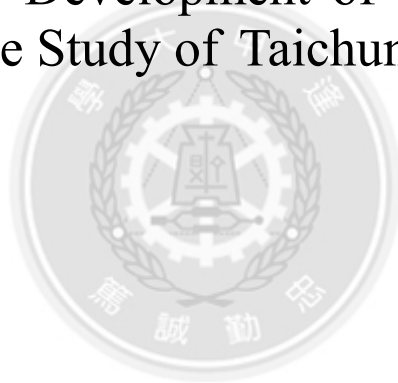


逢 甲 大 學
都 市 計 畫 學 系 碩 士 班
碩 士 論 文

都市綠園道發展之探討-以台中市為例

Researching the Development of Urban Greenway:
A Case Study of Taichung City



指導教授：王大立

研 究 生：林怡秀

中 華 民 國 九 十 七 年 六 月

謝誌

從大學開始，待在逢甲都計已經六年了，在寫論文的過程中，受到很多人的幫助與鼓勵，論文能夠完成，要感謝大家的幫忙。

首先，感謝恩師王大立老師的指導，給予我很多想法及空間，讓我能夠順利畢業。

感謝口委劉曜華主任、劉立偉老師、曾亮老師對於學生論文提供許多寶貴意見。

感謝周宜強老師在生活上的關心及教誨。

感謝莊姊與曹姊在多方面的幫忙。

感謝班上的同學，讓我能在歡樂的氣氛下寫論文。

感謝第五家族的貼心。

感謝之詠學姊、國權學長、小羅學長、尚駿學長、家溢學長、淑娥學姊、侑好學姊、大哥、佩吟學姊、大任學長、安娜。

感謝新光影城的同事小馨、阿黑、筱芸、智仁、韻茹、蔡蔡、湘琳、佑駿、靖芳。

感謝宜倫、吱吱、阿傻、柏瑞、怡屏、丞均、筱菁、格維、哲立、維雯、文玲。

感謝 Q 太、建誌、馨愉。

感謝一直教我吉他的梁大哥。

感謝家人的支持。

怡秀

摘要

台中市為全台灣綠園道系統最完善之縣市，其最主要的功能是提供給民眾休閒遊憩的空間，在透過探討都市空間發展情形時，發現綠園道最初的功能並不是提供休閒，而是都市邊界及抑止都市擴張等功能，因此綠園道在都市中的發展是本研究將去探討的。

本研究將就都市發展資料與圖面資料去探討綠園道之發展，將從現況觀察到之狀況，藉由不同觀察點去探討，觀察點分為時間面向和空間面向，分別探討綠園道在都市發展中之功能轉變、與藍帶綠帶之關係、綠園道周圍環境之變化等。

綠園道會成為以休閒遊憩為主要之功能，是因為土地使用的變更，將鄰近多數混合區變更成住宅區，台中市亦針對綠園道之串連及與藍綠帶之結合作詳細之規劃，也將綠園道結合自行車道系統及賞樹路徑，因此大大的擴充了居民的休憩空間。本研究將對研究之結果，提出規劃綠園道時所需重視之處，並針對後續可進行之相關研究提出建議。

關鍵字：綠園道、藍帶、綠帶



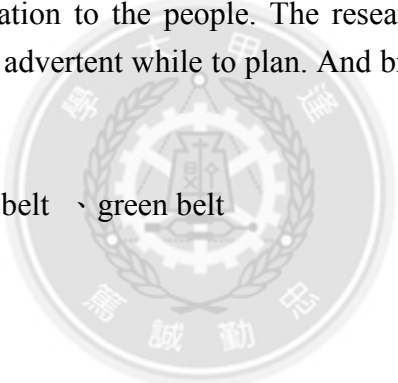
Abstract

The greenway system of Taichung city is the first in Taiwan. A main function of greenway is offering the space of recreation to the people. But while probing into the situation of urban development, we can find the function of greenway is not only recreation but also a boundary and avoid urban sprawl. This research will discuss the development of greenway.

This research will discuss the development of greenway by analyzing chart. And divide the present situation into two viewpoint, include time angle and space angle. This research will discuss the function transformation of greenway in urban development、the relationship with blue and green belt system and change of neighboring environment.

Due to land use conversion, mixed zone conversion into residential zone, so the main function of greenway change to recreation. And Taichung city to plan greenway to connection with blue and green belt system、bicycle system and tree belt. So greatly amplify the space of recreation to the people. The research will direct to result, to advance something need to advertent while to plan. And broach the affiliated research to correlative.

Keyword: greenway、blue belt、green belt



目錄

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與目的.....	1
第二節 研究範圍.....	3
第三節 研究方法與流程.....	4
第二章 文獻回顧.....	6
第一節 綠園道之定義及功能層級.....	6
第二節 相關理論及研究.....	9
第三章 台中市之都市發展.....	21
第一節 台中市都市發展概況.....	21
第二節 都市發展中綠園道功能之變遷.....	27
第四章 綠園道於空間上之發展.....	45
第一節 綠園道之發展現況.....	45
第二節 土地使用之改變.....	50
第三節 綠園道與開放空間之連結.....	57
第四節 定位準則之探討.....	67
第五章 結論與建議.....	76
第一節 結論.....	76
第二節 建議.....	78
參考文獻.....	I

圖目錄

圖 1-2-1 研究範圍示意圖.....	3
圖 1-3-1 研究流程圖.....	5
圖 2-2-1 霍華德花園城市構想示意圖.....	9
圖 2-2-2 紐約綠廊道系統.....	14
圖 2-2-3 東京綠地系統圖.....	16
圖 2-2-4 蘇聯城市規劃圖.....	17
圖 2-2-5 新加坡之綠地網絡圖.....	18
圖 3-1-1 兒玉利國與巴爾頓規劃構想圖.....	22
圖 3-1-2 1900 年市區改正圖	22
圖 3-1-3 1901 年台中市區改正圖區域及附屬地區劃定圖	23
圖 3-1-4 1911 年台中市區計畫圖	23
圖 3-1-5 1935 年台中市區擴張計畫圖	24
圖 3-1-6 1942 年台中市都市計畫圖	25
圖 3-1-7 1977 年台中市第二三四期擴大都市計畫圖	25
圖 3-2-1 兒玉利國構想配置示意圖.....	28
圖 3-2-2 巴爾頓構想配置示意圖.....	28
圖 3-2-3 台中市區計畫綠園地指定計畫圖.....	29
圖 3-2-4 1943 年台中都市計畫區及都市計畫變更圖	30
圖 3-2-5 1911 年台中市邊界示意圖	31
圖 3-2-6 1935 年市區擴張計畫圖套繪於現今台中市都市計畫圖.....	32
圖 3-2-7 1942 年台中都市計畫區域變更圖套繪於現今台中市都市計畫圖.....	33
圖 3-2-8 1956 年都市計畫圖套繪於現今台中市都市計畫圖	33
圖 3-2-9 台中市都市計畫範圍擴張示意圖.....	34
圖 3-2-10 1956 年土地使用配置示意圖.....	37
圖 3-2-11 1900 年台中市區改正計畫預定河線示意圖（柳川）	38
圖 3-2-12 1901 年台中改正區域及附屬地預定河線示意圖（綠川）	39
圖 3-2-13 1911 年台中市區計畫柳川、綠川整治示意圖	39

圖 3-2-14 1931 年台中市區計畫綠園道新設示意圖.....	40
圖 3-2-15 1943 年台中都市計畫綠園道位置示意圖.....	41
圖 3-2-16 1954 年台中都市計畫綠園道位置示意圖.....	42
圖 3-2-17 台中市綠園道歷程圖.....	44
圖 4-1-1 台中市綠園道位置圖.....	46
圖 4-1-2 台中市自行車道路網圖.....	48
圖 4-2-1 變更台中市都市計畫(部份公園用地為機關用地)及變更台中市都市計畫(部份學校用地為公園用地)案示意圖.....	54
圖 4-3-1 台中市藍帶系統示意圖.....	59
圖 4-3-2 梅川渠道示意圖.....	60
圖 4-3-3 梅川與梅川園道位置示意圖.....	61
圖 4-3-4 太原路園道與梅川、柳川截溝流位置示意圖.....	62
圖 4-3-5 東光園道與大智排水幹線位置示意圖.....	62
圖 4-3-6 1953 年綠園道位置示意圖	63
圖 4-3-7 台中市綠園道與公園綠地串連示意圖.....	64
圖 4-4-1 綠園道與河川示意圖.....	71
圖 4-4-2 美術園道現況圖 1	72
圖 4-4-3 美術園道現況圖 2	72
圖 4-4-4 五權園道現況圖 1	73
圖 4-4-5 五權園道現況圖 2	73

表目錄

表 2-1-1 綠園道之效益功能綜理表.....	7
表 2-2-1 各類公園綠地之機能比較表.....	10
表 2-2-2 國外公園綠地分類說明表.....	11
表 2-2-3 國外公園綠地管理策略說明表.....	11
表 2-2-4 相關案例綜理表.....	19
表 3-1-1 第一二三四期擴大都市計畫綜理表.....	26
表 3-2-1 台中市都市計畫綜理表.....	27
表 3-2-2 1935 年台中市區計畫擴張主要內容表	30
表 3-2-3 台中市都市邊界變更綜理表.....	34
表 3-2-4 台中市人口統計表（民國 1923 年至民國 2007 年）	36
表 4-1-1 台中市綠園道綜理表.....	45
表 4-2-1 綠園道周圍土地使用變更綜理表.....	52
表 4-2-2 綠園道土地使用現況綜理表.....	55
表 4-2-3 美術館附近住宅區段行情.....	56
表 4-3-1 台中市開放空間系統構成要素分析表.....	57
表 4-3-2 河川現況綜理表.....	58
表 4-3-3 綠園道與串連公園綜理表.....	65
表 4-3-4 與綠園道串連之公園開闢時間表.....	65
表 4-4-1 台中市綠園道定位及服務層級綜理表.....	67
表 4-4-2 台中市自行車道主題路線表.....	68
表 4-4-3 鄰里性園道社區認養綜理表.....	69
表 4-4-4 台中市商店街開發計畫綜理表.....	69
表 4-4-5 綠園道現況綜理表.....	75

第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

壹、研究動機

現代的社會中，人類在生活上為追求更進步的建設，無形中漸漸對環境造成了迫害，「氣候變化公約」、「永續發展會議」及「京都議定書」等，都顯示永續發展的重要，都市環境的維護對於永續發展是一個很好的手段，而空間的綠化是最直接的方式，也是環境品質最直接的指標。

行政院國家永續發展委員會將公園綠地面積列為台灣永續發展指標之一，所以綠色空間在都市發展已經越來越被重視，都市中的綠色空間，通常以公園、綠地的形式存在，而綠園道亦是近年來都市中常出現之綠色空間型態，綠園道受到重視是 1990 年 Charles Little 在其著作中提出，之後也出現許多相關的文獻和期刊探討綠園道之重要性。郭瓊瑩（1998）在「內政部城鄉景觀風貌改造運動—推動公園綠地系統計畫、親水計畫、景觀道路計畫研討會」中有提出各類型公園綠地之空間階層體系，將之分為自然綠地、區域綠地及都市綠地，而都市綠地分成都會公園、中心公園、社區公園、特殊綠地和綠帶，綠帶的型式包含綠道、園道、林蔭道、水岸綠帶、自行車專用道等，所以綠園道已被歸類為都市綠地的一環。

台中市的綠園道系統為全台灣最完善的縣市，台中市也將綠園道串連成「綠光路徑」，讓民眾可以騎單車、散步兼賞樹等等，「綠光路徑」分為兜風賞樹道、社區園林道、以及魅力翠綠廊三種，建設局針對不同定位，有不同的規劃方向。然而透過探討都市空間發展之情形時，發現綠園道的功能會隨著都市發展的變化，而逐漸轉變其功用，1900 年時，綠園道是作為台中市邊界之用，至 1950 年後綠園道之功用轉變成抑止市區發展之用，所以呈現帶狀的形式，2000 年之後，政府致力於城鄉風貌運動，亦成功塑造綠園道不同之風貌。台中市之綠園道從 1900 年至今，其功能不停的再轉變，由邊界之功能到抑止都市擴張之功能到現今規劃賦予多樣化的功能，本研究則主要探討台中市之綠園道於都市中之發展情形。

貳、研究目的

本研究主要藉由探討相關理論文獻、台中市自日治時期至今的都市發展狀況及目前綠園道的發展情形等，進而整理出綠園道的功能轉變因素，並配合台中市公園綠地（綠園道）發展計畫給予綠園道的定位，提出結論及建議，雖然台中市的公園綠地（綠園道）發展計畫，針對台中市的 13 條主要綠園道，給予不同的定位及層級，但是否隨著時間的變化或都市發展等情形，功能都將維持不變，這是值得去思考的，希望能藉由探討綠園道與都市發展情形的關係，說明目的如下：

- 一、整理綠園道系統在都市發展下功能之轉變情形，確立理論基礎。
- 二、探討綠園道周邊土地使用之變化。
- 三、探討綠園道周邊環境與空間結構之關係。



第二節 研究範圍

本研究之研究範圍以台中市為主，但因台中市之整體發展與綠園道之關係緊密，因此本研究將從台中市之都市發展歷程與現況發展兩方面來探討，本研究將廣義範圍訂定為整個台中市，狹義範圍訂定為 13 條綠園道之鄰近地區。

廣義範圍訂定為台中市，因將透過探討台中市之都市發展情形，及政府政策、計畫之實施，了解綠園道與都市發展之間之關係；狹義範圍訂定為 13 條綠園道鄰近之地區。

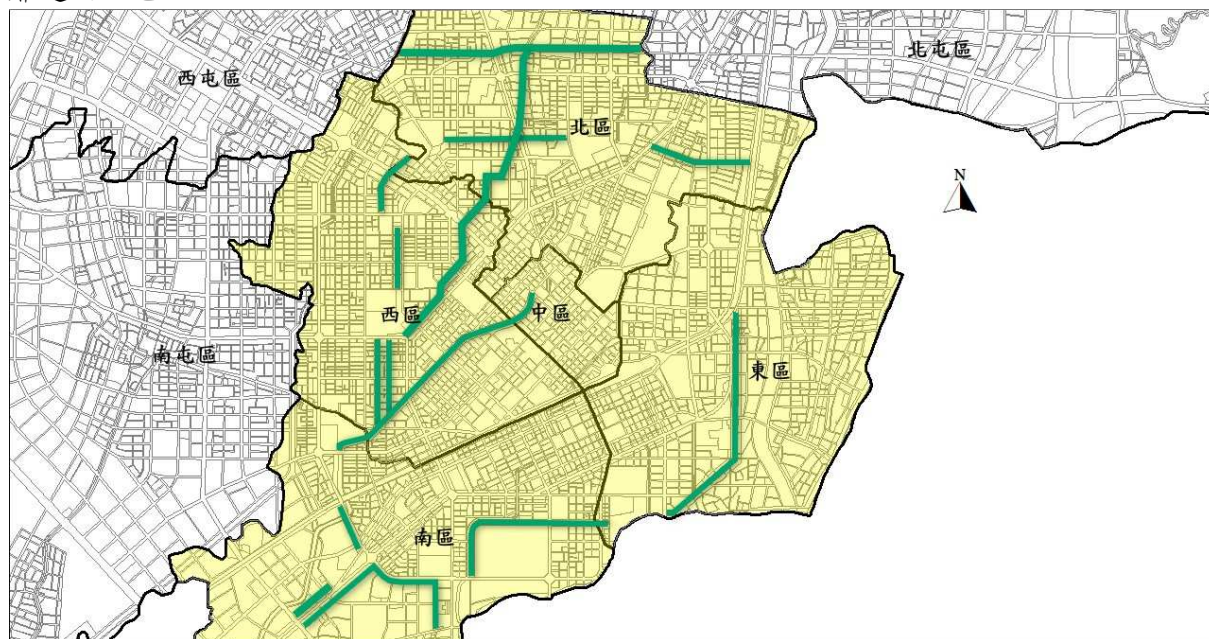


圖 1-2-1 研究範圍示意圖

第三節 研究方法與流程

壹、研究方法

一、歷史/比較分析法

係由描述過去的歷史來追蹤社會型態的演變，藉由回顧台中建成區的都市發展情形，來判斷綠園道功能的轉變。

二、圖面分析法

藉由圖面分析法搭配歷史比較分析法，能夠更清楚的了解台中市建成區的都市發展狀況。

三、紮根理論法(Grounded Research)

紮根理論是質化研究中，最被廣泛使用的一種研究法，紮根理論方法的主要旨在於將現象作系統性的資料收集、並藉系統化分析、整理，藉由資料歸納，從研究情境中發展或建立理論。可將資料轉化成概念的一種技術與過程，可幫助將大量、繁雜的資料分析、歸納成有系統的結果或理論。

先藉由歷史/比較分析法，將台中市之發展歷程與空間做一比較分析，並配合圖面之分析，包括都市計畫圖、航照圖等，可以更清楚呈現空間變化之情形。並蒐集台中市綠園道之發展歷程，可建立綠園道之發展史，搭配台中市之空間發展資料，可明確了解綠園道之功能轉變情形。並觀察周邊之環境、土地使用等，說明綠園道在都市空間的發展狀況。

貳、研究流程

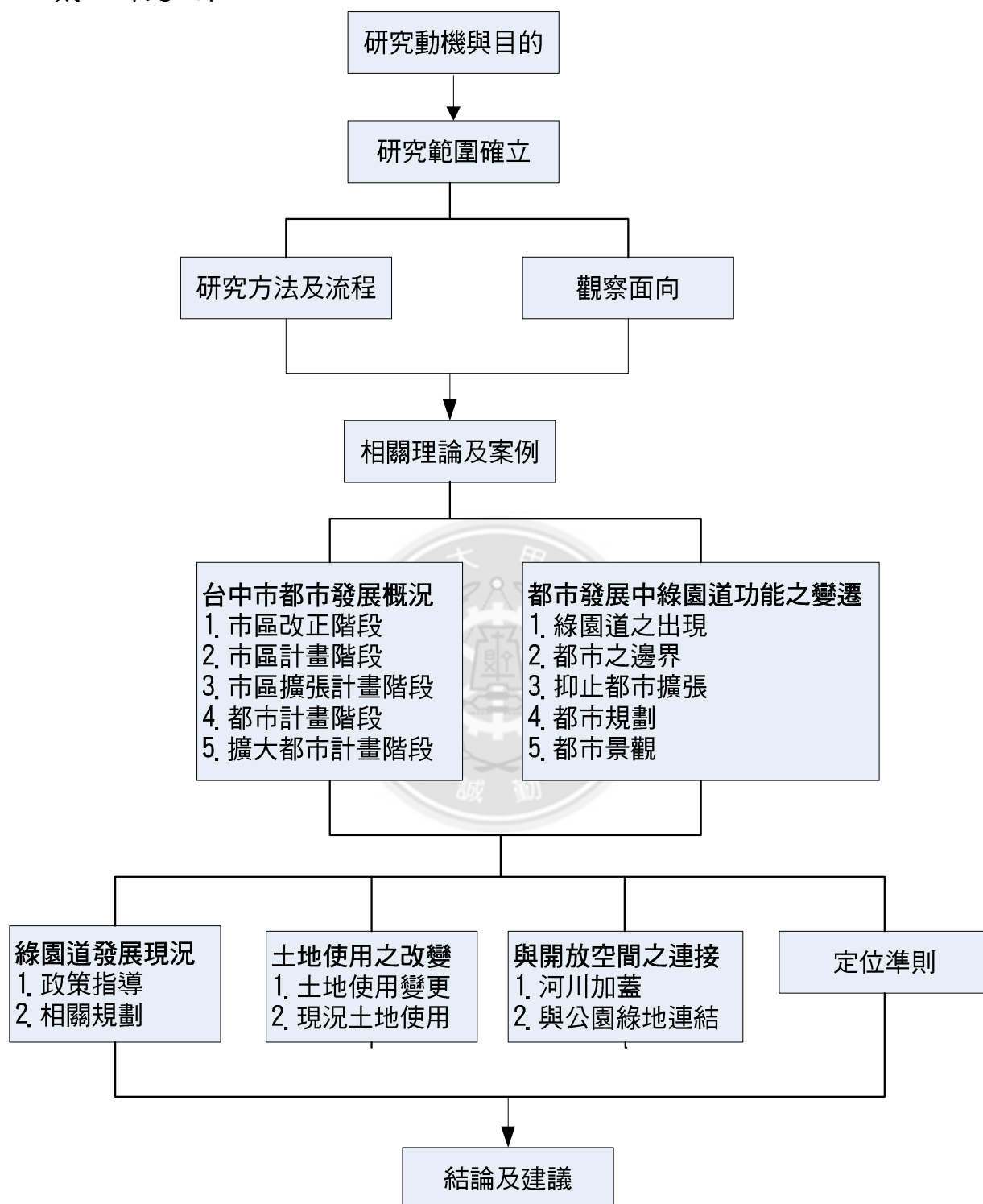


圖 1-3-1 研究流程圖

第二章 文獻回顧

本章將藉由綠園道的定義、類型、功能層級與國內外相關案例等內容，作簡單的歸納整理與分析，可對於綠園道的發展情況與特性內容有一清楚的概念，作為後續研究的基礎知識。之

第一節 綠園道之定義及功能層級

綠園道近年來越來越受重視，但是綠園道不若公園綠地在法規上有基本的定義、類型、面積等規定，所以綠園道的定義與特性還處於一個模糊的概念，所以本節將先針對綠園道之定義及功能類型加以探討，初步了解綠園道的特性。都市中型態、功能相似的綠色空間常被混淆，而了解綠園道和其他相似之綠色空間之差異，可藉以明確的定義綠園道，之後將探討綠園道其功能、類型、相關研究等等。

壹、綠園道之定義

William H. Whyte 在 60 年代提出，從 greenbelt 和 parkway 各自擷取前後，創造了“greenway”一詞。Little (1990) 定義綠園道就像一個開放的線性空間，沿著自然的廊道，例如水岸、河谷、山脊線或者沿著一條運河，一條風景的道路或者一條不用的鐵路。Fabos (1995) 定義綠園道是各種寬度的廊道，像網路一樣串連，公路和鐵路因而被連結。Arslan (2001) 定義綠園道是能連結公園、自然保護區，文化和歷史遺址和保護區。王小璘 (1998) 定義綠園道是一種以道路為主的線性公園，可以將都市中的公園綠地做串連，使之有完整聯繫，可以讓都市人的都市生活融和在大自然之中。藉由整理結合不同專家之觀點，本研究解釋綠園道為結合自然景觀與人為開發的綠色廊道。

貳、綠園道之類型

綠園道會因不同的環境因素、不同的規劃設計及不同的使用者，延伸出不同的類型，Charles Little (1990) 認為綠園道的功能是能夠改善環境質量和提供戶外娛樂，Charles Little 在其著作《Greenway for American》中，將綠園道分為 5 個類型，分別為都市水岸類型、遊憩類型、自然生態類型、景觀歷史類型、綜合類型。

一、都市水岸類型 (urban riverside greenways or other waterbody)

因應水岸再生或再發展，可以活化水岸地區。

二、遊憩類型 (recreational greenways)

由運河、廢鐵道等沿線及公共路權所營造出來，為較長距離的步道。

三、自然生態類型 (ecological significant natural corridor)

沿著河川、溪流或山脊線，提供野生動物棲息、遷徙及物種交流，也可供人類休憩及自然環境研究等活動。

四、景觀歷史類型 (scenic and historic routes)

沿著一般道路或水路設立，具有自然、人文與歷史資源。

五、綜合類型 (comprehensive greenways)

沿著自然地形建設，可串連開放空間，形成綠地網絡系統。

參、綠園道之效益與功能

劉燕容 (1997) 將都市綠園道之機能分為四個方面：

一、實質方面，可串連提供實質活動之空間，亦可緩和都市的擴張及提昇整體空間品質、美化都市景觀。

二、休閒遊憩方面，可使居民親近自然，舒緩生活壓力。

三、環境保育方面，可淨化空氣、調節氣候、控制噪音。

四、空間方面，可展示街道景觀，提供動線之引導。

王小璘 (1986) 根據綠園道在都市中的各個面向，提出綠園道之環境使命：

一、實質方面，可降低都市擁擠、美化市容、控制都市蔓延。

二、生態方面，可改善都市微氣候，減少都市之噪音及空氣。

三、社會方面，可縮短人與人之間的距離。

四、衛生方面，可促進居民之身心健康，並舒緩其壓力。

五、空間方便，可彌補都市綠色空間之不足。

六、交通方面，人車分享，減少交通事故的發生。

七、其它方面，可促進居民社區意識等等。

李朝強 (1993) 整理林進益 (1981) 及王小璘 (1988) 對於綠園道之功能觀點，提出了下面五點想法：

一、可提供人車分享，和諧共存的道路空間。

二、可提供多元性的街道活動藉以減少人際間疏離感，以增進都市居民社區意識和地域感之場所。

三、可提供舒適而吸引人的逛街購物路徑和安全之學習環境。

四、可提供合乎人性的生活空間，使都市居民享受回歸自然的都市生活和彌補都市綠地面積分布不足。

五、可有效串連都市開放空間，建立都市紋理及特質之開放空間。

整理專家論點，得知綠園道之功能眾多，並非單一面向之功能，可以分為實質方面、社會休閒方面、空間方面、交通方面與生態環境方面等面向來討論。

表 2-1-1 綠園道之效益功能綜理表

面向	功能效益
實質	降低都市擁擠、控制都市擴張、建立都市紋理
社會休閒	舒緩壓力、提高社區意識、減少人際間疏離感
空間	增加綠色空間、提供回歸自然之都市生活
交通	人車分離、提供動線
生態環境	調節氣候、降低噪音

