

第一章 緒論

第一節 研究前題及研究目的

本研究是「21世紀台灣建築發展趨勢及城市風格建立之研究」第二子題「以都市設計的觀點探討台灣都市城鎮形貌之地域性文化風格塑造之研究」的第一年工作。主要進行的是「台灣城鎮地域性風貌之研究」。

本研究的前提是以「都市設計」的觀點，理解城鎮形成過程中所蘊育出來的地方性城鎮形貌及其相關課題。近幾年，「都市設計」漸成為國內的環境規劃專業界常討論的話題，但是由於不同的關心角度以及不同的實踐經驗，造成大家對「都市設計」認知上的差異；本研究採取較廣的角度，視「都市設計」為一種可被所有環境規劃專業所分享的环境態度。事實上，Urban Design譯作「都市設計」並不準確，也產生一些誤解，但因其已成為普遍使用的名詞，暫不宜更改，但需全新界定其涵意。

Urban Design 在歐洲的城市脈絡中使用「Town Making」(Kostof S:1991)描述都市人造物(Urban Artifact)所具有的集體形式涵意，「making」譯作「生成」(台語)日文まちづくり意指地區環境經營，其涵意很廣，まち是指人聚集居住之處，づくり是「作、造」有規劃、經營、擬定、培養等多重意思，並且廣泛使用於其社會的日常生活中。這樣對環境制作事務的界定，也就是本文所認為的「都市設計」涵意。但需進一步藉由都市設計實務經驗來深入探討。因此，本子題的研究工作可分三個階段來完成：

第一年 台灣城鎮地域性風貌之研究

第二年 台灣城鎮地域性風貌之都市設計操作方法之研究

第三年 台灣城鎮地域性風貌之都市設計專題研究

基於上述研究前提及分年的工作內容，本年的研究目的有：

- (一) 擬定形塑地域性城鎮風貌之理解架構，以瞭解台灣城鎮實質形態之現象與課題；
- (二) 初步整理台灣各城鎮中具有地域性潛力的都市資源。
- (三) 以較具代表性之城鎮實例，說明地域性的都市資源如何納入都市設計的構想。

第二節 研究背景與範圍

在世界各國的都市化過程中，拒絕地域性形成的「國際式樣」（International Style）建築曾經主控了「現代」都市的實質形式。同時，以經濟性及機能導向的現代都市計劃理論更使得後工業化的都市愈來愈趨向一種普同的意象，而失去了其應有的地域性特質；再加上都市過度的發展，及科技意識的膨脹，使得生存環境快速惡化，尤其是開發中國家更是不可自拔。然而八〇年代的「區域主義」（Regionalism）提供了第三世界國家一個反省的角度，以恢復其環境的地域性價值為都市城鎮發展的方向。雖然並未發揮全面的效果，但的確影響了環境專業的態度；台灣的環境專業界當然也受到了這樣的思潮衝激，引起了學術界的關注與反省，「地方性」與「地域性」這樣的觀念也經常被提起；本研究的動機也許正是在這樣的情境之下形成。不過本研究關注的「地域性」問題，與七〇年代「鄉土文學」論爭所涉及的「本土性」、「鄉土性」或者與爾後演變成論述對抗的「地方性」有何異同，必須事先說明。

一、台灣「本土意識」的形成及其背景

台灣自康熙廿三年（1684）侵入清朝版圖成為福建省轄下的一府之後，三百餘年來有關漢人移民的社會演進現象，可以說是內地化（漢化、大陸化）（李國祁，1978）與土著化（本土化）（陳其南，1978）同時發展的。雖然台灣設府，但早期漢移民在意識上仍存在閩、粵、漳泉籍貫之分，各地的家廟祠堂的建立正說明先民不忘故土的情懷；同時，海峽交通的阻隔以及台灣本島資源的富足也造成土著化的發展，由台藉入取的科舉制度（如開台進士之銜）中可以體會到台灣的地方意識在甲午戰爭之前已形成，但並未產生獨特的「台灣意識」；日據後，台灣在日本人之殖民政策之下，漢人在社會上、經濟上的所受到有別於日本人的待遇，使得土著化的漢人在法律上成為次於「日本人」的「本島人」，這種在意識上產生的「台灣人」的認同，是日本殖民高壓政策下的產物。（伊章義，1984），也就是說「台灣意識」是在殖民地政策的差別待遇之下，而產生的民族意識。

戰後初期，因政治的考量，中樞強調「中原意識」的認同，使得「台灣研究」被概化為強化「地方意識」的政治禁忌；六〇年代台灣省與各縣市地方志陸續編纂刊行，本土性的研究

亦逐漸熱絡。到了七〇年代之後，無論從社會、經濟、教育、美術等方面都有相當深度的史學研究成果，也有民俗、諺語、禮儀方面的著作出版。尤其近十年來，隨著政府的開放政策，實施解嚴、大幅政治革新，也使得「台灣研究」從較隱性的地位解脫出來，形成一股熱潮。

在戰後四十多年的歷史過程中，「現代化」與「本土化」一直是知識界長期的論爭。回歸本土的地方意識與西化衝激所形成的「現代化」意識的對話，在七〇年代引起了被色彩化的「鄉土文學」論戰，雖然只能算是意識型態的對立與抗爭，揭露了台灣在長期政治一元化的經驗之下的政治、經濟、社會各層面的結構性問題；但是無可諱言地，鄉土運動確實帶動了知識界在各方面對台灣本土問題的關懷；在空間方面，有反污染的環境保育意識的覺醒；有古蹟維護及聚落保存的本土建築的認同；有地理學界（以及空間理論學界）引入現象學等向度的人文地理思潮，逐步轉移實証主義的研究範疇，並質疑大中國主義在塑造台灣地方面貌的妥適性。雖然以台灣經濟掛帥的資本主義特異體質，加以缺乏調整力的行政經驗限制之下，這一般反省熱潮並未造成根本的政策上的改變，但是至少已形成了不得不承認的「本土意識」；至於近年來隨著政治的開放及兩岸關係的改善，而引發的「統獨」之爭，也只能視為籠統的「民族意識」所簡化而成的兩種對立的「民族國家」概念，以中原為認同對象的中國大一統的立場，相對的以台灣為認同對象的獨立國家立場。這個現象中回歸台灣的「本土意識」與日據殖民政政策高壓下所產生的「台灣意識」有其基本上的差異；而「統獨」之爭所造成模糊的本土認同的情緒，與透過文化反省所蘊育而成的「本土意識」是大不相同的。

二、台灣城鄉發展的經驗

（一）城鄉發展不均

戰後初期的台灣正當歐美經濟力的整合而向第三世界國家推銷「現代化理論」的時期，在穩定政局及經濟發展的雙重要求之下，台灣隨同其他低度開發的國家與地區，主動地選擇了跳躍式的「現代化」進路，接受了西方「科技經濟複合體」的模式，但同時放棄了傳統的、本土的價值與認同。往後，在經濟上更強化了其「邊陲」的地位，愈來愈不易改變其經濟掛帥的體質。再者，台灣資本社會運作經驗中，空間被化約成了資本，空間的「使用價值」被「交換價值」所取代，土地政策又無法規範市場的炒作，在如此先天不良而後天失調的狀況

況之下，城鄉發展不均的現象是可以很容易理解的。

（二）西化的規劃觀念

在城鄉規劃方面，由於六〇年代經合會邀請美國都市計畫專家規劃林口新鎮，移植與本土環境及生活需求毫不相干的西方規劃技術；同時早期都市計畫專業技術人員也都是接受美國專業教育，自然地以戰後發展的美國都市為範本來發展我們自己的都市城鎮；（這個現象直到現在還存在著相同的問題）。

（三）建築形式的宰制

在建築專業方面，台灣在日據時期曾經累積了相當水平的建築施工經驗，而由於較具規模的建築物仍然是由日人主導設計，對台灣的專業技術的培養也只是在施工營建方面，僅有的兩所建築學系（科）也是以建築工程為訓練重點，光復後陸續成立的建築學系乃都以美國的大學課程為藍本，以包浩斯的教育方式（事實上是簡化後變了質的包浩斯）取代了布雜的教育方式。因此，設計成為了訓練的重點，而歐美的建築形式也成了師生學習的對象。雖然在「鄉土文學」論戰之後所引起的本土建築熱轉移了學生一部份歐美建築的注意力，但始終只是在建築的形式上操演設計的手法，從未能在建築教育的目標或作法上有任何顯著的改變。換言之，具有本土性、地域性的建築思考只停留在學生習作的層面上，卻從未影響到建築實務界。相對地，在七〇年代的台灣房地產界開始熱衷象徵「現代化」建築的玻璃帷幕牆的高樓設計，配合經濟的景氣，這種不具任何地域性特質的「玻璃大樓」有如雨後春筍般快速地為台灣大都市穿戴起「現代都市」的外衣，爾後逐漸漫延到了都會區的外緣城鎮；八〇年代「後現代建築」風潮又透過歐美建築雜誌，造成建築設計的流行，這些表面的形式立刻被商品化而轉換為房地產的買點。同時，在都市計畫土地分區管制的容積率實施之下，建築物造型從以往的方盒子的限制解脫出來，「後現代建築」形式的自由表現更是變本加厲地使得原本就失去地域性的都市城鎮形貌變得混亂而失控。雖然「都市設計」的觀念漸漸地被專業界提起，但仍無法具體改善日益惡化的都市景觀。

綜觀上述之背景，本研究之「地域性」的關懷是源自於台灣都市城鎮的空間現實，以及對現代都市發展經驗的反省，是以一種尊重土地與人的生存關係的態度，發掘所有與人文地景、空間結構與形式、常民文化相關的資源，以提供城鎮發展其具有「地域性」風貌的基礎

。這樣的內容與近來因意識型態對抗而產生的概念化及符號化的「本土性」及「地方性」是不同的。有關本研究的空間範圍僅界定與台灣的城鎮尺度，而不涉及較大的都市及都會區的理由是：台灣都市及都會區的發展現況中，由於「現代化」程度較深所存餘的「地域性」資源較不清晰，也很難有整體性的討論；而相對台灣的中小城鎮及鄉村，因土地炒作尚未失控，且發展密度亦未失調，故仍可比較容易發掘出具有「地域性」的發展資源。再者，若不及時面對這個課題，俟都市發展壓力轉移到了城鎮鄉村的層級時，後悔都來不及了。因此，本研究的空間範圍集中於台灣的 312個城鎮。

第三節 台灣都市實質現象有關地域性之問題

由上節的討論中可知現代都市發展過程中「地域性」逐漸消失的現象，是一個世界共同性的都市問題。若將如此的觀察著眼在台灣的都市城鎮的現況上，即可發現許多實質環境中有關「地域性」消失的事實，現依不同之空間規劃尺度簡要說明如下：

（一）區域的範圍

1．城鄉發展不均衡

由於由上而下之都市發展的決策方式，形成資源集中於都會區，造成城鄉發展不均的現象，地方發展的機會相對減少，更妄言地域性的經營。

2．區域性重大建設對地方之影響

六年國建之新鎮開發、工業建設及交通建設，對地方建設不足的城鎮而言，非但不能為地方城鎮帶來自主性的發展機會，反而將會產生「回洗」(backwash)的影響，地方資源將更易流失。

3．非都市土地之大規模開發對自然人文生態的影響

近來高爾夫球場的興建以及民間「造鎮」計畫，均對自然與人文生態造成極大的破壞。雖然最近中央法令規範逐步修訂，但是開發導向的壓力也日益增強；因此，政府的「新鎮」建設更應該以生態的觀點考量其開發的適宜性。

4．自然地景及人文地景的保育不足

台灣地景的變化受到經濟政策影響極大。以彰化為例，原本居台灣首位的富饒水源及土地資源，在缺乏保育的政策之下，淪為重污染的小型工業的犧牲品，漁產養殖及僅存的水稻田也因抽用地下水造成危害。其結果則是自然與人文地景原有之地方特色無法保育經營。

（二）都市城鎮範圍

1．現行都市計畫工具不足以有效控制實質環境品質

合理的都市計畫並不能保證環境的實質品質，這是各國都市發展面臨的困難，需要增加並改善都市計畫的執行工具，目前已有許多成功的實例。而台灣都市計畫法令多如牛毛，但實質環境品質卻反而失控，顯然在工具上及執行上有很大的問題，地

域性的經營也失去了應有的基礎。

2. 都市計畫及公共建設經常成為破壞地方性人文及自然資源的主因

早期台灣都市計畫的土地使用及計畫道路劃定時，並未考量歷史文化的都市資源的保護，以及對自然資源的尊重；近期的公共建設也因過於依賴技術解決都市問題，自然資源也造成破壞。如：歷史老街的消失、計畫道路系統對生活路徑網路的影響、山坡地的開發、河濱水資源的隔絕等。

3. 公共建設缺乏空間品質上之協調配合

都市建設之規劃單位與不同之工程執行單位之間的位階層級問題，是造成公共建設工程各自為政的主因，就因為缺乏計畫層次的統籌與協調，普同性的工程手段經常造成對地域性環境特色的破壞。

4. 都市管理失控，造成混亂的都市景觀

台灣都市景觀的混亂紊雜，主要是因為空間使用上管理失控。如廣告招牌無視於法令的規範，造成視覺上的重大污染；被遺棄的公共空間，因不良的管理而成為都市的死角；屋頂及法定空地的違規使用而造成之景觀及安全問題等，均遮蔽了具有地域性特色的景觀表達。

）地區範圍

1. 大型建築開發對地區服務、自然環境及人文脈絡有負面影響

大規模的建築開發為了建立其特定的產品形象，常特意地與原有之地區特質相異，而凸顯其個性；結果卻與原有之地方生活脈絡、文化特質及自然條件處處脫節。

2. 普遍性之開發獎勵辦法，無法對應特殊之地域性條件

如「綜合設計鼓勵辦法」及開放空間之獎勵目的，在於暫時解決建成地區開放空間不足及基地整合之問題，但在都市邊緣或市重劃地區並無上述問題之地區亦可通用，則造成與環境極不協調之景象。

3. 古蹟及歷史街區之保存維護缺乏有效之執行工具，無法結合地方發展的特性

由於政府長期對文化工作的忽視，且缺乏具體的文化資產保存措施，造成一般居民對保存工作的誤解，形成極大的阻力。而事實上，對具有歷史文

化價值的歷史街區而言，保存計畫反而是地方再發展的契機及地域性特色經營的途徑。

4 · 地方環境建設公共事務缺乏居民參與的過程

地方環境的實質問題只有生活在其中的當地居民才會真正瞭解，地方的發展也必須透過居民日常經營，而由上而下的計畫決策經常無法納入地方的期望，自然更難照顧到有關地域性資源的發掘與經營。

(四) 建築範圍

1 · 商品化之建築造形式樣取代具有地域性特色的本土形式

台灣的不動產市場直接帶領著建築專業者的造形設計取向，西化的影響也使水土不符的建築形式快速地泛濫，雖然近年來傳統的建築形式受到「後現代」建築作法的影響而被重視，但也只是概念化形式的表現，與具有地域性的空間形態無關，僅具商品符號的功能。

2 · 建築環境控制過份依賴機械技術，無法反應適合本地氣候條件的建築形式

台灣的氣候條件在地理的分佈上有其明顯的差異，而建築物調節室內環境的方式，應該能反映不同微氣候的條件。但事實上，建築環境控制因為過份依賴機械及現代人帶來的「科技意識」價值觀，使得建築物的造形落入毫無地方感的普同化意象，無法與自然對話，更無從表達回應地域天候條件的建築形式。

3 · 缺乏針對生活方式變遷對空間規劃設計影響之研究

台灣都市化過程快速，生活方式的變遷亦大，但住居生活與公共生活中仍有相當深厚的文化習俗。「常」與「變」在生活中的豐富交集，正是表達人文性的地方風貌的主題。由於研究工作不足，無法影響實質空間的規劃與設計。

總之，由區域到建築的範圍，台灣的空間現實是「科技意識」與商品化的空間資源取代了原本具有生活力的「地域性」條件，而「地方感」的消失與「地域性」的模糊將為台灣都市城鎮發展造成不幸的後果。

第四節 研究方法及流程

一、研究方法

(一) 文獻回顧

1. 整理目前有關台灣都市發展之研究論文、專書及歷史文獻；以建立台灣都市經驗的基本資料。
2. 整理有關研究都市實質形貌之理論及實例，建立理解都市形貌之研究架構。
3. 整理台灣有關「城鎮風貌」「風格」「地方特質」「地域性」等課題之討論，及其所對應之真實現象；並回顧一般探討「空間」知識之階段性成果。

(二) 田野調查

以「田野工作小組」之工作團隊進行台灣城鎮風貌之田野調查工作，建立說明地域性城鎮風貌實質條件的具體實例。

(三) 圖說資料整理

1. 空照圖：

全名為「台灣地區相片基本圖」共有三版，分為六十七年、七十年二版；第三版正在修測，部分地區已完成。由台灣省林務局農林航空測量所測製。圖上可見清楚之建築物形狀及地景。

2. 台灣堡圖集：

明治三十七年（1904）測，由臨時台灣土地調查局調製。主要記錄當時之街庄關係以及土地開發的產業模式；市街及村莊聚落皆有清楚標示。

3. 都市計畫圖：

原圖約製於民國六十四年（1975）前後，圖上可看到當時市街都市計畫範圍內的開發規模及公共建築位置。

二、研究流程

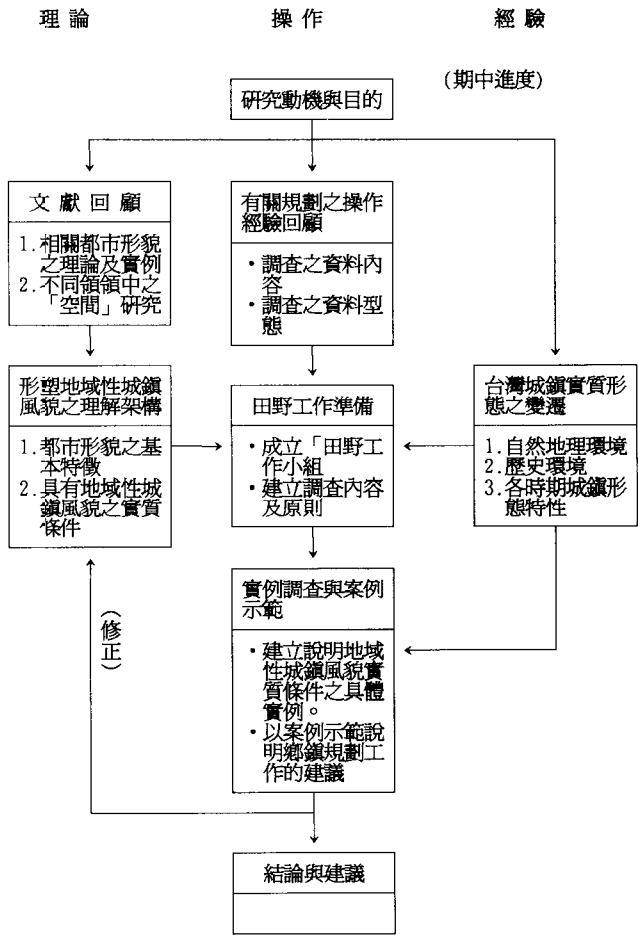


表1-4-1 研究流程表

第五節 基本認識與名詞定義

城市的形貌 (appearance) 是城市環境整體的呈現，包括了建築物、人爲的工程建設、植栽、地形地貌以及自然環境的特殊元素。而其呈現的結果，是居民透過各階段的經營機制所建構而成的。因此，城市的形貌是在特定的歷史社會背景中，具體反映了集體的生活經驗及營建法則。

在傳統的及歷史的城鎮形成的經驗中，我們仍可深切地感受到其「地方特質」。反觀「現代都市」所呈現的形貌，雖然反映著許多「現代化」具體的成就，但是並未能反映本土的環境條件及居民的群體生活經驗。然而這些與城鎮環境經營及實際操作經驗相關的課題，正是「都市設計」所關心的課題。因此，本研究的前提是以都市設計的觀點，理解城鎮生成過程中所蘊育出來的「地域性」城鎮形貌及其相關課題。

基於上述研究前提，本報內告內容概述如下：

一、有關空間論述的轉變

有關「空間」的論述及觀點，主要來自於經濟學、地理學、社會學、人類學、考古學、心理學、建築理論、政治經濟學等。審視其內容、理論性質及價值取向，大致可分成三種類別：

(一) 受實証主義影響之空間論述

主要以理性取向的功能及經濟觀點，討論空間結構與都市發展之關係，但忽略了空間在社會、文化、心理層面上之屬性。雖然在行為地理學、人文生態學、結構人類學等各領域加入人文主義的關懷，但終究是一種靜態的、概念化的、形式的實証研究，仍無法納入「人」真實經驗及個別文化上之差異。

(二) 對實証主義及形式化結構主義的反省與批判

1. 現象學對地理學及建築學的直接影響，是將空間從客觀世界的形式中解放出來，回到「生活世界」與人的日常生活經驗、記憶、意義對話，並以「地方」(place) 取代空間概念。
2. 林區 (K. Lynch) 將城市知覺形式及感覺品質的探究與空間實踐結合，並試圖建立規範性之理論。
3. 都市符號學 (Urban Semiotics) 也拓展了對都市意象、都市文化形式意義傳達及建構的理解。

- 4．社會文化向度的建築理論將建築問題由形式的精英主義窠臼裏釋放，回歸其所屬的文化環境。
- 5．批判取向的政治經濟學空間論述，視空間為一種既定的關乎歷史所建構起來的社會關係，可藉由社會實踐的經濟、政治、意識型態層面的結合去認識。
- 6．「空間—時間結構化」的建構的結構主義（Constituted structuralism），是試圖將社會理論與實踐置於時間與空間相互組構的形勢之中，「地方」是個人成長、日常生活軌跡與社會結構互動形塑的結果。

由上述的回顧中可以認識到空間論述的轉變，是由實証主義所產生的目的性理論應用進入人文性的反思，重新獲得「地方」的意義；同時，政治經濟學的角度更可以提供我們對空間的洞察力及對結構性問題的批判力；「空間經驗」、「空間結構」與「空間意義」的被強調是重要的貢獻。但是，由「地方理論」所開拓的空間經驗，與空間結構意義之間的關連仍無法結合。因此，試圖縫合其間的斷裂的空間實踐，是尋回漸失的地方性的主要努力方向。

總之，相關於本研究的空間課題是：如何面對缺乏自省的工具性技術專業，及科技理性的認識論盲點；以及如何面對普及全球的「現代化」美學觀，所導致的均質化的城鎮形貌，並設法反映本土環境條件及居民的群體生活經驗。

二、名詞定義

本研究主要工作內容之一是提出形塑地域性城鎮風貌的理解架構，在討論過程，常需藉由一些概念來幫助研究進行；因此要先對本研究過程中常用的概念做一清楚之界定：

（一）地域性（Locality）

城鎮因其自身特有的時空條件（歷史／地理、人文／自然），在實質環境上形成可使人記憶，或帶給人獨特感受的現象，則稱該地具有其「地域性」，表示不同城鎮或地區的地域性彼此間是有差異的。也就是說，地域性是指認城鎮或區域特性之重要指標，在其內容上，承載了居住者諸多生活經驗及集體記憶，而可讓居住者認同自身為該地方的一部份。

（二）都市過程（Urban Process）

本文所要討論的城鎮實質形態變遷，主要針對其都市過程與實質形態之間的關係；也就是探討有關城鎮空間條件的時間性轉變；以及城鎮變遷背後法制及經濟的

作用情形。都市過程是視都市爲一動態的現象，並沒有最終完美的一刻；而是時時刻刻處理著都市各階段性形式與都市居民真實使用之間的調適。

（三）台灣城鎮

對於台灣城鎮的定義，在範圍上指目前的「台灣地區」；在內容上主要建立在台灣早期開發過程中的街、庄產業關係。「街係人家稠密的街市，住民以工賈爲主，爲一帶地方交通產業的中心地。庄或稱爲莊其住居大多以耕稼、伐木、捕魚爲業。」（戴炎輝,1984）台灣城鎮往後的發展主要是以此爲基礎，依著各市街所具有的條件而發展起來。因此本文所探討的城鎮，主要以清末時成形爲市街的聚落爲起點，衡之目前之狀況而選定。

（四）城鎮形貌（Appearance）

形貌是指客觀存在的實存物，可被人的感官所感知的現象，就其內容來看，致於實物的形式結構（formal structure），也就是可以用形態（type）的觀念來理解。城鎮形貌是指可被體驗感知的具體實質空間形式。以其生成的角度來看，城鎮形貌是在都市過程中所生成的人爲環境，是人在特定的地點，透過時間連續的作用之下，以其經營空間的觀念、能力及技術，在自然的條件之下所完成的具體環境形式。

（五）都市設計（Urban Design）

都市設計所關心的課題是實質三度空間品質，包含了都市空間與都市活動。若是單純的都市機能的觀點著眼，是無法理解「都市過程」中所引發的地方特徵、場所特色、共同記憶的問題。因爲城市的變遷是透過時間與場所的連續沉澱而成，城市的歷史是展現過去的驕傲，也編織了未來的憧憬。同時，城市是一個單一旦整體的現象，是由城市的空間形式、功能以及人們所賦與的理想與價值複合而成的。

若從文化的觀點來看，都市設計是指空間、時間、意義與傳訊的組織，而這組織的規則是系統性地與文化相連貫。簡單地說，文化在此所指的是一個群體共享的文化規則而生成的。換言之，「都市意義」的集結是透過具有共識的空間形式營造規則所生成的實質環境而傳達的。由此觀之，都市設計是討論集居空間的集體形式與空間的問題，關注的課題是特定地方的時間、空間與社群活動性的特殊問題，也正是有關「地域性」特色的問題。

總之，都市設計並非指藍圖式的規劃，也非指大規

模的設計。在觀念層次上是指「城鎮的生成」(Town-making)，在實踐層次上是指環境經營的規範及公共領域的品質控制。

第二章 台灣城鎮之都市形態的變遷

本章之目的在於瞭解台灣的城鎮變遷在自然環境及歷史的條件之下是如何發生的。內容包括三節：

第一節有關自然環境方面，主要從台灣特有的地形特徵所能提供城鎮發展之立地條件；著重在墾拓時期產業資源的開發而形成的早期集居生活關係；並且瞭解在穩定的社會發展過程中，自然所提供之條件及限制如何表現在人類集居生活的經營中。

第二節有關歷史環境方面，主要從台灣開發過程獨特的歷史經驗中，提出其影響城鎮形態發展的歷史性因素，以做為探討其城鎮形態的基本看法。

第三節從都市形態變遷的歷程探討台灣城鎮之都市意義、功能及空間形式，以做田野調查工作中有關城鎮形態分類的基礎。

第一節 自然環境

台灣為中國大陸東南海岸外的島嶼，葡萄牙人東來，行經台灣東岸，見其山勢雄偉蒼翠，稱之為美麗之島（Formosa）。台灣島形如如蕃薯，南北長，而東西短。北起高貴角，南至鵝鑾鼻約 390 公里，東起秀姑巒溪口，西迄濁水溪口，寬約 140 公里。面積 36103 平方公里。地處亞熱帶北迴歸線通過其中。北與琉球群島相望，南隔巴士海峽與呂未島遙相對峙。東邊臨太平洋西緣之深海溝。西岸與中國大陸福建海岸相隔，其中隔寬不到 150 海里的台灣海峽。

一、地理形勢

台灣多山，且偏於中東部，故僅在西部有一比較開廣之平原；在山區延伸下來的邊緣，有連續的丘陵帶。丘陵之間，有若干局部的盆地與沖積扇。這丘陵地部份約佔全面積之三分之二，而就相對高度而言，其相對高度低於 100 公尺者，實不足土地總面積之 25%，這說明對農業發展的限制。（見圖 2-1-1）



圖 2-1-1 台灣的絕對高度圖

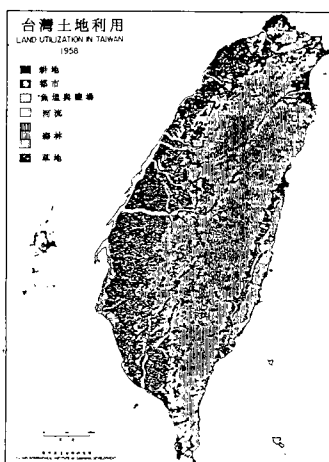


圖 2-1-2 台灣土地利用圖

島之中央由中央山脈、玉山山脈、阿里山及海岸山脈四大平行背斜山脊南北縱貫。由於脊軸偏近東側，故西側形成緩坡，因眾多河川之切割，形成綿延之台地地形，並造成沖積平原，這些平原即為早期移民文化之搖籃，如此之立地條件這說明台灣的地形特徵。（見圖2-1-2）

台灣地區海域的離島包括：澎湖群島、綠島、蘭嶼、金門及馬祖列島。因其地理位置不同地形地貌及氣候條件也各有特色。

二、氣候

台灣之氣候，以高溫、豪雨及多風為共同特徵（圖2-1-3）；但三者之季節變化與區域差異均甚明顯。且所處緯度較低（ $21^{\circ}50' \sim 25^{\circ}20'$ ），北迴歸線通過島之中部，故氣候富有熱帶性。全島南北氣溫相差大多，但因島中央之高山大嶺，溫度的垂直變化甚巨。從平原到高山，台灣實包括熱、溫、寒三帶（圖2-1-4）。山地與平原不但氣溫不同，且其降水亦異。南北縱貫的高山，其走向與盛行季風斜交，形成了西南部與東北角氣候的季節懸殊。對於自然植物、開發過程、聚落形態、土地利用乃至作物配合方式，皆有明顯的區別。

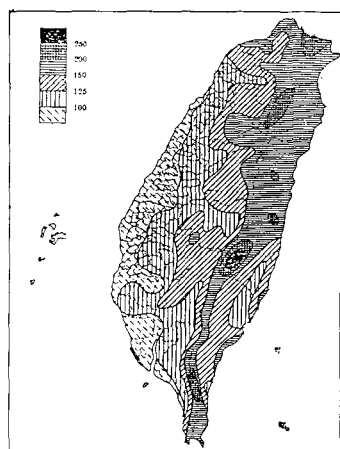


圖2-1-3 台灣全年雨日圖

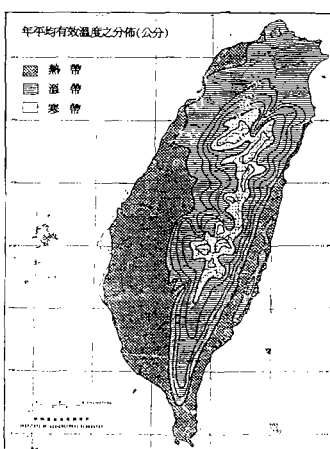


圖2-1-4 台灣全年平均有效溫度之分佈圖

三、地質與土壤

石質土為台灣分佈最廣的土壤，約佔全省總面 45%，中東部廣大山區，由於地勢陡峭與雨水豐沛，沖刷易而成土壤，故土壤發育不良，幾皆包含碎石塊。一般土地利用，主要生長森林，間有雜草；少數地區則被墾為農田雜作。

沖積土分佈次於石質土，沿海平原及盆地均屬之，除少數礫石沖積地外，皆已闢為農田，成為本省主要的農耕地帶，其面積約佔全省土地總面積24%（見圖2-1-5）。

就土壤本身組成來看，紅棕壤為台灣之標準台地土壤，分佈於 500 公尺以下之台地與丘陵地，組織大體粘重，是強酸性反應，土地利用以栽培茶樹、柑桔、鳳梨與香水茅等為主。

一般來說，台灣土壤之肥力甚低。但因人口壓力奇重，為了增加農作生產，土地必須精密利用，除講求水利灌溉外，並須多用肥料。

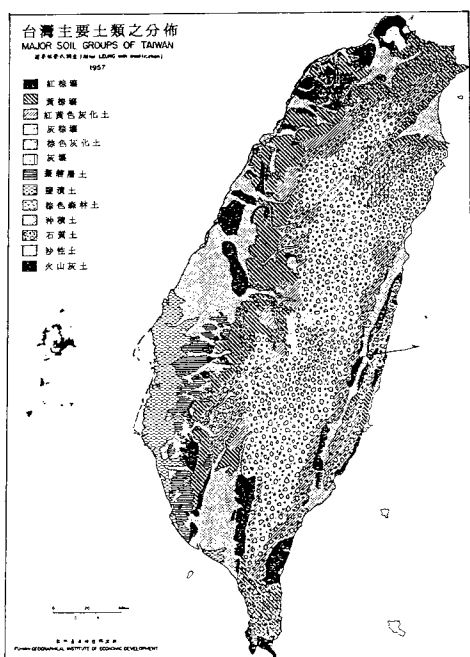


圖2-1-5 台灣主要土類之分佈圖

四、河川

台灣因島小而山高，所有河川皆流短湍急，由中央山脈往二側流入海洋。大多數河川，只有在雨季洪水期內才見河形，因此，台灣所有河川，除淡水河和基隆河外，皆以溪爲名。

發源於中部山地的較大溪流，中上游皆成峽谷，偶有河曲，出山進入平地，河道多甚分歧。下游形成廣寬之河灘，礫石充塞，盡成棄地。（見圖2-1-6）

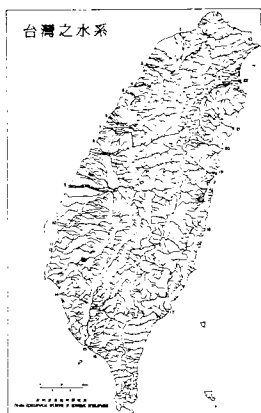


圖2-1-6 台灣之水系圖

五、海岸線

台灣爲海島，其早期墾拓實與大陸對渡的關係息息相關。本島海岸線之性狀，東部與西部顯然不同。東岸大都均甚陡削，深水直逼海岸；蘇澳與花蓮之間，爲斷層海岸線，尤稱驚險。

西部之海岸，則甚淤淺，平直單調，而以中段爲然。在竹南與北港之間，幾難辨真正海岸之所在。濁水溪口以南，海岸與東北季風斜交，形成許多岸外洲（off-shore bar）、沙尖（spit）與瀉湖（lagoon）。

因海岸平直，缺自然港灣，較佳之港口，僅有基隆與高雄二處，一北一南，分掌全島對外的航運與貿易。

總之，台灣本島面積雖然不大，但是由南至北，由西至東的變化卻很是顯著，無論在地理形勢、海岸線之地形、氣候、植栽條件等均對城鎮的生成及都市過程有直接影響。而城鎮形貌的地方性特質中之一部份也直接受其特有的自然環境影響。此點在第四章第一節再詳述。

第二節 歷史環境

台灣的城市從清領時期至今，隨著自然地理條件的轉換，地理區位的不同及不同的時期等，扮演著不同的功能，而功能的變遷亦意味著都市意義的轉變。本研究從功能，地理區位、都市意義及經濟發展的角度，詮釋台灣都市功能的變遷。

一、清末以前

澎湖位於臺灣本島與大陸之間，漢人最早發現，然後以澎湖為跳板來臺。澎湖靠近臺灣南部，故漢人對臺灣的移殖以南部為先，所以臺灣市鎮的發展也以南部為早。1875年臺灣15個市鎮中，八個位於南部（見圖2-2-1）。在此15個市鎮中，港口有9個，其中基隆、鹿港、安平和東港為海港，鹽水、朴子、北港、艋舺和大稻埕是河港。以上是1875年比較大的港口，在此年前後還有許多港口，例如淡水、三峽、麻豆、汐止、板橋、梧棲、布袋、高雄、馬公、新莊、大溪、後龍和蘇澳等地。

臺灣開發初期大部分的市鎮是港口，形成港口市鎮的主要原因幾點：第一，移民自大陸乘船來臺，首先建立的根據地都是能停泊船集的海港和河港；第二，繼續來臺的移民都在已建立的港口登岸；第三，臺灣的土產與農產品的輸出及日用必需品的輸入都要依賴港口；第四，當時島上土地開闢尚不多，陸上運輸不便，水運遠比陸運為優，因此臺灣已開拓各地間的聯絡都利用海運與河運。（李瑞麟 1973:3）

此時期的城鎮以具有軍事、行政及商業的功能為主，1875年後，所發展的城鎮，主要以商業的功能為主，如淡水以茶、硫磺的產業為主，梧棲以樟腦為主，布袋以製鹽為主等。馬公因其地理位置的特殊，具軍事及行政的功能。

到1895年，除原有15處市鎮外，又增加三處，即淡水、三峽與北斗。淡水為海港，三峽為河港。大稻埕、艋舺、宜蘭、新竹、彰化、北斗、嘉義、北港、朴子、鹽水、臺南、鳳山和東港因居於四周農村的中心位置，是貨物交易中心（簡稱鄉村中心，參見圖2-2-2）。基隆、臺北、宜蘭、新竹、彰化、嘉義、臺南和鳳山又因位置適中被選為府、縣或廳的行政中心。清末通車馬的公路已完成下列各線：嘉義—臺南—鳳山—屏東—潮州—枋寮，鳳山—旗山，屏東—萬丹—東港，淡水—金山—基隆，淡水—臺北—基隆，臺北—楊梅—新竹—苗栗—彰化及蘇澳—花蓮。並完成基隆至新竹的鐵路及八斗煤礦至基隆碼頭的鐵路。因此基隆、臺北、新竹、臺南及鳳山等地又成為陸上

運輸的中心。安平、左營與鳳山在早期是對抗山胞土著與外來侵略的軍事重鎮，到後來漢人移入眾多而山胞退入山區，則成為抵抗土匪的堡壘。軍事上的重要性的到清末才漸消失。北港因媽祖廟成為宗教的聖地。

清末因河流上游森林的砍伐，水土流失甚劇，造成港口的淤塞，河港失去運輸的功能，很多港口因此衰落下來，如安平與中港便是。

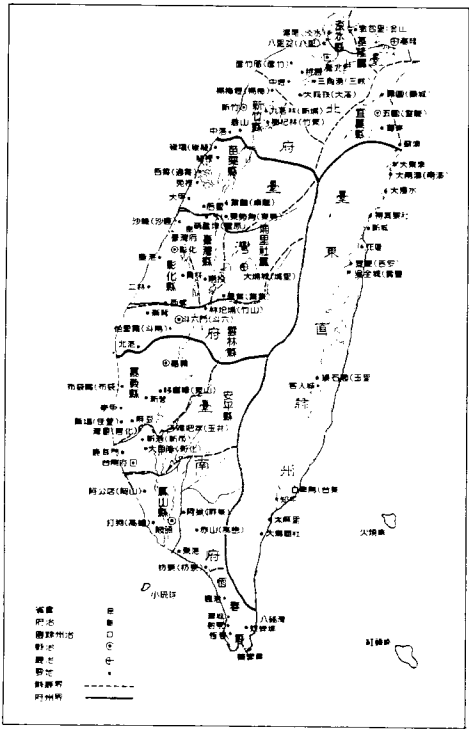


圖2-2-1 光緒初期台灣行政區畫圖

二、日據時代

海港一衰落，就失去了對海的作用，因為祇有半面控制陸地，沿海岸的地帶陸上交通不一定發達，而海濱地帶東北季風既很強烈，又因飛砂與海水的沖擊，土中鹽份很多，因此農業不振，祇能闢成鹽場與漁塢，因此市鎮隨著海港功能的退減而衰落。河港則稍有不同，即使失去功能，卻會因農村的發達與陸路交通的開闢而再度繁榮。清代時是海港，到日據時代仍然沒有衰落的市鎮只有淡水、梧棲、鹿港和東港四處而已。原是河港而失去機能，在日據時期仍然繁榮的有汐止、板橋、新莊、大溪、中港、北港、朴子、鹽水與麻豆等地方（李瑞麟 1973:3）。

此外，汐止因工業及鐵路、縱貫路的經過而繼續發展；板橋、新莊則因臨近台北，以農業生產及縱貫路的經過而繼續發展，大溪、麻豆因農業及林業而存在，北港則因媽祖廟轉變信仰中心及製糖而發展，清代主要的市鎮功能是港口、農村中心、行政中心與公路中心。

日據初期，新的運輸技術、新產業的建立和國際貿易開始影響都市的發展，促成了新的都市。鐵路完成了縱貫線、宜蘭線、屏東至枋寮線、阿里山線與花東線。公路則完成楓港至臺東線。造成高雄、臺東、花蓮、屏東、西螺、虎尾、員林與豐原等市鎮的興起。海運因輪船的使用，原有淺水海港容納不下，造成淺水海港的衰落，遂形成基隆、高雄與花蓮三深水港的興起。

清代除製糖外，工業不發達。日據開始後，除對製糖使用現代技術外，引進紡織、金屬、機械、窯業與化學業工業。1931年前後，積極準備侵華及侵略東南亞戰爭，又在臺發展製鐵、重機械、石油、製紙、製碱、硫酸銨及酒精等工業。因工業發達而形成的市鎮有南港、羅東、竹東、埔里、南投、員林、西螺、斗六、虎尾、新營、高雄、臺東、屏東、鶯歌、大肚、烏日、潭子、溪湖與小港等地（見圖2-2-2）。因為經濟的發展，若干大都市原有的農村中心功能已被現代商業中心所取代，其服務的主要對象已不再是四周農村的居民，而是都市本身的居民，如臺北、基隆、新竹、臺中、彰化、嘉義、臺南與高雄等地。

日人為侵略我國及東南亞，在臺灣設立了許多軍事基地，具有軍事重鎮功能的地方有基隆、左營、岡山與鳳山等地。臺北、臺中與臺南因高等教育機關的設立，而增加了文化的功能。此外北投與嘉義形成了遊憩地區。

清末原定台中為臺灣省府所在地，但因臺中政府建築尚未

完成，暫設臺北。日人據臺後，臺北距日本較近，仍以臺北為省府所在地。此一因素對臺灣北部的發展有極大而長遠的影響，1936年松山機場竣工，更使台北成為國際性航空的轉運點。

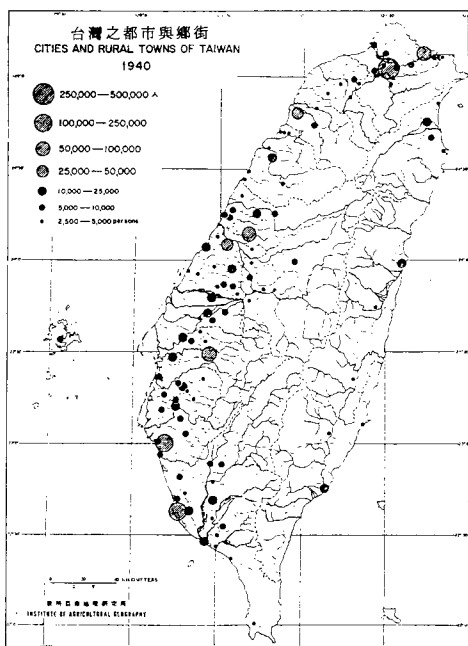


圖 2-2-2 台灣的都市與鄉鎮，1940

綜觀日據時期的都市城鎮功能有很大的轉變，主要是因：

- (一) 地理上，台灣河川湍急，河水冲刷力大，產生大量的沙石在下游淤積，再加以長江、黃河的漂沙受到黑潮的影響而淤積，尤其在冬季，更受東北季風與黑潮影響，水運功能漸減，陸運功能漸增。
- (二) 內陸交通建設的轉變，致使資源轉運可藉由其他城鎮完成，促成內陸城鎮發展。
- (三) 政治上，行政中心的轉變，直接影響人口的遷移與聚集，尤其在清代，防禦與安全的行政中心，總是受到較好的保護；間接地影響資源的產銷，促進經濟的發展。另外，在政治及軍事目的下，導致都市功能與意義的轉變，例如，日本在南進策略下，發展工業才導致台灣工業城鎮的興起。

(四) 經濟上，國際貿易的交流，早期以大陸—台灣的對口貿易，後期轉變為日本—台灣的殖民剝削，而經貿內容也由農產品，轉變成工業原料及產品。

三、光復以後（1945～1970）

台灣光復後城鎮的功能與台灣經濟發展有著更密切的關係，而台灣經濟因海島與貿易的發展各世界經濟體系建立起密切的關係。光復初期國民政府大量的軍民遷徙，經濟上以農業生產為導向，進行土地革，如「公地放領」，「三七五減租」，「耕者有其田」政策，再加以民國三十五年～四十年間的城鄉移民，使都市人口激增，約 $1/4 - 1/5$ 人口住都市，產生五大都市，如台北、台中、嘉義、台南、高雄。民國四十六年至五十年間，橫貫公路及東部縱貫鐵路的興建，使東部城鎮加快發展，尤其以台東、花蓮兩市為最，更促使其他在此沿線的城鎮如宜蘭、東勢、埔里、霧社的興起。（見圖2-2-3）

1960年起，經濟上開始注重工業生產及農業改革，將農業剩餘轉移至工業部門，開始以勞力密集工業發展為主，貿易上以進口替代，產生第二波城鄉移民，都市中二級產業激增，除原有五大都市之外，周邊的城鎮亦形成工業生產為主的衛星城鎮，如新莊、南港、板橋、三重、龜山、泰山、蘆洲、樹林、豐原、小港、林園等。花蓮港亦於1963年9月1日開放為國際港

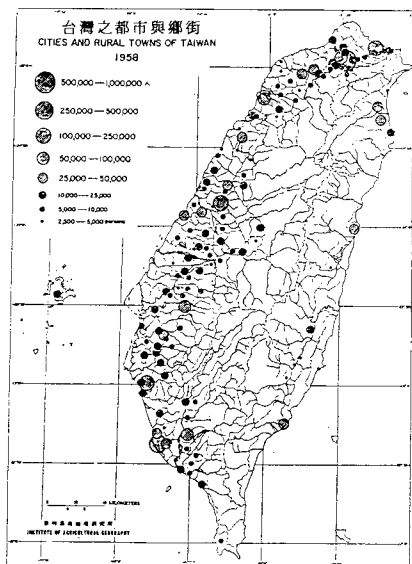


圖2-2-3 台灣的都市與鄉街，1958年

此時期導致都市功能轉變的因素爲：

- (一) 政策導向：如土地政策，經濟政策。
- (二) 交通建設的影響，以橫貫公路及東部縱貫鐵路的建設爲主。
- (三) 產業的發展與設置：外圍城鎮因土地價格便宜，爲便於服務都市地區供給及原料的獲取，於主要都市及住宅，形成衛星鎮。

四、近期（1970～1990）

1968年，編定五期四年的經濟建設計劃完成，以發展出口輕工業爲重心。同時，在面對70年代石油危機所產生的經濟不景氣及退出聯合國的政治危機。政府推出「十大建設」，其中區域性交通建設，如高速公路、鐵路電氣化、北迴鐵路、中正機場、蘇澳港、台中港等對台灣都市體系產生重大影響，使中心都市與衛星城的興起，造成城鄉差距產生第三波城鄉移民，此時期興起的城鎮有汐止、中和、永和、桃園、中壢、楊梅、湖口、竹南、後龍、潭子、大肚、烏日、溪湖、三義、白河、梧棲、永康、仁德、茄定等。

同時，在依賴發展下，由於快速的產業發展與投資移轉，使得無法快速調整的城鎮，面臨轉型的問題，如大甲、通宵、苑裡、恆春、旗山等。

民國六十年三月十五日行政院核定「台灣地區綜合開發計劃」的構想，未來台灣地區的都市體系，一方面係考慮現有市鎮之分佈與規模，另一方面考慮人口都市化的傾向，今後國民生活與休閒型態及交通運輸的狀況，而將都市分爲五個階層，即台灣地區政治經濟文化中心、區域中心、地方中心、一般市鎮及農村集居等。同時提出地方生活圈概念，以產業區位、人口分佈及都市建設爲劃分主體，於各區域計劃中規劃之。至此，對台灣都市體系有更明確的認定，並於區域計劃中提出都會區的概念，共劃分爲台北都會區，台中都會區、台南都會區、高雄都會區等。

1980年第二次石油危機及國際商業競爭，促使台灣產業中勞力密集轉型成低勞力、高科技的三級產業及金融、資訊等四級產業爲主，政策上以國際化、自由化爲主，加以國際機場的建設，使都會的發展在功能上，更趨向於國際性海陸空轉運中心，成爲區域性政治經濟文化中心，在各區域中心爲主所構成生活圈的城鎮，其功能則以促使都會功能的運作及自足性的運作爲主，如，高雄都會區的岡山、鳳山、仁武、旗山、屏東、潮州、台南都會區的新營、麻豆、永康、仁德、白河，台中都會區的豐原、后里，台北都會區的中和、永和、板橋、蘆洲、

淡水、樹林、新莊、五股、三重等。

1987年7月16日台灣宣佈解嚴，八〇年代末期東歐變局，導致冷戰時代的結束，使兩岸發展有快速轉變；經濟上，區域經濟的發展及台灣產業外移的來臨，促使兩岸交往頻繁，及國際間交流往來頻繁，使都會區的國際化商業化的功能；台灣為海島國家沿海城鎮早期因地理因素及政經因素而發展，今又可能因此情勢，使其功能再因為海運而發展，加以1990年來為推動「六年國建計劃」再度使得區域性交通建設興起及橫向道路的興建，加速東西向城鎮的興起，如北門、東石、布袋、淡水等。

此時期都市功能的改變，主要因：

- (一) 政治上，透過計劃體系都市賦予新的功能與意義，及因應兩岸局勢下可能的調整。
- (二) 經濟上，主要受到國際經濟發展與競爭的影響，所因應經濟政策與計劃。
- (三) 重大計劃與區性交通建設：如「十大建設」、「六年國建」等。

五、小結

(一) 台灣城鎮功能關係的變遷

台灣城鎮從海岸至內陸，從南至北的發展，在發展的過程中，城鎮的功能也逐漸的在改變中，如下例四個例子：

- 1．淡水與台北的關係變遷：
從漁港—鄉村中心（清前）
商港—行政中心（清）
商港—政經中心（日據）
- 2．台南—高雄的關係變遷：
漁港、行政中心—鄉村中心（清前）
商港、行政中心—製鹽商港（清）
商業、文化中心—行政中心、工業（日據）
商業、文教中心—都會中心（今）
- 3．北港—嘉義的關係變遷：
漁港（河港）、鄉村中心—鄉村（清前）
商港、鄉村中心、宗教—鄉村中心、行政中心（清）
製糖、宗教中心—商業中心，陸軍中心（日據）
宗教中心—商業中心（今）

4 · 梧棲—台中的關係變遷：

漁港—鄉村（清前）

商港—鄉村中心，行政中心（清）

鄉村中心—商業及陸運中心（日據）

港務中心、漁港—都會中心（今）

因此，都市功能是隨時代的不同而有不同的調整，在區域內，都會區內各城鎮間都市功能的關係，亦有所不同，主要乃以都會區為中心，作適當的調整。

（二）同一城鎮的城鎮功能的變遷

以台南為例，其城鎮功能的變遷：漁港、行政中心（清領），商港、商業中心（日據）；都市及都會區（光復後），如北港：漁港（清領）；商港（日據）糖業中心及宗教中心（光復後）；商業及文教中心（今）等。所以，每個城鎮的功能，就個體而言，及隨著時間的不同而有不同的因應調整。若來不及調整的城鎮，往往導致停滯發展或緩慢的轉變，如大甲、苑裡、北港。

（三）在民國六十三年區域計劃實施前，都市功能的決定，由都市計劃所調在都市計劃中對都市功能的調整是依各個城鎮所決定，並非依據區域性或國土性的整體規劃，故在各個城鎮間功能的關係無具體的規劃，較具全盤性的都市功能規劃在民國六十八年行政院核定「台灣地區綜合開發計劃」後，始有具體的規劃。但就土地使用政策與都市功能間關係而言，卻無明確「國土政策」及「土地政策」，致使民國七十九年間，多數學者極力建議訂定明確的「土地政策」，以解決土地問題（國家政策中心，1990）；進而使「國土政策」、「都市土地使用」與「都市功能」間建立密切關係。

（四）台灣城鎮都市的變遷，受政治經濟的影響極大。

第三節 城鎮形態變遷之分析

台灣城鎮之發展由南到北，由海岸向內陸的發展，各城鎮因其地理環境條件的不同有不同的形態產生，如沿海及沿河城鎮，內陸城鎮或平原城鎮等；同時亦因城鎮的區位功能的不同而所差異，如鄉村中心、行政中心、都會區等；日據後都市計劃的施行，對城鎮的形態亦產生了重大的影響。因此，在考慮城鎮的地理、功能、經濟與產業、計劃以規模的條件之下，並且在目前有限的台灣城鎮研究範圍之內，本研究以下列城鎮為分析對象（一）沿海或沿河城鎮：基隆、新莊、三峽、鹿港、淡水等。（二）內陸城鎮：北埔。（三）平原盆地的城鎮：台北、台中、高雄、台南、桃園、埔里。

一、城鎮形態的分類

以地理條件、計劃前後、性質與規模、以及實質形式等條件作為城市形態的分類依據。

（一）地理條件

依城鎮所處的地理位置，如沿海、沿河、平原、盆地、台地、丘陵、谷地等。

（二）計劃前後

日據以後實施都市計劃所產生不同的聚落形態或因重大建設，法令計劃等導致城鎮形態的變遷，如「市區計劃」、「都市計劃」、「區域計劃」、「十大建設」、「六年國建」等。

（三）性質與規模

在城鎮性質方面，依產業經濟、規模大小等分類，如早期街、庄、城或後期的市、街、都市、都會等。在此，街指沿街、沿路聚集且具商業功能；庄則以鄉村農作為主或血緣、地緣關係，所形成的聚落；城指涉具有行政中心的設置，或具有熱絡的商業活動，或為資源、訊息的交換中心所在；另外，有的有城牆、城溝，有的則無。在城鎮規模方面，至日據之後的發展，仍有許多五萬至十萬人口的鄉鎮，其中具有明顯的都市化傾向都市的規模及功能各有不同，如一般中小都市，人口約在二十萬到五十萬人，都會區則由若干都市共同組成一生活圈，彼此間關係密切，具有明顯的中心性，人口規模在一百萬人以上。

(四) 實質形式

指其發展的形式，如沿河沿海沿狹長地形所發展的城鎮；或具中心性的城鎮形成的核心等形式。

依據上述的觀點，本研究將清領時期、日據時期及當前台灣都市的分類如下表（表2-3-1～2-3-3）。

	清 領 時 期	日 據 時 期	光復後
街 鎮	滬尾、三角湧、大溪、美濃、旗山、八里	淡水、三峽、鶯歌、錫口、大稻埕、汐止	旗山、美濃
城 鎮	新莊、馬公、安平、北港、板橋、後龍、鹽水、麻豆、雞籠、宜蘭	鹿港、打狗、基隆、艋舺、宜蘭、羅東、蘇澳、花蓮、台東	淡水、三峽、蘇澳
都 市			基隆(高雄)、鹿港、宜蘭、羅東、台東、花蓮

表2-3-1 沿河、沿海主要城鎮分類表

	清 領 時 期	日 據 時 期	光復後
街 鎮	大肚	埔里、富源、瑞穗、知本	富源、瑞穗
城 鎮	竹塹、恆春	台南、台北、新竹、諸羅、桃園、中壢	埔里、知本
都 市			台北、台中、新竹、台南、嘉義、桃園、中壢

表2-3-2 平原、盆地、台地主要城鎮分類表

	清 領 時 期	日 據 時 期	光復後
街 鎮	北埔、竹山	三義、集集、瑞芳、苗栗、北埔、九份、關西、竹東、東勢、竹山	三義、集集、北埔、關西、東勢、竹山
城 鎮			瑞芳、九份
都 市			苗栗

表2-3-3 當前台灣主要都市分類表

二、各類城鎮形態變遷

依上述台灣城鎮在歷史分期上的分類方式中的實質形式及地理位置，可歸納為五種城鎮形態，即：線狀沿海形態、線狀丘陵形態、面狀的平原、盆地台地形態、面狀沿海沿河形態、及面狀丘陵形態，現略述各形態的變遷如下：

（一）沿海、沿海城鎮形態變遷

台灣城鎮的興起，主要由沿海及沿河的城鎮開始，主要乃因台灣是海島，在歷史上的移民、殖民都經由海岸登陸，從荷西時期的熱遮蘭城、雞籠、滬尾；清領時期的安平、鹿港、台南府、艋舺大稻埕；日據的打狗、花蓮等，均從沿海、沿河聚落開始。沿海、沿河城鎮的發展主要以港口及平行於河岸、海岸的連外街道為主。因其靠近海岸，港口又住於來往行人動線上，放易於聚集市場，形成街道。當發展至一定程度時，則以接近港口且垂直河岸或海岸的街道為發展，形成城鎮的形態（如圖2-3-1），如淡水、新莊、三峽、基隆、台南、安平、高雄、大稻埕、艋舺等。若再發展則平行街道的發展為主，或因血緣、地緣關係，所發展以紀念性建築（廟宇或祠廟）為中心，所發展的街鎮形態（如圖2-3-2），如鹿港、三峽、淡水、新莊等。

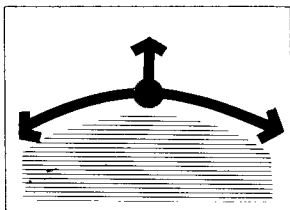


圖2-3-1 線狀沿海沿河城鎮發展型態（一）

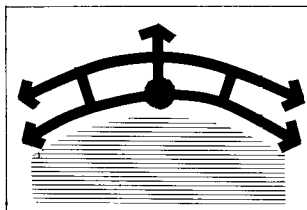


圖2-3-2 線狀沿海沿河城鎮發展型態（二）

若受到地形的限制，腹地狹小，則以垂直的街道發展出山城的聚落形態，如基隆因受地形因素影響，三面被丘陵地包圍，故發展出港都山城的形態，深刻地表明了地理上的關係。

在台灣因河川冲刷力强，所帶下游的淤沙使河港或海港失去功能，多借助內陸公路運輸使城鎮再往內地發展，形成另一個發展的核心區，若無此機會，部份的海港則停滯發展而呈顯衰退，如鹽水、朴子、北港、麻豆等。

（二）線狀丘陵城鎮形態之變遷

台灣丘陵及山地約佔總面積三分之二，丘陵之絕對高度在100～500公尺間相對高度約200公尺，其面積約為8500平方公里，佔總面積24%（陳正祥,1959:168）；台灣丘陵地城鎮，早期為原住民村落，在日據時期因鐵路、公路的興建，使丘陵城鎮有較大的發展。

線狀丘陵城鎮因受地形限制，大都以聯外道路的兩側發展為主，以紀念性建築為中心，沿街發展（圖2-3-3）；若人口再增加則以垂直於主要街道而發展至山上形成環狀道路或平行街廓，聚集成街鎮形態（如圖2-3-4）。若外來人口不斷則再以沿街發展成更長的線性的街道，如此使形態與地理間關係呈現的更清晰，如苗栗、三義、集集、瑞芳等；瑞芳因臨基隆河，故河川也成為發展上地理限制，使其沿河岸發展。

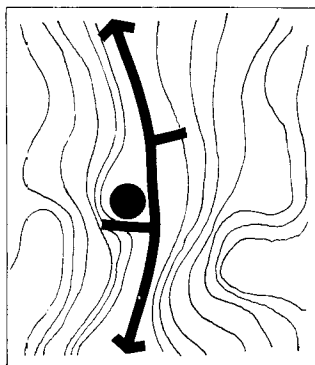


圖2-3-3 線狀丘陵城鎮發展型態（一）

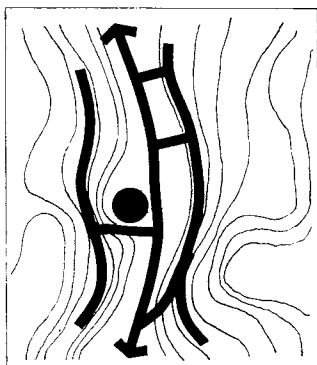


圖2-3-4 線狀丘陵城鎮發展型態（二）

（三）面狀的、平原、盆地、台地城鎮形態變遷

平原、台地、盆地的城鎮，因地勢較為和緩，故早期開發都較接近飲水的取得為主，如河流、湖泊或較低窪的地區，如台北、台中、桃園、新竹、宜蘭等，因地理上限制較小，故發展容易，易聚集人口，成為行政中心，如台北、台中、新竹、桃園、馬公等，在清朝既已設城牆。這些城鎮的發展以聯外街道的發展為先，再以城牆為發展的邊界，在日據時期拆除城牆後，改為環狀道路後，城鎮的發展則多以舊城為中心，發展出環狀的形態，直到地理邊界為止，或重新賦予另一個發展中心，故形成單核或多核心的發展（如圖2-3-5）。所以目前的行政區域調整，如大台北都會區，更可看出地理與人文的相互關係，表現出台北盆地的特性，以淡水河為中心（以前是邊界）南至桃園台地，東到基隆丘陵，北到大屯火山群，西到海岸邊界（如圖2-3-6）。

圖2-3-5 面狀內陸城鎮發展型態（一）

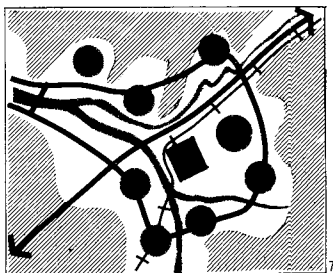
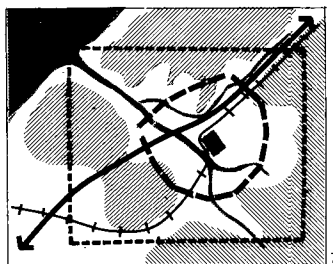


圖2-3-6 面狀內陸城鎮發展型態（二）



人類在廣大的天地之間安身集居，在生存意識中深藏著需要在空間中有穩定的方向感，成為與天地建立關係的基本依據，賴以蘊育在天地之間「定居」的生存感

。因此各民族發展出屬於自己的方位指認及方向感建立的方式。這個特性在平原、盆地形態上則更加清晰表現在城市的規劃上，如城牆的方位，主要大街軸向等，如台北、台中、恆春（如圖2-3-7）。

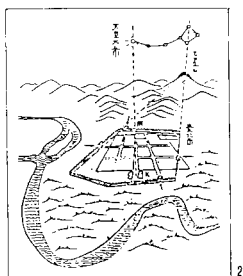


圖2-3-7 台北城的軸線

（四）面狀沿海、沿河城鎮的形態變遷

以台南、高雄、三峽、新莊、鹿港、朴子、北港等為例，其共同特性為以港口開發，且位於海岸平原或河階地上，發展上由線性港口堤岸發展成面狀城鎮或都市，其相異點在於其都市功能，層級及區位的不同。

早期（明鄭、清初）這些城鎮均以港口（漁港、河港）的功能開始興起，以線性街道的發展形態（如圖2-3-8～圖2-3-10），以港口為中心或紀念性建築（廟宇或宗祠）為中心，沿街發展。沿海城鎮若未受到地形的限制，如位於海岸平原式河階地，則多向內地繼續發展，如三峽、鹿港、台南、高雄等，直到發展至區域性地理的邊界，如海岸、丘陵地等，但港口城鎮於港口淤塞後的靠內陸交通使其繼續發展（如圖2-3-11），如三峽、新莊、鹿港等，若未有內陸主要交通陸發展則多呈停滯或緩慢發展，如北港、朴子等。台南因建城，于拆除後變成環狀道路，往內地發展，以舊城為核心，發展出環狀道路系統及街廓的形式。高雄因未建城牆故持續以線狀沿海岸線擴張，南北延伸，同時以舊港為核心，經由都市計劃，形成環狀道路系統及街廓形式。

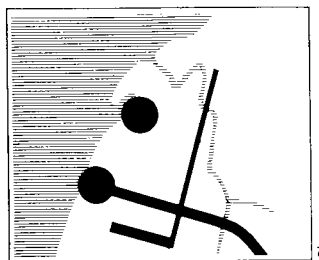


圖2-3-8 明鄭時期台南街庄型態

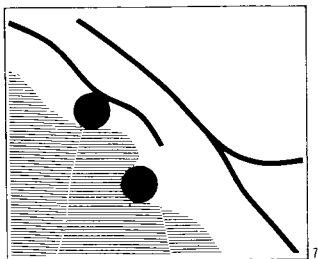


圖2-3-9 明清時期鹿港街庄型態

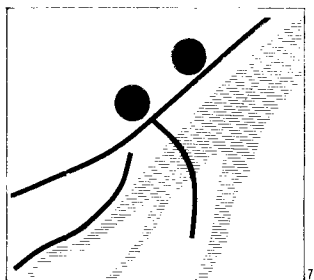


圖 2-3-10 明清時期新庄街庄型態

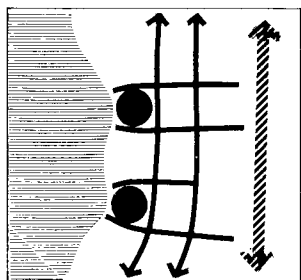
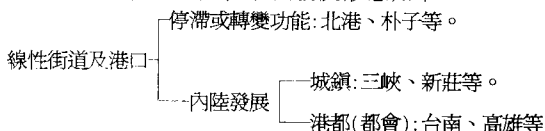


圖 2-3-11 面狀沿海、沿河城鎮發展型態

故簡而言之，此種類型發展形態如下：



(五) 面狀丘陵城鎮的形態變遷

台灣內陸、丘陵城鎮的發展，多因早期移民、墾拓或原住民所發展，因地處內陸丘陵，交通不便，且受到四週地形的影響，故城鎮的形態呈現出防衛的性格，如埔里設有城牆。此種地理的發展乃以近水源的地方先行發展，或以聯外道路的沿街發展為主，再以舊城鎮為核心發展為環狀或沿主要道路的發展，如北埔。

九份是面狀丘陵城鎮的特例，因 1891 年基隆河砂金的發現及 1895 年發現大粗坑、小粗坑、大竿林及金瓜石等礦區，由九份山及小粗坑設金砂局，領牌挖掘（林朝榮，1949；王元山，1990:2.7），引發短期而大量的外來移民，故在短時間內形成聚落，其發展是平行等高線道路（基山街、輕便路、汽車路）及垂直的階梯（豎歧路）同時發展而成。（如圖 2-3-12）。

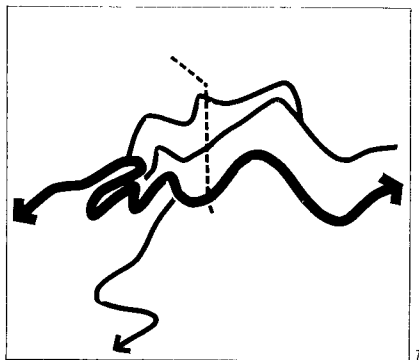


圖 2-3-12 九份城鎮型態

三、小結

(一) 計劃及重大建設對都市形態的影響

台灣在明、清時期，城鎮形態的特性為：

- 方向性——以天文、地理、八卦等為依據來配置城鎮方位與方向；
- 因地制宜——城鎮的發展因所處地理、地形特性所發展，故常出現彎曲的街道等；
- 血緣與地緣特色——以姓氏宗親或同鄉的情感組織發展，充份表現在聚落形態，或廟宇等如鹿港有施姓、許姓、黃姓、郭姓（林會承 1983 :59）；
- 城牆的配置——在各地行政中心的設置城牆，如台南、台中、嘉義、新竹、桃園、台北、恆春等；
- 街屋的特色——沿街面窄，進深長的街屋。

日據時期施行「市區改正」、「市區計劃」使原有城鎮形態產生巨大的變化，如：

- 拆城牆
- 街廓興起，形成格子狀、斜格狀、斜線與圓環形態
- 聯外道路拓建
- 舊市街拓寬
- 鐵路的建設，使城市發展出前站、後站的差異，或以車站為中心的放射狀系統
- 在城市擴張及成長下，以舊城為核心的外環道系統。

以上這些都是對應日據時期都市計劃實施所造成都市形態的改變。

光復後的都市計畫仍延用日據時期的架構而繼續擴大發展，計劃中對土地使用，較之於計劃前有很大的差別，尤其在工業區、公園綠地及山坡地能開發，及反應休閒功能的土地使用方式等，近年來由於未實施容積管制地區綜合設計鼓勵辦法的實施，竟然在都市週邊或中小城鎮中出現了所謂「大街廓」的形態，亦是以往城鎮形態上未見的。

縱貫鐵路的建設，確立台灣都市體系，同時大都經過主要城鎮內，除形成前站、後站外，更使城鎮劃分為兩區的發展，前站往往發展繁榮而後站較差；另外如捷運的建立，使得各站形成特殊地方商圈，使城鎮的發展，亦延此線發展出線性的節點連結的形態，同時使都市向外發展，這不同於以往沿街發展的形態。

	特 質	計 劃 以 前	計 劃 以 後
都市 整體性 構成	1. 計劃發展概念	●以府城城垣為界，線性街道為基礎，因地制宜	●毀城移郭、解決實際問題現代化、擴張性的都市
	2. 發展之意義型態	●聯境組織血緣、地緣或郊商主導的防禦性、經濟性需求	●政府強勢主導的思想改或經濟掠奪
	3. 市街之組織結構	●市街巷弄以線性有機成長為主	●街道規劃以垂線、斜線、與環狀構成的規則組織
	4. 街廓的形成	●尚無街廓概念，僅有一由大街自然圍塑的格狀空間	●街廓依計劃藍圖與階段漸劃設結密
	5. 街之形式意義	●街為市街發展的重心 ●街形以使用行為之複合性來決定 ●街之兩側多同屬性	●街為街廓發展的邊界要素 ●街形側重以交通功能，並區分等級 ●街之兩側不一定同屬性
	6. 場所感或領域感	●以街、點狀公共空間分佈決定定向或意義	●以邊界、實虛體要素界定空間之方向感與自明性
	7. 相臨街廓之間		●以邊界界定，偶有連續性巷道
	8. 土地使用	●以住宅、商業、農業、運輸行政為主	●增加工業區、公園綠地

