

第一章、緒論

第一節、研究動機與相關文獻

一、研究動機：

聚落 (Settlement) 乃人類為了滿足生活上的需要，在地表上營造各種不同機能的建築物。在地理學觀點上，聚落可視為有機體，隨著它的成長外在環境及內部結構均有變化，更由於人口不斷增加，聚落機能也會改變，所有的聚落都有其存在的因素或廢棄的因素。然而，人類為了求得經濟上、文化上、政治上、防禦上需要，彼此間互相連繫，基於上述各種需要和時間不斷演化乃產生了聚落 (註 1)。

觀看台灣地區近五十年來，由於經濟的快速成長，高度的都市化、工業化、現代化現象，使得人口向大都市過度集中，造成中心都市內部經濟、交通、土地過度負荷等問題叢生。而大都市人口為求經濟及居住、空間上的調適，接而轉向鄰近市鎮遷移，即所謂「人口郊區化」(Suburbanization) 現象 (註 2)。加以城鄉間交通、資訊等基礎建設普及和流通，人口移動的現象相當顯著。許多鄉鎮聚落其社會經濟發展和產業結構，早已由原先的農業型態轉變為工商業為主型態；尤其是在工商發達的都會區附近，憑藉著優越的區位因素及大都市所提供的各項機能、服務，均使外圍鄉鎮居民生活型態受到直接的影響而有所改變 (劉孟芬 1994)。

尤其是近年來由於易達性的提高縮減了時空的距離，再加上區域發展不均衡的現象，使其相互之間的流動越來越頻繁。基本上，快速工業化過程中，對經濟條件變動提供了合理反應，在便捷的交通網路擴張下，促使人口通勤圈加大，進而加速郊區住宅及土地的使用率，也形成住宅區帶動工商業發展的重要模式。並隨著道路交通的改善，聚落的易達性也提高；居民的生活圈日漸擴大 (註 3)。其實，隨著近年來農業資源的枯竭及農村聚落內部設施的貧乏，均促使農民脫離原住地而往外移，以改善原有的居住環境，提高生活的水準，尤其是台灣北部的農村，區域發展不均衡，居民一向賴以維生的農業資源也漸趨減少，造成地方建設衰落現象。

人類聚落之發展，與自然環境限制有其密切關係，包括該地的地形、氣候、水文等均存在的控制著聚落興衰發展與否。早期的深坑地區，位處於台北市的東南邊陲區，全區境內地形多山丘，平坦地形比例甚少，聚落發展長久以來，皆為地理環境所限制難以成長。而深坑古稱「簪纓」，因漢人的開闢建庄逐漸侵入原住民遊獵之處，引發原住民報復行動，惟「簪纓」地形易守而倖免，爾後改名「深坑」，係四面環山，全境多為海拔 300—500 公尺的丘陵地，形似坑底而得名 (註 4)。深坑居於景美溪中游北岸，早期交通水運發達，基於水利之便與山區茶葉等物產之豐，形成繁華的貨物市集。在日據時期曾為整個文山區的行政中心，台灣光復後因公路鐵道的建設逐漸取代水路交通，深坑因而開始沒落，廿年前人口嚴重外流，僅剩五千人左右，人口成長均呈現緩慢或停滯外流現象。

深坑鄉位於台北都會區東緣，在以往的都市功能上一直是扮演都會區的邊緣地帶，除了縣道 106 是通往石碇、瑞芳的主要幹道外，深坑的區位並不具太大的決定地位。在人文方面，深坑由於是早期文山區重要的聚落，保留了相當完整的市街發展模式和地方特產，近幾年已成為台北都會區著名的休閒地點。台北都會區內部各市鄉鎮的經濟功能有空間分工的情形產生，中心都市—台北市擔任的是三級產業的功能，台北市以外的市鄉鎮則以二級產業，尤其是製造業為主(陳宜君 1993)。

也由於近年來，台北市土地居住價格高，都市內部生活品質不良所致，再經由北二高木柵交流道系統於民國 86 年通車後，產生了人口移動的現象，人口移動於城鄉之間人口比例逐年增高，刺激了深坑地區人口成長與流動性，同時也改變了地區人口結構及土地利用。人口的移動為地區間人口成長的重要來源，地區之間在社經方面的差異，促成了人口在空間上的移動，在都會區內便形成了集中化和離心化的過程(蔡中義 1995)。深坑面臨了極重要的都市角色轉換機會，目前正在興建中的北宜高速公路，促使深坑鄉東西兩側分別設置木柵交流道和石碇交流道，連接這兩條高速公路的外環道大部分將經過深坑鄉，並且在深坑鄉內設有一出口，以方便鄉內車輛通行。

透過北二高木柵交流道、外環道出口的設置，以往都會區邊緣不具決定性區位的深坑，將有機會扮演整個台北都會區東邊的交通節點。藉由交通區位的便利，深坑鄉適合朝向物流中心發展，配合經濟部目前正在推動的「大型購物中心設置辦法」，設置大型購物中心，成為都會區東邊的商品交換中心。此外，配合深坑本身的觀光遊憩資源及地方人文特色，加強深坑的旅遊服務功能，使成為都會區東半側的旅遊服務中心。而購物中心所帶來的人潮以及平溪沿線的旅遊、通勤人口，進一步地可吸引捷運系統木柵線延伸至深坑，如此一來，更加強深坑作為都會區東邊的交通節點地位。

台北都會區系以台北市為中心都市，其相鄰之近郊市鎮，受台北市機能擴張的影響最深(高盟詣 1991)。目前，鄰近台北市的深坑地區，產業結構皆已朝向二、三級產業為主，從事工商業及服務業的人口比例不斷的提高下，深坑地區的土地利用大都以工業區、商業區規劃方式利用，住宅區的增加也加速了服務業的快速成長，提供地區性不同的生活風貌。再如歷史悠久的深坑老街豆腐美食文化，想到深坑自然想到「豆腐」，深坑的好山好水不但孕育出了遠近馳名的豆腐文化，皆吸引了不少觀光客到此消費一遊，也助長了當地琳瑯滿目的小吃興起。尤其，當周休二日開始，來自大台北地區的居民皆會選擇此地來休閒散心，使深坑得以成為旅遊勝地。

因此，深坑鄉是大台北近郊少數自然生態保持如此完整的鄉鎮，不但空氣清新、林相豐富，也有眾多的溪流、瀑布，是許多當地民眾最引以為傲的一點。而且走進深坑鄉，隨處可見遍佈在全鄉的古厝、碑林以及廟宇，中國建築的優美、民初時代的懷想，以及許多古老的傳說，都在深坑地區一一浮現，別有一番風味，也讓不少遊客慕名遠道而來。近年來深坑再度發展，各項建設、鄉容再造等方面皆重新起步，不僅為當地居民提升生活品質、文化氣息，也帶來就業商機。所以，若能有效利用深坑鄉現有的豐富資源，以建立永續經營的概念，創造全鄉的開發，對於深坑鄉的未來發展更是潛力無窮。

