

浮現的「邊緣城市」地景：

21 世紀初台北都會區東側的城鄉邊界

李亭頤*

摘要

在二十一世紀初的城市蔓延歷程中，台北都會東側的南港、內湖與汐止三個行政區上，產生碎裂且多元的地景。這塊區域呈現出城鄉邊界地帶的特色，是一條界線不明、動態變化，同時擁有城市和鄉村特質，卻又迥異於兩者的邊界。藉由閱讀這塊區域的地景，提供了一個檢視城市蔓延現象的機會。

本文回顧城鄉邊界相關的文獻，解析台北都會東側的地景變遷成因，最後歸納該地區拼貼的地景特質，混雜了與美國洛杉磯相仿的徵狀-「邊緣城市」。在基隆河岸狹窄的氾濫平原上，保留了違章工廠、高樓或公寓住宅、老街市集共同形成的城鎮風貌，但是在高速公路交流道附近，則是出現以科技廠辦和倉儲市賣場組成的工作與商業場域，以及散布於山坡地上的大型郊區化門禁社區。

關鍵字：邊緣城市、閱讀地景、城鄉邊界

* 國立嘉義大學園藝學系助理教授



The Edge Cityscape Emerging in the 21st Century: The Urban-rural Fringe on the Eastern side of Taipei Metropolis

Ting-I Lee

Abstract

In the early 21st Century on the edge of Taipei Metropolis, three districts, Neihu, Nangang and Sihji, have experienced a phase featured with fragmented and dynamic landscape. Because of the urban sprawl, this area has become part of the urban-rural fringe. On the fringe, the landscape is distinct from while similar to its neighbors, both the city and the countryside. The strong sense of obscurity and dynamics casts a challenge on identifying the entity of this area; however, it also provides an interesting chance to look into the phenomena of urban sprawl.

For understanding the emergence of this landscape, three steps are taken in this paper. Firstly, it reviews literatures in relation to urban-rural fringe. Secondly, it profiles the transformation of this landscape. Finally, it concludes that this urban-rural fringe is characterized the traditional town fabric which mixed up with a newly-emerged Edge Cityscape. All together, two types of landscape can be found in this area. Along the flood plain of Keelung River, there is old townscape consisting of illegal factories, high-rises, apartments, high streets and markets. Scattered around the freeway interchanges, there is new edge cityscape comprises high-tech plant & office s, warehouse stores and gated communities on the hillside.

Keywords: Edge City, reading landscape, urban-rural fringe



一、緒論

(一) 前言

成長中的都市，不斷地向市中心外圍的綠地或農地推進，向外推進的最前線，便是城鄉邊界地帶。在這個城市與鄉村之間的邊界不明、高度動態的模糊地帶上，也出現了能聚集人口的商業與工作機會，具有都市的機能，形態上卻又別於傳統市中心的新興都市型態。

這個新興的都市型態被稱為「邊緣城市」，具備了居住、生活與工作等基本城市機能，但是點狀散布於市中心外圍的鄉村開放空間中，與舊市中心之間的產業發展也仍有緊密的依存關係。在便捷的交通運輸技術與通訊網路設備支持下，容許工作地點直接越過傳統市中心外圍的都市地區，跳入城鄉邊界地帶尋求更多、更低成本、更便利的發展空間。

城鄉邊界地帶揉合了城市與鄉村的雙重特質，顯示出城鄉二元論已不再適合描述今日的人類聚落型態。即使在城牆倒塌前，人類聚落也不必由城牆切割為城市與鄉村的兩種實體所構成。城鄉邊界議題的興起，可以被理解為一種突破城鄉二元論的狹隘性，發現第三種以外存在型態的哲學。而新聚落格局的出現，也意味著人類對生活環境的發展作出第三種選擇--塑造出既不是城市也不是鄉村，卻又既為城市又為鄉村的特質。

對應到 Soja (2004) 倡議的「兩兼其外」(both/ and also) 之邏輯—「第三空間」，強調理論的論述不應侷限在非此即彼的二元對立觀，也不需完全揚棄二元的選擇，而是可以選擇性地從兩個對立範疇中汲取所需的元素，創造出新的替選方案。這種論述的哲學落實在生活中，不僅說明我們現在所作的抉擇—創造出一個融合城市與鄉村特質的過渡地帶，也提供這條城鄉邊界地帶未來發展的新思維。



本研究以台北都會區東側的南港、內湖與汐止三個行政區為文本，閱讀這條城鄉邊緣地帶的地景，探討與詮釋該地景背後的文化意涵。時間上強調民國七十、八十年代後至九十年初，也就是進入二十一世紀初的前後，在經濟全球化、營建技術與科技通訊的進步下，促使台北都會東側浮現了新興都市發展形態--「邊緣城市」。透過觀察交通、產業與聚落發展事件，在空間上的分布與機能上的轉變，瞭解城鄉邊界地景的成因。

(二) 文獻探討

城鄉邊界是城市與鄉村範圍的交界之處，也是都市向外擴張、蔓延的最前線。儘管缺乏明確的界限，但由於混合了城市與鄉村的土地使用型態，可以觀察到碎裂化與異質化的景觀。更因為是都市向外發展的最前線，常常表現出動態變化的特質。

介於城市周圍與城鄉之間的區位關係，可以運用 Rowe (1991) 所稱的「中間地景」(middle landscape) 來解讀。也就是由飛地與斑塊構成的，容納了各種機能的馬賽克鑲嵌格局，產生一種位於都市邊緣的超現實景觀 (Lootsma, 1999)。中間地景雖然逐漸變成大多數人居住的環境，但是通常是自由競爭與投機心態下的產物，缺乏適當的規劃管理機制。關注這些區域的發展問題，Rowe 運用過渡地帶、文化產物、場所創造的架構，閱讀這塊「中間地景」，為都市蔓延議題帶來新的視角。

在生態學則有「推移帶」(Ecotone) 的概念，可以說明城鄉邊界的過渡性特質：「界於相鄰生態系之間的過度地帶，在空間及時間尺度上具有獨特的特徵，並且會受到與相鄰生態系之間交互作用強度的影響」(Cagri & Hansen, 1992)。借用推移帶的概念，可以強化城鄉邊界既非城市亦非鄉村的特殊性與實體性。這條由城市向鄉村的漸變區帶，也由於人口數量、經濟型態、供需關係、物質和能量交換、生活水準與社會



心理等因素的影響，表現出十分迅速和不穩定的時空變化特徵（尚篤寧等，2003）。

都市仰賴公共基礎建設構成的維生體系，維生管線的網絡佈局也自然牽動城市的發展，尤其是交通與通訊新科技的發展促成全球化趨勢，使原本由城牆分隔、壁壘分明的中心與邊陲分界逐漸模糊化。台灣的都市變遷趨勢也呈現出類似的現象（李永展，2004）。由於交通運輸、網路資訊科技的進步，以及人類對逝去之自然、生活的追尋，使都市逐漸由中心向邊陲拓展影響範圍。不僅觸及周遭的鄉村地區，都市化的景觀變遷範圍，甚至可達偏遠的村落，也因此產生各種多樣化的變遷模式（Antrop, 2004）。

