

卷五 交通篇

第一章 大眾運輸與捷運

第一節 大眾運輸

一、鐵路

臺灣鐵路，或稱劉銘傳鐵路，指臺灣於清朝時期興建的鐵路線，分為基隆＝臺北、新竹＝臺北兩線，為今日縱貫線北段之前身。但由於路線標準較差、加以橋樑屢遭大水沖毀，在日治時期以後，改以其他的路線來取代。

臺灣鐵路興築於清朝光緒年間，在劉銘傳擔任臺灣巡撫時期籌建，為中國第一條以載客為目的的鐵路。光緒 13 年（1887），劉銘傳奏請興建臺灣鐵路，清廷准許自籌工程款後即前往南洋招商，同年 4 月於臺北大稻埕開工。¹



（圖 5-1-1）在臺北大稻埕舉行臺北-基隆間鐵路破土典禮

臺鐵公館車站

日治時期大安區曾有鐵道經過，並設有公館車站，早期所指的「公館」大約位於現在汀州路三段 203 巷與羅斯福路四段 196 巷交叉口附近。大約民國 40 年代，公館仍然是一片農田，而「公館」二字最初其實是指地主向佃農收租的辦公之處。直到民國 45 年（1956）才隨著鐵路路線一起被廢止。時至今日，臺北捷運綠線中的大安區公館捷運站興建完成，新、舊公館站大約只相差 1 公里的距離。茲將其歷史源流略述於後。

（一）日治時期

新店線最初於日治中期，此私設軌道為營造業者澤井市造經營，由民間集資成立的臺北鐵道株式會社興建、營運。分為兩段，一為「萬華－公館段」，於大正 10 年（1921）1 月 22 日通車；二為「公館－新店」段則於同年 3 月 25 日通車。大安區的公館車站屬於「萬華－公館段」，站址位於今日捷運公館站西南方 1 公里處，即汀州路三段 203 巷，與羅斯福路四段 196 巷交叉口附近。

¹臺灣總督府鐵道部編輯、江慶林翻譯，《臺灣鐵路史》上卷，臺灣省文獻委員會發行，1990 年 6 月。

最初新店線的興建目的，原本是爲了便於接駁運送自木柵、深坑、石碇等地開採的煤礦（運煤臺車線與新店線於當時的景尾驛、十五分乘降場交會）。後來則略爲兼具觀光鐵路的性質，前往離新店站不遠處的碧潭風景區，或換搭臺車前往烏來遊覽。

（二）光復後時期

光復後新店線鐵路由臺鐵接手經營，成爲轄下的傳統鐵路支線；民國 52 年（1963）11 月 1 日由三等站降爲簡易站，並由水源地車站管理。水源地車站是過去的臺灣鐵路管理局新店線的車站，位於今日汀州路與思源街口一帶，管理當時的臺鐵公館車站。

由於「臺北－新店」公路於 1950 年代中後期完工，並開行公路局客運路線，使得新店線的載客量逐年下滑，虧損也日漸嚴重；加上路線並非以作爲最大轉運站的臺北車站爲端點站，新店線逐漸沒落。全線最終於民國 54 年（1965）3 月 24 日停止營運。

新店線廢止後，大部分路基改建爲公路。「萬華－景美」間路段大部分修建爲今天的汀州路，路幅窄小；「景美－新店」間路段則配合既有道路（臺北－新店公路）拓寬，成爲今天的羅斯福路五、六段和北新路（編號爲臺 9 線）。當時原本有意以汀州路作爲「臺北－新店」間替代道路。但根據當時任臺北市長高玉樹回憶錄中的敘述：景美附近有居民透過陳情取得原鐵路用地作爲己用，造成汀州路末端無法連接羅斯福路五段，因而作罷。

二、公路 快速道路

快速道路在道路系統功能分類上，係介於高速公路與主要幹道，兩種等級間的道路，其主要功能在提供都市內，各主要發展地區間，往來之交通服務，而北市有人口郊區化的趨勢，快速道路則扮演快速疏導車流、避免穿越性車流過度湧入市區，而產生交通壅塞問題。

臺北市快速道路系統早於民國 63 年（1974）即已訂定，惟隨著都市發展的需要，復於民國 78 年（1989）修正快速道路路網發展計畫，除保留初期路網既有路線外，尚依未來所需增列多條快速道路闢建計畫及提昇其連結高速公路之功能。

整體而言，臺北市快速道路網約略以「田」字的佈設方式爲基礎，分由環狀路線及聯外幅射路網構成，通達範圍涵蓋臺北市及其相鄰衛星都市，並可直接與中山高速公路及第二高速公路銜接。

臺北市快速道路共計 10 條，長度 43.3 公里，包括：水源快道提防共構段（民國 69 年（1980）通車）、新生高架、建國高架（72 年（1983）通車）、水源快道高架段（81 年通車）、堤頂大道（86 年（1997）4 月通車）、市民大道（87 年（1998）6 月通車）、環東大道（90 年（2001）9 月通車）、正氣橋（90 年（2001）9 月通車）、洲美快速道路（91 年（2002）12 月通車）、信義快速道路（94 年

(2005) 5 月通車)。其中建國高架道路－辛亥高架道路、市民高架道路與大安區交通相關。簡述於後：

1. 建國高架道路－辛亥高架道路



(圖 5-1-2) 建國高架道路一景

建國南路、建國北路是臺北市境內的主要道路之一，全線有高架道路貫穿其中。為便利外籍人士，本路之道路編號為 10th Ave. (第十大街)。

與建國南北路共構的建國高架道路，又稱「建國南北快速道路」，為臺北市區重要的快速道路，大致呈南北向。建國快速道路是全市繼新生高架道路後第二條南北向的高架道路，且由於其路線貫穿中山區、大安區，是臺北市重要的交通幹道。

「建國南北快速道路」，包含辛亥路段全長 6.0 公里。其中辛亥路一段的部分亦稱為「辛亥高架道路」。北接圓山交流道，可連接中山高速公路。南轉辛亥車行地道，可連接水源快速道路。圓山交流道至民權東路口，為二車道。和平東路口至民權東路口（北行），為三車道。民權東路口至仁愛路口（南行），為三車道，仁愛路口至和平東路口（南行），為二車道。和平東路口至辛亥車行地道，為二車道。

日治時期的都市計畫中，就有建國南北路的興建，稱為「園林大道」，但僅限於平面道路的構想，直至民國 66 年（1977）臺北市長林洋港決定放棄園林大道的規劃，改興建高架橋，民國 67 年（1978）月 20 日興建工程開工。民國 71 年（1982）7 月 29 日高架橋民權東路至和平東路段通車。同年 9 月 1 日和平東路至辛亥路段通車。民國 74 年（1985）規劃興建古亭交流道（後稱辛亥路車行地道）及辛亥路高架快速道路，將建國高架道路延伸至汀州路。民國 75 年（1986）古亭交流道及辛亥高架道路興建工程動工。民國 78（1989）11 月 30 日由臺北市市長吳伯雄主持辛亥路高架道路通車典禮。民國 81 年（1992）3 月 11 日辛亥路車行地道（羅斯福路、辛亥路口）通車。民國 90 年（2001）6 月 1 日自和平東路至仁愛路高架路段的北向部分拓寬為三車道。民國 96（2007）11 月 1 日開放 550CC 以上重型機車行駛本路段。

2. 市民快速道路

市民大道位於大安區界的正北方，是臺北市境內的主要道路之一，共分為平面與高架道路兩個路段；高架道路部分原名「臺北市東西向快速道路」，為臺北市區重要的快速道路，平面部分由原鄭州路及臺鐵臺北市區鐵路地下化所騰出的地面空間改建而成，大致呈東西向。

市民大道東起永吉路，西接環河快速道路，全長 6.4 公里，分為高架段及平面段。高架段採中央分隔雙線六車道佈道，全線有 7 處匝道；平面段以高架橋墩為分隔，採單向一快一混合車道佈設。高架部分西側引道銜接忠孝大橋與環西快速道路（環河南北快速道路），東側銜接基隆路高架橋及麥帥一橋、麥帥二橋、環東快速道路（堤頂大道、環東大道）。



(圖 5-1-3) 鳥瞰市民快速道路

市民大道是臺北全市繼中山高速公路後第二條東西向的高架道路，同時也是第一條東西向快速道路，且由於其路線橫跨了 6 個行政區（中正區、大同區、中山區、大安區、松山區及信義區），是臺北市重要的交通幹道。為便利外籍人士，本路與鄭州路之道路編號為 5th Blvd.（第五大道）。

