



城市

第五屆「政府服務品質獎」參獎申請書

參獎類別：服務規劃機關

What a wonderful world

我看見38股鐵道的翠綠和花田的紅艷，
她們為你我而綻放，
我心中想著，
多麼美好的世界啊！

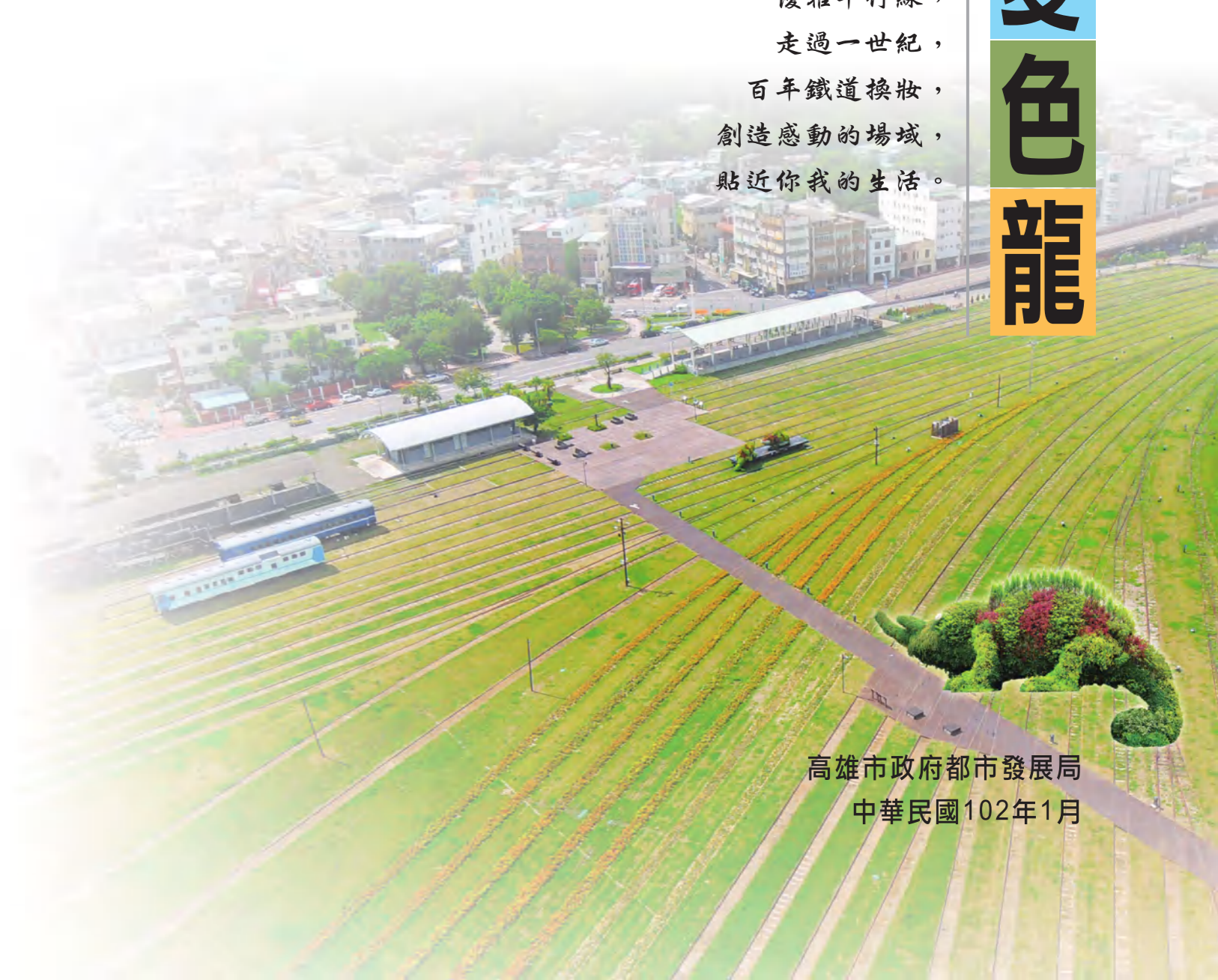


City Face Off

百年鐵道

優雅平行線，
走過一世紀，
百年鐵道換妝，
創造感動的場域，
貼近你我的生活。

變色龍



高雄市政府都市發展局
中華民國102年1月





專案團隊基本資料

專案名稱	City Face Off – 百年鐵道·城市變色龍				
團隊成員	高雄市政府 都市發展局： 盧局長維屏、王副局長屯電、王副局長啟川、李主任秘書怡德 都市開發處、住宅發展處、都市規劃科、都市設計科、資訊室、 秘書室 工務局、文化局、捷運局、環保局、交通局				
專案經費	58,210 千元				
執行時間 起迄日	99 年 6 月 28 日至 101 年 12 月 31 日				
聯絡人	陳駿祥	職稱	課長	電話	(07)3368333 轉 3536
電子郵件	kevin5v@kcg.gov.tw			傳真	(07)3318882
團隊運作架構方式圖示如下頁圖					





高 雄 市 政 府	都市發展局	辦理都市更新活化
		辦理都市計畫變更
		辦理景觀再造工程
		辦理公共藝術加值
		辦理後續管理維護
		提供民眾互動資訊
		提供行政程序支援
	捷運局	辦理環狀輕軌捷運
	工務局	建置自行車道串連
	文化局	辦理文化資產保存
環保局	辦理環境髒亂裁罰	
交通局	辦理交通圖說審查	

民間文史團體	民意代表	當地居民
享受優質公共設施建設成果	提供民意及專業意見	參與政府公共建設討論

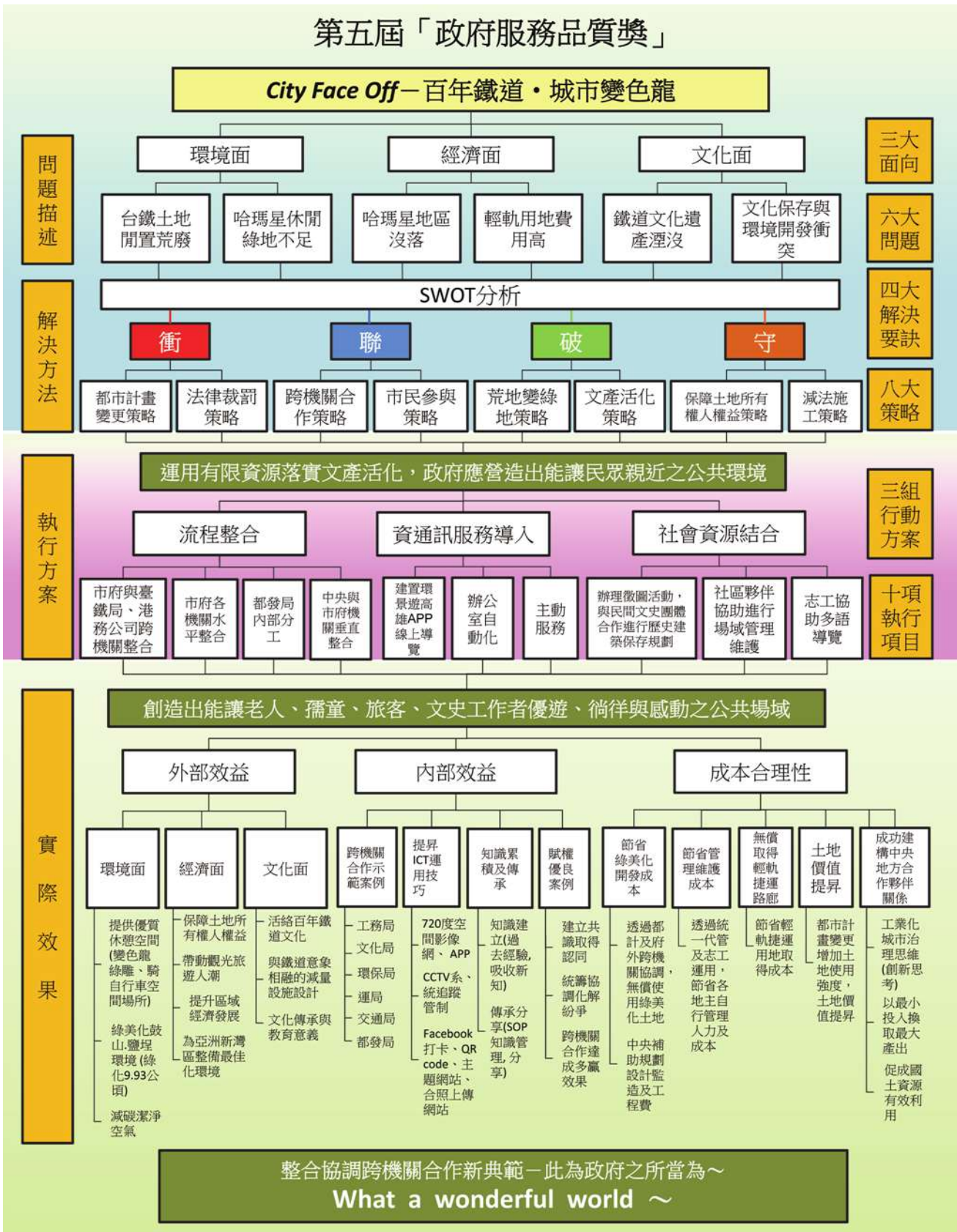


臺鐵局	高港局 (改制為航港局及高雄港務公司)
獲得高強度使用之土地	獲得高強度使用之土地
提供高雄市政府輕軌捷運路廊用地	無償提供土地由高雄市政府代管
都市更新整合土地活化	無須負擔土地稅金
臨港線停駛路廊轉型利用	閒置土地轉型利用

「整合協調、跨機關合作、市民參與」提升市民福祉架構圖



第五屆「政府服務品質獎」



本專案全部架構圖



City Face Off – 百年鐵道 · 城市變色龍

創造效益摘要

位於哈瑪星的高雄港站於 1908 年擴建完成至今已一百年。臺鐵高雄港站及西臨港線鐵路自民國 97 年 8 月停駛後，擁有百年歷史的高雄哈瑪星臺鐵高雄港站，從此功成身退，臺鐵局管理人力隨後紛紛調離，致衍生愈來愈多土地及軌道設施損壞佔用情形，周邊居民對於日益荒廢的偌大站區環境亦希望早日改善。

高雄港車站北號誌樓及其軌道連動關節，係目前全世界唯一完整留存的人工機械式調車裝置、1,067mm 軌距鐵道，文化價值非常高，為鐵道國寶。都市發展局徵詢各方意見後，為避免損及基地內之軌道設施及兼顧使用安全，採用不拆除一根道釘、不破壞一根鐵軌之可逆式工法（高架式木棧道及平台方式）施作，將高雄港車站、月台及濱線等重要史蹟保存，北號誌樓連動關節與轉轍器也完整留下，百年鐵道文化因場域整頓而重現 - 宛若城市變色龍一般，搖身一變為廣受市民喜愛的高雄港鐵道文化園區。

高雄港站鐵軌裝置 2 隻攀爬鐵路平台貨車的變色龍立體造型綠雕，高約 3 公尺的變色龍，共運用了近一萬株的彩色草花裝置而成，配合季節「變色」。變色龍象徵彈性調適公共政策，將百年鐵道活化重生，配合高雄港區發展，經由都市更新招商創造經濟效益，打造高雄成為多彩變化及充滿活力的城市。

榮譽：本案獲得 101 年建築園冶獎；101 年中華建築金石獎。

(一) 外部效益：

- 1. 無償取得輕軌水岸線路廊土地 (節省 24 億元)：**透過都市計畫變更，臺鐵局獲得高強度使用（商業區）的土地，市府無償取得 5 公頃輕軌路廊用地，節省輕軌土路約 24 億元成本。
- 2. 土地價值提昇 (創造開發利益 11 億元)：**土地經由都市計畫變更為商業區，估計開發後淨利價值可達 11 億元以上。府組成專案推動小組辦理高雄港站商業區招商，已召開四次會議，並為鐵道文化園區周邊鼓山與鹽埕舊市區引入都更商機。



- 3. 創造綠地 9.93 公頃，自行車道 2.1 公里，實現環保減碳：**臺鐵高雄港站綠化面積達 99,300 平方公尺，相當於 12 座足球場綠化面積，不僅能吸收二氧化碳排放氧氣增加空氣的乾淨度，同時降低落塵量，並符合減碳的環保目標。依據「建築基地綠化設計技術規範」計算本場域綠化成果，基地綠化總 CO₂ 固定量（減碳）為 1,986,000 kg，相當於種植 2,206 顆闊葉大喬木之總 CO₂ 固定量綠化效果。
- 4. 帶動鼓山鹽埕地區觀光發展：**高雄港站環境整理認養及自行車道完工，市民可以從成功、凱旋路口西臨港線自行車道銜接高雄港站，穿越公園陸橋、大公路橋到北斗街，全長 7.2 公里，沿途與愛河、駁二特區、西子灣及壽山風景區等鼓山、鹽埕區著名傳統景點結合，構成西臨港線自行車道休閒活動路網，有助改善商圈東移後，鹽埕埔日趨沒落景象，帶動地區觀光發展。
- (1) 公共腳踏車使用率提高 1171%：**高雄港站鄰近的捷運西子灣站從 100 年的 3,159 人次增加到 101 年的 40,156 人次，經統計 101 年與 100 年比較租賃站使用人次平均成長率高達 1,171%，顯示本場域改造後大幅提高公共腳踏車使用達率 11 倍增加。
- (2) 參訪遊客增加 173%：**位於高雄港站鐵道文化園區之打狗鐵道故事館參訪人數，截至 101 年底，累計達 278,625 人次，比較 101 年與 100 年參訪人數平均成長率高達 173%，印證了自 100 年 4 月 23 日本工程完工後，整體環境景觀改善已明顯帶來觀光旅遊人潮。
- 5. 世界級鐵路文物保存 (無價 !!)：**高雄港站變身成鐵道文化園區，市府與台鐵合作引進 CT259 及 DT609 兩輛古董蒸汽車火車頭，與另外 6 輛「鐵路文物」級的車輛，堪稱為鎮園之寶，鐵道宛如復活重生，歷史景物彷彿倒退百年一世紀，令鐵道迷及日本觀光客緬懷與感動。
- 6. 創造高雄向上翻轉的機會—型塑亞洲新灣區的出入口：**高雄港站鐵道文化園區位於亞洲新灣區出入口 (高雄捷運西子灣站與水岸輕軌交會站)，透過保留台灣鐵道文化發展的記憶紋理結合成功打造的綠地空間，讓來訪高雄的全國朋友與國際遊客均留下美好印象，成功創造城市行銷。串



連未來輕軌捷運與海洋文化及流行音樂中心、高雄世貿展覽會議中心、高雄港埠旅運中心及高雄市立圖書館總館，落實文化保存與觀光發展整合之經濟效益。亞洲新灣區工程興建過程可提供 8,000 人次的工作機會；週邊土地增值 42.31 億元；增加政府稅收 12.55 億元；總體效益高達 193 億元。可望成為高雄未來會展、文創、觀光、影音數位內容等產業成長的引擎。

(二) 內部效益：

1. **成立專屬網站強調市民參與互動**：召開 2 次地方座談會，3 次向文化資產審議委員會提案保留鐵道文物及 1 次施工前說明會，包括中央及地方機關、相關國營事業、民間文史團體等專家學者積極投入指導，匯集各方意見，達到市民參與。

成立城市變色龍專屬網站，至 102 年 1 月 10 日止，民眾將在高雄港站所拍攝照片上傳到網站者共 78 張；「高雄港站變色龍」+「打狗鐵道故事館」Facebook，所得到民眾按讚的比例（17.29%）較全國其他同屬觀光類型的火車站更高，成果深獲民眾肯定。

2. **節省土地租金 3315 萬**：高雄市政府協調臺鐵局及高港局同意無償代管土地面積約為 92,833m²，故每年可節省土地租金約 3,315 萬元。
3. **擷節工程成本 1313 萬**：完成自行車道總長度共約 2.1 公里，改善周邊環境場域 9.93 公頃，參考內政部營建署針對「城鄉風貌」開放空間及廣場造價標準單價每公頃 600 萬元及自行車道平均建造費用標準單價每公里 431.6 萬元計算，本府獲得內政部營建署全額補助 5,391 萬元即予完成，約節省工程成本 1,313 萬元。
4. **運用民間資源 (每年節省 160.6 萬元)**：除公部門管理維護之資源外，並與由中華民國鐵道文化協會營運的打狗鐵道故事館建立長期代管機制，委請其代為看管本場域之火車廂、照明、網路攝影機等設施，每年節省 160.6 萬元。
5. **系統有效追蹤管制**：建置專案追蹤管制系統，精確及有效追蹤管制專案執行進度及困難排除，使專案如期達成並獲得良好成效。



What a wonderful world

(改編自：多麼美好的世界 / 路易士阿姆斯特壯)

我看見 38 股鐵道的翠綠和花田的紅艷

她們為你我而綻放

我心中想著

多麼美好的世界啊



我聽著嬰兒哭泣，看著他們長大

他們學習著許多

我從不知道的事物

我心中想著

多麼美好的世界啊



圍繞在園區的是繽紛色彩、是嬉戲奔跑、是歡笑騰騰，高雄港站人氣依舊、活力滿滿。

回憶帶來幸福的滋味，而朗朗笑聲充盈在耳際，在百年鐵道園區裡，有懷舊的過去，有熱鬧的現在，也將有明亮的未來。





目 錄

專案團隊基本資料	1
前言—回憶、歷史、荒廢、重生、榮耀、展望	14
壹、個案背景與問題描述	29
一、環境面	29
(一) 臺鐵土地閒置荒廢	29
(二) 哈瑪星休閒綠地不足	30
二、經濟面	30
(一) 哈瑪星地區沒落	30
(二) 輕軌用地費用高	30
三、文化面	32
(一) 鐵道文化遺產湮沒	32
(二) 文化保存與環境開發衝突	32
貳、解決方法	33
一、透過「SWOT」分析找出最佳解決模式	33
(一) 衝：都市計畫變更、法律裁罰	34
(二) 聯：跨機關合作、市民參與	35
(三) 破：荒地變綠地、文產活化	35
(四) 守：保障土地所有權人、減法施工	36
二、執行方案	36
(一) 流程整合	36
1. 市府與臺鐵局、高港局跨機關整合	39
2. 市府各機關水平整合	40
3. 都發局內部分工	42



4. 中央與市府機關垂直整合	42
(二) 資通訊服務導入	42
1. 建置環景遊高雄 APP 線上導覽	42
2. 辦公室自動化	44
3. Facebook 打卡、QR-Code、主題網站、合照上傳網站	47
(三) 社會資源結合	51
1. 辦理徵圖活動，與民間文史團體合作進行歷史建築保存規劃	51
2. 社區夥伴協助進行場域管理維護	53
3. 志工協助多語導覽服務	54
參、實際效果	55
一、外部效益	55
(一) 環境面	55
1. 提供優質休憩空間（變色龍綠雕、騎自行車空間場所）	55
2. 綠美化鼓山、鹽埕環境	57
3. 減碳潔淨空氣	59
(二) 經濟面	59
1. 保障土地所有權人權益	59
2. 帶動觀光旅遊人潮	61
3. 提升區域經濟發展	63
4. 為「亞洲新灣區」整備最佳化環境	65
(三) 文化面	67
1. 活絡百年鐵道文化	67
2. 與鐵道意象相融的減量設施設計	69
3. 文化傳承與教育意義	70
二、內部效益	71



(一) 跨機關合作示範案例	71
(二) 提昇 ICT 運用技巧	72
(三) 知識累積及傳承	72
(四) 賦權優良案例	74
三、成本合理性	75
(一) 節省綠美化開發成本	75
(二) 節省管理維護成本	75
(三) 市府無償取得輕軌水岸線路廊	75
(四) 土地價值提昇	75
(五) 成功建構中央地方合作夥伴關係	78
四、場域故事	79
五、結語	80
肆、附件	82
附件一、西臨港線自行車道系統延伸工程基本資料	82
附件二、高雄港站百年大事記	83
附件三、西臨港線自行車道通車活動	89
附件四、相關媒體報導	90