其中，被形容為腫瘤式的都市成長模式--「邊緣城市(Edge City)」，圍繞著大型都會區邊緣的節點分布，構成分散的多核心都市形式，由零售業、辦公室與住宅發展等多土地使用類型構成的市中心，總是位在舊市中心周圍的公路系統交流道附近（Garreau, 1992）。這是由於交通移動力的提升，能將都市機能帶到遠離舊城市核心之處，使住宅、經貿科技產業、大型購物商場都向都市邊緣移動，盡管空間距離增加，通訊科技卻又能使彼此的訊息交流比以往更緊密。在網絡化、去核心的都會現象背後，都會人傳統的日常生活機能，諸如工作、購物、社交、休閒等活動，可以藉助交通連結在實質移動下快速抵達目的地，也能透過網路科技於虛擬空間中完成訊息交換。生活在真實運輸與虛擬運輸的轉換之間，發展出 Trefil（1997）稱的「家庭辦公室」工作模式。通勤族可以居住在距離工作團隊更遙遠的地點，徹底享受他們追求的鄉村與自然之美。

但是另一方面，在更為分散化的空間佈局中，物件功能的傳遞反而比以往更加仰賴實質交通運輸。耗費大半天的時間生活在運輸轉換過程中，人與人之間的實質與精神距離可能越來越遠，墮入疏離的交通網絡中，迷失在虛飾的電子空間（cyberspace）裡。交通路網與電子通訊



是兩種我們所創造的都會蟲洞空間，能夠產生一種瞬間達到空間移轉的錯覺，是銜接起兩個不同空間的快速通道。但由於兩個瞬間產生交流的空間不再需具有地理上集中的必要性，分散化的都市發展可能因此衍伸出許多社會與環境議題，如依賴汽車導致交通壅塞、空氣污染、不透水的道路與停車場鋪面降低水資源品質、農地與鄉村空間特徵消逝等。

上述的問題凸顯出正視這條邊界存在的重要性。Hidding & Teunissen (2002) 便認為空間的碎裂化，是同時具有正面與負面的雙重性。從大眾利益的角度來看，一向給人負面印象：衝擊空間的機能，降低生物多樣性。但是從私人觀點而言，人們卻總是嚮往座落在美景中的獨棟住宅：可以滿足個人的願望。因此，藉由閱讀和詮釋這條城鄉邊界地帶的文化地景，尋找自然與建成環境之間的協調性。

二、城鄉邊界

汐止、南港與內湖地區所在的位置，具有多重分界帶的意義。它是丘陵與平原的地形分界，基隆河在此貫穿汐止地區的丘陵地，從內湖與南港之間流入台北盆地平原。它也是自然和建成地區的過渡地帶，都市化地區在西側平地上密集發展，向東逐漸稀落，蛙躍上週遭的丘陵山坡地。它還是分屬不同直轄市政府的行政分界帶，南港與內湖則是在台北市政府轄區內，汐止屬於新北市政府管轄。多重分界帶的角色突顯了汐止、南港與內湖地區的邊界特質，增添地景的複雜性與多樣性。

東側的汐止、內湖、南港一帶在丘陵地形圍塑下，形成沿基隆河走廊生長的都市化空間，具有連結台北心臟位置與基隆末梢關節的中樞機能，從古至今吸引著不同的產業入駐，從南港、內湖地區的隘口進入向兩側河谷丘陵拓展。建成地區填塞在河流、湖泊與山丘的夾縫中。鐵路、輕軌煤車、中山高速公路、數條道路、公路、北二高、溝渠化與高堤化



的溪流等，不僅碎裂化自然棲地，也格狀化人居空間（圖 1）。人為與自然力量交互作用下，產生今日在台北都市東側邊緣碎裂化的格局。

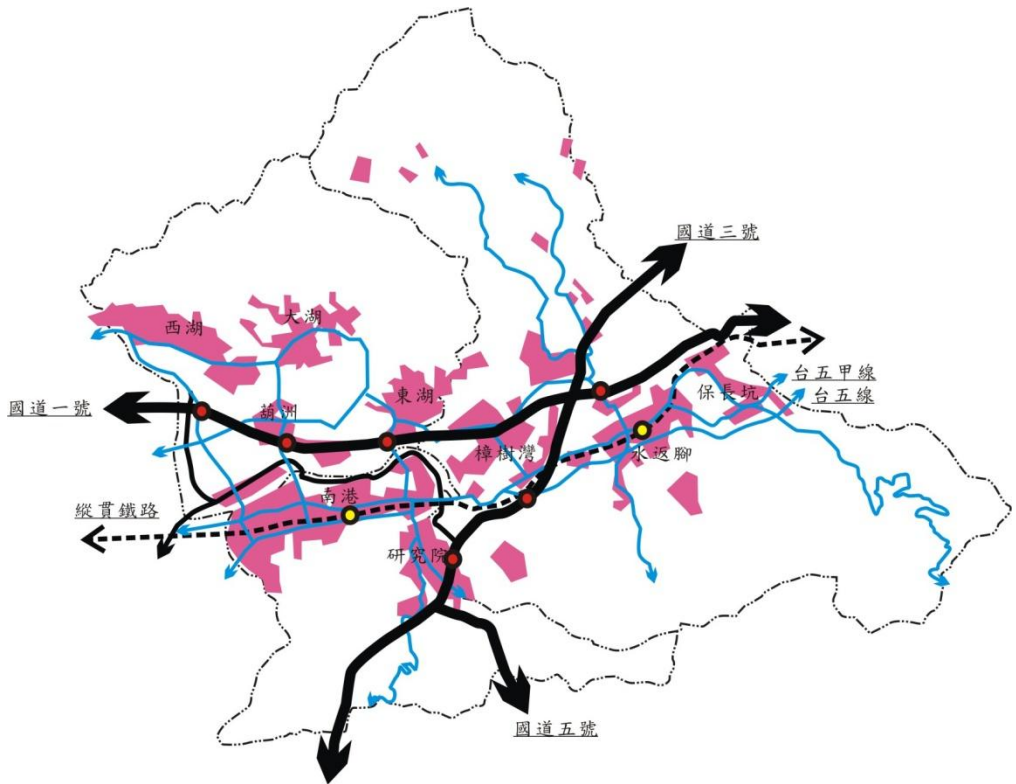


圖 1、路網與九大聚落分佈圖

傳統工業地景總是分布在都市的外圍，依據台北市都發局的全市發展概況資料中，工業區大多分布在台北都會東側的基隆河兩側河谷地帶—內湖、南港相臨處，並接續至汐止。工業興起加快了都市化的腳步，隨著台北城規模的擴張，城鄉邊界逐漸迫近這塊地區，急速成長的都市人口湧入。帶動了交通運輸系統的興建，形成郊區化風潮，以及隨後的科技產業進駐，內湖、南港、汐止地區沿著這條軌跡，步入洛杉磯新市鎮發展模式的後塵—Garreau（1992）筆下的「邊緣城市」。

城市，是因為它包含城市所有的機能，儘管陌生的都市擴展形式超



越傳統理解認知的範圍；邊緣，是由於在三十年前這裡還只是農田與村莊，如今卻成為遠離舊城市的拓荒者與移民活躍的世界（Garreau,1992）。

階段性的邊城發展，讓內湖、南港、汐止地區承接台北都會去核心化的工業區、住宅區蔓延，直到截彎取直的河埔新生地、軍事用地及舊工業區轉型而釋放出的土地，容納新興科技產業，帶來一股核心化力量，結合了城鄉邊界郊區住宅的向力，構築出邊緣城市。

