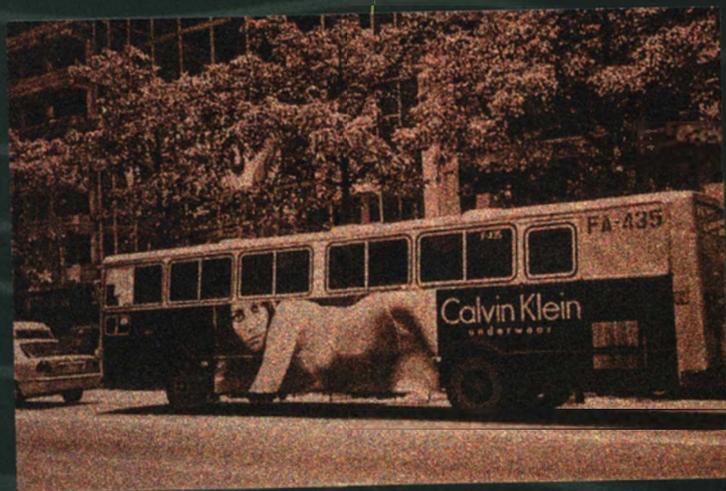


流動、空間與社會

王志弘 1991-1997 論文選





流動、空間與社會

1991-1997 論文選

田園城市  文化事業

國家圖書館出版品預行編目資料

流動、空間與社會 / 王志弘 著. -- 初版.
-- 臺北市: 田園城市文化, 民 87

面: 公分

參考書目: 面

含索引

(ISBN 957-8440-51-0(平裝))

1. 空間藝術—論文、講詞等 2. 空間—社會方面

920.7

97013631

流動、空間與社會

作 者	王 志 弘
I S B N	957-8440-51-0
封面設計	葉 滄 焜
藝術編輯	林 銀 玲
發 行 人	陳 炳 樑
發 行 所	田園城市文化事業有限公司
地 址	台北市粘嶺街88-1號1樓
電 話	02-2365-3502, 02-2363-2138
傳 真	02-2368-8623
製 版	象傑企業有限公司
印 刷	元力彩色印刷有限公司
定 價	新台幣350元
登 記 證	新聞局局版台業字第6314號
郵政劃撥	19091744
戶 名	田園城市文化事業有限公司
初版一刷	中華民國 8 7 年11月
E-mail	gardenct@ms14.hinet.net

版權所有，翻印必究

書籍缺頁或破損，寄回更換

序言

收錄在本書的文章，誠如書名所示，圍繞著「空間」和「流動」這兩個核心概念，開展了理解當代社會的某些特殊切面。這些文章可以區分為三個部分，第一部份涉及了空間理論的不同向度：首先，〈空間與社會：邁向社會優位的空間理論〉標明了作者對待空間理論的基本立場，亦即關於空間的分析與探討，總是以認識和改造社會為依歸。〈後現代的空間思考〉介紹與評論了「空間與社會」的分析視野裡，一位意向鮮明的倡導者，愛德華·索雅而立論，並藉此鋪陳方興未艾的後現代論題與空間議題的密切關係。〈女性主義與後現代主義的地理學鍵結〉則進一步引入性別的概念和女性主義政治的立場，來反省和豐富後現代論題與空間議題所開啓的思辨和運動領域。最後，〈文化概念的探討：空間之文化分析的理論提綱〉處理的是當前文化研究與所謂的「文化轉向」的學術風潮中，文化、再現與空間的議題。

第二部分的文章，則從多方面去討論流動的課題，據以展現當前「流動社會」中各種交通運輸、資訊金融，乃至於情慾流轉的繁複、加速和延伸範圍的現象，透露了一個「流動社會學」研究領域的可能性。〈都市流動危機的論述與現實〉和「交通黑暗期」裡的資訊城市〉二文針對台北都會區近年的交通危機提出了一種社會分析的企圖。〈非正式與零散化的彈性流動〉一文探討了台灣交通的特殊機車文化，提出初步的觀察。〈地方政府運輸決策的困境〉面對台灣現實中交通運輸與國家的關係，提出一個不同於傳統交通運輸規劃的視野。〈速度的性政治：穿越移動能力的性別界分〉討論了性別、移動能力與速度的議題，同時含括了實質與象徵的面向；此文另提出「扮裝」和「逾越」的概念，一方面擴充了流動的概念，另一方面則指出了流動的權力運作與顛覆潛力。〈分身有術：人體操演的時空策略〉闡述了人類主體、身體與流動技術之間的關係，點出了主體認同建構與流動議題之間的密切關聯。最後，〈台北新公園的情慾地理學：空間再現與男同性戀認同〉一文則處理了情慾流動和同志認同建構的空間向度。

第三部分的文章比較缺乏主軸，包含了一篇討論「災害的空間政治與地方認同」的論文，以及兩篇書評。〈風險社會中的社區共同體〉試圖將台灣當

前的社區運動成因，聯繫上一般性的社會結構趨勢，亦即風險社會和風險心態的出現。〈城市、文學與歷史〉評論了卡爾維諾的小說《看不見的城市》，並著重於文學書寫與批判性的歷史研究之間互相啓發的可能。最後，對於塔夫利的《建築與烏托邦：設計與資本主義的發展》的評介，思考了所謂建築之「意識形態批評」（處理的是「空間之文化形式」的議題）的能耐與侷限。

當文字印刷成冊時，已然有了脫離作者而存在的「生命」，在圖書市場和其餘各種社會空間裡度過其生命週期，並可能在某個角落，成為另一個主體構築自我的一小塊零件。但是，這些文字也是作者反省自己生活歷程的線索，從中牽引出遺落在記憶角落的當時之生命情態與心情。我在校對這本書的初稿時，便有這種既熟悉又陌生，既有隱密私我，又離我遠去的感受。無論如何，這本書呈現了筆者學習過程的初步成果，即使俯拾皆是青澀與缺憾，總有不可抹滅的紀念意義。僅以這本書的出版，銘記一路行來週遭友人的真摯情誼。

王志弘，1998/9/25



作者簡介

王志弘

清華大學社會人類學研究所碩士

台灣大學建築與城鄉研究所博士

曾任輔大社會系、華梵建築系、實踐空間
設計系兼任講師

譯有《看不見的城市》、《地圖權力學》、
《設計的歧視》等書

論文出處

- 〈空間與社會：邁向社會優位的空間理論〉，原載於《空間雜誌》第60期（1994），pp. 92-97.
- 〈後現代的空間思考：愛德華·索雅思想評介〉，原載於《空間雜誌》第53期（1993），pp. 112-118.
- 〈女性主義與後現代主義的地理學鍵結：重要文獻之評介〉，原載於《國立台灣大學建築與城鄉研究學報》第8期（1996），pp. 117-128.
- 〈文化概念的探討：空間之文化分析的理論提綱〉，未曾出版（1996）。
- 〈都市流動危機的論述與現實：台北「交通黑暗期」的分析〉，原載於《台灣社會研究季刊》，第3卷第2, 3期（1991），pp. 105-182.
- 〈「交通黑暗期」裡的資訊城市〉，原載於《空間雜誌》第84期（1996），pp. 46-49.
- 〈非正式與零散化的彈性流動：台灣機車現象初探〉，未曾出版（1992）。
- 〈地方政府運輸決策的困境-以台北縣綜合發展計畫的經驗為例〉，原載於《中華民國運輸學會第八屆學術論文研討會論文集X（1993）》，pp. 49-56。
共同作者：溫蓓章。
- 〈速度的性政治：穿越移動能力的性別界分〉，原載於《台灣社會研究季刊》第16期（1994），pp. 147-165.
- 〈分身有術：人體操演的時空策略〉，原載於《島嶼邊緣》第6期（1993），pp. 61-78.
- 〈台北新公園的情慾地理學：空間再現與男同性戀認同〉，原載於《台灣社會研究季刊》第22期（1996），pp. 195-218.
- 〈風險社會中的社區共同體：災害的空間政治與地方認同〉，未曾出版（1996）。
- 〈城市、文學與歷史：評〈看不見的城市〉〉原載於《台灣社會研究季刊》第14期（1993），pp. 165-180.
- 〈評介〈建築與烏托邦：設計與資本主義的發展〉〉，原載於《城市與設計》第1期（1997），pp. 209-224

流動、空間與社會

1991-1997 論文選

王志弘

目錄

序言

- 001 空間與社會—邁向社會優位的空間理論
- 017 後現代的空間思考—愛德華·索雅思想評介
- 035 女性主義與後現代主義的地理學鏈結—重要文獻之評介
- 059 文化概念的探討—空間之文化分析的理論架構
- 081 都市流動危機的論述與現實—台北「交通黑暗期」的分析
- 145 「交通黑暗期」裡的資訊城市—台北的流動空間
- 153 非正式與零散化的彈性流動—台灣機車現象初探
- 207 地方政府運輸決策的困境—以台北縣綜合發展計畫的經驗為例
- 217 速度的性政治—穿越移動能力的性別界分
- 233 分身有術—資訊社會之主體構成及其操演策略
- 253 台北新公園的情慾地理學—空間再現與男同性戀認同
- 273 風險社會中的社區共同體—災害的空間政治與地方認同
- 293 城市、文學與歷史—閱讀「看不見的城市」
- 305 評介「建築與烏托邦：設計與資本主義的發展」
- 321 論文出處

空間與社會

邁向社會優位的空間理論

一、前言：社會優位的空間理論

空間在人文與社會科學研究中的地位與作用，乃是近年來空間相關學科，如地理學、都市研究和建築，以及社會理論裡的一個辯論主題。強調社會生活的空間向度、考量空間與社會的互動關係，以及主張空間在建構社會理論時據有核心位置，似乎成了標榜先進之社會理論的必備條件。然而，雖有眾多有關空間與社會的論點，但論者較少去探問和區辨空間這個概念及其所涵攝的現象，究竟在理論、經驗研究和實踐策略上有何作用，甚至對於空間這個概念的界定和空間與社會之關係有系統地予以辨明，而常淪為過度樂觀的社會－空間對等齊平的提法。

筆者對於空間與社會之論題的基本看法是：

空間與社會的二元分立乃是理論之建構，這種分立有助於我們分析與掌握空間的特殊性(形式、關係、物質性等)。但是空間的這種特殊性僅是做為認識與分析社會的一組切面或視角而論，而不具有一獨立存在的實體或運作之邏輯。換言之，在社會認識論與社會存有論上，空間並非與社會比肩平行，而是社會存在與運作的一個必要向度。這種提法並未抹除空間在社會生活中的積極建構與中介作用，也不是認為空間只是和其他元素組合成為社會的元素之一。空間穿透了社會的各個層面，不是社會之截然可分的一個部份，但空間不等於社會，空間也不與社會位居同等的社會認識論和社會存有論位置。這種以廣義的社會做為理論與實踐之根本對象，而放低空間之認識論與存有論位置的取向，筆者名之為「社會優位的空間理論」。

當今的論者大多數或明或顯地屬於這個認識論與存有論之「社會優位之空間理論」的取向，本文將一一予以辨明。後文首先將透過幾位談論空間與社會的重要人物之論點，釐析其空間概念，並指出這些空間或空間的概念之界

定，就已經預設了社會之存在(即使社會的概念一直不清楚或各有所指)，而且以社會做為最終之認識論對象。其次，依據這些主要人物的社會地界定(socially defined)之空間概念，分別探討空間與社會的關係，以及空間在理論分析、經驗研究和實踐策略上的作用與地位。簡言之，本文的寫作目的，是在社會優位的空間理論這個觀點下，初步整理幾位學者的論點與相關的議題。

二、空間概念與空間的概念之界定

經過一九七〇年代政治經濟學的批判洗禮，空間相關的學科(建築、都市研究與地理學等)吸收了馬克思主義的分析概念，對於空間論述所涉及的社會之種種議題，有了較為成熟複雜的看法。空間再也不是實證主義下中性、既定的、有其自己的邏輯的客觀實體，也不再只是人文主義和現象學傳統中，人類主體存在與體驗的充滿意義的地方(夏鑄九，1991)。空間概念(concept of space)與空間的概念(spatial concept)如城市、都市、區域、社區等)現在成為空間—社會分析的一部份，進而在一般社會分析中佔取漸受重視的位置。以下分述幾位重要學者如何界定空間概念。

1. 昂希·列斐伏爾(Henri Lefebvre)

列斐伏爾認為空間的現實(reality)同時是形式的與物質的。空間不是各種物體之一，它包攝了物體，包攝了物體並置排比時的相互關係。空間是一組操作的結果，不能被化約為單個物體的層次(Lefebvre, 1991)。不過，列斐伏爾的空間概念之核心不是空間本身，而是空間之生產(production of space)。

列斐伏爾認為空間是社會產物，每個社會都生產合適的空間，而空間之生產正是當前資本主義社會繼續存活的關鍵。因此，空間裡瀰漫著社會關係(即生產關係，尤其是財產關係)，它不僅被社會關係支持，也生產社會關係和被社會關係所生產。就資本主義社會而論，其空間不僅是生產資料、消費對象、政治控制的工具，也是階級鬥爭之場域，牽連了生產與再生產的諸面向(Lefebvre, 1979)。列斐伏爾區分了三個向度來討論空間之生產(Lefebvre, 1991)：

(1)空間實踐(spatial practice)：屬於感知的(perceived)層面——一個社

會的空間實踐隱藏了這個社會的空間，空間實踐在掌控與佔用空間時，緩慢而確定地生產了空間。一個社會的空間實踐乃是透過對其空間的解讀而彰顯。

(2)空間之表徵(representation of space)：屬於構想的(conceived)層面—這是概念化的空間，是科學家、規劃師、都市計劃師、技術官僚等的空間。這也是任何社會的支配性空間，這種空間之概念偏向於語言符號系統。

(3)表徵之空間(representational space)：屬於生活經歷的(lived)層面—這是透過與其相連結的影像和象徵而直接經歷的空間，因此是「居民」和「使用者」的空間。這是「想像」試圖予以改變與佔用的被支配空間，因此是被動地經驗到的空間。它與物理空間重疊，對其物體做象徵性的使用。表徵之空間偏向於非語言象徵與符號系統。

上述空間分析架構的重點是它是三元的，而非二元對立。列斐伏爾曾以身體為例來說明：人與空間的關係暗含了人與其身體的關係，反之亦然。社會實踐預設了身體的使用，這乃是感知的(perceived)領域；至於身體的表徵，則是源自累積的科學知識，伴隨了混雜的意識形態而傳播，如解剖學、生理學、病理學、身體與自然的關係等知識，屬於構想的領域。而身體經歷的(lived)經驗(表徵之身體)，則是被「文化」穿透而異常複雜，透過象徵論或宗教傳統而呈顯，其某些面向已被精神分析所揭示。

列斐伏爾也建構了不同的社會空間之類型，而且正是藉由不同空間類型的遞變(空間的歷史)，建構了一個社會演變的階段論，並且在其中暗含了社會主義革命的藍圖與出路。空間的歷史不能局限於研究某一既定符碼之形成、建立、衰頹與解離的各階段(符號學式的研究)，而要處理—全體的面向，即要扣連上涵蓋了特殊社會之特殊歷史與制度的生產方式(Lefebvre, 1991: 48)。

首先，**絕對空間(absolute space)**由位居某些基地的自然之片斷所構成，這些基地是因其固有特質而被選取(洞穴、河邊、山頂等)，但其神聖化最終卻剝除了其自然特質與獨特性。絕對空間乃是血緣、土地和語言的紐結之產物，相應的是前資本主義的社會。

其次，**抽象空間(abstract space)**對應的是資本主義的社會，此時社會空間是生產力與生產資料、生產的社會關係，以及特別是其再生產的一部

份。以生產之社會關係的再生產為取向，抽象空間之生產發動了「均質化的邏輯」與「重覆策略」，它客觀地運作，接管了歷史性的空間。它是一組事物／符號及其形式關係，由於強調形式與數量而抹除了異質，否定了源於自然和歷史、源自性別、身體、年齡和族群的異質。但是，資本主義的空間也隨著分工以及需要與功能的細分而要求片斷化、區隔化。抽象空間有其矛盾，主要便源自於均質化與片斷化的雙重過程，這個矛盾會引發抵抗和鬥爭。

最後，差異空間(differential space)強調的則是使用價值優先於交換價值，從對自然的支配轉變為對自然的取用。依列斐伏爾之見，做為革命理想的社會主義空間，正是差異的空間。

2. 大衛·哈維(David Harvey)

哈維偏向於以營造環境(built environment)來掌握空間，但也討論空間的觀念。哈維的研究一貫著重於解釋資本主義社會之運作，但他認為若不理解都市過程，就不能理解資本主義，他的空間概念皆由此疑旨出發。哈維原來試圖由資本主義生產方式的運作法則導引出對於資本主義都市過程的理解，後來則認為要探究的是資本如何被都市化(Harvey, 1985b: 185)。從發問方式的改變，我們可以推想，哈維原先以都市過程做為資本邏輯之空間展現或反映的消極概念，後來有了較積極的看法，即都市過程是資本主義演變與存在之核心，資本的都市化也是其矛盾之源；他追隨列斐伏爾的論點，認為空間之生產就是資本主義運作邏輯與矛盾之一環，而非其表現而已。

哈維並未直接界定空間的性質，而是考量資本循環的各個階段與要素的時空動態，例如商品交換、勞動力、生產、消費與貨幣的時空動態(Harvey, 1985b)。哈維認為對於空間之生產與控制是社會權力之源，掌握了資本循環各要素與階段的空間動態，正是資本繼續積累的關鍵，因此空間也成為階級鬥爭的議題，而其具體呈現便是都市化的過程(營造環境之創造性的摧毀、房地產投機、郊區化等)。

哈維不僅討論做為營造環境的空間，也討論關於空間的觀念(近似列斐伏爾所謂的空間之表徵)以及意識的都市化(Harvey, 1985a)。「空間與時間的社會定義，跟任何人和制度皆須回應的客觀事實的全體力量一起運作。這種時空的定義深深糾結在社會再生產的過程中。每個社會形構都建構客觀的空間

與時間概念，以符合物質與社會再生產的需求和目的，並且根據這些概念來組織物質實踐了(Harvey, 1990)。這種時空概念和意義不是恆定不變與中立的，反而是各社會群體鬥爭的焦點。

在資本主義社會裡，關於空間和時間的心靈概念的建構與物質實踐，對於資本主義的社會再生產是十分根本的。然而，由於周轉時間之加速、空間阻礙的減除和「藉由時間來消除空間」的鬥爭，對於資本積累的整體動態很要緊，尤其是在過度積累引發危機時格外重要，時間－空間關係的劇烈重構便成為資本主義續存的條件。於是，哈維使用時空壓縮(time-space compression)這個概念來掌握周轉時間加速和空間範域的縮減所引發的感受，同時觸及了當前資本主義再結構的劇烈時空關係之變化，以及這種變化經由感覺結構之轉變，在文化和政治生活上的反響(Harvey, 1989: ch.16 & ch.17)。

3. 曼威·柯司特(Manuel Castells)

柯司特偏向於以物質面來掌握空間，認為空間是社會的基本物質向度。柯司特早期的立場偏向阿圖塞(Louis Althusser)的結構馬克思主義(Structural Marxism)，因此強調社會的結構性邏輯(以政治、經濟和意識形態來掌握)，而空間是此邏輯或結構或過程之表現，這種論點以《都市問題》(The Urban Question, 1977)為代表。空間是一物質產物，和其他物質元素發生關係，進入了社會關係的人，賦予空間形式、功能和意義。空間不僅是社會結構之配佈的某種場面，而是每個社會在其中被特定化的歷史總體之具體表現。都市空間是結構化的，這意味空間不是隨意組織起來的；而且，在空間裡運作的社會過程，表現了社會組織的每種類型和時期的決定因子。柯司特認為在空間分析背後，有一個一般性的社會組織之理論，一切空間理論都是一般社會理論的一部份。沒有特殊的空間理論，只有由社會結構理論引伸而來的關於特定社會形式與空間的解釋(Castells, 1977: 115)。綜言之，空間在此是被社會過程所結構的，是社會運作之所在與反映。

柯司特後來對於空間這個概念有比較積極的看法：「空間不是社會的反映，而是社會的基本物質向度，如果將空間獨立在社會關係之外來考量，乃是割離了自然與文化，並且破壞了社會科學的首要原則：物質和意識乃互相關連」(Castells, 1983: 311)。

源於對都市社會運動的經驗研究，柯司特格外強調人類作用者的改造能力：「空間形式乃是由人類行動所生產，並且根據一定的生產方式和發展方式，表現且執行了支配階級的利益。空間形式表現且實行了在一個歷史界定的社會中，國家的權力關係。空間形式亦為被剝削階級、被壓迫的臣民，以及被虐待的婦女的抵抗所烙印。…社會運動將一再崛起，挑戰空間結構的意義，嘗試新功能與新形式，這就是都市社會運動，是都市—空間轉化的作用者，是都市社會變遷的最高層次 (Castells, 1983: 311-2)。

柯司特還提出了**地方空間 (space of place)**與**流動空間 (space of flow)**這一組概念，來掌握新的資訊發展方式 (informational mode of development) 下，企業之社會組織的空間邏輯 (Castells, 1989)。流動空間的圖象與運作撮要如下：掌握權力的組織在不對稱的交換網絡中，佈署其功能性邏輯，而這種網絡不必依賴任何特殊地域 (locale) 特質來完成其基本目標。新工業空間與新服務經濟，圍繞著它們的資訊生產單位 (information-generating units) 的動力而將其運作組織起來，同時把它們的不同功能，連接到那些被分派執行各種任務的不同空間；這整個過程則由通訊系統再度整合起來。新興的專業—管理階級在排斥性的空間片斷 (segments) 中殖民，並且橫越城市、國家與全球而彼此連繫；他們將自己孤立於當地社會之外，當地社會因此在選擇性的工作與住居的重組過程中，被解除了結構。新國家確認其權力來源在於對知識的控制和策略性引導，以及促進先進技術基礎結構的發展，這種結構將其要素散佈在未分化的地點與相互連結的隱密空間之中。新國際經濟則創造了一個關於生產與消費、勞動與資本、管理與資訊的多變的幾何學；這種幾何學除了網絡中的位置以外，否認任何地方 (place) 具有特殊的創造性意義，此種網絡的形態，隨著看不到的信號與不可知的符碼訊息，不斷地變動著 (Castells, 1989)。

4. 愛德華·索雅 (Edward Soja)

索雅特別強調空間在社會理論中的核心地位，提出社會與空間辯證的看法，還將空間提昇為和社會存有、歷史鼎足而三元存有論之一元。索雅區分了空間與空間性 (spatiality)，以後者來專指社會所組織與生產出來的空間。因為做為一種物質脈絡的空間，不論被當成人類生活的容器，一種可以客觀化的幾何形式，或是現象學之本質，都不是一個用來分析人類空間性之具體形式與主觀意義的認識論基礎。空間本身或許是既定的，但是空間的組織與意義，乃

是社會轉譯、轉變與經驗的產物。空間性乃是社會地生產出來的，而且和社會一樣，同時有其實質的形式(具體的空間性)，也是個人和群體之間的一組關係，是社會生活的具現，也是中介。索雅指出，空間性不是被生產方式所決定的物質空間，不是社會的背景或反映，空間的概念和再現也不是脫離社會物質條件的思考模式之投射，不是單純心靈的構造。因此，索雅的空間性概念是空間與社會互為辯證的空間。

索雅將其論點歸納如下(Soja, 1989: 129-30)：

- (1)空間性乃是一種具體可辨認的社會產物，是「第二自然」的一部份，它社會化且轉化了物理空間與心靈空間。
- (2)空間性做為一種社會產物，它同時是社會行動與關係的中介與結果、前提與具現。
- (3)社會生活的時空結構之歷程，界定了社會行動與關係(包括階級關係)如何被物質地建構起來與具體化。
- (4)這個建構與具體化的過程，充滿了矛盾與鬥爭。
- (5)矛盾主要是源自空間的雙重性質，即它同時是社會活動的結果/具現/產物，以及中介/前提/生產者。
- (6)因此，具體的空間性—真實的人文地理形勢—乃是關於社會生產與再生產之鬥爭的競逐場域，是意圖維持和強化，或是重構和劇烈轉變現有之空間性的社會實踐的競爭場域。
- (7)社會生活的時間性，從日常活動的例行事件到長期的歷史之創造，都植根於空間的態勢(contingency)，就好像社會生活的空間性植根於時間/歷史的態勢裡一樣。

索雅的理论企圖並未停留在認識論的層次，還意圖在存有論(ontology)的層面上安置空間(Soja, 1989: ch.5)。索雅借用存在主義現象學的啓示，探討「存有的空間性」(spatiality of being)。要從無意識、無生命的事物，轉變為有意識的人類個體，必須有主體和客體的分別(否則主客混沌無別，人與物不能區分)，而主客的分離即預設了一段距離。但是，要具有人性，不僅僅要創造距離，還要企圖跨越距離，透過意向、情感、依附、涉身等，去轉變原初的距離(空間性)，也就是說，分離了的主客體必須產生關係。

簡言之，存有必有距離、有位置、有地方，這就是索雅試圖在普遍重視時間、歷史、生命傳記的存有論裡，安放空間的主要論據。此後，索雅便一貫主張他所謂的空間、時間與社會存有的三元辯證(trialectic)，強調人類生活中，空間性、歷史性(historicity)與社會性(sociality)三者不能偏重。

5. 米歇·傅柯(Michel Foucault)

米歇·傅柯早期(Foucault, 1986(1967))提出了異質空間(heterotopia)概念，是隨著真實空間(real space)和虛構空間(utopia)的概念一起提出來的。這裡的「空間」在當代指涉的是一組基地(site)之間的關係(相較於中世紀的定位空間與十六、七世紀的延伸空間)。虛構空間即非真實空間，是沒有真實地點的基地，是與社會的真實空間有一個直接或倒轉類比之普遍關係的基地，以完美的形式呈現社會(桃花源)或將社會倒轉(鏡花緣)。異質空間則是介於真實與虛構之間與之外，它們確實存在，而且在社會的真正基礎之中形成，是一種對立基地(counter-site)，但也是一種有效發動了的虛構空間，在其中一切文化中的其他真實基地，被同時地再現、對立與倒轉(例如妓院、殖民地、船)。

我們可以說，異質空間這種兼具真實與虛構的特性，正是切入分析社會的最佳關鍵位置，因為那裡是現實與神話相爭，無聊慣習與奇幻夢想相錯的地方，是社會運作機轉最微妙的所在，這正是傅柯提出這個概念的理論力量之所依。

傅柯曾以鏡子來比喻這種微妙之處：「鏡子是一個無地點的地方，故為一個虛構空間。我在鏡面之後所開展的非真實的、虛像的空間中，見到了其實不存在那裡的我自己。我在那兒，那兒卻又非我之所在，這影像將我自身的可見性賦予我，使我在我缺席之處看見自己，這乃是鏡子的虛構空間。但就此鏡子確實存在於現實之中而言，它則是一異質空間，鏡子相對於我所佔有的位置，採取一種對抗。從鏡子的角度，我發現了我於我所在之處的缺席，因為我見到自己在鏡子裡。從這個指向我的凝視、從鏡面彼端的虛像空間，我回到自身；我再次地注視自己，並且在我所在之處重構我自己。鏡子做為一異質空間的作用乃是：它使得我注視鏡中之我的那瞬間，我所佔有的空間成為絕對真實，和周遭的一切空間相連結，同時又絕對不真實，因為要感知其存在，就必

須通過鏡面後的那個虛像空間 (Foucault, 1986(1967))。

傅柯這段譬喻精彩地點出了異質空間的理論意涵：異質空間的分析碰觸到了主體之建構與反省的過程，這裡的主體不僅是人類個體，也可以是某個社會群體（資本家、閩南人、女人）或某個社群（如國家、城市），這個主體的界線與性質之建構與鞏固，正是藉由對異質空間之建構與釋義而完成。因此，傅柯透過異質空間的分析，同時掌握了社會分類之建構的實質向度（異質空間是真實的）與象徵向度（異質空間是虛構的），同時掌握了社會過程之空間構造與空間性的認同（spatial identity）。

傅柯後期關於空間的概念（Foucault, 1980a, 1980b），可以區分為兩個層次來談。首先，在隱喻的層面，空間乃是藉以掌握權力之樣貌的譬喻。傅柯的權力概念不是集中在國家或國家機器，而是無所不在的權力關係，每個人都處於其中的某個位置，只是有優劣勢之分。傅柯也慣用戰略和戰術的用語來談權力爭鬥，如運動、攻擊、反擊等。因此，權力是空間地展佈開來的，有如毛細管一般遍佈，其運作是宛如空間中的戰爭，在此傅柯以空間譬喻了權力。此外，傅柯亦提及使用空間、策略的隱喻來解讀論述，讓我們可以更精確地掌握到論述在權力關係的基礎之中、之上的那些轉變點（Foucault, 1980b）。

其次，在實質空間的層面，空間乃權力與知識等論述轉化成爲實際權力關係之處。空間在現代的權力技術中，扮演了關鍵部份，權力透過空間的構築與使用而運作，權力的歷史亦即空間的歷史，從地緣政治的偉大策略到住居處所的小戰術皆是（Foucault, 1980a）。

敞視建築（panopticon，或譯圓形監獄）這個例子同時掌握了空間做爲權力機器之隱喻與權力運作之憑藉。一方面，敞視建築伴隨著現代民族國家、現代科學論述與工業資本主義之興起，體現了新權力關係中監視和控制的要求，而具現在軍營、監獄、醫院、學校、工廠等實質空間的新造與改造裡。另一方面，敞視建築做爲一權力機器的運作模型，是理性化與現代化之權力宰制的空間隱喻（比韋伯的「鐵的牢籠」更爲傳神）。

再者，敞視建築對於可見性和監看之凝視的強調，正好和傅柯早期的異質空間之概念中，以鏡子爲例所提的可見性與凝視有相通之處，也因此帶出了空間與身體之馴訓，以及主體（subject，亦爲臣民）之構成的問題。主體、權力、知識、論述，都通過空間之中介與機轉來討論。

綜合上述五位學者的空間概念，就空間之性質而論，偏向於一方面強調形式和關係，一方面強調具體、物質的向度（這並非指空間本身和其他物體一樣是一個實體，而是指空間的物質性〔materiality〕）。列斐伏爾和索雅兩人明顯地意圖同時掌握空間做為一種形式關係和做為具體的物質性；柯司特比較強調空間是一種物質向度；哈維則比較曖昧，有時指涉地景和營造環境，有時談論的是一種時空關係；至於傅柯，他也沒有清楚地區辨空間本身的性質，但似乎傾向於談論空間做為一種關係（做為一種權力關係之展現與中介）。

如果脫離空間之性質的抽象理解，降到做為理論建構之一環的層次（亦即與其他概念放在一起）來看空間的概念，那麼不論是列斐伏爾的「空間之生產」、哈維的「資本之都市化」和「時空壓縮」、柯司特的「空間結構與過程」和「流動空間」、索雅的「空間性」，以及傅柯的「異質空間」，其界定都先預設了一個社會概念的存在，並且以社會而非空間做為其最終關懷與探究之對象。

詳言之，站在左派的立場上，哈維、柯司特和列斐伏爾的關切都在於理解資本主義社會的動態，只是特別從空間之生產、流動空間和都市社會運動等與空間相關的面向去切入和解析這個動態。因此，他們的空間概念之界定所預設的社會，是馬克思歷史唯物論視角下的資本主義社會，其特殊焦點是生產方式與生產關係、階級鬥爭、資本積累之過程、商品拜物教等等。換言之，在社會認識論和存有論上基本上還是採取了馬克思的觀點，只是體認到空間是理解社會動態不可或缺的向度，但未將空間提昇到與社會這個概念同等的認識論和存有論位置。哈維（Harvey, 1985c: 144）所提的歷史地理唯物論（historico-geographical materialism），比較是做為新的理解和分析資本主義的方法，而非在社會認識論和存有論上發言。

索雅也站在左派的立場，但是他特意討論了空間之認識論和存有論地位的問題，企圖在這兩個層次安置空間的位置。但是，他的社會存有、空間與時間（社會性、空間性與歷史性）三元辯證的提法，其最終的認識對象還是社會（廣義的社會），只是他以空間、時間和社會存有（此處之社會存有所指不明，約略是指社會關係中的人類主體）來掌握這個廣義的社會之存有論。而且，將空間性這個概念界定為社會組織與生產之空間，就已經預設了一個社會的概念，反之，社會這個概念的界定卻不是空間（或空間性）能窮盡的（例如還有時間、社會存有等）。

至於傅柯所談論的空間，並未直接涉及認識論和存有論的議題。早期的「異質空間」是做為理解社會的一個機制而提出來（在真實與虛構的雙重性上，透露了他當時所關切的論述與再現的問題）；傅柯晚期則是以權力關係做為理解社會的焦點，空間與權力之關聯所構成的疑旨，其意圖還是要理解社會而非空間本身。

三、空間與社會的關係

(1)以廣義之社會為研究之最終對象；(2)參照預設之社會概念來界定空間之概念；以及(3)在社會認識論與存有論上，空間的位階比較低；根據這三個論點，空間與社會的關係可以撮要為：空間乃是社會的一個切面，跨越社會的所有領域，是社會存在與運作的展現和結果，以及憑藉和中介，我們無可想像一沒有空間而能存在的社會。對於社會的理解不能不包括空間的向度，但是，我們無法藉由空間而完全地理解社會。空間一開始已經是社會的空間，即使是所謂的自然空間，假設不依存於人類社會的自然與宇宙星球之空間，當它們被提到時，已經進入了人類社會。自然和宇宙要呈現在我們面前，不是經過了論述和表意系統，就是通過我們那已經社會化了的感官和知覺，或者，因為我們是人類，所以在思索和接觸自然和宇宙時，這思索和接觸已經是人類的思索和接觸，也就是已經有了社會性（或謂人類的集體性）。

前述幾位學者的空間概念，也表明了這種社會優先（但不將空間化約為社會）的空間與社會關係。列斐伏爾認為空間是一種社會產物，空間是一種社會關係，透露了社會優先於空間的存有論地位。他強調空間生產了社會關係，也被社會關係所生產，突顯了互動的關係，指出空間的積極作用，但此積極作用乃扣在空間之（社會）生產的概念上（而非社會之空間生產）。此外，他以空間實踐、空間之表徵，以及表徵之空間三個向度來談空間之生產，同時掌握了論述與非論述的層次，比其他學者的提法更全面地介入了社會與空間的關係。

哈維以資本積累的邏輯來掌握社會，而空間（都市過程）位居此邏輯的核心，和貨幣（資本）、時間、勞動等概念一樣，是具體的抽象（concrete abstract），因此，空間是社會整體動態之邏輯的要素與機轉之一。柯司特主張空間是社會的基本物質向度，因此，空間是社會整體之特殊面向（物質面）與

存在之基礎。哈維和柯司特的提法比較傾向於「部份論」，亦即視空間為諸要素、機轉或層面之一(哈維)，或僅是物質向度(柯司特)；他們的提法比較不能掌握空間與社會之關係的全貌(物質與非物質、具體與形式、論述與非論述等)。

索雅和列斐伏爾一樣，想同時掌握空間之形式和內容，掌握空間做為一種關係和做為一種(不同於一般物體的)物質性。索雅主張：空間同時是社會行動與關係的中介與結果、前提與具現。不論是中介或結果，重要的是「空間性乃是社會，這不是指空間性是社會在定義上或邏輯上的等同物，而是指空間性是社會的具體化，是其藉以形成的構造(Soja, 1989)」。這段話說明了索雅並未將社會與空間等同起來，而是強調做為社會生活之形式、關係與具體化(物質化)的空間性，這意味了(廣義的)社會居於存有論之優先位置。

傅柯以權力關係來掌握社會，權力展佈在空間裡，透過空間的構築與控制而運作。另一方面，異質空間即社會權力關係與社會分類建構的中介與結果。因此，對傅柯而言，雖未明確提到空間與社會的關係，還是可以看出空間是社會權力運作的中介與體現。

四、空間在理論分析中的地位

這幾位學者既然是透過空間來研究社會的重要理論家，空間或空間的概念自然在其理論建構中具有核心的地位。

詳言之，列斐伏爾以空間之生產做為理解資本主義的關鍵，因此環繞著空間，建構起一套解釋資本主義之危機與社會主義之出路的理論，重構了馬克思的歷史唯物論，並且以空間之歷史(空間類型之演變)來掌握不同生產方式的空間與社會特徵，構想未來社會的藍圖。

哈維曾謂資本主義的歷史地理學是新的探究對象，而歷史—地理唯物論是新的探究方法，因此重構馬克思主義理論的核心工作便是納入空間的向度，空間位居理論建構之核心，而其重心放在營造環境之創造性摧毀與資本積累之矛盾、危機與危機之舒解的關聯。

柯司特面對當前資本主義全球再結構的趨勢，辨認出資訊發展方式下的流動空間之邏輯為關鍵現象，因此，關於空間(資訊城市、流動空間)的理論

概念之建構，成爲他建構整個資本主義之社會變遷理論的重要環節。

索雅提出批判的後現代人文地理學的取向，在認識論、存有論的層次上使將空間性安放進去，與歷史性和社會性三足鼎立，其企圖已不僅是在理論建構上給空間一席之地了。相反地，傅柯的空間主要是做爲權力理論之一環而出現(空間之政治學)，相較於前四位學者，空間對傅柯而言不是整個理論建構的核心，但是空間的隱喻卻是理論建構時的重要憑藉。

談到空間在理論分析中的地位，不能不提到實在論(realism)的科學哲學。實在論區分了必然的結構與因果機制，以及具體的、偶然的狀況。結構或機制要在具體的情況裡顯現，而這具體的狀況一定是特殊時空關係下的狀況，因此，具體的經驗研究就一定要考量空間，問題是：在抽象研究的層次(牽涉結構的因果力量)，是否要考量空間。因之，關於空間的理論地位，就環繞著：(1)空間是否具有因果力量，和(2)抽象研究(理論建構之研究)是否要考量空間形式，這兩個問題展開辯論。以安德魯·謝爾(Andrew Sayer, 1989: 146-151)爲例，他認爲空間是一種關係，是形式，具有因果力量的是事物(thing)，因此做爲形式關係的空間本身不具因果力量，並非抽象研究建構因果機制的對象。不過，有些實在論的學者認爲時空關係在抽象研究中也很重要，如約翰·爾瑞(John Urry, 1985)認爲「社會世界應該被視爲由具有因果力量的時空實體所組成，而因果力量之實現與否端賴它們之間的時空互賴模式而定」。也就是說，具有因果力量的實體一開始就是有時空向度的實體，因此，在抽象研究或理論建構時就要考量時空了。

五、空間在經驗研究中的角色

實在論者都同意在研究具體的對象與過程時要考量空間，因爲「即使具體研究或許對空間形式本身不感興趣，但如果要理解具體的偶然性，以及它們對結果所造成的影響，還是要將空間形式列入考慮了(Sayer, 1989: 150)」。討論空間在經驗研究中的角色，牽涉了兩個問題：(1)概念的抽象層次，和(2)研究的空間尺度。

空間這個概念過於抽象，牽涉具體經驗研究時不太能用。因此，就要創造比較具體的概念，如城市、區域、地域性、家、住宅，乃至於客廳、臥室，或是公園、街道、商店等，這些空間性的概念越具體(也越接近通俗用語)，

就越不是單純的空間形式或關係的概念，而具有濃厚的社會意涵與功能。在經驗研究中考量空間，也讓我們注意到尺度(scale)的問題，亦即注意到經驗研究的大小不同的脈絡，以及不同層次和尺度之間的配合問題，而這也約略地相應了概念的抽象層次(但並非尺度小，就一定要用比較具體的概念)。

列斐伏爾、哈維、索雅和傅柯都是以理論建構而非經驗研究著稱，他們所研究的具體現象或個案，也比較是做為理論的操演場與檢驗場，而非由經驗研究獲取理論建構的啟發。列斐伏爾研究現代都市生活的一般性質，哈維研究營造環境的動態，索雅研究大都會(洛杉磯、阿姆斯特丹)，傅柯則以對監獄的研究與空間最為相關。

柯司特特別強調理論與經驗研究，以及實踐的結合，他的一系列對都市結構與過程、都市社會運動、高科技、資訊城市與流動空間的經驗研究，莫不如此，也因此比前幾位學者具體的層次上，創造與界定許多直接有助於經驗研究的概念。

六、空間在社會實踐之策略上的特殊作用

站在左派立場上的這幾位學者，強調實踐，尤其是批判性的改造社會之實踐，正是其所持立場的特色。由於理解到空間在社會建構裡的重要性，列斐伏爾認為邁向不一樣的社會，必要構築不一樣的空間，因此有關空間的鬥爭乃是主要的戰場。哈維則主張任何邁向社會主義的運動，若不能面對資本的都市化及其後果，則注定失敗，而且建構一獨特的社會主義都市化形式，對於邁向社會主義的轉變是必要的。在比較具體的層次上，哈維則注重關涉了住宅問題的階級對抗，此外他對於巴黎公社事件所做的空間－社會分析也是名例。

柯司特面對流動空間的支配性邏輯，提出的策略是：地方要自救和生存就要結成自己的網絡、建立有自主性的地方政府、保存地域文化認同，以及利用地域的特殊性質整合入新資訊經濟，這些都是空間性的實踐策略。此外，柯司特長期對都市社會運動的關注，使得他對於空間的鬥爭策略有最為清楚具體的看法，但那是關涉了空間議題(尤其是住宅和地方自治權，或是他所謂的集體消費) 的社會抗爭，而非憑藉著空間來發動抗爭。

索雅既然認為資本主義的續存有賴於佔領和生產一個合適其運作的空

間，那麼，階級鬥爭就必須聚焦在這個弱點上，在空間的生產、剝削與支配的地域結構，以及整個透過空間來控制的再生產系統上，展開鬥爭。此外，「邊緣是後現代異質之文化政治的抵抗空間」的提法，也是一種空間的實踐策略。傅柯鑑於權力關係展佈在空間之中，而且有權力支配之處就有抵抗，有關空間的鬥爭也是社會鬥爭之重要環節，但並未明確提出空間方面的實踐策略。

其實，所謂的空間鬥爭，究竟是牽涉了空間向度的社會鬥爭(住宅、土地…，事實上每一件事物都牽扯得上空間)，還是依照空間的界線與認同來發動鬥爭(地域性？民族國家之建構？本土文化？)，還是很不明確。不過如果說面對種種社會衝突與對抗而思考實踐之策略，那麼空間地思考最能啟發我們的不僅是注意到社會存在與運作的空間向度，還要注意到全球(global)與在地(local)兩個層次，以及其間各個層級之間的連結，才能在一個權力與訊息流轉全球，而生活和生存立足地方的世界裡，找到最好的戰鬥位置。

七、結語

空間在理論建構、經驗研究和實踐策略上都佔有一席之地，這正是視空間為理解社會和改造社會之重要向度的合理結果。不過，也正因為我們所關懷的是社會，以及社會中的人，我們一切有關空間的探問與追索，都不能離開對社會與人的理解。空間究竟是什麼、空間有何作用的問題，一定是要有助於回答社會是什麼與人是什麼的問題，才有意義，這也就是社會優位的空間理論的涵意。

參考文獻

夏鑄九

- 1991 〈建築論述中空間概念之變遷——一個空間實踐的理論建構〉，《建築學報》第五期，pp. 1-20。

Castells, Manuel

- 1977 *The Urban Question*. Cambridge, Mass.: The MIT Press.
 1983 *The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements*. Berkeley: University of California Press.
 1989 *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*. Oxford: Basil Blackwell.

Foucault, Michel

- 1980a "The Eye of Power", in C.Gordon(ed.), *Power/Knowledge: Selected Interviews and Other Writings 1972-1977*. New York: Pantheon Books. pp. 146-165.
- 1980b "Questions on Geography", in C.Gordon(ed.), *Power/Knowledge: Selected Interviews and Other Writings 1972-1977*. New York: Pantheon Books. pp. 63-77.
- 1986(1967) "Texts/Contexts of Other Spaces", *Diacritics* 16(1)(spring): 22-27.

Harvey, David

- 1985a *Consciousness and the Urban Experience*. Oxford: Basil Blackwell.
- 1985b *The Urbanization of Capital*. Oxford: Basil Blackwell.
- 1985c "The Geopolitics of Capitalism", in Derek Gregory & John Urry(eds.), *Social Relations and Spatial Structures*. New York: St. Martin's Press. pp. 128-163.
- 1989 *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Basil Blackwell.
- 1990 "Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination", *Annals of the Association of American Geographers*, 80(3), pp.418-434.

Lefebvre, Henri

- 1979 "Space: Social Product and Use Value", in J.W. Freiberg(ed.), *Critical Sociology: European Perspective*. New York: Irvington. pp. 285-295.
- 1991 *The Production of Space*. trans. by Donald Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell.

Sayer, Andrew

- 1992 *Method in Social Science: A Realist Approach*. 2nd edition. London: Routledge.

Soja, Edwards

- 1989 *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: Verso.

Soja, Edwards & Barbara Hooper

- 1993 "The Spaces that Difference Makes: Some Notes on the Geographical Margins of the New Cultural Politics", to be published in Michael Keith & Steve Pile(eds.), *Spaces of Resistance: Geography and the New Politics of Identity*. London: Routledge

Urry, John

- 1986 "Social Relations, Space and Time", in D.Gregory & J.Urry(eds.), *Social Relations and Spatial Structures*. New York: St. Martin's Press. pp. 20-48.

本文原載於《空間雜誌》第60期(1994)，pp.92-97

後現代的空間思考

愛德華·索雅(Edward W. Soja)思想評介

一、前言

當前方興未艾的後現代風潮，正在四處擴散，從學院論戰到運動策略，從文藝實驗到商品市場，從核心國家到第三世界，「後現代」這個字眼的意涵不斷延伸演繹、複雜分歧，甚且有了內部矛盾。

後現代指涉的已經不僅僅是一種新的建築風格，而是相對於現代主義的新藝術文化觀念與操作，是相對於現代性的新思維方式與感覺結構，是相對於現代化的新政經結構與過程，也是相對於理性啓蒙計劃的新認識論與新哲學。各種後現代在現代之旁浮顯出來，其新穎特異的程度端視現代／後現代的形貌和界線如何塑造與劃分而定，然而，界線的劃分正是論辯衝突的所在。

不過，不論是藝術風格的創新，文化再現的新感受，資訊技術、彈性生產與全球經濟再結構的新形勢，社會理論與文哲思想的新視野，或是社會運動的新策略與計劃，甚至於商品行銷的新作風，都有一個或明或顯的空間向度，糾纏在後現代的討論裡。對於「空間」的重視，儼然是後現代風潮的主要特徵和貢獻之一。原本就歸屬於空間學科的建築學、都市計劃學和地理學，對於後現代理論之空間意涵的探討也格外豐富，其中又以人文地理學的發展最具啓發，使得後現代論辯與人文地理學都提昇了理論的深度。

美國加州大學洛杉磯校區建築與都市計劃研究學院的愛德華·索雅(Edward W. Soja)教授，在人文地理學的後現代風潮裡是個主要人物。他試圖融合批判的社會理論與人文地理學，提出所謂的「後現代地理學」做為研究議程與取向。本文即根據索雅的名著《後現代地理學：在批判的社會理論中重置空間》(*Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, 1989)，以及最近的兩篇重要文章〈後現代地理學與歷史主義批判〉(*Postmodern Geographies and the Critique of Historicism*)和〈差異所造成的空間：關於新文化政治之地理邊緣的幾點註解〉(*The Space that Difference*)

Makes: Some Notes on the Geographical Margins of the New Cultural Politics) , 來介紹他的後現代空間思考, 並提出幾點評論。

二、「後現代地理學」的浮現與特徵

「後現代地理學」可以說是地理學與社會理論交流接觸的最新發展階段。索雅並非唯一主張人文地理學應該積極面對後現代思潮的學者, 邁可·迪爾(Michael Dear, 1988)和德里克·葛雷哥里(Derek Gregory, 1989a; 1989b)等人也在連結地理學與後現代思潮的社會理論和認識論上有所貢獻。雖然有程度上的不同, 他們都傾向於反對普遍唯一的真理, 質疑獨一的後設敘事(metanarrative)與後設語言(metalanguage), 不再相信語言文字的透明性, 並且強調差異、異質性與獨特性, 重視部份、片斷與不確定性。他們也都努力於使人文地理學能夠躋身社會與人文學科的重要角色之列, 藉著空間或地方的特殊性, 以及空間與社會之關係等議題的討論, 在社會之時空分析中, 安置地理學的地位。

相較於其他學者, 在結合後現代的社會理論與人文地理學的工作上, 索雅最為專注, 涵蓋的層次也比較廣, 建構理論的眼界和企圖心比其他學者廣大, 不過, 索雅引起的批評也不少。他的《後現代地理學》一書是過去文章的結集改寫, 前後有重覆之處, 雖然章節安排有其用意, 但整體而言仍嫌條理不夠清楚, 再加以本文的介紹有筆者的主觀選擇, 因此本文只是眾多可能閱讀的一種。

以下就索雅的觀點來看待他所謂的「後現代地理學」的浮現與特徵, 從索雅對於後現代地理學之「系譜學」的建構中, 釐析其主張之社會與空間互為辯證的理論線索, 因為構築歷史正是創造歷史的前提(索雅或許會要求在歷史之旁加上地理)。

(一)批判的社會理論裡的沉默空間

是從柏格森開始, 還是更早以前? 空間被當成是死寂的、固定的、非辯證的, 不動的。相反地, 時間被認為是豐富的、多產的、有生命的、辯證的(Foucault, 1980: 70)。

如我們所知，十九世紀的重要執念乃是歷史：它有發展與停滯、危機與循環的主題，不斷積累的過往的主題，逝去者佔盡了優勢，世界冰河化的險惡威脅…目前的時代或許主要是一個空間的時代。我們置身同時性的時代。我們身在並置的時代，遠與近、肩並肩、星羅棋佈的時代。我相信我們正處在這樣的時刻：我們對於世界的經驗，比較不像是穿越時間而發展出來的長遠生命，而比較像是糾結連接各點與交叉線的網絡。我們或許可以說，某種意識形態的衝突，發動了當前時間的虔誠信奉者和空間的堅決擁護者之間的爭論對抗(Foucault, 1986: 22)。

索雅引用傅柯的話，一方面指出十九世紀以來的時間執念，一方面宣告一個空間時代的來臨。十九世紀對歷史的著迷一直延伸到二十世紀前半葉，一種根本上是歷史性的認識論滲透了現代社會理論的批判意識。這種認識論理解世界的方式，乃是透過在時間的詮釋脈絡中替社會的存有(being)與流變(becoming)定位，來掌握社會的動態。在界定批判的洞見與詮釋上，這種認識論替「歷史的想像」保留了一個優越的位置，相對地，它便封閉了社會生活之空間性的批判潛力。

索雅以為，批判的社會理論擁抱「歷史的想像」的原因之一，是「人類創造歷史」這個概念蘊涵了批判的與潛在的解放價值，而批判的社會理論的基本信念，正是人類的行動與實踐可以改變世界。「可以改變的歷史」於是成為批判的社會理論發展的核心。不論是西方馬克思主義者，或是批判的社會科學家，都將人類意識的解放旨趣和打破外在限制的社會意志擺置在歷史的創造之中，而忽視了「地理學的想像」。

索雅也提到另外兩個空間屈從於時間的可能原因。其一是廿世紀早期的社會理論特別排斥環境的因果性，也就是說排斥對於社會過程與人類意識之形成的物理或外部解釋，將人文地理當成是社會的物質背景，使其強大的結構化作用(structuring effect)和環境決定論一起被拋棄。其二是當時現代主義的政治策略，例如那些想要顛覆資本主義的人，傾向於視空間的意識與認同——比如說地域主義、區域主義或國族主義——為聯合一致的世界無產階級興起的障礙，是一種錯誤意識，與勞工階級的革命主體性與客觀計劃有潛在的敵對關係。

(二) 馬克思主義與人文地理學的相會

索雅將在批判的社會理論中重置空間的關鍵事件，擺在馬克思主義地理學(Marxist geography)的發展過程裡，因為對索雅而言，馬克思主義正是批判的社會理論的主要範型，而地理學則代表了空間的思考向度。

爲了追索後現代地理學的根源，索雅從法國馬克思主義的空間傳統談起。法國本身有社會主義思想的傳統，因此馬克思主義在法國起步較晚，當馬克思主義在一九二〇年代和一九三〇年代全球經濟危機的浪潮中在法國擴張勢力之際，還是受到法國本地傳統的影響。從聖西蒙(Saint Simon)、傅立葉(Fourier)、普魯東(Proudhon)，到無政府主義地理學家克魯泡特金(Kropotkin)和瑞克魯斯(Reclus)等人的政治與社會理論，對於空間性的政治學和以地域爲基礎的公社主義(communalism)，都有持續的關注和強調。這些烏托邦或自由主義傾向的社會主義者的政治策略，都蘊涵著要從擴張中的資本主義和國家手中，重新奪取關於空間生產的社會控制權。

此外，馬克思對於黑格爾思想的「雙重逆轉」，不僅拒絕了觀念論的精神史航和歷史決定論，同時也拒絕了黑格爾以之爲主要精神載具的特殊空間形式——以領域界定的國家——而將革命繫於祛除了空間迷思的階級意識與階級鬥爭。然而，法國馬克思主義的發展正好碰上黑格爾學說在法國的復興，因此對於其中潛藏的社會生活的空間性——就黑格爾思想而論，那是匯集在國家、文化的國族主義、區域主義或地方公社主義的空間意識——比較不會排斥。

昂希·列斐伏爾(Henri Lefebvre)是法國馬克思主義之空間傳統的主要代表。列斐伏爾早期對馬克思思想的詮釋便反對經濟化約論，主張維持唯物論辯證中的「客觀唯心論(objective idealism)」。他分析空間的理論工作，起自他對日常生活的研究，此際他的關切焦點是操縱了所謂的「控制消費的官僚社會」的資本主義國家，而國家的操縱主要是透過「空間計劃」，並且滲入了日常生活。一九六〇年代與一九七〇年代之交，列斐伏爾的著作討論主題轉向城市，包括：關於「接近城市之權利」的鬥爭；意識的都市化；以及要改變資本主義就必需從事「都市革命」等。對列斐伏爾而言，「都市化」乃是「現代性的空間化」與「日常生活的策略性「規劃」」的主要隱喻，它使得資本主義得以存活，成功地再生產了生產關係。這一些論題爲馬克思主義的空間分析與實踐奠下了基礎。

一九七三年和一九七四年列斐伏爾連續出版了最重要的著作，《資本主義之續存》(The Survival of Capitalism) 和《空間的生產》(The Production of Space)，提出了兩個主要論點。其一是「資本主義所以能夠存活，乃是因為創造了一個日益擴展的、工具性的、神秘化了的空間性，藏在厚重的幻想與意識形態的屏幕之下，躲開了批判的目光。」其二是「資本主義生產模式的空間性和其他生產模式不同的地方，乃是它同時透過均質化、片斷化和層級化的趨勢，生產與再生產了地理的不均發展。」綜言之，列斐伏爾將空間的議題納入馬克思對資本主義之運作與轉變的分析之中，不僅提出了新的分析與實踐向度，也改造了馬克思主義的認識論，使空間與時間同時成為批判的社會理論的認識論根基。

一九七〇年代，地理學界出現了馬克思主義化的浪潮，在連結空間形式與社會過程的努力上，採取了歷史唯物論和階級分析的道路。馬克思主義的政治經濟學和批判的人文地理學的結合，起初主要分為兩條路線，都以資本積累和階級鬥爭做為形塑空間之生產的主要社會過程。其一是都市的政治經濟學，專注於都市的空間性、社會過程與空間形式的互動、資本主義下的都市過程，以及都市社會運動等主題，主要的代表是曼威·柯斯特(Manuel Castells) 和人衛·哈維(David Harvey)。其二是國際發展的政治經濟學，焦點是第三世界的低度發展與依賴、國際分工，以及資本主義世界體系的核心與邊陲等，知名人物有華勒斯坦(I. Wallerstein)、法蘭克(A. G. Frank)、阿敏(Samir Amin)等。雖然先驅人物不見得都是地理學家，但是他們的研究在不同的尺度上替馬克思主義開展了豐富的空間議題。

一九八〇年代，馬克思主義地理學有了更進一步的發展，不滿足於採取馬克思主義的架構來分析空間，而反過來企圖將歷史唯物論「空間化」，在認識論的層次上，將批判的人文地理學納入馬克思主義的核心。

此時引發的辯論焦點是：社會相對於空間，在理論與實踐上是否具有優先性。採取較保守看法的一方認為：空間只是一種反映式的表現，是生產之社會關係與非屬空間的資本邏輯的產物；空間結構之分析次於社會結構之分析，資本主義的地理學是資本主義歷史的結果，而非馬克思主義理論的核心成份。對空間的作用持積極看法的一方則認為：空間和社會之間應該具有比較彈性和辯證的關係，空間組織不僅是社會的產物，同時也形塑了社會關係；空間結構不僅是階級衝突的展現場地，也具有建構階級關係的作用；「社會生活的空間

性」同時是「歷史之創造」的結果與中介，是歷史與地理的唯物論的一部份，而非只是將歷史唯物論應用到地理問題上而已。

索雅自己當然積極主張空間的主動作用，認為馬克思主義本身必須予以重構，納入一個明顯的空間向度，將歷史的創造與地理的創造結合起來。不過，除了理論論述的創見之外，索雅還將後現代地理學的社會與空間之辯證，放在理論與現實的時勢之中，指出一般的社會理論與現實情勢的「空間化」趨勢，正是這股空間化的趨勢，使索雅有信心聲稱後現代地理學已然浮現。

(三)三種空間化的趨勢：邁向「後現代地理學」

索雅認為對空間性之意涵的逐漸重視，對應了一個特殊的歷史時刻，那是宣告戰後繁景終結的全球經濟危機，發動了一波影響社會生活的每個層面的再結構(restructuring)過程。面對現實與理論的相應變化，索雅梳理出三種空間化趨勢：「後歷史主義」(posthistoricism)、「後福特主義」(postfordism)與「後現代主義」(postmodernism)。

「後歷史主義」是指重新設定社會存有(social being)的性質和概念化，在存有論的層次上，重新將空間安置在批判的社會理論與哲學論述裡，使歷史、地理和社會三者之間的互動重獲平衡。

「後福特主義」是指涉物質世界的政治經濟學，尤其是指涉當前全球資本主義的社會—空間再結構過程。要面對這個變化並且加以分析解釋，西方馬克思主義必須關切都市與區域脈絡中的資本主義積累與階級鬥爭，因而發掘了空間的重要意涵。

「後現代主義」指涉的是文化與意識形態層面的變貌，是對於現代性之經驗意義的重新界定，是一個新的、後現代的時空文化的浮現。後現代主義和後歷史主義與後福特主義有所重疊，是理論的論述，也是分期的概念。

後現代地理學便在這三個混合了理論與現實之時勢、混合了政治、經濟與文化的脈絡中被提出來。索雅所主張的(複數的)「後現代之批判的人文地理學」，在理論上，一方面要卸下歷史主義的包袱，一方面要避開空間主義的陷阱，保持空間、時間，以及社會存有三者在存有論上的均衡地位；在經驗研究上，從全球到居住地點的各種尺度，分析社會—空間的辯證互動，面對當前再

結構的過程，從事資本主義的歷史地理學研究；在實踐上，則要促進政治化的空間意識與基進的空間實踐，而這乃是後現代主義之基進政治文化產生的條件之一。因此，對索雅而言，後現代地理學是一個遍及存有論、理論、經驗研究與實踐策略之重新設定的計劃，而非僅是一個新研究領域或學科。

三、社會與空間之辯證：從理論到經驗研究

本節進一步說明索雅在後現代主義與人文地理學匯合的風潮中，獨特的理論貢獻。

(一)「空間性」的概念

生產之社會關係與生產之空間關係

索雅主張社會與空間互為辯證，他的論證之一，是將地理性不均發展提昇為和階級結構具平行地位的概念。空間不是具有自主的建構與轉變法則的獨立結構，也不是生產的社會關係延伸出來的階級結構之表現，而是一般生產關係(general relations of production)的一部份。所謂的一般生產關係，包括了社會面向的階級結構和空間面向的地理性不均發展，兩者都是資本主義施行剝削、追求利潤、控制勞動力與繼續生存的必要條件，分屬生產方式的垂直面向與水平面向。生產之社會關係與生產之空間關係，彼此有異形同源的關係(homology)，同源於生產方式，但也彼此互為辯證，不可分離。

空間與空間性

為了強調空間—社會辯證，強調空間生產之社會性，以及空間對社會過程的限制與中介作用，索雅特意區分了「空間」(space)和「空間性」(spatiality)這兩個概念，前者指空間本身，一個既定的脈絡；後者是指有社會為基礎，由社會組織與生產所創造出來的空間。

「空間」和時間一起，在一般與抽象的層次上，代表了物質的客觀形式。這種被視為一般性、抽象的物質形式的空間，在概念上被整合入唯物論對歷史與社會的分析之中，將人類的空間組織視為社會的產物，這是邁向社會—空間辯證的第一步。但是這種做為物質脈絡的空間概念，不論被當成人類生活的容

器，一種可以客觀化的幾何形式，或是現象學之本質，都不是一個用來分析人類空間性之具體與主觀意義的認識論基礎。因為空間本身或許是既定的，但是空間的組織與意義，乃是社會轉譯、轉變與經驗的產物。索雅將「空間」與「空間性」的分別，和列斐伏爾所提出的「自然」(Nature)與「第二自然」(second nature)相互比較；自然是純粹的既定脈絡，第二自然則是有意圖的人類勞動運作其上，而被轉變與社會地體現的空間性。第二自然才是歷史唯物分析的地理學主題與對象，是對於空間性之唯物論詮釋的對象。

索雅進一步區分空間性與「物理空間」和「心靈空間」。對於空間性的唯物論詮釋，乃是認識到空間是社會地生產出來的，而且同社會本身一樣，同時是以實質形式(具體的空間性)和個人與群體之間的一組關係而存在，是社會生活本身的具現與中介。因此，社會地生產出來的空間，亦即空間性，可以和物質自然的物理空間與認知再現的心靈空間區別開來。物理與心靈空間都被統合入空間性的社會建構之中，但是不等於空間性，但也不意謂它們之間有絕然的區分。

對自然的物理空間而言，其上的痕跡並非全然獨立與既定的，在社會的脈絡中，和空間性一樣，自然也是被社會地生產與再生產，雖然表面上是客觀且獨立於社會，實際卻充滿了政治與意識形態。就認知、心靈的空間而言，具體的空間性的呈現，經常包藏在人類知覺與感知複雜紛歧的再現(representation)之中，這些再現，做為符號影像、認知地圖，或是觀念和意識形態，在塑造社會生活的空間性時，扮演了重要的角色；而空間性的社會生產，同時也佔有、重塑了心靈空間的再現與意蘊，使之成為社會生活之第二自然的一部份。

索雅還指出兩種必須予以認識論批判的空間性之誤置：透明的幻覺與不透明的幻覺。不透明的幻覺是指對於空間性的短視，將目光放在立即可見的表面上，而無法看穿外貌。在這種經驗主義的空間觀之下，空間被視為透過感官感知而可以客觀地測量的表象，是物理對象與形式，被自然化為第一自然，以便從事可以重覆的、有秩序的經驗規則之發現與描述的科學解釋。

經驗主義的近視無法看見不透明的客觀表象之後的空間之社會生產，相反地，透明幻覺的遠視，則完全穿透社會生活的具體空間性，將其投射到目的性的觀念論和非物質性的反身性思想的直覺領域之中。也就是說，空間性被化

約為一種心靈的建構，是一種思考方式，一種觀念過程，在其中，現實的「意象」此起可以觸摸的真實世界之表象與實質，具有認識論上的優先性。

索雅指出，空間性不是被生產方式所決定的物質空間，不是社會的背景或反映，空間的概念和再現也不是脫離社會物質條件的思考模式之投射，不是單純心靈的構造。因此，避免經驗主義的短視和觀念論的遠視，是邁向空間性所意涵的社會－空間辯證所必經的認識論批判工作。

最後，索雅將「社會與空間互為辯證」的論點歸納如下：

1. 空間性乃是一種具體可辨認的社會產物，是「第二自然」的一部份，它社會化且轉化了物理空間與心靈空間。
2. 做為一種社會產物，空間性同時是社會行動與關係的中介與結果、前提與具現。
3. 社會生活的時空結構之結構歷程，界定了社會行動與關係(包括階級關係)如何被物質地建構起來與具體化。
4. 這個建構與具體化的過程，充滿了矛盾與鬥爭。
5. 矛盾主要是源自空間的雙重性質，即它同時是社會活動的結果／具現／產物，以及中介／前提／生產者。
6. 因此，具體的空間性—真實的人文地理形勢—乃是關於社會生產與再生產之鬥爭的競逐場域，是意圖維持和強化，或是重構和劇烈轉變現有之空間性的社會實踐的競爭場域。
7. 社會生活的時間性，從日常活動的例行事件到長期的歷史之創造，都植根於空間的態勢(contingency)，就好像社會生活的空間性植根於時間／歷史的態勢裡一樣。
8. 對於歷史的唯物論詮釋，以及對於地理的唯物論詮釋，兩者難分難捨，在理論上同進同退，沒有任何一方具有優先性。

(二)空間化的存有論

索雅的理论企圖並未停留在認識論的層次，還意圖在存有論(ontology)的層面上安置空間。索雅借用存在主義現象學的啓示，探討「存有的空間性」

(spatiality of being)。他引用馬汀·巴伯(Martin Buber)的看法，指出人類意識的發生，乃是在於「自在存有(being-in-itself)和「自為存有(being-for-itself)的區分，也就是說，要從無意識、無生命的事物，轉變為有意識的人類個體，必須有主體和客體的分別(否則主客混沌無別，人與物不能區分)，而主客的分離即預設了一段距離。這是一個客體化的過程，拉出一段距離，將外界客體化，此即所謂存有之原初空間性，簡言之，人類意識主體之成立必須以主體與客體之距離為前提。

然而，外界之客體化或主客體的距離，只是意識的存在向度之一，只是存有之最低界定的基礎。要具有人性，不僅僅要創造距離，還要企圖跨越距離，透過意向、情感、依附、涉身等，去轉變原初的距離(空間性)，也就是說，分離了的主客體必須產生關係。因此，人類的空間性比將我們自己同世界分離還要多些，如果未曾否定此距離，則此分離是無意義的，必須與世界產生關係，才能創造意義。所以，人類的意識乃是起源自距離與關係的互動、聯合與對抗，此乃存有之空間性。

再用海德格和沙特的概念來說，與世界發生關係，或曰在世存有(Dasein, being-in-the-world)或在彼處(being-there)，就一定要距離(有分離才有產生關係的可能，混沌一體就無所謂關係了)，要在世上尋一觀看的立足點。可是，另有一股想要發生關係的意志，想克服因分離而帶來的主體之疏離(alienation)與所生存之世界的疏離；不過，一旦與世界發生關係，存有又會被客體化而降低其主體性，反而與主體自身疏離。由於主客既要分離、又要連結的這種緊張關係，存有的疏離同時是和客體世界分離，以及和自身分離，這是屬於空間性的緊張。而存在的空間性便是存有於某個地方，某個生活世界中的位置。

存有必有距離、有位置、有地方，這就是索雅試圖在普遍重視時間、歷史、生命傳記的存有論裡，安放空間的主要論據，此後，索雅便一貫主張他所謂的空間、時間與社會存有的三元辯證(trialectic)，強調人類生活中，空間性、歷史性(historicity)與社會性(sociality)三者不能偏重。

(三) 都市與區域的論題：空間的疑旨與再結構

循著社會－空間辯證的理論論證，索雅在經驗研究和研究所暗含的批判

與實踐方面，提出了「空間的疑旨」(spatial problematics)，指出面對社會、分析現實，以及實踐策略的空間向度。

索雅引用列斐伏爾的看法，認為社會地生產的空間，正是生產與再生產的支配關係發生之處。這些支配關係在逐漸被資本主義所佔領的空間性裡再生產，這些空間也隨之被打斷為碎片、被均質化成為商品、被組成為控制的地點、並且擴及全球。資本主義的生存正是有賴於生產和佔領一個片斷的、均質的，以及具有層級結構的空間，而這個空間是透過官僚控制的集體消費、不同尺度的核心與邊陲之分化，以及國家權力對日常生活的滲透而形成的。