二、相關文獻：

所謂的聚落 (Settlement)，是指「某一空間範圍內，所有居民的活動場所」。亦是人類住屋及其附帶的各種營造物之集合體，也就是聚落地理的研究對象。聚落地理學也為人文地理學的一環，即自然環境固然影響人類活動；而人類活動同樣地可以改變自然環境。聚落是人類活動中最具體的事物，也是人文地理上最重要的事實。聚落地理是人類生活必需品的地理，即人類生理上最基本的需要食、衣、住、行以及防禦的場所（註5）。

聚落 (Settlement) 也是人類社會的經營形態，其間關係由人們，以及人際關係組成。人際關係可以始自親子、夫婦等家族關係，推至血緣、地緣、職業、身份等多層的關係。而地理學所重視的，就是維持上述人際關係的場所性要素（胡振洲 1977）。以從事農業聚落而言，該聚落無論是數戶或數百戶的規模，首先一定有宅地的分佈，其從事農業生產活動需使用的土地，如耕地、森林、草地等則分佈於宅地外圍。都市聚落則幾乎全由宅地構成，其利用方式也可分成多種，例如：商業、工業、住宅、公共設施、綠地等。上述的聚落生活，直接或間接依存於土地之上，所有經濟、社會活動，投射於土地上，其累積結果遂塑造出各種聚落景觀（胡振洲 1977）。聚落景觀 (Settlement Landscape) 是聚落地理最易顯見的人文景觀。而景觀包括兩個部分：一為自然景觀，其包含六大要素：地層構造、地形、氣候、水文、土壤、生物。一為文化景觀也包含六大要素：人口、聚落、交通、土地利用、工業、地區建設。聚落景觀能反映社會與經濟與文化等各種活動的內容，例如集村與散村形態的差異，可以從其土地制度、開發時期、水利、農業經營方式、交通、治安狀況等條件中尋找出理由。再如建築高速公路或高速鐵路，也能促使某些相關地區的城市，迅速發展起來（註6）。

日籍地理學者富田芳郎（1933—1959），提出台灣的農村聚落之聚落景觀描述，北部以散村為主，南部以集村為主，中部則以過渡型，即依住屋的分布形態作分類。並針對分布的現象解釋為：（1）聚落原型，取決於開墾組織；（2）聚落形態的持續發展，則以原始景觀、農業經營、取水條件和漢番對立等，四項因素為主要作用（註7）。並且施添福（1991）也針對聚落景觀的觀點提出，依據『淡新檔案』的古地圖中所繪，同一地點的房屋棟數分布形態，來討論竹塹地區的集村、散村聚落分布。地理學者重要的研究目的在於詮釋地表的地域性，而一地的地域性主要係透過該地的景觀而具體呈現出來。聚落是台灣地表一項顯著的人文景觀，其不僅是居民維生的據點、安身立命的場所，更是組織生活世界的中心（註8）。

因此，地理學研究聚落係以景觀入手，其研究重點在於探討聚落的發生、發展及影響聚落形態的相關因子。一地的聚落特性也易受自然及人文環境改變而有所轉變，聚落的發生、發展及變遷不易由單一要素或少數原因論定。以往有關聚落發展的相關性研究，其研究之內容大多從聚落形成的地理位置與天然環境影響因素著手，皆談論到該地區的土地拓墾與早期先民的開發為起點，聚落之發展受制於自然環境影響為重要因素。尤其是在水源的開發與農業社會經濟活動論述繁多，憑藉著地區性的特有資源呈現一個聚落的興衰與否。然而，隨著經濟結構的轉型與帶動，交通建設與人口流動性不斷的加大，在在刺激一地區的變遷發展。近年來，都市化與市郊化的產生，許多聚落大大的改變原有的經濟結構，郊區之所以會產

生，主要是因為人口大量集中於都市引致都市化與市郊化，並帶動人口的向外擴散與都市區的擴張（註9）。目前也吸引了不少地理學者專門以研究聚落發展為軸心主題，並朝向探討到聚落間之生活圈與通勤圈相互的影響與發展。

（一）、就當前相關的眾多研究論文中，可區分兩大組群：

第一大類是有關「台灣傳統聚落發展」，為專門介紹不同時期傳統聚落發展的演變歷程，包括土地拓墾、環境變遷、族群關係、聚落位置與環境資源、生活方式及其土地利用型態等為其主旨結構。尤其強調土地開發與聚落發展的過程，以及前人在族群中的複雜關係，並且聚落的發展，受到自然環境的限制，由於自然環境的異同、不同時期的政府發展政策、生產方式的變遷，皆促成聚落演變的重要因素。如楊宗穆（2001）卓蘭地方的拓墾與聚落發展，探討位於大安溪中游北岸的卓蘭地方的自然條件、北勢番的生活方式及其土地利用型態。及土地開發與聚落發展的過程，以究明在族群關係複雜的內山開發歷史中，卓蘭地方所具有的地區特殊性。陳光榮（2003）阿蓮莊聚落發展與生活方式變遷，阿蓮莊位於二仁溪中游的南岸，卻少有舟楫、灌溉之利。受到自然環境的限制，農業生產不足以自給，而形成特有的開拓性的農業型態。而本莊扼崗山頭，成為丘陵惡地與西部平原進出的門戶；此一獨特的地理位置，造就了阿蓮莊兼有邊陲性格與地區性中地的特性。

黃素娥（2002）冬山鄉珍珠村聚落生活空間之研究，珍珠聚落生活空間的形成最初是受限於自然地理環境。傅惠芬（2001）中和聚落之形成與發展過程初探，中和地處台北盆地西南方，東、北二面有淡水河支流新店溪環繞，故閩、粵移民來台開墾初期，即溯淡水河至水尾渡口進入中和平原，因而帶動鄰近水尾渡口的枋寮一帶的開墾。陳美鈴（1999）嘉義平原的聚落發展，聚落分布形態方面，嘉義平原普遍為集村聚落型，聚集程度極高。林政民（2004）和平溪口地區聚落與土地利用的變遷研究，澳花與和平雖然分居和平溪口兩岸，但由於同在一個區位條件極度不佳的封閉性地理環境中，兩地環境又頗為類似，且受到同樣外部力量的影響，導致兩地的聚落變遷過程也大致相仿。

