

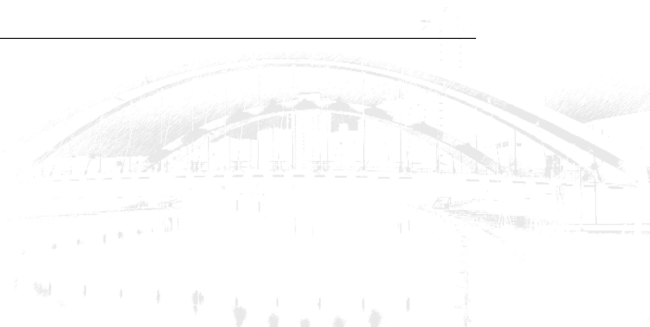
觀光發展政策下的愛河地景主體性變遷詮釋

撰文／正修科技大學通識教育中心副教授 林綱偉
正修科技大學通識教育中心兼任助理教授 林怡先

摘要

本研究藉由人文化地景的追蹤與調查，發現愛河地景先後歷經「斷頭、瘦身、去尾、二面光、變裝」等等不同程度的人為操弄，展現出愛河不斷變化的邊緣地景宿命特質。同時輔以專家訪談28位愛河沿岸的里長，探討愛河住民的地景認知與愛河意象特色，進行當前愛河地景主體性感知評估。在地景認知方面，所有受訪者皆認同高雄市政府所推動的愛河地景再造，認為目前問題在於愛河污染處理，以及後續的建設維護。在愛河意象方面，受訪者則出現上、中游與下游、河口段之間記憶陳述的差異。中、上游地區住民離愛河河口遙遠，尚未感受到愛河整治成效，故無法和其記憶中污染嚴重的愛河連結；反之，愛河下游與河口段住民，因生活經驗與想像畫面一致，明顯感受愛河整治成果，記憶中的愛河畫面格外豐富，認同市府愛河地景改造政策。此外，童年戲水的親水經驗為愛河住民的共同記憶元素；愛河各景點的親水性條件乃成為市府形塑共同記憶能否成功的關鍵。愛河在觀光發展政策下，業已出現地景主體性的再次變化。

關鍵詞：地景再造、脈絡、污染、愛河、主體性



- 壹、前言
- 貳、研究議題與方法
- 參、愛河地景主體性變遷歷程
- 肆、當前愛河地景主體性感知評估
- 伍、結論

壹、前言

晚近地理學對於地景（landscape）的解釋，將地景視為一種地方感（sense of place）投射的具體象徵，地景不僅被理解為實體環境，亦是用來思考地方、描繪地方，以及賦予地方意義特殊方式下的結果，可以作為一種觀看方式（Cosgrove, 1985）、一種被解讀的文本（Duncan, 1995），也可是演出主流價值的劇場，並塑造世界及其意義（Daniels and Cosgrove, 1993）。在此，地景作為一種觀看、認識和理解世界的方式，必須與人，以及人類製造和消費意義的能力產生關係（Cresswell, 2004），可當作是一種文化影像，用來思考地方、描繪地方，具有真實的社會、經濟以及政治效果（Nash, 1999）。

觀光活動和人們的生活，以及地景的環境、社會、經濟、文化和政治構造彼此交錯（Desforges, 1998），而觀光地景的產生，意味了要替觀光客製造觀光的象徵意義，透過各種不同的管道塑造地景的意義，使觀光客和地方產生連結，成為符號經濟（economy of signs）的一部分（Lash and Urry, 1994）。在此條件之下，都市治理者為發展觀光活動，透過有系統的地景形塑，經由觀光客的凝視（the tourist gaze），滿足觀光客對地方的想像（Urry, 1990）；然而發展觀光也會造成地方與外在世界的混合，促成不同的地方人士產生賦權（empower）或失權（disempower），地方真實性的意義轉變，以及喪失地方自主性（Gotham, 2010）。

主體性（subjectivity）則來自與人存在有關的身分（identity）、獨立性（independence）、自律性（autonomy）等概念的重疊與混用，是主體（人）以自身意識為出發點，認識、把握、理解客體或內省自身特定視角的問題（吳豐維，2007）。然而，河流是否具有可供人類社會認識、把握、理解、內省的存在價值呢？Febvre（1935）指出：

河流如同人一般，可作為獨立個體的分析單位。……在自然環境作用下，地理法則的自然規律性造就了河流的存在。由於它的深度、寬度和流速，難免成為製造二岸分離的鴻溝；但是也因平滑的水面沒有任何障礙，又擁有適宜迅速下降的速度，水路的易達性使它同時也是促進聯合的通道。然而河流並不能自然而然地發揮它的聯合作用，而是需要通過人的努力方能達成。

Febvre 的觀點提示了河流無法獨自展現主體性（自身存在價值）的特質，而需將河流安置於人類社會中來觀察，特別是觀察人類社會的各種行動。因此問題在於人類社會如何充分體悟－河流循自然法則使得自身處於一種天然存在的價值，進而在行動上彰顯河流的主體性。亦即河流的主體性表現在自然界的水循環過程中，成為陸地逕流水回歸海洋的自然通道。此外，也存在於提供人類生存與社會利用所需的水資源與各種利用方式的功能展現上。然而人類社會的涉入，正是造成河流地景變遷的關鍵。人類社會對於河流的種種處置態度，正是構成與影響河流地景轉化的重要力量。由此可知，河流地景的人文化程度，便反映出河流主體價值於人類社會的地位。河流愈受人們重視對待，則地景中心性屬性則愈盛；反之，則有如光譜的另一端，處於相對輕忽對待的邊緣性地位。

貳、研究議題與方法

愛河作為流經高雄市區的主要河川，長期以來有多重角色的轉換。從荷據時期本區的蔗作熱帶栽培看天田邊緣性地景開始，清領初期¹愛河成為陸運交通阻礙，直到後期因曹公圳通水灌溉（舊圳1837-1838，新圳1842-1844），愛河流域沿岸聚落方得以發展，同時河運興起，進而促成以三塊厝為中心市鎮的水運生活圈發展雛形，愛河流路因此成

1 清領時期自施琅於1683年攻取臺灣，1684年納入版圖至1895年割讓日本，前後合計約213年，可均分為三期，每期71年。初期為1683-1753年；中期為1754-1824年；後期為1825-1895年。此一分期與臺灣史學界依治臺政略（1874年牡丹社事件）、經濟開放（1858年天津條約臺灣開港）的分期方式不同。本文分三期，目的在於反映作者觀察高雄平原開發的三個不同階段，初期開發以北高雄左營地區為先，中期開發重點轉移到南高雄鳳山地區，後期則是打狗灣成為發展中心，位處中高雄的愛河流域，順應時勢也有所發展。

為河岸住民生活的中心場域（林綱偉，2010）。日治時期打狗築港，同步整治愛河下游河口，使之成為河岸新設工場連結高雄港的水運交通要道，並成為新興高雄都市中心所在。然而，隨著現代化鐵路與公路運輸引入本區，陸運替代效應伴隨著高雄都市與工業的持續擴張，愛河地景發展再次邊緣化，延續至國民政府時期，逐漸淪為高雄市污水排放的溝渠。

1960年代，愛河因外來人口的大量移入，工廠林立，大量的家庭污水及事業廢水排入河中，超過河川自淨的承載量，因而落得惡臭四溢，魚蝦絕跡，過往行人掩鼻而逃的窘迫下場。光復初期就已經有的龍舟競賽，一直到1971年再也受不了污臭不堪的河水（河口段），而改到蓮池潭划龍舟。自此，愛河變成高雄毒瘤，人們開始視而不見，也忘掉愛河曾有的浪漫。²市民非但難以親近愛河，臭水氣味還逼迫人們不得不掩鼻匆匆通過，愛河從高雄市民的共同記憶中疏離，逐漸遠離在地市民日常生活領域範疇。

