

## 第四章 台中與台南車站地區空間之比較

第三章主要透過層級的關係，將車站地區對都市之間的影响分爲：站場、開口、連結、街廓、地景五個層面進行歷時性的分析，經由層層拆解後發現，因各時代不同社會背景的影响而產生空間上的變化，單由地圖的改變不足以闡述空間的演繹過程，因此本章試圖疊合圖面分析與文獻資訊，從中探討影响空間改變的重要因素，內容包括都市計畫政策的改變、交通運輸量的起伏、產業活動的影响等，同時比對台中與台南車站地區空間演變的差異。

### 4-1 台中與台南的都市發展

縱貫線鐵道的建設爲日治時期台灣城市都市化的基礎，在經營台灣初期，日本總督府賦予縱貫鐵道的角色，除了「啓發台民的文化智能」之外，並使其擔負四項重要的任務：（1）利於台灣地方沿線的客、貨集散。（2）利於荒廢土地的開墾及利用。（3）利於軍事上的專門使用。（4）利於貨物上的輸出<sup>1</sup>。同時，以上述條件作爲新竹至打狗之間線路的篩選，促使車站匯集了大量資源成爲都市發展的起源。

由於縱貫線的建設帶動都市的發展，而車站地區成爲都市發展的核心，因此本節主要以都市發展比較車站地區的差異，其中分爲「車站位址」以及「都市政策」二部分討論。

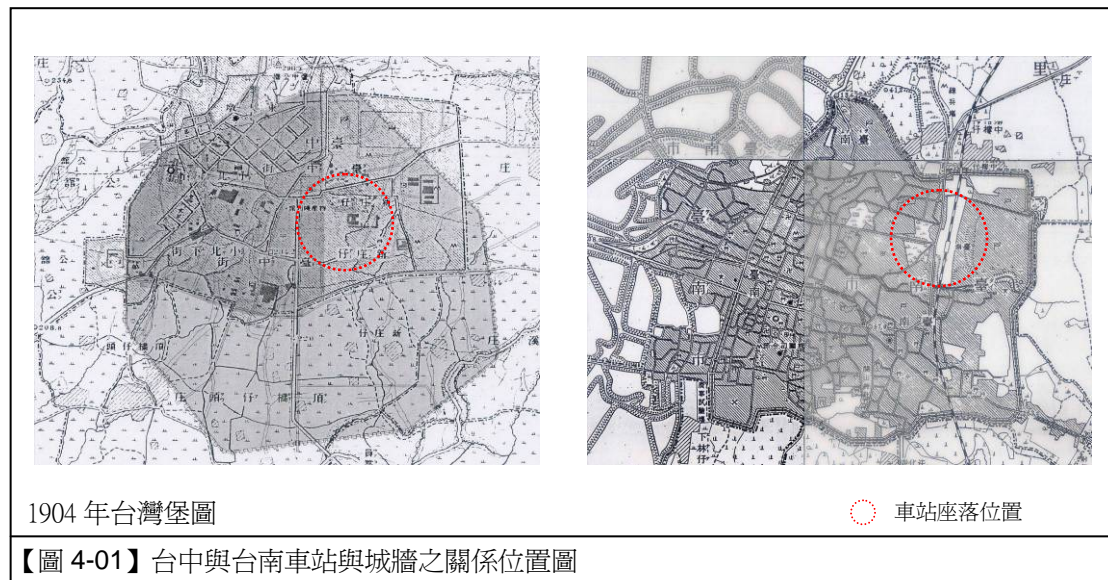
#### 4-1-1 台中與台南車站位址

日治時期縱貫線所建設的七個大車站中，台中市與台南市是唯二縱貫線穿過城界並將車站設置於城內的都市。日治初期接手清領所留下既有的城區並著手進行改造，而當鐵道建設穿過城界後隨即帶動城市邊界的改變。

由 1904 年台灣堡圖如【圖 4-01】所示，台中市與台南市皆呈現由城牆所圍塑出的都市範圍。台中因地理位置適中，加上軍事防禦的考量而被選爲省城，於 1889 年開始動工

<sup>1</sup> 參閱台灣總督府鐵道部編，《台灣鐵道史》中冊，台灣總督府鐵道部，1911 年，p.32。

建城。築城工事至 1891 年除了完成八城門、四城樓外，並設有衙署廟宇，而城牆部分因經費挪為鐵道建設，致使台中省城計畫進行到一半即遭終止僅於圖面作業<sup>2</sup>。台南城於清領時期所建設之規模為：城牆周長 2520 丈，高 1 丈 2 尺，底厚 2 丈，頂厚 1 丈 5 尺；開八門，分別為大東門、大西門、大南門、大北門、小東門、小西門、小南門、小北門。因縱貫線的穿越，日本政府於 1907 年開始以分期分區的方式拆除城牆，1907 年拆除大西門至小西門段城牆，1915 年拆除小西門至台南監獄之城牆、小北門至大西門段之城牆、大北門西段至小東門南段附近之城牆，1916 年拆除北側大北門東段、小南門至大南門之間的部分城牆，1945 年拆除大東門北段的城牆、大東門至小南門段之城牆以及小西門南段之部分城牆<sup>3</sup>。



由於城牆所圍塑的範圍為當時政治、經濟、軍事等設施的重心，而縱貫線的興建，促使車站地區的開發，透過分期分區的方式逐步拆除了城牆打破舊有範圍的限制，鐵道取而代之成為都市發展的新界線。自 1908 年完成縱貫線工程後，可以發現前站的市區相較於後站的市區來得繁榮與重要，各種重要公共設施也多設置於前站地區，其都市化的範圍也較後站所在的市區來得大，此種現象在歷次都市政策的推行後一直存在。

### 4-1-2 都市政策

日本政府接手台灣後並展開對既有都市的重整，而隨著商業交易的繁榮相對帶起人口流動的增加、都市的規模逐漸擴大、商業交易相對發展與延伸…等，也因此促使都市的改造，由於都市改造的各種條件與利益的衝突需以政策力量來規範，當時政府便著手推行一連串的都市政策。日治時期所訂定的都市政策不僅為當時都市發展的基礎，更影響到

註<sup>2</sup> 參閱張嘉玲：《台中市都市空間體系的建構與擴展》，2004，pp.2-16~2-20。

註<sup>3</sup> 參閱傅朝卿，2003，《台南市都市與建築變遷》，pp.48-55。刊出於建築雜誌 72 期。

爾後整體都市空間的佈局。

對於都市計畫分期與政策推行的內容，以《日治時期台灣州治城市的基礎空間型態比較<sup>4</sup>》中所提，依日治時期所推行的都市政策整理區分為以下四個階段<sup>5</sup>：市區改正階段、市區計畫階段、市區擴張計畫階段、都市計畫階段。由上述各階段並配合政策推行的時間如【表 4-01】所示，並比較台中市與台南市在相同時間下推行的政策在空間上有無異同。

【表 4-01】日治時期都市計畫時程

	明 治					大 正					昭 和									
	1896-1900	1901-1905	1906-1910	1911-1915	1916-1920	1921-1925	1926-1930	1931-1935	1936-1940	1941-1945										
基隆市			*			1			2											
台北市		*	*	1				2	3		*	*								
新竹市			1		*	*	*	*		2	*	3	*							
台中市	*	*	*		1	*	*	*		*	*	*	2		3	*				
嘉義市			*		1				2						3					
台南市					1	*		*		*	2				3	*				
高雄市			*		1	*		*		2		*	3		*					
政策分期	市區改正階段					市區計畫階段					市區擴張計畫階段					都市計畫階段				

資料來源：日治時期台灣都市發展地圖集（附冊 2）+本研究整理

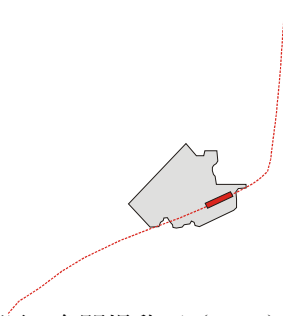
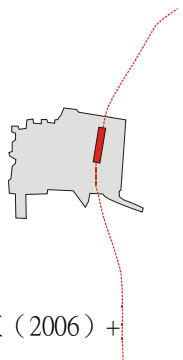
以下將日治時期各階段所推行的都市政策，將每個階段均分為計畫範圍、計畫與設施內容以及地景計畫三部分，並針對政策中實質的空間進行比對，從中分析都市政策對台中與台南車站地區的影響。

一、市區改正階段（1895~1911）計畫內容

台中	<p>計畫範圍： 以清領台中城內區域為主。</p> <p>計畫與設施內容： 分為東側的陸軍用地與西側的市街地區；市街地區以均質的格子狀系統構成。以傾斜約 45 度的正交方形格狀街路所區劃，道路寬度約為 20 米。</p> <p>地景計畫： 針對綠川流域沿線進行矯正，將其拉直為正南北向，作為市街地與陸軍用地間的區隔，柳川則在出東大墩街同樣沿市街外緣而下，並於市區外圍西南方匯流。</p>
台南	<p>計畫範圍： 以清領台南城內區域為主。</p> <p>計畫與設施內容： 依「台灣家屋建築規則」指定台南市街全部為家屋建築規則之施行區域。</p>

註<sup>4</sup> 參閱楊啓正，《日治時期台灣州治城市的基礎空間型態比較》，2006，pp.3-16~3-23。

註<sup>5</sup> 參閱附錄 1，pp.1-5~1-6。

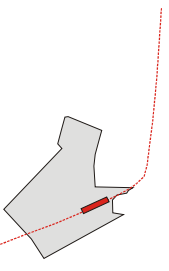
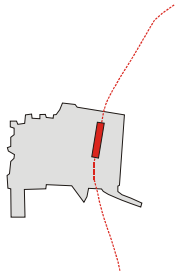
此外，城牆的陸續拆除也開始對台南的都市空間帶來重大改變。	
台中都市範圍	台南都市範圍
<p>1911 年</p>  <p>資料來源：參閱楊啓正（2006）+ 研究重新繪製</p>	<p>1911 年</p>  <p>資料來源：參閱楊啓正（2006）+ 研究重新繪製</p>

在市區改正階段台中市與台南市都以清領時期的城界範圍作為改善的區域，由於縱貫線工程在 1898 年已開始進行台中段的施作，對於城市空間構成的影響在規劃初期於各方條件尚未作完善考量，由【表 4-01】可以發現在 1911 年推行首次市區改正前，所推行的計畫尚處於規劃階段的方案。台南都市因開發較早空間結構受既定城市空間的制約，因而推行計畫時相對受限較多，在 1911 年推行首次市區改正前，僅頒佈家屋建築規則，除了建構鐵道系統外，同時透過城垣的拆除以整合城市空間、擴大城市活動範圍。

## 二、市區計畫階段計畫內容

<p>台中 1911~1935</p>	<p>計畫範圍： 面積略大於市區改正階段所提出的規劃面積，並以鐵道以北的市區為重。</p> <p>計畫與設施內容： 由於縱貫線的完成，都市的發展以車站地區為核心分為南北二種型態：以北設置長寬各一町<sup>6</sup>的方形街廓，角度延續原有傾斜約 45 度的規劃，因鐵道的角度不同，導致在交界處產生若干較零碎的街廓；以南則改以垂直鐵道的方式設置寬度約為一町的矩形街廓。</p> <p>地景計畫： 綠川自公園地沿著陸軍用地往南流，後則轉向西南，平行柳川流至鐵道南側，鐵道以南的河線則未加以人工拉直；柳川方面將其拉直外並規劃於市區範圍外，沿著市區邊緣自東北向西南而流。</p>
<p>台南 1911~1929</p>	<p>計畫範圍： 以舊城牆所圍繞的清領時期台南府城內為主，面積約 493 公頃。</p> <p>計畫與設施內容： 縱貫線由城東破城牆而入，沿城內東郊南行，又破城牆而出。車站則沿路線設於市區之東北側，並規劃站前圓環與放射狀幹道以暢交通。並將各重要節點劃設圓環或半圓環，並以放射狀的幹道來彼此聯通，構成大正綠園</p>

