

# 本文章已註冊DOI數位物件識別碼

## ► 中型城市發展與城鄉新連結

The Middle City Development and Urban-rural Reconfiguration

doi:10.6752/JCS.201603\_(22).0005

文化研究, (22), 2016

Router: A Journal of Cultural Studies, (22), 2016

作者/Author：莊雅仲(Ya-Chung Chuang);陳淑容(Shu-Jung Chen)

頁數/Page：123-146

出版日期/Publication Date：2016/03

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

[http://dx.doi.org/10.6752/JCS.201603\\_\(22\).0005](http://dx.doi.org/10.6752/JCS.201603_(22).0005)



DOI Enhanced

DOI是數位物件識別碼（Digital Object Identifier, DOI）的簡稱，是這篇文章在網路上的唯一識別碼，用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



The Middle City Development and  
Urban-rural Reconfiguration

Ya-Chung Chuang  
Shu-Jung Chen

中型城市發展與城鄉新連結

莊雅仲  
陳淑容

本文初稿曾發表在2012年東海大學舉行的臺灣社會學年會，感謝李丁讚、陳瑞樺和蔡晏霖諸位學界同仁的指正。兩位作者也感謝姚皖萱、林威廷和員林鎮公所（2015年8月8日起改制為員林市公所）的江家溢三位小姐先生的協助，以及國科會（現已改制為科技部）的經費補助（NSC94-2412-H-009-001-和NSC95-2412-H-009-001-）。

莊雅仲，國立交通大學人文社會學系教授。

電子信箱：ycc622@gmail.com

陳淑容，世新大學舍我紀念館舍我研究中心博士後研究員。

電子信箱：sjchen515@gmail.com

本文處理一個看似不可能的關係，意即遍布臺灣非大都會地區的中型城市和臺灣農村發展與城鄉連結的關聯。從一個區域性尺度審察這些城鎮，我們發現了一個城鄉交錯的空間構成，這個不經意的歷史遺留，提供超越當前城市發展困境與思索新的城市生活的線索。引起我們注意這個空間遺產的當代意義，乃是因為過去幾年來，我們研究的中部城鎮員林的某條街道兩旁，逐漸發展成農民擺設販賣周邊農業區產品的市集，並創造出特別的城鎮生活氛圍與互動空間。追究這樣子的農產市集形成原因的過程裡，我們看到員林和其他類似規模城鎮特有的區域性城鄉交錯架構，帶給城市生活的特殊效應，因此促使我們思索中型城市在當代都市社會裡可能具有的區域農業生活意涵。

關鍵詞：中型城市、城鄉關係、市場、空間、農業

### Abstract

This paper investigates a seemingly impossible relation between what we have called middle city and agricultural life in Taiwan. Examining middle city on a regional scale, we find a spatial configuration that represents a unique way of urban-rural connection. This spatial legacy from the agrarian past provides clues to an understanding of the current urban question and the future of the city life. We began our study with a newly emergent farmers' market in the Yuanlin township at the roadsides of a particular street. The dynamism of a new street life in the evolving market brings us to observe the urban-rural reconnection in this area and its special effect on the city life. The observation also leads to rethinking the future of the city in terms of the revitalization of a regional agricultural life.

Keywords: Middle City, Urban-rural Relationship, Market, Space, Agriculture

## 一、前言

本文處理一個看似不可能的關係，意即遍布臺灣非大都會地區的中型城市和臺灣農村發展與城鄉連結的關聯。從一個區域性尺度審察這些城鎮，我們發現了一個城鄉交錯的空間構成，這個不經意的歷史遺留，提供超越當前城市發展困境與思索新的城市生活的線索。引起我們注意這個空間遺產的當代意義，乃是因為過去幾年來，我們研究的中部城鎮員林的某條街道兩旁，逐漸發展成農民擺設販賣周邊農業區產品的市集，並創造出特別的城鎮生活氛圍與互動空間。追究這樣子的農產市集形成原因的過程裡，我們看到員林和其他類似規模城鎮特有的區域性城鄉交錯架構帶給城市生活的特殊效應，因此促使我們思索中型城市在當代都市社會裡可能具有的區域農業生活意涵。

我們以彰化縣的員林鎮為例，探討中部臺灣的「中型城市」。我們認為員林案例所顯現的社會生活，能夠延伸應用至類似平原區域內的同型城鎮，這些城市的城區人口大多在10萬人左右或更少，但若加上附近較小規模鄉鎮所形成的共同生活圈，則可到20至30萬人之多。這些中型城市被我們暱稱為摩托車城鎮，因為摩托車的使用孕育了這些小城的成長。

本文在前言之外將分五節論述這個空間遺產的社會意涵，與其暗示的城市未來。首先，為了瞭解這個和臺灣大都會城市建造迥異的城市化經驗，在第二節我們注意到摩托車使用所型塑的社會生活。摩托車城鎮的整體生活分析應該是一本書的題材，本文我們只注意，摩托車城鎮因為街道使用與移動方式轉變所帶來的社會生活變化，從那邊我們發現一個和中心都會化很不一樣的都市化路徑，以及城鄉關係。我們想在本節裡指出的是，摩托車城鎮及其周遭特有的空間模態，雖然不經意卻是實際地開啓了新的城市發展契機。在戰後工業化與都市化過程裡，雖然中型城市原有的社會關係瀕臨瓦解，但我們卻發現，小商業營運的市場作為某種異質空間所顯現出的新城市活力。

為了瞭解這個新城市活力，第三節探索摩托車城鎮特有的空間模態的維持與轉化：一個城鄉交錯的都市空間配置。漢學研究者曾視市場為農業中國城鎮發展的主要結構原則，G. William Skinner(1974)試圖提出一個中地理論下的城鄉空間模式，來解釋中國鄉村社會的城鄉發展，我們好奇的是，這個城鄉空間結構在戰後的工業化過程中離奇地被留了下來。但我們必須避免誤解這個「還保持原樣」的中型市鎮空間結構，其城市生活是一成不變的。相反地，我們的研究指出中型城市特有的都市化路徑，相當程度大大改變了其社會樣貌。

第四節必須繞道說明與批判我們在此稱呼的城鄉意識形態。員林的都市化經驗必須穿越這個城鄉差異的迷幃，才能開始顯露出意涵，這個新城鄉關係的意涵我們會在第五節說明。本節將引用藍綠政治勢力的兩個案例進行分析批評，因為這些政治論述與修辭，恰當地反映了臺灣社會遍存的、都會中心偏見下的城鄉差異觀點，也就是一個同質單一的鄉村或鄉民論述，而且解嚴後的選舉政治，也將這些說法擴散至大眾的認知。藉由此批判，本節指出臺灣工業發展過程中的不均勻性問題的空間結果，這個批判會引導我們在第五節提出一個城市發展觀點，來了解城鄉界線游移的動力學與區域的異質性。我們認為，探討這個動態的異質性所產生的區域分化問題，將使更全面地深入了解臺灣都市社會的形成成為可能。

