

國立台東大學區域政策與發展研究所
碩士論文

指導教授：李玉芬 先生

高雄市鹽埕區堀江商場的發展與變遷

研究生：陳秉正 撰

中華民國九十五年六月





臺東大學區域政策與發展研究所
碩士論文

高雄市鹽埕區掘江商場的發展與變遷



研究生：陳秉正 撰

指導教授：李玉芬 先生

中華民國九十五年六月

國立台東大學

學位論文考試委員審定書

系所別：區域政策與發展研究所

本班 陳秉正 君

所提之論文 高雄市鹽埕區堀江商場的發展與變遷

業經本委員會通過合於 碩士學位論文 條件
 博士學位論文

論文口試委員會：

吳 育 璿
(口試委員會主席)

侯 松 英

李 淑 芬

(指導教授)

論文口試日期：95年 6月 12日

國立台東大學

附註：一式二份經考試委員會簽後，送交系所辦公室及教務處註冊組存查。

博碩士論文授權書

本授權書所授權之論文為本人在 國立臺東大學 區域政策與發展 系(所)
_____ 組 94 學年度第 2 學期取得 碩 士學位之論文。
論文名稱：高雄市鹽埕區堀江商場的發展與變遷

本人具有著作財產權之論文全文資料，授予下列單位：

同意	不同意	單位
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	國家圖書館
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	本人畢業學校圖書館

得不限地域、時間與次數以微縮、光碟或其他各種數位化方式重製後散布發行或上載網站，藉由網路傳輸，提供讀者基於個人非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印。

本論文為本人向經濟部智慧財產局申請專利(未申請者本條款請不予理會)的附件之一，申請文號為：_____，請將全文資料延後半年再公開。

公開時程

立即公開	一年後公開	二年後公開	三年後公開
		<input checked="" type="checkbox"/>	

上述授權內容均無須訂立讓與及授權契約書。依本授權之發行權為非專屬性發行權利。依本授權所為之收錄、重製、發行及學術研發利用均為無償。上述同意與不同意之欄位若未鈎選，本人同意視同授權。

指導教授姓名：李玉芬 (親筆簽名)

研究生簽名：陳秉正 (親筆正楷)

學號：9300610 (務必填寫)

日期：中華民國 95 年 6 月 27 日

- 1.本授權書(得自 <http://www.lib.nttu.edu.tw/theses/> 下載)請以黑筆填寫並影印裝訂於書名頁之次頁。
- 2.依據 91 學年度第一學期一次教務會議決議:研究生畢業論文「至少需授權學校圖書館數位化，並至遲於三年後上載網路供各界使用及校內瀏覽。」

博碩士論文電子檔案上網授權書

(提供授權人裝訂於紙本論文書名頁之次頁用)

本授權書所授權之論文為授權人在 國立臺東大學 區域政策與發展研究所
_____組 94 學年度第二 學期取得 碩士 學位之論文。

論文題目： 高雄市鹽埕區堀江商場的發展與變遷

指導教授： 李玉芬

茲同意將授權人擁有著作權之上列論文全文(含摘要)，非專屬、無償授權國家圖書館及本人畢業學校圖書館，不限地域、時間與次數，以微縮、光碟或其他各種數位化方式將上列論文重製，並得將數位化之上列論文及論文電子檔以上載網路方式，提供讀者基於個人非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印。

- 讀者基非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印上列論文，應依著作權法相關規定辦理。

授權人：陳秉正

簽名： 陳 秉 正

中華民國 95 年 06 月 27 日

誌謝辭

這本論文的完成，首先要感謝夏黎明老師、李玉芬老師、靳菱菱老師、蔡西銘老師以及其他所有曾經在本所任過課的老師們在知識、學術及生活上的教導與啟發，尤其要感謝指導教授李玉芬老師的悉心培育。

玉芬老師在論文上的指導、鞭策、寬容及對學術的熱情與執著給我極大的啟發。在玉芬老師的教導下，不論是在理論觀念、文章寫作、田野方法、簡報技巧等，都使學生獲益良多。最後論文的完成，也必須感謝口試委員的高師大地理系吳育臻老師及台東大學社教系侯松茂老師，兩位老師對學生的文章給予詳細的指導與諸多的建議，使學生的論文能更為出色。

整本論文的寫作，田野調查是最重要的環節，因此在這裡還要感謝協助本研究進行訪談的所有相關人士，尤其感謝施先生與蕭太太，年邁且曾經中風過的施先生給了研究的進行很多重要的啟發；而沒有蕭太太您的引介，本研究取得的訪問資料必將失色不少。

碩士的兩年求學生涯，說長不長，說短不短。這兩年間很高興能與諸位有為的同學及可愛的學弟妹一起渡過，跟你們一起求學，讓我的求學歷程生色不少，也多了不少快樂與歡笑。

最後，要感謝的是我的父母與兄長，謝謝你們在我求學階段的支

持與鼓勵，讓我在遇到各種困難及逆境時能倒下再站起來，讓我在精神不佳的情況下，得到適時的慰藉。感謝你們，感謝上述的所有人，也感謝曾經幫助我的人。



高雄市鹽埕區堀江商場的發展與變遷

陳秉正

國立台東大學區域政策與發展研究所

摘要

本研究以高雄市鹽埕區堀江商場為對象，採用文獻蒐集與深度訪談的方式，了解堀江商場商店街的形成背景，探討影響堀江商場興盛與沒落的因素。

堀江商場，是一個歷史悠久的商場，它是由三條商店街所組成，從日治時代的昭和 3 年（1928）至今已經有將近八十年的歷史。堀江商場發展變遷歷程可區分為五個階段，分別是「昭和 3 年（1928）到民國 38 年（1949）的一街初始時期」、「民國 39 年（1950）到民國 57 年（1968）的二三街形成時期」、「民國 58 年（1969）到民國 68 年（1979）的商場興盛時期」、「民國 69 年（1980）到民國 79 年（1990）的商圈轉移漸衰時期」以及「民國 80 年（1991）以後的蕭條時期」。

堀江商場的發展過程至今跨越兩個世紀與兩個政權的統治，它的變遷受到港口建設與都市計畫的影響，甚至受到國家政策與國際局勢的引導。因此本研究在探討堀江商場的興起與沒落時，必須從政治、經濟、社會等各層面切入。究其為何商場過去會如此興盛的問題，我

們可以給它一個最肯定的答案，那就是「舶來品」的重要性。

舶來品是指外國進口的物品，但民國 38 年（1949）後的台灣，我們卻必須將舶來品分為「大陸貨品」與「外國舶來品」兩種。二次大戰結束及國民政府遷台後，台灣在政治、經濟與社會上都有相當程度的管制，不僅「外國舶來品」不容易進口，「大陸貨品」更被當做匪貨而不准進口。這種禁止大陸貨物進口台灣的國家政策，到了民國 76 年（1987）台灣開放一般民眾赴大陸探親後，大陸貨物管制才漸趨和緩。

民國 50、60 年代（1961-、1971-）堀江商場的舶來品買賣，在時代的背景與相關條件下，不論是「大陸貨品」或「外國舶來品」，都因為受到政策上嚴格的管制而大多淪為地下化，而舶來品市場的趨勢與政府發布的管制物品有很大的關聯性，在越是取不到管制品的情況下，舶來品市場就越有其需求性，在物以稀為貴的情況下，造成供應者想盡辦法取得，以賺取大量的利潤。堀江商場之所以能成為「舶來品的集散地」，除了位於高雄政經中心的鹽埕區內以及地理位置鄰近港口外，最重要的是，堀江商場擁有特殊的舶來品取得管道。

關鍵字：鹽埕區、堀江商場、商店街、地下經濟

Development and Transition of Jyuejiang Market of Yancheng District, Kaohsiung City

Ping-Cheng Chen

Abstract

The research takes Jyuejiang Market of Yancheng District, Kaohsiung City as the target, adopting literature collection and in-depth interviews to know the formation background of shopping streets of Jyuejiang Market and discuss factors that affect the prosperity and downfall of Jyuejiang Market.

Jyuejiang Market, a long-standing market, consists of three shopping streets and it has almost 80 years history since 1928. The course of development and transition of Jyuejiang Market can be divided into five phases, namely “Initial phase from 1928 to 1949,” “Developing phase from 1950 to 1968,” “Prosperous phase from 1969 to 1979,” “Downfallen phase from 1980 to 1990,” and “Depressed phase from 1991 to the present.”

The developing process of Jyuejiang Market strides across two centuries and two regimes. Its transition is affected by harbor construction and city project, even directed by national policy and international situation. Thus, the research has to study from politics, economy, society, and other aspects while discussing the prosperity and downfall of Jyuejiang Market. To know the reason why the market was so prosperous in the past, we can give it the most affirmative answer, that is, the significance of “Imported goods.”

“Imported goods,” indicates goods imported from foreign countries, but we have to sort imported goods into “Mainland goods” and “Foreign imported goods” in Taiwan after 1949. After the end of WWII and KMT government’s retreat to Taiwan, there were many restraints on politics, economy, and society in Taiwan. Not only “Foreign imported goods,” were difficult to be imported, but also “Mainland goods” were even regarded as goods of bandit and not allowed import. The national policy, which prohibited Mainland goods from being imported to Taiwan, was

not alleviated until Taiwan government allowed the common people going to China to visit their relatives in 1987.

In 1960s and 1970s, deals of imported goods at Jyuejiang Market, under the era background and relevant conditions, no matter “Mainland goods” or “Foreign imported goods” were submerged to be underground due to strict restrains of the policy. However, there is great correlation between the trend of imported goods market and restricted goods announced by the government. The harder restricted goods could be obtained, the more requisite the imported goods market was. Under the circumstances, when a thing is scarce, it is precious; it caused supplier try every means to get the goods to earn a great deal of profits. The reason why Jyuejiang Market could become a “Commercial center of imported goods,” was its location, which was in Yancheng District, the political and economic center of Kaohsiung then, and near the harbor, and the most pivotal was its special channel of imported goods.

**Keyword : Yancheng District 、 Jyuejiang Market 、 shopping streets 、
underground economy**

目錄

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與目的.....	1
一、研究動機	1
二、研究目的.....	4
第二節 研究範圍.....	4
一、研究區範圍	4
二、研究區概況	5
第三節 文獻探討.....	10
一、與商業街發展有關的文獻	10
二、與鹽埕區有關之研究	13
三、其他相關之研究成果	16
第四節 研究方法、流程與研究架構.....	17
一、研究方法	17
二、研究流程	19
三、研究架構	20
第二章 高雄市的發展與變遷.....	22
第一節 高雄市行政區的變遷歷程.....	22
第二節 日治時代高雄港的建設與都市發展.....	25
一、日治時代打狗港的建設	25
二、日治時代的高雄市都市發展	30
第三節 戰後高雄港的建設與都市發展.....	32
一、戰後的高雄港建設	32
二、戰後高雄市的都市發展	36
三、戰後高雄市商業中心的變遷	38
第三章 堀江商場的發展與變遷	40
第一節 鹽埕區的發展及商業變遷.....	40
第二節 堀江商場的發展歷程.....	50
一、日治時代的建設	50
二、戰後的繁榮與沒落	54
第三節 堀江商場的現況與近年來的努力.....	59
一、堀江商場的現況	60
二、近年來的努力	68

第四節 堀江商場發展歷程的五個階段.....	75
第四章 影響堀江商場興起與沒落的內外部因素	79
第一節 堀江商場興起的內部因素.....	79
一、舶來品買賣的興起	79
二、堀江商場具有舶來品取得之特殊	86
三、堀江商場與附近專業街的群聚關係	93
四、堀江商場商家擁有特殊的社會網絡關係	96
五、小結	98
第二節 堀江商場興起的外部因素.....	98
一、日治時代的都市計劃奠定繁榮基礎	99
二、日治時代高雄築港對鹽埕地區的影響	100
三、隨政府來台的人力資源與金融資金	102
四、國民政府的高雄市經建計劃	103
五、韓戰與越戰時期美軍來台休假帶來商機	104
六、國家經濟建設計劃促使國人消費能力提昇	105
七、小結	107
第三節 堀江商場沒落的因素.....	108
一、開放觀光與大陸探親	108
二、關稅的降低與走私罰責的提高	113
三、高雄市商圈的多元化與商圈的轉移	117
四、高雄市其他商街興起與沒落的影響	124
第四節 堀江商場興起與沒落的內外部因素彙整.....	128
第五章 結論.....	131
參考文獻	134
附錄一 田野調查基本問題	140
附錄二 鹽埕區歷年人口數與增減示意表（完整表）	141

表目次

表 1-1 根據環境特色商店街分類.....	12
表 2-1 高雄市的行政區域變遷.....	23
表 2-2 高雄市都市計劃一覽表.....	36
表 3-1 鹽埕區歷年人口數與增減示意表.....	44
表 3-2 堀江町工商業分類表.....	53
表 3-3 鹽埕意象票選「節點」部分.....	69
表 3-4 鹽埕意象票選總合部分.....	70
表 3-5 高雄市特色商店街聯誼會會員表.....	74
表 4-1 商船定期航線表.....	83
表 4-2 民國 50 年代時營運中的台日定期運蕉冷藏船	85
表 4-3 台灣國際商港安全檢查法制演變表.....	89
表 4-3 台灣走私行為主要罰則表.....	114



圖目次

圖 1-1	日治時代高雄第二新市街略圖.....	2
圖 1-2	高雄市行政區域圖.....	6
圖 1-3	高雄市鹽埕區暨鹽埕區港都里行政區域圖.....	7
圖 1-4	堀江地區的新舊行政區劃比較.....	9
圖 1-5	研究流程圖.....	19
圖 1-6	研究架構圖.....	21
圖 2-1	高雄港現況圖.....	34
圖 2-2	高雄港未來整體規劃圖.....	35
圖 3-1	日治初期的鹽埕地區.....	41
圖 3-2	日治時代第一次築港工程完工前的鹽埕地區.....	41
圖 3-3	日治後期的鹽埕地區.....	42
圖 3-4	戰後高雄市與鹽埕區的人口成長指數比較圖.....	45
圖 3-5	戰後以來鹽埕區的人口成長圖.....	45
圖 3-6	堀江商場位置圖.....	60
圖 3-7	堀江商場內部平面圖.....	61
圖 3-8	高雄海港假期護照促銷廣告.....	73
圖 4-1	台灣香蕉佔日本進口香蕉的比率圖.....	84
圖 4-2	高雄市四大商圈配置示意圖.....	118
圖 4-3	鹽埕大新商圈範圍圖.....	119
圖 4-4	五福大統商圈與漢神大立商圈綜合範圍圖.....	120
圖 4-5	三多商圈範圍圖.....	122
圖 4-6	堀江商場興起與沒落的內外部因素彙整圖.....	129

照片

照片 2-1 打狗港築港工程岸壁工事之一.....	26
照片 2-2 打狗港築港工程岸壁工事之二.....	27
照片 2-3 築港工程進行拓寬改建之前的打狗港口.....	27
照片 2-4 第一期築港工程後的哈瑪星與哨船頭.....	28
照片 3-1 地下街大火.....	49
照片 3-2 大溝頂出海渠道.....	51
照片 3-3 打狗整地會社埋立地.....	52
照片 3-4 堀江町街道圖.....	52
照片 3-5 人潮聚集的堀江商場.....	57
照片 3-6 堀江商場立體建築施工情形.....	58
照片 3-7 五十年代高雄市議會議長陳銀櫃蒞臨開幕剪綵.....	59
照片 3-8 堀江商場位於五福四路的正面照.....	63
照片 3-9 堀江商場位七賢三路的正面照.....	63
照片 3-10 七賢三路往必忠街的牌樓	64
照片 3-11 從必忠街看堀江二街與三街	64
照片 3-12 從瀨南街看堀江	65
照片 3-13 堀江一街內部照片	65
照片 3-14 堀江二街內部照片	66
照片 3-15 堀江三街內部照片	66
照片 3-16 貼紅單出租店面的店家	67

第一章、緒論

第一節、研究動機與目的

一、研究動機

高雄市鹽埕區的行政區域與鼓山、三民、前金、苓雅等四區交界，以地理方位來看，南面高雄港商港碼頭，西臨鼓山區的壽山，北與三民區相鄰，東以中正橋通前金區，東南則以高雄橋連接苓雅區。鹽埕地區在一、二百年前，如同一座孤島，四面環水，可以說是高雄港中的一塊沙洲。「鹽埕」如其名所示，以曬鹽為主要活動，此外，季節性的養殖魚業亦是當時少數可地盡其利的產業。現今鹽埕區的行政區域，在清朝與日治初期時包括了鹽埕埔與鹽埕庄兩個古聚落；鹽埕埔，清代屬鳳山縣興隆里，而鹽埕庄則屬大竹里，兩者以後壁港（今大溝頂）為界¹，是高雄市開發較早的地區之一。明末沈光文「平台灣序」云：「打狗澳能生三倍之財，曝海水以為鹽．．．」²，由此可知，從明鄭時期起就有移民在此地的港澳沿岸經營漁鹽維生。

明治 45 年（1912），打狗港（現今高雄港）的第一期築港工程完工，並依鳳山廳制定的「打狗市街計劃」形成「湊町」與「新濱町」³兩個新市街，新市街的發展吸引了許多農村人口，為謀生而逐步湧入打狗，鹽埕埔與鹽埕庄因接近港區而佔地利，吸引人口移入，迅速發展。昭和 12 年（1937），第二期築港工程結束，港底污泥填平鹽田，分隔「埔」與「庄」間的后壁港亦被填埋⁴，使得鹽埕埔與鹽埕庄連成一片，日人乾脆以「鹽埕埔」代表今日鹽埕區，且取代三塊厝與陂頭街（今鳳山市），成為打狗居民新興的購物中心⁵。

日人在當時鹽埕埔範圍內，設立五個行政區，即鹽埕、北野、堀江、入船、榮等五町，涵蓋今日整個鹽埕區（圖 1-1）。大正 13 年（1924），高雄設市時，市治設於榮町，稱為「鹽埕埔榮町」⁶，日人的政經中心也同時從湊町（今哈瑪星

¹ 曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究（上）〉，《高市文獻》第四卷第二期，（高市文獻委員會出版，1991/12），p1。

² 沈光文，〈平台灣序〉，收入余文儀《續修台灣府志》，卷二十三，藝文（四），《台灣文獻叢刊第一二一種》，臺灣銀行經濟研究室編印，1962，p845。

³ 「湊町」與「新濱町」即現今的鼓山區南部，哈瑪星一帶。

⁴ 後壁港後來被整修為大水溝，即今高雄民眾俗稱「大溝頂」下方的排水溝渠。

⁵ 曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究（上）〉，《高市文獻》第四卷第二期，（高市文獻委員會出版，1991/12），p2。

⁶ 高雄市政府，《高雄市志地理篇》，（高雄市政府民政局編印，1974/6），p61。

所在地) 遷到榮町，而「鹽埕埔」從此成為高雄市繁華區的代名詞。比較日治時代與今日的行政區域後可知，七賢三路以西的地方在日治時代稱為「山下町」，七賢三路以東的大部分地區，即日後填平鹽田的新生地，分別取名為「堀江町」、「鹽埕町」與「入船町」。其中「堀江町」位於今日五福四路與大勇路交叉之西南側，即今鹽埕國小一帶，亦是日後繁華一時的堀江商場之所在。「堀江」日文為壕川之意，由於後壁港穿越而過，乃名⁷（日治時代，高雄港築港計劃實施後，後壁港消失，但為疏通水量，便在現今七賢三路和瀨南街附近挖掘水道⁸，大略位置參考圖 1-1）。



圖 1-1 日治時代高雄第二新市街略圖

資料來源：高雄市役所編，《高雄市勢要覽（全）》，（高雄市役所，1929），p292。張世民撰文，《從地圖閱讀高雄－高雄地圖樣貌集》，（高雄市政府文化局，2005/2）。

說明：1、本圖中的地形是現今的地形樣貌，圖中標示日治時代的行政區名稱來對照，以方便確認，其中鹽埕與蓬萊兩商港名稱是戰後出現的名稱。2、民國五十年代後，沿著大溝頂由北到南，陸續成立富野集中商場、大公集中商場、新樂商場、堀新商場以及位於最南邊的堀江商場。本圖僅標示堀江商場，其他沿大溝頂以北的商場則依序分佈其上，本圖不再標示。

⁷ 曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6），p144。

⁸ 正是貫穿聯鹽埕南北的小運河，亦是現今大溝頂眾多商場下方的大排水溝渠。

二次大戰結束後的初期，鹽埕區雖是高雄市面積最小的一區，然而民國 40（1951-）至 60 年代（1971-），它是全市最繁榮的地區，並成為高雄市的政治經濟中心，但在民國 60 年代（1971-）末以後，高雄市其他正在發展的行政區吸引了廣大就業人口與商業行爲，也讓鹽埕區的人口逐漸外流，導致商業轉趨清淡。堀江商場位於鹽埕區，隨著鹽埕地區的發展而發展，也隨其衰退而衰退，見證著大時代裡環境的變遷與地區的興衰。

民國 50 年代（1961-）後的台灣，民生消費能力慢慢轉好，堀江商場當時處於鹽埕區的精華商業地區⁹內，以專賣船員跑船挾帶品、跑單幫進口品或以委託行¹⁰的形式在堀江形成市場，因此商場即以外國舶來品、大陸貨爲主要商品。在當時物以稀爲貴的情況下，這些舶來品定價之昂貴，非一般市民所能消費，故在此消費者多爲對流行有需求的特殊行業者¹¹、崇尚時髦的名媛淑女或主婦，或是具有較高消費能力的中高階層人士。當時市面上看不到的歐美名酒、服飾及香水、大陸走私的物品、日本名牌香煙與高價的香菇、台灣市面管制的藥品等等貨色，在這裡應有盡有。

「跑單幫」是堀江老闆取得舶來品的管道之一，也是一般民眾對於堀江商場商品來源的瞭解。跑單幫人士藉各種「非觀光」的名義出國採購，或向帶貨入境船員洽購，再轉賣給消費者，其貨品從吃的、穿的、用的一應俱全，純利潤以數十倍計算¹²。不過自從民國 68 年（1979）政府開放觀光與民國 78 年（1989）開放大陸探親後，已逐漸失去原有的光采¹³。

研究者從小出身高雄市，親身經歷高雄市 70 年代（1981-）以後的繁榮與轉變，懂事時鹽埕也正好在歷經逐漸沒落的時期，包括民國 78 年（1989）火燒地下街¹⁴帶走鹽埕再興的期望，以及市政府在民國 81 年（1992）初遷出鹽埕¹⁵。研究者看到現今鹽埕區與堀江商場的人潮與繁榮不再的窘況，因而想要瞭解過去的堀江商場是如何發展的以及他爲何當時會如此的興盛？據此，本研究要從她以前到現在的發展與變遷歷程加以探討。

⁹ 指鹽埕大新商圈。

¹⁰ 「委託行」，外國商船或遠洋漁船船員從國外攜帶一些衣服或日用品，到基隆或高雄時則賣給這裡的商家（或委託商家轉賣），這些店家再將這些衣物賣給其他有需要的人，因此高雄港與基隆港附近都有委託行的蹤影，如基隆的義一路與義二路、高雄的堀江商場。

¹¹ 指的是越戰時期七賢路上酒吧街的吧女或特種行業的風塵女子，

¹² 曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究（下）〉，《高市文獻》第四卷第三、四期，（高市文獻委員會出版，1992/5），p14。【註】本篇文章對於堀江商場的敘述僅有短短兩三行，不過內容簡單的描述了堀江當時繁榮及商家用舶來品賺取巨額利益的景象。

¹³ 政府開放觀光與大陸探親是對堀江商場生意影響最主要的因素，也是目前文獻中，介紹過堀江商場的文章與本研究田野調查時商家一致認同的原因。

¹⁴ 高雄地下街於民國 67 年在高雄市鹽埕區成立，是全國第一座最大的地下化商場。

¹⁵ 象徵鹽埕地位最後的政治中心也宣告出走。

二、研究目的

本研究的目的是在探究下列問題：

1、了解堀江商場商店街的形成背景

堀江商場的 formation，由歷經日治後期，僅有一條街道的住家商業活動，發展至民國 50 年代（1961-）的三條商店街組成的商場形式，再歷經興盛期與漸衰期。它的發展過程有其時代變遷的背景，例如高雄市街的規劃與發展、高雄港的建設、台灣戰後的商品進口管制、出國觀光的限制與開放等等。本研究以高雄市的發展與變遷及鹽埕區的興盛與衰落做為基礎，探討堀江商場的起始、風光繁華的民國 50、60 年代（1961-、1971-）以及蕭條經營的今日之演變歷程。

2、整理堀江商場的發展歷程與特色

經由文獻蒐集與整理、新舊地圖比較、歷史照片的呈現、田野調查、口述歷史與深度訪談等等的研究過程，分析整理堀江商場的發展歷程，深入了解看似已知的知識並發掘常人不易看到的發展特色。

3、為堀江商場的發展歷程做各期彙整

在整理堀江商場的發展歷程與特色後，將其中各項影響發展歷程的因素做一統整，以為堀江商場的發展與變遷做一階段分期，最後並在瞭解影響堀江商場興盛與沒落的因素後，將這些因素歸納進階段分期中。

4、探討影響堀江商場興盛與沒落的因素

在瞭解與整理過堀江商場的形成背景，找出商場本身特色與發展歷程後，再從日治至戰後台灣政治經濟環境、高雄市都市計劃、高雄港的發展、高雄市商圈的多元化及商業區變遷與堀江商場的內部條件（主要在探討堀江舶來品取得的特殊管道與其經營方式）等方面，探討影響堀江商場興盛的內外原因及造成沒落的要素。

第二節、研究範圍

一、研究區範圍

堀江商場是本研究對堀江商場商店街的簡稱，一般民眾則直接稱呼她為「堀江」或「舊堀江」，有別於位在中山二路跟五福二路交叉口的「新堀江」¹⁶。堀

¹⁶「新堀江」全名「新堀江商場」，民國 77（1988）成立，其名稱是對應鹽埕區舶來品集散的堀江商場而來。新堀江原本依附於大統商圈，但在大統沒落後仍能走出自己的路，近來更在政府的

江商場位於高雄市鹽埕區港都里的行政區域內（圖 1-2、1-3），由鹽埕區內的行政區劃分來看，港都里位於江南里、江西里、教仁里與新豐里等四個里之間；而由道路區隔來看，商場範圍左界七賢三路，右界瀨南街，南界必忠街，北界五福四路（圖 1-3）¹⁷。堀江商場現址在日治時代的大正 13 年（1924）時¹⁸，是位於高雄州高雄市鹽埕埔¹⁹堀江町內。確切位置經過新舊行政區的比較過後，應該是為日治時代的堀江町四丁目，即目前的鹽埕區港都里（參考圖 1-4 堀江地區的新舊行政區劃比較）。

二、研究區概況

堀江商場位於高雄市鹽埕區港都里的行政區域內，鄰近高雄港的鹽埕商港與蓬萊商港（參考圖 1-1），並位於兩商港區與市區的出口處。現今的七賢三路與瀨南街間，有一條原為由後壁港消失後整治成為疏通愛河水量的大排水溝，民國 43 年（1954）時由鹽埕地區出身的議員陳銀櫃申請獲准²⁰，在水溝上加蓋攤販集中市場（後人通稱大溝頂攤販集中市場），後來由北到南，分別成立富野集中商場、大公集中商場、新樂商場、堀新商場以及位於大溝頂最尾端，靠近港口，最慢成立但是也為最有名的商場，那就是堀江商場（此舊稱大溝頂的溝渠經過堀江商場第二街的下方，參考圖 1-1²¹）。

堀江商場有三個街道，第一街位於五福四路 229 巷，共約有五十間店舖。第二街與三街位於五福四路 239 巷，239 巷部分位於大溝頂上，在另外隔間的情況下，產生了第二街與第三街（第三街左界七賢三路），三條街道以及一、二街外側（即瀨南街與七賢三路上）總計有近兩百間的店舖。

堀江商場在日治時代位於堀江町內，而堀江商場的名稱來源就是來自堀江町的「堀江」兩字，根據田野調查可知，約在昭和 3 年（1928）起，該地區即有些許商家聚集²²，到了昭和 13 年（1938）至民國 37 年（1948）間才有明顯的商業發展，在發展演變的過程中慢慢從原本的一條街道發展成三條街道的規模，其中第二街與第三街則是到了民國 50 幾年才成立，而堀江商場的名稱與全部範圍確

支持下（民國 86 年遴選為經濟部商業司的示範商店街），道路舖面翻新，朝向徒步區規劃。

¹⁷ 尚可參考圖 3-6 以利對照。

¹⁸ 大正 13 年，西元 1924 年，高雄升格為高雄市。市役所尚在當時的湊町（現今的哈瑪星）。

¹⁹ 鹽埕埔在當時不是行政區名稱，本研究放在此，只是方便瞭解。正確說法是「高雄州高雄市堀江町」。

²⁰ 張林森，〈恢復鹽埕區商業機能之研究〉，《高雄文獻》第三十二、三十三期合刊，（高市文獻委員會出版，1988/1），p241。

²¹ 尚可參考圖 3-5 以利對照。

²² 本研究訪查，堀江商場業者，吳老太太，民國 20 年次。堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

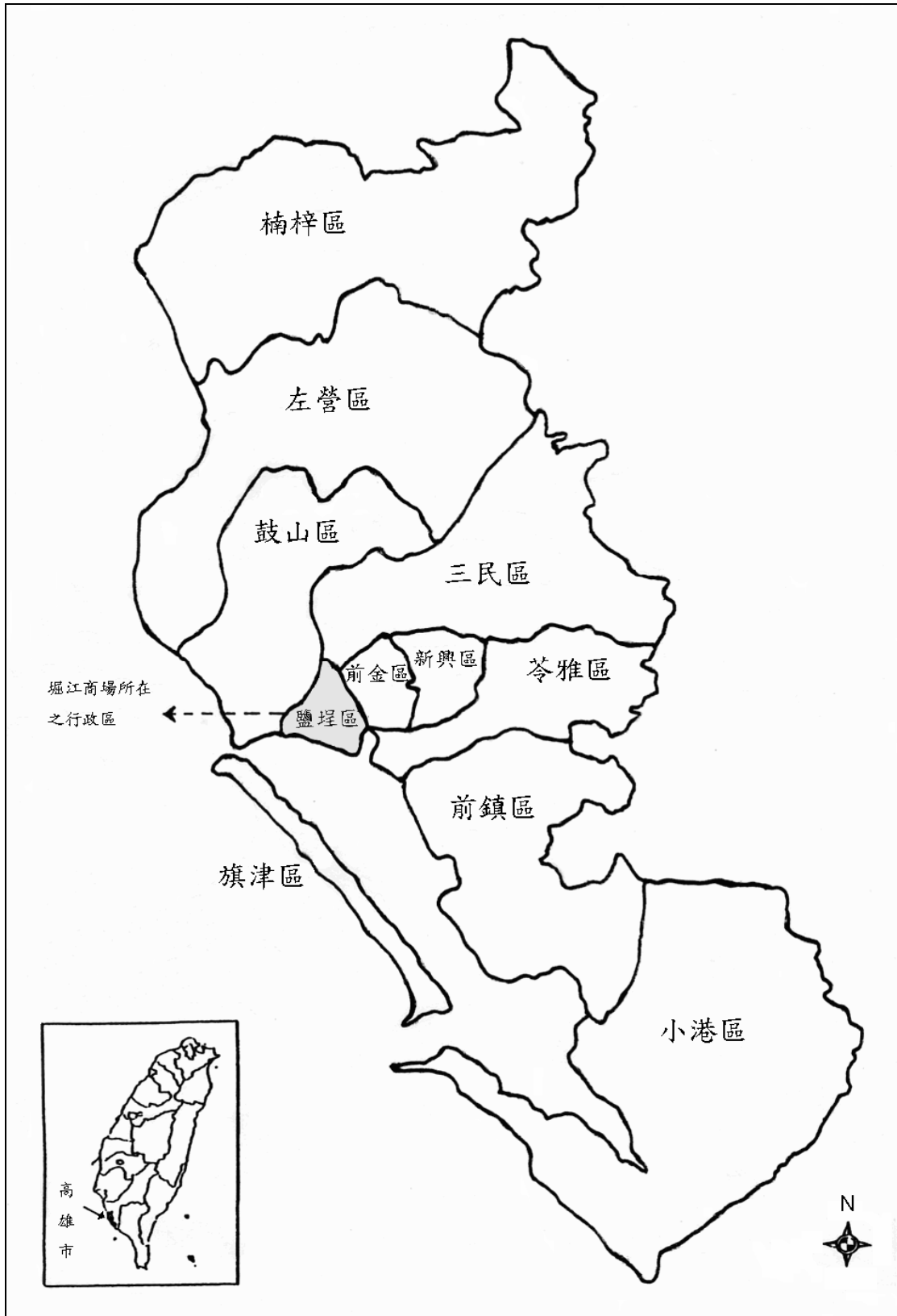


圖 1-2 高雄市行政區域圖

底圖來源：《高雄市志地理篇》，（高雄市政府民政局編印，1974/6）

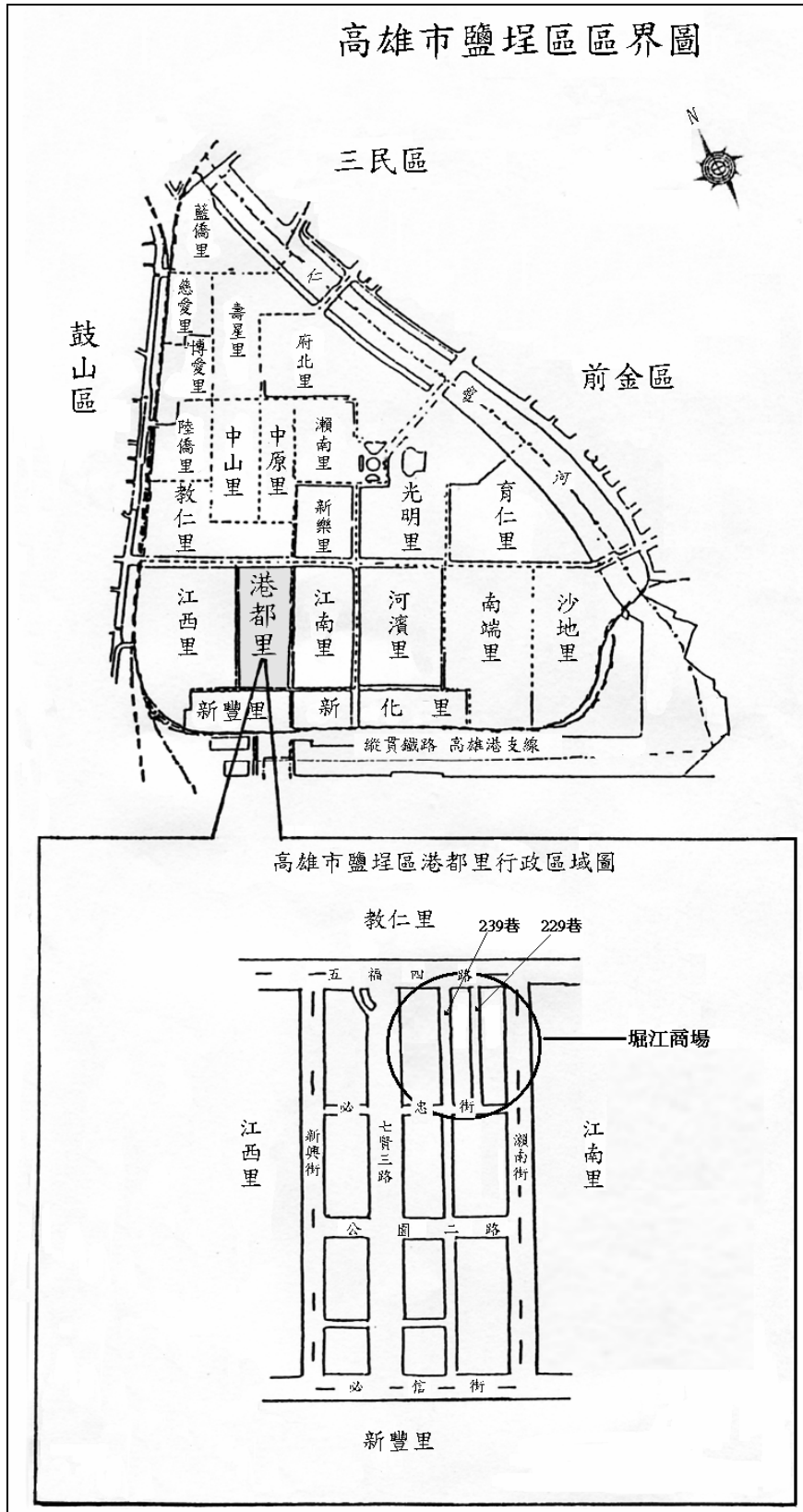


圖 1-3 高雄市鹽埕區暨鹽埕區港都里行政區域圖

底圖來源：《高雄市區里沿革圖誌》，（高雄市政府民政局發行，2001/12）p8&p22

立已是民國 60 年代（1971-）初期的事情了²³。

堀江商場形成的初期，就以販賣舶來品為主，其商品取得管道具有特殊性，如商船與漁船的走私、海員挾帶、購自美軍、跑單幫等等，販賣內容廣義的包括百貨、食品、菸酒、衣物與布料（田野訪談得知）、藥品等等，甚至因為鄰近高雄港，堀江商場也經歷過拆船工業發達的時期，故曾經出現小型的拆船貨²⁴。我們可以由鹽埕區與堀江商場的地理位置以及其販賣品可以明顯的發現，堀江有其鄰近港口的地緣關係，而且日治時代鹽埕地區的行政與商業中心之確立也是促使堀江商場發展的有利條件。

本研究是以堀江商場的發展與變遷為主題，探討其發展過程之中，國家政治經濟環境、都市計畫、港口發展、中心商業區變遷與堀江商場本身內部條件（尤其是舶來品取得管道與經營型態）等等因素對堀江商場的經營從興起到繁榮再歸於平淡的影響。



²³ 本研究訪查，堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

²⁴ 林昫熹撰文、張世明繪圖，《漫畫高雄歷史》，（高雄市政府文化局，2004/6），p160。本研究訪查，堀江商場業者，鄭先生，民國 24 年次。

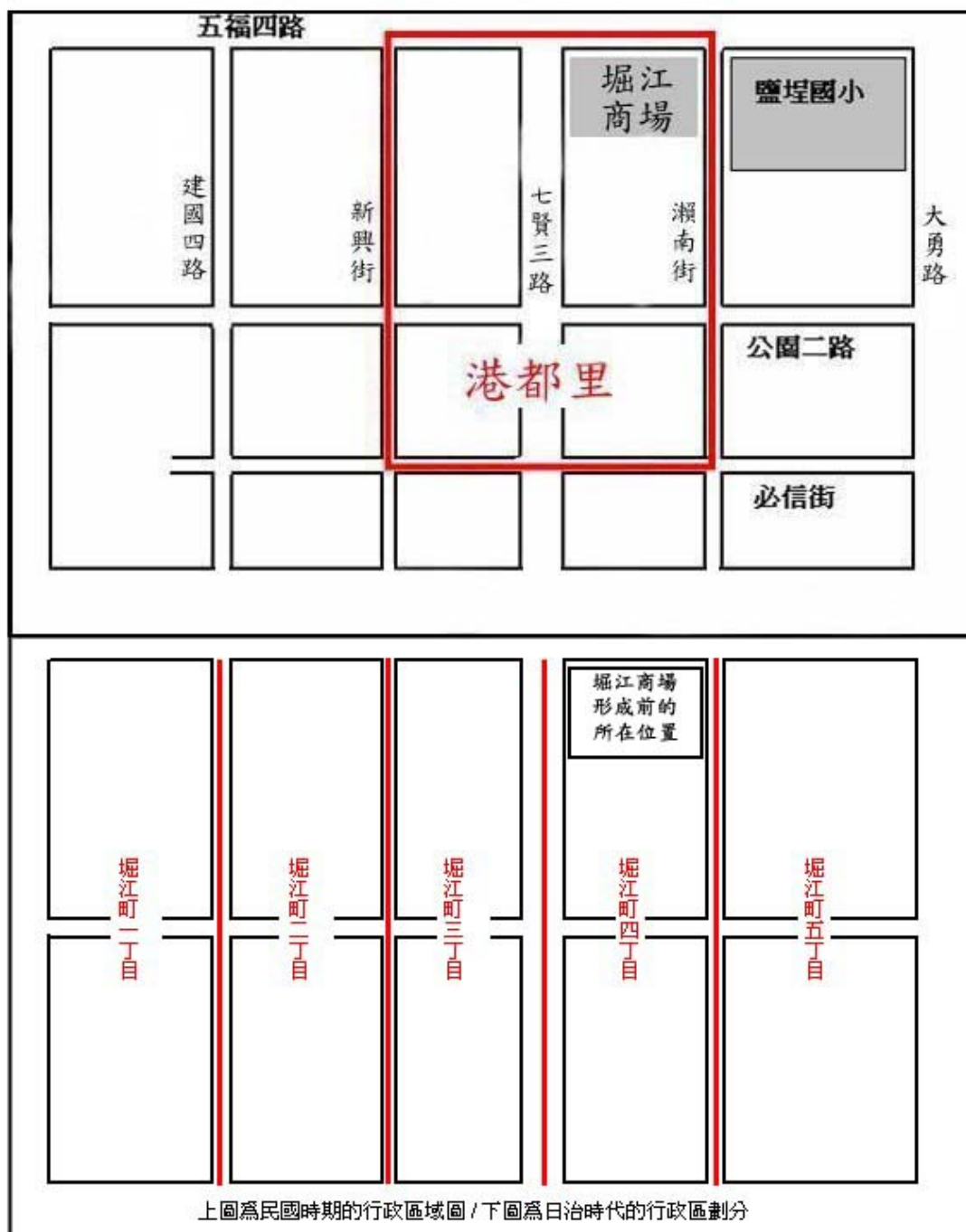


圖 1-4 堀江地區的新舊行政區劃比較

底圖資料來源：曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6）。高雄市文獻委員會編，《高雄市舊地名探索》，（高雄市政府民政局出版，1983）。張世民撰文，《從地圖閱讀高雄－高雄地圖樣貌集》，（高雄市政府文化局，2005/2），p90。

第三節、文獻探討

本節的文獻探討，將從三方面來分別陳述在研究堀江商場時可能需要瞭解與應用的相關文獻，三項分別是「與商業街發展有關的文獻」、「與鹽埕區有關之研究」以及「其他相關之研究成果」。「與商業街發展有關的文獻」中主要是探討與商場商業街有關的文獻，如商業街、專業街、商圈以及分析都市商業聚散情形的都市生態學觀點；由於學界並無學術論著於探討堀江商場，因此在無法就堀江商場相關文獻來研究的情形下，本研究擴大範圍至堀江商場所在之行政區「鹽埕區」來分析「與鹽埕區有關之研究」，以從中瞭解與堀江商場發展變遷息息相關的鹽埕區；最後的「其他相關之研究成果」則分析幾個與過去堀江商場經營舶來品生意所涉及的幾個相關議題研究。

一、與商業街發展有關的文獻

在商業街發展有關的文獻中，本研究將列出有關商業街、專業街、商圈的研究以及都市生態學的觀點，從中來瞭解「堀江商場」的聚集與變遷之生態、商業街環境特色的區劃、商場專業街模式的演變、商場所在位置與商圈的關係。

商業街或稱商店街，是指由一群的商店聚集在某一區域，提供服務或購物的商店街道，是由多種的商店所組成。國內有關商業街的研究，包括地理學、建築景觀等等，有的進行機能分類、特色分析，有的探討形成過程與原因，以下列舉的資料，主要來自五篇文獻。

本研究參考陳鶴宗，民國 85 年（1996）〈光華商場商業街研究〉的敘述與對商店街機能的分類²⁵，另外，蔡淑貞民國 91 年（2002）〈新堀江商店街消費、行為與管理策略之探討〉一文也有對商店街的機能做更詳細的分類²⁶。兩研究總計將商業街的機能分為「便利性」、「安全性」、「資訊性」、「舒適性」、「文化性」、「交流性」、「選擇性」、「開放性」、「休閒性」、「文化性」等十大類。

邱明民在民國 88 年（1999），於空間雜誌 113 期發表《商店街的未來－國內經營結構問題與日本經驗》一文²⁷，文中則認為商店街的機能不應該單是提供商品的地方，同時也是重要的大眾交流場所，因此其本質是結合購物、情報、環境、便利及文化的「生活交流廣場」，而商店街的最高目標就是塑造一個生活交流廣場。

陳國章與陳憲明於民國 72 年（1983）的研究〈台北市書店的區位與消費者

²⁵ 陳鶴宗，〈光華商場商業街研究〉，（中國文化大學地學研究所地理組碩士論文，1996/6）。

²⁶ 蔡淑貞，〈新堀江商店街消費、行為與管理策略之探討〉，（中山大學公共事務管理所碩士論文，2002/6）。

²⁷ 邱明民，〈商店街的未來－國內經營結構問題與日本經驗〉，（空間雜誌 113 期，1999）。

購買行為)²⁸，以韋伯 (A. Webber) 分析工業區位時的觀點，指出商業街聚集在一起之過程可以分為兩種，包括初期的偶然聚集 (fortuitous agglomeration) 和後期的純粹聚集 (pure agglomeration)。本研究應用其觀點發現，以堀江商場來說，其商業街聚集的兩種過程，完全符合陳國章與陳憲明的觀點中，商業街的聚集形成過程與發展現象²⁹。

民國 91 年 (2002) 蔡淑貞的〈新堀江商店街消費、行為與管理策略之探討〉，提及「商店街的分類」，並將新堀江商店街歸屬於都市中擁有區域性質的「新興特色商店街」³⁰。本研究依其「商店街的分類」來看堀江商場後發現，在過去興盛時期，堀江商場具有都市型的商店街條件，但是現今在各種因素的影響下，已經無都市型的商店街的模樣，不過特色商店街與區域商店街的概念仍然是符合堀江商場當前的狀況³¹。

蔡大猶在《商店街開發推動計畫-執行與展望》文中分析日本與歐美幾個商店街的發展過程後，依據各種不同的環境特色，將商店街區分為地方產業觀光類、流行精品消費類、老舊商圈振興類以及新型規劃推動類 (見表 1-1)³²。由蔡大猶的觀點，我們可以為本研究的堀江商場商店街做區別與分類。從發展歷史來看，在堀江商場興盛時期，是屬於流行精品消費類的特色商店街，然而目前堀江商場卻是屬於老舊商圈、位於商業活動沒落的歷史文化老街。堀江商場三條商店街總合長度約 300 到 330 公尺，結構規模屬於街廓式商店街。然而由開店率這個部份來看，堀江商場雖然目前面臨經營困境，但開店率卻仍居高不下³³，高出老舊商圈振興類所設定的開店率 (70%) 底線甚多。

專業街或稱專門街、特殊商店街、其概念是因為商業街組成的商店種類中，某類商店在數量上佔有較大的比例，而且販賣同類型的商品，使得此類商店街具有優勢主導的地位，而與一般由多種業種組成的商業街不同，形成特殊的購物街，即專業街。陳鶴宗在〈光華商場商業街研究〉一文提及專業街的特性³⁴；陳玉綸的〈台北市商業專業街之研究〉一文³⁵則認為專業街上的任何商業活動聚集，都是該地區在發展過程中「歷史累積」所造成。

²⁸ 陳國章、陳憲明，〈台北市書店的區位與消費者購買行為〉，《師大地理學研究報告第九期》，(師大地理，1983)。

²⁹ 靠近港口的堀江商場起先就是在在一條有許多跑船海員居住的小街道興起的，在海員帶回來的舶來品熱賣銷售下，帶來新興商機而於原地形成偶然聚集。之後由於商家呼朋引伴以及看好舶來品商機的人逐漸聚集，在原本只有一條街道為主的情況下，終於發展至有了第二街、第三街的規模。

³⁰ 蔡淑貞，〈新堀江商店街消費、行為與管理策略之探討〉，(中山大學公共事務管理所碩士論文，2002/6)。

³¹ 提供更多具有附加價值的服務項目、硬體環境的改善、加入其他業種與業態以形成自給自足目的，強調該街區所具有的特色、結合社區及觀光資源、以創新方式設法振興其傳統公益或特色、並加入社區總體營造工作等等都是振興屬於老舊但具有特色的商街所需的改善方針。

³² 蔡大猶，《商店街開發推動計畫-執行與展望》，(商業現代化 27，1996)。

³³ 本研究在民國 94 年 2 月到 9 月的期間內，約半年多的訪查所知，選擇出讓店面的商家其實非常少，例如 8 月份訪查得知全部 235 間店家中，僅僅只有不到 14 家結束營業。

³⁴ 陳鶴宗，〈光華商場商業街研究〉，(中國文化大學地學研究所地理組碩士論文，1996/6)。

³⁵ 陳玉綸，〈台北市商業專業街之研究〉，(中國文化大學地學研究所碩士論文，1992)。

表 1-1 根據環境特色商店街分類

商店街類型	地方產業觀光類	流行精品消費類	老舊商圈振興類	新型規劃推動類
環境特色	鄉鎮地區	都會區	舊商圈	都會區
	觀光遊憩地區	都市中心商圈	歷史文化老街	城市中心商圈
	地方產業具特色	休閒造街型商圈	商業活動沒落地區	硬體規劃完善
內部結構規模、型態特色	街道約為 200-300 公尺	街道約為 300-500 公尺	街道約為 200-300 公尺	開發規模 10001 坪以上
	多為沿街式商店街	多為街廓式商店街	多為街廓式商店街	多為街廓式商店街
	開店率約 70% 以上	開店率約 80% 以上	開店率約 70% 以上	具整體開發營運計畫

