

# 臺灣都市計畫歷史之初探 (1895~1945年)

黃世孟\*

## 前 言

都市是具有生命的有機體，它的實質設施（如道路系統、上下水道、公共建築設施等……）與非實質之規劃體制與法令（如計畫法令及施行細則、委員會制度等……）將會影響都市數十年甚至數百年的發展。因此，過去所發生的規劃行動，會深遠的影響到我們今日都市的形式與活動；同樣的，今日我們所從事的任何實質或非實質的規劃活動，也必定會深遠地影響都市的未來。

本研究（註1）之長程目標，擬依近百年來台灣都市計畫歷史的軌跡，試圖探討並建立適用本土的規劃理論與技法；就短程目標而言，有系統地收集並整理日據時代（1895~1945年）台灣各市鄉鎮之都市計畫相關的歷史資料。

本文主要試圖探討台灣都市計畫歷史研究的課題與方法，並初步探討1895~1945年間都市計畫概況。以下簡要綜述研究計畫之內容，並初步探討都市計畫之歷史。

---

\* 國立台灣大學土木工程學研究所副教授



# 一、研究計畫之綜述

## (一) 研究動機

台灣的都市大多肇基在日據時代，並於此期間規劃完成現代化都市的基本骨架。光復後，由於政權的更替，社會經濟結構與規劃體制法令的改變，使得台灣都市呈現多變的面貌。假如，我們想要認真檢討台灣都市未來的發展問題，先決條件可從歷史發展的事實，評價過去八十多年來台灣都市計畫的實績著手。

透過日據時代台灣都市計畫史的研究，我們除了可以比較光復前後規劃上的基本問題及優劣外，同時，也可發現本土都市發展與建設上的特點，進一步助益今後規劃理論與方法之建立。

從這個角度來看，城市發展史或建設史之研究或都市計畫的歷史研究，並不是一般想像的考古趣味，而是具有理論上與實用上的價值的探究。

## (二) 研究目的

對於台灣都市計畫歷史的研究，首先選擇日據時代五十年期間的範疇，具有下列三項理由及目的：

1. 在台灣具有現代化意義的都市計畫均肇始於日據時代，而且當時的規劃對台灣目前大小都市仍然具有很大的影響力。簡言之，目前許多都市根本還是沿用日據時代的計畫，繼續擴大或修正發展。
2. 日據時代的資料日漸散失湮沒，實際從事參與工作者日歿，故宜及時把握時機，著手收集整理資料並進行研究。
3. 此研究可視為研究光復後台灣都市未來發展探討的基礎，並可比較光復前後都市規劃基本理念及技法之異同或優劣。

## (三) 研究方法

都市歷史的研究方法，因專業領域的不同各有相異的觀點與重點。譬如，歷史學、人類學、社會學、地理學者研究都市所著重的要項，一般與土木、建築或都市計畫專業者並不見得會相同（註2）。因此，對

於考慮研究單位的體質與研究人員的專業背景，因以何種態度與考慮要項來著手研究，即面臨需及早確立獨自的研究理論架構與方法。

都市計畫學內容傳統上劃分為土地使用計畫與設施配置計畫兩大領域（註3）。但近年來另有以都市生活品質為主的環境計畫觀點，提倡考慮生活的安全性（防災計畫）、保健性（公害防治計畫、醫療計畫）、便利性（上學上班之生活道路計畫）、適意（Amenity）、文化性（環境保育、都市景觀、教育文化設施計畫），以及經濟性（區域產業計畫）等。儘管今日都市計畫之內容要點如上所述，但考慮將近四十年～九十年前當時都市計畫的重點時，我們必須修正上述內容要項，才能真正把握並瞭解計畫內容之本質。換言之，宜著重研究(1)各市鄉鎮的計畫年代(2)計畫範圍(3)道路系統(4)道路寬度(5)道路構造(6)公園綠地(7)使用分區(8)公共建築(9)法令規則(10)計畫機構與體制。

至於可參用的文獻及資料，與一般研究歷史應收集的資料內容大同小異。比較重要的內容包括下列六項：

1. 都市計畫相關的文獻與計畫圖。
2. 一般行政區圖、地形圖。
3. 各都市的市勢要覽。
4. 市史及各公共事業單位的紀念冊。
5. 機關服務職員錄、地方紳士及經驗豐富的老市民。
6. 當時新聞紀錄等。

