

# 二戰時期臺北市之疎開空地帶

## 對戰後城市街道發展的影響<sup>\*</sup>

洪致文

國立臺灣師範大學地理學系副教授

---

<sup>\*</sup> 本文完成，感謝2位匿名審查者的寶貴意見，李衍民與陳韋宏的繪圖協助，廖汝銘與洪祖仁的資料提供，美國國家檔案館與中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心的美軍航照檔案協助，特此感謝。

## 摘要

臺北的城市發展歷史中，在二次大戰時期為了避免美軍的轟炸造成廣泛延燒，而有了開闢「疎開空地帶」的作為。這些在1944 - 1945年間才緊急開闢的城市內疎開空地帶，主要是為了區隔開大範圍的日式木造建築，避免一旦遭受轟炸後會整片延燒造成重大傷亡而拆屋劃設。這些非在承平時都市規劃中出現的疎開空地帶，在臺北的街道紋理中烙印下防空防火的戰爭印記，但卻未曾在先前的研究當中被深入探討。本文利用二戰時期美軍的航照判讀，標定了臺北市內數條的疎開空地帶。其劃設的位置與相關都市發展之關連，可分為：一、以既有道路拓寬開闢、二、以計劃道路為基線所開設、三、未在承平時都市計畫中出現，但考量到日式木造住宅密度過大而強迫緊急劃設。這些疎開空地帶在戰後初期多因市府未立即闢建為道路，乃被民眾侵佔搭蓋違章建築，而又在戰後歷經了違章的時代。有名的龍泉街小吃、圓環附近攤商，均是疎開空地帶在戰後初期所形成的特殊臺北城市風情。而像是南北縱貫的金山南路，或者留有狹長師大公園的師大路，亦都是疎開空地帶所遺留下的城市遺跡。如今，這些疎開空地帶多已闢建為寬廣之道路，當年作為防火對象的日式木造建築也泰半拆除改建，但若深究其形成的歷史緣由，卻可視為戰火下防空概念中，二次大戰時「不燃都市」理念在臺北所烙印下的痕跡。

關鍵字：疎開空地帶、防空、轟炸、違章建築、都市發展

## 壹、前言

臺北的城市街道紋理發展，在過去的研究當中已有相當多討論。依照黃武達（1996）所述，清代以迄日本時代臺北市街路網的形成，大致可以分為四時期，分別為：1、清代的河港型市街發展、2、臺北城的興建、3、1905年的市區計畫、4、1932年的臺北市擴大計畫。臺北最早形成的三市街，艋舺與大稻埕便是所謂的河港型聚落發展，但介於兩者間的臺北城，選址時除了考量既有艋舺與大稻埕的位置外，其方正城牆走向以正北往順時針方向轉了約13度角正對七星山，乃是依照風水之說要讓此城有祖山可憑所決定的。日本統治臺灣後，1905年的臺北市區計畫雖拆除了城牆闢建為三線道，但在東城牆與北城牆外的街區，仍以城牆走向作棋盤狀街道的直線延伸。不過到了1932年的臺北市區擴大計畫，則是以正東西南北的方式，將既有市區範圍向東擴張，並規劃有寬60公尺的公園道。這次的市區擴大計畫，係於1930年開始規劃，1932年告示，規劃當時之「計畫年期」為25年，便是預期以25年後之臺北都市發展做為規劃目標（即1955年）。不過，這中間因為遇到戰爭之影響，加上戰後政權的更迭，導致整個時程往後拖延，成為臺北市往後3、40年間發展的基本藍圖（黃武達，2000；高傳棋、魏德文，2004）。目前臺北市內大多數的重要幹道都已在此計畫中呈現，甚至許多的公園用地亦是在此時所規劃。然而，如果仔細研究1932年的都市計畫，與如今的一些道路紋理，還是可以發現當中有所差異，例如民生社區一帶的差別，主要是因二次大戰時一座簡易飛行場的建設，而造成整個地區街道軸線的偏斜（洪致文，2010）。而臺北市街道發展歷程中，最後一條闢建與城牆方位一致的金山南路（早期之金山街），則與大戰時期為了防空因素，用作區隔日式木造建築群，類似防火巷概念

所闢成的「疎開空地帶」<sup>1</sup>有關。

臺北的城市空間發展，在日本統治的最末期，大多數的建物是分佈在傳統三市街，以及向東延伸至如今的新生北路與新生南路一帶（圖1，左圖）。圖1之底圖，是美軍在1945年所印製的「臺北—松山」城市地圖，係依照1944年3月、9月、10月的航照，配合收集到各時代日本發行的地圖所調製而成。透過此圖可以清楚理解，儘管1932年的臺北市區計畫已經將整個城市的規模往東擴展，但直到戰爭最末期時，建物的往東拓展也只止於如今的新生南北路。此時的臺北市內建築分佈，可以用早年日本時代的「北」字市徽簡單加以總結說明（圖1，右圖）。這個圓形的市徽，是以臺北的「北」字加以變形而成，中央的二條直線，左邊一條可以代表對正七星山的臺北城，右邊一條則是以臺北城之軸線走向，用如今中山南路之舊東城牆為界往東延伸的文教區。傳統三市街中臺灣人所居住的大稻埕及艋舺（萬華）一帶，可以用北字左邊的圓弧形代表；至於右側的圓弧形則可指淡水線鐵路以東、前述文教區以東，與城南整片日本人為主的居住區域。從建物的建材種類來看，傳統臺人之房舍多以磚造為主，但日人居住之宿舍區，則以木造建築為大宗。

因此，從當時的整個城市建築分佈來看，日人居住的木造住宅區域，大約是以當時的城市東側為主，包括淡水線鐵道以東沿著如今中山北路一帶、城東之文教區以東至如今新生南路間，以及臺北鐵道會社新店線沿途的城南區域，亦即「北」字市徽的右半邊弧形區域。由於日式的木造建築在防火上有著先天的劣勢，因此以日本人為主的木造住宅區，便成為戰爭時期為了避免燒夷彈攻擊引起大範圍延燒，有開闢「疎開空地帶」需要的最主要區域。關於臺灣在日本統治時代對於火災災害

