



逢甲大學學生報告 ePaper

水岸都市發展模式之探討

—以高雄市水岸地區及 Vancouver 市為例

作者：許惠華

系級：都市計畫研究所

學號：M9525130

開課老師：劉立偉老師

課程名稱：都市發展比較分析

開課系所：都市計畫研究所

開課學年：95 學年度 第 2 學期



中文摘要

都市港口緣於地理位置之故，使都市水岸地區早期皆做為工業發展及物流輸送的主要場所，然隨著時代演變、技術卓昇、產業轉型及經濟再結構的結果，都市水岸地區之地位及角色亦隨之轉變。

高雄為台灣早期重工業發展的重鎮，而高雄港周邊地區亦是早期重工業發展之地區，雖然歷經時代變遷、重大公共建設的投入及國家產業政策的轉型與改變，台灣整體產業結構與工業已不再是高雄產業的重心及主軸，造成後工業時代的高雄鄰港地區之都市空間陷入灰暗地帶。

綜觀國外許多都市如紐約、西雅圖、溫哥華...水岸地區在環境改造時在經濟發展下，使城市可永續發展，而高雄市政府推動水岸地區發展之際其是否兼具經濟發展及永續發展？又目前水岸地區如何再造？故本文以探討高雄市及 Vancouver 市水岸地區再造模式，試圖探討高雄市水岸地區再造如何應用國外成功經驗及可借鏡之處。



關鍵字：水岸地區、高雄市、都市水岸、都市發展比較

目 次

壹、緣起.....	1
貳、高雄市水岸地區發展模式.....	2
參、Vancouver 市中央水岸地區及 Granville Island 發展模式.....	5
肆、高雄市水岸地區與 Vancouver 市水岸地區發展模式比較.....	9



壹、緣起

都市港口緣於地理位置之故，使都市水岸地區早期皆做為工業發展及物流輸送的主要場所，然隨著時代演變、技術卓昇、產業轉型及經濟再結構的結果，都市水岸地區之地位及角色亦隨之轉變。

高雄為台灣早期重工業發展的重鎮，而高雄港周邊地區亦是早期重工業發展之地區，雖然歷經時代變遷、重大公共建設的投入及國家產業政策的轉型與改變，台灣整體產業結構與工業已不再是高雄產業的重心及主軸，造成後工業時代的高雄鄰港地區之都市空間陷入灰暗地帶。

而加拿大 Vancouver 市水岸地區在環境改造時又可兼具經濟發展，使城市可永續發展，反觀高雄市政府推動水岸地區之際其是否考量經濟發展？又水岸地區再造如何執行？故本文將探討高雄市及 Vancouver 市水岸地區再造模式，並試圖探討高雄市水岸地區再造如何借錯國外成功經驗。



貳、高雄市水岸地區發展模式

一、高雄市地理位置

高雄市面積 153.6 平方公里，至 95 年底人口數為 1,514,706 人。位處臺灣西南部，西臨臺灣海峽，南臨巴士海峽，海岸線長達 12 公里，擁有臺灣第一大國際港埠—高雄港，同時亦是國際第六大貨櫃港，在世界海運中佔有舉足輕重之地位。

二、高雄市發展歷程

在過去的產業發展政策與計畫以二級產業為主要的產業。然而近幾年，隨著時代改變、中央產業政策轉變及全球化經濟結構改變，製造業隨著高雄市產業的再結構沒落，至 94 年底二級產業之就業人口為 31.91 千人，三級產業之就業人口為 67.27 千人，二級產業就業人口不及三級產業就業人口 1/2 倍。1980 年代，政府經濟發展重心集中北臺灣，科學園區設置之後，使工業發展朝向科技產業，產業發展失衡的結果迫使高雄的綜合性工業區，失去成長的機會，造成高雄的製造業面臨失去產業定位的困境。

三、高雄市水岸地區範圍

高雄市水岸地區範圍包含高雄多功能經貿園區至愛河沿岸。

四、高雄市水岸地區發展模式

(一) 成立跨局處推動小組

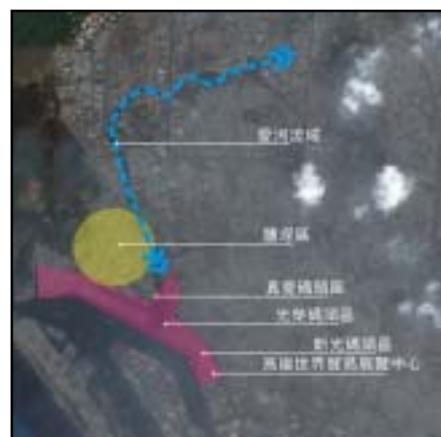
為推動高雄市水岸地區再發展，高雄市政府成立「愛河整治景觀暨管理維護推動小組」，落實城市發展目標，並再造愛河觀光永續發展。