自1979年愛河整治動工，至1986年底，七年間完成中游治平橋（中華路）以下河段至出海口河岸共11處的污水截流站，截斷流入愛河的污水，並將這些污水導至設立在旗津的中區污水處理廠進行污水處理。1998年謝長廷勝選高雄市長時，便提出「海洋首都」作為市政建設願景的「在地化」新思維，依此展開一連串塑造城市美感空間的工程。愛河適逢其會，市府自2001年起積極改造愛河地景，³冀望藉由工程營造來變裝愛河，意圖喚起並重建居民的共同記憶，使愛河具有觀光價值，成為能代表高雄的觀光地景。市府努力改造下的愛河，在2005年成為觀光局公布代表臺灣旅遊特色八大景點之一。愛河成為高雄市「稀有的都市河川特色」觀光賣點。2007年愛河再度列名觀光局十大景點，且排行第二，領先日月潭、台北101和清靜農場等知名景點。不過若就其後的發展而言，依2010年交通部觀光局的統計可以發現愛河遊客人數525,089人，比照日月潭

2 高雄市政府水利局愛河資訊網，〈河川整治〉。資料檢索日期：2014年2月20日。網址：<http://heb.kcg.gov.tw/loveriver/rebuild.aspx>。

3 2001年3月開始愛河（五福橋至中正橋）沿岸景觀親水工程後，爾後10年愛河沿岸遂展開一連串的景觀改造、綠美化工程，2010年上溯至上游鼎新橋河段。

遊客6,381,636人，⁴二者排名落差顯然過大，立即動搖過去官方所謂「愛河為臺灣十大景點」的可信度，此一落差的發生正足以提供探究愛河流域發展的可能缺陷。

高雄市過去著重重工業發展，不免相對輕忽其他產業，這當然也包括觀光產業在內，高雄市不僅缺乏地標型的觀光景點（黃營芳、戴萬平，2006），也缺乏統一事權的官方觀光機構負責規劃、發展、宣揚高雄觀光事宜，高雄市發展觀光的相關條件其實並不成熟（鄭博文、邱鴻遠、朱俊德，2007）。

2007年8月副市長邱太山提出高雄市經濟發展藍圖報告，特別提出發展觀光旅遊面向。⁵2009年元旦市府成立觀光局，意圖藉由地方觀光資源條件優勢，重新打造港都觀光市場，以促進經濟發展。⁶2010年12月22日陳盛山接任縣市合併改制後的觀光局長後表示，將以「城市交流、城城對飛、航線南移、包機先行」來行銷高雄觀光。除鎖定日韓、東南亞、港澳遊客之外，更針對大陸觀光客成立「自由行規劃小組」設計旅遊行程，自許為拚觀光「穿針引線者」，充分顯示新市府團隊拚觀光的決心。⁷

然而，失去自然屬性的愛河，在各種人造地景建設下，是否能有效喚起居民對愛河的共同記憶，並成為代表高雄的觀光地景？再者，愛河作為都市河川的稀有性與珍貴的自然屬性價值，實乃源於河流主體的自然存在，在以觀光發展作為導向的地景建設下，愛河地景主體性的變化，又會對當地居民的地方感帶來哪些衝擊？本研究認為，都應該需要對居民共同記憶中的愛河意象進行瞭解。

在地景的研究取向上，伴隨著地理學的文化轉向（cultural turn）與新文化地理的出現，地景研究的關注焦點著重於空間和地方的地景，是如何建立文化意義（Jackson, 1989）。研究方式也從傳統純粹地景型態描述，轉換為探討地景所蘊含的文化及社會價值，並認為地景意涵會隨著不同文化的變化而有所改變（Cosgrove, 1994），著重於地景

4 交通部觀光局觀光統計，〈2010年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計〉。資料檢索日期：2013年10月12日。網址：<http://admin.taiwan.net.tw/statistics/year.aspx?no=134>。愛河自2010年始列入統計。

5 高雄市招商網，〈高雄市經濟發展委員會96年第1次委員會會議紀錄〉。資料檢索日期：2010年8月14日。網址：<http://invest.kcg.gov.tw/tw/doc/kcg-960820.doc>。

6 「觀光局」由原建設局第五科與風景區管理所合併成立。

7 〈高市府新任局處首長介紹 - 觀光局長陳盛山，拚觀光黑馬〉，《中時電子報》2011年1月11日（中國時報林秀麗 高雄報導）。資料檢索日期：2011年1月17日。網址：<http://news.chinatimes.com/domestic/11050612/112011011100083.html>。

的意識型態以及階級化的論述（Cosgrove, 1998）。在此觀點下，理解愛河流域的地景特徵轉變過程便相形重要，其所代表的不僅是愛河流域的產業變化，也代表了各時期權力掌控者所欲加諸愛河的政策意涵。

本文採文獻研究法、專家訪談法，主要參考清領時期地方志與文集相關愛河流域的紀錄，追溯歷史時期的愛河地景變遷歷程，試圖將地景概念與歷史－文化的發展脈絡聯繫起來，嘗試揭示地景中所呈顯的人類社會對待自然的特殊意識型態。其間藉由人與文化地景的追蹤及調查，以再現高雄都市發展過程中的愛河自然屬性（主體性）之時代內涵與意義，進而凸顯愛河自然存在的自然意義與價值。同時為瞭解在地居民對愛河的共同記憶，以及愛河地景變化對居民地方感的衝擊，針對愛河住民展開專家訪談，進行當前愛河地景主體性感知評估。

參、愛河地景主體性變遷歷程

愛河流域位於高雄平原中部（圖3-1），⁸為一感潮型河流。⁹關於愛河水系源頭歷來有多種不同說法，根據高雄市文獻委員會（1996）《續修高雄市志》所載：「愛河的源頭有兩處，一處位於高雄市與鳳山、鳥松交界處的圳道小溝，另一處位於高雄市苓雅區之五塊厝、林德官的大港溪。」黃暉榮（2000）認為：「愛河水源古今略有不同，目前水源來自高雄市仁武區八卦寮附近。」林綱偉（2009a）則從河谷槽線、等高線分布形態、地層沉積形式以及沉積物採樣分析，推論：「古愛河源流原為獅龍溪，後因清代興築曹公新圳，切斷二河之間的水源連繫關係，使得今愛河上游縮減至八卦寮，成為一條沒有上游源流的河川。」愛河的水系源頭會出現多種不同說法，一方面顯示了高雄平原水系水源的眾多混雜，另一方面也反映出河流發育過程所具有的天然屬性之易變性與不明確性，而這又與人為的干擾作用有關。

