

檔案瑰寶

臺北市升格與蛻變



臺北101(註1)

聽檔案・說故事
「連至國立教育廣播電臺
6/23，10:05-11:00，生活In Design(下)節目收聽」

民國56年，臺北市正式升格直轄市，至今剛好半世紀。升格後的臺北市，歷經行政區域擴張，交通與城市建設以及社經文教等各方面發展，已進入國際都市之列。以下，就讓我們隨著國家檔案的引領，一同瞭解臺北市升格直轄市的過程，以及50年來城市的重大蛻變。

國家發展委員會檔案管理局應用服務組科員　王嘉斌

臺北一詞之正式使用，始自於光緒元年(1875)。清朝除了在臺北艋舺設府築城（註2），亦陸續開發淡水河艋舺（今萬華）、士林街、錫口街（今松山）、大龍峒（基隆河與淡水河交會附近）、大稻埕（今迪化街一帶）等地。日本統治臺灣時期，著手改造臺北舊城區，先拆除舊城牆，再以城基改建三線道路，並且陸續興建許多公園，甚至規劃由舊城區往東發展。惟該項大臺北都市計畫因戰爭爆發，而未能落實。

民國（以下同）34年10月，臺灣光復後，臺灣省行政長官公署鑑於臺北市在戰爭期間遭受嚴重轟炸，致力修復各地建築物，儘速恢復城市原貌。36年4月，臺灣省政府成立，隨即將臺北設為省轄市（圖1），依照戶口、經濟與交通之分布情形，劃分松山、大安、古亭、雙園、龍山、城中、建成、延平、大同、中山等十區（註3）。38年，隨著中央政府遷臺，各省人口大量湧進，臺北市人口已逾50萬人，鄰近鄉鎮的人口數亦不斷增加。至46年，臺北縣(今新北市)人口甚至超過臺北市，形成縣市相鄰的大都會區。52年，臺北市已突破百萬人，且人口總數仍持續向上攀升（註4）。

55年12月底，行政院召開第1000次院務會議，擬改制臺北市為直轄市，復經內政部研擬五項方案：第1，改制後仍維持原有行政區域，不另作調整。第2，將陽明山所屬北投、士林、臺北縣之內湖、南港等四鄉鎮，以及永和、三重一併劃入。第3，將臺北市附近之衛星鄉鎮市悉數劃入，包括板橋市在內；其餘農業地區，分別劃歸桃園縣與宜蘭縣。第4，將士林、北投、景美、木柵、深坑、南港、內湖、汐止、萬里、金山、石門、三芝、淡水、八里、林口、五股、蘆州等26鄉鎮劃入。第5，因應臺北市可符合現代國際都市標準，避免臺北縣精華地區劃出後，競爭力下降，擬將臺北縣與臺北市合併成為直轄市（註5），進行討論。



圖1 光復初期臺北市都市計畫圖
檔號：0038/0443/0006
案名：臺北市都市計劃
來源機關：臺灣省政府
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

屢經研商後，綜合第2案、第4案，以淡水河、新店溪為界，將陽明山所屬北投、士林及臺北縣之內湖、南港、木柵、景美劃入臺北市。由此可見，臺北直轄市行政區域的擴張，係以自然形勢為基礎，以此與臺北縣為界。又，未將板橋、

三重、永和等地併入臺北市，乃是為了避免臺北縣喪失這些精華區而失去競爭力。56年7月1日，臺北市政府、市議會在中山堂舉行改制典禮，臺北市正式改制直轄市，面積由原來67平方公里增為272平方公里，人口從123萬人增至153萬人（註6）。

在臺北市升格之前，已陸續完成仁愛路、中山南北路、介壽路（即今凱達格蘭大道）、信義路、中華路、臺北車站前等幹道。升格直轄市後，市政府為緊密聯繫方併入區域，先後拓寬跨越基隆河的大直橋（圖2），以及陽明山仰德大道、北投區行義路、承德路等要道，且陸續完成辛亥、莊敬、自強(圖3)、懷恩四座公路隧道，從隧道之命名，可以反映當時的時代氛圍。

再者，臺北市公車原由臺北市公共汽車管理處獨家經營，升格後隨著行政區域擴大、人口遽增，為滿足市民交通需求，遂於58年核准欣欣（圖4）、大有、大南、光華等民營客運共同經營。另一方面，因應現代交通建設，淘汰落伍人力三輪客車（圖5）、手拉車、拼裝農業車，並落實轉業輔導機制。



圖2 大直橋竣工典禮
檔號：0058/0042/001
案名：公路、機場、港口
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局


圖3 即將通車的自強隧道
檔號：0053/0046/001
案名：台北街景、民生
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局


圖4 欣欣客運通車典禮
檔號：0058/0042/001
案名：公路、機場、港口
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局


