

第三章 各時期車站地區空間變遷之分析

3-1 車站地區之發展與分析架構

明治28年（1895）甲午戰敗，台灣割讓日本，受其統治五十年。日方統治台灣時，實施「殖民地體制」，獨攬統治之絕對專制權力。在日方統治期間，統治方針及相關政策，更迭不一。但大體可分為三個時期：第一期為綏撫時期，自明治28年（1895）至大正7年（1918），此時期為建立殖民體制與社會，在地方上部署統治機構，同時對於住民施以安撫的政策，以取信於民，一切以樹立台灣殖民地體制之全面基礎為首要。第二期為同化政策時期，自大正7年（1918）至昭和12年（1937），此時期日方經營台灣亦大有進展，經濟、教育、社會皆有向前邁進之狀況，促使台人在民族意識上有所覺醒，讓日本殖民政府便利其統治，施行同化政策，高倡內地延長主義。第三期為皇民化時期，自昭和12年（1937）至昭和20年（1945），此時期因日方發動蘆溝橋事變與太平洋戰爭，全日本進入戰時體制，導致台人必須出面協助，同時日方為促進台人的忠誠，則施行皇民化運動，使台灣全面日本化¹。

3-1-1 日治時期行政區域劃分

日本著手經營台灣後，便開始將台灣的行政區域進行劃分以利於管理，因此，日治初期 1895~1901 年為「縣·廳」治時期，總督府區劃全台為 3 縣 1 廳，即台北、台中、台南三縣與澎湖廳；1901~1920 年為「廳」治時期，全台行政區劃大幅度更改，一開始廢去原有之「縣」，全台改設 20「廳」，廳之下仍設「支廳」。1909 年再將 20 廳合併為 12 廳，廳之下亦設「支廳」，「支廳」之下設「區」，下轄「街·庄·社」，而後歷經數次變革，在 1920 年為「州·廳」治時期，公告實施全台灣分成台北、新竹、台中、台南、高雄等五州，花蓮港、台東兩廳，「州·廳」之下共設 47 郡、3 市（台北市、台中市、台南市）及 5 支廳²。【圖 3-01】所示為 1920 年的行



【圖 3-01】

1920 年台灣行政區之劃分

註¹ 參閱林衡道主編，1977，《台灣史》，p492-494。

註² 參閱黃武達，2000，《日治時代（1895-1945）台灣都市計畫歷程之建構》，p19-21。

政區域劃分，其面積與含蓋之現今行政區域如【表 3-01】所示。

【表 3-01】日治時期行政區劃分³

日治時期行政區	面積（平方公里）	今行政區域	備註
台北州	4,528.7	台北市、台北縣、宜蘭縣、基隆市	含台北市
新竹州	4,570.0	桃園縣、新竹縣、新竹市、苗栗縣	
台中州	7,382.9	台中縣、台中市、彰化縣、南投縣	
台南州	4,292.4	台南市、台南縣、雲林縣、嘉義市、嘉義縣	
高雄州	5,421.5	高雄市、高雄縣、屏東縣	
台東廳	5,721.9	台東縣	
花蓮港廳	3,515.3	花蓮縣	
澎湖廳	4,628.6	澎湖縣	1926 年自高雄州分出

此外，在人口規模上由【表 3-02】中所示在日治時期人口數超過十萬的台灣城市不多，在 1900 年僅有台北達此規模，到 1940~1949 年間則增加了基隆、台中、嘉義、台南、高雄五個城市；新竹則在 1950 年時才突破十萬人口的規模。

【表 3-02】日治時期台灣都市人口⁴

年代	人口超過十萬的都市
1900	台北
1940~1949	基隆、台北、台中、嘉義、台南、高雄
1950	基隆、台北、新竹、台中、嘉義、台南、高雄

1941年台灣人口總數為5,872,084人；其中台中州人口為1,352,410人（台中市人口在1942年達到101,272人）⁵，台南州人口為1,550,695人（台南市人口則在1940年就達到138,872人）⁶。由上述統計資料顯示，在1940年代台中與台南的人口規模較為接近。

3-1-2 日治時期的都市規劃

自 1900 起日本政府便開始進行了一連串的都市改造，其中最主要的工作為初期以改善環境衛生為主所推行的市區改正，如【表 3-03】所示。為了建立公共衛生以及交通道路系統，以防止公共傳染病兼為都市防災及社會治安之維護，在人口聚集之市街化地區積極推行。而當時市區改正的內容多以拓寬當地商業區內最具有急迫性的道路、拉直既成道路、打通防火救災之巷道、整頓及施做街區內之排水溝、設置步道、亭仔腳為主要工

註³ 參閱網址，台灣日治時期 <http://zh.wikipedia.org/wiki/>

註⁴ 參閱劉曜華，2004，《台灣都市發展史》，p9。

註⁵ 參閱篠原正巳，《台中日本統治時代の紀錄》，p188；p195。

註⁶ 參閱劉曜華，2004，《台灣都市發展史》，p35。

作⁷。

【表 3-03】日治初期實施市區改正的時間⁸

年代	施作事項	都市	備註
1896	進行排水工事	台北	
1899	持續進行建港	基隆	
	開始城內市區計畫	台北	
1900	發表市區計畫	台中	欲建立中部都會區
1902	進行市區改正	嘉義	拆城牆
	進行市區改正	台南	
1903~1910	確立市區改正並進行舊街區改正	新竹	1905
	重新規劃	嘉義	1906 (因地震重新規劃)
	開始市區改正	基隆	1907
	首次發表市區計畫	高雄	1908 同時配合築港
	進行下水道及公共設施	台南	1902~1911
1911	市區改正	台北	因水災後進行改正
	市區改正	台中	開始擴張
	發表市區改正	台南	已考慮古蹟保留
	重做市區改正	高雄	

在這一連串的都市規劃中，由局部、過渡性需求的計畫逐步轉為具有長遠整體性規劃的政策，也因如此透過日本政府強力的推行下，促使台灣都市朝向現代化邁進的基礎。

3-1-3 車站地區之架構建立

都市是一個有機體，隨著時間的流動進而產生空間的改變。鐵道的建設為日治時期最重要的基礎設施，當其場域設施相繼出現，車站地區就會成為都市中最具能量的磁場，吸引著都市眾多活動的匯集，因此車站周邊的空間與功能也日益繁雜。

在本研究中試圖透過地圖進行分析，從中解讀圖面空間的訊息，由於地圖為凝結某時期環境中的地形、地貌、聚落、建築、道路…等狀況，在便於記載以及溝通上，因此將現實環境的實況透過簡化的符碼呈現於圖中，並藉由圖例輔助的指引建構出利於溝通或以此為依據在生產出新圖面。有鑑於此，由於車站地區聚集來自各地資源的流動，在空間層級也較為繁雜，因此本研究的分析架構意圖就上述加以延伸，以日本政府在台灣推行的市區改正為台灣邁向都市化的開端，並以對都市空間變遷最具影響力的政策部分在本

註⁷ 參閱黃武達，《日治時期台灣都市發展地圖集—附冊 1》，p39-43。

註⁸ 參閱網址，日據時期建築與城市 <http://www.dm.ncyu.edu.tw>

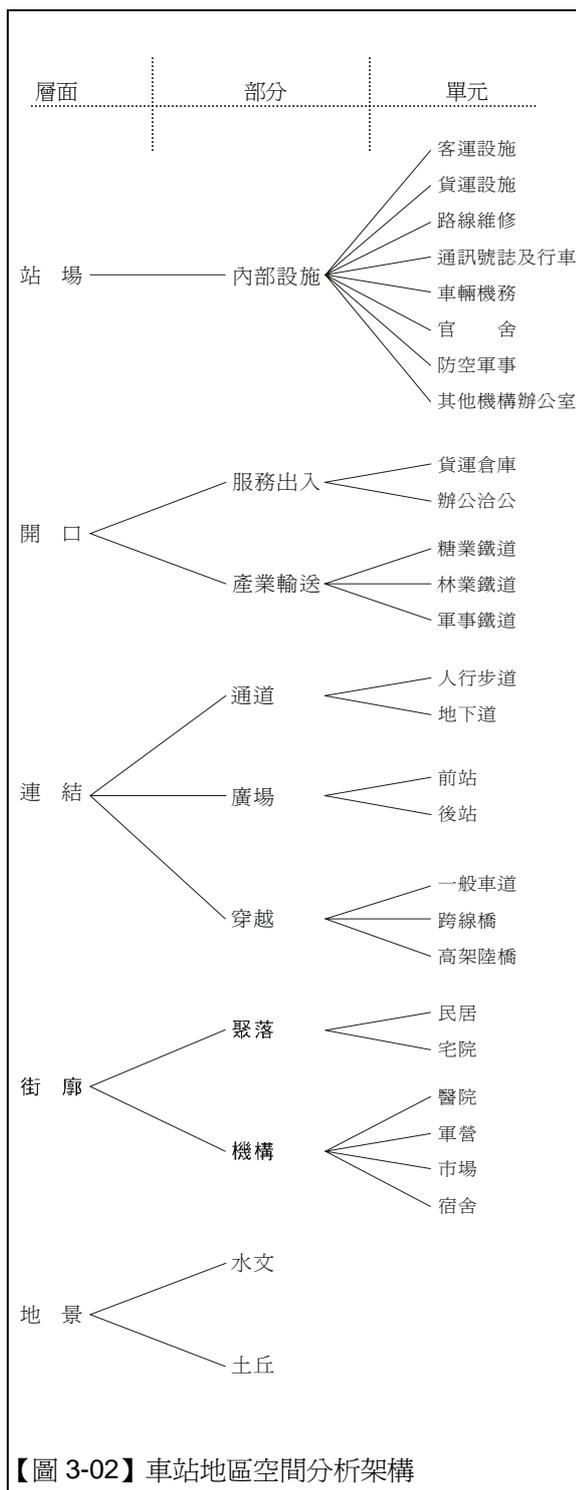
研究中作為史料的佐證，這一波都市空間改造將作為本研究主要的背景資料。有關都市空間變遷的論述中都離不開都市政策、自然環境與人為環境等幾方面的探討。其中自然環境對於早期的都市開發佔有決定性的影響，本研究所建立的架構將延伸探討自然「地景」對於車站地區空間的影響。人為環境顧名思義即指依人類需求創造的空間隨著都市人口規模、機能特性、聚落區位、宗教、國防軍事、歷史淵源等因素所形塑出的空間環境。由於車站地區為一個封閉的區塊，與外部都市空間活動不同，因此將其分為內、外部空間來探討；內部—為探討車站地區內部即「站場」空間，外部—為探討車站地區與都市介面的關係，包含邊界的分析，其中將邊界分為點、線、面進行探究，點為探討車站地區與都市介面的「開口」，線為探討車站地區與都市介面的「連結」，面為探討車站地區與都市介面的「街廓」。

綜合上述，本研究架構將車站地區與都市空間之介面的探討分為：站場、開口、連結、街廓、地景五個層面進行分析。

3-1-4 車站地區之架構分析

本研究將複雜的空間問題利用其層級關係將其組織化、架構化，擬出關於車站地區的層級關係並用以分析台中與台南的車站地區。此架構中分為站場、開口、連結、街廓及地景等五個層面。在圖面蒐集的部分以日治初期到國民政府初期（1895－1945）年的圖面為主。在分析過程中本研究將車站地區視為都市中的一個大街廓，探究其空間之變遷，並依此架構逐一檢視車站地區與都市之間的相互關係與影響。

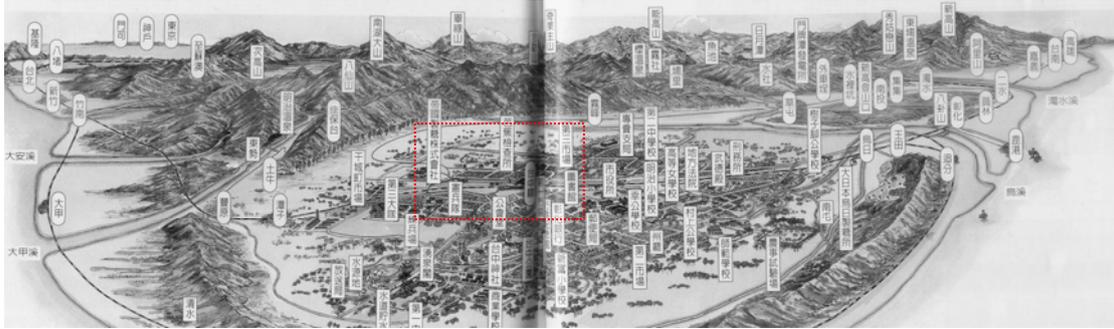
此架構如【圖 3-02】所示，「站場」是分析車站內部運作的基本空間組構，包含客運設施、貨運設施、路線維修、通訊號誌及行車、車輛機務、官舍、防空軍事以及其他機構辦公室等八個單元。「開口」是分析車站地區面對都市所形成的空間局部開口，包含服務出入與產業輸送兩部分所形成的開口，其中又可分為貨運倉庫、辦公洽公、糖業鐵道、林業鐵道及軍事鐵道等單元；「連結」則是分析車站地區所接續的通道、廣場及穿越三部分，其中可分成人行步道、地下道、一般車道、跨線橋、高架陸橋、前站及後站等幾個單元；「街廓」則是分析車站地區與鄰接街廓內的空間組織關係包括聚落與機構兩部分，其中分為民居、宅院、醫院、軍營、市場及宿舍等單元；「地景」此外並探究車站地區與地景之間紋理的相互關係，包含水文與土丘兩部分。



而透過此架構預期能建構閱讀車站地區空間變遷的一套系統，並用其檢視台中與台南車站地區空間之變遷。

3-2 台中車站地區之歷時性空間分析

日治時期為台中市發展最快速的時期，日本政府針對台中的地理條件以及清代留下的大量官署及官有地，積極實施市區改正計畫、整治河流並設計棋盤狀道路，1908 年縱貫鐵道開通後，台中都會很快地成為台灣新興的現代化都市⁹。



【圖 3-03】1935 年台中州鳥瞰

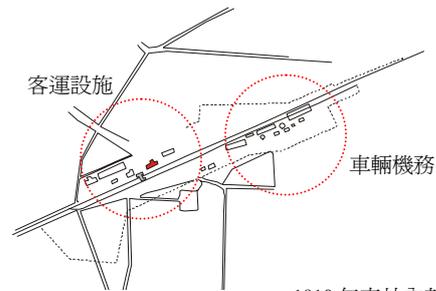
資料來源：《台灣的古地圖-日治時期》

3-2-1 車站地區之站場分析

站場的分析主要為探討車站內部空間之變遷，本研究將車站內部空間分為：客運設施、貨運設施、路線維修、通訊號誌及行車、車輛機務、官舍、防空軍事、其他機構辦公室等八個單元¹⁰；台中車站的空間組織¹¹除其他機構辦公室的空間外，由其他七個基本單元組織車站的運作。以下就以這七個單元進行分析說明。

1910 年

台中車站在當時的鐵道建設，即為中部最具規模的車站，【圖 3-04】呈現此時的車站建築為第一代的木構造站房，當縱貫線在 1908 年通車後，其空間已具有基本雛形如右圖所示。如 1910 年車站內部圖所示此時車站內部空間的設置大致上可分為：客運設施及車輛機務兩部分。客運設施分佈於前站與車站本體組織成一區，車輛機務設施中在 1908 年六月三十日，興建火車頭的機關車¹²，位置則設於後站地區。



