

都市政策、全球化與台灣的都市發展：
評述《都市發展篇》

章英華

Urban Policy, Globalization and Urban Development in
Taiwan: Comments on *Taiwan Social Gazette* —
Volume on Urban Development

Ying-Hwa Chang

Research Fellow, Institute of Sociology and Director, Research Center for
Humanities and Social Sciences, Academia Sinica

在台灣都市發展還缺乏通論性專書之時，在台灣全志社會志中編有都市發展篇，毋寧是值得注意與稱道的。評者先簡介各章的內容後，再進行討論與評論。

一、主要內容摘述

整個社會志是以 1980 年代以後為主要的時間範疇，而作者們在第一章綜說中明白道出都市發展篇立論的基礎，認為都市是政治、經濟與文化的中心，都市發展的歷史主要是展現政治與菁英的意志，而不是一般常民擁有的都市經驗。其次，由於資料與篇幅所限，除了第二章對台灣整體都市發展史其他各章都是以台北、台中、台南三大都會為對象。

第二章 1945 年之後台灣都市體系的變遷，是就台灣二次戰後都市體系發展的綜述。此章各節歸納的都市發展特色包括：

第一，臺灣都市體系的重心除了四大都市之外，在台灣快速都市發展之後，其餘的都市大都是建立在台北與桃園都會區，都會區擴大最快速的是發生在北部，整個都市體系的發展是偏向北部；中部地區仍然形成少數新興的中小型都市，南部地區則是維持既有的都市規模和數量，沒有成長。

第二，不同類型的都市都在成長，都市體系並沒有出現大都市完全主導的現象，都市人口最隨著等比例降低，符合都市等級大小分布的法則。到 2000 年都市人口在自然成長和遷移成長的數量都達到飽和，各類型都市的發展都進入穩定期。

第三，住宅的數量以北部地區增加最多，台灣民眾居住地區一直以北部最高，但南部與中部仍然維持一定住宅興建數量，區域發展的差距並未明顯擴大。台北縣市與高雄縣市是空屋率最低的兩個都會地帶，桃園縣和台中市是空屋率最高的兩個縣市，另亦有基隆市、台南市與嘉義市的空屋率高於台灣地區等平均值，顯示都市人口成長的速度與住宅供給有著相當的落差，彰顯中大型都市發展面臨的一些困境。

第四，台灣在 1945-1950 年都市體系的發展主要是大陸移民和都市生育率的增加；1951 到 1965 年是農業快速成長時期，但到 1963 年工業生產毛額超過農業的，鄉村農業人口遷往都市的趨勢已經浮現；1966 到 1986 年台灣在勞力密集產業快速發展之下，農業人口大量移至十萬人以上的大型都市，而非遷往百萬人以上或五萬人以下的都市。在 1986 年臺灣經濟發展進入技術產業發展期，都市體系的變化不大。

第五，台灣工業發展在空間的使用上，以工業區的方式讓工廠聚集在一起創造就業機會，是相當普遍的手段。工業區的開發主要是在都市地區或都市周邊。第一個科學工業園區於 1980 年代初期設立，在 1990 年代逐漸向南擴展到苗栗、台中、雲林、台南和高雄等地。在 1995 年各型都市服務業人口逐漸超過六成，服務業化顯現雛形。

第六，台灣的交通體系，延續日本統治時期以鐵路和公路串聯起各地的主要都市，中山高的建設對都會區內與都會區之間的人口分布，有所影響。此後第二高速公路完全通車、台北都會的捷運系統完成、高鐵與北宜高速的通車，再加上各都會的大眾捷運系統陸續興建與規劃中，都對台灣區域間的聯絡以及都會的擴張有重要的影響。

整體而言，台灣的都市化已經接近最高的門檻，可以說是高都市化的國家，不過都市體系並沒有彰顯台北市獨大的現象，而是比較均衡的都市發展。

第三章政黨輪替、民主化與都市政治的發展，解析 1980 年以後全台灣以及各都會政黨政治的變化，並觀察這樣的變化對府會運作及經費補助的影響。作者利用 1990 年代以後的總統、中央民意代表、以及三大都會區的行政首長與民意代表的選舉結果，說明政黨競爭的狀態與勢力的轉變。此章在說明各政黨在選舉中勢力的消長之後，再以泛藍和泛綠二分彰顯都會政治勢力的變化。