三、道路

光復後，臺北市街道名由日治大正 11 年（1922）町名改正制定的日文名稱，全數改為以中文為主的民間俗稱街道名。例如改名過後的東門外街、署後街、八甲街、下奎府中街（下奎府為平埔族族名）、西門外街與龍山街等等。此時的街道，並非指線型道路，而是類似日本街廓的稱呼。

民國 36 年（1947），臺灣省行政長官公署將改不到兩年的臺北街道名稱全部改為以中國地名為主的街名，並由街廓範圍，改以線型道路為範圍。命名的方式，以上述分界的經緯道路，將臺北分為四大區，放大投射為整個中國，依其原有中國地名位置置用於相同區位的臺北街道名。這些地名包含中國之省分、大都市、名山大川（以路名為主）、城市史跡（以街名為主），以大安區為例：

- 延吉街：源自松江省延吉
- 通化街：源自安東省通化
- 臨江街：源自安東省臨江
- 安東街：源自安東省安東（亦經中山區）
- 東豐街：源自安東省東豐
- 麗水街：源自浙江省麗水
- 永康街：源自浙江省永康
- 金華街：源自浙江省金華（亦經中正區）
- 溫州街：源自浙江省溫州
- 裡安街：源自浙江省裡安
- 青田街：源自浙江省青田
- 泰順街：源自浙江省泰順

龍泉街：源自浙江省龍泉
雲和街：源自浙江省雲和
嘉興街：源自浙江省嘉興（亦經信義區）
長興街：源自浙江省長興
浦城街：源自福建省浦城
文昌街：源自海南省文昌市
臥龍街：源自河南省臥龍（亦經信義區）

（一）主要道路

1. 忠孝東路



（圖 5-1-4）忠孝東路底下設有捷運

忠孝東路是一條市區道路，為臺北市的交通大動脈，屬於省道臺 5 線之一部分，大致呈東西向，西於中山南北路口接忠孝西路，東抵研究院路，共有七段。臺北捷運南港線（南港站－善導寺站段）即位於忠孝東路底下，共設置了 10 座車站。此外為便利外籍人士，本路與忠孝西路之道路編號為 4th Blvd.（第四大道）。

忠孝東路一段的部分，原為中正路的一部分，於民國 59 年（1970）7 月 1 日起，臺北市政府將臨沂街口附近以西之部分，連結原忠孝路一段、二段，並改名為忠孝東路和忠孝西路；而原中正路在臨沂街口以東部分則改名為八德路，忠孝東路的二段以後區域，也在此與忠孝東路一段相接。

臺北改制為直轄市後，為配合市政的大幅建設，市政府修築了忠孝東路二、三、四段（至基隆路），連續穿越 4 個行政區（中正區、大安區、信義區及南港區），也因此帶動了臺北東區的發展，也在忠孝東路上產生了許多帶狀商業區（如：SOGO 商圈、敦南商圈等）。相對於臺北西區的西門町，忠孝東路也曾被稱為「東門町」。

由於忠孝東路是臺北市東西區交通往來的必經幹道，再加上其路線大多位於臺北鬧區，途經之處大多為臺北市的精華地帶（如：信義區、大安區 SOGO 商圈及敦南商圈等），故車流量十分龐大，為臺北市常態性易塞車的道路之一，尤其近年來臺北東區快速的發展，更增加了忠孝東路的交通壓力。但 88 年（1999）捷運南港線完工之後，已大幅改善了忠孝東路的交通阻塞問題。

民國 75 年（1986），忠孝東路的發展進入巔峰期。但由於忠孝東路發展過快，房價隨之快速飛漲，因此無住屋團結組織於民國 78 年（1989）在忠孝東路上發動夜宿活動。

忠孝東路共分七段，位於大安區內有二、三、四段。二段西於杭州南路與忠孝東路一段相接，東於新生南路與忠孝東路三段相接；而三段則西於新生南路與

忠孝東路二段相接，東於復興南路與忠孝東路四段相接；四段則西於復興南路與忠孝東路三段相接，東於基隆路與忠孝東路五段相接。

忠孝東路二段內有華山藝文特區、市立忠孝國民小學、兆豐金控總部大樓與捷運忠孝新生站；三段內有國立臺北科技大學、捷運忠孝復興站和太平洋 SOGO（復興館、捷運忠孝復興站樓上）；四段則有太平洋 SOGO（忠孝本館）、東區地下街、捷運忠孝敦化站、統領大樓、明曜百貨、交通部觀光局、捷運國父紀念館站、國父紀念館、松山菸廠、財稅資料中心、市立光復國民小學及內政部警政署刑事警察局（553 巷 5 號）等。

2. 仁愛路



（圖 5-1-5）仁愛路一景

仁愛路關於日治時期，在昭和 7 年（1932）的都市計畫中，即已被預定闢為林蔭道路。光復後將路終點由新生南路累次向東延伸。民國 47 年（1958）政府將松山機場至總統府必經之敦化路與仁愛路（安東街至敦化南路段）拓為 60 米寬，以作為國際迎賓大道。民國 56（1967）北升格直轄市之後，臺北市政府又將仁愛路全線拓為 40 米，且東延至基隆路，其中仁愛路三段更闢為 100 米寬的林園大道，為目前臺北市最寬敞的道路。

仁愛路共分四段，三段、四段以及光復南路以西屬於大安區。三段西於新生南路與仁愛路二段相接，東於復興南路與仁愛路四段相接；四段則西於復興南路與仁愛路三段相接，東抵市府路、臺北市政府府前廣場。其中三段內有市政府警察局大安分局、市政府警察局大安分局新生南路派出所、市立幸安國民小學（日治時代稱為幸小學校）、宏盛帝寶（原廣播電視大廈拆除改建而成）、建國假日花市（建國高架道路下，建國南路口）、空軍總司令部、福華飯店（復興南路口）；而四段內有市立聯合醫院仁愛院區、仁愛圓環（敦化南路口）、臺新金控大樓號、中山醫院（112 巷內，台新金控大樓正後方）、市立仁愛國民中學、富邦金控大樓等。

仁愛路為大安區重要幹道之一，為便利外籍人士，本路與凱達格蘭大道之道路編號為 3rd Blvd.（第三大道）。仁愛路為東西向道路，共有四段，仁愛敦南圓環以西屬西向單行道，以東則為雙向道，仁愛圓環以西的西向單行道與南邊的信義路東向單行道構成一個互補的單行道網。本路東抵臺北市政府府前廣場，西抵臺北府城東門（景福門）；仁愛路東端之臺北市政府府前廣場假日常封閉舉辦活動使用。仁愛路與敦化南路交會處之圓環，常做為臺北燈會活動之主燈區。本路亦為臺北市著名的林蔭大道之一，路中央佈設公共汽車專用道。

3. 信義路



(圖 5-1-6) 信義路一景

信義路，為東西向道路，共有六段，一到四段屬東向單行道，東接福德街，西抵臺北府城東門，為便利外籍人士，本路之道路

編號為 2nd Blvd. (第二大道)。行經大安區包括：二段雙號、三段、四段光復南路口以西。

信義路清朝時期僅為東門到三張犁的田間小路，日治後依都市計畫闢為筆直道路，稱為三張犁道路。由於日軍藉由此路

通往靶場（位於今三張犁），又稱之為陸軍路。民國 58 年（1969），信義路三、四段建成，原舊路於翌年改稱文昌街。民國 69 年（1980）信義路延長至今日五段，和忠孝東路一起帶動了信義區的發展。信義路共分六段，其中在大安區境內的二段西於杭州南路與信義路一段相接，東於新生南路與信義路三段相接；三段則西於新生南路與信義路二段相接，東於復興南路與信義路四段相接；四段則西於復興南路與信義路三段相接，東於光復南路口與信義路相接。

信義路二段和一段相比，大樓明顯較多，直到金山南路口，左邊有一群低矮的建築，屬東門市場的範圍。東門市場歷史超過三十年，即使逐漸老化，不過還是有很多私藏美食在巷內。過了金山南路口，有間全球知名的「鼎泰豐」。鼎泰豐以小籠包揚名海外，也連帶拉抬了永康街商圈在國際上的名聲；只不過這個商圈讓向來以寧靜自豪的住宅區逐漸吵雜。

