



逢甲大學學生報告 ePaper

報告題名：

計畫理論與都市發展關聯性分析-以彰化縣溪湖鎮為
例

作者：楊玫萍、林芳宇

系級：都市計畫碩士班一年級

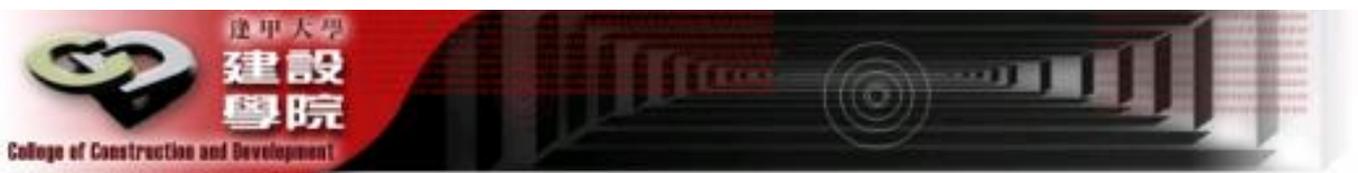
學號：M9520890、M9513475

開課老師：賴美蓉

課程名稱：計畫理論

開課系所：都市計畫系研究所

開課學年：95 學年度 第 1 學期



摘要

為探討溪湖鎮計畫之初的背景，擬定透過瞭解當時國內外計畫理論思潮為前提，以作為瞭解溪湖鎮計畫緣由之依據。溪湖都市計畫的雛型為來自日治時期的規劃，而日治時期國內外的都市計畫思潮有：（一）英國花園城市（二）美國格子狀的道路系統等（三）日本軍國主義體制（四）台灣機能主義規劃思潮，且日治時代道路系統之類型及功能也影響了溪湖往後的道路形式。

溪湖鎮目前的市街劃設，大多由日治時期所沿用下來的，現在的「溪湖街」是在日治時期由於糖廠的設立所形成的，且溪湖鎮的前身之所以為街與溪湖糖廠有很大的關係。

溪湖鎮的都市計畫的劃設是沿用當時日治時代所做的市街規劃，當時的日本政府的市街改正建立的發展形式，其發展構想為（一）腹地的增加，決定原本腹地問題：附屬行政機關（郵局、公會堂、銀行、學校、官舍（宿舍）、日人居住空間）需要設立較大的空間，拆除城門、市街改正可以往州市街庄的東西南北面來擴建發展。（二）棋盤式格子道路，改變傳統街道模式：建立格子狀道路，作為殖民的象徵。

經由探討溪湖鎮計畫之背景與市街發展歷程，溪湖鎮所運用理論可知有（一）霍華德「花園城市」概念：道路系統呈現中心商業區為格子狀，四周住宅區為放射狀道路，主要幹道間以環狀道路相連接。在綠地及開放空間方面，溪湖鎮為農業用地所包圍，且因日治時期，各州廳官署，市街庄郡役所和警察局皆居於中心的位置，街道網以官廳廳舍為中心而發展，以象徵權利及統治的象徵。溪湖鎮警察局及戶政所位於中心部分，也同樣反映了過去城市象徵統一和領導的意味；（二）戰後實質規劃的新城鎮：溪湖鎮之道路系統，呈現中心商業區為格子狀道路，並以中心商業區為主向外延展放射狀道路，形成六個鄰里社區單元，且各個鄰里單元中都有其住宅區、商店空間、休閒開放空間、小學等，符合戰後實質規劃中的新城鎮的規劃方式，且戰後台灣的規劃主義也是機能主義規劃思潮逐漸替代早期規劃思想；（三）理性程序的都市計畫：溪湖鎮的都市計畫有通盤檢討，而通盤檢討就是重新檢視當時所做的規劃設計是否符合現況的需求，以及對一些規劃重新評估，而符合理性程序計畫中的回饋圈模式。

關鍵詞：計畫理論、都市發展關聯性、溪湖鎮

目 錄

壹、都市基本資料.....	1
貳、溪湖都市計畫之初的都市計畫思潮.....	6
參、溪湖市街發展歷程.....	11
肆、運用理論分析說明.....	14
參考文獻.....	16

圖目錄

圖 1-1 溪湖鎮及溪湖都市計畫區位位置圖.....	1
圖 1-2 溪湖鎮都市計畫區內公共設施分布示意圖.....	3
圖 1-3 溪湖鎮主要聯外交通系統圖.....	4
圖 1-4 溪湖都市計畫示意圖.....	5
圖 3-1 溪湖庄商工圖昭和十二年(1937).....	13
圖 3-2 溪湖鎮庄役所周圍現況道路圖.....	13
圖 4-1 溪湖都市計畫道路系統型式圖.....	14
圖 4-2 溪湖都市計畫區鄰里社區分區圖.....	15

表目錄

表 1-1 彰化縣 89 年度都市人口指標一覽.....	1
表 1-2 溪湖鎮都市計畫區土地使用分區面積表.....	5
表 1-3 溪湖鎮都市計畫(第一次通盤檢討)述要表.....	5
表 3-1 溪湖鎮行政區域沿革表.....	11
表 3-2 溪湖庄役所資料表.....	12