本研究擬採用文獻研究，實地勘測以及人物訪談之方式，建立基本的歷史資料。並建立適用於研究都市計畫史之理論構架，配合重要個案之分析，相互回饋來探討日據時代台灣都市規劃的主要範型及其變遷。

#### (四) 研究內容

至於研究之課題與要項，簡述其內容如下：

##### 1. 都市規劃範型之研究

主要從都市建設的歷史過程，探討各時代的規劃背景與價值體系，習用技法，相關法令與規劃體制，以及對本土之影響衝擊。其次，進一

步可做同時代各都市規劃範型之比較研究。

## 2. 台灣都市個案之研究

首先，著手都市類型之研究，確定各類型之代表都市並建立適用的都市體系。然後對個別都市之計畫歷史，深入研討其計畫內容及計畫變遷或修改之過程。對於都市內部重要地區（例如行政區、商業區、車站區、水源地……）之細部計畫可深入探討；或對重大都市工程建設項目（例如主要道路系統、車站或港灣工程，上下水道等）研究其土木工程地理區位或技術歷史之演變（註4）。

## 二、臺灣都市計畫史之初探

下文主要基於上述研究計畫之諸論點，初探日據五十年（1895～1945年）間，各市鄉鎮與聚落之計畫年代、計畫範圍、道路系統、道路構造、公園綠地及使用分區之概況介紹。

### (一) 計畫年代

歷史研究者常將研究的時間範疇，依照某些原則劃分成若干時代。台灣日據五十年始於明治二十八年（1895年，光緒21年），止於昭和二十年（1945年，民國34年），其中經歷三個日本皇室，一般研究者常將台灣日據時代劃分成明治、大正、昭和三個時期。

當探討日據時代台灣都市計畫的歷史年代劃分方法時，上述以皇號名稱之時代劃分方式並不甚妥當，因為影響都市計畫最大因素應該是重要法令的公布與實施年月，重大工程之開工與完工年月，設市或行政體制之改變年月，以及重要決策人士任職在位之時間……等。本研究初步將年代劃分如下五時期：

1. 清朝時期（～1894年，光緒20年，明治27年）
2. 明治時期（1895年，光緒21年，明治28年～1900年，光緒26年，明治33年）
3. 明治、大正時期（1900年，光緒26年，明治33年～1920年，民國9年，大正9年）



4. 大正、昭和時期（ 1920 年，民國 9 年，大正 9 年～ 1937 年，民國 26 年，昭和 12 年）

5. 昭和後期（ 1938 年，民國 27 年，昭和 13 年～ 1945 年，民國 34 年，昭和 20 年）

爲何要如此分期的主要理由簡述如下：(1)從台灣割讓日本 1895 年至 1900 年期間，日本著手重點置於軍事上反日鎮壓及初期的台灣基礎調查，曾公布了若干與都市計畫相關之法令。(2) 1900 年首次規劃了台中及台北城內市區，1920 年全台行政體制改變。(3)從 1920 年至 1937 年期間，陸續擴大、修正各重要都市計畫範圍外，並增加規劃了許多今天是鄉鎮層級的都市計畫。(4) 1937 年中日戰爭爆發後，就沒再從事任何市鄉鎮的新計畫，祇局限於修改或擴大原計畫。