圖目錄

圖 0-1：二位長者對鐵道的回憶	14
圖 0-2：昔日高雄港站位置鳥瞰圖	15
圖 0-3：場域介紹	16
圖 0-4：施工前後對照圖	20
圖 0-5：獲得 101 年建築園冶獎及中華建築金石獎	22
圖 0-6：適合各年齡層次皆感動的友善優質休憩環境	23
圖 0-7：公園路橋活化模擬圖（草案）	24
圖 0-8：亞洲新灣區發展願景圖	25
圖 0-9：高雄港站過去與未來百年發展圖	26
圖 0-10：本案全部架構圖	27
圖 1-1：從三大面向歸納出六大問題	29
圖 1-2：臺鐵土地荒廢閒置	29
圖 1-3：綠色為水岸段輕軌捷運路線	31
圖 1-4：歷史建築－北號誌樓及轉撤器連動桿	32
圖 1-5：文化資產審議委員及文史團體至工程現場勘查	32
圖 2-1：透過「SWOT」分析找出最佳解決模式	33
圖 2-2：西臨港線鐵路土地作為輕軌捷運路線（水岸段）用地構想	34
圖 2-3：「整合協調、跨機關合作、市民參與」提升市民福祉架構圖	37
圖 2-4：流程整合關連圖	38
圖 2-5：將臨港線閒置場站與沿線路廊辦理都市更新再開發	40
圖 2-6：高雄 720° 空間影像網	43
圖 2-7：利用 APP 將喜愛的場景製成動態明信片，寄給親朋好友觀賞	43
圖 2-8：於辦公室電腦螢幕即可監視維管場域之最新狀況	44
圖 2-9：都發局案件追蹤管制系統	45
圖 2-10：管理維護服務作業流程圖	46
圖 2-11：城市變色龍－百年鐵道、活化重生主題網站	47
圖 2-12：現場 QR-Code 引導民眾打卡及上傳照片至專屬網站	48
圖 2-13：都發局網站首頁民眾與變色龍合照上傳照片互動	48
圖 2-14：網站發佈西臨港線獲頒建築園冶獎新聞	49



圖 2-15：西臨港線自行車道景觀工程專屬網頁	50
圖 2-16：變色龍、花田、老車廂加值專屬網頁	50
圖 2-17：國際徵圖特優 AGER Group 作品「帶狀鐵道景觀公園」示意圖	52
圖 2-18：國際徵圖特優 De Architekten Cie 作品「與歷史連結」示意圖	53
圖 2-19：邀集專家學者及民意代表及在地人士召開地方座談會	53
圖 2-20：打狗鐵道故事館受都發局委託代為管理維護場域	54
圖 2-21：中華民國鐵道文化協會志工協助導覽解說	54
圖 3-1：「環境、經濟、文化」提升市民福祉的正向循環圖	55
圖 3-2：鐵道園區吉祥物變色龍綠雕	56
圖 3-3：高雄港站吸引新人前來拍攝婚紗	56
圖 3-4：市民主動將面臨自行車道的後門，改造當成正門	56
圖 3-5：高雄港站改造後景觀鳥瞰圖	56
圖 3-6：高雄港站景觀平臺設計示意圖	57
圖 3-7：西臨港線獲頒建築園冶獎報導	58
圖 3-8：高雄港站鐵道文化園區報導	58
圖 3-9：高雄港站變更前都市計畫圖（綠地）	60
圖 3-10：高雄港站變更後都市計畫圖（商業區）	60
圖 3-11：高雄港站吸引民眾前來遊憩	61
圖 3-12：打狗鐵道故事館參訪人次 100 年度與 101 年度差異比較	62
圖 3-13：西臨港線自行車道（成功路、凱旋路口至漁人碼頭）	63
圖 3-14：帶動哈瑪星區域經濟發展範圍圖	64
圖 3-15：99~101 年高雄港站附近公共腳踏車租賃站使用人次比較圖	64
圖 3-16：99 年至 101 年西子灣公共腳踏車租賃站使用人次比較圖	65
圖 3-17：亞洲新灣區帶動的群聚效應與日俱增	66
圖 3-18：CT259 及 DT609 古董蒸汽車火車頭	67
圖 3-19：高雄港站鐵道文化園區保存經典火車廂	68
圖 3-20：高雄港站鐵道文化園區保存經典火車廂說明圖	69
圖 3-21：高雄港站場域全景	70
圖 3-22：志工導覽解說具文化傳承與教育意義	71



圖 3-23：高雄市政府都發局內部 SOP 流程知識分享	73
圖 4-1：高雄港站至臺鐵縱貫線分支口自行車道系統延伸工程啟用典禮	80
圖 4-2：西臨港線自行車道，完成最後一哩開闢	81

表目錄

表 1-1：高港站土地權屬統計表	31
表 2-1：「SWOT」模式進行分析	33
表 2-2：高雄市政府與臺鐵局間「囚犯困境賽局」	39
表 2-3：高雄市政府機關間水平整合分工說明表	41
表 2-4：高雄市政府 1999 人民陳情案件處理聯單	46
表 2-5：民眾在「高雄港站變色龍」及「打狗鐵道故事館」Facebook，與其他火車站 Facebook 人氣比較表	49
表 2-6：國際徵圖第二階段評選結果	52
表 3-1：高雄港基地綠化總 CO ₂ 固定量計算	59
表 3-2：高雄港鐵道文化園區範圍內土地最近五年公告現值一覽表	60
表 3-3：打狗鐵道故事館參訪人次統計表	62
表 3-4：99~101 年高雄港站附近公共腳踏車租賃站使用人次資料表	64
表 3-5：99 年至 101 年西子灣公共腳踏車租賃站使用人次一覽表	65
表 3-6：本案跨機關合作成果表	72
表 3-7：變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案第二階段實質計畫變更內容明細表—高雄港站	76
表 3-8：高雄港站都市計畫變更前後綠地部分增值效益評估表	77
表 3-9：成本合理性分析表	77



City Face Off — 百年鐵道 · 城市變色龍

前言—回憶、歷史、荒廢、重生、榮耀、展望

回憶

假日午後，負責本場域管理維護的都發局同仁，邀請二位年齡合計超過170歲的雙親，同遊高雄港站，在熟悉的月臺鐵道間聽著雙親緩緩訴說青春、緬懷過去。歷歷往事烙印在記憶深處……

「小時候我常在鐵道旁撿石頭玩，鐵道伴著我成長。
歷經就學、當兵、工作、結婚、生育子女，高雄港站
鐵道留有我生活的點點滴滴……」

「如今，我髮已蒼白，人事已非，但高雄港站鐵道依舊
是我心中永遠的回憶……」



圖 0-1：二位長者對鐵道的回憶



歷史

1899年，日本人在鼓山區建造了打狗驛，後改稱高雄驛，通往高雄港口的濱海鐵路線（簡稱濱線），日文稱為 Hamasen，當地人以臺語直譯其音，稱為「哈瑪星」。

1908年（明治41年），因打狗港（今高雄港）、打狗驛（今高雄港車站）設立，哈瑪星成為當時水陸運輸總樞紐。第一座現代化整齊的街道、最早的自來水、電力、電燈、電話等，甚至現代化的新式碼頭、鐵路、火車站等均出現於此。商機無限，也使得五金行、百貨洋行、診所、書店、旅館等各行各業進駐。

1924年（大正13年）高雄市役所設於此，哈瑪星因而成為高雄市最早的行政中心，各種新興工商業、金融業更是不斷湧入，同時也是教育、文化中心，人文薈萃，是最繁華的港濱都市。

哈瑪星由於腹地過小，阻礙都市發展，1939年（昭和14年）市役所遷至榮町的高雄川畔，1941年（昭和16年）高雄火車站遷至建國二路，「骨牌效應」隨之應驗，相關民生產業如雜貨店、餐飲、服飾、百貨、印刷、金融、運輸等，亦隨之遷離哈瑪星，哈瑪星的燦爛星光漸漸暗淡下來。

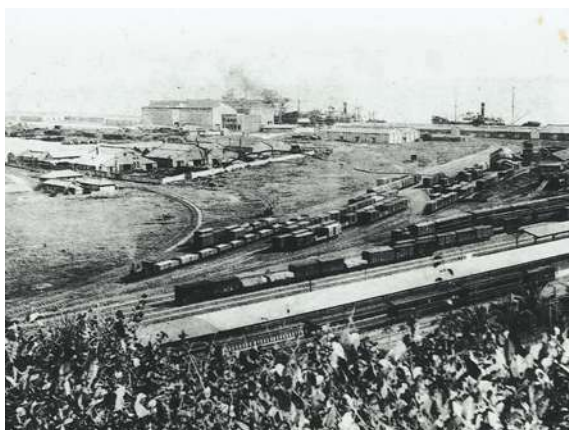


圖 0-2：昔日高雄港站位置鳥瞰圖

資料來源：高雄市歷史博物館



高雄港站鐵道文化園區鳥瞰圖



高雄港站鐵道文化園區鳥瞰圖



戶外經典火車廂展示



打狗鐵道故事館外觀



歷史建築－北號誌樓



歷史鐵道設施－轉撤器連動桿

圖 0-3-2：場域介紹



變色龍綠雕公共藝術



歷史鐵道設施－1,067mm 軌道



現場 QR-Code 引導民眾打卡及上傳照片



休憩平臺



火車廂解說牌



西臨港線自行車道穿越 38 股鐵道

圖 0-3-3：場域介紹



鐵道文化園區假日親子同遊



行銷高雄花田城市－鐵道花海



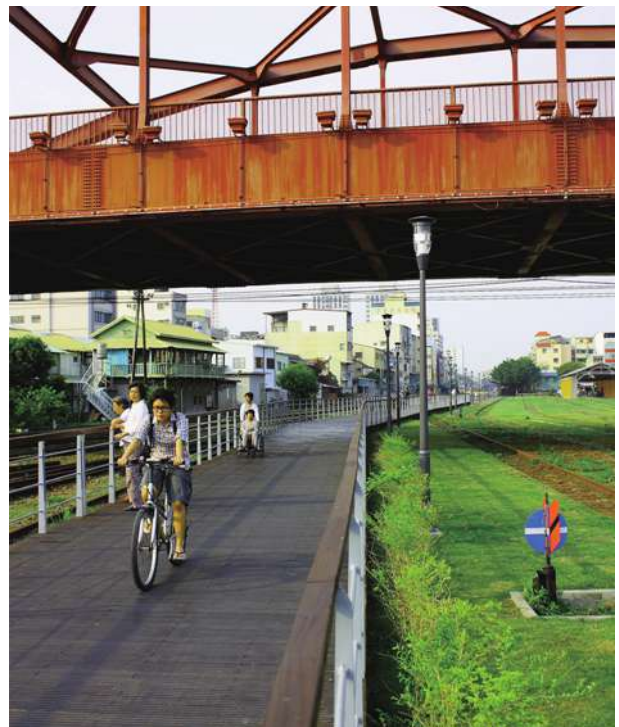
架高段自行車道－轉折平臺



鐵道文化園區－蒸汽火車頭



五福路至大公路橋段



大公路橋下鐵道風光

圖 0-3-4：場域介紹



施工前



施工後



施工前



施工後



施工前



施工後

圖 0-4-1：施工前後對照圖



施工前



施工後



施工前



施工後



施工前



施工後

圖 0-4-2：施工前後對照圖



榮耀

本案於 101 年 4 月參加高雄市建築經營協會主辦之競賽獲得 101 年建築園冶獎；並於 101 年 9 月參加中華建築金石獎活動委員會主辦之競賽獲得 101 年中華建築金石獎。本案能獲此殊榮，其綠化環境與保存文化的用心倍受肯定，可說是實至名歸。



圖 0-5：獲得 101 年建築園冶獎及中華建築金石獎



感動

提供適合各年齡層次的友善優質休憩環境：

- 一、小孩：放風箏、吹泡泡、變色龍綠雕合照。
- 二、老人：緬懷歷史回憶、散步、享受陽光綠地。
- 三、年輕人：拍婚紗、花田、經典火車廂、騎自行車。



圖 0-6：適合各年齡層次皆感動的友善優質休憩環境

展望

一、短期：創造高雄向上翻轉的機會—型塑亞洲新灣區的出入口

公園路橋配合高雄港站鐵道文化園區活化（102 年刻正規劃設計中）。

計畫目標：

- （一）建構鐵道園區景觀意識及環境價值。
- （二）結合各項資源，活化文化資產，帶動哈瑪星觀光休閒遊憩發展價值。
- （三）鐵道、文化、遊憩連結鐵道文化園區，創造城市文化地景並增加其附加價值。
- （四）公園路出入口與大安公園兩個公共設施執行環境改善，創造公園新風貌。



圖 0-7：公園路橋活化模擬圖（草案）



二、中期：建設亞洲新灣區帶動城市經濟轉型升級

- (一) 國際商業交易的「高雄世貿展覽會議中心」。
- (二) 國際觀光門戶的「高雄港埠旅運中心」。
- (三) 港灣新地標的「海洋文化及流行音樂中心」。
- (四) 數位多媒體閱讀的「高雄市立圖書館總館」。
- (五) 結合港灣遊憩與城市運輸的「高雄水岸環狀輕軌」。

四個關鍵公共建設，加上水岸環狀輕軌將於 103 年底陸續完工。



圖 0-8：亞洲新灣區發展願景圖



三、長期：推動高雄未來百年產業成長發展

引動亞洲新灣區創造價值，加速港區土地活化開發：

- (一) 加值亞洲新灣區，開創優質投資環境，築巢引鳳。
- (二) 增訂開發獎勵，放寬經貿園區土地使用管制。
- (三) 整合公私有地主加速開發。
- (四) 完成多功能經貿園區都市計畫通檢案公告實施。
- (五) 協調中鋼總部商業設施、中油南部企業大樓、東鋼觀光旅館及統一夢時代二期土地進行開發。

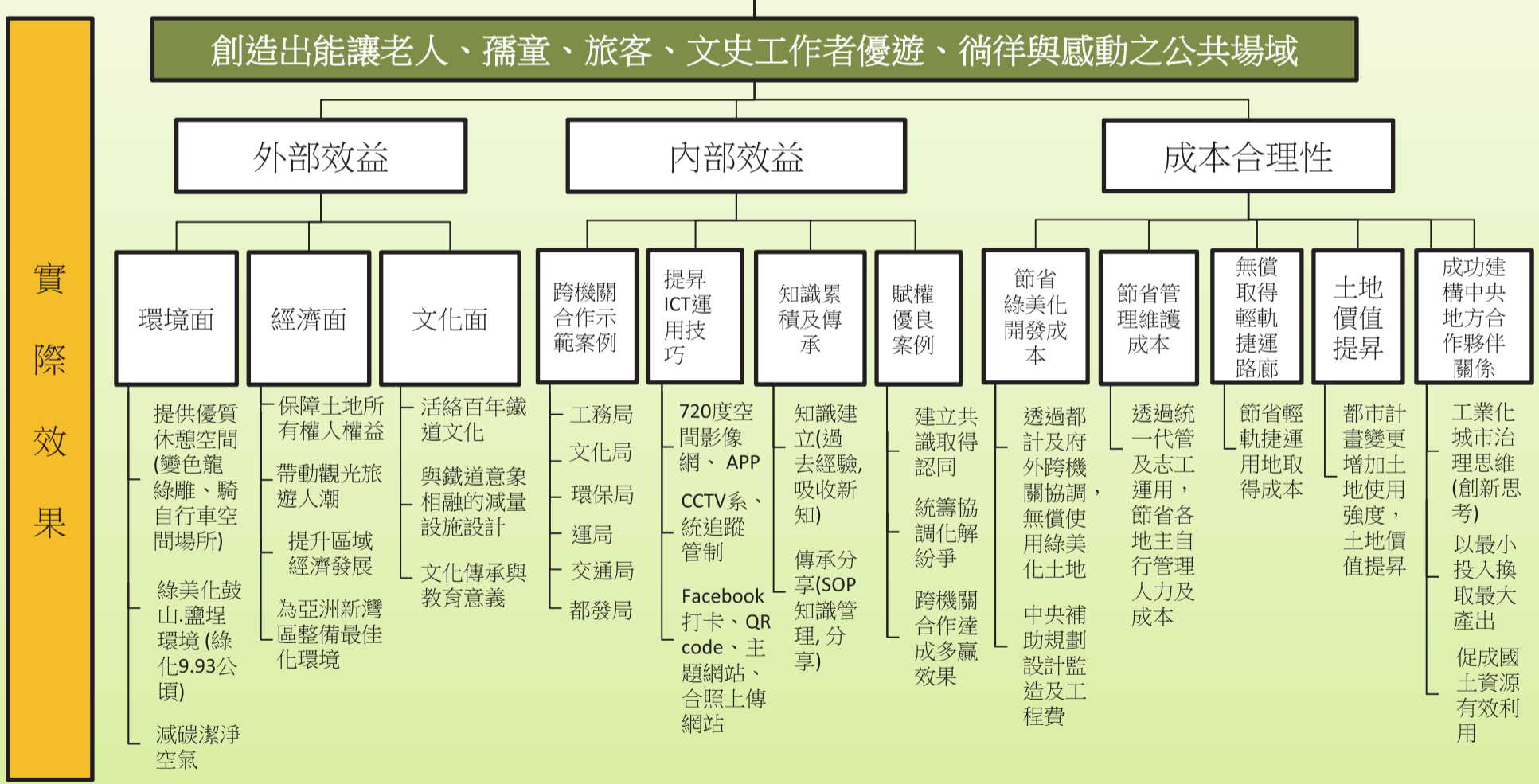
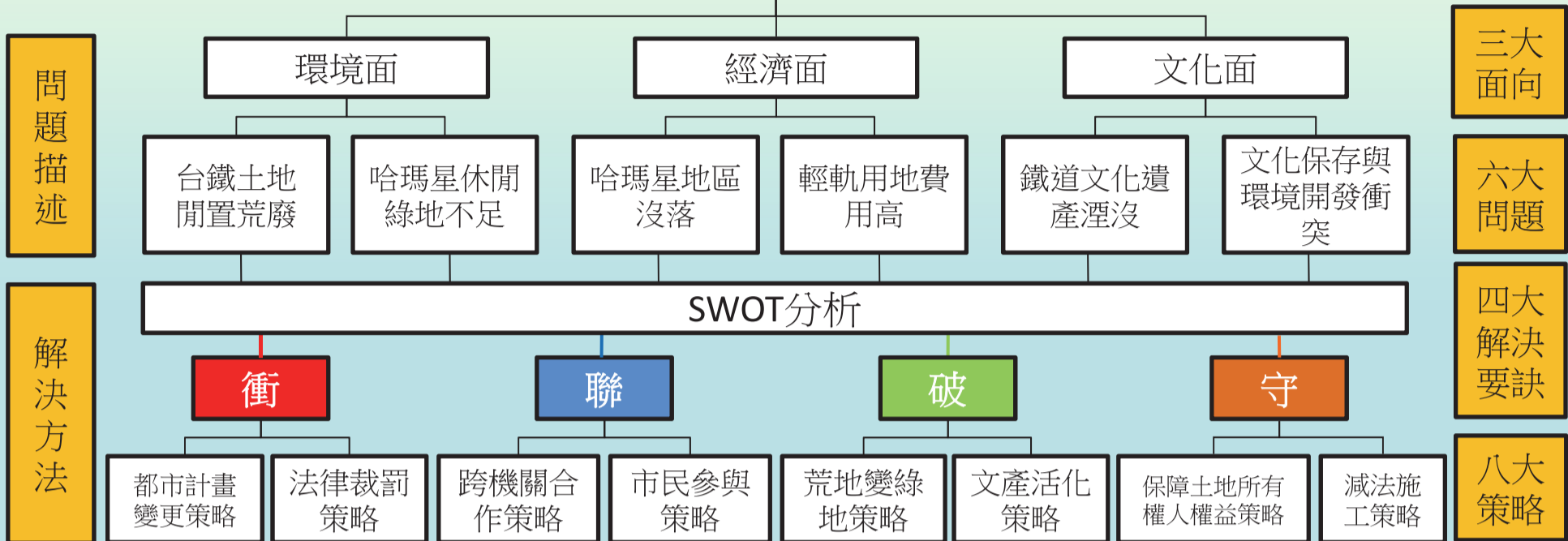
■ 駛向2112亞洲新灣區的百年火車頭



圖 0-9：高雄港站過去與未來百年發展圖

第五屆「政府服務品質獎」

City Face Off – 百年鐵道・城市變色龍



整合協調跨機關合作新典範—此為政府之所當為~
What a wonderful world ~

圖0-10：本專案全部架構圖



壹、個案背景與問題描述

本專案內容係以「高雄港站至臺鐵縱貫線分支口自行車道系統延伸工程」環境景觀改造執行過程為基底，闡述高雄市政府都市發展局檢討問題、提出解決方法之創新作為及實際成效。本專案優先關心及積極面對「市民福祉」的課題，包括了「環境、經濟、文化」等三大面向，茲先就各面向遭遇之六大問題（圖 1-1）說明如下：