因此，既然資本主義的續存有賴於佔領和生產一個合適其運作的空間，那麼，階級鬥爭就必須聚焦在這個弱點上，在空間的生產、剝削與支配的地域結構，以及整個透過空間來控制的再生產系統上，展開鬥爭。從認識資本主義運轉的空間機制，到發掘革命性的空間意識與基進的空間實踐的潛力，正是提出空間疑旨的要義。

當前經驗研究的課題與實踐策略的脈絡，乃是都市與區域再結構的歷史地理形勢。索雅認為，對再結構問題的研究，其意義在於：將資本主義空間化的特殊性予以普遍化，以及將空間化的批判社會理論的普遍性予以特殊化，是貫穿理論與具體研究之空間化的交會點。

在區域的層次上，索雅認為應該放置在四層詮釋脈絡中來看。第一個脈絡，是空間、時間與社會存有之重新理論化。其次，是對於地理不均發展的因果、性質與必要性的重新理論化。第三個脈絡，是資本主義歷史地理學裡，區域化的時期性(periodicity)，亦即在不同的資本主義發展時期中，國內、國際與部門間的不均現象的不同重要性。最後的脈絡，便是當前再結構過程的特殊性。

在都市的層次上，都市再結構與都市形式之演化的問題，也隨著區域再結構的資本主義韻律而舞。索雅指出目前都市再結構中的都市危機，乃是更大的國家和整個管理、規劃、福利和意識形態正當性之危機的一部份，這個系統曾經將資本主義拖離大蕭條的泥沼，也就是說，前一時期促進了經濟擴張的資本積累之社會與空間結構，正好成為當前經濟壓力與衰頹的領域。

索雅對於當前再結構趨勢的觀察，摘要如下：(1)多元混合的人企業組織

出現，擁有工業、金融業與地產、資訊和娛樂等產業，而且更具有資本集中性與彈性。(2)以技術為基礎的不同工業、研究與服務單位的整合，將資本與勞動力分配於工業、管理及其分枝部門與公私服務的整個空間系統之中。(3)工業資本與金融資本在信貸體系全球化與流動性提高的情形下，日益國際化。(4)激烈的全球工業生產再結構過程，同時產生去工業化和再工業化。(5)區域之間對於政府資金的競逐更為激烈。(6)區域間的分工改變，新的生產與管理技術，加強了對有組織的勞工的打擊。(7)都市勞動市場兩極化。(8)工作機會的成長，集中在能獲取廉價勞動力的部門，造成排擠中層勞工與刺激非正式經濟的效果。

此外，索雅指出兩個看似矛盾的現象。其一是「去工業化與再工業化」在區域再結構中同時進行，而都市再結構中，都市節點(urban nodalities)的「去中心化與再中心化」也併發生；其二，出現了「世界城市(world city)」，成為再結構之國際分工的都市濃縮版。第三世界移民湧入第一世界的城市，造成「核心邊陲化」的現象。當世界城市逐漸伸展，以全球空間計劃的形式來塑造國際經濟時，世界城市的內部卻逐漸容納了國際關係的政治緊張與經濟爭戰。洛杉磯正是這麼一座世界城市，也是索雅具體研究的主要對象。

四、空間化的後現代文化政治學

索雅在一九九〇年代初的著作，還是延續《後現代地理學》一書的論點，繼續發展，以下就兩篇理論性文章做簡略的介紹。

(一)進一步介入後現代論戰：歷史主義批判

在《後現代地理學與歷史主義批判》一文裡，索雅比較有條理地分析了從現代到後現代之轉變中，論戰中各種流派的立場，並以歷史主義為主要的認識論批判對象，並藉此批判，將空間概念重新理論化。

索雅主張十九世紀晚期以來，居於主導地位之現代性與現代主義的特殊形式，尤其是在批判理論與論述的場域中，具有犧牲空間性，而偏重歷史性和社會性的傾向。如此一來，人類生活中空間性、歷史性與社會性三者互為辯證的關係就被扭曲了，而且阻撓了在現代運動中，藉由「地理的創造」所可能獲致的具批判性與潛在解放洞見的能力；可是，另一方面現代運動卻成功地促成

了「歷史的創造」，並據此重塑了社會秩序。

不過，他認為當代有關後現代性、後現代化和後現代主義的論戰，已經開始將空間性重新安置在批判性的思考與實踐之中，並且因此平衡了上個世紀以來對歷史性的偏重。索雅認為重新安放空間性的核心工作，乃是對存有論的與理論的歷史主義提出批判。然而，其意圖不是要將歷史主義換成空間主義，而是要達成空間性、歷史性與社會性這三者的適切平衡，不讓任何一方有詮釋上的先驗優勢。

另外，索雅在梳理後現代的各流派時，以「後現代的左派」自居，這一派歸屬於「抵抗的後現代主義」的立場，努力要維持一般現代性最進步的計劃和意圖，但是認為要達成這些意圖，必須投身於一個日漸後現代化的世界，面對已經劇烈改變的狀況，才能有所成就，而非死守正統左派的立場。

(二) 邊緣的抵抗空間：第三空間

在〈差異所造成的空間：關於新文化政治之地理邊緣的幾點註解〉一文中，索雅更緊密地扣連上後現代文化政治的論述，來探討實踐策略的出路。索雅試圖將當前文化政治的抵抗策略所暗示的空間隱喻，以及對於「差異」(difference) 的強調，連結上他一貫主張的後現代地理學的社會－空間辯證的理論。

索雅提到兩種對抗霸權的主流文化政治，其一是源於自由主義的人道主義的後啓蒙發展，將其對抗植基於平等和民主的普遍原則，企圖減低差異所造成的負面效果(認為差異是不公平的展現與源頭)；其二是「現代主義的認同政治(modernist identity politics)」，循著社會所建構的權力兩極化的軸向(例如階級、種族、族群、國籍、性別、性欲傾向等)爭戰，關注被支配者的基進的主體性(radical subjectivity)之塑造與抵抗。現代主義的認同政治所採取的是以階級鬥爭為模型的二元對抗邏輯，區分為支配與從屬兩個社會範疇。其反抗策略就是質疑這種二元秩序，揭露這種差異的社會建構，其實是生產與再生產支配、剝削與臣屬的系統模式的手段，而其鬥爭目的在於使原來屈居從屬者獲得力量，取代原來的支配者。

但是，現代主義的認同政治將其基進的主體性，投射為具有普同性、整

體性、囊括性、優先性的主體，具有本質論的傾向。即使是與他人聯盟，也是以自己的方式來界定和類比，而置自身於優越地位，所以其中的差異只是二元的對立。

相對地，非主流但逐漸勃興的後現代之抵抗，強調的是去中心、多重性、部份、局部、片斷與差異。它的策略是擾亂目前二元結構下的差異，但不是以一方取代另一方，而是將差異重新建構，做為新的多重性之文化政治的基礎。所有被原先的差異之社會建構擠向邊緣、邊陲的人，彼此策略性地結盟，但沒有誰具有優先性，也不否定彼此的差異；不企圖製造一個新的霸權中心，而是各個邊緣的多中心聯盟，這或可稱為「後現代主義的差異政治」，永遠在邊緣游走、抵抗。

這種差異之文化政治對於「邊緣 (margin) 的新看法，被索雅認為具有空間的隱喻和連結到實質空間與空間實踐的潛力。他引用貝兒· 虎克 (bell hooks, 這位女士堅持姓名不大寫) 的說法：選擇邊緣，乃是選擇了具有基進的開放性的空間，由差異所構成之多重性的空間，一個同時是中心和邊緣的空間，一個不一樣的觀看、創造與想像的地方。這不是安全的地方，總是身處危險、矛盾、曖昧，但也是充滿可能性的地方，它同時解構了邊緣與中心，然後在重構了的邊緣裡，重造新的機會之空間。

因此，緊抓著「邊緣是後現代差異之文化政治的抵抗空間」的論點，索雅認為文化政治的空間隱喻，可以連結上空間的物質性，可以從身體到全球的不同尺度，重繪我們對於真實與想像的世界的地圖。甚且我們不僅要連結真實與想像的地理，還要邁向超越主客觀對立的「第三空間 (thirdspace)」，即他所主張的空間性、歷史性與社會性的三元辯證下，社會與空間互為辯證的後現代地理學。

五、評論

(一) 以馬克思主義為後設敘述，過度強調生產面向

索雅的《後現代地理學》雖然明白標舉了後現代主義為其參考架構，但是通觀全書，他對馬克思主義的執著卻很明顯。迪爾 (Dear, 1990: 652) 指出，

索雅投注於單一的理論議程(馬克思主義)，正好與後現代的計劃相反，因為後現代主義強調差異與不確定性，在範疇上便拒絕任何單一理論觀點的霸權。索雅將自己歸屬為「後現代的左派」，清楚標明馬克思主義的理論取向。雖然後現代主義並非主張不能持有特殊立場，但是保持批判的開放性(而非多元主義)，正是後現代批判的社會理論的特徵。索雅所宣稱的後現代立場，在其理論與經驗研究中，似乎未充份落實。

例如他在理論上執守的歷史唯物論，有視經濟優先於政治和社會文化領域的傾向，研究對象也多集中在生產關係，較少論及文化、語言、修辭等後現代理論的常見議題。

他對列斐伏爾的選擇性引用，也顯露了偏重生產的跡象。列斐伏爾(Lefebvre, 1991: 33)曾指出空間分析的三個層次，分別是「空間實踐」(spatial practice)，包括了生產與再生產，以及做為每個社會形構之特徵的特殊區位和空間組合；「空間的表徵」(representation of space)，指涉對空間的感知與呈現、製圖、視覺再現等；以及「表徵的空間」(representational spaces)，指涉有關空間的想像、空間詩學、欲望之空間等。但是索雅僅專注於空間之生產，因而忽視了其他向度的豐富意蘊。

(二)以階級分析為核心，忽視性別等其他社會範疇

偏重生產的結果是偏重階級分析，而忽視其他社會範疇。這一方面的批評主要來自女性主義者(Massey, 1991; Pile & Rose, 1992)，她們認為《後現代地理學》一書的提法，雖然將社會理論空間化了，卻忽略了性別化的課題，甚至以普遍性的宣稱遮掩了不同社會群體的特殊性。換言之，偏重生產關係與階級分析，在策略上的後果是僅以資本主義為主要敵人，而未嚴肅對待性別歧視與種族歧視等其他壓迫關係。

索雅後來的著作，如《差異所造成的空間：關於新文化政治之地理邊緣的幾點註解》一文，的確對於後現代文化政治的差異、多中心、多重性等特質有更多體認，明白宣稱各種社會範疇與邊緣空間的結盟，脫離了獨尊生產與階級的嫌疑，而且引用了許多女性主義者的後現代論述，免除了忽視女性貢獻的批評。

可是，女性主義者最為關切的其實是一個政治行動的計劃，也就是說，強調研究應該具有政治意涵，理論與實踐應緊密關連。然而，索雅有關邊緣之抵抗空間的探討，雖有宣稱，但行動之誠意似乎不足。他汲汲於將女性主義者實際介入運動所獲得的教訓，併納成爲他關於後現代地理學的理论建構的一部份，成爲支持他「第三空間」的輔證與事例，卻因而削減了原本強勁的女性主義政治實踐力。簡言之，索雅同情且了解女性主義者的立場，也接納吸收其貢獻，卻未充分顯露共同努力的意向。

(三)對於主體與作用者的關注不足

由於索雅是透過理論的眼光來關注實踐或政治行動，對於實踐之所繫的作用者(agent)，並未深入探討，他對於實踐的關切乃是理論建構上的關切，而非源於政治行動的具體計劃。這使得他的後現代地理學長於分析結構過程，而忽略使結構得以運轉、續存和改變的人類主體。

後現代思潮中，有關去中心之主體的討論，主體之構成的討論，以及主體與身體(主體的基本物質向度)等議題，都是連結理論與實踐必須處理的核心課題。這些課題也都能展開豐富的空間向度，但是這層牽涉個人、人際的微觀與日常政治學，卻是索雅後現代地理學的闕漏之處。

參考文獻

Dear, Michael

1988 "The Postmodern Challenge: Reconstructing Human Geography", *Transactions, Institute of British Geographers* NS 13: 262-274.

1990 "Book Review: Soja, Postmodern Geographies", *Annals of the Association of American Geographers* 80(4): 649-654.

Foucault, Michel

1980 "Questions on Geography", in C.Gordan(ed.), *Power/Knowledge: Selected Interviews and Other Writings 1972-1977*. New York: Pantheon Books. pp.63-77.

1986 "Of Other Space", *Diacritics* 16: 22-27.

Gregory, Derek

1989a "Areal Differentiation and Post-Modern Human Geography", in D. Gregory & R. Walford (eds.), *Horizons in Human Geography*. Totowa, New Jersey: Barnes & Noble Books. pp.67-96.

- 1989b "The Crisis of Modernity? Human Geography and Critical Social Theory", in R. Peet & N.Thrift (eds.), *New Models in Geography* Vol.2. London: Unwin Hyman. pp.348-385.

Lefebvre, Henri

- 1991 *The Production of Space*. trans. by Donald Nicholson-Smith. Oxford: Basil Blackwell.

Massey, D.

- 1991 "Flexible Sexism", *Environment and Planning D: Society and Space* Vol.9: 31-57.

Pile, S. & G.Rose

- 1992 "All or Nothing? Politics and Critique in the Modernism-Postmodernism Debate", *Environment and Planning D: Society and Space* Vol.10(2): 123-136.

Soja, Edward W.

- 1985 "The Spatiality of Social Life: Towards a Transformative Rethorisation", in Derek Gregory & John Urry(eds.), *Social Relations and Spatial Structures*. New York: St. Martin's Press. pp 90-127.

1989a *Postmodern Geographies*. London: Verso.

- 1989b "Modern Geography, Western Marxism, and the Restructuring of Critical Social Theory", in R. Peet & N.Thrift (eds.), *New Models in Geography* Vol.2. London: Unwin Hyman. pp.318-347.

- 1993 "Postmodern Geographies and the Critique of Historicism", in J.P.Jones, W.Natter & T.Schatzki(eds.), *Postmodern Contentions: Epochs, Politics, Space*. New York: The Guildford Press. pp.113-136.

Soja, Edward W. & Barbara Hooper

- 1993 "The Space that Difference Makes: Some Notes on the Geographical Margins of the New Cultural Politics", in Michael Keith & Steve Pile(eds.), *Spaces of Resistance: Geography and the New Politics of Identity*. London: Routledge.

本文原載於《空間雜誌》第53期(1993)，pp.112-118

女性主義與後現代主義的地理學鍵結

重要文獻之評介

一、前言：女性主義、後現代主義與人文地理學的會遇

在人文社會科學的領域裡，我們正目睹百花齊放的年代，各式各樣時新的理論和概念不斷進現，互相推擠、衍生、散播，穿透了學科的既定界線。這些理論和概念的進展，經常伴隨了學界激烈且複雜的辯論和反省，在多方交火辯詰之中，或匍匐前進，或跳躍超趕，織就一幅混亂無邊的地圖。不過，在當代的知識風暴裡，隱然有一個核心，那就是現代主義－後現代主義的論戰。

後現代主義所引發的風潮，也波及了女性主義和人文地理學的陣營，不過後面兩者對此的回應不太一樣。女性主義者站在女權運動的政治立場與實踐策略上，針對後現代主義對於現代主義的批判，提出了進一步的檢視，思索挪用後現代主義的有利論點，而避免其弊端的可能性，一方面針對後現代主義的政治立場提出女性主義的批判，另一方面也尋索締結同盟的機會。

人文地理學家對於後現代論述中常見的空間隱喻非常感興趣且受到鼓舞，因此，除了一方面引進後現代的認識論批判，來檢驗地理學本身的理論建構與預設，另一方面也延續一九八〇年代與社會理論的雙向交流，冀求在後現代的喧囂中發出地理學以空間為專業的獨特聲音。

女性主義立場的人文地理學者，在後現代主義的論戰中身兼兩種身份，特別能夠有所批判地檢視空間議題的性別相關性，緊密地扣著政治行動來思索空間議題的顛覆潛能，而不只是滑入理論的臆想。

本文檢視幾位重要的女性主義人文地理學者(也都是女性)對於後現代問題的發言，為了保留這些學者各自的論證架構和推理過程，下文分別討論各位學者的文章，而不依照主題來區分。在結論裡，本文將嘗試探討從女性主義立場出發，考量後現代主義空間論述之政治變革潛能的可能出路。

二、地理學中女性主義與後現代主義的結盟與辯論

(一) 朵琳·瑪西：彈性的性別歧視

一九八九年愛德華·索雅(Edward Soja)和大衛·哈維(David Harvey)分別出版了《後現代地理學：批判的社會理論中空間之重置》(*Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*)和《後現代性狀況》(*The Condition of Postmodernity*)之後，空間論述以及人文地理學家在後現代論戰裡的地位，廣受注目，並且確立了學術的正當性。朵琳·瑪西(Doreen Massey)于一九九一年發表了影響廣遠的文章《彈性的性別歧視》(*Flexible sexism*)，正是以索雅和哈維的後現代論述為批判對象，有力地揭露了聲稱激進的人文地理學之後現代論述的性別盲目。

瑪西首先針對索雅的《後現代地理學》提出她的批判，指出索雅有兩個層次的主要弱點，其一是寫作風格和正文結構上的問題，其二是論證上偏重資本主義與生產，而忽視其他向度。

首先，瑪西指出，後現代的視角容許各式各樣觀念和文化的多元性，但是這種兼容並蓄的民主，卻也有失去判斷標準的危險。不過，後現代主義的允諾之一是要讓那些以前被排除、被壓抑的人發聲，因此知識份子的解放性角色之一，就是幫助這些群體發言。在這個角色的扮演上，瑪西認為索雅的寫作風格艱澀難懂，圈外人難以接近，不是一種溝通，而是自我展現，這正透露了後現代論述中，學院知識份子的危機和維繫霸權的心態。也就是說，從某個方面看，後現代主義論述是西方白種男性學院知識份子面對變化的社會情勢，感受到失敗、無用和使不上力的危機，而做出的反應，企圖恢復他們搖搖欲墜的傳遞真理的學院權威。這種創造出精英中心與邊陲的做法，和後現代主義剷除層級的解放傾向正好相悖。

瑪西也指出，索雅雖然宣稱後現代反權威、容納多元聲音和打破線性敘述方式的立場，但他在建構所謂的「後現代地理學」的發展歷程時，卻違反這些正文寫作策略，忽視了反例、不符其論證的其他主題，以及偏離其建構之正軌的學者。

其次，就理論立場和論點而言，瑪西認為索雅雖然點出了專注於資本與勞動分析的不足，而提及其他的壓迫機制和對象、其他社會權力關係的軸向，

例如第三世界人民、弱勢種族和女人等等，但索雅還是以生產關係為重，並沒有認真對待他自己提出來的其他權力和支配關係。再者，索雅對現代性的界定也完全是關連於資本主義來定義，而不及於其他面向。在界定後現代主義時，瑪西認為索雅只以空間的重要性來定義，卻沒有提到後現代的其它主題，例如一致的後設敘事、單一作者與觀點的權威，以及統一的(unified)普同主體等的崩潰。此外，索雅一再提倡空間在後現代時代中的重要性，卻沒有予以適當的解釋，而其關於空間在存有論上之重要意蘊的討論則是一般性的論點，而未關涉特定的時勢。因此，綜言之，索雅的《後現代地理學》其實還是個現代的正文。

最後，索雅在書中所舉出的洛杉磯之實例分析，在瑪西看來，一方面犯了現代主義視覺優越論的錯誤，另一方面則是個權威觀點和疏離觀察的範例，是索雅本人的作者觀點，而非他所宣稱的各種不同視野的呈現。

相較於索雅書中顯示的女性位居邊緣的曖昧後現代立場，瑪西認為大衛·哈維根本就忽視了女人和女性主義觀點的存在，是個徹底男性氣概的現代主義敘事。瑪西就此舉出了許多例子，包括哈維書中關於電影《藍絲絨》(*Blue Velvet*)和《銀翼殺手》(*Blade Runner*)的分析，忽視了女性主義的評論，而完全以白種男性的立場發言；以及書中第一部份採用了五張女性裸體的圖片，哈維卻未考慮到其中掌有權威之男性觀看位置的意涵，也就是說，現代主義之視覺優位性、觀看之位置性(positionality)，以及其中的性別權力關係等議題都被省略了，哈維因此無法觸及現代性、再現(representation)、空間與社會關係的整套重要論證。

瑪西特別提到，從後現代立場批判現代主義的空間向度，必須考慮女性的議題。她以繪畫為例，指出城市是性別化的(gendered)；例如公共和私人的分野，將女人監禁在郊區與家的私領域之中；又如現代性之經驗的具體代表人物是遊蕩者(flâneur)，他在人群中闖蕩，觀察而不被觀察，這個人物是男性，因為值得尊敬的女人不會在街上獨自遊蕩，同時女人也不能觀察別人；再者，遊蕩者的凝視通常是充滿色欲的，而女人只是這種凝視的對象。因此，現代主義/現代性的定義、產物和記錄，都是圍繞著特殊的性別關係、男性氣概之定義與女人之界定而建構的。

哈維在整本書中一再提及再現的危機，但是將危機的成因只歸諸時空壓

縮(time-space compression)和彈性積累(flexible accumulation)，完全忽略了再現危機的政治向度，尤其是女性主義對於現代主義之再現模式的批評。瑪西認為哈維因此將後現代藝術做了無關政治的解釋，例如哈維將辛蒂·雪曼(Cindy Sherman)的一系列自拍像攝影作品，解釋為對主體面貌之多變的耍弄，而不涉及任何社會批評，但是，在女性主義觀點看來，雪曼的作品卻正是針對父權視覺的支配性快感提出了挑戰。哈維在書末主張歷史唯物論要整個改變，容納各種差異和「異己」(otherness)，但是最重要的異己——與性別有關的議題——卻在其現代主義與後現代主義的分析中缺席了。瑪西以為，哈維獨尊階級，而將其他議題附屬其下，這種統一解放鬥爭的做法過於一廂情願，而且忽視了左派內部的差異和衝突。

瑪西宣稱她自己的立場還是支持現代主義計劃裡主張變革、有希望的進步，但是對於支配性的現代主義計劃的不當之處，還是要提出批判。她也認為，女性主義其實早就提出了許多後現代主義提出來的議題，女性主義批判現代主義，卻未落入後現代主義的陷阱，沒有淪為部落主義(tribalism)。女性主義著重歷史和差異，沒有拋棄理論，也可以分析性別和階級等議題。索雅和哈維卻忽視了如此重要的女性主義之貢獻，瑪西以為，原因是他們還停留在以西方白種異性戀男性為普遍之歷史主體的狀態，以作者身份書寫著學院裡的正文，而未加反省。因此，瑪西特別籲求對於知識份子詮釋世界的角色、學院的階層關係、知識與權力的糾結等，提出更深刻的思考。

(二) 里茲·龐蒂：後現代主義的女人空間？

相較於瑪西集中批判索雅和哈維的著作，里茲·龐蒂(Liz Bondi)在一九九〇年的〈女性主義、後現代主義和地理學：女人的空間？〉(*Feminism, Postmodernism, and Geography: Space for Women?*)一文中，比較一般性地回顧了地理學對於後現代主義的討論，以及女性主義者可以如何回應關於後現代主義的討論，並以知識的性別編碼與差異的問題為焦點。

龐蒂認為，地理學裡所討論的後現代主義有三條線索，分別是指涉建築風格、文化變遷和社會理論。後現代主義做為一種建築風格的討論，連繫上了整個文化經驗與再現之重大轉變的討論，地理學家在這種討論之中的貢獻，乃是就時間和空間的層面來探討這種感覺結構(structure of feeling)的深刻變

化，就此龐蒂舉出哈維的「時空壓縮」概念為代表。龐蒂認為這種對於空間的關注，引領地理學家探討做為社會理論之批判的後現代主義，並且建構了從時間和歷史的優越性邁向空間之復現的地理學轉向，將後現代主義對於後設敘事和鉅型理論的批判，予以地理學式的重鑄。結果，大部份社會理論裡的整體性（totality）之根源，被連繫上時間的單向性，而空間則被認為是鼓勵拋棄普遍原則，轉向差別、地方性的論述。

龐蒂認為，地理學與後現代主義的相遇，只是延伸了地理學家對於社會生活之空間與環境裡的社會關係的興趣，不過，大部份的地理學家傾向於將後現代主義綁縛在物質性的社會現實上，因而排除了較為激進的論點，即沒有任何現實是物質性的（即現實都是論述中的現實）；在相互競逐、自由浮動的影像中做選擇時，也沒有任何立足基礎。龐蒂因此認為，地理學界由於急於要確保輸入的知識和既有的範疇相容，而未能盡取精粹，而且這種現象在牽涉女性主義和性別議題時最為明顯。目前雖然性別歧視的語言用得少了，但龐蒂認為謹慎地避免使用明顯性別化的語言，事實上是一個新的策略，藉以逃避思索性別在知性實踐中的重要性。

龐蒂認為後現代理論裡的空間隱喻，例如將以前被支配敘事排除或壓抑的異類、不可再現（unrepresentable）的事物，比喻為某種（差別）空間或異邦，而且還和時間（流變）對立起來，這些趨勢都使得地理學家很興奮。但是，女性氣質和空間與存有（being）之間的連結，卻被有意地忽略了，亦即地理學家忽視了將女性定義為非男性、異類和不可知的西方哲學史傳統，沒有看到這些二元論的性別意涵。不過，龐蒂認為女性主義地理學家針對這種情況的回應，不應該只停留在堅持（女性與空間）編碼上的相關性，因為後現代主義正是要走出二元對立（男性VS.女性，時間VS.空間等）的困局，玩弄逆轉和重新編碼的可能性。縱然如此，龐蒂也承認，不論男性氣概和女性氣質的編碼多麼不穩定，女性主義的分析還是要堅持性別關係和性別層級，不能就此輕易地予以抹除。

相較之下，雖然後現代主義察覺到了西方知識傳統中的男性偏見，但是它伴隨了先入為主的性別象徵論，而犧牲了有血有肉的女人和男人；也就是說，觀念上的性別編碼，脫離了真實的性別權力與政治，知識與實踐脫節。所以，龐蒂主張要區分清楚「將空間編碼為具有女性氣質」，和「女性在地理空

間中的存在」這兩者之間的差異。

最後，龐蒂針對主體和差異來談女性主義與後現代主義的分合。後現代主義是反基要論(anti-fundamentalism)和反本質論(anti-essentialism)，強調主體的分裂和主體之間的分化。女性主義陣營裡則有一支要召喚一個統合的女性主體，來對抗啓蒙男性的主體，但是這種做法忽視了女人之間在文化、權力和經驗上的差異。龐蒂指出了兩種差異概念：「位置性」和「經驗性」的差異，前者認為性別位置是一種象徵的建構，而後者則認為性別是一組社會關係，是真實的經驗，女性主義的地理學者不僅要在這兩種立場間協調，也要善用差別和位置的空間意涵，在空間的差異上看到性別之間與之內的差異。終究，女性主義對「差異」的日漸敏感，可以確保其不會喪失政治意圖，淪為後現代主義的激進相對主義所導致的政治麻痺。

一九九二年，龐蒂和多莫許(M.Domosh)合著了〈異類地方的異類人物：論女性主義、後現代主義與地理學〉(Other Figures in Other Places: On Feminism, Postmodernism and Geography)一文，提出了另外一些論點。

龐蒂和多莫許首先引用普洛賓(Probyn, 1990)以地域的(local)、地域(locale)、地點(location)、情境(situation)、位置(position)等空間性的隱喻和指涉，來談論女性主義與後現代主義之間的政治對話的文章，藉以指出我們身處特定時間和地方的具體脈絡之中的事實，以及地理學發問在其中的重要角色。而龐蒂和多莫許宣稱要在女性主義和後現代主義的邊界中，引入一個更積極而具自我批判性的地理學聲音。

首先，龐蒂和多莫許說明了她們的女性主義立場比較偏向後結構主義，而非自由主義或激進的女性主義，亦即她們贊同男人和女人的二元對立是一種建構與正當化性別差異的機制，而非不可避免的天生特質。不過，在父權體制裡，某種性別位置是無可避免的，因而除了批判其意識形態的建構外，「女人」也是一個可以積極利用的位置(亦即採取策略性而非本質性的認同)。

接下來，龐蒂和多莫許歸納了後現代主義和女性主義對於地理學知識之支配形式的共同批判。當前支配性的地理學知識，有幾項錯誤的假設：(1)真理是普遍的，沒有脈絡，與特殊的時空無關；笛卡兒(Descartes)式的時空座標預設了一個外在超越的觀看點，而否認我們視野偏於一方，這種普遍視野也預設了一個被標示為男性的統一之理性主體，女人則被界定為「異類」。(2)

知識必須是客觀中立，不受研究者或知識之生產條件影響，並且可以複製驗證。(3)研究者必須抽離其歷史、社會或個人的世界，以疏離的態度面對其對象。(4)呈現與傳遞知識的語言是透明的媒介，不會積極地塑造論述和意義。(5)二元對立的思想架構。以上這些假設也透露了地理學論述在科學和性別中立的假面下，暗藏了男性支配與陽物中心論(*phallocentrism*)。

龐蒂和多莫許接著從女性主義立場出發，批判後現代主義，她們認為：(1)女性主義的貢獻經常被男性的後現代理論家所忽視或排除，而且女性藝術家的創作經常是激發理論與哲學討論的「第一層」文化產品，而男人則藉之建構「高層」的文化正文，宛如女性「工藝」和男性「藝術」之間的對立。(2)女性主義對於啓蒙主義傳統的批判，可以說是後現代主義的先驅或原型，但這種關係未被主流的后現代系譜論述提及，即使提到女性主義也是聊備一格，或與其他處於從屬位置的群體放在一起；而且佔有優勢的後現代理論家的位置，也不同於弱勢的女性主義者，我們必須認清其間性別權力關係的差異。(3)後現代主義雖然批判了統一超驗的權威主體，並且主張主體的去中心化(*de-centering*)，卻未曾丟棄其男性氣概的權威，還是一個男性主體。(4)後現代的理論家採用了許多性別化的隱喻，也視「女性」為男性氣概的啓蒙思想的另類出路，但這種「女性化」和女性主義的變革計劃無涉，反而是一種「性別觀光」，到(女人)異邦採擷資源來利用，而且延續了女性的刻板印象。(5)因此，後結構主義的女性主義，和後現代主義的立場不同，兩者不能類同；女性主義關切特殊的、連繫上個人的性別支配，而後現代主義只談論一般性的支配形式；再者，後現代主義解消了一切陳述之間正當化的真理判準和權威，只有權力決定一切，但女性主義者若放棄了真理和權威的宣稱，則無以和性別歧視戰鬥。

最後，龐蒂和多莫許主張，後現代主義對女性主義政治的貢獻不大，以空間的指涉來連結女性主義和後現代主義，也不是偶然而毫無問題的，而地理學的重要任務就是探究和脈絡化當代論述中，這些字面上和隱喻上的空間性(*spatiality*)。對於空間性的更敏感處理，應該更仔細地考慮不同聲音的位置性(*positionality*)和情境性(*situatedness*)，而地理學的事業應該要能重新配佈「下層」(*subaltern*)被「自然化」的土地，使她發聲，並且被聽到。

(三)琳達·麥道威爾：歧異與多重聲音

琳達·麥道威爾(Linda McDowell)一九九一年的〈嬰兒與洗澡水：地理學中的歧異、解構與女性主義〉(The Baby and the Bath Water: Diversity, Deconstruction and Feminist Theory in Geography)一文，強調女性主義地理學必須認識到女人之間的「歧異(diversity)」，而這對奠基於女人有普同一致利益之假設的女性主義理論和政治，都提出了挑戰。

麥道威爾認為，一九八〇年代社會與政治的變遷帶動了學界的反省，而其特色是有意識地承認歧異和差異，實在論(realism)(註1)、解構主義、後現代主義和「地域性(locality)」研究，都將複雜性、偶然性和特殊性置入其觀點之中。麥道威爾指出女性主義地理學的發展，雖然從聚焦於女人的空間行為、性別角色，到性別認同的社會建構，在理論上一直有進展，也強調地理的差異，但還是預設了女人被壓迫的普同性，各種理論範疇也繼續使用種族中心和二元對立的概念，尤其是公私領域之分。因此，麥道威爾特別提出三個方向來討論歧異與差異的概念，以提倡能夠容納女人之間的差異的理論。

首先，在英美的女權運動中，不同種族和階級的女人經驗，挑戰了白種中產階級婦女以自己經驗當作女人普同經驗的做法。其次，女性主義人類學與發展研究裡的辯論，注意到西方概念裡的種族中心論問題，亦即第三世界女人與西方女人之間的差異，以及「女人」這個範疇的文化建構受到了關注。第三，後結構主義理論挑戰了作為西方知識傳統之核心的層級性和對立性的範疇，包括男人/女人、文化/自然等，並且挑戰了語言和意義的固定性，指出二元對立其實是一方優於另一方的權力支配關係，普遍的宣稱其實是特殊脈絡與特定意圖下的建構。因此，女人與男人的範疇不再是固定且一致的，差異於是被釋放出來。

麥道威爾也指出女性主義和後現代主義及解構論的不同，就在於政治意圖的有無。女性主義強調的不是「真實」的任意性，以及在各種選擇間做判斷的不可能，而是理解和對抗女人所遭受的集體(而非普同一致)壓迫的重要性。認識到女人之間的歧異，還是可以有聯合的政治聲音。

一九九二年麥道威爾又出版了〈多重聲音：在「計劃」之內和之外發言〉(Multiple Voices: Speaking from inside and outside 'the Project')一文，討論女性主義的學院知識份子如何面對自己的位置，面對男性支配和男性觀點的學

術體制與理論，進而對改變女性受壓迫的處境有所貢獻。麥道威爾指出，雖然現在幾乎每個人都是解構論者，差異、歧異、異類、情境性、位置性、眾聲喧嘩 (polyvocality) 等字眼琅琅上口，卻未見到對女性主義論點和革命計劃的關注，只見後現代主義的兼容並蓄的閱讀，女人還是被邊緣化。不過，麥道威爾也點出女性主義的知識份子身為學院成員，同時是在既有的體制之內和之外，因此，特別要注意和由男性支配的既有理論的關係。

麥道威爾接著分辨後現代主義和女性主義的不同，以及後現代主義某些主張的危險。女性主義與後現代主義都拒斥了普同性的概念，例如普遍理性、普遍主體等，而隨著先前被邊緣化的異類聲音被聽見，自我的片斷化之性質也逐漸被承認，二元對立的概念也被各種邊緣之間的差異，以及邊緣與支配位置之間的差異所代替。但是，邊緣的異類從來就沒有能夠接近中心主體的位置，所以，對於正要伸張力量的弱勢而言，拒斥主體是不利的；再者，後現代主義常強調正文的策略，而不是政治的策略，並且提出再現的危機和作者權威之死，但如此一來，未曾發聲的女人就在主體碎裂和作者已死的宣稱中，失去了說話機會。因此，歡頌一個缺乏力量的邊緣性，不過是替男性知識份子解除罪咎感。

麥道威爾主張我們不只是要看到差異而已，最重要的是要看到差異和正文藉以生產的權力和剝削之結構，而且要顛轉和重構目前構造了這些差異的權力關係。而為了變革社會的政治目標，我們應該涉身於將我們自己重構為主體和客體的歷史、政治和理論過程，而非只是贊揚我們自身的解構和片斷化，在此同時，也不能否認女人之間的差異。在我們的正文分析裡，不論我們如何再現「異類」，除非這種再現有其政治脈絡和基礎，我們就會陷入以前地理學對於「原始」和「異國風情」的著迷。在女性主義的知識份子身兼學院內外位置所發出的多重片斷的聲音之中，必須要有一個清楚的政治計劃，才能推動社會的變革。

(四) 吉拉汀·普瑞特：經驗、理論與實踐

相較於前述幾位女性主義地理學家的理論性批評，吉拉汀·普瑞特 (Geraldine Pratt) 在一九九三年〈反思後結構主義與女性主義經驗、理論和實踐〉(Reflections on Poststructuralism and Feminist Empirics, Theory and

Practice)一文中，以她自己關於職業區隔和家庭的經驗研究，檢討後結構主義理論的影響。吉拉汀·普瑞特的經驗研究指出，父權體制不是一個整體或系統，支配也不是全無縫隙，而且考慮其他支配關係(如階級)之後，情況就更為複雜了。普瑞特據此認為：(1)性別沒有清楚的界線；(2)權力不是系統，而是變化多端且多重決定的權力關係之場域。普瑞特便針對這兩點來檢討後結構主義理論的影響。

首先，關於性別做為一個分析範疇的穩定性，在後結構主義否定了主體之本質，而主張主體性乃論述之建構的影響下，性別不再是固定的範疇，而是有內在差異且被階級、種族等穿透的文化建構之產物。但是，當女性主義解構了性別這個核心的分析範疇之後，卻造成自我解構的威脅，判斷的標準、社會批評的立足點都沒有了。

其次，後結構主義放棄了系統和整體性的概念，任何理論提供的都是部份的解釋，而且真理有其脈絡，亦即沒有絕對的、中立的、理性的知識。對女性主義者而言，「知識乃社會之建構」這個論點可以接受，但是許多人會堅持「性別壓迫有其真實性」，認為後結構主義傾向於相對主義，會造成強權即真理，這對弱勢者非常不利。

因此，普瑞特指出必須要謹慎區分女性主義的學術和行動、理論與實踐。最好是將解構設想為批判理論的一個階段，而非最終目標。女性主義做為一個社會運動，必須使用本質化和整體性的解釋，以便建立認同和政治力量，但是批判理論家的任務之一，正是要持續質問這些範疇和解釋。日常生活具有特定結構的事實，以及女性主義改革社會的政治投注，可以避免後結構主義滑入未經批判地頌揚多元性和獨特性的危險。此外，主張知識是一種建構，並不意味理論的解釋可以任意而為，也不是說不再有必要從事經驗研究。經驗研究藉由探究特定脈絡裡，男人和女人經驗的共同與差異之處，有助於建立聯盟；而且差異的結構不僅要在理論上探索，也需要有經驗性的探究，而地理學家的貢獻就在於指出主體認同在不同地方的不同建構方式。

三、女性主義與後現代主義辯論中的空間隱喻

第二節裡所介紹的文獻，雖然都是地理學界的發言，但這些文獻除了指出當前地理學界對於女性主義的忽視，以及概略提到空間隱喻在後現代之差異

論述中的盛行之外，並未仔細探討地理學在這場辯論中能夠扮演的角色。龐蒂和多莫許的文章確實提及要在女性主義和後現代主義的邊界中，引入一個更積極而自我批判的地理學聲音，但她們只是主張對於空間性的處理，應該更仔細地考慮不同聲音的位置性和情境性。相對於此，本節將討論直接從空間隱喻切入的相關文獻，比較清楚地指明地理學做為一門空間學科，在女性主義與後現代的理論論述中的相關性。

(一) 吉拉汀·普瑞特：空間隱喻與發言位置

吉拉汀·普瑞特于一九九二年在《社會與空間》(*Environment and Planning D: Society and Space*) 期刊發表的評論文章〈空間隱喻與發言位置〉(*Spatial Metaphors and Speaking Positions*)，首度比較有條理地歸納了當前後現代理論風潮中的空間隱喻。雖然這篇文章並未明白提及女性主義，而專就位置性 (*positionality*) 與知識的關係中，所牽涉的空間隱喻之正負意涵來討論，但還是為我們開啓了探究空間隱喻的視野。

普瑞特的問題意識是：「位置性」這個後現代的風行概念，雖然質疑了普同性的敘述，指出多重的發言位置與知識的脈絡性 (*contextuality*)，卻也有將發言者禁閉在其位置上的後果，而且觀看視角的多樣化也有可能使各方敵對的狀態更為複雜，使某些差異有本質化的傾向。因此，普瑞特扣著位置性與知識的問題，探討空間隱喻到底質問了位置性，還是遮掩和複製了傳統知識的主體位置。

普瑞特區分了三種空間隱喻，分別牽涉了**移動能力** (*mobility*) 的修辭 (如游牧、旅行、遷移、遊蕩者)、**邊緣性** (*marginality*) 和放逐的位置，以及做為一種地方的**邊境** (*borderland*)。首先，移動能力的隱喻通常表示了持續移置 (*displace*) 中心和邊緣之界線的慾望，是一種挪移控制之參照點的策略，這也意涵了對於固定的身份認同和範疇的質疑。普瑞特認為聚焦於移動能力，以及認同和社會範疇的流動性，有複製優越而無所限制的觀察者的危險，移動中的觀點，可能成為來自烏有之處 (*nowhere*)、沒有根著的、超然的觀點。如果要對堅實的政治問題有所回應，就必須承認某些認同的穩定性和社會根基。再者，關於主體性之流動不居的說法，聯繫上移動能力的空間隱喻，對於地方的保存、關照和創造會有不良影響。我們不能僅看到定居與地方的反動

形式(如某種偏狹的社區或民族主義、部落主義)，使走向另一個極端而主張流動不定；我們必須正視人們創造她們自己的地方和記憶的正當性。

其次，關於邊緣性的隱喻，和移動能力的措辭一樣，也代表了打破支配性霸權觀點之範疇與權威的慾望。邊緣被認為是抵抗的基地，抵抗支配性文化的殖民；邊緣是容許想像另一種存在方式，以及創造反霸權文化機會的空間。不過，雖然邊緣性的隱喻可以用來質疑位置性，但是它也鼓勵了差異的僵滯化(永遠的邊緣?)，以及認為自己位居支配社會「之外」的錯誤假設。其實，我們都位居支配社會「之中」，也都與敵人有某種程度的共謀，邊緣與放逐的隱喻掌握了差異，但卻使我們漏失了我們和支配者的相同之處。

第三，關於邊境的隱喻，普瑞特認為它對於思考差異與呈現(presence)的政治最有啟發性，因為這個隱喻的焦點從個人轉移到了一個由社會所建構的地方。邊境充滿了不平等、支配、強制性的排斥；邊境乃是用來建構差異的社會與政治構造(例如國界)，但它們同時也是關係性(relational)的地方，是不同的社會群體彼此產生關係的所在。人們在邊境之中生活，並且對照著他人(other)來建構自己(self)。

綜合來看，普瑞特顯然比較偏好邊境的隱喻，因此，普瑞特最後指出，我們必須前瞻人們不得不彼此對話的地方和情境，而且這種對話承認了衝突與真正的差異，以及這些差異的社會建構與可穿透性。就像邊境一樣，那是一種社會建構的地方，是劃分差異的界線，也是不同事物與人群交匯的所在，是至少說著兩種不同的語言，但是能夠相互溝通的地方。

(二) 派翠西亞·普萊斯－查利塔：空間隱喻與女性主義政治

派翠西亞·普萊斯－查利塔(Patricia Price-Chalita)的〈空間隱喻與掌握權力的政治學：在地理學裡為女性主義和後現代主義描繪一席之地？〉(Spatial Metaphor and the Politics of Empowerment: Mapping a Place for Feminism and Postmodernism in Geography?)一文於一九九四年發表，是地理學界在後現代主義與女性主義的會遇中，首度清楚討論空間隱喻之角色的文章。

普萊斯－查利塔認為，在女性主義與後現代主義的相容性之論戰中，探究空間議題很重要，因為這可以替想要運用後現代取向來分析，又不想失去女

性主義的政治承諾的人開啓一扇窗，亦即她認為空間為政治提供了堅實的基礎。

首先，普萊斯－查利塔檢視當代女性主義作品中的空間語彙，發現有兩種用法。當這些學者提到她們身為有色的、同性戀的、經濟地位低的女人之弱勢時，傾向於以**移置 (displacement)**來描述她們的經驗，這時她們所擁有的是否定她們的空間，或是在修辭上被建構為某種「負空間 (negative space)」或「非地方 (non-place)」，例如她們提到被一致化、被邊緣化、邊陲的、外面的，而這些在政治上的負面用詞，則各有支配性的相對用詞，如有所安置的、中心化的、內部的等。此外，有些作家將其認同描述為一種負面空間或非空間，例如邊境，也有作家將位居支配性的女性主義論述之外，描述為無家可歸，同時也從不同女人的邊緣處境和位置，批判了白種、中產、異性戀、西方的女性主義主流論述，提倡女人之間的差異。

相反地，當她們提到掌握權力 (empowerment) 時，她們就**佔用空間 (appropriate the spatial)**，亦即她們以佔據或重新評價既有的地方，或創造一個新空間，來描述她們爭取現身、份量和聲音的鬥爭；簡言之，她們以正面的空間語彙來提出政治陳述。例如，主體通常被描述為一種位置 (location)，這種關連了身體特性 (性別、膚色) 的位置，定出了女人在社會關係中的地位和遭遇，以及認同的形式 (如 Rich, 1986)；又如許多作者採取一種立場 (standpoint) 認識論 (例如 Harding, 1986)，採用空間性的認知與行動方式。立場暗含了位置性，是一種站立的基礎 (ground) 和抵抗的基地 (site)。有些人則將其鬥爭根著於隱喻上的「家」，創造一個符合多重自我的新家。有關差異的鬥爭，也經常以空間的語言來描述，例如位置、定位、情境等。此外，還有人重新評價在支配論述中被認為沒有力量的空間和地方，例如將邊緣詮釋為一個抵抗的基地 (bell hooks, 1990)，或者翻轉對立性的空間關係 (從邊緣到中心)。

普萊斯－查利塔接著討論這些空間性的正文措辭，對於重新思考女性主義理論的影響。她認為對這些運用空間詞語的學者而言，她們同時提出了重要的認識論陳述，亦即她們提出了空間性的認知與行動方式，而寫作對她們就是一種鬥爭的基地。書寫、空間與抵抗，在這些學者筆下糾結在一起。例如她們引用**地圖 (map)** 這個隱喻，來強調我們所知皆屬建構，而非既定的真理，地

圖不僅並非如實呈現世界的工具，實際上藏有許多空缺和縫隙；地圖還可以是重造和抵抗既有權力關係的導引。因此，地圖這個隱喻一方面指明了支配性的知識經常透過空間來建構世界，地圖代表了觀覽一切的視覺權力，沒有被放入地圖的事物，就等於不存在；另一方面，對於變革社會的計劃，地圖也提供了動態的、認識論的裝備，來展示新的行動與認知方式，而非只是作為既有事物的目錄清單。

接下來，普萊斯－查利塔扣著女性主義和後現代主義的糾結，來探問女性主義地理學者，是否能夠從使用空間語言和隱喻建構做為掌握權力之工具的非地理學界的女性主義者那裡得到信心，或者，必須繼續對任何後現代主義保持戒心？普萊斯－查利塔認為，女性主義地理學者可以從前述的討論中，學習到如何以解放、掌握權力與政治的方式，來使用奠基於空間的正文策略。不過，雖然利用空間性的正文策略來批判普同的、霸權的現代性很有啟發性，但是，有些後現代主義的學者所從事的工作，其實是將身為異類的女人「空間化」。例如，最明顯的做法是將女性等同於空間，然後指稱兩者都缺乏政治，或者無法採取政治行動。這裡最大的問題，就是否定了空間與政治之間的積極關係（普萊斯－查利塔舉弗列德里克·詹明信（Fredric Jameson）和理查·洛蒂（Richard Rorty）為例）。再者，有些原本享受了普遍視角之好處的男性學者，現在自願選擇站在邊緣，宣稱作者已死，宛若遊戲一般，也令被壓逼在邊緣（而無法選擇）的女性主義者十分憤怒。

後現代主義論述中，盛行將空間擺放在比時間優越的位置，並非意味著將女人也放在優位。普萊斯－查利塔引用愛麗絲·賈汀（Alice Jardine, 1985）的看法，認為後現代主義學者之所以將空間置於時間之前，是企圖掌握威脅要吞噬支配敘事的異類（女人）之空間，因為藉由觀察和空間的分類來認識異類，對於控制和支配異類非常重要。因此，恐懼未知的事物、控制未被馴服的東西、藉由知識來獲取權力，以及試圖維持現狀，都是後現代性中空間乍興的理由，這是原來佔有優勢的男性知識份子的「生存策略」。同時，女人在某些後現代學術論著之中，也成為最受歡迎的分析載具，而非分析主體本身（例如雅克·德希達（Jacques Derrida）的理論）。綜言之，在現代與後現代的思想裡，都將女人和空間等同起來，而這是一個父權計劃，希望藉此「認識」並控制做為異類的女人。

最後，普萊斯－查利塔提出兩個待解的問題：一是我們所談論的是什麼樣的空間？二是我們談論的是哪一種後現代性？就前者而論，普萊斯－查利塔認為當代女性主義學者所提的空間和地方，乃是相互競逐的、建構的，永遠在流動(flux)中的空間，它不是固定的，也不能夠宰制整體化的現實，而是邁向可能之世界的導引。就後者而論，後現代性的詮釋通常落在抽象且表面的層次，如美學、生活方式、心靈狀態等，相形之下，女性主義者強調當前的社會時勢既具體且具有政治性，而邊緣性、旅行等等，不必然如後現代主義之論述所言，只是有趣的活動，它們也可以是變革的強大力量。

(三) 吉利安·羅絲：弔詭空間的政治學

吉利安·羅絲(Gillian Rose)於一九九三年出版《女性主義與地理學：地理學知識的局限》(*Feminism and Geography: The Limits of Geographical Knowledge*)，批判了地理學知識傳統裡的男性建構與支配。雖然羅絲並未標舉後現代主義的立場，但其主要論點，即對於男性均質理性主體之建構的批判，與後結構主義對於啓蒙理性以降之核心主體的批判一致。

羅絲在這本書裡扣著知識、權力與主體性的糾結，分別就地方感、日常生活的空間、地景概念，以及空間分工等地理學的主題，揭露其中的男性氣概之知識建構。在最後一章裡，她探討了各種女性主義論述裡的空間意象(spatial imagery)，藉以提出女性主義主體建構的空間區位政治(politics of location)，容納女性之間的差異，而抵抗男性的普同性之主體建構與知識和空間宣稱。

羅絲對照了男女兩性在空間經驗上的差別。女性在空間裡的經驗通常是艱困的，甚至有時會讓女人想要從空間中消失。女人可以說是被監禁在空間之中，那是一種束縛，一種的範域的縮減(shrinking of horizons)。這種感受通常藉由身體的動作與感覺表現出來，女人深知自己被觀看、被評價，因此經常小心翼翼、輕聲細語，不使自己「出醜」，成為笑柄，這造成了一種無時不在的自我審查，希望自己看起來沒有差錯，而且是對於男性凝視而言沒有差錯。因此，具有威脅性的男性凝視，物質性地將其權力刻畫在女人的身體上，透過一種關於女人被觀看與佔有空間的自覺，而建構了女性主體。

相形之下，男性對於知(to know)的能力與權力，以及對於空間和領地

的權利宣稱，構成了一個透明的主體，這個透明澄澈的意涵不僅是由於「無所不知」的知識宣稱，也是對於相應之空間領地的完全支配（並藉由地圖的繪製而顯現出來）。男性的主體在這種通透無礙的想像下，建構為一個從烏有之處（nowhere）觀看各處（everywhere）的主體，自己宛若不在場，沒有身體。更甚者，這個地盤其實是由暴力所護衛著（例如國族國家的疆界），卻以理性知識的姿態出現。

羅絲用同類（same）和異類（other）來解說男性與女性主體之間的不平等地位，與知識建構的關係。在男性的知識與空間邏輯裡，一切都可以歸諸於同類，一切事物和空間領域，在其理性知識中都可以被窮盡和認識，但這其實是因為那些異端和與其不一致的東西都被排除或壓抑了，但男性知識主體卻宣稱能夠為一切異類（女人、少數族裔、第三世界等）發言，因為理性知識無所不知。依據女性主義的觀點，男性的同類主體之建構，其實必須依賴於異類的存在，雖然異類似乎是在同類邊界之外，但是異類其實是同類的一部份。同類不僅必須對照異類才能確立其地位，而且同類的內部充滿了異類（內在差異），只是後者被忽視或壓制。宣稱代表所有女人的自由主義之女性主義，其實也是壓抑了女人內部的差異，墮入男性知識主體的同類邏輯。

因此，強調差異的女性主義政治的空間意象，便不是均質的空間，而是認定女性主義的主體就是一個差異的所在（site of differences）。黑人女性、女同性戀、第三世界女人、勞工階級婦女等各種不同的女人，使得女性主義主體之建構所映繪（mapping）的必須是多向度的社會空間，而不是簡單的二元對立。但是，羅絲特別指出來這種向度的多元性還不夠，我們還必須認識到：在每一個向度上我們都同時佔有兩極，同時在中心與邊緣、在外面與裡面；同時在同類／異類的二元對立裡，也在此對立之外的其他地方（elsewhere）。

羅絲將這種在看似互斥的兩端同時出現的差異與矛盾之地理形勢，稱為**弔詭空間的政治**（politics of paradoxical space），她認為如此一來才能夠打破僵固的二元對立，發揮游移不定、曖昧模糊的顛覆潛能，並且真正容納與正視各種差異，而不是完全認同主流同類，但實為同類／異類邏輯裡的異類，或是自我放逐為永遠的異類。當然，這時候的空間本身，也不再是知識權力的通透澄澈之穩定基礎，而是矛盾弔詭的不穩定之政治領域，是爭論、抵抗與可能性的差異之多變幾何形勢。

四、結語：女性主義的基進空間論述

綜合以上各位女性主義學者的論點，我們可以發現她們的立場頗為接近。雖然在批判啓蒙普遍理性的知識傳統與現代性之整體性霸權上，後現代主義與女性主義有相通之處，但女性主義者懷疑後現代論述的政治企圖（維繫既有的知識地位），以及在實際學院體制和理論建構中的性別歧視與性別盲點。因此，面對後現代論述中豐富的空間隱喻，女性主義的地理學家也十分謹慎，一方面揭露其性別意涵，一方面試圖將這些空間隱喻和女性主義的批判與政治連結起來。

但是，女性主義的地理學家在將當前理論論述中的空間隱喻扣連上政治時，一方面經常只是援引了非地理學界的女性主義者的用法，而較少從地理學本身豐富的空间研究線索出發；另一方面，前述空間隱喻的政治運用，比較侷限於正文策略，忽視了其他層次的空間政治（politics of space）。本文最後便嘗試提出幾個女性主義的基進空間政治可以進一步開展的方向。

（一）性別化的空間——空間的性別政治 / 性別的空間政治

後現代論述中常將女人和空間聯繫起來，但如普萊斯－查利塔所述，這種聯繫有其反動的政治意涵。不過，空間並非性別中立，而是銘刻了性別權力關係，也是性別權力關係的構成要素，這種觀點已經廣為女性主義地理學者接受，也延續了地理學界中關於「空間與社會之關係」的辯論成果；社會關係銘刻在空間裡，而空間也是構成社會關係的基本向度。立足於這種辯證的觀點，性別關係、性別主體與空間形式之間的複雜關連，可以在許多不同的層次解析——從物理空間、社會空間到心靈空間；從空間之生產、消費與控制，到空間之表徵與表徵之空間；從在地、國際到全球，從建築物、街角、都市到區域；從空間隱喻到空間實踐。女性主義地理學家在這些相關課題的經驗研究與正文分析中，對於性別與空間之繁複糾結的釐清，正是解析空間所蘊涵的性別政治，以及探索性別議題之空間政治的基礎，也是地理學者對於女性主義政治的獨特貢獻。

(二) 差異：邊緣、放逐、邊界—→跨越邊界

關於「差異」的課題，經常聯繫上邊緣與中心對立的空間隱喻，不僅身為異類的「女人」相較於主流論述是位居邊緣，非主流的有色勞工階級同性戀女人，相較於白種中產階級的異性戀女人，也是位居邊緣。更甚者，邊緣不僅被中心所界定和控制，中心也需要邊緣才能構成其中心地位，沒有邊緣就無所謂中心，亦即異類乃主體之所以構成的要素。所以，邊緣與中心這一對概念，一方面是相生相成的，一方面又描述和界定了不平等的權力關係。

如前所述，羅絲(Gillian Rose, 1993: 151)便扣著異類(the other)脫離不了同類(the same)的論述場域，以及同類需要異類才能構成的弔詭性質，指出同時位居「在內」與「在外」的位置，同時位居邊緣與中心，以及同時位居同類/異類之間與之外，有其顛覆的潛能，而提出所謂的弔詭空間的政治學。不過，也有學者指出這種中心和邊緣的區分，在當前批評論述中的危機：邊緣做為激進之論述生產空間的重要性被中心化了，也就是說，邊緣異類的存在以及被承認，其實是既有的中心救亡圖存的策略，而異類就此被歸為永恆的邊緣(參見Alice Jardine, 1985; Price-Chalita, 1994; 朱耀偉, 1995)。

「放逐」意味著永遠位居邊緣，對於視邊緣為最佳戰鬥位置的人，也許甘之如飴，但是對於數千年來一直被排擠在權力中心之外的人而言，放逐卻是長久的煎熬，因此，這個隱喻的爭議性比邊緣和中心的對壘還要大。

至於邊界這個概念，如果做比較正面的解讀，意指了不同性質的人事物的接觸地點，是可能展開對話互動、觀察到彼此差異之處的地方。但是，邊境也常是位居邊緣之所在，體制的控制也許較弱(像美國十九世紀的西部)，但是在這種邊境地帶，強權盛行，弱者反而缺乏保護；或者，邊境地區的體制控制反而較嚴，因為要對抗邊境另一頭的異類敵人(如南北韓邊境、金門前線等)。

因此筆者以為，邊緣、邊境和放逐等隱喻，都同時有其正負意涵，對女性主義者而言，重要的應該是檢討其間所蘊藏的複雜之實質與象徵性的權力關係，而非做為單純的論述之隱喻。相較於邊緣、邊境和放逐的固守一方，筆者提出「跨越邊界」或是「逾越」(transgression)這個具有積極行動意涵的隱喻，對應於當前女性主義評論中對於「扮裝」(cross-dressing)的豐富討論(例如Garber, 1992)。扮裝是跨越僵固之性別界線的行動，質疑了性別範疇的穩

定性，並且在扮裝的行為中，潛脫了固著主體位置的控制企圖，而可以不斷游移，找尋有利的障地。「跨越邊界」則更為廣泛地指涉了各種社會範疇與邊界的突破，不過，這個隱喻當然還是有其不對等的權力關係（例如，非法入境台灣的大陸客，和到大陸觀光的台灣人，兩者所跨越的邊界可能一樣，境遇卻有天壤之別。）

（三）移動：旅行、游牧、流動→連結網絡

涉及移動的隱喻，如旅行、游牧和流動，也是後現代、後結構與後殖民論述裡的流行用詞。「理論的旅行」所意指的不僅是理論四處傳散，也是指稱理論本身的性質（Clifford, 1992），那是一種離開，一種距離化，一種流動不居的理論。對於批判了鉅型理論（grand theory）、後設敘事（meta-narrative）、整體性（totality）、中心主體、普遍性宣稱的後現代主義與後結構主義而言，旅行所代表的是不斷游移，沒有起點和終點，沒有固定的位置，沒有無所不知的觀照點，所以，有人用「游牧」代替旅行（例如Deleuze and Guattari, 1987關於「游牧主體」[nomadic subject]的觀點）；或者，用個比較「中性」的字眼：移置（displacement）。女性主義者也常援用這種自由自在地移動、打破束縛的隱喻（如Probyn, 1990）。

但是，除了帶有正面批判固定、僵化的範疇與中心權威的意涵外，女性主義者也不會忽視「旅行」這個字眼與現象所連帶的權力不平等。旅行一向是男性的專利，男人出外游走閱歷，女人則綁縛家中。旅行所扣連的社會關係和文化想像，一直是以男性為中心；能否旅行、如何旅行，正是牽涉了性別不平等的權力關係。因此，在使用旅行這個隱喻時，要先解構其男性氣概的意涵，揭露旅行現象中的性別關係。此外，旅行也與西方帝國主義的征服歷史脫離不了干係，西方人的探險旅行乃是對於「異邦」的掠奪與控制，而這正平行於對身為異類的女人的控制。因此，性別、帝國主義與旅行三者糾結起來的問題叢，是非常重要的課題（參見Blunt, 1994）。

此外，旅行這個隱喻所代表的流動不居和四散分離，很不利於女性的集體行動。也就是說，當女人終於開始形成主體，建構認同時，男人卻說已經沒有固定的主體和認同；當女人開始佔領位置和地盤，準備固守時，男人卻說讓我們旅行去，天涯海角四處游牧。因此，女性主義者主張，既要出外旅行，也

要固守地盤，創造屬於自己的地方，既要遊歷四方，也要有休養生息的家。例如米罕·莫利斯(Meaghan Morris, 1988)便提議運用「汽車旅館(motel)」這個隱喻，它同時是一個逃脫出遊的地方，也是一個「家以外的家」關於當前文化批評裡旅行隱喻的更多討論，可以參見Wolff, 1993)。

不過，在各種資訊、資本、勞動、符號與影像流轉全球，而「流動空間」(space of flows)取代「地方空間」(space of place)(Castells, 1989)的時代裡，對應著旅行和遊牧等隱喻，筆者想要提出一個更為適切的隱喻：網絡(network)及網絡化(networking)。在流動空間裡，重要的其實是網絡，它將各種不同性質的地方連繫起來，當資本和知識霸權已經完成自身全球網絡的連結時，與之對抗的力量，例如女性主義，也要儘快形成自己的網絡，或者以自主的方式扣接上既有的網絡(全球的所有網絡其實都將以某種方式連結在一起，例如電腦網絡)，才能將各有差異、不同位置上的女人結合起來，互通有無、相互支援。當然，網絡這個概念也不是免於權力的，總是有所謂的「節點」或「核心」成為網絡中的控制樞紐，支配了處於網絡末端或外緣的地方。不過，由於網絡上的各點能夠連通各處，這種節點的中心性(centrality)比較沒有那麼穩固和絕對，甚至，網絡在某種意義上，可以說是去中心的(de-centered)。

(四) 定居：家、社區、地方、地域性→去畛域化/再畛域化

自從維吉妮亞·吳爾芙(Virginia Woolf)要求一個「自己的房間」以來，女人要求有屬於自己的地盤的聲音就不斷湧現，因此，家(home)、社區(community)、地方(place)，乃至於地域性(locality)，就經常成為女性主義者佔取生存空間、鞏固對抗父權體制之堡壘的隱喻。

當然，女性主義者並不是要一個既有的社會關係和表意系統下的「家」、「社區」，甚至「國」。因為家的意義對許多女人而言，並不是一個溫馨的避風港，反而是辛勞的家務勞動場所，甚至是一個充滿恐懼的地方(例如 Minnie Bruce Pratt (1984) 扣著她自己的生命歷程，討論了家的各種不同意義)。而社區、國家、地域、地方等，實際上經常是束縛女人的所在，而非女人可以安身立命、追求自我實現的立足點。

不過，如前所述，在流動的年代裡，以及在流變不居的旅行之外，女性

主義若要「扎根」，還是需要一個固著的地方。因此，面對「移動」與「定著」這兩種需要與力量之間的張力，筆者以為卡倫·卡普蘭(Caren Kaplan, 1987)所提議的「去畛域化」(deterritorialization)和「再畛域化」(reterritorialization)這一組隱喻頗為適切。這組隱喻來自於吉列斯·德勒茲(Gilles Deleuze)與費力斯·瓜塔里(Felix Guattari)合著的《反伊底帕斯》(*Anti-Oedipus*, 1983)一書。去畛域化與再畛域化是指資本主義破壞傳統的習俗與社會關係，並代之以其他壓迫形式的過程，也就是一個解構與重構社會符碼與支配結構的過程。德勒茲與瓜塔里特別扣連著慾望來討論這一組概念，簡言之，馴化並且範圍慾望的生產性能量，以便壓抑慾望的過程，即「畛域化」，而將物質生產與慾望從社會性的壓抑力量解放出來，則是「去畛域化」或「解碼」(decoding)。據德勒茲與瓜塔里所述，資本主義藉由顛覆傳統上限制與控制社會關係與生產的符碼，而「去畛域化」了慾望。不過，這個過程裡，資本主義又傾向於將一切社會關係化約為具有普遍等值性的商品關係(交換價值)，因而將之「再畛域化」到國家、家庭、法律、商品邏輯、銀行系統、消費主義、精神分析，以及其他常規化的制度之中。

放在女性主義的空間政治裡來談，女性主義運動也可以利用「去畛域化」和「再畛域化」的解構和重構之雙重操作，來對抗主流的「去畛域化」和「再畛域化」力量；這組隱喻一方面有旅行的逃離和鬆動既定權威的意涵，一方面也有重劃地界、創造屬於自己的地盤的作用；去畛域化將既有的社會—空間範疇與地勢拆散解構，然後依照(各種)女性的利益來予以再畛域化，重新塑造社會地景。當然，與前述的一切隱喻一樣，去畛域化與再畛域化也可以是支配者控制異己的手段，帝國主義抹除原住民原來的疆域，依照自己的需要來重劃地界，就是最好的例子。

所以，不論是跨越邊界、連結網絡，或是去畛域化和再畛域化，不論是放逐、旅行，還是家與社區，一切的空間修辭，正是由於浸漬在實際複雜且多變的社會關係與權力關係之中，而且同時是其構成要素，因之沒有固定的正面或負面意蘊；空間隱喻的意義端視鬥爭的各方如何使用而定。不過，就像女性主義與後現代主義的最大不同，在於政治承諾與社會改革之意圖的有無，任何空間隱喻，乃至於空間性的實踐，都需要搭連上性別與空間的政治，才不會淪為理論的囈語，而能發揮實效。

註釋

1. realism 這個字，在文學與美學裡譯為「現實主義」或「寫實主義」，但是在哲學裡，尤其是指涉當今英國與地域性研究有緊密關係的科學哲學，一般譯為「實在論」。

參考文獻

附記：者為本文主要評介文獻

朱耀偉

- 1995 〈當代批評論述中的「空間化」迷思〉，《當代》105：14-25。

Blunt, Alison

- 1994 *Travel, Gender, and Imperialism: Mary Kingsley and West Africa*. New York: The Guilford Press.

*Bondi, Liz

- 1990 "Feminism, Postmodernism, and Geography: Space for Women?", *Antipode* 22 (2): 156-167.

*Bondi, Liz & M. Domosh

- 1992 "Other Figures in Other Places: On Feminism, Postmodernism and Geography", *Environment and Planning D: Society and Space*, Vol.10, pp. 199-213.

Castells, Manuel

- 1989 *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*. Oxford: Basil Blackwell.

Clifford, James

- 1992 "Travelling Cultures", in L.Grossberg, C.Nelson & P.Treichler (eds.) *Cultural Studies*. London: Routledge. pp. 96-112.

Deleuze, Gilles and Felix Guattari

- 1983/1972 *Anti-Oedipus: Capitalism and Schizophrenia*. Minneapolis: University of Minnesota.

Deleuze, Gilles and Felix Guattar

- 1987/1980 *A Thousand Plateaus*. Minneapolis: University of Minnesota.

Garber, Marjorie

- 1992 *Vested Interests: Cross-Dressing and Cultural Anxiety*. New York: Routledge.

Harding, Sandra

- 1986 *The Science Question in Feminism*. Ithaca: Cornell University Press.

