

從日治到戰後的臺北 (1895-1985) ——一個都市性質轉變的歷史過程分析

蔡采秀*

目 次

一、前言	7
二、都市結構發展的自然及人文條件	7
三、都市結構形成過程的分析	13
四、臺北都市性質的轉變	16
五、結論與討論	43
引用書目	

* 中央研究院臺灣史研究所籌備處助研究員。

中文摘要

這篇研究主要的目的是，以臺北從日治到戰後的歷史發展作為分析個案，來探討臺灣的都市在不同時期的都市性質轉變過程。文中以帕深思 (T. Parsons) 的 AGIL 行動體系理論作為分析架構，分別從生產關係、政治、經濟及社會文化層面切入，來說明臺北整個都市性質的轉變過程。

研究結果發現，臺北市從日治時期到戰後的都市性質的轉變，基本上是社會個體由於適應、目標的達成、社會整合，以及文化模式維持的功能需要，隨著都市的生產關係、地點距離、都市資源和都市文化的統制，在日常生活中從事各種社會行動的結果。因而，臺北市在這兩個不同時期的都市性質，透過個體的行動模式選擇，基本上是反映出整個社會結構的共同行動特質。

中文關鍵詞：日治時期、戰後、臺北的都市性質、行動體系理論、帕深思

一、前言

這篇文章所要處理的是，臺北從日治到戰後的都市性質發展如何反映出不同的社會環境的演變。傳統都市社會學過去把都市發展完全看作是一種自然而然的過程，只著重在靜態描述，跳過了社會的分析。他們從自然生態來說明都市結構的形成，忽略自然在不同時空中有其景觀和生態上的變化，以及都市結構的變化有很大一部份是社會成員的行動結果。這種研究取向到了 1970 年代以後，受到以馬克思主義政治經濟學為主要研究取向的新都市社會學的全面檢討。新都市社會學強調都市結構的形成是社會的一部份，是一個再定義的過程，因此，也是人為干預的結果。他們所謂的人為干預，最主要是國家和資本主義的力量。

新都市社會學的分析方向雖然彌補了過去傳統都市社會學對社會關係分析的不足，但卻又過度低估了自然因素在都市結構形成過程的功用，而且，始終缺乏經驗研究來支持其論點。因此，近年來，結構化理論已經意識到這樣的缺陷，不再把自然不可變的部份當作是結構性的因素，嘗試把自然的時間和空間因素納入分析，超越唯心主義和經驗主義的矛盾，同時觀照自然和社會兩個層面，希望能藉由具體的歷史過程，來釐清都市結構和社會建構之間的對應關係。

整體而言，這篇研究是嘗試採取歷史分析的角度，以臺北從日治時期到戰後的都市性質的歷史變化過程為分析個案，來釐清都市結構和社會建構之間的對應關係這個理論問題。基本上，本文的分析重心是在於臺北在這兩個時期之間的都市性質發展有那些異同，這些異同是隨著那些因素在改變，它們又有什麼樣的意義等等。

二、都市結構發展的自然及人文條件

理論上，都市是屬於空間中的物理現象，它在物理現象上雖是一個延續不斷的連續體，但是在人類的社會現實中，卻會隨著社會經濟活動而有核心化的趨勢，不同的社會單位會彼此集中靠攏。這種集中靠攏的聚落即形成一般所謂的都市，在都市中的某個地點或區域由於是「人們最易接近的地區、地價最高，是人

們工作、購物、遊樂活動的集中之處」，⁽¹⁾ 而居於各種都市活動的關鍵位置，就會形成所謂的都市中心。就這樣的形成過程而言，這些都市中心可以看成是一個物理上的連續性空間異化成一個聚集頻繁人文社會活動的不連續空間。但是，值得注意的是，一個都市中心在隨著郊區化過程的發展，都市人口和資源的外溢而帶動附近周圍都市的發展連結成一個區域，這時候原來的都市中心也就成爲區域中心。在初期的簡單發展規模下，這個都市中心可能只是一個村或鎮或市的中心；但隨著社會和都市發展規模的擴大和複雜化，以及該地點的都市行政層級會隨著人口的增加、都市資源的累積以及都市結構的轉變而提高，原來的都市中心也就成爲更大區域的中心都市。這可以解釋一個都市中心如何轉變成一個中心都市這樣的歷史過程，事實上和都市行政層級的提昇、人口的集中和增加，以及都市資源的分配，有相當密切的關係。

Burgess 和 Hoyt 在分析都市結構時都假設中心只有一個，也就是他們所謂的中心商業區（簡稱 CBD），整個都市結構是從這個中心向外作放射狀擴張，經過隔離、侵入和持續等過程，形成不同分化程度的同心圓分佈。Hoyt 的扇形理論進一步補充了促成單一都市中心形成的要素。他很清楚的指出，交通路線是空間結構作放射狀擴張的一個最主要因素。很顯然的，無論是 Burgess 的同心圓理論或是 Hoyt 的散形理論都假設，都市中心具有擴張性格，也指出了整個的擴張過程，以及交通路線在這擴張過程中的影響。但他們並沒有說明，空間的擴張基礎是什麼，都市所賴以擴張的交通路線分佈又是如何形成的。Ulman 等人所提出的多核心理論指出，都市結構中「不只有一個中心」。

Ulman 等從體系功能的角度來解釋，中心並不只有一個。他們指出，不同功能活動的聚集發展出不同的土地利用型態，因此會呈現出多個中心的都市形式。這種解釋基本上已經修正古典人文生態學的有機體概念，假設一個功能體系是對應到一個有機體的看法；他們假設，一個有機體內會有不同相對自主性的功能主宰區域。由這樣的觀點出發，交通路線不再是唯一可以解釋中心擴散的因素；地形、公共設施和資源等等，也是不同都市生態位置形成的重要條件。例如，重工業區要有都市邊緣的廣大空間和水陸運輸交通配合；高級住宅區必須是排水良好的高地；小核心地區則包括文教、公園等設施等等。

⁽¹⁾ 章英華，〈都市社會學中有關空間的研究〉，《中國民族學通訊》27(1990)，頁 40；A. H. Hawley, *Human Ecology: A Theoretical Essay* (Chicago: The University of Chicago Press, 1986), p. 40。

Hawley 的生態體系觀念，把 Ulman 等人所提出的功能主宰觀念更加系統化。他認為，都市空間是一個生態體系（ecosystem），其形式是一個具有功能互賴的網絡，具有適應的機制。⁽²⁾ 這種「生態」適應依循相互依賴、主要功能、分化和宰制等四個原則在運作。⁽³⁾ 都市形式乃是功能宰制的結果，而不是核心宰制的結果；因此，不同功能活動的聚集會使都市內部出現不同的結構。一個以商業功能為主的都市，中心是在商業區域；同樣的，同一都市內部以某種活動為主要功能時，中心也會座落在具有該功能的地區。基本上，Ulman 等是把不同的功能關係看作是一個平面的互賴關係；但 Hawley 的生態體系觀念又加入了垂直的宰制關係。

這樣的觀點在解釋，相應於這些自然條件的功能活動何以會形成不同規模的中心，這些不同的中心之間的關係又是如何，如何影響到整個都市內部的空間結構安排等等，顯然有其限制。他們所沒有處理到的這些問題，在中地理論可以獲得部份的說明。中地理論指出，都市市場機能的運作使交通路線也具備功能主宰的能力，不同都市彼此間的市場關係會形成不同的都市結構。⁽⁴⁾ 一個鄉村地區的市鎮之所以能成爲一個中心，乃是在於它們能滿足每個農民都希望在一天之內以走路或騎馬就能來回的市場需要。這是都市結構之所以會呈現六角形構造的一個重要因素。⁽⁵⁾ 這種具有市場機能運作能力的地點並不只有一個，不同地點之間會依它們在所主宰的區域中所扮演的功能複雜性而有階層性的分佈，分爲所謂的高序中心（high-order center）和低序中心（low-order center）。⁽⁶⁾ 不同階序的中心要成爲其附近地帶的中心都必須具備某種關鍵性的功能，它們所獲得的利潤也因此有不同來源：高序中心所獲得的是一般性利潤，低序中心所獲得的爲剩餘利潤（excess profits）。

中地理論和傳統的都市社會學一樣，都是從一種自然運作的觀點來解釋都市中心的形成，並不曾嘗試要從 Althusser（1971）所說的「原初的理論起點」，來說明市場、利潤和物品勞務的聚集這三個基本理論要素是如何發生的。他們似

⁽²⁾ A. H. Hawley, 同註(1), *Human Ecology*, p. 4。

⁽³⁾ P. Saunders, *Social Theory and the Urban Question* (N.Y.: Holmes & Meier Publishers, Inc., 1981), pp. 67-72.

⁽⁴⁾ J. Marshall, *The structure of urban systems* (Toronto: University of Toronto Press, 1989), p. 139。

⁽⁵⁾ 同上註, p. 140。

⁽⁶⁾ 同上註, pp. 148-150。

乎假設，人類行為具有絕對的確定性，⁽⁷⁾ 只要有某一類的空間物理結構，有地理優勢、有設施、有道路，這三者就會自然而然的發生。他們忽略，同時具備類似條件的地點並不見得都可以有同樣的機會，發展成一個都市中心；人爲干預顯然是不可忽略的，人的能動性正是足以影響這些自然條件抉擇的重要因素。

新都市社會學者秉承馬克思主義的衝突論調指出，都市形式所反映的是統治階級的利益。⁽⁸⁾ 都市是一場利益、價值和觀點相反的敵對團體間爲了爭取對都市意義下定義的無止境鬥爭結果。⁽⁹⁾ 國家和資本家這些統治者的利益，在依循資本主義的生產邏輯，永無止盡的追逐利潤。在現代社會中，空間和時間的控制正是影響利潤追逐的一個重要因素。⁽¹⁰⁾ 因此，正如 Gottdiener 所指出的，新都市社會學者的都市理論有幾個主要的特徵：第一是，運用 Althusser 的研究取向來解釋內建環境的生產；第二是，它代表企圖要把「都市」從理論上來界定成是生產內建環境的結構性體系的一個空間單位。⁽¹¹⁾

在新都市社會學的理论中，國家是都市性質界定的一個重要因素。國家不但可以在大規模的組織架構下界定公共和私人領域目標，控制和操弄了滲透所有生產活動所需要的資訊，⁽¹²⁾ 同時，也可以配合國際競爭或軍事霸權的需要，⁽¹³⁾ 透過對企業的保護和投資，來引導空間不同的發展模式，以高科技工業的空間座落來影響空間模式和區域發展的模式。一九五〇年代以來的美國就是如此，⁽¹⁴⁾ 軍事工業的高科技從東北和中西部的森林帶轉移到南方的陽光帶，連帶地改變了美國的空間結構。⁽¹⁵⁾

⁽⁷⁾ 陳坤宏，〈有關都市生態學空間結構的理論與批評〉，《規劃學報》16：14（1989），頁14。

⁽⁸⁾ M. Castells, *The City and the Grassroots* (Berkeley and Los Angeles, California: University of California Press, 1983), p. 311。

⁽⁹⁾ 同上註, p. 335。

⁽¹⁰⁾ D. Harvey, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (Oxford: Basil Blackwell Publisher Ltd., 1989), pp. 226-227.

⁽¹¹⁾ M. Gottdiener, *The Social Production of Urban Space* (Austin: University of Texas Press, 1985), p. 118.

⁽¹²⁾ M. Castells, *The Information City: Information technology, economic restructuring, and the urban-regional process* (Cambridge: Basil Blackwell, 1989), pp. 18-19.

⁽¹³⁾ 同上註, p. 33。

⁽¹⁴⁾ 同上註, p. 100。

⁽¹⁵⁾ M. Gottdiener, 同註(11), *The Social Production of Urban Space*, p. 241。

就生產關係的內建結構而言，國家同時也是個體資本家藉以形成一個階級的代理機構，資本家利用國家有關生產過程的社會支出投資，以形塑進一步累積所需要的社會基礎。國家透過「宰制性的制度性計畫」所落實的「生活途徑」(path)和「計畫」，⁽¹⁶⁾ 包括像交通路線、建築形式、住家和工作地點的分隔等等這些「生活途徑——每日途徑」(life path - daily path)，來達到其極大化其資本累積的目的。國家並且透過意識形態來製造的錯誤認知，主導社會空間的規畫，以穿透普羅階級的日常生活經驗，保證資本主義的生產關係可以不斷再製。⁽¹⁷⁾ 但儘管如此，國家對空間的干預並不必然會成功，這一方面是因為這些投資的流向會受到階級鬥爭的影響，⁽¹⁸⁾ Holston (1989) 筆下的巴西首都 Brasilia，就是國家形塑都市結構一個最鮮活的失敗例子。

這主要是因為國家固然會為了本身的目的而企圖控制社會的日常生活，⁽¹⁹⁾ 但這些日常生活並不容易全面控制。巴西的研究和 Firey (1945) 對 Boston 的研究都說明了，一個社會過去所熟悉的空間形式和意義，並不是國家能透過對空間形式的干預輕易加以摧毀。這些社會行動者在日常生活中對空間形式的認同，甚至可以超越資本主義生產邏輯的運作。這些社會行動者對不同空間地點的認同所構成的地點感，是在一種不受統治者強迫，很自然的長期在社會中形成的共識。

但儘管如此，國家並不會放棄任何干預的可能。因為這些日常生活中所形成的地點感基本上還是必須透過日常現實的運作來呈現，納入物質的連續性和不會間斷過的「時間—空間」流 (unbroken time-space flow) 當中，⁽²⁰⁾ 在真正的生活經驗和文化中被知道和學習到；它們不能從日常生活及長期的生產、消費或其他計畫抽離開而獨立存在。⁽²¹⁾ 因此，只要國家必須從整個社會的生產和消費中追逐其利潤，它就必須掌握教化權力，必須控制地點感和感覺結構這兩個在空間形

⁽¹⁶⁾ Allen Pred 著、許坤榮譯，〈結構化歷程和地方——地方感和結構的形成過程〉，收於夏鑄九編譯，《空間的文化形式與社會理論讀本》(臺北：明文書局，1990)，頁 117。

⁽¹⁷⁾ A. Giddens, *The Constitution of Society* (Berkeley: University of California Press, 1984), pp. 54-55.

