



高雄市立歷史博物館
KAOSIUNG MUSEUM OF HISTORY

右側俯瞰高雄車站前後站景緻（1994）。
高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：
KH2023.013.0004。

形塑城市中軸線：高雄車站的空間形成與位置變遷

撰文／高雄市立歷史博物館館長 李文環

摘要

本文主要探討 1941 年啟用的高雄驛亦即今日的高雄車站，在空間歷史、位置及其對於高雄市都市紋理究竟扮演怎樣的分量或角色。本文認為，高雄車站是日人 1936 年擘劃未來高雄這座城市發展的重要參照點，特別是為車站前南面廣大平原提供城市發展願景來定錨。只是不久戰敗離臺。戰後，這項規劃在高雄港埠和工業快速成長的有效促進之下，伴隨著都市空間三階段發展而被實踐。當 1987 年中博地下道打通高雄車站前後的道路系統，高雄市都會中軸線於焉完成，高雄車站則是此中軸線上最具歷史象徵性的地標。總結都市空間發展，高雄車站的位置始終為都市空間發展定錨，也為都市紋理扮演著中軸線的關鍵角色。

關鍵詞：大港庄、高雄車站、都市發展、空間歷史

投稿日期：2025 年 3 月 26 日

接受日期：2025 年 5 月 7 日



Shaping the Urban's Axis: The Spatial Formation and Relocation of Kaohsiung Station

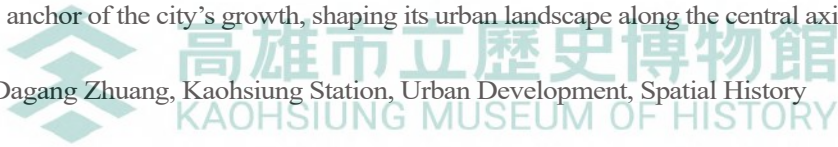
Wen-Huan Lee

Director of the Kaohsiung Museum of History

Abstract

This paper looks at the history, location, and role of Kaohsiung Station—originally Takao Station, opened in 1941—in shaping the city's development. It argues that the station was a key landmark in Japan's 1936 urban plan, particularly, it anchored a vision for urban development on the vast plain south of the station. But after Japan's defeat in World War II, that vision was left unfinished. Thereafter, Kaohsiung's booming port and industry pushed the city's expansion through three phases. By 1987, the completion of the Zhongbo Underpass connected roads on both sides of the station, cementing the city's central axis—with Kaohsiung Station as its most historic symbol. Simply put, Kaohsiung Station has long been the anchor of the city's growth, shaping its urban landscape along the central axis.

Keywords: Dagang Zhuang, Kaohsiung Station, Urban Development, Spatial History



壹、前言

貳、鱸港庄 / 大港庄：高雄車站的前身和遺緒

參、新高雄驛建置及其都市空間願景

肆、以高雄車站為中軸線的都市形塑

伍、結論

壹、前言

1936 年 8 月高雄州廳公告「大高雄都市計畫」，嶄新的都市規劃呈現在市民眼前。都市計畫中以新火車站——新高雄驛（今高雄車站）作為都市的新門戶。1938 年新高雄驛動工興建，三年後的 1941 年 6 月 20 日正式通車啟用，車站主體以「帝冠式建築」為其特徵，主體的鋼筋混凝土加上日本傳統「唐破風」式屋頂及細緻雕刻，將現代結構和東洋元素完美結合，格外顯得氣派雄偉。新高雄驛啟用後稱之為高雄驛，而坐落新濱町（今哈瑪星）的原高雄驛¹則改稱為高雄港驛。這是高雄市第二座兼具客貨用途的一等鐵路車站。高雄港驛緊鄰港埠、高雄驛地處平原，兩座車站的歷史轉進正是高雄市從港埠崛起再向平原擴張的發展歷程。



圖 1 （左）興建中的新高雄驛與（右）1941 年啟用後的高雄驛

圖片來源：（左）〈施工中的高雄車站〉，高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH2022.007.0001；（右）〈高雄火車站照片（戰後初期）〉，高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH1999.004.170。

1 1908 年啟用時稱之為打狗驛，1920 年因應打狗更名為高雄而改稱高雄驛。

1941 年全新的高雄驛開始營運，是年高雄驛和高雄港驛的旅運量合計 3,484,161 人，仍低於臺北驛的 6,071,658 人、基隆驛的 4,786,324 人、臺南驛的 3,711,351 人。² 二戰期間雖然沒有統計資料，從戰後初期的資料可以研判，高雄港驛和高雄驛逐漸形成貨運（前者）和旅運（後者）的分工。戰後初期，高雄驛改稱高雄車站，初期只是全臺五大車站旅運量的末者，1950 年代末才逐步超越。1958 年超越基隆車站、1961 年超過臺南車站，1970 年領先臺中車站而成為旅運量第二的車站。不過，即使至 1995 年間，高雄車站的旅運量仍僅臺北車站的三成多。³ 然而，目前有關高雄車站的學術討論仍相當有限。首先是文資保存方面，如江岳翰、楊石明的碩論。⁴ 至 2021 年間，高雄市立歷史博物館為紀念高雄車站搬遷，在《高雄文獻》第 11 卷第 2 期推出高雄車站專題，共有蔡侑樺、謝明勳和楊玉姿等三篇文章，內容涵蓋：建築介紹、車站遷移和車站興建歷史等。⁵ 相對地，欠缺對於高雄車站和高雄市發展的關係之討論。

有關高雄市都市發展的討論主要有吳欽賢和吳文彥。吳欽賢的碩士論文《日治時期高雄市都市發展與計劃歷程之分析》深入探討高雄在日治時期的都市計畫，分析了市區改正計畫、土地使用分區、道路系統等。論文指出高雄的都市計畫採取用途別地域計畫與容積計畫，並設計了棋盤型與放射環狀的道路網絡。⁶ 其次，吳文彥〈重新解讀日治時代大高雄市都市計畫〉一文，聚焦 1936 年公告的都市計畫，探討殖民政府如何以空間規劃打造高雄作為南方產業重鎮。文章詳述港灣、工業、住宅與綠地的整體規劃，揭示功能分區、族群階級區隔與都市紋理中的權力運作，具有深刻的殖民治理與現代都市空間建構觀點。⁷ 然而，這兩篇論文也存在侷限：一是未延伸至戰後高雄的都市轉型與工業擴張歷程，難以銜接當代都市結構；二是市民生活經驗與地方實踐描寫不足，缺乏下層

2 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣總督府交通局鐵道部昭和十六年度年報》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1942），統計表的第十九表。

3 陳雲林總主編，《臺灣鐵路業務統計要覽（民國 35 年）》，中國第二歷史檔案館藏民國檔案匯編第 208 冊（福建：海峽兩岸出版社，2006）。台灣鐵路管理局會計室，《台灣鐵路統計年報》（中華民國三十九年到八十四年）（臺北：國營臺灣鐵路股份有限公司，1950-1995），各站客運狀況。

4 江岳翰，〈高雄火車站建築保存與再利用之研究〉（臺南：國立成功大學建築系碩士論文，2019）。楊石明，〈歷史建築保存再利用之研究——以高雄車站為例〉（嘉義：南華大學管理科學研究所碩士論文，2019）。

5 蔡侑樺，〈由《高雄驛本家新築其他成工圖》認識高雄火車站〉，《高雄文獻》，11（2）（2021），頁 7-45。謝明勳，〈高雄車站帝冠式建築遷移保存紀實〉，《高雄文獻》，11（2）（2021），頁 150-167。楊玉姿，〈1941 年的高雄驛歷史紀要〉，《高雄文獻》，11（2）（2021），頁 168-184。

6 吳欽賢，〈日治時期高雄市都市發展與計劃歷程之分析〉（臺北：國立臺灣大學土木工程研究所碩士論文，1988）。

7 吳文彥，〈重新解讀日治時代大高雄市都市計畫〉，《高雄文獻》，8（3）（2018），頁 32-73。

視角的都市社會史鋪陳。總體而言，兩篇論文為高雄都市發展提供了基礎分析，但對現代都市史的多角度探討尚有不足。

高雄車站旅運能在戰後僅僅十五年間表現亮眼，勢必與戰後高雄市發展有著密切的關係，這是本文試圖釐清的議題。其次，高雄車站是由車站站體和軌道系統所構成。車站站體是人潮匯集的地方，旅客帶來消費需求，因而帶動內需產業和街區發展；但是，軌道系統阻斷了兩旁空間關係造成交通障礙，間接影響都市發展的動向。車站與市區，兩者所隱含著關係同時也是本文試圖探討的另一項議題。

貳、鱸港庄／大港庄：高雄車站的前身和遺緒

高雄車站所在位置，日治時期稱之為大港庄，清代稱之為鱸港庄。眾所皆知，1938年新高雄驛開始興建後對於原舊聚落造成不少住民集體搬遷至今高雄醫學大學旁的「新大港」，戰後劃為「安生里」，新大港保安宮為公廟。此單元運用方志、戶籍、地籍圖和土地登記資料，釐清高雄車站周邊形成之前的聚落歷史概況，以及因車站形成後所造成的聚落遺緒。

一、鱸港庄略考

今高雄車站基地原為打狗川（今愛河）東岸平原的鱸港庄所在地。聚落西側緊鄰三塊厝街，南邊有條蜿蜒溪流（如圖2）；溪流約於1960年代被截彎取直而成為運河，今稱之為幸福川。幸福川最終匯入愛河，此一帶水域，昔日稱之為三塊厝港。《鳳山縣採訪冊》記載，三塊厝港有民渡、有橋（稱鳳儀橋）⁸，水源受自鱸魚潭；⁹鱸魚潭周長里許，水源來自大關帝廳和五塊厝下等兩陂，西行里許，下注三塊厝港，溉田三甲。¹⁰換言之，

8 三塊厝橋（大竹），在三塊厝港，縣西十里，長四十丈，寬五尺，三塊厝往能雅寮（案：苓雅寮）經此，同治十三年朱明造，亦名鳳儀橋。盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》（南投：臺灣省文獻委員會，1993），頁130。

9 盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》，頁63。

10 同上註，頁107。



在三塊厝港和鯉魚潭之間應該就是鯉港庄。文獻所描述地景，剛好是三塊厝港對應三塊厝街、鯉魚潭對應鯉港庄；而且在鯉魚潭尾有座鯉港橋，長五丈、寬四尺，乃是鯉港莊前往林竹竿（案：林德官庄）必經之處。¹¹顯然，鯉港庄的地名源自聚落地處鯉魚潭而來。