資料來源：劉燕容（1997）、王小璘（1988）、李朝強（1993）、林進益（1981）

肆、相關研究

根據綠園道之相關研究及理論，本研究將之分為五個部份來探討之，分別為規劃設計方面、功能方面、網絡建立方面、潛力與限制方面及使用方面。

一、規劃設計方面

美國印第安納波利斯山徑綠道系統規劃時，主要針對層級、使用者感受及背景作為規劃之依據（Greg Lindsey, 1998）。

二、功能方面

（一）美國印第安納波利斯山徑綠道系統規劃時，其綠園道規劃的四個主要目標為休閒娛樂、保存、連接及教育（Greg Lindsey, 1998）。

（二）線性、帶狀的綠地空間型態，包括公園巷、遊戲巷、行人徒步區、交通綠地、綠帶（綠道、園道、自行車道）都可作為救災、避難通道（郭瓊瑩、王秀娟，2000）。

三、網絡建立方面

（一）綠道網絡應包括城市牆的環狀綠道、內部河川綠道、高綠覆頂篷道路綠道及綠道的延伸（C.Y. Jim and Chen, 2003）。

（二）蘇聯「城市綠地系統」藉由林蔭大道、沿岸林蔭道、散步林蔭路等綠化路線，把市區和郊區的綠化用地有機地互相連結起來，組成有森林、公園的綠帶網（市區道路生態綠廊道整體建構計畫，2006）。

四、潛力與限制方面

綠園道設計時需調查基地空間及時間涵構，了解基地發展限制與潛力，決定綠園道配置與範圍。（Smith, 1993； Thome, 1993；杜文郁，1998）¹。

五、使用方面

（一）了解使用者之情形，可以幫助規劃者規劃綠園道時做其發展規劃（Greg Lindsey, 1998）。

¹ 轉引自市區道路生態綠廊道整體建構計畫

(二) 使用評估方法可以以數量、長寬、觀察時間、週期、使用者型態等來作為評估因子 (Greg Lindsey, 1998)。

第二節 相關理論及研究

壹、相關理論

花園城市之理念是由霍華德（Ebenezer Howard）於 1898 年於其書《Garden Cities of Tomorrow》所出現，而花園城市之理念一直是都市綠地系統規劃之理想參考模式，其充分考量都市活動與公園綠地系統之結合，如提倡市街地周圍的土地為永久的農業地帶，亦即「永久性綠帶（Permanent Agricultural or Rural Belt）」使綠地可有效控制一個都市之發展規模，除一般休閒使用外，還能發揮生態、生產、緩衝、景觀等多重效益（王秀娟，2002）。

霍華德之花園城市構想源自於融合城鎮和鄉村特質為一體之想法，其目標係藉由提出一個理想之配置，使城鎮及鄉村這兩種極端不同的環境和諧共存。霍華德之“城-鄉中心（town-country magnet）”由 1000 英畝的都市土地，及都市周圍 5000 英畝的農業用地所共同組成，由於城市人口是被受限制的，土地使用也以農田、綠地等永久綠帶做區隔，所以，城市的擴張是受到限制的，自然形成一個獨立自主的城鄉。

霍華德認為一個中心的城市必定有其相互聯繫的衛星城市，也就是說花園城市理論提出大都會區規劃的初步構想，就像太陽與行星關係一樣，中心城市與衛星城市之間有著快速的道路連接。中心城市與衛星城市可以緊密聯繫，也可以用衛星城市之間的永久性空地（包括公園、綠地、農地、森林）互相區隔，這個創見有土地使用與交通運輸綜合考量，及城市與其依存地區相結合的規劃理念。

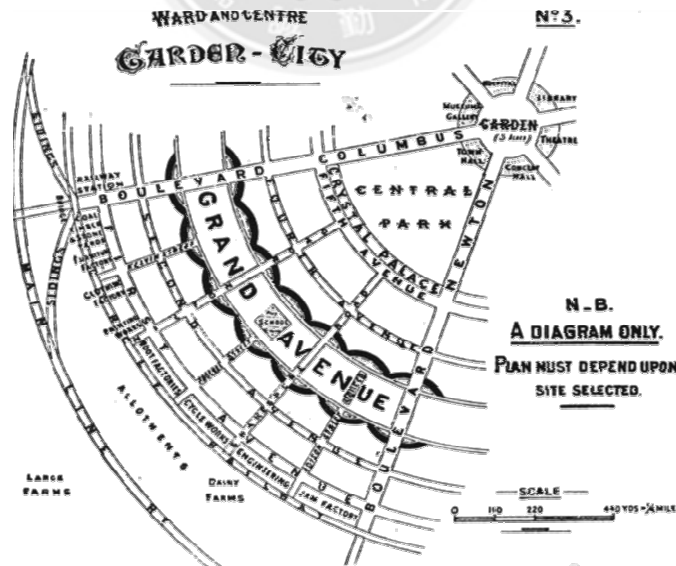


圖 2-2-1 霍華德花園城市構想示意圖

資料來源：喬納森·巴奈特著，謝慶達、莊建德譯，都市設計概論

在二十世紀初期許多之花園城市也是依照霍華德之花園城市理念建構出來的，例如佛德瑞克·勞·歐姆斯德(Frederick Law Olmsted)在美國主要之規劃作

品跟霍華德之花園城市觀念有許多相似之處，皆有融合城、鄉為一體之概念，而歐姆斯德將美國之都市鄰里、地區及失落空間，轉化為具有吸引力之公園、林蔭大道及散步道；而 1905 年之英國 Letchworth 新鎮及 1922 年之 Welwyn 花園城市皆是用環狀綠帶將都市圍繞起來；1929 年克拉倫斯·史坦恩(Clarence Stein)與亨利·萊特(Henry Wright)所建構之美國紐澤西州 Radburn 計畫，亦使用人行綠帶作為分隔社區道路之用（李朝強，1993）。

貳、國內公園綠地管理政策

一、國內公園綠地分類

公園綠地涵蓋範圍甚廣，其分類方法和依據條件各有差異，故有按建造形式區分者；有依機能性質條件分類者；有按經營主體劃分者；或者綜合上述各項條件整體考慮者。

有關公園綠地之機能，應包含：環境保護、都市防災、休閒遊憩機會之提供、景觀適意之保全、調節都市微氣候、都會成長之空間緩衝等，但因各類型公園綠地之設立目標與資源條件不同，而有主要、次要或附屬機能之要求，各類公園綠地之機能比較如下：

表 2-2-1 各類公園綠地之機能比較表

公園綠地系統		機 能					
		遊憩	景觀適意之保全	環境保護	都市防災	緩衝	氣候調節
自然綠地	國家公園	○	●	●	○	●	○
	保安綠地	○	●	●	●	●	○
	森林	●	●	○	○	○	○
區域綠地	專用綠地	○	○	○	○	○	○
	生產綠地	農業區	○	●	●	●	○
		休閒農業	●	●	●	●	○
區域綠地	緩衝綠地	○	●	●	●	●	●
	保育綠地	●	●	●	●	●	●
	交通綠地	景觀道路	●	●	○	○	○
		運輸綠帶	●	●	○	●	○
	水岸綠地	●	●	●	●	●	●
	風景綠地	●	●	○	○	○	○
都市綠地	都會公園	●	○	○	●	○	●
	中心公園	●	○	○	●	○	●
	社區公園	●	○	○	●	○	○
	特殊公園	●	○	○	●	○	○
	綠帶	○	●	●	●	●	●

(●表主要功能，●表次要功能，○則表附屬功能)

資料來源：台中縣公園綠地計畫

二、國內公園綠地管理政策

回顧台灣歷年來的公園綠地發展政策，初期著重於公共設施地的取得，接續地進一步加強休閒遊憩設施的發展，近期不只考慮公園綠地全面發展，

更明訂公園綠地發展政策與策略，及研擬法案對「綠資源」效益的確保、增設與提升。

根據目前內政部營建署 1996 年 6 月政策白皮書當中，有關公園綠地之政策如下：

政策一：建立整體公園綠地系統，建構合理生態都市藍圖。

政策二：健全都市公園綠地發展機制，營造都市綠色基盤。

政策三：建立適意、美質、永續之規劃設計制度，提昇環境空間品質。

政策四：運用動態經營理念，活化效率與管理機能。

政策五：凝聚綠文化之共同價值觀，促進全面社會參與。

三、國外公園綠地管理政策

(一) 國外公園綠地分類

世界上各個先進國家均有完整的公園綠地系統，包括類別及位階的區分，以下針對德國、日本、美國及俄羅斯等國家說明分析：

表 2-2-2 國外公園綠地分類說明表

國家	分類說明
德國	依據區域層級分類，包括省(國家)、區域、地方、社區等四級。
日本	以綠地型態分級，包括公共綠地、自然綠地、生產綠地、特定綠地等四類。值得注意的是，歸類為「綠地」者，其建蔽率均不超過 20%。
美國	依面積或服務範圍大小分類，有國家公園、文化遺跡、特殊公園、地方公園、城市公園、體育運動中心、地區運動公園，鄰里運動場及遊戲場等等
俄羅斯	公園分類包括文化休息公園、兒童公園、體育公園、城市花園、動植物園、森林公園及郊區公園

資料來源：台中縣公園綠地計畫

(二) 公園綠地管理政策

先進國家在綠地政策上均有明確定位，可做為台中縣日後公園綠地發展政策之參考，以下依不同地區分類說明：

表 2-2-3 國外公園綠地管理策略說明表

國家	策略說明
美加	1.開放空間(含綠地資源)之保全不僅為維持其經濟潛力，更必須持續確保其生產力，提供休閒觀光與遊憩使用。 2.避免開放空間做未完整或不必要之都市開發而影響自然系統之連續性。
歐洲	1.強調生產綠地與都會發展有效之區隔與串連。

國家	策略說明
	2.重視農村綠地地力之保全，並兼顧休閒與景觀保育。 3.鼓勵私有綠地之共用與公用。 4.推動都市造林與綠道網絡之建設。 5.透過民間成立公園綠地保育基金會，以推動公私有綠地系統之健全。 6.景觀開放空間計畫與設計及綠地計畫在各層級土地使用計畫中具法定位階。
日本	1.針對都市及廣義之綠地系統，有完整之體系與空間組織架構，為公園綠地發展之重要基礎，應配合各相關法規形成系統性架構，提供計畫與設計進行之依據。 2.整體之配合有助於財源之籌措，並落實到地方街區層級；日本街區組織發展與力量向來是台灣學習的對象，若有意效法，應從其背景的了解開始著手。
新加坡	1.結合公園與綠地在休閒、遊憩與保育上整合為一全國性綠地網絡(green network)，自保育到遊憩之不同利用序列明確揭示綠地之機能。 2.成立專責單位「公園及遊樂署」，係國家重要綠地決策單位，突顯公園綠地在國土計畫中重要的位階。
香港	1.在地狹人稠之土地中引用英國鄉村保全觀念，建立都市公園綠地與郊野公園(country park)系統，並建立自然步道以串連、限制具保育敏感綠地之利用。 2.透過土地使用計畫分區，以「郊野公園」及「林地」嚴格保全非都市發展之自然綠地。

資料來源：台中縣公園綠地發展計畫

四、小結

霍華德的花園城市理論，將市街周圍以一永久性之綠帶圍繞，除了作為農業耕作之用以外，亦有生態、景觀之功用，而 1895 年兒玉利國針對台中市提出之圓形城市構想，以放射大道和圓環概念建構整個都市，亦有一說，兒玉利國之構想是以霍華德之花園城市為參考。

而花園城市外用綠帶圍繞，其線型之型態和現今綠園道相似，而二十世紀之後，依照霍華德理念所建構之城市，其將綠地、開放空間塑造成林蔭大道、散步道或分隔社區道路等，和現今之綠園道功能亦有雷同之處。

綠園道之功能越來越強烈之後，強調的並不是單一綠園道之設計、規劃，更注重的是綠園道之間的串連以及綠園道和周邊環境之連接關係，所以景觀生態學也提出了廊道和網絡所必須注重之生態概念，最主要的是能將廊道加以串連成一網絡，加強其地景功能，尤其都市中之廊道能給予都市環境極大效益，所以串連形成網絡，能更加強其效益，並能增進物種及能量之流動。

參、相關案例

綠園道對於都市來說，已經不僅僅是一條條的綠帶而已，就台中市來說，串連主要十三條之綠帶，形成一環狀之綠園道系統，且將公園、綠地、特色景點、自行車道系統等納入綠園道之規劃，形成一個大型之網絡，新世紀的綠地不再只是散佈在都市水泥叢林中之「綠色區塊」，而應以綠洲、綠廊與綠網鑲嵌，在探討各國之綠色網絡系統，了解其規劃之手法策略及成效，以利於本研究能將其經驗用於判斷台中市綠園道系統規劃對於都市之效應。以下將探討美國、日本、蘇聯及新加坡之綠地系統。

一、美國

近來美國綠地政策主要以開放空間系統結合自然保育為主，亦依照各都市狀況有其開放空間整體計畫做為整體性綠地及開放空間系統之指引。

主要政策有：

- (一) 自然資源保育
- (二) 自然資源生產力經營
- (三) 戶外遊憩機會之提供
- (四) 公共健康與安全保障

主要策略有：

- (一) 開放空間(綠地資源)之保全不僅為維持其經濟潛力，更必須持續確保其生產力並提供休閒觀光與遊憩使用。
- (二) 避免開放空間做不必要之都市開發以影響自然系統之連續性。
- (三) 以開放空間法案(Open Space Act)作為建立都市及鄉村公園綠地系統之基礎。
- (四) 民間之綠地保全主要透過「參與」運動。
- (五) 都市開發藉由景觀條例(guidelines)強化建築基地之綠地留設與系統串連。

紐約是美國最早採用公園綠地系統規劃的都市之一，早期設立了中央公園，近來更進一步推展綠道運動，將原有的綠色自行車道串連起來，形成完整的都市綠網。於 1993 年，紐約 DCP 提出「綠色道路計畫」規範城市級的系統，該計畫包括「Bronx」、「Brooklyn」、「Manhattan」、「Queens」、「Staten island」五個地區，所涵蓋的路網長達 900 哩。該計畫主要串連紐約市各地區的自行車綠道，其作法包括：

- (一) 擴充現有的自行車綠道綠道，往外延伸串連。
- (二) 沿舊鐵道、河濱建立自行車道，跨越河流時則利用橋樑、渡船、巴士來銜接轉運。

- (三) 規劃原有車道供人行及自行車複合使用。
- (四) 串連各公園內部原有的公園綠道。
- (五) 改善行人與自行車衝突的情形。
- (六) 將自行車路線引導至都市綠帶，以提供綠帶內的自然、人文及歷史資源。



圖 2-2-2 紐約綠廊道系統

資料來源:修改自『市區道路生態綠廊道整體建構計畫』期末報告書

二、日本

日本的公園綠地系統受到美國的影響，在 20 世紀初的震災後，更進一步發展出都市防災型公園綠地系統計畫，日本也受歐洲區域計畫理論的影響，在東京市外圍設置永久性的環狀綠帶，用以抑制都市的擴張。1976 年，訂定了綠地計畫(Green Master Plan)，使綠地範圍及基本理念明確化，亦闡明「綠資源」是國家財富也是國家有形資源之基礎，又於 1984 年訂定「綠地發展之政策大綱」，主要方向為：

- (一) 保護綠地與自然共存。
- (二) 創造豐富之綠地與適意之環境，以形成優美景觀。
- (三) 利用綠地形成多樣化之休閒空間。
- (四) 推動民眾參與總體營造。

計畫目標為：

- (一) 自然環境之確保。
- (二) 都市公園之整備。
- (三) 開放空間之確保。

針對綠地具有之各種型態加以考量，確實訂定對各都市現況應確保的綠地目標量，以環境保護、休閒遊憩、防災、景觀構成等觀點，完成系統計畫之施政策略，結合保存現有綠地及樹林地和公園計畫，結合成整體之綠地系統。

而東京都內的公園綠地系統主要可以分為公園、區域性綠地、其他綠地設施等三類，分述如下：

(一) 公園

又分為都市公園、非都市公園與自然公園。在都市公園中，由建設省所設置管理的為國營公園，而依都市公園法設置的稱為都市公園；非都市公園之種類十分繁多，主要用途為公眾使用一律歸類為公園。自然公園則是依日本自然公園法之基本原則所設，依規模由大至小分為國立公園、國定公園、都道府縣立自然公園。

(二) 區域性綠地

東京都之區域性綠地可分為風緻地區、近郊綠地保全區域、綠地保全區域、生產綠地地區、原生自然環境保全地區、保安林、鳥獸保護區等。

(三) 其他綠地設施

包括靈園、步道植樹帶、道路綠地、市民農園與都民之森等。

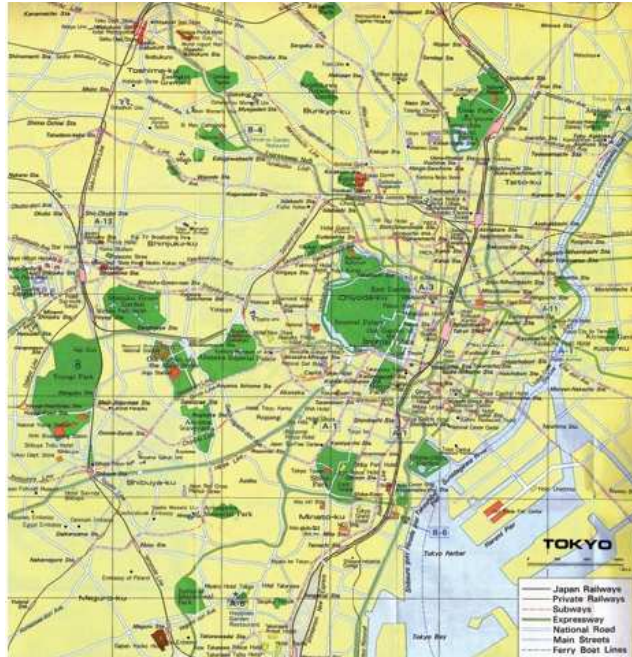


圖 2-2-3 東京綠地系統圖

資料來源:『市區道路生態綠廊道整體建構計畫』期末報告書

Map of Tokyo, 1991

三、蘇聯

蘇聯之城市綠地系統是由市區和郊區之公共綠地、專用綠地和特殊用地之綠地所組成,其具有明確之綠地系統空間計畫,充分連接市區及郊區綠地,使綠地成為都市重要環境景觀之象徵,亦訂定明確之設置標準與配置原則,其建構原則為:

- (一) 通過將林蔭大道、沿岸林蔭道、散步林蔭路等綠化路線,把市區和郊區的綠化用地及有機地互相連結起來,組成有森林、公園的綠帶網。
- (二) 長條式水上公園(即沿河灘或水庫貫穿城市的公園帶和沿岸綠帶)。
- (三) 綠化的方式依據空間組織、城市建設及自然條件之綜合情形,可採多樣之形式,有關綠道之綠化項目有:與建築物平行和鄰近佈置的寬闊綠化帶;線形和帶狀的綠地和圍繞一些獨立的城區外部佈置的大片綠地。
- (四) 無論建立何種的綠化系統,都必須在上述各種成片的綠地外緣增設森林公園,並借助連續的綠化街道、林蔭步行道、沿岸林蔭道等,將其連接起來。
- (五) 居住區綠地系統主要由公用綠地、專用和特殊用途綠地所組成。



圖 2-2-4 蘇聯城市規劃圖

資料來源：『市區道路生態綠廊道整體建構計畫』期末報告書

四、新加坡

新加坡有花園城市之美名，政府極力推動綠化工作，創造出良好之都市環境，新加坡之綠地計畫是循序漸進的，1960 年開始進行花園城市之建設，目標由綠化淨化、景觀塑造、規劃管理到現今之人與環境之平衡發展。

新加坡之綠地系統系由沿岸公園、自然公園、水岸公園、新鎮公園、鄰里綠地與組群綠地所組成，並將全國分為 7 個分區，55 個小區，制訂其詳細之發展藍圖，1973 年，新加坡政府成立「花園城市行動委員會」，為全國之綠地系統把關及制定新政策。

而新加坡能成為花園城市，主要措施為：

- (一) 結合公園與綠地在休閒、遊憩與保育上之功能，將其整合為全國性綠地網絡 (Green Network)。
- (二) 專責單位(公園遊樂局)之成立係國家重要綠地決策與執行單位，突顯綠地計畫在國土發展之重要性。



圖 2-2-5 新加坡之綠地網絡圖

資料來源: Kiat W. Tan, 2006

由於特殊的地理條件，新加坡所發展的公園綠地系統異於其他國家，因此於 2002 年所擬定的「公園與河道計畫」，係由市區重建局與國家公園局共同推動執行，在計畫中將新加坡的公園綠地分為下列幾大類：

（一）集水區

地處熱帶島嶼使得新加坡的用水必須依賴國外進口，因此乾淨的水源顯得十分珍貴，保護集水區遂成為最重要的課題。

（二）國家公園

新加坡擁有世界僅存的兩座都市雨林之一——武吉知馬，目前劃歸國家公園局管理，另一處著名的國家公園則是雙溪布洛溼地保留區(舊稱雙溪布洛自然公園)。

（三）區域公園

在住宅區與商業區中均保留大面積的公園綠地，特別是新開發的住宅，往往配合開發案的進行劃設新的區域公園，並預留發展空間。

（四）綠道

分為街景街道和公園通道兩類，分別作為不同單元間的連結；另外計畫在 2015 年前完成 160 公里長的公園通道，作為公園與公園、海岸與海岸、公園與市區間的串連。

（五）空中綠意

在地狹人稠的高度發展區，鼓勵高樓、屋頂、陽台、天橋的綠化，使小點狀的綠化空間可以作為各綠化單元(如公園)間的媒介，並達到視覺上的連續性。

五、英國

成立 Countryside Commission 機構，以確保現在及未來英國鄉村地景能妥善保護與利用。其中為了有效推動鄉村地區遊憩使用並增加其可及性，致力於建立各郡間的“綠道”(Greenways)系統。其乃指為了在鄉村地區通勤及進行遊憩活動所設置之道路，提供步行者、騎自行車及騎馬者在當地或各景點間活動所需之安全、適意且無交通干擾(traffic-free)之遊憩路線，可以是單獨一條或串連各景點而形成的網路系統。許多綠道是利用現有的廊道如河流、水路或廢棄鐵路，英國現有及計畫之綠道總長已超過 17000 公里。

另外，更致力於各都市綠地計畫之發展，確保每個市民可以到達並使用住家附近之開放空間。其發展趨勢使每個市民住家周圍 1/4 英里距離內有開放空間、每個都市提供安全路徑使市民可徒步或騎自行車到達鄉村地區、每個都市有可提供運動與遊憩使用之樹林地與公園、所有新開發區應反映並強化或復原當地地景特色、都市擴張同時應保育綠地緩衝廊道以創造綠道系統網路等項目，以及每個都市應進行綠地計畫，以規劃並經營可再生的都市環境與經濟，藉以改善都市生活。(蔡佩真，2004)

藉由探討各國之綠地政策及計畫，可由大範圍之綠地系統觀之，再探討較為細節之綠園道系統，由上述案例可以了解，各國之綠地計畫都著重在於綠空間之連接，形成大型之網絡系統，也較為重視民眾之實用性。以下整理相關案例之綠地系統規劃，藉以了解各多對於綠地系統之規劃及營造，作為分析台中市綠園道系統之依據。

表 2-2-4 相關案例綜理表

區位	計畫名稱	說明
美國 紐約	綠色道路計畫	擴充現有的自行車綠道綠道，規劃原有車道供人行及自行車複合使用，亦串連各公園內部原有的公園綠道，改善行人與自行車衝突的情形。將自行車路線引導至都市綠帶，以提供綠帶內的自然、人文及歷史資源。
日本 東京	綠地計畫	將東京內之綠地分為公園、區域性綠地、其他綠地設施等三種，將型態加以考量，確實訂定對各都市現況應確保的綠地目標量，以環境保護、休閒遊憩、防災、景觀構成等觀點，完成系統計畫之施政策略，結合保存現有綠地及樹林地和公園計畫，結合成整體之綠地系統。
蘇聯	綠地系統空間計畫	綠化的方式依據空間組織、城市建設及自然條件之綜合情形，可採多樣之形式，有關綠道之綠化項目有：與建築物平行和鄰近佈置的寬闊綠化帶；線形和帶狀的綠地和圍繞一些獨立的城區外部佈置的大片綠地。 無論建何種的綠化系統，都必須在上述

