

本文章已註冊DOI數位物件識別碼

▶ 從台北都市計畫歷史探討空間結構變遷特質之研究(AD. 1895-1945)

A Study on Transformation of Urban Structure by Reviewing Planning History of Taipei in Japanese Colonial Era (AD. 1895-1945)

doi:10.6154/JBP.1989.4.005

建築與城鄉研究學報, (4), 1989

Journal of Building and Planning, (4), 1989

作者/Author : 黃世孟(Shyh-Meng Huang)

頁數/Page : 67-83

出版日期/Publication Date : 1989/02

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

<http://dx.doi.org/10.6154/JBP.1989.4.005>



DOI Enhanced

DOI是數位物件識別碼 (Digital Object Identifier, DOI) 的簡稱，是這篇文章在網路上的唯一識別碼，用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



從台北都市計畫歷史探討空間結構變遷特質之研究

(AD. 1895—1945)

黃世孟*

A Study on Transformation of Urban Structure By Reviewing Planning History of Taipei
in Japanese Colonial Era (AD. 1895—1945)

by

Shyh-meng Huang *

摘 要

本研究是台灣都市計畫史系列研究中，有關台北都市計畫史之個案分析。目的藉台北都市計畫歷史之回顧，檢証規劃理論實際運作後所建構都市空間結構之特質。

首先將日治期間台北都市計畫史別分三期：

(1)家屋市街整建期(AD.1895—1919) (2)市區擴大計畫期(AD.1905—1932) (3)都市圈域計畫期(AD.1921—1946)

其次，扼述各期都市之計畫與建設內容，並綜述各期發展特徵。

本文重點乃藉都市計畫之歷史分析，研討都市空間結構變遷的一般規則或法則，因此就都市的「邊緣」、「中心」、「門戶」、「通道」、「空地」、「綠地」、「用途」、「形態」等基本觀點，評析日治五十年期間台北都市空間結構變遷的特質。

ABSTRACT

The study focused on the planning history of Taipei city is one of the case study series on related topic in Taiwan cities. By reviewing the history, we can identify characteristics of the urban spatial structure, which were resulting from the operation of various planning theories.

The planning history of Taipei city under Japanese colonial era divided into three time periods as follows:

(1)streets and buildings reconstruction planning period (A.D. 1895 — 1919) (2)city areas expansion planning period (A.D. 1905 — 1932) (3)city comprehensive planning period (A.D. 1921 — 1945)

The contents of the planning and the characteristics of the development in each period are explored.

The purpose of the study is to discuss the general rules or regulations applied to the evolution of urban spatial structure. City edge, center, corridor, vacant land, green space, land use and urban form are basic viewpoints on which the characteristics mentioned above are analyzed.

民國77年 6月 1日收稿

*國立台灣大學建築與城鄉研究所教授

Manuscript received on June 1, 1988.

*Professor, Graduate Institute of Building and Planning, National Taiwan University, Taipei, Taiwan, Republic of China.

前言

本研究是台灣大學土木工程學研究所，近年來所從事「台灣都市計畫史」系列研究之一環。研究主題時空界定於日本統治台灣期間(AD.1895~1945)，針對台灣以近代都市計畫理念所規劃建設實情，探討都市計畫歷史發展中，都市空間結構變遷之特質，做為檢證並建立台灣今日都市規劃理論之基礎研究。

壹、都市計畫史與規劃理論之分析

本文針對都市計畫之規劃理論(Planning Theory)及空間結構(Urban Structure)，兩者以歷史發展軸相互校核之方式為研究解析之要。並以台北都市計畫歷史為例，探討規劃理論之本質與都市空間結構變遷之特質，其研究分析觀點綜述如下：

一、規劃理論之評析

都市是具有歷史與生命的有機體。它的實質與非實質的規劃，將會影響都市數十年、甚至數百年的發展。因此，過去所完成的計畫，會深遠地影響今日都市的形式與活動；同樣今日所從事的任何都市計畫與建設，也必定會深遠影響都市的未來。

然而日治台灣都市計畫的規劃理念與技術，係承襲1900年代前後歐美為了解決工業化的都市問題而產生的理念與方法，直迄今日我們仍依循歐美都市為範型在規劃台灣都市。如以技術移轉的觀點言，都市計畫本來就是一種社會集體現象的產物，要想割裂它的技術與社會的聯結關係，中立移入一套不帶原產地特質的技術是不太可能。隨著技術的引入不僅會使這套技術所隱含的意識形態暗中偷渡進來，也無可避免地同時帶來它的限制與後果。我們不自覺地將自問：「長年來學習歐美都市計畫的理念與技術，對台灣都市發展究竟有何意義？」，此質疑為最根本的研究動機。

二、空間結構變遷之特質

何謂都市的「空間結構」？筆者認為「一般泛指某時期都市內的活動與實體(Physical Environment)所顯現的人、物、資訊等活動現象，解說空間秩序法則的論說」。因此，任何一個時期從事都市計畫工作者，其最獨特之體質之一，將擁有一套對所謂「好都市」的空間結構觀點。也因為如此，每段時期許多人基於各種不同的觀點，提出許多相似又相異的「空間結構」的論說。本文擬以計畫歷史發展觀點，探討日治時期台灣都市空間結構變遷諸特質。

三、從計畫史分析空間結構之觀點

為了檢證近代都市計畫理念所規劃完成之都市空間結構，本文以(1)「邊緣與中心」、(2)「門戶與通路」、(3)「

空地與綠地」、(4)「用途與形態」等四觀點，詳析空間結構歷史變遷之特質，以便檢証空間發展中一般性或法則性的結構原則，為本論述的重要觀點。

貳、台北都市計畫歷史之分期

研究台灣都市計畫史，若能掌握發展歷史之分期，將有助於綜覽歷史之全貌。因此先嘗試探討台灣近百年來及日治期間台北都市計畫歷史之分期：

一、台灣都市計畫歷史之分期

所謂近代化的都市建設，其意指採用歐美都市計畫的規劃理念與建設方式。台灣以近代都市計畫理念所規劃建設的都市，肇始於1899年至1905年間所發表的「台北市區改正計畫」與「台中市區計畫」。回顧台灣九十年來都市計畫史，可劃分成下列七時期：(1)基礎建設調查期(1895~1908年)，(2)市區改正計畫期(1900~1935年)，(3)都市計畫制度期(1921~1945年)，(4)光復接辦都市計畫期(1945~1964年)，(5)聯合國規劃顧問參與期(1955~1971年)，(6)區域綜開計畫期(1966~1979年)，(7)縣市綜合計畫期(1978~迄今)(參見文13)。而與本研究相關者為(1)~(3)期，以下綜述台北都市計畫歷史分期方式及內容。

二、台北都市計畫歷史之分期

一般影響都市計畫歷史分期的考慮因素，包括重要法令公布或實施年月，重大市政建設工程之開工或完工年月，都市行政體制改制年月，以及重要決策人士任職在位年月，...等(參見文12)。本研究認為都市計畫分期之原則，應同時考慮「單年度」及「重疊年度」的劃分方式。重疊年度的分期觀點，即認為一般事件均經過醞釀期，續入表態之法制期，最後因人因時之改變，事件始逐漸消匿之過程。因此，日本統治台灣五十年(1895~1945)期間，台北都市計畫史之分期方式及其內容如表1所示。

表1 AD.1895-1953 台北都市計畫史之期名及內容
所以自1895年到1945年期間，台北都市計畫可以下列三計畫方案來綜述說明(參見文14)(註1)：

1. 1905年市區改正計畫
2. 1932年大台北市區計畫
3. 1946年大台北綜合都市計畫

參、台北都市計畫歷史之分析

一、1905年台北市區改正計畫

1. 市區改正計畫的擬訂

1898年4月台灣總督府內設置台北市區改正委員會，著手本計畫之調查與擬訂，並於翌年11月21日律令第30號公佈「市區計畫地區內土地建物之規定」，此法令即台北都市近代化法源之母。經1905年7月決定市區改正計畫方針，同年10月以公告第199號公布「台北市區