過了新生南路口之後，來到信義路三段，便可看到大安森林公園。過去這邊是眷村和平房，同時還有個國際學舍。經由市府徵收之後，街區拆除改建成七號公園（大安森林公園）。

信義路四段有捷運大安站，樓上為全國第一棟捷運共構大樓。位於信義大安路口的信維市場是全臺灣第一個市場住宅大樓，商家的歷史多在悠久，約有三十多年左右。到了敦化南路口，信義路一分為二，右前方有條文昌街，早期信義路未開闢前，興雅和臺北市區靠著文昌街和吳興街，兩條早期開闢的街道連接。直到信義路開闢後，這段舊路命名為「文昌街」，是家具店集中的地方。信義路最早單行道只到敦化南路口，敦化南路口以東的北側慢車道過去是東往西，一直到民國 89 年（2000）左右才改成現在的方向。反而是當初搭配的仁愛路還維持敦化以東雙向通行的模式。敦化南路以東的信義路，商店有種復古味道，安和路口兩棟建築，紅色的大樓是當年的豪宅—僑福花園廣場，對面廢棄的建築則是當年最紅的芝麻大酒店。過了安和路口就是通化街夜市。通化街夜市是臺北少數身在高級地段的平民夜市，和其他夜市多半在大學商圈不同，通化街離信義計畫區和東區都很近，可看到遠方的 101。

光復南路和信義路口，過去被稱為三張犁。該路口有片低矮的平房，是延吉街早期開發的痕跡。過了該路口，摩天大樓逐漸增加。

4. 和平東路

和平東路，為東西向道路，共有三段。全路段位於大安區境內。以羅斯福路為分界，以東為和平東路，以西則為和平西路。東接臥龍街，西接和平西路，為便利外籍人士，本路與和平西路之道路編號為 1st Blvd.（第一大道）。闢建於日治時代，稱為六張犁道路。



（圖 5-1-7）和平東路一景

和平東路一段，西於羅斯福路與和平西路一段相接，東於新生南路接和平東路二段；二段則西於新生南路與和平東路一段相接，東於臥龍街與和平東路三段相接；三段則西於臥龍街與和平東路二段相接，東接臥龍街。

和平東路一段內有捷運古亭站、臺灣電力公司、國立臺灣師範大學和國立編譯館；二段內則有大安森林公園、臺北靈糧堂宣教大樓、科技大樓以及國立臺北教育大學；三段則有梅花戲院、捷運六張犁站和捷運麟光站。

5. 辛亥路



（圖 5-1-8）辛亥路一景

辛亥路，共有七段，前三段為東西向，穿越辛亥隧道後的四段為南北向，北起三軍總醫院汀洲院區，南抵木新路。由於穿越辛亥隧道，因此道路命名為辛亥路。

民國 74 年（1985）市政府規劃興建古亭交流道（後稱辛亥路車行地下道）及辛亥路高架快速道路，將建國高架道路延伸至汀州路。民國 75（1986）年：古亭交流道及辛亥高架道路興建工程動工。民國 78（1989）年 11 月 30 日辛亥路高架道路通車。民國 81（1992）年 3 月 11 日辛亥路車行地下道（羅斯福路、辛亥路口）通車。其中一段至三段位於大安區境內，一段西起汀州路三段，東至新生南路三段接辛亥路二段；二段則西起新生南路三段與辛亥路一段相接，東至復興南路二段與辛亥路三段相接；三段則西起復興南路二段與辛亥路二段相接，東至辛亥隧道與辛亥路四段相接。

辛亥路一段內有捷運臺電大樓站、辛亥高架道路、公務人力發展中心；而二段內有國立臺灣大學體育館、國立臺灣大學；三段則有臺北市立道藩紀念圖書

館、臺北市大安區服務中心、大安運動中心、臺北市立和平高級中學、第二殯儀館及市立圖書館大安分館。

6. 羅斯福路



(圖 5-1-9) 羅斯福路一景

羅斯福路，屬於省道臺 9 線之一部分，路名是紀念美國前總統羅斯福，英文路名為「Roosevelt Road」，為臺北僅有的兩條以外國人命名的道路之一。其中公館以南部分，是用原臺鐵新店線拆除後的空間興建的，曾經是臺北縣景美鎮中正路。大致呈南北向，北於愛國東西路口接中山南路，南於景美（新）橋接臺北縣新店市北新路，共有六段，是臺北市東西路的名稱分界之一，例如在羅斯福路之西為和平西路，羅斯福路之東為和平東路。臺北捷

運新店線(中正紀念堂站—景美站段)即位於羅斯福路底下，共設置了 6 座車站。

羅斯福路共分六段，經過大安區者為二段至四段。其中二段北於福州街與羅斯福路一段相接，南於南昌路二段與羅斯福路三段相接；三段則北於南昌路二段與羅斯福路二段相接，南於新生南路三段與羅斯福路四段相接；四段則北於新生南路三段與羅斯福路三段相接，南於蟾蜍山與羅斯福路五段相接。

其中羅斯福路二段內有國語日報社、捷運古亭站、大都市國際中心；三段內有捷運臺電大樓站、古亭國民小學、臺電大樓、臺灣金融研訓所；四段則有國立臺灣大學、捷運公館站、水源市場/臺北市交通裁決所、市立銘傳國民小學、公館商圈、臺大立德尊賢會館、臺灣大學學生第二活動中心。四段內的公館商圈處於臺北市兩個重要的道路，羅斯福路(省道臺 9 線)及基隆路的交會處，擁有臺灣科技大學、臺灣大學學生的消費市場，使當地各種商店包括小吃、服飾、書店、體育用品等甚為繁榮。另外，興建於民國 42 年(1953)水源市場原為木造建物，因為外觀老舊，一度成為公館的醜陋建築代表，民國 66 年(1977)改建綜合行政大樓，民國 69 年(1980)重新開幕。

7. 新生南路



(圖 5-1-10) 新生南路原為瑠公圳

昭和 8 年(1933)，日治政府整治瑠公圳第二幹線，連接新建之排水路為「特一號排水溝」，也稱為「堀川」，並在圳道兩旁修築道路，日人稱為「堀川通」，即為今日之新生南路。光復後，命名為新生南路。

民國 61 年(1972)，為拓寬新生南路，臺北市政府完成「特一號排水溝」第一階段的加蓋工程。

新生南路利用早期瑠公圳第二幹線圳（特一號排水溝）加蓋後，與溝渠兩側 6 米寬道路所設置。屬雙向道路，單向三道，共有三段，北接新生北路一段及松江路，南抵羅斯福路。為便利外籍人士，本路與松江路之道路編號為 9th Ave.（第九大街）。臺北捷運新莊線忠孝新生站至東門站間即有一小段位於此路底下。

新生南路的一大特色，就是擁有為數眾多的學校、宗教組織及大型公園，新生南路二段有金華國中、新生國小；三段有國立臺灣大學。此外，由於此路由北而南依續有臺北衛理堂、觀音像（大安森林公園內）、臺北教會、聖家堂、清真寺、真理堂、懷恩堂，其周邊道路巷弄亦有許多宗教組織（靈糧堂、法國號教會、長老教會），因此本路又被稱為「天堂之路」。

都市發展局曾提議將新生南北路縮小路幅，拆除溝圳上方道路與橋樑，仿造首爾清溪川計畫以再現瑠公圳的構想。但在交通問題極大的臺北市，相關建議遲未付諸實現。

8. 基隆路



（圖 5-1-11）基隆路一景

基隆路初關於清朝時期，為錫口（今松山）、興雅、三張犁、六張犁的連絡小徑，路基僅至今日的和平東路。到了日治末期，日人為了因應太平洋戰爭而在昭和 17 年（1942）將興雅（今一段、二段）的小路拓寬為戰備道路並作為飛機臨時跑道。

光復後，因為此路銜接麥帥公路（今南京東路與中山高北基段），為通往基隆的捷徑，所以政府於民國 36 年（1947）正式將其定名為基隆路。39 年（1950），政府設四四西村於基隆路上，供尉校級軍官居住。43 年（1954），在基隆路舊線（今舟山路，已變更為臺大校內道路）之東新築了和平東路至羅斯福路的道路。48 年（1959）基隆路中段取直，今二段的舊路更名為嘉興街。60 年（1971），有兩項重大的交通工程分別於基隆路南北兩端進行：第一，南端為了配合福和橋的興建，而將基隆路延伸至橋頭、全線拓寬為柏油路面並重新分段，昔日的基隆路南段於 62 年（1973）新路通車後更名為舟山路；第二，為解決北端因縱貫鐵路橫阻而造成的嚴重交通壅塞問題而開工興建正氣橋，其於 63 年（1974）底通車。

民國 69 年（1980）信義計畫區開始開發，此時基隆路兩側被劃定為綜合型次商業區，以紓解中心商業區的擁擠，高樓大廈如雨後春筍般出現，老舊眷村也隨著經濟環境改善而改建，例如 72 年（1983）忠駝國宅（原四四西村）的落成。86 年（1997），基隆路車行地下道的通車解決了其與忠孝東路及仁愛路間擁擠的交通。88 年（1999），為了配合基隆河整治、市民大道的通車及麥帥二橋、環東大道的興建而將正氣橋改建為高架段，其於 90 年（2001）10 月通車，此交通工程促使臺北市區與聯外快速道路網成型。91 年（2002）3 月，當初為了正氣

