

# 發展高雄市楠梓區地方特色之研究

.....



- 委 託 單 位：高雄市政府民政局
- 規 劃 單 位：財團法人成大研究發展基金會
- 研究計畫主持人：陳麗紅 副教授

中華民國九十一年十二月

# 發展高雄市楠梓區地方特色之研究

## 規劃團隊成員

計畫主持人：陳麗紅 副教授

協同主持人：任善隆 副教授

孔憲法 副教授

林漢良 講師

李奕樵 講師

專任助理：許鳳升

兼任助理：李昌諭

# 目 錄

<b>第一章 緒論</b> .....	<b>1-1</b>
第一節 計畫範圍.....	1-1
第二節 計畫目的及方法.....	1-2
壹、計畫目的.....	1-2
貳、研究方法.....	1-2
第三節 計畫內容與流程.....	1-3
壹、計畫內容.....	1-3
貳、計畫流程.....	1-5
<b>第二章 上位計畫及相關建設計畫之指導</b> .....	<b>2-1</b>
第一節 上位計畫.....	2-1
壹、台灣南部區域計畫.....	2-1
貳、高雄市主要計畫.....	2-2
第二節 相關計畫、重大建設及議題.....	2-3
壹、左營車站及鄰近地區整體發展計畫.....	2-3
貳、高雄都會區大眾捷運系統第一期發展計畫.....	2-3
<b>第三章 楠梓區現況特性分析</b> .....	<b>3-1</b>
第一節 發展背景及自然環境現況.....	3-1
壹、區位.....	3-1
貳、自然環境.....	3-2
第二節 社經發展現況.....	3-6
壹、人口發展.....	3-6
貳、經濟發展.....	3-13
第三節 實質發展分析.....	3-20
壹、土地使用.....	3-20
貳、交通運輸現況.....	3-30
第四節 文化、景觀特色及地方社團.....	3-36
壹、歷史軌跡.....	3-37
貳、景觀特色.....	3-38
<b>第四章 發展課題及發展定位</b> .....	<b>4-1</b>
第一節 發展課題與對策分析.....	4-1
壹、都市聚落方面.....	4-1
貳、人文景觀方面.....	4-3

第二節 發展目標與定位.....	4-7
壹、發展潛力限制分析.....	4-7
貳、發展定位及目標.....	4-10
<b>第五章 整體規劃構想及實施方案.....</b>	<b>5-1</b>
第一節 總體發展主軸及構想.....	5-1
壹、空間機能軸帶的規劃與連結.....	5-2
貳、特色形塑之資源分區指認.....	5-4
第二節 實施方案.....	5-6
壹、近程實施方案.....	5-6
貳、中遠程實施方案.....	5-15
<b>第六章 結論與建議.....</b>	<b>6-1</b>
第一節 結論.....	6-1
第二節 建議.....	6-2
<b>附錄一、期中簡報意見回覆情形.....</b>	<b>附 1</b>
<b>附錄二、高雄市楠梓區各里發展現況與特色註記.....</b>	<b>附 3</b>
<b>附錄三、期末簡報意見回覆情形.....</b>	<b>附 7</b>



## 圖目錄

圖 1-1-1 計畫範圍示意圖.....	1-1
圖 1-1-2 計畫流程圖.....	1-5
圖 2-2-1 高雄都會區捷運系統路網圖.....	2-5
圖 2-2-2 高雄市分區發展構想圖.....	2-6
圖 2-2-3 重大建設計劃時程與位置圖.....	2-7
圖 3-1-1 楠梓區區位圖.....	3-1
圖 3-1-2 楠梓區水文圖.....	3-3
圖 3-1-3 高雄市各行政區落塵量比較(民國 89 年).....	3-5
圖 3-2-1 楠梓區人口成長趨勢圖.....	3-7
圖 3-2-2 楠梓區人口變遷趨勢圖.....	3-7
圖 3-2-3 高雄市與各行政區 80~91 年間人口成長率.....	3-8
圖 3-2-5 高雄市 91 年 7 月底人口分布比例.....	3-9
圖 3-2-6 民國 88 年及 90 年楠梓區人口金字塔圖.....	3-11
圖 3-2-7 楠梓區產業人口變動趨勢.....	3-14
圖 3-2-8 楠梓區九大行業就業人口結構圖(民國 89 年).....	3-15
圖 3-2-9 高雄市各行政區工商業發展結構一場所員工數.....	3-16
圖 3-2-10 高雄市各行政區工商業發展結構一場所產值.....	3-18
圖 3-3-1 楠梓區都市計畫圖.....	3-21
圖 3-3-2 高雄市商業區分布圖.....	3-22
圖 3-3-3 高雄市工業區分布圖.....	3-23
圖 3-3-4 高雄市農業區分布圖.....	3-24
圖 3-3-5 楠梓區雨水下水道排水分區及排水幹線圖.....	3-25
圖 3-3-6 楠梓區污水下水道系統規劃範圍圖.....	3-25
圖 3-3-7 高雄市土地使用現況圖.....	3-28
圖 3-3-8 楠梓區公園綠地、及文教設施發展現況圖.....	3-29
圖 3-3-9 楠梓區土地使用現況示意圖.....	3-29
圖 3-3-10 楠梓地區公路系統現況圖.....	3-31
圖 3-3-11 高雄地區鐵路系統現況路線圖.....	3-35
圖 3-4-1 高雄煉油總廠.....	3-38
圖 3-4-2 楠梓陸橋.....	3-38
圖 3-4-3 楠梓天后宮.....	3-39
圖 3-4-4 慈雲宮.....	3-39
圖 3-4-5 後勁鳳屏宮.....	3-39
圖 3-4-6 楊氏古厝.....	3-39
圖 3-4-7 右昌元帥府.....	3-40
圖 3-4-8 後勁溪沿岸景觀.....	3-40

圖 3-4-9 援中港景觀.....	3-40
圖 3-4-10 高學海洋技術學院.....	3-41
圖 3-4-11 高雄大學.....	3-41
圖 3-4-12 惠楠公園.....	3-41
圖 3-4-13 青埔河道公園.....	3-41
圖 3-4-14 鄰里性兒童遊憩場.....	3-42
圖 3-4-15 後勁鳳屏宮廟埕活動.....	3-42
圖 3-4-16 綜合運動場.....	3-42
圖 3-4-17 高雄都會公園.....	3-42
圖 3-4-18 翠屏里活動中心.....	3-42
圖 3-4-19 後勁鳳屏宮週遭市集.....	3-42
圖 3-4-20 地區性商業區.....	3-42
圖 3-4-21 後勁夜市.....	3-42
圖 3-4-22 鄰里性商業活動.....	3-43
圖 3-4-23 德民黃昏市場.....	3-43
圖 3-4-24 後勁溪沿岸景觀.....	3-43
圖 3-4-25 援中港景觀.....	3-43
圖 3-4-26 半屏山景觀.....	3-44
圖 3-4-27 典寶溪景觀.....	3-44
圖 3-4-28 高學海洋技術學院.....	3-45
圖 3-4-29 高雄大學.....	3-45
圖 3-4-30 楠梓加工出口區 1.....	3-45
圖 3-4-31 楠梓加工出口區 2.....	3-45
圖 3-4-32 惠楠公園.....	3-46
圖 3-4-33 青埔河道公園.....	3-46
圖 3-4-34 鄰里性兒童遊憩場.....	3-46
圖 3-4-35 後勁鳳屏宮廟埕活動.....	3-46
圖 3-4-36 綜合運動場.....	3-46
圖 3-4-37 高雄都會公園.....	3-46
圖 3-4-38 翠屏里活動中心.....	3-47
圖 3-4-39 活動中心.....	3-47
圖 3-4-40 後勁鳳屏宮週遭市集.....	3-48
圖 3-4-41 地區性商業區.....	3-48
圖 3-4-42 後勁夜市.....	3-48
圖 3-4-43 鄰里性商業活動.....	3-48
圖 3-4-44 德民黃昏市場.....	3-48
圖 3-4-45 楠梓區資訊網絡現況示意圖.....	3-50
圖 3-4-46 楠梓區社交網絡現況示意圖.....	3-50

圖 3-4-47 楠梓區安全網絡現況示意圖.....	3-51
圖 4-1-1 楠梓區防災系統示意圖.....	4-2
圖 4-1-2 楠梓區藍綠軸帶示意圖.....	4-4
圖 4-2-1 地區資源分布示意圖.....	4-11
圖 5-1-1 楠梓區整體發展空間系統示意圖.....	5-3
圖 5-1-2 楠梓區整體發展軸帶示意圖.....	5-4
圖 5-1-3 楠梓區資源特色分區示意圖.....	5-5
圖 5-2-1 楠仔坑地區文化再生計畫實施據點示意圖.....	5-8
圖 5-2-2 地區街道環境改善區位示意圖.....	5-13
圖 5-2-3 北高雄入口意象區位示意圖.....	5-15

## 表 目 錄

表 2-2-1 上位計畫、相關建設及重大議題之指導與影響一覽表.....	2-9
表 3-1-1 各重要縣市空氣污染總懸浮微粒值嚴重程度比較表(民國 88 年)....	3-4
表 3-1-2 高雄市歷年空氣污染概況.....	3-4
表 3-1-3 高雄市三大河川污染情形.....	3-5
表 3-2-1 楠梓區歷年人口統計表.....	3-6
表 3-2-2 楠梓區與高雄市各行政區歷年人口成長統計表.....	3-8
表 3-2-3 高雄市各行政區人口分布與密度.....	3-9
表 3-2-4 高雄市各行政區現住人口分析.....	3-11
表 3-2-5 楠梓區 88 年及 90 年之人口結構統計表.....	3-12
表 3-2-6 高雄市各行政區人口年齡組成 (民國 89 年) .....	3-12
表 3-2-7 楠梓區 80 年及 89 年產業人口結構變遷.....	3-14
表 3-2-8 楠梓區工商部門產業發展狀況.....	3-14
表 3-2-9 楠梓區九大行業產業人口結構表 (民國 89 年) .....	3-15
表 3-2-10 高雄市各行政區工商業發展概況一場所員工數.....	3-16
表 3-2-11 高雄市各行政區工商業發展概況一場所產值.....	3-17
表 3-2-12 加工出口區現況基礎資料.....	3-18
表 3-2-13 加工出口區主要營業廠商事業種類別.....	3-19
表 3-2-14 加工出口區各區歷年營業額.....	3-19
表 3-3-1 楠梓區都市計畫面積分配表.....	3-26
表 3-3-2 高速公路系統現況交通量與昏峰旅行速率.....	3-30
表 3-3-3 楠梓區省道服務水準.....	3-32
表 3-3-4 楠梓區縣道服務水準.....	3-33
表 3-3-5 楠梓區主要道路車道配置現況表.....	3-33
表 3-3-6 公路客運基本資料彙整表.....	3-34
表 3-3-7 高雄都會區地區性公路客運每日營運及運量一覽表.....	3-34
表 3-3-8 高雄都會區鐵路路線容量及使用率分析.....	3-35
表 3-3-9 高雄都會區鐵路各站上、下行客運量.....	3-36
表 3-4-1 休閒活動之組成一覽表.....	3-47
表 3-4-2 商業活動之組成一覽表.....	3-49
表 4-2-1 S.W.O.T.分析矩陣.....	4-9

# 第一章 緒論

在全球化的潮流下，產業與社區文化的結合已經成為台灣當前地方發展的重要方向；高雄為新興的工業暨港埠城市，楠梓在跟隨高雄經濟發展的過程中，逐漸失去傳統社區紋理的脈絡，在空間形式的雕塑上追逐現代化都市模式，缺乏對生活空間的重視，甚至將許多傳統建築、文化聚落等空間資源棄置，致而模糊楠梓在地區競爭應扮演的角色。

近年來，「文化即是資產」的觀念日漸受到體認，發掘地方文化特色作為都市再發展的機制，如中央政府陸續推動之「社區總體營造」、「創造城鄉新風貌」與「形象商圈」等計畫，即是希望透過實質建設的推動，配合社區參與營造對環境的認同，以找尋地方或社區的特色、活絡地方的發展，併落實到區政，由區公所推動各項襄理活動，為台灣各城市在未來的競爭體系下，找出適合的定位。

為求市政建設能確實帶動區政發展，又基於地方分權及區自治的理念，因此將整合區民意見、地方資源、與政府相關政策，以構思未來楠梓區的發展主軸及目標，期能共同型塑楠梓區的發展特色與打造區民理想的生活環境。

## 第一節 計畫範圍

本研究之範圍為高雄市最北端之楠梓區，面積 27.8249 平方公里。如圖 1-1-1 所示，位於壽山一半屏山西北麓，後勁溪蜿蜒其間，東接高雄縣大社、仁武兩鄉，南與左營區相鄰，以高雄煉油廠為區界，北與高雄縣之燕巢、橋頭鄉連接，西毗鄰高雄縣梓官鄉，面臨台灣海峽。

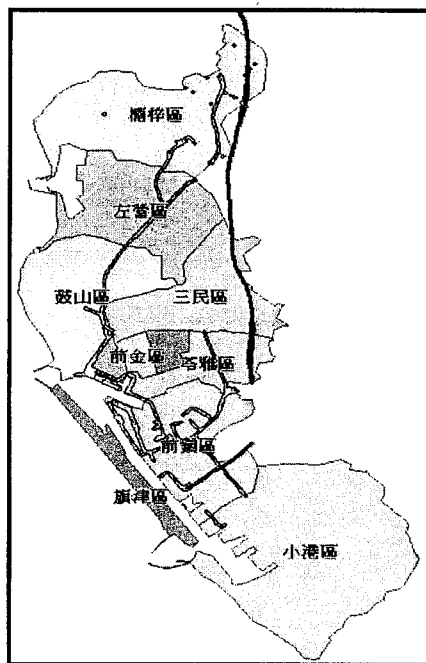


圖 1-1-1 計畫範圍示意圖

## 第二節 計畫目的及方法

基於上述的背景，本研究藉由考量楠梓區的特性、歷史背景、地理環境、族群聚落、產業結構等因素，進行規劃研究，以作為區施政之參考。亦成為未來建立楠梓地區社區更新與再發展的指引。在內容上不僅僅是實質空間的改造，還包括非實質面的地區發展定位、功能，使楠梓在未來再發展時能有完整的空間策略。

### 壹、計畫目的

本研究目的列示如下：

- 一、發掘及研析地方特色及其魅力，藉以營造具有人文特色的觀光資源。
- 二、就地區特性，研提「產業文化化，文化產業化」之具體作法，為地方產業尋找出路。
- 三、地方特色發展之歷程及現階段地方特色之再定位。
- 四、整合各項資源擬定再發展目標。
- 五、探討地區居民多元化需求及價值觀。
- 六、探討區公所推動地方特色可採行之具體作法。

### 貳、研究方法

本研究之主要目的在發展楠梓地區之地方特色，並落實推動實質與非實質建設資源永續經營的地區行動計畫，而要構思該地區的特色與發展主軸，應與該地區的現況條件、都市特性、相關重大建設計畫、及上位計畫的指導相互配合。因此在研究方法上，著重發展現況、地方發展的特色、以及地方需要等方面的分析。本研究進行的方法如下：

#### 一、文獻回顧法：

藉由蒐集楠梓區及其相關地區之二手資料，如：發展現況、相關建設、相關文獻案例等；與實地現勘資料的校正與更新，及觀察規劃範圍的動態活動，以期真正了解楠梓地區的概況，以作為後續研究探討之基礎。

#### 二、歸納演譯法：

從資源條件的限制、產業發展特性、區內土地及人力供應情形、以及鄰近及周邊地區的發展狀況，以 SWOT 策略分析，從規劃區本身存在之潛力及限制條件，與外在環境所給予之發展機會與威脅性，整理內外環境可利用之有效資

源及改善不利於規劃發展的限制，作為協助擬定開發構想及方案評定的參考。

### 三、訪談及調查：

從民眾需求與政府整體規劃的角度來發展楠梓地區之特色主軸，提出發展問題及適合的楠梓區整體發展構想。藉由與區公所、相關社區團體、里民代表等溝通方式確立課題、修正發展構想。

實地觀察楠梓地區的發展現況、活動類型、景觀系統，藉由實地的觀察及簡單的訪問當地民眾，以確認實際活動情形，並了解各項服務設施及活動據點的分布、服務範圍。

## 第三節 計畫內容與流程

### 壹、計畫內容

本研究之主要目的在研提重塑楠梓地區地方特色與凝聚共識、及推動機制的建議。由於楠梓地區地方特色不明顯，若要促進當地地區的繁榮，實與當地的發展條件和特性息息相關，更與鄰近周邊地區或其他地區的發展密切相關，因此在研究方法上，著重產業關聯、資源的有效利用、地方發展的特色、以及地方上的需要等方面的分析。

由於楠梓地區隨著經濟發展，傳統社區脈絡已逐漸模糊，大型加工區及煉油廠的充斥，逐漸使歷史建築及傳統的文化聚落等空間資源閒置，導致楠梓失去地方發展特色，故推動辦理楠梓地方特色再發展之策略研究，研究內容如下：

#### 一、現況資料分析：

- 1.中央相關政策與計畫。
- 2.楠梓地區之人文、歷史、產業發展、自然環境、活動型態、特色建築、族群聚落等相關資料之蒐集、調查與分析。

#### 二、重要發展課題分析：

整合楠梓地區整體發展規劃之發展潛力及限制條件分析，建立重要發展課題系統，確立關鍵課題，尋求適切之發展策略架構

#### 三、整體規劃構想：

- 1.發展定位、目標，及全區發展構想。

2.各分區發展角色與構想。

四、推動方式及相關機制之建議：

- 1.區公所及各相關工作室或團體應扮演及負責之工作。
- 2.推動楠梓地方特色重塑計劃之推動機制。
- 3.實現「產業文化化，文化產業化」的行銷推動計劃。



## 貳、計畫流程

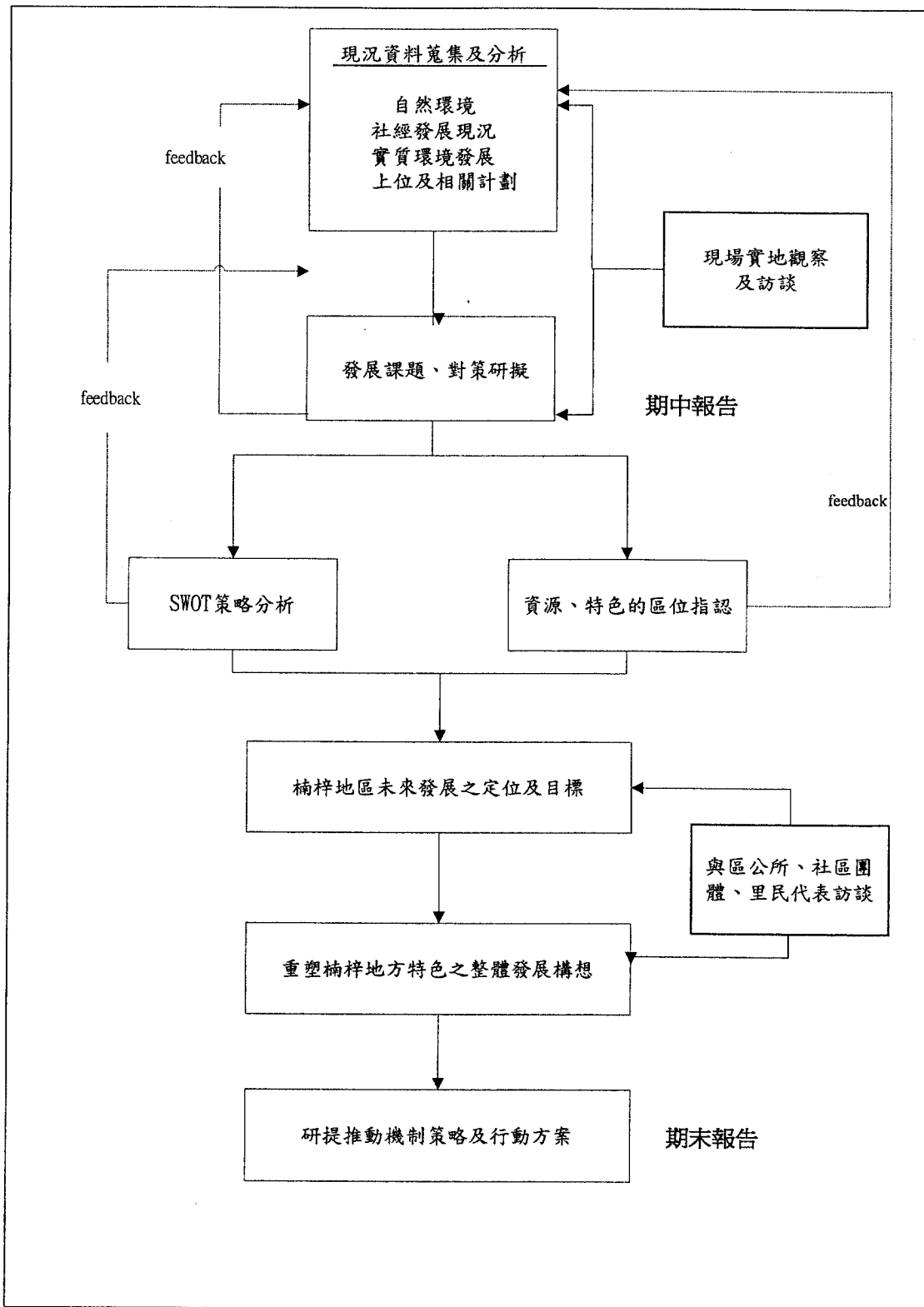


圖 1-1-2 計畫流程圖

## 第二章 上位計畫及相關建設計畫之指導

### 第一節 上位計畫

#### 壹、台灣南部區域計畫（內政部，第一次通盤檢討，1996）

計畫目標年 2005 年。台灣南部區域計畫係以高雄市、高雄縣、台南市、台南縣、嘉義市、嘉義縣、屏東縣、澎湖縣等縣市為計畫範圍。該計畫針對區域內人口、產業、公共設施、工業區位、交通運輸、觀光遊憩、自然資源保育及開發與非都市土地分區使用計畫部門之整體發展考慮而擬定之一種策略性、指導性之長期計畫。其計畫目標有六，依次為：

1. 促進區域機能之發揮。
2. 促進都市與鄉村之發展。
3. 便利人、貨及資訊之流通。
4. 合理利用土地。
5. 改善並保育自然及實質環境。
6. 開發並保育天然資源。

##### 一、發展策略：

在整體發展構想當中，劃分生活圈為一完整的生活空間為原則，生活圈內具有生產、居住、遊憩及自然保育等功能。而高雄生活圈（包括高雄、岡山、旗山次生活圈）中的高雄次生活圈發展以多核心都會區發展為主，並利用高雄港之港埠機能及配合資訊埠之建設，可發展為海運中心，以商業、運輸倉儲、服務業、科技工業為發展方向，發揮區域中心的角色功能。

##### 二、與本計畫之關連性：

###### （一）都市發展：

1. 高鐵設站於左營，考量高鐵效率的運輸品質特性，再配合都會區捷運系統與楠梓區連結，吸引相關產業進駐，帶動地方發展。
2. 高雄都會區之發展，向東往鳳山方向，向北往橋頭方向發展，而楠梓區正穿越該發展軸帶。

###### （二）工業區建設：

1. 高雄次生活圈為南部區域製造成長中心，未來應以高科技、低污染性工業為主，以技術密集型為主與基礎資源為輔之發展型態。
2. 嚴格執行土地使用分區管制，輔導不適合之工廠遷移，都會區內不宜再新設專業工業區。

###### （三）公共設施建設：

1. 穿越計畫區之台 17 省道為標準雙車道路寬 28 米，供作台南高雄間快速道路系

統。

2. 改善交通系統，配合捷運系統，降低汽機車廢氣。
3. 配合都會區下水道系統，將後勁溪流域之污水截流導入污水處理廠。

## 貳、高雄市主要計畫（高雄市政府，1996）

主要計畫對楠梓區的發展建議有商業與公共設施兩項：

- 一、增設楠梓地區商業中心。
- 二、增設高雄都會公園。

## 參、高雄都會區實質發展計畫規劃（內政部營建署，1993）

高雄都會區範圍以時程界定為短中長程三個時程。其發展目標為：

1. 確立整體發展模式，健全都會區發展。
2. 提升都會區中心三級產業服務水準，強化中樞管理機能。
3. 擴充海空運服務設施、機能，提高國際運輸地位。
4. 促進都會區土地整體有效利用。
5. 建立完善之運輸設施與網路系統。
6. 調整都會區工業結構及工業區位，促進產業升級及環境品質提升。
7. 增加都會性公共設施，提升生活環境品質。
8. 強化都會區環保設施，降低城鄉發展對環境之影響。
9. 合理開發觀光遊憩資源，兼顧自然環境保育。

### 一、與本計畫之關聯性：

- (一) 確定未來空間發展之軸向，高雄都會將以南北軸及東西軸雙向發展，而楠梓區正位於南北軸之台 1 及台 17 省道。
- (二) 以都會中心、都會副都心、地區中心等不同發展類項及強度之核心，均衡地方發展。定位楠梓地區為發展工業中心、兼以地區性商業及住宅功能。

## 肆、高雄市綜合發展計畫（高雄市政府，1993）

共分成土地使用、經濟產業等十個項部門，指導楠梓區發展的項目計有：

- 一、為高雄市主要發展軸的北方門戶：中山路—凹子底行政中心—楠梓。
- 二、楠梓區在高雄市扮演工業機能的角色。

## 伍、高雄新市鎮(高雄市政府，1997)

高雄新市鎮計畫區已橋頭就是區為中心點，東西寬約 7 公里，南北長約 6 公里，5 公里半徑內包括岡山、梓官、楠梓等地區，計畫面積約 2218.91 公頃。通盤檢討將楠梓區三十三期重劃區劃出新市鎮範圍外，及併入原橋頭都市計畫區所剩範圍，計畫面積約為 2174.4 公頃。預計新市鎮開發完成後可容納約 20 萬人。其功能定位：

1. 短期提供中低收入住宅。
2. 短期配合高雄都會公園、技術學院建設，引導週邊地區有序發展。
3. 提供高品質之示範住宅。
4. 發展半衛星型新市鎮。
5. 發展二、三級產業並重模式。

## **第二節 相關計畫、重大建設及議題**

### **壹、左營車站及鄰近地區整體發展計畫（高雄市政府，進行中）**

未來左營車站將以三鐵共構的形式發展，為高雄都會區捷運系統北端的主要轉運中心，相對的其週邊地區的土地使用及交通體系亦需加以整合，方能將大眾運輸系統的便捷擴展至楠梓區，並藉此帶動本區的繁華。

### **貳、高雄都會區大眾捷運系統第一期發展計畫**

高雄捷運系統之興建目的：

1. 提高都會區內各地區之可及性，促進地區均衡發展。
2. 建立有效之大眾運輸系統，可提高土地之使用價值。
3. 帶動都會區之各項發展，提升市民之生活品質。

高雄捷運網分為紅、橘、藍、棕四線，其中捷運紅線可延伸至楠梓區，其路線為：自橋頭經楠梓加工區、博愛陸、高雄火車站、中山路、小港機場、臨海工業區、至大坪頂新市鎮，總長 30.9 公里，於區內必須與公車轉運系統相配合。

### **參、快速道路系統**

高雄都會區快速道路系統中與楠梓區密切相關之西濱公路、後勁溪線、左營區線，三線交會處即位於楠梓區之西北側，可大幅提升本區西側之可及性。但行經本區之快速道路係以高架型式通過，將對沿河地區之整體景觀影響甚鉅。

### **肆、後勁溪整治計劃**

後勁溪整治計劃位高雄市雨水下水道設計畫之延續，計畫完成後可增進區域排洪功能，減少高雄縣市部分地區洪水災害及積水現象，保障民眾生命財產安全。

後勁溪整治計劃除加強區域排洪及減低水患外，同時有水污染整治功效，可改善本區環境衛生，提升居民生活品質。

## 伍、高雄市全球發展策略規劃案（高雄市政府，1998）

計畫將高雄發展為門戶城市、台灣南部區域的中心都市、永續發展的都市、城市建設與活動顯現為創意城市、市政建設為有效率的都市、不斷學習的城市、市民參與的城市、城市超越國界。

因此，必須由區域發展、產業發展、社會發展與都市發展等共同努力：主要著重在以高雄市中心作為引領南部區域在全球競爭中的世界城市角色，聯合南部區域各縣市，整合南部區域發展。產業的全球連結、既有產業的升級與轉型、產業支援系統。社會發展建立城際交流網絡、民眾參與都市意象營造、培育世界觀等。都市發展空間功能定位與土地使用、陸運海運運輸系統改善、生活環境品質改善、都市景觀與都市意象、航空運輸與航空城計畫、行政部門的組織與調整。

## 陸、高雄都會公園

高雄都會公園位於楠梓區之北端，開發面積約 91 公頃，目的在提供高雄都會區民眾一般假日休閒娛樂之大型開放空間，高雄都會公園之開發將使其鄰近地區成為假日人潮及車流之集中點。

## 柒、國立高雄大學、高雄第一科技大學

為發展高等教育以提供南部地區學子就近入學機會，達到教育機會均等的理想；增加民眾進修機會，培育高層技術人力，帶動高雄都會區之工商發展。於民國八十九年設立高雄大學、民國八十七年改制為高雄第一科技大學、與八十六年改名的高雄海洋技術學院，均位於楠梓區之北端，將可連成一氣，資源共享，以共同負起提升學術風氣之任務。

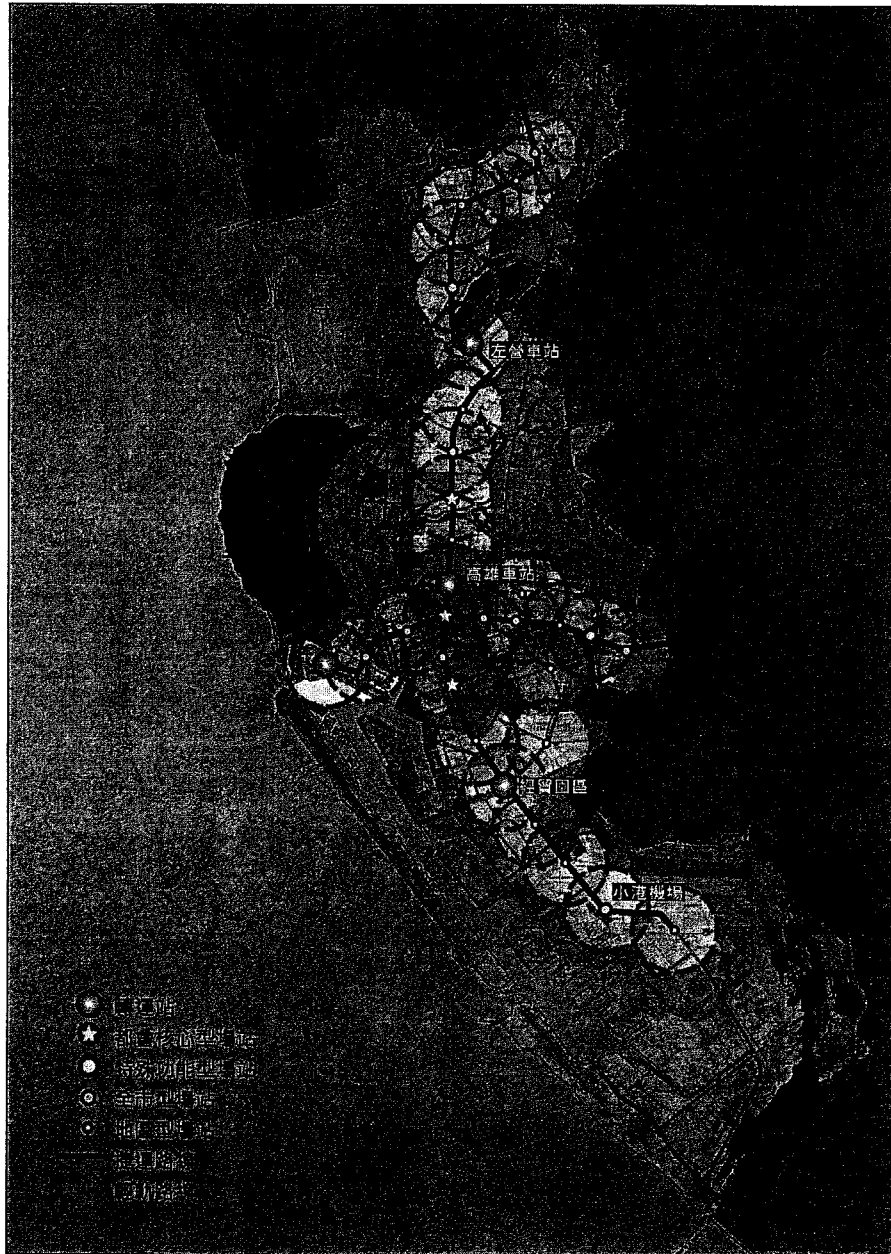


圖 2-2-1 高雄都會區捷運系統路網圖

資料來源：高雄市主要計畫(期中報告書)，2001

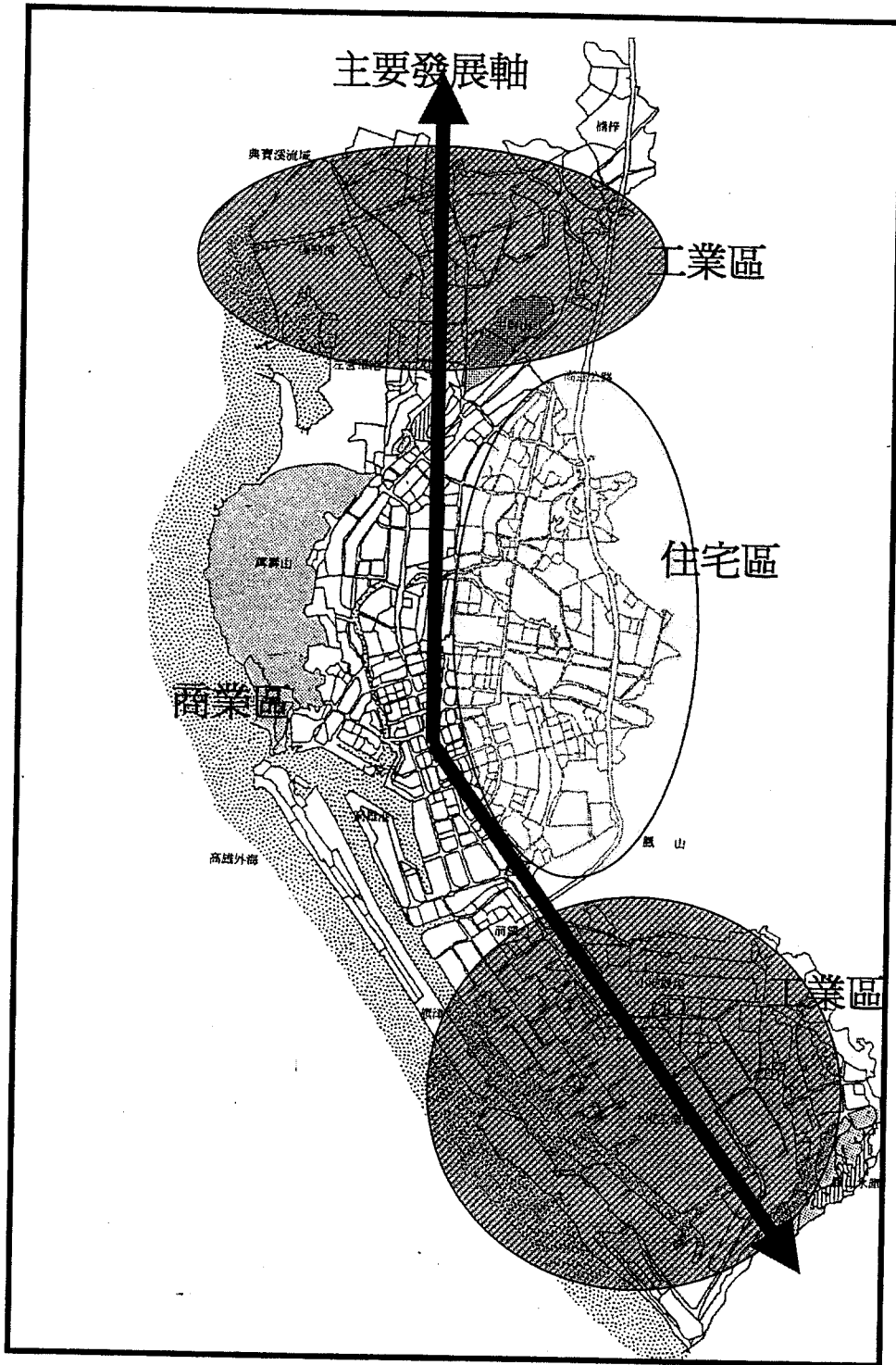


圖 2-2-2 高雄市分區發展構想圖

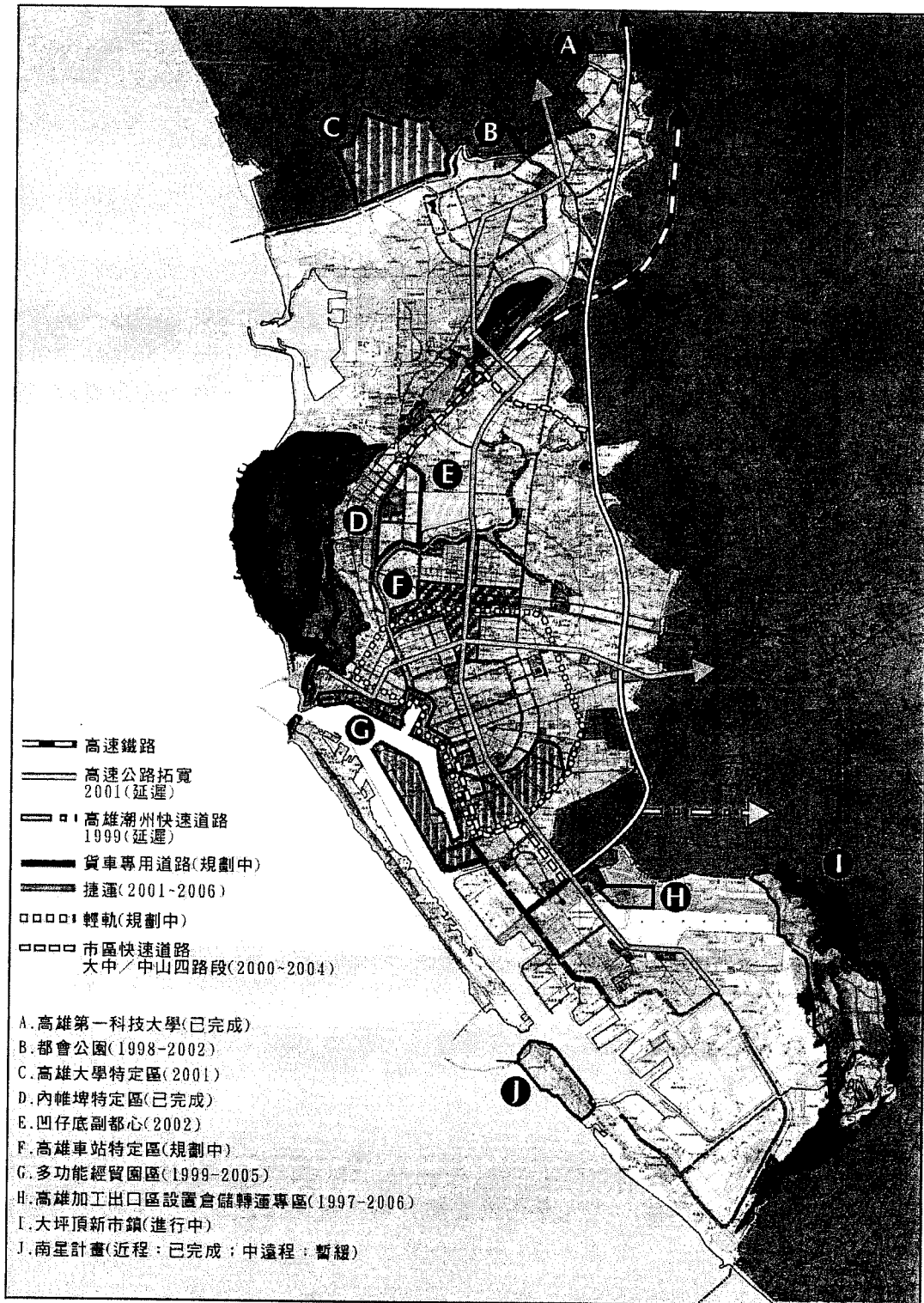


圖 2-2-3 重大建設計畫時程與位置圖

資料來源：高雄市主要計畫(期中報告書)，2001



## 捌、重大議題對產業衝擊影響

### 一、加入 WTO：

加入 WTO 正式通過後，將使我國在國際間商品貿易更加自由化，但並非所有產業都將受益，而是形成二極化的發展。中華公共事務管理學會秘書長汪銘生指出，在加入世界貿易組織後，高雄為台灣地區重化工業重心的地位將更確立；關聯性產業集中設置，有外部經濟效果；擁有港口、機場，原料取得較優勢；加工出口區具有競爭、出口導向及高科技營運中心等優勢。其他尚有如食品加工業將因原料取得成本降低，或是石化產業、鋼鐵產業、機械產業、資訊產業等，將因加入 WTO 後，各國降低關稅而受惠，將有助於我國拓展外銷市場。而服務業則將因國外先進服務技術的引進，提升本地服務品質，並透過外國業者之國際行銷網絡，進軍國際市場，促進整體產業與經濟之發展。

