

篇名：

台中市中心商業區之變遷

作者：

林諭欣。私立曉明女中。高三乙班

杜芸菩。私立曉明女中。高三乙班

林靖雯。私立曉明女中。高三乙班

指導老師：

劉上君老師

## 壹●前言

### 一、研究動機

車輛在煩擾的交通幹道上川流不息，轟隆隆的施工聲似乎預告著它完工後的風光與擾攘。日亦上漲的周邊不動產、地價與新聞曝光率好像在宣告著新時代商業區女王的寶座將歸它一七期重劃區所有。神色匆匆的人們像往常般的從擁擠的火車站中湧出，但他們並沒有為它而佇足腳步，反而搭上有著不同目的地的公車，不帶走一片雲彩的成了它短暫的過客。如同漸漸過氣的老明星般，它應該有些感嘆歲月的不饒人吧！而現在的台中市政府又做了些什麼來降低它濃濃的落寞感呢？

### 二、研究目的

爲了更深入的了解這一切的趨勢，本次研究希望從台中市政府已經著手的都市計畫和未來的都市規劃中，了解商業區的變遷歷程及其所帶來的影響。因此研究目的如下：

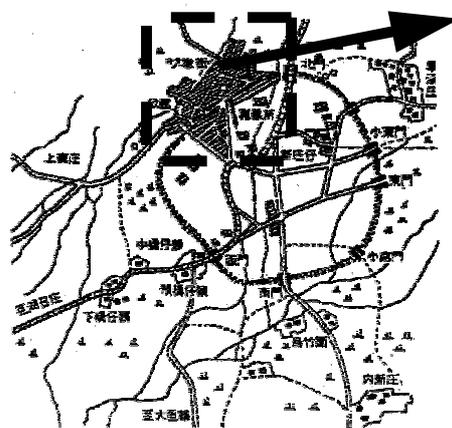
- 1、瞭解臺中市商業區之演變歷程。
- 2、分析影響台中市商業區轉移之因素。
- 3、探討台中市商業區轉移帶來之影響。

## 貳●正文

### 一、臺中市商業區之演變歷程

#### 1、清朝時期-農產品交易中心

明清時期台中市，成爲台灣中部米穀、土產及大陸貨物的交易市場。而最早形成聚落並發展爲街市的是南屯，但之後因林爽文事件而式微，逐漸被大墩街所取代（即今台中市中區柳川、綠川之間，1873年改稱東大墩）。



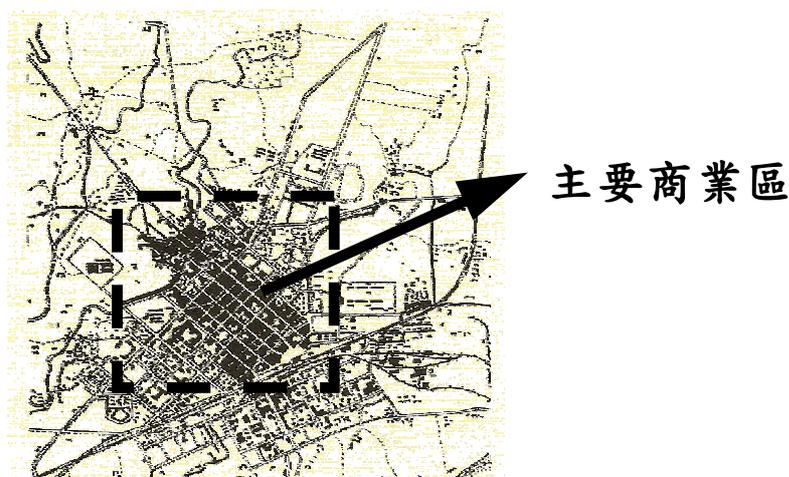
主要商業區

圖一：清光緒年間台中市圖

(圖片資料來源：台中市政府工務局 (1998)。台中市八十六年都市計畫年報。台中市：台中市政府)。

## 2、日據時代-中心塊狀商業區雛型的建立

日治時期為台中市發展最快速時期，積極的實施市區改進計劃，整治截直河流並設計棋盤型的道路，而縱貫鐵路的開通也將台中興建為台灣第一個近代化的都市。『此時期的商業發展等用地，皆分布於火車站前一帶，大致上是由鐵路至今中華路，及公園路至民權路間之地區為商業區。』(註一) 後站則因鐵路的分隔，使其在商業發展上受到限制。