⁽¹⁸⁾ D. Harvey, *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization* (Baltimore, Maryland: The Johns Hopkins University Press), p. 8.

⁽¹⁹⁾ R. Pahl, "Collective consumption and the state in capitalist and state socialist societies," in R. Scase ed. *Industrial Society: Class, Cleavage and Control* (London: Tavistock, 1977), p. 161; 另參見 Saunders, Peter, 同註(3), *Social Theory and the Urban Question*, p. 122。

⁽²⁰⁾ Allen Pred 著、許坤榮譯，同註(16)，〈結構化歷程和地方〉，頁 116。

⁽²¹⁾ 同上註，頁 123、125。

式最主要的宰制性基礎，以形成有利於國家控制和資本邏輯的運作。⁽²²⁾ 也因此，國家必須要干預都市結構的形成，才能保證它的有效控制。

國家透過教化權力對於都市結構的控制帶有濃厚的文化意涵。就像 Foucault 所指出的，當資本邏輯必須把個體放到一塊塊分割的空間中，不但必須符合技術上的要求，同時也必須和教化權力結合在一起。⁽²³⁾ Hagerstrand 曾經指出，

所謂的教化是視時間和空間的計算性分工而定的；空間的商品化建立了一個非常具特色的「人造環境」(created environment)，展現制度性聯屬的新形式。⁽²⁴⁾

這段話充份的說明了，都市的「人造環境」在現代社會中和個體日常生活之間的制度性聯屬，是如何和空間「商品化」過程結合起來。要讓個體在日常生活很自然的認知到自己的社會位置，都市結構中所呈現出來的差異是一個有效的途徑。因而，國家對空間的干預，無論是在居住空間或公共空間政策的干預，都有意無意的讓這些在都市結構中的不同位置表現出社會差異的存在。例如土地的分區使用中，住家和工作地點的分隔就是現代性最明顯的特徵。⁽²⁵⁾ 居住空間 (inhabited space) 不但是將文化資本的原創性架構客體化 (objectification) 最主要的場所 (locus)；⁽²⁶⁾ 同時，也是資本在不同空間的運用所造成的分裂、是都市公共政策、地方的規劃和實際的財力考慮交錯影響的結果。⁽²⁷⁾ 社會差異 (differance) 的空間化 (spacing) 不但可以展現社會構成意義；⁽²⁸⁾ 同時，也可以透過空間距離來展現社會的距離；因為空間距離和社會距離是相一致的。⁽²⁹⁾ 同一空間的行動者、群體或組織座落得愈接近，它們所共有的特徵也就愈多；愈遠則愈少。空間如同 Durkheim 所說的，是由看不見的關係所構成的一個位置空間，這些位置外在於彼此之間，由它們之間的遠近、相鄰程度或是相互的距離來

⁽²²⁾ Allen Pred 著、許坤榮譯，同註(16)，〈結構化歷程和地方〉，頁 133。

⁽²³⁾ A. Giddens, 同註(17), *The Constitution of Society*, p. 146。

⁽²⁴⁾ 同上註，p. 144。

⁽²⁵⁾ A. Giddens, *Social Theory and Modern Sociology* (Stanford: Stanford University Press, 1987), p. 151。

⁽²⁶⁾ P. Bourdieu, *Outline of a Theory of Practice* (Cambridge: Cambridge University Press, 1977), pp. 89-91。

⁽²⁷⁾ M. Gottdiener, 同註(11), *The Social Production of Urban Space* Gottdiener, pp. 202-212。

⁽²⁸⁾ A. Giddens, *Central Problems in Social Theory: Action, Structure and Contradiction in Social Analysis* (Berkeley: University of California Press, 1979), p. 46。

⁽²⁹⁾ P. Bordieu, 同註(26), *Outline of a Theory of Practice*, p. 16。

界定這個空間。因此，它可以說是一個社會關係體系，不僅展現不同地點的物理意義，同時，也複製整個社會運作的原則。國家一旦成功的塑造了空間差異，完成空間的異化時，整個都市結構的性質就會呈現出不同的社會意義。

三、都市結構形成過程的分析

以上文獻的分析顯示，古典人文生態學和新人文生態學，從功能的角度來解釋都市結構的形成，以及新都市社會學強調社會行動者在都市結構的形成過程所扮演的主動角色，正好可以為我們建構出一個分析都市性質轉變的架構，把他們各自忽略的社會分析和自然條件的分析同時納入。

古典人文生態學和新人文生態學注意到都市的擴張過程，以及他們眼中的自然生態之所以能發揮其功能，乃是社會行動者為滿足在日常生活空間中各種需要的結果。這些日常生活空間的需要，在一般社會行動者而言是生活的需要，在國家而言則是藉以完成資本生產邏輯，這些需要的滿足必須取得人文生態學者視為自然生態條件的都市功能整合。因此，都市結構的形成可以看成是由自然生態條件和社會行動者在日常生活的背景下，共同參與建構而成的物理結構形式。

從古典人文生態學或新人文生態學的角度來看，日常生活中有三個功能要件會影響到都市結構的形成：一個是在生態關係上的優越性，一個是這個地點和其他地點之間的空間距離，以及它和國家權力之間的關係。這三個要件誠如前面所分析的，它們基本上是自然生態條件和社會行動者在日常生活背景下，共同參與建構而成的結果，因此，它們也可以看作是不同社會行動者在滿足其日常生活需求的過程中，和這些功能要件互動的結果。如果都市結構可以看成是社會行動的結果，那麼，都市結構和社會行動之間應該有一種共同的參考架構，使讓兩者之間可以建立其相呼應的對應關係（correspondence）。就這一點而言，可以分別從都市結構的形成條件和社會行動的分析兩個層面著手。

首先，在影響都市結構的要素上，從 Burgess 在分析都市結構的中心商業區、Hoyt 的扇形理論所指出的交通路線，或是 Hawley 的生態體系觀念中所強調的都市功能，中地理論所指出的市場機能，或是新都市社會學所說的國家控制和資本生產邏輯的需要等等，這些要素如果對應到個別社會行動者的行動架構中，是這

些都市結構的形成條件可以大致上切入到個體的日常生活需求當中，成為各種社會行動的重要考量。

無論是從古典的人文生態學或新都市社會學的政治經濟學角度有關都市結構形成的分析，不難發現，交通路線沿線之所以影響到地租或土地價格的飆漲，乃是由於和個體的通勤遠近、企業的營運成本，乃至國家的都市資源分配有關，也因而都涉及到個體或整個都市的基本維生；中地理論所謂的市場機能亦然。其次，新都市社會學分析國家和資本邏輯對於都市結構形成的干預，基本上是從政治、社會和文化三管齊下：包括和都市菁英的資本家結盟，以鞏固政權；爲了加速和極大化資本累積的速度而集中資源的整合，以及在日常生活中創造空間的差異以進行文化上的統制。這樣的過程由於多少涉及到個體的日常生活需求，因而直接或間接的也都是個體的社會行動取向的結果。上述古典人文生態學或新人文生態學所指出的，在都市結構中具有滿足日常生活需求的功能要件，和 Parsons 在分析影響社會行動的四個次體系功能，有不謀而合之處。

從另一方面來看，就這些日常生活行動的社會行動性質而言，Parsons 的行動理論架構或可提供吾人一個分析的起點。Parsons 指出，任何的單位行動是由一個行動者、各種手段與目標，以及一個包含各種自與社會因素、規範和價值的環境所構成的，這些社會行動基本上是爲了滿足四個次體系的功能需求：即適應(A)、目標的達成(G)、社會整合(I)，以及模式維持(L)。所謂的適應是指每個社會行動都必須因應它所在的環境；所謂目標的達成是指每個社會行動都必須擁有動員其資源，以達成目標，獲得滿足的手段；所謂的社會整合是指每個社會行動都必須維持其各部份之間的內部協調，並發展出應付偏差現象的方法，以維持自己的完整；最後，所謂的模式維持則是指，每個社會行動都必須使自己儘可能地接近均衡狀態。在日常的社會生活中，適應的功能是由經濟體系來滿足，目標的達成是由政治體系來滿足，社會整合是由社群關係的社會控制制度來滿足，模式的維持則是由文化體系來滿足。在都市結構中，不同地點所具備的功能也正是滿足這些個體功能需求的環境。

人文生態學所強調的區位、交通路線或地租等要素，會直接受到個體經濟活動的影響。在日常生活中進行各項食衣住行活動的地點選擇，例如，通勤會讓上班族考慮到要居住在辦公大樓聚集的商業區或市中心地區，但這些地方通常由於交通便利和需求大，租金高昂，使得他們不得不選擇位於都市外緣租金較便宜的郊區，付出較高的通勤成本，以滿足其工作的維生需要。其次，就制度層面而言，

這些交通路線的規劃和建設資源是政府或企業決策和動員資源的結果。例如學校、醫院或銀行的座落、原料和補給的運輸、以及運輸時間和成本降低上的利潤考量等等，方便和各運作部門之間取得連繫上的方便所做的選擇，都是政府或企業爲了達成其統治或經營的目標。

但問題是，這些方便都市不同地點之間連繫的相關都市設施如何產生？在人文生態學者的角度來看，雖然像是受到地理位置、氣候或生產力這些自然條件的影響；但在新都市社會學者來看，它們卻正是都市階級或國家力量爭取或分配其都市資源的決策結果。不同的都市菁英在社會生存條件的差異，反映在這些決策過程的考量上要取得協調，必然須整合各方利益。就這一點而言，都市資源的整合，事實上也就是不同階級的社會整合行動的結果。

對社會個體而言，這些日常活動地點的選擇有時候是由於無意識的社會習慣，因此，雖然是個體有意識的行動結果，但這樣的選擇背後卻有相當程度是來自整個都市文化的長期薰陶。例如，在臺北市要看電影或逛街很自然的會往西門町或現在的東區，找書很自然的會去重慶南路或學校附近，要和豪門士紳比鄰而居自然會往仁愛路或天母去找房子，但是，如果細問他們爲什麼知道去這些地點從事這些活動，回答卻是像「每個人都知道」這樣視爲理所當然的日常知識，這是由於不同地點的都市文化長年累月在人們心中所留下的日常印象。就意識層面而言，這些地點正是維持整體都市文化模式的要素。

可以說，Parsons 用以分析社會行動的四個次體系：即基本維生(A)、目標的達成(G)、社會整合(I)，以及模式維持(L)，和都市不同地點的功能和日常活動有以下的對應關係：都市具有不同功能的地點之間的生產關係是個體從事日常維生的適應(A)行動結果，而都市不同地點之間的距離是政府或企業在獲致其統治或經營目標的行動結果(G)，都市不同地點的資源整合是社會都市菁英進行整合(I)的行動結果，而整體的都市文化模式則是反映出個體的文化整合(L)行動的結果。這些不同個體在經濟、政治、社會和文化等不同層面所採取的行動，正是形成都市內部不同地點之間的生產關係、效率經營、社會連繫、以及文化模式維持的根本要素。

這篇研究基本上是企圖從 Parsons 的社會行動體系觀念——AGIL 四個模式變項，來分析臺北從日治時期到戰後五十年的都市性質，如何隨著生產關係、統治或經營目標的達成、空間距離的資源整合，以及文化統制等層面上的需要，而有了轉變。但是，這些分析並不處理四個模式變項之間層層統制的關係。在資料方

面，主要是以官方統計資料和歷史文獻為主。這樣的研究取向一方面是肯定都市結構在某種程度上是反映了社會結構的基本構成；另一方面則是假設，都市結構和社會結構之間的符應關係，主要是透過個體的社會行動而產生兩者之間的關聯。

四、臺北都市性質的轉變

到目前為止，臺灣社會從十六、七世紀以來，全島的都市體系先後出現臺南和臺北兩個重要的區域中心都市，一個是臺南，另一個則是臺北。在清末，由於對外貿易和墾區北移，臺灣的都市發展重心也逐漸隨之向中北部移動。⁽³⁰⁾ 北部的茶和樟腦的出口是經濟重心北移的結果，臺北市舊市區集結了河運和商業貿易組織的功能，初具全島政經中心的規模。⁽³¹⁾ 臺北市成為全臺的政經中心，儘管遠在清末劉銘傳建城的時候已初具規模，但如果從行政地位的建立來看，可以說是以日治時期的大正九年（1920）為時間上的分水嶺。1920年，日本人修改地方制度，成立臺北市，全島的政治經濟中心正式出現。戰後，國民政府入主臺灣後，絕大多數的政經資源和都市建設都集中在臺北市的結果，使它作為一個中心都市的地位更加鞏固。