表 1 A.D. 1895-1953 台北都市計畫史之期名及內容

期 名 容	第一期	第二期	第三期	第四期
	家屋市街整建期 1895-1910	市區擴大計畫期 1905-1932	都市圈域計畫期 1921-1946	光復市政 接辦期 1945-1953
分 期 內 容	<ul style="list-style-type: none"> ● 1895年日本據台始政。 ● 1899年律令30號公佈市區計畫地域內土地建物之規定以及1900年律令14號台灣家屋建築規則二則為市區改正法源之母。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1905年台北廳告示199號台北市區計畫、預計收容15萬人口、面積1806ha，預計20年後達到飽和人口。 ● 1910年5月訓令91號公佈台灣總督府市區計畫委員會，結束家屋、市街改正計畫之時代。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1921年台灣總督府首次聘員從事都市計畫法制調查工作，直迄1936年完成都市計畫令為法制化發展階段。 ● 1932年台北州告示54號公佈大台北市區計畫，預計收容60萬人口、面積6676ha，預計1955年達到飽和人口。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 1945年台灣光復政府接辦日人所擬完成之都市計畫。 ● 1946年為提供施政參考，檢討原台北市都市計畫，成立台北市都市建設研究會，留用日籍技術人員，草擬100萬人大台北綜合都市計畫，因1949年時局而廢案。 ● 民國42年12月以盧毓駿先生為首籌組「台灣省市政建設考察小組」，分赴全省各地考察86市鄉鎮，完成光復後的都市計畫接辦工作。

改正計畫」。此計畫迄 1932 年 3 月有效，是台北最初全市的市區改正計畫(圖1)。

2.計畫範圍與人口規模

在決定本計畫範圍時，考慮人口以月平均 2.5% 之成長率，預計 25 年後之 1929 年為 15 萬人口。人口密度(坪/人)擬定為城內 25 坪、南門與東門城外 20 坪、艋舺 12 坪、大稻埕 10 坪，以此標準決定市區改正計畫範圍。

3.街路系統

由於市街南北狹長，所以城內與大稻埕的南北向聯絡幹道，城內聯絡西側艋舺舊市區，與東側新市區的東西向幹道形成市區街路之主軸。

大稻埕、艋舺舊市街的既有街路儘可能保持的原則下，仍規劃近乎格子狀的新街路系統。東門、南門城外的新市區採用近乎 80 間×80 間(1 間約為 1.82m)的正方形街

廓，城內街廓採 80 間×40 間的長方形街廓。

台北城壁撤除後路幅頗寬，種植路樹形成綠帶，中央為車道兩側為步道，車步道形成三列，即為台北第一處所謂「三線道」的園道(圖2)。於 1908 年 6 月，依本次市區改正計畫案，在城內設置面積 7.83ha 台北公園(即今新公園)。

4.災害與街屋改建

1911 年 8 月六十年來的大颶風，造成艋舺、大稻埕及城內嚴重的水災，傳統「土角造」的家屋構造嚴重崩壞，總督府藉此機會嚴禁土角造建築，並實施城內市區街屋的改建計畫，改建後的新建築規定退縮至市區改正計畫道路的指定線上，採三層磚瓦造或混凝土造的不燃建築，毗鄰街屋的屋簷及立面門窗尺度，亦規定統一至相近高度，由總督府輔助建築設計，台灣銀行協助貸款，於 1913-

1914年實施改建工程。台北街屋堂堂進入折衷型洋式建築街景(圖3)。同樣，艋舺與大稻埕地區的改建或新建街屋，也均採用此種範例，實施市區改正計畫。

然而開創本期台灣建築風格最重要的法令，莫過於「台灣家屋建築規則」中，有關沿道街屋需設「亭仔腳」的規定，這也是台灣都市計畫法制近代化過程中，考慮台灣獨特風土後，所開創的台灣街屋形態的實例。

二、1932年大台北市區計畫

1. 大台北市區計畫之擬定

1905年市區改正計畫年期至1929年，預計容納15萬人口，但1920年台北人口已超過17萬人，市區計畫範圍內開發用地漸少，市區計畫範圍外家屋則陸續興建(圖4)。事實逼迫必要重新檢討台北的未來發展，於1930~31年實施測量調查，並於1931年10月在台灣總督府市區計畫委員會中經過九次審議，終於1932年1月決定大台北市區計畫，並於同年3月7日以台北告示第54號公布實施(圖5)。

2. 計畫範圍與人口規模

計畫年期為至1955年(即23年後)60萬人口，計畫範圍假想使用汽車交通工具半徑6km內，時間30~40分鐘內的圈域，其面積約6676ha。比1905年的計畫範圍約大四倍。若扣除山地、河川、低窪地區後的可供利用面積約4780ha，約每人80的市地面積之計畫標準。

3. 大台北市區計畫的特徵

大台北市區計畫的主要特徵是通往市郊的道路計畫及市區公園的關設方式。

此期計畫道路比舊市區改正計畫者規劃的更寬，同時也將一部分原有道路計畫擴寬。幹線道路概略劃分數等級，寬度最大為60~80m，一部分為100m的公園道路(parkway)，配置作為東西與南北方向的幹道，並在上述幹道間配置12條40m寬的東西、南北向的次幹道。在次幹道間再安插入30m、25m、20m的輔助道路。簡言之，此計畫已深知都市交通之汽車時代的必然來臨，並規劃適應汽車交通的道路計畫。此外道路規劃常兼顧堤防、排水道以及公園等多重機能的規劃概念。

1932年大台北市區計畫的另一特徵是重視都市公園，並整體建構都市公園系統(park system)。當時台北既存的公園面積49ha，就23萬市民言每人僅約2.2的低水準。由於逐漸重視都市公園綠地建設，主要考慮亞熱帶氣候條件、改善都市暑熱現象，而且進入1930年代後戰事氣濃，國防上重視防空避難等課題。因此，增闢17處公園與原有4處公園，以及可能當公園用地的10%市區用地合併後，計畫60萬人口中，每人約有8m²的公園綠地面積。並採市區內任何地點1公里內均可到達公園的區位配置原則(圖5)。

市區北面以圓山公園及對岸的台灣神社形成全市大型公園綠地的一區，市區南面毗鄰今日公館地區水源地設有兩處公園，面積廣達71.3ha，形成市區南北配置大規模公園的特徵。在市區內新設公園均以寬廣的公園道路連結，乃受美國波士頓、堪薩士都市公園系統的影響。1932年台北市區計畫的公園及園道的配置形式，也影響到中國東北長春、哈爾濱等都市公園綠地計畫之規劃與建設。

4. 台灣都市計畫令的公布

市區計畫建設事業的推展，需建立近代都市計畫之法制，才能確保都市計畫之財源，藉著市地開發的技術與法源，推行土地使用分區及建築用途之管制。

日本本土1919年公布都市計畫法，刺激了台灣總督府於1921年開始著手台灣都市計畫法制化的調查與研議，雖經歷1924、1927年前後三次的草案研擬審議，不知何因仍舊廢案。直迄1934年6月朝鮮公布市街地計畫令，才大大刺激台灣總督府，終於在1934年9月設立台灣總督府內部都市計畫實施準備委員會，經1935年2月與8月之會議，以律令決定台灣獨立立法，並於1936年8月27日律令第2號公布「台灣都市計畫令」(註2)。

此計畫令融合了都市、建築、土地三法為一體，實際考慮台灣獨特環境條件，經歷15年才完成立法的内容與過程。光復後仍沿用此法直迄1964年(民國53年)才重新修法，是肇造並影響台灣都市發展最深鉅的法令。

三、1946年大台北綜合都市計畫

1. 100萬人大台北綜合都市計畫之緣起

1932年大台北市區計畫公布未久，第二次世界大戰爆發，對原預定計畫，未能全力推行，反而導致軍事及其他重要設施，佔據市區廣大面積，亦使原計畫頗受影響。光復初期市政府為謀檢討原台北都市計畫及市政建設上之得失，供施政參考起見，特於1946(民國35)年4月成立台北市都市建設研究會，委請原台灣技術協會會長就當時留用的日籍技術人員中，推若干在台灣服務較久，對部門問題有研究之專家學者，由市政府聘為研究員，與工務局指定人員合作研究，該會歷8個月餘，負責「大台北綜合都市計畫」之草擬與審議(參見文4)。

