

國立臺灣大學工學院建築與城鄉研究所

碩士論文

Graduate Institute of Building and Planning

College of Engineering

National Taiwan University

Master Thesis



從道路到街道－南港中南街街道文化之浮現與再生行動

From Road to Street: Emergence of Nangang's Zong-Nan Street Culture and the Actions of its Revitalization

陳怡君

Yi-Chun Chen

指導教授：康旻杰 博士

Advisor: Min-Jay Kang, Ph.D.

中華民國 111 年 9 月

September 2022

謝誌

大約是在通過論文計畫書之後，我開始練習跑馬拉松，於是撰寫論文的過程，幾乎和跑步的訓練重疊，讓人也覺得寫論文這件事情就像一場馬拉松，雖然走走停停，但幸好到最後我都沒有放棄。

當然在真正開始寫論文之前，在城鄉所的學習就已經開始，許多課堂上的思辨，好像賦予了我新的眼睛，讓我得以去看到一個街區的紋理、關係、規劃和可能性。從碩一開始的實習課，長出了中南拌島團隊，歷經學弟妹接手延續團隊任務，到最終變成這篇論文的主題，謝謝眾多夥伴的努力，珏君、政諺、凱傑、宏翊、哲榕、美融、佩蓉、與成、苑庭、穎芃、沛齊、進發、詠然、信翔。而且能因為中南拌島而獲得真摯的友情，經常讓我覺得自己是很幸運的人。

要是沒有田野中的關係人們，這篇論文也沒有辦法寫成，謝謝詹里長、什木工地、都更中心、南港社大、楊老師、興發號、夏茶庄、翁阿嬤等所有的受訪者，抱歉未能一一列名，非常謝謝你們慷慨地分享自己的生活予我，引領我從在地的視野觀察和思考，並接納這群闖進生活的學生。

謝謝我的指導教授康旻杰老師，提供更廣闊的思考格局，指認出我的不足之處，也一遍又一遍閱讀我的論文，不厭其煩地督促我進步，甚至協助我申請雙學位計畫，並閱讀我在荷蘭萊頓大學的論文，每次與康老師的 **meeting** 對我來說都是寶貴的學習。謝謝口試委員黃麗玲老師，不但在實習課階段就陪伴著中南拌島團隊，總是親身參與團隊在街區的活動，並協助團隊行遇到的問題，也為這篇論文提供務實的建議。謝謝口試委員黃俊銘老師，點出許多我從未想過的問題，讓我的論文可以有更豐富視角，補足我在寫作過程中的狹隘之處。

在城鄉所的四年終於即將結束，23 歲到 27 歲之間，有過許多未料的旅程，有過許多心神混亂的時刻，謝謝無條件支持著我的家人，讓我有任性的餘裕，也謝謝曾給過我穩定的力量的人們，當時不懂得那是珍貴的。也謝謝庭葦、安安、YJ，陪伴我這一年撰寫論文時，百無聊賴的時光，對我來說，這也是沉下來以釐清很多事情的一年，原來只要有幾個知心人便足。如今終於可以提交心中糾纏已久的論文，一併告別自己的碩士生涯，之後的路我也將帶著這段過程賦予我的知識與力量，繼續前進。

摘要



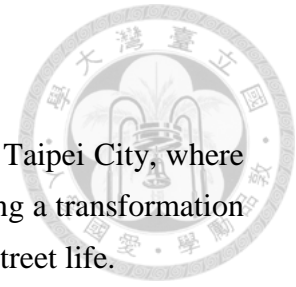
本文的研究基地為臺北市南港區中南街區，此街區原本是以運輸為主要功能的交通基礎設施，並逐漸發展成工業時期支持社會生活的社會性基礎設施，其近山性和後站性奠定其作為「地域性老街」的特性。但隨著大尺度道路開闢，此街區產生交通功能與社會功能衝突的困境，但其歷史意義則在科技新都中成為連結人與地方脈絡的社會性基礎設施。

中南街區的街道文化，在人性尺度的老街中形塑，街區中的店屋可以容納小規模的生意及居住，且部分店屋利於分層使用。街區中的生活者及靈魂人物，共同詮釋中南街區為來返的場所、謀生有道的地方、須要都更的街區、以及實現文化理想的場域，顯示出中南街區之於生活者的多重意義。

本文奠基於田野調查與行動研究之上，以收束並反省中南拌島團隊在 2018-2021 年間參與式規劃的經驗，為此階段性的都市再生行動提供一個觀點，並從中南拌島經驗，進一步探討現行都市規劃工具的可能性與限制。在中南街區的社會情境中，都市再生的工作建立在過往團隊的成果之上，本研究也期待能藉由反省中南拌島經驗，提供後續的行動養分。

關鍵字：社會性基礎設施、街道文化、都市再生、中南街、南港

Abstract



This research took place at Zongnan Street, Nangang District, Taipei City, where the original function of industrial transportation has been undergoing a transformation from physical infrastructure to social infrastructure for supporting street life.

The location of Zongnan Street is restricted by the topography conditions and the backside effect behind the train station. I define it as a “territorial old street” to delineate its historical dimension and its spatial meanings for local people. However, bigger roads extended to intercept this street and resulted in the dilemma between the need for transportation and supporting street life. At the same time, Zongnan Street as a historical street plays the role of connecting people and place context during the new age of Nangang District.

The street culture of Zongnan Street is embedded in its concomitant buildings of a human scale. The scale of shop houses can accommodate commercial and residential needs. Some shophouses allow the different floors to be used separately. Residents interpret this street as a place with mobility, a place where they make a living, a street that shall be renewed, and a field allowing them to accomplish ideas. These multiple interpretations of Zongnan Street highlight the diversity of the street culture.

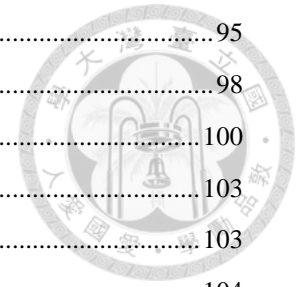
This research is based on fieldwork and action research that aims to reflect the actions of Zong-Nan-Bra-Dou between 2018-2021. With this experience of urban regeneration, I explore possible planning tools in order to find a way to retain the human scale of the street and revive the street culture.

Keywords: social infrastructure, street culture, urban regeneration, Zongnan Street, Nangang

目錄

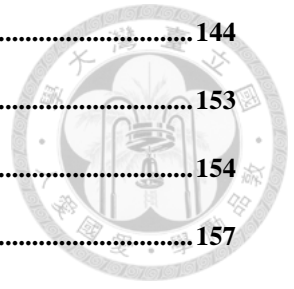


第一章 緒論	1
第一節 我的中南街經驗	1
第二節 問題意識：如何理解和再生中南街的街道文化？	3
第三節 文獻回顧	6
一、從道路（Road）到街道（Street）－物理性與社會性基礎設施	6
二、街道生活與文化	11
三、臺灣街道再生的技術政治	13
第四節 研究設計與方法	22
一、研究範圍	23
二、研究方法	23
三、研究限制	29
第二章 扮演社會性基礎設施的次級道路	31
第一節 在盆地邊緣，一條「地域性老街」的形成	32
一、中南街的「近山」性格	32
二、中南街的「後站」性格	39
三、兩條主要道路橫切中南街區	40
第二節 中南街作為社會性基礎設施－從生活空間到地方自明性場所	43
一、黑鄉人的生活空間	43
二、科技新都中，地方自明性的場所	48
第三節 國際門戶「南港展覽館」旁的歷史街道	55
第四節 小結	57
第三章 中南街街道文化	59
第一節 中南街街道芭蕾	60
一、街道芭蕾－從早到晚的中南街	60
二、生活者路徑	68
第二節 街道生活的容器	73
一、中南街街區建築型態	73
二、中南街街區形構	81
三、社會生活的空間	83
第三節 中南街的生活者觀點	92
一、來返的場所	92



二、謀生有道的場所.....	95
三、須要都更的地方，但不是房子的問題而已.....	98
四、實現文化理想的場域.....	100
第四節 中南街區的靈魂人物.....	103
一、連任七屆的詹里長.....	103
二、百年老店林得勝商行主人.....	104
三、興發號老闆娘.....	105
四、周義成商店老闆.....	106
五、全成肉粽老闆娘.....	107
六、信福書店張老闆.....	108
第五節 小結.....	109
第四章 中南街文化的維續與再生—中南拌島.....	111
第一節 利益關係人分析.....	112
第二節 擴張關於都市更新的想像.....	117
一、與財團法人台北市都市更新推動中心共同駐點.....	118
二、與其等待遙遙無期的都更，不如著手改變環境.....	120
三、提倡整建維護式的都更.....	121
第三節 中南拌島的規劃願景與策略.....	122
一、「以人為本」的街道.....	123
二、新南港中的「生產、生活、生態的歷史路徑」.....	124
三、職人精神與共同體建立的實驗.....	127
第四節 實務行動對於規劃工具的探索.....	130
一、整體性都市更新計畫—整合多元意見，設想中南街區長期發展.....	130
二、都市計畫特定專用區—重視街道尺度，恰當轉移容積至面對主要道路的基地.....	132
三、文化路徑—街道是有社區生活的路徑，中南街作為生產、生活、生態歷史路徑.....	133
四、歷史性都市地景—中南街區作為都市遺產，是資源而非負債.....	135
第五節 小結.....	136
第五章 結論：中南街區文化與再生.....	138
第一節 中南街區之於台北街道文化的意義.....	138
一、地域性老街敘事.....	138
二、從中南街區經驗反思南港都市計畫.....	139
第二節 街區行動的反思.....	140
第三節 後續行動與研究建議.....	142

參考文獻.....	144
附錄一：中南街兩側空間使用圖	153
附錄二：中南街社區刊物（依照時間排序）	154
附錄三：賴全茶行報導全文	157
附錄四：林德勝商號報導全文	159





圖目錄

圖 1 研究分析架構.....	22
圖 2 研究範圍.....	23
圖 3 中南街與山的區位接近.....	33
圖 4 大稻埕新芳春茶行內，將南港包種茶輸送到外國的木箱、噴漆鐵片	34
圖 5 一篇關於南港包種茶歷史與賴全茶行的報導，報紙與出版日期已不可考.....	35
圖 6 南港輕便車軌道路徑.....	36
圖 7 志和煤氣行.....	37
圖 8 近山的老街受地形限制，較難以發展出面狀的棋盤式街廓	38
圖 9 河港聚落與河的分布樣態，左為錫口與基隆河，右為大稻埕與淡水河	38
圖 10 南港火車站前站與後站節點分布	39
圖 11 左為 1965 年、右為 2019 年中南街區航照圖，可見原本完整的街道被大尺度道路橫切	41
圖 12 與中南街區相關的交通基礎設施建設.....	42
圖 13 總是開到深夜的阿西麵店	44
圖 14 已知的黑鄉時期的中南街空間使用	46
圖 15 目前南港區主要聯外道路與大眾交通系統.....	49
圖 16 中南街區超過三十年的老店以及節點.....	50
圖 17 中南街區有形的歷史空間.....	51
圖 18 現有的新舊店家大致分布（更完整細節詳見附件二）	53
圖 19 來中南街吃午餐的軟體或會展產業的印度工作者	54
圖 20 中南街更新案示意圖	56
圖 21 南港展覽館成為中南街端點的景象	56
圖 22 中南街北段連續街景.....	64

圖 23 中南街中段連續街景.....	65
圖 24 中南街南段連續街景.....	66
圖 25 中南街末段街景.....	67
圖 26 信福書店張老闆一日路徑圖.....	69
圖 27 大方男士理髮廳老闆一日路徑圖.....	70
圖 28 小南港懶人私廚李老闆一日路徑圖.....	71
圖 29 蝦歐霸杜老闆一天路徑.....	72
圖 30 中南街 16 號平面圖及內部空間.....	74
圖 31 中南街 110 號平面圖.....	75
圖 32 中南街 35 號平面圖.....	76
圖 33 中南街 119 號平面圖.....	77
圖 34 中南街 8 號平面圖.....	78
圖 35 中南街 47 號.....	79
圖 36 中南街 58 號平面圖.....	79
圖 37 中南街街區街道形構圖.....	82
圖 38 2005 年南港富南宮全景，以及廟宇外的拜拜儀式.....	84
圖 39 位於中南街上的南港教會.....	84
圖 40 忠孝東路七段 625 巷小型黃昏市集.....	85
圖 41 中南街上具象徵性的騎樓拱廊以及其中的活動.....	86
圖 42 鄰里閒聊的空間之一.....	87
圖 43 市民大道旁熱鬧的小吃攤.....	88
圖 44 市民大道旁行人道上，曬衣服和棉被的景象.....	88
圖 45 都更中心在里民活動空間收集社區意見.....	89
圖 46 大方男士理髮廳裡的茶几，經常成為鄰里聚集的空間.....	89
圖 47 什木工地與中南拌島辦理講座探討老屋議題.....	90

圖 48 快樂農場（左）與闕家古厝旁的菜園（右）	91
圖 49 街區靈魂人物詹里長.....	104
圖 50 街區靈魂人物林得勝商店主人.....	105
圖 51 街區靈魂人物興發號老闆娘.....	106
圖 52 街區靈魂人物全成肉粽老闆娘.....	108
圖 53 街道靈魂人物信福書店張老闆.....	109
圖 54 利益關係人分析圖.....	112
圖 55 2000、2008、2018 年都市更新地區圖.....	117
圖 56 駐點期間，會議、駐點課程與活動照片.....	119
圖 57 通勤時段的中南街區充滿機車車流.....	123
圖 58 推廣中南街歷史的刊物，主題從左上至右下分別為包種茶、臺車、礦坑、辦桌.....	126
圖 59 拌島誌〈中南職人誌〉.....	128
圖 60 中南拌島邀請部分店家共同聚會，並分享街道再生案.....	129
圖 61 中南街區土地使用分區圖.....	133





表目錄

表格 1 受訪者基本資料一覽表 (依照受訪時間與類型排序)	24
表格 2：中南拌島 2019-2021 年行動時間表	27
表格 3 中南街區已知的屋主人數及姓氏	114



第一章 緒論

第一節 我的中南街經驗

2018年，我剛到台北求學，因為臺大城鄉所的課程安排而開始頻繁地去南港區，因為臺北市政府正在此區域進行東區門戶計畫¹以因應未來首都生活圈的發展與需求，並定位南港區為「交通」及「產業」的國際門戶（臺北市政府，2021）²。在此定位下，南港轉運站、國家生技研究園區、南港展覽館二館、台北流行音樂中心等大型建設陸續在短短幾年內完工，樹立起南港一派明亮、新潮、美好的形象，這的確也成為了我對於南港的第一印象，或者說是對於北部「門戶」的第一印象。

我對這裡的第二印象則是意識到，這個明亮的門戶形象是以非常快的速度建立起來的。「變」，是南港區這二十年來關鍵詞。在南港經貿園區開發計畫³推行下，南港軟體工業園區、南港展覽館、中國信託金融園區陸續拔地而起；接著東區門戶計畫啟動，台北流行音樂中心、南港車站大樓、東明公宅等建設也陸續完工，興建中的工程還有世界明珠、社會住宅、台電中心都更案等。然而，在這些大型建設之前，南港還被人認為是發展較落後的地方，且因為有許多工廠排放黑煙而得名「黑鄉」，巔峰時期有約700間工廠設於南港（臺北市政府，2012）⁴。黑鄉，代表的是此地的工業基礎，卻也是南港人亟欲擺脫的負面標籤。1990年代後如此大規模的地景、產業與地價的轉變，被南港人以一句「黑鄉變鑽石」所生動詮釋。描述南港顯而易見的「變」，是我在瀏覽南港相關資料、與南港人攀談時，經常會聽見的關鍵詞。

總是有預告拆除的告示，總是有興建中的工程，大概是因為時空如此，令我忍不住想找尋一個相對不變的錨點。因此在更頻繁地往返於南港之後，我漸漸發現，實地探訪南港的經驗不斷地向我揭示其中「不變」或者「變不了」的內容，

¹ 2015年，臺北市政府提出「台北願景計畫」以因應都市發展擴張，跨區域地設想首都生活圈的未來需求。在此願景下，各區的規劃產生，包括西區門戶計畫、東區門戶計畫（2015-2022）、中正萬華復興計畫、大同再生計畫等。

² 參考文獻：「臺北東區門戶計畫」（2015-2022）第六次修正實施計畫。

³ 1996年公告「擴大及變更臺北市南港區主要計畫案（南港經貿園區特定專用區）案」。並於2003、2004年間完成土地開發及公共工程作業，以提升南港區未來產業發展之自由度及競爭力。（參考文獻：修訂臺北市南港經貿園區特定專用區細部計畫通盤檢討案）。

⁴ 參考文獻：變更臺北市南港區鐵路地下化沿線土地主要計畫案。

例如長居中南街的翁阿嬤一句「這裡都沒變」，分不清楚是無奈還是驕傲。翁阿嬤所說的「這裡」，即是有南港第一街之稱的「中南街」。

帶著對於南港第一街的好奇，我與臺大城鄉所同學們組成「中南拌島」⁵團隊，開始理解中南街街區，充滿節奏感的半圓形拱廊、寬 6.5 公尺的小尺度街道、兩層樓的店屋形式、散佈於街道中的傳統老店……，這些元素是辨識出一條老街的基礎，但這些元素也可以在其他老街中找到，所以「中南街的特色是什麼呢？」一直是我心中的疑問，它既不像迪化街、剝皮寮歷史街區、三峽老街有保存完整的連棟建築，也不像九份老街或平溪老街，可以與該區域的礦業歷史共同發展觀光。中南街的建築立面相對樸素，且部分建物陸續被改建，建築風格和騎樓通道並無連續性，雖然這裡也曾是運送煤礦的重要路徑，但軌道已被拆除，南港區的礦業歷史也尚未被妥善地爬梳。中南街似乎並不特別，只是隨著區域發展的節奏，時快時慢地運轉了百年。

在這樣的初步理解下，中南拌島於 2018 開始進入中南街，一直行動到 2021 年末，但我們的街區再生行動並非從零開始。在此之前，有 2015 年小招牌製造所⁶，承辦台北世界設計之都的案件而進行的中南街小招牌設計，有 2016 年都市里人規劃公司⁷，在南港成立東區門戶計畫社區規劃師工作室，舉辦導覽與願景工作坊，以及粉紅豹文化事業有限公司⁸（行動時間未知）進行的街區擾動工作。另一方面，中南街街區自從 2008 年被劃為都市更新地區之後，也屢屢有建商、自組都市更新會、財團法人都市更新推動中心等團體嘗試進行整合，但又默默沒有了後續行動。也許是因為這樣漫長又反覆的過程，我在與生活者們聊起對於中南街未來發展的話題時，總能聽到他們秉持觀望的態度，他們當然希望中南街區更熱鬧、更好，但又不抱太多期待。雖然中南街在觀望的態度中看似停滯不前，但反而是這種可以「慢慢來」的速度，讓老街在快速變遷的區域裡，保有其性格。南港另一條老街「東南街」是一個重要的對照，東南街在多年前就開始進行都更工作，但卻被鐵皮包圍多年，又遲遲未有動工，陷入另一種停滯狀態。相比之下，「活著」又「慢慢來」的中南街，漸漸長出與新南港共存的模式，維持有機的鄰

⁵ 中南拌島團隊由一群台大城鄉所的同學們在實習課期間所創立，以中南街街區再生為目的舉辦工作坊、田野調查等行動。

⁶ 小招牌製造所認為街道招牌是城市符號的一環，致力於打造符合在地脈絡與店家個性的招牌。2022/06/27 取自

http://www.cityeast.com/passion_show.php?newstype_id2=83&news_id=946。

⁷ 都市里人規劃設計有限公司因應當代城市發展議題，強調都市人、事、物與歷史人文資源的整合規劃。2022/06/27 取自 <https://urbancollab.com/about/>。

⁸ 以文化創意為核心，承辦政府單位的圖書編輯、策展等活動，例如文化資產人才培訓手冊、社區營造人才培訓、社區駐地工作室委託案等。2022/08/13 取自

<https://www.findcompany.com.tw/search/28466984/cases>

里網絡與生活機能。也正是這樣慢慢來的中南街，讓中南拌島有縫隙可以在此進行三年的街區再生行動，並讓我有縫隙撰寫這篇論文。

2018-2022 年以來，中南街經歷全球疫情蔓延，大部分老店數年如一日的屹立著，但也有老闆因身體欠佳而關閉，新的店開了好幾間、又倒了好幾間，也有其中幾間漸漸穩定了起來，街區緩慢地變化與生長。根據田野調查，中南街的租金沒有太多調漲，而且租金低於鄰近主要道路，是一條可以容納低成本、小規模生意的地方，這樣的優勢，讓這裡成為可以提供平價服務和產品的街區，也成為鄰近地區滿足民生所需的街道。隨著對於中南街區的理解漸深，我不再膠著於尋找中南街的特色賣點，因為那也許對於一條觀光老街而言是重要的，但對於一個滿足生活機能的街區而言卻不見得重要，重要的是其每日生活如何維繫下去，並且更有品質。

第二節 問題意識：如何理解和再生中南街的街道文化？

中南街位於南港區東側，與南港展覽館二館僅有一個路口之隔，總長度 444 公尺、路寬 6.5 公尺，於清末時因鐵路經過而逐漸興起。此街共歷經三次橫割，第一次為劉銘傳興建台北到基隆鐵路，徵收中南街 28 號以南至 42 巷間的土地。第二次為 1970 年代，為延長忠孝東路而拆除 76-102 號房子。第三次為拓寬 123 巷而徵收 121 號房舍，使其退縮（葉倫會，2005）。中南街為小尺度的住商混合型街道，且成為了大尺度的南港路一段、市民大道、忠孝東路七段及研究院路之間的捷徑，通勤時刻的汽機車從中南街呼嘯而過，壓縮原有的行人空間，可見中南街串聯三大主要交通要道之重要性與負荷。雖然兩側有騎樓空間提供行人與公共生活發生，中南街南段也劃設有人行道。但交通問題多少限制了人們在此或徘徊、或漫遊、或穿梭的安全感與自由度。幸運的是，中南街 6.5 公尺寬的街道尺度延續日治時期架設輕便車鐵道的路寬，這樣的路寬為人力推動的輕便車所打造，而非汽機車。行人在這樣的尺度中感覺舒適、易於感知兩側的動態、也較有可能與另一側的他人產生互動，是適合醞釀出街道生活的尺度。

中南街早期為南港少數的南北向道路，因此原名為「橫街」，也曾有一段時間因南港乘降場⁹設立於此而被稱為「車頭街」（黃同弘、廖泫銘，2020）。戰後，此街則因為位於南港中心而得名「中南街」（臺北市政府，2012），此時期為中南街最熱鬧的時期，因為南港從農業聚落進入工業時期，工廠林立且排放黑煙的景象讓南港被暱稱為「黑鄉」，許多南港人投入工業生產，紛紛進入工廠，時間

⁹ 「乘降場」為日據時期火車站的一種，類似於現今的簡易站或招呼站（中央研究院網站 <https://thcts.sinica.edu.tw/themes/rd15-07021.php>）。南港乘降場設立於明治 32 年（1899 年），位於今日中南街與市民大道八段交界處，由錫口驛管理，因礦業而發展迅速（黃同弘、廖泫銘，2020）。

被劃分為上班、下班，空間則被區分為勞動與生活，中南街成為支持工人們民生需求及休閒的「生命 / 生活」空間（莊欣梅，2014）。1990 年代後，南港由盆地邊緣成為具有優勢區位的地方，軟體、會展、金融與科技產業設施建設完成，也吸引白領工作人口進駐，中南街上的部分店家則替換為以上班族為主要客群的小吃店、飲料店、居酒屋等。從黑鄉時期到科技新都時期，產業轉型代表著此地區生產力的提升，中南街的存在滿足工作人口吃、喝、休閒等需求，是南港「勞動力再生產」的地方。此外，中南街區相較於周遭的科技產業空間，可以看見更多異質的社群，如做小生意的老闆、曾為藍領階級的長輩、租客等，不同社群在此交會，展現出與南港新興產業不同的公共生活樣貌，這種可以支持人際交網並創造公共生活的場所，被 Kilnenberg（2018）定義為「社會性基礎設施」（Social Infrastructure），點出此類場所之於一座好城市的必要性。

目前中南街上仍有一段半圓形拱廊、數棟紅磚屋、老宅周厝、闕家祖厝德成居、長老教會等超過五十年的建築物留存。除此之外，街上至今仍有開業數十年的雜貨店、米店、中藥行、裱框店、鎖店、餅舖、小吃店、理髮店等，也有這十年內才在此開業的飲料店、早餐店、木工教室、甜點店、居酒屋、各式料理等，為附近鄰里提供方便的生活機能。上述提及的老店家多是在 2-3 層樓的建築裡工作與生活，形成「前店後屋」和「下店上屋」的使用模式，街屋多為一進式建築，門面較窄，長度為面寬的 4-5 倍，形成緊湊的街道節奏。除了住商混合的家庭，還有超過 40 戶住戶在中南街上操演著他們的每日生活，此空間呈現出豐富的居住與商業活動，也逐漸有具特定文化意識的店家選擇此街區作為實踐其文化理想的基地，進一步成為了老屋再生的典範，並展現出新舊共榮的街道文化。街道生活的可貴誠然如 Jacobs 在名著《偉大城市的誕生與衰亡》中所說的是一座城市活力的來源，但在許多關於台北街道的文學書寫中（例如阮慶岳，2018；黃麗群，2019；胡晴舫，2021 等），也可以發現台北的街道文化固然有生命力和活力，但更經常在作家們筆下呈現出安穩的意象，似乎與上述翁阿嬤所說的「這裡都沒變」有一種共享的每日生活的規律和重複性。然而，這樣平靜安穩的情感，並不完全符合「地方」是靜態且凝固的想像，因為在中南街現場感受近在咫尺的大型展覽館、呼嘯而過的機車，與此小尺度且充滿生活紋理的老街形成的對比，反而是張力十足。南港並非第一次經歷產業變遷，看似不變的中南街也並非與世隔絕的存在，反而一次又一次地在脈動中擔任讓人下班喘息、恢復力氣的生活空間和勞動力再生產的空間。但所謂的街道文化並不只是指街道中吃、喝、玩、樂的休閒活動，而是人們如何透過街道上的每日生活發展出認識世界的方法，以及適應城市變遷與多樣文化的技能（Jerram, 2011；Hall, 2012）。

中南街是南港具有歷史文化意義的空間，也是乘載不同於白領階級的公共生活的場所，但隨著區域發展而處於大尺度道路以及都市更新的夾縫之中，面臨了如何維繫及再生此街道文化的課題。其中，中南街以人為本的街道尺度以及在地

社群的認同為兩個關鍵。首先，人性化的街道尺度是社會生活的容器，因此街道寬度之維繫有助於間接地限制街道兩側的建築高度，有益於行人在此街道地移動體驗，讓街道生活得以持續發生。再者，地方社群的力量是街道文化的靈魂，這也是我與中南拌島成員們持續思考與行動的方向。2018 年行動初期，我們了解到此地區的都市更新進展多有困難，由於產權過於複雜，且居民不願意讓房子變小，長期下來導致大部分的居民對於街區未來發展多抱持著觀望的態度，未有明確的想像。因此團隊便選擇先以強化地方認同作為主要的行動目標，並提出街區再生的願景。2020 年期間，中南拌島經歷成員交接以及疫情蔓延，行動方向雖大致相同，但發展出不同的行動策略。中南拌島的工作大致可分為二個部分，一為擴張生活者對於都市更新的想像。二是提出規劃願景，並把願景的內涵與居民溝通。其中，都市再生、老屋新生、巷弄經濟都曾經成為行動的關鍵詞。三年多的行動大多在城鄉所課程的引導與資源挹注中進行，並且陸續與中南里里長、都更中心、南港社大、在地店家等利益關係人建立起夥伴關係，成為街區行動最大的助力。然而，行動也充滿許多未竟之處，能力有限、時間有限、資源有限，有時候則是時機還不成熟。本研究預計將針對 2018-2021 年期間團隊的願景與行動策略進行分析與反思，以回應如何維繫街道文化的課題，探討組織的都市再生策略中既扎根又向外連結的「根與路徑」(root and route) (Clifford,1988) 的關係，也進一步想像中南街在南港變遷中作為一個具開放性及包容性街區的可能性。

綜合上述思考，本研究的核心發問如下：

1. 中南街如何從運輸煤礦與包種茶與貨物的交通基礎設施，逐漸發展為承載著公共生活的社會性基礎設施？
2. 中南街有作為「南港第一街」的歷史深度，也仍然有不斷轉變中的街道生活，我們可以如何界定此新舊並存且動態發展中的中南街街道文化？
3. 中南街的街道文化如何透過維持現有空間尺度而延續？甚至進一步地藉由都市再生的策略成為具開放性的街區？

第三節 文獻回顧

所謂的「黑鄉變鑽石」，其實是建立在交通基礎設施改善的成果之上，南港現有的大型軟體、金融、會展產業等都須要有如此規模的三鐵共構及主要道路支持，才能有效率地進行人、貨物、創意的流通與交換。成長於南港的長輩們，有時會提起兒時從南港到松山要花一整個早上，如今，搭乘高鐵從南港車站到台北車站只要八分鐘。基礎設施的改進，讓南港鎮被劃入臺北市並升格為南港區，也讓南港從盆地邊緣成為具有優勢區位的地方。中南街早期是從山區到平地之間，運輸茶、煤礦的運輸道路，而且是此地區少數的南北向通道，從運輸功能為主的道路漸漸變成滿足民生需求且富含社會情感的街道，如此轉變是「物理性的基礎設施」轉變為「社會性基礎設施」的過程。因此，本文將首先回顧街道作為基礎設施的相關研究，爬梳如何看待一條街道的物質性基礎，以及這樣的根基如何支持或框限街道的社會功能。

在本研究中，社會性基礎設施的內容是街道生活與文化，中南街區長期作為居住與商業的空間，在前店後屋、下店上屋的空間使用模式中，發展出多樣的每日生活，並且因社會生活的需求而形成公共場所，如市場、廟宇、教堂等。關於街道生活的文獻將提供此研究分析每日生活的切入點，並為看似隨機、平凡的活動提供理論框架。我也將進一步回顧街道文化的相關文獻，試圖在關於街道生活的理論基礎之上，找到可以進一步論述集體生活的方法，並較宏觀地看待街道文化之於所在區域及城市的意義。

論述了街道是一座城市的社會性基礎設施之後，我將在第三部分探討如何維持街道尺度以延續街道生活。街道生活與文化並非都市規劃真空的存在，尤其中南街受大尺度道路橫切、被劃定為都市更新區域等議題，都與都市規劃有關。中南街區的都市再生也將仰賴一連串適切的協商與規劃技術，因此，本文有必要探討都市再生的內涵，以及可能適用於街道保育的都市規劃工具，其中，我將分別回顧都市計畫特定專用區、歷史都市地景，以及台灣文化路徑的概念與案例，以討論三種可能維繫街道尺度與文化的視野與技術有什麼樣的可能性與限制。

一、從道路 (Road) 到街道 (Street) — 物理性與社會性基礎設施

道路 (road) 與街道 (street) 有何不同？Cliff Moughtin (1999) 曾對兩者做出定義上的區隔，指出道路是點與點之間的移動，是二次元的帶狀物，而街道也有道路的功能，但連接鄰近房舍之間所發生的任何移動，是「相鄰房舍兩條線之間的封閉式三度空間」。這個定義揭示了街道空間的兩個特點：1. 街道中的移動模式相較於道路更加多元，除了點到點之外，也包括鄰近房舍之間的散步、折返、徘徊等。2. 兩側的建築也是街道重要元素，相較於道

路，街道不只容納移動，也容納了居住、商業、及各種活動。有了較為複雜的空間使用模式，也有了醞釀社會關係的可能性，但相比於純粹提供交通功能的道路，具有社會網絡的街道也可能較有封閉性，因此，街道被認為可以用來維繫都市社會秩序(Belfast County Borough, 1971, 取自 Moughtin, 1999)。而且在鄰里關係緊密的社會中，「街道不僅只有出入口的意義，而是表現社會情感的地區。」(Jonathan, 1991, 取自 Moughtin, 1999)。換言之，道路只提供交通的功能，而且在汽機車普及為大眾交通工具之後，道路更成為了讓汽機車能快速、方便移動的帶狀空間。街道則不只有交通的功能，還有兩側的空間與活動，街道是以人為本的三度空間，可以容納社會關係，並表達社會情感。

在回顧道路與街道作為基礎設施的相關研究之前，我想要先討論「基礎設施政治」(infrastructural politics)在科技與社會研究領域中的內涵，以標示出基礎設施並非如其字面表現出的客觀與理性，而是涉及政治。首先，Graham 和 Marvin (2001)在地理學的領域中，研究都市中物理性基礎設施的運作與變遷，如水、電、高速公路、街道等網絡，他們指出當代都市已經成為了複雜的技術過程，而且這樣的過程具有政治性。Larkin (2013)為我們指出在晚近基礎設施研究與人文社會學的交集中，「技術政治」(technopolitics)是較為動態的研究取向，當我們認知到基礎設施有其政治過程，那麼我們就能在看似中立客觀的技術層面中找到政治的邏輯，以及人們對於某種生活型態的幻想和渴望(Larkin, 2013)。從宏觀的角度而言，基礎設施是建造國家的機制，國家通過發展計畫和基礎設施來解除統治正當性的危機(王志弘、黃若慈, 2019)。從微觀的角度來看，基礎設施如水管、垃圾處理系統、道路等已經成為生活中不可或缺的存在，因此在不間斷的每日生活中塑造了特定的生活型態(Graham & McFarlane, 2014)。每日生活的方方面面受基礎設施所支持或框限，因此基礎設施的佈署也直接影響著公共利益，基礎設施政治涉及分配問題，也涉及以公共利益為名而犧牲少數人利益的問題。

Penny Harvey 和 Hannah Knox (2015) 聚焦於「道路」作為基礎設施所反映的當代國家形成與社會關係，兩位學者以人類學的研究取向揭示了道路建設過程中，當地居民如何想像興建高速公路將帶來連結性與可預期的繁榮。然而，在台北案例中，道路象徵的不一定是連結性，也可能是僵固的格局。例如中華路一段是奠定於風水之上的舊城區紋理，僵固的紋理根本上地框限了後續建設配置、土地產權，乃至排水、水電、通信等沿著道路鋪設的維生通道(王志弘, 2019)。上述兩個文獻提供了一項有用的論點，「道路」與其他基礎設施不同的特點在於，路是國家創造再創造領域的形式之一，可以跨越也可以穩固既有的邊界，道路也是國家控制土地產權的範型，即使政權

更迭亦然。然而「路」作為基礎設施又不僅止於表現了國家治理的邏輯，路也成為了人們的生活紋理一部分，因此，路的物質性基礎也可能被其上的生活者所超出與修改。比起 Harvey 和 Knox 所研究的高速公路，街道具有更複雜的使用模式，人們除了經過這裡，也在這裡勞動、居住、消費、娛樂……，因此，街道作為基礎設施將體現出與高速公路作為基礎設施所展現出的不同張力，或許尺度更小，但可預期的是也更異質，或更具有地方特色。

因此，進一步地探究街道作為基礎設施的意義有其必要，然而目前較少有直接從基礎設施的視角分析街道的研究。因此我將適度參考都市設計領域中「街道空間形構」(Form Configuration of Street Space) 的文獻補充上述道路做為基礎設施之研究。Bill Hillier (1996) 從「空間配置」來解釋各種社會問題，他將空間視為一組複合體，並分析空間與空間之間的關係，配置的概念也成為一種分析各種空間形構的方法，強調「如何把空間配置在一起」是重要的。如果我們將關注的尺度從城市縮小至一條街道，Rapoport (1977) 從形態學的角度定義街道是「聚落中由建築物所生的些許狹窄線行空間以及作為交通動線與其他活動使用」。就 Rapoport 的定義而言，街道是兩列建築物排列組合之中的「虛空間」，且其秩序又受其中的實體事物所影響，如兩側建築類型 (林季芸，2018)。街道空間形構學也幫助我們進一步看見街道的「組成元素」。例如沿街建築物是最主要元素，與其他元素如路樹、路燈、人行道等，共同排列出不同的街道形態。街道上的元素也不盡然僵固，還可能重組、移動，如街道市場中的攤販雖然根植於固著的攤位繫留，但仍有跨市場移動的現象產生 (張子若，2017)。換言之，道路作為基礎設施的技術政治取向幫助我們看見基礎技術物如何受控制且影響街道運作，而街道空間形態學則協助我們看見街道非鐵板一塊的物質，而是各類物質的組合與拼裝。

在有關於街道技術政治的研究中，街道生活者們的處境也是不可忽略的一環。蘇映塵 (2014) 關注三峽老街修復過程中的技術政治，發現老街修復過程中的專業者網絡支配了空間秩序，在標準規範和專業主義的意識形態下，受支配者只能在有限的環境中進行有限度的調適或抵抗。此篇文獻揭開雖然技術物是街道生活的物質基礎，但其技術知識和專業者網絡實則與街道生活者之間有所斷裂，在街道上生活的人只是技術物後端的使用者。陳台菁 (2015) 研究臥龍街，以拼裝都市論為視角探討街道上的領域關係，由小至大的發現在領域分層中的異質組合。上述案例研究提醒我們從技術政治的視角檢視空間營造時，不同群體發展出不同的操作手段，居住者可以只是技術物的使用者，也可能利用技術物建立自己的領域而產生出與專業者網絡不同的政治邏輯。

雖然 Graham 和 Marvin (2001) 將街道視為交通基礎設施網絡的一環，但街道不只是交通道路，也是社會性基礎設施。Kilnenberg (2018) 提出，

社會網絡之運作仰賴的不只是人際關係，還須要有能支持公共生活的場所，例如公共圖書館、公園、博物館等，這些場所讓陌生人們可以相遇，尤其是異質的社會群體，相較於水管或垃圾處理系統等設備，Kilnenberg 所提出的是「軟性的基礎設施」，讓城市中有所差異的群體們在同一個場所建立起共同經驗，那將影響一個社會的包容性、公共性、韌性程度。Latham 和 Layton (2019) 進一步指出，不同的基礎設施反映了不同種類的活動，例如拳擊場之於非裔社群、森巴舞工作室之於拉丁女性各自獨具意義，這些社會性基礎設施的核心是場所中的社會生活與常規。上述兩個文獻之於本研究的重要性在於，Kilnenberg 更聚焦於社會基礎設施中差異群體的交會，而 Latham 和 Layton 則在探討場所中的社會生活時，發現不同社會生活中各自運行的常規，而常規即顯示了該差異群體的共同性。兩者都闡明了社會性基礎設施之於一個城市的重要性是在於：讓城市運作為一個社會空間，讓城市不只是鋼鐵大廈的集合體，這些社會性基礎設施讓差異的群體相會，並發展出共同經驗，繼而醞釀出具包容性及開放性的社會。

根據上述的定義，城市中的許多場所都可以是社會性基礎設施，但街道如何作為社會性基礎設施？又與其他場所發揮了哪些不一樣的功能？根據 Latham 和 Layton 的分類 (2019) 社會性基礎設施可以依據其所滋養的社會生活型態而分成公共設施、商業空間、休閒活動空間、信仰空間與轉運空間，在如此廣泛的定義下，咖啡店、理髮店、洗衣店、街上小販、戲院、寺廟等地方都被列為社會性基礎設施的範疇，街道即是種種小型社會基礎設施的複合體。雖然街道上有眾多商店，但眾多商店相加不一定等於街道，因為街道還有許多超出於商店之外的關係，如鄰里關係和社群關係等。因此，若從關係視角討論街道，便可以發現街道不只連結店與店，也連結其他路與其他街道，是具開放性的公共空間。然而，若想像所有的街道關係都是平等且秩序的，則會面臨同質化所有街道的問題，例如胡忠明 (2001) 詳列街道的管理範疇包括街道辦事處、街道治安系統、市容、流動人口、社會福利乃至街道公共關係，如此以「管理」和「秩序」為目的意識形態下，忽略了街道所在區域的脈絡，且將所有街道當成同質且被動的存在，讓街道關係變成了樣板。相較之下，呂行 (2016) 則聚焦於長沙墮落街的日常生活與文化，勾勒出在看似「失序」的街道中，由多樣的社群所共同構成的差異秩序，類似論點還有 Hall (2012) 以倫敦一條具有多元族群的街道來讓我們看到街道中多樣性與城市發展脈絡的關係。換言之，街道作為社會性基礎設施，除了乘載可以創造不同社會活動的場所，如店家、教堂、小販，也富含異質的社會關係，而且街道中的多樣元素是城市脈絡的切片。

街道的物質性基礎也直接影響了其作為社會性基礎設施的功能。服務機械與機械速度的公路與規劃工程於戰後改變了街道，道路拓寬工程、通過性

道路闢建、交通號誌、路面鋪設柏油以服務越來越多的汽機車，而非行人，這樣熟悉的現象被 Edward Relph (1987) 稱為「街道死亡」，街道所具備的運輸功能還在，甚至提升，死亡的是街道所提供的「社區所需的購物、遊行、閒晃、交通動線、展示等各種正式與非正式服務」(Relph, 1987)。即使部分街道維持小尺度與混合使用，仍可能因為銜接通過性道路而有汽機車通過並壓縮了行人使用街道的空間與安全性。或是被主要套道路橫切過而導致部分街道消失，以及前後街道的交流斷裂。物質性基礎的實質地改變了街道的社會功能。因此，關於社區尺度的公共生活的討論，不可與宏觀的基礎設施布局與都市規劃分離 (Sennett, 2018)。

從上述「街道死亡」的現象可以發現「尺度」是街道是否能「活著」的關鍵要素之一，以人為本的街道與以車為本的道路有截然不同的尺度，也影響了人們如何使用那個空間、如何選擇移動方式。台灣許多街道在日本殖民時期經歷市街改正計畫，基於公共衛生、交通與軍事考量，市街改正後的街廓多呈格子狀，原本蜿蜒的清代街道形式也改為筆直 (黃武達, 2000)，市街改正計畫中，最常用的路寬為 4 間 (7.28 公尺) 至 6 間 (10.92 公尺)，「間」，為日本的長度單位，是基於人體尺度而發展出的度量衡單位。而且因汽車尚未普及，這樣的路寬大多未考慮汽車的通行，直到昭和時期 (1926~1989) 才開始將汽車納入道路規劃的考量中 (黃世孟, 1985)。除此之外，「台灣家屋建築規則」法令的開創，則使許多店屋增設「亭仔腳」，成為台灣店屋形式的特色 (黃世孟, 1989)。除了比例正確，還有其他要素影響著人們步行以及使用街道的意願。我們可以想像在無聊的、有汽車行經的省道上走十五分鐘的困難度，也可以想像如果是沿途會經過公園、雜貨店、理髮店、咖啡店的街區，將會有完全不同的心情與感受，因為吸引人們步行的要素還包括在步行十五分鐘的範圍內，是否有充足的「鄰里核心機能」(Montgomery, 2016)，人們之所以選擇步行或開車，重點並不完全是距離與速度，還參考了「移動的體驗」，例如沿街景觀，以及街道上的他人與活動 (Borst, Miedema, Vries, Graham & Dongen, 2008)。

綜合上述所言，街道與道路的不同之處在於，街道在滿足交通運輸功能之餘，更富含社會生活、容納社會關係、表達社會情感，這些看似抽象的社會互動深受實質的空間配置影響，因此在討論街道的社會交往時，尚必須認知到基礎設施布局及宏觀的都市計畫之力量。正是因為街道不只是滿足交通功能的道路，因此尺度成為街道活著或死亡的關鍵要素，人性化的尺度，有助於提供人們好的移動體驗，且創造人與人的互動與連結，便有益於滋養公共生活，讓異質群體在此交會，創造出共同經驗。這樣的街道，是一座具包容性與開放性的城市不可或缺的社會性基礎設施。

二、街道生活與文化

「街道向來是研究社會生活的實驗室」（Hubbard & Lyon, 2018）。因為街道上充滿相遇和錯過，儼然都市經驗的縮影，而且這些相遇與錯過具有流動性和隨機性的特質，這也是為什麼街道往往被認為是一座城市的活力泉源。尤其是當全球人口朝向城市集中，城市中的街道也成為了日漸增加的城市人口的公共空間。Lief Jarram（2011）認為「如果我們想找到相遇的點、並見證大與小之間的交會，我們必須思考二十一世紀在哪裡發生。我們必須去看它的街道生活。」在 Lief Jarram 的觀點中，當代的街道是混亂的、充滿活力的、具有豐沛可能性的。

然而，並非所有街道都有自然產生的社交生活，Jane Jacobs（1961）強調必須是混合使用、小街廓、有相當比例舊建築與密集人口的街區才能滋長出盎然的生命力，而這些空間所對應的是具有多樣性格的人群。Jacobs 對抗的是美國戰後現代主義的都市規劃，她拒絕把城市變成以車為中心、建設巨型住宅區、商辦中心和高速公路，拒絕以「清除貧民窟」為名的大規模都市更新。Jacobs 觀察到以車為本的大尺度道路如何破壞既有的聚落，因而從「行人」的經驗出發，提出另一種截然不同於現代主義都市的樣貌——一種充滿街道生活（street life）的以人為本的城市。Jacobs 的論點讓人看到街道並非如乍看之下混亂且隨機的存在，街道上的生活者們有一套自成的秩序，隨機產生的事件是一套複雜的「街道芭蕾」（Street Ballet）、生活者們總是在有意無意地守望著街道（eye on the street），城市中的街道不只是陌生人與陌生人交會的點，也是具共同經驗的鄰里們組成。例如 Sharon Zukin（2016）將街道視為「一個社交世界」，尤其是地方商街上諸如雜貨、美髮、熟食、洗衣、五金、汽修等本地商店，讓人們將時間花費在這些滿足日常生活所需的服務之上，在例行性的瑣事中就充滿個人與社會連結的機會。

不論是 Zukin 或 Jacobs 都將街道看作是一個「生態系統」，混雜與多樣帶來生機，與生活密切相關的鄰里本地商店宛如周邊鄰里生態的 DNA，不只對城市變遷作出反應，也創造可持續生活的「慣習」（habitus）與「棲地」（habitat）（Zukin, 2016），城市是一個生態系統，而人們棲居其中。不論是將街道視為一個社交世界，或是一個生態系統，似乎都是想像一個繽紛熱鬧的街道生活。

然而，因為街道生活在台灣是如此平凡而普遍的經驗，所以在許多關於臺灣的街道的書寫中，更常見的是流露出一種安穩與平凡的情感。例如阮慶岳的散文書寫，描述兒時生活記憶，將街道與老家平和安定的意象重疊。

我覺得富錦街最鼎盛的時候，就是所有人、花樹與物件，統統覺得終於心安落定的時候。家家戶戶熬夜看威廉波特少棒比賽，整條街

同聲喧嘩翻騰，心情與心思都相互明白，……我現在不住富錦街，但還是常回去那裡，每次依舊覺得溫馨喜歡，……由衷覺得自己曾經住過半生的這條街道，有時更像是一條寬闊的大河，生生不息地乘載著許多人的生命記憶，既寬容也源源不絕（阮慶岳，2018）。

也有如黃麗群的書寫，描述台北是一座並不豪華的城市，隨手可得的日常，才是臺北街巷的箇中滋味。

臺北從前談不上古都，今日也不再豪華，是小孩子放學後吃的家常食物，冬天像濕溶溶的香草霜淇淋，夏天像爐子上持續燉煮著的一碗熱湯，春天像蔬菜沙拉，最美好的秋天像土窯裡剛鉤出來一枚烤番薯，掰開來金黃鬆爽，而這些街巷正像一點鹽花，隨手隨意撒上去，滋味忽然深切起來（黃麗群，2019）。

上述的文學書寫雖然並不嚴謹客觀，但相當精準地捕捉了集體意識中的情感，並把那些看似抽象的情感具象化。但在學術的範疇中，究竟如何研究街道文化？如何定義街道文化？民族誌取向的研究者透過大量描述街道生活來辨識同一城市中不同的街道文化（Hubbard & Lyon, 2018），我認為這樣如地方誌的描述研究提供了豐富的紀錄，但相對較缺乏從中提煉出總結。值得參考的論點是 Jerram（2013）點出所謂的文化（culture）不是休閒活動（leisure），而是人們認識世界的方法，因此那些承載文化的空間就不只是消磨時光的去處，而是讓我們形塑自己的地方，而「街道」就是個足以讓歷史事件與平凡人們的生活一起創造出改變的地方（Jerram, 2011）。街道中規律且重複的地方生活，有益於個人發展出適應城市變遷與多樣文化的技巧（Hall, 2012）。Jerram 的論點為本文的街道研究提供了一個啟示：街道文化是人們如何在街道上面對歷史事件，以及人們如何透過街道形塑自己。

