

地理高雄



目

錄



學習重點	4
------	---

前言	5
----	---

壹、自然地理

一、地理位置與自然環境背景	7
---------------	---

二、地質發展與地形結構	8
-------------	---

三、氣候特徵	37
--------	----

四、水文特性	43
--------	----

五、自然環境災害	52
----------	----

貳、人文地理

一、行政區與人口組成	56
------------	----

二、交通運輸網路	79
----------	----

三、聚落與都市發展	89
-----------	----





參、海洋首都

一、高雄的生命力－高雄港 104

二、填海造陸－南星計畫 115

三、海洋首都新氣象 121

肆、結語 130

伍、參考文獻 133



學習重點

1. 由地質、地形、大氣、水文、生物所構成的自然環境，是人類賴以生存的客觀條件。瞭解自然環境的特徵，即人類文化發展的「舞台」，將有助於瞭解高雄人經濟、社會、政治與文化發展的有趣特質。
2. 自然環境與人文環境是相互關連、相互作用的。人與大範圍的自然環境、相關的人文環境，在長時間裡的互動過程，醞釀了當地人的文化。人由互動中獲取利益，同時也受到自然環境的限制、受自然環境的傷害，或傷害自然環境，影響未來發展的潛力。
3. 藉由地理位置的分析，並透過高雄地區可見的地質、地形特徵、氣候與水文特性，將有助於瞭解高雄市自然環境演育的過程，及此自然環境對生活於其中的居民所產生之影響。



前言



地理是「人的一面鏡子」(mirror of man)，它反映了人類的存在和未來生存的要素(Tuan, 1971)。而對地表現象的研究，就是研究人類社會形成的一些要素。地理學是一門研究地表自然與人文現象，以及它們之間相互關係與變遷型態的學科，其研究目的是為了更合理開發及保護自然環境資源，進而有效的協調自然與人類的關係，使人與地的關係朝向有利於人類社會生活和生產的方向發展。

高雄市具備許多在地化的地理優勢，例如深水良港、國際機場、具重工業與製造業基礎、與鄰近機場的平均時間距離最短、運量名列前茅等，實有代表台灣的全球運籌中心之無限潛力(吳連賞，2002)。因此，本文將內容分為自然地理、人文地理與海洋首都三大部分，希望針對高雄市各項主要地理要素與發展現況作完整撰述，使讀者對於長期以來人與地的對話，所形塑出的高雄市實質地理內涵有更深入的瞭解。

自然地理

高雄市具備了

自然環境所造就的天然良港，

遂成為台灣西南部的港灣都市重鎮，

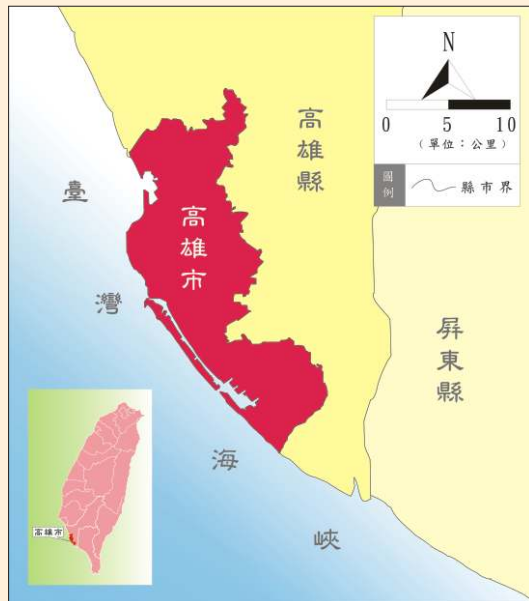
擁有優越的地理區位。



壹、自然地理

一、地理位置與自然環境背景

就地理位置上來說，高雄市位處台灣島西南隅，座落於鳳山台地以西、二仁溪以南、高屏溪口以北的平原上。西濱台灣海峽，東接高雄縣鳳山市，南與林園鄉、大寮鄉接壤，北則與橋頭鄉及梓官鄉為鄰。台灣位居東亞島弧的中心位置，台灣海峽又是歐亞航線必經孔道，台灣控制了此一交通樞紐地位，不論在經濟或軍事戰略方面都有一定的重要性，高雄市具備了自然環境所造就的天然良港，遂成為台灣西南部的港灣都市重鎮，擁有優越的地理區位。其都市轄區成狹長形分布，南北長約27.8公里，東西最寬處為10.4公里（何東波、謝宏昌，2003），面積約153平方公里。



高雄市位置圖

地理高雄—自然地理

而從地理環境特徵來論述高雄市的自然背景，高雄市位於高雄平原的西側，構成高雄平原的主要部分，為嘉南平原與屏東平原的交會地帶，是河川和海洋在最近數萬年以來共同沈積形成的。區域內的山陵皆為沿海丘陵地的一部分，西側、北側是柴山、龜山和半屏山，南側則有旗後山和駱駝山，這些小山的海拔都在360公尺以下。高雄平原的北側、東側是大社和大樹一帶的丘陵與鳳山丘陵，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。由於丘陵地區的集水面積狹小，因此河川的主要功能是做為跨越丘陵地引高屏溪水灌溉平原的渠道系統，以及排除平原本身的地表逕流。

高雄市的地層包括第三紀上新世至第四紀更新世的沈積岩與隆起珊瑚礁，以及全新世的現代沖積層等，而在更新世以來地層未受劇烈變動，故此區大部分為平原地形。

二、地質發展與地形結構

（一）台灣の構造運動

台灣位於歐亞大陸板塊和菲律賓海板塊的碰撞帶，一億多年前，本來是歐亞大陸東緣的大陸棚。大陸棚是沿岸的淺海海底平原，坡度平緩，水深大多在200公尺以內，就如同現在的台灣海峽一般。大陸板塊上的花崗岩風化以後，含有大量石英、長石和黏土的的土壤，受侵蝕、搬運作用，在大陸棚上堆積厚層沈積



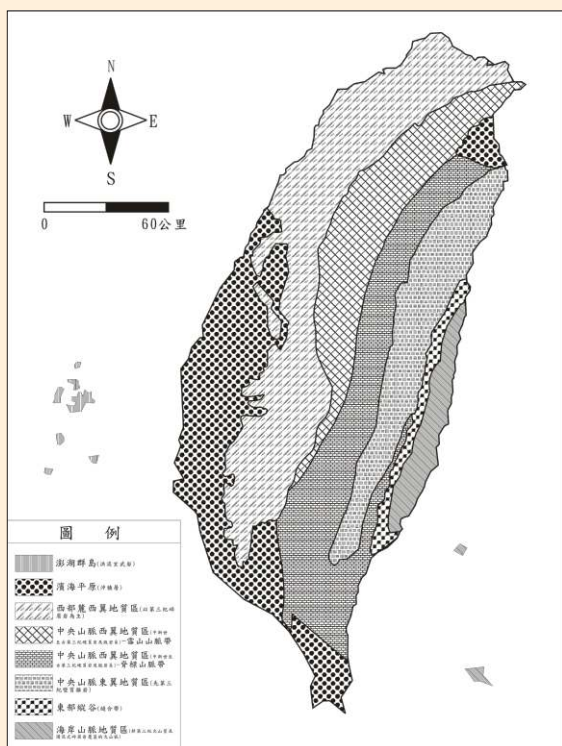
層。同時，大陸棚附近的淺海，局部地區有珊瑚礁生長，有時也有火山活動（鄧屬予，2002）。

依據齊士崢（2002）的分析，距今500萬至300萬年前，菲律賓海板塊自東南向西北與歐亞大陸板塊的碰撞，使大陸棚受擠壓、斷裂、變形，隆起成台灣島。大陸棚疏鬆的沈積物較底層的部分和更底下的岩石基底，隆起形成中央山脈地質和地形區，是台灣最古老的變質岩基盤和台灣最高聳的山脈。中央山脈東側的脊樑山脈（狹義的中央山脈）東翼是高度變質岩，有大理石、片岩和片麻岩等；脊樑山脈西翼和雪山山脈、玉山山脈，主要是板岩、變質砂岩等的輕度變質岩。大陸棚上部的沈積物則形成西部麓山帶地質區和地形區，地形以低矮的丘陵地為主，地層則以砂岩、頁岩為主，局部夾有煤層、珊瑚礁石灰岩和火山活動形成的火成岩。菲律賓板塊上的火山島和周圍的沈積物、珊瑚礁，則被擠壓形成海岸山脈。第三紀末期的上新世至第四紀更新世，台灣島已經形成後，台灣海峽沈積的沈積物，就有許多是來自古台灣陸地風化和侵蝕的產物，形成較年輕的沈積岩。當時北部地區海水淺，堆積較粗粒的沈積物，形成的岩石以砂岩和頁岩為主，也包括由火山活動形成的七星、大屯、觀音火山的火成岩。之後區域再受構造運動隆起而陸化，形成更低矮的丘陵，許多岩體受侵蝕，沈積了許多的礫石層，而這些礫石層後來又隆起形成台地。

地理高雄—自然地理

南部地區海水較深，因此以堆積泥質沈積物為主，形成厚層的泥岩，後期在局部地區則有珊瑚礁生長，與一些石灰質藻類混合形成石灰岩體，最後隆起成為最低矮的丘陵，與北部相同，局部也有礫石層堆積，或形成礫石台地、珊瑚礁台地地形。現今山地邊緣與小島嶼周圍，又堆積形成最年輕的沖積扇、海岸沖積平原的疏鬆沈積層和現代的裙狀珊瑚礁。

也由於形成台灣島的板塊碰撞活動主要是東南、西北向，所以隆起的島嶼形狀呈南北狹長、東西較窄，主要地質區和地層的排列，也多呈現接近南北向的狹長帶狀，平行於島嶼長軸和主要斷層帶、褶曲軸等構造線的延伸方向。



台灣地區地質分區圖 改繪自何春蓀，1986



（二）高雄地區的地層特徵

依據陳華玟等（1998）與齊士崢（2002）的研究，高雄市附近地區出露的地層是麓山丘陵地區最年輕的第三紀上新世至第四紀更新世沈積岩，和全新世的現代沖積層。主要地層之特性分述如下：

1. 南勢崙砂岩（Ns）：

本層是出露於本地區最古老的地層，年代是上新世早期至晚期。下段以厚層細粒至中粒砂岩、泥質砂岩為主，間夾有厚層的薄砂、頁岩互層。上段則以厚層的碳質頁岩為主，局部有厚層中粒至細粒砂岩。本層上段砂岩內化石含量極少。下段砂岩內含有數層殼灰層，常見貝殼碎屑、大型有孔蟲、螃蟹、單體珊瑚等化石，最上部並發現群體珊瑚碎屑，可做為與上段的分界。南勢崙砂岩上覆地層包括旗山地區的嶺口礫岩和旗楠公路附近的大社層。與嶺口礫岩的交界呈交角不整合，與大社層的交角則是假整合。這代表南勢崙砂岩的沈積環境由較淺的前陸盆地（砂岩為主）迅速變深（頁岩為主），至更新世則曾受到構造運動影響，產生局部變形，並露出地表而受侵蝕，再沈入水中堆積較年輕的地層。

2. 大社層（Ts）：

本層岩性以厚層泥岩為主，間夾有50公分至3公尺的細粒至粗粒砂岩、10公分至1公尺後的礫岩層與砂、頁岩互層，部分的

砂岩內可見到化石碎屑，常見的有貝類化石、單體珊瑚及鯊魚牙齒。礫石一般粒徑以3~5公分者最多，少數可發現有超過10公分者；其成分以砂岩、變質砂岩及石英岩最佔優勢（此成分顯示中央山脈曾隆起而受到劇烈侵蝕），形狀以圓形至次圓形為主；頁岩及板岩粒徑則較小（1~3公分），形狀較扁，偶而亦可見到風化的玄武岩。本層分布於鳳山地區南側，在其上部並夾有鳳山石灰岩透鏡體¹。

3.鳳山石灰岩（Tsf）：

分布於鳳山水庫至鳳鼻頭之間，主要由泥晶（micrite）及生物化石碎屑組成，化石碎屑包括大型有孔蟲、鈣質紅藻、珊瑚及貝類等。一般厚度大約30公尺，最厚可達50公尺。年代可能晚於早更新世，屬於大社層中的石灰岩透鏡體，台地礫石層不整合覆蓋於其上。

4.嶺口礫岩（Lk）：

本層下部以3~15公尺的礫岩與泥岩互層為主，偶而亦有厚1~10公尺細至粗粒砂岩呈蓆狀（sheet），或呈透鏡狀夾在礫岩層內。礫岩的平均粒徑約為10~20公分厚的細粒砂岩或~2公分厚的粉砂岩。本層的上部岩性則以厚層的礫岩夾透鏡狀粗砂岩為

1 透鏡體（lens）是指一中央厚而向邊緣逐漸變薄的地質沈積物，形似凸透鏡，與圍繞在其周圍的地層岩性不同。



主，偶而亦可見到透鏡狀的泥岩。部分泥岩內保存有原地生長的樹幹或樹根（顯示是陸相的沈積環境）。整體而言，嶺口礫岩下部的泥岩較多，上部則較少。

5.古亭坑層（Gt）：

根據化石研究，古亭坑層的年代屬於晚上新世至早更新世，標準出露地點在二仁溪流域。在高雄附近本層僅出現在半屏山和柴山地區，且出露的是本層的上部，與覆蓋於本層上部的壽山石灰岩間不整合接觸。在本區出露的古亭坑層下部岩性為青灰色泥岩偶而夾有薄層砂岩，上部則是青灰色泥岩夾高雄石灰岩透鏡體和半屏山石灰岩透鏡體。

6.高雄石灰岩（Gtk）：

本層為古亭坑層中的一個石灰岩透鏡體，年代屬於早更新世的中期，分布於柴山（壽山）地區，最大厚度約500公尺。岩性以生物泥粒岩、泥粒岩及礁灰岩體為主，生物化石包括珊瑚、石灰藻、有孔蟲、貝類、海膽和苔蘚蟲等。

7.半屏山石灰岩（Gtp）：

本層屬於古亭坑層的一個石灰岩透鏡體，上部無任何地層覆蓋，年代屬於早更新世中期至晚期，分布於半屏山地區，厚度一般約20～40公尺。岩性以紅球藻、珊瑚泥礫岩或礫泥岩、生物粒泥岩及礁灰岩體為主，生物化石包括珊瑚、石灰藻、有孔蟲、貝類、海膽、苔蘚蟲及蠕蟲管等。

8. 壽山石灰岩 (Ss)：

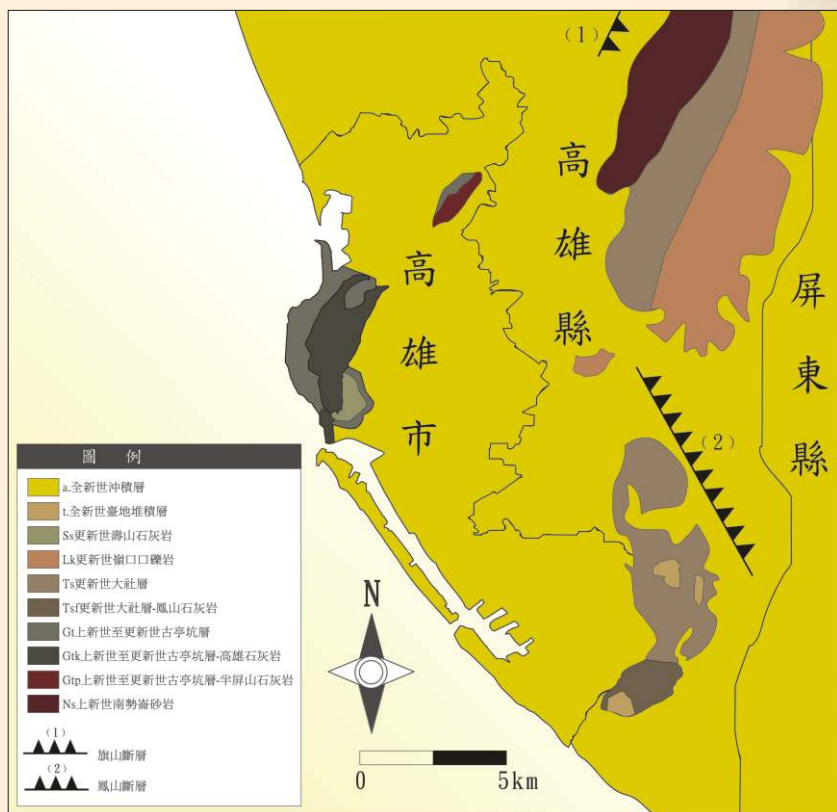
本層分布於柴山（壽山）東南側，與下伏的古亭坑層為不整合接觸，其上也無任何地層覆蓋。本層年代約是晚更新世，岩性以含珊瑚的石灰岩岩塊為主，厚度約20公尺。本層曾經與高雄石灰岩合稱為「琉球石灰岩」，但近期的研究發現，高雄石灰岩的發育時間比壽山石灰岩早，高雄石灰岩是古亭坑層中的一個透鏡體，較年輕的壽山石灰岩則不整合覆蓋於古亭坑層之上。

9. 台地堆積層 (t)：

台地堆積層分布於鳳山地區大坪頂台地的局部區域，是陸相沈積物，年代屬於更新世晚期，不整合覆蓋在大社層和鳳山石灰岩上。主要由礫石、砂及黏土組成，最大厚度可達5公尺以上，礫石最大粒徑可達30公分。

10. 現代沖積層 (a)：

高雄平原地區的主要河川是愛河、後勁溪與前鎮河，因為經過長期發展，人口稠密，舊河道已難覓。目前僅知道沖積層不整合覆蓋在以泥岩為主的沈積岩上，至於沈積層厚度的詳細資料則正在建立中。一般而言，沈積層以靠近丘陵地的地區較薄，厚度大約數十公尺，沈積物以厚層細沙為主，夾薄層泥，顯示沈積物主要來自丘陵地受侵蝕產生的物質。高雄平原北區的沈積層又比南區薄，南區靠海地帶的沈積層厚度可達300公尺以上，上層是厚約數公尺至十公尺左右的軟弱黏土層，黏土層厚度並向海逐漸



高雄地區地質圖 改繪自陳華玟等，1998

加厚；中層是平均30公尺的細沙層，下層則以厚沙層為主。這個向上變細的序列顯示，高雄平原在最近期逐漸由陸地環境變為海洋，再轉變為陸地的過程。大致上說來，平原隨時間的演育，在末次冰期最盛期，距今約二萬年前，高雄平原幾乎都是陸地，柴山、半屏山與鳳山丘陵的海拔高度都比今日高，離海岸也較遠，