綜合上述年代之劃分方式，將當時台灣各市鄉鎮的發表年代整理得表 1 所示：



表1 台灣重要市鄉鎮計畫制定之年代

年	代	計 畫 地 點
1900年	明治 33年	台中、台北城內
1905年	38年	新竹、台北全面的擴大
1906年	39年	彰化、嘉義
1907年	40年	基隆
1908年	41年	高雄（包括溪町的海埔新生地同時計畫）
1910年	43年	花蓮港
1911年	44年	台南、台中全面的擴大
1912年	45年	高雄的擴大（主要在高雄川以西地區）壽山、北斗、南投、馬公、大溪
1913年	大正 2年	嘉義的擴大、屏東、北港、台東
1914年	3年	埔里
1915年	4年	鳳林
1916年	5年	花蓮港擴大（線路以南地區）、朴子
1917年	6年	竹山
1921年	10年	台南的擴大、嘉義的擴大、高雄的擴大（高雄川以東地區）、基隆的擴大、台中的擴大、玉里
1922年	11年	新港
1924年	13年	斗六
1929年	昭和 4年	台南的擴大（東部、南部、西部）
1931年	6年	麻豆
1932年	7年	台北的擴大、宜蘭
1934年	9年	花蓮港的擴大（米崙一帶）、羅東、大甲
1935年	10年	台中的擴大、鹿港、斗南、草山、震災地（20街庄）
1936年	11年	員林、高雄的擴大，北港的擴大
1937年	12年	西螺、瑞芳、苑裡、通宵、新營、鹽水、佳里、學甲、屏東的擴大，基隆的擴大
1938年	13年	新竹的擴大、彰化的擴大、竹東的擴大、台東的擴大、高雄的擴大、花蓮港的擴大、旗山、板橋、中壢、岡山、鳳山



## (二) 計畫範圍

明治、大正、昭和三代各有不同的計畫專用術語，雖然皆相同指都市計畫作業，但明治時代則稱「市區改正計畫」（本文譯為市區改善計畫），大正時代稱「市區計畫」，直到昭和前期才使用「都市計畫」之名稱。由此名稱之不同，也反應了當時著手計畫之範圍差異了。

日本佔領初期首先著手陰暗不衛生舊市區之改善，其考慮範圍相當的狹小，往往祇著重於既存的都市聚落範圍，改善重點工作以今日都市計畫觀點言，對於道路的處理祇局限於擴大窄路、拉直道路、新闢道路之層次，同時進行上下水道的建設，並發布了市區改善相關的家屋、土地、上下水道等規則及施行細則之法令。很明顯的當時著手舊市區的改善計畫，還沒有預測都市將來整體發展的概念和能力，甚至不知規劃地區的主要架構。若套用今日術語，可說未有地區之主要計畫，反先著手細部計畫的時代。因此往後數十年均隨著都市的自然發展，再三地修改及擴大都市計畫的範圍。本文只舉圖 1～圖 4 之高雄都市計畫史之實例說明（註 5）。此均由於未對都市未來發展有遠見的看法，都市計畫工作往往只能追趕年年變化的實況，當然造成計畫上許多的不便（譬如，如何決定道路系統與路寬、公園與公共建築的區位等）。

然而，這並非台灣都市獨特的問題，而是當時世界各大都市所面臨的痛苦經驗。換言之，既然人口往都市集中是世界各都市共同的現象，都市計畫就不能止於關心既有市區的改善，應對都市未來三十～五十年後預留發展用地。也直到昭和十年代以後，才真正體認綜合性規劃的重要，再全盤擬定修正都市計畫之內容與範圍。