如上所述，每日生活才是台灣街道文化的箇中滋味，但又如何研究一個街道的每日生活？對此，日常都市主義（Everyday Urbanism）提出一個有助於本研究進一步分析中南街街道文化的框架：「概念化每日生活的空間」。藉由留意某一地方的生活場景以及其生產出來的空間，可以幫助我們進一步釐清大敘事的都市在日常生活中的意義，因此，這樣的研究取向也具有只符合此地的特定性，而非試圖找到通用於所有情況的框架（Crawford, 2004）。其實街道生活本來就是城市的日常生活，日常都市主義也與 Jane Jacobs（1961）有共通的關懷，那即是一從小市民的生活經驗出發，並凸顯出「平凡事物的非凡之處」（the extraordinary of the ordinary）的基進力量。

所謂平凡的街道日常，在臺灣案例中其實是充滿政治性與張力的，本文回顧許多臺灣街區的案例研究，發現這些研究從庶民生活經驗的出發，接著便會論及街上許多正式與非正式空間營造之間的張力（例如廖如玉，2002；

林彥孝，2004；吳柏緯，2014 等）。換言之，微觀的街道日常處處受宏觀的都市規劃所影響，平凡日常並非規劃真空的存在。例如吳柏緯（2014）探討南機場國宅社區中的街道市場，以靈活且綿密的生活網絡修補了斷裂的街道，顯示出台灣的街道被現代規劃割裂，又被生活網絡或修補、或營造、或靈活運用，體現出常民生活的力量。

在具有歷史意義的街道案例中，非正式空間營造與拆除式更新之間的張力則演變為文化保存的爭議，例如剝皮寮歷史街區反對徵收的抗爭行動，從地方社群的倡議萌芽，成長為古街改造計畫，其中未能達成的動態保存顯示出空間制度的約制（康旻杰，1999）。街道保存與都市更新的張力顯示出具歷史意義的街道之於一座城市具有展現場域精神、承載生活慣習與歷史的價值，因此在拆遷之際引起在地社群與專業者的倡議。詹品承（2016）以貴陽街為研究對象，指出建構公共歷史是通往都市保存的路徑。有時候熟悉的街道文化及其公共性必須在有意識的文化行動中才能被指認，顏亮一（2006）指出迪化街保存的爭議提供了一個公共領域，市民得以藉由此公共領域討論價值觀與都市意義。亦及，街道的議題不僅對於利益關係人有意義，也具有與其他市民共享的公共性。上述文獻皆指出街道文化的建構過程具有公共性，建構某條街道的論述以反思都市規劃的過程也是在建構街道文化。諸如此街道文化所表現出的場所精神，甚至成為了其所在區域的區域文化，乃至城市文化的催化劑。

三、臺灣街道再生的技術政治

從上一部份的文獻回顧，可以發現臺灣街道的每日生活其實充滿規劃與協商的過程，而且具有歷史價值的街道更涉及了都市意義的競逐，是建構公共歷史的場域，也是市民共享的文化空間。然而，平凡街道之所以出現張力，往往是面臨了危機，以車為本的道路規劃破壞以人為本的街道，或者以經濟發展為導向的都市規劃忽視街道生活的重要性。在街道生活面臨失去活力的危機時，如何進行街道保育與再生便成為新的課題。

台灣第一個街道保存的案例是鹿港古市街，1986 年，鹿港古市街在漢寶德建議下，經由都市計畫程序被劃定為「鹿港古蹟保存區」¹⁰，區域內大部分建物為私有產權。在《鹿港古風貌之研究》中，漢寶德（1978）除了建議保存古市街上鹿港特有的「店鋪住宅」，以及公共建築如廟宇等，但更進一步的闡明街道保存不只是兩側建築物的保存，因為

「市街巷道是市鎮中的線型活動空間，為當時群體生活之所在，故

¹⁰ 彰化縣政府擬訂「鹿港福興都市計畫案」，在民國 75 年辦理第一次通盤檢討，訂定土地使用分區，劃定鹿港古蹟保存區。

無法以建築物之評準來加以評定。又由於市街具有連結單一建物之功能，未來各保存之建築均需由街道加以聯繫，因此街道的保存不只是藝術品或歷史遺跡之再現，也是調和參觀者身心及提供參觀者思古幽情所必要之工具」（漢寶德，1978）。

上述的論述點出街道的意義是作為公共生活的空間，並連結各建築物，因此街道保存就不只是兩側建築的保存，而是其中「街道尺度」、「橫剖面比例」、「轉折狀況」及「整體感覺」等項目的保存。

台北市的道路開闢與街道保存的矛盾也浮現於 1980 年代，彼時加強各地文物古蹟的政策與道路開闢的規劃互相衝突，引動民間保存運動，1990 年代，鄉土認同、建築與都市設計領域對於歷史保存的倡議，催生了大稻埕歷史特定風貌專用區的規劃。此案對於「街道尺度」的重視，與以往以拓寬道路做為優先手段的都市計畫案不同，大稻埕歷史風貌特定專用區以維持現有的街道尺度作為保存基礎（林秀豐、高名孝，2015）。此案也是台北市第一個都市保存空間計畫，讓老街 / 歷史街區的議題除了被定錨於文化領域，也被納入都市計劃的範疇，背後的意義在於：都市保存是一座城市提升集體認同，全球競爭力的途徑（徐燕興，2015），街道保育與再生因此不只是攸關街道本身，而是應該被置於整體區域發展的考量中。

大稻埕歷史風貌特定專用區的劃定，是首開先例地以「都市計畫特定專用區」的手段保存街區，不同於以文化資產法的框架保存老街，成為一則以都市計畫進行都市保存的典範。新北市政府也透過都市計畫變更劃定「三峽歷史風貌特定專用區」¹¹（三角湧老街一帶），以及「深坑老街歷史風貌特定專用區」¹²，但過程中障礙重重。因此，大稻埕歷史風貌特定專用區仍是目前成功使用都市計畫特定專用區協助老街保存與再生的少數案例。

鹿港古市街和大稻埕歷史街區的案例雖然說明了臺灣單點到面狀的街區保存的雛型，以及制度的建立，然而在台灣都市保存進程中，每當具歷史文化的區域內涉及私有產權和居住事實時，便會產生開發與保存之間的困境。有關於於都市保存的辯論因此不僅僅只停留在保存價值本身，還須要一併設想補償所有權人的財產權，其中「容積移轉權」每每成為開發商掠奪的商品

¹¹ 詳見台北縣政府變更三峽都市計畫（三角湧老街區再發展方案）書。2022/1/3 取自 https://www.tcd.gov.tw/uploadfile/tcd_plan/200931209152139.pdf。

¹² 詳見新北市政府變更深坑都市計畫（土地分區管制要點專案通盤檢討）書。2022/1/3 取自 [file:///C:/Users/ASUS/Desktop/%E8%AB%96%E6%96%87/%E5%8F%83%E8%80%83%E6%96%87%E7%8D%BB/1080225%E8%AE%8A%E6%9B%B4%E6%B7%B1%E5%9D%91%E9%83%BD%E5%B8%82%E8%A8%88%E7%95%AB\(%E5%9C%9F%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E5%88%86%E5%8D%80%E7%AE%A1%E5%88%B6%E8%A6%81%E9%BB%9E%E5%B0%88%E6%A1%88%E9%80%9A%E7%9B%A4%E6%AA%A2%E8%A8%8E\)%E6%A1%88.pdf](file:///C:/Users/ASUS/Desktop/%E8%AB%96%E6%96%87/%E5%8F%83%E8%80%83%E6%96%87%E7%8D%BB/1080225%E8%AE%8A%E6%9B%B4%E6%B7%B1%E5%9D%91%E9%83%BD%E5%B8%82%E8%A8%88%E7%95%AB(%E5%9C%9F%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E5%88%86%E5%8D%80%E7%AE%A1%E5%88%B6%E8%A6%81%E9%BB%9E%E5%B0%88%E6%A1%88%E9%80%9A%E7%9B%A4%E6%AA%A2%E8%A8%8E)%E6%A1%88.pdf)。

(康旻杰, 2012)。

台灣最早的容積移轉相關法令參考美國發展權移轉的概念，以及紐約市以容積移轉保存古蹟的實例，1997年，文化資產保存法中增訂：

「經指定為古蹟之私有民宅、宗廟、宗祠所定著之土地或古蹟保存區內之私有土地，因古蹟之指定或保存區之劃定，致其原依法可建築之基準容積受到限制部分，得等值移轉至其他地區建築使用或予以，其辦法有主機關訂之。」¹³

這樣的法令成為台灣古蹟土地容積移轉的起始。此法令體現出三種立法思維：

1. 容積移轉規劃為地方政府的事務。2. 建築容積為一種物權，可被移轉。3. 容積移轉的計算參考土地價值，但土地使用的容積率管制與使用類別則不被考慮。這樣的立法思維其實與都市計劃中以合宜的土地使用管制為目標的精神有所違背（林崇傑, 2008）。

在大稻埕歷史風貌特定專用區的案例中，容積移轉機制確實維護了大稻埕街區的私有產權人的發展利益，也保全了具歷史意義的大稻埕街區。這則先例開啟了許多關於容積移轉之於文化保存及都市發展討論（黃舜銘, 2004；吳宗其, 2007；王凱弘, 2010 康旻杰, 2012）。雖然此機制與土地使用管制精神違背，但也有人認為只要加強都市計畫審議的功能，並擬定相關配套措施，如信託機制，或建立完整的容積移轉資料庫以掌握容積總量，那麼在不影響既有都市計畫的前提下，容積移轉實為都市成長管理中可運用的靈活工具（黃舜銘, 2004）。然而，容積移轉這項工具也不只被政府應用於歷史保存，也擴增至公共設施保留地、取得水利用地、保護老樹、推動都市更新等，壓縮了文化遺產使用容積移轉的空間（蔡佳明、彭揚凱, 2017）。容積移轉機制在都市保存的辯論之中，像是一把雙面刃，可以為都市保存和私有產權發展的困境提供一個解方，卻又讓原本就稀缺的都市空間成為房地產市場中的商品。

歷史街區的保存之所以在價值層面、機制層面、成果層面上都引起多重的辯論（例如顏亮一, 2006；王志弘, 2012；褚瑞基, 2014等），便是因為街道保存不只是街道兩側建物的保存，更複雜的是街道生活型態的保存，尤其是當許多老街隨著時間發展，可能面臨人口老化、產業沒落、街區活力衰退等問題，要如何保育變動中的街道生活，則又成為了另一個難題，涉及了都市再生的範疇。

¹³文資法 36-1。2022/1/3 取自

<https://www.lawbank.com.tw/treatise/lawrela.aspx?lsid=FL009589&ldate=20020612&lno=36-1>。

台灣自戰後快速經濟發展之後，面對新的國際城市的競逐、國家資源削弱，如何尋求新的發展出路、創新經濟成為了城市的挑戰，在這樣的脈絡下，臺灣的都市發展，由都市更新（Urban Renewal）逐漸轉型為都市再生（Urban Regeneration）（林盛豐，2013）。台北市政府也提出都市再生的策略，重新建立臺北城市的論述一

「便利、快捷、友善、彈性、多元、包容、開放、高學歷與具創意的人才、小資創業群聚、美食、科技技術、高密度、緊密（compact）、混合使用、多重性格、多樣化地理、山水薈聚……如何突顯臺北的獨特特性、在寰宇諸城之中彰顯性格，顯然必須循此特色發展，連結城市中軟資源加乘其效益，以軟創意推創意城市作為都市再生策略之手段，我們稱為「軟都市主義」（Soft Urbanism）的都市再生策略」（林崇傑，2012）。

上述內容是林崇傑時任臺北市都市更新處處長時的論述，標誌著都市再生「軟」的特質，與都市更新概念中強調硬體空間的興建或修繕工程不同。賴炳樹（2009）從概念意涵和都市計劃實務方面，比較都市更新但都市再生的差異，提出都市再生強調經濟產業機能之活化，而都市更新強調改良硬體實質設施，而且都市再生隱含著可回應都市問題的取徑，是綜合性地增進都市機能、改善都市環境的策略。

那麼，都市再生策略可以有效回應歷史街區人口老化、活力衰退的問題嗎？從批判角度檢視都市再生策略的研究者們，分析都市再生前進基地（Urban Regeneration Station 簡稱 URS）架構下的迪化街區再生計畫，發現都市再生的概念雖然被期待可重塑地方社群，並協助街區發展以面對城市轉型，但由上而下的都市再生策略並未回應街區人口與產業流失的真正危機（林宜萱，2013）。都市再生中所挹注的文化創意能量也由於無法回應街區人口老化和產業沒落的問題，讓迪化街區的文化氛圍反而為地產加值，造成租金上漲，在地產開發的力量中，文化創意導向的都市再生策略，也可能被異化成為以地產開發為核心的都市發展的糖衣（林文一，2015）。

上述的迪化街的案例中雖然被研究者指出沒有解決街區人口老化、傳統產業衰退的問題，但至少街區被保存下來，且可以獲得資源挹注，人口老化與產業變遷的議題也不只是單一街區的問題，有限的都市再生策略也難以可以解決國家尺度議題。迪化街與許多不敵剷除式都市更新的老街相比，已經是幸運的多了，還有許多承載著地方社會生活、具有文化歷史的價值的街區無法逃過被拆除重建的命運，例如有臺北第一街之稱的貴陽街¹⁴、南港老街

¹⁴ 貴陽街已進入都更權利變換的階段。2022/08/17 取自

<https://uro.gov.taipei/cp.aspx?n=e06dce2a43af2b4f&s=BA3EE8F2CE9E2977>

東南街¹⁵等，都已進入都更程序，將在數年內被抹去街道紋理、被新建大樓所替代。雖然上文盤點了臺灣自 1980 年代以來，建立了歷史街區保存的典範、機制，甚至發展了都市更新到都市再生的範型轉向，但有些歷史街區的保育仍遭遇受地產開發的壓力，甚至在開發導向的都市發展中敗下陣來，成為下一個被抹除的地方。

面對都市保存與都市發展之間的困境，聯合國教科文組織（簡稱 UNESCO）曾提出的具指導性原則的「歷史性都市地景」（Historical Urban Landscape）¹⁶，回應文化遺產與都市發展共榮的可能性。2011 年，UNESCO 發布了《歷史性都市地景建議書》（Recommendation on the Historical Urban Landscape）¹⁷，指出在過去文化遺產被認為是需要「受保護」的對象，然而隨著被指定的文化遺產逐漸增加，且有超過七成已被指定的文化遺產點坐落於都市環境之中，因此在永續發展的框架下，提出歷史性都市地景作為工具與方法，意圖找到文化遺產保存與都市發展之間的平衡（UNESCO, 2019）¹⁸。面對加速中的都市發展趨勢，如何經營都市中的文化遺產也成為了新的挑戰，歷史性都市地景的提出，是文化遺產實務工作層面的轉型，超越靜態保存，反而以持續地改造與再生為目標，視文化遺產為都市再生的資源。

臺灣首次系統性地引介歷史性都市地景的案例是 2012 年的「臺北市鐵道沿線周邊都市再生策略計畫」¹⁹，此案例主張以區域的歷史文化資源帶動都市發展，讓都市保存成為都市再生的策略之一（喻肇青，2012）²⁰。歷史性都市地景的概念，也提供了歷史街區一個思考方向，例如張仁豪（2019）以歷史性都市地景的視野探討大稻埕歷史街區保存的議題，從《歷史性都市地景建議書》中所提及的四項工具－公民參與手段、知識和規劃手段、監管制度、財務手段，檢視以都市計畫特定專用區保存街區的成果，主張歷史性城市地景是實踐方法，都市保存有益於臺北市整體的都市治理。當然歷史性城市地景是否能成為台灣歷史街區都市再生的工具之一，尚還需要更多案例

¹⁵ 東南街已進入都更權利變換的階段。2022/08/17 取自

<https://donma.com.tw/web/Home/ServiceDetail?key=888759177666&cont=151528>。

¹⁶ 歷史性都市地景的定義為：「城市地景是文化和自然價值層層積累而產生的城市區域，超越了歷史中心與整體的概念，包括更廣泛的城市背景與地理環境，例如遺址的地形、地貌、水文、自然特徵、歷史或當代的建成環境、地上及地下基礎設施、空地和花園、土地使用模式與空間安排、氛圍，以及城市結構的所有其他要素。還包括社會文化的慣習與價值觀、經濟發展、多樣性，以及無形文化遺產」。此翻譯為 UNESCO 提供的中文文件，原文簡體字及中國用語，研究者調整為繁體並更改部分用語。

¹⁷ 取自 <https://whc.unesco.org/en/hul/>。

¹⁸ The UNESCO Recommendation on the Historical Urban Landscape. Report of the second Consolation on its Implantation

¹⁹ 2012 年，臺北市都市更新處委託台灣歷史資源經理學會執行此計畫。

²⁰ 取自台北村落之聲 <http://www.villagetaipei.net/Post?Pid=11583>。

的應用與反思以確認其在台灣的實行效果。雖然在臺灣案例中，尚未有以歷史性都市地景概念進行街區保存的案例，但上述臺北市政府委託進行的鐵道沿線周邊再生計畫，以及張仁豪以此概念檢視街區保存的研究嘗試，都說明了新的概念確實提供了新的思考框架和工具，未來也許可以應用於街區保育實務工作。

本文也想援引由 ICOMOS 提出的「文化路徑」(Cultural Routes)，藉此與歷史街區保育的議題進行辯證，提供後文思考動態保育街區的另一個框架。2008 年，ICOMOS 在文化遺產領域內命名為「文化路徑」(Cultural Routes)，並將之定義為：

「傳播的任何路徑，可以是陸上、水上或不同形式。它是物理上的分界，也有其特定的動態及歷史作用以到達某個堅定之目的地。文化路徑必須具有以下條件：1. 它必是生成於人類多維地且持續地互動，也生成於在特定時代人們(包括區域與國家)基於貨物、想法、知識與價值的互惠交換。2. 它必因此促成交叉增益於受影響之文化，並體現於有形及無形襲產之上。3. 它必集成為動態的系統，歷史關係與文化襲產皆與此路徑之存在相關聯」²¹(ICOMOS, 2008) (研究者翻譯)。

文化路徑之於文化襲產領域價值有三點：一、揭示人類移動的領域和尺度，並且有跨區域或國界的特質；二、具有將路徑上各種元素整合為一體的價值；三、路徑所直接代表的動態的特質，揭示了無形襲產的精神(ICOMOS, 2008)。在這樣的定義下，西班牙朝聖之路(The Route of Santiago de Compostela)²² 成為最具代表性的文化路徑之一。當然，ICOMOS 所提出的文化路徑不只成為文化襲產研究領域的新概念，也成為許多國家定義其襲產的工具，並成為許多地方再發展的資源。因此關於文化路徑的討論，也漸漸地不只涉及概念層次地增補，而有許多關於文化路徑的案例研究(Beltramo, 2013; Bogacz-Wojtanowska, 2018; Campolo, 2016; Durusoy, 2014; Grabow, 2010)。

2016 年以來，有關文化路徑的討論亦成為臺灣文化部在世界遺產潛力點計畫中著力的項目之一，希望串聯台灣歷史、文化與藝術為網絡，深化台灣

²¹ 此段為研究者翻譯。

²² 西班牙朝聖之路(或稱聖雅各之路)為歐洲通往天主教聖地—西班牙聖地牙哥的路徑。此路徑被聯合國教科文組織認為具有「傑出的普世性價值」(Outstanding Universal Value)，因此於 1993 年被列為世界文化遺產。

文化的主體性與觀光潛力。分析文化部 2016-2020 施政計畫²³，引介此襲產概念回台灣的過程中，文化路徑的概念大抵上承襲 ICOMOS 的定義，使得「台灣文化路徑」的討論多聚焦於如何應用此概念，而非反身地提出符合台灣脈絡的文化路徑概念，因此引介過程有窄化文化路徑為行銷地方工具的問題。

早在 2005、2006 年修訂文化資產保存法及其施行細則以將「文化景觀」納入文化資產保存項目時，文化景觀的內涵便包括了歷史文化路徑。如〈文化資產保存法施行細則〉²⁴第六條內容指出：

本法第三條第一款第七目所定**文化景觀**，包括人類長時間利用自然資源而在地表上形成可見整體性地景或設施，如神話傳說之場域、**歷史文化路徑**、宗教景觀、歷史名園、農林漁牧景觀、工業地景、交通地景、水利設施、軍事設施及其他場域。

可以發現，文化部所訂定的文化景觀項目本身就包含了「歷史文化路徑」，因此文化景觀作為一個文化保存的工具其實已一併發揮了保存文化路徑的功能。在文化資產法修訂之後，許多地方被公告保存為文化景觀，宜蘭烏石港舊址成為台灣第一個公告的文化景觀。而在現有（截至 2021 年 12 月）的 74 個文化景觀中，「阿里山林業暨鐵道文化景觀」²⁵被列為國家級的重要文化景觀，其他的則為一般文化景觀。文化景觀的種類²⁶又包括水利設施、神話傳說之場域、交通地景、歷史文化路徑等。其中，「交通地景」包括「談文湖鐵道砌石邊坡」、「阿里山林業暨鐵道文化景觀」、「高雄港站及週邊舊港區鐵道線群與建物群」及「新店渡」，而「歷史文化路徑」則包括「雲林縣虎尾大崙腳文化景觀」與「浸水營古道（屏東段）」。

2019 年，時任文化部長的鄭麗君宣告將成立「阿里山林業鐵道文化路徑專案辦公室」（文化部，2019）²⁷，希望啟動跨區的保存行動。然而阿里山林鐵同時也已被指定為國家級重要文化景觀，受到相當程度的保存維護。從

²³ 〈106-109 年中程施政計畫〉、〈106 年施政計畫〉、〈106 年施政計畫〉、〈107 年施政計畫〉、〈108 年施政計畫〉及〈109 年施政計畫〉。2021/3/15 取自

https://www.moc.gov.tw/informationlist_285.html。

²⁴ 2021/11/19 取自全國法規資料庫 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=H0170004>

²⁵ 2019 年，文化部文化資產局以「阿里山林業暨鐵道文化景觀」將阿里山林業鐵路登錄為台灣第一個國家級重要文化景觀。

²⁶ 現有的文化景觀的種類包括「水利設施」、「神話傳說之場域」、「交通地景」、「農林漁牧景觀」、「工業地景」、「人類與自然互動而形成的景觀」、「文化景觀」、「軍事設施」、「具見證漢、原融合互動及平埔族脈絡之文化景觀」、「生活與舉行祭祀之文化場所」、「眷村」、「歷史事件場所」、「聚落景觀」、「歷史名園」、「產業及其他設施」、「交通地景」與「歷史文化路徑」。

²⁷ 取自 https://www.moc.gov.tw/information_250_100468.html

此案例可以發現，文化景觀中交通地景、歷史文化路徑，以及 2016 年之後文化部建構中的台灣文化路徑有所重疊。

文化路徑自 2016 年開始在文化部施政計畫中出現，並非被放置於文化資產相關的項目中，而是被放在「提振文化經濟」的項目下，並且被賦予整合現有資源，以及提高觀光經濟的目的，如施政計畫中對於「打造台灣路徑」的內文：

- (1) 配合重大文化資產發展、數項已經或將啟用表演藝術場館之營運，乃至行政院「智慧城市」施政，將台灣的發展軌跡跨部會、虛擬實體整合，打造多條主題式「台灣文化路徑」。
- (2) 利用文化政策，一方面提高觀光旅遊的「品質」、「單位產值」與「產業附加價值」等「三質／值」，另一方面也能強化全國各類型文化設施的營運能量。

(文化部中程施政計畫(106至109年度)，2015)

在現有的「文化景觀」已能作為保存工具的基礎下，文化路徑在台灣的脈絡中似乎更具有提振文化經濟的功效。然而，文化路徑與文化景觀的內涵不同，不應過於快速地連結觀光產業。如果更細膩地探究文化路徑應用的類型，梁雅婷(2014)觀察金瓜石聚落，認為在應用上，依據情境與目的不同，文化路徑又被應用為五種不同類型，分別為一、「節慶活動型」，主要以宗教活動路徑為代表；二、「遺產展示型」，主要以觀光發展為目的的遊客體驗與史蹟展示路線；三、「休憩旅遊型」，比起遺產展示路徑更加地與在地脈絡脫節，仰賴旅遊經營與遊客產生連結；四、「意義斷裂型」，因失去路徑過去的生產品境而與當代產生斷裂，同時也是較少被注意的邊緣地帶；五、「生活實踐型」，此類型的路徑依然在生活中被行經與穿越，較少被觀光大眾凝視，但透過實作而在地方發生意義。其中的第三類的休憩旅遊型與第四類意義斷裂型對於民間在抓取文化路徑概念時過於強調其振興觀光功能有批判的意味，也是在文化路徑的應用與實踐中一則提醒。

除了水平比較與分類，文化路徑也可以被置於「層級性文化資產網」下思考，官方指定的文化資產作為城市空間的「參考點」，而具有空間潛力的通道連結多個參考點與公共空間，並透過積極的社區營造或文化推廣「活動」則塑造空間中的人之主體意識與持續動力(郭俊良,2004)。上述梁雅婷(2014)與郭俊良(2004)對於台灣文化路徑的論述皆稍微偏離了 ICOMOS 文化路徑中對於人類移動與文化交流價值之重視，以及跨區域的文化襲產保存之想像，然而這一方面顯示出歐洲文化路徑中大尺度與恢弘歷史的想像不一定適用於台灣，另一方面也顯示出台灣尚未建立且深化台灣文化路徑的本土理論與敘事，因此現有的討論多侷限於應用層面。黃士哲(2020)則主張在 ICOMOS

文化路徑的框架中加入時間地理學中「生命/生活途徑」(life path)的概念，以此與路徑的社區展開對話，並藉此審視文化路徑概念在被引進的過程中「觀光化」和「特化」的問題。

將歐洲語境下的文化路徑引介回台灣的過程，之所以將此襲產概念觀光行銷化有幾個原因。第一個原因是歐洲文化路徑想像的路徑是「跨域、跨國」，有別於過去文化襲產在實務工作上易受國界所框限而結構性地忽略了文化交流的襲產，然而這種大陸中心式的想像，實則未將島嶼考慮在內，雖然 ICOMOS 也有提及「水上路徑」，然而水上路徑不留下紋理，自然也不涉及襲產的保存與維護。第二個原因是在襲產論述的層級中，ICOMOS 居於最高位，台灣則在國際情勢中位居邊緣，文化部聚焦於如何使用此襲產概念以爭取與國際接軌，而非重新建立起符合台灣脈絡的文化路徑 (Chen, 2021)。

綜合上述，現有的文化襲產工作中，文化景觀項目中的交通地景與歷史文化路徑皆能作為保存有價值的文化路徑之工具。文化景觀被定義為「指人類與自然環境經長時間相互影響所形成具有歷史、美學、民族學或人類學價值之場域。」是較有包容性的文化襲產項目，但仍與 ICOMOS 所定義的文化路徑「人類貨物、想法、知識、價值交換的動態路徑」有相當大的差異，文化景觀涉及「自然」的元素，而文化路徑則更著重於人類之間的交流。然而，文化部在引入文化路徑概念時，並未賦予其在法律上可以指定保存襲產的效力，只是使文化路徑挾帶了可以再度詮釋及整合現有襲產資源的價值。

第四節 研究設計與方法

綜合上述文獻回顧與基地分析，我整理可作為本研究理論基礎的論點，並繪製成本文的研究架構（圖 1）。首先，**街道同時是物理性基礎設施與社會性基礎設施**。我將先分析中南街上的物質基礎，包括道路網絡的形成、街道尺度與兩側建築空間等既有根基，接著探討這樣的根基如何成為公共生活的場域。藉由了解中南街上的人們如何勞動、居住、連結彼此，發現這條街道上特定的空間秩序，在此我將參考日常都市主義的研究方法—概念化每日生活的空間。奠基於對於中南街的基礎設施與街道生活分析，我將試圖描寫人們如何詮釋街道，並從中發展出一套街道範疇與知識，我認為這便是所謂的中南街街道文化的錨點。

在論述了中南街的街道文化及其社會性基礎設施的意義之後，必然得面對這樣的生活如何動態的延續，甚至形塑更具開放性的街區的課題。其中，街道尺度是關鍵，中南街的街道尺度以人為本而建造，才得以產生了與汽機車道路不同的公共生活。維持街道尺度的工具包括應用「都市更新」、「都市計畫特定專用區」、「歷史都市地景」、「文化路徑」等，本文之所以提出這四項工具與中南街區經驗進行辯證，是由於我觀察到都更議題限制了生活者們對於街區發展的想像，因此本文旨不在為中南街區的發展找到最佳解方，而是希望提供在都更之外的其他想像。更重要的是，上述工具主要處理街道尺度如何延續的課題，但生活於其中的社群如何深化認同並跨越觀望的狀態而凝聚出對於街區未來的看法，則仰賴都市再生的行動，亦是中南拌島行動的方向。

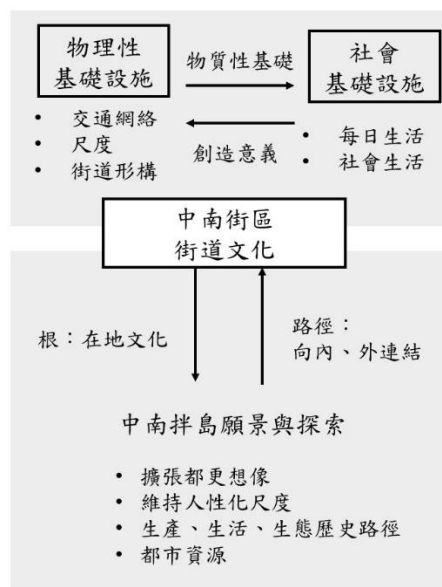
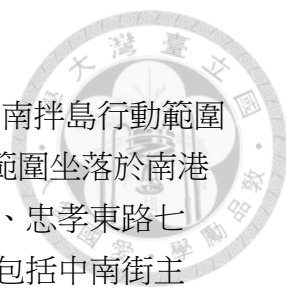


圖 1 研究分析架構（研究者繪製）



一、研究範圍

本研究依據現有道路規劃、2008 年公告都市更新範圍、中南拌島行動範圍等條件，選擇以中南街區九個街廓為研究範圍（圖 2）。街區範圍坐落於南港路一段到研究院路一段之間，街區內的橫向道路包括市民大道、忠孝東路七段、中南街 123 巷、中南街 166 巷、中南街 101 巷，縱向道路包括中南街主街、中南街 34 巷、忠孝東路七段 625 巷、忠孝東路七段 596 巷、中南街 101 巷 2 弄、中南街 134 巷、中南街 166 巷 2 弄。

雖然在地圖上的中南街區有明確的邊界—從南港路一段到研究院路之間的面狀空間，但其鄰近地區都是中南街道生活可觸及的範圍。加上「中南里」的行政邊界其實不容易被意識到，在日常生活中，雙向道且大尺度的道路比起中南里行政範圍更具有劃定地方邊界的效果。在中南街這個田野基地的現狀中，楊弘任（2011）的論點「在地性經常是在與各種不同的外來力量對比時被界定出來的」，為本研究提供了一個適切的解釋。因為中南街北側及東側相當鄰近於南港展覽館一、二館及捷運站，南段有較難跨越的研究院路，因此中南街區東側、北側和南側的邊界在實體感受上，相較於西側有更明確的邊界感。

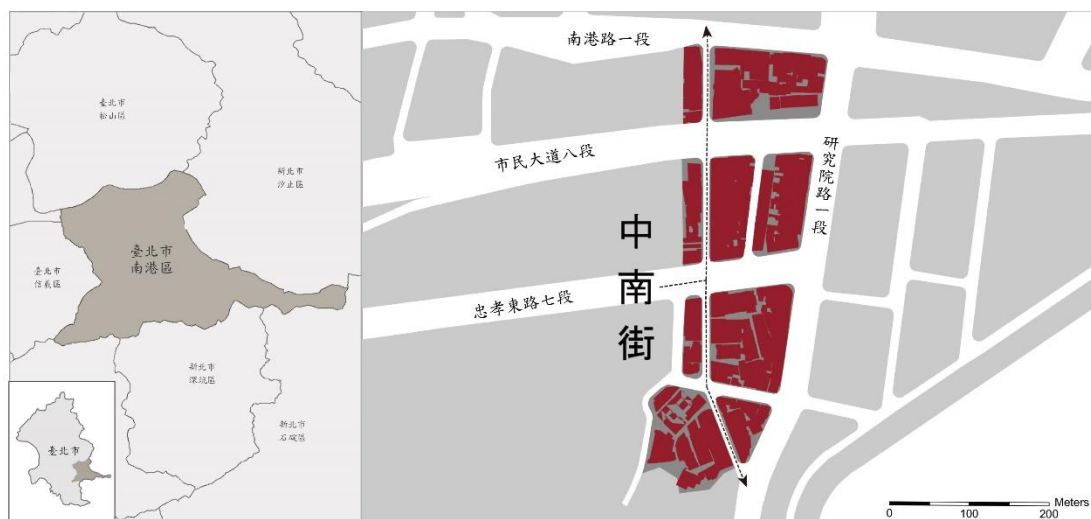


圖 2 研究範圍（來源：中南拌島）。

二、研究方法

1. 田野調查與訪談

本研究的田野基地主要為中南街區主街及九個街廓，少數訪談因主題所須而擴展至南港茶山或大稻埕。本文研究對象的界定不限於其是否具有「在地人」的身分，雖然中南街一帶有由南港大家族詹家與闕家形成的血緣網絡，且具有一定的影響力，但也有很大一部分是因為地緣而形成的鄰里關係，尤其很

多在此租店面營業的人們雖然投入大量的時間在這個地方，卻通常不會以在地人自稱，而多會交代自己是如何來到中南街的。即使是屬於南港大家族的女性，也很少聽到他們表達自己是在地人的身分，反而更常聽到他們說自己是從哪裡嫁來的，甚至也有互為妯娌關係的兩人以閩南語「我們是同一國的」來傳達彼此因為共同有離開娘家到這裡生活的經歷而相知相惜的心情。因此研究對象的界定不限於其是否在這裡出生、是否具有產權或血緣，而是以這些人所具備的「在地知識」(local knowledge)與「在地範疇」(indigenous category)來界定(楊弘任, 2011)。除此之外，街道是一個公共空間，尤其中南街又位於活絡的城市地區，經常有各式各樣的「外來者」到來，進行體驗、消費、通勤，或是像我及中南拌島懷著試圖理解和融入的目的而來，即使不一定具有多少在地知識及在地範疇，也是本研究部分研究的對象之一，納入這些群體的原因在於這更符合田野現實，因為像這樣以商業、服務業為主的街道，有這些「外來者」的存在才是常態。

田野進行方式包括現場觀察、日常對話與訪談，在這些訪談中我的身分是學生、辦活動的人、消費者等，訪談時間從 2018-2022 年(表 1)不等，下表僅列出本研究有引用其觀點的受訪者，未參考的田調互動對象則不在此表，大部分參考我有親身參與的田野，少部分使用他人的訪談紀錄，以盡力建構中南街區的各方論點的完整性。

表格 1 受訪者基本資料一覽表(依照受訪時間與類型排序)(來源：研究者整理)。

編號	訪談對象	年齡/性別	身分	受訪時間
1	詹坤隆里長	60+/男	在地地主	2018.12.14
2	小南港懶人私廚 李老闆	40/男	南港人、租戶 2019 年開業	2018.12.14 2022.05.13
3	川楓酒食館老闆	約 40/男	租戶 2020 年開業	2018.12.14
4	興發號第一代與第二 代老闆娘	80+/女 60+/女	在地地主 1960 年代開業	2019.01.24
5	給冷鴿手作甜點 蔡老闆	30+/男	租客 2018 年開業	2019.01.31
6	林得勝五金店第三代 林明宗	90/男	在地地主 1923 年開業	2019.03.30
7	楊姐	50+/女	在地地主(中南里)	2019

			自主更新會成員	
8	南港文史工作者 楊成宗	60+/男	南港人	2019.03.30 2021.12.7
9	翁美女阿嬤	90/女	在地地主 約 1950 年代嫁到 中南街	2019 年多次
10	秤媒間工人 林忠義阿公	85+/男	南港人 1948-1958 年間於 中南街秤媒間工 作	2019.05.15
11	新芳春茶行第三代 王國忠先生	90+/男	經銷南港茶	2019.10.04
12	全成肉粽 詹張素卿老闆	70+/女	在地地主 1974 年嫁到中南 街 1996 年開業	2019.11 2022.05.13
13	楊先生	50+/男	南港人、茶農	2019.11
14	小櫻桃親子遊戲屋 家長	30+/女	南港人	2019.11.09
15	林明燦總鋪師	60+/男	南港人	2019.12.11
16	什木工地 孟諺、小安、泰源、 大仔	約 40/男	租客 2018-2022 年開業	2019-2020 年多次
17	中南商行 潘老闆	約 40/男	南港人，租客 祖父曾開業於中 南街 2020-2022 年開業	2021.12.24
18	南港社大潘文彬老師	50+/男	南港人	2021.12.24
19	大方男士理髮廳 老闆	60+/女	租客 1980 年代開業	2022.05.13
20	蝦歐霸 杜老闆	40/男	南港人、租客	2022.05.27

			2020 年開業	
21	信福書店 張老闆	70+/男	在地地主 1971 年開業	2022.05.27
23	張沛齊	20+/男	中南拌島成員	2021.10.20
24	黃信翔	20+/男	中南拌島成員	2021.10.20
25	涂苑婷	20+/女	中南拌島成員	2022.05.16
26	朱穎芃	20+/女	中南拌島成員	2022.05.16
27	黃進發	20+/男	中南拌島成員	2022.06.28
28	張詠然	20+/女	中南拌島成員	2022.06.28
29	林珏君	20+/女	中南拌島成員	2020.08.14
30	趙政諺	20+/男	中南拌島成員	2020.08.14

2. 行動研究

我在 2018 年末到 2020 年期間參與「中南拌島」街區組織中，參與駐點、街區策展、工作坊、紀錄片拍攝、講座等行動，之後組織交接給新成員，繼續進行在中南街區的都市再生行動。表 2 為中南拌島的行動時間表，從表中可以看到組織從駐點開始進入街區，並漸漸擴展合作夥伴的歷程。

我在參與中南拌島的行動期間，雖然有設想過以此主題撰寫論文，但當時尚未有明確的問題意識，一直到 2021 年中南拌島決定從街區退場之際，才開始發展這篇論文，因此這篇論文關於中南拌島團隊的部分，是以回顧的方式研究，而非與行動同步滾動。然而，這篇論文在組織退場之際開始，最重要的是提出對於行動的反省，作為階段性工作結束的一則紀錄、一則詮釋，撰寫這篇論文也是我身為組織成員的一個反省的行動。希望提供真實場域中利益關係人參考，也希望讓後續的行動者有更豐富的理解中南街區的觀點，希望本文對於集體知識的建構有所貢獻。

我先是身為一個行動者，後成為一個研究者，兩個身分都須要自我反省。中南拌島的行動之於這篇論文，不只是分析的對象，而是研究者的撰寫動機和理解街區的方式；這篇論文之於中南拌島，不只是一個紀錄，而是詮釋了中南拌島的階段性貢獻，也可能影響他人對於中南拌島的評價。

研究者與中南拌島組織並未保有客觀距離，因此不可避免的具有相當程度的主觀性，但也因此更理解組織在何脈絡下發展出行動的策略，以及各成員的觀點，但為了平衡研究者主觀認知與真實經驗之間的落差，本文也透過訪談多位組織成員，以更全面性的理解及反思中南拌島的行動。

雖然團隊的行動成為了我理解街區的方式，但研究者與團隊的觀點之間仍有一定程度的差異，這篇論文不代表中南拌島的立場。例如研究者在第二章提出與團隊不同的定位中南街區的觀點，並且在第三章分析街道文化的容器，皆是中南拌島團隊在三年的行動期間未曾觸及的面向。亦即，研究者身為中南拌島團隊的一員，但在研究過程中開展出自身對於街區的論述。更進一步的關於自身與團隊之間的反思，將再後續說明。

表格 2：中南拌島 2019-2021 年行動時間表（來源：研究者整理）。

時間	行動主題	內容簡述	合作對象
2019.03- 2019.08	駐點	與都更中心共同駐點於中南里活動中心，向里民介紹社區議題與建立關係。	都更中心、中南里里長
2019.04.10 2019.04.24 2019.05.08	手機攝影工作坊	以手機攝影教學為引子，邀請居民紀錄身邊的事情，並分享觀點。	都更中心
2019.05.15 2019.05.22	記憶保養班	第一周邀請居民一起體操運動。 第二周邀請居民攜帶特別的物件，一起手做時光寶盒。	都更中心
2019.05.18	手做紅磚屋體驗	介紹紅磚屋樣式，並一起製作縮小比例的紅磚屋立面。	
2019.06.05	第十四屆全國規劃系所實習聯展	以「棲居，在中南拌島」為題，分析中南街區課題，及	

		都市再生行動的策略。	
2019.06.22- 2019.07.06	南港仔展覽館街道展	中南街多處展出攝影工作坊作品、中南拌島設計品、議題展版等，並同時舉辦開幕導覽、闖關遊戲。	中南里里長、提供空間設置展品的多個店家、
2019.10.09 2019.10.23 2019.11.06	社區報發行	每兩周設定主題書寫中南街文史，並放在中南街區中多個布告欄。	
2019.11.05	手機剪片工作坊	手機錄影與剪輯教學，並邀請居民拍攝中南街並分享其觀點。	
2019.11.14	手做紅磚盆栽	一起製作可以放多肉植物的紅磚小盆栽。	小櫻桃親子空間
2019.11.29	老屋炊煙系列講座一：木工師的開箱日記	邀請什木工地舉辦講座，分享改造老屋的技術與經驗。	什木工地
2019.12.20	老屋炊煙系列講座二：茶水間 X 中南拌島社區交換日記	邀請南港茶水間團隊與中南拌島一起分享對於南港的議題觀察及社區經驗。	什木工地 南港茶水間
2020.05.04- 2020.05.18	南港老照片募集	在網路上發起老照片募集活動，並提供獎品。	
2020.11.14	老屋炊煙系列講座：街個是台灣老街屋	邀請木也學堂創辦人徐逸鴻分享台灣	什木工地

		街屋的樣式與欣賞方法。	
2020.12.23	街區再生案例分享會	邀請中南街上新創店家分享彼此對於中南街再生的想法。	什木工地、夏茶庄、中南商行、中南老滷
2021.03.22	[中南拌島 X 南港社大課程]歷史古典風韻的中南街課程	一起踏查店屋空間	南港社大
2021.03.29	[中南拌島 X 南港社大課程]發現！夜中南	以夜晚的中南街為主題，發現與白天不一樣的風景	南港社大
2021.04.20	[中南拌島 X 南港社大課程]Fashion 中南街	介紹中南街上打造時尚的理髮店，以及理髮設計師夫妻所開的越南料理店。	南港社大
2021.05.04	前進南港－南港的地方創生之路	與其他關注南港議題的工作者及參與者，分享中南街地方創生經驗。	南港社大

三、研究限制

研究者自 2018 年才開始認識中南街，並未有親身體驗過其歷史與變遷，因此多是透過文獻資料收集與田野調查來拼貼中南街在 2018 年前的樣貌，雖然中南街許多居民曾說中南街沒有太大的不同，但還是有幾間店家新開張又關店、又替換為新的店家，日常生活各方面想必也有許多未能親眼見證的不同之處。

在中南拌島許多成員的共同努力之下，我們接觸了中南街上許多店家，但也有許多我們還無法更進一步交談的居民或店家，以及不在地地主，無法呈現出這些人的觀點與面貌是本研究將會有所忽略的地方。尤其是不在地地主擁有決定其建物的權利，因此在討論街區未來發展時，是相當重要的利益關係人，我對於不

在在主的認識多是來自於租客的描述，缺少與不在地地主之間的交往，將較難掌握他們對於都更的想像。

我也較少遇到要上班的居民。且大多只在店家開店時才有機會觸及他們，長期做生意的他們，早已習慣於面對各式各樣的人，甚至也對於「街區再生團隊」有點經驗，因此我們也許認識到他們呈現出的「前台」，對於他們關店之後，在「後台」發生的家庭生活及個人時間較少有機會觀察（Goffman, 1956）。也有部分田野在晚上進行，但可觸及對象主要為在晚上營業的多間居酒屋。中南街部分店家為前店後屋的空間使用模式，這類型的店家之前台與後台的界線相較之下也較為模糊，例如在店內可以觀察到老闆娘同時在看電視、吃飯、照顧長輩等，展現出勞動、家庭與個人時間無明確界線的樣態。

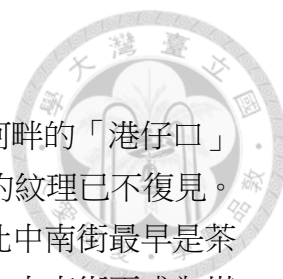
第二章 扮演社會性基礎設施的次級道路

本章第一節首先從中南街區的自然環境與歷史條件，整理出其兩個主要性格：一是「近山」性格，二是「後站」性格。由於這兩種性格，中南街的發展與臺北市許多老街相比有所侷限。近山的中南街是區域內部的山區與平地的運輸通道，而非河港城市中向外連結的市街，且由於鐵路與山之間的距離短，因此腹地有限，地形限制下導致西邊街區較難發展出面狀的棋盤式街廓。1904年，位於中南街上的月台西移至東南街，東南街便成為站前主要街道，相應的發展出較多娛樂場所，例如戲院、旅店、金飾店等，中南街則成為後站街道，有較多滿足民生需求的產業，如小吃、理髮、雜貨等。上述的近山性與後站性說明了中南街區如何在地形和歷史條件下成為一條「地域性老街」。1968年南港鎮併入臺北市之後，開始了一連串交通基礎設施的工程，兩條大尺度道路—市民大道與忠孝東路七段開闢，讓車流貫穿過中南街區，中南街遂成為此區域的「次級道路」，成為大馬路與大馬路之間的捷徑，也讓後續的規劃與發展轉向大尺度的道路。

上述從「地域性老街」到「次級道路」的轉變，之於南港公共生活的意義相當不同。第二節將闡述中南街區在歷史發展的過程中，作為南港社會性基礎設施的意義之轉變。尚未被大尺度道路橫切的中南街區，容納了許多民生服務產業，還有黃昏市場，熱鬧的市街滿足了許多礦工、軍人、一般居民的生活所需，是當時南港重要的「生活空間」，也是「勞動再生產」的空間。如今，斷裂為四段的中南街區，一定程度地失去了過往的街區活力，但小尺度的道路仍然是維持街道生活的重要容器，中南街的地租較周遭大路更便宜，且人性尺度更適合提供小規模生意的空間，因此，中南街區仍延續過去民生產業為主的特色，容納許多平價服務與美食。此外，南港快速發展為科技新都的過程中，許多歷史紋理消逝，中南街區是如今南港唯一的老街，其公共歷史的價值，是南港可以展現地方自明性的社會性基礎設施。

第三節則討論街區北端的節點改變，也與街區發展有密切關係。南港國小和臺肥六廠²⁸，變成南港展覽館，讓街區從「後站」躍升為「國際節點」，中南街區頓時成為具有區位優勢的街道，也迎來了都更的壓力以及更多可能性。這是中南街在南港的歷史進程中，第一次成為國際門戶中的老街，似乎與嶄新的建設相比之下顯得更加老舊，卻也是一個機會，讓原本的內部型老街成為國際節點旁的老街。

²⁸ 臺灣肥料有限公司南港廠，設立於1960年。



第一節 在盆地邊緣，一條「地域性老街」的形成

「南港」一名，起源於河港水運，此地最早的聚落為基隆河畔的「港仔口」及港仔口老街，但隨著河港淤積、運輸方式改變為陸運，曾經的紋理已不復見。南港早期的產業以包種茶為大宗，包種茶種植於南港山區，因此中南街最早是茶葉的運輸道路。且隨著清末鐵道建設，以及日治時期礦區開發，中南街更成為煤礦的運輸道路。中南街便是在這樣的背景下，從運輸南港山區的煤礦與茶葉主要道路（Road），開始發展為市街（Street）。地形上，中南街區與「山」的關係更加密切，而與河港及溪流較無關聯，奠定了中南街作為一個地域性的市街，而非大型河港城市中向外連結的街道。

1904 年，中南街在發展為市街的過程中，南港乘降場西移至東南街²⁹上且建設火車站，前站的東南街發展為主要市街，而中南街則成為「後站」市街。旅店、戲院、市場在東南街上，相較之下，中南街的娛樂產業較少，更多的是滿足民生需求的產業，如小吃、理髮、瓦斯、中藥行等，下午時也會聚集攤販為黃昏市場。中南街的后站性格，也顯示出中南街以在地鄰里為主要顧客的特性，再一次標示中南街是一條滿足區域內部需求的街道。

中南街區作為南港主要南北向道路的特質，接著由於大尺度道路開闢而下降為次級道路，1971 年忠孝東路開闢、1988 年鐵路地下化，原鐵道改為車流量大的市民大道，1989 年中南街 123 巷拓寬，上述三條道路皆為東西向，將中南街區切割為四段，且這些道路寬度分別為 30 公尺、30 公尺、10 公尺，帶來更多車流、人流，連結台北市區，成為此街區主要發展道路，也正式讓 6.5 公尺寬的中南街成為次級道路。