8 資料來源：轉繪自高雄、楠梓、九曲堂與屏東1/25,000地形圖（1945），大日本帝國陸地測量部。臺北：臺灣遠流（再版發行）。

9 河流下游的水位、深度受潮汐作用影響，河川受到潮汐影響的河段稱為感潮河段，臺灣河川的感潮河段一般在3至20公里的範圍。

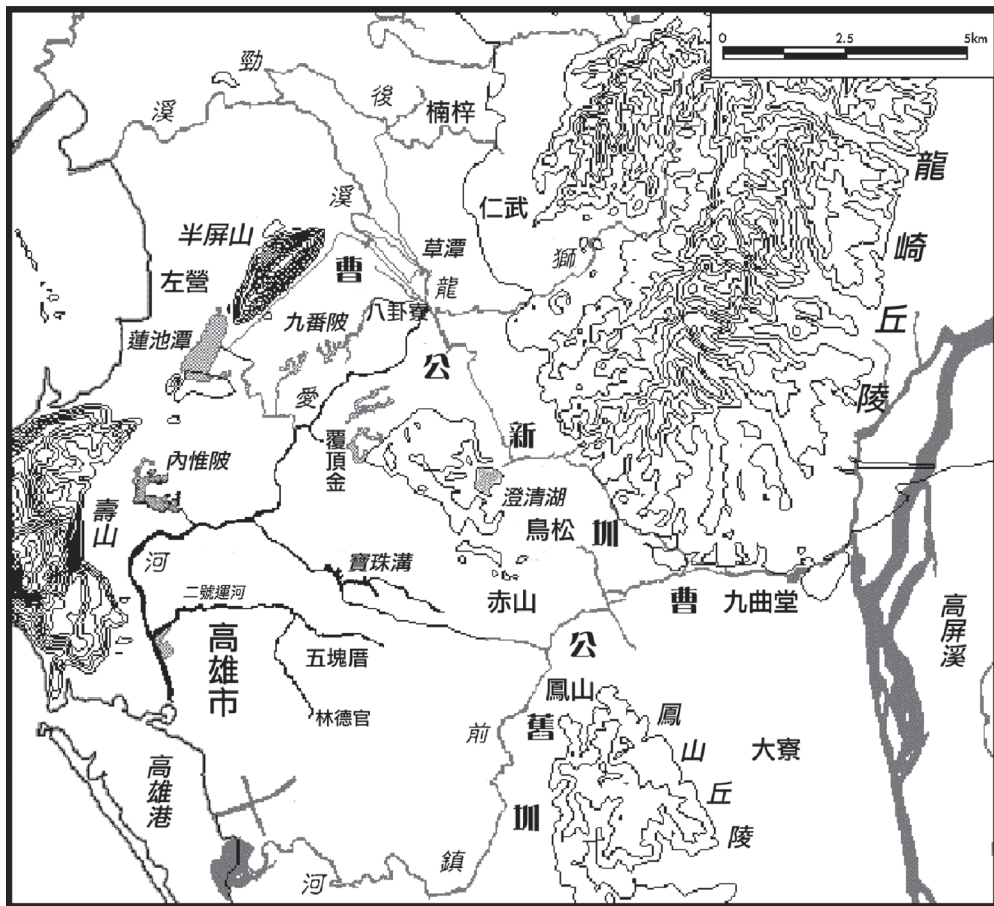


圖3-1 愛河流域示意圖

從愛河流域範圍內的自然特徵來看，愛河下游沖積平原為古高雄潟湖範圍，全流域地質條件概屬幼年期潟湖堆積地層，海拔高度大致都在十公尺以下。流域範圍內的陂塘溼地，便是愛河沖積平原經淺海堆積作用下的陸化殘餘水域，愛河河道因此成為高雄市區最低窪之處，也是高雄市區的主要排水通道。在氣候特徵上，高雄平原屬熱帶莽原型季風氣候，特徵為夏季高溫多溼，雨期長約五個月（5-9月），又受颱風豪雨影響常有洪澇之憂，故排水問題對高雄平原而言便極為重要。冬季則受行星風系副熱帶高壓帶南移籠罩影響，氣候乾爽不涼。由於乾季長達七個月，一旦春雨延遲，往往造成嚴重旱災。以下將愛河地景變遷歷程，根據本區產業發展特徵，區分為清領－農業發展時期、日治－工業發展前期、國府－工業發展後期等三個時期，作為論述參考。

一、清領—農業發展時期

據《鳳山縣志》（1719）所載，高雄「氣候炎熱，春苦旱，秋苦潦」，說明了清領初期本區平原在農業發展上，缺乏足夠且穩定的灌溉水源。高雄平原雨量雖豐，但因降雨太過集中夏季，無法平均分配於二季稻作的生育期間。而雨量變率過大，使得需水灌溉的農業生產常處於不穩定的狀態，有賴適當的灌溉設施儲水蓄洪，以應付潛在的旱澇之災。故在水利設施未普遍以前，本區只能栽培夏季稻作一次。而古愛河上游水淺且溪谷成塹，河岸與溪谷落差大，汲水困難；下游一帶更屬感潮河段，潮水可上溯至鼎新橋一帶（蔡致維，2003），受海水入灌影響，根本無法提供農業灌溉之需。這也就是本區在明鄭、清領時期，隨處可見看天田地景的根源。朱一貴之亂（1721）時，藍鼎元（1680-1733）於《東征集》載有：「…令某統兵向南路打狗港攻入臺灣，…登岸旱田百餘里，夾道蔗林，處處可容伏兵，非焚燒劃平，未便輕進。臺民以蔗為生，糖貨之利上資江浙，一旦火成焦灰，半歲勤動，不得以養其家口，於心竊有未安。」¹⁰由此可見當時臺灣南部蔗田及製糖盛況。位處打狗港灣岸的愛河流域，此時在生計發展上想必仍以旱作栽培為主。始於荷據時期的旱田蔗作熱帶栽培農業「看天田」地景，便反映出土地利用上的邊緣地位特色。

另據《重修鳳山縣志》（1764）所述，境內河川上游雖位處平原，卻有溪谷過大的地貌特徵；以及下游地帶仍處於沖積作用旺盛的陸化過程。反映出此一時期的愛河河口水路分歧紊亂狀態，仍處於沖積成形中的河口沙洲地景。事實上，清領初期高雄平原的農業發展，主要集中於愛河流域以北的北高雄（左營）地區，中期的開發重點則集中在愛河流域以南的南高雄（鳳山）地區。由於愛河缺乏稻作灌溉所需淡水水源，加以地勢低窪，兼有旱澇之憂，因此開發相對遲緩。直到清領後期之前，高雄地區的開發建設，依然得避開低窪的愛河水系下游地帶，因此位於平原中心的愛河流域中下游地區，不論在聚落發展或產業發展上，皆具有濃厚的邊緣性地景特徵（林綱偉，2009b）。

10 藍鼎元，《東征集》，卷一，臺灣文獻叢刊第012種。另見：台糖網站：「清代糖業的發展」，臺閩浙總督曾令臺灣鎮總兵由打狗港登陸，後來因幕僚藍某上書，於是改向中路（鹿耳門）進兵，南路特產之甘蔗得免於摧殘。資料檢索日期：2008年8月30日。網址：http://www.taisugar.com.tw/chinese/KM_detail.aspx?p=0&n=10482&s=106。

前述愛河流域所在的高雄平原，秋冬乾季可長達七個月；且愛河上游丘陵集水面積有限，高度不足又難以產生地形降水，使得上游河段天然水源不足，連帶使得中、下游地區農業開發遲滯。清領後期曹公圳（1837-1844）的興築，適足以反映愛河上游無法提供穩定灌溉水源的環境特色。曹公圳（灌）提供了農業所需源水，遂與愛河（漑）合而為一，終能相輔相成，構成嚴密的灌排水網，嘉惠移墾農民。陂塘、圳道等水利建設便是促成愛河中下游農墾聚落發展的主因（林綱偉，2010）。然而這卻是以犧牲愛河主體的天然存在價值作為代價，愛河因此失去上游源流，慘遭「斷頭」。失去源流水量的愛河，流量銳減，自清能力低弱，河道泥沙淤淺加速，這是作為邊緣性地景的宿命，只能任由人類社會操弄與改造，完全喪失獨立自存能力。此時愛河流域地景人文化特徵變遷動力，主要就是來自清政府主導的水利設施的更替興築上，表現在灌溉與排水功能的改變。

愛河下游感潮河段雖無法提供農業所需淡水，卻具備絕佳的水運功能，愛河沿岸在清領後期出現諸多「港」名（表3-1），便是重要證據。港即指水深可供船舶（竹筏）停泊的河段（林綱偉，2010）。清領初期的愛河便是米糖輸出的水運通道。當時打狗灣已是淤沙嚴重的潟湖，中式平底帆船（戎克船）雖可長驅直入，但是外國商船卻無法入灣停泊，商旅人貨上下裝卸都需在灣口處的旗後，藉由小船接駁內陸諸港。清領後期五口通商（1842）時代來臨，在米糖國際貿易需求帶動下，促進了愛河流域內諸多河運港埠發展成形。藉由愛河流域水系連結，促成了以三塊厝街為中心港埠，將河岸周邊地區生產的米糖等主要出口作物運送至打狗港（旗後）輸出。¹¹此時的愛河流域在地景特徵發展上的共同點，就是愛河水運通道相互連結。愛河水運功能成為結構化愛河水運生活圈的重要作用力所在（林綱偉，2010）。此一時期的愛河區位中心性十足，愛河水路成為住民生計漁獲、客貨往來、戲水遊樂等親水生活場域，既是人們日常生活重心所在，也是愛河作為一條天然河川的地景價值主體性所在。