2. 計畫範圍與人口規模

台北都市建設研究會於1946年底曾討論並審議下列三項計畫案問題：

(1) 1932年大台北市區計畫之修訂。

(2) 台北市主要地區建築物高度、型式之管制與台北市風景區之擬訂。

(3) 大台北市綜合都市計畫之擬訂(圖6)。

惟因時間匆促，適逢1949年時局關係，未能從容全盤整理，自多不相配合以至終告廢案。

其中以第3項問題，最能代表當時規劃者對台北都市

發展構圖的看法。以下就大台北綜合都市計畫之計畫區域、計畫人口概述如下：

(1) 計畫區域

計畫範圍包括當時台北市區(即1932年大台北市區計畫範圍)，以及台北縣「七星區」全區域(即士林鎮、北投鎮、汐止鎮、內湖鄉)、「新莊區」全區域(新莊鎮及鶯洲、林口、五股各鄉)，總面積46,260公頃，約1932年市區面積的七倍。

(2) 計畫人口

計畫收容人口100萬，其分配情形台北市50萬人，士林鎮10萬人，鶯洲10萬人，內湖鄉10萬人，北投鄉8萬人，新莊鎮6萬人，汐止鎮5萬人，林口五股3萬人。

3. 運輸及港灣之建設芻議

大台北綜合都市計畫之重點，即以發展台北為一工業都市為目標，而優良港灣及便利之水運為構築工業都市之要件，就本計畫中的港灣，擬改建當時淡水港(圖7)，疏濬整治淡水河，使能通行較高噸級之船隻，並另闢運河於新工業地區，原料貨物之運輸，均可利用輪船廉價之河運費，助於降低工業產品之成本。

當時淡水港計畫有二案(註3)，松木虎太氏所計畫方案，似比較偏重當時淡水港的擴大改建，而另案則以淡水市街與關渡間之淡水河彎曲部份，計畫建河堤，疏濬河心，維持6~7公尺水深，停泊5~6000噸以下輪船16隻，然而兩案計畫似可相輔相成，而且後案工程費似乎較低。(圖8)

4. 都市土地使用之構想

依據大台北綜合都市計畫之構想，台北的工業、商業、居住及綠地計畫將以何種配置方式呢？

工業地區總計面積4372公頃，大致區位於(1)士林、北投平原，(2)淡水河西岸鶯洲鄉附近，(3)內湖、南港、汐止一帶。

依人口分佈、交通系統等條件視之，商業區劃分為三種地區(1)大中心：即台北城內、萬華、大稻埕，(2)地方中心：新莊、和尚洲、板橋、士林、北投、松山，(3)重要道路沿線：散布於各公路、重要道路幹道之兩側。

住宅區依自然環境、生活、就業等條件劃分為高級、中級及一般等三類型住宅區。高級住宅區分佈於(1)陽明山、北投方面之山麓，(2)三張犁一帶、基隆河以北內湖附近土地。中級住宅區分佈大致與商業區雷同區位。一般住宅區原則上接近工廠、機關、車站之地帶最為理想，擇定為(1)士林、北投工業地區附近，(2)東門及今日和平東路一段與羅斯福路三段中間地段，(3)中崙附近，(4)中山北路二段兩側。

除原有市區內之綠地系統外，新計畫之公園綠地主要

有三部份：(1)以大屯山與觀音山劃為國立公園(圖9)，(2)以市區南界之紫頭埤山與內湖山作為郊區大公園，(3)都市邊緣及非供建築用地之生產綠地。至於都市外圍設置生產綠地一方面為限制台北市無限制之膨脹發展，一方面可生產供應市區內所需之蔬菜。此綠地系統加上1932年大台北市區計畫所擬訂之都市公園系統，即成為日本統治時期台北市公園綠地系統的初步架構。

5. 光復初期接辦都市計畫之經緯

光復未久，1932年公佈之大台北市區計畫預定收容60萬人口曾修減至50萬，1949年以後台灣都市人口急劇增加，原訂之都市計畫多不配合需求。迄民國42年止全省共發布76處都市計畫中，只有四處為光復後所擬定，其餘均係日治時期所制定，這些計畫所依據之法令，係日治時期公布之台灣都市計畫令及其施行規則，與我國法令多有抵觸，自應重新予以核修，其次為配合都市平均地權之實施，各地都市計畫亦應分別予以核定，以利實施。遂於民國42年8月6日以盧毓駿先生為首籌組「台灣省市政建設考察小組」(參見文5)，實地考察日治時期各地都市計畫、交通道路、環境衛生、建築物分布及人口密度、市場、違建房屋問題、都市土地使用情況及都市土地改革實施範圍等項目。此次為期52天，86市鄉鎮之考察，是光復初期政府接辦日治時期所完成都市計畫最重要銜接工作，換言之，也象徵了台灣都市計畫日治時期之終止(圖10)。

肆、從都市計畫歷史探討空間結構變遷之特質

本文重點乃藉台北都市計畫歷史之回顧，研討都市空間結構變遷的一般規則或法則，試圖藉此陸續建構規劃理念之研究目的。以下就都市的「邊緣」、「中心」、「門戶」、「通道」、「空間」、「綠地」、「用途」、「形態」等基本觀點，評析日治五十年間台北都市空間結構變遷的特質。

一、台北的邊緣與中心

都市有機體的成長與衰退，在其發展歷程常顯現不同的「邊緣」與「中心」的概念。換言之，台北都市計畫發展歷程中，顯現各時期不同的「邊緣」與「中心」的認知。

回顧台北1905年、1932年、1946年的都市計畫範圍，可發現甚多有趣且值深思的課題。在1905年台北市區改正計畫中，當時台北都市空間的認知邊緣，西面以淡水河為天然邊界，南面及東面以監獄、火葬場、軍營等設施，北面則以北淡線鐵路與中山北路一帶為其「邊」。在此範圍很明顯意涵「城內」即為台北之「心」。

1932年大台北市區計畫中的台北之「邊」，西面仍以淡水河為天然邊界，東面則以松山之山麓，南面以蟾蜍山為界，北面則擴展到基隆河南岸的範圍。此期台北之「心」從交通幹道系統的配置言，南北向以今日建國南北路，東西向以今日仁愛路與民生東路為架構，並在東西、南北兩向幹道交會點，特意塑造「十字」形100公尺的路寬，恰巧此十字交會點位置又是本期台北市區計畫的地理中心，也可解讀當時規劃者所幻想及期待今後台北新「中心」的區位。

1946年100萬人口的台北綜合都市計畫雖然廢案，但當時已有眼光將台北市區跨越過淡水河西岸，並且併入今日的新莊、蘆洲、林口、五股等地區，向東面及北面併入士林、北投、汐止、內湖等地區。此計畫意涵著以淡水築港計畫後，台北之「心」將逐漸移至台北盆地的中間的淡水河，而台北之「邊」也擴及台北盆地的稜線上。

二、台北的門戶與通道

都市「門戶」即指車站、港口、機場等地點，所謂「通道」即指都市生活中人或物的流通道路。都市的門戶區位與通道規劃亦隨各時期有不同的發展重點。

台北三市街時期的門戶，就是在淡水河沿岸各河港，劉銘傳於1893年完成基隆至新竹的鐵路，也配合水路門戶於淡水河兩岸各設一車站，這是日治前台北最重要的水陸門戶。

1905年台北市區改正計畫後，主要門戶很明顯由水路改為陸路為主的火車站。市區內南北向有二條主要通道，一是今日的重慶南北路，聯絡城內與大稻埕，另一是中山南北路。中山南路為拆除城壁後的三線道，當時做為交通與綠地遊憩的散步道，而中山北路一帶似已在郊外，再往北直通圓山台灣神社，沿路兩側反而成為來台日本人刻意經營的新市區。

