

# 天津特別市

# 物質建設方案

張詒  
思  
銳成  
合  
擬

## 序

近代都市，需要相當計劃方案，始可得循序的進展，殆爲一般人士所公認。歐美各市咸以此爲市政建設之先聲。東鄰日本有鑒於此，年來亦復奮起直追。觀其東京復興計劃之偉大周密，誠足使吾人欽佩無旣。國內都市，自地方自治言，自物質建設言，均難逃歐西中世紀城市之評語。近來各地創辦市政之聲洋溢於耳。考其實際，成績殊鮮。其所以致此之故固甚多，而缺乏良好之建設方案實爲一極大之原因。譬之家宅，苟其佈置失當，置廚灶於客廳中，設寢具於盥洗室。雖多費金錢，加以點綴，亦難得物質上之安樂，精神上之愉快。近代市政，本不只限於修築道路。茲姑以修築道路爲例，苟無全盤之精密籌劃，任意措置，其結果匪特不能增進交通之便利，且往往足以妨礙全市將來之適當發展。興辦市政者首宜顧及全市之設計，蓋以此也。國民政府奠都南京之後，思建國都，爲天下範。因聘中外專家，設國都設計技術專員辦事處，總理首都設計事務，費時年餘，規模粗備，計劃綱領，蔚然可觀，洵爲國內各大大規模設計之始。近天津特別市政府市政當局深悉此項工作之重要，登報招致物質建設方案，以備採擇。作者等自問對於近代城市設計技術曾有相當之研究與經驗，不揣簡陋，草成此項方案。迫於時間，難免掛漏。評定結果，幸獲首選。市政同學，馳函索閱，懇憑付梓。僉謂本文雖只限於天津，而原則却未嘗不可施用於他處。且國內城市設計實際工作不假手於外人者，當以此爲嚆矢。理應公諸同好，俾便研究。因加修正，即付排印。國內外方家如能進而教之，則作者等之大幸。

天津特別市  
物質建設方案  
目錄

序

(一)大天津市物質建設的基礎

一 鼓勵生產培植工商業促進本市繁榮

二 提倡市政公民教育培養開明的市民以樹地方自治之基

三 改善現有組織以得經濟的與能率的行政

四 採用新式吏治法規實行尚賢與能的原則

五 推行新式豫算劃一市政府會計簿記制度使財政得以真正公開

六 喚起民衆打倒帝國主義一致努力誓歸租界

(二)大天津市的區域範圍問題

(三)道路系統之規劃

一 道路系統之重要

二 天津市道路規劃之方針

三 所擬道路系統圖解釋

四 擬定道路系統實施步驟

(四)路面

(五)南京所擬定之首都標準路面

(六)道旁樹木之種植

(七)路燈與電線

(八)下水與垃圾

一 下水道形式之選擇

二 分流制與合流制

三 下水道之位置

四 下水區域與下水處置

五 垃圾處置方法

(九)六角形街道分段制

(十)海河兩岸

一 河岸與都市物質建設之關係

二 天津市之碼頭設計

三 河岸與都市美

(十一)公共建築物

一 公共建築之位置分佈

二 天津市行政中心區之位置

三 公共建築物形式之選擇

四 重要之公共建築

- (十二) 公園系統
- (十三) 航空場站
- (十四) 公用事業之監督
- (十五) 自來水
- (十六) 電車電燈
- (十七) 公共汽車路線計劃
- (十八) 分區問題
- (十九) 本市分區條例草案
- (二十) 本市設計及分區授權法草案
- (二十一) 本方案之理財計劃
- (二十二) 特種稅之徵收
- (二十三) 市公債之發行
- (二十四) 本市現存租稅制度之改善
- (二十五) 結論

天津特別市  
物質建設方案  
圖表目錄

- 第一圖 道路系統
- 第二圖 住宅區道路剖面
- 第三圖 工業及商業區通路剖面
- 第四圖 林蔭大道剖面
- 第五圖 逐年完成路線圖
- 第六圖 路燈
- 第七圖 道路地下各項裝置分配標準
- 第八圖 卵形下水道剖面
- 第九圖 下水分區圖
- 第十圖 下水沉澱抽水站圖解
- 第十一圖 六角形街道分段制
- 第十二圖 市行政中心建築物平面圖
- 第十三圖 市行政中心建築物立面圖
- 第十四圖 火車總站
- 第十五圖 圖書館
- 第十六圖 美術館

第十七圖

民衆劇場

第十八圖

公園系統

第十九圖

公共體育場平面

第二十圖

航空場站

第二十一圖

公共汽車及電車路線圖

第二十二圖

分區圖

## Table of Contents

### CHAPTER

- I. Fundamentals of Material Construction
- II. The Problem of Administrative Area
- III. Planning for Road System
- IV. Pavement
- V. Standardized Pavement Specifications
- VI. Street Planting
- VII. Street Lighting and Wiring
- VIII. Sewerage Construction and Garbage Disposal
- IX. Hexagonal Planning
- X. Waterfront Improvements
- XI. Public Buildings
- XII. Park System
- XIII. Airport for Tientsin
- XIV. Regulation of Public Utilities
- XV. Water Supply
- XVI. Trolley Cars
- XVII. Public Bus Lines
- XVIII. Zoning Plan
- XIX. Zoning Ordinances for Tientsin
- XX. City Planning Ordinances
- XXI. Financial Planning
- XXII. Special Assessment
- XXIII. Public Debt Policy
- XXIV. Improvement of Present Tax System
- XXV. Conclusion



## **List of illustrations**

### **PLATE**

1. Proposed Road System
2. Road Cross Section, Residential Area
3. Road Cross Section, Industrial and Business Area
4. Road Cross Section, Boulevards
5. Construction Programme for Proposed Road System
6. Design for Lamp Posts
7. Underground Installations
8. Egg-shaped Sewer, Cross Section
9. Sewer Districts
10. Sewerage Treatment and Discharge Stations
11. Hexagonal Planning
12. Civic Center Structures
13. Civic Center Structures, Elevation
14. The Proposed Railway Central Terminal
15. Municipal Library
16. Municipal Art Museum
17. Municipal Theatre
18. Park System
19. Public Playgrounds
20. Airfield
21. Trolley and Public Bus Lines
22. Zoning Plan

## (一) 大天津市物質建設的基礎



所貴乎計劃者，期能終見實行也。欲見此項方案之實施，必先知天津物質建設的基礎。竊考天津物質建設方案之先決問題，至少應有下列六項：

一。鼓勵生產培植工商業。促進本市繁榮。 古代都市蓋起原於交易而發達於形勝。自農工業革命而後，人口之城市化更爲顯著，而工商業與都市繁榮之關係愈趨密切。歷考各國都市，除少數政治及教育等市外，一市之盛衰多視其工商業之盛衰爲轉移。天津爲華北南埠之巨擘，欲談物質建設首應促進本市之繁榮；欲使本市繁盛，尤非從鼓勵生產培植工商業入手不可。天津工業，以紡織麵粉等爲最大。至於塘沽之久大精鹽及永利製鹼二廠，亦與天津市有密切關係。年來工潮迭興，商苦重稅，國內各工商業咸呈奄奄待斃之勢，天津亦非例外。故天津特別市政府理應注意及此，在可能範圍內，力籌保護之策，俾工商業可以興起，本固枝榮；天津市之物質建設，亦可以不致徒託空言矣。查刻下國內生產之障礙，略而述之，可得六焉：內戰不息，軍費甚重，一也。交通梗阻，消費無力，二也。貨幣不靖，產地日減，三也。苛征繁重，負擔逾量，四也。國信不立，外資不能利用，五也。商業不振，投資者寡，金融緊急，接濟無力，六也。上列六點，市政府固乏全力加以糾正，然亦不無局部救濟方策。至於工潮澎湃，市政府社會局應負調解之責，尤應設法提倡勞資合作。生產不增，工業凋謝，不第資方虧累，即勞工亦將有失業之虞也。

二提倡市政公民教育。培養開明的市民。以樹地方自治之基。城市物質建設之原動力，大

略言之，可得二焉。一爲好勝的君王，伯銳可士 Pericles 之於雅典，阿格斯特斯 Augustus 之於羅馬，秦始皇及漢諸帝之於長安，拿破侖三世之於巴黎，均其例也。二爲開明的市民，如刻下英美各國市民之市政改善熱是。秦漢以降，政治統一，全國視聽，集於首都，秦始皇及漢諸帝，先後移各地疆宗大俠豪富以實長安，所謂「三選七遷，充奉陵邑，所以強幹弱枝，隆上都而觀萬國」。其政策與法王路易十四之鋪張巴黎極相彷彿。此種由英俊有爲之獨夫所支配的市政建設蓋莫復能用於今日。易辭言之，今日之市政建設，規模較前宏大，興趣較前複雜，苟無市民的助力，必難有良好的效果。市民對於市政之興趣多隨世界文明之進化而俱增。何以言之？世界文明進化，交通便利，書籍雜誌增加，知識思想之交換較易，工商業發達，市政問題亦必隨之增加。人民之經濟環境既有更變，其適應新境之心理亦必逐漸興起。然而此種只靠天然變化不假人力促進之辦法，實有缺陷。故吾人尤不得不注意於人爲的市民對於市政興趣之促進方法。其一爲提倡市政公民教育。發揚民治培植市自治之基礎，胥在乎是。市內各大學校必須設置市政專科，中學校對於公民學及初步市政學教材亦應多加採用。市政府每年應置關於本市政之論文獎金，獎學金等以資鼓勵。各中學校每年必舉行一市政日專爲討論各項市政問題。其二卽爲市政改進會之設立，由政府導各街村長副組織之，每月開例會一次，討論本市政及自治各項問題。

三改善現有組織。以得經濟的與能率的行政。近年來國內各市之行政組織固較前者大有進步，然亦不乏尙待改善之處。責任專一職責集中實爲市行政組織最佳之原則。組織系統，

由上而下，如臂運手，如手使指。相同性質之工作應設法納諸一處，以免重床疊架，呼應不靈之弊。天津特別市政府對於其所屬各機關應有較為嚴密之監督。秘書處應有擴大之組織將現代市政府之總務工作盡納於其中，而處中人員均應各有專責，始可有實事求是之效。

#### 四採用新式吏治法規實行尙賢與能的原則

吾國自來科舉制度，素為政府之基石，積

久弊生，古意漸失。科舉既廢，分職盛行；吏無常軌，政失其平。從政者咸以循規為恥，倖進為榮；吏治之混亂久矣。科舉之意，蓋以長於文者，必為良吏。此於往昔政府工作簡單之時，尚可說也。時至今日，不復可用。近代政府，工作複雜，捨專家蓋無由治。譬之治病，必求於醫。譬之補鞋，必求於匠。有病找鞋匠，鞋破找醫生，人必以為大笑話。實則此種笑話，直日日扮演於吾人之眼而不之覺耳。遍觀各國市政組織雖有出入而任用專家則為其相同之點。人得其用則百事易舉。故曰：採用新式吏治法規，杜絕不論資格濫用親舊之惡習，實行天下為公尙賢與能的原則；實本市物質建設之基礎也。

#### 五推行新式豫算劃一市政府會計簿記制度使財政得以真正公開

英倫政偉格雷斯通

some之言曰：「豫算者，非僅數目字而已也，其於各個人之財富，各階級之相互關係，國家之強弱興亡，均有莫大之關係焉。」斯言也，可謂極智。美國近二十年來之市政改革頗注意於此點。國內各市對於此點如不奮起直追，市政上之經濟與能率蓋難言也。至於新式簿記會計及審計之採用，尤為修明市政之先決條件，有此始可以談豫算決算，始可以言廉潔政府，始可得真正的物質建設。

#### 六喚起民衆打倒帝國主義一致努力誓歸租界

本市各租界之理應收回，盡人而知。各

租界不特爲政治犯之遁逃藪，且爲娼賭匪徒聚集之所，於本市之各項行政，掣肘之處極多。最重要者，租界存在，大規模之設計方案，因事權不能統一，決難見諸實施。作者等此項方案，並各租界地亦加設計，非敢好高務遠，實因非此不可。苟屆時租界尙未全數收回，則本市當局應聯絡租界當局合組一共同之委員會處理一切。

## (二) 大天津市的區域範圍問題

天津依據國民政府現行特別市組織法規成立特別市政府。最初市政當局接事後認爲「本市劃分區域之要點，必以能否使本埠商業發展爲標準」，故主張將天津全縣及寧河，寶坻，靜海，滄縣等四縣之一部分劃歸天津市內，且主張「俟必要時，再行呈請變更或擴大之」。此項計劃，省方迄未同意，懸而未決。直至現任市政當局蒞任後，乃將以前計劃縮小範圍，議定區域最低限度。所謂最低限度者，卽：「除公安局所轄警察區域不計外，並應將大沽，北塘，及海河以南，金鐘河以北各二十里，劃入本特別市區域範圍以內，藉資發展工商業，以維持本市之繁盛，而仍保留天津之縣制。將來市之區域，再有擴大之必要時，再行區劃。」此項計劃最堪注意之點，尙不在地域範圍之縮小，而在保留天津之縣制。同時依據天津市政委員會與特別市土地局之意見，均主張廢除天津縣，以求得事權上之統一。此項省市政界問題，案懸經年，迄未得相當之解決。故目前天津特別市之行政權，仍困於此狹小之區域內，而在此狹小之區域中，市縣並存，既有重床疊架之嫌，復不無互相掣肘之弊。故吾輩討論大天津之物質建設方案時，對於此點難安緘默，不得不加以研究也。

查天津特別市區域問題，詰以市政學術語，卽「大市問題」是。近代各國較大都市繁榮發展之時，其吸引力往往可使近郊各地作共同的發展。結果本市有如北辰而環市各地則成爲拱衛北辰之衆星。存亡利害，休戚相關。因此，本市工作故不能只限於本市。諸如修築道路

，建設公園，設計交通利器，組織各種公用事業等等均應有通盤的籌劃，權利義務亦應有公平的分配。大市有如蛛網，本市則赫然盤據網中之蜘蛛也。苟無此網，蜘蛛之生活固感困難，苟無蜘蛛，網又何自而起。故天津市與其近郊之關係，實至密切，不容漠視者也。

市縣合併，各國素有先例可援。其故有四：

(一)縣的工作，通常只限於代表高級政府而執行者。市的工作，則不限於此，常有其單獨的地方工作。

(二)縣的工作，多含有「鄉」的意味。對於近代市政，勢難辦理妥善。

(三)市縣並存，在同一區域之中，有二種政府同時存在，雙方組織工作勢必有重床疊架或互相推諉之弊。

(四)市縣合併，行政可得統一。財務，人才，物料均可較為經濟。

天津特別市與天津縣之行政區域，相差不多，雙方工作上之重複與辦事上之衝突，自所難免。市縣實難並存。吾人如主張反市為鄉，則應主張取消天津市。否則天津縣制之取消，勢難避免也。

天津為華北商埠之巨擘。中國之農業革命如無進展則已，否則天津市之日臻繁榮，蓋意中事。作者等認為天津特別市區域之擴大實為時間問題，故敢作下列建議：

(一)調查。大天津市之區域及組織問題，如欲有完滿的解決，首應有正確事實之根據。前日本東京市長後籾新平子爵有云：「改良市政非先有科學的調查及準確事實上的根據不可。」願當局三復斯言。

(二)廢縣。此爲大天津市發展之第二部工作。廢縣後市鄉地方的稅捐分配問題，尤應加以注意。

(三)正式擴充地域範圍，着手組織各區政府，以免工作過於集中之弊。

刻下天津縣制未廢，市區域亦未擴充；作者等設計之時，只能限於現存區域而此項計劃應如何而可適應將來環境之處，尤爲作者等所念念不忘者也。

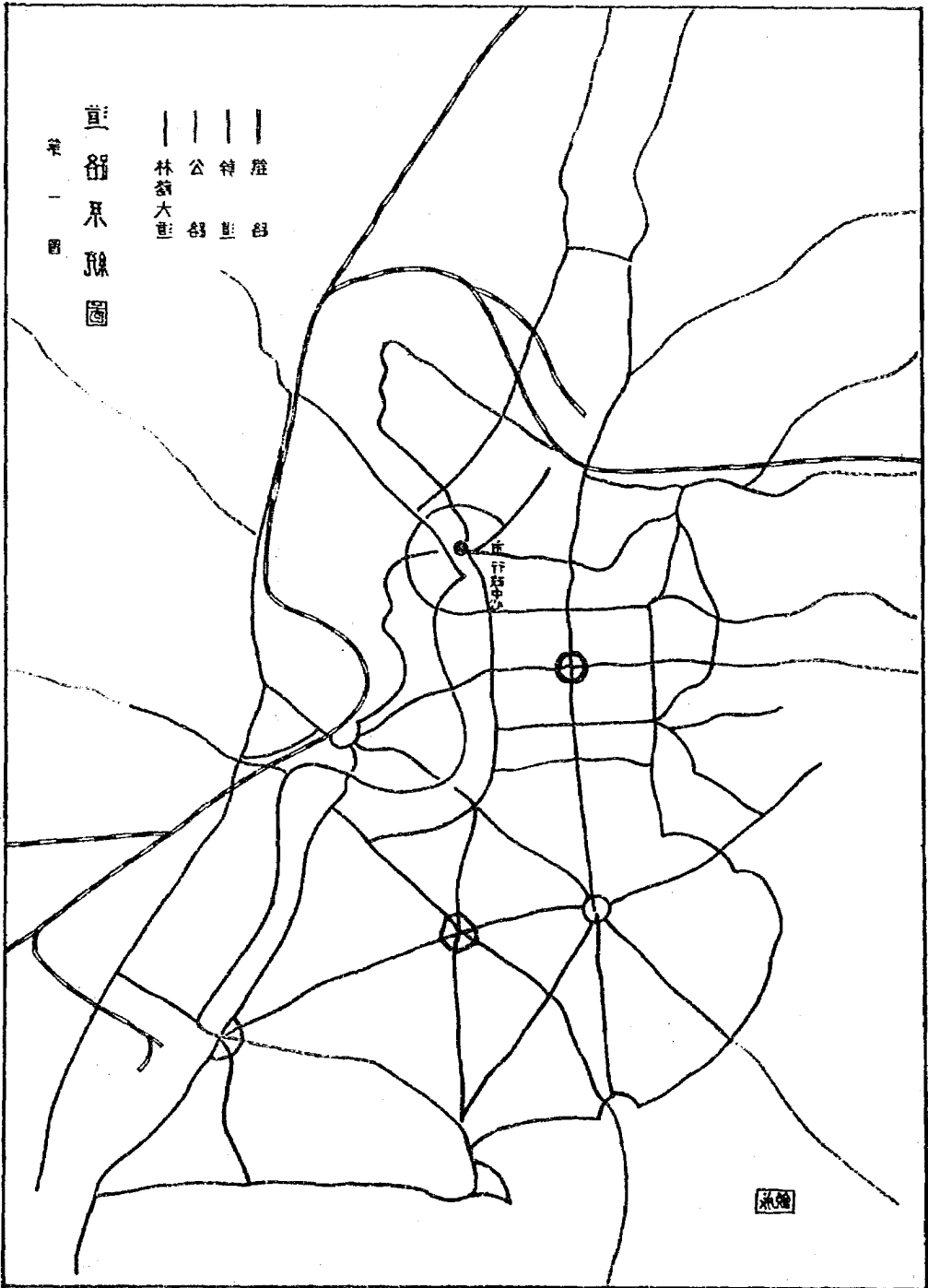




重 慶 果 蔬 圖

第一圖

—— 隆 昌  
—— 特 產  
—— 公 路  
—— 林 蔭 大 道





### (三) 道路系統之規劃

一道路系統之重要。道路之於市，猶血管之於人然。市內道路系統苟無相當之規劃，其他物質建設，蓋難言也。查近代都市道路系統之規劃各地不同，大略言之，可分爲下列數類：

(甲) 有規則的。此類之中，復可分爲棋盤式，回周式，直角交叉式，中央放射式，幾何規律式等等。

(乙) 無規則的。無規則的道路系統，並非無計劃的道路系統。其用意在上列有規則的各式之長而去其短。其計劃並不只限於一式。就中有棋盤，有回周，有直角交叉，有中央放射，亦有幾何規律。雖曰無規則，而規則在其中矣。

二天津市道路規劃之方針。美市道路系統，多採棋盤式。國內都市，以爲此項計劃，簡單易行，故爭先效法。殊不知只用棋盤式而不參以他種式樣，並非良策。市內交通既不能得充分之便利，而棋盤式排列頗爲單調，對於審美方面，亦覺欠妥。是故近來美國都市設計，已不專重棋盤式，對於其他各式，亦多採用。天津市內道路，除河北一帶，三特別區域及各租界外，均無一定的系統，統視全局，尤無固定的計劃。河北一帶，特別一區，特別二區，法，日，意，三國租界均爲棋盤式。英國租界爲不規則的棋盤式。特別三區爲棋盤式及直角交叉式之混合。今查本市道路系統之最大弱點在於缺乏全盤的設計。各部分各自爲政，不

相貫屬，其影響於本市之交通及發展者至大。故作者等對於此點，極爲注意。至於作者等規劃之方針，首顧及本市地勢之特殊情形。對於原有道路，充分利用，務期免生吞活剝之譏，而市民在建設進行期間，亦不致有莫須有之不便。道路系統，並不拘拘於一式，以便得各式之長而無其短。

### 三所擬道路系統圖解釋。

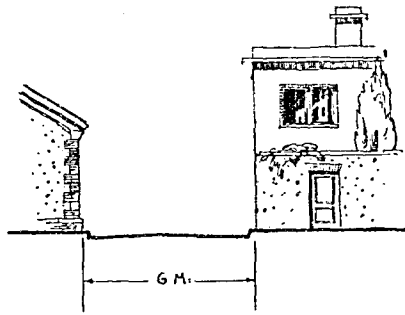
根據前述各點，計劃本市道路，共分幹道，次要道路，林蔭大道，內街及公道五種，分述如次：

(一) 幹道。本市道路，缺乏通盤之籌劃，前已言之。所擬之幹道，卽爲補救此項缺點而設。幹道之標準寬度，應爲二十八公尺，除兩旁各築五公尺之便道外，尙餘十八公尺，備行駛六、七行車輛之用。其建築，在可能範圍內，當以正直爲主。如必須改用較長之弧線時，曲度亦不應過大。兩路相接，除對角線路外，其餘相切之角度，概以不小於四十五度爲標準。

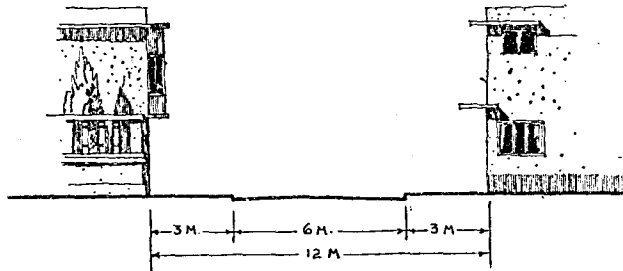
(二) 次要道路。次要道路爲每一區域內互相貫通之道路，其主要目標在輔佐幹道便利交通，劃分房屋土地段落，供給街旁房屋之光線與空氣。河北一帶，三特別區及各國租界之現存道路，均可列爲次要道路。至於城廂及城廂附近地帶，鐵路左近如金家窩，陳家溝，沈莊子，王莊子，郭莊子一帶道路素乏系統。必須依據原有街道情形，設計新次要道路，以便與其他各地得有平等發展之機會。次要道路，復可分爲下列數種：