資料來源：參考梁俊仁1991〈日據前後台南市街廓型態之構成與變遷〉本研究再行調整

表2-3-4 都市計畫前後街廓之特質比較表

(二) 台灣城鎮形態的變遷特徵

台灣日據前城鎮形態的發展，其特徵在於以線性街道的形態構成發展的基礎，在有城牆的城鎮則以城牆為邊界，乃以主要街道為發展的開始。在此特性下，依各地的地理條件的差異而有所不同，如沿海、沿河的城鎮港口為中心，內陸丘陵以聯外道路為基礎；平原、盆地則以城廓為邊界來發展；但無論如何都有清晰的發展特徵與方位感，街鎮的結構以街道及紀念性建築為中心所組織。

日據以後，隨著都市計劃的執行，導入西方式的幾何空間概念，致使形態的發展改以街廓及道路為主，形成格子狀、斜線狀的形態相對於都市發展與經濟發展，更使土地使用方式的內容的改變，如工業區公園綠地等；交通建設的影響不只是交通的改善與改變，更導致於都市形態的變遷且引發性質上的轉變，由具中心性的街道轉變成邊界性的通路。

光復以來，因行政區域的劃分，致使在同一地理區域內的發展不平衡，但因近年來都市的發展及共同生活的需求下，可以發現新的形態正依地理區域的特性，而予以整合，致使行政區域的觀念被打破，就此現象而言，以新的區域性地理觀念來做為都市的經營及形態的發展趨向，正在形成。

第三章 城鎮形貌的基本特徵

城鎮形貌（Appearance）是都市過程所生成的實質現象。形貌雖為實質向度的表現，但其生成的因素卻包容所有人為與自然力量的運作，在時間的作用之下逐漸刻劃，也就是在都市過程中所生成的人為環境是人在特定的地點，透過時間連續的作用之下，以其經營空間的觀念、能力及技術，在自然的條件之下所完成的具體環境形式。換言之，如此的聚落、城鎮形式是一種反映人為活動的空間經營，是人、物、資訊流通的空間結果，以及有意義地反映活動的實質環境特質，包括：建蔽物、地表面、通道、環境及物體（Lynch, 1981:48）。

以此研究對城鎮形貌的觀點，可將其特徵分以下四個課題分節加以討論：

（一）自然與人為環境的關係

人為環境在自然環境條件中的生成，除了反映自然限制及資源的對應之外，也在其結合的關係及結合的層次上反映表達存於「天地之間」的存在感，一種置身於自然場所而生成的人為的「居所」的「居家」感。

（二）結構性空間形式特色

指「提供認知城鎮整體空間形式的結構性實質空間元素」而言。主要作用在於提供身處於其中時，對城鎮空間的認知參考，包括：山水之地理形勢、街、天空線、地標、特殊功能及活動等。

（三）主要城鎮活動

日常活動現象提供具存意義之意象與記憶。包括：居家活動、公共活動及串接其間的流通活動。

（四）組成城鎮空間之基本類型元素

以對「形態」（type）的觀點，當握「變」的原則，以理解形式運作之規則。包括：地盤、街道系統、街廓、基地劃分、建築物、空間虛實關係等六個層次。

第一節 自然與人為環境的關係

人為環境的塑造是不能獨立於自然環境的條件而完成的，自然的條件明顯地反應在人類塑造生存環境的過程中，有自然限制的不利條件，也有自然資源有利的條件，這些事實若從物理性與機能性的角度是很容易理解的。然而在這種「生存」環境的塑造過程中，除了這種實質條件之外，另有一層更深刻的感受：即「存於天地之間」的存在感，一種置身於自然場所而生成的人為「居所」的「居家」感（Norberg-schulz, 1979: 23、24）。這種存於天地之間的意義正是從人為環境與自然環境結合的關係中傳達出來的。本節探討的課題即是自然與人為環境的關係是如何反應在城鎮形貌的表達上。以下試以自然與人為結合關係及結合的層次兩部份分述之。

一、自然環境與人為環境的結合

在文明的經驗之中，人為技術的發展是具體反應在對自然資源的開發及對自然限制的突破上。在實質的生活環境營造上，對自然條件的利用與對限制的回應，則說明了人們對自然的態度。

工業革命前的城鎮環境，基本上是因為技術發展的有限條件，所以人為的力量仍與自然的力量維持著某種平衡的狀態。但是現代科學主義的態度及技術的發展，則將自然視作為無止境的開發與對抗的對象。因此，以自然環境與人為環境結合的結果而言，傳統城鎮所呈現的是一種對自然秩序的配合、尊重或降服；其人為環境的態度是節制的，無論是有機型的模式如義大利西安那（Siena）山城（圖 3-1-1）及威尼斯（Venice）港都（圖 3-1-2），或格子狀模式如希臘古城普蘭尼（Priene）山城（圖 3-1-3）及米勒杜斯（Miletus）港都（圖 3-1-4），都是因地置適，將人為的秩序適切地融入自然。

相對地，現代都市因為人口的集中而無限地擴大，其人為環境與自然的關係失去了以往的有機平衡，而人為力量發展為單向的延伸，進而意圖宰制自然環境，開山、填海、蠶食廣大的平原與山坡，甚致於為了表現都市建設的技術成就，試圖完全控制人為的物理環境，以超强的建築科技刻意地與自然斷絕關係。也有人以超大的建築技術與自然斷絕關係。



圖3-1-1 地景中的西安那山城

3



圖3-1-2 鳥瞰威尼斯港都

3

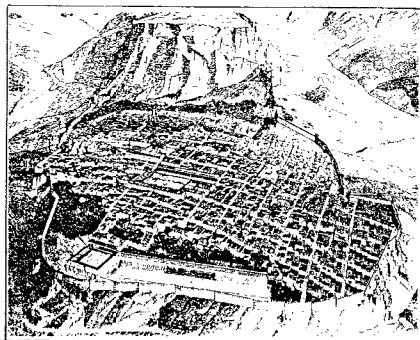


圖3-1-3 希臘古城普蘭尼
(西元前四世紀中)復原圖

4

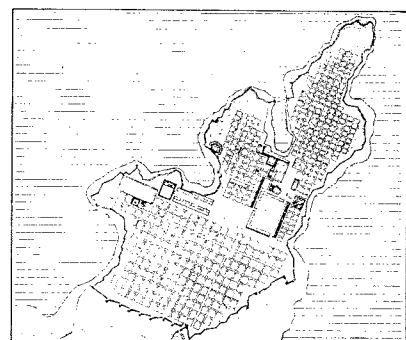


圖3-1-4 希臘古港都米勒杜斯
(西元前479波斯佔領後重建)

4

二、自然環境與人為環境結合的層次

建築理論家諾伯舒茲將自然的地景分為三種：浪漫式地景 (romantic landscape)、宇宙式地景 (cosmic landscape) 及古典式地景 (classical landscape) (Norberg-Schulz, 1976: 42~48)。而每一種自然地景均有其不同的天地關係及特有的結構特質，而在其中生成的人為環境也以不同的方式安置於天地之間。在此安置的過程中，自然環境的力量也有其不同程度的影響，而人為環境也依其需要有不同的人為化的程度。此兩者相互的作用也就造成了不同層次的結合。現依自然環境中陸水自然影響力的強弱、尺度以及空間的人文化程度分為三種層次，而每一種層次中不同的陸水形勢，在其中的人為環境也均有不同的特質。

(一) 第一層次——陸水形勢的展現

基本上第一層次的陸水形勢是最具自然魅力的地景，在陸域方面有浩瀚無際的大海（宇宙式）起伏的山丘、河谷（浪漫式），有開闊浩大的平原、沙漠（宇宙式），有高峻、莊嚴的山岳（古典式）；在水域方面有優雅的河川海灣（浪漫式），有連線起伏的山丘、河谷（浪漫式），有開闊平靜的湖泊（古典式）等。人爲的環境在這個層次中座落，必然會感應到上述的特質，適當地表達人爲環境的敏感、謙讓、內聚的性質（圖3-1-5~7）。

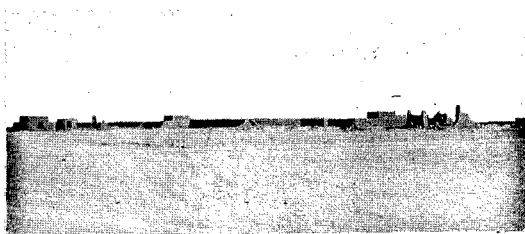


圖3-1-05 宇宙式地景中的人爲環境特色



圖3-1-6 浪漫式地景的連綿起伏的山丘



圖3-1-7 古典式地景的山水形勢

（二）第二層次——自然與人文環境的有機契合

每一個生成於特定地域的城鎮，都有其特有的都市過程經驗。也就是說人爲環境的主體，與其所座落的自然地景之間有其有機的共生關係，無論這種關係是建立在生計產業之上，或地理形勢的對應之上，都充分地反映出一種有機的契合。

以陸域而言，最明顯的就是依山勢而座落的山城聚落。在與等高線垂直或平行的生活路徑網路之上，重重疊疊地排列著依地勢而築的建築物，從集合的空間形式上可以清晰地讀到山脈的走向，以及住屋群落順勢發展的方向。此外，住屋的向背與坡向的關係，以及被留置的特殊地形也說明地形的變化特色。以水域而言，這個層次的特徵是水域與陸域有非常親密的關係，但又各自保持相當程度的自然魅力。換言之，水岸是被人所使用的，但超出相當距離之外，仍然保持其自然的形勢，水域的範圍也具有圍被性或可隔岸相望的形勢。總之，這個層次是自然地景的特色在人爲環境的襯托之下，特別能展現其自然的吸引力（圖3-1-8～9）。



圖3-1-8 自然與人文契合的山城

10



圖3-1-9 自然與人文契合的港灣

10

（三）第三層次—高度人文化的陸水關係

第三層次的陸水關係，通常是發生在港區的內港或靠河岸最密集的市街區。在此，水域被人文活動包圍或緊鄰，水面及邊緣完全被人為活動控制；水面的形狀多為幾何形，而水岸邊緣為硬邊。在陸域方面，因為活動密度高，街道、建築物的使用密度也高。總之，在此層次中，水的自然資源與人文資源有最緊密的結合，人文化的層次最高，對水資源的利用價值也最高。簡言之，是水、陸、人合為一體的生命體（圖3-1-10）。

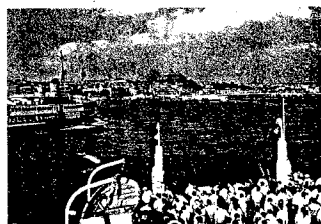
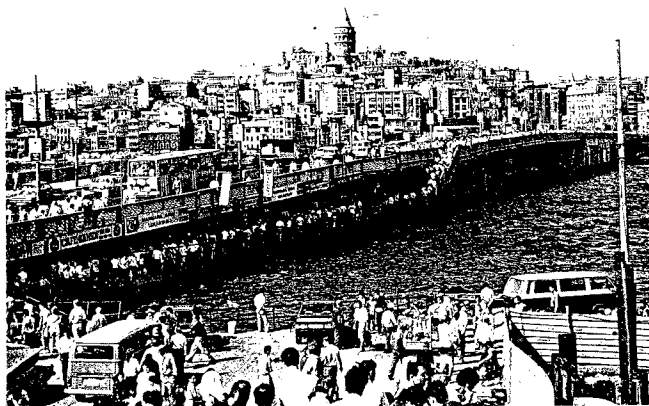


圖3-1-10 土耳其海港城

爲了說明上述自然環境與人爲環境三種結合的層次如何反映在實質空間上，在此以基隆市爲例，列圖表簡要說明如下（中原建研,1986:61）（表 3-1-1，圖 3-1-11）：

	水與人文的結合	陸與人文的結合
第一層次	大海 - 自然澎湃的汪洋，一望無際的大海 - 陽光、海風與海勢的整體體驗 - 自然力量主宰，水岸完全是自然形勢	丘陵 - 連綿起伏的丘陵，自然的山勢 - 陽光、綠意與山勢的整體體驗 - 公路穿梭在自然形勢之中
第二層次	外港 - 水岸爲人所使用，但超出相當距離之外仍然自然形勢 - 尊重自然的形勢之下利用自然資源 - 可體驗兩岸的山水形勢，但不易體驗地對岸的人文活動	山城 - 群集的住屋順著山勢座落 - 丘陵山脈向低處走，住屋群順勢向上爬，表達自然與人文的結合形勢 - 尊重自然的地勢，作有條件的利用，表達活動的特性
第三層次	內港 - 被人文活動包圍，水面及邊緣完全被控制 - 水面的形狀爲幾何形，水邊像爲人工的線條 - 水的自然資源與人文資源最緊密的結合，人文文化層次最高，對水資源的利用價值也最高。	港都 - 高度人文化的平地 - 街道、建築物均以幾何形排列 - 與內港結合，水、陸、人合爲一體

表3-1-1 基隆市自然資源與人文資源結合形勢表

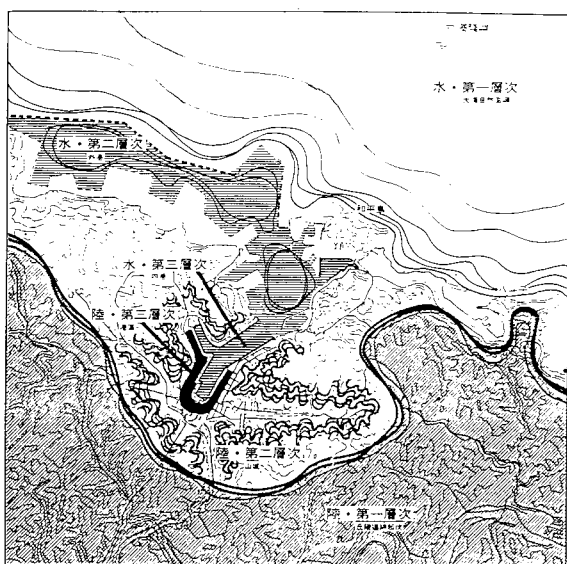


圖3-1-11 基隆市的山水自然環境與人爲環境結合

第二節 結構性空間形式特色

所謂結構性空間形式，是指「提供認知城鎮整體空間形式的結構性實質空間元素」，其最主要的作用，在於提供身處於其中的人們對城鎮空間結構的認知作用。實質空間元素的相互關係，透過視覺或活動其中的經驗，在人們心中形成整體的、基本的心象圖（Mental map）或認知圖（cognitive map）。對體驗者而言，這是認識該地的基本架構與重要意象。Kevin Lynch 提出其都市意象的觀點時，便說明了其重要性在於：「是人們一座廣闊的參考系統，可以組織活動、信念與知識，可以扮演一社會性的角色，為團體溝通提供了象徵與集體記憶的素材，而給予其使用者一種情緒上的安全感。」（Lynch, 1960）在這裏安全感其實指的是知道自己「身置何處？」「該往何方」的定位感，也就是現象學定義「存在空間」（existential space）時的二個基本向度：自明性（Identity）及方向感（Orientation）。在實質表現的層次中，結構性實質空間元素可分為下列山水之地理形勢、街道系統、天空線、地標、以及重要都市功能與活動等五項：

一、山水之地理形勢

在可體驗的實質環境架構中，因有自然地景其永恆性及持續性之影響，成為一不可被忽略的支配性空間元素，限制了人為開發的範圍及活動的路徑。地表上由海、湖、山川、河谷、平原、台地等交織羅列而成的豐富地景變化，藉由實際的空間體驗而產生各種空間感受（如：集中、封閉、圍塑、延續、開展、疏離、親近．．等）。而且，自然的地理形勢也是城鎮三度空間變化的背景，提供城鎮生活方向性的指認，承載著人為空間的座落及發展，組成一饒富空間情境的整體環境。（圖 3-2-1）

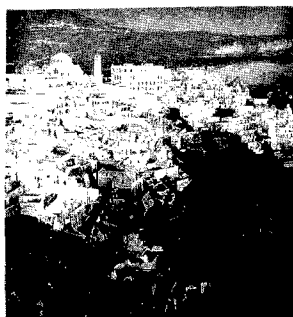


圖3-2-1 希臘山城

14

二、街道系統

在功能上，街道提供都市資源及服務的流通支援系統，是運輸流通系統的主要支架；在空間的體驗上，街同時也是展現都市性格的開放空間，是容納各種都市生活的主要舞台；從場所的結構來看，街作為通道（Path）的一種形式，都市經驗的連續關係藉以建立，生活經驗也由街道的系統串聯起來。

在可體驗的層次上「街」有下列四個分析向度：

（一）街道系統本身的方向性

在具有明顯的方向支配性的地景中，或者在人為計劃的控制下，使得街道系統必須適應或配合自然或計畫，而形成特定的座落或朝向：

1．依順支配性地景發展的街道形狀：

如圖3-2-2所示，早期淡水聚落是以平行河岸的中正路為發展主軸，而其後發展過程，則因腹地不夠及五虎崗的山形影響，而發展出垂直河岸的次要街道，及導向河岸的視覺走廊及沿坡而升的垂直性，提供了淡水鎮一個基本的取向架構。

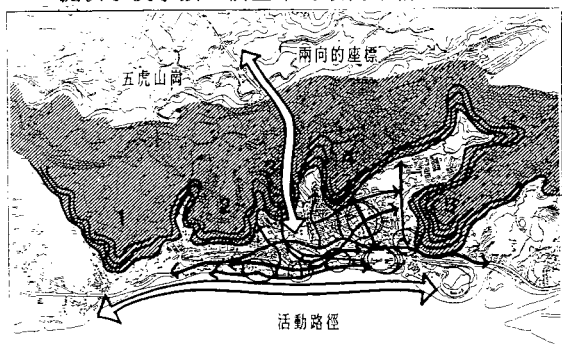


圖3-2-2 淡水街道的方向性

15

2．依「都市計劃」劃定的街道系統

如圖3-2-3所示，中壢市的都市計劃格狀道路系統，即是考慮以新街溪及車站間的線性關係，而作了某種角度的朝向，而非一般城市以垂直火車站的站前幹道為根據的方正格子系統；有如某些城市的重要道路是朝向一些自然地景，因此造成視覺上的引導而有強烈的方向性，如早期規劃的台北城垣及城內市街的方向各以七星山及正北為依據（圖

3-2-4)，而使得都市計畫中的中山南路具有高度紀念性及意象性的街道。

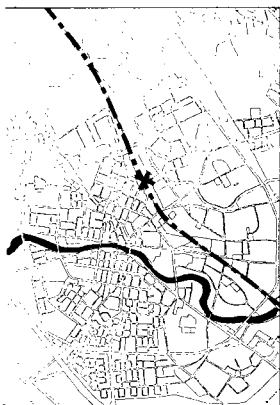


圖3-2-3 中壢市都市計畫
街道系統圖

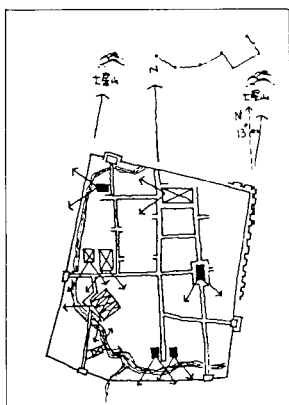


圖3-2-4 台北城市街組合結構圖

(二) 街道系統的幾何形式

不同平面幾何形式的街道系統（如：早期鄉鎮的有機網路、圖象型系統都市的格子狀系統、放射狀系統或線性都市等）對體驗者而言會形成二種不同的經驗：

1. 定向作用

如台北市居民多以東西南北取向，苗栗市則為南北軸線為方向的依據（圖3-2-5）；放射性都市以其中心點為參考基礎（圖3-2-6），而有機形式則依靠居住或公共性活動，或某個特殊的地點來指認（圖3-2-7）。



圖3-2-5 苗栗市的南北
軸向圖

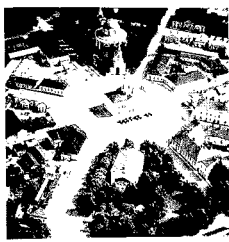


圖3-2-6 放射型街道
系統的中心參考點



圖3-2-7 有機形街道
公共性參考點

2 · 生活路徑的銜接或斷裂

早期城市的街道，是集體營建過程下累積的產物，透過公共協議及默契形塑出有機的生活路徑。在功能上，可容納豐富的都市活動；在空間體驗上，是透過步行完成整體的空間經驗；而格子狀形式的街道，多半易為流通系統所佔據，一般住民之生活路徑會被車流所阻斷，其空間感易被格狀形式所主宰（圖3-2-8，圖3-2-9）。



圖3-2-8 格狀系統對生活路徑的阻絕



圖3-2-9 淡水重建街

39

（三）公共性的強度

街道的公共性活動或流通的強度愈強，愈能顯示該街道在一定的範圍內匯合了多數人的生活路徑，在居民的認知結構中，該街道所集結的意義也愈多。在居民的認知結構中，可詮釋性也就大為提高。如圖3-2-10說明九份的居民在建構其認知地圖時，便是以垂直切過等高線的主要台階步道（豎歧路）及三條平行等高線的道路（基山街、輕便道、汽車道）構成的魚骨狀結構，作為其對整個山城聚落的認知架構。



圖3-2-10 九份街道架構

18

（四）街道空間的內容與介面關係

事實上，街道空間不僅是一條通道，亦可被視為一種室外的「房間」（outdoor room），可容納各種不同的都市活動。不同的活動也形成了不同的空間性格；所謂的介面關係，是指街道兩側建築物、內外之間的公私領域的張力關係，也是活動發生最頻繁的地方。都市生活的特質在此得以生動地呈顯，除了藉由都市活動表達了都市機能之外，也具體反映了區域的特色，沿街面的分割與排列秩序、開口部位的形式及與街道的關係、立面的形式與裝飾主題，建築物的高度，甚至於懸掛其上的招牌，都能構成該地域的特色（圖3-2-11，圖3-2-12）。



圖3-2-11 土耳其小鎮主要街道的市集

10



圖3-2-12 三峽民權街的牌樓式立面及騎樓

33

三、天空線

天空線是都市重要的符號之一，是呈顯都市的自明性（Identity）的速寫，同時也是城市展現其生命力的潛力所在（Kostof, 1991:296）。除了具象地勾勒出都市建築形式的特徵外，與襯托其後之自然環境的「主題—背景」關係，更使人體會到城市在其發展過程中的生長力量，尤其是在歷史悠久的城鎮，不同時空背景下生成的多樣化天空線，更是把城市涵構中不同力量彼此消長互動的結果及結構性的變動，象徵性地羅列在一起（Kostof, 1991:288）如下圖（圖 3-2-13），清楚地說明屬於該地特有空間故事。

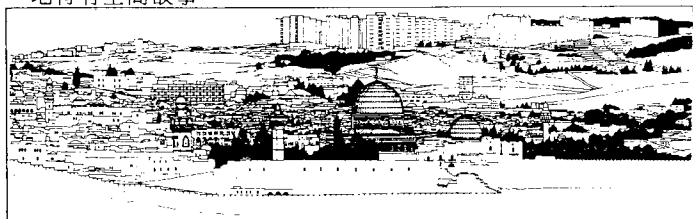


圖 3-2-13 耶路薩冷新舊天空線交織的速寫

在實質表現的層次上，使天空線產生特殊品質的因素有三：

：

（一）地形

地形的變化最明顯是表現在高低起伏的地盤上，天空線亦沿著地形起伏而產生變化。下圖（圖 3-2-14）表示舊金山都市設計案（1971）中，便提出設計準則，規定位置愈高的建建築，其建築高度也要相對提高，量體上則要維持在細長的形態，如此才能凸顯其稜線的隆起，以保持該市天空線高低的起伏，反映出契合於地形的城市風貌。

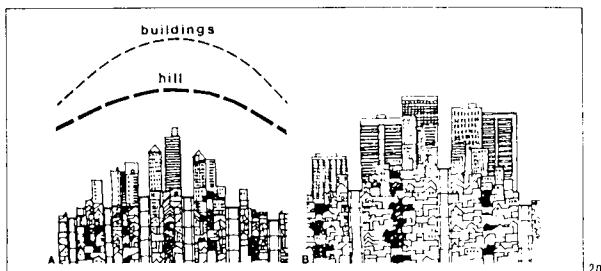


圖 3-2-14 A：設計準則下的山坡建築量體及強化的天空線
B：沒有準則任意營建的山坡建築

（二）特殊的地景

隨著地形跑的天空線，是舖陳在天空一即「虛」的背景之下，清楚而純粹地展露與地形的直接關係；而與地景融合的天空線，則是在「實」的背景下，呈顯出更多層次的「主題—背景」關係，表達人自然與人為環境間相互影響的力量（圖3-2-15、圖3-2-16）。

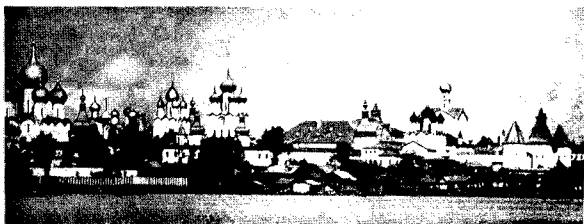


圖3-2-15 蘇俄城鎮的天空線

4

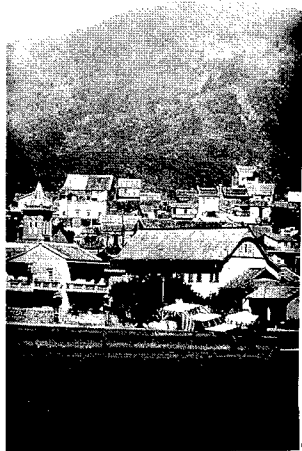


圖3-2-16 以大屯山為背景
的早期淡水鎮天空線

22

（三）具有視覺主宰性的建築物

在高度、量體、材質或形式上的特殊建築物，或是構成某種特殊關係的一組建築群，透過背景的烘托，或視覺軸向的引導往往是視覺的焦點，而讓體驗者留下強烈的印象。如下圖所示是觀光客自船上眺望紐約市中心的天際線，從林立的摩天樓（尤其是左邊的市貿中心及右邊的帝國大樓）及彼此之間的關係，清楚地說明了其空間故事（圖3-2-17）。



圖3-2-17 從觀光遊艇上看見的紐約市中心天空線

四、地標

在城市實質空間中，往往需要協助辨認方位的參考點。這些參考點或因其所據的位置或因本身的特質，為在都市中活動的人或初抵該地的外地人，提供了定向感（sense of orientation）；同時其自身也成為表現該地特有的城市形貌的標誌。地標可分為三種：

（一）具有視覺支配性的物體

透過具象的「高度可意象性」，如高度、量體、形貌、位置等屬性的強烈表現，使視線不得不被其吸引而成為可記憶的圖象。如巴黎的艾菲爾鐵塔（圖3-2-18）、一般歐洲中古世紀城鎮的教堂尖塔或日本富士山（圖3-2-19）等。

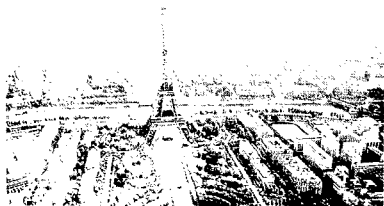


圖3-2-18 巴黎艾菲爾鐵塔



圖3-2-19 日本富士山

(二) 本身具有特殊意義的物體

有些地標在視覺上並不起眼，但因某些歷史或文化上的因素，賦予其特定的意義，而形成可被記憶或了解的對象。如：路旁的碑、某一面有紀念性的牆。

(三) 透過經驗或長期接觸而聞名的地點

只有經過親身的活動或日常的生活體驗，才能形成對該地點的認同，是「心靈的內部地景」中，具有領域關懷的焦點。如：家附近巷口的麵攤、街角的雜貨店、土地廟前的榕樹下、小廣場中的汲水井等（圖 3-2-20、圖 3-2-21）。



圖 3-2-20 土耳其村落小店

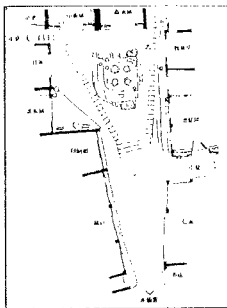


圖 3-2-21 澎湖中央里四眼井

五、重要都市功能及活動

除了實質的環境外，由人的活動所交織而成的都市生活景象，或特定都市機能的表現，隨著生活時序（time budget）的循環更替，形成了具有時間感的背景，為結構性的實質空間元素，添入了動態的時間向度，而不是靜止如模型般的空城。因此，在都市城鎮的實質空間中，明顯可指認的主要都市功能及活動也是形成方位感的重要結構的元素（圖 3-2-22、圖 3-2-23）。而活動的內容與空間形貌的關係則在下一節詳細討論。



28

圖3-2-22 巴黎市街口川流不息的都市活動



42

圖3-2-23 義大利廣場上的活動

第三節 主要城鎮活動

城鎮在本質上並不是一種可以概化成某種基本理念所產生的創造體，其形成的過程是多元的。（Rossi, 1966; 100）因此以經濟發展的基本理念所發展出的機能性的城市理論，並不能完滿地描述城鎮形貌。但是城鎮的日常活動現象的確提供了豐富的都市資源，也直接影響實質的形式與風貌。故本節仍從城鎮的主要活動（predominant uses）來討論在其形貌上的表達。

城鎮所有的局部代表著其生活型態的具體表徵，各個局部則具有其本身的形式與記憶（有別於都市功能土地使用的計畫性靜態觀念）。而整體的城鎮實質環境就是由這些充滿不同活動的局部重疊組合而成的。我們可以將多元的城鎮活動分為三大類：（一）日常生活的居家活動、（二）固定進行的公共活動及（三）串接流通以上兩者之間的流通活動。事實上，這些活動也都對應著不同性質的實質空間，同時也為城鎮的形貌提供了豐富的人文景象。

一、日常生活的居家活動

城鎮的空間主體是提供居民生活的場所，日常生活中的居家活動是城鎮生活中完全屬於私人活動的部份，其對應的空間也就是住宅範圍。就空間形成的歷史觀點而言，城鎮中的住宅佔了都市過程中最重要的一部份。而城鎮形貌的特徵向來都是由住宅的集體形式來表現的。事實上，如果沒有住宅的話，城鎮將不可能存在。雖然住宅形成的城鎮空間是生活的主體，但是以城鎮整體形貌而言，住宅的集體形式卻是扮演著背景的角色，並有如下的性質。

（一）說明都市過程的時間向度

城鎮的生命直接維繫於居民人口的遷徙、定居、成長，反應在空間上的就是住宅範圍的擴張、改變使用或密度的增加。在此消長的都市過程中，早期發展的市區是當時城鎮生活的總和，居家活動與其他的城鎮活動重疊組合；擴張後在發達中期逐漸出現為較單一使用的住宅社區，而此類住宅社區在發展的時期上仍有若干不同的段落，如 70 年代以後，台灣城鎮老舊的建成市區面臨逐漸更新的需求，新的住宅形態也被陸續生產。發展時期愈早的城鎮其不同時期住宅並列的層次愈多，老市區需要改善的要求也愈大，近年漸成趨勢的歷史市街的保存工作與都市發展壓力的矛盾與衝突亦愈鉅。從城鎮形

貌的歷史及時間向度來看，不同時期的住宅環境層次愈多，愈能述說環境成長的故事，也愈能提昇城鎮的文化價值及居民對地方整體的認同感（圖3-3-1）。

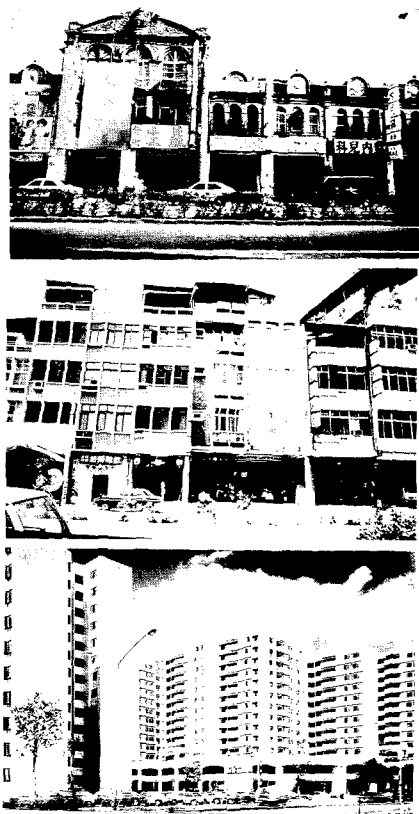


圖3-3-1 述說時間向度的住宅形貌

40

（二）說明城鎮活動不同程度的混合

以機能區分住宅、商業、工作等主要的城鎮功能的都市計畫，在美國的實踐經驗中已證明有其明顯的缺點，因為人的生活不是如此單純地切割劃分的。在日常的生活經驗中，居家活動中有許多社會接觸及社會服務的需要。因此，混合使用成為非常自然的結果。在實質的空間上，不同程度的混合，有其不同形貌上的表達，如地方性商店街、社區性小商圈、或鄰里街角商店等。在住宅形態上也因不同的密度有不同的混合方式。

二、公共生活的特定活動

除了居家活動之外的市民生活都可以視為公共性的活動，包括工作、購物、休憩、娛樂、運動、藝文、教育、宗教、交通、以及處理公共事務等。活動發生的場所可稱之為城鎮中的主要公共建築。換言之，集體生活中的事件、場所與建築的結合即概述了城鎮的形貌內容（圖3-3-2）。

（一）公共活動的性質

1．一般性的公共活動

指地區性或社區性的公共活動，也是屬於日常性的公共生活，發生的地點包括：商場、學校、圖書館、醫院、廟宇、教堂、地區車站等。基本上是地區的居民所認同的場所。

2．特定性的公共活動

指全市性的公共活動，如節慶、政治、文化、宗教等，發生的地點包括：全市性的展覽中心、博物館、市政中心、圖書館、主要車站、主要廟宇、集會堂等，總之是全市居民所認同的場所。

3．特殊生計產業活動

對於某些具有特殊產業的城鎮而言，無論是曾經賴以為生計或現在仍然續繼生產，其產業活動是最具特色的，對每一居民都有維繫生命之根源的感覺。如漁業、礦業、特殊農業、木業、特殊手工藝加工業等，其活動的場所都是展現城鎮特有形貌最佳註腳。

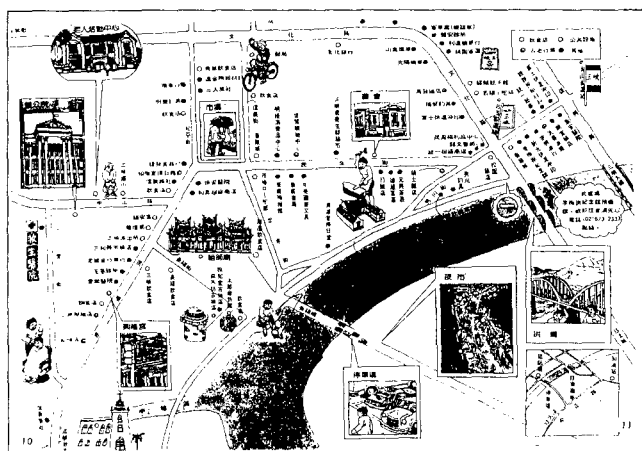


圖3-3-2 三峽鎮的公共生活活動說明了集體生活中的事件、場所與建築的結合

33

（二）公共活動對城鎮形貌的作用

1．說明城鎮特有的整體性格

具有特殊歷史價值的公共建築，無論是單體或群體，或是特殊的產業所形成的特殊地點，都能傳達某種形貌上的性格。也就是說，凡能造成差異性地點感的形貌即能表達該城鎮的整體性格。

2．提供方位感的參考點

城鎮中的主要公共活動場所通常都位於關鍵的位置，其間也以主要的通道相連接。因此，這些主要的公共場所均具有某種程度的地標性，進而構成可供參考的方位指認的依據。

三、串接主要公共場所的流通活動

一般而言，街道是串接主要公共場所的流通空間，但是常被化約為交通的問題，甚致於僅只是車輛的交通。事實上，承載流通活動的路徑通道是城鎮形貌具體呈現的主要空間。在此線形的空間中除了滿足連接不同性質的公共活動之外，主要還能展現沿線的活動特質。因此，上述的日常生活的居家活動以及公共性的特定活動的特質都能適當地被體認（圖3-3-3）。

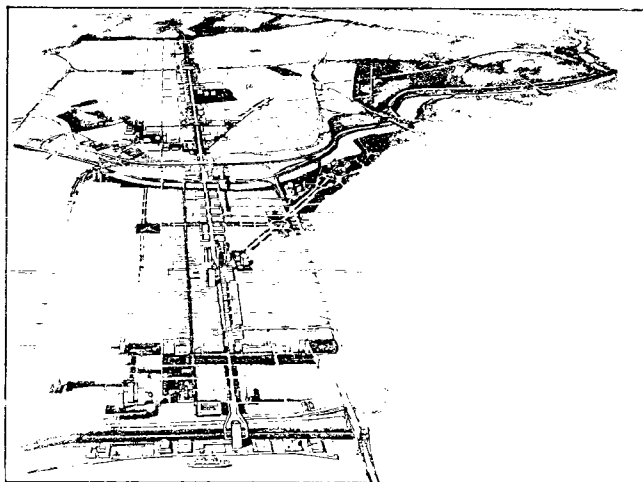


圖3-3-3 美國費城1964年市中心再開發計畫中清晰地描繪出流通活動的連接作用

3

四、小結

生活是集居的內容，無論居家活動、或是特定的公共活動、或是流通串接的活動都是在具體的場所中反映生活，也就是結合時間、空間、活動的整體生活表達，是一種動態的表達，也是城鎮形貌特徵中最具人文性質的部份。

第四節 組成城鎮空間之基本形態元素

以都市過程的觀點看待城鎮形貌的生成，可以將其實質空間的變遷過程視為：在特定的地理條件下原已成形的空間構架（pre-existing frame）或「地盤」（ground-plan）之內的成長歷程，這個具體化的過程是在「變」的過程中完成的。（Kostof, 1991: 26）若欲理解城鎮整體的環境形式，可以從形態學（Typology）的角度進入。而這種對城鎮實質形式的理解是必須先放在城鎮地理的基盤之上的。換言之，城鎮空間的具體化過程是以原已形成的地理空間為基礎，逐漸完成，而在其過程中是透過層層相關的形式運作規則，將不同層次的類型元素組合而成，同時這些元素之間也因其「變」的需要而依形式運作規則而變遷。因此，這是一個動態的形式組合。現以地盤、街道系統、街廓、地藉分割、及建築物分別探討之：

一、地盤

地盤的形式變化可分為水平方向及垂直方向兩種。水平方向的地盤變化通常是指陸水交接的形式，而城鎮發展的方式是以水岸的形式為依據而向內陸延伸；如早期的台北、三峽、卯澳、淡水等地（圖3-4-1）。垂直方向的地盤變化就是地面的起伏所形成山坡地、山丘等，而城鎮的發展是順其山脈走向而走，如九份、基隆等地（圖3-4-2）。

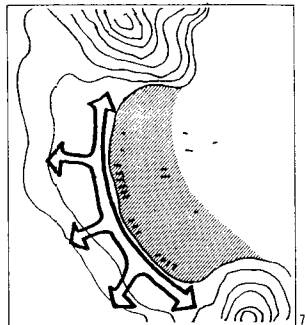


圖3-4-1 垂直方向的地盤變化

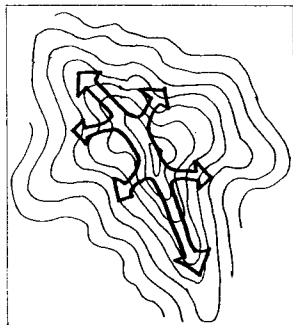


圖3-4-2 水平方向的地盤變化

二、街道系統

街道是維持城鎮生命的主要服務管道，有如樹幹延伸到葉脈的筋絡養份系統。在街道系統的投影模式上，大體可分為三類：

（一）有機型

多隨著地盤的水平或垂直的變化而形成的系統。這類的系統是非幾何的，是順應自然形式而生的有機型（圖3-4-3）。



圖3-4-3 有機型街道系統

（二）格子型

以直交的幾何圖形，反映人為秩序的精神，也可因地置宜且有水平和垂直上的變化。其幾何的方位通常也表明了人為秩序與天地之間的關係（圖3-4-4）。

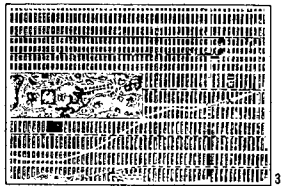


圖3-4-5 圖象型街道系統

（三）圖象型

以自主完成的幾何圖象為依據而發展形成的系統，有極高的內在完整性，與環境的配合是比較不妥協的。通常是表現防衛、統治或權力象徵的目的（圖3-4-5）。

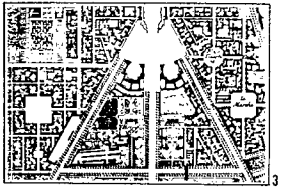


圖3-4-4 格子型街道系統

無論是上述何種模式，在街道系統的結構組織關係上都是一致的，因為街道是運送人、貨與資訊的管道，所以其輸送的功能上必有其層級性。幹道、連絡道、地方道、小巷弄等。同時道路的性質也不能只以汽車的行駛的功能為主，不然，無法理解街道層級的結構性及活動的豐富性（圖3-4-6）。



圖3-4-6 不同層級的街道巷弄所組合的系統

三、街廓

街廓是由街道分隔而成的一塊完整土地，在其上可再分隔成為若干建築基地。街廓的大小與形狀是與街道的系統有直接的關係。柯布（Le Corbusier）在1930年提出的光輝都市（Ville Radieuse）的計劃中，以相同的比例尺比較巴黎、紐約、布宜諾斯艾利斯的市區街廓以及光輝都市的超大街廓（圖3-4-7），圖中充份地說明不同的都市過程所形成的街廓之間差異。

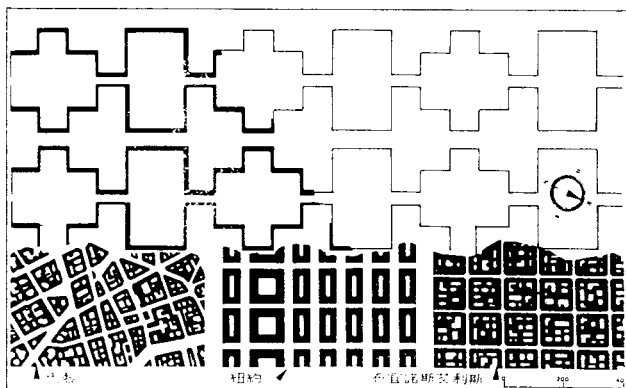


圖3-4-7 柯布的光輝都市計畫中不同大小街廓的比較

在柯布的觀念中，小街廓是不健康而且缺乏效率的。事實上，豐富的城鎮生活及有認同感的居住社區，都蘊含在小街廓中，更重要的是街廓所刻劃的時間的軌跡，這種具有時間感而生成的事實，不是現代規劃理念下的規劃技術可以取代的。以台北市為例，由西側淡水河畔的開港、清代置府、日據都市計畫、一直到當今以經濟為主導的都市發展，可以從街廓的大小、形狀、分佈位置中清晰讀到時間所刻劃出由西而東的開發軌跡（圖3-4-8）。

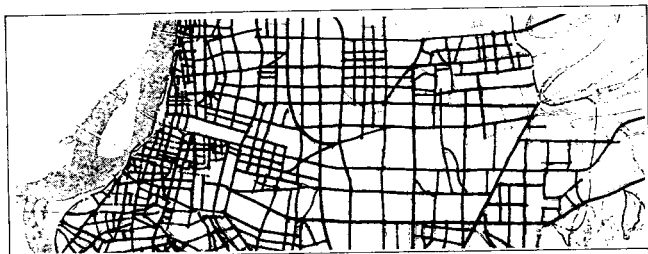


圖3-4-8 台北市由西向東發展的軌跡

至於街廓的形狀也是街廓的主要屬性，街廓可以視為生活模式在實質環境上的烙印，也就是說街廓的形狀是在生活軌跡中反映特定文化影響下的生活內容。下三圖說明相同的羅馬時期地中海地區的城鎮在不同的社會文化影響之下街廓的改變（圖3-4-9）：中圖為羅馬帝國時期所普遍建造的殖民城鎮，街廓形式非常清楚；左圖為伊斯蘭民族的居民所活出的巷弄網絡，將相同之次文化族群組織在一起，街廓的觀念並不清晰，是整體的溶入生活實體中；右圖為義大利中古時期在羅馬帝國規劃中活出的另一種情況，街廓被結合為具有防衛性的村建圍城，其中分佈著瞭望高塔。（Kostof,1991:49）

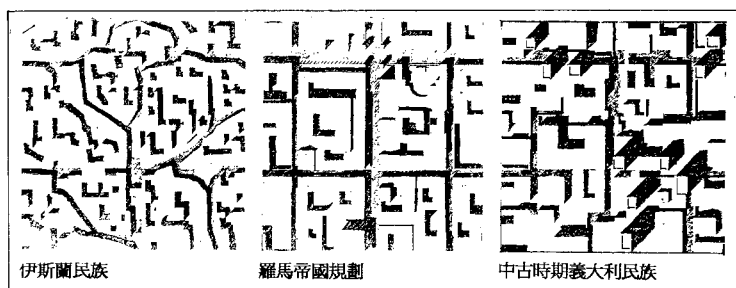


圖3-4-9 文化影響下的街廓的改變

4

四、基地劃分

街廓內部建築基地的劃分，通常是土地私有化之後所形成的土地持有的狀況。在此我們不探討政治與經濟的因素如何影響土地細分的變化及其運作經驗中所產生的土地炒作問題。本節所說明的是基地的形狀結構與街道的關係以及與基地上可建的建築物之間的關係。

基地的劃分通常是只有一側面臨街道，也就是接觸到街道的一邊即為接收都市資源分配的「正面」，而同一條街上所能分配得到的資源應該是整條街的居民所共享。因此如何平均分獲街道所提供的都市資源是初期街道形成最基本的原則（暫且不論營建技術的影響及土地特有的制度問題）。如圖 3-4-10 所示瑞士之 Basel 城由郊區農地進而轉變為市區建地的經驗（Bernoulli, 1946:75）；或圖 3-4-11 所示三峽民權街及其附近地權持有情況的變化（王志鴻 1989:92）。

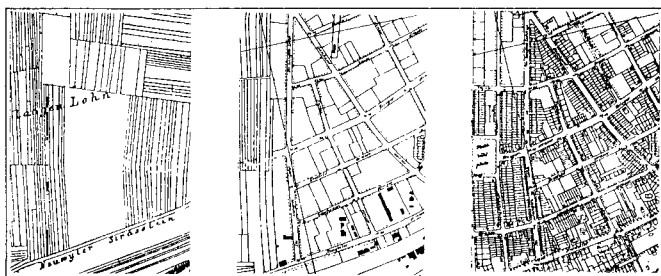


圖3-4-10 瑞士 Basel城的地籍轉變過程

34

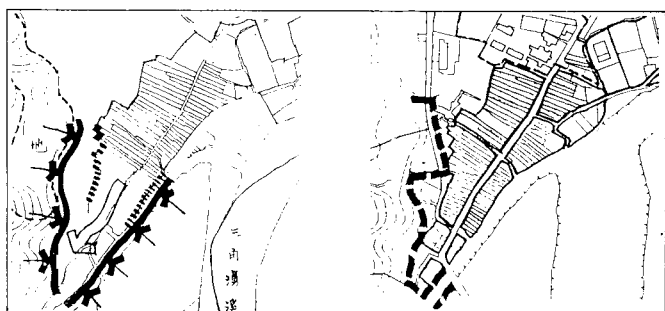


圖3-4-11 三峽民權街由晚清時期到日據晚期的地籍變化

32

在都市過程中，由於計劃道路的開闢拓寬，改變了原有街道的性質，同時加以土地私有權的交易運作，使得原有的地籍分割模式整合為較大的基地。由於基地結構的改變，隨著發生的是基地上建築物形態的改變，活動使用關係改變，交通關係改變、街道的意義也隨之改變，所以城鎮形貌的變化甚鉅。因此，藉由街道系統、街廓組織、基地持分方式所造成的空間結果，是可以很明晰地說明都市過程中時間的運作，以及歷史的發展，是指認城鎮的重要特徵。如圖 3-4-12 為淡水鎮自清末以來至現今的地籍地，可以很清楚地看出右半部多為晚清時期長型街屋的地籍形勢，而左半部則為日據時期公共建築或宿舍的塊狀劃分形式。

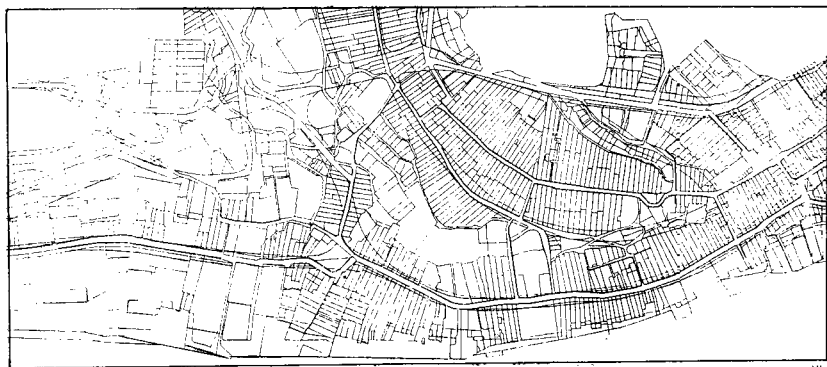


圖 3-4-12 淡水清朝至日據時期地籍的變化

16

五、建築物

建築物的形式必然受到其所在基地的限制，尤其在較細多的狹長基地上，所呈現出來的建築形態是有其非常固定的形式結構。當然在不同的文化影響之下會有不同的特定形式，對於該文化群體而言，形式的表達有其共同的方式，我們可稱之為一種具有社會共享價值的營建規則。由於前述的土地持分狀況的改變所造成的基地結構變化，也造就了各種不同的建築物形態。但是不可否認的，在工業化之前的城鎮中，建築物的類型基本上可分為兩部份：民用及公共使用的。前者即在普遍的土地劃分的基地上所呈現的建築類型，具有其共同的營建特質，簡單地說是以集體的形式（collective form）來表達居民生活的內容（圖 3-4-13）；而後者則是以單幢的建築形式來表達其特定的公共象徵性及全民認同的意象（圖 3-4-14）。以這個角度來看待現代城鎮的形貌時，其改變是非常明顯的，私用的建築物無論尺度、使用、造形早已不受前者所謂「社會共享的營建規則」所約束，除了必要的法規之外，則完全取決於投資者及設計者的品味及專業規範（這些均與社會共享的文化價值無關）在形式上，幾乎都是以單幢建築的造形表現為主。前後二者最大的差異在於城鎮整體形貌上的和諧感。

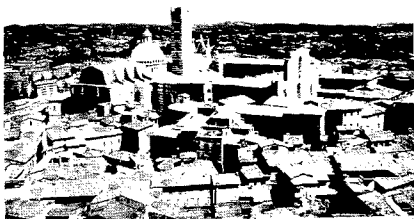


圖 3-4-13 民用的背景建築襯托公共意象⁴

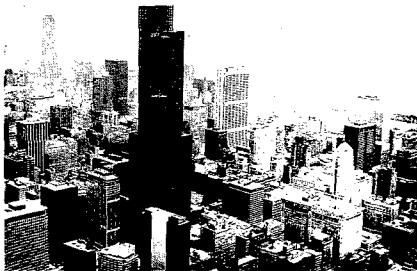


圖 3-4-14 失去和諧感的建築群⁴

六、小結

城鎮形貌是整體呈現的上述的空間元素僅是利於在作形態分析時有較清楚和客觀的理解方式，事實上無論是街道、街廓、基地、建築物，都不可能單獨地呈現其形貌上的特質，同時各部份之間也是互相地影響及共存。因此，欲探究具有地方性的城鎮形貌時，必須再以空間體驗後的具體經驗為基礎分析之。

第四章 具有地域性城鎮風貌之實質條件

在第三章的各節中，我們可以理解到城鎮形貌的基本特徵是由自然與人為環境的關係、城鎮結構性的空間元素、主要的城鎮活動以及城鎮空間之基本形態元素組合而成的。而每一個特定的城鎮都有其不同的都市進化過程及生成條件。因此從其城鎮形貌中不難察覺屬於「地域性」的特徵。事實上，一個城鎮的地域性是與其地理、氣候、族群、風俗、活動等息息相關的，包括其實質形貌，更涵蓋其人文風貌。

具有地域性的城鎮風貌是透過實質場所的「體驗」而指認的，這些可藉由感官所體驗的內容大都具有一些特殊的實質條件。本章的主要內容即在探討具有地域性風貌的城鎮是由那些實質條件所構成的。

依據城鎮生成的過程及條件，可由最接近自然的實質條件漸次移向具有人文性質的實質條件，其間不同的層級及內容分為五節分述，包括第一節：自然地理形勢及生態系統、第二節：藉由人地關係呈顯出的人文地景、第三節：實質空間形式、第四節：地域之人文風貌、以及第五節：非日常性之活動事件。

本章各節分成二個部分進行討論：

一、說明：

依據城鎮生成的過程，描述地域性城鎮風貌的具體內容，以及可能之呈現方式。

二、實例：

以台灣城鎮真實生活經驗說明地域性城鎮風貌的具體呈現方式。其目的僅在於舉例說明該項實質條件的可能內容，並非指認台灣地方性城鎮風貌的全部內容。

第一節 自然地理形勢及生態系統

一、說明

如果將自然的地理年代，視為一天二十四小時的話，自有人類活動至今，只不過是黎明前的幾秒鐘。自然的不可知力量雖非時時刻刻影響著人的生活，但卻潛在形成一些限制，也因此成為人類生活空間的基本特質。例如，氣候的特性，不管人類居住所是如何呈現，澎湖的風仍是依舊，並且成為其城鎮特色；時間的韻律，一天的晨昏，一年的春夏秋冬的四季，表現在因時節而變化的植栽地景上；又如各種自然現象，雲的形式、梅雨、颱風、下雪等。總之，城鎮在自然地理形勢及生態系統等不可被人為所改變的支配力之下，其生成的歷史經驗正說明人為城鎮永遠是自然體系中的一部份；這樣的歷史與地理結合的條件所造成的基本體質，正是城鎮地域性特質的源頭。

前述第三章第一節所討論的自然環境的特質及與人為環境結合的層次和性質，正說明自然地理形勢對城鎮地域性的影響。至於生態系統的自然條件方面，台灣亞熱帶地區的氣候、地景、以及反應在人文環境上的特質也是形塑城鎮地域性特質的重要基調。

二、實例

(一) 淡水市街空間中的自然特性

淡水河面提供一個寬廣的視野，不只可以從淡水街區往外看，也可在對岸或河中渡船上看淡水。

觀音山、大屯山及淡水河環繞淡水，成為市街中視覺景觀的連續背景。藍天時，襯托著觀音山各山巒清楚可見；陰雨中，灰濛的山影若隱若現；潮汐漲落及落日的迷人景緻；形成淡水特殊的地域性感受。

在市街中遊走，藉由視覺經驗建立起淡水與自然的關係：五虎崗迫近河面，在市街中形成一些稜線可供眺望，分佈在祖師廟前廣場到三民街之間及馬偕街上段，形成連續的觀景點；前一處，遠望可及關渡峽口，後一處，可及淡水河與海的交界處。另外，河岸本身就是一條連續的觀景路徑，也較直接感受到自然的氣息。（圖4-1-1）

市街空間與地形的結合，出現了許多獨立於市街空間中的眺望點；如可遠望的家屋平台或陽台。在街道行走過程中，也常從街道的端景或巷弄中獲得開放的自然感受。

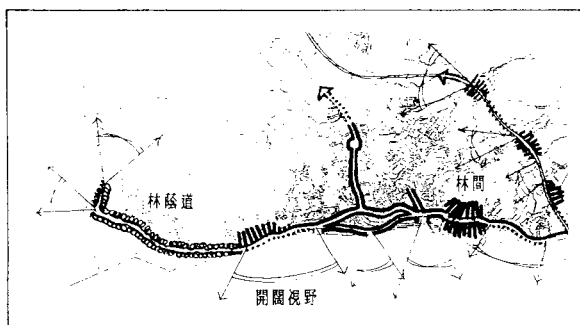


圖4-1-1 淡水市街空間特性圖

15

（二）南台灣的天空

北迴歸線通過台灣島的中部；台灣島雖不大，但南北的氣候仍有差異，南台灣夏天氣溫較高，天氣乾爽，天空晴朗，常可見地平線上無際的芒草浪上變幻多端的雲朵。（圖4-1-2）



圖4-1-2 南台灣的天空

36

（三）候鳥過境與棲息

每年春、秋兩季，是候鳥遷移的季節，台灣因地處於其遷移之中點，海河交會處的紅樹林又是豐富的魚蝦匯集場，因此，是候鳥們中途過境暫棲的好地點。這些鳥類中以鷺鷥最常見，每年夏秋農田收成時期的台灣農村，處處可見鷺鷥騎牛的景象；或者一大群白色身影的鷺鷥，在插秧前的水田中翩然升起，是台灣田園的普遍景象。（圖4-1-3）



圖4-1-3 候鳥過境與棲息

36

（四）澎湖的風

澎湖紀略「．．．．然有風之日，已十居其五矣。一交秋分，直至冬底，則無日無風，其不沸海覆舟，斯亦幸矣。」澎湖以風大聞名，不只影響各島嶼上的聚落構成及建築物的開口及朝向，而且讓在外工作者需戴面罩著長袖衣衫以抵強風，而成為澎湖的特殊景緻。氣候的條件更把澎湖的旅遊季節，分成淡旺兩季。這些景象早已成為澎湖聚落生活的一部分。（圖4-1-4）



圖4-1-4 澎湖馬公蒙面婦女

（五）經濟農作影響下的地景變化

台灣農產品的出口經濟控制了台灣地景變化，尤以南台灣的地景最能反映，早期處處可見的水稻田，因香蕉輸日，大規模改為蕉園；後因魚苗外銷及檳榔內銷的需要，因各地制宜的魚池及檳榔園四處可見。如彰化縣內沿海地區，昔日良田皆變為養殖地；昔日座落在水稻田之中的聚落如五溝水，如今已被密閉的檳榔園層層包圍，以往田園風貌不再，但也有另一種南國風味。（圖4-1-5）

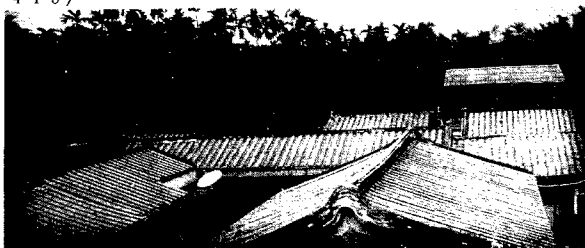


圖4-1-5 五溝水檳榔園風貌

第二節 藉由人地關係呈顯出來的人文地景

一、說明

「地景」是一種自然環境的現象，也可以是通過人的活動與地形、植物及氣候互動而形成。「都市」是人類集居生活的一種現象，其中蘊含著人類長期求生存所累積的集體感受，自然環境在聚落初成時扮演極重的角色，其所依持的是自然環境所給予的滿足，人造環境是在滿足生活目的下，在大自然中尋求安身立命的表現。其所提供的體驗感受，可以說是藉由人地關係所呈現出來的人文地景。依其體驗方式不同，可分三種層次來看。

（一）自然地理層次

聚落可視為地景的一部份，整個地景感受由地形結構所顯現，並藉微小地形及植被不同的分佈和各種開墾耕作方式及作物種類的播種；塑造各種不同之地理景觀。例如，丘陵地的梯田、茶園、平原上的埤塘及廣袤的農地。在具支配性的自然環境提供的背景下，可看到不同尺度的聚落分散各處，並藉由清楚的路徑，在廣闊的地景上留下活動的足跡。例如：環山的產業道路、灌溉用的引水道、分割田畝的田埂等。

（二）城鎮層次

自然環境所提供生活資源是聚落的基礎，聚落是相對於散落鄉野農舍的群體生活場所，累積了一定程度的社會性事務，並機能性地運作成一個社會組織。而呈現在自然地景中的聚落可稱是一個凝聚點，整個地景都與之相互存在。在這一層次的人文地景感受表現在都市活動的停止點、人造與自然結構相應性以及城鎮立地的信仰表徵（例如沿著聚落築城，或守護城鎮聚落的土地公、風獅爺）。如果在上一層次所談的是「山」、「水」、「丘陵」、「聚落」等，那在這一層次中的界定，是「內山」、「山崗」、「梯田」、「水岸」、「河流」等，而屬於聚落本身的是「市街」及「庄」因產業所形成的土地關係，和鄰近城鎮的區位關係。

（三）城鎮內部空間層次

這一層次的人文地景主要藉著在空間中的移動，讓空間的整體性展露在連續的視覺變化及空間經驗之中。街道的空間容納了都市生活的公共性活動，藉著公共生活的參與及分享，為居民建立城鎮生活豐富而多樣的內容。在空間上所表現的就是城鎮內部空間層次的人文地景，在性格互異的街道類型中，說明都市不同地區的特色及其在都市功能中所扮演的角色；不同的街面形式隱含著不同性質的生活空間，視覺的推移即將此生活空間的地面（藉由置身其中）和天空（天際線的變換）連繫起來。

二、實例

(一) 地景中的聚落

在台灣的中南部地方，是一片廣大、阡陌縱橫的農田平原，在平原上散佈著大大小小的集居村落，這些聚落的形成是當初基於土地開發水源的取得及生活安全的防禦考慮，而聚集出現的。這些聚落本身都具有明顯的聚落範圍，在平原中獨立而突出的散布著，並常在村中，設立聚落庄廟相對於農宅，庄廟常顯得華麗而高貴，聚落四周也伴隨著將爺廟、土地公廟的出現，而土地公廟更是設置於入庄道的路旁，成為聚落的指標。（圖4-2-1）

這些農田平原上的聚落景觀常隨著周圍人為種植之作物成長改變而有不同的面貌，插秧時的汪洋一片或為青翠的稻綠或為收割季節金黃一片的景象。



圖4-2-1 農村聚落

38

(二) 桃園台地的埤塘

桃園台地人文地景的特色在於其為數眾多的埤塘，埤塘的成因是在於桃園台地呈一緩坡台地，無自然地形可供蓄水，墾民便基於儲水之需，挖掘了大量的埤塘以供使用。（圖4-2-2）

埤塘雖非天然生成，但因其長期與周遭土地在功能上及與農宅大院形式上的結合，已成為桃園台地人所皆知的地景特色，所以經常可以在農田之旁看到埤塘的存在，透過內容的同一及數量上的擴張，埤塘在農田地景中形成自己的地景特色，同時也塑造了另一個埤塘中的

生物與原存於田野中的生物所形成生態上的結合。

由埤塘延伸出去的灌溉渠道則將埤塘與周圍田地形成人爲的地景，而在這自然及人爲的雙重結合下，透過自然生命及人爲活動的意義集結，而在農田地景中形成獨特的視野景觀。

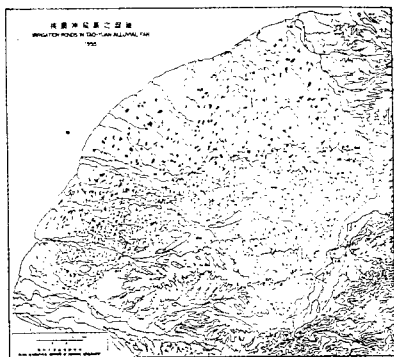


圖4-2-2 桃園台地埤塘分佈圖

（三）山坡地上的茶園

在相當多的山坡地上都可看到綠波層層的茶園或在台地山谷霧氣較重的地形，或在海拔較高的高冷地區，都有較好品質的茶園。茶樹亦可生長在相當陡的山坡地上，而爲了種植採收之故，茶園多有其一定的長條形配置形狀，因此，在某些出產茶葉的山坡地上，我們可看到整齊有秩的茶園遍佈了整個山前山後，或陡或緩的地景特色。（圖4-2-3）

這個地景特色是結合了地形及茶樹本的生長特性及採收工作需求的多重條件而形成。地景的邊界就在山與天的交界、山與地的交界之間，地景的外表是人爲的整齊有秩的茶園，地景的起伏則是山勢的起伏。經由這些天與地、人與自然的形式集結而完成了其人文地景。



圖4-2-3 山坡地茶園

37

(四) 新竹大隘的梯田

台灣地勢丘陵多，可耕地有限，因此丘陵地在台灣開發過程中多被依著山勢墾為可供耕作的梯狀平台，所謂「梯田」說明了在近山區層層相疊而起的田畝景觀。(圖4-2-4)

大隘的梯田在群山環境的谷地中散落著大小聚落，點綴在層層的梯田中。藉著陽光在梯田中推移，使得坡地的微小地形，清楚的刻劃出來，加上微氣候，使得整個谷地充滿豐富的自然氣息，有別於都市的繁華，並藉生活路徑，產業道路及灌溉引水道說明整片谷地集居方式。

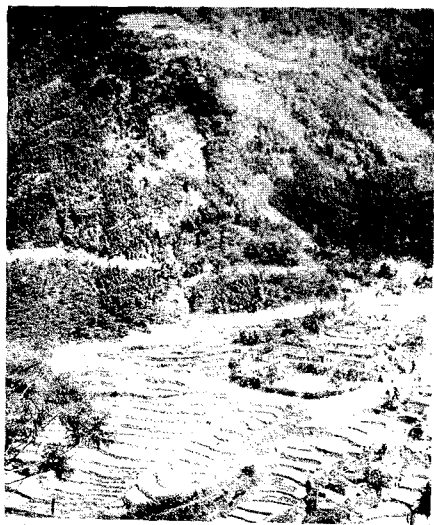


圖4-2-4 新竹梯田

37

(五) 「街」「庄」的產業關係

「街係人家稠密的街市，住民以工賈為主，為一帶地方交通產業的中心地。庄或稱為莊，其住居大多以耕稼、伐木、捕魚為業。」(戴炎輝,1984)。

淡水市街在其聚落過程中，因為其所依附於自然環境的拓墾產業性格不同而呈現各種不同屬性的集居方式。像這樣的關係，在今日市街生活中也分成二種不同的生活環境景象，一是繁忙擁擠的都市，一是鬆散分佈的村落。(圖4-2-5)



圖 4-2-5 淡水聚落

16

(六) 三峽老街街頭、街尾的土地公廟

三峽民權老街有兩座土地公廟分別位於街頭街尾，兩相遙望並鎮守著民權街。

位於民權街 144 號的八張土地公廟，相傳是三峽最早建立的廟宇，早年過了這座土地廟就進入了原住民的勢力範圍，因此移民在廟的周圍築有籬笆及隘門以界定彼此範圍並收防禦之效，而移民在要由此進入鄰近山區，伐木採藤時亦都會在此向土地公祈求平安，因此這座地廟是為早期居民重要的地景象徵。

因街民有上下段之分，彼此輪流祭拜，在祭祀的過程中，有人覺得有不公平的現象產生，靠近三峽溪段的街民便在街頭再建了一座福安宮土地廟自行祭拜，因此而形成了街頭街尾兩座土地廟守護著民權街的現象。而同時也形成了街民對街庄內外關係的認知。（圖 4-2-6）

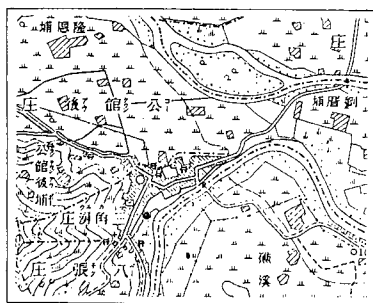


圖 4-2-6 三峽歷史圖

32

第三節 實質空間形式

一、說明

從實質形式的角度來看城鎮聚落的地域性特色，可以將實質形式的內容視為：結構性的空間屬性及空間基本元素之形態兩大部份（參考第三章第二節及第四節之內容）。

一個城鎮聚落的整體空間形式特色並不是單一地表現在任何一類空間元素之上，而是藉由一些具有結構性的空間屬性而具體表達的，這些屬性是蘊涵在不同尺度的空間特質之中，包括：山水之地理形勢所形成的連續背景、天空線及具有方向性的地標、街道組織模式等。

填充於城鎮聚落的實體與虛體，正是構成上述具有結構性特質的空間基本元素，包括：建築物的實體、連續性的街道空間、以及開放空間。地域性在此不同空間元素的形態上的表現，是在於其實質形式如何以具體的營造方式，對應其所處地區的氣候、地形、地質等自然條件，以及如何反應群體生活的需要、文化價值觀等人文的條件。

因此，在實質空間的空間組織、營造方式、風格式樣上都有其形態上的特質。

然而，在社會演進過程中，都市空間累積了不同的社會生活與空間機能關係，所謂累積也是指持續的都市現象變動的結果。而這整個生活世界中複雜的組織，也只有全面的經由日常性的生活實踐經驗，才能被掌握（Pred, 1983）。也就是說，在個體成長中，將他生活的環境體驗為一個結構性的整體，在他和他人共享此整體的同時，即能給他一種認同感。（Norberg-Schulz, 1984）這共享的整體是架構在社會生活的整體經驗與社會生活的空間組織之間的結構對應性上，也是認同感的具體指認的基礎。