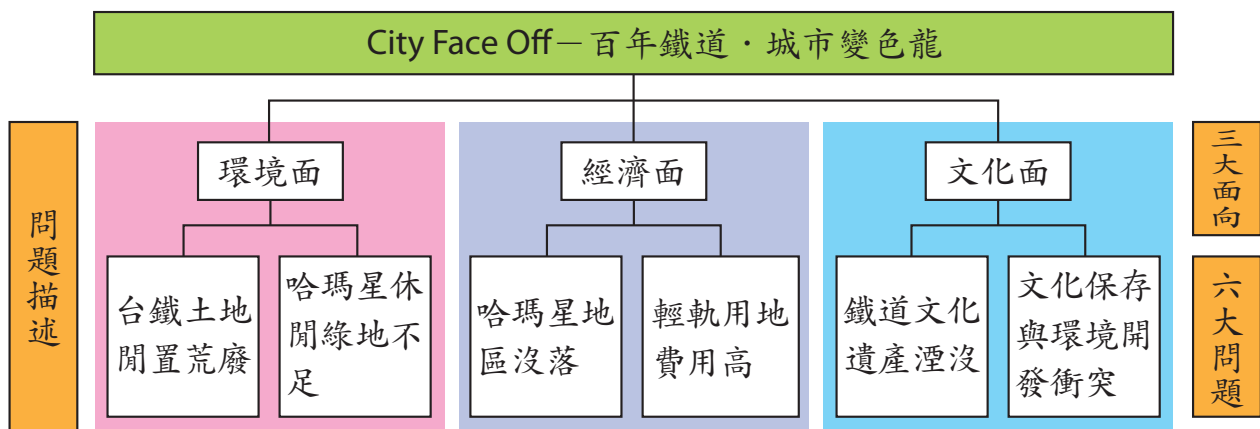


圖 1-1：從三大面向歸納出六大問題

一、環境面

(一) 臺鐵土地閒置荒廢

臺鐵臨港線鐵路之高雄港站於停止貨運行駛之後，臺鐵局管理人力隨後紛紛調離，致衍生愈來愈多土地及軌道設施損壞佔用情形，造成鐵道雜草叢生，環境髒亂，遊民聚集，形成治安死角，不僅讓市民整體觀感變差，並對市容造成重大負面影響，周邊居民對於日益荒廢的偌大站區環境亦希望早日改善。難以想像，圖 1-2 的照片的荒廢景象，卻是以往國內外觀光客行經高雄著名風景點西子灣的必經之地，因此，市府如何協調臺鐵局，進一步與市府合作進行環境景觀改善，刻不容緩。



圖 1-2：臺鐵土地荒廢閒置



(二) 哈瑪星休閒綠地不足

臺鐵高雄港站位於高雄市哈瑪星的精華地段內，面對臺鐵用地荒廢閒置情形，在考量其未來轉型方向的同時，亦需以滿足照顧人民福祉為前提，且原西臨港線自行車道至高雄港站形成一尷尬斷點，無法串連形成綠地廊道；在哈瑪星休閒綠地不足之前提下，應思考如何改造並能提供民眾足夠的優質休閒綠地環境，以增加民眾的社交休憩機會。

二、經濟面

(一) 哈瑪星地區沒落

哈瑪星是高雄港現代化發展的起源地。隨著港、市繁榮及新的都市計畫發展，高雄港的地理環境與車站設備已經無法滿足都市成長所帶來的需求。1941年日人在大港埔〈今高雄車站現址〉興建現代化鋼筋水泥的新式火車站，將大港庄的居民，有計畫性地遷至新大港（今高雄醫學大學東邊），都市重心東移，高雄港站業務僅存承辦貨運及高雄至屏東的客運。在第二次世界大戰（1941-1945）末期，高雄港站的站房與主要場站設備遭美軍轟炸機炸毀。1947年重建現存站房，南、北號誌樓則依原建築稍加改建，繼續營運車站業務。1968年時停辦高雄至屏東客運，而專辦貨運業務。隨後高雄運輸重心逐漸轉移，人口流失，業務銳減，地區逐漸沒落。如何藉由良好的公共設施資源投入，讓沒落之哈瑪星地區能夠振興，為亟待解決之課題。

(二) 輕軌用地費用高

臺鐵臨港線鐵路圍繞著高雄站前市中心區商業發展的界面，過去高雄港大量產業物流的輸運，衝擊著沿線地區的環境品質，使得二側的土地因鐵路廊道阻隔而缺乏有效的縫合與連結。近年來伴隨著貨物陸運型態的轉變、鐵路運量減少及都市發展向水岸推動等因素的趨動下，臨港線以其環狀、線性及環繞市中心區的區位特性，將隨著臨港線停駛後，取而代之的是輕軌建設及都市綠色軸帶。故臨港線沿線及場站土地之取得，是輕軌捷運得以順利發包的關鍵因素（圖 1-3）。



三、文化面

(一) 鐵道文化遺產湮沒

高雄港站是見證高雄市港發展之重要據點，基地內之軌道及設施，更是濱線鐵路的關鍵路線及設施系統。高雄港車站北號誌樓及其軌道連動關節，係目前全世界唯一完整留存的人工機械式調車裝置、1,067mm 軌距鐵道，如此重要而豐富的歷史文化遺跡卻淹沒在荒煙蔓草中，被人忽略。



圖 1-4：歷史建築—北號誌樓及轉撤器連動桿

(二) 文化保存與環境開發衝突

高雄港站站體（含月臺）、北號誌樓及連動關節與轉撤器之鐵軌範圍，已列入文化資產歷史建築保存範圍，由高雄市政府文化局主管，其中位於高雄港站「打狗鐵道故事館」委由中華民國



圖 1-5：文化資產審議委員及文史團體至工程現場勘查

國鐵道協會代管後，各文史團體深怕此段自行車道系統延伸及綠美化工程闢建破壞歷史建築相關設施，進而要求全區保留，高雄市政府文化資產審議委員會亦高度關切本工程的規劃及施工（如圖 1-5）。本景觀再造工程是否會破壞歷史建築遺跡，需要周詳的討論、準備及規劃，故如何解決文化保存與環境開發的衝突，考驗著主辦機關高雄市政府都發局的智慧。



貳、解決方法

一、透過「SWOT」分析找出最佳解決模式

針對前述問題，都市發展局採用「SWOT」管理分析模式進行分析（如表 2-1）找出最佳解決模式（如圖 2-1），多次邀集公私部門開會，運用「整合協調、跨機關合作」方法，分析出「衝、聯、破、守」四大解決要訣，並訂定八大策略，據以執行。

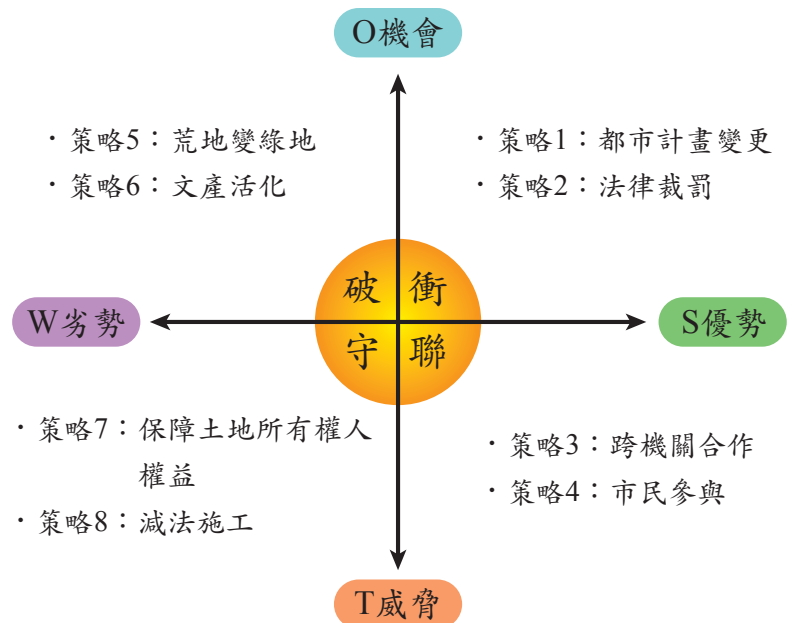


圖 2-1：透過「SWOT」分析找出最佳解決模式

表 2-1：「SWOT」模式進行分析

	對達成專案目標為正面效果	對達成專案目標為負面效果
	優勢 (Strengths)	劣勢 (Weaknesses)
內在環境	1. 掌控都市計畫變更權限。 2. 已有西臨港線自行車道通車經驗。 3. 對環境髒亂擁有裁罰權。	1. 財政困窘，用地取得困難。 2. 府內涉及都發局、文化局、工務局及環保局各有主管立場。 3. 該區段都市計畫主要計畫及細部計畫未即時配合修正。 4. 相關設施牽動文化資產保存，文化資產審議委員會審查結果無法掌控。
	機會 (Opportunities)	威脅 (Threats)
外在環境	1. 市民、地方文史團體之支持。 2. 臺鐵局開放可以簽定委託代管行政契約方式提供土地使用。 3. 配合中央都更政策加速都市計畫變更案順利通過。 4. 有效改善西臨港線自行車道系統使用機能及價值。	1. 臺鐵局土地呈現閒置荒廢情形。 2. 臺鐵局對該段有復駛可能性，致本工程採行可逆式工法，非長久之計。 3. 用地管理權屬複雜，增加跨域協調困難。 4. 中央經費補助不確定性。



(一) 衝：都市計畫變更、法律裁罰

1. 運用都市計畫變更策略

本案區域都市計畫使用分區，原為鐵道、道路、綠地等公共設施用地，缺乏促使臺鐵局開發之誘因。高雄市政府都市發展局為使本案能順利進行，透過都市計畫主要計畫及細部計畫變更方式，使臺鐵局取得部分商業區用地，並劃為都市更新地區範圍，除提高臺鐵局管有土地之使用價值外，相對臺鐵局同意配合高雄市政府推動本案工程，並讓市府無償取得輕軌捷運水岸線站體及路廊用地（如圖 2-2）。



圖 2-2：西臨港線鐵路土地作為輕軌捷運路線（水岸段）用地構想

2. 運用法律裁罰策略

本路段於臺鐵局自 2008 年 11 月貨運停駛後，因其未能有效管理維護，導致環境髒亂、雜草叢生，經高雄市政府環保局以違反廢棄物清理法開罰。藉由此項裁處動作，也讓臺鐵局重新思考與高雄市政府建立合作關係的可行性，並得以合作進行環境景觀改善。



(二) 聯：跨機關合作、市民參與

1. 採取跨機關合作策略

本專案因涉及府外單位如臺鐵局、高雄港務局、市府相關機關（如環保局、文化局及工務局）及文史團體、當地人士等公私單位，高雄市政府都市發展局採取跨機關合作策略，與不同領域的中央、地方公部門管轄單位進行整合，並與私部門團體建立夥伴關係，使本專案得以充分展現合作之互利結果。

2. 運用市民參與策略

本案饒富歷史記憶，也是當地人深藏內心的兒時回憶，高雄市政府都市發展局啟動市民參與機制，主動邀集臺鐵局、高雄港務局、文史團體、當地人士及市府文化局、工務局等相關公、私部門召開協調會，讓市民充分參與意見，說明本案改造不損及鐵道歷史文化價值，並可創造有意義的休閒環境。

(三) 破：荒地變綠地、文產活化

1. 採取荒地變綠地策略

高雄市西臨港線自行車道系統第一段起自成功、凱旋路口至真愛碼頭，第二段由真愛碼頭至漁人碼頭，本段規劃施工即由高雄港站至臺鐵縱貫線分支口，總長度約 2.1 公里。因用地權屬及管理部門複雜，加以市府財政無力全額負擔，用地取得相對困難，使得推動上並不像第一段及第二段來得順利，因此原有西臨港線自行車道停止於高雄港站區，無法與西子灣、愛河、壽山等周邊自行車道及觀光景點串連延續。透過本案之推動執行，串連愛河與壽山風景區自行車道系統塑造成完整網絡，並將荒廢鐵道變成綠地及綠廊。

2. 採取文產活化策略

臺鐵高雄港站具百年歷史，富含前人筆路藍縷開創生活智慧之歷史軌跡，都市發展局經結合文化局及地方文史團體之意見，將歷史建築朝保存活化再利用方式，在新時代重現其光彩。活化方式包括靜態之經典火車廂展示及打狗鐵道故事館鐵道文物保存展覽，動態方面保存目前全



世界唯一完整留存的人工機械式調車裝置、1,067mm 軌距鐵道、北號誌樓及其軌道連動關節，並透過志工導覽，讓民眾了解場域之歷史故事，徜徉於 38 股鐵道綠地之開闊空間中，如同身蒞於活生生的鐵道博物館，讓臺鐵高雄港站活化成貼近市民生活的鐵道文化園區。

(四) 守：保障土地所有權人權益、減法施工

1. 採取保障土地所有權人權益策略

都發局執行本案過程，參與同仁跨 6 個科室及投入 20 人以上人力，同仁為建築師、土木工程技師、都市計畫技師等專業技師，每個人發揮專業合作精神，凝聚團隊共識，構思最佳方法以保障土地所有權人權益。市府結合舊港區水岸成長與輕軌建設計畫的配套，將臨港線現況閒置且低度利用的場站與沿線路廊辦理都市更新再開發，調整其發展定位及都市計畫分區，並辦理都市計畫變更提高土地使用強度，保障了土地所有權人權益，尤其是占土地權屬大宗的臺鐵局，獲得土地價值增加約 1 億 9 仟萬元及未來開發後高達 11 億以上的獲利。

2. 採取減法施工策略

都發局推動西臨港線鐵路沿線周邊美綠化及環境整理、自行車道串聯及延續，整個改造採用與鐵道意象相融的減法設計及施工，包括藝術座椅、變色龍公共藝術、綠地花海等，為避免損及基地內之軌道設施及兼顧使用安全，本工程採不拆除一根道釘、不破壞一根鐵軌之可逆式工法（高架式木棧道及平台方式）施作，提供市民潔淨陽光空氣綠地、簡捷且優質的景觀設施，達到環境永續目標。

二、執行方案

經由上述策略運用，進行三組行動方案、十項執行項目，茲說明如下：

(一) 流程整合

本案用地臺鐵局佔了 68.98%，包含高雄港站站體（含月臺）、部分鐵軌、北號誌樓、連動關節及轉轍器等相關附屬設施，高雄市政府文化局已登錄公告為歷史建築，同時又有高雄市政府工務局所管理之公園及綠地於其中。夾雜土地產權複雜、區內違建或占用等問題，整合涉及



臺鐵局、高港局、國有財產局、臺糖公司等之職責或利益，又面臨文史團體全區保留的訴求，在尋求市民最大福祉的施政目標下，充滿挑戰。

本案整合協調跨機關合作（如圖 2-3）如下說明：

高 雄 市 政 府	都市發展局	辦理都市更新活化
		辦理都市計畫變更
		辦理景觀再造工程
		辦理公共藝術加值
		辦理後續管理維護
		提供民眾互動資訊
		提供行政程序支援
	捷運局	辦理環狀輕軌捷運
	工務局	建置自行車道串連
	文化局	辦理文化資產保存
環保局	辦理環境髒亂裁罰	
交通局	辦理交通圖說審查	

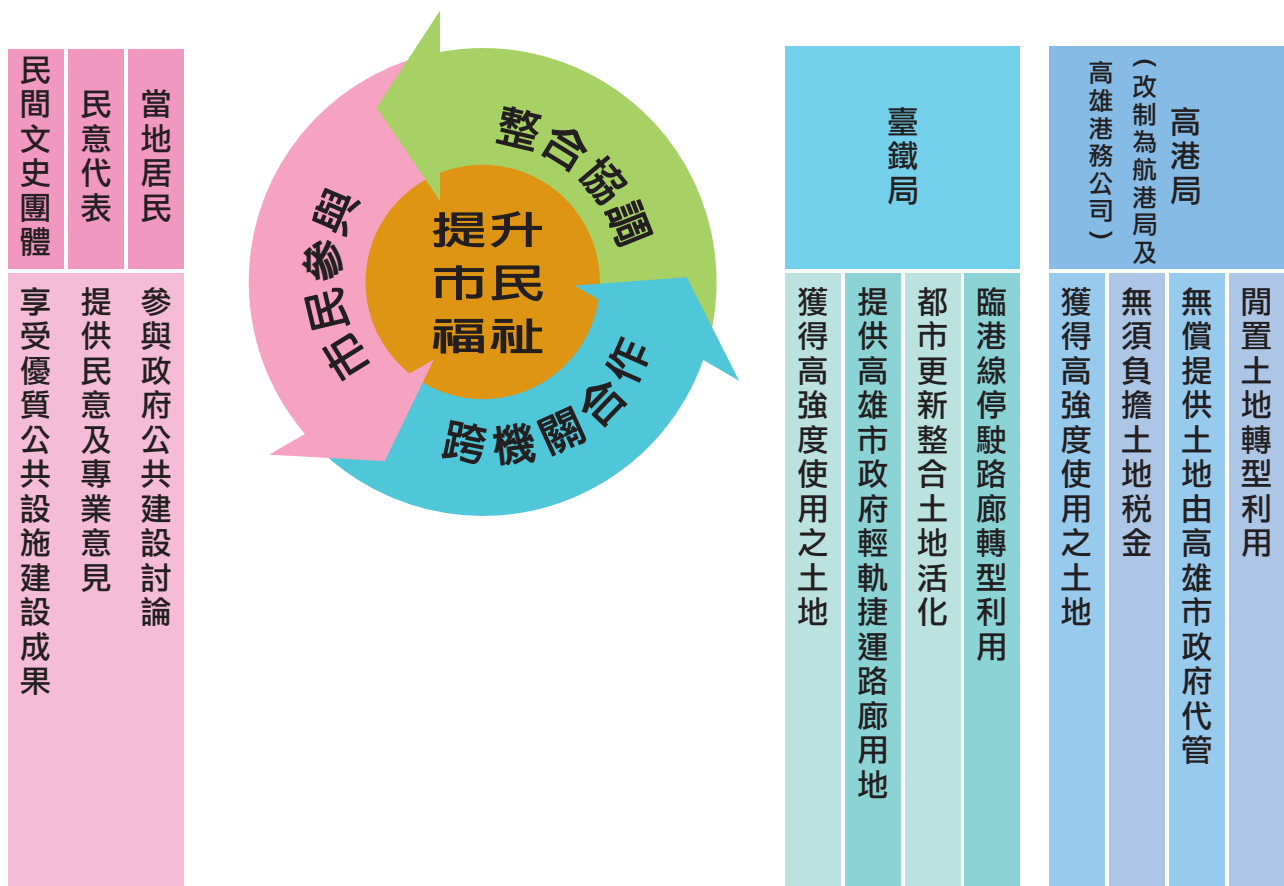


圖 2-3：「整合協調、跨機關合作、市民參與」提升市民福祉架構圖



中央單位整合

相關單位：內政部營建署（都更組）

方法：1. 申請補助審查會議, 2. 公文往來溝通法

結果：獲全額補助本案規劃設計及工程經費 58,210,000元

府內整合

相關單位：

捷運局、工務局、文化局、環保局、交通局

方法：

- 協調會議
- 現地會勘
- 公文往來溝通法

結果：

- 協助輕軌捷運用地無償取得
- 鐵道文化資產保留
- 優質休憩環境打造

府外整合

相關單位：

臺鐵局、高港局

方法：

- 協調會議
- 現地會勘
- 公文往來溝通法

結果：

- 簽訂無償代管行政契約。
- 變更都市計畫提高土地使用強度。
- 完成本案工程之協調溝通

高雄市政府

都市發展局內部分工

相關單位：住宅發展處、都市規劃科、都市開發處、都市設計科、資訊室、秘書室

方法：1. 系統管制工具控管, 2. 內部資訊分享網路平台, 主管溝通法

結果：

- 分工合作完成本工程
- 知識經驗累積傳承
- 獲園治獎、金石獎提振士氣

圖 2-4：流程整合關連圖



1. 市府與臺鐵局、高港局跨機關整合

(1) 高雄市政府與臺鐵局、高港局跨機關整合採行的策略為：

- a. 完成都計變更，取得公設回饋用地。
- b. 市府與臺鐵局、高港局簽訂代管土地行政契約，由市府取得開設開放空間主導權。

(2) 採行的作法為：

- a. 短期：環境整理供市民使用。
- b. 長期：作為亞洲新灣區發展腹地之一（即水岸輕軌站體及路廊用地與商業用地）。

從本案規劃施工興闢過程中，從跨機關挑戰角度來看，不僅有縱向面挑戰（即高雄市政府與臺鐵局、交通部高雄港務局、國有財產局、臺灣糖業股份有限公司），尚存有橫向面挑戰（高雄市政府都市發展局、文化局及工務局）。除此之外，依威廉·瑞克（William H.Riker）所談博奕理論（game theory），於理性參與者（player）交互行動間的策略選擇，以及如何建立合作（coordination）的關係而言，就本案高雄市政府與臺鐵局間，存有囚犯困境賽局（合作賽局）關係，即一方保有開發必要性與否及另一方在鐵道空間活化利用或閒置間之合作與不合作關係存在（如表 2-2）。據此，對臺鐵局而言，四種結果的偏好順序為 $d > a > c > b$ ；對高雄市政府而言，則為 $b > a > c > d$ 。

表 2-2：高雄市政府與臺鐵局間「囚犯困境賽局」

		高雄市政府	
		主動	被動
臺鐵局	合作	兩者而言 最為理想 a	對高市府有利 對臺鐵局不利 b
	不合作	對臺鐵局有利 對高市府不利 d	兩者而言 皆不理想 c