橋改建高架段而拆除的松山高中前天橋，在新正氣橋通車後重新建造完成，並搭配有電扶梯，為全臺首座的電扶梯人行天橋。

為了方便外籍人士，近年來市政府將其道路編號編為 14th Ave.（第十四大街）。由於基隆路是信義區內最重要的南北向道路，再加上基隆路連接了數條重要幹道及快速道路，使得基隆路車流量大，因此為臺北市有名的交通瓶頸。

基隆路二、三段位於大安區內，其中二段北於信義路與基隆路一段相接，南於敦化南路與基隆路三段相接；三段則北於敦化南路與基隆路二段相接，南於基隆路三段 155 巷與基隆路四段相接。

9. 建國南路



(圖 5-1-12) 建國南北路一景

與建國南北路分為平面道路和高架道路，平面部分北起民族東路，南抵辛亥路，以八德路分為建國北路和建國南路兩部分。全線路寬 70 公尺，仁愛路十字路口放寬為 100 公尺。其中位處大安區內的平面道路為建國南路一、二段，其中一段北於八德路與建國北路一段相接，南於信義路與建國南路二段相接；二段則北於信義路與建國南路二段相接，南抵辛亥路二段。

早於日治時期昭和 14 年（1939）訂定的都市計畫中，已包括建國南北路的興建，稱其為「園林大道」（第一號公園道路），與今天的仁愛路、民生東路和辛亥路構成臺北市的環城林蔭道路系統。預定路寬為全線寬 70 公尺，與仁愛路和民生東路兩處十字路口則放寬為 100 公尺。

光復後建國南路僅為一條寬 7 公尺的石路，範圍僅包括現建國南路一段（忠孝東路至信義路段），後隨著臺北市的開發而逐漸繼續開闢其他段的道路。

民國 36 年（1947）命名為「建國南北路」，當時計畫將建國南北路延伸跨越基隆河接至大直的北安路。

民國 61 年（1972）建國南北路打通。民國 66 年（1977）市長林洋港決定以新臺幣 27 億元徵購建國南北路的道路用地，拓寬建國南北路，同時放棄園林大道的規劃，改興建高架橋（民生東路十字路口亦縮為路寬 70 公尺）。民國 70 年（1981）底拓寬後的平面路段通車。

建國南路一段內有美麗信花園酒店、國立臺北科技大學（日治時代為臺北工業學校，建國南路將學校一分為二，成為現在兩個校區）、空軍總部、建國假日花市與延平中學；而建國南路二段內有大安森林公園、市立圖書館總館、文化大學大夏館（私立再興小學舊址）、市立龍門國民中學以及國立臺灣大學。

10.復興南路



(圖 5-1-13) 復興南路一景

復興南路呈南北向，北於八德路二段接復興北路，南抵辛亥路，共分兩段，全線大部分位於大安區內，前面一小段則位於中山區和松山區。臺北捷運文山線（科技大樓站-忠孝復興站段）即位於復興南路上方，並設置了3座車站。此外為便利外籍人士，本路與復興北路之道路編號為 11th Ave.（十一大街）。

復興南路是戰後依昭和7年（1932）都市計畫關建的道路，北起中正東路（今八德路），南至縱貫鐵路。民國53年（1964）因市區向東擴張，開工向南延至仁愛路。民國62年（1973）6月1日開工關建信義路至和平東路的路段，民國63年（1974）4月30日完工，不久又延至辛亥路，寬為40公尺。民國64年（1975）5月10日開工關建忠孝東路至信義路的路段，利用原先的安東街路基加以拓寬為40公尺，民國64年（1975）12月27日完工。

復興南路共分兩段，一段北起八德路二段與復興北路相接，南至信義路三段與復興南路二段相接；而二段則北起信義路三段與復興南路一段相接，南止於辛亥路。位於大安區者，在一段內有捷運忠孝復興站（忠孝東路口）、臺北福華大飯店（仁愛路口）、太平洋 SOGO 百貨（復興館、捷運忠孝復興站樓上）；而二段則有捷運大安站（信義路口）、市立大安高級工業職業學校、大安消防中隊、捷運科技大樓站、科技大樓（近和平東路口）、國立臺北教育大學（近和平東路口）與國立臺灣大學（路底）。

11.敦化南路



(圖 5-1-14) 敦化南路是著名的林蔭道

敦化南路是臺北市著名的林蔭道，屬雙向道路，北於八德路口接敦化北路，南抵基隆路，分為二段。為便利外籍人士，本路與敦化北路之道路編號為 12th Ave.（第十二大街）。

民國46年（1957）年底初關本路由八德路至仁愛路。民國61年（1972）年新關仁愛路至信義路段。民國65年（1976）年續關信義路至四維路137巷段。民國66年（1977）年8月新建至基隆路路段時，因林安泰古厝的保留與否引發了無數爭議，直到民國67年（1978）年市政府才決定將其遷建於新生公園，敦化南路才全線打通。

敦化南路共分二段，一段北起八德路二、三段與敦化北路相接，南至信義路四段與敦化南路二段相接；而二段北於信義路四段與敦化南路一段相接，南止於基隆路。在大安區境內的一段有捷運忠孝敦化站（忠孝東路口）、太平洋 SOGO

百貨（敦化新館）、復興中小學、仁愛圓環（仁愛路口）、外交部領事人員講習所；而二段內有鑽石雙星大廈（林安泰古厝舊址）、臺北遠東國際大飯店、遠企購物中心以及梅花戲院（現已歇業，和平東路口）。

12.光復南路



（圖 5-1-15）光復南路一景

光復南路，為南北向道路，不分段，起點為八德路，終點為基隆路，為便利外籍人士，本路之道路編號為 13th Ave.（第十三大街）。是臺北東區重要的南北向道路，臺北捷運東側南北線規劃通過本路底下。此路段沿途經松山區、大安區及信義區。在大安區境內者有忠駝國宅（原四四西村）、太平洋商務中心以及臨江街夜市（臨江街和基隆路口）。

四、客運

（一）臺灣客運股份有限公司

臺灣汽車公路運輸在日治時代附屬鐵路經營，隸屬日本總督府交通局鐵道部之自動車課。光復後，我政府成立臺灣省鐵路管理委員會，接管日治時代之鐵道部，當初公路業務量很少，公路運輸仍隸屬該委員會掌理。至民國 35 年（1946）8 月 1 日始正式設置臺灣省公路局，並分設臺北、臺中、高雄、枋寮、蘇澳等 5 區運輸處，負責公路客運運輸業務，當年各型汽車不到 3,000 輛，駕駛人不及 5,000 人。

民國 69 年（1980）10 月 1 日，公路局改組，原運輸部門依公路法規定另行成立臺灣汽車客運股份有限公司（Taiwan Motor Transport Co. L T D.以下簡稱臺汽公司），仍屬臺灣省政府所管轄之省營交通運輸事業機構，分設第一（新店）、第二（臺中）、第三（高雄）、第四（枋寮）、第五（蘇澳）等五個運輸處，全部維持公路局運輸單位原有之營運路線，經營公路汽車客運業、臺灣地區大客車出租業及其他有關之投資與經營。

臺灣汽車客運股份有限公司（英語譯名：Taiwan Motor Transport Co., Ltd.），簡稱臺汽、臺汽客運、臺汽公司，現已歇業，其主要之公路客運業務於民國 90 年（2001）起民營化，改由國光客運接手經營。

成立於民國 69 年（1980）8 月 15 日的臺汽，為接替臺灣省政府交通處公路局（簡稱公路局；即今公路總局）的公路運輸業務而設立，其最早可溯及由臺灣鐵路管理局劃分給公路局的公路客運業務，為臺灣省政府省營事業機構。在 1990 代前，臺汽曾是臺灣唯一的長途公路客運經營者。

由於同時兼負偏遠地區的運輸任務，加上人事負擔沉重等因素下，臺汽自民國 77 年（1988）開始即年年虧損；而長途公路客運開放予民營客運業者經營後，臺汽的經營路線在民營化前僅剩 196 條，員工由一萬多人精簡為三千餘人。臺汽

規模逐年萎縮，虧損卻連年增加，臺汽民營化的呼聲遂由此而起。民國 87 年（1998）省虛級化執行後，臺汽改由交通部主管，行政院於同年核定「臺汽公司民營化方案執行計畫」。