資料來源：蔡大猶，《商店街開發推動計畫-執行與展望》，（商業現代化 27，1996），p17-22。

堀江商場自早期興起以來就是一條專賣舶來品的商店街，商品種類以選購品或特殊品為主，商店集中，適合消費者以步行為主的消費型態，但是卻不能夠吸引互補性與關聯性商店聚集在一起，增加商業活動的規模，是一大缺憾。民國五十六年就到堀江商場經營百貨與男裝的業者蕭太太³⁶說：「觀察並比較新舊堀江商場後，我覺得新堀江除了有很多經營新潮舶來品的店以外，商場內吃吃喝喝的商店也不少，還有一些有遊樂器材的店，甚至商場附近還有電影院，比起我們堀江現在的情況，更能吸引年輕的消費者」。

過去的堀江商場，是以專營舶來品為主的，雖然其中不乏日常用品類的商品（如外國食品）但是在當時的社會環境下，這些少見於一般市面的舶來品就成了奢侈品，就消費者的購買或需求頻率而言，其購買次數或需求是較少的。至於產品方面則無高度專門化與專精複雜的問題，但是由於舶來品的取得管道有其困難性，因此造成產品的價位高、替代性低，而且商品也會鎖定在固定的消費族群（高消費能力者）或特殊的客層（有流行需求的人士）。

國內有關商圈的研究，包括地理學、企業管理學等等；而以下列舉的資料，主要來自企業管理學。韓東兆在〈台中市精明一街商店街之消費利益因素探討〉³⁷文章中引用學者 Applebaum、Ghosh、Mclafferty、李孟熹、丁逸毫、Huff、

³⁶ 本研究訪查，堀江商場業者，蕭太太，民國 45 年次。

³⁷ 韓東兆，〈台中市精明一街商店街之消費利益因素探討〉，（朝陽科技大學企業管理系碩士論文，2001/7）。

Berman、Evans 等人的觀點對於商圈的定義做了整理。「商圈」是指在一地理區域內，其中零售商店或購物商店，能吸引消費者前來購物，即以商店為中心。其所涵蓋的營業範圍，會因為商店種類或特殊性的不同，形成不同型態或不同規模的購物圈。而較大型的商圈，可能是因為原先商業街的聚集，再經過一段時間累積的發展之後，規模逐漸擴大，或原先商業街逐漸發展而與鄰近的商業街結合在一起，而形成大型的商圈。

堀江商場在鹽埕區最繁華的年代前後，一直都是屬於鹽埕大新商圈的重要一員，受鹽埕大新商圈興衰的影響。鹽埕大新商圈內有大新百貨公司、電影院與各式各樣的專業街道，例如新樂街的銀樓業、鹽埕街的飾品業、新興街的小五金、公園路的大五金、大勇路的鐘錶店、五福路的皮鞋與眼鏡業等等。但是近一、二十年來，因為高雄市整體政經中心的轉移，多元化商圈的出現以及中心商圈的轉移，鹽埕商圈內的眾多商家如不是結束營業，就是處於辛苦經營階段³⁸。

商業街發展有關文獻的最後，還必須提及都市生態學的觀點。都市生態學認為，都市內的各個商店如同生態系中的各個組成的物種，在各商店互相作用影響下，結果產生不同的型態，而影響商店在都市空間的分佈與不同的土地利用。陳玉綸，〈台北市商業專業街之研究〉³⁹與梁炳琨，〈台北市購物街商業群聚與使用者空間行為之研究 鴻源百貨公司---先施百貨公司段個案〉中⁴⁰，分別根據都市生態概念來解釋商業街內各商店間的聚集、競爭、互補、演化與作用，分析不同作用力交互作用所造成的空間分佈變遷之因素，瞭解集中、中心化、分離、入侵、演替的空間上發展與延續的過程。

堀江商場在組成單元上皆是由經營舶來品的商店所組成，舶來品也是商場群聚過程中演變成的優佔物種。堀江商場臨近高雄港的蓬萊商港與鹽埕商港，早期當地住家中的海員眾多，並在跑船之餘偶爾挾帶舶來品販賣而逐漸形成聚集，甚至後來獨樹一格，成為舶來品買賣的重要地點。堀江的舶來品專業街形成因素有歷史發展或地緣因素、區位因素、人文規劃或都市計畫（日人的築港與第二造街計畫促使鹽埕地區的繁榮）。但是商場在經營生態的演變過程中僅有出現集中、中心化，卻尚未出現分離、入侵、演替的過程，可說是她的特色也是值得觀察的重點。

二、與鹽埕區有關之研究

由於堀江商場位於鹽埕區中，其發展與變遷深受高雄市發展、高雄市商業中

³⁸ 鹽埕商圈的繁榮已經被高雄市內的其他商圈取代，例如大統百貨火災前的大統商圈，與近幾年來的三多商圈等等。本研究第四章有分節專述商圈的演變。

³⁹ 陳玉綸，〈台北市商業專業街之研究〉，（中國文化大學地學研究所碩士論文，1992）。

⁴⁰ 梁炳琨，〈台北市購物街商業群聚與使用者空間行為之研究 鴻源百貨公司---先施百貨公司段個案〉，（中國文化大學地學研究所碩士論文，1988）。

心發展以及高雄港的發展等影響，故本研究整理歷來相關研究成果以資參考。內容依照主題的時間順序主要分為三大項，一為「日治時代的發展策略對高雄地區影響之研究」；二為「高雄市市街的發展與中心商業區變遷研究」；最後一項為「鹽埕區發展之研究」。然而由於專文於堀江商場的研究至今仍無，有關堀江商場的文章，大多短短兩三行言及表面，並無深入之分析，學術論文中以「堀江商場」為標題內容的文章，目前僅有林潔如之「老舊商店街再利用之都市設計－以堀江商場為例」一文而已，但是該論文主要研究的是商店街之廊拱式建築與相關地區都市計劃的探討；其研究範圍更不是以堀江商場為主，而是企圖對堀江商場地區（指臨近地區，而非專指商場本身）提出地區再發展的設計準則。因此，本研究擴大探討的範圍至整個堀江商場所在的鹽埕區，以做為本研究在探討影響商場變遷的外部環境時參考之依據。

（一）日治時代的發展策略對高雄地區發展影響之研究

曾鶯斐〈日據高雄築港對高雄地區之影響〉的歷史學研究論文中⁴¹，探討日治時代高雄築港工程對於高雄地區之影響，從人口變遷與農工商業的成長變化來為築港工程在高雄市都市化過程中扮演的角色做出分析，依據史實並以客觀的角度剖析高雄築港工程對高雄市當時及日後之發展有何影響，此篇論文中多所談及鄰近港口的各地區之人口與農工商業的變遷，對於了解日治時代堀江商場鄰近地區的狀況有不少助益。另外，吳欽賢的文章〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程分析〉⁴²，目的在瞭解日治時代台灣都市計畫的規劃理念、規劃方法及實質規劃特徵等及台灣都市計畫的發展歷史，文中的高雄市都市計畫歷程分期更是對本研究在了解日治時代高雄市的都市發展與計劃上有所幫助。

（二）高雄市市街的發展與中心商業區變遷研究

林真妙在〈高雄市市街的發展與中心商業區的變遷〉一文中⁴³，以歷史的觀點探討高雄市早期市街的發展，並利用 Murphy 所提出的兩項指數 CBHI 和 CBII 界定出高雄市的中心商業區，藉以探討高雄市中心商業區的發展與變遷，並尋找其變遷的原因。由於其研究的時間範圍自清光緒 31 年（1905）至民國 71 年（1982），所以探討重點為民國 70 年代（1981-）前鹽埕區的發展變遷、市街變遷，其中有關鹽埕區中心商業區的議題更是本研究可以作為參考的方向。

⁴¹ 曾鶯斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響〉，（國立台灣大學歷史學研究所碩士論文，1990/6）。

⁴² 吳欽賢，〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程分析〉，（台灣大學土木研究所碩士論文，1988）。

⁴³ 林真妙，〈高雄市市街的發展與中心商業區的變遷〉，（國立台灣師範大學地理研究所碩士論文，1987）。

(三) 鹽埕區發展之研究

游育祺的〈公私部門協力參與都市開發事務之探討－以高雄市鹽埕區再發展方向為例〉、謝俊傑的〈高雄市鹽埕區再發展方向之探討〉、林潔如之〈老舊商店街再利用之都市設計－以堀江商場為例〉、曾玉昆之〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究〉與郭瑞坤的〈高雄市鹽埕區社區總體營造經驗－以重振鹽埕風華為例〉。這五篇文章皆完成於民國 80 年代（1991-），其中〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究〉則是一篇跨年代的論述。

游育祺的〈公私部門協力參與都市開發事務之探討－以高雄市鹽埕區再發展方向為例〉⁴⁴文中認為為了挽救鹽埕區的機能與地位，需要一套嶄新的復甦計劃與做法，跳脫傳統公部門主導地區計劃與主控發展權力的模式。研究中嘗試運用公私部門協力的手段來促使私部門的參與，構思促成鹽埕區再發展的新思維。

謝俊傑的〈高雄市鹽埕區再發展方向之探討〉⁴⁵是欲藉由都市更新之推行，來解決鹽埕區面臨的各項問題，以促成本區的再發展。

林潔如之〈老舊商店街再利用之都市設計－以堀江商場為例〉⁴⁶企圖對堀江商場地區（指臨近地區，而非專指商場本身）提出地區再發展的設計準則，研究中引用許多高雄市都市更新的資料、上位計畫及相關計畫與重大建設的分析，可資本研究參考。

曾玉昆之〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究〉為跨年代的論述⁴⁷，內容從明朝起至日治時代，探討鹽埕區的地名由來、產業發展、人口轉變等。文中探討日人開發高雄市與高雄港的經過對鹽埕區的影響，另外亦論及日本人的殖民經濟政策。文章下半部探討戰後鹽埕區經濟從絢爛歸於平淡的轉變，簡述各個鹽埕區繁華街道的現況與興衰，談及鹽埕區幾個有名商業地段。最後，曾玉昆認為鹽埕區已屬老化市區，如要從敗部中復活，重新帶來人潮，唯有都市更新一途。

郭瑞坤教授所撰寫的〈高雄市鹽埕區社區總體營造經驗－以重振鹽埕風華為例〉⁴⁸則提及其參與高雄市鹽埕區社區總體營造的過程與心得，最後提出檢討與建議，認為必須有公私部門的合力才能有效達成鹽埕區的社區總體營造，尋找社區特有產業並輔導再發展與轉型，以達到「產業文化化、文化產業化」的目標。

⁴⁴ 游育祺，〈公私部門協力參與都市開發事務之探討－以高雄市鹽埕區再發展方向為例〉，（國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文，1994）。

⁴⁵ 謝俊傑，〈高雄市鹽埕區再發展方向之探討〉，（國立政治大學地政研究所碩士論文，1990）。

⁴⁶ 林潔如，〈老舊商店街再利用之都市設計－以堀江商場為例〉，（國立成功大學都市計畫研究所碩士論文，2000）。

⁴⁷ 曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究（上）〉，《高市文獻》第四卷第二期，（高市文獻委員會出版，1991/12）、曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究（下）〉，《高市文獻》第四卷第三、四期，（高市文獻委員會出版，1992/5）。

⁴⁸ 郭瑞坤，〈高雄市鹽埕區社區總體營造經驗－以重振鹽埕風華為例〉，《高雄歷史與文化第四輯》，（財團法人陳中和翁慈善基金會出版，1997/10）。

三、其他相關之研究成果

除了上述兩大項文獻分析外，其他與本研究有關並可資利用的研究成果，是為與地下經濟有關之文獻。由於本研究之堀江商場舶來品取得管道有其特殊性，因而影響堀江商場發展的內部因素中，幾乎均與地下經濟議題有關，因此與地下經濟相關的研究成果亦是本研究所需的重要文獻。文獻簡單羅列如下：

- 1、蔡崇本在〈高雄港走私偷渡之研究〉中⁴⁹，除了研究高雄港走私偷渡相關資料外，更訪問多位值勤港務工作的各階層警察及警官，從中探討高雄港的走私偷渡問題以及緝私作業的成效等等。
- 2、池宗憲的〈從劉永偷渡談海空走私內幕〉一文刊登在《聯合月刊第 41 期》文中⁵⁰，主要是以劉永偷渡一案所牽涉的問題來看民國 50 年代（1961-）到 70 年代（1981-）的海空走私與偷渡問題，內容多所涉及大陸貨走私的情形與過程，尤其是對漁船走私情形有深入探討。
- 3、蔣雨春的《台灣地區國際商港安全檢查機制之研究》⁵¹分析解嚴後台灣的國際商港在安全檢查上之成效與問題，其中除了檢查單位、組織、機制、法令制度面的研究外，也提及港口鄰近地區的走私問題。但本研究的目的是為台灣地區國際商港安全檢查存在問題提出解決對策。
- 4、連心豪在〈三十年代台灣海峽上走私與海關緝私〉⁵²文中探討台灣海峽在 30 年代（1941-）左右的走私與緝私情況，文中述及跑單幫與便利屋（今委託行）的歷史發展，對於本研究在瞭解定義與相關延伸問題上有極大幫助。
- 5、黃守高等人編寫《開放國人出國觀光後旅行業經營管理有關問題之探討》⁵³來深入分析台灣開放觀光前後的旅行業及當時民間社會狀況，並探討開放觀光後旅行業經營管理的問題。
- 6、王國樑等人於交通部觀光局委託中華經濟研究院的研究計劃中，提出《旅行業如何正常運作與應否開放設立》的研究⁵⁴，探討開放觀光後旅行業遭遇的問題及研擬解決之道。

以上所列的一到四項，對於本研究在探討堀江商場的舶來品貨源的問題上有

⁴⁹ 蔡崇本，〈高雄港走私偷渡之研究〉，（東海大學公共事務在職專班碩士論文，2004/5/11）。

⁵⁰ 池宗憲，〈從劉永偷渡談海空走私內幕〉，《聯合月刊第 41 期》，（聯合月刊雜誌，1984/12）。

⁵¹ 蔣雨春，〈台灣地區國際商港安全檢查機制之研究〉，（國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2002/5）。

⁵² 連心豪，〈三十年代台灣海峽上走私與海關緝私〉，《中國海關史第三次國際學術研討會》（香港中文大學歷史系，1995/5）。

⁵³ 黃守高等，〈開放國人出國觀光後旅行業經營管理有關問題之探討〉，（交通部編印，1981/8）。

⁵⁴ 王國樑等，〈「旅行業如何正常運作與應否開放設立」研究計劃〉，（交通部觀光局委託中華經濟研究院研究計劃，1987/6）。

很大的幫助，尤其當堀江商場發展的內部因素受地下經濟議題影響甚大時。另外在第五與第六點上，則是多所涉及到開放國人出國觀光後的問題，而堀江商場舶來品市場的興衰與出國觀光及大陸探親的開放與否有很深遠的糾葛，本研究亦可經由第五與第六點文章的說法來印證深度訪談時所得知的第一手資料，有助於探討堀江商場發展內部因素的研究。

第四節、研究方法、流程與研究架構

一、研究方法

本研究所利用的資料包括歷史文獻、論著、統計資料、新舊地圖，並配合田野調查工作的進行。

本研究的研究方法主要有：

(一) 文獻分析：

例如高雄市總體的歷史資料（清領、日治與戰後至今）、高雄港的擴建與高雄市行政區域的變遷、高雄市的都市計劃演變、高雄市中心商業區的變遷、鹽埕區的拓殖歷史、官方或民間的相關記載。另外，各種口述歷史中有關高雄市鹽埕區的部分，以及文史工作者的著作與文獻都是本研究參考的重點。

(二) 新舊地圖的比較：

從新舊地圖比較中可以發現研究地區發展與變遷的脈絡，例如日治時代行政區域圖的比較可以發現政治與經濟中心從哈瑪星轉移到鹽埕區是有其政治考量與腹地發展的關係存在，而臨近蓬萊商港與鹽埕商港等等商港區域，是哈瑪星與鹽埕區能在高雄市早期發展中佔有一席之地的重要原因。

(三) 田野調查工作：

針對本研究目的，尋求高雄市鹽埕區堀江商場中的相關人士與地方耆老進行深入訪談，以瞭解堀江商場的發展變遷脈絡，找出重要的影響因素，以作為本研究探討及分析之材料。概述如下：

1 訪談對象選擇：

本研究的訪談對象主要分為五種；第一種為現今仍在堀江商場內部營業的店員與老闆，此種人士有助於了解商場現況、困境與對

未來的期望（訪問人數 16 人）；第二種為曾經在堀江商場經營過，但是由於各種因素退出經營或者退居幕後的業者，此種人士比現今仍在經營商店的業者更容易道出過去不為人知的事蹟，對本研究甚為重要（訪問人數 8 人）；第三種人士則為過去與堀江在商業上有所往來的或者擔任舶來品取得管道的重要人士，這類人不易尋得，故訪談對象少，但是對研究有重大的幫助（訪問人數 4 人）；第四種則為地方耆老，耆老的重要性在於了解商場附近地方人士對過去商場的觀察與見解（訪問人數 7 人）；第五種為地方文化工作者與社區運動組織成員，這些人長期接觸地方上人士，人脈極廣，對於當地發展過程有相當了解（訪問人數 5 人）。

2 、訪談大綱簡述：

本研究的訪談主要以開放式的訪談為主，儘量讓受訪者回憶過去，研究者主要協助其串聯回憶。然而本研究仍設定有訪問題型，以便了解特定問題，並協助受訪者勾勒出記憶圖像。訪談問題針對不同類訪談對象而有不同，而主要則大綱簡述如下（可參考附錄一）：

- （1） 稱呼、出生年次、與堀江的關係、到堀江經營相關業務的時間、經營狀況。
- （2） 所認知的堀江起源時間、各階段名稱與商場範圍、起源規模、最盛期與衰退期的時間與狀況。
- （3） 商品種類與來源、數目、商品的取得方式、商品的客源及銷售方式、政府對於商品取得管道的管制為何。
- （4） 政府政策是否影響經營、政府法令是否影響經營、政府是否有輔導或再發展的計劃、對堀江現在與未來的看法。

二、研究流程

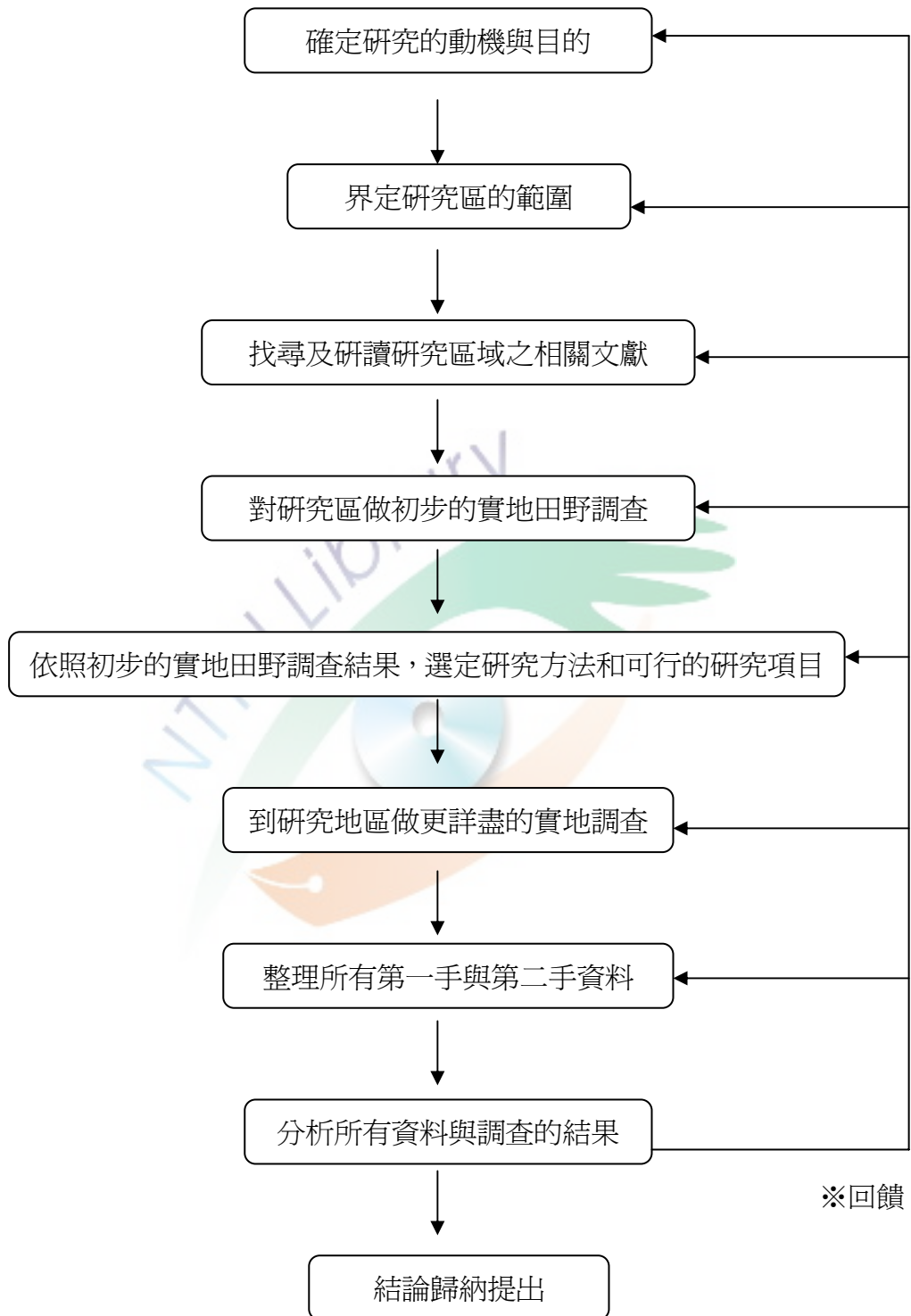


圖 1-5 研究流程圖

※以上各階段進行過程中，必須持續的做回饋動作，並對每個流程有檢討、修正與再執行的動作，以期研究過程及內容能更加謹慎，使研究結果的產生更加確實與正確。

三、研究架構

本研究題目為「高雄市鹽埕區堀江商場的發展與變遷」，堀江商場的發展與變遷除了商場本身的內部因素外，必定會有相當大的程度受到所屬區域的各種外部環境所影響，例如從鹽埕區的發展與變遷到高雄市整體的發展與變遷，甚至台灣的政經環境又會涉及高雄市整體發展與變遷的問題。

因此本研究架構（圖 1-6）首先從高雄市的發展（第二章）起始，探討高雄市在日治與戰後的政治環境、高雄港建設、高雄市都市計畫與中心商業區的變遷。之後再繼續探討鹽埕區的發展與商業變遷以及堀江商場現況與發展歷程（第三章），由此二、三兩章對影響堀江商場的環境做一個綜合的整理，並初步理出堀江商場發展與變遷的歷程與商場中舶來品專業街的經營生態，及堀江商場發展歷程的五個階段。堀江商場發展歷程分期列出如下：

- 1、昭和 3 年（1928）到民國 38 年（1949）的一街初始時期。
- 2、民國 39 年（1950）到民國 57 年（1968）的二三街形成時期。
- 3、民國 58 年（1969）到民國 68 年（1979）的商場興盛時期。
- 4、民國 69 年（1980）到民國 79 年（1990）的商圈轉移漸衰時期。
- 5、民國 80 年（1991）以後的蕭條時期。

第四章開始，將會繼承前兩章所知，對影響堀江商場發展與沒落的內外部條件進行深入探討。其中，外部條件會涉及多項影響台灣政治與經濟的歷史演變，例如日治時的高雄港市發展、戰後的中美共同防禦協定、美軍協防台灣以及政府推動經濟建設的影響等等；而內部條件則將探討，為何堀江會成為舶來品的專業街道？堀江又如何能成為舶來品的專業街道？商品來源與管道是如何？堀江商場與鄰近專業街有何關聯？以及堀江內部商家的經營形態等等。

在第四章最後的小結中，本研究將會綜合堀江商場發展變遷與內外部條件的影響，對堀江商場發展與興衰的原因進行一統整並為第三章中「堀江商場發展歷程的五個階段」做更深入的分析。第五章則是最後的結論。

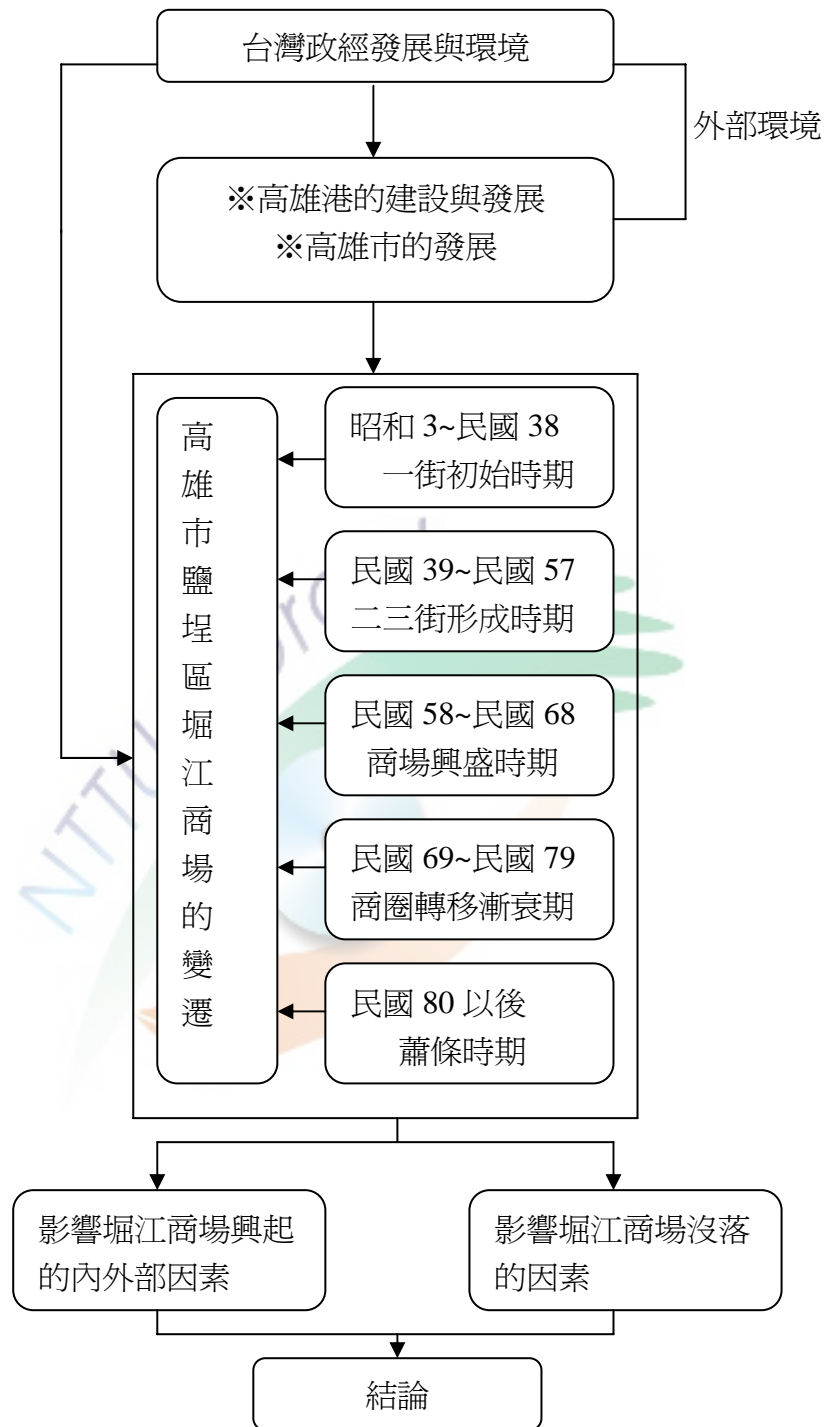


圖 1-6 研究架構圖

第二章 高雄市的發展與變遷

由於堀江商場位於高雄市鹽埕區，鄰近高雄第一港口，因此鹽埕區在日治時代與戰後的民國 70、80 年代（1981-、1991-）前都是位於高雄市政經中心的地位，而其繁榮與變遷更受到高雄港與高雄市都市計劃的影響。

本章探討高雄市的發展與變遷，從大環境來看鹽埕區所受到的影響。本章分成三節，分別是「高雄市行政區的變遷歷程」、「日治時代高雄港的建設與都市發展」、「戰後高雄港的建設與都市發展」。「高雄市行政區的變遷歷程」主要在敘述高雄市從明朝、清朝、日治至今的行政區發展歷史，其中特別著重在與鹽埕區有關的部分，例如從瀨南鹽場到第二新市鎮的演變過程；「日治時代高雄港的建設與都市發展」則陳述日治時代日本人在高雄港與高雄市都市發展上的作為；「戰後高雄港的建設與都市發展」的重點在探討國民政府參考日治時代的方針與規劃，延續高雄港與高雄市的整體計劃，使高雄市持續繁榮與發展的歷程。

第一節 高雄市行政區的變遷歷程

高雄地區在距今一千年前，為平埔族的一個支系「馬卡道族」(Makattoa)之居住地，由於當地竹林茂盛，而馬卡道族又稱呼「竹林」為 (takau)⁵⁵，音同漢語的打狗，久而久之，「打狗」遂成為高雄市最原始的地名⁵⁶。

荷蘭人來台之前，已經有遠從大陸沿岸來的捕魚漁民在打狗仔（今旗後）設置小茅屋當作捕魚時休息用的漁寮。十七世紀，荷蘭人抵台後，將打狗當作貿易重地，買賣的物品有石灰、鹽、木材、藤、稻米等。當時有很多的交易都在打狗海岸瀉湖內的小島上進行，荷蘭人稱這些小島為「貿易之島」。

高雄地區在明鄭時期隸屬承天府萬年縣，永曆 18 年（1664）隸屬承天府萬年州（僅縣改為州），清康熙 23 年（1684）改隸福建省台灣府鳳山縣，光緒 13 年（1887）台灣建省後則再度改制隸屬台南府（參考表 2-1）。康熙年間，台灣官府至閩南漳州府南靖縣招募鹽工，在現今鹽埕區的地區開闢鹽田，最初稱為打鼓澳鹽田，之後將鹽場北移至興隆里打狗港口岸，更名「打狗鹽埕」，同時由於鹽

⁵⁵ 曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6），p142。

⁵⁶ 大正 9 年（1920），第八任台灣總督田健治郎主台時期，頒布改正官制，廢除西部的台北、桃園、新竹、宜蘭、台中、南投、嘉義、台南、阿猴、澎湖十廳，改設台北、新竹、台中、台南與高雄五州。其中「高雄」的地名，是在大正 9 年改正「不雅」地名時，以同年 8 月，府令第 48 號，取代「打狗」的⁵⁶。「高雄」兩字，日語唸為 (Ta ka O)，與「打狗」(Ta ka U) 兩字的音調十分相近，遂取而代之，沿用幾百年的「打狗」遂成歷史上的名詞。『曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6），p143』。

場多集中在後壁港水瀨之南，因此往後正式稱為「瀨南鹽場」。「瀨南鹽場」在鹽工逐漸聚集下形成聚落，叫做鹽埕庄（參考圖 3-1）（鹽埕庄與西北邊的鹽埕埔後來合併，成為今日的鹽埕區）。

日治時代，明治 28 年（1895）6 月改鳳山縣為鳳山廳，此時高雄市地區乃隸屬台南縣鳳山支廳（參考表 2-1）。明治 42 年（1909）打狗支廳設於哨船頭，大正 6 年（1917）遷至哈瑪星，後來的州廳、郡役所與市役所也都設在哈瑪星⁵⁷（相關位置可參考圖 1-1）。此外，日治時代的打狗第二期築港工程，將挖起來的底泥拿來填補鹽埕庄的鹽田，使得鹽埕地區在大正 3 年（1914）起轉型為打狗第二個新市街（瀨南鹽場走入歷史）。

嗣後，台灣總督府再三改制，歷經六次改革後，於大正 9 年（1920）建置高

表 2-1 高雄市的行政區域變遷

時期	高雄當年所屬行政單位	簡介
明	萬年縣	萬年縣（縣治是埤仔頭）漢人以楠梓為集中住宅區。※明鄭時期的「軍屯政策」，使得打狗附近許多地方得以開墾。當時兵鎮屯兵的名稱，像是左營、右昌、後勁、前鎮等，有許多也一直沿用而成為現在的地名 ⁵⁸ 。
清	鳳山縣	清康熙 23 年（1684），台灣設台灣府，而鳳山縣的縣治所在，即為現今高雄市左營區內，以左營、興隆莊的埤仔頭和舊城為中心。乾隆 5 年（1778）林爽文事件後，縣治移往埤頭街（現今鳳山市），建立新城，而原本的鳳山縣城，就被叫做舊城，以大竹里、陂頭街為中心。
西元 1895 年 日治	台南縣 鳳山支廳	打狗屬鳳山支廳。
西元 1909 年 日治	打狗支廳	打狗支廳下轄打狗、苓雅寮、左營、埤仔頭四區，當時的打狗以旗津、鹽埕、前金、南鼓山，也就是高雄港一帶為中心。

⁵⁷ 哈瑪星則為由打狗港第一次築港過程中，挖深港口的泥沙所填補的海埔新生地。當時為了運輸新鮮海產所築的一條到達港邊的鐵路，稱為「濱線」（Hama Sen），也由於台語直譯 HamaSen 音同「哈瑪星」，故後來稱當地為哈瑪星。『曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6），p142』。

⁵⁸ 曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6），p155。

西元 1920 年 日治	高雄州 (高雄郡)	打狗改名為高雄，轄區包括今之高雄縣市、屏東及澎湖 ⁵⁹ 等三縣一市。郡役所設在渡船頭（永光行）也就是市中心已移至哈瑪星一帶。高雄郡下設置高雄街。高雄街的區域包括舊打狗（即鹽埕、南鼓山與旗後）及中州、大港、三塊厝、林德官、大港埔、苓雅寮、過田仔、戲獅甲、前金、前鎮、內惟等十三區，街役場設在哨船頭。
西元 1924 年 日治	高雄市	1924 年高雄升格為高雄市（原高雄郡），將今日哈瑪星代天府設為市役所，直到 1939 年市役所才遷到舊市府大樓（現今歷史博物館館址）時，也就是以鹽埕區為中心。
西元 1979 年 7 月 1 日 中華民國	升格為 直轄市	民國 35 年 1 月將高雄市編為鹽埕、鼓山、左營 ⁶⁰ 、楠梓 ⁶¹ 、新興、前金、苓雅、前鎮、旗津等十區後，一直維持十個行政區。直到民國 68 年 7 月 1 日合併小港鄉為第十一區（小港區）後，才完成現在的現今的行政區劃分。至於市政府辦公大樓則於民國 81 年從鹽埕區中正四路遷到苓雅區四維三路。

資料來源：本研究整理自曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6）。高雄市文獻委員會編，《高雄市舊地名探索》，（高雄市政府民政局出版，1983）。洪敏麟編著、潘敬慰主編，《臺灣舊地名之沿革》，（台灣省文獻委員會出版，1980）。

雄州⁶²。大正 13 年（1924）廢高雄的「郡」與「街」，改設高雄「市」，為高雄設市的開始（參考表 2-1）。次年，改區為町、大字制時，區劃分為哨船、湊、新濱、山下、田、壽、堀江、入船、鹽埕、榮、北野、旗后、平和、綠等，共 14 町⁶³。昭和 14 年（1939），市役所從哨船頭遷至榮町，使得高雄的政經中心從哈瑪星移往現今的鹽埕地區。

日治時代的行政區劃分一直延續到民國 34 年（1945），高雄市所轄之三十二區、十四町、三十三大字就是戰後省轄市時期的行政區域⁶⁴。而鹽埕地區的政經地位在戰後總是維持不墜，從昭和 5 年（1930）到民國 60 年（1971）左右，鹽埕地區是高雄最熱鬧的地方，但是到了 60 年代（1971-）時，鹽埕地區的發展到了極限，人口數到達最高點，地價也居高不下，之後各行各業紛紛向鄰近地區發展，一直到了民國 81 年（1992），市政府辦公大樓從鹽埕區中正四路遷移到苓雅區四維三路（參考表 2-1），正式宣告鹽埕區的政經地位已經不再。

⁵⁹ 大正 15 年（1926）調整行政區域，澎湖郡另置澎湖廳，與高雄州分離。

⁶⁰ 昭和 13 年（1938）原屬於岡山的左營納入高雄市。

⁶¹ 民國 34 年（1945）將原屬鳳山的楠梓納入高雄市。

⁶² 洪敏麟編著、潘敬慰主編，《臺灣舊地名之沿革》，（台灣省文獻委員會出版，1980）。

⁶³ 堀江、入船、鹽埕、榮、北野屬於第二新市街；市役所從哨船頭遷至榮町後，即正式成為高雄市的政經中心。

⁶⁴ 曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6），p152。

第二節 日治時代高雄港的建設與都市發展

高雄市富有濃厚移墾社區色彩與海洋文化，是依賴高雄港而興起繁榮的港市，港市共生、共榮為其主要特色。高雄市的港市互依特色可以從港口的使用發展與市街發展變遷、政經中心移轉的對照看出來。

高雄港口的發展從早期的漁民散居旗後、被荷蘭人當成交易地點而暱稱「貿易之島」、明鄭時期的漁鹽產業、清代時的北京條約開放高雄港以作為貿易港⁶⁵、日治時代的台灣南部重要大港定位，二次大戰結束至今的國際貿易港等等，皆可見得高雄港的重要性。

高雄市街及行政中心的推移與港口的關係到了日治時代甚為明顯，當時的市街發展從港口尚未建設前的旗後、哨船頭，到第一次築港後的哈瑪星、第二次築港後的鹽埕地區。鹽埕地區在戰後亦因鄰近港口的關係，獨領風騷數十年，一直到了高雄第二港口開發與重大港灣設施機能轉移後才漸漸沒落。

一、日治時代打狗港的建設

明治 28 年（1895），日人統治台灣後，因其殖民地經濟政策的需求，乃積極經營台灣，開發米、糖等各項資源，以滿足母國需要，另一方面亦有利其政軍方面的統治權威。日人尤其著重於鐵、公路及基隆、打狗兩港口的修築。當基隆築港之後，日人乃進行打狗築港（見照片 2-1、2-2），打狗（今高雄）因而獲得進一步發展。

（一）築港試驗（1904-1908）

明治 33 年（1900），台南與打狗間鐵路通車。日人除了開鑿打狗山麓完成鐵道及今鼓山一、二路（俗稱車路頂）外，並首先嘗試利用挖掘港灣內部泥沙，於今南鼓山海埔地填築打狗停車場（火車站），以作為貨物集散地⁶⁶。明治 34 年（1901）日人選在橋仔頭（今橋頭）設立新式糖廠。明治 35 年（1902），台灣總督府頒佈

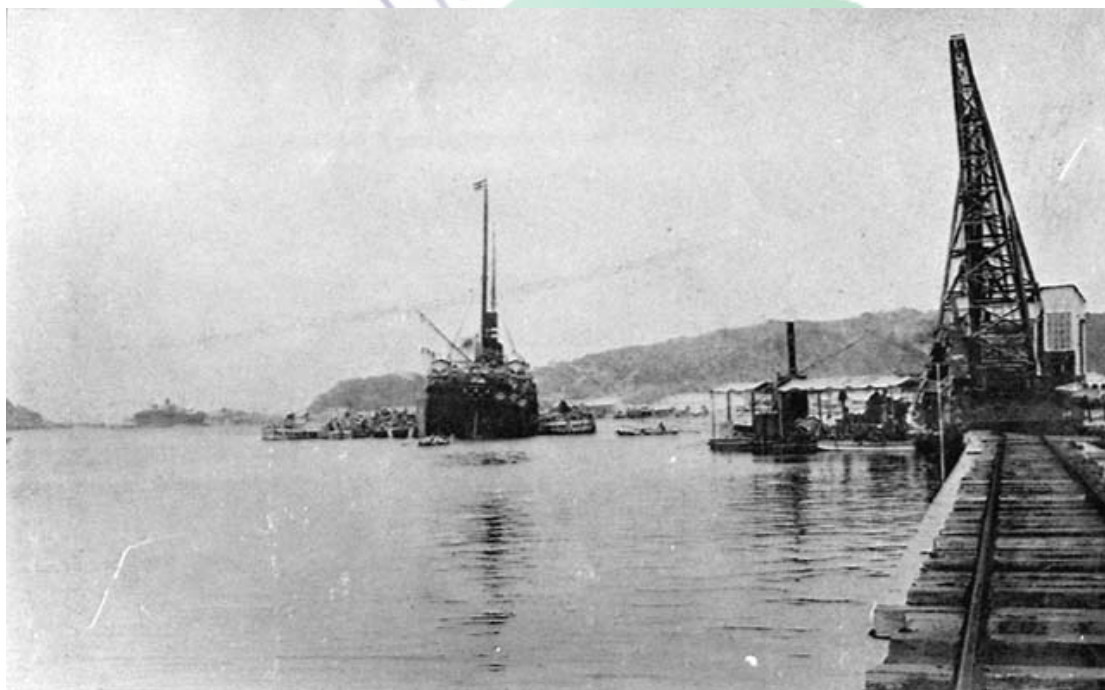
⁶⁵ 咸豐 8 年（1857）天津條約增開台灣（台南）為商埠【查時傑，《中國近代史》，（弘揚圖書出版社，2005/8），p68】；咸豐 10 年（1860）北京條約訂定，乃於同治元年（1862）選滬尾開關，且設領事館。次年雞籠開關，同治 3 年（1864）5 月，打狗與安平亦正式開關【前英國領事館 <http://home.pchome.com.tw/travel/juijui23/South/sb03.htm>，2006/6】。

⁶⁶ 高雄築港出張所，《高雄築港誌》，手稿本第一篇，（高雄築港出張所，出版年代不明）。

「糖業獎勵規則」以獎勵、保護新式糖廠的設立。明治 36 年（1903），打狗士紳陳中和等，於鳳山大寮創設「新興製糖株式會社」後，各地糖業相繼蓬勃發展。大小糖廠所需各式機具亦不斷經由打狗港輸入，因而帶來了打狗港營運上的盛況，並使得打狗火車站，百貨雲集，導致站內用地與設備不敷使用，台灣總督府鐵道部乃深感必須加以擴建，以解決此問題⁶⁷。明治 37 年（1904），為擴充打狗停車場（火車站）用地，鐵道部決議，試驗利用挖掘港灣內部泥沙，以填埋海埔地，一方面可作為擴充停車場（火車站）、濱海鐵路、道路、倉庫及新市街用地（即新濱街），另方面亦可藉此配合築港試驗工程增加沿岸水深，修建新式碼頭，便於水陸聯運。

（二）第一期築港工程（1908-1912）

明治 38 年（1905）台灣總督府於旗後成立打狗港灣改良工程事務所，並於明治 38 年（1905）、明治 39 年（1906）兩年進行對打狗港精密探勘，認為打狗港灣自然形成，其地形、氣象等條件相當有利於建港，可使其成為南台灣物資集



照片 2-1 打狗港築港工程岸壁工事之一

資料來源：高雄市歷史博物館之高雄老照片網站

<http://163.32.121.67/main.html> 網站查詢時間 2005/9

⁶⁷ 涂照彥著，李明峻譯，《日本帝國主義下的台灣》，（人間出版社，1991），p56-65。



照片 2-2 打狗港築港工程岸壁工事之二

資料來源：高雄市歷史博物館之高雄老照片網站

<http://163.32.121.67/main.html> 網站查詢時間 2005/9



照片 2-3 築港工程進行拓寬改建之前的打狗港口

說明：前方陸地為哨船頭，當時港口附近有許多零星的礁岩，阻礙大型船隻進出

資料來源：高雄市歷史博物館之高雄老照片網站

<http://163.32.121.67/main.html> 網站查詢時間 2005/9



照片 2-4 第一期築港工程後的哈瑪星與哨船頭

說明：前船渠為哈瑪星（上）與哨船頭（下）之分界，為第一期築港工程的成果

資料來源：高雄市歷史博物館之高雄老照片網站

<http://163.32.121.67/main.html> 網站查詢時間 2005/9

散中心⁶⁸。明治 41 年（1908）台灣西部縱貫鐵路全線通車，南台灣成為打狗港的腹地，島內產業勃興，米、糖及木材等大量物質集中於打狗港，待於輸出。為順應此一需求，台灣總督府乃自明治 41 年（1908），以六年時間，即至大正 2 年（1913）進行第一期築港工程。正當施工階段，因南台灣各項產業，尤其是新式糖業的迅速發展，乃決定將築港工程提前完工，以順應情勢需要，且因經費不容增加，只得縮小部份工程，即碼頭由十座，減為七座，貨物吞吐量則減噸，且縮短工期，於大正元年（1912）提早一年完工，其重要工程如下⁶⁹：

- 1、港口整理：鑿除港口岩礁及附近暗礁，使港口寬度達 109 公尺，深度在 7-9 公尺，港口兩側設置六等燈台（見照片 2-3）。
- 2、碼頭工程：於內港哨船頭北側，建長 291 公尺的第一碼頭與 873 公尺的第二碼頭，另在內港設繫船浮筒 5 隻，以供船隻停泊。
- 3、增設道路、鐵路、倉庫及裝卸機具：於碼頭設兩組動力裝卸機具，碼頭後側則建倉庫，達 3,660 平方公尺，此外並增設道路及東西向濱海線鐵路六線。

⁶⁸ 《高雄築港誌》，手稿本第一篇，（高雄築港出張所，出版年代不明）。

⁶⁹ 《高雄築港誌》，手稿本第一篇，（高雄築港出張所，出版年代不明）。

4、哨船頭北側海埔地區的填築：新市街用地：填築面積達 23 萬平方公尺（即新濱町、湊町）（見照片 2-4）。

（三）第二期築港工程（1912-1937）

第一期築港工程後，打狗港的營運量突飛猛進，貿易額從明治 40 年（1907）佔全島 20.23% 直至大正元年（1912）貿易總額已佔全島的 37.54%，其數據呈現飛快似的成長，而其貨物吞吐量竟達高 44 萬噸，直追同年的基隆港佔全島 39.53%⁷⁰，其成長額度之迅速，造成港口設備常有不敷使用情形，加上當時世界海運事業，有往萬噸級高噸位船隻發展傾向，為配合時代需要，台灣總督府乃於大正元年（1912）開始實施第二期築港工程，預計以 10 年，即至大正 10 年（1922）完工。（※打狗港於大正 8 年改名為高雄港）

第二期築港工程因工程期間受財政、物價波動等因素影響，一再縮小計畫，而且工程延至昭和 12 年（1937）完工，其成果如下⁷¹：

- 1、增設防波堤：自旗後山腳起向外港延伸，長 788 公尺。
- 2、濬深外港航道：將外港航道濬深至 9 公尺，寬約 270 公尺，長約 1000 公尺，以利低潮位時可航行 4 千噸級，高潮位可通行 6 萬噸級船隻。
- 3、港口擴充：港口寬度擴充至 150 公尺，濬深至 9 公尺，兩岸分建導燈。
- 4、內港錨地：水域總面積達 542 萬平方公尺，可繫泊 16 艘船隻，另 12.7 萬平方公尺的船渠，可供駁船、拖船及小型船隻停泊之用。此外也疏濬高雄川(今愛河)迄上游的川田橋(今建國橋)止，凡 1755 公尺，寬 33 公尺，深 3 公尺，以利小型船隻停泊之用。
- 5、增建碼頭：倉庫、鐵路於現有碼頭之東側，增建碼頭長 455 公尺，合計達 1327 公尺，並於新建碼頭之後方，修築倉庫、鐵路，以利貨物進出。
- 6、哨船頭運河及漁船渠之修護工程：就第一期築港工程時，所自渠口至 382 公尺處，向西擴張 18 乃至 36 公尺，以鋼板樁作為護岸，岸上備有加水、冰、燃油供給場及漁市場，以利漁船的進出，但因該處並未具備漁港條件，暫稱為漁船渠。沿護岸之路面則設寬 9 公尺的道路，以利交通，其道路後方則設有漁民住宅及宿舍（照片 2-1、2-2）。

⁷⁰吳欽賢，〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程分析〉，（台灣大學土木研究所碩士論文，1988），p28、48、76、102。

⁷¹長尾正元著、蜀民譯，《高雄築港誌》，手稿本第四篇，（高雄築港出張所，1980），p1-24。

7、填築地：利用浚渫港區泥沙，將原為鹽田、漁塭等之低窪地，填築為碼頭、倉庫及新市街用地，包括今之鹽埕區西南側、新濱碼頭後側，苓雅寮南側及戲獅甲等地，填築面積達 1,649,974 平方公尺。

（四）第三期築港工程（1937-1941）

當昭和 12 年（1937）高雄港第二期築港工程完工後，港內可停泊三千至一萬噸級船隻 26 艘，已大大提昇港灣設施，但因高雄港的營運量發展迅速，加上日本對中國發動戰爭，海上軍需運輸日繁，高雄港的貨物吞吐量已達 250 萬噸，遠超過其原先規畫，以致港灣設施每感不敷使用，乃決定於昭和 12 年（1937）起，以 6 年為期，進行第三期築港工程，但因戰爭期間經費困難，加上昭和 16 年（1941）太平洋戰爭後，更乏力建設，打狗築港工程全部停頓，除著力加強港灣維護工程外，僅增加一座倉庫，其餘並無大成果可言⁷²。

