

# 第一章 緒 論

## 第一節 研究動機與文獻回顧

### 一、研究動機

「1950 年代在小學的課堂中，孩童描述著他們當天的早餐，老師為他們辨識食物和餐具的來源地——麵包作為早餐的穀類，生長於加拿大草原 (prairies)；蛋和燻豬肉在英國出產；茶來自印度、錫蘭或東非；果醬則是由西班牙柳橙和西印度群島的糖製造而成；餐具源於英國雪菲爾 (Sheffield)，陶器是由英格蘭中部地區的製陶廠來的——而這並非不尋常的現象。」<sup>1</sup>

由引文可知，1950 年代的英國已經可見各國商品在國內流通的現象。這種現象，常是帝國主義擴張下連帶的世界貿易，以及日新月異的交通、通訊等技術發展下的結果；更明確地說，此現象即為全球化影響下的具體表現。在全球化過程中，許多交通、資訊發達的都市，常可見琳瑯滿目的各國商品充斥其間；相對於都市地區，資訊、交通等“易達性”都較低的鄉村，對於他地（包括都市和其他各國）商品的取得，則相對不易。換言之，全球化對都市與鄉村的影響似乎存在著差異；這樣的差別影響，會如何影響城鄉之間的關係，是本研究的第一個疑問。其次，當全球化影響著城鄉關係時，都市地區因為是創新的中心，故受到不利的影響應該比鄉村地區來的小，而鄉村地區在城鄉關係轉變時會如何的因應，是本研究第二個疑問。簡言之，本研究的問題是，全球化的影響下昔日的城鄉關係將如何改變？面對城鄉關係的轉變，鄉村地區又會如何因應與調適？

以臺灣的城鄉而言，在農業時代，都市所需的糧食來源主要為鄉村地區，而都市也常成為鄉村地區的主要服務對象。而在全球化的影響下，這樣的城鄉關係會如何變化，以及鄉村地區將如何回應，都是本文所欲探究的主題。

### 二、文獻回顧

根據上述動機，以下回顧與「城鄉關係」和「近年鄉村地區轉變」相關的文獻。

#### （一）有關城鄉關係的文獻

以城鄉為主題的研究，為數甚多，主題包括城鄉差異、外力因素對城鄉關係的影響、城鄉間的互動等。以下針對有關城鄉之間互動的研究，加以討論：(表 1-1)

---

<sup>1</sup> 直接翻譯自 Daniels, P.W. & W.F. Lever, (1996), *The Global Economy in Transition*, England: Wesley Longman, pp.1.

表 1-1 以城鄉互動關係為主題的研究

	作者 (出版年)	摘要 (採用指標)	觀點	領域
國內研究	梅繼恆 <sup>2</sup> (1986)	觀音鄉對都市的 <b>依存率</b> （日用品、中級品、高級品到臺北市購買的比例）與 <b>通勤人口數</b> 為指標，探討桃園縣觀音鄉與臺北市、桃園市、中壢市之間的依賴。	核心-邊陲	實業計畫
	鄧時中 <sup>3</sup> (1989)	首先討論芎林鄉與寶山鄉的商店數量、商品種類、教育程度、職業結構之差異，再比較二者 <b>通勤公車數量</b> 、 <b>居民工作地點</b> 和 <b>居民日用品、中級品與高級品購買地點</b> ，以了解二者與新竹市、竹東鎮的互動關係之差異。	相互依存	地理
	蔡宏進 <sup>4</sup> (1996)	從社會學的觀點切入，首先透過 <b>人文區位</b> （human ecology）關係問題、 <b>日常經濟</b> 及其他 <b>生活供需與服務關係</b> 的問題 公共事務關係的問題等三個層面來討論城鄉互動；其次針對此三層面所衍生的各項社會問題逐一討論；最後提出「城鄉共同體」的概念，盼能消弭城鄉間的問題。	相互依賴	農業推廣
	陳坤宏 <sup>5</sup> (2001)	以屏東縣坎頂鄉為鄉村，透過坎頂居民與他地 <b>購物</b> 、 <b>農作物買賣</b> 、 <b>拜拜與拜訪親友的頻率</b> ，以及 <b>日常用品</b> 、 <b>中級品</b> 、 <b>高級品購買地點</b> ，和 <b>居民工作</b> 、 <b>就醫</b> 、 <b>辦理銀行業務</b> 、 <b>運動打球的地點</b> 之改變，探討它與鄰近城市關係的轉變。	相互依賴	臺灣文化
	李宜瑾 <sup>6</sup> (2002)	以 <b>人口移動</b> 、 <b>通勤時間</b> 、 <b>購物地點</b> 和 <b>日常活動的空間範圍</b> 為指標，作為鄉村生活圈大小的依據，探討三峽鎮與臺北市、桃園市之互動關係。	相互依賴	建築-都市計畫
國外研究	Marks <sup>7</sup> (1982)	馬里蘭州瑪莉郡(Mary's County)因巴爾的摩的需求，與巴市開始有 <b>商品</b> 、 <b>人力</b> 上的相互需求，並促成瑪莉郡的繁榮。十九世紀汽船發明後，巴市的需求可由其他腹地供應時，瑪莉郡則開始沒落，仍需依賴巴市供應產品。	相互依賴	歷史
	Potter R.B & Unwin T. <sup>8</sup>	收錄十篇研究發展中國家城鄉關係的文章於一冊 大多文章強調城鄉之間的連結、流通或互動，並以 <b>能源</b> 、 <b>人口</b> 、 <b>勞工</b> 、 <b>食物</b> 等指標作為城鄉互動的依據。	-	地理
	Zhang Xiaohu 等 <sup>9</sup> (1994)	當生產要素移到鄉村尚有阻礙，中國鄉村多勞力密集工業，都市則多資金密集工業，城鄉的工業產品互補。但當生產要素得以轉移到鄉村時， <b>鄉村企業</b> 快速地成長，使鄉村在農業上逐漸無法自給，在工業上與都市形成競爭關係。	互補轉為競爭	經濟

<sup>2</sup> 梅繼恆 (1986), 《城鄉互動對農村聚落型態變遷影響之研究 以桃園縣觀音鄉為例》, 中國文化大學實業計畫研究所碩士論文。

<sup>3</sup> 鄧時中 (1989), 《新竹地區區域發展與城鄉互動之研究》, 中國文化大學地學研究所碩士論文。

<sup>4</sup> 蔡宏進 (1996), 《臺灣城鄉關係的問題與展望》, 《臺灣經濟月刊》, 235 期, 頁 1-15。

<sup>5</sup> 陳坤宏 (2001), 《居民生活圈、文化社會與城鄉關係之研究 - 屏東縣坎頂鄉的各案研究》, 供學出版社。

<sup>6</sup> 李宜瑾 (2002), 《居民生活圈與城鄉關係變遷之研究 - 以三峽鎮為例》, 私立逢甲大學建築及都市計畫碩士班碩士論文。

<sup>7</sup> Marks, B. E. (1982), Rural Response to Urban Penetration: Baltimore and St Mary's, Maryland, 1790-1840, *Journal of Historical Geography*, 8:2, pp.113-127.

<sup>8</sup> Potter, R.B & T. Unwin, (1978), *The geography of Urban Rural Interaction in Developing Countries*, London: Routledge.

<sup>9</sup> Zhang Xiaohu & C. Findlay, & A. Watson, (1994), Growth of China's Rural Enterprises: Impacts on Urban-Rural Relations, *The Journal of Development Studies*, 31:4, pp.567-584.

表 1-1 以城鄉互動關係為主題的研究（續一）

	作者 (出版年)	摘要 (採用指標)	觀點	領域
國外研究	Keeble 等 <sup>10</sup> (1995)	調查都市和鄉村企業的数量、選址原因、革新的比例、勞工技能、場地限制等，因技術革新使 <b>企業</b> 得以從事小規模的專業彈性生產，能選擇條件及環境較佳的鄉村投資，以致鄉村地區失業率反而較都市低。	-	地理
	Geschiere <sup>11</sup> (1998)	非洲傳統觀念影響，使移居都市的人通常與他們的原鄉村父母、親朋仍維持良好的聯繫關係，由都市的人提供鄉村親朋物品、服務，鄉村則提供移居都市者安全感。這樣的城鄉緊密聯結關係，在政治民主化後仍未改變，因為部分都市的菁英可以成為政黨與鄉村間溝通的媒介，以及鄉村資源的取得者。	互惠 依賴	人類
	Rigg <sup>12</sup> (1998)	東南亞國家的鄉村地區，以農業為主的產業結構並未有太大的改變，是因技術革新與交通改善的情況下，非農活動的重要性日益增加，這使貧窮農人的收入獲得補貼的機會，故未如其他地區鄉村居民的離農與離鄉，但鄉村的生產方式仍改變中。同時，都市對鄉村的滲透（ <b>技術、交通改善</b> ）提升，而鄉村青年人多流至都市 <b>就業</b> ，故城鄉關係日益緊密結合。	日趨 緊密	地理
	Roberts 等 <sup>13</sup> (2003)	以鄉村需求的角度出發，計算英格蘭西方島（鄉村）各項產品的 <b>輸出量、最終需求</b> 的改變，發現西方島對當地服務業的需求降低，取而代之的是都市（蘇格蘭及英國大陸）的服務需求，即西方島愈來愈依賴外部市場的供應服務；而當地提供紡織業的自給性則相對提高。	相互 依賴	農林

