

轉向南側，甚達城外南門空地。在交通建設方面，明治28年(1895) 拆除佔據城內公有道路而建築之房屋，修築既有的南北縱向道路（今中山路）做為城市發展的主軸。明治37年(1904) 開始實施「市區改正」，拉直彎曲之巷道成為格狀道路系統，形成新的都市紋理；並於新開築的道路旁設置下水道，使市街環境得以改善，9月輕便鐵道羅東—礁溪間開通。明治45年(1911) 拆毀噶瑪蘭城城牆，之後將城牆東、南側改為寬闊的大道（即今舊城東路與舊城南路）。除作為漢人區與日人區之劃分外，意謂舊有政權之瓦解，取而代之的是新式進步的政治力量。大正8年(1919) 宜蘭—蘇澳段鐵道通車，帶動了宜蘭驛周圍的發展。大正13年(1924) 宜蘭線鐵道全面通車，宜蘭驛周圍的發展更加蓬勃。大正15年(1924) 成立蘇澳運輸會社宜蘭支店，以發展公路運輸。昭和14年(1939) 拓寬中山路及光復路，並使其相接，同時鋪設柏油，以呈現出筆直寬廣之現代都市街道，有別於舊有彎曲狹窄之巷弄。昭和16年(1941) 成立宜蘭合同營運株式會社，以發展公路運輸。昭和17年(1942) 成立蘭陽乘合自動車株式會社宜蘭營業所，以發展公路運輸等。（蘇美如，2002：113）

對於都市環境衛生之改善，日人均因環境糞穢堆積而有恐民眾沾染成疾所訂定之環境清潔法，並進行環境衛生之調查與規劃。另於明治37（1904）年完成宜蘭廳之下水工事為一重要工程，以期改善宜蘭市區內之雨水及污水排放而確保市街衛生。為了進行都市環境改造，日本政府頒布了適用於全台之都市與建築法令，作為改革之基礎，如「台灣下水道規則」、「臺灣家屋建築規則」、「臺灣都市計畫令」……，透過這些法令，作為控制全台都

市之發展及建築管理依據。而宜蘭廳也發布了數項法令與措施，以控制都市與建築之成長，例如為維護都市環境衛生而頒布之禁止棄置糞穢、瓦礫及塵芥等法、拆除佔據道路之房舍、市街家屋的構造安全與衛生、規定公共使用之市街、公路、亭仔腳、橋樑及路邊溝等之使用規則、管理、維護、保安等事項。

在宜蘭街道的變化歷程，可依市區改正政策及交通建設等影響因素簡分為三個時期，首先是日治初期所訂定的『宜蘭街市區改正』計畫，其次是大正時期通車的宜蘭線鐵道，之後則是昭和末期為將宜蘭街升格為「宜蘭市」的市區計畫。（鄭仲浩，2003：83）而宜蘭城以中央十字街為中心，劃分四個區域，分別以位於西北為「乾門」（今中山路以西、文昌路以北）、西南為「坤門」（今中山路以西、文昌路以南）、東南為「巽門」（今中山路以東、新民路以南）、東北為「艮門」（今中山路以東、新民路以北）。明治37年（1904年）發佈實施「宜蘭街市區改正」最主要的道路修正是將乾門及巽門區域的道路拉直及拓寬。由於清代宜蘭街主要的發展與重要道路的建設都在乾門地區，巽門地區則是以散戶的住宅機能為主，在土地取得與發展地區靠近南門的考量下，首先進行



圖4.民國40年代的南門（陳健銘提供）