聚落演變的歷史過程，從清代漢人拓墾以迄現代的地區發展差異，如葉柏舜（2004）蘭陽平原聚落分布與地形之研究，漢人最早開闢高平原區，而後依序擴張到低平原區、沙丘帶與沖積扇。溪北的高平原區聚落，因開發過程的漢番衝突，以集村型態為主；而溪南地區因水源與族群衝突無虞、官民合墾與分籍配地，村落分布零散。不同時期的政府發展政策、生產方式的變遷影響下，造就了聚落空間的轉變，而後受到工業化與都市化的影響，使生活空間擴展至都市，因新的交通路線帶來新的住宅區，使得人口仍持續的成長，聚落空間的轉變主要表現在土地使用型態的變遷上，最顯著的是建成區不斷擴大，而生產用地則不斷縮減或改變用途，並趨向於成為另一個社經單元的地區。

如方淑吟（2003）台南市安平區聚落發展之研究，隨著安平海岸地形的演變，加上荷據、明鄭、清領、日治與民國等政權的遞嬗，以及港口的興衰發展，致使安平聚落逐漸擴展且在各時期有不同的聚落發展。游宏彬（2002）蘭陽平原溪北與溪南地區發展之比較研究，主要是透過比較並闡釋蘭陽平原溪北與溪南兩個地區，從清代漢人拓墾以迄現代的地區發展差異，並由探討自然環境的異同、不同時期的政府發展政策、生產方式的變遷等，如何影響

兩個地區的發展，藉以找尋影響溪北與溪南地區發展差異的因素。林于煒（2001）竹東的聚落發展（1718-2000）一個空間史的研究聚落的發展，發展及變遷不易由單一或少數原因論定，一地的聚落特性也易受自然及人文環境而有所轉變。竹東不靠海，缺乏海港，又非在條件優越的內陸平原上，開發的速度較竹塹城及新竹沿海區域來得晚。1945年以後，竹東在交通革新（內灣鐵路的修築完成）及水泥、玻璃、木材三大產也的雙重助力之下，一躍成為全台三大鎮之一。謝美華（2001）台南市安南區聚落發展演變與居民生活空間調查之研究，居民的生活空間與產業活動亦會受之影響而轉變。聚落空間的轉變主要表現在土地使用型態的變遷上，最顯著的是建成區不斷擴大，而生產用地則不斷縮減或改變用途。在聚落型態方面，安南區的東南側和西北側，受到自然環境的限制，遂演變成不同的聚落發展模式。

第二大類是有關「都市化與郊區化發展」，專門介紹聚落在都市化的過程中，導致了局部都會區生活圈的變化，地區間具易達性區位、人口移入，及交通改進等因素，促使聚落發展的演變。郊區的鄉鎮發展過程中皆受與中心都市有其依存關係，由於外來人口的增加，使當地住宅人口大量成長後，因商圈的形成而繁榮，終在都市郊區形成新的都市景觀。都市郊區在人口大量移入後，工廠的設立與都會區內外圍發展之刺激使聚落本身景觀發生極大的變遷，在都市化的過程因工業化吸引大批人口和財富的進入，推動了住宅區之快速擴張和商店街的延伸以及各項都市建設及設施大量增設，造成都市發展期；最後在市區之發展漸呈飽和時，開始進入了郊區擴張期，周圍的大型社區於此期表現出最大影響力，吸引大批人口向其集中，終將成為新興發展重心區（謝英俊 1982）。

在工業化與都市化的引導之下，傳統的農業社會產生重大的改變，自給自足式的傳統農耕生活型態已不多見，生活所涉及的空間範圍與層面均擴展許多，尤其是在工商發達的都會區附近，優越的區位及大都市所提供的各項機能、服務，均使周圍鄉鎮居民的生活形態受到直接的影響。這種城鄉逐漸整合為一體的都會地區，中心都市與外圍地區透過各種傳播媒體與運輸系統的聯絡，已逐漸結合成一個聯繫緊密、互動性較高的社經單元地區（陳靜珮 1992）。

如嚴勝雄（1990）資訊網路社會與都市發展之研究，在都市化的過程中，由於目前運輸科技的發展與公共設施的進步，促使通勤圈日益的加大及都會區的擴大。管志明（1990）台北市郊區發展的地理研究，在人口向都市中心集中並達到飽和後，郊區面對都市中心疏散出之外溢人口及續增的外來人口，至終形成市郊的都市發展。進而造成三級產業人口結構的改變。另一方面，由於外來人口的增加，使當地住宅人口大量成長後，因商圈的形成而繁榮，終在都市郊區形成新的都市景觀。而郊區發展的都市化現象，受與都市中心區的距離影響，實際道路里程決定，往往由地區實際聯絡交通所需旅時及交通流暢便捷的情形，影響到區域交互活動的意願及頻率，並因此促成快速都市化現象。

黃素敏（1991）桃園與中壢間之聚落發展之研究，是探討中路和內壢地區聚落內部結構（人口結構、都市機能）及對外關係（道路交通、生活圈）的發展與變遷，並歸納聚落發展的模式，研究時間是由清代至今，共分四個時期。林育平（1985）三重市都市發展及其居民環境識覺之研究，以三重市為台北市的鄰近鄉鎮的郊區作為研究，郊區的鄉鎮發展過程中皆受與中心都市有其依存關係，三重市人口成長的現象，乃由於大量社會增加之緣故，且與台北市都市化現象有關。李文朗（1979）台灣都市化與人口遷移，文中指出台北市區的發展，

已經快到飽和的狀態，橫面的擴張是不太可能的，只好向直面發展，建造摩天大樓。相反的，郊區有的是空間，農田可以變更成都市用地有助於市郊的發展。

吳家或（1983）台北都會區外圍市鎮的發展以樹林鎮為例，文中指出影響聚落內部結構發展的主因，日據時期由於水利的開發和交通的建設促使本區的發展，光復後交通的改進，人口大量移入，工廠的設立與台北都會區內外圍發展之刺激使本區聚落景觀發生極大的變遷。郭妙英（1978）永和中和地區都市化現象之研究，文中提到將都市化的促成因素歸納於台北市中心都市向外擴張，具易達性區位、人口移入，及交通改進、建築物高層等因素。黃朝龍（1991）天母、石牌地區都市化現象之研究，認為就空間重組與結構的概念而言，隨著大量人口湧入以及大核心影響的作用之下，空間結構有明確機能及住宅機能多分佈於帶狀發展區內。受交通易達性區位顯響，全區均呈現急速的景觀、機能變遷。曾繁浩（1994）桃園地區都市及區域發展之研究，都市化是區域發展最主要的動力。促使各項都市機能空間結構發生變遷及重組，形成都會區，改變了都市間的關係，造成區域的發展。嚴敏蕙（1995）臺北都會郊區化與郊區性之研究，台北都會區郊區化的結果產生了兩種模式的郊區，一種是市郊的市宅郊區，另一種則是近、遠郊的工業郊區。不過，由於三級產業的密集於中心都市，故而臺北都會的郊區仍與中心都市保持著十分緊密的關係。

