

第五章 新世紀國際視野下城市文化特色的追求

高雄市在 1979 年(民 68 年)升格為直轄市之後，市長從民選改為官派，直至 1994 年(民國 83 年)7 月由立法院通過《省縣自治法》和《直轄市自治法》，才結束了官派省、市長的時代。隨即在同年 12 月 3 日進行了臺灣省長、臺北市長和高雄市長的選舉。在激烈的競爭下，國民黨籍的吳敦義挾現任市長之優勢當選為高雄市第一屆民選直轄市長。但隨著臺灣整體經濟環境的惡化、勞力密集的中小企業陸續出走，高雄市政發展也出現了嚴重的瓶頸，不但在臺灣產業上的重要性日趨沒落，還有海洋封鎖、河川污染、親水空間缺乏、人口成長停頓及人民喪失信心等問題。¹1998 年(民國 87 年)第 2 屆高雄市長的選戰中，民進黨籍候選人謝長廷高舉著「社區主義」的大旗，以「新好市府運動」的施政理念企圖挑戰國民黨長期統治下的官僚沉痾，並提出「海洋首都」作為市政建設的願景。²此一訴求順利獲得高雄市民的認同，成為戰後半世紀以來高雄市第二位非國民黨籍的市長。³

政黨輪替後的高雄市政府，對於高雄市的城市文化也有了不同於以往的思考。過去的高雄市總是循著中央的腳步，望著臺北的方向，看到的盡是政府「重北輕南」的偏差。然而執意與臺北比較資源多寡的結果，只會讓高雄市民陷入不平的憤怒情緒裡。有感於此，新上任的謝長廷市長即指出：「在臺灣，所有的城市似乎都必須跟臺北比較，才能證明自己存在的價值與意義，

¹ 陳樞城，《高雄海洋首都內部行銷之研究》(私立南華大學旅遊事業管理研究所碩士論文，2006)，頁 24。

² 洪士閔，《國族·神話·意識形態－高雄市立文化中心空間文化之形式分析》，頁 113。

³ 第一位非國民黨籍的高雄市長是省轄市時期第六任民選市長楊金虎。

這就是傳統『從臺北看天下』、『重北輕南』的舊思維」。⁴他強調高雄市不必執著成爲「第一」，但要拿出自己的特色，發展成「唯一」的城市；以既有的資源，營造出高品質又有特色的文化生活形態。如此一來，才能有助高雄市擺脫長年以來「文化沙漠」的悲情情結。

謝長廷進一步指出，若要發展高雄市特色，就需利用其得天獨厚的關鍵地緣位置。高雄市鄰近海洋，擁有世界級的貨櫃港口，廣大的親水空間正是高雄市傲視群倫的天然資源。因此市府將高雄城市建設定位爲「海洋首都」，強調高雄市與海洋的連結，以河、海蔚藍、包容萬物的特質，柔化高雄市工業城市、加口出口區的剛硬形象。並以此理念展開一連串塑造城市美感空間的工程，例如城市光廊、市民藝術大道、「海洋之星」、愛河文化流域等，另外也積極主辦各式大型藝文活動，例如全國燈會、國際貨櫃藝術節、鋼雕藝術節等。除了要藉由藝術活動加強海內外人士對高雄市「海洋城市」形象的認知，更重要的是，要改變高雄市民一貫的生活方式、生活經驗，使市民的城市生活中，能有更多的美感成分。⁵

⁴ 謝長廷，《日出東方－謝長廷執政手記》（臺北，新自然主義，2002），頁 164。

⁵ 李俊賢，〈高雄的市民美學與公共空間〉，收錄於韓必誠 編，《高雄·文化發聲》，頁 137。

第一節 愛河現代意象的形塑

嚴重污染達數十年的愛河，在民間團體與高雄市府的協力合作之下，終於在 1990 年代出現了一線生機，不但又有藝文活動以愛河為舞台，遊客也陸續回到了愛河。可惜在經費不足的困境之下，污水下水道家庭用戶接管工程始終停滯不前。於是每逢雨季一到，河水漲到一定上限後，截流站即開閘放水，放任污水流入愛河，揚起的臭氣逼的行人紛紛走避。這樣一來，不僅愛河的澄淨效果受到了極大的影響，愛河兩岸也無法發展出長久性的活動。所以，要讓愛河真正成爲一條遠可觀、近可玩的都會藍帶，污水下水道家庭用戶接管工程勢在必行。

由於高雄市污水下水道建設工程花費龐大，工程範圍遼闊。1999 年（民國 88 年）起，市長謝長廷首先打響「看不見的建設」口號，爲進行污水下水道的工程進行宣傳，以匯聚輿論的支持。接著高雄市政府將污水下水道列入積極推動重大基礎建設，自行編列預算，也爭取到中央的補助。從 1999 年至 2004 年（民國 93 年）6 年之間，陸續投入 77 億元來整治河川、改善河川水質。原本在 1998 年底尙只有 6.5% 的接管率，到了 2002 年（民國 81 年）已提高至 27%，2004 年時更是達到了 34.18%。⁶污水用戶接管率的大幅提昇，意味著已能有效截除愛河的家庭污染源，並提高了愛河的自淨能力。有了這項「看不見的建設」，愛河終能在「有目共睹」之下慢慢產生了改變。

伴隨著河川整治工程的完成，愛河的多方位功能開始一一被開發。首先是高雄市府工務局養護工程處爲提升愛河觀光價值、降低維護管理經費，以委託經營管理方式提供遊客露天咖啡服務。民生路、河東路口的民生截流站，

⁶ 張啓楷、林玉珮、林雅麗 等著，《新雙城記—謝長廷與馬英九的黃金交叉》，頁 54。

搖身一變為「曼波咖啡屋」，愛河的左畔則是設立了「黃金愛河咖啡館」。每到夜晚，咖啡飄香，吸引了散步的市民與遠來想要體會浪漫風情的外地遊客。有了咖啡之後，音樂緊隨而來，並帶來了豐富多樣的街頭藝術表演與川流不息的人潮，成功的將愛河營造成悠閒具浪漫風情的河畔，並成為高雄市最著名熱門的觀光休憩景點。⁷咖啡所代表的中產階級的、休閒的、傾向於消費美學的生活風格因此滲透入以往高雄剛硬、粗獷的工業城市形象。⁸愛河因而成為高雄市政府「新城市運動」下，「城市空間咖啡文化化」治理論述的實踐場域。

⁷ 陳志昌，〈高市／愛河咖啡飄香 小情侶最愛去談情說愛〉，〈ETtoday〉2007年7月6日電子報網站。網址：<http://www.ettoday.com/2007/07/06/331-2121908.htm>。

⁸ 洪士閔，〈國族·神話·意識形態－高雄市立文化中心空間文化之形式分析〉，頁144。

圖 5-1-1 愛河七橋夜景圖組

1. 苓雅寮鐵橋—愛河之窗



2. 高雄橋—大船入港



3. 中正橋—海之眼



4. 七賢橋—七彩漁火



5.建國橋－閃亮飛瀑



6.縱貫鐵路橋－銀河鐵道



7.彩虹夢境－中都橋



資料來源：

1. 大船入港、七彩漁火、海之眼－〈高雄市政府養護工程處－建設展現〉網站。網址：
<http://pwbmo.kcg.gov.tw/ncdn/05/memberkuwa.asp?id=375>
2. 彩虹夢境、銀河鐵道、愛河之窗－〈高雄市政府養護工程處－建設展現〉網站。網址：
<http://pwbmo.kcg.gov.tw/ncdn/05/memberkuwa.asp?id=384#>。
3. 閃亮飛瀑－〈尋找藍尼 Blog 版〉部落格。網址：
<http://blog.roodo.com/lennychu/archives/1238524.htm>。

另一個妝點愛河的重點則是燈光。1998年（民國87年）在市府所舉辦的高雄燈會中，曾為強調高雄市特色而將愛河作為活動的地點之一。當成千上萬的燈光在愛河河畔亮起，光與水影交會成一片迷人景觀，成為該場燈會最令人津津樂道的盛事。燈會散場後高雄市府留下了為此活動而改裝的中正橋「海之眼」，使其成為高雄市觀光景點。⁹到了新世紀以後，高雄市府打出「海洋首都」的城市宣傳口號，作為高雄市重要象徵的愛河，當然是城市行銷中不可或缺的要角。吸收過去愛河水波與光影爭輝的成功經驗，市府陸續在河畔展開夜間造景工程。跨越愛河兩岸橋樑成為景觀設計者發揮巧思創意的地方，白天時擔負著溝通水域兩岸人車交通重責大任的橋樑，一到夜晚就會化身為宣傳愛河之美的大使，燈光從橋身輕洩到河面，苓雅寮鐵路橋、高雄橋、中正橋、七賢橋、建國橋、縱貫鐵路橋及中都橋，各自展現殊異的風姿，讓散坐在河畔親水石階上的遊客，在夜晚也能欣賞到愛河的波光粼粼之美。

高雄市政府先後在愛河上完成了七座光橋，並依每座橋的特色，賦予其別名。最下游的苓雅寮鐵路橋，見證打狗演進的歷史，被譽為「愛河之窗」。高雄橋的照明設計，塑造大船入港的磅礴氣勢，故稱之為「大船入港」。中正橋則是被強調為高雄夜魅力的「海之眼」。七賢橋配合欄杆投射斜面照明，使單調的混凝土橋體，有了韻律美感，稱之為「七彩漁火」。建國橋為配合觀光船之行駛，增加橋淨高50公分，並增設水瀑動感照明，稱之為「閃亮飛瀑」。縱貫鐵路橋源於日治初期，橋墩是紅磚塊和黃褐的花岡岩建造，稱之為「銀河鐵道」。中都橋獨特的拱型，在落日餘暉下好像七種色彩，因此為「彩虹夢

⁹ 開果，〈台北燈會移師高雄，海洋首都光影璀璨〉，《高雄畫刊》，2000年7月，頁8。

境」。¹⁰爲了讓更多的人注意到愛河的夜景，2004年（民國93年）後高雄市府將端午節的愛河龍舟競渡改至夜間舉辦。¹¹星光下的龍舟競賽，不但祛除了白天惱人的暑熱，參賽隊伍還可以將龍舟作爲藝文展演的創作場地，用燈飾發揮創意。比賽一開始，舟上的五彩燈光與橋上的燈飾相互輝映，將愛河的夜色襯托得繽紛萬分。再經由傳播媒體的宣傳，愛河之美更增添了傳統節慶的熱鬧氣息。

白天的愛河是市民、遊客休閒遊憩的勝地。高雄市政府在愛河兩旁規劃了親水石階和木棧道，讓遊客可以在其上漫步、閱讀、垂釣、寫生、眺望河景。七賢橋到建國橋的河面已經開放給帆船協會作爲練習水域，如果適逢其練習時間，便能見到點點帆影與水光交織一片的景觀。¹²愛河的沿線還設有數個「愛之船」的搭乘點，每日下午4點之後，遊客可以坐上這專爲愛河河岸觀光而打造的動力引擎小型觀光船，沿途瀏覽河岸美景、享受咖啡美食，領略鹽埕的水岸風華。¹³

但是，作爲一條現代都會的生命命脈，愛河除了休憩觀光之外，還應該能豐富高雄市的文化意涵。曾任文化愛河促進會會長的倪再沁就曾指出，愛河應該具備人文歷史的透鏡、生態的寶庫、調節的藍帶、休閒遊憩的勝地、文化藝術的孳生地等價值。¹⁴以河流作爲都市中文化藝術的孳生地，海內外都有不少成功的先例，歐洲地區許多的文化活動都誕生在大河之旁，如塞納

¹⁰ 《中國時報》，2004年6月7日，第C3版。

¹¹ 朱聖吉等，《萬象高雄—高雄市文明史（六）【文化高雄】》，頁44。

¹² 張啓楷、林玉珮、林雅麗等著，《新雙城記—謝長廷與馬英九的黃金交叉》，頁42-43。

¹³ 〈臺灣觀光資訊網〉文字版網站。網址：

http://www.taiwan.net.tw/webcare/scenic_spots.asp?id=625。

¹⁴ 文化愛河促進會，《文化愛河》第二期，頁21-22。

河、多瑙河、萊因河皆是著名的人文流域，臺灣的「淡水文藝」如今也是臺北都會區深受各界矚目的焦點。¹⁵雖然 1980 年代高雄市長蘇南成亦曾規劃在愛河高雄橋至中正橋段兩岸開闢戶外藝術活動區，提供藝術家作畫場所，設置書報攤，建立河岸文藝氣息，¹⁶但當時的愛河整治未臻完善，因此理想難成。然而，隨著愛河污水用戶接管率的逐步提昇，打造愛河成為高雄市藝文之河的可能性也隨著提高。但應該如何著手，要從哪一方向切入，對於未曾有過相關經驗的高雄市府而言，無疑是一大挑戰。

