

文化部文化資產局

計畫名稱：興濱計畫-旗鼓鹽文化廊帶再造(2.0 延續型計畫)

修正計畫書



申請單位：高雄市政府

日期：中華民國 111 年 7 月 8 日

興濱計畫-旗鼓鹽文化廊帶再造 綜合資料表

計畫類別 (申請項目)	<input type="checkbox"/> 調查研究(修復計畫) <input checked="" type="checkbox"/> 規劃設計 <input checked="" type="checkbox"/> 施工、監造、工作報告書 <input checked="" type="checkbox"/> 其他_____	
建造物 基本資料	<input type="checkbox"/> 國定古蹟 <input type="checkbox"/> 直轄市定古蹟 <input type="checkbox"/> 縣(市)定古蹟 <input checked="" type="checkbox"/> 歷史建築 <input type="checkbox"/> 重要聚落 <input type="checkbox"/> 聚落 <input type="checkbox"/> 文化景觀 <input type="checkbox"/> 遺址 <input type="checkbox"/> 無形文化資產 <input type="checkbox"/> 其它 _____	
計畫主辦機關	高雄市政府文化局	
計畫執行機關	高雄市政府文化局	
計畫實施期程	民國 111 年 12 月 至 114 年 12 月 止	
計畫經費 (單位：元)	修復工程經費 (含監造及工作報告書) (資本門)	4,200 萬元
	計畫經費 (經常門)	450 萬元
	總計(經、資)	4,650 萬元
計畫經費來源 (單位：元)	總經費：4,650 萬元	申請本局補助：2,790 萬元 (60%)
	地方政府配合款：1,860 萬元 (40%)	其他機關補助(捐助)：0 元 (0%)
	所有權人自籌款：0 元 (0%)	
計畫目標	本計畫延續過去興濱計畫總體論述，為完整呈現前階已完成之成果，以軟體帶動硬體，重新連結歷史記憶與當代生活，由點而線而面串連文化記憶，發展出以文化意識為基礎的城市發展計畫。	
工作項目	本計畫以山、港、鐵、町四大主軸進行整體規劃，藉由系統規劃之方式，使民眾體驗山、海、港、鐵道、老屋等不同層次的之都市空間變化。112-114 年將修復原帖佐醫院，見證鹽埕繁華與現代性醫療文化的發展；透過影像紀錄、環境教育推廣等方式，具體呈現興濱計畫成效。	
計畫具體效益	1. 形塑暨再造哈瑪星山、港、鐵、町歷史場域。 2. 公私協力，與在地居民共同扮演促進哈瑪星環境再生的角色。 3. 文化資產之保存、修復與活化再利用。 4. 串聯哈瑪星周邊歷史場域，強化活化能量。 5. 提昇生活環境品質，促進地方繁榮再發展。	
本標的物 近三年接受文化部、文化資產局或其他部會補助之情形		
	受補助計畫名稱	補助機關
	無	
申請單位	機關首長：高雄市政府市長 陳其邁	

(縣市政府)	承辦人：蘇琦雯	mail：khcc.cp8821@gmail.com	
	電 話：07-2225136 轉 8821	傳 真	07-2288959
	地 址：高雄市苓雅區五福一路 67 號		

興濱計畫-旗鼓鹽文化廊帶再造 計畫書

一、總體論述

(一)緣起：

文化資產自立法以來，因許多保存爭議，各界對文化資產保存開展出許多面向的論述建構，改變著台灣社會對於臺灣文化主體之觀看角度；而隨著各種保存行動之爭議，也讓我們體會到公部門文化行政體系之不足與偏失。在此時空脈絡中，文化部文化資產局提出「再造歷史現場」示範計畫，以「整合」、「跨界」的想法，試圖打破既有的文資保存維護計畫補助框架與作法。

高雄市的文化資產保存發展的議題，一直以來都在面對如何在都市化發展過程中，將橫跨清領、日治到戰後的歷史現場，進行具脈絡性的保存與再發展。而在法令環境中，文化資產保存作為多以（器物、景觀、建築等）為對象，相形忽視其後的關係網絡、歷史詮釋，易致使保存與再利用淪於形式的「文創化」。

因此，高雄市政府從地方文化資產主管機關的角度規畫構思，配合上述「再造歷史現場」示範計畫，提出「興濱計畫」，藉由整合性的方法、組織與策略，一方面回應文化資產管理維護的困境，更進一步思考建構城市空間與歷史自明性，從地方治理與文化治理的角度，積極介入臺灣國家空間、國族歷史記憶與認同形塑的重大課題與時代任務，更寄望這些努力能與世界文化遺產的保存有正向積極的對話。

(二)高雄「市」歷史特質：

高雄市的文化資產保存發展的課題，主要在於面對如何在都市化進程中，將橫跨史前、荷西、清領、日治到戰後的各種歷史現場，進行具脈絡性的保存與再發展。如同臺灣作為一個在歐亞大陸與太平洋海域交會的島嶼國家，因殖民政權更迭所造成的歷史不連續性，反映在人群社會、習俗、法令、生存空間、器用科技等層面，呈現的是「社會構成的多元性及歷史經驗的複雜性」。

從再造歷史現場計畫出發，本市文化行政部門值此良機，著手檢視文資保存的區域性與共通性之困境，以空間治理、永續維運與多元展演的理念，提出「興濱計畫」。由見證高雄城市發展的重點

城區著手，即是日治時期第一個由都市設計規劃角度所營造形成的現代化港市城區「哈瑪星街區」為基地；在第二期計畫中，更將執行場域擴展至旗津、鼓山、鹽埕，期盼能連結文化資產與歷史記憶，成為跨域、跨界的文化廊帶。

此一計畫表徵著高雄市文資保存的典型議題。興濱計畫所面對的是臺灣第一座以填海造陸打造之現代化整齊的街區，是現代化高雄的起源點，街廓紋理體現近代城市設計的思維，與道路、港口、鐵道運輸緊密結合，為台灣海陸聯運歷史的重要見證。目前因都市持續開發的進程，此一歷史現場面臨逐步轉變、消失的危機。透過興濱計畫，我們同樣期待在公私協力之下，與在地居民共同促進哈瑪星歷史環境有機再生，形塑暨再造本區域內山(壽山)、港(高雄港)、鐵(打狗驛及鐵道)、町(包含新濱町、湊町、鹽埕町等歷史街區)等多元豐富之歷史場域。

綜言之，高雄市提出的興濱計畫，目的在於透過跨局處、跨公私部門、跨領域的整合，從生活世界、文獻、口訪田野逐漸積累的內容中，深掘高雄核心城區的人文歷史，試圖將無形的文化傳統、歷史記憶、人群生活軌跡與有形的城市歷史空間(建物、街廓、園區)再造連結，使人民能認同周遭不斷變動的歷史現場所具有的深層價值。

(三)計畫執行策略：

1. 跨局處協調推動：平面與垂直的整合協作，強調文化治理的多面向(都市計畫、工務、教育、觀光、經發、社會)，以文化發展邏輯取代經濟發展至上的工具理性邏輯。
2. 結合無形與有形面向：挖掘歷史記憶、文化傳統、社群組織等的無形資產面向並傳承延續，與有形的建築、空間再修復利用齊頭並進。
3. 從知識到行動，到形塑歷史現場：強調知識與行動的串連，積累地方學與地方文化知識資料庫，成為參與者行動的認知架構與指導座標，由個人體驗感動進入到社群的認同之中，以達到歷史現場的永續形塑。

(四)計畫主要方向及四大主軸內容：

為落實厚植文化力，帶動文化參與之核心理念，高雄市文化

局提出「興濱計畫-旗鼓鹽文化廊帶再造」，從單點的文化資產保存，整合為「線」或「面」的區域保存，重新連結與再現土地與人民的歷史記憶、深化社區營造，提升文化內涵、提振文化經濟。高雄長期以來被工業城市這個既定意象所框住，忽視了城市還包括了許多豐富的文化層次，必須挖掘城市歷史層各個斷代的重點內涵，扭轉國人刻板的印象，關鍵第一步便是思考高雄城市的歷史特質。

打狗，從原先荷蘭時期的漁港，至清代因大航海路線及東西文化貿易交流頻繁發展為商港，後又經日人進行築港、開鐵、造陸，發展出高雄第一座現代化整齊的街道，高雄港市商業貿易活絡，加上外國人居留遺跡與移民，透過這些演變，了解我們的城市和歷史記憶是如何形成。

高雄從現代城市起源的歷史特質提出興濱計畫，規劃以 8 年時間，投入逾 7 億元，從山、港、鐵、町四大主軸，逐步再造哈瑪星歷史場域等不同層次的城市空間變化，藉此創造人與城市更深化連結。106-109 年度文化部核定 3 億 3,755 萬元，各子計畫執行成果豐碩，完成哨船頭水岸縫合及金融第一街再造等重點工程，打造地方文化新亮點。

高雄的城市特質是「港市合一」，山與海的自然屏障形成重要的軍事要衝位置，促使打狗從小漁港躍升為國際商港，日人殖民統治期間，因利殖民母國經濟，著重臺灣之交通建設以控制資源，及提高運輸效益，因此而有「造鐵(設驛)」及「築港」的計畫，然後最終形成產業帶動的「興町」與「親山」發展階段，包括：海運相關產業發展、人口成長及至自來水等公共衛生建設、都市計畫等現代化建設，形成對人民生活影響至深的歷史發展。

因此，興濱計畫在一期計畫成果基礎上，二期計畫將以高雄從打狗開港通商到乙未割臺成為殖民經濟體系一環之歷史軸線為經，「親山」、「築港」、「造鐵(設驛)」、「興町」各項現代化建設為緯，完整論述旗津、鼓山、鹽埕等歷史場域興起與發展的歷史紋理，交織成以「港」領市的城市本色。

二期計畫不僅接續修復有形文化資產，更要使地方記憶的匯聚與連結更形完整，從城市歷史與集體記憶的角度出發，強化民

眾對於高雄「港都」的在地文化價值有更深層的理解與認同，並以文化整合交通、都發、觀光與產業發展等部門，述說一個親山、一個築港、一個復鐵、一個興町的種種故事。

110-111 年已核定執行中之亮點項目包含：(一)港子計畫：旗後礮臺補充調研、港勢展覽會特展。(二)鐵子計畫：高雄港站及周邊舊港區鐵道線群與建物群意象重塑等。(三)町子計畫：金融第一街-商工銀行周邊歷史空間再造、武德殿及周邊歷史空間再造、友松醫院規劃設計。(四)山子計畫：打狗水道淨水池(量水器室)規劃設計。

為使二期計畫成果完整呈現，112-114 年新提案著重軟體帶動硬體，重新連結歷史記憶與當代生活，由點而線而面串連文化記憶，發展出以文化意識為基礎的城市發展計畫。亮點計畫包括：整體計畫：高雄市戰後建物普查計畫（第一期：旗津、鼓山、鹽埕）、哈瑪星環境劇場劇本創作及成果展演、哈瑪星環境教育教材設計及出版、哈瑪星及周邊場域推廣與影像製作。

山子計畫：「打狗水道淨水池」（量水器室）修復工程、監造及工作報告書、活化及再利用計畫。

港子計畫：「旗後礮臺」規劃設計，「打狗英國領事館及官邸」規劃設計、修復工程、監造及工作報告書、活化及再利用計畫，鼓山漁市場事務所及信用部修復規劃設計。

鐵子計畫：舊打狗驛(含北號誌樓)附屬設施及轉轍器修繕。

町子計畫：重塑高雄武德殿振武館園區二期計畫(工程費用)，新濱町一丁目 47 番地(廣 3 用地)街廓紋理再生計畫「鹽埕町五丁目 22 番地原友松醫院」修復工程、監造及工作報告書、活化及再利用計畫。「高雄市大仁路原鹽埕町二丁目連棟街屋」(原慶雲藥房)修復工程、監造及工作報告書、活化及再利用計畫。「堀江町日式街屋」(原帖佐醫院)修復工程、監造及工作報告書、活化及再利用計畫。

茲將興濱計畫四大主軸(子計畫)歷史脈絡分述如下：

1. 築港

(1) 清領時期-打狗港開港通商，海防功能突出：

打狗港在南臺灣僅次於安平港，但因當時臺灣與大陸之間的貿易，仍集中在安平，打狗港的貿易並不熱絡，成為供漁民進出，或臺屬小型商船從事貿易的港口。康末年(十八世紀初葉)，原為全臺咽喉的安平鹿耳門，因港口日漸狹窄，遇北風盛發時，船不得進；而打狗港因距離鹿耳門水程不過二更，因此大陸來臺的船隻，常改至打狗港停泊登岸。

中國自從咸豐 8 年(1858)天津條約，列強迫使臺灣開放通商之後，藩籬盡撤，原有傳統的防禦觀念大變。於是開始仿照西洋，在扼要之處築礮臺，以資防禦，在這個政策及防衛理論之下，臺灣開始出現近代的礮臺。旗後山扼守高雄港口，早在清初康熙年間及設營汛砲臺鎮守，安設六尊中國式大礮，至清末同治二年打狗開港，其軍事地位更形重要。

清末為扼守打狗港整體安全，於打狗山的大坪頂、哨船頭及旗後山上，依地形高度設置三座礮臺，其中最高處的「大坪頂礮臺」，現已埋入土堆，次高為「旗後礮臺」，最低為哨船頭之「雄鎮北門」礮臺，三個礮臺互成犄角，結合成為一組防禦線。「旗後礮台」可能是台灣近代史上第一座融合西洋與中國形式，全面吸收西洋技術之始的中西合璧式礮臺，其見證清末重要的海防工事的歷史現場。

(2) 日治時期-築港工程與南進政策強化了高雄港交通樞紐的特性：

打狗港灣內部條件相當好，可惜其狹長的水域深度約 1 公尺，只有東邊約 2 萬坪面積的水域深度達 3 公尺，僅能停泊小汽船和中國帆船，而且寬約 60 公尺的進出航道中間有岩礁，港外還有堤狀的淺洲，較大型的輪船，必需停泊漁港外一、二哩處，因此洋商一再提議加以疏濬。可惜因為清末內憂外患不斷，資金匱乏，加上地方官囿於防務重於商務觀念，致港口建設無著，設備落後，無法提供有效率的航運、貿易機能。

明治 37 年(1904)因縱貫鐵路選定打狗港為終點站，縱貫鐵路工程積極開展，打狗車站用地急待擴充。鐵道部技師長谷川

謹介與總督府土木代理局長長尾半平進行評估施工方式，填海造陸的材料來源選擇有二：一為從打狗山(今壽山)腳進行採集，二為透過浚深打狗港來取得土砂。由於打狗山的地質多岩石少土砂，採集困難又耗費勞力，而浚深所得的海底土砂不但較為經濟，加上港口的浚深有利水路交通聯絡上的便利性，因此最後選擇後者進行施工，於該年 11 月開始疏浚，借港內挖浚泥沙，填埋車站用地 13 萬 2000 平方公尺，一舉兩得。日治時期，高雄港共進行三次築港工程。