1930年代都市通道的計畫與設計有二大特質，一是預測汽車時代的必將來臨，規劃今日台北東區60~80m的大幹道，另一是幹道常與排水渠道，以及公園綠地配合，使道路具有多重的機能。但仍不漠視當時市區內尚利用許多輕便鐵路，充當運送煤炭、木材等原料之交通工具。

1932年大台北市區計畫時，正值戰事氣濃，台灣總督府已朝自給自足、發展工業之政策。當時重要工業原料及機械均由外國進口，高雄、基隆、花蓮港市即擔任發展工業的任務。台北議會亦於1938年提出台北築港計畫(註3)。當時的方案即闢建今二重疏洪道為一大運河，於五股一帶設置臨港工業區，台北港灣則設在今日關渡平原的淡水河岸邊，同時計畫擴大改建當時淡水港。整個關渡平原以至基隆河以北的松山、內湖均為工業區的構想。甚至迄1946年大台北綜合都市計畫之構想案，仍然提案建設台北成為擁有港口的港灣都市。高呼台北築港之際，相對預

知基隆港發展之極限，又象徵擁有港口的都市才有長遠發展之希望。

台北松山機場於1940年代設立以來即為台北最具現代化的門戶。就1932年都市計畫言，機場是位於都市的邊緣。1968年台北市綱要計畫建議松山機場搬遷至桃園台地，導致桃園機場的建設。1987年國會立委關切松山機場阻礙都市發展課題，提議變更松山機場土地使用，迫使機場搬遷。這似乎又回憶起台北監獄、台北火葬場、台北水源地、市區中各種軍營等設施，均因都市擴大發展，而被逼迫位移設施，改變土地用途之一貫歷史法則。

探討台北過去的門戶與通路後，深覺從事都市規劃工作應具備速度與空間關係的概念，既佐以速度的指標來構圖空間的結構；如果無法想像從桃園機場乘坐捷運交通15~20分鐘即可到達台北市中心；如果無法想像諸如伸展台北盆地的北宜快速隧道公路通車後都市發展的景象，規劃者筆下的任何一字一線均恐嫌因短視而差錯。

三、台北的空地與綠地

台北市百年來的發展，無論決策者、規劃者或是台北市民，似乎只著眼「建地」的使用，忽視「空地」的安排。所謂都市空地即指建地以外的開放空間，包括可利用與無法利用的空地，對於可利用的空地，尤其是都市公園、校園、行水區、盆地山麓等綠地，才是居民日常生活所迫切需求的空間。以下綜述各時期特意規劃為空地的規劃理念。

都市中的空地對居民生活上最相關者即為「公園」與「綠地」。1905年台北市區改正計畫中首次於城內劃設「台北公園」(即今新公園)，當時市區改正計畫中劃設公園，可說依循現代化都市計畫理念，模倣歐美工業國家處理工業都市中公園的規劃方法。至於其存在的必要性也常被解釋為台灣位於亞熱帶，因暑熱宜有公園綠地供市民怡心休憩，甚至還論說公園綠帶調節都市炎熱環境等物理效果。總之此時期主要都市公園區位於市中心，面積大、個數少，並意涵認同一個都市必須闢建公園才可謂近代化、並象徵進步的都市。

1932年大台北市區計畫對都市公園綠地已有很明確的規劃理念與方法，主要深受1924年第四次國際住宅都市計畫會議影響，採用區域計畫之以公園綠帶圈圍都市之規劃觀念，並以美國波士頓、堪薩士、英國倫敦等都市公園配置形態視為範例。此期市區公園綠地特色之一是公園個性賦予層級，從全市型大公園至鄰里型小公園，依照都市自然地形條件的配置方式，特色之二是公園以園道連串形成一體，南北有今日建國南北路、東西有仁愛路的60~100m寬的公園道路(parkway)。

1932年60萬人的大台北市區計畫中每人約有8m²的公園綠地面積。但依民國74年台北市工務局的統計，全

市人口平均每人擁有 2.4m² 公園綠地面積，即使有待開闢公園綠地面積逐年依中長程計畫完成後，平均只達 4.1m²/人，較計畫目標 6m²/人的理想為低，仍比 1932 年目標 8m²/人低，更無法與世界大都市的公園綠地面積相比擬(註4)。

自從公共設施多目標使用辦法實施後，公園用地面積漸被公共建築(圖書館、博物館、體育館、行政機構)蠶食外，公共建築的行政管理者也對佔用公園權力的擴大解釋，造成公園變為私園的局面。在公共設施用地不足的壓迫下，根本未有餘力考慮何種公共建築適於建設在何種區位、何種類型的公園內，造成了頗令人費解的公園與球場、學校等爭地失調的結局(註5)。其次，處理日漸嚴重的都市交通問題下，漠視「線形」公園道路的規劃原意(註6)，也是今日都市公園綠地系統難於達成規劃理想的困惑。

四、台北的土地用途與居住形態

日治時期台北的生活式樣與居住形態，五十年期間到底發生何種變化呢？以下就都市計畫規劃理念與技法的重點——土地使用計畫與管制，闡述「用途」與「形態」的歷程演變關係。

所謂「生活式樣」即指某時空某社羣人所呈現的生活方式，因有此種生活方式，對應產生某種「居住形態」，包括家屋、宅地、市街之空間形態，以及意識、信仰、階層之生活形態。

明清時期來台漢人忠實地興建起大陸閩南住宅，日治時期來台日人同樣興建起為數不少的日式住宅，兩者均對應於民族對家庭與宅地之觀念，形塑了各種不同的家屋與市街的形態。

1905 年台北市區改正計畫發表前，台灣總督府已著手舊市街環境改善，首先處理飲水、污水，其次規定家屋建築規則，並進行土地使用調查，展開台北都市近代化的序幕。此期對於市街形貌的塑建理想，並無全市性的土地使用計畫與管制原則，但已有管制家屋以利秩序化市街之辦法。

1932 年大台北市區計畫中，雖無土地使用分區管制之辦法，1936 年公佈台灣都市計畫令數年後，台灣各大都市陸續擬訂土地使用分區管制計畫。1941 年「台北市計畫地域設定說明書」中，規定了十二種土地使用分區類別(註7)，其中以保護高級住宅區之「住宅專用區」及保護勞工住宅區之「特別住宅區」，為當時居住用地規劃之重點。在此種嚴格土地用途分區管制方式下，對應產生了所謂純住宅區的規劃與設計。於 1946 年大台北綜合都市計畫方案中，更明確規劃與管制全市土地用途，形塑居住、商業、工業綠地等各分區之實質空間形貌。

綜言之，隨著都市的擴大，新市街住宅區之規劃，以

當時日本人生活方式為範例之前提，建立了「宅」與「地」、「街」與「屋」之關係，形塑日本殖民時期台北新的居住形貌。截至 1945 年戰爭結束前，當時對於居住式樣與住宅建設方式，仍以平房獨戶或雙拼連棟之日式住宅為主流。

光復後都市迅速擴大發展，此類日式住宅地區雖位於市郊，但轉眼成為市中心區，頗多改建為四層公寓及商業建築，並提昇樓層數，隨之增加人口密度，原以居住為主的小巷路更顯擁擠，造成今日台北居家不便的事實。今日我們常批評 1930~1940 年代都市計畫及住宅建設的笨拙，常忽略當時預期的生活方式與居住形態；同樣，今日國人於規劃與建設都市形貌時，假如不可掌握適切的生活方式，也同樣將受到明日歷史之批評。

伍、結論

本研究將日治時期台北都市計畫史劃分「家屋市街整建期」、「市區擴大計畫期」、「都市圈域計畫期」等三發展階段，依各階段所公佈的各種計畫及法令，顯現從「家屋」→「市區」→「都市」以至廣域都市圈的發展歷程。在計畫層級逐年漸近的提昇時代背景，相對顯示並不存在層級相扣的計畫體系的概念，台灣總督府逐年加強管控都市計畫發展特質。

