

## 迴圈

## 開展

穿越城市治理、交通路徑與文學記憶，追索臺南圓環的流動身世。

# 圓環設計

### 繞不出的圓：圓環設計中的禮讓與人本安全

受訪人 / 林樹德 文 / 陳鈺涵

臺南是全臺圓環高度集中的城市，無論是土生土長的在地人，還是慕名而來的遊客，每天都有無數人在圓環裡「轉圈」。但是否曾有過這樣的經驗：進環時猶豫不決，出環時驚慌失措，只能看著四周車流，一邊祈禱一邊跟著轉？為了揭開圓環的行駛邏輯，這次請教了長年深耕交通工程、致力於圓環改造的專家——臺南市交通局交通管制科秘書林樹德。從他的實務經驗中，我們得以窺見這些圓形地標背後隱藏的科學與溫情。

#### 1 不是所有圓環都是真正的圓環

許多被稱為圓環的路口，其實未必屬於同一種道路型態。若車道呈現同心圓、車流在環內持續交錯，車輛出環時還需反覆變換路徑，這樣的型態更接近傳統的「交通圈」。相較之下，現代圓環強調的是「車向分流」——車輛在進入圓環前就把車流行向劃分好，導引用路人進入圓環時選擇好車道，減少圓環內頻繁變化車道，安全導流出環。交通圈就像是好幾個丁字路口組合而成，而現代圓環則有非常多的標線引導分流，以及進入圓環車輛應禮讓圓環內車輛先行。



明尼蘇達州華盛頓郡工務局製作 (Washington County, MN Public Works Department)。



新營圓環環路線。圖——臺南市政府交通局提供

#### 2 讓路線是圓環運作的關鍵線索

是否在路口看過倒三角形與雙虛線的標誌？這套標誌叫做「讓路線」，圓環是否能安全運作，關鍵不在於紅綠燈的指揮，而是在於路權規則的默契。這條不起眼的「讓路線」，正是維持圓環行車秩序的靈魂。現代圓環的核心理念是「環內車先行」，進環車輛必須先禮讓、觀察環內流向。若每一位用路人都能辨識這條線，圓環就能像齒輪一樣精密啮合，不再是險象環生的衝突點，而是流暢運轉的樞紐。



下圖對照 | 改造前後的新營圓環。圖——臺南市政府交通局提供

#### 3 螺旋設計：透過空間分配引導行為的減速美學

在新營與歸仁圓環的改造中，臺灣開始借鏡荷蘭的「螺旋圓環」設計。這種設計最迷人之處，在於它能透過物理角度達到「強制減速」。透過精密計算出入口角度與標線引導，使車輛不能高速行駛，而是必須自然地放慢速度。這種以空間引導行為的方式，能有效減少碰撞點，即便發生意外，在低速下也能大幅降低傷害。這便是交通工程的溫度，用設計來預防失誤，守護安全。

#### 4 人是最小交通單位

圓環的討論不應只停留在汽機車如何通行，也必須回到行人如何安全使用圓環。走路本身就是一种交通方式，而行人、自行車等風險較高的用路人，本就被納入道路設計的起點。當人是最小交通單位，標線與燈號規則，就不能只為車流服務，而必須讓最脆弱的使用者也能安全被看見，這是林樹德正在努力提倡的部分。



#### 5 理想與現實：現代圓環的改造

即使擁有先進的設計理念，圓環的重新規劃仍是一場與現實不斷拉鋸的過程。圓環不僅是交通節點，往往也與周邊的傳統市場、商業活動，以及在居民長年累積的駕駛習慣緊密交織。在如此複雜的使用情境中，要同時滿足所有使用者幾近不可能，因此每一處圓環的規劃與設計，皆需因地制宜，呈現出各自不同的樣貌。一個圓環能否運作成功，背後仰賴的是長時間與居民及使用者反覆溝通與協調的過程。在追求交通安全的同時，也必須不斷與在地生活節奏與使用習慣磨合，於理想與現實之間尋求平衡。

#### | 受訪人簡介 |

林樹德，現任臺南市政府交通局交通管制科秘書，執行歸仁圓環大改使事故率調降超過 42%，成為全臺示範標竿。榮獲 2025 天下城市治理卓越獎與交通安全傑出績優人員獎工程類第一名。