11 藍鼎元，《東征集》，卷一，臺灣文獻叢刊第012種。另黃叔瓚，《臺海使槎錄》（1724），臺灣文獻叢刊第4種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957）。載有：「打狗米由打狗港販運到府城」。

表3-1 清領時期愛河流域港口、津渡、橋樑設施的區位與分布

港名	年代	津渡橋樑	相鄰聚落	說明
船仔頭港	1894	船仔頭橋	新庄子 覆鼎金	縣西北11里。源流起點，源自八卦寮陂，經後港，接田尾港，長6里。今鼎新橋跨愛河處。
硫磺水港 田尾港	1719 1764	硫磺水渡	無	舊縣東7里。有潮流。長2里。今鼎新橋以下河段。縣西北10里，今明誠路與愛河會口處。
烏魚港	1894	烏魚溝	灣仔內	因烏魚得名；灣仔內、大溝橋至寶珠溝河段。
硫磺港	1764	硫磺港渡	凹子底 關帝廳	硫磺港位舊縣治南6里，通潮汐，有渡。長4里。今博愛路以西的凹子底到龍水之間。小硫磺渡（龍水）位舊縣南7里、南鄉往來必經之地、有潮流、舟楫停泊、竹筏濟人。漂仔底渡，位縣（新城）西北13里。
龍水港	1894	漂仔底渡	龍水 排子路	
鯉港	1894	鯉港橋	大港驛 高雄車站	因鯉魚（臺語稱魷仔）得名；縣西9里。大港、南臺橋至中山路河段（二號運河）。
三塊厝港	1894	三塊厝橋	三塊厝	縣西10里。三塊厝（二號運河）。
鹽埕港 後壁港	1894	鹽埕渡	鹽埕埔 鹽埕庄	縣西12里，鹽埕埔（左）與鹽埕庄（右）的分界線，後壁港即位於今大溝頂。
前金港 頭前港	1894	前金渡	前金庄	縣西10里、建國橋至高雄橋（五福路）。
丹鳳澳	1894	丹鳳渡	能雅寮	丹鳳澳泛指打狗灣潟湖，今光榮碼頭以南水域。

說明：年代根據鳳山縣志、重修鳳山縣志，鳳山縣採訪冊出書年代。相鄰聚落名稱參考日版臺灣堡圖（1898-1904）、臺灣地形圖（1945）所記載地名為準。

愛河雖有舟楫之利，但是河寬塹深卻是陸運發展與兩岸往來的交通障礙。如表3-1所示，清領時期以港為名的古地名有硫磺水港、田尾港、船仔頭港、烏魚港、三塊厝港等。清末愛河主流沿岸各港已皆有渡，其中三處有橋，顯示出跨河的陸運需求日益增高。此一趨勢在日治時期縱貫鐵路通車後更為明顯，隨著位於愛河下游的高雄川鐵路橋（1907）的興建，不僅宣告了愛河水運時代的終止，也象徵著陸運時代的正式到臨（林綱偉，2009b）。

二、日治—工業發展前期

日本殖民臺灣期間，引進西方資本主義市場經濟思維，將臺灣視為日本對外擴張的

資源提供中心，積極發展臺灣的各項產業，並推動臺灣現代化的發展。為滿足日本殖民臺灣需求，1908年由鐵道部負責實施前後三期的打狗築港計畫，為了擴充碼頭與周邊港市腹地，開發港區灘地進行填海造陸，作為高雄市區發展用地，造成曾經因米糖輸出而興起的鹽埕庄後壁港港口地景，從此掩埋在新興的繁華都市中。而伴隨築港計畫而來的是愛河整治計畫，在河口段海埔新生地（都市與工業用地）範圍內，對愛河沿岸進行整治，主要目的在於提供沿河岸興建的諸多工場建設及運輸所需土地，使愛河沿岸土地也成為新的都市與工業發展用地。

愛河在此番人為改造下，成為一條人工化運河，不但主河道慘遭填土消失，只留下排水大溝作為市區排水（圖3-2）。¹²「瘦身」改道後的愛河口雖位處新都心，但實質上卻是天然地景不再，這也是源自地景邊緣性宿命下人為操弄所致；且新河口寬度亦遭縮減，下游河口段河岸兩側成為工業用地，河岸則加裝鐵鍊護欄，不僅作為現代化都市文明象徵，也是樹立殖民政府統治威權，規範人民行為的標竿，更是在人與河流所象徵的自然環境之間立下難以跨越的圍籬。愛河河口更在綠美化、闢建道路、設置路燈後，成為市民與旅者的最佳休閒去處（張守真，1998）。同時打狗地名也改為較文雅的「高雄」。然而值得深思的是，在日臺之間殖民從屬關係架構下，一切「生產」都是為母國日本而存在，日本殖民政策主導了愛河地景的發展動向（林綱偉，2011）。

此外，為配合新高雄港海運大量物資運輸，日本殖民政府亦建設全新的鐵路系統，使愛河沿

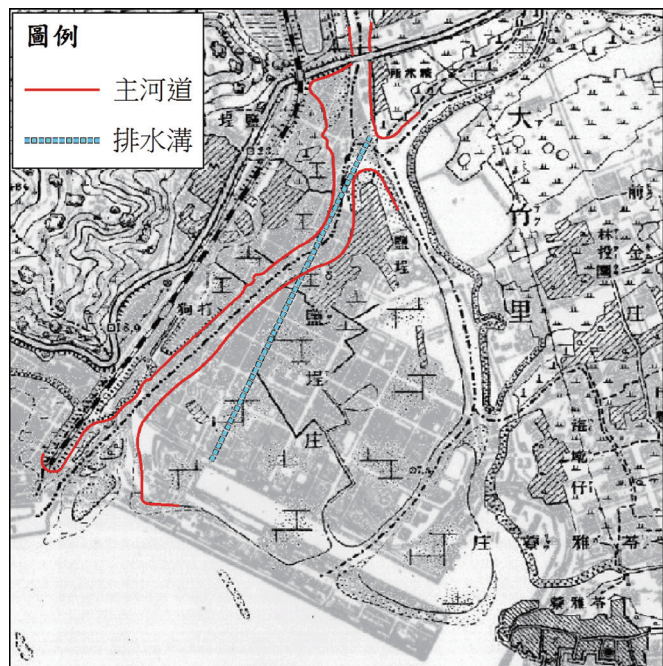


圖3-2 愛河主河道因打狗築港填土消失

12 資料來源：臺灣堡圖套疊1945年日版地形圖（排水溝放大處理）。

岸的水運區位優勢頓失；當過去仰賴水運的產業有了新的區位選擇時，愛河也就從新一波陸運交通革新所帶動的變革中退場，取而代之的是陸運替代效應下，新的陸運區位優勢誕生，徹底改變愛河所固有的水運通道功能（林綱偉，2009b）。1917年是陸運替代效應的時間分野，這是伴隨著高雄港市開展與鐵路交通完備下的結果。1917年後，愛河下游河口河岸新設工場在區位選擇上便是以鐵路沿線分布為主。相形之下，愛河水運優勢則逐漸喪失，區位吸引力逐步下降，人為操弄下的愛河地景中心性意義也逐漸退位中。愛河最終僅存運送浮木功能，並延續至1970年代，因防洪之需而宣告終止。