- Harvey, David
 1989 *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Basil Blackwell.
- hooks, bell
 1990 "Marginality as a site of resistance", in R.Ferguson, M.Gever, Trihn T.M., & C.West (eds.) *Out There: Marginalization and Contemporary Cultures*. Cambridge, Mass.: The MIT Press. pp.341-344.
- Jardine, Alice
 1985 *Gynesis: Configurations of Woman and Modernity*. Ithaca: Cornell University Press.
- Kaplan, Caren
 1987 "Deterritorializations: The Rewriting of Home and Exile in Western Feminist Discourse", *Cultural Critique* 6: 187-198.
- *Massey, Doreen
 1991 "Flexible Sexism", *Environment and Planning D: Society and Space*, Vol.9, pp. 31-57.
- *McDowell, Linda
 1991 "The Baby and the Bath Water: Diversity, Deconstruction, and Feminist Theory in Geography", *Geoforum* 22 (2): 123-133.
- *McDowell, Linda
 1992 "Multiple Voices: Speaking from Inside and Outside 'the Project'", *Antipode* 24 (1): 56-72.
- Morris, Meaghan
 1988 "At Henry Parkes Motel", *Cultural Studies* 2 (1): 1-16 & 29-47.
- *Pratt, Geraldine
 1992 "Commentary: Spatial Metaphors and Speaking Positions", *Environment and Planning D: Society and Space*, Vol.10, pp. 241-244.
- *Pratt, Geraldine
 1993 "Reflections on Poststructuralism and Feminist Empirics, Theory and Practice", *Antipode* 25 (1): 51-63.
- Pratt, Minnie Bruce
 1984 "Identity: Skin Blood Heart", in Elly Bulkin, M.B.Pratt & Barbara Smith (eds.) *Yours in Struggle. Three Feminist Perspectives on Anti-Semitism and Racism*. Brooklyn: Long Haul Press. pp. 11-60.
- *Price-Chalita, Patricia
 1994 "Spatial Metaphor and the Politics of Empowerment: Mapping a Place for Feminism and Postmodernism in Geography?", *Antipode* 26(3): 236-254.

Probyn, Elspeth

- 1990 "Travel in the Postmodern: Making Sense of the Local", in Linda Nicholson (ed.) *Feminism/Postmodernism*. pp. 176-189.

Rich, Adrienne

- 1986 "Notes toward a Politics of Location", in her *Blood, Bread, and Poetry: Selected Prose 1970-1985*. New York: W.W.Norton & Company. pp. 210-231.

*Rose, Gillian

- 1993 *Feminism and Geography: The Limits of Geographical Knowledge*. Cambridge: Polity Press.

Soja, Edward

- 1989 *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: Verso.

Wolff, Janet

- 1993 "On the Road Again: Metaphors of Travel in Cultural Criticism", *Cultural Studies* 7(2): 224-239.

Young, Iris Marion

- 1990 "The Ideal of Community and the Politics of Difference", in Linda Nicholson (ed.) *Feminism/Postmodernism*. London:Routledge pp. 300-323.

本文原載於《國立台灣大學建築與城鄉研究學報》第8期(1996), pp. 117-128

文化概念的探討

空間之文化分析的理論架構

1. 前言：空間、再現與文化

「空間與社會」作為一個理論探討與經驗研究的領域，自1970年代的激進地理學以來，已經歷了數個發展階段（參見Peet & Thrift, 1989; Gregory, 1994: 5）。從以馬克思主義為主要理論泉源的政治經濟學，經過一般社會理論的引進，到1980年代後期，在後結構主義、後現代主義、女性主義、同志理論、文化研究與後殖民理論的風潮中，呈現百花齊放的面貌。經過一連串的辯論，關於空間與社會之關係，在認識論的層次上已然不是單向的一元決定，而有其辯証互動的複雜糾結。後續的研究重點，則在於進一步深究不同層面與向度之空間，以及蘊藏其中的社會關係與過程之性質，並搭連上全球化、縉紳化（gentrification）、兩極化、後殖民情境等課題與時勢，而更細緻化理論的論證與經驗研究的深度。

1990年代以後，在這個已然蓬勃的領域裡，另有一支具有啓發性和活力的方向隱然浮現，那就是文化研究影響下的「新文化地理學」（例如Jackson, 1989; Shurmer-Smith & Hannam, 1994），以及關於「空間、認同與再現（representation）」的研究課題。我們可以見到，近年扣連著諸如主體認同、族群、性別、性慾特質、地方感、文化地景、空間政治、後現代城市地景等主題，出版了許多極具衝擊性的論文選集與專書，例如《書寫世界：地景再現裡的論述、正文與隱喻》（Barnes & Duncan, 1992）、《地方／文化／再現》（Duncan & Ley, 1993）、《空間與地方：認同與區位之理論》（Carter et al, 1993）、《地方與認同政治》（Keith & Pile, 1993）、《書寫女人：殖民與後殖民地理學》（Alison & Rose, 1994）、《描繪慾望：性慾特質的地理學》（Bell & Valentine, 1995）、《描繪主體：文化轉化的地理學》（Pile & Thrift, 1995）、《後現代城市與空間》（Watson & Gibson, 1995）、《認同的空間：全球媒體、電子地景與文化疆界》（Morley & Robins, 1995）等。

檢視上述的書名，我們可以察覺到新近的發展幾乎都是以有關「文化再現」的議題為核心；這與1980年代以前，以「社會關係與過程」（甚至是更狹隘的「經濟生產」）為核心之研究，恰成為對比。這其實是在理論層次上，後現代文化理論、文化研究所引發之**文化轉向**(cultural turn)及後結構主義批判所引發之**再現危機**(crisis of representation)，加以經驗層次上，「媒體、影像、資訊與消費」之時代來臨，共同造成的學術研究之反響。

雖然文化議題受到極大的關注，但透過再現、論述、書寫、正文、隱喻等字眼所呈顯出來的文化概念，其內涵還是不甚清晰，甚且傾向於集中在1970年代理論界**語言學轉向**(linguistic turn)之後的「正文模型」(textual model)或「再現模型」(representation model)上；即專注於文化作為一個意義承載體的解讀，或是關注文化意義之呈現方式，來討論「空間、再現與認同」的關係。再者，空間形式的文化向度，或是空間的文化形式，究係何所指，也缺乏較有系統的處理。

本文的目的便在於整理文化研究領域裡的各種文化概念，藉此釐析的工作，來為「空間之文化分析」的架構奠基，希冀對於「空間、再現與認同」的研究議題，提出新的觀點。

2. 文化的概念

根據克利斯·詹克思(Chris Jenks, 1993: 11-2)的整理，西方傳統裡的文化觀念，可以區分為四種型態：(一)文化是一種認知的範疇；文化是一種心靈的一般狀態，並且帶有臻於完美的觀念，此處特別指涉了個人的意識(修養)，是個人獲致成就或解放的目標與期望。(二)文化是一個較為具體的集體範疇；文化指涉的是社會中知識與道德發展的狀態，連繫上文明的觀念，並且帶有演化論的色彩，亦即以進步或退化來衡量文化(文明)狀態。(三)文化是一個描述性與具體的範疇；文化就是某個社會裡藝術與知識作品的集合；這是文化在日常用語裡的意思，而且帶有特殊性、排外性、菁英主義、專業知識與訓練等意涵。(四)文化是一個社會範疇；文化指涉的是生活方式之整體；最後這個界定連繫的是社會學與人類學所關切的發問方式，也正是「文化研究」最初的文化觀念之思考起點，對前三種文化觀念提出了批判。

文化研究這個研究領域既沒有清楚的邊界，從事研究者也沒有一致的理

論立場。但是，在追溯文化研究的歷史時，一般都會在英國(其實通常局限於英格蘭)的土壤上找尋根源，尊奉理查·霍加特(Richard Hoggart)、湯普森(E.P.Thompson)和雷蒙·威廉斯(Raymond Williams)三人為祖師爺，繼而由以司徒亞特·霍爾(Stuart Hall)為代表人物的伯明罕大學(University of Birmingham)當代文化研究中心(Center for Contemporary Cultural Studies)發揚光大；但是，即使是當代文化研究中心內部，也沒有單一的理論取向和議題。有些學者會堅持文化研究的立場，應該是結合社會文化分析及其政治意涵，執守批判的立場；不過，在北美及其他地區，有許多披掛了文化研究之名的著述，落入複雜理論的操演，而失去了政治與改革的關懷。

我們可以說，文化研究並非一門學科，有其獨特的研究對象和理論建構，而比較像是一個鬆散、系出多源，但有若干趨勢的國際性知識運動。各地的學者援引各門各派的理論概念，藉以分析各種文化現象，並且對於囿於傳統學科分界，而無法針對當代社會提出有力之解析與批判的既有研究典範(尤其是文學、傳播研究與社會學等學科)，提出了挑戰。

以下，筆者以自己的觀點，整理了文化研究從1960年代迄今的文化概念與取向，並評論其優劣之處。當然，每一種思想觀念都有其現實的脈絡根源，也就是說，思想概念不會憑空出現，而與廣大的社會歷史情勢，以及學院知識體制之氛圍有關。不過，本文不打算從事觀念史或知識社會學的考察，只在理論層次上，釐析文化研究裡不同的文化概念。

2.1 文化是一種整體生活方式

「文化是一種整體生活方式」(a whole way of life)，這個論點來自人類學，也是文化研究裡文化論(culturalism)的基本觀點。用雷蒙·威廉斯的話說，文化「包含了整個生活方式，不論是物質的、知識的，還是精神上的」(Williams, 1966: 16)。威廉斯的定義對於文化研究有兩方面的重要性：其一，這種定義將文化從文學藝術轉變為人類學的領域，文學藝術至此只是文化的一小部份，而非全部，而這暗含了一種民主或民粹主義的傾向。其二，這種定義批判了馬克思主義的經濟決定論，強調文化層面的重要性，文化不再是由經濟層面所決定和控制，而是生活方式之整體，文化不但是觀念、是意義與定義之記錄，也是一組物質形式，指涉我們共同生活的變化狀況。

不過，威廉斯的定義有一些缺點。他認為，研究文化即研究整體生活方式裡各元素之間的關係。但由於他認為文化穿透了社會生活的一切層面，因而我們應該關注的不是文化的特殊事例（如藝術、文學作品），而是這些特殊事例所體現的一般性的組織，即文化之整體（對應於他所謂的「感覺結構」）（Williams, 1981: 46-47）；因此，他其實保持了一種整體性（totality）的概念。可是他的整體性概念缺乏決定性（determinancy）的考量；也就是說，他過於強調文化之自主性與全面性，因而在解脫了經濟決定論的決定性之後，未能提出替代性的決定性論點，以說明文化與其他各層面的社會實踐之間的關係。

威廉斯的另一個缺點是，他強調主體意識與經驗，認為經驗乃是活生生之文化的基礎，是意識與生存狀況的交織之處。這種視經驗為根本的看法，未能解析「經驗的建構性」（即經驗也是既有文化範疇的建構，而非文化的基礎），因而帶有人文主義與本質論的色彩。其實，這裡所指出的缺點，正是威廉斯所代表的文化論，與後面會提到的以阿圖塞（Althusser）為代表的結構論之間的主要差別（參考Hall, 1980）。

2.2 文化是意識形態支配機制

在傳統馬克思主義那裡，文化的領域，如法律、宗教、意識形態等是歸屬在上層結構裡，而與經濟生產的下層結構對應。其中以意識形態的討論較多，一般是以虛假意識（false consciousness）的內涵出現，意即支配階級（資產階級）藉由意識形態欺瞞了從屬階級（無產階級），而使他們無法認清自己在資本主義生產方式中，被剝削的不利位置，以及身為勞工階級的集體處境；意識形態因而使無產階級無法從「自在階級」（class in itself），轉換為「自為階級」（class for itself），也就是說，無法產生真正的階級意識，並進而發動無產階級革命。虛假意識造成了勞工階級的盲目與無法動員。

二次大戰期間發展出來的法蘭克福學派批判理論，由於其成員的文藝背景，而更加重視意識形態和文化的議題；其中以席奧多·阿多諾（Theodor Adorno）和瑪斯·霍克海默（Max Horkheimer, 1972）所提的「文化工業」（cultural industry）概念最為著稱。文化工業對應的是大量生產下的大量消費與大眾文化，是生產與勞動標準化在消費休閒領域的延伸，因此也是異化勞動

的延伸。文化工業所提供的文化商品與娛樂，是一種物化的形式，使人脫離自己真正的需要、個性與創造力，而符應於社會體制，因此具有意識形態控制的效果。相對於文化工業，阿多諾和霍克海默提出藝術的解放與批判功能作為出路，並區分了文化工業所炮製的虛假需求與藝術創造的真正 (authentic) 需要。因此，在相當程度上，文化工業論還是延續了意識形態做為一種欺瞞之虛假意識的傳統論點。

其後，以路易斯·阿圖塞 (Louis Althusser) 為代表的結構馬克思主義 (亦即霍爾所謂的結構論)，對於作為意識形態支配機制的文化，提出了比較複雜的看法。首先，阿圖塞 (Althusser, 1971) 界定意識形態為：「個人同其真實存在狀況的想像關係之再現」，並主張「一般的意識形態」沒有歷史，亦即意識形態是一種在歷史上遍佈的現實，而非某個歷史階段的專屬產物，即使共產主義革命之後也有意識形態。這種論點拋棄了虛假意識的說法，而強調了真實、想像和再現之間的關係。其次，阿圖塞強調意識形態具有一種物質性的存在，亦即意識形態總是存在於一種機制及其各種實踐之中，而這種存在是物質性的。最後，阿圖塞還將意識形態與主體 (subject) 之建構緊密地聯繫在一起，亦即意識形態的主要作用，是透過召喚 (interpellation) 而將具體的個人建構為主體，而且除非通過主體和因為主體，否則就沒有意識形態 (換言之，主體範疇構成了一切意識形態)。

此外，放在阿圖塞的社會形構論裡，政治、經濟與意識形態各有其「相對自主性」，某個歷史時勢的社會形構之決定性，乃是「多重決定」(over-determination)，這種提法避免了粗糙的經濟決定論，又不失彈性與決定性。

不過，正由於強調結構的面向，而使批評者認為阿圖塞並未賦予主體、意識和抵抗 (階級鬥爭) 足夠的地位，甚至認為他的意識形態論有功能論 (凡存在必有合理作用) 的嫌疑。的確，意識形態國家機器的網羅似乎令人無所遁逃，甚至阿圖塞指出人類在出生以前就已經被建構為主體了；而主體是否有其結構決定之位置以外的自由空間和反抗可能，阿圖塞除了提出「階級鬥爭也可以透過意識形態國家機器來進行」的論點以外，便未多加著墨。

有鑒於此，文化研究後來廣泛援引義大利籍的安東尼·葛蘭西 (Antonio Gramsci) 的霸權 (或譯領導權) (hegemony) 論點。他指出統治集團必須不斷贏取被支配者的共識 (consent)，尤其是要獲得各主要社會群體在道德、知

識和哲學上的同意，而不是依靠暴力(所以有人選譯為「文化霸權」)，才能維持統治。這種霸權裡面含有情感的面向，統治者必須說動人民—民族的情感，宛若站在民衆一邊，而不是外人。實際上，被支配者的利益必須部份被納入權力集團所擬定的集體計劃，才能形成霸權，亦即統治利益不能只代表一小撮資產階級的利益，而要像是代表全國的利益。但這種霸權的建構並不穩定，因此不保證可以永遠成功地統治。

霸權概念的好處是使「意識形態是支配機制」的論點更得到發揮，並且有彈性。一方面它不是虛假意識，而有被支配者的積極同意；另一方面，統治者必須時時面對挑戰(即抵抗和顛覆的可能一直存在)，這比阿圖塞的結構論容留了更多社會改造的餘地。

2.3 文化是承載意義的正文

與結構主義風潮平行的符號學，一樣源自語言學的範型，但符號學主要是作為一種方法和社會視野而獲得學界裡的影響力。符號學影響下的文化概念，基本上是將社會文化現象視為正文(text)，也就是像一般的語言文字一樣，承載了意義。符號學的分析便在於解析這些有意義的正文，視之為有如文字一般的符號之組合；組合有其規則，就如文法一般，稱為符碼。而對於意義的解析方法，通常援用索緒爾(Saussure)的術語，將符號區分為符徵(signifier)與符旨(signified)，分別表示符號的外顯形態與意義內涵。於是，文化的各種產物，作為一種充滿意義的正文，便可以利用符號元素的切割、符徵與符旨的辨明，以及找尋符號之間聯繫與解讀的規則——即符碼(code)——來而展開分析。

在文化研究裡，霍爾(Hall, 1993 [1980])採用的正文解析模型是所謂的「製碼與解碼」(encoding and decoding)模型。霍爾的這種分析方式，同時處理了意義的生產(製碼)與消費(解碼)面向。以電視節目為例，經過一套製碼過程，最終的節目才呈現在觀眾眼前，而觀眾的觀看行為，則是一套解碼的過程。一切文化產品意義之生產與解讀(消費)，幾乎都可以這種方式來分析。在文化研究裡，尤其以傳播媒體內容的符號學分析最為著稱，新聞、廣告、連續劇、攝影等，都是熱門的分析題目。

在關於文化產品的意義向度方面，法國思想家尚·布希亞(Jean

Baudrillard, 1981) 的商品符號價值(sign value)論，也有重要的影響。布希亞指出馬克思主義對於交換價值與使用價值的傳統區分，已經不適用於當今的消費社會；現在有許多商品具有所謂的符號價值，亦即商品所包含的象徵意義，才是消費的重點；例如名牌所代表的身分地位，或是某種產品所表徵的生活品味。布希亞的提法，使得關於文化商品的意義分析，又多了一個重要的理論概念。

布希亞後期思想所提到的擬像(simulation)概念(Baudrillard, 1993 [1976])，其實是將前期的商品符號價值的概念一般化，以符應影像社會裡，掏空了物質內涵的符號之流轉。擬像是比真實還要真的模擬，稱之為過度真實(hyperreal)，它不著於物質根基，而卻有真實效果，終而取代了現實實體的地位。布希亞的這種概念，可以說是符號概念的推至極端，亦即符號(擬像)本身有其存在之自主性與優先性，而不必考量其與物質現實或社會脈絡的關連。這種觀念引起許多爭議，認為這種論點架空了符號得以被生產和消費的社會過程與關係，亦即造成正文與脈絡(context)的斷裂。這個批判也正是對於形式化的符號學分析的主要批評。

綜言之，以符號學觀點視文化為承載意義之正文的看法，有如下優點：(1)藉由正文的概念，擴張了社會事象的意義面向，使意義之解讀可以應用於文學藝術之外的其他文化領域；(2)對於文化之特殊性——意義之表達與呈現——有了進一步的掌握；(3)藉由符號學的嚴謹分析方法，使各種文化產品之分析得到利器；(4)由於符徵與符旨的區分，而對形式與內容(意義)之關係的問題，提供了處理的方法。

但是，這種取向也有缺點：(1)如果過於執著符號之分析，會落入形式主義，尤其若是強調符徵與符旨的一對一對應之解讀，會使符號學成為字典編纂學；(2)正文之符號分析，經常會忽視符號藉以生產的政經脈絡，即造成正文與社會脈絡的斷裂；(3)承繼其結構主義的色彩，符號學的分析也常忽視主體閱讀的主觀性，以及不同解讀的變異範圍；甚至以分析者自身有所偏袒的解讀，概化成為一般性的閱讀。

鑒於正文分析忽視意義生產的社會脈絡，除了在經驗研究上可以細緻化霍爾的「製碼與解碼」模型來涵蓋意義生產與消費的過程，考慮不同社會群體對於同一正文的不同閱讀，而有所彌補之外；在理論與方法的層次上，也有不

同的學者提出社會符號學(social semiotics)的取向，強調符號分析應該放在社會關係與過程裡(Hodge & Kress, 1988)，或是提出「非符號」的物質層面，來與符號層面對應，而籲求兩者的結合(Gottdiener, 1995)。

另外一個重要的新發展，即互為正文性(intertextuality)概念的提出。互為正文性指出了正文之意義解讀必須與其他正文互相參照，因而突破了單一正文的僵固界線，甚至質疑了正文的概念；因為互為正文性指出了意義之生產與消費在各種正文之間流轉；正文不再是一個獨立自存的固定單位，其界線難以確定。此外，由於意義的解讀不再能夠侷限於單一正文裡，甚且意義之解讀所需參照的其他正文，也沒有確定的數目或止境，這便暗示了「意義不穩定與不確定性」的問題。

不過，互為正文性概念雖然點出了正文閱讀之正文脈絡(textual context)，卻還是停留在正文的層次上(雖然，在某個意義上，所有的社會事象都可以視為正文，因而互為正文性已經將各種脈絡都予以正文化了；不過，即使如此，還是有區分正文和非正文之必要性與否的問題未解決)。

伴隨著後結構主義的思潮，並且延續前述互為正文性概念裡所暗含的「意義之不確定」問題，有所謂符徵鍊(chains of signifiers)或「表意鍊的置移」(displacement of signifying chain)的提出(Lacan與Derrida都有類似概念，參見Sarup, 1993)。這種論點指出了，符號的意義內涵(符旨)經常會成為另一個符號的形式部份(即符徵)；在這個過程中，由於意義的確定性不斷被延擱，符旨總是暫時性的，甚且最終的意義永不可得，因此，展現我們眼前的只是一連串游移的符徵。這個概念徹底打破了符徵與符旨的一對一對應關係，鬆解了意義閱讀的空間，但是意義的不穩定、最終意義之缺席，以及尊崇符徵的傾向，都有導向另一種形式主義與政治虛無主義的危險。

2.4 文化是生產意義的表意實踐之系統

繼續扣緊意義的問題，但比較能夠顧慮意義生產之動態的文化概念，是「文化是生產意義之表意實踐(signifying practice)系統」的論點。表意實踐的概念由於涵納了「實踐」，因而比起「正文」作為一種靜態的描述字眼，比較能夠扣連社會關係與過程的動態，以及主體的行動。

表意實踐概念的其他版本，可以見諸「書寫」、「論述實踐」等概念。

因其作為一種實踐而強調了意義之生產的向度。更甚者，由於閱讀也可以視為一種再創作，消費意義時即生產了另外的意義；因此，閱讀與書寫的概念混同在一起，而得以表意實踐來同時掌握意義之生產與消費面向。表意實踐之概念，在文化研究的議題上，通常呈顯為對於閱聽者的重視，亦即開啓了「觀眾研究」(audience studies)的領域。由於觀眾是互不相同的異質社會群體所組成，因此在意義閱讀的解析上，必須照顧到這些不同社會群體的社會位置、生活形態與品味所造成的影響。綜言之，比起正文的概念，表意實踐的概念在聯繫正文意義與其社會之生產和消費脈絡上，有比較多的著力點。

除了觀眾研究，「次文化」(subculture)研究也暗含了文化是一種表意實踐的概念。一方面，由於次文化即相對於主流文化而界定，因此次文化的概念考量了不同社會群體(尤其是青少年)的不同社會位置，將意義聯繫上社會脈絡。另一方面，次文化研究也碰觸了主體建構和身分認同的議題，並且扣連上群體成員對於某些文化商品或元素的改造與操弄(即超乎常規的使用方式)；因此，次文化概念透露了表意實踐的行動面向，乃至於文化商品之消費者積極挪用和改造形式與意義，所可能具有的顛覆意涵。例如法國學者米歇·狄·塞陶(Michel de Certeau, 1984)便指出了日常生活裡，透過消費者的「策略性實踐」(包括空間實踐)，具有改造主流意義的顛覆潛能。

綜言之，文化是表意實踐之概念的優點是，它雖然還是停留在語言學的範型裡，但藉由實踐(論述實踐)的概念，可以強調文化再現之操弄的層次，而賦予主體或各個社會群體在文化生產與消費上的更大自由度，以及積極抵抗的可能性。不過，它的缺點也正是有可能過於強調主體的能動性，因而在經驗上誇張了消費者對於文化商品的改造和操弄所具有的顛覆性。也就是說，爭論的問題焦點在於：再現或消費層次的細微、個人或小群體的改造意義與用途之鬥爭，是否有助於社會的結構性變革？

2.5 文化是快感經驗的表達

在文化研究的領域裡，關於消費、通俗文化、性別、性慾特質和身體等議題的研究，激發出了文化研究的另一個向度，那就是慾望(desire)和快感(pleasure)的課題。相對於文化是承載意義的正文，或是表意實踐的系統，「文化是快感經驗的表達」脫離了意義的軸向，而探索主體感受、身體經驗和非

理性等面向。慾望與快感的提法，也對照了經濟學裡關於需求 (need) 的提法，但比較是屬於潛意識的部份，是不受拘束的慾望流動，是生理欲求滿足之外，更多的、超出的部份。也正由於這種逾越和超出界線的特質，使得欲望和快感在分析上經常聯繫了顛覆的潛能。

舉例言之，約翰·費斯克 (John Fiske, 1989) 關於通俗文化和電視節目觀視經驗的研究，便指出了其中所蘊藏的慾望和快感的顛覆性。費斯克提出了生產性的快感 (productive pleasure) 的概念，認為庶民的快感有閃躲 (evasion)、侮蔑 (offensiveness) 和創造性 (productivity) 等不同形式，這些都屬於抗爭性的實踐，挑戰了主流霸權的管束馴訓 (disciplining)。例如其中的閃躲，是一種掙脫主體性與自我的經驗，即忘我的經驗，而自我與主體性正是意識形態生產和再生產之所在，所以，忘我的爽快 (jouissance)，使具有逃脫意識形態的效果 (同時也逃脫了意義的領域)。這種快感經驗，與身體有密切的關係，例如搖滾演唱會的嘶喊、吼叫、跳動或克藥，都是身體的感受，呈現出一幅令主流群體恐懼的景象；又如嘉年華會的凌亂、逾越、踰矩、熱鬧等氣氛，有一種逃離社會控制的時機與威脅，這都是討論快感、身體與慾望之顛覆性的實例。

綜言之，文化是快感經驗之表達的提法，其優點是提出了慾望作為文化研究的新向度，為主體行動發掘了新的內涵，主體的文化實踐，除了操弄意義，也在於發洩慾望。在文化的領域裡，主體不僅生產和消費意義，也滿足慾望；而這種奔放無羈的慾望，即使是在消費文化商品的情境裡，也有威脅既有體制的可能。文化分析者對於顛覆性的強調，帶出通俗文化和慾望的政治意涵。

但是，這種取向的缺點，和前一種表意實踐的取向一樣，過於強調主體的能動性，而未適當處理慾望或快感的結構性制約，甚至是慾望之建構的問題——慾望的抒發及其形式，是一種被建構出來的效果，甚而具有安全瓣的功能。因此，批評者認為費斯克等人的研究，對於通俗文化的顛覆性過於樂觀，而低估了資本主義商品化和既有體制的收編力量。

2.6 文化是一種再現之政治策略

最終，文化研究還是最常將文化的特殊性歸結到再現 (representation)

的議題上，不論是正文、符號、論述，表意作用，都歸屬於再現的層次，即使是反意義的慾望和快感，其表達也是一種再現，雖然慾望總是難以言說。

不過近來的文化研究，作為一種激進的文化批判，踵續英國文化研究的左派精神，致力於揭露社會的不平等與支配關係，設想可能的另類出路與改造之途，不難想像文化研究會走向文化政治與再現政治的訴求。

作為再現之政治策略的文化，其實接續了文化作為一種意識形態支配機制的議題，但更一般性地討論了文化與權力的關係，並且設想文化再現作為一個抵抗與變革的基地或戰場，而非僅是支配群體的控制機制。因之，阿圖塞的意識形態作為階級鬥爭之場域的命題，在文化政治與再現政治的提法裡，得到了發揮。

在文化政治的分析範疇裡，文化形式之結構與意義、文化生產與消費過程、正文與主體(施為)之間的關係、文化再現與主體認同之建構的關係等等問題，都擺放在政治實踐與策略上看；或者，從另一方面來看，社會群體之間的權力關係與鬥爭，也在文化再現的層次展開，文化再現正是主體建構的主要戰場。此外，目前文化政治的研究，也不再局限於階級之間的衝突，而格外強調各種依不同社會界線區分之群體間的互動與支配關係（例見 Jordan & Weedon, 1995）。

至於文化政治或再現政治在一般社會鬥爭裡的特殊作用，可以詹明信（Jameson, 1984）的認知繪圖（cognitive mapping）概念為例。認知繪圖是一種新美學，是在跨國資本主義流轉全球且無可再現的現實情境裡，再現那難以再現的龐大體制的文化企圖，其目的在於提供一種認識世界與改造世界的藍圖。認知繪圖就是一種再現之政治策略。當影像與資訊社會來臨，現實與虛構的界線模糊或泯除，而社會的支配群體越來越透過文化再現的手段而遂行控制之際，文化作為一種再現之政治策略，文化場域作為關鍵性的爭奪戰場，其重要性不言可喻。

最後，將本文所整理的文化概念之特性表列如下：

表一 文化概念的各種取向

文化概念	優點	缺點
整體生活方式	反經濟決定論； 強調文化之自主性； 文化成爲左派之正當議題； 擴大了文化的定義。	缺乏「決定性」的理論； 未能質疑「經驗」的建構性； 人文主義與本質論傾向。
意識形態支配機制	多重決定論；相對自主性； 意識形態成爲社會既定範疇，而非虛假意識； 主體召喚（建構）說。	過度強調結構面向； 功能論的傾向； 未賦予主體、意識和抵抗（階級鬥爭）足夠地位。
→霸權論	比較有彈性；統治者必須時時面對挑戰（抵抗和顛覆一直存在），贏取共識；霸權打造過程即階級鬥爭過程。	
承載意義的正文	以符號學方法處理意義之解讀，比較嚴謹； 彰顯文化作爲意義之再現的特殊性。	容易落入形式主義； 忽視符號之生產過程； 忽視正文的社會脈絡； 符徵/符旨的一對一對應； 忽視主體解讀的主觀性與解讀的變異範圍。
→互爲正文性	突破正文的僵固界線； 可以處理正文意義之生產與解讀的正文脈絡。	還是偏重正文與正文之間的關係，而未及於非正文的層面。
→符徵鍊	符徵與符旨的遞延性； 打破符徵與符旨的僵固對應。	意義不穩固，甚至解離。
表意實踐之系統	強調文化再現之操弄； （書寫與論述實踐的概念） 賦予主體或社會群體在文化生產與消費上的更大自由度； 積極抵抗的可能性。	過於強調主體的能动性； 主體再現的層次與結構性變革之落差； 未充分處理表意實踐與其他實踐的關係。
快感經驗的表達	提出慾望與快感的向度； 主體不僅生產與消費意義，還表達與滿足慾望； 強調（消費）慾望的顛覆性。	過於強調主體的能动性； 未處理慾望的結構性限制； 對通俗文化之顛覆性太樂觀。
再現之政治策略	強調文化的政治向度； 有抵抗和改變的餘地，也有支配群體之固權策略； 可以綜合前述的文化概念，並扎連主體認同之建構。	再現之動機與形式，須以其他文化概念來補充（支配、慾望、意義、正文）； 結構面向的考量不足（決定性的問題）。

資料來源：本研究整理

3. 空間的文化分析之架構

檢討了文化概念的各種取向之後，我們可以據以思考空間之文化分析的架構。不過，我們還是必須先考察空間與空間形式究竟意指為何，才能搭接文化概念與空間分析。

3.1 空間與空間形式之界定

根據大衛·哈維(David Harvey, 1973: 13-4)的說明，空間觀可以分為**絕對空間**(absolute space)、**相對空間**(relative space)與**關係空間**(relational space)。首先，絕對空間觀認為空間是絕對的實體(虛體)，空間像是一個容器或架構，而非事物(thing)，而且可以與佔有其間的事物分離而獨立存在。空間本身是一個獨特的、實質的，而且顯然是真實或經驗性的實體。其次，相對空間則是指涉事物之間的關係。空間只是事件或事件的面向之間的關係，而且受到時間過程的束縛。最後，關係空間包含於客體之內，意即一件事物的存在與否，完全決定於它是否包含和表現了它跟其他客體的關係。

雖然舉出了三種空間觀念，哈維(Harvey, 1973: 13-4)卻點出了：「關於空間之性質的哲學問題，沒有哲學上的解答——解答在於人的實踐。因此，『空間是什麼？』這個問題，必須代之以『不同的人類實踐，如何創造與使用了不同的空間概念？』」意即空間意義之決定性，還是歸結到人的社會實踐上。

曼威·柯司特(Manuel Castells, 1983)對於都市之意義的討論，也特別強調了行動與衝突，即「都市意義為特定社會中，不同歷史行動者的衝突過程賦予一般都市目標的結構性操作」。不過，談到空間的性質，柯司特卻有不同於哈維的看法，他(Castells, 1992)認為：

從社會理論的觀點看來，空間是共享時間之社會實踐的物質支持。我要立刻附加指出，任何物質支持都有其象徵意義。所謂共享時間的社會實踐，我指的是空間將在時間中同時並存的實踐聚攏起來。正是這種同時性的物質接合(articulation)，使得空間相對於社會有其意義。傳統上，這個觀念被類同於鄰近(contiguity)。然而，將同時並存的實踐之物質支持的基本概念，和鄰近的觀念區分開來，非常重要，這才能夠解釋，不依靠物理上的鄰近的那種同時性之物質支持，有其存在的可能性，而這正是資訊社會的支配性活動

的情形（黑體字為筆者所加）。

因此，柯司特對於空間性質的界定，著重於社會實踐之物質支持，亦即空間是社會的基本物質向度。

朵琳·瑪西（Doreen Massey, 1994）在其重要論文〈政治與空間／時間〉裡，則提出了更為成熟的看法。她針對發展一個超越既有概念的另類空間觀，提出了四項要點。首先，要打破時間與空間的對立；空間並非停滯，而時間也不是沒有空間。其次，我們必須將空間概念化為由相互關係所構成，是從地域到全球的尺度上，一切社會的相互關係與互動的同時並存；這意涵了社會與空間的相互建構，並且就空間創生於社會關係之中而論，空間本身的性質便是充滿權力與象徵，是一個支配與從屬、團結與合作的複雜關係網，亦即是一種權力幾何學。第三，空間同時具有秩序的元素與混亂的元素。最後，這個內涵於空間的混亂或移位的元素，對於構成空間的社會現象有所作用（空間對社會發揮效果）；亦即空間乃是歷史之生產的整合部份，因此也是政治之可能性的一部份（因混亂意味著變動與可能性）。

至於空間形式是什麼，一般少見學者討論。形式這個概念通常與內容（content）相對應；形式傾向於指涉某種結構、框架、邏輯、樣態等，而意義似乎比較被歸屬於內容的層次。例如在符號學裡，符徵通常被歸屬於形式，而符旨屬於內容。但是，在柯司特（Castells, 1983）關於都市之意義、功能與形式的三分法裡，他界定都市之形式為「都市意義的象徵表現，以及都市意義之歷史疊合的象徵表現，而這經常由歷史行動者的衝突過程所決定」。在此，除了擺在歷史行動者的衝突過程裡，都市形式之定義最特殊的部份即對於象徵表現的強調，這即是本文所談的文化層次。亦即空間之形式，在柯司特看來，可能就是空間之文化形式。

不過，依前述空間是一種社會時間之同時性連結的物質支持的概念，空間形式這個字眼，雖然就「形式」而論，已經是一種呈現和再現，但還是有必要加上文化兩個字，來區分空間之特質，以及對此特質的再現。再者，依照瑪西的觀點，空間和時間不可分割，而且她（Massey, 1993）援引物理科學的新發展，認為「形式即過程」，形式是動態的；因此，空間形式其實不如一般所認為的是屬於僵固不變的層面，而有其流變之向度（即歷史與時間）。但是，她也承認時間與空間的範疇區分還是有必要，而時間通常被歸於內容，空間被

歸於形式。如此看來，形式已經是空間之界定的基本要件，所以，為了更為強調文化的特殊性，區分「空間形式」與「空間文化形式」，也有其必要。

3.2 空間之文化形式 / 文化之空間形式

前述關於空間之性質與空間形式的討論，提及實踐、行動、象徵表現等等，讓我們聯想到昂希·列斐伏爾(Henri Lefebvre, 1991)所提出的空間之生產的三個向度，即「空間實踐」、「空間之表徵」與「表徵之空間」。空間之表徵或再現，似乎可以對應於「空間之文化形式」，而表徵或再現之空間，也可以對應於「文化之空間形式」的範疇。依據列斐伏爾的說法，空間實踐、空間之表徵與表徵之空間的界定如下：

1. 空間實踐 (spatial practice)

(1)它包括了生產與再生產，以及做為每個社會形構之特徵的特殊區位和空間組合。空間實踐確保了連續性和某種程度的凝聚。就社會空間及一既定社會之成員與那個空間的關係而論，這種凝聚暗含了一個被保障的「能力」(competence)水準和一定的「運作」(performance)水準(Lefebvre, 1991, p. 33；以下的頁碼出處相同)。

(2)一個社會的空間實踐隱匿了那個社會的空間；以一種辯証的方式，它提出且預設了社會空間，當它掌控與佔有社會空間時，它緩慢且確定地生產了社會空間。從分析的觀點看，一個社會的空間實踐，是透過對其空間的釋明而揭露展現(p. 38)。

(3)新資本主義下的空間實踐，在感知(perceived)的空間裡，具現了日常現實(日常事務)與都市現實(將保留給工作、私人生活和休閒的地方連結起來的路徑和網絡)之間的緊密關連，這種關連是弔詭的，因為它包含了它所連結的地方之間的最極端分離。每個社會成員的特殊空間能力與運作，只能就經驗上來評估。「現代」的空間實踐也許可以由政府補貼的高層住宅裡，房客的日常生活在來界定。不過，高速公路和航空運輸的政治也應該算在內。空間實踐應該具有某種凝聚性，但這不意味它是連貫的(p. 38)。

2. 空間的表徵(representations of space)

- (1) 它緊緊繫於生產關係和這些關係所安置的「秩序」，並因此緊緊繫於知識、符號、符碼，以及「前面」(frontal)的關係(p. 33)。
- (2) 它是構想概念的(conceptualized)空間，是科學家、規劃師、都市計劃師、技術官僚與社會工程師的空間，宛如具有科學傾向的某種藝術家一樣，他們都以構想的(conceived)來辨識生活的(lived)與感知的(perceived)。這是任何社會(或生產方式)裡的支配空間，除了某些例外，空間的概念傾向於言詞符號(即在知識上製作出來)的系統(p. 38-9)。在新資本主義的空間實踐裡，空間的表徵促進了表徵之空間(太陽、海洋、嘉年華、浪費、花費)的操弄。
- (3) 空間的表徵透過知識而展現，亦即透過理解與意識形態而展現，這種知識總是相對的且處於變化過程之中。空間的表徵確實是抽象的，但是它們在社會與政治實踐裡也有一席之地：被表徵的空間裡的物體與人群之間的既定關係，臣屬於一種邏輯，如果它們缺乏一致性，那麼這些關係遲早就會被打破。另一方面，表徵的空間則無須遵守一致性或連貫性的法則(p. 41)。空間的表徵具有具有實質的影響，它介入且修改了由有效的知識與意識形態所灌注的空間織理(spatial texture)，它在空間之生產上具有特殊的影響力，它們藉由一種建構的方式介入，意即一種嵌埋在空間脈絡裡的計劃，以及不會消散進入想像或象徵領域的再現之織理(p. 42)。

3. 表徵的空間(representational spaces)

- (1) 它具現了複雜的象徵論(symbolism)，有時是編碼的，有時候沒有編碼，它扣連上社會生活秘密或地下的一面，也扣連了藝術(而藝術最後可能比較不會被界定為一種空間的符碼，而是表徵之空間的符碼)(p. 33)。
- (2) 表徵的空間是透過其相關之意象和象徵而直接生活(lived)的空間，它是居民與使用者的空間，以及藝術家和那些只想要從事描述的作家與哲學家的空間。這是被支配的空間，是消極地經驗到的空間，而想像試圖改變和佔有它。它與物理空間重疊，對其客體從事象徵性的利用，因此，除了一些例外，表徵的空間可以說傾向於多少具有連貫性的非言詞

象徵和符號的系統(p. 39)。

- (3)表徵的空間無須遵守一致性或連貫性的法則。它令人想起想像與象徵的元素，根源於歷史裡——民族的歷史與其中每個人的歷史。民族誌學者、人類學家、精神分析師不論是否有所察覺，乃是關涉表徵之空間的學者。但是他們經常忘記要將表徵的空間與空間的表徵放在一起，兩者彼此共存、協調或干預；他們甚至更常忽略社會實踐。相反地，這些專家毫無困難地分辨出讓他們感到興趣的表徵之空間的面向：童年記憶、夢想，或子宮的意象與象徵(洞穴、通道、迷宮)。表徵的空間是活生生的，它說話，它具有一個情感性的核心：例如自我、床、臥室、住所、房舍；或是廣場、教堂、墓地。它包容了熱情、行動的所在與生活的情境，並因此立即地意涵了時間，它可能是方向性的、情境性的，或關係性的，因為它基本上是質化的、流動的與動態的(p. 41-2)。

前述列斐伏爾的界定或許過於抽象，並且有其原來發問的社會脈絡(即列斐伏爾所謂的官僚支配的消費社會)，但我們可以延伸其意義，而得到如下命題：

- (1)空間實踐是指牽涉在這個空間裡的人類行動，包括了生產、使用、控制和改造這個空間的行動。
- (2)空間的表徵是指牽涉這個空間的呈現方式，包括空間本身的樣貌與意義，以及我們呈現它的種種方式，包括模型、影像、文字、其他符號，以及概念、思維方式等等。
- (3)表徵的空間是指夢想、慾望、幻想、象徵、潛意識、情感、日常生活難以言說的感覺、身體、嘉年華、節慶、狂歡、幽默、人類交往溝通的空間。

綜言之，空間的表徵就其廣義而言，即處理空間之文化形式的問題，而其主要操作方式與樣態是呈現、再現與表意實踐。

3.3 空間之文化分析的面向

討論了不同的文化概念取向與空間性質，以及空間形式和空間之表徵的概念後，依據前述文化概念取向的區分方式，可以將空間的文化形式區分為下列六個面向：

表二 空間之文化分析諸面向

文化概念	空間之文化分析	分析事例
文化作為一種整體生活方式	空間之文化形式乃是人類社會整體生活方式的空間再現（社會與空間的互相建構）	資本主義的空間文化形式 VS. 前資本主義的空間文化形式
文化作為意識形態支配機制	空間之文化形式乃是意識形態支配機制的空間再現；是權力幾何學的呈現	國家的空間意識形態（國土神話）；環境保育的自然意識形態
文化作為承載意義的正文	空間之文化形式乃是承載意義之正文；亦即，空間形式是空間書寫與閱讀的文本	城市街景作為書寫與閱讀的正文；文化地景
→互為正文性	空間形式的互為正文性	不同歷史時期與地區之街景的交互指涉
文化作為生產意義的表意實踐之系統	空間之文化形式乃是生產意義之表意實踐的系統；空間形式是空間書寫之實踐的憑藉與展現	可容受意義之表陳的空間形式：劇場與廣場等；電影裡的都市再現與真實城市之構築間的關係
文化作為快感經驗的表達	空間之文化形式乃是快感經驗的表達；此時的空間是作為表徵（想像、慾望、身體和嘉年華）之空間而存在	各種表陳與刺激快感的空間形式，遊樂園作為一種城市隱喻和真實城市之模型
文化作為再現之政治策略	空間之文化形式牽涉的是空間再現的政治策略；亦即牽涉了地方、再現與認同的問題叢結	紀念碑、街頭塗鴉、社會運動的空間運用策略、地方認同與地域政治

資料來源：本研究整理。

以上六個取向或向度，正是從事空間之文化分析的六個切面，囊括了再現之結構層次與主體行動層次。但重要的是前五種空間文化形式之取向，必須

綜合在第六種再現之政治策略(或政治之再現策略)的問題叢裡，才能凸顯文化分析的實踐意涵。

4. 空間之文化分析的實踐意涵：邁向認同之空間政治

在社會與空間互相建構的前提下，空間之文化再現的實踐意涵，聯繫上的正是社會變遷與社會運動的動態，牽連在社會的支配與反抗之關係和過程裡。在這個動態過程中，尤其是指涉社會運動之形成與作用時，個別與集體主體性之建構，乃是其中的要件；因為人類是社會的作用者，主體之建構不僅意味了進入一定的社會位置，也意味了對此位置的一套世界觀，而主體性的自覺，或是主體位置的改換，都是社會變遷與社會變革的根本部份。

空間的文化形式，歸屬到再現政治的範圍裡，其主要的實踐意涵就是認同政治之形構，意即關涉了主體之建構所牽動的權力關係和支配結構。也就是說，身分認同與各種尺度空間(地方、家、社區、區域、國家、全球等等)形式之再現的關連，乃是此後批判性的空間文化分析之核心，我們可以稱之為空間的認同政治或是認同的空間政治。

參考文獻

Adorno, Theodor & Max Horkheimer

1972 [1944] "The Culture Industry: Enlightenment as Mass Deception", in *Dialectic of Enlightenment*. New York: The Seabury Press. pp. 120-167.

Althusser, Louis

1971 [1970] "Ideology and Ideological State Apparatus", in his *Lenin and Philosophy*. London: New Left Books. pp. 127-186.

Barnes, Trevor J. & James S. Duncan (eds.)

1992 *Writing Worlds: Discourse, Text & Metaphor in the Representation of Landscape*. London: Routledge.

Baudrillard, Jean

1981 *For A Critique of the Political Economy of the Sign*. St. Louis: Telos Press.

Baudrillard, Jean

1993 [1976] "The Order of Simulacra", in his *Symbolic Exchange and Death*. trans. by Iain Hamilton Grant. London: Sage. pp. 50-86.

- Bell, David & Gill Valentine (eds.)
 1995 *Mapping Desire: Geographies of Sexualities*. London: Routledge.
- Blunt, Alison & Gillian Rose (eds.)
 1994 *Writing Women and Space: Colonial and Postcolonial Geographies*. New York: The Guilford Press.
- Carter, Erica, James Donald and Judith Squires (eds.)
 1993 *Space and Place: Theories of Identity and Location*. London: Lawrence & Wishart.
- Castells, Manuel
 1983 *The City and the Grassroots*. Berkeley, Cal.: University of California Press.
- Castells, Manuel
 1992 "The Space of Flows: A Theory of Space in the Informational Society", paper presented on Conference of "The New Urbanism" organized by Princeton University in October 1992. To be published in English in 1994 by Princeton Series in Architecture.
- de Certeau, Michel
 1984 *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Duncan, James & David Ley (eds.)
 1993 *Place/Culture: Representation*. London: Routledge.
- Fiske, John
 1989 *Understanding Popular Culture*. London: Routledge.
- Gottdiener, M.
 1995 *Postmodern Semiotics: Material Culture and the Forms of Postmodern Life*. Oxford: Basil Blackwell.
- Gregory, Derek
 1994 *Geographical Imaginations*. Oxford: Blackwell.
- Hall, Stuart
 1980 "Cultural Studies: Two Paradigms," *Media, Culture and Society*, No.2, pp. 57-72.
- Hall, Stuart
 1993 [1980] "Encoding, Decoding," in Simon During (ed.) *The Cultural Studies Reader*. pp. 90-103.
- Harvey, David
 1973 *Social Justice and the City*. Oxford: Basil Blackwell.
- Hodge, Robert & Gunther Kress
 1988 *Social Semiotics*. Cambridge: Polity Press.

- Jackson, Peter
1989 *Maps of Meaning: An Introduction to Cultural Geography*. London: Unwin Hyman.
- Jameson, Fredric
1984 "Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism", *New Left Review*, No. 146, July-Aug., pp.53-92.
- Jenks, Chris
1993 *Culture*. London: Routledge.
- Jordan, Glenn & Chris Weedon
1995 *Cultural Politics: Class, Gender, Race and Postmodern World*. Oxford: Basil Blackwell.
- Keith, Michael & Steve Pile (eds.)
1993 *Place and the Politics of Identity*. London: Routledge.
- Lefebvre, Henri
1991 [1974] *The Production of Space*. Oxford: Basil Blackwell.
- Massey, Doreen
1993 "Power-geometry and a Progressive Sense of Place," in Jon Bird, Barry Curtis, Tim Putnam, George Robertson & Lisa Tickner (eds.), *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*. London: Routledge. pp. 59-69.
- Massey, Doreen
1994 "Politics and Space/Time," in her *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press. pp. 249-272.
- Morley, David & Kevin Robins
1995 *Spaces of Identity: Global Media, Electronic Landscapes and Cultural Boundaries*. London: Routledge.
- Peet, Richard & Nigel Thrift
1989 "Political Economy and Human Geography," in R. Peet & N. Thrift (eds.) *New Models in Geography*. London: Unwin Hyman: pp. 3-29.
- Pile, Steve & Nigel Thrift (eds.)
1995 *Mapping the Subject: Geographies of Cultural Transformation*. London: Routledge.
- Sarup, Madan
1993 *An Introductory Guide to Post-Structuralism and Postmodernism* (2nd edn.). New York: Harvester Wheatsheaf.

Shurmer-Smith, Pamela & Kevin Hannam

1994 *Worlds of Desire, Realms of Power: A Cultural Geography*. London: Edward Arnold.

Watson, Sophie & Katherine Gibson (eds.)

1995 *Postmodern Cities & Spaces*. Oxford: Basil Blackwell.

Williams, Raymond

1966 [1958] *Culture and Society 1780-1950*. London: Penguin.

Williams, Raymond

1981 [1961] "The Analysis of Culture," in Tony Bennett et al. (eds.), *Culture, Ideology and Social Process: A Reader*. London: The Open University Press. pp. 43-52.

都市流動危機的論述與現實

台北「交通黑暗期」的分析

摘要

本文是關於台北市交通黑暗期的論述分析。由流動這個概念出發，本文意圖對現階段的都市交通危機做不同於運輸專業論述的考察，透過關於交通黑暗期的種種論述和現象，探索流動的社會文化意義。

本研究首先回顧交通黑暗期的歷史與結構性成因，反省交通政策、規劃與專業論述的性質與交通危機的關連。其次提出都市流動危機的四個層面：街道的經濟危機、交通的理性危機、街頭的正當性危機與流動的動機危機，以捕捉現階段交通危機的意義和影響，並且就相關論述的分析來發現各社會群體，尤其是官方對應危機的方式，以及這些論述的可能效果。

根據本文的分析，交通論述在公共領域裡既競爭又聯合的主要作用，乃是在確認交通的供需和管理危機的同時，以其優越的發言地位掌握了交通危機的解釋權，將街頭的正當性危機化約為理性問題，因而在軟化流動議題的顛覆潛能上也有一定的效果。

1. 前言

皇后叫著：「快點！快點！」她們跑得如此快，宛如騰空而起，幾乎腳尖都不著地了。直到愛麗絲精疲力竭時，她們突然停下，愛麗絲發覺自己坐在地上，上氣不接下氣，頭暈眼花。

愛麗絲驚奇地看看四周，說：「真奇怪，我相信我們還是留在原來的樹下！每件東西都一樣！」

皇后道：「我們當然是在原地，妳以為會在哪裡？」

愛麗絲微喘著說：「嗯，在我們那兒，如果你很快地跑了一陣子——像我們剛才那樣，妳通常會到達另一個地方。」

皇后道：「多麼慢的地方啊，現在我們這兒必得使盡了力氣跑，才能留在原地。如果你想到其他地方，妳就得跑得比剛才快一倍！」

——加樂爾(Carroll, 1872: 216)

「交通黑暗期」已經是生活在台北都會區的民衆親身感受的體驗，台灣島上其他地區的人民，浸淫於大眾媒體的資訊中，也與台北人一起達成了「台北行難，難於上青天」的共識。交通成爲一個棘手的問題，甚至演爲一項危機的時候，不僅主事的政府機關信誓旦旦以解決問題爲首務，各門專家學者和民代輿論，或獻策、或批判，在媒體上熱鬧地佔領了大塊空間。多方訊息壅塞不暢，相持不下之際，街道上疲累的閱聽大眾又一次在媒體上深深領會、肯定了交通危機的嚴峻情勢。

「交通黑暗期」裡移動時間增加、停車困難、尖峰時刻堵車煩悶、道路管制改單向與公車路線變更造成不便等等事實，使得必須使用街道的社會行動有所變化：實行彈性上下班制度、摩托計程車出現、企業總部出走、商業區相對優勢改變，乃至於個人日常行動路線、活動範圍與生活時程的相應調整，都顯示了交通危機正緩緩地改變了人們使用街道的方式，進而改變了社會生活中社會關係與過程的實質內容和運作方式。

「交通黑暗期」其實是世界各大城市的共同夢魘，在講求速度與效率的時代裡，人類逐漸由定居生活轉向游牧生活。不僅一生之中轉移生活空間的機會與必要性增加，尋常生活裡的長短旅程也日益增多，時空移轉伴隨著社會關係的分合重組，已經是現代人的日常體驗。人車物在時空中的移動變換，運輸與通訊技術的進展，同時是社會經濟變化的表現與基礎。人類及其產物在社會時空裡「移動性」(mobility)與「可及性」(availability)的變化，跟社會過程與關係的轉變，其實是同一個歷史進程——加速流變——在不同層面的展現。

但是，社會生存所要求的移動增加，移動的困境亦如影隨形。即使電子通訊網絡的發展遠景帶來在家工作、購物、學習與娛樂的希望，人類依然不能放棄移動；資訊流動(flow)不能完全取代人與物的流動，甚至可能引發更多流動需求。況且電子資訊更爲迅速大量的流動，可能逼使人類加入更爲緊迫的競

賽——愛麗絲的疑惑是現代人的疑惑，皇后的解釋則預言可怕的未來。

因此，本文基本上是在一個加速流動、社會以流動能力和流動網路結構起來、流動價值成爲文化的中心理念，然而流動卻遭遇挫折的歷史情境中，對台北「交通黑暗期」作爲此地現階段的「都市流動危機」的分析。

這個分析過程著重探究某些特殊的課題——流動危機的意涵和影響，街道與交通的性質及其轉化，交通論述的效果，以及流動議題的顛覆性等。由這些焦點出發尋找具體的分析事象，並且據以確證由理論觀點和筆者觀察構築而成的解讀架構，因此本文也是一個建構過程，構造出來的成品乃是經過筆者價值抉擇的一套說法。本文預期要表現出來的是對交通事象的特殊理解方式，提出思考交通議題的新方向。

2. 台北交通黑暗期史前史

1990年國慶日民營的淡江渡輪公司首航，休眠了106年的淡水河運復甦。雖然臭味陣陣而且碼頭淤淺，卻也引發了一陣追溯台北發跡歷史，緬懷往昔航運鼎盛風光的風潮。除了強調觀光價值以外，在交通艱困的此刻，淡水河運甚至被賦予擔負部分大眾運輸運量的角色，並期待淡水河的春天因此再度降臨。商業利益、交通困境和歷史懷舊的交錯，讓淡水河重新登上歷史舞台，然而導演是否讓它擔任要角仍屬未定。導演是誰？是歷史社會過程，也是社會行動中的作用者。本節將探索「交通黑暗期」形成的歷史與結構性因素，廓繪現階段交通困境的歷史社會源流。

2.1 台北都會發展與交通運輸變遷

本節略述從日治時期到今日台北都市與交通運輸的一般性發展，著重在運輸政策與交通實況的演變，並指出各時期社經特質與交通運輸的關係。由於台北交通的歷史分析不是本研究的重點，因此本節多採用既有研究成果，描繪出現階段「交通黑暗期」的歷史舞台背景，交通危機的成因將在歷史的曲折進程裡逐漸明朗。

2.1.1 日治時期(1895-1945)

根據周憲文(1958: 57-8)的看法，日據時代的交通建設有幾點特色。

(一)是軍事與政治意義特別濃厚。(二)是所謂「國家力量與國家資本」的關係特別重大。(三)是交通機關的現代化與日本化(如鐵軌與日本國內同寬)。就台北市的對外運輸和城內交通而言，也不離上述特質。

日本殖民政權定台北為首府，營建基隆港為台北外港，興建縱貫鐵路(基隆至高雄，1908年四月竣工)、淡水線鐵路(台北至淡水，1901年八月通車)、宜蘭線鐵路(八堵至蘇澳，1917年開工，1924年全線通車)等，並修築縱貫公路(1916年始名)，從此確立了台北的全島陸運中樞地位，以及與日本本土交通(經基隆港)的門戶位置。

殖民帝國的干預和現代化傾向在各種政策措施上顯現出來。都市地區的道路，由於配合理性的都市計劃，對於空間的形塑有一套明白的論述語彙與國家的空間管理互相支援。在早期的規劃理念裡，道路不僅有交通的機能，也是其它都市計畫事業的基礎，都市範圍、土地分區、公園系統等都要與道路配合。因此，日據時期公認「街道為構築都市之根幹，在都市計畫之內容中為最重要之一項。」除交通停車外，道路還有提供都市開放空間、林蔭道休憩、埋架公共設施管線與統御建築型式、聚集商業人潮、提供祭典儀式活動進行的場地等機能(台大土木所都計室，1987：137)。

道路的規劃興築，配合現代「理性與科學」的規劃概念和都市計劃的整體性，遂有種種的規範理念與管制措施。例如道路的等級分劃(幹線、次要幹線、住宅街道、林蔭道路及公園道路)，系統性的道路規劃模式(有棋盤型、斜線型和放射環狀型等)，主要幹線間距，道路交會型式，道路方位(如長向街道不與季節風方向一致)，道路寬度標準與車道區分(快慢車道)等。此外，藉由建築線的指定，不僅可以取得道路用地，也使街路立面形成整齊的景觀。道路植栽與排水也是台北道路建設的新領域(台大土木所都計室，1987：138-60)。

台北地區因為是統治中心，道路建設較積極，日治初期的重點在於銜接台北三市街(城內、艋舺、大稻埕)的道路。原城內為殖民者政治商業中心，拆除城牆後所修三線道，實為殖民政權展現迥異前朝的現代性榮耀與權勢的表徵。交通工具方面，1922年日人創設「台灣自動車株式會社」行駛市區，為台北市公共汽車之始，後因經營不善由本省人自辦，更名為「台北汽車公司」，至1930年由市役所(市政府)徵購歸屬市產。行車路線大致以台北車站為中心

呈輻射狀，每日乘客數平均一萬二千人左右。城內貨運以人力板車、人挑及牛運為主。旅客運輸除公車外，大部份是步行、腳踏車及人力車（趙捷謙，1976：25）。

綜言之，日治時期台北都市交通運輸的特質是：

- (一) 國家大力干預。殖民國家以政軍統治和經濟剝削的實際需要為主，配合都市地區的空間規劃，展開現代化的運輸建設，相較於前有大規模的投入。
- (二) 現代化與科學理性的規劃論述和準則。殖民政權引入歐美的理性規劃概念，道路的規劃修築與管理有一套論述根據和成文規則。這同時也意味著國家的統治技巧以技術規制的方式，以及用理性、現代與進步的名義表現出來。
- (三) 道路與都市計劃配合。道路與土地使用等都計項目搭配，具有更廣泛的前瞻性質與空間規劃上的工具性質。
- (四) 清代三市街連結一體，市區擴大計劃，奠定日後台北都市發展與街道交通網路的雛形。
- (五) 公共汽車出現，奠定今日都市大眾運輸的基礎。
- (六) 台北火車站成為都市運輸中樞。鐵路區隔市區，造成日後交通瓶頸（平交道）與商業區位的差異發展（前後站之分）。

2.1.2 光復以後(1945-1990)

參考楊子葆(1989)的研究成果和分期方式，台北交通運輸的發展可以區分為下列幾個時期：

A. 復舊政策與人力車、自行車時期(1945-1949)

1945年台灣光復後受戰爭破壞的經濟展開重建工作，米糖出口大陸，而進口日用產品，但是由於大陸內戰，波及台灣物價騰漲。龐大的日本公民營產業被接收為國有財產，成為日後台灣國家資本獨佔體系的根本。公營利潤投入內戰軍事支出，而濫發紙幣則造成更嚴重的通貨膨脹，1947年物價上漲達六倍（劉進慶，1988：14-23），當年又爆發二二八事件，顯見社會局勢動盪不穩。

在這段風雨飄搖的年代，運輸自無建設可言，交通工具除少數汽機車外，主要是人力車和自行車。1920年左右，人力車盛行於台北市區；自行車於1903年始進口，1929年達到戰前高峰。光復後，市區的主要運輸工具便是人力車和自行車，1946年市內有載客人力車1552輛（1948年達3507輛），自行車3326輛。但是1949年國民政府遷台，上海三輪車大量進入，人力車數量銳減為1048輛，而自行車增至83142輛（楊子葆，1989：21）。另市公車由市政府公共汽車管理處經營，1946年能行駛的公車僅十八輛，路線八條（趙捷謙，1983：155）。

B. 防空疏散政策與自行車、三輪車時期(1952-1959)

1950年六月韓戰爆發，台灣歷史命運大轉折。在美援（1951年起）之下進行各項建設與改革，並納入國際冷戰體制。1951年至1960年，交通運輸固定資本形成毛額中，美援佔了四十%（林鐘雄，1987：41），顯見美援對基礎建設的影響。1949年起分三階段土地改革，小自耕農生產增加，地主土地資本流入工商業，既穩固政權又促進經濟發展。藉由肥料換穀與分糖制，從農業擠壓了國家發展工業所需資源，過剩農村勞動力則進入工廠，創造進口替代政策的有利環境（馬凱，1989：129-30）。政治上與大陸軍事對峙且時有衝突（如1954年九三金門砲戰，1958年八二三砲戰），反攻大陸是明白宣示的國家目標。

在緊張的政軍情勢裡，1954年行政院頒佈「台灣省防空疏散實施辦法」與「台灣省實施防空疏散重要城市建築管制辦法」。翌年北市全市劃為禁建區，主要都市建設是防空壕、交通建設與機關學校的遷移郊區。這時期的重要交通建設有中興大橋（1956-1958），是台灣第二座預力混凝土橋，又有最早的鐵公路立體交叉陸橋復旦橋（1958）。

運輸工具方面，三輪車取代了人力車，成為台北市區的主要營業運輸工具，1960年營業三輪車達14,001輛。自行車則是主要的私人運輸工具（於1962年達最高峰219,927輛）（楊子葆，1989：24-7）。汽車和機車緩慢成長，1957年裕隆汽車廠成立開始生產小汽車。「駐行待租」的營業小客車日據時代已有，光復後日益增加，政府也不斷放寬營運和加入的規則，1959年一月行政院開放營業車牌照管制，三月北市開始經營巡迴營業小客車（即今通稱之計程車）。由於小汽車進口受管制，華僑（有優待措施）回國投資經營營業小客車

者很多，北市由1957年底的257輛增至1961年的1,071輛(趙捷謙，1983：148-51)。

C. 強化都市基本建設與摩托化時期(1960-1966)

這一階段台灣經濟邁向高度成長，擴大原有進口替代工業，以出口擴張為發展策略，出口由農產及其加工品轉為勞力密集工業產品(林鐘雄，1987：56-63)，十年(1964-1973)間GNP年平均成長率達11.1%(劉進慶，1988：45-8)。國民所得日漸提高(1960年至1973年，平均每年實質增加率為7.7%)，消費與儲蓄能力大增。部份鄉鎮因工廠數量增加，規模擴大，形成新城市或與附近都市連成都會區(林鐘雄，1987：70)，城鄉移民陸續進入北高两市，都市規模擴大。

1960年已有八十一萬人口的台北市，實施「台北市交通五年計畫」與台北市郊公路改善計畫。交通建設仍以積極興建聯外橋樑和道路為主，包括百齡橋(1965-1967)、台北大橋新建(1966-1969)、華江橋(1966-1968)，以及秀朗橋改建(1967-1969)等。

運輸工具方面，1960年頒布「台灣省增設營業計程汽車有關問題執行要點」，企圖以計程車取代三輪車，1968年終於禁止行駛人力三輪客車(趙捷謙，1983：152-4)。1961年馬達三輪貨車出現行駛市區，發展迅速，取代了人力三輪貨車、板車與牛車(趙捷謙，1983：163-4)，客貨運輸工具的摩托化陸續展開，消費能力增加和道路日益完善，也促使自用汽機車持續成長。

D. 空間均衡發展政策與汽機車成長時期(1967-1979)

本期的分期標準是台北市於1967年由省轄市升格為院轄市，擴大行政區(納入內湖、南港、木柵、景美、士林與北投六鄉鎮)，人口一百五十六萬，此後人口平均年增近六萬，至1979年達二百廿萬，都會已然成形。配合「市區、郊區均衡發展策略」，政府在內湖、林口建立新市鎮，意圖分散人口，均衡空間發展。市郊則或以低房價吸引城鄉移民，或以高生活品質吸引原居市內的中上階層(楊子葆，1989：35)。但是就業、就學與高級消費的中心仍在市區，城郊往來交通流量反而增加，交通擁擠在大眾運輸未有突破性革新前，只能是日漸濃厚的都市陰影。

此時歷經兩次石油危機(1973,1979)，對外貿易依存度高(如1973年出

口佔GNP的46%)的台灣經濟成長減緩，但成果仍可觀。十大建設的推行配合重化工業的進口替代政策，並強化交通運輸與能源基礎建設，彌補了前期快速發展所造成的基礎建設不足(劉進慶，1988：49-51)，也恰巧彌補了石油風暴引起的民間支出不足(馬凱，1989：137)。

中央的交通政策專注於運輸系統的硬體建設，增加投資，提高運輸能量，俾配合經濟建設的發展(高玉樹，1973：1)，1970年興建高速公路，1978以市府歲出總預算來衡量(參見表2-2與圖2-2)，這一時期的交通支出比例在21%左右，比下一階段還高(約16%)。道路面積與長度的增加(尤其是1970年至1975年)也比下一階段迅速，但車輛增長更快，每車道路面積不斷下降

表 2-1 台北市歷年人口數與車輛數

年度	總人口數	人口密度#	汽車數量	增長率	每千人汽車數	機車數量	增長率	每千人機車數	小客車數量	增長率	每千人小客車數
57	1604543	5896	27657	*	17.24	74689	*	46.55	16968	*	10.57
58	1712108	6261	34150	23.48%	19.95	96554	29.27%	56.39	20666	21.79%	12.07
59	1769568	6502	42055	23.15%	23.77	113065	17.10%	63.89	27018	30.74%	15.27
60	1839641	6760	44285	5.30%	24.07	113268	0.18%	61.57	27299	1.04%	14.84
61	1909067	7015	52616	18.81%	27.56	128445	13.40%	67.28	33357	22.19%	17.47
62	1958396	7196	61930	17.70%	31.62	140088	9.06%	71.53	40144	20.35%	20.50
63	2003604	7362	75264	21.54%	37.56	161582	15.34%	80.65	50100	24.80%	25.00
64	2043318	7508	87723	16.55%	2.93	188487	16.65%	92.25	58625	17.02%	28.69
65	2089288	7677	98599	12.40%	47.19	213581	13.31%	102.23	65825	12.28%	31.51
66	2127625	7818	111767	13.36%	52.53	245118	14.77%	115.21	76187	15.74%	35.81
67	2163605	950	123096	10.14%	56.89	279197	13.90%	129.04	91309	19.85%	42.20
68	2196237	8070	155757	26.54%	70.92	293996	5.30%	133.86	112525	23.21%	51.23
69	2220427	8159	182328	17.06%	82.11	350921	19.36%	158.04	131474	16.86%	59.21
70	2270983	8345	208603	14.41%	91.86	406140	15.74%	178.84	151424	15.17%	66.68
71	2327641	8553	230814	10.65%	99.16	448390	10.40%	192.64	168070	10.99%	72.21
72	2388374	8775	256029	10.92%	107.20	494343	10.25%	206.98	187722	11.65%	78.60
73	2449702	9011	279537	9.18%	114.11	540338	9.30%	220.57	207920	10.76%	84.88
74	2507620	9213	294886	5.49%	117.00	586272	5.30%	233.80	222832	7.17%	88.86
75	2575180	9475	300847	2.02%	116.83	627846	7.09%	243.81	244833	9.88%	95.07
76*	2637100	9703	341777	13.60%	129.60	644319	-29%	168.49	281751	15.08%	106.84
77	2681857	9868	405924	18.77%	151.36	528448	19.16%	197.42	341332	21.15%	127.27
78	2702678	9945	463192	14.11%	171.38	618580	16.81%	228.88	393211	15.20%	145.49
79.3	2705276	9954	482001	4.06%	178.17	641913	3.77%	237.28	410327	4.35%	151.68
79.6	2713683	9985	493814	2.45%	181.97	661883	3.11%	243.91	420989	2.60%	155.14
79.9	2719077	10005	502367	1.73%	184.16	687117	3.81%	252.70	429054	1.92%	157.79
79.12	2719659	10007	505559	0.64%	185.89	710805	3.45%	261.36	432163	0.72%	158.90
79\$	2719659	10007	505559	9.15%	185.89	710805	14.91%	361.36	432163	9.91%	158.90

附註：#單位一人/平方公里
 *76年4月底自籍牌剔除汽車1666輛、機車257862輛
 汽車數+機車數=機動車輛數
 \$增長率與78年數字比較
 資料來源：台北市統計要覽、台北市交通資料快報