下表很清楚的顯示，從1900到1960年跨越兩個政權的這六十年中，臺北市之外的附近幾個市鎮從1900到1940年之間似乎並沒有太大的變化，直到戰爭末期，情形才有一些改變。從1900到1940年之間，臺北市的人口幾乎是呈兩倍的增加；1940到1960年時，則是2.6倍；相對的，臺北市附近的各鄉鎮人口在1940年以前幾乎都是維持在同一水平，直到1940到60年之間才有一至兩倍的成長。可見，臺北市和周圍市鎮之間的落差在1900到1940年的四十年間已然形成，戰後初期的二十年則加速了這樣的趨勢，臺北市也成為帶動周圍市鎮發展的主要動力來源。

⁽³⁰⁾ 侯怡泓，《早期臺灣都市發展的性質》（臺中：臺灣省文獻會，1989），頁10、123。

⁽³¹⁾ 同上註，頁18。

表一 1900-1960 年臺北盆地主要都市的人口發展

年度 都市	1900	1920	1940	1960
臺北	69,700	140,000	285,000	760,000
新莊	5,400	5,400	6,000	10,600
士林	3,200	3,350	4,900	15,500
松山	2,950	3,500	6,000	14,300
板橋	2,730	3,300	5,060	23,200

資料來源：陳正祥，《臺灣地誌》(1961)，頁 1033。⁽³²⁾

備註：這些地方在不同年代有不同的行政區分，因此不列出其單位。

在臺北成立市制以後，日本人對臺北的指稱以臺北市的舊市區為指涉中心。他們在界定臺北市和臺北地方時的說法是：

臺北市是以前的城內、艋舺、大稻埕所謂臺北三市街的地以外，把大龍峒和加蚋仔、大安中崙朱厝崙等鄰接的地方合併起來，編入市的地域。⁽³³⁾

在這樣的定義中，用以界定臺北市範圍的單位都是既有的地域。但是，城內、艋舺和大稻埕，大龍峒、加蚋仔和大安中崙朱厝崙這些地域，在地圖當中並沒有清楚的界限。它們頂多只是共同構成臺北市附近的臺北地方而已。

東經百二十一度三十分，北緯二十五度二分的位置所在，臺北市附近的地方即臺北地方。⁽³⁴⁾

就這一點而言，可以說臺北市或臺北地方事實上在日治時期的概念中，只是一種空間上的定位依據而已，泛指市中心。這種含混一方面反映出日本人規劃時的整體性，另一方面也反映出臺北市已經被當作是臺北地方的一個都市中心。臺

⁽³²⁾ 陳正祥，《臺灣地誌（下冊）》（臺北：數明產業研究所，1961）。

⁽³³⁾ 田中一二編，《臺北市史》（臺北：臺灣通信社，1931），頁 63。

⁽³⁴⁾ 同上註，頁 96-97。

北市成立以後，甚至被日本人視為是「領臺後的一大進展」，⁽³⁵⁾ 他們喊出大臺北的口號，並且以臺北為中心設計通往各地方的道路。⁽³⁶⁾ 昭和七年（1932）三月的州告示第五十四號所提出大臺北的都市計畫，準備容納六十萬人。⁽³⁷⁾ 這個計畫到了戰後，卻被縮減為五十萬人。戰後的軍事需要和不同的空間運用考量，使臺北市雖然還是延續日治時期的區域中心規模，但其內部的空間結構和都市形貌已經有很大的轉變。

（一）都市的生產關係與適應功能

臺北市之所以能夠形成臺北地方的區域中心，和整個區域的不同都市之間為了維生所需要的適應功能有關。臺北州的經濟作物不但是為都市內部的維生所需要的糧食而生產，同時涉及到出口貿易。1860年以前，臺灣的經濟以米、糖為主，適合生產米糖的南部成為都市體系的重心所在；1860年以後，臺灣開放通商口岸以後，北部貿易逐漸取代南部，1880年以後，貿易金額超過南部，1885到1895年，甚至為南部的兩倍。⁽³⁸⁾ 茶的輸出為臺灣北部帶來豐富可觀的利潤，造成了臺灣南北經濟的消長。⁽³⁹⁾

表二 臺灣日治時期歷年重要商品的輸出（單位：日元）

年度 項目	1910	1920	1930	1940
糖	491,941	6,966,936	67,807	5,555,531
茶	5,837,570	6,400,258	8,692,458	17,045,168
樟腦	3,932,750	4,335,487	1,085,348	1,604,557

資料來源：《臺灣五十一年來統計提要》。

蓬萊米試種成功以後，1934年首次超越在來米的生產量，成為國內最主要的糧食（參見表三）。在1930年，蓬萊米的生產量原不及在來米的1/2，但1934

⁽³⁵⁾ 田中一二編，同註(33)，《臺北市史》，頁75。

⁽³⁶⁾ 同上註，頁113。

⁽³⁷⁾ 臺北市役所，《臺北市十年誌》（臺北：成文出版社，1985；1939年原刊），頁30。

⁽³⁸⁾ 林滿紅，〈晚清臺灣的茶、糖及樟腦業〉，《臺北文獻》38（1976），頁6。

⁽³⁹⁾ 同上註，頁6-7。

年，卻激增為將近在來米的 1.2 倍。這種情形一直維繫到 1940 年到 1945 的戰爭期間。雖然戰爭顯然對蓬萊米的生產相當不利，但在 1945 年，蓬萊米產量還是大於在來米。到了戰後，以日本人所嗜食的蓬萊米為主的糧食生產模式就消失了。

表三 歷年臺灣的蓬萊米和在來米的生產量

時間	蓬萊米	在來米
1900 年	——	276,605
1910 年	——	531,961
1920 年	——	584,887
1925 年	141,808	611,082
1930 年	258,029	619,430
1934 年	612,326	499,469
1935 年	642,286	459,514
1940 年	615,107	424,731
# 1945 年	333,844	296,457
# 1946 年	314,546	535,042
# 1947 年	388,432	561,003
# 1948 年	505,242	509,295
# 1949 年	589,405	559,489
1950 年	724,351	612,007
1955 年	901,910	637,649

資料來源：臺灣省糧食局，《歷年臺灣糧食統計要覽》。

這些蓬萊米主要的生產地集中在臺中州以北，奠定了臺北市的都市基礎（參見表四），提供了茶的輸出吸引到臺北市，大量集中在臺北市最早的三市街附近的勞動人口所需要的糧食，讓臺北市擁有維持相當規模人口的條件。

表四 臺灣日治時期各州蓬萊米栽培面積的分佈 (甲/%)

年度 州別	1922		1925		1930		1935		1940	
	面積	比率	面積	比率	面積	比率	面積	比率	面積	比率
臺北州	413	96.72	23,056	32.56	29,617	21.90	46,020	15.09	55,562	16.63
新竹州	14	3.28	20,108	28.40	30,858	22.82	76,182	24.98	97,041	29.05
臺中州	--	--	26,029	36.69	54,557	40.34	106,586	34.95	89,170	29.69
臺南州	--	--	1,187	1.69	16,612	12.28	44,186	14.49	45,582	13.65
高雄州	--	--	215	0.31	1,888	1.40	24,524	8.04	31,858	9.54
東部地方	--	--	1,633	2.34	1,705	1.26	7,487	2.45	14,819	4.44
合計	427	100.00	70,827	100.00	135,237	100.00	304,986	100.00	334,033	100.00

資料來源：涂照彥著、李明俊譯，《日本帝國主義下的臺灣》(1992)，頁93。⁽⁴⁰⁾

除了維繫人口基本維生的糧食生產集中在臺北之外，從十七、八世紀以來作為出口主要經濟作物的茶也是臺北的重要生產品。由於茶的主要生產地是在臺中以北，⁽⁴¹⁾ 由臺灣北部的深坑和坪林兩地，擴展到臺灣北部山坡以及南至北緯二十四度的中部地區。⁽⁴²⁾ 這些地方的土壤為紅色酸性土壤，不適合種植各種糧食作物，只能栽培茶葉。⁽⁴³⁾ 1887年以後，劉銘傳保護和鼓勵臺灣茶葉的生產，使得生產規模擴大；當時的茶園以臺北為中心，東至宜蘭，南達苗栗，面積約佔三萬四千公頃。⁽⁴⁴⁾ 茶的輸出吸引大量的勞動力聚集在三市街，加強了臺北市的商業機能。從1865年，淡水海關就有茶的出口記錄。⁽⁴⁵⁾

十九世紀後半這段時間內，世界市場的茶葉消費量極大，臺灣取代廈門的茶葉生意，成為亞洲茶葉最主要的輸出地；使廈門不但在二十年間即喪失供應全歐

⁽⁴⁰⁾ 涂照彥著、李明俊譯，《日本帝國主義下的臺灣》(臺北：人間出版社，1992)，頁93。

⁽⁴¹⁾ 藤崎濟之助，《臺灣史と樺山大將》(東京：國史刊行會，1926)，頁163。

⁽⁴²⁾ 張明雄，〈晚清時期臺灣通商口岸的開放與社會經濟的變遷〉，《臺灣文獻》42：3/4(1991)，頁7。

⁽⁴³⁾ 胡玉雪，〈臺灣茶的貿易：公元一八六四至一八九〇年〉，《臺北文獻》38(1976)，頁41。

⁽⁴⁴⁾ J. W. Davidson 著、蔡啓恆譯，《臺灣之過去與現在》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，臺灣研究叢刊第107種，1972)，頁262。

⁽⁴⁵⁾ 胡玉雪，同註(43)，〈臺灣茶的貿易〉，頁34。

洲和美國茶葉的優越地位，而且還必須依賴轉運臺灣的茶葉維持其繁榮。⁽⁴⁶⁾ 1897年，日本人把茶市場移至臺北，直接輸出外國。1900年，並成立茶商公會。⁽⁴⁷⁾ 茶葉生產對米作生產的排擠作用，加上日本人佔領臺灣後，曾經因為把米糧運往日本，導致米價暴漲，都使臺北的缺糧問題更加惡化，從兒玉總督時代就出現米糧供應不足的現象。⁽⁴⁸⁾ 日俄戰爭以後，日本資本為解決國內獨佔資本所產生的危機，供應國內充裕的糧食，臺灣總督府在1922年蓬萊米問世以前，也曾經推行一連串的「米穀增產政策」，包括1903年設立「臺灣總督府農事試驗場」，1904年「移出米檢查規則」，1910年「取締赤米」，1920年設立「臺灣農業倉庫」等等。

戰後初期，國民政府帶來將近二十三萬官兵座落在臺北市及其附近的市鎮，也面臨同樣的糧食問題。臺北雖然從1922年試種蓬萊米成功以後，是臺灣米糧的主要生產地；但當時，米產的主要消費中心在北部，⁽⁴⁹⁾ 臺北市反而成為糧食不足最嚴重的地區。國民政府解決糧食問題的方法是，對糧食和各種物資採取各種統制措施，包括幾乎所有像糧食、糖和茶這些在日治時期曾經為臺灣賺取大量外匯的物資都禁止輸出。⁽⁵⁰⁾ 臺北市的米價從1945年到一九六〇年代，始終處於相當不穩定的狀態下。臺灣糧食局局長當時為解決糧食問題，曾經提出南糖北米的生產策略，他指出北部多水田，種稻比較有利。⁽⁵¹⁾ 但是，由臺北市後來透過行政區域調整所增加土地的利用情形來看，顯然，糧食問題並沒有優先獲得解決。這些分配上的管制措施甚至在1947年引發了二二八事件，對臺北的空間重構有重大的影響。

大戰結束當年(1945年)，蓬萊米的生產量陡降為前一年生產量的一半不到，和在來米的生產量幾乎相當。1946到1948這三年中，兩者的生產量如陳正祥所說的「一度發生劇變」。他指出其中一個主要原因是：蓬萊米的單位面積產量雖高，但所需要的肥料也比較多，屬於比較集耕的作物；光復初期肥料短缺，使農

