

1941 年的高雄驛歷史紀要

撰文／國立高雄師範大學臺灣歷史文化及語言研究所副教授 楊玉姿

摘要

本文主要在探究昭和 16 年（1941）的高雄驛歷史，試圖從高雄的歷史發展、交通建設等，透過文獻，爬梳高雄驛的物換星移，必留痕跡。本文主要運用國立臺灣圖書館典藏之第一手日治時期圖書、《臺灣日日新報》等，探討高雄市都市計畫歷程中，鐵道與港口兩大交通因素的重大影響。首先，（一）回顧高雄驛的歷史文獻；（二）第一代打狗驛與第二代打狗（高雄）驛；（三）大港之開發；（四）第三代高雄驛興建背景與籌備；（五）第三代高雄驛的興建；（六）結語。本論文針對 1941 年的高雄驛歷史進行解析，冀望能彙整出新發現。

關鍵詞：打狗停車場、打狗驛、高雄驛

壹、前言

回顧關於高雄驛研究的相關資料如下：黃世孟〈日據時期高雄都市發展與計畫歷程之分析〉、¹ 杜劍鋒《高雄火車站今昔》、² 劉舜仁《台灣七大經典車站建築圖集》、³ 陳永安《高雄火車站建築保存與再利用之研究》、⁴ 楊明石〈歷史建築保存再利用之研究，以高雄火車站為例〉、⁵ 楊玉姿《高雄市史蹟賞析》、⁶ 劉碧株〈日治時期鐵道與港口開發對高雄市區規劃的影響〉、⁷ 李文環〈高雄火車站的歷史文化研究〉及《高雄市歷史建築「高雄火車站」修復及再利用計畫》、⁸ 國立成功大學《高雄市歷史建築高雄火車站修復及再利用計畫》、⁹ 江岳翰〈高雄火車站建築保存與再利用之研究〉、¹⁰ 吳文彥〈重新解讀日治時代大高雄市都市計畫（1895-1945）〉¹¹ 等，上述之研究，偏重於建築、都市計畫、都市發展、保存、再利用等，所以本篇論文以歷史研究為主。

貳、第一代打狗驛與第二代打狗（高雄）驛

明治 32 年（1899 年）11 月 8 日，臺灣總督府鐵道部為鋪設打狗至臺南間鐵路工程，於打狗士紳陳中和之鹽埕埔的房子，設立打狗出張所，由技師新元鹿之助出任所長。¹² 明治 33 年（1900 年），在山下町一丁目十七番（今鼓山一路 87 巷巷口對面）設立打狗停

-
- 1 黃世孟，〈日據時期高雄都市發展與計畫歷程之分析〉（臺北：國立臺灣大學土木工程研究所碩士論文，1988）。
 - 2 杜劍鋒，《高雄火車站今昔》（高雄：高雄市文獻委員會，2001）。
 - 3 劉舜仁，《台灣七大經典車站建築圖集》（臺北：行政院文化建設委員會，2001）。
 - 4 陳永安，《高雄火車站建築保存與再利用之研究》（高雄：祥安豐業開發公司，2002）。
 - 5 楊明石，〈歷史建築保存再利用之研究，以高雄火車站為例〉（嘉義：南華大學管理科學研究所碩士論文，2004）。
 - 6 楊玉姿，《高雄市史蹟賞析》（高雄：高雄市文獻委員會，2009）。
 - 7 劉碧株，〈日治時期鐵道與港口開發對高雄市區規劃的影響〉，《國史館館刊》，47（2016），頁 1-3、5-45。
 - 8 李文環，〈高雄火車站的歷史文化研究〉，收於國立成功大學，《高雄市歷史建築高雄火車站修復及再利用計畫》（高雄：高雄市政府文化局，2017）。
 - 9 國立成功大學，《高雄市歷史建築高雄火車站修復及再利用計畫》（高雄：高雄市政府文化局，2017）。
 - 10 江岳翰，〈高雄火車站建築保存與再利用之研究〉（臺南：國立成功大學建築研究所碩士論文，2018）。
 - 11 吳文彥，〈重新解讀日治時代大高雄市都市計畫（1895-1945）〉，《高雄文獻》，8（3）（2018），頁 32-73。
 - 12 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史中卷・打狗出張所》（出版地不詳：臺灣總督府鐵道部，1911），頁 10。

車場（即火車站）。¹³自明治 33 年（1900）3 月開始開工，並附設車掌（即列車長）區及機關區（即火車頭維修區）等設施。同年 11 月 28 日完工通車，同日上午 5 時從打狗發車，6 時 47 分抵達臺南。¹⁴打狗停車場是第一代打狗驛。¹⁵

明治 37 年（1904），打狗車站用地急待擴充，需要借港內挖浚泥沙，填埋車站用地 13 萬 2,000 平方公尺，可謂一舉兩得，預定分四年，工程費 25 萬圓，於該年 11 月開始施工，由基隆築港局兼總督府技師山形要助等人主持。明治 38 年（1905）工程改由總督府土木局直接辦理。明治 40 年（1907）年底，工程終於完竣，總工程費為 20 萬 642 圓，所填築的地區，以原價售給鐵道部，作為新濱町及濱線倉庫用地，又所填築岸邊工程，船隻靠岸卸載，亦較為便利，開創了打狗港海陸聯絡及航運的新紀元。¹⁶

明治 40 年（1907）5 月，臺灣總督府土木局填築的海埔地帶，以原價移交鐵道部作為興建車站之用。¹⁷打狗車站選定在上述新填築的海埔新生地內。同年 11 月，新車站移轉確定。據《臺灣日日新報》1907 年 11 月 6 日，〈打狗停車場移轉確定〉：