二、日治時代的高雄市都市發展

隨著高雄港的建設開發，高雄市的發展重心，由一百多年前的旗後街，漸漸轉往新濱町（現今之哈瑪星），再朝向具有現代化都市規劃和公共設施完善的鹽埕埔。鹽埕埔的繁榮景象奠基於日治時代中期的大正末期，興盛於昭和時期，並延續至戰後。

高雄市一百五十餘年來的發展走向，是由旗後街朝鼓山區哨船頭、鹽埕庄與鹽埕埔發展，再往東越過高雄川（今愛河）後，逐漸朝向苓雅區、前金區拓展；最後，並向南的前鎮區、小港區，向北的左營區、楠梓區等雙向延伸。整個都市發展方向，在日治時代已有基本建設藍圖，並歷經三次都市計劃案的執行而展開。三次都市計劃案簡述如下⁷³：

（一）打狗地區改正計劃期：

打狗地區改正計劃期的時間，起自明治 41 年（1908）5 月到大正 10 年（1921）2 月止。明治 41 年（1908）5 月 1 日鳳山廳告示 29 號「打狗地區改正計劃」案，計劃人口為 4200 人，計劃範圍包括當時最繁榮的旗後、哨船頭與湊町海埔新生

⁷² 高雄市政府，《高雄市志〈港灣篇〉》，（高雄市文獻會委員會，1958），p39-40。

⁷³ 杜劍鋒，《物換星移話鹽埕》，（高雄市文獻委員會，2002/12），p63。

地為主，面積 172 餘公頃。

（二）高雄都市計劃期

高雄都市計劃期為第二次擴大高雄計劃，自大正 10 年 2 月（1921）到昭和 7 年 10 月（1932）。在大正 10 年（1921）2 月 3 日，以高雄州告示 19 號的「高雄街市區擴大計劃」案，計劃是預估在昭和 20 年（1945）時之計劃人口為 116000 人，計劃範圍則擴大到高雄川（現今愛河）以東的前金及苓雅寮等地區，計劃面積為 900 公頃。

（三）大高雄都市計劃期

本期自昭和 7 年（1932）10 月到昭和 20 年（1945）8 月，分三階段陸續完成的。

- 1、第一階段：是昭和 7 年（1932）10 月 10 日，以高雄州告示 190 號公佈「市區計劃變更案」，計劃範圍是將市區西側部分的鹽埕區一帶納入都市計劃範圍內。
- 2、第二階段：昭和 11 年（1936）8 月 29 日，以高雄州告示一 14 號公佈「高雄市市區計劃變更」案，將市區的東、北、南側等其餘地區劃入都市計劃範圍內，計劃人口，預計到昭和 40 年（1965）為 40 萬人，計劃面積為 4623 點 3 公頃；而且在該都市計劃案中，決定在三塊厝劃設火車站用地（即今日的高雄火車站原址）。
- 3、第三階段：昭和 13 年（1938）11 月 26 日，以台灣總督府告示 408 號，公佈「高雄市都市計劃地域面積統計」案，此案為台灣都市計劃令發布實施後，台灣省第一個地域計劃案例，比昭和 16 年（1941）11 月公佈的「台北地域計劃」早了三年；另外，該都市計劃案決定了市區的住區、商業區等面積，鹽埕埔大部分被劃定為商業地區，成為市區的主要商業與行政中心⁷⁴。

由上述三個階段計劃來看，到了日治後期，日本人建設高雄市時，隨著人口的快速增加，促使都市機能分工，形成各個專業地區，而商業區大部分都位在今日鹽埕埔。於是鹽埕埔的政經機能高度發展，漸漸在都市體系中取得絕對優勢，

⁷⁴林潔如，〈老舊商店街再利用之都市設計－以堀江商場為例〉，（國立成功大學都市計畫研究所碩士論文，2000）。

造成高雄市的市中心商業區由哈瑪星轉移到鹽埕埔。

第三節 戰後高雄港的建設與都市發展

第二次世界大戰以後，國民政府播遷來台，欲將台灣建設成反共復國的基地，在高雄港市的自然條件與人為建設都極具規模的情況下，高雄市與高雄港隨即成爲南台灣的重要建設重心。同時，由於日治時代的各項都市規劃與港灣建設皆極具前瞻性，因此國民政府在時局艱難、百廢待舉的時刻，參考日本政府規劃，重建因戰爭而荒廢的高雄港設施、延續高雄市都市發展的藍圖。另外，討論戰後高雄港的建設與都市發展，也將涉及到高雄市中心商業區的變遷，因爲高雄市的中心商業區變遷與高雄港建設及都市計劃的發展有著相當大的關係。

一、戰後的高雄港建設

太平洋戰爭末期，日軍潰敗。爲了阻止聯軍追擊，在高雄港口航道炸沉五艘自己的軍艦，高雄港一渡成爲死港。之後，尚有爲數不少的艦艇沉於高雄港內。民國 34 年（1945），二次大戰結束後，高雄港滿目瘡痍，沉船處處，設施破壞無遺，港埠功能盡失，同年 12 月國民政府成立高雄港務局，致力復舊工作，打撈沉船、清理航道、增添設施，至民國 44 年（1955）始具規模。高雄港務局前後共費了十年功夫打撈沉船、疏浚並闊寬航道、修復倉棧，例如民國 34 年時（1945）進行高雄港復舊工程，打撈清除沉船、民國 38 年（1949）進行高雄港新建工程，修建航道與倉庫。

民國 44 年（1955），政府擬定高雄港十二年擴建計劃、開闢臨海工業區，民國 46 年（1957）設立中島加工出口區，填築新生地 534 公頃，民國 47 年（1958）開始辦理十二年擴建工程，高雄港與海爭地。然而由於貨物吞吐量遽增，民國 47 年（1958）開始中島新商港開發工程。民國 53 年（1964）展開「中島新商港區開發工程」，兩年後，中島區的中心成立了台灣第一個加工出口區，同年的民國 55 年（1966），高雄前鎮加工出口區成立。民國 57 年（1968）高雄港第二港口開挖，中洲紅毛港渡輪開航。經過 8 年的建設，高雄的第二港口終於在民國 64 年（1975）完工，一年後又挖深，以致可容納四十幾萬噸級的船隻通行，使得高雄港成爲世界級的國際大港，同年中島商港亦開發完成。

在民國 44 年（1955），政府擬定的高雄港十二年擴建計劃，促使原本是淺灘的前鎮漁港也被疏浚、擴建，讓大型的遠洋漁船得以停泊，成爲台灣地區停泊漁船噸級最大的漁港，是全台漁獲量最大的漁港，更是世界重要的遠洋漁業中心之

一。遠洋漁業帶來的加工品，更為高雄帶來新的產業。民國 63 年（1974）十大建設開始，其中的中國造船廠與中國煉鋼廠兩項就在高雄港邊。

民國 60 年代（1971-）以後，高雄港已經成為包含貨櫃商港、遠洋漁港以及軍事輔助港等的複合型國際大港。由於高雄港貨櫃裝卸業務日益增加，乃自民國 78 年（1989）起，興建第五貨櫃中心，計有八座深水碼頭，於民國 89 年（2000）完成。高雄港五個貨櫃中心，可提供迅速、準確完全的港勤服務，年貨櫃裝卸量可達一千萬 TEU⁷⁵，配合最先進硬體及各項軟體之開發，為航商提供便利有效的服務。民國 88 年（1999），甚至成為世界第三大貨櫃港，到了民國 93 年（2004），雖然排名降到世界第六大，但是仍然不減其在國際上的重要性⁷⁶。

根據交通部運輸研究所港灣技術研究中心資料，高雄港（見圖 2-1）的未來發展規劃（見圖 2-2）概述如下⁷⁷：

（一）發展定位：

- 1、 全國性綜合國際商港。
- 2、 海運轉運中心——遠洋航線轉運中心。
- 3、 兩岸直航港口，以服務大陸地區之轉口貨櫃。
- 4、 結合海運轉運中心，商業特區與港埠資訊設備，發展成為高附加價值營運特區。
- 5、 結合觀光·親水性之港口。

（二）未來預定完成之工程項目

- 1、 至民國 95 年（2006），預定完成：
 - （1） 港埠資訊網路建置與辦公室自動化。
 - （2） 區內道路拓寬。
 - （3） 新闢大型停車場。
 - （4） VTMS 系統興建工程。
 - （5） 船舶廢棄物收受處理系統工程。
- 2、 至民國 100 年（2011），預定完成：
 - （1） 大林商港區中分化碼頭遷建工程。
 - （2） 外海貨櫃中心外廓工程。

⁷⁵ TEU (Twenty-foot Equivalent Units) 即 20 英尺貨櫃的單位。航運量通常將 20 呎標準貨櫃算為一單位，40 萬 TEU 就是 40 萬個 20 呎標準貨櫃的運輸量。

⁷⁶ 上述有關高雄港的歷史資料，來源源自高雄港史館。

⁷⁷ 交通部運輸研究所港灣技術研究中心網站、<http://www.ihmt.gov.tw>，查詢時間：2005/8。

- (3) 外海工業專業區 II 外廓工程。
 - (4) 新關聯外道路工程。
- 3、至民國 105 年 (2016)，預定完成：
- (1) 外海貨櫃碼頭興建工程。
 - (2) 外海資櫃碼頭泊築浚渫工程。
 - (3) 外海擴建港池.航道浚渫工程。
 - (4) #61-#62 碼頭改建工程。
 - (5) #55-#57 碼頭改建工程。
- 4、至民國 110 年 (2021)，預定完成：
- (1) 外海貨櫃碼頭興建工程 II。
 - (2) 外海貨櫃碼頭回填工程。
 - (3) 外海工業專業區 II 回填工程。
 - (4) 外海擴建港勤泊地興遷工程。



圖 2-2 高雄港未來整體規劃圖

資料來源：參考交通部運輸研究所港灣技術研究中心網站，<http://www.ihmt.gov.tw/>，網站查詢時間 2005/8。

二、戰後高雄市的都市發展

民國 44 年（1955），內政部重新勘查核定，在昭和 11 年（1936）公佈的高雄市都市計劃，並於同年 5 月 19 號公告實施，是為戰後第一次的高雄市都市計劃。高雄市都市計劃的規模後來逐漸擴大，促其逐漸擴大的因素如下⁷⁸：

- （一）民國 42 年（1953）台灣第一期經建計劃中，高雄市被列為工業經濟發展和建設的重心。
- （二）民國 47 年（1958），高雄港擬定十二年擴建計劃，同時開闢高雄港臨海工業區。
- （三）高雄港臨海工業區第一期工程在民國 55 年（1966）開發完成（含高雄加工出口區），第二期工程在民國 60 年（1971）底完成，第三、四期工程隨後也如期完成。
- （四）楠梓加工出口區於民國 62 年（1973）開發完成。
- （五）高雄第二港口於民國 64 年（1975）開闢完成。

民國 68 年（1979），高雄改制院轄市，小港納入高雄市轄區後，將民國 59 年（1970）的「高雄市綱要計劃」加以擴充，形成十八個地區都市計劃，總面積 14100.21 公頃（見表 2-2）。

表 2-2 高雄市都市計劃一覽表

計劃名稱	計劃人口	計劃面積（公頃）	附註
原高雄市都市計劃（市中心區）			
左營都市計劃		297.65	
小港特定區計劃		59.67	改制院轄市後納入
臨海特定區計劃		471.60	
灣子內凹子底都市計劃		2353.55	
中島都市計劃		214.80	
楠梓都市計劃		2218.53	
崗山仔地區都市計劃		270.19	
大林浦地區都市計劃		139.59	改制院轄市後納入

⁷⁸高雄市政府，《高雄市志卷七工務志》，（高雄日文獻委員會，1985），p2。

旗津中洲一帶都市計劃		369.26	
二苓都市計劃		445.18	改制院轄市後納入
港墘地區都市計劃		71.29	改制院轄市後納入
大坪頂以東地區都市計劃		53.20	改制院轄市後納入
佛公段地區都市計劃		35.43	
大坪頂特定區都市計劃		629.00	改制院轄市後納入
高速公路五甲交流道附近 特定區計劃		496.60	改制院轄市後納入
高坪特定區主要計劃		294.80	
擴大都市計劃區	1700000	10857.66	包括壽山、半屏山 及左營軍區等地
合計		14100.21	

資料來源：參考張貴財等，《續修高雄市志卷六工務志》，（高雄市文獻委員會，1996），p77-82。

民國 71 年（1982）12 月 30 日公告實施「擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內凹子底及原高雄市都市計劃地區主要計劃」，通盤檢討楠梓區都市計劃、左營都市計劃、灣子內凹子底都市計劃、中島都市計劃與原高雄市都市計劃。民國 77 年起，又辦理次主要計劃通盤檢討⁷⁹。

高雄市各地區陸續辦理細部計畫通盤檢討，至民國 87 年（1998）2 月 24 日二苓地區細部計畫通盤檢討實施後，全市已全面實施容積管制。第二次全市主要計畫通盤檢討亦於民國 85 年（1996）11 月 1 日公告實施。

高雄市的都市計劃，目前推動的規劃案如下⁸⁰：

- （一）高雄市臨海特定區細部計畫。
- （二）高雄市港墘、小港特定區細部計畫。
- （三）高雄市二苓地區細部計畫。
- （四）高雄市大林蒲地區細部計畫。
- （五）高雄市鹽埕地區細部計畫。
- （六）高雄市鼓山地區細部計畫。
- （七）多功能經貿園區特定區（含主要、細部計畫）。
- （八）大坪頂特定區（高雄市部分）細部計畫。

⁷⁹ 張貴財等，《續修高雄市志卷六工務志》，（高雄市文獻委員會，1996），p77-82。

⁸⁰ 高雄市政府都市發展局網站，<http://urban-web.kcg.gov.tw/>，2006/6。

三、戰後高雄市商業中心的變遷

日治時代，台灣總督府鑒於高雄港灣的優越條件與高雄地區的無窮發展潛力，乃積極進行開發，先後實施三次築港工程與三次市區計劃，終使高雄朝向現代化都市發展；日治後期由於都市計劃實施成功與高雄港口的開闢，促使鹽埕地區逐漸取得商業中心地位。不過自日人三次的市區計劃中，我們可以察覺，日人是欲自港口向內陸逐步擴張發展，所以在第三次計劃中，範圍已經擴及前金、苓雅與新興三區，而火車站也於鼓山轉移至現址。我們可以說，日人的三次計劃，已經為戰後的高雄市發展奠定了一個方向與基礎。

二次大戰結束後，國民政府也對高雄市進行多次的都市計劃，並擴充形成十八個地區都市計劃，使得高雄都市化程度加深。後來又在國家經建計劃的政策下成為工業重心，輕重工業匯集高雄，前鎮與楠梓工廠林立，高雄港也因經濟的發展而業務量大增；經濟與港口的快速發展吸引了大量人口聚集高雄市，而都市計劃中的交通路網，在東西向與南北向的串聯中使高雄整體連成一氣，都市的擴張除了初始的東進外，南北兩向的聯絡也日益重要。民國 60 年（1971）後，高雄市已經與四周鄰近鄉鎮密切的結合，工業區已經分散到四周鄉鎮，而高雄第二港口的開發，也使得港口業務重心南移，此時高雄市北端的左營、楠梓，南面的前鎮、小港等區均成為快速成長的地區⁸¹。

民國 60 年（1971）後，鹽埕地區的商業中心地位因為逐漸喪失地理位置的優越性而下降。商業活動外移、都市向東擴張，均使得鹽埕地區偏離中心位置，一旦失去中心位置的優越性，雖然本區仍具中心商業機能，但面對東面的地區發展狀況，已漸漸失去競爭力⁸²。另外工業區成為人口新的聚集焦點，分散的工業區造成人口的重新調整，這些新發展的地區距離鹽埕區均遠，頗有自成地區商業中心的趨勢，對中心商業區的依賴也逐漸下降。

民國 80 年（1991）後，曾有研究分析高雄市的中心商業區位置，例如台大土研所的研究報告、中興都研所完成的《高雄市綱要計劃檢討》、成大都計系之研究⁸³與林妙真的研究⁸⁴。綜合上述幾項研究，我們可以指出高雄市的中心商業區位置如下：

- （一）新興區、前金區中山一路、中正四路和中華三路兩側沿線商業區。
- （二）新興區、前金區中山一路、五福三路和中華三路兩側沿線商業區。

⁸¹ 謝俊傑，〈高雄市鹽埕區再發展方向之探討〉，（國立政治大學地政研究所碩士論文，1990），p130。

⁸² 謝俊傑，〈高雄市鹽埕區再發展方向之探討〉，（國立政治大學地政研究所碩士論文，1990），p130。

⁸³ 謝俊傑，〈高雄市鹽埕區再發展方向之探討〉，（國立政治大學地政研究所碩士論文，1990），p131。

⁸⁴ 林真妙，〈高雄市市街的發展與中心商業區的變遷〉，（國立台灣師範大學地理研究所碩士論文，1987）。

(三) 鹽埕區五福四路、七賢三路、大仁路和光榮街所圍成的街廓與鼓山舊商業區。

(四) 苓雅區所屬之五福三路以南，中山路以西，三多路以北，西至碼頭。

由上述幾項研究對高雄市中心商業區的認定存在許多的紛歧看法，但是其位置仍不出鹽埕區、前金區、新興區和苓雅區的範疇，而這也是位於「原高雄都市計劃」內的範圍，換句話說，早期發展的市街，因為種種因素而漸漸朝向商業中心而演變。

我們可以說高雄市現今的中心商業區仍然在改變中，而且隨著新開發地區與新百貨商街(例如三多路的百貨商圈)的設立而演變著，甚至高雄市捷運完成後，其沿線的捷運站也將會帶動商業活動的聚集。因此我們可以預見，未來高雄市應該是個具有多個中心商業區與多個地區商業中心所組成的龐大都市消費空間，而未來高雄市的中心商業區的研究，必將是個重要的課題。



第三章 堀江商場的發展與變遷

本章將分成四大部分論述，分別是「鹽埕區的發展及商業變遷」、「堀江商場的發展歷程」、「堀江商場的現況與近年來的努力」與「堀江商場發展歷程的五個階段」。第一節的目的，在於瞭解堀江位置所在的行政區變遷過程，亦可以從中發現鹽埕區內的各項發展，其實與堀江商場的發展息息相關；在探討鹽埕區的發展及商業變遷後，「堀江商場的發展歷程」與「堀江商場的現況與近年來的努力」兩節，就正式進入堀江商場的過去與現在，從歷史過程來了解其興起的背景，從現況來看到商場的衰退與問題所在，更由近年來商場人士的努力中看到其欲求再興，以及學術單位、政府有關單位的輔導過程。本章的最後一節，將歸納二、三章資料並據以整理分析「堀江商場發展歷程的五個階段」。

第一節 鹽埕區的發展及商業變遷

本研究要探討高雄市鹽埕區堀江商場的發展與變遷，除了必須了解堀江商場本身內部的發展與變遷外，還必須去擴大了解孕育堀江商場成長的高雄市整體發展，更不能不對堀江位置所在的行政區（即鹽埕區）變遷過程有所涉獵，因為兩者對堀江商場的影響力是非常巨大的。

高雄市的整體發展已在第二章用多個小節提及，簡單來說，從日治末期到民國 50 年代（1961-）、60 年代（1971-），「鹽埕」可說是高雄市發展歷史中的核心要角；高雄港在民國 68 年（1979），第二港口開始營運前，臨近鹽埕的港灣設施與船舶的停靠，為鹽埕帶來各種商機，促成其繁榮與發展；而高雄市的都市計畫在日人極具現代化及有意的設計下，使得鹽埕在日治末期與國民政府遷台後皆能佔據高雄市政治與經濟的中心，一直到民國 81 年（1992）高雄市政府辦公大樓遷到苓雅區四維三路為止。

由上述內容可以知道，鹽埕地區在高雄市的歷史發展中是如此的重要，而由於是如此的重要，以至於在本章探討堀江商場的發展歷程之前，必須先來敘述一下與堀江商場發展息息相關的鹽埕地區。

鹽埕區的行政區域包括鹽埕埔與鹽埕庄兩個老部落（見圖 3-1）。鹽埕埔與鹽埕庄以後壁港為界⁸⁵。一兩百年前的鹽埕地區為一片窪地沼澤，住民只有幾戶單身鹽工茅舍⁸⁶，於乾隆年間成為頗負盛名的曬鹽場所，名為「瀨南鹽場」，而乾

⁸⁵ 曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究（上）〉，《高市文獻》第四卷第二期，（高市文獻委員會出版，1991/12），p1。

⁸⁶ 曾玉昆，〈鹽埕的拓殖與發展考〉，《高雄文獻》第二十二、二十三期合刊，（高雄文獻委員會出版，1985/6），p188&189。

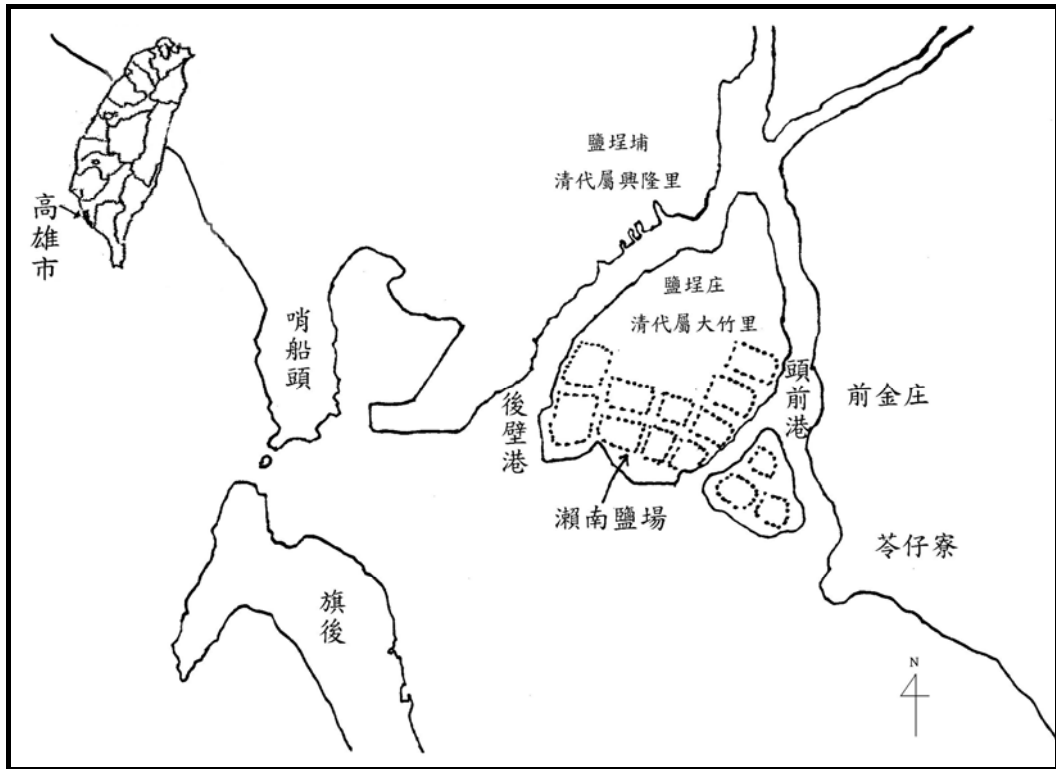


圖 3-1 日治初期的鹽埕地區

資料來源：參考自打狗歷史圖說，葉振輝，2000/12，高雄市歷史博物館出版

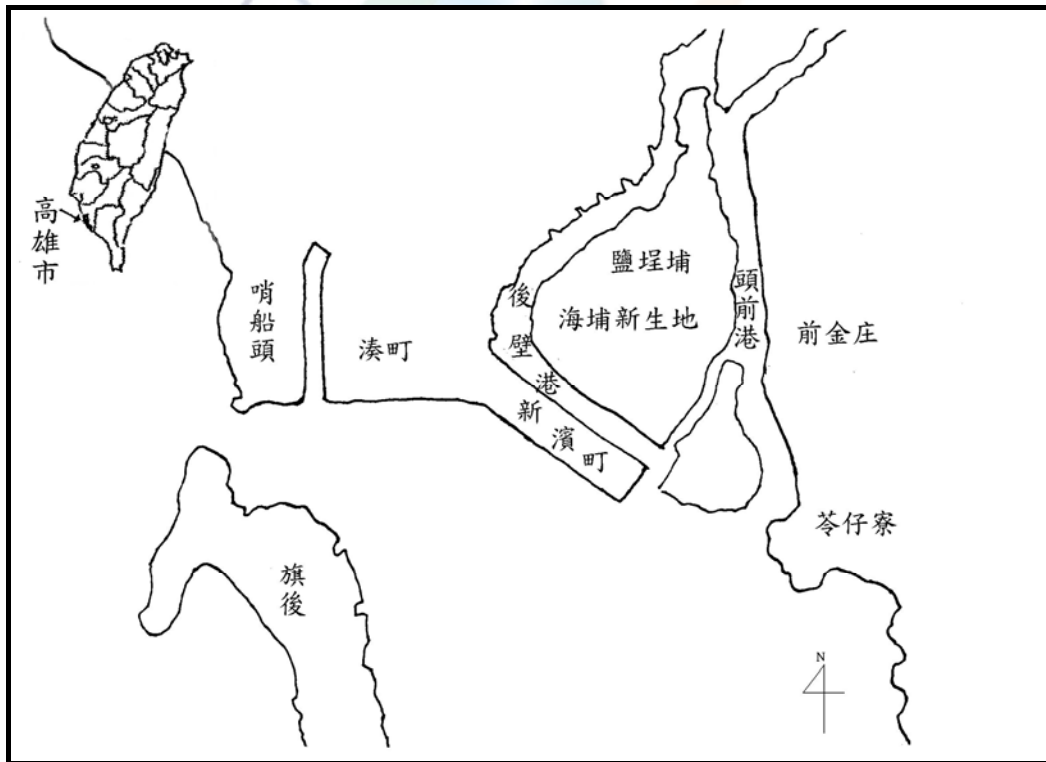


圖 3-2 日治時代第一次築港工程完工前的鹽埕地區

資料來源：參考自打狗歷史圖說，葉振輝，2000/12，高雄市歷史博物館出版

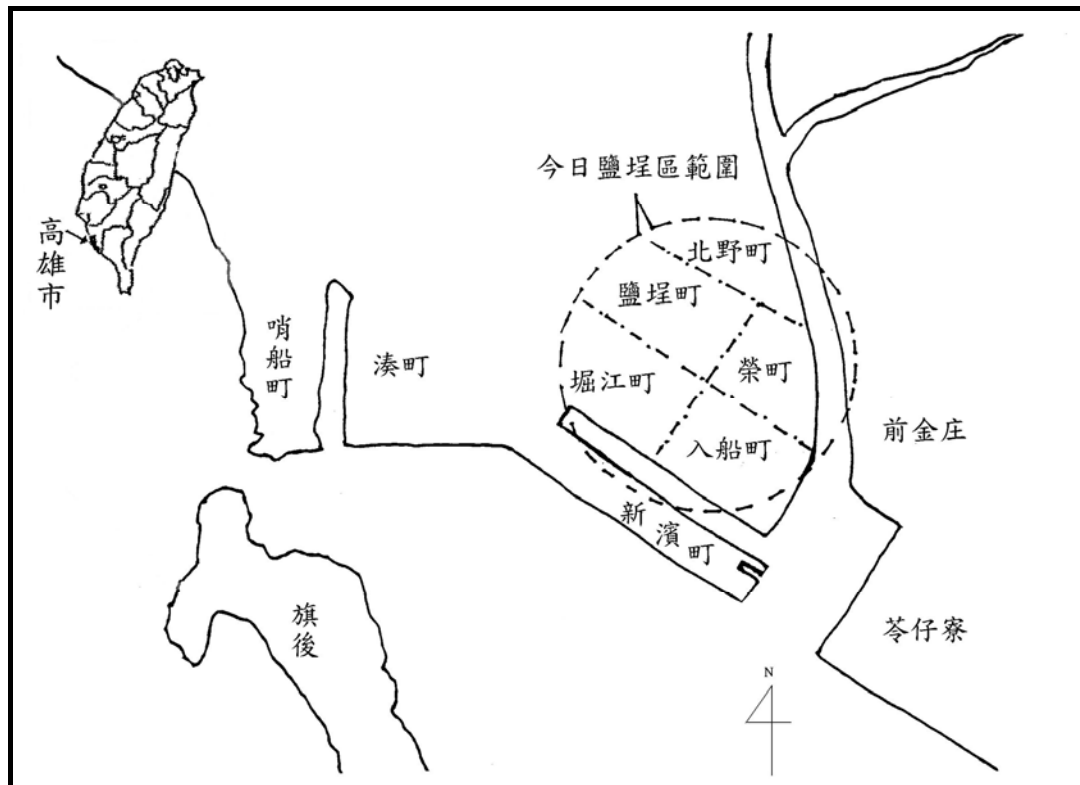


圖 3-3 日治後期的鹽埕地區

資料來源：參考自打狗歷史圖說，葉振輝，2000/12，高雄市歷史博物館出版

隆之後的鹽埕埔與鹽埕庄之地名漸漸混淆⁸⁷。

日治時代之前，鹽埕的繁榮可說是起於天津條約後打狗港的對外開放與農漁產品的對外輸出⁸⁸。日人治台，打狗港（高雄港）第一期築港工程在明治 41 年（1908）動工後，下令徵收瀨南鹽場，將現在岸壁外的三十六甲鹽田作廢，改做繫船場⁸⁹。第一期築港工程結束後，鹽田做廢，港底污泥填平鹽田，埔與庄連成一片⁹⁰，通稱為「鹽埕埔」，即為今日的鹽埕區（見圖 3-2）。大正 3 年（1924），公佈「打狗市區計劃」後，利用疏浚港底的砂土污泥填墊低窪的鹽湖與淺灘，從

⁸⁷ 曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6）。

⁸⁸ 曾玉昆，〈鹽埕的拓殖與發展考〉，《高雄文獻》第二十二、二十三期合刊，（高雄文獻委員會出版，1985/6），p207。

⁸⁹ 曾玉昆，〈鹽埕的拓殖與發展考〉，《高雄文獻》第二十二、二十三期合刊，（高雄文獻委員會出版，1985/6），p208。

⁹⁰ 鹽埕埔與鹽埕庄原由後壁港分隔開。

此鹽埕名存實亡。第二期築港工程後，後壁港被整修為大水溝（即後來的大溝頂），鹽埕埔與鹽埕庄因其地區分界的消失而完全合而為一。大正 9 年（1920）改制高雄街，大正 13 年（1924）晉升為市，之後商業中心隨著政治中心由鼓山（以湊町為中心）逐漸移至鹽埕地區，市治即設於「鹽埕埔榮町」⁹¹（圖 3-3）。昭和 12 年（1937），高雄港第二期築港工程完成，又進入第三階段，港埠漸漸向東擴展，鹽埕得到天時地利之便，多種公共設施、政府機關與私人公司行號相繼出現，成為商業繁華地段。

戰後初期的民國 40-60 年代（1951-1971），鹽埕區為高雄市的商業王國，根據民國 47 年（1958）的商業登記統計，當年高雄全市約有 8700 多家商店，僅鹽埕區即有 4900 家，而當年度七月份的全市報繳營業額為兩億兩千兩百一十九萬餘元，但就單是鹽埕一區就有一億兩千一百七十三萬元⁹²，佔全市一半以上（約 54%），可見當時鹽埕區的商業地位有多麼的高了。

民國 56 年（1967），鹽埕區人口達到歷史最高峰的 66703 人⁹³，此後人口開始逐漸外流，每年都呈現減少的趨勢，自此鹽埕這個繁榮已久之商業中心的發展飽和，使商業開始向郊區轉移，到了民國 76 年（1987）時，人口已經降低到四萬人以下（見表 3-1 或參考附錄二的完整表、圖 3-4、圖 3-5）。從地價來看，民國 71 年（1982）時，高雄市土地現值最高為鹽埕區大仁路至五福四路一段，每平方公尺高達 119340 元，而鹽埕區內最低地段的碼頭附近也有 6560 元，與當時高雄市大林蒲海邊地的每平方公尺 220 元，相差有 30 到 500 倍之多⁹⁴；民國 75 年（1986），高雄市的最高地價仍在鹽埕區的大勇路一帶，每平方公尺達 99450 元，但次高地價則出現在新興區的中山一路一帶，每平方公尺達 90000 元⁹⁵。

談到鹽埕區的發展除了都市計劃的實施、地方政府行政中心（指市政機關）的設置與鄰近港口對其有所影響外，其本身的商業繁榮狀況也是必須在敘述鹽埕發展上所需提及的重要項目。由於項目眾多，在此本研究僅以重點的方式述及，敘述如下：

⁹¹ 曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究（上）〉，《高市文獻》第四卷第二期，（高市文獻委員會出版，1991/12），p2。

⁹² 謝爾修，〈大高雄年鑑〉，（金融新聞社，1959/6），p1-12。

⁹³ 高雄市政府，〈高雄市改制專輯高雄市各區歷年人口增加概況一覽表（民國 35~76 年）〉，（民政局，1988）。

⁹⁴ 曾玉昆，〈鹽埕的拓殖與發展考〉，《高雄文獻》第二十二、二十三期合刊，（高雄文獻委員會出版，1985/6）。

⁹⁵ 林真妙，〈高雄市市街的發展與中心商業區的變遷〉，（國立台灣師範大學地理研究所碩士論文，1987），p39。

表 3-1 鹽埕區歷年人口數與增減示意表

	鹽埕區				鹽埕區		
	總人口	成長指數	年成長率		總人口	成長指數	年成長率
民國 35	18646	100	—	民國 57	64733	347.2	-3.0
民國 36	28171	151.1	51.1	民國 58	64280	344.7	-0.7
民國 37	33037	177.2	17.3	民國 59	63089	338.4	-1.9
民國 38	40863	219.2	23.7	民國 60	61500	329.8	-2.5
民國 39	42234	226.5	3.4	民國 61	59464	318.9	-3.3
民國 40	46064	247.0	9.1	民國 62	58357	313.0	-1.9
民國 41	47216	253.2	2.5	民國 63	56033	300.5	-4.0
民國 42	49790	267.0	5.5	民國 64	52518	281.7	-6.3
民國 43	52895	283.7	6.2	民國 65	50524	271.0	-3.8
民國 44	54031	289.8	2.1	民國 66	49649	266.3	-1.7
民國 45	55400	297.1	2.5	民國 67	48551	260.4	-2.2
民國 46	56249	301.7	1.5	民國 68	45238	242.6	-6.8
民國 47	56072	300.7	-0.3	民國 69	44052	236.3	-2.6
民國 48	57086	306.2	1.8	民國 70	43947	235.7	-0.2
民國 49	62521	335.3	9.5	民國 71	42894	230.0	-2.4
民國 50	60063	322.1	-3.9	民國 72	42168	226.2	-1.7
民國 51	61349	329.0	2.1	民國 73	41859	224.5	-2.3
民國 52	64690	346.9	5.4	民國 74	41178	220.8	-1.6
民國 53	64582	346.4	-0.2	民國 75	40423	216.8	-1.8
民國 54	65546	351.5	1.5	民國 76	39038	209.4	-3.4
民國 55	64715	347.1	-1.3	民國 77	37733	202.4	-3.3
民國 56	66703	357.7	3.1				

資料來源：高雄市政府主計處編，《高雄市統計要覽》，(1946-1987)。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1988/6)，p70&94。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1997/6)，p68 &86。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(2005/3)，p52 &70。高雄市政府主計處編，《高雄市統計月報》，(2006/2)。

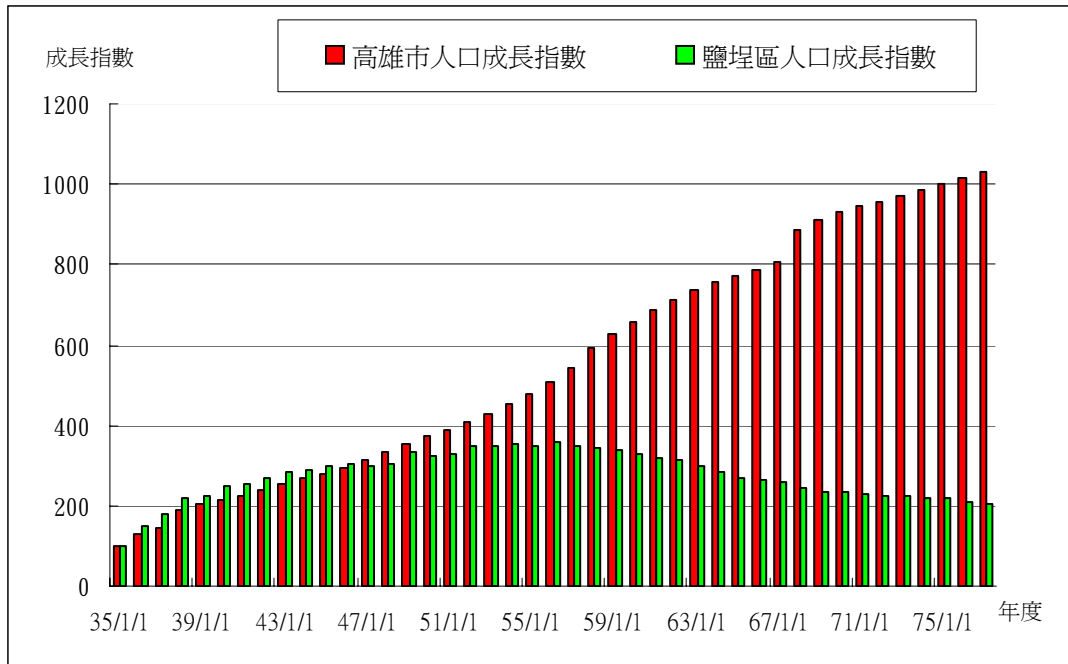


圖 3-4 戰後高雄市與鹽埕區的人口成長指數比較圖

資料來源：資料來源：高雄市政府主計處編，《高雄市統計要覽》，(1946-1987)。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1988/6)，p70 & 94。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1997/6)，p68 & 86。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(2005/3)，p52 & 70。高雄市政府主計處編，《高雄市統計月報》，(2006/2)。

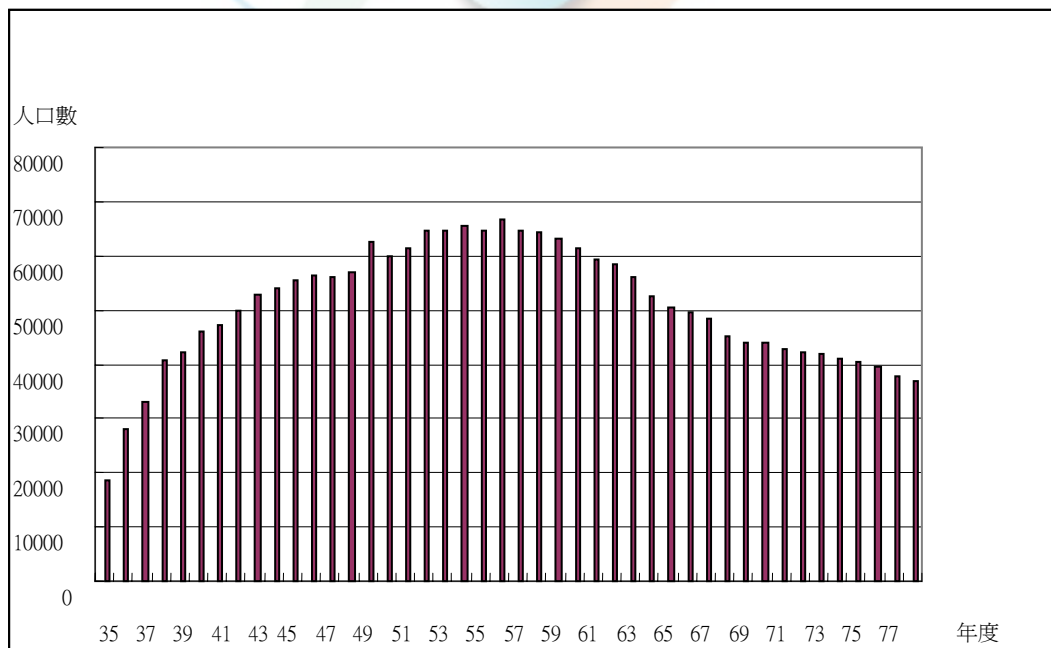


圖 3-5 戰後以來鹽埕區的人口成長圖

資料來源：資料來源：高雄市政府主計處編，《高雄市統計要覽》，(1946-1987)。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1988/6)，p70&94。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1997/6)，p68&86。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(2005/3)，p52&70。高雄市政府主計處編，《高雄市統計月報》，(2006/2)。

(一) 高雄最早的電影院：

全高雄第一座電影院，位於堀江町的「高雄館」於大正 10 年（1921）於鹽埕地區出現（戰後改名為亞洲戲院）⁹⁶。高雄在日治時代具有六家戲院，其中的四家都位於鹽埕地區，如壽星座（戰後改名為壽星戲院）與金鳩館（戰後改名光復戲院）⁹⁷等等。近幾年，位於大勇路與新興街交叉路的光復大戲院宣佈結束營業後，即已代表著電影娛樂業在鹽埕區消失無蹤。

(二) 時尚代名詞的商場：

高雄銀座於昭和 12 年（1937）成立⁹⁸，位於今日的五福路與七賢路交叉路西北角，「銀座」為當時「時尚」的代名詞。戰後改名為「國際商場」，以布匹、百貨為主。目前國際商場仍然有部分商家繼續營業中，主要商品與本研究目標的堀江商場一樣，以舶來品為主。在堀江商場中營業的蔡先生⁹⁹說：「國際商場在堀江北面的五福四路上，目前仍有不少商家經營舶來品生意，國際商場也是一個瞭解高雄市舶來品買賣歷史的好地方」。

(三) 百貨業的戰爭：

日治時代的吉井百貨公司為高雄第一間百貨公司，其建築物為當時高雄第一高樓，而大樓中升降電梯的設置更是首創。戰後，吉井百貨公司改名高雄百貨公司，由黃堯經營¹⁰⁰，亦是戰後唯一的大型百貨公司，直到民國 47 年（1958）被鄰近新成立的大新百貨公司所擊敗¹⁰¹。而民國 62 年（1973）成立、76 年（1987）退出鹽埕區的遠東百貨公司則為當地百貨

⁹⁶ 施建邦，〈高雄市鹽埕區史蹟調查研究〉，《高市文獻》第十三卷第二期，（高市文獻委員會出版，2000/4~6），p6。

⁹⁷ 林昀熹撰文、張世明繪圖，《漫畫高雄歷史》，（高雄市政府文化局，2004/6）。

⁹⁸ 施建邦，〈高雄市鹽埕區史蹟調查研究〉，《高市文獻》第十三卷第二期，（高市文獻委員會出版，2000/4~6），p6。

⁹⁹ 本研究訪查，堀江商場業者，蔡先生，民國 57 年次。

¹⁰⁰ 施建邦，〈高雄市鹽埕區史蹟調查研究〉，《高市文獻》第十三卷第二期，（高市文獻委員會出版，2000/4~6），p26。

¹⁰¹ 施建邦，〈高雄市鹽埕區史蹟調查研究〉，《高市文獻》第十三卷第二期，（高市文獻委員會出版，2000/4~6），p12。

業的戰爭畫下句點。

(四) 幾乎消失的酒吧業：

韓戰與越戰，使鄰近高雄港口的鹽埕區常常進駐大批休假的美軍，也間接促成不少西餐廳與酒吧的出現。這些酒吧專門提供美軍與外國人士消費之用，本地人士大多不得其門而入。當時酒吧業幾乎群聚在七賢一路(現今七賢三路)上，最多曾經有約 35-40 家左右¹⁰²，使得七賢路有酒吧街之稱。美軍撤離台灣以後，七賢路的酒吧業幾乎消失匿跡。堀江商場中營業的蔡先生¹⁰³說：「酒吧女常常會要求美軍買東西送她們，又由於堀江商場就在當時酒吧群聚的七賢路旁，受酒吧女喜愛的舶來品又多，因此酒吧女成為堀江商場重要的顧客」。

(五) 大溝頂攤販市場：

戰後初期市議員陳銀櫃申請¹⁰⁴加蓋當時連通愛河與高雄港的大溝，再分別租售出去¹⁰⁵。當時大溝頂攤販集中市場標榜的是一種平民式的消費，廣受各階層的歡迎，與標榜購物新感受的大新百貨公司形成不同的消費型式。後來各種型態的商場沿著大溝頂上由北到南逐漸形成，而其中最晚成立但是也為最有名氣的就是堀江商場。

(六) 各式群聚的專業街：

1. 五金街的興起：

新興街的五金街與公園路的大五金街收籬的五金產品有點不一樣，不過都曾經與高雄港的拆船業與鋼鐵業有關係，新興街的五金街以小型五金為主，目前轉型為化工儀器、水電用品、不銹鋼家具、家庭五金、廚房器材等專賣店；公園路的大五金街在拆船業興盛時期會收入拆下的大型五金當作二手機具販賣，目前商家則轉型為經營馬達、鋼索、油壓機、鋼管等等大型五金。(高雄市政府文化局出版的漫畫高雄歷史一書中認為，拆船後的五金貨品曾在堀江出現過，但經過本研究訪查，此說具有爭議。然而這亦是個有關堀江商品來源的一個可探討的方向¹⁰⁶)。

¹⁰² 本研究訪查，堀江商場業者，蔡先生，民國 57 年次。

¹⁰³ 本研究訪查，堀江商場業者，蔡先生，民國 57 年次。

¹⁰⁴ 申請時間約在民國 41 年到 43 年間，正式加蓋時間在民國 43 年。

¹⁰⁵ 葉振輝訪問、臧紫騏紀錄，《口述歷史—「旗峰會采微」》，(高雄市文獻委員會出版，2003/12)，p20。

¹⁰⁶ 本研究訪查，堀江商場場長，李先生認為拆船後的五金不會在堀江出現過；堀江商場業者，鄭先生，民國 24 年次，認為拆船後的一些船上的日常用品類物件曾在堀江出現過。

2. 大勇路的鐘錶街：

目前鐘錶店的店數已經大減，鐘錶店家零星分散在大勇路上，幾乎已無專業街的形式。

3. 五福四路的皮鞋業與眼鏡業：

皮鞋業經營漸趨家族化，而眼鏡業則有連鎖經營的方式興盛（如得恩堂眼鏡公司在此發跡）。

4. 鹽埕街的飾品街：

現今幾乎以批發路線生存，零售的業者已經減少很多，但是仍有一定規模。

5. 新樂街的銀樓街：

當初以慶祝「台灣光復」而命名為「新樂街」，街道上銀樓林立，尤其以七賢路口到大勇路口的這一小段，是高雄市銀樓密度最高的街道，區區幾十公尺，銀樓竟多達幾十家，這條街也曾是高雄市房價最高的地方。近年曾被市街改造過（「打造城鄉新風貌」計劃），具有整齊的街道與建物及招牌。

6. 富野路的贓物市場：

該地曾為贓物買賣的大本營，但是近年來因人們道德水準與生活水準提高、贓物或二手物品的品質不佳，漸漸不受民眾歡迎，目前已經消失匿跡。

上述各式群聚的專業街，顯示了鹽埕區在當時繁榮的盛況，相當的具有特色與活力。

（七）高雄地下街：

高雄地下街位於舊市政府正對面（現今歷史博物館原址對面），日治初為日人工廠用地，後來改為體育場（高雄第一個體育場），戰後的都市計畫變更為公園預定地。民國 62 年（1973），高雄市長王玉雲，提出開發高雄地下街的計畫，在地下街上面建立具有中國式庭院的仁愛公園，並且希望商場能與公園共存。地下街的設計為地下三層，地下街第一層在民國 67 年（1978）10 月開始營運¹⁰⁷，吸引甚多商家進駐。地下二層完工後，即成為一座具觀光、育樂、購物功能的地下商城。開幕當天即吸引眾多人潮湧入，這種榮景為當時逐漸沒落的鹽埕商圈帶來一股新的希望，促使當年堀江商場中不少商家考慮轉移到地下街去做生意¹⁰⁸。

民國 68 年（1979），地下街上的地面開放已完工的仁愛公園，為當時

¹⁰⁷ 施建邦，〈高雄市鹽埕區史蹟調查研究〉，《高市文獻》第十三卷第二期，（高市文獻委員會出版，2000/4~6），p16。

¹⁰⁸ 曾在堀江經營百貨、服飾的鄭先生口述說：「當年堀江有不少商家也曾經想過要轉移到地下街去做生意」。本研究訪查，堀江商場業者，鄭先生，民國 24 年次。

整體來看，相當缺乏綠意及休閒活動場所的鹽埕區提供了一處綠地公園遊憩場。然而，接下來的地下街第三層施工遇到了困難，地下水大量滲出的問題，因遲遲不能解決，終造成地下街第二層的地板龜裂，並漸漸擴及整個地下街的結構。幾年後地下街的安全鑑定報告認為在結構安全上有問題，判斷應該停止使用。雖然之後市政府總共公告三次停止使用，可是皆未能執行。

民國 78 年（1989）12 月 18 日，一場大火終結了地下街¹⁰⁹（見照片 3-1），並導致仁愛公園場陷。災後的地下街一片牆垣傾圮，而地面上的仁愛公園也倒塌殘破。市政府於民國 84 年（1995）開始回填地下街，使其成為單純的公園使用地。至此，高雄地下街正式成為歷史名詞。可以說，地下街的熱鬧景象曾為了鹽埕風華做了一番延續，而地下街的大火與市府的決議不再重建，則又使鹽埕大新商圈的希望幻滅，從此之後，鹽埕地區再也沒有能在民眾意象中代表地方繁榮，並且能促使地方群聚大量人潮的商業地點了。



