

# 高雄港的轉型與再生

## -以紅毛港與駁二藝術特區為例

指導教授：張其祿教授

組員：林雯萱 徐馨臨 王安妮 龔楚喬 蔡昇峰

李映昕 沈世祐 鄭仁瑋 趙千慧 謝延東

# 壹、緒論

高雄港是台灣最大的港口，從每年數十萬個貨櫃的小型貨櫃港，到貨櫃轉運量可達每年七百萬個的全球第三大貨櫃港，帶動高雄的起飛以及經濟發展，高雄市民曾有 30% 以上就業與高雄港息息相關。而隨著世界各國的港口發展迅速加以競爭，高雄港的貨運吞吐成長率減緩，加上南部的產業外移，高雄市失業率飆升，市區不少商店關門或是轉租，高雄港已在國際排名十以後，並且隨著第六貨櫃中心的啟用、高雄市民親水、愛水的思潮，舊港區面臨了轉型與再生的挑戰，而就是因為高雄港區過去對於高雄市民有著如此重大的意義，這也就是為什麼我們需要去探討高雄港如何轉型並加以再生，讓未來高雄港其他區域的建設如海洋流行音樂中心可以加以參考，成為帶領高雄產業轉型的火車頭，提升高雄未來的發展。

在高雄港轉型中的幾個區域：紅毛港、新光碼頭、光榮碼頭、真愛碼頭、駁二藝術特區…等中，我們選擇了「紅毛港」、「駁二藝術特區」來做為探討高雄港轉型與再生的標的，這兩個區域同為在近幾年邁入轉型的區域，由於這兩個區域有著相當獨特的特色以及對比下的差異，因此本組加以深入探討。

紅毛港的特色為數個港區中擁有相當豐厚閩南人文歷史的區域，在四十年前並通過限建令的紅毛港，卻因搬遷條例備受爭議而遲遲於兩年前才搬遷，而紅毛港本身的利用有兩年後即將啟用的「第六貨櫃中心」，及建設中的「高字塔文化藝術園區」。駁二藝術特區前身為倉庫，僅有些許靠五金謀生的居民居住於旁，但因為擁有極佳地理區位，因此目前被塑造成高雄極為成功的文化場域，已舉辦多場活動並吸引全國、高雄各地的區民前來參與，如「貨櫃藝術節」、「好漢玩字節」、「大港開唱」、「青春設計節」……等，目前也積極招商朝向發展文化創意產業，如成功招至 SONY 進駐。兩者不同的是，其原先便有豐富的人文歷史，而駁二是廢棄的倉庫；利用方式也有些許差異，紅毛港為文化、商港，駁二為創意、文化場域；而在轉型的過程中，其面臨的挑戰也截然不同。

透過「紅毛港」、「駁二」這兩個主題的探討，我們將體現在高雄港轉型的過程中，怎麼樣轉型才是成功的要件，怎麼樣轉型的方式將會面臨挫敗，給予高雄港未來規劃轉型再生的場域建議。

## 紅毛港歷史

紅毛港，一個座落於高雄市西南端的小漁村，西濱台灣海峽，東臨高雄港，南接大林蒲，北止於第二港口，三面環海，是一個狹長的小型半島。南北長約三公里，東西最寬處不過三、四百公尺。由舊有的海汕路、內海路、以及沿著西邊海岸線新修築的外海路，三條路道路縱貫全區。

十七世紀初，荷蘭人至此，看中其戰略地位，水域寬深，可直通高雄內海；又在安平以南不遠處，可做輔助港，於是興修港口，築城駐軍，因荷人據守，修築成港，乃稱「紅毛港」。由於淤積作用，港口漸失軍事價值，僅能供做漁港，進入清治，成為一個捕魚、四週魚塭環繞的漁村。日治時期，以鳳山地區為南部發展中心，將政治、經濟中心都放在鳳山。除了關注冬季的烏魚捕獲，以及魚塭養殖，提供日本政府經濟收入外，本區未有任何建設。

民國卅四年光復後，紅毛港隸屬高雄縣小港鄉，57 年因高雄港務需要，切開旗津和紅毛港，在紅毛港北端興建第二港口，64 年完工啟用。民國 68 年高雄市改制為直轄市，紅毛港劃為高雄市小港區，本應可受直轄市之庇蔭而漸有發展。但一來由於二港口興建時，將紅毛港列為第六貨櫃中心，民國 57 年頒發禁建令；二來 58 年十大建設紛紛動工，由於小港地區人口稀少，多魚塭、田地，又鄰機場及港口，於是中鋼、中油、中船、台電大林蒲火力發電廠、臨海工業區紛紛選中小港的對外交通便利，在此設廠，紅毛港自此切斷和小港的直接聯繫，並且被碩大的重工業煙囪所包圍，形成一個半封閉的地區。

本區居民自古以漁業為生，近年來雖有半數投入商業與工業，但仍有半數居民從事捕魚、養殖，加上禁限建令，對外交通不便，仍保有淳樸敦厚的民風，並保留漁村的聚落型態。

### 紅毛港搬遷大事記

57 年劃設為臨海工業區範圍，實施限建，即有他遷之議。

61 年應地方要求劃出臨海工業區。

68 年 7 月 1 日高雄市改制為直轄市，紅毛港納入高雄市轄區。

74 年 1 月 17 日行政院核定紅毛港遷村計畫。(台 74 內字 1067 號)

94 年 5 月 31 日立法院審議通過遷村預算 215.8 億元。

95 年 5 月 13 日進行大規模拆除空屋，開啟遷村實際行動序幕。

96 年 5 月文化局開始進行文物擷取保留、民政局辦理寺廟拆除作業。

96 年 11 月 30 日完成拆除作業，並點交給高雄港務局。

96 年 12 月 31 日紅毛港高雄港洲際貨櫃中心動土典禮。

## 貳、個案背景簡介

### 個案一：駁二港區及其週邊區域

#### 一、高雄港

##### ■ 明清時期

高雄港所在地明朝後期原為漁村，荷蘭與鄭成功據台時期都有開拓，清初已成為高屏地區商品集散中樞，原稱「打狗港」。清咸豐年間（1858年）依照中英天津條約，高雄港開口通商，1863年成立海關高雄關。光緒年間，清廷在此修建火砲等陣地，英法領事與洋商時來勘查。

在清代，「打狗港」原是南部僅次於安平港的第二大港，但由於後來安平港港口淤積嚴重，使得當時的洋船都難以進入，「打狗港」於是取而代之。且由於此時打狗港附近的腹地逐漸開發，加以物價低廉，因此逐漸吸引外商前來採購民生物品以及投資。從此打狗港便成為英、美商人爭逐的焦點，但其後由於美商經營不善，因此「打狗港」逐漸成為英商的地盤。且隨著對外貿易的逐步發展，「打狗港」附近產生許多新的聚落，高雄市目前許多地名如旗後庄、鹽埕埔庄、哨船頭、苓仔寮、三塊厝等地便是此時開始發跡。

