

移民、殖民城市与现代化过程

——清代与日据下的近代台北城市发展历程

〔中国台湾〕 廖慧怡

（北京大学城市与环境学院，北京，100871）

〔提 要〕近代史中，台湾岛的开发甚晚，开发的过程充满了中国本土的内部移民与外国势力殖民的经验与色彩。台北的城市发展历程有其特有的历史因素。本文单纯就历史发展过程，对移民、殖民时期台北城市发展的现代化历程进行历史分析，探讨台北城市由近代化的兴起迈向现代化发展的脉络。

〔关键词〕移民 殖民城市 现代化 台北

〔中图分类号〕K928

〔文献标识码〕A

〔文章编号〕1001-5205（2013）02-0048-08

〔收稿日期〕2012-12-03

〔作者简介〕廖慧怡（1977—），女，台湾桃园人，北京大学城市与环境学院博士研究生，主要研究方向为城市规划、区域环境史。

在两次世界大战前，欧美各帝国对于在亚、非两洲所占领的殖民地、租借地等所进行的城市规划具有殖民主义意涵与风格特征。1895 年台湾岛割让给日本，成为日本帝国的第一个殖民地。当时的日本帝国是众帝国中的后起之秀，日本帝国并非欧美白人国家，故在当代主流的殖民研究中，其在台湾的殖民经验既不完整的典型，也常被忽视所带来的殖民影响^①。日本曾是唯一致力于殖民地工业化的帝国，为了有效攫取殖民地的资源，日人利用西化学习的经验，将各种西方帝国的城市与政治管理经验运用到殖民地台湾。以历次台湾都市计划令的调整，可看出在制定技术性规范上，殖民地提供了殖民国一个试验的场地——殖民城市内新建的殖民建筑之功能则以宣扬国威为其表征，借其显示宗主国的强大与进步，透过吸引、震慑殖民地人民的视线与感官，以获取被殖民者的臣服。

日本殖民政府致力于将台湾发展为未来各殖民地的样板，进行了大范围的土地测量与各项发展规划。二十世纪初处于殖民时期的台湾，除做

为日本帝国殖民经济的剥削与宰制对象外，亦是日本帝国展现其在十九世纪对欧洲殖民模式与建筑设计所学的试验场^②。因空间上的区位与历史过程中的发展，台北成为其殖民地政治与经济中心的岛都首选。在政治力的影响下，台北的城市发展历程近代化过程，并成为后来城市现代化的扩展基础。本文拟论述在殖民政策影响下台北的城市发展如何被形塑、改变，以及为后续现代化发展奠定基础的概况。

一 殖民城市的表征

城市是聚落的一种型态，具有高度的社会分化结构。除了近代新市镇的规划是以较短期、速

①姚人多：《认识台湾：知识、权力与日本在台之殖民治理性》，《台湾社会研究季刊》，第 42 期，2001 年 6 月，第 119—182 页。

②陈其澎：《“框架”台湾：日治时期殖民现代性的研究》，文化研究学会 2003 年年会暨“靠文化·By Culture”学术研讨会，台北，2003 年，第 20 页。

成的方式给予营造、形塑外，大部分的城市都有其形成、发展的历史过程，并各具有其功能定位。殖民城市亦不例外。殖民城市是两次世界大战之前帝国主义殖民下之产物。“殖民”原指迁往他处定居的人，类似现在所谓的“移民”。在《后殖民主义：历史的导引》^①一书中曾指出欧洲人最初使用“殖民（colonization）”主要是指为了在经济、宗教或政治上寻得较好的生活而迁居且依然忠于原有文化的社群，其原意既不是指统治原住民，也不是榨取他们的财富。但在帝国的政治力、经济目的等的驱动下，透过宰制的方式统治新增的广大领土逐渐成为20世纪前的“殖民”概念。

帝国主义是总的概念，而殖民是其实践帝国成长的方式之一。就历史与地理的角度，无论是单一殖民帝国在其各殖民地的实际运作，或是某殖民地在不同的历史时期连续经历不同殖民势力的统治，发展历程都不尽相同，不可能有一个总括性的理论可一言以蔽之^②。在帝国主义构成一个全球的政治体系下，殖民呈现出多样性的面貌。现代历史学家常将殖民区隔成两种形式，差异在拓居和管辖之间的不同：