區位	計畫名稱	說明
		各種成片的綠地外緣增設森林公園，並借助連續的綠化街道、林蔭步行道、沿岸林蔭道等，將其連接起來。
新加坡	公園與河道計畫	將公園綠地分為集水區、國家公園、區域公園、綠道、空中綠意，綠道方面分為街景街道和公園通道兩類，分別作為不同單元間的連結；另外計畫在 2015 年前完成 160 公里長的公園通道，作為公園與公園、海岸與海岸、公園與市區間的串連。
英國	綠地計畫	建立各郡間的“綠道”(Greenways)系統，更致力於各都市綠地計畫之發展，並經營可再生的都市環境與經濟，藉以改善都市生活。

資料來源：本研究整理

透過相關案例之研究，了解各國之綠地系統大多都以層級性予以規劃，而且強調各層級綠地之串連性，形成大型的綠網，更能增進綠地系統之功能性與綠地系統之串連，除了提供更大的綠色休閒空間，也能串連人文、歷史等資源，觀看台中市之綠園道系統，亦跟公園綠地或公設、人文景觀等串連，因此，本研究對於綠園道系統之分析時，應更著重於整體綠園道系統，而非針對單一綠園道，也應注重綠園道之銜接關係與周圍環境的關係，才能全面的對於綠園道系統進行分析。

第三章 台中市之都市發展

台中市之發展，可說是從明清時期開始，明末清初漢人移入與山胞雜居墾殖，清乾隆末年漢人移入大增，漸成聚落，有黎頭店、大敦、新莊仔，此時，台中市仍為一農業社會聚落（王宇，1976）。

而台中市都市之發展，是從日治時代開始，台中市之都市發展可分為五個階段，如下：一、以日治時期市區改正計畫區及光復初期重新核定的都市計畫區為主的舊市區。二、1970年代中期一到四期市地重劃的擴大都市計畫區。三、為七到十二期的優先發展新市區建設地區。四、屯區外圍的後期發展區。五、非都市發展用地地區。

第一節 台中市都市發展概況

台中市於1942年發佈了台中市的都市計畫，概念都源自於日治時期的都市藍圖。本章將探討自日治時期至今的都市發展狀況，之後再藉由圖面分析探討綠園道於都市發展中功能的轉變情形。

壹、日治時期

日治時期是從西元1895年台灣成為日本政府的殖民地後直至1945年，而台中市市區改正計畫自1900年公佈後，台中市總計在日治期間進行十一次變更（張嘉玲，2004），都市規劃的進行，代表著都市發展之變遷、政策之改變等等。

一、市區改正階段(1900年-1901年)

日本政府正式公告市區計畫之前，有兩個關鍵性之規劃藍圖，一個是1895年民政支部長兒玉利國所提出之同心圓市街，另一個是1896年巴爾頓所規劃之格子狀市街（張嘉玲，2004），而於1900年，台中市出現了第一張市區計畫告示。

（一）市區改正計畫(1900年)

1895年台灣民政局長兒玉利國提出圓形城市的構想，都市街廓呈現同心圓狀，城市的核心為公園及官署構成的開放空間，而兒玉利國的想法可能是受到巴洛克式的放射大道和圓環概念影響，將新市區計畫範圍訂為直徑14町之同心圓，核心為公園，周圍則是官衙地。

1896年台灣總督府的衛生顧問巴爾頓(W.K.Burton)與民政局技師濱野彌四郎提出棋盤街廓的構想取代兒玉利國的圓形城市構想，並劃設市區計畫，即為台中市第一張都市計畫圖，市區規劃以都市防災、公園綠地、醫院等優先考量，是以衛生工程考量下所產生的市區計畫。

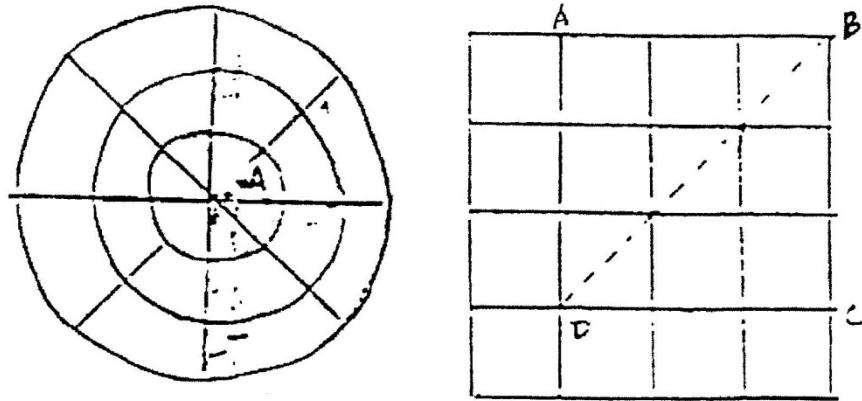


圖 3-1-1 兒玉利國與巴爾頓規劃構想圖

資料來源：台中文獻第四期

1900 年之木下周一計畫提出市街紋理的觀念，並發佈「台中市區改正圖」，是日治時期台灣最早的市區計畫，道路系統較巴爾頓複雜，而聚落的舊紋理也被棋盤式街廓所取代。街道規劃採棋盤式配合一條東西橫向對角線的道路做調整，整個都市為採東北-西南與西北-東南的四十五度對角線正交棋盤格子走勢，只有在正中央公園地才有一條東西正向的貫穿動線；正中央則提供做大公園用地、縣廳（台中文獻第四期，p14-p15）。

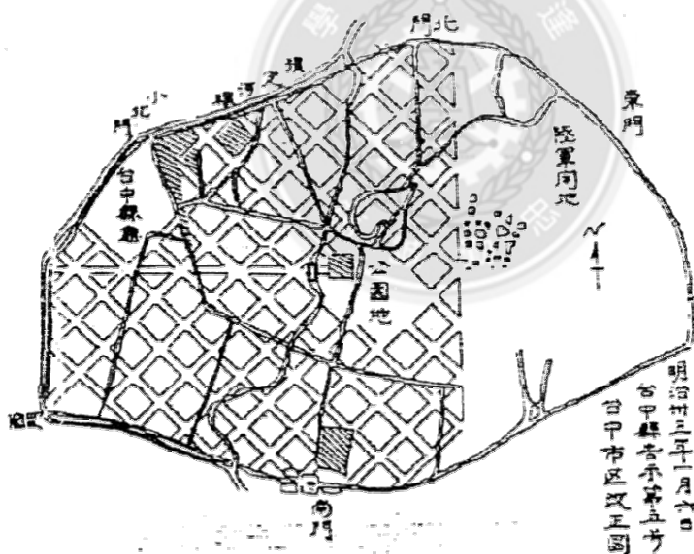


圖 3-1-2 1900 年市區改正圖

資料來源：台中文獻第四期

(二) 台中市區改正區域及附屬地區域劃定(1901 年)

提出市區改正區域及附屬地平面圖，是 1900 年方案的落實階段，主要擴大陸軍用地，將原府城東北城牆外用地劃入，成為一方整的區域，即是日後的干城區，而至此台中市的市區計畫構想大致已經底定。

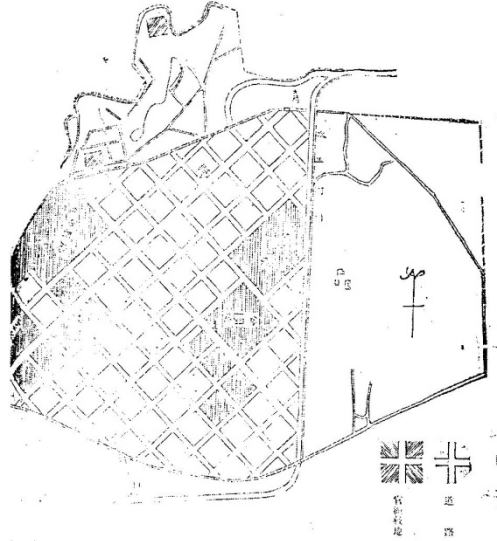


圖 3-1-3 1901 年台中市區改正圖區域及附屬地區域劃定圖
資料來源：台中文獻第四期

二、市區計畫階段(1911 年-1930 年)

(一) 台中市街市區計畫及其地域決定(1911 年)

配合鐵路和車站的興建之計畫，鐵路將台中市區分為兩部份，於 1911 年公告「台中市區擴張計畫圖」，將計畫面積擴大，綜合處理棋盤式街廓計畫與鐵路穿越市區等問題，原處於中心之公園，也往北移。

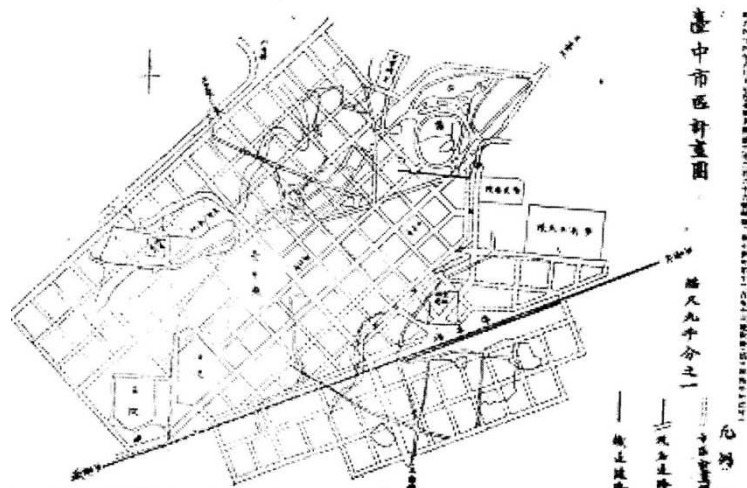


圖 3-1-4 1911 年台中市區計畫圖
資料來源：張嘉玲，台中都市空間體系的建構與擴展

(二) 台中市區計畫線一部變更(1914 年、1916 年)

(三) 台中市區改正計畫一部變更(1921 年、1924 年)

(四) 台中市區計畫區域編入及一部變更(1928 年)

(五) 台中市區計畫一部變更(1930 年)

(六) 台中市區計畫區一部變更(1930 年)

三、市區擴張計畫階段(1935 年)

1935 年，公告台中市區擴張計畫，外環型的道路開始出現，台中的道路特色「環狀道路包圍棋盤式的街區」首見於此。而此次市區擴張發展計畫，也是日治時期台中市公告的最後一期都市計畫。

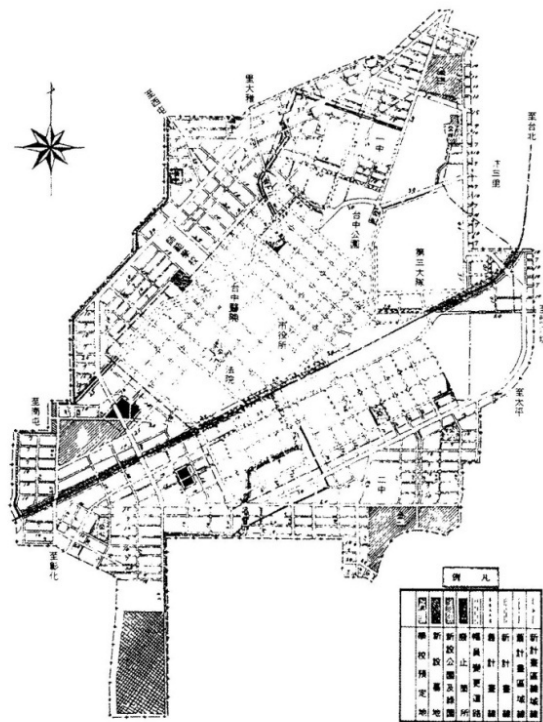


圖 3-1-5 1935 台中市區擴張計劃圖

資料來源：張嘉玲，台中都市空間體系的建構與擴展

四、都市計畫階段(1942 年-1943 年)

(一) 台中都市計畫區域變更(1942 年)

(二) 台中都市計畫區域及都市計畫變更(1943 年)

1943 年之計畫是日治時期之最後一個計畫，亦是牽連著現今都市計畫之一個重要的環節，都市的型態已經由小街發展形成都市之雛形，人口也已經達到十多萬人，這皆是日治時代所奠定下來都市發展之基礎。

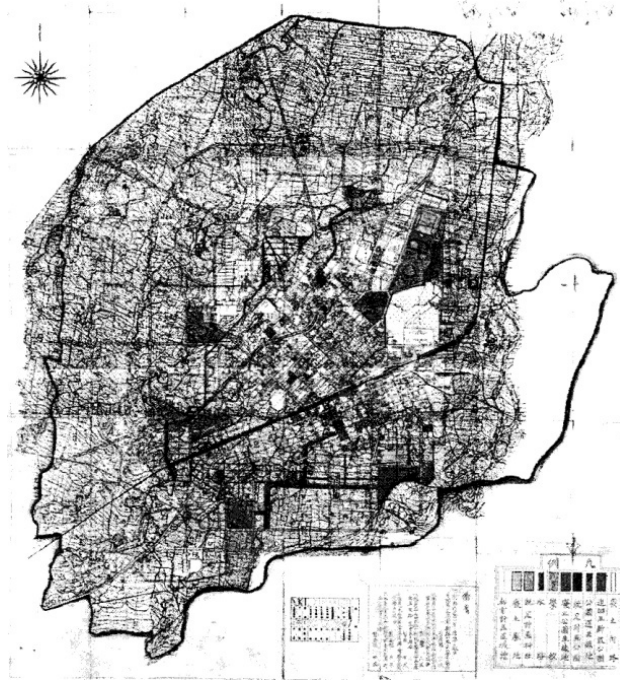


圖 3-1-6 1942 年台中市都市計畫圖

資料來源：張嘉玲，台中都市空間體系的建構與擴展

貳、民國時期之都市發展

1935 年及 1942 年之擴張計畫使得台中市成為台灣第三大都市，日治時期末期，全市人口超過十萬人，到了民國 1950 年左右，人口已經突破二十萬人，所以民國時期初期之都市規劃以容納大量增加人口為主要目的，搭配日治時期之都市藍圖做規劃。

1954 年至 1956 年，都市發展集中在市中心，還未擴大都市計畫之範圍，僅細分整理都市既有土地。1975 年及 1977 年擴大實施都市計畫，1975 年為台中市第一期擴大都市計畫，1977 年為台中市第二三四期擴大都市計畫，將位於屯區較具規模的市街納入都市發展區，由此可見都市的空間發展已經漸漸由市中心區往西北擴展。

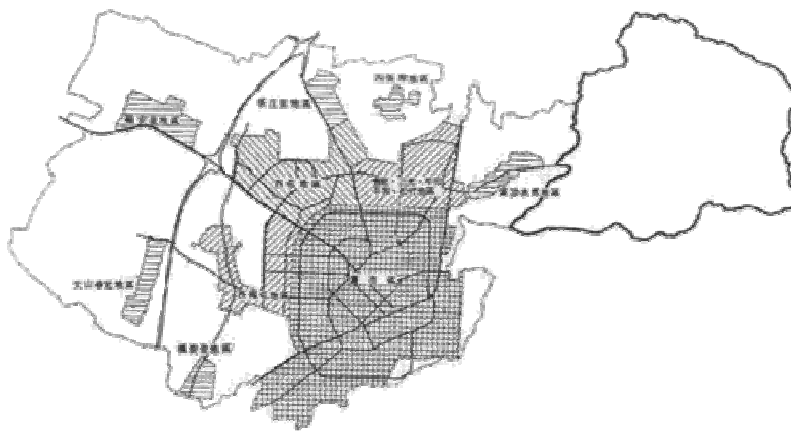


圖 3-1-7 1977 年台中市第二三四期擴大都市計畫圖

資料來源：張嘉玲，台中都市空間體系的建構與擴展

表 3-1-1 第一二三四期擴大都市計畫綜理表

年份	計畫名稱	計畫範圍
1975 年	第一期擴大都市計畫	西屯地區
1977 年	第二三四期擴大都市計畫	軍功、水景地區
		舊社、三光、平田、和平、松竹里地區
		後庄里地區
		四張黎地區
		西南屯地區（包含干城地區）
		南屯楓樹里地區
		文山、春社里地區
		西屯福安里地區

資料來源：本研究整理

1986 年實施變更台中市都市計畫（第一次通盤檢討），以「綜合環境發展」為主要方向，對土地使用適宜性進行檢討。1995 年辦理變更台中市都市計畫（第二次通盤檢討），以第一次通盤檢討為基礎進行檢討，2004 年進行變更台中市都市計畫（第三次通盤檢討）。

參、結論

日治時期的發展都尚處於基礎的市街發展，以火車站為都市發展核心向外擴張，雖然發展較為緩慢，但是台中市的空間基礎都是於日治時代建構而成的，而 1954 年之前，仍然使用日治時期之都市計畫。民國時期後，隨著人口的增加，必須擴大都市計畫的範圍，便將較具規模的市街納入都市發展區，此時的都市發展已經漸漸往西北延伸，而將屯區納入都市發展區，使得都市開始呈現跳躍式的發展狀態。1986 年之第一次通盤檢討，瞭解到單核心之都市發展已經無法負荷都市發展之需求，雙核心發展的概念始出現。隨著都市的發展，因應社會之需求，台中市都市空間紋理不斷的改變，綠園道是會因都市發展的不同，功能也隨之改變。

第二節 都市發展中綠園道功能之變遷

從日治時期到現今，都市發展不停的在變遷，除了政府發佈之計畫，亦有政策會影響綠園道之功能定位，例如 1999 年城鄉風貌運動、2004 年之台中市環境保護計畫及綠光路徑規劃等等，本節將以時間為背景，提出綠園道功能定位之轉變情形。

表 3-2-1 台中市都市計畫綜理表

年代	計畫名稱
1900	台中市區設計圖制定
1911	台中市街市區計畫及其地域決定
1914	台中市區計畫線部份變更
1916	台中市區計畫線一部變更
1921	台中市區計畫變更
1928	台中市旱城町之一部份編入市區計畫區域
1931	台中市區計畫綠園地指定
1935	台中市市區擴張計畫
1942	台中都市計畫區域變更
1943	台中都市計畫區及都市計畫變更
1954	台中市都市計畫(舊市區計畫)
1975	台中市第一期擴大都市計畫
1977	台中市第二、三、四期擴大都市計畫
1986	變更台中市主要計畫(通盤檢討)
1995	變更台中市主要計畫(第二次通盤檢討)
2004	變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(第三次通盤檢討)

資料來源：都市發展局、日治時代台灣都市計畫歷程基本史料之調查與研究

壹、綠園道之出現

由兒玉利國的概念圖可以看到中間的部份是公園用地，第二圈是官衙：而巴爾頓構想圖中，其東北角規劃一處公園，正中央為地方政府辦公之建築用地，其周圍以綠帶圍繞，台中市公園及綠帶的概念，於兒玉利國和巴爾頓對於台中市區的構想中可以窺探，是台中市致力於綠色空間的起源。

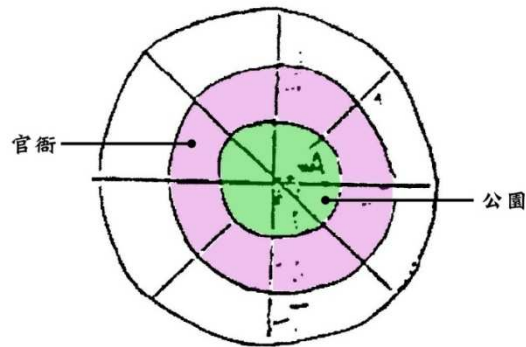


圖 3-2-1 兒玉利國構想配置示意圖

資料來源：台中文獻第三期、本研究繪製

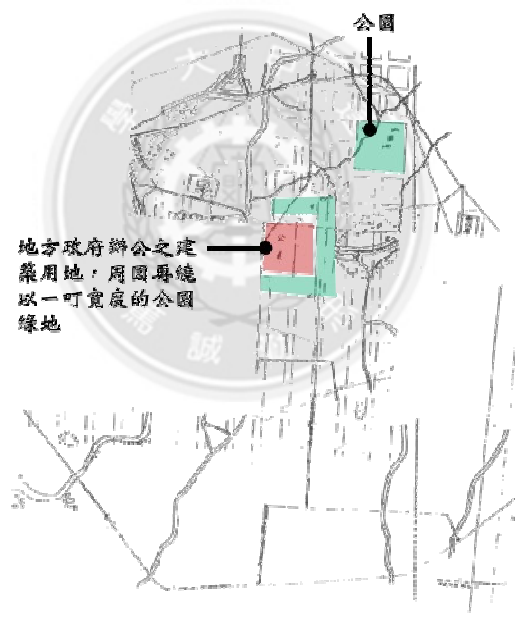


圖 3-2-2 巴爾頓構想配置示意圖

資料來源：張嘉玲，台中都市空間體系的建構與擴展、本研究繪製

到了 1931 年，發佈了「台中市區計畫綠園地指定」，略擴張市區範圍並指定台中公園、鐵路沿線三街區及柳川綠川沿岸為市區之綠園地。



圖 3-2-3 台中市區計畫綠園地指定計劃圖

資料來源：黃武達，日治時代臺灣都市計畫歷程基本史料之調查與研究

而 1935 年之台中市區擴張計畫，增設 12 處公園、4 處綠地、1 所學校及墓地，新設之 12 處公園，分散在新擴張之一般建築用地當中，東北角有水源地公園、公 3、公 4 等大型公園，西側設有公 2，鐵路以南之市區也於東南方設置公 1，其餘小型公園分散於擴張市地之邊界及新市區之外圍。鐵路沿線之街廓除火車站外全劃設為綠帶，加上 1931 年「台中市區計畫綠園地指定」所指定之柳川及綠川之綠帶，此時台中不僅擁有許多公園，也劃設了 3 條綠園道，綠園道再台中市之起源就是 1931 年「台中市區計畫綠園地指定」與 1935 年之「台中市區擴張計畫」。

表 3-2-2 1935 年台中市區計畫擴張主要內容表

市區計畫區域	台中市大字台中之大部 台中市大字旱溪、公館、頂橋子頭、東勢子、下橋子頭、後壠子及半平厝之一步
街路之新設並擴築	幅員 30 米、25 米、20 米、15 米、10 米、7 米六種
公園之新設	十二所
綠地及綠樹帶之新設	四地帶
排水路之新設	三路線
學校用地	一所
公墓基地用地	一所
計畫廢止箇所	計畫街路之廢止 共六路線 計畫排水陸之廢止 敷島町、木下町、有明町及頂橋子頭地內排水路 計畫綠地之廢止 柳町地內綠地一部 計畫墓地用地之廢止 公館地內一所 計畫避病院之廢止 頂橋子頭地內一所

資料來源：張嘉玲，台中都市空間體系的建構與擴展

1943 年發佈「台中都市計畫區及都市計畫變更」，公園綠地配置有較大之變動，此次計畫將公園地經全盤考量後編號，並廢止 4 處公園（原二、七、十、十一號公園），而對於公園道、綠樹帶有所修改，增設二處公園道，為公三、公四之間之 1890 公尺公園道（即為現今之興大園道），而綠川柳川兩岸沿線設置帶狀綠地。

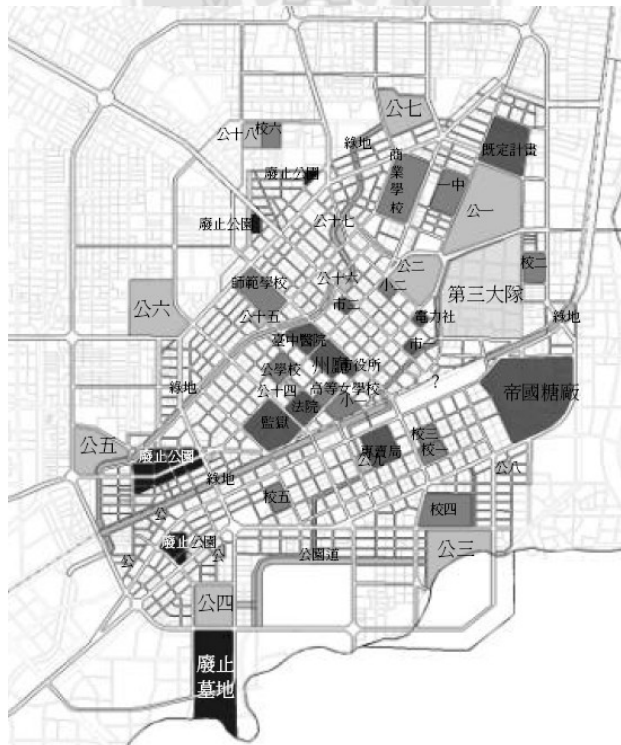


圖 3-2-4 1943 年台中都市計畫區及都市計畫變更圖

資料來源：簡培如，二戰後台中市都市空間發展模式的探討

1953 年，進行都市計畫檢討，園道正式規劃納入都市計畫中，為環繞台中市之都市綠帶，並串連主要公共開放空間，形成一環狀綠帶，其功能在於創造都市景觀及污染之隔絕。而 1988 年開始興闢綠園道，於 1996 年園道開闢完成。