林榮重（1984）台北松山地區都市化之研究，就土地利用變遷和都市機能強化而言，深受交通易達性區位影響，以主要幹道兩側附近呈現急速的景觀、機能變遷。松山地區在光復前是個地方性的市鎮核心，由於承受台北市都市化發展向外擴展影響，都市化強度最具優勢地區，由舊市街移向連接台北都心主要街道兩側的區位。余銘家（1990）板橋地區聚落發展與生活環境之演變，產業結構變遷配合各項設施擴增之實際情況，藉由居住環境、經濟環境、社區環境、娛樂休閒環境、都市化設施等指標，來分析各時期生活環境之特質及其演變。尤其都市化設施方面，光復以後因工業興起，及華江橋通車，與台北之交通趨便利，人口大量向本市湧入，都市化快速進行，都市化設施亦迅速擴增，便捷性提高。

（三）、有關國外對於都市化及聚落發展的觀點：

Van den Berg et al.（1982）研究現代歐洲國家都市成長型態可分為四個階段，也發現出都市成長的前三個階段，每階段約二十年，即：1、都市化階段（1950—1970）—勞動力從農村遷移到城市中快速成長的工業部門，在此階段都市中心人口增加，都市外圍人口減少。2、都市化及少許郊區化（1970—1990）—都市交通通訊設施改善，服務業擴展，製造業移出都市中心，少數市民移居郊區。3、都市郊區化（1990—2000）—市民繼續移居郊區，促使郊區擁擠。都市中心人口減少，然而都市地區人口仍然繼續緩和增加。4、後都市化階段—郊區擁擠增強，利於都市中心以外的衛星市鎮發展。都市人口減少。（註10）

Chester E. Zimolzak 及 Charles A. Stansfield, Jr.（1983）的“在人文景觀——地理及文化”一書中，論及到都市形態之演化，受都市與周圍聚落及一些獨立的鄉村人口之間的複雜關係所影響，所反應的都市外表則不斷連續重組，而終成為現代化的複雜都市。在都市發展之過程中，事實上市郊地區在都市生態的發展方面，有其機能上的意義，以

新店、深坑等地區而言，對台北市係提供了新闢的廣大居住空間（註 11）。Zimolzak 及 Stansfield（西元 1983）並認為由於車輛交通的改進，配合交通道路系統普及和建設，獨立住家漸次向郊區推進，終成為所謂都市郊區的產生，都市郊區的大幅擴張現象被視為交通結構改善的必然結果（註 12）。Zimolzak 及 Stansfield（西元 1983）也認為市郊的發展相當複雜多變，過去市郊的象徵，多為一些公路穿過，所誘使發生的一些汽車旅館、速食店、加油站等通過性消費的商業，但今日市郊的內涵卻已大幅改變，主要存在著連續性的住宅、購物中心、部份輕工業等土地利用型態，較理想的狀況，則為漸次擴張的已發展地區的連續（註 13）。

Thomas J. Baerwald（西元 1978）曾對美國都市發展過程中，新市中心的產生進行研究，發現在繞行大都市外圍的高速公路，促使沿線地區產生了新的商業組合，在郊區高速公路沿線的走廊地帶發展，漸漸規則的組成了完全混合的商業設施、輕工業、倉儲、辦公大樓等。而這些大型超級市場、區域購物中心、遊樂場、餐廳、觀光街道等設施，也成為吸引人們前往的據點（註 14）。

Bruce, Newling（1966）在「Urban Growth and Spatial Structure」（都市成長及空間結構）一文中，提及在目前較大較新的都市，各種都市機能的活動都較為分散，因而都市中心的人口密度成長率，隨著市中心距離之增加而提升高。在Newling文中並提及到，西方都市的人口密度高峰，會因中心商業區擴大及中心區老屋的重建而向外移，而當都市人口增加時，郊區人口密度便隨之升高，此一現象於北美大都市在1950年至1960年代開始，都市發展之過程中，普遍傾向郊區化，使都市人口密度在都市化地區內，反而有隨著距市中心距離之增加而上昇的趨勢（註15）。

Lowery（1987）更把都市內人口、產業及交通三個因素結合用以繪一個新的都市空間構組合，Lowery在「A Model of Metropolis」指出「運輸設施亦影響土地使用」，由於路網發達，都市居民的移動和出入就愈方便，促使道路兩旁地價上揚及土地使用型態和區位的改變，再由於新的土地使用，產生新的活動聚集或分散，進而影響道路的配置以配合新需求，路網系統因而調整，當路網改善，所提供的服務增強後，再度影響土地使用，如此反覆循環不已（註16）。

以本文研究地區中的台北縣深坑鄉而言，對外交通的改善，實為地區快速發展的主要誘因之一，由於其邊緣的位置，繞道避開市中心擁擠狀況的通過交通條件，也增加了其交通便捷順暢的良好形象，這些對於在市中心工作的通勤人口而言，自然成為一個良好住宅地點的選擇對象。這種演進過程中，在非農人口增加下，且通勤時間的考量在一小時之內的市郊地區，範圍漸次擴大，形成所謂都市郊區的地方色彩。所以，交通幹線促使聚落郊區的發展，為普遍的事實，而交通本為都市發展或形成的重要條件之一。尤其都市建成區的擴張，在交通便捷處或交通道路連結處尤其明顯。以緊臨台北市的深坑鄉為例，即展現了交通影響下的強大效果，北二高木柵交流道與北宜高石碇交流道皆需仰賴北縣深坑鄉作連繫，其沿線的原有的土地利用已經改變許多，昔日的墓地、菜圃與老舊的建築物，到今日已經轉為公寓住宅或小型輕工業區等。

註釋：

註1、胡振洲（1977），聚落地理學，1993 三民書局再版，頁1。

註2、陳伯中（1980），都市地理學，台北三民書局，頁242。

註3、黃素敏（1991），桃園與中壢間之聚落發展，國立台灣師範大學地理研究所，頁3。

註4、林能士，黃明和（1997），《深坑鄉誌》，台北縣深坑鄉公所，頁97。

註5、胡振洲（1977），聚落地理學，1993 三民書局再版，頁11~13、頁31。

註6、陳芳惠（1984），村落地理學，五南圖書出版社，頁1~2。

註7、富田芳郎（1933-1959），台灣地學紀事，第一期，頁1~6。

註8、施添福（1991），台灣聚落研究及其史料分析，頁131。

註9、嚴敏蕙（1995），臺北都會郊區化與郊區性之研究，國立台灣大學社研所，頁30。

註10、Van den Berg, Leo, Drewett, R, Klassen, L. H, Rossi, A, and Vijverberg, C. H. T.
(1982) Urban Europe: A Study of Growth and Decline, Oxford: Pergamon.