（1）拓居殖民地：以拓居为主而建立的殖民地；

（2）剥削殖民地：地处热带地区，直接或间接被统治管理的殖民地，主要为了经济的剥削。

殖民城市（colonial city）通常是殖民者精心建设、开发的行政或商业中心^③。殖民城市的形成多是为了提供“门户”的功能，殖民者在边缘地区设置门户城市（gateway cities），在建立对大洲内部的经济政治控制的同时，亦便于以殖民城市作为政治控制和商业中心。诺克斯等指出，殖民城市通常有两种类型：（1）在没有显著城市聚落存在的地区“播种”的新城市；（2）将殖民功能添加到现有的聚落，利用优势区位和充足劳动力。^④

移民型殖民城市是前哨阵地，通常体现了殖民者来自母国的价值观；而非移民型殖民地的城市则多是为了榨取各种商品和建立以此为基础的政治—行政体系^⑤。当聚落形成时，即产生社会结构的分化与劳动分工，多数殖民城市的形成是以宰制与剥削为目的，经济的发展与政治的统御

往往透过城市的规划给予象征性的诠释，并在城市空间上不间断的重复出现政治性的语汇。而带有工业革命与西化色彩的现代化历程则会反映出殖民城市的各项规划与建设皆是具有“效率”的符码于其中。为了执行殖民功能，快速的建设殖民城市，其城市配置通常包括为殖民贸易者、种植园代表和政府官员配置庆典空间、办公场所与出境口；为驻防士兵配置营房；为殖民主义者建设住宅等。在发展过程中，为了服务于被各种工作机会吸引到城市的当地居民，居住和商业用地明显增加^⑥。潘兴明曾在《英国殖民城市探析》^⑦一文中针对英国殖民领地上的殖民城市进行分析，指出殖民城市的规划往往会突破欧洲的城市规划传统，利用新的规划理念和技术，让殖民城市具有时代风范。殖民城市的街道多采用网格结构，笔直宽敞；除交通系统之外，排水及下水道系统广泛采用，改变了旧式城市卫生环境恶劣的境况。将殖民功能添加到现有聚落中，并利用优势区位与充足劳动力的殖民城市中，殖民的烙印在市中心体现最为显著，存在于正式的广场、公共空间、林荫道布局和殖民建筑与纪念碑中。^⑧

①[英] R. C. Young 著，周素凤、陈巨擘译：《后殖民主义：历史的导引》，巨流图书有限公司、（台湾）国立编译馆，2001年，第20页。

②[英] R. C. Young 著，周素凤、陈巨擘译：《后殖民主义：历史的导引》，巨流图书有限公司、（台湾）国立编译馆，2001年，第17页。

③[美] 保罗·诺克斯、琳达·迈克卡西著，顾朝林、汤培源等译：《城市化》，（北京）科学出版社，2009年，第213页。

④[美] 保罗·诺克斯、琳达·迈克卡西著，顾朝林、汤培源等译：《城市化》，（北京）科学出版社，2009年，第213页。

⑤潘兴明：《英国殖民城市探析》，《城市问题研究》，2006年第5期，第26—35、160页。

⑥[美] 保罗·诺克斯、琳达·迈克卡西著，顾朝林、汤培源等译：《城市化》，（北京）科学出版社，2009年，第213页。

⑦潘兴明：《英国殖民城市探析》，《城市问题研究》，2006年第5期，第26—35、160页。

⑧[美] 保罗·诺克斯、琳达·迈克卡西著，顾朝林、汤培源等译：《城市化》，（北京）科学出版社，2009年，第213页。

二 汉民族的内部移民：

清代台北的聚落形成与城市发展概况

就历史进程而论，台湾岛开发的过程中充满了中国大陆的内部移民与外国势力殖民的经验与色彩。自17世纪末起，透过中国大陆闽、粤一带的汉民族长期地移入与围垦之历程，台湾岛发展出大量具有汉文化的聚落居民点与具有交通运输或中地机能的市镇型聚落。台湾岛的汉人移垦路线大致由南向北、由西而东，“台北”这个名词最早则出现在清朝初年（约康熙年间），起初并不是指一个绝对的、具体的地理范围，而是相对于最早开发，且发展鼎盛的台南地区之“相对方位”。台北盆地在两三百年前，本是沼泽与荒芜之地，古称为“大加蚋堡”（或做大佳腊、大加腊），范围在基隆河以南，淡水河以东，新店溪以北，包括今天的台北市全部，台北盆地在当时主要是台湾平埔族开打加浪族（Ketagalan）所居之地。^① 汉人移垦台北盆地约始于明代万历年间，但于清康熙四十八年（1709年）以后始有确实纪录。乾隆之后台湾中、北部逐渐开发，嘉庆至道光年间，岛上对“台北”一词仍是笼统的认知为中部彰化县管辖之台湾北半边。^②