本文結論以一段員林的過去探索其未來。21世紀中型城市的街道農產品市集，如同20世紀1990年開始的形象商店街，分別說明了擁有小資本的在地經濟行動者，如何回應一個轉型中的全球經濟，這些無數回應介入了城市空間生產過程，連帶提供了臺灣經濟發展的另類可能途徑，對我們來說，也帶來充滿希望的未來。

## 二、臺灣中型城鎮的死與生

2005年，為了推動觀光客倍增計畫，中臺灣的埔里小鎮想出一個號召日本客的長住計畫，在「養生」的主打號召下，隔年3月成功吸引了一對退休的日籍中村夫婦前來試住。不過一個月後，中村夫婦決定放棄原計畫，搬回日本。中村夫婦抱怨滿街的機車使他們根本沒辦法出門，走路還會踩到狗屎更讓他們無法釋懷。埔里人則覺得這對夫婦真是辜負埔里的好山好水好人情，明明自己適應不良，卻還牽拖。這個原本歡天喜地的長住計畫，突然畫上休止符，其實說明了臺灣中南部地區的許多城鎮的特性，以及這個特性所塑造出來的生活模式，只是慢慢地大家視而不察且習以為常。城市研究同好應該看得出來本節故意挪用Jane Jacobs經典作品《美國大城市的死與生》(*Death and Life of Great American Cities*, 1961)的標題，和Jacobs憂心像波士頓或紐約等美國大城市面臨城區人行互動空間即將喪失的危機，我們在這裡為的也是讓讀者感受到，以上所述埔里案例代表的臺灣中型城市的困境。我們將在這節說明，這個困境和摩托車的使用以及連帶的城市經濟與空間變遷有關，尤其是街道生活的改變。

我們研究的員林常被我們稱為中型城市的典型，基本上和埔里這樣的城鎮類似。莊雅仲曾在〈摩托車城鎮〉這篇短文裡，提到這些新生活方式的形成過程（莊雅仲 2010），指出在這些城鎮裡，摩托車的使用滲透生活的每一個層面，某個程度上完全取代了走路的功能。這個造城計畫有其歷史，基本上和摩托車產業的進展密不可分。1970年代末期「小天使48」或「蘭蒂50」的出現，使得摩托車城鎮成為可能（中華民國機車安全促進研究發展協會 1998）。這些排氣量50cc的機型，降低了摩托車使用者的入門技術門檻，除了速度較慢，不用換檔操作更是一大變革。此後摩托車機身持續變形，像現在的小速克達一樣雙腳併騎的摩托車則是稍後才出現，由於機身變小也變輕，啟動了摩托車跨性別與大眾化的開始。摩托車因此適時地擔負起工業化與都市化過程中，新的市內和鄰近城鄉間的運輸功能。

這個新的移動技術對小城產生了關鍵性的影響。首當其衝的是街道巷弄，為了方便較快速的移動工具，蜿蜒的巷道被拓寬拉直，因為某些因素被用作其他用途的計畫道路用地，也被打通。目前員林最熱鬧的兩條街路都是在1990年代打通的計畫道路（見後文討論），這些做法雖然符合現代化城市交通的需求，但也因此消滅了舊有的步行與自行車的用路通道。摩托車的廣泛使用，自然減少了步行和騎自行車的機會，不過真正使得步行者成為頻臨滅絕的生物的原因，乃是步行通道的消失。一個最明顯的變化是騎樓，這個在臺灣有長久歷史的街道元素，成為轉變的移動空間裡尷尬的存在。雖然大家總將騎樓問題視為公共空間被占用的案例，不過占用其實只是結果，在摩托車的選用過程裡，騎樓其實慢慢失去了讓人近身體驗街邊的作用，反倒成為新物種摩托車騎士和街邊事物在視覺和運動上的障礙。從這個角度看，將商品推出店外占用騎樓，或騎樓下的小生意活動開始增加無疑是合理的結果。

換句話說，除了移動速度加快和道路面積的增加外，摩托車的使用最重要的是產生一個生活世界的大變革。由於摩托車具備準確接近目的地的特色，店和店之間的連貫性因此變得無所謂，店面變成只是大家購物雷達上的不同亮點，而街道則成了到達這些點的「動線」（莊雅仲 2010：75）。這個移動方式改變了街道經驗與意義，讓原本透過近身寒暄和交談的小鎮人際關係很難進行，連帶影響了在地社會網絡。前國史館臺灣文獻館館長劉峰松居住員林多年，曾這麼感嘆：「不只是人口增加所延伸的交通、市容、治安等問題而已，而是員林人漸漸出現的疏離病症——人與人不再那麼親密，人與地也不再那麼緊合，這裡已經不再是一個純樸的鄉村型小鎮，而是一個難以



規範、醜陋面貌正在浮現的新興城市」(劉峰松 2003)。交通和疏離其實是一體的兩面,使得摩托車城鎮面臨公共生活瓦解的困境,很難以集體智慧與力量來應付全球經濟的不同在地效應。

這個失落感弔詭地和一個都市之夢有關。以員林為例,都會夢開啓了後威權年代的序幕:1980年代開始的摩托車中型城市的特殊發展模式,到1990年代成就了一個區域願景。戰後的都市計畫在漫長的停頓後,分別在1980年代和1990年代實施了兩次通盤檢討,代表了上個世紀最後二十年的經濟發展力道下發生在中型城市的空間重構要求。一個重要的城市文化顯現是,1980至1990年代的榮景,使得員林地方人士有了興建百貨公司的念頭,也促成了當時全國唯一的中型城市黃金帝國百貨大樓在員林興建完工,並在1993年開始營業。

我們特別訪問了鎮內和鄰近鄉鎮的居民,最多的反應是記得1990年代初期的繁榮景象,特別是1993年百貨公司開張時的熱鬧,仍然是許多受訪者的記憶焦點。其中一位鄰近鄉鎮的受訪者還將員林黃金帝國和當紅的臺中第一廣場相比,第一廣場曾受困於城市謠言造成生意下滑,因此有一段時間,大家改到員林黃金帝國遊玩消費。對照目前該百貨公司因為歇業使得大樓呈現半廢棄狀態,並被諷為員林之癌,受訪者表現無比的遺憾心情。