註：表中粗體字表示作者探討城鄉互動時，所利用的指標。

由表 1-1 可知，國內、外在城鄉關係上的探討具差異性，茲分方法、觀點討論之。

### 1. 以方法而言

國內研究的手法較為相似，主要以「鄉村」居民在都市購物（商品）、就業（勞務）等實證研究所得的數據，討論鄉村對都市的關係。本文則認為，在探討城鄉關係時，若能兼顧鄉村與都市的探討，似乎較能完整地呈現二者間的相互關係。因為鄉村的供應是否等於都市的需求，或鄉村的的需求是否等同都市的供應，都值得進一步探討，因此，上述研究的城鄉關係，較似「鄉村對都市的關係」（單向關係）。而蔡宏進雖然對城鄉之間的相互關係，有較為深入且完整的探討，但卻缺乏實證研究來佐證其論點。

國外的研究方法則略有差異，分別以勞務與商品的供應、工業屬性與企業數量多寡、企業的遷移、人群的交流以及鄉村供應與需求等方式來討論城鄉關

<sup>10</sup> Keeble, D. & P. Tyler, (1995), Enterprising Behaviour and the Urban-Rural Shift, *Urban Studies*, 32:6, pp.975-997.

<sup>11</sup> Gechiere, P. & J. Gugler, (1998), The Urban-Rural Connection: Changing Issues of Belong and Identification, *Africa*, 68:1, pp.309-319.

<sup>12</sup> Rigg, J. (1998), Rural-Urban Interactions, Agriculture and Wealth: A Southeast Asian Perspective, *Progress in Human Geography*, 22:4, pp.497-522.

<sup>13</sup> Roberts, D. & K.J. Thomson, (2003), Sources of Structural Change in Peripheral Rural Area: the Case of the Western Isles, 1988/89, *Regional Studies*, 37:1, 61-70.

係。國外的研究面向雖然較為廣泛，但 Roberts 文中仍有上述單向關係之憾；而 Marks 同時注意到城市、鄉村二者勞務與商品的提供，卻無法呈現所有勞務、商品的全貌；Gesciere 也提及城市、鄉村間的相互需求，但是單指都市與原鄉親戚間的供需，非整體居民的供需；而 Zhang Xiaohe 等和 Keeble 的研究，重點在於企業由都市移到鄉村的過程與因素，是城、鄉在企業數量上的關係。

此外，歸納這些研究探討城鄉關係時所利用的指標，則以商品（如低、中、高級日用品、食品等）與勞務（就業、通勤圈等）最為普遍。因此，城鄉間商品、勞務的流動，在城鄉關係的探討上，被視為是較重要的指標。

## 2. 以觀點而言

由表 1-1 可以看出，城鄉關係此主題，是不同學科與領域共同的研究對象。儘管不同學科在討論城鄉關係時，各有其學科所著重之處，但不同學科對城鄉關係（或關係轉變）所持的觀點，卻沒有太大的差異；多數研究成果認同，昔日的城鄉關係是「相互依賴」的，而依賴程度也經歷由深至淺或由淺至深改變。較特別的是，梅繼恆認為城鄉關係是都市剝削了鄉村，使鄉村發展停滯；然而，將經濟發展下，所造成的城鄉發展差異，全然視為都市對鄉村的剝削，並不妥當。

在解釋城鄉關係轉變的因素時，普遍認為是都市化、工業化、政治、產業結構、交通革新、技術改變導致的結果。此外，國內的研究中，也可知臺灣的城鄉關係，主要是鄉村提供都市勞力、農產品，都市則提供鄉村中高級商品與服務等。

透過上列城鄉關係文獻的討論，進一步釐清本研究採用的觀點：

- (1) 本文的城鄉關係，將同時兼顧鄉村與都市的討論，以充分檢視城鄉關係。
- (2) 城鄉互動內容相當廣泛且複雜，本文以常用的「商品」、「勞務」為指標。
- (3) 鄉村是都市商品（農產品為主）勞務的主要來源地，而都市也是鄉村商品、勞務的主要服務區。因此，本文探討城鄉關係時欲以「都市的需求」和「鄉村的供應」為切入的面向；更明確的說，透過「都市的需求來源地」與「鄉村的服務市場區」的探討，了解都市需求、鄉村供應的城鄉關係在空間上的呈現。
- (4) 由於臺灣為一仰賴貿易的經濟體系，其生產活動必然對市場需求有高度的因應，（林滿紅，1997：11）故臺灣“對外”的貿易關係與貿易內容，也會影響“內部”都市、鄉村間的供應、需求關係。因此，在探討都市需求與鄉村和服務範圍時，必先探討當時的經濟背景與對外貿易關係。
- (5) 本文認為，在論及城鄉關係的轉變時，須將城鄉關係放在整個全球化發展的脈絡下討論，才具意義；如此，也方能進一步了解城鄉轉變的深層結構因素。

### （二）有關鄉村轉型的文獻探討

鄉村的經濟發展，常因整體經濟、消費型態或政策等因素，改變其原有的生產方式或產業經營模式；而鄉村的產業發展也會隨時間，歷經多次的轉變。以

下，僅針對近幾十年來，臺灣鄉村面對去距離化、去領域化的影響時，其生產方式轉變之文獻加以討論。

鄉村地區在面對全球化影響時，政府與許多學者常提出鄉村農業「應該」如何發展，如江榮吉<sup>14</sup>認為鄉村應朝向「農企業化」的經營方向，在國際經營才具有競爭力；陸允宜<sup>15</sup>則認為農業應加強與服務業結合，並發展休閒性形象商圈，以維持鄉村產業永續發展；李朝賢<sup>16</sup>以歐洲農產貿易自由化後的鄉村調適作為借鏡，認為臺灣面臨市場自由化的衝擊時，最刻不容緩的是須制定一套整體性的農業政策，以茲共同遵循；邱宗治等<sup>17</sup>認為鄉村發展須配合鄉村規劃體系，進行有計畫的發展；羅清吉等<sup>18</sup>以為農業生產應朝向農業生產企業化、農業生活現代化和農業生態自然化的方向發展，有助永續農業的推廣。這些研究，多著重於政策方面的建議，而較缺乏對人（農民）的關懷；至近年，才逐漸出現關注鄉村農民需求面的文獻，如蔡宏進<sup>19</sup>注意到臺灣加入 WTO 後，農民遭遇的需求之課題。

臺灣加入 WTO 後，行政院農委會發布了農業政策白皮書，作為農家的因應之道，然而這些政策內容多屬長期性的，對於短期內農民面對生產困難之壓力，提供的對策有限。<sup>20</sup>而農民近年在面臨外部環境改變時的實際因應方式，相關實證研究並不多；但從少數研究中，仍可窺知，臺灣鄉村農民常自發性地調適其農業經營方式，如王俊豪<sup>21</sup>探討北埔鄉南埔村，原以種植稻米、番薯、茶等作物為主要的生產內容，近年始有休閒農場的經營形式出現，並逐漸朝向複合式的休閒農園發展。徐文信<sup>22</sup>以桃園縣觀音鄉的農業發展為主題，論述該地由傳統以農為主的社會型態，轉向農工業混合型態，近年在工業污染和農業人口外移的情況下，發展出以種植蓮花為主的休閒產業。蔡培慧<sup>23</sup>研究南投縣中寮鄉龍眼林的

---

<sup>14</sup> 江榮吉（1995），〈臺灣農業經營調適問題之探討〉，《農業經營調適研討會專刊》，臺中：台灣省農業試驗所，p.1-7。

<sup>15</sup> 陸允宜（2001），〈鄉村地區休閒性形象商圈發展之研究〉，國立台灣大學農業推廣研究所博士論文。

<sup>16</sup> 李朝賢（2000），〈歐聯農產貿易自由化對農村發展調適之研究〉，臺中：國立中興大學農產運銷學系、農業經濟系；李朝賢（2002），〈加入 WTO 後我國農業政策改革的方向〉，《臺灣農業發展院景與做法座談會實錄》，財團法人孫運璿學術基金會，p.46-55。

<sup>17</sup> 邱宗治、毛冠貴（2001），〈臺灣農村產業發展與小農經濟轉型之研究〉，《活化鄉村發展研討會專輯》，臺北：國立台灣大學農業推廣學系，p.23-45。