台灣海峽則是一片陸地。至冰期結束的一萬四千年前，海平面快速上升，使高雄平原整個變成海灣，柴山、龜山、半屏山可能當時都是近海的島嶼，鳳山丘陵也可能就在海岸邊。之後旗津沙洲開始發育，形成古高雄潟湖，當時潟湖的範圍比今日更大，柴山北面的古左營潟湖可能也在此時開始發育。在此之前，所有活動於高雄地區的人或其他生物和他們的遺跡，都被上漲的海水淹沒，並再被後期沈積的沈積物掩埋。到了距今約八千到六千年以後，大規模潟湖逐漸淤積、陸化，潟湖範圍縮小，平原上的小河川也開始形成。可能直到距今約三千年前，才再形成適合史前人類移入、居住、生活的自然環境，最後演變成今日高雄平原與海岸地形。

高雄附近地區的這些地層，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（齊士崢，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、泥岩爲主。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。

高雄地區的地層層序與年代

時代	大社大樹地區	鳳山地區	壽山地區	半屏山地區
全新世	沖積層	沖積層	沖積層	沖積層
世				
晚		白地堆積層	無沉積物覆蓋	
更新世	嶺口礫岩	鳳山石灰岩	壽山石灰岩	無沉積物覆蓋
世		大社層	古亭坑層	半屏山石灰岩
早	大社層	未出露	高雄石灰岩	古亭坑層
更新世	無			
世				
上新世	南勢崙砂岩		未出露	未出露
世				

資料來源：改繪自陳華玟等，1998

（三）高雄地區的大地構造

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。茲將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,沿鳳山丘陵東原延伸至拷潭附近,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

地理高雄—自然地理

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）。

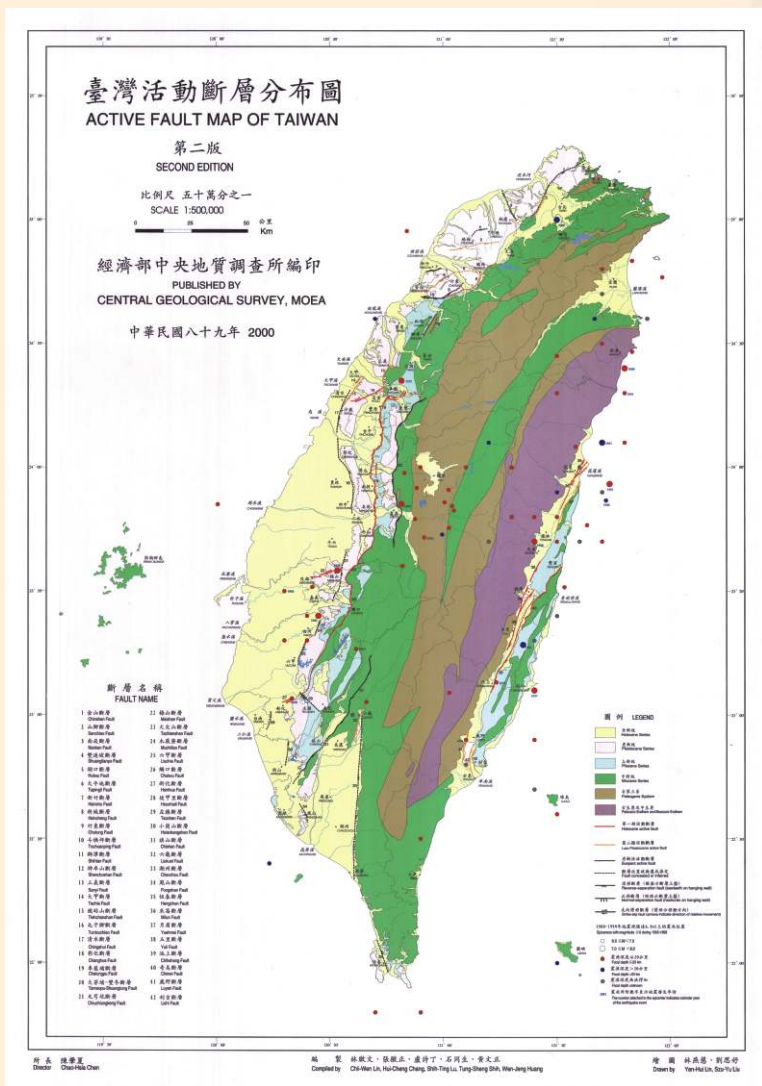
7. 小崗山斷層：

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。





臺灣活動斷層分布圖
資料來源：經濟部中央地質調查所編印，2000

（四）高雄市的地形

高雄市地形上包含平原和丘陵兩部分。

1. 平原部分：

高雄市位於嘉南平原的最南端，地勢十分低平，全市平均高度僅17公尺，其中有89%的地表，高度不及20公尺，8%介於20–100公尺間，高度超過100公尺者，僅佔3%（高雄市文獻委員會，1995）。本市平原面積約佔全市面積的85%，和地質上的現代沖積層分布範圍一致。旗津和左營軍港間的壽山，最高峰標高356公尺，是本市最高點。

本市平原的形成原因，則是因為本市北邊的二層行溪、阿公店溪、楠梓仙溪以及東部的高屏溪等溪流，沖蝕地表時挾帶泥沙堆積而成。雖然其土壤鹼性較強，但仍可栽培甘藷與稻穀，經施肥得宜，農作物亦可獲得豐富的收穫量（吳連賞，2002）。

高雄市各區之平原土質分布狀況如下：

- （1）鹽埕區、前金區一帶，屬於沖積泥土及砂礫質。
- （2）三民區（三塊厝以東、以北地帶）多屬黏土質。
- （3）苓雅區、新興區、前鎮區及小港區等東南地帶，多屬土砂填層。

2. 丘陵部分

（1）半屏山

位於高雄市的北部，跨越楠梓、左營兩區，呈紡錘形，長約

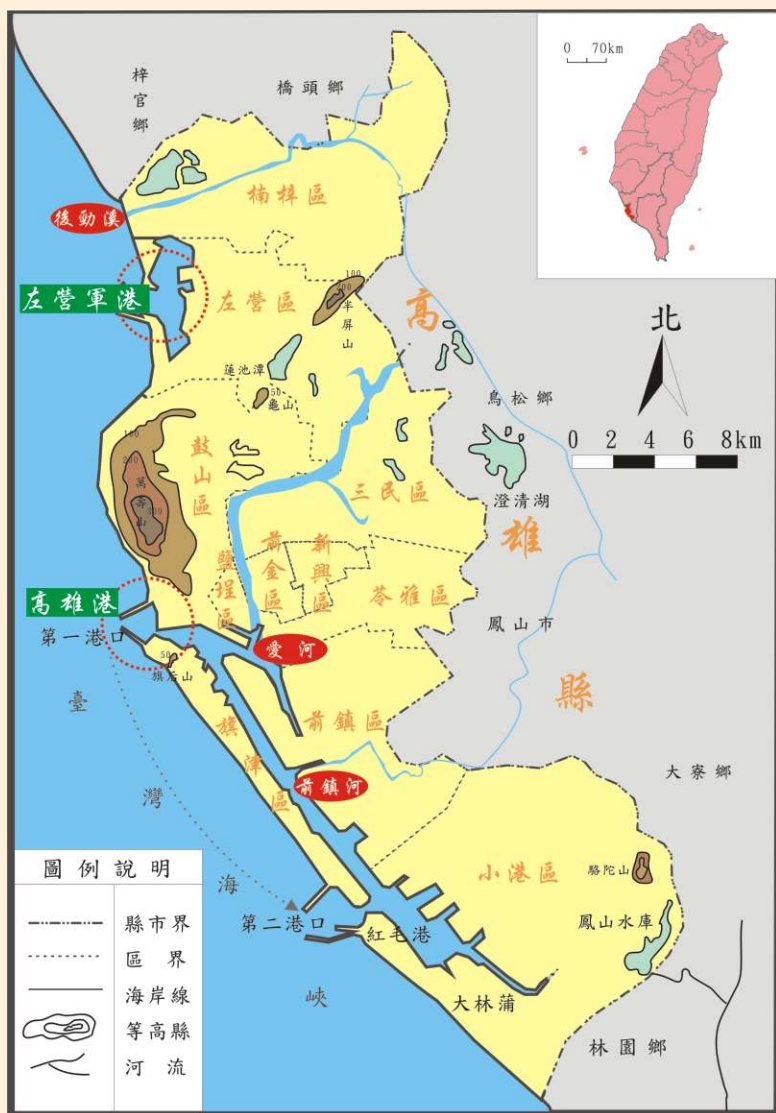
3公里，寬約1公里，最高點原有223公尺。其東南半壁為珊瑚礁石灰岩，覆蓋在古亭坑層泥岩之上，以大約30度的角度向東南傾斜，外型宛如被斧削去一半，遠望像一畫屏般屏障，因此稱之為「半屏」山，且孔廟前有蓮池潭平鋪於山下，如同展旂，因此又名「旂山」。山體東側緩、西側陡，陡坡的最上部又有石灰岩陡崖，蓮池潭中的蓮花與倒映的單面山山影，形成「屏山塔影」的詩意畫面，曾是高雄八景之一。



半屏山山勢西陡東緩，為一單面山，遠望像畫屏般屏障，故稱「半屏山」。

由於半屏山屬於古珊瑚礁石灰岩，其基盤又是泥岩與砂岩所構成，因此組織鬆軟，易受風化而遭侵蝕，故崩塌災變時有所聞。1961年六月四日，半屏山發生嚴重山崩，範圍廣達400公

地理高雄—自然地理



高雄市自然環境簡圖 改繪自吳連賞，2002



半屏山的珊瑚礁石灰岩

尺，隔天又二度坍方，造成山下左營金田里15戶居民因逃避不及，有91人慘遭活埋雖然經過搶救，但最後仍有數十人死亡，半屏山西南山稜上也因此次表層石灰岩的平面型地滑（translational slide）而缺了一角。一般認為此次山崩的原因，可能是半屏山的5家水泥公司因軍事需要而只被允許利用露天開採的方式，經過數年開發與不規則鑽炸，再加上順向坡因素與災變前幾天的豪雨，砂石隨雨水沖刷，因此釀成大禍。近年來因為水泥原料採礦的緣故，除了北端和南端尚殘留極小規模的石灰岩體外，表層的石灰石幾乎已被採掘殆盡，目前殘餘的山峰高

度僅約180公尺（齊士崢，2002）。雖然目前半屏山的採礦活動已經停止，但北端的石灰岩偶而還會發生小規模的滑動與破壞，值得相關單位注意。



過去鼎盛的採礦活動，目前已經停止，僅剩水泥廠舊跡仍矗立在山腳下。
照片右後方山稜缺角即為1961年崩山遺跡。

（2）龜山

龜山又名龜嶺峰，位於左營區內，隔蓮池潭鄰接半屏山，往昔曾為舊城的要塞。因為外型似龜，於是命名之。高度約64公尺，山勢不高且較低平，成西南走向，與半屏山一樣由珊瑚礁石

灰岩及砂質頁岩構成。龜山原為清代舊城環抱的重地，台灣光復後，開闢勝利路，龜山已被截成兩段，左營居民分別以大小龜山稱之（曾玉昆，1984）。



龜山又名龜嶺峰，位於左營區內，隔蓮池潭鄰接半屏山



勝利路開闢後，龜山被截成兩段，照片右側為大龜山，左側為小龜山。

(3) 柴山（壽山）

柴山原名打鼓山，俗名打狗山，在日本時期取名為壽山，光復後因山之西麓西子灣設有蔣公行館，因此在1968年更名為「萬壽山」，而寓有「人山並壽、萬壽無疆」之意。1991年因應地方人士反映復更名為壽山，又因早期當地居民常上山撿拾薪柴，所以俗稱「柴山」。位於高雄市西側，濱臨台灣海峽，南北長約6公里，東西寬2公里，面積1200多公頃。稜線約略在中央的位置，約呈南北走向，最高峰海拔356公尺，山勢向東傾斜約25度，西臨大海，與旗後山對峙，形勢險要，是高雄港的天然屏障。稜線的西南側有一個高度差約60公尺的斷崖，斷崖以西和柴山東南隅有崩落的石灰岩堆積，稜線以東則大部分為原生石灰岩層，且向東傾斜，形成單面山地形。站在制高點可以俯瞰高雄市景和壯麗的高雄港，不但是高雄市的天然地標，更是市民遊憩、登山、從事自然觀察、人文等活動的戶外教室。

柴山的主要地層分別是古亭坑層、高雄石灰岩層和崎腳層，約是一、兩百萬年內所形成的年輕地層，再加上可能由高雄石灰岩崩塌堆積而成的壽山石灰岩和表層的現代堆積層。主要地質構造呈東北-西南走向，有一個高角度的壽山逆斷層經過；西側海岸有斷崖，其下有崩落的石灰岩礫石和沙土，南邊則有三角山崩塌地（高雄市政府研考會，2002）。



柴山山勢向東傾斜約25度，形成單面山地形，西臨大海。

◎柴山的石灰岩地形

整個柴山是由隆起珊瑚礁所組成，其形成過程如下：珊瑚生長在水質清澈的熱帶海域，部分珊瑚蟲的碳酸鈣骨骼會積聚成礁石，又稱「造礁珊瑚」，造礁珊瑚在環境適宜的淺水中發育，長久下來，會因海平面下降或陸地抬升而逐漸遠離海面，形成「隆起珊瑚礁」。

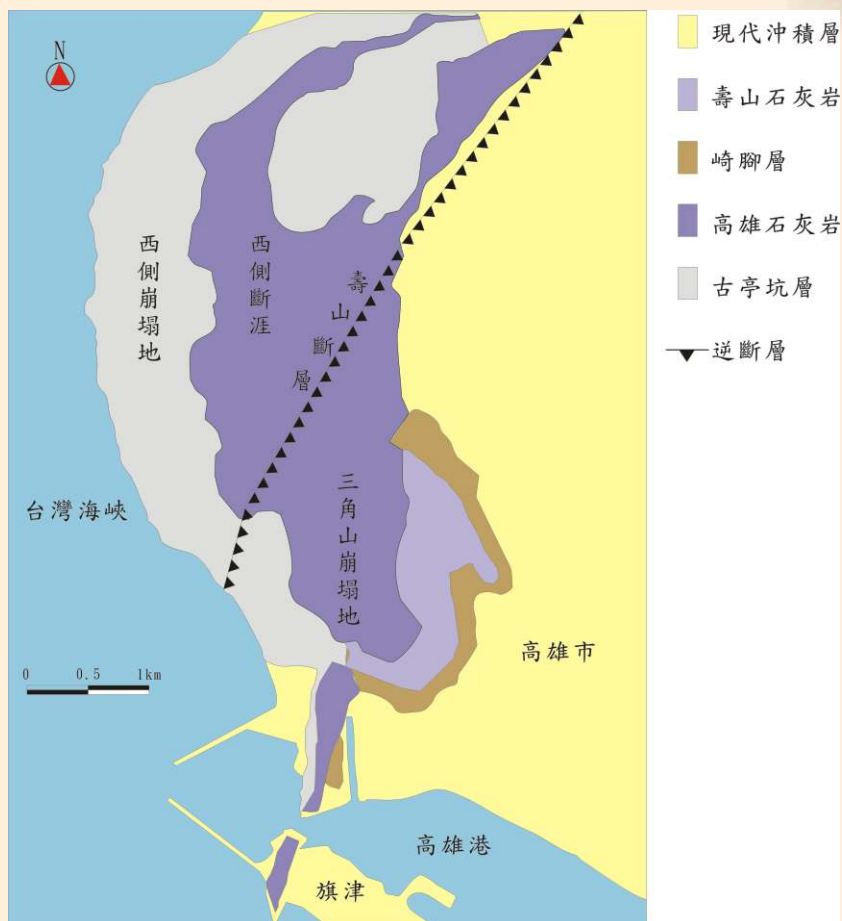
地理高雄——自然地理



柴山是高雄市的天然地標，站在制高點可以俯瞰高雄市景。
照片最遠處為半屏山，隔蓮池潭與稍近的龜山相對。

珊瑚礁主要成分為碳酸鈣，碳酸鈣容易溶解於帶酸性的水中，原始的珊瑚礁經過成岩作用，失去原本的生物結構而形成岩層，是製作石灰、水泥的原料，所以又稱石灰岩（高雄市政府研考會，2002）。而台灣東部的大理岩則是石灰岩經過高溫、高壓作用而變質的岩層。

石灰岩容易受雨水溶蝕、沖蝕，產生洞穴、隙縫、滲穴、峽谷等地形；一方面又容易從飽含碳酸鈣的水中析出結晶，而形成石鐘乳、石筍、石柱、石簾、石藤等景觀。柴山中已被命名的洞



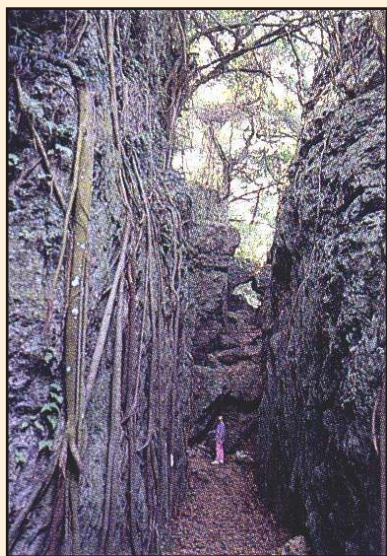
柴山地質圖 改繪自高雄市政府研考會，2002

穴、峽谷多達六十多處，例如：富家溝、一線天、雄雞洞、蓮花洞，而大部分洞穴中也都可以發現石鐘乳、石筍等地形，碳酸鈣結晶壁面受光照射時閃閃發光，是高雄市珍貴的自然景觀資源。

地理高雄—自然地理



從飽含碳酸鈣的水中析出結晶，形成形態豐富的石灰岩地形。



富家溝是石灰岩受溶蝕作用形成的峽谷地形。



石碳酸鈣結晶壁面。



(4) 旗後山

位於旗津區的北端，高度約50公尺，為東北-西南走向，地質上屬於珊瑚礁石灰岩塊，遠眺像是一面旗子的形狀，舊稱為「旗山」。其山後的聚落因此被稱為「旗後」，為高雄（打狗）的發源地（吳連賞，2002）。旗後山隔著高雄港第一港口與柴山相對峙，兩者原本曾連接綿延，後因地殼變動從中下陷，再加上海浪的沖蝕作用，因而被切斷分立，其切斷處就形成港口，這也