鑑於開闢本案工程，大部分需使用到臺鐵局所管理之用地，而臺鐵局基於未來可能再行復駛打算及擔心文史團體之文化保存訴求是否阻礙



高雄港站未來土地開發之考量，暫無與他機關合作意願，致未能發揮資源共享。

經市府鍥而不捨的努力，提出代管土地、變更都市計畫提高土地使用強度及代為辦理都更等確保臺鐵局之權益措施，展現最大誠意化解臺鐵局之疑慮，並取得中央支持，於2006年行政院都市更新推動小組第4次會議決議：高雄市政府取得路廊用地，臺鐵取得場站用地為原則，一次解決用地回饋及都市計畫變更問題。高雄市政府爰與臺鐵局簽訂行政契約代管臺鐵路廊用地，配合水岸輕軌路線，進行本案之環境景觀改造工程。

另洽商交通部高雄港務局簽訂「經管國有土地無償提供綠美化契約」取得土地使用，代管認養有效降低成本。

藉由跨機關協調在文化保存與土地開發間求得最佳共識，進行本案規劃設計及工程施作，以都市更新方式創造縫合新綠廊，興建綠美化及自行車道系統，促進臨港線沿線及場站土地使用機能的利用與再發展（圖2-5），經由整合合作讓高雄市政府、臺鐵局與高港局獲致多贏結果。



圖 2-5：將臨港線閒置場站與沿線路廊辦理都市更新再開發

2. 市府各機關水平整合

市府機關間水平整合關係如表 2-3，茲說明如下：



表 2-3：高雄市政府機關間水平整合分工說明表

高 雄 市 政 府	都市發展局	住宅發展處	辦理都市更新活化
		都市規劃科	辦理都市計畫變更
		都市開發處	辦理景觀再造工程
			辦理後續管理維護
		都市設計科	辦理景觀藝術加值
		資訊室	提供民眾互動資訊
		秘書室	提供行政程序支援
	捷運局	辦理環狀輕軌捷運	
	工務局	建置自行車道設施	
	文化局	辦理文化資產保存	
	環保局	辦理環境髒亂裁罰	
交通局	辦理交通圖說審查		

依前述本案規劃施工興闢過程中，從跨機關挑戰角度來看，尚存有市府機關間水平整合挑戰（高雄市政府都市發展局、文化局、工務局、捷運局、環保局及交通局）。

高雄市政府機關間水平整合由都市發展局擔任起整合者角色，打破機關間各司其職之領域，藉由都市發展局掌握都市更新及都市計畫變更職權之優勢，整合成效包括：

- (1) 協助捷運局推動輕軌捷運都市計畫變更，並與臺鐵局協調折衝讓市府以最少代價取得其臨港線路廊用地，解決輕軌捷運路廊用地取得問題。
- (2) 環保局以違反廢棄物清理法開罰臺鐵局之荒廢髒亂土地，此項裁處動作，也讓臺鐵局意識空地維護的社會責任，並重新思考與高雄市政府建立合作關係的可行性。
- (3) 借鏡工務局職掌之公園、綠地及既有自行車道闢建經驗，規劃完善的西臨港線自行車道系統串連。
- (4) 與文化局合作，向文化資產審議委員會提案說明，克服基地內之歷史建築面臨文化資產保存與開發衝突之問題。
- (5) 本案工程規劃設計過程中，交通局協助交通圖說審查及安全之把關，讓完工後之使用者有安全及完善的交通設施。



3. 都發局內部分工

都市發展局內部推動本案規劃施工興闢過程中，充分展現水平整合的力量，茲說明如下：

- (1) 住宅發展處：職掌都市更新，代辦臺鐵局都市更新土地招商作業，使市府釋出與臺鐵局善意之協助關係。
- (2) 都市規劃科：職掌都市變更，辦理臺鐵局高雄港佔用地之都市計畫變更作業，增加土地價值以提昇臺鐵局同意誘因，是取得臺鐵局合作獲致雙贏之關鍵因素。
- (3) 都市開發處：職掌景觀再造工程及負責後續管理維護，扮演與臺鐵局簽訂代管土地行政契約、爭取中央經費補助、執行景觀改造規劃及施工及持續改良修繕以保持優良環境品質之重要任務。
- (4) 都市設計科：職掌公共藝術增值責任，設置變色龍綠雕公共藝術、花田計畫及經典火車廂展示，並結合打狗鐵道故事館志工現場導覽，讓改造後的場域創造增值效益。
- (5) 資訊室：職掌民眾互動資訊責任，特別為本專案於都市發展局服務網站首頁建置「城市變色龍-百年鐵道、活化重生網」，現場民眾使用手機藉由 QR-Code 連上都市發展局網站，進行打卡，並將與變色龍綠雕合照之照片上傳專屬網站，民眾並可藉由 Facebook 發表意見或直接寄送局長信箱，讓民眾獲得本案最新資訊及互動的效果。
- (6) 秘書室：職掌行政程序支援責任，在採購作業及行政支援上，提供本專案強有力的後盾。

4. 中央與市府機關垂直整合

都市發展局推動本案，於前置作業提出完整計畫，成功爭取政營建署全額補助規劃設計及工程經費，另又獲該署補助辦理高雄港站都市更新。過程中，市府承中央支持，於府內外機關間採主動溝通方式排除困難，局內所屬單位亦和心合力，終完成本案成果，中央至地方貫徹使命達成目標，充分展現垂直整合的力量。

(二) 資通訊服務導入

1. 建置環景遊高雄 APP 線上導覽

都市發展局為將高雄港站鐵道文化園區及高雄豐富的人文風貌與地



理景觀介紹給各界，除了結合環景攝影 (Panorama) 技術與資通訊科技，建置完成「高雄 720° 空間影像網」(如圖 2-6) 之外，更同步開發「環景遊高雄 APP」，方便民眾透過智慧型手機等行動通訊裝置，隨手拈來即可隨時、隨地觀賞本案及各類精選的大高雄環景圖片，並可利用 APP 將喜愛的場景製成動態明信片，寄給親朋好友觀賞(如圖 2-7)。



圖 2-6：高雄 720° 空間影像網

<http://k720.kcg.gov.tw/Show/ViewW?scnid=44>



圖 2-7：利用 APP 將喜愛的場景製成動態明信片，寄給親朋好友觀賞



2. 辦公室自動化

(1) CCTV 即時動態畫面監控

利用內部與外部網路連結，管理維護人員在辦公室內（如圖 2-8），藉由遙控設置於維管場域之網路攝影機，即可監視現場之最新畫面，暨可既節省人力並又可迅速掌握最新訊息，加速事故處理時效。

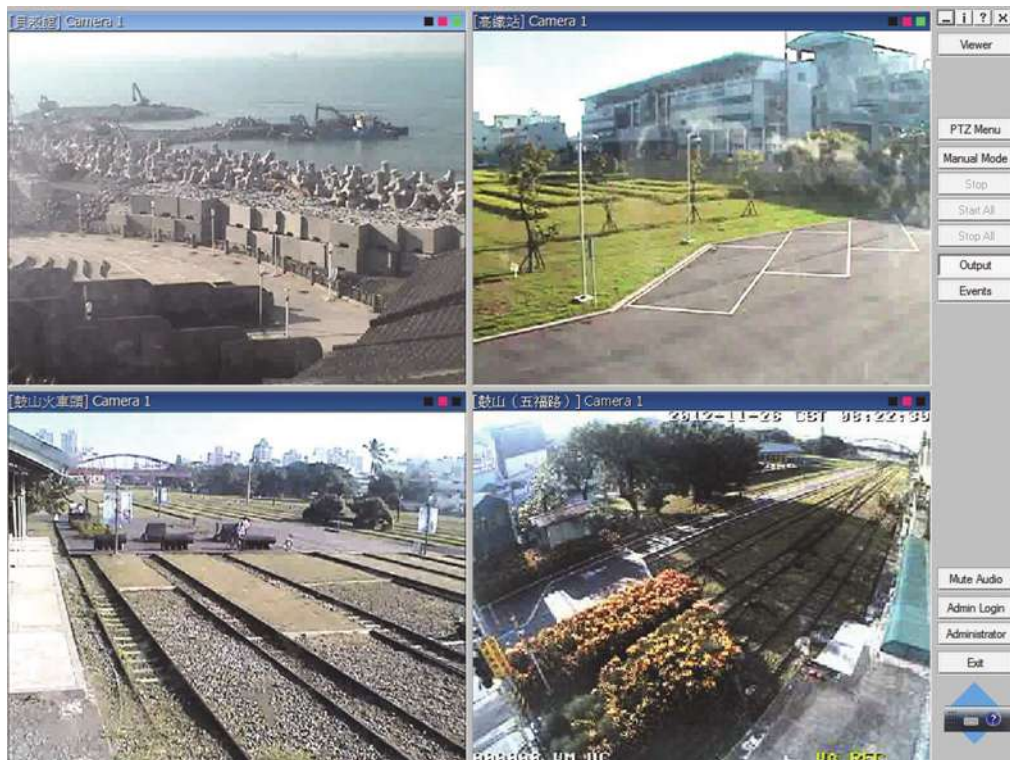


圖 2-8：於辦公室電腦螢幕即可監視維管場域之最新狀況

(2) 系統追蹤列管

高雄市政府都發局建置專案追蹤管制系統，善用資訊軟體之便利性，精確及有效追蹤管制專案執行進度及困難排除，使專案如期達成並獲得良好成效（如圖 2-9）。市府設有 24 小時 1999 市民服務專線提供民眾通報建議服務，都市發展局對民眾通報之場域故障或髒亂情形，均能迅速處理並即時回復通報人處理情形（如表 2-4），並責成管理維護廠商隨時巡視場域，回報最新資訊，故能使場域隨時保持完善狀況。另民眾並可藉由局長信箱接收民眾之意見，達到與民眾資訊互動的效果。

為將便民服務執行的更有效率，以管理維護服務作業縮短流程時間為例（如圖 2-10），承辦單位接獲民眾電話或網路線上通報場域有缺失

狀況時，即第一時間查明所在地點及問題原因，隨即聯絡管理維護廠商進行修繕，並將處理結果以電話或線上服務系統回復通報民眾。經統計101年度共68件民眾陳情案，平均總處理時間約3.4天，展現出便民及有效率的服務。



圖 2-9：都發局案件追蹤管制系統



表 2-4：高雄市政府 1999 人民陳情案件處理聯單

高雄市政府線上即時服務系統 (非網路部份) 人民陳情案件處理聯單					
案號	A-TB-2012-3450	序號	01-1	移文數	
承辦機關	都市發展局			承辦天數	5
建議(陳情)人姓名	保密案件	電話	保密案件		
建議(陳情)人里別		建議地點	鹽埕區五福四路底 (西臨港線自行車道)		
電子信箱	保密案件	來源別			
建議(陳情)人地址	保密案件		建議日期	2012-01-19 9:12:30	
分文日期/時間	2012-01-19/09:22:11		機密等級		
主項	非屬前述各類的其他事項		子項	其他	
主旨					
建議事項	鹽埕區五福四路底(西臨港線自行車道) 渠反映該處照明設備故障不亮, 建請查處。				
科室/承辦人	都市開發處/郭又瑜/3368333			應結案日期	2012-02-02
其他承辦機關				結案日期	
答覆日期				字號	
特別叮嚀	INS120118142, 1/19 09:12 市區養護科路燈股梁連盛先生回報: 該處照明燈為都發局權責, 故改派非網辦理。				
處理情形	<p>親愛的市民您好:</p> <p>有關您 1 月 19 日陳情意見收悉, 市長非常重視, 將屬本局業務分交本局處理, 茲將查處結果敬復如下:</p> <p>台端反應五福四路底照明設備故障不亮乙節, 本局業已責成廠商於 101 年 1 月 19 日晚上 11:40 改善完竣。</p> <p>倘您對本案處理結果還有任何疑問, 可與本局都市開發處承辦人郭又瑜(電話 07-3368333 轉 2244) 聯繫, 我們同仁將會再詳細為您說明, 再次感謝您對市政的關心並熱心提供建言。</p> <p>敬祝您 身體健康、萬事如意</p> <p style="text-align: right;">高雄市政府都市發展局局長盧維屏敬上</p>				
備註					

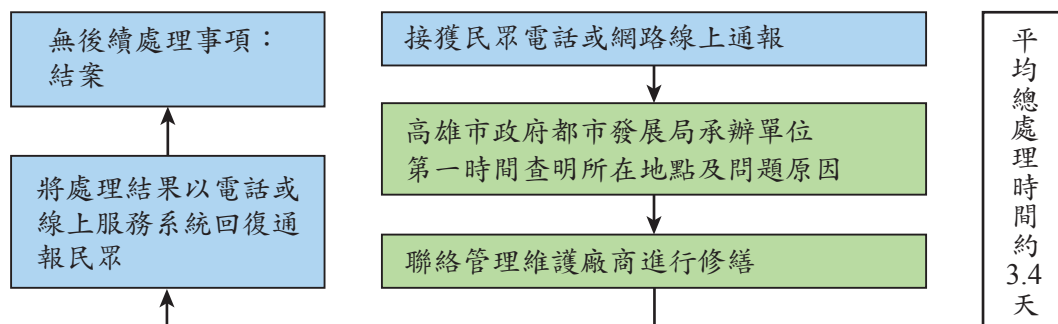


圖 2-10：管理維護服務作業流程圖



3. Facebook 打卡、QR-Code、主題網站、合照上傳網站

都市發展局為推廣活化重生後之台鐵高雄港站風貌及鐵道文物，利用網站於首頁建置「城市變色龍-百年鐵道、活化重生網」（如圖 2-11）活動行銷區域，便於民眾利用行動裝置及 QR-Code 連結本局網站，將在台鐵高雄港站所拍攝之城市變色龍相關照片上傳，並建立 facebook 專屬帳號「高雄港站變色龍」及「打狗鐵道故事館」，民眾可將照片推播給親友，目前已累計 78 張（如圖 2-13），每一張都代表對封存已久的百年鐵道無限的回憶與喜悅！



圖 2-11：城市變色龍—百年鐵道、活化重生主題網站

<http://ctcolor.kcg.gov.tw/>



圖 2-12：現場 QR-Code 引導民眾打卡及上傳照片至專屬網站
<https://www.facebook.com/DagouyiChameleon>



圖 2-13：都發局網站首頁民眾與變色龍合照上傳照片互動
http://urban-web.kcg.gov.tw/ksnew/web_page/KDA400103.jsp



表 2-5：民眾在「高雄港站變色龍」及「打狗鐵道故事館」Facebook，與其他火車站 Facebook 人氣比較表

Facebook 帳號	按讚人次	到站人次	按讚 / 到站人次比
高雄港站變色龍 + 打狗鐵道故事館	3,760	21,752	17.29%
勝興車站 + 勝興火車站	2,265	108,732	2.08%
集集鎮火車站 + 集集	2,453	199,788	1.23%
鶯歌火車站 + 鶯歌車站	655	32,578	2.01%
內灣車站 + 新竹縣內灣火車站 + 內灣火車站	328	27,220	1.21%

註：截至 102 年 1 月 10 日止

由上述比較表可知「高雄港站變色龍」+「打狗鐵道故事館」Facebook，所得到民眾按讚的比例（**17.29%**）較其他同屬觀光類型的火車站高，顯然高雄港站的建設與服務成果深獲民眾肯定。

都市發展局在本專案推展、執行與完成各階段，在局網上以專屬平臺及新聞稿等傳播媒介，主動即時告知社會大眾（如圖 2-15 ~ 2-16）。

都市發展局主動發佈西臨港線獲頒建築園冶獎、中華建築金石獎等得獎新聞，行銷市政績效，報章媒體報導獲獎，建立市府正面形象（如圖 2-14）。



圖 2-14：網站發佈西臨港線獲頒建築園冶獎新聞

http://urban-web.kcg.gov.tw/ksnew/web_page/KDA020100.jsp?PK01=20120420160157



圖 2-15：西臨港線自行車道景觀工程專屬網頁

http://urban-web.kcg.gov.tw/ksnew/web_page/KDA050100.jsp?PK01=20100923155509&SK01=1



圖 2-16：變色龍、花田、老車廂增值專屬網頁

<http://163.29.241.153/CREATIVE/eip/index.html>



(三) 社會資源結合

1. 辦理徵圖活動，與民間文史團體合作進行歷史建築保存規劃

本專案在前置作業及規劃過程中，與民間文史團體合作，採納其建議進行歷史建築保存規劃，使本專案能兼顧歷史建築保存與開發之目的（如圖 2-19）。

為尋找高雄港站接近理想的未來構想，都發局辦理國際徵圖活動，自 99 年 12 月 11 日開始至 100 年 3 月 25 日截止收件，活動期間除於北、中、南部各舉辦一場徵圖說明會，並分別於 100 年 1 月 22 日及 100 年 3 月 6 日辦理北號誌樓參訪與哈瑪星文化導覽活動，深度介紹台鐵高雄港站的歷史與鐵道文化。國際徵圖活動計有 **62** 件作品報名參選，參選者來自台灣、英國、美國、荷蘭、加拿大、韓國、馬來西亞及中國等。

經資格審查後，計有 **56** 件作品進入評選。第一階段採書面評選，總計 13 件作品入選；第二階段採入選者簡報與答詢評選，總計選出特優作品 2 件、優等作品 3 件、佳作作品 5 件（如表 2-6）。入選作品皆於 100 年 8 月 17 日舉辦之「舊打狗驛（高雄港站）文化保存與都市再發展徵圖決選公告記者會暨頒獎典禮」、「大高雄鐵道文化創意發展論壇」及「舊打狗驛（高雄港站）文化保存與都市再發展徵圖成果展覽暨系列活動」中展出，深獲國內外與會者好評，認為整體規劃符合文化保存與都市更新的目的，並提供產業活化與水岸發展上之重要參考。



表 2-6：國際微圖第二階段評選結果

Stage Two results

獎項 Award	報名編號 Registration No.	團隊名稱(團隊成員) Grup title(Team Members)
特優 Excellence	79	AGER Group, Inc.(Jessica Leete)
	112	De Architekten Cie.(Jason Lee)
優等 Outstanding	34	IHTA 都市建築研究室(Prof. Seog-Jeong, Lee)
	38	Lund University and CYCU University(王力安)
	39	東海大學建築系(黃迺棟)+淡江大學建築系(束之勤)
佳作 Merit	41	許亦成(許亦成)
	57	東海大學景觀學系所(蕭宇昂)
	60	N.F.studio(王雯萱)
	102	國立台灣科技大學建築系(邱奕旭)
	126	李元榮+許偉揚(李元榮)
入選 Shortlisted Entries	61	EXP studio(郭涵)
	81	Maxthreads Architectural Design Studio Co. Ltd (Chimin Yang)
	94	蔡一正建築師事務所(蔡一正)

備註：各獎項入選者按報名編號排列



圖 2-17：國際微圖特優 AGER Group 作品「带状铁道景观公园」示意圖



圖 2-18：國際徵圖特優 De Architekten Cie 作品「與歷史連結」示意圖



圖 2-19：邀集專家學者及民意代表及在地人士召開地方座談會

2. 社區夥伴協助進行場域管理維護

本專案場域納入都市發展局管轄範圍，除公部門管理維護之資源外，並與由中華民國鐵道文化協會營運的打狗鐵道故事館建立長期代管機制，委請其代為看管本場域之火車廂、照明、網路攝影機等設施（如圖 2-20），建立合宜之經營管理維護體系，每年可節省約 160.6 萬元，有效降低管理維護成本。



圖 2-20：打狗鐵道故事館受都發局委託代為管理維護場域

3. 志工協助多語導覽服務

高雄港站鐵道文化園區之戶內外展示，室內展示的鐵道歷史文物都是日本時代非常珍貴的遺物，戶外則展示深受鐵道迷喜愛的經典火車廂。現場運用中華民國鐵道文化協會志工協助提供諮詢及導覽服務，常態解說志工約 6 人，採排班輪值，背景多為退休老師或熟悉鐵道歷史的熱心人士。另鐵道文化協會與中山大學外文系羅庭瑤教授合作，可預約提供外國遊客進行英語或日語導覽，自 99 年 10 月開館至今，平均每月導覽 9 場，估計約已導覽 220 場次以上，讓前來遊賞之國內外遊客進一步了解百年鐵道歷史文化，達到文化傳承目的。



圖 2-21：中華民國鐵道文化協會志工協助導覽解說



參、實際效果

一、外部效益

高雄市政府都發局為解決臺鐵高雄港站閒置荒廢土地問題，推動鐵路沿線周邊美綠化及環境整理、自行車道串連時，所展現的核心價值即是「市民福祉」。從圖 3-1：「環境、經濟、文化」提升市民福祉的正向循環圖可得知，本專案從「環境」改善出發，「環境」可提振「經濟」發展，「經濟」可改善「文化」內涵，「文化」可形塑「環境」氛圍，藉由正向的循環發展，提升「市民福祉」的核心價值。