臺汽的民營化方案，是臺汽員工集資成立新公司以承接臺汽原有業務。臺汽的主業—公路客運業務，移由大部分臺汽員工集資成立之「國光汽車客運股份有限公司」（簡稱國光客運）承接營運。「國光」這個名稱，來自於臺汽主要的營運車種之一「國光號」。民國 90 年（2001）6 月 15 日，國光客運完成營利事業登記。民國 90 年（2001）7 月 1 日凌晨，臺汽的各營運路線全面移轉由國光客運經營，完成客運業務民營化。而留存之臺汽公司，僅處理出租、售站場土地等資產清理以償還債務。

（二）臺北客運有限公司

原公司總部位於臺北縣板橋市文化路一段 219 之 7 號。原董事長為顏惠忠，係基隆顏家成員。民國 43 年（1954）文山輕便客運社成立，民國 45 年（1956）7 月改組為文山汽車客運股份有限公司，民國 51 年（1962）5 月文山客運改組為臺北汽車客運股份有限公司。民國 56 年（1967）被基隆顏家買入，同年與基隆顏家自己的臺陽交通合併，民國 66 年（1977）基隆顏家又買入海山客運，民國 80 年（1991）海山客運正式併入臺北客運，目前也是臺北地區規模前五大的公車業者之一。臺北客運從 40 輛客車起家，如今已擴充到 749 輛，營業區域遍及臺北市、臺北縣 16 鄉鎮市（板橋市、中和市、永和市、土城市等地）、基隆市、桃園縣等。

（三）臺北聯營公車

臺北聯營公車是由臺北市聯營公車管理中心管理路線編號，行駛於大臺北地區的臺灣汽車客運路線。主要為由臺北市交通局作為主管機關、一般稱為聯營路線的公車路線組成，也包含由臺北縣交通局作為主管機關、一般稱為縣轄路線的一部分公車路線。

聯營公車原本由 16 家業者組成，各路線大部分由單一業者經營，但也有不少由兩家業者以上共同經營的路線，後來有 1 家業者退出，現總計 15 家。²

民國 65 年（1976）之前，臺北市市區公車業者，包括公營的臺北市公車處（今大都會客運），以及民國 58 年（1969）開放民營後，由臺北市交通局管理的 4 家民營業者（欣欣客運、大有巴士、大南汽車、光華巴士）在內，各業者獨自發售的票證種類過於複雜，且無法通用，造成乘客換乘不同業者路線時的不便，彼此之間的單程票價也不一致。此外，各業者的既有路線在缺乏整體規劃下，也出現許多個別區域服務上重疊或不足的情形。

為了提升營運效率，「臺北市公民營公車聯營籌備委員會」因此於民國 65 年（1976）成立，針對公車路線與號碼、票證與票價進行整合，並決定設置管理

²現有參與業者：大都會客運（原「臺北市公共汽車管理處」民營化後組成的公司）、欣欣客運、大有巴士、大南汽車、光華巴士、中興巴士、指南客運、臺北客運、三重客運、首都客運、新店客運、欣和客運、淡水客運、東南客運以及基隆客運等。

聯營事務的統一組織。民國 66 年（1977）4 月 30 日，第一階段的聯營公車路線開始營運，總共有 33 條路線。之後同年內又分三個階段，開放 50 條、31 條、16 條整合於聯營體系下的路線。當時參與的業者除了原本的市公車處與前述 4 家民營業者外，還包括另外 5 家民營業者—中興巴士、指南客運、臺北客運、三重客運、三重市公車（今首都客運）。

1980 年代後期至 1990 年代，許多原本由臺灣省公路局（今交通部公路總局）管轄的地方公路客運路線，以重新編碼或區段聯營方式加入聯營體系。

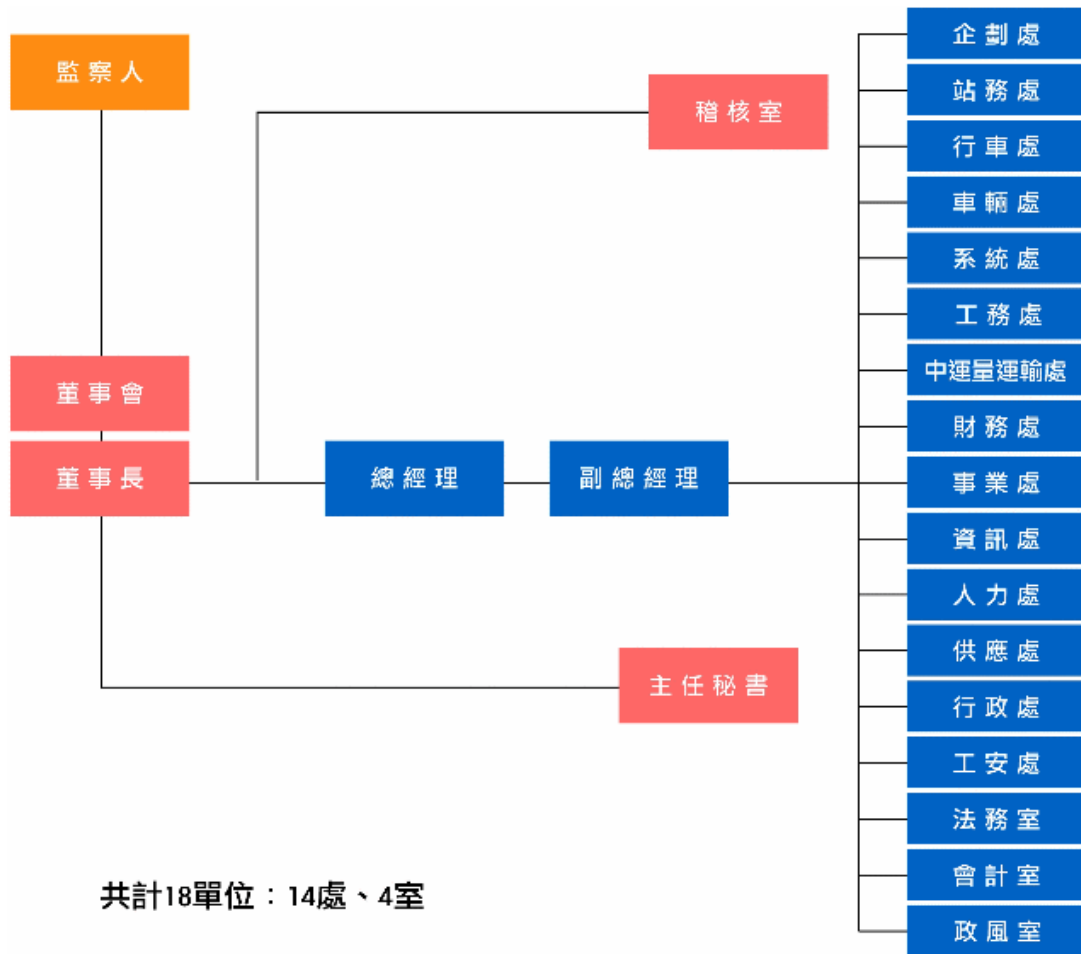
整理行經大安區公所之聯營公車如下：

0 南、0 東、1、109、15、15 萬美、18、20、202、202 區、204、204 區、207、208、208 高架線、208 區、208 基河、211、212 直、214、214 直、22、222、226、22 區、232、232 副、232 快、235、236、236 區、237、245、248、249、251、251 區、252、256、254、261、262、262 區、263、266、266 區、270、270 區、274、275、275 副、278、280、280 直、282、284、284 直、285、288、288 副、290、292、292 副、294、295、297、298、298 區、299、3、311、33、37、38、41、505、52、530、605、605 副、605 新臺五、606、611、621、630、642、644、648、648（直）、650、651、660、662、663、665、668、669、670、671、672、673、675、676、685、72、72 直達、74、902、902 區、903、905、905 副、906、906 副、907、909、信義幹線、信義幹線（副）、信義新幹線、內科通勤專車 1、內科通勤專車 10、內科通勤專車 2、內科通勤專車 3、南港軟體園區通勤車、南軟雙和線、和平幹線、市府士林線、市民小巴 7、忠孝新幹線、懷恩專車、敦化幹線、景美—榮總（快）、松江幹線、棕 11 副、棕 12、綠 11、藍 28。

第二節 捷運

捷運臺北都會區大眾捷運系統工程建設之推動開始於民國 64 年（1975），至民國 75 年（1986）4 月行政院核定初期路網，同年 6 月 27 日捷運局籌備處成立，並於民國 76 年（1987）2 月 23 日改制，捷運工程局正式成立。