三、破碎地景

城鄉邊界地域環境中，交疊、衝突的土地使用形態，具現在汽車主導下切割出冷漠地景，與夕陽工業區為鄰的居家生活，豎立於山坡上與河床邊的樓塔。城鄉邊界地帶的大環境原本已隱含了城市與鄉村、人造與自然、建成地區與開放空間相互交雜在一起的意涵，在這塊環境中沒有傳統認知中分離的二元實體，兩種文化地景的交戰與妥協，已然生成堪稱「混種」後的第三空間，是都市中心與周圍關係劇烈改變後的結果。在都市與郊區特質相互滲透的雜交歷程中，城市、周圍與鄉村的區界開始溶解，媒合出一種中心與周圍的混雜體。對應「混種（hybrid）」概念，即是一種位在「其間（inter）」、「介中（in-between）」的空間（Soja, 2004）。我們認知中熟習而普遍可見的都市形貌已經煙消雲散了。

（一）、人類與自然的土地掠奪戰

文化地景的核心在於人和地景之間的相處之道（康旻杰，2002）。台北都會的城鄉移民潮與外省族群的住宅需求，使原本已經鄰接水岸的舊市區面臨突增的飽和而向邊緣擴張。在擴張過程中，更驚人的高樓建築物奪去較為平緩的河階平原，又爭搶河水行走的路徑，將基隆河沿岸的果園變成道路。帶來更多的人造建物，繼續沿著溪流岸邊蓋滿住宅，



將平地開發的概念套用於山坡地，興建起高樓大廈、老丙建住宅社區。大面積的自然植生地遭人為建成地入侵後，受人為干擾而縮小、零碎化（林育彬等，2004）。城鄉邊界地區的土地積累了各種濫用的壓力，諸如山坡地、洪氾平原與集水區的不當開發，棄土侵佔河道與輕工業、礦業對河水的污染。在遠超過土地可容受範圍時，便回過頭來摧毀壓制自然建構起的文明。

快速成長的台北都會邊緣新興城市，在急就章的佈局中，將建物填充入任何有利可圖的時間、空間區段中，不同時代的土地使用形態重疊，取代、殘留、混雜，構成並置的超現實場景。有時開車上街，本來兩邊都是小店加油站之類的，忽然間會看到一棟辦公大樓矗立在前面，看起來簡直像是從什麼科幻電影裡搬過來似的(Trefil,1997)。在汐止、南港、內湖地區，各種用地交錯衝突，異質化的相鄰空間毫不隱諱地展現著彼此的特質。常常轉個彎就從熱鬧的「百貨廣場」商圈，走進廢車墳場、工廠機具林立的末日場景；大同路老街拓寬工程，硬生生地剖開二、三層樓高的磚造屋舍，斷垣殘壁面尚未修葺，前方的鋼筋大樓早已立起(圖2)。



圖2、汐止大同路拓寬下的併置景觀：矗立高樓和斷垣殘壁
逐漸沒落的汐止工業區與南港工業區，在財團干預都市計劃引導土

地使用變更或違法興建住宅等待就地合法的情況下，未能為大眾公益發聲、取締違規行為的政府體系，只能順應著高密度住宅大樓、熱鬧商圈與工業區比鄰的荒謬現況，藉由修改都市計劃，允許少數利益團體繼續操縱著被私有化、商品化的邊緣城市，使得違規的土地使用行為逐步造就今日邊城環境超現實的地景。雖然採納了典型城市的建地特徵，但是轉化成較低密度的型態，建築塊體點綴的背景即是大片綠地開放空間。展現著 Trefil（1997）筆下，新市鎮所帶有的草莽或墾荒味。

在市中心與周圍地區混種生成的邊緣城市裡，由於聚合與分散歷程的交互作用下，產生輻射狀碎裂的地景，在既有的聚落社區之間的新興或填入式開發，構成虛實、不連續的多孔隙系統（Kling, Olin & Poster, 1999）。其中屬於虛空間的都市空地，大部分做為停車場用地，亦提供糧食生產或休憩等機能，或閒置荒廢任憑雜草叢生。邊城隙地填塞在建築之間，為新市鎮地區帶來草莽味。

（二）、從工業到房地產的財團版圖

台北都會東側延著基隆河兩岸在都市計畫中被劃設為工業發展用地，設有多處工業區（圖 3）。殘留著日據時代的河運、鋼鐵礦業興盛時期的發展脈絡，並且延襲民國初年的輕工業，逐漸轉化為科技經貿產業的廠辦大樓，或為住宅大廈所取代。從斑斑污漬的工作服到筆挺西裝，鐵皮倉庫的廠房到玻璃帷幕大樓，都市文明形象置換了邊城地區的黑鄉印象。



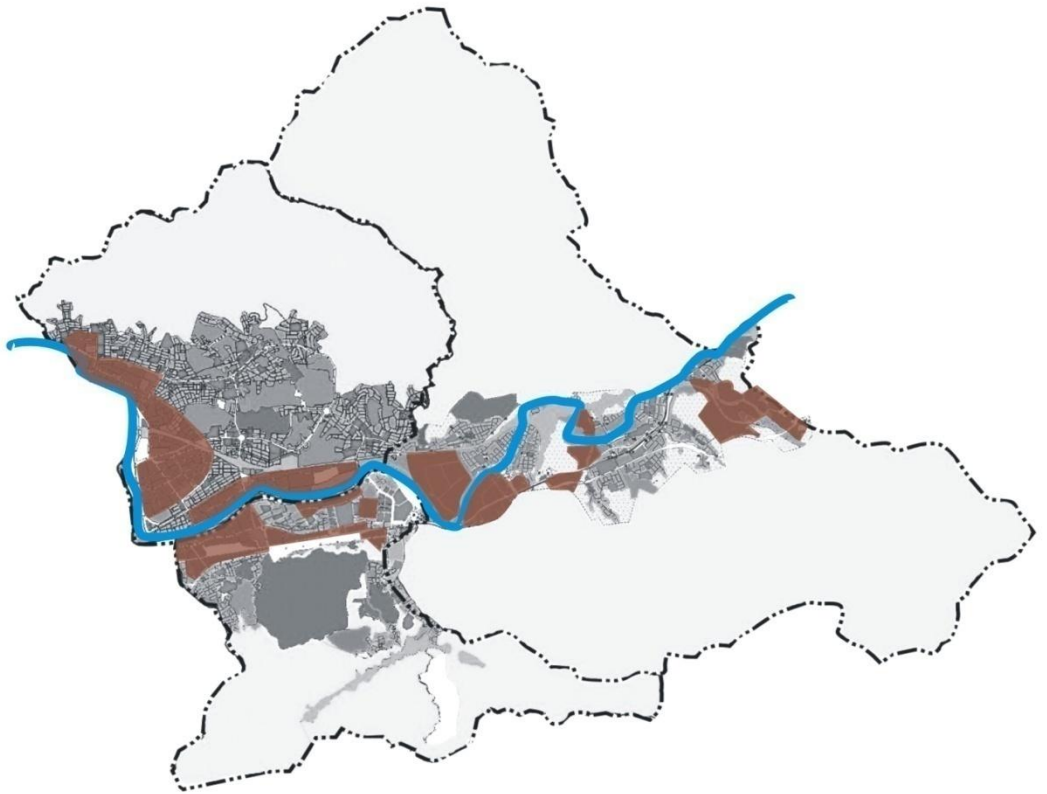


圖 3、內湖、南港、汐止都市計畫工業區分佈圖

解嚴之後土地成為利益團體獲取暴利的最佳工具，政府卻無法阻止投機所造成的財富不均和社會不公（陳東升，1995）。利益團體影響下的政策與計畫，容許位於城市邊緣、取得容易、獲利極高、土地使用管制不嚴的農地、山坡地、林地、工業區土地上的大型開發，造就了今日在城鄉邊界地區佔據優勢的投機式畸形住宅地景。