壹、都市基本資料

一、地理位置

溪湖鎮位於彰化縣的正中心，北臨埔鹽鄉，東臨埔心鄉，西臨二林鎮，南林埤頭鄉、田尾鄉、永靖鄉。

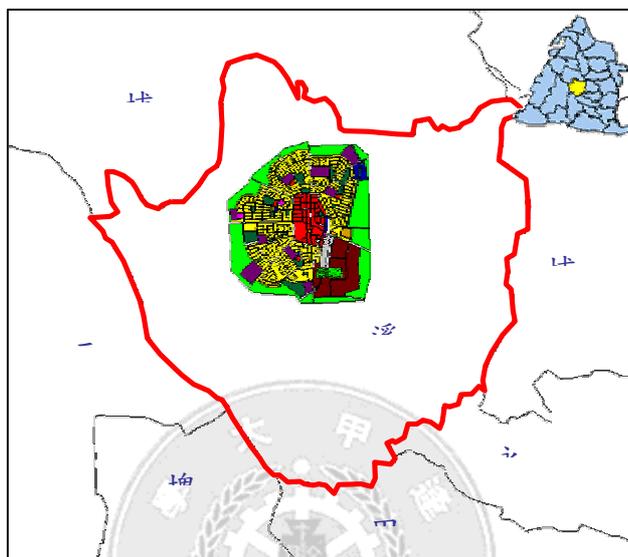


圖 1-1 溪湖鎮及溪湖都市計畫區位置圖

二、發展歷史

地名源由:

溪湖，是東螺社平埔族人於乾隆年間在此開墾招佃，因為本地有溪有湖而命之地名。所謂『溪』乾隆年間稱為『大突溪』，當時是濁水溪的主河道，現在名為『舊濁水溪』，『湖』指的是『崙仔厝湖』和『沙仔湖』兩個大湖。

三、人口分析

溪湖鎮人口數在近八年來呈現穩定且緩慢成長，在人口總數方面溪湖鎮總人口數共 55,481 人，在全縣 26 個鄉鎮市中排名第 6 位。由資料可看出本基地所在之溪湖鎮人口密度高於彰化縣平均值，所以溪湖鎮算是人口較多且人口密度較密集之市鎮，如下表 1-1。

表 1-2 彰化縣 89 年度都市人口指標一覽

地區別	面積 (平方公里)	村里數	人口 (人)	人口密度 (人/平方公里)
彰化縣	1,074.3960	588	1,315,862	1,225
溪湖鎮	32.0592	25	56,465	1,762

資料來源：溪湖鎮戶政事務所 95 年 11 月 3 日

四、經濟產業分析

(一)一級產業現況

溪湖地區由於地勢平坦，土壤肥沃，整體經濟活動以農業為主，其中溪湖鎮的蔬菜、稻米、蔥、韭菜、葡萄（巨峰、蜜紅）、蔬菜等均具特色，而目前將朝向觀光休閒與精緻農業的方向邁進。

近年來溪湖地區農產皆朝向精緻農特產方向邁進，本計畫開發將規劃結合現有溪湖地方之農特產品，藉此廠區開發再利用之契機與溪湖農會建立合作機制，引入溪湖地方特有農產品，由廠方提供適當展售空間、有機農業教育解說場所等，與糖廠暨有之台糖農特產品相輔相成，共同企劃行銷推廣。

(二)二、三級產業現況

溪湖鎮是前濁水溪主河道，沖積土壤肥沃，是臺灣的蔬菜供應中心，而過去曾有過五個台灣甚至世界第一：1.果菜批發市場 2.溪湖糖廠 3.碾米業 4.羽毛工業 5.自行車工業；另由於地處彰化縣中心位置，亦為彰化縣貨物、客運之轉運中心。

溪湖果菜交易場：因地處鹿港、彰化、二林、員林、西螺之間往來的道路交會點，所以從光緒末年以來，就成為農產品交易中心。「溪湖果菜交易場」前身是由鎮公所經營，民國七十五年依農產品市場交易法規定，經營主體改制為「彰溪果菜市場股份有限公司」，由溪湖鎮公所與農會共同組織管理委員會，屬公營形態經營，以公司方式運作。市場交易的果菜隨季節而不同，大抵以包心菜、敏豆、蘿蔔、白花椰菜、高麗菜、冬瓜、茄子……等等為主。另外韭菜的交易雖然有淡季和旺季之分，但是由於其生長期是整年不斷，所以幾乎天天都有韭菜花的交易，形成交易場內一項特殊買賣。

過去溪湖鎮曾經輝煌一時，卻也隨著時代的變遷而急轉直下，在今日溪湖糖廠轉型之時機，如何保留過去之豐功偉業並承接未來潮流之脈動，為本計畫是否成功之一大要素，除農特產品外，與鎮內獨樹一格之二級產業搭配，由本開發案提供適當展售空間來結合突顯地方傳統特色產業，以區隔與其他地方之不同。

五、公共設施與公用設備

(一)溪湖鎮之都市體系

臺灣地區之都市體系可分成農村集居中心、一般市鎮、地方中心、區域中心及臺灣地區政治經濟文化中心等五級；而若以彰化縣為生活圈，溪湖鎮所屬分區為一般市鎮之階層，因此，本階層都市除農村集居所需之各項設施外，尚須具備下列各項主要設施：

文化設施(小型圖書館、社會活動中心)、教育設施(中等學校)、遊憩設施(市鎮公園)、運動設施(體育場、游泳池)、交通設施(市鎮道路系統)、衛生設施(衛生所、醫院)、公用設施(污水處理場、殯儀館、火葬場)。