1 「疎開」一詞是日語『そかい（SOKAI）』的漢字寫法，在中文裡疏、疎兩字音義相同，所以寫成「疎開」或「疏開」皆可。不過本文為了忠於當時代之用語，乃以戰時臺灣通用的日文漢字寫法「疎開」使用。疎開意指戰爭時為了避免傷亡的疏散避難行動，常見的用法如「學童疎開」指學校內學生往郊區躲避，「工場疎開」指將重要的工廠搬移至安全的地方。至於常用的「建物疎開」，是指為了避免空襲後在城市內延燒所開闢的防火地帶或防空空地，而非是指將建物搬移。因此，建物疎開的實際作法，便是在城市內開闢「疎開空地」或者「疎開空地帶」。日本在戰爭末期的1944年7月7日，也曾為了「本土決戰」的準備，而在緊急閣議中，決定將沖繩住民80,000名送往日本本土，20,000送往臺灣疎開。最後，實際送往臺灣的琉球人約有14,000名，此行動被稱為「臺灣疎開」。



在建築與都市發展上之影響的研究，黃天祥（2007）有述及戰時防空理念下的都市防災事業，以及戰時臺灣消防體系的更動與變化。不過關於戰爭最末期「疎開空地帶」的闢建，同樣因史料的缺乏而難有具體的陳述。

這些為了防空防火因素，而在大戰最末期1944～1945年闢建的「疎開空地帶」，並未見於臺北市發展的各類研究中。然而，這些在戰爭陰影下，盟軍猛烈轟炸之非常時期所緊急闢建的寬闊空地帶，卻在戰後提供了民眾興築違章建築與攤販聚集的用地，進而有了龍泉街小吃、圓環附近攤商的形成。這些「疎開空地帶」在戰後，歷經了民眾搭蓋違章建築聚集攤商，以及違建拆除與道路拓寬的過程，在戰後約1甲子的今天，原本要防火疎開的日式木造建築已經大量消失，但為了戰爭防空考量而闢建的疎開空地帶，卻成為臺北市內的道路，像是金山南路、師大路……等。

過去，因為二戰時期的資料十分缺乏，對於戰爭末期的城市狀況難以得知與研究，因而在都市的演進發展上充滿了許多未解的空白。不過，如今在美方二戰時期航照圖的解密公開，透過美國國家檔案館的歷史檔案提供，讓這個城市轉型之關鍵時期有了圖像佐證，而得以有新的發現。像是後藤健太郎與佐藤圭二（1990）依照名古屋為個案所做的研究，利用美軍在戰爭末期與戰後初期的航照判讀，標定了枇杷島線、伏見町線、山王橋線與櫻通線這4處「疎開空地帶」，因而得以探討其與如今該地區道路發展之關係。類似的狀況，在日本的許多大城市裡也有相同的情形，例如京都的五條通與御池通便是「疎開空地帶」所闢成，廣島市街內一些道路寬達100m的大馬路亦是相同理由開闢。因此，本研究將同樣以美軍之二戰末期航照為主要分析對象，對臺北市內在戰爭末期所開闢的「疎開空地帶」做一研究，並且詳述其戰後的演變與對臺北市街路發展之影響。

以下，本文針對二戰時期都市防空疎開的理念、防空法令在臺灣的實施情形、美軍航照所判定的臺北市內「疎開空地帶」，以及「疎開空地帶」在戰後的演變加以詳述，以彌補臺北市街路發展過程中，在二戰

時期的一塊空白。

## 貳、二戰時期都市防空疎開的理念

在歷史上，城市的發展與戰爭的關係，大多建立在防禦因素而興建的城牆。不過這樣的都市防衛，在後來的發展中逐漸變得不重要，類似的防禦需求轉為以國境的防備加以代替。因此，在近代也就有相當多城市的城牆，在都市計畫施行時拆除而成為寬廣道路，像是奧地利維也納之環城道路即為其代表。而臺北市在日本統治時代，拆除臺北城牆後闢建三線道路，亦是典型案例。

關於城市的發展與戰爭的關係，在Ashworth（1991）中有極完整的論述。日本的大都市與歐美的大城在根本上，有個很大的不同點，是在日本城市的建築與人口密度極大，而大多數的建物又全是木造結構，因此面對燒夷彈的攻擊時，很容易快速延燒，而造成極大的傷亡。依照Hewitt（1983）的估算，在二次大戰中，英國、義大利、德國與日本國土中已開發建設之區域，遭受空襲轟炸夷平之範圍所佔的面積比例分別是3%、25%、39%、50%。德國與日本之城市，在二戰中遭到的猛烈轟炸與破壞相當大，但日本又遠高於德國的受害程度。田邊平學（1943）便曾引用德國的防空雜誌《Sirene》（1937，No.3），指出日本都市在防空上的不利，並有徹底都市改造的必要。該文中亦提及，為了防空的永久考量，「不燃都市」<sup>2</sup>的改造是城市發展之必需。因此，在進入了戰爭時期的日本，除了大都市人口的疎開，將過密區居民往市郊疏散外，也開始有了都市緊急防火的對策（濱田稔，1943），強調除了建築的材質更改為防火建材外，也要將都市過密區以空地方式疎開，特別是重要設施的周圍，或者都市木造住宅密度太高區。對於東京這樣的超級大都市，亦有像是吉田安三郎（1943）的研究，提出

2 「不燃都市」（noncombustible city）為日式漢字用語，意指城市的建設有考慮到防火的規劃，可以避免大規模火勢延燒。

帝都（東京）之疎開計畫，將既成的市街狀態，改造為防空的「不燃都市」。而在這都市疎開的過程中，相關的「都市擴散」、「都市建設」、「人口疎開」與「住宅問題」，也在吉田秀夫（1943）與西山卯三（1943）的論著中有所討論。