⁽⁴⁶⁾ J. W. Davidson 著、蔡啓恆譯，同註(44)，《臺灣之過去與現在》，頁257-258。

⁽⁴⁷⁾ 臺北市政府工務局，《臺北市都市發展史紀要(初稿)》(臺北：該局，1970)，頁15-16。

⁽⁴⁸⁾ 井出季和太著、郭輝編譯，《日據下之臺政》(臺中：臺灣省文獻委員會，1956)，頁368。

⁽⁴⁹⁾ 陳正祥，《臺灣地誌(上册)》(臺北：數明產業研究所，1959)，頁680。

⁽⁵⁰⁾ 薛化元編，《臺灣歷史年表——終戰篇I(1945-1965)》(臺北：國家政策資料研究中心，1990)，頁4-16。

⁽⁵¹⁾ 陳式銳，《臺灣經濟》(臺北：財政經濟出版社，1954)，頁132。

民必須改種在來米。這使得臺北內部的土地利用型態有了大幅的轉變。⁽⁵²⁾

一方面，這些人口的居住需要，使臺北本身的土地需要更多的建築用地，生產性的農地減少；另一方面，對於糧食生產的需要，也加深了南部作為生產空間的性質。過去臺北市的農產品不必大量仰賴南部運送上來，港仔嘴和浮洲是臺北地區過去在日治時期最大的蔬菜供應地。戰後，臺北農地迅速流失，加上大量增加的人口，以致必須依賴南部農產品的供應，才有中央和各地市場的設立。根據臺北市政府的統計，戰後到 1956 年，陸續增建市場十處，但仍不敷人口急劇增加的需要，以致於「到處攤販充斥，妨礙交通和市容，影響環境衛生」。⁽⁵³⁾為了解決因應這些急劇增加的市政建設需要，使臺北市必需「每每對於籌措經費，煞費苦心」，以超收的稅捐及規費來挹注，並且一面緊縮消耗性支出，一面權衡輕重緩急採取重點原則來平衡收支預算。⁽⁵⁴⁾茶和糧食的生產，前者需要出口國外，後者需要進口肥料，使臺北市和基隆的關係變得非常密切。山坡茶園的開墾也造成土壤的侵蝕，加速淡水河的淤塞，削弱了淡水的商港地位，⁽⁵⁵⁾使得基隆的出口地位更加重要，臺北市的都市機能在某種程度上必須和基隆結合，以利整個經濟空間的順利運作（參見表五）。

基隆市在戰後迅速的沒落說明了，臺北市和其他周圍市鎮之間生產關係的轉變。在日治時期，基隆市是臺北州僅次於臺北市的第二大都市，也是實行市制的區域，屬於和臺北市平起平坐的行政單位，這和它的出口機能有密切的關係。戰後，臺北市失去自然生產上的優勢以後，基隆也跟著失去一個出口港應有的地位，都市地位遠不如臺北市，這一方面象徵臺北在臺灣的生產機能沒落，導致發展方向改變；同時，另一方面也意味臺灣內捲到世界經濟體系的腳步暫時中輟。

1965 年，前省政府公共工程局曾經因為臺北市和基隆市的發展已具有都會區之基本雛形，研擬「臺北基隆都會區域計畫」，將它的發展形態規畫為同心圓的模式，分為中心地帶、附廓地帶及外圍地帶等三個環狀地帶發展。到了 1981 年間，卻宣稱兩者的相互依存關係已相對降低，把這種同心圓的發展模式轉變成以臺北市為核心，和淡水河左岸的三重、新莊、板橋、中和、永和及新店六縣轄市

⁽⁵²⁾ 陳正祥，《臺灣土地利用》（臺北：國立臺灣大學農業地理研究室，1950），頁 134。

⁽⁵³⁾ 臺北市政府，《市政七年》（臺北：臺北市政府資料室，1964），頁 48-49。

⁽⁵⁴⁾ 同上註，頁 43。

⁽⁵⁵⁾ 陳正祥，同註(32)，《臺灣地誌（下冊）》，頁 1020。

表五 臺灣兩大港口在日治時期對外輸出的情形（日元）

年度 \ 港口	基隆		高雄（打狗）	
	輸出	輸入	輸出	輸入
明治二十九年	16,522	208,783	251,643	431,425
明治三十年	50,579	367,776	208,332	346,537
明治三十一年	79,887	764,340	281,659	380,411
明治三十六年	1,443,980	1,083,730	50,333	403,206
明治四十年	4,424,611	889,428	69,045	1,174,976
大正元年	4,313,632	5,063,040	1,890,540	4,277,427
大正六年	16,970,943	10,095,343	16,664,731	7,088,487
大正十一年	24,508,183	16,190,756	4,710,550	14,218,349
昭和元年	40,668,254	29,754,004	7,123,115	26,886,244
昭和六年	14,822,596	13,487,942	3,818,943	14,281,279
昭和十一年	44,942,155	21,783,936	29,247,273	23,982,654

資料來源：臺灣總督府民政部文書課，《歷年臺灣總督府統計書》。

表六 戰後臺灣的出口結構（比例）

項目 \ 時間	糖	米	其他
1950	79.8	3.1	17.1
1955	49.9	23.3	26.8
1960	44.0	3.1	52.9
1965	13.1	9.1	77.8
1970	3.1	0.1	77.8
1975	5.0	0.0	95.0

資料來源：《臺灣統計資料書》。

一併規劃的輻射狀模式。⁽⁵⁶⁾ 1983年所擬定的「臺灣北部區域計畫」中，北部區域被劃分為七個生活圈，基隆單獨成爲一個生活圈，臺北市和臺北縣則被劃爲臺北地方生活圈。⁽⁵⁷⁾

至此，臺北市從過去日治時期往北發展變成向南發展。臺北市和周圍市鎮之間的生產關係，由日治時期的自然生產優勢上的統制，轉變成以行政權力爲主的人爲統制，成爲依賴的消費性都市，以行政和貿易爲最主要的活動。這種轉變最明顯的兩個指標是，戰後的北部區域都市計畫把基隆排除在它的整體的規劃範圍之外，以及戰後臺北市零售市場的增建，成爲全臺灣魚產、蔬菜和肉類最大的消費中心。⁽⁵⁸⁾ 前者顯示，臺北物資對外輸出物產的能力削弱以後，不再需要基隆在日治時期的港埠功能，基隆的發展乃完全被忽略，從一個在日治時期和臺北市並列爲臺北州的兩個市之一的國際港口，沒落到必須依附在臺北市的生活就業機能之下。後者則反映出，大量外來人口的移入對於都市資源分配的影響。

（二）空間距離的縮短與目標的達成

這裡所指的空間距離的縮短是不同地點之間相連繫的效率。這基本上是相應於生產關係的統制而來，透過交通建設來達成。許多學者的研究都顯示，交通位置的優勢在北部的發展中經常是一個地方興起的最主要原因。例如，新莊、艋舺和大稻埕都是由於河流的自然變化造成水運的需要而興起；⁽⁵⁹⁾ 它們的沒落同樣也是因爲河流的淤塞而沒落。

空間距離的縮短和社會生產有密切的關係。臺灣北部在清代的發展由新莊、艋舺而大稻埕，這似乎是由淡水河岸逐漸往內陸延伸發展。⁽⁶⁰⁾ 清代臺北茶葉的區域內運送，主要是以舢舨爲主。深坑、石碇一帶所栽種的茶葉都是沿淡水河運

⁽⁵⁶⁾ 臺灣省住都局市鄉規畫處，〈臺北都會區發展背景及相關建設計畫〉，收於內政部營建署編，《臺北都會區發展規劃研討會論文集》（臺北：該署，1990），頁34。

⁽⁵⁷⁾ 內政部，《臺灣北部區域計畫》（臺北：該部，1983），頁59。

⁽⁵⁸⁾ 臺北市政府，同註(53)，《市政七年》，頁49。

⁽⁵⁹⁾ 溫振華，〈清代臺北盆地經濟社會的演變〉（國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1978），頁106；廖春生，〈臺灣之都市轉化——以清代三市街（艋舺、大稻埕、城內）爲例〉（國立臺灣大學土木工程學研究所碩士論文，1988）；宋光宇，〈霞海城隍祭典與臺北大稻埕商業發展的關係〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》第62本（1993），頁298。

⁽⁶⁰⁾ 葉倩偉著、卞鳳奎譯，〈清代臺灣的都市化——以臺北市爲例〉，《臺北文獻》直字95（1991），頁74。

送，去程順流而下，回程逆流而上，需靠淡水河漲潮，那時的船隻可以漂流到現在的光復橋下。這在大料崁溪逐漸淤塞，海運沒落以後，鐵公路成爲主要的陸上交通工具，對空間的結構發展有明顯的影響。

日治時期對臺北市的交通建設，和他們的整個經濟發展策略是相一致的。日本政府建設鐵路的最大目的，就是以全體的經濟欲求爲要務。⁽⁶¹⁾ 其初期所開發的鐵路線幾乎都肩負了相當的經濟意義，例如，阿里山線負責森林的開發，潮州線爲開發南部的肥沃地區，宜蘭線爲開發東部的豐富資源，臺東線在開發整個的東部，淡水線是爲運送縱貫鐵路工程的建材，集集線是爲開發日月潭發電所的建設工程，對中部山地的開發相當有幫助，平溪線在開發北部的煤礦，太平山鐵路是爲了建設宜蘭濁水溪水力發電所而設。⁽⁶²⁾

日本政府一到臺灣，發現基隆和臺北之間的運輸非常不方便，運費又非常高昂，乃計劃從速敷設各地鐵路，實行官營；以軍事費十萬日元，充作縱貫路線之調查及築港調查的費用。⁽⁶³⁾ 1908年，基隆高雄全部通車後，才進而修築各地的鐵路；⁽⁶⁴⁾ 臺北市就是縱貫鐵路的中心；⁽⁶⁵⁾ 基隆雖然是縱貫鐵路的終點，但鐵道工場卻是設置在臺北，後藤新平的理由是：

從臺灣的工場的狀況來看，大部份的材料都是從內地取得……從清國時代，臺北就有工場，再加上勞動工人的供給，如果不是臺北的話就不太好……。⁽⁶⁶⁾

臺北市的生態位置使它在空間距離的縮短有其先天上的優勢。如果說臺灣對日本人而言，是扮演日本進出南洋的重要據點；⁽⁶⁷⁾ 那麼，臺北市可以說是這個據點的主要樞紐所在，因臺北市控制淡水和基隆兩個港口，有運輸上的便利而成

⁽⁶¹⁾ 喜安幸夫，《日本統治臺灣秘史》（臺北：武陵出版社，1989），頁14。

⁽⁶²⁾ 同上註，頁23-25。

⁽⁶³⁾ 徐子爲、潘公超，《今日的臺灣（下冊）》（臺北：中國圖書科學儀器公司，1948），頁406-407。

⁽⁶⁴⁾ 同上註，頁407。

⁽⁶⁵⁾ 荒川久，《島都評判記》（臺北：成文出版社，1985；1930年原刊），頁3-4。

⁽⁶⁶⁾ 鶴見祐輔，《後藤新平傳（上）》（東京：太平洋協會出版部，1943），頁253。

⁽⁶⁷⁾ 矢野暢，《南進の系譜》（東京：中央公論社，1975），頁148。

為全島的貨物集散地，商業買賣非常興盛，⁽⁶⁸⁾ 帶動市況的繁榮。日本人一方面在行政區劃上把今天的臺北市和周圍的市鎮統合起來，並以鐵路和公路來連結這些都市；另一方面也積極發展臺北市對外，尤其是與日本之間的國際路線，使臺灣能更完整的納入日本的經濟範圍；基隆不但是臺灣對於大陸南方和南洋各航路的重要港口；⁽⁶⁹⁾ 同時，也是臺北市對外國際航線的主要出入孔道。

大正三年開始，日本政府把淡水和香港之間的指定航線延長到基隆，基隆在臺灣的中介貿易所扮演的角色，就像計畫中一樣，逐漸加強改變基隆和淡水的港灣地位。⁽⁷⁰⁾ 東鄉實等甚至注意到：

……淡水、安平等的衰落，基隆、打狗等愈來愈繁榮，文明的交通設施完成以後，就會愈來愈有中央集權的傾向。⁽⁷¹⁾

中央集權和臺北市在整個區域空間距離的縮短有相當密切的關係，因為這種空間距離的縮短乃是視國家和整個社會之間的空間配置而定：日治時期的國家在臺灣社會之外，屬於「分離式的移殖」；戰後，國家深入到臺灣社會的內部，屬於「深入式的移殖」。這兩種國家和內部社會在空間上的距離，也影響到他們對臺北市和其他周圍都市之間的空間距離的規劃。日本本土離臺灣有一段距離，而他們又希望把臺灣的經濟和日本的經濟連繫在一起，⁽⁷²⁾ 仰賴臺灣豐富的農產品輸出，使他們必須不斷致力於都市內部的空間連結，以便於統治和經濟上的剝削。相對的，國民政府到臺北以後，二二八的發生使他們必須採取一連串的隔離政策，像綏靖、清鄉、戒嚴，乃至行政區域的劃分等等，都是在分割內部空間的完整性。這使臺北市的空間可及性在戰後反而急速的萎縮。造成急速萎縮最主要的原因有二：一個是基隆港口的沒落；一個是鐵路運輸的衰退。前者 and 臺北市的自然生產品在臺灣的出口地位削弱，以及基隆在二二八事件的市民行動有關；後者則和國民政府的內部移殖性格有關。

⁽⁶⁸⁾ 荒川久，同註(65)，《島都評判記》，頁 3；臺北市役所編，《臺北市概況》（臺北：成文出版社，1985；1938 年原刊）頁 27；《臺北市概況》（臺北：成文出版社，1985；1939 年原刊），頁 147。