台北都會區中，不論是台北市或台北縣泛藍一直維持穩定的政治勢力。在台

中都會，台中市泛藍政治的穩定性還未受到挑戰，台中縣則泛綠勢力雖然尚未能超過泛藍，但已經趨近。高雄都會區則呈現與北中都會不同的面貌，高雄市在 2001 年以後的中央選舉中泛綠已經超越了泛藍的勢力，高雄縣亦同。

在中央與地方選舉政治的變化中，中央政治與地方政治並非完全由同一政黨所主導，曾經在國民黨籍的總統之下，台北市為民進黨籍的市長，後來在民進黨籍的總統之下，台北市是國民黨籍的市長。再者，縣市議會主導的政黨，與縣市長歸屬的政黨亦不盡相同。中央與地方首長黨籍不同的情況下，並不會減少對地方的補助，只是與中央同黨籍的縣市長能夠爭取到更多的中央補助經費。縣市長與縣市議會政黨屬性相同者，大都不會有持續的衝突和摩擦；至於政黨屬性不同者，固然有府會衝突的情形，但仍有建立起和諧關係的例子。基本上政黨在地方上的消長與相對關係的變化並未對地方的發展產生一定導致負面的影響。此外，中央與地方政黨屬性不同，對中央對地方的補助款未見明顯衝擊，只是與中央隸屬同黨的市長可以爭取到更多的中央補助。

第四章產業結構轉型時期的都市政策與都市發展，首先說明三大都會產業結構的變遷。各都會三級產業的重要性逐漸提升，台北在 1990 年三級產業雇用員工數已經超過二級產業，到 2001 年產值亦超過二級產業。高雄與台中分別在 1996 年和 2001 年三級產業員工數超過二級產業，但在產值上，比重雖增，仍不及二級產業甚多。再以區位商數觀察，台北市二級行業中的礦土、製造與營造業已不重要，台中都會在製造業，高雄都會在營造業的重要性遞減，但仍高於全台灣的平均值。至於三級產業，台北都會在批發零售、運輸倉儲通訊以及金融保險三者，其重要性都高於全台灣的平均值；台中市只在醫療健保的重要性高於全台灣平均值，高雄市則在批發零售與醫療保健社福二業高於全台灣平均值。

從產業移轉額分析，三大都會製造業的成長都因全國產業成長的效果，但均非其領先產業，也不具區域競爭的優勢。營造業在三大都會的成長也都反映來自全國產業成長的效果，亦都非其領先產業，且只有台中市具區域競爭優勢。三大

都會批發零售業的成長除了反映全國產業成長效果外，均呈現領先產業的態勢，台北和台中都會具備區域競爭優勢，高雄都會則否。金融保險產業呈現同樣的模式。運輸倉儲通訊業的成長，反映了全台灣產業成長效果和領先產業態勢，但只有台中都會具區域競爭優勢。至於醫療保健及社福業，不但反映了全國產業效果，也是領先產業，同時具備區域競爭力。在都會內，台北市已是典型的服務業都市，台北縣則二級與三級產業並重；至於其他兩個都會區，台中市和高雄市是三級產業的主要地帶，外圍的台中縣、高雄縣和屏東縣仍以二級與一級產業為主。

其次，作者們分別說明了台北、台中和高雄三市自 1980 年以後的都市政策的演變。在台北包括信義計畫區的規劃與興建、大眾運輸系統的形成、都市地景的更新與改造（積極拆除違建、開闢綠地）、科技園區與經貿園區的開發、以及都市文化設施的完成及都市文化的記錄與保存等，在在以建設一個國際都市為願景。高雄市在建設為亞太營運中心以及相應的發展高科技產業、運輸倉儲、觀光休閒等重要都市政策之外，亦積極推展文化資產保存、社區文化記錄和文化創意產業等工作，同時亦在中央政府配合之下，進行都市空間的規劃和整建，透過豐富且具創意的行銷管道打造高知名度的都市景點，如愛河與城市光廊等。台中市亦有其文化政策，更具體的是，積極引進中部科學園區，開展台中都會區轉型為高科技產業的架構。另外則以七期重劃區新市政中心計畫作為都市發展重要節點，創設新的生產者服務業中心與相應的居住地帶。各個都市在主政者更迭之下，都市政策多少都有其延續性，也都試圖在高科技產業、文化產業與設施以及運輸體系的規劃與建設，建立都市在國內與國際競爭上的優勢。