而在經過一次次實地考察與環境分析後，愛河整治及景觀小組的召集人——高雄市府副秘書長姚文智提出了以「愛河文化流域」串接高雄市的博物館群的概念。¹⁷

從 1990 年代以來，各式博物館在愛河畔如雨後春筍般一一出現。愛河上游有市立美術館，自 1994 年（民國 83 年）開幕以來，就與文化中心、科學工藝博物館，形成高雄市文化活動的金三角；溯至中游，則有 1998 年（民國 97 年）11 月落成啓用的客家文物館，展示出客家農耕家具、民間禮俗用品、照片等文物，另設有客家圖書館，提供民眾進一步瞭解客家文化的管道。¹⁸

愛河下游處則有歷史博物館、音樂館和電影圖書館三館相鄰而立。歷史博物館為高雄市舊市府的所在。1924 年（大正 13 年），高雄設市，市役所原設於哈碼星區，日政府鑑於哈碼星發展已趨飽和，且高雄市區日漸東移，於是在鹽埕地區覓地興建新市役所，由日人大野米次郎負責設計。大野採西方

¹⁵ 文化愛河促進會，《文化愛河》第二期，頁 22。

¹⁶ 薛森茂、范玉蟬，〈賦予愛河新生命〉，《高雄畫刊》第 8 卷第 3 期，1987 年 3 月，頁 5。

¹⁷ 姚文智 主講，王子衛 撰稿，〈從疏浚工程到文化流域〉，《高雄畫刊》2003 年市政專刊(3)，2003 年 7 月，頁 36。

¹⁸ 溫淑婷 編，《探尋高雄城市文化館》，頁 137。

古典建築的屋身與日本古典傳統的皇宮大屋頂，於 1939 年（昭和 14 年）完成了這棟結合東、西方建築特長的「帝冠式樣」建築。1945 年（民國 34 年）國民黨政府接收臺灣後，市役所更名為高雄市政府。但後因市府編制不斷擴大，市府大樓不敷使用，因此於 1992 年（民國 81 年）再遷至現今四維路的合署辦公大樓。鹽埕舊市府遂遭閒置，甚至一度出現了拆除計畫。但因其為臺灣現存帝冠式樣最完整的建築，歷史價值甚高。¹⁹在文化界人士不斷呼籲奔走之下，市府決定依古蹟再利用觀念，將舊市府打造為「歷史博物館」。²⁰獲得新生的舊市府終於 1998 年（民國 87 年）以歷史博物館的新貌，重新負起服務市民的責任，成為愛河畔最具代表性的文化展館之一。

「歷史博物館」興建的同時，與舊市府僅有幾步之遙的市立音樂館也正在積極籌建之中，並於 2000 年（民國 89 年）底正式完工啓用。在這一棟面向愛河的專業音樂館裡，除了與一般的音樂館一樣，能夠舉辦室內的音樂活動外，更引人入勝的是館外廣場設置有露天的音樂表演台。²¹每當樂聲揚起，民眾就能倚坐在愛河畔石階台上，在涼風吹拂下悠遊適意地欣賞一場豐碩的音樂饗宴。

此外，鑑於長久以來，南部地區一直沒有電影文化推廣的社教單位及相關的軟硬體設施，電影界所舉辦的各項活動也以北部的重心。高雄市政府乃於 2001 年（民國 90 年）11 月舉辦首屆〈高雄電影節序曲－南方影展活動〉。而為了讓第一次舉辦的南方影展具有豐富的深度及內涵，市政府新聞處先於 10 月底舉辦〈南方影展在高雄舉行的意義與展望〉座談會，邀請南部電影、

¹⁹ 柯耀源、鄭敏聰，《高雄市古蹟及歷史建築》，頁 147。

²⁰ 高雄市政四年編輯委員會，《高雄市政四年》，頁 43-44。

²¹ 朱聖吉等，《萬象高雄－高雄市文明史（六）【文化高雄】》，頁 78-79。

戲劇業界的文化人士進行深度座談。導演陳怡君在會中指出，高雄市應該成立電影圖書館，因為一間電影圖書館不僅能從事影像的推廣，提供新生代影像工作者發光發熱的舞台，也可以作為社區生態環境的催生者。²²一個多月後，第一屆〈高雄電影節〉獲得愛好電影人士的一致好評，高雄市副市長林永堅隨即表示，市府已計畫將河西路愛河畔、原高雄市實驗國樂團排練場的舊有建築，作為新成立的電影圖書館的館址。²³

以主題館的呈現作為規劃原則的高雄市電影圖書館，由於位於愛河之畔，因此市府在整建過程中著重融合當地景觀，並特別強化光影效果，因為該館除了要能進行電影藝術文化推廣相關活動外，還要能夠作為城市水岸藝文休憩場域的一部份。²⁴2002年（民國91年）底，電影圖書館正式落成，市府以「國民戲院」的概念來經營，秉持「天天有電影、月月有主題」的精神，放映多元且豐富的影片節目，也常透過專題影展以及映後座談的方式，提昇南臺灣地區的觀影素養，並舉行靜態專題展示來達到影音教育的目的。如此一來，愈來愈多的片商願意南下放映藝術佳片，促進了現代高雄市戲院放映影片結構的改變。而其在數檔的影展專題規劃中，由地方文化、學校相關團體策劃提供者佔了大多數，無形中也塑立了在地的觀點以及培育出地方的策劃人才。²⁵另外，從2003年（民國92年）起，電影圖書館開始推出高雄電影節活動，第一年以「躍動—Feel the Vibe」為主題，活動包括〈電影人—郭南宏導演專題〉、〈電影展—新日本、韓影急先鋒、蒙古風、高雄初體驗〉等；

²² 《臺灣新聞報》，2001年10月18日，第十一版。

²³ 《中國時報》，2001年12月28日，第九版。

²⁴ 溫淑婷 編，《探尋高雄城市文化館》，頁37-39。

²⁵ 林杏鴻，〈期待臺灣第一個電影城市的誕生〉，收錄於韓必誠 編，《高雄·文化發聲》，頁70-71。

²⁶第二年更以「海洋之城、世界之眼」為主軸，規劃〈海洋城市影展〉、〈南方電影人—侯孝賢與歸亞蕾專題〉、〈影像中的高雄〉等單元，²⁷將「海洋首都」的理念融入電影節的活動之中，²⁸均獲得民眾相當熱烈的迴響。二年來，共吸引 56 萬餘人次蒞館參觀。電影圖書館成為愛河文化流域的超人氣藝文展示館²⁹。

沿愛河向海口而行，即是水中生機最為蓬勃的河海交會處，亦是駁二藝術特區的活動領域。駁二藝術特區由高雄港邊的 8 個倉庫組合而成，其中兩個屬於港務局、6 個屬於臺糖。原本空置已久，市府副秘書長姚文智在尋找國慶煙火施放地點時發現，乃邀同高雄市在地藝術家勘查後，認為很適合發展成藝文空間，獲得港務局及臺糖同意，經過兩年的規劃、籌建，促成了「駁二藝術發展協會」，並於 2002 年（民國 91 年）正式啓用。³⁰駁二特區的成立宗旨在培養民眾對藝術活動的敏感，期盼以此開啓藝文之窗，因此在硬體的設計上，保留了倉庫原始的粗獷氣息，但打掉了部分牆面，重新裝潢，將之改造成一個讓人們可以與海對話的藝術區。在寬廣的大倉庫裡，吹著鹹鹹的海風味，無論動態的劇場、舞蹈、音樂演奏會，或是靜態的裝置藝術，頗能激發創作者與觀眾間的想像空間。走出倉庫之外，電影圖書館、歷史博物館、新光碼頭、豆皮藝文咖啡及高雄港均近在咫尺，形成了一幅帶狀的文化風景。

31

²⁶ 商成，〈Feel the Vibe · 高雄電影節〉，〈聯合新聞網—藝術講堂〉網站。網址：http://city.udn.com/1240/258243?tpno=11&cate_no=0。

²⁷ 〈臺灣電影網〉網站。網址：<http://movie.gio.gov.tw/ct.asp?xItem=52464&ctNode=218>。

²⁸ 〈高雄市電影圖書館〉網站。網址：<http://w4.kcg.gov.tw/~kmfal/templates/profile/born.htm>。

²⁹ 溫淑婷 編，〈探尋高雄城市文化館〉，頁 39。

³⁰ 謝長廷，〈日出東方—謝長廷執政手記〉，頁 92。

³¹ 朱聖吉 等，〈萬象高雄—高雄市文明史（六）【文化高雄】〉，頁 87。

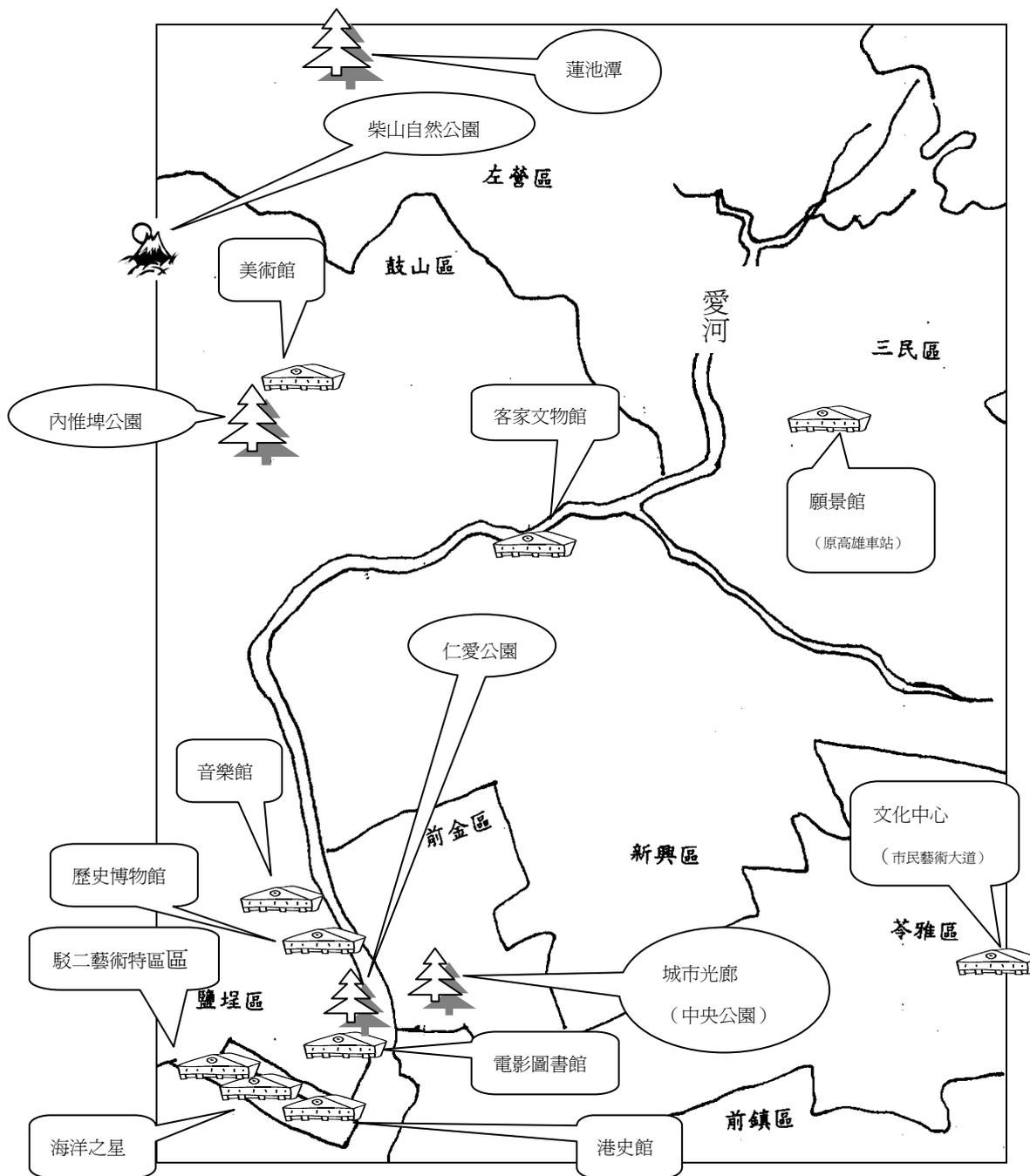
駁二藝術特區正式啓用後，結合港口碼頭、市區觀光、藝術文化與休閒生活的博物館群的藍圖已悄然成形。從愛河口的駁二藝術特區，走到愛河下游精華區的電影圖書館、歷史博物館、音樂館，以至中游的客家文物館，再到上游的美術館，及其所在地的內惟埤生態自然公園，這一條用「愛河文化流域」串連而起的博物館群正是一道知性的旅程。³²

新世紀的開始，高雄市政府以及市民所合力打造的愛河現代新意象，彷彿向世人宣告著：高雄市將要以豐富的優質生活品質、充滿文化氣息的街道景觀、各具特色的休閒餐飲、街頭藝人的隨興表演等迷人特色，成為吸引全國、甚至國際旅客駐足的海洋首都。³³

³² 透過完整且功能取向多元博物展館，不僅整合了城市的文化特質與發展方向，所引進的新興文化活動則對於愛河文化流域原創意點的發展有了加乘的效果，也大大提升愛河整治計畫與城市的能見度。姚文智 主講，王子衛 撰稿，〈從疏浚工程到文化流域〉，《高雄畫刊》2003年市政專刊（3），頁 36。