民國六十九年台煉成功把汐止廠房和填平的河道土地，變更為住宅、商業及綠地，進軍房地產市場售地建屋，使行水區範圍內出現許多的住宅大廈（宏國大鎮、非常台北、台北水都社區、建弘新世界社區、福邸龍門社區、生活大國社區）。使得汐止基隆河沿岸地區，出現許多大

型的新興社區，以及全台最多的超高層集合住宅，由數棟二十幾層樓高的建築結合成一個社區，也是適合受薪小家庭購置的低價住宅(杜歆穎，2000)。

另一方面，從空屋率的分佈情況來看，南港、內湖遠低於汐止丘陵山坡地一帶(圖4)。空屋率最高的里是汐止湖光里，高達 58.96%，主要位於民國八十八年十二月完工的水蓮山莊中。這是位於金龍湖風景區中的超高容積大樓式集合住宅，地下五層地上十二層至二十五層，共二十三棟樓，總樓地板面積 96,133 坪。展現著過於高估的住宅需求，以及極度誇張與荒謬的住宅地景。

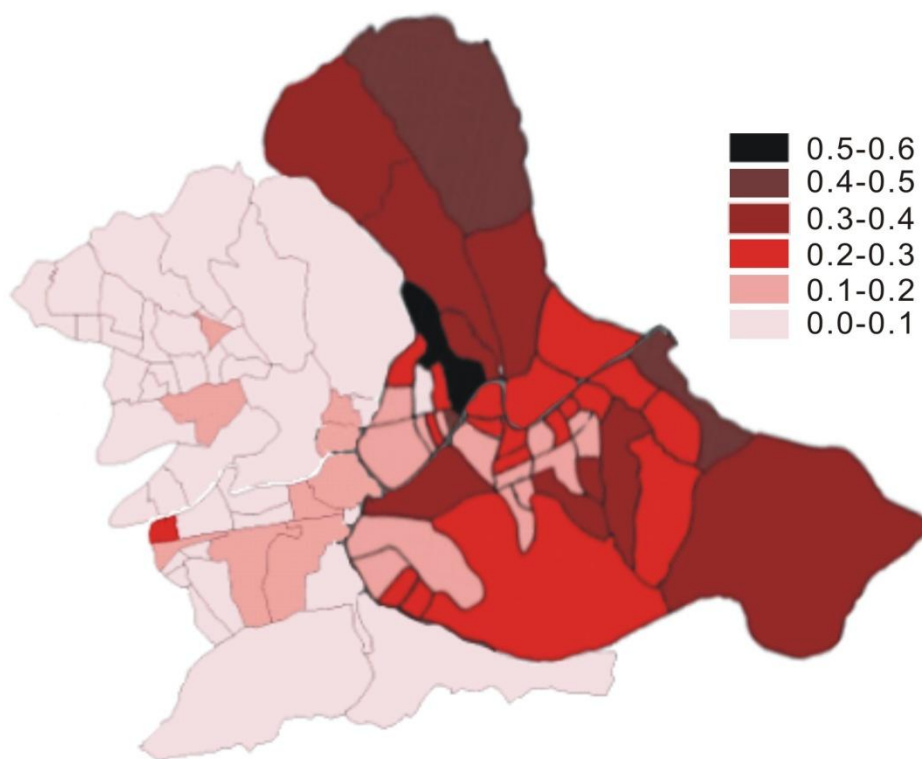


圖4、汐止、南港、內湖空屋率分佈圖(整理自財團法人台灣不動產資訊中心，2004)

位在汐止市東勢里的山坡地上，盤據著一塊由八大社區組成的集居環境，合稱南汐止社區，突兀地座落在自然山林中。諸如道路、供水、供電等公共基礎設施，必須架設一段距離，才能提供這些社區使用。單一出入口的門禁式社區中，有獨棟、雙拼、聯棟、大樓等不同的建築型態。以研究苑社區為例，規劃面積約十公頃，原計畫開發八百戶的二樓鄉村別墅。卻僅完成490戶的開發，又提高密度變成聯棟式的透天住宅。以僅供曬衣陽台式的後院，背對背相鄰，前後棟距約5米，對窗互望的格局使鄉村別墅式的想像幻滅。

儘管社區為山林圍抱，但是緊密配置的社區內部，卻缺乏開放式公共空間。作為配置兒童遊戲場的社區中央公園位置偏僻，處於荒廢狀態，雜草叢生、遊具損壞。即使各戶住宅的前庭後院，也常作為停車及曬衣的硬鋪面場地使用。尚未開發的坡地則成為居民種植作物的家庭菜園，短暫地發揮閒置建地的生產功能。在閒置地或自家屋頂上，山坡地社區居民才有機會看到大片開放式的綠地景觀。

(三)、災害地景背後的影子化地方政府

在整體開發的社區城邦中，逐漸形現的私有化影子政府。這些影子政府可以在整體開發的住宅社區或公寓大廈中看到，當社區整體的管理權移交給住戶管理委員會後，Garreau（1992）的「影子政府」（shadow government）政權便正式產生。由區分所有權人選舉出的社區管理委員會，在「公寓大廈管理條例」的授權下，鞏固了作為私有化城邦影子政府的地位，制定規約決定各種社區環境與生活行為的管理條例，違反者由管理負責人或管理委員會應予制止或按規約處理。

以佔據陡峭山坡的整體開發型社區為例，多位於區域自然生態環境中，由獨棟式住宅所構成，設有門禁以及其他的獨立公共設施，並依法成立社區管理委員會，幾乎是「美國夢」的翻版。老城牆、碉堡曾經固



守著我們生活的安全；今日整齊劃一的住宅單元建構出攝人的秩序，在山林環繞、門房戒衛中，吸引著追求強烈控制感與潛意識被控制欲者，追求著失控社會所缺乏的安全感。

影子政權徹底滲透了整體開發的門禁社區，有明顯的界線區隔出社區堡壘的疆域，這類社區住宅的形式包括了獨門獨院的別墅、雙拼住宅、公寓、大廈，在門禁式的勢力範圍中，影子政府可以決定轄區人民的日常生活行為。透過向社區住戶收取社區管理費，提供社區保全；或能制定社區規約並執行之，亦發行社區通訊、辦理社區聯歡活動、社區交通車營運、清運垃圾、維護社區植栽景觀、修繕社區公共設施等事務。基本上，一個政府應有的徵稅權、立法權與警察權，影子政府都具備了，其權力所及範圍卻更為瑣碎而且更貼近生活。