當飛機技術快速發展，各國利用空中武力可以對敵國城市轟炸，導致了防空概念下全新的都市計畫考量，其中最大的改變，依照早川透（1939）所述乃在過去都市計畫中二維的都市構築規劃，進化到三維的立體思考。因為當時的想法邏輯認為，人口若往高層建築物集中，可以減輕轟炸的被害程度。此想法是建構在轟炸對於建築的破壞，會僅限於建物最上的2、3層，因而下層的建物就可做為人員避難用。這樣的想法，以現今的眼光來看似乎是過於簡略，不過卻是都市計畫者開始將都市構築概念邁向三維考量的起點。此外，依照早川透（1939）的看法，防空對於都市計畫的影響，還有以下數點值得注意與探討：1、國土計畫中要避免過大都市的形成，因都市過大發展時，對於防止轟炸後的大火延燒相當不利。2、市街地必須全面疎開，防止都市中有過密區域的出現。3、公園綠地的充分保留，除了可做防空廣場用，亦可做為避難設施、消防設施、救護設施的設置場所，公園內亦可設置消防用貯水槽，平時與戰時均可加以活用。4、幹線道路的寬度要更廣，以加強其做為火災蔓延的阻隔功能。主要街道亦要與盛行風平行，有利於受到毒氣攻擊時可以較快消散。5、防火道路的開闢，主要是避免日式木造建築過於相連，造成空襲轟炸時大火延燒。6、重要建築物的配置，例如官衙、銀行、會社、集會場所，不可過份地集中，最好在二側有200～300m的間隔，避免萬一一處地點遭到轟炸，會導致全區延燒毀滅。7、工業區需分散設置，瓦斯、石油、酒精等危險物在都市中的貯藏處必需分散。

上述的防空思考，確實影響了進入戰時體制的臺灣，臺北的「疎開

空地帶」開闢，大稻埕地區小公園的開設、圓環戰備貯水池的設立，<sup>3</sup>都與防空의 考量有關。不過，這些防空思維下對於城市發展最大的影響，莫過於戰爭時期緊急開闢，為防止大規模都市火災延燒所開設的帶狀防火空地「疎開空地帶」。<sup>4</sup>

在過去的研究中，二戰時在美軍猛烈轟炸下而不得不落實的防空疎開策略，對於戰後都市的發展有怎樣的影響，一直較少被深入研究。後藤健太郎與佐藤圭二（1990）以名古屋的防空都市計畫為例，從「疎開空地」及「疎開空地帶」的開闢，探討其與目前名古屋的街道紋理之相關，是當中少數觸及此議題的論著。該文中指出，日本的防空體制建立，始於1937年的「防空法」實施，但該法集中在防空必要的設備資材確保，以及各類的防空訓練，對於都市的防空計畫則未加說明。日本的防空法在1941年修正，加入了因防空必要之考量，得強制部分區域建物必須拆除的條文。而到1943年的修訂，條文中則首次出現了「疎開」一詞，強調因防空之故，都市內的人員與建物有疎開之必要。而防空法的法條，在1944年時，終於出現了疎開空地（防空空地）與「疎開空地帶」（防空空地帶）的名詞，可見這整個類似「防火巷」概念的都市防空措施，從早先在都市與建築學者的探討中萌芽，到1944年時才真的落實到都市防空策略中。

關於防空法令在臺灣的施行狀況與時程，與日本本土的情形相當類似。在日本以法律第47號於1937年4月5日頒行的防空法中，最後1條（第22條）便已經條列本法於朝鮮、臺灣與樺太（庫頁島）得以勅令方式施行。1937年11月4日勅令第643號所頒行的「防空法臺灣施行令」，是依照臺灣當時之州廳及市街庄體系制訂後施行。而防空法令

3 大稻埕圓環在二次大戰的末期，為了防止美軍轟炸，在晚上實施燈火管制且停止攤販營業。之後依照當時防空防火的概念，大約於1943年時在圓環之範圍內，興建戰備貯水池與防空壕，以供城市消防與美軍空襲時避難用。戰後圓環的防空壕與戰備貯水池陸續被填平，僅少數防空洞遺跡可見於中央地表上。2002年4月間，市府新建圓環美食文化館時，在工程開挖之際意外發現地下高2.2m，直徑11m之紅磚牆面，乃緊急停工並由文資專家鑑定，確定為二戰時之戰備用防空貯水池。因此，臺北市文化局在2003年9月23日，以府文化字第09200516500號，用「大稻埕圓環防空蓄水池」之名正式公告為市定古蹟，並請工程單位配合辦理變更設計，將這座戰爭時的遺跡包覆於新建的美食館內。

4 日語中「疎開空地帶」係指於緊急狀態下可供人員、物資緊急逃生、疏散，並阻隔火災擴大延燒，具有雙重功能之帶狀型態空地。

在臺灣的實際執行，除了「防空法臺灣施行令」外，還有勅令第644號的「臺灣防空委員會令」（1937.11.4施行）、府令第146號「防空法施行規則」（1937.11.4施行）、府令第147號「臺灣官廳防空規則」（1937.11.4施行）。綜觀這些防空相關之法令，與日本本土的狀況類似，在早期均著重於防空計畫之擬定與權責劃分，以及相關之防空訓練，實際的都市與人口疎開則未提及。因此，臺灣的防空與都市「疎開空地帶」之實際執行，與日本本土類似地要在進入太平洋戰爭後的最後期，特別是美軍開始猛烈轟炸臺灣的1944年之後。

美軍對於臺北的轟炸，於1945年開始變得密集（圖2），因此在戰時體制下「不燃都市」的防空策略中，對於住宅過度密區「疎開空地帶」的劃設便成為當務之急。在臺灣進入戰爭狀況的太平洋戰爭時期，臺北的都市發展如前所述，政府機關與文教區位於原本的臺北城與向東沿伸之區域，臺人所居住的地區以大稻埕及艋舺（萬華）一帶最多，而日人居住的木造住宅，則是以當時臺北已發展區的城市東側，包括以淡水線鐵路以東區域、樺山驛以北、如今新生南路以西，以及臺北鐵道會社新店線沿途一帶為主（圖1）。由於日式的木造建築在防火上有著先天的劣勢，因此以日本人為主的住宅區，便成為「疎開空地帶」設定最主要的區域，而臺人聚集處則次之。

### 叁、以美軍航照所判定的臺北市內「疎開空地帶」

本研究以美軍拍攝於1945年6月17日的臺北市航照圖（美國國家檔案館與中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心提供）加以分析，地上受到先前美軍多次轟炸的痕跡清楚可辨，而主要的幾條「疎開空地帶」亦相當明顯。這兩者對於城市既有紋理破壞的差異，主要在形成的破壞區域範圍形狀有所不同：爆彈的破壞是沿著落彈處之中心向外摧毀，但預先所開闢的「疎開空地帶」則是以相當規則的帶狀方式將原本建物拆除，以類似開築防火巷的作法，將建物密集區加以隔開。