但相反的，加入 WTO 亦將使得部分以內銷為主的產業受到較大的負面衝擊。其中包括有農業（高雄市發展不明顯，受影響程度小）、漁業、家電業、重電機工業、造紙工業、汽機車工業等，都將因面臨國外產品的進入而面臨競爭壓力。此外尚有如運輸、精密製造、石化、塑膠、橡膠、紡織、成衣皮革、金屬與非金屬製造業，伴隨著大陸廉價的農工原料及半成品入侵，增加國內產業生存競爭的壓力（中國時報 2001/4/11）。

### 二、兩岸三通：

兩岸三通後，最主要的助益仍是強化我國與中國間國際港口貨物貿易的流通，因此，世界第三大貨櫃港—高雄港將可持續發揮其國際貨運轉運及結合加工出口的功能，發展我國成為世界各國前進大陸市場的前進站。此外，未來三通後開放大陸人士來台觀光，整合南部多元的觀光資源，及「北進南出」政策的配合，亦將有助於高雄市產業的發展。

### 三、高雄煉油廠遷廠：

高雄煉油廠在民國七十九年因為要建五輕，遭到居民抗爭，前後大概抗爭 3 ~ 4 年，後來行政院長答應要 25 年完成整個高雄遷廠。但時過境遷，位於北高雄的煉油廠，已成為鄰近仁武、大社工業區最重要的上游關連產業，所提供的就業機會與衍生的服務性產業，亦是相當可觀。可想而知，高雄煉油廠如果確定於 14 年後搬遷，又無法及時地引入其他產業的進駐，對於北高雄縣市產業的衝擊無疑是相當龐大，再加上中油預計於九十二年十二月完成民營化，屆時成為民營公司型態時，搬遷後廠區用地的再規劃利用是否能再配合高雄市發展做整體配合，將又是一個極大的變數。

綜合上述上位計畫對楠梓區的指引、相關計畫與重大建設之影響、及相關議題對本區產業的衝擊評析，本研究將由發展定位及軸向、自然與人文環境、產業發展、土地使用、交通運輸、公共設施等六個方面彙整上述計畫對楠梓區未來發展之影響(詳見表 2-2-1)。

表 2-2-1 上位計畫、相關建設及重大議題之指導與影響一覽表

類項	影響與指導
發展定位與軸向	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 楠梓區位於高雄都會區發展主軸之北端。</li> <li>2. 楠梓定為工業發展中心，兼以地區性商業及住宅功能。</li> <li>3. 楠梓區配合未來朝向「左楠科技研發生活區」的空間發展構想。</li> <li>4. 不斷學習、市民參與有創意的城市。</li> </ol>
自然、人文環境	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 改善並保育自然及實質環境資源。</li> <li>2. 民眾參與都市意象營造。</li> <li>3. 後勁溪整治及半屏山的綠化復育計畫，有效串聯藍綠帶，自然景觀的建構。</li> <li>4. 若高雄煉油廠遷廠，則能解決其環境污染問題，提升環境品質。</li> </ol>
產業發展方面	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 未來產業應以高科技、低污染性工業為主。</li> <li>2. 技術密集型為主，基礎資源型為輔之發展型態。</li> <li>3. 嚴格執行土地使用分區管制，輔導不適合之產業遷移。</li> <li>4. 健全楠梓區地區性商業角色功能。</li> <li>5. 二、三級產業並重模式。</li> <li>6. 加入 WTO 及兩岸三通後因高雄地區重化工業之關聯產業集中，具外部經濟效果，加上港口、機場、原料取得佔有優勢，又各國降低優惠，加工區、石化產業、高科技營運中心將可拓展國際市場。但同時伴隨國外及大陸部分成品的進入，亦會對部分產業產生生存競爭壓力。</li> <li>7. 若高雄煉油廠遷廠，則原本提供之就業機會，與其衍生之服務性產業將帶來極大之變化，對北高雄甚或鄰近鄉鎮、工業區之發展產生劇烈衝擊。</li> </ol>
土地使用方面	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 楠梓區近年的發展亦已成為高雄市外圍主要之新興住宅區，且亦仍可提供相當大量的住宅容積。</li> <li>2. 朝向低密度之高品質住宅發展，並提供完備之公共設施，增加高雄市之優質住宅環境。</li> <li>3. 配合大學城區及高雄都會公園，引導週邊地區有序發展。</li> <li>4. 若高雄煉油廠遷廠，搬遷後廠區用地的再規劃是否能配合楠梓區之建設、高雄市之整體發展，避免閒置空間的形成造成衰頹，將是一大變因。</li> </ol>
交通運輸方面	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 配合捷運系統及高鐵的完成、改善交通系統，帶動地區繁榮，提高土地使用價值、均衡地區發展。</li> <li>2. 有效利用省道(台 1 線與台 17 線)之南北發展軸帶，並健全快速道路系統，加強聯外系統。</li> <li>3. 發展高雄市智慧型運輸系統，建立完善之資訊網絡，建構網路社區、防災支援系統、醫療保健服務網等。</li> </ol>
公共設施方面	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 健全都會區下水道系統、將後勁溪流域之污水截流導入污水處理廠。</li> <li>2. 提供相關之體育競賽硬體設施及資源，以利高雄都會區爭取國際性大型體育活動，並積極推動高雄市成為「東亞體育重鎮」。</li> <li>3. 高雄都會公園、高雄大學、第一科技大學、海洋技術學院的設立，提升楠梓地區、高雄都會區、甚或南部區域的民眾獲得休閒、教育管道便利之利。</li> <li>4. 後勁溪的整治計劃將可增進區域排洪功能，減低洪水災害及積水現象。</li> </ol>

資料來源：本研究整理

### 第三章 楠梓區現況特性分析

欲探詢一地區的地方特色，應先對其環境背景作一適度的瞭解；因此本章針對楠梓區當前之發展背景與區位、自然環境、人口現況、產業發展、土地使用、族群聚落與特色建築等作資料進行蒐集、調查與分析。

#### 第一節 發展背景及自然環境現況

##### 壹、區位

楠梓區位於高雄市的最北端，面積為27.8249平方公里，如圖3-1-1所示，位於壽山一半屏山西北麓，後勁溪蜿蜒其間，東接高雄縣大社、仁武兩鄉，南與左營區相鄰，以高雄煉油廠為區界，北與高雄縣之燕巢、橋頭鄉連接，西毗鄰高雄縣梓官鄉，面臨台灣海峽，轄域遼闊，村落星散。是北高雄的門戶，高速公路、縱貫公路、濱海公路由北進入高雄市，分別接楠仔坑、後勁、右昌等三大聚落，而從整個大高雄的地理位置來看，楠梓也是往來鳳山、岡山、旗山三地的主要集點。

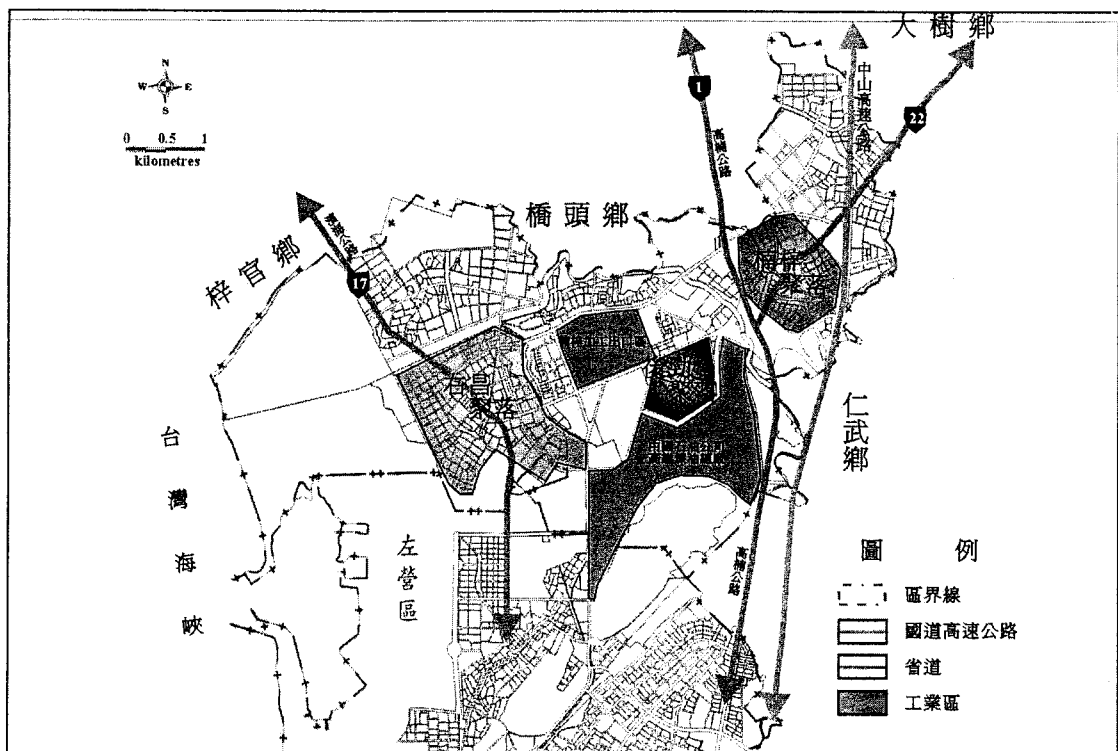


圖3-1-1 楠梓區區位圖

## 貳、自然環境

### 一、氣候：

楠梓區夏季長，春秋兩季短，無明顯之冬季，年平均溫度為攝氏24.3度，最低溫度極少低於攝氏10度，以月份而言，七月份氣溫最高，平均溫度高達28.3度，十二月份至翌年三月份溫度較低，平均溫度在攝氏20度左右，僅在大陸冷氣團與冷鋒面下時，天氣始較冷。雨量方面，年平均降雨量約1,741公厘，雨量集中於五月至九月，其中以雷雨及颱風雨為主，約佔全年雨量之88%；而以月份而言，六、七、八月份雨量佔全年雨量之70%，每年十月至翌年四月為乾季，降雨量約為全年之12%。風向以西南季風與西北季風為主，西南季風始於每年五月至九月，為期約四個月，冬季以東北季風及西北季風為多，風速較夏季季風為強，夏季也常有颱風來襲，尤其以七、八月份為颱風期，颱風來時每秒可達38公尺以上。

### 二、地形、地質：

高雄是位於阿里山山脈之尾端，為嘉南平原與屏東平原之交點，在地理分區上屬高雄平原。全市除少部分山陵地外，95%均為海相及河相之沖積平原，地勢低平，高度均在15公尺以下，坡度亦介於0%及5%之間。

高雄市位於台灣西部山麓地質區西南緣，為台灣西部覆瓦狀褶曲與斷層山脈之尾閭與殘餘，地質年代較新。主要露出的地層為現代沖積層，乃河流氾濫平原或海岸沙丘、現代湖相及沼澤的沉積物。礦產主要為石灰岩礦，分佈在半屏山、壽山、駱駝山，其中90%以上可供水泥製造之用。平原土壤浸蝕性極為遲緩，土質中含有土性鹼及鹼土金屬之鹽類甚多，其反應雖屬鹼性，但仍可栽培甘藷及稻穀。本區地質屬現世沖積扇堆層，主要係由礫砂及黏土組合而成。其低承载力之黏土層，則又零星夾雜分佈區內各處。

楠梓區高自海拔十五公尺至十八公尺，後勁溪及其支流流經其間，對於本地區之排水得採用天然宣泄方式。其南邊之半屏山為一珊瑚礁形成之丘陵，風景幽美，高雄各水泥工廠之原料大多取給於此，對原有風景頗多破壞，對未被破壞之部份應及早加以保護。至本地區西面則為一平坦之沖積平原，其大部份現為魚塢與農地，因其地勢過於平坦，不易建立良好之雨水及污水排水系統，故不適宜作大規模之都市發展。

### 三、水文：

打狗時代，打鼓港（仁愛河）、前鎮港（前鎮溪）與萬丹港（後勁溪），是高雄的三大水系。後勁溪長21公里，在70.4平方公里的流域裡，橫跨著楠梓區及高雄縣的仁武、大社二鄉。

後勁溪的支流有二，一來自高雄縣鳥松鄉的曹公圳，曹公圳在仁武鄉的八卦寮與從東蜿蜒而來的獅龍溪匯合；另一支流，則為源自大社鄉的楠梓溪。據鳳山縣采訪冊載：「後勁溪，在仁壽、半屏里交界，源受楠梓坑溪，西南行遞納竹仔門陂，中圳、月眉兩圳，旁注大慧、向望仔、海坪三圳，本支過右衝溪，灣中港，匯萬丹仔港，合流入海，長十二里。」楠梓坑溪則載：「在觀音里楠梓坑街大橋下，源受幫陷、大陂、林仔邊三溝，西南行二里許，下授後勁溪。」

後勁溪原本是一條清澈的溪流，提供高雄縣市灌溉之利，尤其以耕作及養殖為業的楠梓區民關係更為密切，若說土地是他們的聚寶盆，則後勁溪是支配聚寶盆的命運之神。但自民國六十二年興辦十大建設後，後勁溪兩岸佈滿了象徵台灣經濟起飛的仁武、大社兩大工業區、楠梓加工區及中油高雄煉油廠等，工業區排放的廢水，已使淨水吞盡了工業廢水而污濁不堪，遂有「黑龍江」的不雅綽號。據衛生署檢驗指出，右昌橋以下的河水，溶氧量已是掛零了。

楠梓區內有後勁溪及其支流流經其間，其發源於高雄縣觀音山，受地形東北高、西南低之影響，後勁溪自東北往西南流入台灣海峽。後勁溪及其支流為本計劃地區另一重要之天然景觀，其兩岸高度在10公尺以下常受水淹地區應禁止作工業與都市發展之用。其次，後勁溪一帶應採防治水污染措施，得以確保今後居民公共衛生。

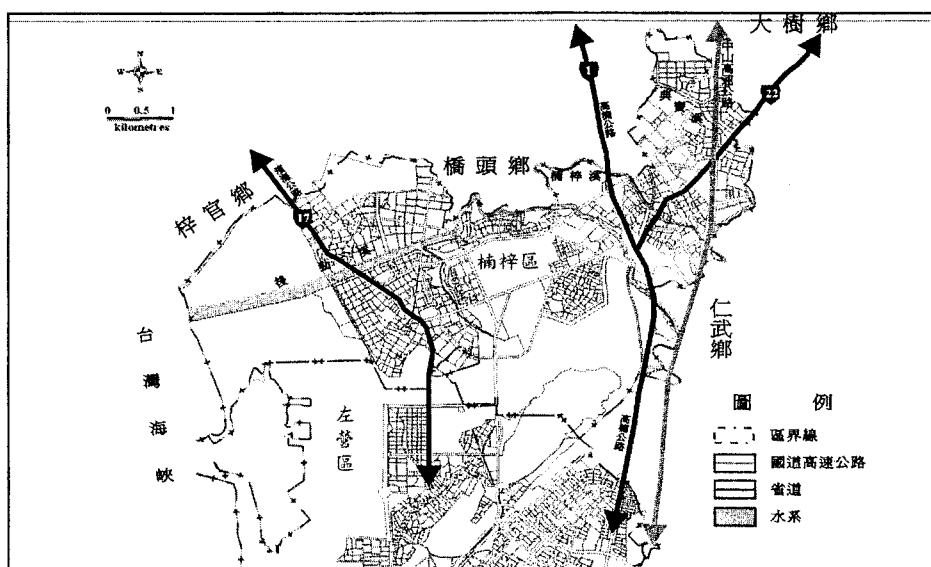


圖3-1-2 楠梓區水文圖

#### 四、環境品質：

##### (一) 空氣品質：

高雄市是台灣的重工業大城，根據行政院主計處的資料顯示，高雄市目前的空氣總懸浮微粒是我國各縣市中排名最高。由表 3-1-1 可看出雖然高雄市近年來的空氣品質已有明顯的改善，尤其是落塵量、二氧化硫，但總懸浮微粒及一氧化碳仍未有大幅的改善跡象，顯示高雄市空氣品質仍有待加強改善。

表 3-1-1 各重要縣市空氣污染總懸浮微粒值嚴重程度比較表(民國 88 年)

縣市別	總懸浮微粒(微克/立方公尺)	嚴重程度
高雄市	147	1
彰化縣	123	2
雲林縣	115	3
台北市	114	4
台中縣	113	5

資料來源：都市及區域發展統計彙編，行政院經濟建設委員會都市及住宅發展處，2000

表 3-1-2 高雄市歷年空氣污染概況

	落塵量 (噸/平方公里/月)	總懸浮微粒 (微克/立方公尺)	二氧化硫 (百萬分之一)	一氧化碳 (百萬分之一)
78 年	8.69	201	0.053	1.28
79 年	6.85	188	0.035	1.44
80 年	10.51	182	0.027	1.04
81 年	13.45	197	0.023	1.4
82 年	11.28	185	0.023	1.03
83 年	10.03	190	0.036	1.04
84 年	8.72	205	0.039	0.91
85 年	5.6	195	0.02	0.88
86 年	4.69	173	0.017	0.8
87 年	3.6	142	0.018	0.85
88 年	4.57	147	0.016	0.85
89 年	4.46	169	0.012	0.78

資料來源：高雄市統計年報，高雄市政府主計處，2000

此外，由圖 3-1-3 可發現高雄市各行政區中，以小港區(6.15)的落塵量最高，其次則為前鎮區(5.24)、左營區(4.96)、楠梓區(4.69)、三民區(4.68)，而落塵量高的行政區主要多為重工業聚集的地區，如小港區、前鎮區、楠梓區等，亦或是臨接的行政區，如左營區及三民區，顯示相關的重工業發展，確實造成所在及臨近行政區空氣品質的惡化。

(二) 水污染：

高雄市由於境內設有許多重化工業工廠，在過去環保稽查較不重視，以及市區污水下水道系統未建構完備下，使得許多工業廢水及家庭廢水均直接倒入河川，造成高雄市河川污染問題相當嚴重。楠梓區內之主要河川—後勁溪—也因為流經北高雄的楠梓加工區及高雄煉油廠，其污染問題相當的嚴重。

表 3-1-3 高雄市三大河川污染情形

	愛河		前鎮河		後勁溪	
	溶氧量 (毫克/公升)	生化需氧量 (毫克/公升)	溶氧量 (毫克/公升)	生化需氧量 (毫克/公升)	溶氧量 (毫克/公升)	生化需氧量 (毫克/公升)
86年	5.3	8.6	—	65.2	1.9	30
87年	2.7	11.8	—	55	1.8	26.9
88年	2.4	10.1	—	61.5	2	20.2
89年	2.4	8	—	47.2	1.5	15.9

註：生化需氧量值愈高，表示其污染愈嚴重

資料來源：高雄市統計年報，高雄市政府主計處，2000

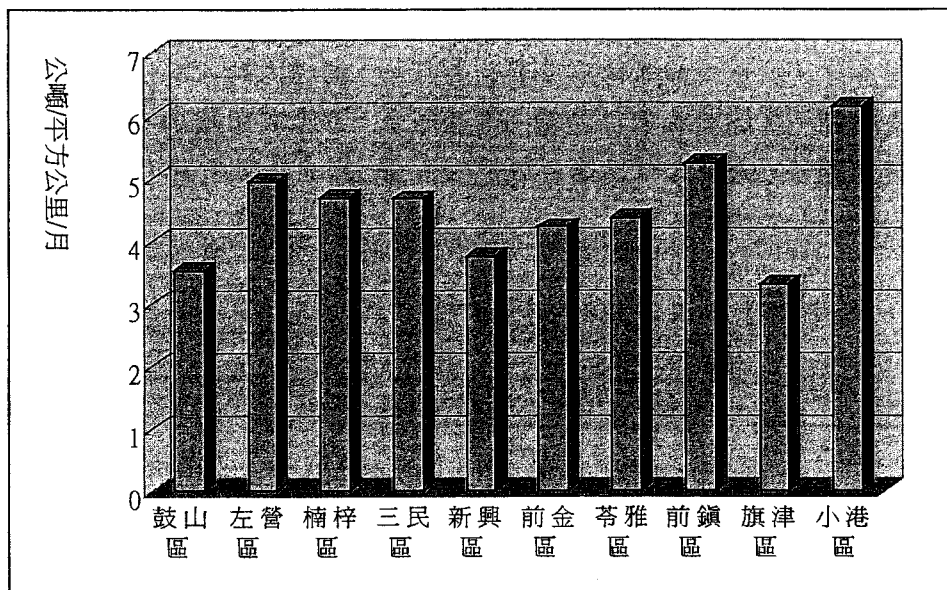


圖 3-1-3 高雄市各行政區落塵量比較(民國89年)

資料來源：高雄市統計年報，高雄市政府主計處，2000

綜合上述對楠梓區的自然環境論述可知，楠梓地區夏季長，雨季集中，又常有颱風侵襲；加上地勢十分平坦，地質土壤浸蝕性十分遲緩，因此不易建立良好之天然雨水及污水排水系統，常有洪水災害及積水現象產生。此外，後勁溪沿岸工廠遍佈，加上地下水道系統及污水處理廠未能完善規劃，及環境保護概念仍不足，故導致後勁溪因工業廢水污濁不已，生化需氧量居高不下。

因此，未來規劃楠梓地區時，應著重於洪害與排水問題的解決，後勁溪的防治問題；建築型式亦應能考量其積水問題；廢氣排放時風向問題亦是規劃土地使用分區時必須加以酌量的。

## 第二節 社經發展現況

### 壹、人口發展

都市是人口聚集生活的地區，都市化即人口集中都市的過程，所以人口可以視為都市最重要也最基本的組成元素，同時也是都市規劃的基本指標。因此，本研究於人口現況分析方面將探討人口組成及特性為內容，其考量項目包括：人口密度、性別比、年齡結構等，才能使都市活動之規畫更臻完善。

#### 一、人口成長與變遷：

##### (一)楠梓區：

楠梓區民國八十年底之人口數為 121859 人，至民國九十一年七月底之人口數為 156210 人，共增加了 34251 人，12 年來楠梓區平均總人口成長率為 2.29%，由下表可知，近年來楠梓區的人口成長率趨於和緩。人口增加原因有自然增加和社會增加，其中以自然增加率較為穩定，而社會增加率則起伏較大；由總增加率與自然增加率、社會增加率的趨勢圖來看可知，楠梓區的人口成長趨勢與人口的遷移較為相關，其趨勢線十分相符。惟近年來，不論自然增加亦或是社會增加皆呈現衰退的趨勢，遷出人口逐漸大於遷入人口，出生率低於死亡率。詳如表 3-2-1 與圖 3-2-1、3-2-2 所示。

表 3-2-1 楠梓區歷年人口統計表

年期 (民國)	總人口	總增減		自然增加		社會增加	
		人口數	%	人口數	%	人口數	%
80	121859	-	-	-	-	-	-
81	124512	2653	2.18	1323	1.08	1330	1.09
82	128304	3792	3.05	1397	1.11	2395	1.90
83	133100	4796	3.74	1536	1.18	3260	2.50
84	137549	4449	3.34	1513	1.12	2936	2.17
85	141003	3454	2.51	1536	1.10	1918	1.37
86	144094	3091	2.19	1561	1.09	1530	1.07
87	148179	4085	2.83	1061	0.73	3024	2.08
88	151274	3095	2.09	1194	0.80	1901	1.27
89	154073	2799	1.85	1252	0.82	1547	1.01
90	155449	1376	0.89	860	0.56	516	0.34
91(7月)	156210	761	0.49	-	-	-	-

資料來源：高雄市統計年報，高雄市政府主計處，2002



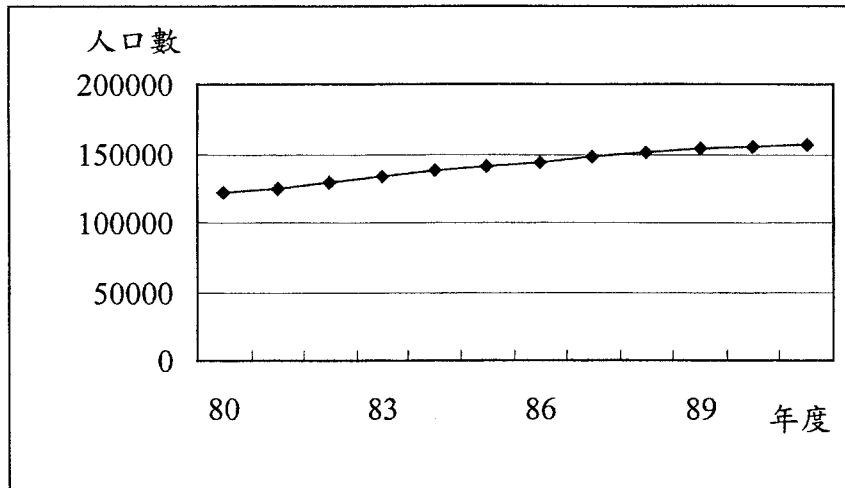


圖3-2-1 楠梓區人口成長趨勢圖

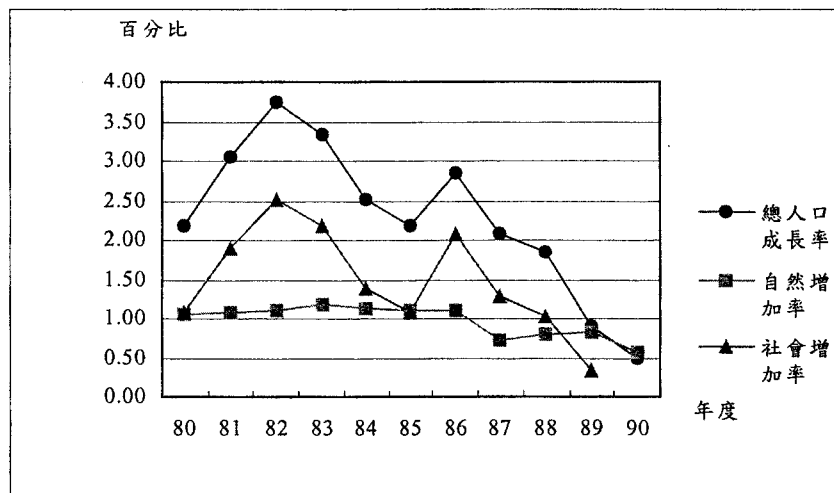


圖3-2-2 楠梓區人口變遷趨勢圖

(二)與高雄市各行政區比較：

民國八十一年至民國九十一年七月底之各行政區人口成長分析，其中以小港區 110.82% 為最高，其次依序為左營區 55.95%、楠梓區 28.19%，苓雅區 13.13%；而市中心區之前金 -14.18%、鹽埕 -13.16% 及新興 -12.08% 等區，人口則呈負成長趨勢，可看出楠梓區在高雄市各行政區中屬於人口成長快速地區。而人口增加顯著的行政區均是面積較大的行政區，由於實施土地重劃及公共設施的開闢，導致新社區在政府有計劃的導引下迅速形成，從而吸引人口從市中心向外遷移。

表 3-2-2 楠梓區與高雄市各行政區歷年人口成長統計表

項目別 區別	人口數		人口增加	
	80年	91年7月	合計	增加率(%)
鹽埕區	35793	31081	-4712	-13.16
鼓山區	110596	107522	-3074	-2.78
左營區	109036	170039	61003	55.95
楠梓區	121859	156210	34351	28.19
三民區	324584	359857	35273	10.87
新興區	70092	61624	-8468	-12.08
前金區	38348	32755	-5593	-14.58
苓雅區	176,943	200172	23229	13.13
前鎮區	208429	204458	-3971	-1.91
旗津區	34475	30464	-4011	-11.63
小港區	72,572	152999	80427	110.82
高雄市	1,302,727	1,507,181	204454	15.69

資料來源：高雄市統計要覽，高雄市政府主計處，1991及2002

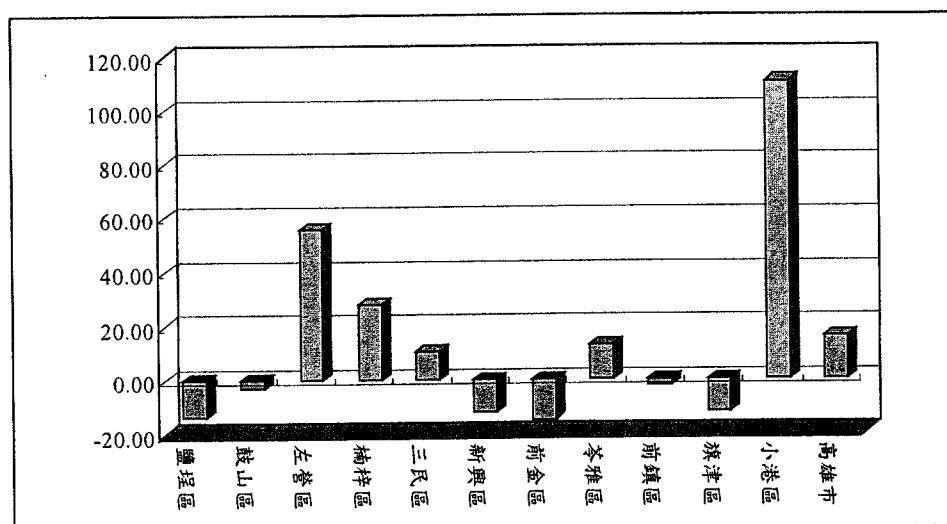


圖3-2-3 高雄市與各行政區80~91年間人口成長率

## 二、人口分布及密度：

### (一)人口分布：

高雄市人口至民國九十一年七月達 1507181 人，就各行政轄區而言，以三民區集居人口最多達 359857 人，佔全市之 23.88%，其次為前鎮區 204458 人，佔全市之 13.57%，再次則為苓雅區 200172 人，佔 13.28%；而左營、楠梓、小港等三區之人口規模則再次之；最少者為旗津區與鹽埕區，分別佔全市 2.02%與 2.06%。

表 3-2-3 高雄市各行政區人口分布與密度

項目別 區別	總人口數	面積 (km <sup>2</sup> )	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	佔全市比率 (%)
鹽埕區	31081	1.4161	21,948	2.06
鼓山區	107522	14.7458	7,292	7.13
左營區	170039	19.3888	8,770	11.28
楠梓區	156210	27.8249	6,048	10.36
三民區	359857	19.7866	18,187	23.88
新興區	61624	1.9764	31,180	4.09
前金區	32755	1.8573	17,636	2.17
苓雅區	200172	8.1522	24,554	13.28
前鎮區	204458	19.1309	10,687	13.57
旗津區	30464	1.4639	20,810	2.02
小港區	152999	39.8573	3,839	10.15
高雄市	1,507,181	153.6029	9,812	100.00

資料來源：高雄市政府主計處，2002

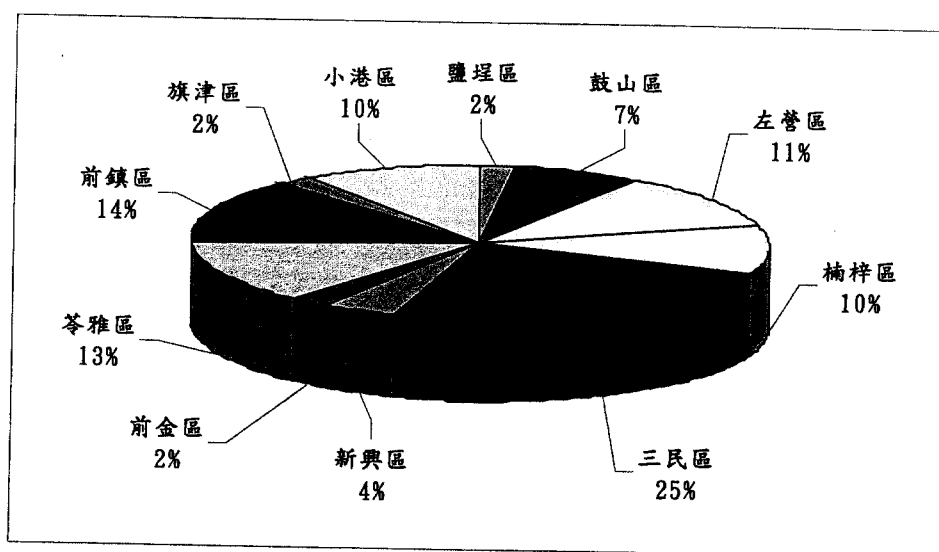


圖3-2-5 高雄市91年7月底人口分布比例

(二)人口密度：

本研究所指之人口密度係以人口數除以行政區土地面積。按各行政區分析，則人口密度以新興區為最高，每平方公里達31180人，其次的苓雅區為24554人/平方公里，其餘各區依次為鹽埕區、旗津區、三民區、前金區、前鎮區、左營區、鼓山區。人口密度最低者為小港區，每平方公里為3839人，次低者為楠梓區，每平方公里6048人。由於臨海工業區、沿海工業區、中鋼等工業區及小港機場等廣大用地位於小港區，而楠梓區則有軍區、楠梓加工出口區與高雄煉油總廠等大面積工業區，因此小港區及楠梓區之人口密度較高雄市其他行政區低。

### 三、人口組成：

#### (一)戶數與戶量：

高雄市歷年戶數增加數則快速成長，由民國六十八年底的 260,496 戶，至八十九年底，共有 497,546 戶；而就高雄市歷年平均戶量而論，則由民國六十八年之 4.50 人/戶人降至八十九年之 3.00 人/戶，平均每戶約減少 1.5 人，由此可據以判斷隨著都市化與工業化之持續發展，及時代潮流等因素，形成目前家庭結構愈趨向小家庭的趨勢。

再就各行政區平均戶量而論，其中前金、新興等市中心區因呈現高度發展，平均戶量較少分別為 2.77 人/戶、2.79 人/戶；而楠梓、三民等新興發展區，戶量較高分別為 3.16 人/戶及 3.11 人/戶；高雄市其他行政區之戶量大致分佈在 2.80 人/戶 ~3.06 人/戶，顯示家庭結構有趨於穩定的趨勢。

#### (二)性比例：

性比例係用以表示男女性別分配之數值，通常以男性人數與女性人數的比值百分比表示。高雄市民國六十八年性比例為 107.84，隨後便逐漸減少，至八十九年底為 102.03，顯示高雄市都市結構逐漸朝向服務業型態轉變，致使女性人口逐年增加，性比例逐年下降。

再就民國八十九年各行政區比較，其中以旗津區明顯偏高達 117.08，蓋因勞動人口以漁業等一級產業為主，因此男性比例較偏高。新興、前金等市中心區則因為三級產業發達，性比例則分別為 97.61 與 97.93。而楠梓區為高雄市所有行政區中性比例最為均衡之地區(101.88)，可知以製造業為主的楠梓區，由於產業類項逐漸轉型為科技產業，男性及女性就業機會較為均等。

#### (三)年齡組成：

一地人口年齡分配與其目前及未來人口發展及社會榮枯息息相關。由表 3-2-5 及圖 3-2-6 可知高雄市人口年齡分配，在民國六十八年底至八十九年底期間，未滿十五歲人口所占比率已由 34.45% 下降為 20.11%，15 歲至 64 歲人口所占比率已由 62.81% 上升至 72.73%，但 65 歲以上人口所占比率則由 2.74% 急劇上升為 7.16%，顯示人口已由增加型人口轉變為穩定型人口，並且正在走向衰退型人口發展中。