二、實例

（一）恆春縣城的風水

光緒元年（1875），清廷在台灣設了十二個縣及廳，恆春是其中最南端的一縣，並有依風水築城的建設，據「恆春縣志」所記載圍繞縣城的山，都成為保護縣城之四神（四獸）所踞。（圖4-3-1）

恆春的城門至今仍存留在市街空間中，清楚的呈現風水對城市格局的影響，其主要街道盡端皆有城門，從城門洞可以看見四山的剪影，成為市街中清楚的指認。

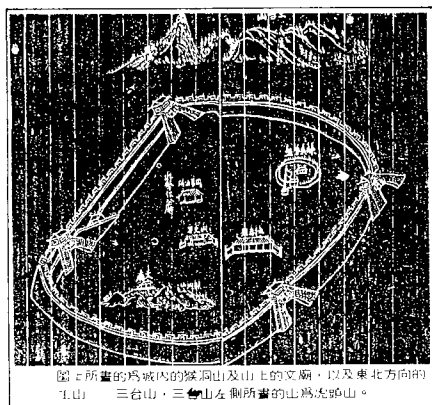


圖4-3-1 恆春歷史圖

（二）觀音山－提供淡水市街生活的定向作用

淡水市街空間發展，主要依二個方向，一個是與淡水河平行；另一是與淡水河垂直，往山坡上跑；這基本架構成為居住者日常生活的定向感，而觀音山相對於淡水城鎮的位置，具體化此定向的作用。

淡水街空間依著地形呈不規則彎曲，對於外來者而言，常失去方向而不知置身處，但可至市街空間的開放處，藉由淡水河及觀音山的景象來指認方向。對居住者而言，此支配性的定向轉化為日常生活中的居住概念。稱觀音山為筆架山，是興風水之說相合也是住屋的絕佳朝向。（圖4-3-2）



4-3-2 淡水河口觀音山

23

正對海面的馬公中正路

沿海發展的市街，除了平行於河岸的道路外，主要就是與水岸垂直的街道，如馬公的中正路；以聯絡港口機能與市街，這樣一條街往往成為整個市街空間的主幹；置身其中，沿著中正路往下看，藉由視覺焦點的水面，可清楚感受到自己身處何處。（圖4-3-3）



圖4-3-3 馬公中正路

7

淡水福祐宮的的天空線

在早期的地景中，廟的天空線是最變化多端引人注目的，飛揚的起翹與各類繁複的動植物裝飾、神話宗教人物，使其在周圍的環境中被突顯出來，形成其代表性的地景特色。

淡水中正路，因其同質的街屋聚集而形成連續的視覺韻律，福祐宮位在市街中段，其起翹的天空線成為連續景象中的變奏，也說明廟宇所具有城鎮活動的重心。廟宇的天空線和繁複的裝飾成為廟埕空間主要的支配性質，從廣闊水面看，呈現其宗教信仰中心的導引特質。（圖4-3-4）

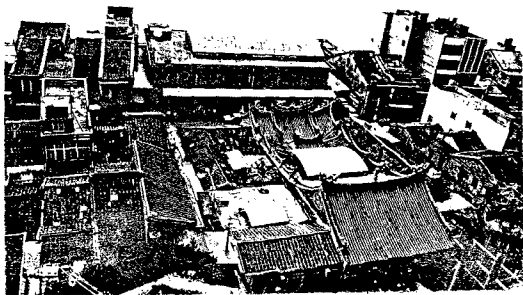


圖4-3-4 淡水福佑宮

16

(五) 屏東媽祖宮的天空線

廟宇原本位在丁字路的盡端，主導著當時的市街結構；近年來由於市中心聯外道路拓寬四周房舍越建越高，改變了原本的空間規模。因此，廟方的對策是將廟宇的樓層加高，量體加大，屋頂加大，並更加華麗的裝飾廟宇的天空線，想藉由整體型式的誇張以奪回其原先在地景中的主宰地位及象徵地位，其起翹的天際線遠超過原來廟宇所能表現的效果，在市街的空間中被清晰的指認。只是，當原本長久存在於生活中的傳統型式在被如此處理之後，即使能奪回其意識上的主角地位，但在建築型式上的地景角色是否能相對地擴張，或只是一個突兀的產物，是值得的淨思的。（圖4-3-5）



圖4-3-5 屏東媽祖宮

36

(六) 扼守河口的紅毛城

從沙崙回淡水，紅毛城標示淡水城鎮的進入點。大屯山延伸下來的支脈在入水的一刹那，變成墨綠中的火紅城堡，戍守著淡水河口。站在紅毛城的前庭，可以感受到砲台所需要的開闊視野，從水面上或是河堤邊往回看，則見凸出於崙背山脊的攬守之勢。紅毛城的歷史意義，不只是建築本身，尚包括其所在位置有自然與人文

的雙重特性。(圖4-3-6)



圖4-3-6 紅毛城歷史圖

15

(七) 淡水馬偕教堂之地標特性

宗教建築往往會因其強烈的象徵性及紀念性，而有特殊的建築形式表現且常成為城鎮的重要地標。在台灣，漢人廟宇建築的燕尾屋脊，是多數城鎮不可或缺的都市意象之一，在這種強勢的文化形式下，相對地，其它的宗教建築也愈發顯與眾不同。例如淡水這個吸收多方文化的小鎮，其城市風格即是建立在不同文化影響的空間形貌與多變自然地景間的有機關係。淡水舊市街中的馬偕教堂，是一幢紅磚的哥德式小教堂，路的體驗始於中正路三角公園，教堂尖塔便在兩側街屋的擠成的長條框框中緩緩地浮現全體；從水路的體驗則是搭渡輪自對岸而來時，便可在五虎崗及老街街屋的層層疊疊中，捕捉到教堂尖塔的獨特形貌。(圖4-3-7)



圖4-3-7 淡水馬偕教堂

7

（八）圓山腳下圓山飯店

從高速公路經泰山收費站，一路北上，即可清楚望見佇立於綠色山林中的一棟紅色華麗建築，立在芝山岩盡頭。因近松山機場，當飛機從南往北降落或低空飛行時，極易發現它的存在及其高出地面的視覺效果。若在金山南路高架橋由南往北行駛時，位於前方的圓山飯店是個非常清楚的指標，其背後的大屯火山群，是強烈的指引座標，而後又從其山腳下擦身而過時，它的高度又再次讓我們體驗到它的存在。（圖4-3-8）

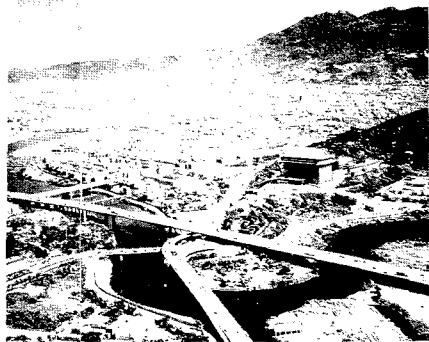


圖4-3-8 圓山飯店鳥瞰圖

30

（九）台南市的圓環——民生綠園

台南市的圓環是日據時期都市計劃下的產物，目前仍存的有民生綠園、東門圓環、西門圓環、小東門等。這些圓環有的是舊台南城的城牆拆掉後，保留城門而形成的，如東門、西門、小東門以及現因西門路拓寬而遷的小西門皆是。而民生綠園則位於市中心的精華地帶，與它相會的道路有六條呈放射線狀往市郊拓展開來。與民生綠園相會的道路各有不同的街道名、寬度，以及不同土地使用，南門路上有市政府、警察局以及許多市立的中小學幼稚園；中正路是市區的主要商業地段及購物區，有新、舊的住商混合大樓夾雜；民生路舊稱有「打石街」，其上有許多刻墓碑的店，現則為傢俱店集中的街道；公園路可連通不遠處的台南公園，一邊為氣象測候所，一邊為連接遠東百貨的小型商店；開山路上有不少公家宿舍，且有延平郡王祠，原有濃密的鳳凰木，現已砍掉許多，青年路上有許多賣售民生用品的住家店面（圖4-3-9）。

台南市的範圍與人口已比以前增加許多倍，但是民生綠園仍具有地區性的都市結構意義，進入這個園環內逆時針轉的車陣可以很快轉換到都市的另一個地區。



圖4-3-9 台南圓環

7

（十）三峽的傳統市街

由街屋所組成的街道是台灣城鎮發展過程中的普遍類型；街屋以“間”為單位容納“一個戶”的居住單元。街道是由一戶戶街屋沿著街道聚集而成，在類型上相同的主題，重覆排列構成街面。

三峽老街目前因其街道特色而被保存下來，而塑造街道特色的，主要還是兩旁的街屋建築，其建築品質在台灣建築史上有其地位；其樣式神似於日據學院設計的衡陽路街屋；但其細部之象徵式物件是本土的匠師在創作過程中自然加上去的，因此形成許多有趣的畫面。整條街道雖由許多不同之建築聚集，但具有相當程度的一致性，是依當時一定的規範來營造，加上材料特性、細緻的細部等等，都足以說明其工匠水準。就歷史建築而言，其成就是多元的。（圖4-3-10）



33

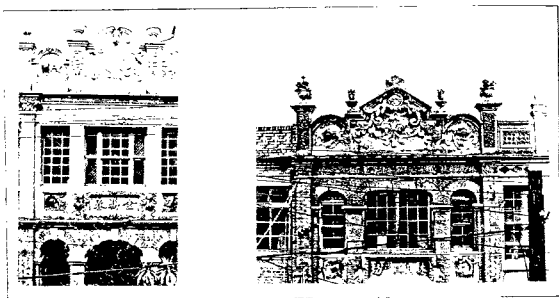


圖4-3-10 三峽傳統市街

33

1) 澎湖講美村護榕隄

在澎湖，多風的環境使植物生長不易，樹木的保護更顯重要，甚而有築隄來保護樹木的情形，在講美這個小漁村，便有面護隄建在玄德宮旁用來保護廟側的大榕樹。而這面隄的圓形開口與廟的牆壁間，因榕樹的遮蔭而形成可以讓人駐足休息的半開放空間。在晴朗的藍天下，有三五個人便坐在這裡乘涼聊天，旁邊的雜貨店更是社區的消息站，不時有主婦或小孩子來買東西，此之廟內的清靜、更顯出異常的熱鬧。護榕堤遮斷了外邊馬路上的煙塵及炎熱，但人可以自由穿越。有個人在斜對面公車站牌下車，拐進隄內的雜貨店買包煙，又跟店內的人聊了起來，這裡儼然是個小型聚會所，村內的人都以之為社交的中心。（圖4-3-11）

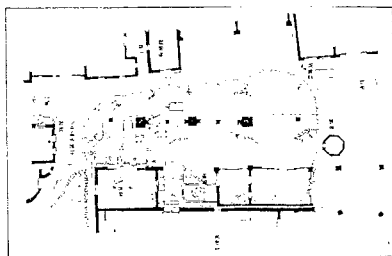


圖4-3-11 澎湖講美村護榕隄

26

（十二）南陽街的招牌

南陽街因以補習班為主，有升大學、高普考、托福考等多種形式的補習班，因此街上來往行人多以學生為主，兩側的招牌都以「××補習班」較多，其懸掛多垂直突出街面高低不同；但以有底藍字的招牌居多，使人置身其中有種特殊的氣氛。

有些招牌則貼於店面的牆上或門面上，使整個補習班清楚的被認識，走在街上幾乎全為招牌所包被。在夜間所有市招齊亮，也使南陽街分外明亮，幾乎不需要路燈，此外招牌較少使用各種霓虹燈充赤亦為其特色。（圖4-3-12）

（十三）恆春市街透天厝的遮陽板

南台灣的气候，仍是炎熱；街道二旁的街屋，雖然只有二短面臨街，但因整個市街空間結構的支配，有些街道的街屋必需朝西，受西曬之苦。

在恆春的街上，市街建築的樣式，從日據到今日都有，但其共同特徵是遮陽板的設置；有趣的是每家的遮陽板都不相同，從紅磚疊砌，小石磁磚或洗石子、木欄到不銹條鋼材料都有。（圖4-3-13）



圖4-3-13 恆春市街遮陽板風貌

圖4-3-12 南陽街補習招牌風貌

第四節 地域的人文風貌

一、說明

風俗習慣對於生活其中的人來說，是很平常的事務；但也因此容易在時代變動中不經意地被取代或被忽視而消失。而風俗習慣的形成是常年在同一地域內同一族群傳承之下的生活實踐的結果，表現在平常的生活內容中，呈現出地域的人文風貌，也就是表現在生活情境中的常民文化。其主要內容包括：

（一）進行日常生活的各種謀生的場景

如早晨的漁港、農忙收成的農村景象，或在都市中的社區，因其區位條件之不同所形成的各具產業特色的街區或街道。

（二）日常生活習俗之情境

食、衣、住、行等都市生活事務的一般活動，其風俗習慣是長期的生活經驗而形成的，是具有約定俗成意義的活動。有的是在都市計畫的空間規劃及管理範圍之內即可滿足，也有的是在非正式部門的活動中完成的。如：烹調風味小吃的視覺、聽覺與嗅覺的經驗；反應氣候、工作、文化品味的衣著；反應生活習慣的空間使用方式；特定時段的群體休閒、健身、娛樂活動；滿足生活需求的叫賣小販、早市、黃昏夜市等。

（三）人類學上的特色

人種膚色、方言、信仰系統、象徵符號及社會組成結構，其社會的內部特性，對外來者而言不了解的事情，對當地人來說常是一目了然。這種整體的文化表現是地域性人文風貌的背景。

（四）地域性空間的指認方式

因為地理或自然所影響的生活經驗而形成的指稱地名，或是為生活中對於生活空間的描述，紀念歷史事件所產生的地名，都是具有豐富的地域性特色。在地名中常蘊藏著深層的人地關係及生活情境意義的投射。政府遷台後，因政治目的而將原來具有豐富地域意義的地名改名，造成台灣地域性風貌在人地關係認知上極大的傷害。

二、實例

(一) 基隆港

台灣港口早期因移民登陸及漁業而發展，形成早期的漁村和漁港，後來才有大型商港的開發。地理位置大多位於港澳或河灣地；且因運輸功能使往來的旅客聚集和百貨產銷。所以萬商雲集，熱鬧非凡，同時因移民的信仰，往往有媽祖廟配置於港口附近，成為村民的信仰中心，每遇節慶祭祀活動，更加添港口的熱鬧氣氛，晚上夜市叫賣燈火沿岸分佈，水岸人群三五聚集，逛夜市成為重要的休閒活動與社交活動。

基隆港因東北角岬灣地形所形成，三面有基隆丘陵環繞，形成三面環山，單面對海而內凹的天然良港，故置身其中有清楚的包被感及向海的方向感，港澳則成為基隆的地理中心建築物沿海及山坡地形建築，丘陵地上中央公園大觀音像，相對地提供海港內大船的指引，由海上望向港口，可見山城高低錯落。碼頭邊貨輪客輪與軍艦停泊，工人正忙於卸貨，偶而可聽客輪的起錨鳴笛一ㄅㄨㄟ的長聲迴應在港口邊。（圖4-4-1）



圖4-4-1 基隆港風貌

13

基隆為國際性商港，常見大型客貨輪的停靠，碼頭邊有貨櫃停放，堆的像座小山。而且不時可聞到雜陳著輪船油臭味的海風。港口邊的商家總擺飾著各種國外「進口的」舶來品，甚至於各種大陸的藥材、茶壺、瓜子等；港邊旅社飯店林立，正說明著國際性商港的特色。

當夜著低垂，太陽西下時，沿岸公園三五的散步人群或坐或站，情侶攜手散步，船上燈火通明倒在水上，閃閃爍爍，回首，山城間萬家燈火好不生動美麗，使港都山城呈現另一種活力與生命。

（二）澎湖列島和馬公港

馬公位於澎湖群島馬公市的南方，澎湖為一台地，地形平緩，沿著海面緩緩的升起，地形上無太大的變化，存在於海中的小島，並無清楚的方向感指引，依靠著岬灣的凹狀地，提供方向感。四季雨量少且乾旱，因此植物生長不易，沙地及礁岩地受海風及季風影響，經常飛沙漫漫，因此澎湖女人常常頭包圍巾，建築物總蓋得低矮些，開口亦較小，形成特殊地景。

馬公以漁業為主，碼頭漁船進出頻繁港中漁船櫛比而立，海岸、冰廠、雜貨、倉庫羅列，空氣中夾著濃濃的魚腥味，經常可看見漁民晒網、修網、南岸右側漁市場上，漁民熱絡的交易，漁港對面築有防坡堤，使堤內成為另一個被包被的空間，並和海港及碼頭三者連接成三種不同的空間層次（圖4-4-2）。



圖4-4-2 馬公港風貌

7

近年來，休閒與觀光活動興起，旅社數量激增，碼頭上常有客輪停泊，載來了衣著舉止及言語的差異的外地人，尤其在五月至十月的季節，亮麗的陽光、清澈的海水、蔚藍的天鑒正吸引著無數的遊客，遊客也成了馬公港的特殊景象。

夜間，馬公的天空總是晴朗，天上的星星也總是晶瑩點點，在海岸邊觀星是愉快的，不意間還可發現天上的流星殞落；此時魚船正點燈出航，把港口照的明亮，開始著忙碌地捕魚生活。隆隆的引擎聲港口熱鬧非常。（圖4-4-2）

（三）淡水河水岸活動

對都市活動來說，能夠參與其中的資源是最可貴的；水面的活動經驗，對街區活動來說是重要的。

在凹岸所圍的水域，是一水上活動發生的最佳場所；藉由視覺的參與，襯托出整個水岸豐富的活動經驗，而活動進行也成為自然景緻中的一部份。

沿著岸邊，形成了一條散步道及連續的觀景點；散佈在河岸端的釣魚活動，是直接從水中的世界獲得其活動的目的。（圖4-4-3）

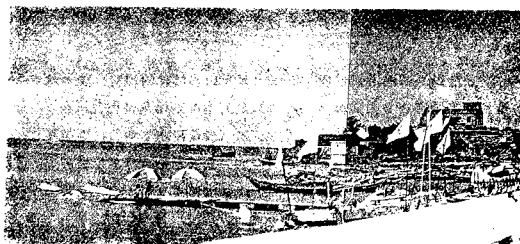


圖4-4-3 淡水河岸風貌

（四）淡水河沿岸的居家生活

淡水在港滬時期，運河是主要商業動脈，帶來市街發展的潛力，並定義了市街的聚落功能。地近河海交界，水中孕育魚產，捕魚是目前仍在進行的產業活動。（圖4-4-4）

沿河道路尚未闢建時，中正路靠河一側的街屋直接臨水，除了生活上的方便，也可直接停泊小船。淡水河可說是市街生活的生命帶。

港口早期是陸地與水上活動的交界點。今日的渡船碼頭，除了提供河之二岸對渡的交通功能外，也是體驗水上感受之臨水活動的一種方式。



圖 4-4-4 淡水河岸居家風貌

15

(五) 桃園中正路的遠東百貨

就購物經驗的變化來說，桃園市中正路，自聚落初形成之時，為全街區中主要的商業幹道。昔日在火車站及廟口之間，繁榮的市街活動在街道及騎樓進行，一路走來，服飾、小吃、書店、麵包店、電器行、委託行、



圖 4-4-5 桃園中正路商業風貌

7

、銀行、電影院、冰果室、等，間或夾雜著各式攤販，尤其到了夜晚，男女老少，車水馬龍。而其後在街區中蓋起大型百貨公司（遠東百貨），此一新型商業的販售方式，把選購的動線自水平轉成垂直，其內部包羅萬象的新式休閒消費內容（百貨公司、超市、電影院、遊樂場、速食店、小吃街、各式餐廳、MTV、KTV、賓館、茶藝館．．），更將人潮自大街上吸進建築物中，遠東百貨在活動的強勢引力及其所處位置（近火車站及市公車總站）的優越性，加之以一樓門口處的三層挑空及十層樓的樓高，不論在視覺或活動的引力上，都足以構成一個中心，在此消費閒逛、等人、逗留，附近因此也聚集了愈來愈多的攤販，賣著與台北街頭相仿的商品，其他新型的商業餐廳也紛紛開張，市中心的商業型態因而重新調合，形成異於十多年前的選購空間形態及消費活動。（圖4-4-5）

（六）台北市大稻埕的南北貨

迪化街為昔日大稻埕地區的主要商業大街，也是台北市早期發展最繁榮的地區。後期市中心移入城內，再漸次東移，但大稻埕仍為布業、南北乾貨、中藥材的批發及零售的地區。雖然布業市集因永樂市場興建而散市外移，但南北貨及藥材仍為最大集中市場。因店家多為老店，無論在貨品陳列方式、經營態度上都保有其特有的人文風貌。尤其在極具人性尺度的街道、騎樓、店屋的傳統空間之中，更顯現其特色。舊年之前的熱鬧景象說明了大稻埕的地域性人文風貌更是應該活生生地保存在快速變遷的都市發展之中。（圖4-4-6）



43

圖4-4-6 大稻埕南北貨商業風貌

（七）台北市貴陽街騎下的活動

傳統市街邊的街屋建築，在入口處常有遮蔽處理，以容納延伸自室內的工作，也是街區進行交往的地方，其形式有軒、亭、亭仔腳、或在日據後稱的騎樓；這樣的市街空間在日據時，藉由法規成為普遍的市街空間，就其效果來看，可謂私人空間的公共化。

貴陽街尚有一些磚拱騎樓，沿街店面的活動和擺置常滿至騎樓空間中，連續的騎樓成為都市中行人的空間，不同於騎樓外快速車流通過的道路。而且不只供行人來往，更是店面交易的主要場所，如將攤位擺到騎樓的果攤、麵攤，形成一熱鬧的戶外空間。（圖4-4-7）



圖4-4-7 貴陽街騎樓下風貌

7

（八）中壢的流動夜市

夜市是目前都市夜生活的主要場所。就其組成型態來說，可分為固定式夜市及流動夜市；流動夜市是由前幾年之流動攤販集結而成，並區域性的在一般市鎮中巡迴，且固定成市的時間，約一個星期一次。中壢中北路的夜市利用新的外環道作為夜市的擺設地方，因附近為中原大學學生及近年增加的居住人口，大量的消費，夜市的商品漸多樣豐富，原本只是日用品販售也開始有遊樂性的交易，其景狀不輸一般固定之夜市。現其塑造出來的逛選空間明顯的是對傳統市街生活的懷想。沿街道形成的二側攤位，呈線性的連接。以往遭汽車破壞的傳統市街景況如今重現在為了解決街鎮交通的外環道上，可謂生活中的真實掙扎。（圖4-4-8）

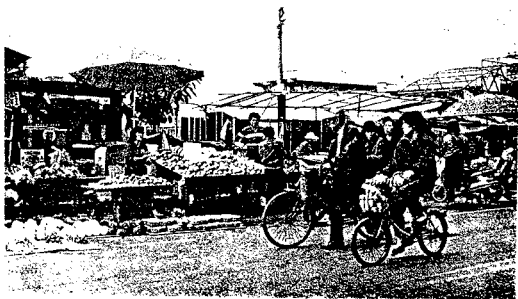


圖4-4-8 中壢市流動夜市

7

(九) 士林夜市

士林屬於固定式的市集；最早是從慈誠宮前的民生市場開始，後來中山北路交通便利和戲院大型消費點的形成，在這二個活動點之間逐漸連接起來並且擴散成一個面狀夜市。並且各自發展成不同的經營內容區域，如民生市場的小吃，沿街의 流行服飾。

士林夜市主要的氣氛是熱鬧，在棚架下的民生市場，擠得滿滿的小吃攤和川流不息的人流，雜著冷熱飲的么喝聲和抽風機的聲響，顧客置身其中一飽朵頤，感受的是熱鬧的氣氛。出了小吃街，沿途的服裝店將滿是衣服的衣架拉出室外，漸漸的有些流動性的攤販利用街道中間的地方，攤開布包整理將上市的物品，店面攤位的燈光陸續點起，望向銘傳的山上，落日霞光，煞是美麗。（圖4-4-9）



圖4-4-9 士林夜市

44

（一）佳冬早市

傳統城鎮的早市，至今仍存在許多城鎮的市街生活中，雖然每個市街都有一固定民生市場，但常見的景氣是圍著民生市場外圍街道的二邊聚集的攤販，其景象常不輸於固定攤位的市場。

佳冬的早市，天未亮就有許多菜販聚在市場口批發叫賣今日的菜蔬，其攤位由挑擔到手推車都有，自備的陽傘裝點市集的熱鬧氣氛；到了清晨時分，販賣的就不只是菜蔬，還包括早餐、服飾、日用品、玩具、娃娃遊樂車．．．等等，街道被購買行人、腳踏車和機車擠得水洩不通，汽車只得改道；近中午時，市集漸散去；過午後就完全恢復小鎮的寧靜。（圖4-4-10）



圖4-4-10 佳冬早市

7

（十一）桃園文昌公園的聚會活動

文昌公園是桃園市街中心歷史最悠久的公園。走進園內，右端是晚清時期由地方仕紳捐錢建成的文昌閣，園內大樹林立，有日據時期闢建的荷花池、小拱橋及拜占庭式的圓頂小庭。因公園位處桃市舊市區中心，向來為中老年人聚集的場所。早期他們在此聚會、品茗奕棋、奏樂自娛，並且吸引更多同年齡的市民參與，而漸漸享有盛名。現在園內倒有不少傳統服務業，如剃頭擔子、修鞋擔子及盲人按摩；專門販賣老年人用品（如老花眼鏡、老人茶具、衣物、工夫鞋、煙斗、MTV伴唱帶、小報．．等）的攤販也都集中在公園內或公園門口，冬日陽光下，一簇簇人潮雲集，各尋其所需。（圖4-4-11）

夾雜在鼎沸人聲的麥克風中傳來的是「殺豬師父阿旭」正對著數百聽眾賣力表演著他拿手的民俗表演——相褒對唱，聽眾之中不乏有自台北遠道而來者。

同時小吃攤上熱騰騰的肉羹湯徐徐地揚著一陣白煙同時。屬於這群人們的生活場景在這裡正熱鬧地上演著一齣齣的劇，明白地告訴我們：「這裡，就是我們的地方」。



圖 4-4-11 桃園文昌公園

(十二) 地名中「崙」的地理特徵

台灣城鎮地名中，有許多以「崙」為指稱的地名；「崙」是平地中的小丘；據統計結果各地中有「崙」的地方，大多集中在西部平原。此一情景大致與西部平原的地理特性相符，在平坦的地上稍一隆起，便成不同之生活經驗。（圖 4-4-12）



圖 4-4-12 「崙」之地理特徵

32

（十三）萬華龍山寺

龍山寺建於乾隆二年（1738）於民國9年改建成木石廟，民國42年依原有規模重建，原為「三邑人」所建信仰中心、同鄉會，近來兼具觀光功能，本身和華西街夜市及西昌街夜市共同組成萬華地區生活重地。

龍山寺在建築上以屋頂變化多端的天際線，精彩的回線，藻井天花及刻工細膩的人物、花鳥、對聯等石雕，屋脊滿佈「剪黏」和「白瓷燒」作品，敘述忠孝節義和象徵祥瑞的花鳥水族，生動活潑予人深刻印象。

龍山寺每年節慶頻繁，以農曆二月十九日觀音誕辰，元月十五日的元宵節最為熱鬧，每有節慶人潮擁擠，百姓更以香火、紙錢、水果、米粉、三牲等忌品祭拜，因此，天井及廟埕成為最佳的場所，往往人群接踵，香煙嬈嬈熱鬧非凡，於前殿左側經常有三五老人聚集演奏南管使得廟內呈現出特別的氣氛（圖4-4-13）。

廟前廣場與龍山商場的互動關係，活絡商場為寺廟帶來香客，寺廟為商場帶來生意。市場內攤販林立，其中以「虱目魚塲」、「碗粿」、「蚵仔煎」最為著名。老闆的叫賣聲，小販的吆喝聲不絕於耳。



圖4-4-13 萬華龍山寺

（十四）（台南市）戲院前的停車場

台南市的戲院在市區主要逛選購物區——中正路一帶有明顯的集中。中正路上即有四間戲院，是位於大樓、百貨公司裏面，而一街之隔的友愛街上卻有三間獨棟型的戲院，在市中心的鬧區裏呈現著不同的風貌。

這三間戲院是南台、南都、以及統一，再加上較偏遠的建國、麗都戲院都在入口區留設一與戲院臨街寬度相同的機踏車停放廣場。這些戲院早期是只有一廳的大型戲院，因應熱門片子上演時的大量停機踏車停放的需求而留設這種廣場。以前每逢佳片首映日常有機踏車排列停放到馬路來的現象。近年來這些廣場伴隨著戲院經營型態改變，早已盛況不再。

這種廣場二面臨隔壁的透天厝的側面，一面是戲院，三面牆上都掛上了巨幅的電影看板、廣場上沒有任何綠化，只有停放了放排機踏車，有一兩輛賣水果零食的手推車，沒有任何座椅，倒是地面上劃了不少白線，有時會有矮柱牽著繩子以圈圍機踏車。

廣場上間接地有人進出，停放或領取機踏車，管理員向他們收錢或收回憑據，管理員同時不停地移動車子，以挪出更多的空位。賣窗口偶而出現排隊人潮，但不長。三兩成群的人在廣場附近徘徊、等人、等影片開場或匆匆忙忙地選購水果零食。電影開場後人群進入戲院，內廣場上只剩管理員仍在移動車子和戲院門口撕票小姐閒散地來回走動著（圖4-4-14）。



圖4-4-14 台南戲院前停車場

第五節 非日常性之特定社區活動

一、說明

每個城鎮的發展歷程不盡相同，且各有其訴說的故事，在不同的社會文化背景及自然環境條件下，居民因其共同的信仰價值及社會約束力量，產生了不同性質及規模的社區性活動。這些非日常性的特定活動，往往反映出當地居民集體的文化形式，於其特有的時空涵構中，塑造屬於當地特有的象徵性氣氛，而成為被記憶或指認的特點。這種非日常性的特定社區活動，依其促成力量可分為三種：

（一）宗教儀式與民俗慶典

前者是指廟宇或其他宗教機構的儀式活動，形成整個祭祀圈的強烈宗教氣氛，如南台灣的燒王船，清水祖師爺的夜巡暗訪，大甲媽祖回娘家、等；後者則指文化中約定俗成的節慶，如農曆新年、元宵、端午節的特定活動....等。

（二）生命週期的儀式

以中國人的習俗為例，逝世、壽辰、結婚、開工、動土、喬遷、等一生中的重要階段，都有其特定的紀念性儀式。因此，儀式本身或其中使用的器物及空間，都成為重要象徵媒介，成為都市生活的一部分。

（三）都市公共事務

以政治性活動為主要內容，例如：表現強大國力以凝聚民心的國家慶典；選舉投票等政治性全國事務；傳達特定群眾民意反應之遊行抗議；及個人發表其政治理念的政見演說。藉由行動及支持此行動的空間情境，標示出該國或該地之市民活動特質。

二、實例

（一）春節即景

農曆春節是中國人一年中最重要的節日，除了家家戶戶自各送舊迎新的各種儀式及準備外，在辦年貨期間，街景也有了不同的面貌；騎樓裡或市場邊出現許多賣春聯的小攤，隨風飄揚的紅紙條閃著金字的光輝，造型多變的囍字彩球轉出年節的歡樂，有時更見當場揮毫的書法家一展身手；賣喜糖的竹簍鐵筒擺成一行，南北乾貨也紛紛上市、到處都是熙攘的人潮，到了夜晚，公園中、小巷裡，小朋友們手持著用香做成的火炬燃放爆竹，各式的爆竹把冬夜燃成多彩多姿的星空。年假期間，高速公路上的車潮及市區內的冷清街道，更是一年難得一見的景象，為現代台灣社會的發展現況，下一個有趣的註解（圖4-5-1）。



圖4-5-1 春節即景

36

（二）基隆放水燈

每年農曆七月十五日中元節，基隆由各姓氏宗祠抽籤做主普，其他姓氏則參與祭祀活動，以招引亡魂。

夜晚，基隆中正公園上的廟宇早已彩燈高掛，使基隆市籠罩在節慶的氣氛中，每個人期待著放水燈活動，許多外地來的參觀者使得交通擁塞不堪；水燈活動由主普姓氏領頭，每個姓氏都準備花車、燈彩、大小各型水燈，車隊需繞行基隆遊行，使城市每個人都參與，外地來的人也參與其中，一起遊行。

最後，在八斗子海岸邊，早已人群聚集，各式水燈於岸邊安放，主普請祭司道士唸咒後，點火讓水燈放水流，此時，引起全場叫聲與掌聲，水燈流向海洋招引孤魂，帶起一日活動之高潮（圖4-5-2）。



圖4-5-2 基隆八斗子放水燈情景

36

）國慶日

爲時近一個月的十月慶典期間，呈現的是來自於另一種力量的儀典性，表現出一致性的政治美學觀：主要幹道兩側的鮮紅旗海，重要地段的大型牌樓、公共建築的立面裝飾及廣場上的七彩燈飾。在十月秋日的陽光晴空下，展現出不同往日的莊嚴氣氛（圖4-5-3）。



圖4-5-3 國慶日升旗典禮

36

(四) 路邊騎樓下的靈堂

台灣的傳統習俗，家中的死者宜在廳堂中斷氣，仍為善終。死者被置於棺木中，放於客廳，並於客廳中擺設供祭拜的靈堂，並將祭祀活動延伸到戶外的公共空間上。這種家庭式的靈堂，在都市裏的騎樓下則形成一種特殊的公共空間私人化的現象。

沿著騎樓內的一樓為連續的商店，騎樓的人行道上停放機車，路邊則是停放汽車的地方，形成一種帶狀的空間機能區分。喪家的靈堂擺設往往會將一樓的大門全開，一樓廳內以布簾遮蔽棺木，棺木前擺死者照片及祭品。另外搭一棚子，約 1/3 在騎樓下，2/3 延伸到人行道與馬路邊。棚子朝馬路面裝飾成靈堂的正面，棚下散置桌椅、夜間有人守靈，坐於此桌椅間打牌。在幾個特定的日子會有道士或和尚前來領經。路過的行人，有的匆匆走過，有的視若無睹，有的老人會佇足合掌祭拜再行。

出殯日棚內空間成為公祭場所，棚內掛滿白幡，地上擺置罐頭、水果等祭品，俟棺木從靈堂朝向馬路面抬出後，棚內裝飾即刻拆下，成為弔客送殯回來後，吃料理的場地，弔客進食間有談笑，但較節制，食畢自行離去（圖 4-5-4）。



圖 4-5-4 騎樓下靈堂

第五章 建立地域性城鎮風貌之準備工作說明

第一節 有關規劃之操作經驗回顧

一般常規性的規劃經常忽視城市居民對環境的認知、使用及享用。本操作經驗的回顧，主要希望藉由都市設計的觀念做為中介，試圖討論如何才能清晰地容納居民對生活情境的期望及享用環境的意圖的操作方法，作為溝通未來都市經營的基礎。

本節分成二個部分：首先對既有有專業工作所採用的工具，提出方法上的檢討；其次提出調查取得資料的方法及工作原則，並對資料型態進行說明：

一、現有環境專業工具方法的檢討

（一）都市計畫工具

都市計畫工作是與近代城市一起產生的。而其一貫的本質性目的是對都市資源有效的管理與分配；著眼於都市生活中各當時生活型態特色的掌握與引導。所採取的工具，是以「系統分析」的方式，將資料依屬性分類並記錄在圖上，利用各項統計數字的數值分析建立操作模型，最後呈現在圖面的藍圖計畫中，做為都市實質發展的引導。

即有的都市計畫常只關注交通和土地的問題，把計畫視為簡單二度平面的土地使用分區管制，而提出的藍圖往往也不能掌握都市成長的真象，更不用說成為都市發展的遠景。

事實上，對本文而言，最大的缺失是在現有的思考工具中，無法納入市民生活中的社會文化向度在實質環境的作用、變遷的瞭解和分析。這也正說明了過去環境專業缺少與跨領域學科的實作經驗。

（二）實質環境規劃設計工具

目前從事實質環境規劃設計的是建築設計專業。台灣的建築環境裏，無論在室內或戶外，充斥著簡化的機能空間，雖然經過設計者用心的處理，但多陷入圖案式的平面面安排和雕塑式的量體表現，而對著這些冷漠而缺少表情的環境，設計者只好主觀地加以粉飾，強作出

一些不必要或適當的表情，雖然也許一方面附合了商品化的要求，另一方面也滿足了設計者的自我表現，但犧牲的卻是生活內容的自然流露。從大尺度的規劃觀念到建築物細部的處理，都顯示出這個現象的嚴重性。

對城鎮的實質環境規劃而言，規劃設計者缺少對社區居民及城鎮公共空間使用者的認識以及他們對環境認知評價的瞭解。以至於無法對實質問題提出適宜的選擇。

二、「田野工作」的工作內容及原則

（一）取得資料的方法

1．觀察

每個都市的現象都是獨特而唯一的，置身其中參與觀察是工作的第一步。藉著對現象的理解，澄清所要回答的問題與真實現象間的關聯性，從而提出適合的工作計畫，然後進行有選擇性的記錄，收集和建立與工作直接有關的資料。

基本的測繪和示意圖是記錄工作的基本工具，可幫助對空間中活動的說明，並輔以照片來記錄有關環境的特質。時間和真實生活是不可分割的，因此所作的記錄都是一種選取的結果，其說明性與觀察者的能力和看事情的方式有關，而這可以靠不斷的觀察記錄來改進。觀察對於研究者是一次再學習的機會，而這也是進入問題的方式，不是去創造而是去發現。

有時候現象的真象是很難僅靠觀察就能夠瞭解的，這時研究者就必須視自介入情境，作參與式的觀察。透過親身的體驗，更能洞察其中的真實。

2．訪談

對於現象的觀察常會發現許多與自己生活經驗不同的狀況；這時候，適當的訪談是需要的，從中也可了解不同身份的不同關切所賦予現象的理解，幫助自己對現象的掌握。有計劃的訪談，則可視為取得資料的方式；對於居住者生活的認知和評價在規劃工作中，是一個重要的決策指標，都市是的一種生活現象，人的現象才是空間研究的主題，而這許多的資料是需靠進一步的接觸而取得。訪談內容包括：

- 居民的生活內容
 - 都市經驗
 - 口語與圖繪的指認
- 3 · 文獻及舊老史料蒐集

有些關於地方發展的資料並沒有在一般專業史書中有記錄，而需在田野工作中，藉由與居民的接觸而獲得其家藏的資料，如地契老照片。或是藉由耆老的經驗和記憶，透過深入訪談進行口述歷史的蒐集。

(二) 處理資料

將所取得的資料整理成可供操作的資料型態是進行分析工作的第一步。本文的目的在建立空間結構性的操作方法，所處理的資料有以二種型態：

1 · 可藉地理圖面說明的資料：

在現象中，許多資料可以直接對應到地理圖中，經過有系統的記錄，實質空間以及活動的分佈情形可直接在圖上找到其所在。同時，歷史的演變雖常改變地理形勢，但仍能顯示出其空間發展受地理條件的影響結果。另一種資料則來自生活空間的有意義指認，而賦予實質環境一種空間關係，也可藉由地理圖面來說明。

2 · 具有模式特性的資料：

地理圖上所說明的是空間關係，而空間特性往往無法落在空間中，但卻是清楚的被感受到。

因空間特性有「可意象性」，藉由模式的描述來補充圖面的記錄。所謂模式的描述是以文字或形象的描述來記錄參與觀察所感受到的環境特性。包括一個有關空間的形象圖繪和一組描述性的說明文字。

另一種具模式特性的是在實質環境中一再重覆存在的實質形象，且已變成實質空間營造過程中的表達語言，也就是對於當地而言具有「形態」意義的環境特性，具體呈現當地的自明性。

3 · 訪談所獲得的居民圖繪資料：

研究者對於實質環境所看到的結構關係，對於生活其中的居住者而言，常是具有空間性的，藉由空間的接觸和理解來完成一日的的生活。因此其所完成的圖繪資料需經轉化，才能對應到研究者所操作的圖面來。

第二節 鄉鎮規劃資料建檔模式提案

在目前規劃工作中，往往需花大量時間於收集資料的往返過程，而且收集回來的資料也常缺乏跨時間的完整資料。而且各科室所管理之資料也常未能整合地成為可供使用之形態，使得分析工作困難重重。因此，各鄉鎮有關規劃資料之有計畫的例行建檔將有助於往後之工作。依資料來源的不同建議從二方面進行：

一、文獻收集建檔

（一）文字資料

包括：各種地方志書遊記；有關歷史、社會、文化及風俗的專書或學術研究；各式廟宇的記錄及土地買賣的契書等。特別是相關城鎮本身日常性之剪報資報。

（二）統計資料報表

包括：人口、戶口、地政及產業等之各項統計資料。

（三）都市計畫及一般規劃報告書

包括：每次之都市計畫通盤檢討之計畫書及市政建設之規劃報告書。

（四）圖說資料

包括：早期之輿圖、日據時期的地籍圖、台灣堡圖、現行之空照圖及都市計畫圖等。

另外，為了進行資料調查，需選擇適當之尺寸製作規劃基本圖。一般分為研究範圍和規劃範圍二種；常用之比例尺為1/1500～1/1000和1/500～1/200。此基本圖的建立是進行調查之基礎工作，並且逐年更正上面所記錄之資料。

二、調查項目基本資料

（一）自然資源

- 1．穩定的地形結構
- 2．都市中的自然元素
- 3．地域性氣候及微氣候

(二) 歷史資源

1. 聚落之空間歷史發展歷程(含聚落規模、形態、街道系統、地籍分割、土地權屬等)
2. 有時間性的歷史地點、建築物
3. 發展歷程中各時期之公共性建築或具有公共性意義之場所
4. 各發展階段對地點的指稱方式

(三) 土地使用

1. 都市計畫圖上之土地使用
2. 地面層使用現況
3. 時間別及樓層別的現況使用

(四) 建築物狀況

1. 地籍分割模式
2. 建築物形態分佈：屋齡、屋頂平面、樓層、配置方式、構造及樣式
3. 土地擁有權屬及建築物規模
4. 建築容積，現況(包括建蔽率)
5. 建築物結構類別及窳陋情況
6. 公共性建築

(五) 都市開放空間

1. 實虛空間的紋理及關係模式
2. 開放空間類形分佈：街道、廟埕、水邊、山邊、都市邊界
3. 開放空間中的裝置：植栽、公共設施設備、招牌、街道傢俱等

(六) 都市活動

1. 日常性之活動分佈
2. 非日常性之特別事件的發生與進行方式(例如：廟會、遊行···)
3. 流通系統(車行及人行動線、停車分佈)
4. 都市之特殊產業特性：觀光、海港、山城···
其記錄方式參考第六、七、八章之實例中之基礎調查。

(七) 法規與限制

1. 現行之影響實質空間的法規
2. 特殊地質、氣候之限制
3. 特殊習俗及風水的禁忌

第三節 都市設計計畫

都市設計計畫 (Urban design plan) 是落實都市計畫實質三度空間品質的重要工具。都市設計計畫可將都市發展的政策目標落實為實質空間的內容，同時能發揮都市原有的自然及人文資源的潛力。計畫的出發點是基於人性的需求，配合地方條件以發展出控制實質空間品質原則與策略。

都市設計計畫的擬定需先對都市空間及其品質與都市活動經驗有所體驗外，還須進一步依據對上述可體驗的都市空間現況品質及活動為參考基礎，以指認出發展之問題與潛力並轉變為未來發展的遠景。都市設計計畫的擬定便依據前述的研討，以基本規劃原則及對策說明都市設計計畫中的架構系統，做為將來都市實質建設的基本藍圖。

一、都市設計的基本觀念

都市設計關心的空間層面極廣，涉及的專業領域亦多，因此對都市設計的定義也未有定論。然而如下的基本理念是應該具有共識的。

(一) 都市設計與都市計畫，有其相異及相輔的關係

傳統的都市計劃的範疇是都市資源分配與系統的建立，政策與系統模型是其關注的重點，基本上是兩度空間的問題。都市計畫可以對功能性的土地使用及都市系統有所控制，但並不保證三度空間的具體品質。而都市設計正能發揮這方面的效果。在運用的尺度上，可大至區域性的環境，處理人為的環境的改變對自然地景影響的問題，如新市鎮、區域性交通建設、海岸線保育等等；或是處理建成城鎮整體發展中，實質環境的品質特色及地方性的問題；或是地區性的環境品質特色及地方性的問題；或一條街的實質空間形塑與產業特色經營的問題；甚至可小至一個公用垃圾筒位置的選擇與設計的問題。都市設計與都市計畫根本上的相異點，是在於前者重「質」的經營，而後者重「量」的控制。

在操作的工具上，基本上是可以透過公共建設的執行、都市計畫主要計畫和細部計畫的控制、以及都市設計的審議制度來達成。因此，與都市計畫是相輔運作的。

(二) 環境可居性的經營是都市設計的基本任務，也是生活的基本需求

都市設計對實質環境品質的關懷，不是表現於都市外貌的美容技術上，而是在於群體生活環境的營造；另言之，不是視覺的美醜問題，而是生活體驗的品質問題，也就是說，滿足生活最基本的品質需求——「可居性」——是都市設計基本的任務。

(三) 發展觀光與社區建設並重

近年來因經濟發展的需要，都市設計也成為了達到觀光發展目的的有效工具。但是若是注重公共性的觀光活動而忽略社區的生活可居性的需求，會使原先認為將帶來的繁榮變成了對地方生活環境的破壞，如交通停車、垃圾、噪音……。更重要的是地方上的群體記憶及生活路經的豐富經驗，將被新的空間秩序一併消除。

(四) 自然與人文資源的保育政策是發展地方特色潛力的基礎

城鎮發展的最終目的即使是整體環境品質的經營及群體生活的開展，那麼其賴以維繫生命的自然資源及人文資產正是，生成地域性特色的條件，也是未來發展的主要潛力。然而，現代都市技術導向的開發態度，經常是破壞自然與人文資源主要因素，因此，若不在政策層次上保育自然與人文資，源則無法延續並發展地域性的特色。

(五) 恢復地方對環境決策的自主權，實現都市設計的理想

台灣的都市計畫延續日據時期制定之計畫至今，雖經數次修訂，但仍然維持著中央集權的架構。地方政府在長期缺少動機的狀況之下，一向處於被動。一方面對居民環境上的抱怨無能為力，一方面對中央不公平的資源分配束手無策。而事實上，最瞭解地方需要的還是地方政府，最應負起環境責任的也是地方政府。因此，我們相信地方政府應提出具有想像力的具體遠景作為現有計畫的取代方案，爭取中央的支持。逐漸使習以為常的由上而下的都市計畫決策程序，轉變為由下而上。也只有地方取得環境經營的主動權，才有可能確實掌握地方發展的契機。

二、都市設計計畫的定位

雖然我們已經大體討論了都市設計對都市發展的重要性，但是在我國目前都市計畫的執行經驗中，僅有少數的「都市設計特定專用區」的實施，而對於整體都市城鎮發展的品質控制，卻無具體的計畫及作法。依據經建會民國七十八年完成的「推動台灣地區都市設計制度之研究」中指出：「都市設計計畫」是為落實城市整體性品質控制而擬對的實質環境計畫，在都市設計計畫中應回顧各有關之現況，確定未來發展之潛力及發展遠景等並分別擬訂原則與對策，再將此些原則、對策落實於一般性及特別性之設計準則中，以便供「主要計畫」或「細部計畫」通盤檢討時一併納入採行。都市設計計畫在都市計畫程序中的地位及其與主要計畫及細部計畫的關係如下表所示：

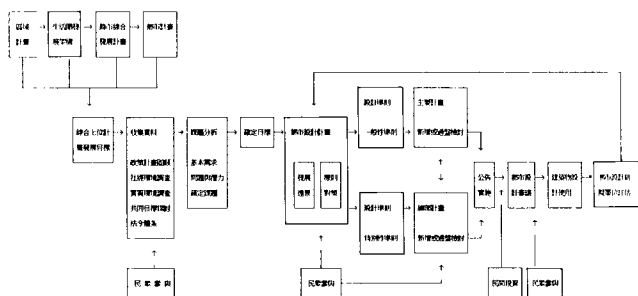


表5-3-1 主要計畫與細部計畫關係表

以下各案例示範中所述「都市設計」構想，即是用來說明「都市設計」計畫的主要原則。

第六章 田野實例調查（一）基隆市

第一節 基礎調查

一、文獻收集

（一）文字資料

以下所收集的文字資料是基隆市區相關的方志及學術研究論文：

- 1 · 基隆市志 朱仲西主修、陳正祥等纂 台北成文 民國72年
- 2 · 基隆市街圖 陳逸人編 南華出版社印 民國61年
- 3 · 重修基隆市志 基隆市文獻會編 基隆市政府印 民國74年
- 4 · 基隆簡史 儲有修主修 基隆市政府民政局印 民國74年
- 5 · 雞籠早期風情畫 基隆市政府編 基隆市政府印 民國77年
- 6 · 基隆市中心商業區都市更新及都市設計之研究 中原大學建築研究所都市設計研究室 民國75年
- 7 · 基隆市中心商業區港濱景觀規劃 基隆市政府 民國74年
- 8 · 基隆市示範道路規劃研究 中原大學建築研究所都市設計研究室 民國75年
- 9 · 港都山城是我家 基隆市政府 民國76年
- 10 · 基隆市中正路日新段都市更新計劃 淡江建研所 民國72年
- 11 · 基隆市大事記 基隆市政府 民國70年
- 12 · 基隆市都市發展研討會大會實錄 基隆市政府 民國71年
- 13 · 雨港的禮護 基隆市政府
- 14 · 基隆市古蹟簡介 基隆市政府

（二）圖象資料

基隆市地區相關之圖象資料大致可分為下列幾種：

- 1 · 歷史圖集
 - （1）300年前之基隆與台北地圖 基隆市志
 - （2）淡水廳志中所見有關基隆之地圖 基隆市志

- (3) 基隆市之發展 1735～1924 基隆市志
- (4) 法國人測繪之基隆附近全圖
- (5) 1885年之基隆港 基隆市志
- (6) 西班牙人最初所繪之基隆港圖 基隆市志
- (7) 1945年之基隆港 基隆市志
- (8) 光緒時期之基隆港 基隆市志
- 2 · 1945年以後之圖集
 - (1) 基隆市之位置圖 基隆市志
 - (2) 基隆市之行政區域圖 基隆市年鑑
 - (3) 基隆市都市區劃 (1953) 基隆市年鑑
 - (4) 基隆市區圖 基隆市年鑑
- 3 · 台灣地區像片基本圖 (基隆市區) (1:5000 之航照圖)
- 4 · 都市計劃圖
- 5 · 地籍圖
- (三) 統計年表 (報)
 - 1 · 都市及區域發展統計彙編 (行政院經濟建設委員會住宅及都市發展處編印) 可查詢的項目內容如下：
 - (1) 都市及區域發展指標
 - (2) 都市及區域發展統計
 - A. 都市計畫及建設
 - (A). 都市計畫區面積與人口數按區域及縣市分
 - (B). 都市計畫區土地使用分區面按區域及縣市分
 - (C). 個別都市計畫之計畫目標年、計畫人口與土地使用分區面積
 - (D). 房屋營建工程面積按區域及縣市分
 - B. 公用事業
 - (A). 自來水普及率及用水量按區域及縣市分
 - (B). 電燈用戶數與用電量按區域及縣市分
 - C. 交通
 - (A). 交通費用、電話用戶數、汽車數、機車數及收寄函件數按區域及縣市分
 - D. 公共衛生
 - (A). 嬰兒死亡率、醫師數及病床數按區域及縣市分
 - (B). 嬰兒死亡率、醫師數及病床數按主要都市分
 - E. 住宅

- (A). 歷年住宅投資（民國四十～六十九年）
- (B). 住宅支出按區域及縣市分
- (C). 民國六十九年戶口及住宅普查初步統計（七十九年統計資料已公佈）
- (D). 國民住宅六年興建計畫（民國 65-70 年度）之執行

F. 環境污染

- (A). 空氣污染程度
- (B). 水污染程度
- (C). 垃圾水肥清運處理狀況按主要都市分

G. 大眾秩序與安全

- (A). 刑案件數、汽車肇事次數、火災發生次數及消防設備按區域及縣市分

H. 教育文化

- (A). 教育程度、書報雜誌、收錄音機、音響及電視機數量按區域及縣市分
- (B). 各級學校數按區域及縣市分

I. 地方財政

- (A). 各縣市政府歲入歲出決算數

J. 區域經濟

- (A). 各區域之國民生產毛額
- (B). 各區域之平均每人所得

K. 家庭收支與設備

- (A). 平均每戶全年經常性收入、支出及儲蓄按區域及縣市分
- (B). 家庭設備普及率按區域及縣市分

L. 就業

- (A). 就業率及就業人口行業分配按區域及縣市分
- (B). 就業率及就業人口行業分配按主要都市分

M. 人口

- (A). 戶口數、人口密度、年齡結構、扶養比例及人口成長率按區域及縣市分
- (B). 戶口數、人口密度、年齡結構、扶養比例及人口成長率按主要都市分
- (C). 都市人口按區域及縣市分

（四）都市計畫及一般規劃報告書

1. 修訂基隆市綱要計畫 民國 75 年
2. 變更基隆市主要計畫（通盤檢討）計劃書

- 3．基隆新市區開發建設計畫可行性研究及規劃
- 4．基隆市都市計畫年報
- 5．基隆市中心商業區都市更新及都市設計之研究 民國七十五年

二、自然環境條件及資源

(一) 地理位置

基隆市位於臺灣地區東北端，南北長約 18 公里，東西寬約 19 公里，境界極東為棉花嶼東經 122 度 6'10"，極西為臺北縣汐止鎮境界東經 120 度 37'28"，極南為臺北縣基隆區平溪境界北緯 25 度 3'10"，極北為彭佳嶼北緯 25 度 37'53"。本市土地總面積原為 132.4373 平方公里，民國六十一年、六十二年經垃圾填海而產生新地 0.3216 平方公里後增加為 132.7589 平方公里。

(二) 地形地質

基隆市全境多山，山丘分屬兩個系統，西北屬大屯山支系山丘，東南屬雪山山脈之延伸山丘。河流穿流各山嶺間，以獅球嶺與紅炎山為分水嶺，北屬基隆港水系，南屬基隆河水系。

全境土地（不含島嶼）屬五十公尺以下者，面積達 3381.65 公頃（包括河川地），五十至百公尺間者，面積 3712.75 公頃，合計約佔全市面積 50 % 強，餘均在百公尺以上，最高達七百餘公尺。

境內土地大部份屬第三紀中新世，又可分為海相之地層及濱海相或陸台相之地層，小部分土地屬第四紀台地堆積。第三紀中新世地層岩性均屬砂岩與頁岩之互層，並含有豐富之煤層，其一般地層較堅硬，可承受較大重力，第四紀台地堆積層，其岩性係礫石、砂、粉砂及土之混合堆積物，大小排列無序，結構疏鬆，厚度無定，建築高大之建築物應加以嚴格管制。

(三) 氣候風向

基隆市地處亞熱帶北端，氣候介於亞熱帶與溫帶之間，年平均氣溫為攝氏 21.9 度，每年四月至十一月氣溫較高，而以七、八月最高而炎熱，一、二月較低而寒冷。

因季風帶之影響，冬季吹東北季風（十月至次年三月），風速每秒達十至十七公尺，降雨量特多。夏季吹西南季風（四月至九月），雨量較少，年平均降雨量達 3158 公厘。年平均降雨日，在 1903～1969 年期間為 214.1 天。

，但至民國六十八年～七十年三年平均為116.8天，遠比過去為少，此種天候之改變，逐漸有利於居住與工業發展。

三、歷史發展背景及資源

（一）歷史發展背景

基隆位於台灣北部，三面環山，獨港口缺而北向，往昔稱雞籠，蓋聲取番音而字取象形也。明時基隆原為平埔番所據，其族曰凱塔格南（Kataganan），雞籠之得名或亦從此出，凱塔格南去凱塔二字餘格南，其音宛似雞籠遂以此為名。

明天啓六年（西元1626年）五月，西班牙人以保護中國呂宋間貿易為名，佔領雞籠港，以社寮島為根據，築城堡於海岸名聖薩爾瓦多城（San Salvador），並在海岸要衝地帶設砲台四座，建教堂於社寮，且著手開化雞籠西方之瑪陵坑，西北之金包里。

崇禎十五年（西元1642年）荷蘭人取代西班牙人佔領基隆，但其對基隆的經營，則無任何顯著的成績。至永歷十七年（西元1663年）鄭成功命黃安督水陸攻討荷蘭人，由雞籠港西金包里海岸之萬里加投小澳上陸，荷人不支，乃復遁去，鄭氏收復基隆。永歷三十七年（西元1682年時清康熙二十二年）施琅領清兵攻澎湖、佔台灣，並於康熙二十四年於台灣設府，隸屬福建省，惟當時雞籠地區多為土番分據各地，雍正元年（西元1723年）閩省漳州人，由八里坌移居於雞籠牛稠港、虎子山，稱為坎仔頂街，是為市街創建之嚆矢。後至乾隆年間，又建新店街及暗仔街，自是漸次開拓，傍及漁業。嘉慶年間，開闢交通至噶瑪蘭（今宜蘭縣）雞籠成為往來要樞，人煙繁盛。

光緒元年（西元1875年）清廷設台北府分府通判於雞籠，以為稽查管束，掌理煤務，並取「基地昌隆」之意，易名為「基隆」。光緒十一年，改福建巡撫為台灣巡撫，劉銘傳為首任巡撫兼理學政，置布政使司、設支應局、機械局、營務局、電報總行、頒行保甲制度。光緒十四年改基隆通判為同知、領金、基、貂、石四堡，十九年建崇基書院，自是規制宏俱，奠定基隆現代之初基。

光緒二十一年，中日締結「馬關條約」，台灣割讓，日本於基隆設支廳隸台北縣，執行區內之行政事宜。

民國三十四年（西元 1945 年）日本無條件投降，台灣重回祖國懷抱。按台灣省省轄市組織暫行規程第一條，改基隆為省轄市，並於民國三十四年十一月十一日市政府正式成立。

（二）都市活動現況

基隆市的活動，主要可分為商業活動、民俗活動與觀光活動，而其活動的特色，是摻揉著傳統的風味與現代的形貌，例如商業活動中有販賣舶來洋貨的委託行，也有標榜傳統風味與本土小吃的夜市攤販。在民俗活動中也有符合現代生活的花車遊行，但也有歸屬於傳統的放水燈、搶孤等祭祀活動。而觀光活動中則是最能感受基隆自然地形與人文的活動。

1．商業活動

基隆市的商業型態，除了台灣各大都市所習見的零售業形態之外，最大的特色是夜市攤販所形成市中心主要的商業活動。而由於港埠都市的緣故經營舶來品的委託行特別多，這也成為基隆市的商業特色。因此委託行與夜市攤販是外來觀光客對基隆市最深刻的商業活動印象。

2．民俗活動

中元節的：「雞籠中元祭」便是基隆最負盛名的民俗活動。基隆的普渡，始於咸豐五年（西元 1855 年），發展至今已成為台灣民間普渡祭典最熱鬧的地方。

由於基隆中元普渡的聲名遠播，已從純粹的民間活動，變成政府參與。因此，對於這項極具民俗色彩的活動，應該使之擴大成可向國際宣傳的觀光祭典，吸引不止是本國的而且是國際的觀光客前來，使基隆的中元普渡成為代表基隆活動的表徵。

3．觀光活動

基隆由於景緻天成，人文薈萃，擁有豐富的觀光資源。無論晴雨，漫步港都，或臨瀾港景，頓感心曠神怡，或憑弔古蹟，但覺古意盎然。海景山色，徜徉其間，使人流連忘返。基隆實是一座揉和傳統與現代的美麗港都。若能就其觀光資源潛力，做整體規劃，設定不同的觀光據點，再配合觀光路線加以串接，則可構成一完整的觀光網路，以吸引更多觀光人群。

（三）重要歷史資源

1．清代鐵路隧道（圖 6-1-1）

本市清代鐵路隧道「曠宇天開」在基隆的開發史上，劉巡撫是一位舉足輕重的人物，他致力於推行台灣各項現代化的建設，使本市取代了滬尾（今之淡水）成為台灣北部的第一大港口，盛況至今。光緒十五年劉銘傳完成基隆至台北的鐵路，並在獅球嶺下鑿有隧道一座，工程浩大，劉氏於隧道南面出口石壁上親題「曠宇天開」，再以聯云「十五年生面獨開，羽轂冠輪，從此康莊通海嶼，三百丈岩腰新闢，天梯石棧，居然人力勝神工」。唯此隧道年久失修，又位於叢山嶺下歷經雨水，山水的沖刷，匾額字跡已逐漸斑駁剝落。

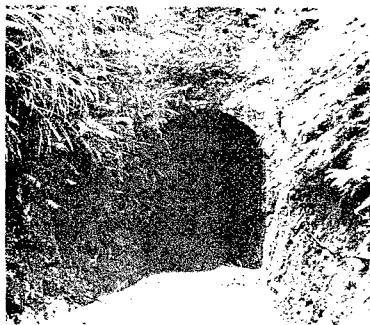


圖6-1-1 清代鐵路古隧道

9

2．仙洞砲台

仙洞砲台位於本市中山區光華路37巷底，砲座巨大雄偉，通道迂迴，古蹟斑駁，登臨堡頂，基隆外海盡在崖下，舉目望去，海天一色，暮色茫茫，可遠眺基隆港區內外，舟船雲集，別有一番風味。

3．獅球嶺砲台（圖6-1-2）

獅球嶺在基隆市區之南，居中連接虎頭山、基隆山成為凹形環港，地形險惡，在火車、公路未開闢以前是來往台北必經之地。清光緒10年9月，法軍提督孤拔率艦侵犯基隆，劉銘傳部將林朝棟率軍拒於獅球嶺，相持八月，使法軍終於不能再進。光緒21年（西元1895年）割台議成，台人憤而自保，提督張兆連，道員林朝棟率兵守禦獅球嶺、臺戰晝夜，終因援軍不至而撤退，獅球嶺砲台即建於此期間，現遺有砲台遺址暨指揮部建物一幢，從此居高展望，基隆市景盡收眼底。

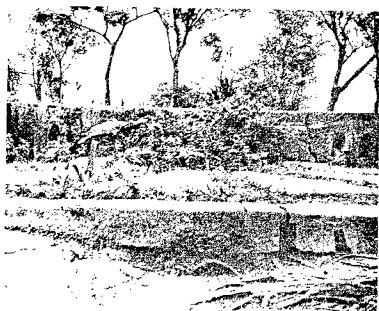


圖6-1-2 獅球嶺砲台

9

4．二沙灣砲台（海門天險）（圖6-1-3）

二沙灣砲台在中正路民族英雄墓對面山上，正北面為基隆港口，是道光年間台灣道姚瑩所建。中法戰役時，法軍犯台，砲台被法艦擊破，殘跡成鋸齒狀，有高約丈餘之石堆雉礮，廣約半里，並有一城門，門中上方懸有「海門天險」石刻之匾。

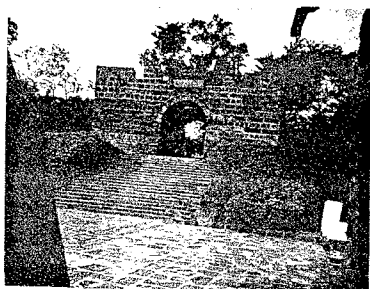


圖6-1-3 海門天險

9

四、都市計畫及都市建設計畫

（一）都市計畫

基隆市之都市計畫分兩階段：一為主要計畫，一為細部計畫。主要計畫係作為擬訂細部計畫之準則；而細部計畫則為實施都市計畫之依據。本市都市計畫之主要計畫已分別於70年、72年規劃完成，並發布實施。然為適應環境之變遷與未來發展之需，仍須適時配合整體計畫予以通盤檢討。

本市現有都市計畫區域約佔行政轄區之一半，計畫面積 71128.87 公頃，其中可供都市發展之土地，依其區位條件、土地利用模式、社經結構、以及未來發展之趨勢等因素，分別規劃為「住宅區」、「商業區」、「工業區」、「倉儲區」、「港埠區」、「鐵路用地」等，概稱之為「都市發展區」，面積共約 3482.3 公頃，佔全市計畫面積 48.96%。其餘山岳丘陵、地勢低窪、河岸地及農業用地規劃為「保護區」、「農業區」、「河川地」等，概稱之為「非都市發展區」，面積共約 3630.57 公頃，佔全市計畫面積 51.04%。

(二) 重要建設計畫

1. 七堵暖暖區都市計畫案
2. 基隆市公共設施保留地變更計畫案
3. 八斗子漁港細部計畫案
4. 基隆市八斗子漁港特定區計畫案
5. 深澳坑地區都市計畫案
6. 旭川河整建及西定河計畫變更案

五、土地使用及都市活動現況

(一) 土地使用現況

就全市土地使用型態而言，中正、仁愛區為商業中心，而住宅區分佈於商業中心之外圍，工業區則以七堵區為中心，其餘為農田、林野等，茲就各類用地之分佈情形述如下：

1. 商業用地

(1) 主要商業用地

集中於中正區、仁愛區一帶。隨著都市機能之增強，以及聚集規模之增大，商業中心有由中正區向東漸移之趨勢。

(2) 社區商業用地

分佈於中山區、安樂區、信義區等地，一般均沿道路呈帶狀發展，其服務範圍以該地區為主。

(3) 鄰里商業地區

散佈於住宅區內，均為沿街式店舖，商業規模大。

2. 住宅用地

主要分佈於市中心商業區外圍，並由中正區向東延伸至信義區，此外七堵、暖暖、中山、安樂等

區各自成一住宅社區。一般住宅為連棟式，鄰棟間隔小，且房屋密集，其型式以傳統式磚造平房及二層樓為主，多簡陋陳舊，且違建充斥復以公共設施缺乏，因此居住環境品質頗為低劣。

3．工業用地

本市工業用地主要分佈於六堵、和平島，小部份散佈於住宅區或商業區間。六堵工業區為有計畫開發之工業區，配設有各項必要公共設施，工業環境尚佳，所設工廠以機械、化工、紡織工業為主；和平島一帶的工業使用則以造船工業為主，並配合漁業需要有冷凍製冰等工廠，分佈頗為密集，唯規模不大。此外散設於住宅及商業使用地區之工廠多為小規模之加工廠，對居住環境有不利影響。

4．農地

本市農地主要分佈於七堵、暖暖一帶。

5．林野

都市發展用地外圍則為廣大之林野。

六、交通運輸及人車流通現況

基隆市中心市區之交通，基於其道路系統之結構及容量受地勢及土地之限制無法發展，擁塞現象之改善至為困難。雖然有效之交通工程及管理，如單行道系統之實施、路邊限制停車、改善交叉口號誌系統等，將有所助益，但其改善效益極為有限。針對這種狀況，基隆市中心地區之交通問題甚難依賴一般交通工程之規劃來解決，而必須採取比較特殊之對策。

以下便針對道路狀況、運輸型式、步行動線來檢視基隆市之人車流通現況：

（一）道路狀況

基隆市中心區現有道路模式，大致以市中心之棋盤式街道為核心，向外呈輻射狀延伸。由於地理條件的因素，市中心之服務範圍包括金山、瑞芳、雙溪、瑞濱、汐止，此外尚延著基隆河谷向南港、內湖連繫成為台北都會區的運輸走廊。故市中心街道除供應本身流量外並負荷周圍鄉鎮交通運輸的匯集與轉折以及台北與北濱線道間的通過，目前多數街道尖峰時間交通容量已達飽和。

（二）運輸型式

基隆市中心區之運輸型式，若以交通工具來分類的

話，可分為市公共汽車（市公車）、台灣汽車客運（台汽）、基隆客運（客運）、雙和客運（雙和）、台灣鐵路客運（台鐵）、計程車、小汽車、大小型貨車、機踏車、交通車等。若依運輸性質及功能來分類，可分為公共運輸工具及私人運輸工具兩種。若依運輸量及運輸班次與否，可分為大眾運輸工具與個人運輸工具。

（三）步行動線

基隆市中心的人潮流向，是以火車站附近為發散核心，逐漸向四周輻射發展，但是由於車流的干擾（尤其以忠一路、仁二路、孝二路、愛三路等主幹為然）使得人潮基本上呈東西帶狀流動分佈，缺乏南北向人潮疏導，以均衡有效將人潮疏散至各步行終點。雖然在忠一路上有二個地下道、二處天橋，但其服務品質與位置條件均不佳，故減低人們使用的吸引力。

七、街道空間現況

以下我們針對一般街道區、廟口區、港濱區、田寮河沿岸區等四區來檢視基隆市之街道空間現況：

（一）一般街道區

市中心之街道因車輛及攤販之占據而更形窄小，各式招牌向街道空間蔓延，而使大型車輛之通行受到阻礙，且造成壓迫感。建築物多臨街而立，且無可資辨認之戶外空間及特殊之建築造型，而使人易迷失於街道路邊視覺之干擾，例如高架橋、攤販、招牌、電線桿而使道路端景失去其特色。