清代台北城市的兴起与成形，和当时在淡水河上形成的河港聚落有关，由当时艋舺、大稻埕两聚落与后来修筑的台北城做为后来台北城市的早期发展雏形，此三聚落亦被合称为“三市街”。据《台北发展史（三）》，清康熙四十八年，泉州人陈赖章请得垦照，拓殖大加蚋，先拓新庄，后移艋舺，乃台北市地区土地开发之滥觞。此后，泉州人陆续由中国大陆移住台北，并与原住民交易，约定开垦土地，移民因此渐增，土地也逐渐拓殖。雍正年间，在淡水河东岸沙帽厨社形成一小聚落，为艋舺市街之肇始。至1792年，清政府开放淡水河口的八里坌为对中国大陆贸易之港口，艋舺作为淡水河中、上游的物资集散地，逐渐形成市街规模，也是台北地区的最早街道。艋舺的地理位置优越，临淡水河中游，是淡水河支流的汇聚点，同时满足对口贸易与内陆集运的两大机能，因此在乾隆年后开始兴盛，成为当时台北盆地的货物集散中心，并与大陆闽浙地区有直

接贸易往来。至1853年艋舺已进入其全盛时期，艋舺成为当时台北平原中连结大陆市场与台湾内陆生产腹地的最主要市集。^③

当时自福建而来的移民形成不同的移民集团并时常发生械斗事件。在艋舺市街内多为福建泉州的晋江、惠安、南安人，通称三邑人，又称顶郊人。而晚至艋舺的同安、安溪移民（通称下郊人），在数次械斗后，逐渐向艋舺北面的大稻埕地区迁徙。^④ 至1853年的“漳泉拼”，漳州人因战败而移住大稻埕，沿淡水河岸形成“双核心”市街。同为河港的大稻埕地区约在1844年后逐渐发展新的商港与聚落。同时期，艋舺市街则因河港逐渐淤塞，其商业地位渐被位于其北面的“大稻埕”所替代，至1860年左右，大稻埕已有取代艋舺商业地位的趋势。

台北城的兴建则为政治因素的考虑，自同治十三年（1874年）牡丹社事件日人侵台后，清政府为抵抗外国入侵势力，认为台湾确有国防的必要性，始准建省并设置台北府与筑城（1882—1884年），至此“台北三市街”的城市雏形于是确立，并提供台北市之后渐次向东扩展的契机。^⑤ 据台北府第一任知县林达泉对台北府城的规划，府城坐落在艋舺和大稻埕之间平野上，以消弭艋舺与大稻埕两方为争夺府治所在地的争论，筑城之前府城用地为一片荒野、池塘以及墓地。台北建城自光绪七年（1881年）开始筹划，并于光绪八年（1882年）1月兴建，在光绪十年（1884年）11月正式竣工。^⑥ 至1884年台北府城完工，官衙、庙宇逐步兴建，人口渐增。台

①亦称凯达格兰族。见戴士生：《台北市的旧观》，《台湾风物》第4卷第5期，1952年，第10—12页。

②尹章义：《台湾地名个案研究之一》，《台北文献》，第72期，1985年，第113—128页。

③叶肃科著：《日落台北城：日治时代台北都市发展与台人日常生活1885—1945》，（台北）自立晚报出版社，1993年，第184页。

④吴逸生：《艋舺的古行号概述》，《台北文物》第9卷第1期，1960年，第11页。

⑤黄武达、[日]小川英明、内藤昌：《日治时代之台北市近代都市计划（一）：都市计划之萌芽与展开》，《都市计划》第22卷第1期，1995年，第99—122页。

⑥尹章义：《台湾地名个案研究之一》，《台北文献》第72期，1985年，第113—128页。

北城内虽筑路、建街以招商，但因清政府官员的管理方式较为消极，至 1892 年城内水田面积仍占百分之七十，地广人稀，仅建成官署、书院、考棚、文武庙、天后宫、城隍庙及少许商店民房。^① 台北城原址位于两个旧聚落之间的空地，台北城建城后的商业生计，也多依赖此二旧市街的支援。因此，三个先后成立的市街，在历史发展的过程中，成为既独立发展又相互关联的聚落群。