依照航照圖的判斷，在二次大戰最末期時，臺北市於大稻埕區域所開闢的「疎開空地帶」，以如今的重慶北路1段與2段（圖3中之A），以及東西向的歸綏街（圖3中之B）為主。現今的重慶北路1段在二戰時期其實只有從鐵道開設至如今的長安西路，從長安西路至圓環1段在當時尚未闢建，而重慶北路2段則從圓環開始又繼續往北延伸。這條開設於大稻埕東緣的「疎開空地帶」，主要是以如今為重慶北路1段與2段的計劃道路為基準開闢，拆除的住屋則以當時存在的小路西側街屋為主。儘管重慶北路1段的計劃道路在二戰後期因疎開而拆除了建物，但戰後卻又立刻被加蓋的小吃攤販與各種販賣雜物之露店所佔據而未實質接通。這條區劃了大稻埕東緣的「疎開空地帶」，阻隔了大稻埕市區與以東至淡水線鐵道間的區域，以南北向的空地帶，將臺北市的後站一帶與大稻埕市區隔開。而相對於此，位於如今歸綏街的東西向「疎開空地帶」，則以拆除原本街道的北側，形成大稻埕北端的防空區劃。

依照1945年6月的美軍航照來分析，日式木造住宅雖也分佈在大稻埕東側，如今的中山北路兩側，但這區域的住宅因為南北狹長形分佈，相對而言範圍較小，因此並無「疎開空地帶」的劃設，反而是日人墓地三板橋區域以南，也就是如今的林森北路一帶，日式木造住宅區的密度較高，因而沿著後來開闢的林森北路為軸線，向東西兩側拆除木造住屋，開闢防空用「疎開空地帶」（圖3中之C）。這一區（大正町）的日式木造建築，房舍間雖然有一些小路如格狀般地區隔著，但為了防止轟炸後的大規模火災危害，還是依照早期1932年的都市計畫，沿著如今的林森北路南北縱貫地開設「疎開空地帶」。值得特別說明地，上述的幾處「疎開空地帶」均開闢於1932年臺北市區擴大計畫中預定要開設的道路上，或者是以既有道路加寬開闢，因而與另一條東西向，位於大正町最南緣，緊臨樺山貨物驛（戰後的臺鐵華山貨運站）的「疎開空地帶」有所不同。因為此線（圖3中之D）並未在1932年的都市計畫中被規劃開闢。1945年時地上木造建築被整排拆除，全是為了「疎開空地帶」的劃設。

類似的情況，在臺北的街道發展史中最有代表性的則是如今的金山



南路（早年之金山街，圖4中之E）。這條依照與臺北城東城牆平行，以面對七星山軸線所開闢的南北向幹道，是臺北市街區發展過程中，最後一條與城牆方位呼應的幹道。由此向東所發展的市區，在今天的新生南路以東區域便是以方正東西南北為架構劃設。但值得特別注意的是，這條如今的金山南路幹道，並未出現在1932年的臺北市區擴大計畫圖中；且其最南端終點止於如今臺師大的臺北高等學校，形成一特殊之T字路形，均說明它當初並非依照運輸考量所規劃之街道。

如今的金山南路，從日本時代北端的樺山町，一路縱貫往南穿越幸町、東門町、臺北刑務所之福住町再到錦町，直切了當時日本式木造住宅區的集中地，而止於如今的臺師大。這條切割日式木造住宅區的防空用「疎開空地帶」，在1932年的臺北市區擴大計畫中並不存在，而在1939年2月18日府告示第58號，府報第3509號，由臺灣總督府公告的「幸町土地區劃整理」中，亦僅有既成的巷道存在。但是，此路在戰後卻因空地帶的筆直劃設，而順理成章地在1950年代都市計畫中，成為直切至如今臺師大圍牆的計劃道路，嗣後歷經金山街違建時代而至最終拓寬的金山南路，可說是臺北的街道發展中，最有代表性、因為戰爭時期防空防火需要，由「疎開空地帶」所演變而成的道路。這條縱貫臺北市日式木造住宅區的南北向空地帶，在止於如今的臺師大後，往東又從現今的師大路繼續沿伸，切割開古亭町的日式木造住宅區（圖4中之F）。師大路在1932年的都市計畫圖中並未出現，依照航照圖來看，成排相連的一戶戶木造宿舍區，若非「疎開空地帶」的開闢，此處在當時應無出現道路之計劃。從如今師大路二側的建築基線分佈，還有額外空出的狹長形師大公園，此皆師大路最初為「疎開空地帶」所造成的痕跡。類似於師大路這樣的狀況，在如今的和平西路以南，直到新店溪畔、1980年代初新闢的後段牯嶺街（圖4中之H）亦可見到。

在1945年6月17日的美軍航照圖中，如今的羅斯福路1段與2段至捷運古亭站一帶的道路，當時雖已有街道雛形，但為了「疎開空地帶」的開設，道路北側的整排房舍亦拆除，用來保護其南側兒玉町與佐久間町的木造日式宿舍（圖4中之G）。這整條頗寬的「疎開空地帶」開設，也

成為日後羅斯福路1段與2段如此寬廣的緣由。

臺北市在二次大戰最末期為了防空理由而開設的「疎開空地帶」，利用1945年6月17日的航照大致可以窺知全貌，但若再比對戰後1947年的美軍航照，唯一較不清楚者是從臺北城西南角，如今愛國西路與中華路口，向西延伸至萬華（艋舺）地區的桂林路（圖5中之I），以及位於臺北城東南角之今寧波西街（圖5中之J）處。由於1945年6月17日美軍的航照圖僅拍攝到萬華地區的邊緣，整個臺北城市西南區的「疎開空地帶」並不清楚；但若佐以戰後1947年的航照來看，整條桂林路的建物沿著街道之北側均成排拆除，這條「疎開空地帶」的劃設，應是用來切割萬華地區密度較高住宅區之用。至於位於如今的寧波西街「疎開空地帶」，在1945年6月17日美軍航照圖中成排木造建物仍在，但在戰後的航照卻出現整排之空地帶。推測此條「疎開空地帶」是為了更進一步區隔開兒玉町與佐久間町的日式木造建築群而劃設，不過其開闢時間應該遲至戰爭的最末期。