管理委員會的事務，總是缺乏一些總體性的公共空間營造計畫，但是其他政府單位的空間規劃活動也無法涵蓋私有社區的領域，因此分配公共資源的權力被影子政府佔據，一旦影子政府未能落實或發生弊端，對社區事務冷漠的居民也沒有發揮監督效果，將面臨難以制衡的窘境。

(四)、失魂變妝的擬仿城市景觀

搭上科技快線，不斷複製的規格化都市毯，將擬仿全球流行的空間語彙鋪陳出邊緣城市的地景文本，沒有幾百年歷史的氣質培養，只有壓縮化的填塞。在短暫的數十年間，我們見到鄉村農田地景變遷，沒入城鄉邊界的推移混戰中，填入的擬仿物正在掩蓋場所的精神、吞噬靈魂。邊緣城市蔓延與混亂的景觀，將使居住者的家鄉看起來野蠻、原始、異形的，也是一種塑膠、大雜燴、迪士尼般的無生命場所，缺乏活力、文明、社區性、鄰里感、甚至靈魂（Garreau,1992）。

郊區化現象反映出向城鄉邊緣遷移的都市人，對於「自然」的渴望；下一波的邊緣城市化歷程中，卻又反映出居住在城鄉邊緣的郊區人，對



「城市」的需求。這些渴望與需求總是反映在我們的新鎮設計中，然而商業利益與消費主義掛帥的城鄉邊界地帶，居民需求是由開發商而非政府負擔供給的，因此在成本考量下總以廉價的擬仿贗品出售「自然」、「城市」的形象，甚或憑空想像出來的幻象。

傳統郊區化的住宅環境中，被園藝師馴化的擬仿自然出現在獨棟住宅的草坪庭園與公園、廣場中，另一方面擷取自世界都市文化象徵的輸入物，又重新組構後，幻化成樣品屋、購物中心與主題住宅的形貌，堆砌成擬仿化的城市。大衛營、富春山莊、溫哥華花園、左岸巴黎、紐約上城—房地產業代銷公司操刀的形象營造手段，利用白宮、溫泉湯屋的樣品屋與虛幻的夢想預售策略，販賣都市人口心中的夢。

因應六十年代的住宅短缺危機、無殼蝸牛問題，促成七十年代至八十年代的房地產極盛期。根據楊靜雯(1998)的研究，住宅政策的福利、投資取向使住宅成為投機商品。在缺乏住宅金融補貼機制下，民間創造出吸收龐大資本的預售屋制度，利用便宜材料打造出光鮮外表的樣品屋，擬仿時下的流行。在接待中心與樣品屋販賣的「虛擬」住宅形象刺激下，購屋者必須自行面對夢醒後的現實，交易過程中的品質落差風險，因此強加在弱勢的購屋者身上。

好市多倉儲批發賣場將美國郊區中產階級的購物模式完整搬運來台，從倉庫型的外貌、寬敞的停車格、大型購物車、貨物堆置方式與販售的商品種類，便利的照片沖洗、配眼鏡與餐飲區等服務，甚至是偶爾擦身而過的外國人，種種景象幾乎無異於美國 Costco，塑造出置身加州的錯覺。全台四處好市多賣場，有兩處就分布在台北都會區內，分別位於內湖重劃區舊宗路上與汐止新台五路與大同路交叉口，在付費會員制精品消費與美式粗獷賣場風格的塑造下，洛杉磯邊緣城市的購物生活型態就這樣滲入我們的城鄉邊緣地帶。從美國加州入侵的外來物種顯然相當適應於台北東緣的環境條件，鄰近高速公路交流道、擁有大片可開發



用地、依賴汽車的郊區顧客市場，都相當適合倉儲賣場設置、齊備的生活雜貨與量販銷售模式，再加上一點會員制的專屬感，以及對美式郊區生活風格的憧憬，讓洛杉磯徵狀—Costco 複製、移植到汐止、內湖地區。

位於內湖二期重劃區內名為「閱讀歐洲」的大廈住宅，在僅存的開放空間—花園中庭裡，擺設著羅馬廣場上才會見到列柱、噴泉、雕像(圖 5)。從網頁中運用的宣傳字眼可以窺見其中的擬仿精神：「這裡，就是歐洲！…可以從容觀賞歐洲庭園的大自然景色，陽光不經意從窗外穿透進來，藍天、白雲就像久違的老友向你招手，再以古典歐洲鍛鐵欄杆為藝術畫框，彷彿生活圖畫裡」(閱讀歐洲，2005)。

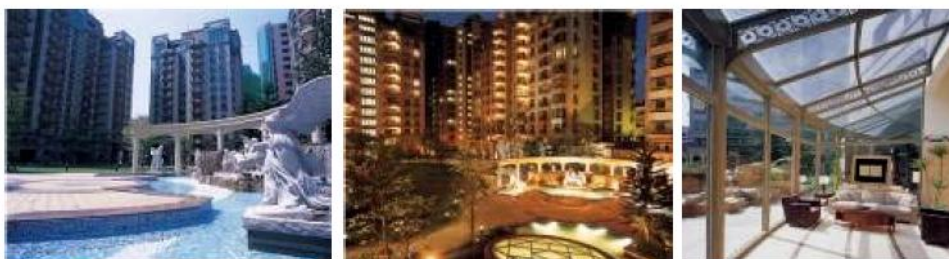


圖 5、「閱讀歐洲」住宅大廈中庭景觀 (資料來源：閱讀歐洲，2005)

大廈住宅營造的主題氣氛，擬仿著各種不屬於場所本身的物質，這些感受僅僅侷限在一些圍塑的空間中，住得越高只會讓我們看得越清楚所居住的邊城環境。只有來到這塊宮廷花園中，圍牆、樹籬、高樓阻絕了真實世界背景，從正確的角度才會看到「歐洲庭園的大自然景色」。但是列柱、噴泉、雕像元素構成的主題性地景僅有虛殼，任何的形式語彙都是一種商品化的產物，的確就像是「生活在圖畫裡」，沒有感受到地方真實的文化內涵。

在最極端的商業操作下，所有的事物都可能被剝削，甚至變成商品，透過穿鑿附會美好的想像來促進消費 (Relph, 1998)。從城堡形狀的超市、鄉村小屋式的餐廳、科技未來感的售車中心、擬仿先行的造型加油

站，到歐洲古堡式百貨公司，進入台北東側途經的主要幹道上，各種點綴邊城道路景致的主題性建築量體，各自以誇張的建築形式語彙，與場所進行著對話。這些提供生活機能的主題建築，包括了汽車經銷與保養中心、加油站、零售商店、餐廳、百貨公司、速食店、飯店旅館、剪髮造型店…等等。

生活在邊緣城市比擬迪士尼樂園的消費主義天堂中，兩三層樓高、略嫌粗糙、造型醒目的個體建築物兀自立於路旁，爭相利用誇張而鮮艷的外貌，吸引著駕駛「瞥見」的目光。一種走向極端街道招牌效果的主題性，低密度的土地使用型態，以及提供營利服務的機能，在在反映著邊城的地景文化特質，依賴汽車的商業化擬仿空間。越顯眼的造型，卻越是隱匿著不知所云、毫無意義的店招名稱－法國皇帝商務飯店、哈啦影城、美味關係、66 motel…。本來就缺乏深刻歷史文化涵養的膺品，更暴露在這些天外飛來一筆的命名哲學中。