所以台中市公園綠地之概念從兒玉利國及巴爾頓的構想開始；1931 年之「台中市區計畫綠園地指定」出現了 4 處綠園地；1935 年之「台中市區擴張計畫」劃設了許多公園及綠帶；1943 年發佈「台中都市計畫區及都市計畫變更」增設了公園道，1953 年，園道正式規劃入都市計畫中；1988 年綠園道開始開闢；1996 年園道開闢完成。

貳、都市邊界

在都市的發展中，都市範圍必定會改變，除了都市紋理可以看出改變之外，最明顯的就是邊界之變化，邊界可以以許多形式存在，包括人工所建造的城垣、自然地形、河流等等。綠園道隨著都市也慢慢演變，所以綠園道可以說是伴隨著都市成長的脈絡，綠園道是否也見證了都市範圍的改變，是本研究將探討的。

台中市在還尚未進行都市之開發時，東大墩之舊街道，仍依循著河川紋理發展，而河川（柳川、綠川）及城垣成為市鎮邊界。從 1911 年之台中市區計畫，可以觀察到柳川位於都市之邊緣，為當時都市之邊界。

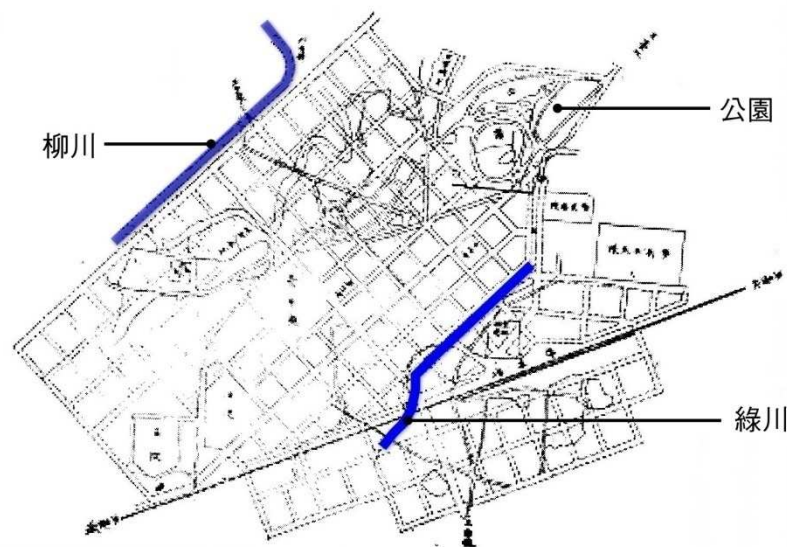


圖 3-2-5 1911 年台中市邊界示意圖

資料來源：本研究依 1911 年之台中市區計畫圖再繪製

直至 1932 年，都市逐漸擴張，原台中市區之範圍向北、西及西北方向擴大，市區中之河川，全部截彎取直，並盡量與格子系統之經緯方向配合，舊有都市邊緣消失，柳川綠川成為都市之核心區。而 1935 年之「台中市區擴張計畫」，將市界推至梅川河域。

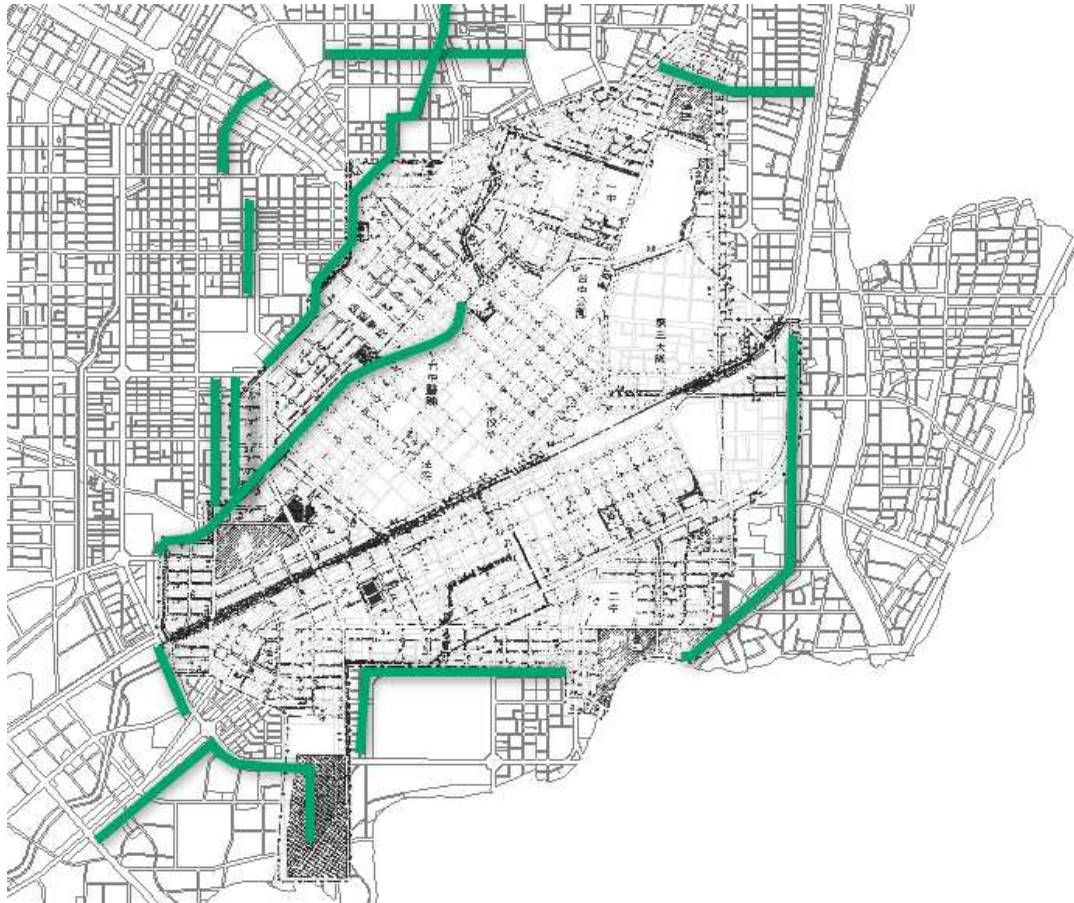


圖 3-2-6 1935 年市區擴張計畫圖套繪於現今台中市都市計畫圖

圖 3-2-6 為將 1935 年之市區擴張計畫圖套繪於現今之都市計畫圖，可以看到市界之變化，已由柳川流域推至梅川流域，柳川變為核心地區，而梅川流域為現今之梅川園道位置。將圖面再標示上現今綠園道位置，可以發現當時台中市全被包覆在綠園道圍起來之範圍內，雙十園道、梅川園道、美術園道、五權園道、崇倫園道、忠明園道、興大園道及東光園道都緊鄰著市區邊緣，所以從 1935 年之市區擴張圖可以知道，都市的邊界已經由河川變為綠園道，所以綠園道在都市的發展歷程中，曾經是邊界的功能，關鍵點就在於 1935 年之市區擴張計畫。

1942 年發佈「台中都市計畫區域變更」，1943 年發佈「台中都市計畫區及都市計畫變更」，都市之區域又擴大。

1942 年總督府告示第 273 號，言『台灣都市計畫令第二條第一項之規定依台中市都市計畫區域變更如下：台中市（新高町、梅枝町、頂橋子頭、公館、東勢子、旱溪、下橋子頭、半平厝、後壠子、宮北的一部及樹子腳、番婆、土庫、麻園頭、乾溝子、賴厝廍、邱厝子全部）』，所以 1942 年時，都市計畫範圍又向外擴張。

1943 年之「台中都市計畫區及都市計畫變更」將台中市之都市計畫區域又擴張為台中市之全部及北屯庄水、二分埔、北屯、大里庄內新、涼樹傘、南屯庄麻埔、田心、乾溝子、西屯庄何厝各一部。都市朝向西北方擴張。

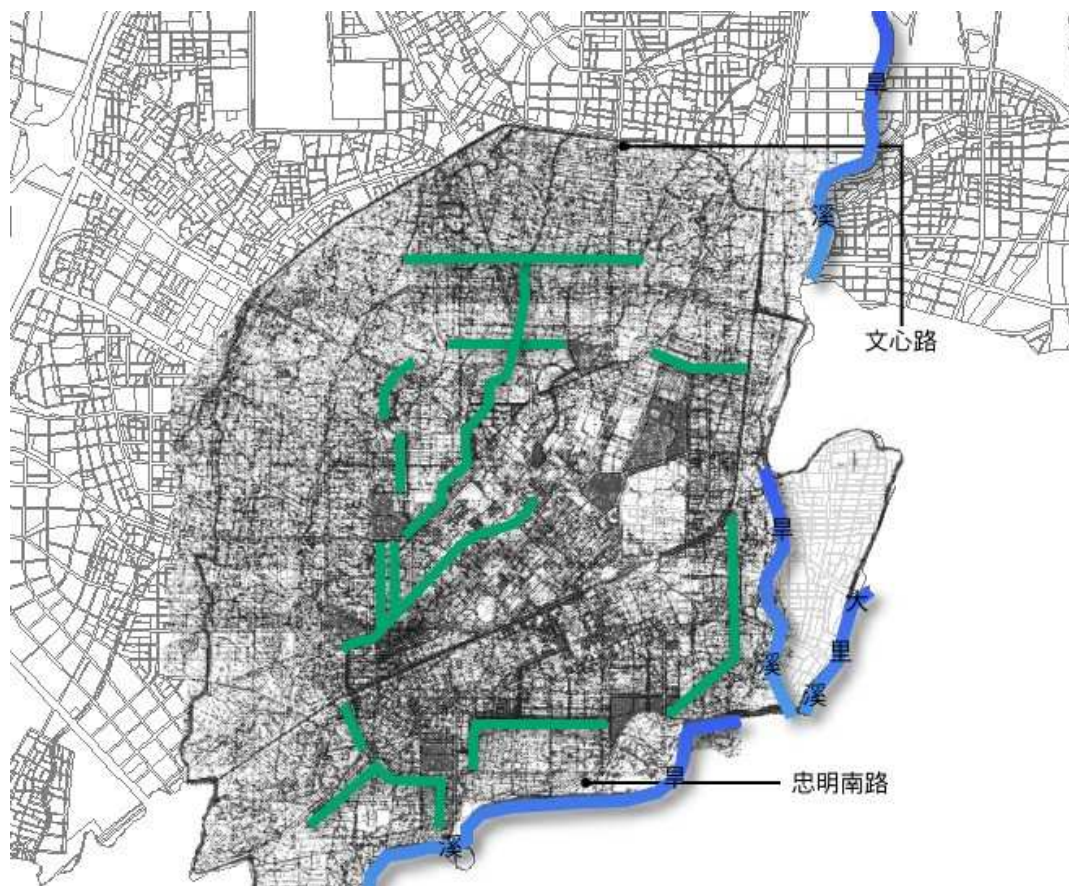


圖 3-2-7 1942 年台中都市計畫區域變更圖套繪於現今台中市都市計畫圖

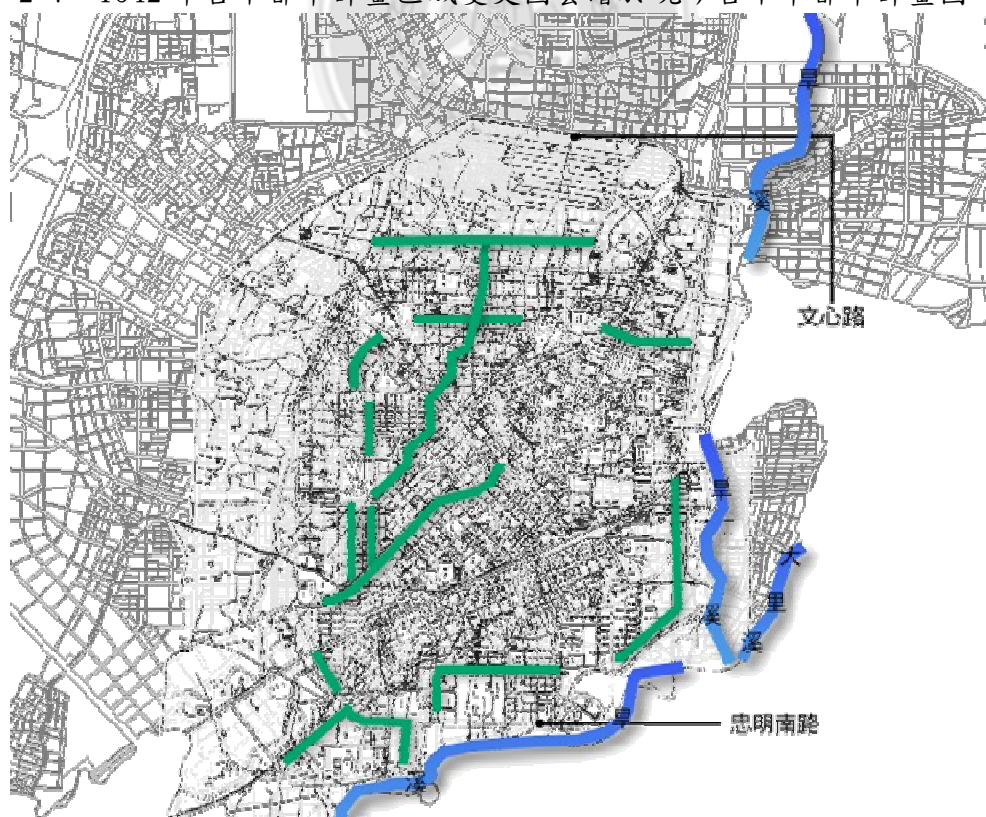


圖 3-2-8 1956 年都市計畫圖套繪於現今台中市都市計畫圖

觀察 1942 年之市區擴張計畫圖套繪於現今台中市都市計畫圖，可以得知都市的邊界已不若 1935 年之市區擴張計畫為綠園道，北側和西側都是現今之文心路，東側及南側以大里溪及早溪當作都市之邊界。因都市計畫區的擴大，原本為市區邊界之綠園道，反而被都市整個包覆在其中。到了 1956 年之都市計畫，範圍仍與日治時期都市計畫階段相同，所以都市的邊界仍是旱溪與大里溪。

到了 1975 年進行台中市第一期擴大都市計畫，將西屯地區納入都市範圍，1976 年至 1977 年之台中市第二、三、四期之擴大都市計畫，納入軍功、水景里地區、舊社、三光、平田、平和、松竹里地區、四張犁地區、後庄里地區、西南屯地區、西屯楓樹里地區、文山、春社里地區、西屯福安里地區、干城計畫地區以及都市發展用地之外全部農業區，加上 3 次的通盤檢討，台中市之範圍已經確立。

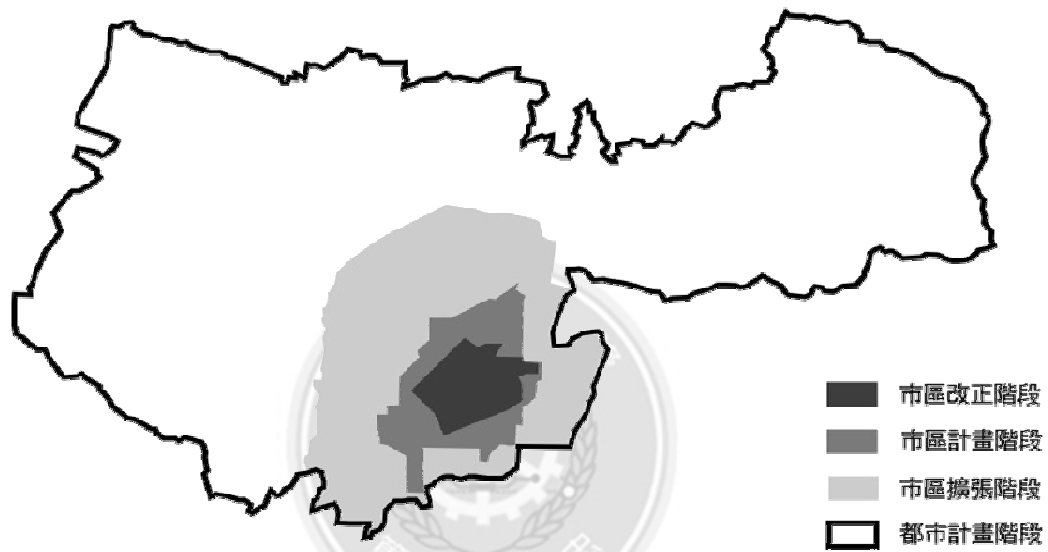


圖 3-2-9 台中市都市計畫範圍擴張示意圖

整理都市範圍的擴張過程，可以發現都市的邊界因為範圍之變化一直在改變，先是以河川為邊界，之後以綠園道作為都市邊界，到最後又恢復到以河川為都市之邊界，直至台中市擴大都市計畫（一、二、三、四期）及都市計畫階段後，現今之都市邊界才是以行政區為主。

表 3-2-3 台中市都市邊界變更綜理表

年份	計畫名稱	都市邊界
1911	台中市區計畫	河川（柳川）
1935	台中市區擴張計畫	河川（梅川）、綠園道
1942	台中都市計畫區域變更	河川（旱溪、大里溪）
-	民國都市計畫階段	行政區

參、都市擴張

觀察台中市之空間發展脈絡，日治時期之市區計畫範圍不斷擴張，於 1901 年市街面積加上附屬地面積僅有 2245249.49 平方公尺，1930 年藉由數次局部擴張，將面積小幅擴張至 4478478.61 平方公尺，1935 年將全面擴張至 10211021.96 平方公尺，1942 年更大幅將都市計畫範圍提升至 36854498.84 平方公尺，所以台中市之都市範圍不停擴大。台中市經過市區改正階段、市區計畫階段、市區擴張計畫階段及都市計畫階段，才會演變至現在都市的空間結構。

台中市其行政區劃設在台灣光復後，定台中市為省轄市，並分為東區、西區、南區、北區、中區五個行政區，但隨著都市規模逐漸擴大發展的影響，日據時代的都市計畫已難符合現時需要，於是在 1947 年將台中縣的西屯、南屯、北屯三鄉併入台中市而成為八區。

台中市於 1935 年公告市區擴張計畫，1943 年時，都市的型態已經由小型市街發展形成都市之雛形，因為都市擴張計畫，使得至 1950 年左右，台中市之人口已經突破 20 萬人，所以都市之發展，不僅僅讓市區範圍擴大，人口成長速度也相當快速。

觀察台中市歷年之人口統計，發現人口迅速增加為 1930 年、1946 年、1947 年、1949 年、1956 年至 1980 年左右最為明顯，比對相關計畫，可能與 1930 年之「台中市區計畫一部變更」、1942 年之「台中都市計畫區域變更」、1943 年之「台中都市計畫區及都市計畫變更」、1956 年之「台中市舊市區都市計畫」以及台中市第一、二、三、四期之擴大都市計畫有關係，人口的成長和都市之發展是相互影響的。

而關於到抑止都市擴張，可以探討「綠帶理論」，綠帶理論形成於 20 世紀 30、40 年代，形成初期，主要用於限制大都市的蔓延，二次大戰後，轉為致力於引導都市的有序擴張（陳爽，2003）。英國現行《規劃政策指導條例》明確指出設置綠帶的目的在於監督大城南建成區的無序蔓延，保護週邊鄉村地區免受侵蝕，防止市中心區的相互連接，保持歷史城鎮的特色，促進都市振興，以及為都市居民提供開敞空間和就近休閒康樂場所（John H，1990）。

1924 年，於阿姆斯特丹召開之「第八屆國際住宅及都市計畫會議宣言」，會議中認為『為了防止都市無限膨脹，應建立衛星都市、導入綠帶系統、解決都市問題、抑止都市發展、彈性地方計畫及城鄉計畫（李蔡鋒，2004）』。

1947 年英國在「都市及田園計畫法」中，表示都市綠帶之首要目的為『阻止都市無限成長，以防鄰接鄉鎮被都市吸收，而喪失鄉鎮功能，綠帶之休閒及舒適之功能反而屬於次要目的』。所以英國 1955 年時，英國政府發文給英格蘭與威爾斯之計畫局，要求確保都市綠帶，以阻止高建蔽率開發，並防止鄰接城鎮混和，以保有地方風格。到了 1962 年，英國已確保了曼徹斯特等 13 個都市周邊之綠帶區（林憲德，2005）。

台中市之人口於 1947 年突破 10 萬人，但於 1951 年左右，已經突破 20 萬人，而 1950 年之後，人口更是快速增加。參考外國的經驗，得知可以使用綠帶來抑止都市之擴張，雖然一些都市正嘗試建設城郊林帶，但其主要作用在於一般意義

的都市環境改造，很少與都市未來發展的空間結構及土地開發政策相聯繫（唐繼剛、林雨莊，2004）³。1945 年轉由國民政府治理後，都市政策上一直無著墨，直至 1956 年重新公告「台中市都市計畫案」（又稱「舊市區都市計畫案」），並列入用途分區計畫，對於市地之用途做界定，所以本研究將觀察 1956 年之土地使用配置及綠帶配置，來探討台中市是否也是使用綠帶來抑止都市擴張。

表 3-2-4 台中市人口統計表（民國 1923 年至民國 2007 年）

年份	人口	人口數增減	增減率
12 (1923 年)	20683	-	-
14 (1925 年)	22856	2173	10.51%
17 (1928 年)	26088	3232	14.14%
18 (1929 年)	27562	1474	5.65%
19 (1930 年)	55347	27785	100.81%
20 (1931 年)	58404	3057	5.52%
21 (1932 年)	61857	3453	5.91%
22 (1933 年)	64991	3134	5.07%
23 (1934 年)	68414	3423	5.27%
35 (1946 年)	84454	16040	23.45%
36 (1947 年)	147375	62921	74.50%
37 (1948 年)	160029	12654	8.59%
38 (1949 年)	192889	32860	20.53%
39 (1950 年)	199519	6630	3.44%
40 (1951 年)	208688	9169	4.60%
45 (1956 年)	249946	41258	19.77%
50 (1961 年)	298119	48173	19.27%
55 (1966 年)	380505	82386	27.64%
60 (1971 年)	467317	86812	22.81%
65 (1976 年)	561070	93753	20.06%
70 (1981 年)	607238	46168	8.23%
75 (1986 年)	695562	88324	14.55%
80 (1991 年)	774197	78635	11.31%
85 (1996 年)	876384	102187	13.20%
90 (2001 年)	983694	107310	12.24%
95 (2006 年)	1044392	60698	6.17%
96 (2007 年)	1055898	11506	1.10%

資料來源：《台灣現住人口統計》、台中市政府

³ 資料來源：<http://www.epa.com.tw/urban/index.htm>

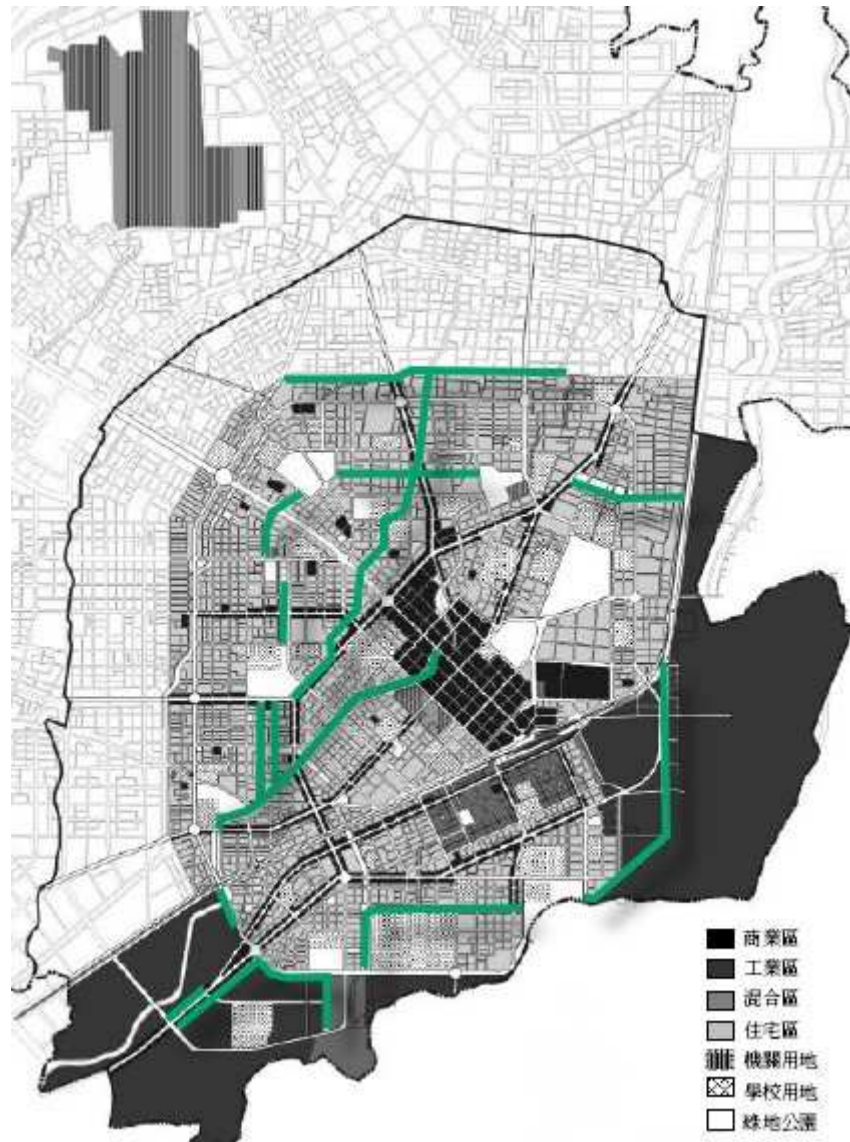


圖 3-2-10 1956 年土地使用配置示意圖

資料來源：簡培如，二戰後台中市都市空間發展模式的探討，2005

1956 年之土地使用分為五種，即工業區、混合區、商業區、住宅區及農業區。鐵路以南劃設為工業區與混合區，公園路、民權路、五權路及建國路之區域，劃設商業區，用綠園道將住宅區、商業區隔離，使舊市區之商業不擴張都市邊緣，新細分之市地劃設為住宅區，未劃分之市地則劃設為農業區，可以作為都市永久綠帶之用，其理念類似 20 世紀初期霍華德的花園城市規劃以及受到英國綠帶規劃與管制政策之影響，為了防止都市擴散產生的負面影響，利用綠帶或農業區來防止都市擴張（胡瑋婷，2003）。