從台北都市計畫發展歷史分析中，得知都市是一個動態擴大的有機體，各時期所認知的都市中心與邊緣，由於都市的擴大，經常造成往日的「邊」即為今日的「心」，顯示都市並無絕對的「中心」與「邊緣」，其反而是一種相對性的概念。從台北門戶與通道的分析中，得知都市計畫時需輔以速度、時間的指標，來界定都市的邊緣與中心，界定都市內各門戶與任何地點之區位關係。久來建地的規劃忽略空地的安排，造成都市欠缺戶外空間，不利於「人」與「樹」的活動與利用。惟有重新整體來規劃台北的空地留設方式，才能便利於市民戶外活動，才能創生綠意盎然的生態環境，為今後都市計畫重要課題。若從文化層面談生活與空間的關係，以建物、土地「用途」與市街-家屋「形態」之對應關係，最能顯現不同生活式樣的產生不同居住形態之特質。換言之，任何時期的規劃者均依恃一套認知的生活方式，才能建立「宅」與「地」、「街」與「屋」之空間關係。因此，都市規劃的本質，主要並非只為建構實質空間的秩序，而在預知未來生活式樣，適確掌握生活與空間的對應法則，才是都市計畫的真諦。

註釋：

註1：關於 1905 年與 1932 年台北都市計畫之內容，本文參考越澤明先生刊登於「日本土木史研究論文集」之部份資料。原題為「台北的都市計畫(1895~1945 年)日本統治期台灣都市計畫」。

註 2：參閱台灣總督府內務局土木課 1937 年彙編之「台灣都市計畫講習錄」，本書台大土研所都計室已全書中譯出版。

註 3：台北築港計畫的論議高漲始自 1930 年代（昭和十年左右），當時台灣總督府認為發展台灣工業，需依賴外來原料與機械，所以工業都市應為港灣都市，遂有 1938 年新高港（即今台中港）工業都市之建設。台北築港計畫主要內容即修築淡水港，開鑿通往台北區之大運河之構想。當時主要推動代表人為西川純（台北市議員，台北築港協會理事），並於 1938 年 6 月發表「台北築港論」（台灣地方行政 1938 年 6 月號 p.24~p.29）。大園市藏於 1922 年（大正 11 年）之著書「台灣的現狀」，也提到「以淡水河為中心，台北市街之建設」p.67~p.69，「修築淡水港，開闢大運河」p.69~p.73。可見早在 1920 年代，當時對於台北市街與港口的關連發展，已呈現若干定型的看法了。

註 4：依據日本建設省都市計畫課整修「緑のマスタープラン作成の手引」，公園綠地協會，1977 年。世界各國都市公園量的標準如下：（美國）華盛頓 1973 年 40.8m²/人；紐約 1967 年 19.2m²/人，洛杉磯 1973 年 18.9m²/人，（英國）倫敦 1967 年 22.8m²/人，（法國）巴黎 1973 年 8.4m²/人，（義大利）羅馬 1973 年 11.4/人，（澳大利亞）坎培拉 1973 年 70.5m²/人。

註 5：依目前台北市已開闢公園內設置公共建築設施之實例如下：1 號公園內興建國家足球場；2 號公園內台北美術館；5 號公園內市立體育場、棒球場、市立體專、松山分局等；6 號公園內光復國小、國父紀念館、7 號公園內預定地內擬投入三萬人規模的大型現代體育館；10 號公園內歷史博物館等。台北以外的其他都市情況均類似。

註 6：公園道路（簡稱園道）規劃原意在於有系統串連都市中的開放空間，包括公園、校園、開放空地與綠地、都市河川行水區，完成近代化都市公園綠地系統的重要手段。建國南北路及現在施工中的辛亥路高架道路都市計畫原訂為公園道路，建設後完成景象即如今日敦化南北路的模式。

註 7：黃世孟，台灣都市計畫歷史之初探，都市與計畫，12 卷 1 期 p.1~p.20, p.16。(1)商業區、工業區、住宅區、住宅專用區、特別住宅區、景觀區、商業專用區、風化區、工業專用區、特別工業區、農業區以及無設定區等十二種。