1910 年車站內部配置圖



【圖 3-04】第一代台中車站

資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》

註⁹ 參閱網址，台灣日治時期台中都市發展 <http://zh.wikipedia.org/wiki/>

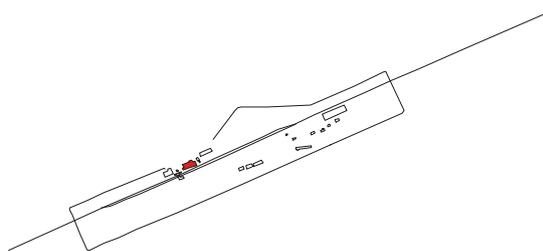
註¹⁰ 參閱，日治時期七大站場非站房類鐵道建築類型分析。

註¹¹ 參閱，附錄 1-2 台中車站空間架構組織。

註¹² 參閱網址，台中火車站歷史沿革 <http://mail92.cju.edu.tw/~b15921246/02.htm>。

1911 年

日本殖民政府在 1911 年實施市區改正，因而規劃設定車站地區範圍，由圖面可以看出車站範圍已明顯被劃定，此時期車站地區內部空間設施並無明顯增減。

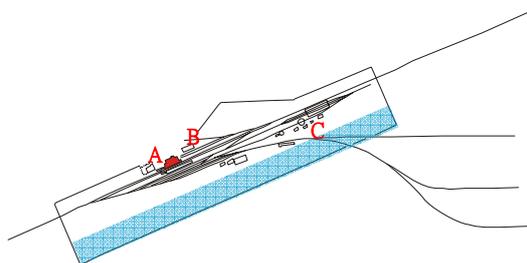


1911 年車站內部配置圖

1916 年

由圖面中呈現客運設施 (A)、貨運設施 (B) 以及車輛機務 (C) 三部分，為當時車站內部空間中，擔負運行的三個最基本的空間設施。

日本政府於 1916 年執行第三次市區改正公告後，透過 1916 年台中街實測圖發現車站地區的範圍已向外擴展 (色塊位置為增加的範圍)。

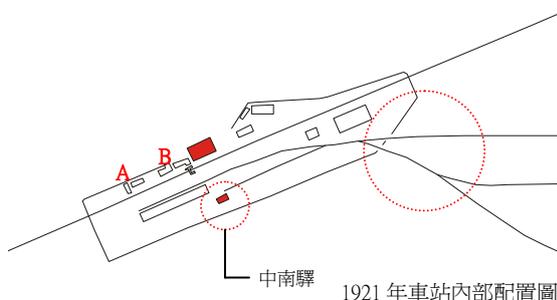


1916 年車站內部配置圖

1921 年

自 1917 年台中車站規模重建擴大後，車站建築原地重建¹³，即設計成為現今的台中車站，其中站體構造改以紅磚造，搭配洋式木構屋頂。其建築風格一般稱為樣式建築或後期文藝復興式建築，日本學界則歸為自由古典風格¹⁴，如【圖 3-05】所示。

從 1921 年台灣地形圖發現車站內部空間設施，增加路線維修 (A) 及通訊號誌及行車 (B) 等空間，這些服務性功能的設施在此時期開始出現。此外中南驛 (台中後站) 也開始在此時期的圖面中出現。車站區域的範圍緊鄰糖廠處 (虛線框出之處) 也在 1921 年的市區改正中進行修正。



1921 年車站內部配置圖



【圖 3-05】第二代台中車站

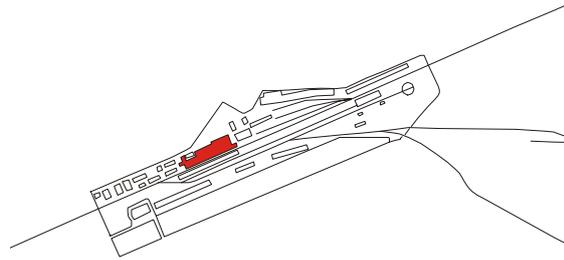
資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》

註¹³ 以 1911 年與 1921 年的圖面比較，透過圖面以跨線橋的相對位置為基準互相比對，發現二張圖面車站建築位於跨線橋左方並無遷移，藉此判讀車站建築為原地重建。

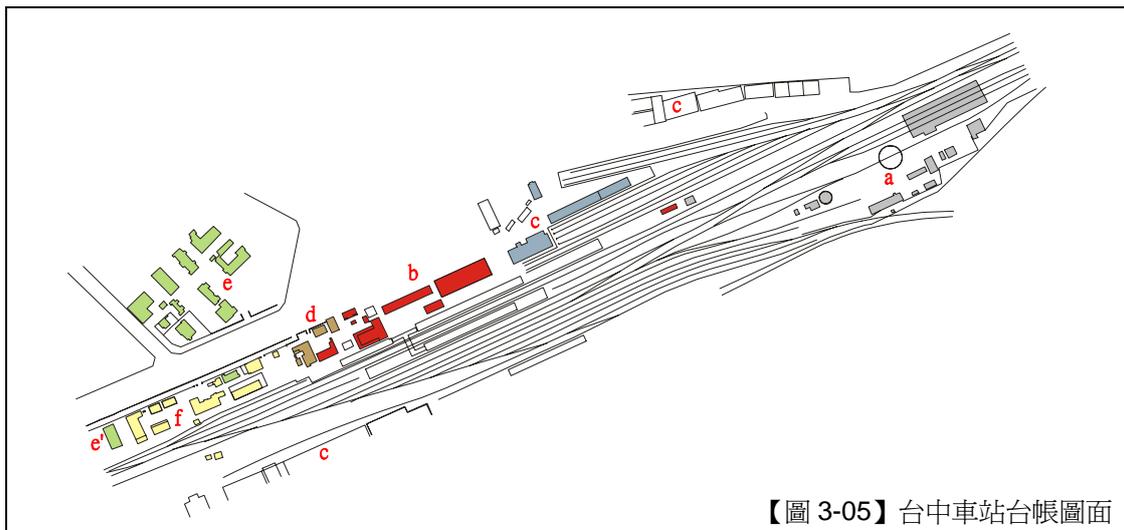
註¹⁴ 參閱劉舜仁 (主編)，2001，《台灣七大經典車站建築圖集》，p135。

1945 年

車站內部空間在此時期，已大致規劃具現今規模的樣貌，其中車輛機務的設施為因應規模變大及現代化機具的改變，在機關庫及相關空間設施的配置上，有了不同的改變。



1945 年車站內部配置圖



【圖 3-05】台中車站台帳圖面

說明	圖例
<p>此圖為日治時期台帳圖面年代約為 1940 年前後所記錄，圖面中呈現出當時車站區域內部空間的組構；當時車站內部空間設施的配置具有同類空間群組的關係。例如：同屬貨運設施的空間會配置在同區域中 (c)，此外官舍空間 (e) 的配置亦是如此。</p>	<ul style="list-style-type: none"> a-車輛機務 b-客運設施 c-貨運設施 d-通訊號誌及行車 e-官舍 f-路線維修

車站地區內部空間歷時分析後可歸納為以下幾項：

(一) 綜觀車站地區的歷時演變，其範圍雖有擴張但改變不大。透過 1916 年的圖面發現位於後站地區有向外擴張約 1/2 車站地區的空間。由 1945 年的圖面呈現車站地區的範圍向內退縮，車站地區範圍則與 1911 年的規模差距不大。

(二) 經歷時的演變前站地區的形狀並無顯著改變，後站地區東側的位置則有不同的改變。1916 年之前，後站東側的位置都維持完整的矩形，1921 年之後因市區改正與糖廠的規劃便向內約 45 度的退縮。

(三) 組構台中車站內部空間的七個基本單元，大致以同類型空間之群組關係分佈在整個站場內。

(四) 官舍空間群組是以鄰近或圍繞車站區域進行配置，這些空間類型不僅服務站內運作也是與都市生活最具互動的空間，當都市空間面臨改造時此空間最具彈性運用。如【圖

3-05】標示 e 處的官舍空間，已成為金沙百貨等重要之商業空間。此外也有設置於站場內部的官舍空間，如：服務乘降人員的乘務員宿泊所及保線區倉庫番宿舍等官舍空間，如【圖 3-05】標示 e' 處。

（五）車輛機務空間的配置多位於後站地區且腹地充裕、幅緣較廣的地方，機械設備以及相關的服務設施則依站體規模而有增減。

3-2-2 車站地區之開口分析

車站地區開口的分析主要為了解服務出入及產業輸送兩部分的問題；其中服務出入探討倉庫空間；產業輸送探討延伸至車站地區的製糖產業等單元，最後並分析車站地區對外的開口造成都市的影響。

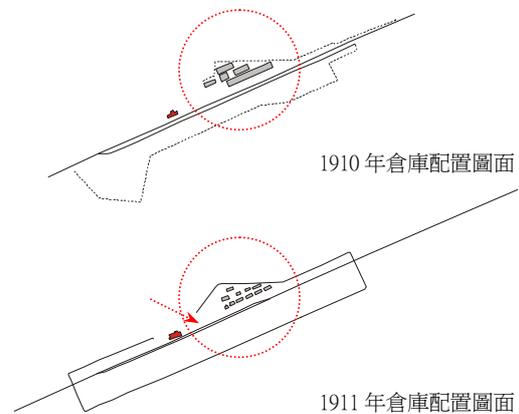
一、服務出入

此部分主要探討造成車站地區，原為封閉空間產生開口的影響因素，這之中最重要的即為分佈在車站區域邊界四周的倉庫空間，因為倉庫空間銜接內外的出入口形成封閉的車站地區與都市空間接續的媒介。

1911 年

圖中倉庫以簇群方式呈現，配置則以矩陣方式的排列。倉庫的配置與軌道平行，配合車站內部車輛之運行。而 1910 倉庫圖例的呈現方式與 1911 不同（虛線處），但倉庫位置相近；判斷兩張圖面之倉庫群應該相同，應是繪圖簡化上的差異。

因倉庫配置的形式為平行鐵路設置，此時期倉庫造成車站地區的開口，判斷應為單一方向的出入控管（箭頭處）。

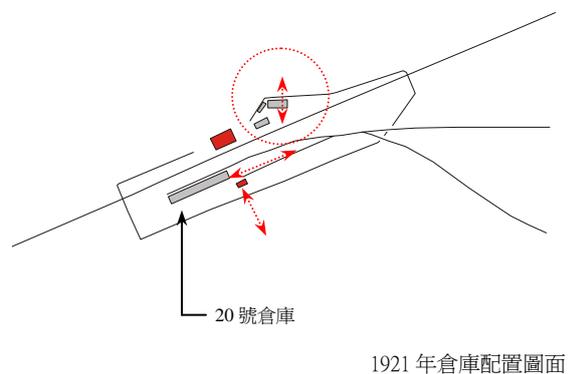


1921 年

此時由倉庫空間形成車站地區開口，分別為以下幾處：前站車站倉庫位於上半部偏右處、另外中南驛則打開下端偏左的後站區域。

此時的倉庫空間，開始出現不同的配置形式：一為將舊有的倉庫群（虛線範圍）原為矩陣式配置幾乎被拆除殆盡，而新的倉庫配置模式（沿邊緣設置）則開始被建立。二為圖面中 20 號倉庫群，在此時期已出現作為台鐵貨運倉庫。

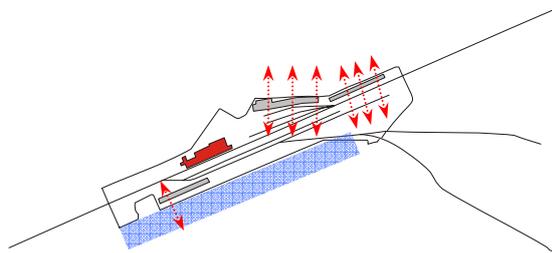
由於此時車站區域的範圍已有擴張，20 號倉庫位置與當時的邊界仍有段差距，與後站都市的關係較為薄弱，推測此時的運作方式僅服務站內。



1945 年

此時期倉庫的配置分為二部分：一為前站倉庫群即沿著車站邊界設置，二為後站的 20 號倉庫群。這些倉庫的設置創造了幾種新的空間關係：1、倉庫的服務方式，除了服務內部運作外，相對與都市活動開始有了較密切的結合。2、因倉庫配置形式改為沿邊界設置，鐵軌因貨物運送之便亦沿著倉庫鋪設。

由上述幾種空間關係發現，前站的倉庫空間開始打破封閉的車站地區，形成車站地區的開口；後站倉庫則因圖中色塊位置被劃定為緊鄰車站地區的都市街廓，開始形成後站地區的開口。



1945 年倉庫配置圖面

倉庫空間歷時的演變過程中可以分為以下幾點發現：

- (一) 倉庫空間的配置分別設置於前站的東北側與後站西南側的位置。
- (二) 倉庫空間能同時服務站場內部與都市生活，其出入方式設計為雙向開口，由 1921 年的圖面呈現倉庫空間的配置型態開始轉變為沿邊界設置。由於倉庫建築的配置形式改變促使倉庫空間增加與都市活動的接觸因此逐漸打開封閉的車站地區。
- (三) 倉庫空間與鐵軌間有互相牽引的關係，由於建立時間的差距 1921 年之前的倉庫空間配合鐵軌而設置；1921 年之後因空間配置的改變而增設鐵軌與倉庫空間接續。

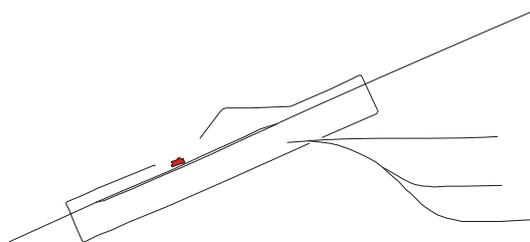
二、產業輸送

日本治台十三年內，便完成基隆至高雄西部幹線全線通車。又因農、林、礦等產業的運輸需求，後期陸續整合糖業、林產、礦產…等產業的鐵路系統，促成了台灣鐵路的快速發展。因此產業支線的延伸也是打開車站地區開口的重要因素。

1911 年

形成車站地區的開口分別為以下幾處：車站位於上端中央偏左處、南下北上的鐵道穿過站場上半部的兩側、產業鐵道則打開右下方的站場空間。

因 1911 年帝國製糖株式會社開始營運，此時糖業鐵道已延伸至車站地區內部，過去封閉的車站區域空間開始被打開，連繫至產業生產的系統。

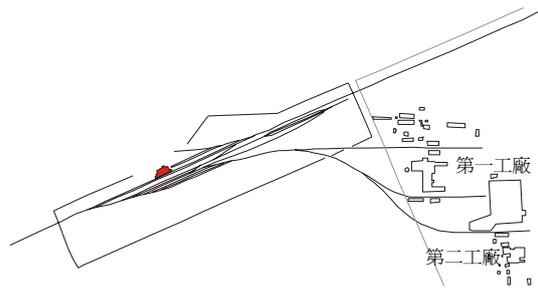


1911 年產業輸送狀況

1916 年

帝國製糖株式會社於 1911 年開始營運，緊鄰車站區域右側，此時期糖廠內部可分為第一與第二工廠¹⁵，並藉由鐵軌與台中車站做聯繫。

透過 1916 年台中街實測圖面顯示，糖業鐵道在此時，開始與台鐵軌道有較密切的接續。推測是便利於原物料與產品之輸送。

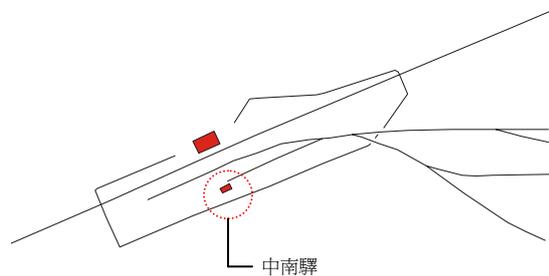


1916 年產業輸送狀況

1921 年

中南驛位於車站區域下端中央偏左處，而中南驛的出現，開始打破封閉的後站車站地區。

中南驛¹⁶(虛線處)於 1919 年由當時的「帝國製糖株式會社」所經營，糖鐵道由台中市延伸到郊區的太平、霧峰、草屯而到南投。因此中南驛的出現使得糖業鐵道負擔了二種使用功能，一為糖業輸送、二為往返南投與台中的旅客。糖業軌道延伸進入車站區域後分為：貨物存放與旅客運送二種不同的運送模式。

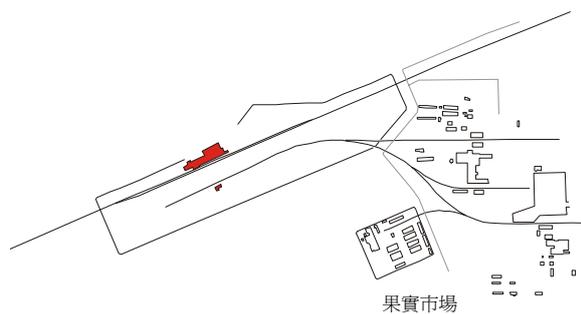


1921 年產業輸送狀況

1926 年

產業鐵道不僅打破封閉的車站地區，在此時期糖業鐵道，已延伸至都市其他街廓之中，已有支線與果實市場作密切的結合，便利於相關物資產業的輸送。

此時的果實市場，即為當時設置的芭蕉檢查所，為當時產業的集散中心。



1926 年產業輸送狀況

註¹⁵ 開工製糖時間第一工廠於 1912 年，第二工廠於 1914 年。製糖能力：第一工廠：750 公噸，第二工廠：300 公噸。

1935 年時所屬會社為帝國製糖株式會社，而日治末期所屬會社為大日本製糖興業株式會社。

註¹⁶ 台中後車站是昔日台糖公司的「中南站」，日治時期由當時的「帝國製糖株式會社」所經營，當時製糖工業必須由鄉村農地將甘蔗以「五分仔車」載運到台中市的台糖總廠壓榨、製糖供內外銷，台糖鐵道由台中市延伸到郊區的太平、霧峰、草屯而到南投，路線客、貨運相當發達。往昔交通工具欠缺的時代，坐「五分仔車」通勤、通學的民眾，許多都是透過「中南」線完成學業，但是自 1960 年道路客運興起，交通工具普及逐漸取代「五分仔車」的運輸功能，台糖公司的中南線位在台中縣、南投縣交界的烏溪鐵橋被中部的「八七水災」沖毀，從此就結束營運，改以卡車載運甘蔗原料，原本的「五分仔車」車站成了台鐵台中後站服務搭乘火車旅客業務。