³³ 謝長廷，《日出東方－謝長廷執政手記》，頁 93。

圖 5-1-2：愛河文化流域圖



資料來源：〈張小明的胡言亂語〉部落格。網址：<http://mtchangtw.blogspot.com/>。

第二節 光雕藝術與街景設計的新城市美學

都市的夜間燈景是另一個重要的人文指標。都市的夜間燈景是最不矯情的景觀，詩人筆下的「萬家燈火」呈現出一片祥和與繁榮。如果夜間一片漆黑，將彷彿是恐怖的死城；如果全為制式燈光，則夜景將呆滯無趣。在人文氣息的都市中，總有一批匠心獨具的藝術家、建築師、企業家，設計了美麗的燈景，只為了滿足他們心靈的憧憬，不譁眾、不取寵。³⁴

光雕藝術成為高雄城市空間塑造的一大特色起因於 2001 年(民國 90 年)全國燈會的首次移師高雄市。元宵燈會，為古老歲俗，以往多為民間活動，戰後在各大廟宇舉辦的燈會一度是臺灣元宵節的重點活動。從 1990 年(民國 79 年)時開始，臺北燈會將此傳統發揚光大，在佔地廣大中正紀念堂，製作龐大的主燈，配合雷射表演，吸引了成千上萬的民眾前來觀賞。多年下來，臺北燈會成了臺灣元宵活動的代名詞，不但吸引其他縣市民眾前往觀賞，更讓國外觀光客慕名而至。³⁵但這個由中央政府投入大筆經費、人才支持的活動，年年皆在臺北市舉辦，也引來了一些不滿的聲浪。2000 年(民國 89 年)5 月 21 日在高雄市舉辦的「總統、副總統就職演唱會」上，新任總統陳水扁宣布翌年的元宵燈會將改至高雄市舉辦。期盼大型活動已久的高雄市民當場歡聲雷動。³⁶

全國燈會雖然是在 2001 年(民國 90 年)首度在高雄市舉辦，但早在 1998 年(民國 87 年)為因應高雄市民意的強烈要求，行政院觀光局與高雄市政府

³⁴ 洪萬隆，《南風、海風、人文風－營造一個充滿人文關懷的生活環境》(屏東，屏東縣政府文化局，2000)，頁 16。

³⁵ 開果，〈台北燈會移師高雄，海洋首都光影璀璨〉，《高雄畫刊》，2000 年 7 月，頁 7。

³⁶ 洪萬隆，《南風、海風、人文風－營造一個充滿人文關懷的生活環境》，頁 49。

已共同舉辦了一場仿臺北燈會的高雄燈會。該年的燈會共有兩個會場，一是放置主燈的文化中心廣場，另一則是塑造成「十里燈河」的愛河。文化中心的主場採用與臺北燈會相同的模式，即以一座結合現代科技與傳統概念的龐然大燈為主要宣傳重點，再輔以周遭各類花燈展覽，但為凸顯高雄市特色，主燈不採生肖造型，代之以一艘龍船上載「五福（蝠）臨門」的輪舵，並名為「破浪乘風開大運」，以表現海洋城市的特點。而在愛河河畔，則是結合環境的特色，用閃亮的燈飾襯托出「十里燈河」的場景。由於該燈會為高雄市難得一見的大型盛會，主辦單位還特地邀請了當時總統李登輝南下按鈕揭幕，吸引了百萬南部民眾前往觀賞，高雄市街也出現了罕有的熱鬧景面。

1998年（民國87年）在高雄市舉辦的高雄燈會雖然大體來說是場成功的活動，但仍有些批評的聲浪。主要是不滿該會雖在高雄市舉辦，卻有太多臺北燈會的影子。例如同樣都有主燈、機關學校的花燈車、小提燈的發送，連高雄市府特別請來協辦的觀光局人員也正是多年的承辦臺北燈會的幕後人員。而除了活動了無新意的負面評價外，更讓市府困擾的是經費的來源，因為這樣一場燈會舉辦下來，就必須動支幾乎上千萬的經費，如此龐大的耗費，如果無法像臺北一樣有中央政府的奧援，高雄市政府可說是難以為繼。於是到了隔年，新任市長謝長廷上任後，雖然延續舉辦燈會的政策，但決定放棄花費太大的文化中心會場，改而主攻較富高雄市特色的愛河會場。到了第三年，更因為大半經費被挪去支付首屆旗鼓節，只好連愛河場地都取消，僅僅在旗津，結合當地民俗，讓市民度過一個陽春的元宵節。³⁷

2000年（民國89年）陳水扁總統宣布要在翌年將全國燈會改至高雄市

³⁷ 開果，〈台北燈會移師高雄，海洋首都光影璀璨〉，《高雄畫刊》，2000年7月，頁8。

舉辦，不啻是送給了高雄市一份意想不到的禮物。但因為有了 1998 年（民國 87 年）高雄燈會的經驗，高雄市府與市民很快地開始思考一個根本的議題，那就是：高雄市為什麼要舉辦燈會？

有些文化人士指出，1998 年（民國 87 年）舉辦高雄燈會的背後，或多或少是出自於臺北市有，高雄市也要有的孩子爭糖心理，而利用這樣的一個活動，塑造出一種所謂平衡南北差距的象徵罷了。但若只是為此，付出的代價未免太昂貴，而且也是不應該的，因為「高雄燈會決不是臺北燈會，高雄燈會也不應該是臺北燈會的翻版，高雄燈會應該有自己的風格與特色，除了地區的特色，更應有內涵的特色。否則，硬將已具國際知名度的臺北燈會南移成爲高雄燈會，不就如同將一株已開得燦爛的花叢硬是移植到另一個地方一樣的不合理與荒謬」。³⁸

爲了要解答「高雄市為什麼要舉辦燈會」這個「大哉問」的難題，高雄市政府團隊經過一番長考，決定將這場由高雄市主辦的第一場全國燈會的主題訂爲「高雄亮起來」。爲此，並舉辦了一場同名的座談會，會中專家學者不斷腦力激盪地思索高雄燈會的特色。由藝術創作者蘇信義所提出的「光的博覽會」概念，獲得普遍的認同。其實早在燈會還沒有舉辦之前，夜間照明的改善工作已經是高雄市都市更新的重點計畫，但要如何才能將高雄市的光點一一串連，延伸爲一場「光的嘉年華」，遂成了 2001 年（民國 90 年）高雄市主辦的全國燈會下的第一個創意發想。³⁹

主題確立之後，接下來是地點的擇定。1998 年（民國 87 年）高雄燈會

³⁸ 洪萬隆，《南風、海風、人文風－營造一個充滿人文關懷的生活環境》，頁 49。

³⁹ 王妃靚，〈光影遊戲探索城市潛能〉，《高雄畫刊》2003 年市政專刊（3），2003 年 7 月，頁 18。

的經驗讓市府瞭解到愛河河畔的燈會所呈現的水光輝映，是深處內陸的臺北燈會所欠缺，當可作為高雄市河港特殊景觀的代表，所以繼續沿用。然而如果要顯現高雄海洋城市的風貌，則必須另擇一個靠近港口的地點。儘管如此，素有「港都」之稱的高雄，卻因海岸與港口長期實施管制不准民眾進入，並以重重圍牆作為藩籬，致使民眾罕有親海親水的機會。

在就任市長之前，謝長廷即曾感嘆過高雄港邊的土牆阻擋了人親近海的天性。⁴⁰就任市長以後，即積極向中央與軍方爭取全面拆除市區港口圍牆，俾還港於民。⁴¹經過一年多的努力，終於在高舉主辦 2001 年（民國 90 年）全國燈會的旗幟下，獲得相關單位的首肯。2000 年（民國 89 年）7 月 1 日市府新工處打通新光路底的高雄港圍牆，將其闢建成燈會的場地—海洋之星，並在日後成為著名的高雄市地標。⁴²

由於這場燈會強調凸顯「高雄特色」，因此市府決定就如同 1998 年（民國 87 年）的高雄燈會一樣，不依循臺北燈會以按照當年生肖造型之作法，而選用能表現出高雄市海洋特色的作法。另外，臺北燈會的主燈在過完節慶之後即告丟棄，高雄市府亦認為太過浪費，決定會後將主燈保留，作為高雄市新的地標景觀。⁴³

2001 年（民國 90 年）2 月 7 日，全國燈會終於在高雄市愛河畔熱鬧登場。開幕當天，由陳水扁總統主持主燈點燈儀式。主燈為雕塑大師楊奉琛的所設計的〈鰲躍龍翔〉，外型結合龍頭與魚尾，寓意高雄市未來能走向港市合一，

⁴⁰ 謝長廷，《情定高雄—謝長廷港都日記》，（臺北，月旦出版社，1998），頁 100-101。

⁴¹ 《改制後高雄市歷任市長對議會施政報告彙編續編—謝長廷市長施政報告專輯》（高雄，高雄市文獻委員會，2002），頁 32。。

⁴² 謝長廷，《日出東方—謝長廷執政手記》，頁 205-206。

⁴³ 謝長廷，《日出東方—謝長廷執政手記》，頁 104。

從海中大魚一躍昇格為龍；內部則是有 4 萬至 5 萬盞燈泡，結合了光纖、雷射、乾冰和煙火等，當機關啟動，就可以做出精彩動人的燈光效果。⁴⁴主燈之外，愛河燈區還配置了許願燈和祈福燈，這樣一來除了能配合元宵節的民俗意涵外，4 萬多盞燈泡更是讓愛河畔如同地上銀河般光彩奪目，愛河的 3 座橋樑的燈飾亦因應節慶大放光芒，經過精心設計，更加襯托愛河的風情萬種。

離開愛河，往港區前進，就會抵達燈會的第二現場「海洋之星」，也就是高雄市 17 到 21 碼頭的海洋燈區。這裡原屬於管制區，民眾不得入內，但燈會期間特別開放。主辦單位將此區以燈光設計及裝置手法布置，若從高空俯瞰，整個燈區造型會宛如一艘在黑夜中發射著萬丈光芒的航空母艦。而在海面航道上，另有科技水舞搭配音樂、煙火、雷射演出的夢幻海之舞，這種海上科技大秀，在國內還是首次登場。

除了硬體之外，文化藝術表演也是高雄燈會的重頭戲。「海洋之星」在開幕當天有高空驚奇煙火秀、國際之夜的演出。而此後的數日內除繼續有煙火表演外，另有夢幻海之舞、萬人國際情人舞會等展演活動。另在市府對面的仁愛公園內則有一場「光的博覽會」雕塑展覽，由美術館徵選 8 件雕塑品參加展出，包括了〈突變的光舞〉、〈大地之光〉、〈光之等恆狀況〉、〈翩翩雲彩〉、〈火車快飛〉、〈戲潮〉、〈玫瑰海〉、〈人與人之間〉等。這些雕塑作品除了展現光的主题外，亦著重表現出高雄城市的特點。⁴⁵

⁴⁴ 〈自由時報〉2001 年 1 月 19 日電子報網站。網址：
<http://www.libertytimes.com.tw/2001/new/jan/19/today-c8.htm>。

⁴⁵ 莊金國，〈高雄亮起來·水光相輝映〉，〈新臺灣〉電子週刊第 254 期，2001 年 2 月。網址：
<http://www.newtaiwan.com.tw/bulletinview.jsp?period=254&bulletinid=6997>。

2001年（民國90年）2月14日，這場首度由高雄市主辦的全國燈會宣告落幕，在8天內吸引了超過五百萬人次的民眾前往觀賞。由高雄市觀光協會委託決策調查顧問公司所做的民意調查結果中顯示，這次的燈會獲得了人民高度的肯定。八成四的受訪者都認為全國燈會提昇了高雄市形象，七成六的民眾認為，會以身為高雄人為榮。市長謝長廷施政的滿意度，也因燈會而大幅提高。⁴⁶但對高雄市而言，當絢爛的嘉年華會繁華褪盡之後真正的考驗才正要開始。該如何延續主辦燈會的氣勢，讓其影響並不隨著活動的停止而結束，反而能不斷地發酵，才是燈會對於高雄市真正的價值所在。

1998年（民國87年）直轄市長選舉進行之時，市長候選人謝長廷雖然漂亮打贏了選戰，但就職之後一時之間在市政建設上卻未能有明顯的突破，僅是延續前任市長吳敦義後期的部分政策，如愛河燈會等，且因礙於經費短絀，規模反而縮小。而其任內舉辦首屆高雄國際旗鼓節，也未能達到預期的目標。直到2000年（民國89年）獲悉全國燈會將移至高雄市舉辦時，才為高雄市投下了一顆振奮人心的震撼彈，也為高雄市政帶來了轉變的契機。

2001年（民國90年）的全國燈會是元宵燈會自舉辦以來，首次離開臺北，不僅代表了中央力求南北平衡的宣示，更有深遠的歷史意義，所以傳媒莫不大幅報導。過去一直在全國新聞媒體中備受冷落的高雄市，一時之間成為矚目焦點。高雄市朝野除了歡欣雀躍，更多了一份戒慎恐懼。因為對高雄市而言，這場燈會將不只是場活動而已，更是關係到高雄城市的形象能否躍升、外界是否能肯定高雄市價值的重要關鍵。因此為辦好這場活動，市府與民間學者從一開始，便絞盡腦汁構思如何藉由這場燈會凸顯高雄市特色，並