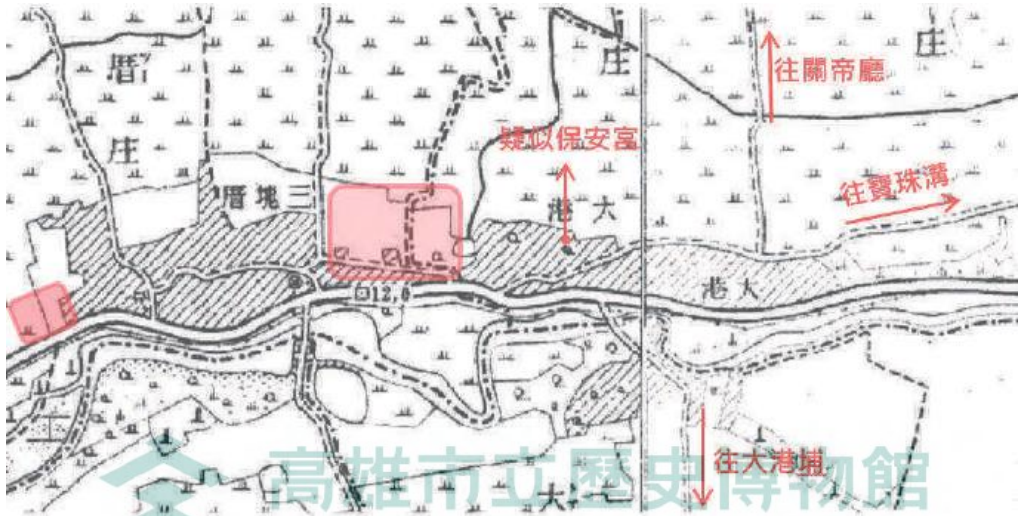


圖 2 1898 年二萬分之一臺灣堡圖中的大港庄和三塊厝街（筆者說明）
圖片來源：中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，《臺灣百年歷史地圖》。資料檢索日期：2023 年 12 月 1 日。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

日治以後，鯉港庄改稱大港庄，¹²其與三塊厝庄、大港埔庄、林德官庄、前金庄等乃是昔日打狗川東岸平原的五個聚落。日本領臺後，1897 年 5 月勅令於三塊厝庄置總理壹人，管轄這五個聚落的地方事務。¹³人口方面，1904 年間，大港庄 398 人、大港埔庄 370 人、三塊厝庄 1743 人、林德官庄 689 人、前金庄 934 人。¹⁴無論是人口數或政治地理，三塊厝庄無疑是 19 世紀末打狗川東岸最重要的聚落，而大港庄則緊鄰著三塊厝庄東側，發展相對有限。

從明治年間的地籍圖來看，大港庄內有兩條東西向、微幅彎曲的道路。如圖 3 所示，

11 盧德嘉，《鳳山縣采訪冊》，頁 130。

12 1898 年《臺灣日日新報》有篇報導就提到「打狗旗後、三塊厝庄、大港庄爆發豬疫」。
〈臺南通信（八月二十一日支局報） 豚疫〉，《臺灣日日新報》日刊（1898 年 8 月 30 日），第 3 版。

13 〈鳳山縣ニ於テ總理職務規程ヲ定ム〉，《臺灣史料稿本明治三十一年二月五日》（出版地不詳：臺灣總督府史料編纂會，1898），系統編號：jpli2008-bk-sxt_0741_213_1898-feb05a，國立臺灣圖書館（臺灣學數位圖書館）。

14 臨時臺灣戶口調查部，《明治 38 年臺灣現住人口統計》（臺北：臨時臺灣戶口調查部，1907），頁 121。

南邊東西向道路沿著聚落南側邊界向東，可達鳳山新城（今鳳山），這條道路後來被「截彎取直」成為今日的建國路（下文說明）。另一條東西向道路，穿越聚落內部，至聚落東緣分岔為二道路，一條向北、一條向東北，前者通往關帝廳、後者可至寶珠溝；這條道路於 1930 年代末隨新高雄驛整建而消失。聚落西側匯集上述兩條道路通往三塊厝，從交通節點來研判，這個交通匯集點是聚落的聯外樞紐，比對後來新高雄驛所徵收的土地範圍（下文說明），其位置約在建國三路與建國三路 46 巷（高雄中學操場東側）的交會處。



圖 3 1930 年以前的大港庄聚落變遷（筆者套繪）

說明：紫色為 1905 年聚落、黃色為 1930 年代聚落新增，深綠色為道路。

圖片來源：1905 年的地籍圖（三民地政事務所提供）。

依據地籍圖的地目「建地」來研判，大港庄聚落空間規模不大，畢竟 1904 年間大港庄人口才 398 人。若以東西向道路作為聚落指標，道路偏西側的土地地目多數是「建地」，而道路東側則多為「田」。據此研判，大港庄住戶多數集中在庄內道路的西側，大約是今高雄車站站體至高雄中學一帶，此區域即為昔日大港庄的聚落核心所在。

地籍圖的「建地」地號約從 423 番至 460 番。土地登記資料僅 432 和 448 番地有建築物的記載。432 番地記載：「建物敷地八厘二毫五系，地上建設一土塊造瓦葺平家壹棟，建坪 48 坪，所有權人鄭安。」448 番地記載：「建物敷地一分二厘，地上建物壹棟，一土塊造瓦葺平家壹棟，建坪 19 坪 5 合 4 勺；附屬建物土塊造瓦葺平家物置壹棟建坪 6.42 坪、土塊造瓦葺炊事場壹棟建坪 4.89 坪、竹造瓦葺平家倉庫壹棟建坪 9.33 坪，所有權

是林發。」可見當時大港庄的建物多數是土塊造瓦葺的平房。

抄錄 423 番至 460 番地號首次保存登記的所有權人姓名，並查閱其戶籍資料，整理成表 1，其中，楊塗（1865-？）是甲長、王文鵠（1881-？）是保正。族群方面，依據 1930 年的調查，則有福建籍、廣東籍和熟番等。¹⁵ 進一調閱戶籍資料，熟番共有五戶 37 人，都是 1920 年代的移民，其中潘氏阿娘來自大竹里五塊厝，王福是歸來庄人，潘象和潘王皆從萬金庄來，潘槿帶是萬巒庄人，職業記錄為田佃作和田畑作，亦即從事農業耕作。可見 20 世紀 20 年代，大港庄已經逐漸出現外地移民，其吸引力應該是正在港邊崛起的高雄市。

表 1 20 世紀初大港庄的住戶

番戶號	住戶姓名	番戶號	戶長姓名
大港庄 339 番	潘先、潘復猛、潘度	大港庄 434 番	祭祀公業：楊再，管理人楊塗 楊昆海、楊崑山、楊崑琳 楊鵠、楊火、楊天助、楊天賜
大港庄 425 番	王文鵠	大港庄 436 番	王來、王毛
大港庄 426 番	鄭象、鄭石、鄭友	大港庄 437 番	祭祀公業王黨，管理人王光明。
大港庄 430 番	鄭蟬	大港庄 440 番	林松
大港庄 431 番	祭祀公業：鄭雲、鄭溪、鄭昌， 管理人：鄭喜、鄭乞、 鄭進來、鄭蟬、鄭良	大港庄 448 番	林發、林水廣
大港庄 432 番	鄭安	大港庄 452 番	1. 王龜 2. 王三從、王三永、王三謀
大港庄 433 番	周掌仕	-	-

資料來源：三民區第一戶政事務所（藏），日治時期的戶籍資料。

特別要指出的是，地籍圖上有筆「祠 689」的建地，1928 年 7 月首次保存登記，所有權人登錄為「保安宮」，管理人是楊水。該筆土地登記資料還記錄建物資料，計有 5 棟，皆為磚瓦造之建築物，其中有一棟記為「本殿」、面積 25 坪，其餘 4 棟記為附屬

¹⁵ 依據 1930 年的調查，大港庄計有 153 戶、783 人，其中有福建籍 525 人、廣東籍 195 人、熟番 7 人、內地人 43 人、外國人 13 人。臺灣總督府官房臨時國勢調查部，《昭和五年 國勢調查結果中間報（高雄州高雄市）》（臺北：臺灣總督府官房臨時國勢調查部，1933），頁 1、10-11。

建物，二棟各 17 坪、另二棟各 2.655 坪，這應該是一座規模不大但格局完整的傳統廟宇。依據《鳳山縣采訪冊》記載，大港庄主要信仰就是保生大帝廟，奉祀宋吳真人或稱之為大道公，屋八間，1880 年總理盧恭募建。清代所記的保生大帝廟，應該就是日治地籍「祠 689」所記載的所有權人保安宮。

比對今日地圖，「祠 689」約略在今日建國三路和河北二路之間。實地走訪，在中山一路 325 巷內有座名為「站前大港保安宮」的廟宇，主祀神為保生大帝。重要的是，廟內竟然仍保存了一塊「鯪里醮香」匾額，上款題「乾隆肆拾陸年歲次辛丑陽月上浣」，下款題了「鄉進士出身任臺灣府學事張錦題 民國戊午年孟秋洪雲錦重製敬贈」。顯然這是 1978 年由洪雲錦重製，複製保存了 1781 年由臺灣府學事張錦所題贈的「鯪里醮香」匾。「鯪里」如實保有「鯪港」地名，「醮香」祝禱香火鼎盛。據此可斷定，「站前大港保安宮」就是清代鯪港庄的保生大帝廟。