綜觀臺北市在二次大戰最後期所開闢的「疎開空地帶」，其劃設的位置可以用圖6加以總結。這些因為防空防火因素所緊急開闢的空地帶，有以既有道路拓寬開闢，例如現今的重慶北路2段（A）、歸綏街（B）、林森北路（C）、羅斯福路1段與2段（G）、桂林路（I）與寧波西街（J）；也有以部分或全部計劃道路為基線所開設，例如重慶北路一段（A）、金山南路（E）；亦有雖未在承平時都市計畫中出現，但考量到木造住宅密度過大而劃設，例如師大路（F）、後段牯嶺街（H）。至於樺山貨物驛北側（D），如今市民大道北緣的整排建物拆除，應是為了區隔開木造住宅與鐵道貨場而開闢。

#### 肆、疎開空地帶在戰後的演變

戰後的臺北市，一直飽受違章建築困擾，而成為市府當局最感棘手的問題。這些搭建於市內各處的違章建築，並未見於日本統治時期，卻在1950年代初成為市政上的一大難題。這些違章建築的出現，有其歷

史背景因素所造成。依照1953年12月28日之聯合報報導，形成之主因主要為下列七點：

一、人口增加，現有房屋不敷需要，且租用房屋困難，價格又異常昂貴；二、市民一般經濟力量薄弱，無法建築合法房屋；三、土地租用不易，而公地停止租用轉為必須購買，更使合法土地使用權不易取得，市民無法取得土地使用權，即無法申請建築，迫於緊急需要，而逕行違建；四、未建設之都市計畫預定地，依章不得准人建築，市民為求解決居住問題，便有了違章建築；五、大陸來臺義民初到臺北，為解決居住問題，以無法租到甚至買到房屋，只得違建；六、市民因居住與營生須兼顧解決，不宜在距離熱鬧市區太遠建築，而熱鬧區域附近可建築地點甚少，以致違建；七、軍人以眷屬無法安置，本人又需赴前線，公家又無房屋供給，不得不違建以圖安置，俾能在前線安心工作。

如果對照戰後的違章建築分佈，很容易發現其聚集地點多位於戰爭時期被轟炸夷平的空地、公園預定地，或者是本文上述提到的「疎開空地帶」。在過去的臺北市街發展研究，或者像是「臺北市路街史」（黃淑清，1985）這樣的論著中，多只提及道路拓寬或公園闢建與違章建築有關，而未詳述為何這些違章會出現於這些地點。

依照本文上述的說明，配合美軍在二次大戰最末期的航照比對，可以清楚發現戰爭時因防空需要而開闢的「疎開空地」與「疎開空地帶」，因地上建物已被強制拆除，儘管有些「疎開空地帶」是以計劃道路為基準劃設，但戰後初期市府既無立即闢建道路的動作，民眾自然利用加以構築違章建築。類似的狀況，也出現在被轟炸夷平區（例如現今館前路新光摩天大樓位置之鐵道旅館）或者公園預定地（例如現今的大安森林公園）中。

因此，二次大戰最末期在臺北市所劃設的「疎開空地帶」，與戰後初期到1950年代間開始大量出現的違章建築分佈有關，也影響了之

後市區內相關道路的形成。依照市府在1953年底的調查，<sup>5</sup>本文前述的「疎開空地帶」，均在戰後有了違章建築的出現，依照當時以警局管區來分，第1分局轄下包含重慶北路1、2段的圓環一帶，第2分局轄下的桂林路一帶，第3分局轄下的三板橋公園預定地（林森北路一帶），第4分局下的羅斯福路1段至4段與金山街（今金山南路），第5分局轄下的樺山菜場附近。此外，有些違章建築所在之處，並未以現今路名表示在調查結果中，乃因當時這些街道均未開闢，例如師大路（早期稱之為龍泉街）。

如今的金山南路與師大路（從和平東路至羅斯福路段），是從「疎開空地帶」所形成之道路中最有代表性者。此兩條南北向道路並未出現在日本時代1932年的都市計畫裡，在1939年的「幸町土地區劃整理」中，金山南路亦僅有既成的小條巷道存在。但是，此路在戰後卻因二戰終戰前為了都市防空防火因素，以做為區隔日式木造住宅區之「疎開空地帶」而誕生。

如今為金山南路的「疎開空地帶」，在戰後沒幾年立即成為違章的侵佔地帶，而僅剩一小條之道路。不過戰後初期的臺北市府，考量到此「疎開空地帶」已經開設，乃順勢延續其計畫道路的規劃。儘管如此，當時稱為金山街的道路，卻已被違章所包夾，依照1958年的調查有100多間違建。<sup>6</sup>這些違章建築就這樣一直存在到1967年，臺北市府終於決定拆除違建，將金山街拓寬為一條30m寬的道路。這項1967年開始的違建拆除與街道拓寬工程，卻因30幾戶違建戶的遷建住宅沒有著落，而阻擋了進度，直到1968年的7月，政府承諾將金山街違建戶安置於南機場的整建住宅內，<sup>7</sup>才讓這段金山街的拓寬，在1969年初完工。<sup>8</sup>至於後段的金山街，也就是信義路到和平東路這一段，則在1971年拓寬，共拆除了135間，136戶的違建。<sup>9</sup>至於許多老臺北人至今仍有印象的「龍泉街小吃」，也一樣是這種「疎開空地帶」在戰後違建攤商所建構成的

5 引述自1953年12月28日之聯合報報導。

6 引述自1958年5月2日之聯合報報導。

7 參見1968年7月11、14、29日之聯合報報導。

8 詳見1969年1月19日之聯合報報導。

9 詳見1971年5月14日之聯合報報導。

臺北特色。不過，龍泉街的小吃攤晚至1977年拆除，前段（和平東路至羅斯福路）被市府改名為「師大路」，寬15m，長650m，於1977年10月底生效。<sup>10</sup>如今，師大路上的狹長師大公園綠地，正是「疎開空地帶」的範圍遺跡。

