An aerial photograph of Kaohsiung, Taiwan, showing the airport, highways, and dense urban development. The image is overlaid with a semi-transparent orange-red filter.

高雄文明史

地理篇

目錄

壹、自然地理	3
一、地理位置	4
二、地形與地質結構	5
(一) 中央山脈西翼地質區	
(二) 西部麓山地質區	
(三) 濱海平原	
(四) 海岸地形	
三、氣候特徵	12
(一) 氣溫	
(二) 降水	
(三) 風	
(四) 日照 360°	
(五) 濕度	
(六) 特殊天氣現象	
四、水文特性	16
(一) 河川特性	
(二) 湖泊與水庫	
五、自然環境災害	17
(一) 颱風與龍捲風災害	
(二) 水災與旱災	
貳、人文地理	19
一、行政區劃與人口組成	20
(一) 行政區域沿革	
(二) 人口成長與組成	
二、交通運輸網絡	34
(一) 陸運方面：	
(二) 海運方面：	
(三) 空運方面：	
三、聚落與都市發展	39
參、海洋首都	41
一、高雄市的生命力 - 高雄港	42
(一) 高雄港的地理形成	
(二) 高雄港的位置	
(三) 高雄港的營運實況	
二、海港建設	44
三、山海結合的未來高雄	46
肆、結語 - 山、海、河、港的區域特色	47

壹、自然地理



壹、自然地理

一、地理位置

高雄市面積約 2,947.6159 平方公里，佔全國總面積的 8.14%，是五大直轄市中面積最大的，目前人口總數約有 2,774,586 人（截至 101 年 3 月止），是臺灣人口第二多的直轄市，其形狀呈現東北向西南的狹長狀，地處臺灣本島西南部，東與花蓮縣、台東縣相鄰，西至台灣海峽，南與屏東縣接壤，並納管南海上的東沙島及南沙太平島，北方毗鄰嘉義與台南。由於大高雄都的經濟發展繁榮，遂成為臺灣南部區域的中心都市，是經濟、交通和產業發展的重心。

由於臺灣位居東亞島弧的中心位置，臺灣海峽又是東北亞通往東南亞、南亞的必經孔道，高雄市西部面臨此一重要交通要道，擁有優越的港口地理條件，在經濟或軍事戰略發展方面都有舉足輕重的地位，目前高雄港已發展成為臺灣海運交通的重要樞紐，也是國際重要貨櫃港之一。



圖 1-1：高雄市位置圖



二、地形與地質結構

由於臺灣島位於菲律賓海板塊和歐亞大陸板塊的聚合帶上，更是在琉球火山弧和呂宋火山弧的交會點上，因此地底下地塊不斷的推擠，加上全年平均雨量 2500mm 的長期侵蝕下，使得地形有顯著的起伏變化，主要地質區和地層的排列都呈現南北狹長的帶狀分布，與臺灣島的長軸平行。高雄市的地層分布大致與全島的構造一致，地勢由東北向西南傾斜降低，大致可分為三部分：東北部的「中央山脈西翼地質區」，中部的「西部麓山地質區」和西部沿海的「濱海平原」。

（一）中央山脈西翼地質區

本區主要是分布於高雄市東部的山地區，為中央山地的一部分，包括玉山山脈、阿里山山脈和中央山脈，標高均在一千公尺以上，如東北端的玉山主峰海拔 3952 公尺，海拔 3844 公尺的玉山南峰都位於高雄市境內。

中央山脈大部分是經過輕度變質的泥質沈積岩，其變質程度由西向東逐漸增強，因此本區大致可分為兩種地質帶，一為西側雪山山脈帶，以砂岩及頁岩為主，屬沈積岩，例如荖農溪上游即是；另一為東側脊樑山脈帶，以硬頁岩、板岩及千枚岩為主，變質程度較深，屬變質岩。

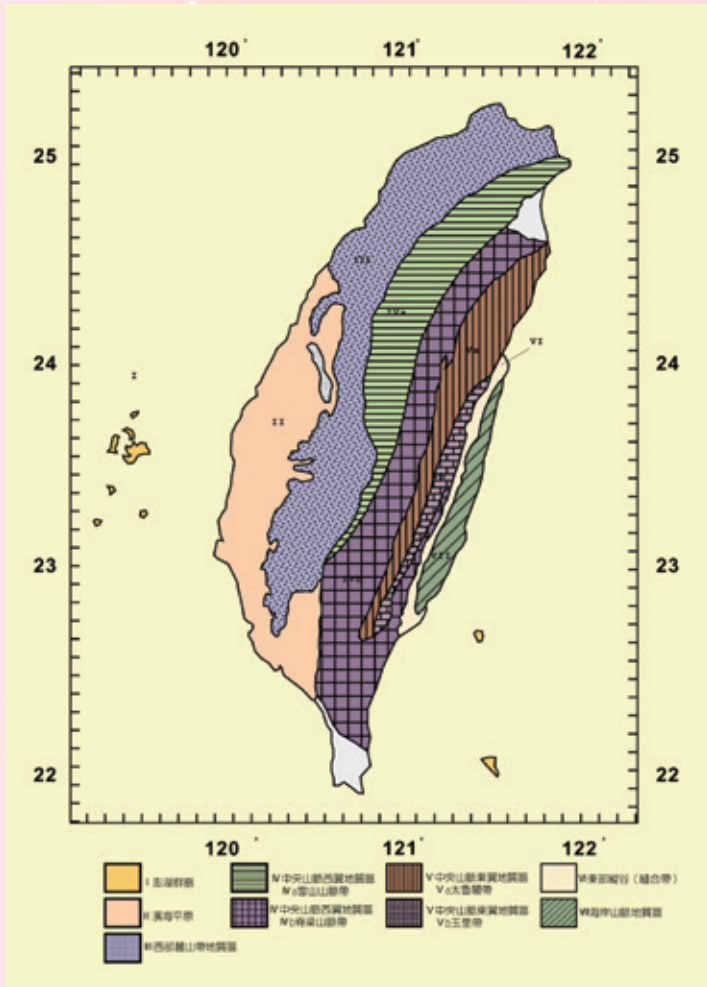


圖 1-2：臺灣地質分區圖（資料來源：中央地質調查所）

（二）西部麓山地質區

本地質區的地層以第三紀碎屑狀沈積岩為主，在那瑪夏、甲仙、六龜一帶多砂岩，到了內門及田寮附近，則多泥岩分布。田寮、燕巢等地出現的惡地地形，以及橋頭、燕巢的泥火山，就是泥岩分布區的特殊景觀，通常呈現小型山岳模樣。由於泥岩透水性低，一遇大雨即變得十分軟滑，受重力影響向下流動，使得小斜坡坡面上充滿水流過的蝕溝或溝谷，溝谷的橫切面多呈現狹小密佈的 V 型小谷；一旦乾旱少雨，表面又乾縮成多邊形類似泥裂的現象。因此基岩裸露、雨蝕溝痕

密佈、短而陡急的坡面及有非常細緻的網絡水系和植被稀少等現象，常是惡地的主要特徵。



圖 1-3：岩層裸露、溝谷密佈和植物稀少的惡地地形

北側、東側的大社和大樹一帶丘陵與東南側的鳳山丘陵，屬於西部麓山帶的南緣，隔著屏東平原與中央山脈相對。高雄平原上的河川多發源於此丘陵地。

（三）濱海平原

西部濱海地區為水深較淺的臺灣海峽，加上緩慢不斷的地殼隆起，還有二仁溪、阿公店溪、高屏溪等河川攜帶來的泥沙淤積，所以形成沖積層，為嘉南平原與屏東平原的交會地帶。沖積層的岩石組成以土、砂及礫石為主。

此外，本區亦有局部的珊瑚礁石灰岩分布，形成數處隆起珊瑚礁，例如：岡山區的大、小崗山和市區附近的半屏山、壽山和鳳山等地。大崗山、半屏山曾為水泥原料產地；壽山山區則林巒蔥綠、洞奇巖秀，成為市民休閒重地，也是台灣獼猴重要棲息地。

（四）海岸地形

高雄市的海岸，北起和台南市交界的二仁溪口，南迄和屏東縣交界的高屏溪口，海岸線總長約 63 公里。北段的海岸自二仁溪到荖實溪口，屬於臺灣西南海岸沙岸，在 1966 年以前，注入海岸之各河流如二仁溪、阿公店溪，其中上游並無水庫興築，沿岸也未見海岸結構物的阻隔，所以濱外沙洲、潟湖甚為發達，例如興達港的潟湖。隨著潟湖不斷陸化，濱外沙洲就成為今日海岸線，故昔日陸地增加速度頗快。可是自 1967 年後，各河流上游水庫陸續完工後，泥沙來源減少，致使海岸線不斷向後退，危及沿岸居民的生命財產安全，故近年來陸續興建海堤來阻隔海岸線的後退。

從典寶溪口到鳳鼻頭的這段海岸線上分布著左營港、高雄港等幾個向內陸凹進的港口，這些港口在未開闢前多屬於潟湖與海灣地形。高雄港所在的高雄潟湖是台灣最接近大都會的濱海潟湖，約在 18 世紀中葉生成，其北端的旗津是高雄第一港口；南端是紅毛港，一般稱為第二港口；西側則有一道狹長的沙堤，由西北向東南延伸約 12 公里，即為旗津半島，是一天然大防波堤（李素芳，2002）。早期在鳳山台地西南端有一個從鳳鼻頭向西北方延伸的沙嘴，由於受到沿岸流的影響，因此逐漸向西北延伸，最後與位於高雄平原海岸外、相同走向的濱外沙洲相互連接，而為成一個大潟湖。在潟湖的西北端，也就是旗後山與柴山相對峙的地方，形成一個缺口（寬約 136 公尺），此即為潟湖與外海相通的潮汐口（或稱潮流口）。當潟湖形成時，外側的沙嘴（旗津半島）常被暴雨所沖斷，並不穩固，而後經居民栽種林投等防風林保持水土，才逐漸穩定。注入潟湖內的愛河、前鎮溪等溪流，因為其含沙量均有限，並沒有帶來足夠的堆積物，改變平原的坡度、質地和型態，潟湖內的自然淤積速度也相對緩慢。除此之外，高屏地區沿岸的地盤似乎並不像嘉南地區海岸一般，地盤不斷隆起，反而有沈降的趨勢，這也是為何本市海岸線相較於嘉南平原及其他地區而言，海岸變遷較緩，沒有明顯繼續向西移動的一個重要因素。

南段從鳳鼻頭到高屏口的這段海岸，也是早期漂沙淤積，但是今日海岸線也是逐漸向後退，並且在高屏溪口處，有臺灣西部海岸線中，唯一的溺谷海岸。

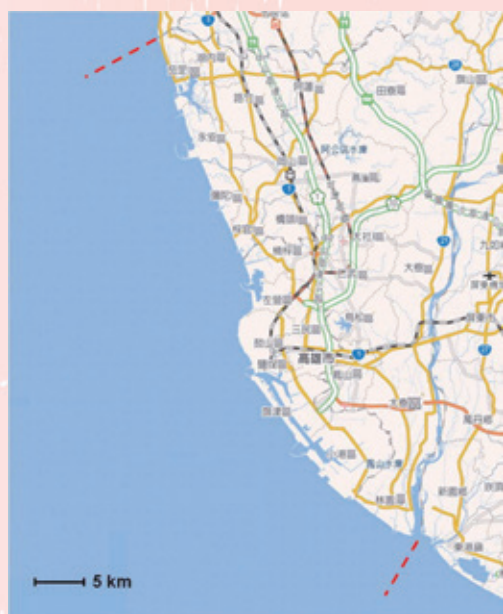


圖 1-4：高雄市海岸線圖（資料來源：高雄市政府海洋局）



圖 1-5：高雄地區地質圖（資料來源：中央地質調查所）

高雄附近地區的地層，顯示了數百萬年來高雄地區的自然歷史。這個演化的歷史大致上是（齊士崙，2002）：

1. 上新世時，高雄地區大致上都處於大陸棚的淺海環境。早期水深較淺，晚期因為板塊碰撞，水深變深，之後再逐漸淤積變淺。這個時期形成的地層就是南勢崙砂岩。
2. 更新世時，全球歷經了至少四次的主要冰河期，冰期來臨時，海平面會大規模降低，間冰期時，海平面又再度上漲。高雄東側的大社、大樹地區在早更新世曾露出海面，無地層堆積，記錄的可能就是更新世第一次冰期的海平面大規模降低。之後再度沈入水中，沈積大社層，到更新世中晚期完全露出海面成為陸地，或處於濱海環境，沈積的就是嶺口礫岩層。鳳山、半屏山和柴山地區，在更新世早期都處於海域環境，沈積的地層以砂岩、泥岩為主。到了更新世中、晚期，形成石灰岩，記錄了兩次海水面大規模降低的事件，也就是可能記錄了更新世中、晚期的冰期。另外，柴山、半屏山石灰岩之上，已無任何地層覆蓋，表示這兩座小山丘，可能在更新世晚期，就已經形成並露出水面，呈島嶼或類似島嶼狀的地形。
3. 到全新世之前的最後冰期時，鳳山丘陵、柴山、半屏山均已形成，高雄的大部分地區也都曾露出地表，受到侵蝕，形成更新世地層與全新世沈積層之間最廣泛分布的侵蝕面或不整合面，最後在冰期結束，海水面大量上升後，沈積全新世的沈積層。

另外依據中央地質調查所出版的台灣地質圖幅暨說明書—高雄圖幅（陳華玟等，1998），及台灣活動斷層研究資料，高雄市附近地區的地質構造現象包含背斜與斷層兩類，前者有半屏山背斜與鳳山背斜，後者則包括旗山斷層、壽山斷層與鳳山斷層。這三條斷層皆屬於中央地質調查所認定的活動斷層。距離本區較遠的則有六龜斷層、潮州斷層、小崗山斷層等活動斷層。各構造的分布與特性說明如下（中央地質調查所，1988、2000）：