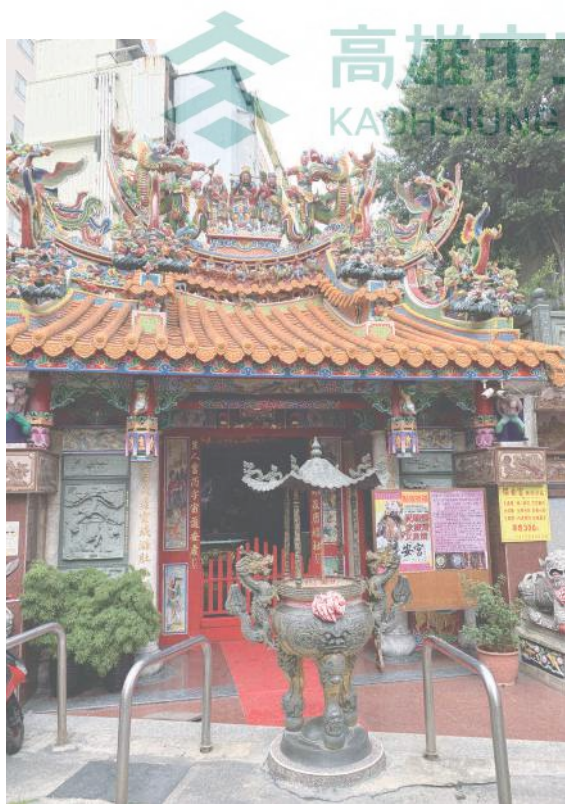


圖 4 中山一路 325 巷內站前大港保安宮
圖片來源：筆者拍攝於 2025 年 1 月 28 日。



圖 5 站前大港保安宮正殿與「鯪里醮香」匾額
圖片來源：筆者拍攝於 2025 年 1 月 28 日。

題匾人張錦，字上芝，福建晉江人，1752 年福建鄉試舉人，授大田訓導，後任漳浦訓導，1778 年調任臺灣府儒學訓導。後來陞任廣西陽朔知縣等職。¹⁶顯然，「鯤里醺香」匾額是張錦任職臺灣府儒學訓導時所捐題。此外，站前大港保安左牆上有一塊 1751 年的「臺灣府學田知照」碑，內文記載臺灣府學在鯤港、三塊厝、關帝廳等庄，共有學田 130.6 甲的收租和佃戶，這塊石碑主文剛好與 1713 年陳璘撰文的「臺灣府學學田知照」碑¹⁷相同，皆為記錄道署鯤港庄官田計 131 甲的事情。如此可以想見，何以張錦這樣一位臺灣府儒學訓導會在保安宮題匾，也可以合理推測，鯤港庄保生大帝廟勢必與清代官方有著某些緊密關係，而鯤港庄開庄應該是在清初的康熙年間，鯤港庄保生大帝廟最晚在 1781 年就已經建廟，而且與臺灣府學有著一些關係。

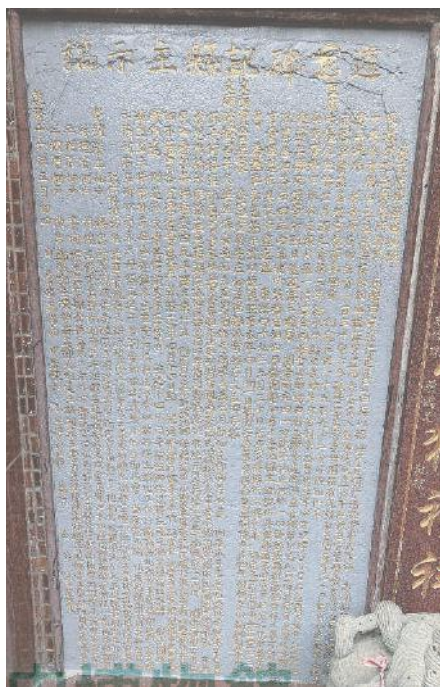


圖 6 1751 年的「臺灣府學田知照」碑
圖片來源：筆者拍攝於 2025 年 1 月 28 日。

歸納上述，清代鯤港庄開庄甚早，保生大帝廟／保安宮就是聚落公廟。不過後續發展有限。19 世紀末鯤港庄只是人口三百多人的自然村，家族中已經出現一些祭祀公業。聚落內有兩條聯外道路，住家集中在內部道路兩側，並偏向鄰近三塊厝街的西側；住戶以務農為主，住家建築是土塊造瓦葺平房。

二、新高雄驛建置前的大港庄

日本領臺後，1897 年 5 月勅令於三塊厝庄置總理壹人，管轄三塊厝庄、大港庄、大

16 陳衍，《福建通志列傳選》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964），頁 316。臺灣銀行經濟研究室編，《福建通志臺灣府》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960），頁 575。

17 文化部文化資產局，〈臺灣府學學田知照碑〉，《國家文化資產網》。資料檢索日期：2025 年 1 月 30 日。網址：<https://nchdb.boch.gov.tw/assets/advanceSearch/antiquity/20141105000004>。

港埔庄、林德官庄和前金庄等。¹⁸ 其中，三塊厝庄和大港庄不僅兩相串聯，既有道路系統可通抵鳳山新城和打狗，交通便利，這也是兩村落被規劃為鐵道沿線據點的重要因素。1897 年 1 月軍方完成打狗鳳山段的軍用輕便鐵道，其路線即為後來鐵道部規劃的鳳山支線。1907 年 3 月 19 日，鐵道部從陸軍運輸支部接收打狗鳳山段的軍用輕便鐵道，並轉為一般運輸業務。值此前夕，1906 年 12 月鐵道部完成鳳山支線測量，路線擬同軍用輕便鐵道，亦即以打狗為起點經鳳山，並規劃延伸向阿猴以至南端的恆春。後來，因考量架設淡水溪（今高屏大橋）工程極為龐大，暫時以九曲堂為終點。¹⁹

1907 年 4 月 19 日鳳山支線開工，因鋪設鐵道而徵收不少三塊厝庄和大港庄的土地，兩聚落共被徵收 89 筆土地，其中只有 6 筆是建地，其餘為田、旱、原野、池沼和墓地；對照地形圖，鋪設工程對聚落的影響並不大。而從土地徵收帳冊來看，當時被徵收土地的大港庄人計有：楊鵠、祭祀公業吳貽生（管理人吳太）、黃王貴、祭祀公業楊位（管理人楊尚）、黃經、黃九屎、李清和、王和尚、祭祀公業黃祿（管理人黃旺）、王便、祭祀公業王濟（管理人王便）、王三友、蘇有仁、顏慙、顏賊、莊天送、盧岱、祭祀公業洪宅（管理人洪大魚）等。另值得一提的是，有筆 497-1 番地的土地（地目：田）原為保安宮所有，當時的管理人就是保正王文鵠。²⁰ 可見 20 世紀初，保正王文鵠身兼大港庄保生大帝廟的管理人。

1907 年 10 月 1 日鳳山支線完工開始營業，停車場原僅設置鳳山和九曲堂，後來才又增加三塊厝和後庄。²¹ 三塊厝停車場於 1908 年 1 月 8 日開始營業，²² 然而其距離打狗驛僅 1.3 哩，貨運價值低；而且鄰近聚落規模小，旅運量難以發揮。不僅如此，鳳山支線切斷三塊厝和大港庄通往北邊的路徑和腹地，其實也侷限了兩聚落的發展。如表 2 所示，三塊厝停車場初設時期的 1910 年代，旅運量每年僅數萬人，每日均量才百人上下，

18 〈鳳山縣ニ於テ總理職務規程ヲ定ム〉，《臺灣史料稿本明治三十一年二月五日》（出版地不詳：臺灣總督府史料編纂會，1898），系統編號：jpli2008-bk-sxt_0741_213_1898-feb05a，國立臺灣圖書館（臺灣學數位圖書館）。

19 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史（中）》（東京：臺灣總督府鐵道部，1911），頁 383、386。

20 「鐵道敷地寄附引繼報告ノ件（鳳山廳）」（1907 年 9 月 25 日），〈明治四十二年臺灣總督府公文類纂永久保存特殊第四卷財務部〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00001598009。

21 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史（中）》，頁 389。

22 「鳳山廳下三塊厝二停車場設置運輸營業開始ノ件」（1908 年 1 月 28 日），〈明治 41 年 1 月臺灣總督府報第 2357 期〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館，典藏號：0071012357a001。

難以提振三塊厝庄抑或是打狗川東岸聚落的發展。其實至 1920 年間，打狗川東岸五聚落人口並無成長、可謂停滯（如表 3），此期間主要建設反而是農田水利的改善。

表 2 1910-1920 年間鳳山支線旅運人數

	三塊厝	鳳山	後庄	九曲堂	屏東
1910	26,240	161,494	7,857	145,601	---
1911	31,554	171,169	11,199	146,286	---
1915	41,716	169,470	9,772	97,811	158,246
1920	106,734	386,621	41,317	207,635	596,770

資料來源：臺灣總督府鐵道部，《臺灣總督府鐵道部年報》（臺北：臺灣總督府鐵道部），各年。

表 3 1904 和 1920 年打狗川東岸五聚落的人口數

	大港	大港埔	三塊厝	林德官	前金
1904	398	370	1,743	689	934
1920	414	334	1,821	616	923

資料來源：臺灣總督官房調查課編，《臺灣常住戶口統計》（臺北：臺灣總督官房調查課），各年。

1915 年臺灣製糖株式會社為改善打狗川東岸平原的農田水利，向總督府申請於大港埔庄裝置電動揚水設施、修築大港埔圳，引水灌溉大港埔庄、前金庄和過田仔庄等區域（圖 7），面積約 250 甲的旱田。²³ 從這項工程來看，當時打狗川東岸平原主要地景仍是農田。

不過，三塊厝還是不同於大港庄，圖 8 是 1918-1940 年間打狗川東岸平原五聚落的人口變化圖，大港庄人口陷於長期停滯；三塊厝雖於 1907-1910 年間人口出現下滑，²⁴ 1916 年回穩至 1904 年的人口數，1920 年以後呈現穩定成長趨勢，這種現象應該是三塊厝相繼發展出新產業有關。首先，1899 年鮫島盛於聚落北側創辦鮫島煉瓦工場，1913 年為後宮信太郎所成立的臺灣煉瓦株式會社所合併而成為打狗工場（中都磚窯廠），

²³ 「埤圳新設認可二關スル件」（1915 年 9 月 1 日），〈大正四年臺灣總督府公文類纂永久保存追加第一卷文書及統計教育土木〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00002472009。

²⁴ 1905-1915 年間人口在 1,563-1,721 之間，皆低於 1904 年的 1,743 人；1916 年有 1,782 人、1918 為 1,749 人。臺灣總督官房調查課編，《臺灣常住戶口統計》（臺北：臺灣總督官房調查課），各年。