(二) 水岸地區重點改造計畫

1. 高雄港區 1-22 號碼頭水岸改造策略

(1) 碼頭使用現況

目前 1-22 號碼頭位於高雄市多功能經貿園區範圍內，其土地使用分別為分別為特定文教



休閒專用區一、特定文教休閒專用區二、特定文教休閒專用區三、特定文教休閒專用區四。

碼頭區之未來已定位為公共休憩空間，現況 1-3 碼頭已開發作為漁人碼頭、11 及 12 碼頭已開發作為真愛碼頭、13-15 已開發作為光榮碼頭、22 號頭已開發作為新光碼頭，共計 9 個碼頭為戶外公共休憩場所，其餘碼頭目前仍作為貨物裝卸使用。



(2) 公共休憩空間設計

已完成開發之碼頭彼此間具有連貫性，設計瞭望台、散步道、親水設施等提供親子遊戲場所及民眾休憩使用，並引入小型餐飲業延長民眾駐留時間。



(3) 未來開發方式

目前高雄市府已訂定整體發展目標及開發策略指導原則，規範未來開發需符合上述內容，並舉辦國際徵選，以公私合作方式進行後續碼頭公共空間規劃。

2. 高雄世界貿易展覽中心

高雄市政府為促進高雄市經濟發展遂於高雄多功能經貿園區特定區計畫中增列高雄世界貿易展覽暨國際會議中心作為發展重點，藉以引入外部經濟效益，目前已進入先期作業階段。

3. 鹽埕區風華再造

(1) 發展歷程

鹽埕區為高雄市發展最早的市中心區及行政與商業核心地區，日據時代及五、六十年代商業鼎盛，金融、百貨、銀樓、鐘錶、酒吧、電影院、書局等的聚集性活動，是當年高雄最繁華的地



資料來源：高雄市政府

區。70 年代後，因經濟結構轉變、商業中心及市政中心轉移使該區發展衰敗。

(2) 環境再造內容

從空間結構功能規劃、愛河蔓延、港灣再生及捷運引入四個面向進行再造。在空間結構功能部分以捷運出入口及空中攬車出入口及主要交通動線作為入口及軸線意象，以主要人潮聚集點及公共設施空間作為活動據點，河景、山景、港景作為視軸；愛河蔓延部分連結活動點及徒步區，將活動導入內部；港灣再生部分導入藝文活動及營造藝文空間，並與港埠空間連結將人潮引入街區；捷運引入部分利用捷運場站開發，帶動地區商業發展。



參、Vancouver 市中央水岸地區及 Granville Island 發展模式

一、Vancouver 市地理位置

溫哥華市面積 113.1 平方公里，人口為 650,871 人，位於加拿大英屬哥倫比亞省的西南海岸，被山水環繞，並處佛拉則河口（the Fraser River Valley），北鄰海岸山脈（the Coastal Mountains），西為喬治亞海峽（the Strait of Georgia）。其同時擁有溫哥華港，為世界主要穀物出口港，亦是加拿大橫貫大陸的高速公路（Trans-Canada Highway）及鐵路的終點，因此成為加拿大西側的主要城市，同時亦是加拿大國內主要的工業中心。



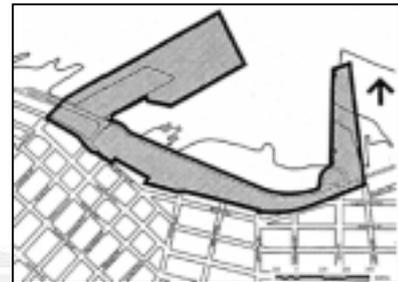
資料來源：吳明容，(2004)，後工業城市水岸發展計畫之比較研究。

二、Vancouver 市水岸地區發展模式

(一) 中央水岸地區

1. 中央水岸地區範圍

中央水岸發展地區的計畫範圍係從 Burrard Street 到 Gore Avenue，並且鄰近市中心區與瓦斯鎮歷史保留區。



資料來源：吳明容，(2004)，後工業城市水岸發展計畫之比較研究。

2. 發展歷程

Vancouver 市議會為推動中央水岸地區再發展於 1973 年成立水岸地區專門委員會，著手進行中央水岸地區發展潛力之調查研究，並與都市事務的州聯邦部長聯合發起一項水岸地區的研究計畫。過程中經由公眾參與意見的諮詢與多次的審查會議後，於 1974 年末，溫哥華市水岸地區委員會對中央水岸地區提出 23 項建議案。同年，Vancouver 市政府為解決工業用地限制商業、住宅、休閒與開放空間的用途，遂向大溫哥華地區提出申請改變布列德灣（Burrard）水岸地區的「工業區一」土地使用指定為都市區域，以利進行都市使用之開發，同時可以維持港口及運輸機能的發展。