1956 年之土地使用類似層層包覆之形式，最外圍是農業區，農業區裡面是住宅區，住宅區裡面是商業區及工業區。至 1956 年，園道大致都已發展，太原路園道、忠明南路園道及東光園道幾乎貼緊著住宅區之最外圍，而這 3 條綠園道之外即是農業區，參考國外的案例，農業區、綠帶都能有效抑止都市之擴張，而於霍華德花園城市的概念中，他認為由於城市的人口規模是被限制的，土地使用的規劃也是以農田、綠地等永久綠帶區隔，所以城市無法無限制的擴張，所以由

圖面可以判斷，在 1956 年之都市規劃，劃設農業區來抑止都市擴張，而這 3 條綠園道也相同具備了抑止都市擴張之功能。

肆、都市規劃

從日治時期到民國的都市規劃，從計劃圖來看，日治時期著重的是綠川、柳川等改造，直至 1953 年的計畫圖，才始見現今之綠園道，所以本研究將以圖面之分析，來了解自日治時期之都市規劃中，綠園道之發展狀況。

一、1900-1930 年

1901 年之「台中市區改正區域以及附屬地」放棄了 1900 年截直柳川之計畫，將之保持原貌，而綠川河道則完全拉直由陸軍使用地旁筆直穿越市區。最後柳川與綠川於市區外圍西南側匯合。

1911 年之台中市區計畫，已著手對於柳川、綠川做不同之改正計畫。將柳川之預定河線拉直並屏除於市區範圍外，由東北向西南沿著市區邊緣而流；而綠川由公園地沿陸軍用地，轉向西南平行柳川流至鐵路以西。

1914 年之「台中市區計畫一部變更」及 1916 年之「台中市區計畫擴張及排水路位置變更」，截直鐵路以南之綠川。1921 年、1930 年亦規劃整治柳川，至今柳川仍保存當時整治後之樣貌。

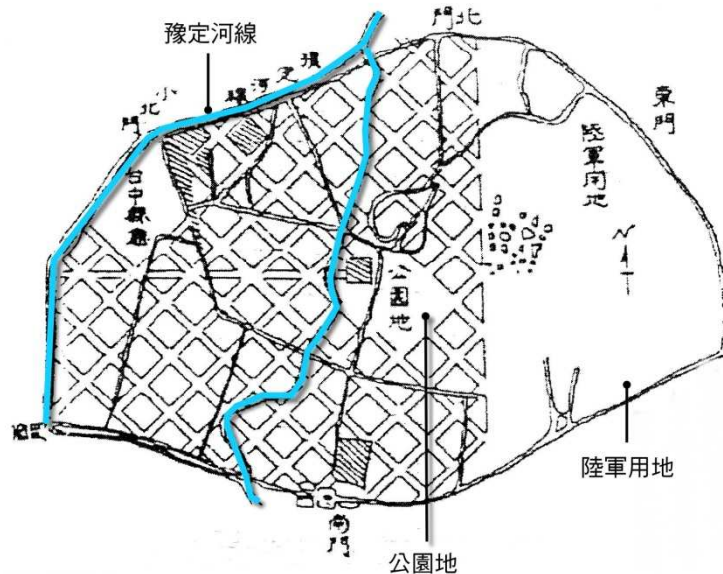


圖 3-2-11 1900 年台中市區改正計畫預定河線示意圖（柳川）

資料來源：本研究依照 1900 年台中市區改正圖再繪製

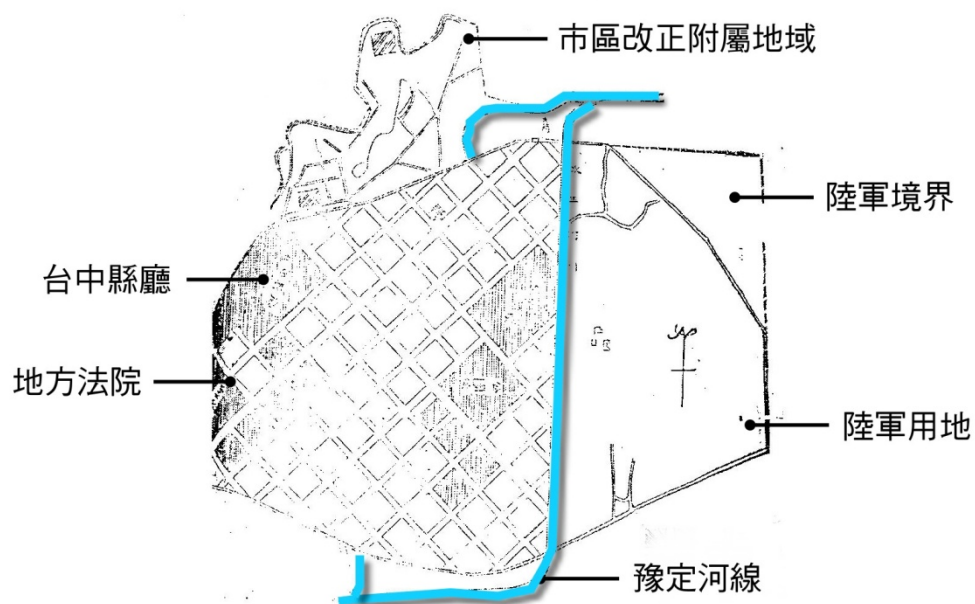


圖 3-2-12 1901 年台中改正區域及附屬地豫定河線示意圖（綠川）
資料來源：本研究依照 1901 年台中改正區域及附屬地平面圖再繪製

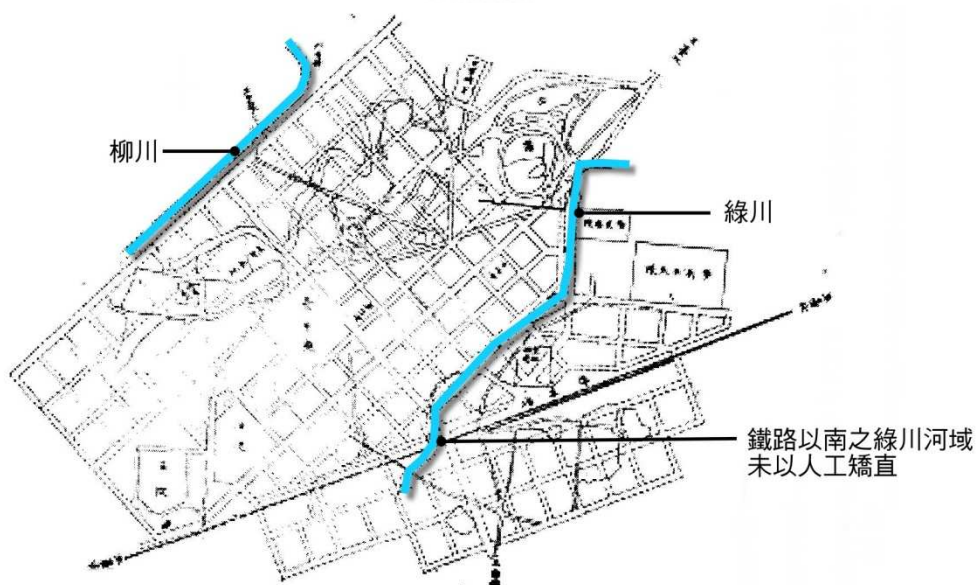


圖 3-2-13 1911 年台中市區計畫柳川、綠川整治示意圖
資料來源：本研究依照 1911 年台中市區計畫圖再繪製

二、1931 年之「台中市區計畫綠園地指定」

1931 年之「台中市區計畫綠園地指定」略為擴張市區範圍並指定台中公園、鐵路沿線三街區、柳川綠川沿岸為市區之綠園地，這是自日治時期以來，第一次在計畫圖上出現綠園地，而也可得知日治政府對於柳川、綠川之重視。1935 年之市區擴張計畫總共新設了 12 處之公園及 3 條綠園道。



圖 3-2-14 1931 年台中市區計畫綠園道新設示意圖

資料來源：本研究依照張嘉玲《台中市都市空間的建構與擴展》之台中市區計畫綠園地指定圖再繪製

三、1943 年之都市計畫

針對公共設施之部份，將 1935 年新設 12 處之公園且未開闢之台中公園、水源地公園納入，此次計畫將公園地編號，共設 18 號公園。

除了公園地之規劃，亦對公園道、綠地（綠樹帶）有所修改，增設二公園道，即公三、公四之間 45 至 50 米之公園道，全長 1890 米，；綠地之設置是以 1935 年之綠地規劃做小幅度之變更調整，即於火車站東側鐵道兩旁、火車站西側鐵道兩旁、柳川綠川兩岸沿線設置帶狀綠地。

由圖面判斷，公三、公四間之綠園道，就是今興大園道之位置，這是再都市計畫當中，現今之園道，第一次以園道之名稱出現於都市計畫圖中。

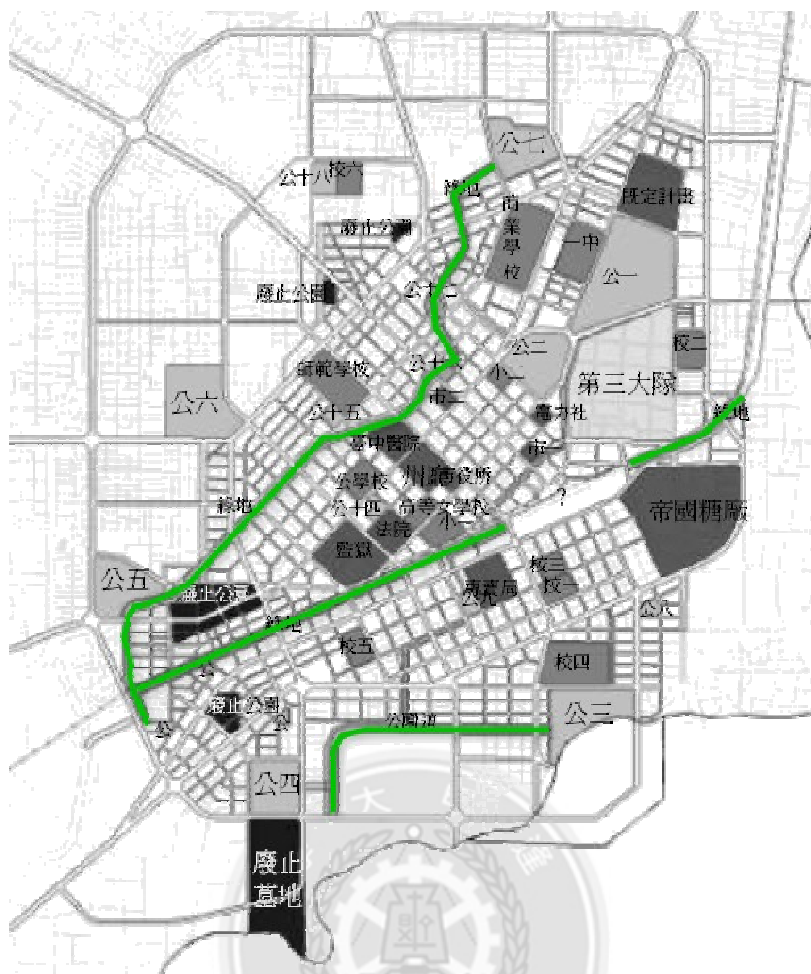


圖 3-2-15 1943 年台中都市計畫綠園道位置示意圖

資料來源：本研究依照張嘉玲《台中市都市空間的建構與擴展》之 1943 年台中市都市計畫圖再繪製

四、1954 年之後

在 1954 年之都市計畫圖，畫出在已經細分土地內之園道，發現現今 13 條主要綠園道中，約有 11 條之綠園道位置已經確定，除了文心南園道不在細分之土地內，及梅川園道是 1980 年之後加蓋，園道位置皆已經抵定。所以說台中市主要 13 條綠園道之開端是興大園道（1943 年），而在短短 10 年中間，園道都已經發展出來，但是於 1988 年才開始綠園道之興闢作業，直至 1996 年綠園道之開闢完成，現今台中市綠園道之計畫面積為 58.86 公頃，開闢率為 100%。

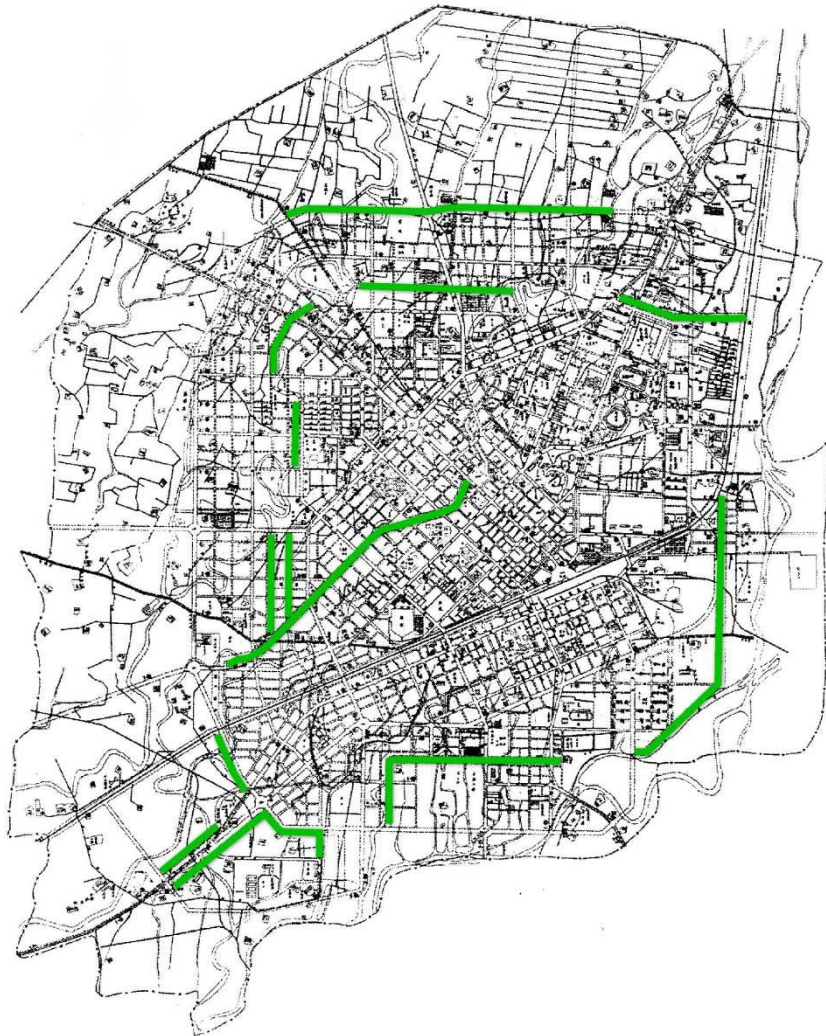


圖 3-2-16 1954 年台中都市計畫綠園道位置示意圖

資料來源：本研究依照 1954 年台中市都市計畫圖再繪製

觀察綠園道於都市發展的狀況，發現日治時期之初期，著重於河川之規劃，也因為將河川改道截直，之後才將柳川、綠川沿岸劃設綠帶，在河川旁加蓋園道之觀念，跟之後梅川園道之規劃相似。至 1931 年之綠園道指定計畫，綠園道之概念大幅邁進；1943 年公園綠地之新設，讓台中市的綠空間增多，而興大園道也出現於此；1954 年，土地越分越細，綠園道之位置都大致確定。所以可以說綠園道之出現與興闢，都隨著都市的發展與政策。

伍、都市景觀

經過 3 次通盤檢討後，都市之範圍都已經大致確定，而都市規劃也轉變為分為部門來規劃，例如 1989 年之台中市綜合發展計畫，針對台中市觀光遊憩之發展構想，提出了綠地公園等開放空間之增闢，針對遊程之設計，也都納入綠園道作為考量，所以綠園道自 1988 開始開闢時，就已經被列為觀光休憩的一環，綠園道已經由都市發展過程中的實質作用，轉變為都市的景觀。

於 1999 年開始之城鄉風貌運動，致力於園道景觀的改善及塑造，可以彰顯台中市獨一無二的園道系統及其所串聯之文化藝術據點及大型開放綠地，並結合

週邊文化產業，並導入藝文展演及運動休閒活動，改造園道扮演都市之肺，塑造成人文薈萃多樣化機能翡翠項鍊，以下列出城鄉風貌計畫於綠園道之項目：

一、綠園道及市民廣場景觀暨街道景觀改善工程(科博館至文化中心段園道設施改善第一期工程)

- (一) 藉由園道串連市民廣場、科博館、美術館，使其成為一休閒的都市綠帶。
- (二) 細部規劃將由點狀的行人穿越設施、線性的人行步道及面狀的開放空間三項不同的規劃尺度加以考量設計。

二、台中市綠園文化特區(美術園道)商店街營造暨景觀更新工程

- (一) 文化廣場、戶外展演空間之規劃設計。
- (二) 街道傢俱、公共藝術品及植栽綠美化之規劃設計。

三、台中市東光、興大園道休閒道開發

- (一) 園道、人行步道及廣場之綠美化設計。
- (二) 自行車道之規劃設計配合遊憩活動之空間規劃。

於 2003 年台中市政府制定「台中市公園綠地(綠園道)發展計畫」，針對台中市內之公園、綠地及綠園道提出未來發展之想法，因為台中市的發展長期著重在產業與經濟等議題，忽略了公園綠地系統的整合與發展，造成台中市內的綠色空間似乎變成「另一種閒置空間」，所以「台中市公園綠地(綠園道)發展計畫」之目的為有效串連全市的區塊綠地及軸線性綠地，形成「綠地網絡系統—綠塊、綠廊、綠線」。除了給台中市內之公園綠地系統一個願景之外，也針對綠園道給予不同之功能定位，這是綠地的發展過程中很大的邁進，因為自日治時代，綠地在都市規劃中鮮少被重視，都市之脈絡也大多依照河川或道路發展，所以綠園道到後期之功能，似乎變成已休閒、景觀之功能為主。

伍、結論

台中市之都市發展從日治時期開始，經過市區改正計畫及市區擴張計畫等等，才演變成現在所見之都市發展，早期都市的規劃，可能受限於政策發展及經濟發展需求，所以對於公共設施方面的規劃尚少，雖然於兒玉利國及巴爾頓提出的構想，已有公園及綠帶的雛型出現，但是綠化空間亦嚴重不足。

而綠園道於都市發展中，在日治時期即有的綠園道系統逐漸被向外擴張之都市給包圍，現今綠園道最大的功能是在於休閒遊憩、美化都市等功能。從都市發展的狀況來看，綠園道的功能逐漸因都市的發展及建設等關係而改變。

台中市政府於 1988 年起台中市政府即已開始推動園道的實質規劃與建設，內政部營建署也於 1999 年推動「創造城鄉新風貌計畫」，綠園道的設計規劃更受重視，政府持續進行綠園道週邊的景觀改善工程及休憩活動之空間規劃等等，台中市之綠園道已經可以提供給居民一個舒適的休憩空間。

70 年代時綠園道上公園用地遭變更，出現了孔廟、忠烈祠、中正公園。80 年代綠園道上公園用地又遭變更為現代化文化性公共建築，包括台中市文化中心、中山堂、科博館、美術館等，所以綠園當不僅僅是僅有休閒、景觀之功能，它也是見證台中市之發展，也是意味著時代的延續。

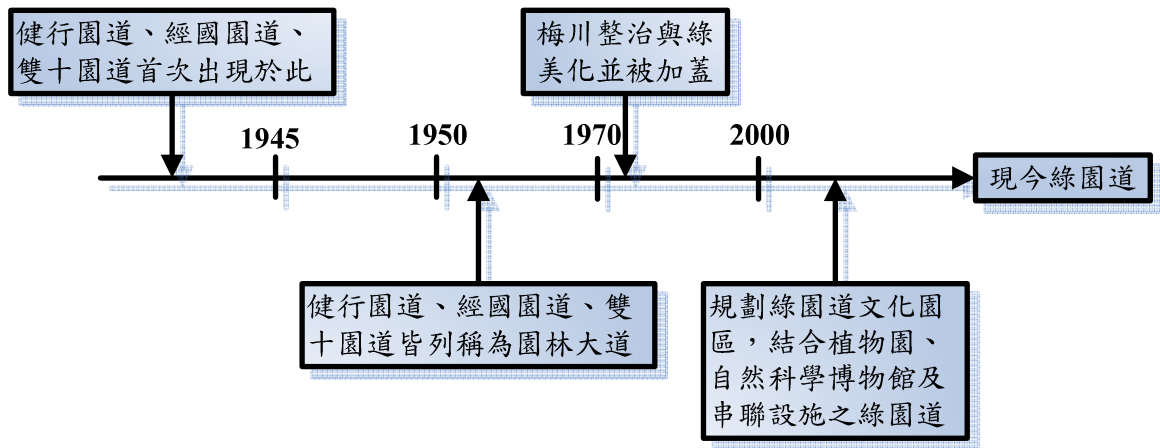


圖 3-2-17 台中市綠園道歷程圖

- 1935 年之市區擴張計畫，市界之變化，已由柳川流域推至梅川流域，當時台中市全被包覆在綠園道圍起來之範圍內，綠園道於當時是都市之邊界。
- 1950 年後，都市迅速擴張，園道系統與外圍之農業區有效抑止市區毫無秩序之發展。
- 2000 年以後：規劃綠園道文化園區，係結合植物園、自然科學博物館及串聯設施之綠園道，配合展演活動與周邊特色塑造。並於都市遊憩系統劃設中，考量自然景觀、文化藝術、商業服務與人文風貌等遊憩資源，透過自行車遊憩系統及文化藝術休閒系統規劃，投入有限的公共資源，塑造獨特風格之園道建置。

第四章 綠園道於空間上之發展

探討台中市公園綠地（綠園道）發展計畫之定位準則，且比較現況發展，並說明綠園道發展不相同之情形，將探討之內容如下：

壹、綠園道之發展現況

發展現況、政策指導、相關規劃

貳、土地使用之變化

歷年之土地使用變更、現今之土地使用、高樓層建築居多之原因

參、綠園道與開放空間之連結

和公園之連接、自行車道之串連

肆、定位準則之探討

分類歸納、綠園道發展不相同之原因

第一節 綠園道之發展現況

台中市之都市計畫始於日治時代之規劃，並於民國 1953 年進行檢討規劃，園道也是於 1953 年首次出現在都市計畫圖上面，當時稱為園林大道，係為「配合都市之壯觀及住宅區之美貌，且可保障市中心吸來煤灰、塵芥」（台中市自然科學博物館至美術館間園道兩側景觀規劃建議案，1992）。

而台中市長期致力於綠色空間之營造，尤其是綠園道系統，更是全台最完善之縣市，台中市之綠園道串連台中市內環區大型公園系統，包括中正公園、國立熱帶植物園、國立自然科學博物館、市民廣場、國立美術館、市立文化中心、崇倫公園、健康公園、東峰公園等，構成台中市最具特色的帶狀公園系統。

表 4-1-1 台中市綠園道綜理表

名稱	位置	面積
興大園道	七中路—國光路—忠明南路	43265 m ²
忠明園道	五權南路—復興路—鐵路邊	23627 m ²
樹義園道	忠明南路—工學路	14190 m ²
文心南園道	宜寧中學旁—文心南路	5000 m ²
崇倫園道	三民西路—鐵路邊	7291 m ²
五權園道	五權路—五權西一街	31208 m ²
美術園道	美術館正前方—柳川	31360 m ²
經國園道	中港路—民生路	98000 m ²
育德園道	學士路—西屯路	18000 m ²
雙十園道	三民路—鐵路邊	24100 m ²
東光園道	大智路—建成路	46000 m ²
梅川園道	太原路—柳川（梅川加蓋區）	32552 m ²
太原路園道	大雅路—華美西街—北屯路	42308 m ²