2. 造鐵(設驛)

日治初期，面對武裝抗日四起，日軍需運輸大量軍隊與軍需品。但在縱貫鐵道尚未闢築前，為解決軍隊運輸問題，總督府在 1895 年先行成立臨時臺灣鐵道隊，進行軍用輕便鐵道的鋪設，成為當時臺灣唯一南北連的交通工具，也是縱貫鐵道的前身，直到縱貫鐵道完成才逐步拆除。其中，位於打狗的輕便鐵道，自臺南到打狗，長達 54 公哩，於 1896 年完工通車。打狗至鳳山間之輕便鐵道則於 1897 年 1 月竣工，且分別設有車站，於打狗地區即命名為「打狗臨時停車場」。

為了促進臺灣島內產業開發，殖民政府視全面開通縱貫鐵道為急，民政長官後藤新平主張應以鐵道聯結島內各地資源，並集中於港口輸出。

3. 興町

1900 年臺南到打狗之間的縱貫鐵路鋪設完成並通車，鐵道的終點站就設在打狗，這樣的設置開啟以鐵道運輸帶動海港建設的新契機，例如：1906 年完成填築「鐵道部埋立地」、擴大海陸聯運基地，以及 1908 年所展開的長期築港工程，奠定今日高雄港都長期發展的機制。1912 年間，鐵道與港埠同時擴建，哈瑪星土地也全部填造完成，高雄市第一個現代化臨港街區和港埠、鐵路聯成一氣，締造新興高雄，其政治經濟的核心就是哈瑪星。而歷經第二期築港工程，高雄市第二個現代化街區—今鹽埕區，逐漸完備化，終日治時期今日的哈瑪星和鹽埕區乃是高雄市的核要地。

1899年鹽埕埔確定做為鐵道起點地點，官舍建築和整地工程由澤井組承包，鐵道敷設由象米組包辦。施工分為三區進行，每區需苦力200人；而從海外進口的軌條、枕木、氣罐車等得由輪船運至打狗港，因而促進港內工作需求，內地人和本島人移民頻頻增加。換言之，1900-1912年間，鹽埕埔庄歷經鐵道鋪設工程、鐵道埋立地工程，以及第一期築港工程後，已經發展出鐵道官舍群、打狗鐵道工廠，以及沿山內地人新社區等，即以日人為主的移民群所帶動的區域和區域產業的發展。



隨著港灣浚渫、填海造陸後，總督府開始研擬改造既有市街與開發新市街的策略，以「市區改正」為首要措施。從高雄市都市規劃發展歷程來看，雖歷經多次變更調整及擴張，「鐵道」與「港口」始終是影響高雄市都市計畫的重要元素。1908年5月1日，鳳山廳告示第二十九號公布「打狗市區改正計畫圖」為打狗市都市計畫的濫觴。計畫範圍以鐵道東西兩側海埔新生地為主（鐵道以西為今之哈瑪星，鐵道以東為今之鹽埕埔），面積約172公頃，並包含已實施「家屋管制規則」之旗後街、哨船頭街，以及鹽埕埔庄聚落等，計畫人口為4萬2千人。高雄市首次都市計畫配合第一期築港工程公布，彰顯了高雄市「伴隨高雄港成長之都市發展」的特性。

4. 親山

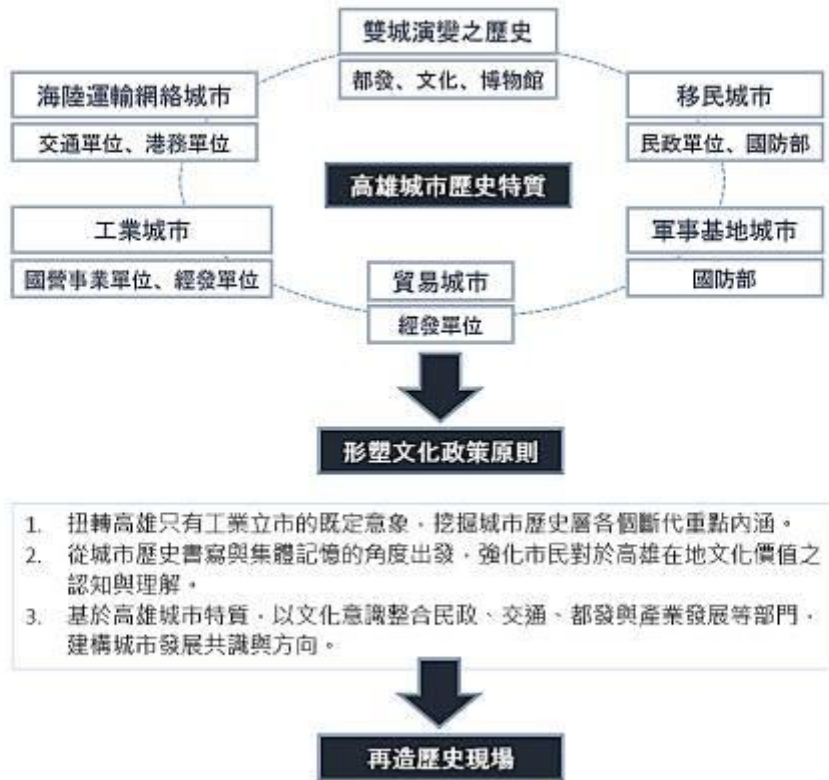
隨著 1908 年(明治 41 年)打築港工程與市街的開展，為了往後港口的船舶給水機能，及因應人口快速成長的都市，建造完善的上水道已是刻不容緩的問題。1909 年打狗水道計畫從原本的築港工程中獨立出來，打狗水道建造的順序對應整個水道系統的運作流程，由取入口、水源地的選定，接著是管線的埋設，最後才是給水場的建造。此外，由於臺灣傳統市街道路衛生狀況不佳且安全勘慮，道路拓寬工與上下水道設計併行，並藉由水道穿透城市，結合公園、醫院等公共空間，形成完善的衛生空間外，也提供消防避難等安全上的支援。

當時，日人濱野彌四郎在全臺各地進行調查，透過調查市街人口數決定市區的面積，衛生工程再依照數據提供給現在與未來一定年限的地方人口潔淨用水。打狗淨水池建築計畫當時，係以 4 萬人口作估算，以每人每日用水量 5 立方呎，加上每日供應港埠 3 萬 6 千立方呎，求得每日用水供給量為 24 萬立方呎，以 15 小時的容量作為淨水池容積之設計數值，使打狗淨水池貯水量達 15 萬立方。

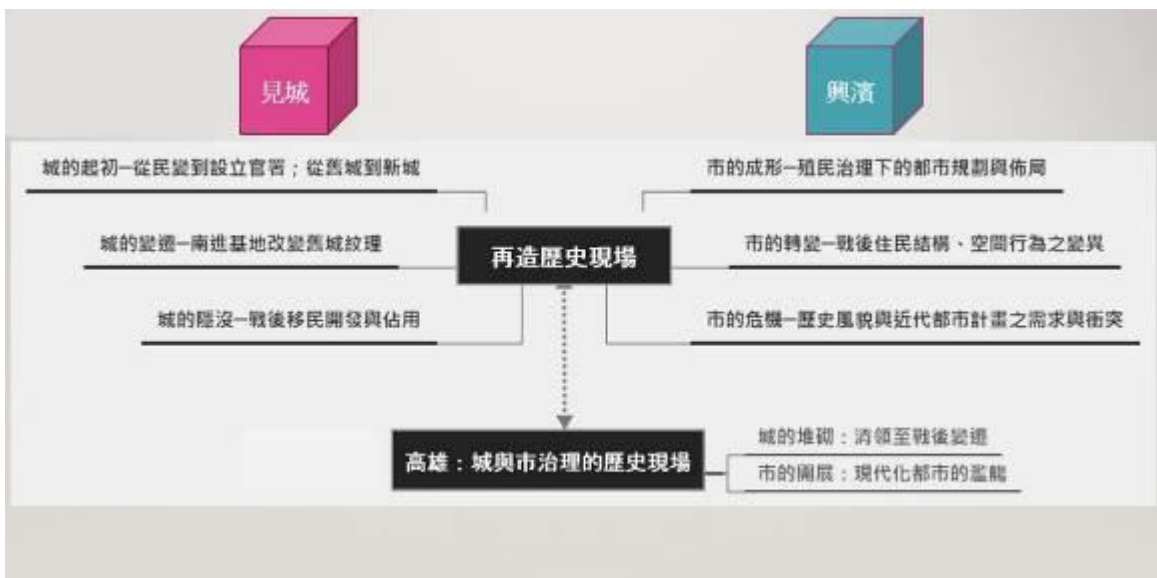
位於打狗山山腰的淨水池成為供給市街飲水的重要設施，藉由位差的自然重力，將淨水通過管線輸送到各町人家。1912 (大正元年) 年底，開放了第一階段的用水區域，包含鹽埕地區、新濱町、港町、哨船頭等；翌年，水道工程全部完工，旗後區則藉由鋪設海底管線銜接系統，年底高雄市街區進行全面性供水。

(五)總體論述架構：

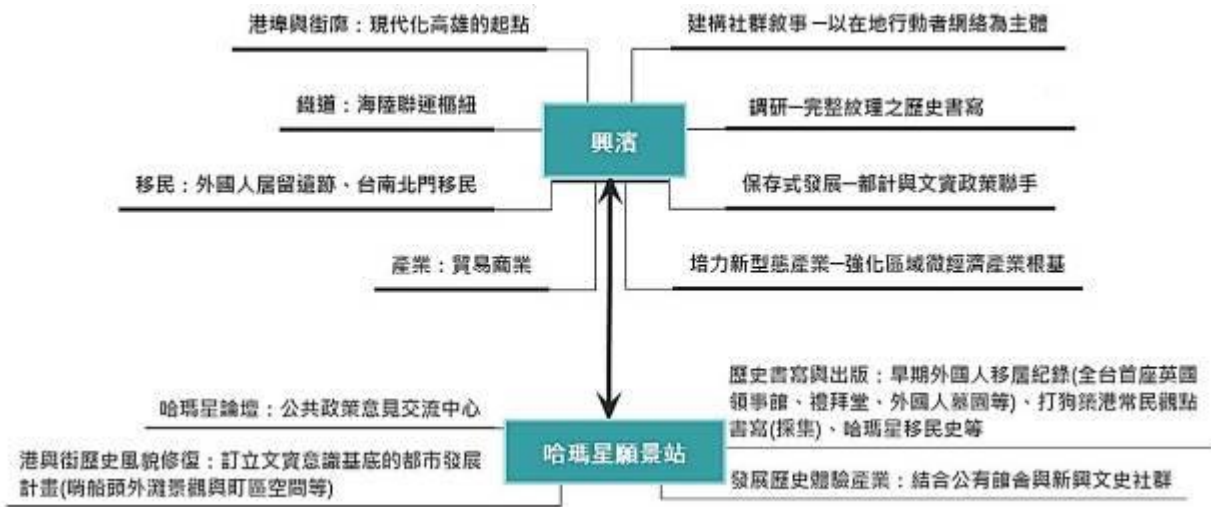
1. 高雄城市歷史特質---形塑文化政策---再造歷史現場



2. 再造歷史現場---高雄：城與市的歷史現場



3. 興濱計畫——哈瑪星願景(現代性城市起源之歷史現場)

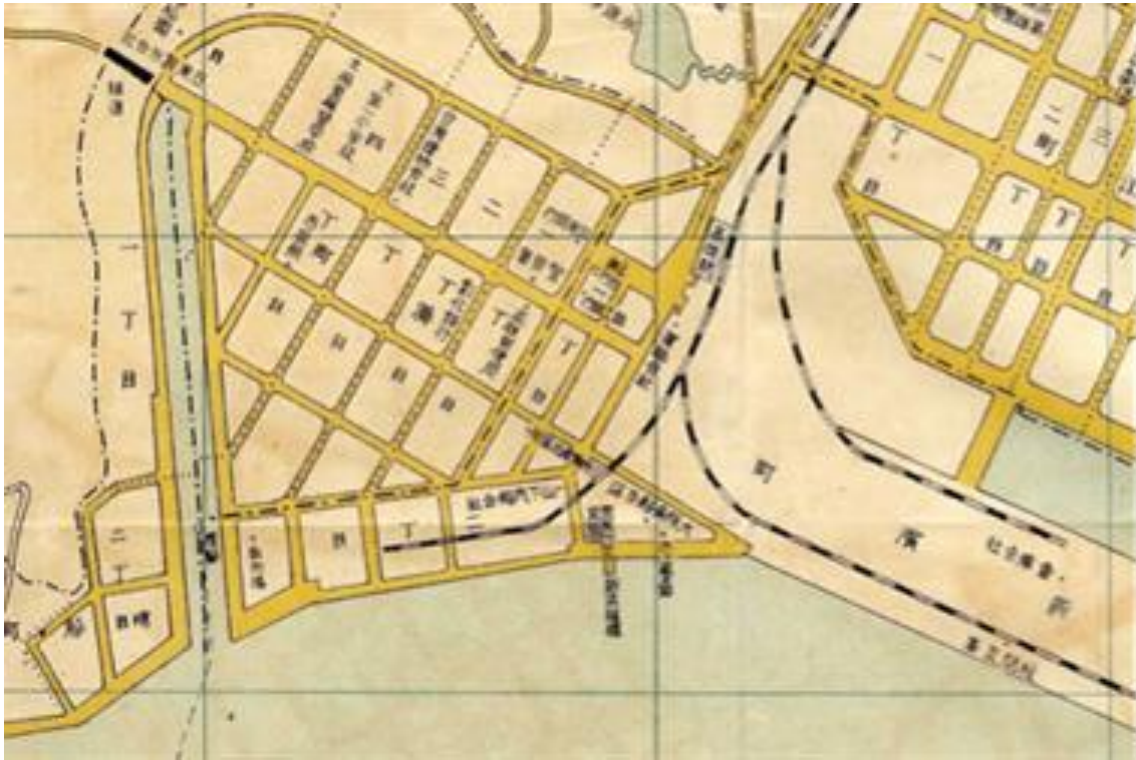


二、計畫摘要

文化資產為都市發展中之活生生見證，其代表的不只是一個時間點，而是一整個時代脈絡下之產物，其價值不僅在建築（硬體）本體，也含括場域並包含整個背後的歷史文化意義。在國外文化資產保存發展脈絡中，單點建築之保存已為過去式，現在逐漸重視的為線狀與面狀之保存觀念，即是強化各文化資產點間之關聯性，結合有形與無形，完整勾勒出人類文明發展之多元面貌。