此時與水岸地區利益考量有關的團體開始關心這項政策提案，並提出不同的意見與想法。1976 年，市議會於綜合各方不同意見後，核准該建議委會所提出之 24 項建議案，並且指示應依據這些建議案研訂中央水岸地區的分區管制規則。由於土地所有權人及利益團體的不同，對於該地區之發展目標亦有所不同。1978 年，經公聽會程序後，由市議會核准中央水岸地區之土地使用變更，並且接受「中央水岸地區發展計畫」。

3. 中央水岸地區之發展計畫內容

(1) 土地使用

土地使用制定之主要目的係在將一個原本人口稀少的工業區轉型成為一個具高品質的都市生活空間，因此其土地使用計畫內容包含：商業使用、工業使用、過渡時期的使用及停車空間使用。

(2) 實質發展形式

由於中央水岸的區位與型態，必須注意市中心與瓦斯鎮界面關係的處理。多變的建築高度與發展型態中央水岸地區發展特色，為兼容環境適宜性及避免對海岸水質及環境造成破壞，任一開發計畫須提出對市中心與瓦斯鎮、海岸線之環境影響評估，包括：建築高度可能產生的陰影或該項開發案對於視覺所產生之衝擊影響、海岸線的安全與視覺景觀，及提供港口相關設備等。

(3) 公共開放空間

公共的開放空間設計準則為：露天的、易讓民眾親近及隨時可使用、提供民眾能放鬆、休閒的活動。

(4) 交通運輸

中央水岸地區交通系統為延伸市中心及瓦斯鎮的街道系統，而昔日之交通承載量係提供卡車及緊急車輛的通行，因此規劃時須考量新運具的使用而增加交通承載量，並規劃交通運輸的轉乘場所。

原有的鐵路設施須維持其運輸機能，並服務港口及旅客的使用需求與其他相容的工業使用，以增加該地區之使用效率。另須增力連接中央水岸地區的人行步道，以串連市中心與瓦斯鎮，增加水岸的親近性。

(二) Granville Island

1. 發展歷程

Granville Island 位在福斯灣南岸，屬 Vancouver 市中心區之一部分，早期以魚獵方式為主要產業活動，在新移民入主後，產業活動改變為航運，以運輸業為主要產業，當時由於福斯灣海埔新生地的產生，在聯邦政府與 CPR（太平洋鐵路公司）的承包商 Hugh Keefer 競爭下，使該新生地最終成為海上交通運輸停靠的場所，因為促成 Granville Island 的形成。



資料來源：吳明容，(2004)，後工業城市水岸發展計畫之比較研究。

1909 年後因應提供戰爭原料，因此在 Granville Island 投入許多基礎設施及開發，使該島邁入工業時期，造就其工業發展，隨後工業租戶的進駐使島上建設許多工業廠房及設施。然二次大戰後，福斯灣周圍的工業漸沒落，相對影響 Granville Island 工業發展，最後，福斯灣在昔日重工業發展下成為污染最嚴重的河道，Granville Island 在市場機制運作下，工業租戶漸漸搬遷及轉型，1962 年國家港務局的租金僅有六萬兩千元，同時亦宣告結束工業島時代，也喪失城市魅力。

1960、1970 年代受到都市更新思潮的影響，一群自稱裸足幫（Barefoot Gang）常藉 TBP 聯合建築師事務所開始討論有關 Granville Island 的改造計畫，後因市議員 Basford 對於 Granville Island 改造的決心及迫力，使 TBP 之前的計畫有實施的契機。為改造 Granville Island 整體環境，聯邦政府將土地經營權移轉給 CMHC 並提撥 2,500 萬元改造經費，在 Basford 及 CMHC 的驅動下召集 TBP、建築師、不動產人才、具有生意及法律背景的計畫主持人共同組成第三部門，專門執行 Granville Island 環境改造。