照片 3-1 地下街大火

資料來源：高雄市歷史博物館之高雄老照片網站

網站查詢時間 2005/09/29

¹⁰⁹ 施建邦，〈高雄市鹽埕區史蹟調查研究〉，《高市文獻》第十三卷第二期，（高市文獻委員會出版，2000/4~6），p16。

第二節 堀江商場的發展歷程

堀江商場的發展，要從日治時代說起，尤其必須從打狗港（即高雄港）的築港工程與第二市街的規劃開始。本節將從日治時代的建設、戰後的繁榮與沒落的兩個段落，來整理堀江商場的發展歷程。

一、日治時代的建設

堀江商場設立的位置，在日治時代，屬於堀江町的行政區內。雖然在日治時代時，堀江商場尚未成立，但是日治時代的堀江町已經有不少人在此經商買賣，例如堀江商場的場長李先生說：「大約民國 17 年（1928）時，這個地區就有很多商家聚集了」；而《我的高雄港》¹¹⁰一書中則提到，堀江在民國 17 年起就是小販的聚集地；《行走堀江風華歲月新貌照片集》¹¹¹中也提及堀江在日治時代便有 30 多家商店在此經營。

堀江地區的發展起緣自日治時代。現今高雄市的愛河，在舊時，其主流稱為「頭前港」，支流稱為「後壁港」（可參考圖 3-1、3-2），頭前港及後壁港兩條都是入港河道，日治時代，日人於第二期打狗築港工程填埋並廢棄鹽田，第二期築港工程後，鹽埕埔與鹽埕庄連成一片。日人填築創建第二新市街後，爲了疏通水量，在今七賢三路和瀨南街之間挖掘江渠，因此後壁港被整修爲大水溝（即後來的大溝頂名稱由來，而目前能見到水道的部份，僅有在接近出海口的部份；參考圖 1-1、圖 3-5、照片 3-2），接著在此處南段設立「堀江町」（堀江町的位置可以參考圖 1-2、3-3）。

第二期築港工程後，填築創建的第二新市街，包括了鹽埕、北野、堀江、入船、榮等町（參考圖 1-1&3-3）。鹽埕、北野、堀江、入船等町，在築港工程進行填海造陸之前，被稱爲「打狗整地會社埋立地」（照片 3-3），是爲高雄沿岸的淺海地帶。因而堀江地區早期亦是「打狗整地會社埋立地」之一。之後，配合第二期打狗築港工程，在明治 42 年（1909），由奉佐久間左馬太總督之命的荒井泰治與陳中和等人所創立的「打狗整地株式會社」負責填築完工。「打狗整地株式會社」利用疏濬港底的沙土污泥，填埋低窪鹹湖與淺灘¹¹²。不久即由政府規劃增設成爲新市街用地，後來才將整片埋立地設立行政區，其中鹽埕與北野兩町最早

¹¹⁰ 高雄市政府，《我的高雄港》，（高雄市政府新聞處，2001/11），p60。

¹¹¹ 高雄市鹽埕社區發展協會，《行走堀江風華歲月新貌照片集》，（未出版，2000/11）。

¹¹² 曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究（上）〉，《高市文獻》第四卷第二期，（高市文獻委員會出版，1991/12），p208。

設立，之後才陸續規劃出堀江、入船、榮等町，至此「堀江町」的名稱才出現（照片 3-4）。

日治時代，日本官方即有了完整的人口統計，讓我們可以知道當時的鹽埕地區及堀江地區的人口發展。昭和 5 年（1930）時的《國勢調查中間報》¹¹³記載，第二新市街的鹽埕町、北野町、堀江町、入船町、榮町等五町（整體範圍同今天鹽埕區）合計有 20727 人，佔當時高雄市總人口的 33.05%，其中堀江町有 2146 人，已佔鹽埕區總人口的 10.35%；昭和 10 年（1935）時的《國勢調查結果資料摘錄統計》¹¹⁴中記載第二新市街的五町，合計有 26824 人，佔當時高雄市總人口的 31.39%，而當時的堀江町有 2848 人。在兩次國勢調查的五年之間，堀江町增加了 702 人。

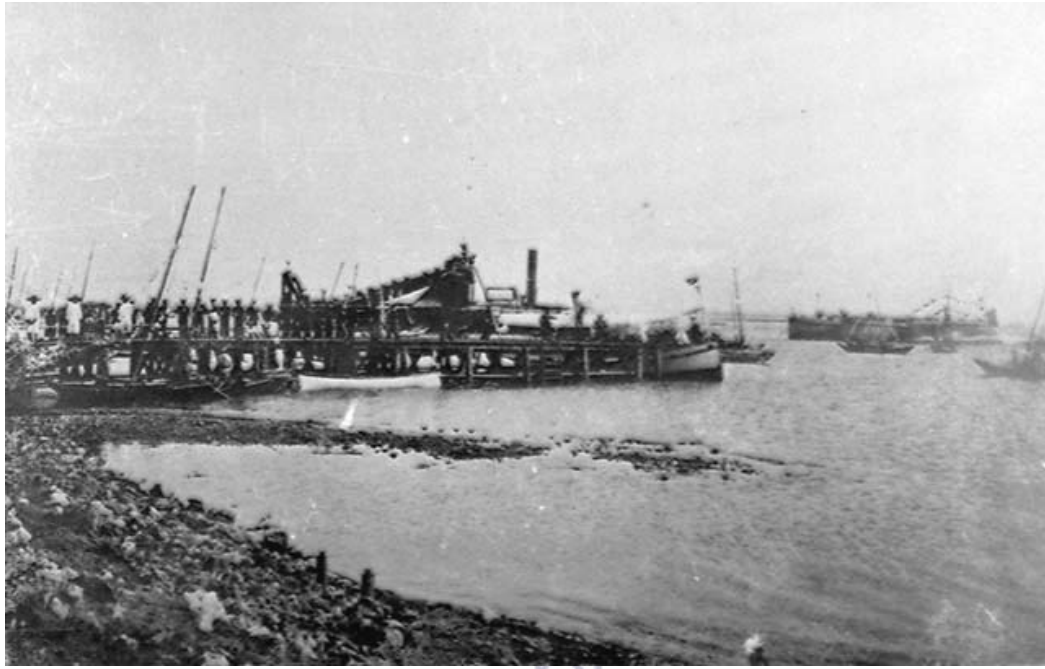


照片 3-2 大溝頂出海渠道

資料來源：堀江商場內人士提供

¹¹³ 國勢調查中間報，1930。

¹¹⁴ 國勢調查結果資料摘錄統計，1935。



照片 3-3 打狗整地會社埋立地

資料來源：高雄市歷史博物館之高雄老照片網站

<http://163.32.121.67/main.html> 網站查詢時間 2005/9



照片 3-4 堀江町街道圖（西元 1930 年代）

資料來源：高雄市歷史博物館之高雄老照片網站

<http://163.32.121.67/main.html> 網站查詢時間 2005/9

日治時代的堀江町除了人口集中外，工商企業也有眾多選擇在此地設立據點，經過資料統計¹¹⁵後得知，從大正 6 年（1917）到昭和 10 年（1935）間，堀江町的工廠有 4 家、會社有 13 家、營利組合 3 家（組合即為合作社組織）以及同業組合 2 家（見表 3-2）。再由表 1-1 的鹽埕區新舊行政區劃比較，可以知道堀江商場所在的港都里即位於舊時堀江町的三丁目與四丁目內，因此也可想見當時商場尚未成立前的景象。另外我們由高雄歷史與文化第四輯〈日據時期高雄地區企業的發展〉¹¹⁶中的敘述知道，堀江町的工商業約興起在昭和 7 年（1932）至昭和 17 年（1942）間，而當時高雄各區的企業數量比較，則以鹽埕町的 45 家、新濱町的 35 家以及湊町的 33 家最多，屬於「高度密集區」；而其次就是堀江町的 24 家與入船町 21 家，屬於「中度密集區」，因此當時的堀江町已在高雄市工商發展中佔有一定的重要位置。

表 3-2 堀江町工商業分類表

工商業分類	名稱	所在地
工廠	台灣合同鳳梨株式會社	堀江町四丁目
	台灣鳳梨罐詰共同販賣株式會社	堀江町
	台灣林產工業合資會社	堀江町
	合名會社佐竹工作所	堀江町
會社	高雄劇場株式會社	堀江町三丁目二番地
	三菱商事株式會社高雄出張所	堀江町三丁目三十二番地
	高雄雜貨卸株式會社	堀江町四丁目二十四番地
	台灣產業株式會社高雄出張所	堀江町三丁目
	辰馬汽船株式會社高雄出張所	堀江町三丁目
	大連汽船株式會社高雄出張所	堀江町三丁目
	台灣合同鳳梨株式會社	堀江町四丁目
	台灣鳳梨罐詰共同販賣株式會社	堀江町
	株式會社盛文社	堀江町
	合名會社佐竹工作所	堀江町

¹¹⁵ 整理自大高雄建設論と市の現勢、高雄市制十週年略誌以及高雄市發展史。

¹¹⁶ 趙佑志，〈日據時期高雄地區企業的發展〉，《高雄歷史與文化》第三輯，（財團法人陳中和翁慈善基金會出版，1996/10），p150&151。

	合資會社大藏組	堀江町
	台灣林產工業合資會社	堀江町
	合資會社黑木商會	堀江町
營利組合	酒類元賣捌組合	堀江町四之二一
	高雄酒類、煙草小賣組合	堀江町四丁目
	高雄店舖住宅信用利用組合	堀江町四丁目
同業組合	台灣鳳梨罐頭同業組合	堀江町四丁目
	酒類、煙草小賣人組合聯合會	堀江町四丁目

資料來源：整理自片山清夫，《大高雄建設論と市の現勢》，出版年代不明。。松尾繁治，《高雄市制十週年略誌》，（高雄市役所，1934）。高雄市文獻會，《高雄市發展史》，（高雄市文獻委員會出版，1988），p609、p616~618。

堀江商場尚未成立前的景象，亦可由耆老的訪談得知。民國 20 年次(1931)，今年已經 75 歲的吳老太太¹¹⁷，目前是堀江商場兩位年紀最長的耆老其中之一，吳老太太回憶說：「我們堀江商場的三條街中，第一街的起源最早了，日本時代就有了，現在第二街的大溝，當時都還沒加蓋呢，大溝上頂多用木板蓋一下，可以行走就好了。第一街在日本時代開始時，也不是商場，只不過是一般住宅跟一些小商店罷了，街道裡面有賣小吃的、賣水果的，也有彈子房跟演布袋戲的人家」。港都里的里長，也是現在堀江商場場長的李先生¹¹⁸說：「民國 17 年（昭和 3 年、西元 1928 年），這個地方就有很多商家聚集了。民國 27 年到民國 37 年（日治末年到戰後初）可以說是堀江商場發跡的開始……第一街開始時有撞球場、雜貨店、小吃店、圍棋所等等的商店」。民國 28 年次（1939），曾經當過走私客的 S 先生¹¹⁹則說：「堀江那邊阿，日本時代就聽說有人在走私了，堀江離港口近，很容易變成走私貨賣買的地方」。

二、戰後的繁榮與沒落

關於堀江商場的確切開始成立時間，並沒有明確的證據來做指證。一些敘述堀江商場的介紹中，有一說法是認為起於昭和 3 年（1928）¹²⁰，另一說為起於昭和 13 年（1938）¹²¹，顯示堀江商場至少從昭和 3 年（1928）至昭和 13 年（1938）

¹¹⁷ 本研究訪查，堀江商場業者，吳老太太，民國 20 年次。

¹¹⁸ 本研究訪查，堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

¹¹⁹ 本研究訪查，前走私客，S 先生，民國 28 年次。

¹²⁰ 高雄市政府，《我的高雄港》，（高雄市政府新聞處，2001/11），p60。以及另一本照片集，高雄市鹽埕社區發展協會，《行走堀江風華歲月新貌照片集》，（未出版，2000/11）。

¹²¹ 許麗兒，〈高雄市新堀江商圈青少年消費空間之詮釋〉，（國立高雄師範大學地理系碩士論文，

間即已經屬於發展的蘊釀時期，因為這時段中，堀江僅為小販聚集地，小販間尚無以舶來品做為商品的共識。依此推論，堀江商場正式成立或者說是商場名稱出現的時間，可能是在昭和 13 年（1938）之後的事¹²²。

日治後期到戰後初期，堀江第一街已經有住家開始做起舶來品的買賣。住在堀江第一街的吳老太太¹²³說：「堀江第一街開始做起舶來品的買賣，是因為住戶中有不少人是海員，在偶然的機會下，賣起跑船挾帶回來的商品。而在發現這種商品意外的受歡迎並具有商機後，消息一時傳開，不僅很多人知道要來堀江買新潮貨，後來第一街的住戶還找來親戚朋友，呼朋引伴一起來做舶來品的生意」。S 先生¹²⁴說：「我小時候，民國 36 年（228 事件前後）在港口附近賣冰貼補家用，親眼看到警察在港口邊查緝私煙，還動手打人呢！．．．．．提到堀江在台灣光復前後的情形，簡單的說，民國 30 到 40 年代，當時的民眾已經知道，到堀江地區可以買得到新潮的東西，主要物品像是藥品、香煙等等東西」。

堀江名稱，源自堀江町的「堀江」兩字，民國 34 年（1945）後，行政區名稱改變，但是民眾仍舊稱當地為「堀江」。堀江商場的李先生¹²⁵說：「光復初期，物資缺乏，當地跑船、行船的人很多，大多走日本、新加坡、香港、泰國、菲律賓及印尼等地，並從外國帶東西回來賣。那時候有點財力的人，非常想買當時台灣買不到的東西，使得跑船貨有了市場，像是蘋果、梨子、洋酒、洋菸、日本香菇、外國香皂、香水、衣物、布料（西裝料）以及各種日常用品，都很受歡迎，而且一進貨就馬上賣掉了」。

在《口述歷史—「旗峰會采微」》一書中，記載黃海波先生的一段口述¹²⁶：「我的大嘉百貨行從民國 38 年經營起，直到民國 56 年止，共計 18 年，經營期間以港貨為主要銷售品。所謂港貨¹²⁷，即現在堀江商場內所賣的商品。當時我生意做的很大。載運進口港貨的輪船一駛入港口，船上一半的貨物量，我悉數購下。因為當時年輕，很敢作生意，所以當時高雄市的人如果要買港貨，都會來找我，那時很少人做這方面的生意」。

黃海波先生的另一段口述¹²⁸則指出：「大家看了我的經營方式後，起而仿效，造就當時的堀江商場漸而興起，堀江後來演變成商圈，所以許多人紛紛到堀江商場去購買」。雖然黃海波先生認為自己的經營方式影響了堀江商場的發展，不過這可能會讓堀江商場內的業者或者關係人士不太認同。然而他的口述歷史中也點出了幾個重點，那就是「港貨」在堀江商場的舶來品中的重要性，以及堀江商場

2002/7)，p30。

¹²²在研究訪查中，堀江商場場長的李先生也認為以民國 27 年做為起點比較恰當。

¹²³本研究訪查，堀江商場業者，吳老太太，民國 20 年次。

¹²⁴本研究訪查，前走私客，S 先生，民國 28 年次。

¹²⁵本研究訪查，堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

¹²⁶葉振輝訪問、臧紫騏紀錄，《口述歷史—「旗峰會采微」》，（高雄市文獻委員會出版，2003/12），p19。

¹²⁷港貨，主要指從香港來的各式外國商品，而堀江商場內商品以港貨居多。

¹²⁸葉振輝訪問、臧紫騏紀錄，《口述歷史—「旗峰會采微」》，（高雄市文獻委員會出版，2003/12），p20。

開始繁榮的時間大約可以推測在民國 38 年（1949）後，另外，「大嘉百貨行」的經營，直到民國 56 年（1967），此年正好是鹽埕區人口的最高峰，而民國 57 年（1968）後常被文史學者認為是鹽埕區繁榮景像走下坡¹²⁹的開始。

民國 38 年（1949），國民政府在國共內戰中失敗而遷台，帶來眾多大陸省籍軍人以及逃離大陸的民眾，其中有不少中上階級人士是攜帶金銀細軟來到台灣的，因此對當時台灣的消費力提昇上有所助益。民國 39 年（1950）6 月韓戰爆發¹³⁰，美國派遣海軍第七艦隊協防台灣，遏阻共產勢力擴張，翌年，民國 40 年（1951）美國國會通過共同安全法案，開始對台灣提供各種經濟援助¹³¹。民國 43 年（1954）中美簽訂共同防禦條約¹³²，台灣成為西太平洋區域反共防線之一，美國長期提供台灣軍事、經濟援助。民國 50 年（1961），爆發越南戰爭（西元 1961~1975 年），美軍來高雄港停靠、補給與休假非常頻繁。

在國民政府遷台到越戰結束前，國內的政經環境與國內外局勢不穩定的情況下，出國觀光與商品進口都管制的非常嚴格，尤其出國觀光是被禁止的。在受到管制的情況下，民眾對管制物品及新鮮的舶來品產生極大的需求¹³³與興趣¹³⁴，也因此促使堀江商場有了發展空間。堀江商場的商品來源，由早期的跑船船員攜帶物品回來販賣；或商船、漁船冒險走私外國商品，再由海蟑螂中介並運送到堀江商場轉賣；或美國海軍士兵下船休假，順手帶來賣的美式衣服或日常用品；或者利用商務名義出國跑單幫等等。商品來源跟商品種類可說是五花八門，不過我們可以說，在那時代，這種商業行為都不是來自一個正常的管道以及能做為自由買賣的商品。

大溝頂攤販集中市場的建立起源於戰後初期，約民國 41 年（1952）到民國 43 年（1954）時¹³⁵。大溝頂加蓋後已經看不到大溝的痕跡，而目前能見到水道的部份，僅有在接近出海口的部份（參考圖 1-1、圖 3-5、照片 3-2）。沿著大溝頂上逐漸形成的各種商場，例如富野集中商場、大公集中商場、新樂商場、堀新商場以及位於高雄港邊的堀江商場。大溝頂攤販集中市場在民國 50、60 年代（1961-、1971-）達到的巔峰¹³⁶，也包括同時期的堀江商場在內¹³⁷（見照片 3-5），

¹²⁹雖說繁榮景像走下坡，主要是從人口增減來判斷，但鹽埕的繁榮仍持續到 70 年代，民國 75 年時，高雄市最高地價仍在鹽埕區大勇路，不過次高地價已經出現在新興區。

¹³⁰李筱峰，《台灣史一百件大事（下）戰後篇》，（玉山社出版事業股份有限公司出版，1999），p44。

¹³¹李筱峰，《台灣史一百件大事（下）戰後篇》，（玉山社出版事業股份有限公司出版，1999），p44。

¹³²戴天昭，《台灣國際政治史》，（前衛出版社，1996/9），p419。

¹³³需求方面，如管制的藥品與台灣當時缺乏而且有錢買不到的藥品。

¹³⁴興趣方面，民眾對於外國的科技產品、難得見到的食品與大陸內地的家鄉物品有極大的興趣。

¹³⁵市議員陳銀櫃申請加蓋搭棚的時間，在查詢文獻後，出現兩個時間點，一為民國 41 年（葉振輝訪問、臧紫騏紀錄，《口述歷史—「旗峰會采微」》，（高雄市文獻委員會出版，2003/12），p20），二為民國 43 年（張林森，〈恢復鹽埕區商業機能之研究〉，《高雄文獻》第三十二、三十三期合刊，（高市文獻委員會出版，1988/1），p37），本研究探討分析後認為民國 41 年應該是提出申請時間，民國 43 年為正式加蓋時間。另外尚有一說為民國 38 年提出申請（林潔如，〈老舊商店街再利用之都市設計—以堀江商場為例〉，（國立成功大學都市計畫研究所碩士論文，2000），p4-2），本研究不為採信。

¹³⁶曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究（下）〉，《高市文獻》第四卷第三、四期，（高市文獻委員會出版，1992/5），p13。

因此，大溝頂攤販集中市場的興起對堀江商場亦有莫大助益，尤其大溝頂攤販集中市場北邊的商家很多是屬於飲食類的經營者，跟位於南面的堀江商場在營業結構上有互補作用。

大溝頂攤販集中市場的成立除了與堀江商場在商品種類上有互補作用外，還有另一個關係，那就是它可能間接的促使堀江商場的全貌成形，因為堀江商場的建築架構大約就是在民國 50 年代（1961-）形成的¹³⁸。民國 57 年（1968）就到堀江營業，在商場內經營日本舶來品生意的蔡先生¹³⁹說：「以前商場建築未完善時，當時的老闆都常常都睡在商品堆放處旁搭起的棚子裡過夜，這樣也可以看好新到的商品，不至於被偷走」。堀江商場場長李先生¹⁴⁰說：「堀江商場在民國 50 年代左右就有三條商店街了，但民國 50 年代初到民國 60 年代初，堀江商場的



照片 3-5 人潮聚集的堀江商場

資料來源：堀江商場人士提供，記者董青藍先生拍攝，年代不詳

¹³⁷ 本研究訪談中，幾乎所有的受訪者都認為堀江商場的巔峰時期在 50、60 年代，但大多認為 50 年代是最繁榮的時候。

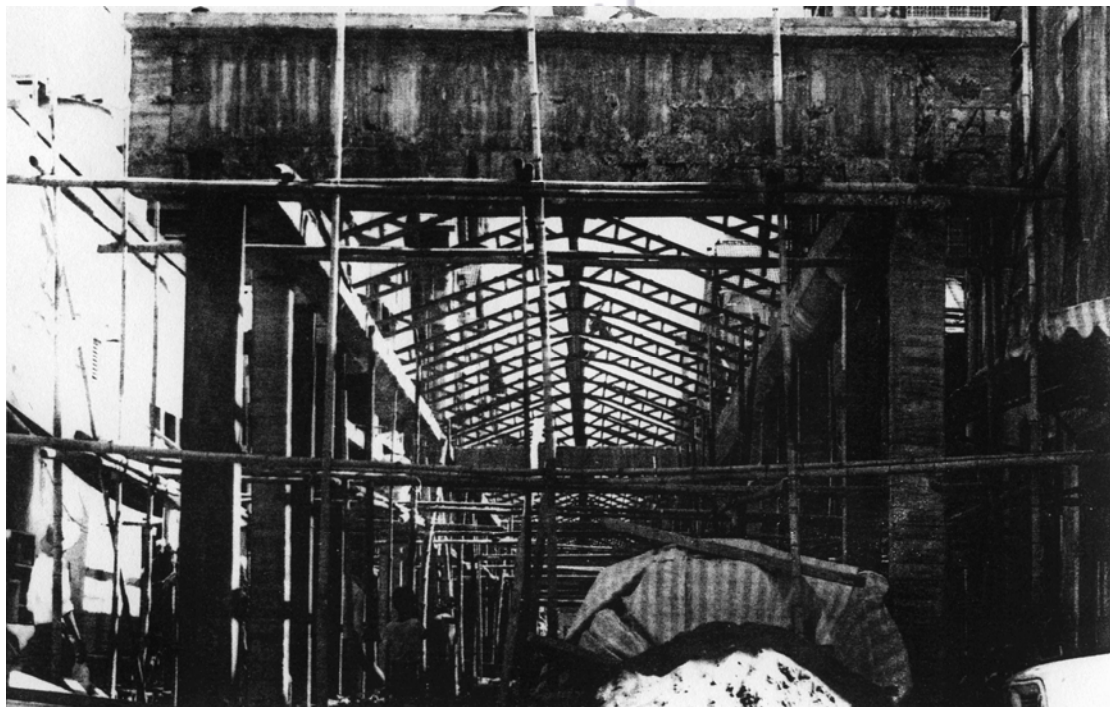
¹³⁸ 堀江商場的建築架構形成實際時間遍訪不著，受訪者沒人記得確切的時間，實為遺憾。

¹³⁹ 本研究訪查，堀江商場業者，蔡先生，年齡 60 歲左右。

¹⁴⁰ 本研究訪查，堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

一街，大家都稱它為堀江，而二街全部與三街的一部份則在大溝頂上，後來才加蓋立體建築（見照片 3-6）。住在一街的吳老太太¹⁴¹拿出一張破裂的黑白老照片說：「這是我先生跟附近地方人士及各商場負責人合拍的照片¹⁴²」，照片背景招牌寫著「五福攤販集中市場」¹⁴³；另外尚有一張記者董青藍先生拍攝的照片，顯示民國 50 年代（1961-），高雄市議會議長陳銀櫃曾蒞臨開幕剪綵（見照片 3-7）。根據上述訪談資料、其他訪談資料與照片佐證，堀江商場在民國 50 年代（1961-），其二街與三街因為屬於大溝頂攤販集中市場的一部份，而被命名為「五福攤販集中市場」，直到 60 年代（1971-）期間才將一街、二街、三街合在一起統稱「堀江商場」¹⁴⁴。

堀江商場經過 50、60 年代（1961-、1971-）的巔峰後，70 年代（1981-）已經有衰退的跡象，但這些現象尤如其興盛一般，並不單純只是商場內部的經營問題，而是外部環境也開始漸漸有了變化。民國 56 年（1967），鹽埕區的人口達到



照片 3-6 堀江商場立體建築施工情形

資料來源：堀江商場人士提供，記者董青藍先生拍攝，年代不詳

¹⁴¹ 本研究訪查，堀江商場業者，吳老太太，民國 20 年次

¹⁴² 吳老太太的丈夫曾為當地的里長，因此有此照片。

¹⁴³ 五福攤販集中市場的照片本研究沒有轉刊，但在高雄市歷史博物館展覽廳中有放大展示。

¹⁴⁴ 60 年代期間應是「堀江商場」正式名稱與全部範圍確定的時候。但 60 年代前，民眾還是稱此範圍的商家叫「堀江」。



照片 3-7 五十年代高雄市議會議長陳銀櫃蒞臨開幕剪綵

資料來源：堀江商場人士提供，記者董青藍先生拍攝，正確年份不詳

最高峰，此後人口即漸減並且外移；民國 64 年（1975）越南戰爭結束，美軍逐步退出台灣，轉往菲律賓；民國 64 年（1975）大統百貨公司成立，代表新商圈與競爭者的出現；民國 68 年（1979）高雄第二港口開始營運，港口重心南移；民國 78 年（1989）地下街大火，燒掉地區再次繁華的希望；最後，高雄市政府在民國 81 年（1992），將市府辦公大樓搬到苓雅區四維路上。至此，高雄市政經中心的象徵，幾乎都離鹽埕區而去，鹽埕區內幾乎各行各業在此時都處於衰退中，而堀江商場同樣處於這種衰退的潮流中。

第三節 堀江商場的現況與近年來的努力

當瞭解高雄市總體發展與在高雄發展史中長期佔有政經中心重要地位的鹽埕區以及明瞭堀江商場的發展歷程後，本節將深入分析「堀江商場」的現況與近年來的努力。堀江商場位於鹽埕區中，為鹽埕區眾多自日治時代即有的、延續至今商業活動的其中之一。堀江商場的位置所在圖可以參考第一章的圖 1-3「高雄市鹽埕區暨鹽埕區港都里行政區域圖」與以下的地圖（圖 3-6），高雄市鹽埕區暨

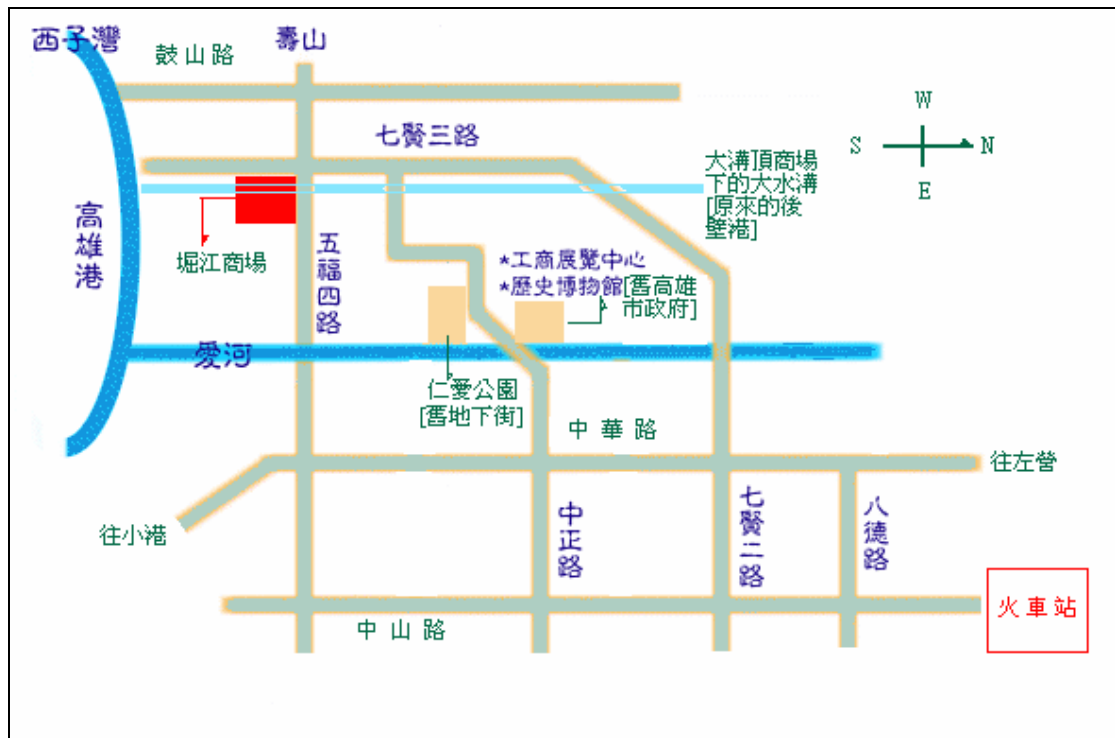


圖 3-6 堀江商場位置圖

資料來源：參考自高雄市觀光地圖 <http://taiwan.net.tw/lan/Cht/map/index.asp#>

鹽埕區港都里行政區域圖為比較細部的圖，有鄰近街道與行政區標示，而堀江商場位置圖為放大的路線圖，主要為指引尋找用的地圖。

一、堀江商場的現況

堀江商場位於七賢三路與五福四路的交叉口旁，行政區域屬於高雄市鹽埕區港都里，商場內總共有三條商店街，分別稱為堀江一街、堀江二街、堀江三街（堀江商場內部平面圖，見圖 3-7）。堀江一街為靠近瀨南街 229 巷，二街則處於一街與三街之間的 239 巷，而 239 巷又因為人為隔間關係而使西面形成第三街，第三街則與鄰接七賢三路的建築物連成一氣（堀江商場的現況，可參見照片 3-8 到 3-15）。

堀江商場是位於老舊商圈，屬於商業活動沒落的歷史文化老街，堀江商場三條商店街總合長度約 300 到 330 公尺，結構規模屬於街廓式商店街。整體商場左鄰七賢三路、右鄰瀨南街、北面五福四路、南面必忠街，內部商業以進口舶來品為主，共計有 235 家商店¹⁴⁵，第一街與面向瀨南街的建物範圍內有 75 家店面，

¹⁴⁵高雄市鹽埕社區發展協會，《行走堀江風華歲月新貌照片集》，（未出版，2000/11/25）。

第二街有 55 家店面，而第三街與面向七賢三路的建物範圍內則有 105 家店面，商品的種類大致上可以分為服飾精品、電子電器產品、百貨、古董珠寶、南北貨、菸酒等類別¹⁴⁶。在店家數目統計上，服飾精品方面有 71 家、百貨方面有 31 家、南北貨方面有 22 家、菸酒方面有 4 家、古董珠寶方面有 13 家、電子電器產品方面有 3 家，其他還包括不容易做歸類的或是經營的商品內容繁多的尚有 91 家左右（例如飲食、美容、家用品、茶行、書店、牙醫診所、甚至店面擺設令人看不出是做何種買賣等等）。

除了純商業行為外，堀江商場內部也設有商家自行設立的管理組織，稱「堀江商場管理委員會」，委員會組織成員即為商場中的店家經營者們，委員會主要成員選拔是使用代表制以及委員制，隨時遇到重要事情或有需要討論重要的管理問題時會召開會議，在例行會議上則有年度大會，為商場做整年度的檢討與未來方向的討論¹⁴⁷。目前堀江商場的場長亦為鹽埕區港都里的里長「李正春」先生，堀江一街街長為「黃再興」先生，堀江二街街長為「張明瑞」先生（同時為商場副場長），至於堀江三街街長，目前則沒有確定的人選。

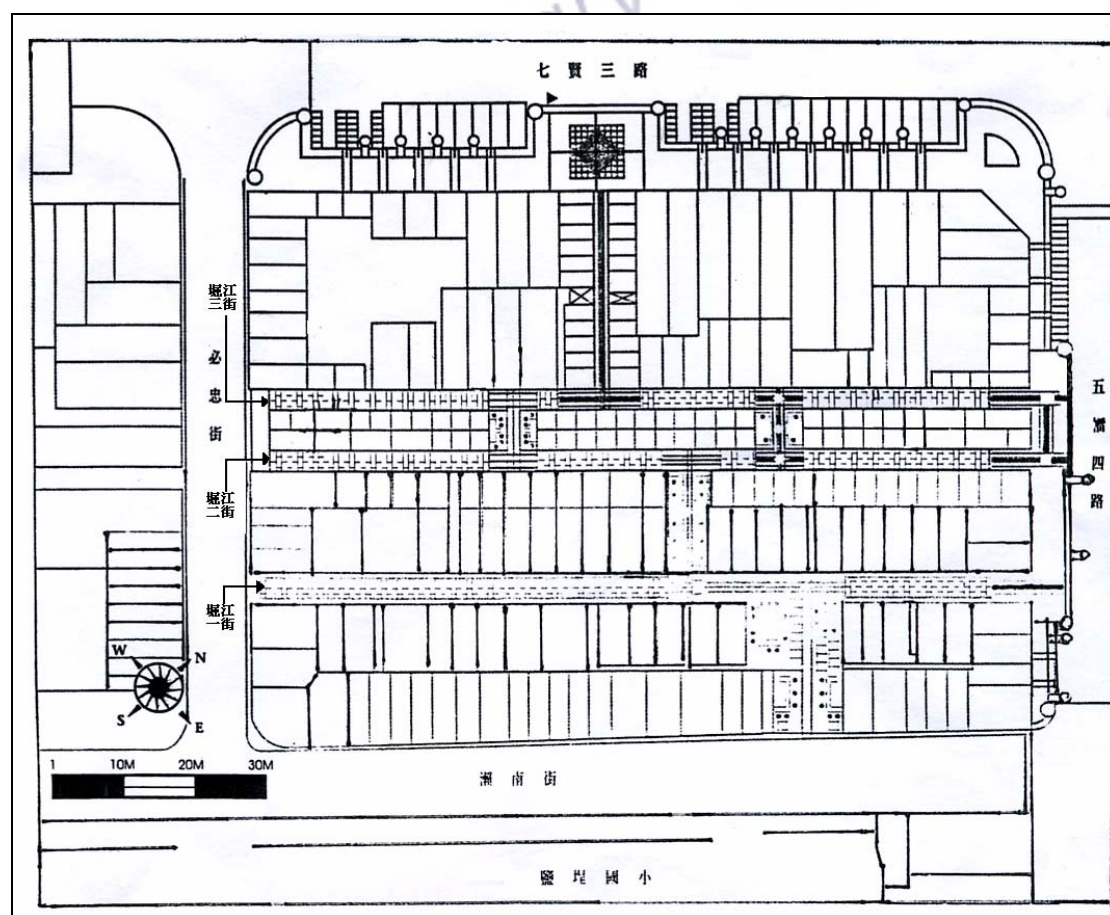


圖 3-7 堀江商場內部平面圖

資料來源：堀江商場提供

¹⁴⁶高雄市鹽埕社區發展協會，《行走堀江風華歲月新貌照片集》，（未出版，2000/11/25）。

¹⁴⁷本研究訪查，堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

目前堀江商場內，堀江一街與堀江三街都是住商合一的，意即店面擁有者幾乎就是居住在此的屋主，而堀江二街則由於是大溝頂加蓋後的隔間商店，故相對於一街與三街而言租賃情形與經營者的流動性比較高，但是依研究者本人田野訪查的結果，其實本商場的店家流動情況不高，甚至在好幾年來整體商場每日來客數並不多，經營上屬於蕭條狀況的現在，商店經營者幾乎選擇繼續堅持下去，抱持反正是自己家開的店，能賺多少算多少，或者其實經營者大多已經年紀很大，抱持得過且過的心態繼續營業。在如此慘澹經營下，是否有很多店家願意選擇出讓店面？

根據本研究自民國 94 年（2005）2 月到 9 月的期間內訪查所知，實際上選擇出讓店面的商家非常少，在全部的 235 間店家中，僅僅只有不到 14 家結束營業（店名為分別為旭祥行、天一行、冠融行、南鳳行、久大、福德行、翊柔的店、尙亨行、順芳行、勤永利、儀美精品、億美行、新大服飾、穎興行），而且其中也只有 3 家店面張貼紅單以出租店面（照片 3-16），另外 7 家則放著店面不用也不出租。

關於目前堀江的慘澹經營，我們可由一些個案訪談中得知一些現況。民國 56 年就到堀江做生意的蕭太太¹⁴⁸表示：「當時最熱鬧時，堀江的人潮非常多，可以說是人擠人，就像現在的夜市人潮一樣，甚至轉身都有困難呢！以前客人來了，幾乎就是要買東西的，不像現在的人，來了看看也不買，比價後就走了」；民國 57 年來到堀江的蔡太太¹⁴⁹說：「以前阿！生意真好，我們都是早上八、九點就開門了，一直開到晚上十一點呢！哪像現在商場公定早上十點開門，很多店家還要到下午一、兩點才會開門」；經營煙斗與煙草生意的張先生¹⁵⁰說：「目前的顧客都以熟客為主了（大概 30 到 60 歲吧），但偶而會有長輩帶年輕人來逛街。現在的店面是自己的，但是就是因為是自己擁有的，才能繼續做下去，假如用租的，就無法符合經濟效益了，會虧本而做不下去」；一位專賣日本餅乾糖果（百貨）的吳太太¹⁵¹說：「現在的顧客都是中年人了，生意跟以前比起來，真的差好多，

¹⁴⁸本研究訪查，堀江商場業者，蕭太太，民國 45 年次。

¹⁴⁹本研究訪查，堀江商場業者，蔡太太，民國 40 年次。

¹⁵⁰本研究訪查，堀江商場業者，張先生，年齡 50 歲左右。

¹⁵¹本研究訪查，堀江商場業者，吳太太，民國 38 年次。



照片 3-8 堀江商場位於五福四路的正面照

說明：由五福四路往堀江商場看過去，一街位於左側，二、三街位於右側

資料來源：本研究拍攝 2005/10/8



照片 3-9 堀江商場位七賢三路的正面照

說明：堀江商場位七賢三路的這一面有路（堀江中街）可以通到三街內

資料來源：本研究拍攝 2005/10



照片 3-10 七賢三路往必忠街的牌樓

說明：七賢三路往必忠街直走到底為鹽埕國小

資料來源：本研究拍攝 2005/10



照片 3-11 從必忠街看堀江二街與三街

說明：三街招牌下面右側鐘錶店即為港都里里長服務處

資料來源：本研究拍攝 2005/10



照片 3-12 從瀨南街看堀江

說明：瀨南街為堀江與鹽埕國小的交界道路，常常被汽車停靠佔據道路

資料來源：本研究拍攝 2005/10



照片 3-13 堀江一街內部照片

說明：堀江一街起源最早，街道寬度也最寬，不知為何常常有機車停放

資料來源：本研究拍攝 2005/10



照片 3-14 堀江二街內部照片

資料來源：本研究拍攝 2005/10



照片 3-15 堀江三街內部照片

資料來源：本研究拍攝 2005/10



照片 3-16 貼紅單出租店面的店家

資料來源：本研究拍攝 2005/10

不過現在都以平常心面對，只要價格公道，自然有人會推薦新顧客來買東西」；以上的訪談對象都是有自己的店面的，至於承租店面的商家，則表示目前店面每個月租金大約一萬多，但是以前生意好時要兩、三萬以上。

堀江商場的商家對於目前商場處境的想法是如何？我們亦可從個案訪談中看出端倪。民國 56 年就到堀江做生意的蕭太太¹⁵²說：「目前堀江可以說，是因為大多由老一輩的人留下來繼續做生意才能持續經營下去的，不論如何，總是自己的店，又因為年紀大了，並無另外找工作或者經營他種事業的打算。而年輕一代則選擇離開商場，另外尋求別種事業．．．．．堀江是很難回復往日鼎盛時期的風光了，但是里長（指港都里里長，亦是堀江商場場長）與商場內仍有不少人繼續為了再興堀江而努力，政府也有接受申請，撥款給予補助整修，因此站在本是堀江一份子的立場上，還是希望堀江能有一番新氣象」。

37 年前就到堀江經商的蔡先生¹⁵³指著地上新舖的人行道磚說：「這是兩年前，民國 92 年（2003）才由政府撥款修建的」，又指著商場的新招牌與牌樓說：「那是一年前的民國 93 年（2004）規劃裝飾上去的」，蔡先生表情仍是對未來抱持著希望，但同時也從他其他的言詞與行為中感到對未來的不安。研究者在訪問目前堪稱堀江尚存且年紀最長的吳老太太（75 歲）時，她的兒子在旁吐露不滿：

¹⁵²本研究訪查，堀江商場業者，蕭太太，民國 45 年次。

¹⁵³本研究訪查，堀江商場業者，蔡先生，年齡 60 歲左右。

「以前老一輩都在世時，都沒人要來問，近年來大家感覺到堀江有她存在的歷史價值了，才又一窩蜂的來問……」，言語中透露著不少對堀江沒落以及長時間面臨蕭條的不滿。

民國 24 年次，已經離開堀江有一段時間的鄭先生¹⁵⁴則抱持著悲觀的態度說：「堀江無希望了」。最後則是里長兼場長的李先生¹⁵⁵表示：「我對堀江未來抱持著非常樂觀的態度」，研究者繼續追問李先生並請問他，如此的樂觀，是否有何方法使堀江再發展？李先生想了想並無給予答案，但研究者提及高雄捷運將 02 站設在離堀江不遠處時，李先生才說：「對啊！如同你所說的，我們對捷運的建設及未來營運後可能產生的影響力抱持著很大的希望，也希望能因此帶來人潮。還有，我們堀江的管理委員會也常常開會討論再發展的對策，我想未來是很有發展空間的，沒問題」。

據上述內容可知，目前堀江在經營上面臨很大的問題，不但來店人數減少，而且顧客年齡層偏高。而這些問題不僅受到大環境的影響（如高雄市與鹽埕區的政經條件改變、都市計劃的變更與中心商業區的轉移），也受到堀江本身內部環境的影響。雖然近十幾年來，商場方面陸續有邀請專家學者進行評估與規劃，地方政府也撥款建設新式牌樓與商店招牌，並整修周圍人行道路系統。但是，堀江的經營狀況仍然沒有多少的改善，商店的店家對商場未來的看法，不少抱持著悲觀態度，但是仍然有很多有心人士願意為商場的未來盡心盡力，希望未來仍有再興的一天。

二、近年來的努力

堀江商場經歷繁華後的衰退，商場內部成員也極欲改善現況。民國 80 年（1991）以後即陸續有政府部門、專家學者前來關心商場的衰退情形，並對於堀江商場在高雄市過去與現今商業意像上的地位做出回應，甚至更有專家學者為商場再興提出建議。另一方面，商場發展委員會也積極參與高雄市政府的相關活動，並提出學者規劃案以爭取政府單位的補助經費進行週邊硬體建設。民國 80 年（1991）至今已經過了 16 年，堀江商場雖然沒有因為這幾年來的努力而有再興跡象，但是我們仍可以看出其努力積極的一面。以下本研究以年代為主，敘述堀江商場近年來的努力過程。

（一）政府部門的輔導

¹⁵⁴本研究訪查，堀江商場業者，鄭先生，民國 24 年次。

¹⁵⁵本研究訪查，堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

在民國 80 年（1991），經濟部曾針對商場內部進行訪查與評估，但並無實質的改善方案。堀江商場場長李先生¹⁵⁶回憶說：「當時經濟部好像是要來做類似社區總體營造的案子，起先是委託民間公司來做前導調查，結果什麼都沒做，實在令人生氣……尤其是那間民間公司，居然在評估後，放棄對堀江做進一步的……」。

民國 84 年（1995）經濟部商業司為提升國內商業環境，推動包括「擴大經營空間改善商業環境」的六大策略架構。民國 84 年（1995）的「塑造形象商圈計劃」、民國 85 年（1996）的「商店街開發推動計劃」¹⁵⁷以及「商業環境視覺設計計劃」¹⁵⁸等計劃，均為其中內容。不過上述計劃的推動，都未將堀江商場列入輔導對象，甚至民國 86 年（1997）時的「商店街再造計劃」¹⁵⁹亦是如此。

（二）鹽埕意象票選

民國 85 年（1996）4 月 12 日舉行的鹽埕意象專家座談會，是為文建會委託之鹽埕區社區總體營造的鹽埕意象部份，希望透過會議與意象票選活動，指出構成鹽埕意象之重要且有意義的都市元素、反映市民的期望與意見，並對推動市政有正面的參考價值。會議中提出鹽埕意象票選統計結果，其中，堀江商場在票選分類的「節點」部分獲得最高分的 10 分（表 3-3），而同時也是總合類別的第二名（表 3-4），被肯定為鹽埕區中最具有代表性的地點之一。

表 3-3 鹽埕意象票選「節點」部分

票選分類	票選項目	合計分數（專家 7 人；媒體 5 人）
節點	堀江商場	10
	大溝頂攤販市場	5
	舊貨市場（賊子市）	3
	大智市場	0
	大成街黃昏市場	1
	大公路路橋	0
	建國四路市場	0

¹⁵⁶本研究訪查，堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

¹⁵⁷新堀江商店街消費、行為與管理策略之探討，蔡淑貞，2002、6，中山大學公共事務管理所碩士論文，p17。

¹⁵⁸商店街街區組織運作之研究，簡瑗毅，2000、7，朝陽科技大學休閒事業管理系碩士論文，p3。

¹⁵⁹民國 86 年（1997）時的「商店街再造計劃」，將「新堀江商場」列入「主要示範案例」。

	仁愛公園	3
	鹽埕圓環	8

資料來源：林宜屏記錄，《鹽埕埔有啥看頭》，(空間雜誌第 90 期，1997/1)，p129。

表 3-4 鹽埕意象票選總合部分

票選分類	名次	票選項目	合計分數(專家 7 人; 媒體 5 人)
總合	1	愛河	12
	2	堀江商場與 新樂街(銀樓街)	10
	3		
	4	五福四路(精品、皮鞋) 與舊市政府	9
	5		
	6	大勇路(鐘錶街)與大 新百貨公司	7
	7		
	8	大溝頂攤販市場與高 雄港牌樓	5
	9		
	10	華王飯店	4

資料來源：林宜屏記錄，《鹽埕埔有啥看頭》，(空間雜誌第 90 期，1997/1)，p129。

(三) 邀請專家學者協助

民國 89 年(2000)，堀江商場管理委員會與高雄市鹽埕社區發展協會以及高雄市公共事務管理學會合作，邀請中山大學公共事務所的「郭瑞坤」教授與崑山技術學院的「林秀惠」教授等人，對商場內外進行評估與規劃¹⁶⁰。當時在總體評估與分析現況後，便針對商場建築景觀與道路動線做出一個整體現況問題提出與內外部規劃建議，簡短敘述如下：

1. 整體現況問題

(1) 空間使用不明確：

例如部份土地的違規使用，阻礙活動連續，破壞商場門面觀瞻；商場內部之人行步道空間被商家佔用，影響環境品質。

(2) 公共設施不足：

例如商場缺乏公共設施，與現代化的消費行為有所不同；商

¹⁶⁰高雄市鹽埕社區發展協會，《行走堀江風華歲月新貌照片集》，(未出版，2000/11)，p12~16。

場內部人行步道空間之採光與通風不佳，影響公共安全。

(3) 人行動線不明與被佔用：

例如人行步道被違規車輛佔用；商場內部多直向動線，缺乏橫向街道系統；商家以步道做為貨物進出之主要通路，使得店家的儲運清理與消費者動線混雜。

(4) 空間景觀不佳：

例如商場內部視覺景觀雜亂無章；街道空間及街道景觀不佳。

2. 外部空間改善策略

(1) 營造七賢三路與五福四路優質人行道空間：

在道路兩旁種植行道樹，加設座椅，提供消費者休憩場所；運用鋪面變化，強化商場入口意象功能。

(2) 改善瀨南街與必忠街入口意象：

由入口處植栽變化，改造入口意象；假日節慶時進行時段性階段管制。

(3) 輔導招牌造型改善：

運用招牌建立商場統一形象。

(4) 改善照明系統：

利用路燈照明變化，活潑街道景觀，改善購物環境。

(5) 規劃指示標誌系統：

建立商場形象的引導標誌，提供消費者正確的商場方位及購物動線。

3. 商場內部改善策略

(1) 提昇街道視覺品質，美化公共景觀：

利用鋪面變化，引導消費者購物動線，創造活潑之空間感受；改善招牌造型，建立商場形象，使視覺景觀整齊美化。

(2) 設置商場內部休憩場所：

綠化商街步道，設置休憩坐椅，使整體商圈達到綠化、美化功能，提供顧客舒適的購物環境；商場屋頂考量自然採光，引導自然光線進入，暖化街道空間。

(3) 改善公共設備：

改善公共管線配置，以集中管線箱的方式處理，美化視覺景觀；排水設施地下化，兼顧商街安全與衛生。

(4) 強化入口意象：

以植栽、鋪面變化與具地區意象的指示標誌，突顯出商場入

口，吸引消費者；設置小型廣場，開放一活動空間，以活動帶動商機再現。

（四）實際建設與改變

民國 89 年（2000），郭瑞坤教授等人對商場內外進行評估與規劃後，民國 90 年（2001）開始，堀江商場管理委員會便依照民國 89 年（2000）時的部份規劃，向政府申請經費補助，進行商場硬體環境的改善。例如運用招牌建立商場統一形象、設立牌樓指示商場出入口範圍以強化商場入口意象功能、建立商場形象的引導標誌，提供消費者正確的商場方位及購物動線、利用路燈照明變化，活潑街道景觀，改善購物環境。接著，民國 93 年（2004）起又陸續進行商場周邊道路整修與美化，例如瀨南街與必忠街的街道整修與舖面設計。