(參見表2-3)。

運輸工具已經摩托化，計程車取代了三輪車，機車取代自行車。1966年機車有46,258輛，汽車13,793輛，此後小汽車成長領先其它車種，為北市小汽車普遍化之開端。1979年小汽車達112,505輛，佔汽車總數(155,757輛)的72.2%(楊子葆，1989：30-1)，這一階段台北市汽車平增超過一萬輛，而機車1979年達293,996輛，平均年增近兩萬輛(參見表2-2與圖2-1)，都市交通問題成為專業論述的熱門課題。

1969年七月起欣欣、大南、光華和大有四家民營公車加入營運，採分區方式，當年乘客總人次近三億九千萬，1977年公車聯營時，乘客總人次已超過八億，其後的成長卻減緩了(參見表2-4和圖2-3、2-4)，顯見脫離公車族行列，自購汽機車的人不少。前期採消極管理辦法的馬達三輪車(超捷謙，

表 2-2 台北市年地方歲出預算數

年度	追加減後 總預算	教科文 支出	比例	經濟建設 支出	比例	交通 支出	比例	單位： 千元
57	2115629	540834	21.31%	258099	12.20	623135	29.45%	
58	2722243	945912	34.75%	224393	8.24	435418	15.99%	
59	3585209	994343	27.75%	521848	14.56	791548	22.08%	
60	4121349	1311254	31.82%	352899	8.56	933929	22.66%	
61	4648003	1362255	29.31%	533113	11.47	789775	16.99%	
62	5130115	1506838	29.37%	398784	7.77	1272700	24.81%	
63	6113497	1925972	31.50%	1062248	17.38	1021651	16.71%	
64	9710872	2872922	29.58%	1486240	15.30	2081957	21.44%	
65	12368652	3187441	25.77%	1307235	10.57	2618648	21.17%	
66	16912158	4070706	24.07%	1892034	11.19	3828309	22.64%	
67	19591052	5287197	26.99%	2071461	10.57	4131981	21.09%	
68	22904415	6230787	27.20%	2629470	11.48	4787431	20.99%	
69	29267335	7771931	26.55%	4122688	14.09	5342534	18.25%	
70	36695740	9713921	26.47%	4805322	13.10	7490320	20.41%	
71	42842744	10875699	25.39%	6306652	14.72	8613752	20.11%	
72	45228515	12472474	27.58%	6542595	14.47	6171684	13.65%	
73	46384759	13364612	28.81%	7131916	15.38	7320993	15.78%	
74	53292767	14176738	26.60%	8453805	15.86	8462532	15.88%	
75	57426747	16001921	27.86%	9103349	15.85	9409931	16.39%	
76	61204524	16548825	27.04%	10625004	17.36	10114443	16.53%	
77	67510659	18764502	27.79%	11551737	17.11	10218194	15.14%	
78	82040645	23733478	28.93%	16914620	20.62	13393037	16.32%	
79	86523009	—	—	—	—	13218558	15.28%	
*80	102787459	—	—	—	—	14572910	14.18%	

附註：*原預算數

資料來源：台北市統計要覽(1990)

表 2-3 台北年道路面積與長度

年度	長度(公尺)	成長率	面積(平方公尺)	成長率	平均寬度(公尺)	成長率	汽車數量	每汽車道路面積
57	1001886	×	7215484	×	7.20	×	27657	260.89
58*	1010732	0.88%	7965081	10.39%	7.88	9.44%	34150	233.89
59	1020253	0.94%	8823756	10.78%	8.65	9.77%	42055	209.81
60	1035847	1.53%	9283181	5.21%	8.96	3.58%	44285	209.62
61	1076522	3.39%	10350664	11.50%	9.61	7.25%	52616	196.72
62	1119078	3.95%	11274386	8.92%	10.07	4.79%	61930	182.05
63	1144462	2.27%	12080570	7.15%	10.56	4.87%	75264	160.51
64	1166618	1.94%	12752752	5.56%	10.93	3.50%	87723	145.38
65	1185245	1.60%	13263975	4.01%	11.19	2.38%	98599	134.52
66	1200106	1.25%	13637677	2.82%	11.36	1.52%	111767	122.02
67	1216714	1.38%	14054670	3.06%	11.55	1.67%	123096	114.18
68	1236903	1.66%	14415078	2.56%	11.65	0.87%	155757	92.55
69	1257642	1.68%	144886147	3.27%	11.84	1.63%	182328	81.64
70	1268591	0.87%	15110773	1.51%	11.91	0.59%	208603	72.44
71	1284079	1.22%	15517862	2.69%	12.08	1.43%	230814	67.23
72	1310276	2.04%	16337262	5.28%	12.47	3.23%	256029	63.23
73	1319345	0.69%	16687465	2.14%	12.65	1.44%	279537	59.70
74	1334527	1.15%	17092114	2.42%	12.81	1.26%	294886	57.96
75	1353923	1.45%	17468217	2.20%	12.90	0.70%	300847	58.06
76	1369241	1.13%	17744219	1.58%	12.96	0.47%	341777	51.92
77	1377484	0.60%	17901376	0.89%	13.00	0.31%	405634	44.10
78	1386886	0.68%	18034326	0.74%	13.00	0.00%	463192	38.63

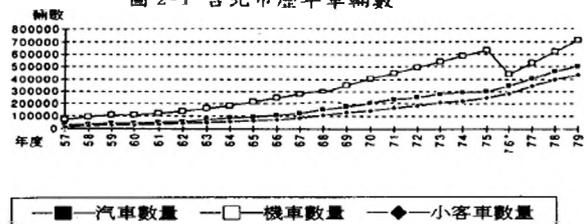
資料來源：台北市統計單覽(1990)

表 2-4 台北市公民聯營公車概況

年度	路線數	平均每日用車輛數	行車總班次	行駛總公里數	乘客總人次	成長率	平均每班人次	營收金額
57	53	607	5956734	42257160	327833189	-	55.00	-
58*	90	1094	7130785	61283460	388641829	18.55%	55.00	-
59	102	1242	8867585	89160745	493047469	26.86%	56.00	-
60	104	1295	9307984	91106581	551051891	11.76%	59.00	-
61	110	1325	9552843	95136515	612954911	11.2%	64.00	-
62	116	1399	9789369	97810466	675922890	10.27%	69.00	-
63	116	1426	9728613	97999354	703981093	4.15%	72.00	-
64	122	1502	10179840	101734244	712484728	1.21%	70.00	-
65	121	1630	12056893	107933546	747533081	4.92%	62.00	-
66#	179	2079	17837155	136532667	849905867	13.69%	48.00	-
67	185	1930	19850026	143910334	913122529	7.44%	46.00	1516986000
68	182	1995	18923015	140829845	851078836	-6.79%	44.89	1794993000
69	202	2422	22003993	167630685	846644730	-0.52%	38.48	2941186000
70	222	2701	24065576	184850298	881986760	4.17%	36.65	3904314000
71	231	2966	24905471	189983813	858133336	-2.64%	34.48	407741000
72	232	3036	25931123	200738065	870585108	1.39%	33.58	4182381000
73	230	3044	25558325	201490105	910136458	4.53%	35.61	4368159000
74	236	3158	26177200	208377619	950114178	4.39%	36.57	4591132000
75	239	3250	27067493	217163618	925929630	-2.55%	34.21	5107623000
76	238	3241	26937432	218852050	896806135	-3.15%	33.06	4955596000
77	239	3988	23849029	195132070	868403023	-2.17%	36.41	5016098000
78.3S	244	2923	1998000	16127000	74945000	-	37.51	500533000
78.6S	258	2846	1892000	15213000	67067000	-11%	35.45	453042000
78.9S	264	2827	1795000	14591000	68118000	1.57%	37.94	482863000
78.12S	263	2874	1894000	15369000	71028000	4.27%	37.51	490364000
78	277	2862	22577073	182791165	829251206	-4.51%	36.73	5678737000
79.3S	285	2795	1823000	14891000	71483000	-	39.21	501565000
79.6S	282	2819	1772000	14540000	63182000	-12%	35.65	459788000
79.9S	283	2777	1755000	14517000	65087000	3.02%	37.09	483744000
79.12S	283	2858	1920000	15942000	69613000	6.95%	36.27	516998000
79	283	2823	21591000	177673000	7896000	-4.77%	36.57	5756544000

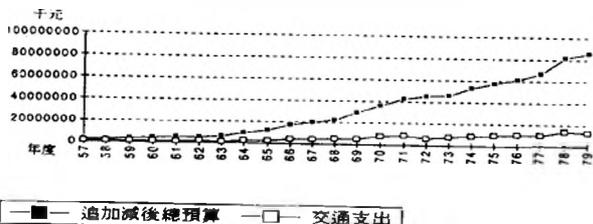
附註：*各民公司奉准自58年7月分別開始營業。#66年4月30日起開始聯營。S為每月數字，非累積數字。
資料來源：台北市統計單覽、台北市交通資料快報。

圖 2-1 台北市歷年車輛數



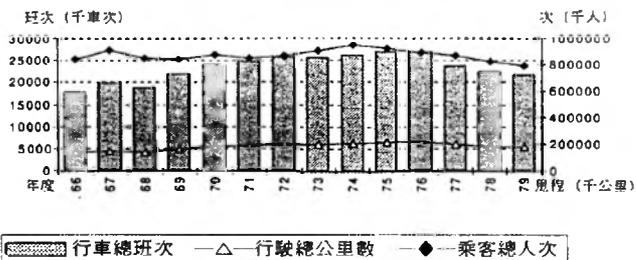
*76年自舊牌剔除汽車1666輛，機車257862輛。
資料來源：根據表 2-1 繪製。

圖 2-2 台北歷年歲出總預算與交通支出



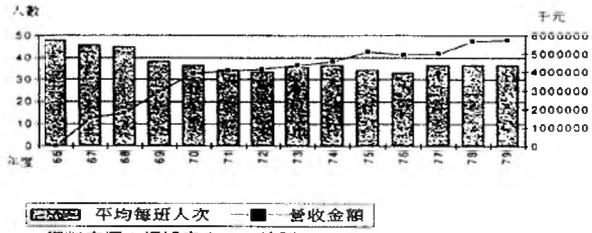
資料來源：根據表 2-2 繪製。

圖 2-3 台北市聯營公車狀況之一



*資料來源：根據表 2-4 繪製。

圖 2-4 台北市聯營公車狀況之二



*資料來源：根據表 2-4 繪製。

1983：165），經1970年實施「收購台北市人力（馬達）三輪貨車暨輔導轉業方案」之後，也逐漸在台北街頭消失。

E. 國際化、提高生活品質政策與交通狀況惡化時期(1980-1990)

一九八〇年代是變動頻繁的年代，民主進步黨成立(1986)、解嚴(1987)，社會運動、政治反對運動與勞資糾紛、自力救濟蜂起(1988年有多起客運業司機罷駛風波(註1))。經濟方面國際貿易保護主義抬頭，台灣勞力密集的加工出口產業面臨極限，產業升級轉型卻不順利，經濟邁入低成長階段。政府以自由化、國際化為政策走向，又致力資訊電子業與機械、汽車工業的發展，但成效不佳(劉進慶，1988：89-99)。

垃圾、治安、污染與交通問題日形嚴重的台北市，提出「邁向現代化國際大都市」的宣示，提高生活品質是市民的希望(市府主計處民意調查，交通、治安和污染一向是有待改善的前三名)，也是市府提出來的市政目標和美好遠景(楊子葆，1989：35)。但是僅交通一項便難以解決，而且持續惡化中。

1985年國內八家汽車廠每年生產十五萬輛，1986年因需求擴大激增至三十萬輛，全投入國內市場，外銷幾近於零(劉進慶，1988：99)。1980年至1989年，台北市汽車平均年增超過三萬輛，機車平均年增近三萬輛，增加速度比前一時期更快。汽機車的增長加快，道路長度與面積增加速率卻減緩，市區行車速率每年遞減，幹道交通流量則遞增，服務水準降低(參見表2-5、2-6)，通勤者每天可用時間(十六小時)約有八分之一用在乘車上(韋端，1988：130)。根據交通局的估計，1990年全年因交通延滯所增加的社會成本較1989年多損失達八十億元(註2)。

拖延已久的鐵路地下化工程終於在1983年開工，1989年9月2日台北新站啓用，西門地區的平交道瓶頸終於解除，但是交通狀況並未因此好轉。大眾運輸方面，公車服務長期為乘客不滿，乘客人次在1985年達最高峰後，逐年流失(大眾運輸承擔過量已由1975年的63.2%，下降到1981的41.6%)，而公車長期虧損，又發生民營公車司機「怠駛」(1988-8-6)事件，公車運輸體系已經危機重重。

在交通狀況惡化的趨勢裡，台灣有史以來最大規模的交通建設計劃推出了，台北市捷運局於1987年成立，1988年起各項捷運工程陸續開工，北市快

運道路系統也多處施工，1990年規模更大，耗資八兆台幣的六年國家建設計劃擬議，交通建設為其中最大宗，北市捷運亦列入計劃，交通局則於1988年成立，以應付交通難關。

台北市的運輸與空間樣貌正經歷前所未有的整型，但是已經惡化的交通卻因捷運施工佔用道路，反而有迅速爆發危機的隱憂，這時「交通黑暗期」的複雜論述於焉展開。但是在正式進入「交通黑暗期」的分析前，必須先了解運輸的主控者——國家的立場，以及最具權威的交通論述發言人——運輸專業者的觀點，並探究其與現階段交通危機形成的關係。

表 2-5 台北市幹道路口車輛流量指數

	1984	1985	1986	1987	1988	1989
復興、民權路口（東向西）	53.62	61.13	71.34	—	106.21	91.74
復興、長春路口（北向南）	21.92	54.94	73.33	—	82.82	107.73
復興、南京路口（南向北）	89.24	81.37	—	—	96.32	117.06
復興、仁愛路口（北向南）	—	62.50	69.35	107.06	97.05	126.79
復興、信義路口（南向北）	72.44	77.60	78.65	95.04	103.62	114.85
和平、青田路口（西向東）	42.51	72.34	78.10	97.47	114.22	122.55
和平、瑞安路口（東向西）	91.34	—	—	152.00	123.96	117.14
和平、牯嶺路口（西向東）	96.35	98.03	100.02	108.78	102.73	113.93
和平、牯嶺路口（東向西）	92.89	95.06	96.28	105.43	101.81	104.94
重慶、民權路口（西向東）	100.29	100.30	101.95	106.41	176.89	—
重慶、滄州路口（南向北）	78.53	81.63	85.55	—	100.66	114.13
民權、龍江路口（西向東）	51.91	54.86	56.45	—	104.56	102.66
南京、龍江路口（東向西）	82.18	—	—	106.64	127.99	127.33
敦化、和平路口（西向東）	85.94	—	—	104.31	101.63	99.91
敦化、和平路口（東向西）	65.50	—	72.89	73.99	90.10	89.61
敦化、忠孝路口（西向東）	80.52	100.92	101.65	—	128.39	106.61
忠孝、八德路口（東向西）	80.12	80.59	82.06	—	95.91	103.84
光復、忠孝路口（東向西）	83.92	88.72	93.03	111.56	104.03	104.37
合計	69.06	80.42	86.25	89.84	109.60	113.11

附註：上項車輛流量指數以七十七年八月為基期(100)

資料來源：台北市交通資料快報

表 2-6 台北市主次要幹道平均旅行速率(單位：公里/小時)

年度	上午尖峰	下午尖峰	非尖峰時間
67	23	23	25.8
68	22.5	22.5	22.9
69	20.4	17.7	18.6
70	18.1	17.3	18.2
71	16.9	16.1	17.8
72	14.9	13.4	15.4
73	21.3	16.8	22.2
74	16.1	14.8	16
75	16.4	14.1	15.8

資料來源：台北市交通流量及特性調查

2.2 台灣運輸政策與規劃的特質

在台北運輸的發展歷程中，我們可以發現國家的角色很重要。除了硬體建設之外，國家的介入主要是運輸政策與建設的規劃，以及運輸管制政策與措施的制定和施行。但是過去數十年並沒有明確且落實執行的全國運輸政策與都市運輸政策，只有以財政和經濟考量為主的零星管制措施(王慶瑞，1988)，直至近年交通狀況惡化，才重設台北市交通局，推出了都市運輸「政策與策略」，但是推行過程並不順利。

運輸規劃乃是國家執行交通運輸建設的前置作業，同樣地我們可以發現運輸規劃在中央、地方和區域、都市的各層級皆未具體落實，運輸規劃通常只是扮演替既成建設計劃提供理論基礎的角色(姜渝生，1990)。

2.2.1 運輸管制政策

運輸管制政策可以分為車輛管制政策和營運管制政策。前者又分為數量和使用限制兩種，包括牌照、進口、汽油、賦稅課征等；後者則是針對運輸業營運的費率、加入退出、營運範圍與路線、服務水準等的規定。

台灣光復初期就有為增加稅收而實施的管制措施，如進口關稅、港工捐、牌照稅等車輛管制措施。其後，為節省外匯分別實施進口管制(1952)、汽油配給(1952)牌照發放管制(1955貨車和小客車)等。為充裕公路保養經費則先後有公路捐(1955)、養路費(1956)和汽車燃料使用費(1960)等的徵收(趙捷謙，1979；1983：67-75)。這些管制措施很明顯地為財政的目的而設，後來陸續開放，也有經濟與產業政策的原因，例如解除牌照發放管制(1958)以鼓勵使用國產汽車，車輛進口管制在外匯改善後未立即廢除，也是為了扶植國內的汽車工業(參照表2-7)。

1971年小客車需求加速增長，且國產汽車已具有一定基礎，於是開放汽車進口，但是1974年世界經濟不景氣且通貨膨脹，又連續管制進口三年，至1977年後才逐步開放(王慶瑞，1988：6-7)。交通政策配合經濟政策的一個明顯例子是1980年代初期的設立年產二十萬輛小汽車廠之議，將汽車工業列為推動工業升級的策略性工業，在這個前提下行政院研考會委託學者研究長期交通政策如何配合，「以衝突減少，而小汽車工業成功可能性增加」(劉錚錚，1983：99)。

至於機車的管理，政府十幾年來採取自然成長的開放政策，各種賦稅也

表2-7 小客車歷年管制措施實施概況

歷年之管制或取消管制	年期 年、月	目的(採行原因)	效果		
			車輛持有	車輛使用	其他
1.車輛進口關稅	光復後	保護工業增加稅收	抑制		
2.車輛進口港工捐	光復後	增加稅收	抑制		
3.使用牌照稅	光復後	地方稅收、管理車輛	抑制		
4.汽油配給(依牌照的持有而分配)	41至50	外匯不足		抑制	黑市汽油買賣
5.進口管制	41至59	外匯不足	抑制		
6.牌照發放管制(自用車)	44	原油外匯減少	抑制		牌照頂讓黑市交易
7.汽車燃料使用費	44	充裕公路保養經費	抑制		
8.解除牌照發放管制(自用車)	47	鼓勵使用國產小客車	鼓勵		
9.放棄汽油配給辦法	50	杜絕黑市汽油買賣及油價的混亂		間接鼓勵	
10.車用油貨物稅	51	增加稅收		抑制	
11.車輛貨物稅	57	增加稅收	抑制		
12.允許自由進口	60	外匯不足已有改善	鼓勵		
13.暫停進口	63, 64, 65	世界經濟不景氣	抑制		
14.限額限區開放進口	66, 67	經濟復甦	鼓勵		
15.開放美、歐進口	68, 69	經濟復甦	鼓勵		
16.營業稅	75	取代印花稅、貨物稅			

資料來源：王慶瑞(1988：7)

未刻意調高或降低(王慶瑞, 1988: 8)。由於機車輕便價廉, 早已經成為鄉村和都市一致愛用的運輸工具。雖然1966年及1978年交通部曾針對應否限制機車數量而加以研究, 但結論皆是依主、客觀條件, 不宜硬性限制楊子葆(1989: 45-7)稱被國家政策放任輕忽的機車為「都市交通的非正式部門」, 認為它填補了運輸政策和公共投資同人民實際移動需求之間的差距。

營運管制政策(參照表2-8, 2-9)主要是針對營業小客車、大客車運輸業與貨運業而實施的各種措施。在加入退出和營運範圍的管制方面, 營業小客車(計程車)和大客車的管制主要是為防止過度競爭和管理方便, 而有加入限制和分區營運辦法, 並且隨社會需要增加而開放(1959年開放小客車牌照, 1968年開放民營公車行駛台北市區), 但又因管理問題而緊縮, 例如1977年為杜絕出租遊覽車違規營業停發牌照, 1986年全面凍結計程車牌照(王慶瑞, 1988: 8-10)。

其它相關管制措施包括財務監督、費率管制、能源(價格與耗用標準)、安全保險、規格(大小重量)、環境保護(廢氣噪音)等(唐富藏, 1989:

表2-8 計程車歷年管制概況

歷年之管制或取消管制	年期 年、月	目的(採行原因)	效果		
			車輛持有	車輛使用	其他
1. 加強管理汽車行實施辦法	40	防止過度競爭及減少車輛集中都市營業	抑制		
2. 廢止「加強管理汽車行實施辦法」放寬增車尺度	43,10	適應社會需要	鼓勵		
3. 再放寬營業小客車增車尺度	46,11	因應營業小客車業務的增加	鼓勵		
4. 取消置車限制	48,1	巡迴營業小客車之需求增加	鼓勵	鼓勵	
5. 開放營業小客車牌照管制	48,1	需求增加	鼓勵		
6. 台灣省增設營業計程汽車有關問題執行要點	49,8	自然及強迫淘汰人力三輪車	鼓勵		
7. 靠行計程車牌照發放之管制	67,12	計程車或成長過於快速	抑制		
8. 全面凍結計程車牌照	75,1	計程車成長過於氾濫	抑制		

資料來源：王慶瑞(1988：9)

表2-9 客運車輛歷年管制概況

歷年之管制或取消管制	年期 年、月	目的(採行原因)	效果		
			車輛持有	車輛使用	其他
1. 課徵車輛進口關稅	光復後	保護工業	抑制		
2. 課徵車輛進口港工捐	光復後	增加稅收	抑制		
3. 課徵使用牌照稅	光復後	地方稅收、管理車輛	抑制		
4. 進口管制	41	外匯不足			
5. 汽油配給辦法	41-50	節省外匯		抑制	黑市汽油買賣
6. 課徵汽車燃料使用費	44	充裕公路保養	抑制		
7. 車架及底盤開放進口	48	外匯不足已有改善	鼓勵		
8. 徵收車用油貨物稅	51	增加稅收		抑制	
9. 開放民營公車台北市區公共汽車申請民營辦法	57	因應運輸需要	鼓勵		
10. 分區營運管制辦法(公車)	57	避免惡性競爭	抑制		不能配合市政建設
11. 課徵車輛貨物稅	57	增加稅收	抑制		
12. 全面開放進口	61,2	運輸需求增加	鼓勵		
13. 限向歐美地區購買	66,4	對日貿易逆差			
14. 停發出租人客車牌照	66,9	杜絕出租大客違規經營固定班車	抑制		
15. 禁止180匹馬力以上之大客車進口	69	杜絕出租大客違規經營固定班車	抑制		
16. 解除進口限制	70,6	貿易逆差改善需求增加	鼓勵		
17. 七噸以上大客車限向歐美地區購買	71	對美貿易順差	鼓勵		
18. 解除進口限制	73	貿易情勢改善			
19. 課徵營業稅	75,4				

資料來源：王慶瑞(1988：11)

336-43)，各有其考量，但都不能算是有整體眼光的運輸政策。

綜言之，各種運輸管制措施不少，但是除了一般性的監督管理外，以經濟和財政的考量為主，運輸政策其實是替經濟和財務政策服務。在都市運輸方面對大眾運輸沒有明確立場，任由汽機車快速成長，因應措施便是隨著需求不斷建築道路，維持基本的都市運作，但是如前所述，硬體建設已漸漸趕不上需求的增長了。若說有運輸政策，或可稱為防止惡性競爭、消極管理、保護與發展汽車工業以及鐵公路均衡的政策。由運輸政策的情形，我們不難推知作為政策與建設先期作業的運輸規劃也很難能發揮預期的功效。

2.2.2 運輸規劃

1960年交通部成立「運輸計畫聯繫組」，為首度以運輸計畫為名的政府單位(趙捷謙，1983：171)。1964年台鐵向世界銀行貸款擴充設備，世銀建議政府設一運輸配合機構，負責各運輸事業間的連繫，幾經磋商，協議加強經濟合作發展委員會(經建會的前身)交通小組的權責。世銀並在合約中附訂條文，以「經濟效率」的觀點，要求政府調和各運輸方式，強調互補而非競爭(趙捷謙，1983：172-3)。1967年在聯合國特別基金的支援下由行政院經合會成立都市建設及住宅計劃小組，台灣都市運輸規劃的活動於焉展開(姜淦生，1990：138)。1970年高速公路與鐵路電氣化申請世界銀行貸款，由於兩項投資有競爭性，在世銀要求下成立交通部運輸計劃委員會(今運輸研究所)，並由該行代聘專家協助，且訓練人員，至1975年外籍顧問工作結束，是為此後全國區域及都市運輸規劃的主管機構。

由規劃機構的發展可知台灣的運輸規劃基本上是在接受援助與貸款時，由聯合國專家和世銀藉機推動的，並不是由國家主動採行，因之在整體經濟發展的歷程中，運輸規劃未被賦予積極角色，這也印證了運輸政策的消極貧乏。

根據姜淦生的研究(1990)，台灣的運輸規劃有下列缺失：(一)運輸規劃的主要作用在消化與吸收已定案或接近定案的重大投資計劃，並就理論觀點予以正當性的支持。(二)發展策略上偏重投資建設，以解決擁擠作為目標，應付交通瓶頸的現實需要，而少作政策規章的修訂配合。(三)運輸投資的評估(可行性研究)偏重建造、維護、營運的成本以及運輸時間節省效益，社會的成本與衝擊則多予忽略或節省，而且與其他部門(如都市計劃)的規劃(如土地使用)不能協調搭配。(四)在規劃方法上則以「容量」為分析架構的基

礎，以滿足目標年所預測的需求為目的，忽略其他目標和對土地使用的影響，不能隨時回饋修正，以容納環境和政策上的變化。

這些缺失目前似乎難有突破。例如1990年交通部運輸研究所的《中華民國台灣地區整體運輸系統長期發展規劃(1990-2020)》報告書，雖然指出都會區以發展大眾運輸為主的政策，內容仍是大量的硬體建設的描述，如第二高速公路、高速鐵路、都會區捷運、環島高速路網與快速道路等，欠缺管制政策如稅制訂定、運量分派、都市計劃配合和其他非運輸手段的考量，也未就整體國土規劃的視野來思考，遑論對運輸系統與未來社會經濟發展間關連的清楚分析。

2.2.3 都市運輸政策

針對都市——尤其是台北市而制定的運輸政策，除了公車、計程車的管理措施外，可以說只有「開馬路政策」。更甚者重大工程拖延經年，也影響了都會運輸的整體規劃。僅是為解決交通瓶頸的鐵路地下化工程就歷經波折，自1958年起先後共有四十七個建議方案，至1977定案地下化，1983年動工，前後越廿年(董萍，1988：1)。1977年十一月交通部運輸計畫委員會提出「台北地區大眾運輸系統初步規畫報告」，對都市運輸才首度有了全面性的看法(趙捷謙，1983：148)，當時也提出捷運系統的構想並著手規劃。但是在這段捷運的孕育期間，卻沒有提出適當政策，以有效遏止私人運輸工具的過度成長和交通擁擠等問題。

面臨無可逃避的交通惡化事實，為了應付危機並統一事權，台北市終於在1988年3月成立交通局，並且擬定「台北市都市運輸政策及策略」(台北市交通局，1990b)，做為交通局今後業務推行的準繩，亦即台北未來運輸發展的方向，現抄錄如下：

(一)基本政策方針

1. 配合中央政策，釐訂本市交通運輸政策。
2. 本市運輸發展應以大眾運輸為主，私人運輸為輔。
3. 道路應以供行人車輛通行為主，車輛停車應以利用路外設施為主。
4. 短期策略應利用嚴格的執行及教育的宣傳，改正部份國民不良的交通習慣。
5. 長期策略應運用各種運輸系統管理(TSM)及運輸需求管理(TDM)，以減少都會區交通需求，緩和交通成長壓力。

(二) 政策(策略部分省略)

1. 發展大眾運輸系統。
2. 提昇大眾運輸與計程車工具之服務水準。
3. 抑制個人運輸工具發展與使用。
4. 健全道路系統。
5. 運用運輸系統管理改善交通。
6. 推行無障礙運輸環境，以顧及障礙者行的需求。
7. 獎勵民間投資興辦交通建設工程。
8. 加強交通執法及交通安全宣導。

以上這些政策與方針，幾乎涵蓋了近年交通運輸專業論述對都市運輸的所有建議，也是交通運輸官僚意見的總成（如王傳芳，1976；黃展南，1980）。其中最重要的一項是確立以大眾運輸為主體，抑制個人運輸工具。關於交通安全與交通執法是老生常談，是任何政策宣告的必然項目，運輸系統管理是對新規劃管理技術的期待，而無障礙環境與屬於邁向現代化國際都市的理想性指標，也代表社會福利政策的轉變。但是以上政策也僅代表交通主管單位的權面看法，其他中央與地方機構在推動自身政策構想時未必會拳拳服膺與之配合。

政策論述上的宣告，雖然是一連串社會轉變的結果，但宣告本身如果沒有落實的資源與機會，未必能發動社會的實質轉化。所以現在提出以大眾運輸為主體的方向是否能夠履行，尚需通過資源的政治分派過程。運輸系統的規劃、興築與相關政策的制定不僅牽涉政府各部門對資源的競逐，也是各利害相關的社會群體（汽車工業、運輸業、營造業、駕駛、乘客和運輸專業者等）企圖參與、發言或施壓的場域。由於掌握了知識，運輸專業者經常自認也被公認為最具正當性的發言者與評斷者，以下更探討本地運輸專業論述的特質。

2.3 本地運輸專業論述的性質

本研究的主題是交通危機的論述，所以不能忽視在這個領域裡具有最高正當性地位的運輸專業論述。雖然政府的運輸政策與措施並不一定以專業論述為依歸，但是總以專業論述為參照對象和獲取論述正當性的來源。因此，學術界的運輸研究和觀點對政策有一定影響，尤其是針對交通「問題」提出解答更

是運輸專業論述的職志。當現實狀況使政府不得不認真對待交通危機時，專業論述早已準備好的藥方就派上用場了，前述的最新版都市運輸政策正是一個例子。

運輸做為學術研究的對象與學院分工中的學科，基本上是應用性的科學，強調對現實問題的分析解答與理論的實用性；由於位居學院知識生產體系的下游，不僅作為知識基礎的認識論和方法論前提依賴上游的基礎，而且運輸學者對這種關係普遍缺乏自覺，或者有意地把這些問題排除在外，滿足於採用數學、經濟學、物理乃至於地理學和管理學所開發出來的模型和方法，以及蘊藏其間的認識論觀點。

學院裡的運輸專業可以粗分為工程、規劃與管理三個領域。撇開工程不談，運輸管理與運輸規劃所用的方法和模型近似，而且屬於一般性規劃活動的一部份，因此可以根據弗里德曼(Friedmann, 1987)對一般規劃的分類來檢討台灣運輸專業論述的認識論取向。

弗里德曼(1987: 38)認為規劃的最寬廣定義是：規劃試圖連結科學與技術知識和公共領域中的行動。根據行動目標的不同(社會導引或社會轉變)與知識和行動間關係的不同(保守或激進)，可以將規劃理論分為四個傳統，分別是政策分析、社會學習、社會改革與社會動員，各有其特殊焦點、語彙、哲學立場和主要工具(參見圖2-5)。

依據弗里德曼的架構，我們可以進行對本地運輸專業論述的檢視。由於幾乎整個學院論述都從西方移植過來，這種做法具有充分的合法性。材料則以《運輸計劃季刊》上的文章為主，因為它是國內最重要的中文運輸專業期刊。

首先檢視陳武正與任維廉(1986)在《台灣地區交通運輸研究現況調查》中所提供的資料。陳武正與任維廉分析1980年至1985年的239篇交通運輸研究報告，並分析29位研究人才(具碩士以上學位，或大專學歷有主管資歷或主持過研究計劃者)的背景，這些資料可以描出今日台灣運輸專業的輪廓。就研究人才專長而言，運輸規劃專長者佔調查人次(一人不只一項專長)的19.8%，工程類合計佔50.39%，其它專長如運輸經濟、交通行政、企管、網路分析、運輸系統分析等管理和方法學類的專長都未超過4%，顯見本地運輸專業人才偏向工程背景。

在研究報告方面，主題以工程為主的則降至約四分之一，運輸管理、規

圖 2-5 規劃理論的主要傳統

社會改革(Social Reform)	
焦點	國家在社會引導上的角色 規劃活動的制度化 國家行動的效果
語彙	新觀社會學 制度經濟學 政治哲學
哲學	規劃是科學知識在公共事務上的運用 是專業責任 政客與市民無能干預
工具	商業循環分析 社會會計 輸出入分析 經濟政策模型 都市與區域經濟 發展經濟學
政策分析(Poicy Analysis)	
焦點	大型組織的理性決策 資源、資訊與時間限制下的最佳理性行動與抉擇
語彙	新古典經濟學 統計學 數學 政策科學
哲學	規劃者是為現有權力(如國家和企業)服務的技術員與技術官僚 規劃在技術科學與知識求最佳解 個人主義、市場決定資源分配和均衡模式為其主要價值
工具	系統分析 作業研究 模擬 對局理論 評價研究 線性與非線性規劃等 數學模型
社會學習(Social Learning)	
焦點	克服理論與實踐間、認知與行動間的矛盾
語彙	杜威的實用主義(Pragmatism)、馬克思主義
哲學	知識源自經驗且經由實踐檢證 知識是行動的一部份 社會行為可以經由社會實驗、有細觀察結果、以及隨時認錯且從中學習來改變
工具	社會實驗 社會學習
社會動員(Social Mobilization)	
焦點	由上而下的直接集體行動 規劃乃是一種政治活動
語彙	馬克思主義 烏托邦與無政府主義
哲學	烏托邦共產主義 無政府恐怖主義 馬克思主義階級鬥爭 新馬克思主義解放社會運動
工具	政經分析 社會動員 政治鬥爭 提出另一種選擇

資料來源：整理自 Friedmann (1987: 73-84)。

劃等次之(參見表2-10)。至於研究方法,以1977年至1985年的交通相關碩士論文為準,採用數量模型的佔六成(一篇論文可使用一種以上方法),邏輯推理、系統分析等非數量模式,則多出自非交通運輸專業的研究所(參見表2-11)。下面我們再選取《運輸計劃季刊》的論文來進一步分析。

工程類的論文除外,運輸規劃、管理與政策的論文可以分別為兩類:理論模型的建立與實際現象和問題的分析。模型的建立通常以求「最佳解」為目標,針對某一課題(如旅次指派、交通量分佈、都市空間結構與運輸系統、時間價值等),選取相關變數構成關係式,然後利用統計方法與數學模型來模擬或求取最適狀態,因此「量化」成為必要的手續。不論是較大的模型如運輸系統與都會空間結構的關係(陳武正與陳伯順,1980)、住宅區位與通勤路徑的選擇(何東波與顏山涼,1988),或是小型的關係模擬如汽車普及率(劉錫錚,1983)、行人立體穿越設施的使用效率(周義華等,1983),都以量化為手段,作種種假定(大多源自經濟學的追求最大利潤、最大效用、理性抉擇、市場決定、均質、均衡等假設)與轉化替代(如以金錢代替時間來衡量其價值),來達致建構可預測模式的目標。

在量化的要求下,許多不能不考慮的變數即使難以衡量,也想盡辦法量

表2-10 運輸研究報告主題分佈情形

主題	篇數	百分比
公路工程	19	7.95%
交通工程	32	13.39%
國家運輸政策	6	2.51%
運輸管理	21	8.79%
運輸規劃	21	8.79%
運輸安全	17	7.11%
貨運	8	3.35%
運輸法規	1	0.42%
大眾運輸	37	15.48%
海運	5	2.09%
港口發展計劃	24	10.04%
空運	5	2.09%
運輸經濟	8	3.35%
運輸工程	5	2.09%
運輸環境分析	8	3.35%
都市運輸	6	2.51%
運輸能源	4	1.67%
其他	12	5.02%
合計	239	100.00%

資料來源:陳武正,任維嶺(1986:357)

表2-11 運輸研究常用模型與方法

模型與方法	篇數	百分比
回歸分析	84	10.87%
模擬	50	6.47%
一般統計方法	65	8.41%
一般運輸模式	60	7.76%
網路模型	24	3.10%
等候理論	18	2.33%
一般經濟分析	21	2.72%
多變量分析	31	4.01%
其他OR模式*	31	4.01%
線性規劃	14	1.81%
成本效益分析	51	6.60%
邏輯推理#	79	10.22%
系統分析\$	111	14.36%
非數量模式	134	17.34%
合計	773	100.00%

附註:*其他OR模式包括動態規劃、數量規劃、目標規劃及非線性規劃

#建築、法律、海洋、地球科學等研究所幾乎都採用此模式

\$公共行政、地政等研究所大多用此分析模式
全部論文篇數為547篇

資料來源:陳武正,任維嶺(1986:359)

化，如時間價值(唐富藏與林國定，1979)、各種社會成本(交通擁擠、意外事故、公共投資的機會成本與污染公害等)(劉慶洲，1975)、乃至於人的生命價值(張克難，1976)都予以量化，以金錢來衡量人文價值。近年新出的議題如使用者評價(曾國雄，1979)、道路景觀評估(徐淵靜，1985)、運具感覺空間(段良雄，1984)、環境影響評估(廖堅志等，1987)等，雖著重人在運輸體系裡的主觀感受，但是仍然採用計量心理學的量化評量方法，企圖將主觀經驗轉化為「客觀」數字，顯然始終不離實證主義的立場：獲取客觀的可重覆驗證知識。

如果近年人文社會學界的理論進展代表了觀照社會現實的較成熟立場，那麼運輸專業論述的實證主義傾向便表現了與社會現實的極大差距。這種缺陷一方面顯示運輸問題所關涉的實際現象確實錯綜複雜，對運輸系統所在的社會文化狀況與政經情勢必須有一定的看法；另一方面也點出了以本地運輸專業論述的認識論預設和研究工具，不易有效處理運輸所牽涉的重要變項。

至於對實際現象和問題的分析，通常環繞著總體經濟發展、都市發展與交通運輸問題，以及運輸政策的評估建議等課題。經濟發展的研究多強調運輸供需與經濟成長的關連和配合程度，以產業關連分析來計算連鎖效果(linkage effect)(邱盛生，1974；楊淑貞，1976；何依栖，1986)就都市交通問題的探討而言，供需也是立論的核心，都市運輸的根本目標則在於需求面達最大活動(最大效用)，供應面達最小成本(葉昌鑄與姜渝生1974：9)。問題的發生歸諸供需不平衡，解答則以壓抑需求和增加供應為主軸，各種方案如增加建設、提高設施效率、加強大眾運輸效能、提高費率、徵稅和壓抑性管制措施等，無不以供需均衡為目的，而且建議措施集中於國家，視國家為解決交通運輸問題的唯一角色。

以交通擁擠和停車問題為例，專業論述首先指出都市發展、人口增長、所得提高、活動時間集中和設施不足是問題的成因(供需失調)(唐明月與薛迪忠，1976：85；唐富藏，1978：55；王文麟，1985：39)。然後計算擁擠成本(劉錚錚，1976；唐富藏，1978)以量化其損失或價值，做為政府政策措施的客觀標準。提出的解決措施著重在減少需求——控制汽車持有率、提高使用費率、徵擁擠稅、錯開上下班時間乃至於改變都市空間結構，以及增加供給——增建道路和停車場、興建捷運、改善公車系統，在可用資源(資金、土

地、時間)的限制下，以求取供需平衡和最大效益為理想。專業論述對這一套經濟理性的推論方式，立場十分一致。其他面向如維持都市移動的根本理由，運輸體系的公平和正義問題，不同社會群體相關於運輸的位置和利害關係，以及牽涉其間的政經過程和社會意義，雖然與運輸體系的運轉密切關連，都不是專業論述關切的對象。

近年專業論述裡有一種擬似人文或人道主義(humanism)的傾向萌發。以運輸規劃程序為例，最基本的考量在於如何建立更完備的規劃方法和程序，以預測運輸需求為核心課題，並要求規劃的系統性與動態持續過程(陳武正，1974；姜淪生，1975)。近年除進一步強調土地使用與運輸之間的交互關係、整體生活環境的關係(藍武王，1981)之外，也出現了運輸規劃者不直接作決定，而是幫助大眾作決定的看法，並強調不以汽車駕駛人為唯一規劃考慮對象(蔡文川，1976：83)。此外殘障設施(藍武王，1988)、古蹟保護、環境與社會衝擊(蔡文川，1977；廖堅志等，1987)、行人徒步區以及使用者主體感受的考量(景觀、運具感覺等)等課題，雖然仍以技術性論述為主，而且難脫離實證量化的傳統，但都透顯了這一股還不是很明確的人道主義趨向(這種論述轉化有其現實社會的物質基礎，但其討論已超出本文範圍)。

綜合以上的發現，依照弗里德曼的分類方式，台灣的運輸專業論述應是以政策分析傳統為主，間有社會改革傳統的特質，歸納如下：

- (一)以新古典經濟學為理論和方法論源頭，以實證主義為認識論基礎，以統計學和數學模式為基本工具，以客觀知識的分析預測和理性技術的規劃管理為目標。
- (二)以經濟理性、成本效益、效率和供需均衡為基本價值抉擇。
- (三)以國家為行動的唯一決策者、執行者和管理者。
- (四)認為運輸規劃管理是專家的職權，忽視蘊藏其間的政治過程。
- (五)雖然模型日益複雜，考量參數變數更多，但欠缺關於社會過程與關係的成熟看法，不易超越運輸本身來觀照運輸課題，因此忽視了現實的利益衝突。

2.4 交通黑暗期形成的歷史與結構條件

在討論過台北市的交通運輸發展歷程、國家運輸政策與運輸專業論述的特質之後，我們可以指明現階段交通黑暗期的歷史與結構性的形成因素。不過，我們先看看官方說法，根據台北市交通局的簡報(1990 b)，台北市交通問題的癥結有下列幾點：

- 一、台灣地區區域計畫不均衡：重視都市「量」的發展，忽略「質」的發展。
- 二、都市計畫、建築管理未充分考慮交通需求。
- 三、汽機車成長遠超過道路面積的增加。
- 四、捷運系統建設起步太晚、快速道路系統未能依預定進度完成。
- 五、路外停車場嚴重不足，有限道路面積被不當佔用。
- 六、公車營運服務績效未臻理想，降低民衆搭乘意願。
- 七、汽、機車混合行駛且不少國民守法習慣不佳，道路交通管制困難。
- 八、警力不足以及市民自我互相約束薄弱。
- 九、重大工程施工，影響道路交通。

以上的官方說法常常出現在報刊上，因此也成為一般民衆耳熟能詳的標準答案，但是其中有多項事實上是交通困境的現象與後果而不是原因，除了第一項點出區域發展失衡，以及第二項承認都市政策與計畫不良外，其他各項都未能明確指出問題的根本所在。

「交通黑暗期」的形成有歷史發展過程中更為基本的結構性因素，茲分述如下：

- (一)由清朝統治末期、日治時期到國府遷台都以台北為首府，而且政權性質都具中央威權傾向，政治上的集中成為經濟文化集中的基礎，進而成為地理上集中的誘因。戰後經濟在由農轉工的方向上快速發展，便在既有的地理空間模式上推動城鄉移民，造就了大台北的人口規模。
- (二)以農養工，加工出口的經濟發展模式由鄉村擠出大量勞動力，遷移到都市週邊，都市（尤其是台北）在經濟與政治力量的支持下所展現的繁榮、機會多與生活品質高等實質條件與大眾意象，也吸引了一波波的移民入居越來越擁擠的台北。

- (三) 擁擠的都會卻一直缺乏整體長遠的都市計畫，在日本的善計畫上安放了一個「臨時首都」與龐大的各級機關、學校和軍營，佔去大塊都市土地。做為次級政府的台北市政府，因此很難有效進行都市管理和規劃，公共設施(包括道路)的更新與興建速度緩慢，而官僚體系的缺失(守成不進、基層無權、關說與索賄等情形)和政治性的安撫考量，則造成執法的混亂與寬鬆。
- (四) 國家的運輸政策以經濟成長的需求為主要考量，偏重硬體建設，忽視管理、規劃與國土使用全盤的考量。都市運輸的實質除了隨著郊區擴大、人口增長而不斷開闢道路外，長期缺乏明確的政策，僅以龐大但品質不良的公車體系維持大眾運輸，而放任汽機車的成長，運輸公部門不良與人民所得提高，更加強了汽機車的成長趨勢。
- (五) 運輸專業論述一方面未能在實質規劃上受到國家重視而發揮功效，一方面在認識論和方法論上偏執一隅，未能處理交通運輸的整體社會連繫與運輸規劃的政治性質，因此很難根本解決問題。

我們可以發現在「交通黑暗期」的歷史結構條件裡，國家扮演了一個核心角色，國家的性質與政策在社會經濟的變遷歷程裡，對於空間模式與交通運輸有很大的影響，這種影響不僅是積極性的(如開闢道路)，也是消極性的(如對交通運輸規劃的輕忽，區域計劃未落實)。但是在官方的說法裡，國家的角色卻隱藏在技術性的(交通供需失調、管理不善)與道德性(人民不守法)的說法之後了。

上述因素只是「交通黑暗期」形成的結構性條件，交通困境真要演變為一個危機，還要有一個「發動因素」，就是大規模工程開工，如鐵路地下化、快速道路系統與捷運系統。「交通黑暗期」的終於形成與捷運系統的興建有密切關係，不僅由於捷運系統做為一種大眾運輸工具，主要目標就是改善日益惡化的北市交通，更因為捷運系統興建期間對現有的交通幹道有很大影響，可能使北市交通陷入更困難的情境。

捷運系統是台北未來交通希望所繫，但是因其規模龐大，施工期長，在交通問題已經沈痾難治的現在，無異雪上加霜，在困境可期的情況下，不論是官方或民間都在心態上預想了一個可怕的交通景觀，更甚者，深植在捷運裡的種種國家與社會的結構性缺陷(楊子傑，1989：ch.5)，不時地爆發出來(以

民衆抗爭、政府內部爭議和工期落後爲主要表現)，成爲媒體論述的主題，此時捷運系統反而開啓了「交通黑暗期」的論述，加深交通危機的事實與感受。「交通黑暗期」這個名號正是針對捷運施工造成的可怕後果而塑造出來，於1988年捷運工程開始執行後出現在媒體上，到了1990年已經成爲台北現階段交通狀況的代名詞了。

3. 都市流動危機與論述

「交通黑暗期」的確切意涵是什麼呢？它所指涉的不僅僅是一段交通特別困難的時期，在現階段的特殊歷史時空裡，「交通黑暗期」是多層次的都市流動危機。「交通黑暗期」也不僅僅是交通的現實，它還是交通的表徵，指稱散佈各處的交通言談、論述與圖像。因此，交通危機中的爭鬥、妥協與抗衡，不僅在街道上發生，也在媒體中發生，從四面八方滲入了都會人的日常生活之中，無所遁逃。

3.1 街道的意義與都市流動的意涵

3.1.1 街道

我們可以從思考什麼是「街道」開始。在以實證主義和新古典經濟學爲基礎的運輸經濟學、經濟地理學、區域科學和都市政策分析等學科的觀點裡，道路基本上是滿足移動需求的公共建設，是一種「克服距離摩擦」和「促進區域發展」的功能性存在。在這個脈絡裡，街道問題的焦點放在「貿易利益、運輸成本、效率、速度、供需等課題上，街道及交通是理性規劃與管理的對象。

然而，若以社會整體的眼光來考察街道，人類移動需求的根本性（人不能不移動）與普遍性（人人都要移動），已經點明了關於移動有許多複雜的社會文化過程黏附其間，不僅是經濟效益與溝通有無的考量而已。街道是都市的主要移動路徑，各式各樣的人事物藉之流通，因之完成了社會過程（例如勞動力、原料、產品與金錢的移動完成了資本積累的過程；每日的通勤、通學與購物移動，不斷再製與肯定了社會的存在），維持了社會關係（例如階級關係、族群關係、性別關係、社區關係等）。

社會運作的某些層面就在街道空間裡具體地呈現出來，街道是社會群體的爭鬥場所，也是社會階級拉扯權力關係的對象。例如經濟成長掛帥的國家可

以分派資源於運輸交通建設，作為促進經濟發展、均衡區域差距的工具，最終有助於維持政權穩定和資本積累；威權體制的國家可以用架橋開路為籠絡地方勢力的手段，道路成為利益的來源與空間控制的具現。

街道的功能和意義不止於「移動」和「一個經過的地方」，它基本上還是一個承載事物與活動的場所，是一個「停留」和「事物存在與發生的地方」。在一定的歷史社會脈絡裡，街道的形式（斷面樣式、附屬設備與兩側立面樣貌）、功能（移動、聯絡、承載、美化市容、展示權威、社會化……）與意義，都在各社會群體為了不同原因，以不同方式生產、控制和使用街道的過程裡不斷變化；同時，社會群體的行動，社會過程與社會關係的運作，也由於必須依靠一定的移動路徑與停留地點才能進行，而受到既有的街道屬性特質所範圍。街道是人群移動與社會過程的歷史沈積，街道的形成與使用是社會行動的結果，社會關係則在街道空間中展佈開來，因此我們可以說街道體現了空間與社會之間的辯證關係。

3.1.2 流動與移動

「流動」(flow)這個概念指稱實質空間裡一切人事物的位置變換，包括一般所稱的「運輸」(transportation)(人與物藉由運輸工具往來)和「通訊」(communication)(訊息、資訊的流通)，也包含特殊的課題如流浪、放逐、旅行、遷徙等。「移動」(move, moving)與運輸的意義相近，但是範圍較廣，一般不列入運輸的走路、室內行走都算移動。「交通」這個詞的狹義(traffic)與運輸幾乎同義，但焦點擺在運輸的狀態與設施；廣義則包括運輸和通訊(如交通部業務包括運輸、電信、郵務與觀光，甚至氣象)，因此與流動近似，但是流動是本文的理論性概念，交通則是一般用語，通常指稱實物與現象，為避免混淆，本文的交通一詞採狹義用法。

因此，依本文的用法，在涵蓋層面與抽象程度上，流動>移動>交通≥運輸。

柯司特(Castells, 1989: 6)曾經提到流動空間(space of flow)的概念，與地方空間(space of place)這個概念搭配，描述現階段資本主義再結構過程的特殊性：流動空間在再結構過程中展現來，支配了由歷史構造出來的地方空間，成為具支配地位的組織邏輯，它使用強大的媒介——資訊技術，擺脫了文化認同與地方社會的社會約制。

柯司特的流動專指訊息、資訊的流動，焦點是資訊科技發展與社會政經變化的關係，和本文的流動有所不同。但是柯司特的主題——在資本主義的歷史性轉變中，資訊技術流動與都市區域過程的關係，對於筆者的想法有所啓發——牽涉具體時空樣態、時空經驗與時空觀念的流動問題，是探究人類社會的好切點。

流動是空間與社會辯證關係裡的一個特殊層面。都市的空間移動與訊息流動實際上都沿著街道行進，電纜、電線、自來水管、下水道等管線也大致依循街道的走向埋設，流動問題與街道問題有密切關連。都市流動是都市的基本「生命現象」，甚至可以說都市便是因流動而存在。以區域的觀點看，都市是一個更大的流動網路的匯聚點，是人事物集中與交換的中心，如果都市內部的流動出了問題，癱瘓的不僅是都市本身，也會波及整個區域。

都市流動的模式隨著流動技術(運輸科技、通訊科技)的發展而變，也隨著都市過程與都市功能的轉化而變，然而，不論是空間移動或訊息流動，在現代社會日漸以流動能力和流動價值來組構社會過程的趨勢裡，都市流動作為都市的存在條件與特質的意涵只會更加顯明。

3.2 都市流動危機的四個層面

用上述擴大了的街道觀念與都市流動概念來考量都市交通危機，就不僅僅是交通堵塞耗費時間、交通事故損財傷人，以及空氣和噪音污染等問題了。甚至都市交通危機也不僅僅是一種如雅哥(Yago, 1983)所指出的政治經濟危機(包含基本服務不足的危機、財政赤字的危機和引發社會運動的危機等)。

「交通黑暗期」所代表的都市交通困境不僅意味著社會運作的空間管理阻塞了，也意味著社會生活的街道空間變質了，都市的流動經驗成為挫折來源的同時，卻不得不加速流動以求生存，都市流動的各層面都出了問題。因此，我們用都市流動危機這個較廣闊的概念取代交通危機，來指稱「交通黑暗期」所代表的特殊歷史形勢。

爲了進一步理解流動危機，我們先脫離本題，在一般性的層次上談什麼是危機。古希臘時代的危機(crisis)——Krisis意指決定疾病是否會好轉的時刻，指判斷有機體(organism)的自療能力是否足以使疾病痊癒的階段。據此，

危機不僅僅是從外面觀照的客觀過程，它也牽涉了醫師與病人自身的主觀觀點。依照哈伯馬斯(Habermas, 1975: 1)的看法，若認定某個過程是危機，便同時賦予了它一種規範性的意義：解決危機意味著解放被危機俘獲的主體。歐康納(O'Connor, 1987: 3)則認為危機不僅是一個客觀的歷史過程，也是主觀的歷史過程，是一個決策的時刻。他也指出危機理論就其對結構的決定力量與主觀詮釋的面向的不同考量，可以分為重視市場競爭的市場理論，重視生產關係的價值理論，重視社會關係的社會理論和重視人格關係的社會心理理論。

哈伯馬斯(Habermas, 1975)的四種危機分類法(參見表3-1)近似歐康納的四種理論傾向的整合。經濟危機指資本主義經濟系統的循環運作不良，不能產生足夠消費價值；理性危機指行政系統無法產生足夠的理性決策以掌握和滿足經濟系統；正當性危機指正當性系統無法提供足夠的普遍性動機(大眾忠誠)；動機危機則指社會文化系統無法產生足夠的激發行動的意義。依據哈伯馬斯的分法，危機的結構性過程、社會文化影響與主體經驗都可以納入考量，而危機的存在也正包含了危機的結構因素、危機的表徵和社會主體的危機經驗等幾個層次。

表3-1 哈伯馬斯的危機分類

來源	系統危機	認同危機
經濟系統	經濟危機	——
政治系統	理性危機	正當性危機
社會—文化系統	——	動機危機

資料來源：Habermas (1975: 45)

回到台北的都市流動危機，我們可以轉用哈伯馬斯的分類來考量在街道上展現出來的危機，由社會總體轉向流動的課題，因此我們發現了都市流動危機的四個層面。

首先，「街道的經濟危機」即移動服務設施不足與不良，產生交通擁擠與污染等問題；其次，「交通的理性危機」即交通管理的危機，國家無法有效因應街道經濟危機，包括財政困難、規劃管理不當等；「街頭正當性危機」指街道成為展現反對力量、威脅撤除對既有體制之忠誠，乃至於提出新的政治與社會計劃的場所；最後，「流動的動機危機」則指移動挫折同流動取向的社會價值相互矛盾所造成的心態危機。

展現街頭的這四種危機，其實正是都市流動危機在具體空間中的縮影——

一四種危機分別牽涉了實質空間移動、政府資源流動和流動管制、政治言談的流動以及流動的價值觀。台北街道的經濟危機已經在第二節的交通統計數據裡顯示出來，以下進一步說明台北的交通理性危機、街頭正當性危機和流動的動機危機。

3.2.1 交通的理性危機

第二節討論運輸政策時已經指明了交通理性危機的根源乃是國家長期對運輸政策與規劃的輕忽以及運輸專業論述的偏失，在現階段的交通困境(街道的經濟危機)裡，交通理性危機遂突顯出來。以停車問題為例，由於停車需求太大，1988年起台北市工務局建管處決意拆除建築物停車位的違規使用(三萬多車位)以增加車位，市府則公佈獎勵民間興建停車場的條例，中央也有購車自備停車位的構想，但皆無具體成效，更甚者1988年十月啓用的公營洛陽停車場由於地點與設計不良，反而要利用拖吊手段來提高利用率。交通局成立後的改善交通構想如小汽車共乘、彈性上下班、地區通行證、幹道單行道等，都未能順利推動。

吳伯雄擔任台北市長後，於1988年九月起推動交通大整頓行動，嚴厲取締違規，當月取締件數就高達卅一萬件，為以往平均每月取締件數的五倍，但是風潮一過又恢復原狀。違規停車的拖吊也問題重重，如民營拖吊車的合法性爭議、拖吊後的停放用地不足、孩童隨車被拖吊事件與民營拖吊車包圍議會事件等。交通號誌則往往遇雨失效，電腦控制的號誌系統被現場指揮人員擅自改為手控，失去電腦化的功效，未來六年交通號誌電腦化計劃則因無法取得足夠電話線路，完工後可能無法發揮正常功能。這些現象在在顯示國家官僚體系面對流動困境時，已經無法有效地以其宣稱的理性政策措施和由專業論述支持的理性規劃來管理交通和執行政令，交通管理的理性危機已然成形。

3.2.2 街頭的正當性危機

街頭的正當性危機則直接牽涉了街道作為一個公共生活空間所蘊涵的政治意義。街道的政治意涵早在古希臘時期便顯露出來了，雅典的市場(Agora)正是民主的孕育地，是交換意見與訊息的地方，也是討論公共事務的所在。城市是權力與財富的中樞，街道則是城市庶民的生活場所，統治者有理由對無秩序的人民聚集處所抱持戒心，遂以高牆深院將宮殿與華宅同人群隔離開來，宮殿華宅與街道的距離確認了權威，也暗含了怨憤。

革命往往起於街頭，法國大革命的街頭戰鬥傳統在1968年五月「權力屬於街頭！」的口號裡再現(de Jong, 1986: 78-79)，布拉格、布達佩斯與天安門，都以其街頭反抗的鮮明形象進入鬥爭的歷史。因此，街道不僅是人民生活與表達不滿的地方，也是統治者運用權力的地方，由罪犯遊街與公開處決的威嚇效果(Foucault, 1977: 3-6)(中國稱之為「棄市」)，到軍警的武力鎮壓與戒嚴宵禁，都是最明白的權力運作，凡此種種都指明了街道空間的政治面的。

1987年解嚴前後政治反對運動、社會運動與自力救濟事件蜂起，政治反對運動直接挑戰國家正當性，經常走上街頭，社會運動與自力救濟也紛紛在1986年與1987年間「激進化」，採取街頭抗爭的方式(張茂桂, 1989: 98)。其實，把不滿與群體力量直接訴諸街頭，便意味著採取「正常」溝通體制(訊息流通)之外的管道，此種訴諸體制外管道、走上街頭的行動本身就蘊涵對既體制的不信任了，也就是街頭正當性危機的萌發。

例如1989年8月無住屋者——無殼蝸牛運動佔領了忠孝東路四段的頂好地區，阻斷交通，將街道的意義和功能轉化為發表意見與展現力量的場所，並且藉由人群集聚與媒體報導，發揮了社會運動的教育效果。先不論提出議題是否挑戰了政府作為人民利益的代表與保護者的正當性，這種街道的「不正常」使用就隱含了對現有社會關係與過程的「挑釁」。1988年的520農民抗議事件最終演為街頭游擊戰式的暴力破壞行動，更是接近了統治者與中產階級恐懼兼譴責，而社會底層游離份子卻躍躍欲試的街頭無政府暴力儀典。

街道的正當性危機雖然有其非關交通運輸的根源，可是一方面它提示了街道的不同使用方式，一方面在「交通黑暗期」的特殊情勢裡街頭運動會激化交通危機，使交通問題成為眾人關心的公共議題，使運輸做為集體消費的要項，有形成社會運動的潛力，透顯出街道和交通的政治內涵。

從空間位置的觀點來看，由於交通中心——火車站與政權中樞——博愛特區、立法院、行政院等地相臨或重合，當此地成為街頭抗議的目標後，交通阻塞特別明顯而頻繁，在政治與社會動員而交通面臨困境的年代裡，此處街道的四種危機互相滲透強化，直為今日台北都市流動危機的首要演出場所，人來人往的台北車站區因此也成了現階段交通景觀的最佳縮影。

3.2.3 流動的動機危機

台北的交通狀況向來令參與其中的每個人精神緊張，充滿互爭不讓的作

風與競爭的氣息。根據(張老師月刊)黃漢耀, 1987: 18-30)在路口所做的一項觀察, 交通規則與交通行為之間有很大的差距。隨意變換車道、搶黃燈、超越停止線、違規左右轉等是常見的行為, 這些行為裡的主體動機歸納起來乃是「搶時間、佔空間」。

搶時間和佔空間是為了要快點抵達目的地, 儘量縮短移動所耗的時間。這種競爭性的動機就表現在對交通規範的忽視上, 但是街道上也不是完全處於無政府狀態, 而是遵照心照不宣的行車法則: 趕時間的人最大, 先走先贏, 慢車讓快車, 大車壓迫小車, 小車鑽縫前進, 便宜行事等。街道是具體的時空競爭領域, 人群在車流中採取自利的個人主義行徑, 各顯所能盡快通過這段「過渡」的空間。

在「交通黑暗期」的時勢中, 交通堵塞、違規受罰的機會增加了, 花費在移動的時間越來越多, 道路與停車場所成爲更稀少而要競逐的資源, 交通的競爭與移動的苦悶也加深加劇。雖然大家尋求因應之道, 企圖妥善處理堵車的「寶貴」時間(如在車上吃早餐、看報、學英文), 但是移動的挫折卻揮之不去。移動挫折的激烈化有引發「流動的動機危機」的可能, 也就是以流動爲中心的價值觀與流動挫折之間的衝突: 一旦流動的挫折使人滋生退出社會集體移動的意向, 意即不再積極參與社會既定的行動方式, 不再認同以流動效率(速度、效率、準時、去地方性、連結全球流動網絡等)爲中心的社會價值觀之後, 既存的社會關係與社會價值便受到了威脅。

流動的動機危機有可能轉化爲其他危機, 例如轉爲質疑街道使用的適當與否的正當性危機(提出新的使用、安排與管理街道的可能), 或是演爲關涉整個社會結構的社會動機危機(不再迎合資本主義的社會倫理: 勤奮、守時、有毅力, 而落入悠游虛無的情境或是期待不一樣的社會關係), 這也就是流動的動機危機具有深刻的顛覆潛能的原因, 不過目前筆者並未找到流動的動機危機的具體證據(註3)。

「交通黑暗期」所代表的都市流動危機在實質上有上述四個層面, 可是一項危機的確定, 不僅有其現實的變化, 在「表徵」(representation)的層次上也需要相應的動作配合, 論述層次的確認與解釋便是「交通黑暗期」終於成立的根本要件, 後文便針對「交通黑暗期」的種種論述加以分析, 指出在都市流動危機的特殊時勢裡交通與街道性質的轉化, 以及這種轉化與論述之間的關係。

3.3 危機、媒體與交通論述

3.3.1 公共空間與公共領域

交通的理性危機與政治正當性危機在街道上匯合的結果乃是在廣泛的層面上使得街道轉化為公共領域(public sphere)，而不再是單純的公共空間(public space)，同時交通也不再是理性管理的問題，而顯露出摻雜其間的權力運作，交通進入公共領域，成為討論、協商和批判的對象。

所謂公共領域乃是公眾事物批判性的討論領域與制度(Habermas, 1989)，可以包括議會、報紙與其他媒體，以及街道。公共領域是一個各方利益衝突與妥協的場域，而非完全依據理性公平對話的場所。所謂街道是公共領域的意義，就正當性危機而言，乃是指街道中發言權的爭奪與權力運作，街道本身成為發表言論與展示力量(如示威者的群眾力量與鎮暴軍警的國家力量)的場所。就理性危機言，則是指街道的事務與現象(主要是交通)成為公眾討論的對象，成為一個社會議題而在公共領域(如媒體和議會)裡討論。

因此都市流動危機中由公共空間到公共領域的變化是雙重的：一方面交通事象由公共空間(街道)進入公共領域(媒體)，另一方面，街道本身由公共空間演變為公共領域。正是在公共空間到公共領域的轉化裡，讓我們真切地看到交通危機的具體成形以及交通危機與交通論述的關連。

3.3.2 媒體的性質與論述的一般作用

媒體是公共領域的一部份，是公共論述(訊息流動)的匯聚點，是街道(流動管道)與交通(交際移動)問題的呈現領域，也是宣告與界定危機性質和意義的場域，人群通過媒體資訊來認識交通「現實」，並且比對自身的移動經驗，論述的作用就在這裡。

《韋氏新世界字典》(Webster's New World Dictionary, 2nd College Edition)對「論述」(discourse)的定義如下：當名詞用時，可指觀念和資訊的溝通，等別是經由談話(talk)與交談(conversation)；又指對於一個主題的正式且長篇的處理，以演說、書寫的方式表達，如講演、論文等。當動詞用則分別指交談和正式且長篇地講演或寫作一個主題；在字源上discourse有來回奔跑(to run to and fro)的意思。根據這個定義，論述包括聲音和文字，而且是有來有往的過程，但是筆者認為影像、圖像也可以是論述的工具和材料。因此依照本文的用

法，論述指對於一定主題的一套言之成理的說詞。「言之成理」指論述方式有一定規則可循；「說詞」則不僅包含語言文字，也包含聲光影像。

傅柯(Foucault)早期視論述為具有一定構造法則的領域(論述形構[discursive formation])，後期研究則考量了論述中的權力運作，確認論述的內在與外在控制，以及應用時的規則，他(Foucault, 1984: 109)指出「任何社會裡，論述的生產被一些程序所控制、選取、組織與重新安排，這些程序的作用乃是排除論述的權力與危險，掌握其可能狀況，躲避其龐大難敵的物質性。」因此，論述是權力運作的對象與工具，深深涉入社會過程與社會關係，並且有實踐力量(註4)。

街道與媒體是現代人接觸家庭和近身處所(工作、就學地點)外的社會事象的兩大領域。如前所述，街道是社會生活的場所，雖然有時空限制、群體間的藩籬與文化界線，街道仍是接觸大社會形形色色具體人物的地方，街道提供了接觸有時空界限卻真實的社會的機會。相對地，媒體則深入個人與家庭的私密生活，提供了無界限卻是建構與表徵(包括聲光影像)的社會，意即一個論述的世界。

報紙與電視是觸角最長的媒體，構成了生活環境的一部份，一般人由此知悉社會與世界的種種事件。雖然媒體似乎提供了面對全世界資訊的管道，其實媒體表白的不是全世界，只是一種世界的假象，提供的訊息是許多片斷，不僅是現象的片斷，也是觀點的片斷。這是因為一方面有媒體本身的控制問題，媒體名為「公器」，基本上還是一個營利的組織，必須考量市場取向與利潤，言論尺度與報導範圍除了官方的限制外，也不能逾越掌握與管理媒體者的利益與意識形態；另一方面，人透過感官、透過語言來認識現實，感官的探知能力有限，語言的使用則有一定的社會文化律則，是現實的表徵而非現實本身，因此人對現實的感知與理解不可能是完全的。

論述所以能夠「建構」社會「真實」，便有賴於人類認識的片面性以及媒體訊息的選擇性。媒體作為一種公共領域，作為論述的發表場所，進行其中的是經過篩選的言論與表象，是社會事象的建構。這種差異性和選擇性的建構是一衝突的過程，各社會群體要佔有發言的位置，就必須在媒體的種種限制裡奪取有限的資源，擁有媒體及握有管理媒體的正當性的那些社會群體，自然佔有選取與建構的優勢。

關於交通現象，媒體的論述提供了一套解釋，一套說詞，有引導認知現象的效果。媒體論述並非只有一種立場，不同論述間有聯合也有衝突，閱讀者的立場與觀點也會影響效果的發揮程度與方向。交通困境有其客觀的存在狀況，僅僅是當作「新聞」也能進入媒體，何況如前所述它已經有成為危機的條件。因此，媒體交通論述紛紛出現，並由市政新聞版擴展到家庭生活版與副刊。官方加入論述的行列成為演出者之一，不僅為了對危機有所回應，要改善交通現況也得發動市民支持各種措施，而且有建構與解釋交通景觀的效果。