圖 3-1：「環境、經濟、文化」提升市民福祉的正向循環圖

（一）環境面

1. 提供優質休憩空間（變色龍綠雕、騎自行車空間場所）

「鐵道文化園區」遊賞之民眾滿意的稱讚說：「現場空間猶如置身鐵道博物館一般。」。本場域提供市民無縫的人際交流，健康休閒的公



共空間，民眾前來賞花海、騎自行車，師生前來戶外教學、新人拍攝婚紗；假日及黃昏時更是人潮活動的高峰。市府藉由提供市民健康安全的休閒環境，完善的場域管理維護服務，提升市民對市府服務的滿意度。



圖 3-2：鐵道園區吉祥物變色龍綠雕



圖 3-3：高雄港站吸引新人前來拍攝婚紗

本場域貼近市民的生活，營造市民的後花園，甚至市民主動將面臨自行車道的後門，改造當成正門，只因環境綠美化後，原為後門的空間變漂亮了，市民樂於在此空間中活動，生活的點點滴滴也在此場域發生。市民對市府提昇環境品質努力的認同，建立對市府的信任感。



圖 3-4：市民主動將面臨自行車道的後門，改造當成正門



圖 3-5：高雄港站改造後景觀鳥瞰圖

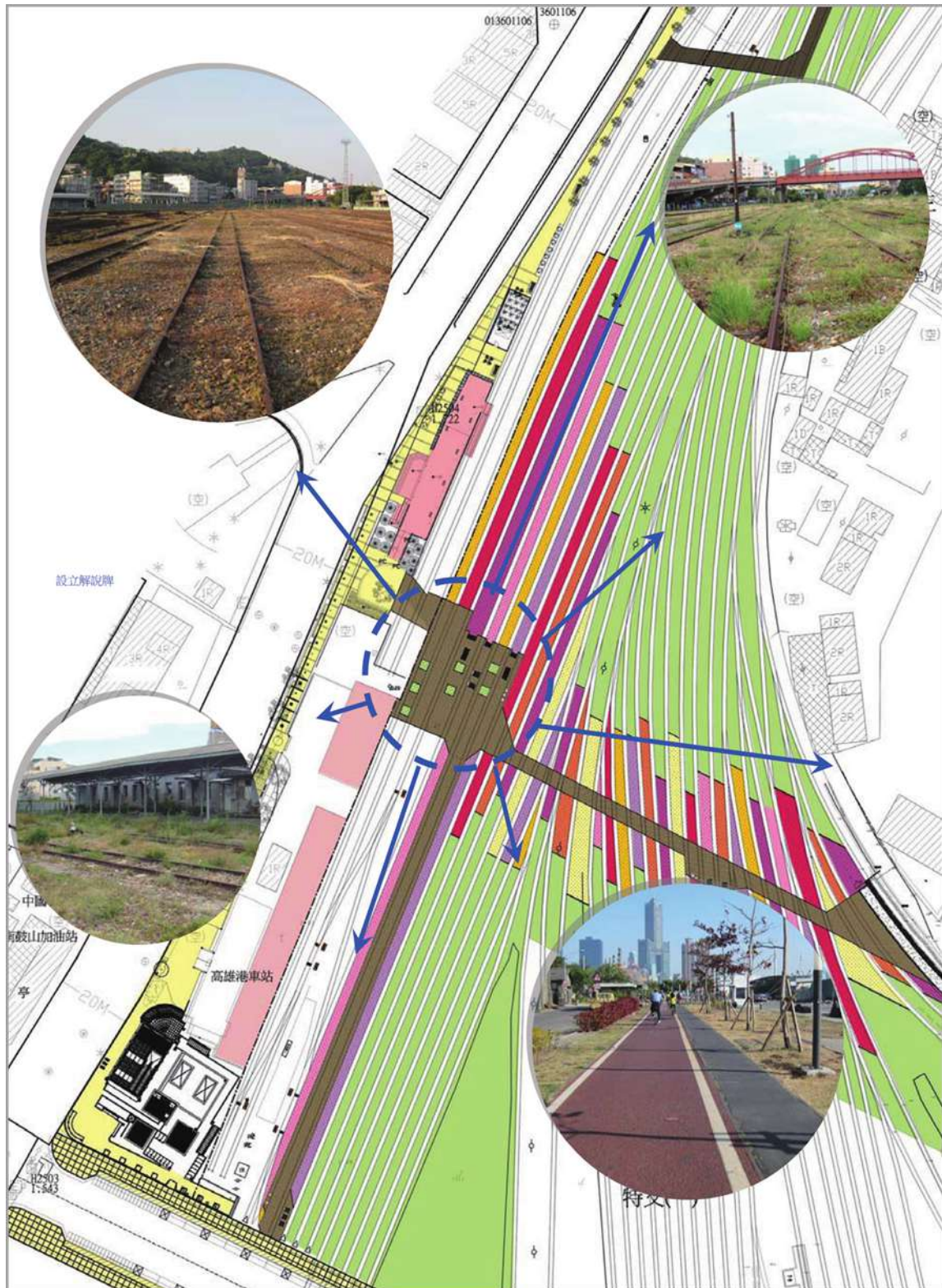


圖 3-6：高雄港站景觀平臺設計示意圖

2. 綠美化鼓山、鹽埕環境

高雄港站環境整理認養及自行車道完工，市民可以從成功、凱旋路口西臨港線自行車道銜接高雄港站，穿越公園陸橋、大公路橋到北斗街，全長 7.2 公里，沿途與愛河、駁二特區、西子灣及壽山風景區等鼓山、鹽埕區著名傳統景點結合，構成西臨港線自行車道休閒活動路網，



綠化面積達 9.93 公頃的優質景觀，為鼓山、鹽埕注入新的生態與生活元素，有助改善商圈東移後，沒落鼓山、鹽埕的風華再現。

本案榮獲 101 年建築園冶獎及中華建築金石獎的雙重肯定，報章媒體亦多加以報導（圖 3-7），民眾對政府作為相當肯定，建立有為政府的正面新形象。



圖 3-7：西臨港線獲頒建築園冶獎報導（101 年 5 月 27 日民眾日報）



圖 3-8：高雄港站鐵道文化園區報導（101 年 4 月 13 日聯合報）



3. 減碳潔淨空氣

臺鐵高雄港站綠化面積達 **99,300** 平方公尺，相當於 **12 座足球場綠化面積**，不僅能吸收二氧化碳排放氧氣增加空氣的乾淨度，符合減碳的環保目標，同時降低落塵量。依據「建築基地綠化設計技術規範」計算本場域綠化成果，基地綠化總 CO₂ 固定量（減碳）為 **1,986,000kg**，相當於種植 **2,206 顆闊葉大喬木** 之總 CO₂ 固定量綠化效果。計算方式說明如下：

基地綠化總 CO₂ 固定量（指基地綠化栽植之各類植物二氧化碳固定量與其栽植面積乘積之總和。） = $\sum Gi \times Ai = \sum 20(\text{kg}/\text{m}^2) \times 99,300(\text{m}^2) = 1,986,000 (\text{kg})$

表 3-1：高雄港基地綠化總 CO₂ 固定量計算

植栽種類	栽種條件	固定量 Gi (kg/m ²)	栽種面積 Ai (m ²)	計算值 Gi×Ai (kg)
草花花圃、自然野草地、草坪	土壤深度 0.3m 以上	20	99,300	1,986,000

（二）經濟面

1. 保障土地所有權人權益

高雄港站有大量台灣地區鐵道文化發展的記憶紋理，都市發展局透過都市計畫變更將具保存價值之鐵道，劃入公共設施用地或納入建築法定空地，以達文化保存與觀光發展整合之經濟效益。

都市計畫變更後的高雄港站土地使用分區，由綠地及特文 1 變更為商 3、公園用地及交通用地，由表 3-2 得知，自 100 年高雄港鐵道文化園區成立後，公告現值逐年攀升。以商 3 土地為例，其面積約 5.44 公頃，土地公告現值 99 年及 100 年為 29,000 元 / 平方公尺；101 年為 31,500 元 / 平方公尺；102 年為 32,500 元 / 平方公尺，近 3 年內平均每平方公尺增加 3,500 元，估計商 3 土地增值約 1 億 9 仟萬元。

都市發展局在土地開發與鐵道歷史文物保存之衝突中，求得最佳解決方式，既滿足文史團體之文化保存訴求，又得以保障土地所有權人權益。



圖 3-9：高雄港站變更前都市計畫圖（綠地）



圖 3-10：高雄港站變更後都市計畫圖（商業區）

表 3-2：高雄港鐵道文化園區範圍內土地最近五年公告現值一覽表

鼓山區鼓南段一小段			
地號	118-20、118-22、88、 90、91、78、92-2、 71-1	81、81-1、118-21	118-15
年度	公告現值（元 / 平方公尺）		
98	29,000	29,000	29,000
99	29,000	29,000	29,000
100	29,000	29,000	29,000
101	31,500	31,500	31,500
102	32,500	32,500	32,500
99 年都市計畫變更	綠地、特文 1 變商 3	綠地變公園用地	商業區變交通用地



2. 帶動觀光旅遊人潮

臺鐵高雄港站經都市發展局改造後，景觀變美了，場域吸引民眾與遊客怡然倘佯於其中（如圖 3-11），位於高雄港站鐵道文化園區內之打狗鐵道故事館參訪人數（如表 3-3），截至 101 年底，累計達 **278,625** 人次，且參訪人數逐漸增加，尤其是 101 年農曆年節期間，前來參訪的單月人次達到高峰，此外 7、8 月的暑假期間參訪人數亦特別多。分析 101 年度每月人次皆比 100 年度每月人次高出甚多，年成長率高達 173%（如圖 3-12），印證了自 100 年 4 月 23 日本工程完工後，經 101 年初完成變色龍、花田、經典火車廂等公共藝術加值，整體環境景觀改善已明顯帶來觀光旅遊人潮。

有關高雄港站鐵道文化園區遊客人數經實地估算，一般平日下午 3 時以後平均每小時約有 **100** 人，一般假日每小時則約達 **377** 人，足見本場域受民眾歡迎，人氣十足。



圖 3-11：高雄港站吸引民眾前來遊憩



表 3-3：打狗鐵道故事館參訪人次統計表

參訪人次	100 年	101 年	成長率
1 月	2,984	31,702	962%
2 月	6,079	24,550	304%
3 月	3,319	11,617	250%
4 月	6,810	13,750	102%
5 月	6,933	9,374	35%
6 月	5,104	10,393	104%
7 月	9,793	15,849	62%
8 月	8,690	19,391	123%
9 月	7,217	14,891	106%
10 月	5,910	14,884	152%
11 月	4,573	14,309	213%
12 月	7,197	23,306	224%
合計	74,609	204,016	173%
總計	278,625		

資料來源：高雄市歷史博物館

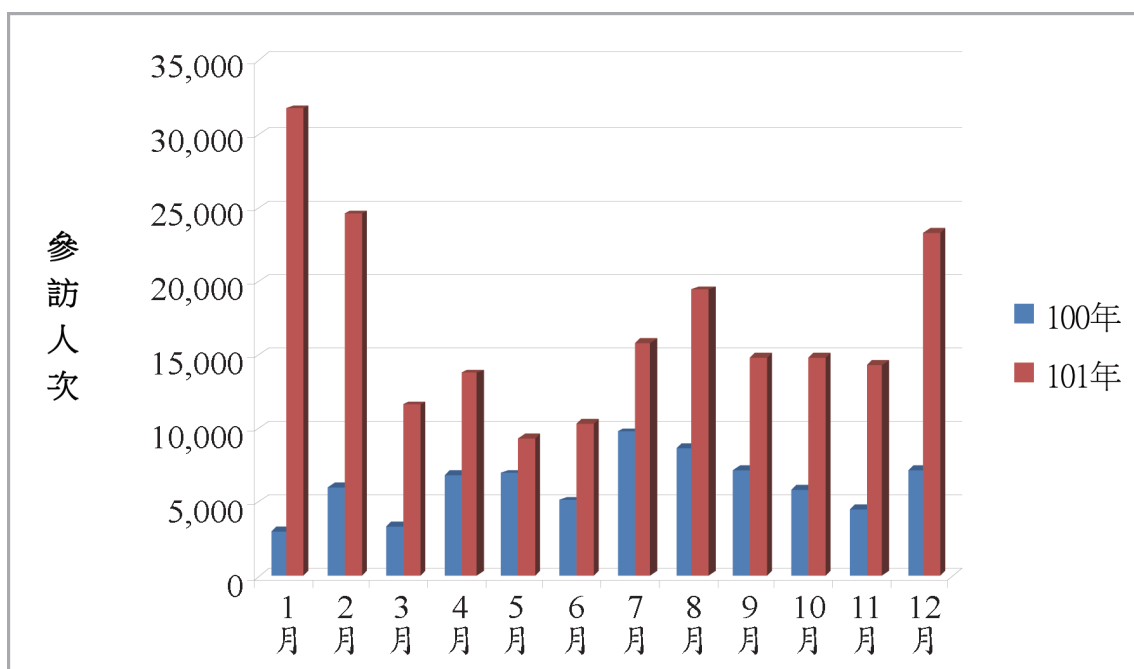


圖 3-12：打狗鐵道故事館參訪人次 100 年度與 101 年度差異比較



3. 提升區域經濟發展

本案創造良好而便捷的公共設施，不僅提升哈瑪星地區生活機能，並具有產生帶動區域經濟發展之效果。

由表 3-4 得知高雄港站附近公共腳踏車租賃站使用人次，以鄰近的高雄捷運西子灣站 100 年使用人數 3,159 人次增加到 101 年的 40,156 人次最多，也看出本場域改造後帶動的公共腳踏車租賃人潮。另分析 99 年至 101 年西子灣公共腳踏車租賃站使用人次的變化（表 3-5），得知 101 年度各月份使用人次皆比 99 至 100 年度有大幅成長，101 年與 100 年比較年成長率高達 1,171%，表示本案吸納了相當多的觀光人潮，提升了區域經濟發展。



圖 3-13：西臨港線自行車道（成功路、凱旋路口至漁人碼頭）



圖 3-14：帶動哈瑪星區域經濟發展範圍圖

表 3-4：99~101 年高雄港站附近公共腳踏車租賃站使用人次資料表

使用人次	99 年	100 年	101 年	成長率 (101 年與 100 年比較)
西子灣站	1,753	3,159	40,156	1171%
鹽埕埔站	3,010	4,444	31,641	612%
漁人碼頭站	1,354	1,124	8,212	631%
電影圖書館站	4,195	4,271	19,063	346%
史博館站	2,218	1,630	10,347	535%
中山大學站	936	1,268	19,061	1403%

資料來源：高雄市政府環境保護局

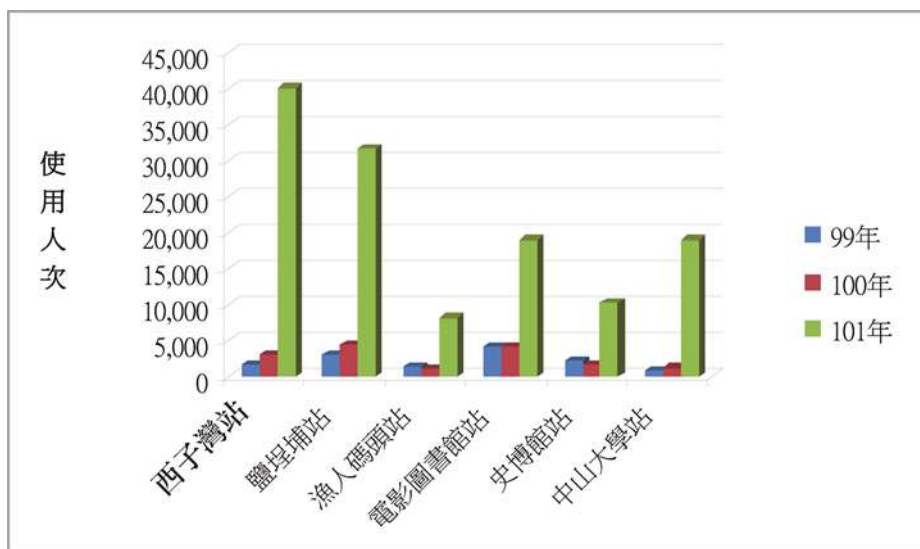


圖 3-15：99~101 年高雄港站附近公共腳踏車租賃站使用人次比較圖



表 3-5：99 年至 101 年西子灣公共腳踏車租賃站使用人次一覽表

使用人次	99 年	100 年	101 年	成長率 (101 年度與 100 年度比較)
1 月	284	40	1,703	4158%
2 月	530	138	2,235	1520%
3 月	214	33	2,354	7033%
4 月	168	80	3,065	3731%
5 月	67	99	2,683	2610%
6 月	59	126	2,245	1682%
7 月	103	146	3,545	2328%
8 月	87	240	2,690	1021%
9 月	62	375	4,290	1044%
10 月	79	477	5,244	999%
11 月	55	394	4,715	1097%
12 月	45	1,011	5,387	433%
合計	1,753	3,159	40,156	1171%

資料來源：高雄市政府環境保護局

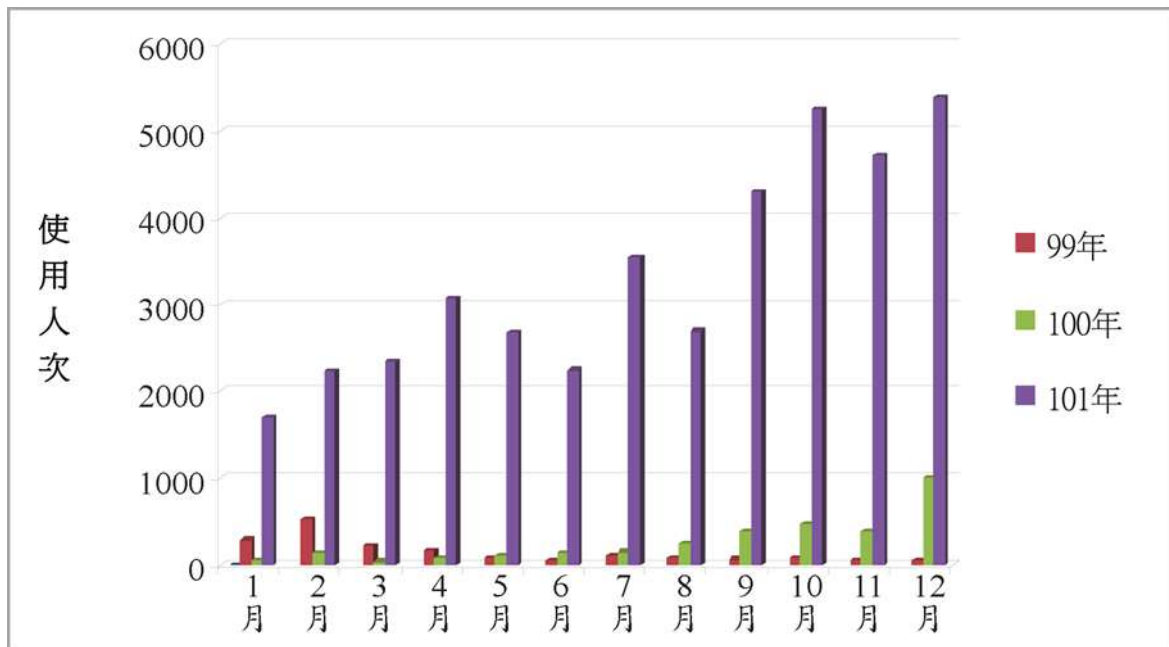


圖 3-16：99 年至 101 年西子灣公共腳踏車租賃站使用人次比較圖

4. 為「亞洲新灣區」整備最佳化環境

近年來，將傳統港灣的港埠或工業用地改造成為結合經貿、生活、創意與生態的新機能都市空間，是世界各國國際海港城市的發展趨勢，許多世界知名的水岸城市透過重大公共建設營造出全球觀光焦點，例如美



國舊金山的漁人碼頭改造後，一年吸引1千4百萬觀光人潮。高雄亦正積極地推動舊港區港灣再造，103年後，高雄世貿展覽中心、高雄港埠旅運中心、海洋文化流行音樂中心、高雄總圖館及高雄水岸環狀輕軌等五大國際競圖重大公共建設，將一一完成，並帶動高雄港灣轉型發展金融、文創、觀光、會展產業。亞洲新灣區已引燃高雄市經濟活絡蓬勃向上的氣氛，尤其在商機敏銳的觀光飯店及房地產業者，它所帶動的群聚效應與日俱增。

高雄港站鐵道文化園區位於亞洲新灣區最前線，即高雄港第一港口出入口之關鍵位置，透過保留臺灣鐵道文化發展的記憶紋理，將現況閒置低度利用的場站與臨港沿線路廊辦理活化開發，落實文化保存與觀光發展整合之經濟效益，重塑都市活動與生活意象的建構，展現煥然一新的都市風貌，強化了國際資金投資意願，為亞洲新灣區整備最佳化環境。