經上述的分析後可得到以下幾點發現：

（一）在台中車站的產業輸送除了台鐵本身的客、貨運服務之外，尚有位在車站地區東南側設立於 1911 年隸屬帝國製糖株式會社的台中製糖所糖業鐵道。

（二）當中南線全面開通時其運作模式除負擔貨運、物資的存放與運作外，同時也增加往來台中與南投之間旅客輸運的功能。

（三）產業鐵道除打開了封閉的車站地區也延伸至都市並有密切連繫，由圖面發現 1924 年有將產業鐵道延伸至芭蕉檢查所。

3-2-3 車站地區之連結分析

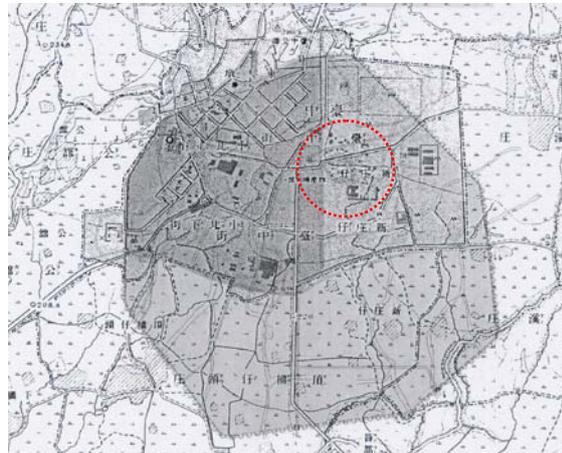
若將車站地區視為都市中的一個大街廓，透過圖面可以觀察到似乎所有道路都會匯集到車站地區。本節將探討車站地區與都市活動的連結關係，分為：通道、廣場及穿越性空間等三部分來進行分析。

一、通道

車站地區為日治時期貨運、產業、交通的中心，通道系統則以直接或間接的方式連接都市的資源而延伸到車站地區為重要的線性空間，因此透過連接方式的分析進而瞭解都市中的通道系統如何與車站地區連接。

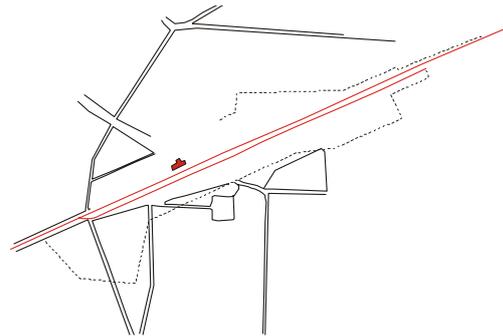
1910年

【圖 3-06】為 1904 台灣堡圖疊合清代復原圖（即圖中似八卦形灰色區塊）此時車站區域的相對位置為（虛線處）當車站位址尚未劃定前，車站地區尚處於清領時期圍城的邊緣空間，依當時文獻記錄此時（1897 年）人口分為城內與城外，城內戶數 334 戶人口 1,513 人、城外戶數 200 戶人口 885 人，此外描述當時城廓內的空間環境為雜草叢生的荒地¹⁷，因此在街道設置上較無秩序，為依當時居民的活動而形塑出街道文理。



【圖 3-06】1904 台灣堡圖+清代復原圖
資料來源：《台中市文獻（六）》

由 1910 年車站地區街道圖發現，在尚未施行市區改正之前，車站地區的街道系統仍保持清領時期舊道路的市街樣貌，因而呈現較無規則與秩序。在此時較無明顯連接車站地區的街道。



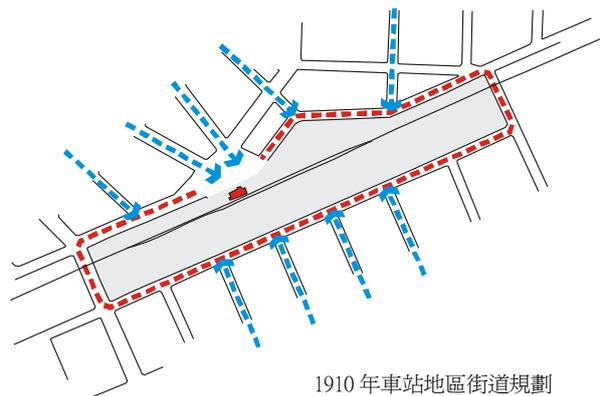
1910 年車站地區街道規劃

註¹⁷ 參閱篠原正巳，《台中日本統治時代の紀錄》，p215-218。

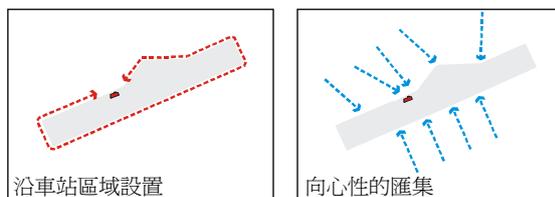
1911年

經過市區改正公告後的圖面，車站地區呈現格子狀的街道系統，前站道路與廣場呈現向心狀的配置，車站成為街道的端景。

市區改正的規劃後，此時街道系統與車站區域的銜接創造出二種方式：一為平行緊鄰沿著車站區域邊界的設置；二為向心性的匯集。



1910年車站地區街道規劃



從通道的分析可以歸納以下幾點發現：

(一) 通道系統的演變以 1911 年作為分界，1911 年之前由於前、後站地區環境空曠通道設置則依居民的生活與活動所形成的街道紋理。1911 年以後因推動市區改正引入西方的街道規劃配置，逐漸使車站地區轉變成都市的中心。

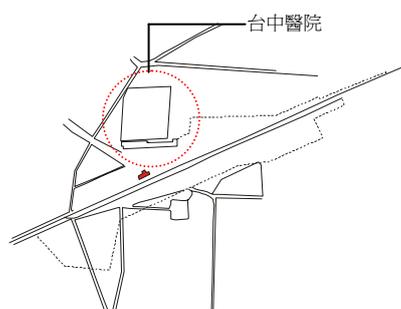
(二) 經過 1911 年所推動的市區改正大致已將通道系統劃定，連接至車站地區的通道可分為二種形式：沿著車站地區邊界設置的通道與向心性通道的匯集。

二、廣場

廣場在車站地區與都市之間扮演著重要公共空間的角色，本節將探討廣場與車站地區之間的關係。

1910年

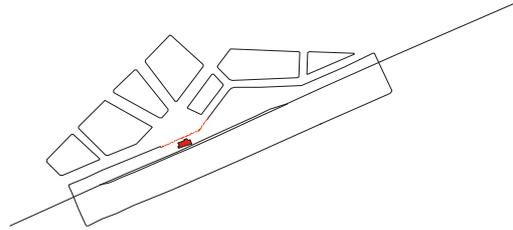
日治初期台中車站位址地處圍城邊緣，由於環境空曠荒野，此時車站地區保持清領時期遺留的道路紋理，以及站前大型醫療機構的街廓所圍塑出來的車站廣場。此時車站區域的邊界尚未劃定，車站地區與都市空間的界定較為模糊，呈現無邊界的空間型態。



1910年車站地區廣場設置

1911 年

經市區改正後，站前空間成爲街道匯聚的中心，車站區域邊緣較爲明確形狀較爲完整，由於空間不大仍以通道爲主要功能，似無塑造廣場空間之意圖。

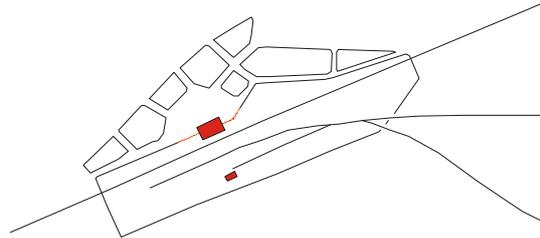


1911 年車站地區廣場設置

1921 年

經過多次市區改正後，街廓開始退縮逐漸形成站前廣場的基本形狀。此時站前空間以逐漸具有廣場功能的雛形。

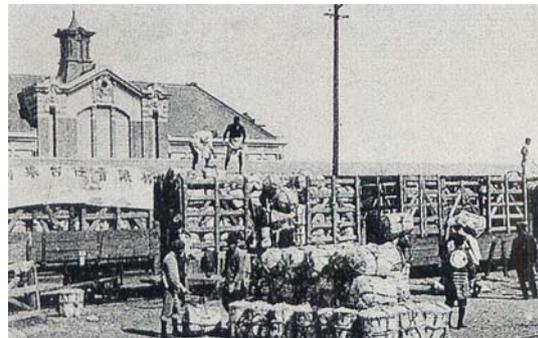
自 1917 年車站改建完成，站前腹地成爲活動的匯集場所，從【圖 3-07】發現站前腹地的留設並無刻意塑造廣場空間，但站前空間呈現幾種活動模式：除進出車站人潮的活動外；如【圖 3-08】所示後站廣場則負擔著貨運、物資的集散中心。



1921 年車站地區廣場設置



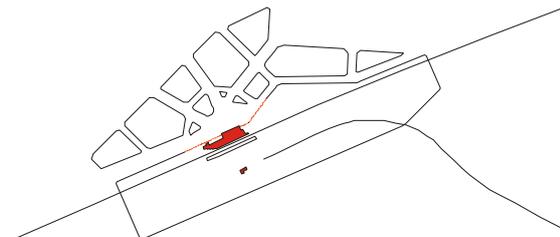
【圖 3-07】台中車站前廣場
資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》



【圖 3-08】台中車後站廣場
資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》

1938 年

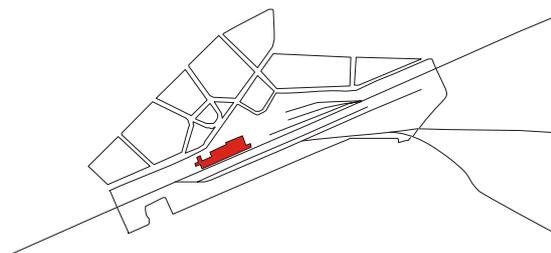
此時期廣場的形塑更爲完整，廣場與通道的功能兼具；此外諸如：市區轉運的招呼站等一些附屬設施，開始出現圍繞在前站地區的週遭。



1938 年車站地區廣場設置

1945 年

此時期圖面已呈現較為明確，並將車站廣場與通道之間的關係劃分清楚，車站地區則擁有屬於自己的廣場空間。



1945 年車站地區廣場設置

從廣場空間的分析中可以獲得以下幾點發現：

（一）廣場空間的設置分別為前站的廣場與後站的廣場。廣場除了是人潮車潮的匯集中心之外，還負擔著貨運、物資的集散中心，台中車站大致可分為前站以客運服務而後站以貨物運輸為主的模式。

（二）前站廣場的演變因市區改正影響改變較多，前站廣場空間透過街廓所圍塑出來，形狀則由多邊形轉變為半圓形。後站廣場改變不大，因中南驛的設置才出現後站地區的廣場其位置則於車站地區內部。

（三）車站地區廣場的設置並無明顯界定，特別是前站廣場具有廣場與通道的功能，由 1945 年的圖面能明確的將道路系統與廣場之間作出區隔。

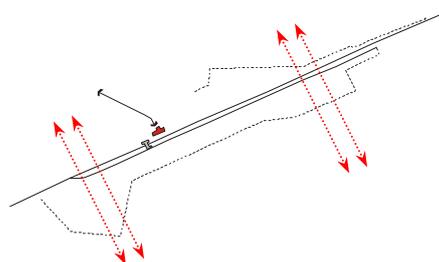
三、穿越

車站地區被劃定之後，即出現了前、後站的空間關係，因此前、後空間必然面對如何連結的問題，此節主要說明車站地區透過穿透與跨越達到前、後的連結。

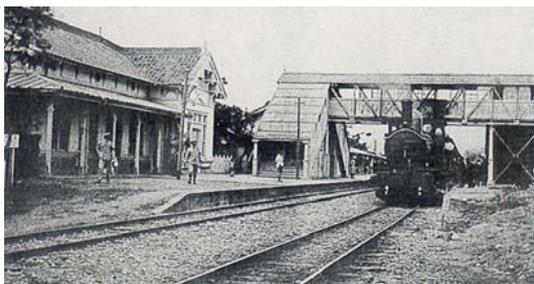
1910 年

台中車站在後火車站尚未建立前，前站為旅客主要進出的控制點；藉由跨線橋連通兩月台，如【圖 3-09】所示。

由於此時車站地區的範圍較不明確，因此前、後站的連結則透過平交道控管亦或直接穿越鐵道（如圖中虛線所示）。



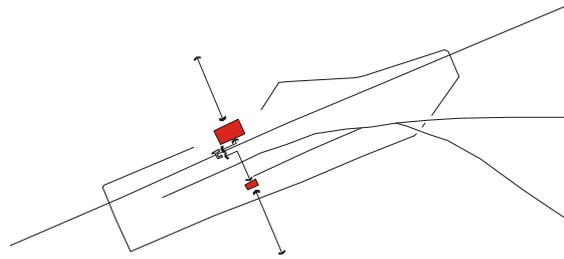
1910 年車站地區前後站連結



【圖 3-09】台中車站木構造跨線橋
資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》

1921 年

當站場內部設施逐步趨於完善後，車站地區範圍開始圍塑出來，前後站的連繫出現不同的模式，此外穿越車站的方式因後火車站的建立產生改變。由圖面發現此時期前站與後站各能獨立控制進出站場。

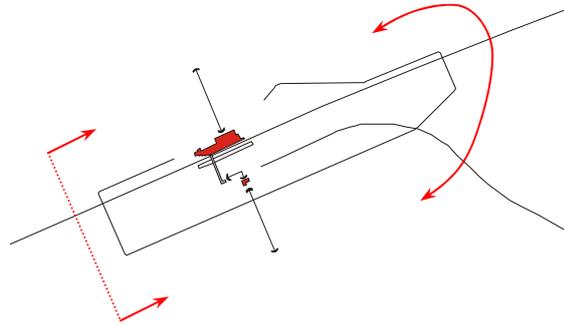


1921 年車站地區前後站連結

1938 年

由於車站軌道股數的增加，除了連結月台之外跨線橋所跨越的距離隨之增加，以連結前後車站。

除透過跨線橋達到車站內部的通行外，在車站地區外部則透過，如圖面右側（實線）表示，以道路或高架跨越的方式達到連結前後站，或利用地形高程如圖左側（虛線）連結前後站。



1938 年車站地區前後站連結

透過以上分析可以得到以下幾點發現：

（一）車站地區連結的方式可略分為：外部藉由車道或步道繞行車站地區邊界來通行前後站；另一則為透過跨線橋穿越車站地區達到連結前後站。

（二）跨線橋受車站規模擴張的影響而有所改變，使用功能由原來僅跨越一、二月台發展到直接延伸至後站做為前後站連繫的媒介，因為跨距的增加構造方式也由木構轉換到 RC 構造。