這個在1990年代初期普遍發生在全臺的城市發展故事,在1990年代中期有了關鍵性的變化。由於世界性的經濟重組與區域再分工,全島受到這個全球經濟變遷的影響,也開始顯現出區域分歧的效果。莊雅仲曾在另一篇文章中以行走臺北為題,討論臺北在1990年代後半葉開始的捷運運輸與消費文化變革的關係(莊雅仲 2012)。此一經濟重組,對北部之外的其他地方帶來前所未有的危機,支撐這些區域發展的臺灣中小企業開始出走中國和東南亞,1997年位於員林的羽田機械汽車部門出現經營危機即是冰山一角,幾乎是同一時間,黃金帝國百貨也傳出經營不善,終至關門倒閉。

但是,我們並不完全對摩托車城鎮感到悲觀,甚至在長期的田野調查過程中看到轉機。在上述莊雅仲的〈摩托車城鎮〉(2010:76-78)文末,他注意到員林北區的一座傳統市場(華成市場)的轉變,尤其是市場自然延伸到其周圍街道所構成的新購物圈。原本昏暗狹窄的傳統市場,其範圍慢慢往外擴充。市場入口附近的街頭與巷尾開始聚集小攤,提供上下班婦女一個簡易的摩托車購物動線,包羅萬象的產品包括水果、蔬菜、肉品、衣服、小吃攤與茶店等等,塑造了一個多元的購物環境與交錯的採買動線。也正是在這個

新的異質空間裡，我們發現了摩托車城鎮蘊含的城鄉新想像的現實與可能，尤其是有關區域在地農產品流通的新模式。這個產地到餐桌的食物流通，其實也創造了城市生活的可能新樣態，不過底下我們必須先說明的是，讓這個摩托車城鎮（農業）生活得以存在的一個特殊空間模式。

### 三、城鄉空間的交錯性

Jacobs (1992[1961])在她的書裡特別論證，舊街區的原有生活方式如何成為城市生活多樣性的文化寶庫，我們在本文也試圖回到過去尋找臺灣中型城市的活力源頭，不過是一個重新創造的過去。和Jacobs試圖從城內鄰里生活尋找可能性不一樣的是，我們看到中型城市的周邊，尤其是城鎮與城鎮之間連結的空間模式。

吸引我們注意這個特有的空間模式，乃是因為像Google Earth這樣新的地圖應用程式開展的新視野，在電腦桌面上具象化了Anna Tsing (2005)說的尺度製造(scale-making)的政治。當我們慢慢將員林和它的周邊農業區域和較小鄉鎮放在桌面範圍內，這個尺度設定引導我們閱讀G. William Skinner的經典作品*Marketing and Social Structure in Rural China* (1974)，Skinner視市場為農業中國城鎮發展的主要結構原則，並借用Walter Christaller學說以發展其中型市場體系理論來討論中國城市的空間構成。Skinner的中型城市空間模式顯示了每個中心城鎮皆有其腹地，由一定數目的村落所環繞，這些中心城鎮包括他所謂的標準城鎮和較大的中型城市，並以中型城市為中心，構成一個層層相扣的六角形空間體系（參考圖1，Skinner 1974：22）。

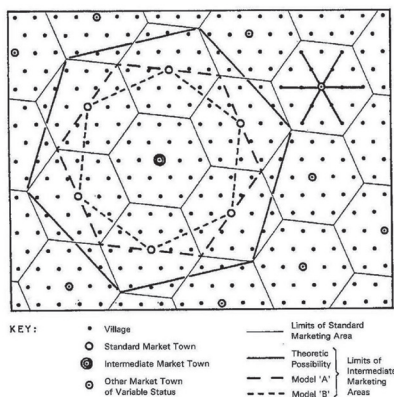


圖1 G. William Skinner的中國鄉村區域的空間結構（摘自 *Marketing and Social Structure in Rural China*）



圖1顯示了Skinner研究的鄉村中國社會的空間體系圖，我們在這裡無意進入這個結構圖的細節討論，以及它在當代臺灣的適用性，因為這牽涉到社會、地理與交通條件的改變等等，應該是另一篇文章的主題。但是Skinner的學生兼同事Lawrence Crissman(1972; 2010)其實已使用彰化平原的資料，對Skinner理論的臺灣適用性提出補充和修正。

我們基本上接受Crissman的看法，並透過地圖發現，截至目前為止的城鄉分布圖大體還維持Skinner的預期。這個空間模式的維持其實值得玩味，基本上臺灣大都會區以外的這些中型城市，在日治和戰後的相當長時間的都市化過程裡，城市界線並未大舉往外延伸，因此在形式上大體還維持Skinner筆下的城鄉空間配置。根據劉克智和董安琪(2003)的研究，到日治後期，全臺都市系統大體「都能符合Christaller所倡導『中地理論』學說中描繪的『六角形網狀組織』」（劉克智、董安琪 2003：11）。劉克智和董安琪其實還發現，戰後的都市化包括了主要都市都會化以及各城鎮的都市化，而且臺灣未像一般第三世界國家一樣發生「首要都市過度膨脹」的「超都市化」現象（劉克智、董安琪 2003：14-20）。各城鎮的都市化展現的力道，幾乎和都市中心的都市化趨勢一樣。可惜的是，劉克智和董安琪的文章只就都會化現象進行了政治經濟的分析，缺乏針對城鎮都市化的問題的進一步檢視。劉克智和董安琪(2003: 22)在其文末提到，臺灣分散的工業化狀況可能是一個重要線索，但他們並沒有進行深入分析。這個分散的工業化情況已經被社會學家研究過，不論是中小企業網絡或協力工廠（陳介玄 1994），中型城市的工業化，基本上沿著原有的都市空間配置進行，雖然有零星的重劃，大規模的土地變更並未發生。

這裡我們用圖2至5來說明員林鎮及其周邊的都市化狀況與空間配置，從日治到戰後的1970年代，歷經幾次都市計畫實施與重劃，市區範圍雖有增加，其大規模往外擴張卻非常有限。實際來看，將員林鎮公所在2010製作的新都市計畫圖（圖2）比對1930年代日本殖民政府公布的員林街導覽圖（圖3），我們發現經過約八十年，都市範圍擴充部分並未大舉消滅近郊的農業土地，這可以從圖4得知，圖4是將圖2和圖3校正套疊在員林區域的google地形圖後的結果，黑線圍起來的區域是日本時代的市街範圍，和現在的市區範圍（白色虛線圍起來的區域）相比，都市擴充是節制和有限度的。又如圖5顯示，員林鎮的市區擴充仍然在六角形的環狀組織的架構下進行，扣除東邊因八卦山脈的影響區域不計，員林周邊共有大村、埔心、永靖和社頭四個較小型鄉鎮，中間穿插著大小不一的村子，非常類似Skinner所說的鄉村中國的空