##### ■ 日治時期

1895年根據馬關條約台灣割讓日本，「台灣民主國」成立並發起戰事抵抗，日軍於1896年9月方佔領港區。日本為強化本港貨運功能，於1900年後展開多次計畫拓建，1912年初步建成七座碼頭，可泊3,000噸船隻。1937年完成二度改建，可停8,000噸船隻，碼頭擴至16座，倉庫19座。10,000噸船隻也可進出港區。航線方面，1924年已有高雄-橫濱線、高雄-廣東線、高雄-天津線、台灣-朝鮮 / 滿州國線等，貿易總額當年吞吐量達158萬噸。1939年吞吐量又巨升至320萬噸，達到日據高雄的最高峰。

1944年中期以後，盟軍在太平洋戰場展開反攻，美軍已漸次贏得新幾內亞、塞班島、菲律賓等戰場勝利，空軍已能對台灣、琉球直接空襲。10月以後，高雄港遭到盟軍猛烈轟炸，所有碼頭倉庫幾盡摧毀。日軍為避免美軍登陸作戰時利用本港補給物資，自沉大船五艘封鎖港道，高雄港幾乎成為死港。

##### ■ 國民政府時期

1945年日本戰敗，中華民國政府來台接收後，於10月正式成立「高

雄港務局」主管本港業務，打撈沉船以清理航道，至 1955 年始恢復本港正常營運。

1959 年後，高雄港展開十二年擴建計畫等多項措施，至 1980 年已有深水碼頭 27 座，淺水碼頭 2 座。附設高雄加工出口區、前鎮漁港、臨海工業區、一貫作業大煉鋼廠、中國造船廠（台灣中船），以及第一、二、三、四貨櫃中心等。至 2000 年，高雄港再度建成 5 個貨櫃中心，8 個新建深水碼頭，營運貨櫃能力達到 1,000 萬標準箱（TEU）。

高雄港曾長期位居世界海洋貨運第三大港，僅次於香港與新加坡。貨櫃進出口於 2004 年達到歷史紀錄 940 萬 TEU。近來由於受到區域內其他港口，包括傳統大港香港、釜山以及新興港口深圳鹽田、上海洋山、浙江寧波、山東青島之競爭挑戰，本港吞吐略有下滑，2005 年吞吐貨櫃為 947 萬 TEU，是全球前二十大港中，唯一吞吐衰退者。目前高雄港貨運吞吐量佔台灣全島三分之二。

2004 年高雄港進出港船次約為 39,000 艘次，為歷年最高峰。2005 年為 38,000 艘次。

## 二、 駁二藝術特區

駁二藝術特區位於台灣高雄市鹽埕區大勇路南端盡頭。「駁二」係指第二號接駁碼頭，位於高雄港第三船渠內，建於 1973 年 6 月 12 日，原為一般的港口倉庫。2000 年高雄市政府因尋找國慶煙火燃放場所，偶然發現這個具有實驗性的場域。但因年久失修，進駐單位針對舊建物的狀態進行空間的各項整建工程，於 2002 年 3 月 24 日完工。

在藝術家及地方文化工作者推動之下，結合文建會閒置空間再利用的專案資源，駁二藝術特區為高雄市社區總體營造的代表性作品。歷經高雄駁二藝術發展協會與樹德科技大學發展地方藝術工坊經營，駁二藝術特區成為台灣南部的實驗創作場所。2006 年起，由高雄市文化局接手經營。

## 三、 五金街（今公園二路）

二次大戰期間，受日本統治的台灣，遭受盟軍猛烈砲火轟炸的高雄港，沈船遍佈航道，碼頭殘破不堪，貨物無法裝卸。1946 年，戰後政府為快速恢復港口功能，炸毀航道沈船、打撈廢棄五金，展開長達 10 年高雄港的復建工程，造就了鹽埕區公園二路大五金街的形成。

拆船業者打撈沉船，就地拆解，公園二路旁的空地就成為拆解廢五金後勤之用，拆解工人就以體力、勞力換取微薄金錢養活家庭，但在當時卻是一般家庭非常重要的經濟來源。廢五金與勞動力，成為五金街（又稱小五金）第一階段成型主要的文化要素。

廢船上的各式馬達、齒輪、發電機、螺絲、幫浦…等機械五金，經過整修後就在五金街上待價而沽。戰後經濟蕭條，百業待興，從國外進口機械零件曠日費時又昂貴，轉而至此找尋尚可堪用或稍加改造即可運轉的二手機械零件，成為當時中小企業老闆之最愛。隨著台灣經濟起飛，經驗與實務的專業聞名遠播全世界，拆的船不再只限於港區沉船，連國外報廢船隻也都在此解體。

公園路五金街店面一家挨著一家開，分工分類之細緻，宛如一區大型五金機械材料的百貨公司，衍生的相關聚落生活圈於是成形，它也是台灣規模最大的專業大五金街，或者說台灣經濟起飛，公園路大五金業者貢獻良多。五金機具、專業技術、組織行銷與品牌，成為了五金街（又稱大五金）第二階段的文化要素。

現今產業變遷，工安、環保議題抬頭、工資高漲，拆船業者外移大陸等因素，公園路五金街商機已失。正逢高雄將轉型為觀光城市，鹽埕區與海岸緊鄰，強制拆除違建戶，闢建公園綠地已是一項決議。五金街從此要消失了嗎？五金街現階段面對的是：對過去半世紀藉由勞動力堆疊而成的榮景，同時又迫切面對未來產業變遷的壓力。雖然，這是各個地區都要面對的考題，但五金街環境文化變遷的特別屬性，卻顯得格外令人印象深刻。

#### 四、 貨櫃藝術節

自從 2001 年開始，持續兩年一度舉辦的「國際貨櫃藝術節」已然成為高雄的城市文明特色。每一只貨櫃藝術作品，都見證了這近十年來船業運輸在高雄邁向文明前進時的勢力消長。藝術家們的妙手讓每一只空櫃無中生有，也將嚴重扭曲、鐵鏽橫生的廢櫃整理、再利用，演繹出我們想像不到的精采創意。種種創意，都提點出我們以貨櫃為創作媒材，除了反映環保回收的實質利益外，還有更重要的意義：人們在現實生活中追求的精神層次。而這也是我們想像不到的精采創意。種種創意，都提點出我們以貨櫃為創作媒材，除了反映環保回收的實質利益外，還有更重要的意義：人們在現實生活中追求的精神層次。

##### ■ 歷年主題：

- ◆ 2001 貨櫃藝術節策展理念 「貨櫃的 101 種想法」
- ◆ 2003 貨櫃藝術節策展理念 「後文明」
- ◆ 2005 貨櫃藝術節策展理念 「GBox：童遊貨櫃」
- ◆ 2007 貨櫃藝術節策展理念 「永續之城：生態貨櫃創作計劃」
- ◆ 2009 貨櫃藝術節策展理念 「邁向理想城市的 N 種想法」