#### | 作者簡介 |

陳鈺涵，臺南人，家裡養了一隻黃色米克斯，是忠實狗派，喜歡在水中的任何活動，P 中微 J。



東門圓環匯集北門路、民權路、府前路、大同路與東門路，其中東門路為跨越鐵路而設置陸橋與地下道系統分別供汽車與機車通行，待鐵路地下化後，高架與地下通行將會拆除。圖——臺南市政府交通局提供

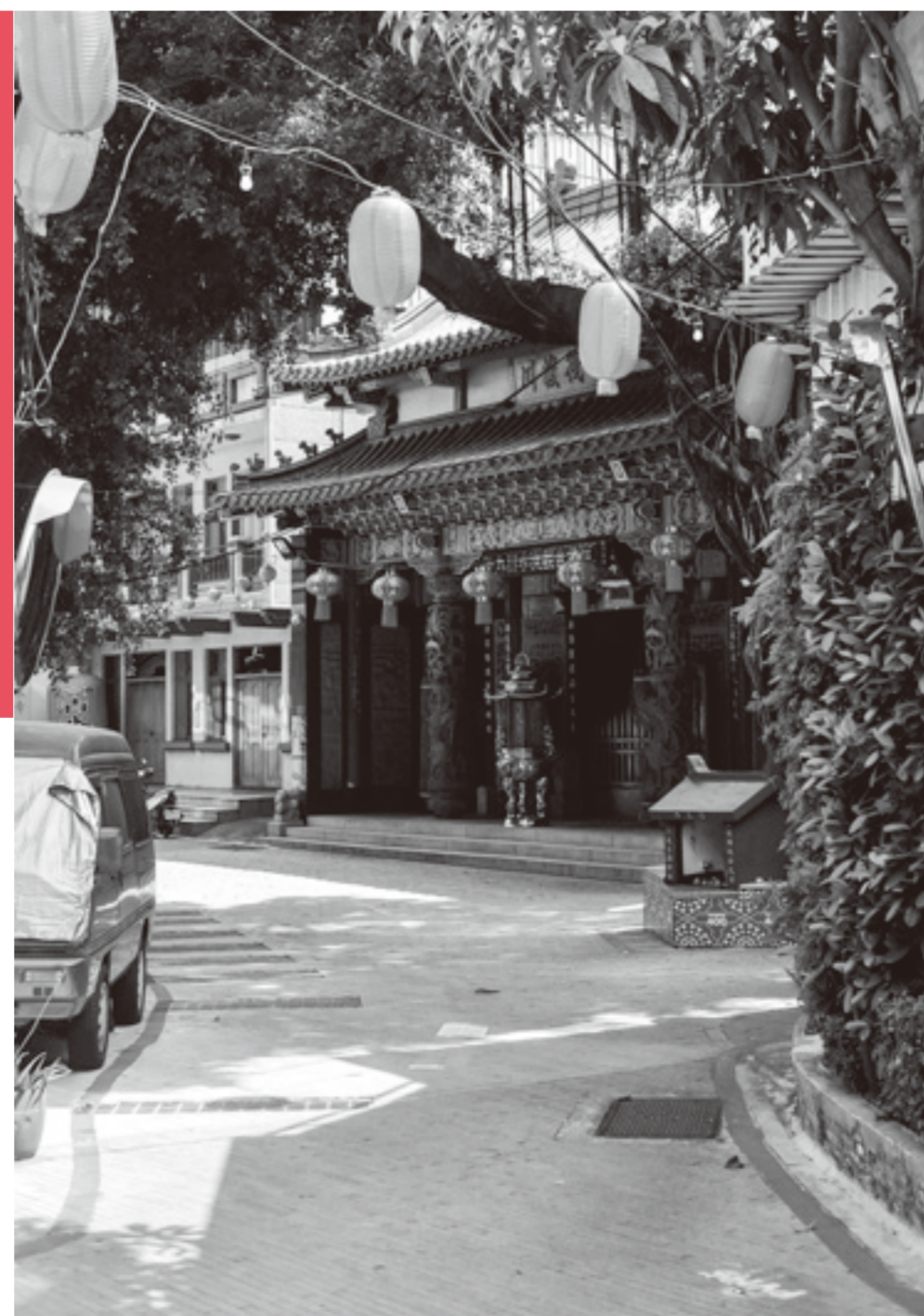
# 其後與之外：百年臺南圓環

文／朱穎凡

- 1875年的《臺灣府城街道圖》局部。圖——中央研究院人社中心GIS專題中心，臺灣百年歷史地圖 <https://gisrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>
- 1907年的《臺南及安平市街圖》局部，可見臺灣總督兒玉源太郎石像的廣場。圖——中央研究院人社中心GIS專題中心，臺灣百年歷史地圖 <https://gisrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>
- 1911年的《臺南市區改正計畫圖》局部。圖——中央研究院人社中心GIS專題中心，臺灣百年歷史地圖 <https://gisrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>