三、國府—工業發展後期

國府來臺後，延續日本對高雄市的產業發展政策，高雄市成為臺灣重工業集中的都市，凹子底以上河段，因土地取得便利，大批中小型自營工廠進駐，更使得該區原本的田野地景轉變為工廠地景。大量工廠進駐與隨之激增的都市人口，未經處理的工廠廢水與家庭污水便是造成愛河嚴重污染的元凶。特別是自1979年後，因整治愛河污染之需，高雄市府興建多達11處的污水處理閘門，更進一步截斷愛河上下游間河水的自然流動，愛河淪為先斷頭、後「去尾」的污臭池溝。此外，隨著高雄市都市計畫的擴張與實施，愛河沿線亦逐漸納入都市用地範圍內，陂塘溼地先後填土消失，河口段以上的自然地景河岸漸次改建「二面光」的水泥堤岸，鐵鍊護欄也同步向上游河段延伸（1995）。

整治後的河岸新生地雖規劃為市民休閒的綠地空間，但是河道束縮，卻已種下日後河岸周邊每逢大雨必然淹水的禍根。例如2010年9月20日凡那比颱風肆虐，上游河岸文藻外語大學淹水，便是導因於相鄰民族路下方愛河河道涵洞過於狹窄，河道積水溢流所致。再者，水泥堤岸的阻絕影響，不僅阻斷河畔二棲生物往來水陸之間，了無生機的堤岸也疏離了人河互動的可親近性，完全喪失原有的親水主體特質；周邊陂塘溼地又遭填土成為都市建設使用，支流渠道紛紛加蓋後成為暗溝，加上水質早受污染，愛河已成為高雄市民難以親近的污臭河溝。愛河重返邊緣地景宿命，備受市民與施政當局唾棄。

前述愛河地景的變遷發展，可發現自清領、日治、國府以來，愛河不論功能性和地景特徵方面，在不同時期皆有不同面貌的呈現。愛河原屬高雄平原開發邊緣地位，因農業發展之需，慘遭曹公圳切斷源流，上游水量頓失，自清能力因而銳減，喪失原始天

然河流屬性。後因水運運輸發展，轉而成為河岸住民的親水生活場域，直至日本殖民時期整治愛河，轉化為人工化運河地景，以及國府來臺後都市工業發展，愛河淪為都市污水池般的河溝地景。2001年起，高雄市政府開始進行各種愛河地景再造工程，如黃金愛河、愛河曼波、光之塔、愛河之心、藍色公路等等沿河親水工程，期盼藉由地景「變裝」，達到促進觀光發展目的。2011年初，市府開啓中、下游交界處的寶珠溝水閘，宣布已達成愛河全線通水的目標。

綜觀愛河流域在近1,000年內才從淺海潟湖水景，因沖積作用而逐漸堆積形成陸地。而愛河是高雄平原沖積與陸化過程中，平原上餘水排出的孔道。隨著沖積平原陸地的浮現，流域內為數眾多來不及陸化的低窪地帶，遂成為瀦水的湖潭與陂塘地景。今愛河上游源頭八卦寮陂一帶溼地，仍是獅龍溪水入灌積水地區，也是漢人入墾仁武、鳥松之前愛河的原始地表地景面貌。此外，受限於夏雨冬乾，常有春旱的氣候特徵，加以人類活動影響干涉，遂導致愛河流域的自然地景亦不斷發生變化。先是由早期的沼澤溼地，經人為拓墾和灌溉陂塘、圳道修築，轉化為農田；爾後打狗築港，河口又歷經填土改道。隨著港都建設發展，愛河則成為都市排水溝，整治後又賦予觀光功能重任。愛河功能的多樣轉換過程，不僅顯現出地景變遷背後的時代意義轉化，亦造成愛河主體性功能的轉換，對愛河周遭居住民眾的環境識覺和認知產生衝擊。愛河地景先後歷經「斷頭、瘦身、去尾、二面光、變裝」等不等程度的人為操弄，皆展現出愛河備受操弄而不斷變化的邊緣地景宿命特質。然而市府的愛河整治政策，未能以恢復愛河自然屬性為優先前提，而是以營造地景親水工程作為主導，在此種以觀光導向作為地景建設的方式，是否能夠喚起在地居民的地方認同，進而達到所期盼的觀光目標，仍有待進一步探討。

肆、當前愛河地景主體性感知評估

根據林綱偉（2009a）可知古愛河上游為獅龍溪，海潮終點為鼎新橋，因此鼎新橋可作為古愛河中、下游分界點。然而今愛河上游已遭曹公新圳截斷，流路縮短，為滿足上、中、下游分段之需，故仍以鼎新橋作為中上游分界。本研究另以寶珠溝、二號運河作為分段指標，將今愛河主流分為上游（八卦寮至鼎新橋）、中游（鼎新橋至寶珠溝口）、下游



（寶珠溝口至二號運河口）以及河口（二號運河口以下）等四個河段（表4-1），並針對居住在愛河沿岸，能夠代表當地居民的村、里長（含里長夫人）、里長推薦里民等「愛河住民」28位進行訪談，作為本文論述基礎。此外又輔以徵詢市議員、專家、學者等「非愛河住民」12人的意見作為論述參考，二者訪談內容一致，合計40人（表4-2）（圖4-1）。訪談時間介於2009年9月至翌年10月，訪談議題包括愛河地景認知與意象特色兩方面，以再現愛河住民記憶中原始樣貌的愛河印象，同時評估市府觀光政策認同程度。

表4-1 愛河河段分界指標

河段	古愛河	今愛河	蔡致維 (2004)	文化愛河協會	高雄市政府	高雄市民
上游	八卦寮以上	鼎新橋以上	鼎新橋以上	明誠橋以上	明誠橋以上	明誠橋以上
中游	鼎新橋以上	鼎新橋以下	治平橋以上	建國橋以上	建國橋以上	博愛橋以上
下游	鼎新橋以下	寶珠溝口以下	治平橋以下	建國橋以下	建國橋以下	博愛橋以下
河口	大港溪口以下	二號運河口以下	高雄橋以下	無	無	建國橋以下

說明：民間分類可包括文化愛河協會與高雄市民二種，後者由筆者整理愛河沿岸里長訪談資料歸類而得。本文採今愛河河段分界指標以區分愛河四個河段。

表4-2 受訪者身分

身分	人數	有效百分比	累積百分比
村里長	22	55.0	55.0
里長夫人	2	5.0	60.0
里長推薦人士	4	10.0	70.0
市議員	7	17.5	87.5
專家	1	2.5	90.0
學者	4	10.0	100.0
總和	40	100.0	