<sup>18</sup> 羅清吉、黃國誠（2003），〈全球化對臺灣農村產業型態變遷之影響〉，《九十二年鄉村社會學會年會暨全球衝擊與鄉村調適研討會》，臺北：臺灣農業推廣學會，p.51-64。

<sup>19</sup> 蔡宏進（2003），〈臺灣加入 WTO 引發的農民問題與需求及農會功能調整與加強的方向〉，《九十二年鄉村社會學會年會暨全球衝擊與鄉村調適研討會》，臺北：臺灣農業推廣學會，p.1-14。

<sup>20</sup> 蔡宏進（1995），〈加入關貿組織對我國農業、農村社會的影響及農會經營的因應之道〉，《農訓雜誌》12：4，p.15。（12-19）

<sup>21</sup> 王俊豪（2001），〈活化鄉村產業與科技發展之研究計畫〉，行政院農業委員會九十年度試驗研究計畫報告。

<sup>22</sup> 徐文信（2002），〈農村產業變遷與農民適應過程之研究 - 以觀音鄉蓮花休閒產業為例〉，私立東吳大學社會學研究所碩士論文。

<sup>23</sup> 蔡培慧（2003），〈全球化與臺灣農業結構調整—從南投縣中寮鄉龍眼林的觀察談起〉，《九十二年鄉村社會學會年會暨全球衝擊與鄉村調適研討會》，臺北：臺灣農業推廣學會，p.65-83。

農業經營，其農經方式在近年轉為以傳統產業為基礎，所發展出來的創意產業和休閒農業。莊月香<sup>24</sup>討論台南縣新化鎮的農業轉型，一方面將傳統產業加以潤飾而形成文化產業，另一方面傳統產業也走向多樣化與精緻化的休閒農園發展。施崇武<sup>25</sup>調查桃園縣觀音與新屋地區的農業經營特色時，發現近年二鄉的農業經營，始出現結合農業與服務業的休閒農業農場，以及符合自然生態的有機農業農場。由此可知，在面臨貿易自由化的競爭壓力時，台灣鄉村農民常自行轉向多樣化、結合當地文化與產業的休閒農業經營方式；在農業活動中注入服務、休閒、遊憩性質的新血，使鄉村原本單純的農業生產，轉為農業、農產加工和服務業相輔相承的新型農業經營型態。

此外，農委會也於民國 81 年公布「休閒農業區設置管理辦法」，提供設立休閒農場的合法管道；並將「發展有潛力的精緻農業與休閒農業」，視為臺灣加入 WTO 後的主要因應對策之一。<sup>26</sup>因此在民間與政府雙管齊下的推展中，不論是農民自發性的，或者政府、社會團體鼓勵而設置的休閒農業，近五年（民國 88-93 年）全台新設立的休閒農場數量，較以往增加了 1.4 倍，<sup>27</sup>可說是目前鄉村地區方興未艾的產業活動。而以休閒農業為主題的相關研究，更於近幾年大量出爐，顯示休閒產業是台灣鄉村地區在面臨全球化的影響時，最主要且常見的因應之道。因此，探討鄉村農民由傳統農業轉型為休閒產業的過程，以及休閒產業的經營方式，可提供瞭解鄉村回應過程的重要內涵。除了新興休閒產業的經營是為鄉村回應的探討重點外，本文認為須先討論鄉村地區農家性質有何轉變，並同時探討鄉村傳統作物在生產、銷售上如何變化，才可檢視鄉村回應過程的全貌。

透過上述文獻回顧的啟發，作為一篇地理學的城鄉關係與鄉村轉變之研究，本文將透過都市的需求來源地（需求）和鄉村的市場服務區（供應），作為城鄉關係的切入面向，以了解其供、需在空間上的變化，並探究全球化過程中城鄉關係轉變的因素；同時，藉由鄉村農業傳統產銷方式的變化與休閒農業的新興，來檢視鄉村地區在城鄉關係轉變下的實際回應過程。

## 第二節 理論基礎與研究目的

### 一、理論基礎

全球化作為本文討論城鄉關係的基礎，以下即釐清全球化的本質與內涵。

全球化現象約始於一千年前的地中海，並隨著十五、十六世紀的地理大發

<sup>24</sup> 莊月香（2004），《臺南縣新化鎮農業經營區域類型之研究》，國立高雄師範大學碩士論文。

<sup>25</sup> 施崇武（2005），《桃園縣觀音與新屋地區的農業經營特色》，國立臺灣師範大學碩士論文。

<sup>26</sup> 見行政院農委會「加入 WTO 農業因應對策」網站，<http://bulletin.coa.gov.tw/view.php?catid=55>（94/04/23）。

<sup>27</sup> 農委會委託臺灣農業休閒學會，於民國 93 年 6 月至 10 月期間，調查全臺休閒農業的數量與經營方式；民國 83-88 年休閒農場新增 241 家，88-93 年則新增 584 家；93 年 10 月底全臺共 1,102 家。詳細調查結果列於 <http://bulletin.coa.gov.tw/view.php?catid=1361>（94/04/27）。

現而取得了決定性發展的連續過程。(Adda, J., 2000: 28、105)「全球化」此一概念的出現，最早由加拿大學者 Marshall McLuhan 在 1960 年代所提出，他認為時空收斂改變了人際關係的結構和尺度，導致社會、文化、政治和經濟在全球尺度下運作。(Haggett, P., 2001:587) 換言之，全球化是空間拓展的表現，是一個改變、調整以至最後消除各國之間各種自然和人為疆界的過程；也是連結遠處各地的世界性社會關係的增強。(Giddens, 1990: 64, 直接引自 Waters, M, 2000: 79)

全球化帶給人類社會的影響相當廣泛，舉凡社會、政治、經濟、文化等層面皆受到影響或衝擊，進一步導致各種社會現象的轉變，而各層面社會現象的變化，也引起各學科人士的廣泛討論。殊不論全球化的影響是正面或負面的，事實上這些社會現象的轉變，都是源於全球化的兩項特性，一是去距離化的進行，二是去領域化現象逐漸明顯。亦即，全球化所引發的各種現象皆由此二現象所導致的。因此以下探討全球化的內容，重點不在於全球化所帶給人類社會的各項影響，而聚焦於去距離化和去領域化二者的探討。

### (一) 去距離化

交通革新下的時空收斂，常是學者們研究全球化時的重要議題。本文將因為交通革新使兩地之間時距縮短，以及因通訊技術革新使兩地聯繫時間縮減的過程，統稱為「去距離化」。去距離化促使兩地之間的聯繫，受距離遠近所造成的阻礙程度日益降低，其過程主要是透過技術革新來完成，包括交通革新、通訊和電腦技術革新，以下即檢視全球去距離化的過程。

全球各地聯繫的強化，主要透過通訊、交通<sup>28</sup>和電腦三項技術革新來達成。十九世紀，**交通的革新**最為顯著，並以鐵路的使用影響最大。鐵路的發明來自於蒸汽機動力（作為推力）和鐵、鋼（作為火車、鐵軌和遠洋船的材料）的使用，這兩項技術的革新，加速兩地物品、人群的流動。當商品的流動更快，常增進兩地的物品交流頻率，也促進空間的專業化；人群流動加速，促使人口移動更為頻繁。十九世紀後半葉至二十世紀前半葉，則以**通訊技術的發展**最為重要，表現在機械、電子機械和電子科技的發展上，如電話、留聲機、電視、無線電等的發明，使資訊、訊息也能較快速地交流。二十世紀後半葉以來，通訊技術的發展更為迅速，如傳真機、通訊衛星、行動無線電、網際網路、光學纖維等發明，並以網際網路的發展最為重要；同時，電腦科技的影響也愈來愈深刻，如電晶體、積體電路等的出現；交通方面，則有螺旋飛機、噴射飛機的發明。

這些通訊、交通的革新所帶來的具體影響，<sup>29</sup>以**交通革新**而言，1500-1840 年代最快的平均交通（馬車、帆船）速度是 10 英里/小時；至 1850-1930 年代，蒸氣火車的平均速度為 65 英里/小時、蒸氣船為 36 英里/小時；1950 年代螺旋飛機的速度每小時 300-400 英里；1960 年代噴射飛機可達每小時 500-700 英里的速

<sup>28</sup> 此處為狹義的交通，指運輸人、貨物的媒介。

<sup>29</sup> 需要釐清，技術本身並沒有引起特別的改變，技術只是一個“使能夠”與“促進”的媒介而已。(Dicken, P., 1998:145)

度。( Dicken, P. , 1998 : 152 ) 交通速度的增加, 代表兩地間移動的時間距離大為縮短, 兩地之間流動的頻率也提升。以**通訊革新**而言, 十九世紀前, 資訊多以交通工具運輸, 傳送的時間隨距離增加而遞增 ( Dicken, P. , 1998 : 155 )。二十世紀以來, 透過衛星、網際網路等方式傳輸, 兩地之間不論距離遠近, 資訊都能以相同且極短的時間傳送, 如透過通訊衛星, 世界各地可同步觀賞 2004 年雅典奧運的開幕典禮; 藉由網際網路, 電子郵件可在數秒內傳送至全球他地。