街道狹小，故全市街道除用運河及市政府前植栽路樹之外，全市幾無任何植栽，與周圍的坡地無任何的關聯，使市區更形單調。

（二）廟口區

「廟口」為基隆市最具知名度的小吃攤販集中地，位於仁三路，占用部份的街道與騎樓，由於仍有少量之車輛行走其間，造成人車混雜，缺乏安全感之空間，衛生環境欠佳。

密集的攤販與等待空位的食客，造成商業鼎盛的景觀，為本市其它小吃區所無法比擬（圖 6-1-4，圖 6-1-5）。



圖6-1-4 廟口街道空間（一）

13



圖6-1-5 廟口街道空間（二）

13

（三）港濱區

港濱步道為通勤者經常使用的空間，其寬度僅約一公尺。本區具有良好的景觀資源例如港口之郵輪、貨櫃輪、軍艦及小艇等之操作，港區常有覓食之老鷹，盤旋吸引路人之駐足。

但因港區的卸貨及倉儲活動阻絕了行人活動與水接觸的機會。而且港濱地區，常有垃圾及船舶用油之惡臭，水面常漂浮垃圾，破壞良好之景觀。

（四）田寮河沿岸區

為市區中心極少數有綠樹之地區，由於河川加道路，使建築物之距離加大，而使本區具有較寬闊之空間感；影響空間感之另一要素為本區建築多為二樓或三～四層建築物。由寮河沿岸而聚集的居住及鄰里商業活動，說明了都市生活如何由港區沿運河而上，與山谷空間結合的形勢，是自然與人文活動有機契合的結果。

八、建築物現況

基隆市之建築物現況可由以下五點來談基隆市之街道空間現況：

（一）高度

忠一路邊之建築為高樓占多數外，其餘地區多為四～五層建築。

（二）型式

市區內招牌密佈，使人無從發覺其原有之建築型式。市區內之建築形態多為沿街劃分的長形基地的住商透天厝，在型式上多半類似而無特色，呈現單調而無明確的地點感。但依山勢而建的住屋，雖未整體規劃，但反應著山坡地形及建築方式的特色。

（三）色彩

市區建築之色彩以海港大樓之米黃色彩及原有磚造建築之色彩與藍色水域及青山之搭配，為較清晰與柔和之色彩，其他色彩於雨日或晴天時，多半顯得晦暗或是反光度過強。

（四）重要建築物

1．火車站、台汽車站、市公車站等轉運站，是基隆市人潮及車潮擁擠之處。

2．海港大樓

米黃色的船型建築物，是市中心建築中稍具歷史性之風味者，部份客輪停靠本區，早期之花蓮輪，即使用本大樓做為進出之用。

3．客運大廈

通往琉球的客輪經常使用客運大廈邊之碼頭做為旅客進出，建築前的空地，經常做為旅遊活動的集合出發地點。

（五）重要宗教建築

1．基隆大廟

2．十方大覺寺

3．慶安宮

4．月眉山、靈泉寺

九、視覺景觀現況

基隆市是一個山海交接的城市，因為自然地形特殊，再加上當地之人文風貌，所以擁有豐富之視覺景觀。

（一）船舶入港視覺景觀

乘船至基隆內港碼頭時，除可見到碼頭倉庫及港濱密集於市中心外，尚可見主普壇及白玉觀音；港區周圍除燈塔及信號塔外，別無引人入目之焦點（圖6-1-6）。

（二）孝二路視覺景觀

乘車自高速公路進入市區，首先是中興大業隧道的空間壓縮，高速公路起點標誌，隨之逐步映入眼中的是迴旋的高架道，沿街而立的店舖住宅，最終是港區及停泊的貨櫃輪、客輪、小艇及遠方的基隆嶼。

（三）東岸高架路視覺景觀

自高速公路又入東岸高架道，為一般取道基隆前往北濱、宜蘭之各式車輛所採用之路線。高架道兩側，建築林立為封閉的景觀型態，高架道進入忠一路時，港口

風光赫然出現，隨著道路的下降，前方興建中的文化中心，佔據視線的大部份立面影像，穿越客運大廈、市政府後，建築及環境型式已呈現市區的邊界特性。

(四) 愛三路視覺景觀

縱貫線自南榮路進入愛三路，映入眼中首先是更新中的博愛國宅，街道兩邊是生意興隆的商店，經過廟口，視覺的端景是龐大體積的文化中心，左轉進入忠一路，透過高架道可看見繁忙的港區。

(五) 田寮河視覺景觀

(六) 廟口夜市景觀

(七) 中正公園鳥瞰基隆市夜景



圖6-1-6 漁港景觀

13

第二節 指認基隆市地域性城鎮風貌特色

一、自然地理形勢及生態系統

(一) 以人文結合山水的地理形勢

基隆處於自然山水交匯的地位，若將自然與人文結合的程度而言可分為陸、水二個層次。各從陸地與海洋兩個自然的形勢來看，基隆因地理形勢而生成的地方特色就浮現了（圖6-2-1）。

1．陸地與人文的結合形勢：

(1) 第一層次的連續丘陵

進入隧道前是完全與海域隔離的自然山勢，由連續起伏的丘陵地構成。高速公路穿梭在陽光、綠意與山勢結合的自然山林之中，可體驗自然形勢的主宰魅力。

(2) 第二層次的山城

穿過隧道之後即進入三面環抱的山城之中。群集的住屋順應著山勢，其地理形勢是丘陵山脈向低處走，住屋群落順勢向上爬，表達自然與人文的結合形勢。人為環境生成的方式是尊重自然的地勢，作有條件的利用，同時也能表達日常生活中活動的持性。

(3) 第三層次的港都中心

由高速公路穿過山城，直接面對內港進入港都中心。在這裡的陸地是人文化程度最高的範圍，街道、建築物均以幾何形排列，都市活動均集中在此，也是基隆生命力的源頭，並與內港結合，生成水、陸、人合為一體的形勢。

2．水與人文的結合形勢：

(1) 第一層次的大海

自和平島起向東的東北角海岸的景觀是一望無際的汪洋與自然澎湃的海浪，在陽光、海風的海勢整體經驗中，體會自然力量的主宰及自然美的魅力（圖6-2-2）。



圖6-2-1 基隆市空間結構圖

13

(2) 第二層次的外港

指和平島以內的港口範圍，其水岸均為人的活動所使用，但超出相當距離之外的水面仍具有自然的形勢，也就是尊重自然的形勢之原則之下利用自然資源。在空間經驗上，因水面較寬，可體驗隔岸的山水形勢，但不易體驗到對岸的人文活動。

(3) 第三層次的內港

被市中心交通活動及港務活動包圍的內港是人文化層次最高，對水資源的價值最高的水岸。其水面及邊緣完全被控制，形狀亦為幾何形，水陸交接處為人工筆直的線條，是水的自然資源與人文資源最緊密的結合層次（圖6-2-3）。

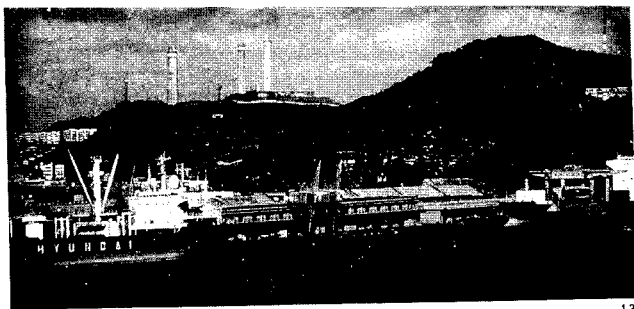


圖6-2-2 第一層次的大海

13

基隆豐富的地理形勢，就在這自然與人文結合的層次中呈現出特有的空間性格。而未來在商業港外移以後的發展格局，也將以此形勢為基礎架構。

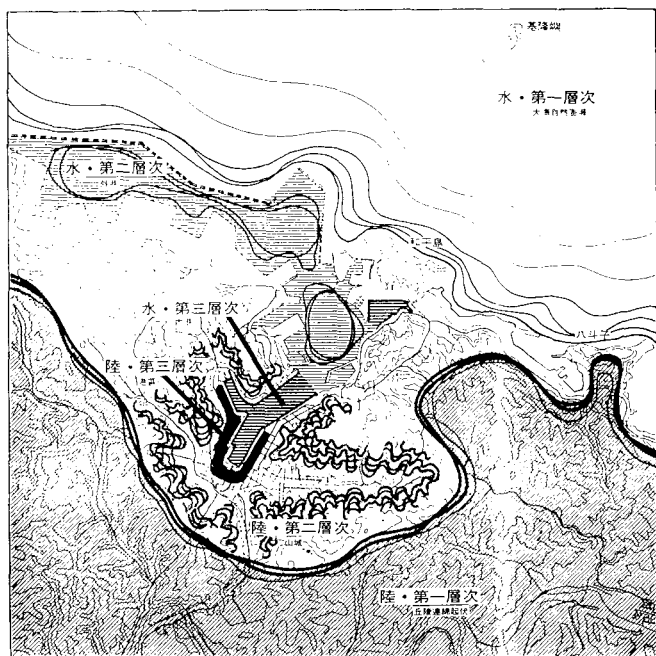


圖6-2-3 第三層次的內港

9

二、藉由人地關係呈現出的人文地景—港都山城

(一) 進入山城的地景轉換

台北方向前往基隆，進入隧道前的地景是變化豐富的自然山林，進入隧道的瞬間，頓然進入黑暗，有一種期待的心情，經過一段有如樂章的休止小節，豁然置身於環山圍抱的山城地景之中。如此戲劇性的人文地景體驗是一連串的基隆豐富地景變化的前奏。

(二) 山城的有機人地關係

順應山勢座落的群集住屋所形成的山城地景充份表達了人與地的有機關係。屋頂的斜屋面方向，房間開窗方向，串連的路徑紋理等，均說明了依山面水的生活方式，也反映了自然環境及天候條件對空間形式的影響（圖6-2-4）。

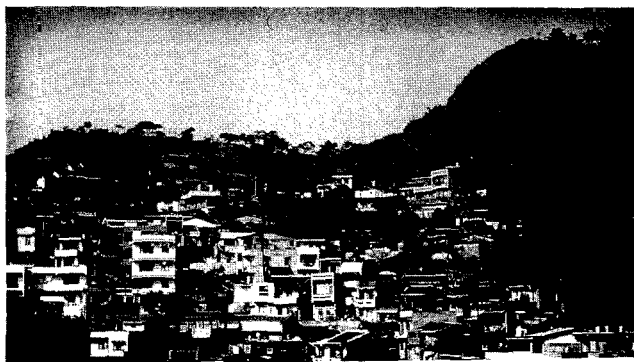


圖6-2-4 有機的山城

13

(三) 聚集生氣的海港

無論是內港或西側小港都是基隆最具生命感的人文地景。雖然目前是提供商務及軍事使用，但從其自然地景與人為活動結合的方式中，仍能深刻地體會到人水共生的歷史關係，未來商港及軍港外移之後將可更具體地表達其聚集生氣的特質。

(四) 養育生活的田寮河

田寮河的運河水道順著東側山谷而下，如同一條生命臍帶，匯集兩岸的住居生活，形成以運河為軸的生活領域感。水道順河谷流入內港的形勢，反映著富有個性的生活軸延伸至港都市中心的空間架構及地景特色（圖



圖6-2-5 田寮河運河

13

三、實質空間形式

基隆的山水形勢是結構空間屬性最主要的基礎。整個港都山城的方向感、空間感都源自於這個明顯的空間結構。

(一) 前敞背實、環抱圍護的山水結構

基隆附近大環境的群山圍繞，丘陵餘脈延伸至港口區域。港口周圍的山脈形勢，雖然山丘高度不超過二百五十公尺，但因平地面積極為窄小，山丘直逼水岸。自港區環視，山丘綿延起伏，成為港都的屏障及背景，具有「環抱圍護」形勢。港都市中心背倚基隆丘陵，面對港口，遠眺基隆嶼，有「前敞背實」的格局。

港城出海口的地形，右有和平島、桶盤嶼，左有中山子島，形成了「海門」形勢，控制「水口」的據點，稱「沙角」。實際上，此險要的「海門」形勢，可減少冬季強烈東北季風的威脅，成為良港的天然條件。

(二) 以隧道及內港為中軸的空間座標

自隧道進入基隆，直對內港形成強烈的中軸，以此軸各分東西兩路連接市區，西側上山，東側延港下海；田寮河垂直中軸順河谷深入河谷。此中軸為基隆最主要的空間座標。

(三) 具有豐富空間感的水域與山城

1. 人為控制的水域——圍被感、方向感

內港與小港的水域是人為的邊緣所圍成的水面

開放空間，在內港盡頭可以感受到一種以水為中心，以山及都市建築為圍屏的圍被感，及非常強烈的向水方向感。

2 · 自然水域——開敞感、方向感

從和平島經濱海公路到八斗子的海岸，是完全未經人工改變的自然形勢，無論在海岸岩灘或高地都可以感受到一種自然的開敞感及背山面海的方向感。

3 · 山城及眺望平台——方向感

山坡地的住宅區本身就可以視為一種開放空間，因為建築的量體不大，樓層不高，而且疊疊上升，順著山勢的天空線，與平地建築物高低變化的天空線比較之下，具有一種開放的感覺。在其中蜿蜒穿梭，隨時可以感受到這種視野開闊的空間感，在散佈於建築物之間的平台，有明顯的向背方向感。

4 · 山頂開放公園——開敞感

從中正公園眺望基隆港全景，港都山城的整體氣象一覽無遺。山勢水景加上船隻進出港口更強調了內港的中心意象，以及內港出海的開口方向感。在高處除了可體驗開敞的空間，也可以感到整體地形的圍被感（圖6-2-6）。



圖6-2-6 俯瞰基隆港港區

13

（四）港都街道系統與街廓

基隆的市街是整齊的棋盤，街廓近正方形，因此僅就街廓形狀並無法辨認方向，但是街道與內港的視覺關

係卻是指認方向的重要依據。如：以平行港岸的中一路及中軸垂港岸的孝二路所形成的「丁」字路結構，南北或東西走向的街道均可直通到港岸，（倉庫阻絕的問題可待商港外移後獲得改善）（圖6-2-7）。



圖6-2-7 港都街道系統圖

（五）一般街道

街道原本是最常見的都市開放空間，但是基隆市中心的一般街道，由於空間狹窄，車流量大，缺乏高品質行道樹及相關街道傢俱陳設使得其空間品質不佳。但是，基市多雨，使得街道兩旁的走廊（亭仔腳）形成最有利的都市開放空間，是步行活動、通勤活動、休閒活動的空間。

（六）廣場

1．火車站附近

沿著小艇碼頭、海港大樓、招商局、公車總站、火車站、台汽車站、中一路至孝三路口天橋，形成向東朝向港口的ㄇ字形空間。其中包括一個廣場提供為此處的辨認焦點，具有象徵、裝飾的機能。小艇碼頭、公車站、火車站、台汽站，是人群出入轉換的都市開放空間（Concourse）。基本上，此處與港口相呼應為市中心提供開敞的感覺，這裏也是人們上下班、節慶、就學、旅遊的起訖點。然而，大量的車輛在此繞廣場迴旋，切斷空間的完整性，也干擾許多活動的進行。

2．慶安宮前廣場

在忠二路靠近旭川河附近的慶宮，其前廣場比廟口略大，平常小攤不多，但是廣場使寺廟明顯呈現在街邊，有助於景觀塑造。平日，廣場有零星的休閒活動，到中元節，基市普渡以此與中正公園的主普壇遙相呼應，形成基隆市中心特有的遊街活動。

3．廟口廣場

廟口前有一小廣場，面積不大，一樣環伺著小攤販，但若失去了這個開放空間，則「廟口」的象徵機能即易於消失，就算有再好的街道傢俱佈置，亦不過是一般的攤販街罷了，在這以廟口為主的商業街，充分流露著基隆市中心長期發展過程的痕跡和社會、文化、風俗與商業結合的景觀。

4．文化中心前廣場

文化中心前空地目前是貨車停車場，將來可能利用為立體或地下停車場，也可能成為台汽或公車的新站址，但無論其運用型式為何，必有一些空間可用做配合文化中心而成另一個絕佳的都市開放空間，其空間應以廣場型式才利於呼應文化中心的實體建築。

（七）港濱地區

從海港大樓沿忠一路至港東岸高架橋下綠地至客運大廈，形成向北朝向外海的開放空間。

目前擁有全市最佳的景觀資源，若能配合前述火車站前廣場及文化中心前廣場的整建，加寬其港濱步道範圍，並結合目前東岸綠地做高品質的開放空間塑造，將有利於市中心景觀意象的整合，並提供外來觀光、旅遊及本地休憩、通過的絕佳去處。

四、地域之人文風貌

(一) 雨港的情調

基隆市雨量豐、雨日多，據民國 47 年調查，全年平均降雨日，多達 214 天，唯近年來，雨日有減少的趨勢，僅為全年的三分之一。但「雨」仍是基隆一大特色，「港都夜雨」歌詞中的「．．．風雨微微異鄉的都市，路燈青青照著水滴．．．海風野味，港都夜雨落未離」，正描寫著基隆雨港令人難以忘懷的詩意。

基隆街屋的亭仔腳（騎樓），是爲了便利路上行人避雨，含有停腳招來生意之意。雖然騎樓在其他的都市到處可見，但在基隆可親的街道尺度下，這種雨港的情懷的確表達得相當深刻。

現代的都市生活，麻木了人的情感，更沖淡了一份享受自然天候變化的性情，雨的詩情反而變成了怨語。這要從整個都市生活的態度上著手，才能體會到雨港的情調。當然，一些硬體的公共設施是可以改善雨中行動的不便，但應當注意不要隔絕了感應天候變化的機會。

(二) 夜景的體驗

晝間都市景觀是由地形地貌、建築物、植栽、設施、車輛、人群等組合而成，是實體反射日光形成的；而夜間的景觀卻是完全靠都市中發光體本身，或反射在實體上的光組合而成。晝夜景觀的比較，恰有圖底關係的反轉效果（figure-ground reversal）。

由於基隆市除了部分山坡地的斜屋頂住屋外，建築物造形缺乏統一的風格，材料、色彩、量體均不能協調。但是入夜以後，卻呈現出一片迷人的景象。登高遠眺，閃爍的光芒環繞山腰；海灣中的大小船隻亦被通明的發光點綴得若隱若現；溫馨祥和的燈影從家家戶戶流露出來。這悅目的夜景正表達著都市生活的內容：集中而明亮的街燈均勻地散佈在山腰，來示居家生活是都市生活的主體背景；紅黃車燈線狀的移動，有如都市生命動脈，這種燈火呈現都市活動的疏密及個性的現象，也只有有在夜景中才能體會到。

(三) 魚市場作業的活力

正濱漁港的魚市場批發作業是充滿活力的特殊產業風貌，尤其是遠洋漁船入港卸下冷凍漁獲的情境，更是異常具有戲劇性。而這種感受真實的活力正表達了基隆以水爲生命母體的地方性風貌（圖 6-2-8）。



圖6-2-8 漁市場的作業

13

(四) 生活漁村的風情

除了正濱漁港之外基隆尚有八斗子、望海港、外木山、長潭里、大武崙等五處漁港，各不同規模的漁村風貌均表達自然地勢與聚落發展的結合，是產業與生活結合的人文風貌。

(五) 田寮河的生活軸

昔日田寮河上龍舟競技以及划船戲水，是基隆老居民最值得回憶的情境，如今雖然河水污染，但是一旦整治淨化後，特有的水上活動將可恢復，重新與兩側的居家生活結合，成為臍帶般的生活軸（圖6-2-9）。



圖6-2-9 田寮河生活軸

13

(六) 港埠商行

基隆市在二次大戰後，由政府接收就緒後開始重建，祖國商民相繼來台，船運發達，商業重振，昔日商行老店均經營南北貨，因商型態的轉變，取而代之的則是

以經營舶來洋貨爲主的商號，滿佈於忠二、孝二路上之大街小巷，蔚成基隆最主要的商業面貌，由於不少水手船員攜來貨品寄賣，使貨源齊全，而且價格便宜，買者趨之若鶩，更吸引許多外地的旅客前往消費。近年來由於開放進口，基隆的委託行逐漸喪失原本優勢，有逐漸消弱的態勢。但仍可體會其特有的港埠商業特質。

（七）廟口夜市

基隆的另一項最具地方風貌特色，是以廟口爲中心的夜市攤販，天婦羅、麵線糊等小吃、山珍海味應有盡有，使多少老饕口齒留香，流連忘返（圖 6-2-10）。隨著都市發展，基隆夜市非但沒有衰弱，反而更加蓬勃發展，從廟口逐漸向外蔓延，形成今日景象，而台灣其他都市所習見的百貨公司，在基隆卻見不到，或許是基隆人偏愛這種大眾口味的消費。



圖 6-2-10 廟口夜市

13

五、非日常性之活動事件

（一）民俗活動

基隆中元祭的活動，多彩多姿，從農曆七月初到七月十五中元普渡結束，充滿各項活動；中正公園上的「主普壇」，粧扮得美侖美奐，五彩繽紛的燈飾，照亮了半邊天，從不同的角落都可以望見其美麗的姿態。十四日夜晩，更有花車遊行，燈火通明的花車巡梭於基隆市中心區的大街上，吸引不少的觀光人群。而活動的最高潮便是在八斗子海邊的「放水燈」，在漆黑的海面，盞盞燈光飄向外海，帶著人對逝去親人的思念，期望他們在陰間也活得安寧祥和。更祈望十方的孤魂野鬼，帶給人祥和的生活。

由於基隆中元普渡的聲名遠播，已從純粹的民間活動，變成政府的參與。因此對於這項極具民俗色彩的活動，應該使之擴大成可向國際宣傳的觀光祭典，吸引不止是本國的而且是國際的觀光客前來，使基隆的中元普渡成爲代表基隆活動的表徵。

第三節 基隆市都市設計構想

本節都市設計構想的擬定乃基於前一節對都市空間品質及地方特色的指認，進一步研析未來整體發展的問題及潛力以擬定未來發展的都市設計構想。

一、問題與潛力

(一) 問題

市中心商業區大多數的問題與交通問題有關，直接或間接地影響了行人活動，其他問題則與都市景觀缺少控制有關。現將問題部份分為交通、活動、都市景觀三類，分述如下：

1．交通方面

- (1) 主要幹道交通量高，交通規劃不能配合量的分配，以致道路容量不足。
- (2) 火車道將市中心與西側市區阻隔，人車聯絡不便。
- (3) 火車站、台汽站、公車總站位置過於集中市中心地區側邊，一邊臨水，一邊臨火車道，服務方向偏向吸引大量之大小型客車。以致忠一路負荷過重。
- (4) 孝二路為進入市中心主軸，但街廓空間紊亂，干擾水景視線，並且下路橋進入市區意象不明。
- (5) 忠一路東向交通雖有三線車道及一線公車靠站道，但因人行道過窄，乘客都擠在公車靠站道候車，同時計程車時常搶內車道接客，使得公車停在車道中上下客，加以機車穿梭其間，造成混亂。
- (6) 忠二路為大型客車迴車道，在孝二路交口交通節點易造成擁擠。
- (7) 大廟口夜市街交通擁擠嚴重干擾行人活動。
- (8) 路邊停車嚴重影響行車流量。
- (9) 嚴重缺少路外停車空間

2．活動方面

- (1) 港濱活動可及性低，並為交通噪音干擾，且嚴重缺少活動空間。

- (2) 忠一路商業活動單調，交通活動過強，地位特殊，但活動無特色。
 - (3) 活動帶並未能與港濱活動相連，缺少向水之意象。
 - (4) 文化中心活動與市中心活動連繫力極弱。
- 3．都市景觀方面
- (1) 街廓空間紊亂，招牌零亂，嚴重破壞街廓空間的統一性及應有的特色。
 - (2) 內港水景的方向感未能強調。
 - (3) 新舊建築物尺度、材料、開口比例均不相協調，原有之歷史感漸消失。
 - (4) 街廓設施及地上物、舖面未能配合街道活動的特色。
 - (5) 港濱綠化區域之規劃方式，未能配合港濱氣氛。
 - (6) 行人路橋雜亂分隔都市空間，為港濱空間品質之重大問題。

(二) 潛力

因港區之景觀潛力及人文活動資源，使基隆市能成為極有特色的港都。各項潛力之後均有相當具體的研究方向，一方面發展隱藏的潛力，一方面亦可消除或減低上述問題的嚴重性。現以進入市中心之空間經驗分項描述如下：

- 1．中央主軸，孝二路街道空間都市設計規則研究
- (1) 自高架橋引道進入市區，首先經過忠四路交通節點，同時可塑造進入市區之入口意象。
 - (2) 經忠二路之活動節點後，即達展顯港濱風貌的節點。
 - (3) 遮擋水景的車道中央路燈可換為較有特色之兩側路燈，並統一規定將直立招牌改為統一位置之招牌，以展開街廓視覺走廊，塑造中軸的方向感。
- 2．大眾運輸（火車、台汽、公車）
- (1) 延伸並擴大火車站天橋平台至中山一路，連繫西側市區的行人交通
 - (2) 將台汽站移至田寮河口停車場預定地，興建地下二層，地上一層立體停車場。置台汽站於二層，自高架道引橋直接進入，離站時亦直接自二層樓引道，故台汽基隆起訖之大型客車不須下地面，徹底解決台汽客車的交通

問題。地面層延忠孝一路設公車站。台汽旅客及小客車停車旅客出站後可北至文化中，西往港濱，東南至大廟口夜市街，爲人潮主要來源。

3．西岸活動據點（港務局）

（1）港務局遷移後，改建港務大樓爲海洋博物館，並增建水族館、兒童館等文化設施，作爲向北延伸的港濱人文活動的起點。

4．文化中心廣場（田寮河口空間及交通）

面臨文化中心田寮河段加蓋，增加廣場面積，將信一路西向交通引至愛三路，或轉入仁一路接高架橋，有三面可靠近上下車，台汽中心可從二層平台及戶外階梯越過仁一路直接進入廣場，文化中心廣場除可供戶外集會外，更可強化田寮河出海的意象。

5．忠二、仁三、愛四路商業街（廟口徒步區都市設計）

6．港濱開放空間（港濱規劃研究）

（1）因港濱空間狹窄，可考慮將港岸外推增加可用地，並加強綠化，藉以聯絡東西兩大交通樞紐及海洋博物館、文化中心兩大都市人文活動據點。

（2）增設渡船遊艇碼頭，以增加水上觀光機會。

二、發展構想

透過基隆地方特色及未來發展的問題、潛力之指認，可以描述基隆未來整體發展構想，傳達基隆意象。要達到此構想有一些必須及早進行的規劃方向也一併提出，做爲發展策略的基礎。（圖6-3-1）

（一）「基隆」意象

從前一節不同空間體驗架構的描述中可以傳達「基隆」的意象，自高速公路開始，體驗「自然山景意象」；穿過隧道空間，體驗一種「期待」的心情；瞬間進入基隆，首先體驗到的是置身「山城」之中直趨海港；穿入「港都」，立即可以體驗到的是港都的風貌；由此向西可以達到休憩娛樂的「小港」；向東則回到「田寮河生活軸」；離開內港向北，沿港濱道路體驗「港濱公園」的綠意；到達和平島，可以先經驗漁港活生生的漁市

作業和海鮮市場；繞過山頭，立即到達有獨特「自然景觀意象」的千疊敷；沿自然海景的濱海公路漸趨具有「漁村風貌」的八斗子；由此向東就可連接東北角海岸風景區。

1・自然山景：山林意象

體驗

- (1) 完全與海勢隔離的自然山勢
- (2) 在公路上高速穿過，遠景漸次移動，近景移位變化大。

2・隧道：期待意象

體驗

- (1) 期待的心情，進入或離開基隆的情緒轉化。

3・山城：山城意象

體驗

- (1) 群集的住屋順應山勢座落，斜屋面暗示方向。
- (2) 依山面水的山城意象。
- (3) 住宅形式反映自然環境及天候條件的影響

4・市中心港區：港都意象

體驗

- (1) 由高速公路瞬間進入港都，立即到達水岸邊。
- (2) 高度人文化的港都意象。

5・小港及西岸碼頭：小港休憩娛樂意象

體驗

- (1) 水上休閒活動與內港相連，體驗不同尺度的水域。
- (2) 漁人碼頭恢復昔日水岸活動與日常生活相依的歷史感情及特有氣氛。
- (3) 以海洋博物館為節點的西岸港濱綜合性活動如海鮮餐飲、帆船遊艇、藝術工作坊及藝品展。

6・田寮河：生活軸意象

體驗

- (1) 以田寮河水道為軸的生活領域感 (Valley Town)
- (2) 田寮河順河谷流入內港的形勢，反映富有個性的生活軸延伸至港都市中心的空間架構
- (3) 沿岸住屋面對水道，以屋頂形式及建築立面表達依山面水的空間形式。

7．東岸港濱及碼頭：港濱綠帶意象

體驗

- (1) 自內港港濱都市公園沿港向東北延伸成為帶狀休閒空間，大樹草地，幽閒步道，其中加以節奏性的活動據點。
- (2) 沿岸體驗港都山城整體的山水形勢。
- (3) 夜間燈火環抱港都，水波晶瑩，船燈緩慢移動，體驗夜港的情調。

8．東岸港濱及碼頭：港濱觀光道路意象

體驗

- (1) 自港都市中心沿港濱觀光道中正路北至和平島，沿路左側為海濱綠帶，右側為港濱商店住宅順著山勢面向道路。
- (2) 行政區位於道路起點，具莊重而親切的意象
- (3) 強烈的方向感，街道景觀統一中有節奏的變化，一側為屏障的街屋面，一側為開敞空間的大樹綠地及水面，有清晰的向背方位。
- (4) 顏色清爽的建築物以帶狀公園為前景，襯著綠山藍天，從渡輪上觀賞，映著水中倒影，表達山城港都的獨特風味。

9．和平島：人文活動意象

體驗

- (1) 和平島海產批發市場的作業活動，是極為生動的人文景觀，視覺及嗅覺的體會都很深刻。
- (2) 感受真實的、活生生的漁市作業氣氛。
- (3) 沿岸的漁船修護作業是很有特色的活動景觀。
- (4) 新鮮海產街為遊客活動焦點，可以購買海產，也可品嚐美食。
- (5) 漁港的生命力表達基隆的特色。

10．和平島：自然景觀意象

體驗

- (1) 體驗大自然奇景的魅力。
- (2) 島上明朝西班牙人築城遺跡，令人追憶基隆自古至今的開發史。
- (3) 海蝕地形所造成的千疊敷、皇帝殿、番字洞襯著澎湃的海濤浪聲，視覺及聽覺均有深刻的體驗。
- (4) 自然的山水景色與山城港都的人文環境對比

造成都市生活中豐富的情趣轉化。

1 1 · 八斗子：漁村意象

體驗

- (1) 八斗子自然資源與人文資源的結合形勢，與和平島的形勢有相似的趣味，而八斗子的風貌較安祥可親。
- (2) 漁村風貌表達自然地勢與聚落發展的結合，有完整的漁村意象。
- (3) 八斗子、望幽谷的夕陽西斜、彩霞滿天的自然景觀，與淺灘漫步、弄潮拾貝的舒暢心境相映。

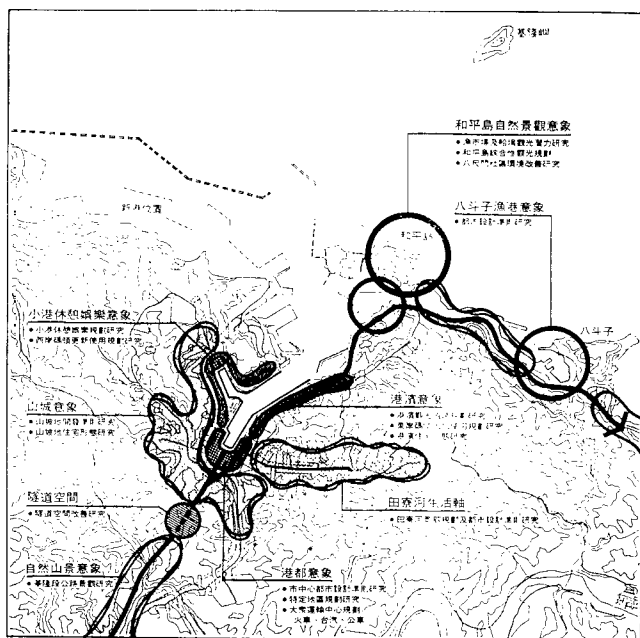


圖6-3-1 基隆市發展遠景意象圖

：都市設計構想

基隆港都中心商業區的都市設計構想，乃在強調基隆市中心獨具的港都意象特色。依據前述問題、潛力的指認及「基隆」意象的描述為基礎，在改善交通現況前提下尋求增加行人活動的範圍使直接與水接觸，將活動帶到港濱，強化並接合基隆特有的人文資源及海港景觀資源（圖6-3-2）。

實質的空間改善構想如下所述：

1．從山城到港濱的連續性活動軸

（1）空間意象

- 置火車站大廳入口於路端，塑造基隆「門」的意象。
- 配合港濱現有老建築的造型，表達基地特有的角色，由港濱水平開放的感覺，越過平台轉換為垂直親切的山城尺度。
- 材料以傳統磚石表達公共建築的永久性及其基隆的親切感。以天光罩體驗基隆特有的天候變化。
- 強調向水的方向感及港濱行人活動的連繫，利用火車站公共空間及廣場，作為觀光指南資料傳達場所。

（2）配合計畫

- 火車站的改建規劃：以都市活動配合交通人潮，越過鐵道銜接被鐵道分隔的山城與港濱。
- 站前廣場規劃：利用站前廣場，作為港濱公園的西岸起點，並提供海洋博物館的戶外廣場，連接東岸的交通及文化活動。
- 交通改善計畫：改善混亂的交通現況。

2．塑造港濱公園西岸人文活動據點及觀光重點，提供相關性的藝文商業餐飲設施，並將港濱活動向小港休閒娛樂區延伸。

（1）空間意象

- 保留港務局在基隆港發展史上的歷史意象，注入適當的現代感，表達由經濟港蛻變為人文港的意義。
- 配合山城背景的尺度，減小原有建築物的量體；配合人文活動的氣氛，以開放明亮的公共大廳表達都市活動的活力。
- 水族館及兒童館的造型及突出港濱的位置

，表達人文港都的新生命，及親水意象。

(2) 配合計畫

- 保留港務大樓，改建為海洋博物館，並增建水族館及兒童館，成為港濱公園西岸的人文活動據點，以及觀光重點。

3 · 利用高架快速道特色整合住商活動與交通服務功能

(1) 空間意象

- 以二樓的徒步街，表達市中心通往港濱的軸線方向，連繫商業活動及港濱休憩活動。
- 表達住宅所需的私密性及鄰里感。

(2) 配合計畫

明德樓等改善計畫

- 利用快速道橋下面積提供 150 席車位，改善市街內停車需求。
- 將主要商業軸移至二樓，並以天光罩隔絕車道的噪音，改善市街髒亂的攤販情況，提高商業功效，並可直通港濱。
- 改善上層住宅的品質，減少面臨高架路的噪音及空氣污染的困擾。
- 使公共投資的努力產生正面效果。

4 · 整合港邊文化活動及商業活動，塑造連接東岸港濱公園的活動焦點

(1) 空間意象

- 台汽站出口展現基隆港都的開放意象。
- 保持田寮河入港的開放感，在加蓋廣場上可體驗田寮河生活軸的帶狀空間及內港的中心意象。
- 空間組織及視覺引導造成強烈的向水方向感，以眺望塔表達燈塔意象及港濱的地標。

(2) 配合計畫

港東更新規劃

- 以立體方式在二樓解決台汽車站客車出入問題，徹底解除台汽客車在地面造成的交通量。
- 提供地下及地面停車場，減輕停車需求壓力。
- 台汽站屋頂設置公共開放空間設施及餐飲，提供綠意及夜間觀及景宵夜的場所，並

有眺望台可環覽港都山城。

- 以平台及大階梯跨越車道與文化中心廣場相連，形成東岸港濱公園的活動焦點。

5 · 塑造進入港都中心及表達港濱的軸線地位的主要街景

(1) 空間意象

- 以連續的彩色蓬架、街燈、招牌表達中軸道路的向港方向感及有節奏的水平連續感。
- 夜間以密集而有連續感的街燈，配合招牌的燈光，強調進入港都多彩多姿的意象。

(2) 配合計畫

孝二路街道景觀規劃

- 提高人車暢通的效果，利用狹窄人行道作為機車停車用，保持騎樓暢通。
- 以合理的招牌管理方式，將現有零亂的招牌規範為統一而有變化的街景，以達示範作用。

6 · 塑造港濱道路的臨港意象

(1) 空間意象

- 表達港濱道路臨港的意象，以桅桿式路燈取代標準的路燈；增綠意及向港的方向感。
- 以半透明的候車亭及陸橋遮蓬，體驗天候變化的情調。

(2) 配合計畫

忠一路街道景觀規劃

- 以改善現況為近程目標，保持交通暢通，並增加行人活動範圍，設置觀光指引設施。
- 強化候車的功能，提高人行道的使用。

7 · 環港的連續性港濱公園

(1) 空間意象

- 港濱開放空間的開放感表達人文港都的特有氣氛。
- 設置觀光指引及內港景觀指示說明圖，增加訪客對基隆的親切感。
- 具有特色的街燈及港岸水燈，強調港都夜景的情調。
- 完整的幾何型水域強化都市空間的完整性

- 以具有本土風貌的大帆船作為觀光渡船，傳達基隆的過去、現在與未來的生命感。

(2) 配合計畫

- 整合東西兩岸的交通樞紐，及東西文化設施，為全市提供大型集中的開放空間，由內港底端東西側為中心，東岸港濱向北延伸。
- 提供市民與水直接接觸的機會，並以廣場、平台及天橋與四周都市活動相連接，形成一完整的都市戶外空間架構。
- 設置遊港渡輪起點，及其他水上活動設施。

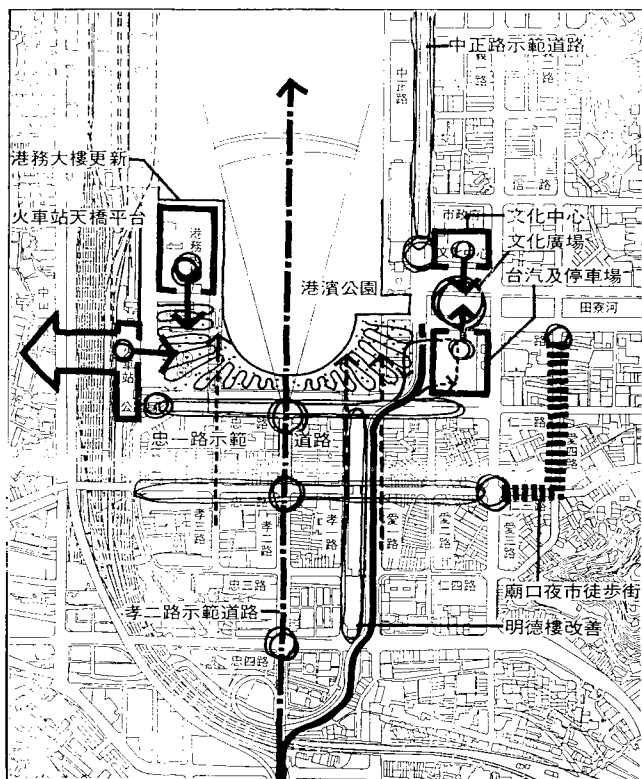


圖6-3-2 基隆市都市設計構想圖

三、發展課題、目標及原則

本項係就基隆實質環境發展潛力提出課題，以說明基隆之特性，然後匯集各特性所呈現之資源，找出其具體目標，並就這些目標提出其規劃原則，課題計有（一）資源保育與維護，（二）港都山城的都市地景，（三）流通系統等三項。

■主要課題一：資源保育與維護

■發展目標：維護基隆都市生活中自然資源及人文資源的價值及其時間感

- 具自然地理形勢及生態系統特色的海濱景觀及山坡地區域保持低度開發。
- 合理開闢濱水都市開放空間及社區公園。
- 維護基隆的名勝古蹟。
- 維護基隆具集體記憶的活動場所。

■規劃原則

1. 保留現有自然資源之風貌及環境，將其未來受開發及觀光之影響減至最低，以維護基隆保貴的海灣景觀價值。
 - 維護從和平島經濱海公路到八斗子的海岸景觀資源及其自然開放感與背山面海的方向感特性，任何的開發都應限制，以免降低這種天然景緻的價值。
 - 重點選擇視覺景觀點，加強自然海岸線的活動路徑之連續性。
 - 基隆公路景觀的控制，強化進入基隆沿途的山林意象及景觀。
2. 維護基隆山坡地山頂的開敞感及自然地理形勢
 - 從中正公園可以眺望基隆港全景，港都山城的整體氣象一覽無遺，山勢水景加上船隻進出港口，強化了自山後公園遠眺的自然地勢價值，任何的開發都不應減低這種開敞感及遠眺的特色。
3. 指認現存人為環境中，具歷史價值的建築物或街區的特質，並整建或延續其環境特色
 - 配合都市計畫對港濱公園規劃，以使其能提供親水之環境使居民享用。
 - 整合觀光計畫，設定不同的觀光據點及路線之串連，將基隆具歷史人文風貌的地景及建築在連續的活動路徑上展現給市民。
 - 劃定為古蹟的區域或建築應小心維修，以免破壞現有的品質。

- 4．維護具有集體記憶的活動場所，減少其受人為之污染並適當開發使其增加場所活動力
 - 強化田寮河的生活軸意象，並反映富有個性的生活軸延伸至港都市中心的空間架構。
 - 強化田寮河沿岸住宅屋頂及建築立面依山面水的空間形式，提昇其河岸景觀及環境品質。
 - 利用西岸碼頭更新利用，恢復漁人碼頭昔日水岸活動與日常生活相依的歷史情感與氣氛。
 - 維護和平島漁市場及船塢觀光的活力，提供市民感受，漁港風貌的漁市作業及漁船修護景象。
- 5．為全市提供大型集中的開放空間，提供市民與水直接接觸的機會
 - 整合港濱沿岸的開放空間系統，由內港底端東西側為中心，並由東岸港濱向北延伸，提供連續而具不同開放空間型式特色的活動據點。
 - 提供具觀光指引及特色的街燈及港岸水燈，強調港濱夜景情調與開放空間特色。

■主要課題二：港都山城的都市地景

■發展目標：強化基隆港都的意象及山城的意象

■規劃原則

- 1．塑造由高速公路瞬間進入港都，立即到達水岸邊的空間體驗過程
 - 建立都市設計準則，強化港都的意象及空間品質。
 - 將具有獨特問題及風貌的區域劃定特定區實施細部計畫，以維護人文文化的港都意象。
 - 強化港濱沿岸開放空間特質及增加港濱沿岸開放空間，以恢復港濱的中心活動地位。
 - 疏通進入港都的交通集中現象，維持現有街廓尺度及控制交通，恢復以人為主的都市道路功能。
- 2．順應山勢座落特性，加強群集的住屋整體形式，反映依山面水的山城意象、自然環境及天候
 - 經由山坡地開發的管制，維護山坡地住宅開發的環境品質及限制適當的開發範圍，防止自然山勢地形表失其特色。
 - 經由都市設計準則規範山坡地住宅的整體形式特色，並反映地形及氣候特徵。

■主要課題三：流通系統

■發展目標：以公路、鐵路、水運等連外交通進出基隆的空間經驗及市內道路人行步道系統的空間經驗表現「

基隆」特色

■規劃原則

- 1 · 強調進入港都中心及表達港濱的軸線地位
 - 強化孝二路的人車流暢系統，管制機車停放方式確保騎樓暢通。
 - 以合理的招牌管制方式，規範現有招牌系統為統一有變化的街景。
 - 以連續的彩色蓬架、街燈、招牌表達進入港都中軸道路的方向感及港都夜間意象。
- 2 · 表達港濱道路的臨港意象，增加港濱綠意及向港的方向感
 - 強化忠一路行人活動環境品質，設置觀光指引系統及設施，並保持交通暢通，增加對港濱步道的可及性。
 - 強化忠一路候車功能，提高行人道的使用，以半透明的候車亭及陸橋遮棚，體驗天候變化及港濱景觀。
- 3 · 將台汽站移至田寮河口停車場預定地，解決目前台汽客車的交通問題，並整合文化中心廣場，形成東岸港濱公園的活動焦點
 - 以立體方式在二樓解決台汽車站各車出入問題，解除台汽客車在地面造成的交通量。
 - 使台汽站出口展現基隆港都的開放意象。
- 4 · 以都市活動配合交通人潮，利用車站及其設施銜接被鐵道分隔的山城及港濱，強調向水的方向感及港濱行人活動的連繫
 - 利用未來火車站的改建後站前廣場，作為港濱公園的西岸起點，連接東岸的交通及文化活動。
 - 置火車站大廳入口於路端，塑造基隆「門」的意象。

第七章 田野實例調查（二）

淡水鎮

第一節 基礎調查

一、文獻資料

（一）文字資料

以下所收集的文字資料是淡水地區相關的方志及學術研究論文：

- 1 · 淡水廳志 台灣研究叢刊
- 2 · FAR FORM FORMOSA：台灣遙寄 馬偕著、林耀南譯
台灣省文獻委員會 民國48年
- 3 · 台灣淡水歷史與貿易、淡水之今昔 姜道生 台灣研究叢刊、台灣文獻 民國50年
- 4 · 西班牙荷蘭時代的淡水 陳國棟 台灣人文 民國67年。
- 5 · 北門鎖鑰：淡水 吳勝雄 著者自刊本，民國67年。
- 6 · 淡水聚落的歷史發展 陳國棟 台大建築與城鄉研究報告 民國72年。
- 7 · 淡水紅毛城古蹟區保存計畫 台大土木研究所 民國72年。
- 8 · 淡水中正路東興段新店段店舖住宅實質形式變遷之初探 黃瑞茂、王俊雄 民國75年。
- 9 · 淡水廳志 陳培桂主修、楊浚纂輯 台北市成文 民國72年。
- 10 · 清季淡水開港之研究 戴寶村著 台北師大史研究所印行 民國73年

（二）圖象資料

淡水地區相關之圖象資料大致可分為以下幾種：

- 1 · 歷史圖集。
- 2 · 日據時期出版之圖集
- 3 · 台灣地區像片基本圖（1:5000之航照圖）
- 4 · 都市計劃圖
- 5 · 地籍圖

(三) 統計年表

請參閱第六章第一節基礎調查內容(三)

(四) 都市計畫及一般規劃報告書

二、自然環境條件及資源

(一) 地形

淡水鎮位於淡水河口北岸，大屯山群西側，隔淡水河與八里、觀音山相望。淡水地勢多山，大屯作東北至西南走向逐漸低降，形成低緩之上陵地形，直伸展至沿海及淡水河岸。淡水河上游是木料坎溪，發源於大霸尖山，流經獅子頭之後折北西流，經關渡，淡水西流入海，其河幅在關渡約 250 公尺，至淡水一帶變寬為 1250 公尺，靠淡水街東南側至竹圍一段有一沙洲。

淡水位於山水交界，地形呈現多種變化。大屯支脈的延展，濱河一帶成為聚落發展的起點，淡水聚落沿淡水河岸大致呈狹長狀，高度大約在海拔 5 公尺至 50 公尺之間，在五處崗與環繞牛埔子、三芝一帶之河谷地形，呈逐漸高起，成為農產及山產的腹地。在靠大屯主脈漸成陡前，形成屏障及背景，淡水因此佔盡背山面水之地理優勢。

(二) 地質

淡水鎮之地質可由大屯火山群得到較清楚的概念，大屯山群是第四世紀火山，在第四紀更新世的初期噴發，由安山熔岩流及火山碎屑岩交疊而成。

(三) 氣候

東北氣流越嶺而下，增溫漸濕，晴天多，日照率高，年平均溫度約 22 度。

雨量四季均勻，夏季蒸發盛水分平衡略有虧損，夏季雨量佔年雨量 28%，冬季佔 20%。

淡水河口及近海地帶全年多風，風向頻率，冬季東北風、北風，夏季西風、東南風，平均風速每秒 3.5 公尺。

(四) 自然景觀資源

淡水位於自然山勢與河海水域的交會形勢中，隨著地勢的變化，很容易地感到其多變的空間特性。淡水聚落的發展，雖是人文的累積，但所呈現的自然特質卻是可歸於自然山水之間的一個部分，在城市中活動可以體驗到不同的空間景觀，垂直的山景，水平延伸的水面以及可遠眺的觀音山，自然的山水提供活動其中者的自我辨識的機會。

大屯山的支脈形成立體多視點的自然景觀，蜿蜒的山路盤旋在河谷之間，層層的梯田增加河谷地的景緻，在高低起伏的行進過程中，時而在山脈、大樹的隱蔽中，時而在山脊線上，並可遠眺小鎮白茫茫的河海交界面及隔著河的觀音山。

盤踞山崗的聚落街道，隨著地勢的走向，直接的表現其與自然形勢的結合，走在街道中常可感受到自然山水的景緻，而在每個崗頭上也自然留出眺望點；平行河面的街屋本身也表現了自然景觀的需求，而本身也自然景觀一部分。

濱河一帶及沿海的平坦地區、線狀、面狀的開展可感受到河海的開敞感，以水為中心，以山和聚落建築為背景，是一強烈向水的方向感，水面行進的過程，也是一種移動視點的變化，由遠而近，建築群和水勢來回的變換位置。

三、歷史發展背景及資源

（一）歷史發展背景

淡水本身為一凹岸，水深適中，歷史上有利於其港口及市街之沿河發展，而淡水之閩南音「滬尾」兼有「下雨」及「捕魚」兩種意義，亦反映了其自然環境及歷史地點之特性。淡水之開發早在十七世紀初由西班牙人建聖多明哥城經商及傳教，並歷經荷蘭人，至十七世紀中期才由鄭成功等人開墾經管，直至十八世紀中期漢人漸多才形成村市，並建福佑宮（1754）、鄭山寺（1822）、龍山寺（1822）。十九世紀中期，外國商船開始來淡水通商並經正式開港及設立海關，英國人並在淡水設立領事館及商行，以貿易茶葉為主。1872年傳教士馬偕來此傳教，並設立醫院及牛津書院（1882），而形成傳教士居留區。當時台灣巡撫劉銘傳以油車口之高點建炮台（1876）以鎮守淡水，後並建紀念中法戰爭（1884）犧牲之忠烈祠。此時淡水的市街結構及功能已大體完成。

1895年淡水落入日人統治，設立郵電設施，1900年以運輸縱貫線建設材料為目的，建築淡水至台北鐵路，1914年長老教會開辦中學（現淡江中學），1919年淡水高爾夫球場建築完成，1922年開闢淡水浴場，1931年建淡水獸疫血清製置所（現台灣有家畜衛生試驗所），隨後並修築淡水至台北及至三芝之公路。

光復後，民國三十九年，淡江英專在淡水五虎崗第

四崗之山頭上設後及改制為淡江文理學院、淡江大學迄今，目前學生約一萬八千人。民國五十四年，淡水工商專科學校亦在五虎崗第二崗之山頭上設校，目前有學生約五千五百人，此兩校同學或住宿於淡水或通來往於台北間，成為淡水經濟發展之重要因素。民國五十七年，淡水首度發布實施都市計畫，劃定北界公司田溪，西南界河海水界，東界五虎之第五崗。以民國六十九年為計畫年期，面積 546.95 公頃，預計容納人口六萬人，後經修訂為配合北部區域計畫，而以民國八十五年為年期，預計容納人口十萬人。民國五十七年，欣傳淡水將開港，頓時地價立刻上漲，車站前之十樓大飯店亦開工興建，一片繁榮氣象，然而傳聞的消息再經確定，而留下未完工的十層大樓結構體，任由風吹雨打，多年乏人問津。民國六十八年關渡之大度路拓寬，加速帶動淡水之發展。民國七十年左右，淡水外圍及三芝石門一帶開始建造不少渡假別墅，此時原漁港泥沙淤塞，而於沙崙興建第二漁港，民國七十七年年底完工，容納漁船數增至四百艘。

民國七十二年，北部濱海公路完工通車，淡水成為北海岸觀光游憩重點之一，假日車輛擁塞、人潮不斷，夕陽、水岸、釣魚、協力車及海鮮成為淡水之特色。次年，列為一級古蹟之紅毛城開放供民眾參觀，亦增添淡水在古蹟及歷史性建築方面之重要性。民國七十六年九月，淡江大學將台北夜間部遷回淡水，使得淡江大學四週供學生租宿之民宅達到飽和。

1) 重要歷史資源 (圖 7-1-1)

1. 紅毛城

原名 SAN DOMINGO，位於文化里中正路 28 巷 2 號。1628 年西班牙人所建，1624 年荷蘭人據有此城；1661 年鄭成功命人驅逐荷人而去，此城為明鄭所有；1724 年清淡水廳同知重修此城；1860 年，淡水開港，英人設領事館於此；1972 年英國撤館；1980 年由政府索回，編訂其為一級古蹟。

2. 古炮台

位於油車里油車口四號。光緒二年（1876）台灣巡撫劉銘傳修築此砲台，在中法戰爭中，發揮了守備功能，屢建戰功。其上書有劉銘傳刻銘曰：「北門鎖鑰」。

3. 英國領事住宅

位於紅毛城旁，建於 1891 年。

4・理學堂大書院（牛津學堂Oxford Colleage）

位於淡水工商校園內，同治十一年（1872年）加拿大基督長老教會傳教士馬偕博士來淡水傳教，為台灣北部基督教傳教之始；馬偕於1880年得故鄉OXFORD鄉民之助，在現址興建校舍，於1882年落成，命名為「牛津學堂」，為外人在台灣施新式教育的濫觴。

5・淡江中學之八角塔、體育館、墓園及女生宿舍。

6・偕醫館

1882年，馬偕博士為紀念馬偕船長所建，並為其行醫之所。

7・基督長老教堂

位於馬偕街，紀念醫院旁，1932年重建。



圖7-1-1 淡水歷史軌蹟

8・古洋房

男女傳教士宿舍（1906年建，1909年落成）位於淡水工商內，維護良好。

9・福祐宮

位於中正路上，創建於清嘉慶元年（1796年）；是淡水最早的廟宇，是當年航運興盛之時，為最重要的交通樞紐。

10・龍山寺

位於中山路95巷，創建於清道光二年（1822年）。

11・清水巖祖師廟

位於清水街，座落市街中心，且位置高，居山丘前緣，前面的廟是淡水重要的都市空間。

12・汀州會館

位於鄧公里鄧公路十五號，清道光三年（1823年）為汀州人所建。

淡水的歷史軌跡，基本上並不只是點的組成，而是線的構成，並且交織在日常生活中。

四、都市計畫及都市建設計畫

（一）現行都市計畫

淡水都市計畫於民國五十七年發布實施，迄今曾於民國六十八年辦理通盤檢討一次，另於公共設施通盤檢討一次，個案變更六次。本都市計畫之範圍包括西南緣接河海水界，東北界丘陵地區，北界公司田溪，面積共計546.95公頃。過去十年來，淡水之人口呈穩定之成長，自民國六十五年之5.7萬人至民國七十五年之7.4萬人，人口增加率約為30%，目前本都市計畫配合內政部於民國七十二年發布之「北部區域計畫」，人口以民國八十五年，預計全鎮容納人口十萬人，其中都市化人口7.8萬人為目標，足見淡水仍有發展之潛力。

淡水都市計畫是以原火車站附近已發展之舊市街作為發展之核心，設置為交通、商業中心。核心外圍作住宅使用，以鄰里單位之構想，劃分為淡江大學以南至中正路及聖本篤女修院，淡江水學以北往金山幹道以東地區，往金山幹道以西迄家畜衛生試驗所，高爾夫球場西側，未來可望變更配合捷運系統之興建作其他之使用。市場、學校、公園或其預定地則散布於各住宅社區中。古蹟保存區則為經內政部指定為「一級古蹟」之紅毛城

，港埤區則為淡水河北岸之港埤用地，農業區及保護區則在都市計畫區之邊緣，以作為都市及非都市土地間之緩衝。

（二）未來都市發展

目前淡水在民國七十二年內政部公告之北部區域計畫中是台北都會區之衛星市鎮，同時其本身亦是淡水、三芝、石門一帶之地方中心，故淡水同時展現了為都會區衛星市鎮及衛星市鎮生活圈之中心兩種角色及機能。

從都會區衛星市鎮之角色來說，淡水提供了極大範圍之土地供在台北都會區工作人們就學、居住、運動休閒等活動。此外，淡水本身亦台北都會區觀光遊憩之重點，它在半小時之車程內提供了著名台灣八景之一的“淡江夕照”、紅毛城、古老街屋風貌、海鮮、海水浴場，以及碩果僅存之紅樹林，另亦可連接關渡水鳥保護區、石門、金山、野柳、福隆等地，成為北海岸觀光遊憩系統的一個起點。未來捷運系統及淡水鎮外環道開發完成後，此可及性將更為便利，會吸引更多的人們來此置產自住，或作增值之用。同時隨著國民所得之提高，求知性之休閒旅遊活動將會使淡水之特色更能發揮，另淡水與台北間之渡輪，或從觀光，或從運輸之觀點都提供另一種方式來體驗淡水及淡水河。

從衛星市鎮生活圈中心的角色來說，淡水一直是八里、三芝、石門之中心，與八里之聯繫雖靠渡輪，然而三芝、石門僅在以淡水起站一小時客運車程內，提供了其一般日常生活上之需求。另從生活圈中共同所需之公共設施來看，淡水和這些鄉鎮可共同設置喪葬設施、垃圾處理場、污水處理場、批發市場等，以共同解決地區上所需公共設施之用地及經費問題。淡江大學、淡水工商是此生活圈中之最高學府，不但提供學識之傳遞，同時亦帶動了文化氣息，相對的師生們對地方建設之參與及建議，亦促進了地方的發展。捷運系統及外環道路開發完成後，捷運系統淡水站之聯合開發定會增進商業活動之強度，以及因配合捷運系統而調整之客運公車路線，更會增加淡水在此中心之重要性。

五、土地使用及都市活動現況

（一）土地使用現況

從土地使用現況可以明顯的看出淡水的發展除了沿續多年來原有歷史之發展歷程外，亦是受到社會經濟發

展之壓力及自然環境及地形之影響。主要商業區在原舊市街中正路、清水街一帶，並因中山路之拓寬而延續，通往淡江大學及淡水工商之沿路及學校附近，亦形成以學生為主之商業活動區。住宅區則沿主要幹道如中山路、中山北路、英專路、學府路或學校附近一帶集中發展，部分在都市計畫內劃為住宅區使用者尚未開發，沙崙重劃區一帶為近年來所主要推動發展之地區，商業、住宅或作遊憩使用均有極大之潛力。各主要之山頭多為文教設施，可提供開放空間及眺望點以供欣賞景觀。淡水高爾夫球場位於淡水舊市街與沙崙之間，佔地極大，然屬私人經營無法普遍提供本地鎮民使用。古蹟及歷史性建築物如紅毛城、「北門鎖鑰」舊炮台、鄧山寺、福佑宮、龍山寺、清水巖及舊有民宅等則散布於水域附近、舊有重建街因中山路之拓寬而將原有之民宅及其尺度破壞殆盡。民國七十年於淡水河口附近興建淡水第二漁港及其附屬設施，民國七十七年底完工，容納漁船四百艘，另目前有部分沿岸地區屬軍方管轄範圍、未劃入都市計畫內，減少親水活動的可及性。

依台北縣政府於民國七十三年二月實地調查顯示，淡水現行土地使用如下（表7-1-1）：

使用分區	面積(公頃)	使用分區	面積(公頃)
住宅使用	68.49	宗教及紀念性建築使用	9.12*
商業使用	22.92	高爾夫球場	47.10
工業使用	4.50	綠地	2.66
機關	9.82	道路	18.29
學校	39.57	鐵路	2.01
停車場	1.78	水域	7.39
加油站	0.08	農業使用	303.97**
市場	0.25	海水浴場	9.00

表7-1-1 土地使用現況表 合計 546.95

*含紅毛城及忠烈祠

**含林野地及草生地

資料來源：台北縣政府73年2月實地調查

（二）都市活動現況

由於淡水的地條件和資源，漸漸成為大台北地區的最佳活動場所，每天大量的遊客改變了原本靜態的小鎮活動，帶來了新的活力。

1. 觀光遊憩

淡水鎮淡水河沿岸開展了許多親水活動的型態，提供了多樣的活動資源，又地近台北，交通便利，是一日遊或是北海岸一週的起點。紅毛城開放參

觀和整個舊市區的歷史資源更形成獨特風格。

- (1) 淡水位於河海的交界口，面對廣大的海洋，一片沙質海岸形成最好的海水浴場，是北海岸海水浴場分佈的起點。
- (2) 淡水河邊一直是遊客或居民最喜歡逗留的地方，從火車站後面的小徑到市街區的散步道，其長幾里，出了小港口的一段長堤更是散步、看海的好地點（圖7-1-2）。



圖7-1-2 淡水河濱散步道

23

- (3) 紅樹林，是國寶級的植物，其特色是有胎生的水筆仔和在此築巢的鸞鷲，是個觀賞和教育的好地方。
- (4) 街區，如前述淡水的歷史軌跡是活生生的重疊在現實生活中，現存的街區是最好的尋訪歷史感的地方，親切尺度的街道是最好的步行系統。
- (5) 淡江大學、淡水工讀及淡江中學是假日全家庭性或公司團體最佳的活動地點。
- (6) 「後山」及北新莊一帶是有變化的地形及樹林的組成，提供學生及當地人日常的休閒去處。

2．有特色之活動場所

- (1) 清水巖祖師廟廟埕

祖師廟位於清水街和重建街區匯集點，正對著關渡峽口，在廟埕上居高臨下俯視淡水河面，朝清水街方向正對大屯山主峰，廟埕位在高高的大階梯上，除了開展朝拜香客的崇敬外，也是居住者平時休閒活動的地方

，傍晚時分是小孩子活動的地方，其位在本區之中點，提供遊客稍作休息的地方。

(2) 東段小公園

位在中正路與光明路交口的帶狀小公園，環繞公園以海鮮店最多和禮品店，是中正路舊風貌區的起點，並有一小巷連接到清水街的民生市場。

(3) 西段小公園

位在中正路與馬偕街及三民街口的帶狀小公園，這裡是舊街區與河濱休閒的結合點，基督教長老教會堂及偕醫館就在附近，此處聚集了五家民俗藝品的展售店，並有一小巷連到河邊步道。

(4) 渡船頭入口

位在中正路上，周圍聚集了賣淡水特產的商品，如魚丸、鐵蛋和魚酥，吸引遊客進入渡船頭一遊，往北有一段階梯可以到黃樓所在。

(5) 渡船頭

臨河的步道連起來以後，渡船頭加強了節點的功能，目前是遊客和攤販聚集的地區，遊客從此處發散出去，等渡船的人群，使此處更加的熱絡，看著渡船來去也是一種景觀。

(6) 小漁港

目前漁船較少停泊，但留下的小船塢把活動分開來，一邊動，一邊靜，且拉近人與水的關係，是觀落日的一個適當的地點。

六、交通運輸及人車流通現況

目前淡水連外之交通系統主要是以台二線公路，聯絡關渡、台北、金山等地，由於興建大眾捷運系統，而將已有近八十年歷史之北淡鐵路予以停駛，另有小型渡輪來往淡水、八里之間，現行台二線及淡水鎮內道路之交通容量在一般時間已近飽和，假日期間更是達到嚴重程度。此外停車場之缺乏，而造成汽機車隨意地停放；地方性客運車站亦無轉乘及等候停車之空間，以致沿街停車並上下乘客；現有加油站之設施不足等，除間接影響交通外，並造成人車間之衝突點，影響行人安全。

在對淡水交通現況之改善已擬訂之計畫中，有下列幾項：

（一）捷運系統

淡水站是捷運系統淡水至新店之起迄點。捷運系統完成後，可提供快速且容量較大之服務，完成後對淡水之商業發展、觀光遊憩及對外聯絡通勤均有極大之幫助。

（二）公路交通

台灣省公路局規劃從竿蓁起繞過淡水市區及淡江大學東側而連接淡金公路，以減輕穿越鎮內之交通，另擬拓寬台二線為標準雙車道。

（三）停車場

目前淡水鎮都市計畫中已劃定在原淡水火車站對面、淡金公路水碓子一帶、沙崙市地重劃區及海水浴場等地共有五處停車場，惟多尚未開發使用。預估為配合捷運系統之需要，將在捷運車站及其聯合開發位置將增設停車場。

（四）加油站

為因應未來發展需要，望於沙崙市地重劃區，中正路西南側處加設一加油站。

（五）渡輪

私人渡輪公司提供以觀光及運輸功用之渡輪來往台北，關渡及淡水之間，以減少道路交通之負荷。

七、街道空間現況

在我們的都市中，街道是發生活動的地方，淡水因其地形的特色而產生多變化可體驗的街道空間，以下依尺度、起伏、曲直與視野來說明（圖7-1-3）：

（一）街道尺度是指街道空間封密圍塑的情形，分為：

1．中山路

僅供汽車行駛，尺度為一比二，較不親切，有分隔的感覺，是本區靠北的邊緣。

2．中正路

人車動線互相重疊，尺度約一比二，相對街面可有社交和商業活動的存在，是本區內部主要生活道路。

3．街巷

尺度親切的，僅供行人使用，是指重建街、清水街和區內的巷道，因常有落差，而較有尺度上的變化，比例約為一比一或更大，主要是居住使用。

4．側巷長條街屋的側巷是街屋的側面，除了街屋本身

的側門外，大多是封閉的牆面，是一通過性的空間。

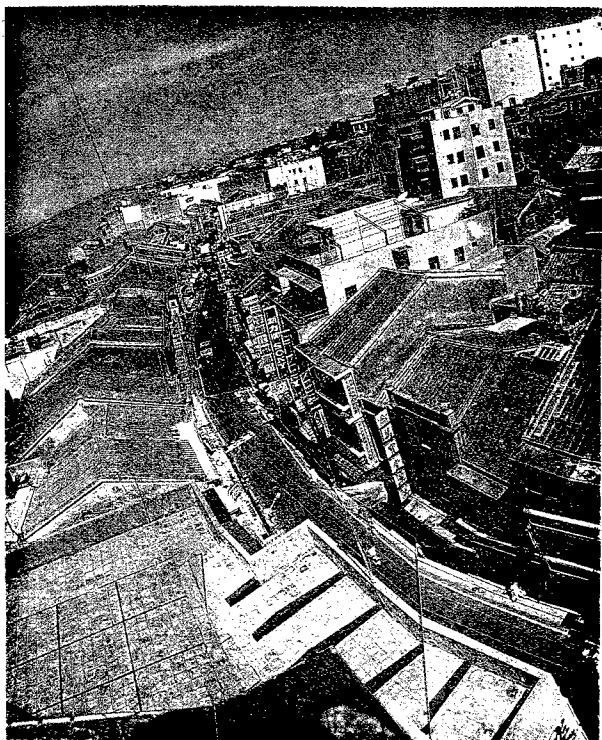


圖7-1-3 淡水之街道現況圖

15

（二）起伏

淡水街道爲了處理地形的落差，常用二種方式：

1．緩坡

坡度較小的地方常用此一方式，走在有坡度的街道，往下看常可看到街屋屋頂面的層次和河面及觀音山，往上則可藉生理的感覺，產生心理的感受，看著兩旁建築物一層一層的往前。

2 階梯

在坡度較大或街巷交界的地方使用，常可供停留和轉換，轉換後又是另一個視界的角度，層層的遠望河面。

（三）曲直與端景

自然有機成長的街道常是彎曲的街形，而在街道轉折的地方是端景。

- 1．曲：彎曲的街形是受水岸、坡度和坡向的影響，走在其中視野封閉，建築物街面提供豐富多變的視覺經驗，在彎曲的轉折點常有廟宇做為端景。
- 2．直：本區的街形另一特色是丁字路的構成，其交叉點仍以廟為其端景，而直形的街巷主要是以河面和山勢為其端景。

八、建築物現況

淡水街區現有建築物實質形式分佈的現況中，累積了各時期不同類型的建築物，而各成群體的成為都市空間的實體部分。這現況包括：

（一）屋頂質感與形式

從淡水的實質空間營造經驗來看，屋頂的形式和構造式的發展及建築物類型是有關的。

（二）樓層高度

反應營建年代及建築物類型，而主要是居住型態的改變。

（三）配置方式

從建築配置形態可理解不同的土地使用觀念。

在建築物分佈的現況圖中，有二種不同的質感，一種是屬較細密的簇集，為街區中主要的建築形態，集結成塊的構成主要街道空間的元素；雖然構造方式、樓層高度或屋頂形式有很大的差異，但聚集的方式和塑造都市形貌的個性是相同的。另一種則是較粗放的土地使用類型，集中在三民街以西及散落在中正路新店段一帶；其形態特徵並不構成街道空間，往往隔著前庭後院成側院，獨立在其基地的中央位置。

（四）有特色之建築

1．宗教性

（1）龍山寺

位於清水街和永樂巷口，為二進之合院建築。

（2）清水巖祖師廟

位於重建街和清水街的匯集點。

（3）福佑宮

位於中正路公館口段，是淡水發展的起點。

(4) 基督教長老教會堂 (圖7-1-4)

位於馬偕街口，是一哥德式建築。



圖7-1-4 淡水馬偕教堂

41

2. 一般性

(1) 洋樓

(2) 淡水漁丸店

靠近渡船頭。

(3) 偕醫館

位於馬偕街，淡水最早的醫院。

3. 有特色的街區

(1) 重建街

從福佑宮側往水碓子方向發展，被中山路切成上下兩段，是早期街屋的代表。目前尚保持古風僅近十家，但仍可看到原有的街道尺度，街屋與街道之間有一踏步做為緩衝，是生活起居和社交的地方；現況上段比下段完整。