⁽⁶⁹⁾ 荒川久，同註(65)，《島都評判記》，頁 3。

⁽⁷⁰⁾ 東鄉實、佐藤四郎，《臺灣植民發達史》（臺北：晁文館，1916），頁 280-281。

⁽⁷¹⁾ 同上註，頁 282。

⁽⁷²⁾ 喜安幸夫，《日本統治臺灣秘史》（臺北：武陵出版社，1989），頁 20-21。

到了戰後，臺北都會區整個區域上的規畫有一個重要的轉折：即放棄基隆，把臺北和淡水河西岸一起規畫。日治時期原來對淡水河以東臺北盆地的規畫，是讓臺北市整個向東擴展，在淡水河以西則是以地方中心來聯結工業和農業地帶。但國民政府以整個經濟發展的需要為理由，放棄了基隆。1965年時，臺北和基隆的相互依存度高，這種依存關係到了民國七十年間有了改變，臺北和淡水河西岸的三重、新莊、板橋、中和、永和和新店等六個縣轄市的關係加強；臺北都會區的規畫模式從同心圓的模式轉變為以臺北市為核心的輻射狀模式。⁽⁷³⁾ 但是，這樣一個輻射狀交通網的完成卻非常緩慢，而且缺乏臺北都會區的整體規劃。

在臺北市內，國民政府首先是以行政權力強力壓抑舊市區的發展，想以東區取而代之，⁽⁷⁴⁾ 把很多行政和金融機構內移到東區去，結果是破壞了臺北對內和對外的空間可及性，一方面造成臺北市內部交通的混亂，另一方面也削弱臺北市和周圍市鎮之間的聯繫，以致臺北縣的地方人士必須在縣議會中一再提案要求加強地方的交通建設請運用板橋、中和、永和、新莊、土城、三重、鶯歌、三峽等鄉鎮市堤防上端或兩側，規劃興建中重運量環河道路及第二高速公路，供各交流道形成貫穿臺北縣之交通網，以解決市區交通。⁽⁷⁵⁾

戰後只強調臺北市對其他外部市鎮的連繫道路和橋樑，對全島不同地區間的相關建設則相當忽略。這使得臺灣全島在戰後的空間可及性大幅削弱，即使是臺北都會區內也是如此；這由於功能依賴關係愈趨強化，連絡必須更加頻繁，而更加突顯出都會區內部由於行政層級落差所造成的困擾。臺北市周圍市鎮的地方政治菁英就抱怨過：

本縣〔按：臺北縣〕交通嚴重比北市有過之而無不及，但北市不斷投入人力物力，力求改善，而本縣卻始終落後數拍，等著北市在行有餘力才拉拔一把……為什麼我們不做主人，而要等待別人恩賜救濟呢？為什麼我們不向中央政府爭取在本縣成立一個捷運系統工程局？為臺北縣的交通問題作一整體規劃，儘早完成本縣捷運網路，何必要等待臺北市的遠期捷運網路呢？而臺北市這麼一來，臺北縣就要引頸以待，痛苦忍受交通災難，這一等縣民、二等生活怎麼好過嗎？⁽⁷⁶⁾

⁽⁷³⁾ 臺灣省政府住宅及都市發展局，同註(56)，〈臺北都會區發展背景及相關建設計畫〉，頁34。

⁽⁷⁴⁾ 夏鑄九，〈一個都市中心的興起：臺北市忠孝東路四段的個案研究〉，《當代》15(1987)，頁60-72。

⁽⁷⁵⁾ 《臺北縣議會第十一屆第七次大會第十七次臨時會議事記錄》，頁153-154，「吳清池提案」。

⁽⁷⁶⁾ 同上註，頁638-639。

此外，不同時期的交通工具需求對於空間距離的縮短有相當大的影響。日治時期雖然對臺北州已經有全盤交通規劃，以鐵路來貫穿基隆、松山、臺北市、萬華、板橋、樹林和桃園這些地方，但大部份民眾日常最主要的交通工具仍是雙腳或腳踏車。這樣的交通工具較容易熟悉周遭的環境，形成如 Pred 所謂的地點感。戰後，鐵路功能的衰退和公路興起，雖然汽車的普及化使民眾對自己周圍的環境不再能像過去那麼的熟悉；但汽車在連繫效率上的改善卻縮短人們對空間的感覺。空間距離的縮短使區域範圍在人們心中相對擴大，臺北市乃隨區域間不同都市之間在空間距離的縮短，而愈加鞏固其區域中心的地位。

（三） 都市資源的統制與社會整合

很顯然的，日治時期在臺灣的統治目標是追求各州廳的財政自治。在這樣的施政理念下，臺北市即使有其客觀條件上的優勢，也並未攫取其他都市的資源；相對的，在戰後，臺北市在臺灣全島的都市體系位置，由於它掌握了大量的都市資源，因而得以確立其他都市對它在體制上的依賴，樹立它的統制權威。這些都市資源包括金融資本和地方財政的分配。日本從一開始佔領臺灣，就想讓臺灣「財政獨立」，惟恐臺灣成為日本的財政負擔。臺北在日治時期就擁有充沛的金融資本，不但日本和臺灣有很多大資本家的工商界巨頭都是聚集在此，握有全島的經濟霸權；⁽⁷⁷⁾ 同時，日本政府也把一切重要的行政與金融機構都設在臺北市的城內（相當於今天臺北市的城中區附近），⁽⁷⁸⁾ 使臺北市的資本取得成本不但方便，而且也相當的低廉。這些金融市場所提供的資金，過去最主要是用於支付購買米、茶、糖和肥料的貿易所需。⁽⁷⁹⁾

都市財政資源的取得，在日治時期並不受其行政位階的影響。當時，整個財政資源主要是從人口和土地的稅收而來；市制的成立在日本人的都市理念中，只是地方自治的開始，並不是財政資源分配的依據。東京市在 1898 年實施市制，也只是意味一個自治體的誕生。⁽⁸⁰⁾ 因此，日治時期的地方財政雖然也受臺灣總督府的監督，但大正九年所建立的地方稅制度，卻是立意讓各市街庄的地方財政

⁽⁷⁷⁾ 荒川久，同註(65)，《島都評判記》，頁 6。

⁽⁷⁸⁾ 陳正祥，同註(49)，《臺灣地誌（上册）》，頁 287。

⁽⁷⁹⁾ 臺北市役所，同註(37)，《臺北市十年誌》，頁 148。

⁽⁸⁰⁾ 石塚裕道，《日本近代都市論——東京：1868-1923》（東京：東京大學出版會，1991），頁 222。

各有獨立的稅源和會計。臺北市在日治時期雖然獨立設市，但臺北州在都市資源分配上並沒有佔有絕對的優勢。這一點，我們可以由表七的臺灣當時各州廳歷年的預算表中看得很清楚：

表七 日治時期臺灣各州廳歷年預算表（1938-1944年）

單位：千元日元

年度 州廳別	昭和十三年	昭和十五年	昭和十七年	昭和十九年
臺北州	6,837	7,752	11,047	15,020
新竹州	3,491	4,065	5,381	8,996
臺中州	7,161	8,340	11,561	10,633
臺南州	7,171	9,079	13,445	18,074
高雄州	5,337	6,535	10,078	17,335
臺東廳	861	1,440	1,631	2,143
花蓮廳	1,262	1,821	1,983	2,641
澎湖廳	491	459	583	861

資料來源：《臺北縣志》（1960），卷十三，頁44。引自日人《臺灣年鑑》。

日治時期的總督府雖然設在臺北，但是臺北州的預算顯然並沒有因此而居全省最高，反而是次於臺南州和臺中州。從1938到1944年這段期間中，臺中州或臺南州和高雄州在預算上所佔的比例，都比臺北州要來得高。

由下表不難看出，臺北州的地方財政在昭和八年以後已經漸趨平衡。在實際的用度上，則由於大正九年的地方稅制改革而使地方的財政有穩定的餘額。大正九年以前的歲出入決算則多處於不穩定的狀態。

表八 日治時期臺北州歷年州預算表 (1931-1942)

項目 年度	歲入	歲出
昭和六年	4,864,874	5,221,404
昭和七年	4,819,536	4,991,139
昭和八年	4,404,515	4,404,515
昭和九年	4,558,762	4,558,762
昭和十年	5,119,610	5,119,610
昭和十一年	6,173,524	6,173,524
昭和十二年	6,941,603	6,941,603
昭和十三年	6,837,720	6,837,720
昭和十四年	6,957,660	6,957,660
昭和十五年	7,752,060	7,752,060
昭和十六年	10,280,763	10,280,763
昭和十七年	11,047,233	11,047,233

資料來源：《臺北縣志》(1960)，卷十三，頁45。引自《臺北州統計書》。

表九 日治時期臺北州歷年州決算表 (1904-1934年)

項目 年度	歲入	歲出	總計
明治三十六年	354,002 元	370,527 元	-16,525 元
明治四十年	496,252 元	444,203 元	+52,049 元
大正元年	987,206 元	1,262,322 元	-275,116 元
大正五年	—	—	—
大正十年	4,746,083 元	3,727,550 元	+1,018,533 元
昭和元年	4,363,481 元	3,580,548 元	+782,933 元
昭和五年	4,904,647 元	3,883,960 元	+1,020,687 元
昭和九年	5,511,533 元	4,359,974 元	+1,151,559 元

資料來源：《臺北縣志》(1960)，卷十三，頁47-48。引自《臺灣總督府統計書》。

臺北市在未設市以前，所有市政建設經費都列于臺北州的地方預算當中。初期臺北州廳的地方財政並不充裕，一些較大的建設工程都仰賴臺灣總督府的補助，例如當時的新店溪水源工程，係由總督府來主辦全部的工程，費用也是由總督府全部負擔，因為當時的臺北州廳無力負擔，日本政府為促進臺北市的發展進步，不惜以國庫、州庫的財力補助臺北市的建設，因為他們了解要促成都市的繁榮不僅是地方的事。⁽⁸¹⁾ 這些建設上的補助在 1927 年以後更加確定，每年都有補助，由國庫和州費各補助三分之一；直到 1937 年，日本人公佈臺灣都市計畫令以後，臺北市的都市建設經費除了仰賴國庫和州費之外，也可以透過課徵工程受益費和都市計畫稅來從事建設。國庫和州費的補助改為四分之一。⁽⁸²⁾ 有學者指出，日本建設臺灣不但把臺灣的稅收都用在臺灣，並且從日本國庫運來五千四百萬日圓，改善公共設備。⁽⁸³⁾

戰後，國民政府進入臺北以後，雖然基本上沿襲了日本政府絕大部份的制度設計，但是，在金融制度上一直相當保守，並沒有因應整個社會經濟環境的變化而作更新的調整。這使得臺北市因為中央政府座落於此，行政功能的匯集而迫使臺北市必須不斷提高行政地位，集中龐大的都市資源，以因應人口急速增加所需要的建設經費。臺灣除了臺北市以外的各種資源，都被用來負擔整個架構在大陸三十五省的官僚體系經費，而不是用來建設臺北市。

1945 年，臺北市改為省轄市。1951 年，臺灣實行地方自治後，臺北市的第一任民選市長為吳三連。市政府為推行建設業務，以工務局業務為中心，成立若干委員會，包括臺北市都市計畫委員會、臺北市市民住宅興建委員會、臺北市雙溪水源興建工程推進委員會、臺北市畸零建築基地調處委員會等。但地方的建設經費卻一直都相當匱乏，主要原因在於，臺北市原有的地方建設資源並不足以因應大量湧入臺北市的外來人口，因此，早期的財政必須依賴中央的補助；1967 年，臺北市升格為院轄市後，不但市政結餘有明顯的增加，而且國稅所佔的比例也逐漸上升。（參見下表）

⁽⁸¹⁾ 朱萬里編，《臺北市都市建設史稿》（臺北：臺北市工務局，1954），頁 81-82；另參見吳密察，《臺灣近代史研究》（臺北：稻鄉出版社，1990），頁 119。

⁽⁸²⁾ 朱萬里編，同上註，頁 82。

⁽⁸³⁾ J. W. Davidson 原著、蔡啓恆譯，同註(44)，《臺灣之過去與現在》，頁 420。

表十 戰後臺北市改制前後市政府各年度歲出入情形

年度	項目(千元)	歲入	歲出	結餘
改制前				
1951		56.282	66.513	-10.231
1956		236.706	252.536	-15.830
1961		437.710	454.355	-16.645
1967		1,140.691	1,052.734	+87.957
改制後				
1968		2,324.470	2,157.739	+166.739
1972		4,723.945	4,692.979	+30.966
1977		15,987.388	15,987.388	0
1979		22,226.058	21,419.984	+806.074

資料來源：臺北市文獻委員會，《臺北市發展史(二)》(1982)，頁 639-645。

在改制前，臺北市的補助收入佔歲入比重的百分之七左右，改制後，補助收入所佔的比重逐年減少，較改制前為低。⁽⁸⁴⁾ 這些財政上的改善，主要是由於稅課收入的增加。在改制前，臺北市屬於省轄市，依照財政收支劃分法的規定，所能分配到的稅收較少，無法進行市政建設，改制院轄市以後，國稅劃分的比率提高，使臺北市的財政收入逐年相當幅度的增加。⁽⁸⁵⁾ 但是，儘管如此，臺北市的財政自主性在改制後並沒有因此而增加，國稅所佔的比例逐漸高於市稅，中央對臺北市都市財源的決定權在改制後反而更大。