⁴⁶ 《中國時報》，2001年2月23日，第十九版。

行銷「海洋首都」的理念。以「高雄亮起來」做為燈會主題，一方面固是要契合燈會「光」的意象，一方面更是要向全國民眾宣告，高雄市要走出文化沙漠、工業重鎮的黑暗陰影，朝向水岸花香的新都會前進。

燈會甫一落幕，《臺灣新聞報》即刊出「高雄市廿一世紀都市發展協會」會員黃寬猛的一篇時論〈高雄燈會綜觀〉，大力陳言全國燈會所燃起的「火種」不要隨著燈會結束而熄滅。⁴⁷而日後高雄的市政發展，也證實了市府不孚眾望，讓高雄市為燈會而提出來的「高雄亮起來」口號，在大會結束後仍能不斷發酵，並啟發了高雄市在地人士許多新的想法。接下來的數年中，高雄市發展出不少光雕藝術的街景。而在所有光雕造景中，「城市光廊」無疑是最具有代表性的。

在 2001 年（民國 90 年）7 月開始動工的「城市光廊」，其前身是一個 BOT 案的「公車亭改造計畫」。新世紀之初，高雄市政府建設局計畫以 BOT 方式進行市區 123 個公車站的改造工程，由民間廠商投標爭取公車亭及周邊廣告看板、燈箱的經營權。評審委員之一的林熺俊，在委員會中提出了得標廠商應回饋高雄市民的建議，即由公車站改造計畫的得標廠商提撥新台幣 1 千萬元，委託設計單位及施工廠商於中央公園地點，以美化市容、改善街道環境的理念，提出街道計畫方案並執行完成。完成後，以得標廠商的名義捐贈高雄市政府及市民。林熺俊的提案獲得其他評審委員的支持，在日後並且擔任此回饋方案的策劃主持人。

「城市光廊」所在的中央公園，位於高雄市的市中心，屬於五福商圈的範圍。1995 年（民國 84 年）10 月 30 日凌晨五福商圈的核心—大統百貨公司

⁴⁷ 黃寬猛，〈高雄燈會綜觀〉，《臺灣新聞報》，2001 年 2 月 17 日，第六版。

發生大火後，整棟大樓漸成廢墟，原本繁華的五福商圈亦因此黯淡失色，也間接影響了中央公園旁的熱鬧景象。在經過數年之後，林熺俊受到 2001 年（民國 90 年）全國燈會主題「高雄亮起來」的啓發所提出的「城市光廊」計畫，讓一切有了改變的機會。

「城市光廊」的規劃，一開始原本只是要作為臨時性的景點。因為中央公園亦是高雄市捷運的預定地，將會隨著地下停車場和地下商店街的營建而告拆除。儘管如此，高雄市政府還是大張旗鼓地展開宣傳。在為行銷「城市光廊」而舉辦的第一次記者會時，市府先將施工工地圍起來，並用美侖美奐的廣告手法，製造神秘感和新鮮感。而在第二次的記者會中，謝長廷市長號召市民一起收集了 2001 張笑臉照片以製作一件大型作品〈SMILE—2001 希望之牆〉立在「城市光廊」的入口處，讓市民透過實際參與的過程，增添期待的心情。成功的行銷搭配上現代感的街景設計，讓「城市光廊」從一推出就在市民間引起極大的迴響。

2001 年（民國 90 年）10 月，「城市光廊」第一期工程完成，由數位高雄在地的藝術家運用「光」、「藝術」做為空間的元素，透過都市街道家具的視覺整合，將公共藝術介入城市空間，塑造了街道文化的氛圍。為了方便民眾休憩與駐足，藝術家們並在中段的玻璃平台上，另設有露天咖啡座區，好讓停下腳步啜飲咖啡的市民，能在灰濛濛的都會叢林中，悠適地欣賞這別具洞天的藝文活動景觀。

「城市光廊」正式營運後，大受市民及外地遊客的喜愛，不僅拿下 2002 年（民國 91 年）大高雄建築園冶獎「優質都市景觀獎」，⁴⁸在市政府所進行

⁴⁸ 洪士閔，《國族·神話·意識形態—高雄市立文化中心空間文化之形式分析》，頁 150。

的民調中也屢次拿下第一的地位。⁴⁹這樣的情形引發林熺俊更宏大的想法，於是經由協調捷運廠商，將原本要銷毀重建、成為高雄市捷運的停車場和地下商店街的城市光廊，以更換合約的方式將其保留下來。相關單位並將計畫變更，運用原本要興建地下停車場和商店街的兩億元預算，用來建造和美化外未來的中央公園，並提撥 2000 萬元來施做第二期的「城市光廊」工程。

「城市光廊」第二期工程大體上延續了第一期的路徑風格，但市府在此階段拆除公園圍牆，讓市民更有機會看到中央公園，並在「光」元素之外，加上「水」案場景，增闢了親水空間。

「城市光廊」讓市府將「基礎建設」轉化為「城市美學」的藝術品。首先，在「街頭藝術」部分。9 位高雄在地的藝術家⁵⁰組成的藝術團隊，以「光」為主題所創作的原創作品，以及市長發起的〈SMILE—2001 希望之牆〉共 10 件公共藝術品，分散在「城市光廊」中不同的位置，使五福路上的人行道上的公車亭、紅綠燈、電器箱、垃圾桶等的街道家具，增添上一股藝術氣息，呈現出環境藝術的整體規劃感。而在街頭表演團隊入駐之後，「城市光廊」除了靜態的展示之外，還有了動態的文化展演，因而成為了高雄市府與市民洗刷「文化沙漠」臭名的重要場域。

其次，城市光廊「光」的出現，相對於過去中央公園的昏暗，高雄市進入另一種空間情境，也為高雄市過去的昏暗，點燃了第一個光點。在「城市光廊」之後，「光」成為高雄市城市美學的主要元素，並不斷地延燒至愛河兩

⁴⁹ 例如在 2002 年 7 月 9 日至 7 月 21 日高雄市政府工務局舉辦一場「2002 高雄市城鄉新風貌，市民票選活動」活動，以「蛻變、美麗、永恆」為訴求，票選高雄市民進黨政府自 1998 年取得執政之後，近 3 年來已完成的城鄉風貌計 17 個景點的市民票選活動，讓全體市民共同評選出最為喜愛的高雄市新興都市景觀。最後由「城市光廊」勇奪第一。

⁵⁰ 包括林熺俊、蘇志徹、林麗華、陳明輝、黃文勇、潘大謙、劉素幸、王國益、陳建明等。

畔、文化中心、高雄港，成了市景中不可或缺的點綴。於是高雄市區到處都「亮」了起來，高雄市儼然成了一個光之城。⁵¹

再者，如前所述，爲了讓光雕藝術可親可近，高雄市府在「城市光廊」設置露天咖啡區。此後，文化中心咖啡館、愛河兩岸的咖啡座區、高字塔咖啡館、新光渡輪站咖啡座區，皆迅速飄散起濃郁的咖啡香氣，街頭咖啡在短短幾年內成爲高雄市重要的流行風潮。

1990 年代以後，隨著臺灣民眾經濟能力的提昇，連鎖咖啡館開始到處林立，露天咖啡座也陸續出現。有關咖啡的廣告文宣無不一再地強調著咖啡「休閒」、「浪漫」與「異國」的特質，咖啡於是不再只是一種飲料，更是象徵著一種中產階級的、傾向於消費美學的生活風格。現代人透過消費咖啡，滿足個人身體、心靈、物質、社會以及文化等各方面的需求。⁵²高雄市在 21 世紀興起的街頭咖啡運動，一方面固然涵括了咖啡的異國、中產階級、消費美學的意涵，一方面也提供遊客消費、休息、談天、活動的場域，提供行人駐足的理由。市政府用露天咖啡座，留住人潮，留住隨著人潮而來的各式表演活動，這種由咖啡、街頭藝術所構築而成的休閒浪漫氛圍，成爲高雄市府城市空間改造的重要元素。

最後，是圍牆的拆除。爲了推動空間的解放，高雄市府先說服高雄港務局，同意拆除新光碼頭的圍籬，讓市民親近內海；然後轉往中央公園，拆除了公園沿五福路與中華路一帶的圍牆，打造「城市光廊」。接著，來到了 1980 年代十二項文化建設的代表－高雄市立中正文化中心。

⁵¹ 章明會，《文化政策與城市風格的重構－以高雄市爲例（1998-2005）》，頁 63-85。

⁵² 范婷，《臺灣咖啡消費文化的歷史分析》（私立輔仁大學大眾傳播學研究所碩士論文，2001），頁 125-169。

1981年（民國70年）高雄市立中正文化中心落成，成為高雄市藝文展演活動的重鎮。但其造型方正，令人感覺過於剛性，藝文界並批評主其事者遷就「中正」制式概念，將文化中心主體設計成「永懷領袖」的威權象徵。加上四周遍布弧型鐵欄杆圍牆，每邊只設一個出入口，進出廣大園區極其不便。⁵³而且每晚十時以後，牆門關閉，文化中心便成了「閒人勿進」的機關重地。

新世紀以後，市政府為塑造文化中心的藝術新貌，並傳達公共藝術空間理念，遂於2000年（民國89年）由文化中心及高雄市建築師公會共同推動「市民藝術大道」計畫，希望透過公開徵圖、專業設計及擴大市民參與等方式，對文化中心的四周人行道及其街道傢俱等景觀進行藝術「變身」。10月起開始公開徵圖，經專家評選及市民票選，最後由就讀高苑技術學院的吳振廷及陳家承同時選獲得競圖首獎。2001年（民國90年）12月正式進行施工，翌年四月，中正文化中心出現了第一條藝術大道。⁵⁴

第一期的「市民藝術大道」拆掉了文化中心緊鄰五福一路的正門兩邊圍牆，但保留石鼓牆座，以中華藝校以「藝術與生活」為主題所設計的14個石鼓藝術燈箱鑲嵌其上。白天時，石鼓藝術燈箱是以生活環境、美術、影劇、舞蹈、音樂等多樣內容主題的圖像吸引遊客的目光，到了夜晚，則會開始放射光芒，成為高雄市的夜景的一部分。

「市民藝術大道」上色彩最鮮豔的應屬那由全市國小學生以18萬片玻璃

⁵³ 莊金國，〈拆牆改造新風貌 謝長廷港都見證〉，《新臺灣新聞》電子週刊第573期，2007年3月15日。網址：<http://www.newtaiwan.com.tw/bulletinview.jsp?bulletinid=67635>。

⁵⁴ 〈高雄市文化局〉網站。網址：

http://www.khcc.gov.tw/CmsLink.aspx?ID=604&LinkType=2&C_ID=420。

馬賽克所拼貼創作的地畫，童稚的畫作展現了旗津燈塔、春秋閣、八五大樓、聖母玫瑰堂、高雄港、都會公園、愛河、歷史博物館、美術館、壽山彌猴、木棉花等高雄市的主要印象，呈現出高雄市的地方特色與城市風貌。⁵⁵

除此之外，第一期的「市民藝術大道」還包括了詩的迷宮、風之舞廣場等，呈現出寬敞又綠意盎然的優質休閒文化空間。在民意的激勵之下，市府繼續推動「市民藝術大道」第二期工程，讓文化中心四周圍牆全部消失，並廣植阿勃勒樹，文化中心的內部綠地延伸到外，呈現視野穿透性的林蔭休閒步道。⁵⁶

「市民藝術大道」自開春啓用後，充滿人文風味的公共藝術，結合圍牆拆除後寬敞的庭園空間，吸引許多民眾的留流連，或穿梭在「詩的迷宮」中讀詩賞燈，或悠遊在「馬賽克地畫」上尋找高雄市的影像，或沿著「石鼓藝術燈箱」瀏覽藝術的多樣風貌，或徜徉在綠意盎然的西側步道上欣賞鋼雕藝術。在這裡，「生活藝術化，藝術生活化」的理想得以實現。⁵⁷

新世紀來臨，高雄市新城市美學運動在全國燈會點亮河港的一刻燃起，接著來到了「城市光廊」。「城市光廊」是從一個偶然中開始的，是一些高雄市藝文人士基於對自己生活的城市環境的一種關懷，為改變一座老舊的公園而萌生的奇想，在得到市政府的支持後，落實到市政建設中，而獲得民眾熱烈的支持回應。不少高雄市民在驚覺到原來高雄市還有美麗的可能後，開始很驕傲地去跟他們的親友、外來的訪客介紹高雄市，或是邀請親友來高雄市

⁵⁵ 洪士閔，《國族·神話·意識形態－高雄市立文化中心空間文化之形式分析》，頁 123。

⁵⁶ 莊金國，〈拆牆改造新風貌 謝長廷港都見證〉，《新臺灣新聞》電子週刊第 573 期，2007 年 3 月 15 日。網址：<http://www.newtaiwan.com.tw/bulletinview.jsp?bulletinid=67635>。