(二)公共設施現況

計畫區所在溪湖鎮之公共設施大都集中於溪湖鎮都市計畫區內。依不同性質可分為文教設施、醫療設施、公用設施等項目

1.文教設施

溪湖鎮轄區內有國立溪湖高中、溪湖國中及成功國中，國小則有溪湖、湖南、湖東、東溪、湖西、媽厝國小等 6 所國小。

2.醫療設施

目前溪湖鎮內共有醫院 2 家，診所 41 家，醫師 41 位，平均每 1,353 人擁有一位醫師。

3.公用設施

溪湖鎮公用設施現況，根據現場勘查結果，其道路系統、自來水系統(自來水廠)、排水系統、電力系統(變電所)、郵政電信系統、警察機關、消防站等鎮內均有設置，其公用設施不虞匱乏。

4.其他公共設施

包括溪湖著名的果菜市場及肉品市場，溪湖都市計畫區內也設有第五公墓及第六公墓，公園綠地等。(參照圖 1-2 都市計畫圖)

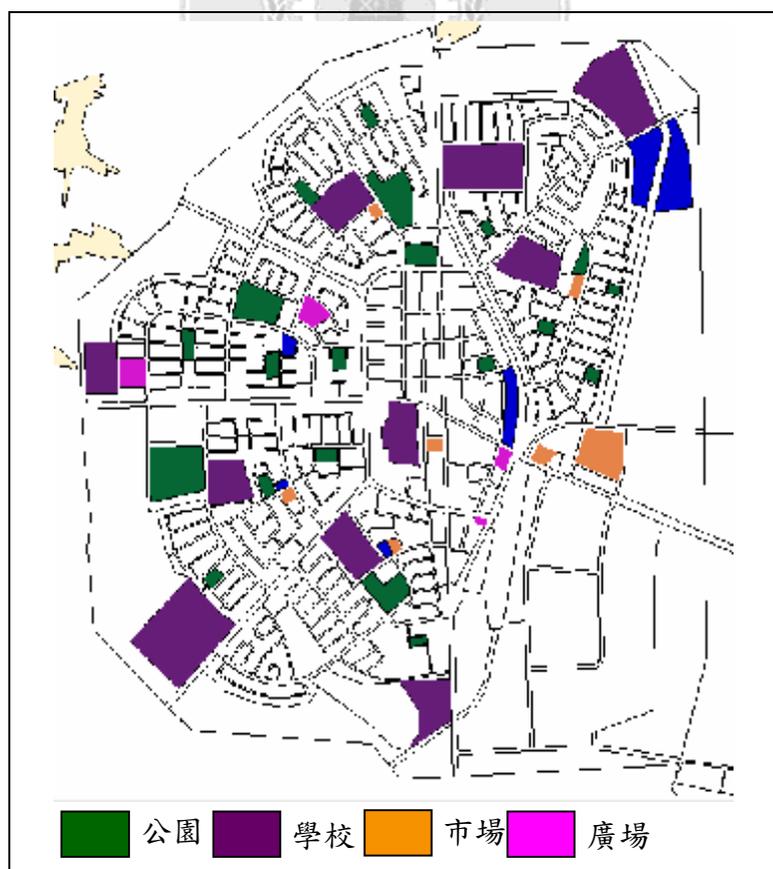


圖 1-2 溪湖鎮都市計畫區內公共設施分布示意圖

六、交通建設

溪湖地區位於彰化縣的中心位置，交通便捷，藉由中山高速公路可直接與北部與南部鄉鎮市相連結，而藉由縣道 148 可向西到芳苑鄉，向東可到南投縣，且漢寶—草屯東西向快速道路與中山高速公路交錯於溪湖地區。南北交通並有台一省道與台 19 號省道貫穿本地區，另外東西向並可藉由縣道 146 與縣道 135 向外連絡，對外交通相當便利，為彰化縣交通輻輳中心，本區擁有相當優勢條件發展成為彰化縣中部物流中心，亦對本計畫未來之開發有正面之助益。

(一)公路系統

1.國道系統

國道 1 號通過彰化縣境內，北端由王田往南跨越大肚溪與台 19、線 142 及縣 148 等道路相交，南端經中沙大橋通往雲林縣，在本縣境內已設有彰化、員林及北斗三處交流道。

2.聯外幹道

- (1)南北向聯外幹道：a.台 1 號道路 b.台 19 號道路 c.台 17 線道路
- (2)東西向聯外幹道：a.縣 148 號道路 b.漢寶-草屯東西向快速道路
- (3)區域道路：a.縣 135 號道路：和美－鹿港－福興－埔鹽－溪湖。
b.縣 146 號道路：花壇－大村－溪湖。

(4)大眾運輸

員林客運提供鎮內重要公路的交通工具，路線有往員林、彰化、二林、鹿港、北斗等地；公路局聯營部分，北有往臺中方向，最北也到台北；南有往臺西，甚至高雄，南來北往極為方便。自高速公路開闢以後，南北交通更為方便。



圖 1-3 溪湖鎮主要聯外交通系統圖

七、土地使用

(一) 都市土地

溪湖地區的都市計畫區在都市計畫區位階中，溪湖都市計畫區屬市鎮計畫，另外特定區計畫有員林交流道特定區計畫，而在溪湖都市計畫區內皆無保護區與風景區之土地使用。

計畫基地所在之溪湖鎮並無大型工業區的設置，而都市計畫區內工業區面積為 86.89 公頃，占溪湖分區都市計畫區總面積僅 4.23%，可見得本區工業並不發達。

表 1-2 溪湖鎮都市計畫區土地使用分區面積表

計畫地區	都市計畫區土地使用分區面積 (公頃)								
	合計	住宅區	商業區	工業區	公共設施用地	農業區	保護區	風景區	其他
溪湖	516.74	170.51	27.09	47.89	147.23	123.9	0	0	0.11