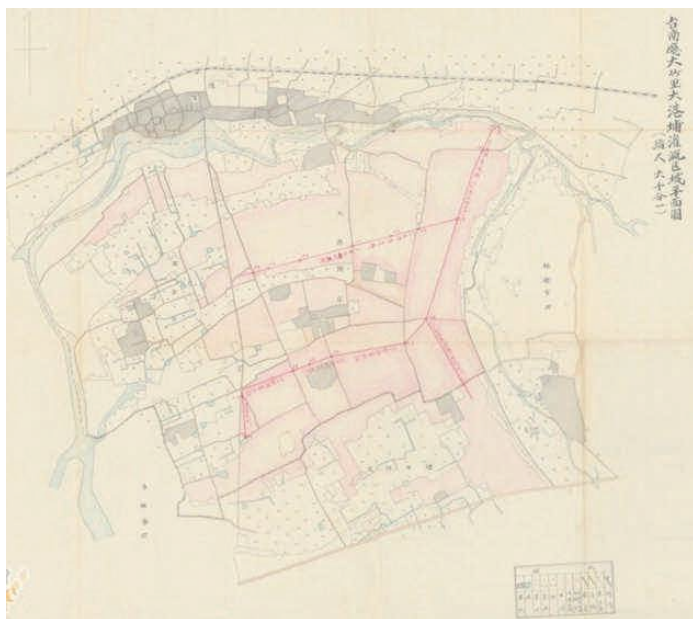


圖 7 臺灣製糖株式會社申請之大港埔灌漑區域平面圖

圖片來源：「埤圳新設認可ニ關スル件」（1915年9月1日），〈大正四年臺灣總督府公文類纂永久保存追加第一卷文書及統計教育土木〉，《臺灣總督府檔案・總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00002472009。

1918 年景氣大好，社運蒸蒸日上；²⁵ 磚窯廠之外，包括：南興實業公司、高雄酒精株式會社、東洋製罐株式會社高雄工場、高雄第二火力發電廠、鳳山無線電信受信所三塊厝支所、大江組石灰窯等產業相繼移入（表 4），帶動外來勞動力移住三塊厝。

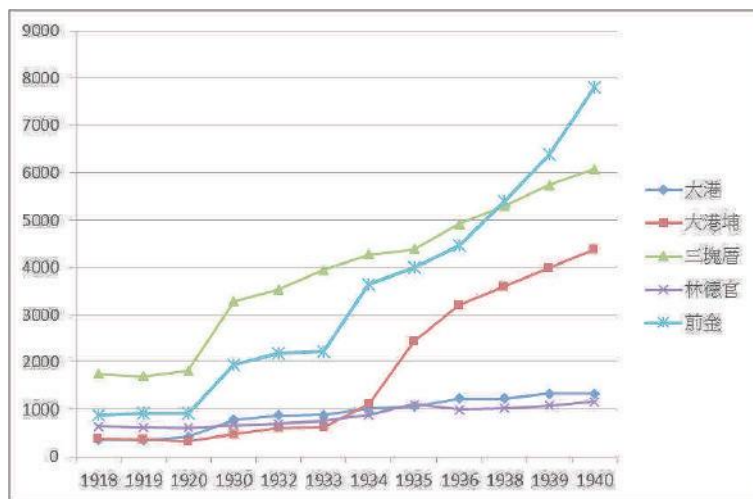


圖 8 1918-1940 年間三塊厝、大港和大港埔的人口數變遷

圖片來源：臺灣總督府官房調查課編，《臺灣常住戶口統計》（臺北：臺灣總督府官房調查課），各年。

25 熊野城造，《事業界と内容批判》（臺北：事業界と内容批判社，1928），頁 71。

表 4 日治時期於三塊厝設立之工廠

設置時間	工廠名稱	經營項目
1899 年	鯪島煉瓦工場	燒製紅磚
1903 年	南興實業公司	碾米業
1913 年	高雄酒精株式會社	生產工業、軍用酒精
1922 年	東洋製罐株式會社高雄工場	生產鳳梨罐頭專用空罐
1923 年	高雄第二火力發電廠	火力發電
1926 年	鳳山無線電信受信所三塊厝支所	公眾、船艦救護無線通信
1920 年代	大江組石灰窯	以咾咕石燒製石灰
不明	造船廠	製造小型船隻

資料來源：（1）許玲齡，〈磚仔窯的故事〉（高雄：高雄市政府文化局，2003），頁90-91。（2）陳雅玲，〈高雄市中都地區之發展與變遷〉（臺南：國立臺南大學臺灣文化研究所碩士論文，2007），頁30-35。（3）林曙光，〈打狗瑣譚〉（高雄：春暉，1993），頁274。（4）報導人黃佛擇口述，訪談日期：2015年6月19日。筆者製表。

除三塊厝之外，圖 9 也說明，前金庄於 1920 年以後、大港埔庄則於 1934 年以後，人口數量逐年攀升。至 1940 年間，前金庄、三塊厝庄和大港埔庄已是高雄川東岸平原人口數量的前三大，大港庄僅微幅成長，其人口數最高的一年（1939 年）也才 1,329 人，僅高出 1904 年（398 人）931 人，這說明大港庄至 1939 年間亦即新高雄驛通車啟用之前，其發展仍相當有限。

參、新高雄驛建置及其都市空間願景

1933 年，高雄驛（位於新濱町）上下車旅客人數突破百萬、達 1,033,721 人次，貨運量更是全臺第二（僅次於基隆驛）。人潮與物流帶來商機，短短不到二十年，高雄驛站前一帶快速發展成為高雄市最繁榮的街區。不過，高雄驛的地理位置偏西且腹地狹窄，至 1930 年代，哈瑪星一帶人口近萬幾近飽和；而且，隨著 1931 年 5 月坐落高雄川東岸的高雄州州廳落成後，²⁶ 高雄市發展已開啟向今日前金區轉進的趨勢。因此，新建一座

26 〈高雄州廳落成的提燈大行列 千二百の小公中學生 花火を合圖に行進〉，《臺灣日日新報》日刊（1931 年 5 月 2 日），第 7 版。

新的火車站實有其必要性。

建置新高雄驛的討論約始於 1935 年間，是年舉行始政四十週年紀念臺灣博覽會，10 月 10 日至 25 日期間，高雄驛共湧進乘客三萬人，造成鐵路交通輸送的窘境。為此，高雄市實業新會和高雄市實業協會共商向交通局、州市政府陳情，速請議決新驛基地。1936 年 6 月，為了高雄驛改築及線路改良工程，鐵道部設置高雄驛改良事務所，任命坂本敏一為所長，²⁷ 同時完成土地收購。²⁸ 1937 年 12 月 15 日舉行盛大的地鎮祭，²⁹ 由清水組承攬施工，1941 年 6 月 20 日完工啟用，全新的高雄驛首任驛長為山本清一。

進一步利用地籍圖來比對新高雄驛和大港庄的空間關係，如圖 9 所示，大港庄其實只有聚落北側被徵收為新高雄驛用地，鐵道宿舍和機關庫則都是以農田改造，新車站對舊聚落最大的衝擊是闢建今日的建國路和中山路。地籍圖比對 1945 年航照圖（圖 9），新車站對於大港庄聚落的西南側和西北角並未影響，航照圖上仍看得到錯落舊聚落樣貌。前述的「站前大港保安宮」亦即清代鱸港庄的保生大帝廟，就是位於大港庄聚落的西南側，興建火車站當年並未被拆除。筆者不禁要問，設若當時把新高雄驛向東移 1,000 公尺來設置，大港庄即可像三塊厝一樣保留聚落原貌，那麼，究竟新高雄驛擇址的考量是什麼？



圖 9 新高雄驛與大港庄的空間關係（筆者套繪）

說明：紫色為 1905 年聚落、黃色為 1930 年代聚落新增，深綠色為道路。

圖片來源：日治時期地籍圖（三民地政事務所提供）。

27 〈高雄驛改良事務所設置さる〉，《臺灣日日新報》日刊（1936 年 7 月 1 日），第 7 版。

28 〈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 4 版。

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



圖 10 1945 年航照圖中的高雄車站、機關庫、鐵道宿舍和未被拆遷的大港庄遺緒

圖片來源：〈高雄市舊航照影像（1945）〉，中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，〈臺灣百年歷史地圖〉。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

圖 11 是 1936 年高雄市市區擴張計畫圖，圖中已出現新的高雄驛及其相關設施之規劃，更重要的是，鐵道線除既有的潮州支線之外，業已出現環狀鐵道之規劃，而且，新的高雄驛的位置正好位於環狀鐵道正北側的中心點。據此筆者認為，新高雄驛的位置，其實是取決於環狀鐵道之規劃，而且是以環狀鐵道決定新高雄驛的位置。那麼，為何要建設環狀鐵道？

環狀鐵道被稱之為臨港線，謝明勳認為，1936 年間的前鎮灣岸一帶還沒有碼頭，因此他認為，都市計畫中這條沿著市區東邊新建的鐵道其主要功能是服務工業地帶工廠原料和產品的連絡輸送。³⁰ 既然是「市區東邊」的鐵道，意味其建設與高雄市街區發展的規劃，密不可分。值得進一步觀察的是，「市區東邊」的土地開發與「市區東邊」的鐵道建設有無關聯？臺灣鐵路局於 1967 年興建的前鎮車場的前身是為臺灣製糖株式會社的鳳山農場（如圖 11），剛好坐落此環狀鐵道旁，下文將以前鎮車場的土地歷史變遷作為案例，來解讀新高雄驛在擇址背後可能隱含的某些想法。

30 謝明勳，〈從臨港線到水岸輕軌——高雄港市鐵道與產業 120 年軌跡〉（高雄：高雄市立歷史博物館，2015），頁 94。



圖 11 1936 年高雄市市區擴張計畫圖

圖片來源：中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，《臺灣百年歷史地圖》。資料檢索日期：2014 年 3 月 20 日。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

前鎮車場基地今分屬前鎮區和鳳山區。鳳山區屬新甲段共有 11 筆土地，這是機廠主要廠房的基地所在；前鎮區屬瑞隆段一小段共有 25 筆土地，多為鐵路用地。在此範圍內抽樣查閱鳳山地政事務所藏的土地登記資料共 40 筆，資料整理如附錄 1，發現有下列幾項歷史現象：

首次保存登記約在 1907-1909 年間，土地所有權屬頗為分散，多數是個人持有，又以陳中和握有 7 筆最多，同時也不乏祭祀公業和商社等地主。而且，所有權人散布在鄰近村落包括：苓雅寮庄、戲獅甲庄、籬仔內庄、崗山仔庄、五塊厝庄、林德官庄和鳳山城内等。僅 92 番地原為國庫「原野」，後由來自新園庄 313 番地的林松於 1909 年以「臺灣糖業獎勵規則施行細則」向臨時臺灣總督府提出開墾申請，³¹ 開墾完成後，於 1917 年移轉林松的名下。而且，首次保存登記的地目，僅 3 筆田、1 筆原野、2 筆建地，其餘皆為畑，至 1938-1941 年間，才有 17 筆改為田。這說明至 20 世紀初，此區域多數仍是旱田。