註11、Chester E. Zimolzak 及 Charles A. Stansfield, Jr. (1983) 《The Haman Landscape—Geography and Culture》Charles E. Merrill Publishing Company
—A Bell & Howell Company PP. 371~384。

註12、同註10 PP. 380~381。

註13、同註10 PP. 386。

註14、Thomas J. Baerwald (1978) 《The Emergence of New Downtown》
Geographical Review PP. 308~318。

註15、Newling Bruce E. (1966) 《The Variation of Urban Population Density》The
Geographical Review, Vol. 59。

註16、Lowery (1987) 《Suburban Nucleation, Geographical Review, Vol. 75, No1,
PP. 19~31。

第二節、研究目的與方法

一、研究目的：

深坑聚落歷史發展自早期清領時期移民墾殖開始，因受地形多山及氣候環境限制影響，人口增加並不顯著，當時先民皆以農耕、種植茶葉及河運為主。但到了日治時期，由於深坑地區蘊藏豐富的煤礦資源，並且兼具著通往宜蘭、東部地區必經的交通孔道功能，而成為當時文山地區最大的行政區域，此時的人口增加快速，也帶動地區的發展。

但是到了民國六十年代以後，受到台灣整體經濟結構的快速變遷影響，深坑鄉人口外流現象嚴重，大多數居民皆向大都市中心謀求生計，直到民國八十年代後期，由於北二高、北宜高速公路的經過，漸而帶動此地又一次的生機出現。

同時，在民國八十年代起，就深坑鄉內部結構的變遷而言，由於土地成本較台北市低廉因素，立即帶動深坑地區工業化的發展，沿著深坑鄉狹長的景美溪河谷呈帶狀發展，即自深坑聚落核心處展開，並且郊區化趨勢非常明顯，新的聚落中心因鄰近地區工業機能的影響而產生，工業機能及住宅機能多分布於此帶狀發展區內（吳家彧 1983）。

目前的台北縣深坑鄉，由於具有豐富的山水資源條件，在例假日便成為台北都會區的休閒據點，因為休閒活動所產生的交通、人類活動與地區建設也日益頻繁。加以鄰近台北市之地緣關係，平時即扮演服務台北市就業人口居住功能的角色條件。

但是近年來，因就業及居住外來人口不斷地湧入深坑地區，也使得深坑鄉正面臨土地開發與生活環境保護的都市問題，對深坑居民而言，在居住、環境、工作三方面皆面臨嚴重的考驗，而深坑地區的發展與規劃，成為必要審慎處理的一個重要課題。

因此綜合上述所言，本研究目的旨在：

- （一）、瞭解早期清領、日據時期、光復以後深坑聚落移民墾殖的歷程。
- （二）、分析深坑聚落近年來的發展變遷。
- （三）、分析深坑聚落與中心都市互動之關係。
- （四）、分析近年來深坑居民對外活動的相關性。
- （五）、探討近年來深坑居民對居住地生活環境分析。
- （六）、分析近年來深坑聚落發展的要素。

二、研究方法：

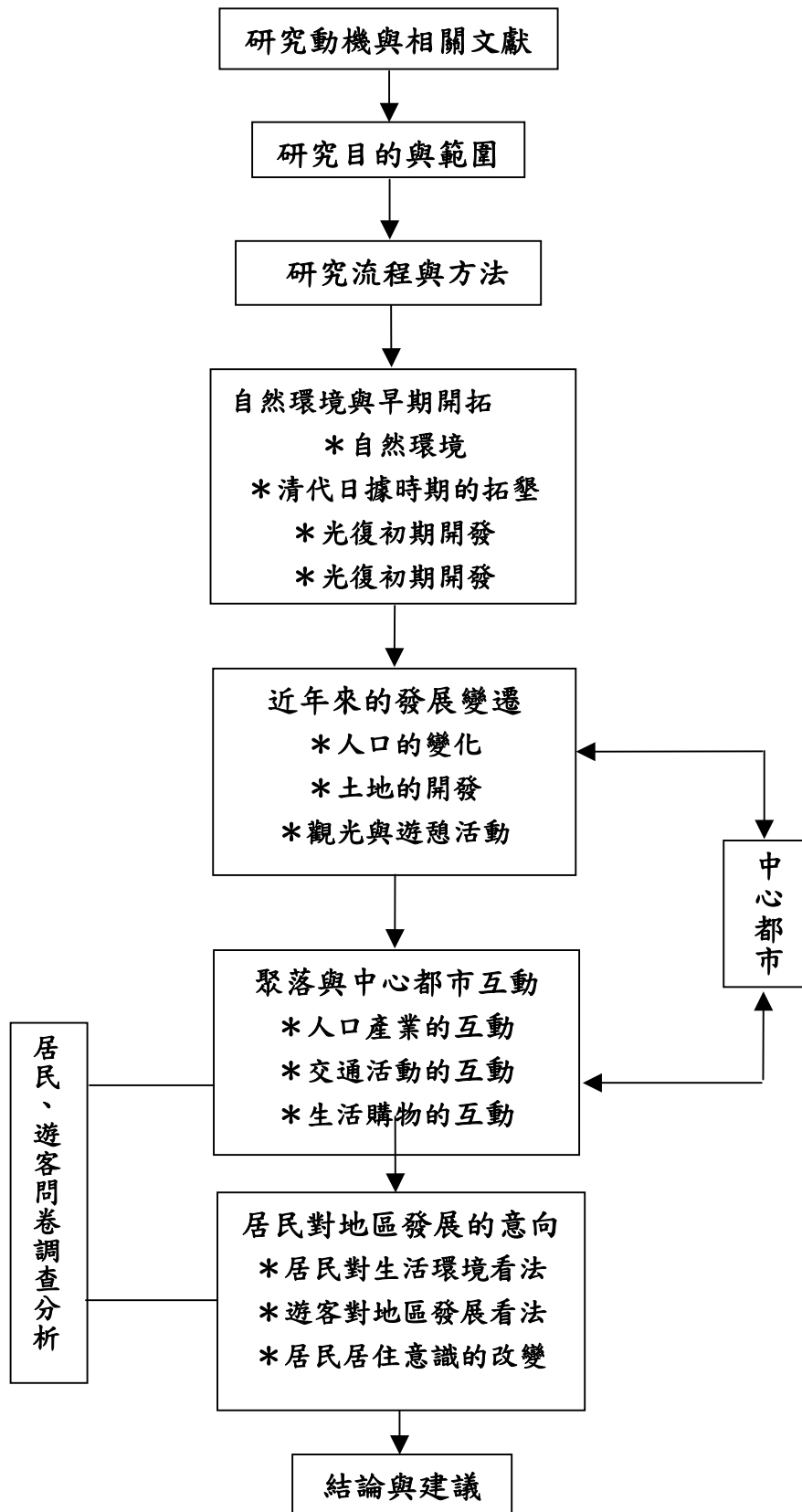
本文主要在研究台北都會區近郊深坑鄉之發展機能，為求深坑鄉本身發展的條件，採用文獻回顧法，蒐集有關聚落發展及深坑地區之相關文獻資料，以作為探討深坑鄉發展機能的基礎。另外，為求客觀起見，除蒐集有力之次級資料加上實地探訪外，輔以居民對深坑地區都市發展的問卷調查作分析，並以 SWOT 分析對深坑鄉內、外部環境的優勢、劣勢、機會及威脅作分析，綜合歸納得知目前深坑地區發展其必要因素，俾使研究能更臻落實。