旗後山位於旗津區的北端，高度約50公尺，為東北—西南走向，地質上屬於珊瑚礁石灰岩塊。

地理高雄——自然地理

就是高雄港生成的基礎（曾玉昆，1995）。因柴山舊稱「鼓山」，旗後山與之相對，使得高雄港有「旗鼓相當」的形勢，成為地勢雄偉的象徵。旗後山山頂有一座西式的白色燈塔，即旗津燈塔，已被列為三級古蹟，是高雄市遊覽勝地之一。山頂的旗後砲台為二級古蹟，也具有歷史意義。



旗後山（左）隔著高雄港第一港口與柴山（右）相對峙，兩者原本曾連綿延，後因地殼變動與海浪的沖蝕作用，因而被切斷，成為今日高雄港生成的基礎。



(5) 駱駝山

位於高雄市小港區與高雄縣交界處，其與高雄縣境內的眾多小山丘常被統稱為鳳山丘陵，最高海拔151公尺，和壽山、半屏山同為珊瑚礁岩層，形成自然風景宜人的石灰岩景觀。此外，駱駝山早期因水泥工廠破壞其自然環境，加上近年來其境內有垃圾掩埋場及台塑所埋置的汞污泥廢料，污染嚴重（吳連賞，2002），因此若要開發為觀光休閒文化區，環境污染與石灰岩地形所造成的岩層裸露、欠缺植被等問題必須先獲得妥善的處理。

3. 高雄市的海岸

(1) 海岸類型

高雄市的海岸屬於隆起沙岸，海岸平直沒有明顯的起伏變化。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。左營海灣是一個潟湖，兩端有沙堤深入灣口。高雄港所在的高雄潟湖是台灣最接近



駱駝山位於高雄市小港區與高雄縣交界處。 鳳鳴國小提供



鳳山丘陵臨海處有一形狀特殊的峽角，即為鳳鼻頭。

地理高雄——自然地理

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，是一天然防波堤（李素芳，2002）。



高雄市的海岸屬於隆起沙岸，海岸平直沒有明顯的起伏變化。圖為旗津半島的沿岸沙堤。



(2) 海岸地形的演變（吳連賞，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，並沒有為本市帶來足夠的堆積物，以改變平原的坡度、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。

三、氣候特徵

（一）氣溫

氣溫是指離地面大約1.5公尺，也就是相當於人類頭部所在位置，通風良好的陰涼處的空氣溫度（一般是在百葉箱中測量）。通常夏季溫度較高，低緯區和低海拔的地方溫度也較高。

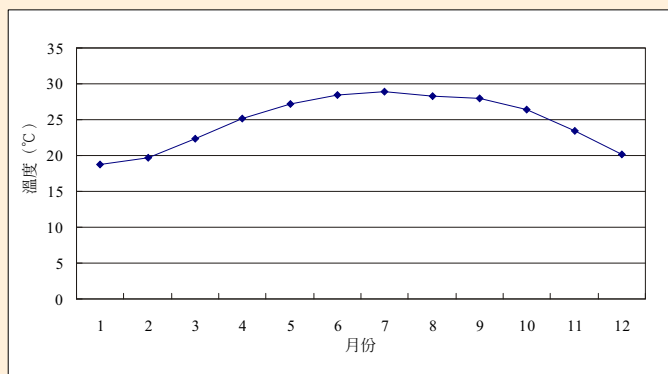
地理高雄—自然地理

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。

高雄市緯度上已屬熱帶地區，而東北季風又受到中央山脈的阻隔，對本市的氣溫影響有限。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）。

2003年高雄市各月平均氣溫 資料來源：中央氣象局

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年平均
平均氣溫(°C)	19.2	21.4	22.7	26.1	28.0	27.8	30.5	29.2	28.6	26.5	24.7	20.3	25.4



1971-2000年高雄市年中各月平均氣溫圖
資料來源：中央氣象局1971-2000年

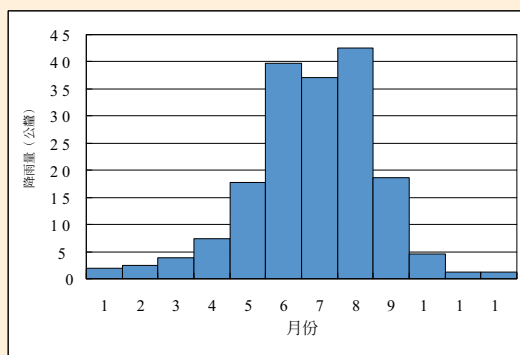


(二) 降水

高雄年雨量只集中在西南季風盛行的時期，其餘時期多為乾季。以1971–2000年平均降雨量為例，平均年雨量為1785公釐，明顯集中於五月至九月的熱季，雨量約佔全年的87%。全年中以十二月平均降雨12公釐最少，八月平均降雨426公釐為最高，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，而雨量集中的情形非常明顯，造成本市的旱象十分顯著。

高雄市年中各月平均降雨量 資料來源：中央氣象局1971–2000年

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年平均
平均降雨量(公釐)	20	24	29	73	177	398	371	426	187	46	13	12	1785



高雄市中各月平均降雨量圖 資料來源：中央氣象局1971–2000年

(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）。

高雄市各月最多風向 資料來源：中央氣象局1956-1985年

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
最多風向	N	N	N	N,E	E	S	E	E	E	E	N	N

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
平均日照時數	171	158	180	190	197	185	210	183	177	185	157	161	2154
平均日照率(%)	50.3	50.5	49.3	52.6	49.9	46.5	51.9	45.3	50.4	53.7	50.5	49.2	50

高雄市各月平均日照時數及日照率
資料來源：中央氣象局1961-1990年



(四) 日照

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。

(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，雨季時相對濕度較高，冬天較乾燥時相對濕度較低（齊士崢，2002）。

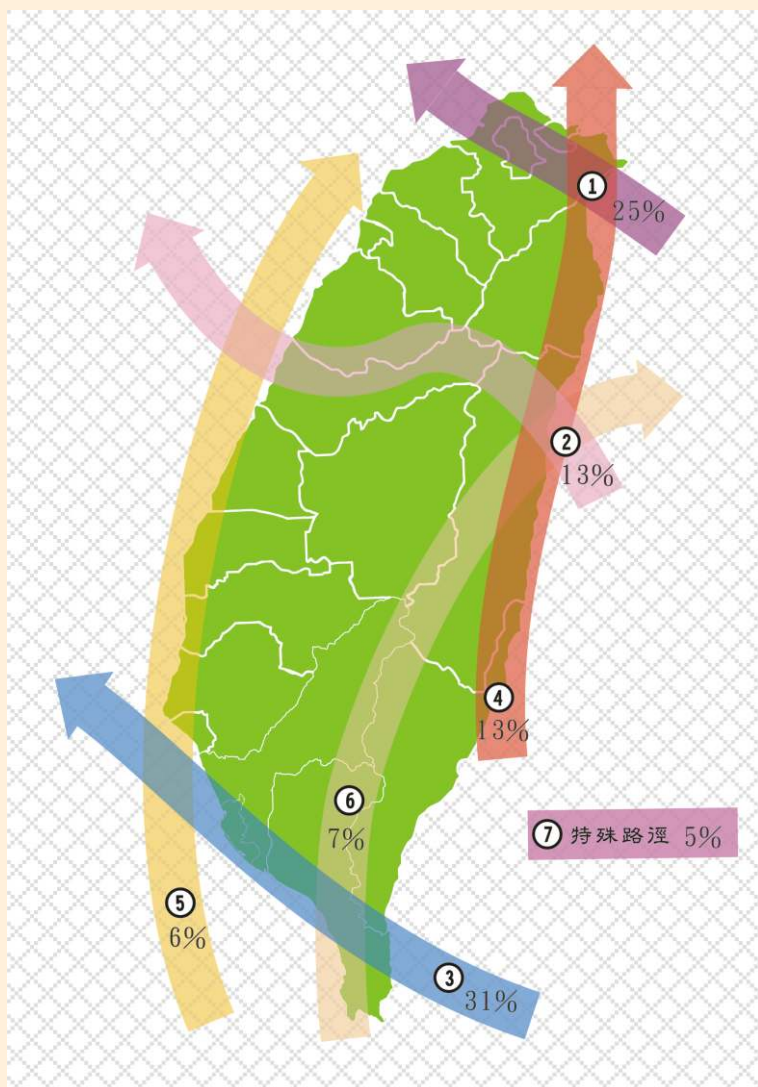
高雄市各月平均相對濕度 資料來源：中央氣象局1956-1985年

月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
平均日照濕度(%)	75	75	75	77	79	81	80	82	80	78	75	75	77

(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）。



侵台颱風路徑示意圖
資料來源：1897-2001中央氣象局



2. 梅雨

每年五、六月為台灣的梅雨季，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。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縣市和高雄縣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

高雄市的地質以珊瑚石灰岩最為普遍，由於石灰岩質地疏鬆多孔隙，雨水容易順著孔隙滲透，因此無法匯集成巨流，加上本區地勢多平坦，坡度起伏不大，因此河流短促流量小、流速亦緩，地表除了愛河、後勁溪、前鎮河之外，幾乎沒有溪流的跡象，也因流量與含沙量有限，極少有氾濫現象。這些河川因直接入海，靠近出海口的河段水位受潮汐影響，具有感潮河川的性

質。

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。

這三條河川均流入人口稠密的市區，長久以來受到市區污水、工業廢水與港區船隻油污等影響，加以早期居民較缺乏公共衛生觀念任意傾倒垃圾，使河川污染之公害甚為嚴重。近年來，政府單位積極推動相關的整治工程，已漸有成效。以下將分述高雄市的各主要河流的特性：

（一）後勁溪：

後勁溪位於本市楠梓區內，發源於高雄縣仁武與大社附近觀音山東方的丘陵，發源高度約120公尺，與引自高屏溪的水流匯集，蜿蜒西流經過高雄市北部楠梓區、曹公圳於援中港附近入海。主流長約21公里，流域面積約7800公頃，是高雄市北區最重要的排洪河川。後勁溪早年也是附近區域重要的灌溉水源，尤其與以耕作及養殖為業的楠梓區居民之關係更為密切，下游在楠梓加工出口區北面雙溪口附近交會後形成草潭埤（高雄都會公園附近），供應農田與魚塭用水。

自1973年興辦十大建設後，後勁溪兩岸佈滿了象徵台灣經濟起飛的仁武、大社兩大工業區、楠梓加工區及中油高雄煉油廠



後勁溪於援中港附近出海流域圖。



工業區長期排放的廢水，已嚴重污染後勁溪水質，期望在政府規劃整治後，能再現後勁溪的美麗風華。

地理高雄—自然地理

等，工業區排放的廢水，已使淨水變得污濁不堪，據衛生署檢驗指出，右昌橋以下的河水，溶氧量已是掛「零」了。有鑑於河川整治的重要，市政府已完成後勁溪親水設施工程的規劃，預定在2005年完成後勁溪的整建，設置河岸綠地、賞花大道、景觀吊橋、親水公園等，我們也期許未來能再現後勁溪舊時的美麗風華。

（二）愛河（陳仁勇，1999；吳連賞，2002）

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」。後稱為「愛河」

愛河為高雄市的生命之河，源於高雄縣仁武鄉的八卦寮埤



愛河流域示意圖 改繪自陳仁勇，1999

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，流經高雄市區約10.5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。

愛河為感潮河川，河水水位受高雄港海水漲退潮影響而變化，潮汐平均落差為0.72公尺，而五年一次的暴雨之水位落差在治平橋（中華路、同盟路口）可達1.53公尺，在高雄橋（近出海



五福三路的高雄橋，是溝通鹽埕、哈瑪星與苓雅寮的要道。

地理高雄—自然地理

口)只有0.78公尺，水流極為平緩。出海口水深為3.7公尺，往上游逐漸遞減，至民族路的寶珠溝為0.7公尺。因受高雄港海水潮汐的影響，愛河下游為海水，中、上游為淡水，感潮河段可達民族路的寶珠溝。

愛河主流的橋樑計有21座，平均每500公尺就有一座橋，最接近出海口的橋是港區鐵路專用橋；最接近源頭的橋是高雄榮民總醫院後側的後港橋。另外，市民較為熟悉的有中正橋、七賢橋、五福橋、建國橋、中都橋等。

愛河原來的的主要功能是灌溉、運輸，70年代以後做為當時上游的合板、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。



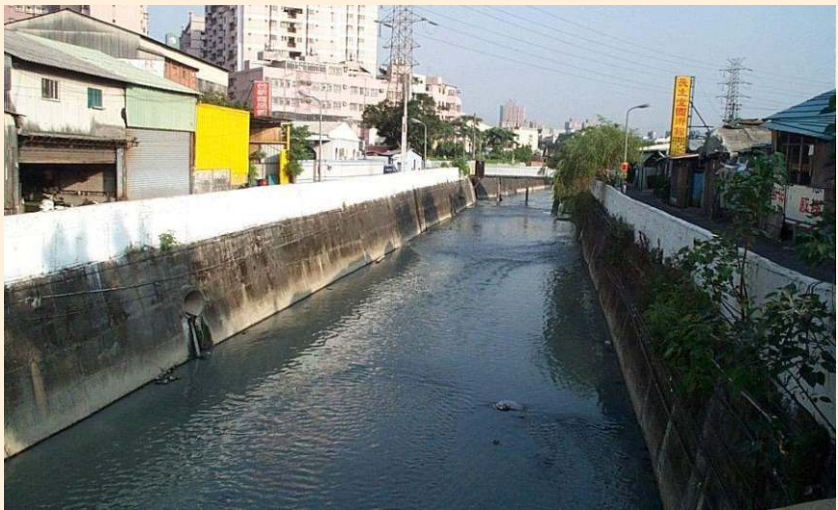
愛河兩岸的美化設計，風景宜人。



河岸規劃的露天咖啡座，使愛河更富詩意，成為市民休閒、情侶約會的好去處。



中正橋是溝通鹽埕與前金的孔道，結合光、影、水的特色，營造出夜間美麗的景觀。



愛河水位受高雄港海水漲退潮影響而變化，感潮河段可達民族路的寶珠溝。

（三）前鎮河

前鎮河位於前鎮區的南方，源於高雄縣鳳山市東南方丘陵，發源高度約57公尺，前鎮區南方，最後注入高雄港，主流長度約18.6公里，其下游有曲流地形出現。流域面積達5,400公頃，跨越高雄縣及高雄市兩縣市，包括高雄市小港區、前鎮區、高雄縣、鳥松鄉、大樹鄉、大寮鄉。

前鎮河原本的主要功能是平原排水道，也因此遭受縣市交界各類工業嚴重污染，溪水污濁、呈現黑色，而有高雄「黑龍江」之惡名。近年來隨著市政府推動「河川整治計畫」，一方面加強污水排放取締，另一方面進行污水截流、清除污泥，下游的溶氧



前鎮河流域示意圖，前鎮河源於高雄縣鳳山市東南方丘陵，最後注入高雄港。



量已經由零逐漸提高。此外，結合附近重要公共設施及景觀資源的計畫與兩岸的美、綠化工程也持續進行，我們應可期待未來的前鎮河將成爲一條親水性的美麗河川。

（四）其他埤塘圳道

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，自九曲堂飲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。

除了曹公圳以外，平原的水利灌溉設施還包括一些埤塘。高雄市區主要的埤塘包括平原地帶的蓮池潭、內惟埤（位於美術館附近）和丘陵邊緣的金獅湖。

美術館附近的內惟埤，過去具備儲木池的功能，今已規劃爲經國文化園區。



三民區東北角的金獅湖是愛河源頭的貯水埤圳之一。水面上有座虹橋，山水交接的地帶則有「道德院」與「保安宮」，香火鼎盛。

五、自然環境災害

高雄地區是台灣少有地震的區域，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（參考本章「高雄地區的大地構造」），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。賽洛瑪颱風以後，高雄地區近年來尚未再發生嚴重的颱風災害。

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。

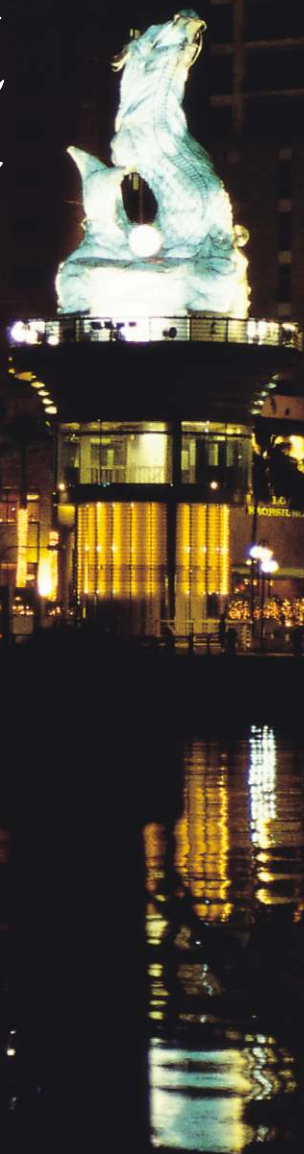
（二）水災與旱災

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）。

人文地理

高雄有十一個行政區，
每個區名都有它特色與由來，
民國93年10月，全市人口已達1,521,088人，
是南台灣的最大都市



貳、人文地理

一、行政區與人口組成

(一) 區域特色

1946年，高雄市轄楠梓、左營、三民、鼓山、鹽埕、前金、新興、苓雅、前鎮、旗津等十個行政區，人口約有13萬人。1976年人口突破百萬，1979年七月一日高雄市升格為直轄市，並且將高雄縣的小港鄉併入，改為小港區，成為高雄市的第十一個行政區。

這十一個行政區，每個區名都有它的由來，有些是沿用過去的地名，具有特殊的歷史意義，有些是為了美化舊有的地名，有些是改取較吉利或是配合時勢現況而取的地名。各區域特色如下：