31 「官有地無償貸付許可（林松）」（1909 年 1 月 1 日），〈臺灣總督府公文類纂糖務局書類明治四十二年永久保存第十一卷〉，《臺灣總督府檔案·糖務局公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010967004。

其次，在 1910 和 1920 年代，所有權相繼被陳中和物產株式會社和臺灣製糖株式會社（簡稱臺糖會社）所收購，開啟土地持有集中化成為「鳳山農場」的一部分。至 1938 年以後，有 25 筆土地被轉為臺灣不動產株式會社（簡稱臺灣不動產）所持有，13 筆是臺灣製糖株式會社，僅 2 筆仍為個人持有，分別是 70 番地（曾悅溫等三人）和 115 番地（姚漢）。換言之，1938 年以後，絕大多數土地已分屬臺糖會社和臺灣不動產，而且事實上，後者是前者以 500 甲土地做為出資形式所創設，專門經營不動產的子公司。³²1940 年 6 月 14 日《臺灣日日新報》有一則新聞報導指出，臺灣不動產取得原後壁林製糖所的原料採集區內臺糖會社的土地約五百甲，以因應高雄市快速成長所帶來的房地產商機。³³這則新聞告訴我們，「鳳山農場」原來是後壁林製糖所的原料採集區，至 1930 年代末，臺糖會社對於此區域的土地利用，除部分維持種植甘蔗之外，也開始另謀房地產開發的途徑。

整體而言，這個區域原來主要是臺糖會社後壁林製糖所的甘蔗原料採集區，最晚至 1930 年代，原為所有權分散的土地結構，通通被糖業資本家收購而成為廣大的農場，至 1938 年間，糖業資本家看到高雄市都市發展的契機，將部分土地試圖轉作房地產開發。據此筆者認為，無論是臨港線或是環狀線，其規劃的功能不能僅以服務工業地帶工廠原料和產品來看待；資本家收購土地的行動，意味著鐵路可能帶來的土地開發利益，亦即都市發展的潛力。可見，新高雄驛的擇址，應該是基於環狀鐵道線亦即高雄市都市整體規劃的公共運輸需求的決定。也因此，因應這座車站的出現，既有鐵道線和都市道路至少出現有下列兩項措施。

第一，在此之前，縱貫線南端是在哈瑪星的高雄驛，新高雄驛通車後，縱貫線列車改以新高雄驛為終點，這項轉變意味著新高雄驛得承接既有縱貫線和潮州線旅運車班，因此除了得新建一座跨越高雄川的鐵道橋梁以資因應，³⁴此後，高雄驛更名為高雄港驛，其縱貫線旅運取消，逐漸成為以貨運為主的車站。新的高雄驛和高雄港驛，兩車站機能

32 名嘉真武，《臺灣の姿》（臺北：臺支通信社，1939），頁 129。

33 〈五百甲を擁する 臺灣不動産會社 高雄新驛附近の大港埔に 貸住宅七十四戸新築〉，《臺灣日日新報》夕刊（1940 年 6 月 14 日），第 4 版。

34 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣總督府鐵道部第三十九年報 昭和十二年度》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1938），頁 235 第六十表。

已於戰前逐漸分流，至戰後則徹底分工。可見新的高雄驛既是縱貫線長距離重要車站，同時透過環狀線也成為未來高雄都會區港市和街區之間的接駁交通線。

第二，在都市計畫的規劃下，新的高雄驛成為高雄市主要幹道的核心點，圖 12 是 1945 年間的二萬五千分之一地形圖，高雄驛前的 1 號道路，相當於今日中山路至大圓環轉中正路四路，當時已經完成，而且是主要幹道。新的高雄驛成為港區和未來市區的交通樞紐。不過從測繪圖或航照圖來看，這條 1 號道路兩旁的發展仍相當有限，畢竟當時主要市街區還在鹽埕區和哈瑪星。

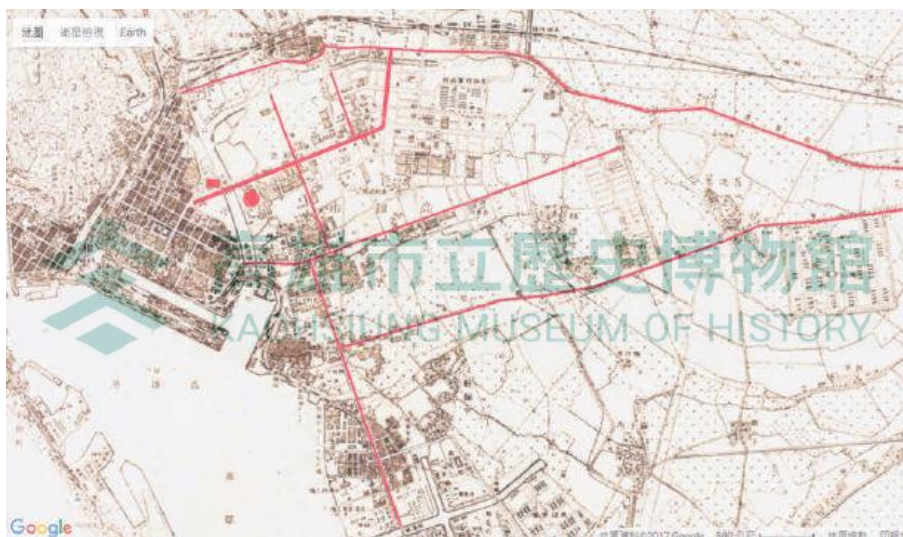


圖 12 1945 年間修測之二萬五千分之一地形圖（筆者套繪）

圖片來源：中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，《臺灣百年歷史地圖》。網址：<https://gisrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

第三是大港的人口成長。自 1941 年新高雄驛啟用以後也有所成長，而且以日籍為最多。1941-1945 年間日籍移入人口共有 598 戶、1,879 人，本籍地前三名分別是鹿兒島 179 戶、熊本 62 戶、沖繩 55 戶，在眾多日籍移民中，多數是鐵道員工。例如：大港 560 番號亦即鐵道宿舍此一地號就移入 537 戶、1,682 人，伊地智良清、西田芳彥、德重為吉、池田綱、別枝篤夫、當房純隆、山田良夫、新谷勝則、勢川律太郎、奧修己、中川司朗、澤野武男。若以戶籍的職業欄來看，有註明職業者僅 50 人，其中 33 人的職業與鐵道有關，另有精米業 1 人、雜貨商 1 人、中學校教職員 7 人、船大工 1 人、製瓦工

1 人、運送業 1 人、大木匠 1 人、染物業 1 人、土方職 1 人、高雄州雇 1 人、陶器業 1 人，³⁵ 可見日治末期新高雄驛附近主要人口是鐵道員工。既然如此，新設車站所帶來的產業效益，應尚未發展出來。吳新榮在 1942 年 8 月 10 日的日記記載說：

高雄新站剛開始營運，離市區稍遠，覺得真麻煩。³⁶

可見，新建的車站所擘劃的都市願景，仍有待周邊產業效益支撐才能發揮出來，更何況此時正值日治末期戰爭的負面影響。新的高雄驛及其周邊發展，其實還相當有限。

肆、以高雄車站為中軸線的都市形塑

戰後初期高雄車站只是全臺五大車站旅運量的末者，為何 1958 年能超越基隆車站、1961 年超過臺南車站，1970 年超越臺中車站而成為旅運量第二大的火車站。這是此單元首先要討論的議題。再者，旅運量快速成長也意味著市街區不斷擴張，在市街區擴張紋理中，高雄車站又隱含著怎樣的位置與角色？

一、港都、工業城的雙元發展機制

二戰結束後，代表國民政府接收高雄市的首任市長是連謀。行政區域上，日治時期高雄市 32 個町最初整併為 19 區，後調為 12 個區，最終於 1946 年間整併為 10 個區：鹽埕、鼓山、左營、楠梓、三民、新興、前金、苓雅、前鎮和旗津等。高雄市轄區大體維持日治末期以降的規模。不過，歷經戰後二十餘年，1976 年高雄市人口突破百萬，1979 年 7 月高雄市升格為直轄市。高雄市快速成長的背後，其實是奠基於日治時期的港都、工業城的雙元機制。

35 依據三民戶政事務所的戶籍資料統計。

36 中央研究院臺灣史研究所，《臺灣日記知識庫》，吳新榮日記 1942 年 8 月 10 日條。資料檢索日期：2025 年 1 月 16 日。網址：<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk>。

首先是戰後高雄港的修復與擴建。二戰期間，高雄港遭受盟軍轟炸，破壞嚴重。³⁷高雄港務局雖從 1946 年起展開修復工程，但因財力物力所限，至 1955 年 6 月才全部完成，³⁸大體恢復日治時期的規模。1958 年，在美援的協助下高雄港務局展開十二年擴建工程，後因計畫變更，實際從 1958 年 9 月至 1968 年 10 月完工，為期十年又一個月。此擴建計畫，主要在於航道之開闢與港區新生地之增建，其中疏浚主航道（即今中島尖端至第二港口的航道）8.075 公里，支航道（21 號碼頭至中島內港）2.2 公里，並利用疏浚挖出的泥沙填造新生地 544 公頃，包括後來中島商港區、第二貨櫃中心、第三貨櫃中心、大林蒲的臺電火力電廠和中油用地，以及前鎮漁港等，同時興建第 31 號深水碼頭，³⁹以及香蕉冷氣庫房（1961 年完成），以因應當時方興未艾的香蕉出口。十二年擴建計畫尾聲，高雄港務局於 1964 年 11 月推動中島商港區開發工程，1975 年 12 月完工，新建深水碼頭 27 座、淺水碼頭 2 座、單層通棧 8 棟、雙層倉庫 6 棟、起水倉庫 2 棟、4 萬噸散裝倉庫 2 棟、臺糖專用倉庫 3 棟、堆貨場 4 處，並於 40、41、42 號碼頭闢建第一貨櫃中心等。⁴⁰此時，高雄港已擁有 58 座碼頭，為日治時期的三倍多。高雄港港埠已經擴建至前鎮地區的紅毛港、大林蒲一帶。期間，1966 年政府在中島商港區創設高雄加工出口區，開啟臺灣代工產業；1970 年代中期，投入十大建設中的臨海工業區。臨海工業區有三大核心，一是一貫作業煉鋼廠（中鋼公司）、二是中國造船廠、三是重化工業，又以重化工業影響最大，這是從 1960 年代末以中油公司高雄煉油廠所發展出來的石化工業系統，其歷史可追溯日治時期的戲獅甲工業區。