(2) 清水街

部分還有亭仔腳，從形式來看是生活的延伸，目前的形式大致是日據時期較多，改建的較少。

(3) 中正路

由於其商業活動的特性，留下各個時期

的建築形式，其一樓部份為一大間做為開店使用，街道活動除街區中的生活外，尚有商業活動。

九、視覺景觀現況

淡水位處陸地邊緣，河面成了一個天然的限制，但陸與水的交界處卻是早期都市活動的起點。這種先天的地理條件，提供生活中較多層次的自然感受。從都市生活的活動方式來看，從街區可感受的視覺景觀如下：

（一）岸邊步道

因為淡水的河岸一凹岸，有利於視覺的溝通，由開闊的河面水景到岸邊活動的視覺參與，提供了線狀的移動與停留的視覺經驗。

（二）街道

街是傳統生活的中心，隨著地形起伏及山水形勢而有機成長的彎曲街道，提供行進經驗的豐富性；並常可在轉彎或地形起伏中看到大屯山主峰及水面與觀音山，大自然的山水是淡水市街結構的一個絕佳的參考系統。

（三）五虎崗

大屯山的末梢形成五個小山崗與淡水河相接，除了重建街所佔之崗頭外，其它崗頭如聖本篤、淡江大學、紅毛城及砲台埔都是最佳之眺望觀景點。

（四）河面

與八里對渡的渡船，提供一最佳看淡水小鎮的方式，由遠而近或由近而遠，看淡水的歷史展示在地理形勢的分佈之間，並隨著視點的變換，感受淡水三向度的空間感（圖7-1-5）。



圖7-1-5 淡水河濱景觀

41

第二節 指認淡水鎮地域性城鎮風貌特色

一、自然地理形勢及生態系統

(一) 山水層次與人為環境的結合

淡水是一個介於山、水之間的美麗城市，背對著大屯山，隔著淡水河又可遠眺觀音山。而淡水河也可說是淡水的生命之源，以山水層次的觀念觀察，可將淡水地理形勢中的山與水各分為三個層次（圖7-2-1）。

1．以山的形勢而言：

(1) 第一層次的山

大屯山與觀音山基本是台北地區所最能感知的兩座大山，大屯山高約 1000 公尺，而觀音山高將近 600 公尺，這兩個高度對淡水的視覺來說，是相當具有主導性的；小屯山延伸的起伏丘陵及岩岸也是屬於這個層次。

(2) 第二層次的丘陵

這是較地域性的，淡水地區的丘陵叫「五虎崗」，使淡水有了起伏不定的地形，也使淡水更富有空間的變化性，例如第三崗上較平緩的起伏（由河岸而逐漸上升），與第四崗上淡江大學兩側的走坡。這個層次的山，使淡水地形充滿了起伏的情趣。

(3) 第三層次的河岸

沿淡水河較平緩的河岸是與水接觸最直接，也是人為環境生成最容易的範圍。

2．以水的形勢而言：

(1) 第一層次的大海

站在淡水河口外的海岸邊向外望去，即可感受到海天相連無限廣闊的空間感。澎湃海洋的浩大，形勢與第一層次的岩岸及山屏相呼應，所合成的壯麗地理景觀，充份表現第一層次山水攝人的自然控制力。

(2) 第二層次的河口

主要指大屯山、觀音山之間的這段淡水河而言，這段河面寬廣、視野開闊，而且很容易就可感受到「河口」的存在，這個層次即為淡水鎮所依傍的最主要部份。淡水河出

海口，在河海之間隔著一條終年不滅的白浪，將河、海之間的功能消蝕了，使得淡水鎮的河岸部份有著較平靜的河水，也使我們能平心靜氣地感受這山河間的壯美。

(3) 第三層次的漁港

以往與陸地互動最直接的水面，莫過於渡船頭及現已廢棄的漁港、小港。它包容的是較封閉的有安全感的尺度與活動。

在上述的山水層次之間，淡水的人為環境就座落於其間，而其發展的方式與空間特色，與自然山水的特性有密切的關係。老淡水的聚落就是在山水的第二層次及第三層次中蘊育而成的。在空間體驗上，可以清楚地感覺到與水的生命緊密結合的「山城」意象。沙崙重劃區的「新淡水」卻是座落在第一層次的山水之中。因此如何確定其發展形態是重要課題。我們在台灣幾乎再也找不到類似淡水這樣有著如此山水的城市，因此我們應更小心地來經營一個溶和於山水之間的淡水鎮。

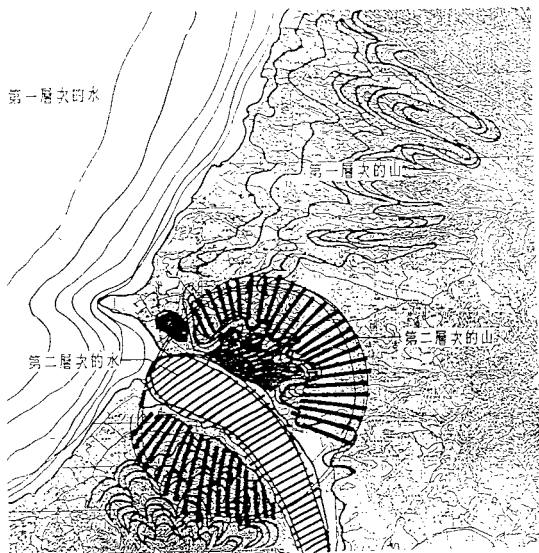


圖7-2-1 山水層次圖

（二）與淡水共生的紅樹林及候鳥過境

蘊育淡水生命的河口山水形勢，也養育了特有的河口生態系統，紅樹林就是在此生長的奇樹。由於它耐鹹的表皮組織及胎生幼苗的特性，非常適應半鹹的河水和潮汐流動的生態環境。同時河口的沼澤也提供南遷候鳥歇腳的好地方。從竹圍河灘一路彎延直達出海口的這條青龍似的紅樹林，和成群過境和水鳥，在晨曦與夕陽中交織成充滿生氣的自然奇觀，與蘊育在河口山水之間的淡水聚落所生成的生態系統，正說明萬物在天地中共生的情境（圖7-2-2）。



圖7-2-2 淡水河水水筆仔自然生態

41

二、藉由人地關係呈現出的人文地景—山城意象

（一）由台北盆地趨近淡水山城的經驗

過了關渡，淡水就盡入眼簾，這一幕很明顯地告訴我們淡水的山城意象，淡水從這個角度看來像是座落在大屯山脈上。大屯山間淡水河方向分支出很多的小山脈，從關渡一直到淡水高爾夫球場，然後小山脈放射的方向從向西南、向西轉而向西北。小山脈就就是手掌般自然地介展在淡水河邊，而淡水就是在這個轉口的山丘間成長（圖7-2-3）。

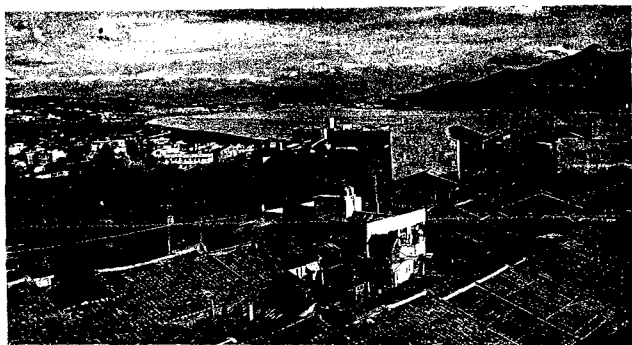
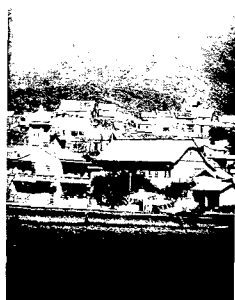


圖7-2-3 淡水聚落

9

(二) 順應地勢起伏的集居聚落地景

置身於淡水鎮，放眼四周盡是山景，從對岸的觀音山到背後的大屯西主峰與其後之七星等峰。當天氣晴朗時，這些山都像可摸得到；走在淡水鎮上幾條街，你都可以清楚的看到遠山近山。在此群山環抱的形勢中，人爲的聚落則依五虎山崗的起伏走勢座落其中。而沿著坡地發展起來的重建街及清水街的街屋和中正路的街屋形成層層高起的景觀。由於歷史發展的影響，密集的市街均集中於第三、四山崗及沿河水岸，表達了漢人聚落的街巷紋理；而在第二山崗範圍內則是另一種地景：古洋樓分散座落在一片綠意之中，現今由水面看去，仍可體驗到這兩種不同的山城地景（圖7-2-4）。



22

圖7-2-4 順應地勢起伏的集居聚落

（三）臨水生活的地景變化

昔時滬尾的生命全賴淡水河及河岸腹地所形成的產業來維持。在開港時期，港口是淡水街發展的地點，沿著河岸成長的街屋，提供商業及居住的使用，並且在靠河一側的街屋直接臨水，除了生活上的方便，也可直接停泊小船，此時的淡水河可說是都市生活的生命帶（圖 7-2-5）。

如今人口增加形成都市化的現象，除了直接反應在實質環境的問題外，也改變了人們對生活的態度。淡水河的水資源，近年來漸漸成為大台北都會區的最佳休閒去處，而其本身也朝此方向發展，沿著河岸形成一條休閒帶，連接捷運系統的終點及北海岸觀光線的起點。

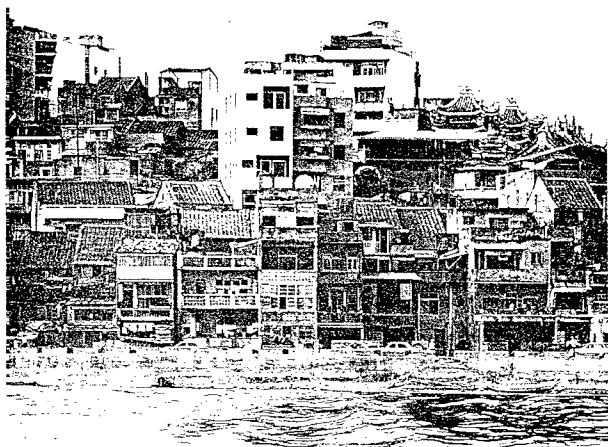


圖 7-2-5 臨水生活的地景變化

5

三、實質空間形式

淡水的空間形式特色，基本上是依山傍水面對觀音山建構而成的，有非常清晰的方向感。因此在可體驗的空間結構上有以下點明顯的特色：

（一）以山水匯集點界定老淡水的入口與出口

出台北盆地，過關渡峽口，觀音山和大屯山支會脈交於出海口，左側淡水聚落沿著坡地及水面發展，竹圍是過了關渡的一個聚落，河邊的水筆仔是遠望觀音山的前景，大屯山聖篤支脈逼近河面，形成一個上坡的道路

，過了山崗往下行，淡水出現眼前，這就是第五山崗與水接觸所形成的淡水入口，由此進入五虎山崗的老淡水。順中正路沿河的街區向前行進，出了街區，道路就沿河岸穿過高爾夫球場所在的第一山崗與水岸接觸的節點，出了老淡水，而切過獨立完整的沙崙新社區。這兩處自然山水形勢匯集點正清晰地界定了老淡水的出入口，以及老淡水與新淡水之間的空間區隔（圖7-2-6）。

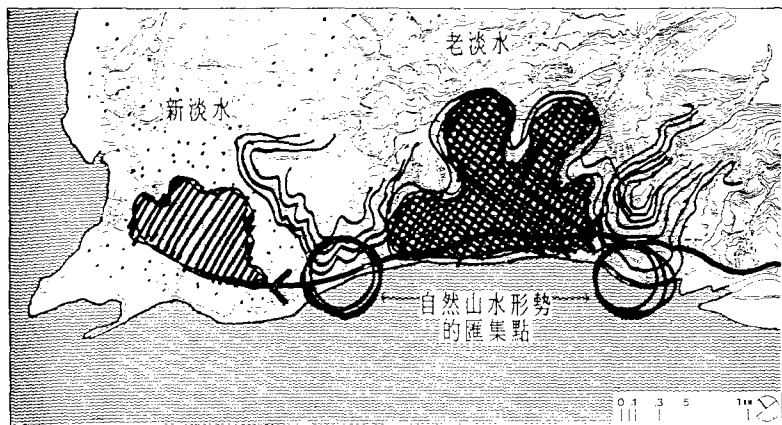


圖7-2-6 都會區空間層次圖

8

（二）平行／垂直河面的兩向座標

置身於淡水市街之中，由於山勢的坡向，可以體驗到非常清晰的面向觀音山及順著淡水而生成的街道系統，即垂直與水平的兩向座標，也形成了具有明顯方向感的基本空間結構元素。

（三）山崗與山谷交互起伏的韻律

五虎崗沿著淡水河展開，形成山崗與山谷錯落的形勢，淡水就在臨河平坦地區往各山谷發展。第一崗是高爾夫球場及古砲台所在，其與第二崗之間現為家畜試驗所所在；第二崗是淡水工商及紅毛城所在，地控淡水河口，這一帶開發較少，大部分坡地形成良好之眺望點；第三崗與第四崗為淡水的街區中心，並且延伸至水碓子；第四崗為淡水大學所在；第五崗只有聖本篤修道院，是一沒有開發的地區；第四、五崗之間是新開發的社區。如此交互起伏的山崗與山谷形成性格不同的地區，是指認區域的主要空間形式特色（圖7-2-7）。

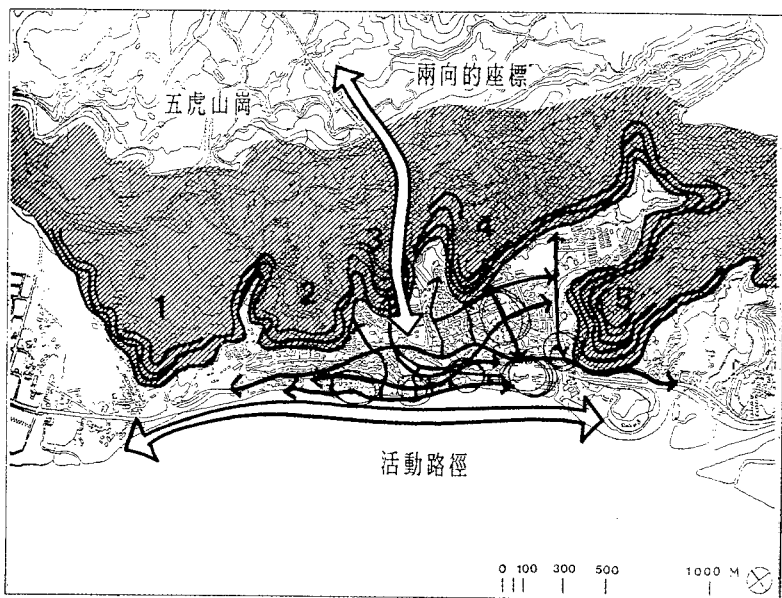


圖 7-2-7 淡水街空間層次圖

(四) 沿河的活動主軸

淡水就被上述之水平／垂直軸線與山谷／山崗的地形特色所架構，提供一良好之都市活動。臨河是淡水最主要的休閒帶，也是早期的商業大街，是當地居民與外來遊客主要的集散區。未來捷運完成後，將可帶動豐富而多樣的水岸活動，更強化這條以活動為主體的空間主軸（圖 7-2-8）。



圖 7-2-8 沿河的活動主軸

（五）街道系統及其空間特色

淡水的街道系統是以平行水面的中正路和早期為維繫與鄉下之產業關係的重建街和清水街為主軸發展起來，是所謂「重複線形」的聚落；不同於同一個時期出現的北部市街，如三峽為單街聚落。

後來雖然因中山路的開闢而改變了原本的路徑關係，但平行與垂直淡水河的街道結構仍是其基本組織。有關其街道空間在尺度，起伏和曲直與視野上的空間特色可參照前節第七項之分析。

（六）基地結構

1．沿街巷長條基地

這種地籍分割的方式，普遍存於台灣的中小城市，其形式雖然有些侷限性，但其提供傳統住商混合的生活型態自有其存在之價值。這種基地常成為密集的排列，在構成上是連續的，隨著地形呈有機成長的街形，因此空地較少，目前仍為本區在三民街以東地區主要的地籍分割型態。但是在新闢道路寬度的條件和生活型態的改變，此種地籍分割型態正面臨挑戰，數條基地合建是目前常見開發方式，而形成與原來不同之街道空間。

2．獨棟院式基地

這種地籍分佈在三民街以西，所謂「新店」段；是開港時期的洋人區，在日據以後則為日人居住的地區。其生活型態迥異於淡水人居住的地區，其地籍分割方式較為粗放，無街道的形成，分佈方式自由，其間以不規則之步道連接，為一獨立的基地，可留設較多的空地，且其大部份在坡地起伏較大的區域，是一良好的居住環境。

（七）建築物（圖7-2-9）

1．連棟式街屋

街道組織說明都市的規模和機能關係，街屋的存在是進一步詮釋這機能的內容和意義。從形式來看，受制於材料的方便性，街兩旁的建築都是4、6公尺的寬度為其間距，街屋寬一間，稱「一坎」。如為廟宇則也以此為其間架，五間或七間，也有廟宇僅一間。

以間為單位的街屋在社會層級上容納一個家戶的居住單元。都市是人的集居現象，街道的形成也

是一戶戶街屋密集的組合而成。在類型上是呈現相同的主題，互覆的排列，構成街面。因面寬小，但爲了容納家居生活，往後側延伸，而形成狹長的地籍，其深度依著基地條件而定。淡水地形多起伏，市街發展腹地不大，又是複合街形，街屋大都是兩落，長約三十公尺。

所形成的市街街面組合情形，可視為爭取更多的店面數的需要，這是產業上的考慮。而在生活上，這一集居的實質空間模式，其街道的功能是多樣的，除了商業交易運送物資外，也是市街中生活社會關係進行的地方，其街道空間也成為街屋空間的一部分，是日常生活的場所。

2．洋樓及日式建築

此一類型出現在當時市街的外側及下街後側的坡地上。港滬時期是爲洋商居住而引進的「殖民地式」，日據後則出現日式的宿舍，延續母國的生活習慣，成為市街空間中的另一種空間效果。

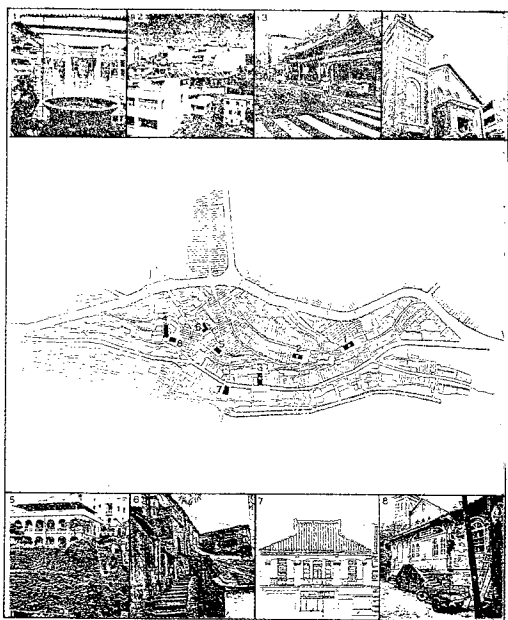


圖7-2-9 有特色的建築

3．有特色的街區建築（圖7-2-10）

（1）重建街

從福佑宮側往水碓子方向發展，被中山路切成上下兩段，是早期街屋的代表。目前尚保持古風僅近十家，但仍可看到原有的街道尺度，街屋與街道之間一踏步做為緩衝，是生活起居和社交的地方，現況上段比下段完整。

（2）清水街

部分還有亭仔腳，從形式來看是生活的延伸，目前的形式大致是日據時期較多，改建的較少。

（3）中正路

由於其商業活動的特性，留下各個時期的建築形式，其一樓部份為一大間做為開店使用，街道活動除街區中的生活外，尚有商業活動。

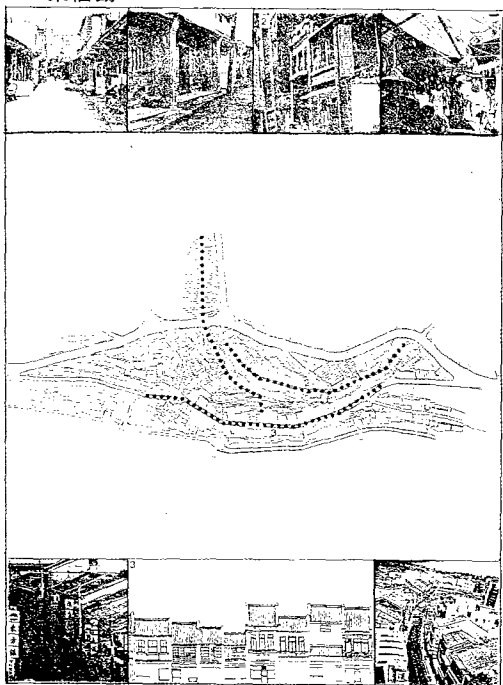


圖7-2-10 有特色的街區建築

四、地域之人文風貌

（一）汀州人的鄞山寺

鄞山寺位於聚落邊緣，主要提供汀州同鄉旅館的功能，是台北一帶汀州人共同享有的。其說明當時閩客在開拓時期所擔負不同角色，當時淡水居民以泉州人爲多，集居在街區中，因此修築的廟宇也源自其內地家鄉。

（二）街道的生活特性：（清水街上段及重建街下段）

街道空間除了擔負交通功能外，也是居家生活的場所，早期的步口或「亭仔腳」，清楚的說明這樣的意圖。世居於此的住家，一直保持著鄰居的熟悉感；但陸續改建的街屋，提供更多的居住空間，搬來許多的外地人。而新蓋的建物與街道空間的界面，傾向封閉，生活意圖性不大，在街道空間停留的時間變少；當然這也跟日常生活時間分配有關，只有晚上才回到居住的街區來（圖7-2-11）。



圖7-2-11 街道的生活特性

23

（三）廟宇的生活

廟宇在街區中不只有宗教性的侍奉功能，也是日常生活中的社交場所。分佈在街區中的三座廟宇，平時常有老人聚集閒坐。而廟前的埕庭往往也是街區中較大的空地，是小孩子課後遊戲的地方。龍山寺的中庭天井具有鬧中取靜的生活特性。

（四）教堂的生活

教堂的生活屬性並不表現在日常的生活，但其固定的聚會仍是都市生活中重要的部份。

在三民街以西的附近，仍有多處以教堂活動爲主的建築，處理相關之活動事宜。

（五）火車站地區

這一地區尚有公路局及客運，其轉運功能完備，成爲今日淡水的門戶，道路由此輻射出去。中正路商業漸趨沒落，而東興段地近車站地區，更形活絡。中山路與濱河之間的道路在 1984 年闢建後，公車單向行駛，更加速中正路的沒落，商業中心移至中山路兩側，且出現新型態的商店，如速食和超市等大型商店。

（六）大學社區

淡水市區內有二所大專學校；淡水工商專校位在以前之牛津學堂的校址上，學生散居在油車口及新生街一帶。而淡江大學位在第四個崗頭上，正對著谷地與火車站地區以英專路及學府路（1976 年闢）相連，學生除分居在學校外側大田寮及水源路外，大多住英專路及學府路一帶，而以英專路爲其消費中心。其對市區造成直接的影響，與火車站地區連成一氣，目前是淡水商業活動最熱絡的地方。這一帶尚住著許多上班工作的人，與學生生活型態接近，加速這個地區的發展，集體開發的住宅社區蓋滿了這一谷地。

（七）清水街生活區

龍山寺附近的清水街尚保留清時的商業型態，以攤販爲主的民生市場，中午以前是淡水最熱絡的活動集中點，因店家也將攤位擺出店面，僅留一寬約二米的小道，擁擠不堪，延伸過中山路的清水街而與英專路相連。而清水街在祖師爺以上，重建街及三民街以西僅有些雜貨店或零星商店，漸爲住宅社區。

五、非日常性之活動事件

（一）中正路

中正路在一般人的意象中是淡水城鎮的「門面」，在這裏集中各種公共性事務，含有一些目標性的期望，如送葬遊行的隊伍必經之地。中山路開通後，其「大馬路」的生活意象，漸取代中正路在生活中的期望。這種生活意象與實質空間的關聯，常可從許多非生活性活動中看出來，如縣議員選舉時（民國七十八年），淡水的競選總部皆設在中正路，部分原因是市街本身政治性功能所致。

（二）民俗活動

淡水的歲時節令習俗：正月初一：過年、正月十五：上元、祭祀三官大帝，並有迎燈之習俗。二月初二：土地公生，祭祀福德正神、三月十五：大道公生，祭祀清水巖的從祀神保生大帝、三月二十二：媽祖生，祭祀福祐宮天上聖母、五月初六：祖師公生，祭祀清水祖師、七月中旬做普渡於福祐宮，並有「搶孤」之盛典（圖7-2-12）。



圖7-2-12 迎神賽會

第三節 淡水鎮都市設計構想

都市空間的組織，是可以透過抽象的空間系統概念去呈現的。但是都市空間的品質，卻是必須以空間經驗，和活動經驗作為基礎的，換言之，品質必須落實在一個可體驗的空間架構上，才能展現其真實的意義。因此，在完成都市設計計畫之先，必須針對都市空間及都市活動的經驗有所體認，並將這些可體驗的現況品質落實在一個可描述的空間架構上，再將此一架構作為主要參考基礎，以指認出的發展潛力轉變為未來發展的遠景，進一步以都市設計原則與對策說明都市設計計畫中主要的架構系統，做為日後實質建設的基本依據。

一、問題與潛力

基於前面對淡水地區之基礎調查及地方性特色的指認。以下將提出淡水地區發展上的問題與潛力。

（一）問題

1．交通系統的混雜

淡水地區因當初訂定都市計畫時並未重視老街區的發展，所以造成今日新舊街區發展不均衡。每到假日，地方性交通和通過性交通便超過現有道路之負荷，再加上人行步道、腳踏車和汽車站的人潮缺乏適當的區分，而呈現混亂的現象。

2．河濱車道

為配合淡水整體觀光的发展，而開闢的河濱道路，雖尚未全線接通，但目前帶來的車輛，因沒有適當管理措施而喧賓奪主，並且任意的停車，造成河濱步道的混亂。

3．停車空間不足

隨著淡水城鎮的快速成長，及各式車輛在假日期間擁進淡水市區，造成停車位一位難求的窘況。造成停車空間不足的另一個原因，是淡水舊街區的起伏地形及狹窄的街道系統。

4．大量體的建築物破壞了原有都市的連續感

現有鎮公所和一些較大基地的開發所闢建的大樓，在尺度上破壞原有街道的空間連續感，並且造成區域特色辨識上的迷失。

- 5 · 破壞自然地形及景觀的山坡地住宅
大量且沒有經過仔細規劃而任意興建的山坡地住宅群破壞了淡水優美的自然地形及景觀，並且破壞山坡地水土保持和生態系統。
- 6 · 公共設施品質不佳
 - (1) 淡水街區內並無下水道處理系統，家庭廢水都匯集到淡水河造成污染，而街道傢俱的雜亂亦破壞了都市景觀。
 - (2) 加油站設施不足。
 - (3) 為配合未來所興建捷運系統，顯然目前的轉運設施不足。
- 7 · 缺乏開放空間的規劃
 - (1) 淡水地區不乏良好的都市活動場所，但因彼此間的個性互異，而且無適當之規劃，不易造成完善的空間品質。
 - (2) 各個開放空間系統並沒有串接的關係，而且忽略了自然與人文保育的觀念。
- 8 · 古蹟沒有完善保存計劃
沒有一套對古蹟觀光點及周邊設施提出完整的保存計劃。

(二) 潛力

- 1 · 臨水生命的具體表現
水是都市生活最重要的資源，橫軸平行於水面的市街空間，不論都市生活或休閒遊憩皆可以臨水的機會來開展。
- 2 · 捷運場站聯合開發的新生命
淡水位在捷運線的終點，使得淡水老街的東側將因交通、商業和資訊等公共活動的交集而繁榮。另外地權集中後，大宗基地的開發，將引導本區之未來發展。
- 3 · 經由資源的聯結，帶起人文活動的高潮
人文資源將可提供串聯 M.R.T. 場站開發後的人潮及水岸的休憩遊樂活動，並且也把自然山水資源匯集到人文活動中。
- 4 · 保存舊市街人性空間尺度及建築特色
表達舊市街其時間性和地點感的風格，除了呈點狀散佈的歷史性建築外，適合行人活動的市街空間，亦將是未來規劃的基本價值。
- 5 · 平行於水岸的活動帶
沿水發展的市區，隨著地形及發展前後過程，

形成水岸休憩、中正路傳統商業街及探訪舊市街等三條活動帶。

6・曲折起伏多層次街巷系統

山崗山谷交互起伏的地勢可加強現有街道起伏曲折，自然有機的「重複線形」街道，常可有視線的變化及形成觀水景觀視覺走廊。

7・渡船頭、大港及小港

雖然現在已無較大型之航運活動，但留下的設施可帶動水面活動的展開。

8・不同區域空間特性的休憩觀光資源

配合淡水特有自然與人文資源條件及未來捷運系統發展淡水不同區域性的觀光系統，提供北部都會區各生活圈一日遊的活動去處。

9・強化淡水為各地區性的商業中心

配合捷運系統的興建，使淡水成為三芝、竹圍、牛埔住宅新鎮的地方商業中心。

10・多種類別的住宅發展

配合淡水多種地形特色，可發展為各具不同地貌特徵的住宅區及配合地形而變化豐富的住宅型態。

二、發展構想

透過淡水地方特色及未來發展的問題、潛力之指認，可以描述馬公未來發展構想，傳達淡水意象。要達到構想有一些必須及早進行的規劃方向也一併提出，做為發展策略之基礎。

（一）淡水意象

1・可體驗的河口、山城意象

體驗

（1）由台北盆地趨近淡水的山城經驗。

（2）在都會區空間層次上自然山水形勢的匯集。

（3）淡水街鎮在山水匯集形勢下所表達的人造環境特色。

2・平行／垂直河面的兩向座標街道

體驗

（1）背山面水的淡水街道系統。

（2）明顯的垂直／水平兩向座標的方向感。

3・山崗與山谷交互起伏的地形地勢

體驗

(1) 五虎崗沿淡水河展開，形成山崗與山谷錯落的形勢。

(2) 山崗之間不同空間特色的開放空間及街區。

4 · 沿河的活動主軸

體驗

(1) 臨水生活的地景變化。

(二) 都市設計構想

1 · 塑造區域性空間系統之匯集轉接之地位

(1) 空間意象

- 都會區的開放空間系統沿著基隆河的濱江公園、圓山藝文公園、士林商業休閒綠帶，在社子島水上遊憩公園會合淡水河，並銜接關渡自然公園，沿淡水竹圍河濱景觀帶北上至淡水，形成此一空間系統的終點。
- 由淡水繼續北上，繞過沙崙海水浴場，則連接綿延青翠河谷及氣象萬千的自然海岸台地，是北海岸自然風景區的起點。

(2) 配合計畫

- 基隆河、淡水河沿岸帶狀開放空間規劃，塑造台北都會區淡水河休憩走廊各種不同活動功能的活動據點及路徑系統。

2 · 以淡水人文資源強化活動功能匯集轉接的角色

(1) 空間意象

- 在人文及自然接合層次上呈顯多樣性特色的活動及進入台北都會區的入口意象。
- 多樣可能性的交通工具及其活動經驗，如行人徒步、腳踏車、騎馬、機車汽車、船舶等。

(2) 配合計畫

水陸交通轉運設施規劃及各地區街區的人車連通計畫。

3 · 各具特色的區域性休憩觀光資源

(1) 空間意象

- 在不同山崗及山谷交互起伏的山水形勢接合的區域空間裡的休憩觀光活動。
- 可供一日遊活動的山崗、山谷及臨水活動場所。

(2) 配合計畫

- 配合捷運系統規劃，將淡水特有的自然與

人文資源條件發展為區域性的休閒觀光。

4 · 塑造淡水為地區性地方商業中心

(1) 空間意象

- 淡水成為竹圍、三芝地區及未來淡海牛埔仔區域住宅新鎮的地方商業中心。

(2) 配合計畫

- 配合淡水線捷運系統興建及住宅新鎮的規劃，使淡水的服務功能明顯而具中心性地方。

5 · 配合淡水不同地形與環境條件的多種住宅型態

(1) 空間意象

- 因地形及環境條件各異，將可發展為各具特色的住宅型態區。如淡江大學附近連接英專路地區，可發展為「大學城」住宅區；竿蓁附近可發展為「自然風貌」住宅區；沙崙及舊高爾夫球場後方之丘陵地可發展為「合理價位」住宅區。

(2) 配合計畫

- 不同地形特色區域的住宅型態研究規劃。

6 · 連續性的淡水濱水休閒開放空間系統

(1) 空間意象

- 氣象聯隊用地開放濱河區域，連接古道斜陽及紅樹林地地區將成為淡水濱水開放空間系統的起點。
- 沙崙地區的海防區域開放濱海部份，將開放空間系統沿海岸上接海水浴場，將形成淡水濱水開放空間系統的終點。

(2) 配合計畫

- 配合漁港的建設，以及濱水公園的闢建，完成此一休閒性的開放空間系統。

三、發展課題、目標及原則

本項係就淡水實質環境發展潛力提出課題，以說明淡水之特性，然後匯集各特性所呈現之資源，找出其具體目標，並就這些目標提出其規劃原則，課題計有：（一）都市紋理，（二）資源保育與維護管理，（三）流通系統，（四）地區發展，（五）休閒娛樂系統等五項。

■主要課題：（一）都市紋理（圖7-3-1，圖7-3-2）

■發展目標：強調新舊淡水在不同山水層次中之發展形勢，並繼續維持此種包容山水及歷史活動之獨特風格

■規劃原則：

1．以具有方向感的建築形式表達水都意象

新建建築物必須把握原有水岸建築物之立面模距及屋頂線的有機變化，才能表達水都的個性。

2．以不同個性的自然邊緣，界定新舊淡水在山水層次中不同的發展特性

應清楚地表達人為環境集中發展的特色，並順著山水形勢清晰地表明人為環境，且不隨意侵入自然的態度。

3．建築物配合山勢地形表達山城意象

（1）順應山坡地形座落的建築物，在垂直關係上，是層層疊起；在水平關係上是隨地形前後錯落，在量體上尺度較小，並具有機變化。

（2）在山脊或山崗頂部的建築，應以瘦長的量體表達其地標性。

（3）在山坡上或在低地上之建築物，應以層層退縮疊起的造形原則，加以陽台露台及開口面向景觀，造成錯落的水平線條。

（4）在山頂上之建築應以瘦高之造形強調起伏的山勢，並造成地標的效果。

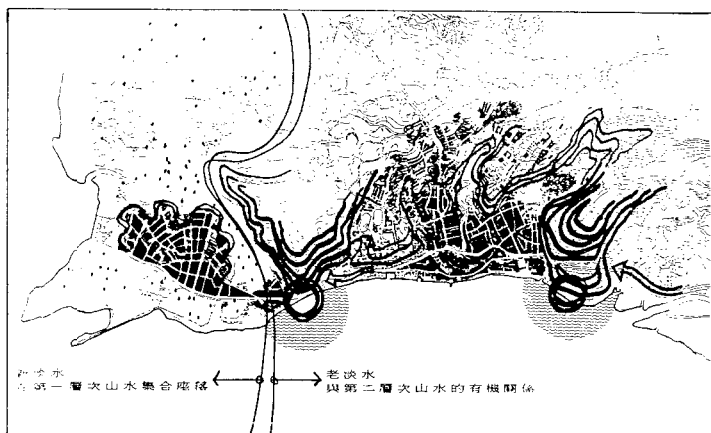


圖7-3-1 都市紋理圖（一）

9

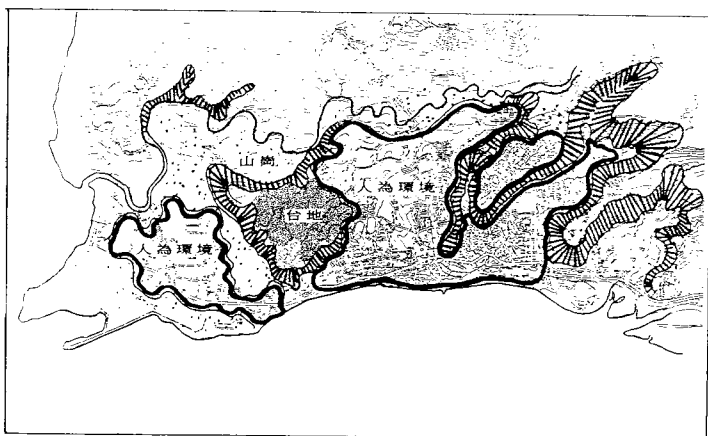


圖7-3-2 都市紋理圖（二）

9

■主要課題：（二）資源保育與維護管理

■發展目標：表達淡水都市生活中自然價值的生命力，及人文價值的时间感

■規劃原則：

- 1．保留現有自然資源之風貌及環境，將其受開發之影響減至最小
 - （1）保存維護紅樹林之生態環境，並於淡水河岸適當地點興建賞鳥等據點，以欣賞自然資源之特色。
 - （2）淡水外圍山坡之梯田之面積及特色應予以保留，以增加不同型式之開放空間及感受。
 - （3）將竿蓁附近之公園及「古道斜陽」景色，以景觀步道方式連接其他淡水河岸邊之活動以使其連成一體系。
 - （4）重點選擇視覺走廊，加強淡水市街中與大自然山水視覺上連繫之效果。
- 2．指認現存人為環境中，具歷史價值的街區及建築物的特質，並整建或延續其環境特色
 - （1）將紅毛城、北門鎖鑰、忠烈祠三處公共場所規劃成為具古特色之公園，以增加公共開放空間及回顧歷史之機會。
 - （2）對舊市區中正路一帶之建築物劃為保存區訂定獎勵管制及改建之要點，納入通盤檢討中實施，以維護淡水之人文資源景觀。
 - （3）修復北門鎖鑰以使其為憑悼史蹟之去處。

■主要課題：（三）流通系統

■發展目標：以公路、捷運、水運等連外交通進出淡水的空間經驗，以及市內道路行人步道系統的空間經驗，體現淡水

■規劃原則：

1. 以各具特色的道路體驗人為與自然環境的空間品質
沿河幹線自竹圍樹林區域起，越過山崗進入老淡水，穿過市區，沿河西行進入新淡水，直達沙崙海水浴場。整個空間經驗非常豐富，有自然水，景老市區街景，林蔭道等不同景觀，及林間、開敞間歇的空間感（圖7-3-3）。
2. 避免至淡海方向的通過性交通穿越淡水市街
為避免通過性交通，應自竹圍另闢公路及捷運支線，由淡水後山行至淡海牛埔仔，但絕不可將捷運線自淡水站延長，穿過老街。
3. 強化順應坡向與平行水岸的生活路徑，以增加與水景接觸的機會，並提供清晰的方向感
4. 將水運及活動碼頭設於活動的焦點，及水岸外凸點，以外顯其特性。未來增加水上活動專用碼頭，應選向外之視野及凸顯其個性（圖7-3-4）

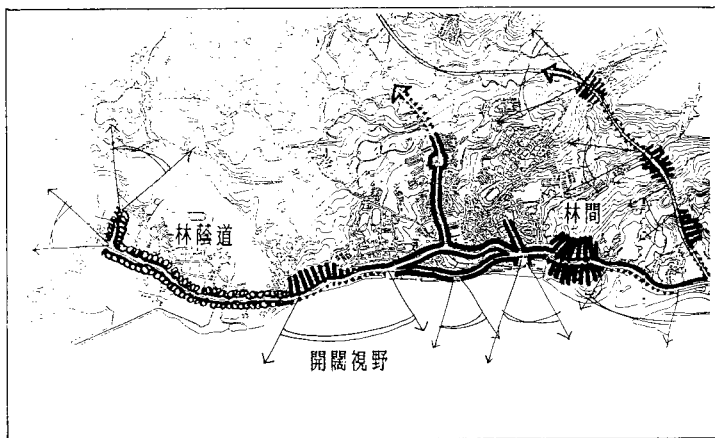


圖7-3-3 主要道路的空間體驗圖

9

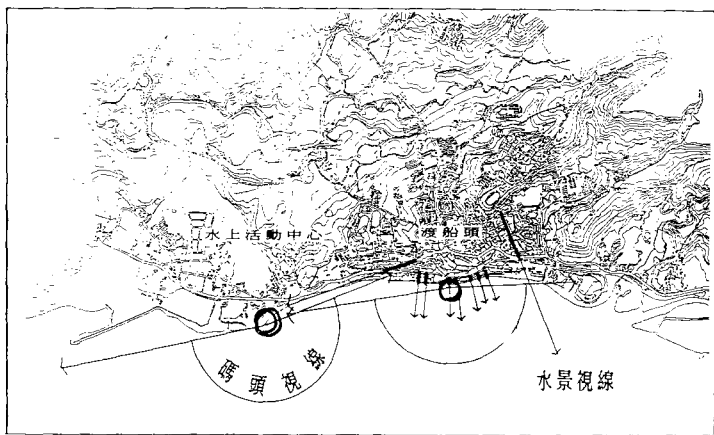


圖 7-3-4 水景視線及碼頭視線圖

9

■主要課題：（四）地區發展（圖 7-3-5）

■發展目標：以自然地形及活動特性劃定各具特色的區域

■規劃原則：

1．淡水臨河特定專用區

- （1）強調「淡水街」臨水發展的生命力，提供親水的活動。
- （2）中正路不拓寬以維持徒步街之尺度。臨河車道之個性應以行人散步為主，車行為次。
- （3）臨水建築物有兩種不同的個性：沿中正路兩側應強化街道空間的圍塑及街屋立面之韻律；臨水面則應強調面水的有機個性。以建築物設計準則控制避免不合個性的大量體建築物出現。
- （4）強化垂直於水岸的步行通道，表達臨水發展的有機特性。

2．大學城

- （1）以英專路、學府路及仁愛街為活動主軸發展為具有親切感有機性活動的大學城社區，提供各項大學生活服務，並塑造開放自由的氣氛。
- （2）以山崗綠坡為背景，清晰界定大學城的邊線。

3．山谷住宅區

- （1）以計畫單元開發發展方式規劃尚未開發之谷

地，以保留兩山崗之特有地形特色。

- (2) 建築物量體應保持親切的尺度，以斜屋頂為主，避免造型未處理的水塔及屋頂平台。

4．古洋樓及校園景觀區

- (1) 強化現有數幢洋樓座落於綠意中空間特色。
- (2) 以紅毛城為起點，規劃參觀步道，串連各歷史據點，及校園開放空間，使成為一完整之空間系統。
- (3) 整修現存之歷史建築，並加強開放空間綠化。

5．水碓子市街中心

- (1) 淡水公路起段為聯絡本區至淡水臨水特定專用區之主軸，應加強路徑綠化。
- (2) 主軸空間至商業區擴大為都市廣場，在視覺上及活動上造成中心意象。

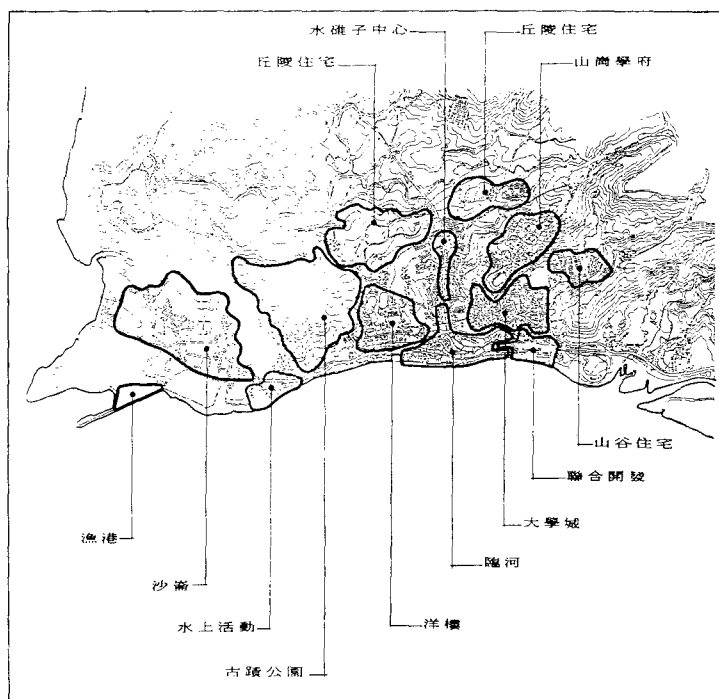


圖7-3-5 各具特色的地區圖

(3) 以步道系統連繫中心空間與兩側社區公園。

6. 沙崙新社區

(1) 清晰地表達人為環境集中座落於自然地景中的形勢，強化社區邊緣的景觀處理，避免人工化的地景設施。

(2) 社區邊緣建築物均以正面向外，並以陽台、露台、斜屋頂表達與自然接觸的生活空間。

(3) 以大基地計畫單元開發的規劃方式，集中開放空間為整體綠地系統，並與四周自然環境相連。

■主要課題：(五) 休閒娛樂系統

■發展目標：提供與大自然環境有密切連繫之休閒娛樂系統，以供居民及遊客作舒展身心之用

■規劃原則：

1. 利用地勢及遠眺視點的潛力強化開放空系統

配合都市計畫的台園綠地、校園綠地、高爾夫球場、保護區以及沿河步道等不同的開放空間，構成一個豐富而多變化的開放空間系統（圖7-3-6）。

2. 串連淡水人文與自然特色據點的觀光路線

(1) 沿著河岸到紅毛城、淡水工商一帶散佈在山坡上的舊市街，到渡船頭看落日。

(2) 在福佑宮前有公車站可直達海水浴場，回程時可到油車口黑店吃排骨飯，在河堤上看落日；另外也可利用一個下午的時間到淡水河邊看落日；或到紅樹林體驗生態世界。

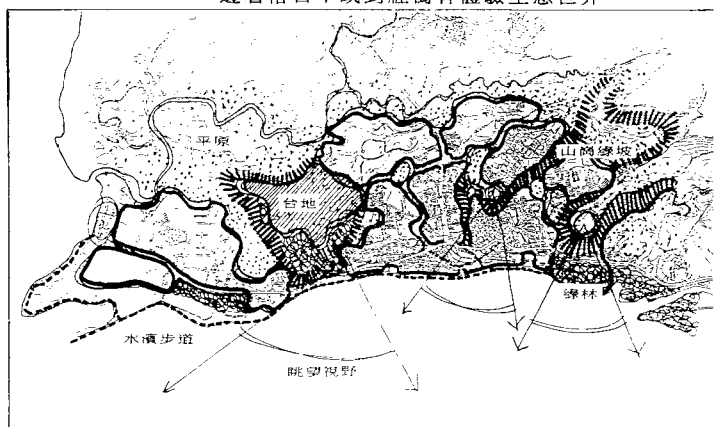


圖7-3-6 開放空間系統圖

第八章 田野實例調查（三） 馬公市

第一節 基礎調查

一、文獻資料

（一）文字資料

以下所收集的文字資料是澎湖馬公地區相關的方志及學術研究論文。

- 1．媽宮的寺廟 余光弘著 台北中研院民族所印行 民國77年
- 2．馬公市志 蔡平立主編 馬公市公所印行 民國73年
澎湖縣（地圖） 內政部地政司、聯勤總部測量署編繪 台北 內政部印行 民國71年
- 3．澎湖縣誌卷十三：文化志 澎湖縣文獻委員會編 澎湖縣 編者印行 民國63年～67年
- 4．澎湖文獻專刊 澎湖鄉土史話 澎湖縣文獻委員會編 澎湖縣 澎湖縣馬公鎮印行 民國70年
- 5．澎湖 澎湖縣政府編 澎湖縣 編者印行（慶祝中華民國七十年暨澎湖設治七百年） 民國70
- 6．澎湖萬象 馬公 正言出版社印行 民國48年
- 7．澎湖紀略十二卷（清）胡建偉纂修 台北市 成文 民國73年
- 8．澎湖縣誌 李紹章、張默予等纂修 台北市 成文 民國72年
- 9．澎湖續編二卷（清）蔣鏞纂修，（清）蔡廷蘭等輯 台北市 成文 民國72年
- 10．澎湖廳志十四卷、首一卷（清）林豪原纂，（清）薛紹元刪補 台北市 成文 民國72年
- 11．澎湖廳志稿十五卷、首一卷（清）潘文鳳主修，（清）林豪總纂 台北市 成文 民國72年
- 12．澎湖通史 蔡平立編 台北 聚文圖書公司印行 民國68年
- 13．澎湖縣馬公海埔地調查規劃報告 台灣省土地資源開發委員會編 該會印行民國56年

- 1 4 · 澎湖縣馬公鎮中央里再發展計劃報告 李義雄建築師事務所規劃 澎湖縣馬公鎮公所印行 民國69年
- 1 5 · 澎湖縣統計要覽 澎湖縣政府主計室編 民國56-72年
- 1 6 · 澎湖地方傳統民宅營造法探微 張宗彤 民國80年
- 1 7 · 澎湖開拓史：西台古堡建堡及媽宮城建城一百週年學術研討會實錄 澎湖縣立文化中心編印 民國78年

(二) 圖象資料

澎湖馬公地區相關之圖象資料大致可分為下列幾種：

- 1 · 歷史圖集（澎湖縣誌）
 - (1) 清代澎湖圖（乾隆年間）
 - (2) 澎湖廳圖（光緒年間）
 - (3) 1664年荷蘭人所繪澎湖圖
 - (4) 清末媽宮市聚落分佈圖
 - (5) 媽宮城圖 澎湖廳志
- 2 · 日據時期出版之圖集
 - (1) 日據時期媽宮的餐飲、遊樂行業圖 台灣總督府公文類纂
 - (2) 馬宮市街平面圖（媽宮市區改正計劃案） 台灣總督府公文類纂
 - (3) 1930年時之馬公街 不詳
- 3 · 台灣地區像片基本圖（1:5000之航照圖）
- 4 · 都市計劃圖
 - (1) 馬公市街圖（1955年）
 - (2) 馬公市現況圖
- 5 · 地籍圖

以上之圖表請參閱附錄之田野實例調查之圖集

(三) 統計年表

澎湖馬公地區之統計年表查詢內容請參閱第六章第一節基礎調查（三）

(四) 都市計畫及一般規劃報告書

- 1 · 澎湖觀光發展整體規劃
- 2 · 澎湖觀光發展主要計畫規劃報告
- 3 · 馬公港區整體規劃評估及龍門突山客貨碼頭規劃評估
- 4 · 觀音亭休閒渡假區及遊艇碼頭先期配置規劃案

二、自然環境條件與資源

(一) 地形

澎湖群島位於台灣海峽，散列於北回歸線附近，在台灣之西約 40 餘公里處，包括大小島嶼總共 64 個，分佈區域南北長 60 公里，東西約 22 公里，各島總面積和為 126 平方公里。其中面積最大之三大島為澎湖本島、白沙、西嶼。三島圍成當中約十公里見方之風浪較平靜之開闊海面。其他較大之外圍島嶼，計有群島北部之吉貝嶼、南部之望安、七美及遠在群島西緣的花嶼。

澎湖群島地形大致為平整台地，高度大部分在海拔 30 公尺左右。為熔岩噴發露出面，經海峽風浪侵蝕、割切分離而成之大小島嶼，各島嶼海岸多呈陡峻之海蝕崖，海岸線亦極曲折。各島均無顯著河川。

(二) 地質

澎湖群島除了花嶼由玢岩組成，呈濃綠色，岩質堅固緻密外，其餘各島嶼均由玄武岩流與沉積岩構成，初期之玄武岩流多為海底火山噴出岩，為具水平板狀節理之多孔質玄武岩，具有數層含海相化石之沉積岩層，後因地盤上升，露出水面，其後陸續有熔岩噴出，其特徵為具有顯著之柱狀節理，由於屬於半裂隙之孔洞噴出熔岩流，加上侵蝕作用，使得各島嶼分割支離，但各島嶼的平坦面應屬於真正的熔岩流台地面，而非差別性侵蝕風化所形成的侵蝕面。

(三) 土壤

澎湖群島之土壤絕大部分由玄武岩風化碎裂而成。玄武岩為鹼性岩石，富含鈣長石與輝石。此等岩石風化成之土壤，因沖淋作用不強，故為鹼性；排水良好、有機質普遍缺乏，一般地方瘠薄，肥沃度中庸。

概括言之，澎湖之土壤，不致過分貧瘠，但因風力過強，不易堆積，土層極薄，岩骨露出者多，且因稍有起伏，地上水保持困難，才有現在的情況，土地生產能力較低。

(四) 氣候

澎湖群島屬於亞熱帶氣候區，四周又有海洋之調節，因此冬季氣溫較台灣高而夏季清涼，年平均溫度約 23 度。

澎湖地區降雨量稀少，分布不均，年平均降雨量約 900 公厘，不及台灣地區之 40%，年平均蒸發量約為 1600 公厘，夏季佔全年雨量之 82%。

島上冬季季風極強，年平均風速雖僅每秒 6.5 公尺，但冬季極大之東北季風，可達每秒 34 公尺。全年暴風日數亦多，可達 138 日。

澎湖特殊之氣候使得澎湖群島冬季時常籠罩在強烈的季風吹襲下，飛機和船隻往往停航，與外界之交通完全阻絕，造成極大的不便。同時也影響農林植物的生長，土壤常年被風吹刮，表土喪失，間接地影響到農業生產。

(五) 礦產

文石及煤為澎湖群島僅有可以開採的地下資源。煤露出於本島、漁翁島、白沙嶼、小門嶼、大倉嶼、烏嶼等地。但因煤層在短距離內變化很大，故經濟價值甚低。

文石色紋美麗，世界上僅有澎湖及西西里兩地出產，並可供高貴印材之用。澎湖之文石產於望安島天台山、鯉魚山及將軍澳。文石主由霏石構成，充填於多孔質之玄武岩孔穴。

珊瑚石灰岩澎湖當習稱為「咾咕石」是當地重要的建材，至於其它的礦產則有漂白土、染布土、鐵質石英砂等，但蘊藏量過少無開採價值。

(六) 植物

澎湖並無經濟林，樹種亦僅以耐風、耐旱、耐鹽等之防風樹種為主。澎湖地區造林主要樹種為木麻黃、檉柳、草海桐、銀合歡、黃槿、夾竹桃、綠珊、蘆薈、林投、龍舌蘭、榕樹。

另外天人菊、仙人掌及榕樹、山水濕地的海茄苳、可算是澎湖重要的植物景觀資源。

針對鹹雨及強勁的季風對植栽之影響，當地之農林實驗所目前試植結果認為南洋杉生長良好，既耐鹽份且受強風後仍能向上生長，其它當地樹種皆順風向而生，也算是一種自然景觀特色。

(七) 海洋資源

澎湖群島四面環海，海岸線線長，港澳縱橫交錯，又值夏季中國大陸沿岸流以及冬季黑潮支流所經之地，寒暖流交匯，海產富饒，漁作發達，富閉鎖性之內灣，潮差大，就淺海養殖而言，亦極有發展前途。此外，澎湖群島特有之方山地貌，以及全省罕見而多變之玄武岩層，構成極為特殊之海岸景緻。未污染之海域水質清澈，除珊瑚礁外，尚有多種生物，形成變幻多端之海底景觀。就海洋生物及海洋空間而言，澎湖群島均擁有極為豐盛之資源。

三、馬公市歷史發展背景及資源

澎湖群島開發甚早，以考古的推測，澎湖在西元前四千年以前已有人居住。而馬公的開發是與媽祖宮（現天后宮）的歷史息息相關，至於媽祖宮何時建廟，則眾說紛紜，早至元世祖至元十八年（西元 1261），遲至明萬曆年間，至少也有四百餘年的歷史。因此，馬公市歷史的發展可分為明鄭時期以前的澎湖、清代的媽宮、日據時期的馬公及光復後的馬公等四個時期分述之：

（一）明鄭以前的澎湖與媽宮

唐代末葉，漢人已開始澎湖墾殖，其時澎湖被視為漁場往來的臨時基地，每到漁季就有漁人前往搭寮而居，迨漁期過後再返內地，久而久之便定居下來，漸漸形成聚落。澎湖正式設治始於元代，其時澎湖人口約千餘人，屬同安縣。

明代時荷軍兩次占領澎湖，當時明廷對於澎湖的防戍是消極的。但由於常有外寇及海寇入據，因此明廷不得不開始注意澎湖。及至明鄭以澎湖為台灣的門戶，做為反清復明的根據地，澎湖開始受到重視。明末，金廈民眾迫於清兵屠城之害，紛紛遷徙，尤以金門人遷到澎湖人數最多。

（二）清代的媽宮

康熙 22 年，施琅攻下澎湖，清廷將台灣與澎湖都收入版圖，設台灣府。其時雖文武分治（文衙門設在文澳），但媽宮已漸成為澎湖最大、最重要的兵戍駐地的地區。

1．七街一市

乾隆初期的媽宮，若以清末建城的城內範圍來觀察，是偏在西南，約在南甲。澎湖紀略的澎湖輿圖中已可看到當時除西城（即媽宮新城汛）教場、協鎮衙門、媽祖宮、左營、右營廳舍、上帝廟、水仙宮外，在媽祖宮前尚有一個市仔。這是史料中最早見的媽宮「商業區」，到了乾隆中葉以後，除了上述外，已多了觀音亭、關帝廟、武倉、五里亭、書院等名稱，當時號稱七街一市。

2．台廈郊

媽宮街市的繁榮實賴於駐軍。由於駐軍及往來臺、廈之班兵寄渡，或往來商船避風，於是連帶產生了消費性市場。久而久之，除了供應媽宮本地人

外，靠近媽宮的鄉里，亦以媽宮為其主要的交易場所。除非前往臺廈購貨，否則當時的媽宮已成為全澎唯一的購物中心。

3 · 媽宮城

媽宮城亦稱澎湖城。澎湖城為清光緒十三年十二月，總兵吳宏洛領項督建，於光緒十五年十月竣工。澎湖築城之議，起於中法戰爭之後，因光緒十一年二月，法軍攻佔媽宮同年八月講和成立，於是當局感於有設防之必要而興建者（圖8-1-1）。

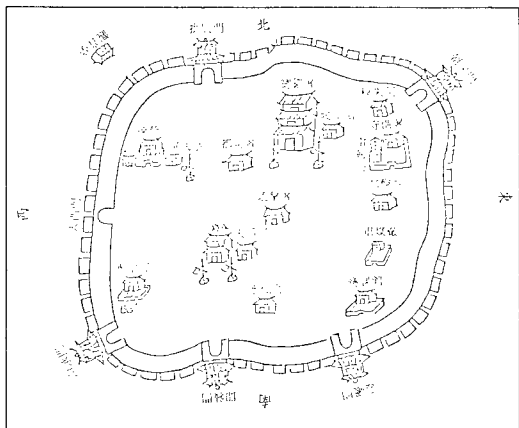


圖8-1-1 馬公歷史圖（清）

21

（三）日據時期的馬公

日軍在西元 1895 年佔領澎湖，在媽宮城內設民政廳，即將澎湖做為其軍國主義侵略擴張的基地，1897 年日本人開放媽宮做為對大陸的特別貿易港，企圖將媽宮建成一個日本往東亞及南亞侵略的要港。

1 · 馬公市的規劃

大正元年（1912）的媽宮街市區改正，以及昭和十六年（1941）的都市計畫將馬公市改頭換面，亦即在原有的傳統路徑系統之上，套上了都市計畫道路系統。日昭和九年至十五年之間，先後開闢了城隍廟路、縣府西邊道路、教師會館前東西道路、中正國小廣播電台間道路、台銀分行東段道路、以及觀音亭道路等（圖8-1-2）。

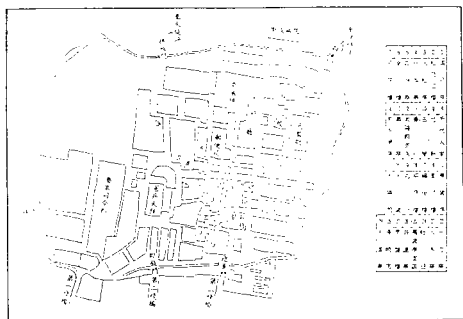


圖8-1-2 馬公歷史圖（日據）

21

（四）光復後的馬公

1945年台澎光復。其後，澎湖又再因其軍事地位而擁入大量軍隊，馬公市區開始日漸膨脹，市區的重心由沿海的老商業區中央街及啓明市場附近逐漸北移。1970年代末期，市區的範圍由舊城區逐步併吞埔仔尾、火燒坪、澳仔底及紅毛城等衛星聚落，漸成爲一個具規模的都市（圖8-1-3）。

1．市中心的轉移

清末日據時初期以中央里爲市中心的形勢，在日據後期及光復初期，漸移向城隍廟周圍的民權路、真善美戲院和民生路文康市場、新生路一帶發展。在都市計畫納入光明及朝陽兩個里之後，市中心又有轉向北辰市場附近趨勢。在此變遷的過程中，可以察覺市中心活動的移轉與市場的興建有關，如由中央街到啓明市場，再到建國市場，最後移到北辰市場。

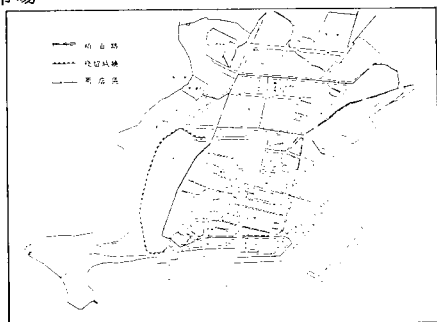


圖8-1-3 馬公市街圖（光復後）

21

四、都市計畫及都市建設計畫

澎湖由於具有非常豐富與特殊的地質及資源，景觀尚未遭受污染，富有國際觀光發展的潛力。因此，澎湖未來的方向，主要是以觀光的開發來帶動整個澎湖地區經濟與生活環境的改善。

澎湖風景區的開發計畫，是國建六年計畫項目之一，不過水、電、交通方面的基本建設，一直很缺乏，致使多項計畫無法推展。

嚴重缺水的澎湖僅有三座水庫，80%居民使用地下水，因此，對興建新水庫缺乏興趣，年降雨量九百公厘，年平均蒸發量1600公厘，使水庫經年枯水。因此，水庫的興建對產業或觀光均是刻不容緩的。同樣，電廠的興建，亦因工商業的持續發展而顯現出不足的情形。

根據「澎湖綜合開發計畫」規劃澎湖風景特定區範圍，除馬公、鎖港、通樑三處保留由澎湖縣政府管轄外，其餘64座大小島嶼，計有陸域面積一萬零三百七十三公頃，海域面積七萬四千七百三公頃，均將劃為國家級風景特定區，然而澎湖全縣土地使用現況，基地佔29%、廢耕地佔27%。這些土地如果加以有效利用，當對澎湖的各項建設有極大的幫助。

澎湖未來之觀光事業，應朝向以陸上觀光活動帶動海上觀光活動，且使產業與觀光配合，促使觀光季節延長，並加強夜間休閒活動。

因此，根據地域發展指導性計畫之方向，澎湖未來發展觀光，應基於保育自然與人文資源為主，利用其現有之遊憩資源與據點，以馬公市區為中心，強化島各遊憩據點，與其間的相聯性，並積極規劃離島間之交通網路與觀光遊憩設施的投入。基本上可從改善離島間之交通、古蹟與地景的保育與再生，並改善水電不足的問題，配合軍事單位用地的協調，共同發展澎湖觀光遊憩事業。

現在已有數項計畫在著手進行中，澎湖灣邊預計有一賭場特定區開闢，希望能塑造一特殊的觀光遊憩點，吸引大量遊客。金龍頭這塊天險的海岸，軍方已同意遷移，將發展成一大型的休閒娛樂區。砲艇碼頭也將配合遷移，使能延續金龍頭的海岸活動。

第一、二漁港配合碼頭加工業功能的強化期能帶動漁業的推展，第三漁港邊的漁港新生地，亦將塑造一個新興的商區。由上述計畫可知，馬公市的邊緣地區，開始有了較多的開發，也說明了市區的擴充，且市區機能的分配將更平均。另澎防部

軍區及救國團活動中心亦有配合的遷移及開發計畫、發電廠的遷移計畫、重劃區開發計畫、縣政府廣場地下停車場計畫，加上馬公港務大樓的興建，澎湖醫院的遷移，均可給馬公市區更多發展空間，期能由上述諸方的配合，使馬公邁向國際化（圖8-1-4）。

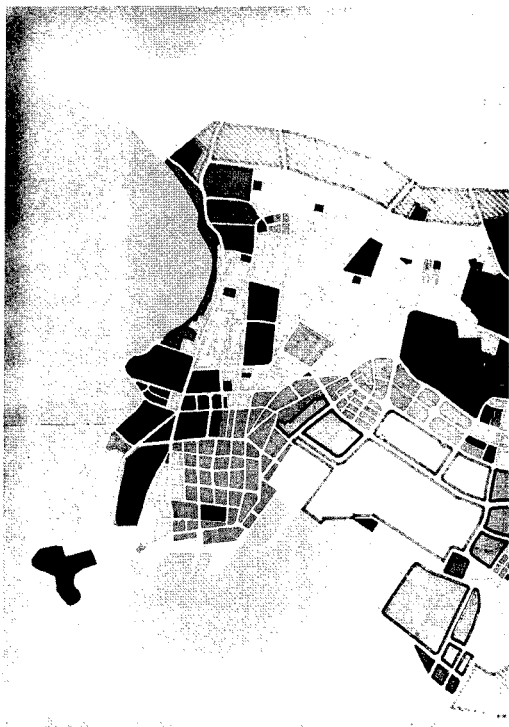


圖8-1-4 馬公都市計畫圖

五、土地使用與都市活動現況

(一) 土地使用現況

1. 本市大致上以橫向民生路分隔為新舊市區兩部份

舊市區為沿北面舊城牆位置至海濱之範圍內，此地區是馬公市之市中心區，亦是觀光商業活動最為頻繁的地區。本區以南北向之中正路最富代表性。因為中正路是由碼頭方向往市區之主要幹道，其兩側商業活動活絡，亦是觀光人潮轉運之主要街道。而和中正路平行之建國路、重慶街、民權路等則是屬於地區性之商業活動形態（大都以民生用品、餐飲業等）居多。

中正路以西之區域大致上是以主宅使用形態為主，其間也摻雜著一些民生商業活動。在本區中有歷史悠久的中央里老街區、一級古蹟天后宮及順承門等，區內亦有佔地極廣之澎防部軍營及軍眷區。因為軍區正好位於海岸與市區之間，所以阻礙了市區之正常發展。市區南岸濱海一帶大都從事與漁業、貨運有關的行業。馬公市海岸邊有貨運碼頭、客輪碼頭及第一、第二、第三個漁港。每天清晨及黃昏時間碼頭岸邊漁貨裝卸，工作繁忙、人聲鼎沸、好不熱鬧，只是美中不足的一點是工作環境比較髒亂，而漁業碼頭岸邊則是冷凍廠和漁具加工廠林立，構成一幅馬公最富特色之工作區。

2. 新市區

新市區之發展主要是以北面舊有城牆位置往北面發展區內有澎湖縣各級機關，因為各機關佔地極廣並且有廣大之停車場，所以形成一個和其他區域氣氛大異其趣的地方。

新市區大都均是新開發的地區。本區之商業活動主要集中在北辰市場附近和沿中華路兩側。另外像是地區性商業活動亦集中在北辰場以東的區域。然而在北辰市場以西則為新規劃之住宅區，但是實際上離真正開發飽和點還有一大段距離。至於本區內之發電廠及第三漁港沿岸之海埔新生地重劃區則是未來規劃為工業區及住商混合的地區。大致而言新市區之土地利用並沒有像舊市區那樣有較高度之開發利用，其所呈現的景觀則是新舊雜陳空地荒置的景象。

(二) 都市活動現況

一個都市特有的風貌往往表現在該都市特有的活動裏面。因為馬公是一個集自然地貌及人文景觀特色於一身的城鎮，所以其都市活動的表現亦是豐富多彩多姿的。

1．對觀光客而言

(1) 轉運選遊

對一個外來的觀光客而言，其中正路上的活動則是伴隨觀光客而產生的。其主要的活動是紀念品的選購、環島觀光所須要的摩托車租借、住宿旅館的訂恰、游泳器材的販賣等。

(2) 水上活動

其實對一個觀光客來說其最重的活動則是海岸水上活動及環島觀光。其主要活動區域則是集中在青年活動中心和觀音亭附近之海岸線，或者循民族路下去，然後銜接環島海岸公路。所以只要在觀光旺季裏看到路上三五成群飛奔而過的摩托車隊，便知那是外地來的觀光客。

(3) 古蹟巡禮

另一處可以見到觀光客駐足的地方則是古蹟據點及中央里老街區等。其活動形態則是比較靜態的，像是拍照遊覽或是神情悠然，仔細品味古蹟之鬼斧神工的媚力等。

2．對居住者而言

對一個當地居民而言其活動形態則是和外來觀光客大異其趣的。表現的大都只是一般日常生活、工作、休閒等性質的活動。

(1) 漁港

因為馬公市是一個環海的城鎮，所以其漁業非常發達。在岸邊的三個漁港碼頭則是一處非常熱絡的漁獲工作區，其間可以看到漁獲的裝卸、漁價的叫喊聲、冷凍庫的作業狀況、漁具的修補、漁船進出港的引擎聲等，這些活動均是當地居民最天真自然所表現出來的，當然也是活動景觀最顯而易見的地方。而且在岸邊也可以看到為數不少的垂釣者，正渾然忘我的在享受一竿在手的樂趣。