上述這些實質的改善與整建，主要都是在「外部空間改善策略」的部份，關於商場內部的改善，則尚未進行。商場內部的改善必須牽涉到非常多的部份，不僅要影響眾多商家，也可能將會涉及商場整體建築結構的改良，因此這應該是至今尚未進行實質的改善原因之一。

（五）海港假期護照的推行

高雄市政府建設局為促銷高雄市觀光事業，特計劃結合公、民營具有特色之旅遊景點、交通業及住宿業者，規劃適當旅遊路線行程加以包裝、搭配優惠價格推出「高雄海港假期護照」（見圖 3-8）專案計劃，以吸引國內觀光客前來高雄市消費旅遊。預期效益在可吸引眾多的國內觀光客至高雄市消費旅遊以及有助於提昇高雄市觀光活動品質，營造高雄市成為一個工商旅遊兼具的國際性城市。

海港假期護照的推行至民國 94 年（2005）已經有四、五年的經驗，「高雄海港假期護照」係結合交通（客運）、住宿、景點、娛樂及產業等搭配包裝優惠價及折扣方式，期以多功能的優惠方案吸引國內觀光客前來高雄市旅遊消費。「高雄海港假期護照」優惠價及折扣活動也延伸到特色商店街的購買消費上，堀江商場的商家門外只要有貼上「高雄海港假期護照」的形象貼紙，即表示該商家與活動結合，成為活動的特約商店，參與此項活動的堀江商家也能享受到「高雄海港假期護照」推行所帶來的人潮與消費力。



圖 3-8 高雄海港假期護照促銷廣告

資料來源：高雄市政府建設課

(六) 特色活動的舉辦

高雄市政府在民國 89 年（2000）於三鳳中街首辦「高雄過好年」活動，由於活動頗受好評，並且被認為有助於特色商店街的行銷與推展，因此每年都陸續推出相關活動。民國 93 年（2004）時參加「高雄過好年」活動的特色商街有三鳳中街、長明成衣街、大連皮鞋街、青年路傢俱街、後站安寧成衣街、興中花卉街、六合路夜市小吃街、新堀江商場、玉竹商店街以及「堀江商場」等等。

堀江商場在民國 93 年（2004），配合「高雄過好年」系列活動，舉辦「鹽埕堀江商場 Shopping Go 好年」活動，在活動期間全商場進行挑戰百貨量販特價優惠、舉行來店禮促銷，並有精彩晚會與表演節目，最後現場由市長主持精品拍賣及摸彩活動。堀江商場場長李先生¹⁶¹認為：「這次的活動，堀江商場是委託慶聯有線電視辦理，時間正好在舊曆年前，活動辦得有聲有色。活動期間，來往人潮眾多，讓商家們都覺得很高興」。

民國 95 年（2006）「高雄歡喜過好年」活動，參與活動的八條特色商店街分別是三鳳中街、光華觀光夜市、後驛商圈安寧街、興中觀光夜市、新堀江商圈、長明街商圈、堀江商場及興中花卉街等。高雄市政府建設局計畫舉辦六個場次的促銷活動，十四日是三鳳中街及光華夜市、十五日是後驛商圈及興中夜市、十八

¹⁶¹本研究訪查，堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

日是新堀江商圈、二十日是長明街商圈、二十一日是堀江商場、二十二日是興中花卉街等。八條特色商店街自一月十四日起接續舉辦活動，為鼓勵民眾年節採買，參與活動的特色商店街有多種好禮贈送，例如抽獎及商品十元起標拍賣活動等等。為了配合活動造勢，每個商圈都備有好禮，現場大方送。

主辦單位高雄市政府建設局表示，「2006 高雄過好年歡喜迎春系列活動」乃為推展行銷高雄市特色商店街，活動特別結合高雄市特色商店街區（參考表 3-5 特色商店街會員表），舉辦相關節慶行銷活動，先藉由過好年表演節目活動，行銷各商店街之特色及展售其相關產品，並結合慶典延續行銷，使活動達到人潮聚集，行銷效益得以擴散，藉由年節促銷活動凝聚街區共識，展現在地的特色商品，創造商機¹⁶²。

表 3-5 高雄市特色商店街聯誼會會員表

姓名	會員背景資料
黃茂竹	高雄市 <u>三鳳中街</u> 商機促進會暨聯誼會名譽總會長
楊福順	<u>南華觀光商場</u> 管理委員會主任委員暨聯誼會召集人
王焜祥	高雄市 <u>青年路</u> 商圈促進會理事長暨聯誼會副召集人
陳皇潮	<u>光華觀光夜市</u> 管理委員會主任委員暨聯誼會總幹事
王文雄	高雄市 <u>三鳳中街</u> 商機促進會暨聯誼會理事長
莊其章	高雄市 <u>六合國際觀光夜市</u> 發展促進會暨聯誼會理事長
陳村雄	高雄市 <u>原宿玉竹</u> 商圈發展協會暨聯誼會理事長
羅忠彬	高雄市 <u>原宿玉竹</u> 商圈發展協會暨聯誼會聯絡人
楊文賢	高雄市 <u>大連街</u> 商圈促進會暨聯誼會理事長
余財寶	<u>長明街</u> 商圈聯誼會暨聯誼會會長
李正春	<u>堀江商場</u> 管理委員會暨聯誼會主任委員
孫瑞山	<u>興中花卉街</u> 自治委員會暨聯誼會主任委員
秦榮華	<u>興中觀光夜市</u> 管理委員會暨聯誼會主任委員
林永鑫	高雄市 <u>後驛</u> 商圈發展協進會暨聯誼會理事長
劉奕甫	<u>新堀江</u> 購物中心總經理
吳松助	高雄市 <u>忠孝觀光夜市</u> 管理委員會暨聯誼會主任委員
楊贊鴻	高雄市 <u>左楠繁榮</u> 促進會暨聯誼會理事長
楊得安	高雄 <u>肉品運銷</u> 股份有限公司總經理

¹⁶² 《台灣日報》，民國 95 年 1 月 13 日

羅森源	高雄 <u>果菜運銷股份有限公司</u> 總經理
趙昌孟	高雄 <u>國際花卉股份有限公司</u> 總經理

資料來源：高雄市政府建設局第二科

(七) 小結

我們可以由上述六項目敘述可知，從民國 80 年（1991）起，與堀江商場有關的規劃案與輔導案件其實並不多，甚至鹽埕意像票選也僅是個對於地方歷史意義與價值的再體認，對於商場經營並無太大益處，頂多是提昇民眾認知這些地方的重要性與意像觀感罷了。堀江商場近年來的努力，幾乎是建立在堀江商場管理委員會的行動上，像是邀請專家學者為商場進行規劃、利用規劃案向政府申請經費改善商場硬體設施，以及積極參與高雄市政府規劃的商店街促銷活動等。

其實憑心而論，上述這些政府部門、專家學者的行動與建言並未在實質上對堀江商場起過重大作用，尚且無法對其經營有所助益。以民國 80 年（1991）至今的成果來看，堀江商場近 16 年來的努力，仍未能看到堀江商場再興的未來前景，對於目前商場經營狀況也僅有少許的貢獻。在這種情況下，商場內部自行籌組發展委員會，提出學者規劃案以爭取政府單位的補助經費進行週邊硬體建設，積極參與高雄市政府主辦的各項活動，已經是效益較高的部分了。

第四節 堀江商場發展歷程的五個階段

本研究根據第二章與第三章中有關高雄市與鹽埕區的歷史發展、堀江商場本身的發展變遷與近年來的努力等等資料，分析並劃分堀江商場發展歷程為五個階段。而第四章第四節的小結部份則會在分析影響堀江商場興起與沒落的內外部因素後對發展歷程的五個階段再做進一步整理。本節堀江商場發展歷程五階段的時間分期與特徵敘述如下：

(一) 昭和 3 年（1928）到民國 38 年（1949）的一街初始時期

「一街初始時期」橫跨了日治時代與國民政府治台初期，昭和 3 年（1928）至昭和 13 年（1938）間屬於堀江商場發展的蘊釀時期，這時段中，堀江僅為小販聚集地，小販間尚無以舶來品做為商品的共識。高雄港與鹽埕第二新市街的興建，讓位於第二新市街之堀江町並鄰近港口的堀江商場（未形成商場前的原址）

有了買賣舶來品的契機，舶來品賣買的規模在海員家屬呼朋引伴下漸漸聚集。

民國 34 年（1945）後，台灣由國民政府統治，由於台灣與大陸的航線變得暢通，因此大陸貨品來台更顯便利，成為買賣的重要商品。民國 38 年（1949）國共內戰結束，國民政府播遷來台，政府內部鑒於不用「匪」貨資「匪」的共識下，漸漸對大陸商品有所管制，因此舶來品買賣中的大陸貨品管道也開始無法借由正常管道輸送來台而走入地下化。

（二）民國 39 年（1950）到民國 57 年（1968）的二三街形成時期

民國 38 年（1949），國民政府在國共內戰中失敗而遷台，帶來眾多大陸省籍軍人以及逃離大陸的民眾，其中有不少中上階級人士是攜帶金銀細軟來到台灣的，因此對當時台灣的消費力提昇上有所助益。民國 39 年（1950）6 月韓戰爆發，美國派遣海軍第七艦隊協防台灣，民國 40 年（1951）美國國會通過共同安全法案，開始對台灣提供各種經濟援助。

民國 39 年（1950）台日商船定期航線開辦、民國 41 年（1952）台港商船定期航線開辦，這兩條重要的舶來品取得管道成為日後堀江商場取得舶來品的重要路線。最重要的是，台灣香蕉在民國 39 年（1950）到民國 57 年（1968）間獨佔日本香蕉市場，造成台日定期運蕉冷藏船來往台日密切，亦成為日本商品來台的重要路線。

民國 43 年（1954）中美簽訂共同防禦條約，美國長期提供台灣軍事、經濟援助。同年，鹽埕區的大溝頂加蓋，讓整條大溝頂上的各商場成為當時高雄市重要的商業聚集地，堀江商場也逐漸打響名氣，使往後的民國 50、60 年代（1961-、1971-）成為堀江商場的黃金時期¹⁶³。

鹽埕區的大溝頂加蓋，使得堀江商場的第三街因此逐漸成形，二三街成形初稱為「五福攤販集中市場」，但當地人士已經統稱三條街為堀江。民國 50 年（1961），越南戰爭（西元 1961~1975 年）爆發，美軍來高雄港停靠、補給與休假頻繁，使堀江商場在舶來品經營上受惠良多。

民國 56 年（1967）時的鹽埕區人口達到頂峰，民國 57 年（1968）運作的高雄市加工出口區帶動勞動人口的大量移動，也對商業活動造成一定程度的影響。堀江商場在這些外部環境的影響下成長，雖然以高雄市整體的大環境來看，鹽埕區商業與人口已經有些微的流失現象，然而這個時候商場本身才剛開始邁入興盛時期。

¹⁶³ 在本研究訪問過程中，受訪者一致認為民國五、六十年代是堀江商場的黃金時期。

（三）民國 58 年（1969）到民國 68 年（1979）的商場興盛時期

堀江商場在民國 58 年（1969）到民國 68 年（1979）的商場興盛時期，也正是處於台灣經濟發展黃金時代。民國 50 年代（1961-）與民國 60 年代（1971-），政府致力於經濟發展建設，民國 62 年（1973）開始的「十大建設」，使出口的成長率超過民國 50 年代（1961-）。

整個民國 60 年代（1971-）可以說是一個從出口加工業轉移向重工業化的過渡時期，這個轉化更是讓全民經濟能力大幅提昇，台灣民眾的生活開始富裕，對於舶來品的需求有增加的趨勢，消費能力的提高使民眾有能力到堀江商場消費新潮舶來品，擴大了堀江商場的顧客層面，使客源絡繹不絕。

在政府致力於經濟發展建設下，台灣民眾的生活開始富裕，對於舶來品的需求有增加的趨勢，但民國 68 年（1979）政府開放國人出國觀光，讓一般民眾有了自行出國購買舶來品的機會，而民眾在台灣內部購買舶來品的熱度降低，選擇出國自行購買者越來越多。同年，高雄第二港口的開始營運，促使港口的重心南移，讓很多工商業機會與人口流向高雄市的南面地區，因此這個事件也是讓鹽埕區與堀江商場在民國 69 年（1980）後進入漸衰時期的因素之一。

（四）民國 69 年（1980）到民國 79 年（1990）的商圈轉移漸衰時期

民國 68 年（1979）政府開放國人出國觀光，讓一般民眾有了自行出國購買舶來品的機會，但是大陸貨市場的重要性則持續到民國 76 年（1987）解嚴並開放一般民眾赴大陸探親後。

民國 70 年代（1981-），堀江商場的舶來品市場已經漸趨衰退，尤其外國舶來品更是嚴重，民國 77 年（1988）「新」堀江商場的成立，讓高雄市的舶來品市場多了一個競爭者，尤其「新」堀江商場所依附的五福大統商圈的繁榮程度已經遠高過鹽埕大新商圈，相型之下建築物老舊、人潮車潮減少的堀江商場便讓人有漸衰的感覺。

民國 78 年（1989），位於舊高雄市政府對面的高雄市地下街被大火燒毀，也毀掉當時地方人士想藉由地下街複合商場的魅力及人潮來帶動鹽埕區再興的希望。高雄市地下街的燒毀除了讓再興鹽埕區的希望破碎外，也讓區內的商業經營者有雪上加霜的感覺，堀江商場身在其中也是感受深刻，況且有些商家已經有到地下街營業的打算。至此，堀江商場與其所在的鹽埕區已經是處於長期衰退狀況下。

（五）民國 80 年（1991）以後的蕭條時期

在民國 69 年（1980）到民國 79 年（1990）的長期衰退下，民國 80 年（1991）以後堀江商場可以說進入了蕭條時期，此時期的堀江商場欲擺脫蕭條而開始有了一些改善經營環境的計劃。民國 80 年（1991），經濟部曾針對商場內部進行訪查與評估，但並無實質的改善方案；民國 81 年（1992）初，高雄市政府遷出鹽埕區，使鹽埕區進一步失去政治中心地位，也加速地區的商業蕭條；民國 85 年（1996）4 月 12 日舉行的鹽埕意象專家座談會肯定堀江商場為鹽埕區中最具有代表性的地點之一。

民國 89 年（2000），堀江商場管理委員會與高雄市鹽埕社區發展協會以及高雄市公共事務管理學會合作，對商場內外進行評估與規劃。民國 90 年（2001）開始，堀江商場管理委員會依照民國 89 年（2000）時的部份規劃，向政府申請經費補助，進行商場主體環境的改善，民國 93 年（2004）起又陸續進行商場周邊道路整修與美化。

高雄市政府在民國 89 年（2000）首辦「高雄過好年」活動，由於活動頗受好評，並且被認為有助於特色商店街的行銷與推展，因此每年都陸續推出相關活動。「高雄過好年」活動先藉由節目活動，行銷各商店街之特色及展售其相關產品，並結合慶典延續行銷，使活動達到人潮聚集，行銷效益得以擴散。堀江商場屬於高雄市特色商店街的一員，也參與各項活動，達到有效行銷作用並帶動堀江商場整體發展。

堀江商場在民國 80 年（1991）以後積極的欲擺脫蕭條並改善經營環境，除了與政府單位及學術單位合作進行軟硬體改善外，更在商場內部設立商場經營管理委員會，凝聚商場力量，藉由共識達成一致性的改善計劃，研擬各種未來可能性，期望未來堀江商場能再興與繁華。

第四章 影響堀江商場興起與沒落的內外部因素

第一節 堀江商場興起的內部因素

本研究在探討造成堀江商場興起的內部因素之小節中，將把內部因素分成四大項來分別做詳細敘述，四點依序為舶來品流行的時代背景、堀江商場之舶來品取得管道、堀江商場與附近專業街的群聚關係以及堀江商場商家的經營過程與合群精神，經由此四點的探討內容可以清楚看出堀江商場的興起是如何的與「舶來品」密切不可分。

一、舶來品買賣的興起

日治後期到戰後初期，現今堀江商場的原址，因為鄰近當時高雄港主要商港區以及位於高雄市政經中心的鹽埕區內，而為日後的繁華設下最有力的先決條件。日治後期到戰後初期，堀江商場第一街的街道住家在商場尚未形成前，已經有住家開始做起舶來品的買賣。而第一街街道住家會做起舶來品的買賣，主要是因為住戶中大多數是海員，在工作性質關係與偶然的機緣下，賣起跑船挾帶回來的商品。住家在發現這種商品意外的受歡迎並具有商機後，消息一時傳開，不僅很多人知道要來堀江地區買新潮貨，住戶還找來親戚朋友，呼朋引伴共同經營舶來品的生意，從此漸漸有了舶來品街的雛形（一街初始時期）。第一街的街道住家經營舶來品交易一直到第二次世界大戰結束後仍然存在，其交易情況並不因政權的轉移而有所消退，甚至舶來品交易反而因經濟政治不穩定的時代背景而更加活絡。S 先生¹⁶⁴說：「提到堀江在台灣光復前後的情形，簡單的說，民國 30 到 40 年代，當時的民眾已經知道，到堀江地區可以買得到新潮的東西，主要物品像是藥品、香煙等等東西」。

由上述內容可知，堀江地區的舶來品買賣在日治時代就出現了，不過舶來品是指什麼商品呢？照文字意思來說，「舶」是指海洋中的大船，而「舶來品」是指由外國進口的貨物。以前交通不發達，貿易以航運為主（船可以載運大量的物

¹⁶⁴ 本研究訪查，前走私客，S 先生，民國 28 年次。

品)，所以透過船舶海運進來本國的外國物品統稱為「舶來品」¹⁶⁵，而現在交通發達，貨運陸海空都有了，但是我們仍然延續傳統說法，稱外國進口的物品為舶來品。在本研究中，舶來品除了定義它是「外國進來的物品」外，我們還必須將其做一些分類，尤其是台灣與中國大陸因歷史淵源所造成的另類進口貨物。因此本研究必須將「舶來品」分為「大陸貨品」與「外國舶來品」，分別由「大陸貨品」與「外國舶來品」兩方面來說明舶來品交易與堀江的關係。

（一）大陸貨品

第二次世界大戰結束至國民政府撤退遷台期間(民國34年到民國38年;1945-1949)，大陸民生所需物資輸入台灣，屬於合法的境內貨物流通，不過在管制品方面的限制則頗多。D先生¹⁶⁶說：「國民政府來台的初期，軍方人士常常利用麾下的船艦載運大量大陸物品來台，據說不少『走私品』都以軍方身份進入台灣海關，尤其外島的軍方高層人士因擁有指揮船艦的權力，故利用職務之便的情形，時有所聞」。民國38年(1949)國民政府遷台後，一時之間並未對大陸貨品的流通做出根絕的打算，而圍堵大陸貨流通的政策是漸次成型的。民國38年(1949)台灣菸酒公賣局不准大陸內地各省菸酒進口¹⁶⁷、民國41年(1952)台灣省政府會同保安司令部訂定「匪區物資運台處理辦法」¹⁶⁸、民國55年(1966)警備總司令部頒布「取締匪偽物品辦法」全面性堵絕大陸貨¹⁶⁹、民國58年(1969)行政院公佈「取締匪偽物品獎懲辦法」¹⁷⁰，接著由海關緝私條例、違警罰法、懲治走私條例及國家總動員法等法來嚴懲大陸貨物走私進口台灣，除此之外，尚有菸酒專賣暫行管理條例、藥物藥商管理辦法等可供援引。這種禁止大陸貨物進口台灣的國家政策，一直到了民國75年(1986)才有了修正討論的聲音¹⁷¹：「……取締偽匪物品辦法，時至今日有加以更張的必要」，而到了民國76年(1987)台灣開放一般民眾赴大陸探親後，民眾已經能較自由的取得大陸貨品，故大陸貨物管制才漸趨和緩，然而由於台灣與大陸的交流至今尚未完全開放，因此對大陸貨物仍有所限制，也讓大陸貨品市場仍有利可圖。

正所謂的「管制越多，走私越多」，俗語說：「賠本生意沒人做，砍頭生意搶著做」利用走私賺取厚利，是走私犯罪者追求物質享受、累積財富共同的心願。

¹⁶⁵ 雅虎奇摩知識，<http://tw.knowledge.yahoo.com/question/?qid=1405122606118>，2006/3。

¹⁶⁶ 本研究訪查，前堀江商場業者，D先生，民國24年次。

¹⁶⁷ 《台灣新生報》，民國38年10月26日8版，〈禁止大陸菸酒進口〉。

¹⁶⁸ 《聯合報》，民國41年1月12日第3版，〈匪區物資運台、政院核定處理方法、前訂辦法廢止〉。

¹⁶⁹ 《聯合報》，民國55年11月23日第2版，〈取締匪偽物品辦法、警總今日公告實施、加強對匪經濟作戰、杜絕匪物進口、王潔呼籲從消極不買進而積極檢舉〉。

¹⁷⁰ 《聯合報》，民國58年8月5日第3版，〈金華貨輪屢犯走私、海關依法予以沒收、所屬信孚公司將提異議〉。

¹⁷¹ 《中國時報》，民國75年5月30日第2版，〈請考慮有條件開放大陸土產品進口〉。

大陸貨物除了少數中藥材外，都被禁止進口，這些貨物只要進入台灣都會被稱為走私貨。走私到台灣的大陸貨品，主要以民生物品為主，例如農產品、水產品、中藥、酒、工業產品、古物、藝文產品，以警備總部¹⁷²的緝獲物來看，還包括盜器、鐘錶、衣料、罐頭¹⁷³等等，至於毒品或黑槍之類的違禁品的走私事件雖無實証，但也都時有所聞。民國 40-50 年代曾經在堀江經營過舶來品店的 D 先生¹⁷⁴說：「民國 40 年代與 50 年代前後的堀江地區，除了大陸走私貨充斥外，可以說是龍蛇雜處。堀江地區分子複雜，黑社會多，槍枝、安非他命、紅中白板、大麻、孫悟空等毒品也在此地暗中販賣」。不過，D 先生所說的是指『堀江地區』與鄰近的『港口地區』甚至可擴大指稱當時高雄政經中心的『鹽埕區』，而非單指堀江商場。不過中央日報在民國 61 年（1972）有一篇社論¹⁷⁵卻間接的暗指堀江商場與走私及販毒的關係，內容如下：「．．．．．高雄市區的『堀江』與『國際¹⁷⁶』及『今日』等商場為私貨集散中心．．．．．走私市場的存在及法令罰則不嚴，是助長走私販毒的因素之一」。

雖然堀江商場在過去曾販賣違禁品的陳述¹⁷⁷，頗有聽聞，但是此種非正式的地下經濟既無正式的史料可供查證，也無明顯證據證明當時此類違禁品的交易規模有多大以及是否只屬於少數人士的行為。蔡崇本〈高雄港走私偷渡之研究〉一文中，訪談編號「警察 17」的警務人員說¹⁷⁸：「走私毒品及槍械倘遇查獲，必須背負極重的刑責，尤以解嚴之前更甚，故其銷贓非常秘密，如非特殊管道，無法知悉．．．．．」。本研究經由訪查，只能確定這種情況的確是存在於商場與鄰近地區，但這並不能代表全部商家都是如此。此外大陸貨物與違禁品的出現，亦能解釋為時代變遷下的產物，因禁止而造成需求，因需求而產生供給。再以當時年代的政經條件與鹽埕地區的經濟繁榮情況來看，正式經濟與非正式經濟（地下經濟）同時存在，並不是一件很讓人意外的事情，不過這卻是間接促成堀江商場與其鄰近地區能夠繁榮的重要因素。

（二）外國舶來品

堀江商場所販賣的外國舶來品以世界各國的日常用品為大宗，例如煙酒、服飾、化妝品、鐘錶、藥材、古董、食品等等（現今則以服飾精品方面為主¹⁷⁹）。

¹⁷² 「警備總部」為戒嚴時期（民國 38 年到 76 年 7 月 14 日），台灣地區國際商港安全檢查的執行機關，法源依據為「戒嚴法」與「戒嚴令」，檢查目的為「嚴密出入境管制、維護戒嚴地區治安防範匪諜滲透」。

¹⁷³ 《中央日報》，民國 55 年 11 月 25 日第 2 版，〈嚴格取締匪偽物品〉。

¹⁷⁴ 本研究訪查，前堀江商場業者，D 先生，民國 24 年次。

¹⁷⁵ 《中央日報》，民國 61 年 6 月 2 日，〈根絕走私、消滅毒梟〉。

¹⁷⁶ 國際商場位置與堀江商場僅有一路之隔，國際商場當時也是專賣舶來品的商場之一。

¹⁷⁷ 違禁品主要是市面上管制的藥品。

¹⁷⁸ 蔡崇本，〈高雄港走私偷渡之研究〉，（東海大學公共事務在職專班碩士論文，2004/5），p213。

¹⁷⁹ 參見第三章第二節：「專營服飾精品方面有 71 家，佔比率最高」。

外國舶來品早在堀江商場的「二三街形成時期」時就有，價格昂貴，常光顧的多為富裕人家或是特殊行業的人士。商品中擁有當時市面看不到的國外高檔生活用品，可算是走在流行的前端。民國 50、60 年代（1961-、1971-），當時的台灣在進口與觀光上並未完全開放，政府大力實施貿易管制，一般的民間商行很難取得舶來品，所以外國舶來品在當時是屬於奢侈品。堀江商場在「商場興盛時期」藉著外國舶來品為號召吸引大批購物人潮，甚至有觀光客前來購買商品，經營範圍從批發到零售都有，從台灣各地特別專程來堀江商場批發的商家遍及北中南（最近的從旗津、鳳山，南面的屏東，北面的鹿港、彰化、新竹、苗栗都有商家前來批發¹⁸⁰），可以說是南台灣的舶來品中心。而基隆港附近的「公園街」的商場、「忠二路」、「孝二路」與「仁二路」、「愛一路」的委託行街則成為除了高雄堀江商場外的另一個「舶來品集散中心」，吸引北部的舶來品消費者。

外國舶來品的來源管道眾多，堀江商場場長李先生¹⁸¹說：「當時候進口舶來品的地點跟商船或者貨船的航線有關，例如日本、新加坡、香港、泰國、菲律賓、印尼等等，商品眾多，包括蘋果、梨子、洋菸、洋酒、香菇、香皂、香水、衣物、布料與各種日用品」。蔡太太¹⁸²說：「我在民國 60 年代開始跑單幫，與商場內的友人一同出國購買商品，買進的舶來品有香港貨、日本貨，而歐洲的商品，如義大利貨、法國貨等等大多在香港可以買的到」。而鄭先生¹⁸³則說：「堀江商場也在台灣工商業尚在發展時期，賣當時一些台灣少見的新潮商品，例如電鍋、熱水壺等電器產品，來源地主要是日本」。S 先生¹⁸⁴說：「走私到堀江販賣的商品中，甚至有那個年代時台灣少見的高科技產品，例如電子、電器產品」。

由上述訪談資料得知，外國舶來品的來源管道眾多，歸納幾個重點為「商船或者貨船的航線」、「商家各自跑單幫的路線」以及「走私路線」。先以「商家各自跑單幫的路線」以及「走私路線」這兩項來探討，我們可以明顯看出，這兩項外國舶來品的來源主要範圍必定限制在鄰近台灣的國家，主要以日本及香港為主，韓國則比較少，其中日本商品的重點在「高科技產品」與「時尚產品和食品、百貨」；香港則因為她是國際商業中心，而使跑單幫的人士能在香港一次購足歐美各國流行商品，不用遠赴歐美採買，省去不少麻煩。此外，香港更因與大陸的鄰近關係，也成為大陸貨品轉手交易的重要地點。

另一方面，「商船或者貨船的航線」則可以由定期航線航行口岸來判斷外國舶來品的可能來源。台日與台港航線是首先開辦的定期航線，早期台灣輸出貿易是以農業及農產加工品為主，選定貿易往來頻繁且距離較近的香港與日本作為定期航線發展的開始。隨著台灣經濟的轉型，工業產品逐漸成為出口的主要商品，對定期航線的需求也日漸增加，此外，台灣貿易夥伴的增加，也一併使得定期航線航行口岸逐漸增加。本研究研判，台日與台港航線與東南亞航線應該是外國舶

¹⁸⁰ 本研究訪查，前堀江商場業者，蕭太太，民國 45 年次。

¹⁸¹ 本研究訪查，堀江商場場長（鹽埕區港都里里長），李先生，年齡 60 歲左右。

¹⁸² 本研究訪查，前堀江商場業者，蔡太太，民國 40 年次。

¹⁸³ 本研究訪查，前堀江商場業者，鄭先生，民國 24 年次。

¹⁸⁴ 本研究訪查，前走私客，S 先生，民國 28 年次

來品的主要來源航線，尤其「台港線」，在本研究的訪談中，訪談者皆稱其為「高港線」，並一致認同「高港線」在外國舶來品的來源上的重要性，S 先生¹⁸⁵說：「高港線是最重要的航線，時至今日，高港線仍是舶來品來源的重要航線」。台灣的商船定期航線表如下表 4-1(列出 1979 年開放觀光前開辦並航行經過高雄港的航線)：

表 4-1 商船定期航線表

航線	開辦時間	航行口岸	航行次數
台日航線	民國 39 年 9 月	基隆－高雄－神戶－大阪	
台港航線	民國 41 年	高雄－香港	
東南亞航線	民國 48 年 1 月	基隆－高雄－西貢－曼谷－新加坡－濱城－基隆	每月一、二次
台美東岸航線	民國 48 年 12 月	去程：基隆－高雄－日本或菲律賓－洛杉磯－紐約 回程：鈕澳良－洛杉磯－基隆	每月一、二次
台美西岸航線	民國 48 年 12 月	去程：基隆－高雄－日本－西雅圖 回程：西雅圖－郎維－基隆	每月一、二次
歐洲航線	民國 53 年	基隆－高雄－香港－新加坡－卡薩布蘭卡－漢堡－鹿特丹－安特華普	
中東航線	民國 60 年 1 月	基隆－高雄－加拉蚩－達曼－巴林－科威特－杜拜－阿布達比－吉達	
加勒比海航線	民國 61 年 1 月	基隆－高雄－CRISTOBAL－SAN JUNN－SANTO DOMINGO－KINGSTON＋CURACAO－LA CUAIR A	
澳洲航線	民國 61 年 6 月	基隆－高雄－雪梨－莫爾本－阿特利特－布里斯本－佛來門脫	

資料來源：中華民國交通部，《中華民國交通史》，(華欣文化出版，1991)

¹⁸⁵ 本研究訪查，前走私客，S 先生，民國 28 年次

前述「高港線」即民國 41 年（1952）開辦的「台港航線」（見表 4-1），高港線一直以來對於舶來品的取得都很重要，然而本研究更必須說明另一條過去來往頻率極為繁重但現今重要性漸減的貿易航線，即自民國 39 年（1950）9 月開辦的「台日航線」。台日航線除了有固定商船航行（見表 4-1）外，其中最重要的就是定期運蕉貿易冷藏船。

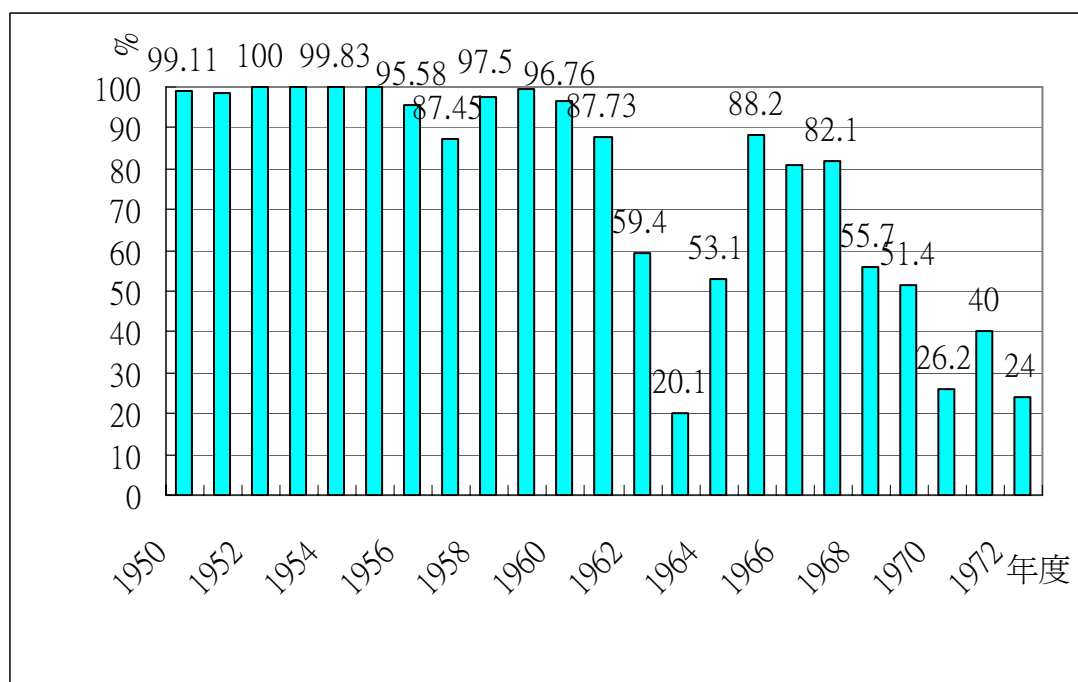


圖 4-1 台灣香蕉佔日本進口香蕉的比率圖

資料來源：劉淑靚，《台日蕉貿網絡與台灣的經濟精英》，（稻香出版社，2001），p333-335。

由上圖 4-1 可知，台灣香蕉從民國 39 年（1950）直到民國 57 年（1968）期間（堀江商場的二三街形成時期），幾乎獨占了日本國內的香蕉市場，但在民國 58 年（1969）後台蕉所佔的比重就逐年下降，日本國內的香蕉市場逐漸由中南美洲國家（如厄瓜多爾）與菲律賓香蕉所佔據¹⁸⁶。

由於台灣香蕉在民國 39 年（1950）到民國 57 年（1968）間幾乎獨占日本香蕉市場，也讓台日香蕉貿易航線更形重要，台日航線的定期運蕉冷藏船來往台日頻繁，民國 50 年代（1960-）時營運中的定期運蕉冷藏船就有 25 艘（見表 4-2），這也讓民國 50 年代（1961-）到 60 年代（1971-）初期（橫跨堀江商場的二三街形成時期與商場興盛時期間），取得舶來品的管道多了一樣選擇。蔡先生¹⁸⁷說：「民

¹⁸⁶ 劉淑靚，《台日蕉貿網絡與台灣的經濟精英》，（稻香出版社，2001），p335。

¹⁸⁷ 本研究訪查，堀江商場業者，蔡先生，民國 57 年次。

表 4-2 民國 50 年代時營運中的台日定期運蕉冷藏船

輪船公司	船名	總噸位	建造年份	所有者
招商局	海仁	3200.14	民國 37 年	公營
招商局	海禮	3800.00	民國 57 年	公營
招商局	海義	2840.00	民國 44 年	公營
台灣航業公司	台青	3140.66	民國 38 年	公營
台灣航業公司	台蕉	4373.67	民國 44 年	公營
台灣航業公司	台雲	2840.00	民國 44 年	公營
新台海運公司	安台	4424.65	民國 54 年	
大成海運公司	福仁	4279.00	民國 34 年	
大成海運公司	福蕉	3368.00	民國 49 年	
永大海運公司	東青	4610.10	民國 54 年	
僑果航業公司	僑果	3353.46	民國 25 年	陳查某家族
大洋航業公司	建福	3082.20	民國 30 年	陳查某家族
大洋航業公司	建國	3203.29	民國 38 年	陳查某家族
大洋航業公司	建台	2919.88	民國 29 年	陳查某家族
大洋航業公司	建興	2902.00	民國 40 年	陳查某家族
大洋航業公司	建昌	2996.32	民國 28 年	陳查某家族
大洋航業公司	建福	3076.00	民國 30 年	陳查某家族
大洋航業公司	中泰	3352.00	民國 28 年	陳查某家族
信義航業公司	信德	4121.44	民國 40 年	王諸回所有
信義航業公司	信義	4281.54	民國 29 年	王諸回所有
國際海運公司	國豐	4661.00	民國 55 年	陳德成父子
國際海運公司	國富	5000.00	民國 56 年	陳德成父子
復興航業公司	復青	3800.00	民國 49 年	
日本郵船株式會社	玉山	2697.00	民國 49 年	日資
日本郵船株式會社	高沙	2615.00	民國 48 年	日資

資料來源：劉淑靚，《台日蕉貿網絡與台灣的經濟精英》，（稻香出版社，2001），p105。

國 50 年代時，當時香蕉貨船是取得日本舶來品的重要管道之一……船員大多使用挾帶的方式進入海關」。陳先生¹⁸⁸說：「香蕉貨船在台灣的主要停泊港口就是高雄港，因此也讓高雄港附近的舶來品商家有機會利用這條線路取得日本商品」。

二、堀江商場具有舶來品取得之特殊管道

由本節第一小段所敘述可知，堀江商場的二三街形成時期與商場興盛時期間，堀江商場的舶來品買賣，在當時時代的背景與相關條件下，不論是「大陸貨品」或「外國舶來品」，都因為受到政策上嚴格的管制而大多淪為地下化，而舶來品市場的趨勢與政府發布的管制物品有很大的關聯性，民國 60 年代（1971-）以洋菸、洋酒、衣物、日常用品、蘋果及黃金外幣為主；民國 70 年代（1981-）以未稅洋菸洋酒、大陸物品、藥品及農漁畜產品為主。不過，由於越是管制，民間越是取不到管制品，舶來品市場就越有其需求性，也因此造成供給者想盡辦法取得，在物以稀為貴的情況下，謀求賺取大量的利潤。經由多方訪談及本研究研判，堀江商場在當時之所以能成為「舶來品的集散地」，除了位於高雄政經中心的鹽埕區內以及地理位置鄰近港口外，最重要的是，堀江商場擁有特殊的舶來品取得管道，而且來源眾多。以下，本研究將探討分析各種可能取得舶來品的特殊管道：

（一）商船與貨船的運輸

以商船、貨輪載貨取得舶來品的行為，其過程牽扯極廣，船員、碼頭黃牛（民間稱「海蟑螂」）以及為貨船清理及油漆的臨時工（民間稱「浪才」）：

1. 船員：

基隆與高雄兩商港中，一些專跑香港線的不定期輪船以挾帶舶來品為主要「業務」，是港口公開的秘密¹⁸⁹。船員為了躲避海關人員的搜索，在貨船上面絞盡腦汁到處挖洞以隱藏私貨，甚至會進一步把船的內部加以改造，增設秘密機關，或使用電器裝置，以電鈕開關由機關中輸送出。港務局航政組的檢丈工作，每年只有一次，礙於法令規定、船的航行與業務人員的限制，無法對每一艘船經常檢查，而使得商船

¹⁸⁸ 本研究訪查，地方耆老，陳先生，民國 29 年次。

¹⁸⁹ 《中央日報》，民國 63 年 9 月 15 日第 6 版，〈從高雄線船東與船員關係談商船走私處分辦法〉。

與貨船船員挾帶的舶來品能躲過檢查¹⁹⁰。至於船員如何將挾帶的舶來品帶進海關，經過訪查得知以下幾種闖關的方法：

(1) 打通關節：

假如船員是挾帶大宗的貨物或是大陸貨這類管制品時，需要與海關駐船官員、船邊緝私人員以及碼頭出口緝私人員套交情，或者以利誘方式設法打通關節。假如遇上嚴格的關員，只能期望對方心腸較軟，酌情留下一些，不全部抄光。C 太太¹⁹¹說：「大宗貨物則要另求管道通過海關，不過其實那些海員都與海關人員熟識，船員中的識途老馬會知道哪些關員可以通融」。

(2) 暗藏貨品多次通關：

假如船員要挾帶的貨品是小量或者能穿戴、攜帶在身上的，則船員會暗藏貨品在身上通關，並以多次來回的方式，轉交貨物。C 太太¹⁹²說：「商船靠岸後，船員會多趟上下船挾帶要賣的商品在鞋子、衣服內，以通過海關檢查．．．．．例如，一個人身上同時穿上多件衣服闖關，或者將原本一大桶的油或酒，改裝至小瓶子中，分裝下船，過關後，再裝入大桶子販賣」。

2. 碼頭黃牛：

碼頭黃牛在民間俗稱「海蟑螂」，船員挾帶的貨品出了海關後，接下來就是碼頭黃牛的工作，碼頭黃牛是在港區收購或是接應私貨的碼頭商人，接到貨物後，不是用摩托車運送就是交給聯絡好的計程車司機運送。委託行商家除了會與船員直接有聯繫外，也常常客串碼頭黃牛工作，把接運私貨當作副業¹⁹³。碼頭黃牛的工作有不合法的與較合法的，不合法的大多涉及直接走私，較合法的則如同海員挾帶方式一樣來運輸貨物，中央日報¹⁹⁴的一篇報導寫出：「港區警衛常可見到船員或碼頭黃牛在大熱天，下身套著四五條長褲，上身穿著兩三件港衫外加一件上衣的怪樣走出碼頭，回程時則著單薄的衣褲，如此來回穿梭不停」。碼頭黃牛收購或是接應私貨後，接著就是將貨品轉交給「委託行」或「舶來品商店」販售，甚至有的碼頭黃牛自己有獨自的行銷網，其行銷網路可以跨出港區至其他縣市。

3. 貨船清理及油漆的臨時工：

¹⁹⁰ 《聯合報》，民國 54 年 9 月 26 日第 3 版，〈船員走私花樣翻新，使用電動設備，到處打洞影響航行安全，治安單位已予密切注意〉。

¹⁹¹ 本研究訪查，前堀江商場業者，C 太太，民國 45 年次。

¹⁹² 本研究訪查，前堀江商場業者，C 太太，民國 45 年次。

¹⁹³ 《中央日報》，民國 61 年 6 月 2 日第 6 版，〈船集走私的猖獗情形〉。

¹⁹⁴ 《中央日報》，民國 61 年 6 月 2 日第 6 版，〈船集走私的猖獗情形〉。

貨船清理及油漆的臨時工，在碼頭扮演接運買賣私貨的角色。貨船清理及油漆的臨時工，又被稱為「浪才」，當商船或貨船停留港口期間，清理與油漆船體是例行工作，船公司會僱用岸上的臨時工上船工作，但是這些臨時工上船後真正專心清理及油漆的人不多，大多都是假藉名義，挾帶私貨下船。高雄港務局鑒於「浪才」變相接運私貨，甚至在船上與船員爭奪私貨，曾一度下令禁止其上船以改善碼頭秩序¹⁹⁵。D先生¹⁹⁶說：「我在民國40及50年代，經營了約十幾年的舶來品生意，期間曾經同時當過油漆貨船的臨時工，由於入港的船都需要清理或油漆整修，因而使得工人們可以有辦法由此管道上船攜帶貨品下船」。

4. 工作船：

工作船的作業方式與上述貨船清理及油漆的臨時工相同，由工作船，如平台船或維修船，申請出港作業，進港時將私貨藏匿於密窩中闖關入境¹⁹⁷。中央日報在民國61年（1972）的一篇報導中寫道¹⁹⁸：「碼頭雜工為數甚多，這些雜工名義上雖為上船清潔打掃，實際上則專幹走私勾當，加以港區舢舨小艇穿梭港內水面，每被利用為搬運私貨的工具¹⁹⁹……而高雄市區的『堀江』與『國際』及『今日』等商場又是私貨集散中心，船員只要將私貨攜離上岸，即可交私貨商場銷售，致使走私風氣日形猖獗」。

（二）漁船非法運送

漁船非法運送「大陸貨品」與「外國舶來品」，方法有兩種，一種是直赴採買地（例如香港）載運貨品回台，另一種是在外海或無人島駁運貨物。直赴採買地載運貨物的漁船，多會塗抹或掩蓋船名，到達目的地後，沒有入港證明的台灣漁船會停泊在外海等候事先聯絡好的船隻前來交送貨品，而賣方通常會先確認無誤後，才會有載滿貨品的船隻前來交貨²⁰⁰。漁船交易返回台灣後，則另外會有專人設法將貨品運送上岸。如果漁船是欲經由正常管道進港，則多以密藏或是夾層與掩蓋的方式蒙混進港。

¹⁹⁵ 《中央日報》，民國61年8月14日第3版，〈高港走私黃牛膽大妄為，持刀圖刺抄班關員，港警所長嚴令逮捕歸案〉。

¹⁹⁶ 本研究訪查，前堀江商場業者，D先生，民國24年次。

¹⁹⁷ 蔡崇本，〈高雄港走私偷渡之研究〉，（東海大學公共事務在職專班碩士論文，2004/5），p224。

¹⁹⁸ 《中央日報》，民國61年6月1日第3版，〈撲滅走私，刻不容緩〉。

¹⁹⁹ 有一說是，舢舨小艇靠近商船後，商船船員直接丟包讓舢舨小艇接獲。

²⁰⁰ 《聯合報》，民國59年4月9日第3版，〈警總查獲走私案，私貨價值逾千萬，連吉春順利發漁船瞞天過海，高速駛往香港運回匪貨被補〉。

運送非法貨品的漁船爲了逃避海防單位（海防單位的演變可參考表 4-3）的查緝，貨品並不會集中於一處上岸，有時分乘三或三艘以上船隻出發上岸，然後故意向海防單位密報其中一艘上岸地點，以這種聲東擊西的方法，犧牲一小批的貨物，掩護其他貴重貨品上岸。有的則將貨品掛在蚵棚，等機會再卸貨²⁰¹。不過上述說法，本研究經由訪談得知另一種可能性，那就是海防單位並非把查緝非法貨物當作首要任務，S 先生²⁰²說：「非法運送舶來品的漁船，其貨品皆夾藏在船艙底層．．．．戒嚴時期，警備總部是查緝走私的主要單位，不過其實警備總部與非法運送者間都有私下的關係，像是漁船上的無線電發報員就需要常常與警備總部聯繫，雙方主要將合作『查緝匪諜』當作重點，反而在查緝非法貨品上頭睜一隻眼閉一隻眼，抓一艘放行兩艘」。

經由訪談得知，運送非法貨品者，通常是在買賣舶來品的店家先下單給錢後，才會開始跑船，不過假如運送貨品者多帶了很多訂單外的貨品回來，店家仍然會照單全收，假如原來下單的店家無法收下，其他的商家也會很樂意收購。此外，漁船運送舶來品的路線通常有四條，該四條路線分別爲：

- 1、 日本－基隆－高雄
- 2、 香港－高雄
- 3、 大陸－高雄
- 4、 韓國－高雄

四條路線中以跑韓國線的次數比較少，韓國的貨品主要是金條、手錶、毯子，後來因爲無法有效獲利，因此韓國線並不受歡迎，韓國線最後被取消。日本貨品以電子電器類與時尚商品爲主，廣受歡迎。大陸貨品則在民國 55 年（1966）12 月「取締匪偽物品條例」開始實施後，使得漁船在大陸貨品輸入台灣的過程中顯得重要。至於香港到高雄的高港線，因爲仍有不少的獲利空間，因此至今尚有人在經營此路線。

表 4-3 台灣國際商港安全檢查法制演變表

政制	戒嚴時期	解嚴但仍爲動 員戡亂時期	動員戡亂時期終止以後	
			警察機關	海岸巡防機關
時間	民國 38/5/20 至 民國 76/7/14	民國 76/7/15 至 民國 81/7/31	民國 81/8/1 至民 國 89/2/15	民國 89/2/16 起
法源依據	戒嚴法 戒嚴令	動員戡亂時期 國家安全法	國家安全法	國家安全法 海岸巡防法

²⁰¹ 池宗憲，〈從劉永倫渡談海空走私內幕〉，《聯合月刊第 41 期》，（聯合月刊雜誌，1984/12），p95。

²⁰² 本研究訪查，前走私客，S 先生，民國 28 年次。

執行機關	台灣警備總司令部	內政部警察署	內政部警察署海岸巡防司令部	海岸巡防署
檢查事項	戒嚴法第十一條、戒嚴令第三條所定之檢查事項	動員戡亂時期國家安全法第四條所定之檢查事項	國家安全法第四條所定之檢查事項	國家安全法及海岸巡防法第四條所定之檢查事項
檢查目的	嚴密出入境管制、維護戒嚴地區治安、防範匪諜滲透	確保國家安全、保障人民權益	確保國家安全、保障人民權益	維護台灣地區海域及海岸秩序與資源保護利用，確保國家安全、保障人民權益

資料來源：蔣雨春，〈台灣地區國際商港安全檢查機制之研究〉，〈國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2002/5〉，p8。

