

第二章 日治時期的都市發展

第一節 防衛型城市

斗六建城的動機雖在於防範反清復明的勢力攻擊以及鄰近匪徒的襲擾，然而縣城完成之後所面臨的挑戰並非來自於此二者，而是來自於更有組織、更為強大的日軍。建築縣城當年7月便爆發了中日甲午戰爭，清軍連連失利。清光緒21年（西元1895年）元月北洋艦隊潰敗，同年4月17日李鴻章與日簽訂「馬關條約」將台灣全島及澎湖群島割讓給日本。5月底日軍登台，遭到各地義軍頑強抵抗。10月日本近衛師團由彰化跨越濁水溪進攻本縣樹仔腳、斗六、西螺、他里霧等地。在攻陷他里霧、土庫之後，日軍分為兩隊：一隊進攻牛挑灣迫斗六街北門，另一隊自虎尾溪攻斗六街西側

（《雲林縣志稿》，1983），與義軍發生激烈戰鬥，才完成不足一年的雲林縣城發揮顯著的障敵功能，造成日軍嚴重的傷亡損失（江音，1997）。但義軍與竹城終究難以抵抗日軍正規部隊的猛烈攻擊，斗六因而失守。

日軍接收了斗六之後，各地抗日事件仍十分頻繁，斗六當地的義軍抗日戰鬥也十分激烈。

西元1895年日軍南下時，雲林大坪頂人柯鐵會同梅仔坑人簡義、溪邊厝人陳文晃、西螺人廖景琛、他里霧人黃丑等與日軍戰鬥於斗六。此後西元1895年至1896年之間的抗日戰鬥仍十分頻繁，造成雙方很大的人員損失。鐵國山抗日行動影響可擴及彰化、鹿港等台灣中部地區，均以斗六為中心，並引發後來日軍在

雲林進行大屠殺慘劇，55庄遭到嚴重破毀，4,947戶人家房屋付之一炬，史稱「雲林大屠殺」（1896年），顯見斗六在軍事防禦上的重要性，以及受到歷代戰火摧殘的程度。

日治初期面對各地抗日運動，日軍遂在城內部署軍隊進行防禦與平亂。斗六市街的建設多以軍事防衛與住民箝制為考量。依照日治初期的「騷匪時代の斗六街略圖」（圖6-05）所示，「步一ヶ中隊」駐紮於市街各方位，包含



圖6-05 騷匪時代の斗六街略圖（雲林科技大學地方文史館研究室提供）

的西北、東南，以及大路東北端與西南端。除西北駐軍之外，三方駐軍多緊鄰斗六重要的寺廟，顯示當時日軍駐紮的主力部隊從各方面箝制著斗六聚落與居民的生活與信仰。

「騷匪時代の斗六街略圖」除了表現出日

軍統治初期對斗六當地的軍事箝制之外，也簡要地表達出日治初期斗六市街結構。圖6-05顯示斗六南北各以雲林溪、「池沿」為界，清楚顯示斗六市街的地理邊界。當時斗六以東南到西北走向的大街（應為目前的太平路前身）