註 8：台灣住宅營團於昭和 10 年代中所規劃完成的台北市朱厝崙方面（即今南京東路、長春路、建國北路

交叉口一帶）6 萬坪的整體開發住宅區為例，主要以 4~11m 巷路組構住宅區。

參考文獻

台北市文獻委員會

1985《台北市路街史》。

《台灣省市政建設考察小組報告書》。

朱萬里

1954《台北市都市建設史稿》，台北。

黃世孟

1985《台灣都市計畫歷史之初探（1895—1945 年）》，中華民國都市計畫學會主編 1—20。

1986《台灣地區市鄉規劃與建設之近代化歷程》

《日本建築學會亞洲建築國際交流會議論文》 179—181。

廖漢臣

1959《清代台北之設防》《台北文物季刊》8(2):22—29。

趙捷謙

1976《運輸技術的改進與都市的發展（以台北市的發展為例）》《台大土木研究所交通工程組研究報告》。

大園市藏

1922《台灣的現狀》台灣事蹟研究會。

上原敬二

1924《都市計畫の公園》東京：林泉社。

台北市役所

1941《台北都市計畫地域設定說明書》。

田部五郎

《生命線台灣とその國土計畫（農業台灣より工業台灣へ）》台灣總督府內務局土木課。

西川純

1938《台北築港論》台灣地方行政 6 月號 24—29。

林 茂

《我國都市計畫の變遷と戰時都市計畫への躍進》東京：企畫局都市計畫課。

越澤明

1987《台北の都市計畫（1895—1945 年）日本統治期台灣都市計畫》《日本土木史研究論文集》。

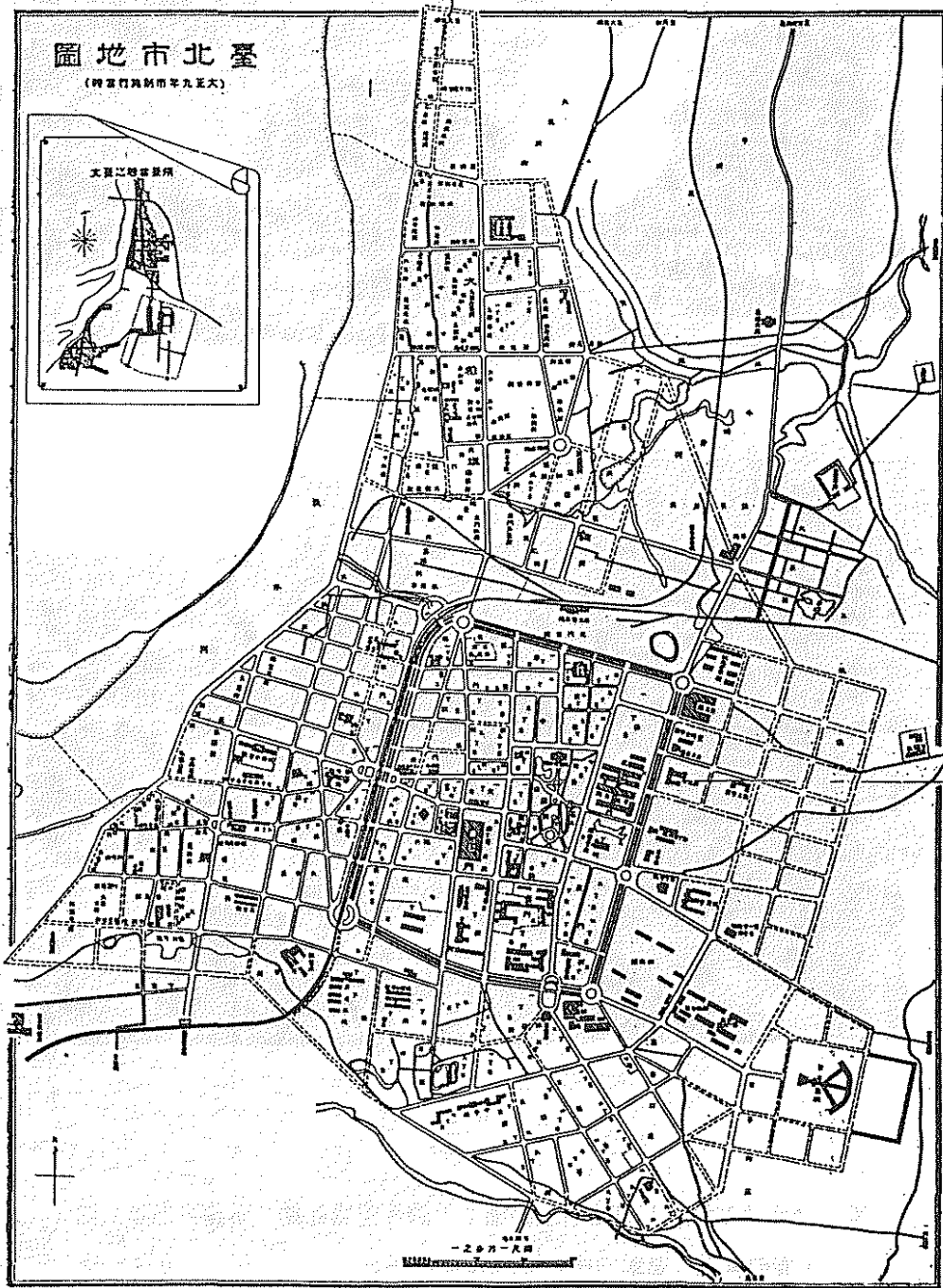


圖 1 1905年台北市區改正計畫圖（資料來源：參考文獻11）

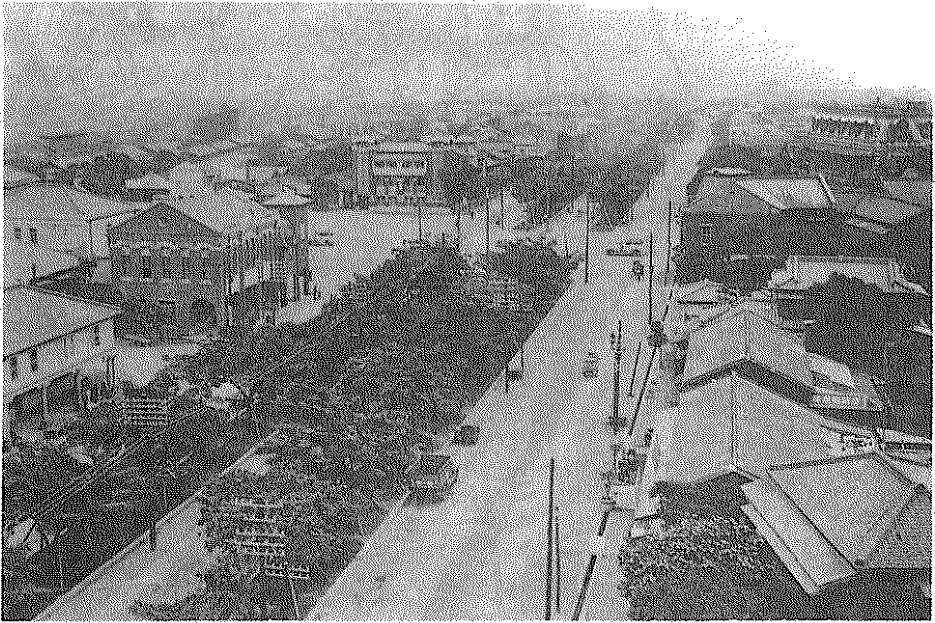
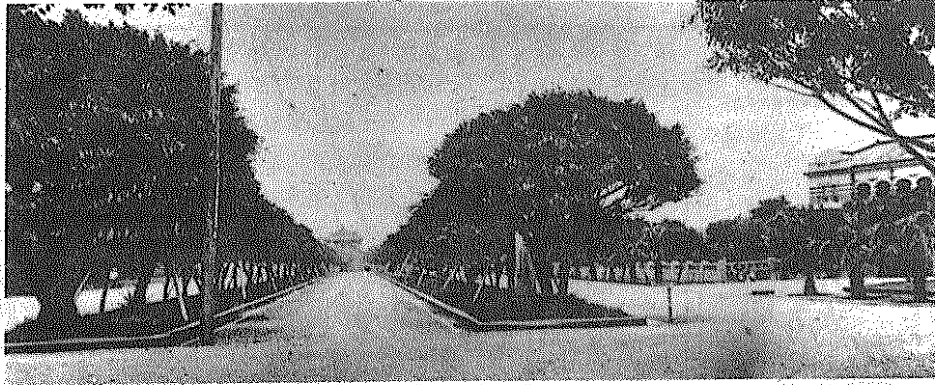
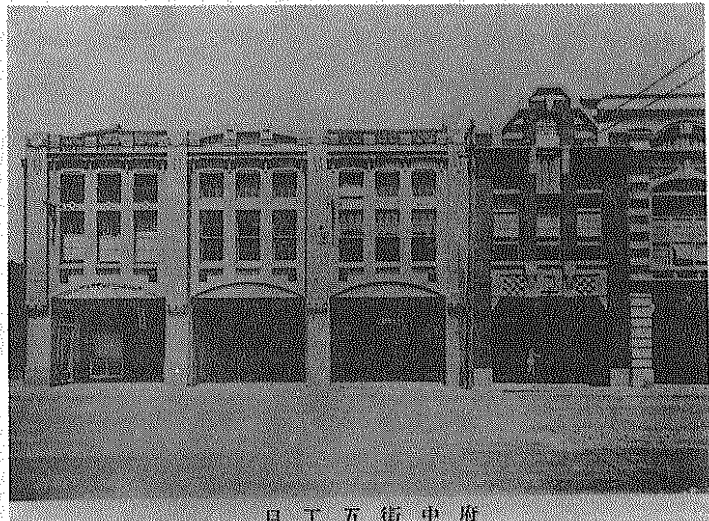


