

日治時期臺北的城市建設

文·圖片提供／黃俊銘（中原大學建築學系副教授）



▲日治初期（1911年）臺北的重要官廳：右上為舊臺灣總督府；右下為覆審法院；左上為臺北廳警務課；左下為臺北地方法院。（圖片提供／央圖臺灣分館）

日治之初，日本政府接收了清末洋務官員推動部分近代化的傳統城市，當務之急就是改造這些傳統城市，成為更符合時代的近代化都市。

最早的「臺北城內市區計畫」，於1900年8月23日公告實施，此市區計畫包括：街廓計畫（臺北城內市區劃分為13個街廓）、道路計畫（繼續保留並延伸原城內南北向的街道，同時規劃與城牆平行的新道路，形成城內兩種不同方向交錯的街道）、城門新設計畫（與城牆相接處新設街道，在原有的五處城門外，另增設九處新城門）、鐵道計畫（在臺北城北新設臺北停車場，原往北走的鐵道路線變更

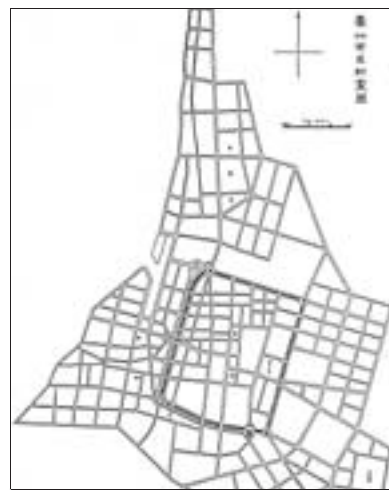
為往南行走，利用城牆外西側土地作為改良鐵道線路用地）、官廳街計畫（在市街中先將總督府、總督官邸、民政長官官邸等重要的官廳及官舍的敷地訂定下來，形成官廳街區）、公園計畫（除已設的圓山公園外，於城內設第二處公園「新公園」，並將城牆與城濠間土地設為公園用地）。



▲1900年公布的臺北城內市區計畫。

最早的這個市區計畫可說是專為居住城內市街的日本人所做的。當時日人統治臺灣的政情尚未穩固，市區計畫並未打算拆除整個城牆，使其繼續發揮防衛性功能，只增設一些城門，加強對外聯絡的交通。街廓的名稱雖沿用清末一些建築的舊稱，畫設的概念卻是將日本傳統的街廓制度，以及官廳街計畫移植到臺灣來。近代都市中不可或缺的公園被畫設鄰近官廳街，成為配合政治儀典與節慶活動的場域。城牆西側的公有土地畫設為鐵道路線用地的做法，雖避免了私有土地徵收的問題，卻在日後造成城內與大稻埕、艋舺街區間的交通障礙。

1901年6月1日又公告「臺北城外南方市區計畫」，經由大南門、小南門、南中門、南東門出城的道路繼續向南延伸，新設城南



▲1905年公布的臺北市區改正計畫。



▲實施市區改正後的臺北市區鳥瞰。

街、南新街、龍口街、古亭街等街廓，使日本人居住街區得以向南擴張。1905年10月7日又公告「臺北市區改正計畫」，將大稻埕、艋舺、臺北城內三市街連結為整體的市區，並使市區向城外擴展。

此市區計畫部分承襲了「臺北城內市區計畫」與「臺北城外南方市區計畫」，部分計畫的觀念和內容則做了變更。計畫概要包括：道路計畫（道路寬度依主次要設定為七個不同等級，再依等級規劃，在道路旁設置亭仔腳、人行步道或植行道樹等不同的做法）、給水道計畫、排水道計畫（市街兩旁排水道參考新加坡的開渠做法，連接至6條暗渠幹線排至河道）、城牆拆除與公園綠地計畫（「新公園」面積擴大為7.6公頃，同時舊城牆計畫全部拆除，做成環狀綠帶幹道，為車道、林蔭綠地與人行步道形成的「三線道路」；已拆除的西城門遺址上設置橢圓形公園外，其餘城門保存下來，與市街幾個交通節點同設為圓環綠地）、西門外低窪地填埋及淡水河護岸與船泊場設置計畫（低窪溼地計畫配合淡水河護岸計畫，填埋後畫

▲1932年的臺北市區計畫。

設為新市街，以連結臺北城內、大稻埕、艋舺三市街，並在此設置16.53公頃的船泊場，以利淡水河港運輸）。

此市區計畫顯示以人口成長率規劃市區規模的觀念，以人口年平均成長率2.5%計算，設定至1929年可容納15萬人居住的720公頃面積的都市規模。同時考量居住族群與土地使用形態的不同，設定不同街區不同的居住密度來發展市街。該計畫內容以交通及衛生為主要著眼點，為配合此市區計畫的執行，同年8月12日公告了「臺灣家屋建築規則」，規範衛生與構造安全的家屋，並延續清朝沿市街設置「亭仔腳」的做法，將之法制化，造就了日後臺灣都市騎樓景觀的特色。

同時環狀綠帶幹道、圓環綠地、公園計畫與配合道路的植樹計畫，顯示此市區計畫涵蓋都市景觀規劃的概念。

其中，船泊碼頭雖未依計畫執行，但淡水河護岸堤防得以興築，同時依給水道計畫與鑽井法令設置的消防水槽與消防栓，皆顯示都市防災的觀念。城西低窪地的填埋與重新規劃，使之成為

臺灣最早實施「區劃整理」（土地重劃）的實驗地區。而墓地、遊廓、屠宰場等特殊使用目的的土地，亦受到法令規制，可見此時已有土地使用限制的觀念。

臺北人口的成長遠超過原先的計畫，遂於1932年3月7日公告大臺北市區擴張的「臺北市區計畫」。預計至1955年可容納60萬人的都市規模，土地面積擴張為6,676公頃，範圍東至松山，西至淡水河岸，北至基隆河北岸部分地區，南至新店溪岸，幾乎涵蓋整個臺北盆地。計畫內容包括：幹道計畫（原市區計畫的主要幹道向外繼續延伸，規劃20至40公尺寬幹道）、公園計畫（畫設十六處公園，均衡配置於市區各處，總面積達256公頃，具休憩、景觀與防災功能）、公園道計畫（畫設50至100公尺寬的五條林蔭大道，形成都市發展的主要軸線，並連結各區域公園，形成整體的公園綠地系統，並具防空功能）、特種道路計畫（兩條特種幹線道路中央，設區域性大排水道）等。

爾後，此市區計畫在1936年總督府公告「臺灣都市計畫令」及相關法規之後，得以配合都市計畫的土地使用分區觀念，畫設居住、商業、工業等不同用途地域；在特定專用區的觀念下，畫設風紀地區、防火地區等專用區；在區劃整理事業下重劃土地，畫設區內街道，並取得都市公共建設的土地。此市區計畫在二次大戰前雖未能完全實現，卻對戰後的臺北都市發展影響深遠。