交通或通訊的革新, 造成了兩個結果, 其一, 人類克服了空間的阻力, 距離對兩地往來的影響大為消滅, 造成時空收斂 ( time-space shrinking ) 或時空壓縮 ( time-space convergence )。二十世紀末期以來, 隨著技術革新所需的時間縮短, 時空收斂、壓縮過程更為快速, 國家之間的疆界愈來愈不具意義, 傳統的地理空間分布, 也愈形模糊, ( Daniels, P. *et al.* , 1996 : 84 ) 即資訊、物品、人群的流動不再限於小區域中, 受到距離的阻礙程度也減緩。

其二, 技術革新也克服了距離阻力所帶來的高成本。具體而言, 表現在兩方面, 一是運輸和通訊的成本降低, 不論海運、空運或越洋電話成本, 皆逐年下滑; 二為運輸成本受距離遠近的影響程度減低, 例如, 利用電波傳輸的通訊衛星, 傳送 500 哩或 5000 哩距離的成本是一樣的, 而訊息從地球一地經過 22,300 哩到達衛星, 再由衛星經過相同的距離傳回另一地, 兩地的距離遠近對成本來說並無差異。( Dicken, P. , 1998 : 151-155 ) 換言之, 運輸成本減少, 且不再完全因距離遠而增加, 顯示運輸成本在生產過程中的重要性, 相對減低。

總之, 交通、通訊技術革新影響下的時空收斂, 促使距離、運輸成本的重要性相對減弱。<sup>30</sup>此特性也導致生產活動出現了空間的分工 - 即生產過程可分散於世界各地進行, 跨國公司因而成立, 其公司之間或公司-工廠間, 可透過通訊設施的聯繫而整合在一起。因此, 跨國公司進入新市場時, 儘管當地公共建設條件不足, 但透過衛星、網際網路或通訊等服務網絡, 跨國公司常以飛地為基礎的方式迅速發展。( Daniels, P. *et al.* , 1996 : 102 ) 跨國公司的急速增加, 更進一步加強各國貿易的往來、經濟的整合。

值得注意的是, 儘管去距離化的過程在地表上普遍地進行, 但交通革新在地表上不同地區的影響並不均質, 它在都市地區的影響較深刻, 在鄉村地區的影響較輕微。( Dicken, P. , 1998 : 154 ) 因此, 交通革新下時間距離和交通運費的減少時, 最先能為重要都市之間做連結, 進一步增進這些都市地區位優勢。由於交通革新的影響存在著差異, 主要都市能夠在時間上獲得較佳的服務, 故往來都市間時間的成本就降低, 都市彼此之間更為趨近 ( converge ), 此即「都市輻斂 ( urban implosion ) 的概念。( 直接引自 Haggett, P. , 2001 : 247-248 ) 相對於主要都市,

---

<sup>30</sup> 值得注意的是, 在距離、運輸成本的重要性減弱的情形下, 使得許多探討全球化的文獻, 都認為“地理學死了”或“距離已經終結”。Dicken 卻認為, 儘管交通、通訊技術有突破性的革新, 但是距離、區位 ( location )、地方 ( place ) 仍是重要的。因為多數的經濟活動, 不但需要選擇適當的「區位」, 且常深植於「地方」, 不易脫離在地方上建立起的聯繫網絡。因此, 在全球化的過程中, 雖然距離或空間將不再扮演影響各國交流、往來的決定性角色, 但是地方或區位仍具重要性。( Dicken, P. , 1998 : 10-11 ; Daniels, P. *et al.* , 1998 : 3、102 )



小型都市的時空收斂速度較慢，故趨近的速度也較緩慢，使得主要都市與小型都市間相對上更為偏離，形成都市輻散。因此，將探討全球尺度的去距離化概念，用在區域的討論時，須以輻輳與輻散的概念探討較為妥當。

## （二）去領域化

係指阻礙各國之間聯繫的屏障，逐漸消泯的過程。儘管各地間的距離阻礙減輕，但卻無法完全泯除各國間的“人為屏障”或“無形國界”，即一國可透過法令、政策的設置，或刻意封閉對外的管道等方式，阻隔人、商品或資訊的流通，例如：二十世紀初，美國的關稅保護政策，減低了國外商品流入國內；澳洲的白澳政策，間接地防止非白人移民移入；二十世紀末，伊拉克海珊政權對世界資訊的封鎖，限制了國內訊息的流通。其中，以阻礙商品流通的貿易政策，對全球經貿影響最為深遠。限制進口的貿易政策，包括關稅和非關稅阻礙，**關稅**指對進口商品徵收稅金，以增加其價格、削弱商品的競爭力，通常原料的關稅較低，最終產品的關稅較高，其目的是保護國內產業發展。（Dicken, P., 1998：91-92）**非關稅障礙**指任何足以改變貿易數量、貿易內容的政府措施，（Held, D. *et al.*, 2004：213）如進口配額限制、特殊標商或包裝規定、補貼有競爭產品的國內生產者、操作外匯率等等。不論關稅或非關稅障礙，都構成各國間貿易進行的屏障。

一國所設置關稅的高低與非關稅障礙的內容，常受到全球經濟、國際貿易與區域性、國際性組織等的制約和影響。二十世紀初期，因許多國家採行關稅保護主義，造成全球的貿易停滯、各國經濟恐慌；隨後為避免重蹈覆轍，於二次戰後設立關稅暨貿易總協定（GATT）此一暫時性機構，主要功能為監督各國貿易的進行，並作為關稅多邊談判的場域。在 GATT 的多回合談判後，會員國的商品關稅逐漸調降，且其談判內容更擴及非關稅障礙的限制。<sup>31</sup>這些回合談判，逐漸減低各國間的貿易阻礙，同時促進各國間的自由貿易活動，促使國際貿易日漸頻繁。

隨著國際貿易的興盛，各國間的貿易競爭也愈趨激烈。為了在貿易競爭中獲得優勢，個別國家間的貿易競爭，轉而與鄰近國家合作，組成以貿易為基礎的區域性同盟。透過同盟內貿易的相互優惠，共同與其他國家或同盟抗衡，創造區域內各國的貿易利益。區域同盟的型態，依整合程度由低至高，可分為「優惠性貿易」、「自由貿易區」、「關稅同盟」、「共同市場」、「經濟同盟」等類型，<sup>32</sup>例如：東南亞國家聯盟自由貿易協定（AFTA）、美洲自由貿易協定（NAFTA）、歐洲聯盟（EU）等等。除了區域性組織外，也有跨區域的全球性經貿組織出現，如亞太經濟合作組織（APEC）、經濟合作暨發展組織（OECD）、世界貿易組織（WTO）等，擴大自由貿易也是這些組織的目標之一，其中又以 WTO 的成立最為重要。

WTO 的前身為 GATT，GATT 在 1986 年的烏拉圭回合談判中決定於 1995 年 1 月 1 日成立 WTO，二者並存一年後由 WTO 取代 GATT 的所有功能，使 GATT

<sup>31</sup> 參見 WTO 入口網站認識 WTO, [http://cwto.trade.gov.tw/webPage.asp?CuItem=11543\(94/04/07\)](http://cwto.trade.gov.tw/webPage.asp?CuItem=11543(94/04/07))

<sup>32</sup> 參見國家圖書館遠距圖書服務系統，「自由貿易協定（FTA）」專題

[http://www.read.com.tw/new/hypage.cgi?HYPAGE=subject/sub\\_fta.asp\(94/03/18\)](http://www.read.com.tw/new/hypage.cgi?HYPAGE=subject/sub_fta.asp(94/03/18))

由單純的國際貿易協定，轉而為具實質約束力的國際組織，至 2005 年 4 月底，共有 148 個會員國。加入 WTO，<sup>33</sup> 必須遵守組織的規範基準，包括不歧視原則、漸進式開放市場、對關稅與非關稅措施予以約束、促進公平競爭、鼓勵發展和經濟轉型等。<sup>34</sup> 而 WTO 會員國在貿易上的協定，除延續 GATT 的傳統貨品貿易外，尚加入農產品、紡織品、智慧財產權及服務業等，協議的範圍更為擴大，促使國家間的貿易藩籬，逐漸瓦解。目前，WTO 已成為世界最重要的經貿組織之一，<sup>35</sup> 全球約有 95% 的貿易是在 WTO 下運作。