圖二：民國十五年棋盤市街道圖

(圖片資料來源：台中市政府工務局 (1998)。台中市八十六年都市計畫年報。台中市：台中市政府。)

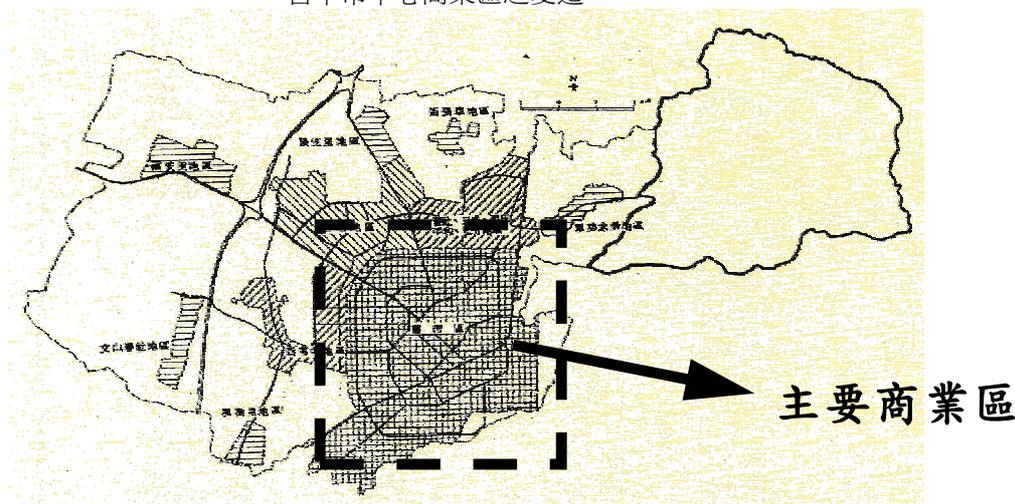
## 3、光復後至民國 60 年-中部四縣市商業中心的形成

此時的商業用地已從昔日之商業據點，逐漸形成面的發展(八爪章魚式)，由車站向西北延伸至中華路一帶，供應整個大台中區域居民所需。『而住宅區住戶日常所需商品，則沿主要道路開設之商店供應，形成帶狀分佈發展，如復興路、五權路、大雅路及北屯路。』(註二)

## 4、60 年代--區域中心機能角色的賦予

民國 59 年，前行政院經合會完成了台中市綱要計畫，其計畫目標在於「提供一個使台中市今後能發揮區域中心機能之全面發展模式」。台中市被定為台中都會區之區域中心。這些計畫對台中市都市機能的定位，奠定了台中市作為區域商業中心的法定基礎，也成為都市規劃建設指標的依據。

### 台中市中心商業區之變遷



圖三：民國六十六年公佈之計畫圖

(圖片資料來源：台中市政府工務局(1998)。台中市八十六年都市計畫年報。台中市：台中市政府)。

5、70年代—自由路及三民路百貨商圈的成形、副商業中心的規劃、辦公室市場的興起

#### A、自由路及三民路百貨商圈的成形

由於百貨公司為商圈的主力設施，自由路一帶自遠東百貨成立後，又陸續成立了多家百貨公司，『使得自由路一帶成為百貨公司群集的商圈』(註三)，而在三民路則有69年來來百貨的設立，到了民國77年，自由路5家百貨及三民路中友百貨的市場佔有率分別為77%與23%。