再就各別行政區而言，老年人口佔 10% 以上之地區計有鹽埕、前金、新興等區，均屬早期高度發展區域；反觀新興發展之小港區與三民區，其人口結構多為青壯年之經濟人口及漸成長之幼年人口，分別為 94.86% 與 94.49%，其老年人口則僅佔全區之 5.14% 及 5.51%，老化指數亦為最低，分別為 23.48% 與 26.52%。而楠梓區因為土地遼闊，加上近年來政府規劃新興住宅區、都會公園、大學城，及楠梓加工區與中油煉油廠所提供的就業機會，吸引了青壯的經濟人口遷移至本區，此外，由楠梓區的戶量來看，平均每戶 3.16 人、幼年人口 23.11 皆為高市各

行政區之冠，可知：良好的住宅規劃與就業機會的提供，吸引年輕家庭的遷入，降低了楠梓區的老年化指數(26.62)，但由於幼年人口多，因此本區之扶養比(41.36)高於全高雄市之平均值。而就業機會的提供吸引青壯人口遷移，因此本區之年齡結構以30~40歲之人口最多(如圖3-2-6)。

表 3-2-4 高雄市各行政區現住人口分析

項目別 區別	里數	鄰數	戶數	戶量	人口數			性比例
					男	女	合計	
鹽埕區	21	252	11,108	2.84	16,180	15,326	31,506	105.57
鼓山區	38	724	35,592	3.05	55,648	53,019	108,667	104.96
左營區	44	752	57,358	2.80	82,138	78,225	160,363	105.00
<b>楠梓區</b>	<b>37</b>	<b>796</b>	<b>48,714</b>	<b>3.16</b>	<b>77,755</b>	<b>76,318</b>	<b>154,073</b>	<b>101.88</b>
三民區	88	1750	114,808	3.11	177,626	179,398	357,024	99.01
新興區	32	477	21,781	2.79	30,002	30,736	60,738	97.61
前金區	20	282	12,099	2.77	16,562	16,912	33,474	97.93
苓雅區	69	1260	67,253	2.99	100,328	101,059	201,387	99.28
前鎮區	59	1284	66,425	3.06	103,316	100,069	203,385	103.24
旗津區	13	218	10,890	2.84	16,734	14,205	30,939	117.80
小港區	43	713	51,518	2.89	76,487	72,517	149,004	105.47
<b>高雄市</b>	<b>464</b>	<b>8,508</b>	<b>497,546</b>	<b>3.00</b>	<b>752,776</b>	<b>737,784</b>	<b>1,490,560</b>	<b>102.03</b>

資料來源：高雄市統計年報，高雄市政府主計處，2000

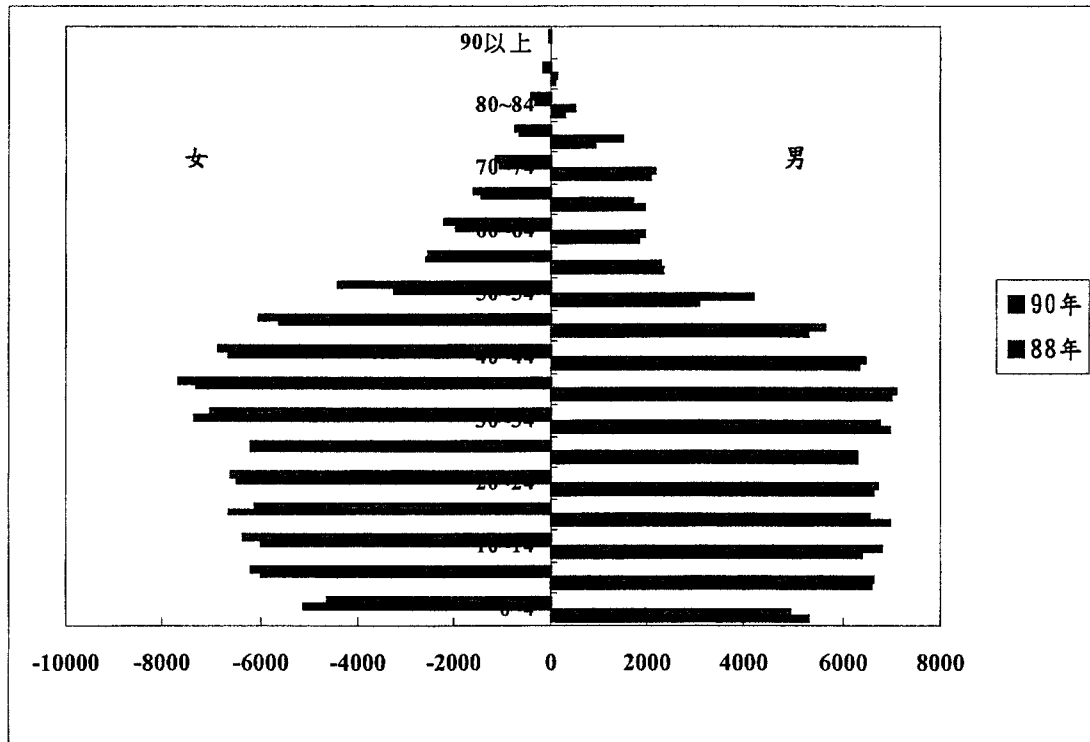


圖 3-2-6 民國 88 年及 90 年楠梓區人口金字塔圖

表 3-2-5 楠梓區 88 年及 90 年之人口結構統計表

單位：人

年齡層	88 年			90 年		
	男性	女性	總和	男性	女性	總和
0~4 歲	5310	5133	10443	4931	4601	9532
5~9 歲	6585	5976	12561	6644	6200	12844
10~14 歲	6388	5976	12364	6819	6338	13157
15~19 歲	6981	6630	13611	6555	6111	12666
20~24 歲	6644	6474	13118	6737	6607	13344
25~29 歲	6295	6182	12477	6317	6200	12517
30~34 歲	6982	7332	14314	6748	7008	13756
35~39 歲	7015	7310	14325	7104	7697	14801
40~44 歲	6326	6637	12963	6485	6843	13328
45~49 歲	5318	5627	10945	5662	6022	11684
50~54 歲	3064	3252	6316	4197	4423	8620
55~59 歲	2331	2590	4921	2308	2560	4868
60~64 歲	1839	1986	3825	1946	2240	4186
65~69 歲	1968	1443	3411	1721	1589	3310
70~74 歲	2083	1072	3155	2169	1144	3313
75~79 歲	939	641	1580	1499	749	2248
80~84 歲	301	333	634	512	405	917
85~89 歲	105	144	249	122	163	285
90 歲以上	23	39	62	29	44	73

資料來源：高雄市政府主計處，2002

表 3-2-6 高雄市各行政區人口年齡組成 (民國 89 年)

項目別 區別	總人口	幼年人口 (0~14 歲)		經濟人口 (15~64 歲)		老年人口 (65 歲以上)		年齡結構 指標 (%)	
		人口數	%	人口數	%	人口數	%	扶養比	老化指數
鹽埕區	31,506	5,316	16.87	22,502	71.42	3,688	11.71	40.01	69.38
鼓山區	108,667	19,999	18.40	79,653	73.30	9,015	8.30	36.43	45.08
左營區	160,363	33,716	21.02	111,215	69.35	15,432	9.62	44.19	45.77
楠梓區	<b>154,073</b>	<b>35,602</b>	<b>23.11</b>	<b>108,995</b>	<b>70.74</b>	<b>9,476</b>	<b>6.15</b>	<b>41.36</b>	<b>26.62</b>
三民區	357,024	74,108	20.76	263,259	73.74	19,657	5.51	35.62	26.52
新興區	60,738	10,177	16.76	44,281	72.90	6,280	10.34	37.16	61.71
前金區	33,474	5,446	16.27	24,120	72.06	3,908	11.67	38.78	71.76
苓雅區	201,387	36,868	18.31	149,107	74.04	15,412	7.65	35.06	41.80
前鎮區	203,385	40,373	19.85	149,530	73.52	13,482	6.63	36.02	33.39
旗津區	30,939	5,552	17.94	22,702	73.38	2,685	8.68	36.28	48.36
小港區	149,004	32,636	21.90	108,706	72.96	7,662	5.14	37.07	23.48
高雄市	1,490,560	299,793	20.11	1,084,070	72.73	106,697	7.16	37.50	35.59

資料來源：高雄市統計年報，高雄市政府主計處，2000

註：扶養比為每百個生產年齡 (15 至 64 歲) 人口，對非生產年齡人口 (幼年人口加上老年人口) 之扶養人數；老化指數：每百個老年人口對幼年人口之人數

綜合前述人口發展現況，楠梓區至九十一年七月底總人口數 156210 人，約占全市人口之 10%，因有軍區、工業區等大面積之土地，人口密度 6048 人/平方公里，屬低密度人口，在全市各行政區中僅高於小港區，但在八十年至九十年間，其人口增長幅度與速度再各行政區中皆列第二，除近年來人口成長趨於穩定，低於 2% 外，其餘年期皆以 2%~4% 的高成長率增加，大抵本區之總人口成長趨勢與社會增加趨勢相仿。男女比例均等，戶量每戶 3.16 人比高雄市平均戶量 3.00 人高，加上幼年人口比例為各行政區中最高者，以 30~40 歲的人口為本區之主體，可知：工業區提供就業機會吸引青壯人口遷移至楠梓區居住，因產業朝向技術密集型，員工之性別限制小，男女比例均等，住戶以小家庭為主。

未來在規劃時應注重住宅區是否足夠、公共設施的品質，以高品質住宅吸引人口遷移，由於幼年人口多，則於文教設施、公園綠地的質與量是否充足、品質是否合於標準、可及距離是否恰當，都是考量因子。

## 貳、經濟發展

1970 年代與 1980 年代的十大建設與十二項建設，分別在高雄市設立了加工出口區、臨海工業區與高雄港第二港口等，其中楠梓加工區及中油煉油廠的設立，帶動了楠梓地區的發展，也奠定了楠梓區在大高雄地區工業走向的區位。

### 一、產業人口結構：

近二十年來產業人口大致呈現逐年增加的趨勢。在民國八十年時總產業人口為 53167 人，佔全區人口約 43%；而民國八十九年產業人口雖增加至 57215 人，但卻佔全市人口約 37%，顯示就業人口雖逐年增加，但其所佔楠梓區之比率卻有逐年降低之趨勢，。

再進一步分別就三級產業的人口組成，可發現楠梓區產業人口一直是以二級產業為主。其中一級產業人口於民國八十年時為 6193 人，約佔 11%，但因大幅農地被規劃為工業用地，故至民國八十九年降為 2934 人，其比重亦降至 5%，顯示一級產業的發展在楠梓區已相當式微。而三級產業人口在民國八十年為 22844 人，約佔 42%；由於景氣普遍不佳，加上高雄市中心區的商業發展蓬勃，吸引人潮，因此民國八十九年降低為 14101 人，比重降至 24%，顯示三級產業發展亦有逐年衰退的現象產生。而二級產業人口至民國八十年起便佔楠梓就業人口比例（約 45%）最高者，不管是人口數或是比例上都呈現逐年上升的趨勢，至民國八十九年時產業人口已達 40216 人，其比重亦高達 70%，顯示楠梓區產業仍迅速朝製造業之產業發展，成為高雄市工業集中地區之一。

表 3-2-7 楠梓區 80 年及 89 年產業人口結構變遷

民國	總就業人口數		一級產業		二級產業		三級產業	
	總計 (人)	佔全區人口 (%)	人數 (人)	%	人數 (人)	%	人數 (人)	%
80	53167	43	6193	11	24130	45	22844	42
89	57251	37	2934	5	40216	70	14101	24

資料來源：1. 高雄市統計要覽，高雄市政府主計處，1979~1987

2. 高雄市統計年報，高雄市政府主計處，1988~2000

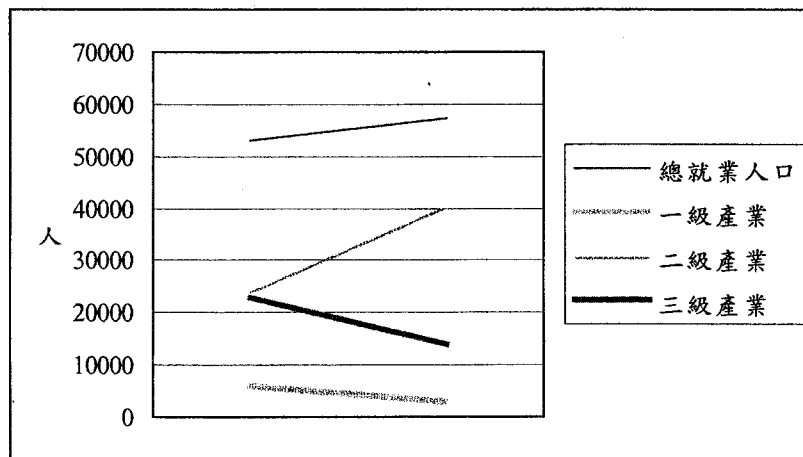


圖 3-2-7 楠梓區產業人口變動趨勢

由上述資料可發現，製造業為楠梓區所有產業類型中，表現最為突出的產業，這亦反應出高雄市長期以來將楠梓地區定位為發展重化工業的成果。由表 3-2-8 可發現，楠梓區的工商業場所家數有強烈的成長趨勢，而員工人數雖亦是逐年成長，但其成長率卻遠低於場所家數的漲幅，可見：本區的工商業部門有逐漸朝向資金與技術密集的產業傾向，漸漸擺脫以往高勞力密集的產業。

表 3-2-8 楠梓區工商部門產業發展狀況

地區別	年底場所單位數(家)			年底員工人數(人)		
	八十五年	八十年	增減比較	八十五年	八十年	增減比較
楠梓區	5617	3752	49.71	54317	53027	2.43

資料來源：台閩地區工商及服務業普查，行政院主計處，1991、1996



表 3-2-9 楠梓區九大行業產業人口結構表 (民國 89 年)

產業別	產業人口數(人)	比例(%)	
一級產業	農林漁牧業	2934	5.12%
二級產業	礦業及土石採取業	6	0.01%
	製造業	37041	64.70%
	水電燃氣業	76	0.13%
	營造業	3093	5.40%
	小計	40216	70.25%
三級產業	商業	7988	13.95%
	運輸、倉儲及通信業	1102	1.92%
	金融、保險、不動產及工商服務業	1049	1.83%
	公共行政、社會服務及個人服務業	3962	6.92%
	小計	14101	24.63%
總計	57251	100%	

資料來源：高雄市統計年報，2000

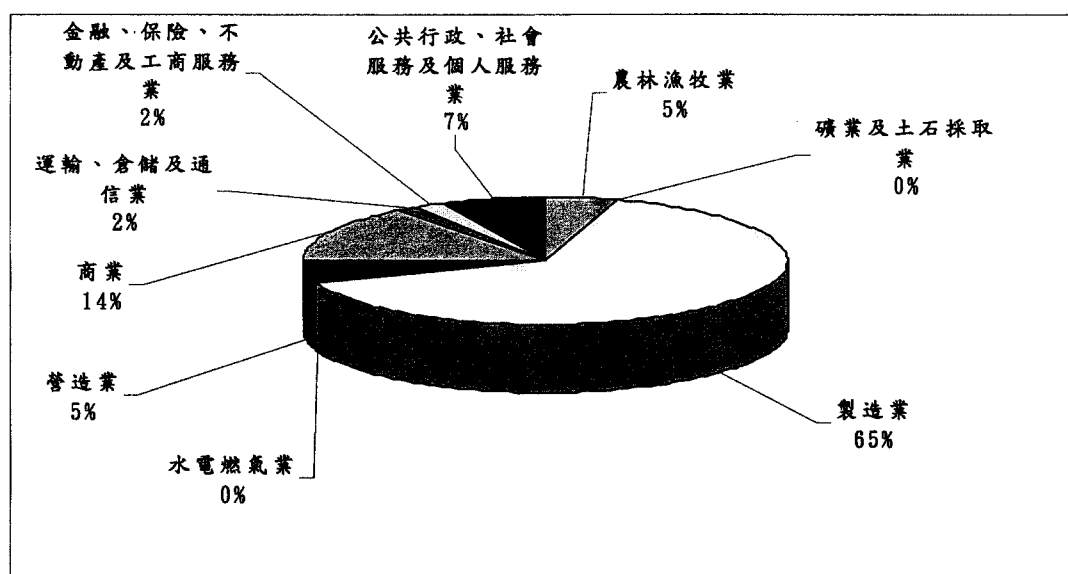


圖 3-2-8 楠梓區九大行業就業人口結構圖 (民國 89 年)

### 三、各行政區工商業發展概況：

#### (一)員工數：

以工商業員工數來看，三民區的員工數最多，達 107,696 人、其次則為前鎮區的 69,290 人及苓雅區的 69,009 人，最少者則是旗津區僅有 3,576 人。而單就工業部門員工數來看，以楠梓區(40,216 人)、前鎮區(36,861 人)、小港區(36,517 人)及三民區(29,231 人)為最多，這與高雄市主要工業區分布於此行政區有極大關係。服務業部門中，則以三民區(78,465 人)、苓雅區(55,496 人)、新興區

(38,312 人) 及前鎮區 (32,148 人) 為服務業主要就業中心。再就工商業部門整體結構而言，僅有楠梓區、小港區及前鎮區之員工數比例為工業部門大於服務業部門，這亦實際反應出這幾區確為高雄市主要的工業區所在，其餘行政區則多是服務業部門員工大於工業部門。

表 3-2-10 高雄市各行政區工商業發展概況—場所員工數

	工業部門		服務業部門		工商業部門	
	員工數 (人)	比例 (%)	員工數 (人)	比例 (%)	員工數 (人)	比例 (%)
鹽埕區	1,300	0.70	12,223	3.89	13,523	2.71
鼓山區	9,245	4.98	18,087	5.76	27,332	5.47
左營區	7,122	3.84	22,274	7.09	29,396	5.88
楠梓區	40,216	21.66	14,101	4.49	54,317	10.87
三民區	29,231	15.74	78,465	24.98	107,696	21.55
新興區	6,575	3.54	38,312	12.20	44,887	8.98
前金區	3,333	1.80	27,465	8.74	30,798	6.16
苓雅區	13,794	7.43	55,496	17.67	69,290	13.86
前鎮區	36,861	19.85	32,148	10.24	69,009	13.81
旗津區	1,482	0.80	2,094	0.67	3,576	0.72
小港區	36,517	19.67	13,420	4.27	49,937	9.99
高雄市	185,676	100.00	314,085	100.00	499,761	100.00

資料來源：台閩地區工商及服務業普查，行政院主計處，1996

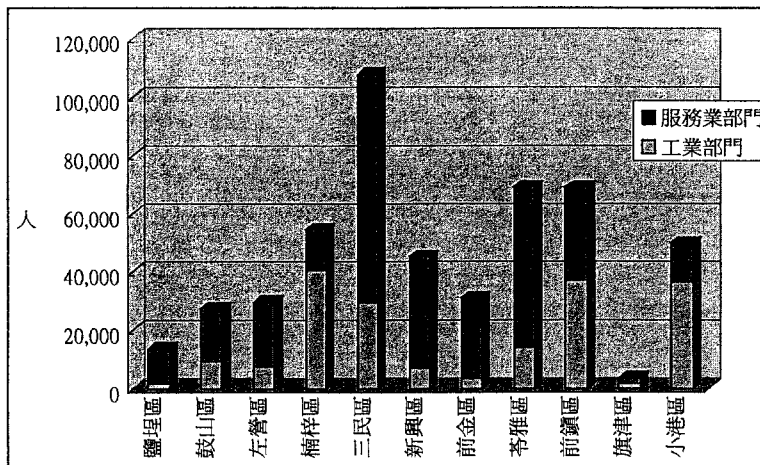


圖3-2-9 高雄市各行政區工商業發展結構—場所員工數

(二) 產值：

由表 3-2-11 可看到所有行政區的工商業部門產值中，以小港區產值達 252,769 百萬元為最高，佔全市 21.95%、其次則為楠梓區達 205,630 百萬元，佔

17.86%、再次之則為三民區達 163,136 百萬元，佔 14.17%；而產值最少者，則分別為旗津區，僅為 15,787 百萬元，佔 1.37%、及鹽埕區的 17,303 百萬元，僅佔 1.50%。再分別就工業及服務業部門產值觀之，工業部門產值最高者分別為小港區（232,759 百萬元，佔 33.24%）、其次為楠梓區（191,243 百萬元，佔 27.31%）、再其次則為前鎮區（99,753 百萬元，佔 14.25%）、產值最低者為鹽埕區與旗津區；商業部門產值最高者依次為三民區（88,519 百萬元，佔 19.61%）、其次為新興區（74,572 百萬元，佔 16.52%）、再其次為苓雅區（69,600 百萬元，佔 15.42%）、產值最少者則為旗津區。再就各行政區工商業部門產值結構觀之，同樣的，亦可發現楠梓區、小港區及前鎮區之工業部門產值遠超過服務業部門，其餘行政區則仍是服務業部門產值大於工業部門。

表 3-2-11 高雄市各行政區工商業發展概況—場所產值

	工業部門		服務業部門		工商業部門	
	產值 (百萬元)	比例 (%)	產值 (百萬元)	比例 (%)	產值 (百萬元)	比例 (%)
鹽埕區	2,081	0.30	15,222	3.37	17,303	1.50
鼓山區	25,736	3.68	25,593	5.67	51,329	4.46
左營區	14,299	2.04	26,363	5.84	40,662	3.53
楠梓區	191,243	27.31	14,387	3.19	205,630	17.86
三民區	74,616	10.66	88,519	19.61	163,136	14.17
新興區	14,098	2.01	74,572	16.52	88,670	7.70
前金區	11,366	1.62	60,943	13.50	72,309	6.28
苓雅區	31,727	4.53	69,600	15.42	101,327	8.80
前鎮區	99,753	14.25	42,932	9.51	142,685	12.39
旗津區	2,546	0.36	13,241	2.93	15,787	1.37
小港區	232,759	33.24	20,010	4.43	252,769	21.95
高雄市	700,224	100.00	451,383	100.00	1,151,607	100.00

資料來源：行政院主計處（1996），「台閩地區工商及服務業普查」。

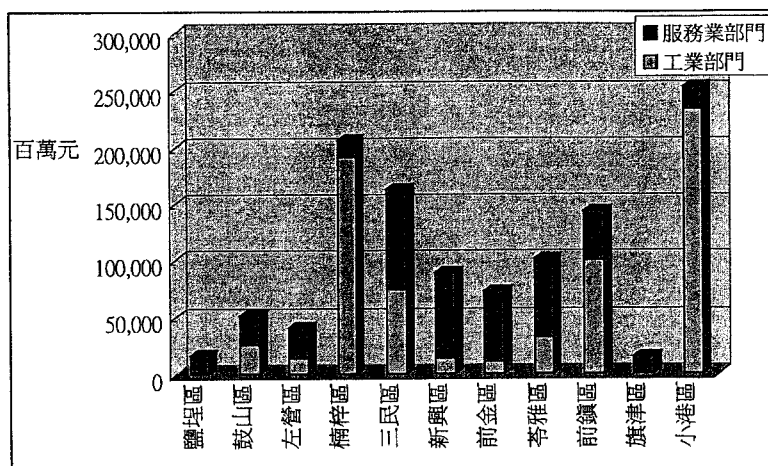


圖3-2-10高雄市各行政區工商業發展結構—場所產值

#### 四、楠梓加工區經濟概況：

目前加工區核心產業已由過去的製造業，再增加貿易業、資訊倉儲轉運及其他關聯服務業。製造業也由勞力密集轉型為科技、資本密集產業。90年代政府因應國際情勢，所推動之「全球運籌管理中心」政策，將使楠梓加工出口區進一步扮演兩岸經貿往來的先趨與試點角色。

由表 3-2-12 可知：雖然楠梓加工區的面積雖僅占全台灣各加工出口區的25%，但其所提供的就業數、吸引的投資金額都超過加工區總額的一半，而其營業額更佔有 64%，單位面積營業額比總平均營業額高出 2.53 倍。更加奠定楠梓區為北高雄的工業發展重心。

表 3-2-12 加工出口區現況基礎資料

項目	各加工出口區總計	楠梓區	比例
總面積(公頃)	387.32	98.00	25%
廠商數	222	83	37%
員工數	62,545	33,405	53%
投資金額(千美元)	4,604,602	2,661,328	57%
營業額(千美元)	232,908,678	149,316,512	64%
單位員工營業額	3,724	4,470	1.20
單位面積營業額	601,334	1,523,638	2.53

資料來源：加工出口區統計月報，經濟部，2001

自民國八十年起，電子業在加工出口區即開始佔有主流地位。民國八十五年數據資料顯示，全區營業額超過 1 億美元的廠商家數總共有 11 家，其中都是電子及電力機械器材製造業；介於 1 億美元到 5000 萬美元之間的廠商家數共 4 家當中，也有 2 家是電子及電力機械器材製造業，另外 2 家分別是塑膠製品製造業、機械設備製造業；營業額介於 5000 萬到 2000 萬美金之間的家數共 11 家中，仍然有高達 6 家是電子及電力機械器材製造業，另外 3 家金屬製造業、1 家成衣及服飾製造業、1 家寶石製品製造業。

表 3-2-13 加工出口區主要營業廠商事業種類別

營業額	楠梓區
超過 1 億美元	電子及電子機械器材製造業(11)
介於 1 億美元到 5,000 萬美元之間	電子及電子機械器材製造業(2)、塑膠製品製造業(1)、機械設備製造業(1)
介於 5,000 萬美元到 2,000 萬美元之間	電子及電子機械器材製造業(6)、金屬製品製造業(3)、寶石製品製造業(1)、成衣及服飾品製造業(1)

資料來源：90 年代台灣經濟特區之轉變-以加工出口區為例，1996

<<http://www.moea.gov.tw/~ecobook/season/sab23.htm#3>>

由表 3-2-14 可以清楚說明楠梓加工出口區在近年的表現確實相當不同以往，雖然楠梓區占總營業額之比例一直在 60% 以上，營業額成長率也一直呈現起伏的成長趨勢，但近年來因國際景氣不佳，成長率略不若以往。因此，加工區積極轉型，由勞力密集產業逐漸轉型為高科技、技術密集產業，故營業額於八十九年急遽復甦，

表 3-1-14 加工出口區各區歷年營業額

單位：千美元

年度	總額	楠梓區		
		營業額	佔總額%	成長率%
80	1,107,879	606,360	54.7	-
81	1,158,657	629,442	54.3	3.81
82	1,272,023	765,782	60.2	21.66
83	1,406,318	856,744	60.9	11.88
84	1,908,242	1,224,320	64.2	42.90
85	2,108,823	1,404,655	66.6	14.73
86	2,520,730	1,708,722	67.8	21.65
87	2,876,113	1,923,031	66.9	12.54
88	2,914,112	1,917,047	65.8	-0.31
89	3,773,400	2,493,318	66.1	30.06

資料來源：加工出口區統計月報，2000

綜合來看，本區之主要產業為工業，提供了楠梓區 70% 的就業人口，產值占全高雄市工業產值的 27.31%。工業區主要分為兩個區域：楠梓加工區、中油公司煉油廠與半屏山東側水泥工業區。楠梓加工區之管理機關為經濟部加工出口區管理處，屬綜合性工業區，因規畫與管理良好，僅允許公害輕微之工廠設立於區內，故較無工業污染問題，又其營業額為全台加工區總額之 64%。中油公司煉油廠佔地為 256.6 公頃，目前汽油煉製產生之環保問題，仍影響著附近居民的生活品質，但煉油廠為鄰近石化工業區(大社、仁武工業區)之上游產業，地位、產業功能重要。而半屏山水泥工業區內則包括東南、正泰及建台水泥廠，現階段因採礦權已經廢止並進行植生綠化工作之故，舊有廠區多已停止使用。

工業發展為楠梓區之主體，亦為高雄都會區之重心所在，因此工業區對於楠梓居民而言是以喜優參半的角色存在，它為楠梓帶來繁榮與人潮，但另一方面伴隨而來的是環境的危害。故未來發展、規劃楠梓地區時應重視工業區之存在，積極推展產業升級轉型，並考量工業區與相連用地的隔離設施規劃，廢棄物、污水的整治及排放，以求楠梓區與工業共榮發展。

### 第三節 實質發展分析

#### 壹、土地使用

##### 一、都市計畫：

楠梓區全區共計約 27.8249 平方公里，都市計畫面積為 22.40 平方公里，占全區面積之 98%，其餘未進行都市計畫之非都市發展用地多為農業區。在都市發展地區中以公共設施用地 10.294 平方公里(占 45.22%)最多，其次為住宅區 7.12 平方公里(占 31.28%)、工業區 4.07 平方公里(占 17.88%)、最少的是商業區 0.92 平方公里(占 4.06%)。

##### (一)住宅區：

高雄市的土地使用分區將住宅區分為七種類型：第一種住宅區，建蔽率 40%、容積率 80%，屬低密度住宅；第二、三、四種住宅區，其建蔽率皆為 50%、而容積率則分別為 150%、240%、300%；第五種住宅區，建蔽率 60%、容積率 420%；一般住宅區的建蔽率則以不超過 60%為原則；另有住宅區國宅用地等七種。於楠梓區內以第三種住宅區分布為主，占全區面積之 15.10%，其次是第四、五種住宅區。因此，本區之住宅區應以 3~6 樓建築為主。

##### (二)商業區：

商業區之層級共分有主要商業區、次要商業區、地區性商業區及鄰里性商業區等，而楠梓區的商業層級則定位於地區性商業區，服務楠梓地區及部分鄰近之高雄縣消費需求；而除楠梓、右昌聚落的地區性商業外，分布於幹道兩側或住宅區內的路線型鄰里商業區，儘管服務層級不高，但卻是一般民眾生活消費的主要場所。

##### (三)工業區：

楠梓工業區主要分為兩個區域：楠梓加工區、中油公司煉油廠與半屏山東側水泥工業區。楠梓加工區之管理機關為經濟部加工出口區管理處，屬綜合性之工業區，因規畫良好及僅允許公害輕微之工廠設立於區內，故較無工業污染問題。中油公司煉油廠佔地為 242.04 公頃，儘管廠內已有綠化隔離，但汽油之惡臭仍

會影響附近居民的生活品質，半屏山水泥工業區則因採礦權已廢止，正進行植生綠化工作，舊有廠區多已停止使用。

(四)農業區：

楠梓區本為高雄市最大之農業區所在，但隨工業之發展，大部分被劃為工業區使用，目前都市計畫中之農業區僅佔 1.57%，且分布於楠梓區之東側及北側邊緣。而西側之援中港保護區業已變更為機關用地，以利左營軍區之整體發展。