打狗停車場會越來越繁榮，為了貨物出入之方便，目前的停車場離海岸太遠，諸多不便，因此，新的停車場移轉確定，要移往海埔填埋地的中央，新停車場的工程近期著手開工。¹⁸

打狗停車場改建工程以明治 41 年（1908）之預算，照理近期將開工。又據《臺灣日日新報》1908 年 1 月 5 日，〈本年の鐵道工事 打狗停車場の移轉〉：

打狗停車場改建工程以明治 41 年之預算，近期將開工。¹⁹

明治 41 年（1908）2 月 15 日打狗車站開始整地，同年 5 月 15 日完成整地。6 月 1 日

13 芝忠一，〈新興的高雄〉（上冊）（高雄：臺南新報社高雄印刷所，1930），頁 101。

14 臺灣總督府鐵道部，〈打狗臺南間開通式〉，收於臺灣總督府鐵道部，〈臺灣鐵道史 下卷〉（出版地不詳：臺灣總督府鐵道部，1911），頁 10。今日高雄至臺南搭乘自強號約費時 40 分，左營至臺南搭乘高鐵約費時 15 分，鐵路交通越來越便捷。

15 日文「停車場」是指火車站，日文「駐車場」是指汽車停車場。

16 臺灣總督府交通局道路港灣課，〈台灣港灣の概況〉（臺北：臺灣總督府，1939），頁 62-63。

17 高雄市文獻委員會，〈港口〉，收於高雄市文獻委員會編，〈高雄市志 卷九交通志〉（高雄：高雄市文獻委員會，1985），頁 62。

18 〈打狗停車場移轉確定〉，《臺灣日日新報》日刊（1907 年 11 月 6 日），第 2 版。

19 〈本年の鐵道工事 打狗停車場の移轉〉，《臺灣日日新報》日刊（1908 年 1 月 5 日），第 2 版。

興建火車站，9 月 15 日完工，10 月開始營運。²⁰ 這是第二代打狗（高雄）驛，其靠近打狗港旁，主要是利用火車的載運系統，快速地将出口貨物運到碼頭，以便裝載上船，同時也快速將進口貨物運到火車站，再運到臺灣各地，如此使打狗港邁入海陸聯運的新紀元。

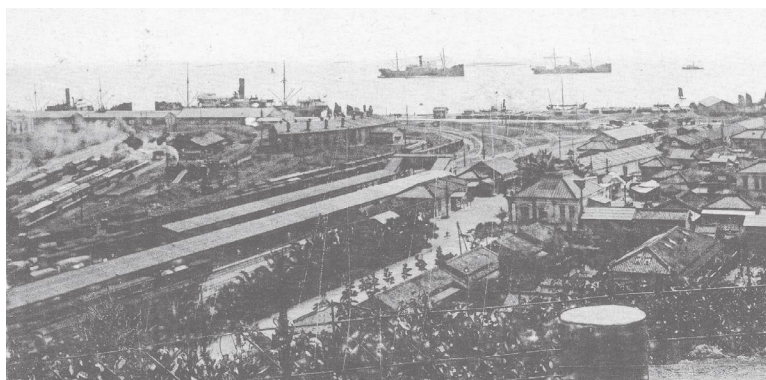


圖 1 明治 41 年（1908）的打狗港和第二代打狗火車站的遠景

說明：第一期築港完成後，港口、車站、月臺屋頂、濱線鐵路、扇形機關庫、新市街都在眼前。

資料來源：楊濬哲提供。



圖 2 臺南至打狗鐵道線路圖

資料來源：作者不詳，《臺灣鐵道線路圖》（出版地不詳：1914），頁 2。國立臺灣圖書館典藏。

20 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 中卷》（出版地不詳：臺灣總督府鐵道部，1911），頁 457-458。

參、大港之開發

清代乾隆年間，第三代高雄驛所在地隸屬鳳山縣大竹橋莊，據《重修鳳山縣志》〈卷三 風土志·坊里〉：

縣屬原轄七里、二保、六莊（興隆、半屏山、赤山、大竹橋、小竹橋、鳳山）。²¹

大港之開發，約在清代乾隆、嘉慶年間，始有閩南沿海一帶的大陸移民來此墾殖，逐漸形成聚落。據《鳳山縣採訪冊》：

大竹里，在縣治首區，轄莊三十二。陂頭街、……鯤港埔、鯤港莊、……。²²

愛河南支流自南臺橋東至中山路之間，俗稱鯤港溪仔，相傳該地盛產鯤魚，古代稱可渡河處為「港」，故稱鯤港。²³ 據《鳳山縣採訪冊》：

鯤港橋（大竹），在鯤魚潭尾，縣西九里，長五丈，寬四尺，鯤港往林竹竿經此。²⁴

又據《鳳山縣採訪冊》：KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

鯤魚潭，在大竹里，縣西九里，周長里許，源受兩陂（大關帝廳、五塊厝下），西行里許，下注三塊厝港，溉田三甲。²⁵

第三代高雄驛所在地，在清代末期稱之鳳山縣大竹里鯤港莊。

日治初期，大港原屬於臺南縣鳳山支廳大竹里，明治 30 年（1897）後隸屬鳳山縣打狗辨務署，明治 31 年（1898）改隸臺南縣鳳山辨務署。明治 34 年（1901）劃為鳳山廳打狗支廳大竹里大港庄。明治 42 年至大正 8 年（1909-1919）間，劃為臺南廳打狗支廳

21 王瑛曾，〈卷三 風土志·坊里〉，收於王瑛曾，《重修鳳山縣志》，臺灣文獻叢刊第 146 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962），頁 50。

22 盧德嘉，〈甲部地輿（一）疆域〉，收於盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》，臺灣文獻叢刊第 73 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960），頁 2。