三、研究流程：

研究流程如圖 1-2-1 所示，茲將整個研究過程各步驟分析如下：

- (一) 確立研究動機與回顧相關文獻探討，作為本研究的基礎立論為依據。
- (二) 確立研究目的與研擬研究流程及方法。研究範圍的界定則選擇小尺度空間，以大台北地區與深坑地區人口互動為範圍。
- (三) 回顧深坑聚落自然環境與人文背景及深坑聚落早期至光復初期開發的變遷史。深坑鄉自然條件現況分析部份，分為區位、地形、坡度、氣候、水文等。歷史發展部份可分為清代開墾階段、日治開發、光復後發展、老街歷史發展及各村村名由來等。遊憩資源部份分為古厝、深坑老街、豆腐飲食、登山步道、碑林等。
- (四) 搜集深坑地區次級性資料，包含：縣志、鄉志、移民墾拓史、台北縣市統計要覽、都市計畫圖、工商業統計等相關資料。並搜集深坑地區人口資料，將透過深坑地區的人口成長、結構、人口扶養比、人口老化指數…等人口研究重要指標作調查，統計出近年來深坑地區人口成長的變化，再加以分析原因，來建構地區人口變化現象。
- (五) 針對深坑鄉土地使用、社會經濟、公共設施、交通運輸等部分進行調查。實地勘察統計近年來深坑地區的土地及觀光活動發展，包括交通路線勘察、土地利用調查、居住狀況調查、居民工作性質、地區建設等現況，以圖表統計分析之。並統計深坑地區地表示住宅區、工業區及商業區的分布現況，瞭解深坑土地利用的狀況。
- (六) 分析目前深坑地區的人口、交通、生活機能與中心都市互動之關係。統計深坑與中心都市間交通運輸系統的使用及路線，運用 Excel 電腦繪製交通流量圖、人口流動圖，並歸納出深坑居民對外的人口流向與流量，及判別出居民與大台北地區的互動方式。
- (七) 分析深坑地區居民對當前居住的環境滿意度看法及意識，使用居民問卷調查方式分析，針對深坑地區現有居住人口為母體樣本，利用口頭訪問、問卷（內容包括人口職業、性別、工作地點、生活活動空間範圍、生活環境滿意度）等方式進行統計調查。及針對遊客對深坑觀光發展看法。
- (八) 最後，對目前的深坑鄉發展能提出有效的建議與看法，並以 SWOT 分析表分析出深坑聚落發展優劣勢條件，其包括了交通因素、觀光服務業發展因素、地方建設因素與休閒產業的開發，如深坑老街的觀光、地方古厝的歷史文化、地方基礎建設等要素，是否對深坑地區的發展有其必要影響性。

圖 1-2-1、研究流程圖



第三節、研究範圍與自然環境

一、研究範圍：

本研究的範圍將以深坑鄉為中心，大台北地區為範圍，其包括中心都市台北市及台北縣各鄉鎮為深坑居民活動空間，來探討深坑鄉居民日常生活活動往來的空間範圍。如圖 1-3-1



圖 1-3-1、台北縣深坑鄉位置圖

二、自然環境：

(一) 地理位置：

深坑鄉地理位置處於台灣島北方，台北盆地東南角之盆舷上，位居台北縣之中央，境內多丘陵分佈，景美溪由東向西貫穿中間，為台北文山地區通往平溪、石碇、坪林鄉的必經之地。西部及西南與台北文山區、新店市為界，東南與坪林鄉、石碇鄉為界，北部與北市南港、汐止區為界，大多攀援山稜繞行，僅土庫村東方及昇高村東北方一小段等二處順沿溪溝，大致以天然地形為界線。

深坑鄉土地總面積為 20.58 平方公里，按臺北縣二十九個鄉鎮市土地面積大小順序排列，為第二十三順位，佔台北縣總面積之百分之一。本鄉共分 8 村，土地面積大小依次為昇高村（8.66 平方公里）、阿柔村（5.03 平方公里）、萬福村（3.391 平方公里）、賴仲村（2.144 平方公里）、土庫村（1.392 平方公里）、深坑村（0.396 平方公里）、埔新村（0.384 平方公里）及萬順村（0.3008 平方公里）（註 1）。在行政區域方面劃分為 8 村 197 鄰，老街區則屬於深坑村所轄範圍之內。見圖（1-3-2）：