#### B、副商業中心的規劃

為改善與防止舊市中心區發展過度密集之趨勢，並紓解都市發展所面臨之諸多癥結，開始規劃建立「雙核心」的發展模式，並在西屯惠來里附近規劃了副都市中心，提供另一處面積約100公頃的副商業中心。目前副都心內之新市政中心、國家音樂廳等項重大建設已開始動工。

#### C、辦公室市場的興起

從72年起，台中市辦公大樓的供給量開始大幅成長，一方面由於工業的發展、國民所得的提高和都市化的程度不斷加深，企業和個人對服務的需求都會增加，使的服務業開始興盛。『這些辦公大樓多分布於中港路兩側、五期重劃區及四期重劃區的文心路旁。』(註四)

D、80年代-百貨公司的郊區化、商業現代化、商業區用地面積的擴增及舊市區的沒落、中港路、副都心成為明日之星。

#### a、百貨公司的郊區化

70 年代末期，百貨業不再以市中心區為唯一的設置地點，開始了百貨公司的郊區化。若以百貨公司的市場佔有率（營業額）加以分析的表格如下：

表一：百貨公司市場佔有率一覽表

	自由路商圈	三民路商圈	中港商圈	台中市外圍地區
民國 77 年	77%	23%		
民國 82 年	28%	46%		10%
民國 86 年	14%	44%	31%	2%

（表格資料來源：台中市政府（2001）。修訂台中市綜合發展計畫 2002~2013 版。台中市：台中市政府。）

由以上表格可知，自由路商圈的市場佔有率大幅下降，並轉移至三民路商圈及因廣三百貨設立後而崛起的中港商圈。隨著郊區百貨設立及中友百貨於三民商圈成立，使的民國 82 年自由路商圈萎縮至 28%，三民商圈則成長至 46%，其餘的市場則被外圍地區及豐原所瓜分。接著由於郊區型百貨紛紛關閉及因廣三百貨設立使中港商圈崛起，使的自由路商圈市場更加萎縮。

#### b、商業現代化

台中市自民國 58 年開始有了現代化百貨，69 年開始有便利商店的設立，70 年代則出現了超級市場，80 年開始有量販店在外圍設立，由於百貨量販等市場競爭激烈，使得台中市成為流通業的超級戰區。

#### c、商業區用地面積的擴增

為解決台中市商業快速發展的壓力，使部份違規使用之商業活動合法化。民國 84 年，內政部以附帶條件的方式，同意台中市將 20 處的住宅區變更為商業區，使台中市商業區較原來的擴增了三分之一。

#### d、舊市區的沒落、中港路、副都心成為明日之星

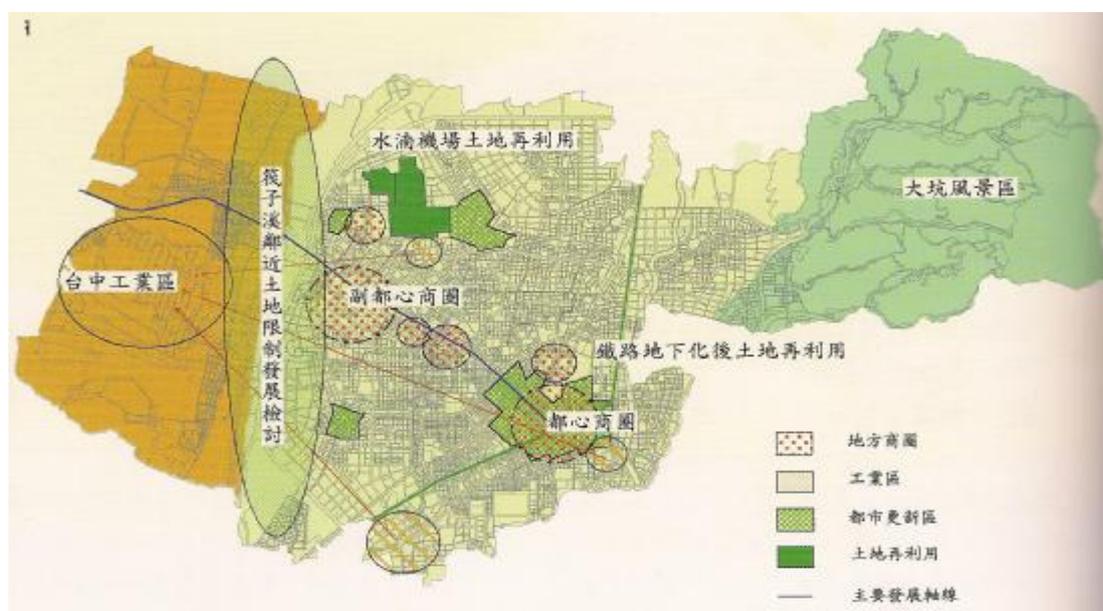
80 年代，隨著市區交通惡化及郊區化現象，使商業區開始移轉。而位於七期重劃區的副都市中心，將成為台中市的新都心。『**連繫舊市區和副都市中心間的中港路，將會是台中市未來發展最重要的一條活動軸線。**』（註五）在他區不斷發展下，導致中心商業區人口呈現負成長，且商業活動往他區擴張，使中區之商業機能逐漸減低。