資料來源：都市及區域發展統計彙編，民國九十四年出版

表 1-3 溪湖鎮都市計畫(第一次通盤檢討)述要表

溪湖都市計畫(第一次通盤檢討)			
一. 計畫發布實施情形			
縣市別	彰化縣		
計畫名稱	溪湖都市計畫(第一次通盤檢討)		
原計畫發布實施日期	民國 66 年 6 月 25 日		
現行計畫發布實施日期	民國 79 年 12 月 21 日		
擬定機關	溪湖鎮公所		
二. 計畫基本資料			
計畫性質	市鎮計畫	計畫目標年	85
計畫面積	516.74	計畫都市發展面積	382.98
計畫人口	40000	現居住人口(人)	22598
計畫淨密度	210	住宅區發展率(%)	67.99
公共設施開闢率(%)	44.37		

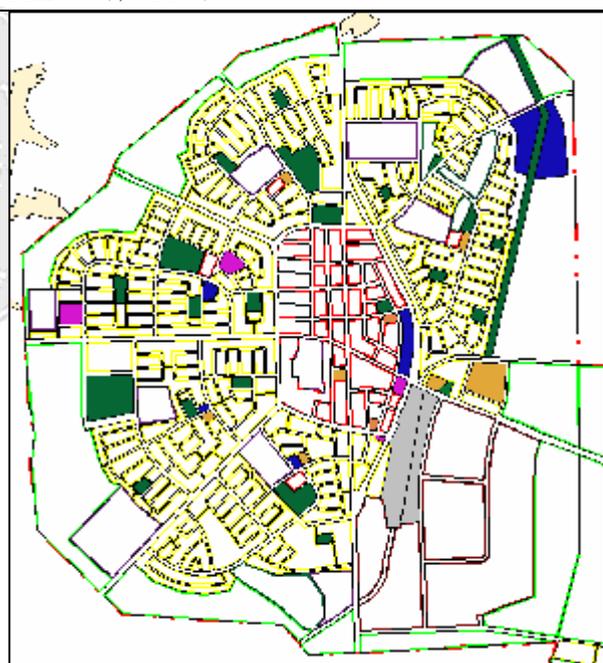


圖 1-4 溪湖都市計畫示意圖

資料來源：台灣省都市計畫述要線上查詢系統

貳、溪湖都市計畫之初的都市計畫思潮

為探討溪湖鎮計畫之初的背景，擬定透過瞭解當時國內外計畫理論思潮為前提，以作為瞭解溪湖鎮計畫緣由之依據。

一、日治時期國內外的都市計畫

(一) 英國：

世紀之交，對於解決都市問題於大致上有兩種方案，一個便是以霍華德（Ebenezer Howard, 1850~1928）為代表的花園城市（Garden city），主張建立一串新的自足社區來取代現有舊城市體系。1901年9月在Bournville舉行會議，有1500人參加，1902年再版霍華德的「明日的花園城」（Garden Cities of Tomorrow），並籌建花園城。另外方案便是霍斯福（Thomas Coglan Horsfall, 1841—1932）的郊區計畫。他在1904年出版了「人民住宅與環境之改善：德國的例子」，大力宣傳德國的規劃政策與實務，尤其是德國市鎮的擴大計畫。後來得到聶托福（John Sutton Nett—leford）的支持與宣傳，他造語「市鎮計畫」（Town Planning）一詞鼓吹以擴大計畫來改善都市環境。

1907年10月在倫敦基爾特山（Guildhill）舉行了一次會議，結果大部分的人支持市鎮計畫而不支持花園城市的方案，從此立論的方向便朝向將花園城市的一些構想應用在既有城市和郊區上。1909年通過住宅與市鎮規劃法（Housing and Town Planning），該法授權給市政當局設定主要街道系統、指定工業及住宅地區，預留開放空間及公共建築用地，訂定住宅地區的密度以及住屋類型。這些權力使得英國都市當局能夠在新發展區仿造德國規劃實務。不過，全市性的計畫仍然付諸闕如。這個法案充滿了保障地主私產的設計，就成了後來發展上的障礙。一直到第一次世界大戰，英國在理論和實務仍落後德國（黃世孟，1987，p. 53~p. 54）。

(二) 美國：

1920年，美國的都市人口首度超過鄉村人口，在這之前，有一些零星的、孤立的運動與後來的都市形式和都市計畫有關。如1755年的土地法令（Land Ordinance 1785年）造成格子狀的道路系統；如1860年以後的公園運動，以及1890~1900年代間興盛的都市公園系統（park system）運動興起了地景建築師和可能的區域規劃師；如郊區化之後中上階級的住宅區計畫；如鐵路車站的增加；如城市美化運動；如住宅的管制等等，這些個別的運動在世紀之交逐漸合流。

1910年以後相率推行的土地使用分區制度是美國有錢人的傑作，它的基本用意與1885年加州的Motesdo限制華人洗衣鋪不能進入之精神完全一致。美國比英法率先使用分區管制，可以說是保護地產與隔離窮人的一大成功。其大成便是1916年紐約市的分區管制。這種管制雖然沒有綜合計畫的性質，但卻是有效果的計畫。1915年，德裔規劃師哈吉曼（W. Hegemann）為Okland與

Berkeley 所做的計畫才脫離一些簡單的美學關心，將計畫視為事先之協調，以避免公私部門的浪費之綜合協調工作，這時候城市規劃才真正在美國誕生。（黃世孟，1987，p. 54~p. 55）

（三）日本：

在戰爭期間的都市計畫期（1931年～1945年），日本國內都市計畫則窮其精力，解決大都市漫無限制的擴大發展，對外而言即於1931年發動九一八事變後，國家逐漸傾向軍國體制，截至戰敗1945年的十五年間，都市計畫自然成為軍國主義體制中重要的一環。