圖5 淘汰待銷毀之三輪客車
檔號：0053/0046/001
案名：台北街景、民生
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

隨著臺北市交通事業賡續發展，開始汰除老舊鐵路設施，並且著手鐵路地下化工程。至78年，新臺北車站落成啟用後，即象徵鐵路地下化時代的來臨（圖6）。81年，市政府為落實全市鐵路地下化政策，拆除已經營歷時30餘年，北起忠孝西路口，南至愛國西路口，沿鐵道旁興建的中華商場（圖7）。

臺北市所屬的鐵路、公路運輸雖然不斷革新，但終究難以負荷人口成長速度。市政府擬定長遠都市發展計畫，為解決交通運輸問題，籌劃興建大眾捷運系統（註7）（圖8）。85年，捷運木柵線正式啟用，是臺北捷運最早通車路段，亦為臺灣首條捷運運輸路線。在此之後，捷運板南線、淡新線（圖9）陸續完工，形成便捷的捷運交通網絡，也讓臺北縣市緊密連成一塊。


圖6 慶祝臺北鐵路地下化通車
檔號：0077/0211/001
案名：台北街道
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局


圖7 民國55年中華商場夜景
檔號：0055/0013/001
案名：1966農復會照片
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

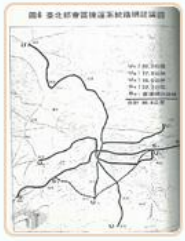

圖8 捷運系統路網建議圖
檔號：0069/B-9/01
案名：台北市都市計畫
來源機關：行政院經濟建設委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局


圖9 甫啟用的新北投捷運站
檔號：0086/0122/001
案名：86年金視獎頒獎活動
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

歷經時代演變，臺北市西門町商業區發展呈現飽和狀態，產生市街擁擠、環境惡化現象。69年，市政府提出副都心計畫，著手開發信義區，將國父紀念館以東地區變更為特定專區，將市政府、市議會移至此處，輔以住宅發展政策，興建完整示範社區（圖10）。為了帶動信義區的發展，市政府擴展該區商業機能，致力吸引國際性金融服務業與科技產業進駐投資。93年，當時世界第一高樓臺北101在信義區開幕啟用，立即引起各國矚目。臺北101不斷在國際舞臺上發光，成為臺灣行銷國際觀光的重要景點，亦讓全球來臺人士親身見證臺北市躋身國際重要城市行列。

自56年臺北市升格直轄市以降，不斷擴展交通設施，並擘劃城市向東發展，已蛻變為今日具有國際競爭力的城市。歡迎利用國家檔案資訊網查詢，與我們一同探索臺北市升格直轄市的歷程，及其50年以來之重要變化。

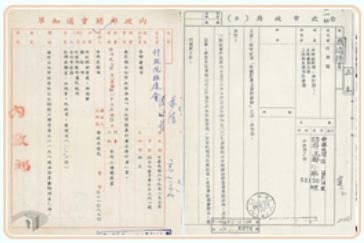


圖10 信義計畫區相關議題會議
檔號：0069/B-9/01/01
案名：台北市都市計畫
來源機關：行政院經濟建設委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋：

註1. 臺北101，案名：健康台灣攝影比賽、綺麗台灣；檔號：0095/2044/001；來源機關：行政院新聞局；管有機關：國家發展委員會檔案管理局。

註2. 清光緒年間所築之臺北城，係由四個城牆所圍繞之範圍。東畔為中山南路，西畔為中華路，南畔為愛國西路，北畔為忠孝西路。見黃得時編纂，《臺北市志》第1卷（臺北：臺北市文獻委員會，民77），頁31。

註3. 黃得時編纂，《臺北市志》第1卷，頁64。

註4. 羅啟宏，林志重撰稿，《續修臺北市志》第2卷（臺北：臺北市文獻委員會，民93），頁17。

註5. 黃得時編纂，《臺北市志》第1卷，頁71-72。

註6. 林忠勝著，《高玉樹回憶錄：玉樹臨風步步高》（臺北：前衛，民96），頁156。

註7. 市政府在民國72年時，即有提出5條大眾捷運系統的路線討論案：1.縱貫線鐵路華山至萬華2.淡水線鐵路改造3.臺北站至新店4.三重至信義社區5.臺北站至中和。今日看來，前述所提的捷運路線皆有涵蓋在現今的臺北捷運網，僅無包括文湖線。分別為板南線、淡水信義線、松山新店線、中和新蘆線。

本文檔案下載：瑰寶No120.pdf
本頁最後更新日期：106.6.15
本頁點閱瀏覽次數：33

24220新北市新莊區中平路439號(北棟)9樓　總機：(02)8995-3700　傳真：(02)8995-6469

無障礙 A+ccessibility
本網站最佳瀏覽解析度為 1024*768