## 個案二：紅毛港

紅毛港個案背景：

「高雄紅毛港」位於高雄市西南側，原與旗津半島連接，為高雄港最南端的沙洲聚落，長約 3.5 公里，最寬部分為 300 多公尺，為小港西側一「西北－東南」走向的半島。

台灣有許多地名有「紅毛」的稱呼，如淡水「紅毛城」，代表早期西方人來到台灣的足跡。而「高雄紅毛港」一詞最早可追溯於清代，1892 年（清光緒 18 年）出版之《淡新鳳三縣簡明總括圖冊》〈鳳山下里圖〉中，可看見「海汕庄」、「紅毛港庄」等地名。至於「紅毛港」一詞的由來，有各種說法，大致上可推定應是當時荷蘭人在此活動，並且被漢人所記錄下來。



由於本區域緊臨台灣海峽、加上高雄港的瀉湖地形，外海與內海蘊藏著豐富的水產資源，地理環境優良，自古以來便是台灣南部重要的漁村聚落。根據相關史料的記載，紅毛港地區先後擁有三百餘年以上之悠久漁業史。紅毛港堰之漁業養殖，於清季時即聞名於台。至 1960 年代（民國 50 年代），為紅毛港漁業的黃金時期，拖網漁船數量多達八百多艘。除此之外，據「高雄州紅毛港漁業組合」書記李猴於 1934 年（昭和 9 年）：「紅毛港地區所捕獲的漁獲量，佔全高雄州各港口的三分之二」，因此每當捕烏季節，紅毛港地區，曬製烏魚乾與烏魚子的景象，處處可見，烏魚之捕獲量，更是紅毛港漁村經濟的重要指標。

近代以來，高雄港阜區域的開發，一路從鹽埕區、愛河附近，延伸至前鎮、小港，擴大至今日的規模。前鎮附近則隨著 60、70 年代的經濟起飛，設立了許多加工出口區；而小港區則為許多重工業的廠區。舉例而言，如中國鋼鐵公司、中國石油、台灣水泥、台電大林火力發電廠，皆在本區設有大面積之廠房。儘管如此，「紅毛港」仍然在此重工業林立、環繞的環境中，保有其漁村聚落的特有面貌。大多數居民仍然以捕漁為主要職業；也有少部分到附近的加工出口區或工廠上班，謀求生計。

得天獨厚的地理位置使高雄成為東南亞地區的重要港口，高雄港亦是世界十大貨櫃港之一。因應海運市場激烈競爭與變化，各國競相投入港埠開發、船舶大型化等國際海運情勢之發展，高雄港主管機關亦開始思考擴大高雄港的港區設施，提出「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫」及興建新式貨櫃轉運基地（第六貨櫃中心），以爭取主航線貨櫃母船靠泊，發展成為亞太地區海運轉運樞紐港。

該「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫」、「第六貨櫃碼頭」之用地，正好位於

高雄港第二港口旁，為紅毛港聚落所在位置。這個有百餘年歷史的老漁村，就因此面臨被迫拆除、遷村的命運。

民國 57 年，政府單位就將紅毛港地區劃為臨海工業區，並且實施「限建政策」，除了限定該地區不能有大型建設及開發案外，又由於該地區位於高雄小港機場飛機起降之航道上，建築物之高度也有所限制。民國 68 年，行政院正式核定紅毛港區為高雄港大林商港區「第六貨櫃中心」用地。同年七月，高雄市改制，為配合交通部港務局取得第六貨櫃中心之用地，高雄市政府便逐步擬定紅毛港遷村計劃。

由於紅毛港遷村涉及中央政府與地方的跨單位權責以及協調問題，行政院於民國 75 年 10 月 30 日成立「高雄市紅毛港遷村策進委員會」，以召集會議的方式研議紅毛港遷村議題，並依會議決議辦理執行遷村各項事務，成為辦理遷村案的最高依據。該委員會置委員 33 人，主任委員由高雄市市長兼任，副主任委員 3 人分由高雄市副市長 1 人及交通部次長、經建會副主任委員兼任外，其餘委員 29 人由相關機關首長兼任。歷年以來，該委員會召開了「紅毛港遷村策進委員會會議計（共 26 次）」、「紅毛港遷村策進委員會工作小組（共 13 次）」，邀集各方代表，參與紅毛港遷村相關事務之執行與推動。

然而，經過評估後，遷村經費缺口高達新台幣 188 億多元，且遲未經過行政院核定，因此遷村計畫遲遲無法啟動，也因為長期以來的限建政策，影響當地各項開發、就業與生活機能甚鉅。近海捕魚也因附近「南星計畫」填海工程影響當地的海洋生態，漁獲量銳減，漁家生計不保，也在這段漫長的等待、不確定期中，曾數次有圍港、圍廠（台電大林火力發電廠）、炸船抗爭等行動。

舉例而言，民國 85 年 5 月 19 日，紅毛港居民張吉雄等人發動圍港活動。根據當日聯合報的報導記載：「高雄市小港區紅毛港地區居民，今天出動將近 30 艘漁船，封阻高雄港大林商港區（紅毛港）的航道，警方並動用 10 多艘警艇和高雄港務局的交通船、拖船，避免漁船的封港範圍擴大，並試圖驅離漁船，雙方一度在港內僵持不下，迄中午船才靠岸，居民並轉往指揮所等市長吳敦義，會場內部分民眾情緒激動。這次封港行動的發起人張吉雄並揚言，如果官方的善意回應沒達到居民的理想，不惜於明天總統就職時，在紅毛港內炸船。」可見當時居民對於紅毛港政策的無奈與憤怒。

經過高雄市政府多年之努力，民國 94 年行政院同意在新十大建設「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫」下編列 215 億元搬遷經費，並且經由立法院核定通過。整體遷村計畫至此已經延宕接近 30 年，至此時才開始進行實質的遷村。在市府安排下，選定高雄市中安路附近兩側農業區，以及高雄縣中崙、牛寮地區之土地，容納紅毛港的遷村戶。部分居民也選擇安置至高雄左營地區、前鎮區、小港區等地之國宅。

民國 95 年 5 月 13 日，紅毛港地區進行大規模拆除空屋。民國 96 年 8 月 21 日進行第一階段強制拆除，同年 9 月 28 日，進行第二階段強制拆除—斷水斷電作業，強制拔除電錶與水錶。至 96 年 11 月 30 日完成紅毛港拆除作業，並點交



給高雄港務局。在這一年多進行拆遷的時間中，仍有許多居民針對政府的處置、補償不當進行陳情，並且歷經多次協商、討論。同時，高雄市政府也規劃保留「高字塔」建築，並設置「紅毛港文化園區」，藉以保存當地特有的聚落文化。民國 96 年 12 月 31 日，洲際貨櫃中心舉行動土典禮儀式，象徵著紅毛港 40 多年來的拆遷計畫至此告一段落，也代表擁有百年餘年歷史的紅毛港聚落就此消逝。