1. 殖民地、佔領地的都市計畫

日本軍國主義在台灣、朝鮮及滿州（中國東北）地區的都市計畫，是道地成為侵略與支配、控制亞洲的一環。即使1932年成立「滿州國」建設「國都新京（長春）」，或是發動侵略中國戰爭後，1938年規劃大同都邑計畫，1938年大上海區域計畫，1937年北京都市計畫，均基於軍事支配狀況下所擬訂的都市計畫。這些都市計畫均有下列的特徵：（1）當作支配、控制佔領地手段的計畫性格。（2）充分活用近代都市計畫理論與技術。（3）無論在殖民地或佔領地所研擬的都市計畫案或都邑計畫法，均比日本國內任何法案更前衛先進。（4）建築專業背景者大量參與都市計畫之工作。（黃世孟，1987，p. 59~p. 60）

2. 日本國內都市計畫的動態

日本國內1919年所制訂的都市計畫注於1933年首次修正，主要受到此期急速抬頭的區域計畫理論的影響。尤其完成了1934年大東京區域計畫，1935年近畿區域計畫，再加上當時軍事氣息漸濃，都市計畫法修訂中，加入「防空」目的之觀念，深怕都市遭受空襲後大火燃燒的蔓延，導入綠地計畫、空地計畫等制度。1939年商工省開始發佈許多加速工業分散、建設軍需工業都市建設等方案。由上觀之，此期可謂由都市計畫進入區域計畫的成熟期，緊接著亦受納粹德國的國土計畫規劃方法論的影響，1940年大東亞共榮圈的思想，是其空間計畫具體化結果，並首次完成日本國土計畫設定綱要。至此時期可說終止了近代都市計畫理論的實驗色彩，對殖民地或佔領地的都市計畫，手段之一目的在於略奪其資源與土地，都市計畫完全淪為達成戰爭的手段之一。（黃世孟，1987，p. 60）

（四）台灣：

昭和8年（1933年）日本兵庫縣地方都市計畫委員會技師小野榮作受總都府之聘，來台任主任技師，正式移植了日本內地已發展的都市計畫觀念，取代以前概念及內容均極單純的市區改正及市區計畫。依照新的觀念做的都市計畫有台北的擴大計畫及花蓮港廳米崙一帶擴大計畫。在計畫的過程中覺得沒有法令依據，深感不便。檢討結果，昭和9年（1934年）9月在總督府內設立了都市計畫法施行準備委員會。經過昭和10年2月及8月兩次會議後，決定以本島單獨立法來制定律令，並與各有關方面再三折衷之後，於昭和11年（1936年）8月27日以律令第二號公佈「台灣都市計畫令」，同年12月30日公佈「台灣都市計畫

令施行規則」，翌年4月1日修正公布並予實施。

另外，日本對台殖民的經濟政策也有明顯的轉變，原先為日本榨取富源的米糖經濟已不足以適應新的需要。一方面日本由於工業發展的結果，對於工業有利的場所、資源、勞力漸感不足，不得不向台灣及朝鮮謀求有利的工業條件。另一方面為了發揮台灣的軍事機能，確保危急時「現地支辦」的能力，不得不要求台灣工業開發。1935年5月4日中川健藏總督在台北舉行會議決定加速推動重工業，計畫建立一系列新工廠以提供日政府所需的成品以及大量初級製品，諸如金屬、礦產等。除了日本財團和殖民地政府投資外，日本政府也開始撥出大量資金協助私人企業公司建立專門製造金屬、化學品、鐵和鋼、輕金屬、紡織節和食物製造的新工廠。在都市計畫上之反應乃是計畫令上有關工業區的規定，以及高雄的工業都市計畫，台灣的工業資本主義城市於焉誕生。機能主義規劃思潮逐漸替代早期規劃思想。（黃世孟，1987，p. 85-p. 86）

二、日治時代道路系統之類型及功能

1、道路之分類及層級：

所謂道路的層級，此乃指不同的道路交通功能而言。日據時期在道路規劃上，大致上已具有下列四個層級，茲分述如下：

(1) 幹線道路 (Arterial Street)

所謂幹線道路，是都市內的主要道路，並具有聯絡市郊重要地區之寬大道路，為街路系統之主幹。由於具有聯外道路功能，所以劃設時具有相當的幅員，主要視都市規模大小而定，大都市大多在 30 公尺以上，小都市亦有 20 公尺左右，路線多為直線。

(2) 次要幹線道路 (Secondary Street)

所謂次要幹線道路，係為輔助幹線道路所劃設之道路，主要配置在幹線道路之間，其功能乃是將幹線道路之交通導入次要幹線道路內，或將次要幹線道路之交通導出幹線道路上，具有聯絡都心與其他區域（如住宅地域）等之功能，道路寬度多在 15~30 公尺之間。

(3) 住宅街道 (Residential Road)

所謂住宅街道，是指在住宅地域內的出入道路。係用於住宅地域內相互間的連絡，或住宅地域至幹線道路，或次要幹線道路間交通之用。並以產生較多的沿街土地使用為其設置的主要目的。因其為局部性的使用，故有關市民的安全及土地經濟使用，在居住性效益上的需求，較交通機能方面為高，故劃設時係考慮適宜建築的街廓形式，以不致產生無法面臨建築線為原則。

(4) 林蔭道路及公園道路 (Boulevarde and Parkway)