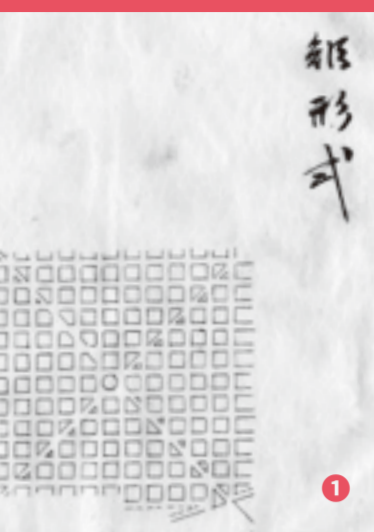
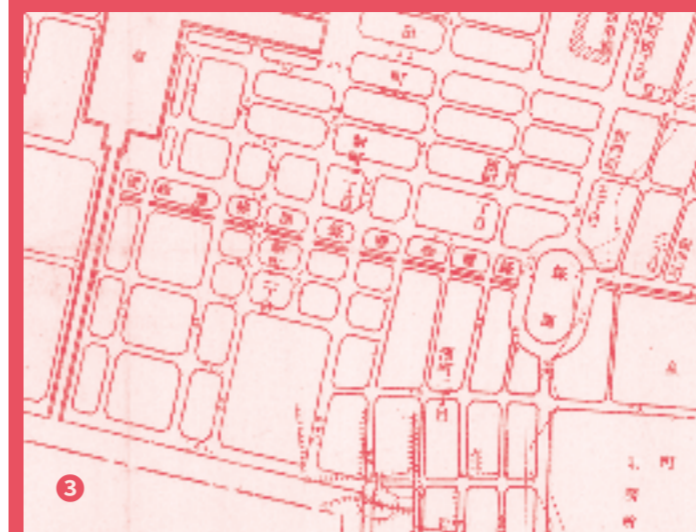


左 | 西門圓環上可見標示「小西門遺址」。右 | 六合境清水寺對面即是加蓋的枋溪。攝影——PJ Wang



現代化道路帶來便利，人們卻對高度同質的街景逐漸感到無感。相對以車為本的筆直馬路，小巷弄更有親切感。曾令當權者頭疼的曲折巷道，如今成為訪客趨之若鶩的標的。街邊幾張椅子就成了咖啡店的延伸，或從家門口排到廟口的盆栽，這些日常風景不會出現在大馬路上，卻為臺南街廓帶來鮮明的個性。這些行為未必只是「占用公共空間」，隱藏在街廓之中的日常生活模範（道路、宮廟、店舖、與民宅等公私領域間的界線，也淡化過去冷冰冰的都市規劃。當使用空間伴隨著照顧空間，這或許是對「公共」的重新定義與詮釋，也是對現代城市規劃的小小抵抗。

作者簡介 | 朱穎凡，插膠卷、步履、與叨叨絮絮摸索環境的非典型建築人。



- 「矩形式」布局示意圖，約1900年，國史館臺灣文獻館藏。圖——「臺南市區計畫委員會日誌、臺南市區計畫委員會規程、臺南市區計畫委員會會議事錄、臺南市區計畫委員會文書收受發送簿、臺南市區計畫委員會審議事項二付取調報告」(1899-09-01)，〈明治三十五年臺灣總督府公文類聚第十五卷保存追加第四卷附一冊〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類聚》，國史館臺灣文獻館。
- 1920年臺南市全圖局部，可見圓環已完成四條路，其中三條虛線還未完成。圖——中央研究院人社中心GIS專題中心(2020)，[online] 臺灣百年歷史地圖。Available at: <https://gisrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/> [2026/04/28]。
- 《臺南市區改正圖》小西門圓環局部。圖——「臺南州臺南市市區改正工事費(指令第二〇六號)」(1930-01-01)，〈昭和四年國庫補助永久保存第二卷地方〉，《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館。

在臺灣的大城市之中，臺南市區的街道系統具有格外鮮明的個性。打開地圖，有別於其它城市方正的棋盤式街道規劃，臺南市區由幾座圓環鎮守，圓環之間的道路系統並不總是直角相交，構成了乍看現代，卻又不十分現代的街道網絡。不少初來乍到的外地人容易走著走著就迷失方向感，左彎右拐後卻有意外發現，這種稱陌在明式的驚喜，也成為吸引遊客一再回訪的魅力。