23 曾玉昆，《高雄市地名探源》（高雄：高雄市文獻委員會，1987），頁 56。鯤港溪仔，原三塊厝溪（整治後之二號運河）。

24 盧德嘉，〈丙部地輿（三）橋梁〉，收於盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》，頁 130。

25 盧德嘉，〈丙部地輿（三）深潭〉，收於盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》，頁 107。

大竹里大港庄。大正 9 年（1920）大港庄隸屬高雄州高雄郡高雄街。

大正 13 年（1924）臺灣總督府改高雄街為高雄市。因當時哈瑪星的發展呈現飽和狀態，乃有再擴大市區範圍的都市計畫變更案。在昭和 8 年（1933）高雄市區改正圖中，尚未標出新高雄驛的位置。²⁶ 又由於高雄市南北縱貫鐵路兩側的新興工廠林立，造成市區鐵路兩側交通不便，第二代高雄驛作業腹地空間狹小，調車困難，經常造成死傷事故；高雄州廳前平交道人車雜沓卻為鐵路調車作業阻擋等等。最重要的是，配合 1936 年的大高雄都市計畫，必須配合整個重心東移。遂有提議遷建高雄驛的計畫，並列入未來新的「都市計畫變更案」中。²⁷



圖 3 1933 年高雄市區改正圖

說明：紅圈處是高雄中學校（今高雄中學），當時尚未規劃第三代高雄驛。

資料來源：中央研究院人文社會科學研究中心，〈臺灣百年歷史地圖〉，資料檢索日期：2021 年 8 月 31 日。網址：<http://gisrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。

26 中央研究院人文社會科學研究中心，〈臺灣百年歷史地圖〉。資料檢索日期：2021 年 8 月 31 日。網址：<http://gisrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。

27 黃世孟，〈日據時期高雄都市發展與計畫歷程之分析〉，頁 84。杜劍鋒，〈高雄火車站今昔〉，頁 55。

肆、第三代高雄驛興建背景與籌備

隨著高雄港築港工程的逐步擴展，高雄市急速發展，不但許多工廠沿著鐵路開始興築，臺灣總督府鑒於高雄市中心逐漸從哈瑪星東移，昭和 10 年（1931）高雄州廳在高雄川（今愛河）東岸落成，昭和 10 年（1935）高雄驛上下車旅客人數已突破百萬人，貨物運量則僅次於基隆，居全臺第二。²⁸ 高雄驛前一帶快速發展，成為高雄市最繁榮的區塊，但是高雄驛的腹地過於狹窄，哈瑪星一帶的發展已接近飽和，所以高雄市的發展逐漸移往鹽埕、前金。有著港口，地理優越的高雄市就成了日本「南進」東南亞的基地，在此經濟、國防的雙重影響下，臺灣總督府加緊建設高雄市，新建一座新的高雄驛，實有其必要性與迫切性。主政當局憂慮其附近土地上漲與捐客的困擾，有當局規定要嚴守秘密的傳聞。昭和 10 年（1935）高雄實業新興會及高雄實業協會向交通局等當局陳情，速請議決高雄新驛基地。據《臺灣日日新報》1935 年 7 月 12 日，〈高雄驛の敷地 既に決定か 當局は嚴秘に附して ゐるとの噂さ〉：

高雄實業新興會及高雄實業協會合同協議會，13 日下午 6 時在榮町咖啡丸舉辦高雄驛用地決定促進相關具體對策，根據有一說，高雄驛用地既已決定在市內某方面，當局憂慮其附近土地上漲與捐客的困擾，有當局規定要嚴守秘密的傳聞。²⁹

高雄實業新興會及高雄實業協會合同協議會舉辦高雄驛用地決定促進協議，又據《臺灣日日新報》1935 年 7 月 17 日，〈高雄驛の敷地の決定を陳情 協會、振興合同の下に〉：

高雄實業新興會及高雄實業協會合同協議會 15 日下午 7 時在咖啡丸舉辦高雄驛用地決定促進協議，兩會擬向交通局與州市當局陳情，一方面喚起輿論舉辦市民大會，又事前先和商公會幹部見面，交換意見。³⁰

28 臺灣總督府交通局鐵道部，〈昭和十年二月 臺灣總督府交通局鐵道部 鐵道要覽〉（出版地不詳，臺灣總督府交通局鐵道部，1935），頁 16。

29 〈高雄驛の敷地 既に決定か 當局は嚴秘に附して ゐるとの噂さ〉，《臺灣日日新報》日刊（1935 年 7 月 12 日），第 5 版。

30 〈高雄驛の敷地の決定を陳情 協會、振興合同の下に〉，《臺灣日日新報》日刊（1935 年 7 月 17 日），第 5 版。

昭和 10 年（1935），據〈高雄市市區擴張計畫圖〉，已經規劃出高雄驛的位置於大港庄。



圖 4 昭和 10 年（1935）高雄市市區擴張計畫圖

說明：昭和 10 年（1935）市區擴張計畫圖，已規劃昭和通（今中山路）、第三代高雄驛（紅圈處）。

資料來源：中央研究院人文社會科學研究中心，〈臺灣百年歷史地圖〉。

昭和 11 年（1936）「大高雄都市計畫」，透過鐵路車站與運輸統合三次築港的偏處西隅的臨港市街發展，擴大市區至高雄川東側，建構現代化格局的藍圖式願景計畫。透過昭和 11 年（1936）高雄火車站從哈瑪星遷移大港現址，都市計畫隱含著都市設計的概念——以高雄車站為核心。³¹ 其實這是一個大計畫，包含新建高雄川鐵橋、路線、高雄機務段、高雄檢車段、鐵路新村，一直到民族路橋，都是這個計畫的範圍。臨港線及戲獅甲工業地帶的開發也是第三代高雄驛興建背景。