戲獅甲工業區緣起於 1935 年，以日本アルミニウム（日本鋁業）高雄工廠設廠為首，至 1940 年間，戲獅甲工業區相繼設置臺灣畜產工廠（1936）、臺灣鐵工廠（1938）、旭電化工廠（1939 年）、臺灣窯業工廠（1939）、南日本化學工廠（1939）和臺灣肥料

37 「遵報本省基高兩港碼頭倉庫圖表」（1947 年 9 月 3 日），〈高雄港務局接收（0036/266/19/1）〉，《臺灣省級機關》，國史館臺灣文獻館（原件：國家發展委員會檔案管理局），典藏號：0042660001489012。

38 高雄市文獻委員會，《高雄市志·港灣篇》（高雄：高雄市文獻委員會，1958），頁 75-76。

39 戰後初期高雄港碼頭約可分為二大區：新濱碼頭、第 1 號至第 21 號碼頭段。新濱碼頭總長 280 公尺，有 105 公尺遭二戰轟炸而嚴重破損，根本無法泊靠船舶；至於第 1 號至第 21 號碼頭段，第 12、21 號無毀損，第 19、20 號尚未完成，第 15、16、17 碼頭微損，其餘均相當程度的毀損。高雄港務局，《高雄港三十年志》（高雄：高雄港務局，1975），頁 177-178；臺灣省政府交通處編印，《臺灣省交通建設紀要》（臺北：臺灣省政府交通處，1983），頁 115。

40 高雄港務局，《高雄港三十年志》，頁 189-193。

工廠（1940）等，戰後國民黨政府將這些日資工業接收轉變成為國營企業，主要有臺鋁、臺碱和臺肥等三大公司。1957 年 3 月，在美援協助下，王永慶在戲獅甲工業區創建臺灣塑膠工業公司，開啟臺灣塑化工業。

原本塑化和煉油並無產業關聯。1960 年代初美國 Goodrich 公司發明以乙烯和氯氣來生產塑化原料 VCM，此方法稱做乙烯法，其產率平均在 90% 甚至可達 95%，⁴¹ 不僅產量高，雜質少、品質好。相對地，台塑使用的電石法（乙炔法），成本高昂、產量有限。乙烯法取代電石法是必然的趨勢。乙烯法的原料是乙烯，即從石化工業的輕油裂解工場產製而來。歷經討論，高雄煉油廠第一座輕油裂解工場於 1965 年完成規劃，1968 年完工生產，煉油和塑化被整合成為石油化學工業。至 1980 年代，臺灣石化相關工業產值與製造業成長率大致上呈現亦步亦趨。石化業上、中、下游所創造的產值與就業人數，占臺灣製造業三分之一強，出口值亦占臺灣出口總值的三分之一。在電子業興起之前，石化業是臺灣製造業中產值最高、就業人數最多、出口值最大的生產部門。⁴² 至此，高雄市成為臺灣石化工業的重鎮，以高雄煉油廠為產業制高點，關聯產業涵蓋戲獅甲、仁大和臨海等三工業區。

戰後短短二十餘年間，高雄市在石化工業、代工業和重工業的建設之下，無疑是臺灣最重要的工業城。海港與工業快速成長、創造就業機會，吸收大量外來人口，才能於 1976 年人口突破百萬。在港市發展空間上，主軸是沿著港埠向南推展開來，行政區人口也反應如此現象。圖 13 是 1951-1972

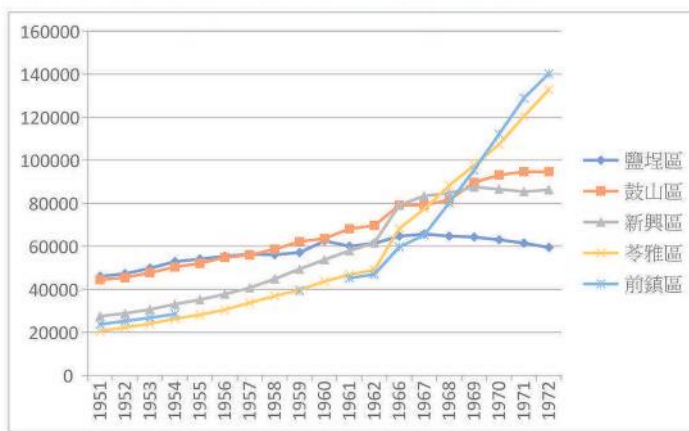


圖 13 1951-1972 年高雄市主要行政區的人口變遷

圖片來源：高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》（高雄：高雄市政府主計處），歷年。

41 蔡信行，〈聚氯乙炔（上）〉，《石油通訊》，271（1974），頁 27。

42 薛化元、張怡敏、陳家豪、許志成，《臺灣石化業發展史》（臺北：財團法人現代財經基金會，2017），頁 21、400。

年高雄市主要行政區的人口變遷，鹽埕區和鼓山區是日治時期主要市街區，至 1950 年代依然是人口最多的行政區。高雄車站所在的新興區人口直到 1962 年才超越鹽埕區，1967 年才成為人口最多的區，而後被苓雅區和前鎮區所超越。1970 年代亦即高雄石化工業蓬勃的時期，前鎮區人口最密集。最後來到原本屬於高雄縣的小港鄉，十大建設時小港被開發臨海工業區，也因此當 1979 年高雄市升格為直轄市後，小港鄉被劃為高雄市的小港區。

從上述人口發展來看，至 1979 年升格為直轄市之前，高雄市主要人口發展區域是高雄車站前的新興區，而後是其南邊的苓雅區和前鎮區。換言之，戰後二十多年間，高雄市市區主要發展集中在高雄車站前的平原地帶。圖 14 分別是 1947 年和 1956 年的航照圖，很明顯，市區發展是從高雄車站站前，逐漸向南推展開來，相對地，高雄車站北側的後驛地帶仍是廣大的農田。1956 年的「高雄市舊航照影像圖」（圖 14 右）顯示，當時中山路仍只修建到民生路口，從高雄車站通往港口的主幹仍是從中山一路轉中正四路至鹽埕區的路徑。1951 年 10 月 13 日《聯合報》的報導也指出，大港埔「位於市區外郊，半市半鄉……」⁴³。1956 年的「高雄市舊航照影像圖」也顯示，高雄車站前的大港段以



圖 14 1947 年間高雄市舊航照影像圖（左）與 1956 年間高雄市舊航照影像圖（右）

圖片來源：中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，《臺灣百年歷史地圖》。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

43 〈高雄指定 住宅基地〉，《聯合報》（1951 年 10 月 13 日），第 5 版。

及大港埔，雖然建築物增加許多，不過多為平房。⁴⁴ 出生於六合一路的翁壁慧（1957-）也指出，小時候高雄火車站前的中山路、建國路都是低矮的平房。⁴⁵ 這些訊息皆透漏，1955 年以前高雄市的發展，仍相當有限。

隨著 1960 年代中島新商港區開發出來，1966 年高雄加工出口區開始運作、⁴⁶ 1968 年小港機場改為國際機場，⁴⁷ 高雄市區加速向前鎮、小港地區推進，而聯通此南北狹長街區的主要幹道就是中山路。從 1957 年的「高雄市路街巷詳圖」來看，當時的中山路已經闢建至中山三路亦即凱旋路口。⁴⁸ 1968 年為了因應小港機場改為國際機場，同年 12 月中山路開始闢建至小港國際機場的道路，⁴⁹ 隔年完工。至此，中山路成為高雄市南北向的主要幹道，高雄車站就是這條主幹道上人潮移動的大廳。消費文化場所也相繼在高雄火車站前，以及中山路沿線發展出來。查閱 1975、1976、1979 年版的「高雄市街圖」，高雄車站前、中山一路兩旁標有：皇都大飯店、中華大飯店、臺灣大飯店、第一大飯店、帝國大飯店、建國大飯店、國統大飯店、國盟大飯店、藍寶石大歌廳、西北大戲院、今日戲院、東南戲院、萬能戲院、新興戲院、新民書局、遠東保齡球館、榮光旅行社等，⁵⁰ 以及六合夜市和新興市場等。

中山一路南端最著名的消費天地莫過於以大統百貨公司為核心所發展出來的五福商圈。1975 年 10 月 6 日，坐落五福路與中山一路交界的大統百貨公司開幕營業，樓高 11 層、面積達一萬一千建坪，投資五億元以上，籌備歷時三年，內部設備現代化，為當時東南亞最具規模百貨公司之一。⁵¹ 大統創辦人吳耀庭說：「大統百貨公司一年繳給政府的稅金，比旗津一個區的總數還要多。」⁵² 這番豪語點出大統為大港埔所創造的繁榮。

44 中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，〈臺灣百年歷史地圖〉。資料檢索日期：2017 年 6 月 20 日。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

45 李文環，〈翁壁慧訪談紀錄〉，2021 年 1 月 20 日，未刊稿。

46 〈高雄加工出口區 昨舉行建成典禮〉，《聯合報》（1966 年 12 月 4 日），第 1 版。

47 〈高雄小港機場 升為國際機場〉，《聯合報》（1968 年 12 月 13 日），第 2 版。

48 中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，〈臺灣百年歷史地圖〉。資料檢索日期：2017 年 6 月 20 日。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

49 〈擴建通往高雄國際機場及加工出口區之中山路道路工程，市府日內發包開工〉，《聯合報》（1968 年 12 月 19 日），第 7 版。

50 中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，〈臺灣百年歷史地圖〉。資料檢索日期：2017 年 6 月 20 日。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

51 〈高雄 大統百貨公司今開業〉，《聯合報》（1975 年 10 月 6 日），第 7 版。

52 〈週日特寫 吳耀庭的百貨世界〉，《聯合報》（1984 年 10 月 28 日），第 11 版。

十年後，1984 年 11 月 11 日，吳耀庭在距離大統不到 200 公尺處開辦大立百貨公司，占地一萬二千坪，規模更勝於大統。⁵³ 1987 年高雄市政府的公告地價，全市最高區段價已由鹽埕區大勇路轉移至新興區五福二路大統百貨公司附近。⁵⁴ 其實，即使 1990 年代發展起來的三多商圈，也都是在高雄車站前的中山路二路兩側。