亞洲新灣區 群聚效應與日俱增

參觀亞洲新灣區豪宅「一品花園」，發現接待中心內盛是一波波的置產參訪團，有專程從北部南下看房的客人，甚至還有對岸大陸不動產相關業者前來觀摩規劃。頂級豪宅客層群聚效應驚人，這些都是已開的高雄在地企業主口耳相傳「好康道相報」的朋友。

「因為大家都知道，亞洲新灣區建設利多即將一觸即發，周邊這麼多老闆級朋友都已經買了，自己遲早也會搬進來，還不如趁低購入、順便享受漲勢。」

亞洲新灣區輕軌工程，西班牙團隊得標

承辦高雄亞洲新灣區的高雄輕軌第一階段統包工程，進行最有利標廠商評選，已由西班牙團隊以新台幣56億7900萬元得標；亞洲新灣區諸多公共工程陸續啟動，讓高雄人可以想像，未來全新的城市面貌已在不遠。灣區豪宅聚落也即將誕生。

「高雄環狀輕軌捷運建設（第一階段）統包工程」廠商服務建議書初審意見審查及最有利標評選會議，上午在高雄文化中心召開，由兩組合格共同投標廠商參與評選。評選委員會召集人、高雄市政府秘書長吳宏謀隨後宣布，由西班牙團隊獲選最有利標廠商，象徵高雄輕軌將全案啟動。

「高雄環狀輕軌捷運建設（第一階段）統包工程」範圍，由前鎮三路與一心路口北側合興路橋頭車站至高雄捷運橋西子母站，全長約8.7公里；串聯起水岸區段海洋文化及流行音樂中心、高雄港旅運中心、高雄世界貿易展覽中心、高雄軟體科學園區、多功能經貿園區、駁二文化特區等重要發展區域，是市府全力發展的亞洲新灣區。



迎接2013亞太城市高峰會登場，亞洲新灣區建設將陸續完成

高雄規劃的「亞洲新灣區」計畫，沿著愛河與高雄港交界的空間，給予大型會展、流行音樂、數位、郵輪觀光等新興產業成長與發展的舞台，這項計畫不僅是多重重要的公共建設，更像是一劑強心針，強而有力的帶動高雄結構改變。計畫啟動後，各項新建設都會引發眾多後續效應，從吸引外資、新興產業茁壯，以及後續可望推動的自由經濟貿易區，將為高雄市帶來更多的就業機會與經濟產值。

其中四大標案項目1.世界貿易會議中心、2.海洋文化及流行音樂中心、3.高雄市立圖書館總館、4.高雄港旅運大樓—捷運輕軌等，具有強大增值效應，不僅受到全台灣實業人士強烈的關注，也相當受到陸資、外資的歡迎。




目前海洋文化及流行音樂中心將在2013年動工，高雄市立圖書館總館也即將在2014年完工，形成新的國際海灣景觀氛圍。

啟動大高雄全球化發展的引擎

看好高雄數位產業發展前景，以發展軟體硬體設備及行動裝置軟體(APP)為主要項目的智慧科技，投資高達新台幣20億元的「高雄軟體園區研發測試暨興建工程」共有2期工程，在2012年6月動工，第1期的研發測試大樓將在2012年10月完工進駐，明年持續進行智庫大樓、國際創意中心及軟體中心的第2期工程，2015年新產能全數完成。這項投資案預估將提供超過500個職缺，帶動數位研發科技人才回流高雄的熱潮。

另一層科技發展，鴻海科技集團的育成研發大樓暨雲端資料中心，也在高雄軟體科技園區動工興建。目前高雄軟體園區規劃的企業中，已有10多家進行雲端運算相關研發計畫，而鴻海集團的進駐有著極重要的意義，代表高雄軟體科技園區將成為演習雲端技術的發展基地，同時會迅速拓展雲端運算群聚的效應。鴻海預計3年內完工，5年內招募3000多軟體工程師，並與該地政府合作帶動產業發展。

亞洲新灣區群聚效應驚人，新富人區逐漸成形

亞洲新灣區指標個案「一品花園」成交發現，近來明顯增加許多移居北部或是跨國企業家，重啟高雄購屋、置產。事實證明，高雄已經成為吸引企業界矚目的城市。

建議有心置產的菁英人士，用「現在進行式」的眼光重新評估高雄，才能一舉買下高雄未來20年成長大漲版。

亞洲新灣區，置產洽詢專線(07)333-3111





圖 3-17：亞洲新灣區帶動的群聚效應與日俱增（102.01.17 蘋果日報）



(三) 文化面

1. 活絡百年鐵道文化

高雄港站及其相關珍貴的鐵道設施獲得完整的保存後，陸續的各種相關文物也不斷進駐。首先是 CT259 及 DT609 兩輛古董蒸汽車火車頭，都市發展局並洽詢鐵路局同意再支援六輛不同功能，且全部都是「鐵路文物」級的車輛，包括敞車、工程平車、篷守車、平車、行李車及客車等，堪稱為鎮園之寶，歷史景物彷彿倒退百年一世紀，最獲鐵道迷及日本觀光客緬懷與雀躍。



圖 3-18：CT259 及 DT609 古董蒸汽車火車頭



文化火車群



敞車



工程平車



行李車及客車



篷守車



平車及解說牌

圖 3-19：高雄港站鐵道文化園區保存經典火車廂



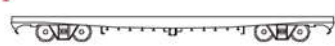
既有機車	蒸氣機車	1  DT609	1929 年日本汽車製造會社製造，為貨車用機關車，1982 年報廢，為同型機關車中唯一被保存下來的文物車。
	蒸氣機車	2  CT259	1938 年日本三菱重工業製造，為早期旅客快車用機車頭 1982 年功成身退。
新進車廂	工程平車	A  15EF19	文化車廂－1911 年由日本製造，屬鋼製平車，是目前臺鐵最古老貨車。
	敞車	B  35G20060	1969 年日本製，作為運送石碴及枕木等物料之用。
新進車廂	篷守車	C  3CK2109	1982 年唐榮製造，掛於貨物列車之頭尾，搭載車長和隨車人員。
	客車	D  35sp-32426	1966 年日本川崎製造，裝設國產的翻背椅，目前僅存 3 輛。
	行李車	E  35BK-32952	1970 年日本製，附掛於在莒光號前端，供應電源兼行李車。
	平車	F  35F20106	1975 年唐榮製造，可以裝載貨櫃、軍車及長型物資。

圖 3-20：高雄港站鐵道文化園區保存經典火車廂說明圖

2. 與鐵道意象相融的減量設施設計

臺鐵高雄港站閒置荒廢土地，在都市發展局推動含鐵路沿線周邊美綠化及環境整理、自行車道串聯及延續後，增加 9.93 公頃綠地。整個改造採用與鐵道意象相融的減量設施設計包括藝術座椅、變色龍公共藝術、綠地花海等，透過設計景觀平臺，使民眾以不同視野觀賞壽山、高雄港站區域、車站月臺、38 股鐵道，除將環境景觀綠美化，同時可達到節能減碳的效果，而藉由公、私部門合作進行場地妥善的管理維護，提供市民潔淨陽光空氣綠地，良好的景觀設施規劃，達到環境永續目標。



圖 3-21：高雄港站場域全景

3. 文化傳承與教育意義

完成後的鐵道文化園區，富含百年鐵道歷史記憶展現，本場域結合打狗鐵道故事館，小自票卡，大至鐵道或車廂，均為實品展示。靜態的展覽室裏面存放的桌椅都是日本時代的遺物，歷經 1945 年大轟炸後而倖存的，一直做為高雄港站之業務用桌，木桌前面烙印「鐵道站」及鐵道部的標誌「工」，至今可說非常珍貴。再如鐵道員制帽，是鐵道站長或是專員在執勤中所穿戴大盤帽，會根據每個級職的不同，上面的制帽邊緣帶子顏色也有所不同，現場並可供人穿戴拍照。戶外展示包括敞車、工程平車、篷守車、平車、行李車及客車等經典火車廂，現場設有解說牌，並透過志工導覽解說過程，讓前來遊賞的民眾充分體驗具歷史意義之鐵道文化。至 101 年底依據打狗鐵道故事館紀錄有案的參訪人數已達 27.8 萬人次以上，導覽 次估計已達 220 場以上，本場域已充分發揮及扮演文化傳承與教育意義的重要角色。



圖 3-22：志工導覽解說具文化傳承與教育意義

二、內部效益

(一) 跨機關合作示範案例

都市發展局透過整合府內外臺鐵局、港務局、台糖公司、工務局、文化局、捷運局、環保局、交通局等相關機關的橫縱合作，以短期結合周邊景點開闢鐵道文化園區綠帶並引入文化展演，長期則配合都市更新招商引入商業帶動周邊發展為目標，並組高雄港站專案推動小組促進高雄港站地方開發。

短期開闢鐵道文化園區綠帶部分，為充分瞭解民意，召開 2 次相關機關、民意代表、專家學者與地方座談會，3 次向文化資產審議委員會提案保留鐵道文物及 1 次施工前說明會，包括中央及地方機關、相關國營事業、民間文史團體等專家學者積極投入指導，匯集各方意見，達到市民參與，過程中機關間歷經折衝協調，配合度、協調性大為提升，獲致的成果對市政的推動更是大有助益。

長期引進商業部分，本府組成專案推動小組辦理高雄港站招商，已召開四次會議，研議招商相關議題，整合各機關意見，提出該地區未來發展構想。

本案跨機關合作成果如表 3-6，相關辦理經驗堪為跨機關合作示範案例。



表 3-6：本案跨機關合作成果表

高 雄 市 政 府	都發局	1. 完成 9.6698 公頃都市計畫變更。 2. 完成鐵道文化園區 9.93 公頃綠化及 1.73 公里自行車道，串連形成完整網絡。 3. 亞洲新灣區環境整備。
	工務局	1. 提升自行車道使用率。 2. 周邊聯外道路興闢，促進地區發展。
	文化局	經營打狗鐵道故事館，鐵道文化導覽及解說。
	捷運局	1. 推動市政重大交通建設—輕軌捷運。 2. 解決高雄捷運運量不足及輕軌建設市府財政困難問題。
	環保局	1. 提升高雄市公共腳踏車租賃使用率。 2. 環境維護、消除場域死角。
	交通局	協助交通圖說審查，增進地區交通安全。

(二) 提昇 ICT 運用技巧

都市發展局致力提昇 ICT 運用技巧，輔助專案執行進度追蹤及效能提升，並達到與民眾互動、便民效果。採用方法有：建置「高雄 720° 空間影像網」、「城市變色龍」主題網站，開發「環景遊高雄 APP」，將相關資訊整合並提供最新資訊，透過 Facebook、QR-code、民眾上傳照片、專題網頁及局長信箱等工具，民眾可表達對本案場域之意見，並可就民眾意見迅速回應處理。另藉由專案追蹤管制系統、CCTV(即時動態畫面)等軟體，有效管控專案進度及困難排除，達成目標績效並完善場域管理。

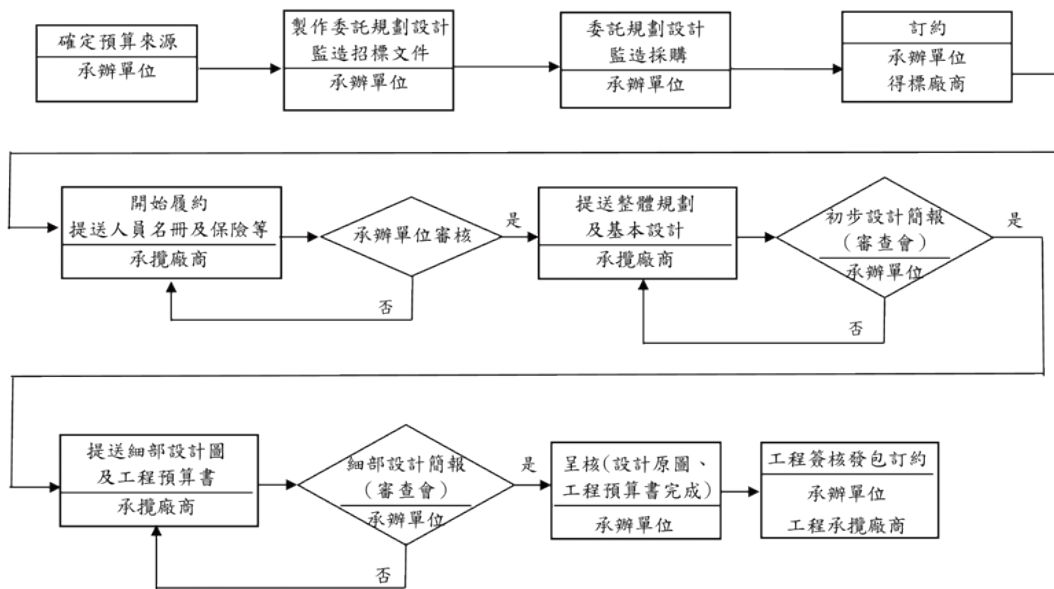
(三) 知識累積及傳承

本案是高雄市政府都市發展局對於西臨港線自行車道系統延伸的既定政策及目標，對於所屬都市開發處承辦人員灌輸使命必達信念，除善用過去辦理之「舊左營國中校園變身綠樹草原」、「台鐵廢置中鋼支線鐵路變身居民休憩綠廊」、「旗山老車站廢棄路廊變身巷弄花園」、「小港餐旅學校閒置荒地變休閒綠地」等社造及城鄉風貌景觀改造經驗外，積極吸收外部創意與學習，如實地參訪台東鐵道改造案例、本府工務局建置自行車道等經驗，進化專業素養並加速工作進度，透過局內建置之



SOP 流程知識分享平台，相互討論研商解決對策，凝聚團隊能力，建立內外部共識積極推動本案，終使本案能順利完成，並榮獲 101 年建築園冶獎及中華建築金石獎的雙重肯定，同仁皆感與有榮焉，終不負市民深切期望。

都市計畫事業開發地區工程之規劃設計、核定及預算書編定流程圖(G003)



執行都市計畫事業開發地區工程建設之施作流程圖(G004)

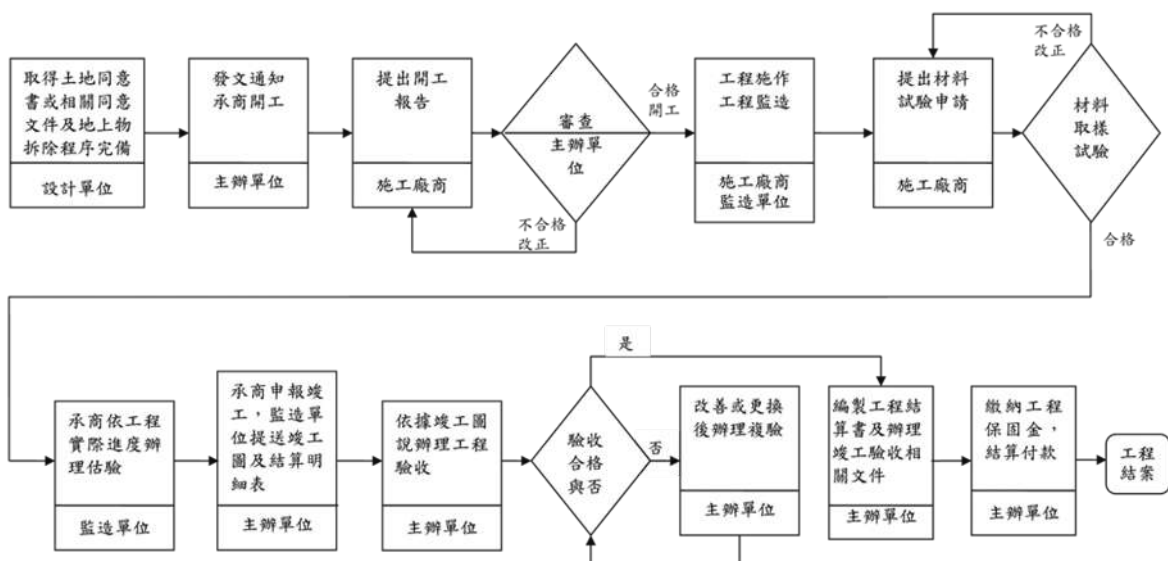


圖 3-23：高雄市政府都發局內部 SOP 流程知識分享



(四) 賦權優良案例

都市發展局善用公部門賦權能量，藉由都市計畫變更及都市更新職權，並透過良好溝通機制、善用非正式組織，主動協調化解紛爭，使輕軌捷運路廊用地得以解決，另亦有效的整合跨機關繁複的行政程序，過程中機關間歷經折衝協調，化不可能為可能，配合度、協調性大為提升，獲致市民好評的成果，可供其他機關移植及擴散效益。說明如下：

1. 建立共識取得認同

都市發展局為使本案自行車道系統能延伸連接原有西臨港線自行車道，提供市民便捷行車空間，讓臺鐵局及高雄港務局瞭解市民需求，建立市民福祉優先共識，取得臺鐵局及高雄港務局認同市府之善意及誠意，願意提供所管有土地讓高雄市政府進行本案工程。

2. 主動協調化解紛爭

利益衝突雖難以化解，但如有良好的協商機制，便有機會異中求同，找到合作空間。高雄市政府都市發展局主動邀集臺鐵局、高雄港務局、高雄市政府文化局、工務局、文史團體及地方民間團體代表等，運用良好的溝通機制並善用非正式組織，說明開闢緣由及成效，透過多元參與方式，而讓本案能順利完成。

3. 跨機關合作達成多贏結果

高雄市為全國第二座捷運城市，高雄市政府刻正規劃環狀輕軌捷運，藉由完整公共運輸路網，改善捷運不足問題，但建造輕軌捷運費用龐大。在本區域所規劃之輕軌路廊用地係就地利用臺鐵局原有之臨港線鐵道路廊，高雄市政府以最少代價成功取得輕軌捷運路廊用地，節省 24 億元之用地費。高雄市政府並透過與高港局簽訂無償代管土地進行綠美化契約，無償使用土地，進行本案環境景觀改造，增加綠地面積 9.93 公頃，設置變色龍公共藝術及創設打狗鐵道博物館，讓市民享受優質休閒活動空間，達成「市民」、「高雄市政府」、「臺鐵局」、「高港局」多贏結果。



三、成本合理性

(一) 節省綠美化開發成本

1. 代管認養有效降低成本：由高雄市政府都發局洽商臺鐵局簽定「經管國有土地租賃契約」、「經管國有公用財產無償提供使用契約」之委託代管行政契約取得用地使用，另洽商交通部高雄港務局簽訂「經管國有土地無償提供綠美化契約」取得用地使用，無償使用土地予以綠美化，提供市民休憩空間。高雄市政府無償使用綠美化土地面積約為 **92,833m²**，上開無償使用土地面積若換算成需租用的成本，依高雄市政府與交通部臺灣鐵路管理局簽訂「經管國有土地租賃契約」之租金標準計算（面積 **3,819m²**，每半年租金 **681,890 元**）約 **3,315 萬元**，故本府採取代管認養方式已有效降低成本。
2. 善用中央補助經費摺節成本：參考內政部營建署針對「城鄉風貌」開放空間及廣場造價標準單價每公頃 **600 萬元**及自行車道平均建造費用標準單價每公里 **431.6 萬元**計算，本案工程費應高達 **6,704.67 萬元**，本府積極爭取內政部營建署全額補助 **5,391 萬元**即予完成，共節省工程成本 **1,313.67 萬元**。

(二) 節省管理維護成本

志工運用：本場域現場每日由打狗鐵道故事館代為管理維護鐵道園區場域及投入 4 位志工協助導覽解說工作，一年來投入 **1,460 人次**，以工資每天 **1,100 元**計算，約節省 **160.6 萬元**。

(三) 市府無償取得輕軌水岸線路廊

協助市府重大公共建設：透過都市計畫變更，臺鐵局獲得高強度使用（商業區）的土地，市府無償取得約 **5 公頃**輕軌路廊用地，本府節省約 **24 億元**輕軌土地取得成本，創造雙贏。

(四) 土地價值提昇

藉由政府投資優良品質的公共建設，改善沒落的哈瑪星地區，強化都市服務機能，促使土地價值提昇，重塑海岸空間，保存鐵道意象，透



過觀光人潮的湧入，帶動區域經濟發展。

高雄港站都市計畫變更之綠地變更為商業區後（如表 3-7），進行增值效益評估，經參考現有不動產市場價格，估算原綠地變更為商業區後之建蔽率 60% 及容積率 490%（可興建樓地板面積 22,737 坪）所增加之效益，分析估算結果，開發後淨利價值可達 11 億元以上（如表 3-8），土地增值約 1 億 9 仟萬元，效益非常大，相對帶動地區經濟發展效果。

表 3-7：變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案第二階段實質計畫變更內容明細表—高雄港站