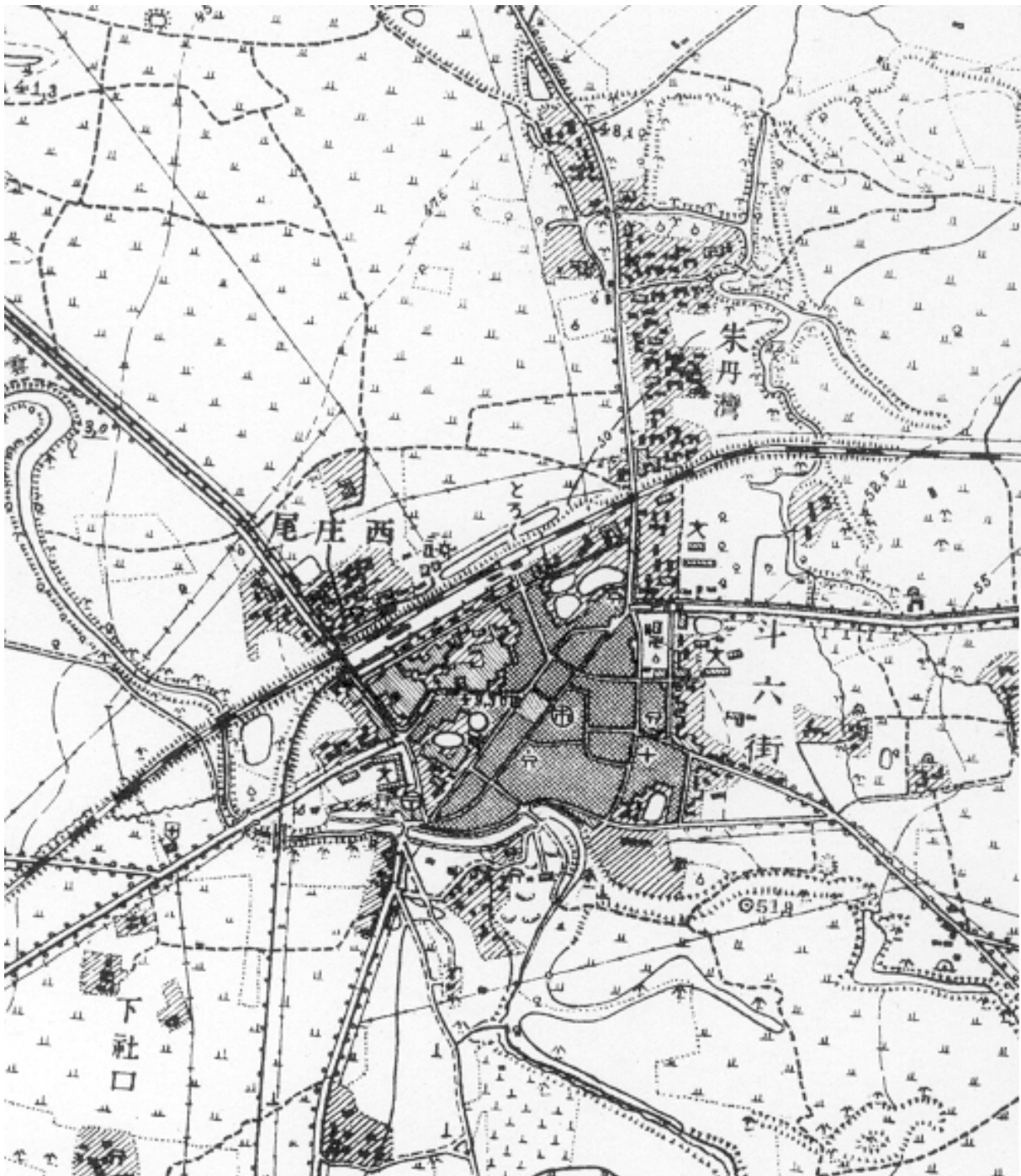


圖6-06 西元1936年測繪之斗六地形圖局部（雲林科技大學地方文史研究室提供）

為軸心，大街方向乃顯示呼應斗六乃台南、嘉義平原進入水沙連堡林圯埔山區的通路方向，也顯示斗六所處的地理條件影響聚落的內在空間結構。此時的街道多採自然有機成長，不是直線或呈直角正交。最大的街道支線為東和街，與南邊的雲林溪走向大略平行。顯示出斗六初期為一與自然環境契合的有機成長的聚落（黃衍明，2003）。

此時大街已有「街頭媽祖宮，街尾觀音亭，街中央是土地公間」的架構。大街之東南為斗六街道分佈密集的区域，可見當時這區域人口較為密集；大街西北邊街道稀少，多為田地，但西南邊出現一環形街道圍繞出一梯形街廓，街廓中有一「舊雲林廳」¹、「現郡役所」二處公共設施，該梯形街廓為清治與日治初期的行政中心，此點顯示日治時期的斗六聚落已略有都市分區的情形（黃衍明，2003）。若將「騷匪時代の斗六街略圖」與《雲林縣采訪冊》內對雲林建城後城內廨署分佈的描述相對照，可以發現日治初期的行政中心大致沿用清治時期的縣署設施或土地。