16世紀末，府城遇見日本近代帝國。在新政府眼中，府城的傳統城市空間不利於未來市民生活、交通發展，以及帝國的治理。加上當時瘟疫升溫，公共衛生環境更是亟待整頓的課題。

在此背景下，名為「市區改正」的市街改造行動變得勢在必行。1899年，臺南縣即參照臺北之例，成立「臺南市區改正委員會」，召集各方機關單位中具有行政、法律、軍事、醫學、通信等專長的人擔任委員，作為政府諮詢對象。諮詢項目，包含既有街道改良方式、新設街道規劃、下水道改良、公共及官有地規劃、市區計畫實施方法及經費概算等。

當時擔任委員的持地六三郎等人，曾經研究府城的城市格局，並參考巴黎、羅馬等歐洲主要城市，



《昭和三年度臺南市東門町市區改正工事平面圖》大東門圓環局部，1928年，國史館臺灣文獻館藏。圖——「臺南州臺南市市區改正工事費(指令第二〇六號)」(1930-01-01)，〈昭和四年國庫補助永久保存第二卷地方〉，《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館。

作者簡介 | 蘇奎楠，漫步照相客，放空愛好家，在博物館裡打滾的歷史學研究者，以及一個只要吃到正統府城碗粿(再配個魚羹)，就能深刻感受到滿滿生存意志的臺南人。

1920年代以後，仍有新的圓環繼續出現。1925年，臺南州內務部土木課技師田上耕之助調查府城遺存城門與城牆時，提出了在未來往關廟道路的擴張工程中，可將大東門規劃為公園的構想。到了1928年的市區改正工事平面圖中，即可見大東門成為橢圓形圓環的規劃(左側圖)；而另一端的小西門圓環也有修改，它往南延伸成橢圓形圓環(圖3)，小西門城樓被納入環內，面積也因此大幅擴張。

這些圓環，與初期處理新舊街區匯集與零碎空間的圓環不太一樣，反而較像法國巴黎凱旋門與星形廣場的關係，是以城門為主體而成立的空間。這個方法並不罕見，此前的臺北、新竹早有類似規劃，相對於1920年代後期的臺南來說，這些圓環讓原本已退出歷史舞臺的城門，重新走入近代城市街廓，並以此形塑城市的新地標。

整體來看，臺南的圓環，雖由帝國攜入，卻也不完全是帝國對傳統城市的完全宰制，而是進行對話及權衡的結果。它們是府城與新時代相遇的記號，而後走入城市，成為市民生活環境的一部分。

根據這個方向，府城地圖上開始出現了一條條筆直的道路規劃線。不過，在一些道路的交流處，經常有新舊道路無法對齊銜接，或者出現不規則的地塊等情形；而化解這個情況的方法之一，就是設置小公園。在當時委員會所提交的調查報告及幾幅初期規劃圖中，就可看到兩廣會館(今國立臺灣文學館旁)前、赤坎樓前、做針街旁(今民權路與公園路口)等地，都有圓形或橢圓形的小空間。這些預計設置環形道路與中心島的新舊道路匯集點，就是圓環的雛形。



大東門圓環空拍圖。圖——臺南市政府交通局提供。

# 圓環：府城與新時代相遇的記號

文／蘇奎楠



1911年市區改正計畫地圖，紅線是市區改正後的道路。圖——「台南市街二家屋建築規則施行認可」(1911-11-01)，〈明治四十四年臺灣總督府公文類聚十五年保存第四卷警察〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類聚》，國史館臺灣文獻館。

以及殖民母國的東京、京都、札幌等案例，提出府城街區的規劃意見。他們認為，府城屬於自然成形、沒有固定規則的「參差式」街區，雖然在交通上極為不便，但也難以全部重整。因此，原有街道應儘量沿用，進行拓寬或修正；新設市街則採用像棋盤般方正而整齊的「矩形式」布局，並適度搭配對角線道路(圖1)，創造人車移動與貨物集散更順暢的空間。



# 「不老男神」的眨眼秘密

文／郭士倫 圖／德鴻畫廊



如果你在臺南中西區的湯德章紀念公園圓環迷路過，你一定曾被路邊一張眼神深邃、頂著亮麗的男神肖像給電到。

位於中西區中山路一號窗邊的高像，是好萊塢一代影帝尤伯·連納 (Yul Brynner)。對於擺放尤伯·連納的德鴻畫廊來說，他不僅是地標，更是橫跨府城幾代人的共同記憶。