「哈瑪星」來自於日文「濱線 Hamasen」。濱線原是日治時期縱貫鐵路最南端緊鄰港埠的鐵道，迄今部分軌道仍保留。今日所稱的哈瑪星地區泛指五福四路底鐵路平交道以南至港埠，向西至西子灣洞口和第一船渠所圍成的街區。

超過百年歷史的哈瑪星聚落，是高雄市發展的起點，本次計畫將由哈瑪星為基地出發，擴展至旗津、鼓山、鹽埕等歷史場域，不僅修復與活動有形文化資產，達成文化館舍串聯，更希望能連結區域歷史記憶，形塑地方文化廊帶，成為市民空間的集體記憶，更加強未來文化資產的守護能量。



三、計畫緣起及目標

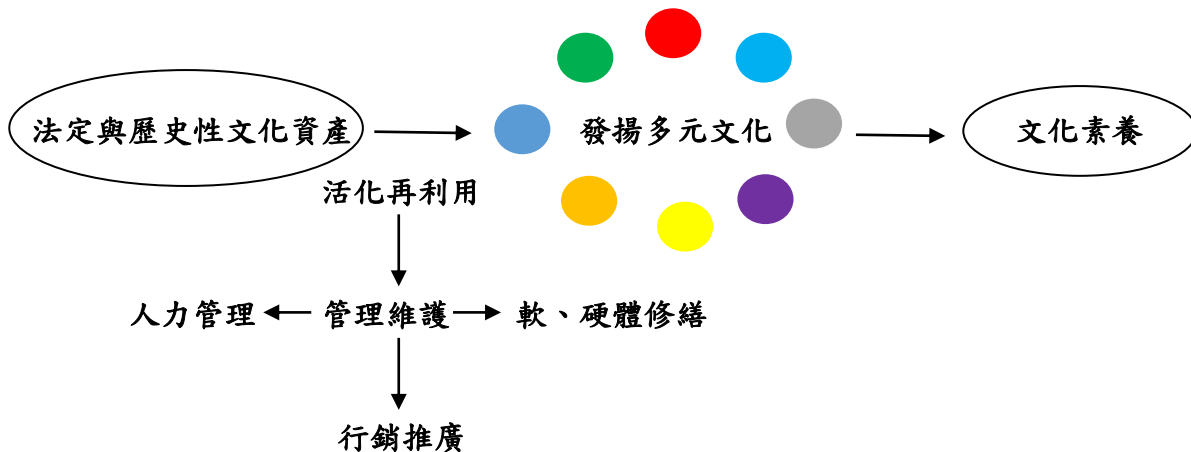
(一) 緣起

哈瑪星是臺灣第一座以填海造陸打造之現代化整齊的街區，是現代化高雄的起源點，為高雄市最早有自來水、電力、電燈、電話的地區，擁有第一座現代化市場、新式碼頭、鐵路、火車站，百年前的築港，引領高雄的成長記憶，如今風華不再，但獨特的街區紋理、豐富的文史資產、山海兼備的景觀特色，仍然留存歷史高雄的韻味，待後人發掘。有鑑於鄰接之駁二藝文特區建設有成，吸引無數人潮漫遊其間，為再創哈瑪星港濱榮景，期透過親山、築港、復鐵、興濱等四大主軸，逐步復興哈瑪星歷史場域，演繹「興濱」計畫二部曲，為現代高雄城市轉型，寫下光輝燦爛的新頁。



(二) 目標說明：

本提案在總體思考上，秉持文化優先精神並深化有形與無形兩大面向。文化資產保存法開宗明義即闡述藉保存活化途徑充實國民精神及發揚多元文化的立法精神，是以過去本市秉持此目標，藉此計畫將哈瑪星區域相關之豐富多元面貌完整勾勒出來為整體計畫之終極願景。此外，如何透過計畫之執行，使過去、現在與未來居住於此之人民產生聯結，亦為計畫欲達成之目標。透過此計畫，涵蓋人、事、地、景、物中有形與無形兩大面向，逐步提昇地區整體文化內涵及呈現高雄多元社群的包容特性。



計畫各分項目標如下：

1. 串接旗津、鼓山、鹽埕文化資產，再造旗鼓鹽歷史廊帶。
2. 哈瑪星金融第一街意象營造，再現臺灣商工銀行風貌。
3. 推動文化資產行旅及推廣活動，邀請民眾走入歷史場域。

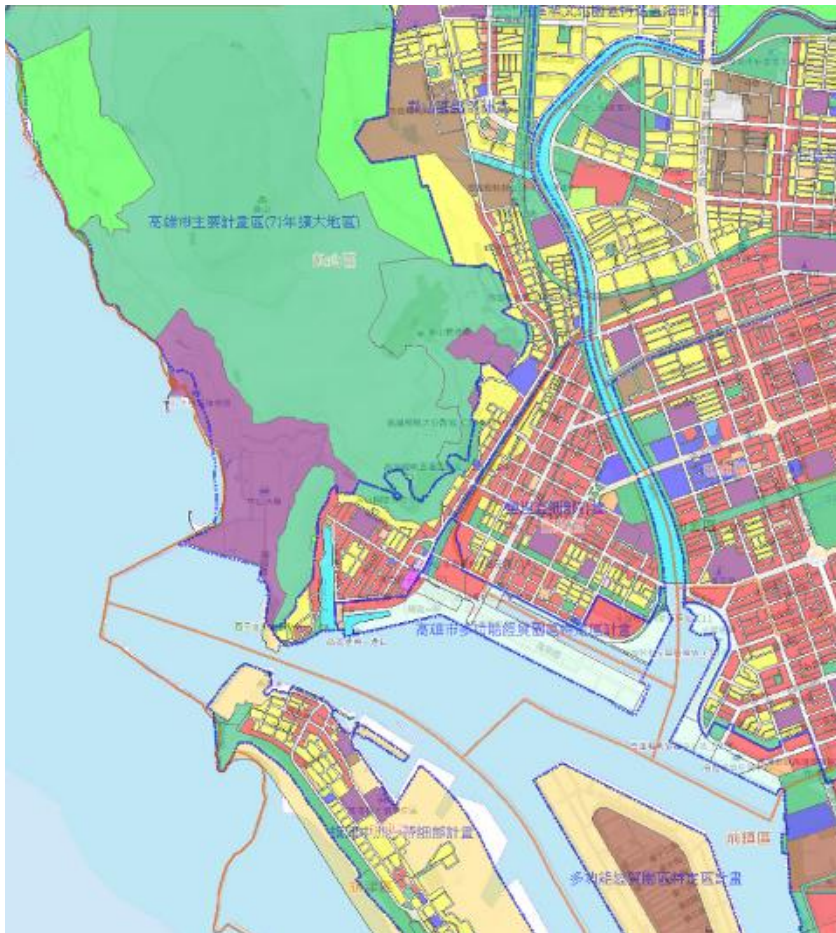
四、環境概述

1. 計畫實施區位

本計畫實施地區最北側為壽山之打狗水道淨水池（量水器室），西側及最南側以旗後礮台為界，東為鹽埕區之原友松醫院。

在都市計畫部分，計畫範圍西側自然公園用地屬原高雄市主要計畫範圍，東側高雄港站與蓬萊商港區則屬多功能經貿園區計畫範圍，哈瑪星地區則屬鼓山細部計畫區，鹽埕區屬於鹽埕區細部計畫，而旗後礮台所在屬於旗津中洲一帶細部計畫。

土地使用分區除自然公園、公園、港埠及文大用地外，以住宅及商業區為主；公共設施除廣三及交通用地外，多已開闢完成。



▲ 計畫實施區位圖

2. 基地範圍及規模

興濱計畫第二期區域橫跨高雄市之旗津區、鼓山區、鹽埕區等三個沿海行政區域，區域內包含 2 處國定古蹟、近 20 處文資點及百棟歷史老屋，亦鄰近駁二藝術特區、高雄市立歷史博物館、高雄市電影館等館舍，為本市富含文化資源之水岸區域。



▲ 興濱計畫第一期、第二期計畫場域分布圖

3. 歷史脈絡

(1) 旗津：打狗發祥起源地

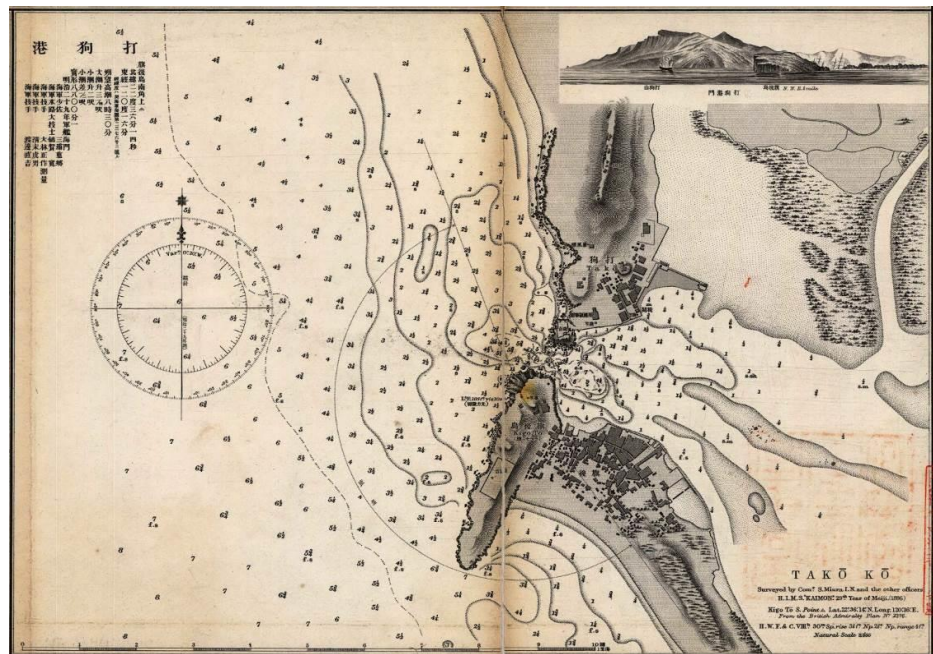
旗津的開發起源相當早，於 17 世紀即有開發紀錄，旗津天后宮即是建基於明鄭永曆 27 年(1673 年)之古廟。

打狗開港後，清廷藩籬盡除，一改傳統的防衛觀念，開始仿照西洋，在扼要之處築礮臺，以資防禦，於是臺灣開始出現近代的礮臺。清末為扼守打狗港整體安全，於打狗山的大坪頂、哨船頭及旗後山上，依地形高度設置有三座礮臺，其中最高處的「大坪頂砲台」，現已埋入土堆，次高為「旗後礮臺」，最低為哨船頭之「雄鎮北門」砲臺，三個礮臺互成犄角，結合成為一組防禦線。

(2) 日治前的鼓山：高雄商業貿易的起點

早在日本人治理高雄前，位於南臺灣的打狗哨船頭地區，因天然港口及位處東亞航線中點站之優勢，吸引荷蘭、英國及西班牙等國以打狗做為貨品進出中繼站。1842 年中英《南京條約》清帝國開放五口通商，美商羅賓奈洋行(W.M. Robinet & Co.)所屬路易士安娜號在安平港停泊遭阻後，轉向打狗港外停泊受到熱烈歡迎後，後續陸續吸引外商洋行以打狗做為貿易轉運據點，讓打狗港在國際貿易上逐漸佔有重要的地位。最早遺留在現在哨船頭與哈瑪星一帶的歷史遺跡除清帝國興築的雄鎮北門外，還包括洋行、領事館、哈瑪星西北側登山街

60 巷一帶的外國人墓園等，見證打狗港在大航海時代所扮演的角色。



▲ 1896 年打狗港海圖

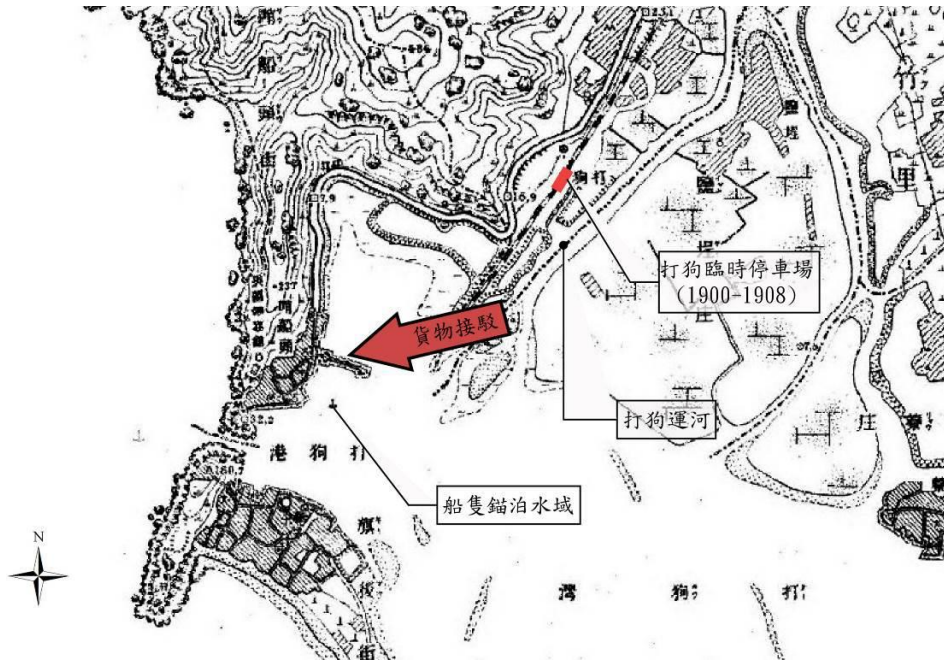
(3)日治時期築港、填海造陸，造就哈瑪星的繁榮景況

清領時期，外商東來貿易以台灣做為東亞航線的中繼站，惟打狗港腹地之限制，一直到1880年起日治台灣時期，日人逐步興築鐵路、築港及填海造陸後，始有轉機，也成就了哈瑪星地區獨特的街區意象。這段歷史遺留下來包括高雄成為國際商貿大港、臨海鐵路承載農產品出口，及各項工業所需物資進入打狗地區，以及原來的潟湖興築成為1900年代南台灣繁榮興盛地街區，為高雄的城市發展奠定重要基礎。目前，哈瑪星地區日治時期的港口、鐵道、車站、生活街區，以及壽山休閒設施等仍見證這段歷史。



▲1900~1905年間打狗停車場海陸接駁示意圖

(資料來源：高市府文化局，《高雄市「哈瑪星」歷史研究及其歷史性建築物文史調查計畫》P.26)



▲1906 年間打狗港內海浚渫與填海工事示意圖

(資料來源：高市府文化局，《高雄市「哈瑪星」歷史研究及其歷史性建築物文史調查計畫》P.30)