「騷匪時代の斗六街略圖」雖未見清治時期所完成的城牆與城門，但稍晚完成的「日治初期戰鬥圖」（圖6-3）繪製較為精細，可清晰見到各城門座落位置，而當初各城門均有軍隊防守。此圖顯示當時的日軍以向外防禦為主，與「騷匪時代の斗六街略圖」向內箝制的態度有所不同。此外，「日治初期戰鬥圖」亦顯示東北、西南走向的聚落核心從單一線型的街道演進成為兩條主要的大街所構成的紡錘狀聚落核心。兩條街道的東北端會合在原受天宮位置，西南端則分開。南北兩條大街屬性有所不同：南邊大街穿越聚落建築密集的区域，應為

原主要大街，屬於商業街區；北邊大街則越過密集區域的邊緣，應可判斷其為當時出現的街道。此街道北邊臨接一有圍牆之設施，推斷應為「騷匪時代の斗六街略圖」之「舊雲林廳」¹或「步一ヶ中隊」，隔著大街可以發現另一有圍牆之設施，應為後來「郡役所」位置（註1）。故北邊大街應為一行政設施密集的道路，在屬性上與南邊大街有所不同。這些圖面上顯示的正式官署設施也說明日軍治理斗六已逐步跨入另一個階段。

西元1897年以後，日軍逐漸獲得軍事上的優勢，並且配合懷柔政策，派出地方仕紳對義軍進行歸順勸說，逐漸穩定了統治權力。城市發展也脫離了變亂紛乘的狀態，進入了另一個威權統治的階段。

第二節 統治型城市

西元1895年，台灣總督府台灣民政支部在戰亂中的斗六街設立雲林出張所。西元1896年，斗六支廳的行政範圍包拓西庄尾、米街、大街、番社街、北門街、東和街、南門街，共計人口有1,114戶、2,672人。此外鄰近的溝仔墘庄住有127戶、477人；石榴班庄有360戶、790人。三處人口合計1,601戶、3,939人。

日人在台的統治進入穩定階段後，開始進行各種基礎建設。全國性的基礎建設包含西元1904年台南至斗六之間的鐵路完工通車，並完成戶口普查（註2）。而斗六街基礎建設包含設立斗六公學校（西元1898年）、斗六郵便局（西元1898年）、電話交換支局與台中醫院斗六分院（西元1900年）、斗六區街庄長役場（西元1906年）、斗六廳舍（西元1907年）（註

3) 等(《雲林縣志稿》，1983)。

推動教育是當時日人對台統治工作的一項重點。在對斗六的統治進入穩定的階段中，日人於市區內設立數所學校。

斗六公學校於明治31年(西元1898年)設立在大街南端觀音亭西北，並在明治35年(西元1902年)完成新建校舍，即現今鎮西國小位置(臺灣省文獻委員會，1998)，提供本島籍(台籍)學童就讀(臺灣省文獻委員會，1998)。西元1906年斗六公學校成立樹仔腳分教場與炭頭厝分教場，西元1919年成立溝仔墘分校等(《雲林縣志稿》，1983)。而後於民國30年(西元1941年)改為斗六西國校，是鎮西國小的前身。而供日籍學童與本島籍「國語常用家庭」(註4)子女就讀的斗六尋常高等小學則於1908年四月成立於現在的斗六高中，與斗六神社比鄰。日人所設立的兩所基礎教育學校，一在街頭、一在街尾，提供不同社會族群的學童就讀，其中的意義令人玩味。

上述各公學校、尋常小學校的設立經費都是由斗六街公款支付。而大正12年(西元1923年)從斗六公學校分離出來的斗六女子公學校於則是由斗六郡五街庄共同出資成立。因成立之初校舍籌建未完成的緣故，仍將校址暫設於斗六公學校。西元1924年斗六女子公學校第一棟校舍有8間教室在現今文化路中華電信公司現址落成後，便遷至該址，與斗六尋常小學校隔街相對。斗六女子公學校在光復後便改為「斗六鎮東國民學校」並遷離該處，是現今「鎮東國小」的前身(註5)。

此外，斗六家政女學校也在昭和14年(西元1939年)3月31日創立，初期亦設籌備處設於今斗六公學校內，同年11月30日第一批

校舍在東和路(今成功路)與城頂街交會處竣工，遂遷至該址，當時該處稱「斗六街斗六市十二番地」。學校原名為「台灣公立家政女學校」，並於昭和18年(西元1943年)4月1日改名為「台灣公立斗六農業實踐女學校」(註6)，是今斗六高級家事商業職業學校前身。