本組同學於 99 年 6 月 6 日上午實際走訪紅毛港。目前第六貨櫃碼頭、洲際貨櫃中心建案仍在施工中，因此通往高字塔「紅毛港文化園區」的聯外道路呈現暫時封閉狀態，也無法進入紅毛港區域。外圍靠海的地方，我們看到有許多釣客會來此地釣魚。在實際訪查的途中，也實際訪問到一名約 40 至 50 歲的高雄紅毛港人，雖然早就已經遷走，但平時有空都會回到這邊看看。對於涉及遷村案的補償問題，該居民表示，每人領到的補償金額不一。除此之外，對於紅毛港整個遷村計畫的政治因素問題，幾乎避而不談。對於高雄整體發展而言，新貨櫃中心興建大表高雄港的向上提升、也因此帶動產業與經濟成長；但對於紅毛港當地居民而言，離開自己根深蒂固的土地、信仰與文化，自己熟悉的家園被怪手連根拔起，其中的在地情感因素，亦不能被忽略。

高雄紅毛港的拆遷發展至今，似乎已經告一段落。然而在此協商過程中，政府的角色、居民的訴求，公共價值與協商機制是本次報告中比較關心之處。詳細的分析與探討，將在「個案分析」的篇幅中討論。



(圖：紅毛港拆除前)



(圖：紅毛港拆除後)

## 參、理論架構

鑒於課程中所研習之政策分析方法，本組將其統整後，分成三大面相組織本組之分析架構，以下：

1. 公共價值
2. 政策可行性－政治、民意支持
3. 政策可行性－政策管理

### 一、 公共價值

公共價值為人民對政府行動評價之總和，人民透過代理的政府，將其偏好選擇傳遞給決策者，期望政府能依此做決策，以滿足人民的需求。但是人民的偏好種類眾多，所要求的期望也不盡相同，政府只能提供一般私部門未能提供的服務，如健康保險。而政府創造公共價值主要為滿足大部分人民的需求，必須依循以下步驟：**第一步是確立服務對象，第二步是決定共同目標，第三步是集結資源，第四步是完成目標**，才能創造公共價值。

然而，政府提供的服務是否有價值，取決在於服務的對象，也就是公民，**公民衡量公共價值來決定政府服務是否有價值**，是參考兩個方向做判斷，**第一個是有無效率達成法令所要求的規範，第二個是有無達成政治中立能力—將政治與行政分立**。但是依照這兩個方向做判斷會產生一些缺失，例如第一個方向就有個人意見無法表達，以及有些人相信政治腐敗，政府並無法達到公共利益的缺點。第二個方向則有過於關注於專家意見，忽略大眾需求，以及行政者會有接收不一樣的命令的情形，導致許多決策者會暗自進行決策而忽略其他意見。

而公共價值的重點核心，可以大致分為六點：

#### 1. 真正價值

真正的價值是根基於個人，政府須滿足大眾的期望，以及可以達到使大眾都理解政策的價值所在。

#### 2. 滿足期望，符合公平正義

政府須滿足許多不同的期望，人民對公部門的期望包含兩種類型：

1. 生產無法由市場提供的產品
2. 政治期望(ex 權力的合理分配)

政府運用的公權力(例如課稅)是由公民及代議政府賦予權力，公部門滿足人們的期望必須符合公平正義以及效率和效益。

### 3. 創造價值

公部門管理者可以創造價值，方法：

- a. 對特定之人運用金錢或權力創造有價值的事物  
(ex 運用軍事力量讓人民得到安全)
- b. 建立符合公民期望的制度

### 4. 權力分配公平效率

政府使用政治權力，必須確定所有者的資源是否被適當使用及是否滿足客戶或受益人。更重要的是，在生產的方面上，產品的生產和分配必須公平及有效率，權力和金錢的使用必須是節約的。

### 5. 管理者與公民之關係

公民向公共管理者買國營企業的利益，從管理者的角度來看，透過特定方法，管理者得到權力去使用資源進而完成公共目的。從公民角度來看，國營企業保證會創造價值而向人民購買權力。政治的決定是易受責難的，其中存在許多困難，管理者需加強政策創造價值。而政策須經過各種評估和分析才能達成效益。

### 6. 公部門之進步

公共管理的運作將改變，公民的期望也將改變，國營企業需就突然出現的問題提出解決的方法。組織也須變得有效率、採納新建議，是能改革和試驗的。

至於如何分析公共價值，有以下四個方法：

1. 政策分析(Policy Analysis)
2. 程序評估(Program Evaluation)
3. 成本效能分析(Cost-effectiveness Analysis)
4. 成本效益分析(Benefit-cost Analysis)

程序評估及成本效能分析是分析政策計畫實行有效率與否，由專家定奪，為一個集體決策的過程。而成本效益分析方法遵循福利經濟，以個人效用為衡量方式。但這些分析技巧多只對專一的程序或政策作評估，缺少整體客觀的觀點，必須區分這些分析技巧的差異，如此才能確實評估政府政策的價值所在，以及必須了解各類國營企業需要的是什麼，如此才能善用各種分析技巧。

## 二、政治、民意支持

### (一)、企業型倡議

首先，討論誰做決策，誰會影響決策，誰又會被決策影響？

- 1、從權力位置層面: 來源的支持及合法性
  - a.官僚指揮系統：技術與法律
  - b.立法機構
  - c.法庭
- 2、從利益層面:
  - a.的組織結構和過程
  - b.非正式的網路問題

接著是，評估參與者的立場。

1. 選擇決定的方法：得利與否加上公正與否去做評估，決定最好的路徑。
2. 擬定討論的議題：了解情報，擬定最佳辦法
3. 等待時機：
  - 核心價值**：眼見與彈性
  - 個人**：等待時機
  - 大環境**：政情勢不斷變化
4. 改變立場：培養個人能力，接著參與討論，再改變立場

### (二)、協商

#### 1. 議題

一個議題可以讓兩個或者更多的協商者經由協議讓彼此都獲得更好的利益。如果協議沒有任何利益，或他們可以自己做的更好，那麼協商就不會產生。

#### 2. 利益

協商者會分析這個協議對他有多少利益

#### 3. 除了協商外的選擇

如果做這件事沒有至少讓**各個利益團體**比不經過協商更好，那麼他們將會離開這個談判。

### (三)、最佳替代方案的三個策略：

#### 策略 1：硬與軟的協商

- **Hard**：隱藏其中的利益，做一些不可撤回的承諾使自己保持協議中潛在的利益，做任何可能削弱對方的 BATNA (Best Alternative to a Negotiated Agreement，最佳替代方案)。
- **Soft**：公平的表明利益，建議各種不同的方法解決議題。
- 不管使用哪一種，協商都是在為彼此創造和爭取價值。
- 以創造價值的觀點來看，是為了讓彼此更好。
- 以爭取價值的觀點來看，使用具侵略性的手段來確保自己的利益。