編號	區位	位置	變更內容			變更理由	開發方式
			變更前	面積 (公頃)	變更後		
1	高雄 港站	臨鼓山一路側	商業區	0.5369	公園用地	1. 配合更新計畫推動，辦理都市計畫變更，並採跨區變更負擔方式取得輕軌路廊用地。 2. 建構由壽山至臨海二路與第三船渠的開放空間系統，以符合觀光樞紐之發展目標。 3. 配合 1-22 號碼頭整體開發計畫，推動鼓鹽水岸地區觀光起點與轉運門戶的機能。 4. 變更高雄港站舊站體所在之商業區為交通用地，達到活化及保存歷史建築之目的，	1. 採都市更新方式辦理開發。
2		高雄港站北段	綠地	0.1236	公園用地		
3		高雄港站北段	綠地	2.5566	商業區		
4		臨鼓山一路側	商業區	0.2666	交通用地		
5		臨臨海二路北側	特定文化休閒專用區(特文一)	2.8848	商業區	3. 公共設施用地納入跨區變更負擔。	
6		30 公尺計畫道路	道路用地開發方式由開發許可變更為都市更新 面積為 0.9281 公頃				
7		30 公尺計畫道路	特定文化休閒專用區(特文一)開發方式由開發許可變更為都市更新 面積為 2.3049 公頃				
8			關稅局	特定文化休閒專用區(特文一)開發方式由開發許可變更為與特文二合併辦理開發 面積為 0.0683 公頃			關稅局用地現況地上物為使用中之辦公廳舍，故不納入更新開發範圍，但辦理開發方式之變更。
小計			9.6698 公頃				

由表 3-9：成本合理性分析表計算結果：工程投入成本節省 5,821 萬元，管理維護成本節省 3,475.6 萬元，土地取得成本節省 24 億元，增值效益 12.9 億元以上。



表 3-8：高雄港站都市計畫變更前後綠地部分增值效益評估表

	都市計畫變更前	都市計畫變更後
面積 (坪)	綠地：25,566m ² (7,733.7 坪)	商業區 (商 3)：25,566m ² (7,733.7 坪)
法定建蔽率	—	60% 留設空地約 3,093.5 坪
法定容積率	—	490% 1. 可新建建築物樓層約 7 樓 2. 總樓地板面積 22,737 坪
新建產品 價值說明	—	1. 以室內坪數每戶 25 坪計算，(權屬面積 32.5 坪/戶，其中 30% 為公設)，共可興建 909 戶。 2. 總成本以每坪 10 萬元計算 (含土地成本、營建成本、管銷、稅金等費用)，總成本約為 295,425 萬元。 3. 每戶售價以 450 萬元計算，總售價約為 409,050 萬元。 4. 淨利價值 = 總售價金額 - 總成本金額 = 113,625 萬元 。

表 3-9：成本合理性分析表

成本 / 效益	內容	經費
工程投入 節省成本	規劃設計監造 (中央全額補助)	430 萬元
	工程經費 (中央全額補助) 後續維護管理經費	5,391 萬元
管理維護 節省成本	運用志工	160.6 萬元
	藉由代管認養有效降低成本	3,315 萬元 / 每年
土地取得 節省成本	協助輕軌捷運路廊用地無償取得及縮短 建設時程	24 億元
小 計		24 億元 9,296.6 萬元
增值效益	都市計畫變更為高強度土地使用 (商業區)	土地增值 1.9 億元 開發價值 11 億元以上
	帶動區域商機	增值效益相對提升
	增加政府稅收 (房屋稅、地價稅、契稅)	增值效益相對提升
小 計		12.9 億元以上



(五) 成功建構中央地方合作夥伴關係

1. 後工業化城市治理思維（創新思考）

以最少的投入換取最大的產出 = 調控中央到地方政府資源 + 以使用價值換取交換價值	Value Engineering =Do more with less =One stop shopping & total solution
---	--

高雄市政府採行後工業化城市治理思維，結合舊港區水岸成長與輕軌建設計畫的配套，取得中央支持，將臨港線現況閒置且低度利用的場站與沿線路廊辦理都市更新再開發，妥予檢討規劃並調整其發展定位及都市計畫分區，健全市中心區與水岸地區的產業成長，並將龐大之用地取得費用，藉由政策工具之適當運用，將使用價值與交換價值交互轉換為用，提高投資之自償率，促進輕軌捷運重大公共建設之成功可行性，達成以最少的投入換取最大的產出之綜效。

2. 促成國土資源有效利用

本案由市政府各機關合作共同完成，不僅完成了「高雄港站至臺鐵縱貫線分支口自行車道系統延伸工程」及創造富含文化保存與具教育意義的「鐵道文化園區」，提供民眾有意義的健康休閒交流環境，並且協助市府重大公共建設 - 輕軌捷運路廊用地無償取得，促成國土資源有效利用。

本專案積極執行的過程，以「市民福祉」為核心，同時關懷「環境、經濟、文化」等3大面向，其成就也彰顯在這3大面向，造就的經濟效益更是無法估算，尤其是成功建構中央地方合作夥伴關係，高雄市政府的該當作為，讓荒廢的閒置土地運用更有效率及價值。



四、場域故事

在午後微風的城市中 遇見小小的幸福

騎著鐵馬沿著西臨港線自真愛碼頭往西子灣的方向前進，迎面吹拂而來的是高雄特有的鹹味海風，沿著自行車道往前行，經過了一條不算寬的小路後，突然映入眼簾的是一片寬闊的大草地，頓時彷彿時間變成緩緩流動，藍天、綠地、草原、微風串連一氣，有種置身雲端的幸福感。細數眼前，是一條條數不清的鐵軌，沿著鐵軌往前沿伸，一對對依偎在花田中拍著甜蜜婚紗照的新人，是浪漫！。

空中飄來絢爛的七彩泡泡，一顆一顆的泡泡裏，乘載著小小孩天真的歡笑聲與父母的殷殷企盼，咔嚓、咔嚓，是剎那、是永恆、是幸福。

隨著小孩的腳步在舊鐵道上奔跑，也忙祿的穿梭在舊火車頭的周遭，尋找著年幼時的鐵道思緒，一張張泛黃的記憶也慢慢的鮮明起來了。

這裡不禁讓人停下腳步，聆聽著每個人的幸福，而自己也不禁溶入在這小小幸福的一刻中，原來城市中也有著這樣洋溢著微笑幸福的角落。





五、結語

本案工程順利完成，讓西臨港線自行車道系統可以從成功、凱旋路口銜接高雄港站，穿越公園陸橋、大公路橋，一路暢行哈瑪星、北斗街至縱貫線分支口，營造長度 2.1 公里及 9.93 公頃綠地，包括變色龍公共藝術、花田、木棧道休憩平臺、經典火車廂等設施，成功建構高雄港站鐵道文化園區。

住在舊鐵道旁的居民以前忍受噪音，97 年火車停駛後，由於鐵路局疏於維護清理，居民飽受髒亂之苦，都發局協調臺鐵局同意由市府代管，逐年逐段改善。西臨港線自行車道，完成最後一哩開關，「現在終於像是個後花園，住家環境獲得很大的改善」舊鐵道旁的興宗里里長倪李碧子如此表示。

本案執行過程中經由跨機關合作，集合公、私團隊的智慧，終於獲致市民、市府、臺鐵局、港務公司及中央單位等多贏的成果。

期待藉由本案的推動，結合未來都市更新與輕軌捷運建設，為高雄下階段的產業成長引擎—亞洲新灣區整備最佳發展環境。



圖 4-1：高雄港站至臺鐵縱貫線分支口自行車道系統延伸工程啟用典禮



圖 4-2：西臨港線自行車道，完成最後一哩開闢

What a wonderful world





肆、附件

附件一、西臨港線自行車道系統延伸工程基本資料

■名稱：西臨港線高雄港站 - 縱貫線分支口段自行車道系統延伸工程
■位置：高雄市鹽埕區西臨港線高雄港站（北緯 22.62216，東經 120.27216）
■基地面積：9.93 公頃
■戶外休閒廣場面積：9.93 公頃
主要空間及設施：景觀草坪，水電照明、噴灌系統、車檢站整修、文資保護範圍木棧道工程、標誌標線、環境綠美化工程。
■規劃設計監造成本：4,300,000 元
■施作建造成本：53,910,057 元
■開發單位：高雄市政府都市發展局
■營建團隊：名 稱：東照營造工程股份有限公司 負責人：潘獻樹 電 話：3434301
■空間規劃：名 稱：翊祥建築師事務所 負責人：黃振祥 電 話：07-3451868
■管理維護：名 稱：山廣營造有限公司 負責人：吳榮群 電 話：07-3304151
■相關地方團體：名 稱：中華民國鐵道文化協會 電 話：0935-176127 名 稱：打狗鐵道故事館 電 話：07-5316209
■開幕時間：100 年 4 月 23 日



附件二、高雄港站百年大事記

- 1900 年 縱貫線臺南至打狗間火車開通，設於南鼓山的打狗停車場（火車站）啟用，此為第一代的打狗停車場。
- 1908 年 舊打狗停車場空間不足，因此利用哈瑪星填海造陸的新腹地，將打狗停車場遷移至現高雄港站位置。
- 1912 年 第一期築港工程完成，哈瑪星新市街也開發完工。新市街用地包括新濱町、湊町、山下町、哨船町及鹽埕町一、二丁目等。
- 1920 年 配合地名改制，打狗改名為高雄，「打狗停車場」改名為「高雄停車場」或「高雄驛」。同期漁業帶動相關產業，哈瑪星逐漸成為高雄發展中心。
- 1941 年 日人於大港庄興建高雄火車站（即今建國二路高雄火車站），客運業務移至新站，高雄港站以經營貨運為主，是臺鐵最大的貨物編組站，臺鐵全省各式貨物列車進出均由這裡負責相關調送服務。客運方面則剩高雄至屏東路線。
- 1947 年 二次大戰末期，高雄港站的站房與主要場站設備遭美軍炸毀。重建現存站房，南、北號誌樓依原建築稍加改建。
- 1960 年 都市活動東移，漁業重心亦轉移前鎮區，哈瑪星發展轉趨低迷。
- 1967 年 第一臨港線全線通車；設立木造前鎮車場。
- 1968 年 高雄港站停辦屏東線客運，專營貨運。
- 1970 年 6月設立中島車場。
- 1973 年 前鎮車場加強為磚造建築。
- 1993 年 高雄港務局將高雄港站內的扇形車庫索回拆除。
- 2002 年 港區蓬萊線拆除。
- 2002 年 高雄港站與高雄車站被高雄市政府登錄為歷史建築。
- 2002 年 高雄港站南號誌樓以南各股因捷運施工停用，隨後配合高雄捷運工程而遭拆除。
- 2005 年 貨運列車改於前鎮車場到發。



- 2008年 配合高雄市區鐵路地下化計畫，高雄港檢車分段遷移至高雄機廠遷移完成；鼓山車站至高雄港站路段及高雄港站站內區亦隨之停用。
- 2008年 臨港線停駛，高雄港站停用。11月1日至9日辦理「摩登高雄・百年風華」活動，開行「高雄港尾班車」專車；最後一班列車於九日下午五點三十分由高雄港站駛離後，鼓山車站至高雄港站不再有火車行駛。隨後高雄市區鐵路地下化計畫之鼓山車站一至六股拆除工程開工，鼓山車站通往高雄港站的鐵軌正式截斷，此後火車再也無法駛入高雄港站。
- 2008年 12月16日高雄港站及其管理之新光站正式裁撤，高雄港站所屬之前鎮車場業務移至高雄車站管理。
- 2009年 高雄市政府都市發展局成功爭取內政部營建署全額補助進行西臨港線高雄港站—縱貫線分支口段自行車道系統延伸工程規劃。
- 2010年 6月15日將高雄港站站內區攔腰截斷的臨海二路打通至七賢三路工程完工通車。
- 2010年 10月24日「打狗鐵道故事館」開館，將高雄港車站站房變身，館內展出相關鐵道文物，目前由高雄市政府文化局委託中華民國鐵道文化協會營運。
- 2011年 4月23日西臨港線高雄港站—縱貫線分支口段自行車道系統延伸工程完工啟用。
- 2012年 1月3日高雄市政府都市發展局與臺鐵高雄機廠合作，新增六節各式車廂至站區股道展示。
- 2012年 5月西臨港線高雄港站—縱貫線分支口段自行車道系統延伸工程榮獲第十八屆建築園冶獎高雄市優質公共景觀類獎，9月再獲第二十屆中華建築金石獎優良公共建設類獎殊榮。
- 2012年 西臨港線景觀全線改造，最後一哩路完工。



高雄港站

高雄港站的興衰變化，起於運輸需求；停於運輸需求，然後帶著百年餘韻、懷舊風情，換妝重生。它的歷史進程是一篇動人的故事，在起承轉合間綿綿長長地融入了高雄人的生活記憶，不論是過去的繁忙月臺，還是今天的鐵道園區，高雄港站用不同的面貌，但始終如一的熱情迎接你我。在這片場域中，我們將繼續譜寫一段段新的故事。



打狗停車站－從臨時到現代化

1900年，日人修建臺南至打狗的火車運輸鐵道，將「打狗臨時停車場（臨時火車站）」建於鹽埕埔的車路頂。

1901年，橋仔頭設立新式糖廠。翌年臺灣總督府頒布「糖業獎勵規則」，許多新式糖株式會社接連設立，一時之間糖業大為發展，各種機器設備不斷從國外輸入島內工廠，為打狗港營運帶來盛況。1908年西部縱貫鐵路開通，加上1905年日俄戰爭結束後，島內米、糖及阿里山林場木材等，大量集中於打狗港急待輸出，當時的打狗港及停車場（火車站）場地已經出現不敷使用的情況。

早在1904年「臺灣鐵道部」已察覺打狗臨時停車場的不足之處，除了場地狹窄，還有距海岸較遠，導致港口貨物裝卸不夠便利，因而決議將原來的車站遷建、擴張。當時正在進行的打狗港整建工程，一面將港內航道疏濬以修築新式碼頭（即今新濱碼頭的前身）；一面利用港內挖掘出來的泥沙填海造地。1907年，一部分的灣內泥沙已填築成為鄰近海面的新生地，而打狗火車站也在1908年9月15日正式誕生在這片新生地中。這座位於鼓山的高雄港站，是全臺第一個填海造地的現代化新火車站，便捷的鐵路運輸搭配現代化碼頭，貨運效率大大發揮，就此開啟海陸聯運新紀元。



哈瑪星－高雄市發展的起源地

海埔新生地除了打造高雄驛（高雄港火車站），也成功填築出新濱町新市街用地。當時的新濱町、湊町靠近港邊，有便利的「濱海鐵路線」通往高港、漁港，這片「濱線」地帶是日人所稱的 Hama-sen，也就是大家耳熟能詳的哈瑪星。哈瑪星是當時的市政、金融、運輸交通中心，不論是自來水、電力、電燈、電話、新式碼頭、鐵路、火車站，或是現代化的整齊道路、現代化市場、現代化書店等等，各種新式商店及新式建築林立，繁榮的市街呈現出一座現代化城鎮的進步景象。哈瑪星是高雄港現代化發展的起源地，在高雄都市發展中佔有極為重要的一頁。

隨著港、市繁榮及新的都市計畫發展，高雄港的地理環境與車站設備已經無法滿足都市成長所帶來的需求。1941 年日人在大港埔（今高雄車站現址）興建現代化鋼筋水泥的新式火車站，將大港庄的居民，有計畫性地遷至新大港（今高雄醫學大學東邊），都市重心東移，高雄港站業務僅存承辦貨運及高雄至屏東的客運。在第二次世界大戰（1941-1945）末期，高雄港站的站房與主要場站設備遭美軍轟炸機炸毀。1947 年重建現存站房，南、北號誌樓則依原建築稍加改建，繼續營運車站業務。1968 年時停辦高雄至屏東客運，而專辦貨運業務。隨後高雄運輸重心逐漸轉移，人口流失，業務銳減。

變身為鐵道文化園區

2008 年臺鐵高雄港站停駛後，高雄市政府積極與臺鐵局協商認養土地、進行管理維護，完成全區綠化，並保留 38 股軌道。9.93 公頃的高雄港站區化身為鐵道文化園區，開放供民眾使用，並將部份鐵道延續成為 2.1 公里的自行車道。



2012 年此工程已獲得第十八屆建築園冶獎－優質公共景觀及中華建築金石獎的肯定，高雄市政府於同年 12 月完成西臨港線末段景觀改造延伸至鐵路地下化縱貫線分支口的相關工程，完整串接西臨港線自行車道，構成一優質完善的自行車道與人行空間休閒活動路網。



高雄火車站

清光緒 26 年（民國前 12 年）11 月落成於當時最繁榮地區—哈瑪星新濱町一丁目。臺灣鐵路在清朝時只築成基隆到新竹一段，日治時期才又在臺灣南北兩端分段興建縱貫鐵路，而於民國前 12 年築成高雄到臺南間的鐵路，稱為打狗驛，民國 9 年改稱高雄驛。



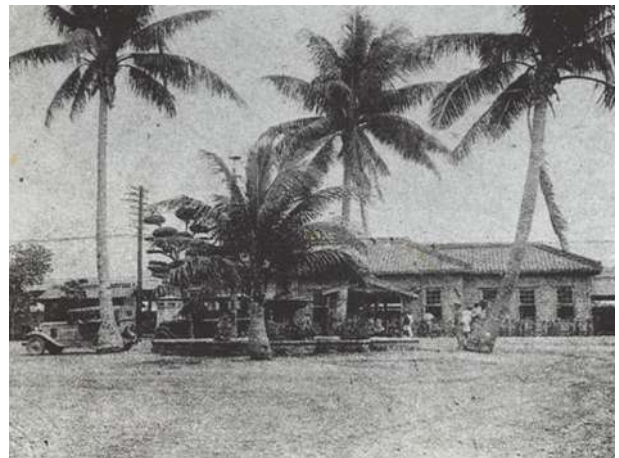
壽山見高雄市街

此即自壽山向下俯瞰高雄的情景，右側為哈瑪星一帶的市街，遠方則為高雄港，仔細往照片中間看，還能看見一節節往返碼頭輸送貨物的火車車廂。



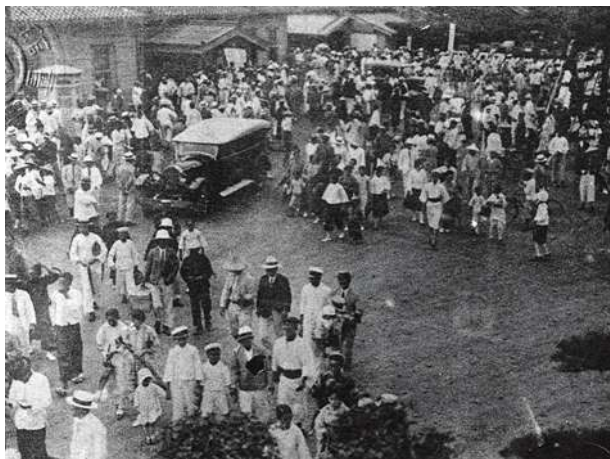
高雄市全景之一鹽埕町

鹽埕町原為日治時期「打狗整地會社埋立地」之一，而於第二期築港工程期間，由「打狗整地株式會社」築地開發成新市街，使原本毫不起眼的荒埔，一翻身成了商業的黃金地段，店舖連軒，甚至取代了三塊厝的地位。照片中可見其街道規劃得相當整齊，中央則為高雄港鐵路。



高雄火車站落成

照片中為南臺灣第一個火車站，落成於清光緒 26 年（民國前 12 年）11 月，即為現在的高雄港站（鼓山一路 373 號）。火車站前方可見高挺的椰子樹、電線桿、街燈、噴泉、郵筒，在當時已算是十分現代化的黃金地帶。



高雄車站前的人潮

這是日治時期鼓山區的火車站新濱線前人潮洶湧的景象。該火車站建物，已改建作為「高雄港站」之用。



高雄港火車站前

攝於西元 1938 年（昭和 13 年），為日治時期高雄火車站（今高雄港站）前的景象。圖中可見電線桿、公車、人力車、高聳的椰子樹，以及川流不息的人潮。



高雄驛前

座車上正在向人示意的裕仁太子，攝於高雄火車站前（今高雄港站）。



御泊所御發，高雄停車場御著

裕仁太子座車及隨行車隊自貴賓館出發，與到達高雄火車站入內參觀的鏡頭。

註：本文所有老照片資料來源皆由高雄市歷史博物館提供。



附件三、西臨港線自行車道通車活動 (100.4.23)





附件四、相關媒體報導



臨港線鐵道改造 變休閒綠廊

（記者吳榮偉高雄報導）廢棄的台鐵西臨港線鐵道經過規劃設計，從高雄港站到興隆路改造成為自行車道和綠廊（見圖），讓過去老舊不堪的沿線環境，徹底改觀。

市政府都發局指出，以三年約新台幣七千萬元的經費重新改造廢棄鐵道廊帶，如今已成了沿線居民的後花園，讓環境變得乾淨整齊。

台鐵臨港線鐵路過去是運送出口大宗物資到高雄港轉由貨輪輸往國外，或是從國外進口物資的主要輸送道，如今被陸路取代，老舊鐵道一度淪亂成爲環境死角，遭到嫌惡，甚至是登革熱的孳生源。