(甲) 零售商業區通路。此項道路標準寬度定爲二十二公尺，其中十二公尺爲路面，兩旁便道，各五公尺。舊有道路如不足此項標準者，可逐漸加寬之。

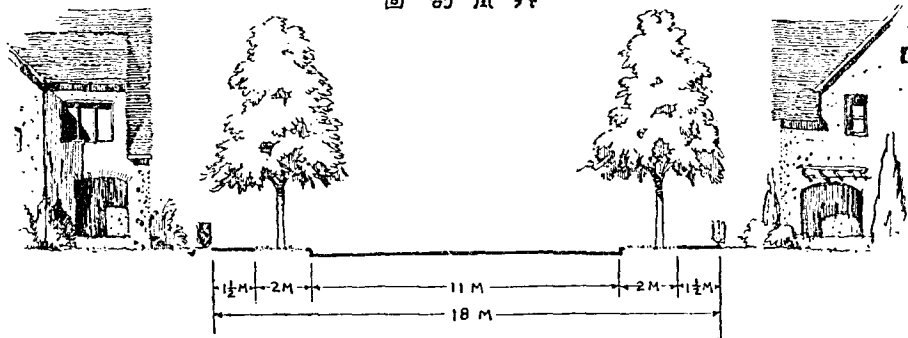
(乙) 工業區道路。標準寬度定爲廿二公尺，其中十二公尺爲路面，兩旁便道，各五公尺。



面剖巷後



面剖池丹



面剖道街區宅位

一比二百分之一

(丙)住宅區道路。新闢上等住宅區之道路寬度，應定爲十八公尺。路傍鋪草植樹。路面暫時可建六公尺，日後可增至十二公尺而無障礙。兩旁便道，各四公尺。舊有住宅區之道路亦應逐漸加寬，其不寬闊者，則改爲內街或內巷。

(三)內街。原有道路之過窄者，將來概改爲內街，標準寬度定爲六公尺。汽車不得行駛之內街應在兩方街口，各立洋灰柱二條，相距一公尺半，俾人力車可以通行無阻，而汽車不能駛入。

(四)林蔭大道。林蔭大道爲壯麗都雅之幹道，道旁多植樹木，設有座椅，旣便交通，復可作路人游憩之所。此項道路全線無標準的寬度，但平均總應在三十公尺以上。所擬林蔭大道有二，其一由天津總站，至河北大經路至市行政中心區，折而南，沿海河岸直達舊比國租界。其二由西沽近郊公園越城廂直下至八里台，折而東行，沿馬廠道經特別一區至海河西岸。將來新橋落成後，此二林蔭大道即可互相溝通。特別二區及金家窩一帶之臨河房屋，類皆簡陋，應由市政府平價購得。將來路功告成之時，重新分段出售，必獲大利。由海光寺至八里台之臭水河如南開蓄水池排泄問題完滿解決之後（請參看本方案之下水計劃），臭味自可消除於無形，河中可供游人泛舟之用。將來兩岸柳暗花明之時，河神亦將以一洗奇臭爲榮也。

(五)公道。公道者，爲本市與四鄉及其他各市相連貫之道路。其在本市區範圍內者，應由市政府修築；其在市外者，則由本市與其他各該行政機關共籌處理。此項公道之修築，省政府應酌予補助。

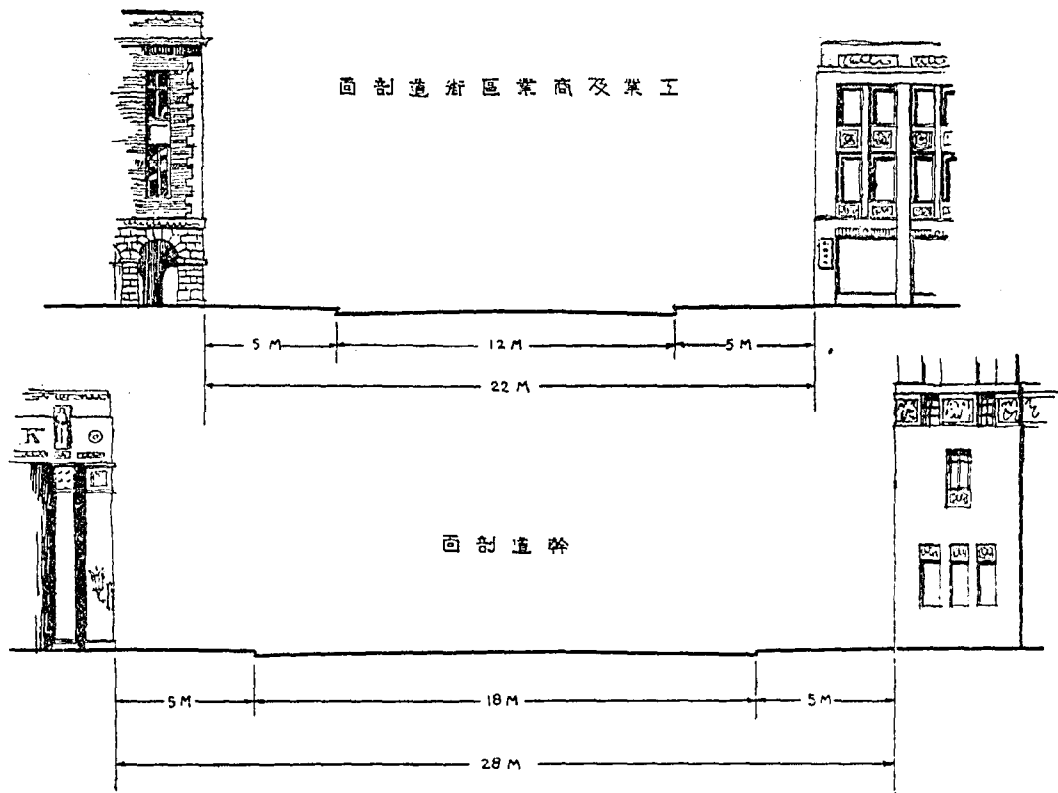
#### 四擬定道路系統實施步驟

前項擬定路線，一經採用公布之後，無論何人均不得再在

此項路線之上建築房屋。所擬計劃，勢難一蹴立就，理應分期進行，逐漸改善。故作者等復將計劃中之重要道路分別輕重緩急，分爲五期進行（見逐年完成路線圖）。民國三十年爲一段落，四十年爲一段落，五十年爲一段落，六十年爲一段落，七十年爲一段落。豫計在民國七十年以前，所擬道路計劃必可完全實施。準以天津特別市之財力，每期中之負擔，實不爲重也。



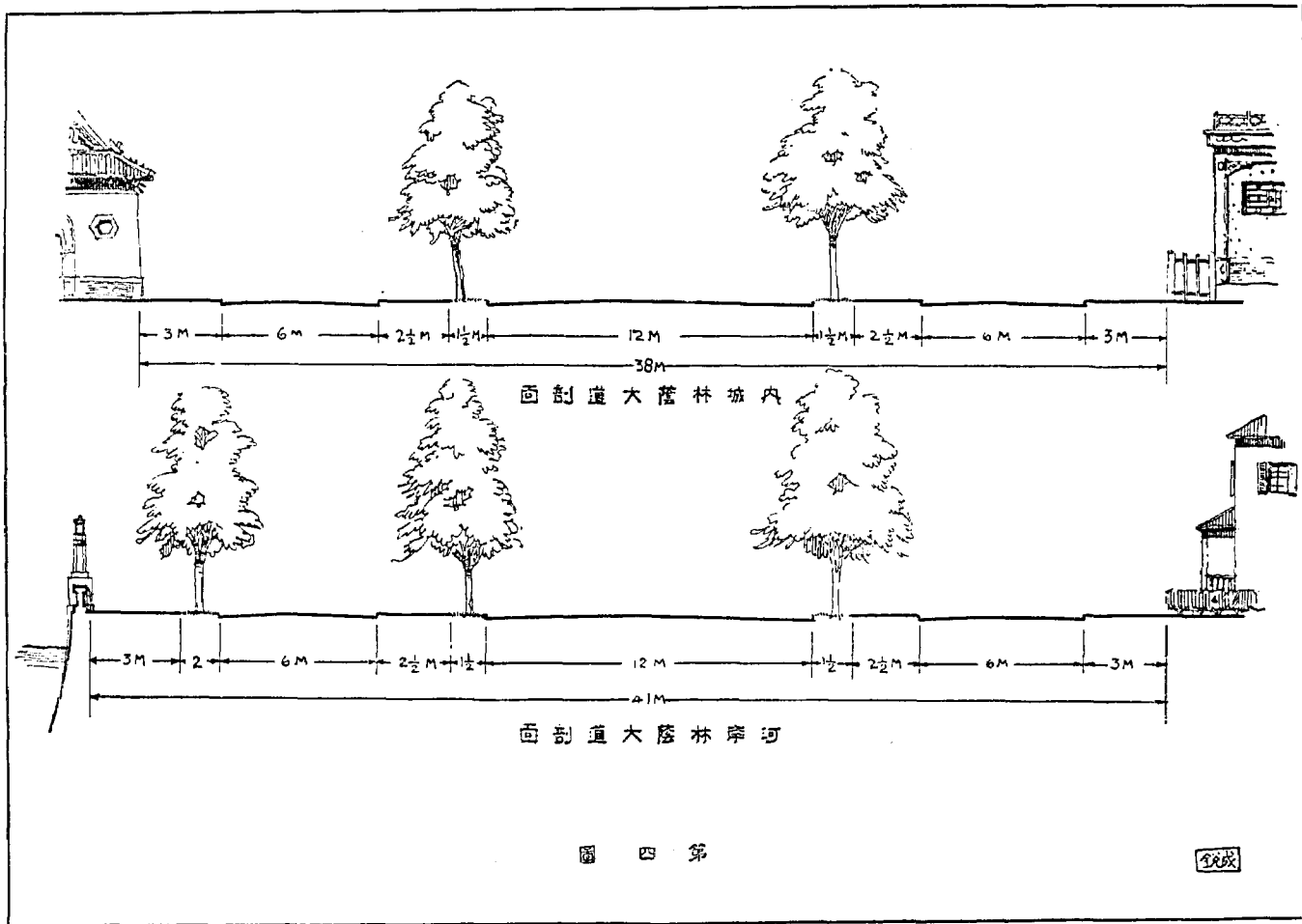
工業商區街造剖面圖



幹道剖面圖

第三圖

銳成

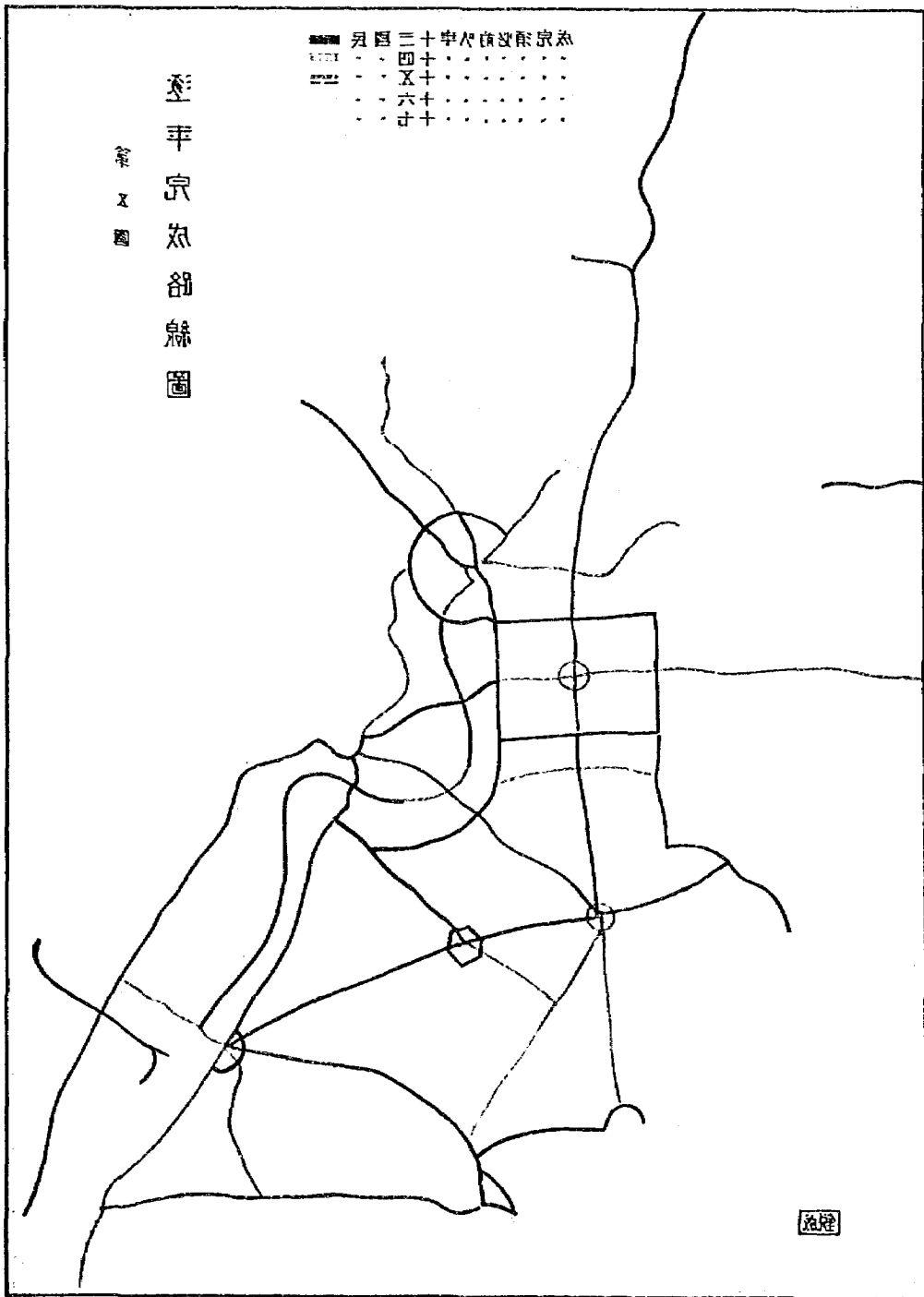




京 縣 界 限 表  
 十 里 以 內 界 限 表  
 三 十 里 以 內 界 限 表  
 四 十 里 以 內 界 限 表  
 五 十 里 以 內 界 限 表  
 六 十 里 以 內 界 限 表

平 泉 縣 界 限 圖

圖 文 案





## (四)路面

路面之選擇，大抵均以下列數點爲標準：(一)建築費低廉，(二)路命長久，(三)路面平滑，(四)音響不大，(五)易於掃除，(六)塵土不致飛揚。然而欲求一盡合乎上列標準者，固不易得，要在因地制宜，因時制宜，以求得一比較上最合宜之路面。且全市道路種類不同，爲用各異，亦難固定標準路面，強施之於全市。查天津市刻下所可用之路面，有下列數種：

(一)磚基渣石路。下置立縐紅磚基一層，上用二英寸渣石鋪八英尺厚路面。估價每方丈約需洋十六元。便道下置六英寸厚灰土基一層，上平鋪青磚一層；每方丈約需洋十三元。側石及臥石。Sixteen-Inch. 側石。Sixteen-Inch. 臥石。六英寸厚，一英尺八寸寬灰土基。每十呎約需洋十六元。

(二)二層磚基渣石路。此種路面做法與前相同，惟下置立縐紅磚基二層。每方丈約需洋二十一元。

(三)磚基三合土路。此項路基用立縐紅磚基一層，上鋪六吋厚一三三合土一層，路面用一二四三合土厚二英寸。每方丈估價約爲四十八元。如路面三合土厚度改爲一英寸，則每方丈可省六元左右。便道下用六寸厚灰土基一層，上平鋪十寸見方洋灰便道面，每方丈約需洋二十四元足矣。

(四)三合土基石塊路。用六寸厚一三三合土基，中置一寸厚白灰細沙混合層一層，路面用

4'7"×12" 石塊鋪砌。每方丈約需洋九十八元。如用洋灰磚便道，下鋪六寸厚灰土基，上平鋪十寸見方洋灰磚便道面；每方丈約需洋二十四元。

(五) 三合土基木塊路。路基用六寸厚一三六三合土基。上置一寸厚白灰細沙混合礮一層。路面用 3'6"×10" 美松木塊。每方丈約需洋一百一十元。

(六) 紅磚渣石基地瀝青路。路基用立縐紅磚基一層，上鋪二寸渣石一層，厚八寸。路面用寸半厚地瀝青。每方丈約需洋三十九元。

(七) 紅磚三合土基地瀝青路。路基用立縐紅磚基一層，上鋪五寸厚一三六三合土一層。路面用二寸厚地瀝青分三次壓實。每方丈約需洋六十四元。

(八) 瀝青麥坎篷路，或稱瀝青碎石路。此項路面為國都設計技術專員所擬定之南京標準路面。首都計劃報告書中有曰：「此種路面，建築之費頗廉。其厚度宜因各地所載之重量不同，酌量分別敷砌，務以經久耐用，修養便易為目的。若分三層築至二十公分（即八英寸）之厚，而所用之瀝青，復選擇得宜，則每日平均能受行駛二千輛汽車之重量。」今將此項路面之詳細建築說明書附錄於後，以備參考。此項路面，每方丈約需洋四十元至六十元。

前列八種路面，各有優劣，價格亦不相同，頗難選擇一種作為標準路面，以施用於全市各項道路。今依照各道路之性質決定應採用之路面如次：

(一) 幹道。本市幹道此後均應採用紅磚三合土地瀝青路。幹道上車輛來往極多，負載甚重，非用此種路面，不能支持。

(二) 次要道路：

(甲)零售商業區道路。此項道路，交通亦極頻繁。應採用三合土基地瀝青路，可少修理之煩。

(乙)工業區道路。重工業區道路應採用三合土基石塊路。輕工業區道路可採磚基三合土路。

(丙)住宅區道路。高等住宅區道路用瀝青麥坎達路面。次等住宅區可用二層磚基渣石路。

(三)內街。內街用單層磚基渣石路。

(四)林蔭大道。林蔭大道用紅磚三合土基地瀝青路。

(五)公道。公道用瀝青麥坎達路。

磚基渣石路代價雖廉而損壞極易，養路費數倍於他項路面，合而計之，實非經濟之道。

故本方案中僅建議內街一項採用此項路面也。其他道路建築，應本寧缺勿濫之原則而進行。築路在質不在量，苟經濟不充裕，多築劣質道路，又無養路費以作補救，其結果必敗壞不堪問，路政蓋難言也。



## (五) 南京所擬定之首都標準路面

### 建築瀝青麥坎達路面說明書

路面可分底層頂層建築。底層之下爲路基。頂層之上，有用油類敷面者。因其建築程序依次說明之。路面以碎石爲主體。宜採用機力軋碎者，因其大小類別如左：

- 一等 穿過四份一英寸直徑之篩孔者。
- 二等 穿過四份三英寸直徑之篩孔，而停留在四份一英寸直徑之篩孔者。
- 三等 穿過二又四份一英寸直徑之篩孔，而停留在四份三英寸直徑之篩孔者。
- 四等 穿過三又二份一英寸直徑之篩孔，而停留在二又四份一英寸直徑之篩孔者。

### (甲) 路基

一 泥土路基 用適宜之方法造成拱形，便與築成之路面相似。然後施以輾壓，此拱形之斜度爲每一英尺之寬度其相差之高度爲四分一英寸。未鋪砌路面之前兩邊路肩及所應有之洩水設備，須建築完竣。

二 石塊路基 如泥土未臻鞏固，應用石塊爲路基。石塊須堅實耐用，不宜直卸於路底及就地剗平。須用人工鋪砌。以石塊長度橫過路線，以高度堅立寬度，平放路底，務須唧接縝密。石塊之高度，不得超過路基之厚度。最高亦不得過九英寸。其寬度不得超過高度。其長度不得超過高度之一倍半。最長亦不得過十二英寸。鋪砌完竣，則用十噸以上之輾地機盡

量輾壓。然後將碎石，碎磚，鵝卵石，或鐵滓填於空隙，繼行輾壓，至罅孔全行填滿，及石塊堅實不動爲止。如有輾地機難施工之處，可用重鋪以代之。

(乙) 路面之底層

一 路基築成後，鋪以四等碎石，碎磚，鵝卵石，或鐵滓，或三等與四等之混合物。勻平鋪放，施以輾壓，至規定厚度爲止。

二 如輾壓後之厚度超過四英寸，應分二層或數層放。逐層輾壓之。每層在未輾壓前之層，不得超過五英寸。

三 所有路面石料之厚度，概用立方木度之。

四 所有石料不得直卸於路基或任何層之路面，須先傾積於石子貯存台，由該台取鋪於路面。惟已堆積在道路兩旁者可取用之。

五 石料不可大小各聚一方，應於鋪放時用鐵耗撥下，使粗細參差，均勻得宜。

六 每層碎石鋪放妥當後，用十噸以上之三輪輾地機，從兩旁向中施行輾壓，以至在輾機前之碎石不能轉動爲止。

七 每層完全輾實後。即將一等碎石，鵝卵石，鐵滓或銳潔之沙鋪於其上，而以竹帚或鐵帚掃之，以填塞空隙。乘乾輾壓之。工竣後，將留在面上過多之填隙物盡行掃除，又所有車輛除運送上層材料者外，不准在路面通行。

八 所有一等石料須與該層未興築之前，運堆道路兩旁，以便應用。

九 每層一次同時鋪放輾壓之，長度不得超過五百英尺。

十 如底層係分數層建築者，每層須遵照上項規定依次造成。

十一 如路基太軟或濕，或經車輛行駛，故當輾壓底層時，發生浮動，承建人須即將此浮動之處改築，換以堅潔石料，依法鋪放，輾壓至監工工程師滿意為止。

### (丙) 路面之頂層

一 頂層石料須用三等石，灰石，級形石，花崗石，或其他堅實耐用之石。其磨耗系數 French Coefficient of Wear 不得少於七，其強韌性 Toughness 不得少於六。

二 底層築成後，鋪以四英寸厚前條所規定之三等碎石，即以十噸重以上之三輪輾地機輾壓之。此層所用之碎石，概須卸於石子貯存台，然後用鐵耙撥下。務須鋪配勻均。無大小各處一方之弊。輾壓須從路邊將輾地機一輪之車據路肩上逐漸向路中進行，輾壓至碎石之在機前者不動為止。鋪放碎石及輾壓時，須勿使路面參差不平，若有不符規定拱形之處，須在輾壓完竣及填隙前改正之。

三 頂層之碎石輾實至經監工工程師認可後，將預堆在路旁之一等石，灰碎石鋪於其上，以為填隙及膠結之用。用鏟乘乾鋪放，即以竹帚或鐵帚掃入空隙充分輾壓之。於鋪放時所當注意者，每次加增碎石，祇宜用少量，不可太多。逐次遍掃入罅，輾壓至所有空隙完全增滿，乘乾不能再容時，然後洒水於路面，再行輾壓，繼續加鋪一等碎石掃填空隙，施行輾壓，至空隙完全填滿為止。當輾機行動時，有成浪紋之漿水一條，在其前面發見者，是無餘隙之明證也。頂層須全無餘隙，始可着手洒水。如輾壓時，路面發生如浪紋之浮動，是因路基受濕所致。即頂層孔隙未能填塞妥當之明證。至此須移去輾機，俾其自乾。在兩旁路肩掘一