(五)、虛實網路空間的連結與穿梭

同心圓式的傳統城市結構逐漸消失，代之而起是碎裂的消費式景觀拼貼。它們互不相鄰，沒有傳統的市中心意義，但是電纜線卻又將它們連成新的電子鄰居，超級高速公路在名義上把它們結為一體（Dear, 2004）。運輸與資訊科技的進步，使舊城區的成長發展得以分散至路網末端，卻又能迅速連結。因此，交通與資訊建構的網路化城市，既是切割也是連結，帶來一種迥異於傳統理解的生活與環境經驗。

汐止、南港、內湖地區中有限的平原空間中，就擁有兩條交會的高速公路、鐵路、快速道路，甚至高鐵與捷運網也將伸入這塊地區。這些交通網絡不斷地將人群與能量帶進、運離、通過此地，並且硬生生地刺入日常生活中。極度依賴快速道路系統的城鄉邊界地帶，在舊城鎮紋理之上穿刺出新都市紋理，任意拓寬和興建新的道路，將兩側欠缺關聯性



的建築與設施串接在同一條路線上（Trancik，1996）。

社區聚落之間的交流往來因此必須依賴灰暗、狹隘的路堤地下道、平交道與橋樑，打造出冰冷、流動、不利停留也不可親近車輛霸權空間，形成由車行路網架構、串聯出來的生活經驗。為了避免路面構築道路對居民生活造成干擾，徒增開發道路的協商、溝通及徵地成本而興建的高架橋，卻造成下方土地成為失落的空間，難以接收陽光、雨水的滋育，僅能做為公車、汽車停放場(圖 6)。



圖 6、高架道路下的失落空間

城鄉邊界的移動地景，也顯現在連續並排在忠孝東路六段與七段一帶的汽車修理廠、汽機車材料行、中古汽車商行。這些位在工業區內，與汽車生命週期相關的產業供給，反映出城鄉邊界地帶居民對汽車市場的需求。南港工業區一帶，更有裕隆汽車、九合汽車、慶眾汽車、國產汽車、中華賓士汽車、雷諾汽車、匯豐汽車、大慶汽車、TOYOTA、BMW、MAZDA、SAAB、LEXUS 等各大廠牌的汽車經銷商和展示中心。鄰近信義副都心的區位，使傳統廠房、機具矗立的工業區形象，轉變成極具時尚感的展示中心樣貌。倉庫式的建築量體下，有大片落地玻璃的櫥窗展示，讓移動地景也貼近商品化和消費主義的趨勢。

今日邊緣城市的發展總是依賴運輸設備，普遍的汽車使用是機械時



代的日常地景。機械化的街道景觀上有各種佔據轉角加油站，各種街道標誌、霓虹燈、大型廣告招牌、奇特建築裝飾，競相吸引著駕駛人快速瞥過的目光。各種道路商業帶與帶狀發展，混亂地沿著道路散佈開，使因應停車問題的設施出現在我們的汽車生活中。原本位於市中心的百貨公司，來到城鄉邊緣地帶，則轉變為配置了大型停車場的購物中心。此外，擁有停車空間的整體開發社區，也成為購屋者購置住宅的一大誘因。這些現象揭示了汽車，已經成為強烈支配城鄉邊界日常生活地景的主要力量。

另一種促成邊緣城市的元素便是資訊網路。隨時身處於資訊交換的洪流中，透過光纖電波不斷穿越人體，早已超過透過傳統形式所攜帶的資訊流總量，諸如面對面交談、商店櫥窗展示、書信、報章雜誌等（Trefil,1997）。社區脫離了地方，無須透過面對面的交流，人們可以在網路上形成社群，社區本質產生劇變（劉可強，1997）。也就是說，提供面對面交流的社區鄰里與街坊空間，似乎不再受到重視。邁入如此高頻度、高依賴性的資訊網路社會中，新城鎮自然而然地塑造出缺乏傳統步行尺度的實質空間經驗。

四、生活文化

生活在邊緣城市的居民，在城鄉邊界地帶的中間地景中，體驗著某種異於城市或鄉村的生活經驗。鄉村曾是大多數人們的家鄉，隨著經濟再結構過程，越來越多的城鄉移民湧入城市就業，卻又懷抱著鄉愁四處尋找家的印象。邊緣城市將是人類生活向外推進的新邊陲地帶，也是未來城市發展的趨勢，邊城住民的田園生活鄉愁所寄（Garreau, 1992）。

（一）、蒼白的門禁社區生活

台北都會東側邊緣經歷傳統農莊聚落、茶礦小鎮、工業城鎮與郊區



住宅的發展軌跡，留下了以二三層樓為主的住商混合式老街格局，工業時代引入的四、五層樓公寓集居鄰里，七十六年地價上漲與七十九年的容積管制實施籌劃，促使建商搶建大批二十層以上的高樓。這些散佈在城市邊緣地帶的聚落地景，雖不同於 Rowe (1991) 描述的美國城市與鄉村之間，低密度的獨棟住宅、購物中心與辦公大樓所構成的「中間地景」，卻同樣揉合了都市與鄉村的特質。主要幹道上的超高大樓填塞在低矮舊聚落空地上，從建築、地景、社會層面而言，都與當地社區格格不入 (曾旭正, 1994)。

山坡地整體開發的獨棟住宅社區，則以獨立於周圍山林的姿態，同樣形成突兀的景觀。生活在門禁化社區和僻靜山區中，造成更為隔閡、依賴汽車的生活場域，將鄉村與小鎮特色拉入都市化地區的最外圍(圖 7)。無論是居住在喧嚷的高樓住宅群，或是遺世獨立的靜謐平房，同樣都是圍困於複製化的樣式與格局所組構的空間中。在單調、統一的相貌背後，透露出乏味、控制、組織化的意涵。庭園住宅悲劇性地帶來孤寂感，甚至導致疏離 (Rowe, 1991)。自成一格的景觀不僅造成突兀感，更強化外來新移民利用森嚴門禁的形象，排拒與附近老社區融合的機會。



圖 7、門禁式與臥房化的南汐止社區

儘管，邊緣城市擁有相對於市中心較多的開放空間，但是若在欠缺多元生活機能、純粹提供住宅功能的臥房化社區中，使居民彼此的生活無法產生多元重疊。也因此，鄰里交誼總要透過社區管理組織所舉辦的活動，或是在平日搭乘社區巴士、繳交管理費、倒垃圾、整理院子等短暫的「戶外活動」中才能有所交流。

對邊緣城市的潛在移民而言，城郊地區在廠辦大樓引入後改變了原本郊區的清幽靜謐，也沒有帶來餐飲、金融業以外的都市藝文活動或夜生活，既不熱鬧也不清靜的尷尬氣氛，難以吸引年輕上班族搬遷至此。回顧在南港工業區附近生活近二十多年的城鄉移民，邊緣城市化之前即遷居至此，為了成家立業的責任，屈居於與灰暗、雜亂工業廠區為鄰的住所。