1. 半屏山背斜：

此背斜位於半屏山地區，半屏山是這個背斜構造的東南翼。背斜軸部位於半屏山西側，為東北—西南走向，向東北可能被旗山斷層截切。

2. 鳳山背斜：

此背斜位於鳳山丘陵地區，背斜軸部呈南北方向延伸，位於丘陵地的中央部分。

3. 旗山斷層：

本斷層位於旗山的東北方，為東北—西南走向之左移斷層，亦有學者認為本斷層是高角度逆斷層，延伸超過 70 公里。因為在鳳山地區已進入沖積平原區，地表並無直接的斷層證據，斷層延伸的方向無法確定。1973 年於旗山附近曾發生 4 次規模 3 或 3 以上的地震，造成更新世早期的二重溪層（可能相當於大社層底部或古亭坑層頂部）發生微量變形。本斷層於旗山地區的層位落差約 2000 公尺，往南漸次減少，東側為上升側。因斷層性質不明確，因此中央地質調查所認定本斷層屬於存疑性活動斷層（距今二百萬年～十萬年前曾經活動過的斷層）。

4. 壽山斷層：

壽山斷層為一掩覆斷層，根據高雄捷運局委託的調查，推測斷層的位置是由壽山向東北延伸，切過龜山西北側，蓮池潭西北側至半屏山西北側，斷層走向略呈北 35 度東，向東南傾斜 80 度，是一東南側相對上升的高角度逆斷層。本斷層並未穿過古亭坑層上覆的現代沖積層，顯示八千年來這個斷層尚未再活動過。

5. 鳳山斷層：

此斷層是一推測斷層，地表並沒有斷層的證據。斷層位於鳳山丘陵與屏東平原之間，由鳳山東北方的崎子腳，沿鳳山丘陵東緣延伸至拷潭附近，呈北北西走向，全長約 11 公里。孫習之（Sun, 1964）認為本斷層是一逆斷層，東北側為上升側，向西北或可連接龍船斷層，而截切向東北傾沒半屏山背斜。楊貴三（1986）認為此斷層無明顯的地層變位證據，也由於斷層性質不明確，中央地質調查所列其為存疑性活動斷層。

6. 六龜斷層：

位於高雄縣六龜和新寮之間，為高角度逆斷層，呈東北走向，全長約 11 公里。另有一說法是本斷層以北偏東 15 度走向延伸至荖濃溪以北長約 18 公里（耿文溥，1967）。除了在六龜孤兒院西南方的荖濃溪北岸有一階地，疑似受到此斷層影響而使下游隆起外，其他未見明顯的變位現象（楊貴三，1986）。屬於第二類活動斷層（距今十萬年～一萬年前曾經活動過的斷層）。

7. 小崗山斷層：

在小崗山西北方，呈南北走向，北端逐漸轉向東北，全長約 8 公里。屬於存疑性活動斷層。

8. 潮州斷層：

也稱荖濃斷層、荖濃溪斷層或土壟灣斷層，是台灣本島東側中央山脈與西側屏東平原的構造分界線。斷層由寶來至恆春呈南北走向，延伸約 145 公里，若由寶來算起至平埔入海，長約 80 公里。斷層線所經谷口的新舊四期沖積扇交互生成，而認為屬於旋轉斷層（pivotal fault）。東側隆起的地層比下降側的地層年代更久，故此斷層為逆衝斷層，推算斷層的傾角為 70 ～ 80 度東，屬於存疑性活動斷層。

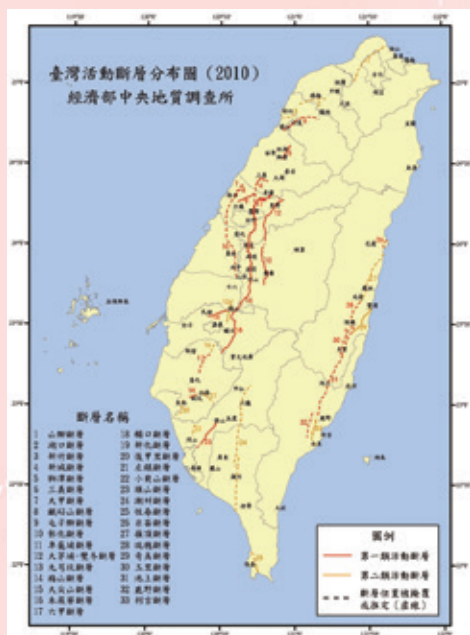


圖 1-6：台灣活動斷層分布圖（資料來源：經濟部中央地質調查所編印，2010）

三、氣候特徵

高雄市的地理位置居於台灣本島西南部，東北方與中央山地相接，西南方濱臨臺灣海峽，由西向東形狀狹長且地勢逐漸增高，由沿海平原到中央山地，地形複雜高低起伏大。加上全境位於北回歸線以南，在亞洲東部地區季風氣候的影響下，屬於熱帶季風氣候。受到地形和風向的影響，具有多變的氣候型態，形成不同的氣溫分布和降水環境。

（一）氣溫

高雄市由於緯度低，以及受到沿海暖流的影響，氣溫較中北部略高。再加上都市所在地的溫度會比都市外圍的郊區高，而且隨著都市發展，都市氣溫也將持續升高，這種現象稱為都市熱島（urban heat island）效應。因此高雄市氣溫終年偏高，霜雪幾乎不曾發生，可說是沒有真正的冬季（高雄市文獻委員會，1995），因此近年來電影產業逐漸選擇高雄作為拍攝的最佳地點。依據中央氣象局高雄氣象站 1981 年至 2010 年間的統計，平均氣溫以 1 月攝氏 19.3 度最低，7 月攝氏 29.2 度最高。若根據 1931 年到 2009 年的統計時期，高雄市區的極端最高溫為 37.2° (1980/6/22)，極端最低溫為 4.4° C(1973/12/25)。

高雄市的氣溫亦受地形的影響，由西南平原向東北山區隨著高度增加而氣溫遞減，東北部的阿里山山脈和玉山山脈出現熱帶、溫帶、寒帶的垂直氣候變化，不同的林相增加生物多樣性。冬季時，由於高雄市緯度上已屬熱帶地區，東北季風又受到中央山脈的阻隔，對本市的氣溫影響有限。

表 1-1：高雄近 30 年每月平均溫度 (1981-2010 年) 單位：℃

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	平均
平均氣溫 (℃)	19.3	20.3	22.6	25.4	27.5	28.5	29.2	28.7	28.1	26.7	24.0	20.6	25.1

資料來源：交通部中央氣象局

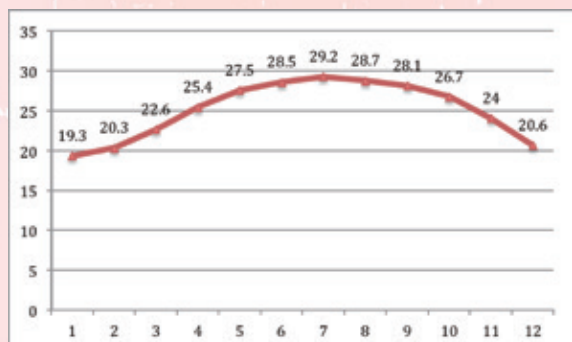


圖 1-7：高雄市各月平均氣溫圖（1981 至 2010 年）資料來源：交通部中央氣象局

(二) 降水

季風和地形影響雨量最甚，高雄市年雨量只集中在西南季風盛行的時期，其餘時期多為乾季，4~9 月夏雨占的比例大部分超過 90%，故全年可劃分雨季和乾季兩期。以 1981 年至 2010 年間年平均降雨量為例，年平均降雨量約 1,884.9mm，以 1 月降雨 16.0mm 最少，8 月降雨 416.7mm 最多，亦曾出現單日 621.5mm 的降雨量(1931~2009 年統計期間)。單位時間內的降雨量稱為降雨強度，高雄市在 2009 年 8 月莫拉克颱風期間，累計超過 2500mm 的驚人雨量，造成平地淹水，山區發生嚴重土石流，其中甲仙小林村、那瑪夏民族村及六龜新開等部落幾近滅村，原本相當於一年分的降雨量在三天內傾盆而下，降雨強度過大，引發慘重的災害。

以季節分布而言，高雄市的降雨明顯集中於五月至九月的熱季，雨量約佔全年的 88%，產生明顯的乾、濕季之分。雨季主要集中在六、七、八月；而十月至翌年四月，當東北季風盛行時則為乾季，也就是說高雄市的乾季長達七個月之久，雨量集中的情形非常明顯，造成本市的旱象十分顯著，旱季嚴重時曾創下連續半年完全無降雨的紀錄，往往釀成缺水旱情，因此對於水資源的調配更須關注。

表 1-2：高雄近 30 年每月平均雨量（1981-2010 年）單位：mm

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	平均 年雨量
降雨量 (mm)	16.0	20.5	38.8	69.8	197.4	415.3	390.9	416.7	241.9	42.7	18.7	16.2	1884.9

資料來源：交通部中央氣象局

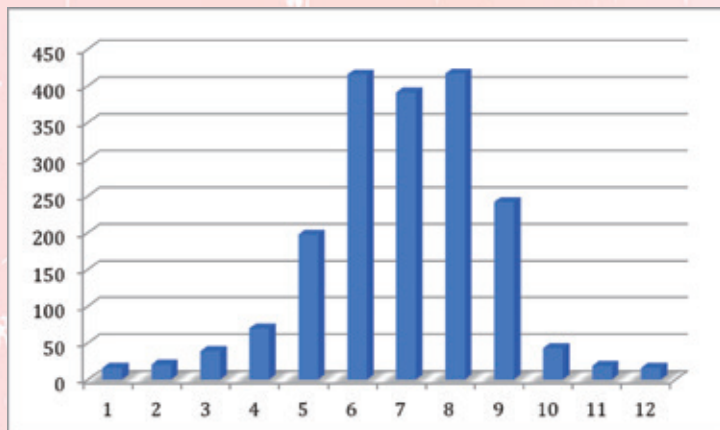


圖 1-8：高雄市各月平均降雨量圖（1981 年至 2010 年）資料來源：交通部中央氣象局

表 1-3：高雄市 2011 年各月降雨量 資料來源：交通部中央氣象局

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
雨量 (mm)	7.7	3.5	8.0	29.5	106.0	392.0	543.0	367.5	71.5	55.0	172.5	40.5

(三) 風

高雄地區的風向，一至四月是以北、東北和西北風為主，但四月份開始，偏南風開始增加。到了五月份，雖然西北風仍然較多，不過各個風向的頻率分布相當均勻。到了六月份，大致為東南方向的風取代了西北方向的風，成為頻率較高的風向，其中東北東風的頻率則是最多的，其他各個風向的頻率分布則和五月份相似，顯得相當均勻。這個趨勢延續到七月，但七月頻率最高的是南南東風。到了八月、九月，西北方向的風開始增加，頻率最高的風向則是東北東風。從十月份開始，偏北的風向頻率又開始佔優勢，且越來越明顯（齊士崢，2002）。

表 1-4：高雄測站 2011 年各月最大十分鐘風速與風向 資料來源：交通部中央氣象局

高雄測站		最大十分鐘風			最大瞬間風		
年	月	風速 (m/sec)	風向 (360°)	出現日期	風速 (m/sec)	風向 (360°)	出現日期
2011	1	6.6	10	15	13.9	340	15
2011	2	6.1	310	8	10.6	350	13
2011	3	5.4	350	7	10.6	340	7
2011	4	5.6	310	8	12.4	290	8
2011	5	7.2	320	10	13.9	320	10
2011	6	7.7	150	10	14.9	150	9
2011	7	7	170	10	14.4	220	20
2011	8	9.4	270	29	21.4	250	29
2011	9	5.7	310	30	9.1	300	30
2011	10	4.7	310	24	7.8	310	20
2011	11	5.8	150	18	10.7	160	18
2011	12	5.8	350	2	11.9	20	3

(四) 日照 360°

高雄市日照率全年變化不大，六月是梅雨季，八月則因多颱風和夏季雷雨，因此日照率較低。全年日照時數 2,212 小時，以 12 月日照 161.8 小時最少，7 月日照 221.4 小時最高。

表 1-5：高雄市各月平均日照時數（1981 年至 2010 年） 資料來源：交通部中央氣象局

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
日照時數	174.7	165.8	187.0	189.1	198.5	199.9	221.4	193.7	175.7	182.4	162.2	161.8	2,212.2

(五) 濕度

高雄地區接近海洋，一般狀況下的相對濕度經常在 80% 左右，在一年之中，相對濕度以 12 月平均 71.9% 最低，8 月平均 80.5% 最高，意即雨季時相對濕度較高，冬天較乾燥時相對濕度較低。

表 1-6：高雄市各月平均相對濕度（1981 年至 2010 年） 資料來源：交通部中央氣象局

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年平均
相對濕度 %	72.7	73.5	73.2	75.1	76.9	80.1	78.7	80.5	78.9	75.5	73.3	71.9	75.9

(六) 特殊天氣現象

1. 颱風

根據 1897 年 -2002 年間的紀錄，此期間共計有 370 個颱風侵襲台灣，平均每 年 3.5 個，其中大約將近一半會通過高雄、屏東附近地區；侵襲台灣的颱風，最早出現在四月下旬，最晚在十一月，侵襲的次數則以八月最多，七月次之，九月再次之，這三個月份是主要的颱風季節（齊士崢，2002）。侵襲高雄之颱風，若以瞬間最大風速來看，以 1977 年的賽洛瑪颱風瞬間最大風速最強，近十年來則以 2005 年的海棠颱風和 2009 年的莫拉克颱風的瞬間最大風速達到約每秒 30 公尺最強。



圖 1-9：影響臺灣地區颱風路徑分類圖（1911 — 2010 年） 資料來源：交通部中央氣象局

2. 梅雨

每年五月上旬至六月中旬為台灣的梅雨季，滯留鋒面上常有低氣壓擾動發生並伴隨中到大程度的雷陣雨，為台灣地區帶來豐沛雨水，但是對於農業、電力交通及工程等影響甚大。梅雨、颱風、寒潮與乾旱常被稱為台灣的四大天然災害，梅雨與颱風一樣，都是利弊兼具的天氣現象。不過梅雨主要影響中北部地區，對高雄地區的影響較小（齊士崢，2002）。

3. 龍捲風

龍捲風是一個旋轉速度非常快但範圍極小的劇烈天氣現象。它可能出現在陸地上，也可能在海面上（稱為「水龍捲」）。在台灣中部和西南部平原地區，根據最近 40 年的氣象資料統計，台灣的龍捲風平均每年出現 1.8 至 2 次，其中三分之二集中在台南市和高雄市的平原地帶和屏東平原，所以這個區域被氣象人員稱為「龍捲風巢」（劉昭民，1996）