臺北市和其周圍市鎮在日治時期同屬於臺北州，和當時的街庄是同級的行政關係；光復後卻變成是和省直接隸屬於中央的院轄市，高出周圍市鎮兩個行政層級一縣(市)和鄉鎮。臺北市在整個臺北都會區內由於行政層級的落差，也造成了臺北都會區內各鄉鎮之公共設施，不能整體配合建設，其主要的原因有三：首先是各級政府的建設財源的寬裕或拮据不一；第二是跨區的公共設施無法取得配

⁽⁸⁴⁾ 臺北市文獻委員會，《臺北市發展史(二)》(臺北：該會，1982)，頁 668。

⁽⁸⁵⁾ 同上註，頁 669。

表十一 戰後臺北市改制前後各年度國稅與市稅成長情形

年度	國稅 (%)	市稅 (%)	總收入 (千元)
改制前			
1951	54.34	45.66	229,776
1956	51.41	48.59	888,329
1961	50.84	49.16	1,645,018
1966	49.94	50.06	2,376,148
1967	50.70	49.30	2,615,150
改制後			
1968	49.72	50.28	3,441,435
1971	55.56	44.44	8,041,115
1976	62.61	37.39	28,263,759
1979	60.96	39.04	51,694,865

資料來源：臺北市文獻委員會，《臺北市發展史（二）》(1982)，頁 677-680。

合；第三是個別都市無力實施地區性的公共設施，也不能合力建設。⁽⁸⁶⁾ 這些發展上的落差最主要是因為市縣政府之組織編制和財政收支懸殊。⁽⁸⁷⁾

國民政府的建設重點只放在臺北的結果，許多重大建設計畫均著重於都會中心之臺北市，使得都會區內其他市鄉鎮顯得發展不足。⁽⁸⁸⁾ 從 1953 年實施經濟建設計畫以來，頗多重大交通建設、工業區開發、教育資源、大型的醫療設施以及都市公共設施等之建設集中於臺北地區。⁽⁸⁹⁾ 整個臺北都會區遲至一九八〇年代，才有綜合開發計畫。⁽⁹⁰⁾ 黃世鑫指出，這是由於中央集權的基本政治體制下，地方自治問題沒有受到重視，因此屬於區域性的都市化和都市財政問題也一直受

⁽⁸⁶⁾ 內政部，同註(57)，《臺灣北部區域計畫》，頁 70。

⁽⁸⁷⁾ 林將財，〈「臺北都會區發展背景及相關建設計畫」評論〉，收於內政部營建署編，同註(56)，《臺北都會區發展規劃研討會論文集》，頁 81。

⁽⁸⁸⁾ 臺灣省住都局市鄉規畫處，〈臺北都會區發展背景及相關建設計畫〉，收於內政部營建署編，同上註，頁 77。

⁽⁸⁹⁾ 楊重信，〈臺北都會發展展望〉，收於內政部營建署編，同上註，頁 106。

⁽⁹⁰⁾ 內政部，同註(57)，《臺灣北部區域計畫》。

忽視。⁽⁹¹⁾ 這種都市資源分配的不平衡引來地方政治菁英相當大的反彈，也造成他們對地方資源的流失有很大的危機感。中和市議員林孝光在臺北縣議會就曾抱怨過：

……捷運局的計畫以臺北市為中心區，以本縣為副都會區，那我想大可不必如此規劃，……捷運局將新店、淡水劃入第一期，本縣負擔多少經費？……相信不久的將來，淡水要跑到臺北市去，（翡翠水庫）那麼一大塊土地，不論其綠地、保護地、商業區各多少，畢竟目前仍是本縣的，為何現不趕快充份有效利用？萬一有一天真劃入臺北市時，我們連碰都碰不到。⁽⁹²⁾

（四）都市文化的統制與文化模式的維持

臺北市在日治時期建立其文化生活上的優越性，基本上是由於日本人刻意的要從許多硬體建設上彰顯其統治權威，這使得臺北在整個都市結構的空間塑造上比其他都市都要別具匠心。根據 1897 年，一位到臺北的美國記者 J. W. Davidson 描述：

臺北變化之大，……1897 年之夏間，已經可以看到大變化之跡象……由各方面看起來，盡是日本式的都市。……良好的碎石鋪好的街道，其堂皇的建築，貨色豐富的店鋪，臺北市較日本帝國任何同一規模之都市都好。全島沒有一個其他地方有如此大的變化。其街道亦比從前清治時代一般的清潔而維護得好。⁽⁹³⁾

臺北市在空間上的變化也是日本人所津津樂道的殖民治績。

和文明的大都市相較之下，臺北市的街觀非常受到好評，城內有縱橫貫通的大馬路，在大稻埕和艋舺方面……道路也很乾淨，除此之外，不管是三線道路，基隆的縱貫道路……從南門外通到新店街的道路……相當範圍的都非常乾淨。⁽⁹⁴⁾

⁽⁹¹⁾ 黃世鑫，〈地方「自治財政」問題〉，《國家政策季刊》7（1990），頁 296。

⁽⁹²⁾ 同註(75)，〈臺北縣議會第十一屆第七次大會第十七次臨時會〉，頁 637。

⁽⁹³⁾ J. W. Davidson 著、蔡啓恆譯，同註(44)，〈臺灣之過去與現在〉，頁 412。

⁽⁹⁴⁾ 田中一二編，同註(33)，〈臺北市史〉，頁 129。

無論是誰來到臺北以後，……異口同聲的稱讚臺北的乾淨、明亮，沒有不一致稱讚臺北是一個文明都市的……。(95)

日本人展現其空間文化的最直接手段就是從公共建築著手。因此，就這一點而言，公共建築的增建是日本政府增強統治基礎的必要工程。(96) 在各種公共建築中，以政治功能的建築規模最大，但是，教育功能的建築在數量上卻是最多，而且，一直延續到大戰期間還是持續在增加。這些教育功能的建築大都分佈在新興區和城內。(97) 這裡所謂的新興區是指臺北的東、南郊，包括今天的松山和大安等區域。

表十二 日治時期臺北公共建築的分佈

功能 \ 區位	艋舺	大稻埕	大龍峒	城內	新興區	五區合計
教育	3	6	1	12	23	45
娛樂	0	0	0	3	1	4
治安	0	0	1	1	1	3
醫療	1	4	0	1	1	7
經濟	2	2	1	8	3	16
政治	0	0	0	9	2	11
宗教	0	0	0	1	2	3
交通	3	3	0	7	13	26
氣象	0	0	0	1	0	1
大眾傳播	0	0	0	2	0	2
軍事	0	0	0	1	1	2
合計	9	15	3	46	47	120

資料來源：葉肅科，《日落臺北城：日治時代臺北都市發展與臺人日常生活（1895-1945）》（1993），頁 185。(98)

(95) 田中一二編，同註(33)，《臺北市史》，頁 74。

(96) 葉肅科，《日落臺北城：日治時代臺北都市發展與臺人日常生活（1895-1945）》（臺北：自立晚報社文化出版部，1993），頁 82-183。

(97) 同上註，頁 187。

(98) 同上註，頁 185。

上表顯示，城內的公共建築以教育、經濟和政治的機能為最多。這個區域同時也是大多數日本人所居住的地方，⁽⁹⁹⁾ 也是日本人的統治核心。⁽¹⁰⁰⁾ 政治功能的公共建築同時也具有權威象徵。⁽¹⁰¹⁾ 後藤在勸說兒玉建造總督府時，就指出：

……臺北的中心，建造一座壯大的臺灣總督府官廳，周圍設有大街、林蔭大道和公園。這是權力與領導的象徵，可給臺灣人一項深刻印象。⁽¹⁰²⁾

對後藤而言，「不睹皇居壯，安知天子尊」，宏偉的官邸可以方便收買人心。⁽¹⁰³⁾ 因此，臺灣總督府和日治時期其他的官署建築一樣，都是站在「對海外殖民地的控制，必須以帝國之絕對權威來統攝人心」的觀點上決定其形式。⁽¹⁰⁴⁾ 它從 1906 年開始設計到 1912 年開工建造，之間隔了六年時間，從開工到建造又經歷七年的時間，到 1919 年 3 月落成，總工程費兩百八十萬元。⁽¹⁰⁵⁾ 它到一九八〇年代都仍是東亞的大建築物之一。在總督府完工翌年，1920 年，日本人修改地方制度，臺北的三市街設臺北市。在日治時期的統計書當中，日本人甚至把它當作是人們測量一個地方的空間距離的標準。這種空間文化在當時的確已經收到日本人所預期的「統懾人心」的效果。根據有關大稻埕霞海城隍廟祭典的報導：

臺北城內，新公園南門外及苗圃各地，亦有田舍觀光團三三五五，爰行爰語，左顧右盼盛進、長谷川、丸福諸商行，建築宏壯，多有誤認為官衙，趨起不敢入者。⁽¹⁰⁶⁾

⁽⁹⁹⁾ 西村睦男著、余萬居譯，〈臺北市地理學研究：日據時期〉，《思與言》23：3（1985），頁 266；葉肅科，同註(96)，〈日落臺北城〉，頁 184；陳正祥，同註(49)，〈臺灣地誌（上册）〉，頁 295；章英華，〈臺北市的內部結構：區位的與歷史的探討〉，《中央研究院民族學研究所集刊》63（1987），頁 15。

⁽¹⁰⁰⁾ 臺北市文獻委員會，1932：328。

⁽¹⁰¹⁾ 葉肅科，同註(96)，〈日落臺北城〉，頁 183。

⁽¹⁰²⁾ 馬若孟著，陳其南、陳秋坤編譯，〈臺灣農村社會經濟發展〉（臺北：牧童出版社，1979），頁 198。

⁽¹⁰³⁾ 鶴見祐輔，同註(66)，〈後藤新平傳（上）〉，頁 47-48。

⁽¹⁰⁴⁾ 李乾朗，〈臺灣近代建築〉（臺北：雄獅圖書有限公司，1980），頁 45。

⁽¹⁰⁵⁾ 同上註，頁 53。

⁽¹⁰⁶⁾ 〈賽神前之熱鬧〉，《臺灣日日新報社》，1914 年 6 月 7 日。

這些外來的香客看到臺北的建築會有這樣的反應，至少說明兩件事：第一是，他們自己的家鄉可能很少有這樣的私人建築，有的話，這種宏偉建築的大多是官衙；第二是，這些宏偉建築的確有其統懾人心的效果。不過，儘管如此，日本人所塑造出來的空間和民眾之間並不是隔絕的。一位七十歲的報導人曾經指出，日治時期進出總督府是稀鬆平常的事，他說：

我在南港的礦坑作事時，當時需要炸藥來炸開礦坑，申請炸藥必須到派出所蓋章，再到臺北州廳和總督府蓋章，因此，有時候會到總督府——這說起來也是一個笑話，我第一次到總督府，門口只有一個衛兵，不像現在的總統府，我要走進去時，那衛兵行了一個禮；我嚇一跳，心想怎麼這麼多禮數，進門走上樓梯時，迎面走來兩個女孩正在交談，說今天總務長官要來，話才說完，她們就突然向左後方行禮，我回頭一看，才知道總務長官就跟在後面上樓，這時候，我才知道，原來剛才門口的衛兵是在向他行禮。

在戰後初期，長官公署甚至還延續了日本人的遺規，在大門口並不設衛兵。⁽¹⁰⁷⁾當時的總督府不只是一般百姓都可以進去辦公事的地方，而且，它的地下室有一個咖啡廳，也是民眾經常去喝咖啡的地方。因此，可以說，日本所塑造的空間文化不僅統懾人心，同時也收買人心：日本人不但把生活空間塑造成一個同質性的完整連續體，沒有被社會階層分割成一塊一塊的零細區域。同時，亦極力的保護私人空間的完整性。這種空間文化不但影響日治時期的民眾非常深遠，也給戰後初到臺灣的外省人士留下極為深刻的印象。一位在 1946 年到達臺北市的民營報紙編輯謝牧就回憶道：

……初來乍到，首先是被這個祖國寶島的寧靜、溫暖、美麗、富饒所吸引。棕櫚挺立，蒼翠滿目，輕風徐徐，細雨陣陣，春天是四季長在的。有品嚐不完的香蕉、鳳梨、柑桔、檸檬、西瓜等熱帶、亞熱帶瓜果，更有雪白雪白的蔗糖和珍珠般晶瑩的圓粒大米……。臺北街道整潔，區劃井然，近郊有北投溫泉，市內有動植物園，整個城市掩映在常綠樹和花叢之中，是一個很有特色的花園般的城市。所有

⁽¹⁰⁷⁾ 行政院研究「二二八事件」小組，〈「二二八事件」研究報告（上）〉（1992），頁 46。

這些，都使人如置身世外桃源而眷戀不已。但是，等到安頓下來，耳聞目睹的卻是另一種景象。⁽¹⁰⁸⁾

臺北市到了戰後，空間文化的統制性有了明顯的轉變。根據林挺生的描述，當時的臺北市：

……市內都是天天失業的人群，以及無法脫離貧窮的泥沼，過著牛馬一般的生活，一天不做工就會餓死的苦力，外加上塵土、垃圾箱、臭水溝和亂七八糟的房子。街上充斥著東張西望找機會賺錢的神經官員、銀行家、商人。⁽¹⁰⁹⁾