圖 5-1-16 捷運組織架構



資料來源：<http://www.trtc.com.tw/c/index.asp>，2009/12/28。

表 5-1-1 臺北捷運公司各部門業務職掌一覽表³

各部門業務職掌一覽表	
部門	業務職掌
企劃處	掌理公司經營策略之規劃、部門經營績效之評鑑、研考及國際交流等事項。
站務處	掌理捷運系統站務管理、票務處理等相關業務及規章制度之研（修）訂等事項。
行車處	掌理捷運系統行車運轉、車輛調度等相關業務及規章制度之研（修）訂等事項。
車輛處	掌理捷運系統之電聯車設施設備之維修業務及維修技術之研究發展、相關規章制度之研（修）訂等事項。
系統處	掌理捷運系統電子、電機、供電等設施設備之維修業務、維修技術之發展及相關規章制度之研（修）訂等事項。

³資料來源：<http://www.trtc.com.tw/c/index.asp>，2009/12/28。

工務處	掌理捷運系統土建、軌道等設施設備之維修業務、維修技術之發展、新建工程及相關規章制度之研（修）訂等事項。
中運量運輸處	掌理文山內湖線全線運轉、維修等營運事宜。
財務處	掌理公司財務目標、策略及長短期計畫之研訂及分析及規劃、財產管理、保險管理、資金調度、出納及料帳等事項。
事業處	掌理捷運系統之廣告、車站販賣店、停車場、地下街商店及物業開發相關之投資、租售等附屬事業之經營管理及行銷規劃等事項。
資訊處	掌理公司整體資訊之發展，包括電腦設備之管理、主機之操作、應用系統之發展及維護等事項。
人力處	掌理公司組織發展、人事管理、勞資關係及人力發展規劃及訓練等事項。
供應處	掌理公司營運、維修及業務所須之材料、機具、儀器、零件等採購及工程、勞務之發包及物料規劃、倉儲管理等事項。
行政處	掌理文書、印信、檔案、事務管理、公共關係及其他不屬於各部門之業務。
工安處	掌理公司品質政策、目標、計畫及業務之推行、整體系統安全規劃督導及勞工安全衛生之規劃督導等事項。
法務室	掌理規章之研議、審查與疑義之解釋，法律訴訟、追（賠）償案件之協助處理及其他有關法務事項。
會計室	掌理公司會計、統計及歲計等事項。
政風室	掌理公司員工貪瀆不法之預防、發掘、查處、設施安全維護、公務機密維護及旅客違規稽查等事項。
稽核室	掌理公司業務、帳務、財務之稽核、異常狀況之分析與改善建議等事項。

臺北都會區大眾捷運系統木柵線，簡稱木柵線，於民國 85 年 3 月 28 日通車營運，是臺北捷運最早通車的捷運路線，屬於中運量(VAL256)系統，有別於其他捷運線大多佈設地下路線，木柵線全線皆為高架路線，且由行車控制中心統一控制無人駕駛的四節一組電聯車運行，最大時速每小時 80 公里，每節車廂可載運 116 人（座位 20 人、立位 96 人）。從木柵線行經本區之站名是：麟光站、六張犁站、科技大樓站、大安站、忠孝敦化站、忠孝復興站等站。

臺北都會區大眾捷運系統新店線，簡稱新店線，於民國80年（1991）1月正式開工，全線皆為地下路線；行經路線與已經廢止的原臺灣鐵路管理局新店線相近。路線南起新店站，沿景美、公館，到終點西門站，全長9.3公里。新店線屬於綠線，新店線和淡水線直通行駛（淡水站—新店站），從新店線行經本區之站名是：公館站、臺電大樓站、古亭站等。

臺北都會區大眾捷運系統南港線，簡稱南港線，於民國 88 年 12 月 24 日通車，該線為臺北捷運營運中的路線，屬於高運量系統，全線皆為地下路線。東起南港站，沿忠孝東路、忠孝西路至位於中華路的西門站為止，全長 12.5 公里。由於南港線為目前臺北市唯一的東西向捷運線，再加上大部分路線位於市區，又是目前唯一能連結轉乘文山內湖線與淡水新店中和線的路線，交通壓力十分龐大；位於路線主要交會點的臺北車站及忠孝復興站也因此成為臺北捷運的兩大轉乘站。從臺北車站行經本區之站名是：忠孝新生站、忠孝復興站以及國父紀念館站等。

根據臺北大眾捷運股份有限公司所作的臺北捷運各站旅運量統計，本區各站旅運量資料如下：⁴

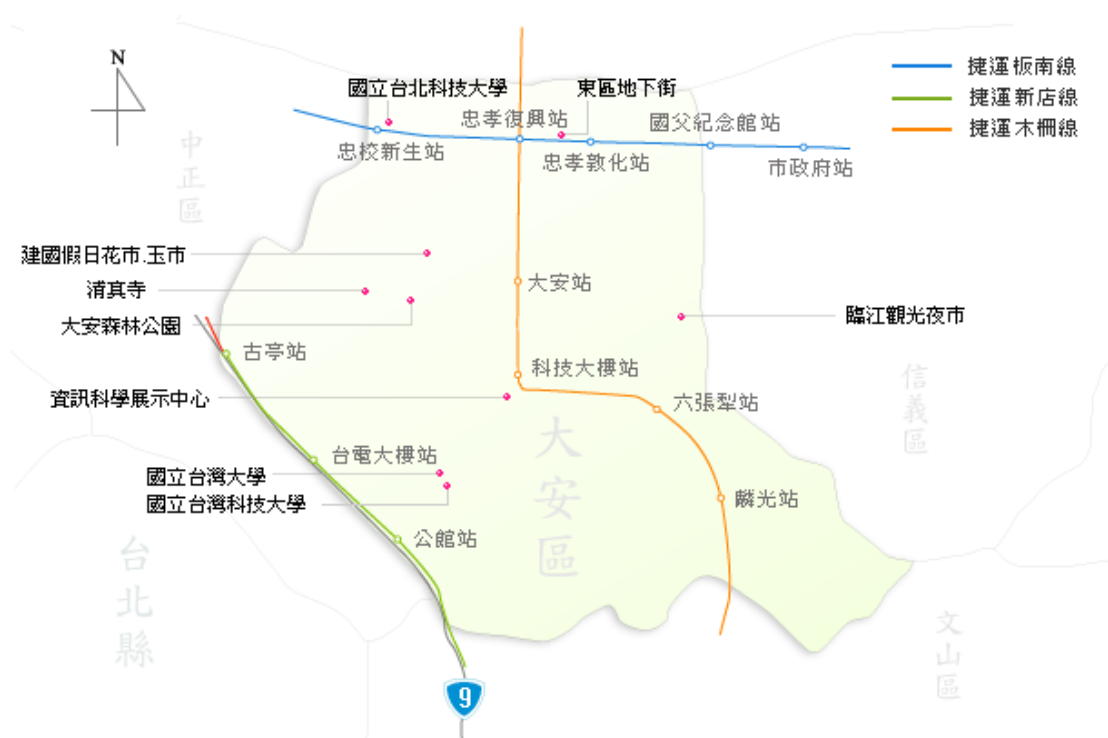


圖 5-1-17 大安區捷運線圖

⁴ 資料來源：<http://taipei.network.com.tw/mrtsmap.asp>，2009/12/28。

表 5-1-2 民國 85~97 年臺北捷運旅運量⁵

單位：萬人	忠孝復興 Zhongxiao Fuxing		大安 Daan		科技大樓 Technology Building		六張犁 Liuzhangli		麟光 Linguang		忠孝復興 Zhongxiao Fuxing		忠孝敦化 Zhongxiao Dunhua		
	入 站 Entry	出 站 Exit	入 站 Entry	出 站 Exit	入 站 Entry	出 站 Exit	入 站 Entry	出 站 Exit	入 站 Entry	出 站 Exit	入 站 Entry	出 站 Exit	入 站 Entry	出 站 Exit	
	85	1996	151	169	93	90	96	88	85	79	33	31	0	0	0
86	1997	206	229	138	138	135	124	131	119	52	48	0	0	0	0
87	1998	240	265	161	165	151	140	157	141	60	55	0	0	0	0
88	1999	276	304	197	200	180	167	181	163	71	64	0	0	0	0
89	2000	138	154	363	363	303	286	279	259	108	99	695	680	634	683
90	2001	183	197	380	385	315	298	286	265	110	99	792	806	646	707
91	2002	146	146	408	410	334	313	300	278	115	103	962	1,057	773	842
92	2003	125	123	386	388	313	295	275	257	106	94	926	929	747	835
93	2004	122	119	401	410	325	316	286	273	107	98	1,033	1,036	827	924
94	2005	101	105	396	408	323	319	289	277	105	98	1,105	1,105	868	972
95	2006	95	98	389	402	331	328	290	282	105	100	1,132	1,133	922	1,022
96	2007	160	164	397	415	346	347	300	297	111	106	1,288	1,280	980	1,086
97	2008	163	175	407	430	372	371	307	305	115	111	1,386	1,364	1,066	1,181