我將在這一節分析中南街的「近山」性格和「後站」性格，定位中南街是一條地方（local）的街道，具有在地性與封閉性。並討論南港區交通基礎設施規劃，如何讓中南街從主要運輸道路變成次級道路，分析中南街區的限制與處境。

一、中南街的「近山」性格

清末到日治前期，中南街一帶被稱為「三重埔」，隸屬於「三重埔庄」，意思為「三座小山」。從 1904 年的台灣堡圖（圖 3）也可以發現，中南街區位近山，是山邊銜接平地鐵道的通道，而且中南街與火車軌道垂直，因此短暫被

²⁹ 東南街曾為南港的核心市街，目前以鐵皮圍住準備進行都市更新。

稱為車頭街，但從此圖也可以看到，街道以西的土地，軌道與山的距離非常靠近。

如此近山的街道有兩個特點。一、此街區並非鄰近河港的市街，雖然也鄰近大坑溪，但此溪流主要是提供灌溉與生活用水的溪流，並非可運輸船隻與貨物的基隆河，這樣的區位奠定了中南街作為一條內部型市街的基礎，而非河港城市中向外連結的街道。二、此街區缺乏發展腹地，鐵道與山區之間的腹地相當有限，相對地限制了街區發展的空間。

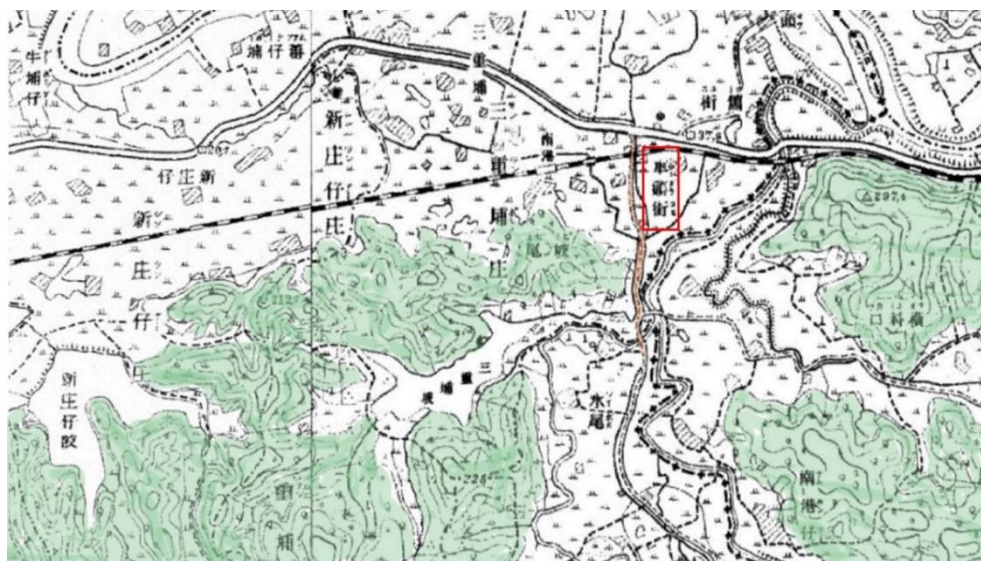


圖 3 中南街與山的區位接近（底圖為 1904 年台灣堡圖，研究者後製）。

「咸豐八年³⁰，天津條約成立，開放臺島數處港禁；同治八年³¹，蘇伊士運河（Suez Canal）告成，臺灣亦納入世界交通網矣」（袁克吳，1926）。雖然臺灣早在十七世紀被西班牙與荷蘭作為在東亞貿易的據點之一，但是一直到西元約 1860 年左右才正式向世界多國開放港口。根據經濟史學家林滿紅（1997）分析，臺灣的經濟體系相當仰賴貿易，因此島內的生產活動也具有市場取向（market-orientation）的特質，因此在 1860-1895 年間，茶、糖、樟腦成為最大宗的供給外國需求的產品。

便是在開港通商的背景下，南港包種茶成為一種可銷售至國外的商品，南港山區的包種茶，經由中南街抵達平地，在藉由港仔口河運送至大稻埕，裝箱印上「南港」以及 Pouchong Tea（包種茶）的標誌（圖 4），輸送至外國，尤其受到

³⁰ 西元 1858 年。

³¹ 西元 1869 年。

泰國歡迎。南港包種茶以其獨有的清香聞名，成為台灣茶的代表之一，大稻埕著名的新芳春茶行的傳人王先生，便曾如此描述南港包種茶：

「南港的土適合種這些茶，買一買、烘一烘，配送去泰國給我老爸，奉獻給和尚，(當地人)都買茶去送他們，因為和尚過午就不吃飯了，只能喝茶，那時候是銷很多，他們喜歡喝那種香茶。世界說起來，(包種茶)是很有特色的，我們文山區出的包種茶很好，以前南港就是文山區阿，包種茶的香味全世界沒有，這清香只有台灣有」(王國忠，2019/10/4)³²。



圖 4 大稻埕新芳春茶行內，將南港包種茶輸送到外國的木箱、噴漆鐵片（來源：研究者拍攝）。

直到 1893 年，基隆至大稻埕軌道建設完成，且中南街上設有南港乘降場，茶葉運輸方式一樣從山區藉由中南街運送到平地，不再送往基隆河，而是直接經由中南街上的乘降廠送到大稻埕。而且南港茶葉在日本統治下經歷工業化，讓南港茶園的面積在最盛時期達到三百公頃，且「南港茶產製造中心」的建設，也讓南港成為茶業改良的中心（莊欣梅，2014），讓中南街更加熱鬧了起來。中南街作為運輸包種茶的要道，也曾經有一間著名的「賴全茶行」，賴全茶師繼承父業，並成為南港許多茶師的「師父」，是南港包種茶重要的據點之一。賴全茶師的父親賴添曾在大正十一年時，於「台灣製茶品評會」獲得一等賞獎狀，又於大正十二年、十三年於「台北州七星郡街州聯合製茶品評會」分別獲的金牌與鐵牌獎章，可以說是南港包種茶產業中相當舉足輕重的茶師。報紙便曾報導賴全茶行的歷史：

「日據時代，南港共成立四家茶葉公司，其中南港茶葉公司成立於昭和五年（民國十九年），就是由賴全的父親賴添創建經營……。民國九年

³² 王國忠先生為大稻埕新芳春茶行第三代傳人。

出生的賴全繼承了父業，目前仍在南港區最古老的市街中南街一百一十號經營茶行，早已升級為師傅級製茶師……這家坐落在老街的老店也已卅多年歷史，老茶桶、泛黃的獎座，每個角落都有一段故事」（節錄自圖 5 報導內容，報紙與出版日期已不可考，全文詳見附錄四）。



圖 5 一篇關於南港包種茶歷史與賴全茶行的報導，報紙與出版日期已不可考（來源：翻拍自楊成忠老師收藏）。

日治時期現代化陸網的建設正式讓「陸運」成為南港主要的運輸方式，日本政府在南港地區進行的交通建設主要為：基隆至大稻埕鐵路改建（改建後，從南港至大稻埕的時間更短了）、三條輕便軌道鋪設、渡船頭改建、南港路拉直與拓寬（在當時為台北往基隆的唯一通道）等，為南港地區架設起現代化的交通路網。其中輕便台車軌道的建設，也是中南街發展為熱鬧市街的基礎，輕便軌道的建設與日本政府開發南港山區的礦產，且為了加速礦產運輸的有關。從鐵道與輕便車軌道分布圖（圖 6），可以看見輕便車軌道從礦區出發，七處礦坑間的兩條軌道再匯集到中南街上。輕便車軌道的鋪設雖提供了大眾方便及區域發展，具被一定程度的公共性，但彼時的路權尚未被徵收為公共財，因此當時具有路權的大地主仍可以向經過自己土地的來往輕便車收取「過路費」。例如詹老闆便曾分享他聽到的故事：

「我公公有開旅社、開酒家，以前叫輕便路，我沒有看過，有聽過，我嫁過來就沒有了，以前一部車、一部車過去，都要給他抽稅，那個煤炭的老闆，幫我公公當保鑣，一車抽多少這樣，以前我公公很會做生意」（詹張素卿，2022）³³。

從上述的訪談內容，可以見得中南街在現代性都市規劃之前早已形成，且自有其行經的規則與秩序，且不同於現代性規劃道路的秩序。

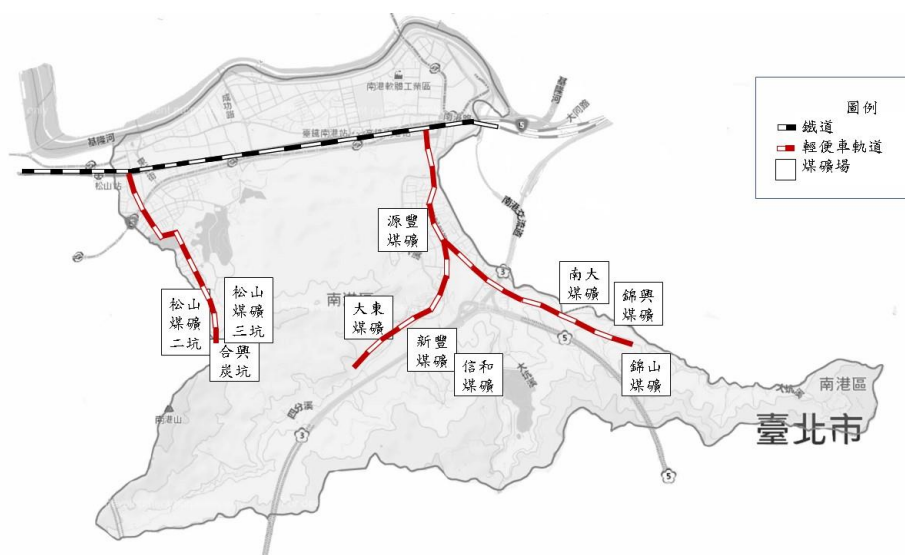


圖 6 南港輕便車軌道路徑（來源：研究者繪製）。

正是因為中南街近山，加上輕便車鐵道讓礦坑與中南街的運輸更加通暢，中南街遂成為了礦坑「外面事」³⁴的場域，以及礦工們生活與休閒的空間。所謂的外面事，是指相較於生命危險的礦坑工作，居民用「外面事」形容他們在這裡推人力車、充電、補給、秤煤等較安全的工作。例如日治末期到戰後初期的中南街上設有「秤煤間」（中南街 46 號）、「電池、零件、五金」生意（中南街 55 號）、「煤氣行」（中南街 49 號）等。中南街 49 號的「志和」煤氣行，是礦坑名人王欽德所建，挑高的兩層樓半建築，在建成時是中南街上相當華麗的宅第（圖 7）。王家是中南街上的大家族之一，經營位於舊莊的「錦興煤礦」、「新豐煤礦」等礦業，如今仍繼續經營瓦斯生意，也曾在中南街 140 號經營「永生戲院」，短暫經營後改為東光攝影棚，目前已建成住宅大樓忠孝名宮。不論是秤煤間、電池五金、或是煤氣行暨礦坑名人宅第，都凸顯出中南街與南港礦業的淵源，中南街在南港的礦業中扮演著外面事場域的角色。加上做裡面事的礦工們從事高危險性的

³³ 全成肉粽老闆，約 80 歲，訪談於 2022/05/13。

³⁴ 外面事是居民用來形容礦業工作中，不用進入高風險的礦坑採礦的工作，例如推人力車、充電、賣五金等。

工作，過著「可能沒有明天」的日子，因此會在中南街和東南街闊綽地消費，也支持了中南街商業的興盛。

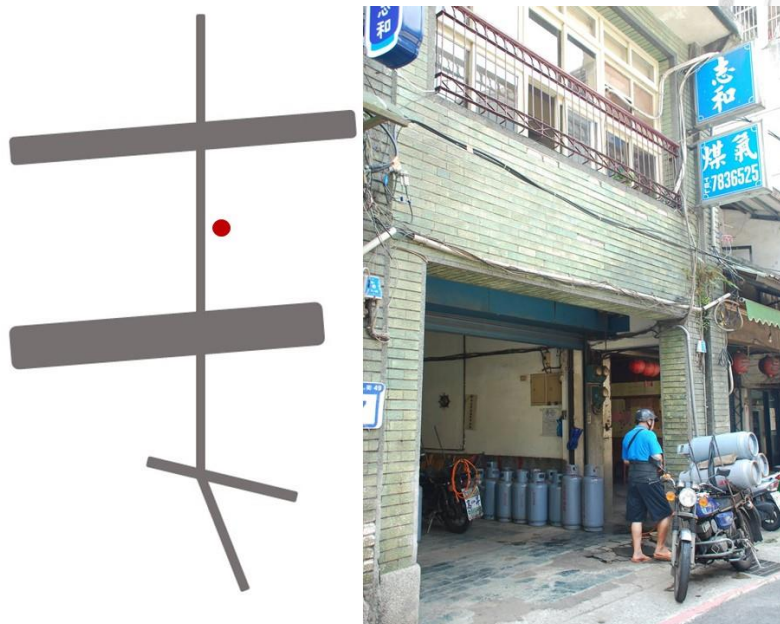
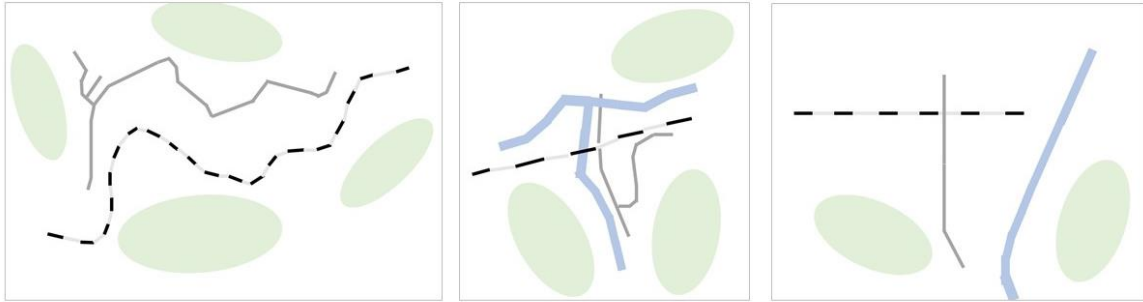


圖 7 志和煤氣行（來源：Global Mall 環球南港車站臉書專頁³⁵，研究者後製）。

近山的中南街區，一方面因區位而得已有效運輸包種茶與礦產，另一方面也因區位而受限於地形。橫向的鐵道與南港山區之間的發展腹地較窄，因此較不利於聚落擴大。相較之下，鐵道到基隆河之間的腹地就較寬闊，鐵道以北的土地因此成為南港發展的重心區域。自然環境是影響一個聚落 / 街區構成的最基本要素之一，許多近山的街道由於山勢，而較難以發展為面狀的棋盤式街廓，例如九份老街、平溪老街。從圖 8 的示意圖，可以發現這些近山的老街除了都與鐵道有相輔相乘的關係之外，也因鄰近溪流與山地，而只有較為窄長的發展腹地，導致商店多集中於一條主街上，而較難發展出面狀的棋盤式街道。

³⁵ 2022/07/27 取自

<https://www.facebook.com/globalmall.Nangang/photos/pcb.1079673995425719/1079671428759309/>



九份老街與山的關係

平溪老街與山的關係

中南老街與山的關係

圖 8 近山的老街受地形限制，較難以發展出面狀的棋盤式街廓（來源：研究者繪製）。

河港聚落與近山聚落在地理條件上的差異，相當程度地型塑了聚落的發展。例如南港鄰近的河港聚落「錫口」（松山）以及台北市中心「大稻埕」（圖 9），沿河分布為帶狀的聚落，主要街道平行於河道，兩側建築則垂直於碼頭和道路，且船運與聚落內的行業經常保持密切關係，街道後面的碼頭停泊船舟，街道則有供船員消費的零售、賭場、妓院、商店等（林會承，1991）。比較圖 8 近山老街與圖 9 河港聚落的分布，可以發現雖然部分近山老街會發展出平行於溪流的街道方位，但由於山區的地形限制，溪流往往較窄小，只是日常生活的水源，而非如基隆河般可運輸貨物的交通河道，因此近山老街的街廓發展的主要影響因子還是山勢，且老街本身往往扮演連接山區與平地的交通要道，也鄰近陸運軌道。然而在河港聚落的發展中，街道的主要目的是串聯店鋪，而非連結街頭和街尾，因為河港聚落的主要的交通要道是河流，而非街道。

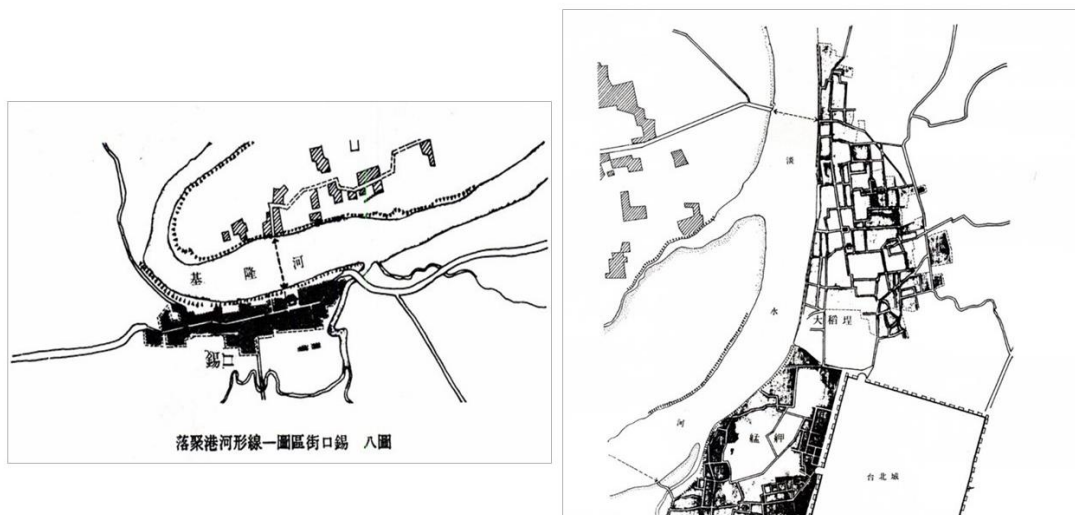


圖 9 河港聚落與河的分布樣態，左為錫口與基隆河，右為大稻埕與淡水河（來源：林會承（1991），取自《清末鹿港街鎮結構》）。

二、中南街的「後站」性格

清末時期，劉銘傳建設臺北到基隆的鐵道，南港成為停靠站之一。路面的鐵道軌道一直存在到2008年鐵路地下化成為市民大道之前。自從1904年，南港車站從中南街遷址於東南街後，東南街及腹地較大的前站區域成為南港發展的重心，而中南街則漸漸成為後站的主要市街。而南港車站、東南街、中南街就此成為南港都市化的起始範圍（林秀澧、高名孝，2015）。

從1977年的台北街道圖（圖10），可以清楚發現中南街作為「後站」市街的特點。尚未地下化的鐵軌將此區域分為前、後兩個區塊，站前的東南街是彼時商業活動最活絡的街道，並銜接著市場和派出所，前站還有南港國小、金融機構等，整體而言較後站有更豐富的生活機能。中南街的興起稍早於東西向的軌道建設，因此整條街橫跨前站與後站區域，中南北段屬於前站區域，此段建築物也具有較華麗的拱廊騎樓，銀行與郵局也在此街區中，有三分之二的街道坐落於後站。



圖 10 南港火車站前站與後站節點分布（來源：底圖為1977年台北街道圖，研究者後製）。

相比於前站東南街曾有的旅社、戲院、茶室，中南街在戰後的商業活動娛樂性較低，反而更多的是民生所必須的類型，例如布店、米店、食堂、婦產科等，雖然也曾經在末段建有「永生戲院」，但只短暫營業便改建為「東

光攝影棚」。然而，雖然彼時的東南街是較熱鬧的街道，但其街道長度只有 130 公尺，相比之下，中南街全長有 444 公尺，蘊含更多居住與商業的空間。但因為中南街區的商業活動所提供休閒娛樂性質較低，更多的是滿足民生需求的內容，因此後站的居民也有不少跨越鐵軌到東南街看戲的記憶。

「那時候南港這一邊這一區的有兩個市場，除了力行市場之外，還有黃昏市場，就是我們隔壁那一條街（忠孝東路七段 625 巷），而且鐵路還沒地下化的時候，他的那個路口，就是現在的早餐店，他的入口是黃昏市場唯一的入口，所以是很熱鬧，早期是早上去那邊（力行市場）買菜，晚上就來這邊買。這條鐵軌還沒地下化的時候，再加上以前東南街、第一戲院還沒有倒，很多人就會通過這一條捷徑，穿越鐵軌去戲院看戲」（杜老闆，2022）³⁶。

上述杜老闆提到的黃昏市場，最早是位於中南街上，從 1977 年的台北街道圖也可見當時忠孝東路七段 625 巷尚未開，直到開始有卡車行經中南街，認為市場造成交通不順而多次叫來警察取締，攤販們才漸漸移到後來開闢的忠孝東路 625 巷內（興發號老闆娘，2019）³⁷，杜老闆記憶中的黃昏市場，便是已經轉移陣地到此的黃昏市場。

三、兩條主要道路橫切中南街區

1968 年，南港鎮併入臺北市，此後便開啟了多項交通基礎設施的變革，以加強南港區與臺北市中心的連結。在此背景下，1971 年忠孝東路東延，西於向陽路與忠孝東路六段相接，東抵研究院路。忠孝東路七段將原本的中南街橫切，數棟連續街屋的被 30 公尺寬的馬路取代。此條道路成為中南街連結台北市中心的道路。

1988 年，鐵道地下化工程啟動，原本將南港分隔為前站與後站區域的鐵道，正式從地面上消失，台鐵、高鐵、捷運共同地面下的空間。原本的鐵道成為市民大道，也成為汽車行經的主要道路。

1989 年中南街 123 巷拓寬為十公尺，此東西向的巷弄也銜接研究院路，讓車更加方便通過，也增加了機車族把中南街當成捷徑的誘因。此次拓寬徵收一棟閩南式古厝，並讓中南街更加斷裂和破碎。

³⁶ 蝦歐霸杜老闆，約 40 歲，訪談於 2022/05/27。

³⁷ 興發號第一代老闆娘，約 80 歲，訪談於 2019/1/24。

圖 11 比較尚未開闢道路前與開闢道路後的中南街區，可見尚未開闢大路前的街區紋理較完整，但開闢道路後的中南街則斷裂成四節，而且道路與街道尺度的差異非常明顯。



圖 11 左為 1965 年、右為 2019 年中南街區航照圖，可見原本完整的街道被大尺度道路橫切（來源：歷史圖資展示系統，研究者後製）。

主要道路有「連外」的功能，象徵著機會和發展，中南街變成只是車子通過的空間而非可以停留的節點。此外，正是兩條主要道路的開闢，不僅讓中南街從主要街道變成次級道路，也讓中南街的都更顯得更具正當性。

「這個地方真的也是要都更啦，如果政府有辦法要處理的話，希望政府把他整合起來把他都更。因為這個地方，房子在這裡也很好賣，交通真的太方便，不會向汐止那邊，後面研究院路、旁邊忠孝東路、南港路、市民大道、哪有哪個地方交通這麼方便的」（張老闆³⁸，2022/05/27）。

從信福書店張老闆的敘事中，可以發現中南街「交通方便」的特點，對於居民而言，除了提高便利性和能動性之外，更意味著「房子好賣」，充分體現出中南街在交通規劃下成為一個地產價值高的地段的現象，也提高了都市更新的誘因和正當性。

³⁸ 信福書店張老闆，約 70 歲，訪談於 2022/05/27。

然而，從南港的歷史發展脈絡來看，中南街區不但從運輸道路發展為重要的市街，也是目前南港區僅存的老街。因此，我將在下一節說明中南街區作為南港重要的老街而非次級道路的意義。



第二節 中南街作為社會性基礎設施—從生活空間到地方自明性場所

中南街作為區域內部的市街，在南港的產業發展中扮演著重要角色。莊欣梅（2014）指出在南港的產業型態由農業轉為工業之後，南港人的勞動與下班生活被一分為二，而中南街與東南街因為有戲院、各式民生服務、夜市等，而成為戰後南港人的「生命/生活」空間之一。這個論點對於本研究有很大的幫助，我將延伸此論點，進一步論述以民生產業為主的中南街生活空間，如何作為南港區的社會性基礎設施。除了提供南港產業工作者各式民生服務此外，活絡的市街，促成了豐富的街道生活和公共生活，累積成為許多南港人的共同記憶，是在快速變遷的南港中，少數仍能述說南港歷史的場所，這是中南街做為社會性基礎設施的第二個層次。

一、黑鄉人的生活空間

南港之所以被稱為「黑鄉」，是自日治時期開始，南港發展礦業與工業，彼時，「臺灣煉瓦株式會社⁴⁰」、「國產軟木工業株式會社⁴¹」（瓶蓋工廠前身）、「臺灣護膜株式會社⁴²」（南港輪胎前身）為南港三大工業，奠定戰後南港區以工業為主的經濟發展策略（周奇奇，2013）。

戰後，越來越多工廠設立於南港，例如僑泰興麵粉廠、聯華公司麵粉廠、台肥公司南港廠、啟業化公司南港廠等。全盛時期共有超過 700 間工廠（臺北市政府，2012），煙囪林立、部分工廠排放出黑煙的景象，讓南港有了「黑鄉」的稱號。在這個時期，中南街與東南街周遭從農地陸續變成大型工廠的廠房，農人們投入工業，成為時間被劃分為上班、下班的工人；工廠廠房成為生產空間，與南港區其他空間分隔，隨著生產與生活的空間被明確區分，市街東南街與中南街便成為黑鄉人下班之後覓食、休息、與他人交會的生活空間（莊欣梅，2014）。

東南街與中南街作為黑鄉人的生活空間，有戲院、夜市、各市民生商店等，與其他區域的市街不同，黑鄉特有的輪班制的工廠生活，相應也出現了特殊客群—晚班工人，莊欣梅曾提到東南街與中南街對於晚班工人的意義：

⁴⁰ 設廠於 1914 年，位於南港路三段，主要製造八卦窯花磚。

⁴¹ 設廠於 1941 年，位於南港路二段，製造鐵質瓶蓋、軟木塞等。

⁴² 設廠於 1940 年，位於南港路二段，製造膠鞋、車輛內外胎等。

「東南街、中南街除了有提供觀賞影片的電影院，還有提供晚班工人覓食的夜市。在這裡，30.40 家攤販所形成的小型商圈，給予下班工人溫熱的飲食，並且販售各樣食衣住行生活所需日用品。入夜後，站前燈火通明為南港唯一夜市，四十餘攤流動攤販加上工廠下班後的工人食客，常擠得不寬的街道看過去黑鴉鴉一片。小販所賣的餐點雖然不見得多精緻美好，但對於南港工人來說，在工作 12 小時之後，來上一碗滷肉飯或是赤肉羹，都是工業時代的南港居民最美好的回憶，在冰冷的廠房外有個溫暖的場所」（莊欣梅，2014）。

中南街北段也是屬於站前的場域，根據訪談，1962 年開始就在中南街口擺攤的「阿西麵店」（圖 13），總是擺攤到凌晨四點，販售麵食、小菜、湯等，其中加一碗魯蛋的麵被暱稱為「混蛋麵」，是阿西麵店的特色之一。阿西麵店即使後來攢夠了錢，在中南街上的店面開業，也始終維持開到凌晨三、四點的習慣，在入夜後的中南街點亮招牌，有時也可以看到砂石車和卡車司機在這裡覓食。

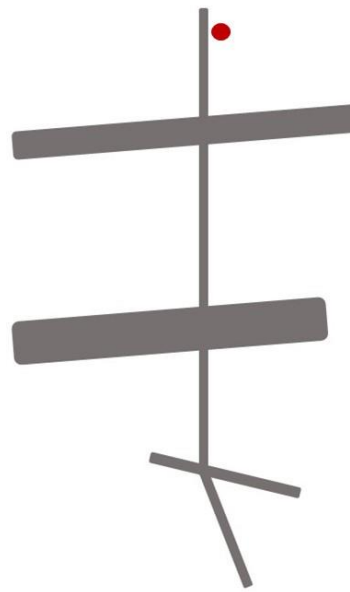


圖 13 總是開到深夜的阿西麵店（來源：研究者拍攝及後製）。

回憶起起黑鄉時代的中南街，生活者們總是形容這條街上家家都開店，各式各樣的店家林立、熱鬧非凡的景象，不但有餐廳、米店、電器行、醫生館……，連騎樓裡都擺攤販。

最著名的還有中南街末端的「東光攝影棚」，尤其是彼時當紅明星豬哥亮經常到這個攝影棚錄影，是生活者最津津樂道的回憶。例如開書店的張老闆，就曾如此回憶中南街：

「從南港路到這條，這條有人開電器行、有人開醫生館、婦產科，這條還有豬哥亮攝影都在這裡，豬哥亮的歌廳秀。那個藝人 nono 以前沒有名，他只是幫人家做雜工的，都來我們這邊買白報紙，去貼大字報。」（張老闆）

杜老闆也曾生動地描述他與豬哥亮擦身而過的兒時回憶，顯示出當時居民對於大明星在中南街上活動的興奮之情：

「那邊還有一個舞廳，就是現在的忠孝名宮，他以前是攝影棚，有點像藍寶石的概念，小時候在那邊玩的時候，就會在伯父門口，我伯父以前是賣賽鴿飼料的，常常大門就開著，我就無聊在那邊玩，有一次突然有一個穿著披風、很高，從我旁邊走過去，跟我擦身而過，然後我就看了一下被景就走進來，然後我伯母就說：「你知道剛剛那是誰嗎？」，我說「誰？」，他說「豬哥亮欸！」，他那時候來錄影。」（杜老闆，2022）

熱鬧的中南街上不但有當紅明星出沒的東光攝影棚，還曾經有撞球間，一度成為了少年們消磨時光的地方，也成為了杜老闆心目中，與中南街有關的一則青春記事：

「在我國中的時候，他已經七十歲有了，一個阿嬤在家裡面擺了兩個撞球桌，我們以前都跑去那邊撞球，然後撞到餓了就去（全成肉粽）買肉粽，阿以前小時候要去補習，有些人不用補習，所以我們就趁四點下課空檔衝過去，跟阿嬤開桌，阿以前開桌模式就跟老電影看到一樣，就真的用粉筆加在黑板上記，就說幾點開，好，可能四點三十，就記起來，用手寫的，打完要結帳，比如說五點三十，阿嬤就算說這樣六十分鐘，一分鐘一塊，六十元。然後有時候就會不小心太大力，就會把球打到馬路對面。」（杜老闆，2022）

在中南街末段成為東光攝影棚之前，那裏曾是「永生戲院」，由礦坑名人王家所經營，可以短暫經營之後便改為攝影棚，根據訪談，一樣的地點也曾在攝影棚之後短暫改建為百貨公司，但又因經營結果不佳，成為今日的住宅大樓。從戲院、攝影棚、百貨公司到撞球間，這些空間都曾是黑鄉人在辛勤工作之外的生活空間，而且顯示出當時的生活者們具有相當程度的經濟能力來從事娛樂消費。

除了娛樂場所之外，街上主要還是以各式日常用品的民生產業，圖 14 根據眾多生活者的回憶拼湊出當時中南街區中的店家，有銀行、雜貨店、麵店、布行、中藥行、菜店、五金、煤氣行、米店、茶行、教會等，黃昏時段還會吸引許多攤販，成為黃昏市場。我發現中南街區的興盛並非來自於特定

產業群聚，反而是以多樣的組合滿足大眾的民生需求，一條街就可以完成家庭日常需求，一應俱全，可以想像當時這裡是高度便利的街區，以及這樣的街區如何成為鄰里匯聚的地方。



圖 14 已知的黑鄉時期的中南街空間使用（來源：研究者繪製）。

根據 Latham 和 Layton (2019) 對於社會性基礎設施的分類，能滋養一個社會人際交往的地方都是社會性基礎設施，只是依據其滋養的社會生活類型而有所差別。其中「商店」就是一個基於交易而創造人際交往的空間，而且又可能因為貨品不同而吸引不同的社群，例如阿西麵店開業到凌晨，且提供平價大份量的麵食，吸引晚班工人或司機客群，成為他們在一整天的勞動之後的休息的空間；例如撞球間曾經是少年們享受玩樂、消磨盛氣和青春時光的空間。民生商店的特性則是符合大部分生活者的必要需求，更可能連結的是以區域為基礎的鄰里網絡，而非基於特定興趣的社群。此外，街道不只是眾多商店的集合體，人性尺度的街道本身也是人們在此交錯、交流、建立關係的場所，

因此，中南街作為由許多民生商店的街道，有助於此地區的鄰里網絡更加緊密。雖然鄰里之間交往的程度難已被量化，但從賴潘女士⁴³身上，可以一窺她作為黑鄉工人，下班後的生活與鄰里熟絡，但因忠孝東路開闢而遷移離開中南街的面貌：

「（賴潘女士）回憶到年輕時期，多在舊莊附近就業，也曾在山區做煤礦工人，印象中仍留有當時工作的照片……潘女士嫁到中南街後，也曾於僑泰興麵粉廠工作，每日通勤於南港路與市民大道一帶，附近鄰里結識深厚、交友廣闊……居住於中南街 79 號，再約十年後（1978 年）因忠孝東路東拓，拆遷中南街部分房屋，故搬遷至現在居住之地點……當時拆遷中南街上的家戶約有十餘戶，潘家（77 號）所在的位置是坐東朝西的那一側，而旁邊正是昔日的米店（79 號）以及草藥行（81 號）。問到 81 號的草藥行，我們很有共鳴地想到中南商行（今 58 號）的潘老板，想不到潘賴女士很快地就說出「阿梅先」這個名字，緊接著是數十個家族的名字以及各分家至目前的狀況……。」（中南拌島田野筆記 2021/04/07）

賴潘女士的故事雖然只是個別主體的經驗，但具有相當程度的代表性。在南港由農轉工的日治時期，由於南港的土地較貧瘠，生活很辛苦，很多農民願意廉價售出農地，提供了工廠所需的大面積土地，大量的南港人，不論男女都投入礦業和工業勞動，為了賺去較豐厚的收入以改善清貧的生活（莊欣梅，2014）。在這個南港產業發展的進程中，賴潘女士也投入了礦業勞動，隨後嫁到中南街上之後，轉而到麵粉廠工作，居住了十年直到忠孝東路七段東延，房子被拆遷，而搬到如今的市民大道一帶居住，在中南街居住的十年，她對於中南街區的各家各戶瞭如指掌，不但熟習五十年前的鄰居名字，甚至也知道這五十餘年來，各家族的分家的狀況，顯示出賴潘女士在此街區中有相當緊密的人際網絡，而且一直維繫到現在。

社會性基礎設施是能支持公共生活與社會網絡的場所（Klinenberg，2018），每個具有特定顧客群的商店可以是小型的社會性基礎設施，支持黑鄉人下班之後的覓食和採買，民生類型的商店又尤其可能創造以鄰里為基礎的人際交往，有助於中南街區形成緊密的鄰里網絡，讓街區不只是眾多小型社會性基礎設施的集合體，而是富含鄰里關係，可以表達社會情感的社會性基礎設施。

⁴³ 賴潘秀英女士出生於 1937 年，居住於市民大道一帶，經由中南街上的米店引介給中南拌島成員而有了此篇田野筆記。

二、科技新都中，地方自明性的場所

1993年，臺北市政府提出《南港地區整體規劃與都市設計研究》⁴⁴，將南港區定位為科技工業、技術密集工業及軟體工業的生產中心（周奇奇，2013），開啟了將南港區從黑鄉轉型為科技新都的規劃。加上幾項重大建設的實施，包含高速公路、大眾捷運系統、基隆河河道整治、南港經貿園區開發計畫、鐵路地下化東延南港等計畫落實，2001年，南港區成為臺北市第一個通盤檢討與公告的行政區，明示著南港將成為都市發展的重點（柯佩如，2004）。

這樣的定位其來有自，臺灣作為亞洲新興工業國，放眼全球資訊發展及自由市場的驅動，不論是中央政府或臺北市地方政府都懷著晉升國際城市的想像，因此除了南港軟體園區之外，又加入南港展覽館、大型商業中心與國際旅宿業的規劃，這樣的產業變遷造成南港地景與空間大規模的改變（周奇奇，2013）。

一連串的交通工程，讓南港在從「盆地邊緣」變成「優勢區位」。2000年，連接國道5號的福爾摩沙高速公路南港系統通車，往北接內湖工業區，往東接汐止工業區。同年，臺北捷運往東延至昆陽站，昆陽站成為南港區第一座捷運站，2008年，板南線再度東延至南港站，2011年，再東延至南港展覽館站。2016年，高鐵南港站設立且完成通車，加上原本的南港火車站。南港在這20年間已完成與過去相比更進一步的交通建設，成為今日四通八達、交通方便的南港區（圖15）。原本因為距離臺北中心較遠的區位弱勢，也早已成為都市計畫中屢屢提及的「區位優勢」。例如，臺北市政府都發局在高鐵沿線土地計畫⁴⁵中，將南港規劃為擔任腦力資源整合與指揮生產行動的「中樞神經角色」。在這樣的論述之下，繼而規劃優先拓寬東西向的南港路，以及新開闢東西向聯外道路（臺北市政府都市發展局，2007）。

⁴⁴ 委託皓宇工程顧問有限公司擬定。

⁴⁵ 南港高鐵站沿線新生地暨周邊土地整體再開發計畫案。



圖 15 目前南港區主要聯外道路與大眾交通系統（來源：研究者製作）

區域發展帶來的是大規模的地景改變，例如臺肥六場和啟業化工廠改建為南港展覽館一館、二館，聯華麵粉廠拆除並進行都市更新等，南港許多地方都在拆除重建為嶄新明亮的樣貌。快速的地景變遷，彷彿南港亟欲擺脫黑鄉的記號，許多空間都消失了，包括曾經燈火通明、擠滿下班食客的東南街，以及其上的第一戲院。目前的東南街已被鐵皮圍住多年，人去樓空，一片死寂，東南街上幾乎不見行人，街道雖然還在，卻無法再述說曾經熱鬧非凡的時光。

在這座科技新都中，中南街區已經是少數能述說南港生活歷史，且持續有街道生活的場域。圖 16 標示出中南街區內超過三十年歷史的老店與節點，這些空間在 1993 年南港被定位科技產業重鎮之前，就已經存在，是黑鄉時期生活空間的一部分，並且見證了南港的變遷。其中不乏有上百年的建築如家族古厝，數十年的信仰空間如教會和廟宇等，這些空間具有一定程度的歷史厚度，而且延續其中的內容至今，共同構成一幅早期的街道生活圖象，並具有生活的、家族的、信仰的不同層面的意義，讓人可以辨識出老街的生活樣貌，也讓人可以沿著這些線索追尋在地脈絡，是南港之所以為南港的地方自明性空間。



圖 16 中南街區超過三十年的老店以及節點（來源：研究者繪製）。

中南街區如何述說南港的地方自明性呢？一是中南街區的外觀與周遭嶄新的建築不同。街區保留許多日治時期的建築，例如閩南式建築關家古厝，有超過百年歷史，目前由臺北市政府指定為歷史建築，登陸理由為：

「南港近山閩南合院建築，見證泉州闕式家族移民拓墾歷史，對南港發展史具有重要意義……TR 磚砌牆與砂岩牆基，紅白襯托，左外護龍「德嚴居」為 2 層樓紅磚造建築……正廳門面及山牆之泥塑、剪黏……整體上具建築史及技術史之價值。」（文化部文化資產局，2019）⁴⁶

另一個閩南式建築周家古厝，置身於一排店屋中，也因其歷史風貌，經常吸引行人駐足，令人忍不住好奇這個地方的歷史，例如下述部落客到訪南港的描述，就顯示出周厝的外觀，能喚起行人對於南港歷史的好奇，並讓人得以去聯想老街的歷史：

「在只有依靠先前一點網路文章下，我走在東南街，缺乏任何介紹與標示，說實在很難去指出那戶哪屋的過往。僅能盡量從一些比較舊型的建物中，試圖去發現一些什麼……來到第二段的中南街，這段也是從外頭車子駛入最多的路線，免不得左閃右躲，試圖在不被干擾的情

⁴⁶ 2022/08/21 取自

<https://nchdb.boch.gov.tw/indigenous/assets/overview/historicalBuilding/20190912000001>。

況下好好欣賞這條老街。而在第二段的起頭，一間不起眼的雜貨店旁，我便看見了或許能代表中南街「古老」的一面。那個紅磚木窗的老屋，大門緊閉，但看的出來年代很久遠。從網路上文章看到，這間可能是從日治時期就存在的老屋「周厝」，一旁的雜貨店與之有著親戚關係。但畢竟這還是私人住宅，走過也只能路過。遙想，這條街過去都是這樣的屋子，那種古意十足的樣貌」（阿諺，2020）⁴⁷。

除了上述的關家古厝和周家古厝之外，街區還有更多具有文化特徵和廠所記憶價值的空間，這些空間從視覺上就提示著中南街區所具有的歷史深度，例如一段半圓形拱廊、兩層樓店屋建築、數棟紅磚屋、小尺度街道等（圖 17）。有形的歷史空間散布於中南街區中，讓人走在中南街區中，就能從視覺上和空間節奏上，體感老街的氛圍。



圖 17 中南街區有形的歷史空間（來源：照片源自於中南拌島、500 輯，研究者後製）。

對於街道上的他者而言，上述超過三十年的老店、有形的歷史空間等元素，都召喚出其對於南港歷史的好奇與想像，推翻如今南港建立的的新印象，

⁴⁷ 2022/08/21 取自

<https://storycircle571.com/2020/06/01/%E5%8D%97%E6%B8%AF%E4%B8%AD%E5%8D%97%E8%A1%97%EF%BC%9A%E6%9C%AA%E4%BE%86%E4%B8%AD%E9%9A%B1%E8%97%8F%E7%9A%84%E9%81%8E%E5%8E%BB/>。

例如參與了中南街導覽的部落客，寫下這樣的心得，從中南街這樣一條「便利生活街」發現南港不只是展覽館和台北流行音樂中心的代名詞：

「沒落的老街，上頭混雜分佈著菜店、食店、鐘錶店、米店、書店等日常生活商家，在便利超商還沒統治城市的時代，這樣一條「便利生活街」，不難想像是舊時支撐起小鎮的動脈……在長大後重新認識南港，自此在遙遠記憶之外，「南港」再也不會只是捷運站的名字，或看展看表演的代名詞」（punkelephant，2016）⁴⁸

有形的歷史空間固然是中南街區歷史深度的證明，也是無形的情感附著的具體物質，但街區並非凍結式的存在，街區的生活者們也會因為生活所需而修建房子，隨著經濟發展而追求更好的生活品質。但這並不代表中南街區就喪失了其作為南港老街的「真實性」，因為所謂歷史空間的「真實性」並非其原初、未經變動的樣貌，而是符合地方動態，持續演變的過程（文芸、傅朝卿，2011）。中南街區上既有上百年的古厝、日式建築，也有戰後修建的房舍、公寓住宅等，近幾年也有許多人重新裝潢老屋，不斷演變的過程，是中南街區的真實性，這則變動的真實性也述說著南港的發展史。

可貴的是，中南街區不是徒剩建築的老街，街區還有如上述經營超過三十年的店家、住在這裡多年的生活者們，繼續運轉著中南街區的每日生活，這些生活者的生命故事與街區密不可分，「人」是中南街區述說南港自明性的主體，也是中南街區之所以是「活著的老街」的基礎。這些生活者們有時候扮演著宛如代言人一般的角色，分享其經驗，你可在興發號雜貨店裡聽老闆娘開講製做醬菜的秘、去大方男士理髮廳剪一頭西裝頭髮型、在沒有名字的菜店順手買個當季的新鮮蔬菜……，活著的中南街區，有隨機發生的街道生活。我將在第三章進一步討論中南街區的街道生活，以及生活者們如何述說中南街。

在科技新都時期，中南街區不只是生活空間，而是展現地方自明性的場所，我認為其作為社會性基礎設施的功能有所轉化。Klinenberg（2018）、Latham 和 Layton（2019）較少討論具有歷史意義的社會性基礎設施之於城市的意義，但從中南街的經驗出發，我認為具歷史意義的社會性基礎設施，除了支持公共生活和人際網絡，更具有能標示特定歷史文化的功能，讓人在這個社會性基礎設施中，不只與他人產生連結，也可以與過去連結、與地方連結。換言之，具歷史意義的社會性基礎設施具有時間深度的空間，在這個獨特時空中，創造人們的交往機會、促進人們認識所在的地方、追尋所在社會的脈絡。

⁴⁸ 2022/08/25 取自眼底城事 <https://eyesonplace.net/2016/05/13/2228/>。

因為科技新都中的老街具有上述的獨特魅力，也因為老街上的地租相較於周圍飛漲的房租低，近十年來，街區吸引了許多新的店家（圖 18），一樣是以小吃和民生產業為主，也經常可以看見科技與會展產業的上班族，下班後來這裡覓食（圖 19），顯示出即使產業變遷，街道仍是人們生活的空間，而且如今的中南街區更多了彰顯南港自明性的價值。



圖 18 現有的新舊店家大致分布（更完整細節詳見附件二）（來源：研究者繪製）。



圖 19 來中南街吃午餐的軟體或會展產業的印度工作者（圖片來源：關淑菁）。

第三節 國際門戶「南港展覽館」旁的歷史街道

緊鄰著中南街「南港展覽館」是 2000 來南港區乃至於臺北市的新節點，無疑對於中南街區有劇烈的影響，而且南港展覽館不只是區域性的建設，而是鑲嵌於國際會展產業的空間。二十一世紀以來，會展產業已成為全球蓬勃發展的產業，而且隨著全球的生產活動大量轉移至亞洲，亞洲地區的展覽數量與出租面積皆有大幅成長，而高度仰賴進出口貿易的臺灣，也在此趨勢下投入會展產業的挹注(曾慧珠，2009)。南港展覽館是臺灣最大的展覽暨會議中心，2007 年完工，2008 年啟用，2019 年更啟用二館，成為國際性會展的重要機構，連帶的捷運南港展覽館站建設完成，交通與產業基礎設施都全然讓南港東邊一帶正式成為向外連結的空間。中南街區僅與南港展覽館二館相隔十公尺，就此快速地從「後站」變身「國際節點」。如此改變除了周遭地景的差異之外，也讓中南街從盆地邊緣的次級老街，變身為國際門戶中，一條對外連結的老街。

這樣的變身被生活者們從兩種截然不同的觀點解讀，有些生活者人認為與現代的南港展覽館相比之下，中南街區的老舊樣貌顯得「不能看」，甚至「像貧民窟」；也有人認為，正是因為南港越來越多地方都正在改建翻新，「不一樣才特別」，具有數十年歷史的街道「可以變成它的特色」(上述引號內容為居民說法)。這兩種相異的觀點其實是一個重要的提問：當南港成為了一個國際門戶，中南街這樣一條在地老街將扮演什麼角色？然而，現實狀況是街區都更的壓力加劇，南港展覽館啟用的 2008 年，中南街區於同年被劃為都市更新地區，展覽館周遭的地租飛漲，雖然中南街在相較之下維持可負擔的地租，但市民大道上的「南港區中南街更新案」⁴⁹預計拆除中南街北段四棟房子(包括有歷史拱廊的騎樓)改建為面向市民大道，約二十層樓高的大樓，未考量此地區的整体性與協調感，也未將既有的街道生活的更新案，可預期的將破壞現有的街道紋理(圖 20)。

⁴⁹ 南港區中南街更新案。2022/1/17 取自
https://www.ur.org.tw/plan/career_view/62/before/#graySubMenu。



圖 20 中南街更新案示意圖（圖片來源：左邊來自於財團法人都市更新研究發展基金會，右邊來自於中南拌島）

新節點「南港展覽館」的建設，除了帶動周遭都更的誘因和壓力，也成為了中南街新的視覺端點，成為今天對比性高又張力十足的地景，讓媒體報導與漫畫都選擇以此作為呈現中南街區的意象（圖 21）。實際在中南街區活動，也會深刻感覺到這股張力，具有既現代又傳統、既國際化又有地方感的獨特氛圍。夜晚，南港展覽館發出微綠的燈光，一樣具有十足的現代感，而且相當顯眼。街區生活者們日日夜夜看著這座國際會展場館，深切體感南港成為國際門戶的日常。



圖 21 南港展覽館成為中南街端點的景象（左圖來源：翁家德，取自 500 輯⁵⁰；右圖來源：常守仁，取自臺灣同人誌中心⁵¹）。

⁵⁰ 翁家德、趙政諺（2020），〈南港第一街「中南街」的創生課題：茶葉、煤礦之後，重新找回地方魅力〉，2022/07/26 取自 <https://500times.udn.com/wtimes/story/120840/4865564>。

⁵¹ 常守仁（2021）《老街流行—中南街篇》，2022/07/26 取自 <https://www.doujin.com.tw/books/info/56312>。