圖 2 台北城牆址之「三線道」園道（上圖今愛國西路，下圖今忠孝西路）
（資料來源：日本地理大系(11)台灣篇）



日丁五街中街



日丁五街中街



圖 3 1910年台北市區街屋建築式樣（台北城內及大稻埕地區）
（資料來源：日本地理風俗大系（15）台灣篇）

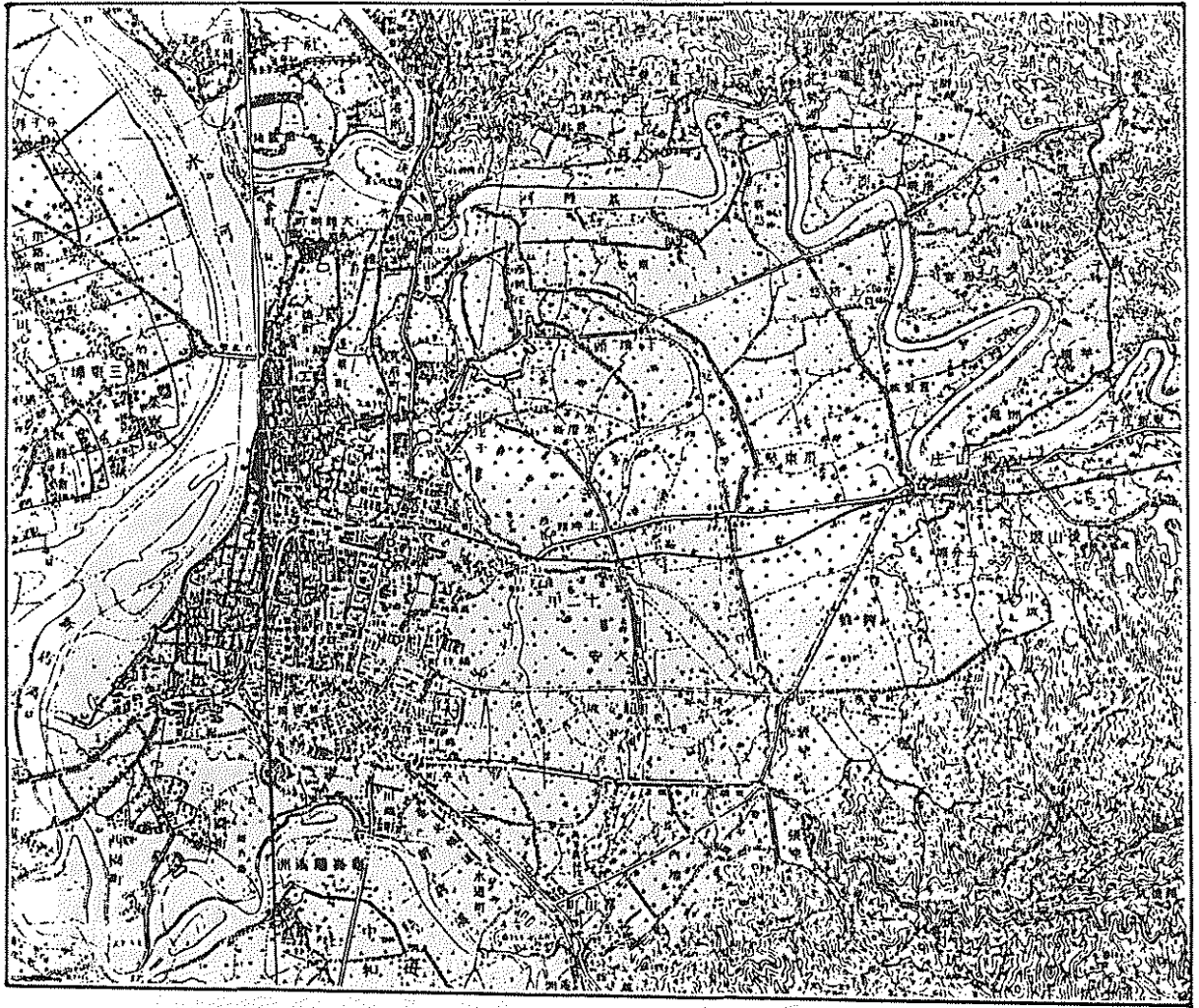


圖 4 1925年台北市區發展現況（節錄自大日本帝國陸地測量部1937年發行台北
1/25000 地形圖）

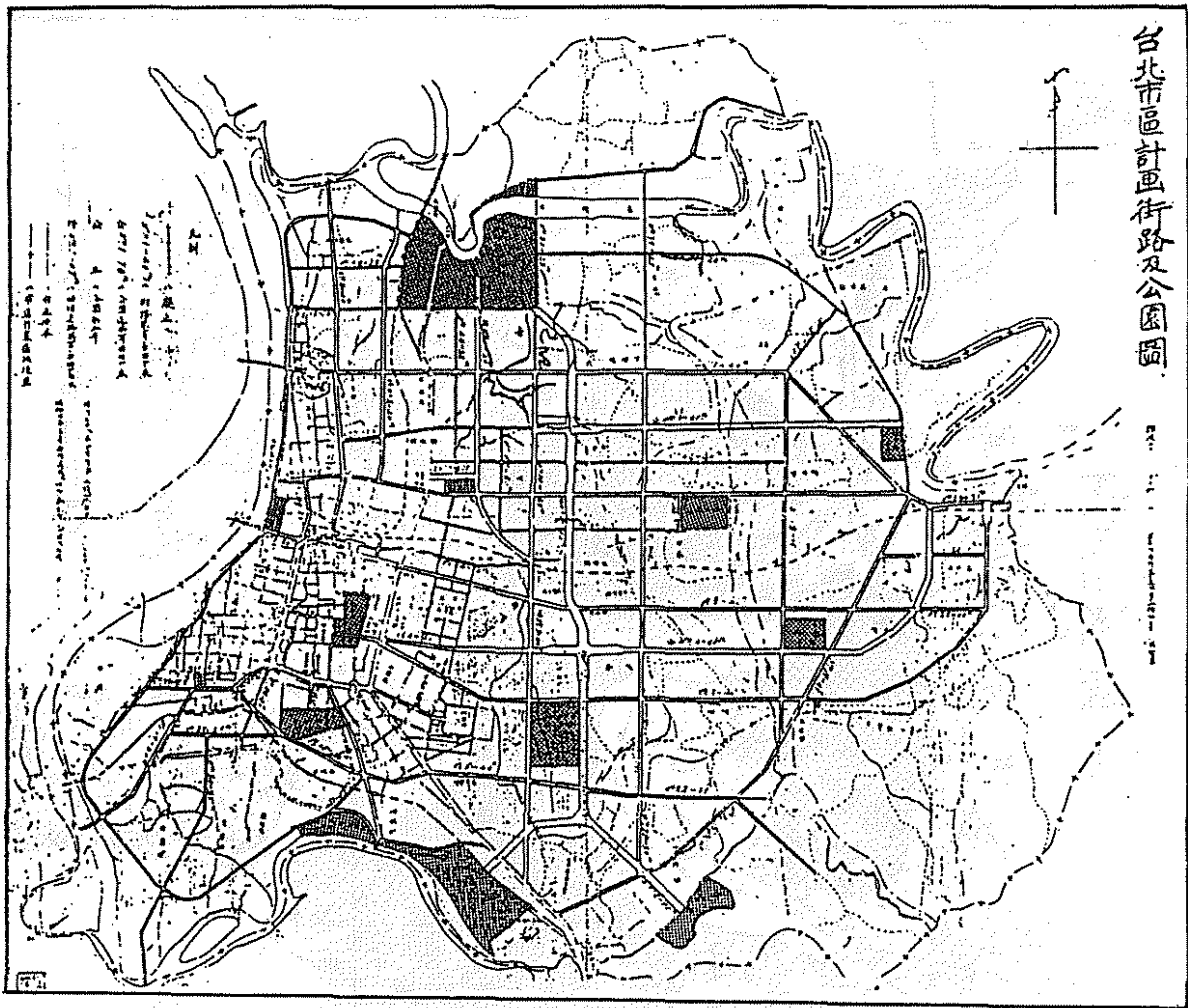


圖 5 1932年大台北市區計畫（注意：台北東區道路規劃及公園配置系統）

（資料來源：參考文獻14，台北都市計畫(1895~1945)）