四、水文特性

（一）河川特性

高雄市境內的主要河川計有高屏溪、二仁溪，次要河川有阿公店溪，普通河川有典寶溪、後勁溪、前鎮溪。這些河川均源於山地，河短流急，在雨季時常出現滾滾洪流的壯觀景象，但是旱季時僅剩乾涸河床。

於玉山南麓，上游為荖濃溪，流經六龜之後往南與與支流濁口溪會合於屏東縣大津附近，於磚仔地與隘寮溪相會，至高雄市旗山區嶺口附近與楠梓仙溪匯合而成高屏溪，出海口在林園區，是高雄市與屏東縣主要的邊界，也是高雄市農業、工業和民生用水之重要來源之一。高屏溪主要支流為荖濃溪與旗山溪等，荖濃溪的重要支流有濁口溪、寶來溪、拉克斯溪和拉庫音溪等；旗山溪的支流有美濃溪等。由於台灣地區地形特徵為坡陡流急，河川侵蝕力量大，搬運作用旺盛，在河川進入平原時，形成大量的砂石堆積，使得高屏溪中下游一帶砂石場林立，任意盜採砂石經常危及橋樑安全與人員生命。

二仁溪源於內門區的分水崙，流經古亭之後，匯入田寮溪、牛稠埔溪，向西而行，是高雄市與台南市之間的分界，沿岸地區受到工業的污染相當嚴重。阿公店溪發源於燕巢區與田寮區之間的千秋寮地區，上游集水成阿公店水庫，除防洪給水外，尚作農業灌溉用，也是重要的觀光景點。壽山至半屏山一線以北的平原，地勢略向西北傾斜，水流多注入後勁溪；該線以南則略向南傾，水流匯入愛河；小港機場一帶的平原地勢略向西傾，水流匯成前鎮河，除了後勁溪外，其餘溪流均注入原為潟湖的高雄港。民國 72 年後，原有普通河川有典寶溪、後勁溪、前鎮溪調整改為排水處理。

愛河在日本時代稱為高雄川，當時因修築高雄港，而疏濬愛河成寬 73 至 128 公尺、深 3.6 公尺的航道，做為工業運輸之用，因此又稱為「高雄運河」。愛河源於高雄市仁武區的八卦寮埤潭，經左營、三民、鼓山、鹽埕、前金、苓雅等區而注入高雄港第一港口，全長約 15 公里，河道寬度從下游出海口的 130 公尺往上游依序遞減到 14 公尺，源頭是農田的灌溉渠道，流域面積約 5600 公頃。愛河下游分成二條河道入海，主流接納支流大港溪（今二號運河）後，即分注二途，一是沿著愛河主流，在苓雅寮注入高雄港；一是在七賢橋附近沿著今日的大溝頂（崛江商場）順流而下，在哈瑪星的舊火車站（高雄港站）後方入海。愛河原來的主要功能是灌溉、運輸，70 年代以後做為當時上游合板、木材工廠的運輸功



能，轉變為工業與家庭廢水的污水排放功能，造成愛河嚴重污染，愛河的整治也就成為歷任市長的重要任務。經過多年的疏濬與污染管制，對於市區的排水、觀光及工業運輸功能的提高，助益甚大。下游兩岸自七賢路的七賢橋至五福路的高雄橋一段，現已由此延伸至三民區，經過美化設計建設，風光非常宜人。（吳連賞，2002）

（二）湖泊與水庫

另外，高雄市尚有以下湖泊或集水區部分：

澄清湖水庫水源取自高屏溪地面水及伏流水，經由曹公圳引入水庫，除了給水外，秀麗的景色也是民眾休閒的好去處。阿公店水庫位於燕巢區小崗山東麓與岡山區、田寮區交界之阿公店溪上游，為臺灣唯一以防洪為主要標的之水庫，主要功能為防洪與農田灌溉，為戰後臺灣最早完成之水庫。鳳山水庫位於林園區、大寮區與小港區之間，其水源大部分取自屏東縣東港溪地面水，少部分來自高屏溪伏流水，水庫功能為提供南高雄地區的公共給水及工業用水。

其他埤塘圳道有曹公圳，以及平原地帶的蓮池潭、內惟埤（位於美術館附近）和丘陵邊緣位於覆鼎金一帶的金獅湖。曹公圳是清道光十七年（1837）至十九年（1839）（南支舊圳）及道光二十一年（1841）至二十三年（1843）間（北之新圳），由鳳山知縣曹謹和地方父老仕紳共同籌建的。它由大社、大樹丘陵與鳳山丘陵間的缺口，自九曲堂引高屏溪的水進入高雄平原，是高雄平原重要的灌溉渠道。南支舊圳灌溉小港一帶，北支新圳灌溉苓雅、前鎮、新興、三民、左營與鼓山一帶。

五、自然環境災害

高雄地區是台灣少地震的區域，也沒有發生過重大的地震災害。不過因地質發展演育的時間尺度遠遠超過人類生命、文化發展的時間尺度，高雄市附近地區又有數條可能的活動斷層經過，未來這些活斷層是否可能再活動，造成強烈地震，引起嚴重災害，值得進一步深入探究（齊士崢，2002）。

（一）颱風與龍捲風災害

在高雄地區，颱風造成的主要災害就是由強風和豪雨引起的。1952 年的貝絲颱風和 1977 年的賽洛瑪颱風，則是高雄地區近年來釀成最嚴重災害的颱風。貝絲颱風在 1952 年十一月十三日侵襲台灣，平均每秒的風速大約在四十公尺左右，降雨並不是很大，不過因為颱風警報發佈較遲，所以造成台南、高雄、屏東地區過去四十一年來最嚴重的災害。賽洛瑪颱風則是在 1977 年七月二十五日登陸高雄附近，雖然是中度颱風，但瞬間陣風風速可達每秒五十公尺以上甚至超過六十公尺。賽洛瑪颱風在嘉義以南及花東地區共造成 31 人死亡，8 人失蹤，500 多人受傷，房屋倒塌 9417 間。由於水、電供應設備遭颱風破壞，高雄的重化工業均呈停工狀態，遭受嚴重損失。而台灣鋁業公司高雄電解廠則發生廠房倒塌，十餘座電解爐相繼爆炸事件，造成十二名工人受傷，全廠生產癱瘓，損失慘重。賽洛瑪颱風原本經恆春外海朝西北方向前進，預計可能不會登陸台灣，結果卻在

前一晚風向突然轉變，而在七月二十五日當天上午登陸毫無戒備的高雄地區，造成人員傷亡、港區商船沈沒，貨櫃吊架、電台鐵架、高壓電塔倒塌，整個高雄籠罩在狂風暴雨之中，甚至出現強達十六級陣風。2009年8月莫拉克颱風從花蓮市附近登陸，受颱風及西南氣流影響，台灣中南部、東部多處地區降下刷新歷史紀錄的雨量，引發嚴重水患，造成臺南、高雄、屏東及臺東等縣重大災情，鐵、公路多處路基流失造成交通中斷，多處地區發生嚴重土石流災害。計有673人死亡，26人失蹤，農損逾195億元。

在龍捲風方面，確實經過高雄地區的龍捲風有兩次，均來自海上，屬於水龍捲。一次在1951年五月十四日，龍捲風自左營登陸，向台南移動，估計風速可達每5秒一百公尺，造成數十人傷亡，房屋倒塌。另一次發生在1991年四月六日，龍捲風自大林、紅毛港一帶登陸，亦造成港區及附近設施的毀損。這兩次龍捲風都僅侵襲高雄市濱海地區，未深入內陸。

（二）水災與旱災

高雄市雖然濱海，不過潮差小再加上沒有流域廣大的河川，丘陵地亦狹小、集水區不大，所以主要的水患成因是本身區域的降水過多（尤其在颱風來臨期間），使溪流沿岸發生河川氾濫，或市區中局部窪地在豪雨後發生積水，也甚至是地表排水不及造成的洪水災害。例如：2001年的水災，在七月十一日潭美颱風來襲，從下午5點到8點一共累積了305公釐的雨量，平均一小時降下約一百公釐的雨量，降雨一直持續到翌日凌晨1點，期間歷時九小時降下了404公釐的雨量，降雨強度之大令人咋舌，在愛河及都市中許多大排水溝兩岸均發生水患，高雄市在一夜之間多出了一千多座的「游泳池」。近年來，政府已經投入大量經費，進行整治，興建雨水下水道，水患的頻率應可逐漸降低。不過，學者也認為（齊士崢，2002），因為都市排水道排水能力設計的限制，與高樓的興建產生新的都市窪地，這些地區未來的積水問題，常常因為只有一公尺以下的高度差異，都市計畫圖不易表現，而被忽略，未來這樣的洪水災害調查與評估，應該也是高雄市都市防洪工作的重點之一。

高雄市具備「夏雨集中」的氣候特徵，乾、雨季分明，降雨集中的結果，便使本市的旱象十分顯著，平均每年有5.5次十日以上連續不降雨的紀錄，且幾乎每年會出現一次連續三十日以上不降雨的紀錄，據統計，從1900年至2002年期間，高雄曾出現年降雨日數只有九十二天的紀錄，堪稱台灣氣候之最（涂建翊等，2002）。

貳、人文地理



貳、人文地理

一、行政區劃與人口組成

(一) 行政區域沿革

高雄縣市在清朝時期原屬同一行政區域，康熙 22 年清兵佔領台灣，翌年設台灣府及台灣、鳳山、諸羅三縣，鳳山縣治原設在興隆莊（即今日高雄市左營），到了乾隆 51 年（西元 1786 年），林爽文起事抗清，鳳山縣城被攻破，清廷認為左營的鳳山縣城不易防守，就在埤頭街（今高雄縣鳳山市）再築新城，原來在左營的鳳山縣縣城即被稱為舊城。

民國 34 年改州為縣、改郡為區，民國 39 年行政區域再度調整，成為高雄縣。高雄縣本著過去的工業發展基礎，又鄰近高雄港，原料進口便利，特許設立了許多工業區，例如鳳山汽車工業區、林園石化工業區、大寮鄉大發工業區、仁武工業區及大社石化工業區等等。民國 90 年更成立了路竹科學園區，民國 92 年更名為南部科學工業園區高雄園區。民國 34 年高雄市成為省轄市，隸屬於台灣省。民國 35 年起下轄鹽埕、鼓山、左營、楠梓、三民、新興、前金、連雅（民國 41 年更名為「苓雅」）、前鎮與旗津等 10 區。民國 64 年高雄市成為台北市之後第二個人口超過百萬的台灣都市，政府考慮平衡南北發展，於民國 68 年 7 月 1 日起，高雄市升格為台灣的第二個直轄市，並將高雄縣小港鄉併入高雄市改為小港區。

民國 99 年 12 月 25 日縣市合併成為大高雄都。各區域特色如下：

區名	特色
1. 楠梓區	因本區區民原為福建省漳、泉兩地於前清來台墾拓先民之後裔，當時遷者日眾，不久形成一大村落，因溪畔遍植楠木，故名為「楠梓坑」。日治時期縮寫為楠梓，沿用迄今。楠梓區有高速公路、濱海公路、縱貫公路經過，是交通往來的重要節點，有楠梓、後勁、右昌等三個聚落。目前有後勁溪、楠梓溪、典寶溪等形成的藍帶區域，東南側又有半屏山，加上高雄國家都會公園、援中港海邊等景觀資源，是民眾郊遊踏青的好去處。 由於 1971 年經濟部在此設立加工出口區及中油煉油廠的設廠，帶動本區經濟發展，人口職業結構以工業人口居多。民國八十年代，政府開放引進外勞，更使外勞成為本區新興族群，為數眾多。由於楠梓科學園區的就業機會漸增，以及大學消費人口增多，目前楠梓區已成為高雄地區中的人口快速成長區。
2. 左營區	位置西臨台灣海峽，左營軍港為海軍最大且最重要的基地，海軍司令部亦位於此。清代時本地曾為鳳山縣縣治所在地，今日仍保有許多古蹟，如：左營舊城（一級古蹟）有北、東、南三個舊城門、孔廟崇聖祠（三級古蹟）和鎮福社（一級古蹟）。區內尚有蓮池潭風景區，北至半屏山，南至龜山，「翠屏夕照」為左營獨特的八大景觀之一。



	本區聚落舊部落和新社區並存，加上往昔大量軍民的眷村特色等，使得各個區塊文化特色皆有不同。近 20 年來，因東側大面積的重劃區快速發展，住宅大樓及人口密度持續增加，大型購物中心漢神巨蛋和瑞豐夜市形成的「巨蛋商圈」，被視為北高雄的新興熱鬧商圈。此外，左營高鐵站是高鐵、台鐵和高雄捷運紅線的三鐵共構車站，具有通勤轉運的功能，對外可連繫南二高和中山高，對內連絡高雄市中心、港埠和機場，使旅客可快速轉乘至各旅遊景點，讓高雄旅遊更為豐富！
3. 鼓山區	因打鼓山得名，以高雄港與旗津區相望，從鼓山到旗津，渡輪是最方便的交通工具，定點運輸，將汽車、機車、大人、小孩、貨物全載運到對岸，日復一日，也成了鼓山的景觀特色。 境內擁有日治時期遺留下的古建築物（如山形屋、日式家屋、武德殿等），加上愛河、西子灣等自然美景，加以整體規劃可成為社區民眾的活動地點。例如：哈瑪星地區的文化活動可以增進民眾對於昔日高雄港的發展歷程及臨港線鐵路的認識。 南端的高雄港內港遼闊，巨輪雲集，早為繁榮地方之樞紐，再加上區內壽山主、支脈的天然屏障，造成了背山面海的絕佳地理環境，先天即為發展工業、漁業與國際貿易的據點。區內「第一船渠」獨特的地理位置，目前已打造親水活動空間、發展觀光遊憩碼頭，並持續推動柴山自然公園的保育工作，強化中山大學與當地社區民眾的互動關係。
4. 旗津區	位於高雄市西方近海，西臨台灣海峽，北隔高雄港第一港口與鼓山區相望，東濱高雄港內港與前鎮區相鄰，南以第二港口與小港區為界，包含旗後與中洲兩大部落，旗後山是島上唯一的高地，為一高位珊瑚礁；位於南海上的東沙島及南沙太平島也劃歸本區管轄。 旗津區為高雄市最早開發的地區之一，早期的打狗就是指本區，本區原為近海離島，後來因高屏溪攜帶大量泥沙淤積，與台灣本島相連，成為一沙洲半島，地理位置剛好可以為高雄港抵擋飄沙強浪，因此成為高雄港的最佳屏障。1967 年，為開闢高雄港第二港口，將旗津與台灣相連的沙嘴切割，使得旗津再度成為沙洲離島。在高雄港內海，旗津島沿岸便是造船廠主要的分布地帶。1984 年 5 月，高雄過港隧道通車，使旗津的對外交通大為改善。 旗津的觀光資源豐富、古蹟眾多，近年來在市政府的建設下，逐漸形成觀光導向的名勝地區，如旗後天后宮（三級古蹟），旗後燈塔（三級古蹟），旗後砲台（二級古蹟），以及擁有海水浴場、觀海步道區、自行車道、藝術廣場和自然生態區的旗津海岸公園。