所謂林蔭道路，一般而言，是很有規律地將道路分成人行道與車行道兩種，並在道路兩旁很整齊地種植樹木，係一種公園化道路。而公園

道路被視為長型公園，主要用來聯絡都市內各公園，以便使都市公園具有一完整的系統，此種道路寬度之劃設，並無絕對的標準，大約在 60 公尺~100 公尺之間。

2、道路的模式及功能

為期都市「有秩序地發展」因而想達到解決舊市區紛亂的路網及新市區的整齊土地開發的理想，在都市計畫講習會上明確地呈顯出對於道路模式的看法。對於上海以市政大樓為中心向四面輻射的道路及大連市的放射幹道皆有極高的評價。並且指出世界上有三種形式的道路網是都市道路的「基本模式」

- (1) 放射形式 (Radial System)
- (2) 棋盤形的長方形 (Deetermirror)
- (3) 混合式

日據時期台灣都市道路模式分別有其不同機能以供都市交通運作，其根本理想，乃將道路規劃為有機的「系統」，因此模仿歐美的道路規劃，發展出三種模式：

- a. 垂線型 (Perpendicular or Rectangular Type)
- b. 斜線型 (Diagonal Type)
- c. 放射環狀型 (Ring and Radial Spider Web Type)

a. 垂線型 (Perpendicular or Rectangular Type)

又稱棋盤型，即所有的市街道均成直角交叉的街道系統。一般而言，又可分為方格型 (Chessboard or Checkerboard Type) 係指道路街廓成正方形，與鐵銀型 (Gridion Type) 係指道路街廓成長方形。

基本上，此種型態之劃設，係以平行或垂直於主要地形、地物為原則，例如平行於鐵路、幹道、港堤、河川、山坡邊緣等。並考慮重要之節點，例如火車站、神社、公園、學校、官舍等公共建築為道路之端點，再配合街廓之大小而形成。

至於街廓之大小，日據早期係以 40 間 × 60 間 (72 公尺 × 109 公尺)，40 間 × 75 間 (72 公尺 × 136 公尺)，40 間 × 90 間 (72 公尺 × 163 公尺) 為劃設原則，至中期以後，道路之規劃已考慮車行為主時，幹道間街廓之距離在市中心區附近已相距 400 公尺~500 公尺，在都市周邊之住宅地域則以 500 公尺~1000 公尺寬為劃設標準。

b. 斜線型 (Diagonal Type)

可分為對角線型與三角型兩種。所謂對角線型，係在棋盤型內插入一方向或兩方向之對角線街道而形成。三角型則係自一交通中心，放射出六條街道，而各街道均成六十度交叉為原則之街道系統。

c. 放射環狀型 (Ring and Radical or Spider Web Type)

所謂放射環狀型，係以都心為中心，放射出直線街道並與環繞都心

之環狀街道所組合而成的街道系統型態。

基本上，例如火車站此種型態劃設時，其放射系統係以重要之節點、廣場、圓環、城門、公園、市政機關等公共建築為中心其為中心，向四周放射以形成放射網，而其環狀系統亦以環繞劃設而形成。

以上乃是日據時期都市道路型態類型分析的舉例引證。在此特別強調的是，並非每一個都市均同時具有上述三種型態，其可能僅具一種型態而已。若就日據末期所核定各地區的都市計畫，就上述類型的一初步歸納分析，則顯示出棋盤型的街道路網在每一都市均出現，故此可視為日據時期最基本的道路規劃手法，斜線型則甚少出現（彰化則以棋盤型及環狀型為主）。（黃世孟，1987，p. 138~p. 148）



參、溪湖市街發展歷程

一、市街形成過程

溪湖的發展在清代就有其行政區的劃設，由下表可了解溪湖鎮的行政區域沿革，而溪湖鎮目前的市街劃設，大多由日治時期所沿用下來的，現在的「溪湖街」是在日治時期由於糖廠的設立所形成的，在糖廠未建前，東溪湖較西溪湖繁榮，而糖廠建立後，帶動西部的商業發展，東部則一直保持農村經濟型態，後溪街也隨之沒落，至今溪湖鎮的商業地帶，便是在福安宮媽祖廟前大街兩側，湖仔內街的所在地很可能便是今溪湖街一帶，因大廟的所在地通常在市肆之區，而福安宮為拜處鹿港、彰化、二林、員林、西螺間往來道路的交會點，為附近農產品的交換中心，有形成街的條件(莊淑菁)。

表 3-1 溪湖鎮行政區域沿革表

清代		日 治 時 期								光復以後	
道光 12 年		明治 42 年 (1909)				大正 9 年 (1920)				1950 年後	
彰化縣		臺 中 廳				臺 中 州				彰化縣	
堡名	街庄名	支廳	區廳	堡名	街庄名	郡名	莊名	大字名	小字名	鎮名	里名
二林上堡	溪湖厝莊	鹿港廳	溪湖區	二林上堡	溪湖庄	員	溪湖庄	溪湖		溪湖鎮	光平里
	溪湖厝莊				溪湖庄						平和里
	溪湖厝莊				溪湖庄						太平里
	溪湖厝莊				溪湖庄						光華里