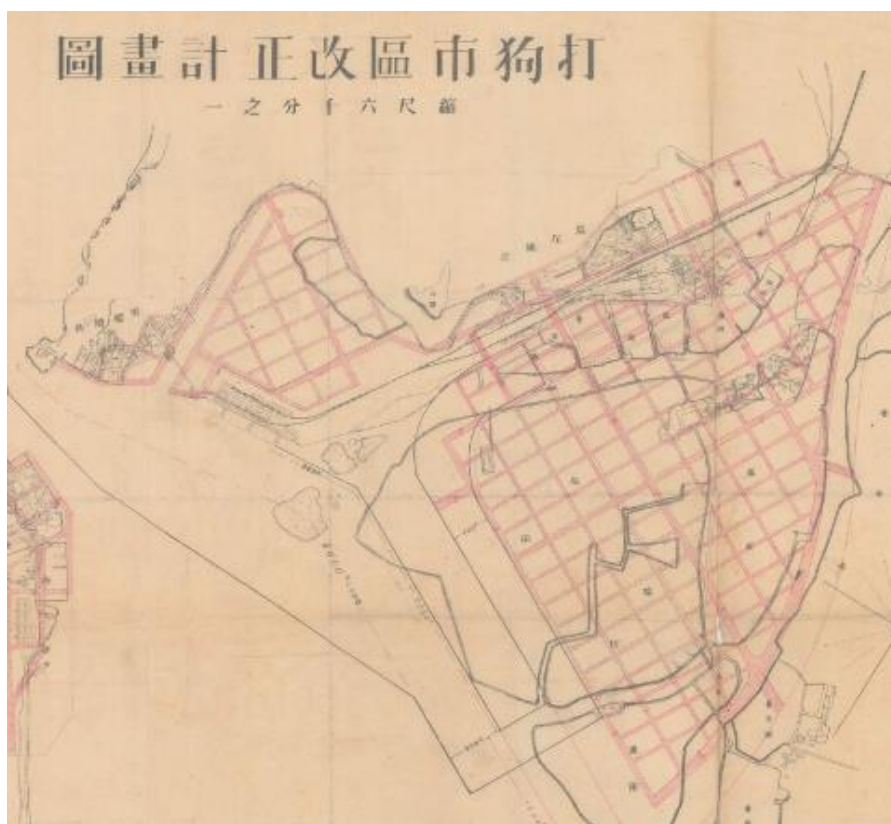
(4)哈瑪星周邊填海造陸與街區發展：從鹽田到摩登

鹽埕與哈瑪星皆是埋填所形成的區域，於日治年間初期，「鹽埕埔」及「鹽埕庄」仍為魚塢、蠣場和鹽田為主之地景，**鹽埕區的前現代主要文化景觀為舊聚落和打狗鹽田**，隨著鐵道部埋立地完成及打狗港築港工事，周邊街區的發展也漸受重視。配合 1908 年第一期打狗築港工程同時發佈之市區改正計畫，即包含鹽埕庄鹽田作為未來市街發展區的改造工程，並由打狗整地株式會社負責施工包含埋填鹽田、河川支流及水路。**第一期築港工程時對打狗鹽田只是限縮範圍，並改變打狗川支流流向，鑒於第一期打狗築港工程即將完工，且打狗市街人口隨著築港事業進展而增加，原市街計畫規模過小，有必要加以擴張，故再次擬訂市區計畫變更圖。**

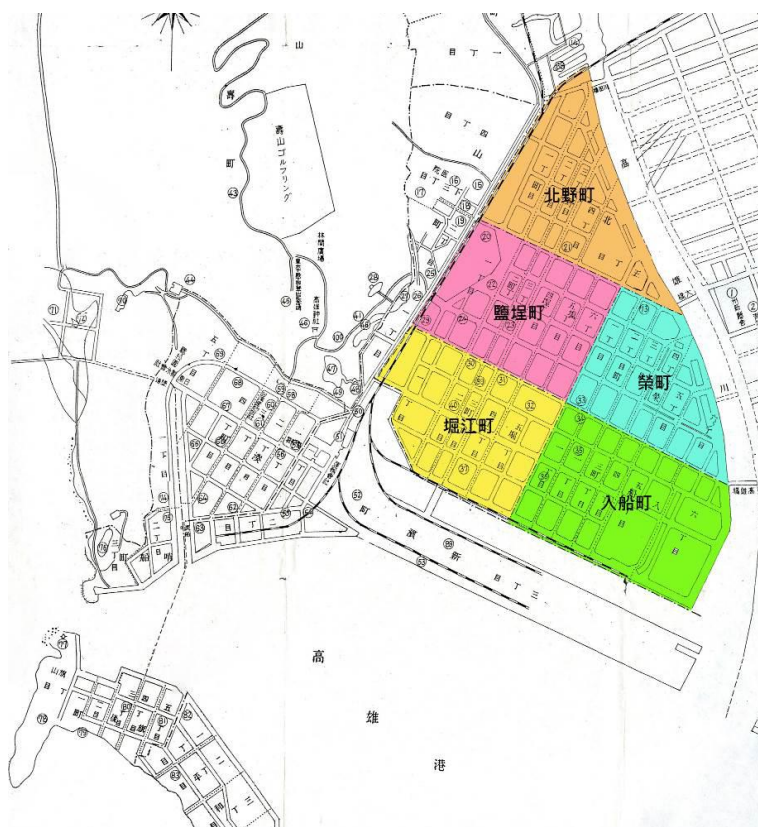
隨著1912年第二期築港工程，不僅徹底結束鹽田，更大規模改造了鹽埕地區的地形地貌。而這時期發布打狗市區計畫變更，將都市計畫從今日哈瑪星擴及至今日的鹽埕區，工程與鹽埕地區的土地改造和市街規劃同時進行，形塑了今日鹽埕區的街廓紋理。港埠與鹽埕區構成港街合一的空間體系，築港工程和街區發展亦步亦趨，

今日鹽埕區之市街格局遂於 1920 年代完成。

昭和 14 年(1939)年，高雄市役所遷至榮町，代表市鎮重心已從哈瑪星轉移至鹽埕，伴隨高雄港產業的蓬勃發展，由外地移居及就業的人口大幅成長，加上船隻停靠密集及產業發展需求，消費水準也逐漸提高，鹽埕出現許多新興休閒產業，包含咖啡廳、茶室、劇場等，形成摩登的生活品味；在鹽埕地區堀江町較多日人開設診所，但鹽埕町較多台人醫師開設診所，這可能是鹽埕町和入船町住民以臺人為主，日人多住在堀江町，亦是一種醫療發展的縮影文化。此時的鹽埕，與昔日的鹽田已不可同日而語。



▲ 1912 年之打狗市區改正計畫圖



▲1920 年代後鹽埕地區之範圍-堀江町、入船町、鹽埕町、榮町、北野町

(資料來源:高市府文化局,《哈瑪星及周邊歷史風貌調查研究-以鹽埕地區為例》P. 0-5)

(5)小結：時間與空間的再現

再造歷史現場「興濱計畫」從日治時期的哈瑪星街廓出發，以山、鐵、港、町四大主軸，再現高雄近代化起源之豐富歷史場域。

考量獲補助經費及執行期程有限，本期計畫選擇回歸哈瑪星填海造陸、濱線鐵道帶動海陸聯運新紀元的本質，重點放在「港」與「町」項目；另緊扣日治時期現代化成果「打狗上水道」及「濱線鐵道」的歷史紋理重現。

在第二期計畫中，空間與時間維度更為豐富。時間上除了加入清代的旗後礮台，同時也加入日治時期武德殿周邊及新濱町一丁目、驛前大通等街景意象形塑，呈現各時代之歷史風貌；空間上，也從原本的哈瑪星擴及至鼓山的壽山麓、旗津、鹽埕，建立更完整之城市水岸廊帶。

3. 現況條件分析

(1)現況條件

哈瑪星地區土地使用現況，在街區部分以住宅為主，並有少數零

星沿街小型商業使用；另哈瑪星西及北側為壽山國家自然公園，除了是高雄市的天然屏障外，其珊瑚礁石灰岩地質、天然的岩洞、豐富的動植物生態、及登山步道遠眺西子灣夕照、旗津燈塔等，都是高雄市著名的自然景觀，從日治時期起，即是居民重要的休閒遊憩地點。

哈瑪星地區具有豐富的古蹟與歷史建築，如前清打狗英國領事館、武德殿、原愛國婦人會館、代天宮、打狗驛站、舊三和銀行、雄鎮北門、西子灣隧道與忠烈祠等，是高雄市歷史建築與古蹟密度最高之地區。築港填地後的哈瑪星地區，日人早在 1907 年規劃打狗市區改正計畫，即以現代化都市發展思維規劃哈瑪星之都市計畫與網狀道路系統，及至今日哈瑪星的街道系統仍完整維持日治時期的狀態。獨特的街道系統特性、豐富的特色建築、濱線鐵道、壽山、海港及宗教信仰，營造出饒富趣味的哈瑪星及獨特的歷史人文。

鹽埕地區，則有眾多鑲嵌於現代市街中之歷史老屋，呈現鹽埕豐富精采的消費地景，目前指定之四處文化資產，更是代表近代醫療史之重要地景；另一方面，旗津已是高雄重要之觀光景點，隨旗津文化資產陸續修復，未來可進行更具歷史深度之遊憩體驗，彰顯城市發展歷史。



▲ 哈瑪星的壽山、老屋、鐵道、海港(老照片)

(2)限制與課題

- 交通問題：區內道路狹小，人行、自行車動線系統未完善，假日因遊客眾多容易塞車；原區域內停車空間不足問題，於本府交通局「鼓山國小地下停車場」工程完成後可望改善。
- 建築風貌：旗鼓鹽老屋具有相當豐沛之歷史老屋，亟需資源挹注協助投入修繕，改善部分建物現況。
- 在地特色保存問題：鐵道紋理、歷史街區與建築如何保存利用，以及缺乏整體改造計畫致現有古蹟、歷史建物串聯不足
- 發展觀光問題：團客遊程時間短，消費力低，且屬過境性質，反無助地方發展；又 109-110 年受新冠肺炎疫情影響，境外遊客參訪數大幅下跌。



▲ 現況照片

4. 對策分析

A. 觀光遊憩、歷史景觀及地區特色節點之創造(點的營造)

哈瑪星及旗鼓鹽地區作為高雄市早期的市街重鎮，具備豐沛之歷史資源，在第二期計畫亦將延續前期計畫成果，接續修復並活化山、鐵、港、町子計畫中的各特色文化資產。

B. 妥為運用文化資源，串聯豐厚之歷史資源(線的創造)

在第二期計畫，計畫將舊三和銀行、貿易商大樓與臺灣商工銀行串聯，並進行新濱町一丁目（廣三）周圍特色街景再造，使「金融第一街」真正成形，將文資點真正串聯，使歷史再造更具地方生命力。又如愛國婦人會館與武德殿位處登山街巷弄中，應整合館舍資源，成為鄰里街區重要之地方文化館。

C. 旗鼓鹽歷史廊帶（面的再造）

本計畫重要目標在於從哈瑪星為基地出發，再造旗津、鼓山、鹽埕之水岸文化廊帶，此計畫將由哈瑪星出發，修復並活化旗、鼓、鹽有形文化資產，本期計畫預計完成原帖佐醫院之修復，使日治時期打狗港因應豐沛的糖、鹽等出口貿易運輸量，而展開的築港設驛工程，連帶打造的鹽埕海埔新生地的產業與市街繁榮發展，可以更完整地呈現。

五、規劃設計構想

再造歷史現場計畫目標在重建與再現人民與土地的共同記憶，不只要重現建築物在建造時的歷史脈絡，更要賦予它新的文化意義。高雄因港灣而生，歷經荷治、清領、日治、國府等時期，在城市發展過程中，始終不忘歷史文化基底，並期望追溯歷史發展紋理，瞭解城市特質，掌握城市文化發展的優勢與價值，找回在地居民的認同感與城市再造的文化軟實力。

興濱計畫第一期以「山」、「港」、「鐵」、「町」為四大主軸，修復重現了眾多代表性的哈瑪星歷史現場。二期計畫重點在第一期計畫執行成果上聚焦高雄的「港市」特色重塑與再造：高雄因「打狗港」的通商與軍事地位受到重視，引發「鐵道」、「自來水」及「都市計畫」等現代化建設，帶動相關產業聚集、人口成長及鐵道兩側之哈瑪星、鹽埕等街町生活的繁榮，此種以「港」領市的城市文化為興濱計畫二期再造歷史現場欲強化與呈現的亮點，故**未來計畫**在「港」計畫分別以「旗後礮臺」、「打狗英國領事館」、「鼓山漁市場」為「港」歷史空間再造重要文化端景，將呈現打狗

港開港通商後與世界接軌的歷史情境，及呈現日治時期築港工程對臺灣人民生活、文化與認同的深刻影響。

此外，日本因殖民母國經濟利益在臺灣展開的現代化建設包括：「鐵道」、「自來水(淨水池量水器室)」、「齋場」、「醫院」、「藥行」等，均是依著理性、科學等現代性發展而生的統治手段，至今仍影響臺灣的城市發展與文化認同，因此成為 112-114 年計畫重點實施項目。茲分別依「山」、「港」、「鐵」、「町」四大主軸分述如下：

1. 親山：

山子計畫在一期計畫裡已完成打狗水道淨水池(量水器室)修復及再利用計畫，二期計畫將進一步進行修復規劃設計，更完整的呈現打狗水道後隨著高雄港市發展而快速擴張，及其見證高雄港市發展與現代化的重要歷史。

「自來水」日文稱作「上水道」，是近代國定因應都市密集人口所造成的健康問題而發展開來的現代化設施，為了解決飲水傳染病，特別是霍亂、傷寒等疾病；日本領臺後，也將這上水道基礎建設推廣至臺灣。

當打展開第一期築港工程的同時(1908年5月)，鳳山廳公告〈打市區改善計畫〉作為新市區的建設藍圖，計畫人口為42000人，其對於道路、下水道和環境改善都有明確規定。但新街區居民日常飲用水仍以井水居多，井水含鹽分頗高、供水量也不足，更甬談供應築港後的船舶用水。基於衛生、民生與商業需求，新街區住民與鐵道工事部出張所在距離打狗街近的北區丘陵上一亦即後來山下町一丁目山麓，合力用竹桶與鐵管導引泉水至水槽，以唧筒導引泉水送至打狗街北側50公尺高的兵陵存放，以供打街住民使用。但是，僅依靠打狗山的山泉水，根本無法解決日益蓬勃發展的港市用水需求，況且打狗山泉水水質中石灰成分與硬度偏高，不適合長期飲用。基於水質與水量的雙重需要，只好另覓水源，乃有打狗水道之設立。

1910年6月，臺灣總督府著手調查下淡水溪的水源，最後擇定今日大樹區竹仔寮為取水口、小坪頂為水源地，同年開工興建，相關建築設施於1912年陸續完工，1913年12月全面供水，是為「打狗水道」，1920年改稱「高雄水道」。這是臺灣上水道史上的第五座。打狗水道整