昭和 11 年（1936）1 月中旬至 2 月末，從樹立標識一事，該地住民看到新高雄驛用地的決定，開始大騷動。該地一帶，綿亙數十甲，突然跳出四、五十名仲介，中、北部的土地仲介也加入，土地投機熱非常混亂，僅僅一個月，地價從 1 坪 1 圓 45 錢暴漲到 8

31 吳文彥，〈重新解讀日治時代大高雄市都市計畫（1895-1945）〉，頁 39。

或 9 圓。據《臺灣日日新報》1936 年 3 月 12 日，〈高雄驛の移轉を見越して 土地思惑者らが暗躍 一圓半位の土地が月餘で 八、九圓に暴騰〉：

將來成為高雄市玄關的高雄驛之移轉問題，鐵道部決定做為昭和 11、12 兩年度繼續事業，和市區計劃表同時開工，對惡質土地投機者的策動，懷著戒心，自今年 1 月中旬至 2 月末，鐵道本部保線課官員有時出差到高雄，在大港市設冀槽附近一帶調查。從樹立標識一事，該地住民看到新高雄驛用地的決定，開始大騷動。該地一帶，綿亙數十甲，盛行土地買賣契約，突然跳出四、五十名仲介，想賺契約流程中的權利金。中、北部的土地仲介也加入，土地投機熱非常混亂，僅僅一個月，地價從 1 坪 1 圓 45 錢高漲到 8 或 9 圓。³²

昭和 11 年（1936）4 月，計畫將新設高雄驛改良工程事務所，任命坂本技師為所長，第二代高雄驛將改做為貨物車站。新高雄驛的收購土地費 110 萬、整地費 110 萬、工程費 59 萬，預算共 279 萬。新臺北驛預算共 220 萬。據《臺灣日日新報》1936 年 4 月 5 日，〈三ヶ年繼續で 臺北驛を改築 高雄驛と共に特別議會に提出 總工費は四百九十萬圓〉：

關於臺北驛、高雄驛的改建，依據總督府、鐵道部、大藏省研議的結果，決定在特別議會提出，總工費 490 萬圓，建設繼續 3 年，在去年，已收購一部份高雄驛用地，新設高雄驛改良工程事務所，任命坂本技師為所長，著手準備完了。現在的高雄驛為貨物車站，將鐵道和船舶的聯絡網東方延伸。新高雄驛的收購土地費 110 萬、整地費 110 萬、工程費 59 萬，預算共 279 萬。新臺北驛預算共 220 萬。³³

高雄驛用地收購，拒絕簽印之劉清雲（所有地 8,000 坪，價格 25,000 圓）、林加（按：林迦）（所有地 2,600 坪，價格 12,000 圓）。前者託臺南州當局，後者託工藤高雄署長，努力斡旋，林氏已諒解，而劉氏不肯答應，要求加價，每坪 10 圓至 15 圓，州當局盡力，

32 〈高雄驛の移轉を見越して 土地思惑者らが暗躍 一圓半位の土地が月餘で 八、九圓に暴騰〉，《臺灣日日新報》日刊（1936 年 3 月 12 日），第 5 版。

33 〈三ヶ年繼續で 臺北驛を改築 高雄驛と共に特別議會に提出 總工費は四百九十萬圓〉，《臺灣日日新報》日刊（1936 年 4 月 5 日），第 5 版。

歸於無效，當局已內定適用土地徵收規則。據《臺灣日日新報》1936 年 4 月 9 日，〈高雄驛用地買收 業主頑強不肯簽印 當局擬發動土地收用法〉：

高雄驛用地買收，關於買收價錢過賤，而拒絕簽印之劉清雲（所有地 8,000 坪，價格 25,000 圓）、林加（按：林迦）（所有地 2,600 坪，價格 12,000 圓）。

當局出欲適用土地收用規則，因種種事情，希望圓滿解決，故前者託臺南州當局，後者託工藤高雄署長，努力斡旋，林氏似已諒解，而劉氏則頑強，不肯答應，要求加價，州當局盡力，歸於無效，6 日，將情形通知當局，聽說該土地之收購價錢，每坪 4 圓，然劉氏則要求每坪 10 圓至 15 圓，終無圓滿改決之望。已內定適用土地收用規則。³⁴

又據《臺灣日日新報》1936 年 4 月 19 日，〈高雄驛敷地 買收簽印 款項一部交付〉：

新高雄驛用地，已如所報，現僅存劉清雲氏的所有地，其他買賣各已簽印，17 日登記手續完了，乃召集地主 44 名，於青年會館，由州官員對各地主，交付款項，9 萬 8,800 餘圓。³⁵

高雄驛移轉所要用地，收購 6 萬坪，已如所報，經州當局之斡旋，至 10 日，大體完結，鐵道部派坂本技師到高雄，著手最後調查，完成新驛設計。又據《臺灣日日新報》1936 年 6 月 12 日，〈高雄驛用地 買收略完 著手最後調查〉：

高雄驛移轉所要用地，收購 6 萬坪，已如所報，經州當局之斡旋，至 10 日，大體完結，鐵道部近將派坂本技師到高雄，著手最後調查，完成新驛設計。按自 8 月上旬著手工程。³⁶

昭和 11 年（1936）6 月 30 日，設置高雄驛改良事務所，任命坂本敏一為所長。又據《臺灣日日新報》1936 年 7 月 2 日，〈高雄驛改築 設事務所〉：