V形小溝，以促其效。路基堅實後，再行卜填之。建築工竣可任其自乾，後此二日，便可通行車輛。

四 路面經車輛通行後，每隔一日須薄鋪以一等石灰碎石，及酒之以水，然後軋壓，俾成堅久之路面。此目的既達，則用鐵帶將剩餘碎石不盡行掃除，全路現一平坦之嵌石路面矣。

#### (丁) 油類敷面之冷敷法

一 碎石路面，依上項規定，建築完成後，即可敷油。所用油類，非遵照大瀝青冷敷說明書，如美國材料力量學會所規定者，即須遵照柏油冷敷說明書所規定者也。

二 先以鐵帶將路面完全掃清，然後敷油，以用機力射出者為宜。每方碼（即九英尺）路面用油半加倫，須將全路面一致均勻敷塗之。

三 路面敷油後，立刻以二等銳潔碎石之石屑鋪之。此二等碎石，須無灰塵，及一等碎石摻雜其中。所用石屑以鋪過油面為度，鋪石屑後，立刻以十噸重之輾地機軋壓之。如是工程告成，便可通車矣。

#### (戊) 油類敷面之熱敷法

熱敷法之手續與上述之冷敷法相同，惟所用之油類，其質較重，及須煮熟，方能施之於路面耳。如鋪土瀝青，其熱度須在華氏表三百至三百五十度之間。如用柏油則不得超過二百五十度。但須在二百度以上也。如路面潮濕或在華氏表五十度以下之天氣，不論冷敷熱敷，概不得舉行，蓋路面愈熱，熱敷之結果愈好也。

## (六) 道旁樹木之種植

道路系統及路面決定後，即應注意於道旁樹木之栽植以及路燈之裝置。歐美都市，樹木與道路殆有不可或離之關係，有樹木而無道路者有之，有道路而無樹木者蓋寡。我國對於林業素少注意，郊外固多牛山濯濯，市內亦皆有路無樹，較之各租界地內道路之整潔，樹木之繁茂，實相形而見絀。本市當地情形，亦非例外。此於本市之美觀以及市民之衛生，均有不良之影響。建設新天津時，允宜加以注意也。

本市道旁樹木之選擇，應以下列數點為標準：

- (一) 適宜於本地風土易於滋生者。
- (二) 有益於市民之衛生者。夏季可以庇蔭道路，冬季可以透射日光。
- (三) 姿勢既壯，風致亦佳，且不妨礙他種物體者。
- (四) 樹葉宜大且厚，落葉期間較短，可免多次掃除之勞者。
- (五) 樹梢樹枝，雖加剪切，亦無傷於本樹之生命者。
- (六) 壽命長久者。

依據上列標準，本市應採植下列各樹：

(一) 公孫樹。又名銀杏，俗稱白果樹，屬公孫樹科。幹挺直，枝葉繁茂，高至九十尺，直徑達八尺。樹冠平展可至八十方尺。葉作扇形，又似鴨腳。全葉迎風搖曳，楚楚有致。

(二)白楊。屬楊柳科，爲大喬木，高達八十尺至百尺。本埠英租界法租界中街一帶即間有之。以其蕭蕭作聲，不宜植於住宅區中。

(三)垂柳。屬楊柳科，高可四十尺。生長迅速，可以插條繁殖。枝條下垂，迎風婀娜，以柳腰形容美人，良有以也。尤宜植於臨河兩岸。

(四)澤胡桃。爲胡桃科，落葉喬木，樹幹直長，生長甚速。亦宜植於河旁。

(五)榆樹。屬榆科，幹高可達百尺內外。冠作扇形，頗美觀，葉亦嬌豔。宋孔平仲詩：「鏤雪裁綃個個圓，日斜風定穩如穿。憑誰細與東君說：買住青春費幾錢？」卽咏此樹之果實也。

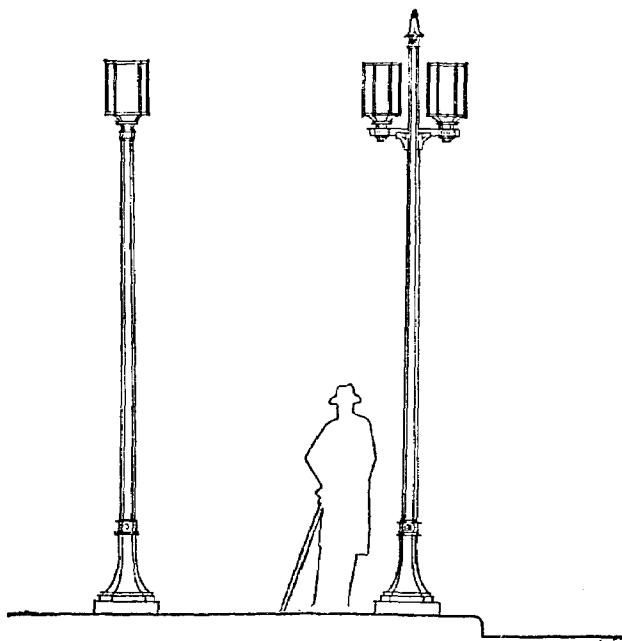
(六)槐。屬豆科。本市各地所有者，多爲洋槐，極易培植。幾可稱爲天津市之標準道旁樹。尤適宜於住宅區。

(七)檉。屬苦木科。俗稱臭椿。葉花均有臭味，幸雌雄異株，雌樹臭味較微。軀幹甚大，極易培植，幾於無處不可滋生。本埠各租界地頗多採用。

津市道旁土壤，其品質各處不同。普遍於栽植樹木之土壤，約含砂百之七十，黏土百之二十，腐植土百之十。其土壤瘠惡之地，宜多施肥料，再事栽植，或用客土法以作補救。所謂客土法者，卽將植樹地方填以他處良好土壤也。植樹地方至少應有三尺見方之肥土。植樹時樹間距離，不可過密，否則有礙樹木之生長，卽生長後，亦難免枝葉有相互交錯重疊之處。其距離應以二十英尺至五十英尺爲限，依樹種之性質而定。較窄道路，兩旁樹木應交互栽植，否則均應對峙植種，以增美觀。十字街道之角隅，不得栽植，當在角隅二十英尺之外栽

種，以免阻礙開車者之視線。同一街上，在可能範圍內，所栽樹種似應採取同種樹木，以求整齊。

樹木種植之後，尤須注意保護方法。諸如灌溉，施肥，修剪等等，均應時加處理。如此天津市路政始可煥然一新。凡茲所言，僅限於道旁樹木之種植。至於市外近郊之造林工作，本方案勢難備贅；然其重要，固不待言者也。



燈 塔

圖 六 第

銳成



## (七) 路燈與電線

路燈之裝置對於市民福利之關係至大。美國城市中汽車肇禍之原因，有百分之十七均由於路燈裝置失當所致。美人對此項技術，素極注意，而其結果，尙復如是。中國各市情形，當更不堪問。卽以本市而論，路燈之裝置，殊乏良善之標準。華界以及各租界之路燈，類均採用高架懸空格式，以橫綫懸掛於馬路中綫之上。此種裝置，在多數地帶實不如改用便道邊豎柱裝設法，較爲適用。至於路燈之配製方法，應依各路之性質而定：

### (一) 商業區道路

每柱燈數

一盞

燭光

六百支至一千五百支

燈柱距離

八十至一百英尺

燈柱高度

十四至十六英尺

燈柱排列

兩面對峙

### (二) 幹道

每柱燈數

一盞

燭光

四百支至一千支

燈柱距離

百五十至二百英尺

燈柱高度

十五至十八英尺

(如因道旁樹木繁茂之故，必須採用懸空格式，則燈柱高度應為二十至二十五英尺，懸空橫架應在六英尺以上。)

燈柱排列

兩面參互排列

(三) 林蔭大道

每柱燈數

一盞

燭光

二百五十至六百

燈柱距離

百五十至二百英尺

燈柱高度

十五至十八英尺

燈柱排列

兩面對峙或參互排列均可

(四) 高等住宅區

每柱燈數

一盞

燭光

二百支至四百支

燈柱距離

一百五十至二百英尺

燈柱高度

十三至十五英尺

(如用懸空格式，則高度應為十六至二十英尺，橫架長在四英尺以上)

燈柱排列

兩面參互排列

(五) 次等住宅區

標準配置各項地下管道

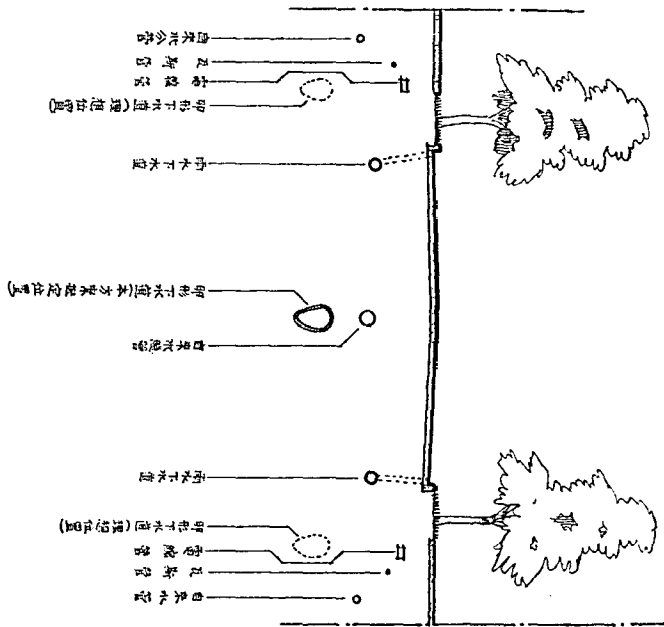


圖 七 第

每柱燈數 一盞

燭光 二百支至四百支

燈柱距離 二百至三百英尺

燈柱高度 二十至二十五英尺懸空格式

燈柱排列 兩面參互排列

#### (六) 市行政中心區

市行政中心區一帶路燈，因建築形式上之關係，故路燈之樣式亦應與他處不同（見圖）。其配製方法如下：

每柱燈數 一盞

燭光 二百支至四百支

燈柱距離 一百五十至二百英尺

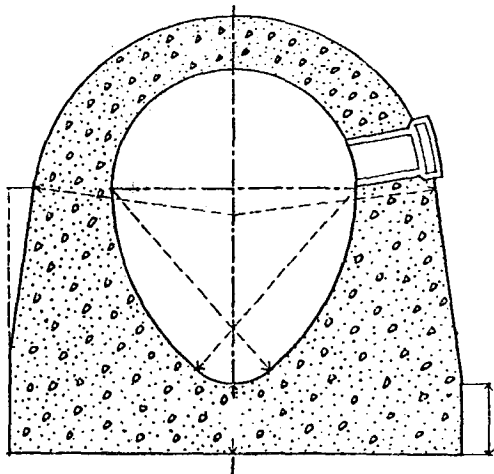
燈柱高度 十三至十五英尺

燈柱排列 兩面對峙

上述路燈計劃，應依照各項路線逐年完成。最近期間應設法改良現有狀況。尤應極力制止浪費，細加考核，以免天津電車電燈公司因此將其報效費用減輕，使本市財源受一打擊。至於本市現有電線，類皆架空設置，既損美觀，復多危險，應設法移設地下，假以時日，必可有成。新電線之安設，應以採用地下管子為原則。此項電線管子應設在路旁便道之下而不應設在路面之下，以免修理時拆路之煩。高壓電流之變壓器（即俗稱轉電處）本市所有者，亦均

設置於路旁便道之電桿上，亦非良法。市府應有明文禁止，從速設法將之遷移地下也。

卵形下水道剖面



第八圖

## (八) 下水與垃圾

### 一。下水。道。形。式。之。選。擇。

道路修築之時，下水道必須豫爲按置。舊式下水道，爲時過久，其下部之沉澱物極多，水流往往因以不暢。卵形下水道可免此弊，故作者等建議以之作爲本市標準下水道。此種下水道，無論用合流制或分流制均可適用。

### 二。分。流。制。與。合。流。制。

下水之來源大致可以分別爲二，一爲雨水，二爲污水。雨水量少質清，其排泄方法較易。污水量多質濁，其處理方法較難。雨水污水合歸一道名曰合流制，分成二道卽爲分流制。本市華界及各租界之有下水道者多採用合流制，其故蓋因合流制初次建築費用較爲低廉之故。實則合流制並非良法，證以美國城市近年來時有改合流爲分流者，可見一般。天津市理應早日採用分流制度，以免因循將就，積重難返，補救維艱。且作者等擬定之下水處置方法，內有一下水區域係用灌溉方法，尤不可用合流制。其他地帶，所擬先將下水加以澄製，然後放之入河，亦不應採合流制以增加澄製之費用也。

### 三。下。水。道。之。位。置。

污水下水道之位置應在道路之中央，但過寬之路下，污水下水道亦可設在路之兩旁。財力充裕，卽較窄道路之下亦可設在兩旁，下水之通行必更暢快，路旁房屋接管時亦可較形便利。至於雨水下水道則應設在便道之下。此項下水道之入土深度大不可不與污水道取同一深度。（請參閱道路地下各項裝置分配標準圖）

### 四。下。水。區。域。與。下。水。處。置。

本市下水系統，應分爲五個區域，以便宣洩。區域之分配請

閱附圖。近代城市污水下水入河之前例須先有一番處置，以免沿河下流居民取作飲料時發生傳染病症。無下水處置方法各地，其虎列拉等傳染病之死亡率必高，此實確切不移之理。作者等所擬本市污水下水處置方法共有二種：一爲沉澱濾治法；二爲灌溉法。甲，乙，丙，丁四區用沉澱法。戊區用灌溉法。甲，乙，丙，丁四區每區設一沉澱抽水站。污水下水至站時先以抽水機迫至澄澱池，然後再經濾治，濾治後入河。甲區沉澱抽水站設在特一區梁家園附近。乙區設在甲區水站之對岸。丙區設在河北西窪窪左近。丁區設在丙區水站之對岸。戊區之抽水機仍設在南開蓄水池。然後再由南開蓄水池引至中國跑馬場西部鄉區第二所地方以作大規模的灌溉之用。此種以污水下水肥田之法，德國柏林用之極著成效。天津不妨以戊區作小規模的試驗。既可開國內下水田之先河，復可保存一部分之排洩肥料，不得謂非良策也。

**五。垃圾處置方法。** 本市垃圾，類由各處自由處理，並無通盤計劃。以致良好住宅之旁以及沿河一帶往往垃圾堆積如山，窮兇野犬，競相檢拾，既碍觀瞻。復害衛生。夏日更爲蚊蚋蠅虫繁殖之所，對於市民幸福關係甚大。故應早日定有全盤處置計劃。市政府衛生局應購置載重汽車或寬輪大車每日將市內各地垃圾運送至四鄉地方填補窪地。

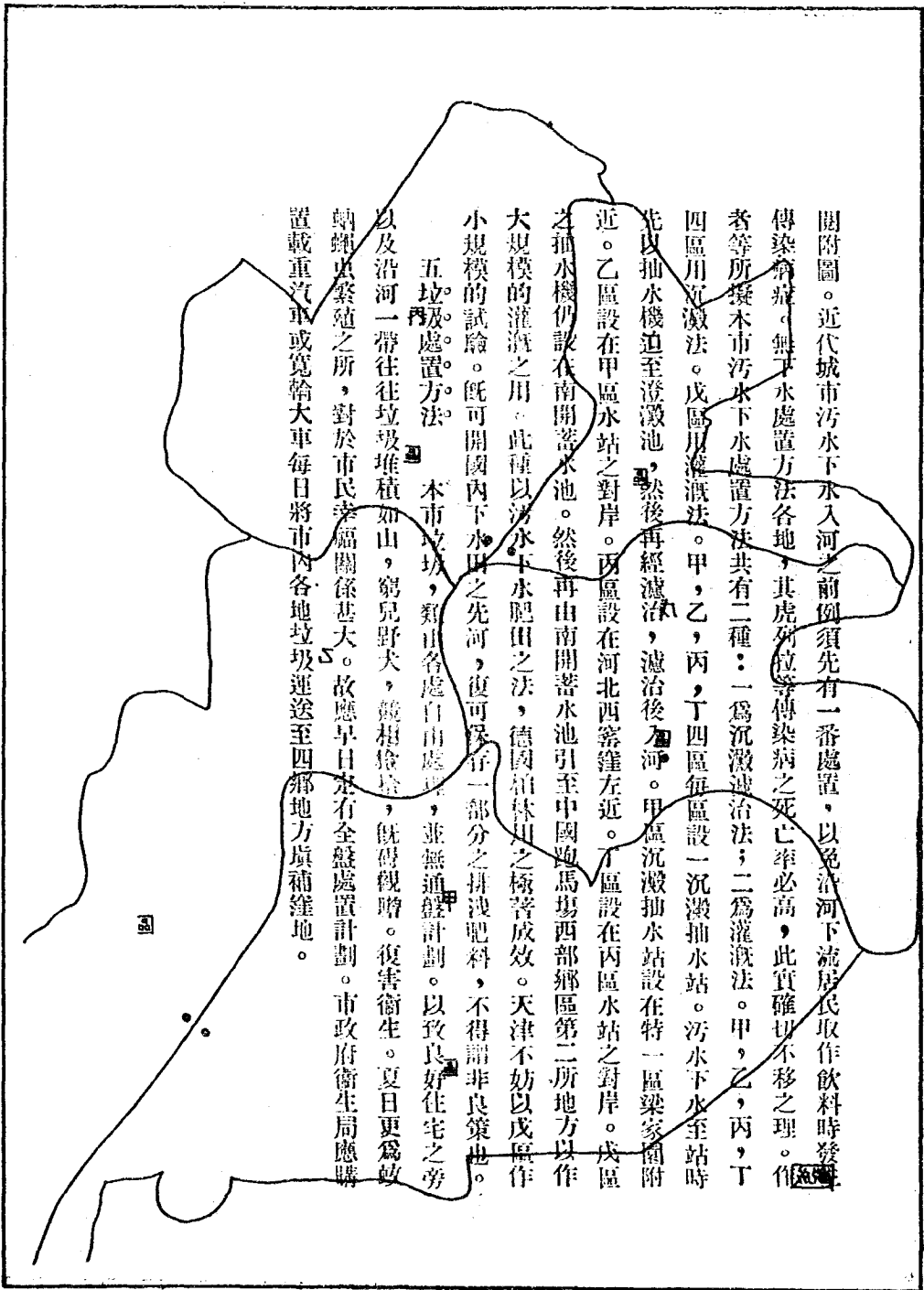




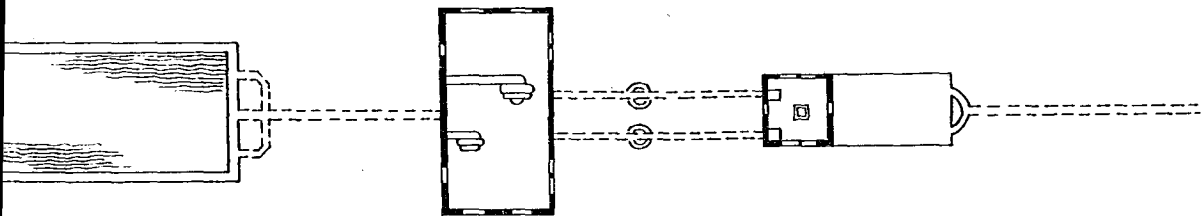
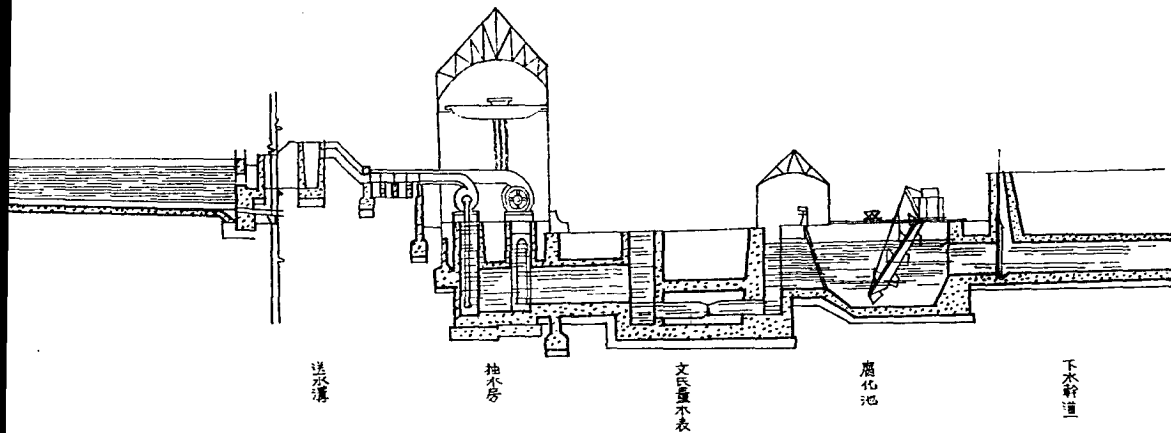
圍附圖。近代城市污水下水入河之前，須先有一番處置，以免沿河下流居民取作飲料時發生傳染病。無不水處置方法各地，其虎列拉等傳染病之死亡率必高，此實確不移之理。作者等所擬本市污水下水處置方法共有二種：一為沉澱濾治法；二為灌溉法。甲，乙，丙，丁四區用灌溉法。戊區用濾治法。甲，乙，丙，丁四區每區設一沉澱抽水站。污水下水至站時先以抽水機迫至澄澱池，然後再經濾治，濾治後入河。甲區沉澱抽水站設在特一區梁家園附近。乙區設在甲區水站之對岸。丙區設在河北西密鐘左近。丁區設在丙區水站之對岸。戊區之抽水機仍設在南開蓄水池。然後再由南開蓄水池引至中國跑馬場西部鄉區第二所地方以作大規模的灌溉之用。此種以污水下水肥田之法，德國柏林用之極著成效。天津不妨以戊區作小規模的試驗。既可開國內下水入河之先河，復可保存一部分之排洩肥料，不得謂非良策也。