體系統可區分為：竹仔寮取水站、小坪頂淨水場、打狗給水場等三大設施系統，各自負起取水、淨水、給水三大工能。其中，打狗給水場位於山下町一丁目的西側山麓。

打狗給水場主要儲存來自小坪頂的淨水，同時供應市區用水。其主要設施物有：淨水池一座、量水器二個，以及暗埋地下、配管至新濱街、山下町、哨船頭街、旗後街、苓雅寮、戲獅甲和碼頭的給水管路等，其中，戲獅甲的管路是以通過海底的方式鋪設，最為特別。淨水池和量水器室是打狗給水場的兩大構造物，淨水池是一座大水塔，儲存淨水、供應給水；量水器室則是計算市街消費水量，同時監控漏水與濫用。打狗水道後隨著高雄港市發展而快速擴張，1930年給水目標已來到八萬人，主要給水區為高雄川西岸各市街區，其見證了高雄港市發展的歷史及現代化的過程。（資料來源：高市府文化局，《高雄港者首部區-哈瑪星》P.100-102）

2. 築港

荷據時期打狗(高雄)由小漁村開拓為漁港，至明鄭成功逐出荷蘭，屯田開墾，漁、鹽產量日漸發達。清佔台灣後發展軍備海防於旗後山建砲台，嗣後因天津條約關係，於清同治二年(1683年)於打狗設海關經營。打狗港對外貿易拓展使其地位日益重要，當時貿易往來僅集中於港口旗後兩岸及哨船頭一隅，打狗的港埠建設和市區建設計畫一直到日治時期始有顯著發展。

日治時期自1908年起至1945年共進行三次築港工程；戰後，先是為期十年的戰爭損壞修繕，次於1958年起實施十二年擴建工程，完成後隨即於1970年起往後二十年急速建造貨櫃中心，以及各項改善工程。就築港歷史而言，濱線成功牽引打狗築港，建構一個順暢的海陸聯運系統，從此形成打狗鐵道和港口密切不可分的關係。

從打狗開港通商，躍上國際經貿交易與文化交流舞台，到日治時期築港設驛，開啟海陸聯運新世紀止，高雄城市發展的「港市」本質一直很鮮明。本計畫將在一期計畫已完成的基礎上(哨船頭外灘水岸風貌再造、雄鎮北門)將呈現打狗港百年變遷之完整時間軸，包含清代之鎮防要地旗後砲台、從清領時期至戰後高雄港變遷之打狗開港特展等，更完整地呈現打狗港作為商業、軍事、經濟、政治乃至常民生活的多元面貌。

3. 興町

「町」作為日治時期行政區域之劃分，「興町」則代表重現鑲嵌於現代街區下的歷史紋理。

填海造陸是與興築打狗港習習相關的。自 1904 年築港時，一邊抽取港內泥沙，同步也從打狗山取土石填埋鐵道周邊海灣，先行完成打狗停車場至今日第一船渠的「濱線」及其周邊地區，埋立地除了用來作為鐵道使用外，周邊地區也新築倉庫約 16 棟，每棟可以儲存米糖七千袋，16 棟可容納十萬餘袋，可見當時貨物運輸之興盛。

鐵路、倉庫與海運整合後，提升了貨物運輸效能與利益，之後為了因應港區使用之需求，1908~1912 年開啟第一期築港與填築第一、二號碼頭、淺水船渠（第三船渠），以及哈瑪星約七萬坪土地（即後來的湊町）等。

埋立地計畫是由日商人淺野總一郎所提出的，其向鳳山廳提出的打狗水面埋立申請，係自 1908 年起，共分六期展開，完成於 1912 年 3 月。總填海造陸共 67,722 坪，除在濱線鄰近地區劃歸為新濱町外，多數歸為湊町，部分為山下町、哨船町，以及田町、鹽埕町、崛江町及旗後町等。

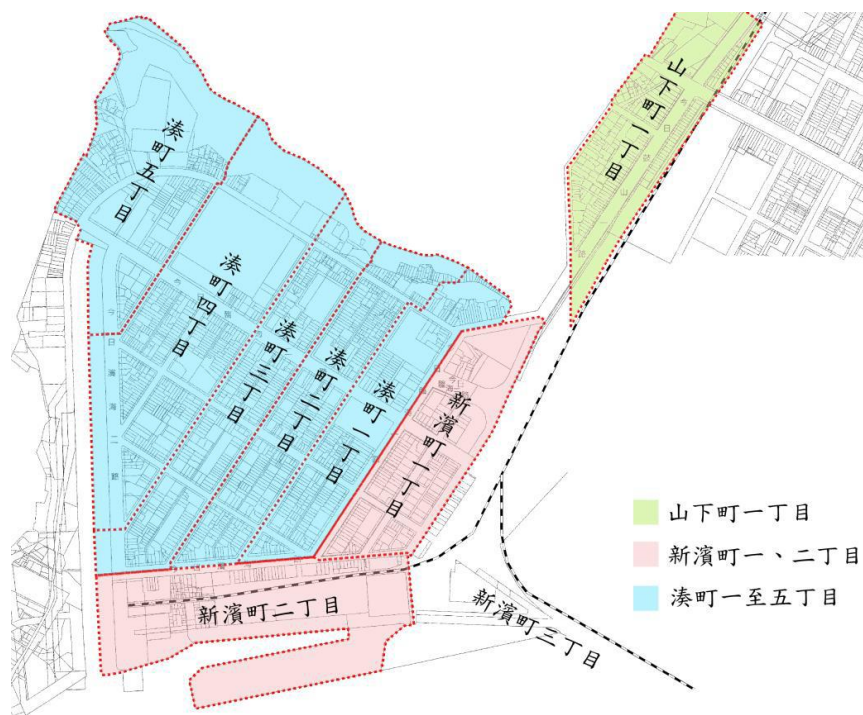
現在所指的哈瑪星地區為山下町一丁目、新濱町一、二丁目、湊町一至五丁目等地區。街區道路系統規劃考量日照與通風等衛生問題，並由山向當時的哨船頭漁港延伸，呈現順時針方向偏移 32 度的走勢，並且每個街廓的大小也以可三面接受日照為原則制定，展現出日人將環境現況納入都市規劃的智慧。

哈瑪星擁有第一座現代化整齊的街道，是打狗地區最早使用自來水、電燈、電信、電力的社區，是日治初期打狗的政經、文化及教育中心。二期計畫將在一期計畫基礎上，將旗津、鼓山、鹽埕的歷史街區風貌從點狀的街、屋修復，串連成線，並以帶狀的文化廊帶（面），重塑高雄城市獨特的港市發展紋理，接軌當代生活空間，形塑在地文化認同。

計畫除延續一期計畫核心之湊町、新濱町，112-114 年將跟隨歷史發展軌跡，逐步恢復高雄最先發展、也最先沒落的旗後町及鹽埕區之鹽埕町等歷史街區。

1907 年 5 月鐵道部埋立地全部竣工，三萬八千多坪的海埔新生地

分為兩個部分，一是以 1908 年南移的打狗驛為核心所發展出來的商業街區，後來名為「新濱町一丁目」；另一則是以濱線碼頭作業需求發展出來的倉庫群，即為「新濱町二丁目」。1908-1912 年的築港工程中，沿著濱線碼頭區東南水域新建碼頭七座，後續填築打狗運河（1913 年完工）、修築裏船溜（含第三船渠）及其周邊範疇（全部約 1922 年完成），今日蓬萊港區文化地景大體完成，蓬萊港區當時為「新濱町三丁目」。（資料來源：高市府文化局，《高雄港者首部區-哈瑪星》P.113）



哈瑪星指涉之空間範圍(蔡侑樺套繪)

(資料來源：高市府文化局，《高雄市「哈瑪星」歷史研究及其歷史性建築物文史調查計畫》P1)

現今之鹽埕區，於日治時期分為：北野町、鹽埕町、堀江町、榮町及入船町等五個町。鹽埕町匯集了食品業、百貨業、娛樂休閒業於一體，成為當時新「鹽埕區」最繁華的鬧區；而榮町則是日人特有的遊廓文化下成為特種行業的集散區。（資料來源：高市府文化局，《哈瑪星及周邊歷史風貌調查研究-以鹽埕地區為例》P.0-5）

4. 造鐵(設驛)

哈瑪星的發展與鐵道是分不開的，1900 年縱貫鐵路台南—打狗段完工，初時打狗臨時停車場位於壽山山腳，同年打狗港即創下超越安

平港的輝煌貿易總額，但也因為停車場與貨物裝卸碼頭尚有一段距離，以及打狗港天然缺點等因素，海陸運輸的接駁有其限制，以至於在停車場開幕創下新的貿易總額後的往後幾年，成長幅度十分有限。

1904 年間鐵道部才有浚渫泥沙、填埋海埔，並擴建鐵道之想法，先行完成由停車場至第一船渠等地區之土地，興建頗具規模的調車場、扇形車庫、儲煤槽、旅客月台、天橋和站房等設施，並往南興築了「濱線」。繼而再有 1908 年築港計畫之實施，並開啟哈瑪星及高雄後來的發展。高雄港站營運高峰時，更有平均日營業額 100 萬元的紀錄。在興濱計畫第二期中，將妥善維護現有場域中鐵道車輛及軌道紋理，並配合「2022 鐵道觀光旅遊年」，行銷推廣鐵道園區，並展望未來動態復駛之願景。

六、預定工作項目

(一) 整體計畫：軟體帶動硬體，串連港市場域精神，重塑城市認同

興濱計畫包含各項軟、硬體建設，逐步恢復歷史老照片中重要的「文化端景」，呈現 19 世紀打狗開港通商時西方人眼中的打狗、日人在台築港、造鐵、興町等歷史記憶。高雄因獨特險要的地理位置與天然資源，及不同時期統治者的治理政策而轉變角色，從清領時期的防禦邊關、進入世界經貿舞台，到日治時期服務於殖民帝國的南進基地，過渡至今才發展出城市歷史的自明性，其中，殖民統治時期的都市計畫與佈局及現代化建設，為高雄城市文化發展發下基礎，因此成為兼顧文化保存與發展的辯證核心。

曾經最早發跡、最現代化繁榮的旗津、鼓山、鹽埕發展史，呈現出高雄「以港領市」的城市特質，但隨著統治者政權遞嬗與經貿重心的變化，歷史街區面臨保存與發展的兩難。因此，興濱計畫重點不僅是區域性地保存文化資產，更重要的是期望透過再造歷史現場工作，建構城市空間與歷史自明性，重建市民對老舊城區街廓紋理的瞭解與認同感。

興濱計畫在一期計畫成果基礎上，二期計畫將以高雄從打狗開港通商到乙未割臺成為殖民經濟體系一環之歷史軸線為經，「親山」、「築港」、「造鐵(設驛)」、「興町」各項現代化建設為緯，完整論述旗津、鼓山、鹽埕等歷史場域興起與發展的歷史紋理，交織成以「港」領市

的城市本色。為了讓民眾更能瞭解腳下這片土地的歷史根源與象徵意義，在串連硬體建設成果的工作上，尚待整合性的成果得以傳承、落實向下紮根工作，因此 112-114 年預計辦理下列項目的計畫：

1. 哈瑪星及周邊場域之環境教育推廣

哈瑪星是高雄城市發展的起源，文化資產修復完工開放只是再造歷史場域工作的起點，提高民眾親近性並使文化資產融入市民生活才是終極目標。故 112-114 年計畫將以「清領時期」及「日治時期」為兩大主題，與在地文史團體持續合作文史導覽踏查活動，並以環境教育推廣方式帶動旗鼓鹽文化廊帶的參與熱度。

清領時期重要歷史場域包括：打狗英國領事館及官邸、外國人墓園、哨船頭外灘歷史場域、雄鎮北門與登山街六十巷歷史場域；日治時期重要場域包括：武德殿、愛國婦人會館、舊三和銀行、貿易商大樓、商工銀行及新濱町一丁目連棟紅磚街屋、北號誌樓。

環境教育是一門跨領域學科，探討內容包含了生態學、地理學、歷史學、經濟學、生物學等研究領域，是一種試圖以教育根本解決環境問題，並得以促進環境可持續性的教育方法。正好因文化資產的跨科際整合特性相符，透過有形文化資產的認識，可以瞭解一地的地理、氣候、生態、建築型態、人文聚落發展歷史…等知識。

文化資產素養的養成無法一蹴可幾，但透過平易近人的導覽踏查、闖關遊戲與學習單等活動，將可為學童和一般民眾建立欣賞文化資產的歷史與美學觀，因此，112-114 年計畫將針對學童或一般民眾設計環境教育相關教材及出版品，減低文化資產的欣賞門檻，提升高雄市民對文化資產的認同與加深環境保護與公民行動的意識。

此外，歷史的回憶除了耆老記憶、在地文史團體訪談內容，更包含了數位世代的重新書寫，本計畫將紀錄相關推廣活動，並配合數位世代獨特的記憶點與傳播方式，擴大興濱計畫成果的推廣效益。

(二) 山子計畫：

1. 打狗水道淨水池（量水器室）

（110-111 已核定規劃設計，預計 111 年底完成）

打狗水道系統完成於 1913 年，是日治時期為提供新發展的打

狗市街用水以及改善衛生環境之重要建設，在第一期計畫中，已完成打狗水道淨水池系統之調查研究，因淨水池本體目前仍做為自來水公司之壽山加壓站，屬水源重地，不易進行修復工程，打狗水道系統之展修復將由山下之「量水器室」進行。

現存之量水器室建於1913-1916年左右，為鋼筋混凝土建築，具西洋建築語彙裝飾，格式典雅、小巧精緻，內置2台全台唯一現存之文氏(Venturi)量水器，為珍貴之水文遺產。

為妥善保存量水器室及量水器，未來將透過規劃設計、修復並活化此文化資產，成為打狗水道歷史的重要見證。



▲ 打狗水道淨水池（量水器室）具高度工藝價值

2. 武德殿周邊歷史空間再造

日治時期，大日本武德會早期為推廣武道，一方面要求軍、警習武，一方面在各級學校中將武道納入課程，隨著戰時體制的興起，武道傳習更成為培養國民精神的工具。武德殿即是推廣武道、訓練武藝與戰技的場所，之後再擴展到城市與學校。因此，臺灣州、廳、郡等均興建有「武德殿」，高雄武德殿屬於臺灣總督府高雄州警務部「武德會支部」，屬於「州廳級」之武德會組織，興建於日治中期，較其他州廳級武德殿興建年代晚，取名為「振武館」，意即持續推廣武術訓練之外更須強調振興武德之意涵，這也反應在其選址與空間規劃之上。