(2) 市場

另一處能直接明顯得看出當地居民之日

常活動場所則是在北辰市場和馬公漁市場附近。其活動形態則是一般日常生活中的攤販活動和鮮魚的買賣。而且在通往漁市場之三民路上有不少的海產店，亦是老饕流連忘返的地方。

(3) 廟會

因為澎湖是一個孤立小島，所以相對的宗教信仰在澎湖居民心中佔有極重要的地位。在市區中可以發覺其主要的廟宇是面向海洋並且前面一定留有廟埕，平時人們在熾熱的午後常三五成群的坐在廟埕的大樹下乘涼聊天。但是一到慶典的時候，廟埕頓時成為整個廟會活動的舞台，藉由廟會活動來傳達居民畏天敬天的信仰。

六、交通運輸及人車流通現況

澎湖群島是由一群散落於台灣海峽的許多島嶼所組成，所以其聯外交通則顯得十分的重要。其對外的交通可以分為空路與海路兩種：

(一) 空路

現存各家航空公司均有班機飛往澎湖馬公，飛往台灣的飛機大致都集中在台北和高雄，由空路到澎湖的人都必須在下馬公機場之後再乘車進市區。

另外也有高雄飛往望安和七美的航線，可是班次較少。至於離島間藉由空路交通只有馬公到七美這一條航線，而且班次也較少。

(二) 海路

現在由海上進入澎湖的航運主要有兩條航線，一條是由高雄到馬公（臺華輪）航線，停靠在馬公貨運碼頭。另外一條航線則是由嘉義開往馬公的（阿里山號）。本來由台南開往馬公的快樂公主號因為營運虧本現已停航。至於各離島間的交通，主要是依賴航隻的運駁往來，其船隻種類有普通漁船改裝的交通船，亦有公營的交通船及民間所承購專為觀光旺季搭載觀光客的觀光遊艇。

澎湖離島的交通船可以分為北海與南海兩區域。南海區域之交通船主要是開往望安、七美、虎井、將軍嶼、貓嶼等地，其停靠岸在第三漁港的登船碼頭。而北海區域之交通船主要是開往吉貝和姑婆嶼等地，其登船處

則位於白沙鄉的赤崁及後寮兩漁港。

(三) 陸路交通

本市現況以中華路及新生路兩條路為主要聯外道路，然後於自由塔及澎湖監獄附近再轉接區外道路到澎湖縣各地。

1．公共汽車

澎湖本島的公車服務路線大致遍及全島。但是公車班次少，車輛較陳舊，服務水準較差，觀光客搭乘公車者極少。

公車進入市區之路線：中華路→樹德路→中正路→仁愛路→民族路公車總站。公車離開市區之路線：由民族路公車總站出發→沿平路→中華路（自由塔附近）再分為主副兩條線，主線到機場及跨海大橋附近，副線到海軍總醫院。

2．計程車

計程車是目前澎湖觀光客較常使用的交通工具，於市區任何角落均可看見。但是車資是以議價計費，而不跳表計費，然而澎湖公路網不完善，各觀光據點相距甚遠，往返之間的车費相當昂貴。

3．摩托車

摩托車是現代的文明產物，而且是青年人所必備的交通工具，這種情形在澎湖也不例外，情況甚至猶有過之。因為摩托車不僅是當地人的代步工具，而且也是觀光客環遊全島的最愛，其主要原因在於它靈巧輕便，活動自如。所以市區有許多專營租車業的車行其營業對象大都是觀光客。但是相對所帶來負面的影響是因摩托車的隨意停放，而造成都市景觀的雜亂及交通混亂，此種情況在中正路及民權一帶更是嚴重。

4．人潮

由於馬公是一個以觀光為主的城鎮，所以主要人潮的出現發生在夏季的觀光旺季裡，在這一段期間裡每逢客輪靠岸便帶來數目可觀的外地觀光客。這時觀光人潮便把碼頭沿岸擁得水洩不通，然後人潮依次往中止路和幾條市區的主要大街移動，所以本區是觀光人潮的轉運地區。觀光客藉由此地的轉運機能服務，再至其他地點。因為大量觀光客的擁至，所以造成本區的交通狀況混亂。但是一到冬季的觀光淡季，則不見人潮，只剩下當地的居民及少數零星的外地人。

七、街道空間現況

打開馬公市街圖可清楚發現馬公市街道演變的歷史及其模式：受過都市計畫的格子狀街道為馬公市之主幹，狹窄而蜿蜒的馬公老市街穿梭其中，而舊城的範圍亦可辨認。在新舊不同的街道中，透過不同街道空間尺度及不同類別的街道性格塑造出各個街道特有的風格及其地方場所感。

縱觀馬公市街，分別檢討各個街道其本身的土地使用現況、街道大小、風貌、建築物特色、歷史、區位特性及自然資源等因素大致可整理出下列四種不同風格的街道空間：住宅生活街區、歷史街區、水岸街區及觀光街區等。

（一）住宅生活街區

就整個馬公市中心而言，主要的住宅區大多位於北邊的新市區，而對市中心而言，西半部的部份街道可說是純粹住宅生活街區，如：民族路、惠民一路等（圖8-1-5）。而這些街區大致可歸納出以下幾點特性，分述於下：

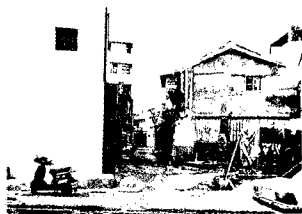


圖8-1-5 馬公住宅生活街區

1．頗具開放性的街道空間尺度

此區的街道尺度頗開放，以 11 米寬的惠民一路而言，在一至三層樓高之建築襯托之下而顯得其街道尺度的頗具開放。

2．新舊建築混雜的街道風貌及發展潛力的展現

目前馬公市中心所在有的一些住宅生活街區大多屬於老舊街區，因為計畫道路的興闢而破壞了原有舊市街結構，再加上新建築物的零星建造，而呈現出新舊建築混雜的現象。

（二）歷史街區

馬公的發展演變中，不斷的都市計畫道路及街廓的興闢而漸漸的破壞古舊城市原有的紋理及道路系統。現

今尚存的較完整的馬公市老街，僅存於中央里中央街一帶。茲就中央里之中央街一帶分析其街道空間及特色如下（圖8-1-6）：

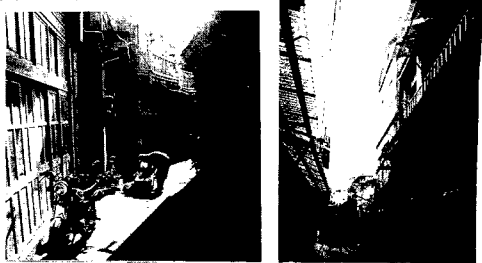


圖8-1-6 馬公歷史街區

1．蜿蜒及富人性尺度的街道空間

當初形成中央街之時，爲了防風及當時服務對象爲行人而非車輛等因素，故形成中央街彎曲及人性尺度的街道空間。

2．沿街立面風格統一具古味

因中央街在日據時期的馬公所扮演的角色爲一商業街區，故在基地型態呈現出街屋型態，且其立面開口亦以拉門之大開口爲其立面型式。就中央街而言，其立面多以出簷及木製之上下二層推拉門窗爲其主要風格。

3．生活場所的串連

就中央老街而言，因其蜿蜒之特性造就出許多可供民眾停留的小空間，且在此區內之古蹟如四眼井、萬軍井及天后宮其所扮演的角色皆爲提供民眾停留休憩的場所，而由這些場所進而串連整條街道空間。

）水岸街區

就馬公半島而言，水是其接觸最多的介面元素。縱觀馬公市現今水岸街道大致可分爲漁港水岸街道、貨輪碼頭水岸街道及自然海岸街道等三大類，茲就其街道空間及特色分述於下：

1．漁港水岸街道

第一漁港、第二漁港港岸的街道如漁隆路、臨海路等爲此類型的街道，分析其街道特色有下列二種（圖8-1-7）：



圖8-1-7 馬公漁港水岸街區

7

- (1) 街道空間尺度較開放且較有陸、海之高低變化

此類型之街道二側其中一側為三、四層樓高之建築，另一側則為開放性的漁港，故在街道尺度上感覺較開放。再者因為陸海之高差現象，使得此類型街道在空間上有變化，異於市區內其他街道。

- (2) 街道立面元素風格特殊

此類型之街道建築物該側因為產業的需要而呈現出清一色的製冰廠，漁具機械、輪機等工廠及機械工作風貌，另一側風貌則由停靠港邊的各式各樣漁船所組成。

2. 貨輪碼頭水岸街道

馬公半島南面臨海之貨輪碼頭街道如臨海路等為此類型之街道，茲分析其街道特色風格如下：

- (1) 開放性的街道尺度

此處街道如漁港旁街道一樣皆為單側有建築物且面海興建，而與前項不同者乃為此街道並非緊臨海水而是先緊臨一廣大的貨運碼頭作業區再與水接觸，故在此處與水的關係並非如漁港般緊密。

3. 自然海岸街道

馬公舊城牆外側的新復路即屬此類型的街道，分析其街道特色有下列二種：

- (1) 開放性的街道空間尺度

新復路可視為馬公市的外廓，乃沿著舊城牆興闢，就馬公市的整體交通道路系統而言，可視為其外環道路，連絡馬公市北區及重光等地。故其街道寬度較馬公市區之任何道路皆要寬。再者因其兩側皆屬軍區及眷村範圍，故建築高度不高，相形之下更顯出街

道空間尺度的開放性。

(2) 自然景觀豐富的林蔭街道

因著舊城牆及軍區的阻隔，再加上軍事使用而使此區未受開發的破壞，使得此處的街道與市區大不相同，而呈現出極富自然資源的街道風味。放眼望去兩旁綠樹成排，一側為舊城牆遺跡，另一側則可藉由建物間之空隙及小路，望見自然海洋，身處其中可感受到與馬公市區截然不同的自然景緻。

(四) 觀光街區

馬公市中心目前近大半的商業乃屬於觀光事業，為順應觀光客的消費行為的商店到處林立。縱觀馬公市中心的使用現況，大致可區分二區為主要的觀光街區一為中正路，另一為民權路、重慶街等所形成的九宮格觀光街區。茲就這二條街道分析其特色如下所述：

1. 中正路

中正路為馬公市中心最重要的一條街道，南起於蔣公銅像，北止於中正國小，貫穿整個馬公市中心，而將馬公市中心分為東西兩部份。因其街道的位置及層級皆屬重要，故發展成為馬公市最繁榮的觀光街道，茲分析其街道特色如下（圖8-1-8）：

(1) 多樣化的街道特色

分析調查整條中正路兩側的使用型態，可見凡與觀光發展有關的事業如：文石藝品店、特產店、旅行社、旅館、飯店、租車店、照片沖洗店等皆可在此處發現，另一種則為公家機構如郵局、馬公醫院亦位於中正路上，且佔了不小街段。如此豐富的公私部門型態交錯再加上名式各樣的招牌林立塑造出中正路的多樣性特色。

(2) 遮棚與人行道的商業行為延伸

馬公市建築與台灣本島建築最大的不同點在於騎樓的有無，而店家為了遮陽及商業空間的延伸往往在其店家前之人行道上搭蓋遮棚。經過多數遮棚的連續而成為類似騎樓的空間，而以中正路上遮棚的連續性最強，而在這遮棚下的空間，除了遮陽的用途外，亦成為各家商店之商業行為的延伸。連續性的遮棚及販賣空間外伸亦是中正路街道的特色之一。



圖8-1-8 馬公中正路觀光街區

7

民權路、重慶街、中興路等所形成的九宮格街區

就馬公觀光街區，除了中正路之外，此九宮格街區亦是一重要區域。茲分析此區域之特色如下（圖8-1-9）：

（1）九宮格街區方向感迷失

就九宮格的各條街道之街道尺度、招牌、商業類型等性格而言，其間的差距是極其微小。在此現象之下造成遊客對此空間方向感的迷失而呈現出無法說出不同街道的不同特色及無法辨認出自己身在何處。

（2）街道空間兩側之活動可被感受

與中正路觀光性質街道較不相同的是行走於此區可明顯感受到對街的活動及情形。其原因在於街道寬度不寬及車流量不高且多為單行道，而使得此區街道幾乎是以民眾為主。且當觀光旺季時，此區幾乎成為徒步區的現象更可証明此特色。



圖8-1-9 馬公民權路觀光街區

7

八、建築物現況

馬公市是一個歷史悠久的古老城鎮，並且歷經數個不同年代的經營，再加上澎湖地區特殊的氣候條件，所以發展出許多俱特色的建築物形態。

（一）建築物年代

在市區中屬於較有歷史人文價值的地區則是在中正路以西的中央里老街區，此區域之建築物不論是立面、材料、比例、空間特性等均有仿古風，年代大約是日據前後時期，所以極俱保留價值。在此區域中亦有一級古蹟天后宮和萬軍井、也有歷史悠久的水仙宮、順承門和銅山館等。

而光復後和近年才蓋的新房子則主要集中在重慶街和民權路一帶和新開發的新市區，其建築的樣式則千篇一律，跟台灣本島並沒有太大的差別。而且此股潮流正漫漶全島各地，日漸使得馬公市喪失其特有的風格。

（二）建築物高度

市區中除了沿碼頭岸邊一帶及中山路上有高度較平均之日據時期之二樓平房外，其餘地區之建築物現況均是新舊雜陳、高度參差不齊。尤其是在新建成區內之建築物之高度均較舊建成區內建築物來得高。平均高度大致上均在四樓以上，一些新蓋的六、七層公寓如雨後春筍般大量出現。

而在舊市區內大都均是四層以下的房子，其間只摻雜著少數較高的樓房，這些建築物均是新近才蓋，其高度從七、八層到十一、十二層均有，而且千篇一律均是旅館，主要服務對象為外地觀光客。（如位於中正路上之寶華觀光大飯店高12層，由海上進馬公市時一眼使能望見，是一個相當明顯的地標）。

（三）建築物竄漏程度

因為馬公是一個歷史悠久的城市，所以建築物之竄漏的現象在某些地區特別嚴重，如惠安路、民族路和中央街一帶。有些房子甚至都已經傾倒，雜草叢生且無人管理，其原因是該地區之建築物年代較久，並且原先的居民有大都均已遷居他地。

此外像縣府北面之明遠路一帶也是建築物竄漏現象較嚴重的一個區域。其間房屋年久失修，所呈現的是較衰敗的現象。由於這地區大都是軍眷宿舍或是公家宿舍，所以目前還有居民使用。但因為該地區位於新開發區

域範圍內，而且又鄰近縣府各級機關，所以將來之發展潛力無可限量的。

(四) 宗教性建築

宗教性建築大致包括一般的廟宇、私人祠堂、天主教堂等類。在市區中其分佈是零散的，並沒有集中一處的現象。廟宇包括列為古蹟保存對象及一般廟宇兩類。

1．古蹟保存對象

天后宮、觀音亭、施公祠、城隍廟、水仙宮、三官殿等。

2．一般廟宇

北辰宮、北極殿、海靈殿、陰陽殿等。

3．祠堂

澄源堂、銅山館等。

4．教堂

馬公天主教堂、馬公基督教長老教堂等。

九、視覺景觀現況

就馬公市中心的整體視覺景觀而言，可由移動中景觀感受的動態描述分析及馬公市各景觀點的靜態描述分析；現就這二項分析於下：

(一) 動態的景觀分析

吾人可藉著移動行進間連續的視覺感受來描述該場所的地方性，並進而提供塑造該場所意象的材料。就馬公市而言，可由進入馬公的路徑及市區的移動等兩個角度分別探討。

1．進入馬公的路徑景觀感受

基本上馬公市可由兩種方式進入，一為海路一為陸路，另一種由空的方式因航線的關係無法看到馬公市故不予討論。

(1) 從海上進入馬公

因為馬公地勢低平，無特別高起的地形，故由海上進入的過程中首先映入眼簾的乃是馬公市一些較高的地標物，如伸入海中的金龍頭自然景觀，人造的寶華大飯店建築，停滿漁港的漁船及工業產物的大煙囪及石油槽等形成了馬公的第一印象（圖8-1-10）。



圖8-1-10 馬公市海上意象

7

(2) 從陸路進入馬公

就陸路而言，無論由馬公機場而來的遊客，或是其它鄉鎮的民眾大多由東北方新生路或中華路進入馬公市中心。在行進的過程中，景觀的感受並非如海路來得明顯而強烈。

基本而言，陸路系統並無一些明確的景觀意象告知外來者已經到了馬公。

2. 市區內行進中的景觀感受

馬公市基本是透過新、舊的建築及街道系統的混合而呈現出豐富的景觀面貌，如自然的、人文的、產業的、觀光的、工業的等等。行走於馬公市街常可見一排排各出奇招的招牌及遮棚、新舊建築的街道風貌、廟宇與計畫道路的尷尬處境、風味特殊的漁港風貌、偶爾可見海水的街道端點及不時供觀光客定位的地標物如煙囪、廟宇屋脊、高樓等景觀感受（圖8-1-11）。

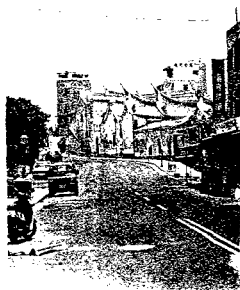


圖8-1-11 馬公市陸路景觀感受

（二）靜態的景觀分析

馬公因著其豐富的自然資源、歷史人文資源、觀光資源等而累積了許多景觀資產。以下分別就自然與人文景觀描述馬公景觀的全貌。

1．自然景觀方面

（1）豐富的自然海岸景觀

馬公市西部海岸由北之觀音亭海域而南至金龍頭古堡，此一帶乃為自然海岸景觀。有蜿蜒的觀音亭海水浴場沙灘景觀，亦有金龍頭古堡附近之岩岸自然景觀。基本上馬公市西部沿岸的景觀屬自然風貌，且變化豐富，有別於第一、二、三漁港之人工的景色。

2．人文景觀方面

（1）馬公舊城遺址

昔日馬公舊城牆及城門隨著歲月的累積及都市的發展如今只剩下順承門及新復路附近的一段城牆。現今的城牆雖已成為旁邊軍區的圍牆，但每逢夕陽西斜時，照射在順承門及爬滿樹木的舊城牆上，倍增盎然古意，令人發思古之幽情（圖8-1-12）。



圖8-1-12 馬公舊城遺跡（順承門）

（2）面海的廟宇

澎湖原本靠海為生，傳統宗教對當地居民更加形重要，其所帶來的影響即為廟宇林立、香火鼎盛，且因為信徒的心理因素而導致幾乎所有廟宇面海以求佑庇。古廟林立且座向單一為澎湖馬公的特殊景觀風貌（圖8-1-13）。



圖8-1-13 馬公面海廟宇（天后宮）

7

第二節 指認馬公地域性城鎮風貌特色

一、自然地理形勢及生態系統

(一) 海、島嶼與人為環境的結合

馬公是一個美麗的台地，像半島般地伸入海洋之中，水與島嶼的結合現表在三個層次上：

1．第一層次的大海

站在馬公西側的海岸邊向外望去，可體驗海天相連無限廣闊的空間感，同時也可望見對岸西嶼的全島風貌，感受海島的地理景觀。

2．第二層次的外港

主要是指金龍頭與測天島之間所形成外港，船行駛到這範圍很容易感受到「外港」的存在，同時可由金龍頭的地貌特徵感受到即將到達馬公的到達感。

3．第三層次的漁港

主要是指中正路口工作碼頭及第一、二、三漁港。這範圍內的水面呈現高度的人文感，並呈現較封閉且安全感的水域尺度及活動（圖8-2-1）。

就上述三層次的空間特徵充份流露出馬公地景上的二面性特徵，一面是西側的自然海岸線及澎湃遼闊的大海景象；另一面東側是繞過外港進入馬公內港碼頭的人為水岸線。



圖8-2-1 馬公漁港景象

7

(二) 自然海灣的貝殼類生態體系

沿馬公西側金龍頭砂岸一帶擁有豐富的自然生長的

貝殼類生物。常常在退潮時與岩石一起曝露出水面形成一片自然岩岸景觀，市民常常三五成群地來到此地挖拾到市場販賣或挖回家煮，成為馬公本地的沿海特產之一。

二、藉由人地關係呈現的人文地景——海港城意象

（一）由海路趨近馬公的海港城經驗

海上作業的漁船及往東各離島之間的交通船或是往返台澎間的客貨輪，都必須從金龍頭與測天島之間的水域進入馬公。由於馬公地勢低平，無特別高起的起形，因此進入內港之，前就能從馬公市街比較高的建物及發電廠煙囪感受海上城市的景象，馬公內港首先映入眼前的是連續的人工碼頭，靠岸停泊的漁船及臨水岸建築物，表達馬公以漁業為主的生活方式（圖8-2-2）。



圖8-2-2 馬公市海上意象

7

（二）臨水生活的地景變化

昔日馬公是個城，因此從目前還留下來面水的城門及城牆可感受昔日防衛上及商務上的生活特徵。而自城牆拆掉，打開了市街而直接面臨水岸的生活特色，另外漁港臨接市街，使漁船可以直接靠岸將漁獲帶到市街叫賣，充份表現以海維生的港都生命力。未來親水活動碼頭的計劃將更能表達市民與水親近的生活特徵。

（三）中央街歷史風貌

中央里之中央街一帶及舊城門、城牆的歷史風貌呈現出馬公築城牆而居的豐富市街空間變化及臨海生活的防禦個性而有別於其他城市。水仙宮前廣場是昔日商人上岸入城的門戶說明了台廈間商人商務往來的生活風貌（圖8-2-3）。



圖8-2-3 馬公中央街風貌



圖8-2-4 馬公天后宮的山牆及天空線

（四）天后宮的山牆及天空線

當夕陽西照之時，從中山路沿著民族路往北走，可見到一連串漸漸升起的山牆及揚向天空的屋脊在斜陽中閃爍，這就是澎湖的一級古蹟—天后宮。在廟宇眾多的澎湖，天后宮是最受重視的廟宇之一。因著造型優美的天后宮再配合鄰近的中央街歷史街區充分說明了馬公歷史的特殊景觀（見圖8-2-4）。

三、實質空間形式

（一）T形幹軸

由舊城內頂端的民生路及貫穿區內沿坡而下的中正路所形的丁字結構，則是一般外來遊客對馬公的第一參考印象。民生路東段因接近目前馬公之鬧區及第二漁港，除為當地居民之主要消費地帶外，亦是海產集中之處，由機場搭乘公車進入馬公亦是在此下車；而中正路沿街則多為服務觀光旅遊之相關商業及服務業，故藉由活動的屬性可以看出此丁個字結構在整體空間架構上之重要性。

（二）連續的水岸

馬公的水域，是城市發展的邊界。由於身處半島，三面環海，水域的重要性除了滿足日常生計產業的需要

之外，同時也是城市生活的一部份。不同特性的水岸容納了不同的活動，如：

- 1．西岸臨壯闊的大洋，形成連綿的自然地景，提供了接近自然與生命力的場所。
- 2．東岸接平靜的人工海灣，容納了無數的漁業活動，造成熟絡的生活場景。從港岸邊向大海延伸出如數隻手指般的碼頭，把人的活動帶至海灣之中。碼頭兩側所集結的大小漁船更是說明馬公海港本質的最佳寫照。

這種開放空間的多樣性面貌，形成了主要的視覺焦點，成為認識馬公的重要印象。

（三）水路、陸路的入口

從T形幹軸的底端（中正路臨水岸口）呈現自水路進入馬公的門戶意象。而陸路提供自公路望向海岸的視野，感受馬公的「到達感」。

（四）有層次的東西向邊界

不同層次的生活領域邊界形成了三個層次的東西向邊界，如：

- 1．以民生路為邊界的舊城生活領域圈。
- 2．以明遠路為邊界的市政中心領域圈。
- 3．以陽明路為邊界的居住生活區。

（五）環狀道路是舊城牆遺址

由舊城牆所在的新復路及城牆拆除原址上的道路（現民生路、民福路、中山路）所構的「環」圍繞著舊市區，區內有市內主要的商業及由數個重要廟宇組成的活動網路，因而使得這個「環」為指認舊城區的重要參考。

（六）兩種不同的生活路徑之重疊

- 1．以車為主的幾何形生活服務路徑，表達生活服務的車、貨流通系統及維生系統，可由其幾何性路街方向性及路徑功能指認。
- 2．以人為主的有機形生活活動路徑，表達時間感、歷史意義、生活記憶、信仰及社區感的街坊鄰居生活接觸，可由其幾合性街巷空間及生活場所功能指認。

（七）建築物或構造物

建築物及人為構造物反映了中心與地區的特徵，並提供人們參考取向的指標點。

- 1．具有高度視覺支配性的物體，如馬公市發電廠的煙囪或位於重要路口的高層旅館，皆是在馬公市此一

與海天合諧的城市地景中，特別容易成為視覺焦點而轉化為地標的物體。此外，如散佈在舊城區中的各種廟宇，不但在建築外型上有絕對的支配性，往往也是人文活動發生的焦點，而成為認識市區的參考點。如北辰宮廟埕上的小夜市、天后宮的廟埕與屋脊在民族路上的視覺關係．．．等（圖8-2-4）。



圖8-2-5 馬公觀光港口

7

- 2．本身具有特殊意義的物體，在視覺上並不一定起眼，但因某些歷史及文化上的因素，賦予其特定的意義而成為可被記憶或體驗的對象，如至今仍保留在市區西側的舊澎湖城牆，及西南隅的順承門，不但標示出早期聚落發展的範圍，也反映出當時先民生活艱辛的一面，也構成城市形貌重要的一部份。
- 3．一些透過經驗或長期接觸而聞名的地點，如老街區的萬軍井等，是只有經過親身的活動或日常生活體驗，才能形成對該地點的認同，是「心靈的內部地景」中具有領域關懷的焦點。

四、地域之人文風貌

（一）觀光與工作的港口

馬公是個漁港，因此港岸所呈現的空間形式特色及活動成為馬公港的特色。由於馬公港以漁業服務為主，許多沿碼頭而建的製冰廠及其一個個運送冰塊的小塔及輸送帶，以及其他服務船務的商號成為馬公與其他漁港不同的空間特色。而漁市場與上述空間結合為一整體，使馬公港可以感受生產與消費的忙錄景象（圖8-2-5）。

馬公不祇是漁船停泊，也服務離島交通船及來自台灣客輪，因此整個馬公港呈現的是觀光客觀遊覽與當地

人工作謀生的整體特殊風貌（圖8-2-6）。



圖8-2-5 馬公觀光港口

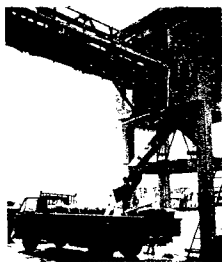


圖8-2-6 馬公工作港口

（二）人行道上搭建的招牌遮棚

馬公的街道在都市計畫上並未指定騎樓線，然而由於烈日強風的影響，形成馬公的南北向街道的人行道上大多出現違建的招牌遮棚，形成本地的特色。由於遮棚與招牌合一設計及其小尺度的建築形式，配合不同寬度的人行道，有豐富的變化。另外在東西向街道則因為有陰影及風影響較小，故多不見遮棚且多見植栽綠樹，此景象是馬公特殊的地域人文風貌（見圖8-2-7）。



圖8-2-7 馬公人行道上招牌遮棚

（三）步調輕鬆的交通方式

澎湖島在交通的景觀上還有另外一個特色，即是汽車很少。一般居民往往以機車、腳踏車代步。因為少有汽車橫衝直撞的危險及排放廢氣的污染，更使得馬公在市容上增添了舒適及清新為一般台灣城市所罕見的。在市街的短距離活動中，往往也因為少有汽車之威脅及大馬路之阻絕，使得步行成為更怡人的活動方式，街道及兩側商店活動也因密集的步行活動而顯得更為熱絡而可親。

（四）蒙面罩工作的婦女

澎湖的氣候乾燥，日照充足且冬季有強風，出外工作的婦女常以花布巾及斗笠蒙著頭面，以禦強烈之氣候

。這種情景在一般市區中可能較為少見，然而在港邊，蒙面的婦女三兩成群圍著織補漁網，從事漁事或道路上騎機車而過，都是本地常見的景象（圖8-2-8）。



圖8-2-8 馬公蒙面工作婦女 7

六、非日常性之活動事件

（一）媽祖出海巡境

天后宮每年在媽祖誕辰所舉辦的傳統乞龜許願祈福習俗及媽祖出海活動，對澎湖各界所有信仰媽祖的徒而言，是一年一度的大事。以天后宮的四百週年慶活動為例，媽祖搭船出巡就組織了漁船一百艘，以恭迎天后繞境澎湖，場面壯闊，全台第一。

（二）觀世音菩薩空中出巡

由觀音亭的觀世音菩薩出動，搭小飛機沿各島出巡，有時出巡活動還到台灣本島，各地善男信女持香膜拜，成為特殊景象。

上述的民俗活動，就是遷就澎湖的特殊地形，神明無法坐著轎出巡，必須搭船或搭飛機出巡，形成特殊的人文宗教活動。

第三節 馬公市都市設計構想

本節都市設計構想的擬定基於前一節對都市空間品質及地方特色的指認，進一步研析未來整體發展的問題及潛力以擬定未來發展的都市設計構想。

一、問題與潛力

基於前述章節的基本分析與馬公地方特色的指認，以下將提出馬公發展上的問題與潛力（圖8-3-1）。

（一）問題

1．就阻礙馬公自然地景特色之呈現而言

- （1）金龍頭及觀音亭一帶軍事用地設施破壞原有自然地景資源。
- （2）公墓區破壞海岸線地景特色。
- （3）沿海景觀缺乏連續性路徑及景觀點。
- （4）在市區街道上體驗不出自然地景觀點。
- （5）自然地景及水域缺乏路徑上之可及性。
- （6）缺乏可供利用的親水設施與環境。
- （7）軍事建築及設施與金龍頭、觀音亭一帶自然地景不協調。
- （8）第一漁港石油槽破壞漁港港口景觀。

2．就阻礙馬公歷史人文風貌特色之呈現而言

- （1）中央里保存街區新舊建築不協調。
- （2）保存區內建築物的違建及傾倒降低整體特色。
- （3）街道拓寬破壞歷史風貌生活路徑的連續。
- （4）天后宮、施公祠、萬軍井及水仙宮一帶缺乏整體性歷史街區特色。

3．就阻礙馬公區域特色之呈現而言

- （1）缺乏陸路進入馬公的區域意象。
- （2）缺乏海路進入馬公的門戶意象。
- （3）未來港務大樓破壞中正路口馬頭空間意象。
- （4）碼頭臨水街區缺乏臨水之整體都市風貌。
- （5）中央里保存區逐漸喪失歷史街區意象。
- （6）商業街區、歷史保存區、碼頭臨水街區及居住街區之間缺乏具特色及方向性的連接路徑。

系統。

(7) 電廠阻絕市中心與港灣區間之關係。

(8) 「東甲宮」「西甲宮」「南甲宮」區域感的喪失。

(9) 產業沒落的區域其原有風貌逐漸衰頹。

(10) 建築物缺乏地方特色。

(11) 個性商店、電現店及色情行業充斥各地区而降低區域品質。

4 · 就阻礙馬公街道特色之呈現而言

(1) 街道系統缺乏方向性。

(2) 居住性街道與觀光性街道特性不分。

(3) 街道景觀雜亂不協調。

(4) 街道傢俱不能有效發揮功能。

(5) 缺乏植栽系統及維護。

(6) 垃圾隨地堆放破壞街道景觀及功能。

(7) 路邊停車雜亂破壞街道功能。

(8) 人行步道品質不佳，影響行人活動品質。

5 · 就阻礙馬公之地域之人文風貌呈現而言。

(1) 漁市場及漁港設施環境品質不佳。

(2) 有廣告招牌的違建遮棚未能有效強化街區特色。

(3) 碼頭臨水街面及港灣缺乏親水活動。

(4) 各個碼頭使用功能缺乏個性。

(5) 缺乏真正澎湖風味小吃店的設置推廣。

(6) 馬公產業發展缺乏馬公的特色及形象。

6 · 就阻礙馬公日常及非日常性活動特色之呈現而言

(1) 宗教節慶活動未能配合空間之規劃。

(2) 缺乏全年性之觀光遊憩選擇。

(二) 潛力

1 · 就展現馬公自然地景特色而言

(1) 金龍頭古堡可發展為古蹟自然公園。

(2) 軍事用地的遷移可塑造豐富而連續的自然海岸景觀。

(3) 觀音亭海灘可塑造為多樣的海域活動區。

(4) 水產學校配合地景可提供水產相關的知性活動。

(5) 公墓可配合自然地景成為先民紀念公園。

(6) 民生路中山路可塑造自然地景的視覺走廊。

(7) 澎防部的遷移可增加由市區通往西側自然地景區域的路徑。

- 2 · 就展現馬公歷史人文風貌特色而言。
 - (1) 保存區的歷史性街道及建築風貌的再現。
 - (2) 古城牆及城內遺跡的風貌再現。
 - (3) 歷史性生活巷道及路徑的串聯。
 - (4) 整體性歷史街區風貌的再現。
- 3 · 就展現馬公區域特色而言。
 - (1) 陸路進入馬公的到達感區域特色。
 - (2) 馬公港的入口意象塑造。
 - (3) 現港務大樓及其後軍方用地可配合建築成為新港務大樓前入口廣場
 - (4) 啓明市場改建可發展鄰里性公共空間提供多樣活動及增加親水活動機會
 - (5) 碼頭臨水散步道及豐富的水岸活動塑造。
 - (6) 利用沿臨水散步道邊的公有地或街巷改變為公共開放空間結合水岸活動。
 - (7) 第一、第二漁港豐富的人文景觀可利用作業的交換時間發展觀光夜市區。
 - (8) 中央里歷史街區的意象塑造。
 - (9) 電廠遷建後可發展為多樣活動區，聯結市中心及海港。
 - (1 0) 「東甲宮」「南甲宮」「北甲宮」的區域感的再現。
 - (1 1) 反應氣候、地景特色的建築形式。
 - (1 2) 保持市中心尺度的整體都市風貌。
- 4 · 就展現馬公街道特色而言。
 - (1) 安排適當設計的街道傢俱以塑造不同街道特色。
 - (2) 廣告招牌及遮棚可以塑造馬公主要觀光街道特色。
 - (3) 植栽系統豐富街道品質及特色。
 - (4) 利用公有地建立具綠意的活動節點。
- 5 · 就展現馬公地域之人文風貌而言
 - (1) 製冰廠及其設施可再利用塑造漁港的風貌。
 - (2) 碼頭臨水街道的親水設施可產生豐富活動。
 - (3) 各具工作、遊憩、產業經營特色的碼頭活動景象。
 - (4) 澎湖風味小吃的推廣及研究塑造特有風味。
 - (5) 馬公整體形象的包裝計畫。
- 6 · 就展現馬公日常及非日常性活動特色而言
 - (1) 利用風季的地景特色提供全年性觀光資源。

- (2) 利用地方文化活動、宗教節慶活動提供豐富的觀光資源。
- (3) 利用交通轉運設施增加達到各離島的觀光潛力。

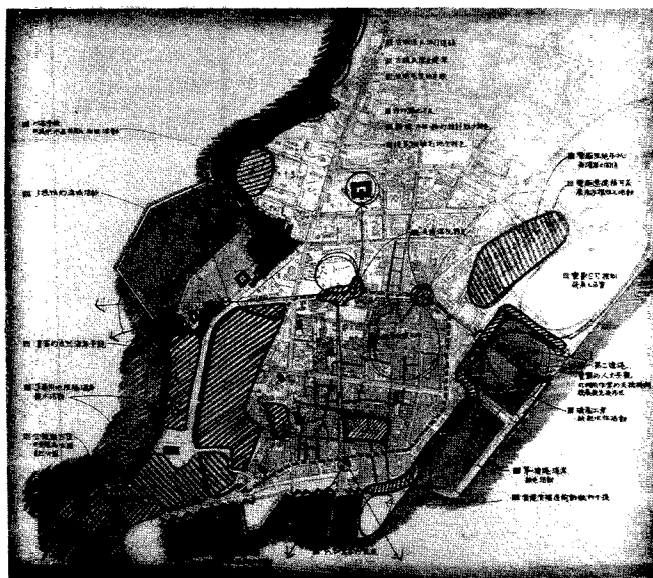


圖8-3-1 馬公問題與潛力圖

二、發展構想

透過馬公地方特色及未來發展的問題、潛力之指認，可以描述馬公未來發展構想，傳達馬公意象。要達到構想有一些必須及早進行的規劃方向也一併提出，做為發展策略的基礎。

以下將從整體「馬公」的經驗來描述「馬公」意象，做為發展構想的基礎（圖8-3-6）。

（一）「馬公」的意象

1．水陸形勢的經驗—人為與自然結合的方式（圖8-3-2）

（1）自然地理形勢

體驗・自然澎湃的汪洋，一望無際的大海。

- ・陽光、海風、海勢的整體經驗。
- ・水岸是自然的形勢。
- ・建築物散落在自然形勢之中成為其中一元素。
- ・人造環境以點與自然接觸，如金龍頭、水產學校山崗。
- ・活動集中的點聚集，如觀音亭、活動中心水域。

（2）人工海岸線

體驗・被人文活動包圍，水面及邊緣完全被控制。

- ・水面形狀為幾何形，水邊像人工的線條。
- ・伸向水域的手指狀碼頭。
- ・夜間燈火環抱水岸，水波晶瑩，船燈緩慢移動。

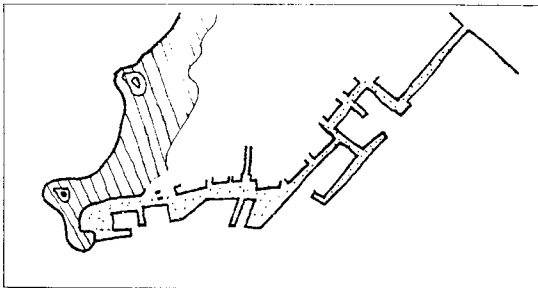


圖8-3-2 馬公水陸形勢

2 · 可體驗的基本空間架構 (圖8-3-3)

(1) T形的幹軸

體驗 · 地形由市中心往水岸降低的變化。

- T形街道底端的明顯視覺端景。

- 視線直接與水接觸。

(2) 連續的水岸

體驗 · 不同而連續的親水活動。

- 連續的不同型式之開放空間。

(3) 水路的入口

體驗 · 水路進入馬公的內戶意象。

- T形的幹軸／中正路主軸的觀光特產活動

(4) 陸路的入口

體驗 · 自公路望向海港的景觀。

(5) 有層次的東西向邊界

體驗 · 以民生路為邊界的舊城生活領域圈。

- 以明遠路為邊界的市政中心領域圈。

- 以陽明路為邊界的居住生活區。

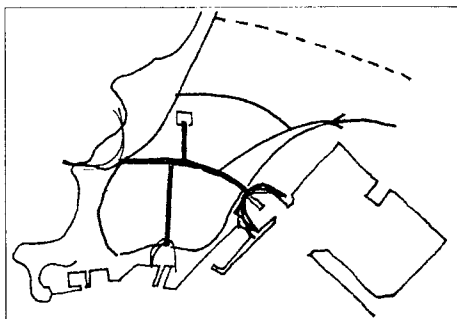


圖8-3-3 馬公可體驗的基本空間架構

45

3 · 主要地點 (Major places) 的經營 (圖8-3-4)

(1) 海港門戶

體驗 · 「到達」「馬公」的門戶意象。

- 高度人文文化的港都意象。

(2) 人文漁港

體驗 · 真實的、活生生的漁市作業氣氛。

- 沿岸的漁船及修護作業的活動景觀。

- 漁港的生命力。

(3) 生活海水浴場

體驗 · 多樣豐富的水上活動。

- 馬公男女老少共同的活動場所。

(4) 市政中心

體驗・莊嚴、有效率的市政中心。

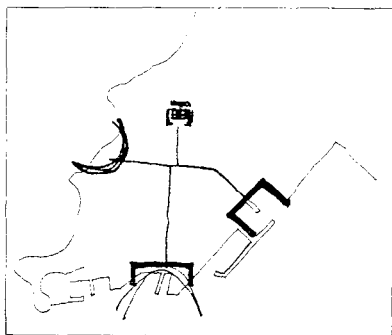


圖8-3-4 馬公主要地點的經營

45

・兩種不同的生活路徑之重疊

(1) 以車爲主的幾何形生活服務路徑。

體驗・表達生活服務的車、貨流通系統及維生系統。

- ・以其幾何形的方向性及路徑功能。

(2) 以人爲主的有機形生活活動路徑指認。

體驗・表達時間感、歷史意義、生活記憶、信仰及社區感的街坊鄰居生活接觸。

- ・以其連接的節點（如天后宮廣場、四眼井、北辰宮廣場、城隍廟廣場．．等）指認。

・連接老城與水岸（圖8-3-5）

(1) 從老城邊界通向水岸碼頭의 通道

體驗・從海產街通往漁市碼頭的路徑。

- ・從建國市場生活區街道通往第一漁港水岸的路徑。

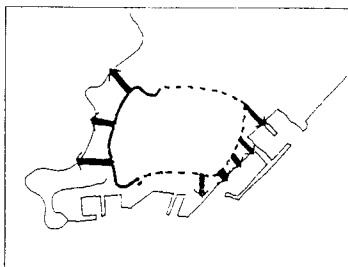
- ・從啓明市場生活區街道通往商業工作碼頭水岸的路徑。

- ・從天后宮、中央里歷史區街道通往交通、遊艇碼頭水岸的路徑。

(2) 從老城邊界通往自然海岸的通道

體驗・從舊城牆通過大尺度自然公園往觀音亭自然海岸的路徑。

- ・從舊城門通過樹村山崗往金龍頭的海岸路徑。



45

圖8-3-5 馬公連接老城與水岸之通道

6 · 各具特色的地區

(1) 以觀光資源為中心的特區

體驗 · 歷史人文風貌的中央里街區。

- 漁港海產批發市場的作業活動區。
- 水上遊憩活動的遊艇港碼頭區及海水浴場。
- 歷史人文與自然結合的金龍頭史蹟公園。

(2) 以廟宇為地理中心的生活社區

體驗 · 以天后宮為中心的中央里生活街區。

- 以北極殿為中心的「東甲」生活街區。
- 以城隍廟為中心的主要商業街區。
- 以北辰宮為中心的「北甲」生活街區。

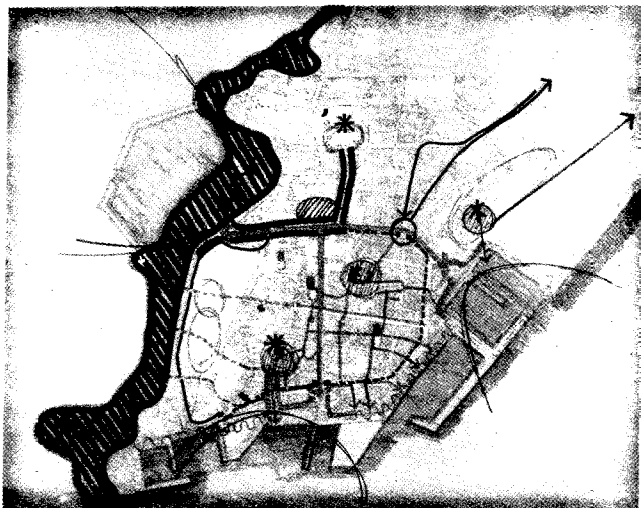


圖8-3-6 馬公初步構想圖

45

（二）實質的空間營造

1．連續的沿海自然景觀公園及水域（圖8-3-7）

（1）空間意象

A. 自然古蹟公園

- 金龍頭古堡砲台景觀。
- 眺望海口的自然山崗地景。
- 連結構內陸城牆、城門遺址的山崗地景。

B. 貝類生態海岸及自然公園

- 漲潮退潮不同生物生態景觀及貝類採集活動經驗。
- 連接內地山坡的自然景觀公園。

C. 觀音亭海上活動中心

- 內港意象的自然海水浴場活動景觀。
- 水上活動與觀音亭公園及老人茶亭、救國團活動中心相連，體驗不同的多樣活動。

D. 大灣海灘渡假中心。

- 體驗開闊富變化的海岸景觀。
- 突顯海灣地形特色的渡假中心建築形式，集結全年性的觀光渡假活動。
- 開闊海岸連接北端先民紀念公園及南端水產生態區及觀音亭海上活動中心，形成連續性帶狀休閒自然公園。以散步道及節奏性活動據點串聯。

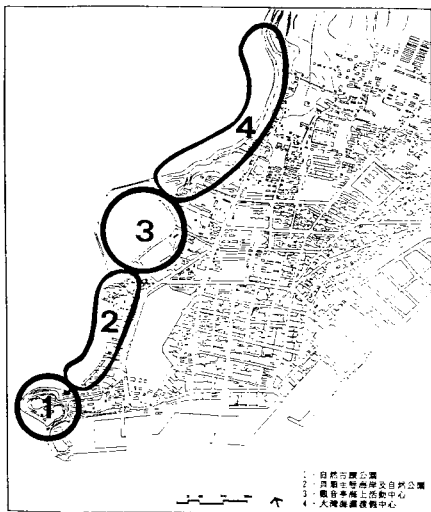


圖8-3-7 馬公連續的沿海自然景觀公園及水域

(2) 配合計畫

A. 金龍頭古堡維護及自然景觀保育規劃

規劃金龍頭古堡地區自然及人文景觀及都市設計控制發展品質規範，強化自然地景特色及史蹟的遊憩功能及環境品質。

B. 金龍頭岩石水岸自然生態的保育計畫

訂定都市設計管制規範及土地使用計畫，規劃遊憩休閒路徑及貝類生態的保育方式，使適合適當的採集活動及休閒遊憩活動。

C. 觀音亭海上活動中心土地利用及活動規劃

發展代表馬公天然游泳池及海上運動的活動設施計畫及岸上土地開發強度的管制與都市設計原則控制環境品質。

D. 大灣渡假遊憩區土地利用規劃

探討強化開闊海灣特色的遊憩區規劃及連接帶狀自然休閒公園的路徑連接系統。

2. 多樣活動的碼頭生活區（圖8-3-8）

(1) 空間意象

A. 金龍頭休憩娛樂碼頭

- 水上休閒活動及馬公內外港相連，體驗不同尺度的水域經驗。
- 連接陸地舊城牆、城門遺跡的史蹟公園，提供豐富的自然及人文地景景觀。

B. 中正路口交通碼頭

- 到達馬公的門戶意象，及豐富的導遊訊息中心。
- 貨船進出，工作忙碌碼頭生活。
- 開闊的港口景觀。

C. 港濱生活散步道

- 塑造第一漁港附近港濱臨水散步道及與日常活動相依的水岸活動及特有氣氛。
- 沿碼頭住宅面對水岸，以屋頂形式建築立面表達豐富的港濱生活意象。
- 夜間燈火環抱水岸，水波晶瑩，船燈緩慢移動，體驗夜港情調。

D. 漁市場人文活動特區

- 漁市場海產批發發展市場的作業活動是極為生動的人文景觀，視覺及嗅覺的體會都很深刻。
- 感受真實的漁市作業氣氛。
- 沿岸的漁船修護作業是具特色的活動景觀。
- 新鮮海產街與夜市是遊客及市民活動的焦點，可以購買海產品嚐美食。
- 漁港的生命力表達馬公產業特色。

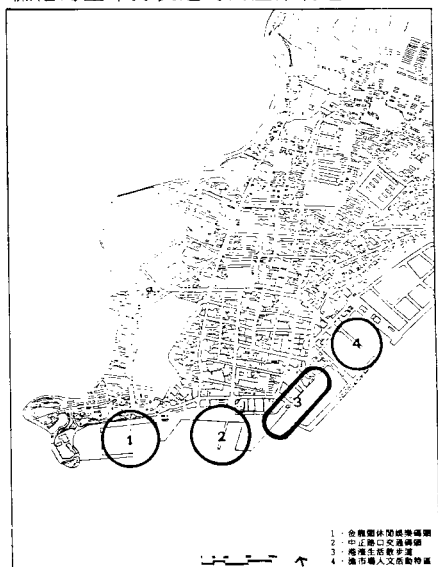


圖8-3-8 馬公多種活動的碼頭生活區

45

(2) 配合計畫

A. 金龍頭交通娛樂船碼頭規劃

新港興建後，改變軍港的使用情形，以都市設計準則控制人文地景品質及發展密度，並確保內陸史蹟公園、自然山崗與碼頭之間具節奏性的連接路徑品質。

B. 現有港務大樓遷建規劃

- 新港務大樓興建完成後，原址基地可配合其後方日據時期海關大樓之保存整體規劃港邊廣場，整合馬公的門戶意象塑造。

C. 港濱住宅形式及臨水散步道連接系統之規

劃

規劃港濱住宅區特有的地位及住屋形式，表達獨特馬公港濱建築意象。

- 規劃臨水散步道如何與城市內街道連接提供可及性，並規劃散步人行設施，都市設計準則規範散步道人車交通原則及連接系統原則。

D. 漁市場地區觀光潛力開發計畫

- 發展代表馬公漁港風貌的漁市作業及漁船修護的觀光資源。
- 建國市場改建規劃，配合漁市場地區特色塑造具特色的公共活動據點，並可連接第一漁港的水岸親水活動。

3 · 歷史性生活街區及古城尋幽（圖8-3-9）

（1）空間意象

A. 中央里歷史性街道保存的人文景觀

- 感受早期先民墾拓的生活環境遺跡及富傳統風貌的生活巷道。
- 富節奏性的活動路徑串聯天后宮、水仙宮、施公祠、萬軍井及四眼井等歷史古蹟。
- 感受先民由海陸進入馬公的門戶意象及歷史街區整體意象的展現。

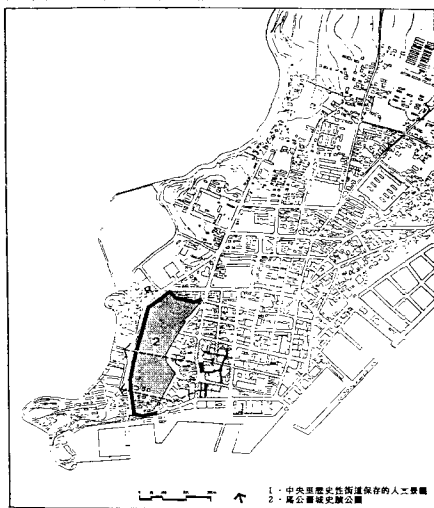


圖8-3-9 馬公歷史性生活街區及古城

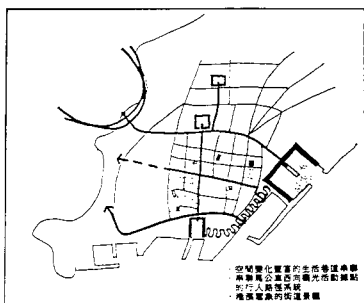
B. 馬公舊城史蹟公園

- 感受馬公早期築城而居的海港城堡經驗。
- 澎防部軍區設施地道提供串聯中央里歷史街區生活路徑與舊城遺跡到臨海自然景觀公園的不同經驗路徑。

(2) 配合計畫

A. 中央里保存區規劃

- 規劃保存區具住宅形態特色及訂定住屋改建方式。
- 訂定具歷史風貌的街道空間及公共開放空間的塑造規範。
- 都市設計管制街道設施設置及街面建築立面及造形的整體性及其傳統歷史風貌品質。
- 促進街區住民自發經營住家生活環境，並訂定執行方針。



45

圖8-3-10 馬公連接各種活動據點的生活路徑

I · 連接各種活動據點的生活路徑 (圖8-3-10)

(1) 空間意象

A. 空間變化豐富的生活巷道串聯。

- 感受生活小巷道連接日常生活據點的特殊氣氛。
- 感受馬公氣候影響下的生活小巷道生活空間趣味。

B. 串聯馬公東西向觀光活動據點的行人連接系統

- 強烈方向感的街道景觀，提供視覺及步行的可及性，引導到達觀光活動據點。

- 澎湖醫院的遷建與建國市場、啓明市場的改建有助於市區生活路徑的串聯。

C. 港濱意象的街道景觀

- 走在市區主要道路上（如中正路）能體驗水都的視覺景觀可及性。

（2）配合之計畫

A. 連結各活動據點的生活巷道規劃

- 規劃利用生活巷道特色，塑造具視覺潛力的路徑，連接各重要活動據點，如廟宇及其廣場、夜市、市場及漁市場。

B. 市區街道方向感的重建計畫

- 規劃利用各具不同特性的街道塑造方向感及氣氛，提高馬公街道氣氛。
- 探討街道空間如何重新規劃塑造使具有層級性。

C. 澎湖醫院的遷建計畫

- 規劃整個街廓，配合市區內生活路徑系統（如中央街），塑造可體驗的居住性生活路徑。

D. 港濱意象街道的規劃研究

- 規劃現有馬公直接通往水域的街道視覺景觀及研究如何改善街道系統，使具有水岸的視覺可及性。

5. 「馬公」的地點感

（1）空間意象

A. 馬公是進入澎湖的門戶意象

- 乘船進入馬公內港碼頭的到達感，配合水岸建築物整體形式，表達馬公門戶意象。
- 搭飛機進入「澎湖」的空中意象轉換為由陸路搭車進入「馬公」的地點感。

B. 清晰的馬公邊界區域特色

- 可辨識的馬公碼頭意象及可指認的空間元素，增加海路進入馬公的到達感。
- 可辨識的馬公東北角邊界區域地景，增加陸路進入馬公的到達感。

（2）配合計畫

A. 馬公市中心都市意象都市設計準則擬定

- 建立都市設計準則強化馬公港都的意象及空間品質。

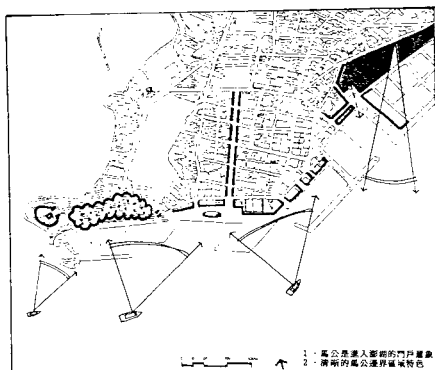


圖 8-3-11 「馬公」的地點感

45

- B. 規劃具特色的馬公邊界區域地景
 - 建立進入馬公的門戶意象，都市設計規劃範控制馬公邊界區域地景特殊可辨認的品質。
- C. 大眾運輸中心規劃及市中心交通規劃
 - 維持現有街廓尺度，控制市區交通，提昇行人活動品質，並建立有效的交通轉運設施及停車設施創造富有地方感的水陸空間體驗。

(三) 「由下而上」的組織運作系統

都市環境的經營不單靠政府規劃單位即可完成，更需透過不同社會團體及個人的參與方能規劃出合於現實需求的發展藍圖，同時發掘共同未來發展遠景。

因此，地方環境的發展與經營是必須吸收地方經驗的，透過地方大眾的參與及磋商，在滿足公共利益的前提下，為生活的鄰里社區爭取資源分配方能有效改善增進實質生活品質，並落實政府施政政策。

馬公未來發展的遠景除了前小節所述的實質空間規劃外，也包括了以下所述的「結合地方資源」推動地方環境經營行動，以營造出各具特色的馬公地方環境。

1. 由縣府提出一套都市發展的計畫執行策略，結合縣府、市鎮、觀光、軍方及救國團的力量，共同推動計畫的執行，有效地達成市政建設。
2. 政府配合社區居民的地方經營計畫，例如結合馬公地方產業特色及觀光功能的地方發展計畫。
3. 建立結合地方居民參與的公共空間經營計畫，使公共空間的環境經營及使用滿足可居性，氣候特色及市民共同利益。

三、發展課題、目標及原則

本節就馬公實質環境發展之問題、潛力及未來遠景提出欲發展具馬公地方特色的課題，並訂定發展目標，依據這些目標提出其規劃之基本原則及策略。發展課題有：（一）自然與人文資源保育、（二）地方性都市地景、（三）公共設施資源分配等三項。

■主要課題：（一）自然與人文資源保育

■發展目標：維護馬公都市生活中自然資源的價值，及歷史軌跡的顯現

- 具自然地勢及生態系統特色的區域保持低度開發
- 強化都市生活與水岸活力的關係
- 合理補充休閒及靜態之都市公園綠地
- 維護馬公之名勝古蹟
- 維護馬公具歷史軌跡的街道和建設
- 保存傳統活動的特性，強調民間活力之景觀

■規劃原則：

- 1．保留現有自然資源之風貌及環境，將其未來受開發之影響減至最小，以維護公共價值及利益
 - （1）自然景緻及功能會被人為的交通系統、停車場及建築物等的干擾而破壞。這些人為設施的設置與改善應設置於已開發的建成地區內，避免影響自然價值及功能。
 - （2）在這些自然區域內之人行活動設施如散步道及服務性建築物必須謹慎地配置與設計，避免破壞自然地理形勢及生態系統。
 - （3）自然的地區的價值會因為可見的建築物、停車及交通出現在臨近的地區而減低其價值。
- 2．維護已開發的自然區域之自然地勢及生態系統，避免減低自然的價值
 - （1）海灣的開發應在不破壞現有自然地景特色條件下進行。
 - （2）自然海岸的活動應能與都市活動連接，產生可及性，增加使用價值。
- 3．能表達馬公發展軌跡歷史感的建築立面細部，入口門面細部、牆及其他具信仰表徵的外貌裝飾均能提供視覺景觀上的愉悅及豐富性
 - （1）具有歷史風貌的建築細部能強化街巷地方特

色，並提供視覺上的多樣變化。這類建築物立面細部及質感能增進人性尺度的感受並使街道成爲一個舒適愉悅的地方。

(2) 即使是空白的牆面，若極富質感及尺度感或飾有地方風貌的裝飾或象徵，仍然富有視覺上的趣味。

4. 維護馬公市區具特色的老市街巷或具歷史意義與地方風貌的地區，包括一些有整體感的細部、尺度、比例、質感、材料、顏色及建築形式

(1) 較高或巨大的建築物若沒有尺度上的轉換就建築等於該具特色的較小尺度之區域將破壞該區域或市街原有特色。

(2) 任何新的建築立面若未能在立面上適度配合就建造在具歷史風貌的老市街或具建築細部的建築物中，將降低該街區的特色。

(3) 新造建築物若能使用具質感的材料及具人性尺度的比例將不致破壞具歷史風貌或建築細部的市街特色。

■主要課題：(二) 地方性都市地景

■發展目標：強化馬公的結構性空間形式與實質空間特徵

- 恢復海港城市意象
- 強化馬公「陸」與「水」的關係，並提供可體驗其特色的「親水性」活動空間
- 建立馬公門戶意象
- 建立市區內清晰的方向感
- 強化「中心」活動節點，補強其間的連繫「路徑」

■規劃原則：

1. 強化並保持馬公市中對水及開放空間的主要視覺景觀

(1) 視覺景觀有助於提昇馬公城市品質及市民的生活，強化及保持視覺景觀上與水及開放空間的接觸，可反應城市的水都意象

(2) 限制有礙於視覺景觀的建築物興建或構造物（如招牌）設置，並設置新的景觀視點於重要的地點。

2. 維護與增進馬公東側人工碼頭及西側自然地景水岸的生活休憩功能，並強化馬公地理形勢特色及港灣意象

(1) 未來景觀的處理、設計，應保留原有樹種植

栽生態特色，並加強植栽系統強調自然地景景觀。

- (2) 藉由大小不同尺度的造園計畫、塑造並強人不同特色的自然邊緣。
 - (3) 新建築物應尊重現有景觀，而對地區特性有礙的景觀則應予置換使其具有明晰的特性。
 - (4) 賦予人為邊緣及碼頭不同的功能與意義，塑造不同特色發展的人工地景。
3. 沿水岸的行人路徑設置不同型式與活動特色的陸地開放空間，增加「陸」與「水」的關係及公共休閒活動使用
- (1) 依據臨水街區及自然海灣沿岸不同的住家、商業或觀光性質的都市活動特徵，增闢公共開放空間於沿岸主要路徑，形成陸地市街內活動與水岸活動的良好連接，並提供親水活動潛力，以體驗「陸」與「水」關係的場所。
 - (2) 增加水與陸地的接觸面，可以增加親水活動的吸引力及活動的多樣變化。
 - (3) 指狀的人工碼頭比平直的碼頭增加更多的與水接觸面，可以強化「親水性」的活動空間的多樣特色。
4. 強化主要市街道路軸線及視覺焦點物系統，以增加市區內清晰的方向感
- (1) 可於市區內主要道路強化植栽系統，如種植特殊的樹種花卉於道路上，配合街俱系統及視覺軸線焦點的塑造形成視覺走廊，增加指認市街的方向性的功能。
 - (2) 於主要市街交叉口塑造可辨認的視覺焦點，如雕塑、建物或開放空間，增加方位指認的參考。
 - (3) 連接上述重要道路軸線及焦點，成為市街主要架構，增加市街方向感。
 - (4) 檢討土地使用管制，適當規範地區內較高建築的位置形式、量體、顏色，做為方向指標，並增加地區市街空間豐富性。
5. 強化「中心」活動節點及連接其間的生活路徑
- (1) 促進節點的活動特色，避免不當土地使用類別的引入，而降低活動節點的公共價值。
 - (2) 維護活動節點的空間形式、品質，表達特有

的空間特色。

A. 夜市、廟前廣場的週邊建築物尺度及其立面應管制，以增加空間的舒適性及公共活動的產生。

B. 車輛交通應避免影響行人活動品質，並經由交通法令嚴禁機踏車干擾活動品質。

(3) 維護現有具特色的生活小路徑，經由改善生活路徑的空間品質，連接市街主要路徑形成行人活動的路徑系統，並與主要活動節點連接。

■ 主要課題：(三) 公共設施資源與分配

■ 發展目標：強化老舊區域公共設施，維護全市公共設施資源及系統

- 強化老舊區域公共設施，維護全市公設施資源及系統
- 強化運輸系統轉運功能
- 健全都市停車系統
- 美化街道景觀
- 合理補充休閒都市公園

■ 規劃原則：

1. 發展進出市區的交通轉運系統，增加市區步行系統品質
 - (1) 於市區適當位置建立海／陸交通的轉運站，並設置進入市區內的區間巴士 (shuttle bus) 路線，連接市區各主要活動節點。
 - (2) 轉運站的位置應能表達自外進入「馬公」地點感的到達意象。
 - (3) 建立海陸的接泊轉運設施於適當位置，避免自海路進入的船隻載運大型巴士穿梭市區。
 - (4) 區間巴士的路線停靠站應與未來水上計程車停靠碼頭的位置接近，方便人們轉乘。
2. 依據街道不同特色，設置街道設施，塑造街道舒適感
 - (1) 表達馬公市區空間組織的主要街道，應選擇有特色的植栽、路燈加強其明性，並嚴格管制廣告招牌物的搭建方式。
 - (2) 市區次要的街道應選擇易於維護的植栽或花卉，路燈明度適中，交通號誌及其他相關設施應避免集中於路口。
 - (3) 住宅區街道應表達安靜舒適氣氛，提供多樣

植栽綠化，強化居住區自明性。路燈應配合行人尺度，不宜太亮。

- (4) 具歷史風貌的街區，應配合其風貌決定植栽、遮陽、路燈系統及其他地上物如消防、水電設施等。配設原則不可降低歷史風貌街區的價值。
- (5) 提供無障礙環境的行人設施於各重要活動節點及公共建築物內出入口。
- (6) 重新檢討市區招牌遮棚的設置管制規定並配合配電箱位置，使不妨礙視覺舒適性及行人安全。

3．增加市區公園綠地，滿足市民需求，美化市區景觀

- (1) 鼓勵利用公有地開發市區公園系統，提供市民日常生活活動需求。
- (2) 市區公園綠地的位置應考慮避色風及烈日的影響而降低使用率。

4．合理改善老舊地區的公共及設施系統

- (1) 建立公共設施改善時程表，適時改善老舊地區街道的基盤設施及地上公共設施，增加老街區的可居性。
- (2) 歷史保存區內老街區的公共設施改善應適時配合地區住屋改建，塑造可居環境，提高地產價值。

第九章 結論與建議

目前的都市計畫，往往無法照顧到各個城鎮特有的「生成」資源，使得台灣城鎮在都市快速發展過程中逐漸失去原有的風貌。

主要是因為在都市計畫操作過程中，未把呈現地方性特質的實質條件納入其調查資料項目中，因此，在理性的分析過程中常被忽略了。

從第三、四章的說明，可以看到呈現地方性特質的資源其品質是細緻的，而且是可以用心察覺到的。在第六、七、八章中，則嘗試以真實城鎮為案例，將這些理解放到規劃操作過程中，藉以說明其可能的方式。並在規劃程序中提出所謂「都市設計」課題原則。

總結其經驗，進一步提出以下數項建議：

一、規劃的計畫事務方面

（一）具有地方性特質都市資源之經營

以各鄉鎮行政主管委託學術單位，進行相關地方性之都市資源普查、造冊，並針對現行都市計畫破壞地方性都市資源的部份提出修正方案。

（二）在現行之區域計畫及都市計畫工作中，確定都市設計不同層級的工作內容，以整合跨行政界限的都市資源。並透過都市計畫通盤檢討修定以確定都市設計在都市計畫程序中之功能與地位。

（三）累積本土規劃及研究經驗，以提昇面對真實問題的能力。由地方政府主動提出計畫方案建立由下而上之計畫程序，以調整以往中央集權式的都市計畫決策。

二、都市實質環境研究方面

（一）跨領域的研究

成立跨領域的研究工作小組，以掌握問題的多面性。

（二）動員地方研究資源

協助整合地方的研究人力資源及研究成果，著手進行長期之累積工作。

（三）研究態度的調整

脫離既有研究所襲用的形式窠臼，建立對於規劃事務有所助益的人文取向的研究工作。

三、環境教育方面

（一）專業教育

既有環境規劃專業分化現象，在面對不斷擴大的都市實質環境問題，已呈現其困境，其癥結並不在於如何去界定專業的內容或是創造一個新的專業，可能的加強方向為：

1．環境認知

分辨「形式美學」與「空間認知」在內容上的差異，使工具本身不再成為專業教育的主要要求重點，以確定較完整的教育學習功能。

2．環境經營

藉由真實使用者的參與，加強學生計畫書擬定的能力，反省其專業宰制的問題，確立環境經營中專業的角色。

（二）社會生活教育

對於一個好環境的追求，不只是公部門的實質建設或專家學者的研究所能達到，其最終仍是要藉生活中的每個人來完成。而這是目前各層級教育中所缺少的部分，分二個方面來建議：

1．環境觀的建立

長期對於公共事務參與的限制，減低一般人對於環境惡化的反應能力，縱容公共空間被無限制的佔用與濫用。因此，現階段之環境觀的建立，三要是在環境生存權的課題上，從最根本的認識來檢查目前所有相關環境建設的負面影響，並且利用公共事務的參與提案出來。

同時透過基礎教育建立對本鄉地方的愛鄉情懷。

2．經營理念

有關生活環境的創生，不只是靠都市建設的投資，而是要靠所有社區的居民的參與，藉由社區環境的經營管理才可達到。因此，在教育過程中，除了前述環境的建立，尚可藉鄉土教材的推廣連接到每個人的生活事務中，以親身的操作，從事環境經營工作。

一、台灣各城鎮中所具有之地域性潛力的都市資源調查表

一個城鎮的風貌之所以異於其他的城鎮，主要的原因在於其特有品味的地域性生成條件。而這些生成條件則是依附在城鎮之自然資源及人文資源兩方面，凝塑這些資源才能塑造出一個具地域性風貌的城鎮。而這些潛力的發掘正是以下我們透過田野調查的方法來獲得。

在田野調查中，主要是以自然資源及人文資源為兩個主軸，自然資源方面有自然地理形式，及相關的產業活動型態。在人文資源方面有歷史沿革、人文景觀及相關的人文活動或產業型態。此外我們再補充的一點是城鎮開發中與人有密切關係的實質建設，透過實質建設的調查可以得知該城鎮之人為技術取向的資料。

在此我們要再一次強調發掘地域性之生成條件是重要的。所以以下表格之 * 號是表示最能反映此生成條件的項目，而且亦是人們能最直接感受到的地方性潛力。透過此項潛力的發掘，可以使我們更能了解我們所處的的環境，並進一步去珍惜受護它。