#### 策略 2：增加議題以及參與者

- 如果政治管理者經由增加新的議題或玩家來改變這場遊戲，他們一定會增加價值、爭取更多，或者讓協議變的更容易達成。

#### 策略 3：影響協商外的選擇

- 政治管理者如果增加他們的 BATNA 和削弱他們的對手，就可以使自己獲得更多的利益。

### (四)、政治審議

#### 1. 公共審議

透過公共審議的過程，公民可以直接參與這些直接影響他們自身政策的制訂與問題，更可形成一個公共論壇，讓不同的利益與意見，在這個平台上讓每個人都了解。但是無可避免的，如此政策討論的結果，大概只有那些做意見統整、整合的政府官員們會真正滿意、妥協。某些時後，政府也會將那些最難處理、最為棘手的議題拋出來，交由其他政黨或民意來提出解決方案。

#### 2. 「社會學習」與「領導」

所謂「社會學習」與「領導」的概念，更指出動員、集合這些公民去達成協議、提出政策建議的過程。強調個人如何透過個人的領導力，去提出解決辦法與政策動員。還有，許多公共問題必須透過公民本身自身的態度調整、問題協商來解決，無法單單由政府部門的人員來進行整合。

### 三、管理政策發展

形成決策的過程第一步是**落實**，使得特定的政策被採用；接著是**效率**－為了追求高品質的決策，最後是**權力**，可以讓任何決策都具有高度的正當性及權力。而形成決策的步驟則為以下五點：

1. 廣泛的諮詢。
2. 形成結論，然後尋求支持。  
政治上就尋求利益團體，技術上就尋求專家。
3. 設立專門的小組或委員會，來解決特定的問題，或擬定相關的政策。  
以及邀請在議題中具有重要地位的人加入委員會。
4. 切中核心的政策分析。
5. 處理不確定性。

接著，討論政策管理系統。

為了處理跨組織之間的政策，領導者會建立一個系統來處理跨組織之間的問題。包括使用預算機制，以及政策管理的系統化。而政策管理系統化是依循下列步驟處理問題：

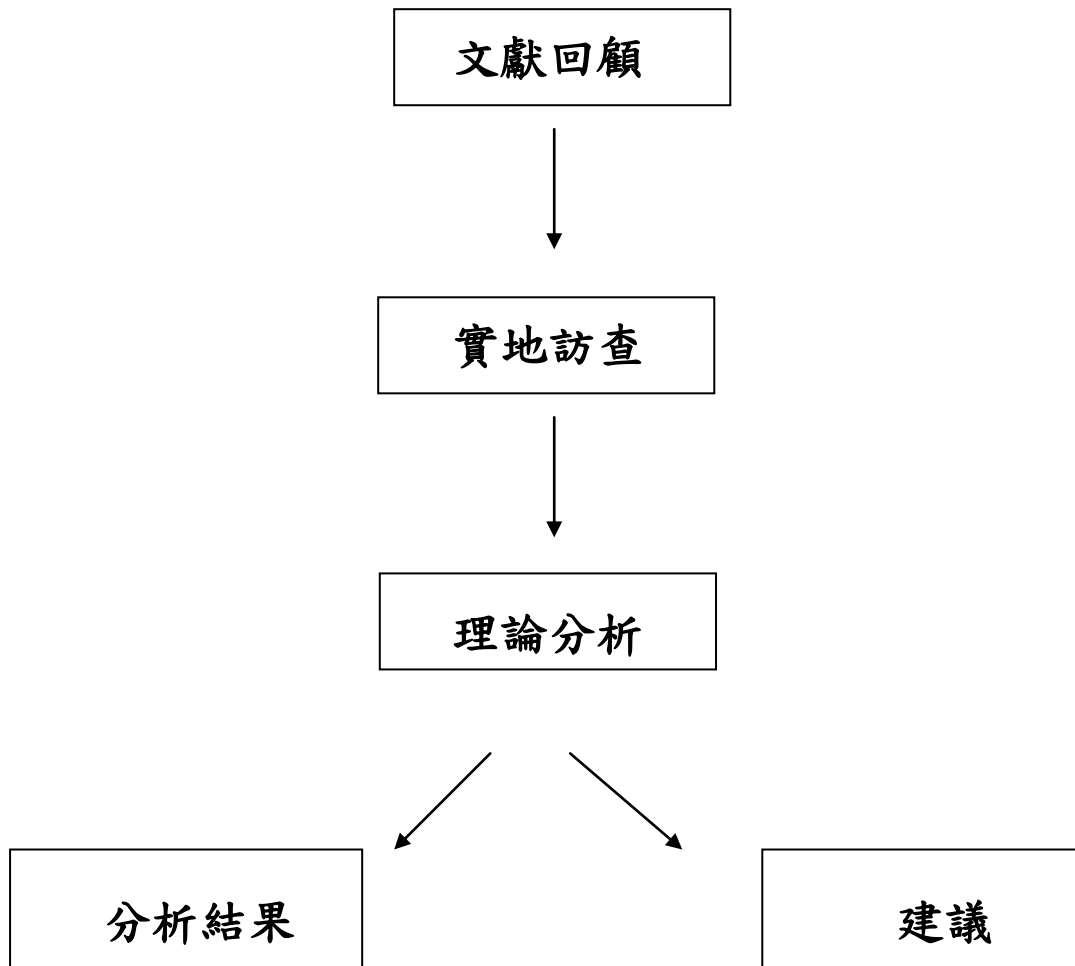
1. 辨認/提出問題
2. 衡量問題的重要性及急迫性
3. 為問題做政治分析
4. 為問題做實質性分析
5. 進程序控制，對利益相關者確保「正當程序」
6. 使問題之間都與總體策略連結
7. 追蹤問題
8. 監督並進行評價

#### 5.公部門應強化行銷策略

政府公部門應導入行銷理念注重行銷策略，以因應當前日益變動環境的挑戰，須以顧客為導向，注重媒體傳播的重要性，並善於運用各種傳播媒體作為雙向溝通，藉著教育宣導、告知及說服，以協助公部門塑造有利形象，產生影響以爭取民眾支持級認同。

公部門應注重媒體傳播的重要性，因媒體傳播是政府組織建立與策略公眾良好關係的工具。政治學者 Lucian Pye (1963) ，提到傳播是一個人類社會網路，其系統構成了社會體的骨幹，並影響其生產、維持與利用知識的能力。媒體傳播讓資訊更容易取得，增加了彼此的了解與接觸。是政府公共事務部門在訂定傳播策略時應該掌握的中介要素。