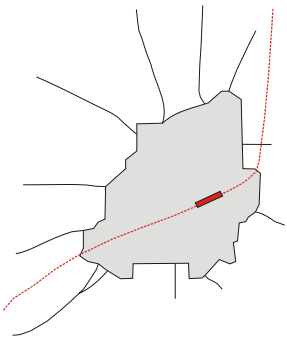
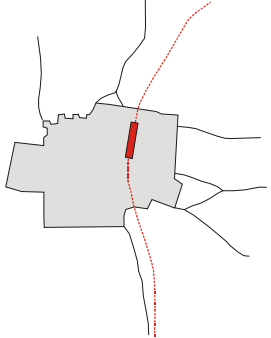
註<sup>6</sup> 一町約為 109.0909 公尺。

<p>的體系。綠園與通達車站、軍營、官邸、安平等各重要節點。空間規畫包括機關、市場、醫院、公園、學校、車站、軍營、特殊設施、排水路等政務、經濟、衛生、交通、軍事系統之建構。</p> <p>地景計畫： 台南為台地地形，因此透過高程關係將台南州廳設置於城市制高點，強調州廳的控制力與中心性。</p>	
台中都市範圍	台南都市範圍
<p>1928 年</p>  <p>資料來源：參閱楊啓正（2006）+ 研究重新繪製</p>	<p>1920 年</p>  <p>資料來源：參閱楊啓正（2006）+ 研究重新繪製</p>

日治初期以軍事、行政、經濟、交通為主要發展，因此都市的設施與建設都依此為重心來發展。在市區計畫階段台中與台南都市空間規劃在道路、街廓等多著重在車站地區，台中以車站為分界以北傾斜 45 度分割，以南平行鐵道來劃分，同時確立了市街設置與河川整治計畫的基礎。台南則拆除車站地區以北以東的城牆，同時在重要的軍事、行政、交通節點上設置綠園系統，在整體綠園系統中以玉兒綠園（台南州廳設置位置）為核心，並設置道路系統連接車站、軍營等地方。此次規劃階段是日治時期台中與台南對市區範圍首次全面性的規劃，更為歷次都市計畫發展的基礎。

### 三、市區擴張計畫階段計畫內容

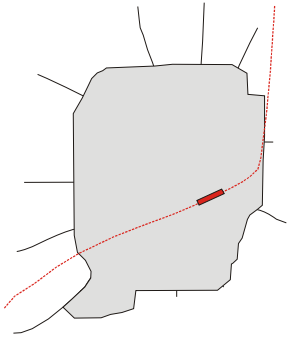
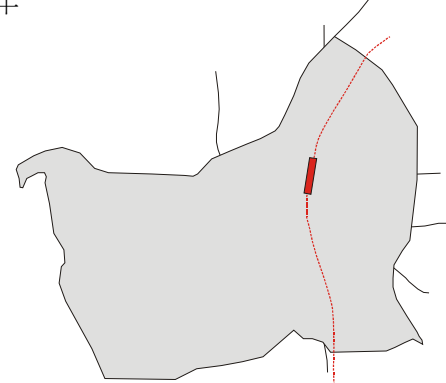
<p>台中 1935~1942</p>	<p>計畫範圍： 以車站為中心點，依循當時的市區向四周擴張，形成南北軸向較長的計畫區域。</p> <p>計畫與設施內容： 都市空間仍維持南北兩個不同的發展型態，以北新區域的擴張，以南擴張範圍相對較少仍以製糖工業為主的型態。都市建設以行政及工商利益考量為優先設置，廳舍、機關、醫院、水道、法院、監獄、學校、主要公園等設施。</p> <p>地景計畫： 針對擴張後市街範圍內的綠川、柳川流域引流排水路線規劃。</p>
<p>台南 1929~1941</p>	<p>計畫範圍： 以大正綠園為中心，由 1913 年以來的市區範圍向東、西、南側擴張，形成</p>

<p>東西軸較南北軸長約 1/3 的新計畫區域。</p> <p>計畫與設施內容： 新擴張區域以格子狀為主，而市街東側與南側地區則受限於現有涵構，在街路構成上較為彈性，街廓尺度與形狀也較多變化。擴張的都市設施包括學校、運河、綠園、運動設施、喪葬設施等；並考量市內古蹟與都市結構的整合。</p>	
台中都市範圍	台南都市範圍
<p>1935 年</p>  <p>資料來源：參閱楊啓正（2006）+ 研究重新繪製</p>	<p>1929 年</p>  <p>資料來源：參閱楊啓正（2006）+ 研究重新繪製</p>

市區擴張計畫階段的空間型態主要為都市新範圍的擴張，台中市以車站為核心向四周擴展；台南則在現有市區範圍向西、東、南擴展，北方則因軍事用地未能進行開發。由市區擴張計畫的階段發現，在都市範圍進行擴張的時期後站所在的都市範圍相較於前站來的受限許多，而在街道系統的設置仍承襲至市區計畫階段的規劃。

#### 四、都市計畫階段計畫內容

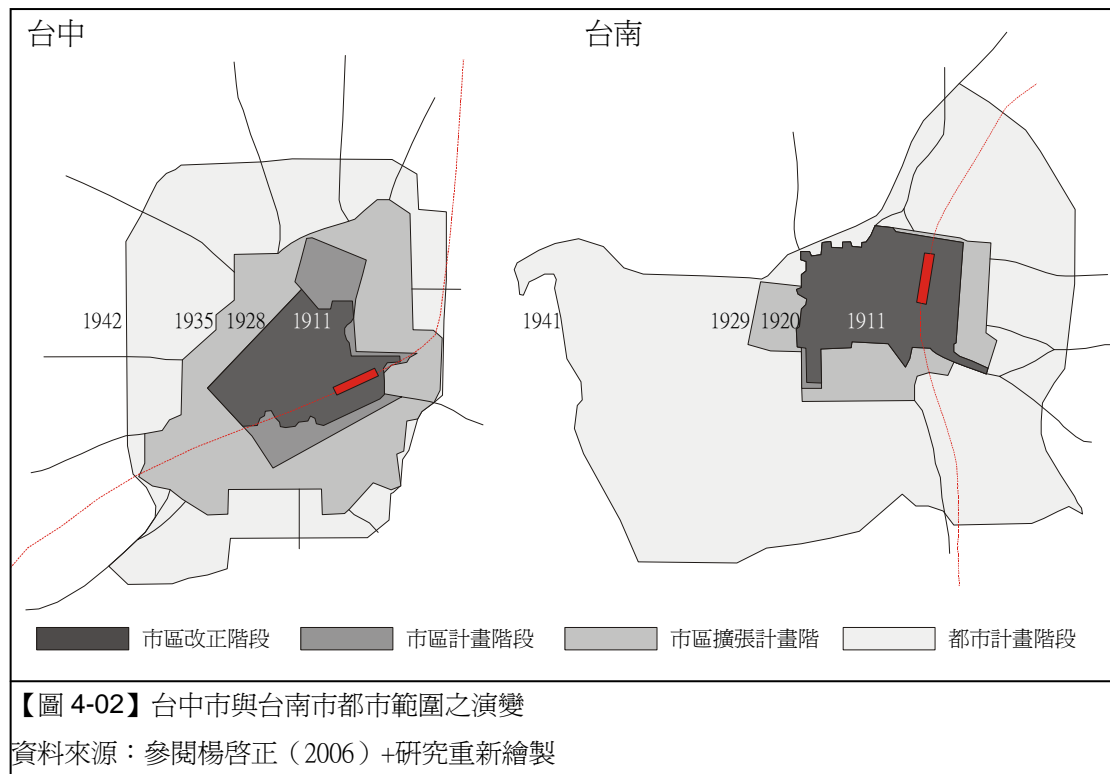
<p>台中 1942~1945</p>	<p>計畫範圍： 台中市的都市計畫區域明顯往西北方區域大幅擴張。</p> <p>計畫與設施內容： 將台中公園、水源地公園、1935 年計畫新設的 12 處公園等公園地經全盤考量後重新進行編號。街道劃設分為三個層級：第一等街路寬為 30 米至 40 米，第二等街路寬為 18.18 米、20 米、25 米，第三等街路寬為 14.54 米、15 米。</p>
<p>台南 1941~1945</p>	<p>計畫範圍： 配合新擬訂公布之台南都市計畫，台南市轄區亦有所擴張將台南市區共劃為 33 町及 11 大字。</p> <p>計畫與設施內容： 規劃公園地串聯各方位之大型公園，除了具有景觀、休憩、交通的考量，亦提供防災避難之需。街道劃設分為五個層級：第一等計劃寬為 40 米，第二等計劃寬為 30 米，第三等計劃寬 22、20 米，第四等計劃寬 18、16、15、</p>

14.5 米不等，第五等計劃寬 11 米。	
台中都市範圍	台南都市範圍
1942 年 	1941 年 
資料來源：參閱楊啓正（2006）+ 研究重新繪製	資料來源：參閱楊啓正（2006）+ 研究重新繪製

透過上述將日治時期的都市政策依歷時性分期進行分析比對，發現台中（1911-1935）與台南（1911-1929）的都市基礎空間之規劃，皆在「市區計畫階段」已大致底定如【圖 4-02】所示，而後期的市區擴張與都市計畫階段所推行的各項空間規劃都在此基礎上持續發展。

鐵道縱貫線的建設與車站的設置成為都市邁向現代化的開端，透過都市政策的分析可以發現，在「市區改正與市區計畫」階段的政策與實質空間，都以車站地區為中心再向外擴張發展。此外，透過政策規劃與圖面空間的疊合，發現縱貫線雖是都市發展的基礎但也成為切割都市前後發展的新界線，由台中與台南的都市空間結構，皆可看到車站地區前後發展的不對稱性，後站都市的發展相較於前站顯得小與緩慢，特別在「市區計畫擴張階段」之後更拉開了前後站空間範圍與發展的差距。

日治時期台中與台南的都市發展，在前站部分幾乎以政治、經濟為核心，而後站的發展則因周遭環境多為工業設施或軍事等空間而影響其發展。台中後站由於帝國製糖株式會社（1911 年）的設置，除了是台中糖業經濟發展的重鎮之外，也促使鐵道以南（即後站地區）以工業生產為主的發展，使得後站發展受限形成前後的差距。台南後站為步兵第二聯隊的營區，由於軍事用途的限制，也造成後站都市發展較為遲滯。