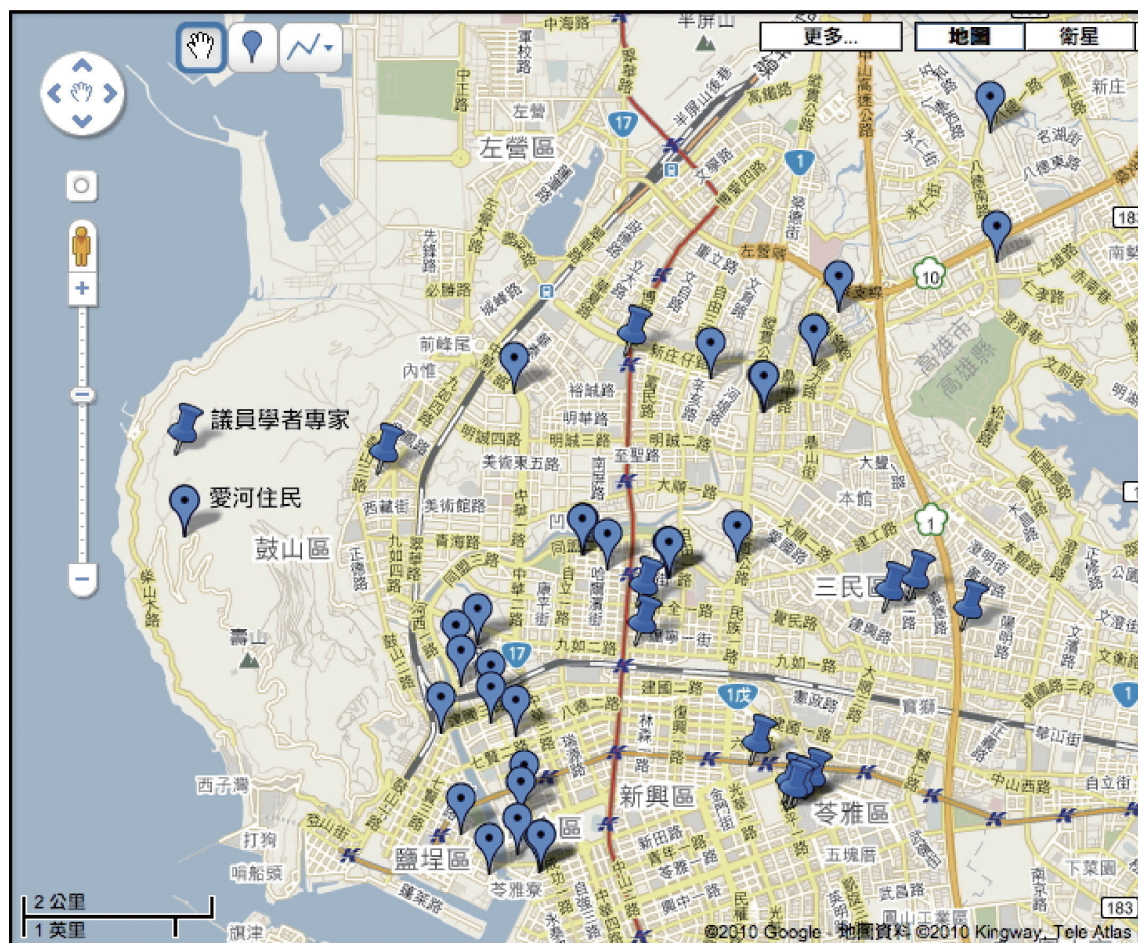


圖4-1 愛河地景認知與意象特色受訪對象分布
資料來源：Google Map，本研究製作。

一、愛河地景認知

愛河地景改造乃是隨著愛河整治及各種防洪工程一起進行，在不影響愛河排洪功能下，一併對愛河流域周邊環境綠美化、藝術化的造景工程。然而多年來愛河流域的地景改造成果，對愛河各河段住民，不論在地景發展、定位、未來規劃以及整治上，產生的影響皆不相同，也使得愛河沿岸居民對愛河地景主體性概念產生並不一致的結果。

愛河上游地區，八卦寮以下的愛河河岸地景，仍維持提供本地魚塢與農田排水的溝渠形式，河岸散見工廠與住家混雜其間，各種污水都未經處理便直接排出，是愛河上游的

主要污染來源。愛河上游受訪者皆肯定高雄市府進行的愛河地景改造工程，然因大多數地景改造工程皆位於中、下游地區，受訪者認為一般民眾對愛河的印象始終停留於中、下游河段，因此期盼市府要持續往上游進行地景改造，特別是充實生活機能方面設施。

愛河中游地區，目前河岸二側皆成為社區河岸公園地景，分別是鼎泰、河堤與明堤等三處公園，並增設二座光橋，分別為光雕橋、直線橋；以及觀景臺階、表演廣場及親水設施、優質廁所和小木橋等，並在兩側闢建自行車道和下游串連，不但開拓河堤兩岸之空間感，也為社區居民提供更優雅的休憩空間。愛河中游受訪者對愛河地景再造印象良好，並對社區河岸公園地景建設感到滿意。然該地區受訪者亦提到，雖然該區地景已有顯著改進，但和下游地區能夠通航船隻相比，仍有所不足。例如愛河中游支流寶珠溝的受訪住民便表示，下游一帶已經完成地景再造，唯獨本地沒有進行。「目前只做了一半，地景改造只有河口一帶，中都也做不夠好，我們這裡也沒做，也沒有水，只有種樹，不算什麼。」（M3E，2010）¹³感覺受到市府忽略。整體而言，除寶珠溝河段外，中游河段的受訪者大多認同市府所進行的愛河整治及地景美化工程，但也認為：「中游河床無水，水位低且有水臭味，因即使做再多的親水設施，其實也沒有用處。」（M1E，2010）此外，目前中、上游一帶河岸仍有違建，尚未能澈底清除，皆為愛河地景發展所會遭遇到的困難。

愛河下游和河口地區，是近年來高雄市府愛河地景再造的重心所在。下游部分，包括了愛河沿岸地景親水工程、高雄光之塔地景改造、愛河之心（圖4-2）、¹⁴愛河溯航計畫、中都願景橋（圖4-3）¹⁵等。而河口段自2000年以來，更是整治重點區，也是高雄市目前最重要的遊憩觀光景點，包括愛河沿線的橋樑與大樓地標光景設計、歷史博物館、電影館、真愛碼頭、愛河文化走廊等。



圖4-2 愛河之心

13 M3E，2010和以下引文代號，皆為作者訪談記錄編號。M=中游，D=下游，E=東岸；2010=訪談年代。

14 愛河之心照片，hobby的心世界－樂多日誌，資料檢索日期：2013年8月31日，網址：<http://blog.roodo.com/hobby/ae1f18b5.jpg>。

15 中都願景橋照片，Photobucket，資料檢索日期：2013年8月31日，網址：http://i20.photobucket.com/albums/b219/davidcch/2013/02-12%20wish_bridge/_MG_0008_zpsbd647c70.jpg。



圖4-3 中都願景橋

對於下游受訪者而言，他們普遍認為愛河地景再造已臻國際級水準，特別是愛河之心的地景，「本來這裡過去很冷清，晚上七、八點就沒人出外，地點偏僻。現在夜間很多人來，好多情侶，很熱鬧，夜景燈光又漂亮。現在這邊房價提昇很多，大家都不想賣，很像是高級住宅區，各項公共機能完整，醫院、各式市場、國中小、戲院，生活品質很方便。近來人口也愈來愈多，24小時都有人在活動，愛河改造連帶帶動地區繁榮，公園做起來以後就有人活動，真正到天亮都有人活動，這是愛河之心的功效，提昇地區很多。」（D1EM，2010）此外，愛河溯航計畫的啟動，同步改造愛河下游沿岸綠地堤岸，也深獲受訪者認同，河口夜景則是他們公認最美麗的地景。在發展阻礙方面，下游受訪者認為目前下游地區地景再造著重於愛河之心以下河段，而且在污水接管上仍有疏漏未全之處，使愛河仍然有水臭味，為將來發展所面臨的最大阻礙。

相對於其他河段受訪者異口同聲稱頌河口段地景，河口受訪者對於當前的愛河地景改造成果，認為只有下游的愛河之心、河口的真愛碼頭等地，以及夜間燈光照明變

美、水質變得清澈、周遭環境有改善等方面值得讚許。但亦認為，市政府在推動地景再造時，缺乏和在地居民溝通，如將仁愛公園改名二二八紀念公園，沒有顧慮在地居民感受。此外，與其他河段不同之處，由於本區地景再造及污水整治工程多，當地受訪者認為未來發展的阻礙，並非污染或工程，而是已完成地景的後續維護，以及吸引觀光客後所帶來的生活衝擊。

二、愛河意象再現

一般在地方感的研究中，通常都會強調在地居民與地方所產生的直接連結性，而此種直接連結特性，會受到居民所在位置、停留時間長短及進行活動之特質等因素影響而有所不同。所謂的愛河「親水印象」，便是指高雄人提到愛河時，對於愛河水存在的最直接想法、感覺與看法。由於愛河可分成上、中、下游與河口四段，因此居住地所在位置的河水深度差異，便直接影響愛河住民的親水印象。此外也和居住時間長短的生活經驗有關，其中近水或親水的生活體驗，在形成愛河親水印象時的差異最為明顯。

