

從濱線到臨港線：見證高雄港百年歷史的臨港鐵路

文／陳凱雯（臺南應用科技大學兼任助理教授） 圖片提供／國立臺灣圖書館



▲ 1910年代臨近港口碼頭的打狗驛。

19世紀中葉後輪船貿易興起，各國相繼投入築港熱潮，尤以火車站、鐵路、碼頭與倉庫等密切結合的海陸連結設施為首要，臨港鐵路即為重要一環。20世紀初，殖民政府投入基隆與高雄的築港與鐵路建設，臨港鐵路的興築也隨之展開。

臨港鐵路的起點

築港前尚未改名高雄的打狗港，是一片瀉湖地形。1899年縱貫鐵路開始南部線工程，至1900年11月，打狗與臺南段通車。自海外輸入的新式製糖工廠器械，得以從打狗港上岸，藉由鐵路運送至南臺灣；南部糖產亦同樣藉著縱貫鐵路運送至打狗港出口。

但最初設立的打狗驛離海岸碼頭甚遠，轉運不便，且腹地狹小有礙發展。鐵道部於是計畫填築港灣西北側的空地，增加新市街地，並將火車站南移更接近港岸。在縱貫鐵路全線通車的1908年，打狗驛南移，1920年改名為高雄驛，1941

年高雄驛北移後更名為高雄港驛（今打狗鐵道故事館，以下皆稱高雄港驛）。高雄港驛不僅是縱貫鐵路的終站，也是鳳山支線（屏東線）、臨港鐵路的起點。

濱線與哈瑪星

1905年鐵道部填埋地完成後，從南移前的打狗驛往港灣延伸一條臨港鐵路支線至碼頭，稱為「濱線」。濱線兩側建有倉庫群，1906年有16棟倉庫，至1911年增至41棟。自縱貫鐵路南下的農產，至高雄港驛後再經由濱線駛往碼頭，卸至兩旁倉庫，等待貨船進港後移輸出。1928年更因在濱線末端設立新漁港與漁市場，漁獲也藉由濱線輸往全臺各地市場，故又稱為「漁港線」。

濱線後方填埋出的新市街地，隨著1908年打狗築港開始，配合市區改正計畫，建設為棋盤式街廓，成為日人與臺南、澎湖等島內移民聚居之所，是日治時期高雄市街發展中心。因此地的開發



▲日治時期自高雄港驛延伸至碼頭興築的臨港鐵路。（資料來源：《臺灣の工業地 打狗港》，1918）

與濱線息息相關，臺人多以「濱線」日語讀音「hamasen」，用臺語稱為「哈瑪星（Há-má-seng）」，泛指今鼓山地區這片新填埋的市街地。

臨港鐵路的擴張

因應高雄港貿易量的快速成長，1912年開始進行第二期築港工程，官方在原布滿漁塭鹽田的鹽埕埔等地，繼續填埋28萬餘坪土地，並在岸邊設立新碼頭（今蓬萊商港區）。高雄港驛亦往新碼頭延伸多條連絡線，包括「表岸壁線」、「裏岸壁線」、「北裏岸壁線」等。沿線不僅有許多商船、製糖，以及運送會社的倉庫，原位在哨船頭的稅關高雄支署，1922年也移此辦公，其建築所在地即為日後的高雄港務局（今高雄港史館）。高雄港重心從清代旗後、哨船頭等地，移轉至新濱町臨港鐵路所分布之區域，鄰近的堀江町、入船町等市街，也因港務發展而日漸繁榮。

串起工業地帶的臨港線

1930年代，殖民政府積極推動高雄的軍需工業，利用築港所填埋的苓雅寮地區，設立許多大型工廠，如造船、煉油、肥料廠等，繼而於1936年提出「大高雄都市計畫」，規畫一條環繞高雄市街的「臨港線」，藉以輸送高雄港工業生產線的原料和產品。此路線以「北裏岸壁線」向西延伸，跨過架設於高雄川（今愛河）的苓雅寮大橋至苓雅寮車場，為臨港線西段。東段則是經戲獅甲、前鎮一帶，轉北環繞市街連結縱貫鐵路，可達新高雄驛。臨港線於二次大

戰期間陸續完成，但因高雄港是美軍空襲的重要目標，高雄港驛與臨港線皆遭密集轟炸，嚴重損毀。

戰後，為恢復高雄港的工業機能，政府於1950年代起積極修復臨港線，並延伸新支線。隨著高雄港擴建興築中島商港區、設立加工出口區，以及1970年代全球貨櫃航運興起後，鐵路局也在既有的臨港線上延伸鋪設連結第二、第三貨櫃中心等地的路線，稱為「第二臨港線」。過去沿線倉庫群被貨櫃場取代，臨港線成為串起高雄港工業區域、承載貨物流通的重要運輸系統。

臨港線的轉型

1978年中山高速公路通車，臺灣進入公路運輸時代。公路的機動便捷與低廉成本，使得鐵路貨物運輸量逐年減退。1990年代起，臨港線各段一一終止運行，至2011年第二臨港線廢止，結束見證高雄港百年發展的臨港鐵路。高雄市政府近年規畫將部分臨港線改建輕軌，並活化沿線的歷史建築，推動文化產業與觀光。過去肩負高雄港貨物運輸重責大任的臨港鐵路，期能以另一種面貌再度重生。☞



▲ 1930年代高雄港碼頭與臨港鐵路。（資料來源：《大高雄建設論と市の現勢》，1936）