產業發展與都市政策都影響到都市的地價，各個都市地價都逐年上漲到最高點之後，再持續下跌。台北市到 2002 年有略為回升的情形，可是高雄市和台中市到了 2003 年都還沒有復甦的跡象，如果沒有整體經濟因素好轉的趨勢，就很難預期房地產價格的上漲。

為，三個主要都市都積極擬定經濟與文化全球化的政策，提升都市的競爭力。接著，從全台灣在人員流動、貨物流動、資金流動、以及資訊流動的全球連結的討論，再進入三大都市跨國連結的情形。

台灣在人員跨國流動是以民眾出國觀光、求學、探親與經商為主，連結的主要還是亞洲地區的港澳、泰國、其他東南亞國家、以及日本。1980 年代台灣人的出國目的地以日本為主，1990 年代則先是港澳與中國大陸，到後期則與東南亞國家建立密切關係。來台灣訪問的外籍人士，主要是日本，再依序是港澳、美國、泰國和韓國。整體而言，在人員流動的全球化面向，缺乏多樣性。不過，不論是人流或是貨運，台灣和國外的聯繫頻率逐年增加。台灣對外的投資以生產製造業為大宗，從 1985 年以來顯著增加，主要地區是中國大陸，占了一半的投資額；其次依序是美加與歐洲、英屬中美洲地區（轉投資到中國）、東南亞、港澳，東北亞。對中國的投資在長江三角洲、珠江三角洲、以及福建，還未大量進入中國其他地區。在資訊流通方面，跨國電話從 1995 年開始逐年成長，以與中國大陸的電話往來最為頻繁，目前比例都在 30% 以上。

在三大都市的全球化指標上，從人員的流動而言，台北市只是次要的據點；但在貨運方面，則與亞太地區、亞歐及泛太平洋國際貿易量持續上升。由於台灣是全球資訊產業的主要製造國，貨運方面則中正機場居於全球的第十四位，有其全球的重要地位。高雄在空運上的人員與貨運流動的功能相當有限，但的確是台灣最重要的國際港口。雖然高雄在世界和亞洲都排名第六，但因進口數量成長緩慢，在全球海運貨運地位面臨很大的競爭壓力。

在推動全球化的活動方面，台北市從 1994 年開始舉辦大型國際活動、增加姊妹市並積極出訪、舉辦大型國際活動、爭取國際活動來台雄辯、參與以城市為單位的國際組織。台北市在全球化的空間連結點包括金融商業的信義計畫區、高科技的南港軟體園區與經貿園區、內湖科學園區。高雄市以海運中心為主軸，推動國際活動、積極建立都市的交通網、加速多功能經貿園區的開發。目前已有的

全球化的空間連結點包括高雄港埠、楠梓與高雄加工出口區、以及多功能經貿園區。在各項軟硬體建設的配合下，是廿一世紀新經濟時代中的「海洋首都」。台中市政府則主導在西區發展，以重劃區創造具全球意象的地景，積極爭取且足以吸引全球關注的文化設施，也爭取高科技園區的設置。其全球化的空間連結點，目前有清泉崗國際機場與中部科學園區。

第六章都市貧窮狀況與都市底層階級的空間形塑，作者指出都市的發展並不能嘉惠全體的都市居民，特別在全球化的過程中都市可能出現貧富差距擴大的兩極化現象。台灣在快速經濟發展之後，成長的速度趨緩，自 1990 年以後也顯示高低所得組所得差距擴大，吉尼系數上升，意味著貧富差距加大。台北市與高雄市貧富差距變化的趨勢與全台灣趨勢相近，只是高雄市的差距更大於台北市。台北市和高雄市低收入戶的比例是全國各縣市中最高的，台中市則比例較低。台北市和高雄市都可以區分出高財富與低財富地區，台北市的都市發展重心是透過各種空間開發和獎勵產業的政策，導致往東和往南發展，新興和昂貴的商業區和住宅區也往這些地帶發展。高雄市並沒有那麼明顯的分化，但也是以新市區的開發為主，並未著重在舊市區的更新。