（三）車站地區外部的連結未因站場規模的擴大而改變，仍透過緊鄰車站地區周遭的道路或依地形高程以高架的方式達到連結。

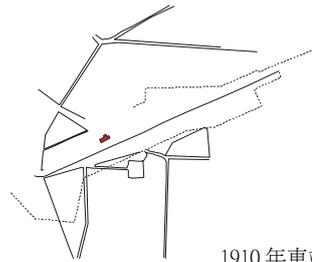
3-2-4 車站地區之街廓分析

台中為日本政府欲建立的模範城市，因清領時期對台中市所進行的都市計畫尚處於規劃階段¹⁸，促使日本政府接手後能夠較無限制的進行都市規劃。

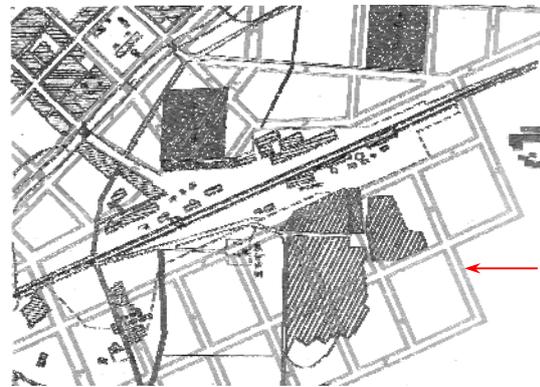
1910 年

此時的街廓規劃，仍保持清領時期的都市紋理較無規則，車站區域的都市紋理呈現有機的分佈，現代化的街廓規劃方式在此時期圖面尚未出現。

透過 1910 年台中市街圖，如【圖 3-10】所示，可發現圖中出現兩種不同的都市紋理套疊，一為現況圖面（即日治初期清朝所遺留的都市紋理）另一則為規劃階段將都市街廓改正而呈現的紋理（箭頭所指之處）。推測此圖應為階段性的圖面，圖中保有市區改正規劃的街廓系統。



1910 年車站地區街廓狀況



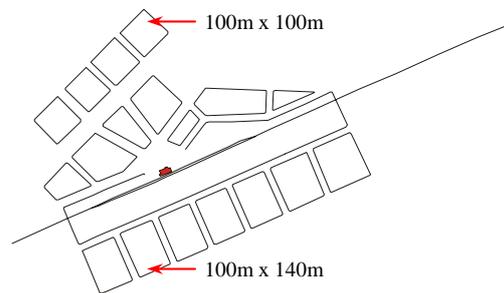
【圖 3-10】1910 年台中市街圖

資料來源：《日治時期臺灣都市發展地圖集》

1911 年

經市區改正後，將都市街廓劃分呈現兩個不同大小的格子狀系統。

前站綠川以北，以 100m x 100m 為單元的格子狀系統；後站則規劃以 100 m x 140m 為單元的系統。

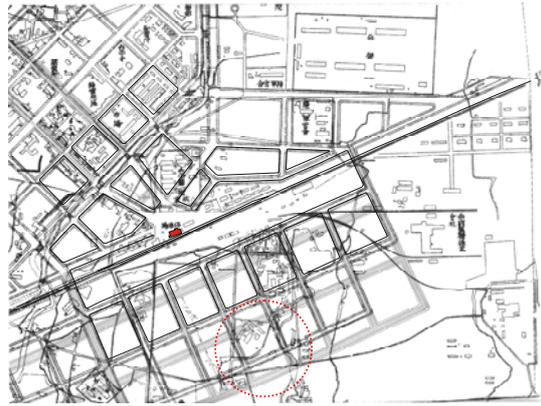


1911 年車站地區街廓狀況

註¹⁸ 參閱篠原正巳，《台中日本統治時代の紀錄》，p93-95。

1913 年

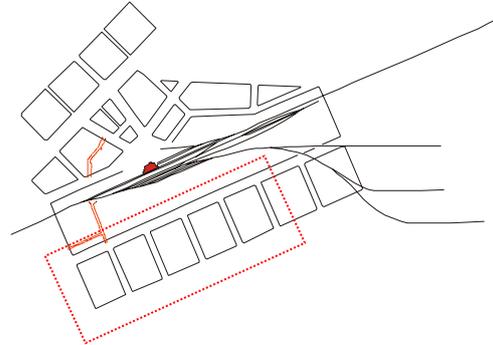
【圖 3-11】為 1911 年台中街實測圖套疊 1913 年台中街實測圖面，原圖比例為 1/6000。由於此圖為規劃階段，因此呈現二種不同尺度的格子狀系統重疊一起。在規劃時期，後站區域的格子狀系統曾試圖規劃擴大為 120m x 160m 如圖虛線處。



【圖 3-11】1911 市街圖+1913 台中街實測圖

1916 年

自 1916 年的市區改正公告後，後站區域的格狀系統採用 100m x 135m，如圖中虛線處所示，而此套系統沿用至今。



1916 年車站地區街廓狀況

由日治時期的圖面發現車站地區周遭街廓的劃定方式約略可分為：

(一) 街廓規模的劃定於 1916 年的市區改正中以大至底定，前後站地區街廓形式多為矩形的分割，前站設置 100m x 100m 的格子狀系統後站則平行車站地區設置 100m x 135m 的格子狀系統。

(二) 前站地區介於車站與綠川流域之間的街廓，因舊時期聚落活動與水文流域自然地景的切割，經歷數次市區改正後新劃定的街廓內則有適度保留舊的紋理。

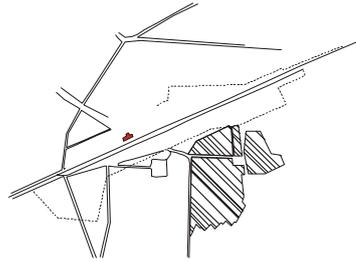
一、聚落

人們居住在一起於是形成聚落，日本地理學者富田芳郎認為臺灣漢人的傳統聚落形式，南部多為集村聚落，北部多為散村聚落¹⁹。若依學者的研究將台灣的聚落形式分類，其中共通的特性似乎都以有機的方式配置、成長，這些聚落的發展始源於農業時代的生活模式。當日本政府經營台灣之時驅使邁向都市化因而大舉推動市區改正，經過市區改正的劃定對於原有聚落帶來極大的改變。

註¹⁹ 參閱富田芳郎原著 陳惠卿譯，1933，《臺灣地學記事》第 4 卷第 2 期，p11-14；第 4 卷第 3 期，p18-24

1910 年

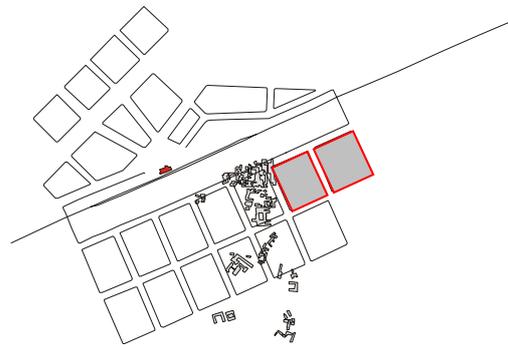
此時期位於市區改正之前的圖，圖例以打斜線的方式來記錄聚落位址，圖中可以發現有聚落群，位於車站區域下端偏右處並且緊鄰後站。



1910 年車站地區聚落發展

1911 年

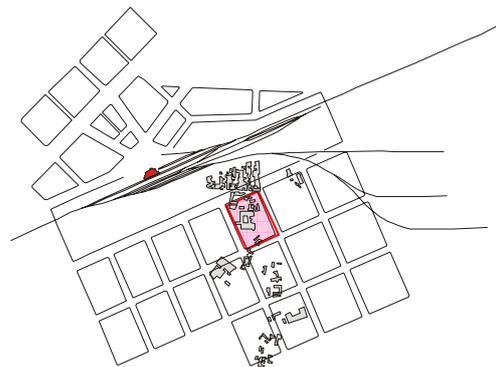
日本殖民政府執行首次市區改正後，其公告的圖面中呈現；試圖將此聚落劃入以規劃好的格狀系統。此時期台中後站街廓雖已劃定 100mx140m 的格子狀系統，但在圖中塗灰處有跳脫既定格式的規劃。推測此部分處於規劃階段尚未施行，由 1926 年的圖面可發現，這些區塊爲了因應糖廠區之發展而再次作了局部修正。



1911 年車站地區聚落發展

1916 年

經過台中都市第二次擴張²⁰，將車站地區的劃定擴大範圍後，亦將部分後站的聚落劃入車站地區中。圖中塗灰的街廓，爲當年台中後站的天外天劇場²¹，其所在街廓在此時期已被劃。



1916 年車站地區聚落發展

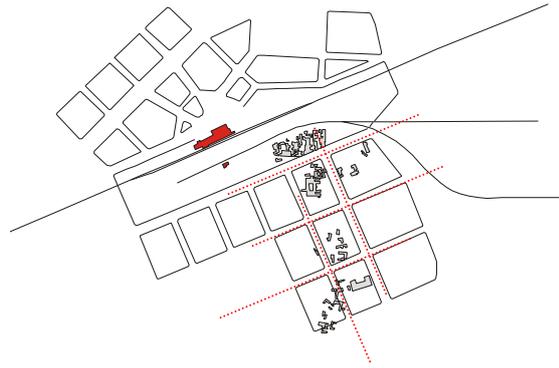
註²⁰ 參閱黃武達，2006，《日治時期台灣都市發展地圖集—附冊 2》，p9，其中提到台中都市第一次擴張爲 1914 年，而 1916 年的市區計畫爲第二次擴張。

註²¹ 天外天劇場位於台中市櫻町（今台中市東區復興路四段），爲吳子瑜（1885~1951）出資 15 萬興建而成設備新穎的歐化劇場，當時爲開放給一般民眾入場觀戲。

1926 年

從圖面中可以發現，後站的聚落群已被劃定在規劃的都市街廓中。

透過與 1916 年的圖面比較，發現此時期聚落空間面臨較巨大的改變，如 1926 年車站地區聚落發展的圖面所示，虛線處為計畫的街道系統，由於既有聚落空間與計畫道路有所衝突，因此部分聚落在這幾次市區改正中被拆除。



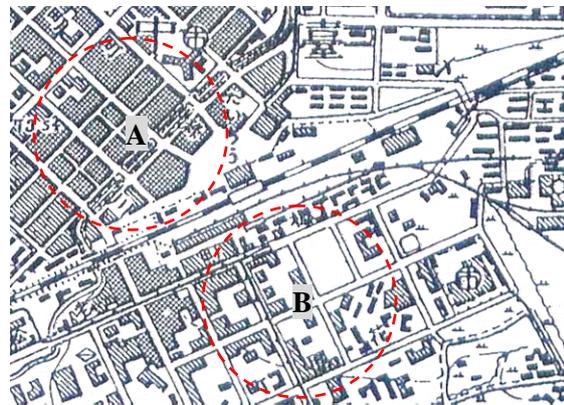
1926 年車站地區聚落發展

透過聚落空間的分析大致可歸納為以下幾項發現：

(一) 日本政府進行市區改正時面對既有的聚落空間，規劃上採取以最少破壞降低現況環境衝擊的方式為原則。

(二) 當道路系統等基礎設施的劃定與地方聚落有衝突時，則開始考慮到原有聚落空間保存或拆除的之間取捨。

(三) 經由上述圖面所判讀，圖面所呈現街廓中的建築類型訊息，大多為強調後站地區的聚落形式，此外後站地區的聚落在空間上出現了劇烈的改變。透過 1921 年台灣地形圖如【圖 3-12】所示，其中鄰近車站地區圖例顯示，大略分為市街與村落，其中建築類型又可分為：商賈連擔（即具商業性質的建築簇群）如圖 A 處所示與一般家屋如圖 B 處所示，後站地區的建築類型則屬一般家屋。



【圖 3-12】1921 年台灣地形圖

(四) 透過上述分析車站區域大略可以分為幾種空間型態：一為前站空間多屬日本人所經營的商舖即位於櫻橋町通（今中正路），而干城町市場則屬於台灣人經營的市街²²，因而形成前站的空間型態屬於繁華的商圈；二為後站空間屬於傳統民居聚落。

註²² 參閱李欽賢，2002，《台灣的古地圖-日治時期》，p134-137。

3-2-5 車站地區之地景分析

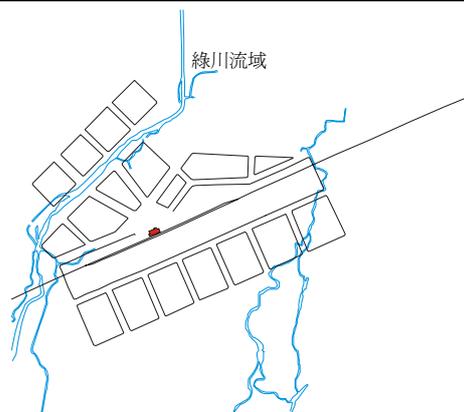
地景係結合環境、自然涵構、人類需求、日常生活經驗、文化、歷史等元素，而隨著時空發展所呈現的地表特徵與現象之總合，也是一個與生活密切結合、動態且活生生的整體²³。

一、水文

本節主要探究自然地景中的水文空間，因隨著時間與空間的流動對車站地區空間的影響。

1911 年

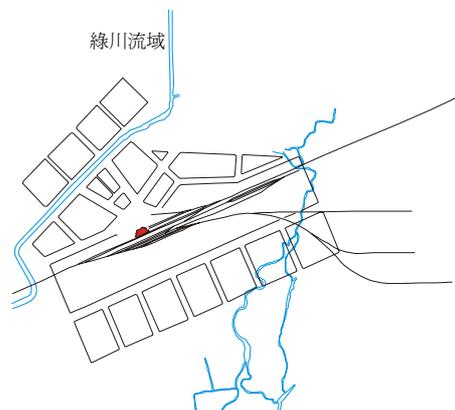
從 1911 年的圖面中發現，流經車站地區的水文可分為二部分，分別為車站地區上方中央的綠川流域，以及自車站地區右上方往下方流過的另一支流。由此時期圖面呈現這兩支流，因尚未整治而保持原始流域樣貌。



1911 年車站地區水文狀況

1916 年

歷經第二次區改正後，日本政府企圖仿照京都市的都市計畫來規劃，因而整頓了市區內的四條排水系統²⁴。站前綠川流域已做局部的截彎取直，細微的分支流域也做修正匯入主流；此時期緊鄰車站地區右側的支流，尚保持原有樣貌未因車站地區的擴張而進行修正。



1916 年車站地區水文狀況

註²³ 參閱吳綱立，2003，全球衝擊與鄉村調適研討會《從建構全球地方化之永續農村地景的角度論農村地景規劃的意涵及非都市土地開發會議機制在管理農村地景資源上的角色與功能》，p100-123。

註²⁴ 參閱網址，台中地理環境 <http://zh.wikipedia.org/wiki/>，其中提到綠川、柳川、梅川、麻園頭溪四者被稱作台中市區的四大河川。



【圖 3-13】台中綠川



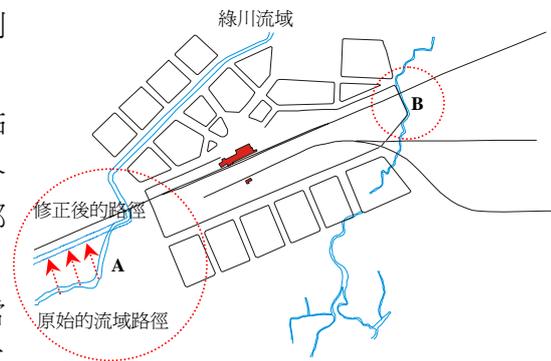
【圖 3-14】日本京都白川



【圖 3-15】日本京都鴨川

1926 年

水文空間在此時期做了較大的修正，分別修正：綠川流域與車站地區右側的支流。此時期逐步對綠川流域作修正，鄰近車站地區左側下方（如圖圓圈 A 所示）；此外車站右側的支流，也繞過車站地區做局部的修正（如圖圓圈 B 所示）。後站的支線流域有局部消失，推測是因當時實施排水溝工程，將此部分匯入排水工事。



1926 年車站地區水文狀況

透過上述分析可歸納為以下幾項發現：

- （一）流經車站地區的自然流域可分為兩部分：分別為鄰近車站地區上方的綠川流域；以及自車站地區右上方往下方流過的另一支流。
- （二）隨著市區改正的進行開始整治鄰近車站地區的自然流域，透過 1916 年的圖面發現水文開始出現較大的改變，已經逐步將綠川流域截彎取直，同時也開始進行都市水道系統的建立。
- （三）除了歷經數次市區改正將鄰近車站地區的自然流域作了大規模的修正之外；亦為了維護都市中的衛生而將都市中的自然流域作整治，其中在市區改正中特別改善綠川與柳川的排水工事²⁵。

註²⁵ 參閱台中市役所，1936，《台中市概況》，p71-72，

3-2-6 小結

影響車站地區空間變遷的因素眾多且繁雜，在日治初期為求基礎設施的快速定位，在規劃上以西方的規劃思想或日本本島模式直接套用。因此在進行都市街廓規劃時引進西方手法，對綠川進行整頓時依京都模式借鏡等。另外，因人口規模的消長促使空間上出現相對應的改變，因此將既有聚落重新安排規劃以改善衛生條件等。而本研究將車站地區分為：站場、開口、連結、街廓及地景五個層面，透過歷時性的空間分析加以探究，綜合歸納出以下幾項重點：