5. 三民區	本區包括三塊厝，大港、灣子內、寶珠溝、獅頭、本館、覆鼎金等七大聚落，位於本市西側的中央地帶，是高雄市人口最多的行政區，約佔全市人口的四分之一，本區新舊社區並存，外縣市移入人口比例高，閩、客、外省及原住民混合居住。以「高雄火車站」為中心的陸運轉運站，近程可搭乘市公車深入本市各主要街道、名勝並延伸至市郊，遠程可乘坐長途客運轉往全國各地。 除了建國路、博愛路、十全路、九如路等區塊所形成的「火車站商圈」外，零售市場、果菜公司、屠宰場等亦設於本區內，五十層樓高的世貿中心，是本區最明顯的地標。區內有許多專業街，如：成衣批發街在火車站前站的長明街和後站的安寧街，長明街較靠近民族陸橋部分，專賣電子組裝零件及相關產業、音響設備等。此外，三鳳中街是高雄市最大的南北貨批發中心、大連街則以皮鞋店集中聞名。
6. 前鎮區	位於高雄市西南端，北鄰苓雅區，南與小港區接壤，東與鳳山區相毗鄰，西隔高雄港與旗津區相望，地形略成半環形。前鎮以地方之屬性區分為五個部落，包括草衙部落、前鎮部落、西甲部落、籬仔內部落、崗山仔部落等，其部落名稱尚沿用早期居民以聚居地環境之特色所約定俗成之地名，所以區內居民至今仍保有以此為區分地名的習慣。 前鎮是加工出口區的發源地，重工業工廠林立的區域，也是眾多航運貨櫃存放場。由於數百家工廠的設立，使得污染也相對嚴重，居住此地的居民必須同時忍受空氣污染、噪音（包括小港機場）、廢水及廢棄物等公害的困擾。由於本區大卡車與聯結車來往頻繁，危險性高，目前市府已規劃多項交通建設來解決此一問題。另外，前鎮漁港是台灣的漁業基地之一，也是國際知名的遠洋漁港之一，其漁貨都是遠洋漁船的撈獲物，以外銷為主。
7. 小港區	原名港仔墘，位於高雄潟湖南岸之鳳山港畔而名。民國九年鳳山港淤塞，成為不通舟楫的迷你港灣，故改稱小港。本區位於高雄市東南端，東接大寮區，鳳山丘陵為天然屏障，西南瀕臨台灣海峽。1979年高雄市改制為直轄市，本區跟著草衙和佛公改隸高雄市，改名為小港區。1960年臨海工業區橫跨小港及前鎮兩區成立，鄰近貨櫃集散碼頭以方便運輸，是國內目前最大的綜合性工業區，有機電業、鋼鐵業、化工業…等數百家工廠。 由於第二港口與臨海工業區之開闢以及國際機場之設立，再加上民國六十年代政府推動十大建設，中鋼、中船、中油、台電等重工業相繼建廠及擴建，使小港區社會型態由漁農轉為工業。小港區擁有國際機場和海港的雙港優勢，腹地遼闊，交通便利，配合填海造陸計畫的執行，未來發展可配合海空聯運的優勢條件，目前已成爲重要國際門戶及工業重鎮。但過度急速的開發與轉型，亦為小港區帶來生態環境方面的衝擊。

8. 苓雅區	本區是由苓仔寮、過田仔、五塊厝、林德官四個部落所組成，是高雄市文教、商業和行政中心，文化中心、市政府辦公大樓即位於此。台灣光復前後，苓仔寮是本區的住戶和街市中心，但由於碼頭、倉庫、道路和儲油槽的闢建，腹地受到限制，因而日漸沒落。相對的，過田仔、林德官、五塊厝等地因大量投資開發，市街繁榮興盛。 區內三多商圈和市政府所推動的多功能經貿園區相連，市府積極建造多方面的交通生活、多元化的購物品質以及國際化的觀光環境。高雄 85 大樓位於三多四路與自強三路附近，緊鄰著高雄港和新光碼頭，是台灣第二高的摩天大樓，成為高雄最明顯的地標。 位於五福三路高雄橋畔的「玫瑰聖母堂」，為台灣天主教的發源地。玫瑰堂在造型上是屬於一種簡化的哥德風格，同時也混合了部分仿羅馬的風格。另外，五福一路的中正文化中心，是許多藝文活動、表演及展覽的優先選擇場所。
9. 鹽埕區	左倚壽山、右環愛河、南臨高雄港，地勢平坦成三角形，東面沿著愛河與前金，苓雅區為界，西側以臨港路與鼓山區為鄰，南側隔著高雄港與旗津區遙遙相望。 昔日因高雄港通商之故，本區曾經是高雄的首善之區。在這裡有很多著名的商店街，新興街是五金街，大勇路是鐘錶街，五福四路是皮鞋、眼鏡街，鹽埕街是飾品街，新樂街是銀樓街，公園路是大五金街。專賣舶來品的崛江商場也位在本區，但是今日的鹽埕區繁榮景象不再，市中心逐漸東移。 愛河水岸景觀位於鹽埕區河西路段，有浪漫的親水臺階，優美的行人步道，青翠的綠蔭植栽，是市民晨昏運動散步的最佳休憩處所。駁二藝術特區位於大勇路底高雄港碼頭，為碼頭閒置倉庫空間再利用，重新規劃開發為親水性的多元藝文展演空間，提供可讓國內外藝術家駐村的創作場地，同時也開放給一般市民，是一個屬於大眾的藝文空間。高雄市立歷史博物館位於中正四路愛河畔為帝冠式建築，且曾為高雄市役所，舊高雄市政府所在地，深具高雄發展之歷史意義，是一棟具有歷史意義、城市地標與市政形象的老建築。
10. 前金區	地形似棋盤，而南北略長，東西稍短，在高雄市各區中是屬於規模較小的行政區。區內街道縱橫排列狀似棋盤，南北走向與東西走向的大道縱橫林立。而愛河由高雄橋到七賢橋這一段，風光旖旎，詩情畫意，兩岸河濱公園綠樹成蔭，散步小憩，是休閒好去處。 前金區機關林立，文教氣息濃厚，擁有地方法院、高雄市立圖書館總館等機構，國賓、漢來等五星級飯店。其中金融機構之集中可說是本區產業特色之一，中正路上有中央信託局、台灣銀行、中國國際商業銀行、農民銀行、交通銀行、彰化銀行等，有「金融街」之稱。大立伊勢丹、漢神百貨公司等，亦形成一個百貨商圈。

11. 新興區	新興區在以前本是一望無際的荒野，北界有一條高雄河的支流，由於盛產（魚逮）魚所以稱之為「（魚逮）港」，後人又依諧音之故改稱「大港」（閩南音），新興區就是地處大河畔的未經開墾的平原，才叫做「大港埔」。 新興區內的六合夜市是典型的小吃夜市，是饕家的好去處；新堀江則為南台灣年輕人的流行中心。 本區人口密度為高雄市之冠。
---------	---

（以上資料改編自各區公所網頁簡介）

區名	特色
12. 仁武區	明鄭時期在此招募屯墾，將此地劃歸「仁武鎮」管轄，因而得名。近年來因仁武工業區的設置，各種工廠林立，使本區的產業型態由農業逐漸轉型為工商業，青壯年人口比例較高。 區域內的灣內、大灣、大華的居民以客家人為主，過去的高雄縣長有四位出自仁武。中山高與國道 10 號（高雄環線）在此交會，並設有交流道，高鐵路線也有經過仁武。
13. 大社區	其特色有翠屏夕照，為古鳳山八景之一，還有享譽國際的皮影戲，以及全台暢銷的棗子、珍珠芭樂等水果。 翠屏岩位於觀音山下，觀音山連綿十數座小山峰，山勢和緩、土質細膩，因此登山訪客多半赤腳行走，別稱「赤腳公園」。
14. 岡山區	岡山鎮最早被稱為「竿蓁林」，早期此地漫無人煙，茅草竿（蓁仔）叢生，因而得名。1920 年台灣地方改制，台灣總督府以附近有大小崗山為地標，改地名為「岡山」，在此設置「岡山庄」。戰後此地仍為台灣重要的空軍基地，空軍官校也設在此地，並建有許多的空軍眷村。小小的岡山有將近三十個眷村，密度可能是台灣第一。 岡山以羊肉、蜂蜜與豆瓣醬著名，重要節慶的籬仔筐會紀念保家衛鄉的義行，也吸引許多遊客共襄盛舉。台鐵的岡山車站為台南、高雄兩大站之間最繁忙之車站，交通系統轉運中心功能重要，商業金融服務、企業貿易外銷等工商活動亦繁榮。
15. 路竹區	舊名半路竹，其名稱可能於清康熙年間出現的，較為人所接受的說法是此地離安平約 20 里，離鳳山約 26 里，約在其半路，加以此地竹木茂盛，為往來行旅歇息納涼之地，故名「半路竹」。 省道台一線、中山高、鐵路均經過路竹，科學園區的設立提供就業機會與工業產值，這兒還是青花菜、蛋雞的故鄉，也是台灣螺絲外銷量第一的生產地區。

16. 阿蓮區	南接岡山，北與台南相鄰，三百多公尺高的大崗山，是阿蓮區的精神象徵，山上遍布古剎名塔，是台灣有名的佛教聖地，享有「台灣佛山」美譽。
17. 田寮區	區域內丘陵起伏，以月世界景觀的惡地地形著稱，泥火山遍布，還有屬中性碳酸泉的大崗山溫泉。獨特的地形與植物，使得當地適宜放養山羊，羊肉口感特別，常常吸引高雄、台南的居民光顧餐廳，一飽口福。
18. 燕巢區	北面人煙罕至，雞冠山、太陽谷、烏山頂泥火山、養女湖等景點，形成獨特的自然景觀。西側沖積平原，培育出鮮脆的棗子、芭樂與西施柚，成為「燕巢三寶」。 由於地理位置居中，吸引高師大、樹德科大、高雄第一科大、高雄應用技術學院在此設立分校，形成一個大學城。
19. 橋頭區	日治時代，即已在此設置臺灣第一座現代化的糖廠「橋頭製糖株式會社」，特殊的糖業文化是本區社區文化的最佳代表，其中五里林庄，獲文建會選定為全國社區總體營造示範社區之一。 「橋頭」最早叫做「小店仔」，1738年就留下「小店仔曉發」等記載。今日省道台一線南北、縱貫鐵路、高雄捷運紅線均穿越其中，交通便利。
20. 梓官區	以農業、漁業為主的產業發展，設有蔬菜專業區，是南台灣重要蔬菜生產中心。南側的蚵仔寮漁港，除了可以購買新鮮漁貨，也是觀看日出及夕陽的好場所。
21. 彌陀區	兩百多年前，北側阿公店溪的入海處，常有漢人拉竹筏過溪，因河水湍急而溺斃，後來有人搭草寮，供奉「阿彌陀佛」，此後平安無事，遂有「彌陀」此一地名出現。 南側瀑底山遺址發掘出的蔦松文化層，記錄了平埔族的生活方式，當地亦屬惡地地形。本區的皮影戲享譽國際，虱目魚產量在全台名列前茅。
22. 永安區	早期鹽田的生產與日據時期以來養殖漁業的發展，使得永安深具地方特色，在石斑魚養殖經驗的累積下，質與量均佳，不但供應全國所需，成魚也外銷到香港、澳門、越南等地，年產值近二十億，為永安贏得石斑魚之鄉的美譽。 紅樹林中的海茄苳，全台以永安繁殖最密、保存最完整，形成獨特的自然景觀生態。但是台電在這建了興達火力發電廠，中油建了全國唯一的液化天然氣接收站，往來的砂石車和烏煙臭味卻讓當地居民飽受環境之苦。

23. 湖內區	本區開發甚早，係明鄭時期屯田遺地，故居民多屬閩人，由於位置緊鄰臺南市，當地居民無論工作、就學多赴臺南市。沿著內海的海埔、劉厝營造出獨具特色名聞全臺的鰻魚養殖區，又為充分利用魚塭的生產力，除了養魚也養鴨，是行政院指定的「示範魚牧混養區」。
24. 鳳山區	政府機關與古蹟林立，如平成砲台、鳳儀書院，還有二級古蹟的龍山寺等。陸軍官校、中正預校、步兵學校都在鳳山，是國軍育才的搖籃，早期眷村與老兵均多。 本區最初僅是一L形市街，清代縣城遷於本地後一度成為台南府城以南最為繁榮的市街，後來打狗（今高雄港北部一帶）崛起，日本人大力建設其鄰近之街市，鳳山地區人口便逐漸落後打狗，改制前即因緊鄰高雄，商業繁榮，人口密集，人口數量僅次於三民區。高雄市政府在本區設有鳳山行政中心，也是高雄市議會所在地。
25. 大寮區	清代隸屬鳳山下淡水溪（今高屏溪），因溪埔土質肥沃，居民紛紛屯墾，多半利用枯水期搭建草寮暫居，於是大片草寮盤據，地方也多以「寮」命名，後來就統稱為「大寮」。 位在鳳祥大橋附近的義和村，俗稱磚仔窯，昔日該地區以製磚工廠眾多而得名。大寮村的開封府，原為林姓村民家中的祠堂，包公為供奉的主神，現號稱全國最大的包公廟。高雄捷運橘線東側的終點站，就設在西側，加上台鐵的後庄車站，對外交通尚稱便利。
26. 林園區	位置居於高雄市最南端，隔著高屏溪與屏東縣新園鄉相鄰，是高屏溪河口沖積平原，號稱「魚米之鄉」。盛產有三金：黑金（烏魚）、白金（鰻苗、虱目魚苗）、黃金（稻米和美濃香瓜、小黃瓜）等農漁產品。區內地勢較高的清水巖風景區，處處可見珊瑚礁石灰岩，造型豐富的岩石景觀，在日據時代就名列高雄州八景之一。1973年起政府在此興建石油化學工業區，改變了原有漁村的面貌，工業色彩漸趨濃厚。
27. 鳥松區	位於曹公圳新圳幹線，水源充沛、土質肥沃，適宜農業的發展，也有完整的溼地生態體系，溼地公園設於澄清湖大門東側。澄清湖其實自來水公司供應大高雄用水的蓄水池，觀光只是副業。區內還有圓山飯店、長庚醫院等大型設施，以及兩座廣播電台。
28. 大樹區	位於高屏溪上游水資源保護區，從清朝台灣最大的水利工程曹公圳在本區完工後，至今大高雄地區灌溉與飲用水都還是由大樹供應。因特有土質及水質，本區出產的鳳梨、荔枝就是特別好吃，所以大樹區迄今仍有鳳梨王國、荔枝王國之美譽。 日據時期遺留下來的屏東鐵路大橋，曾被譽為東南亞最長的鐵橋，目前已無運輸功用，列為二級古蹟；佛光山為世界知名佛教聖地，吸引許多遊客，活絡當地經濟發展。其他三和瓦廠、曹公圳頭、姑婆寮古厝均為知名景點。