百貨公司市場的佔有率降低，而市中心的觀光遊憩據點包括台中公園、百貨商圈及科博館、美術館等，目前台中公園或自由路百貨商圈，皆呈現衰退景象。在自由路商圈方面，百貨公司的市場佔有率已大幅衰退，而業績大多移轉到三民路及中港路一帶的百貨商圈。目前市區較具吸引力的開發計畫是中華城購物中心及干城商業區，未來這兩處開發完成後可望為日益衰頹的市中心區注入新的活力。且舊市區公共設施水準低落，停車位嚴重不足，無法有效反

應民眾需求，造成舊市區經濟衰退的現象。在修訂台中市綜合發展計畫 2002~2013 技術報告中指出，由於舊市中心之商業區開發率超過 90%，顯示舊市區面狀及帶狀商業已漸達飽和。因此商業區發展應朝向質的發展，致力於改善商業環境。

## E、副都心的興起

台中市商業區的供給，原以市中心商業區為主，『在 70 年代都市計畫第一次通盤檢討中才增設了 100 公頃的副都市中心專用區，將單核心改為雙核心的發展模式。』（註六）副都市中心的開發，除了紓解舊市區的壓力外，更可借助舊市區原有的發展向新市區移轉的同時，著手進行舊市區的更新。



圖四：台中市主要土地利用圖

（圖片資料來源：台中市政府（2001）。修訂台中市綜合發展計畫 2002~2013 版。台中市：台中市政府。）

## 二、影響台中市商業區轉移之因素

### 1、清領時期

清領時期台中市最早的中心發展位置大約是在今日的南屯區，大多是以屯區開墾為主要影響因素，而隨著人潮的增加，商業也逐漸興起。後因林爽文事件導致中心發展位置轉移至中區的柳川一帶，而之後的發展位置也大約在此。