一、站場

(一) 站場邊界的消長

日治時期車站地區邊界五十年的演變站場範圍與形狀雖有擴張但改變不大，範圍與形狀僅於後站地區有消長。在站場範圍方面，於 1916 年後站地區開始向東南方擴張約 1/2 站場的空間，但於 1945 年後站東南方的範圍則向內退縮回復到 1911 年的規模。在站場形狀方面，於 1916 年之前後站東側的位置大致維持完整的矩形，於 1921 年後站東側緊鄰糖廠處，因市區改正與糖廠的規劃便向內約 45 度的退縮。

(二) 站場內部空間單元

台中站場由客運設施、貨運設施、路線維修、通訊號誌及行車、車輛機務、官舍、防空軍事等空間單元構成，其組成具有同類型空間的群組關係。站場內部空間的改變主要由於站體本身的擴張，除因空間不足重新改建外，官舍空間（於 1940 年）與倉庫空間（於 1921 年）等常因空間需求不足或運作方式改變時，跳脫站場內部範圍的限制向外擴展。

二、開口

除了前、後站管控旅、運的出入之外，形成車站地區開口的主要空間可分為：車站地區內部空間形成的開口以及產業輸送所形成的開口。

(一) 倉庫與官舍空間

透過分析得知倉庫空間的配置分別設置於前站的東北側與後站的西南側。日治五十年間倉庫空間的改變均發生在前站的東北側，其配置形式由矩陣式的排列轉變為沿車站地區邊界的設置，增加了與都市活動的接觸。此外除了分佈於車站地區的官舍空間外，尚有設置於站場內部的官舍空間，因與都市生活有密切的互動同時也成為站場的開口。

(二) 產業輸送

由產業空間所形成的開口為帝國製糖株式會社（即台中糖廠），其設置緊鄰站場的東南方，透過產業鐵道的連結與車站地區有密切結合的關係；此外這段產業鐵道更延伸至南投地區，除負擔產地原物料的運送外亦承擔了輸運往來之間的旅客。

三、連結

自 1911 年市區改正後車站地區產生了前、後站的關係，並藉由通道、廣場與穿越性空間達到連通的目的。

(一) 通道

通道系統的演變可以 1911 年作為分界，1911 年以前因前後站地區環境空曠，通道設置依居民的生活與活動所形成的街道紋理。1911 年以後因推動市區改正引入西方的街道規劃配置，連結至車站地區的通道系統大致劃定使車站地區逐漸成為都市的重要樞紐，其設置可分為二種形式：環繞站場邊界設置的通道，以及向車站匯集的道路。

(二) 廣場

廣場空間的設置分別為前站的廣場與後站的廣場。前站廣場範圍由車站地區與周遭街廓所圍塑而成，後站廣場則位於站場內部。前站廣場的改變受市區改正的影響，空間規模由於街廓的修正將範圍明確界定規模則逐漸縮小，空間形狀由多邊形轉變為半圓形，在功能上至 1945 年才明確的將道路系統與廣場之間作明確的區隔。後站廣場因中南驛於 1921 年的設置才出現，其空間改變不大。

(三) 穿越

分析中發現車站前後之連通，在內部主要透過跨線橋，在外部則透過車道或步道繞行站場邊緣。在空間的改變上，跨線橋因車站內部空間規模增加而延伸跨距，外部並未因規模擴大而改變，仍維持以地形高程使用涵洞或高架的方式達到連結的目的。

四、街廓

(一) 街廓

市區改正的推行促使都市空間產生巨大的轉變，街廓規模的劃定已於 1916 年的市區改正中大致底定，前後站地區街廓形式多為矩形的分割，打破清領時期較無規則的道路紋理，前站設置 100m x 100m 的格子狀街廓，後站則平行站場邊界設置 100m x 135m 的格子狀街廓。

(二) 聚落

透過圖面分析可將聚落空間屬性大致歸類為：前站空間多屬商舖經營模式的市街，而後站空間則多屬一般傳統民居聚落。經歷數次市區改正後站地區的聚落空間轉變較大，由於聚落空間與計畫道路的衝突，規劃上仍採用既定的格子狀系統但以降低破壞現況環境最少的方式為原則。

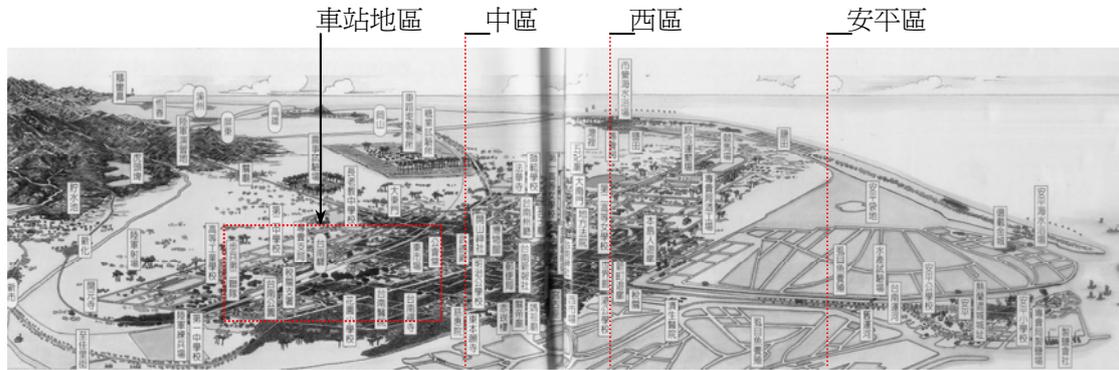
五、地景

(一) 水文流域

流經車站地區的水文空間可分為兩部分：分別為車站地區西側的綠川流域，以及車站地區東側的另一支流。自 1916 年開始出現較大的改變對綠川流域修正進行截彎取直並將細微分支匯入主流，1926 年因市區改正東側支流則沿車站地區邊緣修正，部分支流已被納入都市水道工事而消失。

3-3 台南車站地區之歷時性空間分析

台南都市的發展在清領時期多半集中在中區、西區，以及安平等地，其他地方多仍是未開發農地的農業社會，城內雖繁榮但衛生條件極差。日治時期進行多次市區改正、建設下水道及開闢新道路並引入西方的規劃模式，因此台南都會區發展開始逐漸向東延伸至車站地區擴大原有市區範圍²⁶。



【圖 3-16】1934 年台南州鳥瞰

資料來源：《台灣的古地圖-日治時期》

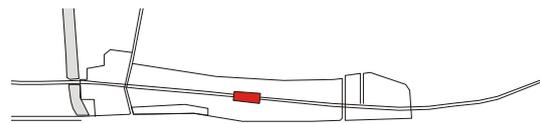
3-3-1 車站地區之站場分析

站場的分析主要為探討車站地區內部空間之變遷，本研究將車站內部空間分為：客運設施、貨運設施、路線維修、通訊號誌及行車、車輛機務、官舍、防空軍事、其他機構辦公室等八個單元；其中台南車站依台帳圖面空間組織架構²⁷除了防空軍事與車輛機務之外，由其他六個單元組織站場內部的運作。

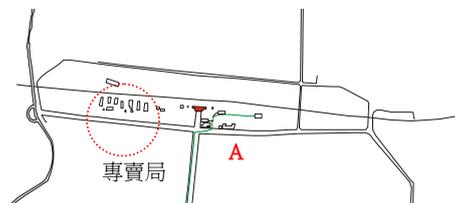
1907 年

台南車站於 1900 年通車啓用如【圖 3-17】所示，為第一代的車站建築當時主體屬於木構造站房，至 1905 年因人口增加而局部進行增、改建如【圖 3-18】。

由 1904 年台灣堡圖²⁸的圖面中站場內部空間，尚無法呈顯內部空間的安排，僅能瞭解車站地區的範圍，透過 1907 年的市街圖能夠較清楚發現，除了車站本體建築之外相繼的出現貨運設施（倉庫空間 A），圖中較為特別的是 1905 年專賣局的設立，其建築設施（圓圈處）也相繼出現。



1904 年站場內部空間



1907 年站場內部空間

註²⁶ 參閱網址台灣日治時期台南都市發展 <http://zh.wikipedia.org/wiki/>

註²⁷ 參閱附錄 1-3 台南車站空間架構組織。

註²⁸ 台灣堡圖由臨時台灣土地調查局所量測，是日本殖民政府為控制台灣社會、增加土地稅收的成果，特點是將行政區劃和地形圖合一，同時結合土地調查、地籍測量與地形測量，編製而成的二萬分之一的地形圖，主要記錄清領遺留下的聚落街庄資訊。



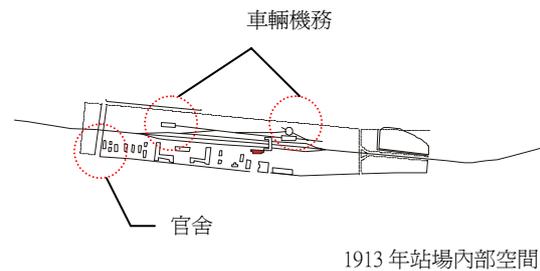
【圖 3-17】第一代台南車站
資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》



【圖 3-18】第一代台南車站增建
資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》

1913 年

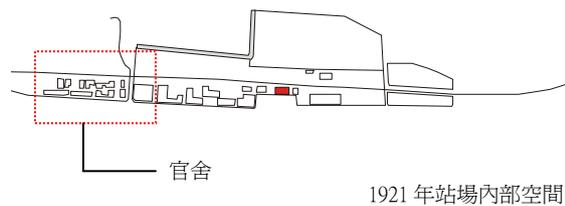
由 1913 年的市街圖中發現，站場內部設施分別為：車輛機務以及部分的官舍空間開始出現，其中跨線橋是於 1908 年所建設完成，此外車輛機務的設施以小規模配置分置在站場內部。



1913 年站場內部空間

1921 年

此圖為 1921 年的台灣地形圖²⁹，透過圖面發現位於車站地區左側，此時期開始出現大批的官舍空間（如圖虛線處）設置，而其他空間並無明顯增減。



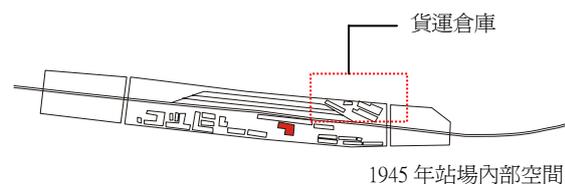
1921 年站場內部空間

1945 年

由 1945 年站場內部空間圖面發現，除車站本體與後站貨運倉庫（虛線處）有較明顯的變動外，其他空間尚保持與前一時期相同。

台南車站因人口逐年增加，以及站體老舊不敷使用於 1934 年逐步進行車站內部空間的擴張改建，車站建築原地重建於 1936 年竣工即為現今的台南車站³⁰如【圖 3-19】所示。

站體建築因受日本關東大地震，以及台灣的新竹、台中州大地震的影響構造則採用鋼骨鋼筋混凝土，而建築風格被歸類為過



1945 年站場內部空間

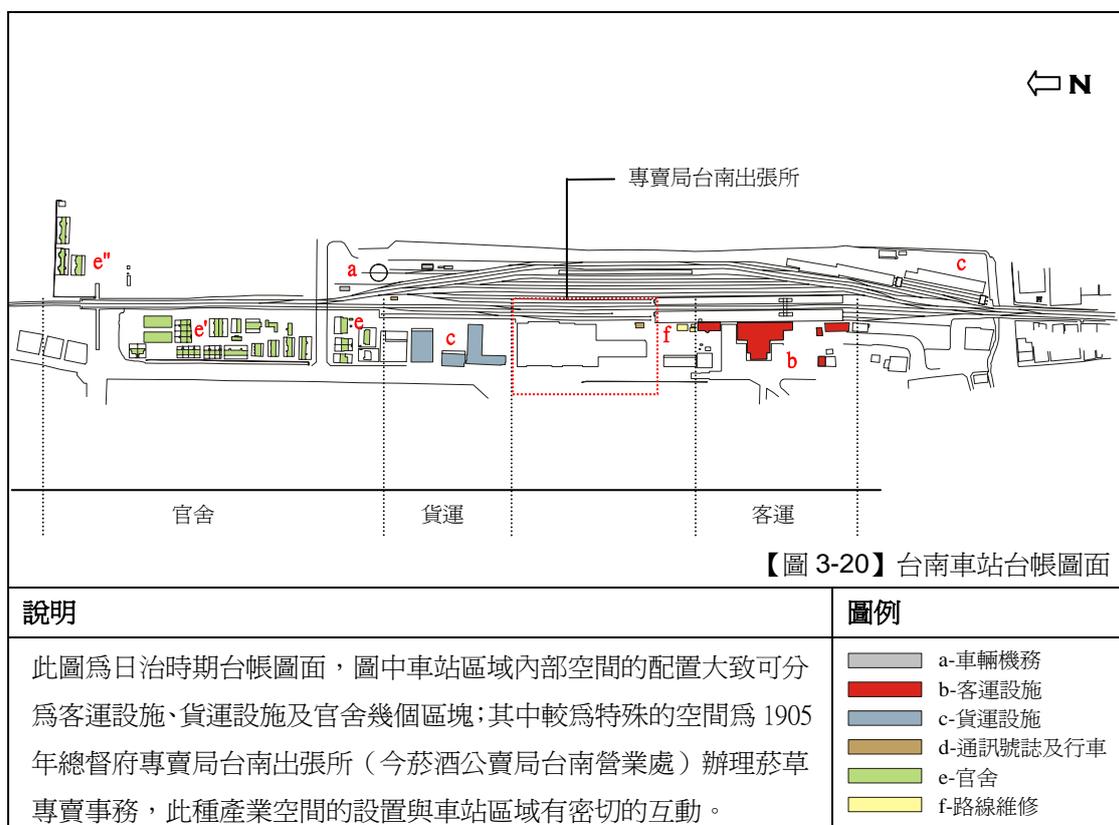


【圖 3-19】第二代台南車站
資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》

註²⁹ 台灣地形圖由陸地測量部所量測比例尺為兩萬五千分之一，量測以實施正式的三角測量，作為調製與日本本土水準一致的測量基礎。為當時官方公務標準圖，亦是台灣第一套經過完整三角測量所繪製的地形圖。

註³⁰ 參閱傅朝卿，1998，《走過府城驛站》，p118-119。台南車站於 1932 年著手設計，1934 年進行貨物月台與貨運事務所之工事，當貨運事務所完工，將原有之貨運事務所改為臨時客運車站，此時才進行車站本體的改建。

渡式樣或折衷主義期，日本建築界則稱為近世復興式風格，此時期的台南驛與 1933 年嘉義驛、1940 年台北驛，都被歸為同類型風格建築³¹。



依車站區域內部空間歷時分析後發現：

（一）站場內部空間特質為，相同空間類型具有簇群的空間群組關係，依上圖所記錄整個站場空間約略可分為客運設施、貨運設施及官舍空間等三個區塊，每個區塊具上述的空間群組關係。

（二）自 1900 年車站啓用後雖然歷經數次市區改正，車站地區的空間範圍（邊界）在這幾波的規劃中並無明顯增減。

（三）無論站體規模大小站場內部都設置有車輛機務的維修空間³²，就台南車站內部空間而言僅有小規模的車輛機務空間。

（四）車站內部空間經歷時性的演變其中發現官舍空間具向外拓植增加空間的特質，由 1913 年如【圖 3-20】e 處到 1921 年逐步向左側擴張增加 e' 處及 e'' 處的空間。

註³¹ 參閱劉舜仁（主編），2001，《台灣七大經典車站建築圖集》，p184-p185。

註³² 從空間組織的架構表（詳附錄圖），台南車站的台帳圖面無記錄相關車輛機務空間的資料，但以 1921 年之前的圖面似乎都出現小規模的車站機務空間，經圖面判讀推測其因有二：一為台帳圖所記錄站場內部空間的時間為 1940 年前後，而在此之前內部空間因擴張而改變將之前車輛機務空間拆除導致沒有登陸這些空間資料；另一原因為圖面本身遺失。

3-3-2 車站地區之開口分析

在車站地區開口的分析中，將探究服務出入及產業輸送兩部分的問題；其中服務出入將探討倉庫空間；產業輸送將探討延伸至車站區域的相關產業等項目，並分析車站地區對外的開口與都市之所產生的影響。