至於上述漁船非法運送的舶來品都送到哪裡銷售呢？我們可以由其他相關研究中所得到的訪談資料，看出一些端倪。蔡崇本〈高雄港走私偷渡之研究〉一文中，訪談編號「警察 10」的警務人員說²⁰³：「民國 60 年代，高雄港的漁船非法運送物品，以鹽埕區與高雄港僅一街之隔的堀江商場為銷售對象，民國 70 年代以碼頭附近的店家為銷售對象，民國 80 年代以碼頭黃牛為銷售對象，民國 90 年代則先由大盤商囤積，再伺機販售中盤商與小盤商，然後到一般商店、酒店、魚市或超商」。

（三）跑單幫

跑單幫起源自日治時代，台灣籍民眾在兩岸間走私的「水客」與「水客組合」，當時「水客」與「水客組合」（水客的大型組織），將大量日本貨品化整為零，充作行李，偷漏關稅入境，再交給廈門、福州、汕頭等地的「便利屋」（即後來台灣的委託行）出售²⁰⁴。這種「水客」的走私型態在戰後台灣流傳下來，成為管制進口貨品與管制出國觀光時期，取得舶來品的管道之一。

民國 68 年（1979），政府開放國人出國觀光之前，因為台灣出入境管制嚴格，國人以跑單幫為業者少，跑單幫的人大多數是持有外國護照的僑胞，或者是為了賺取旅費及學費的港澳等地僑生。D 先生²⁰⁵說：「每當華僑歸國，會帶來自己攜

²⁰³ 蔡崇本，〈高雄港走私偷渡之研究〉，〈東海大學公共事務在職專班碩士論文，2004/5〉，p199。

²⁰⁴ 連心豪，〈三十年代台灣海峽上走私與海關緝私〉，《中國海關史第三次國際學術研討會》（香港中文大學歷史系，1995/5），p8。

²⁰⁵ 本研究訪查，前堀江商場業者，D 先生，民國 24 年次。

帶進關的物品到堀江轉賣，以籌措旅費，甚至當他賣掉身上帶來的東西時，來回兩國的旅費都能賺回來」。除了學生以外，大部分跑單幫者幾乎是職業旅客，大多以觀光或商務為名，往來於台港與台日之間。往來於台港與台日之間的旅客，通常會有人委託他們帶貨入境，但是這些旅客並不敢攜帶違禁品入關，以免違法入獄，因此所攜帶的舶來品大多是時尚服裝、新潮手錶、大陸藥材（因中醫需求而放寬管制）、首飾或是其他精密的飾物及擺飾品。除了上述的僑胞、僑生與往來於台港與台日之間的旅客外，來台觀光的外籍旅行團團員偶爾也會貪圖機票、旅費和利潤，因此樂意替跑單幫的業者「合法」攜帶物品闖關，再透過台灣導遊安排帶入後，集中收購，轉手給舶來品業者。

不過在堀江商場的「商場興盛時期」時，如果委託行商家對於單幫客帶進來的貨品不喜歡時，也會自行出國安排貨源。以委託行買賣的大宗貨物衣飾而言，基本上是物以稀為貴，但是單幫客們卻帶許多的同式貨品出售給不同的委託行，造成委託行商品較不易賣出，因而虧本，所以委託行當時時興以利用各種商務機會自行出國帶貨²⁰⁶。蔡太太²⁰⁷說：「我是民國 60 幾年時開始跑單幫的，我與商場內的友人一同出國購買物品，地點大概是香港與日本，我一直到民國 74 年才停止跑單幫的工作。當時出國是用商務名義的，而且還需要保證人」。

民國 68 年（1979），政府開放國人出國觀光後，外國舶來品雖然容易自行出國買到，但是大陸貨品的進口在此時仍然尚未合法。然而國人出國觀光時即會自行買回大陸貨，只要事先將包裝拆掉，沒有了大陸出產的字樣，在數量不多的情形下，海關官員也大多不太刁難，過關機會頗高。許多單幫客便會利用此種情況將大陸貨零星帶入台灣，不過由於挾帶量不大，所以挾帶品的價格會比較高，像是大陸古幣、古玉、稀有中藥材。另外也有些單幫客以一般消費者為對象，多攜帶成藥與食品，當海關人員盤問時，則謊稱是給長輩親友使用，海關見量不大，往往會予以放行。

本研究無法確實得知商場內舶來品取得是從商船、貨船或者漁船運送的數據高，還是由跑單幫取得舶來品的比率高，但是經由研究訪談得知，跑單幫在民國 68 年（1979），政府開放國人出國觀光前只是佔舶來品取得量的少數而已。不過，民國 68 年（1979）後堀江商場內部自行出國跑單幫取得舶來品的比率增多，甚至日本的批發商或者百貨業者還因為堀江商場商家的長期合作與驚人消費力，特別為商場商家製作商場商家獨有的批發卡，唯有持此張批發卡，才能在該日本批發商或者百貨業者處大量批發並且享有消費折扣。

（四）美軍變賣的貨品

²⁰⁶ 《聯合報》，民國 67 年 8 月 7 日第 3 版，〈委託行洋貨那裡來，跑單幫女客帶著走，物以稀為貴，奢侈貨色很搶手，有些職業旅客穿梭日港搜獲厚利〉。

²⁰⁷ 本研究訪查，前堀江商場業者，蔡太太，民國 40 年次。

美軍在高雄港的休假消費，對於堀江商場的影響力甚大，其影響橫跨堀江商場發展歷程的兩個階段，即「民國 39 年（1950）到民國 57 年（1968）的二三街形成時期」與「民國 58 年（1969）到民國 68 年（1979）的商場興盛時期」，可說是對堀江的發展有很大的助益。

越戰前後，西界於堀江商場的七賢三路，因為處於高雄港區的出口處，成為船舶靠岸時，船員下船休憩流連的主要街道。當時七賢三路酒吧林立，因此又名酒吧街，是美國大兵休假時的最受歡迎去處。民國 40 年（1951），台美政府在台灣成立駐台美軍顧問團，並於三年後的民國 43 年（1954）簽定「中美共同防禦條約」。「中美共同防禦條約」中的第七條明定：「中華民國政府給予，美利堅合眾國政府接受，依共同協議之決定，在台灣澎湖及其附近，為其防衛所需要而部署美國陸海空軍之權利」²⁰⁸，同年，因韓戰關係，美國海軍第七艦隊開始協防台灣海峽，民國 44 年（1955）美軍在台成立「駐台美軍協防司令部」，民國 54 年（1965）越戰爆發，當年美軍在台灣成立「R and R」（rest and relaxation）由執行小組負責接待來台度假的美國大兵²⁰⁹，台灣有不少地方成為美軍的渡假中心，隨著越戰戰事逐漸升高，美軍投入越戰的兵員日增，為提供平日美軍休假的地點，而高雄市因地利之便，被列為美軍官兵休假的主要地方（為美國海軍駐紮的重要地點²¹⁰）。酒吧業亦因當時的美軍休閒所需，逐漸成為一種特別的消費文化。王先生²¹¹說：「我父親的商店營業到晚上 11 點關門，可是 11 點以後，七賢路上的酒吧還很熱鬧」。

根據統計，越戰初期，每年約有兩萬多名美軍官兵到台灣消費，到了民國 50 年代（1961-）末期，越戰進入高峰期時，每年到台灣休假的美軍高達四萬人以上，到了民國 60 年代（1971-）初期，也是越戰的末期，據非正式估計，每年有約十萬美軍官兵來台消費²¹²，而這些在戰爭存活邊緣渡過的官兵，來台總是願意毫無保留的重金消費，以求能快樂且無遺憾的度過休假時間。

七賢三路街道上，雨後春筍般林立的酒吧，因美軍的特別消費文化而興盛，至於當時的酒吧數目有多少？在民國 59 年（1970）時，總計有三十三家，其中從業人員（吧女）數約有一千零一十七個，這些酒吧的經營者以大陸各省的人士居多，籍貫的分布上，計有煙台、上海、青島等，這些大陸省籍的經營者，早期曾在中國大陸上見識到酒吧興盛的景況，知道酒吧這門生意，是如何受到美國大兵的歡迎，因而紛紛投入酒吧的經營²¹³。

韓戰到越戰期間，七賢三路街道上，三到五步就可見到一家五彩繽紛、燈紅酒綠的酒吧，整個七賢三路幾乎成為美國大兵的渡假休閒中心。當時酒吧較有名氣的有，夏威夷、黑貓、美利堅、五月花、東京、夜上海、倫敦、曼波、將軍、

²⁰⁸ 戴天昭，《台灣國際政治史》，（前衛出版社，1996/9），p421。

²⁰⁹ 鍾俊陞，《千年媽祖：湄洲到臺灣》，（人間出版社，1988）。

²¹⁰ 台北、台中、高雄分別為美軍行政、空軍、海軍駐紮的重要都市。

²¹¹ 本研究訪查，王先生，民國 48 年次。

²¹² 杜劍鋒，《物換星移話鹽埕》，（高雄市文獻委員會，2002/12），p78。

²¹³ 杜劍鋒，《物換星移話鹽埕》，（高雄市文獻委員會，2002/12），p78。

紐約、舊金山、華盛頓、ok、凱利、威士頓等等²¹⁴。

美軍在高雄港的休假期間，對鄰近高雄港口的各種行業的經營多有直接或間接助益，而不是僅僅只有酒吧才是美軍在高雄港口地區消費的主要受益行業，而其他受益行業中，堀江商場也是最大的受益者之一。每個月美軍官兵休假時，通常會帶著菸酒，衣物或日常用品等等東西下船，其用途在於變賣金錢以流連酒吧街與紅燈區，美軍官兵此時就會到堀江商場去變賣帶下船的貨品。此外，通常人稱「海蟑螂」的碼頭黃牛，也會直接去跟美軍購買變賣品，再轉給商場內部商家當作舶來品買賣。D 先生²¹⁵說：「美軍的變賣貨品如，煙、酒、日常用品、卡其衣服與卡其褲子等衣物，其中『箭牌』的衣服可是台灣人的最愛，是搶手的名牌貨」。

但除了上述，美軍會變賣物品讓舶來品商家轉手獲利外，美軍官兵也會因為因酒吧女的央求送禮，而就地到堀江商場去買些新奇貨品來送給酒吧女；另一方面，做美軍生意的酒吧女，有了豐富收入後，也開始擁有能力到堀江商場消費當時屬於奢侈品的舶來品。因此在當時，堀江商場藉由美軍的消費習性與酒吧女間的特殊關係，不僅能從美軍官兵身上取得台灣不易看到的稀有貨品，又能在舶來品買賣上賺得美軍官兵與酒吧女的錢，可以說是多方得利。

最後，本研究更發現一個美軍貨品流出的管道，那就是可能有為數不少的舶來品是由美軍福利社所流出。聯合報民國 67 年（1978）的報導中說²¹⁶：「委託行的洋貨有不少是由美軍福利社流出，晚近因駐台美軍裁減，數量已大為減少」。不過，堀江商場舶來品是否有部份是由美軍福利社而來，則由於本研究沒有取得相關訪談資訊而無法給予確認，但是由報紙所得的資料可知，委託行商家部份的舶來品取得是來自美軍福利社的可能性是很高的。

三、堀江商場與附近專業街的群聚關係

（一）堀江商場與「銀樓街」的關係

由上述第二段「堀江商場舶來品的取得管道」中可知，舶來品供給的特殊管道大多係屬非合法的地下經濟活動，故其資金流通不能如一般公開的貿易般合法的進出海關，因此勢必要借助其他的管道，而資金流通大致上可以分成白銀、港幣和美金等外幣現鈔、匯兌及支票型態。堀江商場在取得舶來品的同時，也因取

²¹⁴ 杜劍鋒，《物換星移話鹽埕》，（高雄市文獻委員會，2002/12），p78。

²¹⁵ 本研究訪查，前堀江商場業者，D 先生，民國 24 年次。

²¹⁶ 《聯合報》，民國 67 年 8 月 7 日第 3 版，〈委託行洋貨那裡來，跑單幫女客帶著走，物以稀為貴，奢侈貨色很搶手，有些職業旅客穿梭日港搜獲厚利〉。

得管道的複雜與需求，而將面對資金流通問題，因此與堀江商場僅有幾街之隔的「銀樓街—新樂街」，成為堀江商場資金流通的互利夥伴，另一方面，經由訪談亦得知，堀江商場內部也曾有自己的地下資金流通活動。

以白銀為資金是民國 40 年代（1951-）資金流轉的型態，到國外購買外國商品的人士，先在台灣用台幣購買白銀，然後到國外把白銀託售後，換購其他物資運回台灣。但是以白銀為資金的型態在民國 40 年代（1951-）末、50 年代（1961-）初（堀江商場二三街形成期時）逐漸被美金、港幣等外幣現鈔完全取代。到國外購買外國商品的人在外匯管制下無法以正常的管道結匯換取美金出境，因而只得求助於黑市美鈔，而黑市反映的純粹是地下經濟活動（官價反映的是正常貿易進出口活動）。當時黑市金鈔是以銀樓為吐納機構或以貿易行為掩護，而委託行及酒吧則有以新台幣折價美金販賣洋菸洋酒吸納美鈔的情形。

台灣內部流通的黑市美鈔，除了一部份是由「觀光客」或是「美軍來台官兵」帶入外，另有一種重要來源即是「非法套匯」，民國 68 年（1979）台灣開放觀光前，非法套匯的手法有兩種，一種是「高進低出」，一種是「假出口，真結匯」²¹⁷。「高進低出」是將進口物品價格在報關時故意高報物價，而出口貨品則低報其物價，藉以在合法請匯過程中，從中賺取差額；「假出口，真結匯」則甚至無貨物進出口²¹⁸。在民國 68 年（1979）台灣開放觀光後又出現了第三種非法套匯的手法，即「假出國，真結匯」，由於出國觀光結匯只需繳驗護照、出境證及機票，有些旅行社假借代顧客辦理出國結匯為由，蒐集顧客證件結匯，僅撥一小部份給顧客使用，其餘美金悉數在金鈔市場出售，甚至申請結匯的人，實際上根本沒有出國²¹⁹。

撥匯是透過與香港或國外有來往的銀樓、貿易行等商家進行。以台灣與香港撥匯為例，其方法是由台灣的分行收取新台幣，再由該分行寫信或開具證明文件，交由到國外購買外國商品的人士到香港當地的商號去提取現鈔，以解決資金現鈔在出入海關時可能被查獲的風險。發展到民國 70 年代（1981-），大多數經營黑市金鈔買賣者大多以採用「直接轉帳」的撥匯技術，所謂「直接轉帳」是指經營非法貿易款項匯兌的銀樓、商號或是個人，在國外銀行自行開設戶頭帳號，而台灣的黑市經營者收取新台幣後，直接利用國外的銀行把款項撥付給指定受款人，而不需在國內經手美鈔與其他外幣。

民國 70 年（1981）以前的銀樓只是把 A 客戶的現鈔或支票轉手給 B 客戶；民國 70 年（1981）以後變成銀樓將吸收的支票、匯票，寄到銀樓在外國的帳戶，客人有需求時，不管幾十萬或上百萬，銀樓開具自己的支票，直接由外國帳戶撥付²²⁰。銀樓業者說：「一天買賣四十、五十萬美元是很平常的事．．．．．甚至

²¹⁷ 《聯合報》，民國 51 年 5 月 21 日第 3 版，〈隔海撥匯毒資，憑書在港取錢〉。

²¹⁸ 《聯合報》，民國 65 年 9 月 21 日第 3 版，〈國際黃金身價大跌，黑市交易有利可圖〉。

²¹⁹ 《聯合報》，民國 68 年 3 月 30 日第 3 版，〈假出國真套匯，開放觀光現流弊，旅行社賺差額獲利，外匯局訂定辦法防治〉。

²²⁰ 《聯合報》，民國 73 年 7 月 28 日第 2 版，〈新台幣官價升黑市貶，黑市美元買賣昨創下新高點，奇特現象顯示走私活動猖獗〉。

有一天賣出兩、三百萬美元的紀錄……尤其是走私客及單幫客，他們的貨物在台銷售後，急需購買美鈔攜出，是銀樓最好的客戶。銀樓開具一張私人支票，他們就可以輕鬆帶出國門」²²¹。走私及單幫客在需要大量美鈔出國，又無法正常結匯時，很自然會選擇直接轉帳撥匯或是換購旅行支票、匯票。因為相關法令中只限制旅客出境限制攜帶外幣現款不得超過一定限額，而卻未限制出入境時支票或匯票的面額。

上述本研究依年代演變來探討的幾個資金流通辦法，其實就說明了堀江商場與「銀樓街—新樂街」的關係，堀江商場的舶來品取得不論是經由何種管道，都需要跟外國商人或相關人士有所接觸，同時買賣必將涉及貨幣轉換與匯率的問題，而台灣當時在金融管制的年代中，想有效、秘密、快速且大量的融資與匯率轉換，則必將進入地下經濟範圍，此時民間私人開設的銀樓街的重要性可說相當高。

（二）堀江商場與「五金街」的關係

高雄港在二次大戰後，拆船業鼎盛，在此鼎盛時期，造就了三條與五金商品有關的專業街道的興盛，那就是以大五金為號招的公園二路「大五金街」、以小型五金為主的「五金街—新興街」以及大同一路的「拆船貨品店」，然而拆船後的商品除了在上述三個地方出現外，堀江商場也在拆船業鼎盛時期有過拆船貨品的買賣。不過上述大同一路的「拆船貨品店」是位於新興區，不同於行政區位在鹽埕區的公園二路「大五金街」、「五金街—新興街」以及堀江商場。

新興街上的「五金街」，起源時只有三、四家商店，開始是以承包軍方的報廢品，加工處理後，再以中古品形式來擺店販賣，之後由於獲利甚豐，促使街道兩旁的住戶仿效學習，改行參與舊五金的行列，最盛期當高達五百餘家，「五金街」專業街道之名因而出現。到了拆船業鼎盛時期，五金街業者的目標轉至拆卸船體時船上的船用五金，舉凡船上的螺絲、滑輪、泵浦、鐵鍊、馬達等工業用五金都是收購買賣對象。

高雄港區的交通要道公園二路，昔日稱為沙仔地，濱臨高雄碼頭、愛河和哨船頭。貨櫃儲運興起以前，船舶的拆卸，大多集中於沙仔地附近的碼頭，因此，各式廢鐵與機件、大小型鋼管都堆積於此，廢鐵商們都會來當地收購。民國 55 年（1966）間，是台灣鋼鐵業者起步時期，廢鐵的需求量大增，同時也是廢五金買賣的鼎盛期，因獲利豐厚，因而吸引不少人投入，逐漸在公園路發展成為「大五金街」。高雄市成為東南亞拆船業王國後，和船舶業有關之機器設備，均會出現在公園二路一帶，不論是二手品或外來品皆一應俱全。自從拆船業移至大仁宮

²²¹ 《聯合報》，民國 73 年 7 月 28 日第 2 版，〈新台幣官價升黑市貶，黑市美元買賣昨創下新高點，奇特現象顯示走私活動猖獗〉。

碼頭後，公園路已無地利之便，公園路的「大五金街」商家現今已轉營馬達、油壓機、鋼索等大五金業。

經營拆船貨品的業者，大多集中在新興區大同一路的拆船貨品店。這裡販售的有船上的駕駛盤，煤油燈、銅鏡、羅盤、錨錠；船長室的豪華沙發，辦公桌椅；船員用過的衣櫃、木床；船上的鍋、碗、瓢、盤；餐廳裡面不銹鋼製的刀、叉、匙、酒杯、以及船上使用的清潔劑、飲料、罐頭。更有精緻的木雕、石雕玩偶、古玩、純銅製品；甚至品質精良、造型特殊的音響、家電用品等，宛如一家家藏豐富的小型博物館²²²。

除了上述三個專業街與拆船有關外，堀江商場也在拆船業鼎盛時期躬逢其盛，在商場內賣起拆船後的貨品。不過堀江商場內販賣的拆船貨，也許有些小五金，但絕對不是大五金，重要的是，商場主要販賣的貨品性質比較像是新興區大同一路的拆船貨品店所賣物品，尤其是船上的外國製品更是符合堀江商場販賣舶來品的標準，例如不銹鋼製的刀、叉、匙、酒杯，精緻的木雕、石雕玩偶、古玩、純銅製品造型特殊的音響、家電用品等都是。不過，經由訪談，堀江商場內販賣拆船貨的時間並不長，而且商家數亦不多，因此大多數商家亦不能肯定的敘述拆船貨在堀江出現時的情況。鄭先生²²³說：「拆船在民國 46 年左右就有了，拆船是在 50 號碼頭附近，拆船時，船上的民生用品及一些有價值的物品會拿到堀江商場內販賣」。

四、堀江商場商家擁有特殊的社會網絡關係

經由訪問得知，堀江商場內的商家絕大部分是經營好幾十年以上的老商家，而且商家經營者的流動率不高，尤其是第一街與第三街上，擁有自有住宅的老商家更是如此。民國 43 年（1954）大溝頂加蓋，在此之前的民國 38 年（1949），大溝頂（現今第二街位置）旁瀨南街大渠的兩岸，盡是洋貨攤販²²⁴（二三街形成時期的初期），而這些攤販商家與後來堀江商場內的商家絕大部分是同一批經營者，或者是其後代，或者是親戚朋友。

堀江商場內的老商家，大多數是本省人，幾乎無外省人，而且原籍大多並非高雄市內或者鹽埕地區的本地人，而是外地人來此開店的。這可能是因為鹽埕地區是日治後期所新建的高雄第二新市街有關，由鹽田開發的新市街原本就無多少本地居民，當時鹽埕地區的居民幾乎是外來找工作或是尋求新發展的外縣市移民。而戰後，這些本省各縣市來到堀江販賣洋貨舶來品的商家，持續保持了自己與同伴們打下的舶來品專業優勢與商品取得網絡，使初期隨國民政府來台的外省

²²² 楊石明，《鳳邑舊城山長—曾玉昆老師專訪紀錄》，（高雄文化出版社，1999/9），p719。

²²³ 本研究訪查，堀江商場業者，鄭先生，民國 24 年次。

²²⁴ 杜劍鋒，《物換星移話鹽埕》，（高雄市文獻委員會，2002/12），p82。

籍商人不易介入其間。

探訪過去堀江商場老商家的經營型態，很多的商家的家族成員中有人在跑船，例如老公跑船，老婆開店；也有的老商家本身就是跑單幫的業者，擁有各種自己跑單幫或委託他人跑單幫的管道；有的商家的家族成員本身在港區工作，是維修船或工作船上的清潔臨時工或是油漆工；至於有沒有人兼職當碼頭黃牛，則不得而知；另外，雖然我們無法得知是否有商場成員直接涉及明顯的走私行為，但是我們可由各種訪談資料得知，堀江商場老商家與走私客之間絕對具有一定程度的聯絡管道。蔡崇本〈高雄港走私偷渡之研究〉一文中，訪談編號「警察 10」的警務人員說²²⁵：「民國 60 年代，高雄港的漁船非法運送物品，以鹽埕區與高雄港僅一街之隔的堀江商場為轉手對象」。

在堀江商場的「二三街形成時期」與「商場興盛時期」，商場店家們最擔心的事，莫過於警察局經濟課（又稱第四課）的查緝人員前來查緝走私品，查緝人員通常六人一組進行查緝工作²²⁶。第四課會來搜查，原因除了例行的查緝任務外，就是有民眾檢舉商場內有非法走私與違法販賣走私品情形，查緝人員對於違禁品及大陸製商品的查緝尤其嚴格，而對於其他外國舶來品來源則較少過問。由於當時幾乎所有的店家或多或少都有一些來源不好交代的商品，所以每次查緝人員臨檢時，商家總是提心吊膽，深怕被波及，不過據訪談得知，通常查緝人員只是沒收商品，而沒有其他較重的處罰²²⁷。聯合報在民國 67 年（1978）亦有一篇文章提及警察局經濟課查緝走私的情況²²⁸，讓我們從另一方面來瞭解，文章寫道：「警察局經濟課以偵辦經濟犯罪案件為主，查緝私貨的工作通常是配合稅捐處或國稅局等單位行動，純屬協助性質，若要到那一家商店搜索，尚需向檢察官請領搜索票，不得單獨行動，俾免苛擾正當商民」。

堀江商場店家們對於查緝人員前來查緝走私品，久而久之，有了自己的一套應付方式，店家平常就習慣於把合法商品置於櫃檯或櫥窗，做門面擺飾供人參考並應付突發的臨檢，而重要的商品則藏在特殊地點，當熟客上門時，才會特別去取來販賣。此外，商場店家們不僅團結，而且互相間都很有默契，每當遇到有不明來意的人士前來探訪或者心懷不軌意圖騷擾商場者，店家們都會相互走告，留意提防，事態嚴重時，甚至所有商場店家會一同拉下鐵門，乾脆不做生意。陳先生²²⁹說：「當年我身材黝黑壯碩，剛從外縣市回高雄工作，因需要購買某些外來品而到堀江去。但是不知為何，無一店家願意理會我的詢問，後來才知道，原因出在我外表看起來很像政府單位的人員。」

堀江商場內的老商家，以個別來說，都是非常的大膽心細，敢於販賣來源管道屬於地下經濟的商品，而且通常各自有其商品來源管道；整體來說，他們非常

²²⁵ 蔡崇本，〈高雄港走私偷渡之研究〉，（東海大學公共事務在職專班碩士論文，2004/5），p199。

²²⁶ 本研究訪查，堀江商場業者，蔡先生，年齡 60 歲左右。

²²⁷ 另有一說，管區警察每個月會來收錢，當時每間店收新台幣 600 元。

²²⁸ 《聯合報》，民國 67 年 8 月 7 日第 3 版，〈委託行洋貨那裡來，跑單幫女客帶著走，物以稀為貴，奢侈貨色很搶手，有些職業旅客穿梭日港搜獲厚利〉。

²²⁹ 本研究訪查，地方耆老，陳先生，民國 29 年次。

的團結一致，一起對抗公權力的查緝與外來競爭及騷擾，在過去的年代，說他們是一種非正式的組織也不為過。不過，就是因為他們大膽心細與團結一致，才能在當年商機無限、競爭激烈的繁華港區全心經營舶來品生意，並維持到民國 70、80 年代（1981-、1991-）的「商圈轉移漸衰時期」與「蕭條」時期。

現在，堀江商場內的商家仍然如以往一樣的團結，只不過如今商場面對的問題不再是商品合不合法問題，而是如何面對其他新興商圈及同性質商場的競爭，如何求新求變以吸引逐漸流失的人潮，堀江商場內的商家成立了「堀江商場管理委員會」，隨時遇到重要事情或有需要討論重要的管理問題時會召開會議，在例行會議上則有年度大會，為商場做整年度的檢討與未來方向的討論。對外堀江商場參加高雄市特色商店街聯誼會，積極參與高雄市政府發展特色商店街的計劃，並配合舉辦各式活動以求再興。

五、小結

簡而言之，堀江商場之所以會興起，實在是佔了天時地利與人和，天時就是下一節將提到的「堀江商場興起的外部因素」與本節所談及的政府舶來品管制情形；此外，堀江商場鄰近高雄港的先天優點就是地利所在；而人和呢？本研究認為，第一節「堀江商場興起的內部因素」所深入探討的各項重點就是了。堀江商場過去的舶來品經營型態與其興盛是由各種相關人士的通力合作才能達成的，這些人士讓堀江商場的舶來品貨源能夠種類繁多且源源不絕，他們讓一般民眾不易取得的舶來品出現在賣場，並在物以稀為貴的情況下，獲取厚利。

第二節 堀江商場興起的外部因素

本節探討堀江商場興起的外部因素，外部因素範圍牽涉極廣，舉凡國際關係、國家政策、社會變遷等等皆是。我們由本節的內容可以發現，堀江商場在如今看來一個小小的地區，卻是受到如此多元的因素所影響，令人值得玩味。本研究經由訪談的第一手資料搭配第二手資料的輔助，將依時間的推移分本節內容為六大項，分別為「日治時代的都市計劃奠定繁榮基礎」、「日治時代高雄築港對鹽埕地區的影響」、「隨政府來台的人力資源與金融資金」、「國民政府的高雄市經建計劃」、「韓戰與越戰時期美軍來台休假帶來商機」以及「國家經濟建設計劃促使國人消費能力提昇」。

一、日治時代的都市計劃奠定繁榮基礎

日治至今，高雄市的發展走向，是由旗津區的旗後街朝鼓山區的哨船頭、鹽埕區、再向東的前金區及苓雅區，最後分別向南擴展至前鎮、小港，向北延伸至左營、楠梓。而這一連串的發展歷程，其實早就於日治時代的三次都市計劃案中奠定了基本的發展計劃。第一次發展計劃自明治 41 年（1908）5 月到大正 10 年（1921）2 月，是為「打狗地區改正計劃」期，計劃範圍包括當時高雄最繁榮的旗後、哨船頭與湊町海埔新生地（即今日鹽埕區的一部份），面積 172 餘公頃。第二次發展計劃則為「高雄都市計劃」期（又稱第二次擴大高雄都市計劃），時間起自大正 10 年（1921）2 月，截止於昭和 7 年（1932）10 月，計劃範圍包括高雄川（愛河）以東的前金與苓雅等地區，面積 900 公頃。第三次發展計劃則為「大高雄都市計劃」期，自昭和 7 年（1932）10 月起，到 20 年（1945）8 月，期中更細分三階段，分段完成。

第二次發展計劃的「高雄都市計劃」開始後的第三年，即大正 13 年（1924）12 月 25 日，由於高雄街人口已超過設「市」標準，因此日本政府明令廢高雄郡，將高雄街升格為市。到了「大高雄都市計劃」期時的昭和 12 年（1937），即將市役所遷入鹽埕地區的榮町（戰後的高雄市政府所在地）。鹽埕地區²³⁰的榮町被選定為高雄市役所所在地後，鹽埕地區的交通建設受到特殊的改善，碎石路多翻修為柏油路或者水泥路面。擁有整齊寬廣的道路，使鹽埕地區成為現代化都市的一員。鹽埕地區對外的交通道路系統，也因為跨越高雄川（愛河）的三座橋樑陸續完工，發揮對外的交通聯絡功能，例如在昭和 9 年（1934）建造的「高雄橋」是鹽埕地區通往苓雅區的橋樑；在昭和 13 年（1938）建造的「大橋」是鹽埕地區通往前金區的橋樑；「川田橋」原名「南興橋」是鹽埕地區通往三塊厝的橋樑²³¹。另外，溝通鹽埕地區與山下町（鼓山區）的陸橋工程在昭和 9 年（1934）10 月興建完成，改善了鹽埕地區與鼓山、左營等地因鐵路阻隔的問題。

第三次發展計劃的「大高雄都市計劃」期中之第三階段，在昭和 13 年（1938）11 月 26 日公佈的「高雄都市計劃地域面積統計」案，更是日治時代台灣都市計劃令發布實施後，台灣第一個地域計劃案例，比昭和 16 年（1941）11 月公佈的「台北地域計劃」早了三年；在「高雄都市計劃地域面積統計」案中決定了市區的住宅區、商業區的面積，鹽埕地區大部分的土地被劃分為商業用區，成為市區的商業中心與行政中心²³²。不過，要提及將鹽埕地區的地位朝向「商業區」發展的相關都市計劃，則最早可以追溯到大正 10 年（1921）的「高雄街市區擴大計

²³⁰ 鹽埕地區當時的行政區劃分有榮町、鹽埕町、北野町、堀江町、入船町。

²³¹ 陳俊，〈高雄港都道路建設發展史〉，《高市文獻》第二卷第一期，（高雄文獻委員會出版，1989/9），p29。

²³² 參考林潔如，〈老舊商店街再利用之都市設計－以堀江商場為例〉，（國立成功大學都市計畫研究所碩士論文，2000），p4 之 2。黃世孟，〈日據時期高雄市都市計劃發展與計劃歷程之分析〉，（國立台灣大學土木工程研究所碩士論文，1988/6），p113-114、p182-200。

劃」，該計劃強調鹽埕地區的都市發展結構，規劃棋盤式街道系統與興建行政機關，此外昭和7年（1932）10月10日，以高雄州公告190號公佈「市區變更計劃」，該計劃中更是已經確定於榮町、前金地區（今日中正三路兩側）全部指定為官衙公署用地，供州廳及相關官署機構使用²³³。

我們可以由各項日治時代的都市計畫內容發現，日治後期日本人建設高雄市時，隨著人口的快速增加，決定促使都市機能分工，形成各個專業地區，而商業區大部分位於今日的鹽埕地區。於是鹽埕地區的政治、經濟機能高度發展，逐漸在都市體系中取得絕對優勢，在市街完善的規劃與商業機能匯集下，餐飲、娛樂等商業機能高度成長，各種專業街道因地緣與地區繁榮、人口集中等因素快速建立，並成為鹽埕地區日後商業發展的主要特色。而本研究的堀江商場原址，在日治後期即有舶來品商業買賣，當時即因位於鹽埕地區的「堀江町」，地處高雄市最繁華的政經中心，在地利的影響下，逐漸發展成專業街道。因此，日治時代的都市計畫可以說是堀江商場之一街初始時期的重要外部因素。

二、日治時代高雄築港對鹽埕地區的影響

日治時代的高雄港築港工程不僅對鹽埕地區的發展有極大的影響力，也對堀江商場的一街初始時期之發展有重要影響力，本研究主要以商業及人口兩方面來探討其影響力。

（一）商業

一個港口對其鄰近地區產業的影響，固然會因其主要機能與扮演角色的不一樣而不盡相同，但是港口有其與生俱來的貿易機能，因此港口的存在必將對鄰近地區的商業型態造成或多或少的影響。

清朝領台時期，高雄港對外開放造成了旗後街與哨船頭街的洋商雲集，商業繁榮，也可以見到高雄港在當時就與鄰近區域商業發展間有了密切關係。日治時代的第一期築港工程完工之前，日本人在高雄設立的株式會社，絕大部分仍然集中在旗後街與哨船頭街，不過也已經有部分會社開始集中到鹽埕地區。

日本政府將築港後的高雄港定位為一個貿易、工商大港，因而隨著築港後港口貿易機能的大為提昇，與港務的繁盛，自然會對原本即以期為軸心的周邊區域之商業型態造成相當大的衝擊，築港後高雄港地區的商業發展可以說是百業齊

²³³ 黃世孟，〈日據時期高雄市都市計畫發展與計畫歷程之分析〉，（國立台灣大學土木工程研究所碩士論文，1988/6），p113-115。

鳴。依據《高雄州統計摘要》²³⁴與《高雄州統計書》²³⁵的商業部分記載，可知道隨著築港後高雄港營運的蓬勃發展，其周圍的商業發展已經不再侷限於旗後街與哨船頭街，而逐漸轉移到以北野町、鹽埕町、堀江町、榮町、入船町為中心的鹽埕地區（今日鹽埕區範圍），以及以田町、湊町、新濱町、哨船頭町為主體的今日鼓山區一帶，並擴及三塊厝、前金、苓雅一帶。基本上而言，距高雄港越近的區域內所成立且越具規模的公司越多，受到高雄港築港後貿易繁忙的影響較顯著²³⁶。

築港後鹽埕地區的公司行號不再侷限於專司一種物品的買賣經營，而改採多角化的經營理念，將觸角延伸到更多不同的領域，小資本額的公司行號林立，並出現在商業發展到相當程度時才會出現的同業工會組織²³⁷，如漁業、畜產業、土木建築業、煙草販賣業、製果業等同業工會（堀江町的工商業情況可以參考表 3-2）。而經營土地販賣、證券公司、汽車出租、遊覽車公司的設立，更足以證明鹽埕地區在高雄築港後之發展已具相當的水準。

（二）人口

日治時代，高雄港所進行的三階段築港工程對鄰近高雄港的地區之發展有相當大的影響，不僅使得高雄地區在台灣地區人口社會增長普遍有限的情況下，仍有大量人口被吸引移入，並讓人口成長率大致上尚能維持某種程度的增長。高雄港築港工程規模固然無法與今日現代化大型工程的規模相比，但在當時，以其工程條件觀之，已經可以算是一項頗具規模的重大工程建設，也足以具有提供大量就業機會的能力，因此自然會有為數不少的人為了爭取工作機會而移居港區附近。

日本在高雄的築港工程，技術人員由日本人擔任是可以確定的，但是築港工程所需的大量非技術性、低層次勞工卻需要在台灣本土募集，因此築港工程期間，鄰近港口的高雄地區人口數量與人口成長率，必會出現較以往成長幅度大很多的增長。尤其距離港口工程所在地越近的地區，如旗後街、哨船頭街、鹽埕庄、鹽埕埔庄²³⁸等街庄人口數量及人口成長率的增長幅度尤大。相對於築港工程基地不遠不近的街庄之人口淨遷移率變化則較緩和，雖略有升降，不過幅度皆不大。至於與築港工程所在地距離比較遠的地區，則呈現人口升降頻繁趨勢，應該是由於許多內部遷移與鄰近城鎮之外來移入人口先以這些地區為暫居地，伺機再移入

²³⁴ 高雄州編，《高雄州統計摘要》，1920-1933。

²³⁵ 高雄州知事官房文書課編，《高雄州統計書》，1934-1937。

²³⁶ 高雄市文獻委員會編，《高雄市舊地名探索》，（高雄市政府民政局出版，1983），p2130-2138。

²³⁷ 商業的發展到了某種程度，才會有籌組工會共謀發展的必要。

²³⁸ 鹽埕庄、鹽埕埔庄兩地即今日的鹽埕區範圍

更近築港工程核心區所致²³⁹。

在昭和 16 年（1941）第三期築港工程停止前，遷移來到高雄港鄰近的鹽埕地區之民眾親身體驗了鹽埕地區的繁榮，也為鹽埕地區的繁華盡了自己的一份心力，1941 年太平洋戰爭造成第三期築港工程乏力建設，工程全部停頓後，遷移來到高雄港鄰近的鹽埕地區之民眾，大部分成為後來鹽埕地區的居民，成為台灣二次大戰後，鹽埕地區發展的重要力量。

三、隨政府來台的人力資源與金融資金

雖然日本人將高雄市建設成為一個現代化的都市，但是日治末期，卻因太平洋戰爭需要，而將高雄市當作日本帝國前進南洋的軍事補給基地以及司令指揮部，此項決定也使得高雄市受到美軍的飛機全力轟炸，不僅高雄市區傳出災情，高雄港也損失慘重，此時的鹽埕地區也受到戰火波及，不少建築物與對外聯絡橋樑、道路水溝被炸燬。

第二次世界大戰結束後，受戰火波及而離開鹽埕地區的居民返回鹽埕，根據民國 35 年（1946）統計，當年鹽埕區人口數為 1 萬 8 千 6 百 46 人，僅次於鼓山區 1 萬 8 千 9 百 11 人，是高雄市人口次高的地區。民國 38 年（1949），中國大陸的國共內戰結束，國民政府播遷來台，總計有 60 萬軍民從大陸遷移到台灣（民國 35 年到 38 年的人口年增長率為 66.90%，主要是民國 38 年大陸遷移來台之人口極眾²⁴⁰），高雄市因為高雄港的原因，選擇居留於高雄市區的人數眾多，使得市區人口暴增。高雄市總人口在戰後初期有 13 萬 2 千 1 百 66 人，而到了民國 38 年（1949）時，已經增加到 24 萬 7 千 4 百 87 人²⁴¹。民國 40 年（1951）時的統計，高雄市總人口有 28 萬 5 千 7 百 42 人，而鹽埕區人口就高達 4 萬 6 千 0 百 64 人，佔全高雄市總人口的 16.12%，已經超過了鼓山區人口數，成為高雄市人口最多的地區。

由上述人口資料可以知道，抵達並定居於高雄市的大陸各省市軍民，大幅的擴增了高雄市的人口，其中，鄰近高雄港的鹽埕區又成為這些遷移人口的主要居住地之一，這些來自大陸的人士與原住於鹽埕地區的居民一同投入高雄市的各項建設，共同創造高雄市的繁榮與興盛。高雄市的重建工作在大陸的人士與原住於高雄的居民一同協力下恢復迅速，而鹽埕區也在短短的幾年內恢復到日治末期的繁榮景象，其中最明顯的是銀行金融業開始延伸擴展到鹽埕區內，希望在繁榮景

²³⁹ 曾鶯斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響〉，（國立台灣大學歷史學研究所碩士論文，1990/6），p66-71。

²⁴⁰ 國立台灣師範大學，〈百年來台澎地區人口的變遷〉，《認識台灣歷史論文集》，（國立台灣師範大學中等教育輔導委員會主編&印行，1996），p338。

²⁴¹ 陳登風，〈高雄市改制二十週年之回顧與展望〉，《高市文獻》第十三卷第一期，（高雄文獻委員會出版，2000/1-3），p10。

象可期的高雄市政經中心內拓展商機。

鹽埕區商業機能的恢復除了其位於政經中心的優越地位外，交通運輸的交通樞紐位置與日治時代棋盤式都市計劃設計都是影響發展及吸引人口湧入的主因，同時也成為銀行金融業設立據點的最佳誘因。民國 35 年（1946）9 月 1 日，台灣土地銀行高雄分行設立在鹽埕區大勇路 131 號；民國 36 年（1947）3 月 1 日，彰化銀行高雄支店改稱「彰化銀行高雄分行」，翌年 8 月遷移到鹽埕區大勇路 70 號（現今則設在鹽埕區五福四路上）；民國 35 年（1946）10 月 5 日改名為「台灣省合作金庫」的合作金庫將「台灣省合作金庫高雄支庫」設立於鹽埕區富野街 61 號，民國 39 年（1950）遷於鹽埕區大公路 115 號；「台灣中小企業銀行」的前身「台灣省人民儲金互濟股份有限公司」在民國 36 年（1947）6 月 1 日在鹽埕區五福四路 202 號成立高雄分公司，接著在民國 37 年（1948）1 月改名「台灣合會儲蓄股份有限公司高雄分公司」，最後因為政府鑒於國內中小企業為經濟體系中的重要一環，為了健全經營管理，於民國 65 年（1976）7 月 1 日改組為「台灣中小企業銀行高雄分行」；至於信用合作社方面，創立於大正 6 年（1917）的「中洲庄漁業者信用販賣買組合」在民國 36 年（1947）改制為「保證責任第三信用合作社」並將總部設於鹽埕區建國三路 332 號²⁴²。

戰後的鹽埕區，在短期內恢復並發展為高雄市的商業金融中心，除了佔有鄰近高雄港的各項優越要件外，高雄市政府在鹽埕區內的設立、身為交通轉運的中心樞紐、高雄市的重要金融銀行分行設立在鹽埕區、來自大陸各省的軍民人士及原住鹽埕地區居民的共同投入經濟建設等等因素都是造成鹽埕區快速發展的重要因素。鹽埕區發展的同時，堀江商場的二三街形成時期也受到這些人力與資金的間接影響，而加快堀江商場的周邊發展，並為堀江商場的商場興盛時期埋下長遠的影響力。

四、國民政府的高雄市經建計劃

國民政府的高雄市經建計劃影響鹽埕與堀江商場是長遠的，國民政府的高雄市經建計劃從堀江商場的二三街形成時期發展開始影響，其力量甚至及於商場的興盛時期。

鹽埕區的商業機能恢復與後來的繁榮興盛中不可忽略的一項主因，是國民政府來台後對高雄市的經濟建設與都市計劃。國民政府對於高雄市的經濟政策，主要仍沿用日治時代的「大高雄都市計劃」內容，確實的依照都市各區域的未來發展型態，予以各項產業的規劃、建設工程。離市區比較遠的小港、前鎮、左營及楠梓等地區被規劃為朝向石化重工業的發展方向；位於高雄市政經中心的鹽埕區，則被規劃為商業金融中心。

²⁴² 杜劍鋒，《物換星移話鹽埕》，（高雄市文獻委員會，2002/12），p70-71。

內政部在民國 44 年（1955）5 月 19 日，公告延續改善日治時代的「大高雄都市計劃」，做為都市發展的主要參考依據，隨後更是陸續公佈了 20 個主要都市計劃，全係由聯合國顧問及台灣省公共工程局所規劃之都市計劃範型，內政部公告的都市計劃案中，有關市區商業機能發展的方向，大致為以高雄火車站為主軸的條狀帶商業區延伸，經過中山一路，再垂直右轉中正三路及四路，經過鹽埕區的舊高雄市政府前，精華地段則坐落在當時最繁華的鹽埕區²⁴³。

由本研究第二章第三節「高雄市的都市計劃」內容中可以看到，民國 42 年（1953）政府實施第一期的「經建計劃」，將高雄市建設為工業化重鎮，規劃成為全國經濟建設中心，並且隨著工業投資的不斷增加，工業機能的越顯明，促使高雄市的都市規模不斷擴大，民國 44 年（1955）內政部參考修正日治時代的「大高雄都市計劃」，確定高雄市為台灣現代經濟建設的重心地區。而在高雄的都市型態有了明確的發展方向後，更是吸引了大批的勞動人口進入高雄市定居，在市區人口逐年增加與政府各項建設措施的實現下，人民生活水準明顯改善，經濟繁榮，此時鹽埕區的市中心商業機能更是因此突顯，往後漸漸成為民眾消費、經濟活動的地區，一直到民國 70 年代（1981-）都是如此。

五、韓戰與越戰時期美軍來台休假帶來商機

韓戰與越戰時期美軍來台休假帶來的商機同時為鹽埕區與堀江商場帶來驚人的消費力量、商業發展與商品流通，美軍來台休假的影響跨越堀江發展的兩個時期，即二三街形成時期與商場興盛時期，讓堀江在當時取得甚多優勢，例如商品的取得管道增加以及有能力消費高價舶來品的人士大增。

民國 40 年（1951），台美政府在台灣成立駐台美軍顧問團，並在民國 43 年（1954）簽定「中美共同防禦條約」，同年，因韓戰關係，美國發表「台灣海峽中立化」聲明，美國海軍第七艦隊開始協防台灣海峽，民國 44 年（1955）美軍在台成立「駐台美軍協防司令部」，民國 54 年（1965）越戰爆發，當年美軍在台灣成立「R and R」（rest and relaxation）由執行小組負責接待來台度假的美國大兵²⁴⁴，台灣有不少地方成為美軍的渡假中心，隨著越戰戰事逐漸升高，美軍投入越戰的兵員日增，為提供平日美軍休假的地點，而高雄市因地利之便，被列為美軍官兵休假的主要地方，鹽埕區的七賢三路更因為鄰近高雄港的因素，成為美軍官兵休閒消費的最主要去處。

從民國 54 年（1965）起，美國介入越戰，民國 61 年（1972）美軍停止來台休假（駐台美軍減至千人上下），至民國 64 年（1975）撤離期間，台灣因戰略位置，成為美軍的後勤補給地及休假中心之一。美軍在台的消費及後勤單位提供的

²⁴³ 杜劍鋒，《高雄車站今昔—南來北往人潮如湧六十秋》，（高雄市文獻委員會，2001/12）p110。

²⁴⁴ 鍾俊陞，《千年媽祖：湄洲到臺灣》，（人間出版社，1988）。

服務，為台灣帶來相當的外匯，及社會文化的影響。越戰初期，每年約有兩萬多名美軍官兵到台灣消費，民國 50 年代（1961-）末期的越戰高峰期時，每年到台灣休假的美軍高達四萬人以上，到了越戰的末期（民國 60 年代初），據非正式估計，每年有約十萬美軍官兵來台消費²⁴⁵。

這些來台休假的美軍官兵為休假地區帶來極大的商機，也是台灣一般民眾在國家對外經貿管制下，能夠賺取美元的最佳良機。這些美國大兵的消費能力之高，在當時的台灣經濟條件下，可說是少見的情況，鹽埕區的老一輩的民眾都對於當時美軍的消費能力留下深刻的印象。陳先生²⁴⁶說：「美軍來高雄港下船休假，必定會積極的消費，流連在酒吧、西餐廳、俱樂部的美軍更是花光身上的現金或者變賣身上物品，以求能在休假期間玩的盡興，他們一擲千金的氣魄，令人印象深刻」。

60 年代（1971-）的台灣正在邁向工業化與都市化的階段，增加社會生產是國家政策重點，休閒娛樂被視為不正當消費，此時的休閒場所，其實再現著濃厚的階級意識在內，是屬於上流人士與外籍人士的消費場域，因此當時能夠在鹽埕區的特殊營業場所消費的人，不是美軍官兵就是台灣內部的上流人士（特別是官員、地方菁英與外省籍菁英），而且那些特殊休閒場所的消費水準之高，不是一般民眾能夠花費的起的。

不過當時美軍來台休假的消費不僅只惠及那些特殊休閒場所，周圍的商業都會因此帶動繁榮。我們亦可以說，美軍官兵來高雄市休假，實際對於鹽埕區整體的商業榮景有很大的影響力。由另一方面來看，美軍顧問團駐台，休假美國士兵來台或返鄉，因不需付進口稅及運費，軍人頻繁購買具有中國與東方味道的商品回國，也促進美軍休假地點的商業興盛，繼之越戰，美國軍人在台人數遽增，美國軍人的整體購買力更是激增。

六、國家經濟建設計劃促使國人消費能力提升

國家經濟建設計劃的影響對堀江商場的發展來說是全面性的，橫跨除了一街初始時期以外的各階段，甚至堀江商場發展階段中的商圈轉移漸衰時期時，也仍然對堀江的經營有很大的影響。

民國 41 年（1952），政府推動第一次「四年經濟計劃」，使得民國 40 年代（1951-）的農業生產恢復到了日治時代的最高水準²⁴⁷。而工業方面，則因進口替代運作上了軌道而持續的發展。以後，台灣的經濟特徵乃是從海外進口資材，在工廠加工出口海外的「加工貿易」，可以說是極端的貿易依存型經濟。民國 40