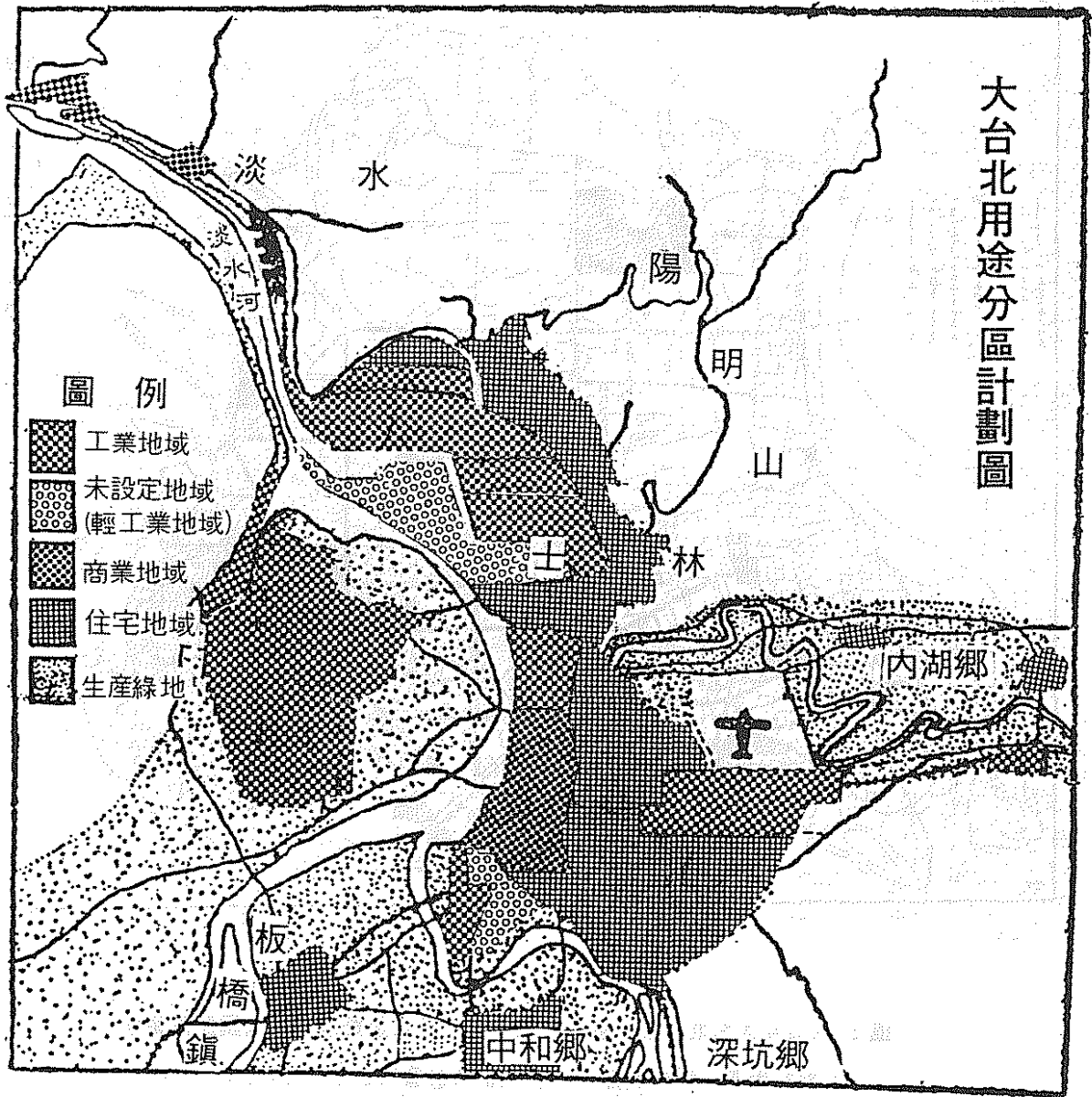


圖 6 1946年大台北都市計畫圖 (資料來源：參考文獻7·P.270)





圖 7 淡水港 (資料來源：日本地理大系(11)台灣篇)

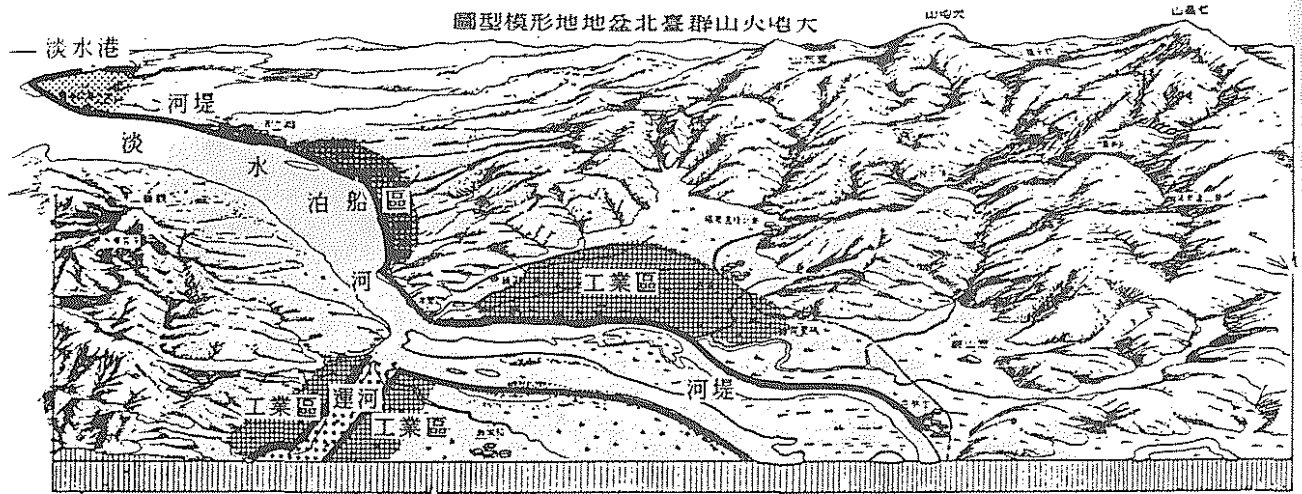


圖 8 台北建港構想圖 (原圖出處：日本地理大系(11)台灣篇，著者依參文獻 7 繪製)

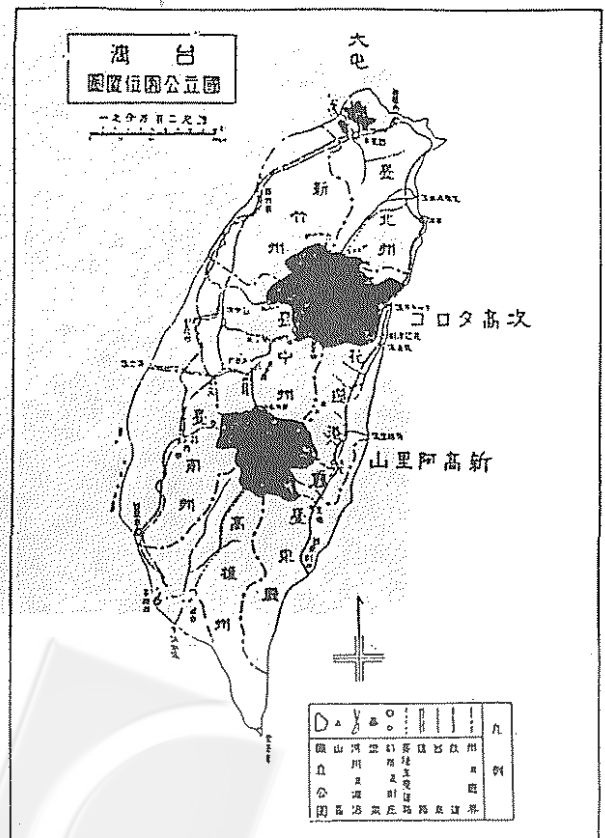
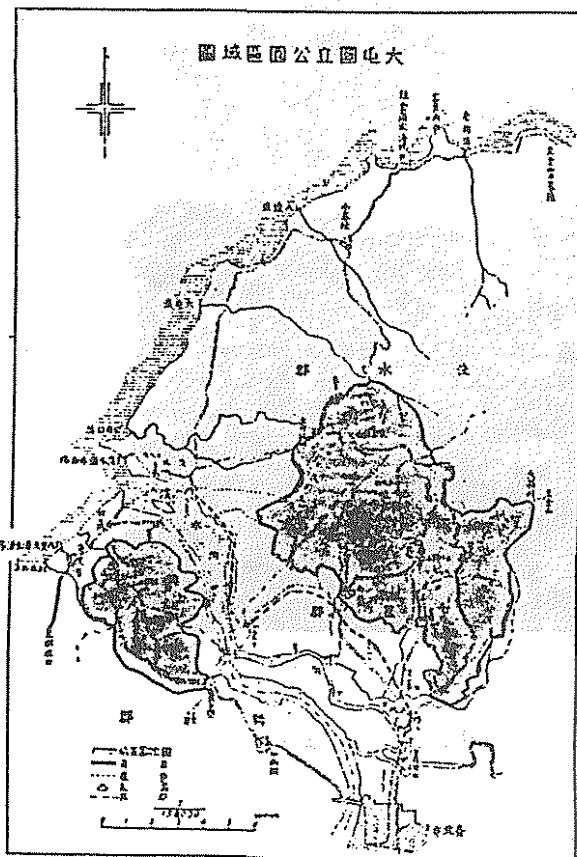


圖 9 大屯、觀音國立公園 (1935年府令76號公佈國立公園法，1937年12月27日劃設大屯國立公園) (資料來源：國立公園，第10卷第1號，P.3)