在台灣都市發展的過程中，各大都會都出現貧窮階層聚居地區，作者們以台北市的南機場、台中市的柳川綠川地區以及高雄市的新草衙違建區為例。台北市的南機場與台中市的柳川綠川地區，最早是大陸來台政治移民暫居之違章建築區，後來又成為城鄉移民的居住場所。雖然經過住宅整建，但因以安置既有的貧窮家庭為主，無法改變都市居民已有的負面印象，而住宅品質不佳與使用面積太小，又導致違章使用，居住整體環境不佳。經濟條件提升者，很快就會移出，而低層階級在經濟負擔的考量之下，才會在此購屋或租屋。

在各都會都出現了遊民的現象，在台北市、高雄市和台中市街友就占了全台灣的 57%。街友在大都市比較容易找到可以棲身的公共空間，再加上都市居民與社會福利機構可以提供他們一些經濟上和生活上的資助，在日常生活上的匿名

性，較為自在。形成街友固然牽涉到個人與家庭的因素，但也有其社會層面的因素，如果在良好的勞動市場與健全的社會福利制度下，或許可以防止這種現象。

二、討論與評論

作者們強調「都市發展的歷史主要是在展現政治與經濟菁英的意志，而不是一般常人的都市經驗」(p.35)。在寫作的規劃上，提出如此的前提，有其必要，但是作為全稱，則有待商榷。在資本主義發展的擴張之下，政治與經濟菁英固然在都市發展上占了很大的分量，甚至可以說主導了都市的發展；但是都市各個面向的發展，並不完全是他們意志貫徹的結果。我們不妨仔細考察書中的一些實例，以 1949 年從中國大陸大量遷台的移民，他們在各個都市住進日本人移出地區，在一些空地上形成違章建築區，也多少影響了以後政府處理這些地方的策略。這樣的發展都是政府沒有辦法因應之下發生的，很難說是政治菁英意志所促成。再如，台灣三層以下建築物仍是主流，再加上五層以下的建築，占了各個都會地帶的住宅類型一半以上。這樣的建築形式，是大量小型家戶需求的反映，是很多小建築商經營的結果，並不能以經濟菁英的意志就能說明清楚。再如都市低階層住宅地區的形成，以台北市的南機場為例，固是政府興建的整建住宅的一部分，但這樣的住宅，首先是因目標居民的特性而有其特定的面積和格局，在使用之後，居民就根據自身的需要，在實際使用上做出許多偏離規定的作法，導致這樣的居住地帶進行改善與更新上的困難。這樣的居住實際樣貌，很難說完全是由政治菁英的意志所決定的。在資訊網路時代，當人們的認同蘊含了反抗全球化以及因應網路連結與父權家庭危機（Castells 1997）的成份，同時地方政府的運作更蘊含帶引公民參與的潛力。未來的都市政策產生何種結果，居民或公民所可能發揮的自主與影響，大小有別，卻是不容忽視的。

作者們一開始就聲明，除了在第二章討論全台灣都市人口和都市位置的變遷之外，因時間、資料和篇幅所限，其餘各章都只能針對台北、台中和高雄三大都

會區進行個案的討論。在台灣全志的新書發表會中，有評論的學者認為，只就三個都會區呈現台灣都市發展的樣貌，並不合適。不過評者以為，在目前台灣都市研究的限制之下，作者們提出這樣的前提，是可以接受的。可惜的是，作者們在好些章節，只是以台北市、台中市和高雄市為對象，諸如有關都市政策、全球城市以及都市底層階級的空間狀態。在台灣都市發展的過程中，如果只以中心都市為探討的對象，可能忽略很多重要的面向。其實，中心都市以外的各縣，都有其積極發展的策略；桃園縣就以國際機場所在，有其發展的策略，台北縣曾希望以自己發動的規劃與台北市分庭抗禮（中華民國住宅學會 2000；章英華、王振寰 2005）。如果作者們能一以貫之，就三大都會區給予較完整和全面的討論，就符合他們在前言的宣稱了。以下的一些討論與批評，也是就此出發的一些補充與批評。