類似於金山街（今金山南路）與師大路的演變，大稻埕邊緣的重慶北路1段與2段，也一樣在戰後初期到1950年代間有了許多違建。圓環附近攤商的興起，是源起於1935年地震後，做為地震避難場所的這處「圓公園」，開始有攤販在樹下聚集；不過此時攤販並非合法地營業，因此常遭取締。直到1938年攤商籌組的「臺北行商組合圓環夜市場」成立，每日營業時間為晚上5點至12點，白天禁止買賣行為，才讓圓環的攤販聚集有了合法的規範。<sup>11</sup>不過進入戰時體制後的燈火管制，以及圓環開闢防空用水池與防空壕後，造成圓環用地內攤販的無處可去。在戰爭最末期，圓環地區沿著重慶北路1段與2段的2層樓房都被因為「疎開空地帶」闢建而拆除。從美軍在二戰最末期的空照與戰爭一結束後飛行員的空中側拍均可看見，此區域不只有範圍極大的「疎開空地帶」，也有相當大片的「防空空地」作為都市防火帶（圖7）。

戰後，大稻埕邊緣的這些空地，在失去防空防火機能後，立刻被回來營業的攤販所佔據。當時，除了圓環內有攤商，還包含自天水路拐由重慶北路1段，再轉而入南京西路之「四角環」也有。此外，當攤商越聚越多，沿著重慶北路1段往南延伸到長安西路口，也可見許多攤販聚集。這條沿著戰爭末期「疎開空地帶」所聚集攤商而形成的露店，在政府的默許下於1954年將泥濘空地鋪上水泥，也把零亂簡陋的攤子搭建成固定攤棚，並掛上統一的制式招牌，每個攤子門面以7尺為度，東側是以雜貨衣物為主（深6尺），西側則是以吃食攤為主（深10尺以上）。整條的重慶露店，又被當地居民稱做「長環」，與圓環內的攤商連成一氣。至此，在戰後圓環的這個極盛期，攤商聚集地不止在原本

10 詳見1977年10月30日之聯合報報導。

11 本部分敘述參考張文怡（2004）整理自王東奎（1989）與李祖原建築師事務所（2001）的建成圓環發展歷程表。



圓形的圓環內，還包含周邊的「四角環」與「長環」。<sup>12</sup>不過，原本在「四角環」用地內的攤商，因為日本時代後期被強迫徵用拆除為防空用地的地主陸續取回土地所有權，<sup>13</sup>並要將之改建大樓，乃被逼往路街營業。這個「四角環」周邊的攤販，共81間違章建築的部分，在1961年5月16日拆除，由政府安排將商販遷至中華商場3樓繼續做生意。<sup>14</sup>至於屬於當年「疎開空地帶」的重慶北路2段部份，依照都市計畫道路的規劃，在1965年底拓寬闢建。至於最後與圓環相連的重慶北路1段重慶露店「長環」，因牽涉到有300多間的攤商與住戶，直到1973年2月才拆除。這批「重慶露店」的違建攤販，有114攤遷入新興市場，160攤遷入承德路攤位，剩下91間違建分配到整建住宅。<sup>15</sup>

## 伍、結語

二次大戰最末期時，在「不燃都市」的防空考量下，為了防止燒夷彈的破壞，而有了「疎開空地帶」的劃設。不過，因為這將城市改造為「不燃都市」的實際施行晚至大戰後期的1944～1945年，造成「疎開空地帶」的確實實施狀況，因圖面的缺乏而較難明確地斷定位置。不過，像是後藤健太郎與佐藤圭二（1990）依照名古屋為個案所做的研

12 「四角環」名稱之由來，乃因其位於圓環對面，四角地形，所以被當地人稱為「四角環」。至於從圓環沿著重慶北路1段往南延伸的重慶露店攤位，因其狹長延伸之故，則被當地人稱為「長環」。不過，不管是「四角環」或者「長環」的用法，都是仿自「圓環」之名中的「環」字加以組成，而忽略了其實「環」字與「圓」字一樣，與「四角」或者「長」字彼此間的矛盾。

13 依日本時代之「防空法」第13條規定，以及滿富俊美（1938）在「臺灣防空法規解說」中之說明，基於戰時敵機來襲可能造成之傷害，地方長官（地方行政首長）為防止發生危害或為減輕災害，得徵收使用民間之土地及家屋，其所受之損失應予以補償（補償辦法另以「勅令」頒布）。因此，依照防空法之規範，徵收與補償應有一定之程序。然圓環附近「疎開空地帶」之開設時間點正值美軍加入二戰之太平洋戰爭期間，事態緊急恐造成程序上之不完備，較合理之推定是官方先行拆屋闢設防空空地與疎開空地帶，因戰事吃緊未能及時徵收相關土地，而使原地主在戰後又回到原地建屋。對於官方強勢的徵地拆屋，依照居住於圓環附近，曾經參與拆屋闢建防空空地的耆老洪祖仁口述回憶，「政府在地圖上一畫，地上的建物與居民就要配合拆屋與疎開，拆掉的房屋廢棄物，就用卡車載到公館那邊去」。

14 詳見1961年5月18日之聯合報報導。

15 詳見1973年2月10日之聯合報報導。



究，利用美軍在戰爭末期與戰後初期的航照判讀，標定了4處「疎開空地帶」。在其研究中指出，這些「疎開空地帶」的指定雖以市中心區住宅密度較高區為實施對象，但依照航照與相關之都市計畫圖分析，「疎開空地帶」的設置卻是與都市計畫道路有關。也就是說，這些在戰爭時被緊急疎開所闢成的空地帶，原則上還是有參考了先前的都市計畫，而非隨意畫設。這類的都市計畫道路，原本或許沒有立即開闢的必要，因而只是紙上規劃階段，但戰爭時為了防空疎開的因素而緊急闢建。

臺灣的狀況與上述的名古屋個案相當類似，大部分的「疎開空地帶」也是在既有道路或計畫道路的預定位置上開闢。本研究利用二戰時美軍的航照圖，判定了臺北的「疎開空地帶」有現今的重慶北路1段與2段、歸綏街、林森北路、羅斯福路1段與2段、桂林路、金山南路、師大路……等。這些在戰事吃緊、美軍猛烈轟炸情況下緊急拆屋闢建的「疎開空地帶」，儘管並未出現在先前承平時代的城市道路版圖中，但戰後因街屋均已拆除，乃順勢開闢成寬廣的大馬路，成為都市裡的重要幹道。