⁵⁷ 〈高雄市文化局〉網站。網址：

http://www.khcc.gov.tw/CmsLink.aspx?ID=604&LinkType=2&C_ID=420。

遊玩，⁵⁸「城市光廊」間接地促成了市民對高雄城市文化的認同，以及對執政者的施政表現的肯定。市政府執政者也因此更加肯定文化藝術的建設與投資，所能帶給市民的印象或效應。於是「城市光廊」中的許多元素，如「街頭藝術」、「光」、「咖啡」、「拆除圍牆」在日後高雄市的許多新興景點一再被複製和強化。

今日的高雄市，市民可以漫步在落英繽紛的藝術大道讀詩賞燈，或坐在新光碼頭眺望大船進出，或在露天咖啡林立的街頭，品飲咖啡書香。這些城市休憩空間，象徵著高雄市解除城市藩籬與市民審美空間一種美麗的覺醒。每一個公共開放空間與都市建設節點都以市民為原點，以新世代的公共藝術手法，破除藩籬，允許市民自由進出。這正是一個有型的文化都會發展模式，其用意是使未來公眾的生活品質更符合公民美學的社會典型。

⁵⁸ 鍾順文，《浪漫高雄—24 小時的深度之旅》（臺北，新自然主義，2004），頁 4。

第三節 節慶活動的國際化

以特別的節慶與藝術活動來帶動地區或國家的觀光與文化產業的成長，是半世紀以來許多國家或城市作為發展經濟和打造國家形象的慣用手法。世界上最重要的 3 個藝術節—法國亞維農藝術節、英國愛丁堡藝術節及澳洲阿得雷得藝術節即是最好的例子。此外，以深厚文化資產為根基的英國莎士比亞節、以產業為名的德國啤酒節、日本札幌拉麵節等等，則是在成功的行銷包裝與紮實的內容展示之下，已成為全球引領期待的國際盛會。在他人成功之例的鼓勵之下，越來越多的國家試圖創造新節慶，或以推動節慶活動來作為保存傳統文化與藝術的一種策略，或藉著舉辦節慶來聚集人潮，增加觀光收入，形成了全球節慶活動相互爭輝的情況。

臺灣走向這股潮流最早啓始於 1994 年（民國 83 年），當時文建會提出以「社區總體營造」凝聚地方共識，並延伸出「文化產業化、產業文化化」的概念，鼓勵各個鄉鎮將自己獨特的文化、產業變成一個個的活動提案。1996 年（民國 85 年），文建會更進一步提出「縣市小型國際藝術節」計畫，鼓勵地方舉辦國際藝術交流活動。觀光局也在 2001 年（民國 90 年）積極推動「每月一節慶」政策。因此在社區總體營造與發展休閒觀光兩股力量的交叉作用之下，縣市政府、地方社區逐漸發展成一系列的文化觀光節慶，造成了臺灣節慶的開鑼聲一年到頭不曾停歇的景況，參加節慶也成為台灣民眾體驗地方風土的主要休閒方式。其中宜蘭的國際童玩藝術節、屏東的黑鮪魚文化觀光季、彰化的花卉博覽會、平溪的天燈節、墾丁的春天吶喊、貢寮的海洋音樂季、苗栗的國際假面藝術節、白河的蓮花節都一度蓬勃了地方文化產業的發

展。⁵⁹

高雄市以地方特色為主題所舉辦的節慶活動應是 1993 年（民國 82 年）起高雄市府在中山大學的西子灣所舉辦的「高雄鼓會」。早期先民來到高雄開墾時常因誤觸暗礁發生船難，為求平安進港，在船頭敲鑼打鼓向山神和海神表示禮敬。這樣的祭儀活動，在高雄港開鑿工程日趨完善後已逐漸消失。因此市府認為在失傳數百年之後重辦「鼓會」，不僅有追懷先民艱苦的拓荒精神，喚起市民愛鄉情操，更能帶動觀光事業的發展，因此將其納入觀光節的系列活動中。⁶⁰到了 1995 年（民國 84 年）「高雄鼓會」舉辦之際，高雄市府的宣傳品中更宣稱「高雄鼓會」是可媲美臺北燈會、鹽水蜂炮，並為最具港都特色的活動。⁶¹

但客觀言之，「高雄鼓會」的知名度實不及臺北燈會和鹽水蜂炮。到了 2000 年（民國 89 年），市府決定將「高雄鼓會」擴大舉辦為「高雄二〇〇〇國際旗鼓節—旗鼓祈福」活動。主辦此活動的建設局表示，旗後山、打鼓山隔著水域對望，是打狗港發跡的源頭，因此取其二地之名為高雄市的節慶活動命名，一來可紀念該二區以漁業發跡同為高雄市早期的開發地，再則可呈現高雄海洋城市的特性，當可藉以推展國際性文化觀光活動及觀光產業化。活動內容以高雄市文史為基礎外，並結合了國內外文化、藝術、民俗、產業等資源，希望成為高雄市特有的國際性文化節慶，並計畫於未來每年繼續舉辦，以吸引國內外人士前來觀光旅遊，開闢資源。

⁵⁹ 李光真，〈煙火過後，盼望永恆〉，《臺灣光華雜誌》第 30 卷第 7 期，2005 年 9 月，頁 2-16。

⁶⁰ 高雄市政四年編輯委員會，《高雄市政四年》，頁 45。

⁶¹ 劉瓊雲，〈古意新猷逸趣橫生—港都觀光節多采多姿〉，《高雄畫刊》第 16 卷第 3 期，1995 年 3 月，頁 6。

「高雄二〇〇〇國際旗鼓節」活動規劃以展示及表演兩部分為主軸。展示部分，在旗津海岸公園展出國內外各種旗幟，包括世界各國國旗、國際信號旗、滿載旗、漁業基地旗及本國各機關、團體旗等。在美術館同時舉行有關旗、鼓山的詩、詞、書、畫展及國內外各類鼓具展等，兼具發揚高市文史與開拓國際觀的特色。另外，市府還請糕餅業者推出「旗鼓餅」，作為高雄市的一項特產，提供國內外遊客購買，一方面為高雄市帶來商機，一方面也可以作為行銷高雄之用。⁶²

儘管市府對旗鼓節的期盼甚殷，投入大筆經費與人力，意圖將其打造為高雄市最有名的嘉年華會，但第一屆辦理下來，成效卻是不盡理想。⁶³到了第二屆，全國燈會搶盡了鋒頭，旗鼓節更形失色。而在此時，高雄市在地藝術界與官方人士開始討論將藝術活動節慶化，並以此改變高雄城市風格的可能。

以文化藝術活動重塑城市的形象，韓國光州（Gwangju）是一個成功的例子。在韓國歷史上，光州是一處被摒除在開發地區之外，並一直受到歧視的貧困地區，但同時亦是思想開放進步人士的孕育地，當地人民曾積極投入民主運動。而長期處於與中央政府唱反調的結果，光州成為韓國歷史上改革運動的中心點，「抵抗」也成為光州最顯著的城市印象，尤其自 1980 年爆發流血事件的「光州起義」後，光州的形象更是離不開「民主抗爭」。然而，隨著韓國逐漸由威權體制走向自由民主，光州也慢慢地走出了歷史的悲情。由於過去有許多的詩畫學者被放逐於此地，因此培養出很多出色的藝術家。在

⁶² 朱聖吉 等，《萬象高雄—高雄市文明史（六）【文化高雄】》，頁 48-49。

⁶³ 開果，〈臺北燈會移師高雄，海洋首都光影璀璨〉，《高雄畫刊》，2000 年 7 月，頁 10。

此基礎上，1995 年光州創立了「光州雙年展」，以各式藝術表現出光州特有的歷史形象。這樣將地區歷史與民情融入創作的作法，在韓國與國際間打響了名號，使得光州雙年展不僅對韓國的藝術界有著重要的意義，也促進了光州城市形象的轉化。從「抵抗」的城市到「藝術」的城市，光州的城市形象在中央、地方政府與在地藝術家、市民的努力下，不斷向前進化，「傳統」與「現代」在光州調和並昇華，形成了光州的獨特氣質。如今，光州將朝著發展成為「21 世紀的世界性文化藝術城市」而努力。⁶⁴

高雄市長久以來一直被定位為重工業城市，文化發展向來不是政府對高雄城市建設的核心，再加以長期以來文教資源重北輕南的結果，使得高在 1970 年代背負上「文化沙漠」的悲情形象，因此高雄市民面臨了改變城市形象的迫切性。

高雄的歷史背景與韓國的光州有許多相同之處，配合上文建會積極推行的「縣市小型國際藝術節」計畫，高雄市府遂於 21 世紀以後開始舉辦一連串節慶化的藝術活動。以雙年展的模式，將高雄海港與工業城市的形象加以藝術化，所催生出來高雄國際貨櫃藝術節與高雄國際鋼雕藝術節。

一、高雄國際貨櫃藝術節

1969 年（民國 58 年）高雄港率先全國完成第一座貨櫃碼頭，臺灣的海運自此邁向了貨櫃化的新時代。隨著貨櫃中心的陸續成立、第二港口的闢建、各型裝卸機具與工具船的添置，讓大型船隻進出更增便利，高雄港貨運數量

⁶⁴ 章明會，《文化政策與城市風格的重構－以高雄市為例（1998-2005）》，頁 87-88。

扶搖直上。⁶⁵1977年（民國66年）高雄港已名列五位貨櫃儲運港，2000年（民國89年）前更曾長居世界第三大貨櫃港之地位，僅次於新加坡與香港。

來自全世界各地的貨櫃在高雄港川流不息，大型貨櫃運輸船進出碼頭間，工人在烈日下忙碌穿梭裝卸貨櫃，構成了一幅港口的平日景象。儘管港區戒備森嚴，市民難以接近，但貨櫃車經常會出現在市區道路上，因此「貨櫃」對高雄市民而言，可說是再熟悉不過的城市意象。既然「貨櫃」是高雄市近代航運發展上最重要的載體，是城市經濟發展中不可或缺的元素，以它作為藝術創作的素材，不僅代表了這個城市海洋意象的特質，也代表了高雄市民熱情如陽光般的形象。⁶⁶因此，高雄市在地藝術界人士在2000年（民國89年）就已提出以貨櫃做為素材舉辦藝術性活動的構想。但是一個貨櫃，光是搬運和拖板的費用，一個就要新台幣5000元，所以單靠民間力量幾乎是沒有辦法實踐。後來，市府副秘書長姚文智在行銷高雄市的考量下，有意舉辦國際藝術節活動。⁶⁷經由藝術工作者蘇信義、李俊賢、吳梅嵩、陳明輝等人及文化中心、美術館共同多次會商討論後，達成了共識，由高美館邀請陸蓉之、薛保瑕、孫立詮、賴香伶、賴瑛瑛、張元茜、石瑞仁、謝素貞、何慶基、侯俊明、李俊賢、潘小雪、謝佩霓、陳雪妮、施並璟等15位人士成立「2001高雄國際貨櫃藝術節」諮詢委員會，積極邁開籌備的腳步。⁶⁸經過半年多的籌備，第一屆高雄國際貨櫃藝術節在2001年（民國90年）正式展開。

⁶⁵ 邱緬伶，《戰後高雄市的社團發展（1945-2000）》，頁42。

⁶⁶ 謝長廷，〈海洋首都、希望城市〉，收錄於羅潔尹、郭家勳 執行編輯，《2003高雄國際貨櫃藝術節》（高雄：高雄市政府文化局，2004），頁8。

⁶⁷ 章明會，《文化政策與城市風格的重構—以高雄市為例（1998-2005）》，頁91。

⁶⁸ 姚文智，〈藝術，越洋而來 高雄，跨海而行—2001高雄國際貨櫃藝術節〉，〈2001高雄國際貨櫃藝術節〉網站。網址：<http://sub.khcc.gov.tw/containerart/01/in01.htm>。

「貨櫃藝術節」中將貨櫃從運輸原始的「承載」及「經濟物流」功能，轉化為藝術創作的媒材，除了要表現出高雄海洋城市的形象外，更重要的是要藉由這個「全球文明化」通路的主要載體，來展現高雄市邁向國際社會的決心。「貨櫃藝術節」用來創作的貨櫃，都是「廢櫃」，在它們被「回收」作為藝術創作素材之前，平均都曾經歷過 509025.6 海哩的旅程，載運過無數的貨物與回憶。在這樣的「載體」裡進行創作，透過藝術家的想像與巧手，將時間與空間壓縮在每個貨櫃的神秘的世界中。⁶⁹當然，貨櫃本身的特質也適合作為藝術創作的素材，它特有的模矩化規格形式、移動性、金屬材料空間等屬性，和一般藝術展演空間如美術館、文化中心大有不同。所以以貨櫃為藝術展演空間，對創作者而言，不啻是另一種新的創作挑戰與難得的經驗。而對觀賞者來說，「貨櫃」空間本身不像「美術館」、「畫廊」那樣「嚴肅」、「高貴」，具有「社區性」的親和性格。以「貨櫃」為思考基準、策劃藝術展演活動，能將高品質的藝術展演，透過貨櫃運輸到各地，讓民眾產生「可觸可感」的感覺，促進一般民眾更進一步的了解藝術、感受藝術，進而深化其休閒內容。⁷⁰