由於臥房郊區的生活模式，使得當時這類工業地景就如同背景般存在生活場景中，雖然沒有深刻的體驗其中，卻也難以忽視，因此在居民心中留下模糊但難以抹煞的負面印象。直到捷運等運輸系統帶來人潮與地區性小型商業圈，地下化留置的綠地改善了工業區外圍的混亂景觀，以及後來闢建的南港公園，才使居民在臥房機能以外的生活面向開始紮根於場域當中。

(二)、邊城工商空間氛圍的劇烈轉換

內湖科技園區形式前衛的玻璃帷幕廠辦建築，以及規劃筆直的道路，留置較高比例的廣場面積。乍看之下充滿時髦的都市文明氣息，但是園區範圍內餐飲店極少，主要是高價位的連鎖餐廳，午間人潮大多湧向附近諸如內湖路上或江南街內老社區的平價小吃店用餐。即使坐在星巴克咖啡的洋傘下，吃的也是從附近社區購買的便當。園區內的生活機能薄弱，仰賴週邊社區供給。



內湖科技園區的就業機能並沒有帶來城市文明的好處，隨著下班的人潮退去之後，入夜與假日時，便僅存光鮮的科技雕塑空殼，瑞光街上一片黯淡寂寥。暫時狀態的死城印象也出現在附近的城鄉邊界地帶，就在汐止樟樹灣的倉儲、製造工業區內，白晝嘈雜、轟隆作響的工廠在夜幕垂降之後，旋即化為一片死寂。內湖科技園區的前身亦是工業區，即使外貌改變，沒有混合住宅機能的廠辦與廠房命運一般，沒入夜生活的黑暗背景中，下班後就沒有什麼值得留戀的。

事實上，內湖科技園區與南港軟體工業園區等邊緣城市興起不過幾年，城市文明需要上百年的錘煉。金權可以打造相仿的形貌，卻只有經歷時間的生活剩餘—文化，才能充實出對等於老城市的精神魂魄。因此在短時間竄起的邊緣城市裡，還未能生成可與舊市中心並論的多層次且深厚的都市文明。

即使工作、購物、居住等機能都進入城鄉邊界地帶，但是嚴格的土地使用分區精神，仍造成過於單調且零散分佈的邊城聚落地景，使得純粹廠辦的都市形象難以發展出涵括各種生活面向的文化精神，這類大型藝文展示設施並未隨著都市文明形象遷移至邊城地帶，因此傳統市中心的文化重心地位也難以被取代，邊城居民仍然要到傳統市中心才能享受都市文明的洗禮。

(三)、個人化的交通運輸模式

快速道路和高速公路兩側都變成城鄉混合地帶（李少甫，2002）。汐止、南港、內湖地區位在城市外圍的地景，既不像城市也不完全像農村鄉野。由於是基隆與台北之間主要交通幹道經過的區域，因此形成一種發展走廊。在交通便捷的走廊空間中，尤其是高速公路交流道口附近，便容易衍生出邊緣城市的雛形。

邊緣城市的發展一直以來是依附著交通路網而向外延伸，都市化地



區跟隨著道路骨幹向兩側增生，聚落範圍也跟著越來越大。為了提供更多居民便利地出入往來，遂建立更寬闊、快速而稠密的路網。但是消除對擁擠交通望而卻步的憂慮，反而吸引更多移居人潮，再度超負荷的交通運輸網又陷入癱瘓狀態。依賴汽車的運輸模式，常常以道路興築與擴寬工程等提高承載量的策略，企圖改善的交通擁塞問題，卻往往引發惡性循環的現象。尤其是駕車通勤工作的上班族，經常陷入幾近停滯的車陣裡，總不免要抒發一下心中的不悅。即使認知到大眾運輸系統的不足，仍直觀地以車輛用路為主體的思維看待交通問題。

(四)、新興分散的邊城購物賣場

在台北都會東緣地區，並沒有可與美國購物中心規模匹敵的商場，只有民國九十三年底開幕的美麗華購物中心還稍能相提並論。由於碎裂化的地形與相對小規模的聚落條件，尚無法支持模擬街景的大型購物中心立足，此外東緣地區的老街坊仍然存在著以往城鎮市中心的印象，因此我們邊緣城市的新興購物經驗，目前還只是停留在零星座落或群聚於火車站、交流道口附近的倉儲式賣場。

在這樣的環境中，商業是被社會許可而從事的活動，但是同樣地，社會也會變成唯有被商業許可才能從事的活動（Rowe，1991）。台北都會區的兩處好市多倉儲購物中心，這類倉儲賣場成為部份郊區式居民依賴的購物空間，更是一種有別於傳統街肆與廣場社交場合以外的另類選擇(圖 8)。大老遠驅車前來，並且花費超過一個鐘頭以上的時間坐在餐飲區用餐聊天，即使自助、簡單、快速、大份量的美式速食供餐風格相當吸引駕車前來的家庭或朋友，但顯然平日街坊的社交場合已有部份移轉到這類購物中心裡。





圖 8、汐止 Costco 倉儲式賣場

南港舊莊路上的惠康超市，汐止伯爵山莊、瓏山琳社區內都有類似的超市，獨立設在城市邊緣的大型住宅區環境中，位於大廈一樓或社區中心，販售邊陲居民全部日常生活所需，什麼都有的購物環境，在缺乏其他生活機能的純住宅區中顯得特別重要。從大型購物中心、倉儲賣場到社區超市，一應俱全但速食化、種類單調的商品販售模式，成為許多新興社區居民主要的社交、購物場合。

許多量販店依循著這波趨勢，進駐我們邊緣城市的新興開發地區，創造出複製全球化郊區購物經驗的場所。然而傳統市街買賣的生活地景，也並未在城鄉邊緣中消失，老街裡仍然可見紅、藍、綠防水布交織出的集市空間，或是被納入公有市場大樓裡的攤販隔間中，組構出帶有控制意含的集合化新秩序。購物商場的選擇，涵蓋了分散於不同地點的零售商家和大型百貨，強化了使用私人運具的運輸方式，構成點、線、點的移動型態。

五、邊緣城市的地景特徵

多元自由的社會力量，影響了都市發展的研究，形成一種後現代觀點：似乎再也沒有任何一種所謂普遍或固定的觀點，可以涵蓋或代表整體。相對於多數一致的差異與他者（others）逐漸浮出檯面，藉由這種



新時代賦予的力量，有資格去質疑和挑戰傳統的支配與被支配階級關係（夏鑄九等，2003）。挑戰傳統城鄉二元關係的概念--「城鄉邊界」應運而生，允許更多元的角度去看待都會發展的邊陲地帶，這塊空間的後現代性也應運而生。

從後現代的觀點來看，這條邊界上原本的舊城鎮景觀，混雜拼貼了新興邊緣城市的特質，產生了顛覆傳統的第三類地景。展現了舊市中心在向外成長為都會區域的過程中，將周圍的小型城鎮，以新產業核心的形態被納入高速公路、捷運系統等交通網絡內，構成了吸附新住宅與商業空間的多核心都會結構。這些在傳統商業權力範圍外另闢的新領地，在兼具空間蔓延、高速移動、仰賴通訊與運輸的土地使用型態下，產生空間片段化與社會隔離的現象（夏鑄九等，2003）。歸納邊界上浮現的邊緣城市地景特徵有：消費化、片段化、堡壘化。