CMHC 解決土地產權問題同時亦保留島上重要產業墨里森鋼鐵、加拿大煉鐵廠、密康產物及海洋水泥以帶動經濟發展。

2. 環境改造方式

(1) 沿用既有都市紋理

改造過程中保留工業島輪廓，利用原有主要道路系統及鐵道痕跡，展現昔日都



資料來源：吳明容，(2004)，後工業城市水岸發展計畫之比較研究。

市特徵。

(2) 工業遺址保存

保留原有原舊工業設施及賦予公共空間多元化功能，將廢棄的工業廠房整建再利用；廣場規範不同時段的使用主題，上班時間為停車場，週末作為市集；使用低瓦燈泡照明，營造舊工業島不明亮特色，並使用舊木樁作為街燈，保留碼頭意象；以人行步道作為主要動線，行車動線為次要，強調注重以步行享受舒適的環境；親水公園利用廢棄的舊管線及木樁設計為親水設施。

(3) 空間及活動的活化

整體工業區域改造成公共空間區域，將 Granville Island 公共空間結合戲院及戶外舞台規劃為文化及娛樂場所，注入經濟及多元化表演藝術空間，提供許多展覽館、藝廊、工作室、公共集會空間、親子遊樂之親水公園等。

整個改造計畫最成功的關鍵在於將 Vancouver 中有名但校地不完整之藝術學校遷移至此地，提供該校完整的腹地及導入藝術創作活動，形塑 Granville Island 文化藝術氣息；另一成功關鍵為提供島上住戶日常需求、發展藝術文化產業及兒童休閒場所，建設公眾市場作為居民或遊客購物之主要市集場所；建設海事市場、工藝美市場及圓環藝品店成為航海服務業及藝術家教學及展售的地方；建設兒童市場作為大人方便休閒購物的托兒場所，由於該市場常舉辦兒童節目，因而成為兒童喜愛的地方。

(4) 重視社會福利

為照顧低收入戶及老人，由政府結合民間資金在 TBP 改造計畫中提供 1/3 社會福利住宅、1/3 中產階級住宅、1/3 一般住宅及老人福利中心。

肆、高雄市水岸地區與 Vancouver 市水岸地區發展模式比較

Vancouver 市在屬發展成熟階段，其規劃或都市設計技術及技巧皆比台灣任一都市細膩，而其城市背景、生活水平、民眾自我約束力及規劃經驗皆與台灣在某種程度上相異，但藉由高雄市水岸地區及 Vancouver 市水岸地區發展模式之探討，可歸納出對高雄市對水岸地區之發展看法：

一、高雄市水岸地區之發展模式已具多元化觀點

從高雄市水岸地區環境改造計畫而言，已借鏡許多城市改造經驗，因而優先解決環境惡化問題，首重公共空間之建設及改造，不但可暫時解決環境問題、提供舒適的公共休憩空間，間接亦成為經濟發展伏筆，在發展經濟之前，先建設必要的公共設施及創造公共空間環境，有助於後續經濟建設之投入，同時亦可吸引私人企業開發資金注入。

二、高雄市水岸地區規劃應兼具串連其他地區

在水岸地區環境改造中，各地地區目前藉道路串連水岸地區，為提供適意的串連網絡，未來可藉由愛河沿線規劃自行車路網串連高雄各行政區開放空間，達到全市性之自行車動線；另可於愛河沿線設置人行步道延伸至水岸地區，提供假日休憩活動。

三、環境改造之餘看不到社會福利

若以 Vancouver 來看，由於其市政府將社會照顧視為政府責任，因此要求私人開發提供應有的社會福利產物，如社會福利住宅，而高雄市水岸地區在改造之前，周圍房價看跌不漲，但在改造後及後續改造計畫的投入，已促使周圍房價上漲，雖公共建設的投入會產生此必然現象，然就社會公平而言，原居住於該處之居民有可能被迫搬遷，或者會形成另一處灰暗空間，因此應對既得利益開發商要求回饋部分平價住宅及中產階級可負擔住宅，達到整體空間改造後成為真正「適居」的易親近環境。

參考文獻

1. 高雄市政府都市發展局，
<http://urban-web.kcg.gov.tw:8080/ksnew/more2.jsp>。
2. 楊凱成，(2006)，廢墟的再生工業遺址再利用國外案例探索，行政院文化建設委員會。
3. 吳明容，(2004)，後工業城市水岸發展計畫之比較研究－以高雄及溫哥華為例，碩士論文，國立台灣大學園藝學研究所碩士論文。