首先就台灣人口的成長和都市體系的變遷而言，如我們前面指出的，作者先提到目前的發展偏向北部地區，再強調不同類型的都市都同時成長，最後結語說並沒有台北獨大的現象。的確，與大部分的開發中國家相較，台灣的確未呈現首要都市，即第一大都市人口規模較第二大都市大很多的現象（章英華、蔡勇美 1997）。但就台灣都市體系本身的發展觀察，我們必須重視北部優勢逐漸增強的現象。就台灣未來都市體系的變遷，我們並不能以行政區域範圍的縣市分別討論。

只以台北市為範圍，台灣的都市跟世界各國相較，規模偏小，遠不及香港和新加坡。但是以中心都市和其鄰近的都市地區合起來看，在 1991 年時，台北的都市規模達六百七十萬，可以與芝加哥、香港、北京和上海相抗衡（Kleniewski 1997）。我們不妨以書中表 2-2 為例，在 1971 年時，台北基隆大都會區人口不到高雄大都會區的 2 倍，到了 2000 年是 2.4 倍。同樣的年代，台北基隆大都會區人口從台中都會區的 3.23 倍略降為 3.11 倍，北部還有中壢桃園大都會區的成長，將北部兩個大都會區合而為一，其人口從台中大都會區的 3.97 倍略降為 3.94 倍。我們可以說北部與中部的都會平行成長，北部相對於全台灣優勢仍是成長之中，

南部都會的成長就相對落後了。

再以表 2-3 觀察，北部總人口成長率、自然成長率和社會成長率都高於其他區域，而中部與南部的社會成長都已經是減少的趨勢[此表格的數值與原著（劉克智、董安琪 2003）表格有出入，北區自然成長率應為 0.89 而非 0.38，中區社會成長率應為-0.19 而非-0.1]。另外，一項運用 1990 年和 2000 年普查資料探討勞動力遷徙的論文（Lin 2006）指出台灣北部呈現勞動力流失的情形。這樣勞動力變遷的模式，一方面是台灣北部地區在本國勞動力和外來勞動力之間競爭的結果，並非北部勞動力減少；另一方面則北部流出的是低教育程度的勞力，相對於中部和南部，則吸引更多的高教育程度人力，勞動力的品質反而更為優勢。從以上人口成長與勞動力變動的趨勢，我們必須重視北部優勢漸增的意涵。雖然，如後面的幾章強調的，各地區的都市都有其因應科技與全球化趨勢的策略，但是否有所作用，還很難說。交通運輸系統將都市系統串連起來，到底是促進均衡呢？還是更增加北部的優勢？也難有定論。

作者們以第三章處理了三個都會各個政黨在地方政治勢力的轉變，他們以中央選舉委員會與政治大學選舉研究中心的資料，清楚勾勒了整個台灣以及台北縣市、台中縣市與高雄縣市自 1994-2004 年政治板塊變動的趨勢，明顯呈現政黨競爭的面貌。要對三大都會選舉與政黨政治有所瞭解，是很值得參考的一章。但就都市發展的專書而言，這樣的分析太多了一些。評者以為作者比較妥善的章節安排是，將第三章命名為地方政治與都市政策的變遷，首先簡要說明政黨競爭以及中央與地方執政政黨可以不同的態勢，再結合第四章第三節都市政策，更系統的說明中央與地方在都市政策上角色與功能的變化，以及對都市發展的影響。作者之一（陳東升 1995）有關地方派系、財團與都會發展的研究，應可適度納入。同時，除了三大都市外，也就其鄰界的都會縣有所說明。在將來的區域發展上，如果還是有著明顯的中心都市與外圍縣之間的差距，是不利於整體產業與居住環境品質的提升的。