不過，這些「疎開空地帶」在戰後初期多因市府並未立即闢建為道路，乃被民眾侵佔搭蓋違章建築，因而在戰後歷經了違章的時代。有名的龍泉街小吃、圓環附近攤商，均是「疎開空地帶」在戰後初期所形成的特殊臺北城市風情。這些「疎開空地帶」在今日，多已闢建為寬廣之道路，當年作為防火對象的日式木造建築也泰半拆除改建。這些寬廣道路如今看來雖與其他街道並無不同，但若深究其形成的歷史緣由，卻可視為戰火下防空概念中，「不燃都市」理念在臺北城中所烙印下的痕跡。

#### 謝辭

本文完成，感謝2位匿名審查者的寶貴意見，李衍民與陳韋宏的繪圖協助，廖泮銘與洪祖仁的資料提供，美國國家檔案館與中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心的美軍航照檔案協助，特此感謝。

## 引用文獻

- 王東奎，〈臺北市建成圓環之研究〉，東海大學建築學系碩士論文，1989年。
- 李祖原建築師事務所，《建成美食圓環規劃設計案設計總結報告書》（臺北市府都市發展局委託），臺北：李祖原建築師事務所，2001年。
- 洪致文，〈風在城市街道紋理中的歷史刻痕——二戰時期臺北簡易飛行場的選址與空間演變〉，《地理學報》，第59期（2010年），頁81 - 104。
- 高傳棋編著、魏德文主編，《穿越時空看臺北：臺北建城120週年》，臺北：臺北市府文化局，2004年。
- 莊天賜，《二次大戰下的臺北大空襲》，臺北：臺北市府文化局，2007年。
- 張文怡，〈建成圓環再生案之省思研究——馬仔現象的產生與應有的對策〉，國立臺北大學都市計畫研究所碩士論文，2004年。
- 黃武達，《日治時代・臺灣近代都市計畫之研究論文集（1）》，臺北：南天書局，1996年。
- 黃武達，《追尋都市史之足跡——臺北「近代都市」之構成》，臺北：臺北市文獻委員會，2000年。
- 黃淑清編著、劉劍寒主編，《臺北市路街史》，臺北：臺北市文獻委員會，1985年。
- 黃天祥，〈日治時期臺灣火災災害對於建築與都市發展影響之研究〉，中原大學建築研究所碩士論文，2007年。
- 田邊平學，〈防空恒久策として不燃都市の建設を斷行すべし〉，《建築雜誌》，第57輯700號（1943年），頁507 - 513。
- 西山卯三，〈人口疎開と住宅問題〉，《建築雜誌》，第57輯704號（1943年），頁769 - 771。

- 早川透，〈防空と都市計畫〉，《臺灣時報》，昭和14年4月號（1939年），頁76 - 81。
- 吉田安三郎，〈帝都の疎開計畫〉，《建築雜誌》，第57輯704號（1943年），頁757 - 763。
- 吉田秀夫，〈都市疎開を繞る諸問題〉，《建築雜誌》，第57輯704號（1943年），頁764 - 768。
- 後藤健太郎、佐藤圭二，〈名古屋市における防空都市計畫に關する研究：建物および道路疎開事業について〉，《日本建築學會東海支部研究報告集》，第28號（1990年），頁405 - 408。
- 滿富俊美，《臺灣防空法規解說》，臺北：臺北市臺灣防空法規解說刊行所，1938年。
- 濱田稔，〈都市緊急防火方策：主として防火改修と疎開〉，《建築雜誌》，第57輯704號（1943年），頁752 - 756。
- Ashworth, G.J., War and the City, New York : Routledge, London and New York., 1991
- Hewitt, K., Place annihilation : area bombing and the fate of urban places, Annals of the Association of American Geographers, 73 : 257 - 284, 1983



圖1 臺北市從清代至日本統治最末期時的城市發展狀況

說明：以美軍在二戰末期1945年所繪製的臺北城市地圖為底圖，說明從清代三市街（1、大稻埕、2、艋舺與、3、臺北城）與日本時代往東發展的文教區與日式木造住宅區（圖中之4與5.），可以用日本時代的臺北市徽（右圖）加以解釋。

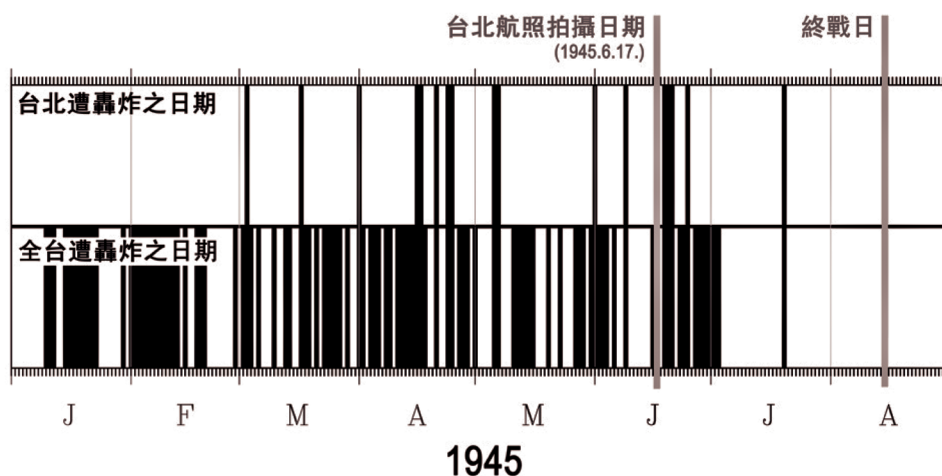


圖2 美軍在1945年轟炸臺北與全臺各地之日期

說明：上欄與下欄之黑色長條，分別指美軍於1945年轟炸臺北與全臺之日期。資料來源為莊天賜（2007）。本圖以JFMAMJJA代表從1月到8月之英文縮寫。此外，亦標示出本文使用之航照拍攝日期，以及終戰日期。





圖3 以二戰末期美軍航照所標定的臺北市北區「疎開空地帶」。

說明：以1945年6月17日美軍拍攝之航照圖加以分析，標定出鐵道以北之四條疎開空地帶。若以現今之路名表示，分別為：A=重慶北路，B=歸綏街，C=林森北路，D=樺山驛以北。本航照由美國國家檔案館與中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心提供。





圖4 以二戰末期美軍航照所標定的臺北市南區「疎開空地帶」。

說明：以1945年6月17日美軍拍攝之航照圖加以分析，標定出臺北市南區之四條疎開空地帶。若以現今之路名表示，分別為：E=金山南路，F=師大路，G=羅斯福路，H=姑嶺街。本航照由美國國家檔案館與中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心提供。