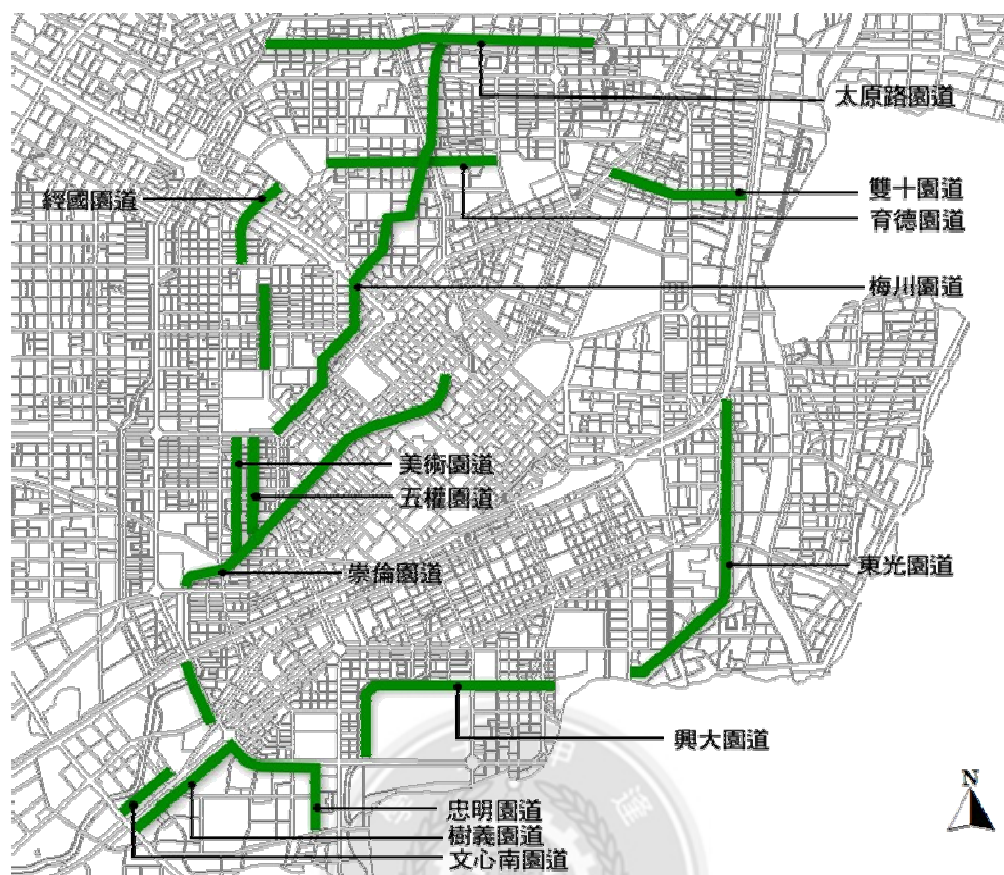


圖 4-1-1 台中市綠園道位置圖
資料來源：本研究繪製

壹、政策對於綠園道之指導²

台中市都市設計對於綠園道及週邊地區之導則如下：

一、創造優質的生態網路系統

- (一) 加強複層植被及原生植物，建構完整之生態林蔭步道景觀風貌。
- (二) 連結都市藍帶、公園綠地、廣場、遊憩據點，形成都市遊憩及開放空間，塑造棲地與生物多樣化的生態網絡系統風貌。
- (三) 塑造園道的區域環境特性，建立地方的自明性與可辨識性。
- (四) 建構與自然共存的都市生態環境，提供多樣性棲地生態綠網。
- (五) 培育景觀與生態人才，推動公園綠地更新改造，達成永續經營、管理維護。

二、創造綠色消費文化，活絡地方產業

- (一) 結合藝文、商圈、美食、觀光休閒活動等整體包裝行銷，舉辦綠園道活動，建立綠園道特有之文化新風貌。
- (二) 結合周圍產業經營管理，凝聚綠園道管理維護自治意識，創造地方特色產業風貌。
- (三) 發展產業策略聯盟，規劃綠園道整體行銷計畫，創造綠色消費新商機，推展綠色消費觀光新風貌。

三、提昇綠色生活品質

- (一) 連結綠園道、鄰里、社區公園之綠帶，創造園道生態社區景觀新風貌，建立綠園道與各區之綠網系統景觀新風貌。
- (二) 改造公園綠地、廣場、兒童遊樂場、停車場等開放空間，設置街道傢俱，建立生活休閒之園道新風貌。
- (三) 結合自行車道路網規劃，創造休閒生活及交通運輸的街道景觀風貌。
- (四) 改善綠園道街道傢俱設施，美化休閒生活之綠園道景觀風貌。
- (五) 塑造活動廣場，創造具有綠園道特色的活動景觀風貌。
- (六) 綠美化公共停車設施，改善街道停車及其空間之和諧景觀風貌。
- (七) 改善夜間照明，提昇安全性，創造夜間活動氣氛的趣味性與活潑性。
- (八) 鼓勵住宅及大樓建築立面或屋頂綠化，形成完整的綠廊意象。

² 引用自台中市都市審議資訊系統

(九) 鼓勵居民積極參與社區總體改造，帶動社區整體建設新風貌。

貳、綠園道之相關規劃

台中市之綠園道開闢已經全部完成，除了綠園道之開闢之外，相關對於綠園道之美化改善等都在持續進行，除了城鄉風貌等規劃案之外，還有許多美化改善計畫：

一、綠光路徑

綠光綠徑全長 13 公里，由經國園道經忠明、興大、東光及育德等園道、中正公園、科博館再返回經國園道，各個綠園道設計不同，種植之植栽也不同，規劃之綠光綠徑，可給予民眾不同的觀感及享受，而依照不同之設計，綠光綠徑分為三種功能，兜風賞樹道如中港路、公益路、市政路等，會結合公車導覽，讓乘客搭車賞樹。社區園林道如梅川園道、五權園道、忠明園道等，以減少目前園道內設施為設計重點，來突顯都市中的純淨自然。魅力翠綠廊如東光園道、興大園道、美術園道、經國園道等，將加強園道與週邊商圈的整合，綠光路徑之規劃，不僅可加強綠園道的功能，也可將台中市之綠園道特色加以行銷。

二、自行車道系統

綠園道皆僅供行人及自行車使用，目前台中市綠園道有自行車道之綠園道有興進園道、育德園道、忠明園道、興大園道及東光園道，自行車道可形成一環狀系統，綠園道結合自行車道路網規劃，目的在於創造休閒生活及交通運輸的街道景觀風貌，而自行車道沿線之景點也經過規劃，可經過孔廟、自然科學博物館、美術館及各個較大之公園，奇自行車休閒之餘，亦可停下來認識台中的觀光景點，了解台中之美。



圖 4-1-2 台中市自行車道路網圖

資料來源：台中市政府交通局風景管理課

三、園道及市民廣場景觀暨街道景觀改善(科博館至文化中心段園道設施改善)

藉由園道串連市民廣場、科博館、美術館，使其成為一休閒的都市綠帶。細部規劃將由點狀的行人穿越設施、線性的人行步道及面狀的開放空間三項不同的規劃尺度加以考量設計。

四、台中市綠園文化特區(美術園道)商店街營造暨景觀更新工程

文化廣場、戶外展演空間之規劃設計及街道傢俱、公共藝術品及植栽綠美化之規劃設計。

五、台中市東光、興大園道休閒道開發

園道、人行步道及廣場之綠美化設計及自行車道之規劃設計配合遊憩活動之空間規劃，使其形塑成一具休閒意象之開放空間。

除了以上列出之項目，還有美術園道徒步串聯系統景觀工程（91.11.15 驗收合格）、台中市美術園道步道系統串聯第二期工程（92.03.06 完工驗收）、台中市經國園道戶外展演場城鄉風貌規劃設計案（91.10.28 規劃完成）等。



第二節 土地使用之改變

談到土地使用和綠園道之關係，可以從 1950 年左右之土地使用談起，1956 年之都市計畫圖，商業區和工業區位於核心地區，商業區和工業區之外為住宅區，住宅區之外為農業區，太原路園道、忠明南路園道及東光園道幾乎貼緊著住宅區之最外圍，所以綠園道巧妙的成為農業區及住宅區之分隔線，這樣子的土地用配置，使得綠園道當時具備了防止都市擴張之功能。

地使用之配置是都市規劃之一個方式，都市中的一切都和土地使用息息相關，例如產業、房價、建設、人口等等，所以本節將探討綠園道功能與土地使用之關聯性。

本節將探討之內容如下：

壹、土地使用之變化

貳、現今綠園道附近之土地使用

壹、歷年綠園道附近之土地使用之變化

一、土地使用變更

下面列出從 1956 年之後綠園道附近之土地使用變更計畫，藉以觀察綠園道附近之土地使用變化，說明綠園道和土地使用之間之關聯性。

(一) 台中市北區錦村段東區東勢子段都市計畫變更用途及細部計畫 (1971 年)

基地範圍位於育德園道之東側，計畫設置電化新型屠宰場保留地一個約 5.4000 公頃、變電所保留地一個約 0.1900 公頃、服務中心保留地約 0.3200 公頃、污水處理場約 0.5600 公頃、小型公園計約 0.1200 公頃、排水溝綠地計 0.8480 公頃工業用地計約 16 公頃。

(二) 變更台中市南區下橋子頭段 235-1、235-5 號原編工業區為機關用地 (1972 年)

基地範圍位於忠明園道之南側，計畫將工業區變更為機關用地，約為 1.96 公頃，機關用地為現今之經濟部商品檢驗局台中分局。

(三) 台中市都市計畫第三期第七區細部計畫及變更主要計畫 (1974 年)

基地範圍位於崇倫園道之東南側，將原公佈之混合區細部計畫時變更規劃為住宅區，並增設加油站一處面積約 0.100 公頃、停車場一處面積約 0.2880

公頃、廣場一處面積約 0.1985 公頃，並在每一街廓加設 6 公尺巷路，共 28 條。

(四) 台中市都市計畫第三期第九區細部計畫及變更主要計畫 (1974 年)

基地範圍位於興大園道之西側，將原公佈之混合區細部計畫時變更規劃為住宅區，將公 4 部份變更為學校預定地，並增設加油站一處面積約 0.0810 公頃，並在每一街廓內加設 6 公尺巷路，共 38 條。

(五) 台中市健行路南側、三民路西側、五權路東側、大雅路東側附近細部計畫及變更主要計畫 (1974 年)

基地範圍位於育德園道附近，計畫增設機關用地一處面積 0.18 公頃、停車場三處合計面積 0.4467 公頃、兒童遊戲場一處 0.13 公頃，並增設巷路 6 公尺巷路 29 條、5.45 公尺 4 條、10 公尺 2 條；廢止原公佈計畫道路一段長約 35 公尺，將文 19 變更為私立新民高級商工職業學校用地及部份為停車場用地。

(六) 台中市第三期第五區細部計畫 (1974 年)

基地範圍位於美術園道及五權園道附近，計畫增設停車場一處面積約 0.2040 公頃、小型市場乙處約 0.4100 公頃、鄰里小型公園二處約 0.3900 公頃。

(七) 台中市都市計畫第三期第六區細部計畫 (1975 年)

基地範圍位於美術園道及五權園道之南側，其計畫巷道，盡量誘導現有巷路，並為發展都市街廓內部而規劃巷路寬度為 6 公尺。

(八) 台中市都市計畫第三期第四區細部計畫 (1975 年)

基地範圍位於美術園道及五權園道之東側，計畫增設兒童遊戲場二處合面積約 0.302 公頃，並在每一街廓加設 5.45 公尺 23 條、6 公尺 48 條、4 公尺 2 條、人行步道 3.6 公尺 1 條。

(九) 台中市第三期第三區細部計畫及變更主要計畫 (1975 年)

基地範圍位於經國園道近美術館之處，計畫增設 15、10 公尺道路一至三條，而廢除原計畫 10 公尺道路一條，擬設國小預定地一個，至梅川部份，自五權路與林森路之北，梅川北移 4 公尺，做為五權路之人行道。

(十) 台中市第三期第八區細部計畫及變更主要計畫 (1976 年)

基地範圍位於興大園道之北側，計畫將混合區部份變更為住宅區以符現行建築法令規定，並為配合加設國民小學用地之充分利用，廢除 10 公尺計

畫道路一段長 112 公尺，並增設機關用地一處面積約 0.336 公頃、加油站一處面積約 0.219 公頃、停車場用地一處面積約 0.199 公頃、國民小學用地一處面積 1.9561 公頃。

(十一) 擬定台中市模範新村附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫 (1977 年)

基地範圍位於經國園道附近，其土地使用仍繼續規劃為住宅用地使用，除原計畫市場、公園道路用地等必須之公共設施外加設二處停車場面積約 0.240 公頃。

(十二) 台中市北區邱厝子段 154-1 地號等都市計畫園道保留地及同段 142-2 地號住宅區變更為私立中國醫藥學院用地 (1977 年)

基地範圍位於育德園道及育德園道北側部份住宅區，計畫將住宅區及部份綠園道變更為私立中國醫藥學院用地。

(十三) 變更台中市都市計畫(部份公園用地為機關用地) (1988 年)

基地範圍位於育德園道之西側，計畫變更台中市都市計畫 24 號公園用地西半部，面積 8.68 公頃(西屯路、健行路、三中路及 20 公尺計畫道路所圍地區)為機關用地(科學博物館用地)。

(十四) 變更台中市都市計畫(部份學校用地為公園用地)案 (1989 年)

基地範圍位於經國園道之附近，為配合開闢自然科學博物館與台灣省立美術館間林園大道之整體規劃需要，將部份文中 30 用地變更為公園用地。

表 4-2-1 綠園道周圍土地使用變更綜理表

計畫名稱	內容
台中市北區錦村段東區東勢子段都市計畫變更用途及細部計畫	於育德園道東側，設置電化新型屠宰場、變電所保留地、服務中心保留地、污水處理場所、小型公園、排水溝綠地及工業用地。
變更台中市南區下橋子頭段 235-1、235-5 號原編工業區為機關用地	於忠明園道南側，將工業區變更為機關用地(經濟部商品檢驗局台中分局)。
台中市都市計畫第三期第七區細部計畫及變更主要計畫	於崇倫園道東南側，將混合區變更為住宅區。
台中市都市計畫第三期第九區細部計畫及變更主要計畫	於興大園道西側，將混合區變更為住宅區。
台中市健行路南側、三民路西側、五權路東側、大雅路東側附近細部計畫及變更主要計畫	於育德園道附近範圍，增設機關用地、停車場、兒童遊戲場，文 19 變更為私立新民高級商工職業學校用地及部份為停車場用地。

計畫名稱	內容
畫	
台中市第三期第五區細部計畫	於美術園道、五權園道附近範圍，增設停車場、小型市場、小型公園（公 61、公 115）。
台中市都市計畫第三期第六區細部計畫	於美術園道、五權園道南側範圍，計畫主要增設道路寬度。
台中市都市計畫第三期第四區細部計畫	於美術園道、五權園道東側範圍，增設兒童遊戲場二處，道路加設 73 條，人行步道加設 1 條。
台中市第三期第三區細部計畫及變更主要計畫	範圍位於經國園道近美術館，計畫增設國小預定地。
台中市第三期第八區細部計畫及變更主要計畫	範圍為興大園道北側之範圍，將混合區部份變更為住宅區。
擬定台中市模範新村附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫	經國園道附近範圍仍做住宅區使用。
台中市北區邱厝子段 154-1 地號等都市計畫園道保留地及同段 142-2 地號住宅區變更為私立中國醫藥學院用地	部份育德園道用地被變更為私立中國醫藥學院用地。
變更台中市都市計畫(部份公園用地為機關用地)	將 24 號公園用地西半部變更為機關用地(科學博物館用地)。
變更台中市都市計畫(部份學校用地為公園用地)案	配合開闢國立自然科學博物館與台灣省立美術館間林園大道之整體規劃需要，將部份文中 30 用地變更為公園用地。

資料來源：本研究整理

因為 1956 年之後，才有土地分區之概念出現，所以本研究整理 1956 以後綠園道附近之土地使用變更計畫，發現如下：

(一) 包括民國 1974 年之「台中市都市計畫第三期第七區細部計畫及變更主要計畫」、「台中市都市計畫第三期第九區細部計畫及變更主要計畫」、民國 1976 年之「台中市第三期第八區細部計畫及變更主要計畫」皆將原計畫混合區變更為住宅區。而民國 1977 年之「擬定台中市模範新村附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫」之範圍為台中港路南側，五權路西側，向上路北側二等 40 號道路東側，都市計畫分區使用大部份為住宅區，小部份為帶狀商業區，為保持該地區之居住安寧，此計畫將原本之住宅區，仍繼續規劃為住宅用地使用，又為配合細部計畫將臨台中港路 30 公尺深帶狀商業區廢止變更為住宅區。

(二) 綠園道附近之土地變更，大多變更為或增設機關用地、停車

場、兒童遊戲場、市場等。且道路都增設寬度或者增設人行步道。民國 1977 年之「擬定台中市模範新村附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫」之住宅區仍維持原計畫，是為保持該地區之居住安寧，所以可以知道，70 年代左右，都市之規劃已經對於居住品質相當注重，而增設停車場、兒童遊戲場及市場等等，規劃也趨於重視生活之機能。

(三) 民國 1988 年之「變更台中市都市計畫(部份公園用地為機關用地)」、民國 1989 年之「變更台中市都市計畫(部份學校用地為公園用地)案」，是形成經國園道現今風貌之兩個重要計畫，1988 年之計畫，造成科博館之出現，1989 年之計畫，使得經國園道能直接銜接國立美術館。

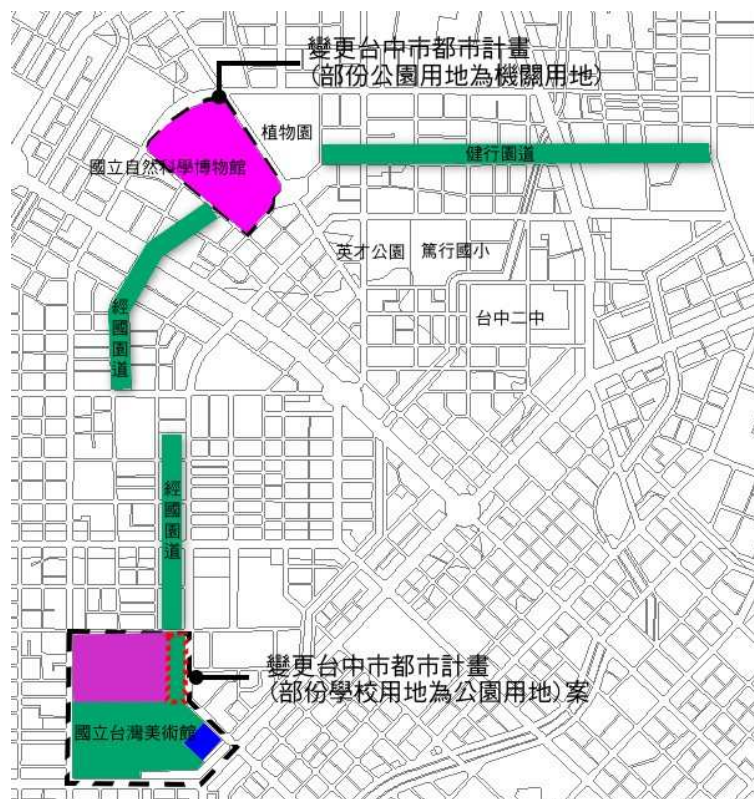


圖 4-2-1 變更台中市都市計畫(部份公園用地為機關用地)及變更台中市都市計畫(部份學校用地為公園用地)案示意圖

貳、現今綠園道之周邊土地使用

台中 13 條綠園道之周邊土地使用，都以住宅區及商業區為主，且以住宅區佔大多數，而在探討台中市之都市發展時，發現綠園道在初期都是位於都是邊緣或較外圍之地方，到後期綠園道之發展都已經深入生活內部。

表 4-2-2 綠園道土地使用現況綜理表

名稱	周圍建設	周圍土地使用
育德園道	植物園、中正公園、英才兒童公園、篤行國小、五權國中	住宅區、商業區(大雅路兩側)
雙十園道	孔廟、雙十國中	住宅區、商業區(三民路兩側)
經國園道	自然科學博物館、中正國小、向上國中、國立美術館	住宅商、商業區(向上路兩側)
五權園道	國立美術館、柳川	住宅商、商業區(五權西路)
美術園道	國立美術館、柳川	住宅商、商業區(五權西路)
樹義園道	台中高工、工學市場	商業區、住宅區
忠明園道	健康公園、經濟部商品檢驗局、台中高工	住宅區
文心南園道	柳川	商業區、住宅區
崇倫園道	柳川、崇倫國中、崇倫公園	住宅商、商業區(三民西路兩側)
興大園道	中興大學、國光國小、東峰公園、東峰國中	住宅區
太原路園道	柳川、賴厝國小	住宅區
東光園道	聖祖公園、成功國小、育英國中、旱溪	住宅區
梅川園道	篤行國小、五權國中、台中二中、梅川	住宅區、商業區(大雅路兩側)

因為綠園道附近為大多住宅區，所以居民之生活品質和綠園道也會有關連，內藤正明（1998）指出生活品質包括環境污染、生活便利性以及自然和都市環境品質三方面。而生活之舒適性及便利性內涵如下：

- 一、環境污染：水污染、大氣污染、噪音、惡臭、土地污染等。
- 二、生活便利性：文化設施、交通便利性。
- 三、自然及都市環境品質：綠地及景觀。

由此可見，生活品質之指標之一為自然及都市環境品質，綠園道為台中市獨特之綠地，對於區域之環境品質會有所提昇。台中市許多建案除了推出鄰高鐵、生活機能方便或位於重劃區內之噱頭，近年來，越來越多的建設公司在銷售房子時，推出的是鄰園道的口號，可見綠園道對於居民來說已經成為生活品質的一個

良好指標，或者是購買房屋的一大考量。根據永慶房屋之統計，美術館附近因為有經國園道、美術園道及五權園道，大樓每坪 25 萬元起跳，因為面鄰綠園道，車流量較不大，且視野較舒服，而園道附近多為單純的純住宅區段，生活機能便利，人文匯聚且綠地多，所以鄰近園道的房子其房價會比其他地區來的高。

表 4-2-3 美術館附近住宅區段行情

住宅類型	屋齡	價位
透天別墅	30 年以上	800-1500 萬
大樓	預售屋	每坪 25-33 萬
	2 年內	每坪 14-20 萬
	10-15 年	每坪 8-9 萬
公寓	20 年以上	每坪 6-10 萬

年：2006 年

資料來源：住商不動產台中美術館加盟店、永慶不動產台中美術館加盟店

參、小結

經過調查發現，13 條主要綠園道鄰近之土地使用，多以住宅區為主，除了綠園道鄰近之土地原本就為住宅區之外，有多數原因是因為土地使用變更，將混合區變更為住宅區，目的為保持該地區之居住安寧，所以綠園道附近的住宅使用單純，亦能提昇其生活品質。而綠園道附近地區增設之用地大多為市場、停車場、兒童遊戲場等，也增設人行步道等，可見綠園道附近之規劃也越來越重視生活之機能性，這些變更都為以後綠園道鄰近區域的生活品質奠定了良好之基礎。

綠園道與土地使用之關聯是緊密的，土地使用可能會影響園道之形貌及規劃，而園道和土地使用也會影響環境品質，所以以土地使用面向來看綠園道，可以說綠園道、土地使用、環境三者是密不可分。

於 1950 年，綠園道旁之土地配置就已經為住宅區，當時綠園道與土地使用之關係，即是互相配合來達到防止都市擴張之功能。而到現今，都市迅速擴張的狀況已不是都市之問題，所以綠園道防止都市擴張之功能已不復見，綠園道旁都是住宅區和商業區為主，假若為商業區，即可配合政府之商店街營造計畫，例如美術園道、五權園道，營造特色空間，不僅可以使之賦有特色，也可提昇都市之行銷。而綠園道是居住品質良好與否的一個重要指標，台中市之建案也打著鄰近綠園道之口號來提昇買氣，所以綠園道已經伸入民眾的生活，不僅僅是構成都市發展之軸線而已。

而綠園道附近之高層居多，可能是因為建築的趨勢，也有可能是因為綠園道附近居住品質高，建商建造高層建築，可以獲得更多之利潤。

第三節 綠園道與開放空間之連結

台中市未來空間結構發展目標為「均衡、效率、永續的都市空間結構」，以建構具效率性、階層化、均衡發展、永續發展及可辨識的都市空間結構為次目標，因此台中市綜合發展計畫中，考量台中都會區未來空間結構之發展目標、策略，參考各空間功能區容納之人口、活動，再依據點、線、面三項空間幾何元素構成台中市之空間結構。

台中市的發展核心目前主要為中心商業區及副都心，在軸線方面則分為鐵路、公路及園道系統，並區分為六大旅運軸線，在發展區域方面則可區分為台中盆地及東西兩側的大坑及大肚山三部分。而綠園道為構成台中市空間結構的主要軸線之一，所以可知綠園道和台中市之空間結構變化關係是密不可分。

台中市的開放空間系統主要由藍、綠帶、公園綠地、大坑風景區所構成，藍帶包括市區河溝及外圍河川，綠帶則由十三處園道所構成，並與大型公園綠地形成珠鍊式的環圈。所以可知綠園道和開放空間之串連亦是深入探討的，下表則為台中都會區空間結構發展現況分析表。