## (三) 道路系統

所謂道路系統即指道路功能之層級與路寬之設計。以下就道路之層級與路寬說明如下：

### 1 道路層級的觀念

明治市區改善時代均採用棋盤型（或稱方格型）之道路設計，當時的價值觀似以日本國內奈良、京都的土地細分方式為規劃範型。因

# 打狗港平面圖

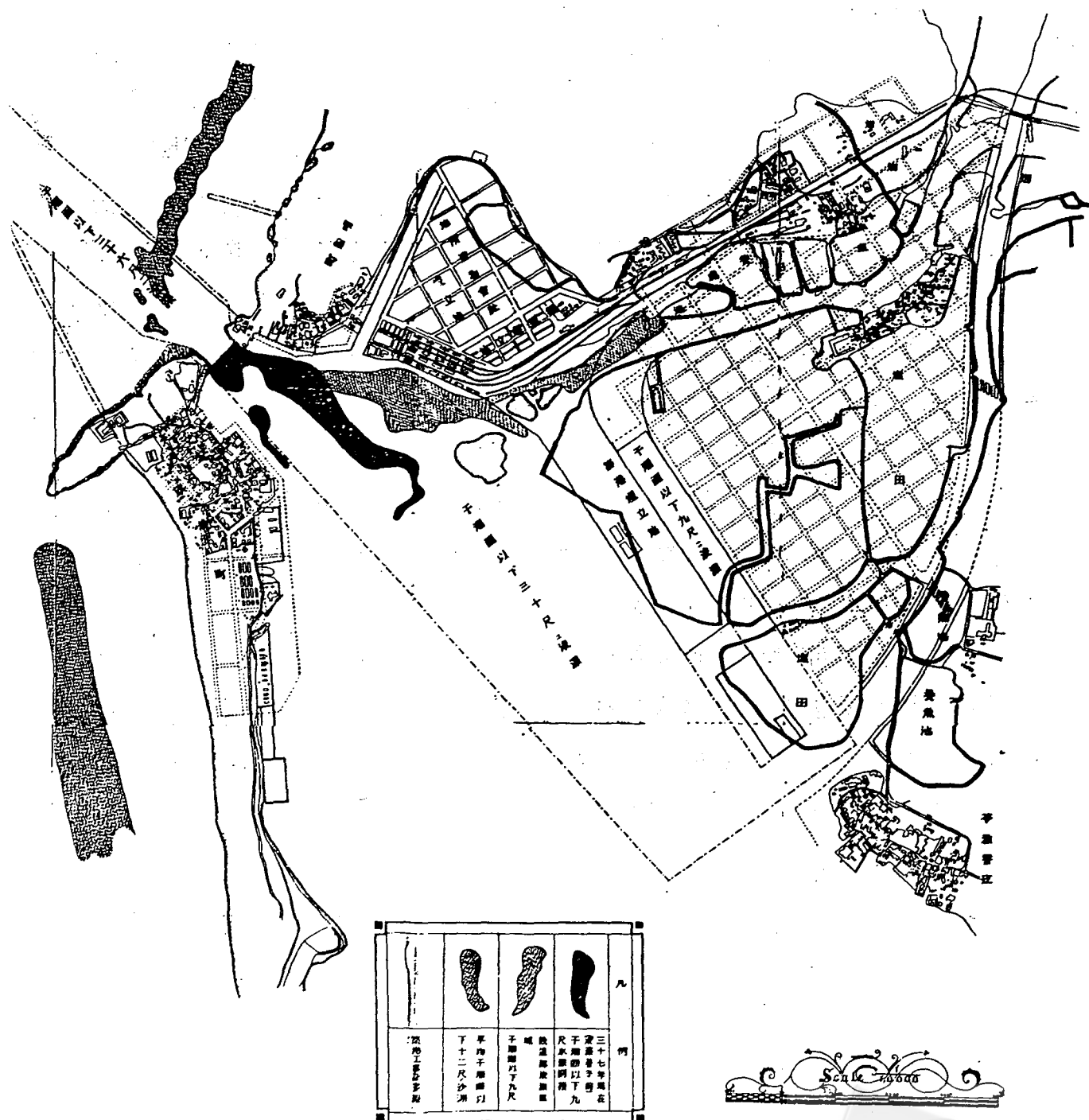


圖 1 明治四十一年制定的打狗港平面圖（註 8）



# 高雄市略圖



圖 2 大正十年制定的高雄市略圖（註 9）



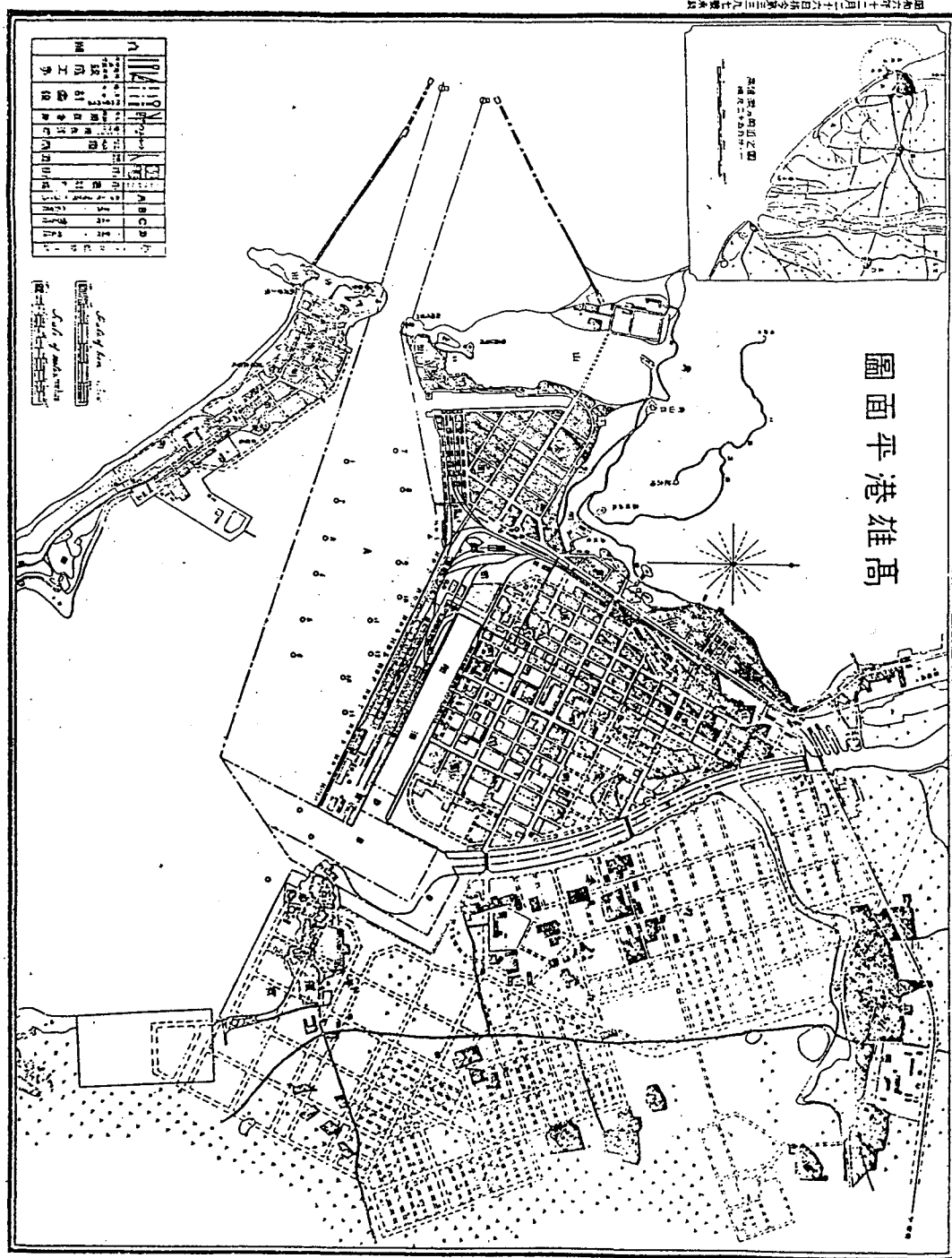


圖 3 昭和五年高雄築港工程時制定的高雄築港平面圖（註 10）





此早期市區的整體道路配置相當均一。所謂均一即指市區街廓規模幾乎相同，在計畫圖上分辨不出中心地點或重要地區。反之，市區全體呈現相等的重要性。譬如規劃行政廳舍地區，臨接附近的道路並沒有顯著考慮將路寬擴大，或配置綠地廣場，儘管是住宅區，並沒有考慮較小的街廓細分，整體市區大約均採 60 間（約 110m）（註 6）之方形街廓。