除設立多所學校之外(註7)，因為政治與社會情勢的穩定，本地商人的投資也因此展開。明治42年(西元1909年)斗六地方仕紳吳克明與鹽水閩人王雪農於1909年合資開設「斗六製糖合資會社」，12月開始在大崙營運生產，開始了斗六新式製糖業的歷史(雲林縣發展史編纂委員會，1997)，更促使糖業成為本地日治時期最重要的經濟支柱之一。數年之後，該會社被日資東洋製糖會社併入，隨後便隸屬於大日本製糖株式會社。

大正元年(西元1912年)，斗六與大崙之間的運輸鐵道開通(《雲林縣志稿》，1983)，長6.7英里，可與縱貫線鐵路銜接於斗六驛，方便製糖成品以鐵路輸出(註8)。斗六與大崙之間的鐵道東北從斗六驛開始，往西南繞過斗六公學校(今鎮西國小)後轉南直通大崙。大正3年(西元1914年)鐵道開始載客營運(《雲林縣志稿》，1983)，成為斗六、大崙、炭頭厝一帶居民往返的交通工具，一直到西元1970年代都承擔著許多鎮民、學生的交通任務，至今仍是許多斗六市民的共同記憶。西元1970年代國民經濟改善，個人化交通工具開始普及，糖廠小火車的運輸量銳減，造成火車營運虧損連連。而鐵道橫越市區亦引起許多民眾產生妨礙市區發展的看法，因此拆除糖廠鐵道的聲浪四起，於是在民國64年(西元1975年)3月1日停駛小火車，並於同年7月8日拆除斗

六糖廠在市區的小車站，斗六糖廠的載客小火車正式走入歷史。糖廠鐵道用地在近年被開闢為「民生南路」，沿線土地經過重劃為住宅區，但因大型量販店進駐之後帶動商業人潮，休閒複合式餐廳、鮮果量販店、黃昏市場陸續進駐，目前已是斗六市區最有潛力的商業地段。

除了隸屬於大日本製糖株式會社的斗六一六崙鐵道之外，根據〈台南州統計書〉記載，昭和6年（西元1931年）時斗六尚有斗六一西螺線與斗六一內林線二條輕便軌道，隸屬於台灣鐵道株式會社。這三條分別往南、往東、往北的輕便鐵路在當時便承擔著斗六與鄰近聚落之間的人員與貨物運輸的功能，是當時重要的大眾運輸系統。這也說明當時斗六與圍繞在周邊的聚落之間的依存關係。

都市計畫乃一都市預定長期經營發展的手段，因此可以由都市計畫的完善程度看出政權對某一都市的管理（統治）態度。

在制度面上，日本殖民政府在西元1899年至1911年之間，建立了台灣的市區計畫體制，並在後來的統治時期中加以實踐。明治43年（西元1910年）成立「臺灣總督府市區計畫委員會」作為臺灣總督的諮詢機構，負責審議全島市區計畫與衛生設施之設計。並在明治44年（西元1911年）7月下令凡是廳所在之市街、戶數千戶以上之市街、新設市街等地，必須執行一般市區的改正及變更或道路與下水道之改修廢止等事項，需準備詳細設計圖及理由，向總督府呈報（張景森，1993）。而台南州便在大正13年（西元1924年）10月23日公告斗六街市區改正計畫及地域，昭和2年（西元1927年）辦理市街改正。同年6月25日台南州在斗

六郡役所及街役場公佈斗六街市區擴展（都市）計畫，12月10日公佈在斗六街的斗六市區指定範圍內實施〈台灣家屋建築規則〉。而昭和11年（西元1936年）日本殖民政府更公布「臺灣都市計畫令」及其實施規則。「臺灣都市計畫令」內容包含條文78條，實施細則達286條之多，將日本本土發展成形之現代都市計畫與建築管制的觀念移植至台灣（張景森，1993）。在西元1936年底，全島已有51處市街完成計畫，斗六也在此時完成計畫（雲林縣發展史編纂委員會，1997；黃武達，2000）（註9）。一直到終戰前，日本殖民政府在台灣一共規劃了72個大小城市（張景森，1993）。