²⁴⁵ 杜劍鋒，《物換星移話鹽埕》，（高雄市文獻委員會，2002/12），p78。

²⁴⁶ 本研究訪查，地方耆老，陳先生，民國 29 年次。

²⁴⁷ 許極燉，《臺灣近代發展史》，（前衛出版社，1996/9），p555。

年代（1951-）的經濟狀況是以農產物為中心，以農業扶植工業化，另一方面則由美援來填補國際貿易收支的赤字狀況，民國 40 年代（1951-）的經濟發展乃是民國 50 年代（1961-）高度經濟成長的準備期間。

民國 50 年（1961）的第三次「四年經濟計劃」，其目標規定有改善投資環境和拓展對外貿易等。民國 55 年（1966），高雄加工出口區開始運作²⁴⁸，民國 57 年（1968）有百萬農村剩餘人口投入加工出口區參加生產，加速勞動集約型出口加工業的迅速發展。在外資主導下，電器、電子產品，以及紡織衣料兩大出口製品獨占鰲頭。經濟發展從民國 40 年代（1951-）的出口替代工業轉換成民國 50 年代（1961-）的加工出口工業，而達到了高度的經濟成長。

民國 60 年代（1971-）經濟的發展特徵，基本上是民國 50 年代（1961-）的延長。民國 62 年（1973）起政府推動「十大建設」投資，整備產業基本設施以及建構重工業化的基礎產業，如石油與製鐵，加上受到越戰軍需用品的大量需求，出口的成長率超過民國 50 年代（1961-）。整個民國 60 年代（1971-）可以說是一個從出口加工業轉移向重工業化的過渡時期。

民國 70 年代（1981-）的經濟建設計劃則把重點放在扶植高科技產業，民國 68 年（1979）政府擬定「經濟建設十年計劃」（1980-1989），選擇機械工業與電子資訊工業作為策略性工業²⁴⁹。民國 69 年（1980），新竹科學園區開始營運，選定電腦、電子零件、軟體等資訊處理產業，以及精密機械、農業機械、汽車零件、電器等資訊電子與機械兩個部門做為策略性產業，在政策上予以優惠獎勵²⁵⁰。民國 79 年（1990）12 月，行政院經濟建設委員會指定通訊、資訊、消費性電子、精密機械與自動化、高級材料、半導體、特用化學藥品與製藥、航太、醫療保健、污染防治等 10 項新興工業為民國 80 年代（1991-）的重點發展工業²⁵¹。

民國 80 年代（1991-）以後，台灣的平均國民所得急速增加，民國 77 年（1988）時便超過世銀定義的高所得（6000 美元）達到 6333 美元，民國 86 年更是已經倍增到 12000 美元以上。另一方面，台灣的外匯存底則因受到美元貶值（台幣升值）與貿易出超的累積，民國 76 年（1987）時才 463 億元美金，但是民國 83 年（1994）時，外匯存底已經接近 1 千億元美金（970 億元美金），僅次於日本，成為世界第二大的外匯存底國家²⁵²。

由上述民國 40 年代（1951-）到民國 80 年代（1991-）的台灣經濟發展歷程來看，我們可以說，國民政府轉移到台灣後的初期，對於美援極度依賴，但是如

²⁴⁸ 民國 43 年（1954）頒布「外國人投資條例」、民國 44 年（1955）的「華僑回國投資條例」以及民國 49 年（1960）的「投資獎勵條例」，這些條例規定給予外國人或華僑投資在稅制及工業區取得上有優惠的措施。民國 55 年（1966），高雄加工出口區開始運作，就是前述各項政策條例的實踐。

²⁴⁹ 張珮雲，〈美國對中華民國發展經驗的看法〉，（政治大學外交研究所碩士論文，1990/7），p10。

²⁵⁰ 許極燉，《臺灣近代發展史》，（前衛出版社，1996/9），p557。

²⁵¹ 許極燉，《臺灣近代發展史》，（前衛出版社，1996/9），p557。

²⁵² 許極燉，《臺灣近代發展史》，（前衛出版社，1996/9），p557。

果沒有當時的美援，則不可能出現今日的台灣奇蹟²⁵³。而之後的民國 50 年(1961)到民國 62 年(1973)年，這段「出口導向」時期則是台灣經濟發展的黃金時代，其實質經濟成長率平均每年超過 10%²⁵⁴，而且物價安定，一般人的生活明顯的普遍提昇，但是也造成我國對外貿的依存度過高，使得國內經濟極易受到國際經濟景氣變動影響。民國 62 年(1973)，國際上發生石油危機，亦為我國產業帶來衝擊，此時政府展開的「十大建設」投資計畫，則以國營企業及公共建設投資來彌補民間投資的不足，緩和了經濟衰退，維持經濟成長，也造就往後台灣經濟奇蹟。

民國 40 年代(1951-)到民國 80 年代(1991-)的一連串國家經濟建設計劃，不僅創造了台灣經濟奇蹟，也促使台灣的國民所得增加、生活富裕，消費能力提昇。人民在有能力滿足生活所需的物質需求後，也開始尋求休閒消費或者轉而消費當時國內少見、時尚新潮的舶來品。民國 50 年代(1961-)與民國 60 年代(1971-)的台灣經濟發展黃金時代，也就是高雄市鹽埕區堀江商場的最盛時期，堀江商場的新潮舶來品吸引了當時有高消費能力的人士前來消費，而且是為當時國人能夠購買到外國商品的少數地方之一，促成了堀江在往後舶來品專業街上的地位。民國 62 年(1973)開始的「十大建設」更是讓全民經濟能力大幅提昇，讓大部分民眾有了能力去購買高價位的舶來品，也擴大了堀江商場的顧客層面，使客源絡繹不絕。蕭太太²⁵⁵說：「台灣整體的景氣對堀江的興盛有很大的影響，堀江興盛時期時，正當國家重大建設推動階段，各階層各行業都能有不錯的收入，因此有錢到堀江消費，不過當經濟不景氣時，也會嚴重影響消費人潮」。

七、小結

本節「堀江商場興起的外部因素」討論的即是造成堀江商場興起之天時、地利、人和中的「天時」，而造成這種「天時」的因素主要有六大項，分別是日治時代的都市計畫與築港工程、二次大戰後國民政府帶來的資金與人力資源以及規劃完善的高雄市經建計畫、韓戰及越戰時美軍來台休假所帶來的龐大商機，以及國民政府經建計畫下所造成的國民消費水準提昇。

日治時代的都市計畫與築港工程讓堀江商場所處的行政區「鹽埕區」成為政經與人口集中區，使該地自然發展成為重要商業區，堀江商場當然身受其利；戰後國民政府帶來的資金與人力資源以及國民政府的高雄市經建計畫則延續了鹽埕地區的繁榮與發展；韓戰及越戰更是讓位處高雄港旁的鹽埕地區獲得美軍的龐大消費力量；而經建計畫下所造成的國民消費水準提昇更是讓大部分民眾都有能力到鹽埕地區與堀江商場來消費。

²⁵³ 張珮雲，〈美國對中華民國發展經驗的看法〉，〈政治大學外交研究所碩士論文，1990/7〉，p6。

²⁵⁴ 許極燉，〈臺灣近代發展史〉，（前衛出版社，1996/9），p553。

²⁵⁵ 本研究訪查，前堀江商場業者，蕭太太，民國 45 年次。

第三節 堀江商場沒落的因素

本章一、二兩節分別敘述堀江商場興起的內外部因素，本應在談及沒落的因素時也分別由內外部來探討，然而堀江商場沒落的因素由於是同時受到內外部因素的交錯影響而無法明確分別出是屬於內部或者是屬於外部因素，故本節在研究堀江商場沒落因素的時候將不再分開談論。本節分為四大段落來介紹沒落的因素，三大段落分別為「開放觀光與大陸探親」、「關稅的降低與走私罰責的提高」、「高雄市商圈的多元化與商圈的轉移」、「其他商街的興起與沒落對堀江商場的影響」。

一、開放觀光與大陸探親

(一) 開放觀光

民國 38 年（1949）國民政府遷台後，為了防止中共情報人員入侵，對台灣地區入出境的人民、旅客採取非常嚴格的管制，各項國際旅遊業務的發展受到非常大的限制，觀光旅遊活動不普遍。民國 42 年（1953）10 月底，行政院公佈「旅行業管理規則」，其中第二條，將旅行業歸類於特許行業，以交通部為其主管機關²⁵⁶。民國 46 年（1957）2 月 1 日行政院施行「戡亂時期台灣地區出入境管理辦法」及「國軍人員及其親屬入境出境辦法」取代原先的「戡亂時期台灣省准許人民入境出境暫行辦法」²⁵⁷，雖然有意簡化入出境資格及手續，但仍然是十分嚴格。此時就國人出境方面而言，由於對出國人員的身分加以限制，出國旅客因此不多。另一方面就入境而言，雖然不限於在台居民之親屬才准入境，但是對於華僑及外國人來台資格，除學生外，仍限定在商務性質，純為觀光名義來台者實不多見。

民國 59 年（1970）日本在大阪舉行萬國博覽會，警備總部曾放寬入境的限制以吸引到日本參觀博覽會的外國旅客來台觀光，同時旅行業也在博覽會期間安排國內旅客赴日參觀博覽會。當時，台灣尚未開放國民出國觀光，旅行業是利用各種名目，如商務、探親等替旅客辦理申請手續，非法包辦出入境。然而當博覽會結束後，國人出國旅遊的風氣已經養成，還是有人透過旅行社辦理出國旅遊。

²⁵⁶ 中華民國政府，《交通公報》第三卷第 11 期，（政府出版物，1953/11），pl。

²⁵⁷ 中華民國政府，《發展觀光事業》，（中央委員會第五組編印，1957）。

雖然警備總部訂定「旅行社代辦旅客出入境申請處理規則²⁵⁸」，欲使代辦入出境申請有法可管，藉以遏止非法包辦行為，但是效果不彰。非法包辦旅客出國的旅行社仍然大量增加。自民國 60 年（1971）到民國 64 年（1975）間，經營安排國內旅客出國旅行的旅行社相繼增加，在數量上與經營國外來台旅客的接待及導遊業務的旅行社，相差無幾，甚至有超過的趨勢²⁵⁹。

在國民政府戒嚴體制之下，對於國家安全最擔心之一的是中共情報人員入侵台灣，同時政府亦不希望人民出國，造成外匯的流失及沾染外國自由風氣，以便於戒嚴體制的持續，所以旅行社包辦國內旅客出國觀光被認為是非法的行為。因此政府在民國 61 年（1972）決定對各旅行社全面研析與積極輔導、整頓，交通部更於民國 62 年（1973）到民國 63 年（1974）的一整年間，停止受理新的旅行社申請登記²⁶⁰。但由於成效不彰，政府決定在民國 65 年（1976）底，對旅行業做第二次整頓，此次是由行政院決議，指示交通部會同有關機關共同整頓旅行業，但非法包辦出國的旅行社仍然存在²⁶¹。

由於台灣外匯累積已經到了一定程度，不再以累積外匯為主要目標，而且為了解決日益增加的非法包辦出國觀光的問題，於是政府在民國 68 年（1979）1 月 1 日，開放國人出國觀光。然而開放出國觀光初期，外匯仍然是受到管制的，對於出國觀光旅客所能攜帶的外幣仍然有一定的數量限制。但旅行業能依職務之便，非法結匯，也就是利用顧客辦妥的護照申請結匯，從中轉取黑市與官價的差額，套匯得利。例如，當時到香港旅遊可以結匯 1100 美元，如果在申請表格上多填幾個東南亞國家，則可以結匯 2200 到 6600 美元，而當時的美元黑市價格與官定價格差很多，6000 美元的差價大約新台幣 3 萬元，故有些業者會與顧客協議只要將結匯讓給旅行社，就折價免費招待到香港遊玩²⁶²（有關旅行業者的非法結匯情形可以與本研究第四章第一節的第四小段落「堀江商場與附近專業街的群聚關係」互相呼應）。

探討過上述台灣管制觀光到開放觀光的過程後，我們開始可以深究在此管制過程中及開放觀光之後，究竟如何對鹽埕區堀江商場的變遷形成什麼樣的變數以及如何對其沒落造成影響。

首先先就開放觀光前的限制來看有以下兩點：

1 管制觀光初期跑單幫的限制：

²⁵⁸ 「旅行社代辦旅客出入境申請處理規則」第一條：『為便利旅客出入境申請，杜絕偽證造假，非法包辦出入境，特定本規定』。（「旅行社代辦旅客出入境申請處理規則」，民國 60 年 5 月 14 日行政院（60）內字第 4332 號令核定）。

²⁵⁹ 黃守高等，《開放國人出國觀光後旅行業經營管理有關問題之探討》，（交通部編印，1981/8），p10。

²⁶⁰ 王國樑等，《「旅行業如何正常運作與應否開放設立」研究計劃》，（交通部觀光局委託中華經濟研究院研究計劃，1987/6），p1。

²⁶¹ 王國樑等，《「旅行業如何正常運作與應否開放設立」研究計劃》，（交通部觀光局委託中華經濟研究院研究計劃，1987/6），p2。

²⁶² 黃守高等，《開放國人出國觀光後旅行業經營管理有關問題之探討》，（交通部編印，1981/8），p39。

民國 39 年（1950）到民國 57 年（1968）的二三街形成時期期間，國人出境方面因為政府對出國人員的身分加以限制，出國旅客因此不多，故台灣本地人士跑單幫的情況比較少。另一方面就入境而言，因觀光名義來台者實不多見，而由於學生與用商務性質來台的華僑及外國人比較多，造成委託行及買賣舶來品的商家幾乎是利用僑生來回學校與居住國間的機會以及華僑或者外國商務人士來台投資的機會委託其協助跑單幫。

2 旅行業者非法代辦旅客出入境：

民國 50 年代（1961-）後期到民國 68 年（1979）政府開放觀光期間內（二三街形成時期末段至商場興盛時期結束），乃至於民國 70 年代（1981-），旅行業者有其管道可以代辦以商務、探親、業務考察團或訪問團名義出國，參加的團員也多以公司的高級職員、或社團組織的重要幹部為主。然而還是有些不符合當時出國條件卻為了特殊目的的需要出國的人，旅行社另外設立幾家公司，其中甚至握有外國聘書或邀請函的，以便給這些特定的顧客掛名，安排其出國所需之證明文件，不過當然旅行社方面會索取高額的費用，以符合特殊安排所需的風險及花費。因此與委託行或舶來品商家有關的跑單幫人士，能夠藉由與旅行業者合作的方式，出國買辦舶來品回國。除了與旅行業者合作外，跑單幫人士通常也會有自己的管道，取得合法出國的資格。T 太太²⁶³說：「我們當時出國跑單幫大都以商務名義出國，那時候要出國需要很多資格審核，甚至要求必須有保證人出示證明」。

其次談及開放觀光之後對堀江商場的變遷形成什麼樣的變數：

1. 開放觀光後外國舶來品需求大減：

民國 58 年（1969）到民國 68 年（1979）的商場興盛時期時，台灣人民歷經各項經濟重大建設，生活水準提高、國民所得增加、物質需求漸增的情況下，對於外國舶來品有著高度的需求。但是在民國 68 年（1979）政府開放國人出國觀光，以及往後的民國 70 年代（1981-），台灣內部有能力消費高價位舶來品的民眾，由於有了自行出國購買舶來品的機會，反而造成國內的舶來品市場需求度漸趨緩和，因此也造成舶來品商行與委託行的受歡迎程度逐漸下降，雖然民國 70 年代（1981-）時的堀江商場處於尚且有利可圖的「商圈轉移漸衰時期」，但是相關人士也已經漸漸感到舶來品市場的需求與商品價值有減低的趨勢。

²⁶³ 本研究訪查，前堀江商場業者，T 太太，民國 40 年次。

2. 舶來品市場漸趨年輕化與低價位：

開放觀光時間久了以後，人民出國已經習以為常，不再於國內消費高價位的舶來品；更由於高消費能力者有了機會自行出國採購，因此國內的舶來品市場顧客消費水準有降低趨勢。民國 77 年（1988），位於大統商圈內的「新堀江商場」成立，承襲鹽埕區堀江商場的「流行、精品、新潮」趨勢，往後的舶來品市場漸趨年輕化與低價位，舶來品不再是成年人的需求品與高消費能力者所能消費的東西。鹽埕區堀江商場在此時仍然在舶來品業界擁有高度的知名度，但隨著時間的流逝，開放觀光效應的持續發酵，以及加上政府於民國 76 年（1987）的解嚴與開放大陸探親的後續效應（大陸貨需求減低），讓鹽埕區堀江商場逐漸失去優勢，甚至高雄市商圈的多元化與中心商業區的轉移，共同造成了堀江商場的沒落（商圈轉移漸衰時期）。

（二）開放大陸探親

民國 76 年（1987）台灣政治環境有了重大變革，支配台灣政治經濟發展的戒嚴令於民國 76 年（1987）7 月 15 號宣告解除。同年 11 月政府亦開放大陸探親，名目上雖然只能探親，但實際上有意到大陸的人士及旅行業者早已經規劃好大陸旅遊的行程。不久立法院也一再質詢，要求開放以其他事由到大陸，例如觀光。然而開放的初期，政府當然無法輕易冒進，政策上仍然是暫時不予開放，不過，主意大陸市場的相關行業人士已經嗅到新的商機，並已準備隨時前進大陸，開拓新商機。

開放大陸探親，對於堀江商場及進行舶來品買賣的商家來說，最大的影響是大陸貨出現了如同開放觀光時，出國觀光人士能自行帶舶來品回台的管道，大陸探親也出現了攜帶大陸貨的新管道，而且這種行為比起開放觀光時期更成熟也更多樣化。其實在民國 68 年（1979）1 月 1 日，開放國人出國觀光後，國人出國觀光就會有購買大陸貨回台的情況了。當時觀光客只要事先將包裝拆掉，沒有大陸生產的字樣²⁶⁴，只要數量不多，海關官員也不會太刁難，因此過關機率很高。許多單幫客興起利用這種機會將大陸貨品零星的帶入台灣販賣。由於夾帶量不大，所以夾帶的貨品價值也比較高，例如大陸古玉、大陸古幣、中藥材等等。另外也有一些單幫客則以一般消費者為對象，多帶成藥與食品，海關人員盤查時則謊稱是給長輩使用的，而海關見量不大也會酌情予以放行²⁶⁵。這種化整為零方式攜帶的大陸貨品與走私進口的大陸貨品有明顯的區別。

²⁶⁴ 海關辨認是否為大陸貨品，多依靠看察貨品外包裝是否是簡體字，以及是否外包裝上有大陸地名為主要辨別方式。

²⁶⁵ 池宗憲，〈從劉永倫渡談海空走私內幕〉，《聯合月刊第 41 期》，（聯合月刊雜誌社，1984/12），p96。

若依開放大陸探親的當時，海關根據「取締匪偽物品辦法」所訂的驗關法令規定，旅客仍然是不得攜帶「匪貨」入境的，然而實際上為顧及通關作業速度及避免過度擾民，因而在「開放大陸探親」後，政府相關主管單位對於國內旅客攜帶少量大陸製紀念品或土產入境一事，曾做過指示：為了便利旅客通關，對於少量和標示不明的大陸物品，默許攜帶入境。海關總署的相對應策略更是直接對以下兩種大陸物品做出明確規定：1、國內無法生產，專供醫療用的中藥品。2、國內不生產的農產品，在適當範圍內，皆准許旅客有限度的攜帶入境。亦即在海關官員驗關時，只要物品上面無明顯中國製造的標籤或文字，並且在自用範圍內，即准許少量攜入²⁶⁶。因此由上述可知，大陸貨品由觀光客零星攜帶入關的檢查，從「開放觀光」時期的睜一隻眼閉一隻眼，到「開放大陸探親」後已然有了明確的默許通關指示。

隨著解嚴與開放大陸探親，以及兩岸敵對意識的緩和，民間輿論及報紙社論也出現了要求政府有條件開放大陸土產品進口的呼聲。在中國時報於民國 77 年（1988）3 月所做的民意調查顯示，贊成兩岸雙方直接貿易者佔了 40%²⁶⁷。在開放探親後，民眾皆有既然開放探親了，為什麼大陸貨物不能直接進來的聲音與心態。而早在政策開放前，買賣使用大陸貨品也已經少有見到取締的情形（早期買賣大陸貨會有人檢舉告密），甚至大陸貨品在舶來品市場的買賣更是眾人皆知，更形成潮流，台灣民眾對大陸貨品已經有相當高的接受程度。

探討過上述台灣解嚴到開放大陸探親對大陸貨品入關限制的敘述後，我們開始可以探究，究竟開放大陸探親如何對鹽埕區堀江商場的變遷形成什麼樣的變數以及如何對其沒落造成影響。本研究將分下列幾點來敘述：

1 民眾對大陸貨品的需求度下降：

在民眾漸漸能夠自行從大陸或者第三地（如香港）取得大陸貨品回台後，已經對於大陸貨不再有到舶來品商家或委託行購買的高度需求，因此舶來品商家或委託行原本能夠取得大陸貨之特殊管道失去其應有的獨特性，大陸貨不再稀奇。除了台灣目前仍在管制的大陸貨品外，大陸貨品對一般民眾來說已經失去魅力。而且對於外省籍人士來說，購買大陸貨品除了需求外，更大的成分是對於原鄉的思念，然而在政府開放大陸探親後，既然已經能親自回鄉了，也就漸漸不再對購買大陸貨品產生極大的興趣。

2 開放大陸貨品進口衝擊走私貨市場：

接著台灣解嚴到開放大陸探親之後，大陸貨品開放政策亦漸漸鬆綁，開放品類的走私貨，喪失了供需原則中的優勢，走私者無法獲取

²⁶⁶ 《自立晚報》，民國 76 年 9 月 17 日第 3 版。

²⁶⁷ 馬英九，《兩岸關係的回顧與前瞻》，（行政院大陸委員會，1992/10），p59。

高額利潤，紛紛另謀他圖。例如可食用性中藥開放進口後，當歸、黑棗、枸杞在台灣海關的緝私名單中幾乎被除名。漸漸地，在舶來品商家或委託行已經幾乎看不到大陸走私貨（應該說，相關貨品由於已經是合法商品，而不再屬於走私貨，另一方面來說，由於開放的物品在部分商店已經隨處可見，舶來品商家或委託行不再以這些商品做為特色，同時也已經對民眾較無吸引力）。

3 跑單幫取貨的比率提高：

開放觀光、台灣解嚴到開放大陸探親以後，走私貨的獲利程度降低，而跑單幫的取貨方式漸成主流，另外跑單幫的定義也漸漸脫離「走私的範疇」，由於大陸貨與外國舶來品的進口管制在解嚴以後已經逐漸開放，跑單幫再也不是偷偷摸摸的進貨，「跑單幫」在民國 80 年（1991）以後漸漸變成另一種定義，也就是「商家自行或間接委託他人至國外進口少見或者特色商品回台販賣」。甚至現今有些舶來品商家不再自行跑單幫，可以利用網際網路國內下單，國外訂貨，短期內就可以利用海空運，輸送來台進行買賣²⁶⁸。

二、關稅的降低與走私罰責的提高

（一）關稅的降低

我國近幾十年來在快速經濟發展與轉型下，已由農業社會轉變為工商業社會時代，近幾年來更發展成為對外貿易大國，不過，由於我國為海島型經濟，對外貿易依存度高，國內生產物品少，大部分必須仰賴進口，而政府為了維護經濟秩序、國家利益及符合國際貿易規範，常常訂立各種管制措施。

台灣過去因管制政策嚴格，造成貨品進口不易，而使得走私有厚利可圖，形成走私猖獗的情況。但我國在隨著經濟的發展、社會與市場的需求改變，以及為求入 WTO，已大幅度的改變關稅稅率的結構。

走私的主要原因，可以以幾點來含括，那就是過高的稅率結構、政府管制措

²⁶⁸ 目前所謂的跑單幫，多半是指小資產家（資本額再 50 以下到 300 萬以上不等），因其資本額的限制，無法負擔正規品牌的代理費，轉而以個人方式至國外批貨，以個人身分將貨物直接帶入國內，如果為了避免稅金，需好好的控制行李重量（一般行李為 32 公斤以下）目前比較常見的是跑單幫業者托給產地國的委託行，將其所選購的商品委託報關人員進口方式進口，以快遞或郵寄的方式，可以免除關稅的負擔，並在本地市場轉手賣出以獲取利潤。其特色是數量不多，款式新穎、具獨特性、市場重複性較低、流行速度較快等等。參考資料來自【許麗兒，〈高雄市新堀江商圈青少年消費空間之詮釋〉，（國立高雄師範大學地理系碩士論文，2002/7），p55】。

施嚴格及地下經濟市場的存在。以高稅率結構來說，一個國家的進口稅率提高，將會使得合法進口貨物的成本增加，走私漏稅有利可圖的情況下，會形成誘因助長走私。而當經濟活動有了租稅負擔時，就會有某些經濟活動爲了逃避租稅而轉入地下，走私行爲，也是地下經濟的一環，高稅率結構形成走私活動增加的原因之一。

因此，政府適度的降低走私較多物品的關稅稅率，使走私者無利可圖，就會失去走私的誘因。政府近 20 年來在經濟發展、社會開放與市場需求改變的情況下，已經逐漸降低關稅稅率結構，甚至爲了加入 WTO，關稅稅率的結構已大幅度的調整²⁶⁹，許多貨品已經不再如過去一般有著高額關稅。

關稅稅率向下調整使得一般商店與大型百貨公司可以以更低於以往的成本取得商品，一般商店與大型百貨公司在關稅稅率調整下，提昇了在外國貨品買賣上的競爭力，而堀江商場卻因爲關稅稅率向下調整失去走私貨的免稅低價優勢，因此，關稅稅率的降低，也是促成堀江商場沒落的因素之一。

（二）走私罰責的提高

假如走私的平均風險成本不變，可是走私罰責提高，則走私的利潤降低，將會使走私情形減少。故提高罰則，將有助抑制走私行爲，減少走私活動。我國走私行爲之罰則，主要法律爲民國 23 年（1934）公佈而民國 94 年（2005）修正的「海關緝私條例」與民國 37 年（1948）公佈而民國 95 年（2006）修正的「懲治走私條例」²⁷⁰（見表 4-3）。

在懲治走私條例上，民國 91 年（2002）公佈修正過去的條文，共修正公佈全文 13 條；民國 95 年（2006）修正公佈第 2、3、13 條條文。故民國 91 年以後即將第 2 條後段規定併科罰金之上限，由原來新台幣 20 萬元以下，修正提高到 300 萬元以下；第 3 條後段規定得併科罰金，由原來 9 萬元以下，修正提高到 150 萬元以下。第 2 條與第 3 條上限罰金部分與修正前相較，提高約 15 倍左右。

走私罰責的提高，使得走私的利潤降低，與委託行舶來品買賣有直接相關的走私活動慢慢開始萎縮，再加上關稅的降低，一般商店與百貨公司容易降低成本買賣外國貨品與委託行競爭。因此，走私罰責的提高，也是促成堀江商場沒落的因素之一。

²⁶⁹ 目前進口稅率仍偏高的進口物品舉例，日本菸及歐洲菸進口稅率 27%、大陸酒及藥酒進口稅率 40%、茶葉進口稅率 20%、成衣進口稅率平均 12.5%，以上以中華民國海關進口稅則（ccc）2002 年的數據爲準【財政部關稅總局網站，<http://web.customs.gov.tw/np.asp?ctNode=6675>，2006/6】。

²⁷⁰ 全國法規資料庫 <http://law.moj.gov.tw/>，查詢時間 2006/6。

表 4-3 台灣走私行為主要罰則表

		海關緝私條例	懲治走私條例
走私者	徒刑	無	私運管制物品進口、出口逾公告數額者（此所稱管制物品及其數額，由行政院公告之），處七年以下有期徒刑，得併科新臺幣三百萬元以下罰金。
	罰鍰	1、私運貨物進口、出口或經營私運貨物者，處貨價一倍至三倍之罰鍰。其招僱或引誘他人為之者，亦同。 2、報運貨物進口而有下列情事之一者，得視情節輕重，處以所漏進口稅額二倍至五倍之罰鍰，或沒入或併沒入其貨物：一、虛報所運貨物之名稱、數量或重量。二、虛報所運貨物之品質、價值或規格。三、繳驗偽造、變造或不實之發票或憑證。四、其他違法行為。	私運管制物品進口、出口逾公告數額者（此所稱管制物品及其數額，由行政院公告之），處七年以下有期徒刑，得併科新臺幣三百萬元以下罰金。
運送者	徒刑	無	運送、銷售或藏匿第 2 條第 1 項（第 1 項所稱管制物品及其數額，由行政院公告之）之走私物品者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣一百五十萬元以下罰金。
	罰鍰	以船舶、航空器、車輛或其他運輸工具，私運貨物進口、出口、起岸或搬移者，處船長或管領人新臺幣十萬元以上五十萬元以下罰鍰；其情節經查明前述運送業者有包庇、唆使或以其他非正當方法，使其運輸工具之工作人員走私貨物進口或出口者，除依本條例或其他法律處罰外，並得停止該運輸工具三十天以內之結關出口。前項運輸工具以載運槍砲、彈藥或毒品為主要目的者，沒入之。	運送、銷售或藏匿第 2 條第 1 項（第 1 項所稱管制物品及其數額，由行政院公告之）之走私物品者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣一百五十萬元以下罰金。

販售者	徒刑	無	運送、銷售或藏匿第 2 條第 1 項（第 1 項所稱管制物品及其數額，由行政院公告之）之走私物品者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣一百五十萬元以下罰金。
	罰鍰	起卸、裝運、收受、藏匿、收買或代銷私運貨物者，處三萬元以下罰鍰；其招僱或引誘他人為之者，亦同。	運送、銷售或藏匿第 2 條第 1 項（第 1 項所稱管制物品及其數額，由行政院公告之）之走私物品者，處五年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣一百五十萬元以下罰金。
包庇者	徒刑	無	<p>1、服務於鐵路、公路、航空、水運或其他供公眾運輸之交通工具人員，明知有走私情事而不通知稽徵關員或其他依法令負責檢查人員者，處三年以下有期徒刑、拘役或科新臺幣一百五十萬元以下罰金。</p> <p>2、稽徵關員或其他依法令負責檢查人員，明知為走私物品而放行或為之銷售或藏匿者，處七年以上有期徒刑。</p> <p>3、公務員、軍人包庇走私者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑。</p>
	罰鍰	海關對於報運貨物進口、出口認有違法嫌疑時，得通知該進口商、出口商、貨主或收貨人，將該貨物之發票、價單、帳單及其他單據送驗，並得查閱或抄錄其與該貨物進口、出口、買賣、成本價值、付款各情事有關之帳簿、信件或發票簿。不為送驗或拒絕查閱抄錄，或意圖湮滅證據，將該項單據、帳簿及其他有關文件藏匿或毀壞者，處二萬元以下罰鍰。	服務於鐵路、公路、航空、水運或其他供公眾運輸之交通工具人員，明知有走私情事而不通知稽徵關員或其他依法令負責檢查人員者，處三年以下有期徒刑、拘役或科新臺幣一百五十萬元以下罰金。

資料來源：全國法規資料庫 <http://law.moj.gov.tw/>，查詢時間 2006/6。

三、高雄市商圈的多元化與商圈的轉移

高雄市商圈的多元化與商圈的轉移對鹽埕區及堀江商場的影響是漸進性的也是跨階段的，以堀江商場的發展階段來說，高雄市商圈的多元化與商圈的轉移對堀江商場的影響跨越二三街形成時期、商場興盛時期、商圈轉移漸衰時期及蕭條時期。

一個商圈的構成，取決於各種人為因素，如都市發展政策、交通規劃與建設、基礎設施及公共環境維護、商業投資及人口流動等等。不過，形成商圈主體的卻是該商圈區域範圍內的經營業者，是因為有他們才能支持商圈的發展與活動，相對的，商圈的興起與沒落會對他們造成最直接的影響。

高雄市的商圈形成之型態可以由百貨公司的崛起與興盛來討論，通常高雄市的商圈都是由該商圈內的百貨業者串聯起鄰近商業活動所帶起的，百貨商圈是以百貨公司為主體，以一家或數家百貨公司及周圍商業活動所凝結出的商業群聚。百貨商圈能活絡該區域內的各種商業活動，其發展更是牽動了地段地價行情、居住遷移行為、商業獲利模式的創造。

本研究除了下面即將探討的四個百貨商圈外，還會另外敘述一個非百貨商圈，即「後驛商圈」。後驛商圈是比較晚近形成的商圈，由於鐵路阻隔，早期不如南高雄的四個百貨商圈般的容易發展，但是近年來由於北高雄的發展快速而越來越重要。

本小節將依照各個百貨商圈興起的時間順序，分別討論高雄市商圈（四大商圈大略位置見圖 4-2）的轉移及多元化²⁷¹，以此來看出堀江商場所在之「鹽埕商圈」如何在中心商圈的轉移及多元化下逐漸失去其風采（雖然高雄市的商圈目前屬於多元分立的局面，但是「鹽埕商圈」在中心商圈的轉移後，早已衰退，競爭力銳減），而事實上「鹽埕商圈」的沒落也同樣是促使堀江商場沒落的主要因素之一。本研究討論的四個商圈雖然有發展的先後順序，但是目前仍然並存於高雄市內，形成一個同時間存在的多元化商圈。現今，「鹽埕商圈」可以說是屬於當中狀況較差的一個商圈，而三多商圈與漢神大立商圈則屬與最新近且最有發展潛力的商圈。

²⁷¹ 本研究僅探討四個高雄市的重要商圈，其他的社區型商圈、辦工商圈及尚未能代表高雄市各階段商圈的新興商圈則不列入探討。

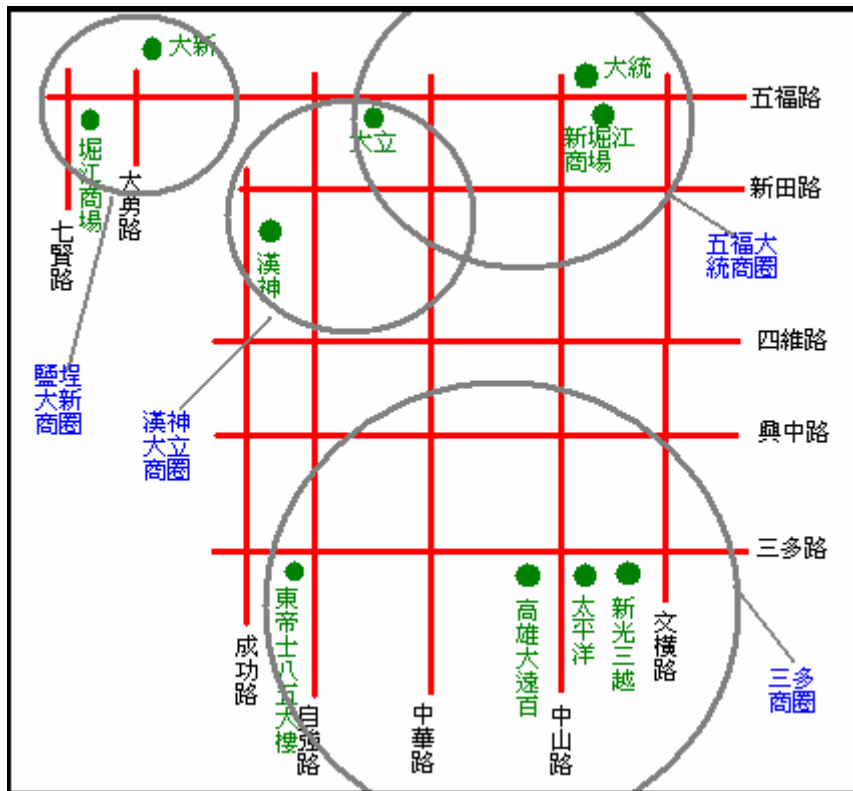


圖 4-2 高雄市四大商圈配置示意圖

說明：圖中標示的大統與大新現今雖然已經不存在，但是本圖特別標示出來以做參考

(一) 鹽埕大新商圈

在高雄，百貨商圈由早期的鹽埕區大新商圈（現今稱「鹽埕商圈」），發展到以大統，大立為主軸的五福商圈，以及現今最繁盛的三多商圈及漢神商圈等，都是以百貨公司、商店街為中心，其構成型態、組成商家與對象分佈相當的廣泛，年齡層均衡，所吸納的消費人口也分佈較廣，進而發展成為高雄都會區中的核心商圈。

高雄市第一個百貨商圈是民國 50 年代（1961-）鹽埕區的大新商圈（見圖 4-3）。鹽埕區自日治時代，日本政府將鹽埕地區劃為第二新市街後，萬商雲集，更由於市役所設於此地，因此成為高雄市政經中心，再由於高雄築港及南北向鐵路通車，鹽埕地區成為水路要衝。二次大戰結束後，在依循日人都市規劃及國民政府有計劃的指引下，鹽埕區在民國 40 年代（1951-）開始邁入黃金期。

民國 47 年（1958），百貨業者吳耀庭看好當地優勢，於日治時代就人潮絡繹不絕的吉井百貨所在街道中開設大新百貨公司。民國 50 年代（1961-）以後，大新百貨公司所坐落的大勇路及五福路的鄰近黃金地段之各種商業行為也因為大

新百貨公司的新盛而帶動繁榮。

此時，正屬於「二三街形成時期」未與「商場興盛時期」初的堀江商場，由於充斥各國進口舶來品，吸引眾多崇尚新潮外國商品與稀有大陸貨的人潮聚集，串連起大新百貨公司的人潮，共同造就鹽埕大新商圈的繁華。而大溝頂攤販集中市場與堀江商場附近的特色專業街道，更是構成鹽埕大新商圈的重要元素²⁷²。

楠梓加工出口區於民國 62 年(1973)完工，高雄第二港口於民國 64 年(1975)開闢完成，民國 68 年(1979)，高雄改制院轄市，小港納入高雄市轄區後，將民國 59 年(1970)的「高雄市綱要計劃」加以擴充，形成十八個地區都市計劃(見表 2-2)，高雄都會區形成的結果，外圍新興地區都市計劃建設引發大型商業設施外移。再加上鹽埕大新商圈較早發展，在地理條件與設施無法和新興的大統商圈相抗衡的情況下，使得消費人潮轉入大統商圈。後來歷經經濟不景氣，鹽埕區地下街商場的大火，以及中正橋老舊重建期間，彰顯出鹽埕大新商圈的衰退趨勢，最後，高雄市政府及公車總站遷移，更加使該商圈的商業機能加速衰退。

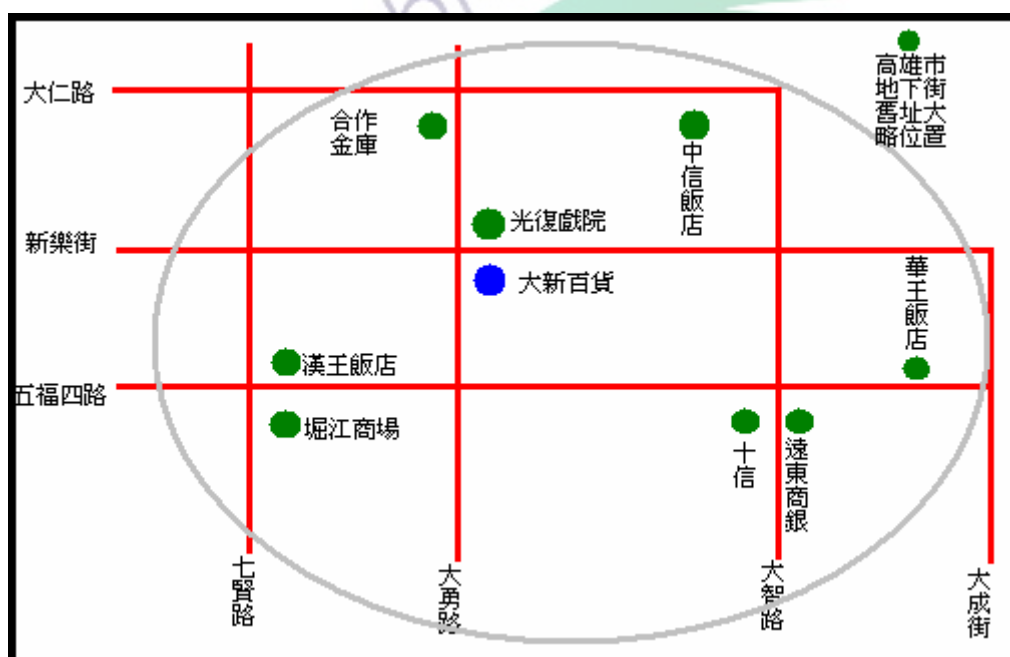


圖 4-3 鹽埕大新商圈範圍圖

說明：圖中標示的大新百貨現今雖然已經不存在，但是本圖特別標示出來以做參考

²⁷² 民國 62 年遠東百貨公司也在鹽埕區成立，但其地理位置偏離鹽埕區的中心商業地帶，且距離市政府、公車總站有段距離，實難以吸引人潮，再加上大新百貨在遠東百貨公司成立前以經營 15 年之久，打下深厚的基礎。遠東百貨公司在民國 76 年 6 月結束營業。

(二) 五福大統商圈

鹽埕大新商圈發展飽和後，商業活動因另求商機而漸漸外移，商業重心逐漸往東面移動。民國 64 年（1975），在鹽埕區設立大新百貨公司的百貨業者吳耀庭在中山路與五福路口再開設大統百貨，該百貨開設前，附近並無明顯商業活動，但是大統百貨開幕後，隨即開始帶動其他商業活動相繼在此開設據點。

大統百貨的活躍同時也聯結了中山路北面的高雄火車站間沿路之商業活動，並順著中山路由北往南發展，其道路兩旁的發展甚是快速，其發展更向中山路垂直的各個街道延伸。另一方面，聯絡中山路與鹽埕區的五福路上之商業氣息也逐漸發展，位於中山路與五福路口的五福大統商圈由於其中心地處兩條繁華路線的交匯點上而使聚客力越來越高，五福大統商圈逐漸成型（見圖 4-4）。

民國 64 年（1975）到 74 年（1985）間，是五福大統商圈的成長期。在各種行業進駐下，商業行為逐漸擴及鄰近街道，如玉竹街、文橫街與新田路。民國 74 年（1985），吳耀庭的大統集團在五福路與文武街口設立大立百貨公司，擴大了五福大統商圈的範圍。民國 77 年（1988）在大統百貨對面設立的新堀江商場加入商圈。民國 74 年（1985）到 84 年（1995），大統商圈發展成熟，更具規模，成為商業發展與流行時尚的代名詞，同時也成為高雄市地價最高的地區。

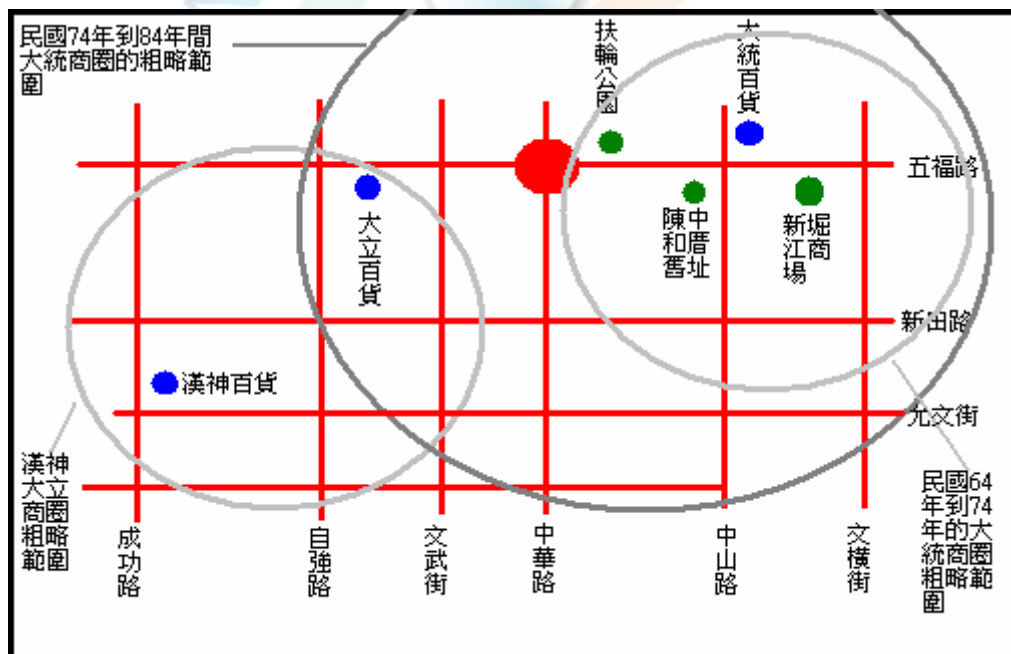


圖 4-4 五福大統商圈與漢神大立商圈綜合範圍圖

說明：圖中標示的大統百貨現今雖然已經不存在，但是本圖特別標示出來以做參考

（三）漢神大立商圈

民國 84 年（1995）大統百貨焚毀，加上新田路與成功路口的漢神百貨、三多路上的新光三越百貨、太平洋崇光百貨等日系百貨公司設立，讓高雄市的百貨商圈霸主有易主之趨勢。原本的五福大統商圈人潮逐漸轉移到漢神大立商圈及三多商圈去消費。

漢神百貨設立後，新田街與鄰近的允文街百貨服飾業者陸續進駐，成功路上也商家林立，漢神大立商圈隱然成型（見圖 4-3）。而且在大統百貨舊址拆修整建尚未解決前，漢神大立商圈有機會吸納原本習慣在五福大統商圈消費的客源，對於商圈的成長是一大助益。

（四）三多商圈（前遠東愛買商圈）

地處五福大統商圈南側的三多商圈（見圖 4-5），在企業財團介入經營、政府捷運有系統的規劃，加上現階段已經開設的三家百貨—新光三越百貨、太平洋崇光百貨及高雄大遠百，使得該商圈未來一片大利多。

三多商圈的發展起自民國 70 年（1981）初，聯宏院線喜相逢歌廳在此地的設立（圖 4-5 中的聯宏院線位置，喜相逢歌廳後來轉型聯宏戲院，但如今已經結束營業）。雖然喜相逢歌廳與鄰近的商業活動吸引了青少年及成年消費階層，但是當時由於地點稍微偏郊區，而無法有效繁榮周圍地區，因此大統商圈仍然為消費族群聚集的核心商圈。

民國 76 年（1987），遠東愛買於在中山路與三多路口設立，爾後，美國速食業者的麥當勞與肯德基亦看好當地發展而分別在中山路與三多路上，緊鄰遠東愛買的旁邊開幕，遠東愛買商圈也在當時吸引了相當程度的人潮，奠定現在該地區商圈的基礎。

由於遠東愛買商圈在交通發展上以高雄市的棋盤式道路的主線中山路為主，北接大統商圈至與建國路相接的高雄火車站，南接小港的國際機場、高雄港與高速公路，海陸交通便捷，加上高雄市政府研擬各項的重大工程投資，都能直接或間接影響該商圈的未來發展。各項的利多因素，吸引各大財團進駐，民國

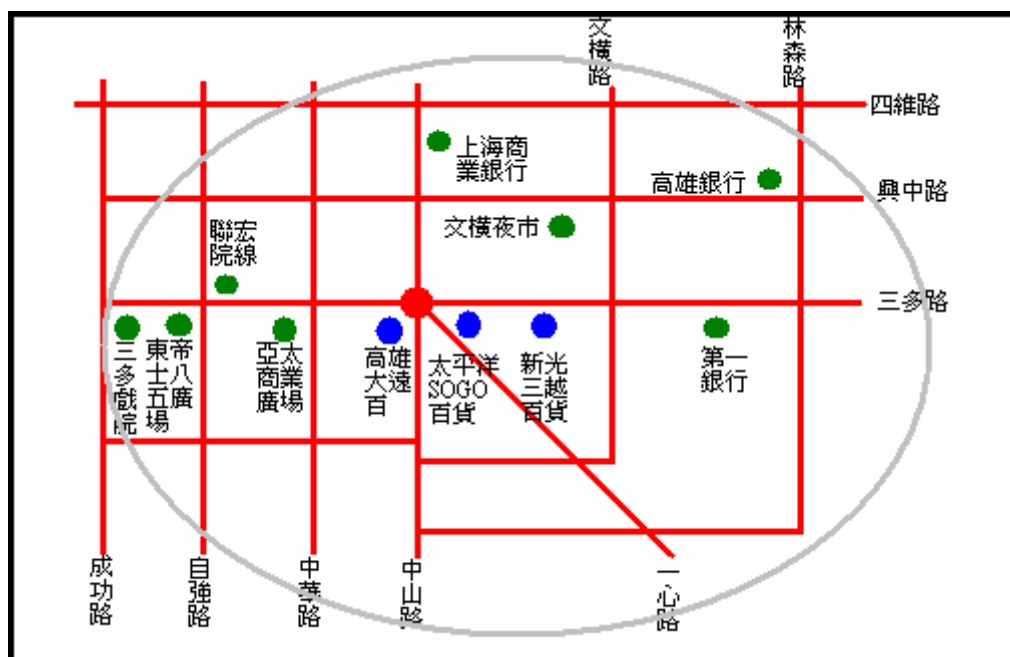


圖 4-5 三多商圈範圍圖

81 年（1992）宏總百貨在中華路與三多路口開幕（圖 4-5 中的亞太商業廣場位置），翌年，三多路上的新光三越百貨也隨之成立，無疑的對三多商圈的發展增添有利的競爭要素。