危機的主觀面向除了動機危機所顯示的主體心態外，便表現在論述的界定力量上。交通問題進入公共領域——媒體，成為公共論述的談論對象後，媒體就是交通危機的主要表現領域之一，人群由此得知交通的一般狀況，比較自己在街道上的特殊交通經驗，以媒體論述的說明作為解釋交通經驗的依據，或用經驗拒斥論述的說法。如前所述，媒體的「現實」是片斷的、建構出來的，然而在媒體深入生活各處，成為「表徵」世界的主要領域時，一般人皆視其為「真實」的重視，而較難反省到論述片斷與媒體中介的本質，所以能夠在媒體裡發表論述的人或群體，不論是否對此有所自覺，就擁有了具有一定效果的解釋權與建構權。

以「交通黑暗期」為代表的名號是交通論述的製作者對交通危機的正式宣告，從此各種能發表論述的群體與個人（記者、評論者、專家學者與國家的代表——官僚）便在媒體裡明白或隱晦地界定（建構與解釋）危機的起源、性質與意義。

這裡筆者要特別聲明，並非所有的論述都是有意圖地（為了爭鬥等目的）去建構出一套講法，相反地，大部份的論述製作者都認為自己說的是事實，也就是他們不認為自己是在編製，然而這不會抹除論述建構事象的能力，論述本身就是表陳，就是建構。

除了媒體之外，我們別忘了街道也是公共領域，也是交通論述的發表場所，而且街道現場的交通危機與交通論述有更清楚而活潑的關連。以下我們便集中探討國家（地方政府）在公共領域中針對流動危機所演出的一套論述——「攜手邁過交通過渡期」——Keep Taipei Moving，以及各種交通相關論述之間的爭鬥和聯合所產生出來的可能效果。

4. 交通黑暗期論述的特質與效果

4.1 官方的交通論述：KTM

4.1.1 KTM的醞釀與執行

根據台北市交通局長譚木盛(1990)署名的一份說明資料，交通局「攜手邁過交通過渡期」計劃的構想來自美國的前例：波士頓市為因應1989年11月開工的高速公路地下化造成的交通衝擊，在1988年12月發起"Keep Boston Moving"運動。譚木盛於1989年底利用休假自費赴美國洛杉磯與華府考察交通，參加北美華人運輸協會第三屆年會並受邀演講，會中有波士頓交通局副局長邵啓興關於KBM活動的報告，遂引發了在台北仿效進行KTM的想法。

根據這份資料(譚木盛，1990)的說法，台北市仿效KBM而提出的「[攜手邁過交通過渡期]活動是一個交通宣導的活動，將政府的作為及需要市民如何配合的訊息，充份地傳到台北地區各個角落，減少市民的誤解，化市民助力為主力，是本活動的最大目的。」

這個交通宣傳活動「預定於七十九年九月開始展開第一階段活動，將製作多幅漫畫，並由影歌星帶頭，透過電視、廣播、電影院、公車車廂內外廣告、戶外看板、電動字幕牆、施工圍籬廣告等多種媒體宣傳，鼓勵風潮、引起市民注意[交通過渡期]這個訊息，並讓市民瞭解應如何配合政府政策，共同攜手邁過這個交通過渡期。這一階段之強力宣導活動，我們稱為[台北行]活動，設計有活潑可愛的圖樣標誌，以加強市民對本活動的記憶。」

「這個強力宣導活動預計在十月底結束，接著配合各項重大交通工程開工、施工最新動態、道路改道或管制之變化、公車路線變更及站牌遷移等動態，儘速將交通訊息製作成較詳實、精美的宣傳，透過各種媒體、派報或挨家挨戶分送到各個家庭及公司行號。務必將訊息儘早告知市民，以減少民怨，並請市民忍一時之不便，配合政府建設，早日享受捷運等建設的成果。(譚木盛，1990)。

交通局有了KTM的構想後，華威葛瑞廣告公關公司主動表示要義務與交通局合作KTM計劃，擔任活動企劃的工作。經過交通局的簡報，KTM獲得吳伯雄市長的支持，願意親自拍攝宣導短片，市府則成立推動委員會，由吳伯雄任召集人。在籌備活動與拍攝短片期間則多次發佈KTM的新聞(由1990年二

月起就陸續有KTM新聞見報)，透露主旨與內容，營造知名度與聲勢。

七月至八月展開的第一階段活動因影片拍攝不及延至九月，但是原計劃持續三年的KTM活動，強力宣導階段尚未上軌道就在1990年八月間暫停了。究其原因，一是吳伯雄的去職影響，五月吳市長去職，由市府秘書長黃大洲接任代市長後，企業贊助的熱情降低，活動經費無著。另外一個原因是七月活動執行不歡而散。

華威葛瑞公司打算在七月考季期間推出「聯考限時專送」活動，但是交通局認為市府已經安排考季期間的交通和考場秩序的計劃，因此未支持廣告公司的構想。華威葛瑞公司便尋求議會的次級問政團體「首都種籽會」的支持，與中信房屋仲介公司合作推出該計劃，並邀請代理市長黃大洲巡視考場。結果聯考限時專送活動中的道具「SOS救急護生旗」因聯絡不周，沒有及時送達各地派出所供考生索取，招致市民責難。七月一日邀請黃代市長前往建國中學考場巡視為考生服務的計程車隊，到現場才發覺建中當天並未安排考試，連續的差錯使得KTM的活動出師不利。交通局認為與廣告公司溝通、連繫不良，首都種籽會卻發表聲明指出交通局的官方色彩使KTM活力僵化，表白其「接辦」KTM的意圖。廣告公司則在備覺委屈下遂退出了KTM的企劃活動，大型的宣傳活動於是胎死腹中。

大型宣導活動雖然暫停，但是本著KTM精神的活動如同歸大眾運輸、共乘制、公車專用道、交通衝擊減緩措施與交通狀況的告知等都繼續推行，同時也編列預算偶而播放宣導短片。例如八十年度預算中，分別有60萬元的電影和113萬4千元的電視交通建設宣導播出費，另外有118萬元的電視電影報紙廣告製作費和97萬元的交通建設宣導座談晚會費用。此外，交通局的各項宣傳小冊仍冠上KTM的標誌及標語——「攜手邁過交通過渡期」與「交通小飛俠」。1991年四月台北市展開宣稱是歷來最大規模的交通秩序整頓行動，配合的宣傳計劃以「律動的台北，飛揚的心」、「路口淨空，行車有序」為口號，以「忍者龜」為圖案造型，但是傳單上也標明「攜手邁過交通過渡期」的文字與標記，因此，KTM可以視為台北交通宣傳活動的總名號。

除了KTM，交通部於1991年推出了「交通安全年」計劃，也是針對交通困境的一項宣傳活動。1991年的青年節晚會以「反毒」與「交通」為兩大訴求，北市教育局籌辦「兒童交通博物館」並舉辦「明日交通世界兒童想像畫

展」，報紙也偶而刊載李登輝總統和行政院長郝伯村針對台北市交通發表的談話與意見。一系列官方交通活動與論述顯示交通困境已成爲一個社會議題，官方立場的論述其意圖在於發動社會行動，將民眾納入解決交通的行列，擔負共同的責任，轉化可能浮現的（街頭的或政治的）正當性危機，甚至強化正當性，我們可以由KTM的策略裡探知這種傾向。

4.1.2 KTM的策略與特質

根據最新都市運輸政策與策略，KTM計劃提出了三大訴求如下（譚木盛，1990）：

- 一、回歸大眾運輸，減輕道路之負荷。鼓勵開車市民改用公車、火車、淡江渡輪、汽車共乘與步行。
- 二、呼籲市民遵守交通規則，減少交通壅塞，尤其不可併排停車、行車堵佔路口、任意設攤妨礙行人通行，另加強交通規則之宣導，培養市民良好之駕駛習慣及駕駛道德。
- 三、鼓勵公民營機構擬定員工通勤計劃，如補貼員工使用公車，自行開車者不補貼，員工共乘計劃，停車位優先提供共乘員工使用，彈性上班。

這些訴求都是要求市民或公司行號配合的措施，要怎麼宣導推廣才能讓市民樂意接受呢？以KTM爲名的一整套交通論述如何組構與發揮作用呢？我們可以分析廣告公司的企劃案內容（華威葛瑞，1990）來獲取答案，這份企劃案雖然沒有完全實現，也不是由官方的交通局一手規劃，但是可以由其中窺知整個宣傳活動的策略與意圖，這是屬於KTM計劃的「內部」論述分析。

華威葛瑞公司基本上以廣告和事件行銷的觀點出發，將KTM社會運動視爲「市政運動的行銷活動，是「台北行」觀念的社會行銷。」依此，KTM事件必須具備下列六項特質：全面性（台北人出門大事；市民、民間團體與政府共同參與）、榮譽感（以參與爲榮）、親和力（市府親民便民的形象）、資訊性（傳播交通資訊）、實用性（行的生活訊息；交通的實用建議）以及前瞻性（交通的未來不是噩夢；台北的KTM→國際的KTM）。對市府而言，KTM的行銷目標乃是「整合社會資源，激發社會參與KTM的意願；訂定行銷策略及彈性行動計劃，針對不同層級的市場，展開公關遊說與促銷活動；樹立市府交通法規政策的威信與親民便民的形象，建立民意基礎及全體市民共識。」（華威葛

瑞，1990)

依據廣告公司的分析，KTM的行銷環境是「交通紊亂使台北人積壓憤恨，成爲社會問題；捷運系統開挖，行的問題雪上加霜；傳播媒體喊出『交通黑暗期』警語，這種印象投射到市政府施政效能，未來將轉嫁到選舉投票行爲，對市府公共『行』象大大損傷。」因此，KTM行銷的問題點乃是「台北市已宣告進入『交通黑暗期』，小市民恐懼、無奈、馬年行不通，造成社會低迷的話題，政治、經濟、治安及社會動盪不安的怨氣，暴躁，在堵車的交通生態中，都一覽無遺，對市府相關單位的壓力及責難日益加劇加重。」也就是說，在廣告公司的看法裡，KTM的主要功能是避免政府因爲交通困境而落到不利的處境，更積極的作用則是建立對付危機的共識，將市民怨氣轉化爲市府行動的助力，維持甚至強化正當性。

華威葛瑞公司認爲KTM行銷的成功之處便在於「未雨綢繆，交通局作爲群龍之首，從速主導運用改善交通的社會運動，整合各方力量，形成要台北行動起來的『市民情感』，以扭轉台北市的交通頹勢。」而KTM的未來潛能則是「累積台北市政府的正面公關形象，爲爾後市府施政作爲建立良性循環的『市民情結』。」

KTM訴求的目標群，也就是KTM想要動員的對象，包括「企業主(規劃彈性上班制度、遷移公司或部門、贊助宣導經費)；營造業者(交通建設的施工品質、工期管制、工程車管制)；媒體守門人(協助宣導、促銷交通管制措施、喚起市民的『自覺意識』、加強報導KTM的活動訊息)；馬路英雄(計程車業者、送貨司機及交通相關從業人員、交通大隊員提供參與KTM具體速效的鼎力支持)；小市民(大家乘公車、走路多健身、強身強市、不擋道、不違規停車、不買攤販)；大執法(市府交通相關單位執行業務者)；民間團體(讓有正義感的社團有機會展現熱忱與活力)」。

企劃書同時指出了KTM活動的競爭者(冷血、攔局的破壞黨、亂黨)如「違規者，攤販及其消費群，以及不時冒出的『不行』份子——，如隨意攔計程車者，工程車在幹道上傾卸混凝土。」

依據KTM的目標，把人群分類爲數個社會群體，如同隱隱召喚市民進入一定的運動位置，而指明KTM的敵人，一方面具有引導民衆選擇站在哪一邊的作用，另一方面有掩蓋其他造成交通困境的原因(如政策錯誤)與群體(如技

術官僚)的潛在效果。這種劃分社會群體並賦予一定特質的策略是KTM宣傳活動最有意思的一環。

依照上述種種目標與原則，華威葛瑞公司企劃書已經明確地寫出了KTM的策略規劃(華威葛瑞，1990：13-7)：

(1)行銷策略

包括「籌組『交通行政委員會』廣徵交通改進策略，激發各人民團體、各層級代表的參與和贊助，讓傳播媒體的社會行動人才充份貢獻才智，消弭無力感，創造成就感。研發台北市交通資訊系統及服務網路，包含交通狀況廣播電視系統、交通便捷手冊。籌辦『大道之行』基金作為社會運動基金，編列交通黑暗期宣導特別預算。」

(2)廣告策略

包括「出其不意的創意，包裝政令宣導，考量文化背景、群眾口味、消費趨勢、時機、活動特色及銷售賣點等因素，滿足所訴求對象的需求。運用幽默輕鬆的方式，耳目一新，創造視覺、聽覺(非教條式、宣導式)的洗禮，滿足目標群身歷聲的感受，心甘情願且不由自主地熱情贊助、行動。」

(3)傳播策略

包括「破框——由原先各報的北市報導版『破框』到影劇版、文藝版、商業版與要聞版，使見報率增加，讓十位名人偶像成為KTM活動的種子隊員，傳播活動訊息。擴散——由於名人偶像的參與，KTM活動媒體選擇可『擴散』至電視、雜誌、廣播、電影及公車等。滲透——新觀念上市，打通新的傳播通路，讓KTM的媒體執行沒有媒觸死角。」

(4)公關策略

「藉由民意做為KTM活動與推行市政革新的基礎，創造民意雙向道，使民意獲得伸張，民怨充份紓解。主動遊說民間機構、社會團體及學校共襄盛舉，結合志工及市民力量，群策群力。組成『智庫』，由交通專家及司機代表組成動腦集團，設立『資料庫』搜集交通資訊，完成交通情報系統及人傳網。」

這些策略涵蓋很廣，主要是運用媒體傳播網路，利用廣告、公關與行銷技術，以通俗流行的人事物作為觸媒，來發動一場大規模的社會行動，讓市民和民間團體參與解救交通的行列，同時肩起改善交通的責任，市府則居於領導

地位，並收割凝聚民心的成果，而策劃這些行動的華威葛瑞公司或許企求在其間獲取知名度與社會聲望吧。

根據這些策略，具體的活動設計有拍攝短片、繪製漫畫海報、贈送公車票、貼紙與海報、發起拒買攤販運動、拖吊車車隊宣導遊行、明星藝人的各項宣傳活動、KTM電視轉播晚會等。使用到的媒體有雜誌、報紙、電視、電影、電台、海報、貼紙、車廂內外廣告、捷運工程圍籬、宣傳手冊、電腦字幕、路邊看板、布旗等，以密集廣闊的宣傳在短期內使KTM成為社會議題，進而激發行動。

綜言之，KTM活動與論述的特質可以歸納如下：

- (一) 以廣告業商品與事件行銷的觀點和方法為企劃基礎。
- (二) 大量利用傳播媒體，以廣告方式推出活動與訊息，訊息的主體是影像、圖案、漫畫與俏皮標語。
- (三) 利用通俗文化中的人物，以其形象、口頭禪（如「蓋高尚」、「它捉得住我」）等特徵為吸引焦點。
- (四) 結合企業和民間團體，一方募捐，一方藉機作企業形象廣告。
- (五) 劃分相關社會群體的位置、形象與任務，塑造並指出公共敵人的特徵，意即準備一幅交通行動的社會地圖，作為群眾認知交通現象時的指引。
- (六) 訴求的基本方向是要求市民的配合，以喚起市民熱誠、責任與共識為目標，把市民納入解決交通問題的官方計劃裡，使市府由受指責的位置轉向領導的位置。

初步看來，華威葛瑞公司的企劃案類似近年官方宣傳與塑造形象的手法。由一系列的軍校招生廣告、「愛到最高點，心中有國旗」短片到最近的「慶祝建國八十年」短片（知行文教基金會），影像、歌曲、通俗文化人物的組合與MTV式的節奏、運鏡與剪接是一貫的表達方式，KTM只是更大規模地運用這些方法並推廣到各種媒體上，但是關於KTM有兩項特點值得注意。

其一，雖然KTM的宣傳活動採用商品行銷方式易流於炫麗俏皮，加以構想未完全實現，不易激起早已習於宣傳的民衆配合的意願，反而加深了交通危機的感受，但是這種危機感與流動挫折正好提供了其他政治行動的有利環境，例如政府在民衆冀求交通改善的情境裡，可以較嚴格的態度處理捷運路線上房

舍拆遷的問題。又如較隱微的情況裡，以民衆的社會混亂感覺(以交通為代表)為背景，政府或可採取較強硬的施政態度與作法，卻不會遭受太大的反對，反而可能有喝采的聲音。

其二，交通困境是台北市最容易體會到又積重難返的問題，如果KTM真能發揮將滿懷怨氣的民衆納入官方行動架構裡的作用，或至少使民衆不把全部責任擱在政府那一邊，避免理性危機轉化為正當性危機或引發社會運動(民衆爭取運費補貼、行路權、路線決定權等)，那麼KTM就已經發揮莫大功效了。

KTM真能發揮上述的效果嗎？KTM的「真實效果」很難估量，我們只能根據論述資料與其他事象來推論它的可能影響。在大型宣傳活動暫停後，KTM較固定的宣傳管道還有北市新聞處監製的「榕樹、杜鵑、台北城」和傳播交通訊息的「街頭拍檔」兩個電視時段以及交通電台。影響最大的可能是警廣交通網台北台，除了播報路況具有實用的參考價值外，服務電話尋物找人以及由熱心駕駛人提供路況的構想也廣受歡迎。有主持人的風趣、有流行音樂，還有雙向溝通的機會，交通電台成為計程車和公車駕駛最常收聽的頻道，乘客在聆聽路況的過程裡也體會了交通危機的急迫性，除了有助於造成認知危機的共識，或許也不知不覺地加入了官方發起的社會計劃。

因此，如果要確實衡量KTM的影響與作用，應該把KTM擺回公共領域，在同其他論述實踐與非論述實踐又競爭又聯合的複雜關連裡加以分析。

4.2 其他交通論述的性質與作用

4.2.1 論述實踐的爭鬥和聯合

公共領域裡的KTM論述，同其他的交通論述會發生什麼樣的聯合、指涉與衝突關係呢？首先，「過渡期」與「黑暗期」之爭就是論述爭鬥的一個典型例子，一般媒體論述都使用「交通黑暗期」一詞，據說交通局的官員也傾向於用這個詞，以強化危機感，但是黃大洲市長支持用「交通過渡期」，認為「黑暗」兩字不好，顯得交通無望，過渡期至少有美好的希望可期。結果官方使用「過渡期」，一般人使用「黑暗期」，前者除了敵不過後者的知名度(常有人將KTM的中文名稱誤為「攜手共渡交通黑暗期」)，還透露了官方的保守心態，有反諷的效果。

KTM論述的聯合與競爭對象是一切交通論述。新聞版的交通相關報導，

如交通阻塞、捷運工程拖延、交通管制措施失效、公車票價爭議、交通大整頓五分鐘熱度、違規停車拖吊爭端、計程車問題，乃至於一致認定交通無救的民意調查，雖然都有加深危機感與政府無能的印象，但是也提供了民衆參與KTM的理由和動機。至少，大量的交通經濟與理性危機的報導，讓人忽視了街道本身也是一個上演正當性危機的公共領域，而後者(街道是公共領域)正是具有顛覆意味的看法。

新聞版的交通論述通常會確認街道的經濟危機(交通困境)，提醒與批評理性危機(交通管理能力)，並且指出街頭運動妨礙交通、破壞市容、製造髒亂與妨礙救護車的「過錯」，甚至要求管制外縣市來台北市請願遊行示威的行爲。如此一來，正當性危機就被簡化為理性危機的惡化，或者以理性危機之名讓正當性危機無法獲得正視。再者，交通管理的理性危機到了一個地步之後，輿論除了批評反諷外，也不期待政府真能解決問題，反而減緩了催促壓力，悲觀的語調表現出來的常是無奈與忍耐。新聞性論述的上述傾向正是官方論述(包括KTM)可以與之扣連的條件(強調交通困境的可怕、市民的責任與耐心，以及忽視街頭正當性危機等)。

1991年4月17日民主進步黨為抗議修憲問題發動全國黨員與民衆在台北街頭遊行。由於警方事先封鎖中正紀念堂週邊道路，六十線公車預先改道，遊行繞行市區時正逢下班時間，總計在十餘小時的遊行期間有一百線以上的公車未能正常行駛(《中國時報》1991，4，18)。這次事件讓許多人經歷不尋常的街道場面，雖然在政治上的影響隨每個人原來的立場而各有不同，對交通阻塞的責任歸屬(給政府或給民進黨)也端視個人立場而定，但是因交通阻塞，生活時程失序，而致生的怨憤卻是相同的。在新聞評論的論述上，尤其是市政新聞往往強調交通與環境遭受浩劫，並且將責任歸諸遊行人潮，因而再一次將街頭的「正當性危機」化約為經濟危機和理性危機。

華威葛瑞公司希望KTM消息「破框」到其他版面，其實各版都已經有許多交通相關論述存在。讀者投書版(如《中國時報》的意見橋)的市民抱怨與意見，副刊裡評論市政與運輸建設的文章(如都市規劃、交通管理措施、北宜高速公路緩建事件等)和描述都市經驗(如搭公車)的散文，生活版教人如何找停車位，如何打發堵車時間，乃至於警告久坐車中易得某些疾病的文章，工商版則剖析交通困境與捷運帶來的商圈變化和房地產趨勢。較隱微的例子如連

續劇與綜藝節目的短劇裡，交通堵塞也成爲一個遲到的普遍藉口。

同樣地，上述各類文章與論述都以已經成形的街道經濟危機和理性危機爲基本背景，但是著重於尋求改善和適應之道（如何利用塞車時間），或是加以利用（如做爲短劇的情節），就在這種種「交通黑暗期」的論述裡，「交通黑暗期」更強化了它做爲一個公共議題的地位。

最明白地運用交通困境的應該是房地產廣告了，不過房屋廣告的訴求大都擺在捷運路線的繁榮遠景或是遠離市囂卻交通便利的主題上，就前者而言倒是與KTM的美好交通遠景互相配合，後者卻是呼應都市人的夢想（有城市之利而無其害）。又如公車上貼有駕駛補習班的廣告，指出要脫離辛苦的擠車族，就得先拿一張駕照；相較之下，汽機車廣告反而不訴諸交通困境與擠公車的辛苦，而以汽機車的價格、性能、生活品味和青少年次文化經驗（尤其是機車）等做爲廣告主題。因爲官方和輿論都已經明白宣告汽機車過多是交通困境的主因，如果以交通便利爲廣告主題，不僅不具說服力（大家都知道汽機車是交通工具），或許還會遭受責難，因此推銷交通工具的汽機車廣告就對交通現況不發一言了。

然而，製作精美的汽機車廣告卻是KTM的勁敵，比起以明星偶像爲訴求的KTM宣傳影片，汽機車廣告所激發的參與意願（欣賞且認同廣告內容，進而有意購買）是強多了。【附帶說明：筆者曾界定論述爲對於一定主題的一套言之成理的說詞，上述的新聞評論、各版文章、廣告等乍看之下是零星的「言談話語」，其實字裡行間蘊藏了一套說詞，一套對交通的看法，這正是我們要分析的論述。】

綜言之，「交通黑暗期」裡的交通論述可以分別爲四類：運輸專業論述、官方論述（包括KTM）、交通新聞與評論，以及其他交通相關論述（生活版、廣告等）。雖然各種論述在面對交通危機時所呈現的態度不同（適應、不滿或強烈批判等），對危機性質的界定也有差異（過渡期、黑暗期或病入膏肓），這四類論述對於交通困境成因的看法都不出官方說法的範圍，也因此環繞著設施供需問題、管理規劃問題和市民道德問題，展開了四類論述略有差異的談話。

運輸專業論述大都執著於各項問題的理性解決，並感嘆官方的無效率與民衆的非理性；官方論述雖承認危機急迫，但是強調市民不守法的問題（實際

上也以取締告發作為整頓交通的主要手段)，呼籲市民分攤責任並忍耐以待美好的將來；交通新聞與評論往往痛責政府的無能與市民的無法；其他論述則承認交通困境，謀求生存之道，或者乾脆虛構一個沒有交通危機的「現實」（如汽機車廣告）

上述一切論述都是KTM的相關論述，依立場而分，可以有正論述與反論述，意即支持KTM的論述與和KTM針鋒相對的論述。除了KTM本身之外，並無純粹的正論述，也沒有絕對的反論述，在不同的層次上，各種立場有其相對的正反比例，因此KTM雖與這些論述競爭發言空間，但也混同一氣而發揮了聯合效果。更進一步言，KTM與所有的非交通相關論述也處於競爭狀態，KTM論述與活動在資訊充斥的現代，除了必須同其他社會議題（如治安、環境衛生與政治）爭奪發言位置，也要同一切媒體中的所有論述競爭（突發事件如波斯灣戰爭，日常訊息如影視逸聞），以吸引民衆的注意。在這種情況下，短命的KTM似乎很難吸引到足夠注意力進而發揮作用，但是考量KTM與其他交通論述的「複合作用」，KTM就有一定的影響了。

這個複合作用其實已在前面提過，就是各種交通論述聯合起來加深了危機感，確認且解釋了危機的存在。雖然過深的危機感可能使得KTM論述被認定是可笑且沒有實效的「宣傳技術」，但對於街道經濟危機和理性危機的強調，以及對於市民道德和責任的突顯（並且樹立公敵——不守法的人），具有壓低街道正當性危機的聲音、簡化都市流動危機的效果，這便是華威葛瑞公司企劃書裡建立市民共識、編納市民共同行動和增添政府正當性等構想的基礎。

然而，論述間的競爭與聯合有其現實基礎，不同的論述背後有不同的社會群體（即不同的發言位置），論述操弄作為一種權力運作的方式也必須在實際的社會行動裡考察，因此下面將討論交通危機中論述與非論述實踐的關連。

4.2.2 論述與非論述實踐之間的關連

我們以停車問題為例來說明論述、非論述實踐（文字言談等表徵活動之外的社會實踐）與社會關係（社會群體的相關位置）之間的關連，以及蘊涵其間的社會權力的運作。

停車問題的實質狀況很明顯，停車位長期不足，違規停車處處可見，市政府除了不時大規模整頓一番，也嘗試其他解法如拆除建築物附設停車位上的違建以增加停車位、獎勵民間興建停車場、提高停車費率、計次改計時收費

等，但是至今不是沒有成效就是尚未施行，停車問題的經濟危機與理性危機已是客觀的存在。

由於在社會關係裡的位置不同，各社會群體對客觀存在的停車問題有不同的界定與看法，而這些界定與看法(論述)也正透露了社會群體相關於實質的停車問題有不同的行動方式(非論述實踐)。運輸專業者有正當性最高的發言位置，但是必須透過官僚體系才能實現主張，官方則是管理與決策者，有次高的正當發言位置與最高的行動能力，也被認為是最主要的負責主體。因此，專業論述除了依據學理分析建議之外，也寄望一個有效率的官僚體系來實現其建議；相對的，官方論述則不斷強調調整決心，除了表示有所作為外，也將責任分攤到違規者身上。然而，這些論述都要透過媒體傳達，除了自有的傳播管道(如學術期刊、公營電台、海報招貼)外，主要還是經由報紙和電視節目，藉由這兩種管道才能接觸到較多人，在公共領域裡佔有位置。

媒體本身不只是論述傳達者，也是製造論述的主角。新聞評論大都以專業論述的說法為藍本，以官方論述為批評對象，但是也追隨官方譴責違規者、感慨市民公德低落的說法。媒體本身主要是一個選擇機制，專業論述與官方論述以其正當性社會位置，得以在公共領域中有一席之地。其他社會群體則很少有發言機會(或者說無法通過媒體的篩檢)，也就比較難辨視這些社會群體的存在。

這些社會群體通常是特殊時空裡臨時的、不自覺的存在，但是具有客觀的共同特質，就停車問題而論，我們可以區分攤販、商家、住家、行人、機車騎士、汽車駕駛等不同的社會角色(意即是佔有不同社會位置的社會群體)。這些社會群體直接在街道現場爭鬥與發言，例如攤販與機車騎士搶佔人行道空間，商號(尤其是修車廠)佔用停車位，地下停車場轉為商業用途，住家則私自劃設停車位。

這一類實質爭鬥(非論述實踐)不僅僅是日常行為，偶而也演變成凶殺事件(為爭車位而殺人)。文字符號(論述)層次的爭鬥更是熱鬧，由輕緩的「車庫門前請勿停車」、「在此停車者一律放氣」到激烈如「門口停車一律殺」都有。在花盆、警語、攔阻物上表現出來的論述隱晦模糊但簡單：停車是生活需要，作生意是生活需要，走路也是需要，眾人為了需要而爭鬥，有辦法的人、先佔的人贏，只能牽動少數權力關係，運用少量資源的人就經常落敗了。

較極端的例子是交通局停車管理處劃設大安路上的停車格位，但是事後卻塗銷交通部長張建邦與總統府秘書長蔣彥士居所大廈前的停車位(《中國時報》，1990，9，25)，顯見擁有大量社會資源者甚至不必親言，自然會在相關爭鬥中佔得先機。然而這件事由於附近住戶不滿，因而進入公共領域裡被批評後，其論述效果反而對社會權威群體(如此例中的高官)的象徵地位有所傷害。

街道上微妙的實質與象徵性爭鬥，在官方的觀點全屬違法犯禁之舉，但是官方在交通理性危機中，不能完全壓制這些違規行為。例如拆除違規使用停車空間波折不斷，除了議員關說、阻止以及業者恐嚇、打人外，拆後不久即恢復原貌也抵消了官方的努力，一般稱此為政府公權力不彰，其實是各社會群體位居不同的社會位置，在稀有資源爭奪戰裡牽動權力關係、各顯神通的結果。

4.2.3 理性空間與權力空間

不同論述之間的鬥爭和聯合，論述與非論述實踐的關連，表明了街道不是理性規劃的對象而是權力運作的空間，交通移動不是理性之流而是權力之流。所謂「理性空間」其實是國家技術官僚的規劃論述和運輸專業論述的意識形態，認為交通、街道，乃至於整個城市的空間與流動是理性可以掌控、管理與安排的。然而，政策抉擇、論述的發言權力，以及都市交通資源的分配與爭奪都告訴我們城市的空間是「權力空間」。塑造城市的兩大力量是公共政策與私人資本(Gurr & King, 1987: 1)，政治的道理與資本的邏輯交織而成的流動網路，絕非科學理性的完美秩序所能完全掌握的。

我們可以直接由街道現場的論述與非論述鬥爭與聯合，來理解權力空間與權力之流的意涵。街頭抗爭時的交通管制、著鎧暴裝備的軍警、鐵絲網與路障，不僅是國家力量的實質展現，這些景觀的出現也是象徵性的，透露了一些訊息(如違規者將受處罰、鐵網背後是不可侵犯的神聖區域)。換言之，一名鎧暴警察不僅能發揮實質的「合法」暴力，自身就是一個具有象徵權力的符號，是一個特定論述的承攜元素。

在街道的各種生產、管理與使用的衝突裡，早已充滿權力的表徵：交通標誌、標線是國家操控空間與流動的象徵權力展現(註5)，警察的取締告發則展露了象徵權力背後實質權力的支持。天橋上「交通安全年」的標語布條、呼籲按時繳稅的布條、宗教的警語(如「天國近了」)、隨公車流動的車體廣告，

以及光彩燦目的霓虹燈，默默地相互爭奪人群的注意力與認可。廣告招牌的內容、大小與設置地點訴說著商業資本的競爭結果；變換迅速的櫥窗與店面則不斷預告台北文化與消費生活的主流風潮。

因此，前文所述街道與交通由公共空間到公共領域的轉變，透顯了更寬廣的理性空間到權力空間的轉化。其實，街道作為一種公共領域和權力空間，以及交通進入公共領域成為權力運作的對象的情形一直存在，只是在交通危機的急迫事態裡，這種雙重的轉化特別突顯出來。

都市流動危機既然是關涉了權力空間和公共領域的實質和論述爭鬥，其中必然包含了一定程度的顛覆性，正是這種顛覆性使得官方不能不在論述和實際行動上都要有所回應。而目前的交通危機沒有爆發成為質疑現行運輸體系之安排的社會運動，沒有演為要求不一樣的移動和流動方式，要求順暢行動的權利，乃至於要求不一樣的都市結構，因此是不一樣的都市過程與生活的全面運動，也必然有其結構性的和論述上的原因。

4.3 流動議題的顛覆潛能與論述的軟化效果

詳究台灣近年公車和計程車的費率爭議、運輸業勞資糾紛引發的罷駛行為、少數爭取行路權的個案(如1991年三月挹翠山莊要求派公車以利通行)，以及殘障者行的權利等議題，我們很難想像現階段交通的危機與爭議，會有民主、勞工、環保、原住民、女性主義等議題那樣高的社會動員能力；同樣是都市集體消費的議題，交通似乎也不如住屋問題般能發展成具一定力量的都市社會運動。雖然每個人都明白交通有問題，輿論也不斷批評政府交通管理的無效率，但是未曾聽聞有誰發動社會運動或走上街頭要求流暢、安全、乾淨、價廉和便利的交通，為什麼交通不易成為社會運動的議題？流動危機的顛覆潛能究竟在哪裡呢？

其他國家曾發生要求公司補貼交通費、要求參與運輸規劃決策過程、抵制運費漲價、反對興築高速公路、反對縮減公共運輸服務等運動與抗議事件(Yago, 1983: 585-6)。除了員工福利、環境衝擊與民主原則的考量外，這些運動提出來的是「行動是一種社會權利」的理念。台灣關於「移動權利」的想法還不明顯，罷駛主要是源自勞資糾紛，票價問題所引發的反對力量不大，殘障

行路權則被當成社會福利議題。除了冀求政府的施政「魄力」，感嘆大家缺乏公德心和守法精神，並期待鉅額交通建設帶來的美景外，一般人只有自求出路，購用汽機車以脫離殘破的運輸公部門，加入爭取移動與停車空間的爭奪戰，或者提高自己的忍耐能力。

追究原因，有一個基本因素就是交通問題非常根本，所有的人都受害，只是由於資源多寡不一而損傷不同罷了，即使機車製造商與經銷商，也會有堵在路上的時候。因此，要利益不同、位置不同卻同受交通之害的各階級聯合對交通發言不太可能，不同社會群體對交通有不同的看法與解決之道，他們不必聯合以求生存，甚至要彼此競爭以求存活。

再者，挑戰交通現況，質疑交通決策的社會過程，最終還是會追溯到整個社會結構與社會關係的問題與矛盾，因為空間與流動的模式本來就是由社會所限定的，它們同時也限定了社會的運作和發展，因此各社會群體在交通議題上的聯合很難超越彼此之間既有的社會矛盾。

但是反過來說，筆者以為交通與流動危機的顛覆潛能，正好是暗含在交通困境激化既有的社會矛盾的效果裡。例如拖長的、疲累的與高昂的通勤經驗和成本，讓勞工在雇主的既有社會關係裡，得以交通為主題來牽動權力關係、發動抗爭，要求補貼運輸費用，並因此擴大勞工的同體意識且強化組織。又如鄰里或地域(locale)可以在交通危機的情勢裡藉由其特殊區位的重要地位(交通孔道)，要求政府補助或下放權力，甚至女性運動在交通危機的情勢裡，也可以體認到現有大眾運輸體系的不足(夜間班次少、公車性騷擾、路線安排不符職業婦女的特殊需求等)，而找到發起行動的問題點。

所有的社會群體都陷在交通危機裡，但是各社會群體依循其特有的社會位置與社會關係，有其特殊的交通問題與可以發起行動的方式。或許，在各社會群體適合己身所需的獨特策略與議題的基礎上，不同的群體面對相同的流動危機，還是可以在某些線索上聯合在一起。畢竟社會群體的界線不是恆定與有限的，社會群體正是在一定的條件下建構出來，而非天然自存的，重要的是這些原本散處各地的社會作用者是否能結合為一「行動團體」。

由社會行動團體的存在與否為判準，目前的都市流動危機顯然沒有召喚到足夠的作用者。這有兩種原因：流動經驗的個別性與論述的轉化和軟化效果。

首先，交通流動挫折目前仍然是拘於個人的，因為個人主義式競爭與視移動為過渡時空的態度是基本的流動體驗，這種體驗卻又正好消解了社會運動的可能（意即構成一種不易激化的惰性）。個人主義式的競爭固然使身陷車陣的人缺乏聯合行動的動機，視移動為過渡的、必須儘快通過的時空，甚至是被遺忘的地帶，也讓眾人傾向於忽視交通困境與問題，只求一時忍耐度過過渡階段（曾旭正，1991）。

其次，前面所分析的交通論述模式簡化也軟了都市流動危機，交通問題被化約為供需與道德的問題（前者指向國家效率，後者指向市民公德），忽略了正當性危機與動機危機的層面，意即繼續以理性空間的論述方式掩蓋了權力空間的運作實質，因之發散了交通與流動問題的顛覆性。這種理性解決而非政治解決的論述傾向，也可能有助於把流動挫折界定為個人事務，而非集體行動的議題。

原來只是一段時空過渡的移動，由於「交通黑暗期」的宣告而進入公共領域，成為社會注意的焦點，但是處理或固定或解釋這一段越來越長的時空過渡體驗的，卻是佔有優越發言位置的社會群體所發表的交通論述。這些「交通黑暗期」論述其實提供了詮釋日常生活移動困境的「理論」，它加深與肯定了移動挫折，卻也解釋了移動挫折的原因，還準備了對應日常流動困境的態度與方法，而其潛隱效果則是肯定與強化了流動的價值與流動的權力運作。

換言之，這些論述強化了對目前交通困境的認知，但是也由於論述立場的侷限性，使得眾人在接納這套解釋的同時範限了流動體驗的廣度，把可能引發的議題或反省「定著」在街道的經濟危機和交通的理性危機上，抱怨的對象是無效的政府施政與欠缺守法精神的不肖市民，卻一點也沒有挑戰流動價值，以及依流動邏輯而構造起來的既有社會關係，流動的危機無形間被化解了。社會群體裡的各個作用者無法深刻地思考其流動體驗，無法提出流動課題的不一樣的看法，轉化流動和移動的形式與本質的可能性於是被減弱了。

當然，論述的效果還需視閱讀者的立場而定，不是全然約束性的，閱讀者不會照單全收，會與自己的體驗核對，而且前文已經提到交通論述與其他種種論述互爭大眾的注意力，這也使得交通論述的影響力不如理論上那麼大。一切都還有鬆動的可能，只待某個特別合適的歷史時刻，將各種有利因素匯聚在一起。

5. 結論與展望

面對本文所分析的都市流動危機與交通論述的效果，我們能夠有什麼作為呢？首先，對於現況的解讀是第一步的工作，這就是筆者所做的。避開現行論述的盲點，看到論述與反論述相持不下的癥結——聚焦於經濟危機和理性危機，忽略正當性危機和動機危機——正是反省流動危機與流動的社會意義的關鍵。有了開闊的視野之後，我們也就比較容易找到解決的辦法。

筆者提到了國家在交通問題上的重要位置，也點出了流動的顛覆潛能：依循既有社會關係而發動的「流動權利」之爭，以及反叛流動中心價值的流動動機危機。因此，一個可能的方向是由這兩種顛覆潛能出發，造成一種社會壓力（如採取不合作的態度和行爲，採行不一樣的使用街道和交通工具的方式），提出關於流動的新價值觀（或許配合生態理念），在「流動是一種基本生存權利」的立論上，要求國家改變其生產與管理運輸和通訊體系的方式，並且明確地在制度和政策上規定。不過，鑑於空間和流動模式與社會結構和過程之間的辯證關連，改變流動的方式，同時便是改造社會的關係，筆者對於單純以改善交通狀況爲目標的行動不表樂觀。

不過在理論與研究的開展上，筆者卻願意指出兩個樂觀的新取向：運輸社會學與流動社會學。運輸的社會學研究，除了運輸政策制定過程的政治與社會分析、運輸規劃與建設的社會衝擊評估、運輸工具使用者行爲的社會心理學分析，以及運輸和都市現象（如社區組織、空間結構、人群活動分佈等）的關連之外，還有許多未開發的領域，例如本文所談的交通論述與其論述效果（界定與解釋交通危機）的分析，就是一個未曾有人仔細研究的領域。

運輸體系包括載具、通道、規範、組織與行動等五要素，每一個要素皆可就形式、功能與意義三個面向來談，可以由政治、經濟、意識形態以及日常生活各層次來探尋運輸與社會的關係，追研究生產、使用與管理運輸體系時的動態過程。這個視野的開拓可以廣闊複雜到難以想像的程度，也可以深入到現代社會邏輯的本質。

筆者以爲由人類生活中「看起來像是」基本物質活動的那些事物（如運輸移動、飲食、住居與衣飾）出發探究人類社會的秘密，特別容易連結人的社會行動、社會結構和時空關係之間的關連。觀察人類生存所需的事象，會發覺唯其基本，連繫其上的社會文化意義特別濃厚且多層，與其他社會事象的關連

也特別複雜，雖然分析起來很繁瑣，但是同時也提供了大量有用資訊。

在交通運輸的層次之外，筆者還將本文的理論性關切擺在流動與社會的關係上，也就是提出流動做為社會研究的一個對象，尤其是做為解剖當代社會的運作邏輯的一個重要的可能切面。這個流動與社會的疑旨(problematic)同時牽涉了時間、空間、人與社會，它的主要關懷是人類的社會性流動的作用與意義，而關於流動的研究也有助於理解人類社會裡的時空性質。

運輸體系是流動在空間上的具體表現，社會依賴有效的運輸體系來運轉，運轉體系也依循社會的運作邏輯與種種變化過程而佈設、作用和變化。但是流動的議題遠廣於運輸，電信通訊的資訊流動就是一個更大的題目，流行服飾、先進科技、金融訊息、乃至於電視廣播的電子資訊流動，已經將人類的社會結構與關係帶到難以想像的複雜境地。人類可以發射無人太空船，在它將脫離太陽系之際還能接收到訊號的現代社會，和駕一葉扁舟在大河中隨波逐流的社會有極大的差距，而流動的技術與流動的行為本身，都對這個差距貢獻良多。

研究流動在現代社會裡具有高度的適當性，流動、速度、效率、不確定、流變(becoming)、短暫、不固著、瞬息萬變是現代社會的特質，尤其是都會生活與影像世界的主流感受。我們研究流動的形式、過程與功能(流動社會的流動邏輯)，也研究流動的表徵、意義與主體經驗(流動人生的流動心性)。一個近便的例子是傳真機(FAX)的流行在台灣取代了一些其他流動(如郵遞和會面)，也引發新的流動需求(以傳真機傳遞廣告)，而這個流動科技的社會作用與意義就是一個很好的研究題目。

提出「流動」這個涵蓋廣闊的範疇，不是以之做為一個解釋性的概念，而是企圖將過去分散在不同學科中被單獨處理的概念和現象重歸一處，以啟發新的思考向度。

「流動社會學」不是一個以抽象的範疇為研究對象的學科，它有具體的研究對象：運輸體系、旅行、遷徙、流浪、遊牧社會，乃至於個人行止和「社會群體路徑」等，並且強調這些現象的社會權力過程與關係。再者，此處「社會學」並非指稱一個學科，而是指稱方法、觀點和思考取向，而方法、觀點和思考的取向是多重的、非定於一尊的。所以，「流動社會學」其實是一個以流動為切面的關於社會過程與關係(包括實踐、表徵與結構的各層次)的研究。

註釋

- (1)：1988年的客運業罷駛風潮主要源自勞資爭議，重要者包括桃園客運、高雄客運、苗栗客運和台北市民營公車等，另有台鐵司機的罷駛事件(5.1)。台北市的勞資爭議更牽扯票價調整問題，資方、勞方、議會與主管機關各據立場，乘客則無所置喙，最近的1990年至1991年初的罷駛威脅、票價調整風波則有消費者文教基金會以消費者立場發言。
- (2)：依據《中國時報》1991年4月12日刊載，交通局指出1990年台北都會區尖峰小時延車公里為每小時370.8萬公里，依據交通大學運研所估算，台北地區每人時間價值為每小時73.08元，又依尖峰小時旅次佔每日旅次百分之十計算，每日時間損失為1875萬1860元，加上每日怠速油耗損失329萬2700元，合計每日損失為2204萬4560元，全年共80億4626萬元。但是中華民國營建管理學會理事長石滋宜將每人平均上下班旅行時間兩小時全視為塞車造成的延滯，堵車成本的估算則高達六百億元。但是不論是八十億或六百億元，都只計算了一部份的社會成本(尤其是未考量環境污染的成本)。
- (3)：由於流動的動機危機牽涉主體經驗，在界定和確認上都有困難，如果要由可見的實踐與表徵等事象上探尋流動動機危機的影響，並因此確認其存在與性質，則須待動機危機成為一廣泛存在的事實後才有此可能，而且這種反推法在因果推論上也不易釐清諸多因素之間的複雜關連(變化的事象不一定源自流動挫折與流動價值之間的矛盾)。但是「流動的動機危機」卻有理論性的存在價值，這個概念指明了流動的價值觀與流動社會(以流動效率為組成邏輯的社會)同其現實演變(流動不順暢)的指格矛盾在主體經驗方面的呈顯與作用。
- (4)：筆者基本上由傅柯(Foucault)的概念出發，視論述如同一種實踐，即論述實踐(discursive practice)。論述不只是符號群組，而是有系統地形成自身指稱對象的實踐，它製造了自己的對象(Dreyfus & Rabinow, 1983: 61-2)，有一套規範自身的規則。但是有論者反對傅柯視論述為實踐的看法，認為傅柯將規則根源於論述自身的想法，給予論述太大的主動性，忽視了論述之外的社會關係(尤其是階級鬥爭)才是決定論述規則的物質基礎(Macdonell, 1986: 95-6)。相較於論述自身的特質與作用，筆者

也以爲論述實踐與非論述實踐(制度、政治事件、經濟與社會過程)之間的關係更爲重要。但是論述層次的自主性不可抹除，論述也能發揮實質影響非論述實踐的作用，據此，稱論述爲一種實踐倒無不可(也顯示了理論知識與實際行動的難分關連)。

- (5)：1990年五月反對郝柏村組閣的遊行裡，有人以噴漆將交通標誌「大貨車禁止進入」改成：「郝柏村禁止進入」，這不僅是將既成材料(文字)加以轉化，同時也挑戰了國家在空間中的象徵性權力，因此報上的評論認爲這是破壞環境，有礙交通安全的行爲，將正當性危機轉化爲理性行爲與市民公德的問題。

參考文獻

王文麟

- 1985 <台北市區停車問題之研究>，《運輸計劃》第14卷，第1期，頁39-69。

王傳芳

- 1976 <公共汽車在大眾運輸上的重要性>，《運輸計劃》第5卷，第4期，頁35-39。

王慶瑞

- 1988 <公路車輛管制政策之研究>，中華民國運輸學會編《中華民國運輸學會第三屆學術論文研討會論文集》，頁1-22。

台灣大學土木研究所都市計劃研究室

- 1987《日據時期台灣都市計畫範型之研究》

台北市政府工務局新建工程處

- 1978《台北市快速道路系統之發展規劃》。

- 1987《台北市交通流量及特性調查》。

台北市政府主計處1990《台北市統計要覽》。

台北市政府交通局1989《台北市交通資料快報》。

- 1990 a《台北市交通資料快報》。

- 1990 b《台北市政府交通局簡報》。

- 1991《台北市交通資料快報》。

交通部道路交通安全督導委員會

- 1990《「交通安全」活動計劃草案》。

交通部運輸研究所

- 1990《中華民國台灣地區整體運輸系統長期發展規劃(1990-2020)》

何依栖

- 1986 <運輸部門與總體經濟成長之關聯研究>，《運輸計劃》第15卷，第4期，頁519-534。

何東波 顏山涼

- 1988 <都市住宅區位與通勤路徑機車選擇整合模式之實證研究>，《運輸計劃》第17卷，第1期，頁89-107。

邱盛生

- 1974 <台灣的運輸供需、生產力與經濟成長>，《運輸計劃》第3卷，第3期，頁81-91。

林鐘雄

- 1987 <台灣經濟發展四十年>。台北：自立晚報。

周義華 張勝雄 陶冶中 劉明仁

- 1983 <台北市行人立體穿越設施使用效率之預測模式>，《運輸計劃》第12卷，第1期，頁55-60。

周憲文

- 1958 <日據時代台灣之運輸事業>，《台灣銀行季刊》第10卷，第1期，頁57-77。

姜渝生

- 1975 <都市運輸規劃程序之檢討>，《運輸計劃》第4卷，第1期，頁G53-64。

- 1990 <台灣地區運輸規劃的檢討與展望>，蕭全政主編《國土規劃的挑戰》，頁135-152。台北：國家政策研究資料中心。

段良雄

- 1984 <運具感覺空間之界定方法>，《運輸計劃》第13期，第4期，頁477-493。

馬凱

- 1989 <台灣經濟發展的回顧>，《中國論壇》，第319期，頁127-139。

徐淵靜

- 1985 <市區道路景觀分類之研究—以台北市為例>，《運輸計劃》第14卷，第1期，頁71-100。

高玉樹

- 1973 <當前交通政策與建設>，《運輸計劃》第2卷，第2期，頁1-6。

唐明月 薛迪忠

- 1976 <台北市停車問題及其對應策略>，《運輸計劃》第5卷，第4期，頁85-98。

唐富藏

- 1978 <都市交通擁擠問題及其對策>，《運輸計劃》第7卷，第2期，頁55-73。

- 1989 〈交通政策〉。台北：華泰書局。
- 唐富藏 林國定
1979 〈時間價值理論與衡量方法之評述〉，《運輸計劃》第8卷，第1期，頁93-126。
- 辜端
1988 〈交通瓶頸究竟在那裡？〉，《天下雜誌》6月頁130。
- 張克難
1976 〈生命價值的計量方法〉，《運輸計劃》第5卷，第3期，頁71-77。
- 張茂桂
1989 〈社會運動與政治轉化〉。台北：國家政策研究資料中心。
- 陳武正
1974 〈運輸規劃方法之我見〉，《運輸計劃》第3卷，第2期，頁70-71。
- 陳武正 任維廉
1986 〈台灣地區交通運輸研究現況調查〉，《運輸計劃》第15卷，第3期，頁341-366。
- 陳武正 陳伯順
1980 〈運輸系統與都會空間結構關係之研究〉，《運輸計劃》第9卷，第2期，頁17-164。
- 葉昌鑄 姜渝生
1974 〈台灣地區都市運輸系統之構想〉，《運輸計劃》第3卷，第1期，頁8-11。
- 曾旭正
1991 〈行走在被遺忘的時間地帶〉，《中時晚報》4月18日第15版。
- 曾國雄
1979 〈社會系統評價步驟之研究〉，《運輸計劃》第8卷，第4期，頁435-445。
- 黃展南
1980 〈論平衡的交通系統—兼談台北市交通建設〉，《運輸計劃》第9卷，第2期，頁249-263。
- 黃漢耀
1987 〈亂中有序的台北交通〉，《張老師月刊》116期，頁18-33。
- 華威葛瑞廣告公關公司
1990 〈KTM計劃—台北行—Keep Taipei Moving〉。
- 楊子葆
1989 〈台灣都市交通政策的政治經濟學分析—台北都會區大眾捷運系統計劃之個案分析〉，國立台灣大學土木研究所碩士論文。

楊淑貞

- 1976 <運輸部門與總體經濟發展>，《運輸計劃》第5卷，第3期，頁1-16。

董萍

- 1988 <台北市區鐵路地下化工程>，《交通建設》第37卷，第6期，頁1-8。

廖學志 張有恆 施鴻志

- 1987 <道路交通對都市環境影響分析之探討>，《運輸計劃》第16卷，第1期，頁1-25。

趙捷謙

- 1976 <運輸技術的改進與都市的發展—以台北市的發展為例>，《運輸計劃》第5卷，第4期，頁19-33。
- 1979 <台灣地區公路建設及公路運輸發展之回顧>，《運輸計劃》第8卷，第1期，頁41-57。
- 1983 <運輸發展策略>。台北：聯經。

蔡文川

- 1976 <交通計劃程序的演變>，《運輸計劃》第5卷，第4期，頁81-84。
- 1977 <環境評估與交通計劃>，《運輸計劃》第6卷，第4期，頁57-64。

劉進慶

- 1988 <中日會診台灣—轉型期的經濟>，陳麗紅譯。台北：故鄉出版公司。

劉錚錚

- 1973 <都市運輸問題>，《運輸計劃》第2卷，第2期，頁7-16。
- 1983 <我國長期交通政策配合汽車工業發展之研究>。台北：行政院研究發展考核委員會。

劉慶洲

- 1975 <社會成本在交通運輸上之應用>，《運輸計劃》第4卷，第4期，頁32-38。

藍武王

- 1981 <運輸設施對土地使用影響之研究>，《運輸計劃》第10卷，第12期，頁217-227。
- 1988 <殘障者之交通問題與規劃>，《運輸計劃》第17卷，第4期，頁453-476。

譚木盛

- 1990 <攜手邁過交通過渡期>。台北：台北市交通局。

Castells, Manuel

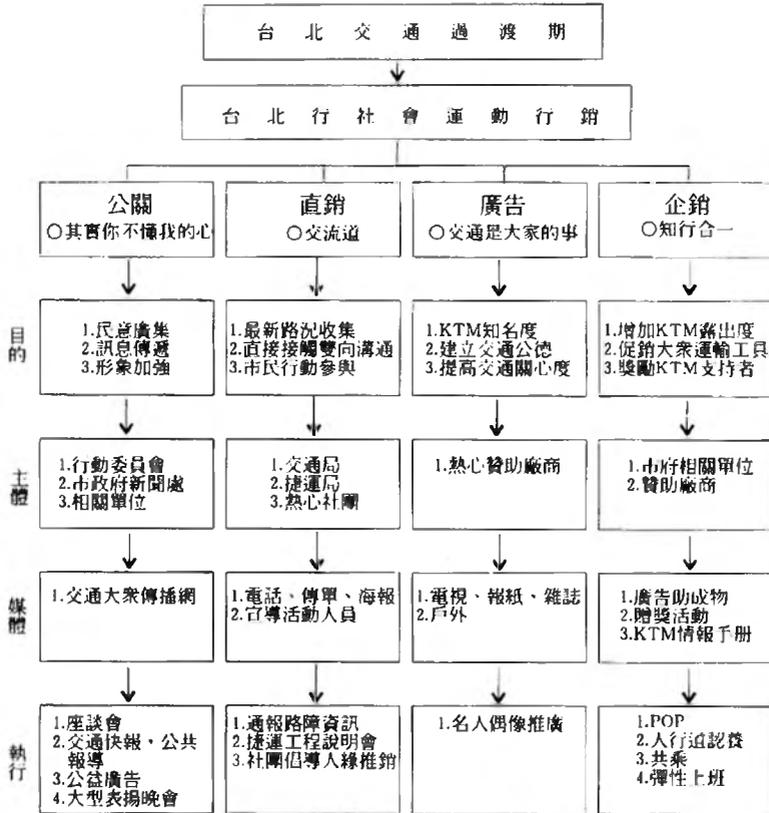
- 1989 *The Informational City*, Oxford: Basil Blackwell.

Carroll, Lewis

- 1872 *Alice in Wonderland: Through the Looking-glass*, 台北：杏林翻印
- de Jong, Rudolf
- 1986 "The Recapture of the Street" in E. de Boer (ed.), *Transport Sociology*, pp.77-91. Oxford: Pergamon Press.
- Dreyfus H. L. & Rabinow P.
- 1983 *Michel Foucault: Beyond Structuralism and Hermeneutics* (2nd ed.), Chicago: The University of Chicago Press.
- Foucault, Michel
- 1977 *Discipline and Punish: The Birth of Prison*, New York: Pantheon books.
- 1984 "The Order of Discourse" in Michael J. Shapiro (ed.), *Language and Politics*, pp.108-138. Oxford: Basil Blackwell.
- Friedmann, John
- 1987 *Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action*, Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Gurr, T. Robert & Desmond S. King
- 1987 *The State and the City*, London: Macmillan Education LTD.
- Habermas, Jurgen
- 1975 *Legitimation Crisis*, Boston, Mass.: Beacon Press.
- 1989 *The Structural Transformation of the Public Sphere*, Cambridge: Polity Press.
- Macdonell, Diane
- 1986 *Theories of Discourse: An Introduction*, Oxford: Basil Blackwell.
- Yago, Glen
- 1983 "The Coming Crisis of US Transportation" *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 7, No.4, Dec. pp.577-601.

附錄：華威葛瑞公司KTM企劃案內容

(一) KTM整體架構



(二) 整體計劃

期別 內容	79年	80年	81年
宣導	拋磚引玉	全民參與	曙光乍現
活動	執情召集令 (全面發動)	薪火相傳 (社團響應)	處處聞啼鳥 (區域活動)
公關	大家連環泡	強棒出擊	歡樂100點
籌備時期	79.4	79.7	80.7
預估經費	5,000萬	約4,000萬	約2,000萬
經費來源	資助	行銷權專利	全面行銷

(三) 79年宣導計劃

宣導訊息	階段	時間	活動內容
<第一階段> 1. 回歸大眾運輸系統，多搭乘公車。 2. 短程步行，長命百歲。 3. 請好好停車，否則為你停好車。(拖吊) 4. 行車勿堵路口，害人害己(救護車因路口堵塞，無法救人)。 5. 請給行人良好的步行空間(任意設攤是不道德的行為)。 6. 留給自己行路空間(請勿向攤販購買物品)。 7. 號誌故障，請立即電話(07-3854)，通知修理 8. 行人任意穿越馬路，危害自身安全。	籌備期	4/20~4/30	<溝通期> 1. 行銷觀念溝通。 2. 行銷技巧修正。 3. 行銷計劃擬定。
		5/1~5/30	<備戰期> 1. 廣告製作及修正。 2. 募款活動。
	試銷	6/1~6/30	1. 預防問題發生(內) 一民意市調(目前輿情對其負面的看法)。 2. 激發參與意願(外) 一社會運動召集令。
	第一階段	7/1~8/31	1. 宣導八大重點。 2. 執行及參與人結合。
8/25(六)		<KTM電視轉播晚會> 1. 第一階段結束。 2. 嘉獎對台北行有貢獻人士。 3. 活動交棒。	
<第二階段> 1. 通勤利用火車。 2. 運輸新走廊——淡江渡輪。 3. 員工共乘計劃。 4. 補貼員工搭公車。 5. 停車位優先供應共乘員工使用。 6. 彈性上班時間制。 7. 民間社團的創意。 8. 九人直行巴士開放路權。	第二階段	●9/1~12/31	1. 民間接辦。 2. 交通局協辦。

(四) 宣導與行銷宣導

	行銷動態	靜態
1. 多搭公車	<ul style="list-style-type: none"> ● 新式公車啓用或新開路線啓用邀請市長及小處隊試乘。 ● 開發公車磁卡票(研究中)。 ● 設置公車專用道、逆向道。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公車外廣告、車廂後廣告。 ● 公車車廂內各廣告留特定空間,刊登一則笑話。 ● 公車票作為贈品。 ● 公車票與統一發票同時對獎。 ● 印製海報、分送各公司行院。 ● 推廣運動鞋搭配公事包之流行形象。
2. 短程步行	<ul style="list-style-type: none"> ● 恭請 市長倡導短程步行。 ● 重要道路,如敦化、仁愛選為代表道。 ● 人行道開放民間認養美化。 ● 趙樹海全家主持新建人行道落成。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 印製大貼紙,貼於吊車上。 ● 印製浮貼紙,貼於違規車上。
3. 違規拖吊	<ul style="list-style-type: none"> ● 李立群及吊車車隊宣導遊行。 ● 李立群發貼紙,供市民領取。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用市府現有看板,設置標語。
4. 勿堵路口	<ul style="list-style-type: none"> ● 曹蘭出巡,街頭攝影捉兇,提供警察單位參考。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 取締違規設攤,違規停車。
5. 步行空間	<ul style="list-style-type: none"> ● 由婦女團體或消費者發起拒買攤販。 	
6. 拒買攤販	<ul style="list-style-type: none"> ● 彭恰恰、楊麗音到各校宣導、表演。 ● 楊麗音率連環泡演員著女警制服配合重要路段勸導攤販。 	
7. 服務電話	<ul style="list-style-type: none"> ● 倪敏然熱線,歡迎你來38一下。(307-3854)並建議改為(080)。 ● 和相關電台合作,倪敏然交通快報。 ● 倪敏然頒送「台北行」行頭及獎章。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 洽電信總局,將服務電話印製成貼紙,貼在公共電話上。 ● 洽中油公司,於加油站免費贈送貼紙。
8. 穿越馬路	<ul style="list-style-type: none"> ● 由市長及白冰冰共同主持新建(或認養)路橋及地下道的完工典禮。 ● 宣導「蓋高尚」手語符號。 ● 民間團體勸導多走路橋、地下道。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 製作橫布旗,懸掛於路橋。 ● 設置布障於行人易違規穿越處。
9. 交通訊息	<ul style="list-style-type: none"> ● 配合宣導活動,方正帶隊宣導。 ● 開關方正專欄或方正時間直導交通訊息。 ● KTM晚會主持。 	<ul style="list-style-type: none"> ● RD、看板、電腦字幕、路況報導。 ● 施工訊息告知。
10. 捷運計劃	<ul style="list-style-type: none"> ● 由市長推薦未來的捷運系統藍圖。 ● 由捷運局舉辦說明會。 ● 透過媒體或TV專題報導捷運。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 捷運報導擴大發行著重實用資訊新聞。

(五) 宣導與創意

宣導導息	象徵人物	創意原點	Catch
● 衆志成市	方正	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通大隊長 ● 熱情召集令 	<ul style="list-style-type: none"> ● 嗶!台北不行!因為你霸道! ● 請你行行好,好嗎?
1. 多搭公車	小虎隊	<ul style="list-style-type: none"> ● 搭公車 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一路通行,逍遙遊!
2. 短程步行	趙樹海	<ul style="list-style-type: none"> ● 大家一起來 	<ul style="list-style-type: none"> ● 短程步行,輕鬆健康!行!
3. 違規拖吊	李立群	<ul style="list-style-type: none"> ● 它捉得住我 	<ul style="list-style-type: none"> ● 堵塞通行,它捉得住我!
4. 勿堵路口	曹蘭	<ul style="list-style-type: none"> ● 你給我記住 	<ul style="list-style-type: none"> ● 死都不行,你給我記住!
5. 步行空間	楊麗音	<ul style="list-style-type: none"> ● (小心警察) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 任意擺地攤,行!小心警察就在你身邊!
6. 拒買攤販	彭恰恰(七先生)	<ul style="list-style-type: none"> ● (彭嫂) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 攤販,癩瘼! ● 阮甲你講,不買就行!
7. 服務電話	倪敏然	<ul style="list-style-type: none"> ● 一通就樂 	<ul style="list-style-type: none"> ● 紅線不行,一通就樂! ● 塞了車,三八我去!
8. 穿越馬路	白冰冰	<ul style="list-style-type: none"> ● 蓋高尚 	<ul style="list-style-type: none"> ● 橫衝直撞,穿越馬路,寸步難!遵守施工管制,蓋高尚!
● 未來交通	市長	<ul style="list-style-type: none"> ● 市長證言 	<ul style="list-style-type: none"> ● 台北,不是一天造成的 ● 現在你相信我,以後你會相信它! ● 台北行!時時都能行!路路能行!

(六) 媒體計劃

(1) 平面廣告

媒體	運用	選擇刊物	刊登次數	廣告費用
雜誌	<ul style="list-style-type: none"> ●「台北行」活動將於活動前一個月(79年6月)起開始,選擇週發行8萬份以上綜合性週刊刊登內夾式海報廣告,供一般市民保留張貼 ●市府捷運局現有固定雜誌配合 	時報周刊 台北畫刊 台北新聞周刊	3次 合計 5次以上	200萬 市府費用
報紙	<ul style="list-style-type: none"> ●「台北行」活動將於活動前一個月(79年6月)起開始選擇日發行45萬份以上以都會區為主的報,刊登連續頁式或整版頁式廣告強力宣導台北行活動訊息 ●市府現有固定報紙版面配合 	聯合報 中國時報 民生報 中央、新生、青年特刊	合計 11次 10次	300萬 市府費用

(2) 平面宣傳物

媒體	運用	印製數量	流通通路	費用
海報	<ul style="list-style-type: none"> ●「台北行」活動將印製海報11種(10種單一訊息宣導廣告,一種總匯宣導海報),於活動前一個月(79年6月)起,依宣導內容宣導地點分別張貼 ●贊助者可享有單張海報加印及加印公司名稱之權利 	5萬份	<ul style="list-style-type: none"> ●市府各級單位上→下分送 ●贊助者企業體系 	印刷費 100萬
貼紙	<ul style="list-style-type: none"> ●「台北行」活動將印製貼紙一組8張,於活動前一個月(79年6月)起,分送市民供收集張貼 ●贊助者可享有單張貼紙加印及加印公司名稱之權利 	5萬份	<ul style="list-style-type: none"> ●市府各級單位上→下分送 ●贊助者企業體系 	印刷費 50萬
車廂內外廣告	<ul style="list-style-type: none"> ●「台北行」活動將印製車廂內外廣告11種(10種單一訊息宣導廣告,一種總匯宣導海報),依公車路線、區域乘客特性,於活動前一個月(79年6月)起,分別張貼於車廂外部末側,車廂內部駕駛者後側看板處 	全台北公車約3000輛	●台北市公民營聯營公車10家	印刷費 30萬
捷運工程沿線圍籬廣告	<ul style="list-style-type: none"> ●「台北行」活動將印製圍籬廣告11種(10種單一訊息宣導廣告,1種總匯宣導海報),於活動前一個月(79年6月)起,沿捷運工程中運量捷運系統木柵線松山機場至復興忠孝站沿線張貼 	110張(3×20車廂外廣告印刷)	捷運局公共關係室及施工單位	印刷費20萬
宣傳手冊	<ul style="list-style-type: none"> ●「台北行」活動將印製宣傳手冊一本,整合宣導重點及市府傳單、捷運傳單摺頁8種內容,重新編排,於活動前一個月(79年6月)起,分送市民參閱 ●贊助者可享有一頁全頁公司形象廣告之權利 	10萬本	<ul style="list-style-type: none"> ●市府各級單位上→下分送 ●贊助者企業體 	印刷費 150萬

(3) 電視、電影、電台廣告

媒體	運用	選擇時段	播出次數	廣告費用
電視	<ul style="list-style-type: none"> ●廣告長度60秒 ●「台北行」活動將於活動前1個月(79年6月)起,播出電視廣告,以擴大市民的接觸面為主,選擇帶狀收視率總合為70%以上的時段播 ●市府現有電視節目加強報導 	<ul style="list-style-type: none"> ●榕樹社鵲台北城 ●街頭拍檔 	Reach為主 80次以上 各12次	1000萬公益活動優惠價
電視轉播晚會	<ul style="list-style-type: none"> ●晚會長度:120分鐘 ●時間:暫定8月25日(週六) ●「台北行」活動將於活動進行期間,舉行電視轉播晚會,帶動「台北行」活動高潮,晚會內容由選定的10位偶像明星主持,加強宣導「台北行」宣導內容及主題,並頒獎給對台北交通維持有功的人員及贊助廠商,同時宣佈下次主辦的民間社團單位 ●市長及所有市府各重要主管皆蒞臨參與 	●9:30~11:30	1次	300萬
電影	<ul style="list-style-type: none"> ●廣告片長度:60秒(內容同CF) ●「台北行」活動將於活動前一個(79年6月)起,於台北市各電影院播出商品電影式廣告(請新聞局發函) 	全時段	每日營業 映片場數 (6~7場)	300萬市府經費
電台	<ul style="list-style-type: none"> ●「台北行」活動將錄製電台廣播宣導廣告10種(10種單一訊息宣導廣告)提供各主要電台一中廣4個廣播網,警察、市政、交通台,依各時段交通流量特性分段播報 ●市府及捷運局現有電台節目全力配合 	<ul style="list-style-type: none"> ●正點報時(前)後 ●新聞前(後) ●市政:車內車外、平安之路、你我同行、都市風情、捷運熱線 ●警察: 	8時~2時 17次以上	200萬市府經費

本文原載於《台灣社會研究季刊》第3卷第23期(1991),pp.105-182.