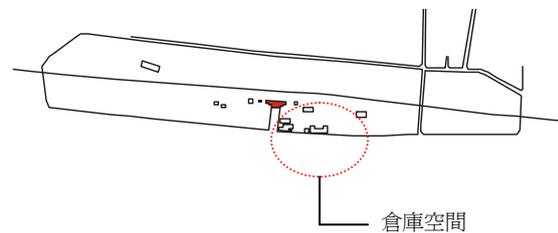
一、服務出入

服務出入的探討主要分析台南車站地區的倉庫空間，倉庫空間的性質為同時服務車站內部以及對外的都市服務，此種空間有著打破封閉的區域，形成車站地區與都市活動之間的一個媒介。

1907年

由倉庫空間形成車站地區的開口，在此時期分成：位於站體建築右側下方以及平行站體右側幾個零星的倉庫空間。

透過1907年台南市街圖顯示，車站地區的倉庫空間此時期僅設置於前站（如圖虛線處），沿著邊界配置。

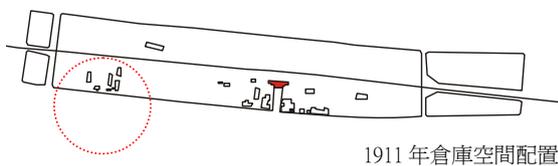


1907年倉庫空間配置

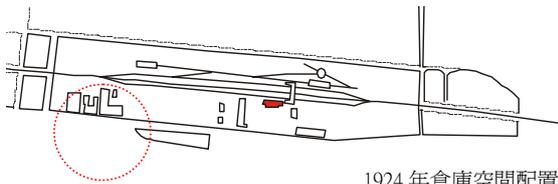
1924年

1911年市區改正計畫圖中可以發現，此時位於車站左側（如圖虛線處）出現部份的倉庫空間，其中倉庫的配置似矩陣式的排列。

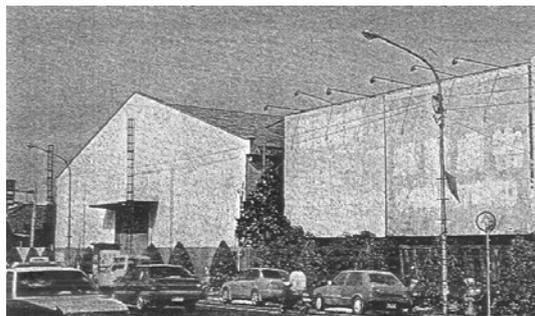
以1924年台南市全圖與1911年的圖面相互比對，發現倉庫空間（虛線處）開始出現較大的變化，在配置方式的呈現與空間規模已有不同改變如【圖3-21與圖3-22】所示。



1911年倉庫空間配置



1924年倉庫空間配置



【圖 3-21】前站倉庫空間

資料來源：《鐵道藝術網絡整體規劃》



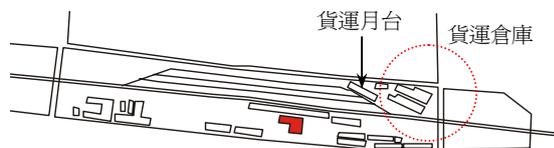
【圖 3-22】前站倉庫空間

資料來源：《鐵道藝術網絡整體規劃》

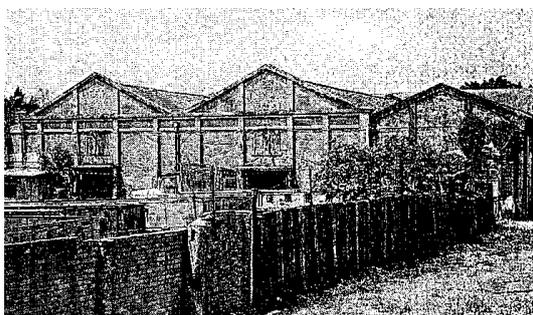
1945年

透過1945年的圖面顯示，由倉庫空間形成的開口分別為：站體右側下方的倉庫、站體左側的倉庫，以及站體右側上方的貨運倉庫。

由於車站地區於1934年逐步改建，圖面發現配置於前站地區的倉庫空間，配置上並無明顯的增減，空間出現較大改變為後站地區，增加了貨運倉庫【圖3-23與圖3-24】與貨運月台（箭頭處）的空間。



1945年倉庫空間配置



【圖 3-23】後站倉庫空間

資料來源：《鐵道藝術網絡整體規劃》



【圖 3-24】後站倉庫空間

資料來源：《鐵道藝術網絡整體規劃》

倉庫空間歷時性的演變過程得到以下幾點發現：

（一）透過圖面比較發現倉庫空間的配置在1936年之前幾乎設置於前站地區，1936年以後因車站改建後站地區隨之增設貨運倉庫，在空間配置為沿著（平行）軌道而設立與前站倉庫空間的配置呈現不同方式。

（二）透過圖面發現後站的倉庫空間在1936年車站擴張之後才出現的設施，由於模式較為獨立似乎僅提供地方上特定產業的存放。

（三）就建築形式而言前站倉庫空間尺度較大如【圖3-21與圖3-22】，後站倉庫空間較為細長如【圖3-23與圖3-24】，而使用性質也有所不同。

二、產業輸送

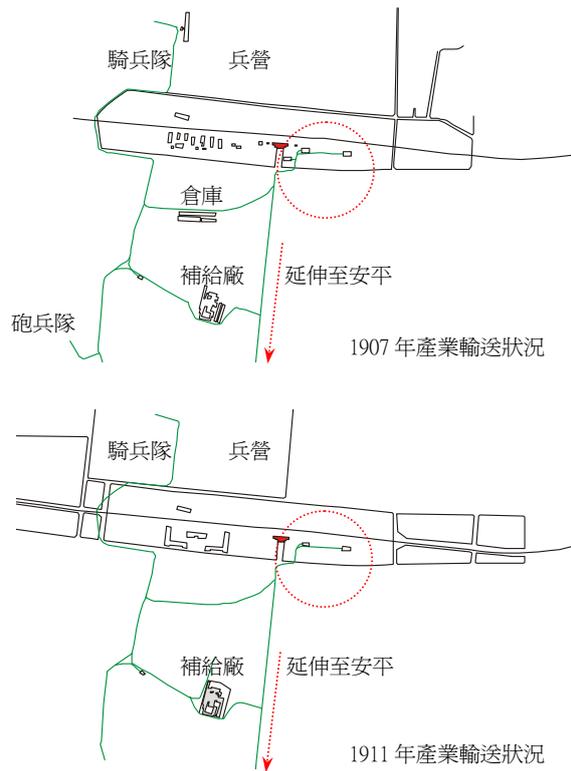
日治初期起初為了陸軍的補給，建設了輕便鐵道和台南車站，根據這些輕便鐵道的相關設施，改建成縱貫鐵道。台南車站到台南外港之安平之間興建了輕便鐵道與新的道路聯絡之，並且拓寬了包括西城牆遺跡的幾條清領時期原有之道路³³。依上述呈顯台南車站產業輸送多分佈在車站地區的輕便鐵道³⁴以軍事用途為主。

註³³ 參閱黃蘭翔，1995，《台南十字街空間結構與其在日據初期的轉化》，台灣社會研究季刊 19 期，p. 31-59。

註³⁴ 日治時期的鐵道設施大致可分為官營鐵道、私設鐵道、私設軌道三種。官營鐵道即為縱貫線鐵道；私設鐵道即小火車、五分子車大多是製糖會社為運送原料，後來才有部分供作一般民眾使用；私設軌道即為台車，以軌道或手押軌道之名稱，軌道以人力作為動力。

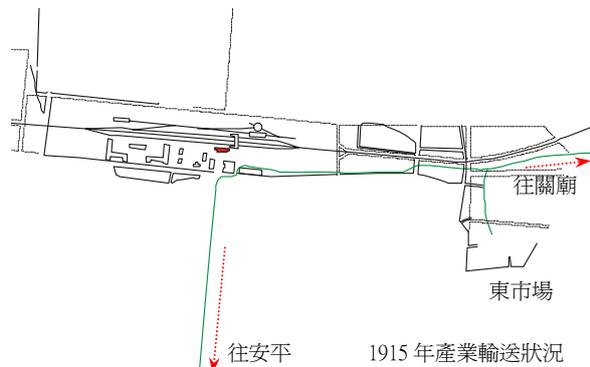
1911年

此時形成車站地區開口分別為：車站位於下端中央、南下北上的鐵道貫穿站場左右兩端、產業與軍用鐵道打開下端中央偏右的站場空間、此外專賣局台南出張所則打開了下端偏左的空間。由1911年的市區改正圖發現，倉庫空間已有部分被拆除（圓圈處，拆除後剩二個），緊鄰場域的專賣局台南出張所，擔負菸酒產業的販賣。日治時期台南車站位址的選定，位於城區內鄰近大北門與小東門之間的區域，因腹地較廣闊周遭多為軍事區域，形成車站周遭佈滿了軍用輕便鐵道的網絡，透過1907年的市街圖發現，整體輕便鐵道的端點大多連結到軍事設施，其中延伸到車站區域的倉庫空間（圓圈處）推測應部分空間作為軍事用途的存放。



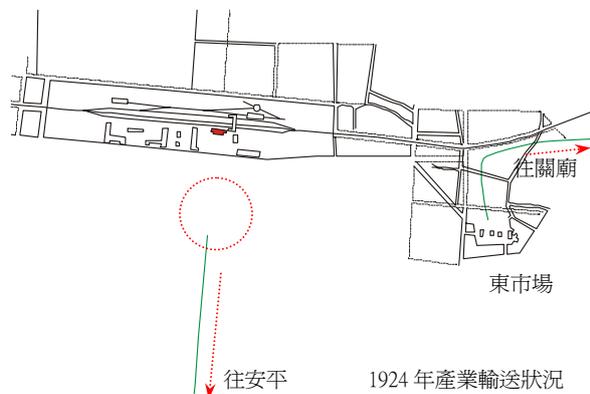
1915年

經過市區改正後，大多數的軍用輕便鐵道都已拆除，由1915年的市區全圖顯示此條鐵道僅保存往安平路段，並橫越站場內部沿著邊界向右側延伸，另外有支線與都市街廓（東市場³⁵）有密切結合。而此時的輕便鐵道開始負擔產業、物資為主的輸送，另一方面軍事輸送的用途則逐漸減少。



1924年

由1924年的市區全圖發現，此時空間最大的改變為，往安平路段的輕便鐵道已拆除並無延伸至車站內部，而站前廣場（圓圈處）成為往安平線的終點站。推測站前場廣場（圓圈處）應具有存放物資的倉庫空間，亦或在此場所有利於載具的轉換。



註³⁵ 參閱網址：<http://content.edu.tw/local/tainan/kunhwa/five2.htm>。日治之初為顧及人民基本生計相關設施開始出現，東市場於1909年設立。由1911年的市區改正圖發現東市場已存在，而到1915年才有產業鐵道與其連接。

經由上述的分析得到以下幾點發現：

（一）透過歷時性的圖面分析車站地區由產業輸送所形成的開口，在1911年以前多為軍事所用，前站地區佈滿輕便鐵道並與鄰近前、後站地區的軍事設施銜接。

（二）歷經1911年的市區改正之後已逐步拆撤以軍事使用為目的的輕便鐵道，僅存的鐵道往西延伸至安平區往東則延伸至關廟，與地方上產業物資的輸送有密切的互動。

3-3-3 車站地區之連結分析

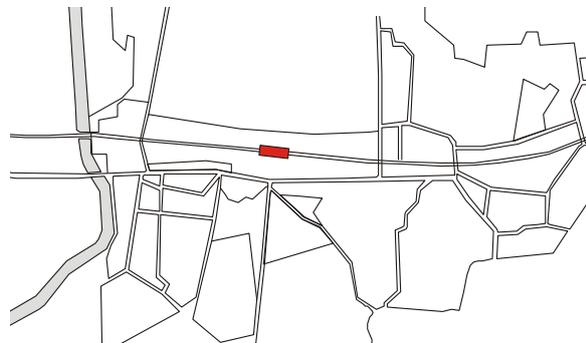
日本政府的經營使台南府城漸具現代都市的雛型。當執行市區改正開始將城牆拆除，清領時期的城市規劃與地理關係較緊密的紋理，因而轉換為格子狀的街道系統另外配合規劃圓環系統³⁶。1908年縱貫鐵路通車後，台南都會的對外交通逐漸由安平港轉移到台南車站，市區改正開始以火車站為中心；主要道路也逐漸向東移。

一、通道

通道為直接延伸到車站地區的線性通道；其中如何與車站地區連結為此節主要探討分析的主要項目。

1904年

由1904年台灣堡圖發現，當時的街道文理保持清領時期的配置呈現有機的發展，從圖中明顯的呈現站前街道分佈密度高，後站則因軍事用途，街道的分佈密度較為鬆散。

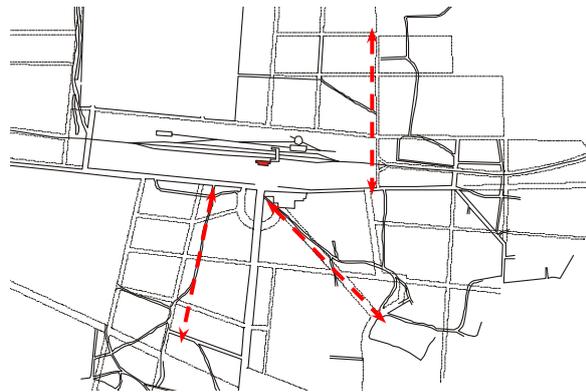


1904年車站地區通道配置

1915年

經1911年的市區改正後，透過1915年的市街全圖，此時圖面中記錄著清領時期的都市紋理與日治時期的都市文理，同時存在其中實線表示當時現況的街道，虛線表示計畫的街道。

此外面對清領時期遺留的舊文理（如圖面箭頭線段所示）在規劃階段似乎有作保留之意圖。

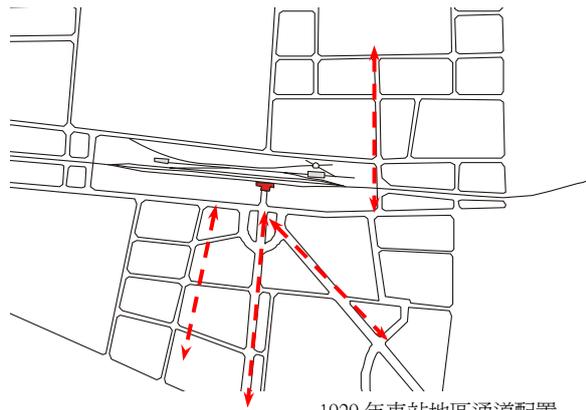


1915年車站地區通道配置

³⁶ 參閱網址，台南城市，<http://www.healthycities.ncku.edu.tw/cht/journal-3/111.htm>。

1929年

由1929年市區改正圖，車站區域的街道系統呈現格狀系統的規劃。主要道路透過圓環系統整合匯集至車站地區。因此車站地區的街道系統大致分為：前站現放射狀的配置，後站則規劃格子狀系統。



1929年車站地區通道配置

由通道的分析可以歸納以下幾點發現：

(一) 連接車站地區的通道系統大致可分為前、後站地區兩種模式，前站的主要道路呈現向心性與車站地區連接，後站地區則以類格子狀系統做為通道的基準。

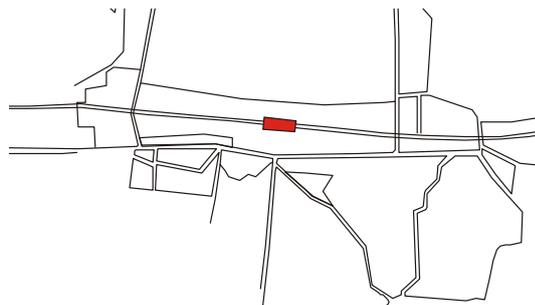
(二) 透過圖面歷時性分析歷經數次市區改正後，以1904年與1929年的圖面比對發現除了拉直、拓寬既成道路外對於1904年的都市文理（如1929年車站地區通道配置圖虛線處所示）仍被尊重的保留。