直到昭和時期都市計畫中的道路才有區分層級的觀念。例如交通集中的中心地區（如商業中心、政治中心、娛樂中心），道路層級相對地比其他地區高。這也是現代都市計畫應從街路圖就可判讀中心區與周圍區的特色。

## 2 道路寬度的擬定

如前所述市區改善時代的道路路寬均一，沒有寬窄區別明顯的路寬限制。使用最多的路寬是 4 間（7.28m）至 6 間（10.92m），其中以 5 間（9~10m）者最多。

幹線道路寬採用 6 間~8 間。此路寬比當時台灣舊市區一般只 1 間半的道路，相對的寬濶多了。

無寬濶的道路設計主要與當時尚低汽車持有率有關。明治時代的市區改善計畫，或大正時代的市區計畫，顯然沒有考慮以汽車為交通工具的道路設計。反之，於當時能夠規劃 6 間~8 間的路寬，已經是相當大膽的嘗試了。

昭和以後，已可確定汽車將來是都市的交通工具，體認道路設計宜配合汽車交通的發展，因此擬定了許多汽車道路的路寬設計標準。例如主要幹道最小 8 間（15m）以上，所依據理由是考慮中央有兩車道，每車道寬 3 m，則雙向車道寬 6 m，每側之慢速車（送貨車）2 m，人力車 1.5m，腳踏車 1 m，單側 4.5 m，雙側計 9 m，因此路寬合計 15 m 以上。