⁵97 年臺北捷運旅運量（年總量）

<http://www.dot.taipei.gov.tw/public/Data/911914103671.pdf>

85~96 年臺北捷運旅運量

http://tw.wrs.yahoo.com/_ylt=A3eg8qLQiCxLg9YArCVRlgt.;_ylu=X3oDMTE2cW1kZG10BHN1YwNzcgRwb3M0MTIEY29sbwN0dzEEdnRpZANUVzAyMDVfMjc1/SIG=12bovldct/EXP=1261296208/**http%3a//www.iot.gov.tw/public/Attachment/81091544471.xls

97/1~10 月、98/1~10 月、98/10 臺北捷運旅運量

<http://www.dot.taipei.gov.tw/public/Data/9112611383771.pdf>

第二章 觀光

第一節 公園文化圈

一、大安森林公園

日治時期，此地被規劃為七號公園預定地，為眾多臺北市戰前規劃的大型都會公園之一。1949 年後挪用成為眷村與「國際學舍」用地。興建之前，在 1980 年代時曾規劃在此興建體育館，引起當時極大爭議，在拆除地上建築時也曾歷經原住戶抗爭爭議，於 1992 年 4 月 1 日起，住戶拆遷開始，正式動工興建公園，1994 年 3 月 29 日開放。原先規劃為自然森林公園，後來改為多用途休憩公園。占地 25.894 公頃，初闢時是臺北市區最大的公園（目前迎風河濱公園是它的二倍大），1994 年 3 月 29 日正式對外開放。管理與維護單位為臺北市政府工務局公園路燈工程管理處。

整個公園主要可分為：竹林區、榕樹區、香花區、水生植物區、帶狀林區、水池假山區、露天音樂臺、兒童遊戲區和停車場。⁶

二、臺灣大學

臺灣大學前身是成立於昭和 3 年（1928）的帝國大學。由於日本期望能將該校做為「南進政策」之培育人才之所。昭和 19 年（1944），臺北帝國大學已是擁有文政、理學、農學、醫學、工學五個學部（學院）和預科，以及熱帶醫學、南方人文、南方資源研究所的綜合大學。

昭和 11 年（1936）開設醫學部，昭和 18 年（1943）設工學部。此外還有附屬農林專門學部昭和 1 年（1925）、附屬醫學專門部昭和 2 年（1926）、熱帶醫學研究所昭和 14 年（1939）。昭和 17 年（1942）增設預科。同年設置南方人文研究及南方資源研究所，整合校內資源，致力於南方各地之政治、經濟、文化及天然資源的調查研究。昭和 19 年（1944）有學生 394 人，其中 117 名為臺灣人。

民國 34 年（1945）我政府對日抗戰勝利，臺灣光復，於 11 月 15 日接收本校，經改組後更名為「國立臺灣大學」。⁷

三、紫藤廬

紫藤廬位於臺灣臺北市大安區新生南路三段，為臺北市市定古蹟，「紫藤廬」之名來自於庭院中三棵老紫藤蔓延屋簷，為木磚混合的二層樓建築，占地約 120 坪。始建於 1920 年代，面積約 45 坪，大正 10 年（1921）開始有電力系統到此之記錄，說明臺北市工商業發展拓展的情況。民國 34 年（1945）以前，日治時代時為臺灣總督府高等官舍。

民國 34 年（1945）臺灣光復後於民國 39 年（1950）由財政部自戰敗的日本人接收，交由關務署署長周德偉先生做為公家宿舍，此時建築門向南面，民國 52 年（1963）局部增建為二層樓，並由基隆關稅局管理。周德偉先生過世之後

⁶資料來源：<http://tw.search.yahoo.com/>，2009/12/28。

⁷資料來源：<http://zh.wikipedia.org/>，2009/12/28。

民國 64（1975）年其子周渝繼續居住。民國 70 年（1981）周渝開設茶藝館，因庭院三棵老紫藤蔓伸屋簷而命名為紫藤廬，並將大門改建為向新生南路，另將後院改建為茶室，部分空間出租他人居住，同時此建築也作為展覽用，後方原來的庭院加蓋一違章建築，因採鐵皮棚架，採光良好又稱日光畫廊，紫藤廬也是在此時所定名。當年以自由主義在臺灣政治史上扮演重要角色的刊物《自由中國》，主編雷震與臺大哲學系教授殷海光等人曾在此探討哲學與國家大事。

民國 86 年（1997），基隆關稅局欲收回被占用 22 年的公務宿舍，透過地方法院執行勝訴部分的判決，在查封過程引起藝文、學術、古蹟、茶藝界關注，並發起古蹟保存和搶救活動，最後由當時臺北市民政局局長李逸洋出面保存紫藤廬，並於當年 7 月，指為臺北市市定古蹟，是臺北市第一批市定古蹟之一，也是臺灣第一個以人文歷史精神及公共空間內涵為特色的古蹟。民國 88 年（1999）12 月，法院判定紫藤廬土地及地上物之財產權為基隆關稅局所有，基隆關稅局將於民國 89 年（2000）3 月 6 日前收回，後來由當時的臺北市政府文化局長龍應臺出面表達接管意願，要求國有財產局將之無償撥予臺北市政府，土地由住宅用地變更為文化設施用地。

在民國 66 年至民國 69 年（1977-1980），此地為臺灣民主運動「新生代」聚會的場所，民進黨美麗島系諸如林濁水、范巽綠等人常在此聚會。此外也是許多文化人、藝術家最初的立足點；民國 70 年（1981）成立茶藝館後亦有多次展覽或發表會舉行。民國 92 年（2003）1 月 8 日後由市政府以零元的公益委託方式委由「社團法人中華紫藤文化協會」經營管理，紫藤文化協會再復委託原經營者周渝先生之紫藤廬小吃店提供茶藝服務、舉辦文化交流、展演、講座等活動。紫藤文化協會作為公益委託的受託者，承擔政府公共資產的經營與管理責任，協同周渝先生延續著公眾歷史保存的任務與責任。⁸

第二節 宗教圈

一、清真寺

清真寺為穆斯林日常禮拜與進行宗教活動的中心，故全世界舉凡有穆斯林聚居之處，均建有清真寺，充分發揮宣揚教義，教化社會之功能。

民國 37（1948）年春，有常子春、鄭厚仁二位教中長者，鑒於臺北教親極需清真寺作為禮拜之所，乃將臺北市麗水街 17 巷 2 號，占地 300 餘坪之日式房屋一幢，捐作清真寺之用；爾後，政府遷臺，臺北教胞激增，該寺已漸不敷用，每逢節慶會禮或貴賓來訪，益顯簡陋狹窄。

民國 40 年代，政府積極拓展對外邦交，與世界回教國家往來頻仍，為因應外交接待需要，由當時之外交部長葉公超先生倡議發起擴建臺北清真寺，並由我國與中東友邦國家共同籌募興建，於民國 49 年（1960）4 月 13 日，舉行落成典禮，為我國政府重視回教與世界回教國家友好合作之具體象徵。

⁸資料來源：<http://zh.wikipedia.org/>，2009/12/28。

四十餘年來，世界各回教國家國王、總統及各界領袖歷次來華訪問，均將蒞臨本寺列為重要行程之一，充分發揮國際外交與宗教交流之功能，本寺之興建，以其時代背景、象徵意義，實具有歷史與紀念性價值，為緬懷先人建寺維艱，及確保後代子孫仍能永續傳承使用，財團法人中國回教協會與臺北清真寺董事會同意配合，臺北市政府民國 88 年（1999）6 月 29 日公告，將臺北清真寺列為臺北市市定古蹟，永久維護與保存。

臺北清真寺以本身建築特色，面對大安森林公園，地處宗教中心，風景秀麗，建構巍峨，係臺北市國際化重要文化觀光景點之一。再者，該清真寺為在臺教胞（含國際外籍人士）之重要信仰中心，除了提供回教教胞作日常宗教與婚喪喜慶活動之外，平日也開放給一般民眾與臺北都會區各級學校自由參觀與校外教學，在此多元之社會，提供了國人與各界瞭解伊斯蘭文化與教義之管道。⁹

二、懷恩堂

懷恩堂，位於中華民國臺北市新生南路三段，為一基督教浸信會教堂。

懷恩堂成立於民國 40 年（1951），係由自中國大陸輾轉來臺之三位美國籍女宣教士高樂民、李夏蘭、吳友芬共同創辦。最初僅為位於臺北市和平東路民宅後院之一間小型教堂，民國 43 年（1954）覓得現址，經向美南浸信會貸款，並獲得各界人士捐助，始得以興建新教堂，並於民國 44 年（1955）6 月 5 日完工遷入。