南港展覽館的原址為南港國小及台肥六廠廠區，前者是許多居民就讀的小學，後者的廠區中設有禮堂空間，因此也是部分居民舉辦婚宴的場所，兩者時常出現在居民的口述記憶中，是與街區有所連結的空間。而南港展覽館的則是為此地區帶來一些人潮和商機，街區與南港展覽館之間便存在著消費的關係，與南港國小和台肥六廠與街道的關係相比，相對較為淡薄。總而言之，南港展覽館的角色讓中南街頓時躍升為國際節點旁的歷史街道，且創造了強烈的視覺張力，甚至一定程度成為中南街的意象之一，實際上也為周遭帶來商機與人潮。但與中南街區的關係主要奠基於商業之上，與過往的居民就讀的小學、辦理婚禮宴客的工廠禮堂相比，有截然不同的空間意義。此外，南港展覽館的存在，也為中南街區的都市更新增加了正當性和壓力，中南街區一方面具有了區位優勢，一方面又在比較下顯得老舊不堪。

第四節 小結

中南街區在清末時發展為南港區域的交通基礎設施，這條運輸山區包種茶和煤礦到平地的道路，由於「近山」，而且鐵道與山區之間腹地小，受到一定程度的地理條件限制，發展出以單一主街為主的街區型態，而較難發展出面狀的街廓。這樣的近山老街，主要功能是連結山區產物和平地，而非連結對外港口，因此，中南街區與其他河港城市的老街相比，是經濟規模較小的老街。1904年，原本設立於中南街上的南港乘降場移至東南街，且轉而面向腹地較廣的北邊，中南街就此成為「後站」街道，發展出較多滿足民生所需的產業，而較多娛樂性產業則座落於前站的東南街，例如中南街上有雜貨店、小吃店、中藥行等，而東南街上則有戲院、旅館、夜市等。上述的兩個特性都顯示出中南街區作為一條「地域性老街」的特性，與台北市其他鄰近港口的老街相比之中，標示出中南街區在地理限制和歷史發展中的獨特定位。

然而，具有獨特定位的內部型老街，在 1970 年代之後服務汽機車的交通工程，當成「次級道路」。南北向主要道路開闢、拓寬，將中南街區橫切為四段，中南街在此被降級為次級道路，成為主要道路之間的捷徑，形成人車爭道的狀況。雖然大尺度道路的開闢，看似讓中南街區所在地段成為了優勢區位，但中南街區卻反而因此受交通所困擾、被認為是窳陋、老舊的街區，也增加了都更的正當性和誘因。

上述中南街區作為地域性老街與次級道路的差異，也是中南街興盛與沒落的差異，前者提供行人好的體驗，後者服務汽機車的便利性。Jonathan (1991) 曾提醒，「街道不僅只有出入口的意義，而是表現社會情感的地區」(取自 Moughtin,

1999) , 亦即, 街道不僅有交通功能, 也具有公共生活的功能。從中南街經驗將反思此一論點, 可以發現當街道的交通功能和支持公共生活可以互相加乘時(例如輕便車與行人的速度較相同, 且不互相爭道), 街道便容易表現活絡; 反之, 當街道所提供交通功能與支持公共生活的功能互斥(人車爭道), 則容易讓街道死亡。中南街區人車爭道的現況, 顯示出南港區的上位計劃⁵²將中南街視為一條普通的道路, 而非南港老街。然而, 本文認為中南老街在南港的黑鄉時期和科技新都時期, 都不只是次級道路, 而是扮演社會性基礎設施的街道。

首先, 黑鄉時期的中南街區是南港的生活空間之一。大量工廠是生產的空間, 而工人們下班後覓食、採買、交流的東南街和中南街, 則是生活的空間, 每個商店都是一個小型的社會性基礎設施, 並且支持著相應的社群, 例如開到深夜的麵攤, 便是支持晚班工人生活的場所, 而民生類型的商店所支持的公共生活, 則是鄰里網絡, 匯聚了眾多商店的中南街區, 是眾多小型社會性基礎設施的複合體, 型塑緊密的鄰里網絡, 也支持著不同社群。

再者, 科技新都時期的中南街區是述說地方自明性的場所。南港在 1990 年代之後有許多歷史紋理被抹去, 中南街區是如今少數可以述說南港歷史的地方, 除了有形的歷史空間如古厝、拱廊、連棟店屋, 從視覺和身體感上讓人體感老街與周遭不同的空間節奏, 並吸引去進一步探究這個地方的歷史。除了有形的歷史空間, 街區生活者是述說地方自明性的主體, 也是街區活著的原因, 街區中不乏超過三十年的老店, 和隨機發生的街道生活, 他們述說的不是凍結的南港歷史, 而是變化的過程, 而隨著社會發展而演變的中南街區才是有真實性的街區。

在支持公共生活的場所中, 具歷史意義的社會性基礎設施, 不只能連結人與人, 還能連結人與過去的時空, 人與地方脈絡。具歷史意義的社會性基礎設施也支持了公共歷史的建構, 為南港這座科技新都撐開一個討論地方脈絡的空間。

⁵² 臺北東區門戶計畫(2015-2022)第四次修正實施計畫。2022/08/20 取自 <https://www.ws.gov.taipei/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvMzI4L3JlbGZpbGUvNDcwODcvNzk4MDc5Ni8wYjIxMzY5YS0zYWJkLTQ1MTktODlmOS1hM2EzMDE4M2ViYjQucGRm&n=5p2x5Y2A6ZaA5oi26KiI55WrLeersDTkv67mraPlr6bmlr3oqIjnlasucGRm&icon=..pdf>。

第三章 中南街街道文化



「這個地方的事情就是……匯集很多人，很多人的生活，很多人的來返」（林忠義，2019/5/15）。

街道有許多人的生活、許多人的來返，這些生活和來返的實踐共同發展出一套獨特的在地範疇與知識，成為了街道文化。那麼，在眾多街道文化中，何謂中南街的街道文化？上一章所分析的地理條件和歷史過程，是中南街區街道文化的發展基礎，如今中南街區延續著共同的記憶和生活型態，也持續融入新的群體，持續適應區域的變遷。

本章聚焦於現有的街道文化，第一節引用 Jane Jacobs 街道芭蕾（1961）的概念，看街區中的每日發生但從不重複的事件，先描繪研究者在街區的步行經驗，而非直接進行拆解、分析，再切換觀點，呈現街區中生活者的一天會採取什麼樣的路徑。不論是研究者本身的步行經驗，或是生活者的一日路徑，都是將「時間」當成主要軸線，呈現中南街街區從白天到晚上的事件，也就是每天相通但從不相同的街道「舞碼」。

第二節則把「空間」當成主要軸線，並且採取日常都市主義的研究方法—將中南街上每日生活的空間概念化。首先，本文從單棟建築內部的空間出發，分析一進式的店屋內，如何再劃分為「前店後屋、下店上屋」的使用模式。此外，部分建築設計有出口對外的樓梯，讓整棟建築可以被不同社群分層使用，容納不同的生活者，又不侵犯各自的領域。再者，本文從街道形構的角度出發，除了視街道巷弄為眾多建築排列組合之外留下的虛空間，反之，更真實的狀況是街道的開闢改變了街區建物排列組合的秩序。

不論是建物或街道巷弄，這些空間在地圖上雖然可以被明確地劃分為私有或公共，但在實際使用上卻往往具有模糊地帶，且因為不同活動而賦予空間意義。研究者發現大部分的社會生活除了發生於公共空間，如廟宇、教堂、社區菜園之外，也有很多街道生活在介於私人與公共空間之間的模糊地帶發生，包括黃昏市場、騎樓、非騎樓的家戶延伸空間，以及暫時性被挪用的街道與巷弄等。

第三節則是從生活者的觀點出發，藉由訪談的方法，來探討生活者們如何詮釋和理解這個地方。本文發現街區生活者們大致從四種方向來詮釋中南街區：1. 來返的場所，乘載許多與移動有關的記憶；2. 是謀生有道的地方，職人在此以自豪的手藝生存，也實現心中的經營哲學；3. 中南街是窳陋且需要都市更新的地區，但不只是房子的問題而已，而是街區在南港發展中顯得如此落後；4. 中南街

也是實現文化理想的基地，較低的租金提供了創業者在此實現個創業的可能性。不同的生活者，詮釋街區為截然不同的面貌，這些立場雖然相異，甚至有一點張力，但並不完全衝突，反而顯示出此街區存在著多元的可能性，在南港第一街的稱號下具有多重議題和意義。

第四節則分別描寫街道中的幾位靈魂人物，這幾位靈魂人物是如 Jacobs (1961) 所定義的「地方公共人物」，他們扮演著資訊交流、連結鄰里、分享街道故事的角色，是創造街道生活的關鍵人物。

第一節 中南街街道芭蕾

「一個好的城市，不同的人行道上演著不同舞碼，同一條人行道即使重複相通的舞碼，每次也有不同的即興演出。它是生命不是藝術，但是我們可以想像它是一種像是舞蹈般的城市藝術形式——不是那種每個人動作整齊劃一的那種舞蹈，而是一種很複雜的芭蕾」—Jacobs (1961)。《偉大城市的誕生與衰亡》(吳鄭重譯)。

街道芭蕾是 Jacobs (1961) 概念化一條街道上發生的事件的連續集合體，在她的觀點中，一個好的城市、一個好的街道是分分秒秒有事件發生的地方，而不是空蕩蕩的「空」間。這一節先描繪我在街區移動中的所見所感，而非直接進入單棟建築的分析，接著再呈現生活者們的移動範圍，我認為如此可以較好地呈現出中南街區上豐富且即興發生的事件，以及人們如何用各自的移動路徑，創造出複雜的交會。

一、街道芭蕾—從早到晚的中南街

站在南港路一段與中南街的交叉口，一面是由大片玻璃與鋼鐵建成的南港展覽館二館，一面則是由褪色招牌、柴米油鹽物品、較矮的房舍所組成的中南街。這個十公尺寬的路口，在視覺上和體感上都充滿張力。

早上七點到九點之間，從西往東行的機車通勤族們，沿著南港路右轉進中南街，就為了多避開幾個紅綠燈，然而這條僅有 6.5 公尺寬的老街，也並非乾淨暢通，反而停著汽機車、擺放盆栽，甚至是一隻到腳踝高的小狗雕塑。興發號雜貨店的小貨車停在門前，老闆娘幫老闆卸下一箱箱食品，還有沉重的米，騎樓裡還擺著兩簍黑豆，那是擅長醃醬菜的老闆娘的材料。在往前走兩間房子，天氣好的時候，騰叁青草店的門前，也會有兩籃草葉曝曬。西側的連續拱廊，是中南街相當有標誌性的風景，許多人喜歡在此感受拱廊

的律動，甚至激起懷舊的情感，也有生活者對於這段拱廊相當自豪，認為這段美麗的拱廊，不用到大稻埕就看得到了，尤其是販售糖果餅乾的「志中行」，總是沿著騎樓擺放一個又一個裝滿彩色糖果的鐵桶，更讓這裡充滿活潑的氣息，可惜 2021 年，志中行便因為高齡的老闆身體欠佳而結束營業了，如今只剩門上的海報再現著往日的風景。

在這個通勤時段，也是中南街上的各家早餐店最忙碌的時候，租下兩層樓紅磚房中一樓空間的「小南港懶人私廚」，在兩三坪大的空間裡，製作出讓鄰近上班族喜愛的有特色又大份量的三明治和蛋餅。對面不遠處的美而美早餐店，空間相對寬裕很多，雖然因為店面較深且挑高，而顯得較陰暗、冷清，但也是熟客時常光顧的地方。中南街與忠孝東路七段交叉口處的美芝城早餐店則是由一對夫妻共同經營，拉拔起還在讀國小的孩子，店裡的空間不大，但很有家庭的氛圍。再往南走，中南街與中南街 123 巷交叉口的早餐店善用三角形的戶外空間，在這裡吃早餐時的體驗像是與熙來攘往的機車保持一種既貼近與安全的距離。

除了早餐店之外，上午的中南街各處都相當忙碌，阿西麵店開始準備開店前的前置作業，老闆娘也會用輪椅推著老公出門走走，留下西施犬妞妞在店裡。過市民大道之後，沒有名字的蔬果店數十年如一日地提供新鮮蔬果，一層樓的店面很深，雖然店面看起來不特別顯眼，但這間店是五星級總鋪師阿燦指定合作的對象！蔬果店隔壁就是鄰長家，鄰長經常坐在門口與朋友話家常，拿手料理是孩子們最喜歡的番茄炒蛋。鄰長家隔壁的翁阿嬤，與鄰長是姻親關係，她經常到斜對面的文昌堂國藥號買甘草糖，夏天時也會在家門口就著低矮的水龍頭洗菜，因為孫子作買賣生意的緣故，翁阿嬤大多時間都在家裡負責等待送上門的貨物，家裡的第一層隔間也堆滿阿嬤折的紙箱，第二層隔間才是客廳。

而翁阿嬤常光顧的文昌堂國藥號又被稱為「嬰仔仙」，因為他們家讓孩子長高的中藥材特別有效，老闆寫的一手好字，中藥行裡的吧檯桌面和牆壁處處都有老闆手寫的介紹，這個店面的房東是南港大家族闕家，但文昌堂在這裡已設立了四十年，在此之前更是「秤媒間」，是所有臺車卸貨、秤媒的空間。

再向南行，是一間低矮、有點歪斜的鐵皮房舍，裡外掛滿了各式各樣的陳舊的時鐘，像是走進一個異時空，老闆經常倚靠在門口，看著人來人往的街道。對面相隔四個房舍的距離，是南港著名的萬春軒餅店，是南港著名的糕餅店，早期因往來的礦工和軍人而生意鼎盛。正對面則是用立面鋪滿綠色

磁磚的兩層樓房舍，志和煤氣行的經營者王家是這一帶的望族，因經營礦坑和中南街末段的永生戲院而聞名，這棟兩層樓，內部挑高的建築，可以說是戰後的「豪宅」！

緊鄰著萬春芳餅店的是小而美的「中南商行」，身為中藥行第三代的潘先生，帶著以中藥材作成的護膚產品回到阿公起家的中南街，完成傳承的使命。中南商行的隔壁就是龍峻米店，門前堆放著五穀雜糧，牆壁上的一道水痕是 2001 年納莉颱風肆虐留下的痕跡，龍峻米店的阿嬤與中南商行潘老闆的爺爺是舊識，但潘爺爺的中藥房在 1989 年前後因市民大道改建遷移去了基隆，直到潘老闆重新回到中南街才重新牽起了連繫。

龍峻米店斜對面則住著高齡超過八十歲的婆婆一家人，婆婆六十多年前從台北市區嫁到這裡時，老公以推人力台車維生，她則負責販售五金、電池、零件等物品，直到礦坑關閉才收掉，開始接各種家庭代工工作，婆婆與隔壁的金璋洗衣店的老闆娘交情不錯，兩人偶爾在家門口閒聊，腳邊還有婆婆養的兩隻貓打轉。

繼續向南行，左手邊的信福書店販售報紙、簡單文具、農民曆，還有東南亞和大陸地區的網路卡，這裡還可以印刷喜帖和名片，信福書店除了曾是南港國小的小朋友們經常光顧的地方，還是以前「東光攝影棚」的工作人員常去買白報紙的地方，張老闆回憶起那段往事總是津津樂道。現在的信福書店是鄰里經常聚會的地方，因為張老闆與鄰里關係友善，他也認為書局雖然已經沒落了，但依然想為了與老朋友們保持聯繫而繼續開店。

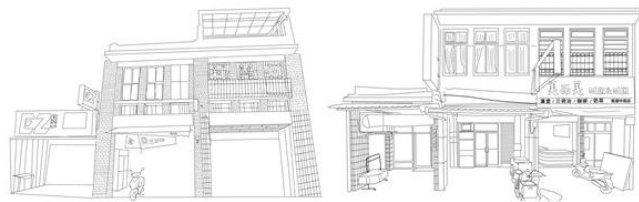
等了一陣紅燈，穿過忠孝東路七段之後，這一段中南街雖然也有騎樓，但因為劃設有綠色人行道，騎樓便成了店家的空間，幾乎沒有通道，但行人在人行道上行走時也可以感到安全。左手邊是橫跨了三個店面的機車行，第一間店面展示這種新摩托車，第二和第三間店面則是維修區和檢驗區，對面是一間漆成天藍色和綠色的三樓房舍，門面面對著忠孝東路七段，作起賣紅豆餅的生意，原本是大方理髮店的店面，但後來房東換人，這才陸陸續續換了好幾家店。緊接著三棟兩層樓的紅磚房，但這三棟紅磚房總是拉下鐵門，似乎已經沒有人居住。對面的中南街 101 巷及 101 巷 14 弄間，則有數棟公寓，許多戶家庭在此安居。

下午大約三點，平行於中南街的忠孝東路七段 625 巷開始出現零星的攤販，魚販、蔬果攤、肉攤、賣麵包的、賣糖果餅乾的小攤子們，7 個攤子稀疏地散布在這條窄巷，共同組成迷你的黃昏市場。市民大道南側也有一整排

攤販，販賣漢堡、巴基斯坦餅、小吃等，這一排攤販使用的空間是非常淺，但有面寬的隔間，原來這是當時原本的鐵路地下化改闢為市民大道時，拆除了面對中南街的窄長街屋，而遺留下來的空間。位於忠孝東路七段上的「老張胡椒餅」按照慣例大排長龍，一直排到中南街南段的街口，這家胡椒餅從戰後一直受歡迎至今，據說最早是兵工廠的阿兵哥們經常在下午來光顧，帶回兵工廠作為點心享用，後來以耳傳耳地成為代表南港區的好味道，也是許多生活者們從小吃到大的點心，而且也經常介紹給外地人。

傍晚，太陽落下，中南街上又開始出現洶湧地機車群，像是洋流，中南街也蛻變為另一種模樣。往北看去，盡頭的南港展覽館發出微微的綠光，這五年來，中南街上開始出現居酒屋和串燒店，上班族們喜歡在下班後來此小酌、放鬆，也因為些小店大多空間不大，同桌共食，各桌聲音此起彼落，好像更因此可以開懷地講話。除了時尚的居酒屋，古早味的阿西麵店和筒仔米糕也還一直開到深夜，晚上的中南街比白天稍微安靜一點，但依然時不時有車子和行人經過，沒有冷清下來。晚上九點，垃圾車出現，家戶們聚集又散去。一直到凌晨，微醺的訪客們才心滿意足地離開，即使夜深了，這條街依然有充足的路燈，自己也不是這條街上唯一晚歸的人，令人感到一絲安全感。

圖 22-25 為中南街主街的連續街景，共分成北、中、南、末四段，呈現出街道的連續性。從這四段連續街景可以看見中南街主街上多樣的商家，尤其在北段和中段最為稠密，這些店家共同構成一個機能相當完善的生活空間，讓這個街道不只是過路通道，而是充滿節點的空間。而且街道不只是許多建築物的集合體，還有如這一小節的描述，因為共同成為一個街區，而支撐與創造出的街道生活。



中南街（北段）



牛肉麵
 小南港懶人私廚
 貳心食堂
 卡拉ok
 川楓酒食館
 志中行
 PASTI義大利麵店

圖 22 中南街北段連續街景（來源：Google 街景、研究者及中南拌島手繪、研究者後製）。



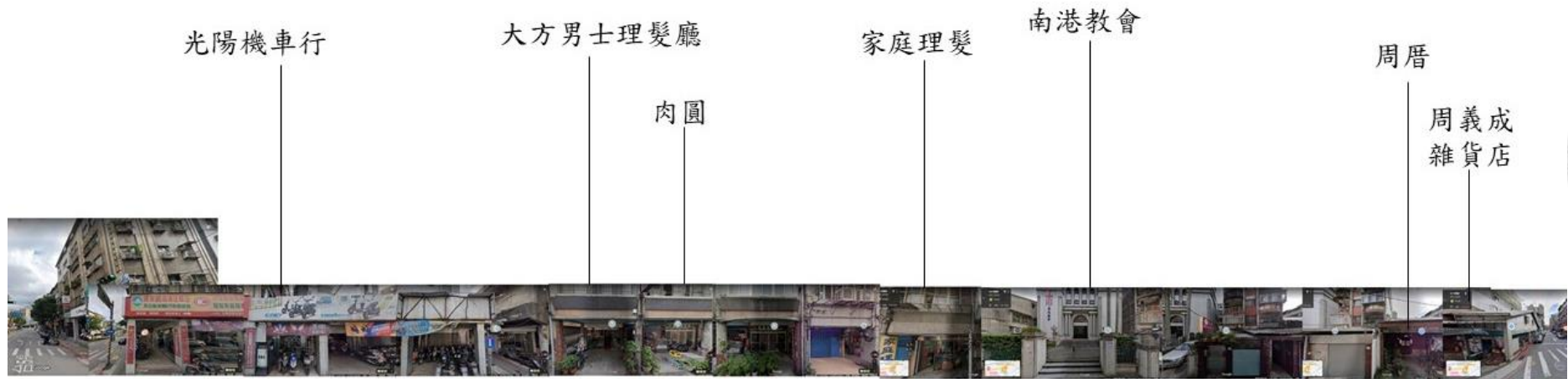
市民大道八段

忠孝東路七段



圖 23 中南街中段連續街景 (來源: Google 街景, 中南拌島手繪、研究者後製)。

忠孝東路七段



中南街（南段）



中南街
1
2
3
巷

圖 24 中南街南段連續街景（來源：Google 街景，研究者後製）。



圖 25 中南街末段街景（來源：Google 街景，研究者後製）。

二、生活者路徑

本文選擇四位生活者進行訪談，試圖理解其在平凡的一日中，於街區行動的路徑，旨在了解個別生活在中南街上停留的時間，以及他們如何使用街區的資源。四位生活者分別為：信福書店張老闆（開業約 40 年）、大方男士理髮廳老闆（開業 30 多年）、小南港懶人私廚李老闆（開業 4-5 年）、蝦歐霸蝦仁花枝羹的杜老闆（開業 3-4 年），上文括號內的開業年數以訪問時間 2022 年為基準點計算。書店與理髮廳老闆都長期開店並居住都在中南街上，而較年輕的李老闆與杜老闆則在中南街租店開業，並在下班後離開街區，但他們其實從小在南港長大，且居住於鄰近街區的地方，因此對於此街區也有相當程度的在地知識與在地範疇。此外，上述四位生活者平時移動方式皆為摩托車和步行。

1. 信福書店 張老闆（約 70 歲，男性）

信福書店張老闆，從台南歸仁遷移到中南街已經超過四十年，居住的透天厝一樓為店面，也是平常鄰里會來串門子的地方，因此張老闆大多時間都待在這裡。而且店中所販售的報紙也由報社送來，所以張老闆不用外出批貨。平時張老闆也會在太太顧店面和孫子時，到南港展覽館一帶散步、運動，偶爾也會到研究院路上的全聯幫忙採買家用（圖 26）。

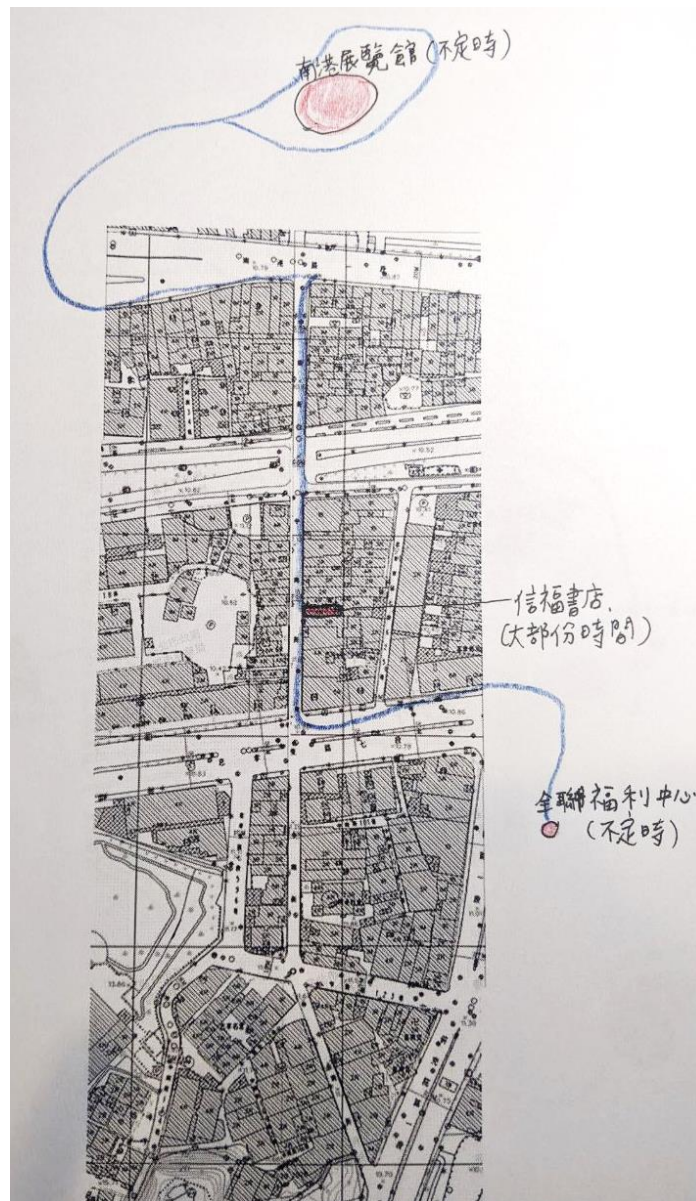


圖 26 信福書店張老闆一日路徑圖（研究者根據訪談繪製）。

2. 大方男士理髮廳 老闆（約 60 多歲，女性）

研究者拜訪大方男士理髮廳時是早上 11 點，老闆正好推著娃娃車，帶小孫子散步回來，一老一小經常於早上時在鄰近的巷弄散步，不會到太遠的地方。老闆平時買菜的地方主要是橫科市場，雖然市場已經是新北市汐止區，但也是中南街居民經常採買的地方，過一個橋、步行 10 分鐘以內就可以到達。老闆平時也會去忠孝東路七段對面的雜貨店光顧，那裏也是黃昏市場所在的巷子口（圖 27）。

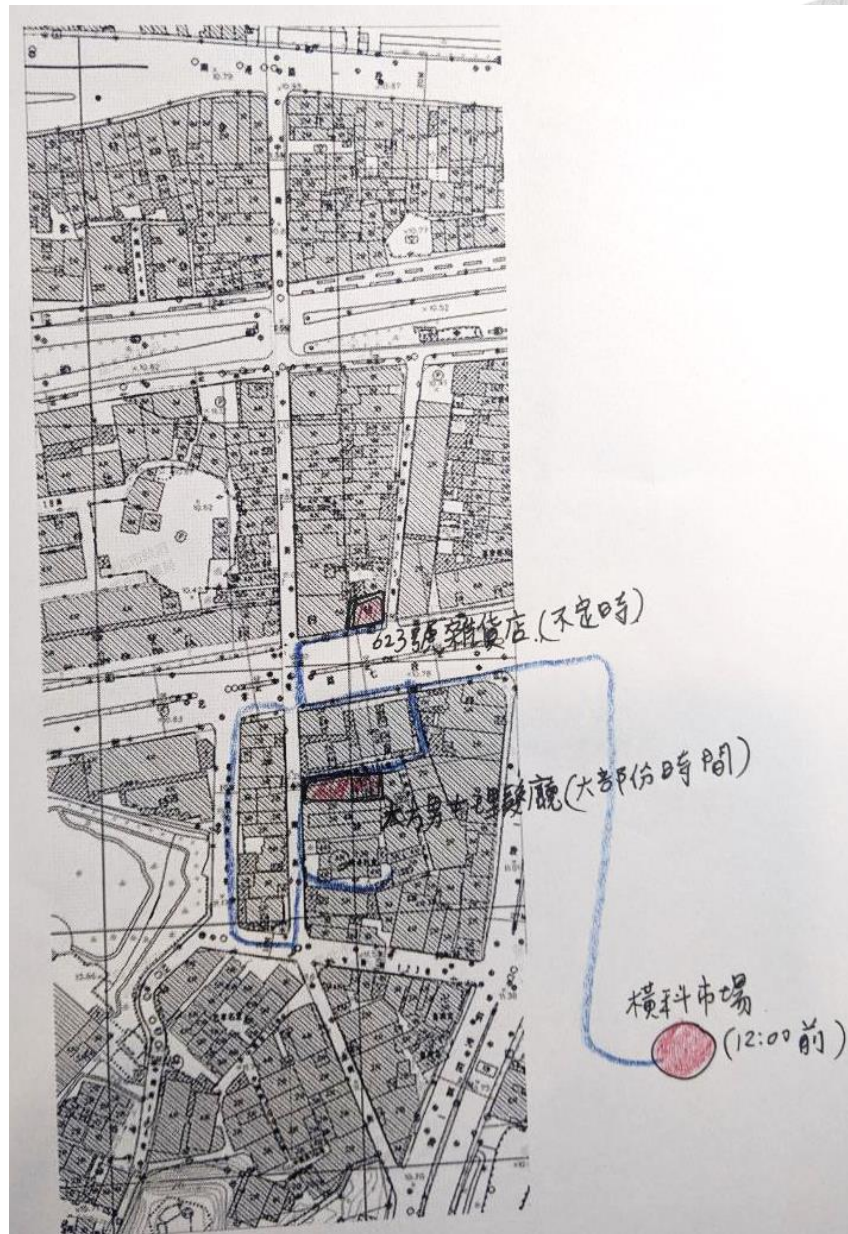


圖 27 大方男士理髮廳老闆一日路徑圖（來源：研究者根據訪談內容繪製）。

3. 小南港懶人私廚 李老闆（40 歲，男性）

居住在研究院路一帶的懶人私廚李老闆，每天清晨三點多就要起床，一早先到南港火車站前，他與 City Link 簽約，每天早上在那裡以餐車的形式販售早餐，餐車一直營業到早上十點，但七點之後李老闆就要回到中南街的店面，餐車部分的生意則繼續交由工讀生負責。小南港懶人私廚的營業時間為早上七點到下午兩點，除了有外送平台的訂單之外，李老闆其實更希望由自己外送，免去被外送平台抽成的成本，因此李老闆也常出外外送早餐，中信

園區是最大的外送客戶，疫情爆發前，常有一次訂購兩三百份的份量，甚至有過訂購過五百份的餐點。然而疫情爆發後，訂購量則銳減至三十份左右。

平時，李老闆與工作夥伴也會到隔壁的牛肉麵店吃午餐。較有空閒時，李老闆也會中南街末段、研究院路上的富南宮拜拜，雖然與店面更靠近的宮廟是興南宮，但李老闆經常從研究院路經過，在富南宮拜拜也是他自小養成的習慣，而且認為富南宮的媽祖特別靈驗，拜拜之後，生意就有所起色（圖 28）。

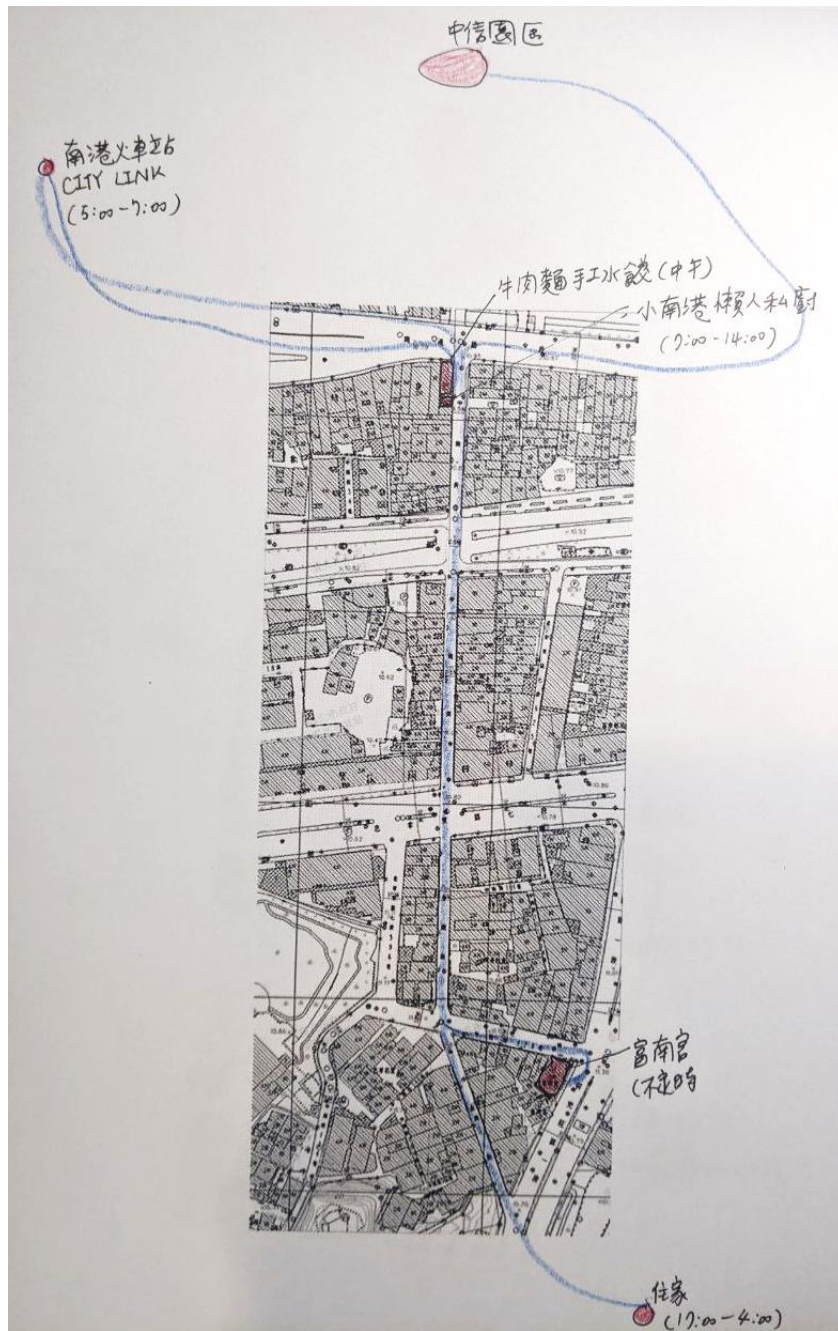


圖 28 小南港懶人私廚李老闆一日路徑圖（來源：研究者根據訪談內容繪製）。

4. 蝦歐霸蝦仁花枝羹 杜老闆（40 歲，男性）

住在鄰近富康街上的杜老闆每天早上會先去橫科市場採買當日分所需要的食材，再到店面準備開店事宜，大約十點多就備好一日份的餐點，店面一直開到晚上八點半，每日在店面的時間約為十個半小時，午餐和晚餐時段最忙，即便非用餐時間，也會有來自外送平台的零星訂單。店內的瓦斯都是向對面的志和煤氣行購買，杜老闆也經常在有空檔時與附近鄰里閒聊（圖 29）。

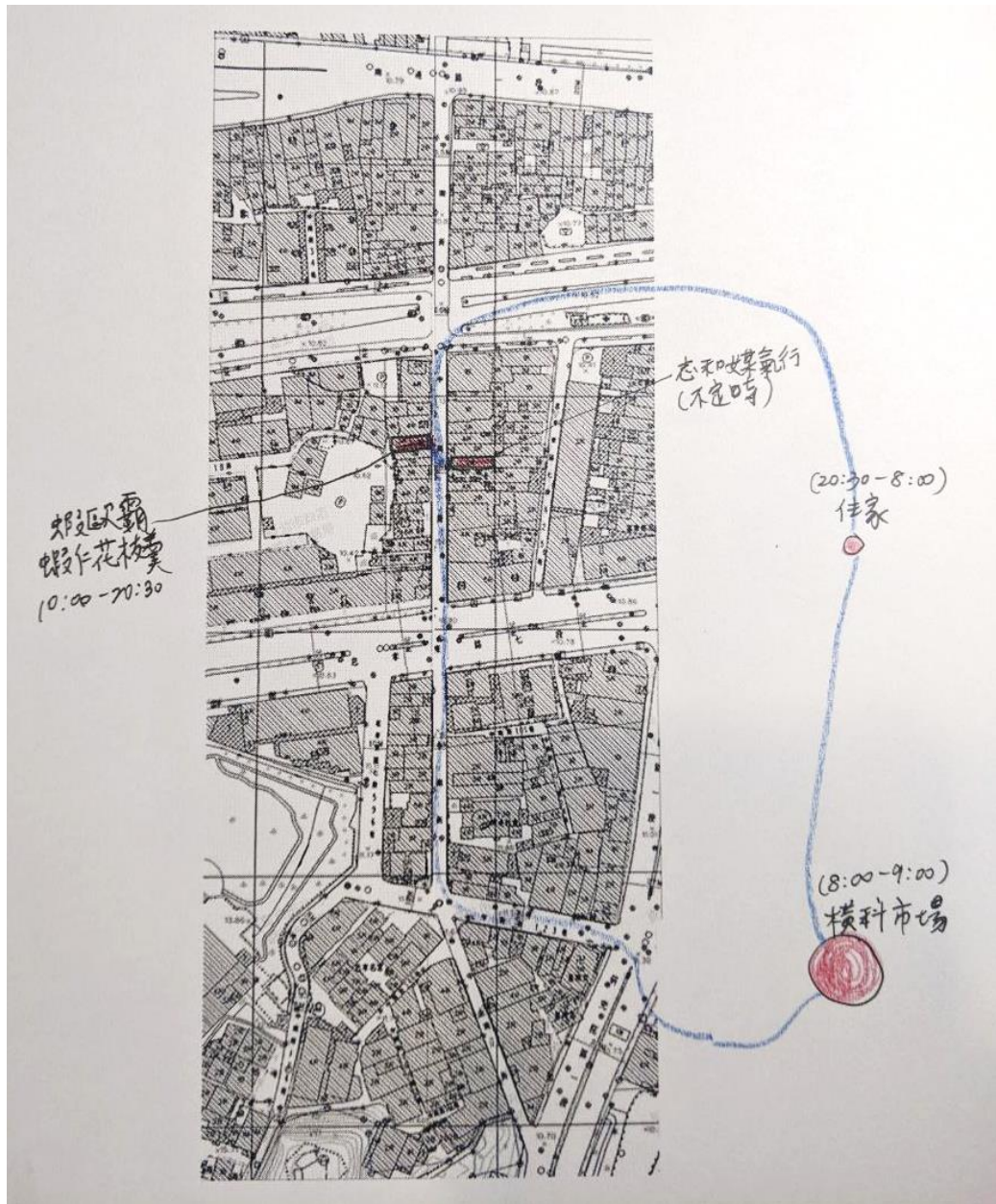


圖 29 蝦歐霸杜老闆一天路徑圖（來源：研究者根據訪談內容繪製）。

上述四位生活者的每日路徑，顯示出生活者們面狀的活動範圍，且都超出中南街街區本身，其中汐止「橫科市場」與中南街區相隔大約騎車十分鐘左右的距離，是生活者們經常光顧的地方，也顯示出街區內缺乏市場機能，雖然中南街區內有黃昏市場，但原本熱鬧的黃昏市場已經因為不堪警察取締而移到巷子裡，也僅剩五六個攤位，有點冷清，也無法完全滿足生活者們的日常需求。但街區的雜貨店、煤氣行、研究院路上的全聯仍有助於街區的生活機能。

再者，從敘述內容中可以看出街區生活者們奉獻大量時間在中南街上，租店開業的新店家，動輒待在中南街上 8-12 個小時，居住和工作都在中南街上的老店家更是除了出門採買、散步之餘，都在中南街區中渡過。也許生活者們不一定意識到自己投注如此大量的時間於此街區中，但他們的每日生活是街區活力的來源之一。

第二節 街道生活的容器

本節內容的重要工作在於分析中南街街道空間與建築形態，透過先剖析「街道生活的容器」，架構出這個街區每日生活的基礎框架，其中這個框架包括街區中的建築型態，以及眾建築空間排列組合而成的街道形構。

此街區本身的空地大多為停車場，因此街道空間本身是最重要公共空間，店家與其騎樓是乘載著公共生活，而且這些公共生活不見得是建立在交易之上，也有多是建立與人際網絡之上，例如店家經常成為鄰里好友間的社交空間。雖然街道空間在地圖上有明確的實線劃分界定私人空間與公共空間，但實際經驗中的街道，邊界往往並非一條線，而是一段地帶，沒有明確邊界，而且街道生活往往發生於此模糊地帶。廟宇、教堂、菜園，則是基於其特定功能而形成的社會生活空間。

一、中南街街區建築型態

中南街街區從日治時期發展至今，除了道路開闢外，沒有大規模的改建，但多有獨棟或少數建築共同改建的痕跡，因此中南街街區目前可見各時期的建築型態。其中最大宗的為細長條形的店屋(或被稱為街屋)。根據黃蘭翔(2015)的分析，街屋一詞是 1970 年代才出現的描述性名詞，因此本文採用「店屋」來代稱這類具有立面與亭仔腳的細長條形建築。店屋常被認為是臺灣傳統市鎮空間常見的組成元素，但值得注意的是，店屋不是臺灣獨有的建築型態，而是在世界都市計畫潮流下，經由日本殖民政府積極引進西歐都市計畫概念，而成為台灣現代都市常見的建築形態(黃蘭翔, 2015)。換言之，由許多店屋排列組合而成的街道空間，其實是在建築法令和都市計畫規則中所成形，並非偶發且無序的空間。

1. 連棟店屋

位於中南街北段，中南街 14 號和 16 號為連棟的現代店屋（圖 30），兩層樓，鋼筋水泥土建造，兩棟房舍之間使用共同牆壁，店屋之間有連續騎樓，且騎樓有半圓形拱廊設計，只有面對中南街側有出口，背面緊靠其他房舍。

中南街 16 號目前出租作為居酒屋⁵³，階梯垂直於街道，目前階梯前設置櫃台與料理區，通往作為居酒屋倉庫使用的二樓。內部隔間共分為四個部分，第一間為櫃台、料理出餐區、以及少量座位，第二間與第三間皆為座位區，第四間則為廁所。

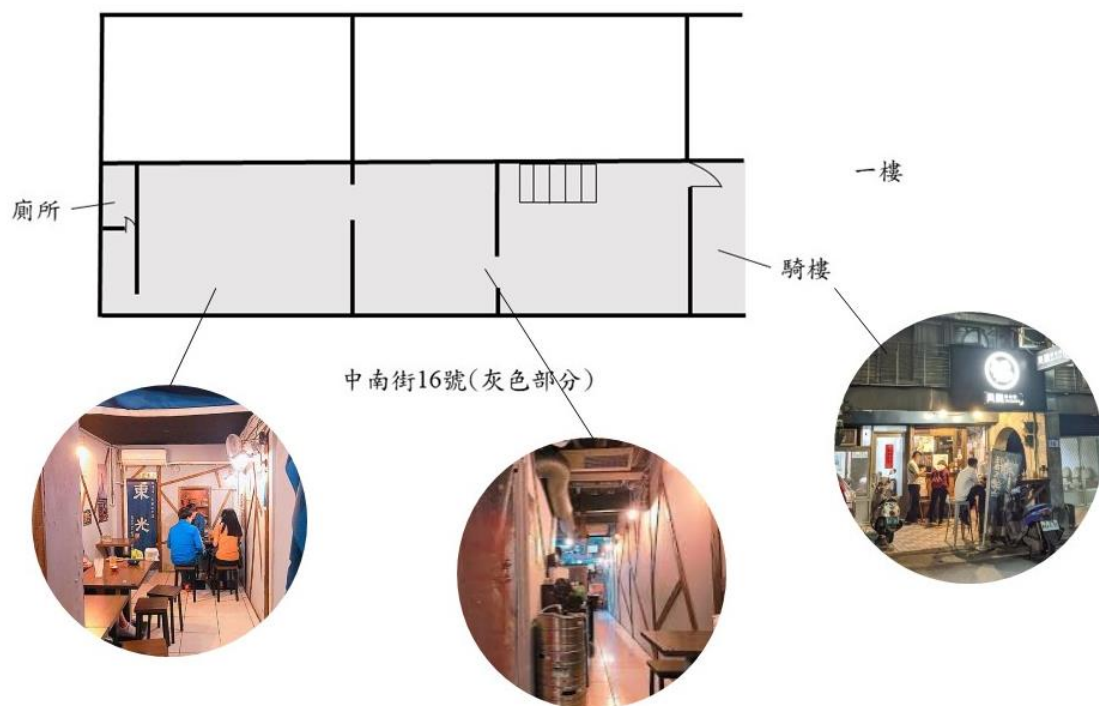


圖 30 中南街 16 號平面圖及內部空間（來源：研究者繪製、左圖一二取自 YULIKOX 琇的異想世界⁵⁴、右圖研究者拍攝）。

中南街 102 號到 106 號、110 號到 112 號是一段兩層樓式的連棟磚造店屋，惟居中的 108 號已改建為鋼筋混凝土的四層樓建築（圖 31）。每間面寬約為 5.02 公尺（接近一丈六尺⁵⁵），進深為面寬的四至五倍，且相鄰兩街屋之間使用

⁵³ 川楓酒食館。

⁵⁴ 2022/08/25 取自 <https://yuliko0929.pixnet.net/blog/post/323759413-%E5%B7%9D%E6%A5%93%E9%85%92%E9%A3%9F%E9%A4%A8-cp%E9%AB%98%E7%9A%84%E7%BE%8E%E5%91%B3%E5%B1%85%E9%85%92%E5%B1%8B>

⁵⁵ 一丈六尺約為 5.33 公尺。

共同牆壁，店屋之間有連續騎樓。這五棟兩層樓式紅磚街屋未查有建物執造，推測為 1930-1950 年期間所興建。這段連棟店屋面對 6.5 公尺寬的中南街，背對 10 公尺寬的忠孝東路七段 596 巷，前後都有門可以進出。中南街 110 號從最早的茶行，後出租做為辦公室、再出租成為木工教室。從以下平面圖可以看出一樓已無隔間，但已虛線為界，街屋前半段為紅磚構造，後半段則為鋼筋混凝土建造。樓梯與街道垂直，二樓則有三個隔間，分別為主要空間、工作間和露天陽台，露天陽台凸出一樓建築本體，可與樓下互動。二樓中在一個三角形空間的閣樓，仍可見圓柱形的多根木樑。

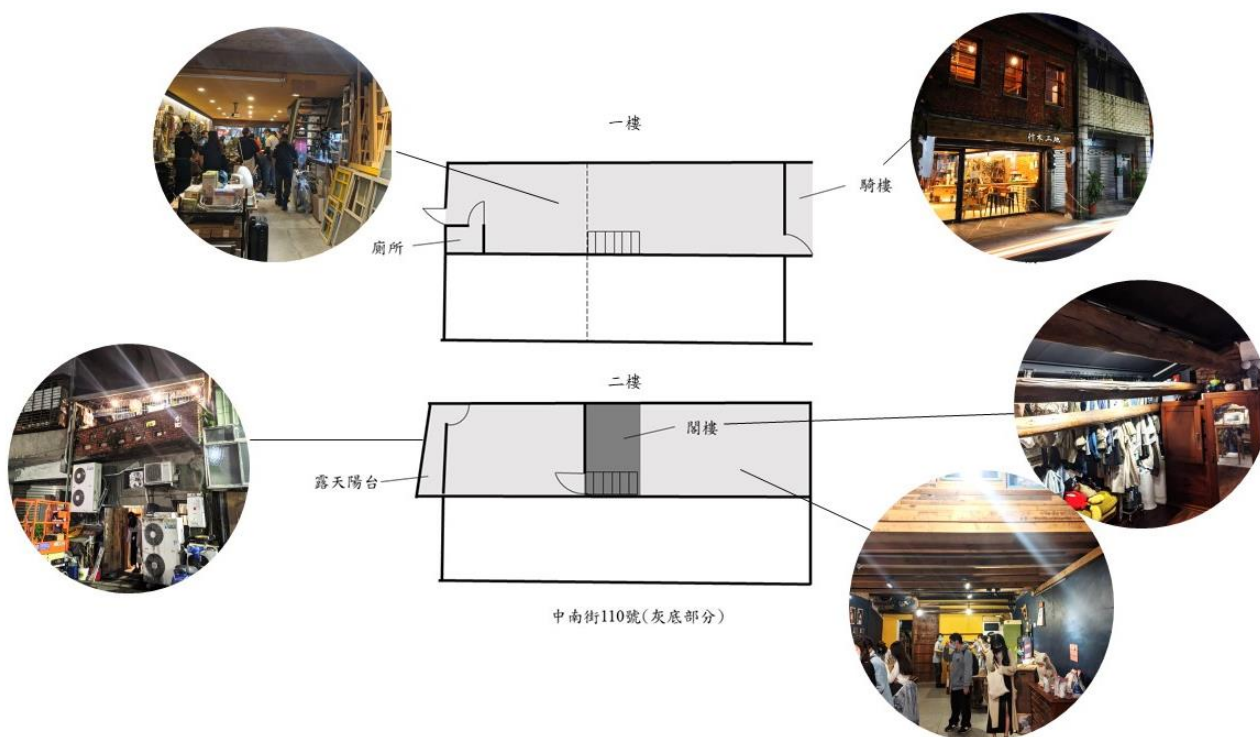


圖 31 中南街 110 號平面圖（來源：研究者製作）。

中南街 29-35 號為一層樓磚造連棟店屋，街屋之間使用共同牆壁，有連續騎樓，但因擺放攤車與其他物品，不適合一般行人通行。四棟房舍面寬各自約為 4.06 公尺，進深為面寬的 4 至 5 倍，只有面對中南街側有出口。