昭和十年代前後，台灣幾個大都市仍然陸續地擴大都市計畫，幹線道路在小都市採 15 m 之路寬，類似台北、高雄之大都市採用 20 m



以上甚至達 30 ~ 50 m 之寬度。

#### (四) 道路構造

台灣都市聚落之舊街路溝均為陽溝，曾調查台灣最早執行市區改善時代的台北的內務省衛生工程顧問巴爾頓氏結論如下：

1. 一般居民水準低，不易使用陰溝且其清掃困難。
2. 本地降雨量大，陰溝之工程費高。
3. 交通尚不甚擁擠，即使陰溝也不會感覺不方便。
4. 市區水井水位高，用陽溝污水易達自淨作用。

即依此理由以側溝不加蓋之範式廣泛使用於全台。台灣任何都市之舊計畫地區，均採用石砌構造，類如台北的榮町（註 7）附近之路溝。

但到了昭和十年代以後，市區中心道路側溝採用陽溝是相當危險，不美觀且不方便。至於當時主張加蓋築陰溝所採的理由相對於前述內容如下：

1. 若加蓋導致不易掃除，則設計可移動頂蓋就可解決。且當時日本國內均採陰溝，沒有理由在台灣就不可行。
2. 陰溝工程費確實比陽溝造價高，但解決了危險、交通與美觀等重要的問題。
3. 都市日漸繁榮，交通量日漸增加，相形下更迫切改為陰溝。
4. 認為直接與水井無關。

實際在工程技術上，須詳細考慮降雨強度，以及設計足夠流入下水道的雨水入口剖面。終於在市中心交通頻繁地點採用陰溝，而於市郊仍部分續採陽溝。

其次，舊市區計畫時，道路窄，事實不易採人車分離方式。因此採用亭仔腳（現稱騎樓）當步道，而道路則全當車道使用之方式。昭和後期，幹線道路採 15 ~ 20 m 路寬時，除陽溝改成陰溝外，並與亭仔腳結合成一體設計，而且亭仔腳外仍設置步道，步道上種植具有遮陽效果之路樹，提供好天氣時步行者之使用。

#### (五) 公園綠地



台灣位處亞熱帶，更顯現規劃都市公園的功用與重要。日據前雖然都市居民休閒場所尚多，但並沒投資經營設施，且放任市街的自然發展。直至市區改善時代，許多重要都市均設置一處頗具規模的都市公園。但當時只知設置大公園，並無公園綠地系統的概念。

昭和 4 年為止，全省設有十九個都市公園，其中以台北草山公園、新竹十八仙山公園，以及高雄之壽山公園規模最大（參見表 2）。

由於，都市化與工業化的急速發展，痛切體認都市公園綠地的重要，並強調其都市防空效果。換言之，認為公園綠地具有保健衛生、文化教育、情操教育、改善都市氣候等功能。

但是，到底都市公園的標準應如何決定呢？當時學者意見紛歧，有些人主張每個都市依其居民習性、生活樣式、都市區位、地形地勢等特性而有不同的標準。但是，均認為即使再小的都市，也宜設有一處都市公園，於適當地點必要設置鄰里公園、兒童公園，直至昭和後期，才擬定都市每人十平方公尺的公園標準，並導入都市公園系統的觀念，大小公園宜有機地相互聯絡配置，每個公園不宜獨立存在，應連繫成具有防火帶之帶狀公園。