（一）、消費化

在結合政商勢力的金權集團把持下，城鄉邊界地帶將遭到各種型態的私有化城邦割據，利用商品化和主題化的擬仿地景，操弄市場需求。追求商業利潤的思維下，以廉價浮誇的空間符號作為剝削消費者的工具。因此，由財團所建構的整個城鎮地景，在販售價格與營造成本之間永遠存在著落差，這段差距的收益都落入個別財團的口袋裡，苦果則由消費的大眾獨自承擔。

邊界上的生活空間裡，諸如整體規劃式社區中、科技園區的廠辦環境、各種規模的購物中心形態，都將原本屬於居住鄰里、工作辦公、購物街肆等生活場域的公共空間形塑力量轉移至財團手中。先行整體規劃後，再提供消費使用，而不是生活其中的個人所能決定。都市的空間形式與社會文化發展，直接操縱在少數財團組織手中。快速地複製、堆砌無深厚靈魂的擬仿物，看似美好環境卻是監視控制下的產物，而不是協



調社會多元需求下產生的動態穩定平衡。

(二)、片段化

整體開發的大片同質化的住宅，僅表現出一種空間上、形式上的社區感。除了工作之外，居民之間的社交時間，卻遠不及個人花費在網際網上的時間。在大部份私有化的公共空間中，受限於場所商業性特質，多從事消費色彩濃厚的活動。整個新興邊城移民的社交生活跳脫了地方性，向虛擬社群與其他分散在都會區域中機能性場所接觸到的人群連接。唯有舊城鎮遺留的老街市集、風景區、郊山步道與大型公園，這些還未被私有化的空間，才有機會扮演著邊緣城市的重要公共場所。

由於多核心的空間結構，必須耗費極長的時間在運輸通勤過程中，因此在節點與節點之間移高速移動下，空間感消失，剩下車窗螢幕中飛逝的暫留畫面。生活經驗被片段化成相對的停滯與流動，使得中間性的步行探索經驗被擠壓至最低。如此一來，尚能支持生活步行經驗的空間，除了少數的傳統街肆之外，大多是沿著主要幹道兩側的地方性商業區或倉儲式賣場中，無益於場所的探索和認識，極易造成居民與地方之間的疏離。

(三)、堡壘化

政府公權力在今日都會邊緣地區的重大發展上鮮少有施力點，空間治理的公權力缺空，讓財團、社區民眾組織紛紛有機會圈地填補，促成失控發展。包括內湖科技園區的轉型歷程、汐止東方科學園區的發展、行水區的超高層住宅、風景區與山坡地的住宅社區，皆展現了財團企圖快速累積資本與建構帝國意象的野心。忽視自然生態的容許度，逕自打造出誇張且與週遭舊鄰里分隔的人造堡壘地景。居住堡壘的所有權分割轉售給郊區居民後，根據公寓大廈管理條例發展組織成社區管理委員會。



便以一種影子政府的方式，切割出更加碎裂且私有化的空間治理版圖，以鞏固堡壘內部的安全平靜。

參考文獻

- 1.李少甫，(2002)，理想城市與緊湊城市：界線空間概念之評述，「建築與規劃學報」，3，2，74-89。
- 2.李永展，(2004)，新國土計畫體制下城鄉危機與城鄉整合，前瞻與決斷國土規劃政策環評與民眾參與研討會，台北市：時報文教基金會。
- 3.杜歆穎，(2000)，「都市幽靈地景－試論台灣房屋預售制度下的接待中心與樣品屋」，台北市：國立台灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 4.肖篤寧、李秀珍、高峻、常禹、李團勝編，(2003)，「景觀生態學」，北京：科學出版社。
- 5.林裕彬、吳振發、鄧東波，(2004)，景觀生態面指數分析汐止地區1990-2001年土地利用時空間鑲嵌帶，「都市與計畫」，31，3，239-268。
- 6.夏鑄九、劉昭吟，(2003)，全球網絡中的都會區與城市：台北都會區域與台北市的個案，「城市與設計學報」，15/16，39-58。
- 7.康旻杰，(2002)，「生活世界的混沌之詩與地方之舞：閱讀台北城市文化地景」，台北市：北市文化局。
- 8.陳東升，(1995)，「金權城市：地方派系、財團與台北都會發展的社會學分析」，台北市：巨流圖書公司。
- 9.曾旭正，(1994)，「戰後台北之都市過程研究」，台北市：國立台灣大學土木工程學研究所博士論文。
- 10.楊靜雯，(1998)，「投機城市之災害空間生產－汐止個案研究」，台北市：國立臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 11.劉可強，(1997)，設計與社區，「城市與設計學報」，2/3，191-201。劉益誠譯，夏鑄九校訂，Castells, M.著，(2003)，廿一世紀的都市社會學(Urban sociology in the Twenty-first Century)，「城市與設計學報」，



13/14, 1-20。

12. 李小科等譯, Dear, M. J. 著, (2004), 「後現代都市狀況 (The Postmodern Urban Condition)」, 上海: 上海教育出版社。
13. 謝慶達譯, Relph, E. 著, (1998), 「現代都市地景 (The Modern Urban Landscape)」, 台北市: 田園城市文化。
14. 王志弘、張華蓀、王玥民譯, Soja, E. J., (2004), 「第三空間: 航向洛杉磯以及其他真實與想像地方的旅程 (Thirdspace—Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places)」, 台北市: 桂冠圖書股份有限公司。
15. 謝慶達譯, Trancik, R. 著, (1996), 「找尋失落的空間—都市設計理論 (Finding Lost Spaces—Theories of Urban Design)」, 台北市: 田園城市文化。
16. 賴慈芸譯, Trefil, J., (1997), 「未來城 (A Scientist in the City)」, 台北市: 時報文化。
17. Antrop, M., (2004), Landscape change and the urbanization process in Europe, *Landscape and urban planning* 67: 9-2.
18. Castri, F. di & Hansen, A. J. edited, (1999), *Landscape Boundaries-Consequences for Biotic Diversity and Ecological Flows*, New York: Springer-Verlag Inc.
19. Garreau, J., (1992), *Edge City: Life on the New Frontier*, New York: Doubleday.
20. Hidding, M. C. & Teunissen A. T. J., (2002), Beyond fragmentation: new concepts for urban-rural development, *Landscape and Urban Planning* 58: 297-308.
21. Hill, D. R., (1992), America's disorganized organicists, *Journal of Planning Literature* 7 (1): 3-21.
22. Kling, Olin & Poster, Ghent Urban Studies Team edited, (1999), *The complexities of Posturban Space, The Urban Condition: Space, Community, and Self in the Contemporary Metropolis*, Rotterdam: 010 Publishers.
23. Lootsma, B., (1999), Synthetic regionalization: the Dutch landscape toward a second modernity, James Corner edited, *Recovering Landscape: Essays in*



Contemporary Landscape Architecture, New York: Princeton Architectural Press.

24. Rowe, P. G., (1991), Making a Middle Landscape, Massachusetts: MIT Press.

25. 財團法人台灣不動產資訊中心，<http://www.realestate.org.tw/>。

26. 閱讀歐洲，<http://www.sinyi.com.tw/hot/case/europe/001.htm>。