29. 旗山區	境內有楠梓仙溪流過（稱旗尾溪），與美濃隔著旗尾山，東緣的旗尾一部份，居民即以客家人為主。 全台灣最重要的香蕉產地在旗山，號稱「香蕉王國」，昔日曾有輝煌繁榮景象。旗山老街，可以看到日本人在此規劃的巴洛克建築；也可以看到旗山糖廠舊火車站，建於日據時期，精緻小巧，是維多利亞式及哥德復古式的建築，是古蹟也是藝術。
30. 美濃區	是客家六堆中的右堆，以客家文化內涵聞名，名列臺灣十大觀光小城之一，是荖濃溪出山口所在，全區水文系統豐富，有荖濃溪與其支流美濃溪貫穿全境，1908 年興建的竹仔門電廠至今仍可運轉使用，被政府公告為國定古蹟。 美濃人極重視教育，使美濃在全台灣各鄉鎮中擁有最多博士弟子的名譽。當地特產為稻米、油紙傘美濃黃蝶祭，著名景點有東門樓、林春兩門樓、敬字亭、鍾理和文學紀念館等。
31. 六龜區	地處屏東平原與中央山脈之丘陵交會地，位置居於荖濃溪縱谷西岸河階上，南北狹長。十八羅漢山，山形峻峭有「小桂林」之譽，寶來溫泉亦極具盛名，居民多以農林為業，所產水果中尤以黑鑽石蓮霧、金煌芒果及蜜棗最富盛名。
32. 內門區	位處丘陵地，平地極少，有旗山溪支流溝坪溪流貫，居民產業以農業為主。當地的廟會活動已成為台灣十二大國際民俗觀光節慶之一，其中宋江陣是重頭戲。區內的總鋪師總數也是全國之最，可說是全台灣總鋪師分布最密集的鄉鎮。
33. 杉林區	在清光緒二十七年以前，本地被稱為楠梓仙；自 1901 年日本殖民政府才開始稱呼為杉林。在地的居民有平埔族、客家族、閩南人，居民中以客家族人數較多。炎熱的氣候、肥沃的土壤，絲瓜、胡瓜、木瓜，所有蔬菜類的瓜，杉林都種，號稱「瓜果之鄉」，還有別具特色的葫蘆雕刻藝術館。
34. 甲仙區	本區位居南部橫貫公路西端之要衝，東側為玉山山脈主脈南段，西側為阿里山山脈主脈南段，屬於縱谷地形，斷層的落差和複雜的褶皺，使得河床上到處可見化石，擁有國內相當優秀的化石博物館。目前居民多以農業生產為主，以芋頭、竹筍等農特產品而聞名。 小林里因地點偏遠，保留相當完整的傳統平埔族祭典儀式，每年農曆 9 月 15 日舉行的平埔族夜祭活動，以歌舞遙祭祖靈，敬祖樂天。另外，鎮海軍公墓，是一百多年的古蹟。在清朝時代，是海軍軍隊的忠烈祠。

35. 桃源區	全市人口密度最低、面積最大的區，全境均為山坡地，平地極少，荖濃溪流貫，為高屏地區用水的主要來源之一。區內居民以台灣原住民布農族為主，每年國曆四月至五月舉行打耳祭，是布農族最盛大光榮的傳統祭典。 玉山國家公園和茂林國家風景區涵蓋本區部分範圍，自然景觀十分原始豐富，例如：有「南部小溪頭」之稱的藤枝森林遊樂區、南橫的天池、檜谷等。
36. 那瑪夏區	2008年採用「那瑪夏鄉」（源自Namasia，楠梓仙溪）為新鄉名，縣市合併後改制為那瑪夏區。本區屬盆地河床、土地肥沃，產業以農產為居民主要經濟來源，竹筍、青梅種植面積較廣。 區內原住民族群眾多，以布農族居多，其他尚有鄒族、排灣族及泰雅族等，各族都有其特有的部落文化與生活方式。祭儀歌謠授獵和農耕是布農族人主要的生活方式。
37. 茂林區	原地名叫「瑪雅」，區內大部分居住者為魯凱族原住民，是高雄市境內人口最少的區。區內最大的人文特色，為魯凱族文化，分別居於本區茂林、萬山、多納三部落，民風純樸。 農耕與狩獵是魯凱族流傳下來的重要祭儀內容，文物藝術歌舞活動更是區內不可多得的觀光資源。另外，茂林谷、美雅谷、老鷹谷為濁口溪繞境曲流所形成的天然谷地，多納溫泉、石板屋、岩雕、木雕、吊橋等天然與人文景色，皆為茂林國家風景區的觀光旅遊資源。
38. 茄萣區	本區原為濱外沙洲地形，東臨蜆港（茄藤仔港）潟湖，西濱台灣海峽外海。興達港觀光市場、情人碼頭等臨港設施等，皆為本區觀光遊憩景點。建醮活動係本區重要的宗教祭典活動，除重要寺廟每隔數年或十年左右舉行一次外，漁寮和家廟間亦或舉行之。 每年冬至前後的各十天是烏魚最佳捕獲量的期間，在烏魚的魚訊期，茄萣人談的、忙的、掛念的都是烏魚，街道上曝曬的也是澄黃耀眼的烏魚子，可以說此時是漁民們的「黃金季節」，興達港是「台灣正港的烏魚大港」，而茄萣則是「烏魚子的故鄉」。



（二）人口成長與組成

高雄市是一個兼具農漁業與現代工商業發展的地區，境內工業區林立，都會區範圍廣大，有鄰近縣市大批人口移入，亦有原有居民之閩南文化、客家六堆文化、原住民文化等，形成一個人文薈萃的地區。

1. 人口成長

根據高雄市 99 年人口及住宅普查初步統計結果分析，99 年底本市常住人口數 277 萬 8 千人（原高雄市 151 萬 5 千人、原高雄縣 126 萬 3 千人），占全國 2,312 萬 4 千人之 12.0%，僅次於新北市；若與 89 年普查比較，本市常住人口增加 2 萬 1 千人或增加 0.8%，較全國增加率 3.7% 為低，人口成長緩慢。

目前高雄市的人口總數約有 2,774,730 人（截至 101 年 5 月為止），原高雄市 99 年底人口密度每平方公里 9,682.7 人，僅次於台北市之 9,770.3 人，高居全國第二，但 99 年底縣市合併後，本市人口密度降為每平方公里 942.0 人，人口集中分布於西南沿海地區，東北部則人口密度低，桃源區、茂林區、那瑪夏區、甲仙區、六龜區、杉林區等區的人口密度均在每平方公里 100 人以下，以桃源區人口密度居本市最低，每平方公里僅 2.5 人，中部的田寮區因地形惡劣、交通不便，人口密度也只有每平方公里 62.7 人；新興區人口密度每平方公里 22,863.8 人、苓雅區 20,391.2 人及三民區 17,685.2 人分居本市前三高。10 年間人口密度以鹽埕區、新興區每平方公里分別減少 6,142.9 人及 5,917.8 人最多。

若以各區人口總數來看，99 年底鳳山區常住人口 37 萬 6 千人或占 13.5%，躍居本市首位，三民區 35 萬人或占 12.6% 退居第二，茂林區人口最少，僅有 1,217 人；10 年間常住人口數增加之行政區以鳳山區常住人口數增加 4 萬 6 千人居冠，楠梓區增加 4 萬人次之，左營區增加 3 萬 5 千人再次之，常住人口增加率則以仁武區成長 41.6% 最多，楠梓區 25.6% 次之。與 89 年普查比較，以苓雅區減少 3 萬 2 千人最多，新興區減少 1 萬 2 千人次之，各減少 16.2%、20.6%。另由於莫拉克颱風重創本市山區，造成人口大量遷徙，致甲仙區常住人口減少 48.2% 最多，那瑪夏區減少 44.9% 次之，桃源區減少 43.6% 再次之。

表 2-1：高雄市各行政區 10 年間常住人口數之變動

資料來源：高雄市政府主計處 101 年 1 月公布之市政專題分析「99 年人口及住宅普查初步統計結果分析」

地區別	99 年底		10 年間比較 (較 89 年)		人口密度 10 年間增減比較	
	人數 (人)	結構 (%)	增減數 (人)	增減率 (%)	人 / 平方公里	人 / 平方公里
高雄市	2 778 158	100.0	21 383	0.8	942.0	6.4
原高雄市	1 515 335	54.5	21 529	1.4	9 682.7	-42.6
鹽埕區	21 567	0.8	- 8 699	-28.7	15 229.9	- 6 142.9
鼓山區	128 847	4.6	16 451	14.6	8 734.0	1 115.1
左營區	214 403	7.7	35 429	19.8	11 061.8	1 827.9
楠梓區	198 444	7.1	40 404	25.6	7 683.4	1 564.4
三民區	349 930	12.6	- 3 000	-0.9	17 685.2	- 151.6
新興區	45 188	1.6	- 11 696	-20.6	22 863.8	- 5 917.8
前金區	25 017	0.9	- 7 640	-23.4	13 469.6	- 4 113.5
苓雅區	166 233	6.0	- 32 137	-16.2	20 391.2	- 3 942.1
前鎮區	194 440	7.0	- 3 031	-1.5	10 169.1	- 158.5
旗津區	24 768	0.9	- 5 313	-17.7	16 919.2	- 3 629.3
小港區	146 498	5.3	761	0.5	3 555.3	18.5
原高雄縣	1 262 823	45.5	- 146	0.0	452.2	-0.1
鳳山區	376 420	13.5	45 582	13.8	14 067.0	1 703.4
林園區	69 416	2.5	- 1 526	-2.2	2 150.0	- 47.3
大寮區	117 743	4.2	- 4 730	-3.9	1 657.4	- 66.6
大樹區	47 789	1.7	- 4 174	-8.0	713.5	- 62.3
大社區	32 766	1.2	- 1 561	-4.5	1 232.5	- 58.7
仁武區	77 406	2.8	22 725	41.6	2 145.4	629.9
鳥松區	42 216	1.5	3 854	10.0	1 716.6	156.7
岡山區	103 277	3.7	2 698	2.7	2 154.2	56.3
橋頭區	33 439	1.2	- 5 552	-14.2	1 289.2	- 214.0
燕巢區	38 987	1.4	- 236	-0.6	596.2	- 3.6
田寮區	5 810	0.2	- 2 644	-31.3	62.7	- 28.5
阿蓮區	30 023	1.1	- 3 926	-11.6	867.3	- 113.4
路竹區	55 072	2.0	935	1.7	1 137.0	19.3
湖內區	27 938	1.0	- 2 308	-7.6	1 385.7	- 114.5
茄萣區	29 102	1.0	- 2 625	-8.3	1 846.3	- 166.5
永安區	10 766	0.4	- 2 889	-21.2	476.1	- 127.7
彌陀區	18 257	0.7	- 2 326	-11.3	1 235.5	- 157.4
梓官區	33 268	1.2	- 5 253	-13.6	2 868.7	- 453.0
旗山區	40 342	1.5	- 4 350	-9.7	426.4	- 46.0
美濃區	32 162	1.2	- 10 428	-24.5	267.9	- 86.9
六龜區	9 313	0.3	- 6 175	-39.9	48.0	- 31.8
甲仙區	4 112	0.1	- 3 821	-48.2	33.2	- 30.8
杉林區	8 593	0.3	- 2 755	-24.3	82.6	- 26.5
內門區	13 434	0.5	- 5 266	-28.2	140.5	- 55.1
茂林區	1 217	0.0	- 270	-18.2	6.3	- 1.4
桃源區	2 303	0.1	- 1 779	-43.6	2.5	- 1.9
那瑪夏區	1 652	0.1	- 1 346	-44.9	6.5	- 5.4

表 2-2：高雄市 2011 年各行政區人口密度（人／平方公里）

資料來源：高雄市政府主計處

總計	941	橋頭區	1419
鹽埕區	18871	燕巢區	473
鼓山區	9007	田寮區	86
左營區	9982	阿蓮區	873
楠梓區	6736	路竹區	1103
三民區	17798	湖內區	1429
新興區	27497	茄萣區	1967
前金區	15316	永安區	624
苓雅區	22291	彌陀區	1368
前鎮區	10339	梓官區	3153
旗津區	20344	旗山區	417
小港區	3756	美濃區	355
鳳山區	12906	六龜區	74
林園區	2182	甲仙區	56
大寮區	1537	杉林區	117
大樹區	651	內門區	164
大社區	1252	茂林區	9
仁武區	2075	桃源區	5
鳥松區	1756	那瑪夏區	13
岡山區	2032		

2. 人口結構

99 年底本市常住人口（不含外籍產業勞工、幫傭及看護工）性別比例為 99.7（原高雄市 96.0、原高雄縣 104.3），低於 89 年之 105.0，但戶籍人口之性別比例為 100.6，仍高於 100。依年齡別觀察，未滿 30 歲人口性比例高於 100，男性人數多於女性人數，其中以 20-24 歲 119.0 為最高；而 30 歲以上人口性比例低於 100，男性人數已較女性為少，以 55-59 歲 92.8 最低。