四棟店屋的第一進各自作為不同空間使用，29、31 號為做生意的空間，33 號的第一進空間則是客廳，35 號生活者的工作性質經常需要收貨、出貨，因此第一進空間被當成倉庫使用，第二進是房間、第三進才是客廳，最後一進為廁所及廚房等（圖 32）。

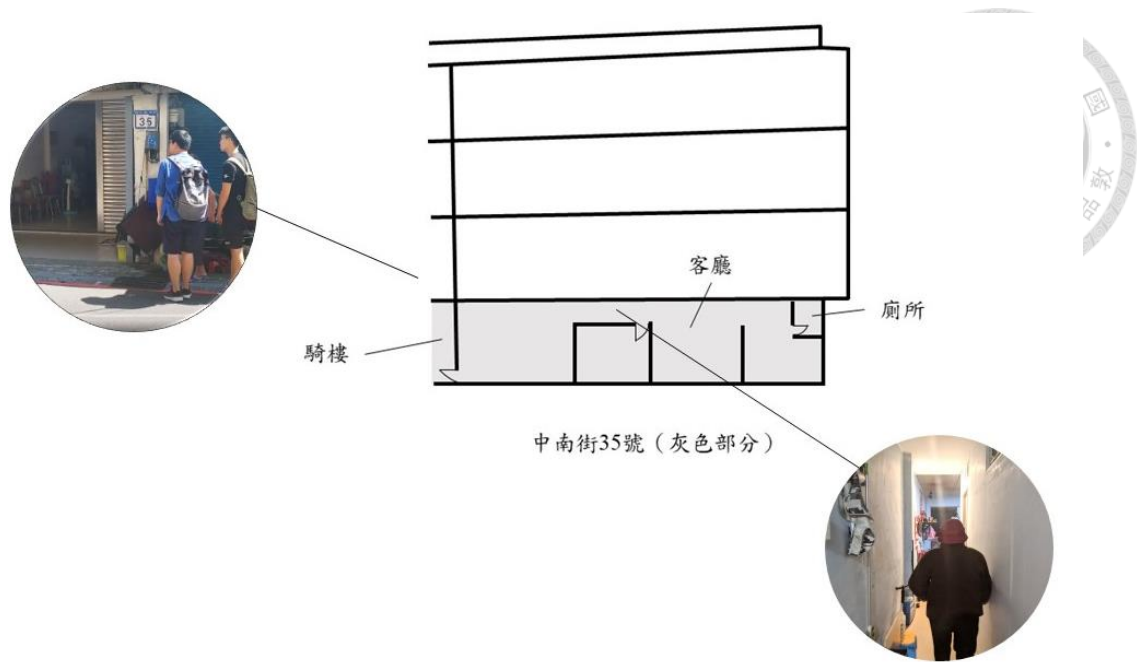


圖 32 中南街 35 號平面圖（來源：研究者製作）。

閩南式的紅磚住宅周厝（圖 33），原本是一層樓的連棟店屋，然而其中一棟於 1989 年中南街 123 巷拓寬時被拆除，目前只剩下獨棟住宅。周厝前後都有出口，前方設置亭仔腳，後方有庭院與其他住戶銜接，第一進為恭奉祖先牌位的公媽廳、第二進、第三進作為房間使用並有隔間，然而此棟住宅已經無人居住，僅後代偶爾回來祭祖使用。

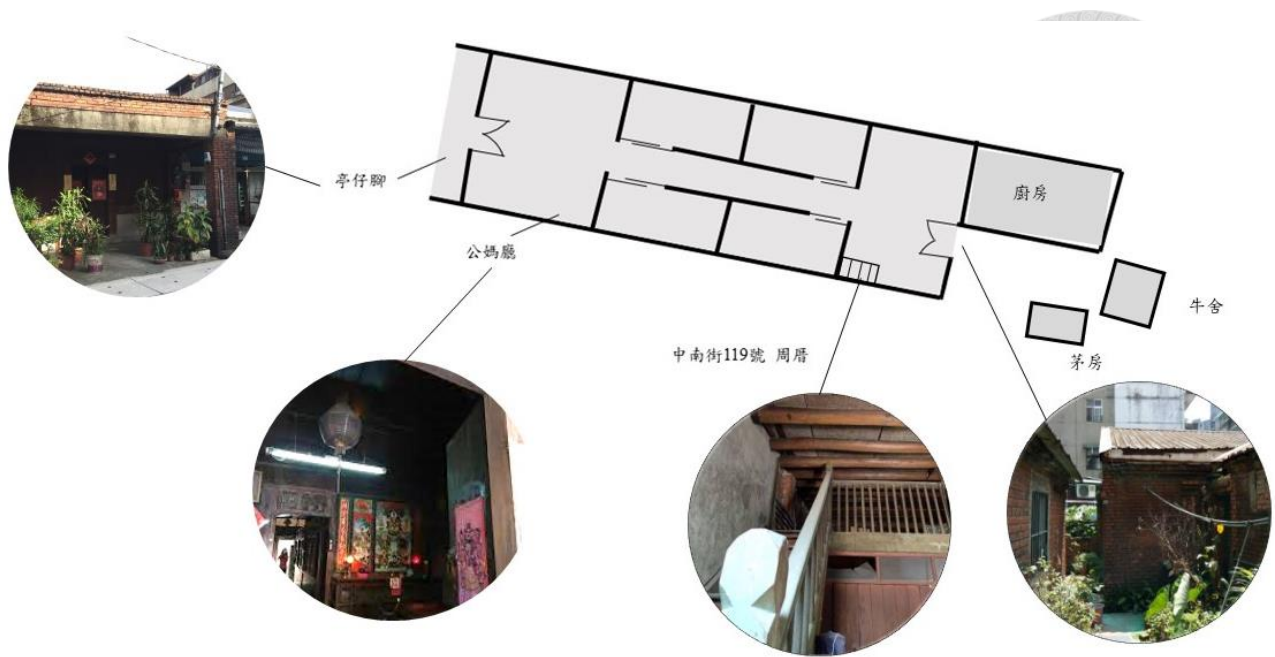


圖 33 中南街 119 號平面圖（來源：研究者繪製、左一中南拌島、左二-四照片取自橋媽。旅行二三事⁵⁶）。

綜合上述各類型的連棟店屋，可以發現中南街街區的店屋大多門面較窄，但空間深，約為面寬的 4-5 倍。這樣的空間形態讓前店後屋以及下店上屋使用時，內部的居住空間有相當程度的隱蔽性，不易受做生意所打擾，但又能滿足同時兼顧家庭和生意的需求。例如興發號老闆娘曾以半開玩笑地口氣提及一邊帶小孩一邊顧店的經驗：「我兒子總說自己是中南街最可憐的人，因為他小時候為了顧店我都把嬰兒的他放在米上睡覺，小時候要找媽媽總是被回應等一下」（興發號老闆娘，2019），在阿西麵店裡，也可以看見老闆娘一邊忙進忙出，必要時也可以協助不方便行走的丈夫。什木工地木工師就住在閣樓裡，門上的牌子也顯示出店屋空間滿足了既工作又生活的方便性「如果我不在店裡就是在樓上混，請 call 0900000000」（什木工地門上提示牌）。

連棟店屋空間最初可能為由一家族共同建造，體現出此街區早期緊密的家鄰里網絡，然而發展至今，部分連棟街屋可能出租或閒置，不同使用者之間多半保持著友善但不特別緊密的距離。但單棟店屋內仍然是同一家庭使用，單一出入口（或者加上後門）的設計，讓屋主在出租空間時，必須整棟一起出租，相較於有設置對外階梯或兩個出入口的建築空間，更具有空間使用上的完整性，也較可能吸引到想在這裡同時開店和居住的租客。

⁵⁶ 2022/08/25 取自 <https://eisei86.pixnet.net/blog/post/285223820>。

2. 一樓與其他樓層區分空間

中南街上也有數個建築，設置有對外階梯，或兩個出入口，同樣有區分店面和居住空間的效果。跟只有單一出入口的店屋相比，這樣的建築類型更可能被分開出租給多個租客。例如中南街 8 號（圖 34），一樓有兩個出租店面，面對騎樓、門面較寬，且無法直通二樓。通往二樓住宅的出入口設置於店面最旁邊，平時有鐵門上鎖，居住者出入時，也不須要經過樓下的兩個出租店面，商業與居住空間有相當明確的區分。中南街 47 號（圖 35）為一棟 4 層樓的獨棟建築，因為設置有對外的階梯，所以一樓、二樓、三樓和四樓之間彼此互不干擾，目前一樓當成店面，二到四樓出租給多名房客作為住宅，對外樓梯平時有鐵門上鎖，確保租客的安全性。另一方面，中南街 58 號（圖 36）一樣設置有對外的樓梯，但整棟建築為屋主開店與自住使用，目前空間使用為一進式的前店後屋、下店上屋，對外樓梯平時有鐵門上鎖。

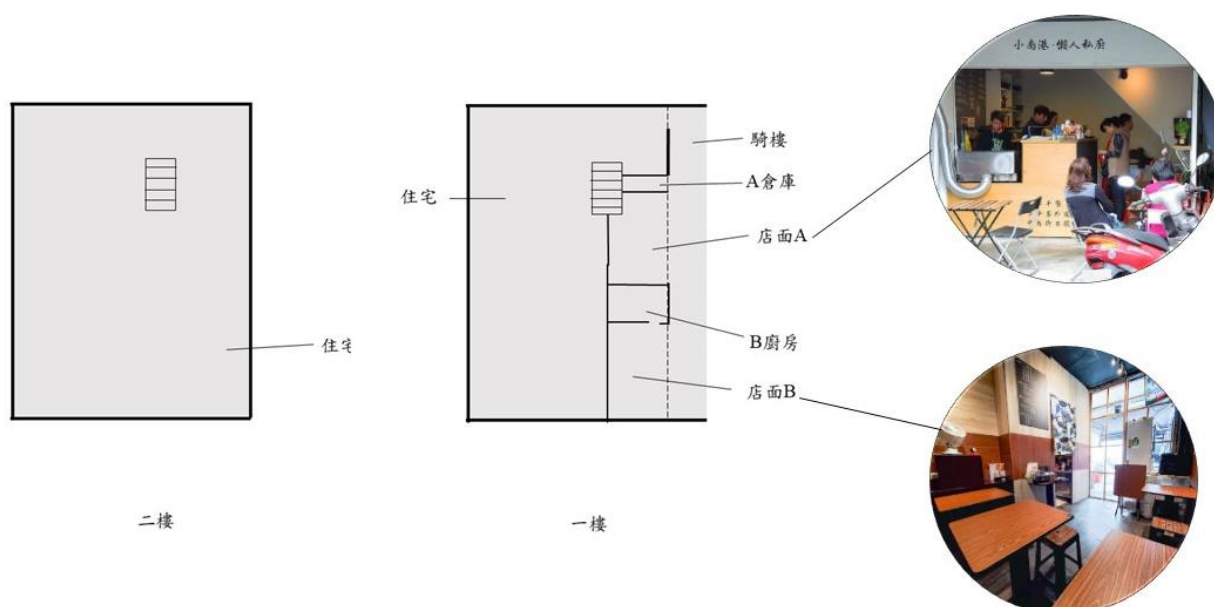


圖 34 中南街 8 號平面圖（來源：研究者製作）。

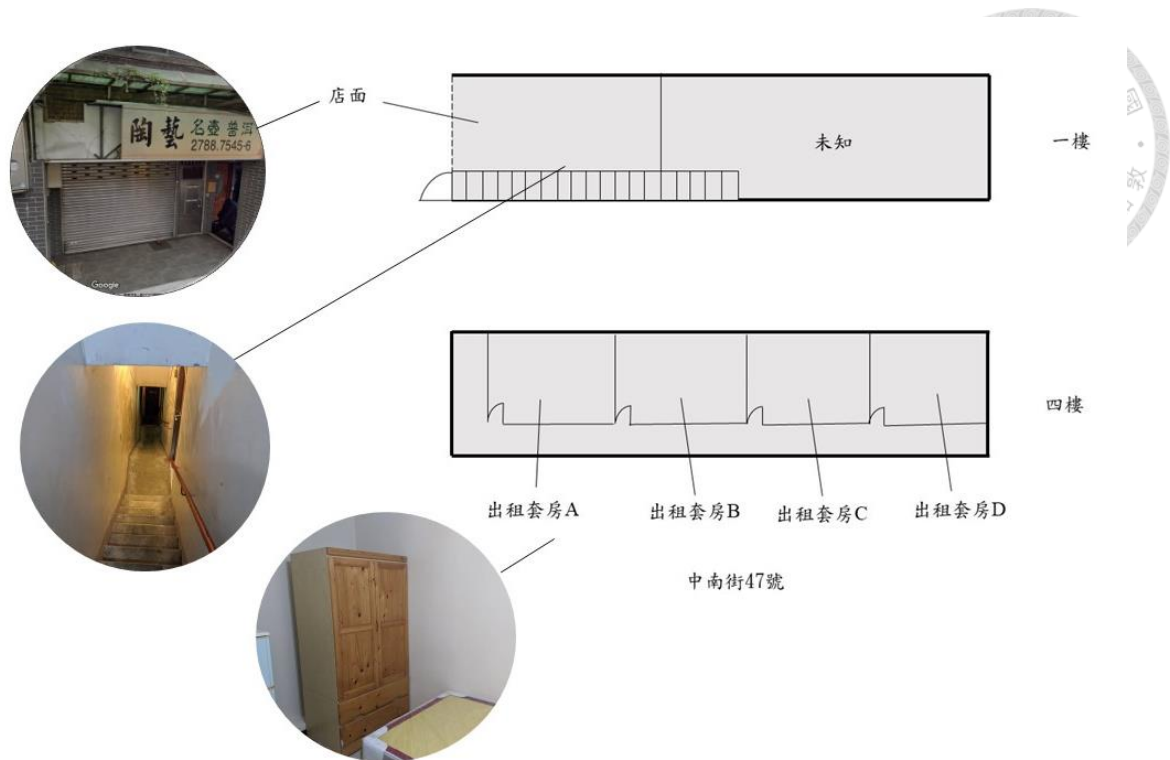


圖 35 中南街 47 號（來源：研究者製作）。

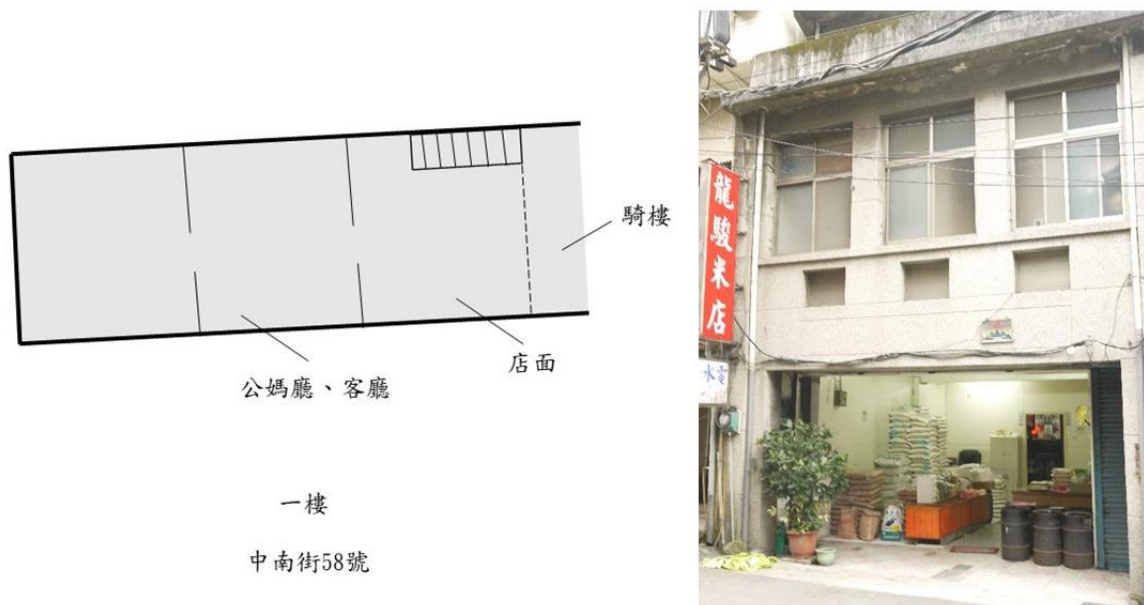


圖 36 中南街 58 號平面圖（來源：研究者繪製，右圖取自台北市文獻會⁵⁷）。

⁵⁷ 2022/08/05 取自

<http://icontent.nkps.tp.edu.tw/naturesci/HtmlPage.aspx?specID=297&TaxonID=36&funcID=0&kindID=1>

1。

這類具有對外階梯或兩個出入口的建築，讓做小生意店家或單個租客可以用較便宜的租金租到店面和房間，而不須要負擔整棟空間的租金，一棟房子裡可以有異質的使用者。然而，空間切割也可能導致一種互不相干的關係，例如，平時在中南街上很難接觸只有晚上回到小套房的租客們，僅租下店面的店家們下班就拉下鐵門離開街區了。

「新的想法必須使用舊建築」（Jacobs，1961）。Jacobs 所言的舊建築並非漂亮的古蹟，而是許多平凡、廉價、那些被認為窳陋的舊建築，因為它們租金低廉，讓還在嘗試和實驗階段的想法，能有機會用較低管銷成本發展。尤其是隨著營建成本逐漸提高，舊建築意味著所須要的收益較少，能有效率地提供商業地多樣性，讓各式各樣的小生意存活下來，高成本的新建築只會吸引到大規模、有周轉率的商業，因此一定比例的舊建築是培育城市多樣性的空間（Jacobs，1961）。在中南街區中，除了一定比例的舊店屋，也有如上述一棟建築中可分別出租的小空間，讓許多小生意的管銷成本降低而得以生存，也讓街區仍保有一定數量的店面，吸引新的客群上門。

中南街區的建築多為一進式店屋，店面與生活空間都較窄小，回想起生活者們曾經提到以前南港是鄉下地方，大家的生活都普遍較不好，相應的發展出此類經濟規模較小的店屋，而非如大稻埕般的生活品質優渥的三進式店屋。

二、中南街街區形構

街道空間形構的組成元素是街道兩旁的建築物，眾多建築物的排列秩序則決定了街道空間的形象，也創造了街道空間的「節奏感」，或整齊劃一、或充滿變化。這樣的空間秩序並非隨機產生，往往是受都市計畫和空間管制所形塑。

從圖 37 的街道形構圖中，可以看見中南街區北段是有許多細長條形的空間集合而成，中南街以西的街廓空間面對南港路一段排列出一段弧線，建築物呈現面朝西北方的方位，也導致此街廓內有較不方正的格局和空地。中南街以東的街廓則呈現較一致的空間秩序，面對南港路一段和市民大道的長條形空間縱向排列，面對中南街空間則橫向排列，且街道和巷弄本身是唯一的公共空間。

中南街中段的街區共分成三個部分，寬 5 公尺的忠孝東路七段 625 巷，讓街區多了一段路徑，事實上這段路徑也是黃昏市場，下午到傍晚時期有一些人潮活動。中段西邊規劃有略成圓形的停車場，但從中南街主街上無法到達，相較之下東邊街區店屋排列緊密、連續，呈現出較一致的秩序。面對忠孝東路七段的房舍，已改建為一整排五層樓的公寓，因此在地圖上成現為一排較大面積的房舍。

中南街南段有一段寬 10 公尺的忠孝東路七段 596 巷、以及較狹窄的中南街 101 巷、101 巷 14 弄，整體而言，呈現出比北段和中段更豐富的行走路徑。忠孝東路七段 596 巷與中南街之間的店屋，大多有前後兩個出口，但正門面對中南街，後門則可見汽機車停放、雜物堆放的現象。南段東邊街區內巷弄僅容行人與摩托車通行，整體較安靜，除了面對主街有店面之外，以及一家巷弄內的理髮店之外，其餘皆為住宅。

中南街末段西側的街區有多條巷弄，將一個大街廓再分開為數個小街廓，此外，此段街廓在地勢上逐漸爬升，整個街廓的西南邊有一個小山坡，因此巷弄其實是爬坡步道，這座小山坡連接南港山系，早期為祖先墳墓，後已改為中南公園以及金山寺，是街區內除了街道外的公共空間。主街東側則為一個三角形街廓，三個角皆面臨兩條道路，是人流的熱點，三個角目前為早餐店、全成肉粽以及富南宮。

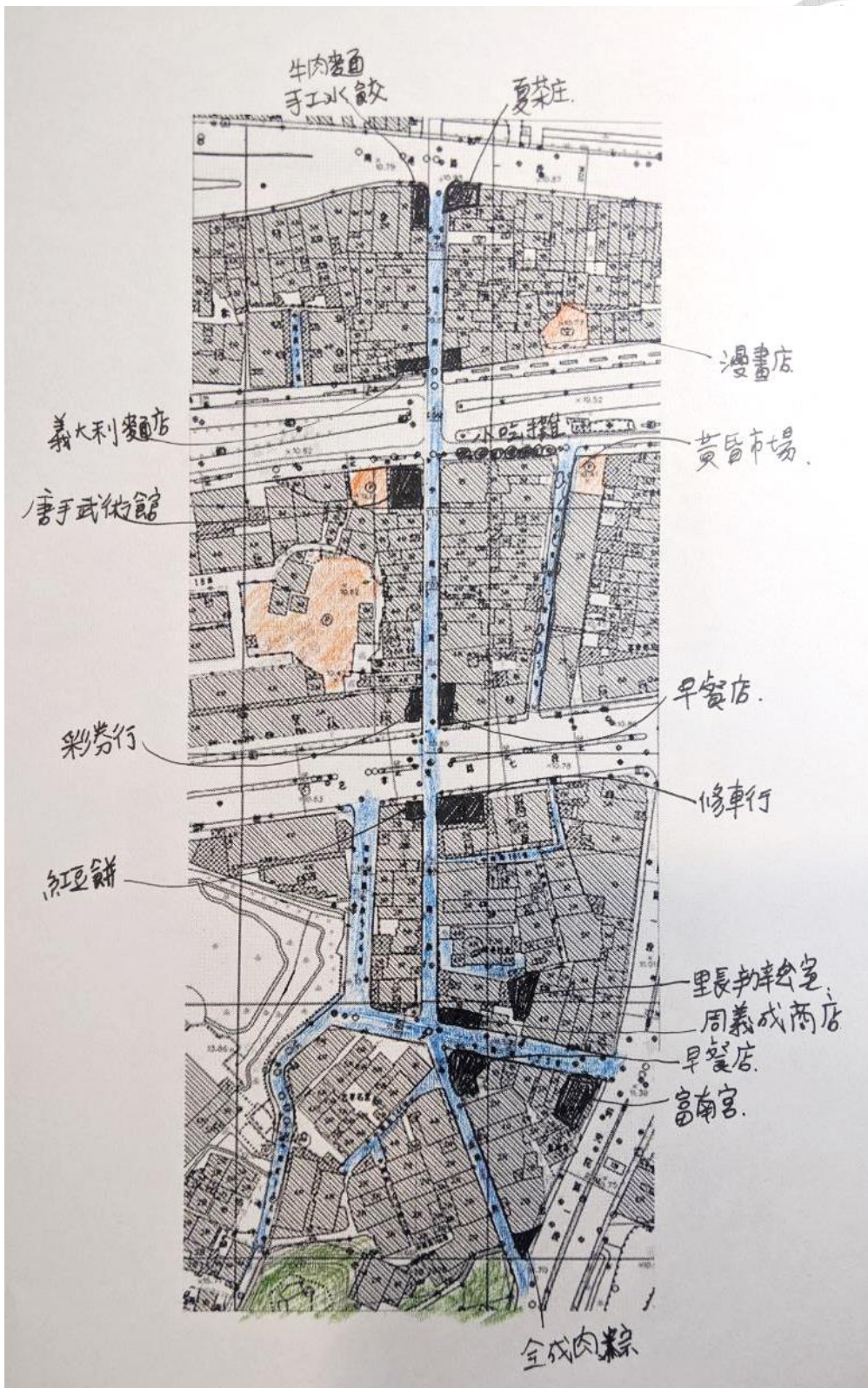


圖 37 中南街街區街道形構圖 (來源：底圖為台北市歷史圖資系統、研究者繪製。)

三、社會生活的空間

從上一部分的街道形構圖中可以發現，中南街街區內最主要的公共空間為街道與巷弄，然而街道生活及社會生活並不全然發生於這些地方。本研究觀察到街區中的社會生活大多發生於介於私人與公共之間的地帶，例如騎樓，非騎樓的家戶延伸空間、被暫時挪用的人行道。除此之外，私人空間內更常常成為暫時性的社群空間，例如由里長提供的私人住宅，成為里民活動空間，以及什木工地在舉辦活動時成為街區社群的使用空間。根據訪談，街區內的生活者也常到社區菜園活動，雖然菜園不在街區範圍之內，但那也是部分居民參與社會生活的空間。

盤點這些空間中的社會生活，本文發現在中南街區內的形成社會生活的空間有幾個元素：一、具特定功能的空間，聚集須要此功能的人群，例如宮廟、教堂、菜園。二、商業場所，因交易需求而形成的社會空間，例如黃昏市場、沿街小吃、店家與騎樓。三、特地組織的人際交往空間，例如偶爾開放的里民活動中心、籌辦講座活動的店家。四、自發形成的人際交往空間，例如店家內的茶几、家戶外的延伸空間、騎樓等。

1. 宮廟－南港富南宮

富南宮位於中南街區末段，坐落於研究院路一段 112 號到 114 號。主神為附近居民祈求豐收的福德正神（土地公），清朝時期即位於三重埔埤內，但 1950 年周遭土地被徵用為 202 兵工廠，居民無法靠近，故漸漸與在地失去連結。直到 1968 年，南港鎮併入台北市，當時的富南里里長張朝買等人向軍方申請將土地公遷出營區，設廟址於此，經歷幾度修建，並擴增媽祖、關聖帝君等神址於此廟，成為目前南港地區較大的宮廟，與鄰近一千餘戶居民的信仰空間（2005，葉倫會）。由富南宮主辦的祭祀活動，也成為鄰近地區的公共生活之一，如中元普渡（圖 38）、媽祖花車夜遊等。



圖 38 2005 年南港富南宮全景，以及廟宇外的拜拜儀式（來源：南港富南宮 38 年特刊）。

2. 南港教會

1874 年，馬偕博士在南港基隆河沿岸設立「三重埔禮拜堂」，服務錫口（松山）、南港、水返腳（汐止）地區的教友們，直到 1882 年，三重埔禮拜堂遷移至汐止，南港區便有 46 年時光都沒有教會。如今位於中南街 113 號的南港教會（圖 39）建立於 1937 年，成為南港地區教友們的重要信仰中心，南港教會也長期致力於宣教與青少年教育的工作。

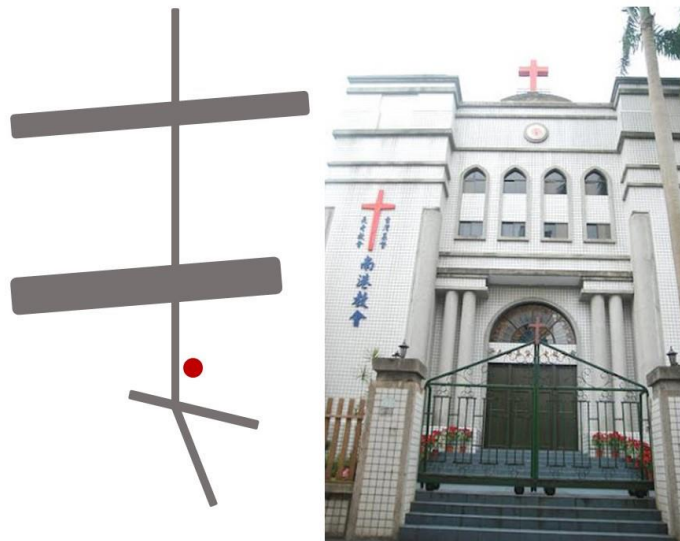


圖 39 位於中南街上的南港教會。（來源：台灣基督長老教會網站⁵⁸）。

⁵⁸ 2022/07/25 取自 <http://www.pct.org.tw/churchdata.aspx?strOrgNo=C02038>。

3. 黃昏市場

中南街街區內的忠孝東路七段 625 巷的小型黃昏市場販售簡單的蔬菜、水果、肉類、小點心等（圖 40）。根據訪談，約莫是十幾年前，中南街街道兩側還有菜市場，但因每每擋住了運送土礮的砂石車的去路，因而多次被檢舉，攤份們不堪警察的取締才轉移至現在的巷子裡，只做下午和傍晚的生意（興發號第一代老闆娘，2019/01/24）。



圖 40 忠孝東路七段 625 巷小型黃昏市集（來源：研究者拍攝）。

4. 騎樓

1900 年，日本殖民政府頒布「台灣家屋建築規則」，規範街道兩旁需設置「檐庇之步道」，促使亭仔腳（單層）和騎樓（複層）成為現代化都市景觀的指標之一，並延續至 1936 年頒布的台灣都市計畫令和台灣都市計畫施行細則中。在這樣的法令架構下，中南街區的店屋多設有騎樓或亭仔腳，讓街道空間與家戶私人空間多了一個緩衝地帶。

介於家戶與道路之間的騎樓是公私模糊的空間，雖然在產權上屬於該家戶私有的土地，但根據相關條例，騎樓必須要讓行人通行，在社會慣習的累積下，已成為台灣街道展現其個性的空間，且通常伴隨著街屋出現，中南街也不例外。

中南街從北到南的騎樓並不完整，所以在此走動時，阻礙行人通行的往往並非是騎樓上形形色色的物品，而是突然阻斷騎樓的一堵牆，導致在中南街上走路的動線是彎彎曲曲的。除了是行人通行的空間，中南街上的騎樓大多可見有該店家的商品、生財工具、機車、盆栽、街道家具等，如果剛好遇到了小吃店，騎樓也多半成為了「戶外座位區」，讓小小的店面顯得更大一點，也可能巧遇阿嬤在騎樓洗菜、小歇的人在抽菸。在狹小的騎樓空間裡容納這麼多的物品和活動，往往使得行走的體驗變的相對有趣。

其中在中南街北段的騎樓，仍保留一段半圓形拱廊的造型（圖 41），在視覺上很引人注目，也是許多具有在地知識和在地範疇的生活者們普遍感到驕傲的地景。例如董阿姨認為這一段半圓形拱廊的騎樓是「不用到大稻埕就看得到的」老街風景，也是一段讓人可以回到過去的「時光隧道」（董阿姨⁵⁹，2018/4/10）。



圖 41 中南街上的具象徵性的騎樓拱廊以及其中的活動。（圖片來源：中南拌島）。

5. 非騎樓的家戶延伸空間

有些家戶的衍伸空間如騎樓一樣由延伸室內空間的功能，但不若騎樓可以被陌生的行人和顧客通行（圖 42），位於巷弄內的家戶延伸空間也會有形形色色的物品和鄰里之間的互動，但那更像是一個只有熟悉的人才能進入的領域，陌生的面孔如果在那裡出現則會引來關切。

⁵⁹ 居住在中南街鄰近一代，曾參與中南拌島手機攝影課。



圖 42 鄰里閒聊的空間之一（來源：作者拍攝）。

6. 被暫時挪用的通道

人行道和街道是公共空間，而且往往因為被暫時性地挪用表現出更多樣的面貌，並產生新的公共性，例如市民大道兩旁寬敞的人行道就因為被暫時性的挪用為小吃店的延伸空間和曬棉被的空間而產生生活感。

市民大道與中南街轉角一代的一排小吃店之所以如此「淺」（僅容一人）（圖 43），是在南港鐵路地下化工程時，改建市民大道五段至八段，拆除部分房舍，但留下剩餘空間，創造了如今碰且可容納一些小攤販的特殊景象。這樣半露天的空間多以外帶生意為主，也有零星的座位，正因如此對於市民大道上的小攤販們來說，「疫情對生意影響不大，天氣影響比較大」（張老闆，2022）⁶⁰。

⁶⁰ 享味漢堡老闆，在市民大道上做生意約 6 年。訪談於 2022/1/15。



圖 43 市民大道旁熱鬧的小吃攤（來源：作者拍攝）。

市民大道北側則是寬敞的人行道，配置有矮植栽與公共座椅，但也許是少了在此停留的誘因，這一側人行道相較於有很多小吃攤的南側顯得冷清許多，惟天氣較好時，可以看見居民暫時挪用公共座椅曬被子和枕頭（圖 44）。



圖 44 市民大道旁行人道上，曬衣服和棉被的景象（圖片來源：作者拍攝）。

7. 暫時性的社區 / 社群空間

由於中南里原本的里民活動中心已經荒廢，里長長期提供位於忠孝東路上的空間作為里民活動的據點，但由於是私人空間，平常多以鐵門關起，只有在辦活動時才會開放，成為暫時性的社區空間（圖 45），據點活動包括健康檢查、都更中心據點設立、中南拌島工作坊等，與平時與鄰里閒聊的

空間不同，在此暫時性的社區空間中，特定議題可以被討論，具不同意見的居民也有機會在此對話。



圖 45 都更中心在里民活動空間收集社區意見（來源：中南拌島）。

很多時候社群交往是自發形成的，例如有好人緣的老闆往往，往往吸引鄰里串門子，店家便成為暫時性的社群空間。例如大方男士理髮廳裡的茶几（圖 46），就經常是周遭三五好友聚集的場所。



圖 46 大方男士理髮廳裡的茶几，經常成為鄰里聚集的空間（來源：研究者拍攝）。

除了暫時性的社區據點，改造原本的老屋為木工教室的「什木工地」則累積了一個重視老屋價值的社群。有感於中南街居民普遍對於都市更新還沒有什麼想像，中南拌島與什木工地合作辦理老屋新生相關的多場講座活動，包括介紹什木工地的改建經歷、街區再生團隊分享、台灣老建築型態

等（圖 47），像這樣暫時性的社群空間過往在中南街上較少出現，但穩定的聚集在此聚集社群，也許具有示範性的意義。



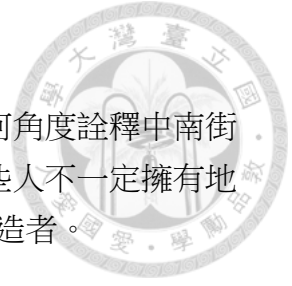
圖 47 什木工地與中南拌島辦理講座探討老屋議題（來源：中南拌島）。

8. 農園

在台北市的田園政策下，中南里詹里長也將鄰近南港火車站的用地，整理為「快樂農場」，成為街區與里民可以認領的公共空間之一（圖 48），快樂農場位於南港車站斜對面，原本是一片荒地，土裡都是石頭、磚塊和廢土等，經過里民們六個月的整地才能開始種植蔬菜。興發號雜貨店老闆娘說自己滿喜歡這片菜園，受訪時他種的高麗菜剛剛收成，田裡還有芥菜、番茄、南瓜等，另設置有棚架種胡瓜，鄰居們也打算要種植蝶豆花和金針花，因為這兩種花再美觀之餘還可以食用，只要每周日去開心農場做點事情，其他時間彼此會幫忙澆水，也會分享彼此的豐收。老闆之所以會成為「都市農夫」並非出於對於生態或景觀的意識，單純覺得這是一項不但可以強健身體又能有獲得新鮮的蔬菜的「運動」。除了可供認領的公共菜園之外，也可以發現居民們主動在自家外的空地創造菜園空間，成為每日生活的一部分。



圖 48 快樂農場（左）與關家古厝旁的菜園（右）（來源：研究者拍攝）。



第三節 中南街的生活者觀點

我在這一節中整理田野調查的成果，並分析街區生活者們從何角度詮釋中南街區，生活者們包括居民、開業店家、曾長期在此工作的人等，這些人不一定擁有地產或房產，但具備在地範疇與在地知識，可以說是街道文化的創造者。

在生活者們的敘述中，中南街是「來返的場所」，相應的有許多關於移動的記憶，關於輕便車與火車的記憶大多正向，讓生活者們充滿懷念的情感，但對於車輛來往的印象卻是負面的，我分析這樣的差異源自於來返的速度和是否停留。中南街也是「謀生有道的地方」，在地店家們往往有其一套生意經和賺錢的分寸，他們對自己的手藝和產品感到驕傲，並在此長久地奉行著其做事做人的原則。中南街也是「窳陋須都更的地方」，尤其是在南港展覽館的壓力下，居民們認為此街區環境品質不好，而且比周遭地區落後。然而，也有些人認為中南街是「實現文化理想的場域」，較低的地租以及老街氛圍提供了他們實驗自身想法的有利條件。上述這些生活者觀點雖有差異但不衝突，共同架構出街區各層次的面貌，也提醒我們街區是異質的存在。

一、來返的場所

中南街作為運輸南港包種茶與煤礦的基礎設施而興起，形成市街的過程與來往運輸緊密鑲嵌，因此，許多生活者們都有對於中南街上有關於「移動」的記憶和詮釋，包括相關的勞動經驗、往返的景象、童年記憶等。這些詮釋都打破了「地方」是靜態且凝固的想像（Cresswell, 2004），反而提供了一幅動態且流動的地方圖像，就像林忠義先生所說的：「這裡匯集很多人的生活 and 來返」。

「這個地方的事情就是，原來裡面有很多破坑，匯集很多人，很多人的生活，很多人的來返，差不多一半以上是走路的，坐車的是比較高消費的。……Aki 就是「驛（車站）」，是日本話。中南街是叫做車仔頭，用人力推的那種，Aki 是東南街那邊改換成下面去的。」（林忠義⁶¹，2019/5/15）。

曾於 1948-1958 年中在南街 46 號擔任秤煤間工人的林忠義先生，受訪時已屆超過八十歲的高齡，但他對於年輕時在中南街工作的記憶仍然很清晰。林爺爺國中畢業之後就在秤煤間工作了將近十年，說起中南街，他用「來返」兩字來描述中南街上人貨來往的狀態，其中的交通方式包括走路、人力車和輕便台車，

⁶¹ 1948-1958 年期間曾在中南街上的秤煤間工作。

不同於設置於東南街的火車站，中南街上的交通節點規模較小，而且多以人力為主。林爺爺的描述，也點出中南街上的人潮是源自於礦業，加上此地「來返」的便利與活力，街道兩邊因此聚集許多店家，例如南港著名的萬春軒餅店便是其一，陳老闆就曾回憶萬春軒早年開店的興盛並寫道

「中南街曾經是南港最熱鬧的街道，功臣就是這條台車道。……陳家的萬春軒糕餅店自光復那年開店迄今，早期以賣饅頭和紅龜粿為主，因人來人往的礦工和軍人多，生意興盛」（陳永泉⁶²，2001）。

在這裡消費的人包括礦工、軍人和居民，興盛的人流讓中南街一度成為南港最熱鬧的街道，許多長輩懷念起那時候的盛況，都會描述當時街上家家戶戶都開店的場景，以及人潮壅擠的景象，而且把生活的繁盛歸功於那條「臺車道」。在汽車尚未成為普及性的交通工具之前，速度慢且以人力驅動的輕便車，並非與行人搶道的工具，反而與行人共存，有助於提升街道體驗的移動方式。例如，南港社區大學工作者潘文彬則進一步想像，在早期有輕便車的中南街移動的體驗：

「我們的市民大道上曾是鐵路，從清領時期劉銘傳時，他就形成鐵路系統，這個鐵路系統後來地下化，我們看不到，在原先的時候，是車站，山上的煤礦藉由輕便車把它運送下來，所以從中南街進入市民大道，從研究院路進入之後，往南港路方向，進入市民大道之前，它的右邊是水圳，左邊就是輕便車，你想像夕陽西下的時候，當那個水圳潺潺的流水聲，伴隨輕便車吆喝聲，旁邊的行人正在想要買什麼，討論日常事務，店家的吆喝聲就伴隨在這樣的環境裡。」（潘文彬⁶³，2021/12/24）。

從潘文彬的描述中，行經中南街的沿途體驗有水圳、輕便車行進、店家的交易等隨機發生的人、事、物，雖然是充滿懷舊情感的想像，但這樣的體驗的確是在速度較慢的交通中才可能會有的經驗。在輕便車仍行經中南街的時期，這些來返是短程且速度較慢的移動，且正是因為交通的規模較小，所以可以日復一日且不斷重複。這裡的來返並不是長途跋涉，而是不斷循環的過程。

⁶² 陳永泉先生為萬春軒餅店老闆，引用內容來自〈線上台北畫刊—中南街—老街風華，待你體驗〉，2022/07/25 取自 <http://blind.tpml.edu.tw/ct.asp?xItem=543741&ctNode=292&mp=10>。

⁶³ 南港社大文史工作者。

因為交通流暢，中南街開始具有方便交易的特質，也曾形成了小型包種茶市集，雖然跟台北中心的大稻埕相比，中南街上的市集是次級的集散地，茶葉價格較低，規模也較小，但仍反映了中南街上的商業特性。

「這邊主要桂花（桂花包種茶）是交給天仁還有台北幾個大茶行，所以你說中南街，是一個很小的市集，以前這邊山上收完茶，到中南街，但他價格會比較低一點，我們就拿到稻埕去。他（中南街）是一個小的集散地而已。」（楊先生⁶⁴，2019/11）。

雖然對於茶農而言，中南街只是一個很小的集散地，不如大稻埕是國際茶葉貨運樞紐。但沒有形成特定產業聚集的中南街，反而有機會容納多樣的產業，從食、衣、住、行、育、樂、醫療等，面面俱到，對於生活者而言，正是這樣滿足各式民生需求的中南街，與輕便車、火車共同形塑了一段繁榮的時光。因此說起輕便車和火車的來返，大多召喚出生活者們正向的記憶，例如童年畫火車的回憶，雖然只是一段再平常不過的故事，但說出這般回憶的大人，其實是基於對於中南街的美好印象，而連結自己無憂無慮的孩提時代，顯示出中南街曾經是生活者們心中一塊安全且美好的存在。

「我們這邊以前鐵路還沒有地下化，所以我們小的時候都會在鐵軌玩……，像我會坐在後門在那邊畫火車，……我記得是都有煤礦台車的軌道，也有各式各樣的火車可以畫」（小櫻桃親子遊戲屋⁶⁵家長，2019/11/09）。

從上述的陳述中可以發現，那樣孩童可以玩樂且商業繁盛的中南街，與今日交通混亂的中南街差異很大。今日的中南街一樣有每日通勤的來返，但汽機車的速度過快、毫不停留。中南街之所以成為機車的捷徑，是因為「他們（機車騎士）都從中南街進來走市民大道阿，紅綠燈少兩三個。」（詹坤隆⁶⁶，2018/12/14），因此，通勤時刻的中南街總是有大量機車通行，令狹窄的街道變的危險，也對行人造成干擾，甚至排擠。例如中南商行潘老闆就觀察到「交通的部分確實是摩托車和汽車非常擁擠，川流不息，行人要在這邊駐足、仔細觀察，可能也非常困難」（潘豐奇，2021/12/24）。如今的交通成為許多生活者時常抱怨的主題，被主要道路開闢後的中南街，似乎更四通八達了，卻失去了過去服務「人」的來返的功能。

⁶⁴ 茶農楊先生居住於南港茶山。

⁶⁵ 位於中南里民活動中心旁的非營利親子空間，曾與中南拌島合作辦理手作紅磚小盆栽活動。

⁶⁶ 第7到13任（現任）中南里里長詹坤隆。

從上述生活者們的詮釋中，可以發現中南街在輕便車時期的交通大多被認為是正面且有益於街區發展的，而且與生活共好。然而，如今的交通卻成為了打擾生活的因素。究其原因，發現「交通工具的速度」和「是否停留」是此地的來返是否能與周邊生活互相加乘的重要因素。中南街在多條主要道路的橫切下成為車流的捷徑，其雖然發揮了作為交通基礎設施的功能，卻因此排擠了街道讓社會生活發生的品質，壓縮了街道作為社會性基礎設施的功能。相較之下，輕便車時期的中南街暨滿足交通功能又創造了良好的社會生活的空間。

二、謀生有道的場所

中南街的興起與南港礦業有密不可分的關係，部分居民們也曾經有從事礦產業中「外面事」的勞動經驗。中南街雖然距離南港山系中的礦坑尚有一段距離，但其中秤煤、運送與五金補給的勞動是中南街在南港礦業中所扮演的角色。雖然礦業相關的產業在中南街上僅剩「志和煤氣行」存在，有形的遺跡（如台車軌道和秤煤間）也已經被代換為新的內容，但老一輩的居民們說起中南街的歷史卻往往包含著與礦業相關的記憶。例如「秤煤間」即是一個重要的節點，位於當時「車仔頭」的秤煤間是所有煤礦必經的點，曾在乘煤間工作的林爺爺這樣解釋這個節點的功能：

「我那時候是（國小）畢業第三天就來這裡上班。……秤間是土碳放在台車上，推來那邊，上面（山區礦坑）有先秤，一台是一千兩百到三百斤，來到這裡復秤，它怕中間會被偷走。……車子到秤子之間有一個軌道，車子到就秤，一千兩百八。秤子上有軌道，跟台車軌道相接」（林忠義，2019/5/15）。

秤煤間的設置顯示出煤礦的價值，也顯示出礦產業中管理和防賊的思維。另一方面，中南街上也有運送台車的車伕，以及經營五金的店面，這類型的的工作被統稱為「外面事」，是相較於出入礦坑採礦、承擔坍方風險的工作被稱為「裡面事」而有的詞，例如曾經經營五金店的奶奶便這樣描述自己的工作：

「我的丈夫在推土碳車。碳坑的電池、電燈是我們在用的。……我們是充電池，給碳坑用，賣五金，鐵線、電池、手電筒的電池、螺絲、有的沒有的好多，螺絲大小隻、長短都有。……在（礦坑）裡面工作很危險，我們是做「外面事」，運送車。……後來礦坑關了，我們就收了」。（中南街 55 號阿嬤，2020/3/31）⁶⁷。

⁶⁷ 現年約 80 歲的阿嬤，二十幾歲時從台北後站嫁來中南街。

諸如此礦業「外面事」的勞動工作，往往不會被當成礦業首要的工作內容，相較於出生入死的礦工也賺取比較少薪資，但他們的勞動與貢獻也足成為台灣煤礦產業的其中一片拼圖。

除了從事外面事礦業外的勞動作為謀生的工具，在中南街上最大宗的勞動內容還是小型的商業，且各家有各自的生意經，有許多店家以家庭為單位，居住、勞動都在中南街上。例如全成肉粽詹老闆娘則特別提到她與先生的分工模式：

「我是顧前面，我是人事，先生是負責生產，生產這間店不夠大，在對面的巷子裡。我們以前不是這種行業，是另外一種行業，（桌椅）出租，出租都跟著總鋪師，就會了。……總鋪師如果去辦桌，像結婚宴席那種，現在這個年代比較少，以前都是在路邊就辦桌，我們就要載工具就是桌椅過去，然後總鋪師煮就會煮了，看多了。」（詹張素卿⁶⁸，2019）

老闆娘用「人事」和「生產」來區分自己與先生的分工狀態，空間上也區分面對客人的店面和對面巷子裡的生產空間。全成肉粽因位於中南街與研究院路的交叉口，只有三角形的小空間，而形成這種人事與生產之間分工明確的工作模式。

在這裡開業的人往往肩負一個家庭的生計，但即使是為了「謀生」而工作，仍操持著心中「賺錢的分寸」，展現出樸實的品格，這一股職人精神讓店家贏得顧客信任，也是他們得已在大環境的變化中長久經營下去的技藝。

「我們這種行業三秒、五秒內都能破解這家人唯一的防備，當初學拼命的學，但沒有想到學成之後的道德擔負是什麼，我只開鎖，但從不把門打開，這就是分寸，後來很能了解這個規矩是因為有次幫喝醉酒的漂亮小姐開鎖，小姐把門推開後門內跑出許多味道和垃圾，我才了解光鮮亮麗之後、家門之後也有可能是別人僅剩的一些尊嚴與隱私，這個客人跟你的交會只有幾秒鐘的對話，你就要能夠判斷要不要開鎖，這是需要經驗累積才能準確判斷的，但也是最重要的事，一旦發現神色不對就要有技巧的放棄，雖然幫忙開鎖立刻就有

⁶⁸ 全成肉粽店老闆娘。

現金入帳，但還是要堅定的放棄，這對當時生活陷入困境的我們來說是很困難的，但還是要這麼做。」（青聯鎖店老闆，2016）⁶⁹。

這些開業數十年如一日的店家，除了憑藉著其專精的手藝而生存下來。我也經常能從他們的話語中感受到他們對於自身手藝的自豪感，這份自豪感顯示出店家主人的用心，也顯示出他對於這份工作的重視程度。例如開業三十年的理髮廳老闆對於毛巾的衛生感到很有自信，堅持照顧細節，日復一日提供好品質的服務，他認為這是這間理髮店的立足之處。