在去距離化、去領域化的過程，世界貿易逐漸盛行，全球經濟逐步整合。全球貿易的運作，主要是透過國際貿易組織的規範，以及跨國公司的主導來進行，其影響為政府機構對全球經濟的影響力相對減低，而城市（city）和地區（region）的影響力則相對提升。亦即，一地區變得有能力去形塑該地的經濟發展，並適應市場、技術和文化的改變。甚至，全球化的影響下，對部分國家或地區造成的衝擊和問題，<sup>36</sup> 都需要藉由地區來處理與解決。因此，在全球轉變過程中，各國面臨調適的問題時，“地區”就成為面對全球化壓力的最適單位。<sup>37</sup>（Daniels, P. et al., 1998: 38.185）就個別地區而言，全球化的力量對各地區的影響，不一定是在相同的時間，也不一定以相同的速率影響；亦即，全球化過程在地表分布並不均質。不同尺度的地區，在全球化過程中的改變，也會產生相當獨特的空間結果。（Haggett, P., 1998: 588）例如，都市地區和鄉村地區本身自然、社會、經濟的條件有別，都市地區通常擁有較佳的位置、優渥的社經背景與快速流通的資訊，對於外部環境的改變，能夠較迅速地反應與調整；鄉村地區則反之，因此所面臨的外部衝擊也較大。而全球化對各地影響的差異性（尤以去距離化的差異影響較顯著），將促使都市與鄉村間的關係，在全球化過程中面臨新的挑戰。

此外，在個別探討都市與鄉村地區時，需注意去距離化和去領域化是西方全球尺度研究者申論全球化的依據，故用來驗證台灣都市與鄉村時，去距離化須以輻輳和輻散的概念解釋，去領域化則以台灣作為領域的單位來探討之。同時，當全球化的力量持續增強時，也需注意，區域化（regionalization）和地方化（localization）也正往相反的方向抵銷著全球化的力量。

<sup>33</sup> 臺灣於民國 91 年（2002 年）1 月 1 日，以「臺灣、澎湖、金門及馬祖個別關稅領域」的名義，正式成為 WTO 的會員國。

<sup>34</sup> 參見 WTO 入口網站認識 WTO, <http://cwto.trade.gov.tw/webPage.asp?CuItem=11546> (94/04/07)

<sup>35</sup> 二次大戰後，各國成立布列敦森林機構（The Bretton Wood Institutions），擬定組成世界銀行、國際貨幣基金和國際貿易組織（International Trade Organization）等三大國際經貿組織。當時僅前二機構成立，後者則先以 GATT 代替，至 1995 年才成立 WTO 此一正式的組織。目前，世界銀行、國際貨幣基金與 WTO 三者是世界最重要的經貿組織。

<sup>36</sup> 如第三世界國家的負債、環境污染的加速擴張等問題。

<sup>37</sup> 此處是 Daniels etc. 所指的地區（region），指較國家更小的單位，即國家下的各區域而言，故包括都市地區或鄉村地區。

## 二、研究目的

透過上述對城鄉關係與全球化概念的討論，可知輻輳、輻散和去領域化的過程中，由於各國的商品和勞務能夠較容易地流通於各國，故臺灣城市與鄉村的供需關係應當也面臨改變；換言之，都市與鄉村的服務市場區（供）和需求來源地（需）會有所變化。

其次，全球化所涉及的兩個概念輻輳、輻散和去領域化，都是地理學中討論的重要概念：輻輳、輻散，即交通革新所帶來時空收斂的概念，而去領域化則是以空間的概念來檢視全球化過程。（Elden, S., 2005：8）此二者既被視為全球化的起源，因此也可作為解釋全球化過程中城鄉關係轉變的原因；亦即，透過地理學的觀點解釋城鄉關係轉變的因素。

再者，在城鄉關係轉變的過程中，由於全球化對都市與鄉村的影響程度具差異性，加以都市、鄉村本身條件的不同，故都市以服務業為主的產業結構，並未有太大的改變；而鄉村以農業為主體的產業結構與生產方式，似乎已逐漸轉變。（邱宗治等，2001：23；羅清吉等，2003：57）故本文並未進一步探求都市地區的回應，而只探討鄉村地區在城鄉關係的轉變下將如何因應。

綜上所述，本文將以全球化理論為背景，討論城鄉關係的轉變，和鄉村地區的調適與回應。具體而言，研究目的有三：

1. 探究全球化過程中，都市需求來源地的轉變。
2. 探究全球化過程中，鄉村服務市場區的轉變。
3. 探究城鄉關係轉變下，鄉村地區的調適與回應。

### 第三節 假說與研究方法

在提出假說前，首先對城鄉之間供、需關係的名詞用法上，加以界定。由於國內都市的需求來源地包括了國內的其他大都市、中小型都市和鄉村以及國外的都市、鄉村，不只有國內鄉村；而國內鄉村的服務市場區也不只有國內都市，尚包含國內中型都市、中小型都市和其他鄉村，以及國外都市和鄉村。因此，國內都市與中小型都市、鄉村之間的供需，形成一多重複雜的城(大型都市)城(中小型都市)關係、城(大型都市)鄉關係和城(中小型都市)鄉關係。然而，因本研究並未詳論中小型都市對大都市的工業產品供應和勞務供給，而聚焦於鄉村地區在農產品和勞務上的供應，同時為了行文時詞句能夠更精簡，因此在論述都市對其他地區的依賴時，將「都市對國內都市、鄉村與國外的都市、鄉村之依賴」，簡化為「都市對國內鄉村和國外鄉村的依賴」。同時，在論述鄉村地區的服務市場區範圍時，也將「鄉村的服務市場區為國內都市、鄉村與國外都市、鄉村」，簡化為「鄉村服務市場區為國內都市和國外都市」。

以下提出三項假說，透過三個假說的檢驗，達本研究的三項目的。

## 一、假說

1、輻輳、輻散日益顯著和去領域化的過程中，都市對國內鄉村的依賴比例有日益減少的趨勢，對國外鄉村的依賴比例則有逐漸增加的趨勢。

在去領域化過程中，透過 GATT 與 WTO 的機制，取消國家對貿易的干預、開放市場，促使貨品和服務的流動更為迅速。在各國貿易自由化的程度大為提升下，全球貿易額於 1970 年代來有大幅度的成長，1995 年後的成長速度更加劇烈，至 2003 年達到前所未有的比重。（圖 1-1）全球貿易的頻繁，可將分散於世界各地的市場聯結起來，例如，任何季節都可買到具有時令性的蔬菜、水果和服飾，並可以得到世界各地的家庭用品、書籍、音樂、電影等等；<sup>38</sup>而今日也僅有少數的工業部門，是純粹依賴國內市場所供應的原料。（Held, D. *et al.* , 2004 : 119）

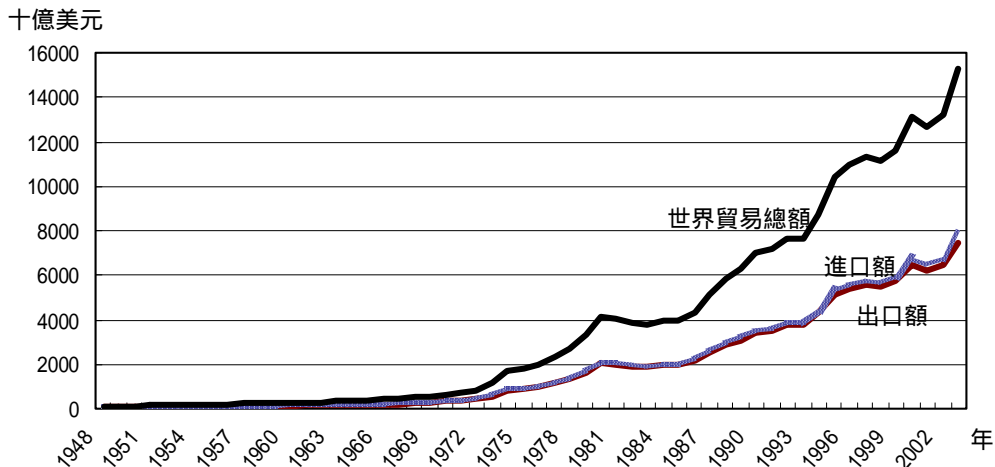


圖 1-1 歷年世界貿易額 (1948-2003)

資料來源：世界貿易組織 - 貿易統計，<http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBViewData.aspx?Language=E> (94/04/12)

在去距離化的過程中，由於科技的進步、貨櫃運輸與廉價燃料的出現，使得時間與運輸成本有實質的而大幅度的下降。（表 1-2）當阻礙貿易的關稅與運輸成本，降低至訂定商品價格不需要加以考量時，傳統的貿易限制已經無法阻止國外的競爭力進入國內市場，（Held, D. *et al.* , 2004 : 220 ; Dicken, P. , 1998 : 154）導致國外生產者對國內市場的滲透力將大為提升（Daniels, P. *et al.* , 1998 : 325），而本國消費者也將有更多的產品選擇，對產品品質優劣的選擇也更廣泛。在交通、通訊的革新下，都市地區與國內其他都市和國外其他都市會因輻輳而愈趨近，而國內都市與鄉村間則顯的相對輻散。（Haggett, P. , 2001 : 247）