資料來源：莊淑菁，清代溪湖鎮的開發與社會變遷，臺灣師範大學 歷史研究所碩士班論文

二、溪湖糖廠與溪湖鎮的發展關聯

溪湖鎮的設鎮是在 1946 年一月十五日，當時依據台灣省鄉鎮組織規程，實施廢街置鎮，鎮設鎮公所，街長改稱為鎮長，溪湖鎮因此而正式定名。在溪湖設鎮時，整個溪湖鎮的人口僅有兩萬多人，比現今的許多鄉鎮人口都少，所以說溪湖鎮德已設鎮的原因並非全市人口數量的多寡，而適因為符合當時台灣省鄉鎮組織規程的規定，在光復初期由於實施廢街置鎮，所以溪湖街才有機會改制為鎮，而溪湖鎮的前身之所以為街與溪湖糖廠有很大的關係。在日治時代，由於溪湖糖廠的設立，帶來了大量的地方就業人口與居住人口，日治時代溪湖的街道也在此時形塑，因此溪湖鎮才有設置為街的機會，因此溪湖在日治時代會有市街的規劃與溪湖糖廠有很大的關係。

溪湖糖廠與溪湖鎮空間發展有很密切的關係，從 1970 年溪湖鎮都市計畫的擬定開始，就可看出溪湖糖廠在溪湖鎮空間發展的定位，溪湖糖廠位處溪湖鎮都市計畫區東南方的邊緣地帶，編訂為工業區。在此工業區內僅有溪湖糖廠的工業使用。由此可看出溪湖糖廠在溪湖鎮土地使用上的重要性(蔡孟勳，2001)。

三、溪湖鎮日治時代的市街規劃

在前述提到溪湖的市街規劃跟溪湖糖廠有很大的關連，且溪湖鎮的都市計畫從以下的溪湖庄商工圖及現今的都市計畫圖相互比較之下，可看出溪湖鎮的都市計畫的劃設是沿用當時日治時代所做的市街規劃，當時的日本政府的市街改正建立的規劃理念是將原有的傳統建築及城牆被一一拆除，而以州廳為中心建立新的動線系統，強化了殖民政府為重心的城市結構，周遭設立附設的街役場(市役所)，法院、營林所、水利組合與警察署等，形成新的行政區，象徵著舊有政權的瓦解與新政權的力量。日人的生活方式和市街經驗與台人不同，因此對台建設也以改正市區為主，道路美化、都市景觀都是關注的重點。其建設的對象，一開始是以城內日人聚集地為主，後來發展至向城外墾地建設。而日本政府對市街的改正及建立有以下兩個重要的發展形式：

(一)附地的增加，決定原本腹地問題

附屬行政機關(郵局、公會堂、銀行、學校、官舍(宿舍)、日人居住空間)需要設立較大的空間，拆除城門、市街改正可以往州市街庄的東西南北面來擴建發展。

(二)棋盤式格子道路，改變傳統街道模式

建立格子狀道路，作為殖民的象徵。

而郡市街庄設立位置，有其重要考量，對於管理統治有著很大影響，也強化了殖民政府為重心的城市結構，周遭設立附設的街役場(市役所)，法院、營林所、水利組合與警察署以及日人宿舍等，形成新的行政區域，象徵著舊有政權的瓦解與新政權的力量開始。

表 3-2 溪湖庄役所資料表

州廳別	郡別	街庄別	役場日治時期地址	現況地址	役場現況說明	備註
台中州	員林郡設於員林街	溪湖庄	台中州員林郡溪湖庄溪湖	員鹿路三段與文東街路口	現存	民國95年遷往新大樓

資料來源：林宜駿，2003，日治時期郡市街庄官廳建築之研究—以西元1920-1945 年為例—

在交通幹道的考量，日人據台時之道路建設，大致可分為兩種，一是指定道路，乃指以國庫或地方經費改善養護者而言，各州廳自行登記管理，二是市街庄道路，即指定道路以外之公共道路之總稱，大都為市街庄或地方人士新建或改善者。以下便就此二種道路，日據時期之建設狀況加以說明。

(1) 指定道路：日據時期之指定道路建設，大約可分兩個系統，一是全台性

之縱貫路，二是縱貫路 以外之指定道路。

(2) 市街庄道路：日據時期，其境內之市街庄道路較為分散，不過大致仍分佈於沿海和近山地帶，山岳地區之道路建設則付之闕。

而就現存的郡市街庄來分析研究，建築物設置，將街庄役場作為主要串聯，包括公路、鐵路等交通，藉由此建立統治的區域。而郡市役所、街庄役場的建築物設置多處於市街區改正計畫上，而設立位置也大多維繫於街區的帶狀連續商店的聚集，或者是有棋盤街區的規模之上(林宜駿，2003)。



○ 庄役所位址

圖3-1溪湖庄商工圖昭和十二年(1937)

溪湖庄：昭和11年（1936）前後，市街已經相當發達，商店皆聚集在廟前大街與橫街的十字交叉口，而庄役場、消防局、派出所、溪湖座位於北邊，而南側則有消費市場、日人官宿、日人俱樂部等。



● 現今庄役所位址 ● 福安宮

圖3-2溪湖鎮庄役所周圍現況道路圖

肆、運用理論分析說明

由第二節及第三節的理論論述及課堂上所學的計畫理論，來分析檢視溪湖鎮的都市計畫，可以得出溪湖的都市計畫中有運用到的計畫理論及規劃方式。

一、霍華德之「花園城市」的概念

霍華德，E. (Ebenezer Howard，1850~1928) 所提出的「花園城市」，其特性為每個田園城市單元以向心式的模式，由六個田園城市單元圍塑出一個約二十萬人口的中央城市，城市中央為公園及公共建築與行政設施，外圍為花園及住宅，再外圍為工業用地，城市外皆農業用地，合理分配土地使用及人口密度。其中於城市中心注重「民用精神」，主張設置「大型公共建築」如城鎮廳、圖書館、博物館、音樂廳和醫院等，代表了文化、慈善事業、健康與合作。