台湾最早的近代化建设发生于台北，起于清治时期的台湾首任巡抚刘铭传主政期间（1885—1891）所推行的一连串洋务运动。清政府治台初期，台北地区的城市规模、形制尚未兴起。直至因河运、贸易等商业活动与农业生产的发展，才逐渐形成聚落型态的市街规模。台北建城后，台湾的政治发展采取双中心制，南以台南府城为首，北则为台北城。台北市街的兴起与经济、通商贸易有关，至台湾设省后，因海防及经济的现实因素，刘铭传将巡抚衙门设于台北城内。尔后接任的巡抚，则直接将台北正式设为省城，使其成为全台的经济、政治、军事中心。^② 刘铭传任台湾巡抚时利用自强运动下的西化政策，计划将台北建为商业都市，并开始建造台湾第一条铁路，规划大稻埕为主要商业区，扩大区域、建筑码头、设计新市街、兴建洋楼招揽外商等，让大稻埕市街成为台湾涉外关系以及国际贸易的特区，也形成台湾的经济中心。并着手兴办新式学堂，但后继官员因无心而未能持续。

在规模上，清代台北城的周长为一千五百有六丈，东城墙约为四百一十二丈（约 1236 公尺）、西城墙约四百一十二丈（约 1236 公尺）、南城墙约为三百四十二丈（约 1026 公尺）、北城墙约三百四十丈（约 1020 公尺）。台北城城高约一丈八尺，城厚则约为二间到三间半。在城门形式特征上，东侧有景福门、照正门皆为歇山墙廊式，通锡口、水返脚（今松山、汐止）等处；西侧为宝成门，属于歇山重檐式，通城外旧市街的艋舺（今万华区方向）；南侧有丽正门与重熙门，丽正门城门采歇山重檐式建筑，城外通往景尾、新店（今景美、新店）等处，重熙门又称小南门，通往枋桥（板桥）等处；北门为承恩门，城门采歇山墙廊式，通大稻埕等处。在平面配置上

类似矩形城墙，城内十字街道，但门与门不相通。

清代台北城内之发展，已具有一定的规模，但多为庙宇、官衙和学校等大小不一的公共建筑，至于商店、民房，则仍待开发。^③ 整体而言，台北城内是以政治机能为主，且为有计划的市街，街道也较宽大整齐；至于位在城外的旧市街艋舺与大稻埕则是以经济机能为主，自然发展而成的传统聚落，街道较狭窄曲折，相对影响日后发展。台北城的发展验证了移民型城市通常体现了移民者来自母国本土的价值观，台北城兴起与受重视的时间，适逢清末的自强运动，虽然仅有刘铭传尝试在台湾发展西化政策，但已开启台湾与台北迈向现代化的契机。