34 〈高雄驛用地買收 業主頑強不肯簽印 當局擬發動土地收用法〉，《臺灣日日新報》夕刊（1936 年 4 月 9 日），第 n04 版。

35 〈高雄驛敷地 買收簽印 款項一部交付〉，《臺灣日日新報》夕刊（1936 年 4 月 19 日），第 n04 版。

36 〈高雄驛用地 買收略完 著手最後調查〉，《臺灣日日新報》夕刊（1936 年 6 月 12 日），第 n04 版。

高雄驛改築及線路改良工程，該用地收購，大體已就緒，不久擬興工，（6 月）30 日，設置高雄驛改良事務所，任命坂本敏一為所長。³⁷

坂本敏一是鹿兒島人，昭和 4 年（1929）來臺，任鐵道部改良課技手，昭和 8 年（1933）升為技師，昭和 11 年（1936）來高雄，任高雄驛改良事務所所長，住山下町 4 之 8。³⁸

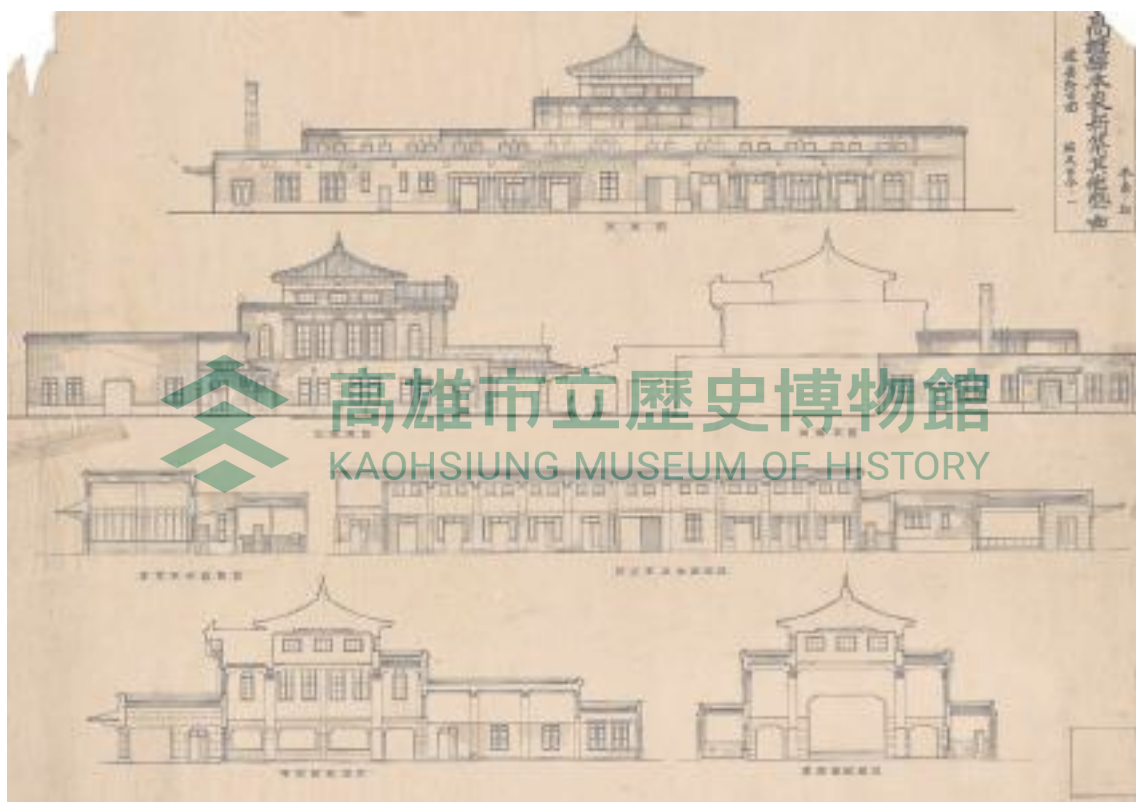


圖 5 高雄驛本家新築其他成工圖（本家ノ部建圖斷面圖）

資料來源：臺灣總督府鐵道部繪製，〈本家ノ部建圖斷面圖〉，收於臺灣總督府鐵道部，《高雄驛本家新築其他成工圖》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1937）。典藏編號 007A010155001，國立成功大學規劃與設計學院數位典藏中心。

因軍事需求多，鋼鐵缺乏，導致鐵筋上漲，高雄驛總工程費不足 10 萬圓以上。

37 〈高雄驛改築 設事務所〉，《臺灣日日新報》日刊（1936 年 7 月 2 日），第 8 版。

38 中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，〈坂本敏一〉。資料檢索日期：2021 年 8 月 31 日。網址：<http://who.ith.sinica.edu.tw>。

據《臺灣日日新報》1937 年 1 月 23 日，〈鐵類建築材料昂騰 高雄市街及高雄驛新築工費各不足數萬圓〉：

因軍事需求多，鋼鐵缺乏，導致鐵筋上漲，鋼筋價格飆漲 13 成（130%），建築材料，無不騰貴……。高雄驛總工程費不足 10 萬圓以上。³⁹

高雄建築利用組合計畫在新高雄驛前的大馬路旁用總工程費 30 萬，建現代化的三樓大店鋪，共 30 間。在新高雄驛竣工時，同時開店。據《臺灣日日新報》1937 年 10 月 14 日，〈新高雄驛前通りに三階建の大店鋪 立派になる高雄市の玄関〉：

高雄建築利用組合計畫在新高雄驛前的大馬路旁用總工程費 30 萬，建現代化的三樓大店鋪，共 30 間。在新高雄驛竣工時，同時開店。高雄建築利用組合的幹部安藤氏 13 日，拜訪州當局。高雄市的玄関將變得氣派。⁴⁰