因此，在去領域化及都市與國外都市輻輳的過程，大都市因與國內、外都市時間距離較近，而獲得世界商品與勞務的機會較大，商品的可替代性的選擇也

<sup>38</sup> 見 WTO 網站，<https://www.wto.org.tw/SmartKMS/WTOStatic/chinese-summary1.html> (2005/05/25)

較豐富。換言之，大都市除了獲得國內中小型都市和鄉村供應的商品、勞務外，也較容易取得國外都市和鄉村提供的商品與勞務，導致大都市對國內中小型都市和鄉村的依賴比例，會有逐漸減少的趨勢，而對國外都市與鄉村的依賴比例，出現逐步增加的趨勢。

表 1-2 運輸及通訊成本的降低（單位：1990 年美金）

年代	交通運輸方式	海運*	空運**	越洋電話***
1920		95	-	-
1930		60	0.68	244.65
1940		63	0.46	188.51
1950		34	0.30	53.20
1960		27	0.24	45.86
1970		27	0.16	31.58
1980		24	0.10	4.80
1990		29	0.11	3.32

\* 一噸進出口貨物海運費及港口使用費用的平均值。

\*\* 每一哩的空運運輸費用。

\*\*\* 紐約至倫敦每三分鐘的通話費。

資料來源：Hufbauer (1991)，直接轉引自 Held, D. *et al* 等著，沈宗瑞等譯（2004），《全球化衝擊：全球化對政治、經濟與文化的衝擊》，頁 221，臺北：韋伯文化。

以臺灣而言，昔日農業社會中，都市地區所需的商品與勞務，主要由國內中小型都市和鄉村地區所提供。民國 79 年始申請加入 GATT，並於民國 91 年正式成為 WTO 的會員國，未來在消弭貿易障礙、開放商品與勞務市場，以及距離阻礙也日益消滅的情況下，各國的商品、勞務有機會能進入臺灣，臺灣的大都市勢必也將獲得各國商品、勞務的供應。因此，未來臺灣大都市對國內鄉村的依賴比例將漸減，對國外鄉村的依賴比例則愈深。

2、去領域化過程有助於鄉村的服務市場區逐漸擴展，但因鄉村地區的輻散，而限制其服務市場區擴展至國外。

在上述去領域化的過程，臺灣中小型都市和鄉村地區的產品和勞務，理論上也可以透過加入 WTO(貿易藩籬的解除)進一步將其產品與勞務的服務範圍，由國內大都市逐漸擴展至國外的都市和鄉村。而鄉村在交通革新的過程中，由於交通革新較緩慢，而與其他國內外都市呈相對輻散的趨勢，故其服務市場區仍無法擴展國外。

3、為了擴展國外與國內都市的市場，鄉村產業結構及其生產方式，將逐漸轉變。

當都市的腹地從國內鄉村擴展至國外鄉村時，服務國內都市的鄉村數量也將增加；在都市的需求沒有增加的情況下，表示國內鄉村的競爭對象，也由內部鄉村擴及至國外的鄉村，亦即國內鄉村的競爭者大為增加。相對地，國內鄉村的市場區無法逐漸擴展時，國內鄉村將進一步思考如何吸引國內、外都市的消費，

以在競爭的環境中求得發展。

鄉村為了能夠拓展國內、外都市的市場，則須先改變或調整其原來以農業為主的產業結構，和生產導向的生產方式，以滿足都市居民的需求，並在自由競爭的環境中克服困境，維持鄉村農業的持續發展。

## 二、研究方法

研究方法包含了三部分，首先為本文的重要概念名詞與時期作定義；其次擬定研究架構；最後，羅列本研究所需要的資料來源。

### (一) 名詞與時期界定

#### 1. 名詞界定

##### (1) 城市、都市、鄉村的定義

城、都、市的起源甚早；「城」指以石土建築而成的牆，具有防禦的功能（軍事功能）；「都」是國君所在的首邑或有宗廟奉祀的先君的邑（政治功能）；「市」為商品交易的場所（商業功能）。（許學強等，1997：16；孔憲法等，2003：3-5）隨著軍事、政治和商業功能的都兼具，許多聚落已無城、都或市的區別，故城市、都市二名詞也常互為使用，本文的城市與都市二名詞，也相互通用。若以西方對都市（或城市）的分類而言，city 指的是具有行政位階，並具有其權利和特權者；urban 是指具有一定規模和密度的地區，並在空間勞工分工及其特殊生活方式中，有特殊的經濟功能。<sup>39</sup>（Johnston, R.J. *et al.*，2000：84.870）而本文所指稱的都市（城市），較類似 urban 一詞代表的意涵。具體而言，本文的都市（城市）指，人口具有相當規模，且經濟結構以二、三級產業為主，對外資訊、交通皆較為發達的地區；若配合臺灣都市的行政層級，則以直轄市、市和縣轄市較為適當。

鄉村指仍以農業為經濟主體的地區，通常位置遠離主要都市，交通的易達性相對較低。鄉村地區的範圍界定上，同一流域範圍地區，通常有相同的開墾組織，農業經營的變化也較為相似，因此鄉村地區也適以流域範圍作為界線。

##### (2) 國內都市 / 國內鄉村 / 國外都市 / 國外鄉村的意涵

本文所指稱的國內都市和國內鄉村，係指臺灣本島的都市與鄉村而言，不包括臺灣島以外的外島地區；國外都市、國外鄉村則意指臺澎金馬以外地區的都市與鄉村。

##### (3) 「需求來源地」和「服務市場區」

本文所指稱的需求來源地，意為提供都市或鄉村生活物資、勞務需求的地區；服務市場區，意指受鄉村或都市提供服務的地區，如產品、勞務等方面的服務。

#### 2. 時期劃分

<sup>39</sup> Urban 作此解釋的前提是，urbanization（都市化）是一種人口現象，且被視為一種結構（structural）和行為（behavioural）的過程。

本文以民國 79 年作為城鄉關係轉變的年代，民國 79 年以前稱昔日的城鄉關係，79 年以後稱現代的城鄉關。乃因民國 79 年以後，臺灣在交通、通訊和外貿政策上，有較顯著的改變。交通方面，福爾摩沙高速公路和多條東西向高速公路，皆於民國 79 年後通車，交通網絡更為密集，而部分新公路也經過不少鄉村地區；通訊方面，網際網路日益普遍於日常生活中。外貿政策上，臺灣於 79 年 1 月申請加入 GATT 後，即開始為入會後的關稅減讓、開放進口等措施做準備，已先行開放部分畜產品，以及 490 餘項的大陸商品自由進口，並逐步調整關稅。因此，臺灣於民國 79 年以後，受到去距離化、去領域化的影響更為明顯，影響城鄉關係轉變的程度，也將較顯著。

而民國 79 年以前的城鄉關係，係以民國 64 年作為昔日城鄉關係的起點，主要理由為，臺灣於民國 60 年代開始一連串交通建設，包括中山高速公路、北迴鐵路的修築和鐵路電氣化，使島內各地間的流動更為迅速；而台中港、蘇澳港、中正機場的完工，更促進國內、外商品、物資、人群的流通。因此，臺灣島在對內、對外交通的基本建設，已構成國內城鄉間與國內、外城鄉間商品、勞務往來的基礎。而民國 64 年，臺灣二級產業的就業人口數超越了一級產業，正式進入工業化社會，故臺灣城鄉之間的供需關係，也進踏入一嶄新的階段。