為籌辦第一屆「高雄國際貨櫃藝術節」，高雄市府以「貨櫃的 101 種想法」作邀請，發函邀請全球 16 個國家，36 位國外知名藝術團體前來參與盛會，並且從 54 件徵展作品中挑出 16 件藝術家的作品參展。而為了讓這項活動可以深入社區，在開幕前夕，作為藝術節活動的前奏曲的「貨櫃踩街・到阮厝—

⁶⁹ 管碧玲，〈高雄是一個好所在〉，收錄在羅潔尹、郭家勳 執行編輯，《2003 高雄國際貨櫃藝術節》，頁 10。

⁷⁰ 李俊賢，〈後文明的貨櫃藝術村—2003 高雄國際貨櫃藝術節視覺藝術〉，收錄在羅潔尹、郭家勳 執行編輯，《2003 高雄國際貨櫃藝術節》，頁 46-47。

社區藝術季」的貨櫃列車已率先駛入高雄市的 11 個行政區，第一站即是有「貨櫃故鄉」之稱的前鎮區。由本土油畫家前輩陳瑞福帶領中山高工師生，合力在貨櫃列車上進行以〈前鎮漁港〉為主題的貨櫃彩繪，打響貨櫃藝術節的名號。至 2001 年（民國 90 年）的最後一個月，「高雄國際貨櫃藝術節」終於正式登場。⁷¹

貨櫃藝術節的開幕展場位於高雄市門面位置上的摩天大樓建築群一八五大樓與貨櫃港口之間，當時碼頭邊停靠一艘漂亮的客輪，碼頭廣場上內部裝著藝術品，插著各國國旗的貨櫃堆成眾星拱月的圖形，一直延伸至後面用長榮綠色貨櫃所堆起來的雄偉主演講台。⁷²這個展場的設計強烈地結合了高雄國際貨櫃藝術節的五大宗旨：有效率的國際交流認識、表現時代精神、「現地即時」的社區性藝術休閒、表達藝術本質的與行銷海港城市特色。⁷³這場匯聚來自國際藝術能量的活動，在新世紀的第一個跨年時刻，藉「貨櫃」在高雄市呈現，並朝每兩年定期舉行的雙年展方向跨出第一步。

由於「貨櫃藝術節」的活動宗旨之一是要行銷高雄市的海港城市特色，因此活動地點包含了「海洋之星」、「駁二藝術特區」至「愛河文化流域」、「高雄市 11 個行政區」等場域，全部座落在高雄市的河、港之旁。來自國內外知名演藝團體在高雄港 17 號至 21 號碼頭的「海洋之星」上進行著一場場以大海、大船為實地場境的各式表演；位於高雄港出海口的駁二藝術特區倉庫則布置為「貨櫃藝術村」，順著愛河上游延展至整個愛河流域為場域，岸邊風景

⁷¹ 《臺灣新聞報》，2001 年 11 月 26 日，第十五版。

⁷² 黃海鳴，〈高雄國際貨櫃藝術節之現在與未來〉，收錄在羅潔尹、郭家勳 執行編輯，《2003 高雄國際貨櫃藝術節》，頁 51-53。

⁷³ 李俊賢，〈後文明的貨櫃藝術村—2003 高雄國際貨櫃藝術節視覺藝術〉，收錄在羅潔尹、郭家勳 執行編輯，《2003 高雄國際貨櫃藝術節》，頁 46-47。

錯落著不同色塊的貨櫃外觀，參觀者可隨意登岸，親臨各貨櫃藝術村，欣賞世界各地藝術家們的視覺藝術創作。此外，活動中還設計了「彩繪貨櫃遊街」、「貨櫃迷宮」、「貨櫃藝術跳蚤市場」、「貨櫃咖啡屋」及「貨櫃藝術蛋糕」等單元，期能拉近貨櫃與市民的距離，讓高雄城市特色—貨櫃—成爲生活的美感經驗，並提升在地產業與民眾的節慶參與感。⁷⁴

2001年（民國90年）高雄國際貨櫃藝術節是高雄市官方第一次鉅額投資主辦的藝術展演活動，獲得了民眾熱烈的迴響，每日遊客不歇。「貨櫃迷宮」前經常是大排長龍，主辦單位安排的定期導覽也頗受歡迎。入夜後遊客仍聚集在舞台區前，欣賞熱力四射的樂舞表演，燈火徹夜通明。⁷⁵2002年（民國91年）1月，高雄市政府、高雄銀行聯合在美術館舉辦的〈開櫃，看見了什麼？〉高雄國際貨櫃藝術節座談會，多位與會藝術家對貨櫃藝術節的評價非常高，推崇是一項成功的國際性戶外展覽。市府與藝術家亦異口同聲表示，參觀的人潮超出預期。⁷⁶

有了第一屆成功經驗的激勵，2003年（民國92年）第二屆國際貨櫃藝術節如期登場，延續第一屆「視覺藝術」、「表演藝術」的舉辦模式，但以「後文明」作爲視覺藝術策展探討的主題，向國內、外傑出藝術創作者徵募企畫案，共同創造一個「貨櫃藝術村」的文化交流場域。「後文明」象徵了對文明社會的重新思索與反省，2003年間，全球經歷了SARS和美伊戰爭這兩個讓人類文明動盪不安的浩劫，使人們對當前文明的發展及生命的價值有所重新思考。因此，高雄國際貨櫃藝術節希望再度利用貨櫃這個創造「全球文明化」

⁷⁴ 章明會，《文化政策與城市風格的重構—以高雄市爲例（1998-2005）》，頁99-100。

⁷⁵ 《民生報》，2001年12月11日，第十一版。

⁷⁶ 《中國時報》，2002年1月4日，第十八版。

通路的載體，來詮釋與反思文明之後所帶來的影響；也希望藉此貨櫃藝術節的文化藝術活動，再度搭起人際之間的關懷，重新尋求生命的價值與生活的熱情。⁷⁷

以貨櫃為展演空間，是一種不同於傳統形式的展演空間，本就會促成新的展演形式。2003 高雄國際貨櫃藝術節以「後文明」為展覽主題，更加刺激藝術家們對貨櫃空間形式新的想像。在這屆節慶活動中，利用貨櫃開發的種種商品中，讓民眾發現在這樣講究「制式」、「規格」的商業工具—貨櫃中，一樣能開發出的無限創意之潛能。「貨櫃造鎮」、「貨櫃彩繪」、「貨櫃彩繪遊行」、「貨櫃畢卡索」、「貨櫃文物展」、「人權影展」、「貨櫃禮品館」、「貨櫃趣味競賽」等多項活動，延伸藝術創作與活動的空間和對象，並深入藝術教育的層面。除了將貨櫃藝術帶入社區，同時邀請民眾參與創作、發展「市民藝術」，如此架構出一種文化藝術與休閒娛樂並行的世界。⁷⁸

2001 高雄市國際貨櫃藝術節，是高雄市府與在地藝術家一次非常新穎的嘗試與挑戰，企圖營造「港灣城市、文化大使」的國際城市印象，更為臺灣爭取「擁抱世界、文化大國」的終極目標。2003 高雄市國際貨櫃藝術節延續首屆的精神，進一步發揮貨櫃所代表的「無國界」概念、「異地同時」性、「模組化」、「臨機空間」等特性，⁷⁹並更強調要與市民的生活貼近，讓文化藝術更接近一般常民的生活。文化藝術活動因而是具產業內涵的活動，而且

⁷⁷ 管碧玲，〈高雄是一個好所在〉，收錄在羅潔尹、郭家勳 執行編輯，《2003 高雄國際貨櫃藝術節》，頁 10。

⁷⁸ 章明會，《文化政策與城市風格的重構—以高雄市為例（1998-2005）》，頁 100。

⁷⁹ 李俊賢，〈後文明的貨櫃藝術村—2003 高雄國際貨櫃藝術節視覺藝術〉，收錄在羅潔尹、郭家勳 執行編輯，《2003 高雄國際貨櫃藝術節》，頁 48。

有再生產的可能性。⁸⁰

二、高雄國際鋼雕藝術節

1919年（大正8年）臺灣第一家鐵工廠—「打狗鐵工所」在高雄鹽埕碼頭邊成立，從此高雄與鋼鐵結下了不解之緣。1941年（昭和16年）太平洋戰爭爆發，在戰局吃緊之際，日人爲防止美軍潛艇襲擊港區，在高雄港內鑿沈大船封高雄港。1945年（民國34年）日軍無條件投降後，港內沉船高達178艘，因而帶動高雄拆船業之蓬勃發展。大林蒲、大仁宮、紅毛港等碼頭被闢爲拆船碼頭，⁸¹1973年（民國82年）更創下世界拆船量第一的紀錄，沉船拆解後的廢鋼、廢鐵，成鋼鐵業原料的來源，當時大鋼鐵廠如東和、唐榮、第一鋼鐵都是從拆船業開始起家；十大建設中的中國鋼鐵廠也落址於高雄市。高雄市擁有全國最多的鋼鐵廠及鋼鐵產量，這樣的文化背景和經濟特色，促使了高雄鋼雕藝術節的發起。⁸²

「2002年高雄國際鋼雕藝術節」的主要推動者是高雄市在地鋼雕藝術家—劉丁讚。劉丁讚從小接觸鋼鐵業，小學五年級就在拆船廠敲鐵鏽以貼補家用。國中畢業出社會後，所做的工作都與鋼鐵有關，包括機械、船隻解體、電廠修護、車床、鉗工、電焊等。在參與南迴鐵路興建工程時，對花蓮的石雕藝術產生興趣，開始拜師學藝。1996年（民國85年）在許禮憲的鼓勵之下，轉向鋼雕創作，1998年（民國86年）從職場上退休後，全力投入鋼雕

⁸⁰ 章明會，《文化政策與城市風格的重構—以高雄市爲例（1998-2005）》，頁100、105。

⁸¹ 林昀熹 撰文，張世明 繪圖，《漫畫高雄歷史》，頁159。

⁸² 高子衿，〈從記憶與根源啓程—高雄市文化局談2004年國際鋼雕藝術節〉，收錄於葉景雯等策劃編輯，《颯焊·跨界—2004高雄國際鋼雕藝術節》（高雄，高雄市政府文化局，2005），頁92。

藝術。在當時，臺灣的鋼雕藝術家屈指可數，劉丁讚不僅成爲這一領域的先驅，也經常在工藝、雕塑競賽中得獎。⁸³

2000年（民國89年），劉丁讚展開國際鋼雕藝術節的籌備工作，四處尋求鋼鐵相關廠商支持，並募集到價值數百萬元的機具。2002年（民國90年）10月「高雄國際鋼雕藝術節」在文化中心登場，並成爲「市民藝術大道」第二期的工程的一部份。劉丁讚以其充滿童趣的鋼雕作品，在文化中心西側草坪構築了一個由鋼管造型組成的「神奇花園」，期能讓鋼雕作品的公共藝術能與市民藝術大道的街道藝術結合，共構文化中心再度成爲新興都市的文化地標。⁸⁴

第一屆的鋼雕藝術節雖然圓滿落幕，但多是戶外的實體作品展示，規模不大。2004年高雄市政府文化局決定擴大舉辦鋼雕藝術節，將主題定名爲〈飆焊·跨界〉，展現了市府對於鋼雕藝術未來性發展所抱持的寬闊視野與積極意圖。活動的會場決定由原先的文化中心改至「駁二藝術特區」，因爲駁二藝術特區緊鄰著港口，附近的兩條道路—公園路與新樂街，即是昔日高雄市重五金與金飾店的集中地，工藝色彩強烈；且「駁二藝術特區」背景是一片藍天碧海，比起首屆鋼雕藝術節的活動場域—文化中心，先天條件上更爲優渥，與高雄市政府多年來提出的「海洋城市」主張，甚爲契合。⁸⁵

既然定調爲〈飆焊·跨界〉，高雄市政府希望此次展出的藝術品能夠跨越鋼鐵工業給人生硬概念，表現出柔軟／人文的方向與質感，並能藉由國內外

⁸³ 原載於《聯合報》，2002年10月22日，第十四版。轉引自〈小島美術網站之歡喜人間〉網站。網址：<http://www.jfps.tpc.edu.tw/~hoa5/people/p031106a.htm>。

⁸⁴ 洪士閔，《國族·神話·意識形態—高雄市立文化中心空間文化之形式分析》，頁123。

⁸⁵ 簡丹，〈飆焊·跨界的意涵與願景—由「駁二藝術特區」出發，提出「城市雕塑公園」新概念〉，收錄於葉景雯等策劃編輯，《飆焊·跨界—2004高雄國際鋼雕藝術節》，頁10-11。

藝術家的創作交流、產業與民間的互動，呈現出跨越國界、跨越精緻與大眾文化的藩籬等界線之寬闊視野，其企圖與氣勢上顯然凌越了第一屆。為能在有限的人力內舉辦出具有一定水準的藝術節慶活動，高雄市府決定將部分業務委外經營。在活動行政的部分，前置策劃由文化局主導，但行政及媒體規劃則由橘園策展公司執行。⁸⁶