高雄市立歷史博物館 伍、第三代高雄驛的興建

昭和 12 年（1937）12 月 15 日上午 11 時，清水組在高雄驛工地盛大舉辦地鎮祭。參加者有：內海知事、宗藤市尹、遠藤大尉、高橋傳吉、宇敷技師、清水組土井支店長等人。地鎮祭即奠基儀式，建築工程進行前，由建設公司主辦，祭祀神靈、祈求施工安全的一種儀式。據《臺灣日日新報》1937 年 12 月 15 日，〈高雄驛地鎮祭〉：

高雄驛新建工程，清水組以 34 萬 5 千圓工程費得標，15 日上午 11 時在高雄驛工地盛大舉辦地鎮祭。⁴¹

又據《臺灣日日新報》1937 年 12 月 16 日，〈新高雄驛 地鎮祭 きのふ鶯修さる〉：

39 〈鐵類建築材料昂騰 高雄市街及高雄驛 新築工費各不足數萬圓〉，《臺灣日日新報》日刊（1937 年 1 月 23 日），第 12 版。

40 〈新高雄驛前通りに三階建の大店鋪 立派になる高雄市の玄関〉，《臺灣日日新報》日刊（1937 年 10 月 14 日），第 5 版。

41 〈高雄驛地鎮祭〉，《臺灣日日新報》日刊（1937 年 12 月 15 日），第 5 版。



高雄驛新建工程地鎮祭，15 日上午 11 時在高雄驛預定地盛大舉辦。內海知事、宗藤市尹、遠藤大尉、高橋傳吉、宇敷技師、清水組土井支店長等人參加。⁴²

高雄驛改良費預算總額 305 萬圓，昭和 11 年度至 14 年度預算各為 70 萬圓、90 萬圓、45 萬圓、37.9 萬圓，共 242.9 萬圓，此乃包含收購土地、橋梁、保安設置、軌道工程、地下道、月臺、機關庫、資材等，預算總額 305 萬圓高於年度預算 242.9 萬圓，此乃以備不時之需。高雄驛本體新建工程，清水組以 34 萬 5 千圓工程費得標，據《臺灣總督府交通局鐵道部 昭和十四年度年報》：

高雄驛改良費（預算總額 3,050,000 圓）

昭和 11 年度預算 700,000 圓，用以收購土地。

高雄驛至田町之間的土木工程 90%、高雄川（今愛河）橋梁等其他工程 50% 進展。昭和 12 年度預算 900,000 圓，去年著手相關各工程，著手完成高雄驛本棟及其附屬建築物諸工程、站內保安設置、軌道工程等。昭和 13 年度預算 450,000 圓，繼續高雄驛本棟及其他工程，大略完成；各橋梁架設完成。保安設置、軌道工程等由於時局之影響，資材較難入手，進度受到影響，機關庫（火車頭庫）、地下道工程開工。昭和 14 年度預算 379,000 圓，高雄驛及其附屬建築物、旅客上下車處、地下道其他附帶工程、機關庫（火車頭庫）及其附屬建築物完成、軌道工程等。⁴³



圖 6 清水組土井豐吉臺北支店長

說明：生於 1883 年，1902 年東京工業學校（後來之工學院）建築科畢業，同年，進入清水組東京總公司，1927 年總公司第一副部長。1928 年，大阪支店次長。1930 年，九州支店次長，其後台灣出張所所長，1933 年，臺北支店長。

資料來源：福田廣次，《專賣事業の人物》（臺北：臺灣實業界興信社，1937），頁 16。

42 〈新高雄驛 地鎮祭 きのふ齋修さる〉，《臺灣日日新報》日刊（1937 年 12 月 16 日），第 5 版。

43 臺灣總督府鐵道部，《臺灣總督府交通局鐵道部 昭和十四年度年報》（出版地不詳：臺灣總督府鐵道部，1940），頁 92-93。

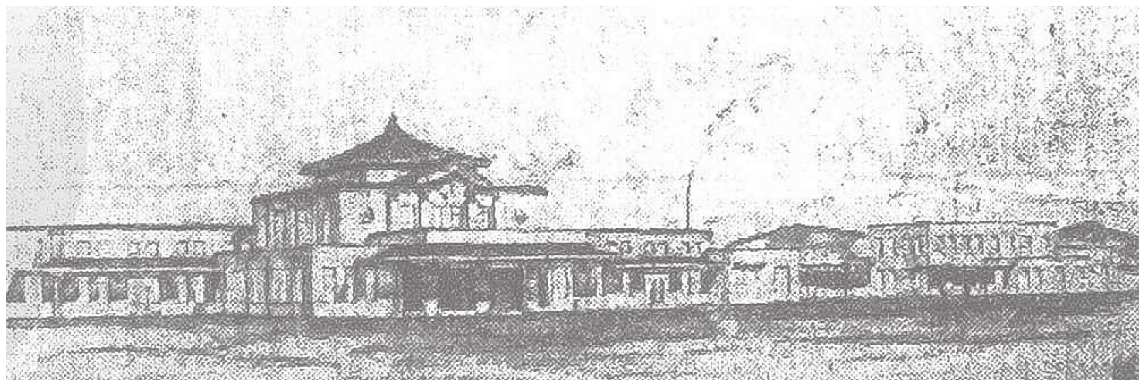


圖 7 新高雄驛（模型）

說明：新高雄驛目前施工中，已經過高雄要塞司令部檢閱畢。

資料來源：〈新高雄驛（模型）目下工事中もの高雄要塞司令部檢閱済〉，《臺灣日日新報》日刊（1938 年 1 月 9 日），第 5 版。

在高雄新驛未動工興建前，當地遍布林投、刺竹等。當時驛站（車站預定地）前有一條狹窄的小路（約一輛吉普車寬）通往鹽埕市區，附近無住戶，只有一間廟宇（在長春旅社後頭），即今之大道公廟（奉祀保生大帝）。當時，日本當局為了規劃興建車站，將鯓港庄住戶遷往新大港（現在的三民區安生里）居住。興建具有特殊風格的「帝冠式樣」高雄新驛，該新驛動工時，當初路中有一水窟（魚池）、機關區及鐵路新村，均是日本人從九曲堂的山坡地挖沙運來，填平此一水窟、機關區及鐵路新村用地。高雄新驛興建地點一旦確立後，接著就是市區道路規劃，並開闢今之中山路、八德路、七賢路、六合路、大圓環、中正路、中正橋、新市役所（市政府）、新州廳。⁴⁴ 據《臺灣日日新報》1939 年 11 月 2 日，〈新高雄驛を中心に 縦貫道路改修 附近は近く面目一新〉：