第四章有關產業結構的轉型，除了就一級、二級和三級產業的變遷趨勢加以分析之外，作者們更就二級產業內的製造業、營造業和三級產業中的批發零售、運輸倉儲通信、金融保險與醫療保健社福，透過移轉份額分析說明各都會 1980 年代以來的發展。這樣的分析，可以讓我們觀察各都會更細緻的產業變遷態勢。在三個都會顯現的資料中，雖然作者們並未明白指出，我們可以看到高雄都會在生產者服務業占全台灣的比例遠不及台北；再者，高雄都會不但製造業上沒有區域的優勢，在營造業、批發零售業、運輸倉儲通訊業、以及金融保險業，都不具區域競爭的優勢。在未來的都市競爭中，生產者服務業或金融保險業被稱為四級產業，是全球都市競爭之所在，高雄都會在這方面明顯不如台北都會與台中都會。這讓我們想到，高雄都會的一些都市政治變遷與相關的都市政策還沒有辦法落實到產業實力上。

不論願與不願，當今世界各國都必須面對全球化中日益增強的國際影響，台灣作為一個外銷導向的社會，這種影響更容易感受。在都市政策的一節，作者們明白顯示「台灣三個主要都市積極擬定經濟與文化全球化的政策，以促進都市發展，提升都市的競爭力。」但是從第五章鋪陳的數字，我們看到台北在跨國連結上的節點功能遠非台中與高雄所能比擬，同時，台中與高雄在全球連結上的空間據點是否真能發連結的效果，是否如政策擬定的方向能夠達成，還有待觀察。我們或可套用作者們對房地產價格變化的結論，放到有關都市政策的推論上：「對產業的變遷，都市政策的影響只是輔助性的，必須配合整體經濟因素的出現，才能夠促進全球連絡空間據點的運作。」

作者們也明白指出，台灣的國際互動是區域性的，主要是與亞太與東南亞地區的往來。雖然有其區域性，台北經濟的全球性倒已經受到國際的重視。作者們的資料特別顯示我們的國際機場在國際貨運上的重要性，而最近的一本全球都市的著作（Abrahamson 2004），以複合經濟指數衡量，台北與荷蘭的阿姆斯特丹、韓國的首爾、加拿大的蒙特婁、瑞典的斯德哥爾摩同屬最低的 4-5 分的一類，但

至少已經在全球都市的衡量上納入了台北。但從文化複合指標的分析，台北就不在名單之列。作者們描繪的都市政策中，文化產業與文化活動都是各都市所著重的。而想要在文化全球化中占一席之地，對台灣而言，比經濟全球化更為困難。是否能夠在文化全球上為台灣定位，找出一些可以分析與評估的指標，應該是我們在全球化討論中有待更多努力的地方。

最後對三大都市貧窮與底層階級空間形塑的分析，受資料所限，因作者本身與其他學者累積的成果多，就台北部分較為詳盡，高雄則偏簡略，台中更缺少可以引用的研究。這也使我們體會到，台灣的都市研究者對底層與貧窮都市人不夠關注，這方面需要學術界更多的投入。作者對街友的描述，固有意義，但可能更需要的是對都市原住民的描述。在整個台灣全志中，規劃有原住民志，可能是《都市發展篇》中不處理的原因。不過在都市發展的討論中以一節來處理都市原住民現象，仍有必要，就算與原住民志有些重複，應該是可以接受的。在第六章中，作者們分析了台北、台中與高雄三市的所得與低收入戶一般狀態，可是處理的方式不夠系統。在所得分配上，先就台北市與高雄市比較，再分析台北市不同分區的狀況。在低收入戶的討論，先以都會縣市進行比較，再就台北市與高雄巿分區狀況分析，可能是因資料的限制。

在分區的分析上，只以中心都市各區為對象，可能沒有辦法掌握都會的全貌。如作者在產業別中所提到的，各都會都呈現中心都市與鄰界縣之間在商業、服務業與製造業上的分化。這也會反映出都會內鄉鎮市區之間居民社會經濟地位的差異。以台北都會而言，大同區與萬華區在所得上可能偏低，但是與台北縣的一些市鎮相較，這兩區可能還是較高的。台灣各大都會中心都市的整體優勢很是明顯（章英華、蔡勇美 1977）。在這章的分析，評者以為作者們的兩項發現，很值得繼續推敲其意涵。首先，作者的羅倫茲曲線分析顯示，最高收入的大安區的所得分配不均度最大，這意味著在高所得地區仍有相對低所得居民的存在，是否可據以推論說，台灣都市分區社會經濟地位的分化還不是很清楚？值得繼續觀察