### 4-1-3 都市政策對車站地區空間改變之影響

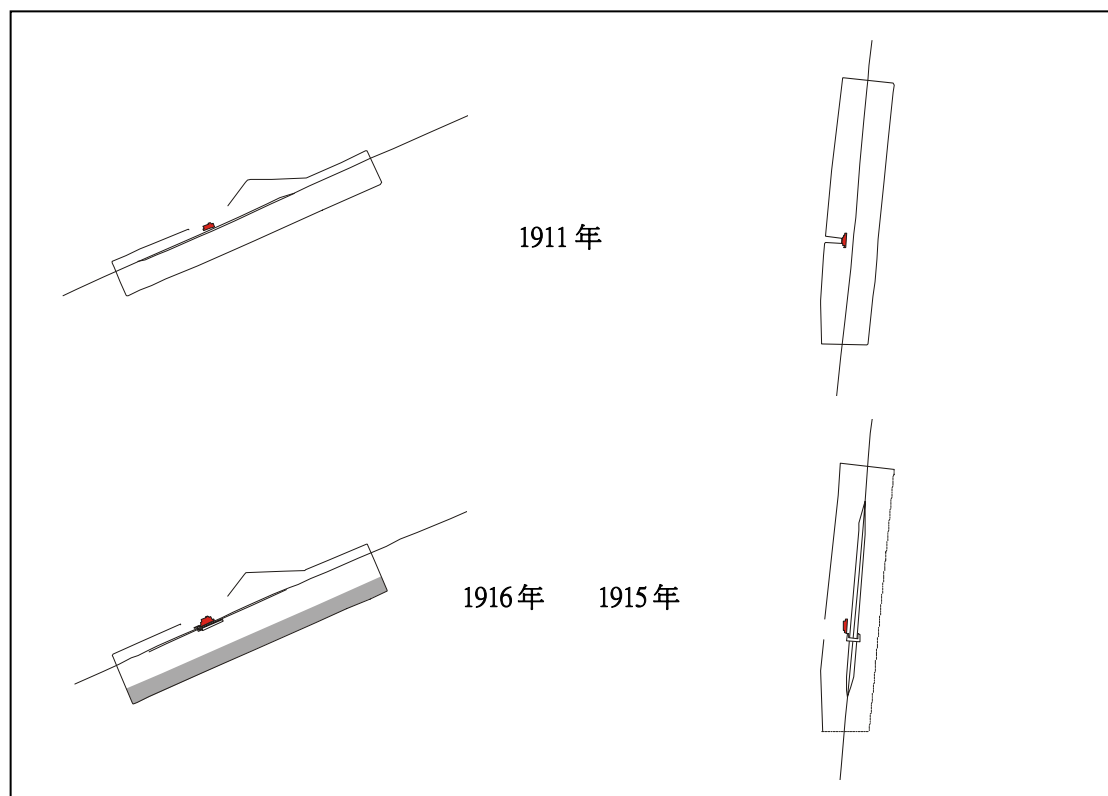
#### 一、站場邊界的改變

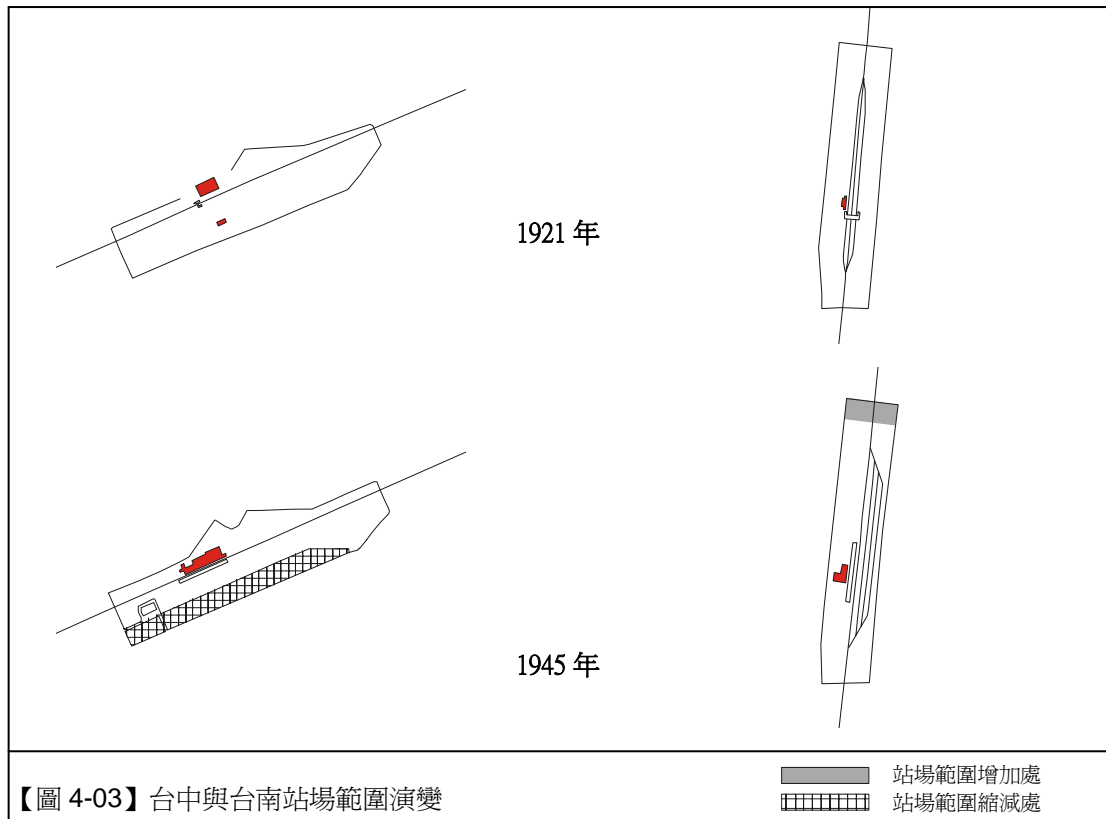
日本政府接收經營台灣後即著手進行都市政策之擬定，在政策推行前由於都市化區域大致維持城牆所圍塑的範圍，而鐵道設施的設置促使城界的瓦解，歷次的都市政策更造就都市的發展與新都市範圍的劃定，這一連串的演變過程使得都市邊界不斷的改變。此外，透過歷時的圖面疊合發現，當鐵道縱貫線設置後即成為都市發展的新界線，並造成前後站都市的不均衡發展。

在都市政策的推行下也影響到站場範圍的消長，日治五十年間台中與台南站場範圍雖有增減但改變不大，由【圖4-03】圖面比較後得知，自1911年推行首次市區改正後台中與台南站場範圍已明確劃定。

日治時期推行的市區改正為影響台中站場範圍消長最主要的因素，由圖面發現當市區改正推行時站場範圍亦相對的改變。台中站場範圍於1916年因都市擴張將後站邊界向東南方擴張，1921年配合市區改正向內修正了站場東側鄰糖廠處的邊界，1945年後站邊界則向站場內部退縮。

台南站場範圍的消長自1911年市區改正劃定站場範圍後持續維持至1936年，歷次都市政策的推行並未因此而影響，而1945年圖面因1936年站場空間的擴張促使北端邊界向外擴展增設了官舍空間。



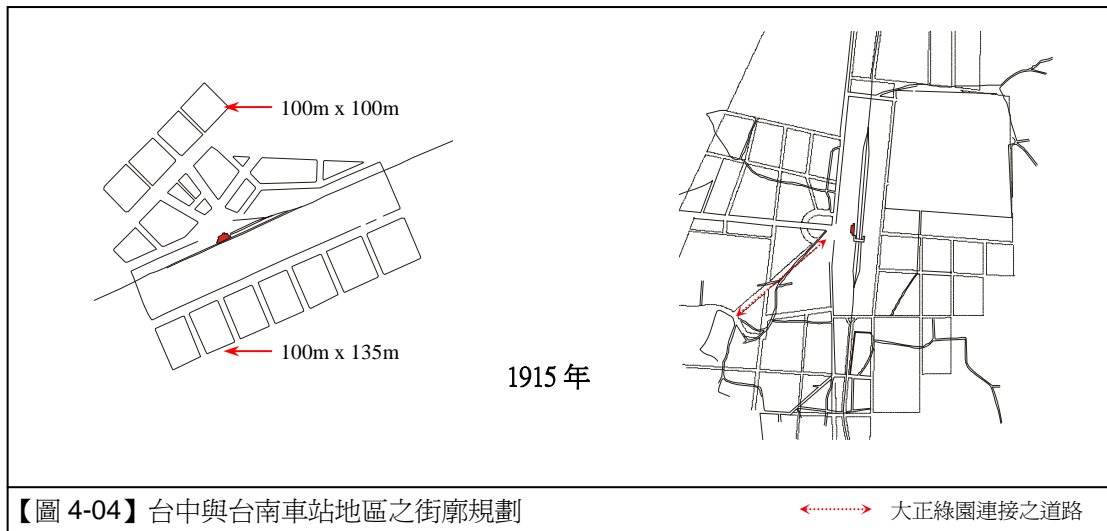


## 二、街道劃設與車站之關係

車站的設置使得資源匯集促進地區的發展，因清領時期進行台中市的計畫處於規劃階段尚未施行，在推行都市改造時遷就地方較少，當車站設置後，道路系統的發展皆由車站為中心向外發散，也因此街廓劃設方式與尺寸。自1911年已建立都市街廓的樣貌，前後站均採用格子狀系統，在1916年街廓尺度以大至底定，前站規劃100m x 100m的街廓，後站規劃100m x 135m的街廓仍延續使用至今，如【圖4-04】所示。

台南市開發較早，1900年台南車站設置於城內東北角，並非位於繁華地區，因此在街道的劃設以連接綠園系統<sup>7</sup>為主，形成放射狀的街道系統也影響到街廓整的劃定。在1911年以大正綠園（兒玉綠園）為主軸的市區改正，已將街廓的劃設大致底定，街廓劃設以近似格子狀系統為主，由於街廓規格差距較大並無固定尺寸，此種方式與台中都市的規劃為差異較大之處。

<sup>7</sup> 參閱柯俊成，《台灣府成大街空間變遷之研究》，1998，p.118。提到日治時期台南市規劃六個綠園，包括兒玉綠園，台南驛前綠園，東門城綠園，西門町與台町綠園，西門町與綠町綠園，東門町、壽町與綠町綠園。其中以兒玉綠園為核心連繫主要道路。