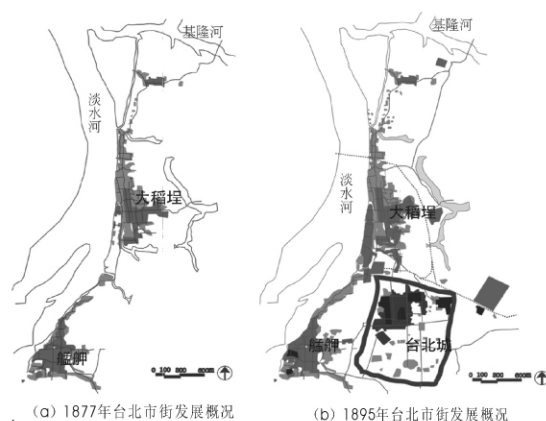


图 1 清代台北市街发展概况示意图

改绘自黄武达：《追寻都市史之足迹：台北“近代都市”》，（台北）台北市文献委员会，2000 年，第 1—1 图。

三 日据时代的“岛都”台北

1. “岛都”的成形与确立

在清朝治理下，台湾聚落的分布与自然地理环境、农业移民的围垦迁徙路线、商业经济的发展都有关，其大致形式为由南向北转移，并受台

①黄纯青：《晴园老人述旧（七）》，《台北文物》第 10 卷第 2 期，1961 年，第 103—108 页。

②廖春生：《台北市都市转化：以清代三市街（艋舺、大稻埕、城内）为例》，台湾大学土木工程学研究所，1988 年硕士学位论文，第 86—87 页。

③叶肃科：《日落台北城：日治时代台北都市发展与台人日常生活 1885—1945》，（台北）自立晚报出版社，1993 年，第 76—78 页。

湾西部平原上东西走向的河流影响,早期聚落发展多沿溪流设置河港或海港市镇,便于货物运输至中国大陆进行商业交易。“一府、二鹿、三艋舺”指称的便是分布在台湾西岸南、中、北的三大商业聚落。清政府在国防与治安考量下,将行政重心由南而北的转移由历次台湾岛上行政机关的调整可以体现。康熙二十三年(1684年)在台设台湾府(今台南市)隶福建省管辖,在府之下设台湾县、凤山县和诸罗县。尔后,逐渐往台湾中、北部增设县治,雍正元年(1723年)于台湾中部增设彰化县;雍正九年(1732年),成立淡水厅;嘉庆十六年(1811年)置噶玛兰厅。光绪元年(1875年)大幅调整地方行政机关,分成二府八县四厅,^①原有之台湾府分成台湾府(台南)和台北府(台北)。光绪十一年,台湾建省,以刘铭传为首任巡抚。光绪十三年,再次调整地方行政机关,^②共分为台北、台湾、台中三府和台东直隶州。台北府下管辖淡水县、新竹县、宜兰县和基隆厅;台湾府下管辖台湾县、苗栗县、彰化县、云林县和埔里社厅;台南府下管辖安平县、嘉义县、凤山县、恒春县和澎湖厅。

近代化下,台湾与台北城市发展的过程可谓始于清末的自强运动。在全岛政治与经济重心往北的转移下,台北三市街成为经济贸易与政治发展的核心,刘铭传通过对台北城市的建设,让“三市街”的商业繁荣连成一体,形成现在台北市的雏形,并在1887年自上海购入人力车与马车行驶于三市街之间,公共交通由此开端,1888年台北府城内开始装设电灯与设置路灯、建沟渠改善卫生与饮水,并以压路机修筑马路、便捷交通。在清末台北城曾有“小上海”的称呼,并已成为全台首府,具有“岛都”规模。^③

1895年日人据台后择台北为台湾岛的行政中枢,设总督府及相关行政机构,刻意经营建设,让台北既是殖民政府在台的政务中心,亦为经济、文化的中心,有“岛都”之誉,确定了日据殖民时代台北的城市发展定位。清末台湾都市体系原本是台北、台南的双峰模式,并逐渐向台北单峰模式发展,至日据后,已完全成为台北独大的单峰模式。^④据章英华《清末以来台湾都市体系之变迁》一文,台湾在日据时期城市分布的特色,为最大城市的优势增强,但地区性城市亦

平衡发展,显示台北虽以台湾“岛都”的定位持续发展,但并未因城市化的优势导致其他次级城市的发展停滞,建立城市层级化的发展规模显示殖民政府为了获取台湾的农业资源而进行的效率管理。台北能于日据殖民时期成为岛都,并发展属于该时期的现代化城市建设,与殖民国的日本本土已经历明治维新正迈向现代化国家有关系。西方的卫生、科学概念融入日人生活中,已改变其传统生活的样貌,台北作为日据时期日本人口最为集中的区域,殖民政府必定致力于台北城市的现代化发展。1931年《台北市史》^⑤中更描述台北市的发展已成为足以与日本国内大都会相匹敌的进步城市,其繁荣的程度已超过日本国内的地方都市,由此可见“岛都台北”于日据时代在台湾的城市发展规模。

2. 日据时代的台北城市规划

对于日据台湾五十年的研究,不同的研究者提出不同的分类方式,但普遍认为日据前期以改善城市卫生与规范居住环境为主,日据中期则以计划性的公共建设、市区规划、交通改善为目标,而日据末期则更以法令规范计划性的城市规划与发展模式。日据时期台北城市发展的状况可通过行政体制变迁与台北市的市街硬件体建设来了解台北城市的现代化概况。殖民政府对台湾的行政区域与制度几经变更,台北市在此更迭中,不仅疆域日渐扩展,同时也反映了殖民政策中对于效率性掌控的诉求。

近代台北的城市规划与现代化过程在日据时代有显著的变化。对于殖民城市的发展研究,通常不脱离“殖民国家对于社会进行单向的强制剥削”的论述观点,日人殖民台湾的管理手段,不

①民国《台湾省通志》第一册《土地志》,(台北)台湾省文献委员会,1972年,第32—36页。

②民国《台湾省通志》第一册《土地志》,(台北)台湾省文献委员会,1972年,第32—45页。

③叶肃科:《日落台北城:日治时代台北都市发展与台人日常生活1885—1945》,(台北)自立晚报出版社,1993年,第76页。

④章英华:《清末以来台湾都市体系的变迁》,《(台湾)中央研究院民族学研究所专刊乙种之16》,1986年6月,第253页。

⑤[日]田中一二:《台北市史》,(台北)台湾通信社,1932年,第60页。

仅含有对于政治、经济的宰制与剥削，更借由台湾作为其科学统治技术的资料收集与实验的对象。殖民政府借由权力的运作，通过知识霸权（hegemonic）式的专业官僚对城市控制，展现其帝国权力。^① 在权力操弄与夹带宰制与剥削为目的的管理下，台北的城市发展间接通过殖民主义精神而持续近代化。日本殖民政府规模性、系统性的将当时西方城镇规划技术引入台湾，先透过对各市镇的发展定位与调查，加上近代交通设施的引进与行政、军事、经济、产业的考虑，援引不同的空间规划策略，将其认为相对应的西方都市规划模式直接套用在台湾的城镇空间上，改变了既有城镇的空间组织与社会结构，同时却也让台湾的城镇能更为适应近代化发展，公共空间更为多样化。