2004 年的高雄國際鋼雕藝術節活動主軸共含括二大部分－「戶外鋼雕藝術展」和「國際鋼雕創作營」。前者由高雄市立美術館策劃辦理，共彙集國內外 8 位戶外大型鋼、鐵創作者的作品，將其展示於活動場域中。後者則由文化局邀請國外知名藝術家到高雄市，在 2 個星期內於活動現場實地創作，以加強民眾與藝術家相互交流的機會。文化局並表示，在雕塑營中完成的成品將安置在高雄市公共景觀及企業認養指定地，使得這短期發生的活動得以有延續發酵的憑藉，以成就「城市鋼雕公園」的理念。⁸⁷

2004 年（民國 93 年）12 月「2004 年高雄國際鋼雕藝術節」登場。前來參觀的民眾可以先到公園路與新樂街，欣賞各店家配合藝術節所舉辦的金屬工藝創意展、金工創意 DIY、親子互動鋼管區、千錘百鍊親子銅拓 DIY、金工走秀、鋼鐵產業文化巡禮等活動。接著來到駁二藝術園區，在「戶外鋼雕藝術展」場域中探訪許禮憲、林良材、高燦興、吳炫三、張新丕等名家的作品。⁸⁸然後漫步至「鋼雕創作營」的會場，觀看藝術家如何用巧手讓讓藝術

⁸⁶ 吳慧芳，〈城市？鋼鐵？夢公園－記「2004 高雄國際鋼雕藝術節」〉，收錄於葉景雯 等策劃編輯，《颯焊·跨界—2004 高雄國際鋼雕藝術節》，頁 94-95。

⁸⁷ 簡丹，〈颯焊·跨界的意涵與願景—由「駁二藝術特區」出發，提出「城市雕塑公園」新概念〉，收錄於葉景雯 等策劃編輯，《颯焊·跨界—2004 高雄國際鋼雕藝術節》，頁 10-11。

⁸⁸ 吳慧芳，〈城市？鋼鐵？夢公園－記「2004 高雄國際鋼雕藝術節」〉，收錄於葉景雯 等策劃編輯，《颯焊·跨界—2004 高雄國際鋼雕藝術節》，頁 94-95。

品從無到有的創作歷程。

自 1996 年（民國 85 年）起，文建會為增加各縣市文化機構、團體辦理國際藝文活動的經驗，並提升地方精緻藝文活動水準，加強地方文化特色與文化創意產業，乃積極輔導各縣市辦理「國際文化藝術節」。最初每年僅 3、4 個縣市辦理，但在新世紀來臨之際，已有近 20 個縣市共襄盛舉，呈現出蓬勃發展的文化交流風貌，也塑造了該縣市的城市特色。⁸⁹

高雄市從 2001 年（民國 90 年）開始，以高雄市海港意象與重工業為背景，發展出貨櫃藝術節與鋼鐵藝術節兩大產業與藝術結合的節慶活動，這兩個藝術節採雙年展的形式交替於年尾舉行。貨櫃與鋼鐵，正是高雄港口城市最重要的元素與意象之一，無論就高雄市的內在城市性格或外在的視覺現象而言，貨櫃、鋼雕是高雄市重要的城市象徵，亦是高雄市以文化藝術活動行銷策略的極佳切入點。21 世紀來臨之時，高雄市確認貨櫃、鋼雕為新世代藝術展演形式，讓高雄市藝術「剛（雕塑、貨櫃）柔（光雕）並濟」的形象，在此間定型完成。⁹⁰除具時代的宣示意義外，更是高雄市城市精神屬性的匯集凝聚。⁹¹

⁸⁹ 陳郁秀，〈高雄，是與世界接軌的最好窗口〉，收錄在羅潔尹、郭家勳 執行編輯，《2003 高雄國際貨櫃藝術節》，頁 6。

⁹⁰ 李思賢，〈最近的現代－遺漏的高雄〉，收錄於倪再沁，《高雄現代美術誌》，頁 251。

⁹¹ 章明會，《文化政策與城市風格的重構－以高雄市為例（1998-2005）》，頁 106。

第四節 市港合一下的海洋首都願景

1998年（民國87年），民進黨高雄市長候選人謝長廷以「海洋首都，快樂出航」作為競選主軸，獲得市民認同，順利進軍市政府，成為高雄市第二任的民選直轄市長。而在其當選之後，建立高雄市為「海洋首都」也成為首要的市政目標。根據謝長廷本人及學者專家的說法，「海洋首都」一詞主要在強調高雄市作為一個海港城市的特質，希望能揮別過去長久以來執政的國民黨政府僅重陸地而忽略臺灣四面環海的事實，重建海洋恢弘的思維、有效的制度和開創的格局，振興區域性與海維生的海洋文化，並落實海洋的意識到人們的日常生活中，形成與海休憩與共的緊密關係。⁹²而為達到此目標，市府除了要繼續強化產業經濟與海洋的結合之外，更要用「海洋」作為文化的傳承與都市風格的創造元素，結合河川、海洋與港灣，在都市計畫、親水環境營造與社區經營的等面向中加強「水」和高雄市的連結性，讓高雄港、高雄海岸和愛河等河川都開始和高雄市民「談戀愛」，以塑造出高雄市獨樹一格的都市魅力。⁹³

臺灣四面環海，海洋對臺灣的重要性不言可喻。而高雄市扼守臺灣海峽南端，居東亞島鍊之樞紐地位，又有中央山脈屏障，冬季無強烈海風侵擾，潮差小，海象條件甚佳。⁹⁴由於良港天成，故自日治時代以來高雄即發展為臺灣第一大商港、漁港與軍港。然而自第二次世界大戰爆發之後，高雄港就

⁹² 邱文彥，〈海洋首都與海洋之文化教育－以高雄為中心〉，收錄於鄭水萍 編，《2001 高雄研究學報》（高雄，高雄社區大學促進會、春暉出版社，2001），頁 144。

⁹³ 謝長廷，《情定高雄－謝長廷港都日記》，頁 227-230。

⁹⁴ 邱文彥，〈海洋首都與海洋之文化教育－以高雄為中心〉，收錄於鄭水萍 編，《2001 高雄研究學報》，頁 142。

成爲禁區，不准一般民眾靠近。⁹⁵戰後的高雄港則是長期戒嚴，港區加以重重圍牆，因此多數市民無緣接觸海洋、親近海洋。1998年（民國87年）高雄市詩人曾貴海醫師於是寫下〈明日新城〉一詩，吶喊出高雄人長期的心聲：

把海洋還給市民吧 / 打開碼頭與港口的枷鎖 / 回到那片被遺忘的家園
/ 聆聽海濤的傾訴 / 隨海鳥在藍色海面飛翔。⁹⁶

海洋，這個孕育高雄市，讓它由小小漁村成爲國際大港的藍色母親，在戒嚴令的隔絕之下，成爲高雄市民的鄉愁。

海洋除了與高雄市民的生活分隔，與市政之間也未能有所交集。長期以來，高雄市、港一直處於分治的狀態。由於市、港分離太久，以致各自形成王國，在高雄市有近六成土地屬於高雄港、加工出口區、中油、中鋼及臺糖等國、民營機構所有，市政府對土地沒有主導權，無權置喙，只能被動負荷這些產業所帶來的交通壅塞環境污染等負面影響，而利益、稅收絕大部分卻歸中央所有，對地方發展至爲不利。⁹⁷其中，高雄市一方面承擔因港口擴張而產生的社會成本，一方面卻無法分享航港盈餘。因而港口成爲高雄市發展的緣起，城市的象徵，但同時也是尾大不掉的沈重負擔。

日治時期興建的高雄港，自築港以來即不曾歸於高雄市地方政府的管轄。1943年（昭和17年）「高雄港務局」成立，直隸於「臺灣總督府」。戰後「高雄港務局」沿襲日治時代之港務局編制，但改歸「臺灣省行政長官公署交通處」管轄。1947年（民國36年）臺灣省政府成立，交通部正式委託

⁹⁵ 林曙光（照史），《打狗滄桑》，頁123。

⁹⁶ 曾貴海，〈明日新城〉，收錄於曾貴海，《留下一片森林—從衛武營公園到高屏溪再生的綠色行動反思》，頁10-11。

⁹⁷ 陳文樟，《高雄市港合一之研究》（私立中國文化大學政治學研究所博士論文，2006），頁4。

臺灣省政府代管航政業務。⁹⁸此時雖已有地方民意代表曾宗鏡等人提出將高雄港改隸高雄市府的主張，但高雄港因二次大戰後期的密集轟炸而受創嚴重，打撈沉船為恢復港務的當務之急，市議員林仁和認為單以高雄市地方政府之能力，無法解決沉船壅塞港口的難題，為了早日恢復高雄港營運的功能，需以省的財源挹注促進復興，因而主張市、港分隸。在經過激烈討論之後，林仁和的意見獲得多數支持。⁹⁹

在省政府的支援之下，高雄港很快恢復了舊觀，甚至因國際局勢的影響，國際貿易大增，致使原有的港灣設施不敷肆應，因此於 1958 年（民國 47 年）辦理 12 年擴建工程，接著在 1967 年（民國 56 年）展開多元化功能之第二港口之開闢工程，十萬噸級貨輪進出，暢通無阻。1969 年（民國 58 年）至 1970 年（民國 59 年），中島商港區第一貨櫃中心興建完成，高雄市從此邁入貨櫃運輸的時代。大型貨輪不分晝夜在高雄港進出，在 21 世紀來臨之前，高雄港曾多年高居世界第三大貨櫃港口，全年貨櫃裝卸量僅次於香港與新加坡。¹⁰⁰

港運繁榮之後，帶來就業機會與移民浪潮，但也帶來龐大公共建設，如勞工住宅、交通運輸的需求。這些需求需要長遠的計畫與經費的支應，但市、港的分治卻使兩者之間的協調聯繫及意見整合甚為不便，如此一來不但阻礙高雄港營運與經濟機能的成長，也影響了大高雄都會區的發展。如 1958 年（民國 47 年）省府獲得美援會的援助，展開高雄港 12 年擴建工程時，高雄市議員洪地利在市議會第四屆三次大會中，建議政府在擴建工程費用中編列因港區擴增而增加的陸上一切設備工程費，以減輕市府負擔，並有利於港區建設。

⁹⁸ 陳文樟，《高雄市港合一之研究》，頁 60-61。

⁹⁹ 林曙光（照史），《打狗滄桑》，頁 124。

¹⁰⁰ 陳文樟，《高雄市港合一之研究》，頁 6、118-119。

但省政府港務局認為這只是高雄市政府以擴港為藉口，爭奪港口利益，表示反對。¹⁰¹一方面要擴建高雄港以應付經濟成長的需要，一方面卻又不肯承擔建設的成本，高雄市地方人士的不滿可想而知。

然而，當高雄市府會與港務局在 1958 年（民國 47 年）發生糾紛時，市、港之行政還皆屬臺灣省政府所管轄，協調配合間問題尚小。1979 年（民國 68 年）高雄市升格改制後，行政體系發生變動，高雄市與高雄港分屬不同之政府層級，致市港間協調聯繫及意見整合間困難重重，嚴重阻礙市、港雙方面的發展。因此高雄市輿論莫不期盼「市港合一」，舉凡：市議會之建議、輿情之反映、中央民意代表之呼籲、歷任市長之施政目標等皆曾言及於此。如 1979 年（民國 68 年）7 月，高雄市改制籌畫小組即曾對「市港合一」問題多所建言，可惜未能獲得行政院同意。¹⁰²

根據 1997 年（民國 86 年）7 月第四次憲法增修條文第九條第三項的規定，臺灣省政府將於 1998 年（民國 87 年）裁撤，移除公法人地位。高雄市民認為是一個絕佳的爭取「市港合一」的機會。當時的高雄市長吳敦義認為在精省後，就算中央政府不願修訂商港法徹底解決高雄港的法源問題，也可以技術性由省政府交由市政府託管，因此在 1997 年的年終記者會時，將「市港合一」列為第一項計畫。但是交通部仍堅持將高雄港收回中央管理。到了翌年 2 月，行政院長蕭萬長指出未來將朝成立公法人組織來管理高雄港。¹⁰³1999 年（民國 88 年）完成精簡臺灣省政府組織作業，臺灣省政府交通處裁撤，各港務局改隸交通部。「市港合一」再度破局。

¹⁰¹ 《聯合報》，1958 年 11 月 14 日，第三版。

¹⁰² 陳文樟，《高雄市港合一之研究》，頁 4。

¹⁰³ 凌君，〈市港合一篇〉，《高雄畫刊》，2000 年 3 月，頁 20-21。

以高雄這樣的一個地方政府，是否真有能力承擔港務局的龐大業務，難免啓人疑慮。¹⁰⁴但市、港的分治讓高雄市的「港都」徒有虛名，市政的發展處處受限，卻也是不爭的事實。有鑑於「市港合一」在高雄市各界人士爭取多年之後仍如空中樓閣般遙不可及，在新世紀裡，市長謝長廷雖然表示未來將繼續追求「市港合一」的可能性，但已不再侷限於市政、港務的合一，而務實地改從高雄市港灣景觀的打造入手，從親水、親海的空間建立開始做起。

打造親海空間的第一步，就是將分隔市港的圍牆逐一打掉，讓市民得以親近一些過去不得靠近的碼頭地區，以「開放」取代「管制」，讓高雄市變成美麗的水岸城市。新光碼頭的改頭換面就是在這種精神下展開。