除了市區計畫與建築管制制度的建立與推動之外，日人在台統治也面臨到日人與台灣人在都市生活環境觀念上的差異。例如斗六自明末以來的250年之間，市街周邊幾乎都有墳墓分佈影響市街的擴張發展。日人一方面集中劃設新的公墓用地，一方面強制遷離散佈在都市周邊農地的零星墳墓。例如大正14年（西元1925年）10月19日斗六街林子頭番仔溝1250坪田地改為公墓用地，而昭和元年（西元1926年）7月便公告斗六郡內散佈農地內之墳墓必須遷葬，否則以無主墳墓處理，其中包含斗六街轄內約400座。昭和2年（西元1927年）9月7日再公告海豐崙289號地公共墓地約1200坪，由斗六街長管理。這些措施都是為因應昭和2年（西元1927年）以及後續的市區擴展。

除了對都市周邊散落的墳墓進行集中措施之外，日人也對斗六市街內飼養牲畜進行管制。日人在昭和5年（西元1930年）公佈斗六街斗六市區禁止養豬區域，便是藉此提供市街的公共環境衛生。

根據日人在昭和11年（西元1936年）所測繪之「斗六地形圖」（圖6-06）所示，此圖與1926年之斗六地形圖（圖6-04）均已經具有座標、比例尺、等高線等，表示當時日人已對斗六進行精確的測量。且地圖上也散落著「市」、「文」、「田」等都市計畫上所採用的文字或符號，顯示斗六此時已具都市計畫的概念。若再將此圖與「騷匪時代の斗六街略圖」（圖6-5）相比較，也可以發現此圖已經將過去自然有機成長的主要兩條大街在昭和2年（西元1927年）進行市街改正予以拓寬取直，成為兩條相互平行道路，東北仍以受天宮為起點，

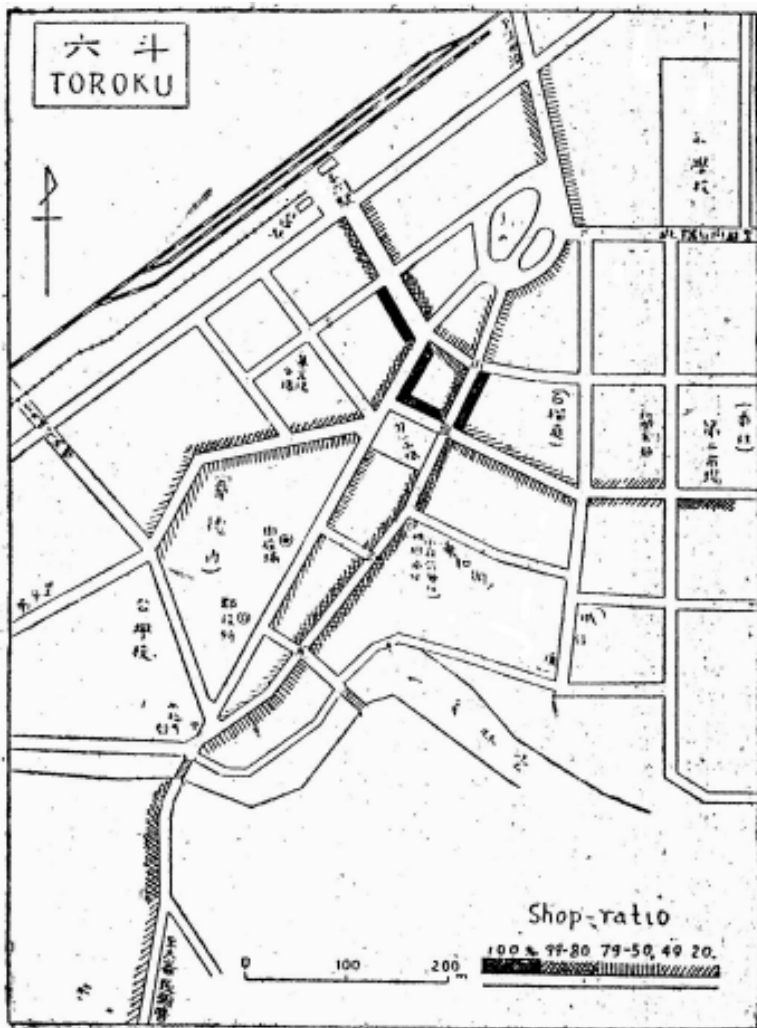


圖6-07 西元1940年（昭和15年）富田芳郎調查繪製之斗六街地圖

西南以觀音廟為終點，兩條主要道路之間則開闢了聯繫道路四條。昭和15年（西元1940年）富田芳郎對斗六街的調查記錄中對此有詳細的描述（參照圖6-07）：

斗六之主要商店街之大街乃沿於通南北之鄉村聯絡道路而形成者。…此大街延長有八百公尺，東方有凸面如弓狀，以舊媽祖廟址（原雲林縣廳之所在地）為中心，由此而北稱為街頭，南稱街尾。