【圖 4-04】台中與台南車站地區之街廓規劃

←-----→ 大正綠園連接之道路

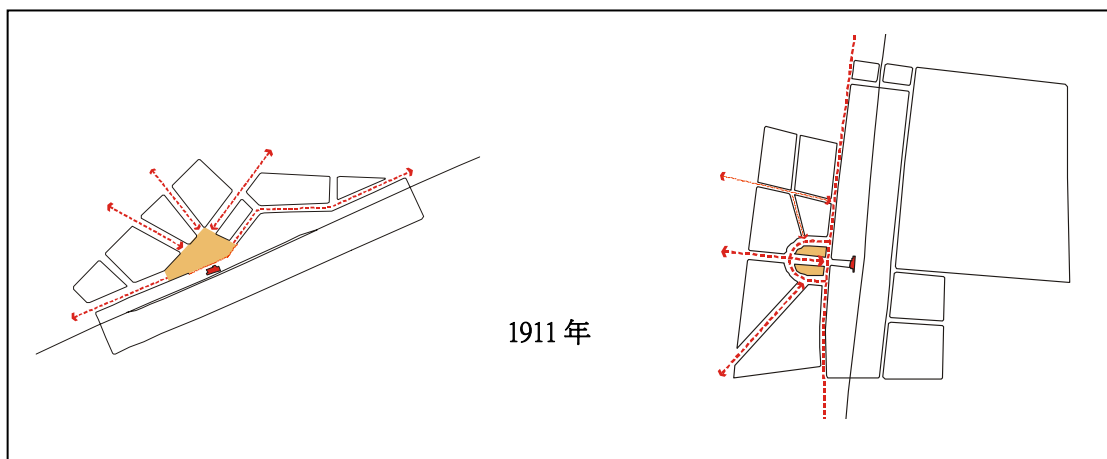
### 三、廣場空間的改變

#### (一) 廣場空間的形塑與規模

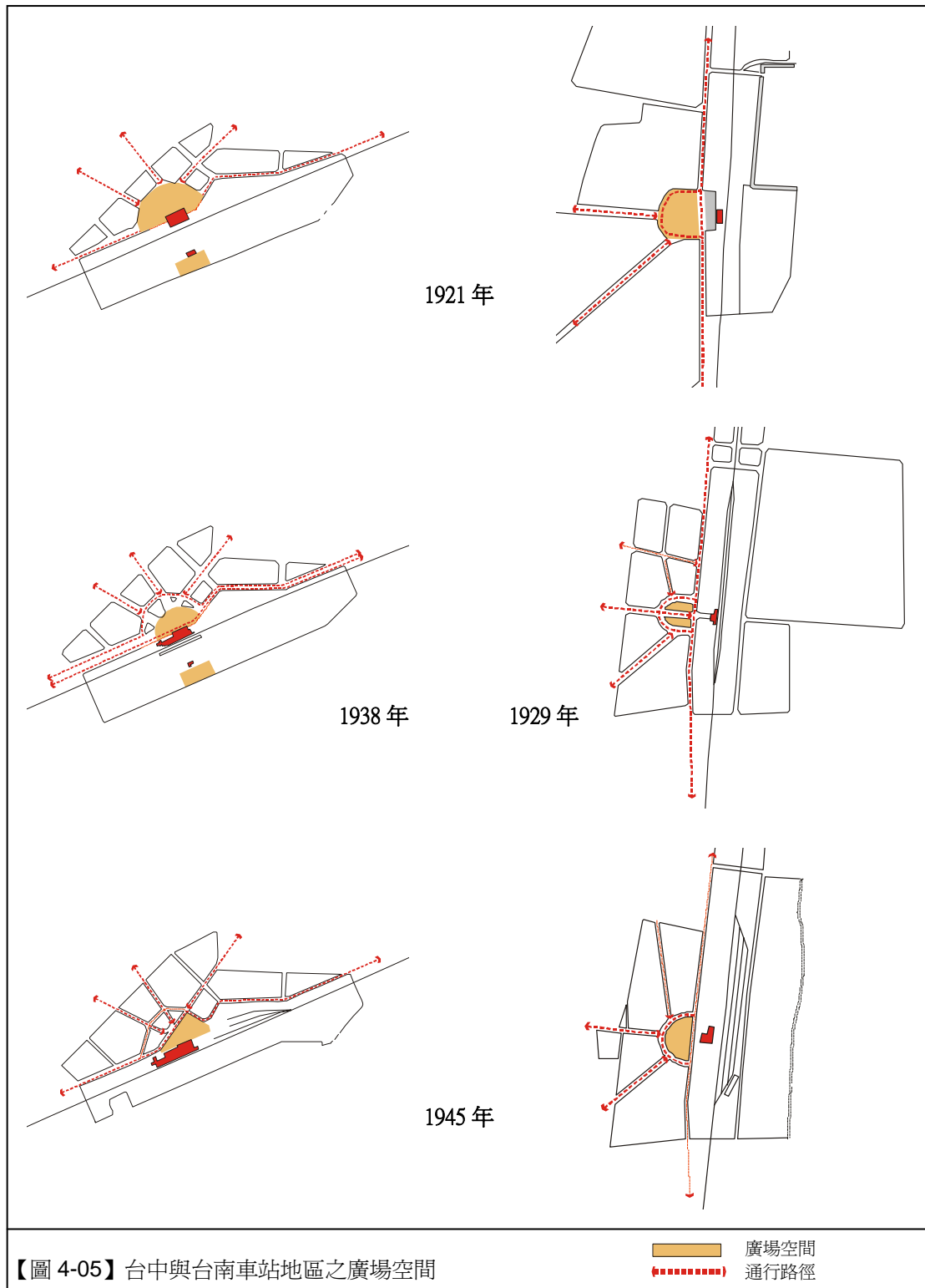
廣場空間由周遭街廓與站場所圍塑而成，經數次市區改正後廣場空間的形狀、規模等開始出現改變如【圖 4-05】所示。台中與台南車站的廣場在設置與演變過程極具差異，在規劃設置方面，台中車站廣場在 1911 年的市區改正並無刻意劃定廣場空間，僅由周遭街廓所界定。反觀台南車站廣場空間在 1911 年因配合大正綠園的規劃，已將站前廣場劃為半圓形的樣式。在空間形變與規模方面，台中廣場的形狀演變由多邊形（1911）轉變為半圓形（1921）到向內劃設成扇形（1945）的空間，自 1921 年之後空間規模也逐漸縮小但範圍也更為明確。台南廣場的演變並不明顯，空間形狀都維持半圓形，規模也無明顯增減。

#### (二) 廣場空間與都市的通行

日治時期為塑造車站地區成為都市地標，道路系統呈現向車站匯集的方式連接到廣場，廣場儼然成為進出車站的轉置空間，需同時處理人流、物流、車流等。在通行方面，台中車站廣場亦有通道的功能，1938 年開始區隔通道與廣場的使用至 1945 年已明確劃分。台南車站廣場則規劃為都市綠園，因此明確將通道與廣場區隔。



1911 年



## 4-2 鐵道運輸

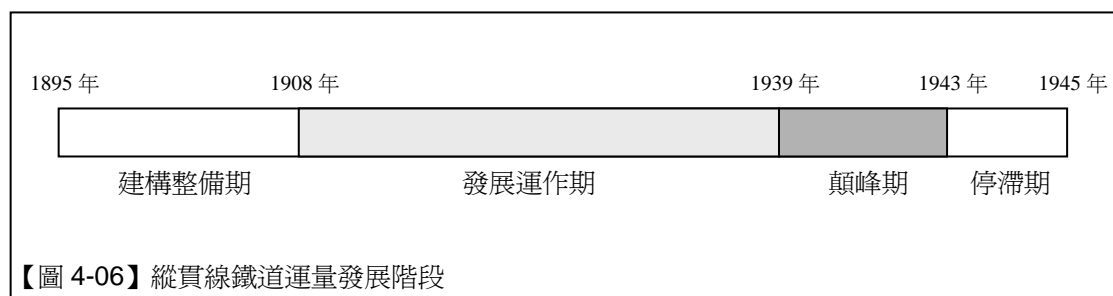
日本經台初期首任總督樺山資紀所呈日本議會的報告之中，「道路、港灣、鐵道」此三項為台灣建設中最為緊迫的當務之急，也說明了日本政府對於交通建設的重視，更隨著台灣統治機構的慢慢建立以及台灣各地方的平定，隨之縱貫鐵道的調查、興建與基隆、高雄港灣的建設幾乎同時進行。

而在鐵道運輸方面，除了政府營運的鐵道縱貫線之外尚有私鐵的運作，其中私鐵又可分為「鐵道」跟「軌道」兩類，前者專指「以瓦斯、或蒸氣，或以電氣為動力」的列車行駛的路線；後者則指「鋪設軌條以供一般交通運輸之用的設備」，又稱「人車鐵道」、一般稱為「台車線」、「手押軌道」等<sup>8</sup>。

由於鐵道種類眾多，因應都市環境條件與實質需求的差異而有不同的類型與連繫，能與都市生活緊密的交織運作。本節將分為「客貨運的起伏」、「運輸系統的轉換」以及「休閒與觀光活動的推行」三部分進行台中與台南車站地區的比較。

### 4-2-1 客貨運量的起伏

日治五十年間縱貫線鐵道營運重點原欲以貨運為主，而實際情況卻呈現客運收入比貨運收入來的高，【圖 4-06】為日治縱貫線鐵道運量的發展階段，自 1908 年縱貫線通車後，尤其以 1910 年至 1930 年的二十年之間是客運蓬勃成長的階段，而其他時間則以貨運為重心<sup>9</sup>。在《台灣鐵路百週年紀念》中提到，縱貫線鐵道運量於 1939 年至 1943 年之間為業績最佳的階段，營業公里已超過九百公里，客運延人公里每年平均達到十三億三千餘萬，貨運延噸公里每年平均已超過十億噸公里，其中在 1940 年及 1943 年則呈現出最高運輸噸數（25,649 噸）及延噸公里（3,148,7302 噸公里）<sup>10</sup>。



當鐵道的客貨運輸量開始大量增加，由於當初建設過程中一味的要求速成，對於整個鐵道本身經營能力並無詳加考量，因此在縱貫鐵道全通之後，承載量便開始受到了考驗，

註<sup>8</sup> 參閱渡部慶之進，1939，《台灣鐵道讀本》，p.276。

註<sup>9</sup> 參閱呂紹理，1998，《水螺響起－日治時期台灣社會生活作息》，p.100。

註<sup>10</sup> 參閱台灣鐵路管理局，1987，《台灣鐵路百週年紀念》，p.128、p.151。

因此「滯貨事件」開始層出不窮，尤其到了 1917-1918 年（大正 6 年後半期），由於世界大戰的刺激，台灣全島貨物流通量大增，以致一時之間鐵路無法承載，大量的滯運物資堆積於車站內，許多不易保存著如蔬果等物，甚至因此而造成腐爛。因此，在這種情況下鐵道部開始進行了新開線路，開始在 1927 年制定計畫，將鐵道改良工程分為兩期來處理：第一期為期五年，以台北與竹南間既設線的改良以及複線的鋪設，高雄與台南間複線及全線假橋（臨時橋樑）的設置，第二期為期五年，施行竹南至台南間複線的鋪設與台中至彰化間複線鋪設和其他工事<sup>11</sup>。

### 4-2-2 運輸系統的轉換

日治時期陸運運輸中，鐵道在初期佔了大部分的運作其中包括縱貫線鐵道、私鐵以及私軌，另一則為道路系統的設置。交通運輸中縱貫線帶動點與點之間的連結，在透過私鐵或私軌的轉換達成面的擴散。由【表 4-02】中呈現在 1928 年開始，自動車數量逐年增加，因此在這兩套運輸系統的轉換下形成相互之間的牽制。

【表 4-02】台灣各州廳歷年汽車數量表（1912-1931 年）

	台北市	新竹州	台中州	台南州	高雄州	花蓮港廳	台東廳	澎湖廳	合計
1912	2								2
1913	7								7
1914	6								6
1915	7								7
1916	8								8
1917	10								10
1918	19								19
1919	31			5					36
1920	46		4		2				52
1921	65		4		5				74
1922	71		6	3	8				88
1923	94		24	7	7				132
1924	114	12	32	11	10				179
1925	127	25	41	41	38	7			279
1926	192	58	54	105	91	12	7		519
1927	386	63	92	135	131	26	16	1	850
1928	483	77	209	276	229	39	30	4	1347
1929	678	103	396	387	390	45	31	8	2038

註<sup>11</sup> 參閱王珊珊，1998，《近代台灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887-1935）》，pp.76-78。

1930	876	119	535	448	446	48	46	10	2528
1931	921	125	546	502	434	63	50	12	2652

「私鐵」的發展至 1929 年之前，不論是其營業路線的延長或者是其每年貨運以及客運收入上，一直保持穩定成長之勢，但在 1930 年初期開始，私鐵開始受自動車的挑戰由【表 4-03】發現，私設鐵道的營業總收入在 1928 年為 3,340,225 圓為最高的營收數字，而在 1929 年私鐵的營業里程雖然有少許增加，不過總營收上已經開始減少，到了 1933 年營業收降為 1,996,246 圓，總營業里程亦減少至 503.1 公里。

【表 4-03】日治時期台灣私設鐵道營業狀況

項目 年次	里程總計 (公里)	營業線路 (公里)	專用線路 (公里)	乘客 (人)	貨運 (噸)	客運收入 (圓)	貨運收入 (圓)	其他 (圓)	總計 (圓)
1928	2,155.9	551.4	1,604.5	4,423,436	3,685,040	1,007,888	2,302,948	29,389	3,340,225
1929	2,174.4	554.3	1,620.1	4,361,961	4,642,230	929,023	2,345,612	34,013	3,308,648
1930	2,202.2	542.6	1,659.7	3,644,354	4,292,011	775,164	2,177,803	57,635	3,010,602
1931	2,225.4	530.6	1,694.8	2,884,009	4,206,275	554,704	1,752,781	34,612	2,332,097
1932	2,281.6	534.5	1,747.1	2,856,680	4,512,110	460,706	1,725,349	32,539	2,218,595
1933	2,296.3	503.1	1,793.2	2,980,888	3,509,056	453,595	1,499,054	45,596	1,998,246

「私軌」因 1920 年隨著第一次世界大戰結束後，台灣產業榮盛時期結束大量外銷貿易開始減少，對於私軌形成強大打擊，透過【表 4-04】發現自 1920 年的營收上開始減少一直到了 1924 年只有 2,021,817 圓，而台車數也從 1920 年的 6,288 減至 1924 年的 4,962。到了 1925 年台灣經濟又逐漸回復過來，1925 年至 1931 年間軌道敷設開始又延長了起來，1925 年有 986.9 公里至 1931 年達到了 1,367.3 公里，不過在運輸營運上遭到自動車的挑戰，1925 年開始雖然在經濟復甦以及總督府的獎勵下，私軌營運開始又成長起來，在 1927 年達到 2,627,020 圓，不過隨後又開始降低至 1932 年只剩 1,569,712 圓，台車數則從 1927 年開始逐年減少。

【表 4-04】日治時期台灣私設軌道營業狀況

項目 年次	營業里程 (公里)	台車數 (台)	乘客人數 (人)	貨運重量 (公斤)	總計 (圓)	客運收入 (圓)	貨運收入 (圓)
1920	885.8	6,288	4,444,494	562,732,139	2,284,713	896,146	1,388,569
1921	892.0	4,972	4,099,948	431,415,100	2,277,373	897,423	1,379,950
1922	880.0	4,692	3,717,966	492,775,477	2,030,542	807,398	1,223,144
1923	943.2	4,773	4,055,883	514,287,086	1,940,079	834,013	1,106,066
1924	943.8	4,962	4,402,833	607,896,134	2,021,817	841,001	1,180,816
1925	986.9	5,245	5,039,533	833,719,519	2,379,191	961,059	1,418,132
1926	1,022.0	5,675	5,249,951	825,004,396	2,506,498	962,513	1,543,985