高雄市行政區域圖

高雄市行政區域面積

總面積：153.6029 平方公里

南北最長：27.8 公里

東西最寬：10.4 公里

極東：小港區坪頂里

極西：鼓山區壽山

極南：小港區鳳鳴里

極北：楠梓區清豐里



1. 楠梓區

楠梓區位於本市最北端，北連高雄縣之橋頭、梓官兩鄉，南臨左營區及高雄縣仁武鄉，東接高雄縣大社鄉、燕巢鄉，西臨台灣海峽。「楠梓」原名楠仔坑，其轄區包括後勁、右沖（現名右昌）、楠梓三大聚落，後勁溪蜿蜒其中。楠梓為北高雄的門戶，高速公路、濱海公路、縱貫公路由此進入高雄市。楠梓也是往來鳳山、旗山、岡山的主要節點，交通位置特殊而且重要。

楠梓區是高雄是最大的農業區，而後勁是農業區內最大的農場，後勁溪是主要的灌溉水源。在楠梓的援中港盛行養殖漁業，到處可見漁塢和池塘，目前仍然可以看到許多田園風光。由於1971年加工出口區的設立及中油的設廠，使得本區的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，因此外勞成為最近幾年的新興族群，目前楠梓區是外勞密度最高的地區。自楠梓加工區興建後，就業機會增加，大量人口遷居本區，



國立高雄第一科技大學是楠梓區的高等學府之一。



由西青埔垃圾掩埋場一躍成優美景致的都會公園，是化腐朽為神奇的最佳見證。

使得加昌路以北的新興社區與加昌路以南的後勁舊部落的景觀形成強烈的對比。本區已從傳統的農業社會走入現代化的工商業社會。

高雄大學、高雄第一科技大學、高雄海洋大學都設在楠梓，使得楠梓區和高雄縣交界地區一躍成為高科技的大學城社區。政府還利用原台糖的土地開發為高雄都會公園，是一個區域型的大型森林公園。後勁溪的污染問題一直是楠梓最頭痛的問題，極需妥善整治。整治後勁溪並規劃成親水公園使其成為北高雄最美麗的河川是市政府要積極努力的目標。推動楠梓區內三所大學和加工出口區廠商的建教合作，可轉型為智慧型工業園區，使人才和企業密切配合，根留高雄。

2. 左營區

左營區位居高雄市轄區的北側，北鄰高雄市楠梓區，東鄰高雄縣仁武區，東南與西南分別和高雄市三民區、鼓山區為鄰，西臨台灣海峽。清代時曾為鳳山縣縣治所在地，因此在今日仍保有許多清代傳下來的古蹟，而且古蹟數量居全市之冠：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）。

本區北有半屏山，南有龜山、蛇山，中間則有蓮池潭接續，蓮池潭以東早期則是一望無際的平野。半屏山的地質以珊瑚礁石灰岩為主，自1956年開始開採石灰岩，至民國1997年七月停採，



春秋閣的山水風光吸引許多中外遊客。

足足開挖了四十一年，破壞半屏山原來的風貌。半屏山停止開採以後，市政府便著手規劃半屏山綠化規劃工作，設觀景台、解說系統、人工步道以及綠化、水土保持工作，期能盡量修復半屏山的自然景觀，並使其成為左楠地區民眾休閒踏青的場所。蓮池潭的人工景點有春秋閣、五里亭、龍虎塔，聳立在潭中。蓮池潭和孔廟一帶是市民重要的休閒區，左營國訓中心以培養國家體育人才為主。

翠華路一帶的菱角攤，是左營區現今的產業特色之一。左營大路是左營區主要的商街之一，由早期的鐘錶行、棉被店、藤椅店、布莊、五金行、照相館、玩具批發到今日的三商百貨、服飾

店、眼鏡行、餐廳、速食店，隨著社會經濟的變遷，左營大路的商業機能依然屹立不搖。位於中山堂旁的西陵街，街道雖然狹小，卻匯集了大陸南北各省的風土文物，有「上海街仔」之稱，原鄉情味濃厚，由於靠近軍區，軍人日常用品的買賣自然不可或缺。「哈囉市仔」，是左楠地區人民熟知常去的果菜交易市場。民國七十年代都市計畫規劃博愛路一帶的土地，使得新莊仔、凹子底一帶的景觀改變，由農田變為新興住宅區。民族路的拓寬、博愛路、自由路以及連接第二高速公路的規劃，使得本區成為聯絡市中心的主要交通要地，商業活動也熱絡起來，有大型賣場的設立。

高雄市未來的捷運系統會經過左營，紅線在左營區預定有五個車站計畫，高鐵在進入高雄市跨越菜公路後，通過左營站，並計畫興建匝道連接快速道路，與鼎金系統交流道銜接，對外連繫南二高和中山高，對內連絡高雄市中心、港埠和機場。因應未來三鐵（高鐵、台鐵、捷運）共構形成交通運輸的副樞紐，宜加強左營區的硬體和軟體設施，以滿足未來引入人口之公共設施需求。

3. 鼓山區

鼓山區位於高雄市之西側，隔著高雄港與旗津區相望，境內除了擁有西子灣、愛河等美麗的地景之外，具有多樣自然景觀的柴山，更提供了高雄市民假日休閒遊憩的好所在，相對於「海洋



代表」的旗津區而言，同時擁有山、海、河無限魅力的鼓山區，是高雄市民美麗的「後花園」。

日治時期遺留下很多的古建築物（如山形屋、日式家屋、武德殿等），加以整修規劃可使其成為社區民眾未來的活動地點。未來結合鼓山漁市場旁的舊鐵道與高雄港站，可加以規劃設計為「鐵路博物館」，增進社區民眾對於昔日高雄港的發展歷程及臨港線鐵路彼時所扮演之功能的認識。結合區內已停擺的水泥廠、木材場，朝「精緻化」、「公園化」與「博物館化」等方向發展，同時連結其他著名景點，重新設計規劃，並加強取締流動攤販，讓本區成為高雄市民的文化寶庫。提高美術館外表演廣場的使用頻率，提供民眾舉辦定期的社區鄰里活動，可吸引高雄市民共同前往參與。

未來將配合輕軌設施或捷運系統，設計多樣的遊憩路線，並結合交通工具的租用或提供（如自行車），讓本區邁向「零污染」的觀光發展，此外充分利用區內「第一船渠」獨特的地理位置，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，讓鼓山區成為高雄市最近最「水」的「後花園」。

4. 旗津區

旗津區位於本市西南方，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

地理高雄—人文地理



旗後砲台見證了歷史的軌跡。



三輪車是旗津區的在地特色。

與小港區為界，是高雄市十一個行政區中里數與人口數最少的一個區，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。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。旗津區雖孤立於高雄市的西南端，但就其環境而言，卻相當地豐富多樣，其境內除了擁有港灣、沙灘外，四周環海的特殊地理位置，更是其發展的最大資產，因此對於號稱「海洋首都」的高雄市來說，旗津是高雄市最佳的海洋代表。

1984年過港隧道開通之後，使得旗津島連外交通更加便利。政府更積極規劃旗津島為觀光地區，提昇其地方文化產業的發展。旗後街雖已不再繁華，舊有建築也大多拆除，海產店、海產加工等相近的產業活動成為本區的特色。造船工業發達，造船人口在旗津約佔十分之一左右，在高雄港內海、旗津島沿岸便是造船廠主要的分佈地帶。區內古蹟資源豐富，有旗後天后宮（三級古蹟），旗後燈塔（三級古蹟），旗後砲台（二級古蹟），於景點設置解說招牌，增進遊客對本區的了解。旗津海岸公園是旗津



一大特色，大致分為海水浴場、觀海步道區、綠野區和自然生態區；沿岸還有長達一公里的花台景觀步道、自行車道、藝術廣場、展覽館、遊客服務中心等。

由於近年來觀光業發展，加上旗津區多樣化的資然資源，每到假日區內總是湧進大量的觀光客，為有效提高其休閒功能和品質，有效的解決交通擁塞問題是刻不容緩的。輔助海鮮經營者，打造新型且具有特色的海鮮街，取締路邊流動攤販及違規停車等問題給遊客安全、舒適的遊憩環境，是其努力的目標。

5. 三民區

三民區位於高雄市南北狹長地理形勢中的中樞地位，東臨高雄縣北連左營，西接鼓山，南有鹽埕、前金、新興、苓雅四區。本區人口占全市總人口近四分之一，是全市人口最多的行政區，同時也是本市郊區人口持續增加與商街擴張最顯著而且發展最快的一區。

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、屠宰場等亦設於三民區內，五十層樓高的世貿中心，是本區最明顯的地標，三民區有許多專業街，如：成衣批發街在火車站前站左側的長明街和後站右側的安寧街，其所走的批發路線不盡相同。三鳳中街，是本市一個歷史悠久的市集，現在仍是高雄市最大的南北貨批發中心。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

地理高雄—人文地理

設備。大連街，以皮鞋店集中聞名。大樂商圈位於民族路大樂量販店附近的重劃區，連結了三民區邊緣地帶與左營區新莊等地，集結了許多高樓大廈。由於靠近市中心，為北高雄通往市區的必經地帶之一，因此車水馬龍，人潮絡繹不絕，商機便應運而生。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。





三鳳中街是高雄著名專業街道，南北雜貨琳琅滿目。



金獅湖山水明媚，吸引許多遊客。

本區有五個深具都市發展潛力區，即中都地區、覆鼎金、灣興街以北地區、長谷世貿大樓地區及國立科學工藝博物館地區。同盟一、二路與沿愛河地帶已規劃為一頗具特色的綠帶公園，尤其中華路與博愛路跨過愛河兩座紅色拱橋更形成一大盛景，甚具都市休閒價值。

6. 前鎮區

前鎮區北有鹽埕、前金、新興、苓雅四區，南接小港區，東濱高雄港內港與旗津對望，東邊與高雄縣相鄰。其最大的特色是加工出口區、前鎮漁市場，以及眾多航運貨櫃存放場。前鎮是重工業的總匯，加工出口區的發源地，是台灣最大的重工業中心。台機、台鋁、台肥等均在區內，其中台機、台鋁已民營化。民國五十年代的「臨海工業區」也橫跨本區與小港區，為配合工業區的需求，第二貨櫃中心也在此建立。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。

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。本區交通動線不良，重要路段如新生路塞車嚴重，且大卡車與聯結車來往頻繁，危險性高。

前鎮區直接與高雄港比鄰，多功能經貿園區中的經貿特定區也主要規劃在前鎮區，若能運用此一優勢，加上配套政策及建設（如貨物倉儲及轉運中心配合），可讓前鎮區轉型成為嶄新的經貿產業物流中心。

7. 小港區

小港區北連前鎮區，東和南都與高雄縣相鄰，是高雄市最南端的行政區。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，不但鄰近貨櫃集散碼頭以方便運輸，區內更設有污水處理設備及工業服務中心，從製造、服務、環保等一應俱全。目前區內廠商共有572家，提供40000個就業人口數，有機電業、鋼鐵業、化工業…等等，是國內目前最大的綜合性工業區。1967年高雄港擴建並開闢第二港口，大林火力發電廠設立，民國六十年代政府推動十大建設，中鋼及中船等重工業公司相繼設立，小港航空站亦躍升為國際航空站，大仁宮的拆船業在民國六十年代到七十年代更是盛極一時。港口、機場、工業區使小港區由農漁業聚落轉變為工業重



火力發電廠

鎮，不但提升地方的產業，亦促使地方從業人口轉型，吸引更多外來就業人口移入。但過度急速的開發與轉型，反而為小港區帶來生態環境方面的衝擊。

與海爭地的大林蒲，是由於海岸地區的沖蝕力強，常危及沿岸居民之安全，而有填海造陸的「南星計畫」產生。此計畫是利用工廠廢棄物來填海造陸，一方面可以保障鄰近居民安全，另一方面又能減低社會污染成本及廢棄物的處理問題，此外更有多餘的土地得以規劃利用的好處，可謂一舉數得。

小港區最大特色是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，發展各種新興工業。

以市立空中大學為中心，結合當地的國立高雄餐旅學院、

國、高中資源，推動各種成人教育、環保、工安一體的環境管理，有效監控廠商生產計畫，早日規劃興建鳳鼻頭新漁港社區是努力的方向。

8. 苓雅區

苓雅區位在高雄市中心的东西向狹長地帶，因高雄港而崛起。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、道路和儲油槽的關建，腹地受到限制，因而日漸沒落。相對的，過田仔、林德官、五塊厝等地因財團級政府的大力投資開發，今日的苓雅區已經成為高雄市文教、商業和行政中心。

本區設有中正文化中心，是許多藝文活動、表演及展覽的優先選擇場所，近兩年的金曲獎頒獎、金馬獎頒獎典禮及一些大型晚會都選擇在此舉辦。2002年市民藝術大道正式啟用，更將文化中心的空間變得更開放，晚上也變得更加炫爛美麗。此外還設有中正體育館、中正技擊館、國際標準游泳池，是民眾運動休閒的好去處。1997年十月落成啟用的長青綜合服務中心，結合了本市各公私立老人福利機構，建立完整的老人福利網，提昇老人社會福利服務之品質。

位於四維路與民權路交叉口的市政辦公大樓，是高雄市市政發展的中心，加上密集的醫療機構〈如市立中醫醫院等〉，同時再關建衛武營都會公園，將使苓雅區成為更優質的生活文化園區。



文化中心是高雄重要的展演場所。

9. 鹽埕區、前金區、新興區

鹽埕區、前金區、新興區是高雄市十一個行政區中，面積最小，也是位在市中心地帶最熱鬧的地區。

昔日的鹽埕區，因為高雄港通商之故，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，但是今日已經沒落了。今日的鹽埕區繁榮景象不再，市中心逐漸東移，但在工商展覽中心、音樂館、歷史博物館、仁愛公園陸續

地理高雄—人文地理

建成啓用，再加上愛河下游的整治，已逐漸展現新風貌。

前金區位於本市之市中心，東以自立路與新興區毗鄰，南以青年路與苓雅區接壤，西隔愛河與鹽埕區相望，北依二號運河與三民區分界。街道整齊，有如棋盤，今日的前金區機關林立，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，可說是本市政治、金融、文教中心。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。



三山國王廟是早期鹽埕區客家人重要的信仰中心。



民生路的臺灣欒樹結蒴果時，可看見許多赤腹腰燕盤旋其上。



高雄燈會在愛河畔舉辦，開闢許多觀光資源。



國家音樂廳增添愛河的藝文氣息。

新興區栽植不同的行道樹和花卉，將道路粧點得多采多姿，如民生路的華盛頓椰子、台灣欒樹、樟樹和民權路的羊蹄甲、洋紫荊、蒲葵等植栽所構成之林蔭大道，每每使光臨本區的人士讚不絕口。

地理高雄—人文地理

(二) 高雄市的人口成長與變遷

1. 人口的成長

2004年十月，高雄市人口已達1,512,088人，其中男性有759,020人，女性有753,068人，從1979年高雄市升格為直轄市至2004年十月，人口一共增加了342,111人。

註：人口數之單位為「人」，人口指數是指以民國35年各區人口數為100，所換算成的人口成長指數。

(資料來源：由高雄市區里人口統計資料查詢系統 93.11.15 <http://cabu.kcg.gov.tw/statistic/peomain.asp>查詢，整理計算出來，並參考吳連賞、張翎茵、莊淑芬 高雄市的地理—人與地的對話 91.12)





高雄市人口從民國1987-2003每年12月和2004年10月的戶籍登記人口數

年	月	高雄市	鹽埕區	鼓山區	前金區	新興區	鼓山區
093	10	1512088	29937	111008	31401	59521	111008
092	12	1509350	30298	108157	32001	59862	108157
091	12	1509510	30890	107855	32597	61188	107855
090	12	1494457	31077	107647	32870	60653	107647
089	12	1490560	31506	108667	33474	60738	108667
088	12	1475505	31961	109272	34081	61175	109272
087	12	1462302	32393	110549	34973	62199	110549
086	12	1436142	33226	109957	35021	62430	109957
085	12	1433621	33008	110016	35691	62978	110016
084	12	1426035	33584	109855	36462	65720	109855
083	12	1416248	34164	110136	37225	67854	110136
082	12	1405349	34733	110879	37094	68278	110879
081	12	1405909	35035	111921	38134	69342	111921
080	12	1396425	35827	110482	38435	70322	110482
079	12	1386723	36109	109705	38755	71480	109705
078	12	1374231	36914	108854	39523	73578	108854
077	12	1362086	37733	108491	40838	74386	108491
076	12	1342797	39038	106757	41663	76102	106757

年	月	左營區	苓雅區	旗津區	三民區	前鎮區	小港區
093	10	178902	194228	29809	360790	202085	152985
092	12	176565	196942	30072	361305	202230	152639
091	12	172327	199250	30480	360832	204083	152941
090	12	165952	199535	30872	357536	203001	149865
089	12	160363	201387	30939	357024	203385	149004
088	12	152070	202599	31032	352936	202794	146311
087	12	141788	204494	31697	349108	202081	144841
086	12	133413	203124	32103	342105	200026	140643
085	12	128728	208593	32034	340732	201477	139034
084	12	121302	212984	33120	336803	201710	136946
083	12	115562	215710	33816	330921	204743	133017
082	12	112460	216970	34117	327590	205197	129727
081	12	110891	219351	34474	327828	207151	127270
080	12	108858	220300	34487	324352	208410	123480
079	12	107756	219853	34272	321291	209018	120767
078	12	106938	220515	33177	316449	208235	117587
077	12	106209	220622	33341	312141	206247	112229
076	12	106081	219669	33799	301977	203389	108187

地理高雄—人文地理

高雄市各區人口平均年成長率

行政區	65年底	75年底		85年底	
	人口數 (人)	人口數 (人)	平均年成 長率(%)	人口數 (人)	平均年成 長率(%)
總計	1,019,900	1,320,522	2.95	1,433,621	0.86
鹽埕區	48,860	40,423	-1.73	33,008	-1.83
鼓山區	95,932	104,827	0.93	110,016	0.50
左營區	105,026	105,947	0.09	128,728	2.15
楠梓區	66,522	104,019	5.64	141,330	3.59
三民區	176,240	290,384	6.48	340,723	1.73
新興區	86,513	76,695	-1.14	62,978	-1.79
前金區	51,602	43,217	-1.63	35,691	-1.74
苓雅區	159,037	216,241	3.60	208,593	-0.35
前鎮區	167,869	199,404	1.88	201,477	0.10
旗津區	36,129	34,446	-0.46	32,034	-0.70
小港區	—	104,949	—	139,034	3.25