…現在之商店街沿此大街北至鐵路柵門，南達斗六橋。此大街於昭和二年以來因市區改正，逐次施行改築店舖，撤除南面之一部概見完成…。路面鋪裝尚未施行，預定近日興工，雖無照明之施設全體亦可稱謂近代的商店街。

與大街平行有北北東南南西之大路，為街役場及郡役場前路，北為舊廟址之廣場而合於大街，南亦由斗六橋北郵局前而合之。（註10）雖北部為商店街，而南部之南邊為前記之公所（註10）前，東邊均為住宅地。公所前之街路與大街之間有四條之橫路，而商店街僅在北邊。大街之東有可通之路，北合於舊廟址廣場，南端終於雲林溪岸，房屋亦疎，尚未構成商店街，惟為通過南北交通路之重要街路，又有碾米廠、製材場、鐵工廠之工廠並有汽車公司之車庫，又有什貨批發商等之店舖，雖為稀散，亦多依存交通機關所配置的機能。（富田芳郎，1940）

除了將二條主要大街加以拓寬取直之外，其他街道大多仍維持有機成長的形態。而「騷匪時代の斗六街略圖」中在街尾西邊與公學校比鄰之處所出現的「梯形行政中心」的範圍與形狀更加完整。在富田芳郎的斗六街調查報告中所稱「與大街平行有北北東南南西之大路，為街役場及郡役場前路」(富田芳郎，1940)此敘述係指此梯形範圍內有街役場和郡役所二處公共設施。其中郡役所位於現今中山路北側府前街底，而街役場則位於今斗六信用合作社大樓處。此作為行政核心的梯形範圍一直沿用至二次世界大戰終戰之後仍作為行政官署用區，直到現今仍留有若干機關，其範圍即現今中山路、雲林路、西平路所圍出的範圍，曾為斗六市警局、斗六信用合作社大樓、土地銀行、彰化銀行、舊警察宿舍以及一些民宅、店家、診所、醫院所座落的位置。

而富田芳郎所描述都市的發展重心仍以原大街為主，北邊大路的之發展仍在起步，「房屋亦疎，尚未構成商店街」，與1936年「斗六地形圖」(圖6-06)的情形吻合。

台南至斗六的鐵路通車也逐漸影響斗六市街的發展。為了節省建橋樑的成本與技術問題的多項考量，日人興建鐵路時為求縮短濁水溪橋樑的長度，因此決定將鐵路跨溪處往上游移動，也因此鐵路在斗六段的走向為西南通往東北，計畫在未來可往北通至林內站之後跨越濁水溪。在斗六段則以西南通東北的方向橫越市區北側居住人口較不密集之處，大致上平行大街方向。也因此使大街的發展逐漸由舊媽祖廟向北延伸至鐵路柵門，而斗六市街整體也取得向北發展的動力。此時市街的發展大致可以大街、大路與其間的四條聯繫道路所形成的紡錘

狀市街中心來區分為三個部分：

(1) 位於紡錘狀市街中心的東南側區域本為一有機發展的型式，在此一時期則開始有轉向東西向方向發展的趨勢，蓋因市街沿著向東通往東和的東和街發展而成。據富田芳郎(1940)所述：「…市街之中部第一市場北邊向東之街路，是通西邊厝經內林而至山地之路，與西方公所前街路分歧之斗南街路共為最重要之東西街路。其東端北邊有第二市場，向南者有水果舖、雜穀舖、家具雜貨舖、竹器舖、精工工廠、亦形成一街端的商店街。即與大街之交叉點起至東之一帶雖商店稀疏，其至東方之第二市場亦有不少的店舖。」此描述大抵是指今中華路向東至東市場(所謂「第二市場」)一帶的發展情形。