的是，在都市分區房地產的價格特性逐漸明顯的趨勢之下，台灣的各都會是否社會經濟地位的分化越趨明顯，是值得觀察的。其次，台北市和高雄市低收入戶的比率高於其他的縣市。像台北市的所得水準在全台灣名列前茅，低收入戶比例到底反映了都市內部兩極化的現象呢？還是兩個院轄市社會福利體系較完善所造成的效果？這都有待更進一步分析。

三、結語

我們很缺乏以較整體處理台灣都市發展的專書，本書雖有其獨特與偏重之處，但對 1980 年以後台灣的都市發展做了較全面的處理，對想要瞭解台灣高度工業化以後都市發展的狀況者，是很可以參考的。

在討論與評論一節，對該書有所批評與補充，最後評者將都市發展篇的貢獻總結如下。該書以都市政治的變遷為主軸，針對三大都會區，一方面討論產業結構的變遷，一方面描繪都市政策的發展，再結合全球化的脈絡，在資料上除了引述既有的研究成果之外，很多地方是作者們自己利用文獻材料與統計資料整理的結果，特別是利用工商普查的資料計算三大都會各類產業與全國產業成長、與本地其他產業和其他地區相同產業之關聯，在說明三大都市的都市政策發展之外，整理出相應的時序表，並以實際的資料呈現三大都市在全球化中的位置與目前既有的連結點。這些都不是目前相關研究所能提供的，是作者們第一手分析的成果，很值得大家參考，作為後續研究的基礎。再者，台灣的都市研究，對都市底層社會都關注不夠，作者們根據他們自己和其他學者的研究，最後一章處理了低社會階層地區與沒有住所的街友，呈現都市底層的部分面貌，也是有異於其他都市研究專著的地方。

最後，書中有些錯誤，雖不妨礙閱讀，但提出如下，供未來再版時的參考。

目錄 I, 倒數第二行,「影嚮」應是「影響」。

60 頁,第二段,倒數第三行,「工業化顯現出雛形」,應該是「服務業化顯現出雛形」。

83 頁,第一段,第四行,「台北市」應是「台北縣」。

84 頁,倒數第三行,「市民」應是「縣民」。

86 頁,第一段,第三行,「台北縣」應是「台中市」。

90 頁,第二行,「台中市」應是「台中縣」。

108 頁,第六行,「1896 年」應是「1986 年」。

216 頁,表 6-4,在縣市欄中,台北縣的部分包含了台中市的低收入戶資料。
在第一欄中,應該區分出台中市。

參考書目

- 中華民國住宅學會，2000，《修訂台北縣綜合發展計畫，簡明版》。板橋：台北縣政府。
- 章英華、王振寰，2005，〈亂序之間，都市化與區域發展〉。頁 101-123，收錄於王振寰、章英華編，《凝聚台灣生命力》。台北：巨流。
- 章英華、蔡勇美，1997，〈台灣的都市經驗—過去、現在與未來初探〉。頁 522-554，收錄於蔡勇美、章英華編，《台灣的都市社會》。台北：巨流。
- 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：巨流。
- 劉克智、董安琪，2003，〈台灣都市發展的演進—歷史的回顧與展望〉。《人口學刊》26:1-25。
- Abrahamson, Mark, 2004, *Global Cities*. Oxford: Oxford University Press.
- Castells, Manuel, 1997, *The Information Age: Economy, Society and Culture, Volume II: the Power of Identity*. Malden, Ma: Blackwell Publishers.
- Kleniewski, Nancy, 1997, *Cities, Change, and Conflict: A Political Economy of Urban Life*. Belmont, CA: Wadsworth Publishing Company.
- Lin, Ji-Ping, 2006, "The Dynamics of Labor Migration in Taiwan: Evidence from the 1990 and 2000 Taiwan Population Censuses." *Geography Research Forum* 26: 61-92.