日本殖民政府最早进行城市近代化的建设普遍认为肇始于公共卫生领域。^② 1896 年上任的台湾总督桂太郎在当时日本内务省卫生局长后藤新平来台后提供的建议下，提出以“公共卫生”作为台湾殖民的首要政策；^③ 并宣示以卫生优先作为政策方向，确认了“卫生第一主义”^④，显示近代日据台北的早期城市建设课题以公共卫生为主。据日本殖民政府编载的《台北市政二十年史》，在日本统治五十年间对台北进行的都市计划中，明显公告的“都市计划”共有六次，包括：1899 年公布《台湾下水规则》^⑤，于“台北城内”地区做为首次施行；1900 年《台湾家屋建筑规则》^⑥，适用于含台北市街在内之五个市街；1900 年公布《台北城内市区计划》；1905 年《台北市区计画》；1932 年《台北市区计画》；1936 年公布的《台湾都市计画令》；1941 年公布《台北都市计画地域之决定》等。^⑦ 历次都市计划可概分为两期，前期为以公共卫生为核心的市区改正，以既有市区地界为范围，对生活空间实施卫生改造，包括上下水道、家屋管制等概念；后半期则是对台北的首都地位进行调整，都市计划不再局限于地方行政事业，而提升到国家层次，由总督府负责规划设计。^⑧ 殖民政府大肆在台进行环境的改造建设，对于卫生、交通、政治、经济、教育方面的设施进行大规模整治与兴建。在日据的近代化过程中，基础工程系统化、地景所有权资本化、地景收用（征收）化等，是

台北城内地区及整个台北市迈向现代城市雏型的重要特征。

3. 城市的结构与殖民性

现代城市的特征是兼具生产知识文化，并消费能源与物质的高人口密度空间，也是资本主义社会的政经文化枢纽、现代性精神的重要表现舞台。^⑨ 现代都市的出现意味着空间结构上与乡村对立的表现，也意味着近代或前现代朝向现代社会的转型，台湾现代都市的形成是现代性的产物也是殖民者在台湾发动殖民地现代化、殖民地知识分子追求现代性下所谓的进步性场域。日据台北的城市发展以下分为行政区域的变更、都市计划的具体建设与社会经济关系的空间性质三个部分探讨其在近代化下的殖民城市特质与现代性特质的概况。

（1）日据时代台北的行政体系变更

日本殖民政府对台湾的行政区域与制度几经变更，台北市在变更过程中市区范围不断扩展，同时也反映了殖民政策的需求。1920 年依州辖

① 苏硕斌：《台北近代都市空间之出现：清代至日治时期权力运作模式的变迁》，台湾大学社会学研究所 2002 年博士学位论文，第 10 页。

② 黄兰翔：《日据初期台北市的市区改正》，《台湾社会研究季刊》第十八期，第 189—213 页。

③ 引自苏硕斌：《看不见与看得见的台北》，（台北）左岸文化出版社，2005 年，第 186 页。

④ 尾辻国吉：《明治時代の思出其に》，《台湾建筑会志》第 13 卷第 2 期，1941 年，第 89—96 页。

⑤ “台湾下水规则”，1899 年 4 月 19 日，（台湾）国史馆台湾文献馆馆藏，台湾总督府府报第五百二号。

⑥ “台湾家屋建筑规则”，1900 年 8 月 12 日，（台湾）国史馆台湾文献馆馆藏，台湾总督府府报第七百九十九号。

⑦ 黄淑清编：《台北市路街史》，（台北）台北市文献委员会，1985 年，第 5—6、9 页。黄武达、[日]小川英明、内藤昌：《日治时代之台北市近代都市计划（一）：都市计划之萌芽与展开》，《都市计划》第 22 卷第 1 期，1995 年，第 99—122 页。黄武达、小川英明、内藤昌：《日治时代之台北市近代都市计画（二）：法治确立期之都市计画》，《都市计划》，第 25 卷第 1 期（1998），第 107—131 页。