「最主要他們喜歡來這裡剪的人喜歡的是手藝跟毛巾，要有衛生，因為毛巾一天到晚都在殺菌，殺菌你來就是安全的，以前衛生所來檢查的時候，……我說好我這條毛巾給你，像這樣（很乾淨的毛巾）已經差不多要淘汰了。」（大方男士理髮廳 2022/05/13）

許多具備這種職人精神的店家，至今仍在中南街上開業，這些店家數十年來經營著一門謀生有道的生意，甚至一代傳承一代，例如中南街區老店「林德勝五金店」便是一間百年老店，從販售農具開始，逐漸加入五金和建材等用品，舉凡謝籃、傳統的竹編火籠、捕老鼠鐵環、木屐到大型陶水缸等都可以在這間店裡找到。林老闆在謀生之餘，較年輕時還加入義勇消防隊，時常加入救火的行列，奉獻自身的時間於這個地方。如一篇中國時報的報導所言，林老闆對於救火的技術，曾挽救一場可能發生的大火，顯示出社區中的某些角色和社會網絡，具有發揮社區韌性力量的功能。

「回憶四十多年的打火生涯，林九王記憶較深刻的是民國四十多年一次輸油管漏油，洩滿沿線水溝，有一發不可收拾危機。因店裡販售五金、建材，他不假思索立即搬出店內沙包倒入水溝內，在全體共同救災下，化解一場危機」（曾志賢，1999/10/25，取自中國時報，全文詳見附錄五）。

有許多老店經營者漸漸老化，下一代也有其他謀生的方向而無法接手經營，可能在未來數年面臨關店或交班的問題，例如販售糖果餅乾的志中行已經在 2020 年因老闆身體原因而歇業。原本主要販售參考書和文具的信福書店，隨著社會消費習慣改變，生意也逐漸冷清，雖然目前仍開業中，但夫婦倆秉持著「現在開店的目的是為了與鄰居聯繫」、「做到自己不行的時候」的態度持續營業（信福書店老闆，2019），對於張老闆而言，在這邊住了四十多年，且朋友都在這

⁶⁹ 此段引言來自於都市里人規劃公司的不公開資料。

裡，比家鄉「下港」的朋友更親，之所以繼續開店，便是為了讓老友們還能串門子。

中南街上的店家有一套其長期生存的生意經，這些生意經又體現了經營者們做人、做事的原則，各店家們憑藉著自豪的手藝，養活一家子，許多地方都有經營者的心血。開店有很多辛苦的日子，這些日子雖然辛苦，但也充滿尊嚴，是許多經營者們在日復一日的操演心目中的職人精神，讓中南街區不只是一條商業街，而是一個謀生有道的地方。

三、須要都更的地方，但不是房子的問題而已

初到訪中南街時，還不了解南港與這條街道的歷史，只覺到這條街看起來舊舊的，不同於已經有意識經營老街文化的迪化街、三峽老街、平溪老街等，雖然中南街有南港第一街的稱號，但在南港快速發展的進程中，更常被市政府和部分居民視為窳陋且須要都市更新的區域，例如中南里詹里長就這樣訴說中南街區必須要都更的原因：

「這個房子都比我老了，中南街口那邊有的七八十歲了，當然要去都更，不能看阿，第二展覽館明年三月就要完工了，一個現代化，一個南港路那邊都七八十年以上的房子了。都更你政府要統一規劃，容積比照產專區就好了」（詹坤隆里長，2018/12/14）。

從詹里長的敘述可以發現，他認為中南街是較落後且亟須都更的地方，因為現代化的南港展覽館二館帶來明顯的壓力，讓中南街在互相對照之下似乎顯得「不能看」。而且，中南街不只要跟鄰近的南港展覽館比較，在都市更新上，中南街也比南港特有的「產業生活特定專用區」⁷⁰的容積獎勵來的低，詹里長認為容積獎勵不如產專區，導致沒有引來建商的誘因，是中南街遲遲無法進行都市更新的原因之一，因此期待由政府投入資源來進行都市更新。生活者們都對於南港的轉變相當有感，讓生活者們開始對所處的環境留意，例如楊姊就積極組織都更促進會，希望推動整體都更。

「我告訴你我們想要什麼：第一是生活品質，你們都知道這裡又老又舊，好多老人家被困在樓上下不來，我知道的就好幾個，看醫生要小孩揸下來再揸上去，每個禮拜好幾次。再來，我想要下一代更好，物以類聚，環境更好，住的人品質也比較好，不然為什麼大家要唸建

⁷⁰ 台北市政府針對南港老舊都市工業區，劃定產業生活特定專用區，結合都市更新開發模式與都市計畫使用分區變更，試圖創造民眾參與都市更新之誘因。

中，不要唸南港高工就好了，不是房子的問題而已」（楊姐⁷¹，2019/08/07）。

楊姐想要的是一種可以往上提升的未來，認為周遭的環境影響很大，但所謂的環境，「不只是房子的問題而已」，言下之意，環境還包括此地區鄰居的素質和可取得的資源等等。特別的是，楊姐的家在中南街區旁，一塊自組更新的區域，那是一棟在區域中最新穎的透天厝，周圍悉心打理的很整潔，還種滿許多漂亮的花花草草，並不會令人聯想到「老舊窳陋」或「需要都更」的印象，但也許正是因為身為社區中環境較好的一戶，所以一直以來有被拉低平均素質的感覺，但又無法離開現在的環境，才會特別努力想去達成整體的都市更新。

中南街區有許多超過五十年以上的房子，也有部分為較新穎的透天厝，有新有舊的地景，讓街區看起來較缺乏整體性，整體顯得老舊、混亂，因此房租也較低於面對主要道路的房子。雖然南港地區由於大量資源挹注建設，許多受訪者都不約而同提到南港房價大漲的現象，但現有的中南街租金還是能容納許多小店家生存的地方，根據目前收集到的資料，目前較小空間的店租大約從兩萬開始起跳。三坪到五坪大的小套房則從 7,000 到 15,000 之間不等⁷²。租金最直接影響的是做小規模生意的租客，例如李老闆就提到，租金是他們是否能生存的根本原因：

「主要是現在南港的房價跟以前差太多了……當然最重要還是房租的問題，現在像東區為什麼會倒，就是動輒房租都是十幾二十萬，到五十萬都有，這是最根本的問題。」（小南港懶人私廚李老闆，2022/05/13）。

房價的問題不只讓新租客無法想像購買南港和街區的房子，即使是在這裡居住和開業超過四十年的店家，都一樣承受著隨時會離開的處境。例如大方男士理髮廳的老闆，雖然長期租下整棟透天厝，而且住在中南街區四十年了，也無法對於未來有確切的想像，尤其是面對都更議題時，租客們往往不敢有意見，認為不在地地主在現有制度上才是掌握都更決定權的人。

「他要賣的話都開很高。十幾年錢的時候他跟我說你們買不起，一坪要一百（萬），那我們怎麼追阿，他都說一坪要一百（萬）了，因為這是透天厝，透天厝他們都比較有地的，有權狀的他當然是要貴，阿

⁷¹ 南港區 13-2 自組更新會重要成員。

⁷² 資料取自 591 租屋網站。

現在你看要多少了。南港土地很恐怖。……(都更)他要等很久了，因為大家都說不攏。他們也不會缺少啦，這都(他們的)父親留下來的，有賣跟沒賣，你要都更都沒關係，而且是兄弟的，看是賣掉比較好還是都更比較好。」(大方男士理髮廳，2022/05/13)。

對於不在地地主來說，房子是一份資產，具有販售的價值，雖然房子本身會折舊，但隨著南港區的發展，這份資產呈現快速增值的狀態，面對都更的議題時，自然也會考慮都更所帶來的利益。

四、實現文化理想的場域


近十年來，中南街區中逐漸出現許多創業店家，便宜的租金和老街氛圍是吸引他們在此開業的主要理由。這些創業店家包括外地人，也包括中南街居民的後代。第一間重新裝潢老房子的店家是為於中南街街口的「夏茶庄」，其正面面對南港展覽館的特殊區位，是老闆特意選擇的結果，卻也因此遭遇中南街上其他位子沒有面對到的壓力。

「我們之所以開店在內湖跟南港，是因為我們覺得這些地方有都市的社會意涵在裡面，我們兩家店都是正對著資本經濟社會，一邊是新開發的地區，另一邊則是舊社區，不過不見得所有人都知道我們在表現什麼。我們跟南港沒有地緣關係，但我們一直有在找適合的標的。這間房子已經沒落太久，大家都認為是鬼屋，3前年承租這裡的時候，大家都覺得我們瘋了，我們連屋頂都是自己蓋的，外牆也有重新洗過，部分洗不掉的就留著。我們當時開店在這裡的時候面臨很大壓力，黑道白道都有，因為這一塊地在文化上有某種意涵、經濟上也有某種價值，因為位置良好的關係。」(夏茶庄林鈞鈞，2016/5/26)⁷³。

夏茶庄老闆因為重視老街文化，因此改建出與老街氛圍融洽的建築，尤其是其地理位置佔據中南街的入口處，這樣的改建不只是單棟建築的新生，也成為了中南街的人口意象。

位於夏茶庄斜對面的小南港懶人私廚，也是自2016年開店以來逐漸成為中南街特色的早午餐店家。李老闆想像中的「復興」大致上是希望這條街可以越來越熱鬧，他認為自己把生意做起來之後，就會有越來越多人發現這個地方的潛力，進而吸引到更多店家的進駐。

⁷³ 此引言取自都市里人規劃公司不公開資料。



「我們想要把店家帶到這條街上，像你剛剛說改變嘛，其實剛開始的時候，我們真的是第一家，這條街喔，從你過了市民大道，過去那幾間店都是這一兩年才開的，所以這七年來我們是第一家，就像你說的，剛開始開的時候有人說你們怎麼開在那什麼鬼地方，那條街那麼破爛，誰會來這裡買東西。我們也沒有想那麼多，其實我們也誤打誤撞，運氣很好，誰知道後來展覽館就開在這裡，我們也不知道開在旁邊阿。然後大家看到我們好像有點起色，有點特色，以前沒疫情的時候，我們六日真的滿多人在排隊，然後後面阿、對面阿就開始。這也算是另一種復興嘛，集市嘛，台語說「集市」。」(小南港懶人私廚李老闆，2022/5/13)

與上述生產飲食的店家不同，什木工地木工師則從自己的專業出發，直接改造建築空間。木工師提及自己的文化理想，但也透露自己身為外地人和過客，在努力創造與街區的連結時的不確定性。

「可以做的是，或者想要做的事，保留記憶、創造功能、融合美感，創造歷史文化價值，這四個部分是我們希望可以創造的。……像這個空間（中南街 110 號）原本是一個八十幾年的老房子，是一個茶行，後來可能是沒落，就有被空調公司來接手，這邊本來是被輕鋼架裝潢蓋起來，看不到上面的，像辦公室那種輕鋼架，後來我們把它打掉之後，就發現其實上面空間滿大的，甚至圓樑都還保留，我們就覺得這個可以保留下來。……對我們來說，我們也不是在這邊土生土長的人，嚴格來說就是個過客，但因為我們現在是生活在裡面，所以我們願意跟這個街區的環境一起改變他，讓這個街區可以保留原本的樣子，但畢竟我們也不知道以後會發生什麼事，我們也只能做到能力可及的範圍」(什木工地江鳴謙、許泰源 2019/11/29)。

事實上，什木工地的確因為房東要搬回來住的原因而預計即將在 2022 年中遷移他處。作為一位承租戶，什木工地在中南街上的空間經營有其期限。類似於夏茶庄與什木工地對於創新歷史文化的理想，中南商行潘老闆更多了一層家族的情感，潘老闆祖父的中藥行是在忠孝東路開路時被拆遷，再次回到中南街的原因是想傳承並創新家業。

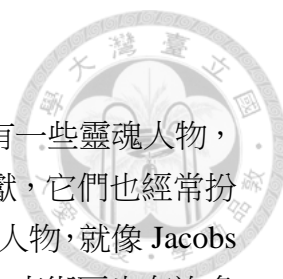
「其實在黑鄉時期，我們就常常聽長輩在介紹，南港好像一直都被遺棄在旁邊的感覺，現在很多地方都發生改變，我們一直都非常期待。我們是傾向於喜好這邊的老建築，所以我們在裡面的部份就看到他們以前在地的建築風格，那我個人是比較喜歡那樣子的部分，所以說當

初說想要回到祖先的地方轉型的話，我們就選擇在中南街的部分。在 2015 年時就開中南商行，到 2020 年才回到中南街」(潘豐奇⁷⁴，2021/12/24)。

從上述的內容可以發現，在南港區的發展下，中南街的歷史和氛圍逐漸吸引喜歡老街歷史文化的人加入，他們不只是看中中南街優良的區位和便宜的租金，也是因為在意老街的歷史而決定承租這裡的空間，而且有意識的在建築外觀上融入老街，並追溯街區的歷史，對於這些生活者來說，中南街是實現其自身文化理想的基地。

不同觀點的生活者們以自身角度詮釋中南街區，其中有差異也有張力，但差異並不妨礙公共生活的形塑，因為城市本就充滿矛盾和複雜性，多元且差異的經驗是構成開放性城市的基礎 (Sennett, 2020)。

⁷⁴ 中南商行老闆。



第四節 中南街區的靈魂人物

街道文化的關鍵是其中的生活者們，而在這些生活者中，又有一些靈魂人物，它們扮演資訊交換、串聯鄰里的功能，對於促進街區活力很有貢獻，它們也經常扮演街區的最佳代言人，述說著與街區的生命記憶。這些街道的靈魂人物，就像 Jacobs (1961) 所提的「地方公共人物」一般，是街區中關鍵的元素。中南街區也有許多位靈魂人物，包括里長、店主人、居民等，他們在此工作、生活，奉獻大量時間於街區中，是鄰里熟悉的面孔，也是樂於分享街區生活給他者的人物。

一、連任七屆的詹里長

詹坤隆里長是中南里的頭人，連任七屆、共擔任 28 年中南里里長，是南港大家族詹家的成員。從小在街區一帶長大的他，不僅見證南港的轉變，也是多年來負責處理街區中大大小小的公共事務的重要人物。

詹里長相當自豪的一項政績是他曾偕同其他里長共同辦理「南港區酬恩祈安五朝圓醮大典」⁷⁵（簡稱「圓醮」），地點就在中南街口的南港國小舊址（現為南港展覽館二館），旨在為民國 60 年的建醮儀式還願。民國 60 年時，南港鎮公所邀集五個里長共同舉辦建醮儀式，為南港祈福，因為二戰時期，南港兵工廠經常是被砲彈攻擊的地方，導致這個地方比較不平安，地方認為這是影響南港發展的原因。然而，一般的建醮儀式多在六年後圓醮（意味著還願），但卻沒有人願意主責完成圓醮工作，鎮公所的公務院不願意做這個，地方也沒有寺廟願意承擔這個辛勞的工作。直到民國 100 年，因緣際會下，詹里長與其他三里里長決定共同籌辦這個圓醮儀式，以利地方發展。回憶起那場圓醮的籌備過程，他認為是冥冥之中有神明在促成這場圓醮，也讓詹里長相當有感於地方眾人的力量：

「地方的力量有時候真的不能忽視欸，花了兩千多萬，場面很大，那時捷運也有，還有一塊空地，這個都冥冥之中有安排。之前第一次建醮是在以前的南港國小那邊，因為那裡啟業化公司旁邊，土地比較有，完醮也是在南港國小（舊址）那個地方……為了地方發展好做，做下去的時候不知道要這麼多錢。那時候也很多老一輩的在看笑話，想說你們又沒有寺廟幫忙要怎麼做，連建醮主任委員都叫不到人，沒人敢擔這個責任。後來每天在那邊摸索，快要開始時，剩兩個禮拜，錢是像飛來一樣的，剛開始是向建設公司募一些錢，後來是每戶大家都去那裡點燈，六千元、三千六、一萬二這樣，大家都自動自發去欸，不是像農業社會時里長去募款，（這一次

⁷⁵ 辛卯年台北市南港區酬恩祇安五朝圓醮大典辦理於民國一百年 11 月 5 日（農曆 10 月 10 號）。

圓醮是大家)都自動去點燈，(里長們)送一個燈和紀念品給他們，每天都幾百萬欸，所以冥冥之中都有。這輩子沒有這個機會了，就算有錢也沒有地了，以前南港展覽館整片都是空地，才有可能做啊，所以時間差都算的剛好，冥冥之中祂在討啦」(詹里長，2022/07/19)。



圖 49 街區靈魂人物詹里長(左圖為中南拌島拍攝宣傳照、右上為在都更說明會上台發表、右下為里長辦公室匾額及圓醮大會照片)(來源：研究者拍攝、中南拌島)。

都更中心以及中南拌島剛開始到街區駐點時，也是首先徵詢詹里長的同意，並由詹里長出借里民活動中心做為駐點空間而得已展開之後的工作。由於街區中沒有其他組織如社區發展協會或商貿組織，因此詹里長幾乎是街區中各項公共事務的關鍵角色，也是外來組織要進入社區時必要合作的對象。

二、百年老店林得勝商行主人

林得勝商店是中南街區最老的店家，創立於日治時期大正十一年(1922年)，從一開始販售農具以供應鄰近地區的農業，後來漸漸加入建築建材，也增加日常用品，如今已是一間百年老店，也是街區人人都知道的地方節點，更是南港區最有代表性的傳統商店(吳木通、吳黛珊，2001)。

林得勝商店第二代主人林久王先生，年輕時是義勇消防隊的成員，經常加入南港一帶救災行動，還曾機智化解過一場街區輸油管漏油可能導致的火災危機。第三代主人林明宗先生雖然也已經高齡，但如今仍每天準時開店，他總是坐在門口的騎

樓裡，等老朋友來坐坐聊天（圖 50），如此享用騎樓的景象，與南港路上其他新店家讓騎樓保持空曠的景象很不同，為騎樓增添了人味和活力，

林明宗先生對於這一代從三重埔改名為中南里，以及中南街曾做為台車軌道的歷史都有記憶，問起這家店的歷史，他指向店裡高掛的木頭匾額，那塊烏亮的木匾額是最初開店的招牌，如今也已有百年歷史。店里五花八門的五金雜貨，則從地板擺到天花板，舉凡雨鞋、謝籃、水管、傳統的竹編火籠等，他都可以迅速找到。在拜訪林得勝商店時也遇到幾次客人來買東西，可以見得這間老店仍有一定的熟客網絡維持其生意。



圖 50 街區靈魂人物林得勝商店主人（左為騎樓活動、右上為林明宗先生與店內雜貨、右下為木頭匾額）（來源：研究者拍攝）。

三、興發號老闆娘

興發號是中南街區活絡的雜貨店，販售各式醬料，舉凡中式的醬油到西式的沙拉都有，也有販售雞蛋等食材，是籌備柴米油鹽醬醋茶的地方。上一代首先在研究院路一代開業，一開始以自製的醬菜起家，後來逐漸擴增品項為今日的雜貨店，大約六十年前買下這棟紅磚樓，一直營業至今。

性格活潑開朗的老闆娘，從竹北嫁來這邊，平常大多在店裡，一邊看電視、一邊顧店、與客人閒聊。她很樂於嘗試新的事物，門上相當具有設計感的小招牌是 2015 年她與台北設計之都合作的成果；她曾拿出「2016 中南街願景工作坊」的宣傳單向我們展示上頭的配圖，那是她養的花貓咪咪，她也曾數次接受中南拌島的

訪問以及與南港社大的導覽，顯示出老闆娘好客且樂於分享的特質。這樣的特質不僅讓她與客人建立起良好的關係，也讓好奇街區故事的他者或外來團隊能感受到街區的情感，是相當重要的貢獻。

老闆娘也擅長醃製醬菜，有次拜訪興發號時，騎樓上就堆著兩隻黑豆，那是老闆娘要製作醬料的材料。說起食物時，老闆娘會特別有靈感，她曾生動的向我分享無錫排骨的作法，無錫排骨首重醬汁，其中「水」、「醋」、「醬油」、「酒」、「糖」必須按照特定比例調配，雖然很瑣碎，但賦予了那個時空一種樸素的生命力。我可以想像老闆娘與鄰里客人之間的互動，就像是這樣的互動，可能只是聊聊輕鬆的話題，但買一罐醬油時，就順道學會了一道菜的煮法，也建立起一段友善的鄰里關係，也對這個街區產生了一點認同感。



圖 51 街區靈魂人物興發號老闆娘（左上為老闆娘與店內一景、左下為其早期「新國醬園」的木製匾額、右上為老闆娘與其兩隻黑豆、右下為老闆與騎樓一景）（來源：研究者拍攝、中南拌島）。

四、周義成商店老闆

周義成商店是中南街區中另一家重要的雜貨店，經營這家雜貨店的周老闆出生於民國三十年，夫妻倆已大約有八十歲，但仍維持營業。

周老闆出生前，父親就在中南街區上開碾米間了，當時附近的稻米收成會會先曬穀，之後送到周家碾米，又分成白米及米糠，但隨著中南街區一帶的農田漸漸轉

作工廠，周家便將碾米機賣掉，改作雜貨店（都市里人，2016）。周家的碾米間早期也是中南街區重要的經濟節點，有急需用錢的人會去碾米間借用，因為它們是經濟比較無虞的產業（林忠義，2019/05/15）。

原本的空間是閩南式的紅磚建築，與其隔壁的「周家祖厝」類似，直到 1989 年中南街 123 巷拓寬時，才被徵收一部分空間，並改為今日水泥建築的樣貌。周家古厝如今已沒有人居住，但隔壁的周老闆平常會幫忙維護空間，遇到好奇古厝的人，也會為這些客人打開古厝的大門，讓大家進去參觀，因此讓古厝還能有機會被他者看見。

五、全成肉粽老闆娘

詹家夫婦原本是承襲上一代的事業，做辦桌器材出租生意，經常要跟著總鋪師跑場，將桌椅碗盤運送到各處，看著總鋪師煮菜看久了，詹老闆也漸漸看懂了煮菜的方法。早期相當流行在街上辦桌，她記得中南街辦桌時，會在街上搭起棚子、將路口堵住：

「以前總鋪師很多，中南街都搭棚子，前面給他擋住，路口給他擋住，以前人往生也要辦酒席，辦好幾次……以前生意做不完，現在看不到什麼人辦桌」（詹張素卿，2022/05/13）。

後來由於辦桌產業逐漸沒落，加上自身體力逐漸無法負荷辦桌的工作經常要扛重物，老闆娘決定嘗試轉換工作，1996 年在因緣際會下便開了這間肉粽店。詹老闆娘自開業以來就負責肉粽店外場的生意，內場煮菜的部分則由先生負責。

全成肉粽生意很好，每到端午節就大排長龍，即使不是端午節也有很多客人上門，尤其是在著名的電視節目「美鳳有約」介紹了全成肉粽之後，就有越來越多客人口碑相傳，全成肉粽便逐漸成為中南街區的名店之一。加上因為先生早期跟著總鋪師的經驗，店裡還有一般小店叫難以吃到的佛跳牆，吸引許多客人光顧。

大部分在店裡也都可以遇到個性親切的老闆娘，每次從旁觀察老闆娘與客人互動，可以了解到老闆娘個性相當圓融，在鄰里之間有好人緣。她面對中南拌島和南港社大的訪問，總是鉅細靡遺地將她所知道的歷史分享出來，不厭其煩，讓我們得已從她的生命經驗看到中南街區的切片。主體的生命經驗雖然是個別的，無法代表群體，但其所連結的大家族故事、辦桌產業等內容，都是南港歷史的一片拼圖，是歷史敘事中一則有血有肉的故事。



圖 52 街區靈魂人物全成肉粽老闆娘（來源：全成肉粽、研究者拍攝、南港社大）。

六、信福書店張老闆

從台南遷移至南港的張老闆，一開始是在大哥開設的汐止「信德書店」幫忙，1979年夫妻倆一同在中南街開了屬於自己的信福書店，賣報紙、文具、參考書、雜誌等，當時許多南港國小的學生會來光顧，東光攝影棚的人員也會來買白報紙。

原本的信福書店位於現址的隔壁，後來現址的屋主離開南港，決定將這棟透天厝賣給張老闆，信福書店便做了一次小遷移。張老闆的家鄉雖然不在南港，但是他與里長成為了好朋友，也有周遭鄰里建立起良好的關係，之所以繼續開著生意沒落的書店，便是因為想與鄰居們保持一點聯繫，也讓大家可以繼續來店裡串門子。雖然張老闆夫婦還是時不時回台南探望親戚們，但對他們而言，中南街區是他們的落腳處，也是他們平常生活更親近的對象，張老闆曾說道：「因為我們老了，在這邊也住四十多年，朋友都在這裡，比下港的朋友更親。」（張老闆，2022/05/27）。

信福書店在此此開業四十多年，是街區中唯一的一間書店，因此有其特殊性和必要性，要是收掉了，街區中的人要是想買一支筆就得要離開街區。雖然生意沒落了，但信福書店為中南街區所提供的服務依然是獨特且難以被取代的。目前書店內仍販售基較小眾的報紙、赴中國大陸的網卡等，是滿特別的商品。

個性隨和的張老闆，在我拜訪信福書店時，有時開玩笑、有時自嘲，有時還會說出時下的流行語，顯示出其幽默的一面，這想必是其之所以能在鄰里中能結交到許多好友的原因。



圖 53 街道靈魂人物信福書店張老闆（來源：潘文彬、研究者拍攝）

第五節 小結

綜合上述，中南街區的街道文化展現出豐富的樣態，且有以下幾個特點。第一個特點是「富含交通往返的流動性」，且此流動性與南港主要產業相關。中南街的緣起於包種茶與煤礦運輸，人來人返的每日生活，奠定了一種富含移動記憶的街道文化，在生活者們的描述中，經常可以想像一幅交通熱絡的圖像，一直到今天，中南街依然有大量的交通往返，但這幅圖像不只是生活者們風景，交通的好壞直接牽連著生活者們的生計。隨著產業轉變為知識產業，中南街也成為通勤者們的移動空間，通勤者們的流動速度快，且不停留，因此讓原本移動和棲居鑲嵌的街道文化出現了縫隙。由於與南港產業配合的特性，中南街並未再形成特定產業群聚的街道，反而形成群聚產業（包種茶、煤礦、會展與軟體）之外的，具備多樣民生產業的街道。

第二個特性是，街區的社會網絡以家族為核心，並且與有異質社群的鄰里網絡重疊。中南街區早期的社會網絡主要由大家族詹氏、關氏、王氏等構成，街區內有關家古厝和周家古厝，在現代道路秩序形成之間，街道由詹家管理並收取過路費、街區內曾經的永生戲院由王家經營等，至今，中南街區乃至南港區的政治頭人仍由大家族成員所擔任，展現出南港大家族的社會資本。中南街街區除了有大家族的社群網絡，也有富含異質社群的鄰里網絡，鄰里們有來自各個縣市的移民，例如來自屏東的大方男士理髮廳老闆、來自台南的信福書店老闆、來自竹北的興發號老闆娘、來自宜蘭的全成肉粽老闆娘等，這些移民在此落腳，逐漸成為街區中的一份子，甚至是靈魂人物，顯示出中南街區具有足以容納異質社群的縫隙。

三、街區的街道巷弄本身就是公共空間，生活者賦予街道生活痕跡。閱讀中南街區的地形圖，可以發現街區的街道是最重要的公共空間，雖然有詹氏捐贈土地作為中南公園使用，但因地勢較高，平常也較少有人上山使用。街區中的廟宇和教會一定程度的支持了信仰相關的社會生活，其他的公共生活則大多發生在街道上，例如巷弄裡的黃昏市場、人行道上的小販、騎樓裡的活動等，街區的生活者發展出挪用街道的現象，也因此讓平凡無奇的道路被賦予了生活的痕跡，讓中南街具有得以被辨認的紋理，而不只用一塊牌子標示著老街的存在，而是讓人在街區中行進時，得以看見每家店各具特色的生活空間，以及每日有機的鄰里交往，也就是老街氛圍的來源之一。而這樣的老街氛圍也逐漸成為吸引新店家進駐和客人來訪的契機，在南港已成為科技新都的時期，創造一處具有不只能容納白領階級的公共空間。

第四個特點是街區提供了小生意運作所需的環境，讓謀生有道的職人們，以較低於大尺度道路的房租、小空間實現其做生意的理念，因為適合的空間大小與房租，讓老闆們得以以一至兩人的規模在此開業，並創造出符合其性格的空間，而非成為連鎖商店中的一顆小螺絲釘，無法自主彰顯其對於手藝和服務品質的堅持。在中南街區的眾多老店、新店老闆們，雖然不見得賺取豐厚的收入，但充分擁有掌控自己生意的權力和尊嚴。

在 Zukin, Kasinitz, Chen (2016) 的論點中，地方商業街是一個社交世界、一個生態系統，會有機地迸發出生命力，而這樣的生命力來自於日常多樣性 (Everyday diversity)。所謂的日常多樣性意味著各式各樣滿足民生所需的小型商店群聚在一條街上，滿足了生活者的需求，並且由於街區靈魂人物們的存在，創造了獨特社交生活，是現代城市重要的驅動力。然而從中南街經驗而言，這樣的社交世界和生態系統中，權力扮演著重要角色，掌握權力者則掌握社交世界和生態系統的「DNA」，例如有產權的屋主即使不住在街區，但有權力選擇租客、也有權力決定未來街區要步要都更、如何都更；掌握政治權力的頭人，獲得選票即代表著較強大社群的利益。地方商街的確扮演了城市中具生命力和日常多樣性的存在，但這樣的力量卻不見得被視為城市的引擎，由於南港是由交通建設和大型計劃所驅動的城市，地方商街反而被視為須要更新的地方。然而，中南街區足以連結南港歷史的街道文化，是南港區轉型之後恰巧缺乏的內容。

第四章 中南街文化的維續與再生－中南拌島

中南街街區在科技新都中是南港歷史與社會生活的容器，寬 6.5 公尺的街道是一個以人為本的尺度，相比與三條超過 20 公尺的主要道路專為車子而開闢，中南街區的尺度是其街道文化至今仍能持續活著、生長、變化的基本條件，也是中南街區的租金可以維持較低於大路上的店面的原因。

維繫街道尺度的工具有很多種，本文於文獻研究中所提出的三種都市規劃工具是初步地探討。這一章則是試圖藉由中南拌島的經驗，來進一步釐清現有工具的可能性和侷限性。辯證的根據將奠基於「中南拌島」街區再生團隊三年的行動之上，而非離地的套用工具於街區之上。反向而言，我也不將中南拌島的行動視為一種單純聯絡鄰里情感、推廣街區文化的行動，因為團隊的行動從一開始到最後都帶有規劃的意圖和願景，並從規劃的角度思考維持街道再生的策略，因此，中南拌島的行動可以說是對於活化保存機制的探索。

2018 年 9 月，台灣大學建築與城鄉所實習課聚焦於南港區，從東區門戶計畫的內容切入，理解正在改變南港區的都市計畫。中南街的議題漸漸在課堂討論中浮現。2019 年年初，「中南拌島」團隊成立，以中南街街區為基地，試圖透過田野調查、街區遊戲、意見交流與環境規劃等方法，呈現中南街的價值和意義。最一開始的進場，是在「財團法人台北市都市更新推動中心」（簡稱都更中心）的媒合之下，在忠孝東路七段上的中南里里民活動中心共同設立了駐點站，都更中心以推動「產業生活特定專用區」⁷⁶的區域自主更新為目標進駐中南里，相較之下，中南拌島一開始進駐街區的目標較不明確，但大約有對於中南街歷史文化的關懷，與都更中心之間形成一種異中求同的夥伴關係。駐點結束之後，中南拌島因為意識到中南街區資料的缺乏，以及未來將面對都市更新的情勢，選擇進一步以「紀錄」為目的的書寫街區，並透過社區刊物的形式，啟動具有特定主題的田野調查，並將我們的觀察分享給街區居民閱讀，與店家合辦老屋新生的系列講座。2020 年九月，中南拌島的成員交接，舉辦店家之間的交流活動，並與南港社區大學（簡稱南港社大）合作，開設主題式踏查中南街的課程，創造中南街區內部的連結，也連結南港社大的能量和資源。直到 2021 年中至年底，中南拌島漸漸退場，團隊在街區的行動歷時約三年。

⁷⁶ 針對南港區過去的老舊工業區長期屬於住工混合的情形，透過都市計畫將此類型的區域變更為「產業生活特定專用區」（簡稱產專區），促進老舊住宅的更新。



第一節 利益關係人分析

中南拌島身為外地團隊，在 2018-2021 年期間的行動，實則仰賴許多利益關係人的協助，包括中南里詹里長、都更中心、南港社大、什木工地等，許多店家都慷慨地接受訪談，甚至提供實質的金錢或技術協助。

這些店家有一部份為在地地主，有一部分則是租客，由於其身分不同，對於街區未來的發展又大致上分成兩種看法（圖 54）：一是以里長為首的看法，希望盡快進行都市更新，而且須要整體性的規劃；二則是欣賞目前的老街氛圍，希望可以在此基礎上讓街區更熱鬧。而中南拌島作為一個平台，便是在這兩種看法之間，試圖找出雙贏的策略。

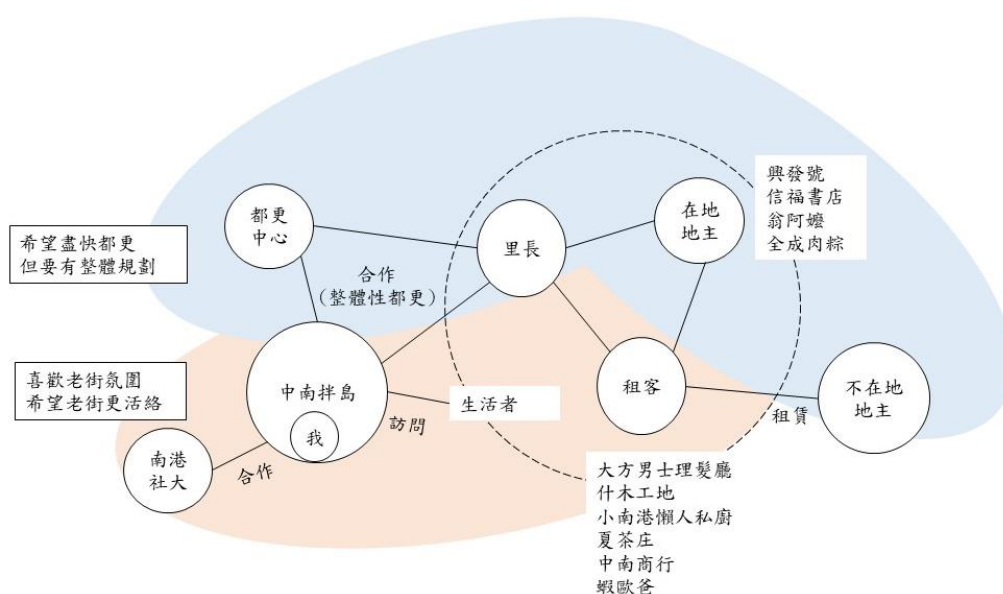


圖 54 利益關係人分析圖（來源：研究者繪製）。

在眾多利益關係人之中，詹里長是相當重要的角色，他在中南里擔任七屆里長，歷時將近三十年，詹家及聯姻的謝家、闕家也位居南港重要的政治角色，幾個家族的人也是街區中的地主。詹里長主要意向是推動都更，但希望容積率可以提高，以增加誘因，也希望政府可以提供資源為街區進行整體性規劃。因此，詹里長積極協助都更中心進駐，也協助立委在此街區辦理都更說明會的活動等。

然而，詹里長與都更中心雖然為合作關係，但兩者的主要目標尚有一些差異，詹里長希望可以推動公辦都更，讓政府投入資源來處理複雜的產權問題；都更中心的任務則是協助居民進行自組更新，希望民間展現凝聚力，出錢出力完成自家家園的更新。除此之外，詹里長主要服務對象為中南里，其中有部分為產專區，其他部

分如中南街區則是住宅區和地方商業區，但都更中心則主要協助南港產專區的事宜，因此中南街區的不在都更中心主要的工作目標中。

雖然我將利益關係人的意向大約分成兩種，但其中也有更多擺盪於兩者之間的看法，例如全成肉粽店詹老闆，雖然希望可以都更，但比較喜歡透天厝有分層、可以應用的大空間，也對於目前從店面就可以看到自己家的感覺相當留戀。

「當然希望（都更）阿，但談不攏阿。……大樓的話，人多複雜，目前這樣很舒服，像我們兩夫妻就住在樓上，樓下還可以停車，小孩一個住那邊，這邊兩個人，一人一層樓，房子是破舊破舊的，但應用空間比較大，因為以後人會很複雜，房子會變小，有一利就有一弊啦。……富陽（建設公司）說如果給他建，是建二十三樓，地下沒有店面，就是停車，我自己捨不得賣，我站在那邊（店門口）看，看到我自己的房子，我這個可以做店面，巷子裡（的家）比較不面對市場，這個比較面對市場。」（詹張素卿，2022/05/13）。

如詹老闆這樣的聲音不少，雖然都期待都更可以帶來的效益，但一方面又覺得那是過於遙遠的事情，而且現狀也還不錯，因此許多生活者其實沒有積極做出選擇。

不在地地主是中南拌島較難接觸的對象，我大多是從租客的口中聽到關於房東們的意向。不在地地主更傾向於將街區的土地當成是增值中的資產，而非生活的空間，因此，在南港的整體房價上漲的趨勢下，做小生意的租客們大多不敢想要買房子；即使長期租屋幾十年的房客有購買的意願和資金，房東也不願意出售。

地主們是街區未來發展的決定性角色，但此街區的地主們的數量很多，且產權複雜，意見難以整合。表 3 整理中南街區已知的屋主數量與姓氏，可以看出此街區產權複雜的概況，多人共同持有房屋的狀況相當普遍，且最多有 23 人共同持有一樣的房產。除此之外，從屋主姓氏也可以發現，雖然此區有詹家、闕家、王家等大家族，但地主們的組成還是相當多元，更加增加了意見整合的難度。

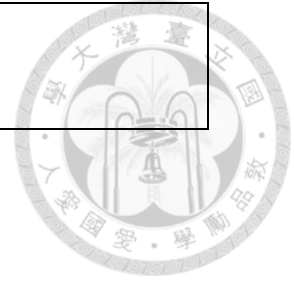
表格 3 中南街區已知的屋主人數及姓氏（資料來源：台北市政府地政局）。

使用分區	地址	屋主	屋主姓氏
北段			
商三特	中南街 10 號	1 位	王白
	中南街 15 號	1 位	林
	中南街 17 號	1 位	林
	中南街 23 號	1 位	王
	中南街 30 號	1 位	李
中段			
商三特	中南街 44、46、 46-1 號	8 位	蘇、陳、李、闕
	中南街 47 號	5 位	林、蔡
	中南街 50、52 號	7 位	潘、郭、陳、吳
	中南街 58、60 號	2 位	李、詹闕
	中南街 62 號	6 位	闕、王、詹、 孫、林、邱
	中南街 53、55 號	11 位	潘、梁、楊
	中南街 63、65、 67 號	9 位	郭、陳、林、 周、李
	中南街 66 號	1 位	詹
	中南街 72 號	4 位	詹、陳、黃、曾
	中南街 76 號	1 位	李
	忠孝東路七段 600 號	12 位	梁
	中南街 105 號	1 位	王

	中南街 107 號	1 位	闕
	中南街 109 號	1 位	陳
	中南街 111 號	1 位	李黃
	中南街 113 號	1 位	陳
	中南街 115、117 號	5 位	周、張
	中南街 605、607、609、611 號	12 位	李
住三	中南街 125、127 號	10 位	王、潘、吳、柯
	中南街 137、149 號	2 位	王、吳
	中南街 137-141 號	10 位	周
南段			
住三	中南街 118、120 號	4 位	詹、董、簡
	中南街 126 號	1 位	詹
	中南街 128、130 號	5 位	詹、董、曾、林、倪
住一	中南街 245 號	3 位	廖
末段			
住三	中南街 140 號	7 位	楊、王、吳、蔡、謝
	中南街 146、148、150 號	8 位	闕、謝、陳、周、王

	中南街 134 巷 1、3、5、7 號	1 位	杜
	中南街 134 巷 2、4、13、15、 17、19 號	2 位	李、詹
	中南街 166 巷 2 弄 9、11 號	3 位	郭
	中南街 166 巷 2 弄 7 號	1 位	曾
	中南街 123 巷 8、10 號	12 位	林、曾
商三特	中南街 101 巷 14 弄 2、8、10、12- 17、19、21、23 號	1 位	王
	中南街 123 巷 5 號	3 位	詹、陳、魏
	研究院路一段 92、94 號	1 位	王
	忠孝東路七段 610、612 號	23 位	陳、黃
	忠孝東路七段 616、618、620 號	5 位	王、賴、簡、關
	研究院路 68、70 號	17 位	張、杜、李
	研究院路一段 72 號	2 位	吳

	研究院路一段 74 號	1 位	李
--	-------------	-----	---



第二節 擴張關於都市更新的想像

1988 年《都市更新條例》公告實施，賦予臺北市政府劃定都市更新地區之權責，在此條例下，中南街街區被認定符合條例第六條第 3 款「建築物未符合都市應有之機能」，於 2000 年被劃定為「研究院路、南港路西南側更新地區」⁷⁷。2008 年，民眾申請將中南街西南側地區劃為都市更新地區，是為「臺北市南港區中南段一小段 190 地號等 55 筆土地為更新單元」⁷⁸案，並獲核准公告。雖然中南街街區被公告為公劃都更地區及自劃更新單元，但實際上卻因為產權複雜、意見無法整合等原因而沒有都市更新進展。

2018 年，臺北市政府再度劃定中南街街區為都市更新地區，依據《都市更新條例》第六條第 2 款「建築物因年代久遠有傾頹或朽壞之虞、建築物排列不良或道路彎曲過小，足以妨礙公共交通或公共安全」，以及第六條第 4 款「建築物未能與重大建設配合」，中南街街區被劃為「市民大道兩側更新地區」⁷⁹（圖 55）。

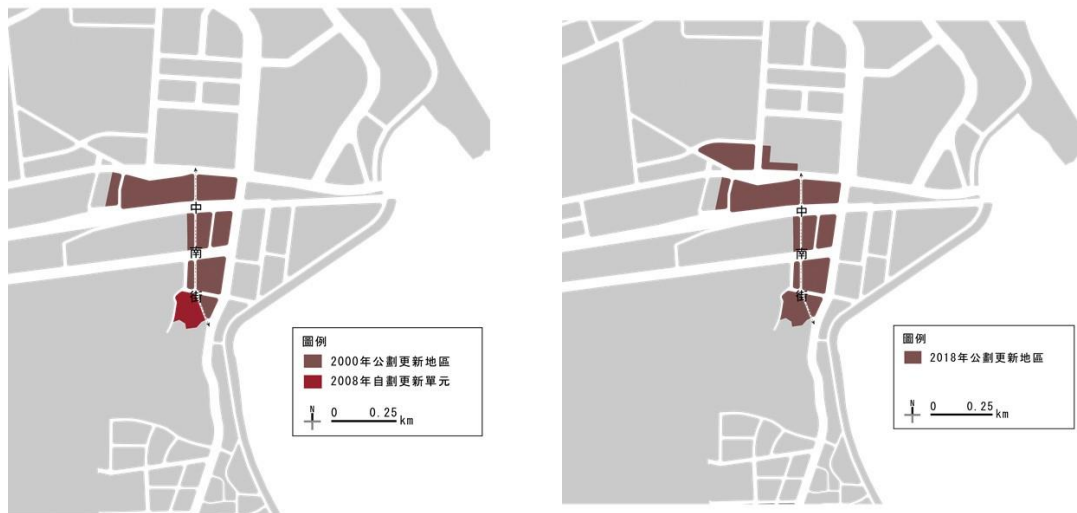


圖 55 2000、2008、2018 年都市更新地區圖（來源：中南拌島整理繪製。）

⁷⁷ 2000 年 6 月 26 日公告。

⁷⁸ 2008 年 10 月 1 日公告。

⁷⁹ 2018 年 12 月 10 日公告「劃定臺北市 85 處都市更新地區暨擬定都市更新計畫案」。

中南街街區從最早被劃定為都市更新地區的 2000 年，直到 2022 年的今天，曾有多間建商公司、都市里人規劃設計有限公司、都更中心等單位在街區進行都市更新相關的工作。中南拌島在開展街區行動時，也不免被認為是承辦了政府工作的組織。而且在進入街區的一開始，里長也向中南拌島表達了對於此街區的都市更新的期待和重視。如此脈絡導致中南拌島須要直面此龐大的課題，即使想要討論歷史文化、交通、到地方認同等其他課題，也不免地與懸而未決的都更課題綁在一起。但也正因為龐大的都更工作難以有快速進展，讓中南拌島團隊在停滯之中找到可以著手的縫隙。

一、與財團法人台北市都市更新推動中心共同駐點

中南拌島團隊在進駐街區之間，在幾次街訪的經驗中，發現部分生活者對於街道保存的主題有點反感，且里長也期待團隊可以協助推動都市更新。在這樣的情勢下，都更中心建議中南拌島以「社區營造」作為進場的定位和策略，與都更中心一起進駐里長提供的里民活動中心，都更中心並在此設置「南港自主都市更新專案工作站—中南分站」。

在 2019 年 3 月到 6 月期間，進行每周二次的駐點，駐點期間舉辦手機攝影課、記憶保養班等課程，試圖用中高齡生活者可能會感興趣的內容，創造居民進入此空間的契機，並進一步透過課程設計了解生活者關注的議題以及生活概況（圖 56）。

記憶保養班的課程設計最初是希望透過帶領參與者活動筋骨，進而理解居民在此街區的身體經驗，設想長者身體的狀況可能會透露其在這個街區生活經驗，例如腰部疾病可能來自於長期搬運貨物的勞動經驗、膝蓋不適也可能影響平時上下樓梯的活動等。然而，實際操作此課程時，發現來參與的居民年紀較輕，身體健康，較無法訴說特定的身體經驗。因此，課程中我們轉而在課程結束時，利用駐點站布置的中南街地圖，向參與者請教當地的文史知識和生活經驗。記憶保養班變成是一個引子，讓平時不會走近駐點空間的參與者，因為受活動吸引而願意走近來，並在互動中了解中南拌島團隊。

手機攝影課程共舉辦兩堂，除了基礎的手機攝影功能操作、構圖方法等，課程設計中還包含了請居民到中南街上練習拍攝，並讓他們分享拍攝的內容。參與手機攝影課程的幾位居民中，有單純想學會拍出漂亮照片的居民，也有好奇都更議題而來到駐點站的人，透過分享中南街照片的方式，交換在這裡生活的經驗和想法，例如有一位拍了騎樓拱廊的居民分享「這裡的騎樓很漂亮，不用去大稻埕看就有了。」另一位居民則拍攝騎樓的天花板並認為「有鳥在這裡

築巢，但是天花板會剝落很危險，所以要趕快都更。」等，也有居民拍出以往大家很少注意到的細節，例如街道上的冷氣機、以及人行道旁一個大大的腳踏車車道標示。



圖 56 駐點期間，會議、駐點課程與活動照片（來源：中南拌島）。

駐點三個月的資料與成果最後以一場「南港仔展覽館街道展」收束。此街道展以南港的舊名「南港仔」命名，呼應中南街北端的南港展覽館。展覽概念強調中南街本身就是南港發展過程的展覽，如以下的策展概念所述：

「南港展覽館」象徵著現代、新穎、全球化，卻將南港多元的面貌單一化，也侷限自身的想像。南港，舊地名「南港仔」，而中南街作為南港最早開始發展的街道，其本身的建築元素與記憶即是南港歷史的見證者，亦是南港仔的展覽館。」(取自中南拌島臉書專頁 2019/06/12)

80。

街道展共為期兩週，展出手機攝影課程的作品、街區議題海報、田野調查成果、街道模型等，並在開幕當天安排導覽和闖關活動。在中南街上設置 18 個展點，作為較大型的街道活動。

都更中心的工作重點聚焦於推動南港產專區的自主更新，與中南拌島活動的範圍不同但相鄰，因此與中南拌島之間有一種既分工又協作的夥伴關係。對

⁸⁰ 取自 <https://www.facebook.com/ZongNanBuaDou>

都更中心而言，中南拌島以較軟性的方式與社區建立關係，有助於吸引中南里的居民前來駐點站，創造機會讓里民認識都更中心的業務和議題；對中南拌島而言，都更中心帶領團隊獲得里長的信任，並且共享空間和資源而得以辦理活動。也是在這個階段，中南拌島開始與較多店家接觸，建立起初步的關係。

二、與其等待遙遙無期的都更，不如著手改變環境

三個月的駐點，讓我們漸漸了解到目前中南街街區的生活者們，有一小部分積極參與和推動都更的計畫，另一部分則因認同「南港第一街」的歷史和文化價值，而較期待街道文化的維繫，但絕大部分的生活者們其實是保持著「觀望」的態度，畢竟耳聞要都更的消息已經超過十年，加上鄰近的東南街多年來一直被鐵皮圍住，卻遲遲沒有更進一步的動作，導致居民們對中南街的未來發展持保留的態度。技術上，由於此地區產權複雜，雖然曾經有建商試圖整合此街區並進行都市更新，但卻已失敗收場，許多居民也有「一坪換一坪」和「希望房子不要變小」的心聲，綜合因素導致此街區的都更案件窒礙難行。如中南拌島在報告書中的陳述：