(2) 位於紡錘狀市街中心的西北區是由東北、西南走向的大街與鐵路所圍出，其紋理則隨著東北、西南的走向。

(3) 位於紡錘狀市街中心以南通過雲林溪的地區則仍屬較低度開發範圍。「街路西邊亦有一條單邊的商店街，都是什貨舖、食堂、木器行、腳踏車行等舖，形成街端式的商店街。」(富田芳郎，1940)

此時期紡錘狀市街中心仍為斗六市街發展中心，此區之東南以及西北蓋為二個主要發展區域，這兩個方向不同的市街紋理將持續影響日後斗六的都市發展與都市計畫。而紡錘狀市街中心以南部分的發展亦逐漸在雲林溪以南展開。至於此三區之外圍部分的發展仍維持著農業聚落的集村型態。

無論是富田芳郎的調查報告，或是西元1936年斗六地形圖所記錄的，都是西元1930年代當時斗六市街的發展實況。但若要瞭解當



圖 6-08 西元 1937 年斗六市街地籍圖局部 (雲林科技大學地方文史研究室提供)

時日人對於斗六市街的計畫，雖無當時的都市計畫圖可供參照，但可以從昭和 12 年（西元 1937 年）斗六市街之地籍圖（圖 6-8）管窺一二。

昭和 12 年（西元 1937 年）斗六地籍圖中大致呼應西元 1936 年斗六地形圖以及西元 1940 年富田芳郎調查報告的描述。主要大街二側土地分割比例狹長，為典型緊湊街屋用地，此種土地北由受天宮向南延伸至雲林溪。由大街向東延伸，土地分割越短、越寬，但不整齊，不再是緊湊的街屋用地，而屬於一般住家使用。再向東則土地分割越大，其地目有「建」與「畑」二類，應為農業用地，或剛從農業用地改編為建築用地，但尚未針對建築使用進行土地細分。而這一地區也出現格狀道路系統的土地劃分，與西元 1936 年斗六地形圖對

照可知此格狀道路系統應為當時日人進行市區計畫的產物，而這些格狀道路系統也在日後逐步實現，即現今之大同路、中華路、公正街、中正路、平和街、永樂街等。除了格子狀道路系統以外，偏南處還有二條向東延伸相交的道路，此二道路中，南邊一條為今城頂街前身，但通至今斗六家商處便未繼續闢設；偏北一條則一直未見闢設。若二條道路與東西向道路（今成功路）均依照原計畫闢設，其交點位置大略在現今斗六家商校園的東北隅。而新的大路西北一側之土地分割較大街土地大了許多，蓋因此處多郡役所、街役場等公共設施。而大路通至火車站之路旁已可見土地開始出現細分的趨勢，此現象也與富田芳郎西元 1940 年調查報告內容吻合。至於鐵路以北地區之土地分割最大，大致顯示此處當時仍為農田。

註釋

註 1. 斗六郡役所設於西元 1920 年 9 月 1 日，隸屬於台南州（《雲林縣志稿》，1983）。故「日治初期戰鬥圖」應在 1920 年以前繪製。

註 2. 明治 37 年（西元 1904 年）所完成的人口普查結果，斗六廳居民住戶數 43,639 戶，人口數為 215,037 人。

註 3. 原斗六廳舍毀於明治 38 年（西元 1905 年）大地震。

註 4. 尋常小學校是以國語（日語）教學，因此僅提供日籍學童以及諳日語的本島籍學童就讀。日本在台推動皇民化政策，授予使用日語的本島籍家庭一個「國語常用家庭」牌子懸掛在家門前。

註 5. 參照鎮東國小網頁：<http://www.jdps.y1c.edu.tw/index1.html>。

註 6. 參照國立斗六高級家事商業職業學校網頁：<http://www.t1hc.y1c.edu.tw/>。

註 7. 除了市街內 4 所學校之外，日治期間斗六還在周邊村落設立了溝仔埧國校、內林公學校等。詳〈教育篇〉。

註 8. 明治 41 年（西元 1908 年）台灣西部縱貫鐵路已全線通車。

註 9. 在台灣總督府的檔案中，雖有當時斗六市區計畫的文件，但並未見到圖面資料。（黃武達，2000）

註 10. 所謂公所，即當時的街役場及郡役所。