表 2-3：高雄市常住人口之性比例

資料來源：高雄市政府主計處 101 年 1 月公布之市政專題分析「99 年人口及住宅普查初步統計結果分析

中華民國 99 年底

	常住人口（人）			性比例 (女=100)
	總計	男	女	
高雄市	2 746 356	1 371 056	1 375 300	99.7
（原高雄市）	1 500 302	734 933	765 369	96.0
（原高雄縣）	1 246 054	636 123	609 931	104.3
按年齡別分				
未滿 5 歲	104 741	53 817	50 924	105.7
5－9 歲	129 057	67 779	61 278	110.6
10－14 歲	174 231	90 553	83 678	108.2
15－19 歲	195 101	102 429	92 672	110.5
20－24 歲	194 297	105 582	88 715	119.0
25－29 歲	214 869	108 529	106 340	102.1
30－34 歲	240 111	117 070	123 041	95.1
35－39 歲	220 860	106 587	114 273	93.3
40－44 歲	225 274	110 580	114 694	96.4
45－49 歲	228 836	112 620	116 216	96.9
50－54 歲	217 626	105 421	112 205	94.0
55－59 歲	198 228	95 395	102 833	92.8
60－64 歲	127 040	61 557	65 483	94.0
65 歲以上	276 085	133 137	142 948	93.1

註：本表資料不含透過行政院勞工委員會核准引進之外籍產業勞工、幫傭及看護工。

另外，高雄市原住民族群人數有 30,401 人，以布農族人數最多，阿美族次之，外籍配偶人數約有 17,875 人，其中越南籍外配就占了 58%，大陸配偶（含港澳地區）的人數約有 26,672 人（截至 101 年 5 月止），外籍配偶及大陸配偶約占全市人口的 1.6%。

表 2-4：高雄市現住原住民人數統計（依族別分）

區域別	性別	總計	阿美族	泰雅族	排灣族	布農族	魯凱族	卑南族	鄒族	賽夏族	雅美族	邵族	噶瑪蘭族	太魯閣族	撒奇萊雅族	賽德克族	尚未申報
高雄市	計	31013	8511	1195	7398	8788	2521	654	1124	45	30	13	23	422	6	72	211
高雄市	男	14580	3993	492	3179	4407	1253	304	559	16	13	5	8	214	2	28	107
高雄市	女	16433	4518	703	4219	4381	1268	350	565	29	17	8	15	208	4	44	104

高雄市的人口結構在年齡上，10年間本市幼年人口減少14萬1千人，65歲以上人口增加6萬6千人，少子化及高齡化現象明顯。扶老比由10.6%上升為13.4%，青壯年人口扶養老年人口負擔愈顯沉重。從高雄市人口金字塔圖型（100年底）可發現：65歲以上的老年人口占了11%，未滿15歲幼年人口占14%，15-64歲青壯年人口占75%。

表 2-5：高雄市常住人口之年齡結構

資料來源：高雄市政府主計處 101 年 1 月公布之市政專題分析「99 年人口及住宅普查初步統計結果分析」

		總 計	未滿 15 歲	15 - 64 歲				65 歲以上
				合 計	15 - 24 歲	25 - 44 歲	45 - 64 歲	
89 年底 {	人數 (人)	2 731 262	548 719	1 972 886	497 266	922 902	552 718	209 657
	百分比 (%)	100.0	20.1	72.2	18.2	33.8	20.2	7.7
99 年底 {	人數 (人)	2 746 356	408 029	2 062 242	389 398	901 114	771 730	276 085
	百分比 (%)	100.0	14.9	75.1	14.2	32.8	28.1	10.0
10 年間增減人數 (人)		15 094	-140 690	89 356	-107 868	-21 788	219 012	66 428
10 年間增減百分點		-	-5.2	2.9	-4.0	-1.0	7.9	2.3

註：本表資料不含透過行政院勞工委員會核准引進之外籍產業勞工、幫傭及看護工。

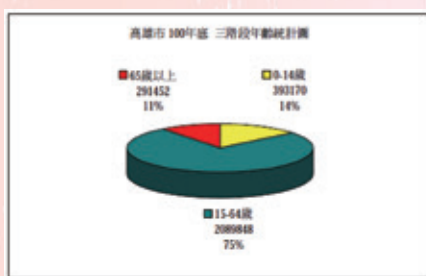


圖 2-1：高雄市人口金字塔圖型（100 年底） 資料來源：高雄市政府民政局

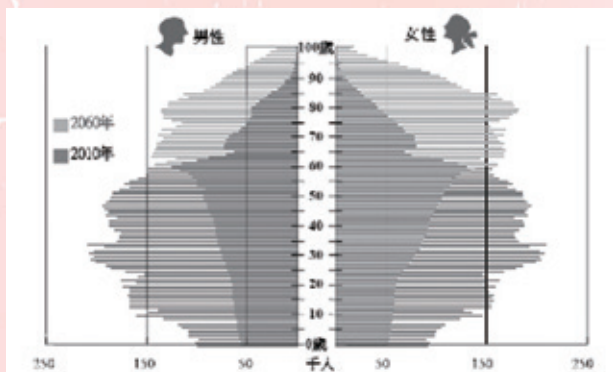


圖 2-2：2010 及 2060 人口 字塔圖型
（資料來源：行政院經建會《2010 年至 2060 年臺灣人口推計》）

二、交通運輸網絡

高雄市是台灣的第二大國際工商大都市，西邊緊鄰台灣海峽的南口，位居東南亞往來東北亞交通的必經之地，地處國際航線密集點，亞洲太平洋的海運要道上，交通位置十分優越。

高雄市因絕佳的地理位置與區位條件，也構築了海、陸、空三度空間相當綿密的交通網，此三度空間所交織而成的絕佳經濟區位，確實是高雄市永續經營發展與經營的重要基礎。高雄地區目前的運輸系統分述如下：

（一）陸運方面：

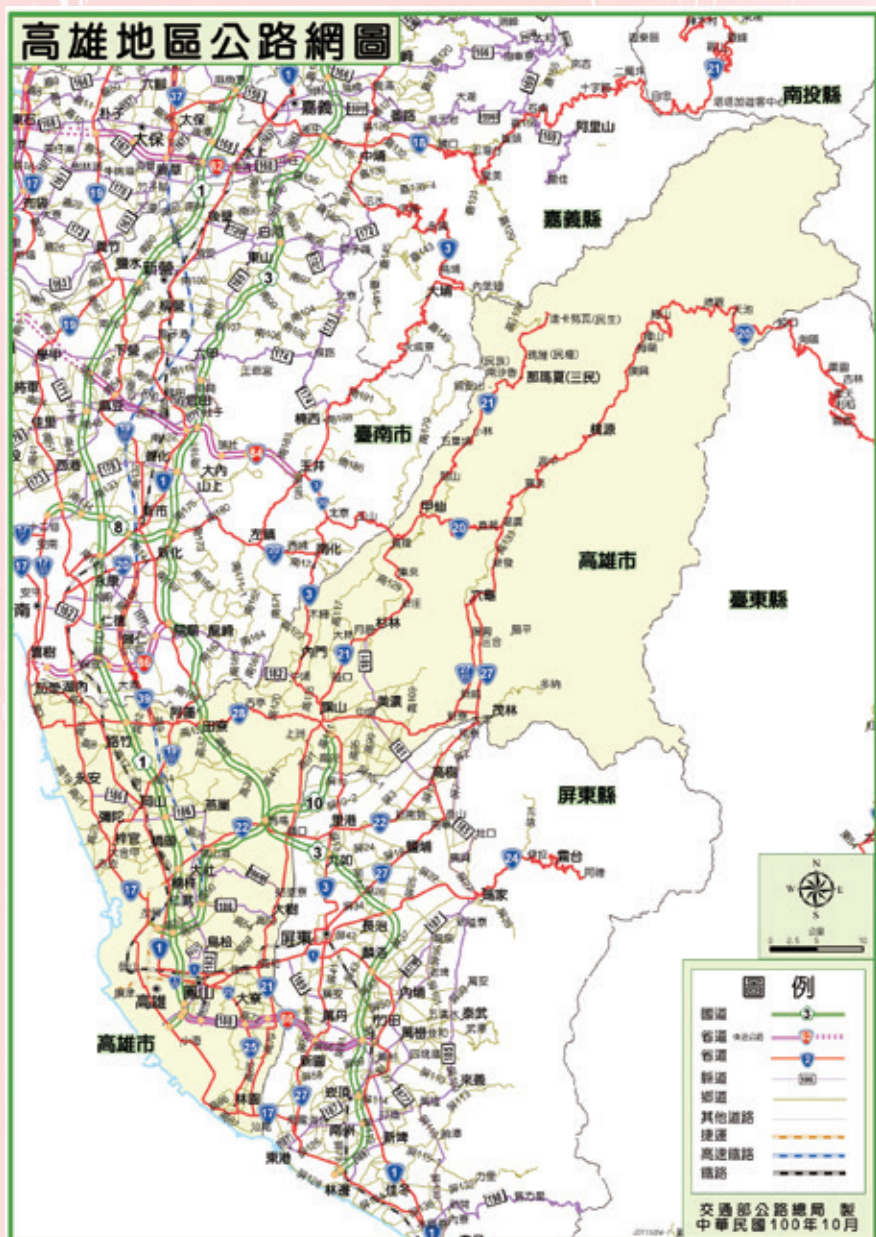
高雄地區的陸運設施相當完備，向南抵達屏東，向北聯繫嘉南平原，往東經由南橫公路可達台東縣，四通八達。分從公路、鐵路和捷運系統三部分敘述：

1. 公路系統：

對外公路交通十分方便，中山高速公路向北、南二高向南和向東延伸，國道10號東西快速道路以高雄為終點，西部濱海公路（台17線）由北進入市區，再從機場前沿海公路連接屏東、台東，進出市區方便，市內主要幹道有四縱四橫，道路成棋盤式規劃，寬廣筆直，形成綿密的都會交通網。另外，省道台1線（台南-高雄-屏東）、省道台3線（台南-旗山-屏東）均為重要交通動脈；但是聯繫山區的台20線（南橫公路）、台21線（大樹-旗山-那瑪夏）常因颱風豪雨、土石崩落而中斷，影響人民進出方便。

未來包含推動國道7號建設計畫、第二港口跨港橋建設計畫及第二過港隧道建設計畫，並爭取增闢國道交流道，改善大高雄國道路網，包含國道7號增設林園與大坪頂交流道、國道10號增設八卦寮交流道、國道3號增設大樹交流道等，以建構港市一體的運輸網絡。

高雄地區公路網圖



2. 鐵路系統：

高雄火車站在市中心，西部縱貫鐵路北接西部各主要都市，屏東線、南迴鐵路直通屏東和花東地區，快捷又便利，未來高雄火車站將地下化，預計 2017 年形成「捷運」、「台鐵」和「高鐵」等「三鐵共構」的車站後，將使高雄大都會的交通網路更完善。高速鐵路興建完成後，高雄市與台北市時間距離縮短為 1.5 小時，南來北往更加便利，構成「一日生活圈」，目前高鐵終點站設在左營。

3. 捷運系統：

高雄都會區大眾捷運系統第一期發展路網包括紅、橘、藍、棕四線及延伸至大寮、屏東及岡山等路線，其中紅、橘線已於九十七年九月完工通車。紅線從小港沿海路、漢民路口，沿中山路、博愛路至橋頭站，北及左營地區，經高雄火車站，南達小港機場及前鎮等地區，全長約 28.3 公里，此路線行經高雄市最主要之工商發展軸線及重要運輸站，屬於南北向捷運路網。橘線西起鹽埕區高雄船渠臨海路，行經蓬萊商港區北側之五福、七賢路港口後，沿中正路東行至鳳山再到大寮機廠站，全長約 14.4 公里，屬於東西向捷運路網。



為發揮紅橘線運輸效益，強化大眾運輸系統整體路網及接駁運輸服務，積極培養市民使用大眾運輸之習慣，捷運局又將高雄市區既有的臨港鐵路，規劃成臨港輕軌運輸，讓沿線貫穿市區，連結多功能經貿園區、哈瑪星、愛河、壽山及柴山等觀光景點，並配合高鐵、台鐵、公車等轉運站與轉乘設施規劃，構成南北與東西向十字相交內環線，以強化大眾運輸系統整體路網及接駁運輸。

（二）海運方面：

1. 公共渡輪

本市旗津區位於高雄港與外海之間，為了方便市民往返，遂開闢渡船營運，目前有三條航線：鼓山-旗津航線連接高雄市最早開發的哈瑪星與質樸的旗津，不僅是旗津居民的公共交通渡輪，亦是遊客品嚐海鮮美食，並走訪古蹟老街的觀光交通渡輪；真愛碼頭至旗津，遊經香蕉棚、漁人碼頭，可以看到岸旁船舶作業的景象，與泊錨航道的散裝巨輪、貨櫃輪擦身而過，是極具高雄港觀光附加價值的渡輪航線；前鎮與中洲的海上交通渡輪是高雄港唯一能承載三輪機動車、汽車的觀光交通渡輪。

另外，為了開發觀光遊憩資源，在愛河上有愛之船載客航行，在高雄港內則有觀光遊港輪船，可以將一港口至二港口港灣各碼頭、民間修造船廠、前鎮遠洋漁港忙碌作業景象盡收眼底。

2. 高雄國際商港

高雄港為台灣第一大商港，也是亞太航運的樞紐，目前高雄港航線遍及世界各地一百多個國家，成為東南亞貨櫃及大宗穀物轉運中心。各類船隻的靠泊，帶動高雄市內陸欣欣向榮，亦使得高雄港的未來，充滿燦爛遠景。高雄市正積極在亞太營運中心計畫中扮演重要角色，與香港、上海將形成海運金三角。為了向多機能的國際大港邁進，高雄港規劃了「高雄港整體規劃及未來發展計畫」，將未來二十年的發展都考慮進來，計畫中包括：舊港區再開發、外海擴建計畫、聯外道路的改進及開闢、環保與水質提升、外海貨櫃中心關建，同時納入「永續發展」及「綠色港口」之港口發展趨勢。基於以上理念，高雄港未來之長期規劃發展願景，將以三生（生產、生活、生態）兼顧及永續發展之綠色港口為主軸，發展為樞紐港、樂活港、生態港。