#### 五、垃圾處置方法

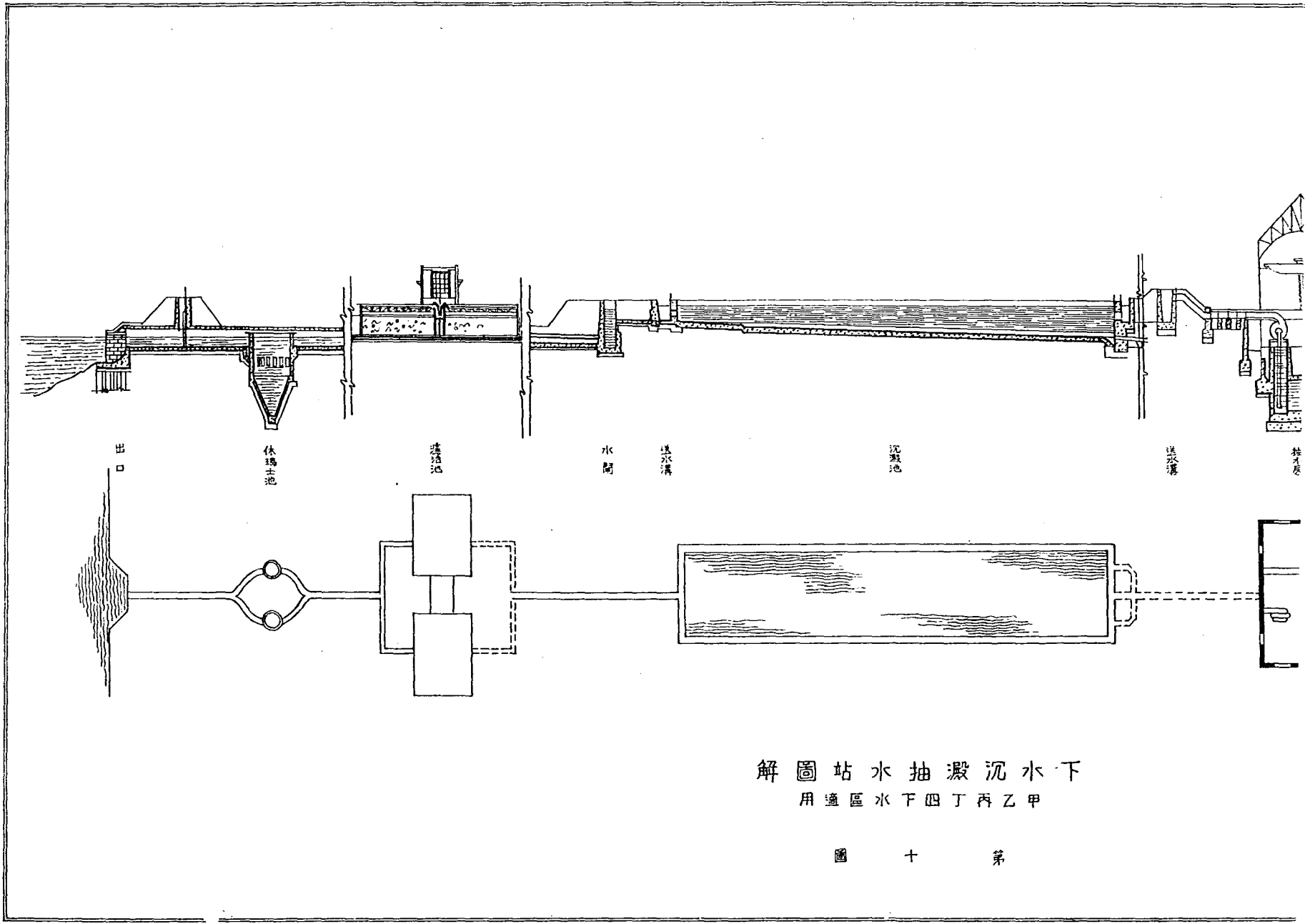
本市垃圾，前由各處自由處理，並無通盤計劃。以致良好住宅之旁以及沿河一帶往往垃圾堆積如山，窮兒野犬，競相搶食，既碍觀瞻。復害衛生。夏日更為蚊蠅蟲蟻繁殖之所，對於市民幸福關係甚大。故應早日定有全盤處置計劃。市政府衛生局應購置載重汽車或寬輪大車每日將市內各地垃圾運送至四鄉地方填補窪地。







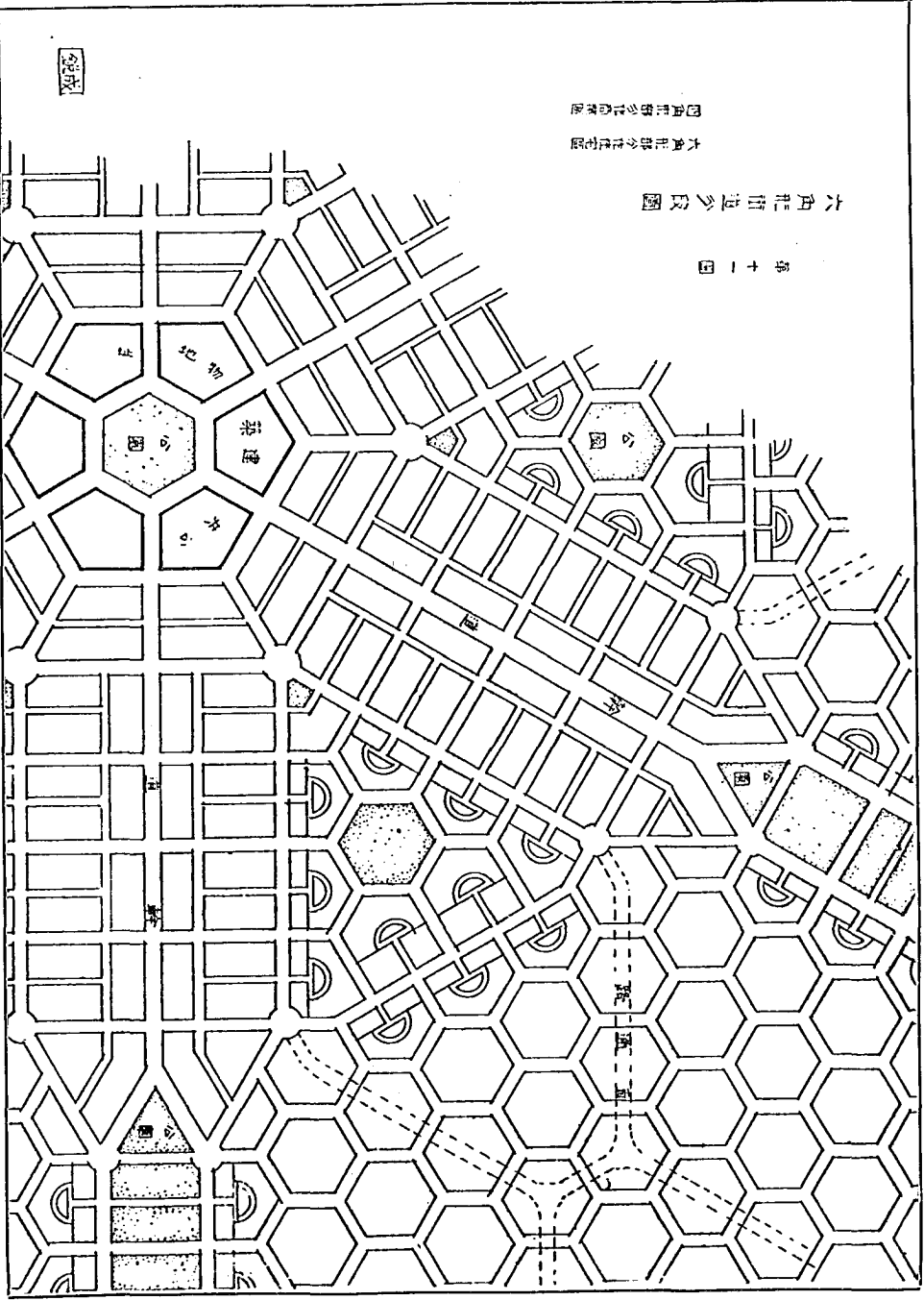
下水沉澱  
甲乙丙丁



解圖站水抽澱沉水下  
用適區水下四丁再乙甲

## (九)六角形街道分段制

本市華界及各租界之街道劃分地段格式，多採長方格式或四方格式，對於美觀及實用上，均欠圓滿。城廂一帶毫無計劃之地段，更毋論矣。舊有地段之重新劃分事實上極感困難，恐難辦到。惟新地帶之發展，如西沽一帶，西湖園以南一帶，老西開六里台一帶未經劃分之地段，作者等均主張採用六角形街道分段制。此種制度在近代城市設計中佔一極重要之位置。惜以其稍涉新奇，國內人士知之者極鮮。實則此種分段制度實最新式的，最進步的。最合適用的制度也。六角形街道之好點甚多，其較重要者如下：(一)可以免去東西正角路，北向房屋冬日亦可得有陽光。(二)六角形街道旁之房屋可得較多之陽光。(三)房屋園地可以較廣。(四)三叉路可減少交通上的危險。(五)六角形地段較之長方形地段可以少用街道，築路費，便道費，下水道設置費均可減低。



大角門街道分區圖

第十一圖

大角門部分住宅區  
 大角門部分住宅區

全圖

## (十) 海河兩岸

一。河。岸。與。都。市。物。質。建。設。之。關。係。

河岸與市政建設之關係有三：其一，近代都市，大抵爲工商業都市，鄰近河川，航運必繁。河岸兩旁之碼頭建築，實爲一大問題，其設計之良否，往往影響於全市之發展者至巨，不可不細加考慮也。其二，河岸附近地帶，如爲住宅區，甲第連雲。多喜濱河而居，空氣既佳，風景亦好。此種地帶，苟能加意培植，地價之得以增高，意中事也。其三，歐美都市，多採河岸地帶善加修飾，闢爲河旁公園，備游人休憩游玩之用。都市美化之工作，此其一也。

二。天。津。市。之。碼。頭。設。計。

天津市刻下之碼頭，多在英租界紫竹林一帶，特別一區及特別三區亦有之。英租界法租界貨棧林立，繁榮特甚。日租界之發展，亦有賴於此焉。舊法國鐵橋建築時，開橋時兩端相距過近，較大輪船不能溯河而上，說者謂此係外人處心積慮不欲使華界有建築碼頭之機會。及萬國鐵橋落成後，此弊已除，海河情形見好時，較大輪船，便可駛過萬國橋。日人有鑒於此，已在其租界河岸籌備建築大規模之碼頭，以與英法相競爭。意租界當局亦有意效法。我國市政當局雖一度有在金湯橋下特別二區及其對岸建築碼頭之意，旋即作罷。竊意爲天津市將來之有序發展計，爲使華界與各租界可有共同發展之機會計，此項問題，均不得不加以注意。查天津市刻下碼頭之情形，實非合理的發展。何以言之？碼頭發展理應鄰近鐵路，刻下天津市各碼頭則否。天津爲華北第一商埠，實爲華北出進口之樞紐



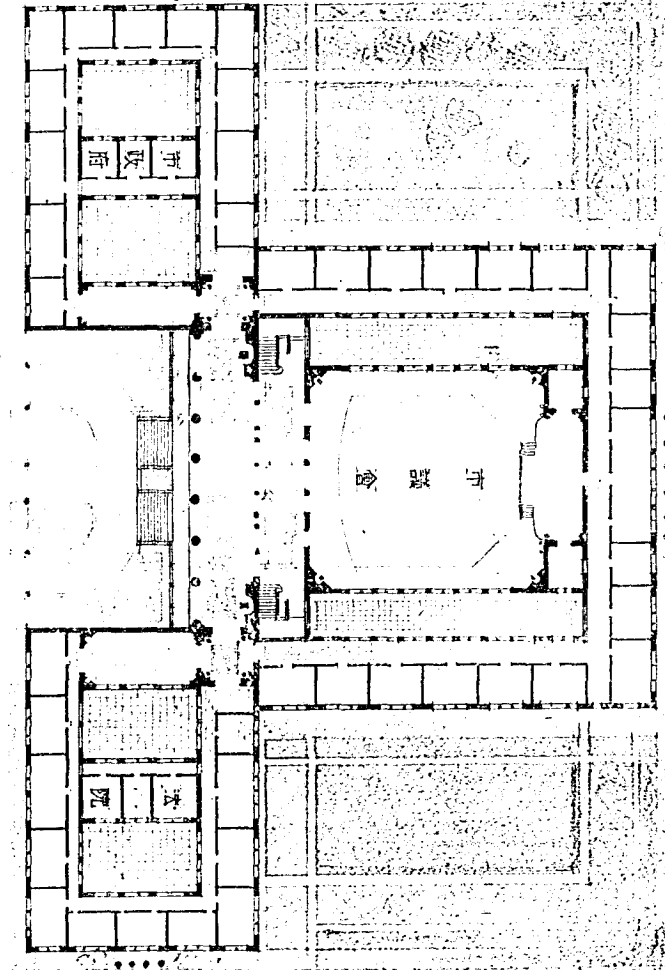
。航運貨物之入口者。多轉運於內地，並不盡供津地市民之銷耗。碼頭既不鄰近鐵道，運輸方面，需要大車甚多，於是本市路面之維持費因以增高。作者等認為根本解決問題應在舊比國租界及特別一區沿河一帶速建碼頭以與各租界相抗。更有大直沽地帶建築北寧鐵路支綫車站，以便運輸。將來碼頭落成後，特別一區以海河路為運輸中樞，特別三區及舊比國租界將以六緯路為主幹。舊比界將來可成爲絕佳之碼頭貨棧聚集地。查航運貨物之來津者，其應在天津本地銷售之貨物，可在特別一區碼頭上岸，距市場較近，運費亦可較省。其運銷內地者，則將在舊比界上岸，上岸後便可用火車轉運內地。出口貨亦然。查碼頭建築之法頗多，須因地而致宜。海河河身頗窄。築碼頭時應將岸邊陸地挖去。使碼頭縮進岸內，便可不致減少河身之寬度，且不必另築地基，足以挖河之工費相抵。至於貨棧面積及建築式樣之規劃，理應依據所儲貨物之性質多少而定，不在本文之範圍內，故不備贅。所在碼頭貨棧之建築，最好由政府自營，其由商人舉辦者，亦應受市政府港務處之監督。都市所需碼頭之長度，多依其人口爲比例。此項比例，各地不同。例如利物浦爲每千人二六八英尺。倫敦每千人則只有三十英尺。國都設計技術專員辦事處豫計南京人口將來約爲二百萬，估計南京所需碼頭長度爲五萬英尺，此項估計，實不爲多。天津苟欲爲華北第一商場，則每千人至少應有碼頭二十英尺。如以二百萬人口計算，則將來至少應有碼頭二萬英尺。

### 三。河。岸。與。都。市。美。

前所言者，不過解決天津河岸問題之一部耳。碼頭以上之一帶河岸均應有縝密之計劃。依照本方案，海河下流碼頭落成後，英租界碼頭必受影響。將來租界收回後，即可規定自特別一區及英租界交界以上，不得建築碼頭貨棧。海河東岸林蔭大道築成之

後，河東臨河一帶，必成爲絕妙之住宅區，紐約之臨河道 Riverside Drive 可爲先例。如此不特地價可以增高，且河岸亦可得保護，全市美觀，亦得以增進。將來河西沿岸一帶，亦可如法泡製，使河東一帶，不得專美於前也。

普通全



路

經

大

南昌市政府建築平面圖

第二十四圖

劉成

## (十一) 公共建築物

### 一、公共建築之位置分佈

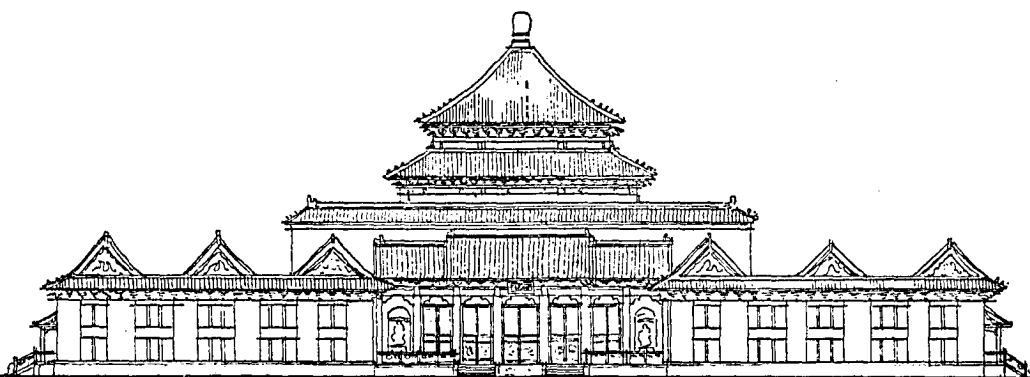
自位置之立脚點而言，市內公共建築物大都可分為三類：其一，須集中的。此項建築物，須置於適中之地點，以便利用，以壯觀瞻，例如市政府，郵局，市立大圖書館等皆是。所謂適中之地點者，非指市地理上之中心而言，乃指市內各處居民，用所有的交通利器，較易到達之地點而言。其二，須分散的。此種公共建築物。如初級學校，各區圖書館，閱報室，演講室，以及警察之消防分駐所等等。因其特殊之功用，故應普遍而不應集中，但所謂分散云者，決非為無意義之分散，則可斷言焉耳。其三，須有特殊之地點者。因其功用之不同，幾種公共建築物，頗須有特殊之地點者。如公共浴場須設於近水之處，公共廁所須設於合宜之靜僻地點；市立醫院不宜設於車馬喧囂之場所，皆是。至於監獄，貧兒院，救濟院等等，市民多不願與之為鄰，亦應有其特殊之位置也。

### 二、天津市行政中心區之位置

天津市公共建築之位置分佈，應依上項原則規劃。就中尤以市行政中心區之設計最關重要。近代都市，對於此點均極注意。其故蓋因市行政中心區如規劃得宜，不特市行政之經濟與能率可以增高，且市民對於此莊嚴偉麗之市政府將發生一種不可自抑之敬仰愛慕，其愛市之心亦可油然而生。天津特別市政府現在地址比較狹隘。故市政府直轄各局之辦公地點，均分散於他處，例如教育局在中山公園內，財政局在河北，土地，工務，社會，衛生四局均在特別二區之類。於辦事上既感不便，於建築上亦有不集中難

有大規模的計劃之苦。作者等認爲市政府直轄各局辦公地點，除公安局應有其特殊的位置外，其他各局均應遷於集中之地點，俾可形成大規模之天津市行政中心區。此項行政中心區之地點，作者等認爲現市政府所在地最爲適宜。其故有三：（一）刻下市內向有公共建築，當以市政府所在地爲最宏大，鄰近復多官署衙門，將來較易改建。且此項地段距繁盛商業區域如大胡同一帶雖甚近便，而地價則較廉。附近地帶，非官署，即民宅。趁此地價不高之時，市政府可酌量購置，以備將來發展地步。較之採取其他地點，代價既廉，手續亦較單簡也。（二）此項地帶，前清卽爲總督衙門，民國以來，地方長官，均以此爲衙署，有此攸長之歷史，市民心目中已認此爲全市精神上之行政中心區域。一經改善，益可增其尊嚴。（三）市政府與一般市民具有直接或間接之關係。將來市議會正式成立之後。市民與市府之關係益見親密。故該區所在地務須交通便利，與主要幹道接近而又不致成爲車馬必經之孔道，以免發生莫須有的擁擠。依此而言，刻下市政府所在地亦爲最適宜之市行政中心區域。有此三點利益，故作者等僅建議採用現在市政府所在地帶爲將來市行政中心區。

三、公共建築物形式之選擇。考各國歷來建築因歷史背景，地方關係，美術觀念及科學知識之不同，形式繁雜，自成家派。中國溯自維新以還，事事模仿歐美，建築亦非例外。但刻下國內已有之西洋建築完美者殊不多見。察其原因，因由於國內經濟能力較低，材料粗糙，工匠技藝低劣。而最大缺點，蓋由於缺乏建築專家之指導。國內大建築，三十年來多聘請外國工程師監造，而所謂外國工程師者，則有英有德有法有美以至於意大利，荷蘭，比利時等等。試想各國建築，因地理關係，已甚不同。再因建築與日常生活最有密切關係，因某地



圖面立物築建心中政行市

圖三十第

沈成

之生活狀態，科學之發達程度，人民之美術觀念以及風俗習慣等等，其所影響於建築形式及佈置處，不勝枚舉。各國之工程師本其各國建築形式爲我國都會建造，其混雜，不雅馴，不適用，自不待言也。美好之建築，至少應包括三點：（一）美術上的價值；（二）建造上之堅固；（三）實用上之利便。中國舊有建築，在美術之價值，色彩美，輪廓美，早經世界審美學家所公認，勿庸贅述。至於建造上之堅固。則國內建築材料以木爲主。木料易於焚毀，且限於樹木之大小，難於建造新時代鉅大之建築物。實用便利方面，則中國建築在海通以前，與舊有習慣生活並無不洽之處。歐風東漸，社會習慣爲之一變。團體生活增加，所有各項公共建築物勢必應運而起。如強中國舊有建築以適合現代環境，必有不相符合之處。總之，今日中國之建築形式，既不可任憑各國市儉工程師之隨意建造，又不能用純粹中國舊式房屋牽強附會。勢必有一種最滿意之式樣，一方面可以保持中國固有之建築美而同時又可以適用於現代生活環境者。此種合併中西美術之新式中國建築近年來已漸風行。最初爲少數外國專家了解重視中國美術者所創造。其後本國留學歐美之諸專家亦皆盡心研究力求中國新建築之實現。本方案中所擬定市行政中心區之建築形式，即本此項原則而行。抑又有進者。建築爲文化之代表，凡占據古代已湮沒之民族文化者，莫不以其民族所遺之建築殘餘爲根本材料。凡考察現代各國文明者，莫不游歷各國都市觀覽其城市建築之規模及其優劣。是一國之文明程度呈現於其建築爲不可諱之事實。借用或模仿別國建築形式者，如日本之仿德荷建築，比京之仿巴黎，南美洲諸國之仿西班牙葡萄牙。自一方面言之，固不能不有抄襲他人之作終難得其神似之感。故在日本東京驟見德國宮殿式戲院或在北平偶遇法國路易十四式之銀行實屬

刺目。近代工業化各國，人民生活狀態大同小異，中世紀之地方彩色遂漸消失。科學發明又不限于某國某城。所有近代便利，一經發明，即供全世界之享用。又因運輸便利，所有建築材料方法，各國所用均大略相同。故專家稱現代為洋灰鐵筋時代。在此種情況之下，建築式樣，大致已無國家地方分別，但因各建築物功用之不同而異其形式。日本東京復興以來，有鑒於此。所有各項公共建築，均本此意計劃。簡單壯麗，摒除一切無謂的彫飾，而用心於各部分權衡 Proportion 及結構之適當。今日之中國已漸趨工業化，生活狀態日與他國相接近。此種新派實用建築亦極適用於中國。故本方案所擬定之重要公共建築物除市行政中心區建築因有其特殊的關係外，均應儘量採取新傾向之形式及佈置。美觀，堅固，適用三點，始可兼籌而並顧矣。