## 肆、研究方法



## 伍、個案分析

### 個案一：紅毛港

#### 1. 現況概要：

紅毛港目前已拆遷完畢，居民均遷移至鄰近地區居住。目前整個紅毛港地區封閉不對外開放，包括高字塔文化園區亦不開放。預計建造第六貨櫃中心及紅毛港文化園區，園區預定於民國 100 年完工。由於整個園區都不開放，因此我們僅能從數據資料及實地訪談獲得相關訊息。

#### 2. 紅毛港的發展歷程與公管理論之分析

##### (1) 從公共價值之角度分析—為了蓋貨櫃中心，強迫紅毛港搬遷，合理嗎？

①資源分配的公平與效率：政府是資源的分配者，有義務確保所有的資源分配都是公平且有效率的。紅毛港居民搬離故鄉，遷居到新的住處，這當中必定牽涉到政府如何分配資源(補償費)。多少的補償費用才是合理的？如何確保沒有低估或高估？政府既然有權力分配資源，就更應該確保資源分配的公平與效率。

②管理者與公民之關係：在徵收土地及拆遷的過程中，政府單位與居民發生了多次的衝突，也因此管理者(政府部門)如何維持與公民(在地居民)的關係，就顯得相當重要。政府與人民間存在著「資訊不對稱」的關係，因此政府應該讓公民了解，所擬定的政策是有價值的。

③成本效益分析：此分析方法是政府部門決定政策時常用的工具之一，以尋求如何以最小的投資成本獲得最大的利益。

在此個案中，所耗費的成本有二：居民搬遷的補償金及整地、拆除房屋的費用。紅毛港居民目前多搬遷至中安路、林園、小港區(高雄餐旅學院附近)，政府以購買國宅補助或發放現金等方式，幫助居民另覓新居。另外，政府接收土地後，必須將原本的房屋全數拆除，這也是一本不小的成本。效益部分，若建造第六貨櫃中心能帶動高雄的經濟發展，讓高雄港重回大港地位，這就是效益。政府在擬定政策時，必須仔細進行成本效益分析，才能確保政策的價值。

##### (2) 從「政策可行性」之角度分析—遷村為什麼拖延了這麼久？

①人的影響：根據「企業家的倡議」之概念，在公共政策中，誰做決策、誰影響決策、誰又會被決策影響等「人」的因素，甚為重要。從權力位置而言，紅毛港拆遷政策起於行政院交通部對於高雄港口設施擴建的規劃，對紅毛港當地的居民而言，這是一種中央對於地方、一個上對下的開發政策。因此，該政策的來源支持，僅僅源自於中央，對於地方民眾而言，幾乎可說是完全得不到支持。

②政策發展管理：形成決策的過程第一步是「落實」，使得特定的政策被



採用；接著是「效率」，為了追求高品質的決策。最後是「權力」，可以讓任何決策都具有高度的正當性及權力。

就「落實」、「效率」、「權力」的觀點而言，紅毛港在這三步驟的進程雖然依照理論所述的循序漸進，但從第一步到第三步，卻花了長達 40 年之久，其中所謂的「落實」、「效率」，已經被大打折扣。

## 六、政策建議

### 高雄紅毛港

#### 1. 政策建議：

紅毛港地區目前仍是一片平地，但尚未有具體的政策成果，因此無從判斷此個案是成功或失敗，僅能從拆遷的決策過程來討論。然而，近幾年來，公共政策學術領域仿照企業經營之策略，提出所謂「策略三角 (Strategy Triangle)」的概念，我們可以以下三個方面來檢視依公共政策的制定與發展策略，是否適當：

- i. 公共政策是否具有重大價值 (Substantive Value) ？
- ii. 公共政策是否具有正當性 (Legitimate) 與政治上的支持？
- iii. 公共政策在行政上是否具可行性 (Operationally and Administratively Feasible) ？

(1) 從上述的個案分析中可看出，紅毛港拆遷在政策推行的同時，其「重大價值」是最重要的考量點。因應全球海洋運輸的長遠規劃，高雄港的發展需要更大的土地來支援，從高雄與台灣的經濟發展的整體角度，以及建設發展的規劃，大型、現代化貨櫃碼頭的興建或許符合所謂「重大公共價值」的衡量標準。但是，這其中也犧牲了紅毛港當地居民原有的生活家園，抹煞了當地居民的情感。由此可知，「重大價值」的背後的價值取捨，也是衡量公共價值時必須被考慮到的。

(2) 除此之外，公共政策的正當性與政治上的支持，也關係到公共政策是否有持續性的進展與推動。以紅毛港遷村案例為例，早期由中央擬訂高雄港的建設規劃，較少與第一線的紅毛港居民溝通，當時的政治氛圍，也沒有所謂「公民投票」的政策複決機制，因此由少數政治菁英、由上而下所推動之紅毛港政策，較難得到民意的支持。

不過，在高雄市升格為直轄市後，直接以在地觀點、籌組相關策進委員會的方式，來推動紅毛港拆遷政策。如此一來，政策的權力結構由「中央－地方」轉變為「地方－地方」(此概念係指政策施行的結構而言，與行政劃分較無關)。地方民意上，儘管有諸多反彈，但至少政策決策單位、被影響單位的利基點較為接近，給人民的觀感較佳，也取得較多的民意支持與正當性，因此

更有利政策的推行。

(3) 公共政策從規畫、評估到後端的執行，行政上的「可行性」也是公共政策的規畫策略。以紅毛港政策為例，政府早在民國 57 年提出將高雄紅毛港地區改為臨海工業區，並且進一步規畫為洲際貨櫃中心與第六貨櫃碼頭，然而卻因為經費問題，遲遲沒有實際作為與行動。導致紅毛港從下禁建令到真正拆除，花了四十年的時間。就「政策執行」的觀點而言，這當中究竟是何種原因導致拆遷工作延宕如此之久？是政治因素干擾？政策擬定時程不明？做為一個公共管理者，對於全球海洋運輸的發展以及高雄港的拓展有所遠見，是一個好的現象；但是再好的政策構想，如果缺乏執行效率與實際落實，那麼一切將只是空談。紅毛港的政策發展過程中，主要因為龐大補償金的缺乏、中央與地方財政的赤字、台灣發展的歷史因素、紅毛港居民的抗爭，使得該政策不斷延宕。因此，公部門擬訂政策時應妥善考慮、規畫，針對可能發生的問題研擬處理方式，才不會導致該完成的工作拖延了這麼久，這樣不僅是執行效率不彰，在「行政力」方面備受質疑，更浪費人民的納稅錢。由此可知，公共政策的規畫策略，不僅強調規畫面、評估面，最終能否有效率、確實的執行，亦為公共政策之核心重點。