人口暴增、公車不夠、水不夠、違建到處都是、市政府財政困難，這樣子的一個城市，環境衛生會是如何一個景觀，不問可知。垃圾到處都是，處理也處理不完。那時候沒有抽水馬桶，水肥的處理用了很多人工，除了農田需用少量外，要棄置何地尤其頭痛。⁽¹¹⁰⁾

臺北市由日治時期一個具有內部同質性的都市，在戰後因為不同社會空間的邏輯，被統治者所強調的社會階層區隔，分割成不同行政層級的異質性都市。日治時期在公共建築上刻意經營的權力象徵和同質性，以及對私人空間完整性的保護，在戰後完全改觀：不但整個公共建築完全服從於行政架構的層級原則，刻意和民眾隔離開來，同時，私人空間在戰後也由於社會動亂的緣故而幾乎沒有任何的保障。有一位盧淑女士就曾經表示，雖然日本人對待臺灣人有差別待遇，但

……那時候的政治很安定，亦沒有小偷、盜賊，當時避空襲疏散，回家時家中財物完好無缺，若是現在，一定會空無一物，這點令我印象深刻。⁽¹¹¹⁾

⁽¹⁰⁸⁾ 陳芳明，《臺灣戰後史資料選——二二八事件專號》（臺北：二二八和平日促進會，1991），頁 458-459。

⁽¹⁰⁹⁾ 「臺灣青年」第六期，引自王育德，《臺灣——苦悶的歷史》（臺北：自立晚報社，1993），頁 156。

⁽¹¹⁰⁾ 吳三連口述、吳豐山撰記，《吳三連回憶錄》（臺北：自立晚報社，1992），頁 137。

⁽¹¹¹⁾ 中央研究院近代史研究所「口述歷史」編輯委員會，《口述歷史四：二二八事件專號》（臺北：中央研究院近代史研究所，1993），頁 174。

戰後，國民政府不但把許多所謂「中央」或地方級的重要黨政單位都座落在臺北市，⁽¹¹²⁾ 沿用日治時期所遺留下來的官舍，以致許多重要建築成為進駐權力中心的空間座落，同時，也強行介入私人空間。但是佔住官方的空屋，問題還較少；佔住民房，糾紛即起。⁽¹¹³⁾ 國家強行介入私人空間，不但引起民間很大的反彈，⁽¹¹⁴⁾ 而且醞釀成後來二二八事件的主要原因之一。臺北在當時是臺灣的房屋問題最嚴重的地方，但長官公署接收日本人的產業後，把原先居住在裡頭的住戶趕出來，以致臺北民眾組織了一個「敵產房客聯合會」，發表宣言公開批評國民政府，

你們從內地運來大批金條頂房子，不惜為頂房子而趕住戶，你們何不把金條去投資於生產，去開山林，去開墾荒地，這樣一方面既增加了國家的收入，同時又不來和我們小市民為難，我們要房子為的是生存，你們頂房子為的是發財，生存與發財何者要緊，如果你們一定要趕我們搬，我們就不惜拚命。⁽¹¹⁵⁾

但另一方面，光是國家的強行介入並不能解釋臺北整個空間文化的轉變，隨著國民政府大批撤退來臺的人口沒有私人空間的觀念，以及現實生活迫切所需要的居住和公共設施需求，才是使臺北市的民眾在過去的都市文化觀念必須面臨痛苦轉變的最主要原因。過去日治時期的空間文化，包括在公共建築上刻意經營的權力象徵和同質性，以及對私人空間隱私的保護，殘存在一般民眾的觀念中，在戰後面對另一種基於現實生活和來自全然不同的空間文化之間的落差，導致了民眾在調適上的困難，後來也是造成二二八這個完全是自發的群眾暴動的主要原因之一。⁽¹¹⁶⁾ 王育德指出：

看到日本人和臺灣人攜手合作孜孜不倦建立起來的人口三十萬的現代都市臺北一天比一天荒廢下去，身為臺灣人誰能不痛心？臺灣人對中國人的憤懣於是日趨強烈……。⁽¹¹⁷⁾

⁽¹¹²⁾ 參見薛化元編，同註(50)，《臺灣歷史年表》，頁 90-98、254。

⁽¹¹³⁾ 吳三連口述、吳豐山撰記，同註(110)，《吳三連回憶錄》，頁 133。

⁽¹¹⁴⁾ 陳芳明，同註(108)，《臺灣戰後史資料選》，頁 262。

⁽¹¹⁵⁾ 同上註，頁 262。

⁽¹¹⁶⁾ 林頌和，引自陳芳明，同註(108)，《臺灣戰後史資料選》，頁 419-420。

⁽¹¹⁷⁾ 王育德，同註(109)，《臺灣》，頁 157。

這種憤懣有相當原因也是由於空間文化差異所導致；一位二二八的受難家屬就曾提到：

……外省人穿皮鞋，踩臺灣人家裡的「榻榻密」。臺灣人的房子與日本人一樣，榻榻密白天是地，晚上是床。但是外省的警察，走進臺灣人的家裡查戶口，不脫皮鞋，就那麼踩在人家的床上。臺灣人敢怒不敢言。……這樣的事情很多，所以使臺灣人心中對國民黨產生極大的不滿。⁽¹¹⁸⁾

另有一位在基隆要塞司令部第二大台大台長王擎天也回憶道：

……來臺灣的部隊，給臺灣人印象不好，原因出在：第一，臺灣的風俗習慣，多少有點日本化。比如進入菜館，要脫鞋才能踏上榻榻米，軍人都綁著綁腿，就直接踩上去，一方面是說他是軍人，不管這麼多，一方面也是沒有這種習慣。⁽¹¹⁹⁾

兩種明顯的空間文化差異甚至成爲擔心政治迫害的原因。有一位林勳彥先生在解釋他父親的政治不幸時提到：

……在二二八混亂期間，居於巷後的一任職長官公署的鄰人（外省人），曾要求將其全家遷避到我家來，但先父因住處狹陋予以婉拒，僅允打開後門，以便危急時可直接過來……故先父有可能受害於私怨，不過我個人的觀點則是……二二八事件是由專賣局爆發的……留下的臺灣人中以先父的位階最高——煙草課長，僅次於局長的地位，我們從前日據時期的居所即今南昌街與南海路交口的那幢日式屋宇，可說是專賣局宿舍最寬敞的，或許因此遭嫉、被誤解為野心者而被害罷！⁽¹²⁰⁾

二二八在被成功的鎮壓以後，整個戰後的空間文化統制，變成是展現在統治者和被統治者之間在空間資源的層級分配：整個空間不再被整體的當作是一個權力的象徵體系，刻意加以維護；而是被當作展現權力的手段，可以從外觀直接表現出階級層級。臺北市普遍存在的違建，正是這樣一個異質的階層性空間文化的

⁽¹¹⁸⁾ 陳芳明，同註(108)，《臺灣戰後史資料選》，頁419。

⁽¹¹⁹⁾ 張炎憲、胡慧玲、高淑媛等（探討記錄），《悲情車站二二八》（臺北：自立晚報社，1993），頁93。

⁽¹²⁰⁾ 中央研究院近代史研究所「口述歷史」編輯委員會，同註(111)，《口述歷史四》，頁162。

象徵；它是國家在戰後以強制的行政力量干預外來人口居住問題所遺留下來的——個新社會現實。「違章建築」原先只是隨國民政府來臺的官兵臨時解決居住問題的手段，到最後卻變成是相當具有統制性的空間文化，所有社會行動者都接受的日常現實。臺北市從日治時期受到社會生產政策的刺激下，已經形成一個區域中心，到戰後隨著國民政府不同的都市政策，分化出和周圍都市的都市位階關係。根據一位二二八事件的見證者劉昌智先生的說法是：

隨著七十軍來臺接收，臺灣社會真可說是亂象叢生。七十軍非但軍容破敗，亦無軍紀可言，好似一群土匪，恣意劫掠、強姦民女、霸佔公地（今中華商場址即是），甚至與憲警在街頭公然械鬥……二二八事件即是因此而釀成的。⁽¹²¹⁾

但霸佔公地的顯然並不只是七十軍的軍籍人口而已，一般難民甚至也爲了生活而經常就地落戶。

……難民來臺，為了生存，當然要有地方居住。有許多難民遇有空地，便任意搭建房子，成了違章建築，困擾臺北市長達數十年之久。⁽¹²²⁾

這樣的違建到最後變成是臺北市都市發展的最大阻礙。羅斯福路和南京東路的拓寬都因爲這些違建佔據道路而面臨相當的困難。吳三連回憶到臺北市的市政建設時，曾經提到：

違章建築的問題，在我擔任臺北市長的幾年中，情況最為嚴重，大批大陸軍民撤退來臺，他們需要房子居住。……兵荒馬亂中民眾在沒有空屋可住的情況下，自行佔據空地搭蓋簡陋的房子成爲必然的結局。在大撤退的那個時候，只一下子工夫，臺北市只要有空地，幾乎就有違章建築。記得現在南京東路與林森北路交叉口，那時有個殯儀館，殯儀館後面叫三板橋，是一大片日本人的墓地，大陸來臺同胞把墓碑一個個挖掉，搭起了一大片草寮，也住居、也做生意。在古亭區有

⁽¹²¹⁾ 中央研究院近代史研究所「口述歷史」編輯委員會，同註(111)，《口述歷史四》，頁124-125。

⁽¹²²⁾ 吳三連口述、吳豐山撰記，同註(110)，《吳三連回憶錄》，頁133。

一個李姓地主有四、五百坪空地，竟也在一夜間被四、五十戶人家搭蓋違章建築佔去。⁽¹²³⁾

羅斯福路的拓寬是「中央政府對於拓寬羅斯福路非常堅持……違建戶的阻撓迫使蔣總統特別在省警察處召集省市議員及市府官員訓話，要大家堅拒關說與陳情。如此這般，又過了兩三年之久，……才終於大功告成」。⁽¹²⁴⁾ 這個事件說明，國家在整個空間文化的塑造過程中，並沒有或並不企圖要掌握充份的主導權，只有在必要的時候才會強行介入。因此，即使臺北市在戰後面臨這麼嚴重的土地需要，過去所刻意塑造出來的乾淨、整齊的市容已經被破壞無遺，國家所關心的卻仍只是用來刻意區隔統治者和被統治者所需要的空間。士林官邸、陽明山區以及總統府都充滿了這些區隔的權力象徵：日治時期末期（昭和七年，1932年）所提出來準備容納六十萬人的大臺北都市計畫，⁽¹²⁵⁾ 戰後由於「各種軍事及其他重要設施，佔據廣大面積，致原訂收容人口因而減低」。⁽¹²⁶⁾ 但是，供作「天子行館」的陽明山區卻光是土地面積就佔了 11,901 頃，大約是全市土地面積的二分之一弱。⁽¹²⁷⁾ 統治者所在的陽明山管理局所包括的士林和北投兩區，是全臺北市人口密度最低的區域；被統治者所在的舊市區則是全市密度最高，也是違建最多的地區。（參見下表）

只有統治者所在或所經的地方被塑造成一個優雅的密閉空間：環境永遠悠閒而不吵雜，道路永遠平坦而順暢，空氣永遠清新，永遠的鳥語花香；相對的，除了這些地方以外的臺北市，就不堪入目了。現在的總統府如此，早期的陽明山行館也是如此，一般民眾根本無法接近這些「人性化」的空間。自此，日治時期在公共建築或空間所刻意營造的宏偉、壯闊，不再是空間文化統制的主要手段；封閉、神秘的權力座落才是空間文化統制的依據。

⁽¹²³⁾ 吳三連口述、吳豐山撰記，同註(110)，《吳三連回憶錄》，頁 149。

⁽¹²⁴⁾ 同上註，頁 149。

⁽¹²⁵⁾ 臺北市役所，同註(68)，《臺北市概況》（1939年原刊），頁 30。

⁽¹²⁶⁾ 臺北市政府，同註(53)，《市政七年》，頁 121。

⁽¹²⁷⁾ 臺北市文獻委員會，《臺北市發展史（四）》（臺北：該會，1983），頁 1146。

表十三 臺北市不同區域人口密度的比較（人／公頃）

年度	舊市區		東區		官邸區	
	建成	龍山	大安	松山	士林	北投
1968	75.91	51.70	19.63	8.38	1.68	1.31
1973	65.85	47.61	24.53	13.50	2.47	2.16
1978	51.57	38.74	26.05	17.43	3.12	3.10
1980	45.97	35.74	25.76	18.12	3.45	3.44

資料來源：《臺北市政二十年史》，其餘則是來自臺北市文獻委員會，1983，頁 339-354。單位為每一百平方公里。⁽¹²⁸⁾

五、結論與討論

以上的分析說明了，臺北市從日治時期到戰後的都市性質的轉變，基本上是社會個體由於適應、目標的達成、社會整合，以及文化模式維持的功能需要，隨著都市的生產關係、地點距離、都市資源和都市文化的統制，在日常生活中從事各種社會行動的結果。因而，臺北市在這兩個不同時期的都市性質，透過個體的行動模式選擇，基本上是反映出整個社會結構的共同行動特質。其間，有相延續的部份，也有無法延續的斷裂部份。