「交通黑暗期」裡的資訊城市

台北市的流動經驗

1. 問題意識：都市經驗與論述

1.1 都市經驗的論述中介

什麼是都市經驗呢？如何掌握個人主觀的都市體驗？有所謂的「集體」都市經驗嗎？每當談論「經驗」這個詞的時候，我們通常會聯想到獨特而私密的心理過程，難以一窺究竟，也無法加總個人的經驗而形成所謂的集體經驗。但是，如果我們不從個體去掌握經驗，而專注於個體感知與經驗所依存的社會—空間脈絡，我們或許就掌握了經驗的集體向度了吧。這並非意味著社會脈絡「決定」了個人經驗(感知與意識)，或是限定了經驗的可能類型或範圍，而是個人的感知與意識已經具有了社會性，經驗已然是社會的經驗，而不僅僅具有獨特性。

個人經驗的社會性，存在於經社會化學習而得的感知與評價的架構(如 Bourdieu (1989) 所謂的習癖(habitus))，以及認知、溝通與反省之憑藉的表意系統(signifying systems，如語言、身體姿勢)。感知與評價的架構和表意系統都是特定歷史、空間與社會關係的產物，也都先於個人而存在，或謂隨著個人的社會實踐而生產和再生產。論述是感知架構與表意系統的構成物與產物，不僅僅是語言文字，也是有意義的聲光影像。

論述在主體的感知和事象之間中介。主體利用表意系統、感知架構、分類範疇，乃至於都市意象，來捕捉與解釋異於己身的外界經驗，而論述中介所拉開的距離，也正確認了一個相對於客體的主體之存在，或者說一個主體之外的客體之存在，亦即主客體的確認都無法脫離表意系統。因此，主體所談論、感知與思考的並非現實，而是現實的表徵，推到極端來講的話，人無法「直接」接觸到心目中所假設的「真實」，一切經驗都透過中介。

論述的中介有兩個層次。首先，我們透過論述來經驗都市。其次，依據

符號學的觀點，都市的形貌和活動本身可以視為正文(text)，是一組表意系統，在都市中活動和感知的經驗，就如同閱讀正文、解讀論述一般。我們透過論述來經驗都市，而都市自身即論述，所以都市經驗的論述中介是雙重的。

1.2 作為論述實踐的都市經驗

關於都市自身即一種論述、正文或表意系統，可以有更為積極的觀點。都市若是正文，則其中的活動者不僅是閱讀者，也是寫作者。市民透過活動和感知來使都市正文有意義，使潛隱的意義彰顯出來，透過行動或感知，描寫都市的正文。因為人類既生存於表意系統中，一切實踐與感知，無論歸於經濟、政治或文化的領域，皆不離表意系統之中介，皆有論述的層面，亦即實踐即同時是表意實踐。都市的經驗在既有的表意系統中介下，正是複製、重覆都市過程的例行性，以及創造、重構都市正文與正文之脈絡的都市表意實踐，或謂論述實踐。

綜言之，都市經驗乃是在都市實踐中，透過論述中介的論述實踐，這並非意味著世界單憑話語就可以轉動，而是指出社會的存在與運轉無法脫離表意作用(signification)。因此，做為一篇談論都市流動經驗的論文，下文的論證也是利用既有的論述，為都市經驗增添了新的論述。

2. 台北市的流動經驗

本文以流動(flow)這個概念來統括交通運輸和通訊傳播。從一個比較寬廣的視野看來，流動(匯聚、交換)不僅是城市的基本特質，也是當代資本主義運作邏輯的基本特徵。「固強之屬無不消融入空」(All that is solid melt into air)除了描繪資本主義無堅不摧的威力，也生動地說明了加速、效率、不斷擴張、如空氣一般無形流動等，乃是資本主義「精神」的極致表現。

台北市的交通困境與近年來資訊傳播的新發展，在四處流動的論述中介下，成為都市經驗的主要內容，並且成為檢視社會關係與過程的重要軸向：都市的正文發言或沈默？某個社會群體的都市實踐，其相應的論述是否能夠出聲？或是隨著支配性的論述而流轉？這些疑問牽涉的是社會權力，也是流動之權力。

2.1 「交通黑暗期」的移動危機

1987年台北市政府成立捷運局，推動幾經拖延的台北都會區捷運工程，由於多條路線同時施工，八〇年代以來陸續施工的鐵路地下化和市內快速道路系統也還在進行，對於已經逐漸惡化的交通帶來莫大衝擊。「交通黑暗期」的說法正是針對捷運施工的可怕後果，於1988年出現在媒體上廣為流傳(王志弘，1991)。

官方也很清楚交通危機迫在眉睫，於1988年成立交通局應付難關，但是各項交通指標顯示情況繼續惡化(參見表一)，為了解決交通困境的捷運系統，反而在開工後弊案不斷，挫折了解決交通危機的期望，益添交通黑暗期的陰影。

官方的統計數字向來被認為反映或代表，至少是趨近於客觀的現實，因而是都市經驗的客觀基礎。但是，依據都市經驗之論述中介的看法，這些統計數字本身做為帶有客觀科學色彩的論述，其效果是在眾多有關交通危機的論述裡，挾其知識的優勢而成為解說都市移動經驗，引為論證的參考座標。

表一 台北市交通資料舉隅

	1981	1985	1992	1981-1992增加率
汽車登記數	208603	294886	537018	157.4%
重型機車登記數	351928	48443	577203	64.0%
輕型機車登記數	54212	101838	292105	438.8%
每千人小客車數	66.68	88.86	185.30	177.9%
每千人機車數	178.84	233.80	322.43	80.3%
每輛汽車道路面積	72.44	57.96	32.25	-55.5%
公車乘客總人次	881986760	950114178	772505359	-12.4%
違規告發次數	1110762	1254572	3356998	202.2%

資料來源：台北市統計要覽。

交通的艱困情況親身體驗可得，交通論述則提供了一套有系統的想法來辨明與解釋交通經驗。例如流行歌曲的歌詞：

買車子要考慮 停車是個大問題 因為現在是交通黑暗期(嘿)
每次開車到市區 停車實在不容易 如果路邊隨便停 眼睛特別要注

意（稍等咧）

有時候還沒進電梯 就看見交通警察已經在登記 再回頭 來不及
匆匆忙忙跑過去 打躬作揖又行禮 喂交通啊 稍等咧

我想跟他講道理 他卻回我這一句 車子已經拖離地 一切乘公來處
理（勿走）

不是我不願守規矩 找不到停車位子也是不得已 求求你 別生氣
遠遠看見拖吊車 把我車子已拖走 我在後面大聲吼 他們好像「聽
攏沒」（拜託）

不知欲拖去多位 地上只有粉筆模糊的字跡 不知影 為什麼

突然間下起雨 好像老天也哭泣 我只能在這裡 搖頭又嘆息（唉）

——小姐等一下（曲：內山姑娘要出嫁 / 詞：古茂雄 / 滾石唱片

《逍遙甲自在》）

這首歌詞所描述的情境，讓飽受尋找停車位之苦的駕駛人心有同感，以詼諧熟悉的曲調（內山姑娘要出嫁），配以汽車駕駛人低調立場的苦惱表白，沒有尖刻的批判，只有無奈的歎息。汽車駕駛人在其中獲得「知心」告白的同時，也將自己的體驗與之「配搭」，肯定了這種經驗的存在與性質（麻煩、無奈與淡淡的不滿），甚至引為自己以後遇到類似情況的解釋準則（就像那首歌唱的一樣）。

對於大部份市民而言，「交通黑暗期」的種種論述，就是一套現成的解釋交通經驗，而且可與自己的經驗比對的說法，它甚至替自己清楚說出了心中不明確的感受。筆者將交通論述的這種作用稱之為「話題效果」，交通不僅藉此成為社會話題，盛行之交通論述據有優越的發言位置與論證的條理性，有將閱讀者的交通體驗「統整」起來的效果。

最明顯的例子是警察廣播電台交通網台北台的路況廣播。每天都有車禍、堵車、號誌拍壞、工程管制等的路況報導，而且就是在尖峰時刻許多人在街道上緩慢挪移的時候，交通論述由收音機不斷源源流入，掌控了這一段流動時空的解釋權。主持人一方面播路況，一方面安撫群眾平心靜氣不要急躁，提出替代性的道路選擇，稱讚提供路況的駕駛人（加入解救交通行列的人），插播新聞和輕鬆資訊，播送舒緩音樂。收聽者的移動體驗因之被統整起來，甚至可以說是由廣播論述建構起來了，在繁忙、緊張、混亂的都市意象之外，也構

成了市民同體一致、無奈卻可忍耐、困頓但有希望的流動經驗。

綜言之，「交通黑暗期」的種種論述，就是個人與社會群體依據一定的社會位置和認知立場，發動了既有的認知和評價架構，所演出的特殊表意系統（或謂表意系統的特殊運用）。這些論述引導了都市交通經驗的基調、想像和解釋。

2.2 資訊城市的浮現

在交通黑暗期來臨的同時，台北也像其他大城市一般，逐漸發展其資訊活動與通路。在個人通訊器材方面，陸續出現了呼叫器、電話秘書公司、汽車電話和行動電話，此外，私人無線電通訊也在一九八〇年代中期以後日益興盛。台灣地區的行動電話門數超過四十萬，比法國還多，透露了台灣社會特殊的人際溝通需要。這種時刻保持溝通的人際網絡，正是掌握台灣社會政經權力的關鍵；民意代表、企業經理、股市營業員，乃至於黑道人士等特別需要機動與協調的社會群體，也正是在不同領域支配台灣社會之運作的作用者，他們掌握了關鍵性的資訊流動。

企業與組織通訊的發展最顯著的是傳真機和電腦加值網路，後者目前主要的資訊與用戶市場是金融股票與期貨行情，逐漸擴張資訊種類。傳真機則相當程度取代了公司機關間文件式訊息的遞送工作。要求速度和文字說明的行業，如新聞出版、貿易往來等，採用傳真機甚至改變了行政程序。

至於新的傳播媒體對於市民日常生活的衝擊更大，主要包括有線電視系統（俗稱第四台）和衛星電視（大、中、小耳朵）。衛星天線所在之處就形同接上了國際的資訊網絡，開啓了國際視野；收視人口頗眾的衛星電視中文台，每當主持人招呼「亞洲的觀眾你們好」，一個隱隱以中國人為主體的亞洲觀就悄然成形了。第四台則除了播映各種衛星頻道外，還經營數十種各式各樣的新聞、娛樂與金融、購物、生活資訊頻道，近年還開發雙向溝通的頻道。就台北都會區而論，雖無準確的統計，但估計有數十家業者，其中比較具規模的業者，各擁三千到一萬戶的訂戶。

由以上幾種資訊活動的發展趨勢，顯示浮現中的台北資訊城市兼具「非正式城市」與「國際都會」的性格。從呼叫器、電話秘書公司和行動電話的興盛，我們或可推想龐大的個人通訊透顯的其實是城市「非正式部門」的活躍，

構成了非正式城市的非正式流動(違規的第四台相對於三家電視台,也可歸屬於非正式部門)。相對地,衛星電視和連通國際的電子通訊網絡,連結的是一個全球文化和世界城市的形象。台北市政府近年來推動的世界貿易中心、資訊港、國際金融中心、媒體中心等構想,也是依循著同樣的想像和期望,建構一個城市發展的新藍圖。

新的通訊工具可以緩和交通移動的困境,保持資訊的暢通,新的媒體傳播則改造了都市疆界的認同感,引發了市民躋身世界公民、流轉全球的想像,暫忘生活所在城市的阻塞難行,這兩者共同舒緩了交通困境的顛覆潛能(由於移動受挫而引發社會抗議)。但是,交通的困境依舊持續,各種論述與不同群體的移動經驗之間,也有許多的空隙、落差和歪轉;經驗透過論述的中介,但是並非每個社會群體擁有支配或創造此論述中介的相同資源,其經驗在支配性的論述領域(例如新聞媒體)裡,也不會有相同的呈現機會。

2.3 沈默與改道的流動經驗

根據詹明信(Jameson, 1988)的「認知繪圖」(cognitive mapping)概念,面對複雜龐大的全球跨國資本網絡,我們需要一種新的美學來再現(represent)這「無法再現」的現實,也就是需要可以讓我們更理解目前資本運作之邏輯的論述中介,來呈顯與引導我們對世界的認知與經驗。但是,目前有關都市流動經驗的支配性論述,所再現、壓抑或移置的經驗,並非普同的經驗,因為經驗的社會性所依存的感知與評價的架構,嵌鑲在社會分類與權力關係裡,區分社會群體的界線,正是不同表意系統與論述實踐的抗衡界線。

不同論述展現了不同社會群體的立場,也顯露了支配與壓抑的關係。例如,官方以「攜手邁過交通過渡期」(Keep Taipei Moving)為代表的一系列宣導論述,將交通困境歸諸車多路少、捷運施工與不守法的人,並且在多次交通大整頓裡確認交通惡化的公敵:違規停車者、攤販、違犯交通法規者等等。官方論述將交通問題歸結為數量、技術和管理的問題,忽視移動議題的政治向度,並且將人民區分為可以召喚的守法市民和要譴責的不肖市民,具有轉移注意和責任的效果,在辨認交通危機之原因和解法的同時,維護了政府對應交通危機的領導地位(王志弘, 1991)。

又如台北市在一九八〇年代中期以後，機車數量成長驚人，尤其是輕型機車的成長最為快速(以1990年為例，輕型機車增長率達21.98%，重型機車為12.15%，小汽車為9.91%)，同時期公車乘客數則不斷下降(參見表一)，這顯示有不少原來搭乘公車的女性，投入了機車族的行列，以輕型機車的機動性彌補時空流動的要求。但是，雖然騎乘機車的人數龐大(目前台灣的機車數約每兩人就有一輛)，在台灣的官方與專業交通規劃論述裡，卻受到忽視，使得學者稱機車為台灣交通的「非正式部門」(楊子葆，1989:45-47)。因此，騎乘機車的移動經驗，在支配性的論述裡是沈默不語的。

3. 流動權力做爲一種社會權力

「認知繪圖」的美學是政治性的，它所牽涉的不僅是再現我們所處的現實，也是提出一個可以想像的未來計劃。當前台北市的流動經驗有許多論述交纏其間，各種論述的抗衡之所以是各社會群體爭戰的潛在場域，乃是因為我們身處一個流動社會之中。

在時空壓縮(time-space compression)日趨明顯的資本主義社會裡，加速生產—流通的循環與資本積累，伴隨的是時空關係與時空經驗的迅速更替，是城市地景的加速「創造性破壞」(Harvey, 1989)。流動的能力因此是在流動社會中存活的能力，流動權力(power of flow)的掌有與否，直接關係了整合或脫落於資訊流動網絡，關係了社會群體、社區和城市的發展和生存(Castells, 1989: 350)。換言之，在以流動價值和流動心性爲主要經驗之感知架構的社會裡，流動論述其實是論述實踐的關鍵場域，而流動權力是根本的社會權力。

參考文獻

台北市政府主計處

1992《台北市統計要覽》。

王志弘

1991《流動、論述與權力—台北「交通黑暗期」與KTM的分析》。清華大學社會人類學研究所碩士論文。

楊子葆

- 1989 〈台灣都市交通政策的政治經濟學分析－台北都會區大眾捷運系統計劃之個案分析〉。國立台灣大學土木研究所碩士論文。

Bourdieu, Pierre

- 1989 "Social Space and Symbolic Power", *Sociological Theory*, Vol.7, No.1 (Spring): 14-25.

Castells, Manuel

- 1989 *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*. Oxford: Basil Blackwell.

Harvey, David

- 1989 *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Basil Blackwell.

Jameson, Fredric

- 1988 "Cognitive Mapping", in Cary Nelson & Lawrence Grossberg (eds.) *Marxism and the Interpretation of Culture*. Chicago: University of Illinois Press. pp. 347-357.

本文原載於《空間雜誌》第84期(1996), pp. 46-49.

非正式與零散化的彈性流動

台灣機車研究初探

一、前言

有人說，台灣的機車是都市交通的「非正式部門」，它填充了交通政策與公共投資的鉅大缺漏(楊子葆，1989:45-7)；也有人說，機車蠻狠、衝動、取巧的駕駛行徑，是近年台灣性格最陰暗的一面(蔡珠兒，1990b)；還有人說，飆車是人類攻擊潛能的具現，速度的快感提供了原初記憶中欲望滿足的幻想(譚石，1990)。

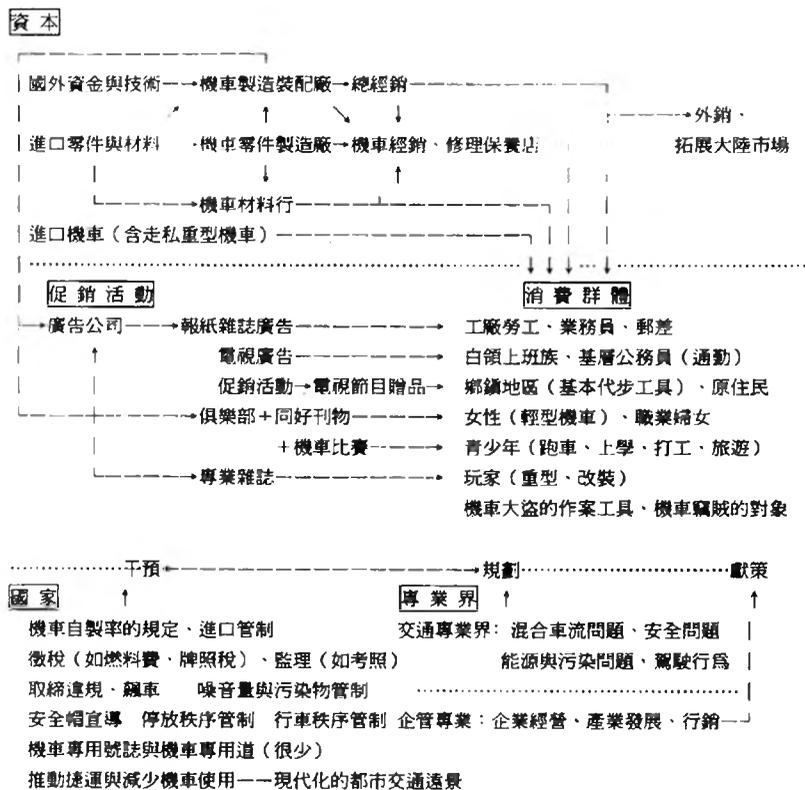
面對台灣一千萬輛無所不在的機車，上述的說法都探觸了這個龐雜現象的某些層面，但仍然讓身處車陣的我們揮不去對熟悉景象的茫然疑惑。本研究意圖在這個交通專業與社會科學都荒廢不耘的領域裡，開墾播種以供後人繼續耕耘收成，亦即提出一個初步的觀察和分析架構。

據此，本研究意圖探討的基本問題是：「台灣為什麼有這麼多機車？機車在台灣歷史社會中的作用與意義是什麼？」比較細緻的討論子題，則涵蓋了機車現象的政治、經濟與文化面：(一)台灣機車消費與生產的機制及其歷史發展如何？未來的趨勢如何？(二)機車族群的特質是什麼？有哪些次群體？如何形成？各有什麼特色和使用方式？(三)機車在台灣的城鄉交通、經濟發展與社會生活中，發揮了什麼作用？(四)國家在機車現象中起了什麼作用？(五)機車的文化意義是什麼？它如何在大眾文化中被符碼化？

此外，本文的研究要點是：(一)機車現象必須由歷史的角度，配合社經的發展過程來看待。(二)必須注意到不同歷史情境中不同的主次要群體。(三)必須同時注意生產、銷售和消費的各環節問題，特別是消費者的使用方式，以及機車和其生活方式的關係。(四)國家的政策也是重點之一。(五)機車的功能不僅是交通工具，也是個人身份和成年的象徵，是改變空間與社會關係的流動要角，也是台灣特殊的經濟、社會和國家，在流動問題上的顯現。

最後，本文的目標在於：(一)提供一個初步的整體性架構，廓繪機車現象中各群體的概觀。(二)整理目前方便查得的資料，繪製圖表，並予以解讀。(三)掌握初步的特性，以提出理論性的描述和詮釋。

二、一個暫時的整體關係圖示



三、量的分析

3-1 機車的成長情形與持有狀況

日據時代台灣即有機車，根據統計資料顯示，1926年有71輛，至1940

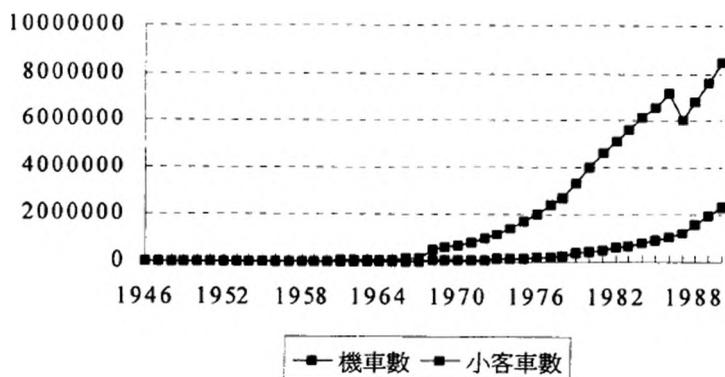
年達560輛(1939年則有713輛)，但當時台灣人民以腳踏車為日常交通工具(1940年達高峰時為403,585輛)，機車或許只是統治階級的特權與象徵。

光復以後，機車數量有驚人的成長，早期動輒有超過50%的年增率，1970年代年成長率降至20%以下，此後漸趨平緩，維持約11%的成長率(但輕型機車則有更高的成長率，尤其是在台北市，某種程度上反映了都市交通的困境)。相對地，1970年代之後小客車的成長都高於機車，顯示了所得提高後的交通工具替代作用(參見表3-1，圖3-1, 3-2)。

即使如此，台灣地區的機車登記數量迄1990年底，已高達8,460,138輛，佔當年所有機動車輛登記數的11,438,091輛的73.96%，若依10%的成長量保守估計，則至今(1992年)已突破930萬輛(即使扣除停止使用但未報廢的數量，也應接近900萬輛左右)。甚至在交通黑暗期的台北市，1990年輕型機車(50c.c.)仍有高達21.98%的年成長(重型機車[50c.c.以上]為12.15%，小客車則為9.91%)。

如果放在全世界的尺度來考察，台灣的機車成長速度更為驚人。雖然1960年代全球機車成長的重心在亞洲，十年裡亞洲機車總數由佔全世界機車數的12.6%跳昇至34.1%(參見表3-2)，但是由1962年到1972年，台灣更以成長26倍的速度在成長率上上獨佔鰲頭，在第三世界中機車數量居首位(在亞洲僅次於當時機車數量世界第一的日本，參見表3-3與圖3-3, 3-4)。

圖 3-1 台灣地區歷年汽機車登記數量



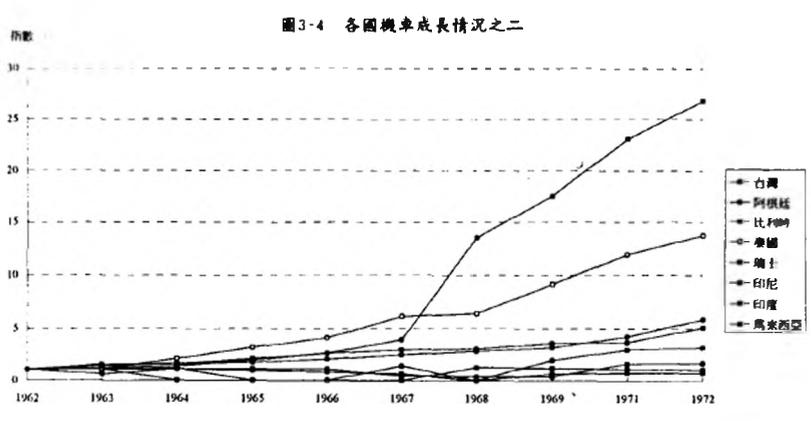
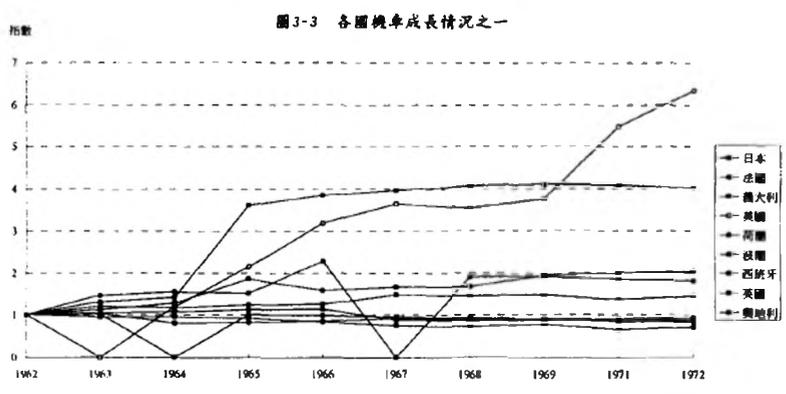
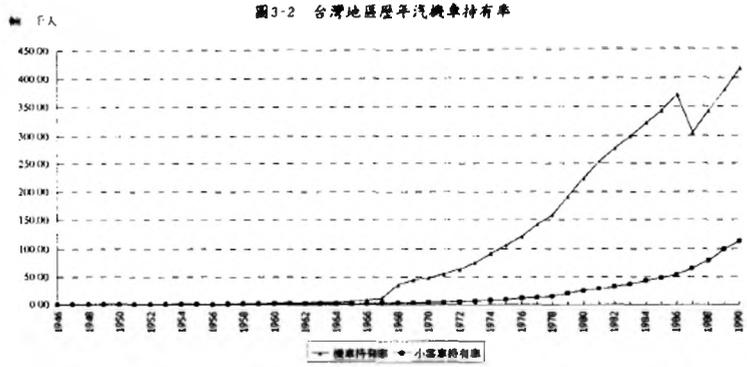


表3-1 台灣地區機車與小汽車數及持有率

	台灣人口數	機車數	成長率	機車持有率	小客車數	成長率	小客車持有率
1946	6090860	236	-	0.04	1165	-	0.19
1947	6495099	417	76.69%	0.06	1380	18.45%	0.21
1948	6806136	470	12.71%	0.07	1643	19.06%	0.24
1949	7396931	883	87.87%	0.12	2803	70.60%	0.38
1950	7554399	1248	41.34%	0.17	3125	11.49%	0.41
1951	7869247	1376	10.26%	0.17	2254	-27.87%	0.29
1952	8128374	2002	45.49%	0.25	2579	14.42%	0.32
1953	8438061	4492	124.38%	0.53	3255	26.21%	0.39
1954	8749151	6955	54.83%	0.79	3875	19.05%	0.44
1955	9077643	3515	-49.46%	0.39	4768	23.05%	0.53
1956	9390381	3131	-10.92%	0.33	5594	17.32%	0.60
1957	9690250	4037	28.94%	0.42	5941	6.20%	0.61
1958	10039435	7399	83.28%	0.74	6705	12.86%	0.67
1959	10431341	15836	114.03%	1.52	7055	5.22%	0.68
1960	10792202	26468	67.14%	2.45	8055	14.17%	0.75
1961	11149139	32733	23.67%	2.94	8968	11.33%	0.80
1962	11511728	35783	9.32%	3.11	10016	11.69%	0.87
1963	11883523	40217	12.39%	3.38	10955	9.38%	0.92
1964	12256682	49509	23.10%	4.04	12387	13.07%	1.01
1965	12028348	68198	37.75%	5.40	15099	21.89%	1.20
1966	12992763	92774	36.04%	7.14	19209	27.22%	1.48
1967	13296571	141705	52.74%	10.66	25103	30.68%	1.89
1968	13650370	483287	241.05%	35.40	30693	22.27%	2.25
1969	14334862	629358	30.22%	43.90	39620	29.08%	2.76
1970	14675964	701421	11.45%	47.79	49541	25.04%	3.38
1971	14994823	826492	17.83%	55.12	55111	11.24%	3.68
1972	15289048	957650	15.87%	62.64	71948	30.55%	4.71
1973	15564830	1173015	22.49%	75.36	95113	32.20%	6.11
1974	15852224	1436868	22.49%	90.64	122517	28.81%	7.73
1975	16149702	1705236	18.68%	105.59	144860	18.24%	8.97
1976	16508190	2009698	17.85%	121.74	170984	18.03%	10.36
1977	16813127	2394646	19.15%	142.43	209921	22.77%	12.49
1978	17135714	2718055	13.51%	158.62	255667	21.79%	14.92
1979	17479314	3334926	22.70%	190.79	340633	33.23%	19.49
1980	17805067	3965515	18.91%	222.72	425443	24.90%	23.89
1981	18135508	4591547	15.79%	253.18	506291	19.00%	27.92
1982	18457923	5100500	11.08%	276.33	592154	16.96%	32.08
1983	18732938	5594609	9.69%	298.65	687860	16.16%	36.72
1984	19012512	6109083	9.20%	321.32	807155	17.34%	42.45
1985	19258053	6588854	7.85%	342.14	915598	13.44%	47.54
1986	19454610	7194202	9.19%	369.79	1046660	14.31%	53.80
1987	19672612	5985754	-16.80%	304.27	1254965	19.90%	63.79
1988	19903812	6810540	13.78%	342.17	1579121	25.83%	79.34
1989	20107440	7619038	11.87%	378.92	1969291	24.71%	97.94
1990	20352966	8460138	11.04%	415.67	2303447	16.97%	113.18

持有率單位：輛/千人。

資料來源：中華民國交通統計要覽，台灣省統計年報，台灣省公路業務統計，台灣省通統計年報，台灣省公路統計年報，台灣交通統計月報，台北市統計要覽，高雄市統計年報。

表3-2 1959-1969各洲機車成長概況

洲別	1959 機車數	1969 機車數	增長量	增長率	1959 分佈比例	1969 分佈比例
歐洲	17466251	17962093	495842	2.8%	84.3%	54.0%
亞洲	2601642	11363781	8762139	336.8%	12.6%	34.1%
北美洲	50000	2381120	2331120	4662.2%	0.24%	7.2%
中南美洲	251342	1100292	848950	337.8%	1.21%	3.3%
非洲	206649	314055	107406	52.0%	1.0%	0.9%
大洋洲	154261	163303	9042	5.9%	0.74%	0.5%
合計	20730145	33284644	12554499	60.5%	100%	100%

註：1959年之北美洲機車乃加拿大一國所有，美國1961年方有機車。
資料來源：省公路局《區域性公路交通機車行駛管理問題之研究》(1973)，轉引自林正安(1979:6)。

表3-3 世界各國機車消長情形

	1962	1962	1963	1964	1964	1965	1965	1966	1966	1967	1967	1968	1968	1969	1969	1971	1971	1972	1972
日本	2141300	1 2798020	1.3	3009000	1.4	7717000	3.6	8239000	3.8	8499000	4	8711000	4	8806737	4	8755000	4.1	8609000	4
法國	8400000	1 2798020	1	5100000	0.8	5250000	0.8	5500000	0.9	5900000	1	5750000	1	5750000	1	5800000	0.9	5900000	0.9
義大利	1186000	1 4395437	1.1	4508578	1.1	4709253	1.1	4778000	1.1	3700000	1	3600000	1	3650000	1	3735000	0.9	3850000	0.9
美國	600000	1	711572	1.2	1288000	2.1	1914700	3.2	2191000	4	2128000	4	2255470	4	3293000	5.5	3803278	6.3	
西德	1375000	1 1662500	1.2	1619200	1.2	1702741	1.2	1742158	1.3	2043770	1	1978900	1	2018000	1	1885000	1.4	1990000	1.4
荷蘭	927200	1 1038400	1.1	1181352	1.3	1275888	1.3	1444805	1.6	1540018	2	1540018	2	1781000	2	1843000	2	1880000	2
西班牙	677278	1 992000	1.5	1051571	1.6	1028734	1.5	1548254	2.3		1282110	2	1288180	2	1251000	1.8	1226392	1.8	
英國	1604000	1 1529000	1	1525000	1	1472000	0.9	1325000	0.8	1204000	1	1152000	1	1232000	1	1040000	0.6	1123000	0.7
奧地利	707188	1 718253	1		1	705295	1	692680	1	672442	1	647315	1	642935	1	594289	0.8	586281	0.8
台灣	35783	1 40217	1.1	49509	1.4	68198	1.9	92774	2.6	141705	4	483287	14	629358	18	826492	23	957650	27
阿根廷	390534	1 400000	1	449616	1.2							466166	1	450000	1	420000	1.1	391000	1
比利時	635000	1 647079	1	700000	1.1	590000	0.9	491564	0.8	420000	1			415000	1	435000	0.7	475000	0.7
希臘	35000	1 38048	1.1	72031	2.1	109043	3.1	143069	4.1	216080	6	225900	6	319900	9	418000	12	481200	14
瑞士	432000	1 234000	0.5	450000	1	470000	1.1	470000	1.1	173000	0	160000	0	149000	0	668656	1.5	703249	1.6
印尼	162413	1 175000	1.1							220953	1			308404	2	476449	2.9	510754	3.1
印度	95000	1 144066	1.5	146000	1.5	166000	1.7	187000	2	231000	2	262000	3	301000	3	402646	4.2	556984	5.9
馬來西亞	83136	1 112800	1.4	131722	1.6	169696	2	214691	2.6	242708	3	251529	3	299624	4	300100	3.6	422154	5.1

註：僅包括1972年機車在三十萬輛以上的國家，缺1970年資料。
指數值以1962年為1，各年度數量對1962的比值。
資料來源：國際道路協會、中華民國交通統計委員會、轉引自葉昌壽等(1977)。

如果以持有率來衡量(參見表3-1與圖3-2)，1990年台灣地區機車的持有率是每千人415.67輛，亦即2.4個人就有一輛，相對的小客車的持有率是每千人113.18輛，即8.84人有一輛。交通界預測國建六年計劃完成時，全國有汽車600萬輛，為現在的2.4倍，平均四個人一輛汽車(約一戶一輛)，不過衡諸現實，機車的成長雖已接近飽合，但汽車的成長或許不會如此迅速，因為每四個人一輛車，幾乎是暗示了有一個靜止不動的城市(目前台北市依登記量計約6.3人有一輛小客車)。換言之，目前龐大的機車族群其實有緩合交通危機的作用，我們能想像台北都會區150萬輛機車的騎士，全部成為小客車駕駛嗎？

3-2機車的空間分佈

龐大的機車族群雖遍佈鄉鎮與都會、山巔與海濱，但是在空間分佈上卻有一些差異。依據表3-4所列的1989年各縣市汽機車登記數，台北市、台北縣、高雄市和桃園縣依序有最多的小客車，最少的則是花蓮、台東和澎湖三縣。重型機車數最多依序是台北縣、台北市、彰化縣和高雄市，而輕型機車依數量分前四名則是高雄市、台北縣、台北市和桃園縣(參見圖3-5)。機動車輛明顯集中在都會區。

表3-4 各縣市1989年汽機車登記數

	小客車數	百分比	輕型機車數	百分比	重型機車數	百分比	人口數	小客車持有率	輕機車持有率	重機車持有率	機車持有率
台灣地區	1941356	100%	2256217	100%	5362821	100%	2E+07	96.55	112.21	266.71	378.92
台北市	393211	20.25%	173710	7.70%	444870	8.30%	2702678	145.49	64.27	164.60	228.88
高雄市	157462	8.11%	272451	12.08%	369689	6.89%	1374231	114.58	198.26	269.02	467.27
台灣省	1390683	71.63%	1810056	80.23%	4548262	84.81%	1.6E+07	86.75	112.91	283.72	396.64
台北縣	284737	14.67%	234986	10.42%	593038	11.06%	2970205	95.86	79.11	199.66	278.78
花蓮縣	21659	1.12%	36008	1.60%	122704	2.29%	350491	61.80	102.74	350.09	452.83
宜蘭縣	27276	1.40%	55132	2.44%	129275	2.41%	448430	60.83	122.94	288.28	411.23
基隆市	22133	1.14%	24140	1.07%	70055	1.31%	350283	63.19	68.92	200.00	268.91
新竹市	33676	1.73%	43516	1.93%	96751	1.80%	319197	105.50	136.33	303.11	439.44
新竹縣	36998	1.91%	37438	1.66%	107303	2.00%	370753	99.79	100.98	289.42	390.40
桃園縣	141005	7.26%	175185	7.76%	305868	5.70%	1320359	106.79	132.68	231.66	364.34
苗栗縣	43769	2.25%	54619	2.42%	169559	3.16%	545937	80.17	100.05	310.58	410.63
台中市	113321	5.84%	114692	5.08%	193018	3.60%	746780	151.75	153.58	258.47	412.05
台中縣	126238	6.50%	131581	5.83%	363673	6.78%	1230869	102.56	106.90	295.46	402.36
彰化縣	101704	5.24%	149823	6.64%	393841	7.34%	1237186	82.21	121.10	318.34	439.44
南投縣	45338	2.34%	48740	2.16%	174711	3.26%	534265	84.86	91.23	327.01	418.24
嘉義市	22576	1.16%	46856	2.08%	79238	1.48%	256165	88.13	182.91	309.32	492.24
嘉義縣	33186	1.71%	44067	1.95%	184995	3.45%	552000	60.12	79.83	335.14	414.97
雲林縣	47158	2.43%	62207	2.76%	239996	4.48%	757198	62.28	82.15	316.95	399.11
台南市	66304	3.42%	115180	5.11%	189098	3.53%	675685	98.13	170.46	279.86	450.33
台南縣	75140	3.87%	134444	5.96%	368731	6.88%	1015469	74.00	132.40	363.11	495.51
高雄縣	79384	4.09%	165921	7.35%	348030	6.49%	1105369	71.82	150.10	314.85	464.96
屏東縣	54115	2.79%	101943	4.52%	311720	5.81%	889552	60.83	114.60	350.42	465.02
台東縣	12333	0.64%	20882	0.93%	83782	1.56%	258016	47.80	80.93	324.72	405.65
澎湖縣	2641	0.14%	12696	0.56%	22876	0.43%	96322	27.42	131.81	237.50	369.30

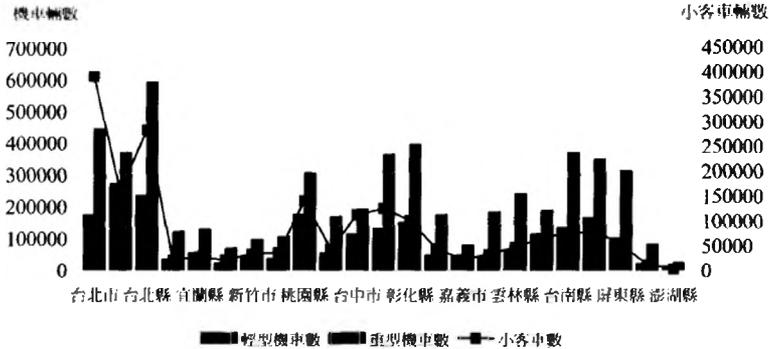
小客車包括自用與營業。

持有率單位：輛/千人。

百分比指該縣市該車種佔全台灣地區數量的比例。

資料來源：台灣省統計年報，台北市統計要覽，高雄市統計年報。

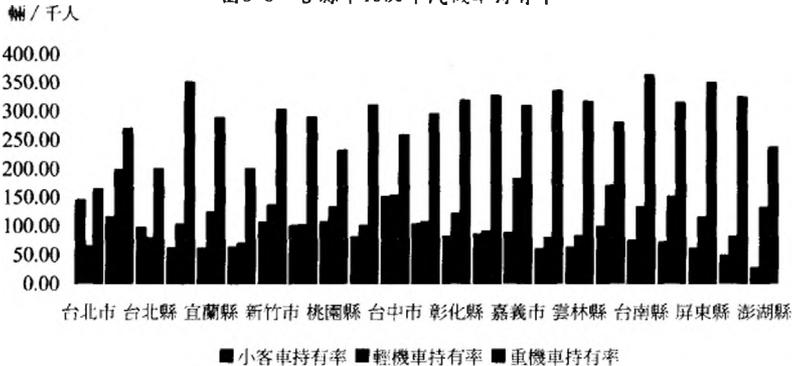
圖3-5 1989年各縣市汽機車登記數



如果以比較有意義的車輛持有率(輛/每千人)來看空間差異,則小客車的持有率最高四名是台中市>台北市>高雄市>桃園縣,最低是嘉義縣>台東縣>澎湖縣。重型機車持有率最高依序是台南縣>屏東縣>花蓮縣>嘉義縣,最低則是基隆市>台北縣>台北市。輕型機車持有率最高依序是嘉義市>台南市>台中市>高雄縣,最低則是台北縣>基隆市>台北市(參見圖3-6)。

據此,在持有率的分佈上,我們見到了各車種的明顯分化情形。小客車的持有集中在三大都會區,但是台北都會區(台北縣市、基隆市)卻擁有最低的重型與輕型機車持有率。輕型機車持有與重型機車持有的情況也不同,前者集中在第二級的都市(嘉義、台南、台中三省轄市,以及位居高雄市外環的高雄縣),後者則集中在農業縣(嘉南平原、屏東等),顯見輕型機車的特殊部

圖3-6 各縣市1989年汽機車持有率



市通勤地位(不過各地的重型機車數量和持有率,都大於輕型機車)。

此外我們可以考量車輛成長率的空間差異,限於手頭資料,目前只能依省市來區劃。根據表3-5的資料,我們可看出一個大略的趨勢(特別是近三年):各車種成長都有趨緩的現象。若依車種別,輕型機車的成長率是台北市>高雄市>台灣省,重型機車的成長率也是台北市>高雄市>台灣省,小客車(包括自用與營業)的成長率則反向成為台灣省>高雄市>台北市。亦即雖然目前小客車的普及率以北高兩市居先,但是台灣省正在追近,而都市的困難交通則有鼓勵使用機車的傾向。

表3-5 近十年北市、高市和台灣省的機車與小客車登記數成長率(%)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
台北市輕機車	25.38	19.13	15.34	16.79	16.89	12.57	-13.26	36.97	27.53	21.98
台北市重機車	14.38	9.03	9.39	7.97	6.89	5.94	-32.80	14.02	13.13	12.15
台北市小客車	15.17	10.99	11.69	10.76	7.17	9.88	15.08	21.15	15.20	9.91
高雄市輕機車	31.25	21.33	18.62	16.47	13.10	15.12	-25.09	23.30	21.25	15.79
高雄市重機車	11.91	6.99	6.35	5.49	6.04	8.22	-23.51	13.38	11.60	8.84
高雄市小客車	17.09	18.54	13.88	16.61	12.48	7.24	15.67	20.55	22.65	16.81
台灣省輕機車	31.37	25.02	20.66	18.27	15.4	16.15	-12.80	22.54	19.52	-
台灣省重機車	13.18	8.59	7.23	6.99	5.67	7.25	-15.9	10.69	8.02	-
台灣省小客車	21.31	19.66	18.57	20.30	16.07	16.94	22.11	28.00	25.35	21.33

資料來源:計算自台北市統計要覽,高雄市統計年報,台灣省統計年報。

如果依地區別分,則台北市各車種的成長率,大致是輕型機車>小客車>重型機車,高雄市各車種的成長率,大致是小客車≥輕型機車>重型機車,台灣省各車種的成長率,則是小客車>輕型機車>重型機車。重型機車在全國都是成長率居末的車種,輕型機車則在都會區一枝獨秀(不過1990年台北市的小客車登記數量成長率僅9.91%,比重型機車還低,應該是拜交通黑暗期之賜)。

最後比較台北、高雄兩市的情形(參見表3-6, 3-7與圖3-7, 3-8)。台北市的車輛數歷年都是重型機車>小客車>輕型機車,但是同樣是大都會的高雄市卻是重型機車>輕型機車>小客車,顯示高雄有不同於台北的都會性格-勞工眾多的工業與海港城市。有趣的是兩大都市各車種的成長率都是與車輛數的順序剛好相反(參見前段)。因此,台灣省與高雄市的高小客車成長率,以及台北市的高輕型機車成長率,是一種很奇特的傾向區域均衡的方式。

表 3-6 台北市汽機車概況

	機車總數	輕機車數	成長率	重機車數	成長率	輕機車領照數	重機車領照數	小客車數	成長率	汽車領照率	機車領照率	小汽車擁有率	機車擁有率
1968	74689	42579	-	32110	-	輕重合計45347	16968	-	-	2.5	2.8	-	-
1969	96554	50116	17.70%	46438	44.62%	輕重合計80526	20666	21,79%	2.8	4.7	-	-	
1970	113065	51599	2.96%	61466	32.36%	輕重合計115258	27018	30.74%	3.5	6.5	-	-	
1971	113268	41716	-19.15%	71552	16.41%	輕重合計138508	27299	1.04%	4.3	7.5	-	-	
1972	128445	39636	-4.99%	88809	24.12%	輕重合計159142	33357	22.19%	5.0	8.3	-	-	
1973	140088	32023	-19.21%	108065	21.68%	輕重合計182368	40144	20.35%	5.6	9.3	-	-	
1974	161582	29612	-7.53%	131970	22.12%	輕重合計204396	50100	24.80%	6.9	10.2	-	-	
1975	188487	28153	-4.93%	160334	21.49%	輕重合計228367	58625	17.02%	8.2	11.2	-	-	
1976	213581	27956	-0.70%	185625	15.77%	18883	231758	65825	12.28%	9.5	12.0	3.59	24.65
1977	245118	28704	2.68%	216414	16.99%	19318	257318	76187	15.74%	11.2	13.0	4.38	29.99
1978	279197	33684	17.35%	245513	13.45%	20294	280691	91309	19.85%	13.3	13.9	5.02	32.66
1979	293996	32747	-2.78%	261249	6.41%	23664	308513	112505	23.21%	15.4	15.1	7.79	33.24
1980	350921	43239	32.04%	307682	17.77%	25881	338638	131474	16.86%	16.5	16.4	9.14	37.01
1981	406140	54212	25.38%	351928	14.38%	27762	366408	151424	15.17%	17.5	17.4	12.93	38.22
1982	448390	64679	19.31%	383711	9.03%	29986	396959	168070	10.99%	19.1	18.3	14.65	37.30
1983	494343	74598	15.34%	419745	9.39%	31673	423058	187722	11.69%	20.6	19.0	18.56	40.20
1984	540338	87125	16.79%	453213	7.97%	32721	436673	207920	10.76%	20.3	19.2	17.64	39.56
1985	586272	101838	16.89%	484434	6.89%	39047	461231	222823	7.17%	21.0	20.0	22.40	42.56
1986	627846	114643	12.57%	513203	5.94%	31043	388074	244833	9.88%	21.0	16.3	22.76	46.28
1987	444319	99442	-13.26%	344877	-32.80%	40468	436141	281751	15.08%	23.7	18.1	24.84	45.64
1988	59448	136210	36.97%	393238	14.02%	50283	489131	341332	21.15%	25.8	20.1	28.36	47.60
1989	618580	173710	27.53%	444870	13.13%	58047	534998	393211	15.20%	28.1	21.9	35.36	49.20
1990	710805	211897	21.98%	498908	12.15%	65275	574669	432163	9.91%	30.4	23.5		
1991	793202		-100.00%		-100.00%			423804	-1.93%				

小客車數包括自用與營業。
 1987年自舊牌剔除汽車1666輛，機車257862輛。
 汽機車領照率單位：張/百人。
 汽車領照率包括各型大小汽車。
 汽機車擁有率單位：家戶%。
 資料來源：台北市統計要覽。

圖3-7 台北市歷年汽機車登記數

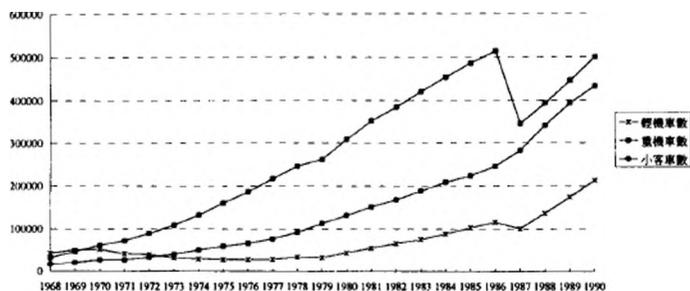


圖3-8 高雄市歷年汽機車登記數



3-3 交通量與旅次比例

有這麼多的機車數量，我們可以想見道路上必定機車充斥，下面提供不同年代의各種數據來加以說明。表3-8顯示了1970年代中期，全島各級道路的車輛行駛車公里數(可代表交通量)，機車自然佔了最大的比例，值得注意的是隨著道路等級降低，機車所佔比例則增高，意味著鄉鎮地帶對機車的依賴最強(次要縣鄉道的大客車交通量比例僅2.1%，顯示公共運輸不足)。

表3-9, 3-10, 3-11則提供了台北市的情形。1985年的各車種交通量比值，依然是機車最多，達40.61%，(其中公共汽車雖然只佔交通量的1.93%，但是就人員運送的觀點來看，亦即由旅次的觀點看，則佔約40%，因此最少的交通車流量，卻載運了最多的人，顯見公車雖然品質不佳，還是最具運輸效率的載具)。表3-10則顯示在1987年122條主次要幹道中，機車流量超過一半的

表 3-8 台灣地區各車種道路別行駛車公里數 (1975)

	機車	%	小客車	%	大客車	%	小貨車	%	大貨車	%	合計
省道	7980714	51.6	3018310	19.5	859569	5.6	1405408	9.1	2199373	14.2	15463400
重要縣鄉道	8859237	66.2	1906849	14.2	515481	3.9	1197589	8.9	912928	6.8	13392084
次要縣鄉道	4895023	74.8	661554	10.1	136138	2.1	551266	8.4	97209	4.6	6541190
總計	21735001	61.4	5586713	15.8	1511188	4.3	3154263	8.9	3409509	9.6	35396674

資料來源：葉昌鏞等 (1977:7)。

多達61.5% (75條)，甚至有5條道路機車佔80%以上。而根據表3-11的資料，機車雖然不是最大的市區道路交通組成運具(可能與分類方式有關，輕型車包括了小客車與小貨車，也可能與計算與統計方式有關)，但是可看出成長的趨勢(輕型車反而下跌)。此外，住宅與混合區的機車比例高於商業區的機車比例，也是值得探究的訊息。

如果比較1970年代初期的台北市與高雄市，腳踏車是主要的私人交通工具，其次是機車，台北市的公車則擔負了43.3%的運量。到了1975年，北市的腳踏車劇減，擔負運量的主要是公共汽車(高達69.6%)，機車則保持一定的地位。1986年的台北都會區，小客車和機車的運量都增加了，公車反而降到1970年的水準(40%)，但仍高於機車，為都會區居民主要的移動工具(參見表3-12)。

表 3-9 台北市區各種車輛年總行駛里程數 (1985)

車種	機車	自用小客車	營業小客車	自用大客車	公共汽車	合計
百萬公里	36 63.67	3086.76	2029.61	67.16	174.33	9021.53
百分比	40.61	34.22	22.50	0.74	1.93	100.00

資料來源：轉引自交通部運輸研究所 (1988)。

表 3-10 台北市主要路段單向機車流量百分比 (1987)

機車流量百分比	0-10	10-20	20-30	30-40	40-50	50-60	60-70	70-80	80-90	90-100	總計
路段數	2	3	4	16	22	37	24	9	5	0	122

資料來源：台北市政府工務局新建工程處 (1987)。

表 3-11 台北市區道路交通組成

車種	重型車 (%)			輕型車 (%)			機車 (%)		
	1983	1984	1985	1983	1984	1985	1983	1984	1985
中心商業區	21.8	22.6	24.2	51.7	48.1	50.6	26.5	29.3	25.2
混合區	20.3	19.7	18.8	41.6	46.4	48.2	38.1	35.9	32.0
商業區	10.2	9.6	11.4	66.3	62.7	56.5	23.5	27.7	32.1
住宅區	12.1	9.2	10.6	62.6	52.1	46.8	25.3	38.7	42.6
全區	19.7	17.6	16.3	67.3	58.2	50.5	13.0	24.2	33.2

資料來源：台北市政府道安會報工作小組 (1987)。

表 3-12 台北地區及高雄市住戶產生旅次之運量分配

運輸工具別	台北市 (1970)	高雄市 (1972)	台北市 (1975)	台北都會區 (1986)
機車	15.6%	25.5%	14.3%	24.3%
自用小客車	6.8%	5.6%	4.0%	18.9%
計程車	15.4%	5.5%	4.6%	3.6%
腳踏車	18.9%	41.7%	7.5%	---
公共汽車	43.3%	21.7%	69.6%	---
定期大客車	---	---	---	40.0%
非定期大客車	---	---	---	8.2%
鐵路客運	---	---	---	1.1%
其他	---	---	---	3.7%

資料來源：四項運量百分比資料依次出自《台北地區綜合運輸研究報告》(1973)、《高雄市綜合運輸計劃研究報告》(1974)、《台北地區大眾運輸系統規劃》(1976)、《台北都會區整體運輸規劃之研究(一)》(1989)。前三項資料轉引自葉昌錕等(1977)。

3-4 能源、效率、噪音與污染

對個人而言，機車基本上是便捷、便宜的交通工具，但是九百萬輛機車的社會效果就有待考察了。效率與社會成本是交通運輸專業討論機車時的重要項目，也牽涉了實際的生活問題：壅塞、噪音、空氣污染與傷亡。以下是一些機車與其他車種的比較，可以進一步了解機車的物理特性。

就能源使用的效率言，燃油效率是機車 > 小客車 > 大客車，但是考量了承載人數之後，也就是以「延人公里所消耗油量」來計算，則大客車的能源使用最有效率，機車次之，小客車則殿末(參見表3-13)。若以道路的使用來衡量效率，就車輛本身的佔用面積當然隨車型而變，若考慮平均承載人數，則依舊是大客車 > 機車 > 小客車(參見表3-14)。

考量噪音的社會成本，其順序與能源和道路使用效率相反，製造的噪音以分貝計是大型車 > 機車 > 小型車，不過定速時機車噪音依速度遞增的增加率最高(參見表3-15)。在污染物部份如表3-16所示，1986年小汽車與機車製造的主要污染物多達32萬噸，而機車數量雖然是小汽車的二倍，排放的污染物「總量」卻少於小汽車，不過在碳氫化合物(HC)一項，機車所排放的總量比小汽車多(若以平均每車排放量計算，則小汽車仍多於機車)。

二行程機車在排放污染物總量上，除了氮氧化物(NO_x)，都高於四行程機車，但是依平均每車排放量上，則除了碳氫化合物外，二行程機車反而都低於四行程機車(但是碳氫化合物是機車主要的污染物)。

表 3-13 各種車輛能源效率比較表

車型	能源效率 (公里/公升)	燃油效率 (千卡/人公里)	乘載率 (人/車)	每延人公里消耗燃油量 (公升/人公里)
機車	34.42	181.32	1.276	0.023
自用小客車(非冷氣)	11.42	383.47	1.796	0.049
營業大客車(非冷氣)	3.49	126.62	45.877	0.006

資料來源：曾國雄(1985)，交通部運輸研究所(1987)。

表 3-14 各型機動車輛佔用道路面積

項目	佔用道路面積 (m ² /輛)	乘載率 (人/輛)	平均每人所佔道路面積 (m ² /人)
大客車	46.55	45.870	1.015
小客車	29.57	1.796	16.464
機車	6.92	1.276	5.423

資料來源：曾國雄(1985)。

表 3-15 不同車種與不同運行狀態的平均噪音量(單位: dBA)

	大型車	小型車	機車
停滯	88.07	73.00	79.68
加速	107.33	95.04	103.19
定速 V: m/sec	94.84+0.909V	87.97+0.607V	83.48+1.324V
減速	93.48	87.40	91.13

資料來源：轉引自交通部運輸研究所(1988)。

表 3-16 台北地區 1986 年機、汽車排放空氣污染物總量估計

	車輛數(輛)	CO(噸)	HC(噸)	NOx(噸)	CO+HC+NOx(噸)
A 二行程機車	761068	80523	44880	245	1225648
B 四行程機車	236466	27560	1322	676	29558
C 機車合計	997534	108083	46202	921	155206
D 小汽車	497385	132085	23732	14314	1701311
小計	1494919	240168	69934	15235	325337
A/B	3.22	2.92	33.95	0.36	4.25
C/D	2.01	0.82	1.95	0.06	0.91

資料來源：轉引自交通部運輸研究所(1988)。

3-5 機車違規肇事統計

機車違規肇事是有詳細統計的交通資料，而且是交通運輸界研究機車的主要議題。根據表3-17，1986年台北市違規次數以小客車最多，大貨車次之，而機車名列第三。若以平均每車違規次數計之，則機車有最低的違規率，而大貨車和大客車最高。不過，這是經過取締的違規數字，不能代表真正的違規情形，而且大貨車和大客車是營業車輛，對業主而言，要不斷在路上跑才符合利益，因此違規和遭取締的機會大於主要是做為私人運具的機車和小客車(在肇事率方面也有同樣的情形)。

就肇事狀況言，在絕對數量上機車佔大多數，如表3-18顯示1970年代後

期機車在肇事中牽涉比例都超過80%。但是就肇事率而論，由於機車數量眾多，平均下來肇事率反而是各車種中最低的，不過重型機車的數量雖然高過輕型機車，但肇事率仍然高於輕型機車，其中或許有性別差異與用途差異的原因存在（參見表3-19）。

台北市的肇事統計如表3-20, 3-21所示，跟台灣地區的模式一樣，絕對數（肇事件數、死傷人數）以機車最多，但是肇事率以大型汽車最高，機車最少，其中重機車肇事率高於輕機車。值得注意的是大貨車肇事的死亡率最高，而受傷率最低（被大貨車撞到不死也難），而機車的死亡率固然最低（與肇事率符合），但是受傷率則僅次於大客車，顯然肉包鐵的機車比鐵包肉的汽車有更高的受傷機會。

表 3-17 台北市 1986 年各車種違規率

	總數	汽車合計	大客車	大貨車	小客車	小貨車	特種車	機車
登記車輛數	928693	300847	5864	8230	244833	37801	4119	627846
違規次數	448805	360629	22292	120108	166504	50720	1005	88176
佔總違規次數比	100%	80.4%	5.0%	26.8%	37.1%	11.3%	0.2%	19.6%
平均每車違規次數	0.48	1.20	3.80	14.59	0.68	1.34	0.24	0.14

資料來源：交通部運輸研究所（1988）。

表 3-18 機車數量與涉及事故概況表

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
機車佔機動車輛數之比例	85.31%	85.82%	85.90%	85.76%	85.19%	84.25%
平均每百件事務涉及機車數	82.64	84.02	86.19	90.01	91.55	89.33

資料來源：林大焜與林豐福（1981:177）。

表 3-19 台灣地區各型車輛肇事次數與肇事率（單位：每萬輛肇事次數）

	大客車	小客車	大貨車	小貨車	輕型機車	重型機車	機車合計
1973 車輛數	10165	90974	27172	41181	304232	868783	1173015
1973 肇事數	724	2322	2069	596	622	4540	5162
1973 肇事率	712.3	255.2	761.5	144.7	20.4	52.3	44.1
1974 車輛數	11191	119767	33841	55715	310365	1126505	1436868
1974 肇事數	617	1779	1814	531	360	4016	4376
1974 肇事率	551.3	148.5	536.0	95.3	11.6	35.7	30.5
1975 車輛數	12443	146503	35688	71300	307750	1397486	1705236
1975 肇事數	596	1808	1898	683	281	4532	4813
1975 肇事率	479.0	123.4	531.8	95.8	9.1	32.4	28.1
1976 車輛數	13724	169213	41764	80089	99198	1710500	2009698
1976 肇事數	564	1688	170	729	170	4652	4822
1976 肇事率	410.9	99.8	519.6	82.8	5.7	27.2	23.9
1977 車輛數	14904	209921	40981	103824	320376	2074270	2394646
1977 肇事數	607	1911	1908	864	173	5472	5645
1977 肇事率	407.3	91.0	465.6	83.2	5.40	26.4	23.6

資料來源：交通部（交通運輸資料），轉引自林正晏（1979）。

表 3-20 台北市 1986 年肇事分析

	車輛數	比率	肇事數	比率	肇事率	死亡數	死亡率	受傷數	受傷率
大客車	5864	0.63%	113	6.03%	192.7	28	0.25	156	1.38
小客車	244833	26.5%	706	37.7%	28.8	58	0.08	864	1.22
大貨車	8230	0.89%	56	2.99%	68.0	26	0.46	58	1.04
小貨車	37801	4.09%	123	6.57%	32.5	21	0.17	150	1.22
機車	627846	67.9%	875	46.7%	13.9	68	0.08	1159	1.32
合計	924574	100%	1873	100%	20.26	201	0.107	2387	1.27

註：肇事率單位：件 / 萬輛，死亡與受傷率單位：人 / 件。

資料來源：交通部運輸研究所 (1988:8-9)。

表 3-21 台北市歷年交通肇事統計

年	肇事件數	死亡人數	受傷人數	肇事車輛總數	小汽車肇事數	估小汽車肇事數比	機車肇事總數	估機車肇事比	重傷肇事數	估重傷肇事比	重傷車輛總數	小汽車數	大汽車數	次汽車肇事數	估大汽車總數比			
1968	1256	120	1316	2256	1003	10.37%	289	12.81%	0.68%	329	14.58%	1.02%	42579	32110	21751	4908	339	6.91%
1969	1496	132	1781	2587	1120	9.81%	310	11.98%	0.62%	455	17.59%	0.98%	50116	46438	26360	6750	401	5.94%
1970	1361	106	1528	2420	1023	7.21%	184	7.60%	0.36%	459	18.97%	0.75%	51599	61466	33584	7406	474	6.40%
1971	1474	118	1537	2630	1160	7.39%	176	6.69%	0.42%	533	20.27%	0.74%	41716	71552	35603	7511	522	6.95%
1972	1698	143	1906	3061	1314	7.08%	158	5.16%	0.40%	816	26.66%	0.92%	39636	88809	43244	8092	502	6.20%
1973	1208	132	1411	2045	781	3.93%	93	4.55%	0.29%	728	35.60%	0.67%	32023	108065	52049	8465	264	3.12%
1974	1045	168	1267	1743	602	2.70%	65	3.73%	0.22%	722	41.42%	0.55%	29612	131970	64568	9152	205	2.24%
1975	1174	150	1575	1970	623	2.59%	39	1.98%	0.14%	919	46.65%	0.57%	28153	160334	76193	9782	242	2.47%
1976	1205	168	1461	2035	709	2.36%	31	1.52%	0.11%	970	47.67%	0.52%	27956	185625	86205	10278	204	1.98%
1977	1394	198	1782	2404	836	2.43%	26	1.08%	0.09%	1130	47.00%	0.52%	28704	216414	98870	10507	246	2.34%
1978	1530	180	2023	2621	943	2.28%	24	0.92%	0.07%	1278	48.76%	0.52%	33684	245513	114925	10608	233	2.20%
1979	1811	181	2535	3166	1139	2.25%	50	1.58%	0.15%	1516	47.88%	0.58%	32747	261249	140803	12054	276	2.23%
1980	1926	193	2650	3375	1103	2.04%	79	2.34%	0.18%	1649	48.86%	0.54%	43239	307682	165488	13618	355	2.61%
1981	1979	161	2655	3426	1183	1.80%	98	2.86%	0.18%	1639	47.84%	0.47%	54212	351928	190658	14391	318	2.21%
1982	2073	195	2698	3541	1249	1.67%	114	3.22%	0.18%	1698	47.95%	0.44%	64679	383711	212496	14685	318	2.17%
1983	2140	182	2748	3651	1304	1.54%	127	3.48%	0.17%	1702	46.62%	0.41%	74598	419745	237547	14868	325	2.19%
1984	2263	187	2869	3819	1505	1.46%	154	4.03%	0.18%	1694	44.36%	0.37%	87125	453213	261908	13848	294	2.12%
1985	1939	187	2406	3351	1272	1.21%	149	4.45%	0.15%	1483	44.26%	0.31%	101838	484434	276997	13905	261	1.88%
1986	1925	198	2438	3347	1349	1.18%	200	5.98%	0.17%	1408	42.07%	0.27%	114643	513203	282634	14094	255	1.81%
1987	1905	256	2360	3197	1318	0.99%	219	6.85%	0.22%	1294	40.48%	0.38%	99442	344877	323195	14108	227	1.61%
1988	1724	241	2119	2972	1260	0.77%	295	9.93%	0.22%	1095	36.84%	0.28%	136210	393238	386757	14431	208	1.44%
1989	1709	213	2035	2998	1277	0.68%	305	10.17%	0.18%	1088	36.29%	0.24%	173710	444870	443538	14552	210	1.44%
1990	1487	228	1691	2618	1126	0.58%	277	10.58%	0.13%	886	33.84%	0.18%	211897	498908	448169	14393	215	1.49%

小汽車包括小客車和小貨車，大汽車包括大客車和大貨車。

機車肇事比 = 肇事機車數 / 肇事車輛總數。

估機車總數比 = 肇事機車數 / 該年機車登記數。

四、機車相關產業-由生產到行銷

4-1機車的生產

4-1-1機車製造業的發展歷程

台灣機車工業始於1952年，當時是由貿易商從歐美及日本進口引擎和零件，在國內裝配出售，到了1956年此類工廠達二十餘家，分佈於台北、台南兩地。但是這時的製造技術不佳，性能與安全都不良，深為各方詬病，政府於是在1957年（一說1959年，待查證）開放原列為管制的整車進口，主要的廠牌有美國的哈雷（Harly）、義大利的蘭美達（Lambretta）、英國的三槍（BSA）、凱旋（Triumph）、西德的NSU、普克（Puch）、薩克斯（Sachs）等。1957年進口1900輛，1960年進口增至5444輛，國內原有的各裝配廠遂紛紛倒閉或轉業。不過1959年間又有廠商自日本進口零件並採購部份台灣製造零件裝配整車，發展迅速，進口零件值在1960年達美金742,000元（金鐵英，1986：35；張慶年，1971：11-2）。

由於機車進口整車及零件進口量日增，消耗外匯造成國際收支上的負擔，1961年6月，當時的行政院外匯貿易審議委員會又將機車整車列為管制進口類貨品。1962年6月11日行政院公佈規定「投資裝配進口零件之製造事業須有一部份零件在國內製造，其製造零件及裝配之成本按國際市價計算，應佔總成本30%以上，此項百分比應逐年增10%以上，直至70%以上為止。上項擬請進口之零件如國內已有製造，且對所裝配產品合格可用而其產能足敷需要者，不准進口」，據此，機車工業與其他五種工業在自製率的規定下，邁向一個新的階段（金鐵英，1986：35；張慶年，1971：12）。

最先按自製率辦法成立的是1962年的三陽工業，翌年東星工業和裕隆機械工業公司成立。但是1963年8月經濟部呈請行政院對機器腳踏車工廠申請設立案暫停接受申請，而對此項命令之前已申請核定自製計劃，並准予設廠的十三家申請案，予1964年12月核准了中國農業機械公司等十二家，但對每年申請進口零件數量，則請外匯貿易審議委員會「視外匯調度情形予以核定」（張文欽，1978：33）。

1965年政府公佈「工業輔導準則」，機車是其中指定為「規定自製率」產品之一，此後設廠限制取消，至1966年底一年半內核准設廠者達廿五家，總計

當時在經濟部登記有案的機車工廠有四十家，而在地下設廠者難以計數，市場銷售達第一次高潮，為14萬6千輛，金額近新台幣20億元，街頭巷尾的機車買賣修理業成為當時最景氣的事業（張文欽，1978: 33；黃善民，1989: 11）。

由於機車肇事頻傳，政府於1968年規定50c.c.以上機車之使用須持有駕照(要考照)，並對機車行駛道路加以選擇性限制，並限制載人方式，1968年6月又對機車開徵20%的貨物稅。因之，1969年銷量減少13.63%，1970年再減20.59%，競爭淘汰的結果，至1970年底僅餘十五家工廠(1978年則為十二家)。但1971年以後受經濟景氣刺激，機車銷售量又提升並逐年成長，1979年達第二次高峰，之後在能源危機和經濟衰退的衝擊下，銷售量逐年遞減至1985年皆未恢復1979年水準。1983年工業局調查機車業者設備使用率為51.8%，許多廠商尚低於50%(金鐵英，1986:36)。不過1986年後又復甦，1988年後全國生產甚至超過一百萬輛，其原因尚有待研究(可能是開發了新市場，例如青少年、飽受交通困擾的都會上上班族、大陸及東南亞市場等)。