1927	1,075.5	5,495	5,284,146	840,068,702	2,627,020	955,613	1,671,407
1928	1,177.0	5,749	5,306,367	814,451,408	2,597,512	945,203	1,652,309
1929	1,239.7	5,645	5,251,133	803,237,918	2,418,947	867,924	1,551,023
1930	1,327.3	5,568	4,005,845	694,021,362	2,045,888	688,330	1,357,558
1931	1,367.3	5,321	3,498,504	559,372,366	1,658,548	562,497	1,096,051
1932	1,325.7	5,133	3,109,165	519,224,507	1,569,712	520,306	1,049,406
1933	1,247.5	4,760	3,303,642	670,691,306	1,630,967	521,940	1,129,027
1934	1,232.6	4,786	3,085,987	715,701,554	1,663,383	513,924	1,149,459
1935	1,218.3	4,944	3,257,635	570,663,400	1,601,235	463,005	1,138,230
1936	1,182.2	4,439	2,461,471	503,108,573	1,369,793	345,194	1,024,599

鐵道系統與道路系統為日治時期主要推行的基礎建設，初期經營透過鐵道系統達到城市之間的連繫，甚至可透過私鐵與私軌的搭配達到延伸至地方。日治中後期 1930 年前後，由於道道系統的普及與擴展形成鐵道系統與道路系統的相互競爭，因此促使客貨運量及服務模式的改變也影響車站地區的空間型態。

### 4-2-3 休閒環境與觀光活動的推行

日治初期台灣地區最令人詬病的一大缺點為衛生條件的惡劣，因而形成來台的日本人裹足不前。因此日本政府於1916年4月為了慶祝治台二十年，在台北舉行「始政二十年勸業共進會」，此展覽會最重要目地為，吸引日本及外國資本來台灣投資，更在統治上具有其象徵意義。在推行勸業共進會也具彰顯日本政府對第一個殖民地所做的政績與殖民地形象的轉換，更吸引八十萬人次的參觀人潮，不僅包括外國人更吸引日本公卿相繼的來台參觀<sup>12</sup>。

當縱貫線於1908年完工後，對於旅遊導覽的工作亦開始推動，就當時鐵道部內部即設有「旅客係」，除了負責一般客運業務之外也具有收集與宣傳觀光的作業，在1910年鐵道部出版第一本旅遊手冊《台灣鐵道名所案内》，內容主要介紹鐵道沿線風光與政府施作的重要建設等。在1915年的共進會時期，鐵道部更配合推出為期一週旅遊全島的觀光路線規劃，路線包括<sup>13</sup>：

桃園廳：由桃園街經大料坎至角板山的「蕃地」以及安平鎮的茶樹栽培試驗場、日本台灣製茶會社等。在此路線上配合桃園輕鐵會社的手押軌道可達角板山，並於角板山設有招待所並提供住宿。

新竹廳：樹杞林蕃地、苗栗將軍山的出礦坑油田、苗栗精油所、三叉河等地。

台中廳：市內參觀台中神社公園、水源地、公立中學校、物產陳列館及帝國製糖會社工

註<sup>12</sup> 參閱呂紹理，1998，《水螺響起－日治時期台灣社會生活作息》，pp.148-149。

註<sup>13</sup> 參閱呂紹理，1998，《水螺響起－日治時期台灣社會生活作息》，pp.150-151。



廠，另安排鹿港、彰化、阿罩霧等地。

南投廳：日月潭、埔里社、林圯埔、草屯等地均為地方政府積極規劃的觀光名勝。

嘉義廳：參觀分佈於嘉南平原的各製糖會社工廠，另外阿里山更為當時積極開發的最佳旅遊地。

台南廳：台南市街內的古蹟為參觀重點，在台南廳則有安平港、鹽埕鹽田、大目降糖業試驗所與橋仔頭台灣製糖會社工廠。

阿猴廳：製糖工廠、血清作業所、屏東公園等地是主要導覽地。

共進會時期所推動台灣地區的導覽，主要為彰顯帝國在殖民地建設的成就以及吸引外來資金的投入，在此活動的推波助瀾之下也帶動了整體休閒觀光的活絡。由1923年以前鐵道部所出版的《台灣鐵道旅行案內》中，似乎沒有任何有關台灣民間傳統信仰活動的介紹，但在1932年出版的《台灣鐵道旅行案內》，開始詳細記錄了縱貫線沿線各站廟會的時間點<sup>14</sup>。由此可發現原提供給公卿貴族的觀光導覽，已逐步擴及到一般民眾生活節慶的活動，範圍更由點對點連接到地方面的擴散，似乎幫鐵道的運作增加了營運方式。

由上述當時所提出一週觀光台灣的路線中發現，台中與台南所觀光旅遊的路線有安排市區的參訪，在市區內所選出的觀光點皆以車站地區為中心，並配合可及的交通範圍內為主要的安排。此外，由參訪的內容發現自台中廳、嘉義廳、台南廳到阿猴廳，都將當時糖業工廠此種新興工業納入觀光活動的安排，更強調中部以南經濟產質的重要性以及呈現當時現代化工業的新科技技術。

註<sup>14</sup> 參閱呂紹理，1998，《水螺響起—日治時期台灣社會生活作息》，p.154。

### 4-2-4 鐵道運輸對車站地區空間改變之影響

#### 一、貨量運改變對倉庫空間的影響

##### (一) 倉庫空間配置與空間類型之改變

台中與台南車站地區倉庫空間的配置都位於前站，日治五十年間倉庫位置改變僅於原地增改，唯一改變的是配置形式如【圖4-07】所示，而倉庫空間形式的改變則對開口方向與服務運作產生影響。

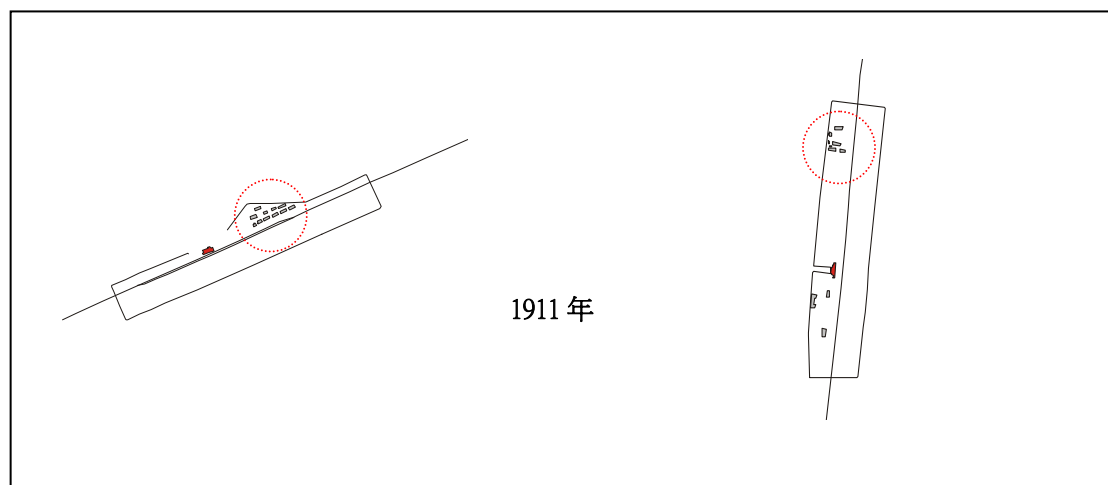
台中車站倉庫空間的形式以1921年為分界，1921年以前空間配置呈現單棟的空間，建築簇群則以矩陣式的排列，1921年之後發現配置模式開始改變，將矩陣簇群的倉庫拆除轉為沿邊界的設置，空間形式為連棟式線性的空間。

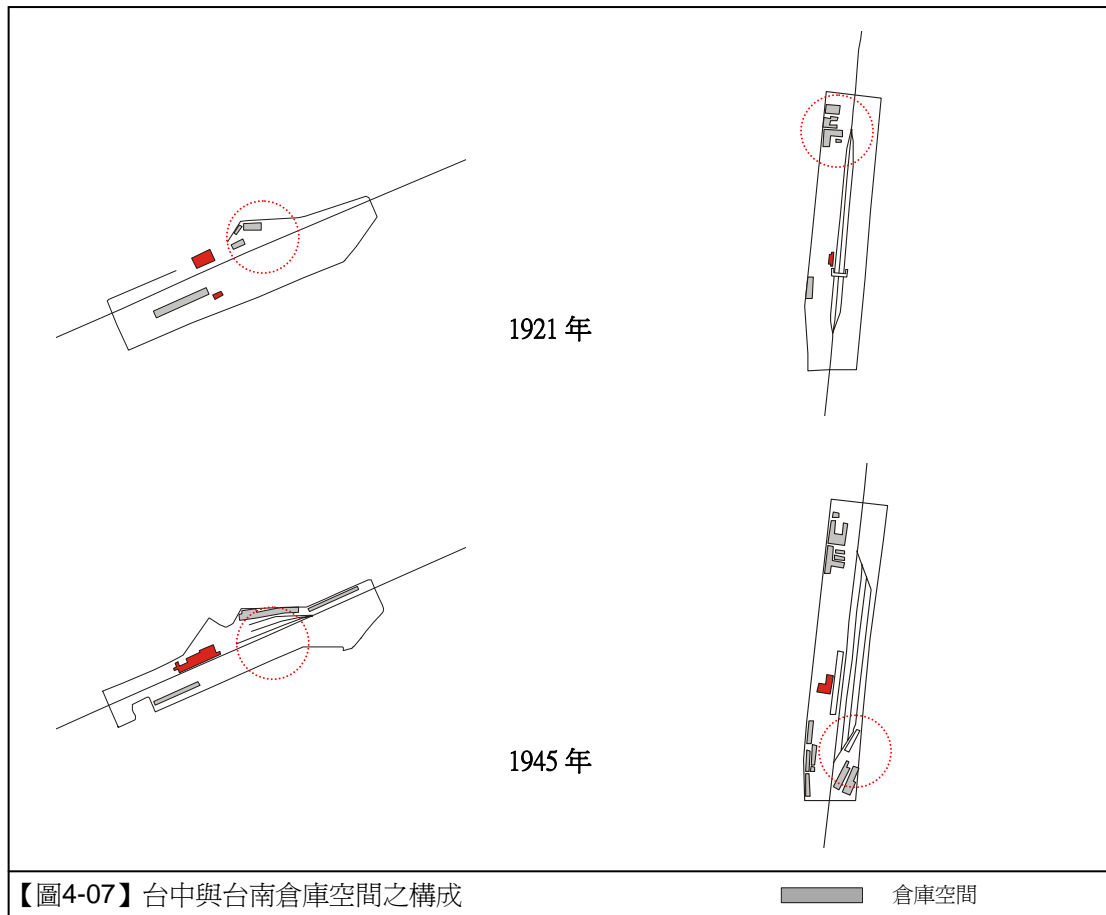
台南車站倉庫空間的形式透過1911年的圖面發現，前站南北兩端的倉庫群都呈現單棟的設置僅於排列方式不同，由1921年圖面發現前站上端的倉庫空間在形式都出現改變已將倉庫空間規模增大。

##### (二) 滯貨事件對倉庫空間的影響

台中與台南倉庫空間配置的改變都發生在相同時間，由1911年與1921年圖面上的差異，這段期間因1916年發生重大的滯貨事件，因此在鐵道設施增設線路（即複線工程設置）增強效率，而空間上則透過倉庫配置與量體的改善。也形成台中與台南前站倉庫空間的配置與空間量出現相同的改變，倉庫的設置以沿站場邊緣設置。

在軌道的鋪設也出現相對應的改變，由於台中前站倉庫空間配置形式的改變，因此鐵軌也改為配合沿著倉庫旁鋪設。而台南後站倉庫在1936年車站改建時擴充，配合鐵軌的鋪設空間形式為連棟式線性的空間，如【圖4-07】1945年虛線處所示。