愛河上游河段，住民不分居住時間長短，共同的愛河親水印象是「近水卻不親水」，主要原因就是水位太淺，難以成為戲水場所。此外，目前水質污染仍屬嚴重，亦難以接近，遑論親水。相對而言，愛河中下游河段幾乎就是沿岸住民童年時期的戲水遊樂場。

愛河中游河段，受訪者的親水印象十足。從寶珠溝到明誠路一帶河段，不僅可以捕魚、載貨，也是當地幼童戲水玩樂的河段，而拖木船沿河上溯中游一帶的畫面，更是所有受訪者的共同記憶。

愛河下游及河口段，受訪者親水印象和中游受訪者相似，愛河也是他們童年時遊憩的回憶場所。本地住民亦對拖木船印象深刻，然而1980年代後的工業發展，愛河下游中都一帶為工業用地，環境髒亂，河口污染嚴重，阻絕了住民親水的可能。

愛河上游源流一帶水淺，僅有排水功能，因此在沿岸住民的親水印象中，愛河並不占有任何重要地位。相對而言，愛河中下游與河口河段幾乎就是沿岸住民童年時期的戲水遊樂場。亦即在愛河未受污染前，當時的愛河親水性十足，是受訪者童年生活與家庭生計活動場域所在。尤其是拖木船的印象，更是中、下游與河口等河段受訪者見證高

雄工業城市發展的共同成長經驗之一。然而，隨著都市成長與工業發展所帶來的水質污染，愛河親水印象也隨之轉化為「只能遠觀，難以親近」的疏離感。

此外，愛河作為一條都市河川，當然會與高雄市民的生活經驗息息相關。然而，各河段受訪住民的愛河生活經驗，卻存有極大差異。愛河上游河段住民記憶中的愛河，與本身的生活經驗難以結合，例如：所謂的愛河只是指河口段。此乃因愛河整治與造景工程主要集中在下游與河口地區，中、上游受訪者難以將當前各種愛河地景和自身的生活經驗結合。在諸多童年記憶中，愛河是一條乾淨清澈的河川，有著拖船浮木。1980年代以後，則是一條污染嚴重的河川。至於愛河河口及下游段受訪者，爾等記憶中的愛河則和生活經驗間有著極大的關連性。在愛河水質污染惡化前，愛河是一戲水樂園，可划小排、捕魚蝦蟇、敲蚵仔、捉金龜；而在都市工業發展後，愛河成為一條污染嚴重河川。而在愛河整治後水質恢復清澈，魚群進來，河岸地景與夜景變美，此皆是該地區受訪者自身所經歷的經驗。

由於愛河是上、下游間住民生活與情感連繫的自然通道所在，不僅曾經作為幼時童年的戲水樂園，整治後的愛河也成為市民休閒運動的理想場域。然而愛河整治前的惡臭污水，影響愛河居民的親水性及生活經驗甚劇，由訪談分析可知，不論在哪一河段，受訪者共通經驗皆是愛河曾遭受嚴重污染。此經驗也影響愛河住民心目中的愛河畫面想像，造成居住地所屬河段區位上的差異，中、上游地區住民離愛河河口遙遠，尚未感受到愛河整治的成果，因此無法將各種整治成果和其記憶中被污染的愛河連結；反之，愛河下游與河口段住民，因生活經驗與想像畫面一致，明顯感受到愛河的整治成果，因此記憶中的愛河畫面格外豐富，對愛河也格外認同，也顯示出，地景改造已促成愛河住民參與、利用河岸綠地空間程度的提昇，人們更有意願回返、接近愛河。

伍、結論

愛河位處高雄平原的中部，早期漢人移墾本區之初，由於缺乏稻作灌溉所需淡水水源，加以地勢低窪，兼有旱澇之憂，因此開發相對遲緩。愛河原屬荒野邊陲地景，在歷史發展過程中，先後歷經「斷頭、瘦身、去尾、二面光、變裝」等不等程度的人為操



弄。然而無論何種形式、何種程度的人為改變愛河地景，歸納其目的看似皆與促進地方生活福祉有關，亦即改造愛河地景的實際受惠者仍屬相鄰的愛河住民。然而地景改造實際上也反映出與愛河既有的邊緣地景宿命特質有關，也因此備受人為改造操弄，致使愛河地景不斷發生變化，不復河川天然存在的主體價值。然而，無論愛河未來發展前景如何，在高雄市府的觀光地景政策建構下，愛河住民在當前愛河地景主體性感知方面，明顯具有兩大特質：一是愛河地景並非共同記憶所在，意象陳述缺乏共通性；二為普遍認同市府的愛河地景再造政策。愛河地景已成為建構中的高雄市代表性地標地景象徵。

在意象陳述缺乏共通性方面，上游區住民的生活經驗根本與愛河無關，此外由於距離河口遙遠，也無法參與相關的愛河活動，無法認同愛河是共同記憶的主體。相對於下游及河口居民的生活經驗，則與愛河存在相契合。愛河河口位處高雄市舊都心所在，為昔時高雄市民的主要生活場域，且愛河整治建設多集中於此，故今日所提及的愛河印象，多為河口區地景，而非愛河整體。在愛河住民認同象徵方面，雖然愛河具有在地記憶陳述缺乏共通性的主體性特質，但由於愛河沿岸地景再造及環境整治，將愛河沿岸地景化身為高雄市的代表性地標旅遊景點，也使愛河沿岸居民更願意及參與河岸綠地空間，接近愛河。河岸造景，基本上是構成居家生活環境一環，經由綠美化或造景後的河岸空間，無論作為公園綠地、市民的後花園，或是作為地標景點，皆能建構高品質的住家環境想像，當然廣受沿岸住民歡迎。愛河整治與地景改造已受多數愛河住民認同。

高雄市府以觀光發展政策為導向下的愛河地景改造整治，顯然已再次改變了愛河地景的主體性特質，也獲得多數愛河住民認同此種類型的愛河整治方式。然而就愛河住民而言，愛河畢竟是稀有的都市河川，因此「只要河床有水，就能讓人產生自然流動的水所具有的美感；水質清澈，便具有天然純樸的沉靜美感，使人心情愉悅輕鬆。河中魚群遨遊的畫面，象徵著生趣盎然，更能讓人感受到生生不息、活躍的生命力。」而伴隨著童年時期歡愉的戲水樂趣的「親水性」回憶，更是共同記憶元素所在。此一親水經驗，已成為愛河景點的親水性條件，相信也是市府形塑高雄市民共同記憶能否成功的關鍵。

愛河由最早的通道、水運等功能，後又成為高雄人心目中難以親近的污水排水功能，最後成為高雄人所認同最具代表性的高雄地標地景；此皆表現出愛河所代表的歷史意義。而隨著愛河整治逐漸轉移至上游河段，上游居民亦能參與愛河相關活動，找回愛河的共同記憶。目前愛河河口造景，雖有美輪美奐的燈光照明與咖啡香氣來襯托浪漫夜

景，卻也難獲住民一致的讚賞。究其緣由，還是在於缺乏地方特色的營造，尤其缺乏具有代表性的地標地景。在市府觀光發展政策引導下，愛河地景再次成為代表高雄的地方象徵。當然，愛河的確夠資格作為高雄市的代表性地標景點。然而，也正如某前議員於訪談時所言：「愛河需要明確的未來發展定位，需要樹立一種不可替代的形象與代表圖騰，以作為凝聚高雄市民向心力的象徵。」（20100805）¹⁶倘若市府有意提昇愛河作為足以代表高雄的地標觀光景點，那麼河岸造景就必須具有獨特的美感，最好還能凸顯地方文化特色。

再者，部分河口段受訪者抱怨愛河觀光活動已造成生活上的困擾，特別是舉辦大型活動時，往往需自負環境髒亂善後維護，周邊相鄰里民出入也受到限制，但是相關的觀光收益卻未能回饋地方，此一觀點頗值得進一步探究。例如以官方專營的愛之船來看，區分外來遊客（80元）與高雄市民（50元）二種票價（2013年4月調整為120元 / 80元），引發遊客不滿一事為例。市府其實勿須施小惠於票價差額，反倒可思考將票價差額作為地方回饋金—改善通航河岸清潔維護基金，再委由相鄰各里代為辦理。如此，不僅可滿足里長照護里民之心，還可創造地方就業機會、改善河岸環境品質，一舉數得。