行政區	90年底		93年底	
	人口數 (人)	平均年成 長率(%)	人口數 (人)	平均年成 長率(%)
總計	1,494,457	0.85	1,512,088	0.39
鹽埕區	31,077	-1.17	29,937	-1.22
鼓山區	107,647	-0.43	111,008	1.04
左營區	165,952	5.78	178,902	2.60
楠梓區	155,449	2.00	161,422	1.28
三民區	357,536	0.99	360,790	0.30
新興區	60,653	-0.74	59,521	-0.62
前金區	32,870	-1.58	31,401	-1.49
苓雅區	199,535	-0.87	194,288	-0.88
前鎮區	203,001	0.15	202,085	-0.15
旗津區	30,872	-0.73	29,809	-1.15
小港區	149,865	1.56	152,985	0.69



若以各區人口來看，三民區的人口最多，旗津區人口最少；民國八十五年到九十二年的平均成長率則以左營區為最高；而鹽埕區、鼓山區、新興區、前金區、苓雅區及旗津區的平均成長率呈現負數，是屬於人口減少的地區。

2. 人口的結構改變

高雄市的人口結構在年齡上，如表可發現：出生率越來越低，老年人口越來越多。從民國六十五年到九十三年的一年齡結構有老年化的傾向。在男女人口年齡上，男性老年人口（65歲以上）較女性老年人口多，以民國九十三年十月為例，男性老年人口為63,742人，女性老年人口60,120人。

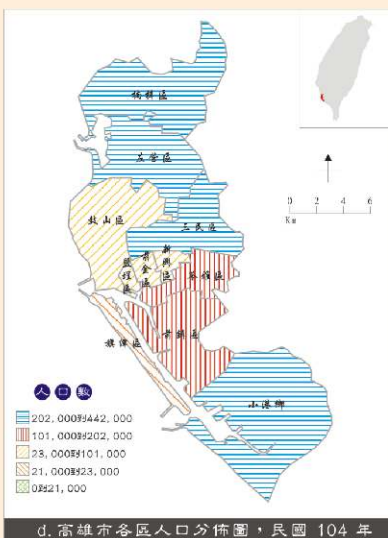
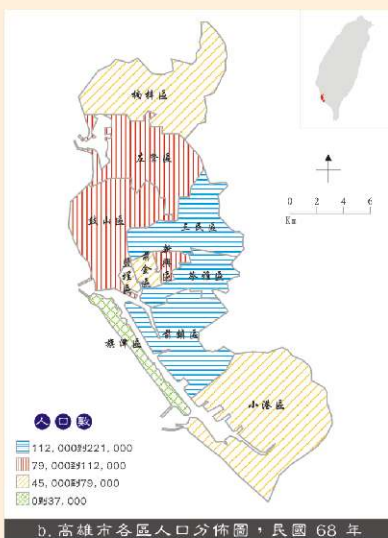
高雄市的人口年齡結構之改變 單位：%

年月別	總計	0-14歲	15-64歲	65歲以上
65年12月	100.00	36.23	61.53	2.24
75年12月	100.00	29.85	66.40	3.75
85年12月	100.00	22.50	71.32	6.18
90年12月	100.00	19.81	72.78	7.041
93年10月	100.00	18.48	73.99	8.19

（資料來源：1976年至2001年取材自高雄市的地理-人與地的對話2002.12吳連賞、張翎茵、莊淑芬；2004年10月自高雄市區里人口統計資料查詢系統查詢資料整理計算）

3. 光復以來高雄市各區人口變遷與差異

就全高雄市各區的人口成長之時空變遷的角度而言，陳震東（1988，212）在其民國三十五至七十五年間的各區資料分析



高雄市各區人口分布圖（取材自吳連賞、張翎茵、莊淑芬 高雄市的地理-人與地的對話 91.12）



中，指出它呈現由普通成長轉變為集中成長的狀況。人口成長在民國四十年代以市中心區的鹽埕、鼓山、新興、前鎮與苓雅等區為主；民國五十年代則轉以三民、新興、前鎮與苓雅等區為成長核心；民國六十年代之後，則以更遠離市中心區的楠梓、小港與三民等區為人口成長中心。原來所謂的商業與行政中心－鹽埕區，反而於民國五十年代後期呈現人口空洞化現象，其後每年不斷減少。隨著高雄市的發展，核心地區的人口逐漸衰退，這一現象以民國九十年的人口分布地圖表現更為清晰。

由於1979年正好是改制年份，所以就以1979年為分析起始年，該年將原隸屬於高雄縣的小港鄉劃入為高雄市的第十一區。以本市暨各區人口成長趨勢來看，大致可將全市這十一個區，分成三種類型：第一種類型是人口成長趨勢呈穩定正向增加趨勢，包含高雄市、左營區、楠梓區、三民區及小港區的成長最快，特別是最近二十二年來直線攀升的，尤以三民區為最，它既是人口最多的一區，也是郊區人口持續增長最快的一區。依實際商街分布與街廓發展現況來看，本區高密度的各級學校分布，（計有大學、高中、高職、國中、國小十餘所），相對吸引大量中產階級設籍本區，致使新興住宅區、大樓、華廈大量興建，導致本區人口擴張迄今方興未艾。其次是楠梓區，它是重石化工業生產中心，以及一輕到五輕的中油產區，加上楠梓加工出口區電子產業的發展，外籍勞工的大量引進，本區仍為高雄市中心區工業郊區

化或分散化的主要目的地，所以人口增長亦呈逐年穩定成長的情況。小港區因臨海工業區聚集至少四百至五百家污染性工廠，工業污染嚴重的情形一直存在，它提供都市與港口再發展的腹地仍大，如果未來的人口成長維繫民國八十年代以來的規模，它的人口增長是可以預期的。

第二種人口成長趨勢的類型是先升後降，然後再微緩上升型，以左營區較具代表性，隨著左營許多舊部落的逐漸老化，及軍眷區狹窄簡陋，民國七十年到八十年代前期，曾有顯著下滑現象，八十年代以後因為本區高樓建築日漸增多，集合式住宅擴增，以及蓮池潭孔廟一帶休閒設施益臻完整，所以近年人口已呈攀升現象。前鎮區因為有污染嚴重的前鎮河，以致人口吸引力不大，但近三年已有微緩回升的跡象。而鼓山區則隨著經國文化園區的開發完成，雖然近二十年來人口變動呈現持平發展趨勢，但因為農地重劃還有寬廣的可開發土地，以及哈瑪星哨船頭一帶社區造景成功，柴山自然公園設立，未來人口之成長應可脫離如過去五到十年間停滯不前的狀態。

第三種人口成長趨勢的類型是長期以來曾一度有攀升現象，但是如今卻一路下滑的衰退趨勢，其中的鹽埕、新興、前三區做為本市的傳統中心商業區，隨中心商業機能的沒落，其人口衰退是必然的命運。旗津區雖然依舊在傳統與現代中擺盪，其觀光休閒機能也持續在強化中，但交通的阻隔，和公共設施及停車場



不足等問題，依舊限制了人口成長。最後，苓雅區因為長期人口變動趨勢較為特殊，曾經以其特強的文教機能在六十到八十年代導入口口的持續成長，近期則因土地使用漸趨飽和、公園綠地的缺乏，還有本區房價在全市中依舊偏高，致使近年人口指數持續衰減中。

（以上分析參考取材自高雄市的地理-人與地的對話 91.12 吳連賞、張翎茵、莊淑芬）

二、交通運輸網絡

高雄市是南台灣的一個國際工商大都市，西邊緊鄰台灣海峽南口，在國際航線密集點，亞洲太平洋要道上，是東南亞往東北亞交通的必經之地，地位非常重要。對外擁有小港國際機場和國際商港，對內擁有鐵、公路網，使本市成為台灣對全球交通的窗口和樞紐。

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陸運、海運和空運三方面分述如下：

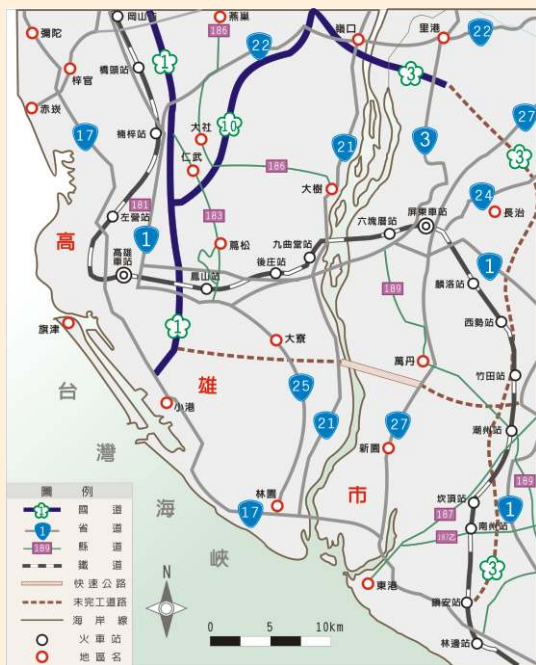
（一）陸運方面：

高雄地區的陸運設施相當完備，向南抵達屏東，北邊聯繫嘉南平原，往東到高雄縣，四通八達，暢行無阻。又可分公路、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，高仁武東西快速道路以高雄為終點，西部濱海公路由北進入市區，再從機場前沿海公路連接屏東、台東，進出市區很方便。本市一共有六個高速公路交流道，即楠梓、左營、大中、九如、中正、中山交流道，除中山路有立體交叉設計外，其他五



高雄市週邊運輸系統示意圖（取材自吳連賞、張翎茵、莊淑芬 高雄市的地理—人與地的對話 91.12）



個交流道都是長線型交流道，匝道多為直線道路，匝道盡頭就是主要幹道，且有紅綠燈。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。

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都市，南迴鐵路直通屏東和東部，快捷又便利。

未來台灣南北高速鐵路興建完成後，高雄市將成為台灣西部發展的高速動脈，也可望使高屏地區與台北市時間距離縮短為1.5小時，全長約345公里，北起台北縣汐止基地，南到高雄左營車站；未來將隨高雄都會區鐵路地下化計畫先到左營，再延伸到高雄火車站。沿線設置台北、桃園青埔、新竹六家、台中烏日、嘉義太保、台南沙崙、高雄左營等七個車站。將來鐵路地下化及捷運的興建，和高速鐵路完成，「捷運」、「台鐵」和「高鐵」在高雄站形成「三鐵共構」的車站後，將使高雄大都會的交通網路更完善。

3.捷運系統：

目前高雄捷運系統已經行政院核定之路線為紅線和橘線，計畫範圍及人口是：高雄市及部份高雄縣與屏東縣2000年-330萬人；2020年-421萬人。高雄捷運紅橘線全長約42.7公里，共設有38個車站，其中地下車站28站，地面車站2站，高架車站8站。

紅線從小港沿海路、漢民路口，沿中山路、博愛路至橋頭站

〈惟經行政院93年11月15日核定業向北延伸至岡山〉，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，共設有15個地下車站，8個高架車站，1個地面車站。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，共設有13個地下車站，1個地面車站，



高雄都會區大眾捷運系統路線圖
資料來源：高雄市政府捷運局網站資料



屬於東西向捷運路網。

爲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服務，初步建構市區交通網路雛型，提升市民行的品質。

路線規劃由高雄車站往東沿既有臨港鐵路廊帶南行（凱旋一至四路）經中山三路後，便脫離第一臨港線鐵路廊帶，進入一般道路，沿凱旋四路右轉成功二路向北直行，左轉銜接五福三路、河東路橫越建國三路後，往高雄火車站方向匯入縱貫鐵路，全長約15.2公里，設置26座車站，一座機廠，全線採平面方式興建。

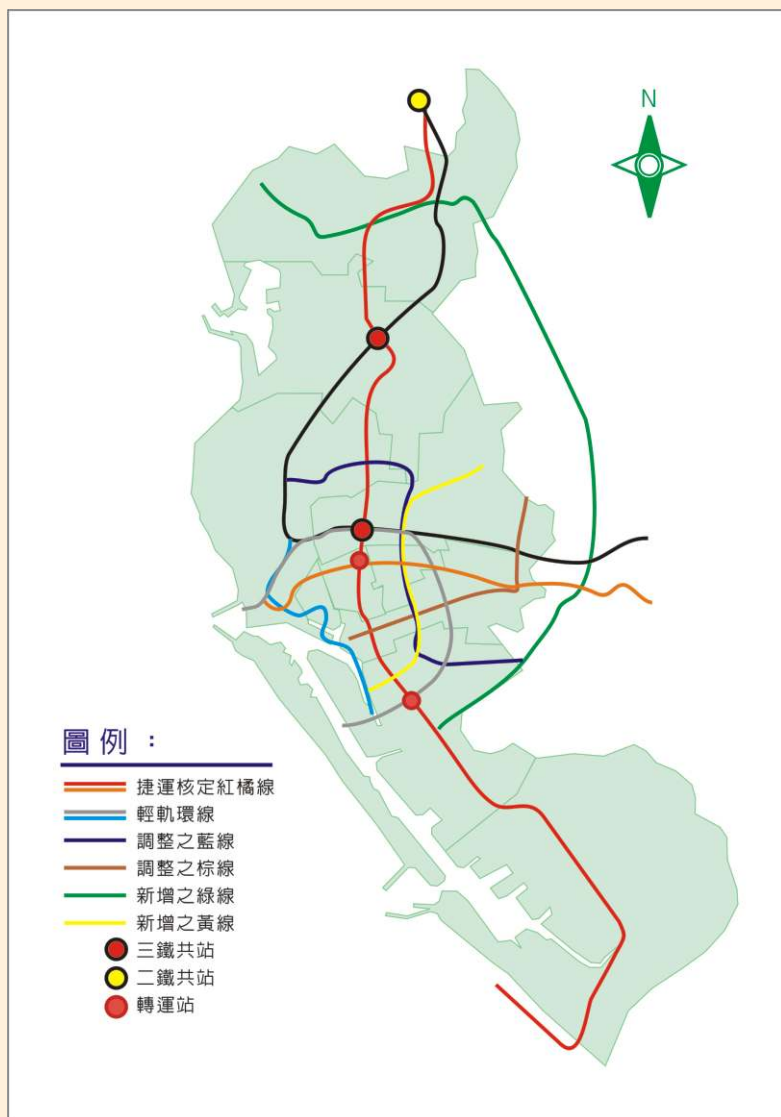
（資料參考來源：高雄臨港輕軌建設計畫高雄捷運工程局
<http://www.kcg.gov.tw/~mtbu/html/lightrail/plan.php>）。



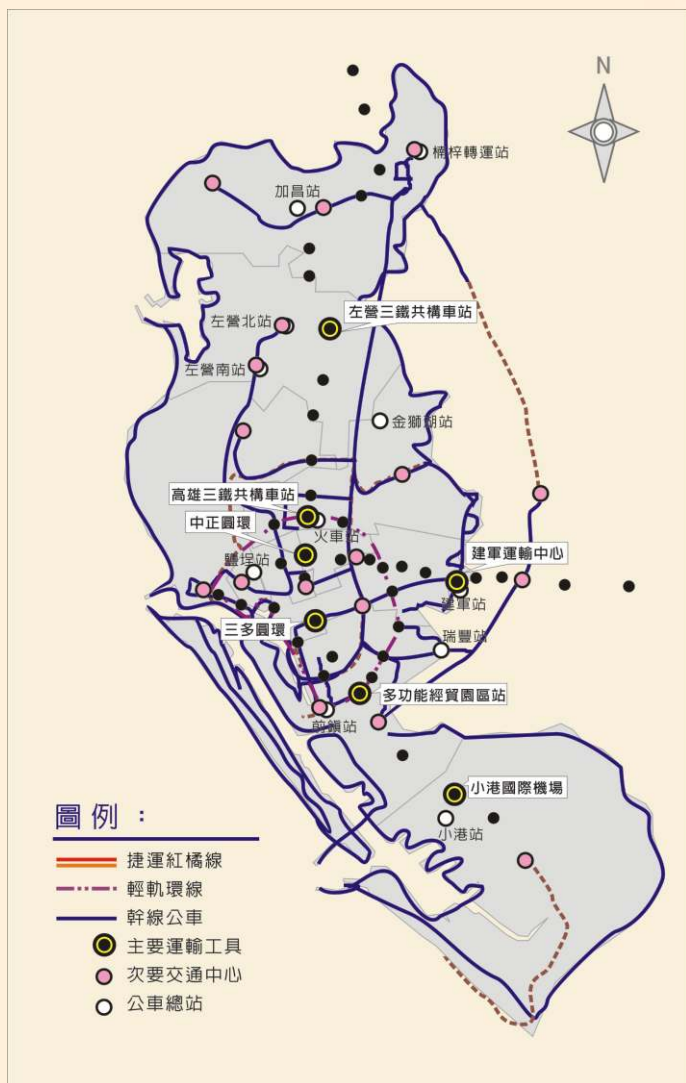
紅線公車



橘線公車



軌道運輸系統路網整合示意圖



幹線公車與捷運之整合路網

(資料來源：都市發展與捷運、輕軌、公車之整合，李俊賢 2001)

大高雄捷運自2001年十月開工，紅線合約訂定是2006年十月通車，目標是2005年十二月通車，橘線合約訂定是2007年十月通車，目標是2006年十二月通車。未來將可以有效紓解高雄都會區的交通擁擠，提供民眾舒適、安全的大眾運輸工具，也可以減少空氣污染。對高雄市而言，將結合為城鄉合一，腹地縱深遼闊，成為工商農漁均衡發展的都市。都市鄉村化，帶給高雄大都會更為便捷、更舒適、更悠閒的生活空間。

（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。本市計有鼓山、前鎮、小港三條航線，渡輪9艘，全年計行駛155千次。每艘渡船平均每天行駛47次，每次行駛0.76浬，每艘渡輪平均每次載客33人。

2. 高雄國際商港

高雄港本是天然的優良港灣，高雄市為台灣第一大商港（包含蓬萊、鹽埕、苓雅、中島、前鎮、小港、中興、大仁、大林商港區），也是亞太航運的樞紐，航線遍及全世界。貨櫃化運輸被喻為近代的航運革命，台灣一半以上的貨物量從高雄港進出，對台灣以及高雄市的經濟貢獻卓越，也是本市成為台灣海洋首都的首要條件。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，世界第四貨櫃儲運中心及世界十



大名港之一。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。爲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、外海貨櫃中心闢建等。