「面對中南街的都市更新議題，我們發覺中南街出現了「都市更新前的空白」，土地、房屋所有權者期待更新，不但無心整理、翻修建物，也對街區發展沒有想像；或說重建成了唯一的想像」（取自中南拌島 2021 期末報告書）。

面對中南街由於都更導致的空白與停滯之後，中南拌島提出「與其等待遙遙無期的都更，不如著手改善環境」的態度，設想老舊聚落轉型的可能性。其中，考量中南街的歷史文化價值與改善生活品質的需求，中南拌島提出「整建維護」也是都市更新的其中一種選項，而且已經在街區上發生了。中南街南段上的「什木工地」在此時成為團隊重要的合作夥伴，這是一棟紅磚結構建築，搭配明亮的落地窗，古樸卻明亮現代的空間經常吸引過路行人的目光，雖然是超過 80 年屋齡的建築物，但與老舊、窳陋等形容詞全然擦不上邊，可以說是街區中整建維護的典範之一，加上什木工地也有意拓展其裝潢和木工教室的業務，希望利用這個空間做點事情，於是「老屋炊煙的」的系列講座計畫就此誕生，共辦理三場講座活動：包括「什木工地開箱」、「社區交換日記」、「街個是台灣老街建築」等。如什木工地成員泰源所敘述，他們希望觸及社區，也觸及喜歡老屋的社群：

「我們一開始是想跟大家分享老屋新生的案例，想用講座的形式讓有興趣的人參加……，之前有跟你們（中南拌島）合作過導覽的活

動，當然就知道你們是在街區這邊做幫助地方記憶的工作，所以就不做（合作辦理講座的）第二人想。我們最希望的是附近的鄰居、社區的人可以來參加，畢竟他們是社區的一員，有他們的參加對我們來說會是很大的鼓勵。再來就是希望關心老屋議題的同好，或說是同溫層可以一起來這個場地交流，對我們來說也是一個學習」（什木工地泰源，2019/11/29）。

這場活動既是朝向社區也是朝向社群的活動，現場的點心和茶水向街區中的另外兩個店家「夏茶庄」和「給冷鴿」訂購，也有其他店家送來食物表示捧場，顯示出店家之間的網絡有所開展。實際活動現場約吸引 20 人參加，但大多是對老屋新生議題有興趣的社群，社區生活者為少數。後續的兩場活動一樣是吸引到對於社區交往和老屋議題有興趣的社群，而非社區中的其他生活者，與一開始的預期目標有所落差。但這三場系列講座讓中南拌島和什木工地建立起更深層的夥伴關係，也有助於中南街區的議題擴散，兩個組織共同倡議「老屋不等於破舊」、「住老屋也可以有好的生活品質」等觀點。

三、提倡整建維護式的都更

根據都市更新條例第四條⁸¹，都市更新的方式包括實施重建、整建或維護措施，然而，每當與居民們討論起都市更新的議題，便會發現居民們對於都更的想像大多為拆除重建式都市更新，且期待能有「一坪換一坪」⁸²的結果。根據訪談，中南街區之所以遲遲無法進行拆除重建式都更有以下幾個原因：1.地主與屋主可能為不同人且多人，眾人難有共識；2.現在住的舒適，不想要房子變小；3.蓋大樓之後怕出入變得複雜。拆除重建式的都市更新方式仰賴大量資源與高度整合能力，往往窒礙難行，加上不符合現實操作的「房子不要變小」的期待，也讓拆除重建式都更的可能性更小。然而，居民也確有改善居住品質的需求，因此中南拌島在跟都市里人規劃設計有限公司⁸³討論過中南街的現況之後，決定進一步在街區與居民討論都市更新可行的方向與方式。

⁸¹ 「都市更新處理方式，分為下列三種：一、重建：指拆除更新單元內原有建築物，重新建築，住戶安置，改進公共設施，並得變更土地使用性質或使用密度。二、整建：指改建、修建更新單元內建築物或充實其設備，並改進公共設施。三、維護：指加強更新單元內土地使用及建築管理，改進公共設施，以保持其良好狀況。」取自

<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSingle.aspx?pcode=D0070008&flno=4>

⁸² 2010 年，時任台北市長的郝龍斌提出一坪換一坪的口號，以加速都市更新的成效。

⁸³ 都市里人規劃設計有限公司曾在 2016 年承辦台北市政府都市發展局的工作，在中南街進行街區調查以及願景討論工作坊。

「我們有想說如果今天還沒有動到那種剷除式都更，那其實可以先從整建維護的方向來跟居民談，這也算是都更，都更有好幾種方式，不一定選擇蓋大樓，那是全部推倒……，那時候我們想辦 open 中南街的活動，一來是有交通議題，想在北段交通比較有問題的地方做行人徒步區，裡面可以有台車活動，那是比較歷史意義面向的，第三個是想要作小冊子跟居民宣導說都市更新的幾種方法，特別針對整建維護去做對談」（涂苑婷，2022/5/16）。

中南拌島提倡都市更新中的整建維護手段的企圖，獲得專業規劃公司的認可。因為從整體規劃的角度而言，要擁有一樣大的居住空間、改善生活品質、維持鄰里網絡與街道生活、持續經營生意，整建維護是比重建式都更具有保障與可行性的做法，雖然短期內沒有辦法創造如重建式都更一樣多的利益，但長期而言，一條有特色的街區，可以發展巷弄經濟，其實具有更大的可持續性和潛力。

然而，原本預定在 2021 年中的封街活動中推廣整建維護的方法和資訊，卻直接撞上 2021 年 5 月臺灣疫情蔓延的困境，中南拌島取消封街活動，整建維護的倡議也未能有效地觸及到生活者。

第三節 中南拌島的規劃願景與策略

歷史街區如何融入現代都市發展之中？這是中南拌島持續思考的課題，也是老街共同面對的命題。對此，吳綱立、郭幸萍、趙又嬋（2007）提出一個綜合性評估架構，其中有三個重要的考量面向，分別為「改善交通與步行環境」、「強化歷史街區環境特色」、「加強社區意識凝聚」，而且專家群體多半更注重整體性的環境改善，商家群體則較關注於切身利益及生活需求。中南街區與其他街區的案例可以共同適用於這個架構，說明了一個「好的街區」具有某種普世性的大綱，也是各個利益關係人能共同想像的大綱。

中南拌島始終是從都市規劃的角度在思考街區發展並擬定行動策略，雖然在一開始與都更中心共同駐點時，是以社區營造的角色向里長爭取到駐點空間，但社區營造只是團隊的工作內容之一，並非團隊的目的。團隊一邊理解街區，一邊擬定出規劃願景，一邊又再根據行動反身修改願景和策略，滾動式地擬定出以下幾個中南街區未來發展願景：一、「以人為本」的街道；二、新南港中的「生產、生活、生態的歷史路徑」；三、「職人精神與共同體建立的實驗」。上述三個願景是從不同面向強化中南街的特質，並非單一存在的想像，且三個願景之間也共享互通的邏輯與價值。

一、「以人為本」的街道

一條適合步行的忙碌街道會促進店家繁榮，並且提升城市的安全和生活品質，是社會「財富」的一種形式（Sadik-Khan、Solomonow，2018）。然而，交通混亂是當前的中南街區最顯著的問題，通勤時段總是有大量的過境交通，噪音和危險困擾著當地居民，讓這條原本是以人為本的小尺度街道，被車輛所威脅（圖 57）。



圖 57 通勤時段的中南街區充滿機車車流（來源：中南拌島）。

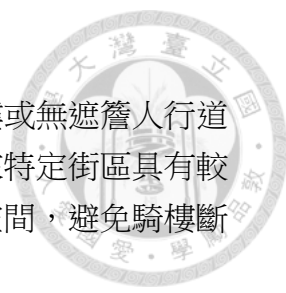
然而，若為改善交通問題而拓寬道路是本末倒置的作法，大道路是為了車輛所規劃，而且會造成街道生活的死亡。因此，中南拌島在維繫現有尺度的前提之下，想像中南街如何重新成為以人為本的街區，並提出幾個可行的方法：

1. 都市設計手段

串聯市民大道上的分隔島，阻斷南北向車流，引導汽機車從南港路轉到研究院路，避免中南街成為捷徑。這樣藉由分隔島改變車流的作法是參考都市里人規劃公司在台南海安路的道路設計手段。

2. 使用管制

中南拌島建議可以延長中南街上紅綠燈的停等時間、限制過境交通車速、將街區劃定為單行道、設定時段性的行人徒步區等。



3. 法令修訂

現行的法令只有「台北市住宅區重要幹道兩側應留設騎樓或無遮簷人行道規定」，中南拌島建議修訂留設騎樓政策工具，促使未來特定街區具有較高的步行品質的街區在進行整建或改建時，可以預設騎空間，避免騎樓斷裂。

所謂的「以人為本的街道」，除了指涉街道尺度之於行人的適宜性之外，中南拌島認為除了空間人性化（騎樓、低樓層、環境適應）之外，也還有社會的人性化以及知識人性化的面向，前者聚焦於街區中是否具備友善起互相信賴的人際關係，後者則關注消費者是否能具備更深度的消費體驗，以及生活者對於地方脈絡的認同。總而言之，一個宜人的街區，具有空間、社會與知識面向都人性化的條件，人們在這裡可以享有安全的步行環境，也可以感受到正向的人際交往，並且得到深度的消費體驗，並且能掌握地方脈絡與自身的關聯。

二、新南港中的「生產、生活、生態的歷史路徑」

中南拌島團隊觀察到新南港的建立中，一方面忽略了南港的歷史脈絡，一方面也只聚焦於大型產業發展，而忽略南港區域生活與生態的層面。團隊認為中南街區可以扮演東區門戶中「客廳」的角色，想像這是一個可以彰顯地方個性、歷史，並讓人可以在這裡自在交流、娛樂、感受生活的地方。

中南街的作為包種茶、煤礦產業以及老街生活的歷史路徑，且具有近山的性格，是同時具備生產、生活與生態等元素的歷史路徑，團隊觀察到街區不以單一產業聚集為特色，反而具有更多樣的產業。且其區位「往北延伸至南港展覽館，往南延伸至中南公園、現代、歷史與生活、生態，共同分布於同一線上，多元的內涵也豐富了單點建築的意義。」因此，中南拌島曾在 2019 年提出以下的觀點，說明東區門戶計畫缺乏兼顧歷史、生活和生態的內容：

「中南街在南港的發展脈絡下，曾作為地方望族的興起之地、煤礦與茶葉的轉銷與運輸節點，卻因為「以車為本」的道路規劃，逐步扼殺了見證南港興衰的道路，恍若南港只有光明的未來，卻沒有一個記憶之根留待追尋。「新南港」的想像，不該僅注重現代性建設與新興產業，而忽視在地具有歷史、社會與文化意義的空間……才是一個「進步的」門戶計畫——一個除了顧及經濟發展，仍兼顧社會、歷史與文化面向的未來發展。」（取自中南拌島 2019 期末報告書）

團隊在此提出所謂的「進步的規劃」，不只是產業發展規劃，而是一個能兼顧生產、生活與生態的規劃。由於意識到新南港建立過程中，許多歷史文化的實質元素正快速消失，許多記憶只存在耆老的回憶中，除了南港志和少數網路文章之後，相當缺乏歷史資料。然而要談「舊南港」，歷史資料的鋪墊勢必是基礎工作，因次，中南拌島其中一項重要的工作就是挖掘和記錄南港的歷史和生活的切片。

藉由許多調查與書寫工作，中南拌島重新詮釋中南街區為一個歷史與生活的街區。例如社區刊物「拌島誌－拌一份中南報報」（圖 58）書寫許多採訪內容與觀察，主題包括此地區曾經運送包種茶、設置有輕便車軌道、與礦坑的連結以及辦桌歷史等。不只是對街區外的人推廣這裡的故事，大部分的讀者其實是社區居民，透過將刊物放置在九個街廓中的布告欄，試圖讓居民也發現自身街區的價值，而不只是他們在面對周遭地景的現代化時，認知到街區是「老舊、像難民窟」的地方，街區反而具有周遭大型建設中所缺乏的歷史與生活機能。

拌一份中南報報

你知道中南街曾經是一條飄著茶香的美麗街道嗎

宜稼 108年10月9日

拌一份中南報報

宜稼 108年10月23日

煤礦輕便車的前世今生

一起回憶臺北煤礦產業的變遷

早在日治時期，中南街附近便開始了煤礦開採事業，遍佈新莊里與九如里，中南街甚至有源豐(神代)礦坑呢！

南港仔站(台車月台)

為了運輸煤炭以及木材，日治時期當局便鋪設台車(輕便車)軌道，其中一條路線自源豐礦坑出發，沿著研究院路而來，與鐵路相交並經過中南街，而中南街原本的火車乘降場，於1905年改建為台車月台「南港仔站」。

台車由「人力」推送前進，不僅運送木材與煤炭，山上的茶葉高亦會經台車運送至南港仔站分裝，甚至，還可以載人呢！每車最多可搭四人，每人每次1元(因應台車運輸功能，中南街42巷同時形成土泥、材薪與茶葉的集散地，店家亦逐漸沿著台車路線發展形成街肆，中南街因此繁盛。

礦坑遺跡

南港區礦坑普遍不大，但是煤礦量卻相當多。今日南港的煤礦已完全停採，大多數礦坑僅剩外觀，例如源豐礦坑，如今僅剩礦坑入口基座、破舊工寮和些許煤渣。

台車軌道配合研究院路拓寬為車行道路等因素，1957、1971年已陸續拆除，至今已難尋得其遺跡。

不過，中南街仍有許多居民，都還記得家裡門前曾經有一條台車軌道經過。

本週社區大事

9月30日基耶颱風來襲，導致南港展覽館往研究院方向，跨越四分區的道路，因河川暴漲緊急關閉。

社區的奶奶告訴我們：過去中南街有水圳通過，只要下大雨，水就會漫進家門，因此大家都會在家門口增設臺階，抬高地勢。

印象中最近一次嚴重水患，是2001年納莉颱風的大海水。不過，河川整治後已有好幾年不再淹水，讓奶奶心安不少。

什木工地(舊茶行)

位於中南街110號的這座紅磚屋，過去可基南港赫赫有名的「全興茶行」，他們家老師傅製作的茶葉，在日治時代曾經得過全台灣以及南港地區茶葉比賽的一等獎，是不是很厲害！

可惜現在茶行已經沒有營業了，不過原址的紅磚建築還留存著，原址現在由木工教室「什木工地」接手，將建築重新再利用，除了保留了原汁原味的建築樣貌，更賦予了老建築新的生命力，甚至還讓這棟老建築入圍了2019年「老屋新生大賞」囉！




拌一份中南報報

你知道中南街曾經是一條飄著茶香的美麗街道嗎

宜稼 108年10月9日

拌一份中南報報

宜稼 108年10月23日

煤礦輕便車的前世今生

一起回憶臺北煤礦產業的變遷

早在日治時期，中南街附近便開始了煤礦開採事業，遍佈新莊里與九如里，中南街甚至有源豐(神代)礦坑呢！

南港仔站(台車月台)

為了運輸煤炭以及木材，日治時期當局便鋪設台車(輕便車)軌道，其中一條路線自源豐礦坑出發，沿著研究院路而來，與鐵路相交並經過中南街，而中南街原本的火車乘降場，於1905年改建為台車月台「南港仔站」。

台車由「人力」推送前進，不僅運送木材與煤炭，山上的茶葉高亦會經台車運送至南港仔站分裝，甚至，還可以載人呢！每車最多可搭四人，每人每次1元(因應台車運輸功能，中南街42巷同時形成土泥、材薪與茶葉的集散地，店家亦逐漸沿著台車路線發展形成街肆，中南街因此繁盛。

礦坑遺跡

南港區礦坑普遍不大，但是煤礦量卻相當多。今日南港的煤礦已完全停採，大多數礦坑僅剩外觀，例如源豐礦坑，如今僅剩礦坑入口基座、破舊工寮和些許煤渣。

台車軌道配合研究院路拓寬為車行道路等因素，1957、1971年已陸續拆除，至今已難尋得其遺跡。

不過，中南街仍有許多居民，都還記得家裡門前曾經有一條台車軌道經過。

本週社區大事

9月30日基耶颱風來襲，導致南港展覽館往研究院方向，跨越四分區的道路，因河川暴漲緊急關閉。

社區的奶奶告訴我們：過去中南街有水圳通過，只要下大雨，水就會漫進家門，因此大家都會在家門口增設臺階，抬高地勢。

印象中最近一次嚴重水患，是2001年納莉颱風的大海水。不過，河川整治後已有好幾年不再淹水，讓奶奶心安不少。

什木工地(舊茶行)

位於中南街110號的這座紅磚屋，過去可基南港赫赫有名的「全興茶行」，他們家老師傅製作的茶葉，在日治時代曾經得過全台灣以及南港地區茶葉比賽的一等獎，是不是很厲害！

可惜現在茶行已經沒有營業了，不過原址的紅磚建築還留存著，原址現在由木工教室「什木工地」接手，將建築重新再利用，除了保留了原汁原味的建築樣貌，更賦予了老建築新的生命力，甚至還讓這棟老建築入圍了2019年「老屋新生大賞」囉！




中南拌島

12月27日 星期五 at 11:00 AM

第二期(拌一份中南報報)中，介紹過中南街曾有運送煤礦的輕便車道經過，沿著早已消逝的車道往舊莊山上追尋的話，又會見到怎麼樣的景色、與發覺到怎麼樣的故事呢？

在走入舊莊路二段187巷(曾為「南大煤礦」礦場)，我們與一位女士攀談，才發現原來奶奶的家便位於過去礦場的出入口附近。當年18的她，正在這裡經營著出租和供應電池、燈泡、照相設備、各式雜貨給礦工的電池業與雜貨店，沿著奶奶的口述，聚落在五、六十年前有著百來人居住、往來，不難想像當時繁榮發展的聚落景象。礦區的事務所、洗選場、工寮、雜貨店、麵攤、石頭寮、輕便車道等的記憶與地景，都在奶奶與林大哥的指引下現身。

在林大哥的記憶裡，當時礦工們一方面拼命工作，另一方面又享有相對優渥的待遇。每兩週就能領到自己所挖出的煤礦重量的薪資，薪資高的關鍵，在於所挖煤石的與煤礦比例。舉例：洗選後比例越高，自然能兌換換越高薪資。因此，當礦工們挖到完整煤礦時，哪怕多點、多寡，也會在坑道中，費力以十字槓往前開鑿，賺取更多薪水養家活口。

訪談尾聲，林大哥提到村後的小山其實是過往礦業的副品，是大量煤石的堆砌才逐漸造出的人工小山，關於南港礦業的神秘面紗，似乎隨著山上的微風被輕柔地拂去了。



中南拌島

01月08日 星期三 at 11:00 AM

中南街目前能考證到的辦桌店有兩家，第一家是位於中南街一號的「中南食堂」，目前已停業，現址由開業四十多年的阿西麵店租用，隔壁與發德雜貨店的老闆說，過去中南食堂的招牌是佛跳牆，開張營業的時候，整條街都會充滿烹調的宴會氣氛，只可惜隨著食堂老闆過世，這樣的香氣也不再復返。

另一家位於中南街123巷7號，是令老饕聞香下馬的「百合飯店」，現在主要以外燻為主，除了台北市外，也會出賣至石碇、坪林等山區，以及板橋、桃園等較遠的地區。百合已開業五十餘年，持續堅持傳統的好味道，包含佛跳牆等傳統美食都是他們的拿手好菜。

特別是，中南街與研究院路街角的「全成肉粽」在過往也和辦桌業有所聯繫囉！早期老闆經營出產辦桌器材，並與南港的國貨總舖師「林添盛」有過學官合作的經驗，因此，若是拌訪全成肉粽可別錯過美味的肉粽與佛跳牆。

此外，沿著中南街往舊莊茶山探尋辦桌文化，在其中一個古早的煤礦礦坑，可是有機會遇到一位用心傳承國貨總舖師林添盛技藝的傳奇人物：林明德舖師。林明德舖師從小便跟著父親學習辦桌文化的種種，如今更是舉辦過無數場辦桌的國貨總舖師，他向我們透露電影《總舖師》及網路節目《木曜4超玩》都曾來到自家附近取景與拌訪林總舖師呢！



圖 58 推廣中南街歷史的刊物，主題從左上至右下分別為包種茶、臺車、礦坑、辦桌。(來源：中南拌島)。

三、職人精神與共同體建立的實驗

牟鍾璘（2020）在《巷弄經濟學》一書中提出提供巷弄商圈活力和整體性的角色是「匠人商店」，而且可持續發展的巷弄商圈模式，也奠基於帶有自身哲學與共同體精神的「匠人共同體」。匠人，指涉具有某項專業技術，並以這樣專業技術維生、創造出自身所認同的價值的工作者，這樣的工作者在台灣的脈絡中，更常被大眾用「職人」來稱呼。

中南拌島在思考街區經濟之再生的環節之一，便是挖掘出這些街區職人們的精神，甚至創造職人共同體。於是，在這樣的思考之下，中南拌島於 2019 年發表了〈職人誌〉介紹各店家故事（圖 59）。並於 2021 年專訪了六位街區職人，並刊登於媒體⁸⁴上。包括「給冷鴿甜點店蔡老闆、夏茶庄 Peggy、什木工地江木工師、中南商行潘老闆、中南老滷夏老闆、漫畫家常先生。五位職人在各自在甜點、台灣茶、木工、中藥材化妝品、料裡、漫畫領域專研，成為街區經濟中相當重要的資源。上述的職人們背景各異，並有各自在領與中的思考，不過這些職人的共同點在於他們對於街區歷史和氛圍有認同感，並且投入許多創意在經營生意與空間。

上述的職人與大部分店家不同的點在於，他們的商業行為都帶有創造文化影響的企圖，而且這些企圖背後又都具有對於台灣文化的重視。因此這樣的商業行為不只是「謀生」而已，有助於消費者們對於店家乃至於店家所在的街區有更深的認同感。中南拌島成員張詠然也是觀察到這些具創造文化影響企圖的店家，是以往滿足民生需求的街區較少出現的類型，而且這些店家或多或少地回溯或創造中南街區的文化價值，便選擇進一步報導這些職人的故事與理念，而且試圖表達文化也可以是有經濟效益：

「我很喜歡台灣是可以做很多文化工作的地方，跟香港很商業化的空間不一樣，我常常在想一個問題：為什麼我們沒有找到一個方法去同時發展文化和經濟的……我們訪到剛好也是比較創新的店，我想要從

⁸⁴ 媒體《換日線》中共刊登六篇街區職人專訪。包括〈甜點師斜槓 YouTuber，拍給愛看、愛吃、愛做的你—專訪厭世甜點店拿拿摳〉、〈揮別日式料理，走向兒時眷村百味—專訪「曉四川，中南本舖」夏程恩〉、〈庶民文化也可以很專業！讓世界認識道地台灣茶—專訪手搖茶達人 Peggy〉、〈專訪木工阿彥：在台灣做工匠沒前途？「我要讓做木工變成一件很帥氣的事」〉、〈從程式設計到產業轉型，百年中藥行裡的斜槓青年：在氾濫的文創裡，不忘故事與誠意〉、〈讓偶像來代言！當台灣老街成為漫畫主角—專訪《老街流行》漫畫家常守仁〉。

新看到那些店可以有 potential 是在做文化(產業), 也有經濟價值的。」
 (張詠然⁸⁵, 2022/06/28)。

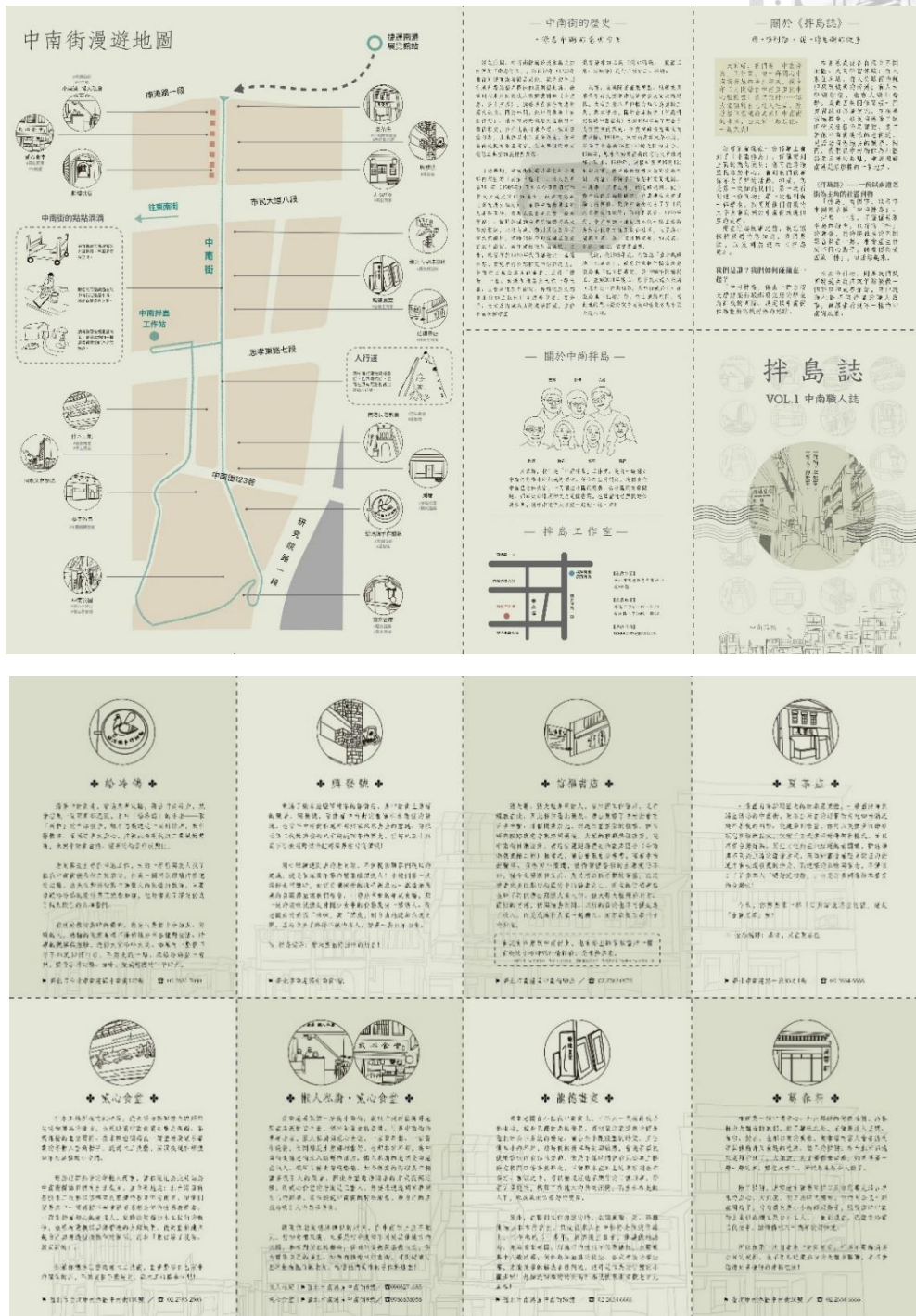


圖 59 拌島誌〈中南職人誌〉(來源: 中南拌島)。

⁸⁵ 中南拌島成員, 撰寫多篇街區職人專訪。

中南拌島團隊曾於 2021 年辦理店家聚會，聚會中分享高雄舊掘江再生案例，以及台北老屋活化利用的案例，其中參與者包括什木工地、中南商行、夏茶庄和中南老滷。這場聚會是一個嘗試，讓對於彼此感到好奇但沒有機會認識的店家面對面，共同交換在此街區經營生意的經驗（圖 60），就如同成員朱穎芃所言，中南拌島扮演「膠水」的角色，試圖創造店家在日常常軌之外的機會：

「我們定位比較像是膠水，要把大家黏在一起，想說擾動社區……，我覺得這邊的人都對中南街有感情、有想法，但不知道可以對中南街作什麼。他們彼此都知道誰誰誰在幹嘛，只是沒有什麼機會變熟，除非像給冷鴿對面會幫他們收包裹」（朱穎芃⁸⁶，2022/05/16）。

根據街區行動中得到的觀察，中南街街上的生活者們平時保持著禮貌友善的關係，但大多僅止於日常生活中的互助行為，例如打招呼、代收包裹、幫忙倒垃圾、去對方店裡消費等。但尚未有更深入認識彼此的機會，也缺乏一個場合交換彼此對於街區的看法。中南拌島在後期的角色漸漸成為一個匯聚訊息且串聯彼此的平台，創造一個場合讓店家們之間可以有較深度的交流，但除了擔任一個平台，中南拌島希望社區擾動進行的某一個程度時，街區中的生活者能夠逐漸建立起自己的街區組織。中南拌島作為一個外來團隊，從最初建立關係到辦理議題推廣的工作坊等行動，都期待能創造居民的參與街區公共議題的機會，且最終目標是在地生活者們能成立自主運作的街區組織。



圖 60 中南拌島邀請部分店家共同聚會，並分享街道再生案例（來源：中南拌島）。

⁸⁶ 中南拌島成員。

中南拌島意識到進入街區又退場的組織很多，短則數個月，長則一年以上，雖然每個組織都各自完成了其階段性任務，但彼此之間缺乏妥善的交接，對於街區居民來說，卻可能造成一股消耗期待的反效果。團隊帶著這樣的擔憂，一方面延長行動年限至三年，一方面希望創造居民參與且自主運作的街區。然而，現實的結果是許多店家忙於本業工作，尤其是大部分店家一整天的工作時間很長，他們較難離開店家參加活動，而且要再投注額外的時間和精力也是一件困難的事情。但許多居民正向表示，如果有街區組織會願意加入，雖然無法承擔太多工作，但也願意盡量配合各種公共議題的討論。

第四節 實務行動對於規劃工具的探索

要從現況逐步走向上述的願景，除了不斷強健在地社群，也必須仰賴適切的規劃工具和技術。這一小節的內容從中南拌島的再生經驗出發，思考三種制度工具應用於此街區的可能性與限制，目的是設想從現況到願景可以有哪些路徑，同時從實際的街區經驗反思現有制度工具的不足之處。之所以選擇探討「整體性都市更新計畫」、「都市計畫特定專用區」、「文化路徑」以及「歷史性都市地景」四種工具，是在盤點台灣各歷史街區的保存過程之後，考量中南街區同時具有改善建物品質及維繫歷史文化的需求，因此先排除了文資法中「歷史建築群」的工具選項，並試圖想像台灣較新的制度工具「文化路徑」與「歷史性都市景」應用於此街區如何可能，又會有什麼問題。除了這三種制度工具之外，從現況到願景之間的路徑還有更多可能，有待之後的實踐和研究探索。

一、整體性都市更新計畫—整合多元意見，設想中南街區長期發展

中南街區雖然被劃設為都市更新單元，但一直缺乏一個整體性的都市更新規劃方案，現有的更新計畫落在市民大道與中南街之間，預計將建成兩棟十八層樓的建築物，主要面對市民大道，但將破壞中南街作為一條完整街道的連續性。對此，詹里長也認為整體性規劃有其必要，否則街區內各自規劃將導致混亂的結果，在這個基礎上，里長與中南拌島找到共識：協助推動整體性都市更新計畫。兩者之間達成的合作關係，曾由中南拌島成員張沛齊報導並刊登於好房網：

「里長也媒合臺大城鄉所實習團隊「中南拌島」進駐都市更新基地，藉由與居民的議題工作坊，從生活的街道出發，記錄中南街昔日歷經工業時代的發展地景、探索現今在周邊大型建設崛起時

所需要的社區服務，並逐步凝聚居民共識、進而研發出新的都市更新型態。」（張沛齊，2021）⁸⁷。

上述所謂新的都市更新型態，意旨非由建商發動的拆除重建式都更，里長和中南拌島訴求以整體性都市更新規劃重新活絡街區並非中南街區獨有的可能性。

在臺灣現有老街再生案例中，金門沙美老街即是透過整體性的都更計畫，來保存金門市街的發展歷史並促進經濟復甦（王天源、宋永鑾，2011），有獨特八卦形石板的沙美老街，在 2018 年，由金門縣政府公告實施「金門縣金沙鎮沙美特色街區風貌維護輔導實施計畫」，在都市更新計畫內，重新頹傾老舊的街區獲得修建機會（翁維志，2018）。與中南街區類似的條件是，金門老街同樣具有產權複雜的問題，但縣政府選擇以老街上的六個店家做示範工程，並提供五成工程費用補助，鼓勵街區依照特色街區的設計準則整建街區內的空間。

從中南拌島的經驗而言，整體性的都市更新計畫是目前街區各關係人較有共識的方向，但關於內容卻尚未有具體的方案，團隊的工作與訴求，也是試圖收集多方的意見，並期待在統整居民多元的意見之後，能有一個整體性的街區規劃建議。然而，中南拌島並非只是一個收集意見的角色，團隊分析區域、產業、經濟、生活、歷史文化等各層面，提出在上一小節詳述的願景：一個「以人為本的街區」、一條「生活、生產、生態的歷史路徑」以及「具職人精神與共同體的巷弄」，訴求透過整建維護手段改善街區的生活品質，同時發揮街區的特色來活絡街區。

「通過中南街的視角，發現其生活文化與歷史路徑更具有保留之價值……訴求結合整建維護的手段，兼納居民生活環境改善的需求與歷史文化之延續，以冀創造新形態的都市更新案例與方法論」（取自中南拌島 2019 期末報告書）。

整體性規劃要應用於中南街區尚須要被更多居民所認同，首先地主與屋主也許會考量拆除重建式的整體規劃，也許比中南拌島提出的整體規劃更具

⁸⁷ 張沛齊是中南拌島成員，他採訪中南里詹里長，並撰寫為〈中南里里長詹坤隆 東區門戶計畫下的綠色轉型與陽光展望〉，2022/7/6 取自好房網 <https://news.housefun.com.tw/livingfun/article/345654289280>。

有短期利益，但長久而言，一個活絡且具有特色的街區未必具有較低的利益。

二、都市計畫特定專用區—重視街道尺度，恰當轉移容積至面對主要道路的基地

「特定專用區」往往是都市規劃中用來解決僵化的土地使用管制問題，希望藉由私人資本的力量來推動都市更新，藉此達成特定空間再發展的目的。自從 2000 年迪化街保存的經驗開立了以「歷史風貌特定專用區」作為都市保存工具的先例，特定專用區如何平衡都市保存與地主屋主發展利益，便引起了公共討論。大稻埕歷史風貌特定專用區不但是一部以都市保存為基調的都市計畫，且顯示出此案對於「街道尺度」的重視，與以往以拓寬道路做為優先手段的都市計畫案不同，此案以維持現有的街道尺度作為保存基礎，配合適當的建築設計規範與容積轉移機制，提高迪化街屋主改建的動機(林秀澧、高名孝, 2015)。這個案例確實成就了城市的公共性，也是都市保存領域的一個里程碑，此歷史街區無疑對於台北文化與城市生活有正向的貢獻。然而，都市計畫特定專用區作為都市保存的工具的制度，究竟是建立了老街保存的機制，足以應用於其他案例如中南街？還是只能當成唯一案例？

從財產觀點比較大稻埕歷史風貌特定專用區的案例與中南街區，大稻埕街區在土地使用分區中，原本被劃設為商業區，有較高的容積率，且當時的不動產市場正在興起，信義區、內湖重劃區與大灣北段地區成為容積接收地(林秀澧、高名孝, 2015)。相較之下，中南街區的九個街廓中，土地使用分區大多為「商 3 特」，小部分為「住 3」(圖 61)，商三特雖允許有商業用途使用，但容積率與住三相同，皆為 225%，而且目前的不動產市場是否有適合作為接收地的區域也是一個問題。



圖 61 中南街區土地使用分區圖（來源：內政部不動產資訊平台）。

從整體都市發展的角度而言，容積移轉制度雖然對於地主和屋主有誘因，但政府面對許多都市管理的問題，例如發展權流向混亂、外部環境承受了空間成本等，需要有相應的配套措施（張剛為、林森田，2008），中南街區之於台北市的意義與價值，目前尚未被公部門關注與意識到，或者囿於資源，公部門目前仍期待由民間投入資源進行自主更新。然而，公部門是否願意投入能量與資源，以及是否具有相應的配套措施都仍是問題，導致歷史風貌特定專用的機制目前仍只是單一個案。

有恰當管理的容積移轉確實是一個可以協助都市保存的機制。本文建議限制中南街沿街的容積與建築高度，但將這些被限制的容積轉移至面對南港路、市民大道與忠孝東路七段的土地上，維護中南街的人性尺度，同時也不損及地主與屋主的利益。更重要的是，汲取大稻埕案的精神，重視「街道尺度」之於都市保存的價值，並擬定相關的建築設計規範。

三、文化路徑—街道是有社區生活的路徑，中南街作為生產、生活、生態歷史路徑

2016年以來，文化部展開文化路徑概念的引進與研究，並開始建立「台灣文化路徑」，但現有的討論主要聚焦於「產業文化路徑」，雖然有助於系統性

的串聯茶產業、糖產業、石油產業等相關的產業文化遺產（林曉薇，2021；林曉薇、黃俊銘，2021；吳佩珊，2022），但本研究認為在台灣文化路徑的討論中，生活文化路徑也勢必是不可忽略的一塊拼圖，誠如《覓徑》一書所言「文化路徑是一條具有生命的有機體」（林曉薇，2021），黃士哲（2020）也主張在 ICOMOS 文化路徑的框架中加入時間地理學中「生命/生活途徑」(life path) 的概念，目的就是以關注路徑上的居民，並與社區展開對話。因此，研究者從中南經驗思考何謂具台灣脈絡的生活文化路徑時，便自然思考到台灣獨特的街道文化與生活文化路徑的之間有什麼樣的可能性與限制？

中南拌島分析並定位中南街區為一條「生活、生產、生態的歷史路徑」，提出其作為煤礦台車的路徑，連結山區與平地，並具有連結舊南港與新南港的象徵意義。此外，這條路徑並非只是從 A 點到 B 點的道路，街道本身就是目的地，這樣具有棲居意義的「路徑文化」是臺灣文化路徑中較缺乏的內容，也是中南街經驗之於此工具有意義的地方，中南街經驗提供臺灣文化路徑一個新的層面，反思路徑上的生活內涵。

從法令制度以及案例來看待台灣文化路徑，目前在文化資產範疇中的「文化景觀」中設有「歷史文化路徑」，並指定有「雲林縣虎尾大崙腳文化景觀」以及「浸水營古道（屏東段）兩項歷史文化路徑，前者的登錄理由在於其為虎尾古地名之源，且有不同世代的開發痕跡，具文化歷史堆疊的意義，且公園的設置使其成為庶民生活的場域；後者的登錄理由則為此古道是人類在現代交通設施發展前交通方式，表現出人類與克服自然環境的交通形式，是乘載「歷史文化、生態環境、傳統智慧，及具有南臺灣東西往來交流功能的廊道」（取自文化部文化資產局⁸⁸）。

參考現有的歷史文化路徑案例，本研究試擬中南街區的特殊價值：1. 為南港礦業與茶運輸路徑，並逐步發展為早期市街，在現代汽車普及之前，是步行及人力輕便車交通的空間，具時代意義。2. 街區中的市場、雜貨、小吃、鎖店、中藥行、廟宇、家族古厝等空間乘載南港區庶民文化，且此街道文化不同於娛樂性較高的老街，是滿足在地生活機能的空間，具城市發展史價值。本研究認為如果藉由文化景觀—歷史文化路徑，指定中南街 6.5 公尺的路寬，則可以維繫此以人為本的街道尺度，並且兼顧兩側居民改建房舍的需求，且文化景觀的指定有助於老舊街區找到新的定位，有助於活絡街區。

⁸⁸ 2022/06/25 取自 <https://nchdb.boch.gov.tw/assets/overview/culturalLandscape/20150715000001>

歷史文化路徑在文化景觀的框架之下，而文化景觀的保育涉及生產、生活、生態的「三生議題」，因為文化景觀是「活生生的持續性景觀」，所以其過程的關鍵是權益關係人的參與，尤其是在地社區的權益關係人（李光中，2008）。中南拌島一方面以「生產、生活、生態的歷史路徑」來定位中南街區，一方面也擾動生活者，希望創造居民認同街區價值，文化景觀工具與在地社區/社群皆是不可缺少要素。

四、歷史性都市地景—中南街區作為都市遺產，是資源而非負債

南港區在台北市的發展壓力之下，進行了有都市計畫主導的區域轉型，中南街在這樣的脈絡下面臨了歷史文化與都市發展之間的衝突，這在全球城市中也並非特例。正是因為世界各地的城市面臨了類似的衝突，因此 UNESCO 才提出了「歷史性城市地景建議文」，主張「都市遺產」有助於提高城市的宜居性，促進經濟發展與社會凝聚力，而且城市的未來發展是建立在有效規劃的都市遺產之上（UNESCO，2011）。這個概念提供中南街經驗一個重要的啟示：中南街區並非落後於新南港的地方，反而有助於南港成為一個更宜居、有創造力、持續發展的東區門戶。

歷史性都市地景除了提供一個進步的思考框架，更提供了務實操作的工具，包括「公民參與手段」、「知識和規劃手段」、「監管制度」、「財務手段」四項工具，適合用來檢視歷史街區的發展，或成為推動中南街區再生的參考。例如，張仁豪（2019）就使用歷史性都市地景的概念與工具來檢視大稻埕歷史街區的經驗，並發現保存過程主要是仰賴知識和規劃手段推動，公民參與手段、監管制度都有不足之處，且其利用容積移轉作為財務工具的策略也不夠有效。歷史性都市地景的概念有助於本研究將中南街經驗置於南港區乃至於台北市的整體發展來設想，凸顯出中南街區作為都市遺產的，只要有效地被活絡與規劃，將會是好城市的催化劑。

然而，此概念在臺灣更像是一個指導性原則、一個理念，缺乏相關的法令依據以及足夠的典範。臺灣現有的典範只有 2012「台北市鐵道沿線周遭都市再生策略計畫」以歷史性都市地景作為核心概念，進行空間規畫。設想歷史性都市地景的如何作為中南街區未來規劃的核心概念，首先，南港不能只是被想像為高科技與知識產業區，這樣的規劃只有「產業」，不但忽略了多元產業的發展，也忽略了產業之外的居住、公共生活、歷史文化等層面，我們應想像南港區為一個宜居且有創造力的區域。再者，中南街區應被公部門及社區視為「都市資源」而非負債，而且此街區提供的人性化尺度、在地脈絡、平價休閒與生活服務，是南港區相當稀有又無法複製的資源。

第五節 小結

這一章節主要整理了中南拌島團隊的行動策略和願景，並探索既有的都市規劃工具之於這裡有什麼樣的可能性與限制。首先，中南拌島團隊先了解利益關係人的想法，發現其中的張力在於：部分生活者（大多是租客，也有少部分屋主）重視中南街的老街價值，希望維持中南街的樣貌和特色，部分生活者（大多是地主、屋主）認為都更很好，但非常難以達成，而且期待政府可以有整體性規劃。生活者們的共同點則在於：希望中南街的交通可以被改善，並且重回人來人往的熱鬧景象。然而，不論是哪一方，都缺乏組織性，較難以進一步朝向目標推動事情發展，生活者們忙碌於生活，只是觀望著未來的街區規劃。

中南拌島團隊也發現在討論都更的想法時，生活者們對於都更經常有不切實際的期待，如一坪換一坪再加一個停車位，或者過於直接連結都更之後蓋大樓的結果。中南拌島在街區再生中的一個重要工作，即是試圖擴大居民們對於都更的想像，首先是與財團法人都市更新中心共同駐點，並且提出與其等待遙遙無期的都更，不如著手改變環境的想法，最後進一步地與利益關係人合作，提倡整建維護式的都更。

接著中南拌島從規劃專業地角度，盤點中南街的狀況，在權衡各方意見和資源的情況下，提出三個規劃願景：一、「以人為本的街道」，強調空間、社會與知識層面的人性化的街道，也就是小尺度的街道、友善的人際網絡、可以連結在地脈絡的消費體驗；二、「新南港中，生產、生活、生態的歷史路徑」，中南街所在的區位銜接南港展覽館到南港山系，且路徑中具備生產與生活的實踐，且其歷史價值是新南港中珍貴的、可以表達城市自明性的空間；三、「職人精神與共同體建立的實驗」。中南街上有許多小規模經濟的店家，這些店家專精與某項技藝，並對於自己的手藝感到驕傲，他們秉持著自身的處世哲學，把中南街當成謀生有道的地方。在職人共同體的實驗中，中南拌島組織讓個店家互相分享在中南街上經營生意的經驗，因為職人往往是直接形塑街道生活的角色。上述三個願景，是中南拌島的階段性貢獻之一，可以提供街區的未來發展參考。然而，如何把紙上願景化為實際結果的過程中，則須要適切的規劃工具及地方社群的付出。

本文盤點台灣歷史街區的再生案例，在中南街經驗的基礎上，選擇四種規劃工具，辯證現有規劃工具的可能性與窒礙難行之處。一、「整體性都市規劃」是中南街政治頭人與生活者們較有共識的方向，然而究竟要整體規劃為什麼樣子尚未有共識。中南拌島的角色不只是收集各方意見，更是考量街區與南港區長遠的發展而提出願景。二、「都市計畫特定專用區」的容積移轉機制，是一個協私有產權人利益與公共歷史的啟示，如果在中南街的案例中，可以將面對小尺度中南街的容積轉

移至面對大尺度市民大道、忠孝東路等道路的街廓，則有助於維繫中南街人性化街道尺度與鄰街建築的比例。三、「歷史文化路徑」的框架協助本研究重新看見中南街作為路徑的價值，如果可以藉由文化景觀－歷史文化路徑，指定中南街 6.5 公尺的路寬，則可以維繫此以人為本的街道尺度，並且兼顧兩側居民改建房舍的需求，且文化景觀的指定有助於老舊街區找到新的定位，有助於活絡街區。四、「歷史性都市地景」提供一個概念性的引導，引導公部門將中南街區視為南港區特殊的資源，而非負債，從區域的層次重視中南街的發展。

第五章 結論：中南街區文化與再生

許多關於臺北的文學書寫中（阮慶岳，2018；黃麗群，2019；胡晴舫，2021），都會描述停滿摩托車的巷弄、街口的小吃攤、裝滿私記憶的這家咖啡廳、那家酒吧……，這些再平凡不過的街道的日常，不約而同的點出街道是臺北的「箇中滋味」。亦及，街道文化反映出臺北的城市精神，那麼在眾多街道中，中南街區的街道文化之於臺北的有什麼樣的意義呢？本章的第一節將回答這個問題，而此答案又間接地回答了中南拌島的在此行動的初衷與目標。身為組織的一員，也身為撰寫此篇論文的研究生，我將於第二節反思中南拌島在 2018-2021 年之間的行動，試圖提出中南拌島所做出的階段性貢獻，以及過程中許多乏力和無效之處，釐清目標與行動結果之間的落差。最後提出後續行動與研究建議，期待未來有人力與資源在此基礎上，接續未竟的工作。

第一節 中南街區之於台北街道文化的意義

一、地域性老街敘事

從經濟史的角度而言，臺灣自開港通商以來就相當仰賴國際貿易，且產品多有市場取向的特質（林滿紅，1997）。在台北各個老街之中，有多條老街便是共同講述一種向外連結的貿易歷史，例如於迪化街是南北貨集散中心、淡水老街見證開港通商的繁盛、台北第一街貴陽街作為原住民與漢族交易、漢族設立郊行與大陸交易的市街……，上述幾條老街各自具有重要的歷史價值，在這樣的敘事中，老街是一個充滿他者、商業興盛、具備娛樂休閒活動的地方。然而，中南街區提供了另一種「老街敘事」，雖然也有南港第一街的稱號，但由於其地形限制、「近山」及「後站」性格，較缺乏娛樂性的產業，但具備豐富的民生產業，相應地發展出緊密的鄰里網絡，而且在南港的產業發展中，扮演工業時期黑鄉人的生活空間，是提供地域內來返的基礎設施，而非向外連結的街道。

中南老街敘事在台北街道文化中是一種地域性老街的敘事。本文定義所謂的「地域性老街」是「在一個地域內連結當地的街道，相較於對外連結的市街而言，經濟規模較小，且因為其地域性而尚未受政府正視其歷史意義的街道」。這個定義有兩重意義，第一重意義是從街區的實體條件來看，其建築空間、街區型態、商業規模相對於對外貿易熱絡的市街都較小；第二重意義是具內部性的老街，也是在臺北都市保存的進程中，較容易被忽視，甚至犧牲的一環。就中南街的經驗而言，由於其在都市發展計畫中不被視為一條乘載南港歷史的街道，因此導致交通工程讓中南街區成為次級道路，惡性循環地削弱街區保存歷史文化的完整性。