表 4-3-1 台中市開放空間系統構成要素分析表

開放空間元素	名稱及位置	
園道	興大園道	七中路—國光路—忠明南路
	忠明園道	五權南路—復興路—鐵路邊
	樹義園道	忠明南路—工學路
	文心南園道	宜寧中學旁—文心南路
	崇倫園道	三民西路—鐵路邊
	五權園道	五權路—五權西一街
	美術園道	美術館正前方—柳川
	經國園道	中港路—民生路
	育德園道	學士路—西屯路
	雙十園道	三民路—鐵路邊
	東光園道	大智路—建成路
	梅川園道	太原路—柳川(梅川加蓋區)
	太原路園道	大雅路—華美西街—北屯路
大型公園 (以綠園道連結者)	中正公園	
	科博館及植物園	
	文化中心及美術館	
	崇倫公園	
	健康公園	
	東峰公園	
外圍河川	旱溪	
	筏子溪	

開放空間元素	名稱及位置
市區河溝	綠川
	柳川
	梅川
	麻園頭溪
	土庫溪
	楓樹溪
自然綠地	大坑風景區
	森林公園
	台中都會公園

資料來源：修訂台中市綜合發展計畫案

在開放空間定義上，開放空間應著重於「開放」，一為活動的可及性及連續性，一為視覺的運貫性(Kevin Lynch, 1987)。構成台中市空間結構之一為軸線，除了綠園道屬於綠地之軸線外，河川也為軸線之一，而線型空間之特色為銜接之功能，除了構成都市之空間結構之外，也可以使開放空間環環相扣。

壹、河川加蓋之綠園道

台中市主要之河川為筏子溪、綠川、柳川、梅川、麻園頭溪、旱溪、大里溪；綠川、柳川、梅川、麻園頭溪等屬人工河道之河川皆已進行綠美化工程，目前為週遭居民使用，而筏子溪、旱溪、大里溪屬於較為自然、非人工的河川，居民使用較低，將主要河川現況分述如下：

表 4-3-2 河川現況綜理表

河川名稱	河川現況
筏子溪	屬於台中市自然度較高之河川，流域橫跨西屯區，台中市西側最主要之河川，台中縣市北界到西屯路一段以及永春路道五權西路有高灘地被私人佔用之情形，其餘地點大都屬於河川生態豐富完整之情形，其再調節都市生態之功能較高，然而整體河川之遊憩、運動使用仍屬較低之情形。
內新莊溪	都市人工河道為主，屬於小型河川，河道兩側設有人行步道與行道樹，較屬於鄰里使用，但人行空間不足，造成動線衝突。
麻園頭溪	遊憩使用率高，休憩設施使用情形皆良好，沒有過度使用之問題。
梅川	由於腹地較大且有部份地近美術館，遊憩使用率極高，休憩設施因使用率過高而有毀損之情形。
柳川	遊憩使用率高，休憩設施使用情形良好，沒有過度使用之問題。
綠川	因有部份區域腹地較大可提供活動且位於公園綠地數量不足之中區，故遊憩使用率極高。
旱溪	屬自然度較高之河川，太原路南側有大型高灘地，而北側設有人

	行道及自行車道，整體而言河川生態體系完整，而由於區位開發及人口密度低，故遊憩使用率較低。
大里溪	屬台中市東區自然度最高之河川，河川高灘地及兩側皆無大型開發，屬於生態豐富完整之河川，且與大坑地區水系連成一系統，其再調節都市生態之功效極高，但河川之遊憩、運動使用極低。

資料來源：台中市公園綠地（綠園道）發展計畫



圖 4-3-1 台中市藍帶系統示意圖

目前河川配合綠園道發展的有梅川園道、太原路園道及東光園道，梅川園道是將梅川加蓋，太原路園道是將太原路之梅川分流加蓋，東光園道之一部分將大智排水系統加蓋。

(一)梅川園道

梅川原名「後壠仔圳」，為台中市中心四大河川之一，梅川為柳川的支流。主流上游為葫蘆墩圳系統的三分埔分線圳道，為柳川上游「北屯支線」的分流，源頭位於台中縣潭子鄉頭家村。北屯支線進入潭子鄉頭家村後，分出「三分埔分線」，進入台中市北屯區境後，轉向西南流經松竹北路、梅川北街，穿越松竹北一街後，因河道加蓋而成暗渠。隨後在梅川東路五段轉向南流，至崇德六路口南側附近分流成為梅川與舊土庫溪。梅川於分流後轉向南南西流，至梅川東、西路四段恢復為明渠。續沿梅川東、西路流至三段過太原路後，河道加蓋而成暗渠，至梅川東、西路一段與自立街交會前恢復為明渠，之後至穿越五權西路一段後轉向

南，又因河道加蓋而成暗渠，隨後沿五權西一街、二街流，至柳川西路一段恢復為明渠同時注入柳川。

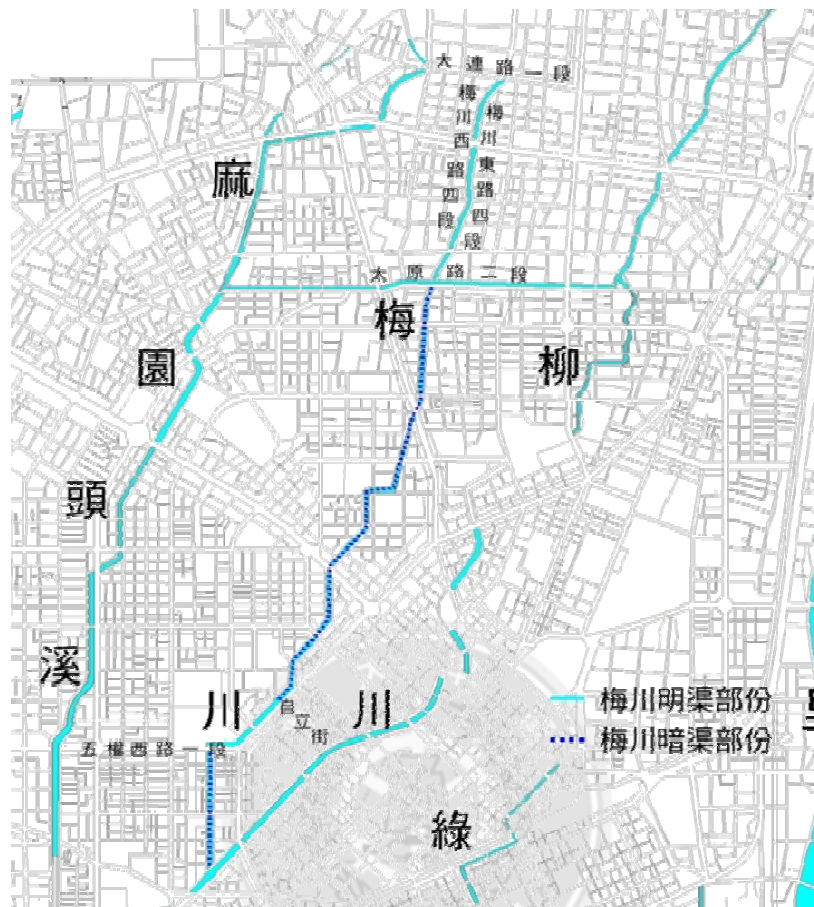


圖 4-3-2 梅川渠道示意圖

梅川因整治與綠美化並被加蓋，由早期的灌溉用途轉變成為都市廢水排放的大河溝，而現今梅川園道之位置，為梅川流域從太原路至自立街暗渠之部份，為梅川加蓋為梅川園道。

梅川從自立街之後又轉變回明渠，而也使梅川分為三個部份：

- 1.梅川河岸綠美化工程（自立街-英才路）
- 2.梅川河岸綠美化工程-再造梅川（英才路-五權西路）
- 3.部份梅川園道（五權西路-柳川匯流處）

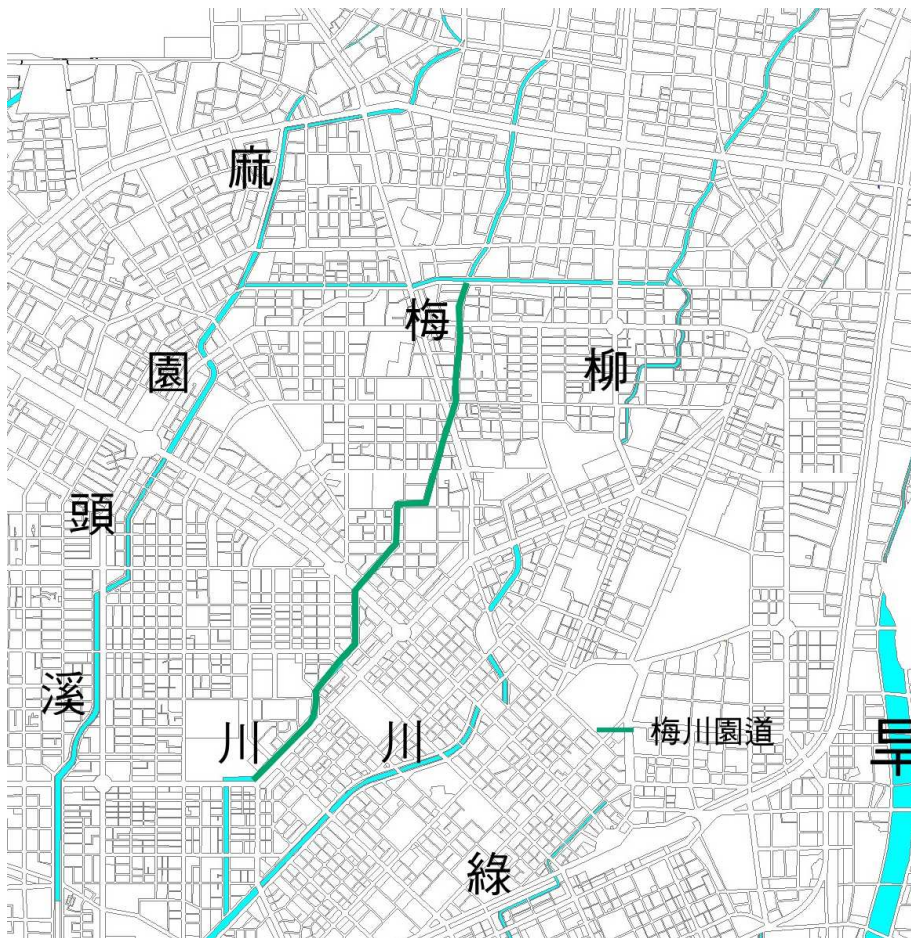


圖 4-3-3 梅川與梅川園道位置示意圖

資料來源：本研究繪製

而梅川綠園道之建設主要是採取梅川水道箱涵化，將水道變為暗渠，而在地表加蓋園道。

(二)太原路園道

太原路園道東起柳楊西街，西至華美西街，跨越了麻園頭溪、梅川及柳川，太原路園道是梅川分流加蓋所形成的園道，太原路下方為柳川梅川截溝流。



圖 4-3-4 太原路園道與梅川、柳川截溝流位置示意圖

(三)東光園道

大智排水屬於中央區域排水，排水口於旱溪，起為與旱溪排水匯流處，迄為建成路，部份東光園道為大智排水區段加蓋。

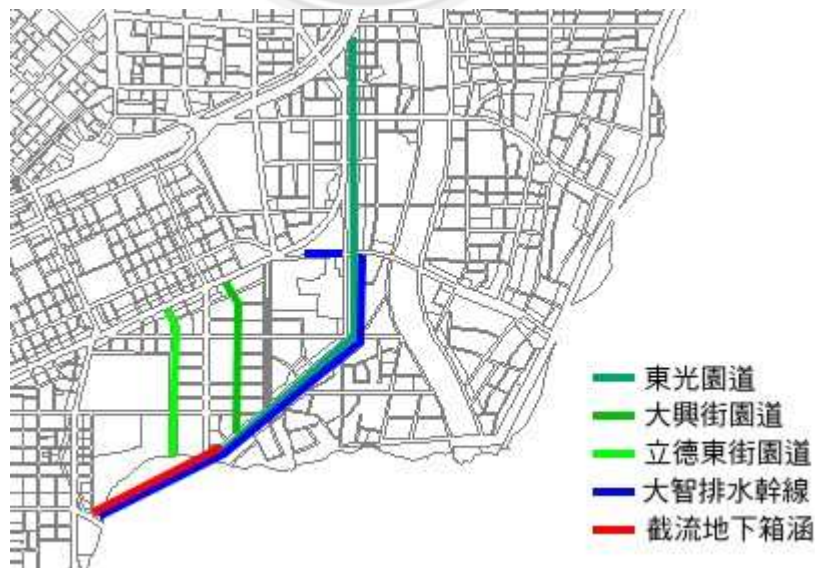


圖 4-3-5 東光園道與大智排水幹線位置示意圖

此三條主要園道皆為河川加蓋而成，於日治時代時，都市之建設多重於河川之整治，但今日，為了建造綠園道，將部份河川及排水系統地下化，讓綠園道取代河川，呈現於地表之上。可能是因為日治時期，政府多著重於整治及改道等工程，而河域空間由於政策上及管理上之忽視，河川假如一旦缺乏維護，即容易成為都市污染之源，所以河域空間不但無法達成都市靜脈之功能，還成為都市之惡瘤。因而之後以綠帶取代藍帶，園道加蓋於河域空間之上，也可將已經污染之藍帶空間隱藏。

貳、與公園綠地之連接

綠園道通常為單一之線狀綠地，而台中市之綠園道彼此藉由綠園道之連結關係，來探討綠園道之發展。

台中市之綠園道系統為一環狀之形式，其獨特之地方是可以串連公園，將綠園道環環相扣。追溯綠園道之形成，位置在 1953 年左右就已經大致確立，下圖為 1953 年之都市計畫與園道位置圖，可以看到除了梅川園道以及太原路園道是後來由河川加蓋而成，其他園道都已經出現，而當時之園道就已經具備環狀形式。

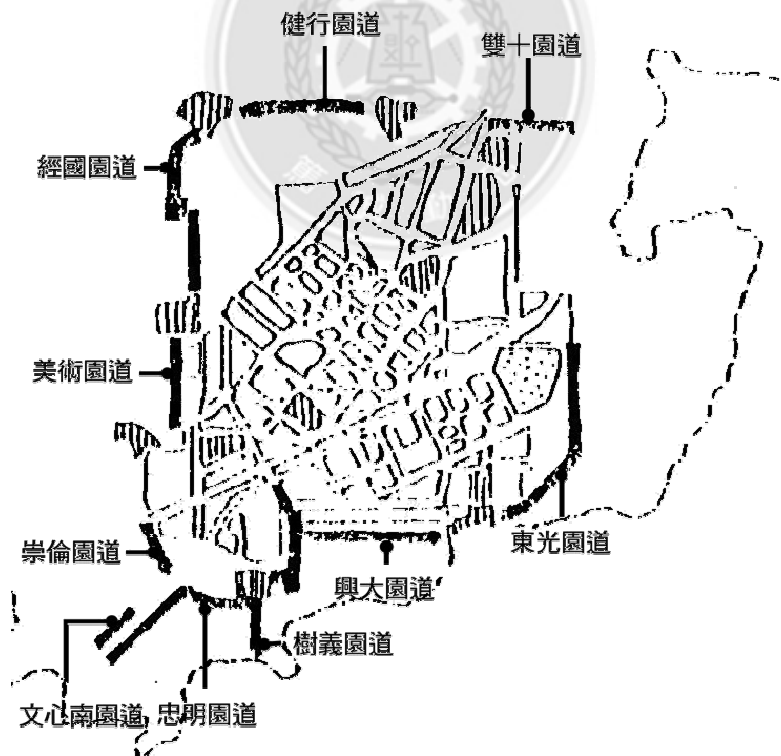


圖 4-3-6 1953 年綠園道位置示意圖

資料來源:李朝強，園道在都市開放空間體系中地位之研究:以台中市為例

綠園道之串連，主要是依賴公園，在空間結構之元素中，綠園道為線形之元

素，公園綠地則為面的元素，在綠園道形成之時，作為串連節點之公園綠地尚未開闢完全，開闢的時間大多在 70 年至 80 年左右，所以綠園道真正的串連，可能是在民國 90 年時，綠園道和串連之公園皆已開闢完全。

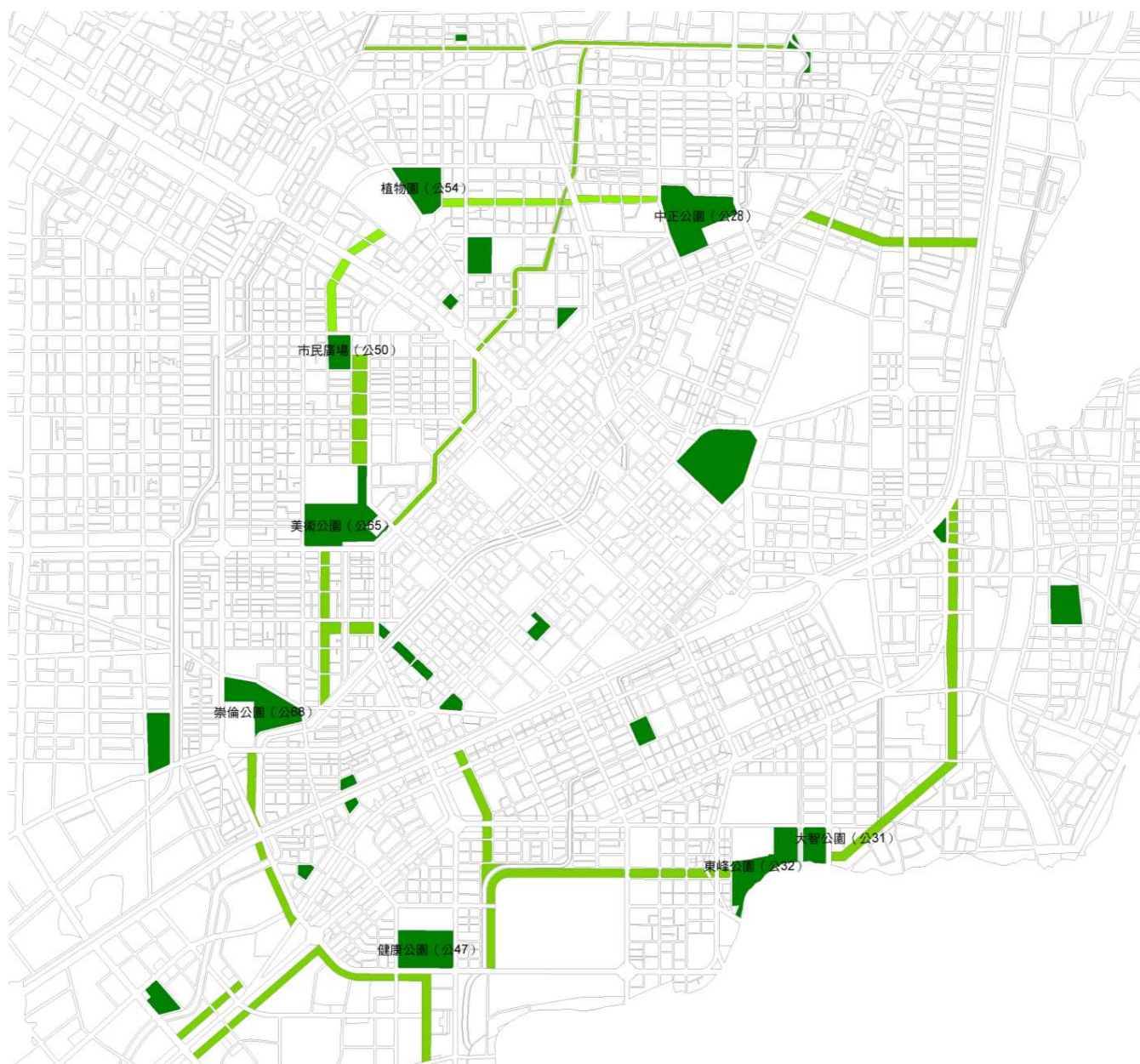


圖 4-3-7 台中市綠園道與公園綠地串連示意圖

表 4-3-3 綠園道與串連公園綜理表

綠園道名稱	串連之公園
育德園道	公 28、公 54
經國園道	公 54、公 65
美術園道	公 65、公 68
五權園道	公 113
崇倫園道	公 68、公 47
忠明園道	公 47
興大園道	公 47、公 32
東光園道	公 32
雙十園道	公 28

表 4-3-4 與綠園道串連之公園開闢時間表

編號	公園名稱	開闢時間
公 28	中正公園	66 年
公 54	植物公園	88 年
公 65	美術公園	71 年
公 68	崇倫公園	79 年
公 47	健康公園	80 年
公 32	東峰公園	82 年

現今對於綠地系統之規劃，皆講求綠網之概念，此概念可以探討於法國拿破崙三世時，巴黎的大改造計畫所引入的公園與林蔭散步道系統，是今日都市綠網計畫的先驅。以有機的都市機能為出發，採用系統化的景觀綠道，將原本曲折、羊腸小道的巴黎機能活化起來，同時在市內配置均勻分布的綠地公園，與東西城外的兩大森林區並成一綠地系統。如此的公園綠地設施，更帶動周圍地價上升、增加政府稅收，也帶動服務業和娛樂業之繁榮（林憲德，1999，轉引自蔡佩真）。

而在相關案例之回顧也得知蘇聯透過林蔭大道、沿岸林蔭道、散步林蔭道等綠化線路，把市區和郊區的綠化用地有機地連接起來，組成有森林和公園的綠帶網，可以擴大居民之休閒遊憩範圍。新加坡也透過結合公園與綠地在休閒、遊憩與保育上整合為一全國性綠地網絡，增加綠地之機能性。透過相關案例可以了解，各國之綠地計畫都著重在於綠空間之連接，形成大型之網絡系統，此網絡形式更能增進綠地系統之功能性，綠地系統之串連，除了提供更大的綠色休閒空間，也能串連人文、歷史等資源，觀看台中市之綠園道系統，亦跟公園綠地或公設、人文景觀等串連。

因為綠園道所構成之休憩系統，除了能擴大民眾休憩之範圍，也能使台中市內之歷史、人文、自然資源能夠串連，且台中市之自行車道系統及綠光賞樹路徑，也是配合綠園道系統做相關規劃，因此綠園道之串連將增進其功能。

叁、結論

綠園道在空間中之發展，已經從作為邊界或是抑止都市擴張等實用功能，轉變為進入到生活中之一部分，而也是因為綠園道周邊之土地使用經過變更，大多都將混合區變更為住宅區，造成可能綠園道之兩側可能都維住宅區，這也是為甚麼綠園道會演變成生活一部分之原因，綠園道也著實影響了生活品質之好壞。

綠園道成為生活的一部分之後，也越來越被重視，從梅川園道、太原路園道、部份東光園道都是原有河川加蓋後形成，可見都市發展中，河川之地位已經漸漸被綠色空間所取代，才會將河川部份改為暗渠，在地表建設綠園道。

綠園道因本身之規劃，以及周邊之環境，台中市公園綠地（綠園道）發展計畫給予不同的定位，但在 70 年、80 年時，園道附近之公園開闢漸漸完成，形成綠園道可以藉由這些已開闢之公園彼此串連，經過了解相關案例，綠地之串連，可以擴大居民休憩空間，也可以串連都市資源等等功能，台中市推動之自行車系統及賞樹路徑，皆是依靠著綠園道而發展，所以比起單獨園道之功能，串連起來之園道功能更能增加。

第四節 定位準則之探討

因此先探討台中公園綠地（綠園道）發展計畫之定位準則，比照現況發展情形，給予適當之定位。

壹、基本介紹

台中市公園綠地（綠園道）發展計畫給予台中市主要之 13 條綠園道服務層級及相關定位，在服務層級方面，分為區域及鄰里，定位方面分為運動休憩、社交休閒、調節都市微氣候及特色空間塑造四種，但是綠園道的功能角色是否僅有區區列出的二至三點，是還須待商議的。

表 4-4-1 台中市綠園道定位及服務層級綜理表

名稱	定位	服務層級
興大園道	運動遊憩	區域
忠明園道	運動遊憩	區域
樹義園道	社交休閒	鄰里
文心南園道	社交休閒	鄰里
崇倫園道	調節都市微氣候及平衡生態	區域
五權園道	特色空間塑造	區域
美術園道	特色空間塑造	區域
經國園道	運動遊憩	區域
育德園道	社交休閒	鄰里
雙十園道	社交休閒	鄰里
太原路園道	社交休閒	鄰里
東光園道	運動遊憩	區域
梅川園道	調節都市微氣候及平衡生態	區域

資料來源：台中市公園綠地（綠園道）發展計畫

貳、定位準則

首先檢視台中市公園綠地（綠園道）計畫給予台中市 13 條綠園道之定位，發現給予之功能較為模糊，例如休閒和休憩之間的差別難以界定，且調節都市微氣候及平衡生態此一功能較為廣泛，無法明確的定位園道。因此針對此定位，本研究將探討其定位標準。