（三）空運方面：

小港國際機場是大高雄地區對外出入的重要門戶，也是國際人士進出我們國土的門戶之一，國內航線目前有華信、遠東、復興、立榮、等四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，平均每日起降航機約一百六十八架次，平均每日離到站旅客約一萬一千八百六十八人次。國際航線由中華、長榮、復興、日本亞細亞、立榮、遠東、泰國、馬來西亞、越南太平洋、越南、澳門、港龍、華信等十三家航空公司，經營東京、香港、澳門、馬尼拉、大阪、胡志明、曼谷、吉隆坡、新加坡、峇里島、佬沃等十二條班機航線；另有立榮、華信、遠東、長榮、復興等五家航空公司不定期飛航佬沃、峇里島、蘇比克、日本、韓國等包機航線；貨運班機則由聯邦快遞、華航、華信三家航空公司經營，總計每日起降航機約五十七架次，入出境旅客約六千三百三十人次，載運貨物約二百九十二公

地理高雄—人文地理

噸。（2004年十一月二十日自高雄國際航空公司 <http://www.kia.gov.tw/content/airport/Introduce-4.asp>）。爲了加強南部地區空運服務，有必要爭取南部國際機場的興建，並在雙港（空港、海港）計畫中，海空聯合規劃營運，更活絡高雄市的交通與經濟。

綜合以上的介紹，可以了解到高雄建市的條件，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，已使它成爲台灣南部交通的樞紐，高雄都會區（泛指高高屏三個縣市）的交通運輸系統規劃，其雛型大致已相當完備。未來台灣南北高速鐵路興建完成後，將成爲台灣西部發展的高速動脈，也可望使高高屏地區與台北市時間距離縮短爲1.5小時，整合成一個經濟生活圈，加上高雄人的活力和幹勁，相信大高雄的前景是不可限量的。



小港機場南台灣的國際機場，航線班次密集，可以通往世界各地。



三、聚落與都市發展

（一）高雄市的聚落形成與發展和都市發展的歷程

從學者的研究，和高雄市發現的許多新石器時代的遺址，證明在史前時代高雄就有人類活動的遺跡。由文化遺址及相關文獻證實，明鄭時期的高雄平原有平埔族人分居各地，也就是馬卡道族。高雄聚落的形成和發展從荷據時期荷蘭人的到處開發開始興盛，在歷史高雄篇已有詳細介紹，在此就不再詳述，以下就六個時期簡述：

1. 史前時期

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，因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）。原住民馬卡道族在今小港區活動，舊地名為「鹿窟」，可能為馬卡道打鹿的獵區。

2. 荷據時期（1624-1662年）

西元1563年明代都督俞大猷把海盜驅逐入海，打狗就正式成為我國官方所統治。1624年開始被荷蘭人佔據了三十七年，根據紅毛港（今海汕一帶）當地的傳說指出，荷蘭人當初來台灣時除了在府城設置大本營之外，今日的紅毛港地區也是其一處重要基地，從當時所繪製的地圖看來，昔日的紅毛港附近到下淡水溪（高屏溪）之間是個寬廣的港口，當時以海運為主的船隻都是由紅毛港進出，因此吸引了許多人前來。這些當年從大陸來此捕魚

的漁民，在此地建立漁寮，並在漁場附近居住，原本只是捕魚期休息的地點，慢慢形成了聚落，更在埔頭仔（今海澄里）、姓楊仔（今海昌里）、姓李仔（今海豐里）、姓洪仔（今海原里）、姓蘇仔（今海城里）定居下來。因此紅毛港人可說是「漁民後代」。同時，荷蘭人爲了牟利，到處開發，而紅毛港也因此由小小的漁村，變成熱鬧的漁港了。

3. 明鄭時期（1661-1683年）

明永曆十五年（1661）鄭成功率兵驅走荷蘭人，於是大陸移民大規模來台。但漁民在打狗定居的正式紀錄，最早是在鄭氏王朝時期，永曆二十七年（1673），漁戶徐阿華、洪應、王光好、潘跬、蔡月、李奇、白圭等人成了打狗的開基主。徐永華是福建漁夫，在海上遇到颱風，船靠旗後山避難，他發現這裡靠山面海，漁獲量又大，是居住的好地方，於是搭蓋草寮居住，成爲旗後最早居民，後來他又返鄉邀集好友前來捕魚定居，並奉祀媽祖，建天后宮，旗津從此成爲高雄漁業、人文的發祥地。後來漸漸形成北區的旗後和南區的中洲兩大部落。

另一方面跟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，是本市最古老的漢人住宅集中區。並在埤子頭（今左營蓮池潭畔）設萬年縣治，本市屬其管轄。因當時本市地臨海濱，又有天然港灣，居民大都以漁業爲生，大陸漁船避風來台，大都停泊本市港灣，以後引來商船，外來貿易日見興



盛，陸地也自然開發。

4. 清領時期（1683-1895年）

大陸來台移民逐漸向東南移居，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。在各階段清代地圖中，五塊厝、鹽埕、大林蒲（埔）、龍目井、桃仔園、大苓、芎蕉腳等地名也陸陸續續出現。當時這些聚落，臨港處以漁、商為主，平原則種植甘蔗、稻米。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；又在哨船頭填平海埔，在蓮池潭蓄水灌田，充實糧食。

明清時期現在的三民區已形成三塊厝、大港、灣仔內、寶珠溝、獅頭、本館、覆鼎金七大自然村。其中王、蔡、鄭三姓墾殖之地為三塊厝，有三鳳宮等重要廟宇。人口在光緒三十一年計有2883人，以農、商為業。現在的小港區是鳳山庄早期開發的部落，出現港仔墘、大林蒲、紅毛港、大人窟、後壁林、鳳鼻頭、大苓、空地仔（孔宅村）、荖蔥腳、店仔後，大坪頂等十一個自然村，以農、漁業為主。現在的前鎮區有前鎮、戲獅甲、草衙、籬仔內、崗山仔等聚落，歷史悠久，主要以農、漁業為主。前鎮張、朱姓、戲獅甲的董、蘇、陳、周等姓是部落大姓，如今逐漸都會化後，人口反而流失，境內前鎮廟、獅甲廟、草衙廟、籬仔內廟等為古代社區。現在的苓雅區舊名苓雅寮，是水陸轉運站，鳳山的外港，南北貨物由此上岸，沿今興中路，過田仔庄，林德

地理高雄—人文地理

官（林竹竿）庄到五塊厝庄進鳳山縣城，因此規劃為一區。迄今三多路取代興中路功能，仍為高雄通鳳山門戶與主要幹道。明清之際，全區是四大歷史聚落，其中苓雅寮以經商為主，過田仔、林仔竿、五塊厝庄以農為業。現在的前金區已形成前衿、後衿兩部落，以萬興宮為中心（今社東與社西里一帶），後來蛻變為大社角、林投角、田寮角等部落。居民以漁、農為業，主要在愛河下游一帶養殖虱目魚。現在的鹽埕區引進閩南海洋文化的漁鹽文化，設瀨南鹽場，鹽課歲收達鳳山縣三分之一，為最重要的財政來源，形成鹽埕莊、鹽埕埔莊兩舊聚落及鹽埕廟等信仰中心，人口在清末達1700人左右。

清末，現在的新興區已設大港埔，以竹圍（今大統百貨公司）為核心，設鼓壽宮，成為農業聚落，人口有418人，其中以蔡真為大地主，鼓壽宮一般稱為蔡真仔廟，傳說從三塊厝庄到他家不必經過別人土地。

在此特別要介紹的是鹽埕區，以前被稱為「鹽埕埔」，乃因「鹽埕」（曬鹽的地方）而得名，顧名思義，這一帶在還沒發達以前是曬鹽的地方。二十世紀初期，這兒盡是鹽田和沼澤，放眼望去只見水汪汪白茫茫的一片，當時只住了數十戶以曬鹽維生的居民，除靠近鼓岩一帶被稱為鹽埕「埔」外，其餘各地都是泥濘的漁塢、鹽埕、鹹湖及淺水沼澤。

高雄市除舊城外，清朝末年形成四十四個傳統大村莊聚落



(大正四年戶籍登錄)，十四古市街—

- 1.能雅寮街，在大竹里，縣西南十里，逐日爲市。
- 2.三塊厝街，在大竹里，縣西十里，逐日爲市。
- 3.旗后街，在大竹里，縣西十五里，逐日爲市。
- 4.大道公街（舊志作縣前街，又有下街仔、南門口街、大街、總爺口街、北門內街等處，今不作市），在興隆里舊城內，縣西北十五里，逐日爲市。
- 5.下街仔，在興隆里舊城內。
- 6.南門口街，在興隆里舊城內。
- 7.大街，在興隆里舊城內。
- 8.總爺口街，在興隆里舊城內。
- 9.北門內街，在興隆里舊城內。
- 10.陂仔頭街，在興隆里舊城北門外，縣西北十五里，逐日爲市。
- 11.大林蒲市，在鳳山里，縣東南二十里，五日一市。
- 12.楠梓阡街，在觀音里，縣北二十里，逐日爲市。
- 13.右衝街，在半屏里，縣西北二十里，逐日爲市。
- 14.後勁街，在半屏里，縣西北二十里，逐日爲市。現仍存有古市街—南北貨三鳳中街等。

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。

5. 日據時期（1895-1945年）

日治時期高雄市歷經一場脫胎換骨的變革，許多的變化是從旗後開始的。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。旗後由日人化爲三町：旗後町，在今毗鄰港口一帶地區；平和町，在今中段舊海專一帶地區；綠町，在今毗鄰旗津烏松一帶地區。哨船頭則設有哨船町，日籍漁民住宅及宿舍在此群集。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，打狗火車站不敷使用，所以先行以1904年-1907年浚深高雄港的泥沙，填築哈瑪星附近的土地，擴建打狗火車站。1908年打狗港開始築港，分三期施工，於1912年超越安平港，躍升爲南部最重要的港口。而築港填出的廣大新生地，哈瑪星、鹽埕區、苓仔寮南岸和戲獅甲等，更擴大了港口的腹地和新市街的發展。隨著區域核心漸漸轉移，瓦厝群集、蜿蜒傳統市街的旗津，被樓房排排站、棋盤式新式街的哈瑪星（今日的南鼓山）搶去風采，哈瑪星不僅街道寬廣，水電等設備齊全，再加上臨近碼頭、火車站，迅速成爲打狗的新中心，旗後已漸失風華。相對於哈瑪星的商業、漁業、金融業發展，填築



後的鹽埕起步以工業爲其特色。1924年日本人在高雄設市，新都市造成新的移民潮，爲高雄注入新的生命力。1930年代，隨州廳、市役所的東移，鹽埕取代哈瑪星成爲高雄市的市中心。現在的三民區先設三塊厝站，供今博愛路到今大統南北居民之貨物轉運，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。日本因將高雄作爲南進政策的基地，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，成爲全台第二大都市。

日人本將產業，鐵路，造港，造市四合一，全力將打狗蛻變爲現代化高雄港市，在港口作業上，早期因散裝貨輪需要大量碼頭工人一苦力，由於核心都心轉變，安平，澎湖等原有苦力，或中下層勞動力轉移到高雄港市，與上海清幫及漕幫一般，形成高雄苦力幫一碼頭工會。形成高雄碼頭工人階級一兄弟、幫派、工會的苦力文化。高雄市澎湖籍遷移人口由暫時，季節性遷移而定居。早期，主要在旗後、苓雅寮，後來隨著高雄市都市化歷程，由哈瑪星、鹽埕區、新興區、前金區、苓雅區；一部份沿鼓山路北移。戰後轉而三民區、前鎮區。其流向與指標，可以從近五十座澎湖廟看出，早期澎湖社與澎湖廟是合一。澎湖籍遷移人口集體適應的方式是以傳統聚落地緣、血緣關係爲主，傳統信仰價值觀爲凝聚點。

6. 光復以後

戰後台灣光復，接著中央政府遷台，高雄得以維持全台第二城市的地位，所憑藉的不僅是日治時期的港埠與工業建設成績，政府爲生聚教訓，積極建設台灣。從民國四十二年（1953）起的國家經建計畫，就將本市列爲全國工業發展和經濟建設的中心。1957年台灣首座塑膠原料工場開工，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。一九六〇年代大量的香蕉從本港出口。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。1966年高雄加工出口區的設立，更帶動了全台經濟起飛的契機，隨後楠梓加工出口區也在民國1971年跟進，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，更將高雄定位爲重工業發展都市，帶動高雄新一波的工業發展。另外在人文方面的建設，設置高等學府，有高雄師範大學、中山大學...等十所大學院校，讓莘莘學子能依興趣選擇就讀，並成立高雄歷史博物館、科學工藝博物館、美術館、圖書館...，開



拓市民視野。再配合便捷的小港國際機場和中山高、南二高兩條交通動脈，使高雄成為全省貨物進出口的吞吐中心，往海洋首都的願景邁進。近年來，高雄市政府正積極推動「多功能經貿園區」，將港市合一與高雄交通運輸系統加以整合，使高雄成為亞太營運之轉運中心，未來高雄市的發展與繁榮將不可限量。



港市合一，高雄將成為亞太營運中心。



（二）高雄市地名緣起和沿革

直至現在，高雄還有一些用閩南語唸起來很特殊或或很有趣的地名，其實這些地名都有其深厚的淵源，可以看出當地以前的特殊環境、聚落特色或歷史背景，如：

1. **五塊厝**：位於苓雅區最東側的部落，五塊厝在明政時代開始拓殖，是張、王、吳、方及陳姓來此拓荒，建五間茅舍於此而得名。
2. **獅甲**：位於前鎮區內。戲獅甲簡稱獅甲，舞龍戲獅為我國民間傳統娛樂之一，因該地有部落子弟組成獅陣，每當高雄地區「十三莊頭」舉辦迎神賽會時，例由戲獅甲的獅陣在前開路，其舞獅的技巧與純熟度甲於各莊，出盡風頭，乃有「戲獅甲」的稱號。
3. **籬仔內**：位於前鎮區內。往昔在命名時，只要是聚落位於城垣，竹籬等圍繞內部，或位居部落中心地帶者，通常用「內」名之，「籬仔內」即竹籬內的聚落之意。
4. **內惟**：位於今鼓山區內。先民渡台，多以農墾為主，為了防盜，聚落有家以圍柵而居或以土牆、石疊成牆垣或豎竹籬而拓墾者，稱之為「圍」。據高雄市志地理篇云：「內圍」係清代防匪亂，府縣置兵鎮守以保護地方，因而得名，日治時始改內圍為內惟。



5. **本館**：位於今三民區內。「館」在本省人是指練武的場所，謂之「豎館」也即設置「武館」之意。早期該地的民性強悍，以習武為娛；本館的地名即含有立「館」的宗旨在於強身固「本」的意味，乃以「本館」名之。
6. **寶珠溝**：位於今三民區內。清代農民為便於灌溉，在庄北建壩積水，修溝渠直通此間田園，從此不必再有乾旱之處。農人視此溝如農耕之寶，誠乃寶貝珍珠也，為生活所賴，故以「寶珠溝」稱之。
7. **桃子園**：位於今左營區內。高雄市志地理篇云：「該地以特產蜜桃，故名」。
8. **店仔頂**：位於今左營區內。是左營區的古部落之一，店仔頂為小店舖北側之意，據說早期的左營，除埤仔頭市繁華的街衢之外，向北行走則為荒塚壘壘的墓地，或人煙稀疏的農田，店仔頂的開基祖先，即在今店仔頂路側搭棚，販賣涼水、甘蔗、檳榔等物供行人解渴歇腳，後來「店仔」的北側發展成為部落，乃以「店仔頂」稱之。
9. **後勁**：位於今楠梓區內。一般人以「後硬」稱之，明永曆十八年（1664），陳永華為鎮撫土著及維持龐大軍費，採取屯軍制，在屯田制度下墾成之田地，俗稱「營盤田」，也因為屯田地而於其地設置營鎮，為軍事原因，而其前面之專名，如



高雄市行政區及舊地名分布圖 (資料來源：高師大地研所)



「後」勁地名由來則和當地的縣城位置有關。

10.土庫：位於今楠梓區內。又書為「塗庫」，穀倉的一種，即遍處穀倉的農村之意。（取材整理自吳連賞、張翎茵、莊淑芬
高雄市的地理-人與地的對話）

（三）高雄市都市發展現況特色

高雄市正以無比的魅力、跨世界的雄圖壯志，邁向二十一世紀世界都市競爭舞台。從港口與都市實質發展內容來看，它是台灣未來最具潛力的最大工商港灣都市，但近三年來，高雄港的貨櫃裝卸量排名已從全球第三名降為第六名。（遠見203雜誌9月號）

在面對益臻嚴酷的國際港口都市競爭大環境之下，高雄港務局與高雄市政府也呼應全球化、市場化、資訊化、自由化，乃至區域化的趨勢，做好相對應準備。例如港務局擬將紅毛港擴建為大林新商港區與第六貨櫃碼頭；市府也正落實推動佔地廣達近六百公頃的多功能經貿園區與軟體科技園區；中央全球運籌管理中心，把高雄定位為亞太海運中心與全球高附加價值製造業中心；而過去以來出口績效一直突出的高雄加工出口區（含前鎮區和楠梓區），也已悄然轉型為具高經濟價值專區意涵的倉儲轉運專區（共包含了中島、成功、小港、唐榮、臨廣及屏東等六個專區），希望以涵蓋製造業生產、運銷、流通的前、中、後段作業，結合多樣化服務機能，使加工區再創新的輝煌業績。

地理高雄—人文地理

二十一世紀台灣的高科技工業和服務業大幅擴張，反應經濟結構快速轉變，而亞太地區高度的經濟成長率及兩岸貿易、投資的快速發展皆顯示區域性經濟整合的蓬勃發展。從世界海運室長發展趨勢集相關重要研究報告指出，亞太地區將是二十一世紀經貿發展的重心，政府乃制定亞太營運中心的政策及全球運籌管理中心的計畫，擬憑藉高雄港的地理優勢及完備的軟硬體設施等條件，配合加速港埠營運自由化作業，致力發展高雄港成為亞太營運海運轉運中心，期使高雄港在未來全球經濟及海運市場中扮演更積極的角色與地位。



高雄市多功能經貿園區與倉儲轉運專區圖 (資料來源：高師大地研所)