間模式，也就是圖1顯示的B模式(Model B)。

下文我們會討論這樣的空間（不經意的）延續性如何影響了摩托車城鎮的社會生活，尤其是在臺灣的特殊現代化歷程下，這些城鎮內部和城鄉相互間的整合與互動狀況如何改變。摩托車的普遍使用，增加了這些互動的頻率與方式，也使得先前說的街道農產購物空間成為可能。但在進入這個街道生活和城鄉互動的討論前，我們必須先回應國內一個遍存的城鄉意識形態論述，批判這個城鄉意識形態，使得我們可以正視摩托車城鎮的都市化，及其蘊含的對都市生活的新想像。

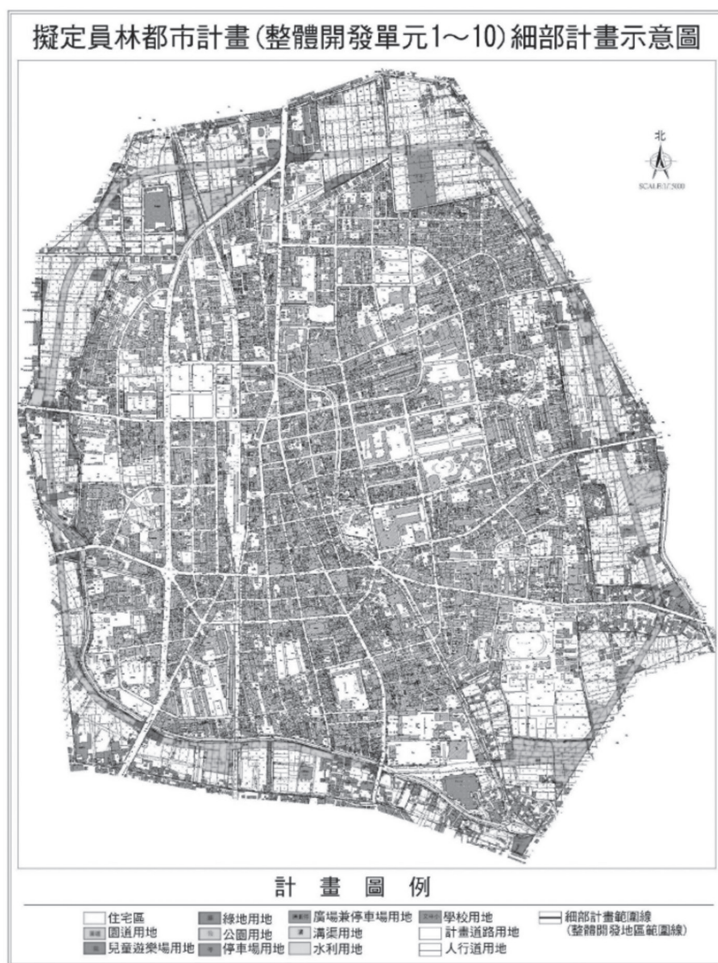


圖2 2010年員林鎮擬定都市計畫圖（員林鎮公所提供）



圖3（左）《（昭和十二年版）員林街勢要覽》呈現的1937年員林街區圖（摘自國立臺灣圖書館「日治時期圖書全文影像系統」）

圖4（右）2015年Google員林地形圖（黑線圈起區域為圖三的1937年員林市街範圍，白色虛線範圍則為圖2的現在員林市街範圍，林威廷繪製）

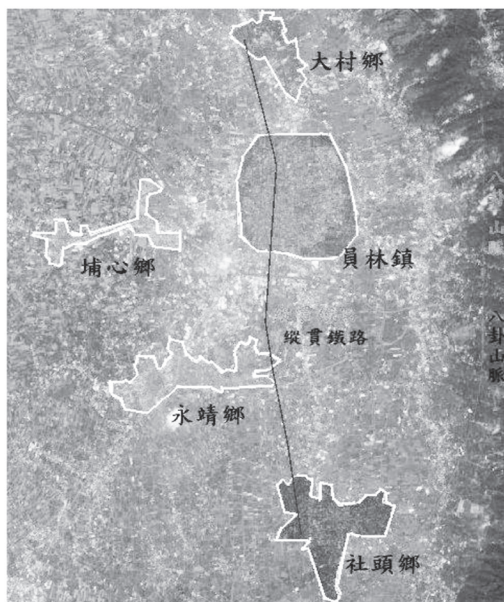


圖5 2015年Google員林周邊區域圖（白線圈起來的部分為各鄉鎮街區範圍，林威廷繪製）



## 四、城鄉意識形態

摩托車城鎮的發展對我們了解臺灣都市社會的異質內涵有什麼幫助？除了以臺北發展為主導的都市化經驗外，我們還有怎麼不一樣的城市發展軌跡？要解答這個問題，需要更深入摩托車城鎮創造的城鄉新想像，不過進行這個深入分析前，我們需要先確認到底臺灣主流觀點如何想像城市及鄉村。本節認為，解嚴以來臺灣政治論述裡的兩個有關城鄉差異論述——兩個立場迥異的政治力量的城鄉再現，某種程度上卻共享一套城鄉差異的看法。理解並破解這個城鄉差異的意識形態，才能看到臺灣的區域發展的複雜性，以及不同區域裡城鄉關係的新可能。

有關這個城鄉意識形態，我們將分析民進黨一些策士在1980年代末期提出的「地方包圍中央」的鬥爭策略，以及2008年總統大選馬英九競選團隊的「長住」宣傳攻勢。雖然都政治正確地看到臺北都會和臺灣其餘地方的差異，並認為這個差異有其政治效應，不過卻都不遺餘力地將這些「其餘區域」的人們塑造為同質的政治行為者：民進黨總是認為只要破除國民黨在這些非都會區的派系特權（換句話說，鄉民總是難以自主判斷），而國民黨更傾向透過所謂「搏感情」聯繫選民和樁腳（已故前國民黨組工會主委廖風德是收視長紅鄉土劇《親戚不計較》的原著作者），政治領導與支持的關係就可以水到渠成。

我們如此的批評大概不易被1989年出版的《到執政之路》的主筆群接受（張俊宏編 1989），這本由曾任兩屆立委的民進黨郭正亮共同主筆的政治理論與策略小書，仔細地爬梳了國民黨的統治基礎，並攻擊黨內新潮流系的階級鬥爭（雖然新潮流反擊時澄清自己只是提倡以人民力量進行和平革命）和精神勝利的臺獨路線（雖然新潮流反擊時說明自己的臺獨其實是務實的反對運動）是錯誤且過度化約臺灣社會的政治策略。《到執政之路》認為剷除國民黨的「地方」勢力與實力，進而達成全面性的縣市執政——以地方包圍中央，乃是反對力量取得中央執政的不二道路。對於新的黨政連線要消除的國民黨地方派系特權，書中提到三類行動：（一）由縣市政府展開當地路權重新調查，進行路權重劃和路權開放運動；（二）由縣市政府結合當地農運團體，辦理農產品直銷，全面抵制農會和青果社的暴力剝削；（三）由縣市長成立小組監督都市計畫委員會，並確保縣市政府業務或工程開放自由競爭。只有進行