以下便是我們針對台灣 16 個縣市所屬之各級鄉鎮所做的田野調查表。

台北地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
鶯歌	鎮	• 鶯歌老街 • 地名源由埤內一石形似鶯哥 • 與台北大稻埕同時發展之重埔 • 原名三重埔	• 丘陵（臨大漢溪）	• 冶陶業（瓷瓶） • 煤礦	• 陶瓷業興旺	• 縱貫鐵路	
三重	市		• 平原（臨淡水河）	• 工商服務業	• 都市景觀雜亂	• 縱貫公路 • 高速公路 • 二重疏洪道	
新莊	街市	• 新莊老街 • 新莊廣福宮 • 淡水河古老河港	• 平原（臨淡水河）	• 工業、商、服務業 • 製造業		• 縱貫公路 • 二重疏洪道	
泰山	鄉		• 平原	• 工業	• 上下班時間，高速公路泰山收費站之車陣景觀	• 高速公路	
林口	鄉		• 臨台灣海峽 • 台地	• 工業 • 茶園	• 富特色之台地聚落景觀 • 高爾夫球場景觀	• 林口新市鎮開發 • 高速公路	
蘆洲	鄉	• 其地原為淡水河之沙洲，蘆葦叢生 • 開發於清雍正15年	• 平原	• 製造業	• 蔬菜栽培區	• 高速公路	
五股	鄉	• 原稱五股坑庄	• 平原 • 五股沿沼澤地	• 製造業	• 工業區通勤人潮	• 高速公路	
八里	鄉	• 廖添丁廟 • 八里古仔遺址（北部鐵器時代文化） • 八里之大盆坑文化—台灣最早之新石器文化	• 臨台灣海峽（丘陵） • 觀音山	• 農業	• 八里海水浴場	• 關渡大橋	• 候鳥過境之賞鳥活動
淡水	堡街鎮	• 淡水紅毛城 • 淡水白樓 • 淡水重建街 • 北門轎轎 • 艋舺寺會館	• 臨台灣海峽 • 丘陵 • 淡水河口	• 商、服務業	• 沙崙海水浴場 • 淡水魚丸、阿婆鐵蛋	• 觀光旅遊資源 • 淡水漁港風景 • 捷運淡水站 • 淡水新市鎮	• 淡水落日 • 淡水河岸垂釣 • 紅樹林水壘仔生態保護區
白寮	鄉	• 陳察抗日紀念碑 • 草嶺古道	• 丘陵、平原（臨海）	• 農 • 觀光服務業		• 核四廠興建 • 東北角海岸觀光旅遊（三角角）（聖薩爾瓦多城堡）	
新店	庄市		• 丘陵、平原（新店溪、景美溪） • 著名之筆架山	• 新店文山茶 • 工商業、服務業	• 茶園景觀	• 捷運新店線 • 北部第二高速公路 • 為台北通宜蘭之轉折點	• 為台北之衛星住宅都市
坪林	鄉		• 山地（與宜蘭礁溪鄉相鄰）	• 坪林包種茶	• 茶園景觀	• 北宜快速道路	
烏來	鄉	• 原為泰雅族之烏來社	• 為本縣中唯一之山地鄉 • 臨新店溪源頭	• 農業 • 觀光旅遊服務業	• 碧潭情人吊橋 • 泰雅族原住民	• 觀光旅遊資源 • 霧草水庫	• 台北自來水之水源池
永和	市	• 原名內員山	• 平原（台北盆地南部且臨新店溪）	• 工商業、服務業	• 為台北地區之主要住宅區	• 捷運線	• 為台北之衛星住宅都市
中和	市	• 圓通寺	• 平原（台北盆地南部）（臨新店溪）	• 工商業、服務業		• 捷運線	• 為台北之衛星住宅都市
土城	鄉		• 平原	• 工商業		• 土城看守所	
二峽	鎮	• 三峽民權老街 • 清水祖師廟 • 二峽橋	• 丘陵（臨大漢溪）	• 煤礦開採 • 茶葉栽培	• 清水祖師廟廟會活動	• 觀光旅遊資源 • 北部第二高速公路	• 碩士論文

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
楊林	鎮		• 丘陵、平原	• 工廠服務業 • 製造業		• 縱貫鐵路	
萬里	鎮		• 位於本縣北方（ 臨海）	• 農業 • 觀光服務業		• 東北角海岸觀光旅遊資源 • 野柳風景區	
金山	鄉		• 位於本縣北方（ 臨海） • 地處基隆火山群 之低凹處	• 煤礦開採 • 觀光服務業		• 北海岸觀光旅遊資源	
板橋	街市	• 板橋林家花園 • 原稱粉橋	• 平原（臨淡水河）	• 工商業	• 為台北縣治所在地	• 縱貫鐵路 • 捷運線	• 為台北之衛星 住宅都市
汐止	街鎮	• 淡水河潮汐級 • 汐止老街 • 原稱水返腳	• 丘陵（臨基隆河）	• 煤礦開採	• 境內有為數眾多 之原住民聚落於 此	• 縱貫鐵路公路	
深坑	鄉	• 深坑黃宅	• 丘陵、山地	• 農林業 • 礦業			
石碇	鄉	• 石碇老街	• 丘陵、山地	• 煤礦開採 • 石碇包種茶	• 獨特之放火燈節		
瑞芳	鎮	• 九份、金瓜石山 城	• 丘陵 • 著名基隆山	• 九份往昔之金礦 採集 • 現只有煤開採	• 全省獨一無二之 九份、金瓜石山 城景觀	• 北迴鐵路 • 東北角觀光旅遊線 （鼻頭角）（龍洞 岩場）	• 碩士論文
平溪	鄉		• 丘陵、山地	• 農林業		• 十分瀑布觀光區	
雙溪	鄉	• 故宮古蹟（雄鎮 神壇）碑 • 金字碑	• 丘陵、山地	• 煤礦開採		• 北迴鐵路	
三芝	鄉		臨台灣海峡	• 農業			
石門		• 名稱源由境內海 邊有一般海水浴 館而成之石門	• 臨台灣海峡 • 台灣最北端之鄉	• 農		• 東北角觀光旅遊（ 雷貴角）	

桃園地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
桃園	街市	• 桃園神社 • 桃園大廟 • 桃園文昌公園文昌閣	• 平原（境內有南崁溪）	• 商業為桃園地區之消費中心	• 早期桃園台地之腹地為主要農村特色	• 高速公路 • 縱貫公路 • 縱貫鐵路 • 虎頭山公園休閒區	203829人 • 桃園中壢雙子星計劃
中壢	市	• 中壢老街溪老街	• 平原（境內有新街溪、老街溪）	• 桃園地區之消費中心	• 境內有中原及中央兩所大學	• 中壢工業區 • 高速公路 • 縱貫公路 • 縱貫鐵路	233392人
平鎮	鄉		• 平原	• 農、工業	• 為本縣發展最為快速之鄉鎮之一		121585人
龍潭	鄉	• 聖蹟亭	• 平原、丘陵（臨大漢溪）	• 農業 • 果園 • 茶園	• 龍潭觀光果園 • 龍潭富貴寮多 • 觀光茶園	• 石門水庫 • 小人國遊樂區	69328人
楊梅	鎮	• 富岡老街	• 平原、丘陵	• 農、茶葉	• 味全埔心牧場 • 小上海小香港山後聚落	• 幼獅工業區 • 高速公路 • 縱貫公路 • 縱貫鐵路	87079人
新屋	鄉	• 袍姜古厝	• 平原（臨海）	• 農、漁、工業	• 人口呈現負成長	• 永安漁港 • 新屋工業區	45371人
觀音	鄉		• 平原（臨海）	• 農、工業	• 人口呈現負成長	• 觀音海水浴場 • 觀音工業區	44850人
龜山	鄉		• 平原、台地	• 農、工業 • 煤礦、茶葉		• 高速公路 • 縱貫公路	83701人
八德	鄉		• 平原	• 農、工商	• 為本縣發展最為快速之鄉鎮之一		111338人
大溪	堡街鎮	• 大溪日據時期之老街 • 蔣公紀念館	• 台地（臨大漢溪畔）	• 農、稻 • 煤礦 • 茶葉	• 大溪慈湖 • 大溪著名之豆干 • 佛像、神桌、傢俱店眾多	• 傢俱業發達 • 大溪中正公園	73082人
復興	鄉	• 蔣公行館	• 山地鄉	• 綠竹筍 • 茶葉加工廠 • 煤礦	• 人口呈現負成長 • 山地聚落	• 復興鄉北橫風景區 • 拉拉山神木群風景區 • 北橫公路	11808人
大園	鄉		• 沿海平原	• 農、漁業	• 乳牛、畜牧專業區 • 潛池眾多	• 竹園漁港 • 桃園中正機場	56123人
蘆竹	鄉		• 平原（臨海） • 丘陵地約佔1/3	• 農、工業 • 茶葉（綠茶、包種茶）	• 潛池眾多 • 具有廟門之形象特徵	• 桃園中正機場	51256人

新竹地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
新竹	廳街市	- 新竹舊土第 - 新竹金山寺 - 新竹城隍廟 - 新竹鐵道土第 - 拓墾早期大多為客家人 - 新竹古稱竹塹	- 新竹平原 - 離十八尖山及關東橋之山谷地形	- 新竹貢丸、米粉 - 高科技工業區 - 新竹地區之政經文化中心	- 境內科技人才薈萃 - 清華大學、交通大學、工研學院、師範學院 - 閩南人佔大多數	- 新竹科學城 - 高速公路 - 縱貫鐵路公路 - 帶狀郊區景區 - 南寮漁港	未來高鐵路之停靠站
竹北	堡 塚	拓墾早期大多為客家人	平原	- 農 - 製造業	人口外移至新竹市	縱貫鐵路	
湖口	鄉	- 拓墾早期為客家人 - 湖口老街（為南北主街和東西小街所組成）	- 台地 - 具戰略地位、價值、扼台北盆地之咽喉	農、果園	- 具地方特色之亭仔腳騎樓空間 - 具有大型之軍營	縱貫鐵路公路	
新豐	鄉	- 新豐鄉舊稱（紅毛） - 相傳是以前荷蘭人登陸之地。	沿海（臨鳳山溪）	農、漁業 - 製造業	- 保持完整之自然景觀之鄉鎮 - 每年之端午節龍舟競賽均在此舉行	縱貫鐵路公路	
新埔	堡 鎮	- 新埔之番語為（四回廊） - 清乾隆期間已開墾 - 仿寮義民廟	丘陵地	農（水梨、柑桔）	- 傳統客家聚落景觀 - 傳統寮莊組織之社會結構 - 義民節客家節慶		碩士論文：清末新埔客家傳統民宅串聯建築構成之研究（成大，張廷壽）
關西	鎮	拓墾早期大多為客家人	- 丘陵谷地 - 臨石門水庫	農、果園 - 製造業	- 六福村野生動物園 - 山坡地公園景觀 - 山坡地景觀道路		
芎林	堡 鄉	- 芎林山下之大林間 - 原稱九芎林庄	丘陵山地	農、果園			
寶山	鄉	拓墾早期大多為客家人	平原、丘陵	果園	寶山地區山坡聚落景觀	寶山水庫	
竹東	街 鎮	拓墾早期大多為客家人	平原、丘陵	- 農 - 製造業 - 製糖	五指山佛教勝地		
五峰	鄉		山地	農業、果園（梨）	- 五指山佛教勝地 - 山地聚落 - 每年原住民舉行矮人祭 - 賽夏族原住民		
橫山	鄉	拓墾早期大多為客家人	山地	農林、果園（梨）	- 具特色之內灣支線車站 - 山地聚落景觀 - 泰雅族原住民	縱貫鐵路支線	
尖石	鄉		- 山地 - 著名之尖石岩	農林、果園（梨、香菇）	- 山地聚落景觀 - 泰雅族原住民	大霸尖山國家公園之預定地	
北埔	堡 庄 鄉	- 北埔天水堂 - 拓墾早期大多為客家人 - 金廣福一般古蹟區，包括（金廣福、公館、葉宅、慈天宮）	丘陵、平原	農、果園（柑桔）	- 北埔山坡地合院 - 五指山佛教勝地 - 鄉拓特住之聚落景觀		- 碩師民間團體「金」代表清廷官方、廣土代表尊翁、福」代表晚籍 - 碩士論文
峨眉	鄉	- 拓墾早期大多為客家人 - 原稱月眉庄	- 丘陵、山地 - 有形態似獅子之獅頭山	農、果園	境內有許多古刹寺廟		

苗栗地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
苗栗	縣街市	- 賴氏節孝坊(1883) - 清乾隆已開墾 - 清乾隆年間客家人從新竹南下墾苗栗 - 苗栗文昌祠1884	位於苗栗丘陵局部之小盆地中	- 工商服務業 - 製造業	- 客家人 - 為苗栗地區之政經文化中心 - 有無數家之多客家人	- 高速公路 - 縱貫公路 - 山線縱貫鐵路	88363人
竹南	堡庄鎮	- 清乾隆已開墾 - 中海慈裕宮(媽祖廟1661) - 原名角店庄	平原(沿河)	農工業重鎮	閩南人	- 縱貫公路 - 山線縱貫鐵路	61920人
頭份	堡庄鎮		平原	農工業重鎮		- 高速公路 - 縱貫公路	76417人
三灣	鄉	客家人於道光年間入苗開墾	丘陵	- 天然氣石油出產 - 水果 - 三灣茶著名	- 客家人 - 人口外流為本縣之最重鄉鎮		6213人
南庄	鄉	客家人於乾隆年間入墾南庄	山地	- 煤礦 - 林務事業	- 賽夏族 - 人口外流嚴重		14545人
獅潭	鄉		丘陵	農林業(花生、稻米、茶葉、香水等)	- 客家人 - 人口外流嚴重		6533人
後龍	堡庄鎮	- 明永曆16年即已開墾 - 鄭崇和墓(1805)	- 平原 - 東北季風盛行(10-3月)	農、漁業	- 明顯定點式之屯田墾殖方式 - 閩南人	後龍漁港	44122人
通霄	鎮	- 海名爲(香霄埔) - 清乾隆已開墾	- 濱台灣海峽 - 東北季風盛行(10-3月)	- 香水茅之出產 - 天然氣石油出產 - 鹽礦場	- 客家人遷通霄於乾隆初年 - 閩南人	- 通霄海水浴場 - 通霄火力發電廠	42335人
苑裡	庄鎮	- 清乾隆已開墾 - 客家人於雍正年間入苗開墾	濱台灣海峽	農業(稻米、花生、大豆)			48435人
造橋	鄉		谷地平原	農業、酪農業		- 高速公路 - 山線鐵路	14423人
頭屋	鄉		丘陵	烏龍茶栽培(包種茶)	- 客家人集居 - 製茶廠	- 高速公路 - 明德水庫	12704人
公館	庄鄉		平原	- 烏龍茶栽培(包種茶) - 蠶絲 - 石油礦	- 客家人集居 - 陶瓷業生產工廠	高速公路	32736人
大湖	庄鄉	客家人集中於清同治年間入苗墾	丘陵、山地	- 香水茅油之出產 - 林務事業 - 草蓆	- 客家人集居 - 觀光果園	馬拉邦山登山區	19439人
泰安	鄉		丘陵	農業為主，但是以山坡耕地為主	- 泰雅族原住民 - 人口外流嚴重	泰安溫泉觀光區	5352人
銅鑼	庄鄉		丘陵	農業(稻米、玉米、大豆、茶葉)	客家人集居	- 山線鐵路 - 高速公路	20333人
三義	庄鄉		丘陵	- 香水茅油之出產 - 茶業	- 客家人集居 - 雕刻聞名	- 山線鐵路 - 高速公路 - 裕隆汽車廠之設立	17326人
西湖	鄉	- 清乾隆已開墾 - 原名西湖鄉	丘陵	農業	- 客家人集居 - 人口外移嚴重 - 農林集居方式		10043人
卓蘭	庄鎮		丘陵、山地	- 香水茅之出產 - 水果(葡萄、楊桃)	客家人集居		20670人

南投地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
埔里	廳街鎮	★大尾溪遺址 •原稱埔里社街	•農、稻業 •盆地	★埔里酒場（紹興酒） •農業（水田）	★歷經高山族、干埔族，早期漢民日本人有後期漢人之文化類型轉變而成為特之族風格	•水生昆蟲博物館	84202人 •地下水質優良
草屯	堡街鎮	★登瀛書院 •開闢於明鄭時期	•草屯門戶進入南投縣	•農業（水田） ★竹器編織	•草屯手工業中心	•省政府所在地中興新村	86163人
竹山	堡庄鎮	•林氏墓園 ★崇本堂 •開闢於明鄭時期 ★敦本堂	•為進入南投之門戶 •丘陵	•孟宗竹、竹筴 ★竹山紙業	★竹林田野風光	•太極峽谷風景區	63483人
集集	庄鎮	•明新書院	•丘陵	•農、林業	•竹林、檳榔景觀觀賞特	★集集鐵路古線	73965人
名間	鄉	•永濟義渡碑	•為進入南投縣之門戶 •丘陵	•農業、果園、茶業	•山坡地茶園景觀		41563人
鹿谷	鄉	•德通山 碑 •原名「仔寮庄」	•丘陵山地	★茶葉盛名 ★水園養殖 •竹筴	•清水溝溪魚蝦保種區 ★竹林景觀優美 ★山坡地茶園景觀	★名聞遐邇之溪頭公園 •杉林溪森林遊樂區 •溪頭神木	23070人
中寮	鄉		•丘陵	•農業果園			22137人
國姓	鄉	•華嚴山清德禪寺	•丘陵山地	•水庫養殖業 ★茶葉栽培			19851人
魚池	鄉	★明潭文武廟 •明潭玄奘廟	•山地	★阿薩姆紅茶	•明潭遺跡景觀 •日月潭山地文化村 ★九族文化村 •邵族原住民	•日月潭風景區 •日月潭之男潭水力發電廠	28465人
水里	鄉		•丘陵	•農林業 •茶園	•邵族原住民 ★境內有原住民聚落景觀	★集集鐵路支線	28400人
信義	鄉	•入通關古道	★入通關草原地形 ★玉山（東南亞第一高峰） •山地鄉	•農林業	•山地村落（布農族） •賽族原住民 •境內有原住民、山地聚落景觀	★玉山國家公園設立 •東埔原景區 •新中橫公路	17860人
仁愛	鄉	★曲冰遺址 ★壽社抗日紀念碑 ★日據時期之露社事件	•山地鄉	★清境農場之高冷蔬菜栽培區	★廬山溫泉區 ★鹿馬大賞梅路徑 •高森林場 •泰雅族原住民	★露社水庫 •中橫公路 ★玉山國家公園	15037人
南投	街市	★龍田書院 •開闢於明鄭時期	•為進入南投之門戶 •平原、丘陵	•南投酒廠（水果酒） •檳榔、雙玉仔、茶葉	★為南投之政治經濟、文化中心	★觀里瀑布水庫	91376人

台中地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
新社	鄉		• 丘陵	• 農、果園 (柑桔、葡萄) • 礦業	• 台灣傳統之合院聚落		26973人
潭子	鄉	• 潭子鎮屋山莊	• 平原、丘陵	• 農、果園 • 製造業		• 縱貫鐵路山線	58297人
大雅	鄉		• 平原	• 農、果園 • 礦業		• 高速公路	52389人
神岡	庄鄉	• 筑雲山莊 • 神岡大天鄉	• 平原	• 農、果園 • 製造業		• 高速公路 • 有全台灣最大之軍用機場 (清泉崗機場)	51082人
大肚	堡鄉	• 礦溪書院 • 康熙40年漳州人抵大肚一帶開墾古墓	• 平原白地 (臨大肚溪畔) • 景觀或野良好之大肚山	• 農、果園	• 山坡地人文景觀	• 縱貫線公路	45972人
沙鹿	庄鎮	• 永安宮 • 朝興宮	• 平原	• 農、果園	• 靜宜大學	• 中港二高交流道預定地 • 縱貫線鐵路 • 台中市港新市鎮開發計劃	67179人
龍井	鄉	• 林厝	• 臨海	• 農、果園	• 觀光果園景觀	• 中港二高交流道預定地 • 台中市港新市鎮開發計劃 • 縱貫線公路	46945人
梧棲	堡街鎮		• 臨海	• 農、漁業 • 鹽鹼農業 • 礦業	• 海岸漁業美觀景觀	• 台中港 • 台中港新市鎮開發計劃 • 縱貫線公路	41682人
清水	街鎮	• 媽祖廟 • 顯宮廟	• 臨海 (位大甲溪畔)	• 農漁業 • 礦業 • 倉庫運輸業	• 早期移民聚居之聚落	• 台中港新市鎮開發計劃 • 縱貫公路	81356人
太平	鄉		• 丘陵、山地	• 農、果園	• 野外山林產業道路景觀		114021人
霧峰	庄鄉	• 台中縣峰村家 • 霧峰宮保第、景嘉樓	• 丘陵	• 農、果、林業	• 台灣省議會 • 龍崎林家花園	• 中港二高交流道預定地	61219人
烏日	鄉	• 原稱樹	• 平原	• 農 • 礦業 • 製造業	• 大車生訓練基地 (成功嶺)	• 高速公路 • 中港二高交流道預定地 • 高速公路預定車站地	55321人
豐原	街市	• 慈濟宮	• 平原	• 工商服務業 • 製造業 • 為入山山林場木材之集散中心	• 附近地區之政經文化中心	• 縱貫鐵路山線	149506人
后里	鄉	• 康熙40年漳州人抵后里一帶開墾	• 平原、台地	• 農、果園 • 礦業	• 后里馬場 • 中部大型車營	• 高速公路 • 月眉大型遊樂區 • 縱貫鐵路山線	53193人
石岡	庄鄉	• 乾隆47年石岡全面拓墾	• 丘陵	• 農、果園	• 觀光草莓園	• 石岡水壩	15040人
東勢	街鎮	• 乾隆47年東勢全面拓墾	• 丘陵、山地	• 農、林、果園 • 礦業	• 東勢林場 • 當附近地區之鄉鎮中心	• 中橫公路	60882人
和平	鄉		• 山地	• 農林業 (茶葉栽培) • 山地產業道路	• 山坡地茶園景觀 • 山地產業道路路徑	• 太魯閣國家公園之設立 • 德基水庫	10514人
大甲	街鎮	• 鐵瀨宮 • 大甲文昌祠 • 林氏尚志坊	• 臨海	• 農果園、漁業 • 礦業	• 為附近之鄉鎮中心 • 媽祖繞境活動	• 中港二高交流道預定地 • 縱貫公路	72584人
外埔	鄉	• 康熙40年漳州人抵外埔一帶開墾	• 平原、台地	• 果園、農業 • 礦業			27348人
大安	鄉		• 臨海	• 農、果園 • 礦業	• 大安濱海遊憩區	• 大安海水浴場	20828人

彰化地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
彰化市	縣街市	- 明鄭期間便已開發 - 清雍正設縣治 - 日據時街道改正	彰化平原東北部八卦山麓	- 工業發達，正式工廠和非正式工廠 - 傳統稻作	- 消費人口往台中移動 - 本市擁有3處古蹟	- 縱貫線 - 高速公路 山、海線鐵路交會	203534人
員林	堡街鎮	興賢書院	- 八卦山麓之平原 - 彰化縣東部偏中	水果、花卉、蔬菜、畜牧業	彰化縣中南部之消費中心	- 縱貫公路 - 居住條件偏低 - 地區價格低 - 聯合鎮大都市計劃	185279人
鹿港	堡街鎮	- 全台保留最完整之古街區 - 昔為台灣之三大港	沿海城鎮	- 觀光遊息為重心 - 沿海地帶下陷	- 漁鹽業縮減景觀 - 有濃厚血親地緣關係	- 民國76年之杜邦事件 - 設立全縣性之垃圾處理場 - 積極修護本鎮古蹟建築	77000人
和美	街鎮		- 大港溪南岸 - 彰化平原之北端	- 製造業重要地區 - 洋傘、棉紡業	- 併入台中服務圈 - 家庭代工興盛	作為台中港工業區和彰濱工業區間之服務與管理中心	72500人
北斗	堡庄鎮	- 日據時期較光復初期繁榮 - 寶安宮古蹟		農、工	精緻農業地帶之制度景觀	- 縱貫線 - 開發北斗工業區	30845人
溪湖	鎮		彰化縣地理中心平原	本縣主要蔬果生產地	精緻農業	- 自來水普及率不夠 - 成立彰化省立醫院分院	49861人
田中	庄鎮		彰化平原南端，東臨八卦山南麓	農、零星工業	八卦山山坡地壠植景觀	- 縱貫鐵路 - 全縣最高之自來水普及率	46514人
二林	鎮		彰化平原西南方	農、葡萄 - 水稻零產區	- 人口外流 - 農業人口比率偏高	自來水供應約40%	59225人
線西	鄉		彰化臨海、北部	標準農業鄉鎮	- 地下水水位下降 - 沿海養殖	- 彰濱工業區 - 科學工業園區	15230人
伸港	鄉		彰化縣西北端臨海	- 農 - 洋蔥為全縣之冠	- 人口外移 - 代工廠盛行 - 海邊養殖	- 設全新工業區 - 北部濱海旅遊場所	13010人
秀水	鄉		平原平坦	- 農業、畜牧業 - 屬彰化市之服務圈內		高速公路	32000人
花壇	鄉	清乾隆末年便已墾殖	彰化平原東北部八卦山之北麓	農、洋菇 - 工業零散	購物集中台中市和彰化市	- 縱貫線 - 高速公路	
芬園	鄉	清康熙期間便有墾殖	- 八卦山東麓 - 平原60%，山坡地40%	農、地區性手工業 - 麵粉 - 機坊米粉	本區內有山坡地壠植景觀	未來之發展須配合第二高速公路	
埔鹽	鄉		彰化平原中央	本縣主要蔬菜生產地區			34592人
埔心	鄉		- 彰化平原中央 - 屬濁水溪沖積扇之一部分	農、小型工業		自來水普及率不足50%	31911人
永靖	鄉	永靖餘三館	彰化平原偏東	蔬菜、花苗之經濟作物和觀賞作物	- 人口外流 - 消費以員林為主導	- 縱貫線 - 劃定田尾花園特定區	38366人
社頭	鄉		平原、八卦山山麓西側	農、青果栽培 - 重要產業織襪業	宗教氣息濃厚，民風淳樸	縱貫鐵路	41662人

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
二水	鄉		• 彰化平原之最南端 • 濁水溪自二水附近進入平原	• 農 • 錫蘭、橄欖樹		• 縱貫線鐵路 • 鐵路支線	21,556人 * 濁水溪自二水附近進入平原
田尾	鄉		• 彰化中南區平原	• 農、花卉	• 人口兩極化嚴重	• 高速公路 * 田尾屬縣特定位區	
芳苑	鄉		• 彰化縣西南沿海	• 養蠶為全縣第一位	• 人口外溢 • 沿海地層下陷	• 發展純海水養殖示範區	43,094人 * 鹿港到曾厝分里。
大城	鄉		• 彰化縣西南端臨濁水溪出海口	• 農、漁 • 農業勞動力老化	• 人口嚴重外流		25,662人 * 鳳頭水尾。
竹塘	鄉		• 彰化平原南部臨濁水溪	• 農 • 濁水溪米聞名	• 人口嚴重外流 • 農業人口老化、斷層	• 劃定為優良農田地區	19,523人
溪洲	街鄉		• 彰化縣南部平原、濁水溪北岸	• 農 • 計劃為永久農業區	• 人口顯往外流		
福興	鄉		• 沿海城鎮	• 漁業、蔬菜 • 產業依賴港港		• 闢專業漁港	43,448人
大村	鄉		• 八卦山脈中間偏北	• 果園、稻米、蔬菜、巨峰葡萄	• 觀光果園	• 縱貫線、鐵路通過	32,176人 * 全縣中唯一未發布都市計畫之市鎮
埤頭	鄉		• 彰化平原南部 • 東北季風盛行	• 農 • 勞力密集工業		• 高速公路	43,448人

雲林地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
斗南	鎮	• 為一古老鄉街 • 原名為他里霧	• 平原	• 農業 • 製造業	• 為附近地區之政經文化中心	• 高速公路 • 縱貫線鐵路	
大埤	鄉	• 原稱大埤頭庄	• 平原	• 農業			
虎尾	街鎮	• 日據時期為一典型之工業街	• 平原（臨虎尾溪）	• 工商服務業 • 製造業			
土庫	鎮	• 為一古老鄉街	• 平原	• 一般服務業 • 農業（甘藷、甘藷、薑黃）			
義忠	鄉		• 平原	• 農業（落花生、甘藷、無子西瓜、薑黃）			
東勢	鄉	• 原名東勢厝	• 平原	• 農業（落花生、甘藷、無子西瓜、薑黃）			
臺西	鄉	• 安西府古廟 • 二條南街宮	• 沿海平原 • 近海有海豐島遙遙相望	• 漁業（蛤、蚵、紅蟳、虱目魚、文蛤、牡蠣）等海產居全台之冠	• 海岸防風林景觀 • 沿海養殖漁業景觀 • 海上整齊劃一的釣架		
崙背	鄉		• 平原（臨濁水溪）	• 農、漁業繁殖			
麥寮	鄉		• 平原（臨新虎尾溪）	• 農、漁業（落花生、甘藷、無子西瓜）		• 台塑六輕建廠用地 • 台西南側觀光區規劃案	
斗六	縣街鎮		• 平原（臨虎尾溪）	• 工商服務業 • 製造業	• 為雲林縣政經文化中心	• 縱貫線鐵路	
林內	鄉		• 丘陵、平原				
古坑	鄉	• 原稱崙古坑庄	• 丘陵、平原			• 古坑風景遊樂區	
莿桐	鄉	• 原稱莿桐街庄	• 平原（臨西螺溪）	• 農、果園	• 觀光果園景觀	• 高速公路	
西螺	街鎮	• 西螺板文書院	• 平原（臨濁水溪）	• 西螺米粉全省聞名	• 具地方特色之西螺市街老建築	• 縱貫線公路 • 西螺大橋 • 高速公路	
二崙	鄉	• 原名二崙仔庄	• 平原		• 為田野中之大集村		
北港	鎮	• 古老之老鄉街 • 古稱笨港 • 北港媽祖廟（即今日之朝天宮）	• 平原（臨北港溪）	• 農業	• 每年朝天宮之廟會活動吸引了無數的觀光客及朝拜者前來。	• 擁有全台規模最大之糖廠	
口湖	鄉		• 平原	• 農業（甘藷、無子西瓜、薑黃）			
水林	鄉	• 原稱水堀林庄	• 平原	• 農業（落花生、無子西瓜、薑黃）			
四湖	鄉	• 村南有二湖村東有二湖，以共有四湖故名	• 沿海平原（臨新虎尾溪）	• 農業（落花生、甘藷、無子西瓜、薑黃）	• 是田野中的一個大集村		
元長	鄉		• 舊南平原北端		• 是農野中的一個大集村		

嘉義地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
嘉義	縣街市	• 明萬曆年間已開墾 • 清制時為嘉義縣 • 嘉義市太僕樓	• 嘉南平原之起始點	• 工務局蔬菜製造業 • 阿里山林場之林材集散地	• 嘉義縣肉販方塊聚 • 嘉義文化路夜市 • 嘉義地區之政經文化中心	• 高速公路、縱貫鐵路、公路 • 阿里山公路	254375人
朴子	街鎮	• 配天宮	• 平原	• 農業			45428人
布袋	庄鎮		• 沿海（臨台灣海峽） • 麻豆湖？海裡為台灣基湖最近之縣份。	• 漁、鹽 • 養蠶	• 沿海養殖漁場 • 鹽田風景 • 嘉義農場	• 布袋漁港 • 阿里山客輪，布袋—為公館港 • 嘉義工業區	38630人
大林	鎮	• 初關於康熙末年，原名大港林街	• 平原	• 農業（甘蔗） • 製糖		• 縱貫鐵路、公路	37398人
東石	鄉	• 港口宮	• 東石港港灣嘉義縣僅西（臨海）	• 漁、養蠶	• 沿海養殖漁場 • 漁港風情畫	• 東石漁港	35513人
六腳	鄉		• 平原	• 農業（稻米、甘蔗）			32895人
義竹	鄉		• 平原	• 農業（稻米、甘蔗、大豆）			27060人
溪口	鄉		• 平原	• 農業		• 縱貫公路	19544人
新港	鄉	• 新港奉天宮 • 王得祿墓園 • 水仙宮	• 平原	• 農業、商	• 新港船		36998人
太保	鄉	• 牛將軍廟	• 平原	• 農業		• 水牛節暨農村文物公園計畫	27068人
鹿草	鄉		• 平原	• 農業			2096人
民雄	鄉		• 境內有關口斷層	• 農業	• 虎頭炭埤蓄水池	• 縱貫公路、鐵路 • 中正大學設立	57145人
水上	鄉	• 東北迴廊地標 • 顏思齊墓園	• 平原	• 農業	• 北迴廊通過將台灣劃分南部熱帶氣候，北部亞熱帶區	• 高速公路 • 縱貫公路、鐵路 • 嘉義機場	49062人
梅山	鄉	• 禪林寺	• 平原、丘陵地	• 著名之梅山檳榔 • 愛玉子	• 檳榔園景觀	• 台三號省道 • 龍宮瀑布風景區	24578人
番路	鄉	• 半天巖紫雲寺	• 丘陵地形（臨入掌溪）	• 農林業（龍眼、愛玉子、金針）		• 台三號省道 • 仁義潭水庫	11378人
竹崎	鄉	• 吳鳳故居墓園 • 原福竹頭崎庄	• 丘陵地形 • 為阿里山鐵路之起始點	• 農林業（竹筴、檳榔、愛玉子、金針、香菇）	• 檳榔及竹筴之坡地景觀	• 阿里山公路、鐵路 • 台三號省道	42099人
中埔	鄉	• 吳鳳廟	• 丘陵地形（臨入掌溪）	• 農林業（竹筴、檳榔）	• 山坡地竹林景觀	• 台三號省道	43125人
大埔	鄉		• 丘陵地形	• 農林業（竹筴、檳榔）	• 嘉義農場 • 山坡地竹林景觀	• 台三號省道 • 曾文水庫	3931人
吳鳳	鄉	• 阿里山樹靈塔	• 山地鄉 • 聞名全國之阿里山 • 東亞第一高峰玉山 • 全省最大之天然山崩一千人消	• 農林業（百香果、香菇、愛玉子、筍干）	• 曾文原住民族 • 曾文豐年祭（每年2月15日）	• 阿里山風景區 • 玉山國家公園 • 阿里山森林鐵路 • 新中橫公路	6098人 • 阿里山鐵路為全台灣唯一 • 最高山鐵路之一

台南地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
台南市	府州市	*文化古都 *熱戰後（熱戰區） *安平古堡（舊稱文島亞城） *原稱店仔口街	•嘉南平原南端	•工廠服務業 •製造業	*文物薈萃 *風土民情可觀	•縱貫鐵路 •高速公路、縱貫線公路	
白河	鎮	•大仙寺、碧雲寺清康熙年間 •日據時期為一大鄉鎮	•嘉南平原東側山麓（白水溪）	*蓮田為全省之冠	*關仔壠溫泉區	*白水河兩	
麻豆	鎮	•玉王廟、古厝、代天府 •原由番族麻豆社演變而成	•沿河（臨曾文溪）	*農、果業 *麻豆文旦	*麻豆文旦樹 *文旦觀光果園	•高速公路	
佳里	街鎮	•慶興宮、清雍正元年 •金濟殿、清康熙37年 •古稱寶龍社	•沿河（臨將軍溪）	*農（甘蔗）稻米	*嘉南平原獨特之蔗田風光		
新化	街鎮	•大聖宮、明萬曆 •原名大目降	•嘉南平原東南側山麓平原	*農（甘蔗）稻米	*嘉南平原獨特之蔗田風光	•虎頭埤、鹽水埤 •南部橫貫公路 •縱貫鐵路公路	
善化	庄鎮	*此地原為一古老鄉鎮 •原稱塢裡街	•沿河（臨曾文溪）	*農（甘蔗）稻米		•縱貫鐵路	
學甲	庄鎮	•慈濟宮、明永曆15年	•沿河（臨將軍溪及八掌溪）	*農（甘蔗、稻米）	*海湖和鹽場 *農曆3月11日行尊儀典		
柳營	鄉	•原名查歌營	•平原（臨急水溪）	*乳牛業	*觀光產乳區	•縱貫鐵路 •觀光牧場 •縱貫公路	
後壁	鄉		•平原（臨八爺溪）	*農（甘蔗、稻米、蔬菜栽培）	*嘉南平原獨特之蔗田風光	•縱貫鐵路 •縱貫公路	
山上	鄉	•原稱山仔頂庄	•丘陵平原 •位於曾文溪出山口南岸	*農（甘蔗、稻米）			
玉井	鄉	*原稱魚吧年庄	•位於玉井小盆地之中央（臨曾文溪上游）	*農、芒果、甘蔗	*人工植栽之芒果園	•南部橫貫公路	
楠西	鄉	•原稱茄拔庄	•位台南縣東部之丘陵間	*農（稻米、芒果）	*人工植栽之芒果園	•鹽湖潭水庫	
仁德	鄉	•原稱鹽埕庄	•平原地形	*農 •製造業		•高速公路	
歸仁	鄉	•歸園、清乾隆年間	•平原（臨二層行溪）	*農			
觀音	鄉	•山西宮、明鄭時期 •原稱歸帶廟主	•平原丘陵	*竹藤器	*鳳梨觀光果園	*發展竹藤手工業觀光工業 •大潭埤	
永康	鄉	*鄭成功墓址 •永康社	•平原	*農 •製造業	*大型穀倉壁立在嘉南平原	•高速公路 •縱貫鐵路	
左鎮	庄鄉		•丘陵	*竹藤器		•南部橫貫公路	
北門	鄉	*南鄭觀音、清康熙元年	•沿海平原	*鹽業	*海湖和鹽場 •哈密瓜、觀光果園 *鹽田風光		
東山	鄉	*仙公廟 •原名番社庄	•丘陵	*農、鹽業	*鹽田風光		

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
下營	鄉	• 上荷蘭：清康熙6年	• 沿海平原	• 鹽業	• 鹽田風光		
六甲		• 赤山岩、明永曆19年 • 窩子底	• 平原	• 農業		• 曾湖潭水庫 • 烏山頭水庫	
官田	鄉	• 原名官佃庄	• 平原（屬官田溪）	• 麥田 • 農、（甘蔗）	• 境內有大型新兵訓練中心	• 烏山頭水庫	
大內	鄉		• 丘陵		• 柳橙、芒果觀光果園	• 原計畫發展為全縣主要之高爾夫場運動場所	
西港	鄉	• 慶安宮、清順治18年	• 沿海平原	• 農、漁業			
將軍	庄 鄉		• 沿海平原	• 鹽業、漁業	• 萬湖和魚鹽		
新市	鄉		• 平原	• 製造業	• 地方消費中心	• 縱貫鐵路 • 縱貫線公路	
安定	鄉		• 沿海平原	• 鹽業、漁業			
龍崎	鄉		• 丘陵	• 農、果園			
七股	鄉		• 沿海平原	• 農業	• 萬湖和漁塢		
南化	鄉		• 丘陵	• 農、果園	• 山地產業道路景觀		
新營	街 市		• 臺南平原中部 • 平原（臨急水溪）	• 農、商	• 臺南平原獨特之蔗田風光	• 高速公路 • 縱貫鐵路 • 縱貫線公路	
鹽水	街 鎮	• 曾台灣最古老鄉鎮之一 • 道光年間已築城堡 • 原稱鹽水港街	• 平原（臨急水溪）	• 農、商	• 鹽水蜂炮（以去除鹽漬）		

澎湖地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
馬公 (媽宮)	廳街市	* 天后宮 * 四眼井 * 城隍廟 * 觀音亭 * 萬軍井 * 龍水門 * 進士第 * 振武墓	澎湖群島位於臺灣隆起中心，距台灣40多公里	- 區域性遊息區 - 生加工 - 漁產品加工化 - 海空之轉運站	- 中央里老街景觀 - 市街無轎樓之景觀	- 鎖港漁港 - 環島公路 - 示範之海水淡化廠	53320人 * 精鹽火山口 * 開基觀光專用碼頭 * 風櫃
白沙	鄉	* 通樑古橋	- 馬公市北邊 * 藉跨海大橋與西嶼相連接	- 文石的生產 - 結聚礦之紫菜採摘 - 丁香漁場之漁獲	- 大會之石礁捕魚 - 沙裡古風頂路 - 吉貝之白沙灘	- 沙裡漁港 - 環島公路 - 赤坎地下水庫	* 玄武岩保留區 * 吉貝石礁 * 大會碼頭間帶
望安	鄉	* 中社村聚落富人文氣息	位於七美與本島之間之離島	- 漁業 - 觀光業、旅遊	- 草原牛群放牧 - 將軍嶼名字之來源 - 人口外移 * 硤碇石之民宅	發展夏季夜間漁船海上作業景觀觀賞	* 綽號島上之鳥類
西嶼	鄉	* 西台古堡 * 西嶼燈塔	- 澎湖本島之西岸 - 藉跨海大橋與白沙嶼相連	- 漁業 - 觀光業、旅遊 * 文石生產	- 具有人文特色之三長村庵 - 西嶼落日	- 人工魚礁區之發展 * 跨海大橋之興建 - 環島公路	9949人
七美	鄉	* 七美人塚	- 位於澎湖群島之南部 - 海島	- 漁業 - 觀光業、旅遊	- 特殊民俗、地景 - 石礁活動 - 人口外移	西嶼之岩武岩保留區	
湖西	鄉	* 林投公園	- 位於澎湖本島東岸，東臨馬公市，北接白沙鄉 - 濱海	- 漁業、農業 - 觀光業	貝澎湖地方性民宅（砵站石屋）	- 人工魚礁區之發展 - 龍門漁港 - 環島公路	14550人 * 林投公園

高雄地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
高雄		- 鄭成功設縣治於埤子頭(左營) - 日據時期改爲高雄	本島西南端	工商業發達			
岡山	街鎮	原稱阿公店街	高雄市之北，爲高雄縣之第二重鎮	- 農業、工商業 - 岡山名產：豆醬、綠茶	- 本區內軍營及軍人聚多 - 人口外移 ※會館特色 ※岡山廟會超興	- 高速公路 - 縱貫鐵路 - 縱貫公路 - 阿公店水庫 - 空軍機場陽廬其發展 - 阿公店水庫	60816人 ※岡山空軍機場 距處其都市發展
旗山	街鎮	- 古老傳統老街 - 舊稱(舊臺南街) - 前面有文藝復興巴洛式立面裝飾	丘陵平原	- 農業、香蕉 - 一般產業	- 客家民居 - 人口外移 - 發展觀光事業 ※宗教發達	南橫公路	49303人 三腳米戲
美濃	庄鎮	- 朝隘形式之聚落出現其中 - 東城門—1756年	丘陵平原	- 一般產業 - 鹽草之生產 ※著名油庫	- 客家民居 - 人口外移 - 發展客家特殊文化 ※宗教發達		52374人 ※美濃客家民俗
大寮	鄉		- 平原 - 臨下淡水溪	農、工業	山坡地保護區景觀優美	- 縱貫公路 - 大寮工業區	86448人
大樹	鄉	原稱大樹酒莊	- 丘陵地佔絕大部份 - 臨下淡水溪	農、果園	- 發展觀光果園 ※佛光山、佛教聖地		42670人
仁武	鄉		平原	農、工業、石化		高速公路	32301人
大社	鄉		平原	農、工業、石化			22373人
橋頭	鄉		平原	乳牛專業區	台糖擁有大量之土地	- 縱貫鐵路 - 縱貫公路	35704人 ※旗水坪跑火山
鳳山市	縣街市	- 清康熙22年設鳳山縣 - 牛成鎮台 - 龍山寺 - 鳳儀書院	- 地理位置與高雄連成一片 - 平原	2、3級產業	擁有眾多之眷村	- 縱貫公路 - 縱貫鐵路 - 高速公路	257022人
燕巢	鄉			農	人口老化情形嚴重	阿公店水庫	33305人
阿蓮	鄉	大崗山麓、超峰寺(清雍正年間)	平原	農	- 人工繁殖漁業 ※養蠶專業區		24481人
路竹	鄉		平原	- 養蠶、農 - 畜牧業發達 ※蔬菜及原料—鳳梨	- 人工繁殖漁業 ※消費圈較靠近台南市	- 縱貫鐵路 - 縱貫公路 - 高速公路	42436人
茄萣	鄉		濱海平原	漁、鹽業	- 繁殖漁業 ※地層下陷 ※生活圈劃分爲台南市	- 興達港、爲全國最大之漁港 - 為漁業交易場所鐵路 ※淡水魚 ※築陸王船 - 興達港漁市拍賣	32948人
湖內	鄉	明寧靖王墓	平原	鹽田、農漁業	人工繁殖漁業	西部濱海公路	23613人
麟岡	鄉		濱海平原	- 漁 - 蔬菜專業區	- 繁殖漁業 ※地層下陷 ※鹽田—屬最高之范火山	- 關門港 - 西部濱海公路	21821人 適合發展海釣
梓官	鄉		濱海平原	漁業最爲發達	- 人工繁殖漁業 ※地層下陷 ※往高雄及岡山發展	- 蚵仔寮漁港 - 西部濱海公路	36667人

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
甲仙	鄉	• 古老街區 • 抗日紀念碑	• 丘陵區	• 農 • 發展觀光業 • 著名甲仙芋	• 人口外移	• 南迴公路	9935人
烏松	鄉	• 澄清湖舊稱大貝湖	• 平原	• 農、果園	• 擁有優良住宅區之美範	• 澄清湖觀光區	
六龜	鄉		• 丘陵區 • 對外交通道路不變	• 農、觀光業	• 不老溫泉 • 人口外移 • 老漢溪泛舟	• 林業試驗所，六龜分所 • 南橫公路 • 六龜峽谷風景特定區	19680人
三民	鄉		• 山地 • 位高雄縣之東北角	• 90%以上人民靠耕作山地保留地維生。	• 山地聚落 • 排灣族山胞 • 篤信基督教	• 南橫公路 • 玉山國家公園	2804人 • 人民嗜酒
桃源	鄉		• 山地 • 境內有全台灣第一高山—玉山	• 農、果園	• 山地聚落 • 卑南山胞 • 大都篤信基督教	• 南橫公路	4958人
內門	鄉	• 觀音亭、紫竹寺清康熙10年	• 丘陵 • 對外道路發展不易	• 一般產業 • 內門竹畫	• 客家民居 • 人口外移		19743人
永安	鄉		• 濱海平原	• 鹽田 • 養殖業居全省之冠	• 人工養殖漁業 • 地層下陷		10590人 • 颱風季節常造成嚴重水患 • 海堤常遭沖毀
田寮	鄉		• 丘陵		• 大塹山溫泉 • 人口外移	• 月世界風景特定區	11470人
林園	鄉	• 清水岩，創於康熙初年	• 濱海 • 高雄縣之最南端	• 農、工業	• 人工養殖業	• 中鹽漁港 • 西部濱海公路 • 林園石化工業區	57735人
杉林	鄉		• 丘陵、山地	• 農、果園 • 菸草	• 人口外移 • 有客家為主之聚落		15274人
茂林	鄉		• 丘陵、山地	• 農、果園	• 多條溫泉 • 魯凱族山胞 • 信仰以基督教較多。 • 多納石板屋	• 南迴公路	1586人

屏東地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
屏東	市	- 屏東醫院 - 屏東平埔族阿聚社所在地 - 清乾隆時期形成街區	位於屏東縣西側東距高雄20公里(平原)	工農畜牧		- 屏東公路 - 縱貫鐵路	208000人 ●常有颱風侵襲 ●沿線人口向往高雄移居之現象
潮州	庄	- 潮州移民自此 - 客家六堆文化	屏東平原之中央	- 農業產稻米 - 高經濟價值作物香蕉、鳳梨、芒果、蓮霧、檳榔	- 具特色之南洋檳榔風景區 - 六堆客家節	- 火車線經過 - 縱貫公路 - 屏東公路	54393人
東港	鎮	明鄭時期即有人建墾	南海、位屏東縣之西南方	- 漁業為主，漁製品 - 為琉球之觀光轉運站	- 日據時期有軍營、美軍油庫景觀 - 每三年一次之王船祭 - 魚市場拍賣，下午市買現撈仔約4:00~7:00	- 完善漁港建設 - 六龜灣之觀光景點	47039人 ●土地與連海水域沖刷 ●舊東港(烏鹽)與高雄故港在動盪時並稱東西南北 ●漁港落日，堤上釣魚
里港	鄉	里港之名延續(可里港街)而來	位於縣治之北方	盛產香蕉著名	劉顯舟		26389人
高樹		地名溯源自庄頭一株高大之木棉形如軍蓋	位於屏東平原之東北方	農業為主	屬客家六堆之右堆，人口主要以客家為主	- 高樹大橋通里港及屏東 - 大津大橋通茂林及大龜	30909人
九如		舊稱九塊厝	屏東縣北端	- 農業 - 青果以香蕉為主	泰國蝦之養殖		21116人
鹽埔		鹽埔之名來源和食鹽有關係	屏東平原東北方	- 以農業為主 - 花卉栽培		79年成立花卉運銷合作社	
長治		建於清康熙年間	屏東平原中部	檳榔、蓮霧、椰子、竹筴、鳳梨等高經濟價值作物	- 漁業雙連漁塢 - 養豬場很多		27490人
內埔	庄	- 昌黎祠 - 鄭家祠堂 - 天后宮	屏東縣治東方	檳榔、椰子	- 擁有眾多之客家村 - 三地門之山歌文化村		62000人
恆春	鎮	- 古名椰欄 - 牡丹社事件後設縣 - 古城設立依據風水	位於恆春半島上	- 康熙和洋蔥為恆春之特色 - 農業生產為主 - 旅客服務業	- 恆春居民大都有喝檳榔之習慣 - 恆春民嘴一思想起	- 鵝鑾鼻、墾丁公園 - 墾丁國家公園之設立 - 濱海公路	32134人 ●有著名之唐山風 ●本省保存最完整的清末縣城的與貌
車城		- 羽龍軍隊自車城登陸 - 四重溪石門古戰場	- 位於縣治南方，恆春半島 - 濱臨巴士海峽	- 農漁業(稻米、洋蔥、西瓜) - 觀光遊憩	全省最大之土地公廟一線安宮，經常有廟會活動舉辦	- 濱海公路 - 墾丁國家公園	12977人 ●乾濕兩季造成嚴重災害 ●地下水質鹹化
枋山			- 屏東縣西南方 - 為海島交通要道為屏東轉往台東之通	農業(洋葱、芒果)		- 屏東公路 - 濱海公路 - 墾丁國家公園 - 南迴鐵路 - 枋寮漁港	7318人 ●狹長之海岸線 ●常年有落山風
枋寮		- 枋寮之名源自伐木而形成聚落 - 石園營壘遺址	介於屏東平原與恆春半島之間臨台灣海峽	- 農業(稻米、蓮霧) - 草蝦養殖 - 黑珍珠(蓮霧)	- 漁塢景觀 - 地層下陷		31583人 ●非法大量抽取地下水
佳冬		- 佳冬同音於郁冬因境內廣植鬱冬樹 - 佳冬廟宅	屏東縣西南隅臨台灣海峽	- 農業(蓮霧、檳榔) - 草蝦、虱目魚之養殖	- 地層嚴重下陷 - 漁塢景觀	- 縱貫公路、鐵路 - 橫海公路	24906人 ●地下水質惡化嚴重時造成海水鹽化、倒灌
林邊		建於清乾隆年間	屏東縣西南沿海平原地區	- 農業(稻米、檳榔、虱目魚) - 虱目魚養殖	- 漁塢景觀 - 嚴重地層下陷	- 濱海公路 - 縱貫公路 - 大鵬灣開發計劃案	23292人
新埤		建於東麓門古蹟	位於本縣東南方平原	農業(稻米、檳榔、蓮霧)		鵝鑾公路	12780人
南州			屏東縣西北中心偏西	農業(稻米、椰子、檳榔)	人口外流至高雄及屏東市		14237人

地名	居民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
萬帶		- 本省最早之天主教堂為萬金堂聖堂 - 西方道堂	屏東縣之東邊	檳榔為本鄉主要之經濟作物	- 為客家六堆中之次堆地 - 客家節之舉辦活動	25059人	五溝村為极具特色之客家村
瑞家			屏東縣東北角(山地)	- 農業(芒果) - 林業(茄苳樹)	- 原住民均為排灣族 - 具歷史古蹟之石板屋 - 人口外移年齡兩極化	5689人	
泰武		原名譯音「托兒魯」	- 位於屏東縣之東方(山地) - 傳統方位(大武山)	(農林)(芒果、椰樹、芋頭、甘蔗)	- 人口外移 - 山地聚落景觀	4493人	- 均為排灣族 - 台灣五家、兩徽、北大武山
麟台		- 百步崙為貴族之祖先傳說 - 魚塢販好茶舊社	屏東縣之東北角(山地)	農(花生、樹薯、金針、芒果)	- 原住民主要為魯凱族 - 曾壯人口外流 - 山地聚落景觀	2835人	麟台村檔案之保存工作
三地		原住民為排灣族	- 位於屏東縣之正北方 - 全屬大都為山地貧瘠區	農林業(香菇、鳳梨、金針、芒果)	- 山地聚落景觀 - 曾壯人口外流 - 排灣族之石板屋	6608人	
來義			屏東縣東部(山地)	農(芋頭、芒果、甘蔗)	90%為排灣族原住民 - 每年均有舉辦豐年祭	7537人	
春日	社	舊七佳村為排灣族早期住所	屏東縣東南部(山地)	農業(甘蔗、芒果、玉米、蓮藕)	- 基督教長老教會是精神支持 - 人口外移嚴重	5213人	居民多為排灣族
獅子		鄉名源由鄉內有一山形似(獅頭)並有獅子頭	位於恆春半島北端(山地)	農業(甘蔗、芒果、玉米)	- 人口外移嚴重 - 西瓜田(龜地溪) - 原住民為排灣族	5097人	- 鄉內90%以上均為山地 - 冬季有強烈之落山風
牡丹		牡丹一詞源自日語「新保村」	屏東縣之東南方(山地)臨太平洋	農業(米穀、甘蔗、鳳梨)	- 曾壯人口外移 - 原住民為排灣族	5434人	- 牡丹水庫 - 石門村牡丹事件紀念館 - 鄉內盛產牡丹花 - 太平港沿岸山水美景
滿州		- 明清以前為原住民山園 - 石門古戰場 - 牡丹事件	- 位於恆春半島南端 - 臨太平洋	農(稻米、芒果、鳳梨、檳榔)	- 曾壯年人口外流 - 人口老化現象	9788人	- 佳樂水風景區 - 墾丁國家公園 - 有四個月之強烈落山風 - 全區有2/3被列為生態保護區及一般管制區 - 墾丁特之海岸景觀
竹田		明末清初以廣東福建移民為主	位於本縣中央地帶	- 農業為主 - 檳榔及紅豆		19125人	
鹿頂			屏東平原之西南方	農業(稻米、紅豆、甘蔗)		13885人	
新園			屏東平原西部臨高屏溪及台灣海峡	農業鹽池為主	- 漁場景觀 - 人口外移至高雄	41374人	高屏溪上之非法魚塢鹽池
萬丹		境內鹽池曾是客家六堆聚眾之聚點	屏東平原西南部	- 一般產業，農業為主 - 為紅豆之產地 - 蓮藕、檳榔	觀光資源缺乏	49017人	日據時期為產品之集散中心
麟洛			位於屏東縣治中心	農業為主，以蓮藕、檳榔為主		10860人	
琉球		- 清乾隆20年由李月老先生所發現 - 琉球之名由海上之存塚	- 位於屏東縣西側之海城上 - 位於東港西南約15公里	- 漁業 - 觀光旅遊業	- 鄉內之休息，隨著運輸船次而調整 - 鄉民在沿海、遷移、就業等均移往高雄及屏東兩都市	- 琉球漁港 - 海邊、琉球—東港、琉球—高屏、海邊鹽池水管與電覽與本島連接	14602人 - 全島為一珊瑚礁 - 全鄉為一個非正式部門之大本營 - 對本島之依賴性強

台東地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
台東	州街市	- 古稱卑南 *台灣之後(台西) - 天后宮(1889) - 海山寺 - 原稱卑南街	位於東南縱谷之南端(瀕太平洋)	- 柑桔著名 *採集藥業工業 - 工商服務業 - 製造業	- 約有30%為山地原住民 *山地節慶活動頻繁 *為東台縱谷南端最大之政經文化中心	- 花東公路 - 南迴公路 - 南迴鐵路 - 東海岸觀光公路 - 台東機場 - 伽藍港	鯤魚山風景區
成功	鎮	*台東成功之麒麟文化—東港巨石文化	- 沿海(臨太平洋) *三仙台自然奇景	農林漁牧	- 有30%之阿美族 *海階台地聚落	新港漁港	
關山	鎮		沿海(臨太平洋)	農業(稻米、甘藷、玉米)		- 東縱鐵路 - 東縱公路	
大武	鄉		- 沿海(臨太平洋) *壯麗動人太平洋岸沙灘	農業(金針、稻米)	排灣族原住民	- 大武漁港 - 南迴公路 - 南迴鐵路	*9-12月之風吹沙 *季節性焚風
太麻里	鄉		- 沿海(臨太平洋) *壯麗的太平洋岸沙灘 - 在恆春半島北岸	農林(金針、稻米)	*排灣族原住民客家與閩南均共處	- 東縱南迴公路 - 南迴鐵路 - 南迴公路 *知本溫泉 *開發知本特定區	*9-12月之風吹沙 *季節性焚風
東河	鄉	*都蘭村巨石文化	沿海(臨太平洋)	農漁業。		- 金蘭漁港 - 小野佛觀光區	
長濱	鄉	*長濱文化(八仙洞、石器時代)	沿海(臨太平洋)	農(稻米)、金針、香菇	阿美族原住民	- 東海岸公路 - 花東公路	
鹿野	鄉		平原、丘陵	- 農(鳳梨、花生、大豆) *福壽茶 *養鹿		- 花東公路 - 東縱鐵路 *初鹿牧場	
池上	鄉		平原	農(稻米、甘藷)		花東公路	
蘭嶼	鄉	*舊名紅頭嶼	台東縣外海，為一火山島	*傳統耕作方式 - 漁業	- 雅美族 *蘭嶼獨木舟 *獨特之聚落形態 *蘭嶼傳統女性之髮髻	- 環島公路 *核燃料廢棄物存廠 - 蘭嶼海上公園	
綠島	鄉	*舊名火燒島	台東縣外海為一火山島	- 漁業、畜牧 *賽鹿盛行	- 令人印象深刻、獲之下去之監獄文化 - 人口外流嚴重	- 綠島監獄 - 綠島漁港	
卑南	鄉	*卑南文化古蹟(東港之石板厝文化)	山地	- 農(甘藷、鳳梨、柑橘) - 礦產：大理石	- 阿美族、卑南族、魯凱族 - 人口老化現象嚴重	- 東海岸公路 - 花東公路 - 東縱鐵路 - 開發知本特定區	
海端	鄉		山地	- 農業(玉米) - 礦產：大理石	- 布農族 - 青年人口外移 *布農文化村	- 花東公路 - 東縱鐵路	
延平	鄉		山地	*居民攀山植果樹	- 布農族 - 人口外流嚴重		
金峰	鄉		山地	農業、果業	- 排灣族 *年齡老化，人口外流		
達仁	鄉		山地	農業、果樹(香菇)。	排灣族	南迴鐵路	*9-12月之風吹沙 *季節性焚風

花蓮地區

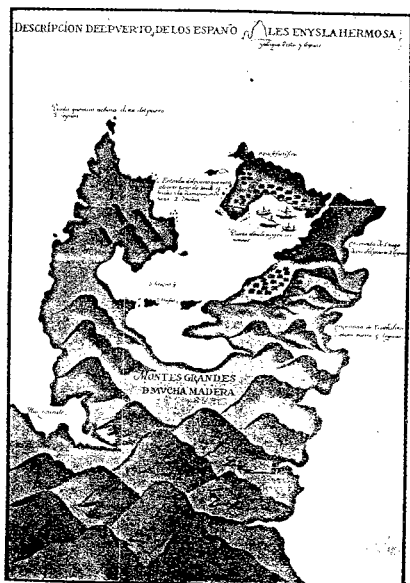
地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
花蓮	市	• 牡丹事件後始大規模拓墾花蓮	• 東台縱谷北端 • 沿海（臨太平洋）	• 工藝品產業 • 製造業	• 是東台縱谷之最大都市 • 亦是花蓮地區之政經文化中心	• 蘇花公路 • 北迴鐵路 • 花東公路 • 太魯閣國家公園 • 中橫公路 • 花蓮港建設	• 1106658人
新城	鄉	• 牡丹事件後始大規模拓墾新城	• 縱谷地形（漠太平洋）	• 農業（甘藷、落花生、玉米、稻米）			
秀林	鄉	• 日據時期之來賓墾區	• 山地鄉	• 農林（金針、香菇、甘藷、落花生）	• 阿美族原住民 • 人口外移嚴重 • 山地聚落景觀		
吉安	鄉	• 為日本人所計畫之集村	• 位於東台縱谷之北端（漠太平洋）	• 農業（甘藷、甘藷、落花生、玉米、稻米）	• 阿美族原住民 • 泰雅族原住民 • 山地聚落景觀	• 花東公路 • 北迴鐵路	• 55944人
壽豐	鄉	• 日據時期之溪口墾殖區	• 沿河（臨花蓮溪與木瓜溪之交匯處） • 漠太平洋	• 農業（稻米、玉米、甘藷）	• 阿美族原住民 • 耕植技術落後，產量低落	• 花東公路 • 北迴鐵路	
鳳林	鎮		• 縱谷地形	• 農業（稻米、落花生、玉米、甘藷）	• 阿美族、泰雅族原住民		
光復	鄉		• 是東台縱谷最寬廣之處（約12.5公里）	• 農業（稻米、落花生、玉米、甘藷）	• 阿美族原住民 • 耕植技術落後產量低落		
豐濱	鄉		• 山地（屬海岸山脈）	• 農業（甘藷、落花生、玉米、甘藷）	• 阿美族原住民	• 花東公路 • 北迴鐵路	
瑞穗	鄉		• 縱谷地形 • 北迴鐵路通過本鄉	• 農業（甘藷、甘藷、玉米、稻米） • 菸草 • 天然氣	• 阿美族原住民 • 名震世界之少棒村—紅葉村	• 花東公路 • 北迴鐵路	
萬里	鄉		• 山地	• 農林業（甘藷、甘藷、落花生）	• 人口外移嚴重		
玉里	庄鎮	• 為事件後始大規模墾拓玉里 • 原名日境石閣	• 縱谷地形 • 位於秀姑巒溪西岸山麓	• 農林業（甘藷、甘藷、落花生、菸草、稻米） • 礦業	• 阿美族原住民	• 東部最主要之林木集散地 • 東迴鐵路 • 縱谷公路	
卓溪	鄉		• 山地	• 農林業（落花生、甘藷、稻米）	• 人口外移嚴重		
富里	鄉	• 日據時期之東竹墾區	• 縱谷地形	• 農業（甘藷、甘藷、落花生） • 菸草 • 天然氣	• 阿美族原住民		

宜蘭地區

地名	清日民	歷史沿革	自然地理	產業形態	人文景觀	實質建設	附註
宜蘭市	屬街市	- 古稱給仔港（葛瑪蘭） - 古名玉蘭 - 城基遺址	- 蘭陽沖積平原 - 蘭陽平原為台灣最完整之地理區域	- 工業業 - 製造業	- 台灣歌仔戲之起源地 - 為蘭陽地區之政經文化中心	- 北迴鐵路 - 運動公園設施	34929人
羅東	庄鎮	日據時期發展成為資源取向之城	- 南陽溪之南 - 南陽平原中央	- 工業業 - 木材工業	本鎮民風淳樸	運動公園	32600人
蘇澳	庄鎮	砲台上大砲	南陽平原之南端	- 漁業 - 工商業	港口都市景觀	- 蘇澳港 - 蘇花公路 - 北宜高速公路 - 龍騰工業區	5599人 - 龜山島為本島三大漁場 - 擁有獨特之冷泉
頭城	縣庄	- 城東十三行地區 - 古名頭圍 - 本縣最早開發之聚落	南陽平原北端之門戶	- 果園 - 漁業	草嶺古道	- 養殖漁業區 - 北宜高速公路 - 全縣唯一大專院校復興工專	35058人
礁溪	庄	- 日據時期因溫泉開發而發展 - 一龍龍司發渡	平原	- 果園 - 農業為主 - 旅館之商業活動	- 因溫泉而生之觀光業 - 吳沙紀念館 - 宜蘭門戶	- 養殖漁業區 - 北迴鐵路 - 北宜公路 - 濱海公路	37802人
壯圍		原稱民壯圍堡	南陽平原海岸中心	- 蔬菜專業區 - 農	沿海養殖漁業	- 養殖漁業區 - 濱海公路	24548人
員山		- 員山忠烈祠 - 慈惠寺		- 蔬菜專業區 - 果園 - 農			32258人
五結			- 蘭陽平原之東南方 - 臨宜蘭水溪南岸	- 蔬菜專業區 - 工商業	- 冬山河下游、景色秀麗 - 蘭陽溪入口自然生態保護區	- 養殖漁業區 - 利澤工業區	36218人
冬山		- 市街發展歷史較久 - 清光緒隸屬福建省台北府	平原東南方	- 茶業 - 工商業		- 冬山河整治、河濱公園 - 北迴鐵路	47286人
三星	庄	- 源自日據時代太平山所轄之開發 - 古名口入口里沙南	宜蘭西部山麓	- 蔬菜專業區 - 果園 - 茶業 - 農	產業依賴羅東、人口外流	太平山林場開闢	24463人
大同			- 全區皆山 - 山地聚落	- 果園 - 茶業（高冷蔬菜）	80%之居民為泰雅族山胞 - 山胞獨特之風格民情		6001人
南澳			位於南澳平原之南端山地鄉	農、果園 - 高冷蔬菜栽培	- 山地古老傳統建築特色 - 女性人口外流	- 蘇花公路 - 北迴鐵路	5509人 - 海濱坦之綠營竹園景觀的經營

每年七、八、九月為颱風侵襲最盛之月份

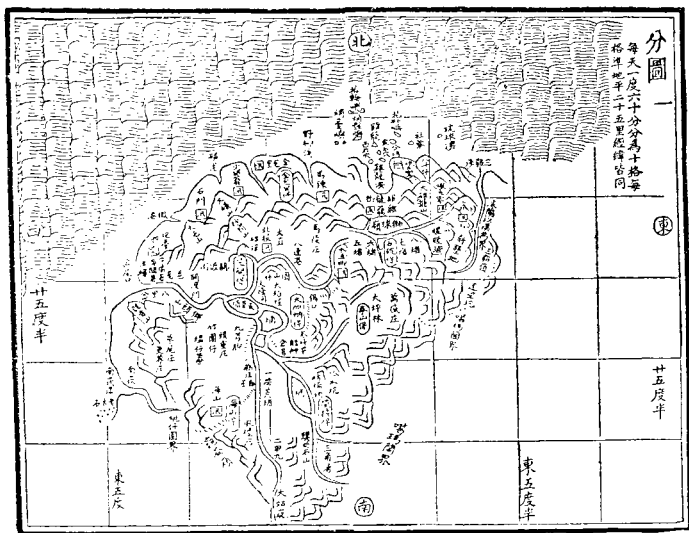
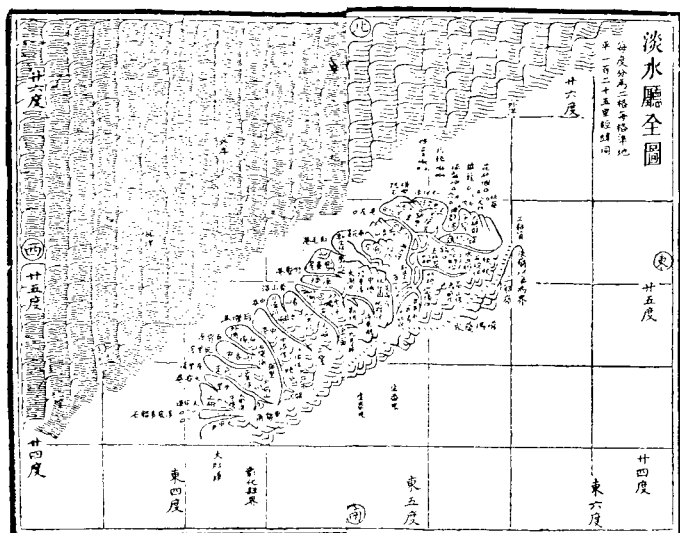
基隆、淡水、馬公之相關圖表



附0-0-01 西班牙人最初所繪之基隆港圖 29



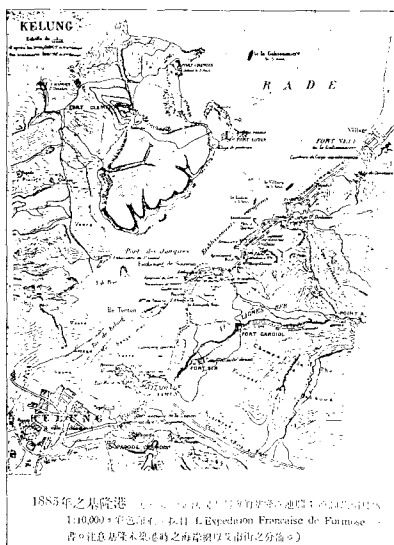
附0-0-02 法國人測繪之基隆附近全圖



淡水廳志中所見有關基隆之地圖

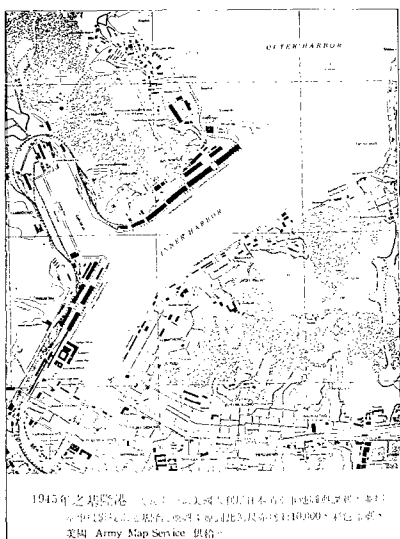
淡水廳志完成於清同治十年(1871年)