此外，本研究在序寫年代時，皆使用「民國年」，因此文中有年而沒有註明年號者，都是指民國年而言。

## (二) 研究架構

根據上述討論，本研究的架構如圖 1-2 所示。

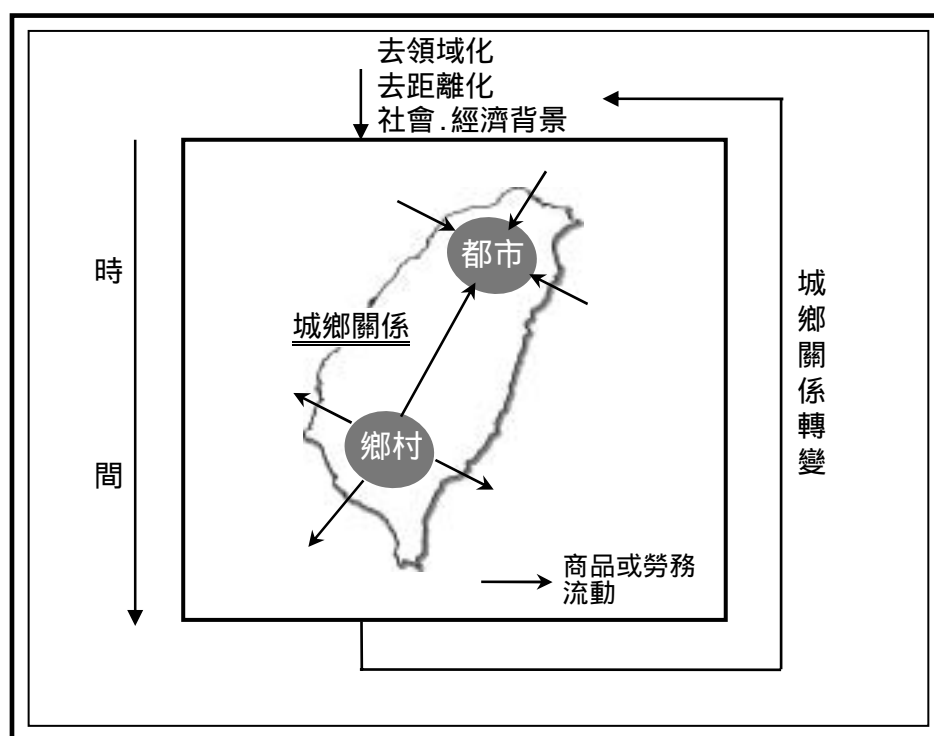


圖 1-2 研究架構圖

### (三) 資料來源

為達本文之研究目的，以及上述研究概念為基礎，進而蒐集相關資料以釐清並解決問題。資料來源如下：

#### 1. 統計資料

包括行政院勞工委員會勞動統計資料、臺灣各鄉鎮人口移動統計、臺閩地區農林漁牧業調查報告、臺灣糧食統計要覽、果菜運銷統計年報、臺灣農產品批發市場年報、台北市農產品批發市場年報、苗栗縣統計要覽等等。

#### 2. 政令、法規

包括為臺灣歷年商品開放進口的政策，財政部關稅總局的關稅相關法規，以及申請加入 GATT 的雙邊、多邊協議內容、加入 WTO 後的相關規定等。

#### 3. 田野調查

田野調查的地區分為都市和鄉村兩部分。前者主要抽樣選取都市百貨公司、超級市場與大賣場，整理與統計其商品的主要來源地；後者則以訪問方式調查當地居民的產業活動、農產品的銷售地，和傳統作物生產、銷售方式等；並普查當地所有休閒農場，再進一步分類，各種類休閒農場皆選擇一個案，探討其經營方式與農產的產銷地。

## 第四節 研究區選定與概況

### 一、研究區選定

本文的城鄉關係，將分別選擇特定的都市和鄉村作為研究的個案。在都市的選定上，因臺灣島面積小，加以鐵路、公路、高速公路等交通線的發達，以及都市地區的資訊、網路設備皆相當完備，故台灣縣轄市層級以上的都市，不論對內或對外的聯繫皆相當便利。而本文選擇臺北市作為研究的城市，乃因臺北市向來為臺灣第一大都市，故作為研究對象，應具有相當的代表性。

在鄉村的選擇上，選擇中港溪中上游地區（含苗栗縣三灣鄉、南庄鄉）作為鄉村，理由有三：其一，位置偏遠、地勢複雜，清代以來即屬於內山地區，對外僅中港溪沿岸河谷為主要出入口；今日最高層級的交通線為省道三號公路，速度快的國道、鐵路和飛機都不及此，交通易達性不高。其二，因上述地點、位置條件，使當地居民對外交流少，仍維持較保守的民風，並以農業為主要的經濟活動。其三，在距離都市較近的鄉村地區，常懷有都市化的期待，而改變其原來的生產方式或生產內容。中港溪中上游地區則不論距離臺北市、台中市皆遠，而沒有都市化的期待下，仍維持傳統鄉村的特質，可以說是距離都市最近的傳統鄉村地區，並可作為鄉村地區的代表。其四，上述三者符合鄉村的條件，然而，為顧及鄉村地區在全球化影響下的回應過程，故當地休閒產業的發展狀況，也列為選擇的考量因素之一；依臺灣休閒農業學會的調查，至民國 93 年 10 月止，全台平均每個鄉鎮約有 3 個休閒農場，而據本文的統計，中港溪中上游地區所包括的南



庄鄉，其休閒農場的數量卻達 23 家之多，並居苗栗縣之冠。<sup>40</sup>因此，中港溪中上游地區休閒農業的蓬勃發展，可視為鄉村調適的顯著案例之一，提供探究鄉村回應的個案研究。

需特別強調的是，本文選擇的都市和鄉村個案，既然名為個案，就表示台北市和中港溪中上游地區分別作為台灣都市和鄉村的代表。因此，以下第二、三章探討都市的需求來源地和鄉村的服務市場區時，即各別探討區域中幾乎所有商品和勞務之需求來源地、服務市場區，而非單就台北市和中港溪中上游地區彼此間勞務、商品的往來做探討。故都市的需求來源地可能包括國內鄉村和中小型都市，以及國外都市、鄉村、中小型都市；鄉村的服務市場區可能包括國內大型、中小型都市，以及國外大型、中小型都市和鄉村。

## 二、研究區概況

臺北市和中港溪中上游地區皆位於臺灣北部。臺北市居臺北縣中央；中港溪中上游地區流域位居苗栗縣的東北方，行政區包括苗栗縣三灣鄉和南庄鄉。（圖 1-3）二者的環境概況，茲分臺北市與中港溪中上游地區各別說明。

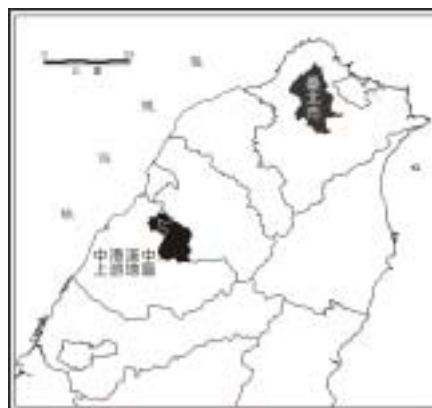


圖 1-3 臺北市和中港溪中上游地區位置圖

### （一）臺北市

臺北市位於臺北盆地的中、北部，境內屬淡水河流域的中下游地帶，除北部大屯山地勢較高外，約一半的地區是淡水河沖積的平原。

清末以來，由於上述地點的優越，而成為流域中山產、物資的集散地，一躍成為台灣的經濟中心，日治時代更成為政治、經濟與文化的重鎮。政、經地位的重要性，使台北市除了是工商繁榮、人口匯聚之處，也成為交通網絡發達的核心所在。不論中山高、福爾摩沙高速公路、鐵路線等，皆以台北市作為匯集的中心；與鄰近鄉鎮市的往來，則有發達的公車網絡與捷運線做連結。而透過松山機場，可以在短時間內飛越至台灣其他的地區；對國外的往來，則可藉由福爾摩沙高速公路，在 1 小時內到達中正國際機場。因此，台北市可說是台灣交通最為發達的都市，不論與國內、國外的聯繫，皆相當便利。

### （二）中港溪中上游地區

#### 1. 自然環境（圖 1-4）

<sup>40</sup> 本文以有刊登網頁宣傳的休閒農場（主要利用苗栗旅遊網的整理資料，再輔以刊登在雅虎、番薯藤網站的休閒產業），統計苗栗縣各鄉鎮的休閒農場數量。（2005 年 4 月統計）

鄉鎮	農場數	百分比	鄉鎮	農場數	百分比	鄉鎮	農場數	百分比	鄉鎮	農場數	百分比
南庄鄉	23	27.4	銅鑼鄉	3	3.6	西湖鄉	2	2.4	公館鄉	1	1.2
卓蘭鎮	15	17.9	獅潭鄉	3	3.6	苑裡鎮	2	2.4	後龍鎮	0	0.0
大湖鄉	10	11.9	竹南鎮	2	2.4	泰安鄉	2	2.4	苗栗市	0	0.0
通霄鎮	7	8.3	頭份鎮	2	2.4	三灣鄉	2	2.4	合計	84	100
三義鄉	7	8.3	造橋鄉	2	2.4	頭屋鄉	1	1.2			

中港溪中上游大部分地區位於西部衝上斷層山地上，多屬丘陵性山地，又稱為加裡山山脈，僅西北方有一部份屬於竹南丘陵、北方一部為竹東丘陵，<sup>41</sup>故地勢大體由東、南方向西、北方遞降。東、南方 1,000 公尺以上的高山環繞，東側為鹿場大山山脈、西側是八卦力山脈，形成分水嶺，中港溪上游鹿湖溪即