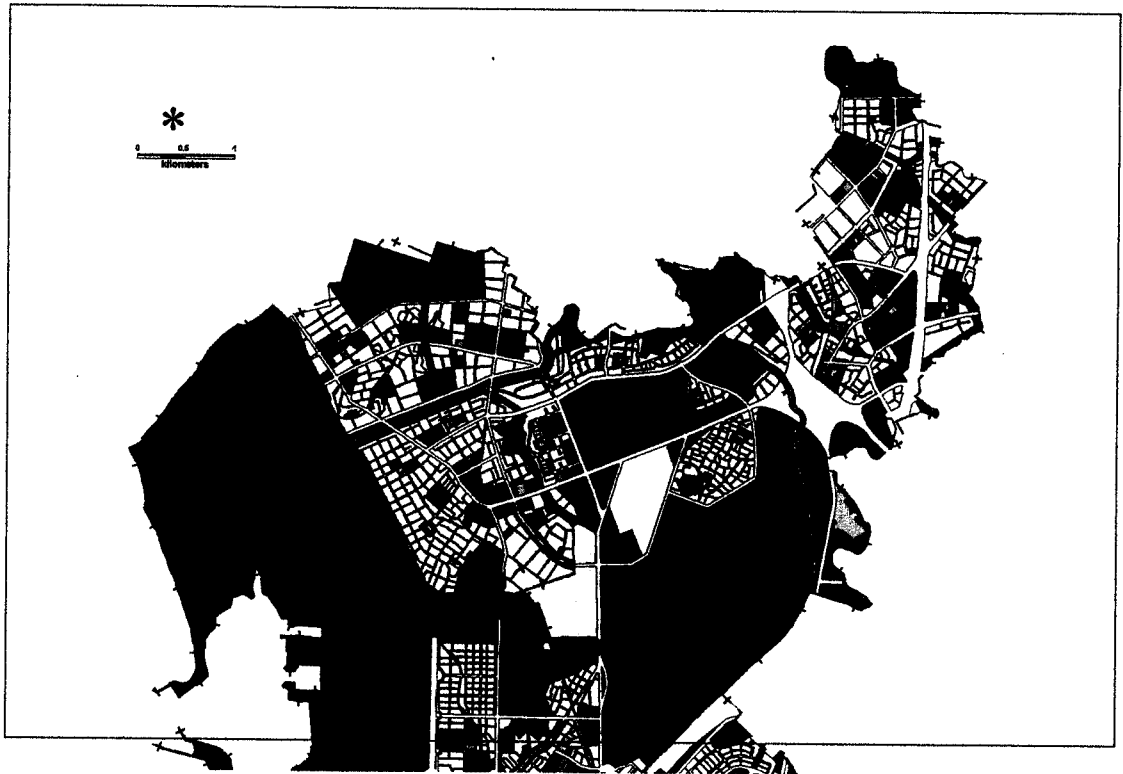


圖3-3-1 楠梓區都市計畫圖

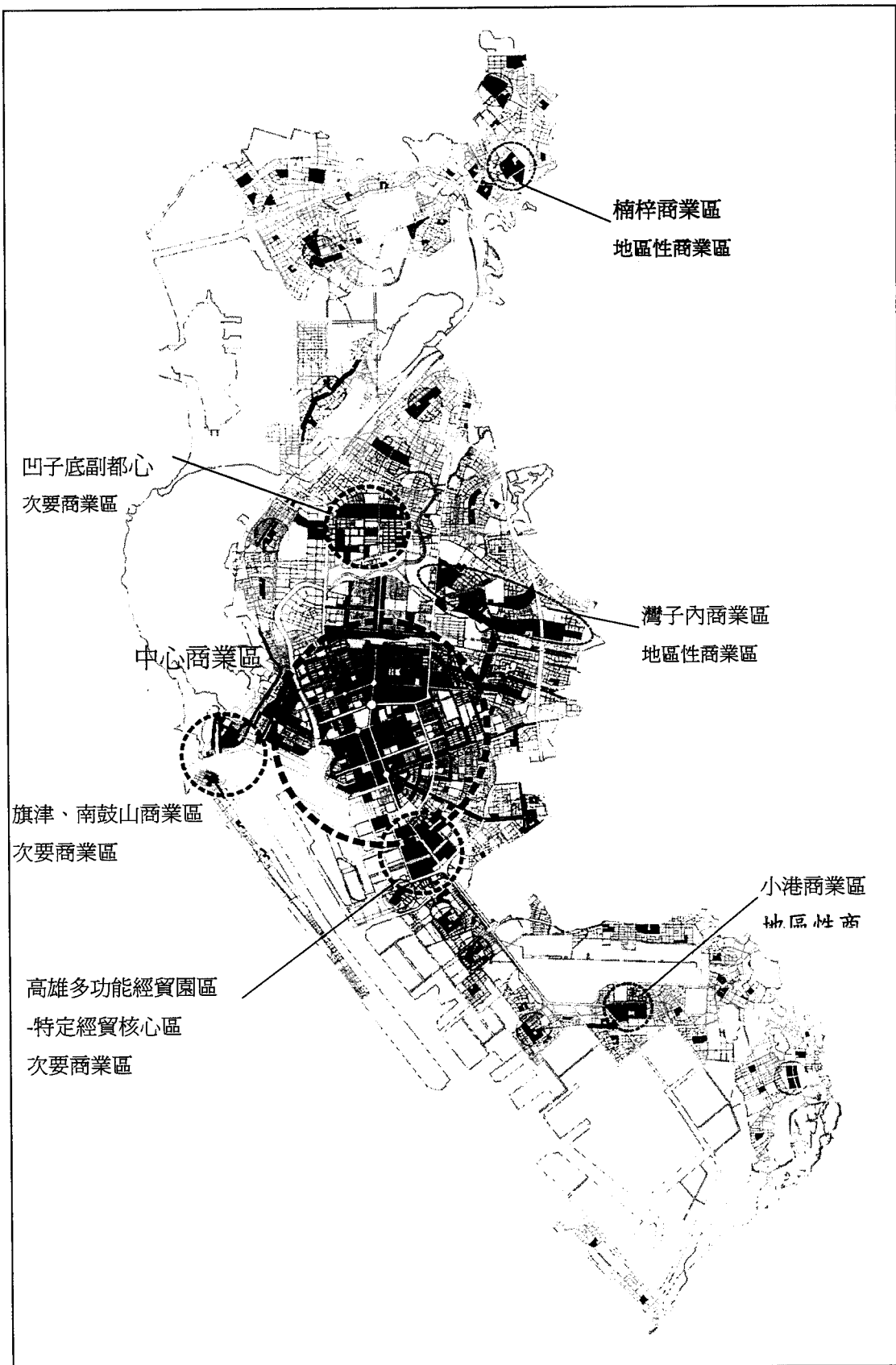


圖3-3-2 高雄市商業區分布圖

資料來源：高雄市主要計畫(期中報告書)，2002



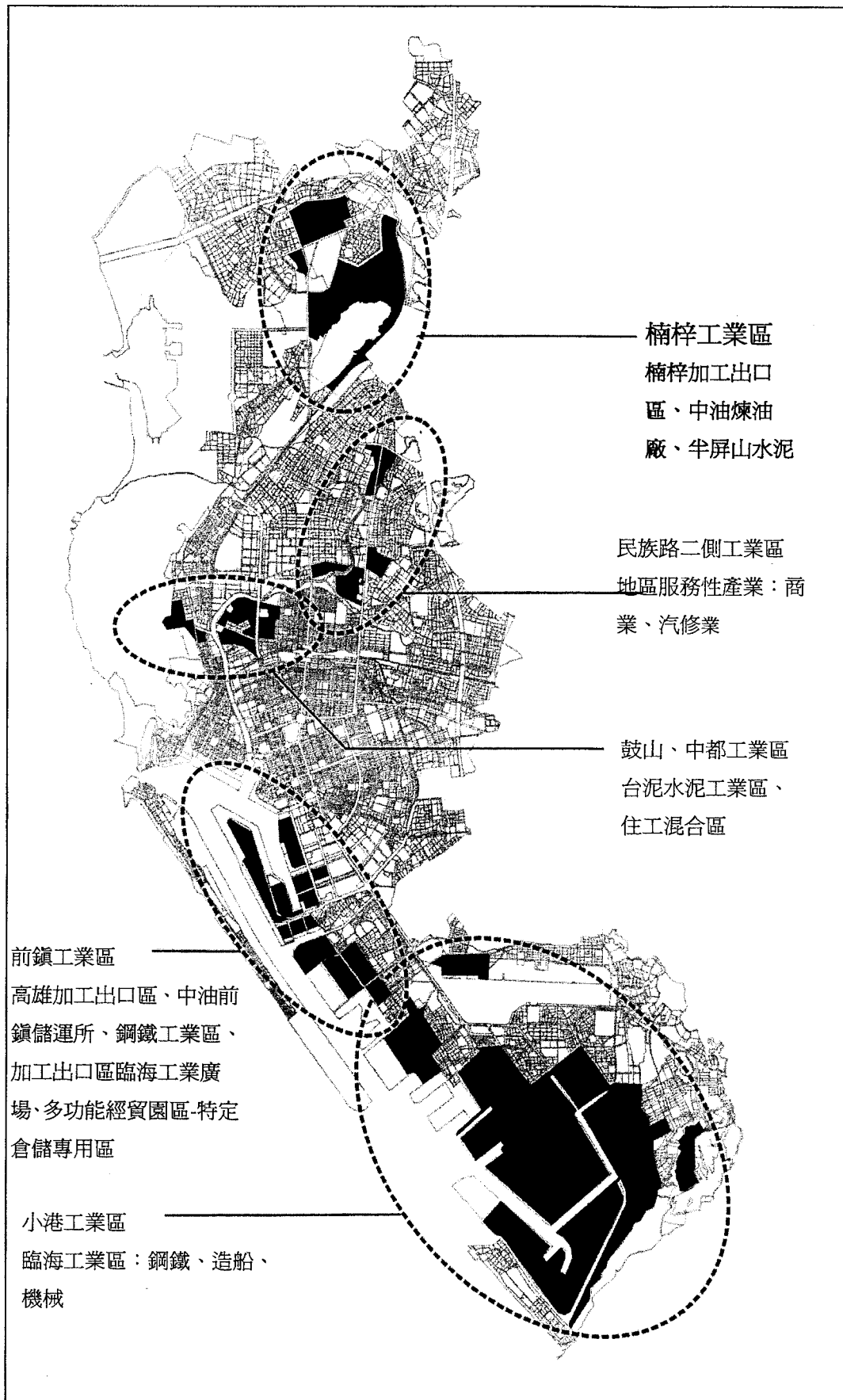


圖3-3-3高雄市工業區分布圖

資料來源：高雄市主要計畫(期中報告書)，2002



圖3-3-4 高雄市農業區分布圖

資料來源：高雄市主要計畫(期中報告書)，2002

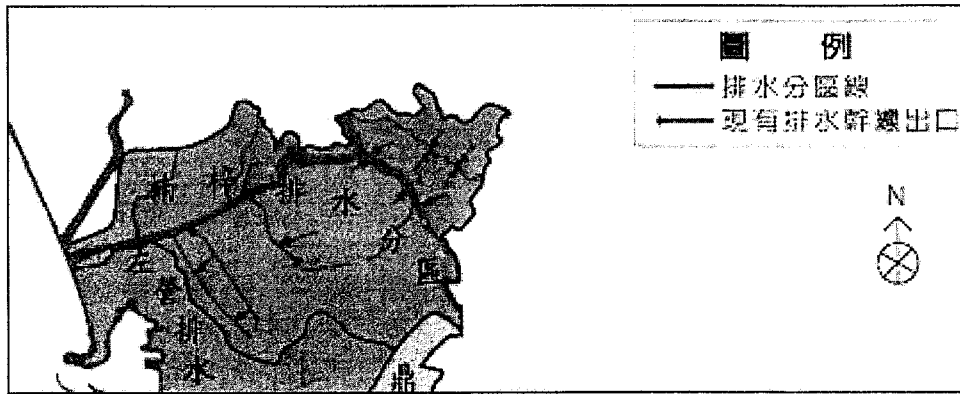


圖3-3-5 楠梓區雨水下水道排水分區及排水幹線圖

資料來源：高雄市主要計畫(期末報告書)，2002

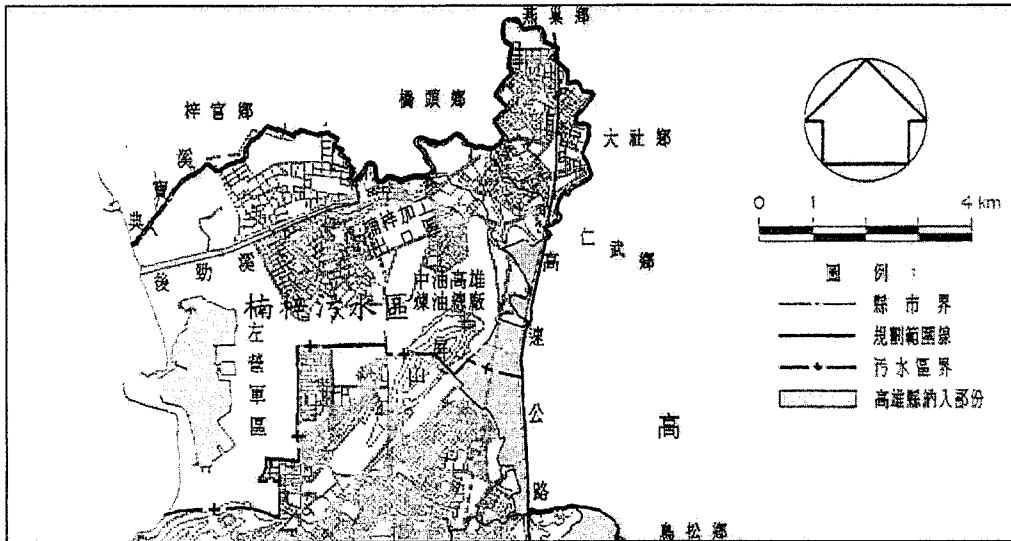


圖3-3-6 楠梓區污水下水道系統規劃範圍圖

資料來源：高雄市主要計畫(期末報告書)，2002

表 3-3-1 楠梓區都市計畫面積分配表

行政區	楠梓區		行政區	楠梓區	
	面積(m <sup>2</sup> )	比例(%)		面積(m <sup>2</sup> )	比例(%)
商業用地	923,967	4.06	住宅用地	7,120,342	31.28
第一種商業區	—	—	第一種住宅區	—	—
第二種商業區	2,756	0.01	第二種住宅區	252,529	1.11
第三種商業區	302,857	1.33	第三種住宅區	3,437,472	15.10
第四種商業區	159,293	0.70	第四種住宅區	1,553,056	6.82
第五種商業區	112,418	0.49	第五種住宅區	1,553,391	6.82
第一種特定商業專用區	—	—	住宅區國宅用地	42,351	0.19
第二種特定商業專用區	156,041	0.69	住宅區	281,543	1.24
第三種特定商業專用區	6,649	0.03	工業用地	4,069,784	17.88
商業區	78,596	0.35	甲種工業區	217,625	0.96
港埠商業區	—	—	乙種工業區	1,281,094	5.63
特定商業區	105,357	0.46	特種工業區	2,571,065	11.29
特定文化休閒專用區	—	—	產業服務專用區	—	—
特定經貿核心專用區	—	—	工業區都市計畫範圍外	—	—
特定倉儲轉運專用區	—	—	非都市發展用地	356,940	1.57
			農業區	356,940	1.57
			保護區	—	—
			水岸發展區	—	—
			其他用地	10,293,700	45.22
			總面積	278244,904	100.00

資料來源：高雄市主要計畫(期中報告書)，2002

## 二、土地使用現況：

目前楠梓區的土地使用現況以住宅使用及工業使用為主，商業使用多為沿街型態(如圖 3-3-7)。

### (一) 住宅使用：

由於省道、中山高、台鐵等交通系統將楠梓區切割成三個部分，由西向東依序排列：右昌聚落、後勁聚落、楠梓聚落。這些聚落多以住宅使用為主，其住宅型態 2-4 層樓最多，屬於舊有建築。

而為因應區內北側的大學林立，及吸引外來人口進駐，高雄大學、高雄第一科技大學、高雄都會公園、加工區鄰近住宅區，近來興建了許多動輒 10 樓以上的高層住宅族群，多為公寓大樓型態，與舊有住宅的透天厝型態有所差異。楠梓都市計畫中之住宅區仍有許多未開闢，未開闢之住宅區分別集中於後靜溪北側、

表 3-3-1 楠梓區都市計畫面積分配表

行政區	楠梓區		行政區	楠梓區	
	面積(m <sup>2</sup> )	比例(%)		面積(m <sup>2</sup> )	比例(%)
商業用地	923,967	4.06	住宅用地	7,120,342	31.28
第一種商業區	—	—	第一種住宅區	—	—
第二種商業區	2,756	0.01	第二種住宅區	252,529	1.11
第三種商業區	302,857	1.33	第三種住宅區	3,437,472	15.10
第四種商業區	159,293	0.70	第四種住宅區	1,553,056	6.82
第五種商業區	112,418	0.49	第五種住宅區	1,553,391	6.82
第一種特定商業專用區	—	—	住宅區國宅用地	42,351	0.19
第二種特定商業專用區	156,041	0.69	住宅區	281,543	1.24
第三種特定商業專用區	6,649	0.03	工業用地	4,069,784	17.88
商業區	78,596	0.35	甲種工業區	217,625	0.96
港埠商業區	—	—	乙種工業區	1,281,094	5.63
特定商業區	105,357	0.46	特種工業區	2,571,065	11.29
特定文化休閒專用區	—	—	產業服務專用區	—	—
特定經貿核心專用區	—	—	工業區都市計畫範圍外	—	—
特定倉儲轉運專用區	—	—	非都市發展用地	356,940	1.57
			農業區	356,940	1.57
			保護區	—	—
			水岸發展區	—	—
			其他用地	10,293,700	45.22
			總面積	278244,904	100.00

資料來源：高雄市主要計畫(期中報告書)，2002

## 二、土地使用現況：

目前楠梓區的土地使用現況以住宅使用及工業使用為主，商業使用多為沿街型態(如圖 3-3-7)。

### (一) 住宅使用：

由於省道、中山高、台鐵等交通系統將楠梓區切割成三個部分，由西向東依序排列：右昌聚落、後勁聚落、楠梓聚落。這些聚落多以住宅使用為主，其住宅型態 2-4 層樓最多，屬於舊有建築。

而為因應區內北側的大學林立，及吸引外來人口進駐，高雄大學、高雄第一科技大學、高雄都會公園、加工區鄰近住宅區，近來興建了許多動輒 10 樓以上的高層住宅族群，多為公寓大樓型態，與舊有住宅的透天厝型態有所差異。楠梓都市計畫中之住宅區仍有許多未開闢，未開闢之住宅區分別集中於後靜溪北側、

高雄大學特定區內，第一科技大學南側土庫地區。

(二) 工業使用：

工業使用土地多集中於本區中間的加工區及煉油廠，少部分零星散布於高楠公路沿線兩側(台 1 線)，大部分都市計畫中的工業區用地多已開闢。

(三) 商業使用：

目前楠梓區較具規模的商業使用集中於楠梓聚落中心點，區公所及火車站附近之沿街商業為主(以楠梓路、楠梓新路、建楠路、興楠路、鳳楠路)。而後勁聚落之主要道路沿線(加昌路)亦已發展成商業使用；加昌路延伸至右昌聚落與後昌路、藍昌路之沿線，構成右昌聚落的中心地區，也已發展成熱鬧的商業使用。

(四) 公共設施：

由圖 3-3-8 可看出，楠梓區大型的公園綠地系統多分布於南北兩側，其餘多為鄰里性公園，分布於住宅區內，但公園綠地數量明顯不足，僅少數街廓內擁有面積極小的綠地。而已興建之興新住宅多為整體開發，因此街廓內留設有足夠的開放空間作為鄰里公園之用。

楠梓區的文教設施分布相當均勻，基本教育的國中及國小分布於住宅區中央，可及性佳；而高等教育設施充足，區內有高雄大學、第一科技大學及海洋技術學院坐落於北端。而體育設施則有綜合體育場、並結合國光中學及其他學校之設施，因此尚稱完善。

綜合而言，楠梓區面積共為 27.8149 平方公里，佔全市 16.4%，居全市第二，以住宅用地及工業用地為大宗，其中都市計畫住宅區約 712 公頃，佔全市住宅用地 23%，居全市之冠；目前高雄第一科技大學周邊與高雄大學細部計畫區發展強度仍低。本區公共設施開闢率僅 67.73%，服務水準相當低落，屬全市性層級以上公共設施包括：高雄都會公園、高雄大學、高雄第一科技大學、高雄海洋技術學院、楠梓前站廣場、楠梓後站廣場。其餘均為鄰里性，服務當地民眾，但目前公園綠地設施開闢率不高。

傳統聚落之住宅區內鄰里性公園綠地明顯不足，為因應楠梓區高品質住宅區，應提升公園綠地之開闢率。楠梓區之文教設施充足，尤其具備健全高等教育資源，應結合工業區轉型所需人才培訓，發展高科技研究氛圍，提供就業機會與舒適之住宅品質，吸引高知識人力的遷移。加強污水系統及排水、廢棄物處理設施的興建，以解決工業污染問題，提升環境品質。

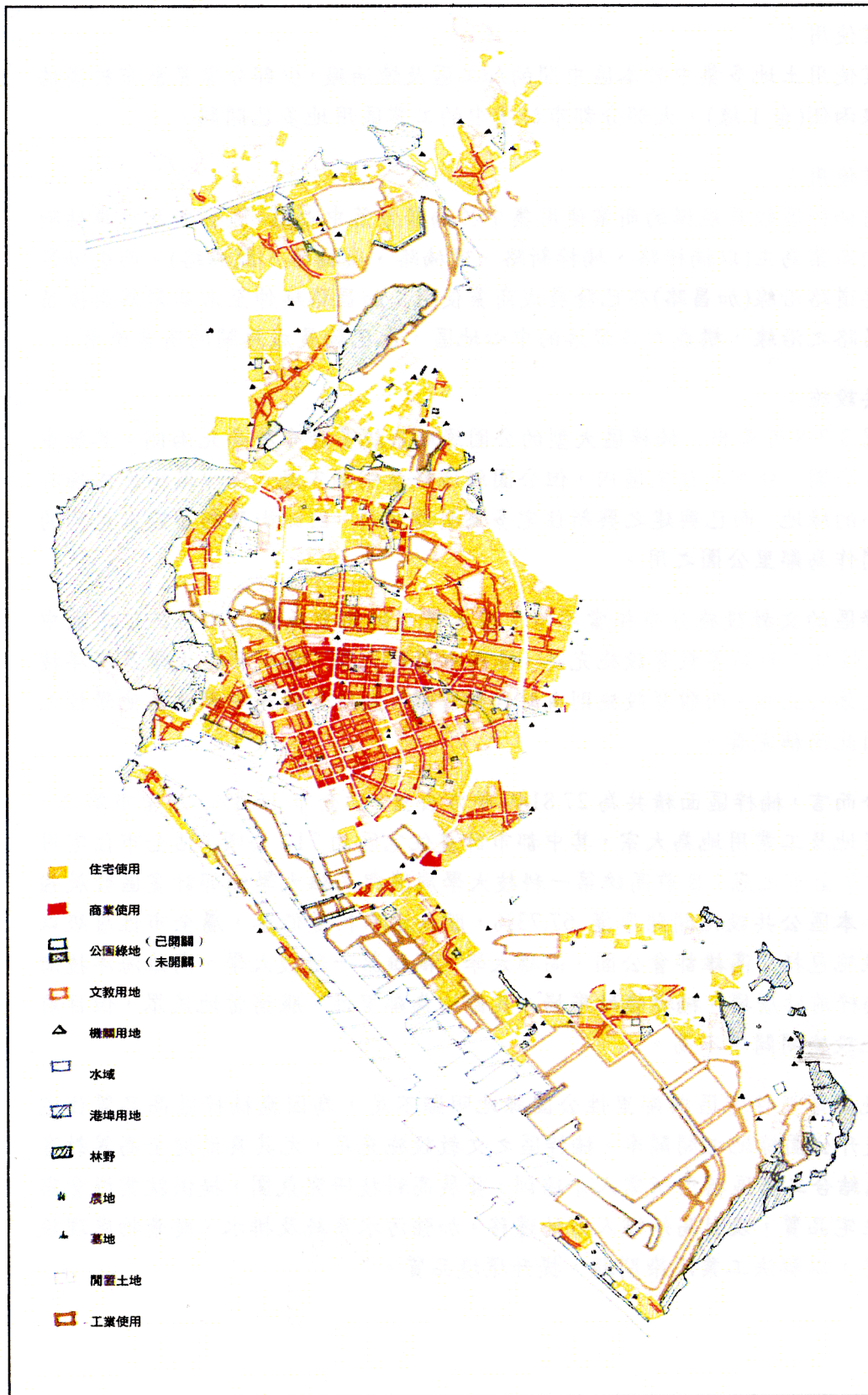


圖3-3-7 高雄市土地使用現況圖

資料來源：高雄市主要計畫(期中報告書)，2002



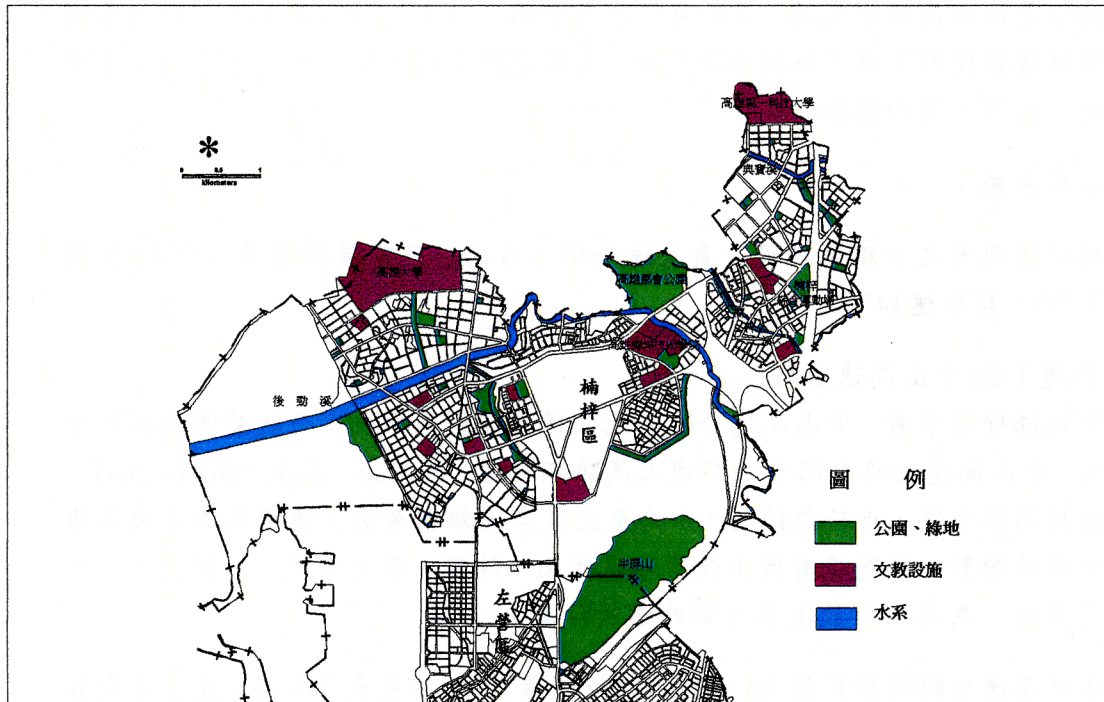


圖3-3-8 楠梓區公園綠地、及文教設施發展現況圖

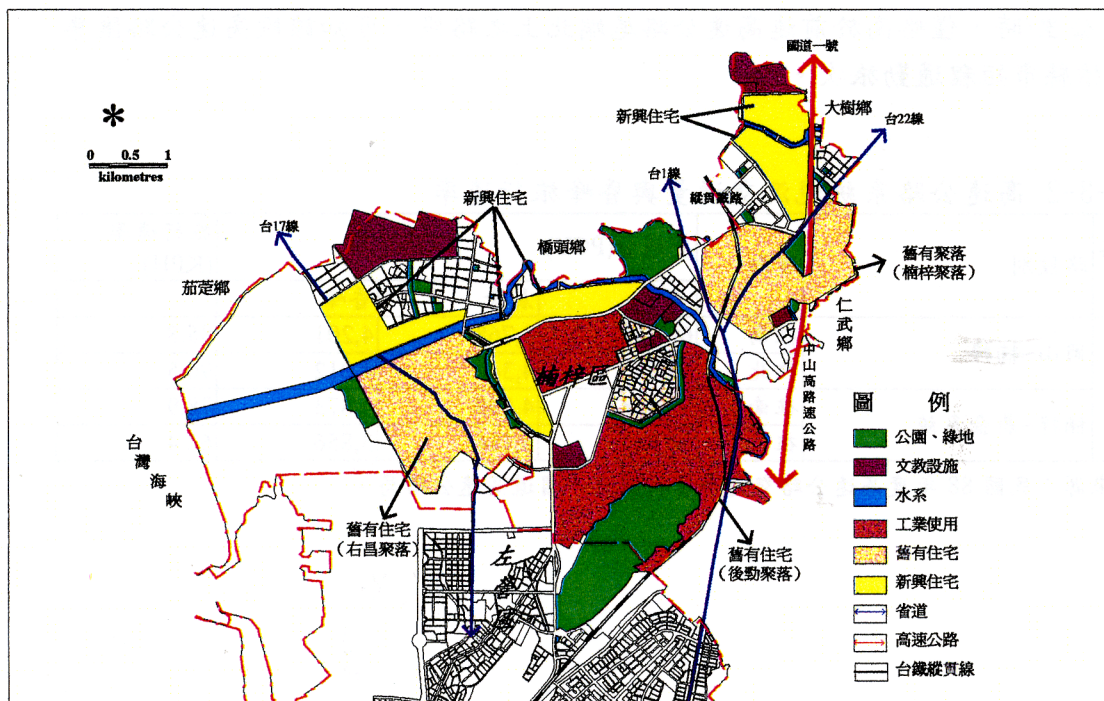


圖3-3-9 楠梓區土地使用現況示意圖



## 貳、交通運輸現況

楠梓區位於高雄市北端，其間有鐵道及公路系統等通過，令本區與南北各地的聯繫性堪稱便利，以下將就公路系統、大眾運輸系統、鐵路系統之設施及營運概況做一說明，其內容如下：

### 一、公路系統：

楠梓區現有之公路系統可分為高速公路、省道、及市區幹道等三部份(參閱圖 3-3-10)，其分述如下。

#### (一) 國道 1 號(中山高速公路)：

單就楠梓區來看，中山高速公路南北向通過楠梓區東側；而就整個高雄都會區而言，中山高速公路自路竹南界進入高雄都會區，經岡山、燕巢、橋頭、楠梓、仁武銜接高雄市區，止於前鎮區，由南至北貫穿高雄都會區，便捷高雄港與高雄小港機場的聯繫，沿途設有岡山收費站及岡山、楠梓、鼎金系統、高雄九如、中正等交流道，為高雄市最主要之聯外運輸幹道。

根據高速公路局於民國 88 年進行之交通量調查(參見表 3-3-2)，北上方向昏峰之平均旅行速率低於 60 公里/時，其原因在於該路段不僅匯集了城際長途車輛，尚肩負臨海工業區往鳳山、五甲地區等都會短途通勤旅次之幹道功能，因此交通尖峰時段經常呈現壅塞狀態；鼎金交流道至楠梓交流道間之尖峰旅行速率為 62.4 公里/時，僅略高於前述高速公路尾端北上之路段，可知該段高速公路匯集了高雄縣市短程通勤旅次。

表 3-3-2 高速公路系統現況交通量與昏峰旅行速率

道路名稱	路段別	方向	交通量(PCU)			旅行速率(KPH)
			全日	晨峰	昏峰	
國 1	岡山~楠梓	往南	65,148	3,768	4,201	85.8
		往北	66,393	4,340	4,012	96.5
	楠梓~鼎金系統	往南	72,488	4,599	4,873	78.9
		往北	66,881	5,114	3,856	62.4

資料來源：民國 88 年度高速公路交通量資料調查，國道高速公路局。

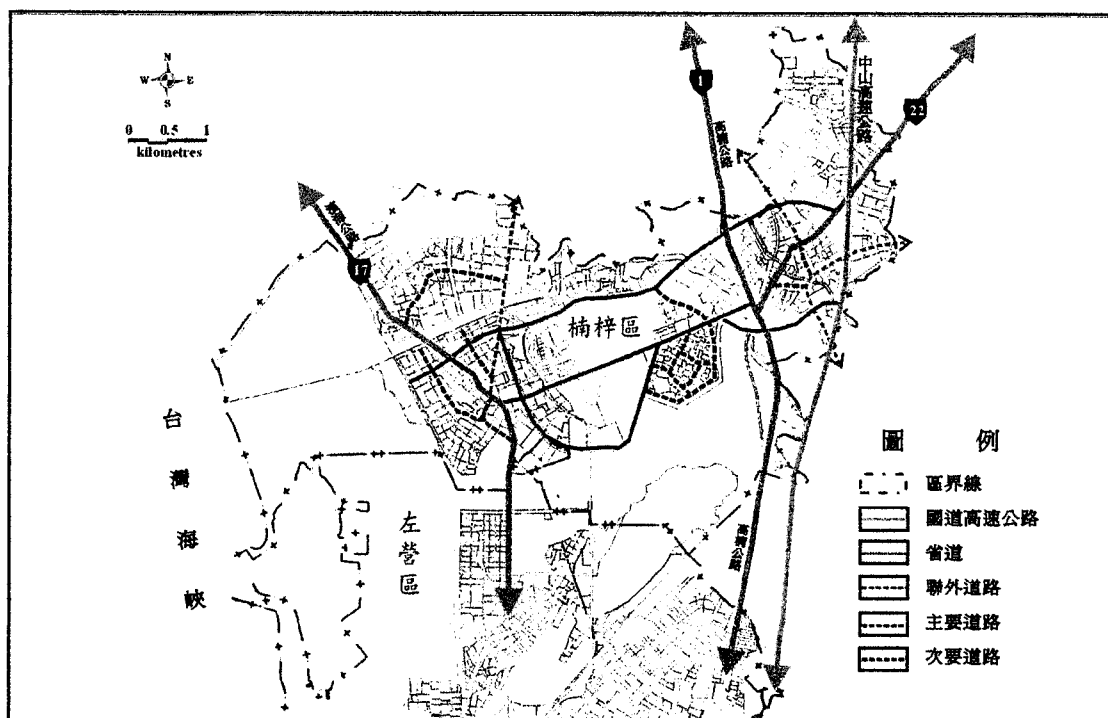


圖3-3-10 楠梓地區公路系統現況圖

## (二)省道系統：

穿越楠梓區之重要省道包括台 1、台 17、台 22，其中台 1 平行中山高速公路，南北向通過楠梓區東側；台 17 則南北向通過楠梓區西側；而除南北向的台 1 及台 17 外，則尚有與台 1 相交的東西向省道台 22 於楠梓區之東側，台 22 起於楠梓、迄於高樹，經嶺口及里港，為台 1 乙經鳳山、大寮、林園與台 17 之聯絡道路。

### 1. 台 1 線：

台 1 線為南北向貫通台灣西部主要縣市之交通動脈，路線大致與縱貫鐵路平行，通過楠梓區之東側，直至與屏東線鐵路交會前，路線轉往九如路向東延伸進入鳳山市及屏東市等地。台 1 線位於楠梓區之路段(高楠公路)路幅為 40 公尺，雙向四~六車道，全線均以中央分隔島分隔。除楠陽路以北路段之行車速率達 40 公里/小時外，其餘路段由於路幅縮減、路旁工廠林立、又進入市區，因此車速多維持在每小時 20~40 公里間。其中，接近二高環線(國道 8 號)及高速公路附近路段之速率則降至約 20 公里/小時，服務水準僅至 E 級，係為壅塞程度嚴重之路段。

### 2. 台 17 線：

為西部濱海公路系統，位於楠梓區西側，自楠梓援中港地區進入楠梓區，沿德中路、右昌街、軍校路南行與左營區聯繫。路寬均在 30~40 公尺左右，其平均車速約在 20~30 公里/小時之間，尚可維持在 C、D 級之服務水準，惟機場至高速公路間路段因匯集高速公路至市區之城際旅次、進出機場旅次、工業

區通勤旅次、港區貨運旅次所產生之龐大車流，因此壅塞情況嚴重，屬 E 級之服務水準。

表 3-3-3 楠梓區省道服務水準

道路名稱	路 段 別	速率(往)	速率(返)	平均速率	服務水準
台 1	縣 186~楠陽路	43.3	44.9	44.1	B
	楠陽路~二高環線(國 10)	39.0	34.8	36.8	C
	二高環線(國 10)~天祥路	20.8	23.2	21.9	E
	天祥路~九如路	26.1	38.3	31.1	C
	九如路~高速公路	33.1	25.1	28.5	C
	高速公路~澄清路	24.5	17.1	20.1	E
台 17	台 19 甲~新庄子路	24.7	33.6	28.4	C
	新庄子路~中華一路	21.8	24.3	23.0	D
	中華一路~五福路	29.4	30.3	29.8	C
	五福路~五甲路	44.9	43.3	44.1	B
	五甲路~高速公路	14.9	51.5	23.1	E
	高速公路~台 25	45.3	36.0	40.1	B

資料來源：交通部運輸研究所，1999，台灣省公路行駛時間調查。

### (三)縣道系統：

為聯繫高雄縣市之主要道路，穿越楠梓區之縣道為縣 183，縣 183、186 及 188 交會於國道 1 號楠梓交流道附近，其中縣 183 聯絡楠梓、仁武、鳥松、鳳山與高雄前鎮、小港等地，為各工業區與鳳山商圈之串聯道路；南端起於中山四路，沿五甲路、維新路、鳳松路、鳳仁路至楠梓區銜接省道台 22 線。根據全省公路行駛時間調查資料，縣 183 除楠梓至鳥松段行車狀況較佳，平均旅行速率約 44 公里/小時，其餘路段因穿越鳳山市中心區，平均旅行速率約為 20 公里/小時，服務水準較差。

### (四)市區幹道系統：

本研究將楠梓區幹道主要將分為聯外道路、主要道路、次要道路等。楠梓區內之幹道約呈南北向與東西向之棋盤式分佈，惟楠梓、後勁、右昌三個舊聚落內之道路系統呈現較為雜亂的分布。

#### 1. 聯外道路：

楠梓區主要之聯外道路有：南北向之省道系統的高楠公路(台 1 線)、德中路—右昌街—軍校路(台 17 線)；往北與橋頭鄉聯繫的甲昌路—藍昌路、楠梓新路；此外尚有往南與高雄市區聯絡的左楠路，及通往仁武鄉的鳳楠路。而東西向的聯外道路則有與大社鄉聯繫的旗楠路、及興楠路。

#### 2. 主要道路：

本研究將楠梓區之主要道路定義為聯絡楠梓地區三大聚落的道路系統，由於楠梓、後勁、右昌三個聚落是以東西向分布於楠梓區內，因此，主要道路多

為東西向分布：有聯繫三個聚落的德民路、及加昌路，聯絡楠梓及後勁聚落的楠陽路，及右昌與後勁聚落間的後昌路。

### 3. 次要道路：

主要是指聚落內的主要道路，有楠梓聚落的：土庫北路、楠梓路、建楠路等；後勁聚落：海專路、學專路、後勁東路、後勁西路、後勁南路、後勁北路等；右昌聚落的：右昌街、民昌街、三水街等。

表 3-3-4 楠梓區縣道服務水準

道路名稱	路段別	速率(往)	速率(返)	平均速率	服務水準
縣 183	楠梓交流道~縣 183 乙	42.1	46.9	44.4	B
	縣 183 乙~台 1	20.3	21.4	20.9	C
	台 1~台 1 戊	27.9	27.6	27.7	C
	台 1 戊~縣 183 甲	14.0	32.1	19.5	D
	縣 183 甲~五甲交流道	19.3	21.0	20.1	C
	五甲交流道~台 17	22.3	22.6	22.5	C

資料來源：交通部運輸研究所，1999，台灣省公路行駛時間調查。

表 3-3-5 楠梓區主要道路車道配置現況表

道路走向	路段名稱	起迄路段	單向車道數		分隔島型式		路權寬度(公尺)	備註
			快車道數	慢車道數	中央分隔	快慢分隔		
南北向	高楠公路	德民路—華夏路	2	1	√	√	40	
	左楠路	加昌路—翠華路	2	1			40	
東西向	德民路	旗楠路—後昌路	2	1		√	40	
	加昌路	高楠公路—軍校路	2	1	√		40	
	後昌路	德民路—左楠路	2	1			28	

資料來源：高雄市主要計劃期中報告，2002

## 二、大眾運輸系統：

現階段於高雄市區經營公路大眾運輸服務之合法客運業者，包括長途客運之國光客運、統聯客運、建明客運、阿羅哈客運等；中短途客運之高雄客運、屏東客運、中南客運等；以及服務高雄市區之高雄市公共汽車等。

其中長途客運僅統聯客運、阿囉哈客運於楠梓區有設站；中短途客運則有高雄客運及高雄市公車於本區設有招呼站及候車室。

市區公車方面，高雄市公車服務之範圍幾乎涵蓋整個高雄市，行駛路線並包含部份高雄縣地區。高雄市公車系統現有路線共 63 條，其中 44 線為普通公車、19 線為幹線公車，各路線長度介於 5 公里至 20 公里之間，平均長度為 12.9 公里，平均全天之服務班次約 2,442 次。在運量方面，高雄市公車處於 86 年 9 月實施幹線路網並於 88 年底增開捷運公車等相關路線後，平均每天之載客人數為 90,080 人次。

表 3-3-6 公路客運基本資料彙整表

特性	營運業者	路線服務範圍	主要行駛道路
長途客運	國光汽車客運公司 (前台灣汽車客運公司)	台北、台中、埔里、墾丁	大部分路線行駛於高速公路，部分行駛於省線道
	統聯客運公司	台北、台中、北港	屏東線行駛於省縣道路，其餘為高速公路
	建明客運、阿羅哈客運及違規營運業者	台北、台中	高速公路
	高客、中客聯營	台中	高速公路
中短途客運	高雄汽車客運公司	部分高雄市區、高雄縣各鄉市鎮、台南縣仁德與屏東縣里港、高樹等	省縣道路
	高客、屏客聯營	高雄-墾丁	省縣道路
	中南客運公司	台南、墾丁	省縣道路
	高雄市公共車船管理處	高雄市區及鳳山	市區道路

資料來源：高雄市主要計劃期中報告，2002

表 3-3-7 高雄都會區地區性公路客運每日營運及運量一覽表

業者	區間路線別	每日班次	每日平均載客人數
高雄客運	楠梓-大社-鹽埕	10	222
	鳳山-楠梓-彌陀	12	24
	鳳山-楠梓-岡山	8	240
	大樹-仁武-楠梓	4	25
	岡山-楠梓-鹽埕	2	4
	高雄-楠梓-旗山	4	144
	高雄-台 17-台南	16	27
	楠梓-長庚-鳳山	2	27
	楠梓-長庚-屏東	26	619
	崗山頭-楠梓-屏東	12	828

資料來源：高雄、屏東客運公司，高雄市主要計劃期中報告，2002

### 三、鐵路系統：

高雄都會區鐵路路線示如圖 3-3-11，其中縱貫線自岡山往南經橋頭鄉進入高雄市楠梓區，穿越楠梓高架橋後沿中油高雄煉油場東側南行，為雙軌電化區間，採用 CTC 行車系統。高雄市台鐵營運車站有楠梓、左營、鼓山、高雄、高雄港等處。其中高雄站為特等站，專辦客運業務，為南部地區鐵路運輸樞紐；高雄港站與鼓山站為專辦貨運業務之車站，其餘各車站則為一至三等級兼營客貨運之車站。鐵路沿線路線容量以楠梓-左營之間路線使用率達 61.0% 為最高，左營-鼓山為 56.8% 次之。