## 二、交通運輸的轉換

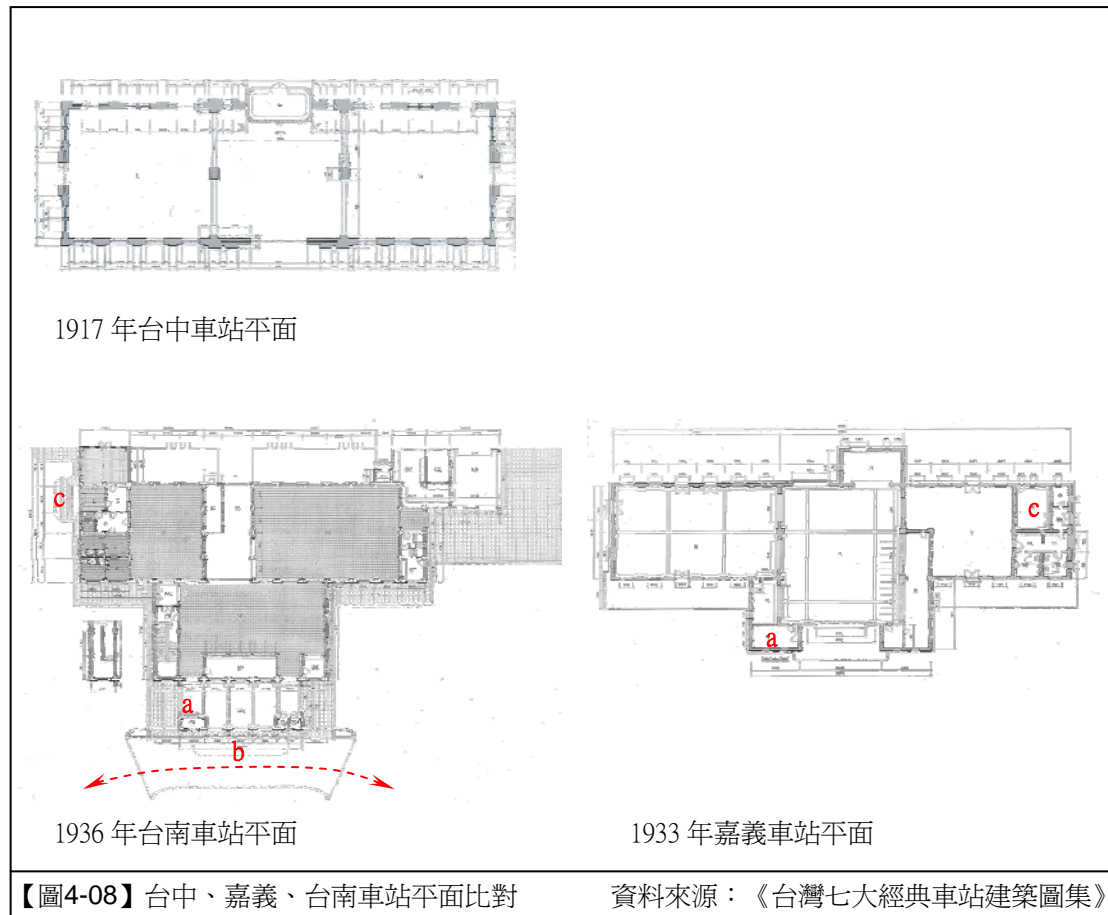
自日治初期爲了達成治台後土地的開拓，大多數需仰賴鐵道縱貫線帶動運輸，後期則因道路系統的發展，相較於鐵道系統點對點之間的傳送，道路系統的便利性、普及性與費用更容易達成面的分佈，由當時道路路線的普及狀況，在1932年（昭和7年）國鐵、私設鐵道、軌道、巴士的路線長爲883、535、1326、4716公里<sup>15</sup>，由此可看出汽車總路線長比其他三種交通機關總長還勝出許多，另外在費用上自動車的營運成本低廉，不須龐大固定資本在運作上也較爲自由。

而交通體系的轉變也代表著載具系統上的轉換，1928年起自動車開始蓬勃的引入，而自動車的便利性也影響到車站空間的改變，由【圖4-08】中發現，1917年落成的台中車站平面空間構成單純，由1933年建造的嘉義車站發現，爲了因應交通載具的轉變在站體空間已經出現，赤帽間（圖中a處）的設置能直接服務上下車的客人，以及c處貴賓室空間的設置，而在1936年落成的台南車站，在站體空間更擴增其功能性，除了赤帽間的設置外更增設了自動車坡道（圖中b處）以便於在此接駁進出車站，以及c處設置專門接待貴賓與重要人物的專用空間，也提供自動車在此接駁。

註<sup>15</sup> 參閱林文龍，2005，《日治時期台灣陸路交通建設之研究》，pp.80-82。

## 4 台中與台南車站地區空間之比較

由此發現當運輸系統的改變也影響到車站空間的設計，除了接駁的方式改變相對的也已經考量到對旅客服務的部分。



### 4-3 產業活動

隨著產業大規模的發展、大規模資本的投資、大量製糖材料的運送，牛車的運送已經不符所求，糖業株式會社私設鐵道的興起誠屬必然再加上以往少加開發的台灣山林，其豐富的資源令大規模的資本的投入，在材料的運送以及產物的輸送上，鐵道的運輸才符合其效率。在這種情況下，各種專用鐵道的設立有如雨後春筍的展開，因此促成台灣私設鐵道的興起，1906年（明治39年）台灣、大日本、鹽水港各製糖會社以及合名會社藤田組申請數百哩的專用鐵道敷設，各製糖會社敷設的原因就是運送甘蔗材料以及日常用品；而合名會社藤田組敷設則是為了經營阿里山森林事業的原因。而當初總督府的調查中，認為鐵道交通對於地方交通的重要性，因此對於其許可的命令之中，總督府要求這些鐵道的鋪設包含了一部分的路線以及全部的路線必須要提供一般貨、客運輸所使用。

由於日本政府經營台灣以資源的獲取為主，因此產業活動的體系掌控了當時台灣的經濟狀況，縱貫線的完工更促使物資的流動也因此與產業系統有著密切的互動。本節將透過「糖業」、「軍事」、「市場」三部分進行台中與台南車站地區的比較。

#### 4-3-1 糖業產業分佈

全台私鐵系統有90%以上是糖鐵系統，而其他性質的產業鐵路與純營業的鐵路相加尚不足10%。另外如果以糖鐵的「營業線」與「專用線」分別其他私鐵相比較，其兩者也都在89%以上<sup>16</sup>。以當時私鐵的發展地點而言，由於私鐵的設立會社大多是糖業為主流，當時甘蔗的種植產地為中南部，因此私鐵的鋪設範圍也以中南部最為密集，而北部幾乎不見私鐵的鋪設，除了幾處因礦業興建的專用鐵道外（如基隆炭礦株式會社、台陽礦業株式會社），只剩台北鐵道會社提供的10.7公里，佔了整體私鐵約500公里的營業線。

【表 4-05】中全台營運的私設鐵道會社以製糖產業為主並且集中於中南部，台中車站因鄰近帝國製糖會社工廠似乎形成中部糖業的集散地，越往南走糖業網路更是複雜交織，嘉義車站後站集合了糖、軍、木產業於一身，就糖業而言所有糖業鐵道皆匯聚於此也形成了南部糖業的集散地。台南車站則與糖業鐵道的互動則較不密切。

【表 4-05】1934 年全台私設鐵道營業狀況

經營者	專用線（公里）	營業線（公里）	計（公里）	乘客人數	貨運噸數
台灣製糖株式會社	66.8	519.5	586.3	440,108	67,229.6
明治製糖株式會社	94.6	381.5	476.5	323,314	182,765.2
大日本製糖株式會社	167.0	284.7	451.7	369,003	172,459.4

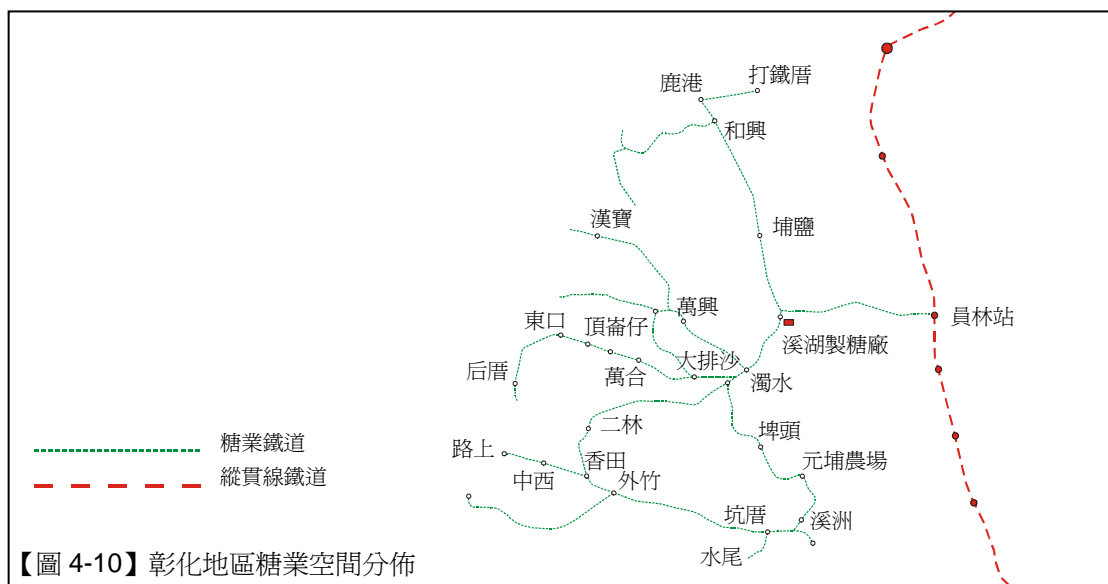
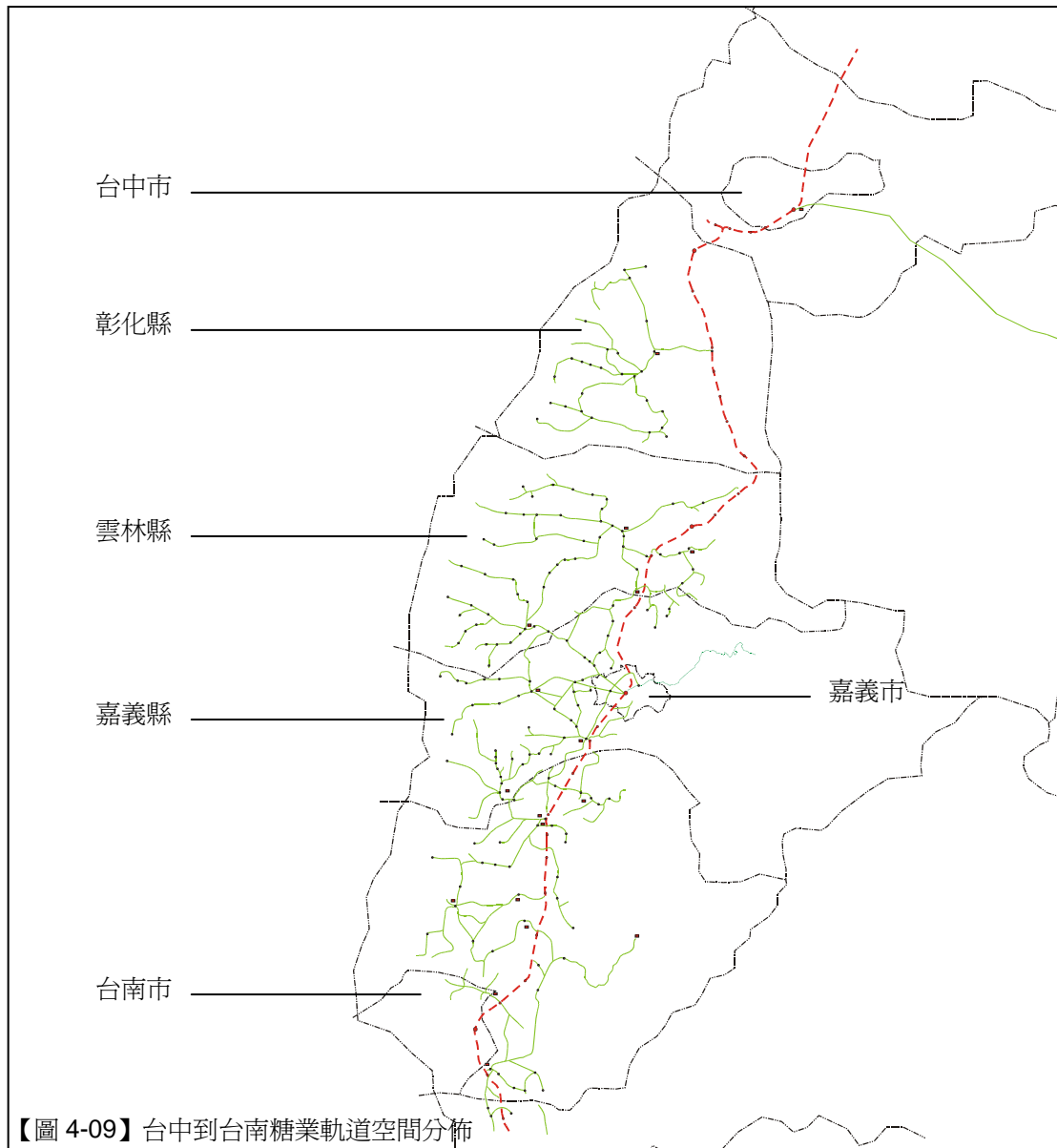
註<sup>16</sup> 根據台灣總督府編，《鐵道（部）年報》，「私設鐵道線路」中計算，發現日治時期的糖鐵佔全台私鐵里程的比例介於94.23% -100%。而糖鐵的營業線里程約佔全台私鐵里程的89.49% -100%之間，其專用線里程則約佔95.93% -100%之間。李方寰，《台灣糖業鐵路經營之研究（1946-1982）》，2001年，pp.36-37。