### 2、日治時期

日治時期日人為控制台灣中部，將原設於彰化的民政支部遷到台中東大墩，但此時除了東大

### 台中市中心商業區之變遷

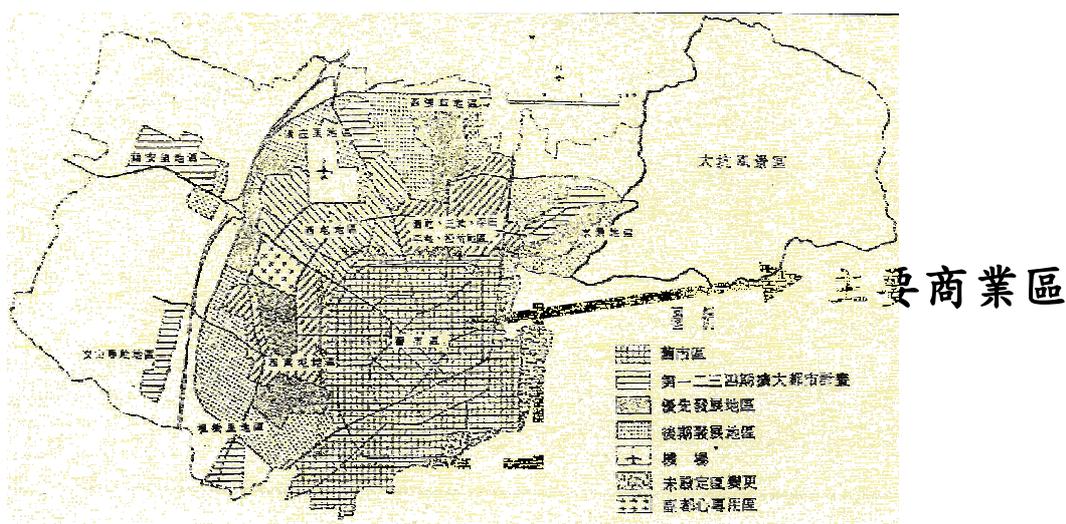
墩附近，其餘地區都相當荒涼。在光緒二十二年（1895年）台中縣設置後，使台中日益繁榮，移居此地的日人也日漸增加，而在光緒二十六年（1900年），總督府在台中修築排水溝，改建道路，積極進行建設，又由於地方法院、縱貫鐵路、台灣銀行台中分行、彰化銀行等建設相繼在此區建立，使台中成為台灣中部政治中心，而此時的人口大幅增加，使此地工商業活動大幅成長，而後日本政府將此區道路規劃為棋盤式街道，使台中開始進行有計畫的發展。

### 3、近 30 年

#### A、台中市之重要土地重大建設計畫

- a、開發干城商業區及台中糖廠大型購物中心，建立現代化商業中心，促進台中市整體發展，容納高層次之商業活動，未來共可提供 25 公頃之商業及大型購物中心用地。
- b、台中市新市政中心開發計畫，建立現代化的行政及商業中心，以達成多核心的都市結構。

#### B、台中市都市計畫第一次通盤檢討節錄（民國 75 年）



圖五：民國七十五年變更主要計畫之通盤檢討圖

（圖片資料來源：台中市政府工務局（1998）。台中市八十六年都市計畫年報。台中市：台中市政府。）

在台中市都市計畫第一次通盤檢討案中，將台中市都市發展基本方向訂定如下：

#### a、綜合環境的建設

綜合環境包括自然環境、生活環境與生產環境。由於土地資源有限，為提高土地之高度利用，台中市應從目前已顯示發展趨勢之地區著手，如西屯、北屯、南屯、水湳、台中港交流道一帶，先行開發。目前都市地價昂貴，工作場所之員工密度高，通勤及業務所需之交通量大，易使交通癱瘓，造成生產環境之劣等，均急待改善，以建立良好的綜合環境。

## 中部區域中心管理機能之充分發揮

台中市為中部區域中心，台中市必須維持為一高效率的都市，使中心都市機能充分發揮，因此，必須整建環境，改造都市結構，區域中心管理機能才得以充分發揮。

### b、台中市之都市空間結構導向為多核心式

台中市中心地區應促使行政機關及高等教育機構遷出，並在各行政區域或計畫區內適當配置行政、商業與文化等各種機能，藉以分散市中心區呈現一點的集中，以達成全市的均衡發展。

## C、運輸系統興建

### a、高鐵

台中市發展重心深受交通的影響，市中心區因縱貫鐵路的開通而發展，高速公路興建完成後十年，位於台中港路與高速公路交會處的惠來里被選為副都心用地，『**高鐵完成後，「鐵路時代」的市中心區、「高速公路時代」的副都心與「高鐵時代」的高鐵台中烏日車站將成為未來台中的三大核心。**』（註七）