「以前這裡可是臺南市最高的地方，天氣好時從濱海局塔上能一眼望到安南區。」德鴻畫廊的創辦人陳世彬笑著談起這片土地的歷史。陳世彬一家人已經在這塊土地待了七、八代之久，從鸞額上未變成圓環前就已扎根。隨著日治時期的市區改正規劃，這裡成了放射狀圓環的中心，而繞著圓環轉不停的車流，好比正在圍著府城的龍珠，吞吐著整座城市的生命力。

很多人可能都不曉得，德鴻畫廊的地址，中山路一號，同時也是南橫公路 (臺2線) 的起點，這條 200 多公里長的公路橫跨到臺東縣關山鎮終點。但位於中山路的起點很難讓人聯想在哪，這時就不能不提那張掛在畫廊門口，對著遊客眨眼的龍頭肖像。早年，這裡曾是畫家

鄭宏章、廖書賢等人的工作室，專攻寫實的人物肖像畫。要為往來者留下容顏得靠畫尖雕琢的年代，師傅們練習筆法，選中了眼神犀利、輪廓分明的影帝尤伯·連納作為範本。

沒想到，這一掛就是幾十年。「出外臺南人只要說起『圓環那個光頭那家』，大家就都知道了。」肖像畫這個行業在相機數位化的崛起後逐漸從圓環沒落，後來畫廊面臨轉型，陳世彬本想撤掉這張舊時代的產物，卻被朋友勸阻，這肖像已變成圓環上的記憶。於是，尤伯·連納數位轉生了！利用當代的光柵片技術，影帝不再只是靜止的油畫，而是會隨著路人腳步輕輕眨眼的神秘地標。

「在圓環開畫廊，最大的挑戰就是吸引人進來。」談到圓環上的優缺點，陳世彬坦言，圓環像是一座巨大的磁場，大家快速進出，又迫切地想切出去，它是中樞點，不是起點。外地人進來會怕，在地人進來用默契「禮讓不是只看紅綠燈，而是全憑眼神交換的微妙平衡。對於經常要走圓環的陳世彬來說，切進圓環、併入內側道、再開往外側道、最後在公園路轉出已經是家常便飯，對一般人來說可是步驟繁複又考驗技術。



### 作者簡介

郭士倫，臺南人，常高在繪本與漫畫裡，最愛尋找圖中隱藏的各種巧思。

上 | 德鴻畫廊。  
右下 | 德鴻畫廊門口。  
左 | 德鴻畫廊門口的櫥窗展示為賴科維作品。

### # 圓環藝術

## 廖繼春筆下的夏日圓環

文／高子矜

1927年至1936年間，廖繼春居住並任教於臺南，深受府城風土與生活氛圍影響，多次以臺南風景題材入選臺、府展，為日治時期描繪臺南景觀的重要藝術家之一。



廖繼春〈初夏〉1929。圖——臺灣教育會，《第三回臺灣美術展覽會圖錄》

〈初夏〉(1929, 第三回臺展) 描繪當時的大正公園 (原兒玉壽像園，今湯德章紀念公園)。1911年臺南市區改正後，這裡成為以圓環向外展開的城市中心。畫面左側較亮、右側較暗的色調對比，使南臺灣夏日光影在畫面中形成層次變化；而奔放的筆觸也讓人、樹影與公園景致彼此交融，呈現夏日圓環悠緩流動的氣息。



廖繼春〈綠蔭〉1932。圖——臺灣教育會，《第六回臺灣美術展覽會圖錄》

在〈綠蔭〉(1932, 第六回臺展) 一作中，兒玉源太郎雕像仍位於圓環中央，後方可見清代兩廣會館改建的臺南州立教育博物館，其位置約在今日臺南市美術館一帶，並於1945年盟軍轟炸臺南時毀於戰火。廖繼春筆下的圓環，不僅是都市景觀的一部分，也映照日治時期臺南邁向現代城市的空間樣貌；而透過環形道路與樹蔭的配置，使視線與動線產生循環往復的觀看感受，呼應圓環作為城市匯聚與交流場所的特性。

### 作者簡介

高子矜，從藝術出版走進美術館現場，長期在展覽、文字與城市空間之間穿梭，時常被一篇好文章拯救一天。