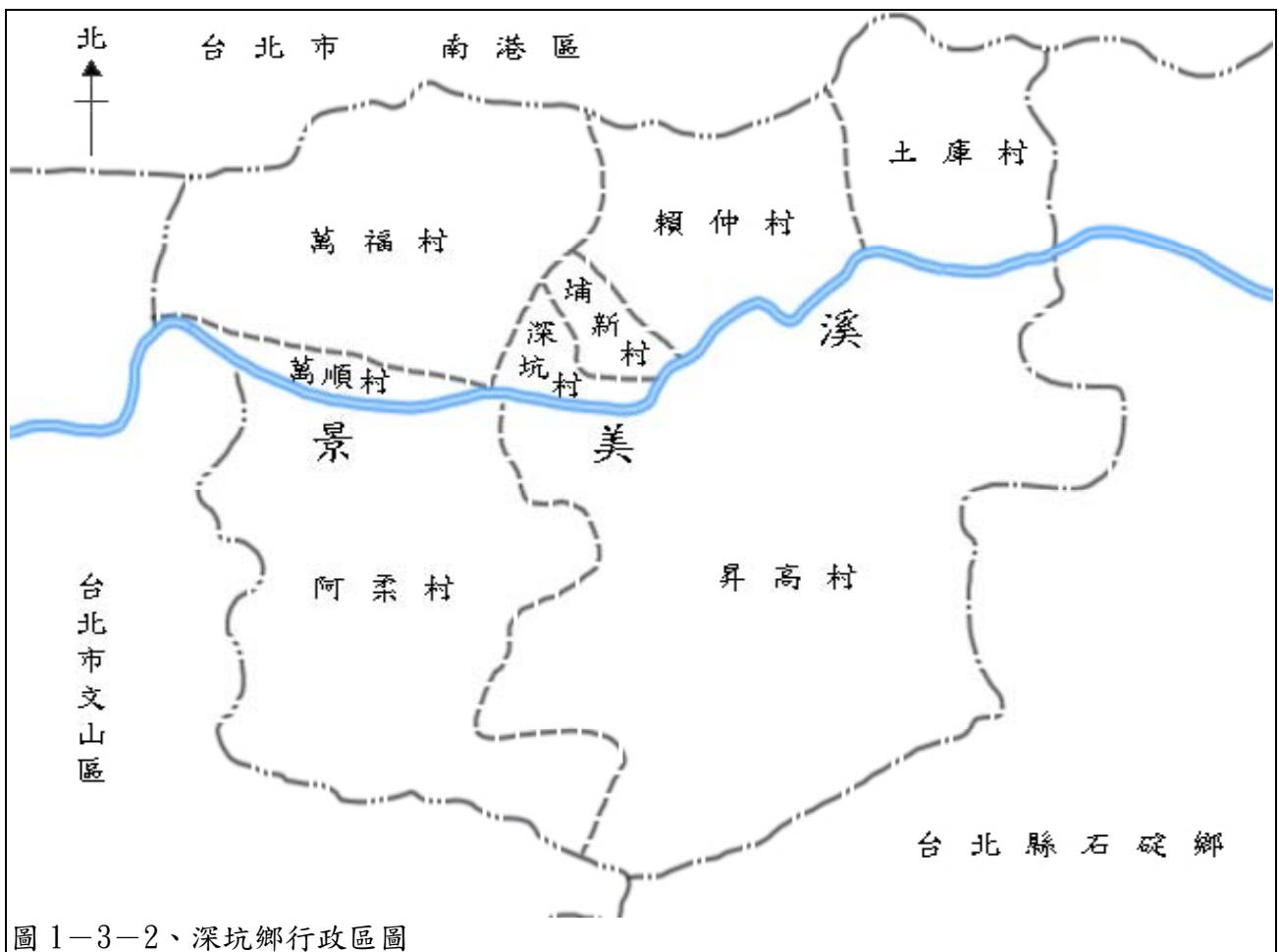


圖 1-3-2、深坑鄉行政區圖

(二)、地形與水文：

深坑鄉大部份地區之高度多在五十公尺以上，放眼望去，儘都是山林起伏、蒼林翠谷。至於五十公尺以下的平原地區則面積狹小，大多位於景美溪兩岸。地形高度坡度甚大，有百分之八十以上的土地面積，坡度在百分之三十以上，坡度在百分之三十以下的地區僅佔百分之二十，主要分佈在景美溪沿岸之河谷平原上（註2）。參閱表（1-3-1）：

表 1-3-1、深坑鄉坡度分析表

坡 度	佔全鄉土地面積比率（%）	備 註
0% ~5%	1.61	坡度 30% 以下 ，共 19.96%
5% ~15%	5.80	
15% ~30%	12.55	
30% ~55%	78.43	坡度 30% 以上 ，共 80.04%
55% 以上	1.61	
合計	100.00	100%

資料來源：台北縣深坑鄉實質建設整體發展計劃（深坑鄉公所）頁 14。

深坑鄉地形的主要骨幹是雪山山脈及其支脈，屬於丘陵和中級山岳地區，高度為海拔 100 至 600 公尺。本區則由是景美溪與其支流貫穿丘陵地，形成明顯的河谷地形。本區的山脈，大致而言，境內山岳丘陵蜿蜒起伏，平地甚少。大體上，由北向南形成由低而高的重重山嶺。自景美向東有景美山（溪子口山）（143 公尺），至此東連土庫山系，如三腳木山、土庫岳，大抵高度從一百多公尺至三百多公尺，愈東愈高。景美溪南岸，以二格山系為主，從新店高麗坑山（265 公尺）沿稜線向東，經待老坑山（382 公尺）、四面頭山（520）、二格山（678 公尺）、筆架山可直至石碇，再向東北則接皇帝殿稜線（註3）。二格山稜線南有北宜公路經過，再向南即為北勢溪，此段正為翡翠水庫集水區（台北縣政府，1992：3）。見圖（1-3-3）：

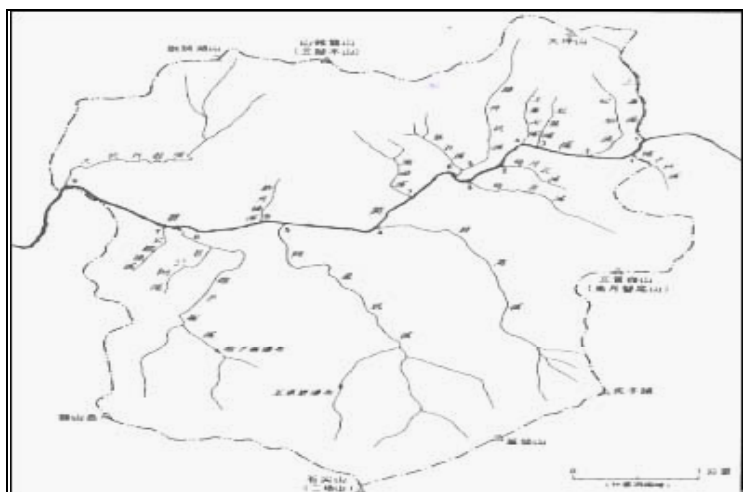


圖 1-3-3、深坑鄉山脈水系圖

本區的河流，主要有景美溪流貫全區。景美溪在清代稱「霧裡薛溪」，又稱「內湖溪」（註4），上游之河谷為峽谷型，其上源為永定溪與石碇溪。永定溪發源於雪山山脈北緣火燒寮山，高 840 公尺，而因為景美溪上游地區坡度較陡，流速較大，侵蝕力強，有較大的河