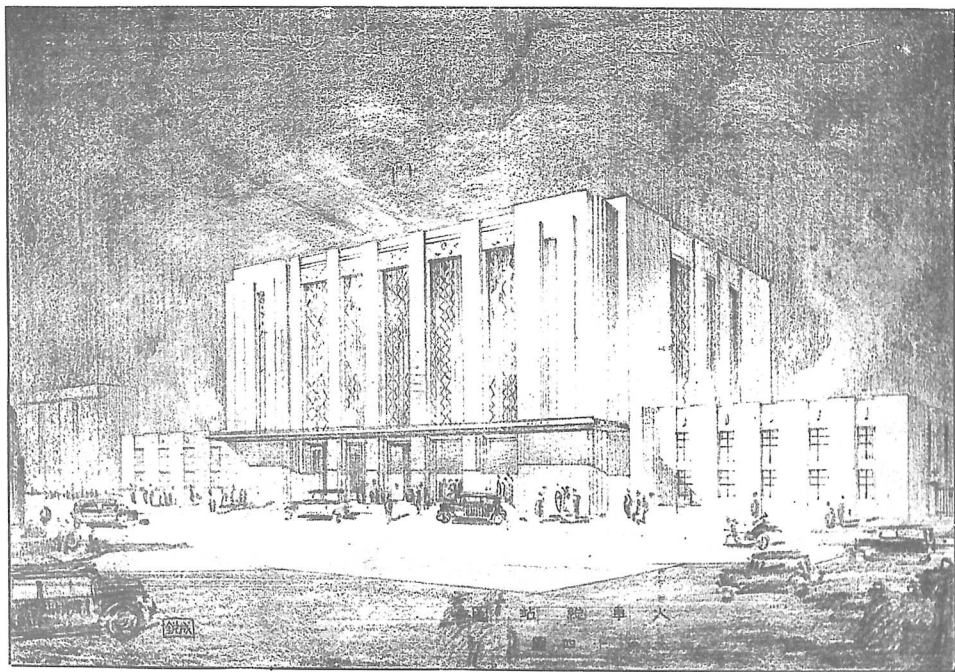
#### 四重要之公共建築

本方案所擬定之重要公共建築有下列數項：(一)市行政中心區建築，包括市議會市行政機關及地方法院三機關。市議會未成立前，該處可用作市黨部辦公地點及市民團體集會之所。市行政機關所佔部分最大，將來逐漸建築，市政府直轄各機關，除公安局外，均可聚集於一處，既增市府之尊嚴，復可增加辦公上之便利。此項計劃係依據刻下市政府之建築加以改造。其樣式係採新派中國式，合併中國固有的美術與現代建築之實用各點。

(二)火車總站。本方案擬定之新火車總站地點在刻下之東站(俗稱老站)。因其位置與全市路線計劃最為合式。

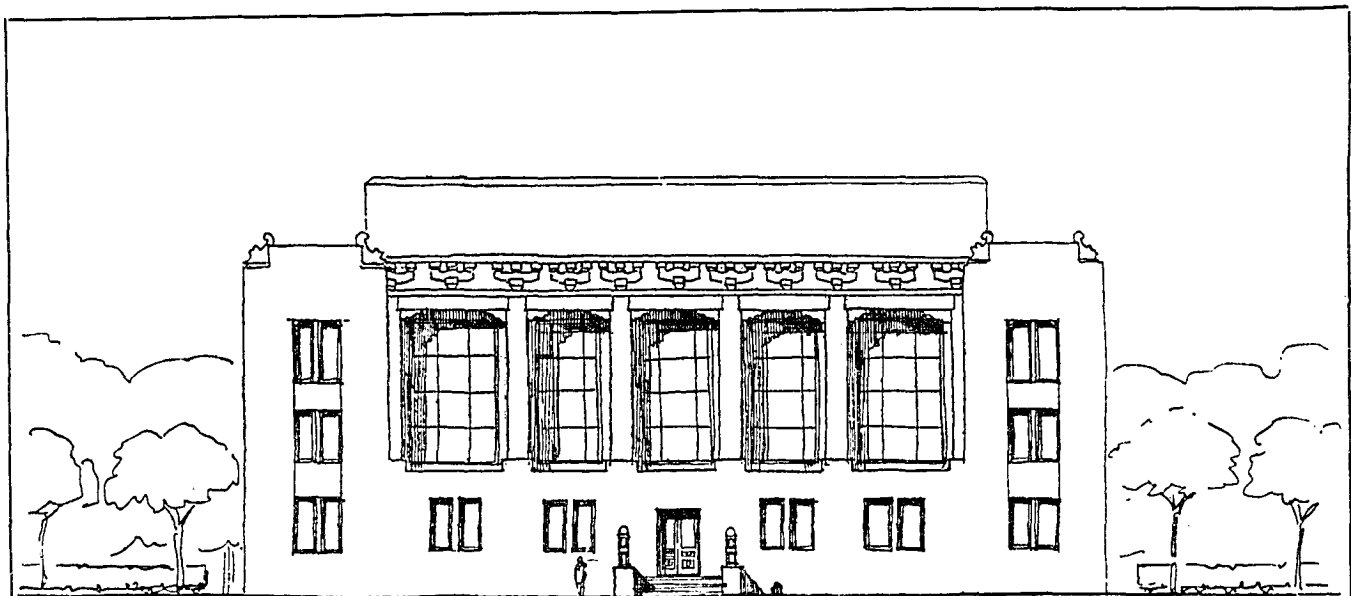
(三)美術館。市立美術館位在特二區河沿，面向林蔭大道。





火車站

圖四



館書圖立市園公寺光海

圖五十一第

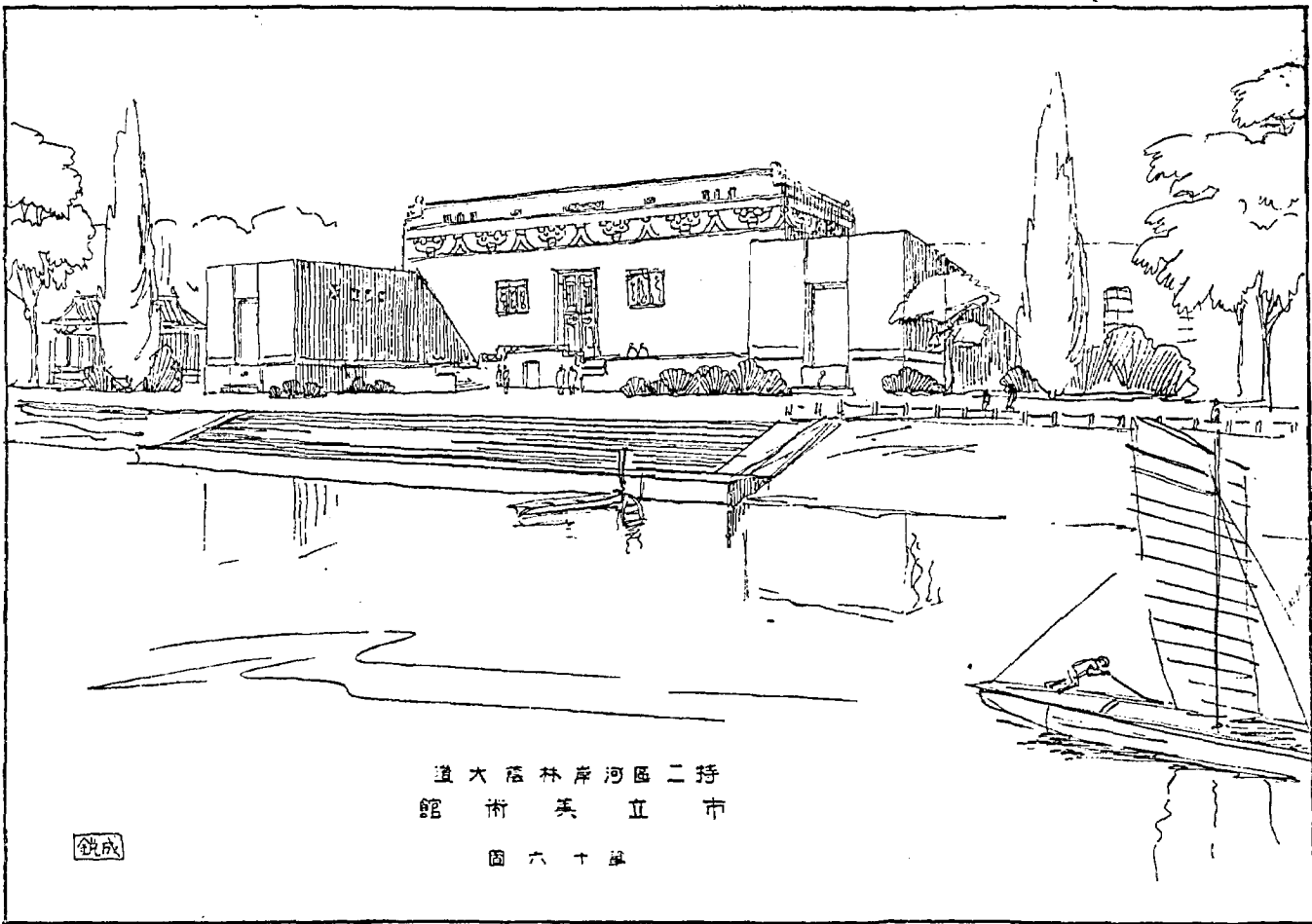
銳成

(四)圖書館。市立圖書館位海光寺，臨近行將開闢之公園，復當林蔭大道之衝，與南開大學及第二工學院相呼應。

(五)民衆劇場。戲劇本爲民衆的藝術，其於民衆藝術觀念之陶養關係頗大。本市劇場林立而真能以提倡藝術爲己任者殊鮮。本市財力充裕之時，理應對於此點加以注意，亦發揚民智之一助也。

(六)公營住宅。公營住宅在城市設計中實不可少。其用意有三：(一)供給政府職工住用。

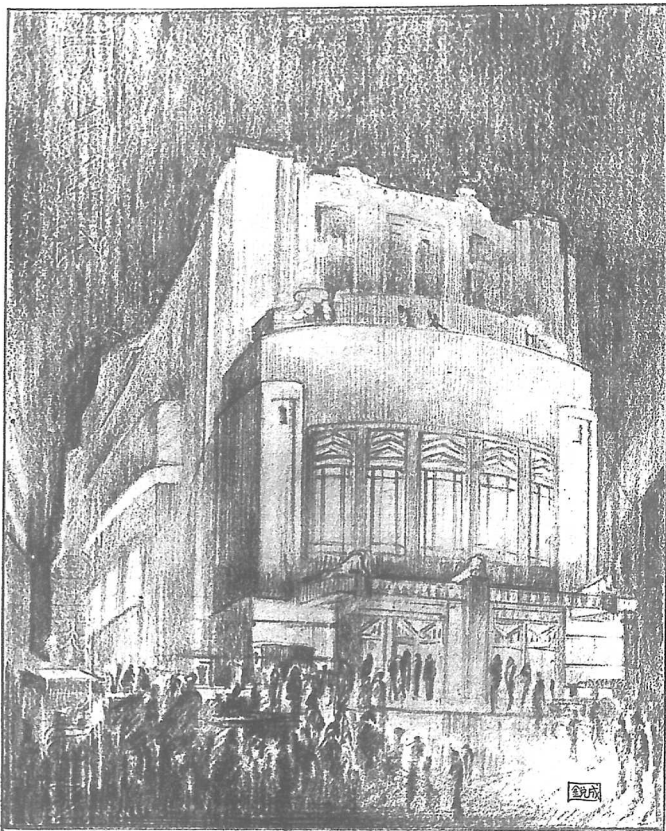
(二)供給因拆屋而無家可歸之居民住用；(三)供給政府職工住用。凡此三者，市政府均應早日分別籌劃以應需要。



道大橋林岸河區二持  
館術英立市

圖六十第

銳成



民 家 劇 場

第七十圖

## (十二) 公園系統

市內設置公園，不特可以增進物質之美，且能使市民公餘之暇有正當的休憩娛樂之地。

倘侖於花草山水之間，身心泰然，精神爲之一爽。公園與市民之健康與幸福的關係至大，不容漠視者也。天津市內，各租界類均有公園之設，整齊都雅，居民稱便，國人自設之公園，相形之下，反見絀焉。查刻下天津市內國人自辦之公園，除特別三區公園及河北之中山公園尙有可觀外，其他均不足稱述。以公園所佔市內土地面積與本市人口密度較，公園地帶實嫌太少。作者等認爲本市公園實有添設之必要。查近代公園一辭，其含義頗廣，可分爲下列數種：

(一) 學校運動場。此項運動場多指附設於市內小學校鄰近地帶之運動場而言，內設各種運動器具。

(二) 兒童遊戲場。分設於各住宅區中，以便兒童就近使用。

(三) 公共體育場，如足球場，隊球場，網球場等是，多爲成人而設。

(四) 小公園。小規模之公園，如刻下意租界及特別一區之公園是。

(五) 大公園。如河北中山公園，特三區公園是。

(六) 近郊公園。設於近郊富於野趣之大公園。

(七) 林蔭大道。此種大道之性質，與公園頗相似。道旁遍植樹木，雜以花草，間置坐椅，以

供路人之休憩。

本市公園系統之規劃應依照下列各點。

(一)本系統圖僅包括規模較大之公園，其散處各地之學校運動場及兒童遊戲場等並未列入。市政當局應早日設法以公平價格購買市內便於用作學校運動戲，兒童遊戲場，公共體育場及小公園等地段，俾便逐漸發展。

(二)在最近十年內設法整頓現有各公園，使之不落各租界地內公園之後。本系統圖之公園系統建設計劃共分三期近行。屬於甲類者，必須於民國三十年以前整頓妥善，或設置完備。屬於乙類者，必須於民國四十年以前完成。屬於丙類者，必須於民國五十年以前完成。至於林蔭大道之分期施工計劃則請於「逐年完成道路圖」中得之。

(三)新闢公園之重要者有四。其一為西沽近鄰公園。西沽附近，風景秀麗。每屆春日，津沽人士均相率泛舟西沽，觀賞桃花。兩岸落紅如茵，頗便野餐。在此設置近郊大公園，最為相宜。其二為海光寺以西，西湖園以北一帶之窪地公園。此窪地，用作大公園，面積甚廣。該處刻下地價不高，購買較易。將來市立大圖書館即設於其中。林蔭大道完成後，復可與西沽近郊公園，南開大學，特三區公園及河北中山公園相呼應，相銜接。便利美觀，不待言矣。其三為芥園公園，其四為新大王莊公園。此二公園者，分據本市東西兩端。此二部分居民實感公園之缺乏，得此亦可以吐氣矣。

(四)本方案所設計之公共體育場，佔地極少而規模完備。在市内任取一小地段，便可適用。

# 天津特別市街市全圖

北至 南至

中華民國十九年七月測製

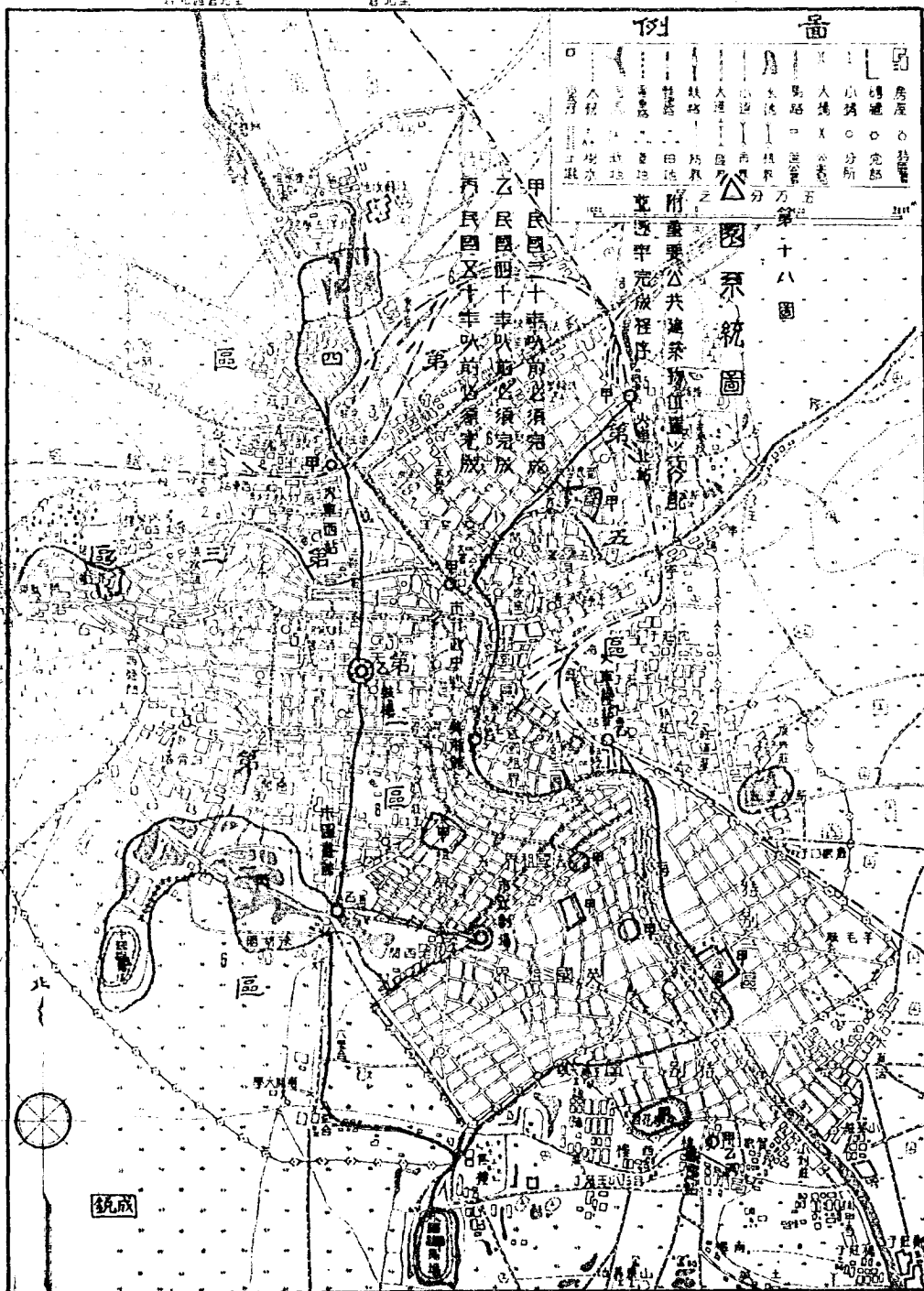
西至 東至

例		備	
○	房屋	○	分所
□	舖面	○	公署
△	學校	○	廟宇
◇	工廠	○	公園
◇	車站	○	碼頭
◇	碼頭	○	橋樑
◇	鐵路	○	水溝
◇	河道	○	堤防
◇	圍牆	○	界線
◇	界線	○	界線
◇	界線	○	界線

## 公用系統圖

重要公共建築物位置及配  
置圖

甲 民國二十年以前必須完竣  
乙 民國二十年以前必須完竣  
丙 民國二十年以前必須完竣



統成

天津特別市土地局



供路人之休憩。

本市公園系統之規劃應依照下列各點。

(一)本系統圖僅包括規模較大之公園，其散處各地之學校運動場及兒童遊戲場等並未列入。市政當局應早日設法以公平價格購買市內便於用作學校運動戲，兒童遊戲場，公共體育場及小公園等地段，俾便逐漸發展。

(二)在最近十年內設法釐清現有各公園，使之不落各租界地內公園之後。本系統圖之公園系統建設計劃共分三期近行。屬於甲類者，必須於民國三十年以前整頓妥善，或設置完備。屬於乙類者，必須於民國四十年以前完成。屬於丙類者，必須於民國五十年以前完成。至於林

蔭大道之分期施工計劃則請於「遼寧省政府道路圖」中得之。  
丙類：新開公園，其地為西沽附近，風光秀麗。每屆春日，津沽  
甲人全園相率遊覽，實為賞桃花。兩岸落紅如茵，頗便野餐。在此設置遊藝大公園，最為相

宜。其二為海光寺以西，西湖園以北一帶之窪地公園。此窪地，擬作大公園，面積甚廣。該處刻下地價不高，購買較易。將來市立大圖書館即設於其中。林蔭大道完成後，復可與西沽遊藝園相輔成輝，實為津沽公園及河北中山公園相呼應，相銜接，便利美觀，不待言矣。

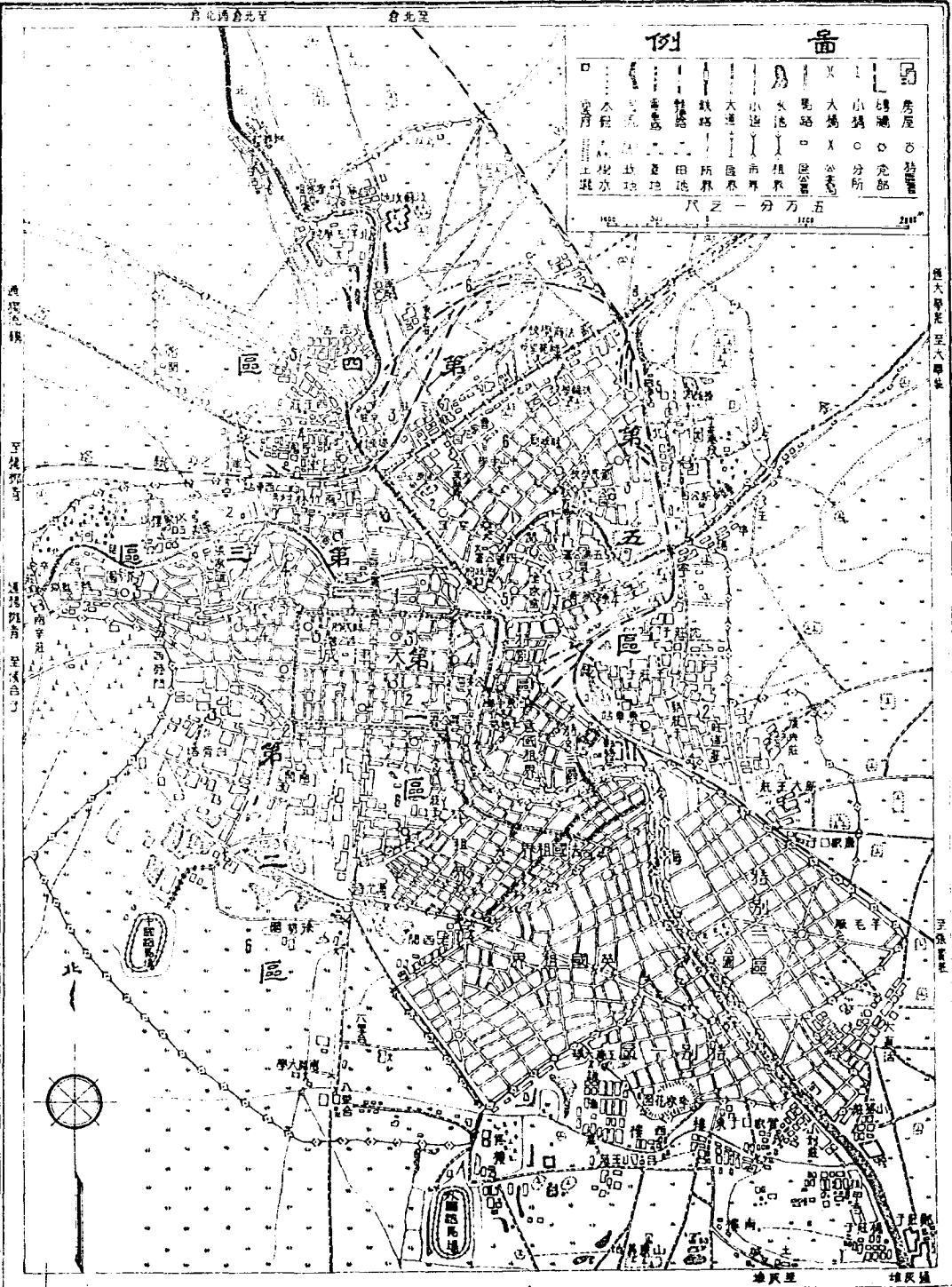
其三為芥園公園，其四為新大王莊公園。此二公園者，分據本市東西兩端，此二部分居於感公園之缺乏，得此亦可以吐氣矣。