大型郵輪為高雄開啟世界觀光大門



高雄的海洋位置與氣候適合發展海洋觀光

（圖／高雄市政府海洋局 提供 資料來源：高雄畫刊 2012 年六月號）

(三) 空運方面：

高雄機場位於高雄市小港區，面積 244 公頃，是台灣南部的大門，從民國 54 年 7 月 1 日開始經營國內航線，民國 60 年開始經營國際航線，迄今已有 46 年的歷史，是國內第一個擁有兩座專屬航站大廈的國際機場。國內航線目前有華信、遠東、復興、立榮、德安等五家航空公司飛航台北、馬公、金門、花蓮等四個城市及望安、七美二個離島航線。國際航線則如下表所示，經營日本東京、泰國曼谷、新加坡、香港、菲律賓馬尼拉、馬來西亞吉隆坡、越南胡志明、河內以及大陸個主要城市等航線；隨著科技產品進出口的增加，航空貨物處理噸數大幅成長，位於本站的貨運站高雄倉庫已於八十九年一月移轉為民營化，由華儲公司承接營運。



圖 2-5：高雄國際航空站 資料來源：高雄國際航空站網頁

表 2-6 高雄國際航空站國際航線一覽表

航空公司	航線
中華	曼谷、新加坡、香港、馬尼拉、桃園、成田、上海浦東、深圳、北京、重慶、吉隆坡
長榮	澳門、上海浦東、廣州、寧波、鄭州、桂林、天津
立榮	河內、胡志明、福州、青島、杭州、昆明
復興	澳門、福州、廈門、長沙、南寧、合肥、河內
日本航空	成田
港龍	香港
越南	胡志明、河內
澳門	澳門
華信	香港、仁川、杭州、廈門、大阪、長沙
廈門	廈門、福州
遠東	成都、合肥、南寧、海口
香港	香港

資料來源：2012 年 6 月 21 日高雄國際航空站營運航線
<http://www.kia.gov.tw/schedule/operate.asp>



綜合以上的介紹，可以了解到高雄市的地理條件，是得天獨厚的，不僅地理位置優越，腹地廣深，如今陸、海、空運輸的快速發展，已使它成為台灣南部交通的樞紐，目前大高雄都會區的交通運輸系統規劃，為改善合併後高雄市幅員遼闊的區域特性，將透過建置分區轉運樞紐方式，規劃建置兩主四次的「6大區域轉運樞紐」：主轉運樞紐以高雄市軌道運輸主要車站高雄火車站、左營高鐵站為主要轉運樞紐，透過軌道運輸、國道客運快速連結台灣各主要城市，並以高雄捷運、市區公車做為地區接駁運具，建立大高雄主要聯外運輸門戶。次轉運樞紐以大高雄地方核心為轉運樞紐，包含南-小港、東-鳳山、北-岡山、東北-旗山等，利用國道及主要道路系統作為服務動脈，透過捷運、幹線公車、接駁公車及撥召公車等大眾運輸進行轉運，以服務地區交通，完成最後一哩的運輸服務。

三、聚落與都市發展

根據歷史記載，在明代嘉靖四十二年（1563）以前，打狗原是西拉雅平埔族居住的地方，他們受不了海盜的殺害與騷擾，紛紛走避阿猴寮社（今屏東市）。在今小港區，舊地名為「鹿窟」，可能為馬卡道打鹿的獵區。今大樹區東南部的龍目、小坪及竹寮等村一帶的丘陵地，原本有平埔族佔居，地名稱為「阿猴林」。大社區原為馬卡道族放索社的領域，後於明鄭時期受漢人壓迫而向南移至今屏東縣林邊鄉水利村。橋頭區的仕隆村一帶原先應該也是平埔族佔居的領域。路竹區社東、社中、社西三村（舊名大社庄）原為馬卡道族大傑顛社民佔居的領域（吳進喜、施添福，1997）。今日美術館附近的「馬卡道路」即為紀念了高雄的平埔族原住民。

明鄭時期，也是漢人積極經營台灣的開始，永曆二十七年（1673）漁戶徐阿華等人成為旗後最早的居民，並奉祀媽祖，建天后宮，旗津從此成為高雄漁業、人文的發祥地，形成旗後和中洲兩大聚落。在西南部平原一帶，在台漢人的土地拓墾型態大致可分為官佃田園（官田）、文武官田（私田）及營盤田三種，隨鄭成功來台的軍隊在前鋒、後勁、左營、右衝（今右昌）、前鎮屯墾。並在埤子頭（今左營蓮池潭畔）設萬年縣治，本市屬其管轄。康熙二十二年（1683）清廷取得台灣後，於翌年四月因襲明鄭原設之萬年州析置台灣、鳳山兩縣。當時鳳山縣下轄七里、十二社及一鎮，七個里中的長治、嘉祥、維新、仁壽即今湖內、路竹、阿蓮、田寮、岡山、永安、彌陀、梓官和橋頭等九區，二庄即為觀音庄、鳳山庄，即今日的大社、仁武及鳳山區一帶，可以說目前原高雄縣的聚落，絕大部分在康熙末年以前，都已略具雛形（吳進喜、施添福，1997）。同時清治時期，大陸來台移民逐漸向高雄東南方移居，開墾地區擴展到獅甲、前金、大港埔、三塊厝、籬仔內、草衙及苓仔寮一帶，比較特別的是，鹽埕從事天日曬鹽，因為是專賣品，帶給鳳山縣可觀的稅收。清咸豐八年（1858）的天津條約，台灣被迫開放通商，1863年打狗正式開港一年設海關，英國在打狗開辦領事館業務，外來貿易日盛，從此打狗從一個小漁港變成國際貿易港口，進入國際貿易的領域，所以本市在一百多年前就已奠定工商大都市的基礎。

旗後和哨船頭是打狗港附近最早開發的兩個聚落，日治時期二地均曾填海造陸，擴大基地，外來人口大量湧入。1900 年台南至打狗的鐵路完工，打狗火車站設在哈瑪星（今高雄港站），1908 年基隆至打狗縱貫線鐵路通車後，打狗火車站隨之擴建，海陸交通的便利，輸出入物產增多，使得區域核心漸漸轉移，哈瑪星（今日的南鼓山）取代旗津成為新中心。1930 年代，隨州廳、市役所的東移，鹽埕取代哈瑪星成為高雄市的市中心。1937 年擴大都市計畫將新市街的重心，從高雄川以西延伸至高雄川以東地區，設高雄火車站於大港庄，將大港移今民族路一帶而形成新大港。日本因將高雄作為南進政策的基地，不斷在本市修築鐵路、築港口、建車站、闢馬路，設水泥、製糖、機械、船舶等工廠，大力建設高雄，成為全台第二大都市。其餘地區的聚落發展及分布特徵，由於日治時期並未橫加干預，沒有未出現明顯的改變，少數聚落因流行傳染疾病、自然環境變遷而消失，以及配合公共建設遷村（例如鳥松區的大埤庄因建澄清湖蓄水庫而遷村）。（吳進喜、施添福，1997）

戰後台灣光復，隨著軍隊和大陸人士遷臺，多數利用原有聚落間的隙地成群聚居，少與本地人往來，這些眷村聚落如雨後春筍般冒出，形成一種隔離居住的特徵，如岡山、鳳山、左營等地。從民國四十二年（1953）起的國家經建計畫，將原高雄市列為全國工業發展和經濟建設的中心，地近高雄市、台南市的聚落吸引大量外地人口移入聚居成庄；或因設立工業區，而在鄰近形成工人聚落成庄，如湖內、仁武等地（吳進喜、施添福，1997）。1957 年台灣首座塑膠原料工廠在高雄市開工，1958 年起，高雄港實施十二年擴建計畫，陸續填築了 544 公頃的新生地，相繼開發貨櫃中心、中島商港區和台灣第一個加工出口區——高雄加工出口區。1960 年代大量的香蕉從本港出口，高雄港三號碼頭的「香蕉棚」即因此應運而生。1966 年高雄加工出口區的設立，帶動全台經濟起飛，隨後楠梓加工出口區也在民國 1971 年成立，1973 年的十大建設，中鋼、中船等重工業機構紛紛設立，週邊地區的石化工業興起，更將高雄定位為重工業發展都市，帶動高雄新一波的工業發展。1975 年高雄港紅毛港旁的第二港口開闢完成，港深 16 公尺，可通行十萬噸級的商船（第一港口港深 11 公尺，只能通行三萬噸級商船）。因擴建成效卓越，港口機能與商機皆有顯著的提昇，高雄港的業務蒸蒸日上，後來又完成了高雄港的擴建工程及臨海工業區，使本市的工商經濟迅速成長，就業人口大增，也因此高雄市的人口不斷快速成長。

參、海洋首都



參、海洋首都

一、高雄市的生命力－高雄港

（一）高雄港的地理形成

400 萬年前「蓬萊造山運動」，台灣島浮出海面，此時海面上僅見分隔的中央山脈與海岸山脈。200 萬年前西部淺海珊瑚造礁運動逐漸形成今日壽山、半屏山、大小岡山之主體。1～2 萬年前冰河時期到來，海平面下降，台灣海峽見底，生物從大陸遷徙來台。約 5,000 年前，西海岸開始有人類活動跡象，由陸續發現的貝塚位置推斷當時的海岸線位置來看，高雄還是一大片淺海。數百年前因自然淤積形成高雄內海，當時旗後山仍為一延續打狗山的孤立小島嶼，東南與環抱潟湖的斷續沙洲連接。因高屏溪上游住民持續墾殖山林，被冲刷下的大量泥沙隨潮流北流，受地形阻擋堆積形成淺洲，至十七世紀中期，已與台灣本島銜接，形成潟湖港灣。在潟湖的西北端，即旗後山與壽山相對峙之處，形成一個缺口，就是潟湖與外海相通的潮汐口（潮流口）。當潟湖形成時，外側的沙嘴（即旗津半島）常被暴雨沖斷，並不穩固，而後經居民栽植林投等防風林保持水土，才逐漸穩定。

1954 年以前，潟湖面積逐漸緩慢縮小的主因是自然淤積；但是在 1954 年之後，為了因應港口發展的需求，不斷的填海造地，導致潟湖面積迅速縮小。潟湖內水位原本就不深，水深達 3 公尺的只有 66,000 平方公尺，經過多年來實行人工疏濬的工程，成效良好，航道水深已達 11 至 16 公尺，而後闢建高雄第二港口，旗津半島已經被切斷而成為一個獨立的「濱海沙洲」。

（二）高雄港的位置

台灣島東臨太平洋，西隔台灣海峽與中國大陸相望，台灣海峽是西太平洋航線必經之地。高雄港扼南臺灣之咽喉，位於東經 120 度 10 分，北緯 22 度 27 分，亦即以旗後山上之燈塔為中心畫圈，半徑 2 哩範圍內之水域而言。高雄港是唯一對南中國及南洋之吞吐港，形勢上的重要性使高雄港成為往來商船卸貨、補給的重鎮。此外，高雄港更介於世界航路香港、上海之間，具有可牽制兩港的優越位置，北控更遠的遼東、華北、大連、天津及朝鮮諸港，南與馬尼拉、新加坡、雅加達等南洋諸港呼應，兼以位在本島的南端，以面臨華南、南洋的地理關係而言，實為雄飛南洋的根據地。就軍事情勢而言，高雄港與左營軍港是優良的海軍基地，能控制整個台灣海峽的南口；當台海情勢緊張時，高雄港的地位，可說是舉足輕重。

高雄港位於台灣西南海岸，是一個結合軍、工、商、漁港功能的綜合性港口。港灣遼闊，腹地深遠，氣候溫和，形勢雄偉，西隔台灣海峽與福建相望，南隔巴士海峽與菲律賓相對峙，船隻運輸往來頻繁，貿易發達，貨物吞吐量佔全台的三分之二，是台灣南部物資集散中心，也是台灣最大的國際通商港。

（三）高雄港的營運實況

100 年全球經濟成長趨緩，高雄港營運量與 99 年比較呈現成長，進港船舶艘次增加 1.24%，受船舶大型化影響，若與 91 年比較則減少 372 艘次，減少 2.04%，總噸位則增加 80,820,626 總噸，增加 24.66%。100 年貨物吞吐量為 123,931,900 公噸，較 99 年減少 1,020,533 公噸，減少 0.82%，若與 91 年比較進港貨物減少 8,218,201 公噸（原油減少 6,976,307 公噸），減少 8.61%，出港貨物增加 2,736,576 公噸，增加 8.05%

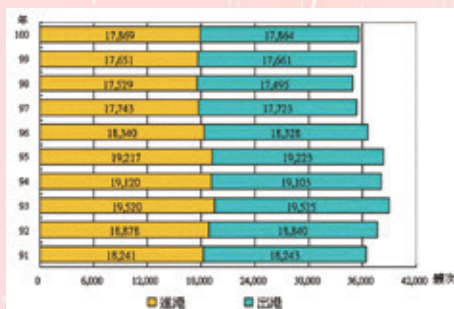


圖 2-6：高雄港進出港船舶艘次統計圖 資料來源：高雄港務分公司

100 年高雄港貨櫃營運量為 9,636,288.50TEU，較 99 年成長 4.96%，其中進港貨櫃數量為 4,814,254.25TEU 成長 5.64%，出港貨櫃數量為 4,822,034.25TEU 增加 4.28%。但是其最近 5 年的平均年成長率為 -1.55%。（詳見下表）

表 2-7 高雄港進出港貨櫃成長率

年別	總 計		進 港 櫃		出 港 櫃	
	折合 20' 櫃數	成長率 %	折合 20' 櫃數	成長率 %	折合 20' 櫃數	成長率 %
91 年 2002	8,493,052	12.63	4,222,174	13.18	4,270,878	12.09
92 年 2003	8,843,365	4.12	4,428,744	4.89	4,414,621	3.37
93 年 2004	9,714,115	9.85	4,873,325	10.04	4,840,790	9.65
94 年 2005	9,471,056	-2.50	4,744,796	-2.64	4,726,261	-2.37
95 年 2006	9,774,670	3.21	4,850,163	2.22	4,924,507	4.19
96 年 2007	10,256,829	4.93	5,151,888	6.22	5,104,941	3.66
97 年 2008	9,676,554	-5.66	4,830,846	-6.23	4,845,708	-5.08
98 年 2009	8,581,273	-11.32	4,297,667	-11.04	4,283,606	-11.60
99 年 2010	9,181,211	6.99	4,557,041	6.04	4,624,170	7.95
100 年 2011	9,636,289	4.96	4,814,254	5.64	4,822,034	4.28
96 至 100 年 平均年成長 率 (%)	-1.55		-1.68		-1.42	