諸如此類的施政思慮不周或疏漏缺失，顯示出過去市府的愛河地景改造規劃似乎缺乏明確定位，市民也無從得知整治後的愛河未來發展去向。以市府觀光局於2010年發布的《觀光白皮書》為例，有關愛河的文字記錄，僅於「優先課題」項目有短短27個字的記載：「愛河兩岸增加可看性景觀或表演，遊河船隻重新打造更有吸引力。」¹⁷顯然市府發展愛河觀光的視角，似乎仍迷思於城市美學的外觀美化想像，迄今仍缺乏長遠的觀光政策目標，也似無設置專屬的「愛河遊客中心」或「愛河觀光管理局 / 處 / 中心」等此類專責機構的計劃構想，凸顯出當前市府施政仍停留在口號治理，疏於永續經營愛河的意念與決心，怠惰落實發展重任而已。

本研究藉由實地專家訪談，將愛河沿岸在地民眾的親水印象，以及生活經驗、心動感受等實際在地生活的回憶進行描寫，從而得以揭露主導愛河觀光地景改造的市府官方，偏好親水（其實只有近水）、綠美化景觀等易於討好市民的「景觀改造、燈光裝

16 20100805，本研究「非愛河住民」訪談記錄以訪談日期編號。

17 高雄市政府觀光局，〈認識觀光局－觀光白皮書〉。資料檢索日期：2010年9月23日。網址：<http://w5.kcg.gov.tw/tourism/>。

飾」表面政績，卻忽略了愛河地景內涵的充實與永續性，回歸河川自然主體與人文生機，再現地方文化特色等方面，特別是根本缺乏長遠發展政策目標與權責統一機構。就發展愛河觀光而言，市府實有必要儘速設置統一權責的管理機構。未來在愛河整治上，亦須結合上、下游一體，與地方民意結合、加強在地居民溝通、共同參與討論、規劃未來發展方向，最終發掘出足以代表愛河地方特色的地標地景，以期達成永續發展目標。

參考書目／

- 大日本帝國陸地測量部（1945），《高雄、楠梓、九曲堂與屏東1/25,000地形圖》。臺北：臺灣遠流（再版發行）。
- 王瑛曾（1764），《重修鳳山縣志》。南投：臺灣省文獻委員會。
- 台糖，〈清代糖業的發展〉。資料檢索日期：2008年8月30日。網址：http://www.taisugar.com.tw/chinese/KM_detail.aspx?p=0&n=10482&s=106。
- 交通部觀光局觀光統計，〈2010年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計〉。資料檢索日期：2014年2月20日。網址：<http://admin.taiwan.net.tw/statistics/year.aspx?no=134>。
- 吳豐維（2007），〈何謂主體性？一個實踐哲學的考察〉，《思想》，（4），頁63-78。
- 林綱偉（2009a），〈愛河源流探究〉，《環境與世界》，（19），頁65-84。
- 林綱偉（2009b），〈愛河流域的景觀變遷〉，《高雄市升格直轄市30週年學術研討會論文集》，頁239-287。
- 林綱偉（2010），〈清領時期愛河水運生活景觀想像〉，《環境與世界》，（22），頁55-87。
- 林綱偉（2011），〈愛河流域的景觀形塑與變遷〉。高雄師範大學地理學系博士論文。
- 〈高市府新任局處首長介紹－觀光局長陳盛山，拚觀光黑馬〉，《中時電子報》2011年1月11日（中國時報林秀麗 高雄報導）。資料檢索日期：2011年1月17日。網址：<http://news.chinatimes.com/domestic/11050612/112011011100083.html>。
- 高雄市文獻委員會（1996），《續修高雄市志，卷一，自然志，地理篇博物篇》，頁37。
- 高雄市招商網，〈高雄市經濟發展委員會96年第1次委員會會議紀錄〉。資料檢索日期：2010年8月14日。網址：<http://invest.kcg.gov.tw/tw/doc/kcg-960820.doc>。
- 高雄市政府觀光局，〈認識觀光局－觀光白皮書〉。資料檢索日期：2010年9月23日。網址：<http://w5.kcg.gov.tw/tourism/>。
- 高雄市政府水利局愛河資訊網，〈河川整治〉。資料檢索日期：2014年2月20日。網址：<http://heb.kcg.gov.tw/loveriver/rebuild.aspx>。
- 陳文達（1791），《鳳山縣志》。南投：臺灣省文獻委員會編印，1993。
- 張守真（1998），〈評愛河的前世今生〉，《愛河我們的瑰寶研討會》，頁29-31。
- 黃叔璥（1722-1724?），《臺海使槎錄》。臺北：臺灣文獻叢刊第004種。
- 黃暉榮（2000），《打狗歷史圖說》。高雄：高雄市立歷史博物館。
- 黃營芳、戴萬平（2006），〈高雄產業發展與創新〉，《城市發展》，（1），頁54-70。
- 蔡致維（2004），《愛河之水文研究》。高雄：國立中山大學海洋資源研究所碩士論文。

- 鄭博文、邱鴻遠、朱俊德 (2008) · 〈高雄市利用國際活動發展城市觀光策略研究〉 · 《城市發展》 · (5) · 頁76-106。
- 盧德嘉 (1894) · 《鳳山縣采訪冊》。臺北：臺灣銀行經濟研究室編印。
- 藍鼎元 (1721?) · 《東征集·卷一》 · 臺灣文獻叢刊第012種。臺北：臺灣銀行經濟研究室編印。
- Cosgrove, D.(1985), 'Prospect, Perspective and the Evolution of the Landscape Idea.' Transactions of the Institute of British Geographers, (10), pp. 45-62.
- Cosgrove, D. (1994), 'Cultural Landscape.' in R. J. Johnston, D. Gregory and M. Smith (Eds.), The Dictionary of Human Geography (3rd edition), pp. 114-115, Cambridge: Blackwell Publishers Ltd.
- Cosgrove, D. (1998), Social Formation and Symbolic Landscape, Madison: University of Wisconsin Press, 1-39.
- Cresswell, T. (2004), Place: A Short Introduction. Oxford: Wiley-Blackwell, pp. 10-12.
- Daniels, S. and Cosgrove, D. (1993), 'Spectacle and Text: Landscape Metaphors in Cultural Geography.' in: J. S. Duncan and D. Ley (eds.), pp. 57-77, place/culture/representation, London: Routledge.
- Desforges, L. (1998), 'Checking Out the Planet: global representations/ local identities and youth travel.' in T. Skelton and G. Valentine (eds.), pp. 175-192, Cool Places: Geographies of Youth Cultures. London: Routledge.
- Duncan, J. (1995), 'Landscape Geography, 1993-94.' Progress in Human Geography, 19(3): pp. 414-422.
- Febvre, Lucien (1935), LE RHIN: Histoire, mythes et réalités, 許明龍譯 (2003) · 《萊茵河歷史、神話和現實》 · 瀋陽：遼寧教育出版社。
- Gotham, Kevin Fox (2010), 'Tourism and culture.' in John R. Hall, Laura Grindstaff and Ming-cheng Lo (eds.), pp. 608-616, Handbook of Cultural Sociology. London: Routledge.
- Jackson, P. (1989), Maps of meaning: An introduction to cultural geography. New York: Routledge, pp. 171-186.
- Lash, S. and Urry, J. (1994), Economies of signs and space. London: Sage.
- Nash, C. (1999), 'Landscapes.' in Cloke, P., Crang, P. and Goodwin, M. (eds.), pp. 217-225, Introducing Human Geographies. London: Arnold.
- Urry, J. (1990), 'The consumption of tourism.' Sociology (24), pp. 23-35.