### b、鐵路地下化

鐵路地下化工程由潭子火車站至烏日火車站間，全長約 15.3 公里，完工後之影響包括：

『**消除鐵路阻隔，改善鐵路兩側發展不均衡的現象。**』（註八）並在未來中華城購物中心開發後，將與干城商業區（即中心商業區）聯成一氣，擴大中心商業區的範圍，使整個中心商業區結構產生重組，可形成由豐原至烏日間的另一條環狀快速道路。

## D、台中都會區大眾捷運系統

a、疏通台中市區人口的密集度使之逐漸向地價較低的外圍地區移轉，讓郊區化現象更為明顯。

b、『**市中心區因位於路網中心使其可及性提高，可促進其再發展。**』（註九）

c、促進多核心及轉運點的發展，『**台中都會區捷運系統採環狀輻射，包括四大軸線、二短線及一環狀線，整個路向中心集中形成的六個端點及四個交會點未來將促成新的發展。**』（註十）

## E、快速道路

快速道路系統包括中投、中彰公路等，『**快速道路系統對都市發展的影響為促使就業與居住地點分開，在臺中市就業者之居住地點可向外擴大，而不需限於台中市周邊，**』（註十一）又因未來農業就業人口的減少，鄉村人口仍將流向大都市尋求就業機會，60、70 年代在鄉村區建

立工業區使鄉村人口離農不離村的方式，無法藉由推動休閒農業或觀光產業取代，未來對台中都會區的人口成長壓力仍將持續。

### F、生活圈道路系統

包括一至五號線，使台中市環狀路網延伸及擴大，促進沿線周邊土地的發展。

### 三、台中市商業區轉移帶來之影響

表二：中區店家訪談

店家類型	開設年代	訪談內容
水果店	日治時期	開設時間極早，從最初日治時期的繁華到現今店面一家一家關的景象，老闆都目睹了一切。當初選擇在火車站附近開店，一來是人潮，二來是這邊是商業聚集地。但隨著其他商業區的興起，人潮漸漸轉移到其他地方去了，使此區商業衰退嚴重；再加上舊市區開發較早，道路規劃不完善，顧客要上門買東西十分不便亦是老闆認為此區會衰退的原因。但老闆卻告訴我們，他不願意遷往他地開店，因為對他來說，讓這店繼續在此，也是一種傳承。
名產店	民國 60 年代前	當初在舊市區開設店面的原因是看中火車站所帶來的人潮。想不到近幾年舊市區的商業衰退的如此快速，營業額大幅下降。於是他們改變了銷售產品的型式，例如增加包裝的精緻度、增加新口味；也新增送貨到府的銷售方式。但老闆也表示，以改變產品型式和銷售方式並不能將營業額提高太多，所以他也考慮將店面遷移至逢甲商圈附近。
藥粧店	民國 60 年代前	當初會在這裡開店，是因為住在這商業區內，店面的樓上就是住家。看著附近的建設和台中市其他區的商業區比起來越來越落後，人潮漸漸減少，原本應該是被小姐們擠滿的藥妝店營業額也下降了。雖然這家藥妝店也有賣一般百貨公司看的到的品牌，但是顧客還是會選擇去百貨公司購買，畢竟你去一家百貨公司，不止可以買化妝品，還可以買其他的東西，就沒有必要到這種早期的藥妝店買東了。現在老闆自己也不住在店面樓上了，他也在考慮將店面遷到東區去，人潮比較多的地方去，重新開個漂亮美觀的店。
手工藝品店	民國 60 年代	雖然整個舊市區的商業衰退，但相對來說，對手藝品店的影響較小。因為整個大台中市，大部分的手藝品店都集中在舊市區，所以顧客還是願意跑來這裡買各種串珠、手做藝品等。我們去的時候，發現老闆的店面極小，但裡面還是擠滿了年輕的女性在選購，與手工藝品店周圍的商家形