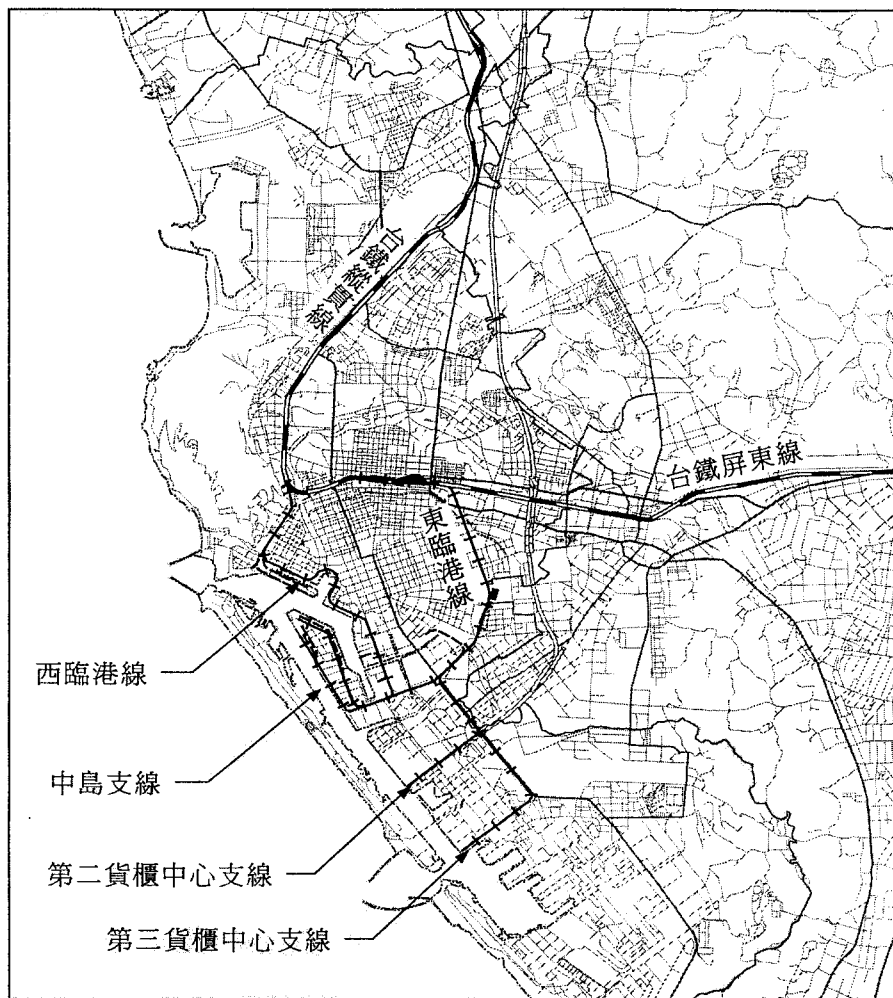


圖3-3-11 高雄地區鐵路系統現況路線圖

表 3-3-8 高雄都會區鐵路路線容量及使用率分析

區間	列車 次數		合計	客車平 均運轉 時分	貨車平 均運轉 時分	客貨列車所佔 比例運轉時分		閉塞 號誌 機數	軌道數 C	路線 容量	路線 使用率 (%)
	客	貨				客	貨				
楠梓—左營	137	46	183	6.5	9.75	0.749 4.264	0.251 3.354	3	2	300	61.0
左營—鼓山	137	51	188	5	6.5	0.729 3.28	0.271 2.236	1	2	331	56.8
鼓山—高雄	137	34	171	3.5	6.25	0.801 2.545	0.199 1.706	0	2	411	41.6
高雄—鳳山	113	5	118	6.5	9.25	0.957 6.162	0.043 0.481	2	2	310	38.1
鳳山—九曲堂	113	5	118	10.375	13.75	0.957 9.836	0.043 0.715	3	2	224	52.7

資料來源：台灣鐵路管理局，2000

根據台鐵統計年報資料，民國八十九年縱貫線與屏東線上、下車旅客數列於表 3-3-9，在旅客數方面，高雄站為縱貫線與屏東線間之轉運站，同時亦為南部

鐵路運輸之首要車站，因此鐵路客運量以高雄站最高，縱貫線及屏東線於高雄站全年上、下車人數分別為 1,242 萬、1,220 萬人次，總計高雄站之全年載運人數達 2,462 萬人次，遠高於都會區其他車站。旅客量列居第二位者為鳳山站，全年上、下車人數約為 387 萬，其次則為岡山站，全年上、下車人數為 346 萬次。

表 3-3-9 高雄都會區鐵路各站上、下行客運量(單位：人次/年)

路線名稱	站名	上行人數	下行人數	總計
縱貫線	岡山	1,659,300	1,805,236	3,464,536
	橋頭	253,616	233,082	486,698
	楠梓	1,073,166	1,240,641	2,313,807
	左營	502,690	559,079	1,061,769
	高雄	12,416,840	12,195,113	24,611,953

資料來源：台灣鐵路 89 年統計年報，民國 90 年

綜合來說，楠梓區聯外道路包括：國道 1 號、台 1 線、台 17 線、台 22 線、縣 183，左楠路、興楠路、楠梓新路、甲昌路等，除公路系統外尚有台鐵，因此聯外交通系統堪稱完備。而區內各聚落的聯繫亦相當便利，惟各區內之地區性道路路幅寬窄不一，道路實質設施不佳，且指標系統標示不清，應加以改善。

目前大眾運輸包括城際間的公路客運、台鐵，及區內的客運，除短程的區間通勤路線(台鐵：左營—楠梓，客運：楠梓—大社—鹽埕、鳳山—楠梓—岡山、楠梓—長庚—屏東等)的搭乘率較高外，其他區內路線搭乘率皆不高，且路線覆蓋率亦低。未來高鐵將於左營設站，而伴隨高雄都會區捷運系統的完工，將有四個捷運場站：楠梓加工出口區及高雄都會公園屬全市型、左楠路後昌路站及加昌路海專路站屬地區型，設置於楠梓區內。為求能利用大眾運輸發展之便，促使楠梓區的土地有效利用及發展，應更健全公車客運系統。

#### 第四節 文化、景觀特色及地方社團

文化與歷史為都市發展與成長之軌跡，人文與史蹟亦是都市社會多樣性之重要指標，回顧重要的人文據點與歷史遺蹟，可視為在現都市歷史與記憶的重要工作。

楠梓地區的古蹟與歷史建物雖然不多，但仍具有相當顯著的歷史意義，然而隨著都市的擴張，與實質環境產生程度不一的落差，包括因整體空間環境受到漠視，而無法利用土地使用管制規範改善鄰近氛圍；公共工程的選址與都市計畫的設定，未將文化及景觀資源納入優先考量之項目，而造成文化古蹟、遺址遭受破壞；如何在新文化的衝擊之下，重塑一些原本較富人性尺度的街道、巷弄及市集，則必須透過對地方文化及特有景觀的了解之背景為前提，方能針對不同地方之特性，加以規劃。

## 壹、歷史軌跡

舊名「楠仔坑」的楠梓，因區民原為福建省漳、泉兩地於前清來台墾拓先民之後裔，當時遷者日眾，不久形成一大村落，因林邊有溪，後畔遍植楠木，故名為「楠梓坑」。後勁河流域是楠梓區農業的膏腴之地，工業方面日人興建燃料廠於後勁地區的半屏山麓，這個巨大的轉變促使楠梓逐漸往二級產業轉型。(高雄市民政局編印，高雄市區里沿革圖誌，民國 89 年)

### 一、明鄭時期：

永曆十五年(1661)，鄭成功復台後，將蔦松溪以南迄瑯設置萬年縣，是高雄市最古老的漢人住宅集中區。且右昌、後勁為明代右衝鎮、後勁鎮，與左營鼎立而三，成國防的重鎮，故楠梓區自明鄭時代，已經充分的開發，在早期的台灣拓殖史上，也佔有光彩的一頁。

### 二、清領時期：

康熙廿三年(1684)，清朝在台灣設治後，鳳山縣轄有七里二莊十二社一鎮。後經光緒、宣統不斷地行政區重劃，最後將本區大致分為三個聚落發展：

(一)楠梓坑區：區治在觀音中里的楠梓坑街；下轄觀音中里的楠梓坑街、土庫庄、林仔邊街、三奶壇庄、大社庄及觀音下里的後庄等。

(二)後勁區：區治在半屏里的後勁庄；下轄半屏里的後勁庄、右沖庄、八卦寮庄、大灣庄等。

(三)仕隆區：區治在仁壽里仕隆庄；下轄仁壽里的援中港庄、下鹽田庄、頂鹽田庄、五里林庄、九甲圍庄、仕隆庄、林仔頭庄、橋仔頭庄與觀音中里的中崎庄等。

### 三、日據時代：

民國十三年，廢高雄郡，高雄街升格為高雄市，楠梓庄劃歸岡山郡管轄。民國卅三年，廢楠梓庄，將轄區內的楠梓、土庫、後勁等村落劃入高雄市轄區，其餘部落分別劃入岡山街與燕巢庄。

### 四、台灣光復後：

民國三十四年台灣光復後，右沖、後勁、楠梓分別編為第十七、十八、十九區公所；民國三十五年撤銷右沖、後勁二區，合併成一個區，區公所設於楠梓，遂名為楠梓區。

民國五十年後隨著台灣經濟結構由封閉型態轉型為出口導向，高雄市先後設置了「高雄加工出口區」與「楠梓加工出口區」，而南高雄的兵工廠、化工廠、



油庫、港區碼頭的臨港線鐵路之興建，亦為現今臨海工業區之發展奠定了基礎，因此直至 80 年代高雄除了帶動台灣經濟快速成長，亦是自身產業經濟最為興盛的時期，而勞力密集產業的特性，使高雄呈現以藍領階級居多數的工業城市意向。其中楠梓地區更因楠梓加工出口區與中油高雄煉油廠區成為高雄都會區大型石化工業發展地區，奠定其為北高雄之工業區域。

## 貳、景觀特色

### 一、工業景觀：

#### (一)中油煉油廠：

四十年來中油不斷整修擴建，由一輕、二輕、三輕、四輕、五輕才達今天的規模，成為遠東首屈一指的煉油工廠。煉油廠的範圍廣闊，四望看不到邊際，很遠就可看到高聳的煙囪林立，冒出一大團煙火，繚繞煙雲，壯觀至極。接近廠址時，更可遙見蒸餾、製煉、烷合各工廠的巨大機件，拔地而起，直轟雲天，在豔陽天色中，眩人眼目。廠內，奇形怪狀的機械容器，或高或矮，或大或小，星羅棋布，錯落參差，如伸觸高空的蒸餾塔，高逾天際的反應塔；低矮如踞，但大可百圍的油槽等。

#### (二)楠梓加工區：

後勁的另一工業據點為楠梓加工區，加工區內工廠及辦公大樓有規劃地整齊羅列，以圍牆、植栽及道路與鄰近分區相隔，部分開放空間如會議堂、加工區管理中心則以綠地與外界相連。楠梓加工區興建後，帶動了後勁的繁榮，就業機會大為增加，吸引了大批人潮，因此上下班的尖峰時刻，加工區的各個出口及外環道路會出現大量的汽機車流。

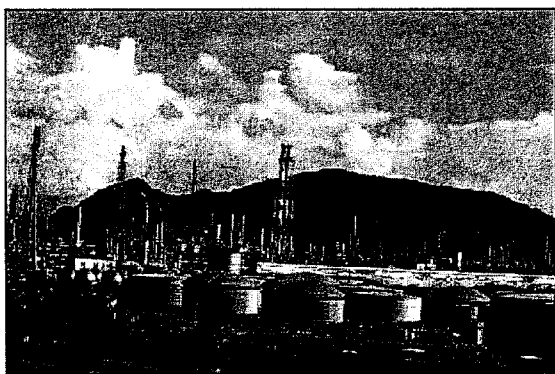


圖3-4-1 高雄煉油總廠



圖3-4-2 楠梓加工出口區

## 二、聚落景觀：

楠梓區由東向西共計有三個舊聚落，恰與高速公路、省道、鐵路將本區之切割型態相仿，分別為楠梓聚落、後勁聚落、及右昌聚落。而楠梓之發展亦是從這些傳統聚落延伸。因此，楠梓區內富人文特色之景觀、較具雅趣的街道、與極具鄉土教育意義的古蹟、歷史建築，皆分布於三大聚落中。

### (一) 楠梓聚落：

楠梓仔坑為主要古街之一，舊楠梓坑人多經營菜攤、米市、醃醬、米粉、藥舖之類等。這一條古老的楠梓坑街，即今的楠梓舊街及楠梓東街，至今古道兩旁，仍有零星的百年老屋，讓人憑弔思古。高速公路、台1線、台鐵均通過本聚落，區公所等機關亦多散佈於此，加上本聚落為楠梓區之商業匯集點。因此，古街、人文景觀、公路的過境車流、機關與商業林立的人潮、新舊的住宅簇群，這些元素的混雜，使楠梓聚落給予人的意象是繁榮但卻雜亂，沒有一脈絡可循。

楠梓聚落的發展中心點是楠梓天后宮，因面臨興楠路，並無廟埕廣場，香火極盛。此外，楠梓聚落另一中心點：慈雲寺，佔地極廣，寺內古木參天，一片寧靜，院前植滿各種花卉，爭豔鬥麗，與錯列的石桌石椅相襯，益覺古芳四溢。

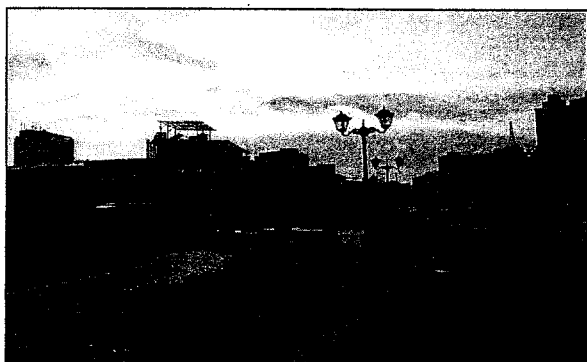


圖 3-4-3 青埔河濱公園



圖 3-4-4 停車空間不足



圖3-4-5 楠梓陸橋

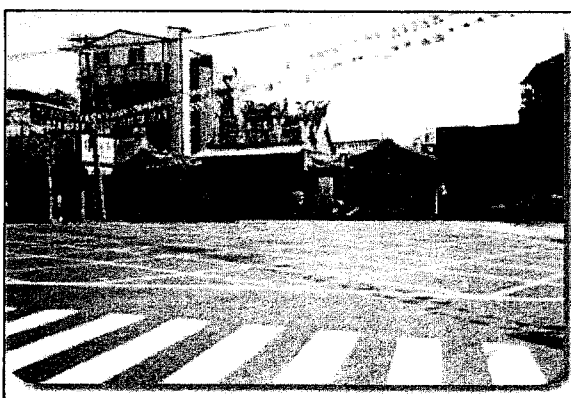


圖3-4-6 楠梓天后宮



圖3-4-7 慈雲寺

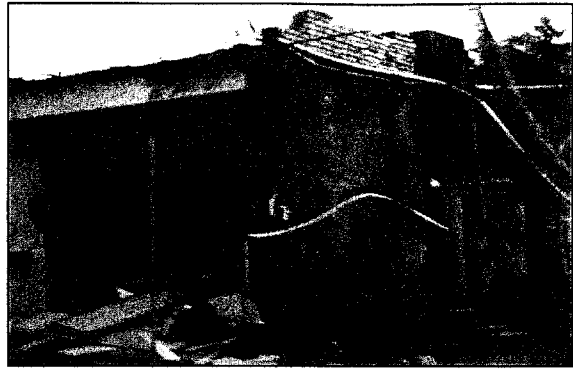


圖3-4-8 舊聚落建築衰頹



圖3-4-9 巷道內住宅區

## (二) 後勁聚落：

為明鄭「後勁」鎮設鎮屯墾之所。後勁的南半側近半屏山腳，今東南水泥公司的西北角，原有二塊仙人狀的巨岩，一高一矮，居民稱高者為「石公」，矮者為「石婆」，今兩者均被炸碎化作水泥。由於山下的地貌長期受到雨水的侵蝕與沖刷，地形宛如上弦月，乃以地象名之「月眉」。(高雄市教育資訊中心，高雄采風錄，<http://www.kh.edu.tw/cities/takauo/index.htm>，民國 91 年)

今後勁南路 129 巷一帶，舊稱「大學」一帶，仍有一、二棟充滿書香的古厝，點綴其間，做為昔日光彩的佐證。目前後勁人的發展中心點是鳳屏宮，香火鼎盛，有寬廣的廟前廣場，平日為居民聚集休閒之處，到了黃昏傍晚，則為市集所在，好不熱鬧。沿主要道路有熱鬧的鄰里性商業行為外，住宅區內十分寧靜；多為 2-4 樓連棟透天厝，建物色彩以灰、黃色調為主。沿學專路、後昌路等煉油廠周圍道路皆可見綠帶與高聳煙囪不協調的天際線，偶爾又聞到飄散空氣中的臭味。

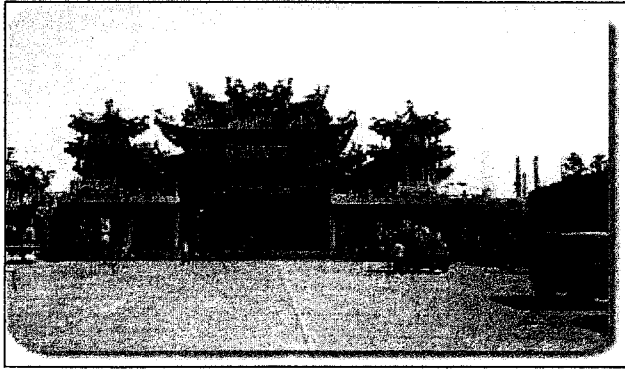


圖3-4-10 後勁鳳屏宮



圖3-4-11 鄰煉油廠之道路



圖 3-4-12 後勁地區建物天際線不協調



圖 3-4-13 後勁地區寧靜住宅區

### (三) 右昌聚落：

與後勁相同，右昌聚落亦為軍屯所建立的舊聚落所在。右昌自古人傑地靈，今右昌3巷的楊府「飛脊」古厝，則為著名之史蹟。右昌人的宗教生活，開本市風氣之先河。平時不祭拜，統一在農曆六月半祭祖；七月不普渡，每月初二、十六不「做牙」。廟會不供牲醴，水果鮮花代之；祭拜不燒金箔，清香取代。其宗教信仰是「信而不迷；拜而不奢」，是全市宗教生活最「儉樸」的地區。(高雄市教育資訊中心，高雄采風錄，<http://www.kh.edu.tw/cities/takauo/index.htm>，民國91年)

本區內之建物景觀多為2、3樓的連棟建築，許多眷村坐落於此，除主要道路沿街有商業活動外，巷道內之住宅區十分寧靜。而靠近北端之新興住宅區與鄰近加工區的道路旁則多新式的高樓建築。為2-3樓連棟建築，巷道內十分寧靜，但因發展較早，巷道內亦多窳陋建築，整體意象呈現新舊參半，較缺乏條理



圖3-4-14 楊氏古厝

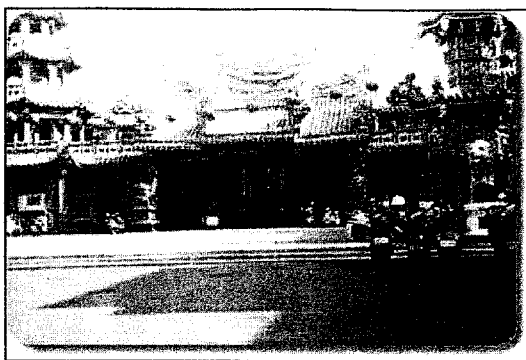


圖3-4-15 右昌元帥府

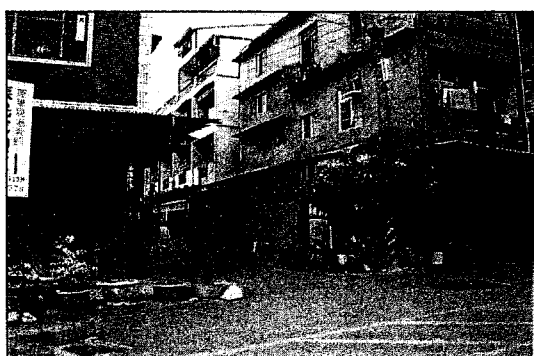


圖3-4-16 右昌舊住宅區



圖3-4-17 右昌地區窳陋建築



圖3-4-18 右昌地區寧靜住宅區



圖3-4-19 右昌地區鄰里性商業



圖3-4-20 右昌地區衰頹傳統建築

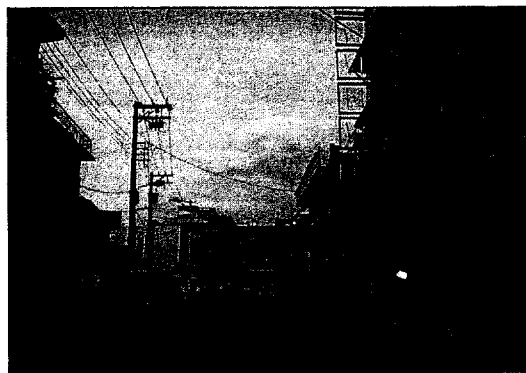


圖3-4-21 右昌地區新舊參半之意象

#### (四) 新興聚落：

新興住宅族群多集中後勁溪北側(高雄大學、第一科大南側)，建物型態以公寓、大樓為主，動輒 10 樓以上；新興住宅族群必須留設一定比例之開放空間，因此鄰里性公園綠地較為充足；新舊建物隔道路相望，景觀不協調，天際線落差大。

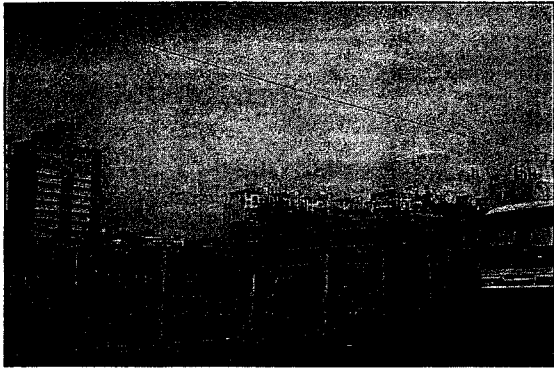


圖 3-4-22 新興住宅區之意象 1



圖 3-4-23 新興住宅區之意象 2

#### 三、自然景觀：

楠梓區擁有藍帶—後勁溪、楠梓溪、典寶溪、東南側又有半屏山，理應是十分宜人的都市景觀，但目前後勁溪沿岸的親水設施甚少，又藍綠帶缺乏連接規劃，因此未能突顯其自然景觀。

後勁溪下游段的黑橋排水溝，兩岸多為魚池及養蝦池，佈滿漁船，景致特殊；中段流經都會公園部分，對岸為密集的住宅區，清晨與黃昏居民沿河岸道路散步、活動。半屏山近來綠化復育工作及典寶溪沿岸之植栽綠化規畫都極為成功，綠意盎然，清晨、傍晚或假日都有許多踏青、健行之人潮。



圖3-4-24 後勁溪沿岸景觀

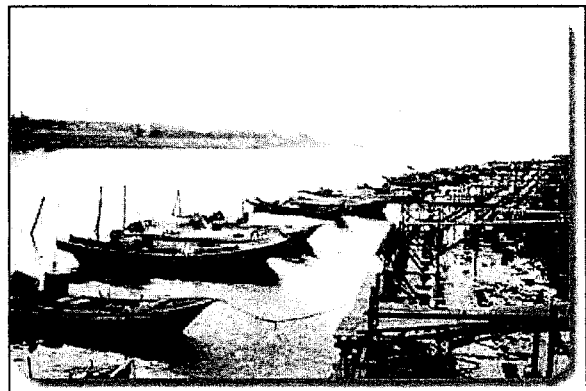


圖3-4-25 援中港景觀

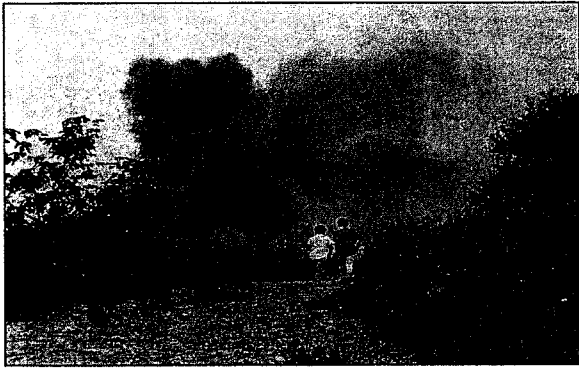


圖3-4-26 半屏山景觀

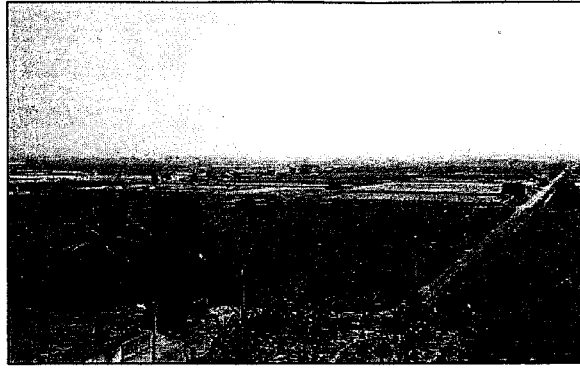


圖3-4-27 典寶溪景觀

### 參、活動特色

楠梓區是以工業及住宅使用為主體，因此當地活動特色除楠梓加工區、中油煉油廠、及沿高楠公路(台1省道)的工廠所吸引之通勤旅次外，最主要的地方性活動便是當地甚或鄰近地區的民眾日常休憩、活動社交的旅次。楠梓區的地方活動系統主要可分為：地區性休憩及商業活動、鄰里性休閒與商業活動、及文教設施所吸引產生的上學旅次等三個部分。而楠梓區或鄰近鄉鎮之居民對藝文活動、休閒遊憩、體育活動、或較多元的商業消費等活動之需求，則可由高雄市中心區獲得。

#### 一、交通旅次：

##### (一) 上學旅次：

為提升高等教育水準與普及率，並使南部區域的學生能就近入學、民眾能擁有更多元的進修管道，以均衡南北的教育資源分布。因此近年來，高雄都會區積極健全文教設施，以培育優秀人才，進而帶動高科技的氛圍，促進地方未來發展之生機。而楠梓區除了基本教育體系的國中、國小平均分布於各住宅區內外，更有楠梓特殊學校、國光中學、中山高中、及籌辦中的楠梓高中等四所高中職校，而西南側鄰近左營軍區尚有海軍官校；而楠梓區除上述之基本教育體系外，更於行政區北端聚集了高雄大學、高雄第一科技大學、高雄海洋技術學院等三所高等教育學校，上學旅次一般於晨昏峰時刻集中於地區性道路。

##### (二) 通勤旅次：

本區之尖峰時刻通勤旅次多集中於楠梓加工區、中油煉油廠、高楠公路沿線之工業區及楠梓聚落之機關。

##### (三) 休閒旅次：

其廣大的校園及運動場、都會公園、半屏山、典寶溪河岸公園、地區性與鄰

里性公園綠地、廟埕廣場、商業區、夜市等豐富的活動據點也提供了楠梓區及鄰近地區平日及假日休閒、踏青、逛街消費等多元活動的好去處。

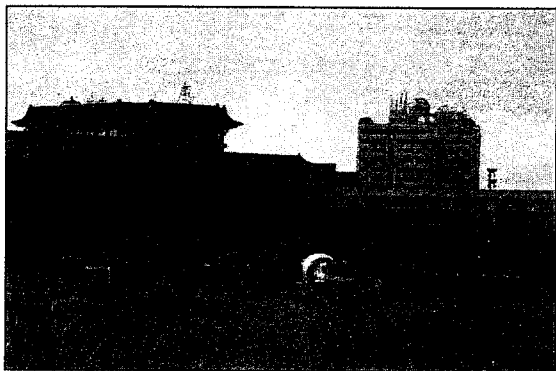


圖3-4-28 高學海洋技術學院

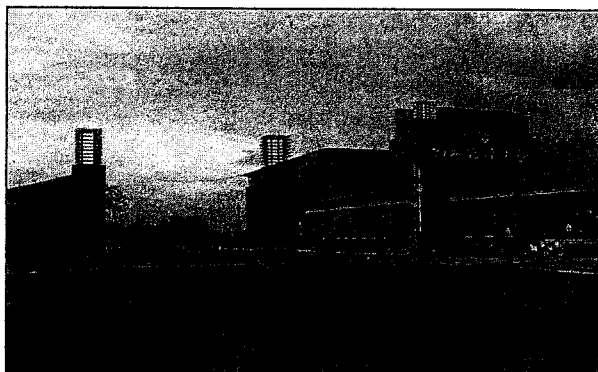


圖3-4-29 高雄大學



圖3-4-30 楠梓加工出口區1

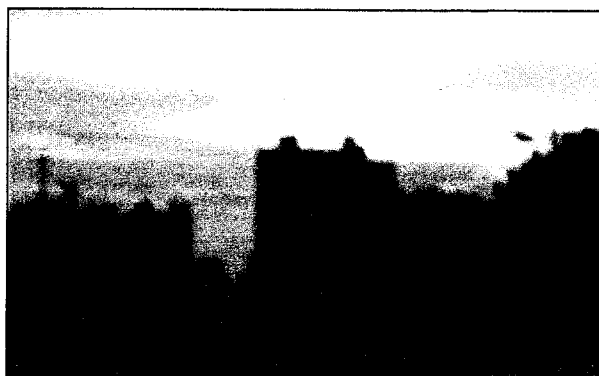


圖3-4-31 楠梓加工出口區2

## 二、休閒活動：

### (一) 公園綠地：

分布於各住宅區的鄰里公園及兒童遊憩場所是當地民眾聯絡感情、休憩最方便、最經常使用的設施；而鄰里公園除分布於住宅區內，加工區亦規劃有公園綠地提供園區人員放鬆活動之用。其中較具特色的鄰里公園—青埔河道公園，是後勁溪整治計劃所規劃而成的親水性河濱公園，運用了和諧且豐富的顏色與休閒綠地相互搭配出宜人的景緻，是鄰近居民親子休閒活動的好去處；清晨及傍晚都有親子悠閒的休息、嬉戲活動，平時更是附近居民閒聊的社交場所。

而典寶溪及半屏山的綠化成功，亦成為清晨、傍晚及假日休憩、踏青活動的好去處。佔地 90 公頃的高雄都會公園，是一座大型森林公園，擁有遼闊的草原、及台灣原生植物、游泳池、溜冰場、自行車道、藍球場、網球場、棒球場、露天舞台等，提供高雄都會區民眾休憩、運動、踏青、教學等戶外活動最佳場所。此外綜合運動場亦有射箭、自行車、游泳池等運動場所，提供民眾活動及賽事之舉行。這些休閒據點所提供的對象範圍較鄰里性公園綠地廣，因此活動也較多元。



## (二) 廟宇廣場：

楠梓的聚落型態是以楠梓、後勁、右昌三個傳統聚落為中心向外延伸，聚落中心點多為各聚落之守護廟，沿襲傳統，廟埕廣場因此成為當地居民平日集會、聯絡感情的地方；部分香火鼎盛、佔地較廣的廟宇甚至吸引鄰近鄉鎮的民眾前往朝拜。

## (三) 社區活動中心：

社區活動中心多以里界來劃設建立，一般都具備有會議室、娛樂室等，提供社區居民開會聯絡、舉辦活動、諮詢，或平日休閒、娛樂、獲取資訊之用。有些社區活動中心還設有學苑，提供居民進修，參與社工服務、運動等活動。

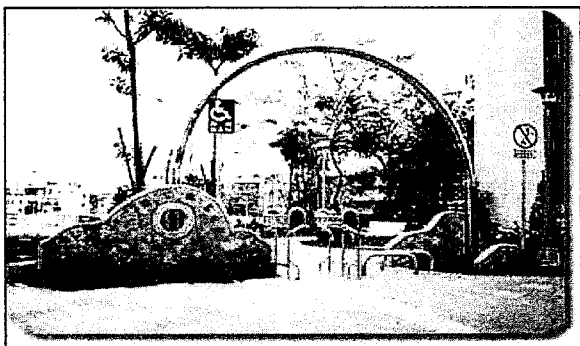


圖3-4-32 惠楠公園



圖3-4-33 青埔河道公園

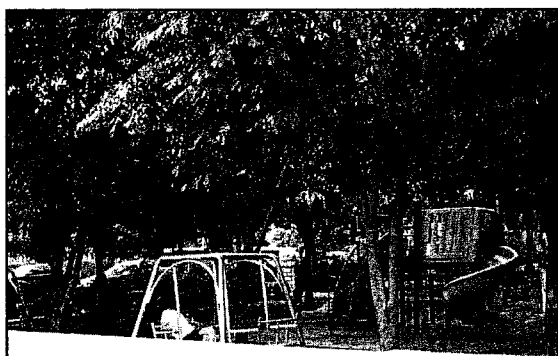


圖3-4-34 鄰里性兒童遊憩場

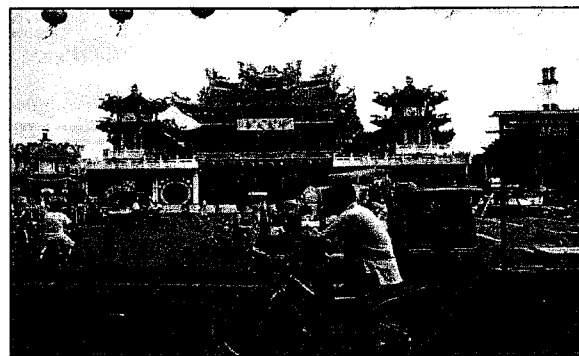


圖3-4-35 後勁鳳屏宮廟埕活動

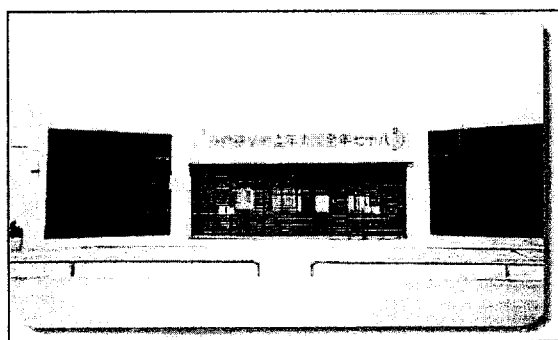


圖3-4-36 綜合運動場

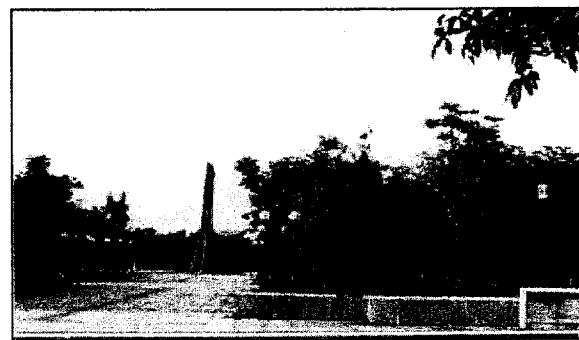


圖3-4-37 高雄都會公園



圖3-4-38翠屏里活動中心



圖3-4-39 活動中心

表3-4-1 休閒活動之組成一覽表

系統類型	地點	時間	對象
公園綠地系統	典寶溪、半屏山	平常日清晨、假日	平常日—退休者、老年人 假日—年齡層較廣
	綜合運動場	傍晚、假日	以青少年、壯年之運動者為主
	都會公園	平常日清晨、傍晚、假日	平常日—老年人、青壯年運動者 假日—除運動者外，多親子、情侶
	鄰里公園	平常日傍晚為主	整日都有零星民眾。以老年人、主婦、幼兒為主
廟埕廣場	慈雲寺	假日	信眾、鄰近地區之民眾
	鳳屏宮	傍晚、假日	附近朝拜民眾；市集採買人潮
	天后宮、元帥廟等	假日	附近朝拜民眾
活動中心	社區活動中心	晚上、假日	社區民眾

### 三、商業活動：

楠梓區主要是以工業及住宅兩大使用作為定位，因此層級較高的商業活動類型必須往南邊的市中心區消費。本區所提供的商業消費是屬於地區性層級的，提供楠梓區全區民眾使用，甚至一些鄰近鄉鎮，如橋頭鄉、梓官鄉、大社鄉等的民眾一些消費需求，地區性商業區集中於楠梓聚落中心、楠梓火車站附近。此外後勁、右昌聚落的德民黃昏市場、後勁夜市所提供的商業活動亦是青少年、及民眾夜晚的活動之一。

除了較為集中的商業區外，零星散布於住宅區的鄰里性商業如米店、水電行、雜貨店、便利商店等，亦提供民眾日常所需極高的便利性。民眾時常聚集的廟宇週遭巷道，有可及性高、居民集聚的優點，因此多有販售蔬果、食物的攤販聚集，更甚者，已成為傳統市集。

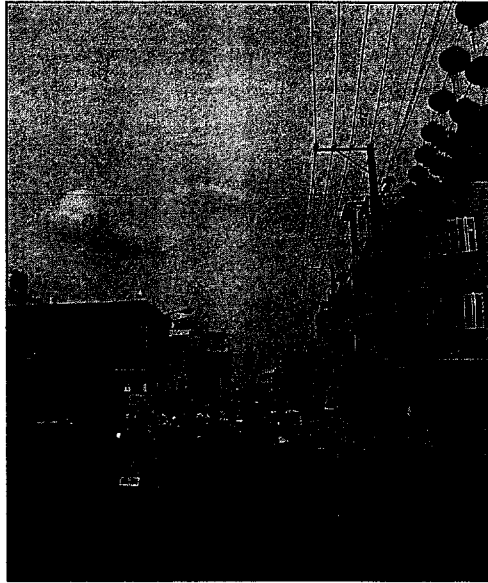


圖3-4-40 後勁鳳屏宮週遭市集



圖3-4-41 地區性商業區



圖3-4-42 後勁夜市

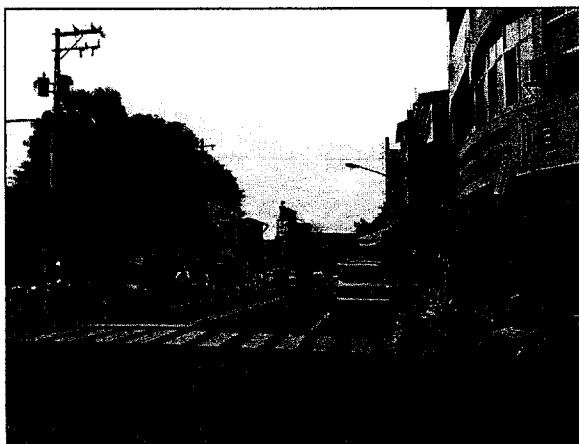


圖3-4-43 鄰里性商業活動

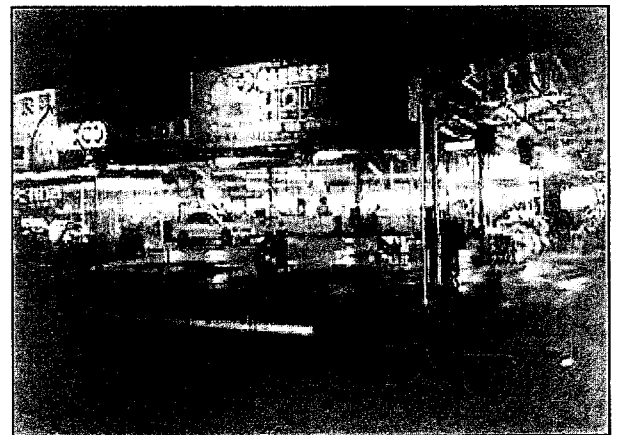


圖3-4-44 德民黃昏市場

表3-4-2 商業活動之組成一覽表

類型	地點	時間	販售內容
地區性商業	集中於楠梓舊聚落之中心、火車站、區公所附近	商店開業時間	服飾、精品、書籍、百貨、餐廳等
鄰里性商業	住宅區巷道內、各聚落地區性道路沿街商業，可及性高	商店開業時間，較地區性商業營業時間久	小吃、飲料、便利商店、雜貨店等