⑧ 蔡采秀：《从日治到战后的台北：一个都市性质转变的历史过程》，《台湾史研究》第 3 卷第 2 期，1996 年，第 5—50 页。

⑨ 陈大为：《台湾都市诗理论的建构及演化》，《台湾诗学》学刊 8 号（2006 年 11 月），第 93 页。

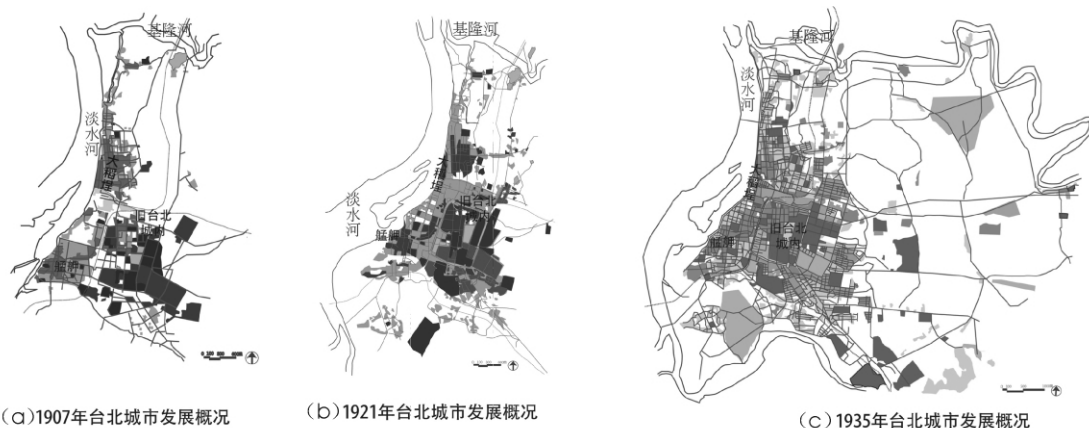


图2 日据时代台北城市发展概况示意图

改绘自黄武达：《追寻都市史之足迹：台北“近代都市”》，（台北）台北市文献委员会，2000年，第3-2、3-3图。

市制规定，在台北州内正式设置台北市，成立台北市役所（即所谓的市政府），废除旧有的三区制，让城市地域延展，全市分为155个街庄。1922年，配合殖民政府的“同化政策”，所有街庄改用日式“町”名，全市共64个町与郊区10个村。1938年，配合市区向东扩展，全台北市共辖64町和19个村落。

（2）日据台北的城市建设

日人殖民期间，因应移民政策下的生活需求与人口成长的变化，多次变更台北的城市计划范围与实施项目，以求达到城市发展的完善开发与使用效率。在卫生设施方面，包括下水道干线的铺设与增加服务区域，加强淡水河的护岸工程。由于全市用水量增加，原有抽取地下水之方法已不敷使用，遂引新店溪水源，并且铺设台北市上水道给水系统，使全市用水不虞匮乏。交通建设部分，除增加原有市内道路之外，最重要的乃是拆除旧城墙，兴建三线道，引入格网状的道路设计与城市土地规划手法，都市景观美化与交通的效率为强调当时之重点。三线道之兴筑改善繁忙之交通状况，却也凸显了“城内”的中心性特征，同时加入“圆环”的设计观念，成为道路节点的处理手法与都市空间的地标。为了提高都市环境质量、兴辟公园绿地，一方面强化都市景观，另一方面也可作为城市开发的预备保留用地。公园绿地的择址则多在主要交通干道旁，并在台北城市中心内开辟台北公园，以提供市民作为休闲娱乐的场所。

日人殖民时代正逢日本明治维新后的西化风气盛行，认为旧式的中国建筑与传统民居样式破旧，因此开始推展新式、具有巴洛克风格之街道

建筑立面设计，以求现代化风气，但仍保留街屋中骑楼的机能空间成为居民生活的重要交流空间。台北城市的新式建筑多采用具有西化巴洛克式的装饰设计与混和风格。政府建筑也讲究气势与政治表征。都市计划则从初期参照西方巴黎市的都市设计精神，逐渐考虑到环境机能、人口增长与土地计划等需求而调整新式城市规划的细节。历次“市区改正”、“都市计画”的阶段调整与法治化过程则明确了城市人口的成长预景必须与城市开发、土地用途编定进行结合。