大正9(1920)年地方官制改正，高雄取代打狗一名，新設州廳於山下町；大正13(1924)年，高雄郡升格改制設市，市役所設於湊町四丁目(今代天宮所在地)，原郡役所改為高雄警察署廳舍(即今永光行，位於臨海二路與臨海一路路口)。高雄武德

殿即屬當時的警察署管轄與使用，大正 13 (1924) 年於湊町四丁目完工，位於今日鼓山區登山街 36 號鼓山國小後面、中山大學西子灣山洞左側。

高雄武德殿座落在湊町四丁目的壽山麓之高台之上，不同於臺灣其他地區的武德殿擇址於市區街渠輻輳之處，雖腹地環境便遠不如其他地區的武德殿寬廣，但藉由座落於壽山之山麓台階之上，台高三層，背倚壽山，週遭空曠無礙，前可鳥瞰哈瑪星街區，並掩蔽於繁華街區之野，更突顯武德殿崇高靜逸的場域氛圍，符合武德人文素養培育的場域精神。周邊主要建物包括：市尹官舍、教育課長官舍、州官舍、市役所官舍；此外，第一尋常高等小學校緊鄰山腳下，且校門面對武德殿、市立圖書館，構成一組文教性質的公共空間。

自 1904 年 (明治 37 年) 日本政府於哨船頭附近填海造陸，以及 1908 年 (明治 41 年) 建打狗港開始，高雄港區及周邊的貿易興盛、人口增加，快速發展為現代化城市，在南臺灣的地位愈形重要。因此日治時期所描述的高雄，往往出現「新興」、「躍進」等形容詞。觀諸近代的城市發展，在城市興起、都市人口擴張後，便開始出現公園綠地的需求。而高雄的都市計畫則自 1908 年 5 月發布的「打狗市區改正計畫」開始，但此時期的都市計畫卻未納入都市公園的建置。高雄直到 1921 年 (大正 10 年) 開始推行「市區計畫」(按：都市計畫)，都市公園就成為高雄的重點建設項目。

但是真正「壽山紀念公園造營計畫」的出現，則在 1923 年（大正 12 年），為慶賀裕仁皇太子生日，將高雄山更名為壽山之後。1923 年（大正 12 年）4 月 21、22 日皇太子來訪高雄，駐蹕於高雄山的貴賓館，並登山覽勝。高雄州廳為了紀念此一重要的歷史事件，因此計畫將壽山一千六十餘甲的國有地闢建為壽山公園，並自 1925 年（大正 14 年）起提撥經費，陸續進行道路、隧道開鑿及運動場等公共設施工程，並將 1916 年（大正 5 年）啟用的西子灣海水浴場納入公園開發計畫中，進行設備更新擴建，將壽山公園規劃為一個大型的遊憩公園。1928 年（昭和 3 年），公園部分設施陸續完工啟用，但因建置計畫龐大，計畫中的各項施設直到 1934 年（昭和 9 年）才陸續完成。

日治時期常見都市公園與神域的結合，自壽山公園啟建開始，便計畫將原本臨時設於州廳附近的高雄神社遷建於壽山山腹（按：現

為高雄忠烈祠），於 1928 年（昭和 3 年）4 月開工，隔年（1929 年，昭和 4 年）舉行落成典禮，1932 年（昭和 7 年）列格縣社。從神域空間配置來看（參見圖 4-2），參拜道的四座鳥居與兩側的石燈籠，以及大階段前後的唐獅子與神馬等，為典型的日本神道建築樣式。從高雄神社的地理環境來看，位於哈瑪星新市街的北方，壽山南邊的山腹上。據《高雄州地誌》的記載，從神社能夠俯瞰整個高雄新市街、港灣，還可遠望鳳山、屏東等



圖4-1 壽山公園空間配置與高雄市街關係圖
資料來源：高雄市政府所編，《高雄市勢要覽》（臺北：成文，1933），書末附圖。

地，在地理位置的選擇上，象徵了日本的統治權威。

依據公園的設計者本多靜六所言，壽山公園的建置是當時日本治下的臺灣，第一個緊鄰都市的大型自然森林公園。從公園與新市街、官衙、設施的相對位置來看，公園內的主要設施集中於壽山南端，而非清代縣治所在的北端，呼應日治時代政治、經濟與人口重心已轉移到高雄港區。且因為避開市街人口稠密之處，在空間的設計與安排上，呈現複合多元的功能。如高雄神社、紀念碑、海水浴場、高爾夫球場、植物園等，根據日本政府在壽山公園的空間規劃與設施安排，分為神域、歷史紀念、現代休閒空間三類。

公園內神域與歷史空間的塑造，可以知道當時官方對歷史與宗教文化的態度。被視為值得紀念的歷史事件，其實都是對當時統治階級的表彰；各紀念物設置的地點，距離州廳或神社不遠。根據設計者本多靜六的規劃，在壽山洞（按：今西子灣隧道）於1928年（昭和3年）開通前，高雄州廳附近是一般市民前往壽山最快速方便的地方，因此神社與歷史紀念物，如兒玉總督壽像都設置在此，民眾不論年齡、性別，皆可輕鬆到達。藉由強化神域與歷史空間的易達性，以及各景點的空間集中，試圖做為文化與社會教化的之用。顯然公園的規劃，不僅改變了壽山的景觀，也將壽山原本的自然環境形塑為日本文化的空間。

武道
是武士道的
簡稱，
武德殿則是
學習武道的
場所。武術
只是武道的
技術面，道德



與精神層面則是武道的
新文化。武道包括：劍道、柔道和弓道

等，武道可謂近代日本保存傳統武藝的總成，武德殿則是此項武術保存的核心場域。高雄武德殿建築也呈現出對武德尊於武術的神聖感，從主體建物設置於山麓空曠高台的清靜開闊感，搭配周邊的南禪寺、高雄神社等空間，結合成鍛鍊身心的精神場域，即可窺見一二。

高雄武德殿建築形制兼具「佛寺」、「宮殿」、「神社」三類建築之空間元素，並加入武術活動之使用機能，形成特有之空間形態。其屋頂為「入母屋」形式(同中國之「歇山」)，正面入口為「唐破風」形態；簷下有對稱立柱，前有三支一組的立柱，後有一支立柱與兩支附壁柱之組合，形態接近「托次坎柱式」(Tuscan order)，柱面上有箭形及靶形浮雕，也隱喻了武德殿之原始傳統武藝活動。

高雄武德殿為日式磚造建築，其建築內部主要分兩大部份，東邊為學習劍道區，西邊則是學習柔道區，欲練習柔道時則鋪設榻榻米，約可容納一百人。演武場居中者為神龕，設有木製神龕一座，內奉祀「神武天皇」(神話中日本的第一代天皇)，早晚由管理人持清茶敬奉。如遇競賽時，觀賞貴賓則環座兩側。



高雄市政府文化局與劍道協會長年合作，傳承珍貴的劍道技藝，是全台第一座以原始功能再利用之古蹟；2020年舉辦之劍道大會，文化部李永得部長及趙天麟立委等嘉賓亦到場參與。

武德殿於民國 93 年（2004）修復後開館，並與高雄市劍道文化促進會合作開設劍道課程，成為全台第一座以原始功能再利用之古蹟。然而僅達成內部空間實踐，仍缺乏與周邊場域的連結感，包含兩側建築量體對主體空間的壓迫感，更喪失場域建置初始，日人結合神域與歷史紀念、現代休閒的核心意涵，使武術與武德鍛鍊從強健體魄提昇至精神價值的昇華，甚為可惜。

因此，高市文化局未來將循此歷史場域精神，回復武德殿並以園區的概念延續場域精神活化，因此，除移除武德殿兩側造成視野阻斷的不協調建物量體外，取代建置小型競技場或體驗場、武德精神延伸之環境意象營造、融合劍道、弓道、柔道之裝置藝術，並輔以與時代氛圍融合的公共服務設施，包括展示館、文創商品暨餐飲服務等，呈現時代精神之空間延續感。

以現有老照片研判，武德殿之空間格局與駁崁幾乎與現今一致，惟周遭區域於 1924 年落成之時，並未見有其他建物，足見其武道神聖場域之空間特質及通透性。以今日武德殿東側現況照與老照片對比，現況已被網球場之防護網阻隔，混凝土牆面及金屬護網緊鄰古蹟本體，原有武德殿場域之空間特質已不復見。



若將現有 197 地號之網球場進行適當之空間再造，不僅能重新塑造武德殿消失的神聖空間，讓場域回應歷史特質，同時也能強化古蹟及周邊風貌之整體景觀，強化民眾參訪體驗，更能感受時代氛圍，並期待透過武德殿周邊歷史空間再造，集劍道、弓道、柔道等日本武道文化於一身的文化園區，帶動周邊愛國婦人會館、登山街 60 巷等文化場域，形塑登山街文化廊帶，加強哈瑪星街道歷史紋理的串連。



武德殿指定古蹟當時，雖然土地未完成撥用，但劃設保存古蹟之定著土地範圍包含鼓山區鼓南段二小段 195、197 地號，且修復及再利用計畫亦指出：「未來若有機會應將定著土地範圍(原海關用地之 197、195 地號閒置及雜亂情況影響古蹟氛圍)進行場域整頓」。本項子計畫進行將依文化資產保存法相關規定辦理，因考量武德殿修復及再利用計畫完成時間較久遠(民國 92 年)，為利後續本案進行，本局先以本預算進行修復及再利用計畫補充調查，針對武德殿定著土地範圍(195、197)的歷史紋理及新設建物規劃提文資審議會專案小組討論確認後，再送文資大會確認。現已於 111 年 5 月 26 日經文資大會完成備查，未來將依審定之規劃設計方案再提供予規劃設計單位據以規劃。規劃設計階段預計針對武德殿兩側定著土地高程差異，規劃降低高程或退縮擋土牆以挪出寬廣空地之方式，亦或是規劃階梯或電梯銜接等形式，與古蹟本體空間連結，除可降低過去因受限空間環境致古蹟本體展現不佳之問題，亦有效解決遊客的進出方便性等情形，使武德殿更

親近人、室外的活動得以提升。此外，透過再利用計畫(含補充調查)耙梳武德殿周邊環境歷史脈絡，在兩側定著土地範圍規劃保留或恢復登山街特有的老咕石牆台基的歷史遺緒，與古蹟主體建築作意象連接，亦貼合再造歷史現場專案計畫之宗旨。

在二期計畫中，本項經費預計運用於整合古蹟定著範圍之整體空間規劃設計上，包含可行性評估及基地整理等假設工程，期融入日式庭園、戶外演武場地、弓道體驗場等功能，恢復此區為武德與德性精進鍛鍊之場域精神（武德殿園區 3D 模擬圖如下）。



(三) 港子計畫：

1. 旗後礮台規劃設計

(110-111 年已核定執行旗後礮台升格為國定古蹟之修復及再利用計畫)

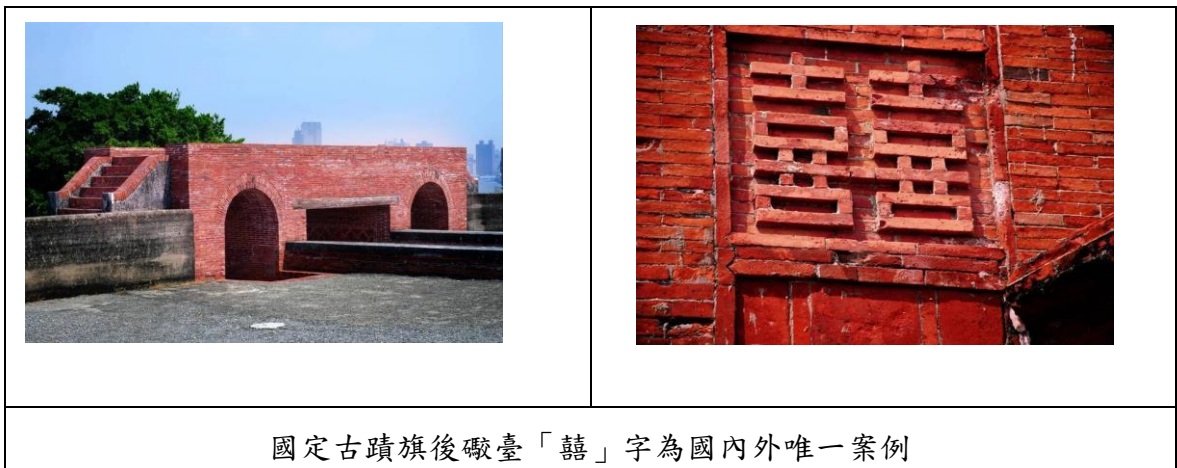
在興濱計畫第一期中，已完成哨船頭水岸歷史場域恢復、市定古蹟「雄鎮北門」之修復及活化，二期計畫將加上與之相呼應的國定古蹟旗後礮臺，將能把清末開放通商藩籬盡撤又效法西方於扼要處設西式礮臺的歷史過程及場域完整呈現，成為興濱二期「港子計畫」中最大亮點。

「旗後礮臺」為同治 13 年(1874)牡丹社事件後，清政府派船政大臣沈葆楨來臺辦理海防事務，乃先後派淮軍統領唐定奎、副將王福祿主持，聘英籍哈務德 (J. W. Harwood) 四品總教習督造，於光緒元年(1875)在旗後山上興建一座中西合璧的礮臺，於次年完工。

「旗後礮臺」基座為下大上橢圓，砲台分三區：北區為兵房；中區為指揮區；南區為彈藥庫，其上安置四門 6.5 公噸英製阿姆斯特壯前膛砲。「旗後礮臺」之正門為中國式建築風格之八字牆，而門牆兩邊用磚砌的「囍」字，為其特色。

光緒 21 年(1895)乙未之役，10 月 15 日清晨 6 時 55 分，日艦「吉野」號率「秋津州」等艦，於旗後外海砲擊，擊毀旗後礮臺門額。砲擊之前，指揮官劉成良已於清晨 4 時，隻身前往安平。砲臺因無人指揮，僅發射 5 發砲彈。至下午 2 時 30 分，日軍開始登陸，迅即占領無人防守之「旗後礮臺」。

日治末期，大砲被拆走、熔毀，「旗後礮臺」成為斷垣殘壁。1945 年二戰後，國軍於礮臺及燈塔之間另築碉堡。民國 74 年(1985)，內政部公告「旗後礮臺」為二級古蹟，目前為市定古蹟，民國 80 年(1991)高雄市政府進行修復，為時 3 年，並於民國 84 年(1995)1 月 1 日開放參觀。2018 年旗後礮臺升格為國定古蹟，110-111 年計畫進行更新及補充調查旗後礮臺損壞情況，以利後續修復及再利用。