一、運動休憩

遊憩從字義觀點來看，遊憩之意喻代表從事可使人身心感到愉悅，獲得滿足感之活動，運動休憩泛指從事活動、舒筋活絡的動作及具健康、體驗性、社交等活動。

運動遊憩型之綠園道有興大園道、忠明園道、經國園道及東光園道，這4條園道之共同特性為空間較大，所以可容納較多之運動遊憩使用，而興大園道、忠明園道及東光園道亦有自行車道，更加强其運動休憩之功能。

表 4-4-2 台中市自行車道主題路線表

名稱/項目	自行車道	主題路線
育德園道	✓	生態之環
雙十園道	✓	文化之環
經國園道		—
五權園道		—
美術園道		—
樹義園道		—
忠明園道	✓	養生之旅
文心南園道		—
崇倫園道		—
興大園道	✓	大學之旅
太原園道		—
東光園道	✓	密林之旅
梅川園道		—

二、社交休閒

泛指運用工作以外的閒暇時間，自由自在的於任何地方從事自己喜愛的活動，以達到鬆弛身心的目的及在某種社會情境下，以特定方式與同儕互動的方式。

13 條綠園道之服務層級分為鄰里及區域，而被歸類為鄰里性之綠園道之定位皆為社交休閒，可能是由服務層級而定位其功能，因為經由調查，鄰里性之綠園道皆有社區之認養，而社區發展協會認養之目的，除了維持園道環境之整潔，也是希望園道能成為居民閒暇聚會的區域，所以鄰里性之綠園道，才會被定位為社交休閒性質。

表 4-4-3 鄰里性園道社區認養綜理表

園道名稱	認養維護社區
樹義園道	工學社區
文心南園道	南和社區
育德園道	育德社區
雙十園道	錦村社區
太原路園道	明德社區

三、特色空間塑造

指利用當地資源，創造出其主要特色，突顯其空間特色。美術園道與五權園道則是周圍具有特殊風貌之店家，才會被定位為特色空間塑造之功能，園道兩側聚集了近 40 家各具風格的庭園餐廳、服飾、家飾精品、美容美體及文化藝術工作室，美術園道因兩側店家具有各有特色的外觀裝潢以及多國風味的飲食，每天都吸引了相當多的遊客。而經濟部商業司主導推動的綠色行銷推廣計畫，美術園道也獲得全國綠色商圈之第一名。

表 4-4-4 台中市商店街開發計畫綜理表

名稱	經營特色	發展過程	商圈組織
電子街	電子、電腦、3C	90 年台中市政府向經濟部商業司爭取為示範商店街，由中衛輔導 3 年。八十八年度並規劃實施「創造城鄉新風貌計畫—中區電子街行人徒步區計畫案」，將道路、車輛、行人、建物等硬體環境資源加以改善	台中市電子街行人徒步區管理委員會
繼光街	資訊產品、電子零件、影音設備、藝品百貨、日用百貨	90 年台中市政府向經濟部商業司爭取為示範商店街，並由中衛輔導 3 年	台中市繼光商店街行人徒步區管理委員會
美術綠園道	餐飲	88 年台中市政府向經濟部商業司爭取為示範商店街，由中國生產力中心輔導 3 年	台中市美術園道商店街管理委員會
精明一街	服飾、家飾、餐飲	81 年 5 月成立街道第一個管理委員會，84 年獲選經濟部第一個示範商店街，由中衛輔導 2 年	精明一街管理委員會

名稱	經營特色	發展過程	商圈組織
大隆路	服飾、家飾、餐飲	為經濟部商業司 87 年度示範商店街，由中衛輔導 3 年	台中市大隆路商店街管理委員會
天津路服飾商圈	服飾	91 年台中市政府向經濟部商業司爭取為示範商店街，由商博公司輔導 2 年	台中市天津路服飾商圈管理委員會
大坑圓環商圈	觀光、餐飲	因 921 震災商圈之重建，由經濟部商業司納入 90 年度「促進商業發展計畫」，為重建示範商圈，由龍邑公司輔導 2 年	台中市大坑商圈管理委員會
逢甲商店街	服飾、飾品、餐飲	於 94 年 4 月開始醞釀籌組自治會，決議依台中市商店街管理輔導條例及籌設須知與範例申請設立組織，於 94 年 10 月獲立案通過成立商店街管理委員會	台中市逢甲商店街管理委員會
自由路商圈	皮件精品、服飾	於 95 年 9 月 4 日准予籌設管理委員會，該管委會已正式運作並發揮整合店家功能	台中市中區自由路商圈管理委員會

資料來源：台中市政府經濟發展處、本研究整理

四、調節都市微氣候及平衡生態

控制區域氣候及使一段長時間內在一個生態系統裡面個體，物種和小生境的數目恆定或者是以某一個值作小幅度震動。崇倫園道及梅川園道為調節都市微氣候及平衡生態，因其園道空間囊括柳川及梅川，藍色水域及綠色園道之搭配，猶如都市中之一個小生態，所以台中市公園綠地（綠園道計畫）才會將兩者定位為調節都市微氣候及維持平衡生態。

梅川及柳川亦有環境改造工程，例如河岸空間美綠化工程等等，因為藍綠帶的角色重要性在都市中是不可忽視的，梅川及綠川之規劃如下：

（一）梅川河岸空間美綠化工程（城鄉風貌及都市環境改造）

88 年承營建署肯定本案以城鄉新風貌計畫經費交市府執行梅川再造之設計委託。本案承續 1996 年規劃精神進行梅川再造之設計工作，經多次會議及相關單位協調溝通同意後定案設計，並於 1999 年 11 月底開工施作。

（二）柳川河岸空間美綠化計畫（城鄉風貌休閒藍帶規劃）

以中正路至民生路段之柳川河域及其兩岸為細部規劃範圍，形塑一串連都會休閒體驗之廊道。沿河堤之散步道中配置端景、行道樹、橋頭廣場等輔助設施，建設成一綠色廊道。

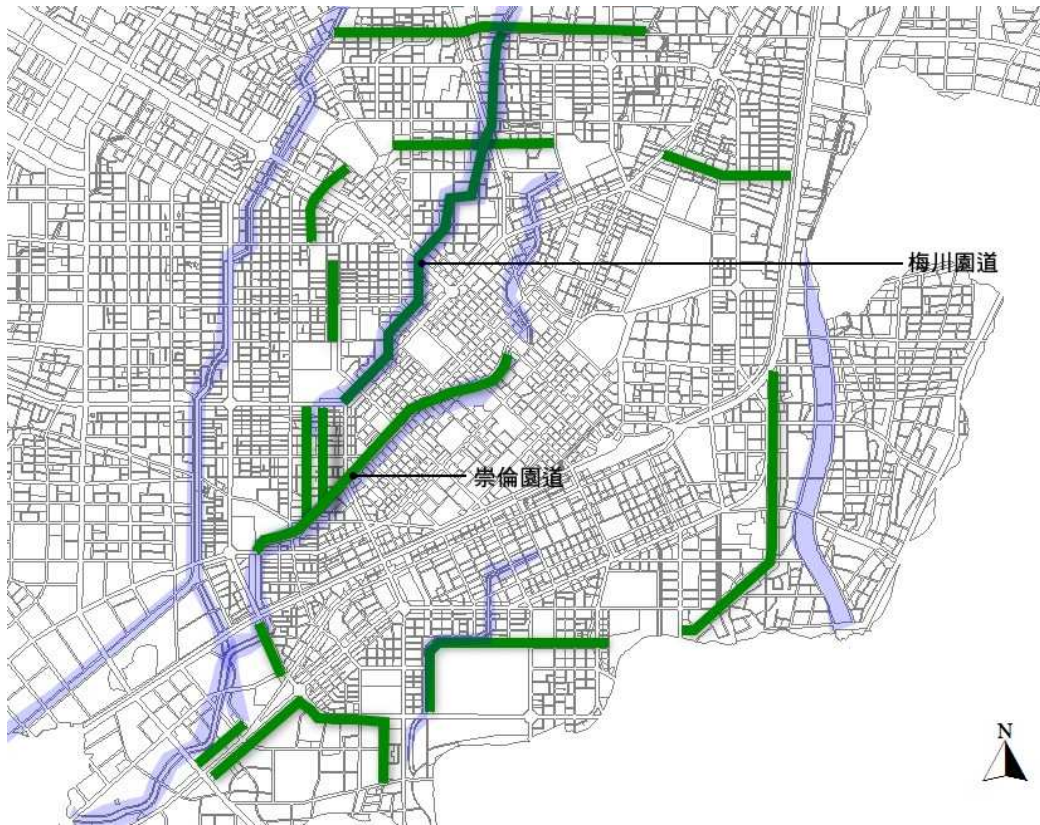


圖 4-4-1 綠園道與河川示意圖

根據台中市公園綠地（綠園道）發展計畫，得知其定位之準則，運動休憩類型（興大園道、忠明園道、經國園道、東光園道）因面積較大，有較多之活動空間，且興大園道、忠明園道、東光園道有自行車道系統之設置。社交休閒類型（樹義園道、育德園道、雙十園道、文心南園道、太原路園道）為鄰里層級之綠園道，皆有社區發展協會之維護認養。調節都市微氣候及維持生態平衡類型（崇倫園道、梅川園道）其園道空間囊括柳川及梅川。特色空間塑造類型（美術園道、五權園道）周圍具有特殊風貌之店家及商店街之開發計畫。

參、定位與現況發展

一、台中市公園綠地（綠園道）發展計畫忽略部份

台中市公園綠地（綠園道）發展計畫，對於台中市綠園道都是給予個別綠園道單一之定位，但是台中市綠園道之特色，即是能夠相互串連，形成一環狀之綠園道系統，因此台中市公園綠地（綠園道）發展計畫較為忽略了綠園道系統整體的功能。

二、台中市公園綠地（綠園道）發展計畫與現況不符部份

台中市公園綠地（綠園道）發展計畫將五權園道定位為特色空間塑造，但是五權園道兩側多為多為 2-3 樓之房子，且房子都較為老舊，並無特色之處，所以台中市公園綠地（綠園道）發展計畫與現況有不合之處。



圖 4-4-2 美術園道現況圖 1



圖 4-4-3 美術園道現況圖 2



圖 4-4-4 五權園道現況圖 1



圖 4-4-5 五權園道現況圖 2

三、參考台中市公園綠地（綠園道）發展計畫給予之定位

本研究將崇倫園道、梅川園道、太原路園道分為一類，將忠明園道、樹義園道、文心南園道分為一類，將興大園道、育德園道分為一類，將東光園道、雙十園道、五權園道分為一類。以下將探討本研究之分類準則：

（一）崇倫園道、梅川園道、太原綠園道

因為梅川園道及太原路園道為河川加蓋形成之綠園道，梅川園道為梅川加蓋，太原路園道為梅川及柳川截溝流加蓋，而崇倫園道附近為柳川，所以此三條綠園道都囊括柳川及梅川河域範圍，

（二）忠明園道、樹義園道、文心南園道

經過實地觀察，都屬於鄰里使用之園道，旁邊都為 3-5 樓之住宅，或為 12 樓以上之大廈，綠園道旁邊都為住家。

（三）興大園道、育德園道

民國 1977 年之「台中市北區邱厝子段 154-1 地號等都市計畫園道保留地及同段 142-2 地號住宅區變更為私立中國醫藥學院用地」，雖然園道用地縮減，但也形成了現今部份私立中國醫藥學院，使得育德園道東側銜接中國醫藥學院，興大園道也在中興大學附近，此兩條園道附近很相似，多為 6 樓以下房子，且綠園道本身設施狀況良好。

（四）東光園道、雙十園道、五權園道

東光園道、雙十園道、五權園道之設施都較為老舊，旁邊多為 5 樓以下之住宅，唯有五權園道有 14 樓以上之大廈，亦是較屬於鄰里使用之綠園道。

（五）經國園道、美術園道

經國園道藉由公 50 能串連美術園道，而民國 1989 年之「變更台中市都市計畫(部份學校用地為公園用地)案」，亦使經國園道與美術園道能完整串連植物園、科博館、美術館，使博物館、植物園、美術館、市民廣場，所以此兩條綠園道可以說是居民休閒、遊憩之去處。

而且美術園道旁之特色餐廳林立，為台中市 13 條綠園道之中最有特色的；經國園道之前也舉辦過元宵等會等，所以經國園道和美術園道的性質相近，本研究將兩者歸為一類。

本研究之對於 13 條綠園道定位歸類，是以性質和周邊環境為準則，因為基於台中市公園綠地（綠園道）發展計畫主要針對綠園道本身之設計及使用作為定位準則，較忽略了使用性質及周邊環境，所以本研究嘗試將其分類，之後之後續研究可以以此分類為基礎，分別探討。

表 4-4-5 綠園道現況綜理表

名稱/項目	鄰近環境	寬	人行道	面積	鄰近房子	備註
育德園道	植物園、中正公園	20 公尺	3 公尺	1.8000公頃	多為 2-6 樓	周邊多商業行為及鄰里使用
雙十園道	中正公園	24 公尺	2 公尺	2.1400 公頃	多為 2-5 樓或 14 樓以上	鄰近大廈住宅區
經國園道	博物館、市民廣場	40 公尺	4 公尺	8.5016 公尺	多為 12 樓以上	具有多個展演廣場
五權園道	美術館、柳川	20 公尺	2 公尺	4.8425 公頃	多為 2-3 樓	多鄰里使用
美術園道	美術館、柳川	33 公尺	3 公尺	3.3160 公頃	多為 2-6 樓或 12 樓以上	周邊商業行為及遊憩行為頻繁
樹義園道	大慶公園	20 公尺	2.5 公尺	0.5040 公頃	多為 1 樓或 3-5 樓或 12 樓以上	近大廈住宅區
忠明園道	健康公園	25 公尺	2 公尺	4.1323 公頃	多為 2-5 樓或 11 樓以上	
文心南園道	柳川	15 公尺	2 公尺	1.6992 公頃	多為 2-5 樓或 14 樓以上	近大廈住宅區
崇倫園道	柳川、崇倫公園	27 公尺	2 公尺	0.9990公頃	多為 2-3 樓，最高樓層為 4 樓	柳川沿岸
興大園道	中興大學、東峰公園、綠川	15 公尺	無	4.3265 公頃	多為 2-3 樓或 6-8 樓	
太原園道	柳川綠川截溝流	19 公尺	3 公尺	4.2308 公頃	多為 3-7 樓或 11 樓以上	多鄰里使用
東光園道	鐵路	35 公尺	無	6.1022 公頃	多為 1-4 樓	多鄰里使用
梅川園道	梅川	40 公尺	2 公尺	3.2552公頃	多為 3-7 樓或 11 樓以上	梅川沿岸

第五章 結論與建議

第一節 結論

綠園道之雛型開始在台中市出現是由於 1931 年之「台中市區計畫綠園地指定」，將台中公園、鐵路沿線三街區及柳川綠川沿岸畫為市區之綠園地，因為在日治時期，政府較為重視於河川的整治，而綠園地也都是沿著整治後之河川設立。除了 1931 年之計畫增設了 12 處公園及 3 條綠園道之外，至 1943 年，也將公園編號，亦增設 2 條綠園道，直至 1953 年左右，綠園道位置都已確立，並於 1988 年開始開闢綠園道，於 1996 年開闢完成。

都市中的發展，剛開始是較重視河川之規劃，連綠園道之設立剛開始也是沿著河川，之後政府才對公園綠地開始規劃，包括新增公園綠地及綠園道，還有將公園編號等。所以台中市綠園道之基礎，可以說是從日治時期就開始發展，而至民國政府接管後，綠園道之開闢規劃才趨於完善。

都市建設的過程中，都市因為建設之需要及人口之進駐，一定會造成都市的範圍擴大及改變，在台中市都市之發展過程中，綠園道在其中也扮了相當重要之角色。由台中市歷年來之都市規劃圖可以知道，在 1911 年時柳川為當時的都市邊界；1932 年時，台中市區之範圍向北、西及西北方向擴大，柳川及綠川成為都市之核心區，都市邊界變為梅川，而都市範圍，全都被包覆在現今綠園道（雙十園道、梅川園道、美術園道、五權園道、崇倫園道、忠明園道、興大園道、東光園道）之範圍之內，這些園道幾乎緊鄰著都市之邊緣；1942 年後，都市又逐漸擴大，綠園道已經深入至都市內部，而都市之邊界已經變為旱溪及大里溪；直至都市計畫階段，都市邊界才以劃定之行政區為主。

台中市於 1935 年公告市區擴張計畫，1943 年時，都市的型態已經由小街發展形成都市之雛形，因為都市擴張計畫，使得至 1950 年左右，台中市之人口已經突破 20 萬人，所以都市之發展，不僅僅讓市區範圍擴大，人口成長速度也相當快速。而在都市的發展過程中，因為快速的發展，使得必須使用一些規劃來抑止都市之擴張，1956 年都市之土地使用，最外圍是農業區，農業區裡面是住宅區，住宅區裡面是商業區及工業區。至 1956 年，園道大致都已發展，太原路園道、忠明南路園道及東光園道幾乎貼緊著住宅區之最外圍，而這 3 條綠園道之外即是農業區，於霍華德花園城市的概念中，他認為由於城市的人口規模是被限制的，土地使用的規劃也是以農田、綠地等永久綠帶區隔，所以城市無法無限制的擴張，所以由圖面可以判斷，在 1956 年之都市規劃，劃設農業區來抑止都市擴張，而這 3 條綠園道也相同具備了抑止都市擴張之功能。

因為台中市的發展長期著重在產業與經濟等議題，忽略了公園綠地系統的整合與發展，造成台中市內的綠色空間似乎變成「另一種閒置空間」，所以「台中市公園綠地（綠園道）發展計畫」之目的為有效串連全市的區塊綠地及軸線性綠地，形成「綠地網絡系統—綠塊、綠廊、綠線」。除了給台中市內之公園綠地系統一個願景之外，也針對綠園道給予不同之功能定位，這是綠地的發展過程中很大的邁進，因為自日治時代，綠地在都市規劃中鮮少被重視，都市之脈絡也大多依照河川或道路發展，所以綠園道到後期之功能，似乎變成已休閒、景觀之功能為主。



第二節 建議

綠園道在都市中之發展狀況，從不同之面向觀察到綠園道發展的特別之處，將分為下列五個面向，可從綠園道之發展探討中，找出觀察議題之原因。

壹、觀察議題

- 一、綠園道是否一開始就是休閒遊憩之功能？
- 二、為何綠園道附近都是以住宅區為主，而多為大廈？
- 三、綠園道大多銜接或鄰近公園、河川，是有何用途？
- 四、為何梅川、太原綠園道等是由河川加蓋，是否有其他之意含？
- 五、相近之綠園道，其環境和規劃會有所差異的因素為何？

貳、綠園道之特色

台中市之綠園道特色雖然為是一完成之環狀系統，但是注重於整體綠園道系統之外，也應該針對個別綠園道及周遭環境做一規劃設計，雖然台中市公園綠地（綠園道）發展計畫對於 13 條綠園道，給予不同之定位，但是否也該考慮到不同的時間，其功能定位可能也會改變，而其定位與現況有所出入，對於定位應該要有更周詳之探討。

綠園道雖然串連起來，會提供給民眾更廣大之休憩空間，但是個別綠園道應該也要有其特殊性及功能，才能使台中市之綠園道特色更加顯著。

參、良好之管理

經過實地調查，少數綠園道之狀況不佳，例如雙十園道、文心南園道等，設施狀況老舊需局部整修且植栽養護狀況不佳，台中市雖然為綠園道建構最完善的縣市，但綠園道開闢之後之管理也應該加強，因為綠園道深入民眾之生活，唯有好的設施及管理，才能增加其使用率，不會浪費如此良好的休憩空間，對於台中市擁有完善綠園道之美名，才能真正落實。

肆、後續探討

針對綠園道與環境之探討，綠園道開闢前後對於居民的生活變化，是好或者不好？而綠園道之規劃是以「人」為出發點，所以也可更深入探討民眾對於綠園

道之滿意程度，以及綠園道對於居民生活所帶來的影響，以本研究探討綠園道功能轉換及在時間軸及空間軸的發展可再深入探討。



參考文獻

一、中文文獻

- 1.內政部營建署，2006，市區道路生態綠廊道整體建構計畫，內政部營建署。
- 2.王宇，1978，都市環境的規劃與設計：台中市環境的研討，滄海出版。
- 3.王秀娟，2002，綠地計畫之理論與實證，田園城市文化。
- 4.台中市政府，1981，變更台中市都市計畫(通盤檢討)說明書，台中市政府。東海大學，2003，台中市公園綠地（綠園道）發展計畫，台中市政府。
- 5.台中市政府，1989，變更台中市擴大都市計畫(大坑風景地區)主要計畫第一次通盤檢討說明書，台中市政府。
- 6.台中縣政府，2003，台中縣公園綠地發展計畫，台中縣政府。
- 7.李蔡鋒，2004，創造台中市的元氣走廊-：台中市經國園道空間再利用規劃設計(公正路-民生路段)，朝陽科技大學專題報告。
- 8.吳國賓，2002，遊客對都市綠園道設施的使用滿意度之研究-以台中市經國園道為例，逢甲大學碩士論文。
- 9.李朝強，1993，園道在都市開放空間體系中地位之研究，逢甲大學學士論文。
- 10.杜文郁，1998，都市綠園道生態設計之評估研究-以台中市經國園道為例，東海大學碩士論文。
- 11.林憲德，2005，城鄉生態，詹式書局。
- 12.施怡真，2002，台中市都市周邊重劃擴張與舊市區更新間關係之探討，逢甲大學碩士論文。
- 13.施明元，1995，台中市土地利用空間發展之研究，逢甲大學碩士論文。
- 14.施鴻志、鄒克萬，1989，台中市綜合發展計畫:台中市綜合發展計畫實施方案，台灣省政府住宅及都市發展局。
- 15.胡瑋婷，2003，都市擴張與綠地保護關係之研究—以台中市為例，逢甲大學碩士論文。
- 16.張勝彥，1999，台中市史，台中市文化中心。
- 17.張嘉玲，2004，台中市都市空間體系的建構與擴展，成功大學碩士論文。
- 18.張維哲，2003，以景觀生態觀點探討都市公園綠地永續經營管理之研究，東海大學碩士論文。
- 19.郭瓊瑩，2003，水與綠網絡規劃：理論與實務，詹式書局。
- 20.黃日松，2003，科學工業園區公園綠地系統規劃檢討之研究，中華大學碩士論文。
- 21.黃世孟，1987，臺灣都市計畫講習錄，台灣大學土木工程學研究所都市計畫

研究室。

- 22.黃武達、蔡添壁，1997，日日治時代臺灣都市計畫歷程基本史料之調查與研究.本論，台灣省政府住宅及都市發展局市鄉規劃處。
- 23.黃武達、蔡添壁，1997，日治時代臺灣都市計畫歷程基本史料之調查與研究.史料編，台灣省政府住宅及都市發展局市鄉規劃處。
- 24.楊智宇，1995，台中市都市空間結構之分析研究，逢甲大學碩士論文。
- 25.詹欣琪，1999，都市綠園道遊憩活動特性與環境屬性之研究－以台中市經國園道為例，東海大學碩士論文。
- 26.蔡佩真，2004，都市綠網評估體系之建構與應用，逢甲大學碩士論文。
- 27.賴志彰，1997，投機城市的興起:戰後臺中市都市空間轉化之研究，台灣大學博士論文。
- 28.賴順盛、曾藍田，1988，台中文獻，台中市政府。
- 29.謝慶達譯、Roger Trancik 著，1989，找尋失落的空間:都市設計理論，創興出版。
- 30.簡培如，2006，二戰後台中市都市空間發展模式的探討，成功大學碩士論文。

二、英文文獻

- 1.Arslan, M., Erdogan、E..Dilaver.Z，2001. Greenways and the making of urban form: Ankara city. In: Asian Places in the New Millennium: Proceedings of 38th Conference International Federation of Landscape Architects, Singapore。
- 2.C. Y. Jim、Sophia S. Chen，2003，Comprehensive greenspace planning based on landscape ecology principles in compact Nanjing city，Landscape and Urban Planning Volume 65 Issue 3 p95-p116。
- 3.Charles E. Little，1990，Greenways for America，Baltimore：Johns Hopkins University Press。
- 4.Greg Lindsey、Michael Przybylski，1998，Economic Considerations in Planning Urban Greenways: A Brief Review。
- 5.J. G. Fábos，2004，Greenway planning in the United States: its origins and recent case studies，Landscape Urban Plan。
- 6.Moura Quayle，1995，Urban greenways and public way :realizing public ideas in a fragmented world，Landscape and Urban Planning 33 p461-p475。
- 7.Smith P.G.R,J.B Theberge，A Review of Criteria for Evaluating Natural Areas，Environmental Management 10，p715-p734。
- 8.Smith, D.S.，1993，An overview of greenway，Ecology of Greenways University of Minnesota，1-22。

三、網站

1. 台中市政府建設處 http://www.tccg.gov.tw/sys/SM_theme?page=454aed26

2. 都市計畫書查詢 <http://zoning.tccg.gov.tw/urban//BookFrames.htm>