二、廣場

廣場在車站地區與都市之間扮演著重要公共空間的角色，本節將探討廣場與車站地區之間的關係。

1904年

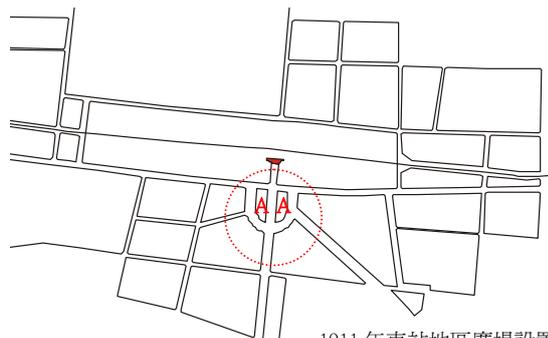
日治初期因車站地區位於城郊，環境條件未能如安平區或西區繁榮，由1904年的圖面發現車站地區空曠鬆散，而廣場空間並無特意留設，車站地區廣場與通道的關係在圖面雖有界定，實際上因周遭環境空曠仍呈現無邊界的空間型態。



1904年車站地區廣場設置

1911年

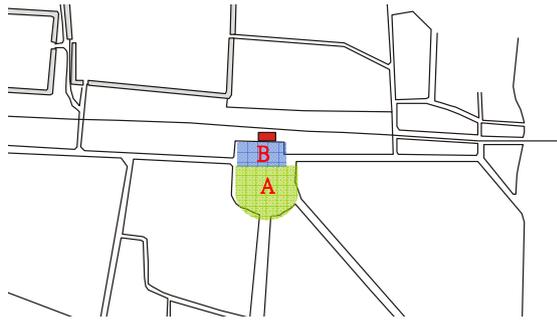
1911年日本政府在台南開始推動首次的市區改正帶來一波空間改造，由1911市區改正計畫圖，發現已重新規劃車站地區廣場空間（虛線處）透過半圓形的廣場空間做為銜接車站地區與都市的媒介，並明確劃出通道與開放空間（A處）。



1911年車站地區廣場設置

1921年

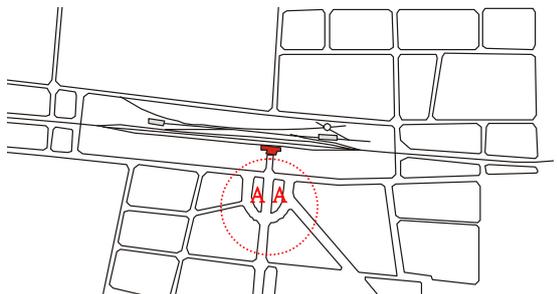
由1921年台灣地形圖發現，此時對廣場空間的劃定出現些許的改變，圖中站前廣場仍維持半圓形的形式（如圖A），改變的地方則為，車站地區邊界臨站體建築前的空間（如圖B所示），刻意退縮似乎有意圖留設作為廣場空間。



1921年車站地區廣場設置

1929年

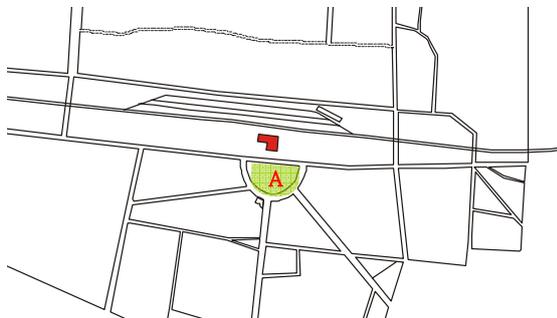
由1929年市區改正公告的圖面與1911年的圖面疊合比對，發現車站地區前的廣場空間並無明顯差異，仍維持半圓形的廣場空間的規劃（虛線處），此外並透過通道系統將廣場空間劃分為二區的綠園（即圖中A處）。



1929年車站地區廣場設置

1945年

由1945年的圖面發現車站地區前廣場，仍保持半圓形的形式，而此時期的廣場空間似乎有意圖塑造為空間的端景，此外圖面上所有通道圍繞著半圓形廣場（圖中A處所示），並塑造出僅次於站體建築成為視覺空間上的地標。

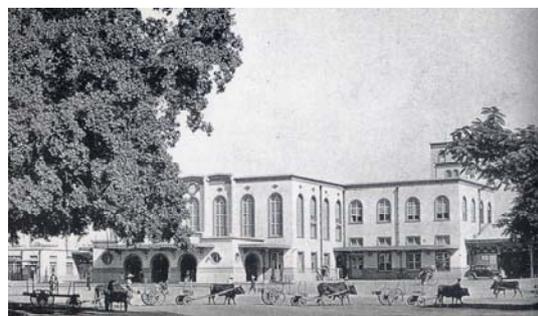


1945年車站地區廣場設置



【圖 3-25】1905 年站前廣場

資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》



【圖 3-26】1936 年站前廣場

資料來源：《台灣七大經典車站建築圖集》

從廣場空間的分析中可以獲得以下幾點發現：

(一) 廣場空間自1911年推動首次市區改正的劃定後至1945年的圖面，發現廣場空間持續維持半圓形的空間類型。

(二) 由廣場空間歷時性的比對發現車站地區前的廣場空間作為通道的使用功能較高，意圖透過廣場空間與都市中主要道路連繫便於各項物資之輸運。

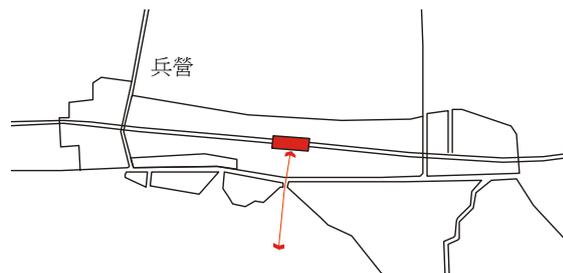
(三) 透過歷時性圖面的比對發先站體建築位於車站地區的中央位置，站體距車站地區邊界尚保有一段距離如【圖3-25與圖3-26】，由1921年發現的圖面車站地區臨站體處退縮似有將廣場空間區分為車站地區的廣場與都市廣場。

三、穿越

車站區域這空間被劃定之後，出現了前、後站的空間關係，也因為這個空間劃定必須考量之間的連結，此節主要探討車站地區如何透過穿透與跨越達到前、後的連結。

1904年

由1904年台灣堡圖顯示，車站地區範圍已初步劃定因前後站環境不同，前站環境空曠而緊鄰後站的地區皆屬軍事用地，因此客、旅運的部分皆由前站空間單一控管出入，而後站地區則以軍事用途或貨運物資為主。因空間使用屬性不同此時期前後站之間的連繫互動較不密切。

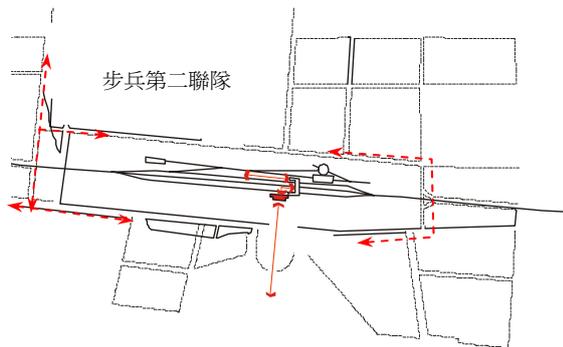


1904年車站地區前後站連結

1915年

此時期空間上最大的改變為，增設跨線橋的空間自1908年興建完成後，透過跨線橋連接車站與月台，由於後站空間尚未出現因此地區內部客運的連結，僅能穿越前站地區與月台未能連結後站地區。

除跨線橋的空間連結對內的服務外，透過外部通道系統（圖虛線處）作為連繫前、後站地區的媒介。



1915年車站地區前後站連結

從車站地區穿越性空間分析可以獲得以下幾點發現：

（一）自車站地區範圍劃定後空間屬性上的差異可分為：前站地區多為空曠之地或農地，而後站地區則分佈著兵營與騎兵隊等軍事設施。

（二）由圖面發現前後站空間的連繫可分為，車站地區內部藉由跨線橋或地下道達到通行，而外部連繫則是繞行周圍的道路。由於後站空間的設立於光復後因此內部客運通行僅由前站空間控管出入。

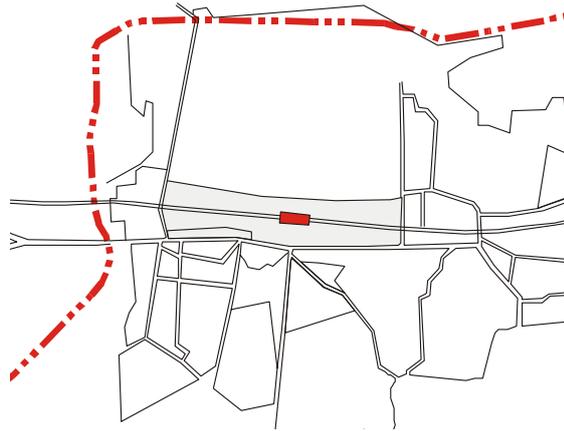
3-3-4 車站地區之街廓分析

日本政府治理台南都市採用習自西方的規劃構想而執行市區改正的工作，台南都市於1899年成立「台南市區計畫委員會」為都市改造作準備。在推行首波市區改正前於1907年已開始進行舊城牆拆除的工事，隨著舊城垣的拆除使新市區能打破舊城牆的限制而有新的發展³⁷。

1904年

日本治理台灣六年內，已在城廓內數處設置道路，由1904年台灣堡圖一窺當時街廓狀況，發現此時期鄰近車站地區的街廓空間大小尺度不一、結構鬆散，前站地區環境較為空曠，而後站地區則為軍事用地與農地交錯的環境。

日本政府於1907年起便開始拆除舊城牆欲開拓新的都市範圍，因車站地區位址介於大北門與小東門之間的區塊，而此部分城牆則於1915年逐步被拆除³⁸。



1904年車站地區街廓狀況

1911年

1911年日本政府開始推動首次市區改正而此次規劃，便開始大動作修正台南舊城區文理，空間上出現較大轉變。

前站地區配合大正綠園道規劃³⁹，設置向心性道路銜接舊城與車站地區，並配合圓環系統劃定前站地區的街廓，後站地區以格子狀系統作為劃定街廓的基本單元。

此外時至1929年所推動的市區改正仍遵循此時期的規劃進而延伸其他地區，除舊城牆工事的拆除外，車站地區的街廓無明顯改變。



1911年車站地區街廓狀況

註³⁷ 參閱傅朝卿，2003，《台南市都市與建築變遷》，p48-55。刊出於建築雜誌 72 期。

註³⁸ 同上。其中提到日本政府於1907年起分期分區拆除清領時期台南府城牆，1907年拆除大西門至小西門段城垣，1915年拆除小西門至台南監獄之城垣、小北門至大西門段之城垣、大北門西段至小東門南段附近之城垣，1916年拆除北側大北門東段、小南門至大南門間的部分城垣，1945年拆除大東門北段的城垣、大東門至小南門段之城垣以及小西門南段之部分城門。

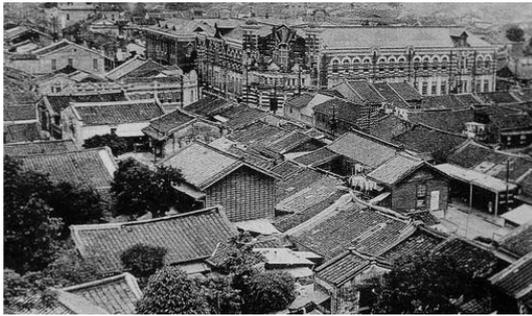
註³⁹ 參閱蔣珮宜，2001，《台灣都市圓環變遷研究變遷》，p50。其中提到大正綠園的影響力甚至比火車站重要。綠園的闢設決定了道路的放射性星狀道路，能與火車站以及東、西、南、北四個城門的連繫。

一、聚落

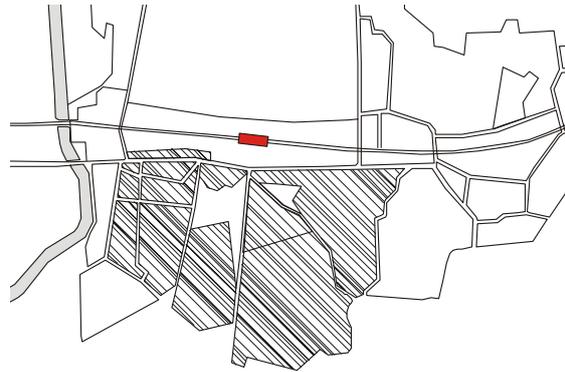
當日本政府經營台灣之時驅使邁向都市化因而大舉推動市區改正，經過市區改正的劃定對於原有聚落帶來極大的改變。日治之前台南市之建築基本上只有傳統街屋及院落兩種建築型態，日治時期開始實施都市計劃後出現許多轉角及圓環，也因應的出現新的建築型態。

1907年

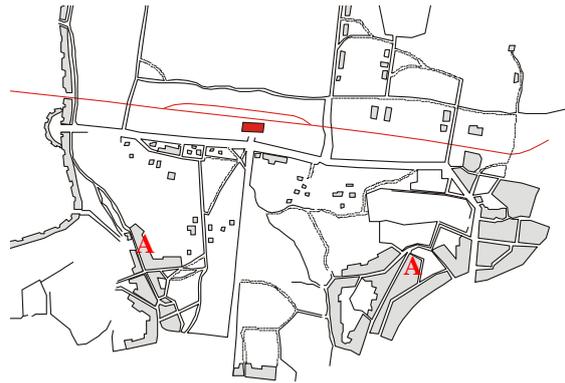
由1904年台灣堡圖圖例標示前後站地區空間屬性有明顯差異，前站地區為新闢設之地、後站則為軍事與旱田之用地空間性質特殊。圖面鄰近車站地區的聚落分佈（圖中斜線處）聚落群大多集中於前站地區。透過1907年市街全圖（色塊為此時期聚落分佈狀況）圖面發現聚落狀況大致分為二種：一為鄰近車站地區聚落結構較為鬆散環境空曠、另一為舊城區既有聚落群（A處）環境緊密如【圖3-27】所示。



【圖 3-27】日治初期台南城市風貌
資料來源：《建築雜誌 72 期》



1904 年車站地區聚落狀況



1907 年車站地區聚落狀況

1911年

透過1911年市區計畫圖呈現較為清楚聚落分佈與輪廓，此時期因都市計畫後即推動首波市區改正，其中包括有新道路之開闢和舊有街道之拓寬，部分聚落傳統街屋遭到拆除。

此時聚落的分佈可分為二區，即圖中緊鄰車站地區A處與鄰近舊城區B處。在空間變遷上A處的聚落尚保持原聚落形式，B處聚落則因道路的規劃（如圖虛線所示）逐步被拆除修正。



1904 年車站地區聚落狀況

透過聚落空間的分析大致可歸納為以下幾項：

(一) 透過圖面分析聚落空間的分佈幾乎座落於前站地區，其中又可分為緊鄰車站地區的聚落呈現空間結構鬆散，與鄰近舊城區的聚落其空間密度較高且繁雜。

(二) 聚落空間於1911年推動市區改正後空間上產生了劇烈變化，新設道路開闢和舊有街道之拓寬促使部分聚落傳統街屋遭到拆除。

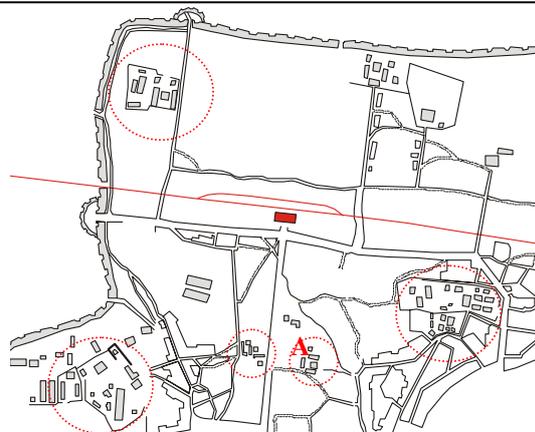
二、機構

即分析鄰近車站地區街廓中的機構空間，歷經市區改正後與車站地區之間的關係。

1907年

城垣尚未拆除時，早在清領時期車站地區介於小東門與大北門間的區塊，早期做為軍事設施之使用。

由於車站地區周遭民居聚落分佈，較為鬆散但出現不同於聚落的使用屬性，為軍事機構（圖中虛線處）空間環伺於車站地區周遭，因周遭佈署軍事設施相對的於日治初期全區倚賴輕便鐵道作為連繫。此外圖中A處為台南醫院。