國定古蹟旗後礮臺「囍」字為國內外唯一案例

2. 打狗英國領事館及官邸修復工程及活化再利用

（一期計畫核定並完成哨船頭外灘歷史場域-安檢所暨周邊建物拆除工程、哨船頭外灘歷史空間再現工程，打狗英國領事館文化園區周邊環境及景觀改善工程、設計及監造、工作報告書；111 年獲文資局 B 類進行國定古蹟修復及再利用計畫，預計 111 年底完成）

國定古蹟打狗英國領事館及官邸包含打狗英國領事館山上官邸、山下領事館辦公室及連結兩者之登山古道。山上官邸主要建築呈 L 字形，四坡頂、三面迴廊之外廊式建築，樓高二層，構造為磚造承重牆，迴廊工字鐵梁為其特殊構造。山下領事辦公室主要建築亦為四坡頂、三面迴廊之外廊式建築，一層樓。監牢區一處、水井一處。民國 108 年 2 月 22 日文授資局蹟字第 10830015471 號公告指定為國定古蹟。

打狗英國領事館見證打狗開港、進入世界舞台之際，世界經貿發展的重要歷程。然因為此空間曾作為水產試驗所，海巡署設立「一港口安檢所」，阻隔了從山上英國領事館官邸，經過古道，到達山下辦公室，再連通到港灣的歷史脈絡，33 年來不但掩蓋歷史場域空間特質，更切斷與海的關係。興濱計畫第一期「重現哨船頭外灘歷史場域」，高雄市政府積極與行政院海巡署等單位溝通協調，終於取得共識遷搬一港口安檢所，讓哨船頭歷史場景得以再現，從禁閉到打開，英領館、哨船頭、高雄港的歷史紋理終於接軌。

打狗英國領事館山上官邸自 2003 年整修完成開放以來，人潮絡繹不絕，民眾尤喜愛佇立入口右側及在古蹟本體後側戶外區木棧平台觀覽眺望西子灣海天景色及高雄第一港口，高度使用頻率使得破損率極

高。長期以來，因考量全面檢視修復工期較長影響民眾參訪品質，多以局部鋪面維修改善，惟木棧平台下方鐵件已嚴重鏽蝕毀損，恐影響承重及遊客人身安全。所幸，興濱一期計畫已核定並完成「打狗英國領事館文化園區周邊環境及景觀改善工程」，並於農曆春節期間開放頗受民眾好評。

(四) 鐵子計畫：

1. 舊打狗驛(北號誌樓)及鐵道園區活化再利用(111年完成北號誌樓修復工程及空間展示)

位於文化景觀「高雄港站及周邊舊港區鐵道線群與建物群」所在範圍及週遭之哈瑪星台灣鐵道館、舊打狗驛故事館(歷史建築「舊打狗驛」)、北號誌樓(歷史建築「舊打狗驛」)以及高雄港站股道等，分屬高雄市立歷史博物館、文化局文資中心及駁二營運中心管轄。

高雄港站北號誌樓位居縱貫線、屏東線、機廠線，進出高雄站本線、B線群、A線群、C線群，及臨港線，最重要的咽喉虎口，控制各次列車頻繁的進出和調車，必須使用安全可靠，效率又高的聯鎖裝置，控制各處電氣號誌及機棧轉轍器。由於高雄港站站場範圍遼闊，所以操作這套控制系統的人員，是在號誌樓二樓工作，透過高聲電話、無線電，以及臨軌側的簷廊、大面窗戶，控制並監視高雄港站的車輛調度運作。二樓的聯鎖裝置經由垂直的機械導管，從一樓牆壁底下，伸出號誌樓，像扇子一樣散開來，連結到現場數十處的轉轍器和號誌機。

一期計畫已辦理北號誌樓建築修復工程及空間展示案，將以災損構件(機械式閘柄)為核心進行展示機能規劃，並透過原號誌樓文物結合數位科技與相關推廣活動，呈現號誌樓動態展演風華；二期計畫則進行鐵道園區之展示設備、車輛、及場域修繕及維護。未來開放後將讓民眾親身體驗號誌樓的「機械式閘柄」在早年擔任的重要角色，演繹鐵道因為轉轍器和道岔設計，得以完成讓火車從單一路線轉入不同的路線，前往不同的目的地的重要功能。



修復後之北號誌樓，將是鐵道觀光之亮點，除了展現歷史建築之美，也重現高雄港站的車輛調度運作。



2. 田町齋場完成規劃設計(111 年完成)

田町區位屬性介紹

田町位於壽山東側中央偏南的位置，在明治 37 年(1904)〈臺灣堡圖〉中，原高雄市齋場(高雄葬儀堂／田町齋場)所在地仍為田地，附近有一座寺廟及兩塊墓地，該寺廟即為今日的元亨寺，前身為創建於乾隆 8 年

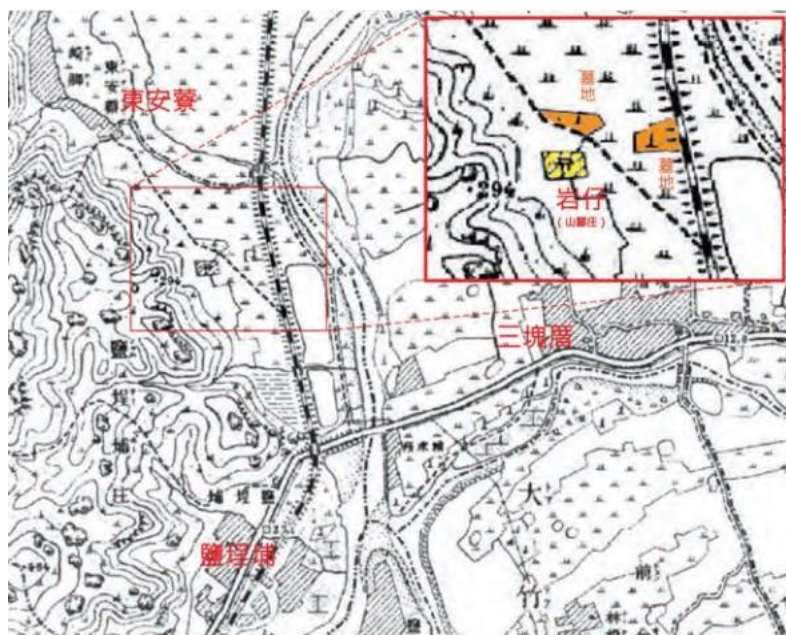


圖 2-1 明治 37 年(1904)〈臺灣堡圖〉呈現岩仔聚落周遭環境概況(蔡侑樺標示)
資料來源：中研院地理資訊中心〈高雄市百年歷史地圖〉。

(1743)的「元興寺」，因曾遭回祿之災而有多次遷建，最晚應於清末遷至現址，於寺院周遭形成一小聚落，被稱為「山腳庄」，或因佛寺的存在而被稱為「岩仔」。至今日，當地民眾仍以「岩仔市場」來稱呼已經停止使用的鼓山第二公有市場。

岩仔周遭地區地形上背倚打狗山(今壽山)、並由打狗川及其支流包覆，為漢人的風水之地。鄰近共有鹽埕埔、三塊厝、東安寮等較大聚落，岩仔大致上位於三個聚落的中心地帶。明治 33 年(1900)因臺南與打狗間的縱貫線鐵路通車，此區域由山坡地至打狗川地地形，因此被鐵路劃為靠山及靠河的兩大區塊。

據《高雄市各區發展淵源》記載，田町因屬市街地北側的農業區域而名，源自「十甲田」的地名。隨著明治 41 年(1908)起第一期打狗築港工程的推動，除使今日的哈瑪星地區及鹽埕區成為新埋填的市街地之外，田町內也有 1 萬 5 千多坪面積的原野及養魚池，由臺灣地所建物會社進行整地，擴大田町可用之土地面積。



圖 2-2 大正元年 (1912) 臺南廳告示 19 號中打狗區的劃定情形

資料來源：臺灣總督府公文類纂·〈臺南廳告示第十九號打狗ノ土名及小名改稱〉(1930 冊 153 號·1912)

就地理區位上，田町屬於新興打狗港市區的邊陲地帶，不過因南側鄰近打狗山石灰開採區域，所以出現了不少石灰工場。進入昭和年代，田町北側的淺野株式會社高雄工場（今台泥鼓山廠）仍為田町周邊地區最大工業設施，為提升貨運業務處理，昭和 4 年（1929）於縱貫線鐵路上設置田町驛，更有一條支線由車站直接通往淺野株式會社高雄工場內，提升水泥陸路運輸的效率。

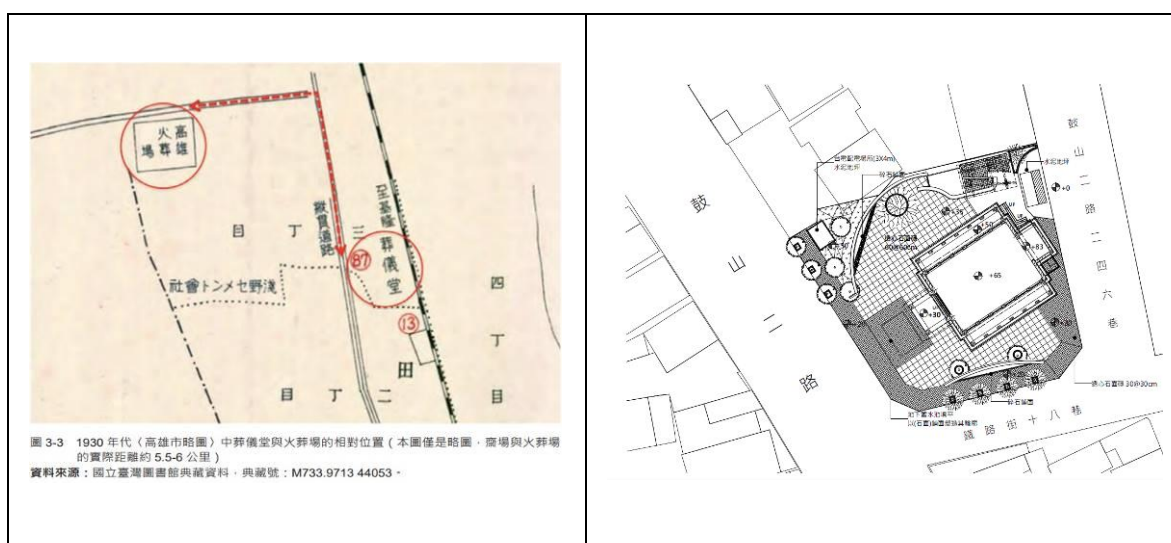
火葬與齋場因應現代都市衛生考量出現

日本的葬儀文化受到佛教文化的影響，一般認為江戶中期以後火葬已成為日本庶民普遍接受的埋葬方式。雖然明治維新之後，因排佛運動曾於明治 6 年（1873）實施火葬禁令，但受到都市化國家如英國的影響，加上政府基於都市衛生考量，因此於明治 8 年（1875）解除火葬禁令，並曾以內務省的「衛生勸獎費」設置火葬場。除了火葬而需用的場地與設施之外，為舉行「通夜」與「告別式／葬儀」儀式所需的場地，即需要「齋場」這樣的空間。

日本時代隨著日本人來到臺灣，日本人的火葬文化也隨之被引入臺灣。位於田町的高雄市齋場設立於昭和 8 年（1933）。1930 年代初，高雄港第二期築港工程第一階段已完工，港口貿易業務逐漸增加，同時也帶動高雄的發展，人口急遽膨脹，從昭和元年（1926）的 50,351

人，到昭和 7 年（1932）已超越 7 萬人，41 躍升成人口第三多的州治城市，由於城市的快速成長，相關設施的建設也應運而生。尤其昭和 8 年（1933）4 月高雄市當局發布〈墓地取締條例〉之時，當局也認為有必要興建公有葬儀堂作為葬禮的舉辦地點。

其基地位址緊臨縱貫道路，方便通往位於前鋒尾的高雄火葬場，且距離市街地帶位置適當，交通區位良好，加上基地對面原有元亨寺，自昭和 2 年（1927）起成為日本佛教臨濟宗在高雄州的支部，46 由於當時多採用佛式葬儀，會請僧侶主持葬儀並誦經，故鄰近日本宗派的佛寺可能是擇址考量因素之一。



根據文獻可知，齋場完成後的使用狀況，公車路線的停靠站之一為高雄市齋場。尤其昭和 12 年（1937）七七事變後，日本侵華戰爭全面爆發，可看到在齋場頻繁的舉辦軍人告別式。高雄為日本重要的南進基地及軍事重鎮，在戰事高張的時期，高雄市齋場也成為表揚英靈的一個重要場域。

田町齋場為臺灣唯一留存之葬儀堂建築，且曾為高雄地區重要人物及家屬舉行葬儀、軍人舉行告別式之場所。就歷史價值而言，原高雄市齋場為高雄市 1930 年代人口快速成長，因應葬儀管理需求而生。完成後曾是高雄地區重要人物及家屬舉行葬儀之場所，戰爭時期則成為軍人告別式的舉行場所，為大時代下充滿激情與無奈之演出舞臺。