附 註：含轉口貨櫃資料。

表 2-8：高雄港貨物吞吐量 更新日期：2012.05.29 單位：公噸

年 別	總計	進港	出港
90	127,919,231	92,842,548	35,076,683
91	129,413,525	95,422,786	33,990,739
92	138,832,208	100,916,018	37,916,190
93	152,467,944	108,454,669	44,013,275
94	137,920,331	94,375,576	43,544,755
95	135,082,013	90,764,693	44,317,320
96	149,225,026	103,756,571	45,468,455
97	146,728,880	102,325,923	44,402,957
98	123,570,262	84,593,315	38,976,947
99	124,952,433	88,018,045	36,934,388
100	123,931,900	87,204,585	36,727,315

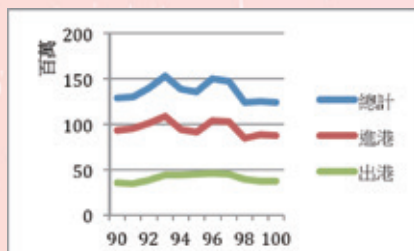


圖 2-7：高雄港民國 90-100 年貨物吞吐量變化

資料來源：http://www.khb.gov.tw/index_m.aspx?Link=AutoHtml/16/207/1-6-4.htm

高雄港曾位居世界貨櫃吞吐量第三大港，僅次於香港與新加坡。貨櫃進出口於 2007 年達到歷史紀錄 10,256,829 TEU。近來由於受到區域內其他港口，包括傳統大港香港、釜山以及新興港口深圳、上海、浙江寧波、山東青島之競爭挑戰，使高雄港貨櫃裝卸量全球排名一再下滑，2010 年滑落至全球第 12 名貨櫃港（中央社 2011-7-8 報導），未來應重視營運管理與加強港埠設施，提升高雄港的國際競爭力。

二、海港建設

民國 34 年台灣光復後，成立高雄港務局，致力復舊工作，打撈沉船、清理航道、增添設施，至民國 44 年始具規模。民國 47 年辦理十二年擴建工程，高雄港與海爭地，填築新生地 544 公頃，出入港灣兩處，第一港口在高雄市萬壽山與旗後山之間，自西子灣延伸築建北防波堤，由旗津延伸築建南防波堤，港口航道寬 150 公尺，水深 11 尺，通行三萬噸級貨輪。第二港口在高雄市紅毛港處開口，南北防波堤端口寬度為 350 公尺，航道水深 14 公尺，民國 64 年六月開闢完成，原計畫可通行七萬五千噸級散裝貨輪，後為配合煉油廠原油及煉鋼廠礦砂進口需要，延長防波堤並濬深航道為 16 公尺，通行十萬噸級郵輪、礦砂輪及大型貨櫃輪進出。民國 69 年完成中島新商港區開發工程計劃，增加深水碼頭 27 座，淺水碼頭 2 座，同時有高雄加工出口區、前鎮漁港、臨海工業區、一貫作業大鍊鋼廠、百萬噸級大造船廠，以及第一、二、三、四貨櫃中心等相繼之開發。為適應外貿發展需要，提升營運功能，進行多元化功能之第二港口之開闢工程，民國 73 年完成過港隧道工程，通行客貨車輛，使高雄港成為已具現代化設施之國際商港。

民國 78 年起興建第五貨櫃中心，計有 8 座深水碼頭，可提供迅速、準確完全的港勤服務，年貨框裝卸量可達 1000 萬 TEU，配合最先進硬體及各項軟體之開發，為航商提供便利有效的服務。另為因應國際海運貨櫃船舶大型化之發展趨勢，鞏固高雄港貨櫃樞紐港之地位，交通部全力推動高雄港洲際貨櫃中心計畫，其中第一期計畫（即第六貨櫃中心）由民間業者以 BOT 方式興建 4 席水深負 16.5 公尺之深水碼頭及後線櫃場，已於 99 年 12 月底完成 2 座碼頭，100.1.5 正式營運。

高雄港從過去之漁港、小商港，一躍而成為台灣之主要國際港埠。走過 140 年的高雄舊港區，由於一港口主航道、碼頭水深不足，碼頭設施老舊更新困難，面對世界貨櫃化、船舶大型化的新航運模式，台灣農產品出口被工業產品替代，港區周邊傳統產業遷移，導致 265 餘公頃國公有土地被低度利用，連帶影響了本市鼓山、鹽埕、旗津、苓雅區的發展。為推動高雄舊港區與周邊土地的再開發，帶動就業及引進觀光文化休閒產業來替代舊有遷移的產業，行政院 88 年 12 月核定「高雄多功能經貿園區特定區計畫」，將高雄舊港區劃為特定文化休閒專用區；90 年 4 月行政院復核定「高雄港整體規劃及未來發展計畫」，將高雄舊港區定位轉型為國際觀光、休閒文化使用。發展至今，漁人碼頭、真愛碼頭等舊港區水岸已相繼於 92 年、94 年轉型發展為觀光休閒水岸，95 年亦開闢光榮碼頭，解開港區水岸與都市隔閡；全亞洲最大的購物中心統一夢時代已於 96 年三月開幕營運，中鋼企業總部亦將遷入經貿園區，高雄海洋文化及流行音樂中心也將進駐高雄港 11~15 號碼頭，為高雄舊港區的再開發，注入表演藝術、流行音樂的新活力，未來結合相鄰 600-800 公尺，位於新光碼頭南側的高雄世貿會展中心開發案，及位於高雄港 21 號碼頭的高雄港港務大樓及國際旅運大樓開發案，將可整合旗津、鼓山、鹽埕、苓雅、三民、左營獨特的山、海、河、港和在地歷史文化資源，促進高雄市整體經濟發展，提供國際人才交流及增進本地就業機會。

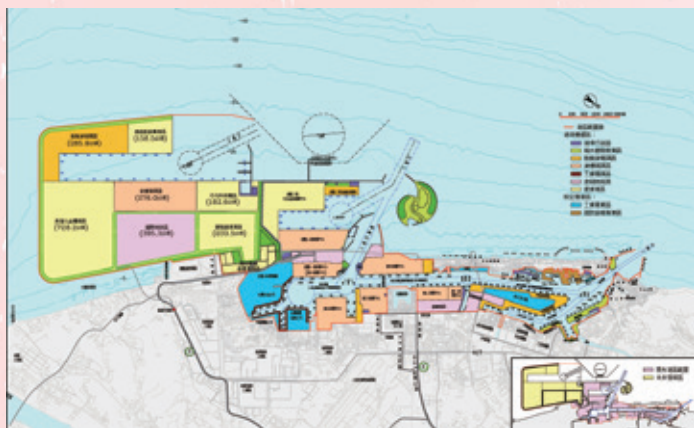


圖 2-8：高雄港發展規劃圖 資料來源：高雄港務分公司網站



圖 2-9：高雄港空拍總圖 資料來源：高雄港務分公司網站

三、山海結合的未來高雄

台灣是個海島，深受海洋的孕育與薰陶，尤其高雄全年陽光普照、氣候宜人，目前高雄市政府為掌握高雄獨有的海洋優勢，將「海洋產業」列為未來重點發展方向之一，積極形塑「亞洲新灣區」，以寬廣的高雄港灣為基地，在高雄港 15 至 21 號碼頭及周邊啟動一系列的城市建設計畫，包括可舉辦國際級大型展覽及會議的「高雄世界貿易展覽會議中心」、以旅客服務為導向的「高雄港港埠旅運中心」、加上可演出多場音樂、文化節目的「海洋文化及流行音樂中心」、綠色建築新典範的市立圖書館總館等四大建築，並於高雄港外港區的大林蒲南星計畫區成立全台灣第一個以「遊艇」為主題的「南星計畫遊艇產業園區」，期能成為亞洲豪華遊艇製造中心，同時整合南部區域縣市之共同資源，建立高雄成為適合居住、多元化、國際化的全球經貿城市，連結其他南部城市形成經濟貿易圈。

在縣市合併之後，高雄市境內的玉山國家公園，擁有東北亞最靠近天空的玉山主峰、高屏溪的發源地以及臺灣森林生態縮影等特色的山岳型國家公園，可說是不折不扣的臺灣心臟；100 年 12 月 6 日正式開園的「壽山國家自然公園」，為第一座由下而上，經由地方民間保育團體發起推動而成立的國家自然公園，其範圍包含壽山、半屏山、龜山、左營舊城及旗後山等自然地形與人文史蹟，在行政區域包含高雄市鼓山區、左營區、楠梓區及旗津區等。其他還有台灣原住民最豐富、觀賞世界級生態景觀－紫斑蝶的茂林國家風景區，可遠眺玉山、大武山、卑南山及大小關山等的藤枝森林遊樂區，以及擁有特殊細緻砂岩的觀音山赤腳自然公園、擁有泥岩惡地和泥火山的田寮月世界等山林美景。

高雄市，這個有山、有河、有海、有港的城市，加上純情又熱情的人民，可以發展成為觀光都會，近年來在政府的大力推動下，塑造高雄市成為經貿、生活、文化取向的國際級都市，期許未來在政府與人民的協力合作下，高雄市能真正成為代表台灣經貿的國際級海洋首都。

肆、結語——山、海、河、港的區域特色



肆、結語－山、海、河、港的區域特色

高雄市地處台灣本島西南方，東以中央山脈與台東、花蓮縣為界，北緣嘉南平原連接台南、嘉義縣，西南臨台灣海峽，南與屏東縣為鄰，南台灣地區主要的核心城市。其地理位置扼亞洲連接東南亞的要衝，居東北亞通往印度洋的航運要道，是東亞地區與中國大陸的轉運樞紐。

高雄市的地層分布大致與全島的構造一致，地勢由東北向西南傾斜降低，大致可分為三部分：東北部的「中央山脈西翼地質區」，中部的「西部麓山地質區」和西部沿海的「濱海平原」。另外，亦有局部的珊瑚礁石灰岩分布，形成數處隆起珊瑚礁。由於東北部以中央山脈、玉山山脈、阿里山山脈與台東、花蓮、南投、嘉義等縣連接，因高山阻隔，除有南橫公路可與台東縣往來之外，其餘大多穿越困難，彼此聯絡不易，影響交通開發，但也因此保存了豐富自然美景，如玉山主峰、高山湖泊嘉明湖等，同時也是水資源主要的蘊藏區，是高屏溪的起源地。

高雄市境內的主要河川計有高屏溪、二仁溪，次要河川有阿公店溪，普通河川有典寶溪、後勁溪、前鎮溪。這些河川均源於山地，河短流急，在雨季時常出現滾滾洪流的壯觀景象，但是旱季時僅剩乾涸河床。市區內的愛河源於高雄市仁武區的八卦寮，下游曾為高雄港工業運輸用之航道，流經人口稠密的市區，過去河川污染情形非常嚴重，歷經水質整治與規劃建設，現在的愛河河畔已然成為高雄市最美的河濱公園，河岸的美綠化景觀也成為另一項觀光遊憩資源，在沿線設置觀光船瀏覽河岸美景並享受咖啡美食，觀賞街頭藝人表演，也豐富市民的生活品質，活絡觀光產業的商機。

高雄市的海岸，北起和台南市交界的二仁溪口，南迄和屏東縣交界的高屏溪口。北段的海岸自二仁溪到典寶溪口，屬於臺灣西南海岸沙岸，從典寶溪口到鳳鼻頭的這段海岸線上分布著左營港、高雄港等幾個向內陸凹進的港口，這些港口在未開闢前多屬於潟湖與海灣地形。南段從鳳鼻頭到高屏口的這段海岸，也是早期漂沙淤積。其中，高雄港具有地理優勢，位於東北亞、東南亞及大陸間之要衝，並為歐、亞、美全球貿易及航路必經之處，為台灣最大之貨櫃轉運樞紐，也是世界主要貨櫃港，擁有台灣地區三分之二的進出口貨物吐量，高雄港區的建設促進了高雄市的整體經濟發展。但是面對上海、釜山等港口的強力競爭，亟需整合高雄市的各項資源與條件，加速港埠營運自由化的作業，使高雄港在未來全球經濟與海運市場中扮演更積極的角色與地位。

高雄市同時也擁有許多石化、鋼鐵等工業相關的工業區，以及前鎮、楠梓加工出口區，配合完整的機場、港口、鐵路、公路與捷運等大眾運輸系統，提供最快速便捷的交通路網，使得二級產業表現亮眼。但是近年來，由於全球經濟局勢的轉變，市政府積極以創新與創業來發展、突破產業轉型的困境，例如：開發物流園區、軟體產業園區等，期望以知識產業蓬勃經濟發展，提昇高雄成為具有國際競爭力的海洋首都。



高雄市擁有山、海、河、港的優越自然條件，再加上典型的熱帶季風氣候，終年陽光普照，可充分利用乾季長達半年的天候特性，發展藝文戲劇、運動休閒等各式各樣的活動，目前也朝向綠色產業大城運用太陽能發展永續綠色能源的目標邁進，期許在政府與人民的協力合作下，全力發展大高雄市成為「生態、經濟、宜居、創意、國際」的國際新都，早日實現「山海永續、幸福高縣市」的政策願景。

國家圖書館出版品預行編目資料

高雄文明史－地理篇

顏嘉億 柯麗卿 游凌雀 / 執行編輯

楊孝華撰稿

ISBN 978-986-04-0194-3(平裝)

此筆做 CIP

高雄文明史

地理篇

發行者：高雄市政府教育局

發行人：鄭新輝

顧問：郭金池 王進焱

總召集人：戴淑芬

副召集人：劉靜文 黃盟惠 鍾享龍 周譽峰

指導教授：齊士崢

策劃小組：吳佳玲 陳淑芬 龍炳豐 蕭佳玲

執行編輯：顏嘉億 柯麗卿 游凌雀

撰稿：楊孝華

編輯小組：陳志鵬 鐘金華 鍾淑芳

出版日期：中華民國 101 年 12 月

印刷：新裕豐文化事業有限公司