高雄車站北邊是後驛—後火車站，亦即由愛河和鐵道所包圍的地區，早期因受到鐵路的隔離，其發展相對緩慢。圖 15 是 1956 年「高雄市舊航照影像」告訴我們，愛河以南至高雄火車站之間，只有零星的房屋，主要地景仍是農田。



圖 15 1956 年間的高雄後火車站景觀

圖片來源：中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，《臺灣百年歷史地圖》。
網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

至 1960 年間，後火車站至愛河之間才出現今日的道路系統，博愛路雖已出現，但是，高雄火車站的「後車站」尚未興建；⁵⁵ 1970 年間，「後車站」才出現。⁵⁶ 1984 年間，博愛路才打通至大順路，凹仔底一帶仍是農田。⁵⁷ 1990 年代，凹仔底實施都市計畫，博愛路也打通至民族路，北高雄的發展紋理大致底定。接著中山路連結博愛路的中博地下

53 〈高雄大立桃園遠東今天開幕〉，《聯合報》（1984 年 11 月 11 日），第 10 版。

54 〈高雄市今年公告地價 比九年前漲三·六倍 最高區段已轉移到大統百貨附近〉，《聯合報》（1987 年 7 月 1 日），第 2 版。

55 1960 年的「高雄市舊航照影像」圖中，後火車站至愛河之間已經出現整齊的道路系統。中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，《臺灣百年歷史地圖》。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。

56 中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，《臺灣百年歷史地圖》，〈高雄市舊航照影像（1970）〉。

57 中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，《臺灣百年歷史地圖》，〈高雄市舊航照影像（1984）〉。

道開通，博愛路貫穿高雄火車站的前後驛，與中山路連接。在此趨勢之下，原本全是農地的凹仔底，大樓如雨後春筍般蓋起，逐漸形成新社區。⁵⁸ 2008 年 7 月 10，坐落博愛二路旁的漢神巨蛋正式開幕，⁵⁹ 北高雄崛起而與南高雄鼎足。

綜合上述，戰後高雄市區空間發展約分為三階段，其中，高雄車站始終扮演者為都市空間定錨、規劃都市中軸線的重要角色。1968 年小港機場啟用以前是第一階段，雖然當時市中心還在港埤的鹽埕區，高雄車站是人流進出高雄市的大廳，車站是通往港埤和鬧區的樞紐。從 1968 年小港機場啟用以後至 1987 年中博地下道打通則是第二階段。高雄車站前的新興區因中山路打通至小港機場而逐漸發展起來，成為鬧區；1970 年代高雄車站前已出現眾多高階消費場所，大統百貨則開啟另一高潮；接著 1980 年代的大立百貨公司和 1990 年代的三多商圈相繼接棒，將高雄市鬧區移轉至中山路的軸線上。自 1987 年中博地下道打通高雄車站前後的道路系統，中山路連通博愛路，使得南北狹長的高雄市有一條貫通主要市街區的骨幹道路，高雄市中軸線於焉完成，高雄車站則是此中軸線上最具歷史象徵性的地標，此為第三階段。至此，高雄市主要都市紋理才告完成。

伍、結論

今日高雄車站是日治時期擘劃未來高雄這座城市紋理發展的關鍵參照點。很明顯，在 1936 年的「大高雄都市計畫」中，當時規劃以高雄車站做為未來城市端點，結合環狀鐵道線，構成遠距城市之間以及港市街區之間的大眾運輸基本網絡。最能支持這項看法的有力證據就是 1936 年的「高雄市市區擴張計畫圖」，這張藍圖清楚地以環狀線鐵道圈畫出未來城市街區發展的輪廓，而高雄車站則是鏈結縱貫線和環狀線的節點，構成遠距移動和市街接駁的轉運點。也因此，一般都認為高雄車站興建把鱸港庄／大

58 〈左營 博愛特區 選舉「殺戮」戰場〉，《聯合晚報》（1994 年 11 月 6 日），第 5 版。

59 〈永豐漢神聯名卡 推公仔刷卡禮〉，《聯合報》（2008 年 7 月 11 日），第 C1 版。

港庄集體遷村，事實不然，至今鱸港庄的保生大帝廟依然存在，即為站前大港保安宮，目前還保留了清代的「鱸里醺香」匾額和「臺灣府學田知照」碑。這些文物不僅為聚落歷史留下見證，也足以證明 1938 年的車站擇址、定著和規模，是以未來都市發展輪廓的範疇來考量。只是，隨著日本敗戰，日人所規劃的鐵道網絡系統在功能上有所改變，環狀線在戒嚴時期港市分離之下，變成為以港埠貨運為主。不過，高雄車站則伴隨高雄城市發展，其位置始終為都市空間發展定錨，也為都市紋理扮演著中軸線的關鍵角色。

戰後高雄市區空間發展約分為三階段。1968 年小港機場啟用以前是第一階段，雖然當時市中心還在港埠的鹽埕區，高雄車站是人流進出高雄市的大廳，車站是通往港埠和鬧區的樞紐。從 1968 年小港機場啟用以後至 1987 年中博地下道打通則是第二階段。高雄車站前的新興區因中山路打通至小港機場而逐漸發展起來，成為鬧區；1970 年代高雄車站前已出現眾多高階消費場所，大統百貨則開啟另一高潮；接著 1980 年代的大立百貨公司和 1990 年代的三多商圈相繼接棒，將高雄市鬧區移轉至中山路的軸線上。自 1987 年中博地下道打通高雄車站前後的道路系統，中山路連通博愛路，使得南北狹長的高雄市有一條貫通主要市街區的骨幹道路，高雄市中軸線於焉完成，高雄車站則是此中軸線上最具歷史象徵性的地標，此為第三階段。至此，高雄市主要都市紋理才告完成。在此發展過程，高雄車站始終扮演著為都市空間定錨，也是在規劃都市中軸線的關鍵位置。



參考書目／

一、檔案史料

1905 年地籍圖，三民地政事務所提供。

戶籍資料統計，三民區第一戶政事務所提供。

台灣鐵路管理局會計室（1950-1995），《台灣鐵路統計年報》（中華民國三十九年到八十四年）。臺北：國營臺灣鐵路股份有限公司。

陳雲林總主編（2006），《臺灣鐵路業務統計要覽（民國 35 年）》，中國第二歷史檔案館館藏民國檔案進編第 208 冊。福建：海峽兩岸出版社。

陳衍（1964），《福建通志列傳選》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

高雄市政府主計處編（歷年），《高雄市統計年報》（高雄：高雄市政府主計處）。

臺灣銀行經濟研究室編（1960），《福建通志臺灣府》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺灣總督府鐵道部（各年），《臺灣總督府鐵道部年報》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

臺灣總督官房調查課編（各年），《臺灣常住戶口統計》。臺北：臺灣總督官房調查課。

臺灣總督府官房臨時國勢調查部（1933），《昭和五年 國勢調查結果中間報（高雄州高雄市）》。臺北：臺灣總督府官房臨時國勢調查部。

鳳山地政事務所（藏），土地登記資料。

盧德嘉（1993），《鳳山縣採訪冊》。南投：臺灣省文獻委員會。

臨時臺灣戶口調查部（1907），《明治 38 年臺灣現住人口統計》。臺北：臨時臺灣戶口調查部。

「官有地無償貸付許可（林松）」（1909 年 1 月 1 日），〈臺灣總督府公文類纂糖務局書類明治四十二年永久保存第十一卷〉，《臺灣總督府檔案·糖務局公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010967004。

「埤圳新設認可ニ關スル件」（1915 年 9 月 1 日），〈大正四年臺灣總督府公文類纂永久保存追加第一卷文書及統計教育土木〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00002472009。

「鳳山廳下三塊厝二停車場設置運輸營業開始人件」（1908 年 1 月 28 日），〈明治 41 年 1 月臺灣總督府報第 2357 期〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館，典藏號：0071012357a001。

「遵報本省基高兩港碼頭倉庫圖表」（1947 年 9 月 3 日），〈高雄港務局接收（0036/266/19/1）〉，《臺灣省級機關》，國史館臺灣文獻館（原件：國家發展委員會檔案管理局），典藏號：0042660001489012。

「鐵道敷地寄附引繼報告ノ件（鳳山廳）」（1907 年 9 月 25 日），〈明治四十二年臺灣總督府公文類纂永久保存特殊第四卷財務部〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00001598009。

〈鳳山縣ニ於テ總理職務規程ヲ定ム〉，《臺灣史料稿本明治三十一年二月五日》（出版地不詳：臺灣總督府史料編纂會，1898），系統編號：jpli2008-bk-sxt_0741_213_1898-feb05a，國立臺灣圖書館（臺灣學數位圖書館）。

二、報紙（依時序排列）

〈臺南通信（八月二十一日支局報） 豚疫〉（1898 年 8 月 30 日），《臺灣日日新報》日刊，第 3 版。

〈高雄州廳落成的提燈大行列 千二百の小公中學生 花火を合圖に行進〉（1931 年 5 月 2 日），《臺灣日日新報》日刊，第 7 版。

〈高雄驛用地 買收略完 著手最後調査〉（1936 年 6 月 12 日），《臺灣日日新報》夕刊，第 4 版。

〈高雄驛改良事務所設置さる〉（1936 年 7 月 1 日），《臺灣日日新報》日刊，第 7 版。

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

〈五百甲を擁する 臺灣不動産會社 高雄驛附近の大港埔に 貸住宅七十四戸新築〉（1940 年 6 月 14 日），《臺灣日日新報》夕刊，第 4 版。

〈高雄指定 住宅基地〉（1951 年 10 月 13 日），《聯合報》，第 5 版。

〈高雄加工出口區 昨舉行建成典禮〉（1966 年 12 月 4 日），《聯合報》，第 1 版。

〈擴建通往高雄國際機場及加工出口區之中山路道路工程，市府日內發包開工〉（1968 年 12 月 19 日），《聯合報》，第 7 版。

〈高雄小港機場 升為國際機場〉（1968 年 12 月 13 日），《聯合報》，第 2 版。

〈高雄 大統百貨公司今開業〉（1975 年 10 月 6 日），《聯合報》，第 7 版。

〈週日特寫 吳耀庭的百貨世界〉（1984 年 10 月 28 日），《聯合報》，第 11 版。

- 〈高雄大立桃園遠東今天開幕〉（1984 年 11 月 11 日），《聯合報》，第 10 版。
- 〈高雄市今年公告地價 比九年前漲三．六倍 最高區段已轉移到大統百貨附近〉（1987 年 7 月 1 日），《聯合報》，第 2 版。
- 〈左營 博愛特區 選舉「殺戮」戰場〉（1994 年 11 月 6 日），《聯合晚報》，第 5 版。
- 〈永豐漢神聯名卡 推公仔刷卡禮〉（2008 年 7 月 11 日），《聯合報》，第 C1 版。