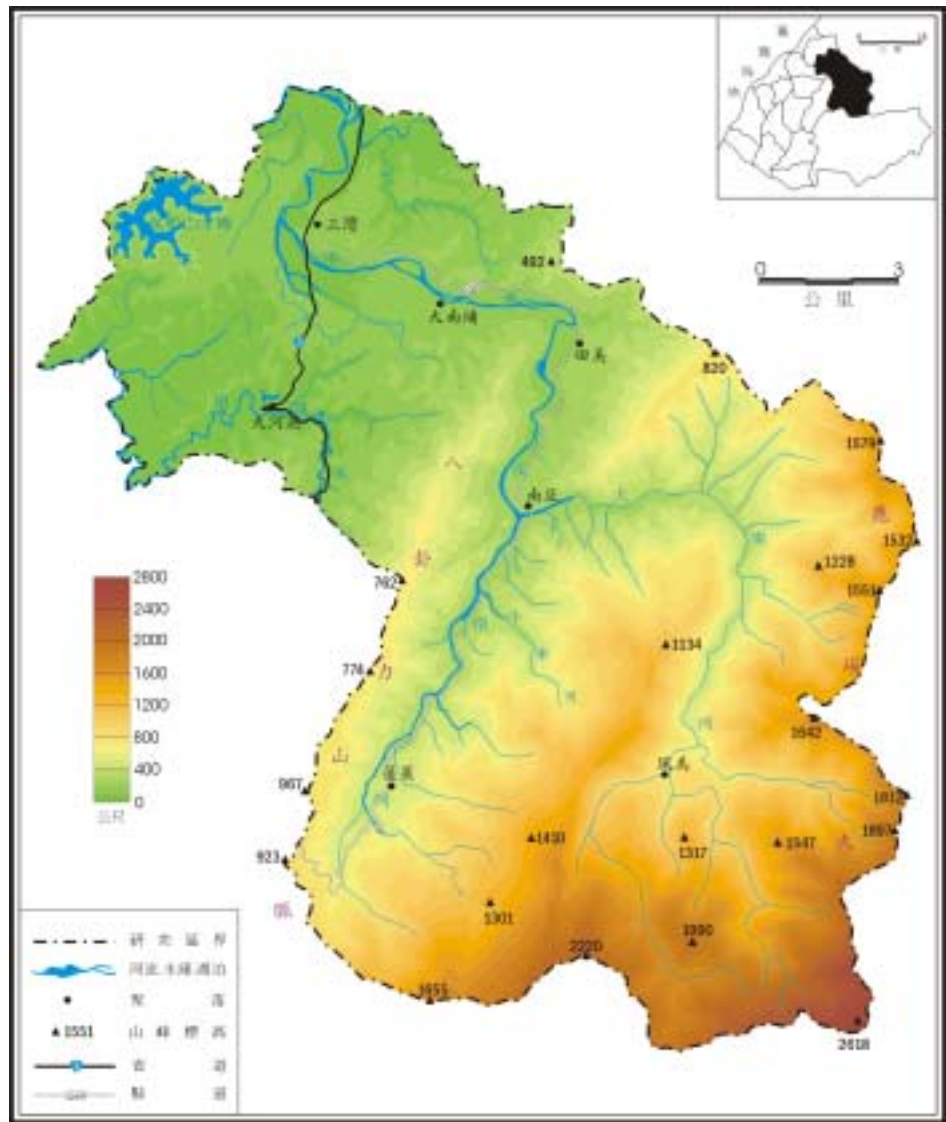


圖 1-4 中港溪中上游地區地形圖

資料來源：內政部（1998），《經建版五萬分之一地形圖》。

發源於 2,618 公尺的鹿場大山，向北流至

獅頭山山地後轉向西，至南庄匯源於八卦力山的南河後北流，始稱中港溪；遇獅頭山山地而西轉，至下林坪轉往北，流至竹東丘陵西南緣後往西流向頭份鎮。上游鹿湖溪段地勢高聳，河流下蝕力較強，加以岩層屬中新世石底層的砂岩、頁岩互層，河流即沿較鬆軟的頁岩層切割，形成上游峽深谷峻、峭巖崢嶸、奇岩峭壁的景觀；（張致遠，2000：40）南河段雖兩岸也高峽深谷，但沿岸河階較為寬闊。兩河匯流成中港溪後有更寬廣的沿岸河階出現，至中游獅頭山南方大南埔一帶則是一片寬廣的河谷平原，再往下三灣又為河岸階地分布。

本區整體地形而言，在地形上除了具有群山峻嶺錯綜、低平河階谷地面積小的特色外，因上游地段之分水嶺地勢高，至中游右岸有竹東丘陵、左岸有竹南丘陵阻隔，也使得本區的形勢顯得相當封閉。此二特色使得中港溪河谷和沿溪開

<sup>41</sup> 林朝榮（1957），《台灣地形》，南投：台灣省文獻會，頁 231。

關的道路成為本區對外往來的主要出口，而中港溪沿岸河階平原也成為居民(漢人)選擇住所的最佳地點，和聚落分布的主要場所。

在氣候上，本區氣溫由東向西遞增，最東的加裡山山脈年均溫皆在 18 以下，加裡山山脈至省道三號間年均溫介於 18 - 20 ，省道三號以西則年均溫高於 20 。雨量分布由西向東漸增，西北的永和山水庫年雨量在 1,600 公釐以下，往東至中港溪、南河沿線年雨量達 2,400 公釐，最東比林山的雨量則可達 2,800 公釐；大致而言本區因多丘陵、山地，雨量相當豐沛。(張致遠，2000：40)

水文方面，本區因位於河流源流區，加以本區土地未有大規模開墾、種植，以及工廠數量不多，故溪水受污染者少，水質相當清澈。因地勢高聳，南庄橋以南的上游段，溪水水溫概在 15 以下。

## 2. 人文條件

活動於本區的居民以客家人為主，若以廣義認定而言，<sup>42</sup>民國 94 年本區有 89.54% 的客家人，是台灣客家鄉鎮中客家人比例相當高的區域，(楊文山，2004：1-48)其餘則是賽夏、泰雅族、福佬人等。<sup>43</sup>目前賽夏族主要分布於蓬萊村八卦力和東河村向天湖，泰雅族則原以南江村東江新村和東河村的鹿場為主要聚集地。

在特殊的地理位置和自然環境背景中，客家人自清代以來即在此拓墾，建立以農為主的生活方式，至戰後農業仍是本區最重要的產業。

## 3. 行政區界

三灣鄉下轄八村，(圖 1-5)三灣村的平坦河階面較廣，故成為工商較聚集、鄉治所在地，人口也較集中。南庄鄉轄有九村，鄉治設於西村，東村是工商業集中之處，人口以南江、東、西村最多。

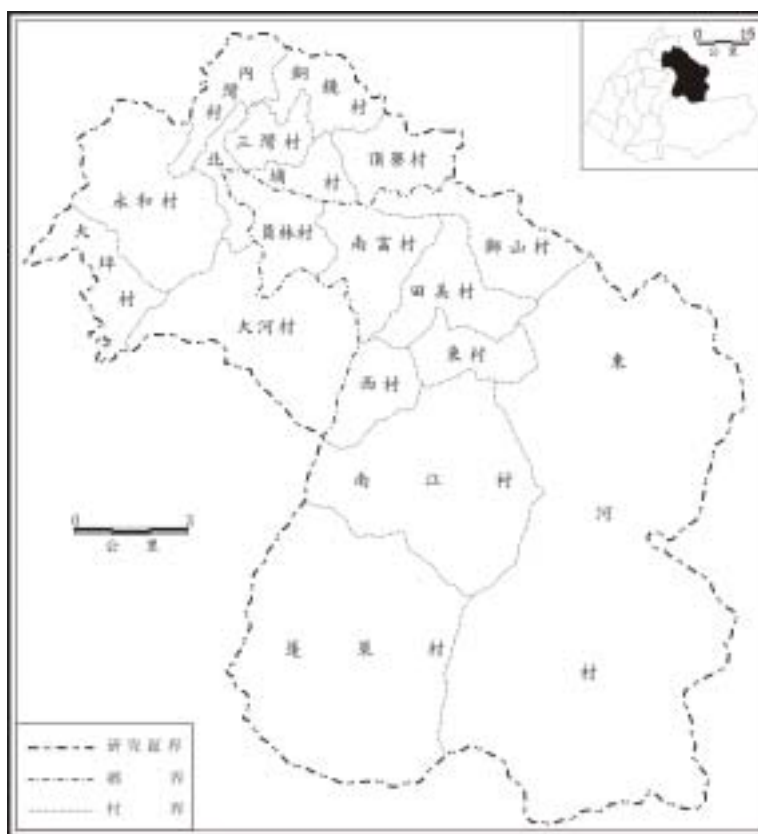


圖 1-5 中港溪中上游地區行政區

<sup>42</sup> 廣義的客家人認定是符合下列任一種認定者：自我族群認定：自我單一主觀認定、自我多重主觀認定；血緣認定：父親或母親至少有一方為台灣客家人、歷代祖先中有人為客家人，或(外)祖父母有一方為客家人，或父母有一方為台灣客家人。(不包含父母有一方為大陸客家人)

<sup>43</sup> 民國 89 年，原住民佔中港溪中上游地區總人口的 11.2%，幾乎全為賽夏族 (56.5%) 和泰雅族 (43.1%)。(苗栗縣政府 (2001)，《苗栗縣統計要覽》，苗栗：苗栗縣政府。)