此外，另值一提，當時台灣已擬定三個國家公園，即台北州以大屯山一帶之地區，台中州以霧社松嶺一帶之地區，以及玉山、阿里山為中心之一帶地區。



表 2 台灣都市公園之計畫內容

公園名稱	面積 單位 ( 100m <sup>2</sup> )	建設費 單位 ( 日丹 )	開園年月	地點 ( 以日據行政區用語 )
台北公園	782	不明	明治41年	台北市
圓山公園	980	不明	明治30年	台北市
北投公園	267	2,000	大正元年10月	台北州
高砂公園	265	29,306	明治33年5月	基隆市
宜蘭公園	224	8,640	明治42年8月	宜蘭街
新竹公園	1,539	28,000	大正10年4月	新竹市
大溪公園	252	不明	明治45年6月	大溪街
文昌公園	82	不明	明治42年10月	桃園街
台中公園	864	不明	明治35年10月	台中市
彰化公園	1,166	不明	明治38年12月	彰化街
南投公園	357	不明	大正元年	南投街
台南公園	1,401	86,585	大正6年6月	台南市
嘉義公園	822	6,782	明治43年8月	嘉義市
白河公園	193	4,300	大正13年1月	白河庄
鼓山公園	922	不明	明治37年4月	旗山街
屏東公園	797	5,704	明治35年3月	屏東街
澎湖公園	170	9,187	明治44年5月	馬公街
花岡山公園	775	77,570	大正11年2月	花蓮港街
草屯公園	322	4,130	大正4年11月	草屯街

[ 節錄自參考文獻(3), P 12 ~ 13 ]



## （六）使用分區制

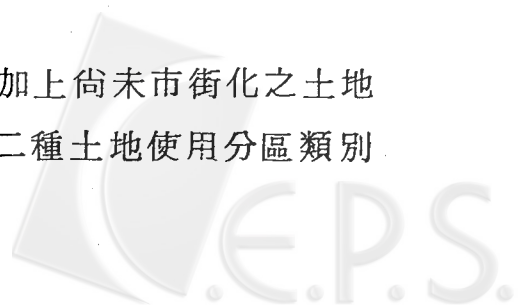
明治「市區改善」的時代，只止於配置、興建計畫道路與上下水道等工程，並未考慮市區土地依機能之分區使用。例如明確劃分、配置商業區、住宅區……。主要原因是當時由於近代工業並不發達，即使雜居、混合使用，並不覺得不方便或有問題。其次，當時較具代表性的工業首推製糖公司，政策上均遠離原有聚落、都市處，另闢建獨自的糖廠工業區（事實上是小型完整的工業都市）。但至昭和前期已陸續新興了許多都市工業，同時爲了提升都市中心商業的效率，以及增進都市居住環境的安寧，漸漸感受到實施分區使用之必要。換言之，直至昭和十年左右，由台北開始才擬分區使用規則與說明書，並於昭和十二年四月一日發布台灣都市計畫令與台灣都市計畫令施行規則，確定了台灣都市土地使用管制辦法之雛型。

在台灣都市計畫令中，都市劃分爲工業區、住宅區、商業區及未設定區四大類。前三區主要限制對象爲建築物之用途與容積。依其規劃管制內容整理得表 3。

由此可見使用分區制中以住宅區限制最嚴格，工業區最寬鬆，其他兩區恰在中間，形成混合區的特質，而與事實的分區名稱並不相符。因此，爾後數年陸續修改台灣都市計畫令施行規則（最後一次在昭和十四年六月卅日府令第八十號），並再細分有下列七種用途之分區：

1. 住宅專用區——保護高級住宅區。
2. 特別住宅區——保護勞工住宅區。
3. 景觀區——保護良好景觀的土地。
4. 商業專用區——保護中心商業繁華區。
5. 風化區——隔離風化遊樂區。
6. 工業專用區——保存工廠地帶。
7. 特別工業區——隔離有害危險工廠。

合併前述四種分區共計十一種用途類別，再加上尚未市街化之土地，如農業用地，也當一種建築管制區時，合計十二種土地使用分區類別





。若再比較光復後台灣都市土地使用管制法令修改變遷過程，或日本現行之都市計畫法和施行令，或日本建築基準法的使用分區（日文稱「用途地域」）之內容，可預期分析塑造都市實質形式之一重要法令條文，並可探討各種制度、特色與優劣。

表 3 都市土地分區之使用限制等規定

	一般工廠				特殊工廠		危險物 貯藏處 理場	特殊商 業建築 物	不衛生 建築物
	3馬力	15馬力	50馬力	50馬力以上	輕害	重害			
住宅區	○	×	×	×	×	×	×	×	×
商業區	○	○	×	×	×	×	×	○	×
未定區	○	○	○	×	○	×	×	○	○
工業區	○	○	○	○	○	○	○	○	○