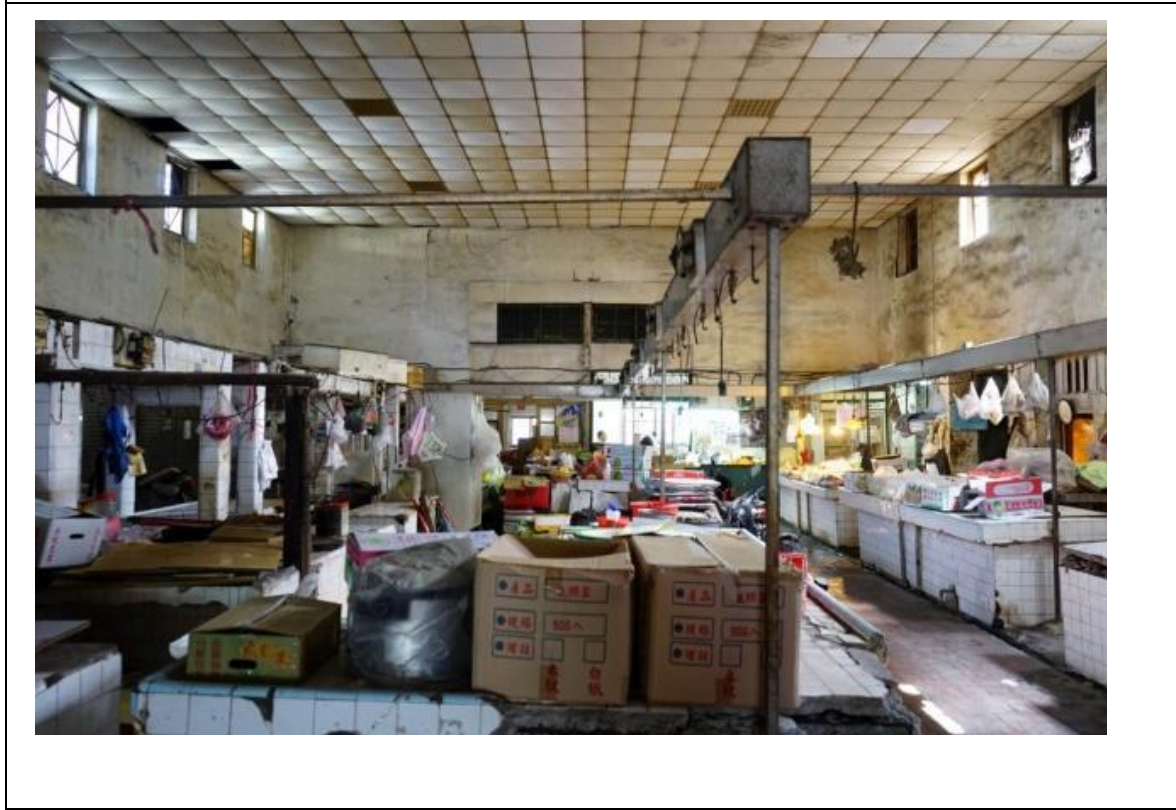
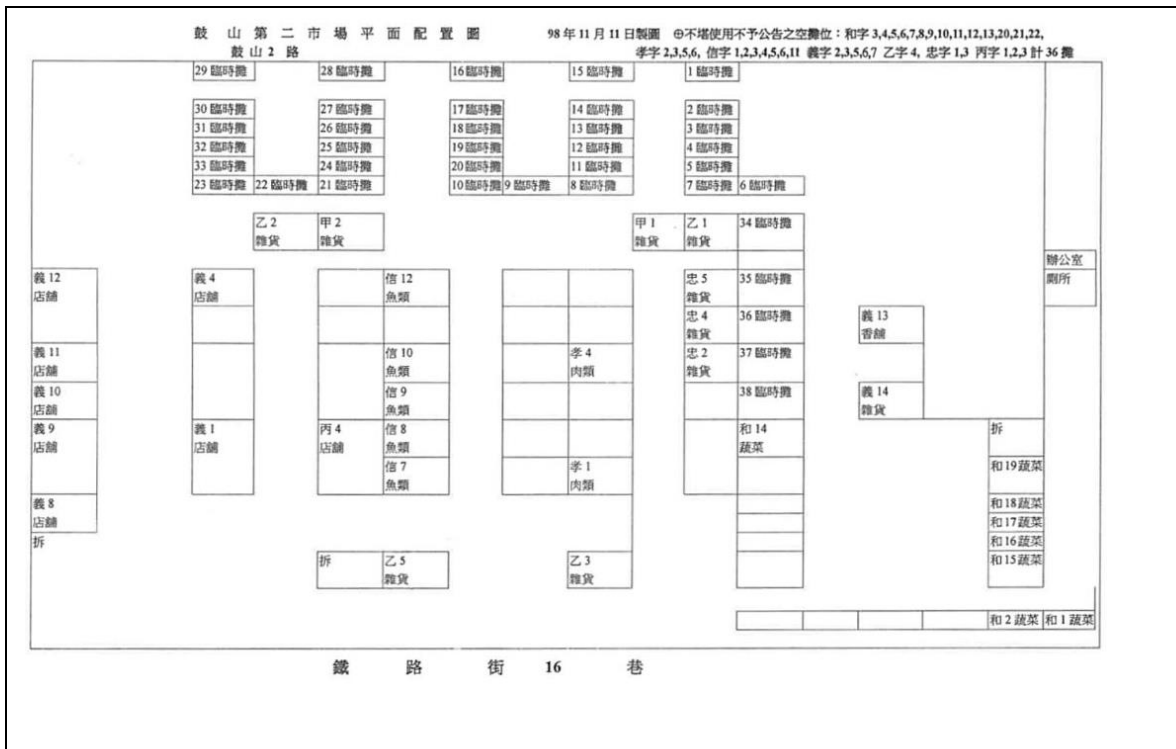
田町齋場所在的田町為市區北邊交通便捷的市郊地帶，建築前方緊臨的縱貫道路，是人口集中地區（哈瑪星、鹽埕）與前峰尾火葬場間的主要動線（即位處市區與火葬場間的適當位置），該處亦有高雄市

內巴士的停靠站，且鄰近元亨寺（1930 年代已成為日本佛教臨濟宗支部）。此一提供告別式舉行的專門場所，代表城市文明與地方衛生的重大進展，也象徵市街人口已達相當規模，也反映出打狗築港設驛對產業聚落分配與葬儀文化的影響。

戰後轉作市場用途成為在地集體記憶

由於日治時期推行葬儀改善對於臺灣人的影響效果有限，戰後初期官方也未延續該政策，故田町齋場建築的使用有所轉變。原本位於田町北方的壽國民學校在戰爭之際遭到損毀，1945 年底改編為第十五國民學校並暫借田町齋場作為臨時教室，不久後雖已遷移至新校址，仍使用該空間為幼稚園及夜校，將近有十年之久。在學校單位完全遷移後，照顧地方民生消費需求的鼓山第二公有市場，因原址使用問題而進駐閒置的田町齋場，延續日治時期田町市場的歷史。田町齋場建築內營運將近六十年的鼓山第二公有市場，曾是中鼓山重要的消費核心，見證戰後1940 年代至1980 年代間，田町地區產業經濟發展活絡的全盛景況。

鼓山第二公有市場營運將近六十年，成為田町地區多數民眾的主要記憶。該市場以早市型態為主，除了販售一般蔬菜肉類及民生用品外，尚有許多營業至夜間的飲食攤，鼎盛時期共規劃有67 個固定攤位。根據拆除前現地勘查與訪談的結果，與高雄市政府經濟發展局提供的平面配置圖（如下圖）進行比對判讀，齋場本體前方的鋼構棚架為臨時攤位，北側鋼構棚架則以蔬菜販售為主。而齋場本體部分，北側外廊、祭壇所間隔出的空間，以及車寄兩側的增建為販售雜貨之店鋪，中央三排水泥臺座則販售肉類與魚類，南側外廊所間隔出的空間則作為店鋪與倉儲使用（圖2-68）。外廊與車寄（包含兩側增建）的頂部皆有後來新增之構造物，作為店鋪附屬的住居空間。



回顧田町齋場歷次功能轉換的背後原因，從日治時期推行新式葬儀到高雄市政府照顧地方學童受教權，再過渡到市府照顧地方民生消費需求，然後登錄為高雄市的歷史建築。證明了田町齋場空間一路以來的「公共機能從未消失」，而是順應時代變遷轉變使用型態，並且反應在建築本體的改變上。

(五) 町子計畫：

1. 復興鹽埕醫療專業街廓·再現鹽埕繁華歷史



高雄是沿著港灣發展起來的城市：第一碼頭打造出「哈瑪星」，二碼頭改造出「新鹽埕」，苓雅寮蓄勢待發，戲獅甲則是工業引擎，街區、工業區皆與港埠一體，並以鐵路連成一氣。1914年間鐵道線向東鋪設，以鐵道連結倉庫的「濱線模式」開始被複製到第二碼頭區，此模式與港埠發展亦步亦趨。1922年鐵路線來到裏船溜(今第三船渠)南岸，1930年拉到裏船溜北岸—即今駁二倉庫一帶，1934年延伸至入船町碼頭(今真愛碼頭)。

鹽埕顧名思義是一堆堆白色皚皚水晶狀體的鹽田，清康熙年間，閩南漳州人趙天等，依官府之招徠移至打狗闢田，後因屏山崩、洪水漲溢，鹽田流失，而遷移此地，其靠近鼓山者為「鹽埕埔」，高雄港築港工程全面施工時，將港內挖出之泥沙填平鹽田後，始有此新生之地「鹽埕區」的誕生，並在本區原市政府舊地設市治（市役所）。

高雄港本為外商貿易的港口，在接受新生事物方面有著極高的包容力，尤其藉助於基督教長老教會的進入高雄更刺激了臺灣現代化的轉變。高雄可以說是臺灣最早接觸近代化文明的城市之一。在所謂現代性的描述，係指著工業革命後，因為機器量產生產模式帶動了人口往城市集中的現代化生活變遷與社

會現象。

在這個現代性的浪潮下，除開基礎建設等技術性的投入外，舉凡基礎建設、產業活動、電力、電信、自來水、公共運輸、西式教育、生活文化、美術、電影、休閒購物、流行歌曲、時尚文化等都市集體消費，在 1930 年代業已成為重要的城市治理場域，都市計畫的公共介入則反映了平衡與供應集體消費的努力。

日治時期的鹽埕工商繁榮，可說是台灣的銀座，當時燈紅酒綠、夜夜笙歌、舉凡各種西式、日式的流行時尚風格，迅速的在這個小小的區域裡流行起來。經濟文化繁榮發展的結果，也包括醫療技術的進步與需求，鹽埕區專業醫療街廓的出現即為鹽埕繁華歷史的見證，其中尤以友松醫院、原帖佐醫院及慶雲藥房為代表。故二期計畫將以先修復原帖佐醫院為主，此棟建物歷史脈級及修復重點分述如下：

堀江町日式街屋（原帖佐醫院）

（一期計畫已核定並完成規劃設計，預計 111 年接續啟動修復工程、監造、工作報告書）

「高雄市歷史建築堀江町日式街屋」約於 1939 年(昭和 14 年)之前完工,最早為日本人帖佐直喜開設作為醫院使用，間接反應了鹽埕地區的繁華，在戰後也曾短暫作為高雄商業公會會館以及市政府職務宿舍使用，於 2016 年被高雄市文資審議委員會高度肯定其文資價值,並登錄為歷史建築。

「堀江町日式街屋」坐落於現今的鹽埕區,於日治時期設立堀江町、榮町、入船町、鹽埕町、北野町等行政區域，曾是高雄市最為繁榮的地區之一，除擁有眾多商業及娛樂業外，醫療及醫藥業為數不少。過去做為堀江町唯三病床數 10 床以上開業醫院的帖佐醫院,可說是堀江地區醫療業重要的表徵。

堀江町日式街屋位於街廓轉角，建物為兩層樓建築，街角部分外觀立面造型採用弧形及山牆元素，兩側鄰街面設置亭仔腳，外牆採用青灰色人造石洗出工法，建築特徵強調幾何開口與水平帶狀，正門入口兩側有西洋柱式，為昭和時期風行的洋風建築風格。

「堀江町日式街屋」現況,大致仍保留過去作為醫院時的格局,一樓作為醫院對外營業,二樓及後方作為居住空間使用,如此,住商併用、下店上宅與前店後宅的形式,是當時街屋特有的建築特色。



七、整體實施步驟與流程

(一)經常門年度工作摘要進度

項次	工作項目	年度								
		112年			113年			114年		
一	哈瑪星及周邊場域之環境教育推廣									

(二)資本門年度工作摘要進度

項次	工作項目	年度								
		112年			113年			114年		
一	「堀江町日式街屋」(原帖佐醫院)修復工程									
二	「堀江町日式街屋」(原帖佐醫院)修復工程監造									
三	「堀江町日式街屋」(原帖佐醫院)修復工程工作報告書									

八、經費需求

112-114 年度興濱計畫二期計畫經費明細表

單位：萬元

子計畫	經費門	案名	112年	113年	114年	總計
	經常門	哈瑪星及周邊場域之環境教育推廣	100	350	0	450
合計			100	350	0	450
町	資本門	「堀江町日式街屋」(原帖佐醫院)修復工程	1000	2000	800	3800
	資本門	「堀江町日式街屋」(原帖佐醫院)修復工程監造	50	110	40	200
	資本門	「堀江町日式街屋」(原帖佐醫院)修復工程工作報告書	50	110	40	200
合計			1100	2220	880	4200

年度	112 年	113 年	114 年	總計
總計	1200	2570	880	4650
資本門	1100	2220	880	4200
經常門	100	350	0	450
補助款(60%)	720	1542	528	2790
配合款(40%)	480	1028	352	1860

九、經費來源

- (一)總預算：4,650 萬元
(二)申請本局補助：2,790 萬元 (60%)
(三)地方配合款：1,860 萬元 (40%)
(四)所有權人配合款：0 元
(五)其他政府機關(或民間籌募經費)：0 元
(六)預定分年經費概算需求

年度	分年 編列經費 (A=B+C+D)	申請本局 補助經費 (B)	地方 配合款 (C)	其他 財源 (D)	備註(單位：萬元) (經資門)
112 年	1,200	720	480	0	資本門：1,100 經常門：100
113 年	2,570	1,542	1,028	0	資本門：2,220 經常門：350
114 年	880	528	352	0	資本門：880 經常門：0
合計	4,650	2,790	1,860	0	資本門：4,200 經常門：450

十、預期效益

- (一)再造 1 處法定文化資產及周邊空間歷史紋理：重現堀江町日式街屋(原帖佐醫院)歷史紋理。

(二)推廣活動紀錄：透過軟體結合硬體來連結文化資產與歷史記憶，具體呈現興濱計畫執行成效。

十一、永續經營管理維護策略

透過興濱計畫，文化局將與跨局處（工務局、都發局、消防局、海洋局、觀光局）、所有權人（陽信銀行、財政部關務署高雄關等）、地方文史團體（高雄市柴山會、高雄市打狗文史再興會等）以及委託之營運廠商共同合作，達成城市文化治理之成效，達成本計畫目標之「旗鼓鹽水岸文化廊帶」，提成城市文化內涵。

十二、附件

【附件一】年度工作摘要及進度表

填表機關（單位）：高雄市政府文化局

	工作摘要	預定進度 /總進度	分配經費 /總經費
111 年			
12 月	<ul style="list-style-type: none"> ● 哈瑪星及周邊場域之環境教育推廣發包 ● 「堀江町日式街屋」修復工程發包 ● 「堀江町日式街屋」修復工程監造發包 ● 「堀江町日式街屋」修復工程工作報告書發包 	5% /5%	232 萬 5 千 /232 萬 5 千
112 年			
1-3 月	持續辦理各子案計畫內容	10% /10%	465 萬 /465 萬
4-6 月	持續辦理各子案計畫內容	10% /20%	465 萬 /930 萬
7-9 月	持續辦理各子案計畫內容	10% /30%	465 萬 /1,395 萬
10-12 月	持續辦理各子案計畫內容	10% /40%	465 萬 /1,860 萬
113 年			
1-3 月	持續辦理各子案計畫內容	10% /50%	465 萬 /2,325 萬

4-6 月	持續辦理各子案計畫內容	10% /60%	465 萬 /2,790 萬
7-9 月	持續辦理各子案計畫內容	10% /70%	465 萬 /3,255 萬
10-12 月	●哈瑪星及周邊場域之環境教育推廣結案 持續辦理各子案計畫內容	10% /80%	465 萬 /3,720 萬
114 年			
1-3 月	●「堀江町日式街屋」修復工程完工	20% /100%	930 萬 /4,650 萬