(四)本方案所設計之公共體育場，佔地極少而規模完備。在市內任取一小地段，便可適用。

# 天津特別市街市全圖

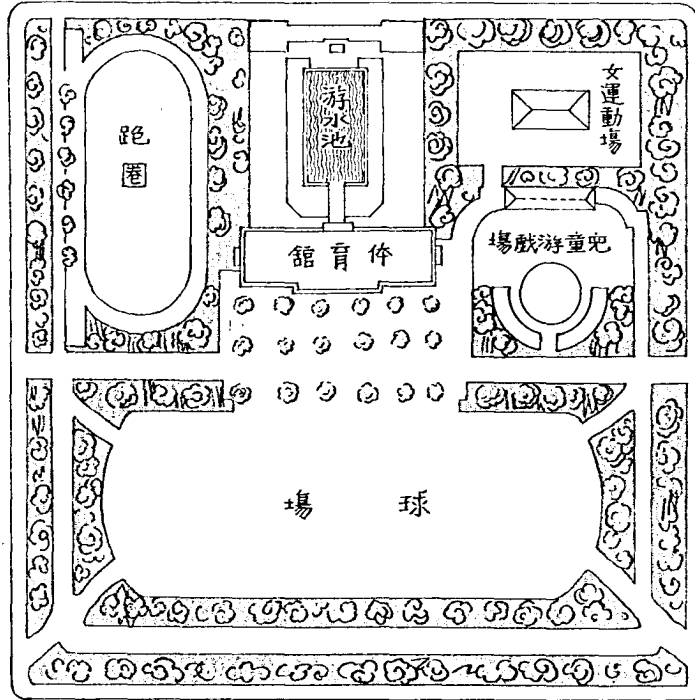
北緯三十四度 東經一百一十七度

例		備	
□	房屋	○	特別警察
○	碼頭	○	完部
○	小碼頭	○	分所
○	大碼頭	○	公署
○	見路	○	公署
○	水池	○	公署
○	小池	○	公署
○	大道	○	公署
○	鐵路	○	公署
○	特路	○	公署
○	普通	○	公署
○	普通	○	公署
○	普通	○	公署
○	普通	○	公署
○	普通	○	公署
○	普通	○	公署



中華民國十九年七月製

天津特別市土地局



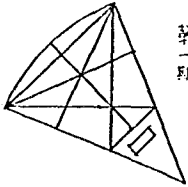
公共體育場平面圖解

## (十三) 航空場站

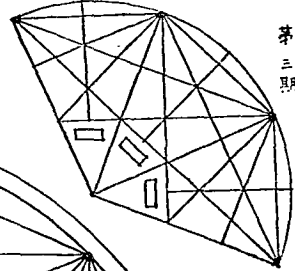
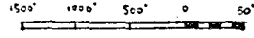
近數十年來，各國航空事業之進展至速。自美國林伯大尉單人獨機飛渡大西洋，德國徐柏林飛船往返大西太平洋之後，歐美各地之航空熱益復有增無減。最近將來航空利器將與水陸交通利器鼎足而三，平分交通界之春色，殆意中事。中國航空事業，目前固極幼稚，將來必可發展。天津如欲保持其工商業重心之位置，對於此點，允宜及早注意。與談天津市物質建設方案之時，必須顧及航空場站之計劃。此項場站，所需面積頗大，且應有其特殊的位址；故必早日設計，始可以節靡費而省麻煩。查各項飛機升落時所需跑道之長度，因飛機之性質而異。輕便飛機，所需跑道較短，八百英尺足矣。笨重飛機則非一千至二千英尺不辦。且飛機甫離地上升之時，往往因機件不靈，復須即刻落下。故飛機場之跑道長度至少應有二千七百至三千英尺方為妥當。

本市航空場站之位置以裕源紡紗廠西，土城以北之一帶地方最為相宜。將來計劃中之幹道完成後，由此至商業地帶及新火車總站地帶，均不甚遠。作者等設計此項場站之時，曾顧及目前之財力與將來之發展。此項整個圖案，雖為全圓形，然而修築時儘可分期進行，且對於場站之利用上，決無不便。其建築程序，第一步先決定本場站之中心點，修築一六十度角之扇形場站，其半徑長約三千五百英尺。三千英尺為跑道，五百英尺為中心圈，備設置旅舍，飛機停放場，修機廠等等。此後財力充裕需要增加之時，可以增建此項扇形場站。直至全

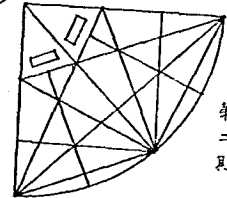
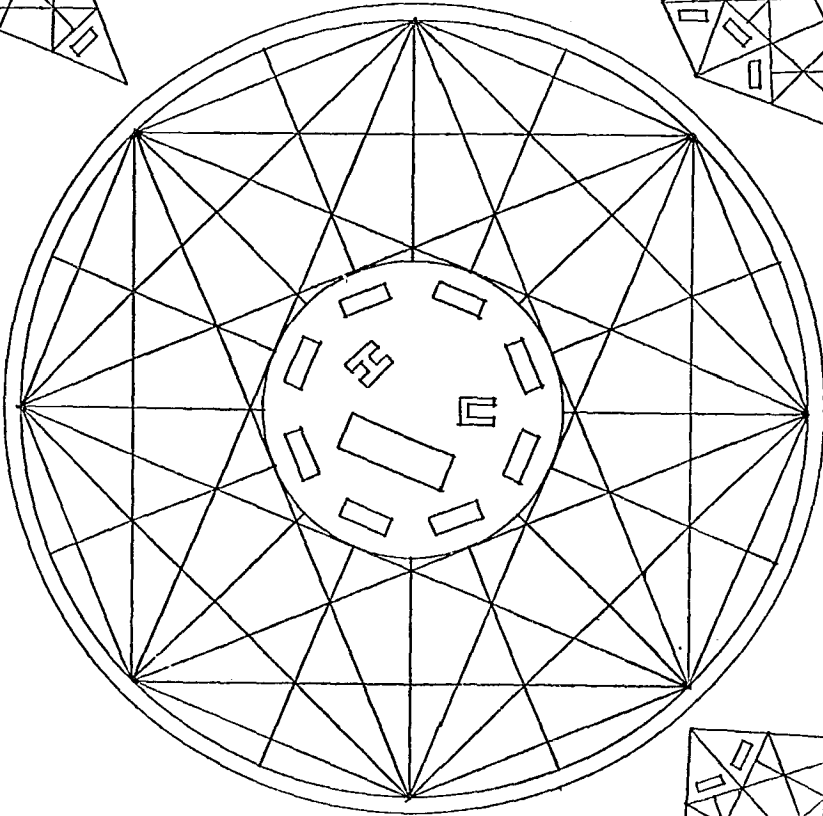
圓形完全告成爲止。圓形站完成後，一半可定爲出站機場，一半定爲入站機場。出站時向外上升，入站時向中心點下降。



第一期



第三期



第二期

航 空 場 站  
第 二 十 五 号

## (十四) 公用事業之監督

公用事業因其特殊專利關係，必須有相當的政府監督。本政府對於公用事業之監督方法有三：(一) 市政府發給公用事業營業特許狀況或簽訂合同之時，將監督條件明載於其中；(二) 市政府或省政府設立公用事業監理機關，對於此項事業隨時加以監督；(三) 所有重要公用事業完全收歸市營市辦。天津市公用事業之最重要者曰電車電燈，曰自來水，曰公共汽車，曰瓦斯。前二項刻下均已存在，均由商家承辦而政府素乏監督實權。公共汽車一項雖甚需要，並無大規模的計劃與發展。瓦斯則根本無人議及。作者等認爲此四項公用事業均應由政府逐漸舉辦。暫時不能由政府自營自辦者，亦應妥籌監督之策，始可以爲市民謀幸福，爲市府裕財源。

## (十五)自來水

自來水爲全市公用事業之最重要者，蓋以飲料之清濁有關於市民之康健衛生者至大。故自來水事業，歐美日本各市多由政府自營自辦。天津市民飲料供給多數仰給於濟安自來水公司，水價既昂，水質亦不見佳。市政府如能收回辦理，善自經營，則不特市民可得較好飲料，且市政府亦可獲利。日本大阪市自來水事業每年純益可逾三百萬元。天津市即以三分之一計，亦可得百萬之數。今將良好飲料水之標準列下，以備參考：

- (一)無色，無臭，無惡味。
- (二)溫度四季少變更。
- (三)可溶成分之總量無色，加熱後亦無黑色。此項成分在一L中不得超過五百mg
- (四)硬度不可超過十八度。
- (五)不可含有有毒金屬。
- (六)雖含有細菌，務須極少。
- (七)天然水中所含之物質，以百萬分之一爲單位。所含之鉛不得過 $0.1$ ，銅不得過 $0.2$ 。銻不得過 $5$ 。硫酸根不得過二百五十。鎂不得過一百。固體不得過一千。氯不得過二百五十。鐵不得過 $0.3$ 。
- (八)濫治後不得有酸性，不得有嗅氣及味。如曾經硫酸鉛或其他種鉛化物之消毒，其所餘之鹼



性至少須有十萬分之一。鈉與鉀之碳酸鹽以第一碳酸鈣計，不得過十萬分之五。

## (十六) 電車電燈

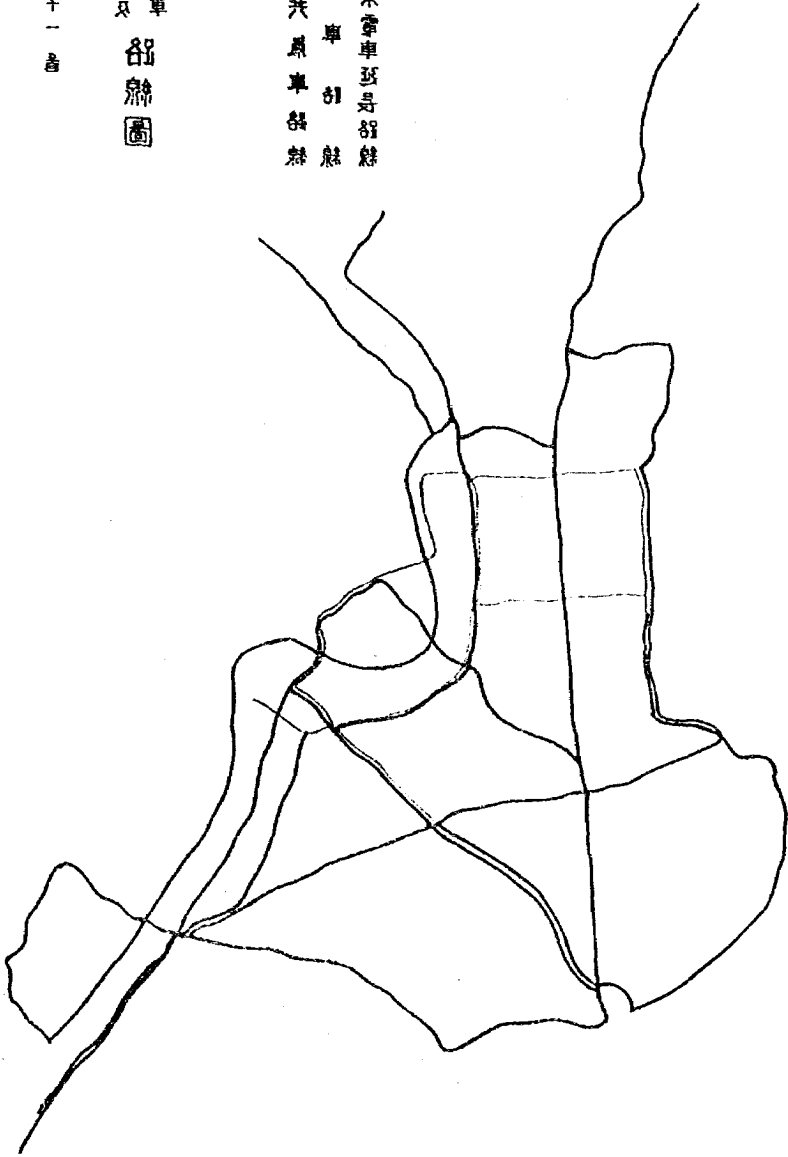
天津電車電燈公司由比商營辦，獲利甚多，故年來時聞收歸市府之聲；然以格於合同，市政府又無澈底解決辦法，雖有收歸市有之聲，却無收歸市有之實。爲今之計，市政府應於每年稅收項下撥作一部分逐年安存以備買回之用。此外並可發行公債，以收回後之電車電燈公司資產作爲擔保，以作買回費用之一部。如此始可免空談收回之譏。在正式收回之前，市政府對於該公司之設施，諸如電車電燈路線之推廣，電車電燈費用之增減等等，均應有合理的監督。該公司對於市政府之報効以及路燈費用之扣減亦應加以會計上的監督。至於收回時之估價則應由雙方各舉專家若干人定之。電車路線之推廣無論官辦私營，均須依照下圖所載而行，始可與全市將來之交通系統相得益彰。



| 翻來電車 延島 延島  
 | 廣 車 延島 延島  
 | 公共 廣 車 延島 延島

公共 廣 車  
 電車 及 延島 延島  
 延島 延島

第 二 十 一 番



延島



## (十七)公共汽車路線計劃

近代城市中比較普遍的交通利器有五：地底電車，高架電車，電車，無軌電車，公共汽車。地底電車行駛最速，危險復少，市中長途交通以此爲最便。但建築費極昂，津市財力，實難設置。且人口二百萬以下之城市亦無設置此項交通利器之必要。高架電車，既阻日光，又極喧囂，附近一帶居民必感種種的不快，其結果沿路地價必將因而低減。其建築費雖較地底電車爲廉，然統計全市因建築高架電車而受之損失，亦屬甚大。故天津市亦不應採用也。無軌電車將來市面繁盛時可以採用。電車與公共汽車相較，除電車運費較廉外，其他各點較之公共汽車均有相形見絀之勢。南京首都設計技術專員辦事處之報告中曾列舉電車之不便，摘述於次，以備參考：

- (一)行駛時必須循路中之軌道，每當街道擁擠之時，不能越軌而過，延誤時刻。
- (二)路軌所經之處，若遭火患，或在前行駛之車輛偶有損壞，全部交通，勢必停頓。
- (三)懸空電線。既礙觀瞻，且易發生危險，對於消防，亦多阻礙。
- (四)乘客稀少時，車輛亦須行駛，無伸縮之餘地，徒耗電力。
- (五)市民工作時間，多有一定，朝出暮歸之時，咸趨乘先至之車。沿路各站，停車較久，且客多量重，行駛必緩。後至之車，不能越前以分載前方各站之乘客。
- (六)敷設單軌地方，一車偶誤時刻，全部因而停滯。

(七) 輪聲隆隆。有礙居民之安息。

(八) 偶值修理街道之時，不能繞道行駛。

上述各點，公共汽車均可糾正。且舉辦公共汽車，並無敷設電桿軌道之煩，輕而易舉。本埠英法租界海大道一帶已有公共汽車之行駛。市政當局亦曾在華界鼓勵提倡。然而此種零星片段的發展。實非良法。竊意天津公共汽車事業，將來勢必發展。刻下理應予以全盤的籌劃，始可與本市交通計劃互相印證，不致有妨礙衝突之處也。本方案所擬公共汽車路線即依照此意辦理。

## (十八) 分區問題

本節之所謂分區問題，非如本市現存之警區然，可以隨意劃分也。分區云者，非無意義的地理上的區分，乃為一種職業上的分區。數十年前，勒則的克氏 *Les Clarks* 劃佛蘭克市的 *England* 為多數之區域，如商業，工業，住居等等。佛蘭克市因得有循序的進展。世人乃了然於分區之重要。近年來談市政建設者，均以此為城市設計之首要問題；蓋種種設計。多待分區而後可以決定。分區之要義即在使各部分自成一區域；居家者既無機聲煤烟之苦，而工廠商店等亦可免左右掣肘之患，全市土地亦可利用得宜。各區有其特殊管理方法，故便利較多。既有分區，並可固定其土地之價格，使其不致因特種建築物之關係，而有暴漲暴落之危險。分區計劃，在新城市中，比較甚易。在舊有市中，因有以往歷史關係，補救較難。是以本市之分區問題，尤非詳加研究不可。作者等決定此項分區計劃，曾將本市固有情形。細加考察，然後加以設計，務期不致有生吞活剝之譏。苟有遺漏，實非得已。天津情形，雖甚複雜，但此項計劃倘能早日訂成條例，嚴厲執行，則本市之將來發展，必可收循規蹈矩之效矣。

本市城市設計及分區授權法案與分區條例可以採用最近首都建築委員會技術專員辦事處所擬定者。此項法規，施諸本市，尚無削足適履之弊。附載於此，以便應用，且對於作者等所擬定之本市分區圖亦可得一較為明確的觀念也。

本方案所擬定之分區計劃關於第二工業區之分配只有舊比界以下及南開以西二地帶，似



乎較少，實則不然。因近代城市設計，多置笨重工業於市外較遠之地。以免機聲煤烟之苦。所謂工業之離中發展，最稱普遍。將來天津工業發展，應自本計劃中所規定之第二工業區域向外移動。則作者等之微意也。

# 天津特別市街市全圖

中華民國十九年七月製表

**例**

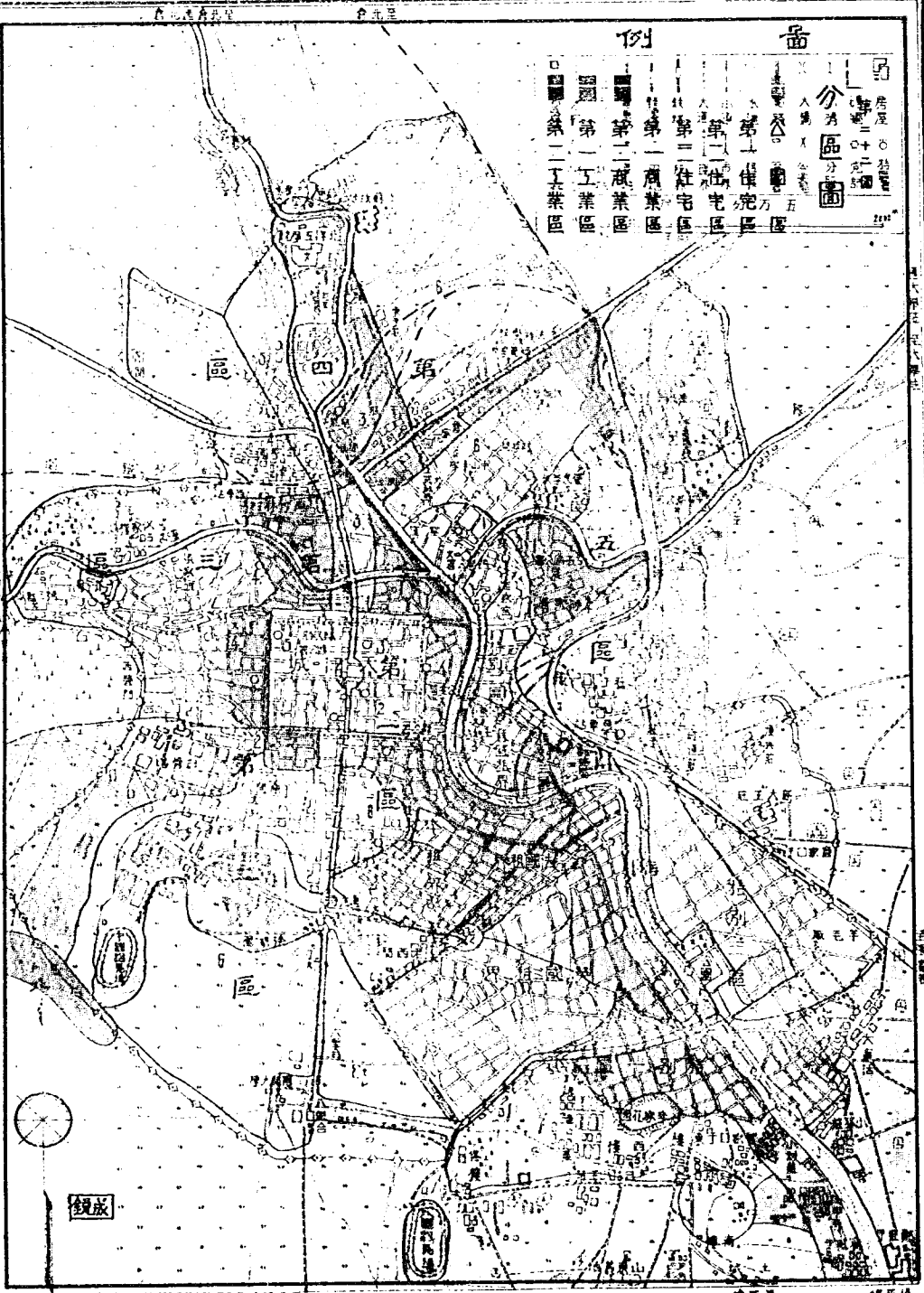
□ 第一住宅區  
■ 第二住宅區  
▨ 第三住宅區  
▩ 第一商業區  
▪ 第二商業區  
▫ 第一工業區  
▬ 第二工業區