川堆積物；兩大支流大溪墘（永定溪）和石碇溪所切割的狹窄河谷地形，地形崎嶇複雜，多為山嶽地帶，少有平坦之地。石碇溪流經石碇鄉於雙溪附近會合，雙溪以下即稱為「景美溪」。上源是深坑掘鑿曲流，河床已下切10--15公尺，兩岸較多河階地（註5）。然後到深坑鄉，過頭廷魁（動物園所在地），河流向西南走，開始有較寬闊平坦之河段，流域形狀為東西狹長，景美溪的流向大致為東向西流。至政大附近，有無名溪（大坑溪下游）來會，至樟腳附近，呈現倒S形之大彎，過景美後，在溪子口附近流入新店溪，為新店溪下游右岸的主要支流。景美溪流經石碇、深坑兩鄉與台北市文山區，流域面積113.72平方公里，其全長總計28.25公里（註6）。見圖（1-3-4）：

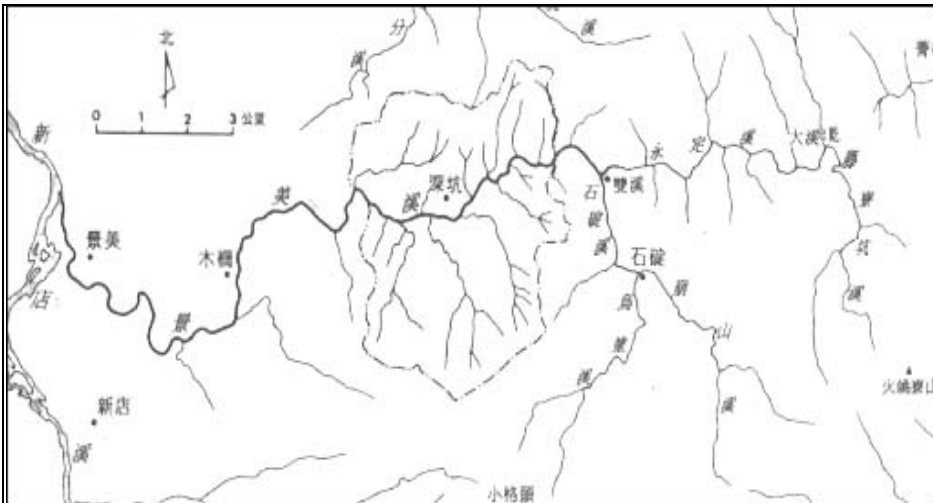


圖 1-3-4、景美河流域圖

此外，景美溪的河床沖積土主要分布於景美溪的中下游河道兩旁，主要原因據推測應為河谷自雙溪以下突然開闊，故堆積便產生，並且沖積物是以砂和礫為主，含少量的黏土，同時尚未膠結成地層，強度甚低。

（三）、氣候與土質：

本區位於北緯二十五度左右，在世界氣候分類中，屬副熱帶季風氣候區，台灣北部溫暖溼潤的氣候區。氣候溫和，雨量充沛，年均溫約攝氏廿度，年雨量約二千八百至二千九百公厘（註7）。冬季三個月受大陸蒙古冷氣團南下的影響，氣壓甚高，東北季風盛行期間，大都為連續性陰雨，降雨強度較小，帶來一百至三百公厘不等的月雨量。冬季氣溫多在攝氏十五度以下，平均氣溫十四點七度，寒冷潮濕。冬月平均日照量僅四十至六十小時，天氣多陰霾，雲霧量多，山區濕度高，蒸發量少於臺北盆地，谷中山嵐蒸騰，少見陽光，平均相對濕度在75%~85%之間。（台北縣政府，1992：4）

夏季六、七、八三個月，受臺灣東方太平洋熱帶海洋性氣團的影響，氣溫較高，然本區因屬山區丘陵地形，多山多南風，故較臺北市涼爽，月均溫在攝氏二十六度至二十八度之間。夏季月平均雨量約二百四十至二百九十公厘之間，多係颱風侵襲所帶來之暴風雨或午後對流性雷雨，尤其颱風累積豪雨量，常可超過五、六百公厘以上，使河水暴漲，導致早年下游象頭埔、木柵地區，在未蓋堤防前，經常飽受淹水之苦。由於夏季降雨強度較大，且雨量集中，對本區已墾植的茶園、竹林等山坡地，極易造成土壤沖蝕流失。夏月平均日照量可達

一百小時以上，一般天氣晴朗炎熱，能見度尚佳（註8）。春季三至五月大陸冷氣團勢力漸弱，在東北季風進退之間，天氣極不穩定。冷鋒一到雲量增多，降雨強度雖不強，但卻終日淫雨霏霏，一旦鋒面遠離，則又可撥雲見日，氣溫回升，時冷時熱，時晴時雨，正是深坑春天的寫照。秋季九、十兩個月若無颱風，則天氣穩定，進入十一月隨著大陸冷氣團南下，氣候亦漸趨濕冷。（台北縣政府，1992：4）

深坑鄉因受到雪山山脈的阻隔，形成河谷地形與高山坡地地形，再受到日照輻射增暖作用所形成的局部對流影響，午後常有陣雨，降雨量多，尤其在夏秋之際降雨量多，強度也大，平均年雨量為1,500-2,000公釐。由於雨量充沛，且季節分佈均勻，故終年淋洗土壤作用盛行。由岩石風化分離之鹽基物質，多被雨水淋失，使土壤概呈強酸性反應，酸鹼值多在五左右，甚至低於四。（台北縣政府，1992：3）同時因矽酸向下移動，遺留大部分鐵鋁之氧化物，使土壤多呈棕黃色之黃壤及少量棕紅色之紅棕壤（註9）。

南側筆架山至炙子頭一帶山區，由於山高坡峻，岩壁聳立，侵蝕頻繁，岩石一經風化，立刻產生搬運，使土壤不易就地化育，僅能形成沖刷殘餘之石質土或局部之幼年土壤，肥力較差，多為相思林及一般闊葉林分佈（註10）。而坡度較緩之處及河谷狹小平原上，所堆積之沖積土，因成土時間較短，肥力較沃，為農業之主要地區。但因平地面積太小，以致農業需向山區發展，種植綠竹、麻竹及少量茶樹。近年有檳榔林進軍本鄉，裸露的土壤極易流失，為一大隱憂。

深坑鄉地質構造屬覆瓦狀斷層構造系統，摺皺、斷層等主要地質構造線均呈東北東走向（註11），新店逆斷層沿景美溪南岸山地呈東北東走向穿越鄉內（註12）。在地質上，深坑鄉屬西部麓山地質區，主要由第三紀中新世之沉積岩與第四紀更新世之火山岩組成；境內地表出露地層包括中新世之大寮層、石底層、南港層、南莊層，以及景美溪兩岸第四紀沖積層，其中石底層為台灣中新世最重要之含煤層（註13），故煤礦曾為深坑鄉重要的特產。