都市保存的資源有限，因此次級老街可能在既有的都市保存框架中，因為「比較不重要」而被忽略。然而，襲產是一個文化過程，是意義競逐的場域（Smith，2006），在資源有限的狀況下，何者更重要 / 不重要的判斷反映了當代的價值觀，但判斷基準也可能被新的論述改變，因此老街保育本身即是不斷再詮釋的過程。這也是本文想在南港已經成為科技新都的現在，再次論述中南街區重要性的原因，我將在下一段說明。

二、從中南街區經驗反思南港都市計畫

臺灣自 1980 年代以來，製造業已經逐漸失去經濟發展中的產值和地位，加上中國大陸崛起成為世界工廠，加速臺灣「去工業化（deindustrialisation）」的發展，並促成新的經濟典範，其中內湖與南港科技園區即是從過去代工量產經濟轉型的經濟類型，主要由中小企業網絡組成，且圍繞在特地區域，而在這種後工業化時期的都市計畫，除了回應工業的危機之外，也要面對增長的都市人口，以及社會對於環境、歷史文化等議題的倡議（周志龍，2004）。然而，關切都市發展的都市規劃，有受限於土地使用和都市開發的狹窄觀念、且缺乏對於都市文化環境的規範的問題（周志龍、辛晚教，2013）。

1991 年，鐵工局辦理「南港專案可行性研究」，通過並開始台北市鐵路地下化東延南港工程，並在後續幾年完成鐵道沿線土地開發；1993 年台北市政府委託製作〈南港地區整體規劃與都市設計之研究〉定位南港為科技與軟體產業中心；1994 年辦理〈南港經貿園區整體規劃〉，開始開發超過 88 公頃的軟體工業園區，以及後續南港展覽館建設；2007 年台北市政府審議通過「北部流行音樂中心」選址南港；同年，行政院核定「國家生技研究園區開發計畫」，推動高附加價值的生技研發產業，上述各項大型計畫共同構成南港五大中心—會展中心、軟體中心、車站中心、文創中心、生技中心（周奇奇，2013）。

在南港區快速變身為臺北的國際門戶的過程中，大量的地景與紋理被抹除，而且目前仍有許多拆除重建式的都市更新計畫進行中，儼然漸漸變成了一座失根的新都。在這座新都中，中南街區是少數保有南港歷史與社會生活的街道，如果要讓南港區成為一座具有地方自明性的東區門戶，中南街區必定是難以忽略的空間。

第二章與第三章共同爬梳了中南街區有形的歷史空間與無形的街道文化，連結過去包種茶和煤礦運輸、工業時代黑鄉人的生活型態，以及在地民生產業的街道生活、家族與鄰里網絡等，可追述自一百年前的歷史，是令人得以連結過去時空的場所。中南街區與周遭建設的大反差，在更進步、更現代、更新潮的區域中，也許顯得老舊而讓部分生活者感到自卑。然而，中南街人性化的尺度、富含地方紋理的街

道生活、較平價的地租提供傳統和創意店家生存機會、可連結過去時空的氛圍，反而是周遭大型建設所缺乏的，這也是為何有越來越多的人下班之後喜歡到中南街區的原因。



第二節 街區行動的反思

「一個開放的城市會融合各種複雜性，使它變成一個複雜經驗的化合物。城市規劃者與建築師的角色，既要鼓勵複雜性，也要創造一個互動的綜合城市，使城市大於各種組成元件的總和，城市中的秩序指引著裡面的人。」

—Sennett (2020)。《棲居》(洪慧芳譯)。

中南拌島以都市規劃的角度進行街區行動，想像打造一個更具開放性的中南街區，然而街區再生是一個很漫長的過程，2018-2021 年期間的工作確實達成了一些階段性任務，例如書寫中南街歷史、創造店家們彼此認識的機會、推廣中南街議題等，但並未達到中南拌島成員預設的目標—建立生活者自主參與的組織。

中南拌島的田野調查意識與人類學領域的田野調查很不同，一方面中南拌島的在進入街區時就已經帶著改善街區環境的意圖，而不只是單純想研究清楚街區的生活型態；二方面中南拌島經常使用地圖作為思考與行動的媒介，在城鄉所的訓練中也形塑宏觀地方的視野，一定程度的形塑出俯瞰街區的觀點，這樣的觀點成為團隊的優勢也是限制，優勢在於團隊能從區域的角度設想街區發展，限制則是與居民操演每日生活的視角相當不同，而這兩者之間有一個確實會造成隔閡的落差，我必須承認中南拌島與街區並沒有達成理想目標中的緊密關係，我反思中南拌島團隊的形象和願景並未能有效轉譯為大部分人可以理解的語言，辦理的工作坊與活動的動員能量也不足，因此造成扎根不夠深入的問題。

中南街區確實具有異質的聲音存在，但我們不能天真的想像這些差異可以平等共存。事實上，面對都更議題時，租客沒有發聲的權利，導致我們在訪談期間，常聽到租客說「我不敢有意見」、「看屋主怎麼決定」等消極的態度。然而，及使意識到此問題，中南拌島也並沒有有力的解決方法，組織在街區行動中並未有效地接觸到不在地地主。雖然團隊提出的願景大多希望可以保有現在平價且有助於小型商業活動的空間，但大多從空間角度討論，並未充足討論地租的問題，以及租客們面對都更的可行策略。

身為空間專業者，雖然理想上希望打造一個開放且複雜的街區，但身為街區中的新人與客人，並沒有達成足夠的影響力。較有突破性的行動，大多建立於與利益關係人的合作之上，例如都更中心、詹里長、南港社大、什木工地，這些夥伴提供

必要的資源與人脈關係，讓中南拌島得以進行街區工作。然而，2021 年末中南拌島退場，2022 年中，幾個店家陸續遷移出中南街，從成員黃進發的敘述中可以發現，中南拌島原本期待對街區產生的影響是投射在利益關係人的身上，因此利益關係人的離開將導致既有能量的佚失：

「在剛結束行動的時間點，我希望也許這條街的發展會因為我們的滾動而有些不一樣，至少這些跟我們互動比較密切的 stakeholders，他們是真的有受到我們的鼓舞而願意去多花一點時間在這條街上，跟其他鄰里有多一點互動和想像。是我們帶入了一個想像，帶入了一個討論的可能，帶入他們多往後討論一些東西的機會，但現在沒有了」（黃進發⁸⁹，2022/06/28）。

中南拌島雖然與部分關係人建立了關係，但要有持續性的改變，尚還需要組織。然而，中南街區未有由生活者們組成的街區組織，公共事務主要是由里長負責，導致原本的議題討論，也隨著中南拌島的行動結束而停擺。除此之外，原本與中南拌島建立較深厚關係的店家「什木工地」和「中南商行」皆在 2022 年上半年離開此街區，原本累積在兩個店家上的能量，也無法期待由這兩個店家在街區持續發酵了。什木工地和中南商行遷移，顯示出此街區中的租客處於相對弱勢的角色，租客即使對於街區有相當的認同感與貢獻，但隨時可能因為租約到期等原因而離開街區。

此外，學生團隊的位階低，能力也有限，所能做出的實質改變不多，在街區中更常扮演學習者的角色，能較有效做到的是爬梳資料、設計文宣品、辦理工作坊活動等，尚未做出真正改善實質空間的工作。我認為中南拌島之於中南街區的階段性貢獻在於，爬梳街區歷史、當代生活與各方意見，並提出不同於東區門戶計畫的願景，願景的意義並非紙上談兵，是希望提供更明確的想像，給觀望中的街區生活者們，這些願景是在尋找一個共榮的解方，並描繪出一個熱鬧、宜居且有在地脈絡的發展圖像。然而，這樣理想性的願景，一方面並未有效地傳達的給生活者們，一方面也並未設想出對於地主們來說有誘因的方案，從而導致行動成果與目標之間的落差。

然而，除了中南拌島本身未竟之處之外，利益導向的意識型態也是街區再生團隊必須不斷面對的課題，即使是專業的都市規劃公司，在中南街區的再生行動中也都必須回應地主們對於房價上漲的期待。在整體南港房價增值的趨勢之下，實則難以向地主提出街區的歷史和文化的重要性，甚至這樣的討論還可能於對於地主的利益形成「威脅」。在增值的房價面前，研究者和中南拌島所提出的關於「何謂進步規劃」的討論以及願景，可能還會被認為是過於理想化的想法。利益導向的意識型態

⁸⁹ 中南拌島成員。

也促使街區再生行動轉換語言，例如中南拌島本質上是倡議著街道文化、異質性之於城市宜居性的重要性，但面對社區關係人時，時常需要轉換語言為「透過促進老街繁榮，讓大家生意更好」等語言，才較有可能被認可。



第三節 後續行動與研究建議

自 2008 年來，中南街區就被公劃為都市更新地區，各種關於都市更新的議題開始出現在生活者們的視線中，從建商、自組都市更新會，到南港其他地區的都更案例，一一形塑了生活者們對於街區未來發展的想法。然而，這個不知道能不能達成的都更，像一個巨大的泡泡一樣，多少阻礙了生活者們去想像其他的可能性。「等」一個好像摸得到的未來，是許多生活者們普遍的態度，但還要再等幾年？沒有人有把握。

在進行街區再生行動時，中南拌島也無法避免討論都市更新的議題，但研究者認為，與其處理這個遙遙無期的議題，紊亂的交通問題，是中南街面臨的更急迫的事情，主街上不只人車爭道、機車也與汽車爭道，周遭停車位的稀缺導致汽車停在有劃設白線的中南街，讓本以狹窄的街道更窄，機車雙向、汽車單向的設計也讓來往交通偶有衝突，忠孝東路到中南街 123 巷的人行道有效的緩解行人需求，但目前也僅有這一小段。貫串南港區三條聯外道路的之間的中南街，同時銜接研究院路，在縱向道路不足的狀況下成為了機車「捷徑」，導致街區吵雜以及危險。上述種種交通問題，仰賴交通專業者，進行後續的交通規劃與研究。

中南拌島意識到交通議題之於中南街的重要性，便思考如何從街區再生的角度面對此議題，因此在 2020 年及 2021 年期間，團隊曾兩度著手籌辦暫時性「封街活動」的工作，第一次的封街辦桌活動原預定於 2020 年五月進行，並在初期取得與南港區健康服務中心、什木工地、林明燦總鋪師及其他店家合作意願，但隨著疫情浮現，南港區健康服務中心決定取消活動。第二次的封街園遊會活動，原訂於 2021 年六月進行，獲得里長支持，協調完成封街事宜，並獲信義房屋、都市里人規劃公司、經典工程顧問有限公司贊助，什木工地並製作完成一輛台車，然而，五月中台灣進入全國疫情第三級警戒狀態，封街活動先是延後，繼而因為疫情狀況沒有緩解而取消。兩次封街活動皆未能如期舉行。封街活動的主要目的是創造一個讓行人能安全「逛」中街的環境，搭配活動推廣及曝光，讓更多人進來中街，發現這裡的好商家們，以及豐富的文化內涵，因此期待後續的行動者，能有機會真正辦成封街活動。

現有的南港研究大多將焦點放於南港都市計畫與產業變遷，這當然是重要的，但其中關於南港的文化卻相當少有被提及，而文化根源於社會生活之中，中街與


東南街是南港發展進程中，最重要的市街，承載著南港的社會生活，也是南港文化的重要切片。而其中之一的東南街已被重重鐵皮包圍多年，曾經的店家皆已關閉，預計的都更也遲遲未有進度。在這樣的對照下，「活著」的中南街顯得更加珍貴，這裡的生活者們還記得過去六十年的生活景況，且確實親身見證街道生活的精彩與沒落，而且許多耆老年事已高，不論未來中南街將都更與否，更充足的田野調查、文字、影像等紀錄都有必要，希望後續的行動與研究能持續地推進記憶採集的工作，讓南港這座「新都」，在面對名為進步的風暴時，還能拼湊出歷史的圖像。

最後，中南拌島的行動有一個長遠的目標，那即是希望街區的生活者們能彼此串聯，讓個人的力量成為集體的力量，中南街區中有許多在其領域專精，提供優質服務和美食的「職人」們，但內部尚缺乏一個能串聯彼此的長遠的街區組織，中南拌島雖然暫時性地擔任這樣的角色，但由於外地人的身分多有未能觸及痛點之時，因此，街區內部的力量才是長期發展的關鍵。然而根據觀察，目前生活者們多半忙碌於工作與生活，能盡力提供建議、經驗，甚至經費支援，已是很大程度的支持，如何建立起一個有生活者參與其中的街區組織，也許是後續的行動者可著力之處。

參考文獻

- 文化部（2016）。〈106-109 年中程施政計畫〉。
https://www.moc.gov.tw/informationlist_285.html。2021/03/15 檢索。
- 文化部（2016）。〈106 年施政計畫〉。
https://www.moc.gov.tw/informationlist_285.html。2021/03/15 檢索。
- 文化部（2017）。〈107 年施政計畫〉。
https://www.moc.gov.tw/informationlist_285.html。2021/03/15 檢索。
- 文化部（2018）。〈108 年施政計畫〉。
https://www.moc.gov.tw/informationlist_285.html。2021/03/15 檢索。
- 文化部（2019）。〈109 年施政計畫〉。
https://www.moc.gov.tw/informationlist_285.html。2021/03/15 檢索。
- 文化部（2018）。〈文化資產保存法施行細則〉。
<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=H0170004>。2021/12/10 檢索。
- 文化部（2019）。〈阿里山林鐵列台灣首處「重要文化景觀」鄭麗君赴阿里山親授證書〉。
https://www.moc.gov.tw/information_250_100468.html。2021/03/15 檢索。
- 臺北縣政府（2000）。〈變更三峽都市計畫（三角湧老街區再發展方案）書〉。
https://www.tcd.gov.tw/uploadfile/tcd_plan/200931209152139.pdf。2022/01/03 檢索。
- 臺北市政府（2021）。〈「臺北東區門戶計畫（2015-2022）第六次修正實施計畫〉〉。
- 臺北市政府（2008）。〈修訂臺北市南港經貿園區特定專用區細部計畫通盤檢討案〉。
- 臺北市政府（2012）。〈變更臺北市南港區鐵路地下化沿線土地主要計畫案〉。
- 臺北市南港區公所（2008）。《臺北市南港區志》。臺北：南港區公所。
- 王天源、宋永鑾（2011）。老市街實施都市更新的可行性之研究—以金門沙美老街為例，《中華建築技術學刊》，8(1)：63-68。
- 王志弘（2012）。〈新文化治理體制與國家—社會關係：剝皮寮的襲產化〉，《人文社會學報》，13：31-70。



- 
- 王志弘 (2019)。〈道路建設的視線權利、空間修補與僵固性：台北市中華路一段的社會物質性〉，《人文社會學報》，19：51-92。
- 王志弘、黃若慈 (2019)。〈基礎設施化的國家建造—臺灣經建計劃體制的形成與轉變〉，《國家發展研究》，19(1)：145-188。
- 王凱弘 (2010)。《就法制面探討台北市現行之容積移轉制度》。臺北：文化大學市政暨環境規劃學系碩士論文。
- 文芸、傅朝卿 (2011)。〈重思文化遺產的真實性概念—從過去到現在的理
解〉，《建築學報》，76：23-46。
- 牟鍾璘 (2020)。《巷弄經濟學》(曾晏詩譯)。臺北：馬可孛羅文化。
- 江尚書、周素卿、吳幸玲 (2010)。〈都市再發展與新自由主義治理的經驗模
式：以台北車站特定專用區之開發為例〉。《都市與計畫》，37(2):167-
191。
- 邱上嘉、張燕琳 (2001)。〈歷史街屋維護後再使用之環境行為研究—以「鹿港
古蹟保存區」為例〉，《大葉學報》，10(1)：1-12。
- 阮慶岳 (2018)。《城愁》。臺北：聯合文學。
- 邱淑宜、林文一 (2014)。〈建構創意城市—台北市在政策論述上的迷思與限
制〉，《地理學報》，72：57-84。
- 李光中 (2008)。〈文化景觀保育和社區參與〉，《地景保育通訊》，26：7-
14。
- 沈嫻嬋 (2018)。《連棟式磚造建物火災搶救之研究—以南港區為例》，臺北：
中華科技大學土木防災與管理碩士論文。
- 林彥孝 (2004)。《街道空間形式變遷之研究—以台中市繼光街為例》。臺中：
東海大學景觀研究所碩士論文。
- 林會承 (1991)。《清末鹿港街鎮結構》。臺北：境與象。
- 林崇傑 (2008)。〈台灣運用容積移轉於歷史保存之政策與實踐之檢討〉。《文
資學報》4：27-93。
- 林崇傑 (2012)。〈全球競逐下的台北都市再生實踐〉，《台灣建築學會會刊雜
誌》34-40。
- 林宜萱 (2013)。《打造創意街區 / 文化導向的都市再生？—以迪化街的都市再
生前進基地為例》。臺北：國立臺北大學都市計畫研究所碩士論文。

- 林秀澧、高名孝（2015）。《城事計劃—戰後台北都市發展歷程》。台北：田園城市文化事業有限公司。
- 林季芸（2018）。〈住宅區街道空間形構之研究—以台中市為例〉。《設計學報》23(2)：25-48。
- 林盛豐（2013）。《都市再生的 20 個故事》。臺北：臺北市都市更新處。
- 林滿紅（1997）。《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》。臺北：聯經。
- 林曉薇（2021）。《覓徑：臺灣產業文化路徑》。臺北：文化部文化資產局。
- 林曉薇、黃俊銘（2021）。〈台灣產業文化路徑建構之研究〉，《文化資產保存學刊》57：26-48。
- 周志龍（2004）。〈台灣新都市主義與都市規劃的挑戰〉，《都市與計畫》31(3)：195-213。
- 周志龍、辛晚教（2013）。〈都市文化與空間規劃芻議〉，《都市與計畫》40(4)：305-323。
- 周奇奇（2013）。《全球化下南港地區之空間轉型（1968-2013）》。臺北：國立臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 吳木通、吳黛珊（2001）。〈解說點〉。
<http://icontent.nkps.tp.edu.tw/naturesci/HtmlPage.aspx?specID=296> 2022/08/29 檢索。
- 吳光庭（2012）。〈都市文化遺產保存與地區再生的對話—以臺北市迪化街一段「127 公店」為例〉，《博物館季刊》26(1)：7-17。
- 吳宗奇（2007）。《容積移轉（TDR）作為歷史保存手段的神話（Myth）建構—大稻埕歷史風貌特定專用區為借鏡》。臺北：淡江大學建築學系碩士論文。
- 吳綱立、郭幸萍、趙又嬋（2007）。〈歷史街區環境改善綜合性評估架構之研究—以台南市府中街歷史街區為例〉。《建築學報》62：1-22。
- 吳昀慶（2018）。《鐵路地下化之政策形成過程與都市政權運作分析—以台南市區鐵路地下化計畫為例》。臺北：國立臺灣大學建築與城鄉所碩士論文。
- 吳佩珊（2022）。《產業文化路徑地方創生經營研究—以台灣茶文化路徑為例》。臺北：國立政治大學經營管理碩士學程碩士論文。
- 胡晴舫（2021）。《我街道，我台北》。新北市：木馬文化股份有限公司。

- 胡忠明（2001）。《現代城市街道管理》。廣州：廣東人民出版社。
- 郭俊良（2004）。《臺南市歷史性城區文化資產路徑與生活文化觀光建構之研究》。臺南：國立成功大學建築研究所碩士論文。
- 徐燕興（2015）。〈尋找臺北城市的主體性：都市保存計畫及對臺北城市發展的提醒〉，《計劃城事：戰後臺北都市發展歷程》。臺北：田園城市文化事業有限公司。
- 翁維志（2018）。〈沙美老街重建案，首推建置示範點〉，《金門日報》。
https://www.kinmen.gov.tw/News_Content2.aspx?n=98E3CA7358C89100&sms=BF7D6D478B935644&s=F7043CA1FD49422F&Create=1。2022/05/15 檢索。
- 柯佩如（2004）。《都市計畫形成過程中民眾參與之研究：以臺北市南港區都市計畫主要計畫通盤檢討案為例》。臺北：國立臺北大學地政學系碩士論文。
- 陳永泉（2001）。〈線上台北畫刊—中南街—老街風華 待你體驗〉。
<http://blind.tpml.edu.tw/ct.asp?xItem=543741&ctNode=292&mp=10>。2022/07/25 檢索。
- 陳怡君（2022）。〈讓偶像來代言！當台灣老街成為漫畫主角—專訪《老街流行》漫畫家常守仁〉，《換日線》。<https://crossing.cw.com.tw/article/15929>。2022/06/10 檢索。
- 陳慧玉（2004）。〈百年來的臺灣茶業發展史〉，《歷史月刊》201：82-91。
- 曾慧珠（2009）。〈經濟全球化下臺灣會展產業發展策略評估分析〉，《長榮大學學報》14(1)：13-31。
- 袁克吾（1926）。《臺灣》。
- 康旻杰（1999）。《剝皮、變臉—剝皮寮古街改造計畫總結報告》。臺北：臺北市政府都市發展局。
- 康旻杰（2012）。〈「掠奪」資本主義城市中的都市保存〉，《文化研究》15：230-241。
- 莊欣梅（2014）。《臺北市南港區地景變遷之研究》。臺北：臺北市立大學歷史與地理學系碩士論文。
- 梁雅婷（2014）。《把路走回來—金瓜石水南洞聚落文化路徑的社會生產》。雲林：國立雲林科技大學文化資產維護系碩士論文。

張剛為、林森田（2008）。〈以容積移轉進行都市保存之制度與執行－財產權觀點分析〉。《建築學報》66：97-118。

張詠然（2021）。〈甜點師斜槓 YouYuber，拍給愛看、愛吃、愛做的你－專訪厭世甜點店拿拿摳〉，《換日線》。<https://crossing.cw.com.tw/article/14788>。2022/06/10 檢索。

張詠然（2021）。〈揮別日式料理，走回兒時眷村百味－專訪「曉四川，中南本舖」夏程恩〉，《換日線》。<https://crossing.cw.com.tw/article/15018>。2022/06/10 檢索。

張詠然（2021）。〈庶民文化也可以很專業！讓世界認識道地台灣茶－專訪手搖茶達人 Peggy〉，《換日線》。<https://crossing.cw.com.tw/article/14749>。2022/06/10 檢索。

張詠然（2021）。〈專訪木工阿彥：在台灣做工匠沒前途？「我要讓做木工變成一件很帥氣的事」〉，《換日線》。<https://crossing.cw.com.tw/article/14690>。2022/06/10 檢索。

張詠然（2021）。〈從程式設計到產業轉型，百年中藥行裡的斜槓青年：在氾濫的文創裡，不忘故事與誠意〉，《換日線》。<https://crossing.cw.com.tw/article/14573>。2022/06/10 檢索。

張沛齊（2021）。〈中南里里長詹坤隆 東區門戶計畫下的綠色轉型與陽光展望〉，《好房網》。<https://news.housefun.com.tw/livingfun/article/345654289280>。2022/07/06 檢索。


張子若（2017）。《日日新鮮的街道市場：攤位繫留的跨市場攤販移動與市場形構》。臺北：國立臺灣大學建築與城鄉所碩士論文。

張仁豪（2019）。〈以歷史性城市地景視野探討大稻埕歷史街區保存〉。桃園：中原大學建築研究所碩士論文。

黃同弘、廖玄銘（2020）。〈南港的歷史軌跡－桂花大道上各時期的南港車站〉。<https://storymaps.arcgis.com/stories/889d4ccc453744bcabcee18d9a449287>。2021/10/17 檢索。

黃惠如、張建華、梁筠翎、洪郁冠（2018）。〈臺北市東區門戶交通整體規劃〉，《都市交通半年刊》33(2)：13-26。

- 黃士哲（2020）。〈家園區：文化景觀、文化路徑再詮釋下的設區對話〉，《新北市立黃金博物館學刊》30-40。
- 黃麗群（2019）。《我與狸奴不出門》。臺北：時報文化。
- 黃舜銘（2004）。《大稻埕歷史風貌特定專用區容積移轉機制研究》。臺北：國立臺灣科技大學建築系碩士論文。
- 黃武達（2000）。《日治時代臺灣都市計畫範型之研究》。臺北：臺灣都市史研究室。
- 黃世孟（1985）。〈臺灣都市計畫歷史初探〉，《都市與計劃》12(1)：11-20。
- 黃世孟（1989）。〈從台北都市計畫歷史探討空間結構變遷特質之研究（A.D. 1895-1945）〉，《國立臺灣大學建築與城鄉研究學報》4：67-83。
- 黃蘭翔（2015）。〈臺灣店屋的歷史溯源及其近代都市改造下的轉化〉，《城市與設計學報》22：19-55。
- 黃惠如、張建華、梁筠翎、洪郁冠（2018）。〈臺北市東區門戶交通整體規劃〉，《都市交通半年刊》33(2)：13-26。
- 褚瑞基（2014）。〈歷史街區文化資產的保存及經營〉，《銘傳一週》。
<https://www.week.mcu.edu.tw/12520/>。2022/08/16 檢索。
- 葉倫會（2005）。《南港的故事—南港富南宮重建三十八週年特刊》。臺北：南港富南宮發行。
- 喻肇青（2012）。〈臺北市鐵道沿線再生策略計畫—以文化資產活化作為都市設計與再生策略〉，《台北村落之聲》。
<http://www.villagetaipei.net/Post?PId=11583>。2022/1/3 檢索。
- 楊弘任（2011）。〈何謂在地性？從地方知識與在地範疇出發〉，《思與言》49(4)：5-29。
- 漢寶德（1978）。《鹿港古風貌之研究》。彰化縣：鹿港文物維護地方發展促進委員會。
- 劉克襄（2015）。〈福爾摩沙大旅行：一名生物學家的基隆河之旅〉，《故事》。
<https://storystudio.tw/article/gushi/rambles-of-a-naturalist-on-the-shores-and-waters-of-the-china-sea/>。2021/10/17 檢索。
- 廖如玉（2002）。《鹿港「古市街」生活環境博物館建構之研究—歷史空間的文化詮釋與呈現》。嘉義：南華大學美學與藝術管理研究所碩士論文。

- 
- 蔡佳明、彭揚凱（2017）。〈無中生有的土地，到底肥了誰？—容積移轉的真相〉。《獨立評論@天下》，08月31日。
<https://opinion.cw.com.tw/blog/profile/411/article/6053>。2022/03/15 檢索。
- 顏亮一（2006）。〈市民認同、地區發展與都市保存：迪化街個案分析〉，《都市與計畫》33(2)：93-109。
- 蘆原義信（2020），《街道美學》（尹培桐譯）。臺北市：五南圖書出版股份有限公司。
- 謝佳燕（2010）。《台北市南港地區的歷史變遷研究（1647-2008）》。臺北：國立台北教育大學台灣文化研究所碩士論文。
- 蕭辰安（2017）。〈南港瓶蓋工廠的發展及其工業遺產價值初探〉，《新北大史學》21：81-101。
- Beltramo, S. (2013). Cultrual Routes and Networks of Knowledge: the Identity and Promotion of Cultural Heritage. The Case Study of Piedmont. *Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 4(7),13-43.
<https://doi.org/10.6092/issn.2036-5195/3908>
- Bogacz-Wojtanowska, E.& Goral, A. (2018). Networks or Structures? Organizing Cultural Routes Around Heritage Values. Cases Study of Poland. *Humanistic Management Journal, Spring*, 3(2), 253-277. <https://doi.org/10.1007/s41463-018-0042-1>
- Borst, H.C., Miedema, M.E., de Vries, S. I., Graham, J., van Dongen & Jef E.F. (2008). Relationships between Street Characteristics and Perceived Attrativeness for Walking reported by Elderly People. *Journal of Environmental Psychology* Vol.28(4):353-361. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2008.02.010>
- Campolo, D.; Bombino, G., Meduri, T (2016). Cultural Landscape and Cultural Routes: Infrastructure Role and Indigenous Knowledge for a Sustainable Development for Inland Areas. *Procedia-Social and Behavioral Science*223, 576-582.
<https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.05.350>
- Cresswell, Tim. （2004）。《地方：記憶、想像與認同》（徐苔玲、王志弘譯）。台北：群學出版有限公司。
- Clifford, J. (1988). *The Predicament of Culture*. Harvard University Press.

Chen, Y.C. (2021). *The Taiwan Railway Culture Routes: Localising Cultural Routes and Developing Colonial Heritage into Heritage Industry*. [Unpublished master's thesis] .Leiden University.

Durusoy, E. (2014). *From an Ancient Road to a Cultural Route. Conversation and Management Between Milas and Labraunda*. Istanbul: Institut français d'études anatoliennes.

Grabow, S. (2010). The Santiago De Compostela Pilgrim Routes: the Development of European Cultural Heritage Policy and Practice From a Critical Perspective. *European Journal of Archaeology*, 13(1), 89–116.
<https://doi.org/10.1177/1461957109355411>

Graham, S. & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.

Graham, S. & McFarlane, C. (ed.). (2014). *Infrastructure Lives: Urban Infrastructure in Context*. London: Routledge.

Goffman, E. (1956). *The Presentation of Self in Everyday Life*. Doubleday.

Hall, Suzanne. (2012). *City, Street and Citizen: The Measure of the Ordinary*. London: Routledge.

Harrison, Rodney. (2013). *Critical Approach of Heritage Studies*. London: Routledge.

Harvey, P.& Knox, H. (2015). *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. New York: Cornell University Press.

Hillier, B. (2015). *Space is the Machine: A Configurational Theory of Architecture*. London: Cambridge University Press.

Hubbard, P. & Lyon, D. (2018). Introduction: Streetlife—the shifting sociologies of the street. *The Sociology Review* 66(5);937-951.

ICOMOS. (2008). Cultural Routes, 16th GA—Quebec 2008.

Jacobs, J. (1961)。《偉大城市的誕生與衰亡》（吳鄭重譯）。台北：聯經出版公司。

Jerram, L. (2011). *Streetlife: The Untold History of Europe's Twentieth Century*. Oxford: Oxford University Press.

Kevin L. (1960)。《城市的意象》（吳家璇譯）。臺北：遠流出版社。

Klinenberg, E. (2018). Palaces for the People: How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life.

Larkin, B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *The Annual Review of Anthropology* 42: 327-43.

Latham, A. & Layton, J. (2019). Social Infrastructure and the Public Life of Cities: Studying Urban Sociality and Public Spaces. *Geography Compass* Vol.13(7).
<https://doi.org/10.1111/gec3.12444>

Moughtin, C. (1999)。《都市設計—街道與廣場》（王淑宜譯）。臺北：創新出版社有限公司。

Montgomery, C. (2016)。《是設計，讓城市更快樂》（鄭煥昇譯）。

Punkelephant. (2016)。〈用記憶與線索拼出城市的 4D 拼圖—記南港老街踏查〉，
《眼底城事》。<https://eyesonplace.net/2016/05/13/2228/> 2022/08/25 檢索。

Rapoport, A. (1977). *Human Aspects of Urban Form: Toward a Man-environment Approach to Urban Form and Design*. New York: Pergamon Press.

Reason, P. & Bradbury, H. (Eds.) (2008). *The SAGE handbook of action research* (2nd ed.). SAGE Publications Ltd <https://www.doi.org/10.4135/9781848607934>

Sennett, R. (2018)。《棲居》（洪慧芳譯）。臺北：馬可孛羅文化。

Sadik-Khan, J., Solomontw, S. (2018)。《偉大城市的二次誕生》（高子梅譯）。臺北：臉譜，城邦文化。

Smith, L. (2006). *Uses of Heritage*. London: Routledge.

UNESCO (2011). The UNESCO Recommendation on Historical Urban Landscape.
<https://whc.unesco.org/en/hul/>

Zukin, S., Kasinitz, P., Chen, X. (2016)。《全球城市，地方商街》（張伊娜、楊紫薔譯）。上海：同濟大學出版社。

附錄二：中南街社區刊物（依照時間排序）

一、南港中南街街區地圖（都市里人，2016）



南港軟體園區

南港路一段

市民大道八段

忠孝東路七段

南港火車站

研究院路一段

中央研究院

小吃/餐飲區

1. 懶人私廚
2. 志中行
3. 嘉禾麵行
4. 唐手武道館
5. 興發號
6. 富寶理髮
7. 騰叁青草店
8. 富寶理髮
9. 騰叁青草店
10. 果菜攤
11. 三鼎雞
12. 嘉禾麵行
13. 唐手武道館
14. 嘉禾麵行
15. 嘉禾麵行
16. 嘉禾麵行
17. 嘉禾麵行

懶人私廚
四位在地年輕人高活絡地方而開辦的新式早午餐店，提供口味二午方開店，平日專作週邊外送訂餐，用裝潢、價格以及西化口味吸引消費者。

志中行
專辦專業系統買賣，現今主要經營電腦維修、飲料批發、販賣菸酒及古早味柑仔店等講、細、嚴謹。

嘉禾麵行
114號的嘉禾麵行是當地老饕客、手控負人表示，南港早稻多為農日，最多即是二家糯米店；隨著工業發展，目前則以販賣米類為主。

唐手武道館
老師主講傳統功夫技藝，風術與傳統技藝好，目前由兒子傳承技藝，主要跟師大多都是熱心老主顧。

興發號
古樸的北港街選取數十年、顯高的陳香，則身是「新街舊舖」，後來轉型為專業賣店，第二代老闆親自經營提高品質。

騰叁青草店
店門口就坐落與專業的芬芳，南港在地人的老舖，店內的草藥都是親自上山採集而來。

富寶理髮
已營業30餘年，老闆則對選理髮師，常會選熟識分各各理髮師負責作前，阿莎理的匠性讓店內充滿活力。

果菜攤
小小的果菜攤乾淨整潔，其實已經有百年的歷史，見證了南港中街街景的歷史，飯店文化盛極一時的歷史。

三鼎雞
年輕人自創品牌，新字講求安心息，利用回收的舊物製作餐盤，卻分是既講求健康，又心不落入。

嘉禾麵行
56號的嘉禾麵行成立近70年，以販賣傳統傳統麵食，供應週邊居民、駐軍和勞工，深受居民喜愛，生強時中南街多轉三鼎雞餅店。

其他

1. 興發號
2. 志中行
3. 嘉禾麵行
4. 唐手武道館
5. 興發號
6. 志中行
7. 嘉禾麵行
8. 唐手武道館
9. 嘉禾麵行
10. 嘉禾麵行
11. 嘉禾麵行
12. 嘉禾麵行
13. 嘉禾麵行
14. 嘉禾麵行
15. 嘉禾麵行
16. 嘉禾麵行
17. 嘉禾麵行

生活日常

1. 興發號
2. 志中行
3. 嘉禾麵行
4. 唐手武道館
5. 興發號
6. 志中行
7. 嘉禾麵行
8. 唐手武道館
9. 嘉禾麵行
10. 嘉禾麵行
11. 嘉禾麵行
12. 嘉禾麵行
13. 嘉禾麵行
14. 嘉禾麵行
15. 嘉禾麵行
16. 嘉禾麵行
17. 嘉禾麵行

南港中南街街區地圖
105年度台北市社區營造人才培訓計畫南港區小組製作

經典老舖



文昌堂國藥行
參茸燕桂各式養生醫藥
老百區內的年輕精氣神



興發號
在架米油鹽醬醋茶之外
更珍貴的足籍切貨關愛



騰發書香店
親自選購採買書款百種
古茶餅每款茶餅熟任君選



嘉禾髮行
五款髮型專業剪燙
選擇多樣親切又環保

新創好店



中南老舖
以超優質體驗
在租界區中獨有的風味



給冷鴿手作甜點
獲具聲譽與口碑的民間中
品味惹弄獨有的饒與甜



夏茶庄
中區街區自置的古樸立面
以臺灣茶文化與世界話語

職人手藝



龍德畫室
讓畫穿上腳適合的衣
懂得的是合繪畫的技法



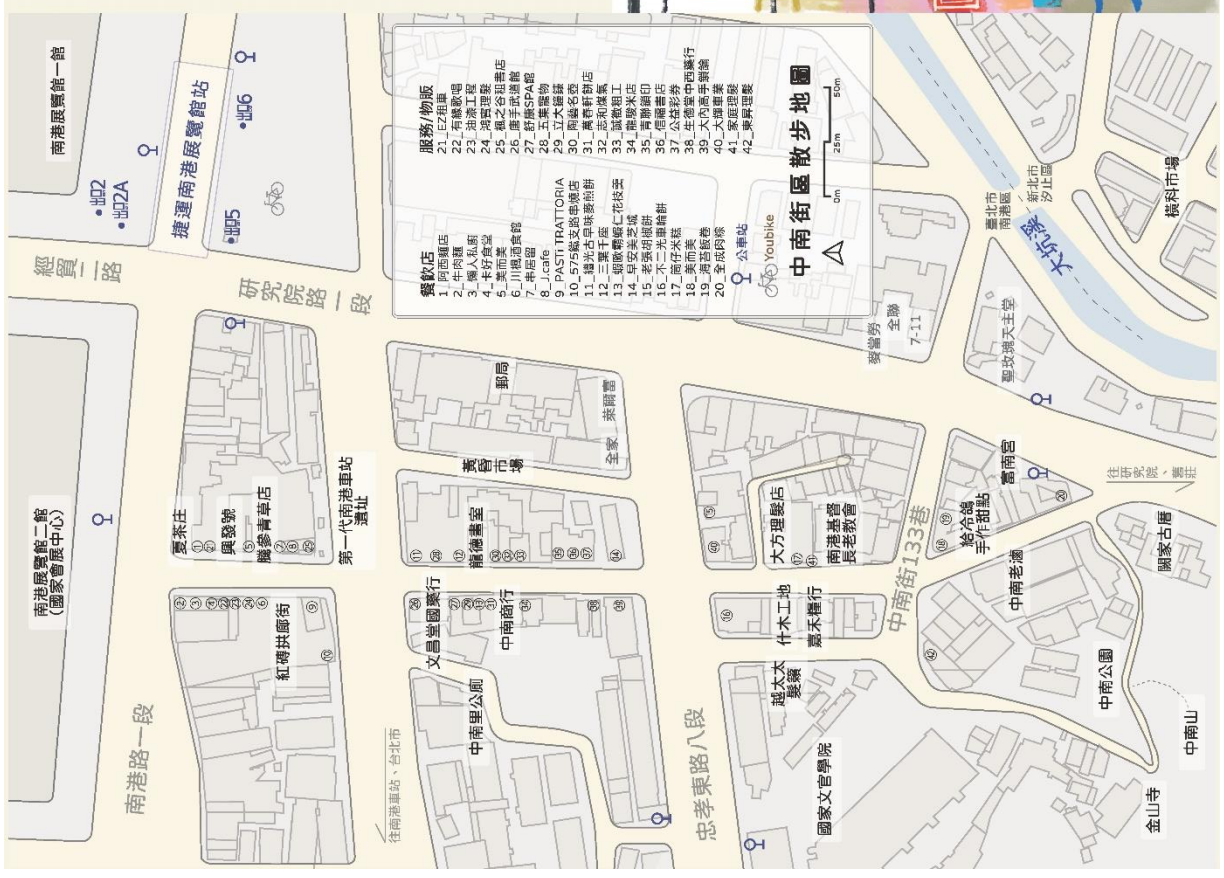
什木工地
在租界區中以行動推展
工藝與技術勞動者的價值



大方理髮店
明潔整齊大氣，技巧純熟
來大方，煥然一新的清爽



髮箱、越太太
以阿美族人馬理專業理髮
佐越南太太阿水運地料理



- 餐飲店**
1. 阿西麵店
 2. 牛肉麵
 3. 滷肉飯
 4. 紅好食
 5. 小川麵
 6. 川麵
 7. 麵
 8. Jcatt
 9. PASTI TRATTORIA
 10. 575 鹹豆漿
 11. 湯粉
 12. 三三
 13. 麵
 14. 早安美芝
 15. 老安
 16. 老安
 17. 老安
 18. 老安
 19. 老安
 20. 老安
- 服務/物販**
21. EZ 租車
 22. 有線電視
 23. 玻璃工廠
 24. 玻璃工廠
 25. 玻璃工廠
 26. 玻璃工廠
 27. 玻璃工廠
 28. 玻璃工廠
 29. 玻璃工廠
 30. 玻璃工廠
 31. 玻璃工廠
 32. 玻璃工廠
 33. 玻璃工廠
 34. 玻璃工廠
 35. 玻璃工廠
 36. 玻璃工廠
 37. 玻璃工廠
 38. 玻璃工廠
 39. 玻璃工廠
 40. 玻璃工廠
 41. 玻璃工廠
 42. 玻璃工廠



附錄三：賴全茶行報導全文

〈南港茶山 走過茶葉巔峰〉

三〇年代六百甲茶園盛極一時 一紙一等賞獎狀、兩枚金銀獎章可為見證

東南亞的泰國，迄今仍可看到遠在老茶行以台北的「南港」兩字做為商標，日據時代，南港包種茶就已盛名遠播。已八十三歲高齡的南港老茶行第三代掌門人賴全，保留父親在日據時代勇奪一等賞獎狀及金、銀牌獎章，為昔日風光留下最佳見證。

在往南港觀光茶園山路中途的叉路上，走入一片高聳的老茶樹後，山腰中座落一棟三合院古厝一賴家的祖宅。日據時代，南港共成立四家茶葉公司，其中南港茶葉公司成立於昭和五年（民國十九年），就是由賴全的父親賴添創建經營，其公司及製茶廠就在不遠處山坡平坦處，可惜已倒塌，僅剩部分遺跡，倒是祖厝保留完整，僅一邊護龍倒塌，正如大稻埕大茶商陳天來豪華的別莊般，茶葉世家全盛時期的盛況，由裝潢、屋脊上雕飾到安山岩的石牆，處處可見一斑。

民國九年出生的賴全，繼承了父業，目前仍在南港區最古老的市街中南街一百一十號經營茶行，早已升級為師傅級茶師，不知傳授出多少徒弟，甚至連徒孫都已「出師」，賴全說，他的徒弟近年來在南港、汐止農會舉辦的茶葉比賽經常得獎，而這家座落在老街的老店也已卅多年歷史，老茶桶、泛黃的獎狀，每個角落及文物都有一段故事。

其中，有張一等賞獎狀是日據大正十一年（民國十一年）於「台灣製茶品評會」獲得。賴全回憶指出，還有另二個大正十二年、十三年勇奪「台北州七星郡街州聯合製茶品評會」，金、銀牌賞獎章，重三兩四，為鍍銀、鍍金質料，獎章背面刻的是現在的監察院建物，當時是做為日據時代台北州辦公廳舍。

南港在日據時代隸屬「七星郡內湖庄」，曾連續三年勇奪台北州「粗製包種茶」三個一等賞，印證其製茶技術冠於當時，而南港茶在昔日也可說是品質一流的保證，也難怪直至今日，泰國仍有老茶行是以南港為名號。

現今，南港觀光茶園種茶景觀是一片凋零景象，幾乎僅剩一些老茶人做「老人工」多少賺一點，大部分年輕人都外移到都會區及市中心區了。

海拔約兩百到三百公尺的土壤中含有砂壤，是南港區茶山在早期種出好茶的條件。賴全回憶，那時整個南港茶區面積達六百甲，連中華技術學院附近山丘陵地也曾是茶園，放眼望去，都被青青茶樹所包圍，如今僅剩十多甲，已難復見昔日的鼎盛。

除了舊庄，栳寮設茶葉講習所，聚集全省各地茶農到南港舉行包種茶講習會外，大稻埕的茶商、茶販更穿梭於茶山蒐購，並外銷東南亞等地區，連帶也影響附近鄉鎮，文山區的深坑、石碇、木柵、新店一帶廣植包種茶，如今是文山包種茶的天下，南港包種茶確有今非昔比的感慨。

依據日據時期「內湖庄庄勢一覽」記載，南港茶葉最興盛時期有四家大型的茶葉公司，光是賴添的南港茶葉公司，每年春茶約採收一千八百斤；第二家是大坑茶葉株式會社，由魏靜時、魏成根、王水錦在舊莊路二段經營，於日據昭和六年五月廿五日成立。第三家是山豬窟茶葉株式會社，由余金松、余金柏兄弟經營，日據昭和六年十一月廿五日成立，現今在南港區山豬窟福音山莊園區內，仍可發現該公司的石頭柱遺跡。第四家是開元茶葉株式會社，由王玉慶於日據昭和八年成立經營。其餘大小茶廠、茶販少，幾乎全大坑居民都經營茶或茶相關產業，說是「茶葉之鄉」一點也不為過。

光復後，煤礦業逐漸興盛，茶樹、茶園被砍伐改植相思樹，取得礦坑所需的木炭，茶農轉而從事礦工，雖風險相當大，但工資也高。南港山豬窟另一位耆老林進來就說，挖礦的風潮無法擋，包種茶漸趨沒落，茶山上到處是礦坑，此時文山包種茶趨勢崛起。漸取代南港包種茶。現今已越來越少人知道南港包種茶曾是台灣包種茶的始祖，這是南港茶山上大部分老茶農的感嘆。

（中國時報，根據拍攝註記，推測作者為記者曾至賢，年代已不可考，內容取自楊成忠的剪報收藏。）

附錄四：林德勝商號報導全文

〈走過 77 載 林德勝五金店 孝傲南港〉

懷舊雜貨一應俱全 表揚學子孝親楷模 林九王夫婦同榮膺模範父母

「癸亥年冬月」，是南港區老字號林德勝商號創立年分，從民國十二年創立，迄今已走過七十七個年頭，百年老店卻是愈久愈旺，雖只是五金雜貨店，卻成立表揚孝親楷模基金會，十六年來每年定期獎勵具有孝行的莘莘學子。

沿著南港區老街中南路往北到南港路一段，是南港仔最早發跡街區，林德勝商號就坐落在南港路一段一百一十五號。進入商店內，首入眼簾的是懸掛在店中央的「林德勝」大木匾，烏黃發亮，顯示年代久遠。

別的地方買不好買到的貨，林德勝五金店一定有，舉凡謝籃、傳統的竹編火籠、捕老鼠鐵環、木屐到大型陶水缸，一間店上以千種以上商品，甚至茶葉都是用鋁製圓形容器儲放，對老年人而言，由具有懷舊意味，於年輕人來說，則是傳統器物巡禮的好地方。

創店的第二代老主人林九王，現年八十八高齡，行動雖不太方便，偶爾還是會坐鎮店中招呼老客人。

第二代主人 正港打火英雄

林九王曾是「打火英雄」，年輕時加入義勇消防隊，四十多個年頭後才退出第一線。林明榮繼承衣鉢，目前擔任義消副中隊長。

林九王的媳婦指出，公公熱中救火工作。由於店剛好位於南港路馬路邊，林九王把消防衣物擺設在店明顯處，每有火災，消防車由其門口經過，不管店內是否有顧客，他立即跳上消防車。

回憶四十多年的打火生涯，林九王記憶較深刻的是民國四十多年一次輸油管漏油，洩滿沿線水溝，有一發不可收拾危機。因店裡販售五金、建材，他不假思索立即搬出店內沙包倒入水溝內，在全體共同救災下，化解一場危機。

林九王無私的表現，加上成立孝親基金會，發揚孝道，其養育的三名兒子的也都事業有成，於民國七十四年獲選為模範父親楷模，妻子林楊月裡也曾榮膺模範母親，夫唱婦隨，李登輝總統二年多前頒贈「弘揚孝道」匾額，也是對他倆義行的一種肯定。



民國十二年 麻油鉗響叮噹

原先林家住在南港後山坡，也就是現在聯勤二〇二工廠附近，務農為生。林九王指出，民國十二年，其父林火鉗帶著九歲的他，一家六口到南港路一段五十二號租房子，並開設了林德勝商號，當初賣的是雜糧、肥料、麻油及農具，所賣麻油為人稱道，「麻油鉗」名號不脛而走，提起這名稱，南港、深坑及內湖等老一輩民眾都還記憶深刻。

昔日的南港地區以農業為主，以銷售農家用品斗笠和草鞋為主，並以壓油機榨麻油，生意逐漸興隆，逐漸加入日常用品、五金等販售，童叟無欺，口碑不錯，民國二十六年，內湖庄役場，相當於現今的區公所，指定該店為台北地區五金供應商。

民國五十二年，林九王在對面南港路一段五十號購買一棟平房，改建為三層樓房，由他和三名兒子擴大商號規模，並把範圍增加建材等建築材料。

創店六十年成立孝親基金會

生於南港、長於南港，而每天光顧生意除南港鄉親外，甚至有遠從汐止、深坑等地來的老主顧。民國七十二年，逢該店創立六十周年，響應教孝運動和回饋鄉里，林九王成立了「林德勝孝親基金會」，在每年母親節前後，表揚南港區、內湖、汐止及深坑等高中到國小等學校推薦的孝親楷模。

原先只有六所小學，目前已逐漸擴大規模到高中、國中生，由學校推薦，每年表揚的名額在三十到六十人之間，迄今得獎的學生已超過五百人以上。林九王長子林明宗表示，表揚學生不以學業優良為主，而是有具體孝行為主要評選標準，希望能藉由這項推廣活動，擴大影響，以宏揚傳統美德。

一家傳統的金五金商號經營近八十年，未遭時代淘汰，在大台北都會區中誠屬難得，老商號推動孝親活動代代傳承，也為移風易俗帶來正面影響。

（曾志賢，1999/10/25，取自中國時報）