（3）日据台北的城市社会经济关系的空间性质

台北的经济发展因岛都的地位，而必须对全台资源进行掌控。从日据时期台北市地区的银行机关总行设置数居全岛之冠可了解日人不但将台北做为殖民地之政治中心，也将其作为金融中心。^①透过日据台北城市的金融机构分布了解在台北城市中的分布状况与其服务对象，并以此间接了解台北该时期的金融发展。从金融机构的分布可以了解城市中经济活动的主要地区与殖民社会中阶级差异、族群分布等关系。殖民政府甚至连日常民众生活中的市场也进行干预，其透过公设市场的机制，来达到城市内的“改善卫生”、“稳定物价”以及“增加地方财政”。^②

台北城市的近代化社会发展中，教育文化的

^①蔡贞瑜：《日治时期台北市地区金融建筑之探讨》，台湾科技大学建筑系2004年硕士学位论文，第3-1页。

^②锺顺利：《台湾日治时期五大都市之公设消费市场建筑》，台湾成功大学建筑学系2005年硕士学位论文，第106页。

推行亦是重要的现代性特征。台北地区小学校与公学校设立的密集度相当高（尤其是大稻埕和艋舺地区），且台北地区之学童就学率亦相当高。^①日据时期的教育制度自小学时期就开始实施意识灌输，是一种殖民地教育中的殖民主义发展之手段。公学校也是其统治的手段之一，但对于知识教育的普及化也有帮助。在日据晚期，设立的帝国大学与师范学校引进更多的西方新知识，对于城市社会的现代化发展也有影响。

日据时期台北城市的都市扩张也呈现出社会阶层分化的表现，殖民城市的社会“二元模式”是在殖民城市中常见的现象，日据时期的台北城市社会阶层亦不例外，普遍现象是日人与台人分野明确，在台人居住的区域内少有日人居住。以日据初期的台北三市街为例，日人多聚集在台北城内，而台人因为本来即依河港贸易为生，多仍聚居在艋舺与大稻埕地区。在台北城墙拆除后，艋舺、大稻埕有逐渐连结的趋势。日人的居住区域，则因为发展学校教育而朝旧台北城的东方与南方扩展。在台北的南区因为设立了帝国大学与师范学校，并有许多日籍教员的公家宿舍分布，也间接带动南区城市扩张的发展。1920年代后日人于大稻埕邻近处开始兴建规模化的排式木造家屋，逐渐改善日、台人间的接触互动。

四 近代台北城市现代化过程中的影响与反思

在日本殖民政府改造台北城市空间的过程中，要求的并不是为了提升台湾人的思维方式与价值观，而是配合整个殖民体制的建立。因此，现代化的引入与现代性的形成，在一定程度上是

与殖民性有密切联系的。^②现代化与现代性输入台湾并非为了启蒙智识或改善人民生活，而是一种工具与手段，让殖民政府能够以高效率统治台湾、榨取经济资源。透过瓦解封建地景与重新在建构政治中心作为殖民地管理的出发点，以现代化地景宣示殖民者的政治性与支配的正当性。因此带有殖民色彩的城市现代化，虽然奠定后来台北城市发展的现代化基础，但也是历史过程中的产物与殖民政权同化被殖民者的间接证明。

城市发展普遍是受政治与经济的影响。台北城市能在短短一两百年时间，由河港市集与农村转型成现代化都市，受特殊的历史背景影响，促使其城市化过程进展快速。加以都市计划法令的制订，也是对于都市化发展的一种重要调控。台北城因为民族意识与殖民政策的关系，而产生城市先破坏后建设的情况，或许也可称是城市现代化过程的必经之恶。这样的情况不只是在台北城市的现代化过程展现，综观当前中国城市发展也多因为各种政治、社会因素，或是为了追求西方所谓的进步象征的现代性，产生城市中拆、建的反复行为，让城市产生全新的面貌。现代化过程中摒旧设新的思维，究竟应优先考虑政治管理、商业发展，抑或文化价值，确实应多所琢磨。

① 陈思琪：《日据时期台北地区初等教育之研究》，台北市立教育大学社会科教育研究所 2005 年硕士学位论文，第 102—107 页。

② 陈芳明：《三〇年代台湾作家对现代性的追求与抗拒》，《殖民地摩登：现代性与台湾史观》，（台北）麦田出版社，2004 年，第 56 页。

The modern development of immigrant and colonial city: Case study of the Taipei city development during the Qing Dynasty and the Japanese Colonial Age

Liao Huiyi

(College of Urban and Environmental Science, Peking University, Beijing, 100871)

Abstract: The immigrants from China and the colony by foreign government are both the factors which affect the process of Taiwan island development, especially the city development of Taipei. This researcher is focus on how the influence by the immigrant and colony to the Taipei city history and the modernization, and we also discuss the characteristics of colonial city in the Taipei colony period.

Key words: immigrant; colonial city; modernization; Taipei