海洋首都

高雄港扼南臺灣之咽喉，

介於世界航路香港、上海之間，

具有牽制兩港的優越位置；

以軍事情勢而言，又能控制整個台灣海峽的南口；

其地位可說是舉足輕重。



參、海洋首都

一、高雄的生命力－高雄港

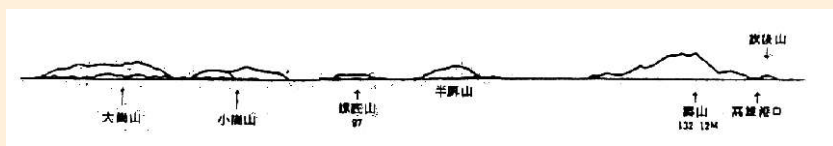
（一）高雄港的地理形成

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）常被暴雨冲斷，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。



旗後、打狗兩山間的打狗隙，是當時漳、泉移民至南洋的望標。



打狗港外「旗鼓相當」為航海者良好望標

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，爲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。



旗後山與打鼓山（柴山舊名）隔海相對，形成了有趣的旗鼓相當。

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爲一個獨立的「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爲中心畫圈，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爲往來商船卸貨、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，實爲雄飛南洋的根據地。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。

（三）高雄港的地理形勢

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。

高雄港灣形勢天然，西北有旗後山、壽山雄峙第一港口兩側，構成壯闊外觀，自旗後山起旗津、中洲、紅毛港連成一線，為一條長形外海沙洲，儼然形成一道天然防波堤與外海隔絕，港灣形勢自西北向東南延伸，港內水域寬敞，水面穩定，主航道長達12公里，港底沙質，易於疏濬開發，臨港可發展之腹地廣大，高雄港春、冬季雨量甚少，氣候適宜，為優良港灣。

高雄港出入港灣兩處，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，於1975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。

（四）高雄港的現況介紹

現今的高雄港域面積26.8平方公里，碼頭全長26.6公里，碼頭水深由4.5公尺到16公尺皆有，第一港口可通行三萬噸的船隻，第二港口可通行十萬噸的船隻，平均潮差0.75公尺，海象穩定，船舶全年通行無阻。

地理高雄—海洋首都



高雄港發展規劃圖（高雄港網站資料）

1. 港區介紹

高雄港的碼頭依其特性及所在位置可區分為蓬萊商港區、鹽埕商港區、苓雅商港區、中島商港區、前鎮商港區、小港商港區、中興商港區、大仁商港區。除此之外在旗津紅毛港的港邊，還有旗津、中洲漁港和幾處的小漁港與修船廠、造船廠，現就各碼頭位置功能做介紹。

（1）蓬萊港商港區

蓬萊港商港區是高雄港最早開發的港區，位於高雄港第一港口入口處，由於本港區在日據時代就已經充分開發，所以這裡已無任何可供擴建之處。而在鼓山漁港即將轉變為高雄港的觀光遊艇港之際，本港區也極有可能將一部份的港區轉為大型觀光客輪碼頭區。



(2) 鹽埕商港區

鹽埕商港區是伴隨蓬萊商港區發展的，在當時是爲了停泊小型的船隻，所以這裡的水深並不很深。現在這裡是小型船隻的港區，僅供應國內航運的需求。所以在這裡可以看到來往於國內各港口的小型散裝貨輪。

(3) 苓雅商港區

苓雅商港區是日據時代才開發的，原先只有13至17號碼頭，光復之後，配合高雄港擴建工程才又興建了18至21號碼頭。原先，這些碼頭除了13號碼頭是軍用運補碼頭之外，其餘都是雜貨碼頭，所以此區令人最印象深刻的就是大大的水泥儲存槽和石油儲存槽。在高雄港決定要轉型成爲亞太營運中心的「海運轉運中心」之後，這裡就開始作一個相當大的變動。除了原先的13號碼



高雄港碼頭

頭不變之外，14至17號碼頭將作為休憩碼頭；原先令居民反感的18號碼頭儲油槽遷移，在這裡興建「港埠大樓」，使18至20號碼頭作為高雄港的業務處理中心。

（4）小港商港區

小港商港區由於第一、第二貨櫃中心水深均不及12公尺，使得高雄港的發展受到阻礙，因此，高雄港務局再闢建了第三、第四貨櫃中心。第三貨櫃中心位於小港區西北側，是一座大型的貨櫃中心，其所附的五座貨櫃碼頭，均可停現在最新型的大型貨櫃輪，並且也用較新式的器械，使得這裡的裝運效率提高。

（5）中興商港區

第三貨櫃中心由於受到了長度的限制，船隻在使用上很不方便，因此高雄港務局在旗津島的南部又建立了第四貨櫃中心。本中心最大的特點是它的長度相當長，足以容納目前航行於全球的大部分貨櫃船。另外，本中心也在港邊建立了全台最大的貨櫃倉儲中心，配合高雄過港隧道和高雄港第二港口的開闢，本中心也日漸趨於重要。目前本中心主要由長榮海運承包，因此在這裡可以看到青一色都是長榮企業的大型貨櫃船。

（6）大仁商港區（第五貨櫃中心）

大仁商港區面積112公頃，臨港水線2,454公尺，目前正進行闢建第五貨櫃中心工程，興建碼頭八座，其中14公尺水深碼頭四座，15公尺水深碼頭三座，水深13公尺重件碼頭一座，及貨櫃場



地100公頃，可儲放貨櫃五萬四千噸。

2. 漁港的發展

原高雄市最古老的旗後漁港，因腹地有限，於日據時代配合築港新生地，轉移至哨船頭漁港，再轉移至對岸鼓山漁港，之後隨著遠洋漁業的發展一日千里，鼓山漁港受地域的限制，只保留為近海漁業漁港，而另闢建前鎮漁港，使成為遠洋漁業的漁港。

前鎮漁港建於1964年，經多次擴建，水域面積已達312,500平方公尺，可容納50-100噸等遠洋漁船1,000艘，目前以停泊鮪釣、魷釣及拖網等遠洋漁船為主。周圍另設有製冰、冰凍、漁產品加工、漁網加工等相關副業，以配合遠洋漁業的發展。前鎮漁港目前是高雄市最大的漁港，也是全台灣最大的漁業中心。

3. 軍港

高雄港除了商業與漁業的功能外，更是台灣重要的戰備基地，苓雅商港區的13號碼頭和新濱碼頭就是海軍艦隊司令部基地之一。

海軍現以左營軍港為主要訓練基地，新濱、13號碼頭則為運用輔助港。作戰艦群除固定操訓外，部分軍艦還擔負敦睦重任與救難之責，因此新濱碼頭會於特定期間內，停靠成功級艦或運補艦隊，開放民眾登艦參觀。

（五）高雄港觀光資源的開拓

高雄港西臨廣闊的台灣海峽碧水藍天，東對繁華的高雄市區，又有壽山、旗後山兩山對峙相望，是絕對有利於觀光資源的開拓。

近年來，市政當局有鑒於觀光事業為地方帶來資金流入、就業機會增加等收益，以及基於「地盡其利」的理念，積極的發展觀光業。以下是關於高雄港幾個觀光資源開拓的典型範例：



高雄港觀光碼頭觀海台



旗津海水浴場

1. 設置海岸公園：

近年來市政當局將在旗津島北端西岸原來就有良好的沙灘地形，開發為旗津海洋公園，規劃種種親水設施，並且力行環境保護與美化，設置公共藝術品等。今日，旗津的海洋公園已經成為高雄市重要的觀光據點，為高雄開闢不少觀光資源。

2. 開放旗後山供民衆參觀：

旗後山在高雄第一港口的南方，隔海與對岸的壽山相望，是



最有利於眺望台灣海峽與高雄市區美景的處所。山上有兩座古蹟——旗後砲台與高雄燈塔。但是旗後山一帶過去被列為軍事管制區，由海軍陸戰隊接管，而且嚴禁參觀以確保軍事秘密。近年來軍方認為旗後山已無嚴格管制的必要，乃留下少數兵員駐守要塞解除管制，允許民眾上山參觀，從此旗後山成為市民欣賞高雄市美景的最佳去處。登臨旗後山憑弔砲台遺跡，欣賞山海風光，很具有浪漫的氣氛。尤其日落時刻，夕陽落海的景色，更是高雄數一數二的著名美景。



旗後山

3.開闢新光路底為親水公園：

新光路東起中山路三多圓環附近，西抵高雄港，道路寬闊，是海岸通往三多商圈的重要幹道。近年來市方與港方達成共識，將新光路底的圍牆拆除，形成一直抵海岸的親水綠帶。市民可以在這一親水綠帶遊憩運動，還能觀賞海景，怡人身心。

4.以南星計畫第一期新生地規劃海岸公園：

大林蒲一帶由於海風盛行，土地鹽鹼質濃度太高，再加上嚴重的海岸侵蝕，大部分一直是草木稀疏的荒地。南星計畫是市政當局有鑒於大林蒲的海岸侵蝕嚴重，實行填海造陸工程，進而發展出來的一個兼具環保與開發價值的建設計畫。南星計畫所填築的新生地共分三期，依序作為海岸公園、人工深水港與國際機場用地。其中海岸公園的部分，目前已經小有成果，使原本荒蕪的大林蒲海岸，平添許多綠意，除了能夠讓民眾更為親近海洋之外，也為市民增添了一所黃昏的好去處。

5.開放遊船事業：

高雄港東濱高雄市區，日間能看見藍天白雲與市區景色互相襯托的美景，入夜以後，從海上眺望高雄市區，可以看見大小樓房燈火璀璨，不但景色瑰麗，規模更是不輸世界名港。市政當局認為高雄港日夜景色是觀光上一大賣點，乃開放民間遊艇事業辦理遊港行程，並自行舉辦「高雄港一日遊」與夜遊等行程。

由此觀之，高雄港具有優厚的觀光資源，只是過去並未完全

善加利用。近年來，經由多位市長與市政當局的共同努力，高雄港的觀光景點已經在國內外旅遊業打響名號，是市民遊憩觀光的最佳去處。

二、填海造陸－南星計畫

（一）緣起

南星計畫的緣起是在1980年，位於大林蒲海岸的鳳林國中和附近處的海岸線，因為颱風的巨浪侵蝕沖刷沿岸、海水嚴重侵蝕，造成了沿海地區海水倒灌的災情，危及居民生命財產。有鑑於此，市政府當局便計畫以市區之建築廢土，填築於海岸，以為防洪工事。1988年，竟因防洪工程而填出了80公頃的海埔新生地，環保局乃正式規劃，以封閉式填海的方式進行，此為「南星計畫」之緣起。其實，南星計畫就是一個填海造陸的計畫，工程師們先沿著水深8公尺的海岸，圍築一長條封閉海堤，再用建築廢物、砂土以及中鋼煉鋼所衍生的爐石，混合後填到這裡，慢慢的陸地就造成了。



南星計畫示意圖

（照片來源：填海造陸南星計畫
<http://www.kshs.kh.edu.tw/content/town/star/index.htm>）

（二）計畫規劃與執行

1988年以前，政府並無正式的計畫和預算項目，僅由環保局派兩部推土機和數名隊員。1988年時，才正式提出南星計畫構築海堤方案，1989十月十日正式誕生，進行正式規劃，將一向被視為高雄主要工業污染物無毒害的台電飛灰、中鋼爐石混合水泥與各種廢輪胎，加以廢物利用。1990年，南星計畫第一期工程動土，由發電廠至鳳林國中一帶，面積約50公頃，預定作為海岸公園使用。第二期工程則預定由發電廠以北至高雄港第二港口，是為新的深水港口。而第三期則為鳳林國中向南至鳳鼻頭，將作為國際航站的用地。第一期工程總費用約4億，容積約350萬立方公尺，可做為二至三年內全市廢棄物最佳處置場所，二期工程，因紅毛港遷村問題目前暫緩，而積極進行三期工程，以配合六年國建各工程所產生廢料。預估經費42億元，規劃總填方可達1,600萬立方公尺，足供六年全市建築廢料之處理。如果未來「高雄深水港」計畫獲行政院核定，更會有數千公頃的目標，逐期分段實現。

（三）物盡其用

南星計畫不但著眼於港區建設的延伸，也十分的注重環保與廢物利用。「環保」成為南星計畫工程中最大的特色。其主要的特色如下：



1. 充分的利用市區建築廢土來從事填海工程

1980年時，由於大林蒲鳳林國中一帶，遭到颱風帶來的巨浪侵蝕，使得原來就脆弱的海岸嚴重流失。市府當局利用市區建築物留下的廢土來傾倒填滿，以防禦海岸侵蝕的災害。到了1988年的時候，竟然意外的填滿了80餘公頃的新生地。於是，在緊接下來的南星填海計畫中，政府便規劃出1,600萬餘平方公尺的面積，專門供給市區建築廢土的傾倒。

2. 利用爐石與飛灰製成水泥

「飛灰」是台電的事業廢棄物，「爐石」則是中鋼煉鋼的高爐中的副產品。利用爐石粉摻雜飛灰，製成所謂的「高爐水泥」，南星計畫中就大量的採用了這一類的高爐水泥，不但為中



爐石和飛灰做的海堤

鋼與台電善盡環保之責，更能收抗鹽抗腐蝕的效果，真是一舉兩得。

3. 廢輪胎護岸工程

在南星計畫中，利用廢輪胎來從事護岸的工程，不但可以節省水泥的使用，也能收良好的反侵蝕效果，廢輪胎凹凸的外型，更成為海洋魚群嬉戲生活的好場所。廢輪胎護岸至今已行之有年，海濱的廢輪胎上，長滿青綠的海藻，為南星計劃工程平添一抹綠意。



廢輪胎護岸



(四) 環境美化

目前南星計畫的最大成效，是南星海岸公園，南星海岸公園的建設包括了移植花木和進行堤岸防護工程等…，而今花木扶疏，高雄市政府可是花了一番努力才有今天的成果。

在海邊種樹本屬困難，更何況是工業廢料，所以南星計畫移植別人欲丟之樹木，使南星計畫公園一片綠意，還有許多野生動物，連當年受侵蝕最嚴重的鳳林國中操場，也綠意盎然。目前南星計畫舉目所及，長滿濱海植物與野草，早已成了賞鳥新樂園。

已經完成的填海計畫，使沿岸土地不再被海浪侵蝕，海浪已不再後退，還增加了一片新生的土地。在新海岸旁，工程師們利用人們用舊的、丟棄的廢輪胎，設計了具有消波功能的「造型海岸」，成為奇觀。



消波功能的造型海岸

地理高雄—海洋首都

（五）未來發展

高雄港在南星計畫相關工程完工之後，包含南部國際機場，高雄第五、六貨櫃碼頭，高雄深水港以及高雄貨櫃倉儲中心等設施，整個高雄港地區將會成爲一個由海、陸、空三種交通系統所組成的整體式貨運運送處理中心。目前，眾所矚目的南部國際機場已經在南星計畫地區興建，加上政府顧及未來南部國際機場必須要和高雄多功能軟體經貿園區和高雄港整合的需要，再加上將機場設立於海上，更可同時兼顧用地、低噪音、高安全性和高容量性的需求，因此南部國際機場可以說極可能在南星計畫一帶興建。



南星計畫填海造陸工程區俯視



面臨台灣地區未來爭取成為亞太營運中心的大趨勢下，高雄要掌握本身已有的優越條件，並積極加緊腳步建設高雄成為一個國際化、現代化、自由化的港都。目前最具體的作法為推動高雄多功能經貿園區（Commerce Park）成為亞太營運中心櫥窗。

多功能經貿園區計畫範圍及發展重點之一：第二階段計畫自二港口向南延伸至大林蒲地區進行填海造陸，提供約5,000公頃做為發展腹地。其發展重點為：

1. 擴建深水港灣碼頭，以提供巨輪使用，大幅增加轉運功能。
2. 提供1,500公頃興建國際機場與港邊比鄰，達成海空聯運。
3. 規劃約1,000公頃作為高級社區及休閒遊憩使用，擴大吸引國際高級企業人士定居。
4. 其餘土地提供自由貿易區及多功能經貿區發展腹地，經營再出口、貿易、金融、保險、運輸、電訊、觀光等使用。

三、海洋首都新氣象

台灣是個海島，以海洋立國，深受海洋的孕育與薰陶，尤其高雄又是一個靠海的天然良港、國際工商大都市，因此將高雄發展成為一個具有海洋特色、國際級的中心城市，是高雄都市發展的願景。

以「海洋首都」為發展定位，一方面在化解舊有的發展障礙、解決懸而未決的市政難題，另一方面則重新佈局、建構城市

地理高雄—海洋首都



愛河帆船

未來的發展願景。

高雄市政府正努力建構一個舒適優質化的生活都市，提昇都市基礎建設（如污水下水道、公園、綠地、城市光廊、文化中心、市民藝術大道及路燈、行道樹等）及高層設施（如鐵路地下化、立體交叉橋系統及捷運系統等），積極全面禁絕所有的環境污染，以建立一個有效率且節約的生態環保都市，進而推展以海洋首都、環保都市為主軸的環境計畫，並塑造更多樣繽紛的再造活動，使高雄市成為一個健康、文化而有活力的新港都。



從以下幾點，可以發現高雄的改變：

1.高雄的環境變漂亮了：

這幾年高雄的晚上變漂亮了，下班後找個靠海或露天的咖啡座，邊喝咖啡邊欣賞高雄港和愛河夜景，如：城市光廊、愛河沿岸的曼波、新光站咖啡座、美術館咖啡座、英國領事館咖啡座...等，充滿浪漫的氣氛，足可忘卻一整天的疲勞。市政府更加強愛河、前鎮河和後勁溪的親水空間及沿岸美綠化，城市街景的美綠化，設置街道傢俱，結合智慧型站牌與公車候車亭，以美化市容。



夜遊愛河旁喝咖啡



愛河夜景

2.高雄的環境更乾淨了：

高雄以往曾經垃圾滿地，市民不敢煮自來水喝的買水文化，愛河、前鎮河和後勁溪變臭水溝、黑龍江。近年市政府積極建構美麗、乾淨的高品質城市：大幅提升污水下水道接管率，由1998年的6%提升至2001年的20.3%，讓愛河、前鎮河和後勁溪更乾淨不發黑、不發臭；實施垃圾不落地、消除兩萬個垃圾點；改善污水下水道系統、辦理前鎮河、後勁溪河川污染整治；三年內以150億元辦理自來水水質、水量改善；增設停車空間，推動社區規劃師及建築師制度，擴大落實市民參與環境改造及社區總體營造，使得高雄市的環境變得更乾淨了。