以新高雄驛為中心，改修縦貫道路，附近近道路將面目一新，擴充第 1 號道路，寬 25 公尺，新設高雄市上水道送水管線，道路工程費 12 萬圓，鋪設費 5 萬圓，合計 17 萬圓。⁴⁵

新高雄驛工程進展順利，預定約昭和 15 年（1940）10 月竣工。

又據《臺灣日日新報》1940 年 3 月 21 日，〈新高雄驛工事進捗 竣工は十月頃の

44 杜劍鋒，《高雄火車站今昔》，頁 59。

45 〈新高雄驛を中心に 縦貫道路改修 附近は近く面目一新〉，《臺灣日日新報》日刊（1939 年 11 月 2 日），第 5 版。

豫定〉：

新高雄驛工程進展順利，預定約十月竣工。⁴⁶

昭和 12 年（1937）12 月 15 日，新高雄驛開工，昭和 16 年（1941）6 月 20 日，舉辦啟用典禮。據《臺灣日日新報》1941 年 5 月 11 日，〈新高雄驛の開業 來月二十日前後か〉：

新高雄驛開始使用，預定在 6 月 20 日前後。⁴⁷

新高雄驛開業典禮於 6 月 20 日上午 11 時，在新高雄驛大廳盛大舉行，長谷川總督的賀詞簡述如下：在第 65 次帝國會議通過新高雄驛新建案，總費用 305 萬，高雄成南部最大的港都，慶賀能充實本島的鐵道設施。

據《臺灣日日新報》1941 年 6 月 21 日，〈輸送陣一段と強化 南進港都に新紀元 新高雄驛開業式 長谷川總督告辭〉：

新高雄驛開業典禮於 6 月 20 日上午 11 時，在新高雄驛大廳盛大舉行，長谷川總督的賀詞簡述如下：在第 65 次帝國會議通過新高雄驛新建案，自昭和 11 年，歷經 6 年歲月，總費用 305 萬，於 6 月 20 日開業，高雄成為南部最大的港都，慶賀能充實本島的鐵道設施，希望能完成興亞事業。⁴⁸



圖 8 1941 年新高雄驛剪票口前人擠人

說明：不要推擠，請排一列！（因是戰時，此張照片經高雄憲兵隊檢查完了。）

資料來源：〈寫眞は高雄驛改札の混雑振り〉，《臺灣日日新報》日刊（1941 年 7 月 22 日），第 4 版。

46 〈新高雄驛工事進捗 竣工は十月頃の豫定〉，《臺灣日日新報》日刊（1940 年 3 月 21 日），第 5 版。

47 〈新高雄驛の開業 來月二十日前後か〉，《臺灣日日新報》日刊（1941 年 5 月 11 日），第 3 版。

48 〈輸送陣一段と強化 南進港都に新紀元 新高雄驛開業式 長谷川總督告辭〉，《臺灣日日新報》夕刊（1941 年 6 月 21 日），第 n01 版。

昭和 19 年（1944）自高雄至臺南三等火車（最便宜）票價為 1 圓 30 錢，自高雄至臺北三等火車（最便宜）票價為 8 圓 10 錢。⁴⁹昭和 16 年（1941）高雄驛的工作人員配置如下：驛長（站長）山本清一（年薪約 1820 圓）、⁵⁰主任助役（主任秘書）1 人、助役（秘書）5 人、預備助役（預備秘書）2 人、庶務掛（庶務課）4 人；出札掛（售票課）：主任 1 人、副主任 1 人、課員 9 人；改札掛（剪票課）：主任 1 人、課員 22 人；小荷物掛（行李課）主任 1 人、副主任 1 人、課員 12 人；案内掛（引導課）3 人；電話掛（電話課）：主任 1 人、課員 6 人；驛務掛（站務課）2 人；運轉掛（駕駛課）10 人；車號掛（車號課）2 人；操車掛（操車課）1 人、操車掛心得（操車課代理）3 人；信號掛（信號課）4 人；轉轍手（轉轍員）1 人；驛手監督（搬運監督）1 人、驛手（搬運工）2 人。⁵¹共 97 人，剪票課是高雄驛用人最多的單位。可見鐵路交通是相當耗費人力的機構。