首先，在都市的社會生產關係上，日治時期的臺北市由於臺北州的經濟作物和糧食的生產，和臺北都會區域的周圍都市結合成一個具備適應功能的區域。經濟作物和糧食出口的需要，使臺北市和周圍都市也一直維持著和諧的互賴關係。戰後，戰時結構的安置需要佔用了相當多的都市土地資源，雖然削弱了臺北市的農業生產能力，但戰後整個世界經濟體系以商業和服務業生產為主的經濟趨勢，使臺北市的內部都市性質也隨之改變。在戰後，臺北市生產能力的削弱，連帶的也使臺北物資對外輸出的需要降低，和基隆等周圍市鎮維持功能互補的關係隨之轉弱以後，原有不同都市之間的生產網絡不再如日治時期的強固。

⁽¹²⁸⁾ 臺北市文獻委員會，《臺北市發展史（一）》（臺北：該會，1982），頁 339-354。

其次，就影響目標達成的有效空間距離來看，由於日本人佔領臺灣基本上是著眼於經濟利益，內部所開發出來的資源和這些資源對外的運輸，都使得臺北市在整個區域的空間距離上有其先天上的優勢。臺北市控制淡水和基隆兩個港口，不但有運輸上的便利，而且也是全島的貨物集散地，商業買賣非常興盛，因此，成為日本人進出南洋的主要樞紐所在。日本人一方面以鐵路和公路來連結臺北市和它周圍的市鎮；另一方面也積極發展臺北市對外，尤其是與日本之間的國際路線，以便使臺灣能更完整的納入日本的經濟範圍。戰後，國民政府著眼於安置大批來臺軍眷人口和糧食供應的需要，對臺北市對外的聯繫規劃放棄基隆和臺北縣，並沒有顧及整個臺北都會區的完整性，只單獨考慮臺北市的需要，雖然有日治時期所留下基盤的便利，卻未能進一步有效增加臺北和其他不同區域在陸上交通聯繫的便利。

臺北市和周圍市鎮在空間資源的整合上，在日治時期並不像戰後這麼大。日本政府雖然成立了臺北市，但是市和周圍的「街庄」在日本人的地方自治體制下，都具有法人資格，在都市財政上，臺北市和其他周圍市鎮之間彼此是獨立的。戰後，國民政府為了方便臺北市「配合國策」，取得安置大批撤退來臺的官兵增加各種建設負擔所需要的資源，乃以行政手段提高臺北市的行政層級，增加臺北市在資源控制上的優勢。這種行政層級的落差和空間資源的強制分配，不但在臺北市和其他的周圍市鎮之間創造出「中央／地方」之間的從屬關係，同時，也由於都市資源大量集中在臺北及其附近的區域，並將這些區域整合為今天所謂的臺北都會區，進而形成南北發展的失衡現象。

或者，如果從一個更世界性的角度來看，日治時期和戰後在資源整合程度上的差異，也可以看成是臺灣的整個社會經濟在不同時期捲入到世界經濟體系中的量和質上的差異。在日治時期，整個世界體系的生產仍以農業為主，生產方式主要是依賴土地生產，不同資源之間的整合需要並不迫切；相對的，到了戰後，工業機器的快速生產使得資源的整合效率必須提高，整合的範圍也隨之擴大。就這一點而言，臺北都會區的出現可以說是臺北都市性質隨著世界經濟規模的改變。

臺北市除了在生產關係、空間距離和空間資源的分配，建立其優勢之外，臺灣總督府在日治時期很有意識的透過各種建築形式來彰顯其權威，創造出空間文化上的差異，藉此鞏固日本人所住的區域和臺北市相對於其他都市的獨特優越性，乾淨、整齊的文明象徵，公共建築的宏偉、氣派，公共空間對民眾的開放、尊重，以及對私人空間的完整保護，都讓這種都市文化的統制性深深烙印在民眾

心中，建立了臺北市在都市文化上的統制性。這種都市文化所呈現出來的社會差異一方面在戰後初期成爲社會衝突的來源；另一方面卻在戰後爲座落在臺北市的國民政府更加強化。最高統治權威的象徵不在公共建築，而在統治者個人所能控制的私人空間規模；臺北市所呈現出來的都市文化，遂轉變爲以統治權威和行政位階爲主要判準。

引用書目

中央研究院近代史研究所「口述歷史」編輯委員會

1993 《口述歷史4：二二八事件專號》。臺北：中央研究院近代史研究所。

井出季和太，郭輝編譯

1956 《日據下之臺政》。臺中：臺灣省文獻委員會。

內政部

1983 《臺灣北部區域計畫》。臺北：該部。

內政部營建署編

1990 《臺灣都會區發展規劃研討會論文集》。臺北，該署。

田中一二編

1931 《臺北市史》。臺北：臺灣通信社。

矢野暢

1975 《南進の系譜》。東京：中央公論社。

石塚裕道

1991 《日本近代都市論——東京：1868-1923》。東京：東京大學出版會。

朱萬里編

1954 《臺北市都市建設史稿》。臺北：臺北市工務局。

行政院研究「二二八事件」小組

1992 《「二二八事件」研究報告(上)》。臺北：該院。

西村睦男原著、余萬居譯

1985 〈台北市地理學研究：日據時期〉，《思與言》23(3)：243-274。

吳三連口述、吳豐山撰記

1992 《吳三連回憶錄》。臺北：自立晚報社文化出版部。

吳密察

1990 《臺灣近代史研究》。臺北：稻鄉出版社。

宋光宇

1993 〈霞海城隍祭典與臺北大稻埕商業發展的關係〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》62：291-336。

李乾朗

1980 《臺灣近代建築》。臺北：雄獅圖書有限公司。

東鄉實、佐藤四郎

1916 《臺灣植民發達史》。臺北：晁文館。

林滿紅

1976 〈晚清臺灣的茶、糖及樟腦業〉，《臺北文獻》38：1-9。

- 侯怡泓
1989 《早期臺灣都市發展的性質》。臺中：臺灣省文獻會。
- 施添福
1990 〈地理學中的空間觀點〉，《中國民族學通訊》27：13-39。
- 胡玉雪
1976 〈臺灣茶的貿易：公元一八六四至一八九〇年〉，《臺北文獻》38：33-44。
- 徐子爲、潘公超
1948 《今日的臺灣（下冊）》。臺北：中國圖書科學儀器公司。
- 荒川久
1985 《島都評判記》（1930年原刊）。臺北：成文出版社。
- 涂照彥著、李明俊譯
1992 《日本帝國主義下的台灣》。臺北：人間出版社。
- 張明雄
1991 〈晚清時期臺灣通商口岸的開放與社會經濟的變遷〉，《臺灣文獻》42(3/4)：5-19。
- 許坤榮譯、艾倫·普瑞德著
1990 〈結構化歷程和地方——地方感和結構的形成過程〉，收於夏鑄九編譯，《空間的文化形式與社會理論讀本》，頁115-135。臺北：明文書局。
- 許雪姬
1992 〈大稻埕霞海城隍廟之研究〉，《臺北文獻》直字102：1-27。
- 陳正祥
1950 《臺灣土地利用》。臺北：國立臺灣大學農業地理研究室。
1951 〈臺北市之研究〉，《臺灣銀行季刊》4(4)：1-35。
1959 《臺灣地誌（上冊）》。臺北：數明產業研究所。
1961 《臺灣地誌（下冊）》。臺北：數明產業研究所。
- 陳式銳
1954 《臺灣經濟》。臺北：財政經濟出版社。
- 陳其南、陳秋坤編譯，馬若孟原著
1979 《臺灣農村社會經濟發展》。臺北：牧童出版社。
- 陳坤宏
1989 〈有關都市生態學空間結構的理論與批評〉，《規劃學報》16：1-20。
- 陳芳明編
1991 《臺灣戰後史資料選——二二八事件專輯》。臺北：二二八和平日促進會。
- 章英華
1986 〈清末以來臺灣都市體系之變遷〉，收於瞿海源、章英華主編，《臺灣社會與文化變遷（上冊）》，中央研究院民族學研究所專刊乙種之16，頁233-273。臺北：中央研究院民族學研究所。
1990 〈都市社會學中有關空間的研究〉，《中國民族學通訊》27：40-46。
- 喜安幸夫
1989 《日本統治臺灣秘史》。臺北：武陵出版社。

黃世鑫

1990 〈地方「自治財政」問題〉，《國家政策季刊》7：26。

溫振華

1978 〈清代臺北盆地經濟社會的演變〉。國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文。

葉倩偉著、卞鳳奎譯

1991 〈清代臺灣的都市化——以臺北市為例〉，《臺北文獻》直字 95：51-77。

葉肅科

1993 《日落臺北城：日治時代臺北都市發展與臺人日常生活（1895-1945）》。臺北：自立晚報社文化出版部。

廖春生

1988 〈臺灣之都市轉化——以清代三市街（艋舺、大稻埕、城內）為例〉。國立臺灣大學土木工程學研究所碩士論文。

臺北市文獻委員會

1982 《臺北市發展史（二）》。臺北：該會。

1983 《臺北市發展史（三）、（四）》。臺北：該會。

臺北市役所編

1985 《臺北市概況》（1938年原刊）。臺北：成文出版社。

臺北市政府

1964 《市政七年》。臺北：臺北市政府資料室。

臺北市政府工務局

1970 〈臺北市都市發展史紀要（初稿）〉。臺北：該局。

臺北廳編

1985 《臺北廳誌》（1919年原刊）。臺北：成文出版社。

臺灣省住都局市鄉規畫處

1990 〈臺北都會區發展背景及相關建設計畫〉，收於內政部營建署編，《臺北都會區發展規劃研討會論文集》。臺北：該署。

蔡啓恆譯，J. W. Davidson 著

1972 《臺灣之過去與現在（第二冊）》，臺灣研究叢刊第107種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

薛化元編

1990 《臺灣歷史年表——終戰篇 I（1945-1965）》。臺北：國家政策資料研究中心。

藤崎濟之助

1926 《臺灣史と樺山大將》。東京：國史刊行會。

鶴見祐輔

1943 《後藤新平傳（上）》。東京：太平洋協會出版部。

Bourdieu, Pierre

1977 *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge: Cambridge University Press.

1987 "Social Space and Symbolic Power." *Social Theory* 7 (1): 14-25.

Castells, Manuel

1983 *The City and the Grassroots*. Berkeley and Los Angeles, California: University of California Press.

1989 *The Information City: Information technology, economic restructuring, and the urban-regional process*. Cambridge: Basil Blackwell.

Eck, D. A.

1987 "The City as a Sacred Center." In B. Smith & H. Reynolds eds. *The City as a Sacred Center: Essays on Six Asian Contexts*, pp. 1-11

Firey, Walter

1945 "Sentiment and Symbolism as Ecological Variables." *American Sociological Review* 10 (2) : 140-148 .

Foucault, Michel

1977 "Question on Geography." In Colin Gordon ed., *Power/Knowledge : Selected Interviews and Other Writings 1972-1977*, pp. 63-77.

Giddens, Anthony

1979 *Central Problems in Social Theory: Action, Structure and Contradiction in Social Analysis*. Berkeley: University of California Press.

1984 *The Constitution of Society*. Berkeley: University of California Press.

1987 *Social Theory and Modern Sociology*. Stanford: Stanford University Press.

Gottdiener, M.

1985 *The Social Production of Urban Space*. Austin: University of Texas Press.

Harvey, David

1982 *The Limits to Capital*. Oxford: Basil Blackwell Publisher Ltd..

1985 *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*. Maryland: The Johns Hopkins University Press.

1989 *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford: Basil Blackwell Publisher Ltd..

Hillier, Bill and Julienne Hanson

1984 *The Social Logic of Space*. Cambridge: Cambridge University Press.

Hawley, Amos H.

1986 *Human Ecology: A Theoretical Essay*. Chicago: The University of Chicago Press.

Marshall, John

1989 *The structure of urban systems*. Toronto : University of Toronto Press.

Pahl, R.

1977 "Collective consumption and the state in capitalist and state socialist societies." In R. Scase ed. *Industrial Society: Class, Cleavage and Control*. London: Tavistock.

Saunders, Peter,

1981 *Social Theory and the Urban Question*. N.Y. : Holmes & Meier Publishers, Inc..

Taipei : from Japanese-ruled Period to Postwar Period

A History Analysis of Transformation of City Characters

Tsai-hsiu Tsai

Abstract

The main aim of this article is to trace up the historical transforming processes from Japanese-ruled period to postwar period of Taipei in terms of Parson's AGIL theory. In paralleling with the four concepts of AGIL theory, the article analyze how the characters of Taipei transformed between different periods in terms of four aspects, that is production relationship, political, economical and societal cultural dimensions.

The results of research find that what make city characters of Taipei change is the functional needs of adaptation, achievement of goals, social integration and maintenance of cultural model of individuals' action according to production relationship of different areas, spacial accessibility, location of city resources and dominance of city subculture in urban daily lives. Therefore, through the choice pattern of individual actions, the characters of Taipei in two periods basically reflects the common characters of social action.

Keywords : Japanese-ruled period, postwar period, city characters of Taipei, AGIL theory, Parsons