表4-1到表4-3顯示了過去各階段機車製造廠的概況。到1985年時有十八家廠商，登記總資本額為45億8250元，年產量可達130萬輛，其中以三陽年產20萬輛的能力最高，光陽、鈴木、萬山、台灣偉士伯、百吉登等都有十萬輛以上的年產能力。1987年重新整合的台灣山葉現在和三陽、光陽鼎足而立，為三大機車廠，但詳細的產業狀況有待補充新資料。

4-1-2技術合作與外資

由表4-1和表4-3的資料，我們可以明白國內機車廠的技術依賴情形，1982年十六家機車廠總營業額159億4540萬元，其中十家與國外技術合作的廠商即佔94%，可見機車市場佔有率和是否技術合作有很大關連，1980年代中期囊括國內激車市場的屬日本本田車系，三陽和光陽兩家總合超過百分之五十(金鐵英，1986: 38)。

1986年以前國內主要機車廠和外國的關係如表4-4所示。日商通常採用兩種策略來掌控台灣市場，一為由技術合作改為資本合作，二為同時與兩家子廠合作，利用以華制華的方式，使國內廠家就範，並且樂於採用母廠已淘汰的二級技術，因之削弱了外銷競爭的實力。1986年時接受日商投資的有三陽、光陽、萬山和台隆四家，而本田、山葉、鈴木和川崎都同時與兩家國內廠商合作(金鐵英，1986: 40)。

表 4-1 1972 年機車製造廠商概況

工廠名稱	投資金額	員工人數	年產能	合作外廠
光陽工業	171403133	員 109 工 439	60000	日本本田
三陽工業	165000000	員 129 工 754	60000	日本本田
功學社	40000000	員 110 工 611	36000	日本山葉
鈴木工業	63000000	員 137 工 430	36000	日本鈴木
台隆工業	40000000	員 39 工 136	27000	日本石橋
東菱工業	17616000	員 61 工 83	24000	日本富士
永豐工業	20000000	員 44 工 121	20000	日本川崎
台灣偉士伯	20000000	員 35 工 82	20000	義大利 Vespa
中南工業	20000000	員 22 工 78	20000	西德 NSU
東星工業	15790000	員 27 工 71	18000	日本東星
羽田工業	10000000	員 25 工 95	10000	---
新三東工業	68865000	員 78 工 309	48000	---
共 計	651874133	員 816 工 3209	379000	---

表 4-2 1977 年機車製造廠商概況

工廠名稱	登記資本額	員工人數	年產能	主要產品
光陽工業	255000000	810	70000	光陽機車、發動機、零件
三陽工業	230000000	908	100000	三陽機車、汽車
功學社	250000000	964	60000	KHS 機車、自行車
鈴木工業	216000000	975	100000	鈴木機車及其零件
台隆工業	160000000	457	36000	BS 石橋機車
東菱工業	14900000	162	12000	富士霸王機車、迷你機車
永豐工業	40000000	180	30000	川崎各型機車
台灣偉士伯	160000000	390	50000	偉士牌速克達
羽田工業	125000000	252	40000	比雅久速克達
泰洋機械	10000000	205	36000	機車與零件、機踏兩用車

註：另有百吉發、捷美耐未加入公會。
資料來源：台灣區車輛同業公會，轉引自張文欽（1978：34）。

表 4-3 1978 年機車製造廠商概況

工廠名稱	資本額	產 品 c. c.	月產量	技術來源
光陽工業	325000000	110, 100, 90, Moped50	12000	日本本田技術合作
三陽工業	483000000	125, 80	12000	日本本田技術合作
功學社	280000000	125, 100	6000	日本山葉商業關係
鈴木工業	216000000	125, 110, 100, 80	10000	日本鈴木技術合作
台隆工業	160000000	135, 110, 100, 90, 50	10000	日本鈴木商業關係
東菱工業	14000000	135, 125, 10	1500	日本富士商業關係
永豐工業	40000000	125, 100	2000	日本川崎商業關係
台灣偉士伯	247000000	Scooter180, 150, 90, Mope d50	5500	義大利 Piaggio 商業關係
羽田工業	125000000	Scooter150, 125, 100, 90	1350	義大利 Piaggio 商業關係
百吉發工業	20000000	Scooter150, Moped50	6500	義大利 Piaggio 商業關係 法國 Motobecame 合作
泰洋機械	10000000	Moped50	3600	日本 TAKAMASHI
台灣捷美耐	18000000	Moped49	2000	自力開發
共 計	1938000000	---	72450	---

資料來源：金屬工業研究所《鋼鐵及機械發展方案》，轉引自胡政源（1979：23）。

表 4-4 1986 年之前主要機車廠的國外技術來源

三陽	-----	合作期限 71.2-76.2	└	日本本田 (HONDA)
		美商本田投資 13.5 %		
光陽	-----	合作期限 71.7-76.7		日本本田投資 22.5 %
		日本本田投資 22.5 %		
萬山	-----	合作期限 68.8-73.8	└	日本山葉 (YAHAMA)
功學社	-----	合作期限 69.6-74.6	└	
鈴木	-----	合作期限 72.8-77.8	└	日本鈴木 (SUZUKI)
台隆	-----	合作期限 72.9-77.9	└	
永豐	-----	商業往來	└	日本川崎 (KAWASAKI)
百吉發	-----	合作期限 71.9-76.9	└	
		└ 輕型機車	└	法國摩托比肯 (Motobecane)
		└ 連克連	└	
		度巴加廠合作, 已終止	└	義大利比雅久 (PIAGGIO)
偉士伯	-----	合作期限 71.2-81.2	└	
羽田	-----	71 年底終止	└	

資料來源：金繼英 (1986: 41)。

4-1-3 機車零件製造業

機車裝配所需的零件，除裝配廠自製外，或者來自進口，貨者由機車零件製造廠供應。1952年國內機車工業萌芽，處於進口零件裝配階段時，國內沒有合乎水準的機車零件工業。有些廠商進口日本發展初期殘存的零件來台裝配，而國內的零件工業就成了零件再生工業，將損壞零件修護後再加利用(胡政源，1979: 26)。

在規定機車的自製率之後，台灣零件工業紛紛成立，1968年時約兩百家，另有約五百家的兼業和地下工廠。隨著自製率的規定一路提升至90%，零件工業也不斷發展，零件外銷市場也打開，至1970年成為順差工業，並且有許多廠商移轉產能開發汽車零件，成為汽車工業的基礎。至1979年，除了高強度金屬粉末燒結機車零件、高精密度的彈簧，以及化油器、火星塞外，大都可由國內自製。

根據胡政源(1979)對1979年國內汽機車零件業的調查，汽機車零件以中小企業居多(大都為家族企業)，而且就48家較具規模與代表性業者的調查發現約61.4%有將零組件外包協力廠家生產，頗符合台灣一般產業的生產組織與方式。此外，有31.3%有與外國技術合作，另有18.7%有外國資本。至於當前零件工業狀況如何，還需補充新資料方知。

4-2 機車的銷售

4-2-1 寡佔的市場

表4-5顯示了1971年的一個概略的市場調查，可以發現當時機車市場已有寡佔現象，本田和鈴木加起來在全台都囊括了50%以上的市場。再參照表4-6與圖4-1的主要廠牌銷售情況，計算其前四名銷量佔全產業銷量的比例(參見表4-7)，都超過55%，1970年代後期甚至在70%左右，其後稍降，但是1983年起又升高，1984年僅前兩名(三陽和光陽)就佔了50.94%。目前的市場是由三陽、光陽和山葉瓜分。

另外，就機車產業萌芽迄今的產銷資料顯示(表4-8，圖4-2，4-3)，在1967-8年，1979年和1989年分別有一個產銷高峰，雖然小汽車在1970年代後期與1980年代後期也有跳躍式的成長，依然無法抵消強烈的機車需求，看來台灣的世界機車使用和生產大國的地位，依然會持續一段時期。

圖4-1 歷年主要機製造車廠內銷量

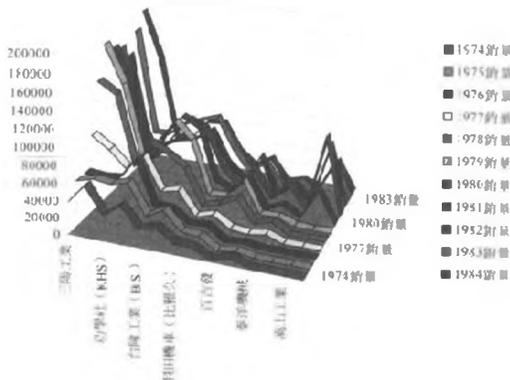


圖4-2 歷年機車製造業產量與銷售量

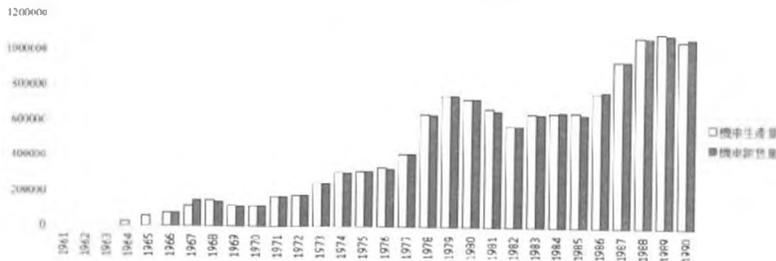


表 4-5 機車市場主要品牌佔有率 (1971)

品牌	台北地區	台中地區	高雄地區	合計
本田	49.48%	37.66%	45.07%	44.62%
鈴木	15.46%	22.08%	9.15%	14.24%
山葉	6.19%	7.79%	14.08%	10.13%
偉士	7.22%	0	7.75%	5.70%
B.S. 石橋	5.15%	1.30%	4.23%	3.80%
川崎	1.03%	0	2.82%	1.58%
富士	1.03%	1.30%	1.41%	1.27%
新三東	1.03%	6.49%	1.41%	2.53%
東星	0	0	2.11%	0.95%
B.M.W	1.03%	0	1.41%	0.95%
其他	12.37%	23.38%	10.56%	14.24%
有機車戶	41.28%	32.77%	60.43%	44.82%
無機車戶	58.72%	67.23%	39.57%	55.18%

資料來源：中華徵信所《市場與行情》抽樣 1410 戶調查所得，轉引自張慶年 (1972)。

表 4-6 國內機車主要廠牌內銷量及市場佔有率

	1974	1974	1975	1975	1976	1976	1977	1977	1978	1978	1979
	銷量	佔有率	銷量								
三陽工業	37696	14.19%	51809	16.35%	52079	16.29%	87250	21.13%	142651	23.29%	176508
光陽工業	58822	22.14%	57310	18.08%	50125	15.68%	74175	17.96%	129556	21.15%	134453
功學社 (KHS)	28294	10.65%	54771	17.28%	52560	16.44%	55184	13.36%	48905	7.98%	45508
鈴木工業	43604	18.41%	60060	18.93%	78000	24.40%	73264	17.74%	79470	12.97%	74326
台隆工業 (B.S.)	21020	7.91%	25081	7.91%	28156	8.81%	35162	8.52%	69305	11.32%	99468
偉士牌	26500	9.97%	36589	11.54%	27287	8.54%	40104	9.71%	56000	9.14%	80480
羽田機車 (比雅久)	12017	4.52%	14530	4.58%	13200	4.13%	12730	3.08%	15250	2.49%	20362
永豐工業 (川崎)	10795	4.06%	13456	4.25%	15671	4.90%	18772	4.55%	21694	3.54%	21453
百吉發	-	-	-	-	-	-	5892	1.43%	32000	5.22%	44399
東菱工業 (富士)	6938	2.61%	3418	1.08%	2551	0.80%	3376	0.82%	5164	0.84%	7481
泰祥機械	-	-	-	-	-	-	7000	1.70%	12500	2.04%	7879
志恆工業	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	823
萬山工業	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
名田工業	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	265866	100.00%	315055	100.00%	315055	100.00%	412905	100.00%	612495	100.00%	713140
	1979	1980	1980	1981	1981	1982	1982	1983	1983	1984	1984
	佔有率	銷量	佔有率								
三陽工業	24.75%	166889	23.16%	160427	22.61%	145293	25.35%	167980	27.43%	184836	29.77%
光陽工業	18.85%	125056	17.37%	75127	10.59%	33233	5.80%	44855	7.32%	131454	21.17%
功學 (KHS)	6.38%	35359	4.91%	33465	4.72%	40010	6.96%	45969	7.51%	34139	5.50%
鈴木工業	10.42%	72282	10.04%	61777	8.71%	49707	8.67%	62865	10.26%	36954	5.95%
台隆工業 (B.S.)	13.95%	98412	13.67%	86772	12.23%	53998	9.42%	69369	11.33%	60076	9.68%
偉士牌	11.29%	87000	12.08%	78201	11.02%	68000	11.87%	76320	12.46%	61702	9.94%
羽田機車 (比雅久)	2.86%	27888	3.85%	35973	5.07%	30999	5.41%	41730	6.81%	28836	4.64%
永豐工業 (川崎)	3.01%	18336	2.55%	14806	2.09%	13308	2.32%	14584	2.38%	12710	2.05%
百吉發	6.23%	37447	5.20%	37485	5.28%	46037	8.03%	28698	4.69%	26403	4.25%
東菱工業 (富士)	1.05%	3347	0.46%	6564	0.93%	-	-	-	-	-	-
泰祥機械	1.10%	12634	1.75%	27897	3.93%	18078	3.15%	14296	2.33%	6053	0.97%
志恆工業	0.12%	32	0.00%	-	-	-	-	-	-	-	-
萬山工業	-	35482	4.93%	90942	12.82%	72515	12.65%	44413	7.25%	36486	5.88%
名田工業	-	-	-	-	-	1891	0.33%	1384	0.23%	1264	0.20%
合計	100.00%	719641	100.00%	709436	100.00%	573067	100.00%	612493	100.00%	620913	100.00%

資料來源：台灣區車輛同業公會，轉引自張文欽 (1978)、黃善民 (1981)、金鐵英 (1986)。

表 4-7 最大四家廠商集中比率值

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
最大四廠銷量	168416	223890	232764	289873	420982	490909	477357	400527	316996	376561
全產業總銷量	265686	316964	319629	412909	612495	713140	719964	709436	573067	612443
集中比率值	63.38%	70.64%	72.82%	70.20%	68.73%	68.83%	66.30%	56.46%	55.325	61.49%

資料來源：張東隆（1979：73），金鐵英（1986：37），本研究整理。

表 4-8 國內製造業歷年機車產量、銷量與存量

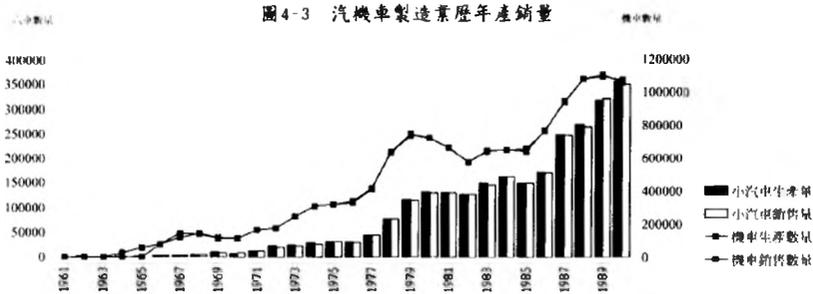
	小汽車 產量	小汽車 銷售量	機車 生產量	機車 銷售量	機車 銷售金額	機車 內銷量	機車 外銷量	機車 存量
1961	590	-	-	-	-	-	-	-
1962	1094	-	17	-	-	-	-	-
1963	768	-	1517	-	-	-	-	-
1964	1442	-	24058	-	-	-	-	-
1965	2317	-	56046	-	-	-	-	-
1966	3480	3294	75013	74734	890283	74728	6	-
1967	4008	3875	117317	144736	1436839	144656	80	-
1968	5751	5964	143816	136284	1752365	135957	327	-
1969	10248	8179	115450	111954	1662170	105440	6514	-
1970	7634	8646	112391	111679	1513857	83252	28427	-
1971	12521	11680	165877	164141	2340199	118082	25831	-
1972	21997	19004	174677	176845	2414163	146483	34678	-
1973	23686	22894	248271	244822	4062261	222928	21861	-
1974	28837	24969	308991	307706	6657328	282076	25629	-
1975	31158	30204	319260	319263	7314508	310589	8674	-
1976	30908	29757	337242	330497	7782874	322238	8259	6695
1977	44141	45038	413578	412328	9452719	388879	23449	6989
1978	76634	76682	639486	638324	14497245	614081	24243	6011
1979	115462	114648	746322	740176	17616713	719670	20506	7212
1980	132116	130263	723612	722408	17320438	684240	38168	10370
1981	129863	129891	669088	659678	15960500	639657	19981	14492
1982	125897	126286	576576	573715	15466400	563995	9720	17325
1983	148295	145647	647297	642432	18351090	620579	21853	22170
1984	162274	161829	651231	652588	18451000	639268	13300	14789
1985	149150	149225	655570	642422	18038800			22004
1986	170923	170027	763308	770130	21919600			7067
1987	247267	245761	941184	939497	27907100			8516
1988	268531	263882	1079358	1076835	31404900			10846
1989	316261	319601	1101990	1093343	32543400			19860
1990	353888	348902	1055297	1069392	29779700			9095

銷售金額單位：千元。

內外銷數量各機統計並不一致，僅供參考。

資料來源：台灣工業生產統計月報，中國進出口貿易統計年刊。

另引用張耀年（1972），黃善民（1981），金鐵英（1986）。



4-2-2 輕型機車的崛起

台灣機車工業發展之初期，就是以生產50c.c.及50c.c.以下的輕型機車為主(所謂的國民車)，直到1969年以後，重型機車產銷日增，超過輕型機車數量，成為機車之主流。但是1970年代末期，輕型的速克達(Scooter)在市場上出現，1979-80年間山葉推出以鄧麗君為宣傳偶像的「跑速樂」成功開發了女性為主的輕型機車新市場，配合了當時台灣社會女性勞動參與率上升和出外機會增多的社會結構轉化(蔡珠兒，1990a)，形成交通工具上的性別分化。

輕型機車的成長速度在廣大新市場的供養下，逐漸超越重型機車。自從1979年後，輕型機車登記數的成長率就高過重型機車的成長率，並且以每年10%左右的差距一路領先重型機車的成長。1978年重型機車持有數是輕型機車

表4-9 國產輕型機車狀況(1981)

型式	汽缸容積	零售價格	製造廠商
PC-50	49cc	16000	光陽工業
良伴 50	49cc	17000	光陽工業
百吉 50	49cc	17000	百吉發工業
巧比 50	49cc	17000	功學社
偉士牌 50	49cc	18500	台灣偉士伯
蘭蒂 50	50cc	24500	台隆工業
蕾蒂 50	49cc	16500	台隆工業
小鈴 50	49cc	17500	鈴木工業
小天使 50	49cc	17000	泰洋工業
美克達 50	50cc	26500	泰洋工業
飛雅麗 50	49cc	17000	青發工業
克林登 50	49cc	17000	志成工業
高馬 50	49cc	17500	志恆工業
天鵬 50	49cc	17000	伯元工業
小親親 50	49cc	17000	鉅馬工業
快樂 50	49cc	18000	鍾慶工業
標緻 50	49cc	18500	羽田工業

資料來源：中華徵信所《市場與行情》，轉引自黃善民(1981)。

的7.7倍，到1980年已經降到了6.4倍(黃善民，1981: 25)，到1989年則低到2.38倍。

根據表4-9所示，輕型機車推出初期的確是看準了女性市場，從命名就可以看得出來(如小天使、小親親、蘭蒂等)。但是這麼迅速的成長除了女性的新市場之外，所得提高後家庭的第二輛代步工具(除了家計負責人外的家庭成員因之獲得了高移動能力)，青少年的市場，以及都市交通惡化所釋出的原公車乘客(大部份是學生和女性)市場，都解釋了輕型機車為何能夠以所有車種中最高的成長率向前推進。

4-2-3浮動的外銷市場

台灣是世界機車生產第三大國(1984年台灣生產七十萬輛，日本為700萬輛，義大利為150萬輛)，但是大部份供應內銷，只有少部分外銷。歷年的外銷皆以輕型機車為主(參見表4-10)，佔九成以上，因為重型機車無法與日本相較。出口(與進口)的數量不太穩定，波動很大，因為沒有積極的開拓外銷市場，而且內銷利潤高，外銷還受技術合作的外商限制(金鐵英，1986: 42)，大致在一萬至四萬輛之間浮動(參見表4-11)。

表 4-10 1975-1979 國產機車外銷量值

	輕型機車量	輕型機車值	重型機車量	重型機車值	合計量	合計值
1975	177	1213000	8497	104401000	8674	105614000
1976	1608	11154000	6651	83909000	8259	95063000
1977	21447	152167000	2002	20849000	23449	173016000
1978	22102	173693000	2141	32828000	24243	206521000
1979	19432	175601000	1974	14627000	20506	190228000

資料來源：中華民國海關進出口統計月報，轉引自黃善民(1981: 28)。

表 4-11 1974-1984 機車進出口量

年度	出口				進口			
	機器腳踏車	機器斯谷特車	合計	成長率	機器腳踏車	機器斯谷特車	合計	成長率
1974	25626	3	25629	---	12594	1612	14206	---
1975	8674	0	8674	-66%	11573	696	12269	-14%
1976	8258	1	8259	-5%	1048	1	1049	-91%
1977	23445	4	23449	183%	225	2	227	-78%
1978	24241	2	24243	3%	120	4	124	-45%
1979	20504	2	20506	-15%	1972	17	1989	1504%
1980	38167	1	38168	86%	3840	1	3871	94%
1981	19970	11	19981	-48%	3441	192	3633	-6%
1982	9715	5	9720	-51%	2790	31	2821	-22%
1983	21600	253	21853	129%	77	15	92	-97%
1984	12573	727	13300	-39%	169	13	182	98%

資料來源：金鐵英(1986: 44)。

表4-12 機車進出口數量

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
總計	39042	21615	18506	27866	27552	45100	30641	31744	65684
主要地區									
阿根廷	427	796	-	-	-	-	-	-	-
澳洲	588	167	2740	120	240	-	326	230	273
比利時	-	-	-	-	-	-	50	1252	352
加拿大	123	955	1480	840	1968	180	834	1096	153
賽浦勒斯	393	29	10	-	-	40	-	-	-
多明尼加	808	-	408	326	216	100	103	165	-
法國	20	5	-	-	-	-	401	2081	1064
希臘	718	77	64	-	-	-	-	160	110
香港	1189	5825	311	9645	7847	14033	2340	1169	48884
印尼	2	-	2000	-	2	-	-	-	800
伊朗	100	145	-	-	-	-	-	-	4
以色列	-	-	-	-	-	12	267	546	578
日本	33	79	42	603	100	983	2650	1924	1383
科威特	2	422	2	-	-	480	-	1	-
模里西斯	450	200	400	400	400	-	400	2100	1400
紐西蘭	2	-	150	-	-	-	3	129	88
巴基斯坦	-	110	91	-	-	-	-	-	-
秘魯	238	144	18	-	-	-	-	-	-
波多黎各	-	-	-	-	-	-	860	18	-
菲律賓	3	-	-	-	-	6018	5	60	4
沙烏地	-	2	-	828	10	120	360	360	720
新加坡	2	4	10	95	342	18713	115	78	88
南非	220	141	577	2	25	-	60	30	306
斯里蘭卡	658	-	-	-	-	-	-	-	-
泰國	-	2	-	-	560	-	-	-	1
蘇利南	1104	-	-	28	-	-	-	-	-
美國	21360	9107	9940	14767	15508	4096	21020	17599	5293
烏拉圭	10250	3106	72	-	-	64	-	-	500
總計	3894	3643	12112	5955	15420	1657	8469	16771	5894
主要地區									
奧地利	-	-	-	-	-	-	4	15	2
法國	13	-	-	-	-	3	1	-	-
西德	25	11	-	11	99	54	34	20	51
義大利	178	126	16	20	4	18	55	40	74
日本	3394	3463	12094	5923	15317	1579	8372	16665	5763
西班牙	1109	4	-	-	-	-	-	-	-
美國	167	336	1	1	-	1	-	7	3
英國	5	-	-	-	-	-	2	-	-
泰國	2	1	-	-	-	-	1	-	-
香港	-	2	-	-	-	1	-	-	-

進出口數量包括機器腳踏車、機動腳踏兩用車，以及腳踏車裝有輔助原動機者。

資料來源：中聯民權進出口貿易統計年報。

外銷市場以美國(與加拿大)居首,其次是香港、日本,以及中南美洲與其他第三世界國家,東南亞地區雖然對機車需求很大,但是大都對機車採保護政策,限制進口,雖有地利之便,卻無法開拓市場(參見表4-12)。對香港的出口部份可能是銷往中國大陸的轉口貿易,在國內市場日趨飽和的情形下,中國大陸是塊誘人的大餅。

此外,國內進口機車多來自先進工業國,以日本佔絕大多數,次為義大利(參見表4-12),不過由於政府仍然禁止「真正的」重型機車進口,很多是由走私或以廢鐵名義進口的。

4-3 台灣機車車型演化史

隨著技術的進展,社會結構的轉化造成的新移動需求(新的使用機車的群體),以及推動資本循環、刺激購買欲望的積累之力量,機車的車型也有了一段演化史。台灣最早的機車代表是50c.c.「國民車」,前有菜籃後附貨架,是日常生活與業務送貨的最佳代步工具,此外有馬力較強的「業務車」以及造型較花俏的跑車,以適應不同的需要。1970年代初期,具動感的跑車型機車(sports bike)出現,1973年左右三陽「野狼」125登場,成為機車的主流,更重要的是首開機車命名的先例,在命名的同時使區隔了市場,鎖定了特定的訴求和行銷對象(參考蔡珠兒,1990a)。

1970到1980年代,國內重型機車市場就由三陽野狼、光陽CB100以及義大利系的偉士牌(Vespa)為主體,其中偉士牌價錢較高,造型典雅,被視為機車群中具有身份象徵的特殊車型。偉士牌是速克達(Scooter)的一種(Vespa是1946年設計的車型,1947年則有蘭美達[Lambretta]),第一台速克達早在第一次世界大戰之後就在歐洲推出。一開始速克達這個字就指稱一種小型的兩輪運具,具有平坦開放的腳踏平台和後置引擎,馬力也較低。

速克達在當時與摩托車(motorcycle)相較,正好對應了女性氣質與男性氣質之間的分別,因為早期的速克達是設計來符合女性的需求:在駕駛時保持優雅姿態而且不弄髒長裙。因之,在1950和1960年代速克達的大量生產威脅到英國的機車工業之前,速克達已經被稱為是外來的入侵-對男性道路文化的威脅。它被視為是一個更為一般的過程-公共領域的女性化-的可笑預兆。速克達當時除了是較「低等」的機器外,由於其類似小孩玩具機車的造型(Zutoped

這款速克達甚至直接模仿玩具的造型)，也被連上孩童的意象，因此，雖然後來歷更變化修改，其一般性的概念還是離不開一個固定的意象：摩托車相較於速克達如同男性相較於女性和小孩(Hebdige, 1988: 84)。台灣的速克達(偉士牌)之所以首先是紳士的意象，是因為它是90c.c.以上的重型機車，而且不是以女性為行銷對象。

1970年代末，台灣推出了輕型速克達(後來俗稱小綿羊)，立刻橫掃市場，因之各種造型美觀輕巧的新車型陸續出現(參見表4-9)，一時蔚為風潮。在開發了適合女性騎乘的輕型速克達之後，青少年的市場也打開了，許多外裝亮麗、色彩鮮艷的速克達型重型機車、輕跑車不斷推陳出新(尤其是1980年代中期以後)，並且強調其高級不輸汽車的頭燈、煞車系統等配備，但通常是基本機械設計不變，而在外裝造型(如前擋泥板、儀表板、車燈、塗裝等)，以及名稱和廣告上花費心思來打動年輕的消費者。

此外，肆應休閒傾向和男性帥氣彪悍作風的越野型機車(如DT)和外罩甲冑般擾流板的仿似日本先進重型機車的跑車也出現了。1990年代的機車正式進入有如時裝一般的時尚流行市場。

4-4促銷與廣告

當機車進入搶佔新市場和迎合青少年口味的時代，行銷目標配合傾向追尋象徵意義和感覺的青少年，善於營造夢幻美景的廣告成為機車產銷環節之中的一個關鍵。但是早年在媒體技術有限的情況下，以在報紙上刊登小幅廣告為主，後來才漸漸發展為更多樣的車體呈現和文案設計(加上車型名稱)，並隨著報紙的彩色化而進入多彩時代，版面也增加了(半版乃至於全版)，顯然廣告經費也增加了(資料待查)。隨著輕型機車在1970年代末期進入戰國時代，車型不斷推陳出新之後，電視廣告才成為重頭戲。

如表4-13所示，近年的機車廣告走向年輕化、偶像化、感覺的訴求，要捕捉年輕生命歡樂的、激越的、心動的、落寞的、尷尬的、無所憂慮的、青澀的，乃至於輕輕淺淺、難以捉摸的種種感受，配合音樂，以及MTV式明快的節奏和清亮、變幻的影像，或許再蘊涵一些故事，來掌握行銷對象，甚至引發風潮(例如香港歌手郭富城，以一支被女友潑水後，一臉無辜純情的機車廣告，在台灣成名)。

表 4-13 80 年代至 90 年代初期機車廣告訴求手法舉例

廠牌	車型名稱	廣告標題	偶像人物
三陽	逍遙	「逍遙遊」	小虎隊
	領導	「一種旋轉世界的痛快」	
	風速	「人在風中，捨我其誰」	高明駿
	大路易	「大有內涵」	
	迪奧	「高速移動的未來派」	
	迪飛	「放肆的精靈」	吳大維、庾澄慶
山葉	跑速樂		鄧麗君
	青春樂	「青春寄情」	
	兜風	「兜風寄情」、「全新的感覺，像自由的風」	野口強、原田美和
	凌風	「街中舞者」	何篤霖
光陽	風神	「風神出擊，席捲天下」	
	豪美	「心動的感覺，好美」	趙傳
	豪邁	「東方快車，豪邁性格」	郭泰源
	勁捷	「誰說我不在乎」	郭富城
石橋	歐風	「帶著年輕上路」	

資料來源：蔡珠兒（1990a）。

這些廣告雖然基本上都以十幾二十歲的人為目標群，但是仍有重點上的不同，大致可以區分為三類。其一是年輕男性，除了年輕的一般主題外，還強調冷靜、帥氣、堅毅等男性主題。其二為年輕女性，則強調優雅、浪漫等(配以歐洲景觀)。其三是一般上班族，則多以恢諧故事來呼喚行銷對象(例如女友讓公司經理搭便車，引來愛情的猜疑、隨意停車遭女警注意等)。

此外，有一些特殊的主题，如「我永遠忘不了那個教我騎機車的男孩」中暗含的兩性不平衡關係，與對邂逅式愛情的浪漫期待；還有回想過去同夥聚遊時光的年輕的淺淺滄桑感(而機車當然在其中扮演要角)。總之，在廣告的形象裡，機車已經完全年輕化了(當然現實中的數百萬騎士裡，則是什麼樣的人都有)。

除了一般報紙雜誌與電視廣告外，1970年代伴隨國民旅遊的興起，出現了專業的國內旅遊登山雜誌與叢書，如野外、戶外生活，機車是重要的旅遊工具。因之，在旅遊指南中附加的廣告，便有如下的文案「我是男人，我騎野狼，我是女人，我愛野狼。…我就騎著牠，載著她，到山林，到海邊，看日出，賞明月。啊，可愛的她，可愛的野狼，可愛的人生！」。

近年隨著電視遊戲與聯誼節目興起，機車則成為贈獎、抽獎的項目之一，例如中國電視公司的「來電五十」年輕男女交友節目，初期即是每集贈送機車(由廠商提供)，廣告時則播放引起話題的日本山葉兜風機車廣告(由日本長髮帥氣的野口強和短髮俏麗的原田美和擔任男女主角)。一對年輕戀人

悠閑地互倚在沙灘上張望，座下是一台山葉新推出的機車，而非輕軟的白沙，背景聲音是輕盈有活力的樂曲，而非海鳥與海濤的呼喚。更引人注目的是男子的飄動長髮與女孩的齊耳短髮。兩人終於騎車揚長而去，影像剎那一轉，來電五十的兩位主持人努力地營造觸電時間緊張又有趣的氣氛，據說這是最受歡迎的單元。數百萬雙眼睛在鏡頭的導引下，看到註定被拒絕的被拒絕，沒人選的也終於沒人選，並為偶然的大爆冷門驚呼一聲之後，重要的抽獎時間來臨，大獎「自然」是山葉機車一台。最後大家揮揮手，結束青春歲月裡瑣碎又難以忘懷的一段插曲，驀然，衝出螢幕的是一輛剛猛的機車……。

搭配了偶像歌手的名曲，近年機車廣告的正文明顯地以青春為唯一訴求，縱然有許多樣態--剛考上駕照的少女擁有專屬的機車；惡作劇的少女卻因此發現男友愛車甚於自己；抹去臉上的水珠，奮力騎車追趕火車的少男一臉無辜；冷靜剛強的賽車手，在竄出的白兔前俐落煞車；年輕的上班族由百葉窗縫窺知女警正繞巡自己停錯地方的機車；還有忘不掉的教騎機車的男人--年少的歡樂、輕狂、活力與莫名哀愁，都由機車廣告幫你說出來，機車儼然成為今日青春年華的閃亮標記。

今日機車促銷活動已經隨著機車使用的年輕化和休閒化而更為多樣了，除了舉辦各種輕、重型機車大賽之外，還紛紛出版車友通訊，例如山葉的《流行爆米花》，三陽的《嗶哥貓》(嗶嗶貓？待查)，另有號召消費者的聯誼組織，如三陽的「STAR」，光陽的「KART」，以及山葉的「YESS」，舉辦郊遊、賽車、熱門演唱貨夏令營等活動(蔡珠兒，1990a)。

另據《中國時報》記者盧謀全採訪(1992-1-6, 11版)，機車業者為了進一步抓住年輕消費群的心和流行趨勢，紛紛在台北市東區設立據點，以免和年輕消費群脫節。例如一家大廠1990年在台北鴻源百貨商圈設立了無商業目地的「流行城市」，一樓六十多坪的店面，只用來展示年輕人喜愛的流行商品，並提供簡單的飲料服務，讓年輕人喜歡逗留，以作為搜集流行資訊的據點，來推測未來產品設計潮流。緊接著另一家廠商也效行，選在統領商圈附近設立台北設計中心，讓從事產品開發與市場行銷的人員，隨時觀察市場年輕消費型態的微妙變化。綜言之，目前的機車促銷與廣告不僅力求緊抓年輕的流行偏好，本身就是造成流行話題和塑造青少年生活樣態的重要因子。

4-5 機車雜誌與機車俱樂部

當機車市場擴大到一定程度，機車成為許多人生活、休閒的重心，乃至於嗜好所在時，專業的消費者雜誌就出現了。國內現有《摩托車雜誌》、《流行騎士》和《風火輪》三種機車雜誌，前兩本是同一家出版社針對不同消費群體的市場區隔產物。

《摩托車雜誌》的年齡層較高，內容以消費指南和機車使用、修護和改裝知識為主，《流行騎士》則是以十幾二十歲出頭的青少年為對象，雜誌內容包括國外新車型介紹，機車常識，改裝方法，機車Q&A，機車旅遊心得，讀者自拍的機車相片、星座命運、流行資訊、影歌星動向、影藝訊息等，圖片多而且編輯花俏。《摩托車雜誌》和《流行騎士》合計發行量約八萬份（或是五萬份？待查）。

《風火輪》則是由《摩托車雜誌》分出來獨立門戶的，內容和《摩托車雜誌》差不多。機車雜誌除了刊載機車以及機車材料店的廣告外，還替機車廠商辦展示會活動，在整個（尤其是年輕）機車文化之塑造和行銷上，佔有重要的（做為論述領域）地位。（例如1989年台灣機車組隊由廣州長征北京，剛好是六四天安門事件之際，雜誌社在其間也扮演一定角色）。

除了機車製造廠自組的俱樂部組織外，還有玩家自組的重車俱樂部，這些大都是250c.c.以上的「真正的」重型機車，目前是管制進口的，但仍有管道進來，據估計有數萬輛之多（或許十萬輛？），由於管制所以無照，有些日本進口的跑車外型 and 國內產製的跑車樣式相似，就有人將其他車輛的車牌掛上以收魚目混珠之效，避免取締（警察取締常是予以沒收，沒收之後流向何方或許就有些內幕可以探聽了）。這些重車俱樂部有自己的聯誼活動，詳細情形筆者尚未訪知，但一定是研究台灣機車文化不可忽視的一面。

官方統計數字顯示台北市設籍機車已經突破七十萬，全島的數目則直逼八百萬輛，不到三個人便有一輛機車，由此看來機車不僅僅是青春的表徵了。根據我們初步的閱讀，戰後的機車消費有三個模糊階段：城鄉代步與運貨的生產工具；藍領與都市行號職員通勤兼出遊的交通工具；都會青年的生活伙伴與個性象徵。三個階段的發展並非完全取代，而是機車消費重點的移轉與擴張，同時也是社會變遷的一個環節。

因此，我們可以繼續探究的問題是：機車消費的宣傳（廣告）與實質重

點有怎樣的變遷，為什麼有此變化？機車在台灣交通與一般社會發展的歷程裡扮演什麼角色，亦即機車消費的社會作用是什麼？機車消費者在什麼立場上消費了什麼東西，亦即使用者本身的社會特質與人-物關係如何？

五、國家的政策與措施-節約、安全、取締與放任

5-1節約外匯與扶植產業

前文第四節討論機車產業發展時，曾經提及政府考量外匯短缺，因此由於國內機車品質不佳而開放進口後，於1961年又管制機車進口。另一方面為了對應國內的機車需求，並扶植國內工業，在「進口替代」的方針下，於1962年規定了自製率，這個規定同時有提升技術水準和保護的作用（與汽車工業一樣）。

由於在重要零件和關鍵設計上依賴日本的技術，又有日資進入，國內機車自製率雖達九十以上，除了滿足國內市場需要，尚有外銷，還是在世界機車生產中屬於二級品（就像台灣的許多產品一樣）。不過，節約購買機車與零件的外匯的目的，倒是已經達成了。總之，在初期台灣的經濟和財政環境中，交通本身的考量是次於經濟目標的。

5-2安全考量與放任發展

機車安全問題一直是政府在提出機車政策時，所考慮的核心議題。1968年規定50c.c.以上機車要考照之後（50c.c.目前也要考照，但只要筆試），將機車騎乘納入規範，但是至今無照駕駛仍然十分普遍，主要原因是考照年齡訂為十八歲，但十八歲以下騎機車卻是台灣普遍的現象。1991年各界針對是否降低考照年齡有過一番討論，但最終仍然維持十八歲，而以宣稱加強取締無照駕駛了事。

其實以前曾經研議是否限制機車的數量，1966年9月省府交通處提議限制，但經交通部召集相關單位會商後，認為無論就交通或法律觀點，都不宜硬性作數量上的限制，而須由其他途徑來加強機車的管理與約束其使用。例如嚴格取締違規行駛、市區道路增設禁行柵車路線或地區、強制配戴安全帽、限制市區行車速率、整頓違規停車等（趙捷謙，1984: 161）。

1978年1月交通部對於是否限制機車數量又再討論，當時依運輸計劃委員會的研究(其摘要版本即葉昌鑄等，1977)，認為將來平均所得增加後，汽車持有率會提高，加以大眾運輸系統的改善與新系統的興建，機車成長將會逐漸緩慢而趨於平衡。但是由於都市大眾運輸系統尚未完全發展，鄉鎮地區汽車持有率尚低的情況，運委會認為未來十年內機車仍將扮演重要的角色，所以不宜採取直接抑制政策(可是當時預測1995年機車持有數為2,746,000輛，現在卻已超過900萬輛，預測1995年小汽車數為1,039,000輛，目前則早已突破230萬輛，顯然完全估計錯誤，而且大眾運輸的新系統遲未出現。

運委會當時做了一些管制政策的建議，例如都市地區機車使用鼓勵採輕型機車，鄉鎮地區採用90c.c.機車，「機車…為危險性很大的運輸工具，在政策上應特別注意機車的交通安全。…應賦予機車與甲種車輛平等的路權，在交通工程上應規劃設計機車專用道，…研究規定機車在不同地區之適當行駛速率限制。在監理方面應研究駕駛之適當管理規則，鼓勵機車使用者在一般公路上戴用合乎標準的安全頭盔，…市區街道嚴格管制機車行車速率，以減低肇事及傷亡率」(葉昌鑄等，1977: 27)。

上述的建議措施大部份沒有付諸實行或者沒有實效，例如配戴安全帽歷年都有宣導，都成效不彰。1981年交通部曾提出法律修正案，將《道路交通管理處罰條例》第卅一條：「機器腳踏車附載人員、物品未依規定者，處駕駛人五十元以上，一百元以下罰鍰」修正為「機器腳踏車駕駛人或附載座人未戴安全帽，或裝載物品、附載座人未依規定者，處駕駛人一百元以上，二百元以下罰鍰」。但是在立法院審查時引發爭議，僅少數委員贊成強制立法，經過一番波折，只在原卅一條附加「交通部應宣導機器腳踏車駕駛人及附載座人戴安全帽，其辦法由交通部訂之」。

由於無明確法律依據強制施行，致雖多年宣導，機車安全帽使用率仍低(1986年僅達30%，機車交通事故中，因未配戴安全帽而頭部受創傷亡人數比例，仍佔所有交通事故傷亡比例中最高的部份(周文生，1986)。直至1997年強制佩戴安全帽的政策方成定局。

為了減少混合車流之危險而研議的機車專用道(包括專用車道和專用道路)談了很久，並未有系統的執行。台北市在1977年為了疏解通過鐵路平交道的交通，在天津街做了一條地下機車專用道。1989年4月在市議會建議下在水

源路和南京東路六段「試驗性」地劃設二條機車專用道，但是被違規停車佔用，成了停車場(楊子傑，1989: 46)。

台北市也少見機車專用的停車位(參見表5-1)，機車皆停在路邊、人行道和騎樓上，市府在1982年5月27日發佈府警五字第23242號「台北市整理機車及各種慢車停放秩序實施要點」，由市府依實際需要，在騎樓及人行道劃設機車停車位，但是依《道路交通管理處罰條例》第三條，及《道路交通安全規則》第111, 112條規定，騎樓、人行道是供行人使用而禁止停車的，台北市的做法其實是違法的，而其效果也只不過是在原本就佔用人行道的機車地盤上劃幾條線略為規範而已。

表5-1 台北市停車場概況

	停車場面積*	大型車位	小型車位	汽車位合計	成長率	機車位	成長率	全年停車車次	汽車數量	成長率	機車數量	成長率
1976	13877	-	2843	2843	-	900	-	2100354	98599	-	213581	-
1977	17663	-	3712	3712	30.57%	1050	16.67%	2747580	111767	13.36%	245118	14.77%
1978	16665	-	4268	4268	14.98%	1650	57.14%	3393978	123096	10.14%	279197	13.90%
1979	21129	18	5325	5343	25.19%	2050	24.24%	4531664	155757	26.53%	293996	5.30%
1980	28162	221	6741	6962	30.30%	2450	19.51%	5307854	182328	17.06%	350921	19.36%
1981	41294	478	9868	10346	48.61%	2450	0.00%	7325617	208603	14.41%	406140	15.74%
1982	85033	181	21880	22061	11.3%	2450	0.00%	9898682	230814	10.65%	448390	10.40%
1983	88040	299	22584	22883	3.73%	2792	13.96%	13365494	256029	10.92%	494343	10.25%
1984	93734	333	24089	24422	6.73%	2325	-17%	15019161	279537	9.18%	540338	9.30%
1985	92608	263	23767	24030	-1.61%	3019	29.85%	16325427	294886	5.49%	586272	8.50%
1986	107490	440	27273	27713	15.33%	3832	26.93%	17062727	300847	2.02%	627846	7.09%
1987	107152	443	27141	27584	-0.47%	4101	7.02%	19590493	341777	13.60%	444319	-29%
1988	115995	444	29006	29450	6.76%	7995	94.95%	20572424	405934	18.77%	529448	19.16%
1989	1304753	421	31726	32147	9.16%	8340	4.32%	24244254	463192	14.11%	618580	16.83%
1990	555735	620	35306	35926	11.76%	8000	-4.08%	18352205	505559	9.15%	710805	14.91%

附註：*單位—坪

1991年台北市府規定了機車停放的方向，在人行道上者車頭朝外，在騎樓者車頭朝內，這種沒有嚴格取締和替代性出路的規定相較於滿街的機車和隨意停放的機車(有些地方連隨意停放都沒有位置了)，就像快車道上塗寫的「禁行機車」四個大字一樣，其實是一種公權力無奈的象徵性宣告而已。

綜言之，政府對機車的政策不是只停留於紙上作業，就是投資不足而杯水車薪，即使是最受重視的安全問題也無法有效解決，對於機車的脫疆發展可以說是跡近放任的態度。

5-3 飆車的反叛與制度化的收編

蔚為一時風潮的飆車，對原已虛弱的交通管理公權力給予致命打擊，也撼動了全台灣，讓眾人認識到台灣機車的強大力量。1987年4月台北市北投大度路的飆車活動成為媒體焦點，此後在媒體的推波助燃和抑鬱以久的青少年次文化相撞擊之下，飆車蔓延至全省各地，不僅出現享受快感和掌聲、展現英雄氣勢與無畏精神的飆車集團，而且吸引了大批徹夜圍觀幻象奇景和血腥場面的民衆（有人攜家帶眷，有人作莊下注）。到了7月傳聞北部的「黑金龜」向林邊的「火狐狸」挑戰，連續幾天近萬名群眾湧向屏鵝公路昌隆段等待一場具儀式性的神話景觀（譚石，1990），飆車於是與「大家樂」成為當時奔放逸流的台灣俗民力量的兩大代表。

在取締飆車的每個夜晚，代表公權力的警察已經和飆車手與群眾漸漸蓄積了怨怒不滿的情緒，終於在8月的台南市，群眾因取締而包圍台南市警察局交通隊，進而攻擊縱火，焚毀十餘輛警車。

正在公權力受到最大打擊時，政府才強硬起來大規模取締，飆車的活動在1989年已經大致消散，只剩下深晚偶而疾馳而過的單騎。政府壓制飆車時，同時也提出了替代的構想：有專用場地和防護裝備的機車競賽活動。機車廠商順時推出了日本式的機車競賽與場地，而國家則在各縣市體育會成立摩托車運動委員會。於是，在國家和廠商的聯合動作下，機車競速成為一種體制內的「正常休閒運動」。但是街頭的群眾飆車依然是不時出現的台灣街景。

5-4 取締違規與消極等待

鐵路地下化、快速道路和捷運開工致使交通加速惡化而引發了台北市的交通黑暗期，各種民衆意見調查也顯示最不满意的是交通狀況；於是，1988年7月吳伯雄任台北市長以來，歷經多次交通大整頓，規模越來越大，取締數目迭破紀錄（1988年9月大整頓，一個月舉發了近卅一萬件，是前一個月的五倍）。機車也是取締重點之一，1991年加強執行機車兩段式左轉措施，頗有成效，但是無法挽回日漸由公車族流出而成為機車和汽車族的市民（1990年公車7,8,9三個月比前一年同期流失一億二千萬人次的乘客，即台北人在那三個月共少搭了一億二千萬次公車，十分驚人）。

在交通惡化到這個地步的台北市，市府除了加緊趕工建快速道路和捷運

外，只挑了最容易做的加強取締違規為拯救手段。然而更多的道路和停車設施也無法解決難題，釜底抽薪的抑制小汽車措施(如提高各種費率、買車自備停車位、道路通行證等)也都還在爭論中。取締在目前只是應急而具有表演意味的官方行動。國家僅期待捷運完工能吸引大眾運輸的新乘客，減少機車與小汽車的使用，而無法對機車在未來都市交通和全島交通裡的地位，做積極的規劃和設想有效的引導措施。

為了配合發展大眾運輸、壓抑小汽車的政策，1992年1月25日財政部決定將自用小客車與機車的牌照稅提高百分之三十，而公車與長途客運車牌照稅則免徵。雖然提高了牌照稅，而且機車改為一次繳足五年稅款，抑制的效果還是十分有限。50c.c.機車原為150元，調整後為195元，一次繳五年也不過975元(1000元有找)，51c.c.--125c.c.為 $487.5 \text{元} \times 5 = 2437.5 \text{元}$ ，也不算是一項負擔(小汽車稅額較高，如1801c.c.--2400c.c.要年繳11232元)，只不過增加了稅收(每年可增加稅收近五十億元)。但是目前抑制汽機車和發展大眾運輸的各種策略裡，除了宏大的捷運和高鐵藍圖外，政府能順利推動的也只是費率和稅率的調高而已，更可怕的是捷運解決都市交通問題的能力，似乎是一個會破滅的美夢(參照楊子葆[1989]對台北捷運的分析)。

六、專業者的論述-交通問題與企業行銷

6-1交通運輸專業論述

和機車的數量比起來，交通運輸界(學術界與國家規劃幕僚)關於機車的研究少得可憐。和政府一樣，專業界研究的重心在於安全問題，研究的主題有混合車流、肇事分析(如林大煜和林豐福，1981)、駕駛行為(如郭正成，1982)和推行安全帽的策略等(如周文生，1990)。能源使用、污染(如白仁德，1989)及噪音問題也是一項重點。而其方法除了統計資料之分析和問卷分析外，尚著重各種預測模式和模型的建立(如數量和持有之預測，混合車流、駕駛行為的模式等)。

即使較具整體性的研究(如葉昌鑄等，1977；林正旻，1979；翁廷燮，1983；交通部運研所，1988)也不離交通安全、交通秩序(駕駛與停放)、能源、噪音和污染等課題。

至於專業界所提出的種種政策建議和因應策略，可以《台北市都會區整體運輸規劃之研究(一)》(1989)中的「台北市都市運輸政策及策略」的機車政策與策略為代表。其建議大別為八項：

1. 機車生產及進出口管制：經濟部與交通部共同核定機車車型及外銷量，開拓外銷，抑制重型機車進口。
2. 機車行駛路線之管制：禁止機車行駛重要幹道、快車道、商業中心，規劃機車專用道、左轉系統，規劃機車為大眾運輸的接運工具。
3. 提高機車對環境品質影響的管制標準：提高管制標準和罰則，加強檢驗，鼓勵使用無鉛汽油。
4. 提高機車賦稅負擔，公平負擔道路使用成本：提高汽燃費率，收道路橋樑通行費，市中心道路擁擠費。
5. 機車專用號誌：調整交通管制措施如號誌、標誌和標線等，以預警方式指示機車行進方式。
6. 機車停車管理：規劃機車停車格位並加以收費，建築物規定附設機車停車位，加強取締、拖吊、罰鍰。
7. 機車監理：加強檢驗和加重無照駕駛罰則。
8. 執法與教育：立法強制騎乘重型機車要戴安全帽，加強宣導，實施違規的強迫教育。

上列構想的主要效果就是讓使用機車與違規的成本提高，但是這種種經濟、財稅和交通、環保管制的措施，其成功的關鍵在於立法和執法，而目前立法還有爭議一直延宕未決，執法則無法持續執行。減少機車數量更根本的問題是如何讓機車騎士回到大眾運輸體系。然而，捷運系統只能擔負比台北市原來公車體系(約40%)還少的運量(26%待查)，即使快速的捷運會吸引一些機車騎士，但那也是五年以後的事了(屆時構成基本十字形路網的淡水線、新店線和南港線才完工)。

6-2 企業管理 / 產業研究專業論述

對機車感興趣的另一支專業是企業管理、工業管理等學科。其研究旨趣(問問題的方式)可以分為兩類，其一是對整個產業結構的分析，注重組織、人事、財務管理問題，以及發展(成長)策略等，並建議政府在產業政策與財稅

政策(例如降低貨物稅)上從事改善與輔導(如張慶年, 1972; 陳國泰, 1979; 胡政源, 1979); 其二是對消費行為的分析, 注重如何根據消費者的特性與需求, 來進一步開拓市場, 促銷產品(如張文欽, 1978; 張東隆, 1979; 黃善民, 1981; 金鐵英, 1986)。

這些研究基本上是站在發展工業有利國家經濟實力的立場, 以及站在替資方建言改善企業體質、促銷產品的立場上發言, 因此, 很明顯的與交通運輸專業關切交通問題而思加以抑制的立場相反。不過, 筆者倒是沒有見到這兩種專業彼此論戰的文章, 或許各自執著於自己的問題和思考邏輯, 便無法看到其他的問題, 聽不到不一樣的聲音吧。

關於機車在台灣社會變遷中的意義與作用的問題, 還在學術界的邊緣若隱若現。

七、騎乘機車的各種社會羣體-歷史的更迭與分化

本節利用各種既有的資料來分析機車的用途和使用的理由(大都來自問卷調查, 樣本數在數百至一兩千份左右), 以及不同職業、行業、地區和所得的群體使用和持有機車的情形, 來勾繪機車族的一般形貌, 最後再試圖描繪機車族中不同群體的特性。

7-1機車用途分析

根據表 7-1 所示 1970 年代末期的資料, 機車的主要用途是上下班(48.3%), 其次是運送貨物(25.5%)和業務上交通(22.5%), 其他用途比例很小。若依身份區分, 則「自營工商業」者多用於業務上交通和運送貨物, 而學生多用於上下學與休閒, 是其中較為特殊的群體。就地區別而言, 都市與鄉鎮的主要用途分佈模式一樣, 只是越是非都市化地區, 運送貨物的比例越高, 而業務上交通和休閒及社交的比例越低。再就年齡層來看, 20歲以下的上下學、購物和休閒及社交的用途比例最高, 而其他年層的使用方式則大致相同, 因此青少年的確自成一個特殊的群體。最後就車型而言, 輕型機車用途高度集中在上下班(67.9%), 在休閒與購物的比例也高過重型機車, 反之, 重型機車用途較平均地分佈在上下班(47.9%)、業務上交通(25.8%)和運送貨物(23.3%)。究其原因, 除了重型機車馬力大適於載重外, 性別的差異也是主因

表 7-1 機車主要用途百分比

	運送貨物	上下班	上下班	購物	業務上交通	休閒及社交	其他	合計
農漁業	38.1	0.0	0.0	1.5	6.6	0.3	0.5	100.0
軍公教	2.0	0.2	0.2	1.3	7.3	0.4	0.4	100.0
受僱經理人員	2.8	0.7	0.7	2.8	34.0	0.7	3.5	100.0
受僱一般人員	0.1	0.2	0.2	0.5	28.9	0.3	0.3	100.0
自營工商業	36.7	0.1	0.1	0.6	46.9	0.1	0.2	100.0
家庭主婦	1.7	1.7	1.7	12.0	27.6	3.4	1.9	100.0
學生	11.3	41.9	41.9	4.8	9.6	14.5	6.6	100.0
自由業	14.0	1.0	1.0	3.2	25.8	1.1	1.2	100.0
退休及其他	20.3	0.6	0.6	1.9	4.7	0.6	1.3	100.0
	運送貨物	上下班	上下學	購物	業務上交通	休閒及社交	其他	合計
台北市	18.9	47.3	1.3	1.1	30.2	0.7	0.5	100.0
省縣市	19.7	53.5	0.7	0.7	24.2	0.7	0.5	100.0
縣縣市	21.4	50.7	102	1.6	23.9	5	0.7	100.0
鄉鎮	29.4	46.4	0.7	2.2	20.1	0.4	0.8	100.0
台灣地區	25.5	48.3	0.9	1.7	22.5	0.4	0.7	100.0
	運送貨物	上下班	上下學	購物	業務上交通	休閒及社交	其他	合計
20歲以下	16.8	50.9	6.3	2.1	19.3	2.9	1.7	100.0
20-30歲	21.5	50.3	1.0	1.4	24.4	0.8	0.6	100.0
30-40歲	23.1	49.8	0.2	1.0	25.3	0.2	0.4	100.0
40-50歲	24.8	48.4	0.4	1.5	24.2	0.2	0.5	100.0
50歲以上	18.2	54.4	0.9	1.2	23.5	0.6	1.2	100.0
	運送貨物	上下班	上下學	購物	業務上交通	休閒及社交	其他	合計
輕型機車	13.3	67.9	1.2	3.8	12.1	0.9	0.8	100.0
重型機車	23.3	47.9	0.9	1.0	25.8	0.6	0.5	100.0

資料來源：林正晏（1979）。

表 7-2 台北市機車主要用途分析

	運送貨物	上下班	上下學	購物	業務上交通	休閒及社交	其他	合計
軍公教	0.8	88.6	0.0	0.5	8.0	1.4	0.7	100.0
工	14.1	65.7	0.0	0.1	19.7	0.4	0.0	100.0
商	36.4	21.1	0.0	0.1	41.6	0.6	0.2	100.0
其他	13.3	41.1	21.8	0.0	19.4	3.7	0.7	100.0
18-25歲	26.5	36.3	5.3	0.0	30.6	1.1	0.2	100.0
26-50歲	23.3	45.0	0.1	0.1	30.5	8	0.2	100.0
51歲以上	24.9	49.5	0.0	1.5	22.1	1.0	1.0	100.0
合計	24.5	42.0	2.0	0.2	30.1	0.9	0.3	100.0

資料來源：王鴻楷〈台北機車問題民意調查及解決方案〉（1976）·轉引自翁廷燮（1983）。

表 7-3 台北市機車主要用途百分比

	運送貨物	上下班	上下學	購物	業務上交通	休閒及社交	其他	合計
農漁礦牧	8.2	32.7	0.0	26.5	18.4	14.2	0.0	100.0
軍公教	1.0	81.9	1.4	3.3	2.4	10.0	0.0	100.0
受僱民營企業	7.4	60.8	3.6	4.4	18.9	4.6	0.3	100.0
自營工商業	45.4	21.4	0.5	6.1	21.4	4.6	0.6	100.0
家庭主婦	2.4	3.3	0.8	71.5	0.8	21.1	0.1	100.0
學生	0.2	2.6	72.0	3.7	1.5	9.3	.7	100.0
自由業	11.0	52.4	1.4	3.4	11.0	20.0	0.8	100.0
退休	0.0	0.0	0.0	16.7	0.0	83.3	0.0	100.0
其他	3.8	53.8	3.8	0.0	3.1	11.5	4.0	100.0
合計	8.6	43.3	17.8	8.8	11.9	9.2	0.4	100.0

資料來源：交通部運輸研究所（1988）。

(女性多騎輕型機車，而送貨多是男性工作)。

表7-2和7-3則提供了台北市不同年代的機車用途資料。1976年，台北市機車的主要用途是上下班(42.0%)，業務上交通(30.1%)和運送貨物(24.5%)，同表7-1中台北市的各用途比例近似。其中從兩者多用於業務交通和運送貨物，也跟表7-1的數據相符。表7-3是1988年的資料(2081份樣本)，主要用途的比例有些變化，上下班(43.3%)仍然居首，其次是上下學(17.8%)、業務上交通(11.9%)、休閒及社交(9.2%)、購物(8.8%)，再來才是運送貨物(8.6%)，顯示青少年機車族增加，而運送貨物的用途則由小貨車取代。各種用途的分佈較以往平均，則暗示了使用機車的群體比以前複雜。

表7-4顯示1979年不同型式機車的用途，上下班多用輕型機車、速克達和女車，上下學則多用輕型機車和跑車(如野狼)；外動用車分佈較平均，但以跑車居多，而載貨自然是載重量大且方便附加貨架的跑車為主。最後，郊遊以輕型機車最多，但各車種比例十分平均。

另外，專就輕型機車來看(參見表7-5)，主要用途是通勤通學(69.6%)，其次是家庭代步(19.6%)。男性和女性的購用目的順序一樣，但是女性用於通勤通學的比例較高，而男性用於家庭代步的比例較高，顯示女性以輕型機車為主要交通工具，而男性的輕型機車可能是家裡的第二台(第一台可能是重型機車或汽車)。由所得的差異可以確證這種說法，所得越高，以輕型機車做為通勤工具的比例越低(16.7%)，以之為家庭代步的比例越高(62.5%)。此外，由家庭生命週期來看，越往後，家庭代步的比例越高也符合這種趨勢(因為越往後，家收入通常越高)。

7-2使用機車理由分析

我們由日常經驗就知道使用機車的理由是便宜、停車方便、容易在車陣中向前鑽，而且駕駛簡單(尤其是輕型機車)等。在早期國民所得低，而汽車昂貴的年代，機車似乎是大多數人要增進移動能力的唯一選擇。表7-6顯示1973年使用汽機車的每年費用，和排氣量最小的360c.c.汽車比較起來，機車只花四分之一的成本，再考量購置費用，差別就更大了。

不過由表7-7,7-8的資料看來，便宜卻不是使用機車的主要原因。就1979年全台的資料而論，主要原因是方便迅速(59.1%)，其次才是經濟(30.3%)，

表 7-4 市場區隔與購買用途相關表 (百分比)

用途	速克達	跑車	女車	輕型	總合
上下班	64.2	31.0	55.6	64.8	54.8
上下學	4.5	8.6	3.2	11.3	7.0
外勤或接洽生意	23.9	25.9	20.6	11.3	20.1
載貨	0.0	27.6	12.7	4.2	10.4
郊遊及其他	7.4	6.9	7.9	8.4	7.7

資料來源：張東隆 (1979)。

表 7-5 輕型機車選購因素 (百分比)

選購原因	外型美觀	操作方便	免路考	省油	車型合適	有腳踏車	停車方便	安全	售價較低
男性	10.0	26.0	20.0	22.0	6.0	-	-	*16	-
女性	11.1	42.1	12.6	8.9	18.9	-	-	*6.3	-
合計	10.8	38.8	14.2	11.7	16.3	0.4	0.8	3.8	2.5

*此項值包括安全與其餘因素。

輕型機車購買用途 (百分比)

購買用途	通勤通學	接洽業務	家庭代步	購物	郊遊	其他
合計	69.6	8.7	19.6	0.4	0.8	0.8
購買用途	通勤通學	接洽業務	家庭代步及其他			
男性	50.0	8.0	42.0			
女性	74.7	8.9	16.3			
24歲以下	78.2	6.4	15.4			
25-40歲	68.7	11.5	19.8			
41歲以上	44.1	8.8	47.1			
初中及以下	50.0	9.0	40.9			
高中	70.8	8.5	20.7			
大專及以上	77.8	8.9	13.3			
軍公教	91.2	0.0	8.8			
商	70.9	15.1	14.0			
學生、主婦	37.5	0.0	62.5			
自由、工、其他	63.0	17.4	19.6			
所得一萬以下	80.5	5.2	14.3			
所得一至二萬	67.5	10.8	21.7			
所得兩萬以上	16.7	20.8	62.5			
家庭週期一	77.1	13.0	20.0			家庭週期一指未婚或已婚無小孩。
家庭週期二	61.7	10.6	27.7			家庭週期二指已婚最小小孩未滿六歲。
家庭週期三	55.1	6.1	38.8			家庭週期三指已婚最小小孩已滿六歲。

資料來源：黃善民 (1981)。

表 7-6 台灣地區機車與小汽車年費用比較 (1973)

費用 (元)	50cc 機車	90cc 機車	125cc 機車	360cc 小客車	360cc 客貨兩用車	360cc 小卡車
燃料費	2430	2930	3170	8800	8800	8800
監理規費	289	406	406	2200	2200	2200
保險費	-	135	135	300	300	300
潤滑油費	243	293	317	1257	1257	1257
輪胎費	260	330	400	1200	1200	1200
保養費	350	400	450	3500	3500	3500
修理費	900	1000	1100	6000	6000	6000
折舊費	1820	2555	3605	12040	11200	10360
購置費利息	1625	22281	3219	10750	10000	9250
合計	7917	10330	12802	46047	44456	42880

資料來源：省公路局《區域性公路交通運輸車行駛管理問題之研究》(1973)，轉引自葉昌鑄等 (1977)。

這兩個因素在所有地區都是最重要的，其他原因的比例很小，但是地區性的差異卻顯示在這些因素上：越是都市化地區，容易停放和操作靈活的比例越高，而缺乏客運的比例越低。

表7-8是1988年台北市的資料，方便迅速仍是主要理由(59.8%)，但是接下來的理由卻是不願搭公車(15.2%)、經濟(12.8%)和容易停放(11.4%)，顯然品質不良的公車要為龐大的機車數量負一部份責任。除了方便迅速外，各身份別群體使用機車的主要理由略有差異：學生、農漁礦牧、家庭主婦和退休者以不願搭公車為主，而軍公教、自營工商業和自由業以經濟為主，而受僱於民營企業者則考慮停放方便。

表7-7 使用機車主要理由百分比

	方便迅速	經濟	容易停放	操作靈活	缺乏客運	心理因素	其他
台北市	60.3	29.5	5.8	2.5	0.7	0.4	0.8
省轄市	58.4	30.5	5.0	1.7	2.9	1.2	0.3
縣轄市	61.4	29.1	4.1	1.2	3.1	0.7	0.4
鄉鎮地區	58.5	30.7	3.3	1.5	4.4	1.2	0.4
台灣地區	59.1	30.3	4.0	1.6	3.6	1.0	0.4

資料來源：林正曼(1979)。

表7-8 台北市使用機車最主要理由百分比

	方便迅速	經濟	容易停放	不願搭公車	其他	合計
上下班	67.7	12.1	9.0	10.7	0.6	43.3
上下學	54.9	8.4	10.5	25.9	0.3	17.8
接洽業務	54.7	14.6	24.3	5.3	1.2	11.9
運送貨物	50.8	27.4	10.6	10.1	1.1	8.6
購物	47.5	12.6	12.6	27.3	0.0	8.8
休閒及社交活動	58.9	8.9	7.8	21.9	2.6	9.2
其他	66.7	11.1	0.0	11.1	11.1	0.4
合計	59.8	12.8	11.4	15.2	0.8	100.0
學生	58.9	9.1	8.7	22.2	1.1	22.1
軍公教	66.7	13.3	8.6	10.5	1.0	10.1
受僱民營企業	63.0	10.9	13.8	11.7	0.6	41.0
自營工商業	48.0	24.5	12.8	12.8	2.0	9.4
自由業	61.4	20.0	9.0	9.0	0.7	7.0
農漁礦牧	57.1	14.3	4.1	24.5	0.0	2.4
家庭主婦	48.8	10.6	12.2	28.5	0.0	5.9
退休	38.9	22.2	5.6	33.3	0.0	0.9
其他	69.2	7.7	19.2	3.8	0.0	1.2
合計	59.8	12.8	11.4	15.2	0.8	100.0

資料來源：交通部運輸研究所(1988)。

表7-9 市場區隔與購買理由相關表(百分比)

理由	速克達	跑車	女車	輕型	總合
節省時間	58.2	36.2	49.2	50.7	49.0
職業上需要	20.9	39.7	39.7	18.3	29.0
滿足駕車之癮	17.2	9.0	3.2	22.5	13.1
其他感情因素	11.9	6.9	7.9	8.5	8.9

資料來源：張東隆(1979)。

再以車型別來看購買理由，節省時間(即方便迅速)仍佔最大比例，但是跑車則以職業上的需要居首，而輕型車在滿足駕車之癮的比例上高過其他車型。

7-3 職業、行業、收入與都市/鄉村別的群體差異

表7-10, 7-11, 7-12的資料是1990年台灣地區和台北市不同群體擁有汽機車的情形。表7-10顯示台灣地區農家機車的持有量高過非農家(近1.5倍)，而汽車持有量則反之。以戶長職業別分，汽車持有最高的依次是行政及主管人員、專門性技術性人員和監督及佐理人員，而最少的是無職業者、林漁工作者和農事畜牧工作者。機車持有量的前三名則依序是生產及有關工人，體力工，和農事畜牧工作者，最低者是無職業者、行政及主管人員和現役軍人。