概觀溪湖鎮之道路系統，呈現中心商業區為格子狀道路，四周住宅區為以中心商業區為主而向外延展之放射狀道路，主要幹道間以環狀道路相連接，形成以中心商業區為主道路系統。在綠地及開放空間方面，溪湖鎮為農業用地所包圍，且於放射狀道路所分割之各單元中分別劃設鄰里公園及綠地。於中央商業區部分，設有醫院、衛生所、郵局、國小、農會、市場等民生設施，與霍華德花園城市所主張城市中央為公共建築與行政設施、外圍為花園及住宅、城市外皆為農業用地之主張相符。

又因日本統治台灣時期，台灣各州廳官署，市街庄郡役所和警察局皆居於中心的位置，街道網以官廳廳舍為中心而發展，以象徵權利及統治的象徵。因此西湖鎮警察局及戶政所位於中心部分，也同樣反映了過去城市象徵統一和領導的意味。



圖 4-1 溪湖都市計畫道路系統型式圖

二、戰後實質規劃的新城鎮

在基寶(Keeble)的論述中有提到，戰後新城鎮是由鄰里社區釋出住宅區、商店空間、休閒開放空間、小學等等，而發展出一個鄰里社區單元，作為一個設計功能上高效率的城鎮，而早先的戰後計劃想法也建立了以這個理論做規劃城市。

由下圖可明顯的看出，由於溪湖鎮之道路系統，呈現中心商業區為格子狀道路，而四周住宅區為以中心商業區為主而向外延展之放射狀道路，因而形成六個鄰里社區單元，且各個鄰里單元中都有其住宅區、商店空間、休閒開放空間、小學等，符合戰後實質規劃中的新城鎮的規劃方式，且戰後台灣的規劃主義也是機能主義規劃思潮逐漸替代早期規劃思想。

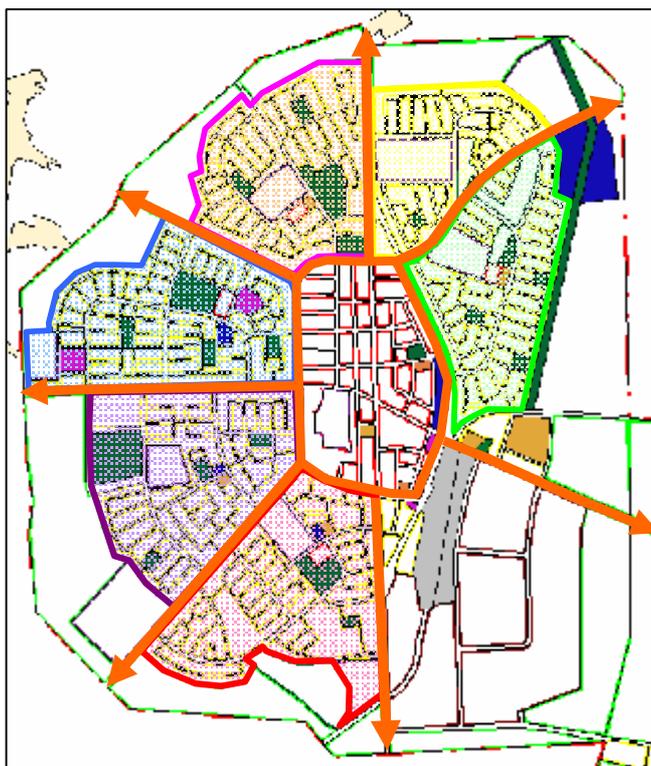


圖 4-2 溪湖都市計畫區鄰里社區分區圖

三、理性程序的都市計畫

由課程中的理性程序的都市計畫，在理性計畫程序中的回饋圈，一個都市計畫的理性過程沒有所謂的最終狀態，回饋圈都是會回到理性計畫中的每一個程序中來重新檢視作計畫的行動、對問題的觀點以及考慮一些之前未考慮過的選項或者重新質疑對選項的原始評估，且理性規劃程序通常由專家指導。

而從溪湖鎮的都市計畫的基本資料得知，溪湖鎮的都市計畫有通盤檢討，而通盤檢討就是重新檢視當時所做的規劃設計是否符合現況的需求，以及對一些規劃重新評估，而符合理性成績計畫中的回饋圈模式。從資料顯示戰爭期間許多參與過都市計畫的人士，也成為戰後都市計畫的中心人物，如此意味戰時體制下的都市計畫，的確殘留影響到戰後。

參考文獻

1. 莊淑菁，清代溪湖鎮的開發與社會變遷，臺灣師範大學 歷史研究所碩士班論文。
2. 林宜駿，2003，日治時期郡市街庄官廳建築之研究—以西元1920~1945 年為例—，私立中原大學建築學系碩士學位論文
3. 蔡孟勳，2001，戰後台灣糖廠與地方發展關係的變遷—溪湖糖廠的個案研究—，國立台北大學都市計畫研究所碩士班論文。
4. 計畫主持人士黃世孟，1987，日據時期台灣都市計畫範型之研究，國立台灣大學土木工程學研究所都市計畫研究室
5. 台灣省都市計畫述要線上查詢系統。
6. 溪湖鎮戶政事務所
7. 彰化縣建設局城鄉計劃課—彰化縣都市計畫書圖管理系統
http://www.chcg.gov.tw/reconstruction/link/link1_01.asp?link_cate_id=94
8. 都市及區域發展統計彙編，民國九十四年出版
9. 陳湘琴，日治至戰後時期台灣都市細部規劃法制的功能與特性之變遷歷程 (1895-1976). 都市與計畫. 第三十三卷. 第三期. 第253-275頁