附0-0-03 淡水廳志中所見有關基隆之地圖



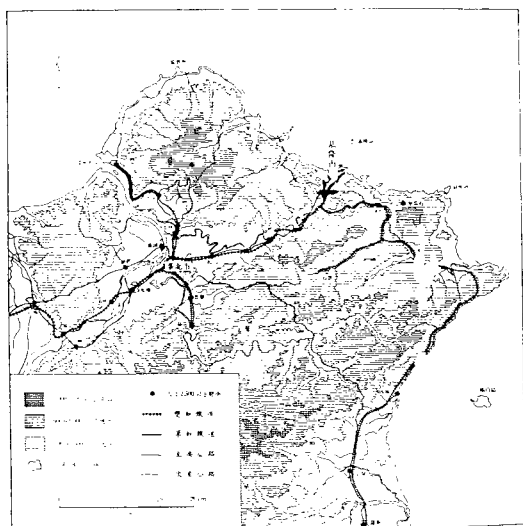
附0-0-04 1885年之基隆港圖

29



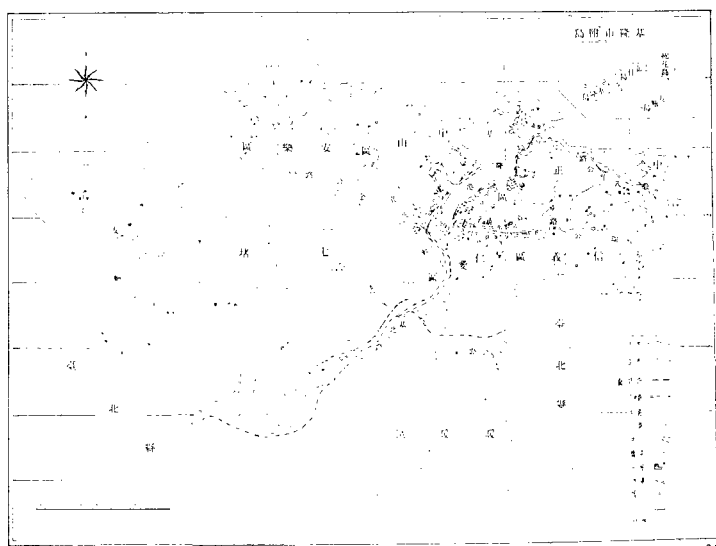
附0-0-05 1945年之基隆港圖

29

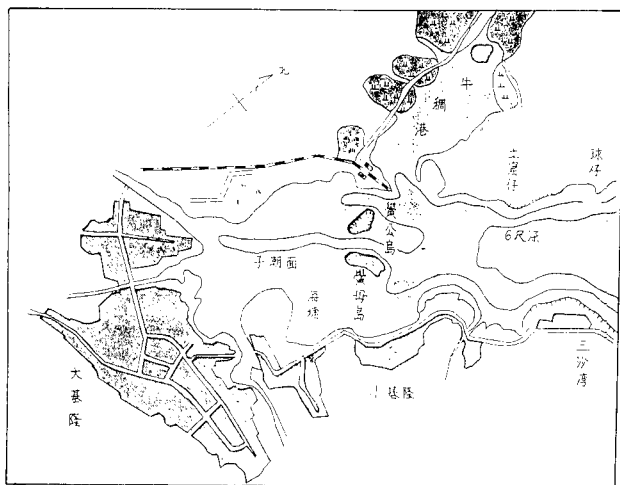


基隆市之位置 (圖中黑色部分為基隆市之街道範圍)

附 0-0-06 基隆市之位置圖

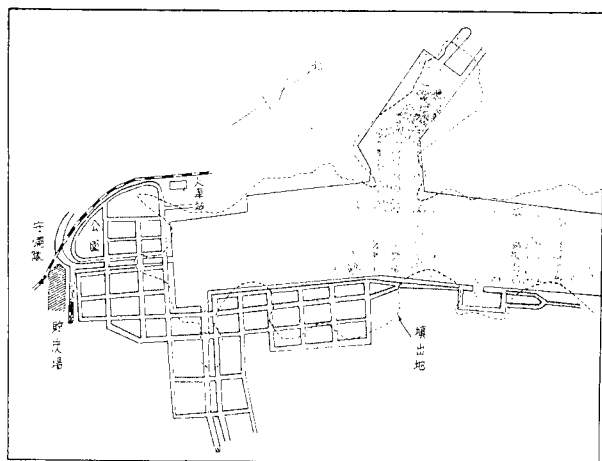


附 0-0-07 基隆市行政區域圖



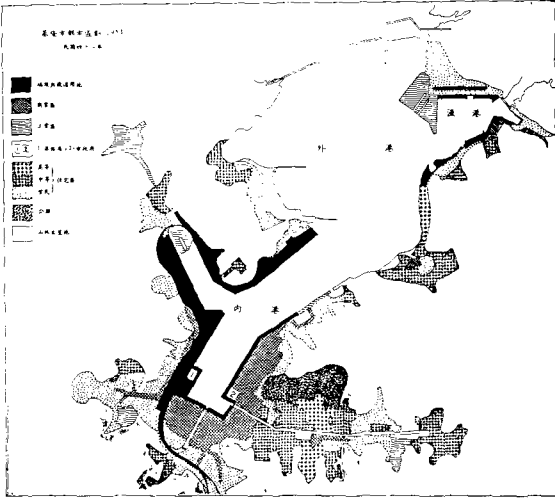
附0-0-08 光緒時期之基隆示意圖

29



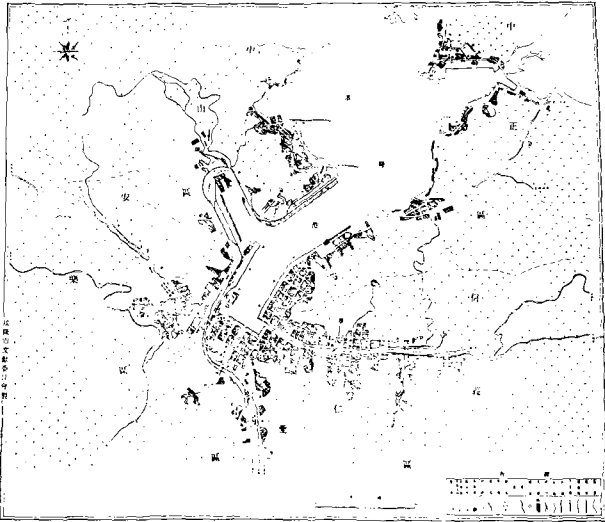
附0-0-09 日據時期之基隆示意圖

29



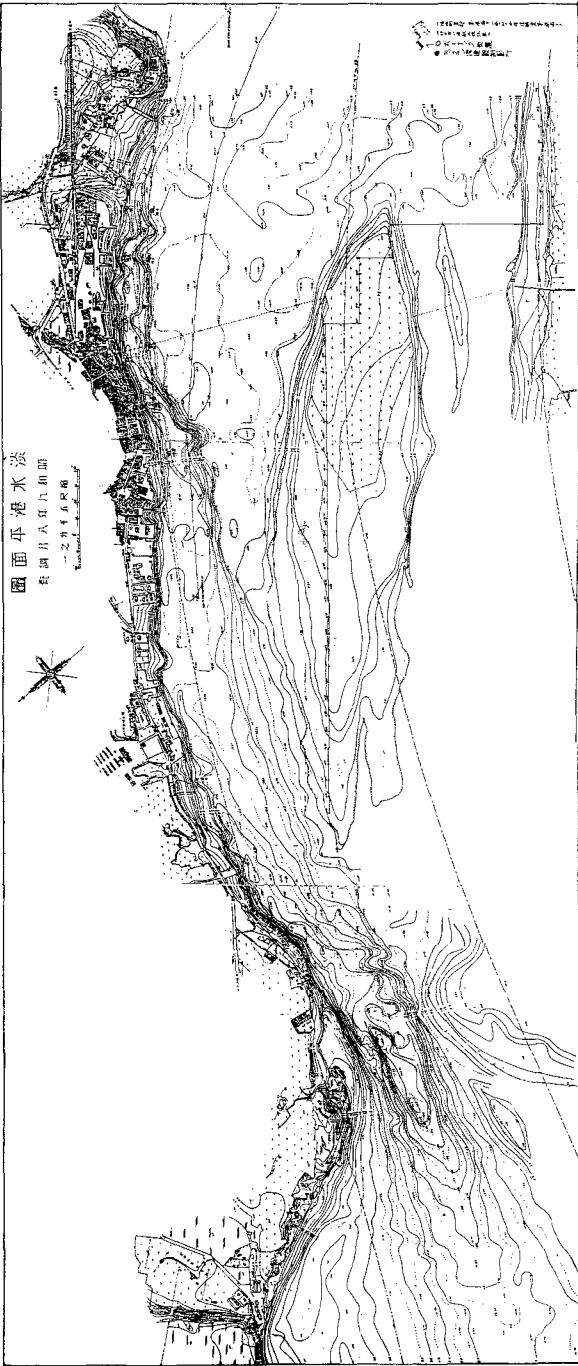
附0-0-10 基隆市都市區畫圖

29

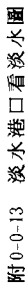


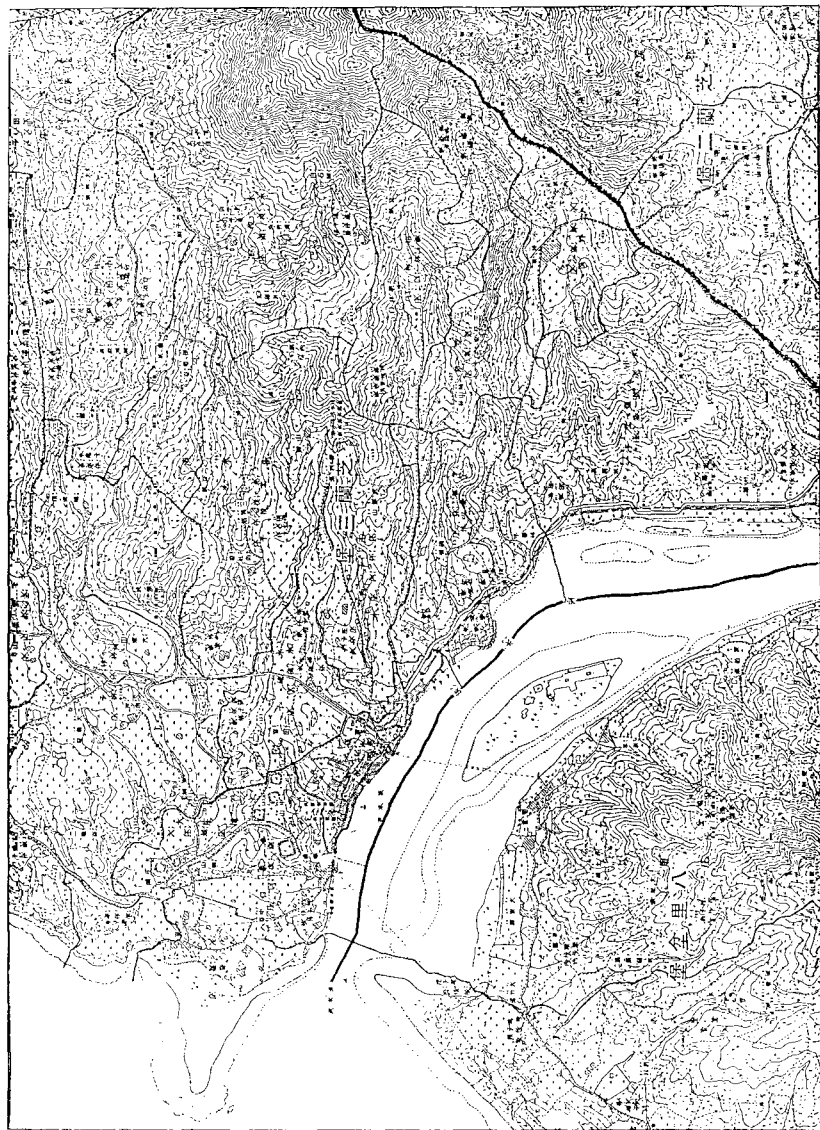
附0-0-11 基隆市街圖

29

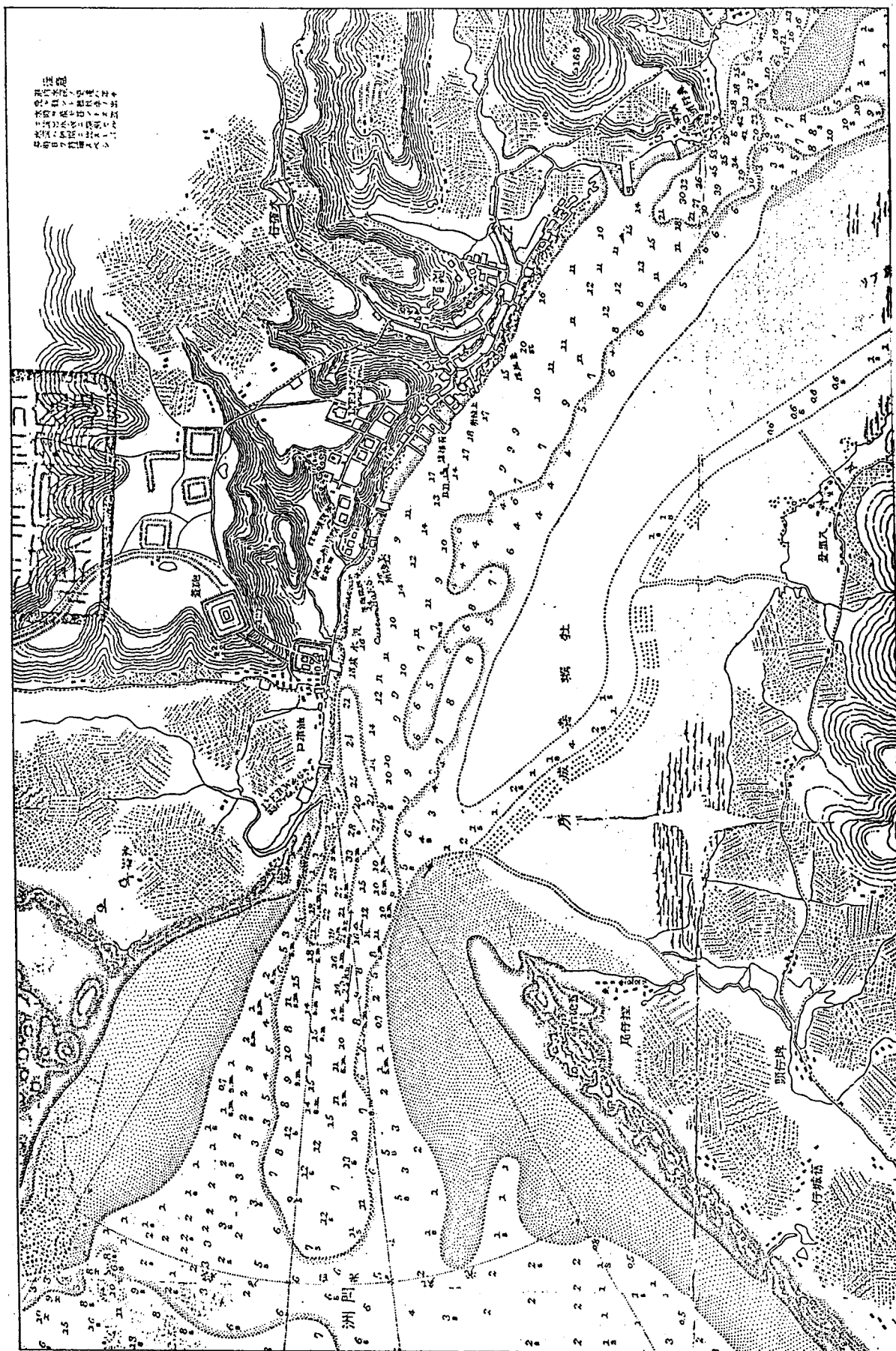


附0-0-12 淡水港平面图





附0-0-14 淡水堡圖

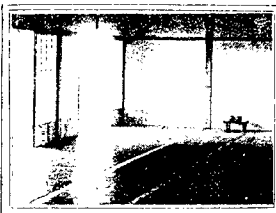


附0-0-15 日據時期淡水港圖（一）

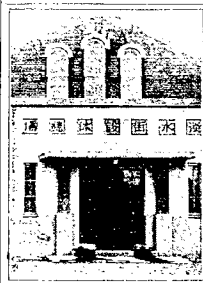
國方略小略北



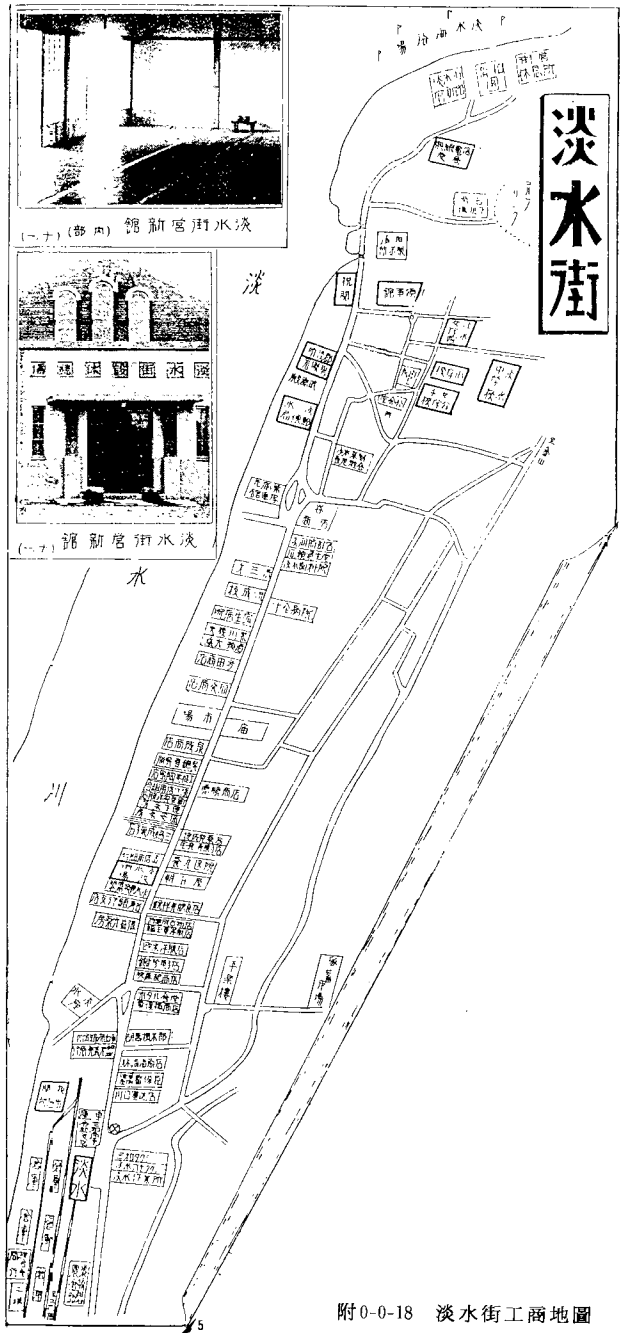
附 0-0-17 淡水街案內圖



(一十) (部内) 館新宮街水淡



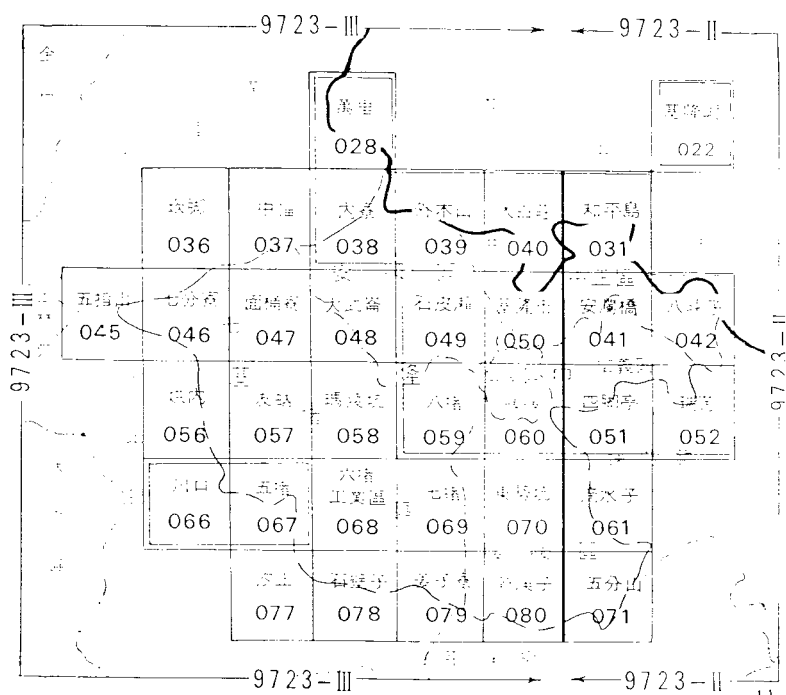
(一十一) 館新宮街水淡



附0-0-18 淡水街工商地圖

臺灣地區像片基本圖圖幅索引表

基 隆 市

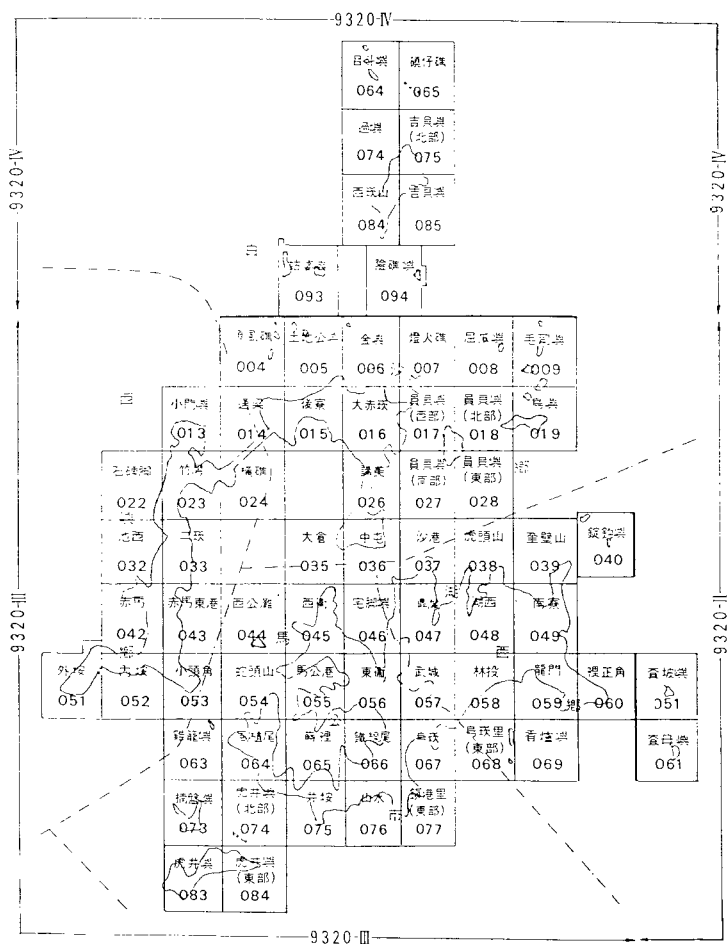


附0-0-19 台灣地區像片基本圖圖幅索引表（基隆市）

臺灣地區像片基本圖圖幅索引表

澎 湖 縣

西興鄉 白沙鄉 湖西鄉 馬公市

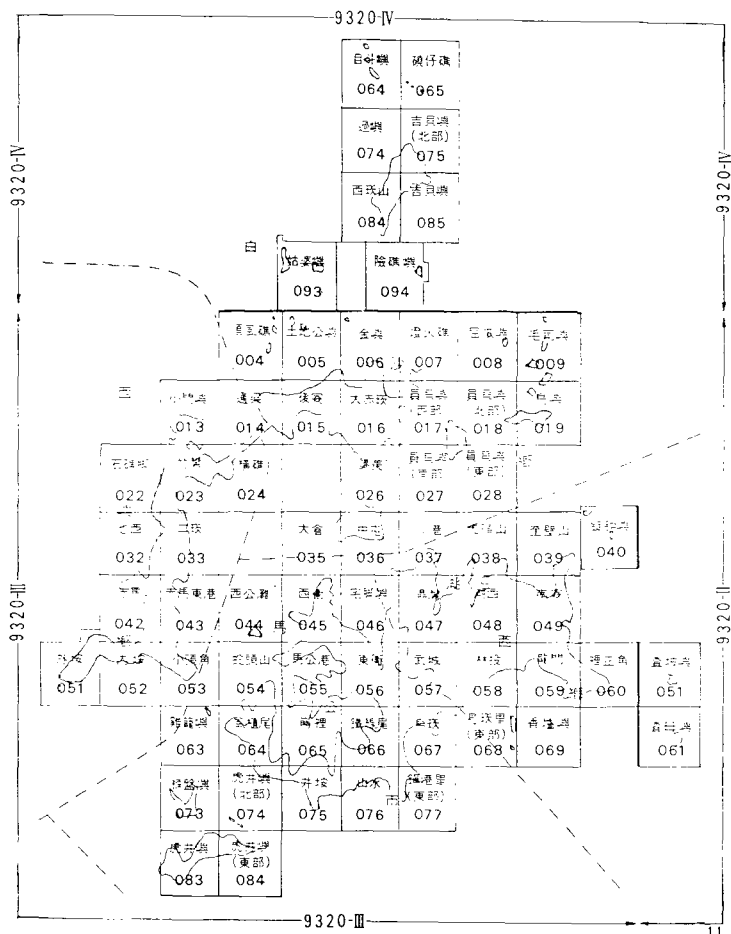


附 0-0-2C 台灣地區像片基本圖圖幅索引表 (澎湖縣一)

臺灣地區像片基本圖圖幅索引表

澎湖縣

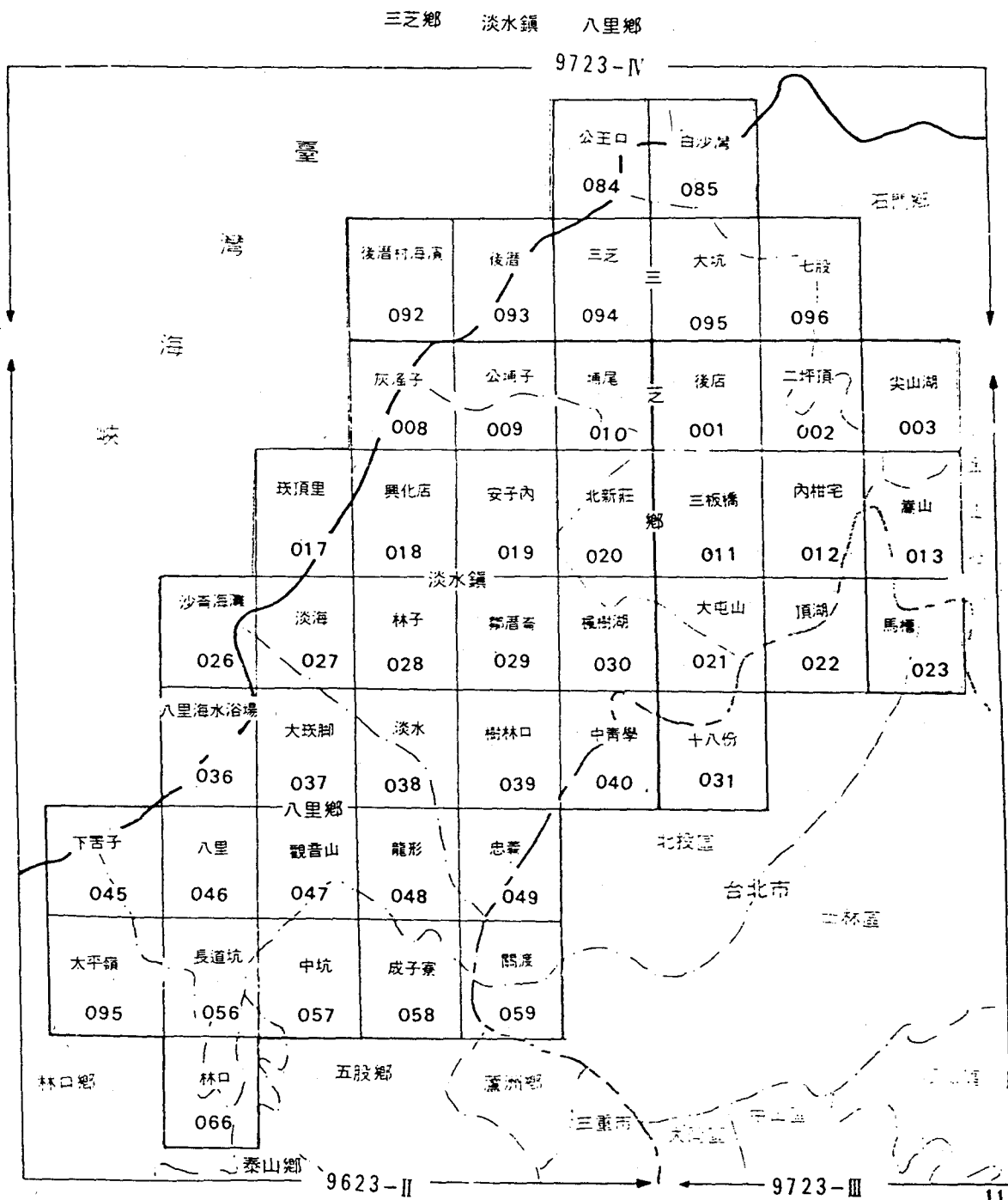
西嶼鄉 白沙鄉 湖西鄉 馬公市



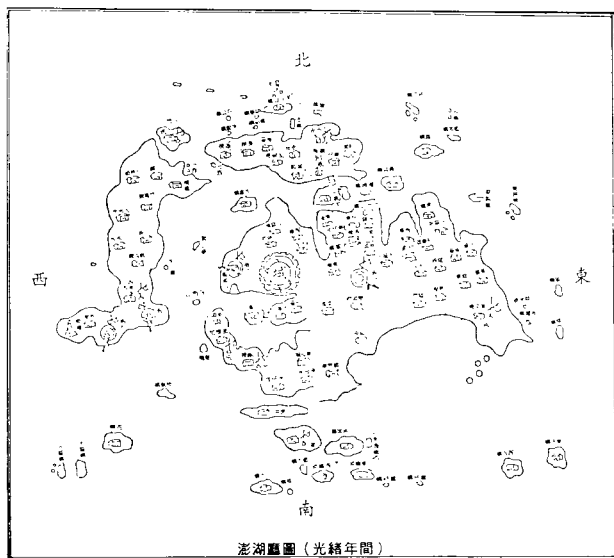
附0-0-21 台灣地區像片基本圖圖幅索引表(澎湖縣二)

臺灣地區像片基本圖圖幅索引表

台 北 縣

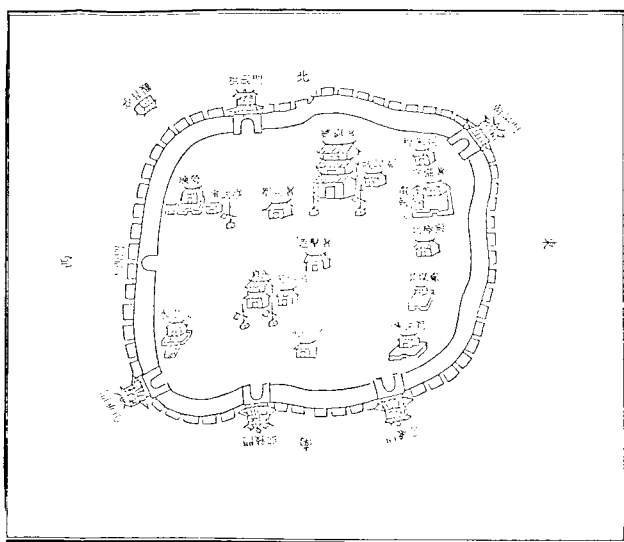


附0-0-22 台灣地區像片基本圖圖幅索引表（淡水鎮）



附0-0-23 澎湖廳圖

21

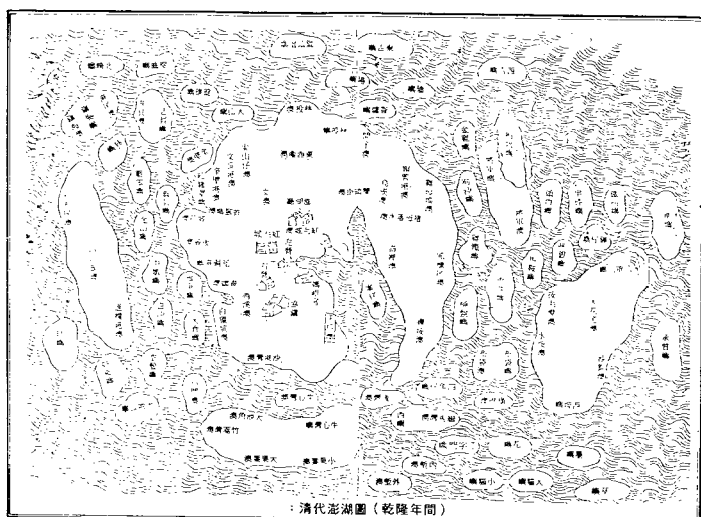


附0-0-24 媽宮城圖



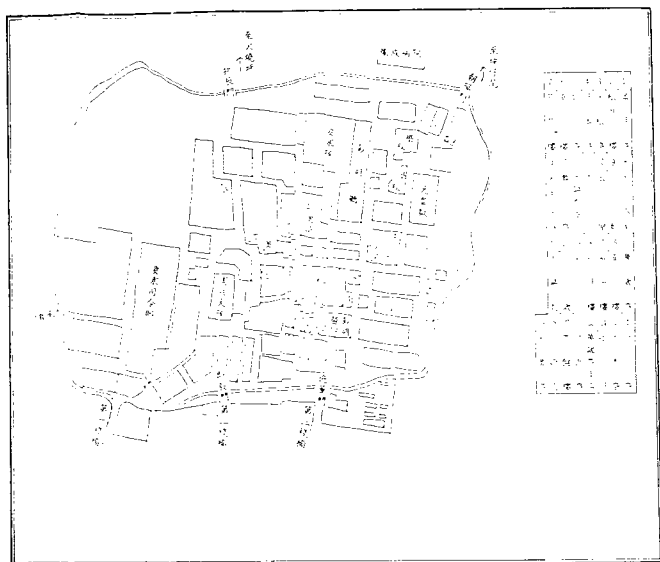
附0-0-25 1664年荷蘭人所繪澎湖圖

21



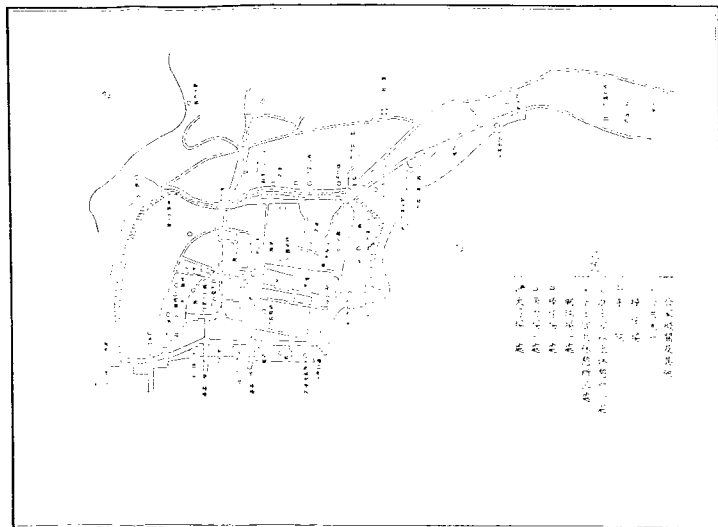
附0-0-26 清代澎湖圖（乾隆年間）

21



附0-0-27 日據時期媽宮的餐飲、遊樂行業圖

21



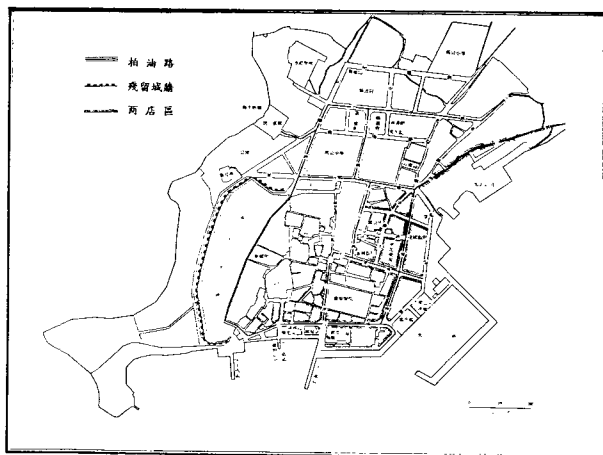
附0-0-28 1930年時之馬公街

21



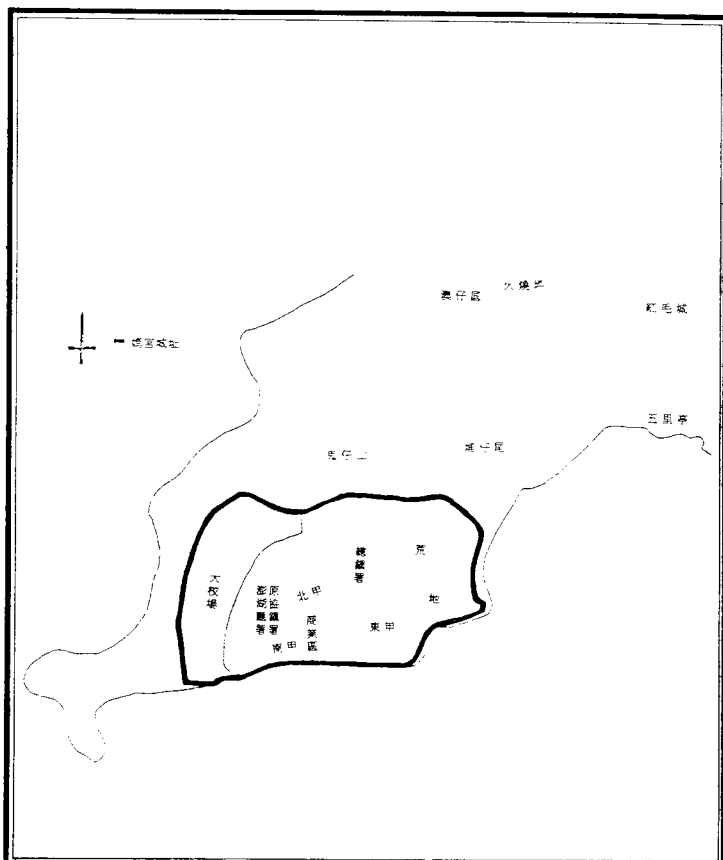
附0-0-29 馬公市街平面圖

21



附0-0-30 馬公市街圖 (1955年)

21



附0-0-31 清末媽宮市聚落分佈圖

三、參考文獻

(一) 英文部份

- Alexander, C.
1979 《The Timeless Way of Building》, New York, Oxford Univ. Press.
1991, 趙冰譯《營造之常道》, 台北, 都市改革派出版社.
- Altman, I. & Rogoff, B.
1985 〈World Views in Psychology: Trait, Interactional, Organismic, and Transactional Perspectives.〉 In deasy, C.M. & Altman, I. Handbook of Environmental psychology. New York: Wiley. 1987 PP.7-40.
- Appleyard, D.
1981 〈Three Kinds of Urban Design Practice〉 《Education for Urban Design》 N.Y. Institute for Urban Design: 122-126
- Bachelar, C.
1969 《The Poetics of Space》 Boston: Beacon Press.
- Barnett, J.
1982 《An Introduction to Urban Design》 N.Y. Harper.
- Baird, G.J.
1989 〈Urban American: A Commentary on the Work of Gandelsonas〉 《Assemblage》 (3) p.60-71.
- Benevolo, L.
1981 《The History of the City》, Sclar Press.
- Bernoulli, H.
1946 《Die Stadt and ihr Boden》 Erlangen, Verlag fur Architektur.
- Barthes R.
1969 《Whiting Degree Zero》
1991 李幼蒸譯《寫作的零度 -- 結構主義文學理論文選》, 台北: 時報出版社
- Burns, Carol J.
1991 〈On Site: Architectural Preoccupations〉 《Drawing, Building, Text.》 Kahn, Andrrea eds. N.Y.: Princeton Architectural press.
- Buttimer, A.
1976 〈Grasping the Dynamism of Lifeworld.〉
《Annals of the Association of American Geographers》
66, NO.2, pp.277-292.
- Chakrawarti, P.

- 1969 〈Hypothesis Three: Theory of a Place.〉《Ordinary Places.》Taipei:Chan Publishing Company Unpublished.
- Clay, G.
1987 《Right before Your Eyes Penetrating the Urban Environment.》APA Planners Press.
 - Entrikin, J.N.
1976 〈Contemporary Humanism in Geography.〉《Annals of the Association of American Geographers》66, No.4, pp.615-632.
 - Gottdiener, M. and Alexandros PH. Lagopoulos
1986 〈Introduction--The City and Sign〉;
1986 吳瓊芬、陳章瑞、王師、張景森譯〈城市與符號一導言〉,夏鑄九《空間的文化形式與社會理論續本》台北:明文書局。
 - Harvey, D.
1985 《The Urbanization of Capitality》Balitmore: Johns Hopkins Univ. press.
 - Heidegger, M.
1971 〈Poetry, Language, Thought.〉New York; Harper& Row.
 - Jacobs, A.
1992 〈Partnership and Changing City Scale〉Proceedings of Urban Design International Conference,Yokohama.
 - Jellicoe,G.and Jellicoes.
1975 《The Landscape of Man》,London, Thames and Hudson.
 - John Friedmann
1987 《Planning in the Public Domain:from Knowledge to Action》, Princeton Univ.Press.
 - Judith A.M.
1991 〈European Models & American Realities--A Perspective on Urban Design〉《landscape》
 - King R.J.
1983 〈Urban Design in Capitalist Society〉《Environment and Planning D:Society and Space》1988(6) p.445-474
 - Kostof, S.
1991 〈The City Shaped-Urban Pattern and Meanings Thorgh History〉Toronto,Bulfinch.
 - Langeveld, M. J.
1983 〈The Secret Place in the life of the Child〉《Phenomenology-Pedagogy》1(2):181-191.
 - Low, S.M.

- 1987 〈Development in Research Design, Data Collection, and Analysis: Qualitative Methods.〉 In E.H. Zube & G. T. Moore (Eds), 《Advances in Environment, Behavior, and Design.》 1:279-303. New York & London: P Lenum Press.
- Lynch, K.
 - 1976 《Managing the Sense of a Region》, The MIT Press.
 - 1980 〈City Design: What it is and How It might Be Taught〉 《Urban Design International》 (2); 48-53
 - 1981 《A Theory of Good City Form》 The MIT Press.
- Mayo, J.M.
 - 1988 〈Urban Design as Uneven Development〉 《Environment and Behavior》 20(5); 633-663
- Moore, G.T. & Golledge, R.G. (Eds)
 - 1976 《Environmental Knowing: Theories, Research, and Methods》 Stroudsburg, Penna: Dowden, Hutchinson & Ross,
 - 1985 《Environmental Design Research Directions: Process and Prospects》 New York: Praeger Press.
- Morrill, R.L.
 - 1970 《The Spatial Organization of Society》;
 - 1980 薛益忠譯《社會的空間組織》：台北，幼獅
- Necdet, T.
 - 1981 〈Problems in Professional Education〉 paper for the Architect's Future conference Held at the Architectural Association in May.
 - 1983 〈Architectural Education in a Divided World〉 《Architectural Education》 1983(2): 84-93
- Norberg-Schulz, C.
 - 1980 《Genius loci: Toward a Phenomenology of Architecture》 New York: Rizzoli.
 - 1986 《Architecture: Meaning and Place》 New York: Rizzoli.
- Pastalan, L.A. & Polakow, V.
 - 1986 〈Life Space Over the Life Span〉 《Journal of Housing for the Elderly》 1(4), Spring, pp57-69.
- Paul G.
 - 1991 〈Lot, Yard, and Garden-American Distinctions〉
- Plummer, Henry
 - 1987 〈Poetics of Light〉, 《A+U》, December Extra Edition.
- Pred, A.
 - 1983 《Structuration and Place : On the Becoming of Sense of Place and Structure of Feeling》

- 1988 許坤榮譯；〈結構化歷程和地方－地方感和結構的形成過程〉，夏鑄九編《空間的文化形式與社會理論》台北，明文書局。
- Quantrill, M.
1987 《The Environmental Memory; Man and Architecture in the Landscape of Ideas.》New York; Schocken Books.
 - Rapoport, A.
1969 《House Form and Culture》
1976 張玖玖譯，《住屋形式與文化》，台中，境與象出版社。
1977 《Human Aspects of Urban Form: Towards a Man-environment Approach to Urban Form and Design》，Pergamon Press
1982 《The Meaning of the Built Environment》，六合出版社。
1990 《History and Precedent in Environmental Design》，New York，Plenum Press.
 - Relph, E.
1970 〈An Inquiry into the Relations between Phenomenology and Geography.《Canadian Geographer》XIV,3, pp.193-201.》
1976 《Place and Placelessness》
1984 〈Seeing, Thinking, and Describing Landscapes〉 In T. Searinen, D. Seamon, & J. Sell(Eds), 《Environmental Prospection and Behavior: Inventory and Prospect》，Research Paper No. 209. pp.209-224. Chicago: University of Chicago, Department of Geography.
 - Rorald G.K.
1980 《China's Island Frontier: Studies in the Historical Geograplay of Taiwan》，the Univ. Press of Hawaii.
 - Rossi, A.
1966 〈The Architecture of the City〉 English edition, 1982, The MIT Press.
 - Rowles, G.P.
1978 〈Reflections On Experiential Field Work〉 In Ley, D. & Samuels, M 《Humanistic Geography: Prospects and Problems》 PP.173-193. Chiago: Maaroufa Press.
 - Seamon, D.
1979 《A Geography of the Life World: Movement, Rest and Encounter》
1980 〈Body-Subject, Time-space Routines and Place-Ballets〉 In A. Buttmer & D. Seamon (Eds), 《The human experience of space and place》 PP.148-165, new York: St. Martins Press.
1987 〈Phenomenology and Environment-Behavior Research〉 In E.H,

- Zube & G.T. Moore (Eds), 《Advance in Environment, Behavior, and Design》 1:3-27. New York, Plenum Press.
- Seamon, D & Nordin, C.
1980 〈Market Place as Place Ballet: The Example of Varberg〉
《Sweden, Landscape》 24:35-41.
 - Soja, E
1985 〈The Spatiality of Social Life: Towards a Transformative Retheorisation〉 in Greory, D, and Urry, J., eds 《Social Relations and Spatial strctures》 london: Macmilan, pp.98-127
1989 《Postmodern Geographies : The Reassertion of Space in Critical Social Theory》 London: Verso.
 - Southworth, M.
1989 〈Theory and Practice of Contemporary Urban Design-A Review of Urban Design Plans in the United States〉 《Town Plnning Reviw》 60(4)369-402
 - Tuan, Yi-Fu.
1976 〈Literature, Experience and Environmental Knowing〉 In G.T. Moore & R.G. College (Eds), 《Environmental Knowing》 PP.260-272. Stroudsberg, PA: Powden, Huutchinson & Ross.
1977 《Space and Place: The Perspective of Experience》
Minneapolis: University of Minnesota Press.
1980 〈Rootedness Versus Sense of Place〉 Sweden, 《Landscape》 24:3-8
 - Violich, F
1983 〈"Urban Reading" and the Design of Small Urban Places: The village of Sutivan〉 《Town Planning Review》 ,54:41-62.
1985 〈Toward Revealing the Sense of Place〉 In D. seamon & R. Mugerauer (Eds), 《Dwelling, Place and Environment》 PP.113-136. Dordrecht:Martinus Nijhoff.
 - Walter, E.V.
1988 《Placeways: A theory of the human environment》 The University of North Carolina Press.
 - Webb, Micheal
1990 《The City Square》 ,London, Thames and Hudson.
 - 陣内秀信, 谷水潤編
1990 〈Turkey: Pilgrimage to Cities 都市巡禮〉 《Process》 , December

(二) 中文部份

- 中華民國建築師公會全國聯合會
- 1991 《台灣的住宅建築 1976～1990》，台北，中華民國建築師公會。
- 中原大學建築系研究所
1986 《基隆市中心商區都市更新及都市設計之研究》
- 台北市政府新聞處
1985 《台北新形象》，台北，台北市政府。
- 台灣大學土研所都市計畫室
1979 《澎湖觀光發展主要計畫規劃》，交通部觀光局委託國立台灣大學土木工程學研究所都市計畫室規劃
- 台灣省政府新聞處
1989 《吾土吾民—第二屆台灣省主席杯攝影比賽獲選作品專輯》，台灣省政府新聞處
- 行政院經建會都住處
1989 《淡水都市設計研究—「推動台灣地區都市設計制度之研究」個案示範》，行政院經建會都市及住宅發展處。
- 1983 《台灣最佳去處全集5:新竹縣,新竹市》，台北，戶外生活
- 基隆縣政府
1987 《港都山城是我家》
- 都市住宅(特集)
1975 〈發現的方法--吉阪研究室 哲學 手法 1〉(94) Kajima Insitute Publishing Co.,Tokyo.
- 座談會
1992 〈淡水的未來發展?／都市設計展說明會〉《空間》(34):34-45.
- 王元山
1990 《九份山城聚落空間結構及社區空間成形之研究》，中壢，中原大學建築研究所碩士論文
- 王志鴻
1989 《光復前三峽街庄的形成與發展》，中壢，中原大學建築研究所碩士論文
- 李乾朗
1979 《台灣建築史》，台北，北屋。
1980 《台灣近代建築》，台北，雄獅。
- 李瑞麟
1973 〈台灣都市之形成與發展〉《台灣銀行季刊》

,24(3):1-29.

- 胡寶林、喻肇青
1984 《台北市都市景觀計劃研究》，台北市政府工務局都市計劃處委託，中原大學建築系都市設計研究室研究
- 洪敏麟 編纂
1981 《台灣地名沿革》，台灣史蹟源流研究會印行。
- 洪燦楠
1978 〈台灣地區聚落發展之研究〉《台灣文獻》
29(2):13-48, 29(3):187-465.
- 施添福
1980 〈地理學中的人地傳統及其主要的研究主題〉《地理學研究報告》，(6):203-242,國立台灣師範大學
1990 〈地理學中的空間觀點〉《中華民族學通訊》
(27):13-39,台北
- 侯怡泓
1989 《早期台灣都市發展性質的研究》，台中，台灣省文獻委員會。
- 後藤春彥
1987 〈都市デザインのための都市景縣域設計研究 --東京舊15區〉博士論文，早稻田大學戶沼研究
- 夏鑄九
1987 〈對一個城市形式與城市設計理論的認識論上之批判：開文，林區及其知識上之同道〉《台大城鄉學報》
3(1):119-131.
1988 《台灣北部地區溫泉規劃 --台灣溫泉旅遊之分析與政策擬議》台北，台灣大學土木工程學研究所都市計畫研究室
1989 〈模式語言及非正式營造系統的認識論批判：亞歷山大及其同志〉《台大城鄉學報》，4(1):49-65.
1990 〈都市過程、都市政策和參與性的都市設計制度〉《建築學報》(1):137-152,台北,中華民國建築學會。
1991 〈建築論述中空間概念之變遷；一個空間實踐的理論建構〉《建築學報》(5):1-20,台北,中華民國建築學會
- 唐小兵
1990 〈重構空間意識：後現代地理研究〉《二十一世紀》香港中文大學
- 黃世孟主編
1987 《日據時期台灣都市計劃範型之研究》，台北，台灣大學土木工程學研究所都市計劃室。
- 黃瑞茂

- 1991 《都市設計操作程序中體驗空間之研究 -- 以淡水淡水街為例》中壢：中原大學建築研究所碩士論文
- 黃應貴
1990 〈人類學對於空間的研究〉《中華民族學通訊》(27):1-12,台北
- 章英華
1990 〈都市社會學中有關空間的研究〉《中華民族學通訊》(27): 40-46,台北
- 陳正祥
1959 《台灣地誌(上、中、下冊)》，敷明產業地理研究所報告第九十四號。
- 陳亮全
1991 〈日本的「地區環境營造」經驗(上)〉《建築師》17(11) 44-49
- 陳坤宏
1991 《空間結構—理論與方法論》，台北,明文書局
- 喻肇青
1992 〈都市設計的危機與定位〉《建築理論與應用研討會論文集》台中,東海大學
- 葉啓明
1991 《城市生活路徑結構之試擬—苗栗市城市發展之研究》中壢,中原大學建築研究所碩士論文
- 游陳二
1992 《地方環境形塑運作經營之研究—以九老爺農村三聚落為例》中壢,中原大學建築研究所碩士論文
- 富田芳郎
1955 〈台灣鄉鎮之研究〉《台灣銀行季刊》,7(3):85-109.
1954, 1955 〈台灣鄉鎮之地理學的研究〉《台灣風物》,4(10):1-16, 5(1):23-45,5(6):9-43.
- 張光直
1988 《考古學專題演講—第五講：談聚落形態考古》PP.75-94.,台北,稻鄉出版社
- 潘明陽
1991 〈現象學地理學—存在空間的一個詮釋〉《中國地理學會會刊》
- 楊中一
1992 《參與式規劃社區設計方法之應用研究》中壢,中原大學建築研究所碩士論文
- 楊碧川
1988 《台灣歷史年表》，台北,自立晚報出版

- 趙建雄
 - 1991 〈書評：「空間結構--理論與方法，陳坤宏編著」〉《台灣社會研究季刊》 PP.213-224；台北：台灣社會研究季刊社
- 鄧景衡
 - 1990 〈地理空間〉《空間》，(17):18-21.
 - 1992 〈地方塑造的地理現象學向度〉《空間》，(30):9-13.
- 賴君勝、李修璋、王智平執行製作，莊展鵬主編
 - 1990 〈三峽〉《台灣深度旅遊手冊1》，台北，遠流出版社
 - 1990 〈淡水〉《台灣深度旅遊手冊2》，台北，遠流出版社
 - 1990 〈台北歷史散步〉《台灣深度旅遊手冊3》，台北，遠流出版社
- 臧振華
 - 1990 〈談考古學的空間研究〉《中華民族學通訊》(27):47-52,台北
- 戴炎輝
 - 1984 《清代台灣之鄉治》，台北，聯經出版社
- 1984 《鄉城小調》，光華編輯部，台北光華畫報雜誌社印行
- 1984 《民俗采風》，光華編輯部，台北光華畫報雜誌社印行
- 1975 《台灣風光》，台灣劃刊社編，編者印行
- 張炎憲
 - 1988 《歷史文化與台灣》，台灣風物業書
- 余光弘
 - 1988 〈馬公市鎮發展與民間宗教變遷之研究〉《媽宮的寺廟》，中央研究院民族研究所
- 1992 〈打開歷史、走出未來〉《發現台灣 1620～1945》，天下雜誌社編印
- 1991 《八里十三行史前文化》，漢聲雜誌34期，漢聲雜誌社印
- 蔡立平
 - 1978 《澎湖通史》，眾文圖書公司印

(三) 有關台灣城鄉之相關研究

1. 碩士論文

• 光復前三峽街庄的形成與發展	中原	王志鴻	78
• 清末至日治時代美濃聚落人為環境之研究	中原	李允斐	78
• 九份山城聚落空間結構及社區空間成形之研究	中原	王元山	79
• 由三峽鎮實質環境涵構探討不同群體之意象空間結構與場所特性評價	中原	張恆輔	80
• 北埔聚落傳統民居空間之研究	中原	徐明江	80
• 台灣庄落實質環境形塑經營過程之研究	中原	游陳二	81
• 淡水鎮淡水街都市景觀之研究	淡江	張炳仁	74
• 淡水鎮行人徒步系統之研究	淡江	何志浩	75
• 金門傳統建築保存之研究	淡江	林明毅	75
• 省府要塞——中興新村聚落空間之社會歷史分析	淡江	王培鴻	79
• 金門地景空間變遷之歷史社會分析	淡江	湯文昊	80
• 日據時期新莊街區實質環境之研究	東海	鄭秀玲	78
• 大里聚落的產業模式與實質環境變遷	東海	郭奇正	77
• 五溝水一個大堆客家聚落實質環境之研究	東海	邱永章	77
• 清領及日據時期台中「聚落」的轉化研究	東海	陳明偉	80
• 澎湖地方傳統民宅營造法探微	東海	張宇彤	80
• 埔里盆地聚落演化的歷史考察	東海	王志忠	79
• 安平舊街區歷史建築維護之探討	成大	曾國恩	67
• 安平六部社聚落與民居之研究	成大	蔡忠志	78
• 台南都市意象之研究	成大	陳文祥	79
• 清末五分埔聚落空間構成之研究	成大	洪心光	79
• 傳統合院民宅空間組織之量化解析——以安平與新埔為例	成大	黃皓如	79
• 日據時期新埔街庄的形成與發展	成大	蘇仁榮	79
• 日據前後台南市街形態之構成與變遷	成大	梁俊仁	80
• 空間變遷的社會歷史分析以日本殖民時期的宜蘭地照為例	台大	陳志樞	77
• 烏來觀光旅遊空間的社會歷史分析	台大	徐世怡	77

- 日據時期大稻埕店屋空間的文化形成分析 台大 顏忠賢 79
- 1945年以前台中地域空間形式之轉化——一個政治生態群的分析 台大 賴志彰 80

2 · 台灣文獻

- 《台灣舊地名之沿革》 洪敏麟 1983
- 《台灣地名沿革》 洪敏麟 1981
- 《台灣地名沿革》 洪敏麟 1979
- 《台灣早期歷史研究》 曹永和 1979
- 《台灣歷史年表》 楊碧川 1988
- 《清代以前台灣土地之開墾》 郭海鳴 1958
- 《台灣各地之歷史地理》 林衡道 1973
- 《台灣史事圖譜（一）～（五）》 王世慶、莊金德
- 《台灣地名的分類》 林衡道 1976
- 《台灣大事選》 1978～1985
- 《客家之南遷東徙及其人口的流佈——兼論述其開拓奮鬥精神》 1972
- 《台灣地區聚落發展之研究》 洪燦楠 1978
- 《早期台灣都市發展性質的研究》 侯怡泓
- 《三百年來台灣地理之變遷》 文獻12卷 1期72頁

3 · 台灣銀行季刊

- 《台灣鄉鎮之研究》 富田芬郎 1955
- 《台灣的地理區域》 陳正祥 1956
- 《台灣都市之研成與發展》 李瑞麟 1973
- 《清代台灣鄉庄之建立及其組織》 戴炎輝 1962

1 · 研究報告

- 蘭嶼地區自然及人文資源保育與開發研究 台大 王鴻楷 1984
- 空間之歷史社會變遷—以宜蘭為個案 台大 夏鑄九 1988
- 蘭嶼地區社會發展與國家公園計畫 台大 夏鑄九 1989
- 都市社會發展之研究 蔡勇美、郭文雄 主編 1978
- 台灣都市計劃史年表（1895—1945） 黃世孟 編 1988
- 日據時期台灣都市計劃範型之研究 黃世孟 編 1988
- 台灣地理圖集 陳正祥 撰 數明研究報告 1959
- 台灣地區都市計劃歷程資料文獻目錄 黃世孟 編 1987
- 台灣地區建築資料文獻目錄 台大建築與城鄉研究所編 1988
- 台灣都市更新之研究 黃正義 撰 1974
- 台灣地區綜合開發計劃 觀光遊憩資源開發研究報告 1977
- 台灣地區聚落發展之研究 洪燦楠 撰 1977
- 台灣地籍整理沿革 張金土 撰 1953
- 二十年來的台灣公路 大學雜誌社編 1965
- 環島鐵路與台灣經濟發展之研究 戴問梅 撰 1981
- 台灣道路發展史，交通部運輸研究所 陳俊 編 1987
- 台灣之觀光事業，交通部觀光局 林清實 撰 1970
- 台灣遊記 鄧文儀 撰 1961
- 台灣地區第一級古蹟 內政部 編 1984
- 台灣地區古蹟調查表 內政部民政司 編 1982
- 板橋林本源園林研究與修復 台大土木工程研究所編 1981
- 台灣方志所見古蹟資料 中央圖書館台灣分館 1983
- 台灣地方志研究 台灣史蹟源流研究會 編 1978
- 台灣古蹟集 林銑道、郭嘉雄 編 1977
- 澎湖古聚落維護發展民俗村研究計劃 漢寶德 1986
- 澎湖天后宮修復工程及修復研究工作報告書 台大土木工程研究所編 1986
- 鹿港古風貌維護區之研究 漢寶德 編 1981

5 · 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(包括湊町的海埔新生地同時計畫)
1900年	43年	花蓮港
1900年	44年	台南、台中全面的擴大
1900年	45年	高雄的擴大(主要在高雄川以西地區)
1913年	大正 2年	壽山、北斗、南投、馬公、大溪
1914年	3年	嘉義的擴大、屏東、北港、台東
1915年	4年	埔里
1916年	5年	鳳林
1917年	6年	花蓮港擴大(線路以南地區)、朴子
1921年	10年	竹山
		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	7年	台北的擴大(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、苑里、通霄、新營、鹽水
1938年	13年	佳里、學甲、屏東的擴大、基隆的擴大
		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
1939年	14年	台中港附近(現在分為梧棲、清水、沙鹿)
1941年	16年	桃園、東勢、虎尾、東港
1942年	17年	蘇澳、水裡
1943年	18年	白河、善化、草屯

資料來源：黃世孟〈台灣都市計畫歷史之初探（1895～1945年）〉，『都市與計畫』21卷1期，P.6

6・台灣省歷年辦理綜合計劃一覽表（省住都局）

辦 理 縣 市	委 託 或 主 協 辦 單 位	研究規劃單位	報告完成 時 間	辦 理 方 式
台 中 縣	台中縣政府	淡江大學都研室	68 年	縣政府編列經費自行委託辦理
嘉 義 縣	嘉義縣政府	淡江大學都研室	68 年	縣政府編列經費自行委託辦理
新 竹 縣	新竹縣政府	交通大學運工管系	71 年	縣政府編列經費自行委託辦理
屏 東 縣	屏東縣政府	淡江大學建研所	72 年	縣政府編列經費自行委託辦理
台 北 縣	台北縣政府	淡江大學建築系所	73 年	縣政府編列經費自行委託辦理
澎 湖 縣	澎湖縣政府	中興大學都研所	73 年	省經動會專款補助縣政府自行委託辦理
台 東 縣	台東縣政府	淡江大學都研所	74 年	省住都局補助部分規劃經費並委託辦理
基 隆 市	基隆市政府	中興大學都研所	75 年	市政府編列經費委託辦理
嘉 義 市	嘉義市政府	中華民國都計學會	75 年	市政府編列經費委託辦理
桃 園 縣	桃園縣政府	中興大學都研所	76 年	縣政府編列經費自行委託辦理
新 竹 市	新竹市政府 省住都局	中華民國區域學會	76 年	省住都局補助部分規劃經費並委託辦理
宜 蘭 縣	宜蘭縣政府 省住都局	台大土研所都研室	76 年	省住都局補助部分規劃經費並委託辦理
高 雄 縣	高雄縣政府 省住都局	成功大學都研所	77 年	省住都局補助部分規劃經費並委託辦理
彰 化 縣○	彰化縣政府 省住都局	台大建築城鄉所	78 年	營建署、省住都局補助部分經費，並由 住都局採參與式委託規劃
台 中 市○	台中市政府 省住都局	成功大學都研所	78 年	營建署、省住都局補助部分經費，並由 住都局採參與式委託規劃
台 南 市○	台南市政府 省住都局	成功大學都研所	辦理中	營建署、省住都局補助部分經費，並由 住都局採參與式委託規劃
苗 栗 縣○	苗栗縣政府 省住都局	成功大學都研所	80 年	營建署、省住都局補助部分經費，並由 住都局採參與式委託規劃
屏 東 縣○ (修 訂)	屏東縣政府 省住都局	台大建築城鄉所	80 年	營建署、省住都局補助部分經費，並由 住都局採參與式委託規劃
雲 林 縣○	雲林縣政府 省住都局	成功大學都研所	辦理中	營建署、省住都局補助部分經費，並由 住都局採參與式委託規劃
台 北 縣○ (修 訂)	台北縣政府 省住都局	台大建築城鄉所	辦理中	營建署、省住都局補助部分經費，由台 北縣政府委託規劃
花 蓮 縣○	花蓮縣政府 省住都局	中華工學院建築 與都計系	辦理中	營建署、省住都局補助部分經費，並由 住都局採參與式委託規劃
備 註：尚未辦理之縣市為南投、台南縣 ○係縣市綜合發展計畫實施要點核定實施後辦理之縣市				

四、圖片出處

- 1 · 陳正祥
1959 《台灣地誌(上、中、下冊)》，敷明產業地理研究所報告第九十四號。
- 2 · 胡寶林、喻肇青
1984 《台北市都市景觀計劃研究》，台北市政府工務局都市計劃處委託，中原大學建築系都市設計研究室研究
- 3 · Lewis M.
1961 《The City in History》New York, HBJ
- 4 · Kostof, S.
1991 〈The City Shaped-Urban Pattern and Meanings Thorough History〉Toronto,Bulfinch.
- 5 · 《中國商工地圖集成》，柏書房
- 6 · Norberg-Schullz, C.
1980 《Genius loci: Toward a Phenomenology of Architecture》new York: Rizzoli.
- 7 · 本研究室提供
- 8 · Tadahiko Higuchi
1983 《The Visual and Spatial Sturcture of Landscape》MIT Press
- 9 · 喻肇青、黃文亮
1986 《基隆市中心商業區都市更新及都市設計之研究》，中原大學建築研究所都市設計研究室
- 1 0 · 陣內秀信,谷水潤編
1990 〈Turkey:Pilgrimage to Cities 都市巡禮〉《Process》,December
- 1 1 · 1989 《台灣地區像片基本圖》出版通報，林務局農林航空測量所編印
- 1 2 · Rossi, A.
1966 〈The Architecture of the City〉English edition,1982, The MIT Press.
- 1 3 · 基隆縣政府
1987 《港都山城是我家》
- 1 4 · Plummer ,Henry
1987 〈Poetics of Light〉,《A+U》,December Extra Edition.
- 1 5 · 行政院經建會都住處
1989 《淡水都市設計研究—「推動台灣地區都市設計制度之研究」個案示範》，行政院經建會都市及住宅發展處。
- 1 6 · 黃瑞茂

- 1991 《都市設計操作程序中體驗空間之研究 -- 以淡水淡水街為例》中壢，中原大學建築研究所碩士論文
- 1 7 · 葉啓明
1991 《城市生活路徑結構之試擬—苗栗市城市發展之研究》中壢，中原大學建築研究所碩士論文
- 1 8 · 王元山
1990 《九份山城聚落空間結構及社區空間成形之研究》，中壢，中原大學建築研究所碩士論文
- 1 9 · Roger Trancik
1981 《Finding Lost Space》Theories of Urban Design. Boston
- 2 0 · 1971 《The Comprehensive Plan of Urban Design for the City and County of San Francisco》，Dept. of City Plannig，City and County of San Francisco
- 2 1 · 1980 《澎湖縣志》（城市志卷九）
- 2 2 · 李乾朗
1979 《台灣建築史》，台北，雄獅
- 2 3 · 台灣深度旅遊手冊《淡水專輯》，遠流出版公司
- 2 4 · Jellicoe,G.and Jellicoes.
1975 《The Landscape of Man》，London, Thames and Hudson.
- 2 5 · 1988 《都市空間圖集》，東海建築叢書
- 2 6 · 台灣大學土研所都市計畫室
1979 《澎湖觀光發展主要計畫規劃》，交通部觀光局委託國立台灣大學土木工程學研究所都市計畫室規劃
- 2 7 · 林會承
1988 《台灣傳統建築手冊》，文建會補助編印
- 2 8 · Webb,Micheal
1990 《The City Square》，London,Thames and Hudson.
- 2 9 · 1954 《基隆市志·概述篇》基隆市文獻委員會編印
- 3 0 · 台北市政府新聞處
1985 《台北新形象》，台北，台北市政府。
- 3 1 · 胡寶林、喻肇青
1984 《台北市都市景觀計劃研究》，中原大學建築系都市設計研究室
- 3 2 · 王志鴻
1989 《光復前三峽街庄的形成與發展》，中壢，中原大學建築研究所碩士論文
- 3 3 · 賴君勝、李修瑋、王智平執行製作，莊展鵬主編
1990 〈三峽〉《台灣深度旅遊手冊1》，台北，遠流出版社

- 3 4 · Benevolo, L.
1981 《The History of the City》, Scolar Press.
- 3 5 · Paul G.
1991 〈Lot, Yard, and Garden-American Distinctions〉
- 3 6 · 台灣省政府新聞處
1989 《吾土吾民—第二屆台灣省主席杯攝影比賽獲選作品專輯》, 台灣省政府新聞處
- 3 7 · 1983 《台灣最佳去處全集5:新竹縣,新竹市》, 台北, 戶外生活.
- 3 8 · 1981 1981 〈我們的古蹟—文化國寶(2)〉《漢聲》9期
- 3 9 · 1981 〈我們的古蹟—文化國寶(3)〉《漢聲》10期
- 4 0 · 中華民國建築師公會全國聯合會
1991 《台灣的住宅建築 1976~1990》, 台北, 中華民國建築師公會.
- 4 1 · 空間雜誌
1992.5《淡水未來發展》
- 4 2 · 〈Plazas of Southern Europe〉《Process》
- 4 3 · 喻肇青
1990 《大稻埕特定專用區初步發展構想及都市設計之研究》, 中原大學建築研究所都市設計研究室
- 4 4 · 喻肇青、黃文亮
1988 《台北市士林舊市區地區發展與都市設計之研究》, 中原大學建築研究所都市設計研究室
- 4 5 · 喻肇青
1993 《馬公市中心都市設計配合觀光發展研究規劃設計》, 中原大學建築研究所都市設計研究室