#### 四、社區團體：

由於社會型態丕變，目前毗鄰而居的民眾不相往來之情形屢見不鮮，且人情日愈淡薄，自掃門前雪的舊習性仍深植民心，衍生之負面影響自不待言；為加強推動守望相助工作，聯繫居民情感，提供諮詢及社工服務、凝聚社區意識，並提供學習進修機會，積極推動輔導成立社區發展協會，目前楠梓區已有清豐社區、東寧社區、享平社區、五常社區、惠民社區、玉屏社區、加昌社區、仁昌社區、援中港社區、藍田社區、宏南社區、宏毅社區等 12 個社區發展協會；還有台灣信義會後勁教會、高雄市楠梓區婦女會、及水蓮花婦女協會等 3 個婦女團體。實際深入基層參與鄰里睦鄰活動，全面結合社區資源，落實治安安全民化。

#### 五、社區網絡：

社區網絡的建立將有助社區民眾的生活、創立優質住宅環境，因此，以下本研究將社區網絡分為資訊網絡、社交網絡以及安全網絡三部份，試圖以與社區居民更息息相關的網絡架構因子，來檢視楠梓區目前各生活聚落的機能。

##### (一) 資訊網絡：

社區民眾的共同意識是必須透過相同關心的事務、相同的問題衝突、或相同的活動等以求意見的協調、溝通，使民眾於生活中也所交流，使社區共識在這資訊的流通中被建立起來。因此，社區、生活相關資訊的易得性，是促使民眾能關心生活社區的一道鑰匙。學校、社區發展協會、行政機關等三種場所都是楠梓區生活訊息公佈、交流的核心，所以本研究將以這三個場所的分布密度及影響規模，來檢視各住宅區的生活機能是否健全。

由圖 3-4-44 可知，學校以右昌舊聚落的分布最為密集，而行政機關則集中於楠梓舊聚落，社區發展協會也以楠梓舊聚落分布較為均勻，反觀右昌聚落可能因為發展的早，缺乏可利用土地，導致仁昌里、加昌里、建昌里、和昌里、慶昌里、宏昌里等六里共用一個活動中心；因此，可知資訊網絡的覆蓋率與密集度以楠梓舊聚落為重心，而以楠梓路與加昌路為延伸軸帶。後勁聚落及北端的新興住宅區之資訊網絡零星散佈、不健全。

##### (二) 社交網絡：

社交活動是民眾表達意見、與鄰居溝通，培養共同情感的活動，更是凝聚社區意識的表現。本研究針對楠梓區居民交流、聚集、頻繁活動的地點特性，選定

廟宇廣場、公園綠地、活動中心等三個民眾最常利用的公共空間密度與影響規模作為檢視社交網絡的標準。

較具規模的大型社交空間仍是以楠梓舊聚落為集中地，但平均而言，右昌、後勁、楠梓舊聚落的社交網絡密集度因發展較久遠，是遠比新興住宅社區來的健全。此外，由圖 3-4-45 可看出，廟宇廣場為各建成聚落的社交發展中心，而不論新、舊社區綠地公園皆不足、覆蓋率低。

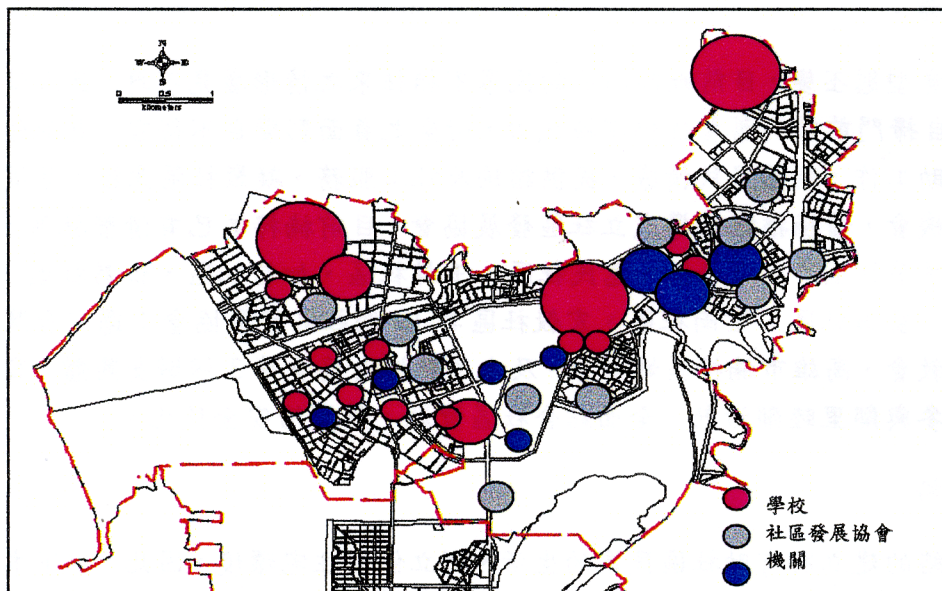


圖 3-4-45 楠梓區資訊網絡現況示意圖

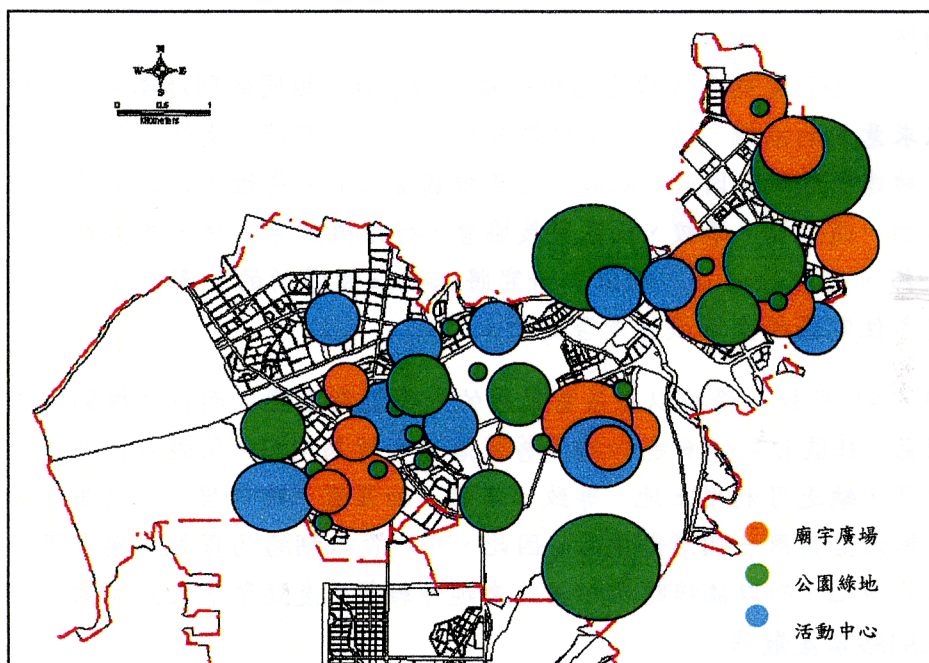


圖 3-4-46 楠梓區社交網絡現況示意圖



(三) 安全網絡：

社區的安全性是民眾選擇居住地點最重要的考量，如何將相關的安全資源串聯更是各地方政府所追求的績效。所謂的安全網絡是由警察系統、消防單位、醫療單位等為評量主軸，再將便利商店、社區守望相助巡守隊等自發推動安全網建立的場所、團體納入一起討論。

楠梓舊聚落的安全機能最密集，醫療診所沿加昌路向西增加之趨勢。後勁聚落的安全網絡強度低，因此必須加強區內道路系統之健全，以確保救難之時效性。

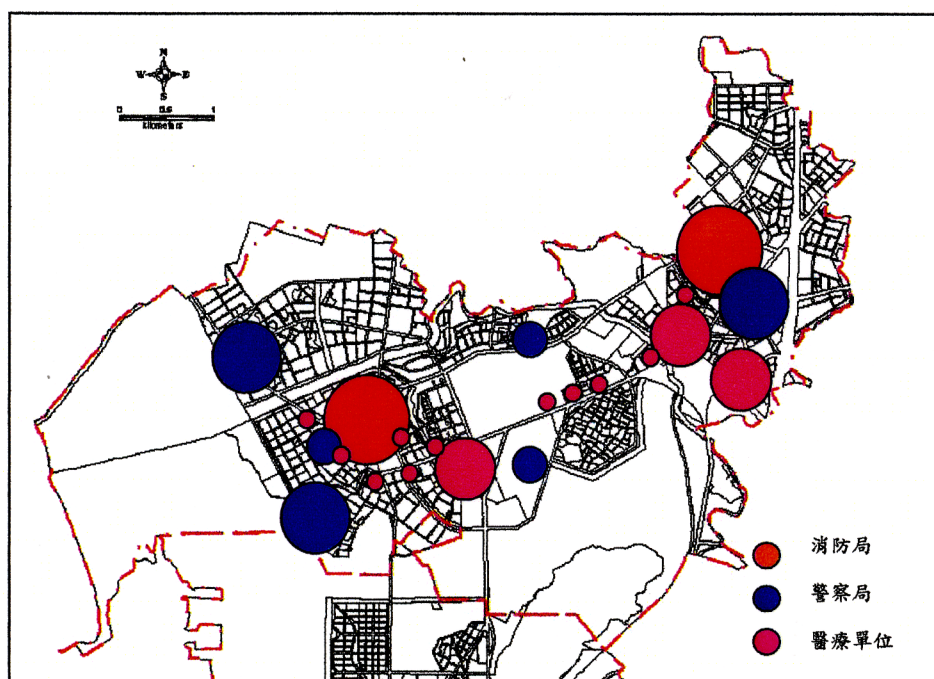


圖 3-4-47 楠梓區安全網絡現況示意圖

## 第四章 發展課題及發展定位

本章將藉由前述上位及相關重大建設計畫之指導與影響、楠梓區自然環境背景、實質建設發展及人文景觀特色等現況分析，透過課題與對策之研擬，及分析楠梓地區內外部之發展潛力、限制，以確立楠梓區未來之發展定位及目標。

### 第一節 發展課題與對策分析

本節將根據現況環境的調查分析，針對住宅及社區、人文景觀、交通運輸以及產業環境所面臨之課題提出條列式的綱要說明。讓高雄市政府及楠梓區公所等相關單位可以明顯且迅速地瞭解楠梓區本身的發展課題、及未來在發展上可能面臨的問題，以期在後續規劃、執行發展楠梓地方特色的推動工作，能有所助益。

#### 壹、都市聚落方面

**課題一：快速都市發展的歷程，導致都市紋理及傳統聚落功能迅速消失**

說明：在快速的都市發展過程中，許多屬於楠梓的傳統特色及地點常迅速消失於竄起的建設中，舊有建築逐漸被高樓取代，傳統聚落紋理的崩解，民眾的記憶被抹滅，早期的人文建築、活動型態逐漸消失。

- 對策：1.成立社區文史工作室，確實保留屬於楠梓地區歷史傳統的記憶、資料。  
2.推動民間團體及政府合夥修復保存歷史建築。  
3.善加利用快速都市化的過程所帶來的工業區歷史意義—石化工業、環保運動，成立煉油過程、機具、成品等相關的博物館、並保留環保團體歷次抗爭過程的縮影，以深植民眾環境保護之概念；或於半屏山設置礦業博物館，紀錄當時水泥開採之現況。  
4.結合傳統聚落之歷史人文景觀、工業化過程的遺跡與活動、及楠梓天然景觀、都會公園，有效推廣屬於楠梓地區特有的鄉土教育。

**課題二：住宅區內之建築景觀新舊參雜，廢棄失修的房舍造成窳陋；又缺乏整體防災規劃**

說明：楠梓區內散佈多處老舊聚落及窳陋建物，形成廢棄之區塊，導致街廓景觀不佳；且廢棄與老舊之建物因缺乏有效整理，在安全與衛生上亦是一大問題。此外，區內的住宅聚落多為早期發展，再逐漸蔓延擴展，故缺乏整體防災規劃。

對策：1.整合楠梓地區現有之建築師組織，配合地區居民需求，設計符合地方特

- 色且有秩序、符合居民需求之住宅建設發展。
- 2.確保住宅區環境及社區服務品質的維護及提昇。
  - 3.建立明晰的住宅社區鄰里計劃單元體系，做為檢討社區品質與公共設施的基本單位。
  - 4.對於有歷史意義之舊有建築應予以修復保存，並以都市設計手段規範鄰近住宅簇群之建築型式。
  - 5.推動防災避難圈之規劃，並建立圈域內之防災據點，並加強圈域內之安全性。即以以社區居民為基本構成，以小、中學校設施為中心，以其服務半徑 600 公尺為鄰里避難圈之範圍，各區設置防災支援中心，提供社區居民防災情報與進行救災資源的聚集、發放與配送等工作。圈域內各開放空間，包括基地內之空地、綠地、公園及道路等為緊急避難場所。

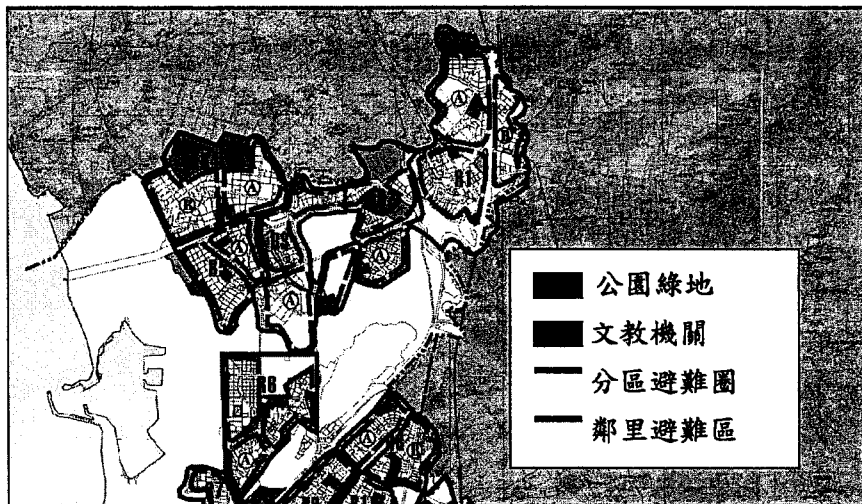


圖 4-1-1 楠梓區防災系統示意圖

資料來源：高雄市主要計畫期末報告，2002

### 課題三：鄰里性公園及民眾之休閒廣場等公共設施不足

說明：各住宅簇群內之鄰里性公園、兒童遊憩場、及民眾聚會、活動之廣場配置明顯不足，尤其是發展較早的地區，目前楠梓區之鄰里公園多設置於新興住宅區。對傳統聚落之居民而言，其鄰里公園不但空間不足、且可及性低。

對策：1.提升公園綠地、廣場的開闢率。

2.多利用活動中心、廟埕廣場作為民眾集會的場所。

3.通盤檢討時應確實考量公園綠地不足的現象，增加鄰里公園、公兒之面積，並確實考量設施之可及性。



## 貳、人文景觀方面

### 課題一：城市風貌自明性不足，地區意象模糊

說明：楠梓地區一直以來給予大家的意象即是工業區與污染，而針對本地區的都市形貌總是模糊不清，歷史人文景觀雖零星散落各聚落，但卻缺少系統性的規劃與指導，以凝聚社區意識，產生鮮明的地區意象，進而形塑都市魅力與展現可居性的競爭力。

對策 1. 首先必須瞭解楠梓區之資源所在及發展定位。

2. 加強大學與工業區的互動，不論是實質環境的聯繫或是人才、研究的互動，以確立一科技的氛圍。

3. 各住宅聚落應依其人文特色、天然景觀，採都市設計手段或社區總體營造等方式發展屬於自己的風格意象。

### 課題二：古蹟與宗教文化建築周邊景觀凌亂，無法建立整體意象

說明：古蹟建築與宗教文化是地區的歷史寶藏與居民生活的見證，以楠梓區而言，其史蹟建築多坐落於傳統聚落之中心點，可見楠梓地區早期甚或現階段之休閒、集會、鄰里性消費活動都以各區的守護廟(右昌元帥府、後勁鳳屏宮、楠梓天后宮及慈雲寺)為主。但由於工業化的快速發展，這些史蹟建築缺乏完善的保存及周邊用地的適當規劃，因此造成市集景觀凌亂，無法建立整體意象，成為聚落發展的中心。

對策：1. 歷史建築保存是一種無形資產，可活化老舊社區，帶來新契機。歷史保存計畫涉及歷史、建築、都市計畫、社區營造、修復技術、土地開發、經營管理、溝通協調等多方議題，因此，尋找資訊管道、吸收知識、培養訪談溝通技巧、增廣保存觀念的視野、建立有效支援的專業人力網絡，以推動歷史保存。

2. 配合並爭取行政院文建會及內政部所審定古蹟及其他具有歷史意義及建築特色古蹟之管理經營、修復計畫預算，落實永續性古蹟保存工作。

3. 在保有本地文化特色的前提下，去做活化與更新，強調社區居民參與歷史建築活用的重要。邀請市民團體提出有關歷史建築改造的各種「行動方案」，包括實質環境改善、街區發展、都市空間演出等。

4. 重新審視「歷史空間再利用」、「造街和聚落保存之產業和制度」等議題，彈性地結合歷史保存與都市發展策略，建構一個符合社會與環境正義的城市。

### 課題三：楠梓區擁有豐富藍綠帶資源景觀，卻未有效串聯發展

說明：楠梓區北端擁有廣闊且設施機能健全之高雄都會公園、及後勁溪，南側有復育綠化中的半屏山，加上健全豐富的文教設施，卻缺乏有效的線形串聯系統，導致這些豐富的景觀系統無法發揮其休閒、教育作用。

- 對策：1.復育自然山水生態，並積極串連形成區域性及都會性公園軸帶；持續改善後勁溪河川整治復育及半屏山綠化工作，並於沿岸規劃綠帶及人行步道系統，加強遊憩機能，結合高雄都會公園為一親水都會休閒公園。
- 2.利用各級學校校園空間、體育設施、及綜合體育場，建構完善體育休閒場所。
- 3.提升鄰里公園及社區的綠化品質，加強都市林蔭道路之空間規劃，使之成為社區開放空間的一環；有效利用並轉化林蔭道路為強化市區與自然山水資源軸帶相通相連的居民活動景觀綠廊。

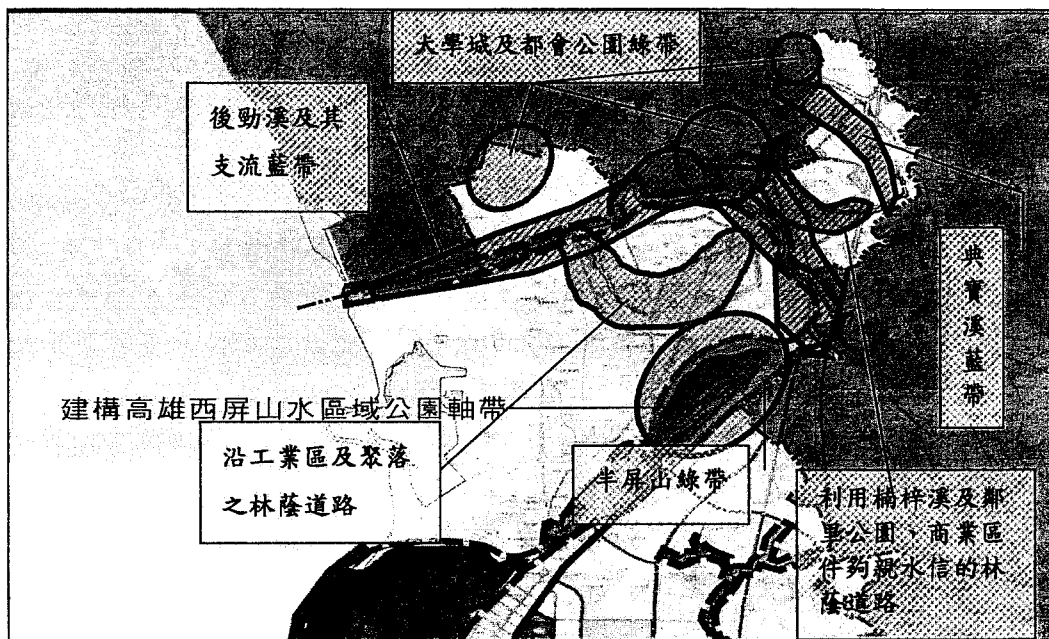


圖 4-1-2 楠梓區藍綠軸帶示意圖

資料來源：高雄市主要計畫期末報告，2002；本研究整理

### 參、交通運輸方面

#### 課題一：大眾運輸路網不健全且民眾使用意願不高

說明：目前楠梓地區仍以機動車輛為主，公車路網並不健全，因此導致民眾使用大眾運輸工具的意願低。而未來高雄都會區捷運系統完成後，捷運紅線將通過楠梓地區，並於本區設有四個場站(都會公園站 R21、楠梓加工區 R19、左楠路/後昌路 R18、家昌路/海專路 R20)，但此路線以南北向為主，本區東西兩側的住宅區、學區、商業區人潮則必須依靠公車的接駁轉運；因此，必須健全公車路網的覆蓋率，方能提升民眾搭乘意願，降低空氣污染與汽機車使用。

對策：1.改善高雄市大眾運輸服務的便捷性與普及性，並強化各項運輸系統間之整合。

- 2.強化大眾運輸服務，順應高雄的都市發展型態，確立十字型捷運路網為串連都市聯外運輸中心，使都市重要就業中心與生活服務中心，能有效服務民眾。
- 3.改善並強化尚無軌運輸服務之南北向幹道公車系統，並提供聯接捷運站之循環性地區接泊公車服務。
- 4.調整路型以提供捷運車站臨停及機踏車停車空間，研擬自行車與捷運聯結之系統。
- 5.服務路線主要以整合公車路線、通勤鐵路與捷運系統為主；由於公車路線之調整較通勤鐵路與捷運等軌道系統有彈性，因此，應以調整公車路線來予以配合。

### 課題二：停車空間明顯不足，路邊違規停車情況嚴重

說明：楠梓區路外停車場不多，道路兩旁之停車格位亦不多，尤其是商業區(楠梓聚落中心及右昌聚落中心等)及機關附近，因此路邊違規停車問題十分嚴重，導致路幅縮小，道路容量減少。

對策：1.運用公有土地，開發停車場取代非臨停性路面停車的需求。

- 2.在滿足行人環境優先的原則下，適切地提供路旁臨停車位，並嚴格取締違規停車。
- 3.鼓勵及輔導民間投資興建停車場。
- 4.針對地區大眾運輸的可及性及土地使用的特性，訂定不同開發行為之停車要求。

### 課題三：行人空間品質不佳，延續性不足

說明：楠梓區之騎樓常因商家堆放貨物、違規停車，而導致阻礙難行，且全區行人徒步系統因缺乏整體規劃，因此連續性不佳；再者，主、次要道路兩旁的人行道因實質設施不佳、植栽不足，步行環境不舒適而導致使用率不高。

對策：1.加強商家及機車佔用騎樓之取締。

- 2.逐步發展連續之步行大道。
- 3.整合後勁溪親水設施、及都會公園林蔭大道等觀光遊憩動線。
- 4.創造舒適及保留足夠之人行空間，於主要動線兩側，宜配合建物退縮，留設3~5米人行步道；加強植栽與鋪面設施，以創造舒適宜人的步行環境。
- 5.以都市設計手段，要求主要道路沿街立面的改善、人行步道空間的留設、公園廣場等開放空間的留設，以及減少汽機車停車位，加強公車接駁系統及劃設自行車停車空間等，提高行人空間品質。

## 肆、產業環境方面

### 課題一：楠梓加工區之產業類別傳統與高科技參半，尚未轉型成功

說明：因傳統產業的衰敗，加工區積極朝向轉型之際，以引進具競爭性的高科技產業類項作為活化工業區、並強化高雄產業競爭力的方式，但目前工業區轉型尚未成功。

- 對策：
1. 為求工業區能永續發展，未來應積極鼓勵工業區既有產業朝向具有全球性競爭力的方向進行產業升級。
  2. 轉化楠梓工業區為能源工業區或知識經濟園區。
  3. 增加楠梓加工區與現有科學園區的產業關聯，進一步朝高科技園區轉型。
  4. 提供加工區有形的產業優惠條件，並加強整合周邊的研究單位如高雄第一科技大學、高雄大學、高雄海洋技術學院與金屬工業研究發展中心，產生一個整體的產業研發聚落，凝聚研發導向的「創造性氛圍」。
  5. 隨著國內外政經局勢的變化，包括台幣升值、勞動力、環境與地租等成本大幅上漲，且本身投資環境又不比科學園區來的吸引高科技產業，使得加工出口區的再工業化格外需要結合現有的優勢予以強化。

### 課題二：中油煉油廠的污染對楠梓地區環境品質造成威脅

說明：中油煉油廠所產生的空氣、水質等環境污染，對楠梓地區民眾的住宅品質、身體健康造成威脅，且其廠區與住宅區的隔離綠帶設施亦不夠完善。

- 對策：
1. 貫徹產業生態化的要求，強化煉油廠綠色復育，改善都市生態。
  2. 實施總量管制，有效逐步降低污染對楠梓的威脅，改善工業與都市共生共榮關係。
  3. 檢討煉油廠的隔離設施，加強植栽並改善景觀。
  4. 尊重居民生活權益，並與環保團體及民眾保持良好溝通管道，共同努力降低污染，提升環境品質。

### 課題三：三級產業的衰頹，地區性商業無法有效發揮其功能

說明：由產業人口結構來看，三級產業由於景氣不佳、市中心區商業蓬勃的競爭、及區內地區性商業服務功能不彰的原因，導致就業人口比例下跌。

- 對策：
1. 有系統引導地區性商業區之發展，健全商業區之公共設施。
  2. 管制、設計舒適、美觀之逛街活動空間。
  3. 利用未來高雄都會區大眾捷運系統之聯繫，在大眾運輸導向的都市發展（Transportation Oriented Development, TOD）構想下，帶動地區產業之活絡。

## 第二節 發展目標及定位

經由現況發展的了解與分析，釐清楠梓區的發展課題；更進一步探討上位計畫的指導、重大建設及相關計畫研究的影響結果，訂定發展楠梓區地方特色之原則與發展定位，以利資源特色區位指認及凝聚民眾意識活動的研擬。

### 壹、發展潛力限制分析

藉由前述有關楠梓地區的現況資料分析及重要發展課題的探討，可以明顯的看出楠梓區在本身環境發展上具有那些優勢及限制；再者，上位計畫及相關建設的指導，可幫助本研究了解楠梓區所面對外部環境的機會及威脅；經由分析討論、及彙整專家學者、高雄市政府及民眾代表的意見，繼而擬定發展原則及方向，期望藉由 SWOT 策略分析的步驟，針對楠梓區資源特性的內外條件進行條列式分析，從而提出說明，讓上位者、執行者及民眾可以明顯的、簡捷的瞭解若欲凝聚楠梓區之民眾意識及建構地方特色之著力點，以做為擬定策略及活動之參考。

1. 面對經濟全球化與知識經濟時代的來臨，城市區域的角色將愈顯重要，各國國際城市無不因應此潮流積極尋找城市再發展的方向與定位。高雄市在面臨諸多危機的挑戰下，配合既有潛在優勢的利基，與瞭解各國國際城市的再發展策略與優勢比較下，將持續形塑高雄市之「海洋首都」城市魅力，並研定出四大發展定位：亞太運籌中心、亞太體育重鎮、綠色砂島南方前哨、國際港濱魅力城市。楠梓區為北高雄之工業中心，具備可利用之厚實工業基礎，再加上三所大專院校的集中、與財團法人金屬工業研究發展中心，分別可扶植高雄市中小企業的健全發展、及成為能源工業及金屬材料產業的重點研發合作機構，在地高等教育及研發聚落漸現離型。此外，區內在山、水及都市休閒的資源豐富，以及未來捷運及高鐵等路網便捷的高可及性條件，都是本區最重要的發展機會。
2. 舊聚落的衰頹、山水的破壞、及都市景觀的失控，都是一般經濟發展迅速的工業城市所面臨的共通課題，當然楠梓區也不例外，這是本區內部環境發展的劣勢。不諱言，重工業為楠梓區帶來嚴重的污染及環境保護抗爭問題，但同時本區的人口未呈現老年化、且保有吸引移民的優勢，大多因為本區提供足夠之就業機會的緣故。因此，如何突顯本區潛藏的課題，加以改善之；並同時正視本區之地方特色—人文歷史、充裕之文教設施、環保活動的教訓與意涵、天然景觀及生態等，是未來凝聚民眾意識、發展楠梓地區地方特色的主軸，而非一味地因工業的負面影響，便全面否決本區之地方特色。

綜合來說，楠梓區之發展優劣勢：「重工業中心混淆地方化發展，文教活動與復育之天然資源奠基再起飛之發展潛力」。

#### 一、內部環境優勢分析(Strength)：

- (一) 楠梓本身擁有藍帶—援中港、後勁溪、典寶溪，綠帶—半屏山等天然資源，及豐富的自然溼地與半屏山植物、昆蟲、鳥類生態，同時具備休閒、與生態教育。
- (二) 區內文教設施完善，並有高雄都會公園，提供區內、高雄市及鄰近鄉鎮充足進修學習、及開放空間活動。
- (三) 楠梓加工出口區已累積相關產業基礎，具有引進產業之優惠條件，以及在地高等教育及研發聚落雛形初現，將是引導傳統產業升級，朝向知識化、技術化、永續化的契機。
- (四) 舊部落商圈發展雖仍需妥善規劃改善，但地區性商業已具雛形，未來優質新商業的完成，將能豐富楠梓區的生活多元化，提高吸引力。
- (五) 早期明清時期至日據時代，一連串舊文化、建築、宗教活動的歷史發展紋理，以及產業活動，如漁業、農業、煉油工業、環保抗爭等，都是楠梓區特殊的紀念、鄉土文化見證，也是本區地方化的著力點。
- (六) 省道、台鐵、中山高等交通路網的集中，使楠梓區的聯外交通十分便捷。

#### 二、內部環境限制分析(Weakness)：

- (一) 地勢低平、雨量集中，易積水與發生洪害，不利於產業發展、住宅品質。
- (二) 舊聚落實質生活空間與環境品質不佳。
- (三) 生活、休憩、文化資源未能有效整合。
- (四) 地區性都市防災系統薄弱。
- (五) 後勁溪之污染整治、半屏山綠化復育計畫及中油之空氣污染問題均尚未完全解決。
- (六) 地區性道路系統層級不明，指標說明不清，路邊違規停車問題嚴重。

#### 三、外部環境機會分析(Opportunity)：

- (一) 加入 WTO 及兩岸三通後，面對全球化的趨勢及挑戰，政府揭示綠色砂島建設藍圖，列舉生產、休閒、生態與生活等永續新環境之發展，與知識新世紀的掌握將是發展的優勢、重點。
- (二) 楠梓區位於高雄都會區發展主軸之北端，依高雄市主要計畫之空間規劃構想朝向「左楠科技研發生活區」，將有助於楠梓區之資源整併。
- (三) 高鐵、及捷運等快速聯外交通運輸路網相繼規劃及完成，將可健全楠梓與外界的聯繫網絡，帶動地區繁榮、提高土地利用價值。
- (四) 高雄都會區重大建設及計畫的投入，將帶動經濟前景、吸引人潮，而楠梓區具備提供高品質住宅與優質生活的利基，將可因此帶動本區之繁榮。
- (五) 都市機能的分工與合作網路的建立趨勢，將促使行政區間的資源合作關係強過於惡性競爭，為彼此帶來互利共存的榮景。

#### 四、外部環境威脅分析(Threat)：

- (一) 加入 WTO 後，將面臨全球化型態的產業競爭。
- (二) 區公所行政職權與資源不足，實質建設不易整合與推展。
- (三) 重大建設計畫的資源競爭時代。
- (四) 台南科學園區、路竹科學園區、岡山工業區將會影響楠梓加工出口區的轉型與發展。
- (五) 高雄市其他行政區的發展，如山水休閒觀光、生態教育、地區商圈等，都會對楠梓區的地區性、區域性觀光吸引力造成競爭或共合。

#### 五、SWOT 矩陣分析

藉由前述的上位計畫指導、重大建設影響及發展現況課題，歸擬出楠梓區內部本身的發展潛力及發展限制，並加以考量世界潮流、台灣政策及計畫區週遭等外在環境所給予的機會及威脅，列舉出數個因子，進行交叉分析建立 SWOT 矩陣，訂定適當因應對策及發展原則，以利未來擬定整體開發對策之依據。

S.W.O.T.矩陣架構共分為四部分依序為：S-O 策略分析，依 Maxi-Maxi 原則，利用潛力與機會；W-O 策略分析，依 Mini-Maxi 原則，克服弱勢並把握機會；S-T 策略分析，依 Maxi-Mini 原則，運用潛力、避免威脅；W-T 策略分析，依 Mini-Mini 原則，克服弱勢、避免威脅。分別擬定可行策略，綜合結果如下：

表 4-2-1 S.W.O.T.分析矩陣

內部環境 外部環境	潛力(S)	劣勢(W)
機會(O)	SO：規劃休閒、文化、產業發展空間，串聯山水、綠帶、傳統文化、文教等休閒軸帶，提升高品質生活休憩中心意象與鄉土觀光賣點 SO：運用便捷交通建設，擴大大眾運輸路網覆蓋率 SO：加強在地高等教育及研究社團氛圍，促使產業科技化、永續化	WO：配合相關交通建設，重新檢視區內道路系統 WO：擬定合理的空間發展計畫，並賦予各分區發展機能及定位，以提升資源整合 WO：提擬生活區安全、社交、資訊網絡計畫 WO：透過社區環境改造計畫，凝聚地方居民形成共有的生活與環境意識
威脅(T)	ST：依據配合、整合、開創、協調與管理等適當區分現有區公所的行政職能與組織，強化公所行政經營管理能力 ST：規劃與形塑楠梓區發展特色與定位，強化全市發展方向下機能分工的獨特性	WT：檢討舊聚落及窳陋地區的改造方向 WT：區內經建發展服務機能與其他行政區發展部門的聯繫配合

## 貳、發展定位及目標

進入 21 世紀，在全球化潮流衝擊下，產業與社區文化的結合已成為當前地方發展之主軸；根據上位計畫及現況資料分析，擬定本研究之發展目標及方向。

### 一、資源特色分析

經本研究對楠梓發展背景的了解，並透過與各里里長的訪談（見附錄二）、社區發展協會的協助後，整理出楠梓當地居民對楠梓區特色之認定，其分布區位如圖 4-2-1，包括教育、宗教、史蹟、產業、生態等五大分類資源特色：

#### (一) 教育資源特色：

楠梓區擁有三所大專院校，是高雄市所有行政區中高等教育資源最豐富的行政區，更是許多楠梓人目前引以為傲的特色，雖然現在三所大學間的合作尚未形成所謂大學城區的意象，但是這卻是未來楠梓地方發展的潛力、與重心。

#### (二) 傳統宗教文化特色：

楠梓舊聚落的楠和宮、慈雲寺、基督教長老教會，後勁聚落的鳳屏宮，右昌聚落的元帥府，土庫清福寺，都是傳統楠梓居民信仰、活動的中心。截至目前為止，神明生日、廟宇建醮、祈福、或點燈大會都是傳統聚落一年一度重要的活動，凝聚聚落住民的共同意識。

#### (三) 歷史人文建築特色：

早期明清時期至日據時期一連串舊文化遺跡，如楊家古厝、後勁古厝、廢碉堡、中油廠區內日據時代的建築等，都是楠梓過去都市發展紋理的見證。

#### (四) 生態環境特色：

後勁溪的水岸生態與親水空間、半屏山復育綠化後的休閒空間、以及高雄都會公園的植物生態，都是楠梓區重要的山、水自然景觀與資源，更是未來楠梓提供高品質住宅的優勢條件、與結合鄉土教育的戶外題材。

#### (五) 經濟產業特色：

除卻新興的教育設施、生態環境與傳統人文外，楠梓給予外地人最明顯的意象就是工業意象；在經濟產業的發展歷程中楠梓加工區是台灣加工區產值最高者、而中油煉油廠的設置更是為楠梓奠定北高雄重工業中心的地位，如何加強環保管制，拉近重工業與民眾的距離，強調出石化工業與環保抗爭活動的紀念意涵，突顯工業的教育、紀念機能特色。此外，清豐里、中和里尚保留農、漁業活動，藉由資源分區的確立、與舉辦推展活動，使民眾更加了解楠梓區的傳統產業與提倡鄉土教育。



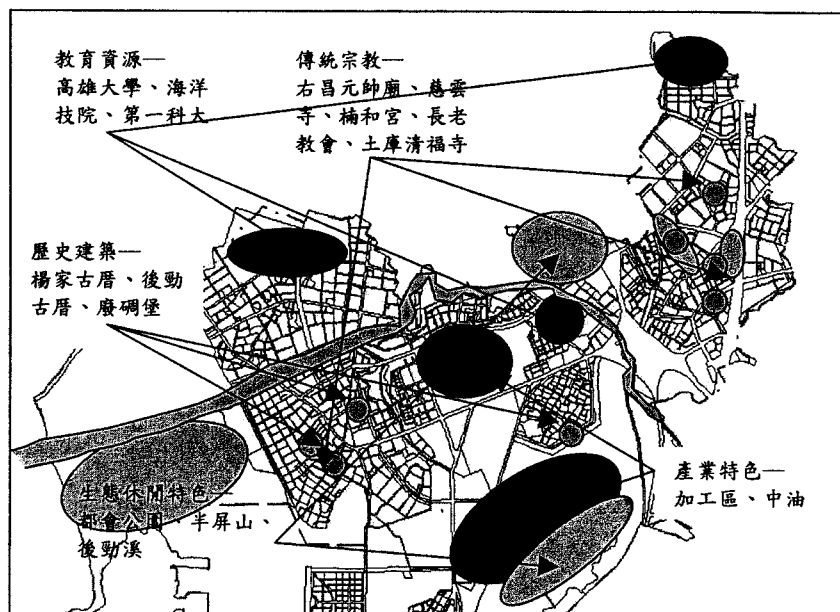


圖 4-2-1 地區資源分布示意圖

## 二、發展目標—21 世紀的高雄生活空間：「科技文化新故鄉、生態環保大學城」

有鑑於本研究與各里長訪談結果，透過資源特色分析後將 21 世紀的楠梓區總發展目標定為「大學城」的新高雄生活空間。

### (一)總目標：科技文化新故鄉、生態環保大學城

將以「永續、生活、文化、生命」作為楠梓區持續發展的基礎，訂定完整的發展楠梓地方特色之計畫與資源整備計畫為主，建立長期都市永續發展的經營管理系統。並提供高品質的住宅、健全的生活環境，並結合充沛的文教設施，創造高科技研發氛圍，將楠梓地區發展成為高雄都會區以科技研發為主體的高品質生活區。由完整的教育研究體系—小學、中學、大學，作為橫向串聯各資源分區與縱向經驗傳承發展的主軸，將科技與文化、生態與環保作一最適的整合，以期將楠梓地區的特色以一活潑的大學城區完整展現，逐步達成科技文化新故鄉、生態環保大學城的最終目標。