三、專書

- 名嘉真武（1939），《臺灣の姿》。臺北：臺支通信社。
- 林曙光（1993），《打狗瑣譚》。高雄：春暉。
- 高雄市文獻委員會（1958），《高雄市志·港灣篇》。高雄：高雄市文獻委員會。
- 高雄港務局（1975），《高雄港三十年志》。高雄：高雄港務局。
- 許玲齡（2003），《磚仔窯的故事》。高雄：高雄市政府文化局。
- 熊野城造（1928），《事業界と内容批判》。臺北：事業界と内容批判社。
- 臺灣省政府交通處編印（1983），《臺灣省交通建設紀要》。臺北：臺灣省政府交通處。
- 臺灣總督府鐵道部（1911），《臺灣鐵道史（中）》。臺北：臺灣總督府鐵道部。
- 薛化元、張怡敏、陳家豪、許志成（2017），《臺灣石化業發展史》。臺北：財團法人現代財經基金會。
- 謝明勳（2015），《從臨港線到水岸輕軌——高雄港市鐵道與產業 120 年軌跡》。高雄：高雄市立歷史博物館。

四、學位論文

- 江岳翰（2019），〈高雄火車站建築保存與再利用之研究〉。臺南：國立成功大學建築系碩士論文。
- 吳欽賢（1988），〈日治時期高雄市都市發展與計劃歷程之分析〉。臺北：國立臺灣大學土木工程研究所碩士論文。
- 陳雅玲（2007），〈高雄市中都地區之發展與變遷〉。臺南：國立臺南大學臺灣文化研究所碩士論文。
- 楊石明（2019），〈歷史建築保存再利用之研究——以高雄車站為例〉。嘉義：南華大學管理科學研究所碩士論文。

五、期刊或專書論文

- 吳文彥（2018），〈重新解讀日治時代大高雄市都市計畫〉，《高雄文獻》，8（3），頁 32-73。
- 楊玉姿（2021），〈1941 年的高雄驛歷史紀要〉，《高雄文獻》，11（2），頁 168-184。
- 蔡侑樺（2021），〈由《高雄驛本家新築其他成工圖》認識高雄火車站〉，《高雄文獻》，11（2），頁 7-45。
- 蔡信行（1974），〈聚氯乙烯（上）〉，《石油通訊》，271，頁 23-27。
- 謝明勳（2021），〈高雄車站帝冠式建築遷移保存紀實〉，《高雄文獻》，11（2），頁 150-167。

六、訪談

- 李文環，〈翁壁慧訪談紀錄〉，2021 年 1 月 20 日，未刊稿。
- 報導人黃佛擇口述，訪談日期：2015 年 6 月 19 日。

七、檔案

- 〈施工中的高雄車站〉，高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH2022.007.0001。
- 〈高雄火車站照片（戰後初期）〉，高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH1999.004.170。

八、網路資料

- 中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心，《臺灣百年歷史地圖》。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/kaohsiung.aspx>。
- 中央研究院臺灣史研究所，《臺灣日記知識庫》，吳新榮日記 1942 年 8 月 10 日條。資料檢索日期：2025 年 1 月 16 日。網址：<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk/%E9%A6%96%E9%A0%81>。
- 文化部文化資產局，〈臺灣府學學田知照碑〉，《國家文化資產網》。資料檢索日期：2025 年 1 月 30 日。網址：<https://nchdb.boch.gov.tw/assets/advanceSearch/antiquity/20141105000004>。

附錄一 前鎮機廠主要基地內之土地權屬抽樣調閱情形

地號	面積和地目	首次登記權屬	歷年所有權移轉
69	畑 0.735 甲	陳中和	1922 年移轉陳中和物產株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
70	畑 0.53 甲	曾悅溫等三人	1953 年徵收為中華民國國庫所有
71	畑 0.7255 甲	陳中和	1922 年移轉陳中和物產株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
72	畑 0.806 甲	陳中和	1922 年移轉陳中和物產株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
73	90.842 甲 田 (1939 年變更)	何氏烏毛	1921 年移轉臺灣製糖株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
74	畑 0.498 甲 田 (1939 年變更)	陳硯	1909 年移轉陳俊 1921 年移轉臺灣製糖株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
75	畑 0.8495 甲 田 (1939 年變更)	呂來傳	因買賣移轉楊元圃 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
76	畑 0.8495 甲 田 (1939 年變更)	陳中和	1922 年移轉陳中和物產株式會社 1933 年移轉臺灣製糖株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
78	畑 0.584 甲 田 (1939 年變更)	陳中和	1922 年移轉陳中和物產株式會社 1933 年移轉臺灣製糖株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
79	畑 1.158 甲 田 (1939 年變更)	黃章 (五塊厝庄 695 番地)	1911 年移轉陳中和 1933 年移轉陳中和物產株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
80	畑 0.62 甲	楊李氏美 (鳳山火房口)	1912 年移轉臺灣製糖株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
81	畑 0.29 甲	李吉成 (林德官 374 番地)	1914 年移轉臺灣製糖株式會社
82	畑 0.1625 甲	黃鎮 (五塊厝庄 695 番地)	移轉鐘同天 1914 年移轉臺灣製糖株式會社
83	畑 0.1421 甲	沈聯登 (鳳山草店尾)	1921 年移轉臺灣製糖株式會社
92	原野 2.8812 甲 畑 (1918 年變更) 田 (1939 年變更)	國庫	1917 年移轉林松 (新園庄 313 番地) 1927 年移轉臺灣製糖株式會社 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
93	畑 0.732 甲	張奢 (戲獅甲 434 番地)	1907 年移轉陳晉臣 (苓雅寮 295 番地) 1913 年移轉臺灣製糖株式會社 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
94	畑 0.635 甲	業主：振祥會社 管理人：朱祥 (籬仔內 463)	1907 年移轉陳晉臣 (苓雅寮 295 番地) 1913 年移轉臺灣製糖株式會社
97	田 1.202 甲	公業：李燦、周德 管理人：李朝魁 (林德官 365 番地)	1911 年移轉孫淵 1915 年移轉臺灣製糖株式會社 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
98	畑 2.235 甲 田 (1939 年變更)	黃膽 (五塊厝 694 番地)	1908 年移轉陳中和 1922 年移轉陳中和物產株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
99	畑 0.2185 甲 田 (1939 年變更)	陳中和	1922 年移轉陳中和物產株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社

(續上表)

地號	面積和地目	首次登記權屬	歷年所有權移轉
100	畑 1.355 甲 田 (1939 年變更)	方順虎、方順象 (五塊厝 677 番地)	1916 年移轉臺灣製糖株式會社 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
101	畑 1.9335 甲 田 (1939 年變更)	陳中和	1922 年移轉陳中和物產株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
102	畑 2.019 甲 田 (1939 年變更)	方順虎、方順象 (五塊厝 677 番地)	1916 年移轉臺灣製糖株式會社 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
103	田 0.814 甲	公業方棕、方漏塗 管理人：方知尚 (林德官 375 番地)	1927 移轉臺灣製糖株式會社 1939 移轉臺灣不動產株式會社
104	畑 5.556 甲 田 (1941 年變更)	業主：莊瑞源 管理人：莊邦 (籬仔內庄)、 莊圓 (崗山仔 122 番地)	1915 年移轉臺灣製糖株式會社 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
105	畑 5.556 甲	林西池外七名 (籬仔內庄 33 番地)	1914 年移轉臺灣製糖株式會社
106	建 0.1115 甲 田 (1939 年變更)	公業方棕、方漏塗 管理人：方知尚 (林德官 375 番地)	1920 年移轉陳慶雲、陳瑞玉 (苓雅寮 137 番地) 1927 移轉臺灣製糖株式會社 1939 移轉臺灣不動產株式會社
107	畑 1.222 甲	莊圓、莊在居 (崗山仔 141 番地)	移轉陳晉臣 1912 年移轉臺灣製糖株式會社
108	建 0.126 甲 田 (1939 年變更)	公業：李燦 管理人：李朝魁 (林德官 365 番地)	1915 年移轉臺灣製糖株式會社 1938 年移轉臺灣不動產株式會社
109	畑 0.435 甲	業主：莊瑞源 管理人：莊邦 (籬仔內庄)、 莊圓 (崗山仔 122 番地)	1915 年移轉臺灣製糖株式會社
110	畑 0.8325 甲	業主：振祥會社 管理人：朱祥 (籬仔內 463)	移轉陳晉臣 1913 年移轉臺灣製糖株式會社
111	畑 0.285 甲	公業李燦、周德 管理人：李朝魁 (林德官 365 番地)	1915 年移轉臺灣製糖株式會社 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
112	畑 0.746 甲	張奢 (戲獅甲 434 番地)	移轉陳晉臣 1913 年移轉臺灣製糖株式會社
113	畑 0.445 甲	公業：姚烏藤 管理人：姚基全 (崗山仔 140 番地)	移轉陳晉臣 1915 年移轉臺灣製糖株式會社
114	畑 0.696 甲	業主：振祥會社 管理人：朱祥 (籬仔內 463)	移轉陳晉臣 1913 年移轉臺灣製糖株式會社
115	畑 0.1172 甲 田 (1934 年變更)	國庫	1921 年因賣渡移轉姚漢 (籬仔內庄崗山仔 126 番地)
116	畑 0.2735 甲 田 (1939 年變更)	張奢 (戲獅甲 434 番地)	移轉陳晉臣 1913 年移轉臺灣製糖株式會社 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
118	畑 0.4345 甲	業主：振祥會社 管理人：朱祥 (籬仔內 463)	移轉陳晉臣 1913 年移轉臺灣製糖株式會社 1939 年移轉臺灣不動產株式會社
119	畑 0.7425 甲	莊歡 (崗山仔 129 番地)	1915 年移轉臺灣製糖株式會社
130	田 0.3955 甲	業主：振祥會社 管理人：朱祥 (籬仔內 463)	移轉陳晉臣 1913 年移轉臺灣製糖株式會社

資料來源：鳳山地政事務所 (藏)，土地登記資料。