種別	站名	種別				種別	站名	種別			
		一等	二等	三等	特等			一等	二等	三等	特等
自高雄驛	基隆	404.2	860	2020	3290	大民	基隆	123.3	340	770	1240
	台北	400.5	860	2020	3280		台北	117.5	320	740	1190
沙南	沙南	398.6	840	1990	3240	林雄	沙南	108.2	300	690	1110
	沙南	392.3	830	1970	3200		沙南	99.0	270	620	990
止港	止港	391.1	830	1970	3200	營田	止港	85.2	240	540	870
	止港	385.5	820	1940	3150		營田	78.0	210	490	790
松山	松山	382.0	820	1930	3140	新市	松山	72.5	200	470	750
	松山	375.6	810	1910	3100		新市	65.6	180	420	670
板橋	板橋	373.0	800	1850	3060	永康	板橋	58.1	160	370	590
	板橋	367.8	800	1880	3050		永康	53.1	150	340	550
林園	林園	363.2	790	1850	3010	楠梓	林園	46.7	130	290	470
	林園	359.4	780	1830	2970		楠梓	39.1	110	250	400
橋子頭	橋子頭	354.9	770	1820	2950	大港	橋子頭	35.1	95	220	360
	橋子頭	346.7	760	1790	2900		大港	32.2	90	210	340
平溪	平溪	340.8	750	1760	2860	高橋	平溪	29.2	80	180	300
	平溪	335.8	740	1740	2820		高橋	21.9	60	130	220
楊梅	楊梅	331.0	730	1710	2770	高橋	楊梅	17.9	45	110	180
	楊梅	327.0	730	1700	2760		高橋	13.8	35	80	140
湖山	湖山	320.1	720	1680	2720	鳳山	湖山	6.8	20	45	70
	湖山	314.4	700	1650	2670		鳳山	—	—	—	—
竹北	竹北	308.3	690	1620	2630	大港	竹北	—	—	—	—
	竹北	303.3	680	1600	2590		大港	5.7	15	35	—
新竹	新竹	297.5	670	1570	2540	屏東	新竹	9.4	25	60	—
	新竹	289.4	660	1540	2490		屏東	13.7	35	80	—
竹南	竹南	283.0	650	1510	2440	西竹	竹南	18.7	50	120	—
	竹南	278.5	630	1480	2400		西竹	20.9	60	130	—
淡文	淡文	275.7	630	1480	2400	潮州	淡文	28.3	80	180	—
	淡文	268.9	620	1450	2350		潮州	32.0	85	200	—
大甲	大甲	265.2	610	1430	2310	溪邊	大甲	36.0	95	220	—
	大甲	261.2	610	1420	2300		溪邊	43.3	120	270	—
白沙屯	白沙屯	252.9	590	1370	2220	大鵬	白沙屯	47.1	130	300	—
	白沙屯	249.8	590	1370	2210		大鵬	50.3	140	—	—
新通	新通	244.1	580	1340	2170	冬寮	新通	53.3	150	—	—
	新通	237.9	560	1310	2120		冬寮	50.1	140	320	—
苑日	苑日	230.1	550	1280	2070	枋寮	苑日	54.1	150	340	—
	苑日	225.5	540	1260	2030		枋寮	61.3	170	390	—

圖 9 自高雄驛至各站的票價

資料來源：武澤賀太郎，《臺灣鐵道旅客運賃表》（臺北：臺灣旅行案內社，1944），頁 72。

49 武澤賀太郎，《臺灣鐵道旅客運賃表》（臺北：臺灣旅行案內社，1944），頁 72。

50 因沒搜尋到山本清一的月薪，山本清一的官階與高雄港驛長一川澄夫同樣是「從七勳八」；1941 年一川澄夫月薪 1820 圓，平均月薪約 151.6 圓，當時國民學校教師月薪約 58 圓。

51 臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十六年十月二十日現在 臺灣總督府交通局 鐵道職員錄》（出版地不詳，臺灣總督府交通局鐵道部，1941），頁 97-100。

陸、結語

高雄（打狗）在第二期築港工程（1912-1937）的努力之下，高雄港對外貿易的擴張，明治 41 年（1908）完工的高雄驛之重要性與日俱增，在原有的腹地不敷使用，因此車站有再遷建的需要。昭和 11 年（1936）8 月，高雄州公布「大高雄都市計畫」，該計畫預估人口到昭和 40 年（1965），為 40 萬人。為因應都市人口的不斷增加、產業發展的腹地需求，臺灣總督府將高雄市的都市發展主軸，定位在國防工業都市發展。昭和 14 年（1939），高雄市役所遷到今高雄市立歷史博物館址，當時鹽埕埔庄已成為新興的地區，原先的都市重心由哨船町、新濱町、湊町漸往東移。鹽埕埔庄在市區計畫下，成為高雄市行政、商業中心。基於再擴大都市區域的發展範圍，原本位於都市核心的第二代高雄驛，已不敷使用。因此，將遷建高雄驛的計畫列入「大高雄都市計畫內」。即新高雄驛選定在大港庄，就是以新高雄驛為都市發展的核心。

鐵道部派坂本敏一技師，完成新驛設計，清水組以 34 萬 5 千圓工程費得標，昭和 12 年（1937）12 月 15 日，清水組在新高雄驛工地盛大舉辦地鎮祭。昭和 16 年（1941）6 月 20 日，第三代新高雄驛開始啟用。新高雄驛逐漸成為發展重心，並使高雄市快速的成長。新高雄驛造就高雄市成為臺灣海、路交通甚為便利的大站，也影響今中山路、建國路商業區的繁榮。在高速公路、航空未發達的時期，庶民生活最仰賴鐵路交通，新高雄驛讓高雄市的現代化向前邁向一大步。

在西部各大車站中，第三代高雄驛是日治時期最後一個完成的車站，其特殊之處，在於它是專用的客運車站。全臺其他車站，除了臺北站外，都是客、貨運共用的車站，第三代高雄驛客、貨運分離，其目的為提高運輸效能。在高雄驛附近，還有專供客車調度的調度場，實為其他車站少見。至於高雄的貨運，則由高雄港驛負責，方便經由高雄港轉運到國外。日本投降之後，「高雄驛」改稱「高雄車站」；「高雄港驛」改稱「高雄港站」。

在二次世界大戰中，新高雄驛屹立不搖，八十年來，來去匆匆的旅客，進進出出，高雄火車站（新高雄驛）成為高雄市民的共同記憶，期待新高雄驛能由歷史建築升級為市定古蹟，而此願景館將增添高雄市文化資產的新亮點。