這三項改革，再由黨籍縣市政府經辦1.教育文化事業2.交通事業3.縣市銀行4.縣市警衛5.國宅興建6.其他自治事項，才能在組織工作和政策施為上得到進展。

《到執政之路》可以說是歷來的政治論述裡最具區域分析觀點的著作之一，精闢分析1980年代之前的黨國體制，然而全書對「地方」的描述卻語焉不詳，且過度簡化。《到執政之路》以當時省府管轄的區域作為其立論所在，明顯地以直轄市與非直轄市區域作為區分，忽略了「地方」分析應該有的在地觀察，更不用講區域特色的界定。《到執政之路》以土地炒作、路權分配與中盤剝削來界定地方問題，雖然有其一定程度的事實，不過一方面沒有注意到區域的差別（比如臺北都會區附近的縣市和中部縣市在交通與土地利用問題上的差異），另一方面更緊要的則是，完全忘記這些縣市地方在臺灣社會變遷的脈絡中，一樣在經歷人群網絡、社會關係與文化意義的重組。政治經濟結構／意義體系的連動變遷，導致各地不同的發展方向並衍生不同的問題。

事後諸葛來看，《到執政之路》裡面所提倡的策略畢竟不是陳水扁在2000年取得政權的主因，1990年代黨的地方策略其實是以拔樁式的招降納叛為主，不過2008年民進黨痛失政權，除了從政黨員深陷醜聞泥淖的原因外，一些人也開始注意臺灣地方政治變化的問題，陳水扁以旋風式的溫情攻勢在2000年獲勝，某種程度延遲了這個分析。另一方面，根深蒂固的城鄉想像造成這樣的分析盲點，因此無法深入探討臺灣地方社會的政治結盟問題。從二十年前的《到執政之路》到2008年的失去政權，民進黨的政治討論中要不是將地方視為某種理所當然的權力角力的結果——包括派系、黑金與山頭等等，不然就是回到故鄉的懷鄉式召喚下母親的懷抱。兩者某種程度合而為一，地方成為有待重建的破敗家園。

如果說民進黨的城鄉論述是懷鄉式的，馬英九的新國民黨則是以異國情調來探索與界定地方。「長住」宣傳假定了臺北（或加上高雄）之外其實是一大片民宿區域，可供採蔬果、餵牛羊的體驗營區，因此使得都市佬的長住（其實是短住）成為可能。和《到執政之路》比較起來，「長住」其實並非有系統的論述，而是意象式地以小軼事流傳，搭配媒體追逐與獨立製片「練習曲」的似是而非的類比，創造出一個大眾流行。

相對於民進黨二十多年來本土論述裡型塑的故鄉意象，國民黨將地方作為「民宿區」則帶來某種邂逅效應，相對於大眾的好奇看熱鬧，馬英九則宣

稱在下鄉長住中「發現自己」。在長住宣傳裡，我們看到媒體炒作馬英九腳踏車環島下的（沒穿）內褲，馬英九洗澡洗到一半的遞毛巾事件，馬英九讓三立女記者落淚等等稍嫌腥羶的新聞話題，成功地讓長住變成是漂白國民黨的發現之旅，而對大眾來講則是使其遺忘的忘魂湯。反諷的是，馬英九和陳水扁其實共享一套城鄉邏輯，相對於扁對母親的故鄉的猛然回頭，馬則是將廣大非臺北都會區視為一票到底的主題樂園，任其馳騁、探索、體驗。

綜合以上討論，顯示國內兩股敵對政治勢力，所共同代表的一般城鄉論述對臺灣社會的視角盲點。這個視角無法看到臺灣的工業化所帶來的都市化與區域重整的複雜性，社會學家陳介玄(1994)已經指出了這個複雜性，他特別說明對臺灣中小企業經濟結構的討論，終極目的乃是為了「掌握當下臺灣社會特質」與日常生活世界（陳介玄 1994：320）。

而和本文討論相關的則是工業化的空間後果下，日常世界普遍的危機。陳介英的〈工業化中的傳統化——和美紡織業之研究〉(1997)一文指出了「零細小農與零細工廠」的共生結構，也就是工業化沿著固有城鄉紋理進行，雖然成就了各地家戶所得的增加，但是落後的全島運輸網加上破敗的城鄉客運交通，造成移動與交通問題。這也解釋了為何1970年代的十項建設中就有五項屬於基礎交通工程（包括桃園國際機場、南北高速公路、西部鐵路電氣化、臺中港與北迴鐵路），伴隨著省道的升級，1970年代末期陸續完工的新一代全島航運、海運與鐵公路網，主要回應從1970至80年代加速度工業化過程所需的新一代全島交通運輸網。

這個特殊的都市社會形成，讓西岸進入一個不均衡的區域重結構過程。夏鑄九(1988)的文章〈空間形勢演變中的依賴與發展——臺灣彰化平原的個案〉就注意到類似我們這邊所講的都市意識形態，試圖解構都市研究裡的視角盲點，例如蘊含在城市邊緣性概念裡的融合主義（夏鑄九 1988：270），研究者必須以更複雜的觀點看待中心——邊緣依賴問題。更重要的是他也探討不均衡的區域發展問題，「同一國家之不同區域，按照它們在國家經濟中所扮演的角色，以不同的速度發展」（夏鑄九 1988：270）。夏鑄九因此注意到1970-1980年代，彰化平原特有的工業化軌跡，透過基礎建設的投資，「提供工業生產空間再布署的基本條件」（夏鑄九 1988：291），更以其便宜的地價和農村的剩餘勞動力，「投入此區域再分工」（夏鑄九 1988：291）。



然而夏鑄九似乎認為，1970年代的大型交通建設已經替這個新都市社會提供必要的基礎設施（夏鑄九 1988：91），因此沒有注意到隨之而來的區域內部移動的困境。和其他類似的新興工業國比較起來，臺灣產業偏向中小企業，去中心化的空間效應不僅增加了區域分殊，也在不同區域產生不一樣的工業化影響。到1980年代後期，除了臺北外，其他地方的新一代區域交通系統仍是付諸闕如。也就是在這時，區域交通方式的不均衡性加劇，臺北得天獨厚，高雄次之，因為擁有較多資源（包括政治的、經濟的、文化的與人口的），市區內新一代大眾運輸開始進行規畫，終至運行。而在遠離臺北／高雄的其他區域，摩托車成為1990年代以來一般大眾幾乎是唯一的市內交通選擇，這是摩托車城鎮故事的起頭，前文也已經討論過其一般性的狀況，下文則是要進入蘊含其中的社會生活與城鄉新想像可能。