都發局關連的西臨港線綠廊，從高雄港站到興隆路，長二點一公里、寬十二公尺，蜿蜒的廊道被鋪設棧板、劃設自行車道和卵石道，供民眾做不同功能的休憩。

循臨港線鐵路到捷連西子灣站有鐵道文化園區，園區內保留了三十八股軌道，還引進經典老車廂等，是很吸引遊客的一個景點。

都發局指出，高雄鐵路地下化後，地面鐵道將全面地下，縱貫線市區段將規劃爲綠廊，未來西臨港線自行車道將可與縱貫線綠廊串接，向北延伸到左營，向東連接愛河，讓騎士有更開闊的騎行空間。

1020110 臺灣時報



廢鐵道變自行車道

2008年台鐵高雄港站火車停駛後，市府都發局規劃將舊有的鐵道荒廢空間改造為自行車道，延伸西臨港線自行車道，分三階段施工，最後一段向北延伸至鐵路縱貫線已於日前完工，總長約2.1公里。未來鐵路地下化後，西臨港線自行車道可與縱貫線綠廊串接，再向北延伸至左營。

（圖文：記者葛祐豪）

1020111 自由時報

西臨港線自行車道

舊鐵道惹人嫌 變身民宅後花園

【記者謝梅芬／高雄報導】高雄市西臨港線自行車道，最近開發新的路線，這是都發局第3年向中央爭取到的預算，把原先廢棄的民宅後院的廢棄空間變身為「後花園」。

高捷局都發局說，這是西臨港線最後一段的開闢工程，再向北延伸到興隆路，從高雄港站到興隆路總長全長2.1公里，舊有鐵道荒廢空間已全部改造，成為市民喜愛的自行車道及休閒散步道。

高雄港站在3年前闢為鐵道文化園區保留全部軌道，引進經典老車廂，是最先完成的一段，接著從五福路到北斗街自行車道完成，這兩段曾獲得優良公共建設金石獎。去年，市府再向北延伸到興隆路貫線，總共向中央爭取到7千萬改建費。

都發局指出，最後一段雖然只有600公尺，但是最難開發的，因為這一段民宅林立，鐵道經過民宅後院，西臨港線廢除後，成為民宅的曬衣場，有的甚至堆積廢棄物。

住在舊鐵道旁的居民以前忍受噪音，2008年火車停駛後，鐵路局派員於維護清理，居民雖受驚風之首，都發局3年時間整頓，最近終於把翻身的「後院」變為「後花園」。

「現在終於像是個後花園，住家環境獲得很大的改善，舊鐵道旁的鄉間里長夜多響子說，每到傍晚就有許多民眾騎車，也有人帶著孩子散步。」

都發局說，高雄鐵路地下化後地面鐵軌將全數移至地下，縱貫線市區段變身綠廊，西臨港線自行車道未來還會與縱貫線綠廊串接，向北延伸到左營，向東連接愛河，四通八達。

高捷局都發局整頓舊有鐵道荒廢空間，上圖為改造後的自行車道，下圖（高捷局提供）為早期荒廢模樣。

記者謝梅芬／攝影



改造後



改造前

1020111 聯合報

高雄港站 新增六部經典車輛

【記者楊白泉高雄報導】高雄舊港站鐵道文化園區，市府再增6台經典車輛，包括1911年製造的工程平車、造型特殊的篷守車、以及全台僅存3輛的翻背椅客車，加上去年初進場的CT259及DT609兩輛蒸汽火車頭，哈瑪星鐵道園區更具看頭。

高雄港站打狗鐵道故事館館長謝明勳表示，這次進駐的6輛車輛，包括客車、平車、行李車、敞車及篷守車，每輛車都有不同的身世與歷史故事。其中最受矚目的當屬剛過百歲

生日、1911年日製15EF19工程平車，是台鐵最早期的貨車；再來就是莒光號第一代電源行李車，在高雄機廠機務處老匠師的協助下，整修恢復了當年最原始的車廂塗漆。另外，還有經常「吊車尾」的篷守車。

市府表示，這6部車輛在12月30日進駐高雄港站，短短數日已引起鐵道同好與網友貼文迴響，打狗驛老站區已逐漸轉型為哈瑪星在地特色，成為發展地區文化觀光

的有利資源。
高雄舊港站鐵道文化園區，市府再增6台經典車輛，讓園區更具看頭。



高雄港站鐵道園區 再增經典車輛

（記者吳榮偉高雄報導）高雄市政府都發局指出，高雄舊港站鐵道文化園區，市府再增六台經典車輛，包括一九一一年製造的工程平車、造型特殊的篷守車，以及全台僅存三輛的翻背椅客車，加上去年初進場的CT二五九及DT六〇九兩輛蒸汽火車頭（見圖），哈瑪星鐵道園區更具看頭。

高雄港站打狗鐵道故事館謝明勳館長表示，這次進駐的六輛車輛，包括客車、平車、行李車、敞車及篷守車，每輛車都有不同的身世與歷史故事。其中最受矚目的當屬剛過百歲生日、一九一一年日製一五EF一九工程平車，是台鐵最早期的貨車；再來就是莒光號第一代電源行李車，在高雄機廠機務處老匠師的協助下整修恢復了當年最原始的車廂塗漆，十分經典。

另外，還有經常「吊車尾」的篷守車。都發局表示，市府認養高雄港站完成全區綠化，保留全區軌道，首先進駐的是CT二五九及DT六〇九兩輛古董蒸汽火車頭，並主動洽詢鐵路局同意再支援六輛不同功能，且全部都是「鐵路文物」級的車輛。鐵路局高雄機廠張簡坤組長說，鐵路局老員工也認為這些功成身退的車輛應該要好好保存，六輛老車從高雄機廠「出廠」前，還特別仔細除鏽、補土上漆，整修保養了一番。

都發局表示，這六部車輛在十二月三十日進駐高雄港站，短短數日已引起鐵道同好與網友貼文迴響，打狗驛老站區已逐漸轉型為哈瑪星在地特色，成為發展地區文化觀光的有利資源。

1010104 民眾日報 - 高雄港站 新增六部經典車輛

高雄市政府將台鐵西區港線部分鐵道，興建長一四五〇公尺的自行車道，昨天舉行啓用典禮，出席參與的高雄市長陳菊（右）與官員及市民一起騎著自行車體驗。（記者黃志濤攝）



橫跨三十八條鐵軌

高雄港站 自行車道開放

（記者黃志濤／高雄報導）自行車道橫跨三十八條鐵軌，日治時代高雄港站開放成為市民休閒廣場。

「高雄港站鐵道場域開放及自行車道」正式啟用，市長陳菊昨天下午與立委管碧玲、都發局長盧維屏及多名在地里長，從高雄港站騎自行車到駁二碼頭約六百公尺，沿路看鐵道、港區景觀，海風吹來相當宜人，即日起供全體市民休閒騎車。

原場地從日治時代起即為封閉場所，八港口物資運送要地，高雄港站前三十八條鐵軌，顯見百年前貨物轉運繁榮情況，市府耗資超過七十九百萬元向台鐵認養。盧維屏說，改建後拆一條軌，沒放一根釘，盡量維持原貌，站前還開放「CT」老火車，提供市民騎鐵道週遊。

陸菊表示，這塊土地原屬於台鐵，協商過程艱苦，但成果屬於全體市民，高雄市自行車道已達四百五十公里，縣市合併，未來四年要達七百公里。

車道開放後，西區港自行車道從新光碼頭一路通到鼓山哈理登，銜接旗津及西子灣等風景區。先期美國CNN評選高雄港為亞洲五大軍港城市之一，看中的是車道長度及景觀特殊。

車友鄭姓夫妻昨天參與啓用儀式，他說，住茶裡區，騎車廿多年，車站以前是煤礦、管制區，荒廢一段時間後，整理開放後「很安全」，能「狗搭配」一小段火車，讓「民衆在此喝咖啡更有原味。」

車友鄭姓夫妻說，騎車廿多年，車站以前是煤礦、管制區，荒廢一段時間後，整理開放後「很安全」，能「狗搭配」一小段火車，讓「民衆在此喝咖啡更有原味。」

全場「很安全」。

（記者黃志濤攝）

1000424 聯合報 - 高雄港站自行車道開放

1010104 臺灣時報 - 高雄港站鐵道園區 再增經典車輛



高雄港站變色龍綠雕好Q

【記者吳榮偉高雄報導】高雄港站龍年應景，市府在鐵軌區撒播波斯菊正值盛開，非常美麗。並且有二隻攀爬上貨車的變色龍（見左圖），畫面十分逗趣，讓今年的高雄港站成為過年出遊拍照的最佳地點。

負責布置高雄港站的都發局官員說，今年是龍年，「變色龍也是龍，是Q版的龍」，這二隻高約三公尺的變色龍，總共運用了近一萬株的彩色草花裝置而成，將來在一年內還會配合季節「變色」。

都發局選在三十八軌全數保留的鐵軌區挑選了七軌撒播大波斯菊花種，目前已進入盛開時期。都發局說，廣闊的鐵軌區盛開著花海，無論從那個角度看，都非常壯觀美麗，吸引許多民眾駐足拍照，預計在年假期間將是波斯菊繽紛綻放最佳景緻時期。

都發局為了行銷高雄花田城市，也為高雄港站這二隻「獨一無二」的變色龍加持人氣，鼓勵民眾和變色龍合照上傳都發局網站，並且在Facebook上「打卡」，歡迎前往的民眾即時和朋友分享旅遊訊息。

1010121 臺灣時報—高雄港站變色龍綠雕好Q

高雄港站得獎競圖 故事館展出

【記者謝梅芬／高雄報導】高雄市政府都市發展局主辦「舊打狗驛(高雄港站)文化保存與都市再發展徵圖」得獎作品，昨天起在「打狗鐵道故事館」展示，許多家長利用假日帶孩子參觀。

都發局表示，這些來自美國、荷蘭、韓國及台灣得獎作品，目前正在鐵道故事館展示，為高雄港站未來提出創意方案。

市政府都發局科長黃志明表示，將繼續爭取中央支持本區做為國家鐵道文化資產保存重要場域，為哈瑪星地區文創觀光挹注新動能。

具百年歷史的高雄港站曾經是台灣西部縱貫線端點站，興盛時期承載全島70%的貨物進出口。從2008年停止營運後，市府接手場地維管，興建自行車道，老站房委託鐵道文化協會開辦故事館。

市府表示，高雄港站透過開放性的國際徵圖，參與者不約而同表達出鐵道場域創新概念、不再拘泥於傳統的歷史古蹟保存模式，國內知名雜誌LA VIE、西班牙專業設計雜誌及美國iiSBE永續建築環境協

會網站也刊登報導部分徵圖作品。

中華民國鐵道文化協會謝會長明勳認為，高雄港站不能單件標本式保存，而是完整的系統呈現和有機的動態運作。

謝明勳說，高雄港站極具觀光價值，未來需要一條舒適便利的交通動線來串聯水岸，建議利用台鐵既有停用的鐵軌引進輕軌電車。此外，高雄港站腹地大，可以做為國際級火車典藏博物館。

都發局長盧維屏指出，高雄港站毗鄰駁二藝術特區，沿著水岸將在未來3年陸續完成海洋流行音樂中心、世貿中心與國際旅運中心，形成一條長達3公里的港岸更新與文創產業軸帶。

盧維屏說，舊港站透過參與式國際徵圖的成果，做為鐵道文化資產活化利用的提案，爭取中央補助，也是引導未來舊港站土地再開發時的都市設計準則。

得獎作品在「月台區」展示到9月18日止，地點：高雄市鼓山區鼓山一路32號，免費參觀。

1000905 聯合報高雄港站得獎競選 故事館展出



百年蒸汽火車 過了13年 重返高雄港站

出動吊車將CT251、DT609火車頭搬到鐵道故事館



CT251及DT609青煙蒸汽火車，昨重返台鐵高雄港站。(記者楊青菁攝)

【本報高雄專訊】春節期間到高雄港站，百年蒸汽火車文化列車四輛，由高雄港站開往打狗火車站，兩台青煙蒸汽火車十三日後，重返高雄港站。

昨天清晨，蒸汽火車頭緩緩升到半空中，由鼓山一路飛越到高雄港港月台，緩緩降臨軌道上。兩輛火車一共四節車廂，花了大半天時間，昨下午三點半就定位，「旁民家噴噴噴」，畢竟在一生當中，看到火車飛在半空中，畫面又能有幾回呢？

「打狗鐵道故事館」常務委員黃志源表示，CT251及DT609是日治時代九龍門用來運送糖的專用車，與日本同步使用。九龍門用來運送糖的專用車，與日本同步使用。九龍門用來運送糖的專用車，與日本同步使用。

「打狗鐵道故事館」常務委員黃志源表示，CT251及DT609是日治時代九龍門用來運送糖的專用車，與日本同步使用。九龍門用來運送糖的專用車，與日本同步使用。

「打狗鐵道故事館」常務委員黃志源表示，CT251及DT609是日治時代九龍門用來運送糖的專用車，與日本同步使用。九龍門用來運送糖的專用車，與日本同步使用。

故事館長謝明勳 追火車長大

謝明勳是高雄人，打狗鐵道故事館館長。他從小就對火車有濃厚的興趣。他從小就對火車有濃厚的興趣。他從小就對火車有濃厚的興趣。

謝明勳是高雄人，打狗鐵道故事館館長。他從小就對火車有濃厚的興趣。他從小就對火車有濃厚的興趣。他從小就對火車有濃厚的興趣。

謝明勳是高雄人，打狗鐵道故事館館長。他從小就對火車有濃厚的興趣。他從小就對火車有濃厚的興趣。他從小就對火車有濃厚的興趣。

1000125 自由時報—百年蒸汽火車過了13年 重返高雄港站

台鐵高雄港站留6成 文團盼濱線復駛

【記者葛祐豪／高雄報導】百年台鐵高雄港站確定保存全區6成土地，市府強調這是台灣最大規模的鐵道保存行動，將興建「哈瑪星鐵道文化故事館」及1450公尺的自行車道；文史團體則希望濱線復駛。

故事館 預計10/24開張

台鐵高雄港線前年底停駛後，哈瑪星當地文史團體一再呼籲保存百年鐵軌，市府考量文化資產與都市發展並行，與台鐵達成協議，保存了鐵軌區約4.6公頃土地，鐵道達26軌；另4成非鐵軌區土地則同意台鐵進行商業開發。

高雄港站站體是台鐵所有，地方反映希望開放參觀，台鐵同意由文化局代管。文化局長史哲說，計畫將高雄港站改為「哈瑪星鐵道文化故事館」，邀請中華民國鐵道文化協會進駐，提供專業導覽。

鐵道文化協會表示，「哈瑪星鐵道文化故事館」預計10月24日開館，呼應1908年10月24日打狗至基隆的火車通車，未來將成為台灣最大的鐵道文化資料館。

此外，市府將西臨港線自行車道延伸，從台鐵高雄港站興建長1450公尺的自行車道，一路延伸到鹽埕區北斗街，預定明年2月完工。

單車道 市府：無損鐵軌

當鐵軌遇上鐵馬，卻引發不同看法，「打狗驛古蹟指定聯盟」認為可能破壞百年鐵軌，覺得不妥；文資委員也兩次打回票，但最後仍過關。主導的都發局長盧維屏強調，西臨港線騎到台鐵高雄港站時就會阻斷，他保證施工絕不破壞鐵軌，自行車道是木造，預留未來火車復駛可能。

「打狗驛古蹟指定聯盟」前召集人劉秋兒說，苗栗的山線都已復駛，希望鼓山站到魚市場的濱線也能復駛，讓民眾體驗百年鐵道風華，也能提撥哈瑪星的觀光。

市長陳菊昨天前往視察，她表示，為了保存台鐵高雄港線的鐵軌與車站，市府差點與台鐵鬧翻了，如今第一階段總算爭取到，她認為復駛是理想，但目前還有一段距離。

高雄市政府計畫利用西臨港線，鋪設銜接二與北斗街的自行車道。(記者黃志源攝)



990829 自由時報—台鐵高雄港站留6成 文團盼濱線復駛



台鐵高港站六成 文資保存

哈瑪星鐵道文化故事館 10月開館 民間盼車場、濱線、臨港線全區復駛 以行動劇表達訴求



「打狗牌」高雄港火車站全區鐵道保存六成，將由中華民國鐵道文化協會進駐營運，讓民眾親近鐵道文化。 記者徐如宜／攝影

【記者徐如宜／高雄報導】高雄市政府考量文化保存與都市發展並行方案，共保存台鐵高雄港火車站六成範圍。市長陳菊宣布「哈瑪星鐵道文化故事館」今年10月24日會開館，銜接駁二到鹽埕區北斗街的自行車道也將於明年2月完工。

1900年縱貫鐵道從打狗行通車到台南，第一代的打狗停車場設置於現在高雄港站以北，是高雄地區第一個火車站，由於南接高雄港，

在客貨運輸大幅成長下，1908年擴大車站範圍，也將車站南移現在位置。曾任站務員的謝貴昌說，高雄港站全盛期員工近400人，這些年漸沒落，台鐵於2008年12月遷出。陳菊昨天視察歷史建築「舊打狗驛」及西臨港線自行車道工程，她表示，考量文化保存與都市發展並行方案，高雄港火車站以文化資產及都市計畫方式進行最大化保存，總計保存了4.62公頃面積的土地，占全區鐵道7.72公頃的6成，而廟內最大規模的鐵道保存行動。

文化局長史哲表示，「哈瑪星鐵道文化故事館」及西臨港線自行車道的建置，是活化場域、彰顯鐵道文化的積極作為。高雄港站站體為

台灣鐵路管理局所有，目前已閒置，文化局已協調台鐵獲得同意認養代管，並邀請中華民國鐵道文化協會進駐營運。

民間打狗驛古蹟指定聯盟則提出「打狗驛全區復駛計畫」，希望車場、濱線、臨港線全區復駛，認為市府只保留全區的六成還是不夠，仍極力爭取應全區保留。「海馬週」影像行動工作坊成員，昨天也在現場以行動劇表達訴求。

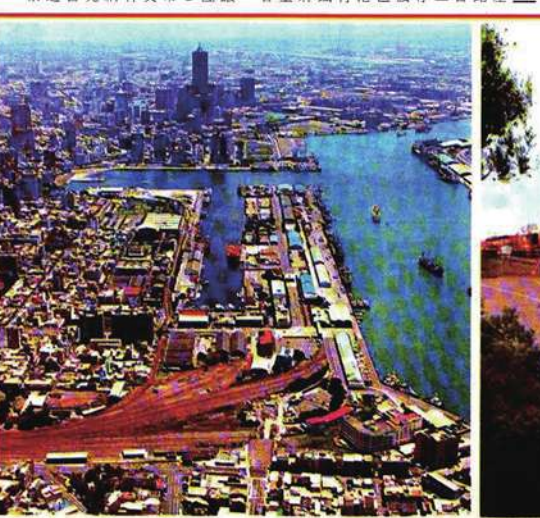
都市發展局長盧維屏指出，有關場域鐵軌等相關設施，都發局提出以劃設細部計畫公共設施，強制要求建築退縮，集中留設法定空地或建築與軌道的共構方式，以保存鐵道景觀及原有鐵道紋理，預留未來臨港線復駛的可行性。

990829 聯合報－臺鐵高港站六成 文資保存

高港站鐵道園區 擘畫願景

盼鐵道保存與都市開發共融 帶動哈瑪星、鹽埕舊城區文化、觀光及長遠發展

北號誌樓列入古蹟審查
此外，市府針對高雄港站文化資產維護亦有多項作為，諸如高雄港車站北號誌樓，市府文化局已正式列入古蹟審查；高港站區內三十公尺臨海二路道路開闢工程，採取可逆工法保存鐵軌設施及保留未來火車再行駛的機會；高雄港務消防隊車庫興建抵觸區內鐵軌設施，都市設計審議也要求港務局評估另覓適當地點興建的可行性；今年七月開五福路口旁鐵道之鐵軌轉軸器沿線民宅佔用填埋，市府亦主動要求地主拆除返還，向市鐵道局提出高雄港站場域由市府代為管理維護之請求。



高雄港站基地現況空拍圖

市府為進行舊城區改造及保存活化，推動「台鐵高雄港站及臨港線沿線鐵路土地」都市更新再開發案，透過此都市更新的機會，市府務實地思考哈瑪星台鐵高港站與鐵道歷史文化特色保存，運用都市更新法令的誘因，以活化保存取得冰凍式保存的方式，計畫將鐵道高港站及鐵道開發為鐵道園區、臨港線鐵路廊道保存活化為輕軌、自行車道及市區環境綠帶，讓鐵道保存與都市開發共融，鐵道博物館有發展的機會，以帶動哈瑪星、鹽埕舊城區文化、觀光及長遠的發展。



高雄港站開發後鐵道空間保存構想模擬示意圖。

(市府都發局提供)

980808 臺灣時報－高港站鐵道園區 擘畫願景