**備**

○ 第一住宅區  
● 第二住宅區  
◐ 第三住宅區  
◑ 第一商業區  
◒ 第二商業區  
◓ 第一工業區  
◔ 第二工業區

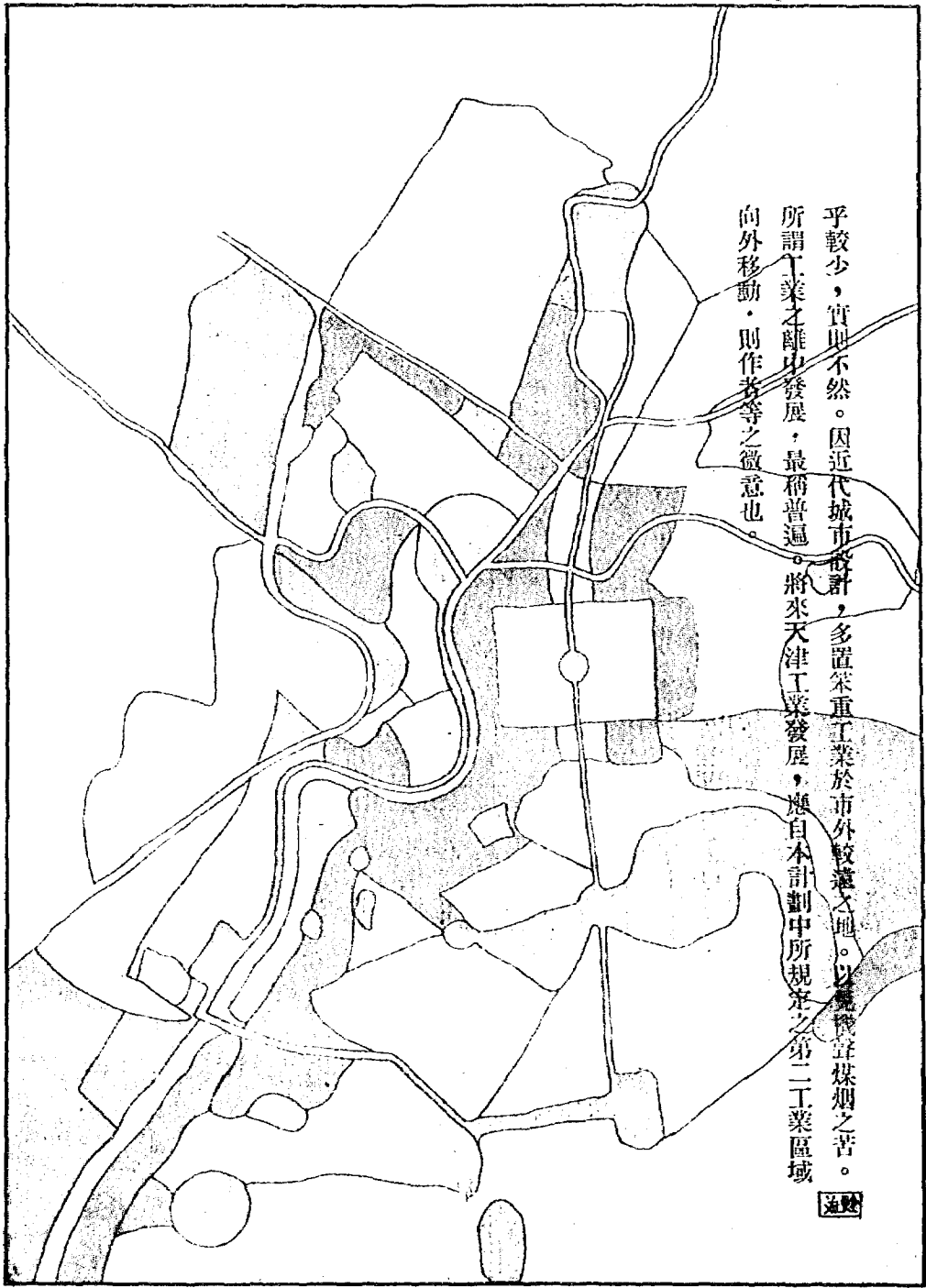
△ 第一住宅區  
▽ 第二住宅區  
◇ 第三住宅區  
◊ 第一商業區  
◈ 第二商業區  
◉ 第一工業區  
◊ 第二工業區

◌ 第一住宅區  
◍ 第二住宅區  
◎ 第三住宅區  
● 第一商業區  
◐ 第二商業區  
◑ 第一工業區  
◒ 第二工業區



天津特別市土地局

乎較少，實則不然。因近代城市設計，多置笨重工業於市外較遠之地。以爲免煤烟之苦。所謂工業之離中發展，最稱普遍。將來天津工業發展，應自本計劃中所規定之第二工業區域向外移動。則作者等之微意也。



# 天津特別市街市全圖

自北邊路北至

自北至

中華民國十九年七月測製

津浦鐵路

至海大道

至海大道

至海大道

至海大道

至海大道

經大馬路至八里莊

至張嘴

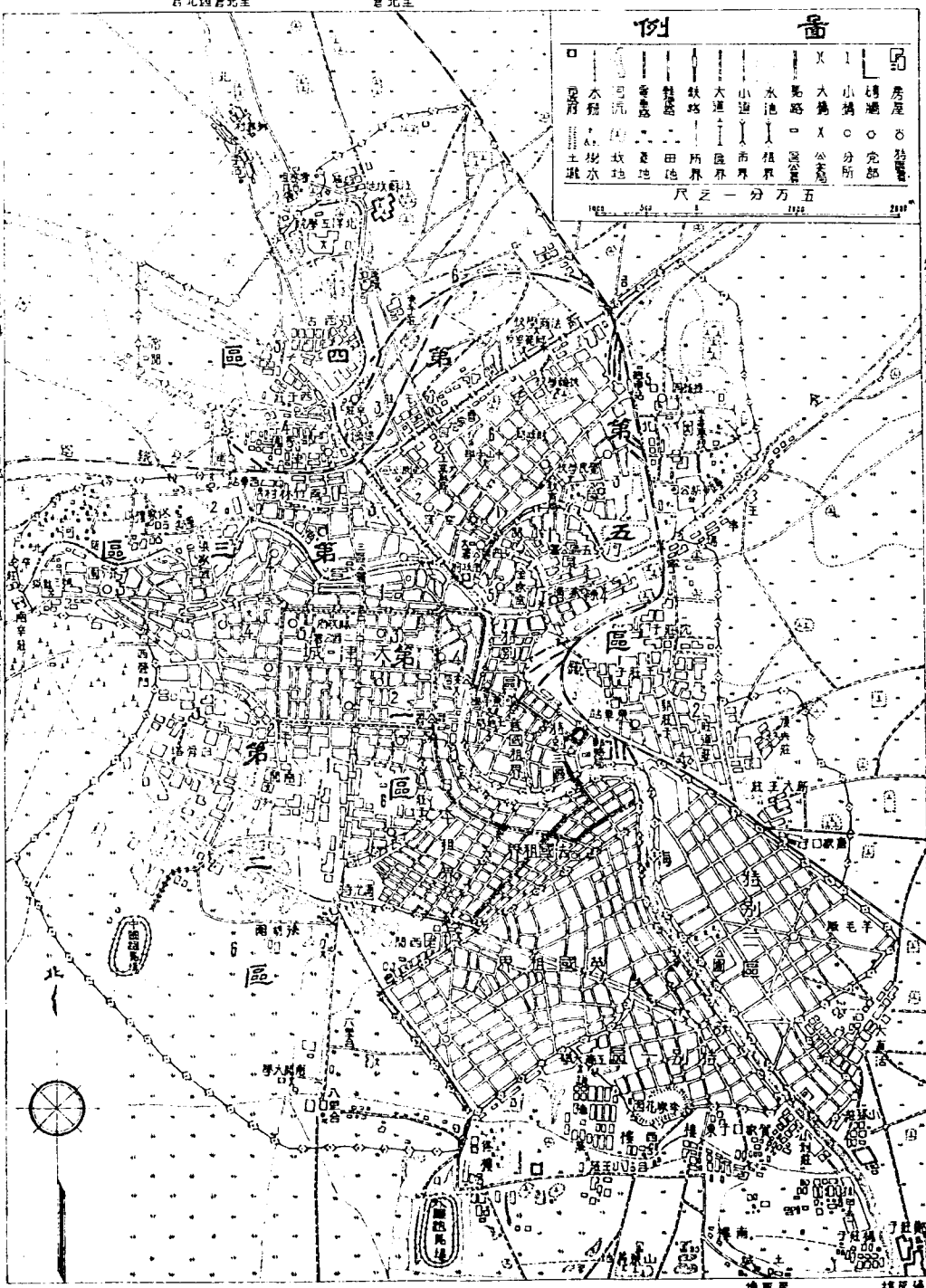
至張嘴

至張嘴

## 例 備

- |   |    |   |    |
|---|----|---|----|
| □ | 房屋 | ○ | 公署 |
| ○ | 學校 | ○ | 公所 |
| ○ | 小橋 | ○ | 分所 |
| X | 大橋 | X | 公路 |
| ○ | 路  | ○ | 車站 |
| ○ | 水池 | ○ | 公園 |
| ○ | 水  | ○ | 堤岸 |
| ○ | 小堤 | ○ | 市界 |
| ○ | 大堤 | ○ | 區界 |
| ○ | 鐵路 | ○ | 所界 |
| ○ | 鐵路 | ○ | 田地 |
| ○ | 荒地 | ○ | 荒地 |
| ○ | 水  | ○ | 水  |
| ○ | 水  | ○ | 水  |

尺之一分五



# (十九)本市分區條例草案

## 第一條 分區

(甲)本條例劃分本市爲下列各區：

1. 公園區
2. 第一住宅區
3. 第二住宅區
4. 第三住宅區
5. 第一商業區
6. 第二商業區
7. 第一工業區
8. 第二工業區

(乙)各分區之界址詳誌於分區圖內，如發生界址爭執，由設計委員會判決之。

(丙)本條例及分區圖存本市工務局，市民可向該局取閱。

(丁)任何建築物及土地之建築或使用有與本條例抵觸者均以犯例論。

## 第二條 釋義

1. 除圍牆外凡建築物皆稱屋宇。

2. 地段之意義係指土地之一部，包括已建或擬建屋宇及四圍空地。
3. 地段界線之意義係指明地之界址，如非前後界綫，俱作旁界綫。
4. 地段寬度之量法係沿前面界綫由一旁界綫量至他旁界綫。
5. 後院之意義係在同一屋宇之內，由此旁界綫至彼旁界綫及由屋後之界綫至地段後界綫之空間。
6. 前院之意義係指在同一屋宇之內由屋前之界綫至地段前界綫之空間。
7. 旁院之意義係指在同一屋宇之內，由屋旁界綫至地段旁界綫之空間，但不包括前項規定前院或後院之任何部份在內。
8. 屋宇之面積係從四圍牆基外面連同騎樓地面而量度者。
9. 屋宇之貼連一街或數街者以何方為前面，由該業主在地段平面圖指定之。
10. 屋宇之高度係指由屋宇前面街道平均高度處直量至屋之最高點，但為第十三條所規定者，不在此限。
11. 屋宇層數之限制係指除地下室及地窖外有樓若干層。
12. 地下室乃屋之一層在地面下者，其高度之半最少須逾該室所在街面之平均高度。
13. 地窖乃屋之一層在地面下者，其高度之半不得逾該窖所在街面之平均高度。
14. 一家指同居一屋及日用一廚房者。
15. 一住宅指一屋內至多有二家同居，并各有廚房者。
16. 平排住宅指一排住宅之一間，其一面或兩面之牆與鄰居公用者。

17. 聯居住宅指居住屋宇非一住宅亦非旅館者。

18. 旅館指居住屋宇有房間逐日出租者。

19. 附用或附屋指附屬使用或附屬屋宇同在其主要使用或主要屋宇之地段者。

20. 天井指在同一地段屋宇之露天空間。而非上文所述之前院，後院，旁院者，內天井指天井爲同一屋宇四面或多面牆壁所包圍者。

### 第三條 公園區

(甲)所有公園區之土地應由市政府於本條例公佈後以公平之價格收買之，其價格由市土地局規定。

(乙)在公園區內有私人房屋或產業，及將蓋造或更改之房屋，不得爲下列各項以外之使用，且須得設計委員會之許可。

1. 不連屬之房屋，其性質爲臨時者。

2. 圖書館，博物院，學校。

3. 公園，遊戲場，體育場，飛機場，及自來水之水塘，水井，水塔，及濾清池等。

4. 敷設火車路軌，但不得建築儲車場。

5. 農田，菜園，菜圃。

(丙)在公園區內所有居住之房屋，不得高過一層，或三公尺，其全部或一部分非爲居住之用者，不得蓋至兩層以上，或不得高過六公尺，層數或高度之限制，各擇其取締最嚴者。

#### 第四條 第一住宅區

(甲)在第一住宅區內所有新建或改造之屋宇或地方除作下列一種或數種使用外，不得作別種使用。

1. 公園區內特准使用之一。

2. 不相連住宅。

3. 廟宇，教堂。

4. 公園，遊戲場，運動場，自來水塘，水井，水塔，濾水池。

5. 火車搭客車站。

6. 電話分所，但須無公衆辦事室，修理室，儲藏室，或貨倉在內者。

7. 容載不過二輛汽車之車房，且係私人所用者。

(乙)在第一住宅區內屋宇高度不得逾三層樓，或十一公尺，或所在街之寬度，就中取其最低之一項，以爲限制。

(丙)在第一住宅區內每地段面積最少須有五百四十方公尺，（即五千八百一十二方英尺）其最窄之寬度須有十八公尺，（即五十九英尺）

(丁)在第一住宅區內旁院寬度最少須有二公尺，兩旁院寬度之和最少須有五公尺。

(戊)在第一住宅區內後院之深度最少須有八公尺。

(己)在第一住宅區內前院之深度最少須有七公尺。

(庚)在第一住宅區內屋宇及附屬之總面積不得超過該地段面積十分之四。



## 第五條 第二住宅區

(甲)在第二住宅區內所有新建或改造之屋宇或地方除作下列之一種或數種使用外，不得作別種使用。

1. 公園區特許使用之一及第一住宅區內所許可之各項使用。
2. 平排住宅，或聯居住宅。

3. 旅館。

4. 私立俱樂部。

5. 公眾會所。

6. 私人汽車房，祇可容在該地段每家一汽車之數，且該汽車係作附用者。

(乙)在第二住宅區內屋宇高度不得逾四層樓，或十四公尺，或所在街之寬度，就中取其最低之一項以爲限制。

(丙)在第二住宅區內每地段面積最少須有三百五十方公尺，(即三千七百六十七方英尺)其最窄之寬度須有十一公尺。

(丁)在第二住宅區內屋宇無須建旁院，欲建者聽；惟有旁院之住宅其旁院寬度不得少過一公尺，其有旁院而非住宅之屋宇，如旁院寬度不逾該屋高度之八分之一或一公尺，或兩旁院寬度之和不及四公尺者，須有天井，如本條例第十二條所規定者。

(戊)在第二住宅區內後院之深度最少須有七公尺。

(己)在第二住宅區內前院之深度最少須有六公尺。

(庚)在第二住宅區內有旁院之屋宇及其附屋之總面積不得超過該地段面積百分之四十五，如無旁院者不得超過該地段面積百分之五十五。

#### 第六條 第三住宅區

(甲)在第三住宅區內所有新建或改造之屋宇或地方，除作下列之一種或數種使用外，不得作別種使用。

1. 公園區特許使用之一，及第一或第二住宅區內所許可之各項使用。

2. 私立會所，或慈善機關。

3. 醫院或療養院，而非治療癲狂，神經衰弱，傳染症，或烟酒癖者。

(乙)在第三住宅區內屋宇高度不得逾四層樓或十四公尺，或所在街之寬度。就中所定最低之一項，以爲限制。

(丙)在第三住宅區內每地段面積最少須有二百方公尺，其最窄之寬度須有八公尺。

(丁)在第三住宅區內屋宇無須建旁院；欲建者聽；惟有旁院之住宅，其旁院寬度不得少過一公尺，其有旁院而非住宅之屋宇，如旁院寬度不逾該房高度之八分之一或一公尺者，須有天井，如本條例第十二條所規定者。

(戊)在第三住宅區屋內後院之深度最少須有七公尺。

(己)在第三住宅區內前院之深度最少須有三公尺。

(庚)在第三住宅區內有旁院之屋宇及其附屋之總面積不得超過該地段面積十分之五，如無旁院者，不得超過該地地面積十分之六。

## 第七條 第一商業區

(甲)在第一商業區內所有新建或改造之屋宇或地方，除作下列一種或數種使用外，不得作別種使用。

1. 公園區內特許使用之一，及任何住宅區內所許可之各項使用。
2. 銀行，事務所，照像館，浴室。
3. 零售商店，成衣市，餐館，面食館，洗衣館。
4. 汽車房，但容量不得超過十輛，及不得有修理之設備。
5. 汽車上油或其他燃料站。

(乙)在第一商業區內屋宇高度不得逾四層樓，或十四公尺。或所在街之寬度。就中所定最低之一項；以爲限制。

(丙)在第一商業區內屋宇無須建房院，欲建者聽；惟有房院之住宅，其旁院寬度不得少過一公尺，其有旁院而非住宅之屋宇，如傍院寬度不逾該屋高度之八分之一或一公尺者，須有天井，如本條例第十二條所規定者。

(丁)在第一商業區內後院之深度最少須有七公尺。

(戊)在第一商業區內前院之深度最少須有三公尺。

(己)在第一商業區內屋宇及其附屋之總面積不得超過該地段面積百分之五十五。

## 第八條 第二商業區

(甲)在第二商業區內所有新建或改造之屋宇或地方，除作下列一種或數種使用外，不得作

別種使用。

1. 公園區特准使用之一，及任何住宅區及第一商業區內所許可之各項使用。

2. 戲園，影戲園，公眾會堂。

3. 公眾汽車房，修理汽車店，馬房貨車廠，獸醫院。

4. 發行商店，貨倉，或棧房，所貯為建築器料，衣服，棉花，藥料，布疋，絲綢，食物，傢私，銅鐵器，造冰機，五金，油類，及煤油，（其量不得逾一櫃車）顏料，樹膠，商店用品，羊毛，或烟艸。

5. 電話總局。

6. 感化院，醫院，或療養院。

7. 印刷所。

8. 打鐵店。

9. 造冰廠，糖菓製造廠，牛奶裝瓶或分發廠，牛奶房，面包房。

10. 染房，或乾洗衣館，其僱傭不逾五人者。

11. 鷄鴨行，或就地屠宰或零沽鷄鴨場所。

12. 布疋或地氈製造廠。

13. 除本條例第九條甲乙二款所列各種工業外，得設置本條例所未載之各種製造廠，但所用機器不得超過五匹馬力，製造時不得發生有泥塵臭味，煤煙喧聲，或致震動地面，而與本條例第九條甲乙二款所列各使用之性質或分量相等者。

(乙)在第二商業區內屋宇高度不得逾五層樓，或十七公尺，或所在街之寬度，就中取其最低之一項，以爲限制，但爲本條例第十三條所規定者，不在此限。

(丙)在第二商業區內屋宇無須建旁院，欲建者聽；惟有旁院之住宅，其旁院寬度不得少過一公尺，其非住宅之屋宇，如其旁院從第一層樓面築起，而寬度不逾該屋高度之八分之一或一公尺者，則在第一層樓以上須有天井，如本條例第十二條所規定者，

(丁)在第二商業區內後院之深度，最少須有七公尺。

(戊)在第二商業區內屋宇及其附屋之總面積如在第一層樓面以上，不得超過該地段面積十分之六，在第一層樓以下，不得超過十分之八。

#### 第九條 第一及第二工業區

(甲)在第一工業區內所有新建或改造之屋宇或地方，除作下列之一種或數種使用外，不得作別種使用。

1. 公園區特許使用之一及任何住宅區或商業區內所許可之各項使用。
2. 存貯廢鐵或舊貨之貨倉。
3. 鑄造廠，蒸汽或機器洗衣廠。
4. 石器，或碑碣製造廠。
5. 磚瓦磁磚或水泥磚製造廠，沙或碎石坑。
6. 鐵路貨車站，鐵路車廠，電力廠。
7. 鑄鐵廠，機器碎石廠，車輛製造廠。

8. 碼頭，船塢，造船廠。

9. 除本條乙款所列各種使用外，得設置本條例所未載之各種工業或製造廠，但製造時不得發生有泥塵臭味，煤煙喧聲，或致震動地面，而與本條乙款所列各種使用之性質或分量相等者。

(乙) 在第二工業區內所有新建或改造之屋宇或地方，除作下列之一種或數種使用外，不得作別種使用。

1. 公園區所許之使用，及任何住宅區商業區或第一工業區內所許可之各項使用。

2. 皂膜製造廠。

3. 囊袋及地氈洗滌所。

4. 蒸釀酒水廠。

5. 鷄鴨，及牲口屠宰場。

6. 醬糊糖醬或澱粉製造廠。

7. 焙穀廠，芻秣製造廠，機器磨麥或磨芻廠。

8. 用煤製造之煤氣焦炭或煤油廠，或該項煤氣倉。

9. 炭素或油煙製造廠，容量逾一櫃車之煤油倉，槍彈製造廠，火藥製造廠，或貯藏所。

10. 廢物蘆廠。

11. 製紙廠。

12. 其他為本條例所未載之工業，或製造而發生有泥塵臭味，喧聲，或致震動地面較多於

本條例所列各種使用者。

(丙)在第一或第二工業區內屋宇高度不得逾五層樓，或十七公尺，或所在街之寬度，就中取其最低之一項以爲限制，但爲本條例第十三條所規定者，不在此限。

(丁)在第一或第二工業區內屋宇在第一層樓面以上之面積，不得超過該地段面積十分之七。

(戊)在第一或第二工業區內屋宇無須建旁院，欲建者聽；如有旁院之住宅，其旁院寬度不得少過一公尺，其非住宅之屋宇如其旁院從第一層樓面築起，而寬度不逾該屋高度之八分一或一公尺者，則在第一層樓面以上須有天井，如本條例第十二條所規定者。

(己)在第一工業區內凡非營業住宅須有一後院，在地面之深度最少須有七公尺，凡經營商業或工業之屋宇，須有一後院在第一層樓面之深度最少須有七公尺，但第一層樓面以下可免築後院。

#### 第十條 附用

1. 凡使用在習慣上附屬於所准許之使用者准作附用。

2. 住宅區內不得張掛招牌或廣告牌，惟自由職業之姓名或招租小牌得許作附用。

3. 凡買賣或營業之店戶不得作爲附用，惟醫生診病室及凡平常在家庭內所經營之事業而僱用助手不過二人者，概准其在私宅作附用。

#### 第十一條 不符規定之使用：

1. 凡原有物業之使用在本條例未通過時而與各條所規定者發生抵觸，是爲不符規定之使用。

，惟屋宇之高度面積及地段面積或前後旁院天井等之大小與本條例各條所規定抵觸者，則不得作爲不符規定之使用。

2. 不符規定之使用苟無損於鄰近物業者，得繼續存在，但不得擴大或變更之，惟改爲合規定之使用則可，但改正後不得再變爲不符規定之使用，所有使用列明在本條例第四第五第六第七第八第九條之甲款或第九條之乙款改作別用爲上述條款所不載者，則以變更論。

3. 凡屋宇於本條例未通過時已裝置或計劃或指定，爲不符規定之使用者，可免再建或改建。至該屋公允價值十分之二，此價值由屋宇監督與土地局長或同等職官會商規定之。

## 第十二條 天井

1. 在地段旁界線之天井其深度與該旁界線垂直度量最少須有三公尺。

2. 在地段旁界線之天井其寬度與該旁界線平行度量最少須有六公尺。

3. 天井三面圍以牆，其他一面通至屋前或屋後者，該寬度與開通之面平行，度量最少須有三公尺。

4. 內天井之深度或寬度最少須有六公尺，在該天井之上之屋宇如其高度不逾二層樓者，其屋蓋之四面均可伸出該天井中一公尺半以內。

## 第十三條 例外與特別規定

(甲)在本條例未通過時，任在何區內其地段不論大小如附近地段非同一業立者，得在該地建築一家宅，如此等地段在任何商業或工業區內得建築一零售商店。



(乙) 汽車上油或燃料站或同種類之事業所用抽器及其他設備須完全設在私人地段內，并須有適當空地分進出路口，以便上油汽車之停止，如汽車須停在公共街道者不得爲上油之設備。

(丙) 凡旗桿，無線電桿，紀念碑，煙突，水塔升降機，或樓梯，屋頂，戲台頂，瞭望台高逾本條例所定者仍許建築，但各該面積不得逾該地段總面積十分之一。

(丁) 裝飾之欄牆或飛簷雖逾本條例所規定之高度而未越一公尺半及無窗在規定高度之上者，准其建造，又單式金字屋頂其斜坡不及四十五度及除近簷處外無窗者，雖逾規定高度而未越一公尺半亦准之。