### 發展策略：

- 1.安全、社交、資訊環境網絡的規劃；
- 2.充實大學城發展的相關軟硬體設施；
- 3.相關基礎公共設施與設備之整備；
- 4.強化各機能生活圈之自給機能與相互合作連結網絡；
- 5.實質運作角色的充實與確保；
- 6.半屏山、後勁溪、後勁溼地相關生態復育、保護計畫的落實，中油污染問題的確實解決對策執行；
- 7.結合學校教育、研究等波及效果，以利各項實施計畫推動、執行、民眾參與度與計畫的深耕，檢討大專院校—中小學—幼稚園、其他研究社團的互動與聯繫，規劃利用教育體系加強民眾及政府之間推動計畫的機制；

- 8.學校人才的培訓與相關產業人才的需求配合計畫，如何留住人力以利工業區的轉型，加強研發氛圍的形成落實科技新城的目標；
- 9.都市行政、居民、與民間建立之經營管理系統強化。

## (二)短期發展方向：

架構楠梓區完整之空間發展機能，並以各發展軸帶為骨幹，配合各地區特色中心發展機能的賦予，透過資源的調查與重整，確立楠梓區的都市空間生活圈與地方資源的串聯網絡，凝聚地方居民之共同意識。

## 發展策略：

- 1.檢討各資源分區的都市空間發展現狀與計畫機能的配適情形；
- 2.擬定區內之地區環境改造分期分區發展計畫；
- 3.舉辦有關生態、環保、維繫推展楠梓特有舊文化、及創造科技新城的活動，以觸媒計畫的形式首先引起民眾的興趣與熱情，凝聚向心力；
- 4.半屏山、後勁河流域相關生態復育、保護計畫的提擬；
- 5.中油污染問題的確實解決對策研究，與目前環境保護的因應之道；此外，產業文化的保存與環保活動歷程的紀念意義，如何宣傳、推廣，使楠梓工業特色得以正面發揮；
- 6.擬定學校資源與社區、產業界的結合計畫；
- 7.提升區公所專業服務範疇：加強民眾意見交流、反映的管道；整合橫向的行政資源，協調縱向市府、鄰里長、社區發展協會、各級學校等其他相關社團的意見與推動、執行。

## 三、發展定位

### (一)發展楠梓區為優質大學城社區：

楠梓區目前可明顯區分為德民路北端新興的住宅聚落、大學城區、都會公園，南端的右昌、後勁、楠梓舊聚落，及中央部分的工業區；其中很重要的一個共通點就是「教育」，明顯地北端是高等教育重心，而南端的舊聚落中均勻地散佈著中學與小學，工業區則是急需人力資源的場所。有鑑於此，楠梓區應善用高雄大學、第一科大、海洋技術學院，甚或義守大學、樹德科大等鄰近大學多樣化的資源，加速推動輕軌大眾運輸建設以加強各大學間的聯繫，並積極推動南部地區人才的培訓、提供，並深耕舊聚落的人文歷史特色，結合當地中小學的執行、宣導與落實機制，並配合實質、非實質建設，創造優質生活環境，以楠梓區自身的特色、優勢，經由活動凝聚民心、建設改善環境的整合策略，帶動楠梓區的繁榮。

### (二)創造楠梓生態觀光與舊聚落文化能量：

楠梓區西側有援中港溼地、東南側有半屏山的植物、昆蟲、野鳥生態，都會

公園亦種植了許多台灣原生種植物；因此，維持區內土地在面對新的發展需求以及環境保育(如綠帶、生態資源延續、蘭與綠空間等等)兩者間的平衡是必須加以管制的。而這些豐富的生態同時也是楠梓精采的地方特色，以無污染的觀光產業推廣楠梓生態之美，創造楠梓的驕傲與光榮。

除此之外，楠梓人文薈萃，廟宇教堂古厝舊址訴說著楠梓過去滄桑風情，舊聚落隱藏著許多文化能量，找尋社區有價值的空間場所，提供特色之住民生活中心；並將歷史技藝與文化資源加以串聯、經營管理與再活化，因地方特色生活區的建立凝聚居民之社區意識。

### (三) 建構楠梓區為北高雄科技新城：

楠梓加工區是台灣最大的加工出口區，再加上中油煉油廠，使得楠梓區成為高雄發展主軸中北端的工業重心，這些產業成為一般人對楠梓的第一印象，也為楠梓帶來經濟前景與年輕的遷移人口。但是傳統產業競爭利降低、鄰近路竹與岡山工業園區的競爭、以及中油煉油廠最令人詬病的污染，都是工業城所面臨的問題，故轉型為低污染、高技術的知識型產業似乎成為楠梓工業區的轉機。楠梓工業區原本已具有相關產業的基礎，再加上近年來文教設施建設的健全、能源及金屬研究社團的群聚，使得支持知識型產業的研發氛圍愈發濃厚，奠定楠梓區發展為北高雄科技新城的契機。

## 四、發展原則

本研究在考量計畫之推動成效後，建立一個基於自明性、實施性、延續性的發展原則，以利本計畫之推動，其發展原則及構想。

- (一) 自明性：考量民眾及社會之接受度與真正需求，雕塑各社區之獨特意象，以凝聚社區意識，創造都市意象之自明性。
- (二) 實施性：以凝聚民眾意識、善用既有社區資源為主，強調民眾及社區組織共同參與活動；為減少政府財政負擔、及確保活動的可行性，盡量減少硬體設施的興建，以低經費的活動與重點式的地區改善計畫為主。
- (三) 延續性：重塑楠梓都市紋理，展現其發展歷程之意義；並推廣楠梓區之鄉土文化及地區觀光產業。

加強傳統文化之復甦、並結合藍綠帶景觀，推展鄉土教育及地方性觀光產業；健全各聚落之社區網絡機能，以凝聚社區意識；善用高等教育資源，加強塑造高科技研發氛圍；善用產業所創造之文化、觀光價值。

## 第五章 整體規劃構想及實施方案

經由現況發展的分析、提出發展課題與對策、訂定發展原則及發展定位與目標、進而提出整體性構想以作為楠梓地方發展的適切指引，並為決策者之適當依據。

### 第一節 總體發展主軸及構想

總體發展主軸與構想的擬定目的在於勾勒楠梓區 21 世紀的發展願景，在區公所、居民都有共識的基礎下，將可分階段、分項、與分區的重塑楠梓區的地方特色。回顧過去的歷史與面對高雄市的發展，楠梓區應充分展現既有資源並重整空間結構，以系統性的整併各生活圈的機能與發展軸的串聯，為楠梓區確立鮮明的都市意象。

由於早期空間結構已然定型化的結果，在檢討發展課題及地方特色、資源的發展策略前提下，如何做最少的硬體、街區改正建設，而透過地區環境的改善、機能的重塑、連結、整合，來重構都市空間紋理以收最大之效益，是本研究擬定楠梓區地方特色發展計畫的原則。從目前楠梓區的發展空間紋理與資源分布，如圖 5-1-1 所示。據此，本研究擬議未來楠梓區的發展構想朝向：「一發展主軸、四機能分區」的大學城空間結構。

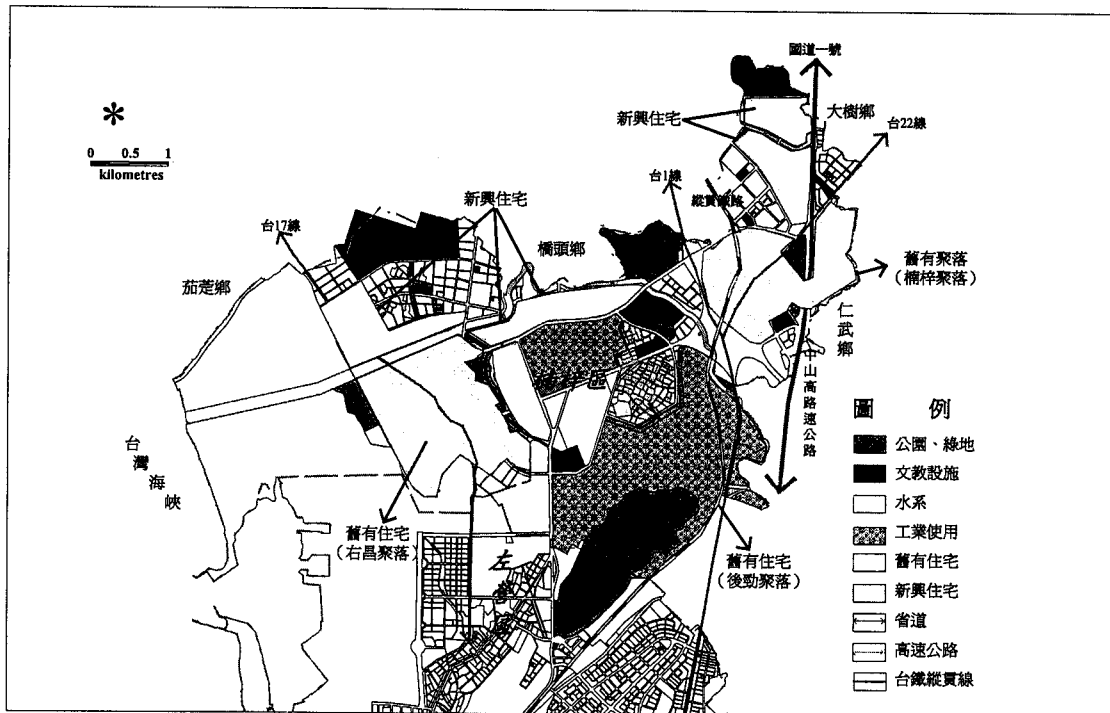


圖 5-1-1 楠梓區整體發展空間系統示意圖

## 壹、空間機能軸帶的規劃與連結

就區內重要的發展條件與潛力，總體發展趨勢朝向文化、環境、產業、教育的四大原則基礎，楠梓區的地方特色發展計畫應配合這四個整體機能分區，使發展軸向浮現：教育休閒軸、文化消費軸、科技產業軸、生態環保軸。如圖 5-1-2 所示：

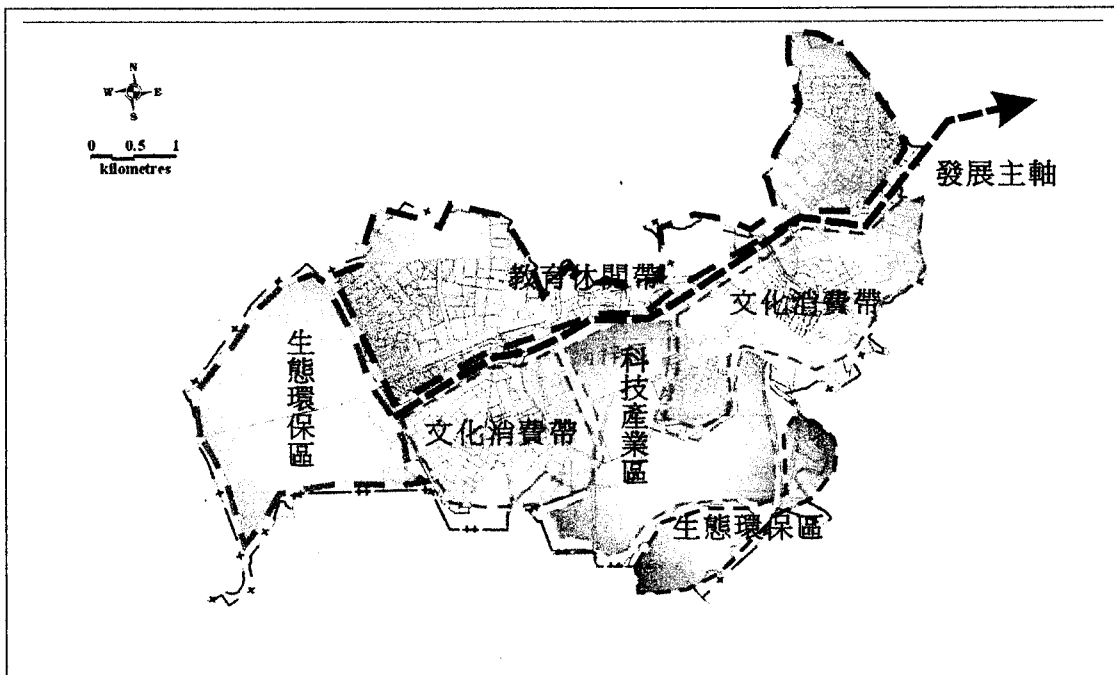


圖 5-1-2 楠梓區整體發展軸帶示意圖

### 一、教育休閒軸

本區北端是楠梓區的新興地區，擁有高雄大學、第一科技大學、高雄海洋技術學院、都會公園、及整治中的後勁溪沿岸休閒空間等健全的教育、休閒機能，本區無疑的擁有帶動未來楠梓區發展新趨勢的實力，也是本研究在凝聚楠梓區地方特色計畫中的中心及推動主力。

1. 首先整合大學資源：加強三所大學的聯繫與跨校合作，藉由學術資源的結合與產業界合作，帶動傳統產業的轉型契機；並由大學的帶動、結合中小學，將楠梓區的生態、環保意義、歷史人文傳統特色，透過鄉土教育、特殊宣導、及活動的舉辦奠定特色意象。
2. 善加利用休閒地區：都會公園及後勁溪整治後所提供的空間，都是楠梓區難得的大型開放空間，尤其是兩處皆可結合生態教育及休閒，是舉辦活動、及提倡戶外自然教學的好場所。

### 二、生態環保軸

後勁河流域及半屏山的生態環境資源，展現了楠梓區自然、鄉土情懷，也道盡了高雄市產業環境的變遷。能夠盡情的「玩」、能夠浸淫於自然的懷抱、又能

兼顧生態環保教育意涵，重新恢復人與河、與山的親近感，是楠梓區再現多元風情的必要工作。

(一) 親近後勁溪：後勁溪河濱景觀與休閒機能的擴張。

1. 後勁溪河堤兩側的空間景觀延續，注重後勁溼地的生態保育工作。
2. 河濱開發管理與污染管制。
3. 後勁溪的整治與污染監控，親水活動的規劃與展開。

(二) 擁抱半屏山：半屏山人行與生態機能的強化。

1. 水土保持措施、復育綠化、環境災害的監控。
2. 半屏山人行步道的整建、景點的串聯與生態園區的規劃。

### 三、文化消費軸

右昌、後勁、楠梓三個舊聚落的發展，詳時地記錄著楠梓區從歷史遺址、到日治時期繁榮的街區，及至現在的實質環境衰頹，透露出傳統、人文、繁雜的生活空間意象。文化消費軸的意義就在於串聯這些從古到今、從繁華到沒落的文化與消費空間，也是楠梓區民眾主要的生活、活動場所。在空間的發展上，清楚地界定出以下幾個核心有串聯的必要性。

(一) 東側火車站商圈、西側右昌傳統地區商業區的消費核心：

楠梓舊聚落的楠梓新路、建楠路一帶的火車站商圈，及右昌聚落的藍昌路及右昌街一帶的商圈，在發展上呈現相同的性質—早期的繁華、現今的紊亂。但是隱藏的豐富資源，卻也代表改造與重生的契機。

1. 停車、攤販、與街區意象的改造，是使楠梓區的商業發展走向地區性商業中心的關鍵。
2. 環境整潔、治安、招牌、與噪音的改善，則是舒適商業空間重現的條件。
3. 德民路、軍校路等帶狀商業服務的串聯，是使楠梓商業消費意象持續、三個舊聚落相互聯繫的軸向。

(二) 傳統人文、宗教、休閒空間：

傳統特色分布於右昌、後勁、楠梓舊聚落，右昌的楊家古厝、元帥府，後勁的鳳屏宮、後勁古厝，楠梓的長老教會、慈雲寺、楠和宮等，都是舊城重要的傳統宗教人文特色；楠梓運動場、青埔河濱公園、典寶溪沿岸、鄰里公園等都是舊城休閒活動的場所。

1. 由於宗教活動是具有區域性的，其所能吸引的民眾有限；所以應檢討傳統特色建築的展現與保存，利用指標系統清楚地使在地人、遊客明白古厝等楠梓區傳統、歷史人文發展概要及所在地；空間動線的串聯、環境整體感、軟體活動的設計等，以突顯楠梓的人文特色。
2. 明顯地發現，三個舊聚落中大型的公園綠地、運動場所都集中在楠梓舊聚落，而右昌、後勁兩個聚落則是以中小學的散佈密度高；因此，為求短期能解決傳統聚落鄰里公園用地取得不易、休閒活動空間不足的問題，結合

中小學運動場及開放空間的利用，是解決問題的短期方案，但必須注意的是應避免干擾學生上課及活動、並注意安全的維護。

### (三)重點特色的點綴：

在商業區核心地帶可加強街道鋪面、照明、人行空間的形塑，並與小型開放空間相結合，可點綴精緻消費意象，有效吸引鄰近地區民眾，達成地區性商業之發展目的。

## 四、科技產業軸

楠梓加工區、及中油煉油廠正巧坐落於楠梓行政區的中央地帶，其中楠梓加工區的產值仍是目前台灣加工出口區中的翹楚，累積的經驗、既有設施，以及週遭研究氛圍的凝聚都再再顯示其優越的發展環境，並未其創造轉型為高科技、知識行產業的契機；而中油煉油廠更是楠梓的發展歷程上重要的見證。

- 1.楠梓加工區的轉型：有效結合學校資源及研究社團的研發聚落資源，除利用建教合作、策略聯盟、相關技術移轉等獲取研發的成果外，應落實到科技、管理人才的未來就業機制，也就是如何吸引人才的流入，創造豐富的企業人力資源。
- 2.中油煉油廠的污染防治：中油的確使楠梓區飽受污染之苦，但不可否認的，它也為本地帶來就業市場，並創造宏南里內高級的住宅環境。既然中油的巨觀煙囪意象是大部分本地、外地人對楠梓的第一印象，它就是便是楠梓區的標誌之一，因此，首要是加強控管中油的環保設施，降低污染，使民眾對它的負面印象降低；美化整體場區意象，善用中油本身發展、及其所引發的環保抗爭活動之歷史意義，設立相關產品、石化業流程、環保紀念博物館，使中油煉油廠除產業機能外，更具教育及紀念的啟發功能。

## 貳、特色形塑之資源分區指認

楠梓區的發展，承載著過去的歷史軌跡與扮演未來「大學城」的重要挑戰。如何強化並串聯區內既有豐富的資源，進而在計畫的引導、在地方的配合、在居民的共識等基礎下，階段性的形塑地方特色以共築居民的生活意識與領域圈，因此提擬楠梓區的資源分區指認是一重要的任務。如圖 5-1-3 所示：

### 一、意義與目的

資源機能分區的劃分目的在於將楠梓區內三十七個里依據歷史背景、地理空間環境、生活特性、發展現況等條件下，適度劃分共同的生活圈。並在楠梓區未來發展主軸與整體競爭力提升的發展需求下，賦予各個分區成長的共同性質、方向、與內涵，進而建立共同生活圈意識。在融合過去歷史、和迎向未來挑戰的使命感下，來推動個生活圈分期與分項的建設。過程中，若能營造生活區內居民共有的生活體驗，將能夠在快速都市化後的冷漠空間，重新深化居民對領域的認同感，有利於整合地方民意，與地方特色的發展。

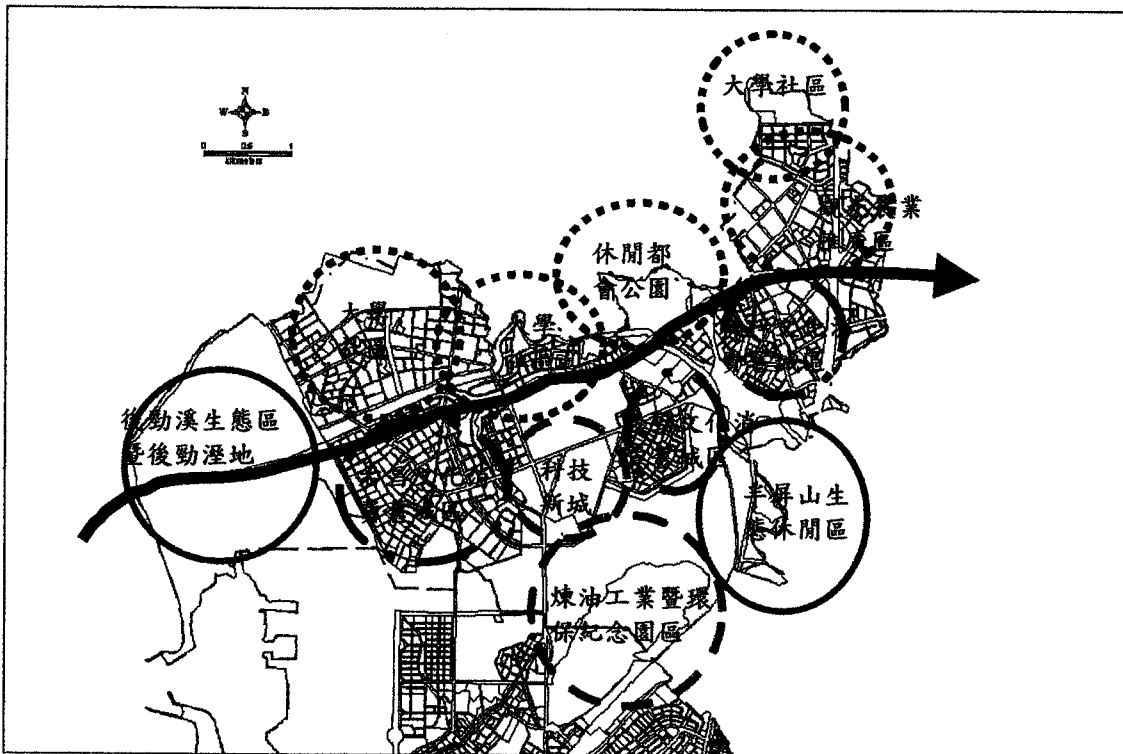


圖 5-1-3 楠梓區資源特色分區示意圖

## 二、分區的功能與範圍

本研究將楠梓區分為 12 個資源特色分區：

### (一)教育休閒軸：

在此發展軸帶上共計有五個分區：由三所大學為中心，所創造的大學城區；都會公園休閒區；觀光農業推廣區。

1. 大學城區：教育、休憩、新興住宅意象空間。
2. 休閒都會公園區：休憩、活動、戶外教學的大型公園基地。
3. 觀光農業推廣區：目前多為台糖的觀光農業園區、花卉中心之用，但卻缺乏有效的推廣、規劃，呈現一片農地荒廢、雜草叢生的蔓延景色。由於本區位於清豐里行政區內，里長積極推動農業時期婦女傳統手工業的保存，再者本區是楠梓地區僅存的零星農業區；有了台糖的園區，本區既有的發展分區、里長的推動，因此，將本區劃定為觀光農業推廣區。

### (二)文化消費軸：

在此發展軸帶上共計有三個分區：由三個舊聚落為中心，所創造的文化消費舊城區。

1. 右昌文化消費舊城區：傳統建築、中小學園、地區性商業核心的空間意象。
2. 後勁文化消費舊城區：傳統宗教廣場市集、建築、鄰里商業活動之凝聚。
3. 楠梓文化消費舊城區：傳統宗教文物、休閒、親水空間，行政、地區性商業核心的意象重整。

### (三)科技產業軸：

在此發展軸帶上共計有二個分區：由加工區與中油所凝聚而成的。



- 1.科技新城：以楠梓加工區為基底，經由正確策略引導轉型後所成立之科技城，兼負楠梓區未來經濟之脈動、北高雄之研發重鎮。
- 2.煉油工業暨環保紀念園區：藉由環保的管控，弱化煉油廠的負面意象，成立煉油工業及環保活動紀念園區，使煉油廠除卻產業機能外，能將教育意涵發揮，與楠梓區之地方特色之發展能以大學城、教育之主軸串聯。

#### (四)生態環保軸：

在此發展軸帶上共計有二個分區：主要是以楠梓區的水與山自然資源所組成的。

- 1.後勁溪生態區暨後勁溼地：後勁溪出海口的溼地生態，及流域內的水生生態，都是戶外生物教育的最佳題材；此外，其污染整治過程所對應的環保歷程與意義，更是環境保護的實地案例；整治後沿岸的休閒空間更是創造住民健康體魄與心靈好去處。
- 2.半屏山生態休閒區：半屏山的植物、野鳥、昆蟲世界是踏青、健行、教育的好場所，綠化復育工作亦是生態永續發展概念向下紮根的教育活動。

## 第二節 實施方案

從實質現況、資源潛力與發展方向加以歸結，並配合高雄市廿一世紀總體發展主軸確立，可以提擬楠梓區未來發展定位朝向「科技文化新故鄉、生態環保大學城」的方向前進。但由於要達成地方特色發展總目標的行動策略與計畫並非一蹴可幾，必須先有近期的觸媒計畫，凝聚民眾共同參與的環境意識，使後續中遠期計畫能有效執行與維持，因此，本節將就發展近、中、遠程的階段性任務，擬定詳細的實施方案計畫內容，以期達到民眾社區意識的凝聚、與楠梓地方特色的展現。

### 1.從產業因素觀點：

高雄一直以來都是以重工業而聞名，近年來為改變形象營造港都的氣氛以與全球接軌，就必須先擺脫重工業知名的包袱，而在高雄的重工業中，除中國鋼鐵公司為首的鋼鐵業、中國造船公司的造船業之外，其餘的楠梓兩個加工出口區、中油公司為中心的石化業均位於楠梓區，使楠梓區給予人們的觀感就只有工業，身為高雄市北方的入口門戶，其所給予訪客的第一印象難道不應該加以改善嗎？因此打造港都風情，首先應從楠梓區開始。

### 2.從教育文化觀點：

在各項建設大力推動下，國際港灣大都市新貌逐漸展現，人口大量向都市集中，工商業蓬勃發展，為因應工商社會人力需求，積極培育各類人才乃為教育工作要務，而楠梓區區內的高等學府就包括了有國立高雄海洋技術學院、國立高雄第一科技大學、國立高雄大學等三所，比例

之高為高雄之冠，實是培育各類人才的重點區域，而學習環境對人的性格培養、學習成果等具有高度的影響，各項計畫的推動將有助於人格的養成。

由上述兩個長期的觀點來看，以下各近程方案—文化再生計畫、綠色生態環保推動計畫、地區資訊建置計畫、社區治安死角整治計劃、地區街道環境改善計畫與打造高雄入口意象計畫，及中遠程的實施計畫—社區監視系統建置計畫、與煉油工業暨環保紀念園區設置計畫，都是配合高雄市主要計畫之建設，並使之更落實到社區民眾生活的觸媒計畫，而這些計畫在楠梓區的實施與楠梓區本身環境、建設之發展優勢氛圍下，其效果將是最為顯著的，因此有其優先實施的必要性。

## 壹、近程實施方案

### 一、傳統聚落地區文化再生計畫

#### (一) 計畫理念與目的：

楠梓區雖然既有的古蹟與歷史建物不多，但因都市的擴張、煉油工業的引進以及楠梓加工區的成立，造成許多具有歷史意義的文化環境逐漸在沒落中，傳統聚落之文化氛圍逐漸被忽視。因此本計畫主要理念是重新挖掘楠梓地區的人文景觀資源，針對新舊社區的整體環境設計相關主題的活動，透過活動的引入所產生的觸媒效應，使當地居民融入其中，達到凝聚居民生活共識的目的，並藉此吸引外來旅客的參觀以及對楠梓地區舊有聚落文化的深入瞭解。

#### (二) 計畫內容：

應以劇楠梓鄉土文化的三大傳統聚落—楠梓坑、右昌、後勁地區作為文化再生計畫的首選地區。在推動社區工作的過程中，「軟體活動」的本質就是連結凝聚人，是為了增加居民之間的感情，及居民對社區的瞭解和情感，因此從活動設計到執行的過程，應盡量鼓勵居民提出想法、並參與執行。

- 1.社區尋根及導覽地圖建置計畫：蒐集社區中年代較久遠的相片，並請年長者為相片述說社區歷史；帶領社區中的兒童或年輕人，認識社區的古早形象，瞭解社區過去居民生活的狀態；鼓勵社區中不同年齡層的居民參與，形構一個屬於大家所認同的社區地理環境導覽圖。
- 2.社區象徵創作計畫：形構屬於居民共同的標誌、或口號歡呼，建立社區共同意識，讓社區參與居民擁有歸屬感。

- 3.跳蚤大街計畫：利用春、秋少雨，氣候較為涼爽的傍晚，在各聚落的廟宇、廣場附近舉辦跳蚤市場，透過生活化、趣味性的二手貨交流、自製的美食，與鄰居交換共享，減少廢棄物的產生、並藉著買賣東西的互動來打破人與人之間的冷漠，期待再度「向厝邊 Say Hello」的概念雛型逐步浮現。
- 4.社區慶典計畫：傳統的社區慶典通常與民俗或宗教有關，這些傳統的節慶就像是社區的過年一般，並且讓居民有機會在歡樂的氣氛下共同完成節慶活動。運用地方特有的慶典，透過共同籌備、共同出力、共同完成的過程，確是重塑社區意識的好點子。如：「年輕人的廟會」為使鄉土色彩濃厚的廟會祭典，從「觀看」的節目發展為「實踐」的廟會，讓年輕人親自主持。新展開的此廟會，到將來的某一天也許會成為傳統廟會，現在我們是在編製未來的歷史。
- 5.社區文化發展計畫：利用里活動中心或廣場或區公所、圖書館，舉辦一系列的兒童、青少年為主的親子活動，透過園遊會、史蹟解說培訓、兒童彩繪美展、音樂會、少年鄉土義工訓練、學習講座、移動圖書館、媽媽故事營、社區媽媽劇團...等等多樣化，且溫馨又好玩的活動，照顧成長中孩子的需要，也讓社區裡的婆婆媽媽有可參與投入的事物，促進社區互動、營造鄉土認同。小朋友的好奇，帶動大人們的關懷，重新觀看自己所熟悉的環境，重拾生態環境美麗、溫馨的感覺。將環保抗爭活動當作教材的一種，追求對鄉土認同與休閒健康。

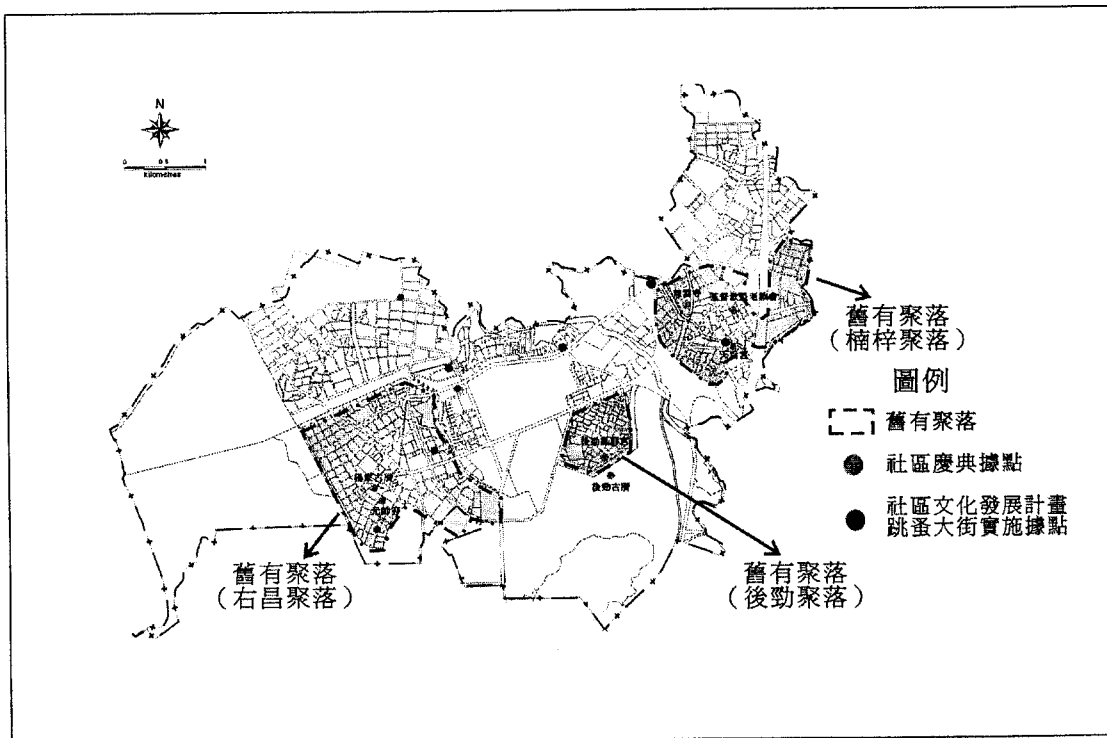


圖 5-2-1 楠仔坑地區文化再生計畫實施據點示意圖

(三) 計畫相關人力、地點：

- 1.主管機關：高雄市政府文化局、民政局
- 2.主辦單位：高雄市政府文化局、民政局
- 3.協辦單位：楠梓區公所民政課、社會課、地方志願團體
- 4.實施地點：如圖 5-2-1

(四) 具體效益：

- 1.保存楠梓地區舊有聚落文化，透過社區文化再生的模式，鼓勵社區尋找自我地方文化的深切認同。同時，讓逐漸式微的傳統文化及脈絡紋理得以妥善保存。
- 2.鼓勵相關社區文史工作團體組織的成立，以定期的社區聚會模式增進社區居民對當地的認同，建構穩定的社區生活形態。

(五) 經費來源：

相關社區尋根、象徵設置等計畫，以計畫案向文建會申請補助；導覽地圖、彩繪大地及跳蚤大街等活動則向市府民政局申請活動補助。

## 二、綠色生態環保推動計畫

(一) 計畫理念與目的：

本計畫之理念是希望在社區初期發展工作上，透過與居民息息相關的周遭生活環境整治，利用社區清潔日以及大家來種花等軟性活動型態，來讓大多數居民參與其中，感受社區環境的改變，體會「大家一起動手種花」的快樂，並且可在短期內收到成效，以達到後續的觸媒效應。

(二) 計畫內容：

- 1.社區清潔日活動計畫：透過社區環境清潔日的成立，讓社區居民感覺社區的改變，也可以讓居民體會「大家一起動手」過程中的快樂。
- 2.«大家來種花»計畫：尋找合適、閒置的土地，藉由楠梓區公所與地主的協調，整理一些綠田園，從老人到小孩共同來種花，在提議、討論、實踐的過程中形成交流場所，讓居民以租用方式認養，可栽種有機蔬菜、原生樹種或自己喜歡的植物，使居民能與土地更加親近。

(三) 計畫相關人力、地點：

- 1.主管機關：高雄市政府環保局

- 2.主辦單位：高雄市政府環保局
- 3.協辦單位：市政府民政局、楠梓區公所民政課、社會課、中油、大社工業區管理處
- 4.實施地點：全區

(四) 具體效益：

- 1.提升楠梓地區居住環境品質。
- 2.凝聚民眾的生態環境保護意識。
- 3.結合未來開放空間的設置，營造生態環保大學城的願景。

(五) 經費來源：

由於此些活動所需之經費低，租金由租用農地之市民自付，因此，活動經費可由高雄市環保局編列年度補助之。並可透過與中油煉油廠、大社工業區等單位協商，由廠商出資贊助綠色生態環保計畫之推動，如此，也可使民眾了解廠商重視環境保護工作的誠心，塑造工業區正面形象。

### 三、地區資訊媒體強化計畫

(一) 計畫理念與目的：

過去人們透過口耳相傳掌握自己生活圈的訊息，也透過口耳相傳形成生活圈的人際互助網絡。今日拜科技之賜，人們只要坐在電視機前面就可以知道發生在全世界各地的重要消息。正所謂「秀才不出門，能知天下事」，故本計畫主要理念希望透過「社區資訊媒體」的設立，成為楠梓地區各社區內部傳播和溝通訊息的媒介，扮演整合居民意見及傳達居民感情的管道，也提供居民開放討論空間，進而達到利用科技方式來建構屬於自己的社區文化故鄉的目標。

(二) 計畫內容：

對於熱情參與社區活動的居民，社區資訊媒體讓他們表達對社區的愛與關懷，對於無法參與社區活動的居民，社區媒體則是一個幫助連結他們與社區的好工具。一份好的社區媒體除了傳播和連結的功能外，更是記錄社區歷史的重要工具，是未來社區居民瞭解社區的重要史料，也是未來社區工作推展的重要參考。

- 1.地區資訊網站強化計畫：配合電腦日益普及化的趨勢，希望透過網站的建置，建構地方社區既有的生活訊息以及各新舊社區的特色巡禮，並提供社區環保、社區保健、社區商情報導等訊息服務，另外提供「我有話要說」及「關懷社區」等專題，適時提供居民發表意見的空間以及報導社區內需要接受關懷的人事物。

- 2.社區活動看板整頓計畫：對社區內的便利商店、里民活動中心、區公所等行政機關的看板進行整理，然後定期提供社區通訊報導及活動新知，加深居民對地方事務的瞭解。

(三) 計畫相關人力、地點：

- 1.主管機關：高雄市政府建設局資訊中心
- 2.主辦單位：高雄市政府建設局資訊中心
- 3.協辦單位：楠梓區公所民政課、楠梓加工出口區、高學大學、高雄第一科技大學、高雄海洋技術學院
- 4.實施地點：全區