3.高雄的環境更綠了：

養工處積極建置高雄市生態綠網，強化愛河水域、綠地、景點（結點）及通道，成為本市最具代表性之生態綠網；道路及人行道景觀方面，著重於主要道路人行道之改善，規劃各區行道樹特色；陸續進行社區公園的開闢與改善，持續開闢主題公園，強調各公園之獨有特色，增加市民之每人享有綠地面積，營造更綠意盎然的居住家環境。

4.高雄市民的生活更便利了：

近幾年高雄捷運動工了，又興建鐵路地下化，正積極建構港都e城市、增設停車空間、加上輕軌運輸規劃興建和推動都會區快速道路系統的建設，將來這些工程完工通車，高雄市民的生活將更舒適便利，交通黑暗期即將結束，空氣污染更可減少許多。

5.高雄市民的生活更豐富了：

近年來政府開辦多元文化教育、推動母語教學、開辦客語及原住民語廣播節目、推動鄉土教育、資訊教育、音樂館開館、成立婦女館；積極爭取舉辦各項國際性及全國性的大型活動，設立各項文化藝術櫥窗，提供各項藝文活動資訊、展覽表演訊息、成立「網路攝影展」專區，另外還增加許多文化設施如高雄市立博物館、高雄市立美術館、音樂館等，使高雄市民的生活更豐富了，帶出高雄人熱情健康的優質文化傳統。



愛河燈會

6.高雄市民更有福了：

近年來市政府推動各項福利措施，如老人免費裝假牙和健康檢查、更年期婦女免費骨質疏鬆篩檢、成立婦女館和單親母子公寓…，積極照顧弱勢團體，使全體市民的身體和生活得到更好的照顧。在市政府的網站還有福利e點通，隨時公布各項福利訊息，並供民眾查詢所需的各項相關福利資料和訊息。

（三）未來的海洋首都

海洋的高雄，是台灣與世界交流的基地，是人海共生共榮的城市，文化與生活融為一體，政府與市民熱情洋溢。謝長廷市長



在他1998年11月出版的《情定高雄謝長廷港都日記》書末附錄：

1.一九九八年的海洋首都宣言：

台灣是海洋國家，面對國際間方興未艾的海洋經貿潮流，我們必須以新的視野，重新思考都市發展的問題，讓台北成為代表台灣圖騰的政治首都，讓高雄成為代表台灣經貿的海洋首都，北政南經、雙城出擊，這是提升台灣國際競爭力的最佳策略。向著建設高雄成為海洋首都的目標，高雄市政府將全力推動市政建設，激發高雄經濟活力，進而推展城市外交，致力於將高雄建設成具有下列三大取向的國際級都市地位：

- (1) 經貿取向的都市：交通便捷、資訊發達、產業鼎盛，擁有現代化的經貿功能、國際化的建設水準。
- (2) 生活取向的都市：空間舒適、身心安全、福利健全，擁有精緻化的都市空間、人性化的生活機能。
- (3) 文化取向的都市：生動活潑、內涵豐富、意向雋永，擁有海洋化的人文風味、多元化的文化創意。

近幾年來，高雄市政府整合南部綠色執政聯盟力量，打造以高雄市為中心的區域共榮體，與高雄縣、屏東縣、台南縣市協解決垃圾污染、水質改善、河川整治、環境保護、交通運輸等區域共同問題，以擴大高雄市發展腹地，厚植經貿能量與競爭能力，創造文化的生活，發展繁榮的經濟，建立廉能的政府。

2. 高雄市海洋首都發展藍圖

城市的規劃要有遠見與前瞻性，能夠發揮地域的特色，並能提前迎接世界的脈動。根據高雄市的發展歷史與未來城市競爭所需要的條件，以「生活、生態、生產」—永續經營的三大要素，配合高雄市各行政區的地理位置、區域供能與市民需求，分析出符合高雄市港發展的六項基本功能：現代生活功能、多元休閒功能、專業學術功能、金融貿易功能、物流轉運功能、科技生產功能；將各行政區規劃為：

楠梓區：大學園區科技城。

左營區：交通重鎮觀光城。

鼓山區：生態大學文化園區。

三民區：優質生活都會區。

三民東區：現代化住商區、文化生活園區。

三民西區：河濱中都經貿園區、交通便捷中心。

鹽埕區：港灣精華社區。

前金區：精緻生活都會區。

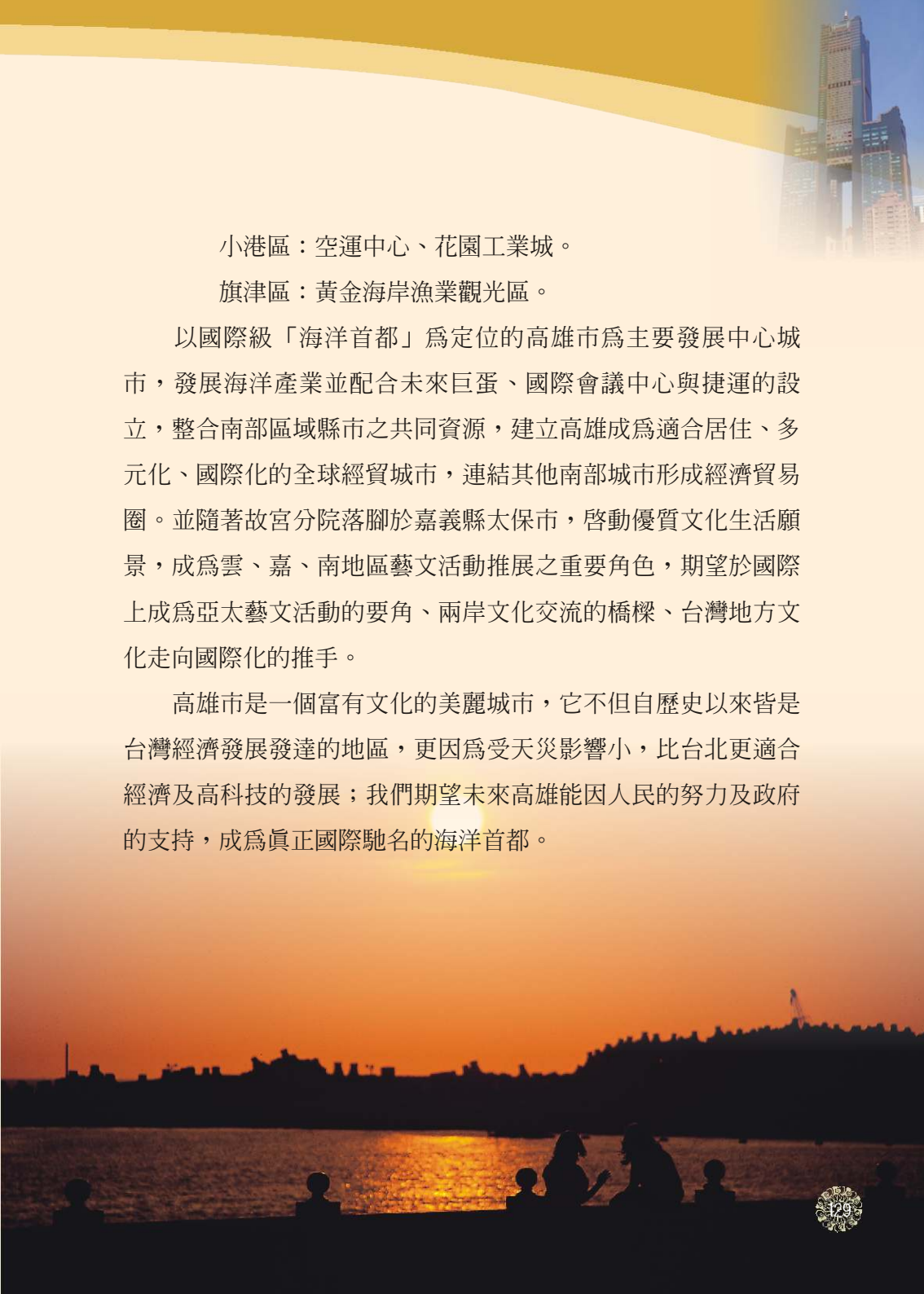
新興區：購物休閒商業中心。

苓雅區：台灣曼哈頓、繁榮都會區。

苓雅東區：行政文化綜合園區。

苓雅西區：海岸繁華區。

前鎮區：國際貿易物流中心。



小港區：空運中心、花園工業城。

旗津區：黃金海岸漁業觀光區。

以國際級「海洋首都」為定位的高雄市為主要發展中心城市，發展海洋產業並配合未來巨蛋、國際會議中心與捷運的設立，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。並隨著故宮分院落腳於嘉義縣太保市，啟動優質文化生活願景，成為雲、嘉、南地區藝文活動推展之重要角色，期望於國際上成為亞太藝文活動的要角、兩岸文化交流的橋樑、台灣地方文化走向國際化的推手。

高雄市是一個富有文化的美麗城市，它不但自歷史以來皆是台灣經濟發展發達的地區，更因為受天災影響小，比台北更適合經濟及高科技的發展；我們期望未來高雄能因人民的努力及政府的支持，成為真正國際馳名的海洋首都。

肆、結語

高雄市位處台灣島西南隅，西濱台灣海峽，東接高雄縣鳳山市，南與林園鄉、大寮鄉接壤，北則與橋頭鄉及梓官鄉為鄰，面積約153平方公里。高雄市具備了自然環境所造就的天然良港，遂成為台灣西南部的港灣都市重鎮，擁有優越的地理區位。

高雄市的地層包括第三紀上新世至第四紀更新世的沈積岩與隆起珊瑚礁，以及新世的現代沖積層等，而在更新世以來地層未受過變動，故此區大部分為平原地形，並有小部分的丘陵分布，位於西側、北側的是柴山、龜山和半屏山，南側則有旗後山和駱駝山，這些小山的海拔都在360公尺以下。依據陳華玫等（1998）與中央地質調查所（1998、2000）的調查，本區有半屏山背斜、鳳山背斜、旗山斷層、壽山斷層與鳳山斷層等構造分布。

本市的平原面積約佔全市面積的85%，和地質上最年輕的現代沖積層分布範圍一致，而本地區出露最古老的地層南勢崙砂岩。本市最主要的丘陵地形分別為半屏山、龜山、柴山、旗後山、駱駝山，這些丘陵主要都是珊瑚礁石灰岩所構成。高雄市的海岸屬於隆起沙岸，海岸平直沒有明顯的起伏變化，也由於河流含沙量有限，堆積物不足，海岸變遷較為緩，沒有明顯向西移動的趨勢。



高雄市的三條主要河川：後勁溪、愛河、前鎮河均直接入海，靠近出海口的河段水位受潮汐影響，具有感潮河川的性質。也因為流經人口稠密的市區，過去河川污染情形非常嚴重。近年來政府大力推動河川整治工程，加以人民環保意識的提升，河川污染的情形已逐漸改善，河岸的美綠化景觀也成為另一項觀光遊憩的資源，豐富市民的生活品質。

在行政區劃分上，高雄市共有十一個各具特色的行政區，分別為：農業區範圍最廣且隨著加工區設置而帶動發展的楠梓區；眷村色彩濃厚與未來三鐵共構副樞紐的左營區；具有特殊地理位置為本市最佳海洋代表的旗津區；人口最多、專業街特色明顯、商機蓬勃的三民區；加工出口區的發源地，也是全台最大重工業中心的前鎮區；具備雙港（國際機場與海港）優勢、腹地遼闊的小港區；市政中心、大型醫療院所、運動場所與文化機構聚集的苓雅區；早期的首善之區，隨著市中心東移而逐漸沒落，但在近年多項設施陸續建成啟用與愛河整治後，逐漸恢復舊日風華的鹽埕區；地理位置上的市中心，行政機關林立、文教氣息濃厚的前金區；以及本市的中心商業區，商店、飯店、金融機構與娛樂場所林立、經濟活動頻繁熱絡的新興區等。

高雄有得天獨厚的建市條件，不僅地理位置優越、腹地廣大，加以陸（公路、鐵路、捷運）、海（國際商港、渡輪）、空（國際機場）交通運輸網絡系統的迅速發展，使高雄成為南部交

通的樞紐，也是未來高高屏都會區的政經中心，待南北高速鐵路興建完成後，將使高雄都會區與台北市整合成一個經濟生活圈。

高雄市擁有一條件優越的天然國際良港，高雄港也是全球著名的貨櫃港口，但隨著、上海、釜山和大連等港口迅速成長，相對使得高雄港的排名不斷被超前，降至全球第六名。面對日益嚴酷的國際港口都市競爭，我們應朝向全球化、市場化、資訊化、自由化的趨勢，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。

近年來在政府的大力推動下，高雄市多項軟硬體設施都有顯著的進步，塑造高雄市成為經貿、生活、文化取向的國際級都市，亦是執政者與所有市民應共同努力的目標。高雄市擁有獨特的自然與人文地理條件，我們也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。





伍、參考文獻

- 1.中央地質調查所（1998）臺灣活動斷層概論（初版），台北，經濟部中央地質調查所。
- 2.中央地質調查所（2000）臺灣活動斷層概論（第二版），台北，經濟部中央地質調查所。
- 3.何東波、謝宏昌（2003）高雄市的國際化—掌握高雄的全球脈動，高雄市政府研考會。
- 4.李素芳（2002）台灣的海岸，遠足文化。
- 5.宋時驊（2001）末次冰期以來高雄地區沈積層序之研究，國立台灣大學地質科學系碩士論文。
- 6.吳連賞（2002）高雄市的地理—人與地的對話，高雄市政府研考會。
- 7.高雄市政府（1994）愛我高雄，高雄市政府。
- 8.高雄市政府（2000）話我高雄，高雄市政府。
- 9.高雄市政府（2003）美在高雄，高雄市政府。
- 10.高雄市文獻委員會（1995）高雄市發展史，高雄市文獻委員會。
- 11.高雄市政府研考會（2002）自然公園—柴山之旅，高雄市政府研考會。
- 12.高雄市政府新聞處（2001）看見老高雄，串門文化。
- 13.高雄市政府新聞處（2001）紅毛港開門，高雄市政府新聞處。
- 14.高雄市政府新聞處（2002）魅力高雄—城鄉新風貌，高雄市政府新聞處工務局。
- 15.涂建翊、余嘉裕、周佳（2003）台灣的氣候，遠足文化。
- 16.耿文溥（1967）臺灣南部甲仙及旗山間之地質，臺灣省地質調查所

地理高雄—參考文獻

彙刊19：1-13

17. 陳仁勇（1999）親親愛河導覽手冊，高雄市文化愛河協會。
18. 陳華玟、謝凱旋、何信昌（1998）五萬分之一台灣地質圖幅暨說明書（第六十一號）—高雄，經濟部中央地質調查所。
19. 陳朝福（2003）大紀元，中央社。
20. 黃瑛明（2000）前鎮四百年，高雄市興仁國中鄉土文化教材。
21. 曾玉昆（1984）高雄市山陵獵古，高雄文獻18、19期合刊：139-189。
22. 曾玉昆（1995）高雄市各區發展淵源（上、下冊），高雄市政府文獻會。
23. 楊貴三（1986）台灣活斷層的地形學研究—特論活斷層與地形面的關係，私立中國文化大學地學研究所博士論文。
24. 齊士崢（2002）高雄市的自然環境—文化的舞台，高雄市政府研考會。
25. 鄧屬予（2002）台灣新生代大地構造，台灣大地構造：49-93。
26. 鄭德慶（2000）高雄市豐富之旅，串門文化。
27. 劉昭民（1996）台灣的氣象與氣候，常民文化。
28. 劉建清、蔡幼華、洪美華（2002）相遇新高雄—海洋首都的蛻變與躍昇，新自然主義公司。
29. 謝長廷（1998）情定高雄謝長廷港都日記，日月出版社。
30. Sun, S. C. (1964) Photogeologic study of the Tainan-Kaohsiung Coastal plain area, Taiwan. Petroleum Geology of Taiwan, 3: 39-51.
31. Tuan, Y. F. (1971) Geography Phenomenology, and the study of human nature. Canadian Geographer, 15: 181-192.



參考網站：

- 1.高雄市政府文化局<http://www.khcc.gov.tw/>
- 2.高雄市教師會<http://www.kta.kh.edu.tw>
- 3.台灣概覽—地方概況<http://twinfo.ncl.edu.tw/tiqry/hypage.cgi>
- 4.高雄市政府觀光導覽地理資訊系統—高雄DIY
- 5.高雄市政府全球資訊網<http://www.kcg.gov.tw/>
- 6.高雄市文獻委員會<http://w4.kcg.gov.tw/~historic/>
- 7.Kaoshiung Walking高雄網<http://kaohsiungwalking.kcg.gov.tw/>
- 8.高雄市莒光國小鄉土資源中心
<http://www.chukps.kh.edu.tw/social/good2/knowKH1.htm>
- 9.高雄市政府民政局全球資訊網
<http://cabu.kcg.gov.tw/book14/web1102.htm>
- 11高雄市政府全球資訊網<http://www.kcg.gov.tw/harbor/yindex.htm>
- 12.高雄港務局<http://www.khb.gov.tw/www/index.htm>
- 13.海洋首都高雄<http://cyberfair.taiwanschoolnet.org/c00/25800097/index01.htm>
- 14.KaohsiungWalking高雄網<http://kaohsiungwalking.kcg.gov.tw/chinese/asp/mainframe.asp>
- 15.海洋傳奇高雄港<http://w4.kcg.gov.tw/harbor/yindex.htm>
- 16.填海造陸南星計畫<http://www.kshs.kh.edu.tw/content/town/Star/index.htm>

地理高雄

發行者：高雄市政府教育局

發行人：鄭進丁

顧問：鄭英耀 鄭正煜 陳金源 蔡協族

總召集人：謝三輝

副召集人：潘春龍 吳慧珠

指導教授：吳連賞

策劃小組：吳文靜 王琳甄

執行編輯：陳妙瓊 王華瑾

撰稿：蔡怡真 江德怡

編輯小組：鄭麗君 林柏芳

出版日期：中華民國93年12月

再版日期：中華民國95年11月

印刷：美育彩色印刷廠股份有限公司

統一編號：1009305241

國家圖書館出版品預行編目資料

萬象高雄－高雄市文明史

陳妙瓊 王華瑾/執行編輯

王文裕等人撰稿

ISBN-13：978-986-00-7347-8

ISBN-10：986-00-7347-3

註此筆做CIP

版權所有，翻印必究