## 4 台中與台南車站地區空間之比較

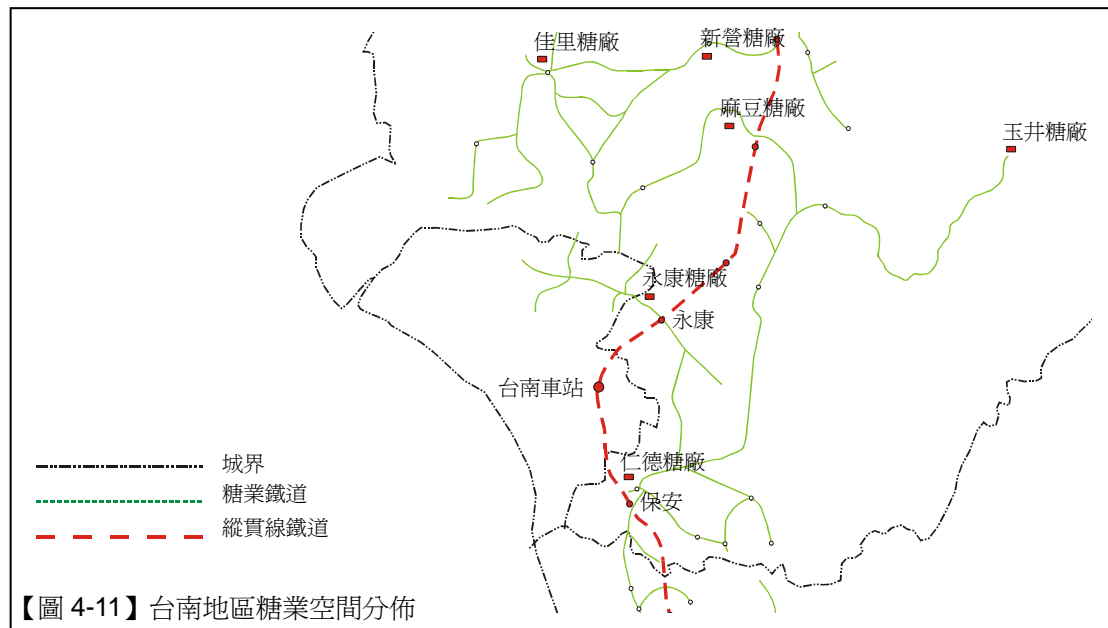
鹽水港製糖株式會社	50.7	287.3	338.0	253,771	59,076.3
新高製糖株式會社	53.1	153.0	206.1	486,651	108,913.0
帝國製糖株式會社	30.0	109.2	139.2	387,989	77,018.9
新興製糖株式會社	18.5	6.1	24.6	12,974	2,577.6
台北鐵道株式會社	10.7		10.7	533,943	62,572.3
台中輕鐵株式會社	13.1		13.1	381,682	45,951.1
昭和製糖株式會社		28.7	28.7		
台東製糖株式會社		18.3	18.3		
源成農場		12.0	12.0		
台灣電力株式會社		0.8	0.8		
台灣礦業株式會社		5.3	5.3		
台灣鳳梨株式會社		1.2	1.2		
台陽礦業株式會社		3.0	3.0		
公共埤川嘉南大川組合		6.1	6.1		
基隆炭礦株式會社		4.8	4.8		
花蓮港木材株式會社		5.0	5.0		
合計	504.5	1,836.9	1,836.9	3,189,285	77,633

透過【圖 4-09】糖業產業的分佈情況，能夠清楚的發現台中到台南之間車站與糖業之間的相互關係。在糖業的運作由產地將材料採收運至工廠（各地糖廠）製作加工，透過工廠路線連接至縱貫線的集散車站，經由縱貫線將成品輸出，如【圖 4-10】以彰化地區的糖鐵分佈為例，溪湖糖廠收集了來自鹿港、王功、二林、溪洲等地的原料，製作加工後再連結到縱貫線的員林站，形成一套糖業產業運作的體系。因此由糖業鐵道匯集延伸到縱貫線與其交集的車站（台中、員林、斗南、嘉義、新營、隆田、永康等車站）與糖業互動密切也成為當時產業的集散中心。

透過糖業的運作以及糖業軌道與縱貫線的關係中可以發現，製糖工廠與縱貫線鐵道車站之間的距離成為影響車站地區空間重要的元素，由上述糖業鐵道與縱貫線交集的車站中台中與嘉義有著明顯的差異，二個車站都為產業的集散中心，台中車站因帝國製糖廠緊鄰車站東南側在站場內僅有軌道的延伸，而嘉義車站離蒜頭、大林等糖廠較遠，因此後站站場除了將軌道的延伸之外更增設了糖業存放的倉庫空間，而此種現象也在員林車站有著類似的方式設置。



由糖業的分佈即能明顯看出對台中與台南車站不同的影響，透過糖業整體空間的分佈，在運作的體系中台中有自南投、霧峰、大里、太平到帝國製糖廠的中投線，並連結到台中車站因而形成中部產業的集散中心。就台南車站而言受糖業產業的影響較少，由【圖 4-11】台南地區糖業空間的分佈，可以清楚的判讀糖業產地與製糖工廠都分佈在都市範圍以外，僅有少部分產地分置於市區交界處，因此由以北的永康與以南以保安取代了糖業的集貨中心。



### 4-3-2 軍事輸送

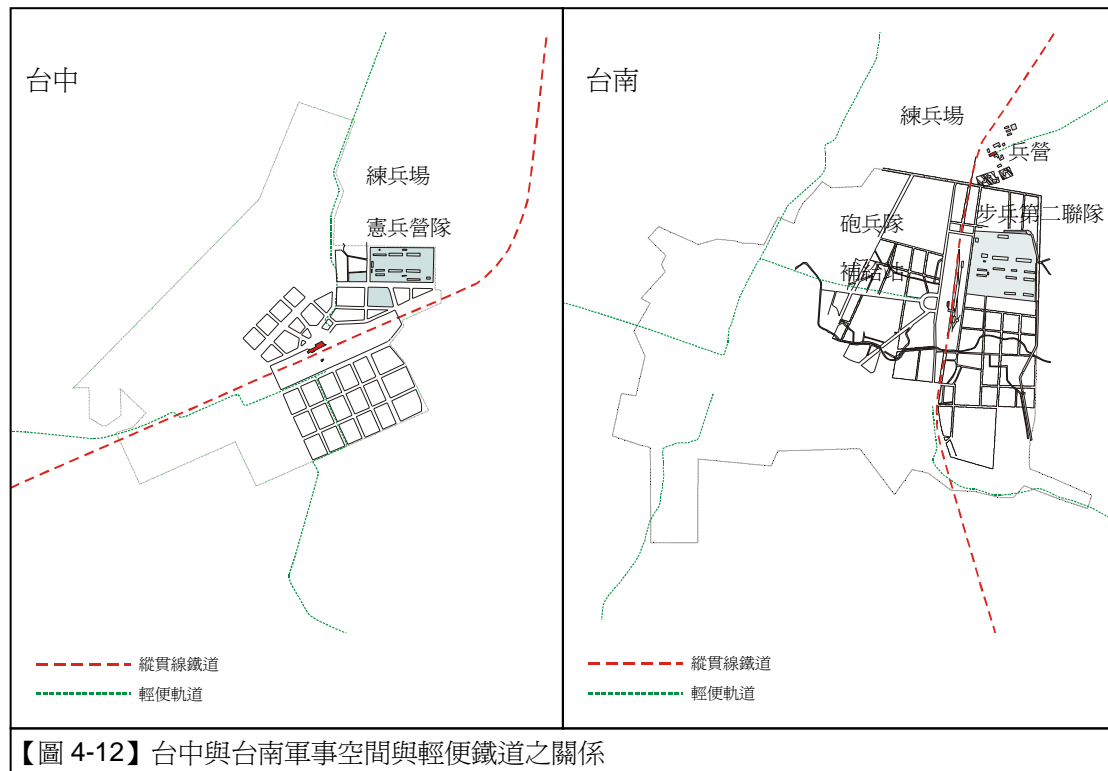
日本經營台灣之初由於當時交通設施的不足，成為當時進駐來台灣的日本軍隊的一大困難。由於北部至少有連結台北至新竹的鐵道暫時可以供給即時性的運輸需求，然而在新竹以南的地區，除了傳統的交通工具之外，並無鐵道與軌道可資使用，再加上初期的民間抵抗以及難以摸索的游擊戰術，使得在接收台灣上造成日軍的補給困難和重大傷亡，因此為了因應全台的軍事力量佈置的急迫性以及大量軍事物資的輸送、軍隊與人員的運輸、重要郵件的傳送等需求，進而促使逐步建構初期以軍事為目的所設置的「軍事輕便軌道」鋪設。

日治初期為了用於運輸大量軍事設施與軍隊移防為目的，因而開始鋪設以軍事用途為主的輕便軌道。在 1899 年以後，新竹以南的軍用輕便軌道與北部鐵道完成連結，為台灣西部縱貫線已初步成型。在縱貫線尚未完成之前，軍用輕便軌道成為本島唯一之陸上運輸幹線。不過除了軍事運輸用途之外，就「台灣陸軍補給廠（軍事）輕便鐵道（軌道）輸送規定」，軌道在不妨礙軍事運輸任務的情況下，可以租給各官廳或個人使用，但必