懷恩堂原本以英語崇拜為主，但是逐漸國語崇拜的人數急遽增多，遂改以國語崇拜為主，並逐漸發展以國語為主的各種聚會。

民國 72 年（1983），由於教友日多，教會決定在原址上進行重建，並採用中國傳統文化的建築特色，以期達到基督教本土化的深刻意義。民國 73 年（1984）新教堂改建完工，同年 12 月 2 日舉行獻堂典禮。民國 92 年（2003），懷恩堂重新改裝而成為現有之面貌。由於造型具有中國傳統文化建築特色，已成為臺北市南區的地標之一。¹⁰

第三節 商圈與夜市

一、永康街商圈

永康商圈是以「永康公園」為中心，涵蓋永康街、麗水街、部分的金華街，以及街口附近的信義路商店。永康商圈之所以會形成，是昔日當地之住戶背景有相當大的關係，過去這邊多是老兵落腳之處，他們在民國 38 年（1949）跟隨國民政府從大陸遷來臺灣，當時跟隨政府來臺的老兵若干年後退伍，因無一技之長，但為要求得溫飽之下，就將大陸老家的飲食技術發揮出來。由於當時臺灣民間消費還屬於低價位的時期，牛肉麵等麵類食品，「便宜又大碗」，頗受各界青睞，特別是周邊的年輕學生，例如有臺灣大學和師範大學等高等學府、以及師範大學附屬中學等高中位於本區，學生適逢青少年成長期，食量較大，頗能合乎他

⁹資料來源：<http://www.taipeimosque.org.tw/>，存取日期：2009/12/28。

¹⁰資料來源：<http://zh.wikipedia.org/>，存取日期：2009/12/28。

們的口味和需求。其次是外省族群的消費者，因大安區屬文教區，民國 38 年（1949）隨政府來臺灣的軍公教人員，也多定居在此區，許多是中國北方的外省族群，對於麵食更是喜好，如此情況下逐漸打響了永康街的牛肉麵的名號。¹¹

商圈原先聚集了許多臺灣小吃與餐廳，後來亦漸漸開設了不少異國美食餐廳、許多風格獨具的咖啡館，以及一些精品小店。由於鄰近大安森林公園，再加上擁有許多著名的美食，夜晚或假日往往吸引許多人潮前來。未來永康街附近的捷運東門站隨著新莊線及信義線通車啓用後，將能吸引更多人潮。著名商家有鼎泰豐、高記、群香品、冰館、芋頭大王、騎樓、中壢牛家莊、誠記越南麵食館、永康牛肉麵、呂桑食堂、喫飯食等。¹²

二、臨江街觀光夜市

位在大安區的臨江街觀光夜市是臺北市少有設立在住宅區裡的夜市。原本這裡是市政府規劃的坡心市場預定地，同一時間政府著手拆除羅斯福路一帶的違章建築，這些商家和攤販被迫遷移來到尚未完整成形的通化街夜市，時間久了集的攤販和店家越來越多，民國 86 年臺北市政府正式將它立名為臨江街觀光夜市。

該夜市著名小吃有紅花香腸、石家割包、胡家米粉湯、酸辣青木瓜絲、今日壽司店愛玉之夢遊仙草、芝麻園石頭悶烤玉米、通化魷魚羹等，頗受各界好評。

¹³

三、師大夜市

師大夜市因位於臺北市臺灣師範大學旁而得名，為臺灣著名的夜市景點。大致上是由師大路和龍泉街巷內的店家所組成，主要顧客為附近學校（師大、臺大）的學生，因此走的是平價路線，商品也較年輕化、多樣化，店家之間的競爭也相當激烈。

過去的師大夜市範圍較大，擴及整條師大路，但經過政府嚴格取締整頓後，流動攤販逐漸減少，剩下的店家大都為店面型式繼續經營。後來陸續出現咖啡店、簡餐店、精品店等各式店家，使師大夜市呈現與以往不同的型態。

過去，師大夜市的範圍擴及整條師大路和師大路及和平東路交叉口，在黃大洲市長時期的時候，攤販相當多，人潮十分熱絡，是個非常熱鬧的夜市，然而現今只剩下龍泉街一帶還有些許賣衣服與小飾品的攤販，其餘的多轉型為店面型式。

雖然稱為師大夜市，但商家普遍認為不是夜市，由於消費族群大都固定（師大學生、附近學校的學生、附近居民、上班族以及外國人等等），不像其他的觀光夜市較有人口的流動，加上東西豐富多元，且具有異國的風情，因此比較像是個吃喝玩樂的小寶山。

近幾年的師大夜市甚至有個「師大咖啡街」的稱號，當年夜市還是一片榮景的時候，由於攤販遭到嚴格的取締，於是攤販從那時起逐漸減少，甚至消聲匿

¹¹洪若蘭訪問紀錄，訪問時間：99 年 4 月 1 日；訪問地點：臺北市文獻委員會。

¹²資料來源：<http://zh.wikipedia.org/>，存取日期：2009/12/28。

¹³資料來源：<http://zh.wikipedia.org/>，存取日期：2009/12/28。

跡，所以讓咖啡店在這些小巷子有了生存空間，延續整個臺北地區這種以人文氣息為特色的咖啡店，全盛時期聽說達到一百多家之譜，其他類型的商家也漸漸出現，將師大路帶入另一個繁榮的時期，包括服飾店、精品店、複合式餐飲等等，到了今天由熱絡的人潮，小攤販又重新復甦，加上後起之秀的各式店家，兩者組合已經形成不同以往的商圈型態了。

因此，師大夜市之所以會發展成今天的型態，有很大一個部分是因為隨著咖啡館文化的發展而興起的精品店、服飾店以及各種特殊商品類型的店家，還有原本老字號的滷味、麵食等等，加上附近的地理環境與交通條件，使得師大夜市具有其特殊優勢。¹⁴

第四節 其他

自來水廠

光緒 11 年（1885），清代首任巡撫劉銘傳，力行新政且重視飲水衛生，於臺北北門街（今衡陽路）、石坊街（今博愛路）、西門街等處，開鑿深井供水，此為臺北公共給水之開始。

日人據臺之初，以劉氏的建設為基礎，展開自來水設施之規劃。明治 29 年（1896）8 月，臺灣總督府特別聘請英國人威廉巴爾頓（William K. Burton）來臺，並派遣總督府技師濱野彌四郎協助，進行全臺衛生工程及臺北自來水建設之調查工作。

明治 40 年（1907），依巴爾頓先生之建議，在公館觀音山腳下新店溪畔建取水口，以引取原水；在觀音山麓設淨水場，進行淨水處理，再將處理過之清水，以抽水機抽送至觀音山上之配水池，藉由重力方式自然流下，供應住戶日常用水。

明治 41 年（1908）取水口、唧筒室建築與設備裝置先行完成，明治 42 年（1909）輸配水管、淨水場及配水池全面完工，淨水場開始供水，出水量 20,000 噸，用水人口 12 萬人，並命名為臺北水源地慢濾場，從此臺北自來水開始邁入現代化之供水系統。

民國 40 年（1951）初，臺北市政府成立「臺北市自來水水源擴建工程推行委員會」，由市長吳三連任主任委員。同年 4 月成立擴建工務所，聘請省建設廳技正范純一主持設計施工。設施包括混凝池 1 座、沉澱池 2 座及快濾池 4 座，容量為每日出水量 20,000 噸，全部工程於次年 2 月底順利完成。民國 63 年（1974）進行臺北區自來水第三期擴建工程，為配合臺北水源地慢濾場之拆除工作，於沉澱池增設傾斜管，以加速膠凝沉澱效果，快濾池改換為石榴石濾材，增加出水量為每日 50,000 噸。

民國 66 年（1977），唧筒室完成「抽取原水、輸送淨水」之使命，功成身退。自 1908 年創建迄今已有九十餘年的歷史，民國 82 年（1993）6 月被內政部列為三級古蹟，同年 9 月 27 日第一次對外開放二週供民眾參觀。後經臺北市政府民政局會勘，認為年久失修且多處漏水，經構堪慮應予整修。因此，民政局於

¹⁴資料來源：<http://zh.wikipedia.org/>，存取日期：2009/12/28。

86 年度編列預算二百萬，供作本古蹟之調查研究報告經費，並委請中國工商專科學校完成「臺北市三級古蹟水源地唧筒室之調查研究」報告。

臺北自來水事業處依據該報告於民國 87 年（1998）5 月斥資八千餘萬元修護，恢復唧筒室之原貌，並多方蒐集有關自來水歷史的照片及器材，充實整體內容與相關周邊設備，完成全國首座自來水博物館。¹⁵

¹⁵資料來源：<http://waterpark.twd.gov.tw/>，存取日期：2010/5.20