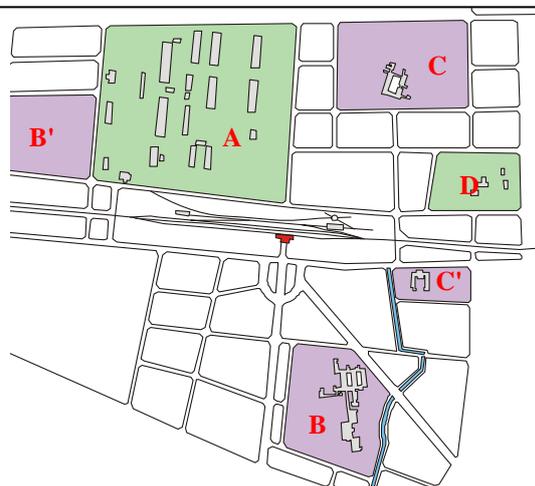


1907年車站地區機構分佈

1929年

自1911年推動市區改正以逐步將車站地區周遭的軍事設施逐步修正，除了城垣分期分區拆除外，也逐步拆除了以軍事為主的輕便鐵道由1915年的圖面幾乎已不復在車站地區周遭機構用地，不僅有軍事空間外其使用性質逐漸多元。

此時僅存的軍事空間為圖中A處步兵第二聯隊⁴⁰，此外增加了B醫療機構、C學校機構與D舊軍官官舍等空間。



1929年車站地區機構分佈

透過機構空間的分析大致可歸納為以下幾項：

(一) 車站地區位於舊城區內，介於小東門與大北門間的區塊因地屬空曠與農田於清領時期更是軍事囤兵之地，因此在車站地區周遭分佈多屬軍事機構空間。

(二) 因都市的發展相較於舊城區車站地區屬新闢設之地受限於地方之發展，因而呈現各種機關用地鄰近於此並陸續增設醫療機構、學校機構等空間。

註⁴⁰ 已於1966年納入成功大學校地稱為光復校區。

3-3-5 車站地區之地景分析

台南台地緊接大灣低地西側，大抵北以鹽水溪為界，南北綿延約12公里；東高西低，寬約4公里，最高點海拔不過30公尺；而佔全市面積三分之二的安南區與安平區大致多在海平面3公尺以下台地主稜西側除幾座小丘突起及若干溪流切割外，大致平坦；這些溪流正是台南府城今昔的主要河川，自北而南，分別是柴頭港溪、德慶溪、福安坑溪、以及竹溪，幾乎都發源於台地中部⁴¹。

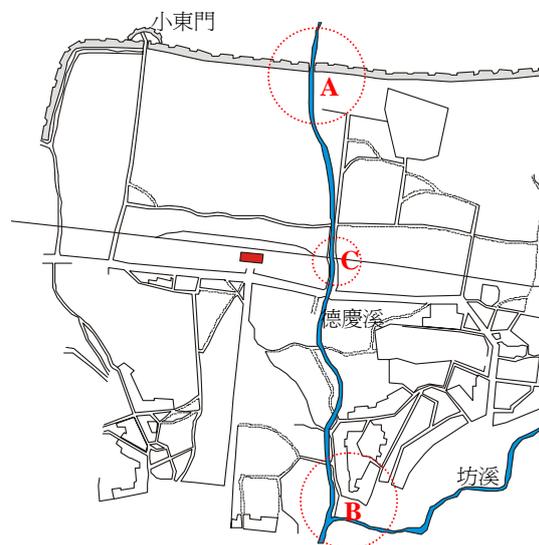
一、水文

台南台地水文豐富，多條天然溪流蜿蜒於城市。本節主要探究自然地景中的水文空間，因隨著時間與空間的流動對車站地區空間的影響。

1907年

透過1907年的市街全圖發現此時期已有流域，上游自城外穿過城牆（圖虛線A處）流經車站地區右側便下延伸至出海，此條河流為德慶溪⁴²是昔日府城的主要河川。此外，圖中位於德慶溪右側為其支流坊溪於（圖虛線B處）匯入。此時的流域仍保持自然原始的樣貌，人為修正並未開始施行。

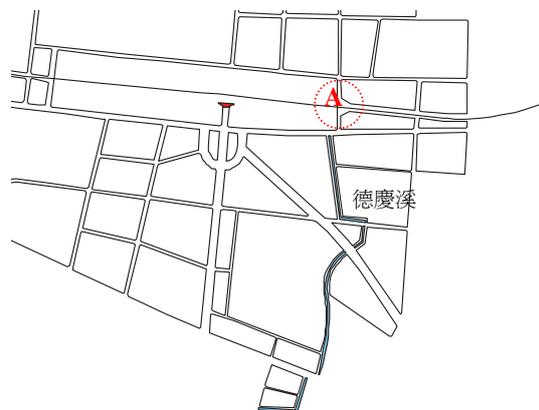
當德慶溪流經車站地區右側時（圖虛線C處）空間上則透過橋樑做為鐵道與人車通行車站地區的媒介。



1907年車站地區水文狀況

1911年

1911年的市區改正大規模的修正都市空間特別針對前站地區都市空間的修正，此圖為1911年市區改正計畫圖其規劃內容尚保持於計畫中，其中已預定將上游源頭至車站地區右側的水文空間劃入下水工事。此外於1915年將支流坊溪劃入下水工程。此外與1929年市區改正計畫圖比對後，發現後續施行之水文空間改善仍以1911年為樣本持續執行。



1911年車站地區水文狀況

註⁴¹ 參閱孔憲法，2003，《台南的自然形貌》，p45-46。刊出於建築雜誌 72 期。

註⁴² 同註⁴¹。德慶溪是府城一條古溪流，當年鄭成功鑑隊由鹿耳門，溯此溪登陸。北幹線原是一條小河流，在西元一七五五年的府城古地圖已有記載，淵源比一七五二年更早是可以想像。當時出口是海，幾百年河川改道或海埔新生地陸續出現，將海變成陸地。目前整條幹線流域於民國七十年代已經涵箱加蓋劃入北幹線排水溝，溪景不復惟紋理尚存。

透過水文空間分析可歸納為以下幾項發現：

(一) 水文空間的變遷透過歷時性圖面比對發現，僅於1915年將支流坊溪匯入下水設施原流域德慶溪直至日治末期仍保持原樣變動不大。

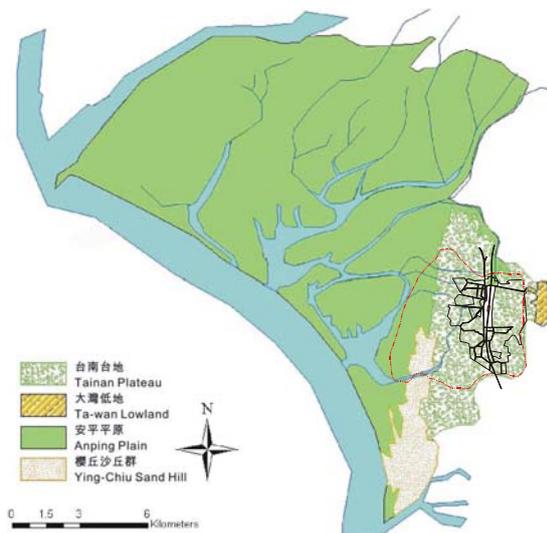
(二) 1911年與1929年所執行之市區改正對水文空間的規劃維持不變，由於此部分的圖保持在規劃階段，已預計著手將上游源頭至車站地區右側的水文空間劃入下水工事。

(三) 依1911年推行之市區改正將德慶河流域修正至前站地區，車站地區右側（如1911年圖虛線C處）則因水文空間的改變通行前後的媒介，由橋樑轉變為道路或利用高程設置地下道達到前後之間的連繫。

二、土丘

古台南地形東半部為台地，西半部（府城範圍）急遽傾斜，隔一台江與外圍沙丘形成內海，南北有數條東西向的河流切割，注入台江。府城部分有如半壁滿月斜插入江，形家因謂之『半月沈江』⁴³，其中敘述則是形容，台南台地的地形地勢由東南向西北傾斜。

【圖3-28】為1904年台灣堡圖套疊台南地形分佈，台南地形分佈由東而西可概分為大灣低地、台南台地、櫻丘砂丘、與安平平原四個地形區。而車站地區則位於台南台地上。



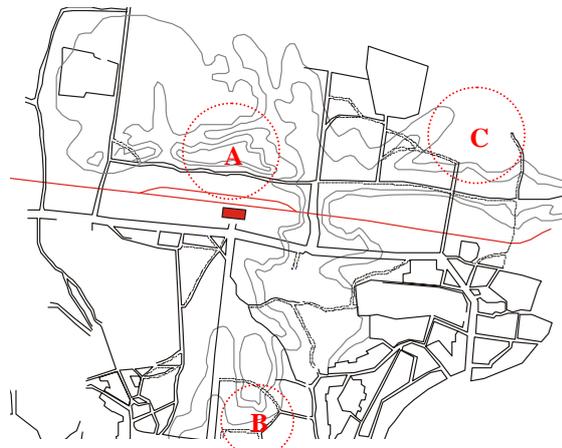
【圖 3-28】1904 年台灣堡圖+台南地形分佈

資料來源：《建築雜誌 72 期》

1907年

由1907年的市街全圖發現，圖中出現兩個土丘分別位於前站地區（即台南醫院座落位址）圖中B處、位於後站地區（軍事設施）圖中A處，另一則為圖中C處（知事官邸）。

由圖面配合文獻佐證圖中B處高程約15公尺⁴⁴，依圖中等高線計算A處高程約為17公尺，藉此並能判讀車站地區的高程約位於13公尺以下，地勢則呈現上（東向）高，下（西向）低之走勢。



1907 年車站地區地形狀況

註⁴³ 參閱范勝雄，1991，《台南市的都市成長與變遷以及民俗活動的消長》。

註⁴⁴ 同註⁴¹。

透過土丘空間分析可歸納為以下幾項發現：

(一) 車站地區屬台地地形高程位於13公尺左右，前後地區皆有土丘⁴⁵分別為位於前站地區台南醫院座落位址而後站地區則有後站地區的軍事場所及知事官邸。前、後站土丘對車站地區空間上的影響不大。

(二) 自1911年起歷經數次推行的市區改正，並透過填土逐步消弭車站地區與周遭土丘高程上的差距。

註⁴⁵ 同註⁴¹。昔日有「赤崁」、「鷺嶺」、「山仔尾」、「山川台」、「崙仔頂」、「覆鼎金」、「尖山」等七座小山丘突出於地表。七座山丘都是台地西部的高點。其中「覆鼎金」即今日署立台南醫院所在，海拔高度約15公尺，昔日的德慶溪會經過此處附近。「崙仔頂」海拔高度在18至20公尺之間為日據時期的州知事官邸。經歷多次的屯土，府城七丘在視覺上已經難以察覺，僅能以路面上為略顯眼起伏，感受昔日府城七丘的存在。

3-3-6 小結

台南古城自荷據時期起，經鄭氏三代、清領時期而到日治時期已有三百多年開發歷程，發展之初多半集中在安平以及西區等地，由西（海路）向東（陸路）發展為台灣全區的軍、政、文化和經濟的重心。日治初期1900年設置車站後進行中區的開發，首波行動拆除城牆突破城垣的限制，並於1911年對台南推動首波市區改正更為舊城區帶來了空間上的衝擊，為邁向都市化的起點。本研究將車站地區分為：站場、開口、連結、街廓及地景五個層面，再透過歷時性的空間分析加以探究，綜合歸納出以下幾項重點：

一、站場

（一）站場邊界的消長

台南站場自1900年設置後歷經數次市區改正範圍雖然有擴張但改變不大，在站場範圍方面，於1905年開始空間的增改，位於站場北端的空間往北方擴張至城牆邊緣，更於1945年站場北端的空間往北方擴展將官舍空間劃入站場範圍。在站場形狀方面，形狀並無明顯改變仍維持東西向窄、南北向長為狹長的矩形空間。

（二）站場內部空間單元

台南車站內部空間由客運設施、貨運設施、路線維修、通訊號誌及行車、車輛機務、官舍、其他機構辦公室等單元組成，站場內部空間的演變隨著站體擴張而有增減，當1900年車站啓用時，內部空間僅於前站設有客運設施與少部分的貨運設施，隨著站場服務功能的擴大，陸續增設路線維修、官舍等設施。其配置大致分為三段由北至南依序為官舍、貨運設施及客運設施，其中車輛機務的空間僅以小規模配置於後站地區。

二、開口

（一）倉庫空間

在空間分佈方面，台南倉庫空間的配置分為：設置於前站北端與南端兩處的倉庫，以及後站南端的貨運倉庫，歷經五十年倉庫空間都設置於鄰近站場的邊緣，位置並無改變僅於原地改建。在空間組構方面，由1911年與1916年的分析發現前站南北兩端的倉庫群都以單棟的設置，北端以邊界垂直的方式排列而南端以平行邊界的方式排列，於1921年前站北端的倉庫的規模增大、樓層加高，1936年則因車站改建擴充了後站貨運倉庫為連棟式線性的空間。

（二）產業輸送

台南車站的產業輸送分別有：設置於前站的專賣局台南出張所為向站場內部嵌入的產業空間，另一則為分佈於前站地區的輕便鐵道，為連接前後站地區的軍事設施，並由前站廣場延伸至站場便於軍事產業輸送。1911年以後以軍事輸送為主的輕便鐵道逐步拆除，而遺留下的鐵道則轉為輸送產業物資，有連接至安平與都市中的市集空間（東市場）。

三、連結

(一) 通道

通道系統於1911年之前仍處於清領時期所留下的都市紋理其結構較為鬆散，1911年市區改正後位於前站的通道除拓寬拉直之外，面對舊有紋理尚有尊重保留之意，仍保留連接至前站的三條主要道路。連接車站地區的通道系統大致可分為兩種模式，前站的主要通道呈現向心性匯集於車站地區，而後站則設置格子狀系統做為通道的基準。

(二) 廣場

台南車站地區的廣場空間僅設置於前站，而後站並無設置廣場空間，自1911年所推動的市區改正已將廣場空間劃定，形狀為半圓形的空間至1945年仍維持不變，由1921年圖面得知站體建築位於站場西側中央的位置，因站體距離站場邊界維持一段距離的退縮，似有意圖留設站場內部的廣場空間。

(三) 穿越

車站地區因環境的差異前站地區多為空曠之地或農地，而後站地區則分佈著軍事設施。台南站場由於無設置後站，因此內部通行僅透過跨線橋連結至月台，並無直接穿越至後站，而外部連通則是藉由繞行周圍的道路所達成。

四、街廓

(一) 街廓

1911年以前車站地區周遭環境大致分為：前站地區環境空曠，後站地區為軍事用地與農地交錯的環境，其街廓規劃呈現空間規模尺度不一、結構鬆散。自1911年市區改正後為都市空間產生劇烈的改變，前站地區配合大正綠園道的規劃，主要道路以向心性的設置連接至車站地區促成與舊城區的連繫，街廓則在此基礎下配合垂直與水平的分割，後站地區則以格子狀系統作為街廓單元。

(二) 聚落

聚落空間大致分佈於前站地區，可分為鄰近站場的聚落其空間呈現結構鬆散，另一為鄰近舊城區的聚落其空間密度較高且繁雜。1911年市區改正開始開闢設新的道路以及將舊有街道的拓寬，部分聚落中的傳統街屋因此面臨拆除，在此衝突中則採用降低破壞現況最少的方式為原則進行規劃。

(三) 機構

因車站地區的設置位於舊城區內，此區於清領時期作為軍事囤兵之地，因此車站地區周遭分佈多屬軍事機構空間。前站設有砲兵隊、補給廠等設施，後站則有騎兵隊與兵營等空間，當軍事功能逐漸消退後則將原空間改設為學校機構或醫療機構等。

五、地景

(一) 水文

台南舊城區屬台地地形水文豐富，天然流域蜿蜒。鄰近車站地區的水文空間為德慶溪流域，上游自東側城外穿過城牆流經站場南端邊界，便向西側延伸至出海，自1911年市

區改正已預計將上游源頭至車站地區南端的水文空間劃入下水工事，此工事時至民國七十年代才以涵箱加蓋劃入北幹線排水溝。

(二) 土丘

土丘為台南台地的一大特色，車站地區屬台地地形高程位於13公尺左右，前後地區皆有土丘圍繞自1911年起歷經數次市區改正，並經由填土逐步消除車站地區與周遭土丘高程上的差距。