## 2. 紅毛港的未來發展可能：

- (1) 文化園區：過去紅毛港因為禁建政策，數十年都沒有修建建築物，具有特色的老式建築也因此被保留下來。在遷村完成後，這些老房子全部被拆除，如今我們只能靠過去拍攝的照片回顧紅毛港的風采，甚為可惜。考慮到文物保存的問題，政府計畫建造「紅毛港文化園區」，園區內可展示具有文化價值的相關文物，例如居民所使用的碗盤、老式桌椅等。另外，當地的馬賽克藝術也相當有名，可舉辦相關特展，將其打造成紅毛港的特色，吸引遊客前來並認識紅毛港；園區內除了常態展外，亦可設置不同主題的特展。
- (2) 藝文活動：公視《我們的島》節目曾拍攝有關紅毛港拆遷及歷史的紀錄片，為這個地區留下珍貴的影像紀錄。因此，可舉辦紀錄片比賽，鼓勵民眾依同來見證紅毛港地區的改變。亦可舉辦相關演講、詩文徵選等，鼓勵民眾關心、認識紅毛港，給予紅毛港居民一個懷念家園、紀念回憶的管道，同時也帶動地方的文化產業發展。
- (3) 影視產業：近年來，許多電視劇、電影都在高雄取景，皆獲得廣大迴響，許多景點因而躍上大舞台，成為全台灣甚至全亞洲廣為人之的觀光景點。未來紅毛港地區的貨櫃中心建造完成後，也可循此模式，開放景點讓劇組進駐拍攝，為貨櫃中心及文化園區帶來新的發展可能，同時打開名氣。

- (4) 觀光與就業：第六貨櫃中心可帶動地方發展，製造就業機會，讓外出工作的遊子能回到家鄉工作。當地方上的經濟起飛時，環境也能獲得改善。目前紅毛港及大林蒲地區的環境不佳，車輛進出複雜且危險，飛砂滿天影響居民生活，加上工業廢水等，都是環境隱憂，希望經濟發展能改善此問題。另外，紅毛港文化園區及高字塔文化園區可帶來觀光人潮，未來可循旗津島模式發展，成為另一個有名的觀光景點。

## 個案二：駁二藝術特區

### 駁二藝術特區的發展是否與理論的期望符合？

#### 1. 駁二發展的契機和政策可行性：

##### 市政府具備遠見

2000 年高雄市政府因尋找國慶煙火燃放場所，偶然發現這個具有實驗性的場域，注意到此地發展的潛力。

##### 尋求專業、處理不確定性

經過一系列的專家評估和規劃後，處理了相關整建問題，於是開始有進駐單位針對駁二舊建物狀態進行空間的各項整建工程，於 2002 年 3 月 24 日完工。

##### 公部門強化行銷策略

自駁二設立後，藝文活動不斷展出，政府除了努力策劃展覽，讓藝術家有更大的發揮空間外，更是不斷的行銷推廣，希望吸引到觀光客到此一覽。駁二客戶群除了鎖定地方居民，也瞄準全國人民。除了一般文宣外，透過網路社群，如：Facebook，也展現了與傳統公部門不一樣的行銷方式。此外，行銷也改變了普遍台灣人民對高雄市「文化沙漠」的印象，對於塑造新的都市印象，使高雄成為充滿人文風情的都市是有正面幫助的。

##### 企業家的支持

除了駁二自身的行銷策略外，許多咖啡廳或者私人的藝文空間，更是長期擺設關於駁二的文宣，其中最著名的就是豆皮文藝空間。此外，許多非政府組織也會不定期宣導駁二相關活動。

#### 2. 為什麼一開始駁二特區成立初期無法順利發展？

##### (1) 服務對象與目標錯誤：

從公共價值來探討發現，駁二藝術特區原本的定位是藝術創作之間的分享，結果變成藝術家們的自我空間，難以被一般民眾接受，也造成附近居民一開始的反抗，認為藝術剝奪了他們的生活空間，無法接納藝術創作，也無法接納原本立意良善的政策；同時成立初期，駁二藝術特區也難以吸引人潮，最後這項政府的美意卻成了惡

意，使得駁二特區的經營陷入僵局，原本計畫中應該創造出來的公共價值失敗了。根據文化愛河協會理事長許玲齡說：「駁二當初定調在實驗藝術空間，走的是前衛性的現代藝術之路，讓許多附近居民難以認同，當地里長就曾多次反映『看不懂』。所以，藝術家不能關起門來自己玩，應重新定位在社區空間，並與社區連結，才能達到美學教育的目的。」根據公共管理理論，這是因為服務目標對象設定錯誤，當初只顧考慮藝術家的角度，卻沒有考量當地居民的生活及想法，一味的將官方認為「好的」公共計畫丟下去，這種沒有與居民達成共同目標的作法，當然會失敗。

### 3. 由文化局接手管理之後，駁二特區如何成功發展？

#### (1) 滿足期望，以符合公平正義：

駁二的設立，不僅幫助了藝術家有可以展出的舞台，也提供了高雄居民，甚至是觀光客，可以欣賞藝文活動的空間。文化局接手經營之後，有感於居民的反對聲浪，對內部經營作法加以調整，並且積極與居民溝通，不僅以景觀美化為主要訴求，同時也考量居民的生活便利性，讓居民不再痛恨駁二的設立，而是把駁二特區也當成自己家園的一部分來愛護。駁二帶動高雄在推動文化城市和文創產業等兩項概念。以總體的角度來說，駁二不僅滿足了市政府的目標，也滿足了觀賞民眾與在地居民的期望。

#### (2) 公部門之進步：

根據下列文字：「高雄市政府文化局不斷策劃庶民化的工藝品展示活動，企圖吸引更多的民眾，但是空間初始的規劃如果不是著重庶民觀點，就會跟居民的認知有段距離。即使活動場面雖然熱絡，卻總覺得少了一點什麼。最近高雄文化局似乎也察覺到問題的嚴重性，在第二期的規劃中加入咖啡店，建築物的外觀與內部裝潢保存倉庫的本色，參觀民眾顯然比第一期增加。第三期目前正在翻修，將把「勞工博物館」添加進來（預定地為原台糖公司 C4 倉庫）。」此舉把閒置空間的定位的更生活化、更平民化，公部門不但發現問題，並且加以解決。由此可見，文化局採納了新的建議，請專業的公務員策劃改善方法，在經歷評估後實行，成功且有效率的改善了駁二的問題。

### 政策建議

駁二藝術特區發展最大的阻礙是政府沒有考量當地居民的想法及生活，讓居民覺得困擾，造成了後續活動及建設難以推動，因此在未來相關建設上我們提出以下建議：(1) 在當地舉辦公聽會，宣傳政府未來目標計畫，以尋求共識，同時吸納當地人士的各種意見(2) 盡量使當地居民生計方式不變下，同時改造市