		成鮮明對比。
皮包店	民國 70 年代	隨著火車站而來的人潮以及商店的成群聚集是當初在此開設店面的主要原因，而舊市區的交通便利性當然也是其優點之一。雖然他區的商業興起已造成了老闆的營業額以及來店人數的明顯下降，老闆說早年生意好時一天大概可以賣出將近 30 個包，但現在一天能賣出 3 個就謝天謝地了！但對於未來中區的再發展可能性以及政府提出的社區改造計畫都抱有希望的老闆來說，他毅然決然的決定就算可以搬遷也會留在中區的決定。
鞋店	民國 80 年代後	當初會選擇在台中市中區開設分店的主要因素是由於附近交通便利有利人潮聚集，但由於商業中心的衰退導致營業額大幅下降，一整個早上都等不到客人進門更是家常便飯，我認爲使這裡商業衰退的主因是由於其他地區商業興起且中區的建築老舊，在人潮越來越少的情形之下，若營業額再不見改善，老板已經在考慮要將這家店關了，但如果是我，我還是不會想要將商店遷移到其他地區，因爲我相信未來市區還會有極大的再發展可能性！

(表格來源：此爲組員實地訪談內容及歸納)

#### 四、訪談小結

經過實地走訪舊市區商圈，我們可以發現，大部分商家的客源稀少，只有少部分老字號名產店受舊市區商業衰退的影響較小，整體來說，舊市區目前商業衰退嚴重，政府雖計畫要重新改造舊市區內的商業區，但效果其實不大，且此計劃並非對整個地區進行改造，而是只有針對小部分的區域進行改造。有少部分業者抱怨政府目前著重於七期重劃區內的商業發展，使舊市區內部的商業衰退得更快。

#### 參●結論

由於日治時期政府的在台中的積極建設以及銀行和法院的相繼設立，使台中脫穎而出成爲中部早期的政治中心，而位於主要交通樞紐的火車站也帶動了周圍道路的商業發展，使之向外擴張成爲單核心發展型的都市。相對而言，清領時期清廷並未大力推行政府的建設計畫，因此清朝的統治對台中的商業活動並無太大助益，此時期台中的商業發展主要是由於居民辛勤的開墾所致。而至 80 年代，隨著郊區化和政府都市計畫等因素，台中市內部興起了散佈在各區的新興商業區，逐漸轉變爲多核心的商業區都市，全市商業區的使用面積也隨著時間而逐漸增加。原本以火車站爲中心的商業區則漸漸的衰退。而目前台中市政府已在西屯區設立了新的市政中心，此中心的設立有可能在周邊形成一個極具影響力的政治及商業地區。

隨著台中市政府運輸系統的改變所引發的郊區化現象，導致中區的人口向屯區擴張，由於其人口增加所帶來的交通需求，更促使政府在日後增設新的大眾運輸系統以滿足市民的交通需

要，也讓興起的商業區有更好的發展優勢。而台中市政府的都市計畫內容首要著重於台中市商業區的規劃，例如環境的建設、各區生活機能的提升等。政府的政策及運輸系統興建，均以達成台中市內部均衡發展為最終目標，將商業區由原本的一點集中，推散至各區，使整個台中市的商業發展不僅僅止於火車站周圍的區塊。

#### 肆●引註資料

註一、逢甲大學建設學院（2001）。**修定台中市綜合發展計畫 2002~2013 總體計劃**。台中市：台中市政府。

註二、同註一。

註三、同註一。

註四、同註一。

註五、長豐工程顧問股份有限公司（2001）。**臺中市都市更新調查及更新地區劃設規劃案：第二冊舊市中心區都市更新調查及更新地區劃設**。台中市：台中市政府。

註六、逢甲大學建設學院（2001）。**修定台中市綜合發展計畫 2002~2013 技術報告**。台中市：台中市政府。

註七、同註六。

註八、同註六。

註九、同註六。

註十、同註六。

註十一、台中市政府（2006）。**台中市九十五年都市計劃年報**。台中市：台中市政府。