## 五、城鄉新想像

本節將從一個不起眼的現象切入，來了解這個城鄉新想像的可能，亦即某個街道農產市集的形成。透過討論這個街道市集，我們想窺探二十多年下來這個區域整合模式的日常表現，摩托車城鎮不經意成為某種城鄉新想像的實驗據點。摩托車幫助促成中型城市的城鄉整合新模式，雖然過程有點曲折。這個新角色和中型城市的農業腹地的繼續存在有關，前文所說Skinner式的城鄉空間結構，在臺灣特有的工業化過程中受到維持，不預期地提供了摩托車城鎮近二十年來新經濟模式轉變過程中的機會。

這個特有的工業化過程的特色是許多人已經提到的農工混生：陳介英（1997）在1990年代說的農工共生的結構，或者更早，胡台麗（1978）在1970年代觀察到的她所謂的市郊社區的農工業發展。雖然大部分的臺灣研究者都承認工業擠壓農業，不過少有人試圖解釋在這個過程中農業活動如何堅韌地存續下來，到底我們可以怎樣看待農工共生呢？胡台麗雖然稱「消逝的農業社區」，但她的文章倒是記錄了農業如何透過改變勞力投入、資本操作與技術施行等方式，繼續和「入侵」社區的小型工業生產並存（胡台麗 1978：105-107）。同時研究中部鄉鎮的黃應貴（1978），更指出臺灣農業機械化的成功，不在於國家計畫的推動，因為這部分的政策作為大多失敗，反倒是村民透過自己的方式進行的協力機械化作業獲得成功，黃應貴認

為這個轉折是因為目標導向的現代化科層機制的力量，不敵當地社會關係網絡的自我組織效果（黃應貴 1978：67-70），黃應貴將這個社會關係的源頭歸因於儒家社會，不過從本文的脈絡推斷，這些原有的社會關係和互惠的文化意義，其實是在一個緊急的新情況中被快速重新結構與創造出來。

摩托車的普遍使用和這個緊急情況有關，雖然有時為人詬病，摩托車技術大致維持了這些城市內外的自我運輸架構，因此中型城市可以在1970至1980年代之間急速變化，成為至今混亂、但仍掙扎著轉型成長的摩托車城鎮。員林的市集經濟的返回，正是奠基在原有的城鄉結構上的社會生活轉化下的空間結果，這個城鄉新關係甚至有機會成為農業復興，或所謂都市農業的具體藍圖。

許多研究已經說明了臺北和高雄大都會區面對這波區域再分工的因應之道(Wang 2004; Lee 2007; Jou et. 2012)，但對類似員林這種中型城市的發展的研究卻非常稀少。一個可能的原因是，這些城鎮大半依靠仍存活的中小型企业 的生存拉鋸戰來求得經濟進展，產業移地研究吸引大半的目光，'選擇留下的產業如何因應經濟變遷而開發的新策略，卻常遭研究者忽略，比如新世紀裡「後外移」時代的毛巾、織襪、製鞋和五金產業對中部城鎮的影響，都值得深入探究。

相對於生產層面的探討，本文試圖從都市空間提供的消費可能切入，如果我們看1990年代的社區營造潮流的地方經濟效應，至少商店街的型塑活絡了零售性質的地方經濟，雖然抱怨一成不變商圈空間設計的人也不在少數。員林光明街的型塑和全國其他商圈的塑造有其相似之處，透過組織小店主，並進行空間意象的改造，以進行街道鄰里為品牌的商業行銷。與本文主題特別相關的城市發展面向，則是在這個生存競賽中非正式經濟部門的變形發展，在這裡我們用兩張員林在不同時代的街道圖，來說明這個非正式經濟的空間形成（前文的圖3和以下的圖6）。

不可否認地，黃金帝國百貨大樓倒閉而危機四伏的站前商業，的確造成了原本最熱鬧的中山路和中正路商業的沒落——兩條員林原本最繁榮的騎樓大道約略在同一個時候失去其活力。代之而起的則是鄰近光明街和博愛路的繁榮（參考圖6，可以看到四條街路的相對位置）。雖然兩條街都是在1990年代才全線打通的新道路，但其規畫卻早在日治時代就已開始（參考圖3）。

---

1 參考臺商研究資料庫暨檢索互動網<http://cfcs.nccu.edu.tw/taishang/introduce.php>

2000年之後，摩托車的廣泛使用，也使得這兩條沒有騎樓與人行道的裸露街道意外成為新商業的聚集地。



圖6 員林市區街道圖

在此我們不談光明街的服飾精品業，而著重在博愛路的農產市集。博愛路農產市集是個不經意而起的街道市集，這個起於非常態性擺攤的崛起異數值得探究（參考圖6）。博愛路連結員林第一市場和華成市場（北邊是華成市場，南邊則是第一市場）這兩個主要的傳統市場，而此二傳統市場及其周邊，原本各自有其制式的蔬果攤商。但過去十年來，個體戶的蔬果攤販開始在離市場較遠處出現，一開始只是臨時現象，但這個臨時現象卻演變為常態。

我們曾計算這個非正式擺攤的地理分布狀況，地攤擺設從北端的華成市場開始往南延伸，直至較古舊但精緻的第一市場，成功連結了員林市區兩大傳統市場。光蔬果地攤，我們就算到了74攤。這個擺攤的常態化現象，可以從博愛街頂好超市獨特的販售方法得到印證。超級市場和傳統市場的長久拉鋸戰是臺灣的特有現象，一般的趨勢是傳統市場的超市化，傳統市場改建成商場，強調遮風擋雨且有冷氣；但在員林博愛街，頂好超市的蔬果部門，卻寧願放棄建築物的屏障、保護與舒適效果，直接將產品推至路邊販賣。



圖7



圖8



圖9





圖10

這個獨特的超市路邊化現象，說明了博愛街道路市集的主導與常態性，根據我們的調查，非制式蔬果攤商在過去十年來的返回城市並非偶然，一方面當然和全國性的經濟蕭條有關，使得類似的非正式經濟活動因而興盛；另外一個原因則是，摩托車的使用適時承擔了區域交通的任務，尤其在區域客運網絡消解之後。從圖7至圖10（皆由姚皖萱拍攝）可以看出摩托車的使用，對家庭農業生產者與小鎮消費者得以形成這個街道非正式商業的重要性。除了一些固有攤位外，擺攤者在路邊或轉角創造他們的攤位，有些搭起架子或陽傘，但大部分僅是席地擺設。販售者與消費者及其摩托車和農產品構成特殊的街道景觀。