(戊) 在第二第三住宅區第二商業區或任何工業區內屋宇任何部分皆得建築至高逾本條例所規定之高度，惟該部分每建高一公尺，須向街巷旁界綫及規定院綫各方面縮入一公尺。規定之高度，惟該部分每建高一公尺，須向街巷旁界綫及規定院綫各方面縮入一公尺。

(己) 在任何工業區內屋宇高度如不逾六層樓或二十公尺或所在街之寬度，就中以最低之一項爲準，可以不必縮入，如本條戊款之規定，但該屋第一層樓面以下之面積，不得超過該地段面積百分之八十五，在第一層樓以上之面積，不得超過百分之五十五。

(庚) 在第二商業區或工業區內建塔不限制高度，但該塔面積不得逾該地段總面積之十分一，及須向街巷及後院各方面之界綫最少縮入三公尺。

(辛) 旁院或後院之空間須露天無阻，但窗檻簷綫及其他裝飾可凸出一公尺，煙突及避火梯則可凸出一公尺，但該屋高度不逾二層半樓者，飛簷及凸綫可伸出旁院或後院至七公尺半，惟此等簷綫不得佔該旁院或後院寬度之十分四，前院之空間亦須露天無阻，但可於

前牆建一門房及僕人室，爲附屋之用，惟該面積不得逾三十五方公尺。

(任)建築物在兩街相交之轉角地段較普通段地在同一分區內者得佔多地段面積百分之五。

(癸)任何建築物(圍牆在內)如在轉角地段須退縮至一橫截直綫上。而該直綫係在該街角地段之兩界綫交點，如沿地段界綫退入二公尺半而成者，在轉角地段內，本條例規定有前院者，不得在該前院有藩籬林木等阻礙視線，致滋交通之危險。

(子)在轉角地段之屋宇須有一前院在其旁街之前以代旁院，沿地段之前界綫亦須有一前院街，前院之深度如地段前界綫前旁院深度之半。

(丑)本條例通過後設計委員會須隨時指撥地段，每處最少須有七十四華畝，爲臨時性質住宅之用，且在工業區此等臨時住宅地點內，非經設計委員會特准不得用泥土，茅艸，艸蓆，竹料，或其他引火及不潔之物料建屋。

#### 第十四條 分區圖之指定：

分區界綫之位置未分區圖上用公尺指定者，以在該界綫左右之兩街之中綫爲界綫，如分區界綫之位置無法確定時，設計委員會得由圖中用尺量度決定之。

#### 第十五條 設計委員會之分區權：

(甲)根據所擬市府設計及分區授權法之規定，設計委員會得查核工務局長所判定之案件，并審判各上訴案件及關於本條例所規定各事項，如得四委員之同意，得推翻工務局長所判決者，或准市民變更本條例之請求，其他事項由該委員會以多數取決之。

(乙)設計委員會除法律所賦予之權外，當執行本條例文時發生事實上之困難，在適當之情

形及範圍內，如與本條例之意旨吻合及足維繫本條例主持公道保護公安之精神者，得呈明市立法機關依下列各項將條文變更之：

1. 雖在本條例發生効力之後，仍准將原有不符規定使用之屋宇重建或在該所在地段擴大之。

2. 屋宇之面積或使用擴大至所縮較嚴之毗連分區內者准之，但所擴大者不得逾十五公尺。

3. 在國都界線內未發展之區域得發臨時執照准其于二年內爲任何使用或造任何建築物。

4. 於本條例未通過時，任何地段與其毗連地段如非同一業主因建築一家之住宅而爲該地面積及特別地形所限制爲變更所規定之院及地段之面積或寬度之請求，若非如此變更，不足以將地段改良者，得准許之，如該地段係在商業或工業區內委員會可准其建築零售商店，所有地段如係小於該區所規定之面積，則不准再行劃分小段，以爲轉賣或以爲建築兩間以上住屋或商店之用。

5. 如馬路位置與分區圖所列者互賣時，設計委員會應本該區域計劃原意照分區圖所載明者執行，如分區界線乃依一擬築未成之路，該委員會應按該路造成時情形將界線修改，以與實在情形相符。

6. 私人汽車房能容二輛以上汽車者，准建在第一住宅區內，但祇許作附用。

7. 根據第十四條之規定，得確定在分區圖內任何分區界綫。

8. 准許在公園區任何部份設立第三件內節所特許之各項應用物。

9. 設計委員會爲增進公共衛生安寧及利益起見，且對於分區性質特別使用產業價值及該區之發展詳加考慮，適與妥善計劃相符者，得變更所規定之各條例。

#### 第十六條 解釋

(甲)解釋與施用本條例時，須以增進公共衛生安寧及利益爲主旨，本條例規定一屋宇應有地段或院之面積不得作其他屋宇所需者計算，如一屋宇應有地段或院之面積小於本條例所規定者，則以犯例論，此等面積原有在本條例通過之前者，不得減小過于本條例之所規定，亦不得作新建屋宇所需者計算。

(乙)如一地段係由一已整頓妥當之地段割出者此等分割無論其爲目前抑或將來整頓計須無礙於本條例。

#### 第十七條 執行

(甲)總綱 本條例由工務局長執行之。工務局長經市長之核准於處或理執行本條例之必要時得隨時頒行各項規則，又爲利便執行本條例起見，得隨時咨請公安局或其他同第機關協同進行，或共籌相當辦法以爲援助。

(乙)建築執照 凡欲起造或改建屋宇及建築物者，須將該屋宇或建築物之大小與位置及所在地段之大小及其角度直徑用比例尺繪備正副圖則詳細註列并載明所有於執行本條例有關係之事項，經工務局長核准後由業主繳納建築照費五元，領取執照，方得興工。

(丙)使用執照 任何新建修改或擴大之屋宇，在本條例通過後遵照規定建造完竣，得由該業主或代理人呈請工務局長勘核，發給使用執照，如未領得此項執照逕自使用或授他人

使用該建築物者，以犯例論，應受相當之處罰。

(丁)查勘 已建竣或建築中之屋宇或建築物有無違犯本條例所規定，得由工務局派員於相當時期前往查勘之。

(戊)罰則 無論何人或法團對於新建修改或擴大之完工建築物與本條例所規定及與呈奉核准發還之圖則內容不符者，經工務局訊明屬實，其負責人應受相當之處罰。

#### 第十八條 本條例之效力

本條例之任何條款除判決註銷者外，餘均繼續發生效力。

#### 第十九條 發生效力期

本條例自公佈日起發生效力。

## (二十) 本市設計及分區授權法草案

第一條 本法以增進市民之幸福為宗旨。

第二條 本市應組織一設計委員會，委員由市長委任，但須經市立法機關（即市政委員會參事會等）之同意，該會委員為五人，其任期分為一年，二年，三年，四年，五年，每期一人，逐年遞補，各委員之薪俸及委員會之預算，由該市立法機關規定。

第三條 設計委員會應于各委員中互選一人為該會主席，主理會議並其他會務進行事項。

第四條 如因特別事故，市長及市立法機關均得將設計委員更調，但須雙方同意。

第五條 設計委員會應設定全市計劃，及製定本市地圖，呈請市立法機關審核，如市立法機關于計劃未正式通過前，有所更改，須先令設計委員會覆議。

第六條 設計委員會應擬定分區章程及分區地圖，並規定取締建築物之高度，層數，面積，外觀，應留空地及人口密度等條例呈請市立法機關審核，如立法機關欲有所修改須先該委員會覆議。

第七條 設計委員會之設計應注意於道路，運輸，公園，自來水，渠道，等項之改良，且求便于市府之設施，如認所定之章程條例有增修之必要時，得臚列理由，呈

由立法機關以四分之三之同意將該計劃增修之。

第八條 設計委員會對於各區之性質及其適合之用途須特別注意，並須注意於保全房屋之價值，及鼓勵市內各地產之適常用法。

第九條 設計委員會於未將全市計劃市圖及分區條例呈請審核以前，須先將各項設計綱領具報立法機關，於未接授該委員會最後呈報時，不必處理之。

第十條 設計委員會得僱用熟諳城市計劃總工程師一名，使之計劃一切，並製定市圖及分區法，工程師對於其他事項得隨時提出意見。

第十一條 設計委員會得設置工程師秘書等職員，併得支付正當用度，惟不能超過於立法機關所定之預算。

第十二條 設計委員會對於新定街道之新闢地段，得分別准許或酌量修改，無論准許與否，均須將理由詳細記載，其准闢之地，併須發給准許證書為據。

第十三條 新闢地段經設計委員會准許後，該會須即改將該地段載入市圖，如委員會于接收該項請求闢地呈文三十日後，不予批示，即可認為照准，該地段立須加入市圖，如經請求得由政府發照，將該委員會延不批示事由叙明照內，此照即與准許證書生同樣効力。

第十四條 如准闢一地段，同時須將已有或擬定之幹道，或公路路線更改，則設計委員會不得判定，須將請求呈文附以該會意見書，轉請立法機關核奪，如幹道或公路之路線有所修改，須載明於市圖內。

第十五條 設計委員會未准許已有街道之新闢地段前，須體察情形，限令在該地段內建築

公園，以爲游憩之用，惟該公園之面積不必超過于該地段總面積十分之一。

第十六條

凡呈請核准之各地段，須聲叙該地段鄰近街道與之關係，及利用該地之計劃，而委員會核准該地段時須令與鄰近之街道成爲整齊之統系，及有充分之寬度，而其使用之性質，尤須與該區相符。

第十七條

設計委員會於核准一地段時，須證明該地段係合于所定之分區條例，否則須呈請立法機關，將在該地段之分區條例，在市圖上酌量修改。

第十八條

市圖製定後，市工務局長對於任何建築物，蓋造在市圖所載現有及擬定之街道上者，不得發給執照，惟經設計委員會認爲特別情形，准作臨時之建築物者，不在此例，此種臨時建築物執照之發給，須以不致增加闢道費用，及不變更市圖爲限，設計委員會並得於不礙市政設施範圍內，規定合宜之發照條例。

第十九條

市圖製定後，不得在未列入該圖內之街道，敷設公衆事業，如渠道，水管等項，又所有建築地點如非有已載入市圖內之街道可以到達者，市工務局不得發給執照，惟若有特別情形，該建築物不必與現有或將來之街道相連屬者，該領照人不服工務局之判決，得上訴于設計委員會，呈請發給執照，該委員會得分別核准，但對於將來街道之系統必須顧及。

第二十條

凡有在工務局請領建築執照者，設計委員會須派該會委員二人審察其建築圖樣，對於該圖樣外觀之形式，及所在街道各建築物之性質，須察明其是否適合，



如認為不合時，須將圖樣轉呈委員會核奪，委員會得分別准許，或飭令改正，再行呈核，如已遵照指示更改，須即准許之。

第二十一條 分區法得由工務局長執行，所有建築執照須呈向工務局長領取。

第二十二條 設計委員會得審理經工務局長判決之上訴案件，惟如此推翻工務局所定之案，或根據所定之條例變通辦理，須得該委員會四人以上之同意，至于其他事項得過半數同意便可，凡受損害者，無論其為個人抑為機關，皆得向該委員會呈訴。

第二十三條 凡上訴案件關於該案之進行辦理，宜完全停頓，如由工務局長用書面證明，若將該案停頓能立即發生生命財產之危險則不在此例，但設計委員會仍可根據當事人之請求飭令停止進行。

第二十四條 設計委員會對於上訴及其他請求事項辦理手續，務須簡捷迅速，審理時兩造均須到場，惟派代表或律師亦可，該委員會有變更原判之權，若於嚴格履行各條文時，實際上感受困難，得呈明市立法機關變通辦理，以符立法之主旨。

第二十五條 凡個人或機關，對於設計委員會之裁判認為不公者，在宣判後三十日內，得臚列事由呈請市立法機關重新判定。

第二十六條 凡房屋之建造或土地之使用與本法或因本法而產生之條例不符者，市工務局得酌量取締之。

第二十七條 工務局對於所有建築物及地段，得派員查驗，如有違犯本法或因本法而產生之

條例者，得用通告書糾正之，如不遵照修改，其負責人應受相當之處罰。該項罰則由工務局斟酌各該市之情形分別訂定。

第二十八條 在市圖內如有次要道路之土地爲三數以上之幹道所包圍者，市立法機關得重新規劃之，此項地段謂之重定地段。

第二十九條 市立法機關欲重新規劃一地段時，須先令設計委員會擬定計劃，製成報告，以備採擇，如欲有所修改，須先令設計委員會覆議。

第三十條 設計委員會規劃重定地段，須先將現有街道之情形各地之業主等項調查清楚，然後將該項重定地段之總面積，純面積，（即減去街道及公共空地面積所餘者）及各業主所有純面積之成數，併新擬次要街道之方面，寬度，形式等項，整定地圖，分別詳載在地圖內，得指定若干地爲公園，但公園之總面積不得逾重定地段總面積之十分一。

第三十一條 重定地段圖須將每業主或其承襲人之土地重新分配，指定其土地純面積之比例等，於重定地段之純面積，所指定之土地須與該業主原有之土地相近，設計委員會如于原有建築物認爲有保存之必要，得于規劃路線設法保存之，該建築物仍屬諸原業主。

第三十二條 市立法機關，採用設計委員會所製之重定地圖及報告後，由市政府令行工務局長切實執行，至拆毀街道，及建築物之費用，應由市政府担任，併須由市土地局估定土地價值，賠償業主損失，惟新路建築費應由重定地圖所載附近各路之

業主均須負責。

### 第三十三條

關於闢寬現有街道或建築新路時，如因下列各項情形市政府如經市立法機關之許可，得有收用逾額土地之權。

(甲) 需地爲一小公園或其他公共曠地爲闢寬或建築街道計劃之一部分者。

(乙) 所以更改貼近地段之情形，面積，及數目，俾於闢寬或建築街道後不致有餘剩之小地段及地段之不合形式者。

(丙) 所以重定與新闢或擴寬馬路平行或相交之次要馬路之位置。

### 第三十四條

未施行逾額土地收用前立法機關得令設計委員會將街道地基以外應行收用之土地製圖報告，以備採擇，未決定前，如欲有所修改，須先令該委員會覆議。

### 第三十五條

設計委員會奉命規劃收用逾額土地時，須將在現有道路之路線內或在現有路線之外應行收用之土地，并將現有及製圖時之地段界線，逐一載明，經立法機關核准後，其闢寬及建築街道工作，須由工務局長執行，所有徵收房屋地段由土地局估定價值，由財政局撥付。

### 第三十六條

市政府於闢寬或建築街道竣工後，得隨時將一部或全部逾額收用之土地轉賣於給價最高者。

### 第三十七條

爲三數以上之幹道所包圍之地段，如有下列情形，市政府如經市立之機關之許可，得收用之，是爲分區收用權。

(甲) 收用地段以爲建築公園或爲公共空地之用。

(乙)收用地段以便規劃一普通整齊之次要道路系統，俾得適當之寬度及佈置。  
(丙)收用地段以免貧民聚居過密，積聚污水穢物，有碍全市衛生者。

### 第三十八條

未施行分區收用權之前，立法機關得令設計委員會將擬收用之土地及發展該區之詳細計劃製圖報告，以備採擇，未決定前，如欲有所修改，須先令委員會覆議。

### 第三十九條

設計委員會奉命規劃分區收用土地時，須將所擬收用之土地，製圖報告，併須附徵現有街道之詳細地圖，註明報告時之地段界線及報告時所有業主之地產，更須擬定詳細計劃，敘明街道與道傍屋宇之位置，及公園或其他公共空地，以備謀全巨之發展。

### 第四十條

立法機關採用設計委員會計劃及報告後，實施該計劃之工作，須交由工務局長執行，所有收用之房屋地產，應由土地局作定價值，由財政局撥付。

### 第四十一條

市政府于完成該計劃後，得隨時將任何部份或全部地段轉賣于給價最高者。

### 第四十二條

本法自公佈日起發生効力。

## (二十一) 本方案之理財計劃

無財不可以爲政。建設方案，無論如何完備，苟無籌集款項之法，直不過等於一紙空文，毫無實用。本方案對於本市物質建設之各方面，均有論列，苟一一見諸實行，需款每年總在二百萬元以上。刻下本市每年收入不過四百餘萬，如無新財源以資挹注，當然不能敷用。至於籌劃新財源時，既不宜窮征苛斂，復不得有不合理的分配。市政建設，本爲市民謀福利；求利得害，事豈可行？故吾人對於本方案之財政計劃，尤須審慎考慮也。作者等將本市實際情形細加審察之後，認爲本市物質建設之理財方法有三點最堪注意：一曰特值稅之徵收；二曰市公債之發行；三曰現存租稅制度之改善。今一一分述之如次。

## (二十二) 特值稅之徵收

市政建設工作，諸如築路治園之類，往往能使附近地帶之地價因而增高。苟建築費用完全由全市市民擔負而市中某一部分居民反可藉此謀利，於理尤有未當。且建設費用浩繁，苟全數由全市市民擔負，事實上亦有種種困難，必有礙於建設工作之進展。因此，近代各國城市對於特值稅 *Special Assessment* 之徵收，均極注意，視為市政建設之重要財源。作者等認為天津市物質建設款項之籌措，自應注意及此。所謂特值稅者，即將建設所需費用酌量使直接受益市民分擔之一種方法。既非窮征，亦非苛歛，實一最合乎情理之財源也。

特值稅之徵收方法有四：

(一) 依照受益地段之臨街寬度而分派。此種方法，實施上殊欠靈活。且受益地段之臨街寬度與其深度並無固定的比例。如只以臨街寬度為準繩，則窄而深之地段必佔便宜，非公道之法也。

(二) 依照受益地段之面積而分派。此法亦欠靈活，且有偏袒寬而短之地段之譏。亦非至善之法。

(三) 依照受益地段之原來價值而分派。此法亦不甚公允，因在建設工作進行前各項地段價格之比例並不與建設工作完成後各該項地段價格之比例相同。

(四) 依照受益地段距離建設工作之遠近為比例採用面積分派方法。此法比較最為妥善。本市

徵收特值稅以採用此法爲最相宜。

普通房地捐稅，各政府機關以及教育慈善等機關例得免稅。特值稅徵收之原則在於使各業主不致不勞而獲大利。此於各政府，教育，慈善等機關，亦非例外。故本市特值稅之徵收，無論何人，不得免稅。

各項物質建設費用，因其性質之不同，復可分爲土地收用費，建築費，及維持費數種。天津市物質建設之土地收用費應由市公債應付，建築費應由特值稅應付，維持費應由普通市稅應付。其應採用特值稅之建築費可以分述如次：

(一)築路費。十二公尺以下之路，其建築費完全由受益業主分攤。十二公尺以上之路，其建築費由各受益業主按照下列百分表分攤擔負：

道路寬度	受益業主應擔負之百分數
十二公尺	百分之百
十四公尺	百分之九十
十六公尺	百分之八十
十八公尺	百分之七十五
二十公尺	百分之七十
二十二公尺	百分之六十五
二十四公尺	百分之六十
二十六公尺	百分之五十五

二十八公尺

百分之五十

三十公尺以上

百分之四十

道路無論寬窄，便道之建築費均應由各業主分別擔負。

(二) 下水道建築費。下水支道 ( Lateral Sewers ) 之建築費應完全由受益業主擔負。其特值稅之徵收標準應根據受益地段之面積及其臨街寬度。面積作五分三之標準，臨街寬度作五分二之標準。至於下水幹道 ( Trunk and Intercepting Sewers ) 之建築費則受益業主只應擔負一半，以昭公允。

(三) 公園建設費。公園建設費，應完全由受益業主，依受益地段之遠近而分派擔任，一八五六年紐約市中央公園建設時，其建設費用百分之三十二係由特值稅取得。不及二十年，此項受益地帶之地價已陡增至八倍有奇。本市情形固與紐約大相懸殊，而理則一也。

(四) 市行政中心區之建設費。市行政中心區建設工作完成之時，附近地帶之地價，亦必因而增高。此項建設費百分之二十至二十五應由受益地帶業主分擔。

(五) 公用事業之發展費。商營公用事業之發展費用，自應由各該商自行籌措。將來電車電燈自來水等公用事業收歸市辦之時，其發展費用得酌量地方情形用特值稅應付。

物質建設，舉市感受其益，此固然矣。但此項利益之分配，市內各處勢難平均。如建設費用，完全由普通稅收取得，則是明知利益之分配不能平均而強平均其負擔，於理實有未當。此特值稅之所以重要也。本市物質建設特值稅之徵收方法，既如上述，尤須對於下列數點加以充分的注意，始可收良好之效果：



一曰特值稅之徵收政策必須固定也。本市特值稅之徵收政策必須先有縝密之規定，以免朝令夕更，措置失平之弊。

二曰特值稅之徵收政策必須公開也。政策公開，市民對之始可有正確的了解。而弊端自可消滅於無形矣。

三曰特值稅之徵收應採用分期收款之辦法也。建設費用，為數甚鉅。苟強迫各受益業主將特值稅一次交納，勢必使各業主疲於奔命。建設工作，因之難於進行。至於引起強烈的反感，尤其餘事耳。

四曰特值稅之徵收理應因地制宜也。特值稅之徵收首須有公允的標準，對於各受益地帶之範圍，尤應因地制宜有合理的規定。

## (二十三) 市公債之發行

物質建設費用，理應由歷年納稅市民分別擔負。勢必發行公債，始可應付裕如。國內市政公債向不多見，即或有之，亦多詐取於民之一策。故市民每聞市政府又將發行公債，輒有談虎色變之感。此其弊本不在公債自身，實在於公債發行之失當。因噎廢食，智者不取。故作者等認為發行市公債實為本市物質建設必經之一途。惟發行市公債時，對下列各點務須嚴格遵守，始可收良好之效果：

- (一) 市公債發行後所得款項只可用作物質建設費用，決不可移作經常費用。
- (二) 市公債之還本期最多不得過五十年。其期限之長短應依照各該項建設事業壽命之長短而定。
- (三) 將來市立法機關正式成立時，市公債必須經該機關五分之三以上之同意始得發行。
- (四) 公債應採用分期還本制，不應採用積金還本制。
- (五) 關於各項公債之財政情況每年應有一詳細報告。
- (六) 市政府公債發行時，最低不得過九折。
- (七) 擔保品應確定，還本付息應有詳細規劃。

## (二十四)本市現存租稅制度之改善

本市現存租稅制度，不無可以改善之處。整理舊稅，爲改善之先着。舊稅整理方法：第一步應調查沿革及現狀；第二步應將稅率重新釐定輕重務得其平布告周知；第三步統一徵收機關，俾稅權可以集中，職責可以分明；第四步規定比額，實行獎懲。務以去繁複，免苛細，均負擔，除中飽，專責成，明功過爲歸宿。舊稅整頓就緒之後，復可相機近行新稅。查不動產稅素爲國外各市之重要財源，房地捐亦爲本市各租界之重要收入。本市物質建設在在需款，且其影響於地價者至巨，故房地稅一項不妨酌量增加。其徵收方法應詳加審查，重爲規定。天津意租界房地捐之徵收方法，可供參考。再，本市各處沿街廣告牌照頗多，有礙觀瞻，理應寓禁於捐，以資取締，所入固不見多，然而亦可略裕稅源也。

#44  
339065

339065