須自行負擔路線維修費與苦力的工資<sup>17</sup>。

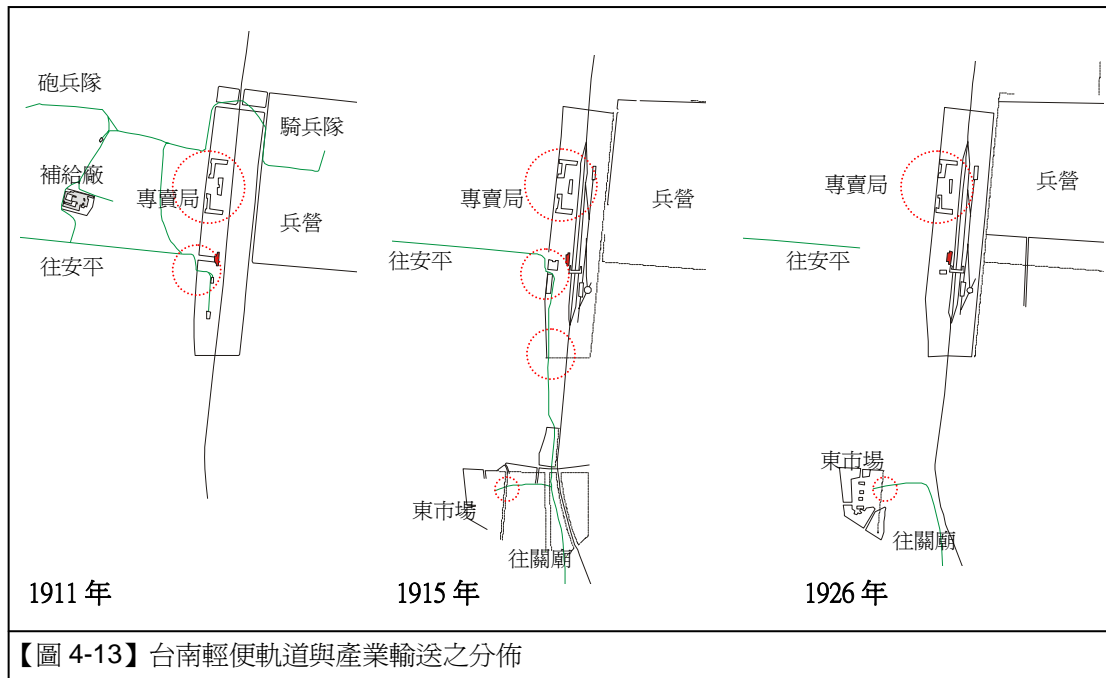
輕便鐵道在縱貫線尚未完成之前兼具軍事國防與興建鐵路材料的運送，由【圖 4-12】軍事空間與輕便鐵道的空間分佈呈現，台中前站與台南後站分別有憲兵營隊以及步兵第二聯隊的軍事空間設置，在日治初期為使軍事能夠快速移防，因此在車站周遭皆有此種空間類型的部屬，由圖中發現台南市區內軍事與輕便軌道線路的連繫比台中發達，在服務性質上台中輕便鐵道連結的是與客運及產業相關的事物，其中有連接至豐原的軌道以及連接台中酒廠的軌道。台南的輕便軌道其服務性質除了連結產業外，尚有連結車站前後的軍事設施，也透過輕便鐵道達到軍事輸送的目的。



【圖 4-12】台中與台南軍事空間與輕便鐵道之關係

透過【圖 4-13】呈現台南連結前後軍事設施輕便軌道的改變，日治初期「舊都」台南集合了政經軍於一體的重要城市，軍事用途全仰賴輕便軌道的輸送，當經營台灣的局勢趨向穩固時，關於軍事的設施（圖中位於前站的砲兵隊與補給站陸續消失）也逐漸淡出前站地區，在這同時也撤去部分軍事相關的軌道，而遺留下的軌道則轉為產業運送或其他地方物資的輸送，其中包括有延伸連結到安平地區與關廟的軌道作為擔負地方產業及相關物資的運送。

註<sup>17</sup> 參閱台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道史》上冊，1985年，p.402。渡部慶之進，《台灣鐵道讀本》，1939年，p.277。

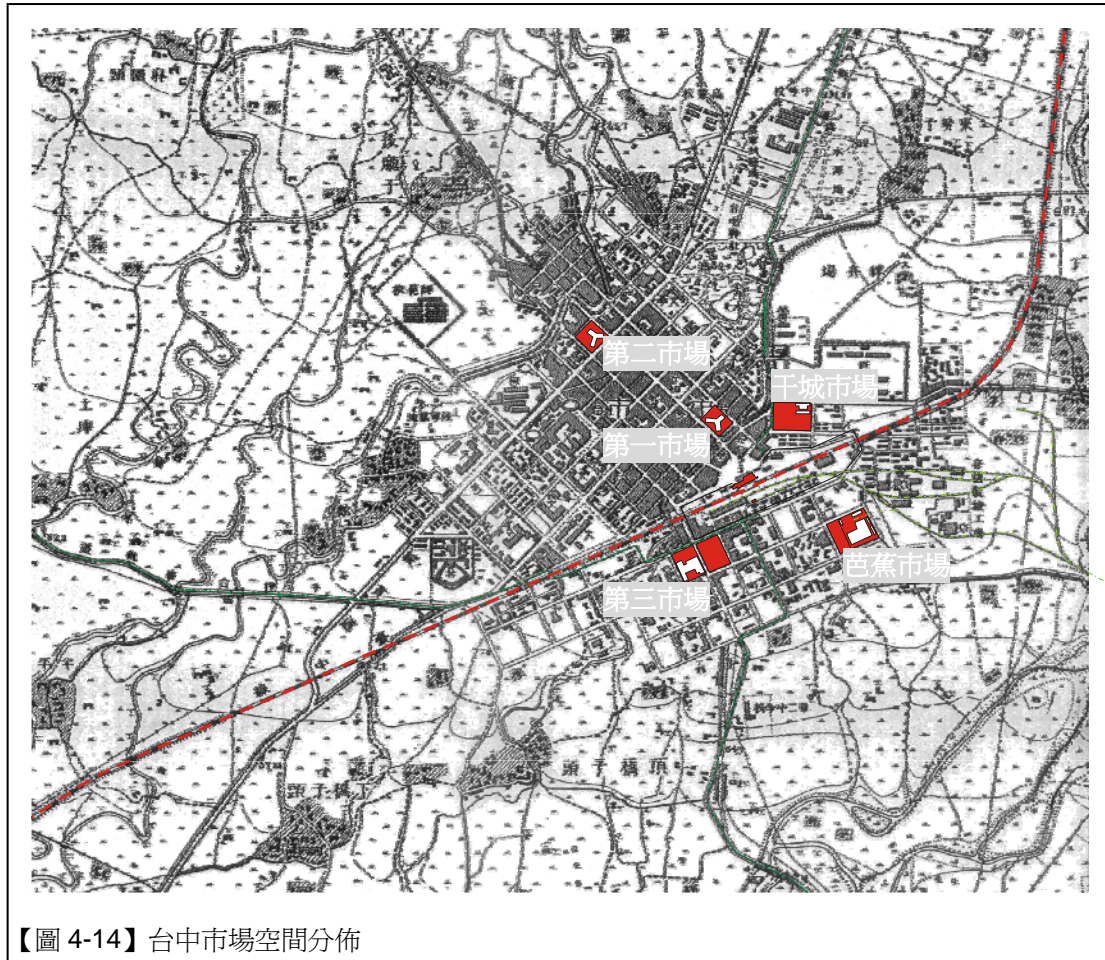


### 4-3-3 市場設置

日治時期市場的設立最主要著眼點是在衛生保健上，強調清潔衛生，在當時變成是重要的市街景觀，而且公設市場制度的建立也是日本政府認為在治理台灣的衛生建設中，衛生問題如不重視，將會產生傳染病，危害民眾健康。1904（明治 37 年）年左右，日本政府正式將市場制度從自由制度一變而為公有制度，從台南市場（1905）開場起，陸續有台中市場（1908）、台北新起街市場（1908）、台北大稻埕市場（1908）、基隆市場（1909）等創設，在規模與設備上更趨完善，建立了台灣公設消費市場的規模。

台中的公設消費市場興建始於 1907 年（明治 40）的「台中市場」，位於東大墩聚落東南邊沼澤地，原本是官方所屬之沼澤地，後將其掩埋做市場用地，台中市場座落位置（即今第一廣場現址）由於靠近台中車站具有交通上之便利。1911 年發布市區計畫之後，台中市官方開始沿站前軸線向大墩溪劃設近代市區。由於日本人漸漸移住於新富町附近，有許多事務所與商店在此開設，由於人口越來越密集因此在 1917 年開始興建第二座消費市場。1922 年在櫻町設置「第三消費市場」位於火車站西南側，由於人口激增規劃區域不敷使用，加上市場構造以木構為主要經年累月使用已不堪使用，使得衛生情形日益敗壞，因此在 1932 年將市場移至敷島町。此後隨著人口密度的增長與內部需求的供給，陸續於 1932 年設置干城町消費市場、1937 年設置旭町消費市場以及 1944 年設置大和村消費市場<sup>18</sup>，如【圖 4-14】所示。

註<sup>18</sup> 參閱鍾順利，2006，《臺灣日治時期五大都市之公設消費市場建築》，pp.35-38。



【圖 4-14】台中市場空間分佈

由台中市歷年市場空間的設置可以發現，市場空間皆以車站地區為核心配置在周遭，此種型態對於貨物或產業而言都能將來自車站的資源快速分配到地方。市場的設置及擴展與地方人口密度有直接的關連性，透過市場的分佈更能顯示台中市的發展與車站的設置有密切的關係，此外，由市場設置的時間第三市場於 1922 年設置後市場空間似乎不設在後站，由此也能看出後站地區的發展緩慢。

台南市場空間的興建始於 1905 年竣工之台南市場，也是當時台灣最大的市場。木構造的「台南市場」僅使用了六年，在 1911 年 8 月 27 日因暴風雨而損毀，因此於隔年 1912 年重新興建稱為「西市場」。由於東部居民對於前往台南市場購物不便，因此台南廳長便開始籌設「台南市場分場」，於是在 1909 年 11 月興建了「東市場」。在 1918 年更興建了「永樂町市場」以及「明治町市場」來因應民生消費。由於人口逐年增加於是在 1929 年興建了「南門市場」<sup>19</sup>，如【圖 4-15】所示。

註<sup>19</sup> 參閱鍾順利，2006，《臺灣日治時期五大都市之公設消費市場建築》，pp.38-46。



【圖 4-15】台南市場空間分佈

由台南市的市場空間分佈，發現市場分佈較鬆散距離車站較遠，因此與車站地區的關係較不直接，但市場透過市區內的輕便軌道連接可延伸至車站與地方，在市場的位置除了西市場與東市場外，當時政府透過綠園的設置將市場集中移至綠園內以改善環境衛生的問題。此外，藉由市場分佈的狀況也顯示在前站市區高密度的人口集中，後站市區由於軍事設施的設置並無市場分佈，由此也可以反應後站的發展遲滯。

#### 4-3-4 產業活動對車站地區空間改變之影響

透過糖業、軍事與市場等產業空間運作的比較，可以發現產業活動皆因其空間分佈與車站之間的距離，成為影響車站地區空間改變的主要因素。

##### 一、糖業運作

在糖業空間的軌道設置中可以發現呈現樹枝狀的分佈，由各產地收集材料後運送到製糖工廠，再經由製糖工廠連接到鄰近的縱貫線車站。在這一套運作體系中，車站與製糖廠之間的距離成為影響車站地區空間的關鍵，台中車站因帝國製糖廠緊鄰後站東南處，因此糖業軌道便延伸至站場內，站場內部並無設置與糖業相關的空間（如存放的倉庫）。而嘉義車站後站為糖業的集散中心，因距離製糖工廠較遠因此在後站站場便設置與糖業相關的存放空間。

##### 二、軍事設施

透過軍事設施的空間分佈，能明顯的辨別出台南的軍事設施分佈重於台中。台中僅有憲兵營隊設置於車站東北側，台南則在前站西側設有砲兵隊、軍用補給站，緊鄰後站東側設置步兵第二聯隊，車站以北設置騎兵隊。透過軍事設施的設置與車站地區的空間關係中，發現台南所設置的軍事設施與車站的關係較為密切。另外，透過軍種的分類發現，設置在台南車站周遭的軍事設施為陸軍體系，為使得軍隊、物資、設備等能夠快速移防或支援因此仰賴鐵道較多，設置在台中車站東北側的軍事設施屬於憲兵體系，以管理或管制為主要目的，與車站的關係不如台南來的密切，空間分佈也距離車站較遠。

##### 三、市場分佈

從空間分佈上台中的市場呈現分佈於車站周遭，市場與車站之間維持一到二個街廓的距離，便於物資的輸送因此以步行的可及性為主。台南的市場分佈與台中恰巧相反，距離車站地區甚遠，因此在物資的輸送則透過輕便軌道串連各地市場與車站連結。此外，由市場的設置相對反應都市中人口的發展情形，若由此配合市場設立的時間便能發現人口的流動與擴張，也呈現都市發展的脈絡。台中市場的設置以車站為核心，前站設置第一市場（1907）、第二市場（1917）、干城市場（1932）、旭町市場（1937），後站則設置第三市場（1922），由此發現台中的都市在 1922 年後，後站地區並無增設市場空間顯示後站的發展遲滯。台南市場的設置都於前站地區，西市場（1905）、東市場（1909）、永樂町與明治町市場（1918）、南門市場（1929），因此可以發現後站地區並無市場設置，也反應後站因軍事設施影響的發展遲緩。