除了量和面積的擴大外，摩托車城鎮裡，這些個體戶攤商其實隱含了一個生活風格上質的轉變，亦即新的城鄉互動關係影響下的、日常生活裡的各種判斷和決定。這個區域農產品買賣反映了許多新生活態度，我們詢問了許多攤販主人，「從山上來的」是許多個體戶特別強調的產品特色（參考圖4，員林東側臨八卦山脈），這和我們在另外一個研究地點新竹芎林傳統市場的觀察類似。「本地產」和「自己種」變成是個體戶強調的賣點。在我們和助理一起調查的70幾家攤商中，有部分攤商會明確說明他們的蔬果來自附近何處，自種自銷，甚至有些還願意帶我們一日遊或採果樂，表明是家裡吃不完才拿出來賣的，自然不會或較少使用農藥。有些雖然不願明確指出何地，但保證來自本地自己種植。當然並非每攤都如其所說：長期在市場探訪的我們發現，其中不乏藉由宣稱自產以提高農產販售價格，實際上卻由大規模製作所生產的例子。但有意思的問題是，本地自產如何成為這些個體戶攤商的行

銷售點，到底這樣的消費習慣怎樣形成？

因此我們詢問了一些年紀較大且經驗豐富的市場買手，發現幾年以前她／他們選購蔬果仍以大而美為主要依據，同時也缺乏種植者是誰的觀念。在華成市場周邊街道擺攤的A太太是一個有趣的例子，她和她的先生在市場旁本就經營一家專賣南北貨的店面，卻很快地意識到這個新的消費習慣，並開始在店面門口擺設強調自家產的水果，經過我們的詢問，才知道他們這一兩年開始將位於員林東邊八卦山脈下的自家農地的作物在市場自售，很能激起路過者的購買意願。雖然和所謂的「在地產銷」依然有段距離，博愛路農產市集的新行銷策略和消費習慣所透露出的農業區域意涵仍讓人欣喜。本地出產的作物有其新鮮保證，避免運送過程造成的不必要浪費，與當下流行的食物里程概念不謀而合。自產則意味著相對企業化量產較低階的種植技術及生產成本，也因此當季當令的蔬果栽植成為首選，自然也能減少農藥使用。

更可貴的是，這和目前以返鄉農青為主體的農藝復興運動相輝映（蔡晏霖 2012），實質上擴大了這一波農業和農村運動的支持基礎。當然其連結機制仍有待建立，大部分這些自產農民並不知道新農運動帶起的新文化，就算少數聽說的人也大多嗤之以鼻，認為是都市人搞的玩意；而新農運動者也苦於無法擴大其社會關係和影響力，以改變慣習農法。不過我們的案例顯示的是，透過這波新文化帶起的消費習慣改變，適時地建立了溝通的橋樑。本文更想要強調的是，由於保留了獨特的空間模式，農民市集的返回和擴大過程中激起的新生活可能，透露出類似員林這種中型城市可以在這個新農業文化運動裡扮演的積極角色。

## 六、城市的未來

可惜近日因為六都改制興起的都會熱裡，我們大概已遺忘了像員林這樣的中型城市和它的周遭的關聯，以及這樣的關聯性曾經成就甚麼樣的區域生活。戰後工業化加強了中心都會的重要性，小城因此遭受了邊陲化的命運，小城及其周遭的人才也紛紛被吸往中心城市，乃至世界都會。小城及其區域在前述摩托化的過程中尋出路，並承受其副作用，但1990年代中期之後的全球分工體系的變化，更兩極化了成功者與失敗者城市，黃金帝國的垮台和接連的企業倒閉，代表員林（和其他類似中型城市）在這個過程的不利地位和黯淡前景。

然而「危機就是轉機」這句話或許不只是警世的諺語，還是現實社會的可



能劇本，中型城市裡集體和個人的機會，某種程度得歸功於不經意維持的空間架構，那種市街與農田阡陌交織而成的空間型態。這個交織空間不僅保證了異質人群的社會與經濟活動，而且規模與配置也比較容易允許自我組織又有連結的在地網絡，進而擁有主動性和開放性的對外連結。

這是我們看到的城市的未來，弔詭地隱藏於它的過去之中。約末八十年前，社頭出身的作家翁鬧(1910-1940)在小說〈羅漢腳〉(1935)裡，透過一個五歲男孩的童眼，訴說一段動人的城鄉故事，這段故事有其現實意涵。

主人翁「羅漢腳」生長在「硫黃燻籠似的農村小街道裡」，這裡的家長因為對人世從未懷抱任何希望，而給孩子隨隨便便地命了名，像「羅漢腳」這樣的名字自然象徵了殖民統治下的孤苦處境。他是沉默寡言的孩子，在貧困的生活中，活潑地探索生命並經驗種種不幸。

羅漢腳生長的農村，沿著長長的輕便車道，連結到約四公里之遠外的市鎮——「員林」。而他的父兄則在園裡的香蕉與椪柑收成後，挑到員林的市場去賣。那是羅漢腳的探險未曾經歷之地，他甚至以為「員林」是像「圓籃」（「員林」的諧音，原文以片假名「イーナア」標示這個臺灣音）一樣窄又小的圓籃仔。

「員林」得以在羅漢腳的生命中閃現，是在六歲時候所經歷的一場輕便車車禍，本地醫生以其腳傷不容易治療，建議他的父母轉診到員林的外科醫院。隔天，在父親的陪伴下，羅漢腳第一次搭乘輕便車，朝著員林前進：

他終於知道「員林」的意義了，但仍不知道它在何處。

輕便車爬上緩坡，經過濁水悠悠的大河，然後下坡滑行，許多陌生的景色次第映入他的眼簾。這是羅漢腳第一次遠離這條小街。（翁鬧1997：148）

翁鬧這樣的在地作家，洞見地刻畫了員林及其周遭村落的過去與未來。1920年，日本殖民政府在經歷了幾次行政區域變動後，立下全島五州二廳的規模。其中在臺中州下設員林郡，下轄員林街、溪湖街、田中街、大村庄、埔鹽庄、坡心庄、永靖庄、社頭庄與二水庄。員林郡地處平原，從濁水溪引入的八堡圳水路縱橫境內，灌溉沃野，使得該地早以豐富的稻米與水果聞名，1929年由員林郡役所編製的《（昭和四年十月）員林郡概要》一書封面，傳遞了這樣的豐饒意象（圖11）。員林郡同時以便利的交通著稱，以員林街為中心，縱貫鐵道、公私營鐵道與民營巴士構築成便利的交通網絡。根據記載，1937