（註：「○表示容許」，「×」表示禁止）〔節錄自參考文獻(4)，P 10〕

雖然介紹了日據時代台灣都市計畫之各項重要課題之歷史發展概況，但很重要的當時發布實施的都市計畫法令，以及制定法令的機構行政體制，由於涉及範圍廣泛，條理清楚仍需時間，容於後期再敘。

## 結 語

都市計畫為一未來取向的工作。因此，有關都市規劃理論與方法，需要經過很多的時間才能夠被檢正。假如我們把這些理論所蘊含的價值觀、概念群，推演出的技法及對環境反應的模式加以分析，便可發現它們多數在歷史上出現過。因此，反過來說，假如我們能夠對歷史上實踐過的規劃理論，對照已實踐形成的結果，那麼，就有價值用來檢正與評價。這就是為什麼要對過去（尤其是不久以前）的都市計畫歷史加以探討的原因。

今後計畫首重研究日據時代台灣都市計畫之歷史，並透過重要市鄉鎮個案調查分析，試圖歸納建立日據時代台灣都市規劃之範型，以做為後續研究光復後台灣都市計畫史之基礎。



本文之完成，感謝東京大學同期畢業之越沢明先生（現任日本神奈川縣都市部都市政策課技師、工學博士）提供及指引若干史料，及台大土研所博士班張景森同學、研究助理陳美蓉小姐共同參與研究，以及成大都計系鄭正旻同學之文校工作，於此并表謝意。

## 參考文獻

1. 台灣都市計畫令，台灣都市計畫令施行規則，台灣建築會，昭和十二年。
2. 台灣都市計畫講習錄，台灣總督府，昭和九年。
3. 台灣に於ける市區計畫，台灣總督府內務局土木課，昭和四年。
4. 台北都市計畫地域設定說明書，台北市，昭和十六年。
5. 打狗築港計畫一斑，臨時台灣總督府工事部，明治四十一年、四十四年。
6. 打狗築港第二期擴張計畫書，臨時台灣總督府工事部，打狗出張所，大正元年。



## 註

- 註 1：本研究係台灣大學土木工程學研究所都市計畫研究室目前正進行「台灣都市規劃範型之研究」其中之重要一環。
- 註 2：歷史學者研究都市發展史，與工程背景之規劃技術者研究都市計畫史，在觀點、興趣主題、論述方式等方面，筆者經驗上確信存在相當的差異性。為避免目前學術界中跨越領域研究之常見通病，即迷失原專業領域之應朝目標，所以宜儘早確立都市計畫史的研究方式，表白明確的研究內容與主題。
- 註 3：「土地使用計畫」包括田野、山林、水域、綠地、開放空間、住宅區、商業區、工業區等各類土地。「設施配置計畫」包括交通運輸、公共設備、公共建築、休閒遊憩設施等計畫。
- 註 4：道路、橋樑、水道、車站、港口、水源地等土木構造物，組成都市基本架構，是居民生活上必備設施。國外已有專門研究各類別土木構造物之設置區位之土木地理，以及比較施工技術之土木技術史。
- 註 5：高雄都市計畫史之圖面資料，係節錄自台大都計室目前正規劃中之「高雄市凹子底新都市中心規劃設計與調查研究」報告書（未出版）。
- 註 6：明治、大正時代都市計畫中，距離單位常用「間」表示，1 間等於 1.82m，昭和後採公制。
- 註 7：榮町即今日衡陽路一帶。
- 註 8：本圖是目前筆者所收集到的高雄市最早計畫圖。打狗港第一期工程從明治四十一年至四十五年，五年間鹽埕區都市平面圖曾有修正改變，圖面多不便詳列，詳見註 5 規劃報告。
- 註 9：主要規劃高雄川（現仁愛河）以東之擴大範圍，包括跨河之三座橋。
- 註 10：昭和五年主要整治高雄川與內海之會合處，都市計畫方面主要以苓雅寮庄一帶之新市區擴大計畫。
- 註 11：本圖是筆者所收集到日據時代最後的高雄都市計畫範圍圖，北面發展到現仁愛河以南區域。



圖 1 明治四十一年制定的打狗港平面圖（註 8）

圖 2 大正十年制定的高雄市略圖（註 9）

圖 3 昭和五年高雄築港工程時制定的高雄築港平面圖（註 10）

圖 4 昭和十一年制定的擴大高雄市略圖（註 11）