圖5 以二戰後美軍航照所標定的臺北市西南區「疎開空地帶」。

說明：以戰後1947年美軍拍攝之航照圖加以分析，標定出臺北市西南區之二條疎開空地帶。若以現今之路名表示，分別為：I=桂林路，J=寧波西街。本航照由美國國家檔案館與中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心提供。



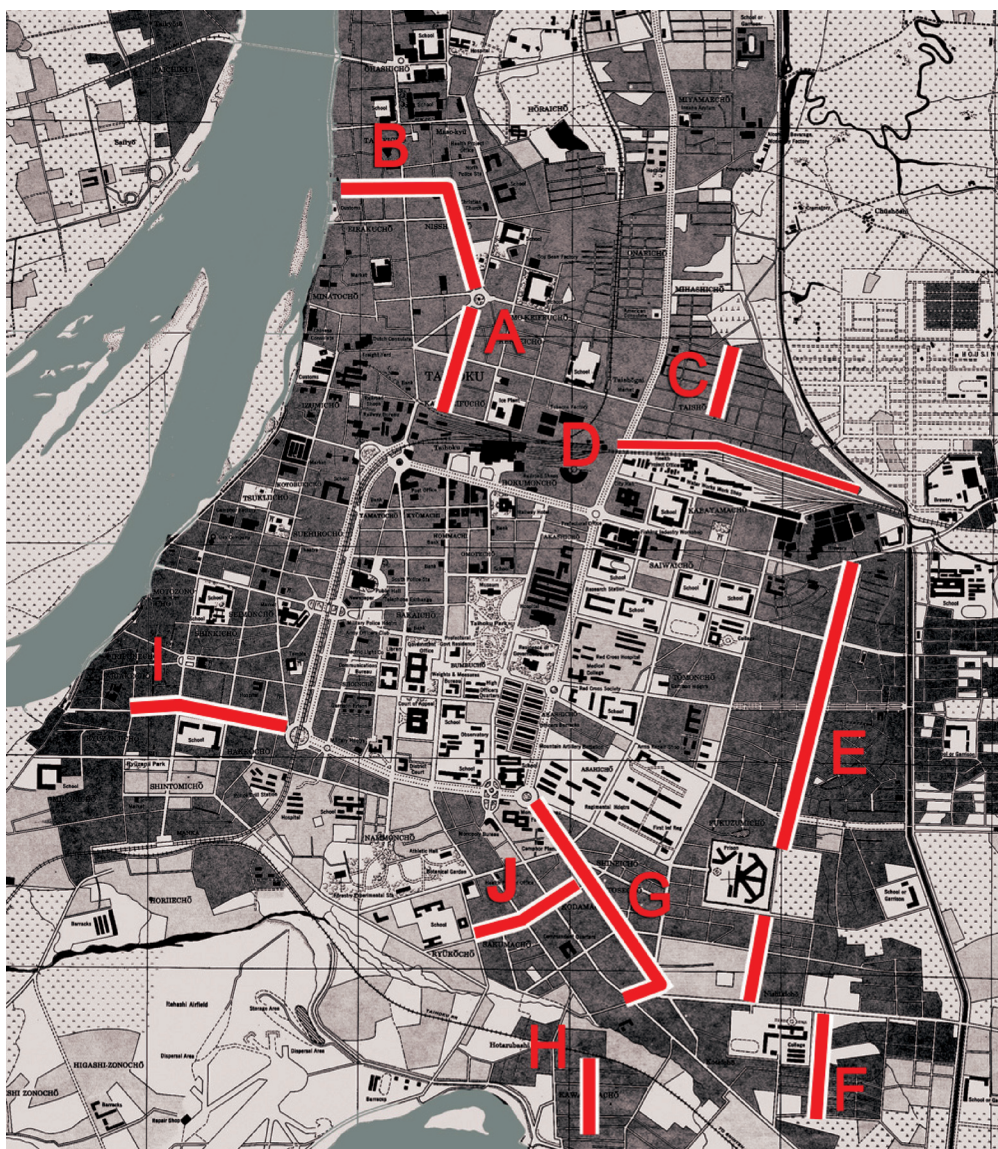


圖6 臺北市在二次大戰時期所開闢的「疎開空地帶」

說明：以美軍於二次大戰末期1945年所繪製之臺北城市地圖為底圖，用紅線標出本研究利用航照圖所標定之「疎開空地帶」，並分別以內文中所用之A至J加以表示。





圖7 臺北市在二戰時期於圓環附近所開闢的「疎開空地帶」。

說明：上圖是美軍於二次大戰末期1945年6月17日所拍攝，位於現今圓環與重慶北路1段一帶的航照（由美國國家檔案館與中央研究院人社中心地理資訊科學研究專題中心提供）。本圖可以用來對照下圖這張拍攝於終戰後，由美軍艦載TBM軍機（Torpedo Bomber—built by GM）飛越臺北市上空的空拍圖。此二圖之對照，可以更加確定這些「疎開空地」與「疎開空地帶」的廣泛開闢，確實對於都市既有建築的破壞。

# The City Evacuation Zones in Taipei during the World War II and Their Influences on Subsequent Street Development

Chih-wen Hung\*

## Abstract

The establishment of “city evacuation zones” , which were initially designed to prevent fire-spreading caused by aerial bombing during the World War II, marked an important event in Taipei’s history. The Taiwan Sotokufu in Japanese era established these city evacuation zones hastily in 1944-1945 to quarantine the areas with high concentration of Japanese wooden houses as they were easily burned out by aerial bombing. While these city evacuation zones originally were not part of the city development plan, they survive after the war and leave a mark on city’s landscape. Using the aerial photos taken by the U.S. air force during and after the war, this study identifies several city evacuation zones in Taipei. Although most of the city evacuation zones became wide streets and most Japanese wooden houses have disappeared, city evacuation zones still shape today’s street patterns in Taipei which can be viewed as a war heritage under the concept of “noncombustible city” for the air defenses during the World War II.

**Keywords :** city evacuation zone, air defenses, aerial bombing, squatter houses, urban developmen

---

\* Associate Professor, Department of Geography, National Taiwan Normal University, Corresponding Author