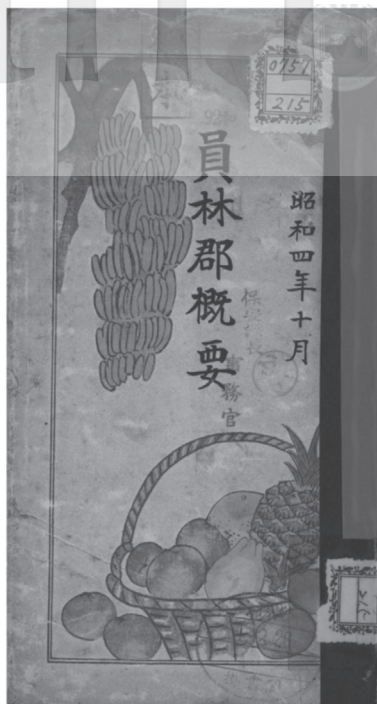


圖 11



圖 12

圖 11 及圖 12 是 1929 年發行的《（昭和四年十月）員林郡概要》一書封面及內附「員林郡管內略圖」（摘自國立臺灣圖書館「日治時期圖書全文影像系統」）

年員林郡更以超過 17 萬的人口數，位居全臺四十郡之首（屋部仲榮 1937）。

這些市街改正及規畫，幾乎少有變更地被新來的國民政府沿用到戰後的好幾個十年，但是翁鬧筆下所寫的輕便車已然消失於歷史洪流中。我們在《（昭和四年十月）員林郡概要》裡發現了一張當時的「員林郡管內略圖」（圖 12），令人驚訝的是，翁鬧筆下的輕便車軌道加上縱貫鐵路其實連結了員林街和其周遭的庄頭，構成了一個緊密的網狀運輸系統。

時序回到今天，除了街道商圈和市集外，我們也得以在本城鄉交錯區內，看到像大村的大葉大學城與美利達自行車產業帶來的繁榮景況，以及透過鄉鎮特色化運動而來的社頭襪子產業的再造，還有彰投交界八卦山脊上鳳梨酥產業帶動的農民市集，這些現象分別代表了農工產業的區域活力與在地回應。同樣地在市街巷弄裡，我們看到黃金帝國結束後遺留的空間黑洞（中正路和中山路的沒落），正被光明和博愛兩條街路那些擁有創意的小老闆／

小農的靈光一閃日夜映照。

這個結論類似李丁讚在〈公民農業與社會重建〉(2011)一文提到的民主的在地經濟體系。本文案例的獨特之處在於，摩托車中型城市以其特有崎嶇的方式，顯現這個經濟與社會民主的可能的移動與空間型態，這個「刻正實際存在」的區域性在地生活方式，值得研究者投入更多的關注。特殊移動網絡加上原有的城鄉交錯的空間架構，提供員林這種中型城市再起機會；但反過來，這個區域都市化的特性，也提供重建臺灣都市與農業生活的契機。

## 引用書目

### 一、中文書目

中華民國機車安全促進研究發展安全促進協會。1998。《臺灣機車史》。臺北：中華民國機車安全促進研究發展安全促進協會

李丁讚。2011。〈公民農業與社會重建〉，《臺灣社會研究季刊》第八十四期，頁431-464。

胡台麗。1978。〈消逝中的農業社區：一個市郊社區的農工業發展與類型劃分〉，《中央研究院民族學研究所集刊》第四十六期，頁79-111。

員林郡役所編。1929。《（昭和四年十月）員林郡概要》。引自國立臺灣圖書館「日治時期圖書全文影像系統」。

員林街役場編。1937。《（昭和十二年版）員林街勢要覽》。引自國立臺灣圖書館「日治時期圖書全文影像系統」。

屋部仲榮。1937。《地方都市事業紹介》，頁84-85。臺北：民眾事報。

黃應貴。1978。〈農業機械化：一個臺灣中部農村的人類學研究〉，《中央研究院民族學研究所集刊》第四十六期，頁31-78。

翁鬧。1935。〈羅漢腳〉，《臺灣新文學》一卷一期，頁6-13。

——。1997。《翁鬧作品選集》，陳藻香和許俊雅編，頁136-149。彰化：彰縣文化。

夏鑄九。1988。〈空間形式演變中之依賴與發展——臺灣彰化平原的個案〉，《臺灣社會研究季刊》第三期，頁263-338。

- 莊雅仲。2010。〈摩托車城鎮〉，收錄於《科技社會人：STS跨領域新視界》，楊谷洋、陳永平、林文源和方俊育編，頁70-79。新竹：國立交通大學。
- 。2012。〈行走臺北的形成〉，《文化研究》第十五期，頁242-247。
- 陳介玄。1994。《協力網絡與生活結構——臺灣中小企業的社會經濟分析》。臺北：聯經。
- 陳介英。1997。〈工業化中的傳統化——和美紡織業之研究〉，收錄於《地方社會》，東海大學東亞社會經濟研究中心編，頁69-101。臺北：聯經。
- 張俊宏編。1989。《到執政之路：「地方包圍中央」的理論與實際》。臺北：南方。
- 蔡晏霖。2012。〈書寫臺灣當代新農鄉運動〉，發表於臺灣社會學年會，臺中：東海大學，2012年/11月/24日。
- 劉克智、董安琪。2003。〈臺灣都市發展的演進——歷史的回顧與展望〉，《人口學刊》第二十六期，頁1-25。
- 劉峰松。2003。〈朝業仙您有夠勇啦！〉，收錄於《林朝業集：朝業仙與員林人老照片》，頁4-9。員林：員林何醫院。

## 二、外文書目

- Crissman, Lawrence. 1972. "Marketing on the Changhua Plain, Taiwan," in *Economic Organization in Chinese Society*, edited by W.E. Willmott, pp. 212-259. Stanford: Stanford University Press.
- . 2010. "G. William Skinner's Spatial Analysis of Complex Societies: Its Importance for Anthropology," in *Taiwan Journal of Anthropology* 8(1): 27-45.
- Jacobs, Jane. 1992[1961]. *Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage.
- Jou, Shu-Ching, Anders Lund Hansen, and Hsin-Ling Wu. 2012. "Accumulation by Dispossession and Neoliberal Urban Planning: 'Landing' the Mega-Projects in Taipei," in *Contradictions of Neoliberal Planning*, edited by T. Tas, an-Kok, G. Baeten, pp.151-171. New York: Springer.
- Lee, Anru. 2007. "Southern Green Revolution: Urban Environmental Activism in Kaohsiung, Taiwan," in *City and Society* 19(1): 114-138.
- Skinner, G. William. 1974. *Marketing and Social Structure in Rural China*. Ann Arbor: Association for Asian Studies.

Tsing, Anna Lowenhaupt. 2005. *Friction: An Ethnography of Global Connection*. Princeton: Princeton University Press. nna Lowenhaupt Tsing.

Wang, Jenn-hwan. 2004. "World City Formation, Geopolitics and Local Political Process: Taipei's Ambiguous Development," in *International Journal of Urban and Regional Research* 28(2): 384-400.