新光碼頭，即「海洋之星」，位於高雄市新光路底，原本被大片圍牆所包圍，民眾無緣一探究竟。如前所述，2000年（民國89年）7月，因籌備2001年（民國90年）之全國燈會，市政府終於與高雄港務局達成共識，拆除了圍牆，打破了市民與海之間的藩籬，並開始進行整建。

背對高雄港第一高樓—八五大樓，正對鼓山高雄港一號碼頭區的新光碼頭，在市政府的大力闢建之下，開闢出海岸公園及新光園道兩大區域，民眾可以坐在露天咖啡座裡悠閒地欣賞落日美景，飽覽商船入港的宏偉氣勢。到了夜晚，點點燈火便會從街道、店家、船舶中逐一亮起，將海面點綴的如同天上銀河。

由於新光碼頭藍海白雲的景色，非常貼近高雄市政府「海洋首都」的意

¹⁰⁴ 中央政府不願同意將高雄港委由市政府管理，亦是有其考量。根據如荷蘭的鹿特丹（Rotterdam）、阿姆斯特丹（Amsterdam），比利時的安特衛普（Antwerp），德國的漢堡等的市屬港口（Municipal port）營運經驗，雖然能享有港埠之建設與發展與地方密切配合的優點，但也易因地方政府行政區域劃分、財力而限制了港口的擴展。陳文樟，《高雄市港合一之研究》，頁76-77。

象，因此自 2001 年（民國 90 年）的全國燈會以後，2001 年、2003 年（民國 92 年）的高雄國際貨櫃藝術節、2004 年（民國 93 年）的高雄國際鋼雕藝術節亦皆在此舉辦，而活動中所創作的成品，會後亦有部分被保留在新光碼頭區內，成為街頭藝術的一部份。濃烈的藝術氛圍搭配上海風、夕陽、咖啡香、夜景的完美交會，使新光碼頭自開放以來不僅成為許多愛好攝影者取景的首選，更是遊客心目中理想的觀光景點。

打造親海空間的第二步是營造海岸的景觀空間。在一連串軟硬體建設之下，高雄海邊開始出現可以欣賞海景的景點。例如可近觀大船進出，聽著渡輪往返旗津的撲撲聲的哨船頭公園。這裡原本是一片充斥著殘舊建築的空地，在市府清除了遮蔽海景的建物、放上了白色的欄杆、木製的座椅、植上綠蔭後，就成了一座怡人的親海空間；港邊閒置多時的香蕉棚則被規劃為遊憩休閒區，更名為「觀海台」，登之即可眺望高雄港區船舶進出動態全貌，遙想當年香蕉滿貨輪的盛況。¹⁰⁵而曾經擔負起第二港口航運安全重任的高字塔在紅毛港社區團隊的努力下改建為藝術文化園區，四層樓的建築物裡除了有關海洋文化的各式文物外，也提供藝文活動展演空間；來到此處的民眾，可以欣賞展覽，也可以飲著咖啡，觀賞街頭藝人的表演，或就將眼光移向海洋，眺望大海、貨櫃船與夕陽美景，享受一個悠閒的午後。¹⁰⁶

另外，還有扼守在高雄港口北岸山丘上的前清打狗英國領事館。如前所述，前清打狗英國領事館在 1980 年代整修完成後，市政府將其闢建成「史蹟資料陳列館」，但由於地處偏遠，展示內容又經年不變，因此乏人問津。住在

¹⁰⁵ 高雄市政府新聞處，《海洋首都·咖啡風情－高雄新城市運動》，（高雄，高雄市政府新聞處，2003），頁 20、22。

¹⁰⁶ 溫淑婷 編，《探尋高雄城市文化館》，頁 79。

高雄市哈瑪星的生態作家王家祥曾在 2002 年出版的《我住在哈瑪星的漁人碼頭》一書中這樣描述著：

可以眺望整個旗後半島的英國領事館是一座歷史悠久的二級古蹟，連藏在哨船街七號老房子後方的階梯都是古董了！然而很少人知道有這麼一條歷史古道。假日時遊客都循著十八王公廟新建的道路開車或走路上來，可是因為要爬很多層階梯，所以實際上願意上來看一看的人並不多，非假日時館內空蕩蕩的，沒有半個人影，¹⁰⁷

有鑑於該館佇立在山丘上居高臨下，可以左望高雄港，右盼西子灣，如此得天獨厚的絕佳景觀，卻未能獲得重視實為可惜，因此高雄市文化局自 2002 年（民國 91 年）成立以來，即積極進行「打狗英國領事館」之古蹟活化工作。在獲得文建會〈地方文物館計畫〉專案補助後，文化局遂以「城市文化館藍圖」的理念，於 2004 年（民國 93 年）結合民間「漢王洲際飯店股份有限公司」精心擘劃，委託多位具古蹟本體及空間景觀規劃專長之知名建築師，進行古蹟本體以及週邊環境之整體規劃設計。經過 4 個月的整修之後，以融合古樸氣質與現代文明的樣貌，將臺灣第一棟洋樓的氣宇非凡重新展露在世人面前。¹⁰⁸館內除規劃歷史、藝術展區外，還推出英式下午茶的餐飲服務。徐徐海風伴著濃濃英國風情，一開始營業即高朋滿座。一位經營〈Tony 的自然人文旅記〉網站的網友形容他的高雄市英國領事館之行：

坐在領事館洋樓的庭園及二樓迴廊陽台上喝著咖啡，在幽雅懷古氣氛裡，飽覽西子灣海景。在這周末午後時分，遊人如織，人氣極旺，

¹⁰⁷ 王家祥，《我住在哈瑪星的漁人碼頭》（高雄，串門企業，2002），頁 28。

¹⁰⁸ 溫淑婷 編，《探尋高雄城市文化館》，頁 69。

我參觀完領事館洋樓，本想與老婆在此喝杯咖啡，竟然高朋滿座，找不到空餘的座位。¹⁰⁹

僅短短數年，前清打狗英國領事館，便有了極大的變化。

當然，海洋城市裡的海應該不僅可以觀，更要可以遊。因為高雄市的海與河，水差都很小，相對於其他地方險峻的地形和大風浪，高雄市的旗津、西子灣與愛河，特別具有發展的潛力，很適合發展海上運動。因此推動近岸海域休閒活動成爲高雄市政府打造親海空間的第三步。爲塑造高雄市特有的水岸文化且使市民與海更爲親近，體驗健康的海洋運動，「第一屆海洋首都盃全國帆船錦標賽」在 2003 年（民國 92 年）在高雄市外海熱鬧登場，市府並隨即著手訂定〈三年帆船運動發展計畫〉，鼓勵更多水上活動舉行。¹¹⁰此外，搭乘遊艇遊港也是親近高雄市海域的不錯方法。1960 年代以來高雄市就一直就是遊艇製造的重鎮，在 1980 年代時甚至有「遊艇王國」的美名。但因大部分的遊艇都是運銷海外，因此即使世界各國都知道高雄市出廠的遊艇是有口皆碑，國內民眾有目親睹甚至能登艇一遊的人卻是少之又少。但隨著臺灣整體經濟能力的提升，人民對於休閒活動也日漸重視，遊艇業的發展也露出了曙光。有些遊客會包下遊艇在高雄港區、旗津海域或小琉球之間欣賞海景，或者在鼓山漁港碼頭旁來杯「遊艇咖啡」。¹¹¹這些蓬勃的民間海上活動豐富了過去多僅見大型貨輪或軍港進出的高雄港口。

強化海洋文化的傳承功能，推廣全民海洋意識，高雄市府還在 2002 年（民

¹⁰⁹ 〈Tony 的自然人文旅記〉網站。網址：<http://www.tonyhuang39.com/tony0222.html>。

¹¹⁰ 李宜玲，〈出發吧！夢想—和市長一起勾勒高雄教育願景〉，《高雄畫刊》2003 年市政專刊（4），2003 年 9 月，頁 7。

¹¹¹ 〈自由時報〉2004 年 4 月 19 日電子報網站。網址：<http://www.libertytimes.com.tw/2004/new/apr/19/today-stock5.htm>。

國 91 年)、2003 年(民國 92 年)先後成立了全國唯一魷、鮪漁業文化館，期以透過宣傳魷、鮪漁業概況，推動漁業文化向下紮根的永續工作，完備市內漁業產業文化，提供民眾漁業知性、教育及觀光場所。¹¹²

經過數年的努力，海洋終於重回高雄市民的生活，但這終究只是使高雄略具海洋首都的雛形而已。臺灣雖然是個四面環海的島嶼，但中央政府多年來始終漠視臺灣作為一個「海洋國家」的事實，海洋事務在政府體制中，仍然是一個「邊陲事務」，或是「三不管」的灰色地帶。¹¹³而近幾年來，隨著臺灣社會日趨多元化，海的廣袤無疆、廣納百川的特點比起陸地的「涇渭分明」、「腳踏實地」，似乎更具有新時代的意義。高雄市傍海而生，依港而興，歷史發展更是緊扣著大海，無疑是臺灣各大城中最有條件以海洋作為都市意象的城市。

新世紀的高雄，高雄市府與市民以文化活動妝點愛河流域，用燈光點綴街景，以大型活動提高了城市的能見度，並在海洋思維中找到了自己的特色。這一連串作為最直接的結果，即是讓許多高雄市民以及遠地來訪的遊客不約而同地感受到：高雄變美了。天下遠見文化事業群總裁高希均因舉辦「城市遠見」論壇而南下高雄市，對高雄市之美留下深刻的印象，於是在 2004 年(民國 93 年)12 月臺北遠東企業銀行舉行的「遠見人物論壇」上，向出席的貴賓鼓吹著「如果許多年沒有去高雄市的朋友，現在應該去一下，可以輕易感受到謝長廷市長的具體建設。」¹¹⁴晚晴協會創辦人施寄青也在 2002 年(民國

¹¹² 陳樞城，《高雄海洋首都內部行銷之研究》，頁 28。

¹¹³ 邱文彥，〈海洋首都與海洋之文化教育—以高雄為中心〉，收錄於鄭水萍 編，《2001 高雄研究學報》，頁 142。

¹¹⁴ 張啓楷、林玉珮、林雅麗 等著，《新雙城記—謝長廷與馬英九的黃金交叉》，頁 36-37。

91年）訪問睽違二年的高雄市時，看到繁花似錦的人行道與富人文氣息的城市光廊後，亦對高雄地貌的改變發出驚嘆，不禁讚譽：「高雄變美了，而且美得優雅，不用煙花三月下揚州，咱們就可以趁這春光明媚下高雄，因為高雄已從村姑變成了大美人。」¹¹⁵

高雄市正在蛻變，但這蛻變並非一人一時之功。中央政府的財力支持、高雄市府的運籌擘畫、文化界人士的積極參與都是促使高雄市改變的幕後功臣。更重要的是，近半世紀以來高雄市為走出「文化沙漠」累積的基礎，讓高雄市可以在文化建設上跨出一大步，邁向新的時代。

¹¹⁵ 《臺灣新聞報》，2002年6月8日，第十一版。

圖 5-4-1：新世紀高雄市城市意象圖組

海洋

海洋之都



希望之城（海洋之星）



產業 / 文化

貨櫃大港



貨櫃藝術



人 文

畫我高雄車站



高雄市立音樂館前表演開場



生 態

柴山英日語生態導覽活動



等待水雉歸來的洲仔濕地



圖片來源：

1. 海洋之都、希望之城（海洋之星）：〈Jerry Liu 婚禮記錄〉部落格。網址：
<http://www.wretch.cc/blog/jerryliu>。
2. 貨櫃大港：〈交通部高雄港務局－高港之美 94 年度第五屆高雄港風貌攝影比賽〉網站。
網址：<http://www.khb.gov.tw/AutoHtml/55/866/5-5-5.htm>。
3. 貨櫃藝術：圖片來源：〈陽光·健康·高雄－海洋首都電子報〉。網址：

- <http://kaohsiungwalking.kcg.gov.tw/chinese/epaper/files/94new/no51/05.htm>。
4. 畫我高雄車站：陳松官，〈高雄市政府新聞處 2003 年高雄影展暨陳啓川先生 105 歲紀念攝影比賽〉社會組優選。網址：
<http://kcginfo.kcg.gov.tw/~kcginfo/main.php?strurl=photo/photoshow.php&idno=kcg2003/menu03&photon=10&k=9&idno1=kcg2003.htm>。
 5. 高雄市立音樂館前表演開場：〈高雄城市新力量－海洋首都〉電子報。網址：
<http://kaohsiungwalking.kcg.gov.tw/chinese/epaper/files/200419/gogo.htm>。
 6. 柴山英日語生態導覽活動：〈國立高雄應用科技大學觀光管理系蔡桂妙老師〉網站。網址：
<http://tm.kuas.edu.tw/miao/exposition-Tzaishan.htm>。
 7. 等待水雉歸來的洲仔濕地：〈中華民國觀光局〉網站。網址：
http://taiwan.net.tw/lan/Cht/attractions/scenic_spots.asp?id=12493&sid=86。