(四) 具體效益：

- 1.讓社區居民產生「團體意識」，進而產生社區共同意識。
- 2.開發多面向的資訊服務，提供居民完善的溝通管道。
- 3.促進地區居民參與，提升社區文化層次

(五) 經費來源：

地區資訊網站的更新與內容加強之相關經費由區公所每年編列預算執行之；除此之外，可透過楠梓區內的三所大學及加工出口區的計畫合作，節省經費、共同合作。

#### 四、社區治安死角整治計畫

(一) 計畫理念與目的：

本計畫理念主要是為鼓勵社區自治，加強社區安全工作，故應透過積極推動「社區治安死角整治」方案，吸引社區居民的投入，設置社區安全網絡，以保障社區居民的安全。

(二) 計畫內容：

經由事先對各里治安死角之詳細調查，再透過楠梓地區愛心便利商店建立連署計畫，如7-11、全家、OK、萊爾富等便利商店，建構社區安全網絡，並與少年隊及鄰近派出所合力掃除治安死角，以保障學生及居民安全，建設祥和融洽的生活品質，並以達成守望相助、團結互助、維護社區安全之現代化社區為其主要目標。

(三) 計畫相關人力、地點：

- 1.主管機關：高雄市警察局
- 2.主辦單位：楠梓區警察局
- 3.協辦單位：楠梓區公所社會課、經建課、及相關便利商店

4.實施地點：全區

(四) 具體效益：

- 1.促進社區發展、增進社區居民福利。
- 2.建設祥和融洽的生活品質。
- 3.改善社區治安死角安全問題

(五) 經費來源：

由區公所自行編列預算執行，並向市府申請預算補助。

## 五、地區街道環境改善計畫

(一) 計畫理念與目的：

楠梓區在快速的都市發展歷程當中，由於新興發展社區與舊建築景觀參雜，造成地區風貌自明性的不足，逐漸喪失其傳統聚落的舊有風貌，地區意象日趨模糊。

本計畫之實施理念主要是希望透過與楠梓區各里長的訪談結果，選定各里長對該地區應先進行環境改善建議地點，以鼓勵社區居民實際參與街道環境改善過程。主要的目的在於提升地區民眾的地域共識，回復楠梓地區舊聚落之豐富面貌。

(二) 計畫內容：

為求短期即能獲得成效，使社區居民真正參與環境改善計畫，並實際了解整個過程，且完工時能親身體會其改善後的成就感。本研究考量環境改善地區必須是民眾經常活動、聚集之處，以達吸引民眾參與、及突顯改善後的意象與居民感受程度，但又必須考量改善過程中，若選在商業活動聚集之處，則會影響商家與來往車流，造成地區改善計畫的推動衝突。因此，篩選各里長之建議，首先選定右昌、後勁及楠梓舊聚落的六條住宅區內鄰里巷道，作為示範計畫。

### 1.右昌舊聚落—右昌街道環境改善計畫

右昌街是楠梓右昌舊聚落的重心，大多呈現商業使用型態，再者右昌聚落的傳統文化慶典中心及信仰中心—劉元帥廟也位於此街上，每年皆於八月舉辦慶典活動，但由於巷道狹小、街道招牌混亂，交通運輸十分混亂，所以近程計畫主要以改善街道整體環境為主，如街道鋪面、沿街面招牌管制等。

### 2.後勁舊聚落—聖雲街街道環境改善計畫

聖雲街是楠梓後勁舊聚落的商業重心，大部分的商業區皆位於此街，再者後勁聚落的傳統文化慶典中心及信仰中心—聖雲宮也位於此街上，每年三、四月舉辦保生大帝及神農大帝的誕辰慶典活動，但由於該巷道狹小、

街道招牌混亂，所以近程計畫主要以改善街道整體環境為主，如街道鋪面、沿街面招牌管制等。

### 3.楠梓舊聚落－惠心街街道環境改善計畫

惠心街是楠梓舊聚落的主要河濱景觀道路，緊鄰後勁溪一旁皆為住宅區，由於具有親水性的功能，所以近程計畫主要以改善街道整體景觀環境為主，強調街道與後勁溪親水功能的營造，並透過植栽、街道家具、人形徒步區、腳踏車步道等等，往北串連到高雄都會公園，逐步提升與改造楠梓聚落的整體居住環境與公共服務品質。

#### (三) 計畫相關人力、地點：

- 1.主管機關：內政部營建署
- 2.主辦單位：高雄市政府工務局都市發展處
- 3.協辦單位：行政院文化建設委員會、楠梓區公所經建課
- 4.實施地點：如圖 5-2-2

#### (四) 具體效益：

- 1.透過街道環境改善，提供舒適、愉悅之街道步行環境與購物空間。
- 2.強化、保存並振興過去社區慶典中心的傳統風貌。
- 3.傳統廟街商機的再創，期待全新文化產業的產出。

#### (五) 經費來源：

地區街道環境改造計畫，可向經濟部文建會申請新點子計畫補助或透過市政府向上申請城鄉新風貌經費補助。



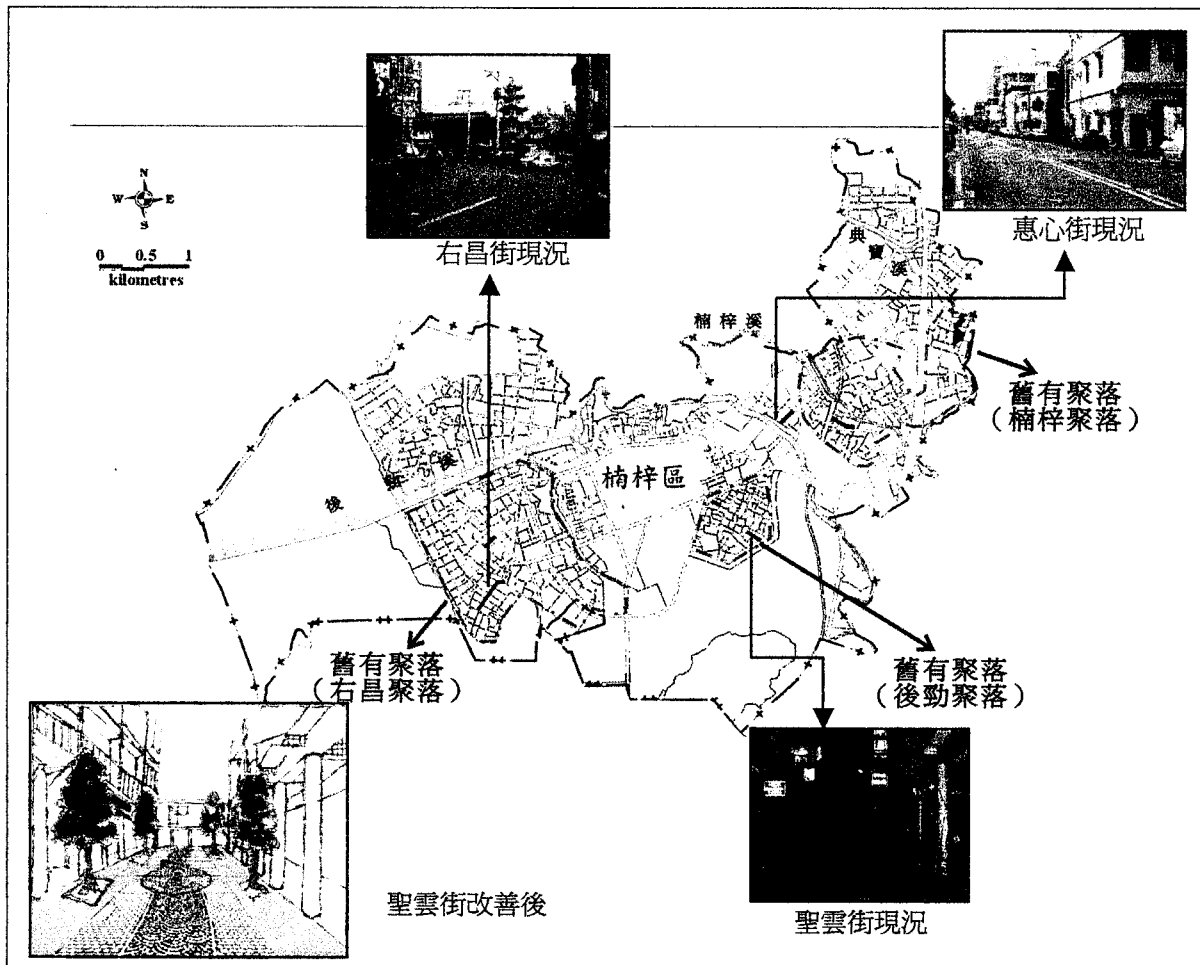


圖 5-2-2 地區街道環境改善區位示意圖

## 六、打造高雄入口意象計畫

### (一) 計畫理念與目的：

楠梓區位於高雄市北端，是進入高雄市真正的入口處，但由於本區距離高雄市區的距離過遠、加上入口意象被純然巨大的工業景觀與龐大、繁雜的楠梓陸橋、快速道路等交通建設佔據，所以呈現一種不親切的工業景觀，行經此本區的人只有感到「楠梓到了」，高雄也就快到了，卻全然不會有進入楠梓區就是「到了高雄」的感受。因此，藉由選定具有創造高雄入口意象潛力的空間，以改善或創造鮮明、令人感到親切的環境設計與改善，增強楠梓為高雄入口之意象，以強化楠梓區為高雄市行政轄區予人的感受程度。

### (二) 計畫內容：

經由北端門戶楠梓進入高雄市的主要通道—中山高及台1線省道，因此，打造入口意象計畫擬採中山高楠梓交流道、與台一線楠梓陸橋部分，作為都市入口意象之示範計畫。

1. 燈光圖騰形塑計畫：考慮同一個地區白天與夜晚會帶給人不同的感受，

再者，土地上都市裡的燈光可以成為很震撼的意象；由於目前楠梓交流道、及楠梓陸橋主體或週邊景觀單調，所以擬在這兩處進入高雄的節點以大型燈柱、燈光的投射，並配合中油廠區與煙囪夜間燈景設計創造夜晚的燈光圖騰。

- 2.彩繪煙囪計畫：楠梓交流道與楠梓陸橋週遭景觀多為空地及工業景觀，無法像夜晚一樣，利用燈光的投射產生吸引人的圖騰。白天的入口則必須利用中油的巨型煙囪，藉由楠梓區民眾與社區規劃師、工務局、中油等相關單位共同討論，或舉辦兒童繪畫、建築境圖等活動，將煙囪彩繪成具鮮明意象的地景。
- 3.楠梓陸橋下閒置空間再利用計畫：由於此地陸橋、快速道路、高架橋林立，為求行車迴轉安全，在楠梓陸橋下劃定機關用地，以保持行車之安全，因為除連絡道及迴轉到外，還有閒置土地，考量這些土地緊鄰高架橋不適宜作為住宅、商業等活動使用。首先將土地清理乾淨，種植具代表性的植栽、或高雄市花—木棉花，並透過區公所、民政局、工務局、楠梓區民的共同討論，設置具意義、特色的地景藝術裝置，如：可延續高雄都會公園意涵—位於楠梓的高雄都會公園，利用時間之鳥的青銅雕塑作為入口新設地標。

### (三) 計畫相關人力、地點：

- 1.主管機關：高雄市工務局
- 2.主辦單位：高雄市工務局
- 3.協辦單位：高雄市民政局、楠梓區公所、交通部公路局、國道高速公路工程局
- 4.實施地點：選定在進入高雄的通道—中山高楠梓交流道、台1線省道的楠梓陸橋，如圖 5-2-3。

### (四) 具體效益：

試圖令高雄與楠梓的意象能相結合，使進入楠梓的人能明顯地感到「高雄到了」。

### (五) 經費來源：

由於這是全市性的意象形塑計畫，因此，可由市府編列預算；此外，可結合高雄市所提出的城鄉新風貌計畫，以計畫案形式向文建會提出補助申請。

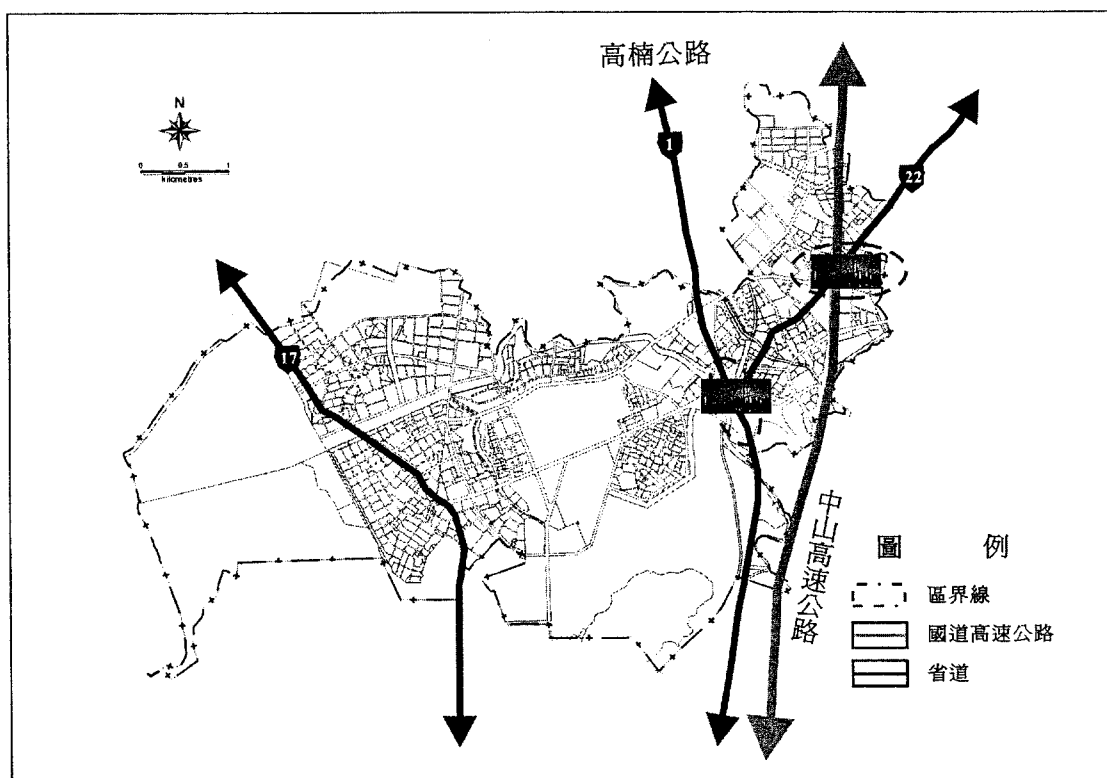


圖 5-2-3 北高雄入口意象區位示意圖

## 貳、中遠程實施方案

### 一、社區監視系統建置計畫

#### (一) 計畫理念與目的：

本計畫主要理念希望透過建立安全網絡的方式，讓居民享受安寧的生活環境，達到治安生活化的目標。其目的是希望組成社區守望相助服務隊，安置警鈴與警局連線，加強與居民日常生活的聯繫，改善社區治安死角的問題，提升社區居住環境品質，使居民擁有安全、舒適生活社區的方式。

治安生活化，居民互助享安寧是建立安全網絡的主旨，由於住宅與商業混雜，入夜後的社區也正是黑勢力籠罩的時刻，讓晚歸的居民心生恐懼。因此，居民很早就有「社區治安」的意識，組成社區守望相助服務隊。由於警察平日巡邏路線固定，有心之歹徒避開警察機率高，所以建議守望相助巡邏隊應做不定時巡邏，並依區域分組以鄰長為首，配合區域大小增減義工成員，遇到狀況發生，可以處理者就直接處理，不行再由里長、區長、或通報警局。因為同一區的人對於居家附近出沒的人最為清楚，只要是陌生人一看就知道，如此可機動處理緊急事件。

此外，加強夜間照明、與治安死角的巡邏、社區監視系統的建立、以及利用 24 小時營業的便利商店成為晚歸者緊急求救地點等方式都是健全安全網

絡，使居民擁有安全、舒適生活社區的方式。

(二) 計畫內容：

- 1.社區守望相助巡邏隊建置計畫：為維護居家安全及良好的治安環境輔導楠梓地區，結合里鄰長、社區理監事、義消義警等熱心居民成立社區巡守隊，共同維護社會治安並發揮守望相助的精神，為營造溫馨社區盡一份心力。
- 2.社區監視系統建置計畫：為提高社區的安全，首先配合近程方案—社區治安死角整治方案的實施，選定社區治安死角，及利用愛心便利商店的警民連線通報系統，再逐步落實到各社區治安死角的安全監視系統裝置之建構，進而減低犯罪發生率，提高可居性。

(三) 計畫相關人力、地點：

- 1.主管機關：高雄市政府警察局
- 2.主辦單位：楠梓區警察局、工務局
- 3.協辦單位：楠梓區公所社會課、經建課、各里辦公室
- 4.實施地點：全區

(四) 具體效益：

- 1.積極犯罪預防宣導，並提醒居民隨時注意週遭之人、事、物，
- 2.保障居民生命財產之安全，提昇居住品質。
- 3.凝聚社區意識，改善社區環境，增進社區民眾福祉，提昇社區居民生活品質必有顯著效果。

(五) 經費來源：

由區公所提案，納入市政中長期計畫並編列預算執行之。

## 二、煉油工業暨環保紀念園區設置計畫

(一) 計畫理念與目的

楠梓區由於石化重工業之引入，導致對楠梓地區民眾的住宅品質、身體健康之威脅，而且亦引發了許多環保團體的抗爭活動；為了貫徹產業生態化的要求，強化煉油廠綠色復育的目標，本計畫主要理念在於透過環保紀念園區之設置概念，使環保教育深植地方。

(二) 計畫內容

- 1.為扭轉中油的負面印象，反思它對楠梓區、甚或台灣地區所帶來的積極面，首先必須透過當地民眾與廠方的溝通協調，令民眾了解廠方解決環境污染的誠意及做法；為使民眾能打破與中油的隔閡與疏離感，經由與

相關單位、民眾團體的合作，整理煉油工業的歷史、產品、製程，逐漸成立所謂的石化業博物館。

- 2.因中油污染問題所引發的環保抗爭活動，是台灣環保運動歷史輝煌值得紀念的一頁，也是楠梓地方特殊的生態環保教育；因此，結合環保團體將這一連串的活動、知識系統化、深耕，成立環保紀念園區，使之成為楠梓區的專業鄉土教育的一環。

(三) 計畫相關人力、地點

- 1.主管機關：高雄市政府文化局
- 2.主辦單位：高雄市政府文化局、中國石油公司
- 3.協辦單位：楠梓區公所
- 4.實施地點：由主辦單位自行協調決定

(四) 具體效益：

- 1.使民眾更加親近地了解煉油工業。
- 2.提供綠色環保教育場所。
- 3.使環保抗爭活動歷程的正面意涵受到重視、深耕於楠梓區。

(五) 經費來源：

由中國石油公司自行編列預算設置。

## 第六章 結論與建議

### 第一節 結論

楠梓區不在於資源條件的不足，而是歷史軌跡的變遷與新興建設的未加以整合規劃，導致發展特色的紊亂、民眾對社區事務無從關心。基此，為引領楠梓區發展屬於其在地的地方特色，長期的舊城空間改造、形塑大學城區；中期的強化區內特色、機能發展計畫與管理機制；短期的藉由觸媒計畫，使民眾參與覺醒、凝聚社區意識，應是區公所為主導、結合市府民政局、社會局、工務局，並協調各鄰里長與社區發展協會共同執行推動。

綜合本研究對於楠梓區之發展條件了解、各資源特色分區的策略，及發展總目標「人文科技新故鄉、生態環保大學城」，近期可考慮推動的重點原則如下：

#### 一、消費與生活—我家隔壁的小空間

結合區民，積極找尋都市戶外活動空間與展演場所，並在環境改造過程中流攝氏當的戶外空間，提供假日消費與休閒的塊狀、帶狀、特色串聯空間。藉由地區民眾與社區建築師的共同討論，一起參與家園的環境改善，企圖凝聚共識並使住民能更加愛護環境，由住家附近做起。

#### 二、形象與行銷—環保學習站與大學城

眾所皆知的中油煉油廠，給人的第一印象就是黑煙、臭味與污染，區公所應反映給環保單位、及與中油溝通，加強廢棄物的排放管制，扭轉形象，釋放出對環境保護及污染防治的誠意與積極的行動措施；並同時讓民眾能更加了解綿延的圍牆內，巨觀的煙囪工業到底在做些什麼？建議中油成立石化業製程與產品教育博物館，並結合環保團體與學校單位整理在楠梓地區所因發的環保抗爭活動歷史，成立紀念館將抗爭活動包裝成具教育意義的楠梓環保專業，企圖拉近產業與民眾的距離，並將產業與教育作一結合。

大學設立密度為高雄都會區之冠的楠梓區，應善加利用這個正面、積極的關鍵印象，將楠梓區推銷出去，並使之成為楠梓區民的驕傲。但並非只注重新興大學城的發展，而將其他目前發展散亂、缺乏主軸而隱晦不明的資源特色一並丟棄，而是區公所、教育局、大學校方與大學城的里長應相互協調，以有效利用高等教育豐富的資源，整理傳統文物、協助產業轉型、在永續發展的概念下積極參與生態與環保運動，以及大學圖書、開放空間的提供，以解決楠梓區鄰里公園不足的現況。並應由民政局、區公所、里長、大學相關單位、社區發展協會共同舉

辦各項活動，以凝聚共識，訓練民眾學習參與社區生活區的事務。亦可由中小學童的鄉土教育課程著手，往下深耕，藉由孩童的參與，帶動孩童的父母的注意、對環境的關心。

### 三、文化與休閒—文化是生活的

協同民政局、地方文化工作者，積極調查與整理楠梓區的藝文展演資源、傳統宗教、人文建築等資源，藉由訪問耆老，來印製楠梓區文化、休閒地圖與提供場所、節慶祭典、生態、休憩等區位、時間、內容資訊。並定期舉辦與出刊社區生活博覽會和資訊，另可藉由社區生活競賽等，來凝聚區民意識，形成共同為楠梓區打拼的向心力。

## 第二節 建議

楠梓區地方特色分區確立後，藉由近期各項觸媒活動的進行，以推廣、宣導「人文科技新故鄉、生態環保大學城」的目標，並促使民眾樂於參與各項活動，以凝聚社區共識。未來應以下幾項原則建議進行之：

- 一、楠梓區的發展應與高雄市的發展一致、並具延續性。
- 二、確實建立社區之安全、社交、資訊網絡，以提昇住宅、生活品質，創造楠梓區之發展優勢。
- 三、盡速建立大學、區公所、民眾代表、市府等各單位間的相關合作機制，以期能善加利用大學的豐沛資源。
- 四、為加強楠梓區與高雄市中心區的聯繫，除應加速各項重大交通建設的推動外；應增加地區性的民營客運路線及班次，以作為楠梓區大眾運輸服務建構前的應變措施。
- 五、經濟產業空間的重整，傳統產業的觀光化轉型，如農、漁業；地區性商業空間的形塑，產品種類多元化、並有系統管理；中央應儘速確定楠梓加工區及中油未來的發展定位、方向，以利後續楠梓區之整體空間規劃。

## 附錄一、期中簡報意見回覆情形

提案人	意見	回覆
潘秘書長明珠	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 傳統產業沒落的情況下，加上中油遲早會因為它的產業污染線的問題可能會走到另外一條路去，未來路竹工業園區事實上可以吸引很多產業過去，也就是說楠梓的定位究竟要不要把所謂的工業不管是高科技或是所謂的工業放進來，這個要進一步去思考</li> <li>2. 應朝住宅區、大學城、都會公園的串聯，定位楠梓區為文化休閒區。也就是說：在整個都市發展過程裡面，怎麼讓那幾所學校、技術學院、公園串在一起變成一個文化生活園區，這是在整個高雄市最具有特色的一個區域，如何去凸顯文化特色和教育資源的整合，這可以是在未來策略可以多琢磨的一點</li> <li>3. 應針對對楠梓地區十分熟悉的里長、里幹事等進行資源特性的瞭解，以期能訂定有用之未來執行方針</li> <li>4. 教育水平各方面的不錯，因為有三所大學，但是不可否認的有兩所高中，這個高中發展反而對在北部是個低市場，也就是要怎麼整合高中，不論未來是高中社區化、大學城社區化，在這種情況下怎麼讓我們的所謂生活機能性包括教育的部分能夠全部一貫進來，這個反而是一個策略。文教區的生活機能非常健全的模式，教育資源也進來，所謂的工業包括傳統工業、高科技讓它淡化</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 由於本研究的前提與發展原則是以高雄市及楠梓區公所可著力的計畫、活動為主軸；而中油及楠梓加工區的問題，是經濟部決定的。而就目前來看，工業區的確是楠梓很重要的意象之一，因此，在發展分區及軸帶的界定上本研究仍是把所謂的科技工業軸加入討論</li> <li>2. 經過研究團隊於期中簡報後，針對各里里長的訪談後，進行資源特性的整理，發現：大學城的概念的確是未來趨向，本研究將以創造楠梓區為大學城意向為發展主軸</li> </ol>
胡巨川先生	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 關於楠梓交通方面：台一縣、客運、其他的外道路情況應集中於與楠梓相關者</li> <li>2. 關於楠梓地區的歷史發展及文史特色宜再深入收集資料、加以瞭解</li> </ol>	已於內容修正
簡教授錦松	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 更加深入瞭解居民參與文化活動的情形，及所關心的『點』</li> <li>2. 楠梓地區位處高雄市北端，但高雄市的活動主軸離本區有段距離，應思考楠梓區民眾參與高市活動的不便性</li> <li>3. 楠梓區吸引許多年輕家庭的進駐，因此會有新、舊家庭因背景不同、興趣不同，而導致其需求也不盡相同的問題，應加以考量</li> <li>4. 加工區有沒落的傾向，由於目前它提供了就業機會，還有吸引力；但如果有一天中油或加工區遷移了，會產生何種衝擊</li> <li>5. 若工業區遷移後，應可透過捷運改變其原始風貌，朝天母的方向努力</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 由里長的訪談中，確實了解居民參與活動之情形</li> <li>2. 未來快速大眾運輸建設的完成，應可解決與高雄市區交通不便的情形。</li> <li>3. 由於本研究的前提與發展原則是以高雄市及楠梓區公所可著力的計畫、活動為主軸；而中油及楠梓加工區的問題，是經濟部決定的，於本研究中，將不探討其去留問題</li> </ol>
民政局林副局長裕欽	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 突顯具未來發展性的楠梓地方特色</li> <li>2. 瞭解以往地區民俗活動、宗教活動的情</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本研究將楠梓發展的總目標定為：人文科技新故鄉、生態</li> </ol>



	<p>形</p> <p>3. 二級產業人口占楠梓地區的大部分,可知住戶與原趨勢相互依存</p> <p>4. 為提高住宅品質,應加強鄰里公園的劃設,但此規劃對民政局的執行業務上較難完成;可考量藉由綠地、休閒空間與校園開放空間的結合,提升公園綠地需求</p> <p>5. 大眾運輸將拉進活動距離,可考量結合大學城與區公所、社區團體等一起辦活動的串聯機制</p> <p>6. 中油煉油廠搬遷後,該大範圍土地如何便成優質住宅區</p> <p>7. 未來策略應朝向民政局與區公所可以推動、著力的行動計畫、相關活動</p>	<p>環保大學城</p> <p>2. 本研究將不討論中油遷廠問題</p> <p>3. 已於報告中提擬相關策略</p>
工務局	<p>1. 瞭解令楠梓民眾有驕傲感的特色,以突顯楠梓地方特性</p> <p>2. 可借助社區規劃師、及工務局針對高市十個行政區所做的區政計畫</p>	<p>1. 透過與各里長及社區發展協會的訪談,加強對楠梓住民自覺楠梓地方特性的感受程度</p>
楠梓區黃區長	<p>1. 應更加確定楠梓區的總面積</p> <p>2. 於報告書中的宗教活動偏重於佛、道教寺廟,也應將具悠久歷史的楠梓教會納入</p> <p>3. 景觀特色是一直在變動的,是一種動態過程,因此,該研究的目的是要『保持傳統文化特色』、還是『創造未來特色』應定位清楚</p>	<p>1. 已於報告中修正</p> <p>2. 本研究將朝向整理楠梓目前資源,將楠梓的地方資源特性界定清楚,創造未來之特色</p>
教育局	楠梓區第三所高中已在籌辦中	已於報告中修正

## 附錄二、高雄市楠梓區各里發展現況與特色註記

各里發展現況與註記

日期：\_\_\_\_\_

里 名		現住人口	
里 長		聯絡電話	
聯 絡 地 址			
<p>里發展重大紀事(貴里是否有具特色或歷史意義的廟宇或教會，其特殊慶典與活動之名稱及日期?)</p>			
<p>面臨主要問題及迫切想要解決之議題(請就環境、交通、鄰里休憩空間、建設、經費等等方面，擇重大項目提出；也可以就行政配合、居民配合、意識凝聚等方面說明)</p>			
<p>貴里之主要特色(可提出足堪代表貴里的主要象徵人、事、物、或空間發展特性，也可就貴里擁有的人文資產、民眾活力、環境寧適、交通條件、經濟產業或社區活動等方向說明)，能令居民感到自豪及驕傲感的人、事、物</p>			
<p>如果形塑貴里特色，您覺得有什麼可以積極來做的？</p>			
<p>可否扼要說明，您服務里民的主要理念或方向</p>			
<p>您覺得貴里居民對環境、一般公共事務或者是活動的舉辦和參與的關心程度？哪些活動是里民參與意願較高的類型？</p>			
<p>在推動里建設工作，以及服務里民的過程中，您覺得最大的問題在哪裡(可以就行政協調、經費爭取、里民配合程度、意見溝通、計畫的提出等方向來說明)？</p>			

附表 1 各里特色訪談結果整理一覽表

里名	宗教活動	地區特色		急需解決之問題						參與率高的活動類型	工作推力之阻力
		活動特色	空間特色	公共設施	安全設施	活動中心	圖書設施	交通系統	防災系統		
仁昌里	-	完成監視系統	-	後勁溪	-	-	-	-	-	自強活動	經費
加昌里	摩尼教、基督教會	6號公園(水果公園)：有舊火車站的月台柱、點燈、社區遊麻活動；	兒童公園(加昌國小)	綠化	-	-	-	-	-	點燈晚會、自強活動、運動會	經費
建昌里	土地公廟大拜拜、教會聖誕舞會	-	右昌國小	公園	-	活動中心	-	-	-	與國小結合中秋晚會、自強活動	-
和昌里	莒光天主教堂	臨時攤販委員會	莒光國小	公園	-	活動中心	-	停車設施	-	晚會、自強活動	經費
慶昌里	-	商業活動繁榮	-	-	-	活動中心	-	-	-	中秋晚會；自強活動	經費
宏昌里	-	廢碉堡、飛機公園、楊家祖墳	-	公園設施	監視系統	-	-	停車設施	-	自強活動、義工老師、音樂演奏會	經費
隆昌里	-	-	-	公園	-	-	-	-	-	環保掃街、消防宣導、元宵中秋晚會	經費
秀昌里	-	-	(莒光國小)	公園	監視系統	-	-	-	-	自強活動	經費
泰昌里	過年、6/15拜祖先(昌字輩的里)	-	楊家古厝(右昌國中)	-	-	-	-	道路實質設施不佳，會積水；門牌混亂	-	旅遊活動	政府行政效率不良
興昌里	元帥廟(國樂演奏、8月遊平安境)	-	-	公園	-	活動中心	-	道路鋪面差	-	園遊會	經費
廣昌里	元帥廟(信仰中心，7月不普渡、初1、15不拜拜)、土地公廟	-	舊名三甲、或構水泉巷(水質好、空氣品質佳)	公園、排水溝	監視系統	-	-	巷道狹小、大眾運輸不便，路牌混亂	-	社交舞，媽媽教室、插花班、點心製作、跳蚤市場	經費





### 附錄三、期末簡報意見回覆情形

提案人	意見	回覆
1. 潘明珠教授	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 短期的方案可行性高，可是由於經費短缺之考量，對於地方居民的地區認同、自明性的凝聚，才能使計畫的推動更順暢，而在經費的限制下，實施方案執行的優先順序？</li> <li>2. 援中港是高雄市唯一的漁港，可朝向虱目魚料理的美食小吃設計。</li> <li>3. 在歐美市中心多是弱勢團體居住的，鬧中取靜的郊區才是高品質住宅區，楠梓有此優越條件，應從公共設施、文化、藝術等方面的建設著手，才是永續經營的方式。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 基本上本研究所提擬的近程實施方案都是以社區為單位推動，並以低成本的活動為主，短期之實施可行性高。以地區文化再生計畫而言，應選擇舊聚落中心點社區為活動舉辦之優先地點；綠色生態環保計畫成本低、又可爭取中油等工業團體出資，應可解決經費問題；社區死角整治計劃應由已完成監視系統的仁昌里、五常里率先示範。</li> <li>2. 由於援中港的虱目魚產量不多，而且發展虱目魚美食小吃將與台南縣的同質性過高，發展推行不易。</li> <li>3. 楠梓區擁有足夠的住宅區及條件發展高品質住宅區，但目前公共設施品質及數量不足，文化藝術的發展不具多元性。但這些實質設施建設所需經費高、規劃時程長，並非委託單位著力之處，因此，本研究之發展主軸以具實施性的近程方案為主，先以社區為單元，由民眾自發性地改善住宅環境做起。</li> </ol>
胡巨川先生	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 楠梓區的便利商店不多、銀行遷移，表示本區的商業活動正在衰頹，應如何引入活動，以活絡地方經濟。</li> <li>2. 楠梓區缺乏大型活動，應可結合民間力量，如右昌元帥府、後勁鳳屏宮等寺廟出資，與市府的補助。</li> <li>3. 入口意象計畫、大學城的發展概念很符合楠梓地方。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 楠梓區在高雄市的發展定位上並非中心商業區，加上經濟不景氣才導致本區商業活動的衰頹，因此，楠梓區應確實推動社區活動以凝聚社區民眾意識，提昇住宅品質，以現有之設施及環境，如豐富的文教設施及就業機會，吸引遷入人口，以發展地區性商業活動為主軸。</li> <li>2. 楠梓區應從小型活動做起，加強居民的參與感，從中發掘屬於楠梓全區性的大型活動，並尋求寺廟的出資補助。</li> </ol>

### 附錄三、期末簡報意見回覆情形(續一)

<p>簡教授錦松</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 援中港可否與楠梓的地方特色、海鮮小吃一起發展成為楠梓地方觀光特色。</li> <li>2. 以帶動經濟為主，將特色小吃、特色商品結合未來捷運車站之商業區發展。</li> <li>3. 都會公園可與大學城、大型活動一起結合，舉辦長期性的活動。</li> <li>4. 中油有回饋基金，是否能將之作為建設地方的文化設施、休閒場所之用，減少市政府的經費支出。</li> <li>5. 楠梓區是都會的邊緣，保留有鄉村的味道，在入口意象上燈光的景色其實是反文化的，在區位上的考量是否以休閒別墅較貼切？</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 援中港地區的漁業收穫並不豐富，依本研究評估並不適合發展小吃特色，但由於該地區有潟湖資源未來可考慮發展地區生態觀光。</li> <li>2. 都會公園及大學的開放空間是舉辦活動的好地點，也是楠梓區的發展優勢之一，缺乏大型展演空間的楠梓區可考量利用都會公園發展定期的戶外藝文活動，或利用大學的公共室內空間，以促使楠梓區的文化活動能更具多元性。</li> <li>3. 中油回饋金的分配問題可由居民代表及區公所與中油廠方協調。</li> <li>4. 楠梓區的現有人口結構以元居住於本區的民眾及年輕家庭為主，其人口結構特色並不適合規劃為休閒別墅區；而本研究以燈光造景效果加強楠梓區的入口意象是藉由加強本區原本夜間的燈景效果，創造與高雄市區燈景的延續性。</li> </ol>
<p>民政局林副局長裕欽</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 可考慮傳統美食、小吃活動特色的引入。</li> <li>2. 都會公園由於德民路未通，且右昌聚落的民眾對休閒的感受度不高，因此，都會公園的利用度不高。</li> <li>3. 楠梓區的各大學間聯繫不夠，已有輕軌建設計畫構想，通到燕巢鄉，使高雄縣市之大學間有通暢之交通，加強各大學的聯繫。</li> <li>4. 「後勁」溼地一詞，應改為「援中港」溼地較為在地化。</li> <li>5. 「楠仔坑」一詞是否就能代表整個楠梓地區？</li> <li>6. 綠色生態計畫：居民較能接受環保的觀念，在推動上較能配合，而經費部分應由中油、大社工業區分擔部分。</li> <li>7. 地區資訊計畫：可由市政府推動，請加工出口區及三所大學共同投入。</li> <li>8. 各計畫為何在楠梓地區提出，應加強說明各計畫在楠梓區非作不可的原因，理由。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 應協調工務單位加速德民路的通車，並藉由短期實施方案的社區活動作為觸媒計畫，以強化當地居民對休閒的感受度。</li> <li>2. 以於報告書中 p.4-12 修正。</li> <li>3. 以將「楠梓坑」一詞改為「傳統聚落」，另將三個舊聚落的文化再生計畫分別成為其子計畫—楠梓坑、右昌、後勁地區文化再生計畫。</li> <li>4. 以於報告書中 p.5-9 補述。</li> <li>5. 以於報告書中 p.5-10 補述。</li> <li>6. 以於報告書第五章之各個實施計畫中補述。</li> </ol>

### 附錄三、期末簡報意見回覆情形(續二)

工務局(都發處)陳組 長桂珍	1. 捷運即將通車，在捷運車站附近的產業可望帶動起來，其產業引入或活動的推行之計畫，應做好規劃。	1. 可將地區街道環境改善計畫與打造入口意象計畫結合運用在捷運場站的規劃。
楠梓區黃區長順明	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 在入口意象方面，楠梓陸橋已有計畫做改善，且工程已發包。</li> <li>2. 在中油煉油廠方面其內部有做細部計畫，未來在住宅區、工業區等的規劃希望能得到合理的安排。</li> <li>3. 舊聚落方面有其包袱存在，休閒場所的缺乏，希望能將區內的市有地及國有地做檢討，以作為公園用地增加區民休閒去處。</li> </ol>	1. 中油內部的土地及區內公有土地的檢討變更問題，應由區公所與高雄市都發局溝通，進行都市計畫通盤檢討公共設施用地需求評量。