容，創造藝術與文化來吸引民眾到此觀光，讓居民與政府都增加獲利，創造雙贏的局面。

### 建議的具體想法：

#### 1. 街頭藝人

不管走到哪個都市，街上總是會有不少的圍觀人群，是因為街頭藝人的關係。他們沒有工作時數，沒有雇主，也沒有假日；只要他們願意，甚至可以在原地表演一整天不收費。政府可以模仿一套國外的街頭藝人制度，鼓勵年輕人大膽在鬧區秀出自己的創意，自己的技藝，自己的生活，自己的青春；透過免費登記的方式，合法的在駁二藝術特區表演街頭活動，內容可以是即興創作、樂團演奏、Live Ban、特技表演，甚至是折氣球、變魔術。廣邀各路人馬或是各國街頭藝人在駁二表演，為高雄充滿更多的笑容與掌聲。

#### 2. 假日市集

明訂為假日市集，市場只在周末開放。仿照歐美模式，擺攤時間在 10:00 am ~ 1:00 pm。商品不限種類、新舊，不管是職業擺攤還是家庭跳蚤，想買和想賣的人都會到來此。配合街頭藝人可以兜售自己的藝術品，以及駁二老舊倉庫的形象，假日市集永遠都不會有高單價物品出現，透過攤販與市民的交流，我們會發現市集不只從是商業行為，還有互相溝通以及社會交際的效果加值在內。

## 陸、結論與政策建議

透過對於「紅毛港」、「駁二」兩個區域的探討，那麼高雄港該如何轉型、如何再生呢？在開始進行建設之前，應該進行深入的調查以及評估，確認該如何發展、以及發展後的價值。

以紅毛港來說，就其發展的價值而言，為了讓高雄港作為國際經貿與貨櫃大港，將該地區劃為第六貨櫃中心，並且將紅毛港的南星計畫區規劃為南星自由貿易區，從這規畫而言，的確是俱備前瞻性的。

然而在行政上，儘管早在 57 年便將此劃設為臨海工業區範圍，並實施限建，然而在遷村經費遲遲未過、未能取得當地民眾認同下，遲自 94 年立法院方通過遷村預算 215.8 億元、96 年方拆除完畢，在這個過程中隨著人口大量流失、周圍環境漸趨惡化下，並且由於提早搬遷將會導致補償金額降低，都導致當地紅毛港人的生活品質持續處在惡劣的條件中，追根究柢，行政效力不彰、和民眾意見達成一致速度過慢便是紅毛港個案產生問題的因素。



施工中的第六貨櫃中心（王安妮攝）



好漢玩字節時，夜間的駁二（王安妮攝）

反觀駁二藝術特區，就其轉型後的價值而言，可說是相當令高雄市民驕傲的存在，做為高雄欲發展的下一條路：文化創意產業而言，駁二藝術特區可說是奠定軟體、人才網絡基礎，更讓海洋文化及流行音樂中心的成功更加受到期待。就觀光而言，駁二策劃的大型活動，如好漢玩字節、大港開唱、青春設計節等，皆吸引了外地民眾前往觀賞，在 2009 年，駁二藝術特區策劃了 21 檔展覽、36 場流行音樂表演，也帶動了藝文消費風氣，參觀人數增加 15 萬人，成長高達 90 %。過去在數年前到駁二藝術特區，只有寥寥數人，然而近期到駁二藝術特區，白天有慕名而來的遊客，晚上在駁二旁的腳踏車道，也有相當多腳踏車騎士經過。



美軍駐台時的酒吧文化—好時光酒吧（王安妮攝）

究其成功原因，首先就本質而言，沒有舊有居民駐於此的廢棄倉庫區便於利用、規畫，而駁二場域的設計規畫，也結合了當地的特質：濃厚歷史風情的鹽埕區、高雄港的文化，並配合了中央文創法的推行，而後來隨著捷運橘線的開通、西臨港線腳踏車道完工，配合高雄市文化局精心策劃的一場場展演，便使駁二從廢棄的倉庫區，搖身一變成為高雄絕佳的休憩地點、發揚創意的場域。

從這兩個案例的探討，可以帶出將來公部門該如何規劃閒置的場域，不僅應該注意規劃的價值，才能說服民眾以及立法單位，也應該做好規劃，加強行政效力，並且更加積極的迅速取得與民眾的共識。

紅毛港、駁二這兩個個案，分別是高雄港轉型與再生的兩種可能，也帶出了高雄未來兩種截然不同的發展方向，一個是國際貨櫃大港，一個是文化創意的發揚。目前台灣正處於產業轉型的當口，這種發展上的選擇，勢必不管是中央執政者、又或是地方上的執政者，都將面臨決策上的為難，目前彰化也面臨了欲建中科後，相思寮的抗爭，「傳統」、「文化」有時在招商、建工廠時看起來顯得很微不足道，然而究竟誰有權力決定這片土地的未來？對於未來的想像又是什麼？納入更多的可能加以思考、做更有前瞻性的決策，才能夠以最有效益的方式，發展這塊土地，不僅是具有公眾利益，也能得到各群體的認同。

## 參考資料

1. 吳連賞(2006)，即將走入歷史的紅毛港：歷史、區域特色與未來前瞻，《高市文獻》第十九卷第四期
  2. 紅毛港遷村記實，<http://web.trying.com.tw/hongmaogong/move.asp>
  3. 呂苡榕(2010)，迫遷期限將至 相思寮最後一搏，《台灣立報》2010.06.17
  4. 資料來源：藝術特刊，[http://zih.loxa.edu.tw/arts\\_and\\_humanities/019.htm](http://zih.loxa.edu.tw/arts_and_humanities/019.htm)
  5. 資料來源：<http://www.shipment.com.tw/zh-tw-hk/News.asp?NewsID=24>
  6. 為什麼要成立五金老街保存發展協會？  
<http://blog.roodo.com/casanovagreg/archives/3994913.html>
  7. 五金街的困境與優勢  
<http://blog.roodo.com/casanovagreg/archives/3994903.html>
  8. 高雄駁二倉庫 [http://tea01293.blogspot.com/2009/11/blog-post\\_06.html](http://tea01293.blogspot.com/2009/11/blog-post_06.html)
  9. 高雄推廣藝文活動之困境 <http://www.wretch.cc/blog/Doco/8766052>
- 10. 駁二藝術特區 小王子的綿羊（高雄畫刊）**
11. [高雄。鹽埕] 駁二藝術特區。大五金藝術造街  
<http://blog.xuite.net/alvauma/everyday/22193336>
  12. 高雄市文化局談 2004 年國際鋼雕藝術節（後半段）  
<http://forum.artlib.net.tw/viewtopic.php?t=90>
  13. 高雄 大五金藝術造街  
<http://blog.udn.com/kocj/3684379>
  14. 大五金藝術造街策劃精神  
<http://www.wretch.cc/blog/HardwareArt/10072657>
15. 文建會文化資產網 閒置空間 生活再現  
<http://web.hach.gov.tw/ach/frontsite/cms/kmDetailViewAction.do?method=doViewKMDetail&contentId=4157&isAddHitRate=true&relationPk=4157&tableName=content&iscancel=true&menuId=3001>
16. 高市／大五金藝術造街 社區居民肯定  
<http://www.nownews.com/2008/11/02/329-2358894.htm>