不過後來遠東愛買與宏總百貨相繼不敵虧損而停業²⁷³，僅剩下新光三越獨稱大局。新光三越自民國 82 年（1993）開幕後，週遭的文橫路與三多路兩旁迅速聚集商家，和文橫路夜市串聯發展，服飾及餐飲類商家相繼開設。民國 85 年（1996）開幕的太平洋 SOGO 百貨加入三多商圈，與新光三越共同支撐起三多商圈的繁榮。民國 90 年（2001）繼遠東愛買後，遠東集團在遠東愛買原址設立高雄大遠百貨公司，從此高雄大遠百貨與新光三越及太平洋 SOGO 百貨成為三多商圈的主要商業中心（坐落在東帝士八五廣場，位於自強路與三多路口，民國 88 年成立的日系大丸建台百貨公司在民國 90 年代曇花一現，經營不到幾年就結束營業。相關位置參考圖 4-5）。

從經濟日報在民國 93 年（2004）的一篇報導可以看到三多商圈的興起與稱雄於高雄市各大商圈的事實證明。報導內容如下：「高雄市的「地王」從原來的大統商圈移轉到百貨公司群聚的三多商圈。太平洋 SOGO 百貨、新光三越以及大遠百貨購物中心聚在這裡，宣示名副其實的高雄都會商圈新霸主的地位。經過一整年訪查研析和地價評議會評定，高雄市土地公告現值平均漲幅約 3%、公告地價漲幅約 6%，全市最高地價區段是前鎮區三多三路一帶，平均地價從原來每平方公尺 7 萬元調高到 12.5 萬元，漲幅達 78.6%。也因此，「地王」也由原來的大

²⁷³ 遠東愛買於民國 84 年停止營業。

統商圈南移到三多商圈的中山二路到文橫三路段，公告現值每平方公尺 28 萬元，合算每坪約 92 萬元」²⁷⁴。而公告地價和公告現值是反映市場地價動態和使用現況的指標，更是建設成果與商業繁榮的真實呈現。影響公告現值的三大原則，包括區段的人潮、土地閒置與否、政府斥資巨額開發成果等。

（五）後驛商圈

晚近發展起來的後驛商圈並不是一個百貨商圈，不過它是一個大範圍的商業中心，由多個不同小商圈所形成，他的區域範圍概略來說是，南以鐵路沿線為界，北至同盟路，東起民族路，西止中華路。這個區域因受到鐵路的阻隔，初期發展慢於鐵路南邊的南高雄地區商圈，而形成特別的生活圈。

本區在人文發展上有特別顯現出其文風鼎盛特色，十全路沿路上的愛國國小、高雄醫學院、十全國小，三民國中與博愛國小形成了高密度學生人口聚集，其中高醫周遭形成的商圈是一個繁榮的商圈，發展快速。

1. 高醫商圈：

高醫附設醫院造成的流動人口提高了商業活動的發展，附近的電影院、量販店及育樂場所提供青少年消費的活動場地，本地段成為北高雄最繁華的商業地段，並連帶使鄰近的吉林路、大連街、熱河街一帶商業活動提昇。

2. 安寧商圈：

後火車站的後驛安寧街，鄰近鐵軌旁，東起重慶街西至漢口街，綿延達一千公尺的商店街，進駐約四百家以上的成衣批發店，有原處於長明街的成衣批發店、舊堀江商圈舶來精品批發店，皮件、童裝、女裝、男裝應有盡有，更有與香港、韓國同步流行的衣物²⁷⁵。

3. 博愛市場商圈：

位於十全二路與自立一路一帶的博愛市場，因市場人潮洶湧與交通動線發達（連接九如二路），因此商機鼎盛。

（六）小結

上述四個高雄市的重要百貨商圈與後驛商圈的興衰與勢力消長，在某種程度上代表了高雄市商業繁榮地區的興衰與指標移轉。雖然上述五個商圈目前是並存

²⁷⁴ 《經濟日報》，民國 93 年 4 月 7 日 37 版，〈高雄百貨業，頭角崢嶸〉。

²⁷⁵ 高雄市政府建設局，http://invest.kcg.gov.tw/specstreet/chinese/08/08_01.htm，2006/6。

於高雄市的，但是鹽埕商圈很明顯的不再是中心商圈，中心商圈在時間的推移下，已經東移與南移，現在鹽埕商圈在五個商圈已然是最沒落的商圈（其他四個商圈雖互有消長但卻有鼎立之勢）。

一個商圈內的商業活動與商圈的興衰息息相關，商圈的衰退不免會造成依附其中的商業活動跟著蕭條，而堀江商場位處衰退的鹽埕商圈中【民國 69 年(1980)到民國 79 年(1990)的商圈轉移漸衰時期影響特別大】，很明顯的也跟隨了商圈的腳步，在中心商圈的轉移下失去各種原有的優勢。

四、高雄市其他商街興起與沒落的影響

本段落將探討其他商街的興起與沒落對堀江商場的影響，其實除了上述百貨商圈外與後驛商圈外，規模較小的商店街、商場、夜市等等商業行為都可能形成小型的商圈，也許規模較小的商店街與商場沒有百貨商圈般的社會影響力（如影響地價房價、居住遷徙），但是它卻有能力聚集消費人潮與休閒人潮，因此這些商店街、商場、夜市形成的小型商圈在興盛期也具有很大的影響力。以下分段中所提及的「地下街」、「三鳳中街」及「新堀江商場」都是與堀江商場興衰有直接或間接關係的商街，其中「地下街」曾是堀江商場與鹽埕地區商業人士寄予厚望的商業指標、「新堀江商場」則是承襲了堀江商場的精神發揚光大，而「三鳳中街」雖與堀江商場的直接關係較小，但亦有某種程度的影響力。

（一）地下街

高雄市鹽埕區地下街商場位於舊市政府正對面，即現今高雄市歷史博物館原址對面，戰後政府的都市計畫將其變更為公園預定地。民國 62 年（1973）時的高雄市長王玉雲，提出將此片公園預定地開發成高雄地下街商場的計畫，同時希望在地下街上的地面層建立具有中國式庭院的仁愛公園，讓商場能與公園共存，同時打造高雄市民眾新的休閒消費去處，更希望能因此帶來新的國內觀光人潮湧入鹽埕地區。

地下街第一層在民國 67 年（1978）10 月開始營運²⁷⁶，吸引甚多商家進駐。開幕當天即吸引眾多人潮湧入，這種榮景為當時逐漸沒落的鹽埕商圈帶來一股新的希望，促使當年堀江商場中不少商家考慮轉移到地下街去做生意。曾在堀江經營百貨、服飾的鄭先生²⁷⁷口述說：「當年堀江有不少商家也曾經想過要轉移到地

²⁷⁶ 施建邦，〈高雄市鹽埕區史蹟調查研究〉，《高市文獻第十三卷第二期》，〈高市文獻委員會出版，2000/4~6〉，p16。

²⁷⁷ 本研究訪查，前堀江商場業者，鄭先生，民國 24 年次。

下街去做生意……應該有部分堀江商家曾到地下街投資，但是人數有多少，投資情況如何，由於本身沒參與，故不得而知」（堀江商場與高雄市地下街的相對位置可參考圖 4-3）。

由於地下街商場的進駐鹽埕區，讓鹽埕大新商圈的範圍擴大，其帶動的人潮與商機，也讓鹽埕大新商圈的繁榮景象延續下去，而能與民國 64 年（1975）在中山路與五福路口興起的大統百貨，及其所帶動的五福大統商圈抗衡，成為民國 60 年代（1971-）時鼎立於高雄市區的兩個重要商圈。不過在 70 年代（1981-）時，五福大統商圈的重要性已經超過鹽埕大新商圈（為堀江商場的商圈轉移漸衰時期）。

民國 78 年（1989）12 月 18 日的一場大火終結了地下街²⁷⁸（見照片 3-1），災後的地下街一片牆垣傾圮，而地面上的仁愛公園也倒塌殘破，高雄地下街正式成為歷史名詞。可以說，地下街的熱鬧景象曾為鹽埕風華做了一番延續，而地下街的大火與市府的決議不再重建，則又使鹽埕商圈再興的希望幻滅，從此之後，鹽埕商圈只是高雄市眾多商圈中的一個，並且不再是要角。

地下街商場的興起與結束營業，直接影響到了鹽埕大新商圈的繁榮，而鹽埕大新商圈的衰退卻直接的影響到堀江商場的經營狀況，因此我們可以說，地下街商場在競爭激烈的高雄商圈中之出現與退場對堀江商場是有很大的影響力的，地下街商場的興衰已經間接連結到堀江商場的興衰。此時堀江商場的商圈轉移漸衰時期也進入了最後時刻，接著即將進入蕭條時期了。

（二）三鳳中街

三鳳中街是高雄市歷史悠久的市集之一，坐落於建國三路上，約 400 公尺長，各種南北雜貨堆積如山。三鳳中街早年稱「三塊厝街」，是高雄轄內八大歷史庄頭之一，約一百多年前，三鳳中街畔尚有一條河，溝通「三塊厝港」，由外海進口的一些「舶來品」，日治時代，日本人在此興建三塊厝驛（火車站），使得這個街區一直是高雄重要的水陸運輸貨物集散樞紐²⁷⁹。民國 68 年（1979）左右，三鳳中街一些專賣南北貨的商號，逐漸轉型引進年貨販賣，因而形成年貨街的雛形，從早期雜貨及農產品為主的販售商品，轉型成各式年貨商品、糖果及進口加工食品，商家數也從最早的 5 家店，增加到現在的 100 多家²⁸⁰。三鳳中街販賣各式雜貨、農業穀物、加工品、南北貨和糖果等商品的年貨，每到農曆過年前，三鳳中街就成了年貨大街，應景趕辦年貨的人潮絡繹不絕。

²⁷⁸ 施建邦，〈高雄市鹽埕區史蹟調查研究〉，《高市文獻第十三卷第二期》，〈高市文獻委員會出版，2000/4~6〉，p16。

²⁷⁹ 參考 CTIN 台灣旅遊聯盟旅遊導覽網站，

<http://travel.network.com.tw/tourguide/point/showpage/1662.html>，2006/2。

²⁸⁰ 參考三鳳物語網站，<http://www.hcvsa.kh.edu.tw/hcvsa/start.htm>，2006/2。

其實，三鳳中街與堀江商場在早期有很多商品買賣種類是具有重疊性的，尤其是雜貨、食品以及各式南北貨（甚至三鳳中街也經營過舶來品生意），而說到南北貨，就不能不再去探究有關大陸貨的問題。堀江商場由於有進口大陸貨的特殊管道，因此曾經也經營過南北貨買賣，故如，紅豆、綠豆、茶、甘草膏、蒜（種）、米、黑瓜子、黑白木耳、紅參、胡桃仁、通心蓮子、金針菜、栗子、冬（香）菇等大陸農產品、水產品的海蜇皮、豬腳筋、蝦皮以及可食用中藥材的人蔘、當歸、靈芝、枸杞等等²⁸¹，也曾經出現在堀江商場的買賣清單中。

民國 68 年（1979）以後，由於三鳳中街逐漸轉型專營販賣南北貨，後期更形成年貨販賣特色街道，而與堀江商場專營舶來品的特色出現區隔（堀江商場目前以百貨與服飾精品居多）。另一方面，民國 68 年（1979）開放國人出國觀光與民國 76 年（1987）的解嚴及開放大陸探親政策，造成堀江商場的大陸貨買賣經營失去管道優勢，因此堀江商場中的南北貨買賣也漸漸的減少，不再與三鳳中街有競爭關係。

由上述可知，堀江商場與三鳳中街同屬於老舊特色商街，在商業經營上具有類似的歷史記憶，但後來因為經營方向的分歧與大環境的變遷，而形成如今不同的景象。現今的三鳳中街，經過政府三年多的商圈改造（經濟部商業司「商圈更新再造計畫」），不僅有良好的排水系統、遮雨棚、採光罩，更有精美一致的招牌，街道也鋪上漂亮的花崗岩。另一方面，由於三鳳中街鄰近建國路的高雄火車站，交通便利，人潮車潮皆多，也因此繁榮依舊，然而此番景象卻讓同屬「高雄市特色商店街聯誼會」一員且地處鹽埕商圈的堀江商場感觸良多（高雄市特色商店街聯誼會可參考表 3-5）。

（三）新堀江商場

新堀江商場的成立對於『舊』堀江商場來說，有兩種觀點可來加以探討，第一個觀點是，到底新堀江商場只是單純的承襲『舊』堀江商場的時代意義並取代之呢？還是說新堀江商場實際上就是承襲了『舊』堀江商場的人潮與經營型態（第二觀點）？以下分別敘述探討：

1 〈高雄市新堀江商圈青少年消費空間之詮釋〉一文中提到，由地方的命名，可以追溯其發展的脈絡，「新堀江」一詞必然相對於一個「舊」堀江而言。民國 77 年（1988），仿日式商場的建築模式，建立了新堀江商場，新堀江商場的現身，正昭告了堀江的『舊』，『新』堀江的取代之姿，也凸顯了都市商圈的轉移明顯事實，而沿用「堀江」一詞，除了本身濃厚的日式商場建築風格外，其商場環境的建構乃移植自日本的商店

²⁸¹ 訪談所得之資料。

形式，更欲承襲（舊）堀江的「流行、精品、新潮」的商業形象，儼然成爲世代正統承襲之姿²⁸²。

2 高雄市文史工作者「曾玉坤」先生的文集中，出現了一段話對新堀江商場有一番敘述，敘述中說²⁸³：「新興區振華里一帶，經年輕人的創業規劃及商家的介入改造下，無騎樓的住宅，一家一家改建成商場，以小坪數、舶來品之專門店來吸引新生代，由新田路擴展至五福路，成爲一個新興的商圈。由於初期的投資者來自『舊堀江』，因此以『新堀江』商場名之」。

新堀江商場與『舊』堀江商場間的關係究竟爲何？由新堀江的「堀江」一詞來看，可以發現其實取名者或者開創者想將『舊』堀江商場的一切傳承下去的意味極其重大，然而不知是否只是單純的時代意義的傳承還是真的如「曾玉坤」先生的文集中所說：「初期的投資者來自『舊堀江』」，假如新堀江的投資者真的是來自於『舊』堀江，我們也無法明確地說明兩者間的競合關係，無法說明新、『舊』堀江兩者間是傳承還是分立²⁸⁴。因爲現今新堀江的確完全的取代『舊』堀江而成爲舶來品買賣的南霸天，而『舊』堀江則是在逆勢中期望能東山再起。縱使，新堀江初期的投資者來自『舊』堀江，那也只是想在『舊』堀江外另闢一個給他們的年輕世代做爲經營新一代舶來品的舞台，想給舶來品的經營方式在新的政策與大環境的變遷下做出合乎現代化的經營型態²⁸⁵。鄭先生²⁸⁶說：「過去的特殊經營型態、特殊的經營手法與知識、商品取得管道，幾乎都是傳承給了自己的後輩，外人則難以窺看其中奧妙」。曹女士²⁸⁷說：「新堀江商場初期的經營者大多是堀江商場店家的第二代」。

新堀江選擇在大統商圈中成立，在代表商圈的大統百貨焚毀後屹立不搖，更證明了舶來品經營在新堀江商場的成功，它時尚、新潮、流行的表現，幾乎完全傳承了『舊』堀江的精神，但是年輕化、多元化與商場周遭業者的合作關係卻是它超越『舊』堀江的最大特點²⁸⁸。至於，新堀江有無傳承『舊』堀江的舶來品特殊管道則不得而知，不過在時代的變遷下，過去的地下經濟早已經有合法化的舞台，而過去的地下經濟只不過是大時代環境下的產物，除了拿來爲一個商場的興起與沒落做歷史見證外，並無其他值得拿來檢討與深究的意義了。

²⁸² 許麗兒，〈高雄市新堀江商圈青少年消費空間之詮釋〉，（國立高雄師範大學地理系碩士論文，2002/7），p30-31。

²⁸³ 楊石明，〈鳳邑舊城山長—曾玉昆老師專訪紀錄〉，（高雄文化出版社，1999/9），p724。

²⁸⁴ 經由訪談，只能知道新堀江成立早期的確有『舊』堀江的人士協助。

²⁸⁵ 當然也可以說是『舊』堀江商家在看出鹽埕的未來性後積極於新商圈中另尋商機。

²⁸⁶ 本研究訪查，前堀江商場業者，鄭先生，民國 24 年次。

²⁸⁷ 本研究訪查，鹽埕文化協會理事長，曹女士。

²⁸⁸ 現今的新堀江，商家流動率大，新人備出，新血不斷流入，經營手法翻新。

(四) 小結

「地下街」曾是堀江商場與鹽埕地區商業人士寄予厚望的商業指標，在鹽埕地區商業逐漸走下坡時，地下街的出現為鹽埕地區商業帶來再興的期望，不過地下街的火災卻讓這個期待消失無蹤，之後鹽埕地區已無能有效帶動人潮的商業行為；「三鳳中街」雖與堀江商場的直接關係較小，其過去的經營型態則與堀江商場有相似之處，後來因為經營方向與所處地區的不同而造成如今的境遇；最後，「新堀江商場」則是承襲了堀江商場的精神與商業形象，它的年輕化、多元化與商場周遭業者的合作關係卻超越了『舊』堀江，目前新堀江與『舊』堀江並存於高雄市，但是年輕一代知道新堀江的人多，知道『舊』堀江的人少，願意去新堀江消費的人多，願意去『舊』堀江消費的人少。上述三個商街的興起與沒落與堀江商場都有所關係，這在堀江商場沒落的因素中雖然對堀江商場的影響不是如國家政策面或者中心商圈的轉移那樣的大，但是對研究堀江商場的沒落因素上亦有其重要性。

第四節、堀江商場興起與沒落的內外部因素彙整

依照本研究所分析的堀江商場興起之內外部因素與沒落的因素，以及二、三章中的高雄市發展與變遷、鹽埕區發展與變遷、堀江商場的發展現況與近年來的努力和「堀江商場發展歷程的五個階段」等內容，本節將對堀江商場興起與沒落的內外部因素做一彙整（參考圖 4-6），利用圖表方式標示出各個時期與商場興起之內外部因素及沒落因素的關係。

歷史分期		一街初始時期	二三街形成時期	商場興盛時期	商圈轉移漸衰時期	蕭條時期
年份		1928	1950	1969	1980	1991
興起的內部因素	舶來品取得難度				
	舶來品管道暢通	-----				
	專業街群聚關係				
	擁有特殊社會網絡	-----				
興起的外部因素	日治時期都市計劃	-----				
	日治時期高雄築港	-----				
	隨國民政府來台之人力金融	-----				
	國民政府的高雄市經建計劃	-----				
	韓戰越戰美軍來台休假				
	國家經建計劃提昇消費能力	-----				
沒落的	開放觀光與大陸探親的影響	-----				
	關稅的降低與走私罰責的提高	-----				

因素	高雄市商 圈多元化 與移轉	-----
	其他商街 的興起與 沒落影響	-----

圖 4-6 堀江商場興起與沒落的內外部因素彙整圖

說明：圖中的線段呈現其所代表的影響因素之強弱，線段強弱區分如下：

線段 1表強度最弱；線段 2 -----表強度中等；線段 3 -----表強度最高



第五章、結論

高雄市鹽埕區堀江商場是一個歷史悠久的商場，它是由三條商店街所組成的，從日治時代的昭和 3 年（1928）至今已經有將近八十年的歷史。堀江商場發展變遷歷程可區分為五個階段。

「一街初始時期」橫跨了日治時代與國民政府治台初期，日本政府興建高雄港與第二新市街，讓位於第二新市街之堀江町及鄰近港口的堀江商場有了買賣舶來品的契機；國民政府統治後，大陸貨品成爲買賣的重要商品，但不久政府即漸漸對大陸商品有所管制，因此大陸貨品管道也開始走入地下化。

「二三街形成時期」有很多重要事件影響商場的發展，如台日商船定期航線開辦與台港商船定期航線開辦，其中台日定期運蕉冷藏船來往台日密切，更成爲日本商品來台的重要路線。至於大溝頂加蓋，則讓整條大溝頂上的商場成爲當時高雄市重要的商業聚集地。但是民國 57 年（1968）後鹽埕區人口開始逐漸外流，可能就是鹽埕區發展減緩的開始，而同年高雄市加工出口區開始運作，亦帶動勞動人口的大量遷移。

「商場興盛時期」的民國 50 年代（1961-）與民國 60 年代（1971-），是台灣經濟發展黃金時代，在政府致力於經濟發展建設下，台灣民眾的生活開始富裕，對於舶來品的需求有增加的趨勢，但民國 68 年（1979）政府開放國人出國觀光，讓一般民眾有了自行出國購買舶來品的機會。不過由於開放國人出國觀光初期，有能力出國的民眾仍然不多，因此台灣內部的舶來品買賣仍有市場，尤其大陸貨市場仍然重要。

「商圈轉移漸衰時期」的民國 70 年代（1981-），堀江商場的舶來品市場已經漸趨衰退，尤其外國舶來品市場問題更是嚴重，民國 77 年（1988）「新堀江商場」的成立，讓高雄市的舶來品與商圈競爭更趨白熱化，「新」堀江商場所依附的五福大統商圈的繁榮程度已經遠高過鹽埕大新商圈。

民國 80 年（1991）以後堀江商場可以說進入了「蕭條時期」，堀江商場積極的想擺脫蕭條並改善經營環境，除了與政府單位及學術單位合作進行硬體改善外，更在商場內部設立商場經營管理委員會，凝聚商場力量，藉由共識達成一致性的改善計劃，研擬各種未來可能性，期望未來堀江商場能再興與繁華。

本研究在探討堀江商場的興起與沒落時，必須從各方面來深入研究，從政治、經濟、社會等各層面切入。不過，究其爲何商場過去會如此興盛的問題，我們可以給它一個最肯定的答案，那就是「舶來品」的重要性。

舶來品是指外國進口的物品，我們可以將舶來品分爲「大陸貨品」與「外國舶來品」兩種。二次大戰結束及國民政府遷台後的台灣，在政治、經濟與社會上都有相當程度的管制，不僅「外國舶來品」不容易進口，「大陸貨品」更被當做

匪貨而不准進口。然而，圍堵大陸貨流通的政策是漸次成型的，這種禁止大陸貨物進口台灣的管制政策，一直到開放大陸探親後，才漸趨和緩。另一方面，我們可以由定期航線航行口岸來判斷外國舶來品的可能來源，台日與台港航線是首先開辦的定期航線，隨著台灣經濟的轉型，台灣貿易夥伴的增加，使得定期航線航行口岸逐漸增加。台日與台港航線與東南亞航線是外國舶來品的主要來源航線，尤其「台港線」，我們稱其為「高港線」，「高港線」在外國舶來品來源上的重要性是相當高的。

民國 50、60 年代（1961-、1971-）時的時代背景與相關條件下，不論是「大陸貨品」或「外國舶來品」，都因為受到政策上嚴格的管制而大多淪為地下化。越是管制，民間越是取不到管制品，舶來品市場就越有其需求性。堀江商場在當時之所以能成為「舶來品的集散地」，除了位於高雄政經中心的鹽埕區內以及地理位置鄰近港口外，最重要的是，堀江商場擁有特殊的舶來品取得管道。

還有一個與特殊舶來品管道相呼應的，就是隨著特殊管道而衍生的特殊資金流通方式，此特殊資金流通方式主要與銀樓業者有關。資金流轉的型態從民國 40 年代（1951-）演變到民國 70 年代（1981-），「直接轉帳」的撥匯技術成為黑市金鈔主要技術。

堀江商場興起的外部因素有六大項，分別為「日治時代的都市計劃奠定繁榮基礎」、「日治時代高雄築港對鹽埕地區的影響」、「隨政府來台的人力資源與金融資金」、「國民政府的高雄市經建計劃」、「韓戰與越戰時期美軍來台休假帶來商機」以及「國家經濟建設計劃促使國人消費能力提昇」。

日治時代的都市計畫，使高雄市的都市機能分工，形成各個專業地區，而商業區大部分位於今日的鹽埕地區。於是鹽埕地區的政治、經濟機能高度發展，逐漸在都市體系中取得絕對優勢。堀江商場原址即因位於鹽埕地區的「堀江町」，地處高雄市最繁華的政經中心，在地利的影響下，逐漸發展成專業街道。

日治時代高雄築港對鹽埕地區則帶來商業與人口的雙重影響，在商業方面，隨著築港後高雄港營運的蓬勃發展，發展重點逐漸轉移到以北野町、鹽埕町、堀江町、榮町、入船町為中心的鹽埕地區；在人口方面，築港工程期間，鄰近港口的高雄地區人口數量與人口成長率，出現較以往成長幅度大很多的增長。

由「隨政府來台的人力資源與金融資金」內容可知，戰後的鹽埕區，在短期內恢復並發展為高雄市的商業金融中心，是因為有各項優勢，例如鄰近高雄港、高雄市政府的設立、身為交通轉運樞紐、金融銀行設立、民眾共同投入經濟建設等等。

「國民政府的高雄市經建計劃」則告訴我們，民國 42 年（1953）的「經建計劃」，將高雄市建設為工業化重鎮，規劃成為全國經濟建設中心，民國 44 年（1955）內政部參考修正日治時代的「大高雄都市計劃」，確立高雄市為台灣現代經濟建設的重心地區。而鹽埕區的市中心商業機能突顯，漸漸成為民眾消費、經濟活動的地區，一直到民國 70 年代（1981-）都是如此。

由「韓戰與越戰時期美軍來台休假帶來商機」內容可以瞭解到，當時美軍來台休假的消費不僅只惠及那些特殊休閒場所，周圍的商業都會因此帶動繁榮。我們亦可以說，美軍官兵來高雄市休假，實際對於鹽埕區整體的商業榮景有很大的影響力。

在「國家經濟建設計劃促使國人消費能力提昇」中可以知道，民國 40 年代（1951-）到民國 80 年代（1991-）的一連串國家經濟建設計劃，不僅創造了台灣經濟奇蹟，也促使台灣的國民所得增加、生活富裕，消費能力提昇。人民在有能力滿足生活所需的物質需求後，也開始尋求休閒消費或者轉而消費當時國內少見、時尚新潮的舶來品。民國 50 年代（1961-）與民國 60 年代（1971-）的台灣經濟發展黃金時代，也就是高雄市鹽埕區堀江商場的最盛時期。

最後，綜合了內外部因素的「堀江商場沒落因素」將分四段落來介紹，四段落分別為「開放觀光與大陸探親」、「關稅的降低與走私罰責的提高」、「高雄市商圈的多元化與商圈的轉移」、「高雄市其他商街興起與沒落的影響」。

政府開放國人出國觀光後，由於民眾有了自行出國購買舶來品的機會，因而造成國內的舶來品市場需求度漸趨緩和，也造成舶來品商行與委託行的受歡迎程度逐漸下降。民國 77 年（1988），新堀江商場成立，使舶來品市場漸趨年輕化與低價位。至於開放大陸探親，則造成了民眾對大陸貨品的需求度下降，開放大陸貨品進口則衝擊了走私貨的市場。

「關稅的降低與走私罰責的提高」探討了關稅與走私罰責的改變對堀江商場的影響，關稅的降低讓一般商店與百貨公司能降低成本取得外國貨品提高競爭力，而走私罰責的提高則讓過去成為堀江舶來品重要取得管道的走私活動大為萎縮，使委託行的舶來品買賣失去利基。

「高雄市商圈的多元化與商圈的轉移」則探討了四個高雄市的重要百貨商圈與後驛商圈的興衰與勢力消長，這在某種程度上代表了高雄市商業繁榮地區的興衰與指標移轉。目前，鹽埕商圈不再是中心商圈，鹽埕商圈在五個商圈中已然是最沒落的商圈。而一個商圈內的商業活動與商圈的興衰是息息相關的，商圈的衰退不免會造成依附其中的商業活動跟著蕭條，堀江商場位處衰退的鹽埕商圈中，很明顯的也跟隨了商圈的腳步，在中心商圈的轉移下失去各種原有的優勢。

「高雄市其他商街興起與沒落的影響」則分析三個與堀江商場發展有關的商街。「地下街」曾是堀江商場與鹽埕地區商業人士寄予厚望的商業指標，在鹽埕地區商業逐漸走下坡時，地下街的出現為鹽埕地區商業帶來再興的期望，不過地下街的火災卻讓這個期待消失無蹤，之後鹽埕地區已無能有效帶動人潮的商業行為；「三鳳中街」雖與堀江商場的直接關係較小，但其過去的經營型態則與堀江商場有相似之處，後來因為經營方向與所處地區的不同而造成如今的境遇；「新堀江商場」則是承襲了堀江商場的精神與商業形象，它的年輕化、多元化與商場周遭業者的合作關係卻超越了『舊』堀江。三個商街的興起與沒落與堀江商場都有所關係，這在堀江商場沒落的因素中雖然對堀江商場的影響不是如國家政策面或者中心商圈的轉移那樣大，但是對研究堀江商場的沒落因素上亦有其重要性。

參考文獻

一、中文部分

1、史料：

沈光文，〈平台灣序〉，收入余文儀《續修台灣府志》，卷二十三，藝文（四），《台灣文獻叢刊第一二一種》，臺灣銀行經濟研究室編印，1962。

2、專著：

中華民國交通部，《中華民國交通史》，（華欣文化出版，1991）。

中華民國政府，《交通公報》第三卷第 11 期，（政府出版物，1953/11）。

中華民國政府，《發展觀光事業》，（中央委員會第五組編印，1957）。

王國樑等，《「旅行業如何正常運作與應否開放設立」研究計劃》，（交通部觀光局委託中華經濟研究院研究計劃，1987/6）。

王德賢，《高雄市區里沿革圖誌》，（高雄市政府民政局發行，2001/12）。

吳欽賢，〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程分析〉，（台灣大學土木研究所碩士論文，1988）。

李筱峰，《台灣史一百件大事（下）戰後篇》，（玉山社出版事業股份有限公司出版，1999）。

杜劍鋒，《物換星移話鹽埕》，（高雄市文獻委員會，2002/12）。

杜劍鋒，《高雄車站今昔—南來北往人潮如湧六十秋》，（高雄市文獻委員會，2001/12）。

林昀熹撰文、張世明繪圖，《漫畫高雄歷史》，（高雄市政府文化局，2004/6）。

林真妙，〈高雄市市街的發展與中心商業區的變遷〉，（國立台灣師範大學地理研究所碩士論文，1987）。

林潔如，〈老舊商店街再利用之都市設計—以堀江商場為例〉，（國立成功大學都市計畫研究所碩士論文，2000）。

長尾正元著、蜀民譯，《高雄築港誌》，手稿本第四篇，（高雄築港出張所，1980）。

查時傑，《中國近代史》，（弘揚圖書出版社，2005/8）。

洪敏麟編著、潘敬慰主編，《臺灣舊地名之沿革》，（台灣省文獻委員會出版，1980）。

馬英九，《兩岸關係的回顧與前瞻》，（行政院大陸委員會，1992/10）。

高雄市文獻委員會編，《高雄市舊地名探索》，（高雄市政府民政局出版，1983）。

高雄市文獻會，《高雄市發展史》，（高雄市文獻委員會出版，1988）。

- 高雄市台灣地理學會，《高雄學專題規畫》，（高雄市政府研究發展考核委員會委託研究，2002/12）。
- 高雄市政府，《我的高雄港》，（高雄市政府新聞處，2001/11）。
- 高雄市政府，《高雄市志〈港灣篇〉》，（高雄市文獻委員會，1958）。
- 高雄市政府，《高雄市志地理篇》，（高雄市政府民政局編印，1974/6）。
- 高雄市政府，《高雄市志卷七工務志》，（高雄市文獻委員會，1985）。
- 涂照彥著，李明峻譯，《日本帝國主義下的台灣》，（人間出版社，1991）。
- 張世民，《從地圖閱讀高雄－高雄地圖樣貌集》，（高雄市政府文化局，2005/2）。
- 張珮雲，〈美國對中華民國發展經驗的看法〉，（政治大學外交研究所碩士論文，1990/7）。
- 張貴財等，《續修高雄市志卷六工務志》，（高雄市文獻委員會，1996）。
- 梁炳琨，〈台北市購物街商業群聚與使用者空間行為之研究－鴻源百貨公司---先施百貨公司段個案〉，（中國文化大學地學研究所碩士論文，1988）。
- 許極燉，《臺灣近代發展史》，（前衛出版社，1996/9）。
- 許麗兒，〈高雄市新堀江商圈青少年消費空間之詮釋〉，（國立高雄師範大學地理系碩士論文，2002/7）。
- 陳玉綸，〈台北市商業專業街之研究〉，（中國文化大學地學研究所碩士論文，1992）。
- 陳鶴宗，〈光華商場商業街研究〉，（中國文化大學地學研究所地理組碩士論文，1996/6）。
- 曾玉昆，《高雄市地名探源》，（高市文獻委員會出版，1987/6）。
- 曾鶯斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響〉，（國立台灣大學歷史學研究所碩士論文，1990/6）。
- 游育祺，〈公私部門協力參與都市開發事務之探討－以高雄市鹽埕區再發展方向為例〉，（國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文，1994）。
- 黃守高等，《開放國人出國觀光後旅行業經營管理有關問題之探討》，（交通部編印，1981/8）。
- 楊石明，《鳳邑舊城山長－曾玉昆老師專訪紀錄》，（高雄文化出版社，1999/9/30）。
- 葉振輝，《打狗歷史圖說》，（高雄市歷史博物館出版，2000/12）。
- 葉振輝訪問、臧紫騏紀錄，《口述歷史－「旗峰會采微」》，（高雄市文獻委員會出版，2003/12）。
- 劉淑靚，《台日蕉貿網絡與台灣的經濟精英》，（稻香出版社，2001）。
- 蔣雨春，〈台灣地區國際商港安全檢查機制之研究〉，（國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2002/5）。
- 蔡大猶，《商店街開發推動計畫-執行與展望》，（商業現代化 27，1996）。
- 蔡崇本，〈高雄港走私偷渡之研究〉，（東海大學公共事務在職專班碩士論文，2004/5）。
- 蔡淑貞，〈新堀江商店街消費、行為與管理策略之探討〉，（中山大學公共事務管

- 理所碩士論文，2002/6)。
- 戴天昭，《台灣國際政治史》，(前衛出版社，1996/9)。
- 謝俊傑，〈高雄市鹽埕區再發展方向之探討〉，(國立政治大學地政研究所碩士論文，1990)。
- 謝爾修，《大高雄年鑑》，(金融新聞社，1959/6)。
- 鍾俊陞，《千年媽祖：湄洲到臺灣》，(人間出版社，1988)。
- 韓東兆，〈台中市精明一街商店街之消費利益因素探討〉，(朝陽科技大學企業管理系碩士論文，2001/7)。
- 簡瑗毅，〈商店街街區組織運作之研究〉，(朝陽科技大學休閒事業管理系碩士論文，2000/7)。

3、期刊論文：

- 郭瑞坤，〈高雄市鹽埕區社區總體營造經驗—以重振鹽埕風華為例〉，《高雄歷史與文化第四輯》，(財團法人陳中和翁慈善基金會出版，1997/10)。
- 國立台灣師範大學，〈百年來台澎地區人口的變遷〉，《認識台灣歷史論文集》，(國立台灣師範大學中等教育輔導委員會主編&印行，1996)。
- 邱明民，《商店街的未來—國內經營結構問題與日本經驗》，(空間雜誌 113 期，1999)。
- 陳國章、陳憲明，〈台北市書店的區位與消費者購買行為〉，《師大地理學研究報告第九期》，(師大地理，1983)。
- 池宗憲，〈從劉永倫渡談海空走私內幕〉，《聯合月刊第 41 期》，(聯合月刊雜誌，1984/12)。
- 曾玉昆，〈鹽埕的拓殖與發展考〉，《高雄文獻》第二十二、二十三期合刊，(高雄文獻委員會出版，1985/6)。
- 張林森，〈恢復鹽埕區商業機能之研究〉，《高雄文獻》第三十二、三十三期合刊，(高市文獻委員會出版，1988/1)。
- 陳俊，〈高雄港都道路建設發展史〉，《高市文獻》第二卷第一期，(高雄文獻委員會出版，1989/9)。
- 曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究(上)〉，《高市文獻》第四卷第二期，(高市文獻委員會出版，1991/12)。
- 曾玉昆，〈鹽埕區拓殖及演變歷程之研究(下)〉，《高市文獻》第四卷第三、四期，(高市文獻委員會出版，1992/5)。
- 連心豪，〈三十年代台灣海峽上走私與海關緝私〉，《中國海關史第三次國際學術研討會》(香港中文大學歷史系，1995/5)。
- 趙佑志，〈日據時期高雄地區企業的發展〉，《高雄歷史與文化》第三輯，(財團法人陳中和翁慈善基金會出版，1996/10)。
- 林宜屏，《鹽埕埔有啥看頭》，(空間雜誌第 90 期，1997/1)。

施建邦，〈高雄市鹽埕區史蹟調查研究〉，《高市文獻》第十三卷第二期，（高市文獻委員會出版，2000/4~6）。

陳登風，〈高雄市改制二十週年之回顧與展望〉，《高市文獻》第十三卷第一期，（高雄文獻委員會出版，2000/1-3）。

4、報紙：

《中央日報》，民國 55 年 11 月 25 日第 2 版，〈嚴格取締匪偽物品〉。

《中央日報》，民國 61 年 6 月 1 日第 3 版，〈撲滅走私，刻不容緩〉。

《中央日報》，民國 61 年 6 月 2 日，〈根絕走私、消滅毒梟〉。

《中央日報》，民國 61 年 6 月 2 日第 6 版，〈船集走私的猖獗情形〉。

《中央日報》，民國 61 年 8 月 14 日第 3 版，〈高港走私黃牛膽大妄為，持刀圖刺抄班關員，港警所長嚴令逮捕歸案〉。

《中央日報》，民國 63 年 9 月 15 日第 6 版，〈從高港線船東與船員關係談商船走私處分辦法〉。

《中國時報》，民國 75 年 5 月 30 日第 2 版，〈請考慮有條件開放大陸土產品進口〉。

《台灣日報》，民國 95 年 1 月 13 日。

《台灣新生報》，民國 38 年 10 月 26 日 8 版，〈禁止大陸菸酒進口〉。

《自立晚報》，民國 76 年 9 月 17 日第 3 版。

《經濟日報》，民國 93 年 4 月 7 日 37 版，〈高雄百貨業，頭角崢嶸〉。

《聯合報》，民國 41 年 1 月 12 日第 3 版，〈匪區物資運台、政院核定處理方法、前訂辦法廢止〉。

《聯合報》，民國 51 年 5 月 21 日第 3 版，〈隔海撥匯毒資，憑書在港取錢〉。

《聯合報》，民國 54 年 9 月 26 日第 3 版，〈船員走私花樣翻新，使用電動設備，到處打洞影響航行安全，治安單位已予密切注意〉。

《聯合報》，民國 55 年 11 月 23 日第 2 版，〈取締匪偽物品辦法、警總今日公告實施、加強對匪經濟作戰、杜絕匪物進口、王潔呼籲從消極不買進而積極檢舉〉。

《聯合報》，民國 58 年 8 月 5 日第 3 版，〈金華貨輪屢犯走私、海關依法予以沒收、所屬信孚公司將提異議〉。

《聯合報》，民國 59 年 4 月 9 日第 3 版，〈警總查獲走私案，私貨價值逾千萬，連吉春順利發漁船瞞天過海，高速駛往香港運回匪貨被補〉。

《聯合報》，民國 65 年 9 月 21 日第 3 版，〈國際黃金身價大跌，黑市交易有利可圖〉。

《聯合報》，民國 67 年 8 月 7 日第 3 版，〈委託行洋貨那裡來，跑單幫女客帶著走，物以稀為貴，奢侈貨色很搶手，有些職業旅客穿梭日港搜獲厚利〉。

《聯合報》，民國 68 年 3 月 30 日第 3 版，〈假出國真套匯，開放觀光現流弊，旅行社賺差額獲利，外匯局訂定辦法防治〉。

《聯合報》，民國 73 年 7 月 28 日第 2 版，〈新台幣官價升黑市貶，黑市美元買賣昨創下新高點，奇特現象顯示走私活動猖獗〉。

5、統計資料：

高雄市政府，《高雄市改制專輯高雄市各區歷年人口增加概況一覽表(民國 35~76 年)》，(民政局，1988)。

高雄市政府主計處編，《高雄市統計月報》，(2006/2)。

高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1988/6)。

高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1997/6)。

高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(2005/3)。

高雄市政府主計處編，《高雄市統計要覽》，(1946-1987)。

6、其他資料：

CTIN 台灣旅遊聯盟旅遊導覽網站，

<http://travel.network.com.tw/tourguide/point/showpage/1662.html>

Welocme to Taiwan 網站，<http://taiwan.net.tw/lan/Cht/map/index.asp#>

三鳳物語網站，<http://www.hcvs.kh.edu.tw/hcvsa/start.htm>

交通部運輸研究所臺灣技術研究中心網站，<http://www.ihmt.gov.tw/>

全國法規資料庫 <http://law.moj.gov.tw/>。

前英國領事館 <http://home.pchome.com.tw/travel/juijui23/South/sb03.htm>。

財政部關稅總局網站，<http://web.customs.gov.tw/np.asp?ctNode=6675>。

高雄市政府建設局，http://invest.kcg.gov.tw/specstreet/chinese/08/08_01.htm。

高雄市政府都市發展局網站，<http://urban-web.kcg.gov.tw/>

高雄市歷史博物館之高雄老照片網站，<http://163.32.121.67/main.html>

高雄市鹽埕社區發展協會，《行走堀江風華歲月新貌照片集》，(未出版，2000/11)。

雅虎奇摩知識，<http://tw.knowledge.yahoo.com/question/?qid=1405122606118>。

二、日文部分

1、專著：

片山清夫，《大高雄建設論と市の現勢》，出版年代不明。

松尾繁治，《高雄市制十週年略誌》，(高雄市役所，1934)。

高雄市役所編，《高雄市勢要覽(全)》，(高雄市役所，1929)。

高雄築港出張所，《高雄築港誌》，手稿本第一篇，(高雄築港出張所，出版年代

不明)。

2、統計資料：

高雄州知事官房文書課編，《高雄州統計書》，1934-1937。

高雄州編，《高雄州統計摘要》，1920-1933。

國勢調查中間報，1930。

國勢調查結果資料摘錄統計，1935。



附錄一

田野調查基本問題

編號： _____ 稱呼： _____ 年次： _____ 地點： _____ 居住或在當地工作的年代： _____

A 堀江商場店家與經營上的相關人士部分

1. 到堀江經營相關業務的時間與經營狀況：
2. 現在商家的經營者：(1) 第幾代 (2) 出租 (3) 雇員
3. 商店特色與產品：(1) 經營方式 (2) 產品類別
4. 貨品來源：(1) 起源 (2) 時間 (3) 方式 (4) 取得地點
5. 來客人數與年齡層：
6. 商店外貌的時代比較：(1) 過去 (2) 現在
7. 生意好壞的時代比較：(1) 過去 (2) 現在
8. 堀江的起源時間、最盛期及衰退期的時間及名稱的轉變：
9. 堀江的起源規模與最盛期、衰退期的規模：
10. 堀江是否曾因外力（天災人禍）或者人為因素改建過，時間為何：
11. 堀江商場是否接受過政府補助或者有任何政府政策嘉惠於商場：
12. 是否曾有任何法令與國家政策影響過商場營運：
13. 商場是否有內部組織、開發計劃及活動舉辦規劃：
14. 是否知道基隆方面的委託行的情形並與堀江做比較：
15. 對於堀江沒落的原因與看法：
16. 對於新堀江興盛與人潮不斷的看法與比較：
17. 是否曾經考慮到別的地方另起爐灶：
18. 高雄捷運興建與蓬萊、鹽埕兩商港改建及愛河周邊建設對堀江現今及未來是否有所幫助：
19. 對於鹽埕區發展的看法與建議：
20. 對於堀江再興的可能性與建議：

B 地方耆老、文化工作者與社區運動組織成員

1. 對於鹽埕區的瞭解：(1) 起源 (2) 發展過程 (3) 興衰的看法 (4) 未來的可能性
2. 對於堀江的瞭解：(1) 起源 (2) 發展過程 (3) 商品來源 (4) 興衰的看法 (5) 未來的可能性
3. 實際或聽聞他人到堀江消費的經驗：
4. 實際或聽聞堀江發展演變的觀點：

附錄二

鹽埕區歷年人口數與增減示意表（完整表）

	高雄市			鹽埕區		
	總人口	成長指數	年成長率	總人口	成長指數	年成長率
民國 35	132166	100	—	18646	100	—
民國 36	168008	127.1	27.1	28171	151.1	51.1
民國 37	192210	145.4	14.4	33037	177.2	17.3
民國 38	247487	187.3	28.8	40863	219.2	23.7
民國 39	267515	202.4	8.1	42234	226.5	3.4
民國 40	285742	216.2	6.8	46064	247.0	9.1
民國 41	298512	225.9	4.5	47216	253.2	2.5
民國 42	316193	239.2	5.9	49790	267.0	5.5
民國 43	334248	253.0	5.7	52895	283.7	6.2
民國 44	352201	266.5	5.4	54031	289.8	2.1
民國 45	371225	280.9	5.4	55400	297.1	2.5
民國 46	388848	294.2	4.7	56249	301.7	1.5
民國 47	411666	311.5	5.9	56072	300.7	-0.3
民國 48	438429	331.7	6.5	57086	306.2	1.8
民國 49	467931	354.0	6.7	62521	335.3	9.5
民國 50	491602	372.0	5.1	60063	322.1	-3.9
民國 51	515153	389.8	4.8	61349	329.0	2.1
民國 52	539771	408.4	4.8	64690	346.9	5.4
民國 53	566471	428.6	4.9	64582	346.4	-0.2
民國 54	596092	451.0	5.2	65546	351.5	1.5
民國 55	632662	478.7	6.1	64715	347.1	-1.3
民國 56	669146	506.3	5.8	66703	357.7	3.1
民國 57	719899	544.7	7.6	64733	347.2	-3.0
民國 58	784502	593.6	9.0	64280	344.7	-0.7
民國 59	828191	626.6	5.6	63089	338.4	-1.9
民國 60	871824	659.6	5.3	61500	329.8	-2.5

民國 61	906527	686.0	4.0	59464	318.9	-3.3
民國 62	940336	711.5	3.7	58357	313.0	-1.9
民國 63	972828	736.1	3.5	56033	300.5	-4.0
民國 64	998919	755.8	2.7	52518	281.7	-6.3
民國 65	1019900	771.7	2.1	50524	271.0	-3.8
民國 66	1041364	788.0	2.1	49649	266.3	-1.7
民國 67	1063797	804.9	2.2	48551	260.4	-2.2
民國 68	1172977	887.5	10.3	45238	242.6	-6.8
民國 69	1202123	909.6	2.5	44052	236.3	-2.6
民國 70	1227454	928.7	2.1	43947	235.7	-0.2
民國 71	1248175	944.4	1.7	42894	230.0	-2.4
民國 72	1261743	954.7	1.1	42168	226.2	-1.7
民國 73	1285132	972.4	1.9	41859	224.5	-2.3
民國 74	1302849	985.8	1.4	41178	220.8	-1.6
民國 75	1320552	999.2	1.4	40423	216.8	-1.8
民國 76	1342797	1016.0	1.7	39038	209.4	-3.4
民國 77	1362086	1030.6	1.4	37733	202.4	-3.3
民國 78	1374231	1039.8	0.9	36914	198.0	-2.2
民國 79	1386723	1049.2	0.9	36109	193.7	-2.2
民國 80	1396425	1056.6	0.7	35827	192.1	-0.8
民國 81	1405909	1063.7	0.7	35035	187.9	-2.2
民國 82	1405349	1063.3	-0.04	34733	186.3	-0.9
民國 83	1416248	1071.6	0.8	34164	183.2	-1.6
民國 84	1426035	1079.0	0.7	33584	180.1	-1.7
民國 85	1433621	1084.7	0.5	33008	177.0	-1.5
民國 86	1436142	1086.6	0.2	33226	178.2	0.6
民國 87	1462302	1106.4	1.8	32393	173.7	-2.5
民國 88	1475505	1116.4	0.9	31961	171.4	-1.3
民國 89	1490560	1127.8	1.0	31506	169.0	-1.4
民國 90	1494457	1130.7	0.3	31077	166.7	-1.4
民國 91	1509510	1142.1	1.0	30890	165.7	-0.6
民國 92	1509350	1142.0	-0.01	30298	162.5	-1.9
民國 93	1512677	1144.5	0.2	29815	160.0	-1.6

民國 94	1510649	1143.0	-0.1	29410	157.7	-1.4
-------	---------	--------	------	-------	-------	------

資料來源：高雄市政府主計處編，《高雄市統計要覽》，(1946-1987)。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1988/6)，p70&94。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(1997/6)，p68 & 86。高雄市政府主計處編，《高雄市統計年報》，(2005/3)，p52 & 70。高雄市政府主計處編，《高雄市統計月報》，(2006/2)。



簡歷

姓名：陳秉正

E-MAIL：maxevil_ben@yahoo.com.tw

學歷：

- 1 屏東科技大學農村規劃系學士
- 2 台東大學區域政策與發展研究所碩士

考試及格：

94 年特種考試地方政府公務人員考試四等考試文化行政

發表之論文：

- 1 陳秉正，〈小規模海上箱網養殖場經營問題之研究－以滿豐漁場為例〉，（屏東科技大學農村規劃系畢業專題，2000/1）
- 2 陳秉正、陳秉弘，〈台灣箱網養殖產業面臨之問題〉，《中國水產》第 561 期，（中國水產協會發行，1999/9）
- 3 陳秉正，〈高雄市鹽埕區堀江商場的發展與變遷〉，（台東大學區域政策與發展研究所碩士論文，2006/6）