表7-11以普及率表示，在戶長職業別上的趨勢同表7-10的持有數量一致。都市化程度則和汽車普及率成正比，和機車普及率成反比。若依可支配所得按戶數十等分位區分，則收入越高汽車普及率越高，機車普及率則依所得漸升後，在第六等所得群以上反而漸漸下降。

再看表7-12所示台北市汽機車持有的群體差異，由於不知道各職業別的

表7-10 台灣地區1990年每百戶家庭擁有汽機車數量按經濟戶長職業分

	小汽車	百分比	機車	百分比
全體家庭擁有之總數量	1511116	-	5963110	-
全體家庭平均每百戶擁有之量	30.06	100.00%	118.63	100.00%
非農家	31.51	104.82%	109.82	92.57%
農家	22.70	75.52%	163.44	137.77%
專門性、技術性人員	52.70	175.32%	109.20	92.05%
行政及主管人員	69.46	231.07%	98.34	82.90%
監督及佐理人員	44.38	147.64%	110.38	93.05%
買賣工作人員	37.85	125.91%	112.91	95.18%
服務工作人員	20.36	67.73%	116.14	97.90%
農林漁牧工作人員	12.78	42.51%	135.63	114.33%
農事畜牧工作者	12.94	43.05%	136.33	114.92%
林、漁工作者	11.91	39.62%	131.81	111.11%
生產、運輸、體力工	23.41	77.88%	141.41	119.20%
生產及有關工人	24.96	83.03%	147.31	124.18%
運輸設備操作工	18.57	61.78%	114.01	96.11%
體力工	16.85	56.05%	136.68	115.22%
現役軍人	42.93	142.81%	101.17	85.28%
無職業與不能分類之工作者	4.06	13.51%	32.82	27.67%

百分比指該職業佔全體家庭平均每百戶擁有量的百分比。
資料來源：中華民國台灣地區79年個人所得分配調查報告。

表7-11 台灣地區1990年家庭擁有汽機車之普及率

按經濟戶長職業、社經特性及都市化程度地區分以及依可支配所得按戶數十等分位分

	小汽車	百分比	機車	百分比
擁有設備之總戶數	1461304	-	3895947	-
全體家庭擁有設備之普及率	29.07	100.00%	77.51	100.00%
非農家	21.58	74.23%	91.40	117.92%
農家	30.55	105.09%	74.78	96.48%
專門性、技術性人員	50.67	174.30%	71.82	92.66%
行政及主管人員	64.25	221.02%	68.23	88.03%
監督及佐理人員	42.76	147.09%	72.62	93.69%
買賣工作人員	36.80	126.59%	78.05	100.70%
服務工作人員	19.97	68.70%	76.86	99.16%
農林漁牧工作人員	12.16	41.83%	85.58	110.41%
農事畜牧工作者	12.20	41.97%	84.89	109.52%
林、漁工作者	11.91	40.97%	89.31	115.22%
生產、運輸、體力工	23.06	79.33%	88.77	114.53%
生產及有關工人	24.58	84.55%	90.64	116.94%
運輸設備操作工	18.47	63.54%	80.19	103.46%
體力工	16.33	56.17%	86.93	112.15%
現役軍人	42.41	145.89%	73.88	95.32%
無職業者	3.97	13.66%	29.32	37.83%
都市	32.46	111.66%	72.12	93.05%
城鎮	28.25	97.18%	84.58	109.12%
鄉村	18.15	62.44%	84.80	109.41%
農業雇主	52.24	179.70%	95.14	122.75%
農業自營作業者	13.48	46.37%	85.43	110.22%
非農業雇主	58.34	200.69%	73.68	95.06%
非農業自營作業者	30.22	103.96%	82.52	106.46%
農業受雇者	8.71	29.96%	86.28	111.31%
非農業經理管理和專業受雇者	56.70	195.05%	62.71	80.91%
非農業文書推銷和服務工作者	36.96	127.14%	75.02	96.79%
非農業體力勞動者	21.20	72.93%	89.59	115.59%
軍職人員	42.41	145.89%	73.88	95.32%
其他	3.97	13.66%	29.32	37.83%
一	3.51	12.07%	47.86	61.75%
二	10.03	34.50%	75.77	97.76%
三	16.23	55.83%	82.34	106.23%
四	21.70	74.65%	83.65	107.92%
五	25.96	89.30%	84.56	109.10%
六	31.79	109.36%	83.98	108.35%
七	35.37	121.67%	82.79	106.81%
八	39.05	134.33%	81.62	105.30%
九	49.53	170.38%	77.79	100.36%
十	57.56	198.00%	74.74	96.43%

百分比指佔全體家庭普及率的比例。

資料來源：中華民國台灣地區79年個人所得分配調查報告。

調查家庭各有幾戶，僅知總戶數為2500戶，所以無法計算持有的比例，但是由所得十等分位可得知隨著所得增加，擁有汽車的戶數亦增加，而機車持有則同全台灣地區的情形一樣，呈先增後減的分佈。

表7-13、7-14、7-15、7-16則顯示了1989年台灣地區家計主要負責人通勤使用之交通工具的分佈情形。就全體而言，家計负责人到工作地點需要交通工

表 7-12 台北市家庭 1990 年汽機車擁有概況按戶長職業別及所得十等分位分

	擁有汽車戶數	汽車數量	擁有機車戶數	機車數量
總計	942	977	1238	1495
專門性、技術性人員	148	52	123	143
行政及主管人員	167	178	109	128
監督及佐理人員	239	243	274	340
買賣工作人員	214	26	259	311
服務工作人員	39	40	134	175
農林漁牧工作人員	1	1	3	3
農事畜牧工作者	1	1	3	3
林、漁工作者	0	0	0	0
生產、運輸、體力工	111	114	306	363
生產及有關工人	3	64	157	187
運輸設備操作工	19	19	56	60
體力工	29	31	3	116
現役軍人	17	17	13	14
無職業者	6	6	17	18
一 (250戶)	27	27	99	105
二 (250戶)	35	35	137	149
三 (250戶)	73	74	136	148
四 (250戶)	81	81	152	165
五 (250戶)	93	93	129	152
六 (250戶)	103	104	128	163
七 (250戶)	105	108	127	161
八 (250戶)	129	132	114	148
九 (250戶)	144	147	106	144
十 (250戶)	152	176	10	160

全部調查戶數：2500 戶。

資料來源：台北市家庭收支與所得分配調查研究報告。

表 7-13 台灣地區住宅戶數之家計主要負責人至工作地點使用主要交通工具與行業分

	火車	公民營公車	自用汽車	交通車	計程車	摩托車	腳踏車	步行	其他	無交通工具者	無職業工具者	總計
總計	20756	213565	409462	89397	15482	1757787	1E+05	293899	17960	2940258	1955580	4895838
農林漁牧業	0	1524	11728	648	232	297640	44894	96003	6731	459400	103054	562454
百分比	0.000%	0.031%	0.240%	0.013%	0.005%	6.079%	0.917%	1.961%	0.137%	9.383%	2.105%	11.488%
礦業土石採取業	902	1428	1960	1096	0	7189	601	671	0	13847	1863	15710
百分比	0.018%	0.029%	0.040%	0.022%	0.000%	0.147%	0.012%	0.014%	0.000%	0.283%	0.036%	0.321%
製造業	4273	53932	137314	37351	1800	651969	34412	63121	2139	986311	284904	1271215
百分比	0.087%	1.102%	2.805%	0.763%	0.037%	13.317%	0.703%	1.289%	0.044%	20.146%	5.819%	25.965%
水電燃氣業	210	2795	5670	3515	0	19224	577	2030	0	34021	4154	38175
百分比	0.004%	0.057%	0.116%	0.072%	0.000%	0.393%	0.012%	0.041%	0.000%	0.695%	0.085%	0.780%
營造業	362	8366	20432	6376	0	168421	3047	3483	673	211160	209883	421043
百分比	0.007%	0.171%	0.417%	0.130%	0.000%	3.440%	0.062%	0.071%	0.014%	4.313%	4.287%	8.600%
商業	1569	46764	94073	2547	3832	190649	14281	64305	3514	421534	404404	825938
百分比	0.032%	0.953%	1.921%	0.052%	0.078%	3.894%	0.292%	1.313%	0.072%	8.610%	8.260%	16.870%
運輸倉儲通運業	7793	17107	23688	7277	7909	117736	6177	7288	3617	198592	130938	329530
百分比	0.153%	0.349%	0.484%	0.149%	0.162%	2.405%	0.126%	0.149%	0.074%	4.056%	2.674%	6.731%
金融保險工商服務業	1188	19707	32113	1880	524	50118	474	3936	0	109940	31310	141250
百分比	0.024%	0.403%	0.656%	0.038%	0.011%	1.024%	0.010%	0.080%	0.000%	2.246%	0.640%	2.885%
公共行政、社服個人服務	4459	61942	82484	28707	1185	254841	17487	53062	1286	505453	197109	702562
百分比	0.091%	1.265%	1.685%	0.586%	0.024%	5.205%	0.357%	1.084%	0.026%	10.324%	4.026%	14.350%
無業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	587961	587961
百分比	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	12.009%	12.009%
總向百分比合	0.424%	4.362%	8.363%	1.826%	0.316%	35.904%	2.491%	6.003%	0.367%	60.056%	39.944%	100.000%

百分比指該行業使用該種交通工具者佔所有家戶的百分比。

資料來源：中華民國 78 年台灣地區住宅狀況調查報告，本研究整理。

表7-14 台灣地區住宅戶數之家計主要負責人之受僱者至工作地點按使用交通工具與行業分

單位：戶

	火車	公民營 公車	自用汽車	交通車	計程車	摩托車	腳踏車	步行	其他	需交通 工具者	無需交通 工具者	總計
總計	20690	202261	293620	88350	9507	1357086	69920	1E+05	6538	2E+06	498321	2683149
農林漁牧業	0	1182	1227	648	232	32881	5866	9780	608	52424	29065	81489
百分比	0.000%	0.044%	0.046%	0.024%	0.009%	1.225%	0.219%	0.364%	0.023%	1.954%	1.083%	3.037%
礦業土石採 取業	902	1428	1678	1096	0	7092	384	671	0	13251	1734	14985
百分比	0.034%	0.053%	0.063%	0.041%	0.000%	0.264%	0.014%	0.025%	0.000%	0.494%	0.065%	0.558%
製造業	4273	52222	101963	36623	1800	622048	33107	50650	1651	904337	124975	1029312
百分比	0.159%	1.946%	3.800%	1.365%	0.067%	23.184%	1.234%	1.888%	0.062%	33.704%	4.658%	38.362%
水電燃氣業	210	2795	5670	3515	0	19224	577	2030	0	34021	4154	38175
百分比	0.008%	0.104%	0.211%	0.131%	0.000%	0.716%	0.022%	0.076%	0.000%	1.268%	0.155%	1.423%
營造業	362	8366	13100	6376	0	157989	2467	3280	331	192271	167790	360061
百分比	0.013%	0.312%	0.488%	0.238%	0.000%	5.888%	0.092%	0.122%	0.012%	7.166%	6.253%	13.419%
商業	1569	39276	47727	2228	1902	114119	4714	16028	450	228013	35740	263753
百分比	0.058%	1.464%	1.779%	0.083%	0.071%	4.253%	0.176%	0.597%	0.017%	8.498%	1.332%	9.830%
運輸倉儲通 信業	7793	17107	19374	7277	4355	115140	6177	5831	2212	185266	44451	229717
百分比	0.290%	0.638%	0.722%	0.271%	0.162%	4.291%	0.230%	0.217%	0.082%	6.905%	1.657%	8.561%
金融保險工 商服務業	1188	19104	27362	1880	222	47080	474	2913	0	100223	10722	110945
百分比	0.044%	0.712%	1.020%	0.070%	0.008%	1.755%	0.018%	0.109%	0.000%	3.735%	0.400%	4.135%
公共行政、社 會個人服務	4393	60781	75519	28707	996	241513	16154	45673	1286	475022	79690	554712
百分比	0.164%	2.265%	2.815%	1.070%	0.037%	9.001%	0.602%	1.702%	0.048%	17.704%	2.970%	20.674%
無業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
百分比	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%
總向百分比	0.771%	7.538%	10.943%	3.293%	0.354%	50.578%	2.606%	5.101%	0.244%	81.428%	18.572%	100.000%

百分比指該行業該類交通工具者佔所有家戶的百分比。
資料來源：中華民國78年台灣地區住宅狀況調查報告，本研究整理。

具的有60.1%，其中使用摩托車者最多，佔全體的35.9%（即佔需交通工具者的59.8%），其次是自用汽車，佔需交通工具者的13.9%，使用大眾運輸者（火車、公民營公車）才佔需交通工具者的7.97%。

如果挑出家計負責人中身份是受僱者的，則需交通工具的比例提高到81.4%，其中採用摩托車者佔62.11%，自用汽車者佔13.4%，而大眾運輸則提高到10.2%。（大眾運輸比例如此低，一方面是因為是全台數字，將都市地區的公車人口平均掉了，另一方面是因為搭公車的大部份是學生、婦女和老人等非家計主要負責人）。依據行業別的區分（表7-13, 7-14），家計負責人中使用機車最多的依序是製造業，農林漁牧業和公共行政、社會服務與個人服務業。若挑出家計負責人的受僱者，此項順序則是製造業，公共行政、社會服務與個人服務業和營造業。

依據職業別來區分（表7-15, 7-16），使用機車最多的依序是生產、運

表 7-15 台灣地區住宅戶數之家計主要負責人至工作地點按使用主要交通工具與職業分

單位：戶

	火車	公民營 公車	自用汽車	交通車	計程車	摩托車	腳踏車	步行	其他	無交通 工具者	無無交通 工具者	總計
總計	20756	213565	409462	89397	15402	1757787	121990	293899	17960	2940258	1955580	4859838
專門性、技術性 人員	1970	33889	62064	12474	873	121440	5395	26840	0	266145	66899	332884
百分比	0.040%	0.692%	1.292%	0.259%	0.018%	2.480%	0.110%	0.548%	0.000%	5.439%	1.369%	6.801%
行政及主管人員	0	4110	41729	2468	809	10928	210	3374	646	64274	12381	76655
百分比	0.000%	0.084%	0.852%	0.059%	0.017%	0.223%	0.004%	0.089%	0.013%	1.313%	0.253%	1.569%
監督及佐理人員	7072	76061	121431	32790	2107	288774	9161	24537	422	512515	108898	621373
百分比	0.144%	1.554%	2.480%	0.659%	0.043%	4.881%	0.187%	0.501%	0.009%	10.468%	2.223%	12.692%
買賣工作人員	1091	26418	89716	3630	1907	152333	9692	46566	3876	334909	345219	680128
百分比	0.022%	0.533%	1.832%	0.074%	0.039%	3.111%	0.198%	0.951%	0.079%	6.841%	7.051%	13.882%
服務工作人員	2738	29514	17712	4286	1909	124693	17349	31379	715	230165	144580	374745
百分比	0.056%	0.603%	0.362%	0.087%	0.039%	2.547%	0.352%	0.641%	0.019%	4.701%	2.953%	7.654%
農林漁牧工作人員	0	1534	11244	211	232	294771	48894	99669	6731	455276	101660	556926
百分比	0.000%	0.031%	0.230%	0.004%	0.005%	6.021%	0.917%	1.954%	0.137%	9.299%	2.078%	11.378%
生產、運輸、體 力工人	7885	42349	60666	33628	7645	814648	35349	65534	5570	1076974	98802	1668056
百分比	0.164%	0.869%	1.313%	0.687%	0.159%	16.640%	0.722%	1.399%	0.114%	21.988%	12.012%	34.010%
無工作者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95761	95761
百分比	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	12.009%	12.009%
縱向百分比合	0.424%	4.362%	8.363%	1.829%	0.319%	35.904%	2.491%	6.039%	0.367%	60.059%	39.944%	100.000%

百分比指該職業採該種交通工具者佔所有家戶的百分比。

資料來源：中華民國78年台灣地區住宅狀況調查報告，本研究整理。

表 7-16 台灣地區住宅戶數之家計主要負責人之受僱者至工作地點按使用主要交通工具與職業分

單位：戶

	火車	公民營 公車	自用 汽車	交通 車	計 程 車	摩 托 車	腳 踏 車	步 行	其 他	無 交 通 工 具 者	無 無 交 通 工 具 者	總 計
總計	20690	202261	293620	88350	9507	1357086	69920	136856	6538	2184828	498321	2683149
專門性、技術性 人員	1970	33288	60359	12474	684	117934	5395	24984	0	257088	35683	292771
百分比	0.073%	1.241%	2.250%	0.465%	0.025%	4.395%	0.201%	0.931%	0.000%	9.582%	1.330%	10.911%
行政及主管人員	0	3828	28427	1740	809	9077	210	1357	646	46094	3417	49511
百分比	0.000%	0.143%	1.059%	0.065%	0.030%	0.338%	0.008%	0.051%	0.024%	1.718%	0.127%	1.845%
監督及佐理人員	7072	74668	93241	32750	1805	221245	8296	18619	300	457896	40374	498270
百分比	0.264%	2.783%	3.475%	1.221%	0.067%	8.246%	0.309%	0.890%	0.011%	17.066%	1.505%	18.570%
買賣工作人員	1091	19476	47590	3610	795	91547	2512	9772	1277	177670	25063	202733
百分比	0.041%	0.726%	1.774%	0.135%	0.030%	3.412%	0.094%	0.364%	0.048%	6.622%	0.934%	7.556%
服務工作人員	2672	27834	10764	3937	1091	103306	13896	19145	250	182695	47498	230193
百分比	0.100%	1.037%	0.401%	0.147%	0.041%	3.850%	0.510%	0.716%	0.009%	6.809%	1.790%	8.579%
農林漁牧工作人員	0	1182	743	211	232	30015	5866	9446	608	48300	27671	75971
百分比	0.000%	0.044%	0.028%	0.008%	0.009%	1.119%	0.219%	0.352%	0.023%	1.800%	0.103%	2.833%
生產、運輸、體 力工人	7885	41985	52496	33628	4091	783965	33945	53633	3457	1015085	318615	1333700
百分比	0.294%	1.565%	1.957%	1.253%	0.152%	29.218%	1.265%	1.998%	0.129%	37.832%	11.875%	49.707%
無工作者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
百分比	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%	0.000%
縱向百分比合	0.771%	7.533%	10.943%	3.292%	0.354%	50.596%	2.606%	5.101%	0.244%	81.428%	18.572%	100.000%

百分比指該職業採該種交通工具者佔所有家戶的百分比。

資料來源：中華民國78年台灣地區住宅狀況調查報告，本研究整理。

輸、體力工人，農林漁牧工作人員，以及監督及佐理人員，至於家計負責人中的受雇者，此項順序成爲生產、運輸、體力工人，監督及佐理人員和專門性、技術性人員。農林漁牧業中多屬自營，受僱者少，所以排名退後。

至此我們可以得知家計負責人中機車持有與使用者的一般特徵，也知道了持有機車的家戶在職業、所得和住居地區上的不平衡分佈，同時也了解了不同群體在機車的用途和購買機車的理由上有所差異，下一小節要綜合這些線索，在歷史的向度上指出主要的使用機車的社會群體。

7-4 諸社會群體之特性概析-歷史的遞變與分化

當台灣的俗民交通工具大約在1960年代中期脫離腳踏車時代後，機車登場了，這一上場就愈演愈盛，機車的樣式、功能、意義和數量越來越多，終至下不了台了。最初，機車由家裡那個掙錢的男人騎去上班、上工，或者做爲家裡小生意的送貨工具。在1960年代中期到1970年代中期的加工出口導向、高度成長的台灣經濟起飛期裡，廉價的勞動力騎著廉價的機車，日復一日準時由家裡出發，到公司和工廠裡爲自家的生活與美夢，以及資本家的利潤努力生產。

這時的機車族多屬中低收入，他們或許是因城鄉移民而日益肥大的城市中的小職員與勞工，或許是散佈在西部平原的田野間中小工廠的半農半工，或是送瓦斯、送雜貨和送信的外務員。年輕的勞工在假日或下工後，發洩不盡的體力與情欲初動的熱望，或許就投放在「鑰匙俱樂部」裡（一群男工將機車鑰匙放在一起，由女工挑選，挑中誰的鑰匙就上誰的車），騎著野狼上山下海，呼嘯而過，擾動了詭魅的夜。

1970年代後期輕型速克達的出現，讓早已投入生產線和辦公桌的年輕女性和購物、辦事的家庭主婦有了自己專用的交通工具，不僅確認了女性走出家庭的經濟價值（對男性與資本社會的價值），也使得她們提高了機動性，拓展了時空的活動範圍，藉著輕型機車的出現，一個女性駕駛動力機械的明確形象浮上歷史舞台（可是，雖然多了男性機車後座之外的選擇，在某方面輕型機車的免路考、駕駛簡單卻也強化了某些文化中的固有「女性氣質」）。此際，台灣也進入了一家有一輛以上機車的年代，未滿十八歲的年輕騎士已經在鄉鎮穿梭。

1980年代中期，工人、職員、外務員和女性勞動力依然在城市鄉野奔馳之際，設計日益鮮麗花俏，更重視商品美學的新車型，配合著高雅、年輕、歡樂、城市風格的廣告，點明了新時代與新消費群體的來臨。所得的提高使家長願意出錢讓新一代的青少年購買機車，打工的風氣也讓想擁有機車的美夢較容易達成。

目前做為機車消費主力的學生和年輕上班族(大部份投入了服務業，成為白領)，也有使用上的差異。收入不豐的或仍懷想機車之輕使的上班族，擁有一部具有汽車特徵(頭燈、塗裝、儀表、煞車，乃至於汽車品級的廣告符碼)的輕跑車或速克達時，也不覺有害其「中產階級的自覺」(陳昭如，1990)。在學的高職、五專生(尤其夜校生)以及大學生，在課業、工讀、家教、愛情、郊遊之間騎車奔忙，駛過青春多彩的歲月。對其中的男性而言，機車不僅是運動、軍事、音響、電腦、愛情和政治之外，一個主要的團體聊天話題，成為基本語彙，也是成為「有辦法的人」的一個條件，而後座緊擁的女孩，則是構成完整騎士圖像的要件(可參見董思然[1991]對機車文化之性別意涵的分析)。而那些在筆直馬路飆車的年輕騎士或許又屬於另一「我不在乎」的族群，也許是工廠青年，是無聊鄉鎮裡的學子，或是都市裡遊走的尚未被社會關係(如全時工作、婚姻和子女等)定型化與綁縛的晃盪青年(在機車上裝了音響，大聲疾馳而過的騎士或許亦屬之)。

1980年代末期，由於交通黑暗期而從公車族出走的學生、青壯年上班族、年輕女性和職業婦女，乃至於家庭主婦，不斷投入機車行列，讓台北都會區的輕型機車維持20%以上的成長率。此際，輕型機車不再是女性專利，而是在要求迅速移動的都會裡，自力救濟克服交通困境的手段。

勞工、小職員、業務員、郵差、缺乏公車服務的鄉鎮居民還是像30年前一樣在路上騎乘機車，有一部份人買了汽車，但是更多的人沒有(包括那些擁有汽車的男主人的妻小)。在人口眾多，土地狹小，不容許每戶一部汽車，甚至爸爸媽媽哥哥姊姊各有一部汽車的限制下，以及在劣質的運輸公部門沒有突破性改良之前，台灣日益分化複雜的機車族群在資訊流動的時代裡，必將以其靈巧、刁鑽、無畏與互相競爭(還有自我剝削)的流動性格，繼續追逐速度、搶佔空間與超趕時間。

八、理論性的綜合-彈性流動的自我剝削或解放？

在兼顧各面向的討論之後，我們可以抓取一些台灣機車現象的特性，作為理論性綜整的依據：

- 1.台灣機車數量不斷增加的主要原因，在於公共運輸系統無法滿足流動的需要，而汽車價昂(近年才陸續調降關稅)又不適台灣狹小壅塞的都會空間。
- 2.國家除了對應安全的問題之外，長期忽視與放任機車的成長與使用，運輸投資多集中在以汽車為主體的建設裡，讓人民以機車來彌補同樣投資不足的公部門大眾運輸系統。運輸專業論述則錯估了機車的角色，無法對待機車的現實情勢。
- 3.台灣機車產業在技術上依賴日本，外銷管道也受制於日商的合約。接近飽合的國內市場除了迫使廠商從事激烈的行銷競爭外，也使得機車產業將重點往休閒用途偏移，並試探大陸市場的潛能。
- 4.機車的演化史扣連了台灣社會的結構變遷，其中尤以女性勞參率提高、性別關係變化，以及青少年次文化成形為兩次主要的轉捩點。性別差異和年齡差距的文化特質，不僅是廠商要掌握的行銷訴求所在，也是機車做為一個生活重心所繫的物品，同其他社會關係與過程共同構造起來的群體特徵。
- 5.機車的社會功用和文化意義隨著前述的過程轉化，由通勤運貨的交通工具、家庭代步工具、女性移動能力的憑依，到青少年成長的象徵，以及克服交通困境的法寶，陸續出現在台灣的社會現實裡，又同時並存，和騎乘的群體一樣愈益分化。

最後，我們可以用兩個概念--「非正式」(informal)與「零散化」(fragmentation)來統整上述的特點。非正式化指涉國家(及附屬的專業論述)與機車現象的關係，零散化則指涉機車發展過程的趨勢。

根據柯司特與波提斯(Castells & Portes, 1989: 12)的說法，非正式(informal)是一種過程，指涉未受社會制度規範的經濟活動，而與之類似的活動在法律與社會的環境中是受到規範的(正式的)。這個正式與非正式間的制度界限是浮動的，和社會關係、權力關係、國家的干預等有密切關連。雖然柯司特與波提斯的界定基本上是指經濟活動，而機車是屬於連結生產與再生產的流通部門，但我們可以抓緊「制度化與否」這個涵意，以「非正式」為喻來描繪國家與機車現象的關係。

台灣機車的非正式化，可以由兩方面來談。首先，相較於受到政府監督的公共運輸部門(如官營鐵路和行駛路線、票價受到管制的公車)，以及享用政府大量硬體設施投資的汽車，不必定期檢驗、缺乏立法管理、缺少專用設施的機車，是政府交通政策與建設之外緣的非正式部門。另一方面，在政府企圖伸展其制度觸角的地方，如交通秩序之維持、考照和徵稅，機車以普遍的隨意停車、行駛快車道、騎上人行道、無照駕駛和欠繳燃料費(1991年台北市有四成以上機車未繳)等，逃逸規制，成為自行其是的非正式部門。

零散化的提法，乃是指台灣在小汽車日漸普及後，機車的角色並未成為少數特定群體的交通和休閒運動工具，反而是急遽成長，將各種社會群體一一網羅進來，而且機車雖成為交通的主流，其中卻顯現愈來愈複雜的群體差異。

現在，隨著使用群體的不同，機車不僅是生產工具、營業工具、通勤工具，也是家庭成員辦事購物的代步工具，是國民最簡便的旅遊工具，是青少年成長的象徵，是打工上學的趕時間工具，是穩固同儕團體的話題，是接送女友出遊的座騎，是追求速度快感的飆車武器，是動手改裝滿足表現欲和成就感的嗜好玩物，是越野競賽的運動工具，是年輕女性獲取移動能力和出外自由的憑藉，是職業婦女兼顧工作與家庭的趕場工具，是都市青壯年上班族克服交通黑暗期的手段，還是在具女性特質的電子時代裡，掌握和確認男性機械的剛猛爆發力與閃耀金屬光澤的忠實伴侶。於是，在流動的資本與資訊社會裡，依循流動的邏輯與流動的價值，台灣的機車現象也在迂迴馳騁和廣告影像的流動中，不斷的分化、零散化。

九、結語-下一步動作

由於本文以過去的二手資料為主體，所以有待補充新的統計與其他相關資料，如新聞剪報、國家法令與措施、廣告資料、產業狀況、外銷狀況、技術、行銷依賴與外來資本的情形等。此外，為了探究更為細緻的關係和過程，應訪問機車雜誌、廠商業者、機車材料與修理行、各種使用者、機車俱樂部、廣告公司、運輸專業者等，以便組合一個更為有血有肉的故事。

關於機車廣告、機車促銷活動和機車專業雜誌的解讀，則是從事機車之文化研究，理解當前青少年生活型態的必要工作。台灣經驗盤根錯結，從任何角度都能切出有意思的課題，以窺探台灣歷史與社會的特質。釐清台灣的社會現實正是機車研究的主要企圖。

參考文獻

(一) 官方統計

台北市政府工務局新建工程處

1987〈七十六年度台北市交通流量及特性調查〉。

台北市政府主計處

1990〈台北市家庭收支與所得分配調查研究報告〉。

1991〈台北市統計要覽〉。

台灣省政府主計處

1989〈台灣省統計年報〉49期。

台灣省政府公路局

1988〈台灣省公路業務統計〉。

1989〈台灣省公路統計年報〉。

台灣省政府交通處

1989〈台灣省交通統計年報〉44期。

1991〈台灣交通統計月報〉7月份。

交通部

歷年〈中華民國交通統計要覽〉。

1991〈中華民國交通統計月報〉5月份。

行政院主計處

1989〈中華民國台灣地區住宅狀況調查報告〉。

1990〈中華民國台灣地區個人所得分配調查報告〉。

高雄市主計處

1990〈高雄市統計年報〉。

經濟部統計處

歷年〈中華民國台灣工業生產統計月報〉。

(二) 一般文獻

王鴻楷 林麗玉

1976〈台北市機車問題民意調查及解決方案〉，台大土木工程研究所交通工程組研究報告。

台北市政府交通局

1989a〈台北都會區整體運輸規劃之研究(一)：台北市都市運輸政策及策略〉(計劃主持人：陶天林)。

1989b〈台北都會區整體運輸規劃之研究(一)：都市發展、運輸系統供需分析及道路系統改善方案〉(計劃主持人：龍天立)。

台北市政府道安會報工作小組

1987 〈市區交通運輸管理準則之訂定研究〉(計劃主持人：王傳芳)。

交通部運輸研究所

1987 〈運輸能源之研究〉。

1988 〈都市地區機車管制策略之研究〉(計劃主持人：蔡輝昇，李治綱)。

白仁德

1989 〈小客車及機車之污染排放與油耗模式特性之研究〉，交通大學交通運輸研究所碩士論文。

金鐵英

1986 〈重型機車購買行為之研究〉，東海大學企業管理研究所。

林大煜

1979 〈台北市天津街機車專用道之交通量及特性分析〉，《運輸計劃》8(2):231-244。

林大煜 林豐福

1981 〈台灣地區機車安全問題研究〉，《運輸計劃》10(2):177-200。

林世晏

1979 〈台灣地區機車問題之分析研究〉，交通大學交通運輸研究所碩士論文。

周文生

1990 〈機車安全帽使用推廣策略之研究〉，交通大學交通運輸研究所碩士論文。

周憲文

1958 〈日據時代台灣之運輸事業〉，《台灣銀行季刊》10(1): 57-77。

胡政源

1979 〈台灣區汽機車零件供需之研究〉，政治大學企業管理研究所碩士論文。

翁廷燮

1983 〈台北市機車問題之研究〉，交通大學交通運輸研究所碩士論文。

郭正成

1982 〈機車在交叉路口接受間距特性之研究〉，交通大學交通運輸研究所碩士論文。

張文欽

1978 〈重型機車購買行為之研究〉，政治大學企業管理研究所碩士論文。

張東隆

1979 〈機車購買行為及市場區隔化之研究〉，成功大學工業管理研究所碩士論文。

張慶年

1972 〈台灣二輪機車未來發展之展望〉，政治大學企業管理研究所碩士論文。

陳昭如

1990 〈社會變遷下的機車景觀〉，《中國時報》7月23日21版。

陳國泰

1979 〈台灣區運輸工具業成長策略之研究〉，政治大學企業管理研究所碩士論文。

葉昌鑄 王慶瑞 李春茂 沈鏡光

1977 〈台灣地區機車發展問題初探〉，《運輸計劃》6(1):1-27。

曾國雄

1985 〈車輛乘載與耗油特性及其策略之研究〉。

黃善民

1981 〈輕型機車購買行為及行銷策略之研究〉，文化大學企業管理研究所。

楊子葆

1989 〈台灣都市交通政策的政治經濟學分析 - 台北都會區大眾捷運系統計劃之個案研究〉，台灣大學土木研究所碩士論文。

董思然

1991 〈哥哥風神，我豪美？ - 機車文化的性別與資本邏輯〉，《婦女新知》115:12-13。

趙捷謙

1983 〈運輸發展策略〉。台北：聯經。

蔡珠兒

1990a 〈風馳電掣小市民 - 台灣機車現象觀察〉，《中國時報》7月23日21版。

1990b 〈政策忽略下畸型的機車性格〉，《中國時報》7月23日21版。

譚石

1990 〈在壓抑與解放之間的汽缸衝動〉，《中國時報》7月23日21版。

Castells, Manuel & Alejandro Portes

1989 "World Underneath: The Origins, Dynamics, and Effects of the Informal Economy", in Portes, A. et al. ed., *The Informal Economy*, pp.11-37. Baltimore: John Hopkins University Press.

Hebdige, Dick

1988 "Object as Image: the Italian Scooter Cycle", Ch.4 of *Hiding in the Light*. London: Routledge.

地方政府運輸決策的困境

以台北縣綜合發展計畫的經驗為例

合著者：溫葆章

摘要

本文試圖從台北縣綜合發展計畫交通運輸部門的操作經驗出發，分析地方政府所處的社會脈絡中的交通需求，以及地方政府運輸決策的機制與限制，藉此檢視地方政府運輸決策與交通現實之間的矛盾。本文也探問藉由縣市綜合發展計畫的推動，現有專業體制訓練出身的交通規劃師，介入地方政府運輸決策過程的可能性，冀求填補現有機制與現實之間的空隙，促使地方政府的運輸決策更符合現實需要。

一、前言

縣政府是地方自治基本單位的行政機關，直接面對民衆的監督和需要，對應的是日常生活的基本問題。但是，在台灣地區現行的政府體制下，地方政府無權無錢無人才，卻要處理最爲貼近人民生活利益的事務，其困境可想而知。這種難局也出現在交通運輸的相關事務上，本文將由此面向切入分析，提出另一種對交通問題的看法，並藉此思考交通運輸規劃者的角色與作用。

二、地方政府運輸決策的社會脈絡

2.1 交通運輸體系裡的各種社會群體

移動是人類生存的基本需求，因此每個人也都以某種特殊的身份和方式參與在交通運輸體系之中。表1說明地方政府直接面對的縣民(他們同時也是選舉時掌握選票的縣民)，在都市交通運輸體系中所呈現的行動角色。

地方政府面對的縣民可能是往來移動的主體、受交通動線影響的利益群體、以及在交通系統中，生命或生存利益受到傷害的主體。每個人都依其在體

表 1 地方居民表現在交通運輸體系中的社會群體及其特性

社會群體 (主體)	狀況或特性	利益與需求	目前行動策略	
在路 上 的 各 種 群 體	自用小客車駕駛	男性白領居多，收入較多，開車日益麻煩	迅速便捷的移動，方便的停車位	搶佔停車位，提早出門或錯開尖峰
	機車騎士	男性中下階層居多，輕型女性漸多，學生	迅速便捷，停車方便，克服堵車	戴口罩防毒，培養靈敏技巧，裝防盜器
	公車乘客	女性、學生居多，非尖峰老人、主婦居多	便宜的移動，要求不脫班、有位、受尊重	搶位、培養耐心毅力或退出公車族
	交通車乘客	公司、學校、機關和社區為主	通勤、通學的保障，不脫班漲價	維持或增進福利或服務
	計程車乘客	趕時間、臨時性業務或辦事和出遊居多	特別快速的移動，合理價格，免於受害	控訴不公或自認倒楣
	行人	每個人都有機會，易受車輛傷害	順暢安全的行走環境	遇阻則迂迴，過路則小心張望
	女性	主婦、職業婦女和女學生移動方式都不同	滿足帶小孩或買菜購物的需求，安全性	自力救濟，如退出公車買機車以增機動性
	老人	公車有優待，但是品質不良，沒人讓位	方便、安全、受尊重便宜，滿足特殊需求	錯開尖峰，相互照應
	殘障人士	盲人與肢障最悲慘	行的權利，安全方便	培養毅力，不出門或請人幫忙
	中小學生(走路除外)	越區就讀居多，搭公車居多，機車自行車次之	能擠上車不遲到就好，最好有位	培養體力與早起的習慣，或者買機車
各種 活動 的 群 體	通勤者	例行性的移動需求，黑暗期的折騰	方便迅速便宜的移動	動心忍性或開口大罵或心底暗罵
	購物、辦事者	例行或非例行或伴隨休閒的移動	方便迅速便宜的移動，手提重物的處理	動心忍性或開口大罵或心底暗罵
	業務送貨者	例行或非例行的定時或定線或不定送貨	迅速、準時、方便停車卸貨	改在夜間送貨，錯開時間與路段
	市區休閒者	假日或夜間居多，集中在某些地區	方便迅速的移動，停車便利	動心忍性，或轉移地點
	郊外休閒者	多集中假日，花費許多時間塞車	方便迅速安全的移動，優美的風景與動線	忍耐或轉移地點
	講求 區位的 各種 群體	地產業團	開發或炒作土地，講求位置	賺取利潤，需要道路交通配合
商業資本		零售店與百貨公司，依賴交通和區位	賺取利潤，需要人潮	籲求減免稅捐，早拆圍籬
攤販		飲食和零售攤，可流動逐人潮而居	賺取利潤，需要人潮	把風防警廢取締，將固定攤改成流動攤
產業資本		地價高，交通條件不良，環保要求增高	賺取利潤，接近勞工來源，方便的交通	遷廠，賣地或原地經營其它事業
交通 體系 的 受害者	車禍受害者	每個人都有機會	獲得合理的賠償	由家庭承擔大部後果
	土地徵收與房舍拆遷的業主	交通建設用地的拆遷戶	獲得合理賠償或改變路線	激烈者採用抗爭手段
	噪音與污染受害者	住宅區與交通繁忙區	減少噪音擾人	要求裝隔音牆

資料來源：(1)

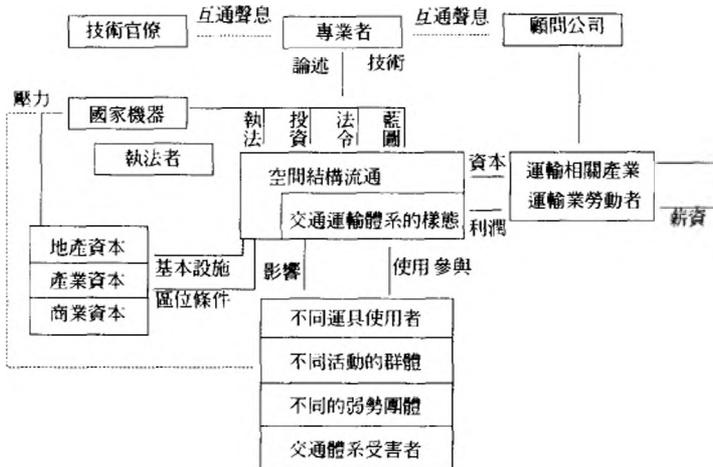


圖1 交通運輸體系中的社會群體之相互關係
資料來源：(1)

系中呈現的身份和立場，在不同時間與場所，面對不同的情境，為了爭取各自的利益（滿足各自的需求），從而採取必要的行動策略。

宏觀來看，這些以地方居民為主的群體，還牽涉在一個更為龐大複雜的社會關係中。圖1說明了由國家（state，也就是相關的各級政府部門）、專業者（包括政府中的技術官僚、學者和顧問公司）、運輸產業的資本與勞工，以及地方居民形成的社會群體，彼此間有互動關係，形成一個互相牽制的整體。這個圖示也透露了交通規劃、建設與管理所潛藏的爭議群體和議題。

值得注意的是，地方政府直接面對的縣民，做為交通體系的使用者（即受規劃影響的主要群體），在面對交通移動的困境時，大都採取忍耐的態度和自尋出路的策略。只有因為交通建設而導致權益受損的民衆，如土地遭徵收與房舍遭拆遷的業主，因利害切身而採行較積極的抗議行動。但是這並非意味在交通日益壅塞、捷運系統施工期延長的窘況裡，潛藏的交通挫折不會爆發出來。

這種爆發力量正是地方政府在處理民衆需求時，最為關切與憂心的地方。在改善交通的努力中，清楚地辨明相關群體的利益所在，妥善溝通並獲取各有關群體的支持，是在民衆權利意識高昇的時代裡，地方政府能夠順利推動建設和合理分配資源的要務之一。

表 2 台北縣內交通運輸相關的爭議事件

爭議事件名稱	發生時地	牽涉其中的主要群體及其立場	後續發展
北宜高速公路坪林交流道與水源污染的衝突	1991-8 坪林	環保署：因污染水源反對設置 地方人士：爭取設置一般交流道 交通部：為安全設置緊急出入口 水庫管理局、台北市長：反對	確定設置緊急出入口，地方人士繼續爭取改為一般交流道
蘆洲交流道開闢與聯合開發問題	1991-10 蘆洲	高公局：只負責工程款，質疑新世貿中心的安全性與交通問題 縣長：縣府沒錢，建議以國家重要建設為由，特案變更，取得用地 蘆洲鄉長：縣府與縣民缺乏溝通	已確定興建
購車自備停車位與否	1991-10 全國	交通部：列入公路法修正案，將階段性有彈性實施 交通局官員：可行性低 各方輿論：目前無實施條件	不了了之
東西向快速道路、西濱快速道路興建型式、路線問題	1993 西部走廊	地主：要求道路改採開放式、截彎取直興建，並要求以市地重劃方式等公告現值調高後再徵收 公路局、住都局：立即徵收省錢；或依區段徵收方式徵地 交通部、省交通處：重新檢討再議	已列出優先興建路段，其餘路線視政府財力再決定興建時程
石碇鄉產業道路與水源污染問題	1991-10 石碇	翡翠水庫管理局：希望環保署制止 石碇鄉長：碧山村民交通問題未獲解決才自行集資建路 縣水土保持課：污染路段未補助	恢復小船運送，鄉長代表會主席及村長因違反山坡地保育條例移送法辦
安坑交流道土地徵收	1991-8 新店安坑	地主：徵收價格與補償費過低 財團：購地準備賺錢 政府：傳聞不建	10月18日98%業主領取地上物補償費，可望11月開工
北二高新店隧道五號隧道與光明街土地問題	1991-8 新店	國工局：補償費提存法院強制執行 業主：補償費偏低	1991-10 四十戶拒領補償費
西藏大橋引道捨直取彎引發抗議	1991-10 板橋深埔地區	業主：都計樁位新舊差 21.168m，面臨拆遷權益受損 縣府：同意拉正七米，提存補償費	1991-10-15 居民集會抗議，認有圖利大同水上樂園之嫌
台十五線拓寬民宅拆遷爭議	1991-9 八里龍形至大炭	居民：拆太多次，要求改線 公路局西濱工程處：列入六年國建西濱公路聯絡道，明年初要建	10-14 居民組成自救委員會
蘆洲鄉封閉首都客運調度場對外連絡道，抗議道路被破壞	1991-11-26 蘆洲分子尾	蘆洲鄉代會與鄉公所：要求首都出五十萬修路 首都客運：表示會配合且會出錢修路，但是責任不全在首都，要減價	達成協議
平溪線鐵路停辦與否	近年 平溪	鐵路局：經營虧損考慮停辦 居民：寧願地方交通與發展不應折	已縮減服務試辦二年期滿，省府未裁示

資料來源：(1)

2.2 交通相關爭議與民衆之需要

檢討最近二年來與台北縣縣民直接相關的交通爭議事件，可以更清楚地了解政府所面對的民衆需要(參見表2)。審視這些爭議事件，可以發現各級政府是爭議的主角，其中與縣政府和鄉鎮公所關係密切的事件，大致可以劃分為下列幾項，分列如下以說明各類問題的癥結所在。

1. 土地徵收與拆遷問題—業主與政府的爭論

- (1) 業主不滿補償額度，要求提高金額或採取有利業主的方式(如市地重劃、聯合開發等)，但是與現有法令不符。而縣府在法令上的修改權力十分有限，因為法令是中央制定的。
- (2) 業主不滿房舍拆遷，要求提高賠償或改線，尤其是有樁位錯誤和一屋多拆的情形時，民衆的抗爭最為激烈。(樁位錯誤牽涉過去都市計劃的不確實)。

2. 規劃構想的爭議—地方使用者與政府的爭論

- (1) 規劃建設的各級政府單位，有其考量立場，時常不能照顧到當地使用者真切的需要。特別是建設影響範圍內的居民，其權力常不能得到充份保障。

3. 道路污染問題—受害居民和政府與特種車輛的使用單位間的爭論

- (1) 因水庫建造而影響人民出入權利，在未獲解決下民衆自力鋪路卻造成污染的新問題。

4. 鐵路支線裁廢問題—當地居民與省府的爭論

- (1) 由於持續虧損，所以鐵路局正考慮停辦平溪線鐵路。但是當地居民基於交通移動需求和觀光特色，不希望廢除。

此外，經常引發爭端的議題還包括：

1. 垃圾車經過造成臭味、噪音、安全威脅，廢土卡車的污染，以及貨卡的破壞路面、安全、噪音、震動等問題，也經常引起爭端。
2. 公車管理問題—公車的潛在乘客及其代言人與政府間的爭論
 - (1) 可分兩類，其一是路線問題，其二是類同於道路破壞與安全的問題。
 - (2) 偏遠地區民衆或廠家(如五股工業區)要求加開路線，業者則考慮營運成本，即使行駛，班次也有限。此外，某些路線長期營運不彰，某

些路線競爭過度，路線服務不符民衆要求等都是老問題，未來還有跟捷運整合的問題。

3. 交通管理與取締違規問題—駕駛人與執法者的爭論

(1) 交通執法是例行的工作，但一方面人力不足，一方面徒取締不能解決問題，加以中央沒有明確政策和法令依據，所以沒有重大突破(如違規遊覽車)。

至於衆所皆知的交通壅塞、停車困難與危險路段等問題，由於沒有明確的群體牽涉其中，所以比較少形成爭議事件，但這卻是民衆積怨已久，而地方政府必須處理的問題。綜言之，以上各項都牽扯了政治與各社會群體的利益，不僅是技術和行政的問題。地方政府在面對民衆需求，尋求解決之道時，必須要跟其他部門配合，不僅要考量目前問題的解決，也要在防止未來類似問題層出不窮的前提下，採取前瞻性的措施。然而，如下文之分析，地方政府目前卻處處受制，施展不開。

三、地方政府運輸決策的制度限制與難題

3.1 地方政府交通運輸決策的運作方式

作為地方政府的縣政府，在組織運作中可以參與或主導的部分相當有限。一方面是在位階分明的政治現實中，縣政府不具備主導縣轄道路各級主管機關的權力位階；另一方面是在縣政運作的財務現實中，縣政府也沒有充分的財政能力去實現其職權。就規劃層次而言，可以區分為兩個方向來看現有的運作方式：

- (1) 由下至上的推動過程：如果縣府有規劃的構想，必須上報省府相關單位審查其可行性，並藉以尋求補助，省府相關單位審後要交經濟動員委員會，再報中央核定或申請經費。通常計劃在到中央之前已經耗費了兩個月的行政程序時間，所以縣府通常希望由省方主理，比較快速。
- (2) 由上至下的推動過程：由上至下的規劃與建設案，不論是由中央或省府所推動，都會邀請相關單位，包括縣府參與協調會議。但是由於縣府非主導單位，又無足夠財力和人才，所以也很難提出能被採行的建議與替代方案。於是縣府通常是處於配合立場，擔任地上物查估、徵收土地，

以及變更或編定都計用地等行政作業。

由上述分析可知：有關交通運輸的事務，縣政府大部份是扮演行政工作的角色，例如招標、發包、處理人民陳情案件、土地徵收與補償等。縣政主導人員偶或有交通規劃的構想時，則大都委託學界與顧問公司進行研究，再據以向省府及中央主管機關報請核准，一併要求經費上的協助。再以台北縣政府內部運作而言，由於尚未成立交通局，交通相關業務沒有統一事權的主管單位，而使交通管理業務散見縣府有關的單位，如工務局、建設局、地政局、警察局、教育局、新聞室、以及鄉鎮市公所(1)。

然而，在縣政府的層級中，真正與日常交通管理與規劃比較密切的單位，卻是屬於警政單位管轄督導的警察局交通隊，以及與之密切相關的非常設組織「道路交通安全聯席會報」，負責協調統合各級相關單位。

1. 警察局交通隊

(1)交通隊的業務包括維持交通秩序、取締違規、處理交通事故、規劃標誌、標線和號誌、管理大貨車通行與計程車、規劃交通改善工程，以及辦理道安會報事宜等，是負責管理交通的第一線單位。交通隊有規劃員負責交通動線與標誌、標線和號誌的規劃，但是經常有執行上的困難。

(2)主要的癥結在於經費不足，協調其他單位不易，以及施工上的困難（例如管線複雜）。其中以經費問題最難解決，經常無法一次編列足額，但是會計制度又不准累積預算。因此，有時先編列三分之一預算，再爭取省方補助配合款，有時則將同一計劃切分為數項，分年度編列來解決經費問題。

2. 道路交通安全聯席會報

(1)在交通局未成立之前，道路交通安全聯席會報擔負了統合協調各交通有關單位的責任。除了執行院頒方案及其配合計劃，管制進度與績效外，重大的交通課題如捷運施工的交通維持方案、危險與瓶頸路段的改善等，都在道安會報上討論，協調與會的各級單位的配合措施。

(2)但是一方面道安會報不是常設局處，不像交通局一樣有固定人員編制和執行組織，比較是任務編組的形式；另一方面，縣級事務常與省市

相關，但縣的層級低，不易獲得省市的全力配合支持(如經費補助與工程的時程)，許多方案因而一拖經年，延誤了時效。

3.2 地方政府運輸決策的難題

地方政府一方面必需面對民衆的直接監督，另一方面又不具備主導運輸決策的真正權限，於是運輸規劃與建設的決策和民衆實際生活的需要之間，便出現難於漠視的鴻溝。地方政府欲克盡其父母官的職責，就必需以長袖善舞的交際手腕，千方百計與運輸決策的核心勢力進行協商或利益交換。綜言之，在中央集權與地方自治未能落實，地方財政困窘的現實情境中，台北縣這個地方政府的運輸決策遂有下列幾項難解的問題：

1. 地方缺乏財力、人力與專業能力，難以獨立完成大型建設，因之對地方的整體空間結構的改變較無力掌握，只能消極因應。
2. 由上而下的決策方式，使地方缺乏自主權力。中央的政策總是考量整體的利益權衡，或許會忽略地方的特殊需要與各地的差異發展。但是在上至下的決策過程中，地方政府卻難有要求更改的權能。
3. 都會區分屬兩個位階不同的政府，協調不易。縣府單位位階矮於台北市相對單位，協調需通過省府，較費時又缺乏效率與效果，若兩個政府各堅持本位，那麼溝通將更爲困難。
4. 中央政策不明確，地方難以適從。目前中央政府對於重大建設的路線場站與年期，經常處於搖擺階段，遲未定奪，使地方難以適從，不易擬定相關的配合計劃。此乃肇因於不健全的規劃體系、集權式決策與黑箱作業。
5. 都市計劃、土地使用管制、土地徵收、交通運輸法規等法令條例與行政措施，經常跟實際的狀況和需求不符，造成執行的困難，不能達到管理和引導發展的效能。特別是牽涉民衆利益的部份，在民衆權利意識逐漸覺醒，要求更多知的權利與更適當的補償時，舊有法令的缺失就更爲突顯了。

3.3 制度性障礙引發衝突的兩個例子

如同民衆與政府間的爭議一般，地方政府也爲解除目前組織與機制中存在的問題，而與省或中央主管機關，發生交通運輸決策上的爭議。以台北縣關

於特二號道路和捷運環狀線規劃的兩個例子，可以讓我們嘗試摸索在政府組織之外的專業者立場和角色。

1. 特二號道路建設

(1) 縣政府早於民國 77 年即委託學者研究，進行特二號道路的規劃工作。但在多次向省府及交通部報請核可申請補助時，都以「無迫切需要」為由受挫。甚至 81 年推動國建計畫時，省府始肯原則性同意，但仍不列入足以分配到資金的重大建設計畫之列，同時將縣府規劃的百米大道，修改為一半的路寬。

(2) 在這個過程中，組織之外的專業者先後扮演了不同的角色。在草擬時，透過縣府委託規劃的方式，學者專家正式化了縣府的規劃路線構想。而在縣綜發計畫的推動過程中，專業規劃師則扮演著溝通者與倡議者的角色。當然，等到縣市綜合發展計畫取得法定地位之後，這些參與計畫的交通專家，便也成了合法此一規劃路線的專業者。

2. 中運量環狀線捷運建設

(1) 環狀線捷運路線的規劃，原本由台北市捷運局負責。但是規劃路線不能符合縣內地方發展的需要，因此縣府另案委託學者從事研究。經報交通部裁示路線，以兼俱兩案之長的整合方案作為爭議的結論。不過由於建設經費與時程的困難，目前採取開放民間投資為暫時解套的手段。

(2) 在這個過程中，政府組織之外的專業者也分別以縣府委託規劃的方式，作為縣政府對抗捷運局的一個對等技術工具；而在北縣綜發計畫的推動過程中，專業規劃師則扮演著溝通與倡議的角色。

四、專業規劃師的可能角色

由於地方政府的運輸決策始終無緣借助專業者的知識，加以專業者養成教育並未強調規劃是一種政治議題，以及交通運輸問題的社會分析，使得大部份的交通專業規劃者，過去一直沒有認真對待前述的種種衝突和矛盾。但是，筆者在台北縣綜合發展計畫交通運輸部門的操作經驗中發現，專業規劃者在縣市綜合發展計畫的推動過程中，可以尋得一個舞台，做為專業知識介入地方政

府運輸決策的切入點，同時也為規劃專業開拓新的視野與分析角度。

縣市綜合發展計畫是地方政府的整體行政計畫，一方面交通專業者在同其他部門協調的過程中發掘交通問題的現實社會脈絡，體認政府的制度性矛盾與困境，從而發展新的分析和規劃視角；另一方面，由於專業者置身政府組織之外，面對當前的制度性障礙，具有相對的流動性，可以在各層級政府和社會群體之間遊走中介，有作為訊息傳遞者和資源組織者的潛力，從而思考不同於目前規劃專業的新角色。這些都是有待進一步思索的議題。

參考文獻

- (1)台灣大學建築與城鄉研究所，台北縣綜合發展計畫第五章交通運輸計畫，台北縣政府，民國82年。

本文原載於《中華民國運輸學會第八屆學術論文研討會論文集》(1993), pp. 49-56

* 合著者溫裕章為台大建築與城鄉研究所博士班學生。

速度的性政治

穿越移動能力的性別界分

摘要

移動能力是參與社會過程的條件，也是社會權力的表現，在一個父權社會裡，移動能力遂有性別上的差異。在象徵層次上，性別差異是一種文化編碼，因此移動現象也有了性別的分界，甚且移動與否和移動方式本身就是構成性別界線的向度之一。本文集中在象徵的層次上探討性別與移動能力的關係，利用「扮裝」這個概念所蘊藏之「跨越界線」的意涵，分別從公私領域的區分、交通工具之使用，以及交通工具的性別編碼三方面，去考量移動能力做為一種社會權力所牽涉的性別差異之象徵建構及其逾越，並延伸思考連結移動、性別建構與主體形成等概念的可能性。

隨著速度統治型(dromocratic-type)進化的實現，人類不再是各色各樣。人類現在只區分為有希望的人群（他們擁有一個希望，在未來的某一天，他們將會達致他們正在積累的速度，這將使他們得以通向一切可能：計劃、決策、無窮無盡，速度是西方的希望。），以及絕望的人群，他們被低劣的技術運具所阻，在一個有限的世界裡生活和維生。

—保羅·維希里歐(Paul Virilio, 1986: 47)

1. 問題意識：速度、性別與扮裝

1.1 速度、移動與社會權力

速度是一個物理學的基本概念，是表示距離的向量與時間的比值，速度 = 有方向之空間量度 / 時間之量度。但是，這個概念並不抽象，反而有豐富的

具體形象與意義，因為人類存活在時間與空間裡，存活在一定的歷史和地理之中，牽涉時空轉變的移動(movement)是基本的生存能力與現象，而速度則是移動能力(mobility)的最重要屬性。

小至每日生活所需的往來移動，大至國際貿易的流通交換，越高的移動能力與越快的移動速度，或者說，越能夠控制移動與速度，在社會各種關係和事務的運作過程之中，就已經佔了先機與有利的位置。掌握了速度及移動能力，形同掌握了社會權力，反過來說，速度與移動能力也正是權力的表現。

尤其是在講求效率、準時和縮短周轉時間(turn-over time)的資本主義社會裡，速度與移動能力(特別是資訊之流動)已經成為繼續與加速資本積累的利器。不僅跨國企業建築在連通全球的網絡之上，方興未艾的彈性生產與外包制度也依靠有效的運輸和通訊系統的整合。就政治面而言，速度與移動能力一向是國家維持統治，軍隊克敵致勝的關鍵。相對少數的統治階級要控制疆域，就要具備機動力，不僅僅透過迅速調派的軍隊，到反叛地點及時鎮壓(這是中國秦朝馳道與羅馬帝國大道的功能)，承平時也要有一套傳佈與執行行政令、監督人民的系統，這都依賴優勢的移動能力。速度已然成為意圖維繫既有權力關係者，不得不認真對待的課題。

相對地，反叛者也需要移動能力和速度。保羅·維希里歐(Paul Virilio, 1986: 3)曾謂：「革命時機的理想形式，不是出現在生產的地點，而是在街頭達成，在這個時刻，街道不再是工業機器裡的一個齒輪，它本身成為一個馬達(攻擊的機器)，換言之，街道成為速度的製造者。」。反叛者與革命群眾的武器，也不離速度和移動的原則。他們可以採取不一樣的移動和速度(遊擊戰、打帶跑)，可以在既有的移動體系縫隙中從事改變與滲透(六四天安門事件後的傳真機宣傳)，可以拒絕與破壞移動(靜坐、佔領街道)。移動與速度既是社會運行的關鍵，自是各種衝突的戰場，同時在實質與象徵的層次展開。

1.2 移動的性別扮裝

交織在種種的社會關係與文化意義中，速度與移動能力還具有性(sexuality)與性別(gender)的刻痕。在一個父權體制(patriarchy)的社會裡，性與性別既是權力關係不平等的劃分判準之一，那麼做為權力之爭鬥場域、中介與目標的速度與移動能力，亦有此性與性別的痕跡。刻劃、抹除、重

劃這些性與性別的刻痕，正是往來移動時所牽涉的扮裝實踐。

扮裝(transvestism or cross-dressing)這個概念，指男著女裝或女扮男裝，通常是用在指稱心理上獲得快感的癖好，但是也常擴大為指涉一切生物性別(sex)、文化性別(gender)與外貌(appearance)之間的不一致現象(Woodhouse, 1989)，包含了個人的癖好、舞台的表演與同性戀次文化等，涉及種種複雜的現象。

由於扮裝暗含了性與性別的界線和刻板印象的動搖(男人穿了女人的衣服，維妙維肖，到底算是女人還是男人？)，扮裝現象展開了一個曖昧但充滿可能性的空間(不男不女，似男似女，都可能存在)。可是，扮裝其實也暗含了強化既有的性別分界與形象的作用，因為要跨越界線必先預設了界線的存在。扮裝為了要達到「被認做是另一個性別的人」的效果，便要參照既有的性別符碼，遮掩原有的性別特徵(例如男人剃去鬍鬚、提高音調)，強化與模仿被認定是所扮演性別之性質的特徵(例如男人穿上裙裝、化濃妝、裝上義乳)，成爲一個嫻熟性別界線的符號操作者。一方面，扮裝者所扮演的常是最刻版的性別形象，另一方面，這些扮裝者的奇突滑稽表演，常有嘲諷與侮辱的效果(例如台灣電視綜藝中男扮女裝的笑劇)，所以，扮裝現象究係鬆動還是鞏固了性別的界線與形象，還有待仔細地在不同的實踐與表意的(signifying)層次上考察。

因此，在女性主義的研究議程裡，扮裝是一個富有理論與實踐意涵的課題。透過牽涉在扮裝實踐之中的性與性別的疑義、緊張和澄清(到底是男人還是女人？)，可以檢視性與性別分界與歸類的刻板印象、權力關係和滑動，藉以揭露性與性別俱屬建構，而非不變的本質(男人與女人不是天生的，而是學習、表演出來的)，從而據以鬆動構築在這些本質論幻想之上的性別權力關係。

更進一步，性別界線之逾越(或強化)的扮裝，也與其他社會界線的混淆穿越糾結在一起。種族、族群、階級、性偏好等界線的穿透、模糊、重塑，一方面如同性別的扮裝一樣，藉由挪用與模仿那些據以建構社會分類的各種屬性配件，而達到跨越既定分類的效果，另一方面，這些社會界線經常和性別關連在一起(例如，視被征服者爲女人，將黑人的形象女性化)，因此都可以歸屬在扮裝(cross-dressing)這個概念之下。

扮裝不僅如字面意義所陳，是穿上不屬於自己之社會歸屬類別的服飾和配件，披上一層表皮，或是模仿其行為與姿勢，也可以擴張到涵括一切跨越了社會類別之間的界線，或是同時擁有不同社會類別之特質的狀態和行為。據此，女人外出到一向被標明屬於男性的公共領域(**public sphere**)，女人使用在公共空間(**public space**)裡藉以移動的交通工具，或是使用被一般人認定為具有陽剛氣質的交通工具，都牽涉了逾越與模糊性別界線的扮裝現象，並因而牽扯出為了維護或改變既有界線，以確保或爭取盤繞在界線分割上的權力與利益的象徵與實質爭鬥。

簡言之，移動能力是參與社會過程的條件，也是社會權力的表現，在一個父權社會裡，依性別而分割的權力不均等，移動能力遂有性別上的差異。在象徵的層次上，性別差異是一種文化編碼，因此移動能力也有了性別涵意的分界，甚且本身就是構成性別界線的向度之一。本文便集中探討性別與移動能力在表意層面的關係，利用「扮裝」這個概念所蘊藏之「跨越界線」的意涵，分別從公私領域、交通工具之使用，以及交通工具的性別編碼三方面，去考量移動能力做為一種社會權力所牽涉的性別差異之象徵建構及其逾越，並延伸思考連結移動、性別建構與主體形成等概念的可能性。

2. 速度與移動的性別界分與逾越

2.1 行動 / 駐留：公私領域的性別界分

2.1.1 公私領域的性別意涵與性別控制

公 / 私的劃分具有性別的意涵，和男主內、女主外的分界有緊密的連結。我們可以想像最初的性別分工是女人守住固定的地盤，從事採集、耕作、馴養動物，而男人出外狩獵，似乎就埋藏了一靜一動的線索。可是在父系社會逐漸確立，而且社會層級日益複雜化的趨勢下，動靜與否已經不是支配資源分派的關鍵，相反地，掌有支配力量的群體才有界定動與靜、外與內的權力。但是，我們正可以從移動現象所蘊藏的社會關係，去追索維繫性別不平等的權力網絡。公共 / 私人、移動 / 停留這兩組範疇所牽涉的性別關連，可以是探討的起點。

當社會的運作超出個人或家族的範圍，必須有一個協商的機制時，所謂

的「公共」(public)就出現了。被視為西方民主原型的希臘城邦，有公民討論的參與式民主的傳統，可是奴隸和女人被排除在這種公民的討論集會之外，不具有參與公共事務的權利。public(公共的)這個字在語源學上和pubic(陰部的)有關係，正好指出了在古代，擁有陰莖(penis)的人才能在公共場合發言(Fraser, 1990: 60)。在中文裡，「公」這個字本身就有陽性的意思。男人掌握了涉及社會集體事務的發言權，同時也掌握了執行這些社會事務的行動能力。

古希臘人公衆集會的場所是阿果拉(agora)，它也是一個市集，因此是商品和訊息交換的所在。這個討論公共事務的廣場，其私人商業利益交換的功能，正好點出了男人不僅掌握公共事務，也能夠在外頭貿易營生。

公共的男人是政治家，公共的女人卻是娼妓(Garber, 1992: 93)。離家在外流浪的女人，被認為一定是境遇悲慘，失去了家庭與男人的保護，會遭受其他男人的侵害。自古以來，離開家鄉四處奔波的人，幾乎都是男人，而這些行徑也被貼上了男性氣概的標籤，例如軍人、遊俠、騎士、盜匪、使節、商人、水手、流浪漢等等。女人的刻板性別角色，則是母親、妻子、女兒、媳婦等，都和家庭關係與私人空間緊密相連，不僅繁重的家務勞動使她們被綁在家裡，外面的空間也沒有替她們留下位置，甚至處處設下了禁忌、危險與懲罰；相反地，扮演好母親、好妻子是被讚揚的美德。「大門不出，二門不邁」是中國地主士紳階級約制婦女的表现，女人一生最遠的移動很可能就是出嫁；蒙上面紗不以其面目示人，則是中東婦女謹守私密界線的象徵；十字軍東征的武士，在出外冒險遊歷之前，也不忘以貞操帶將留在家鄉的妻子鎖住，嚴禁可能的「交通」。

十八世紀的資產階級隨著市場經濟的發展，取代了封建貴族，成為社會的中堅，在與民族國家抗衡以求取經濟與政治的自由之際，萌發了資產階級的公共領域，一個公衆討論牽涉共同利益之事物的所在。但是，資產階級的婦女在這一波自由主義的解放風潮裡，卻依然被擺放在家裡，至多在廳堂裡擔任文化沙龍的女主人，為文字的公共領域(public sphere in the world of letters)催生撫育(Habermas, 1989: 56)。小酒館、咖啡屋裡的高談闊論，雖是被廣為推崇的啓蒙場景，卻盡屬男人天下。

即使在現代社會，即使是在脫離了勞務工作的所謂休閒生活中，婦女也

還是被侷限在私領域。這不僅是因為閒遐時間少而零碎，也是因為婦女的休閒被界定為靜態的、怡情養性的、配合孩童活動的，以符合其做為主婦、妻子和母親的身份(插花、閱讀、飲茶聚會)，斷絕了婚前比較廣闊的交友網絡，困制在一座座家庭的堡壘之中。酒館、夜總會之類的「公共場所」屬於男人，甚至其中的女人就是被消費的對象，單獨來到的女人會被視為不道德、不檢點，而且有性邀請的意涵，成為男人的潛在獵物(Green et al., 1990:113-139)。潛在的性威脅，迫使女人停留在看似安全的私密領域中。在外頭，每個男人的眼神與凝視，都是控制女人行動的無言機制。

綜言之，女人被父權體制的性別分工與家庭意識形態侷限在家庭與聚落社區裡，外面的世界則留給男人去打拚。女人在女主內的名義下，辛勞操持家務，無法抽身遠離，男人則在外面的無垠疆域裡接觸種種刺激，探究各種機會，終於回家時，卻嫌女人無知，不懂世事，還警告婦女不可隨意外出。公私領域的分離，是資產階級為了保有私人自由而劃設的論述與制度上的區分，卻進一步強化了女人長久以來固守一地，無法自在探索外面廣大世界與生命多樣可能性的處境。

2.1.2 女人進入公共領域與公私界分的溶解趨勢

在公/外/男、私/內/女的對應區分之下，古代想要出外行走，參與社會活動的女人，就必須扮裝，換上那一層性別的外衣，因為女人要裝扮成男人才能夠安全且合法地在公共空間移動。花木蘭代父從軍，祝英台扮裝求學，都是偽裝性別以便進入公共空間的例子。如果不要扮裝，就想在外而行走，在古代或許只有三姑六婆之類的特殊角色才可以吧，她們不是所謂的良家婦女，常是上了年紀，頗有閱歷，而接近中性特質的人物。

女人大規模離開家庭與社區出外活動的歷史還不算久。因此，目前女人所遭遇的是一個以「男性」的法則為主的公共空間和移動方式，而女人離開被劃歸為女性地盤的「私密空間」這件事本身，可以被視為是逾越傳統界線的行動。

女人外出的主要推動力，其實不是來自女人的主觀意願，而是社會結構的轉換。這個過程隨著資本主義與民族國家的發展一同展開。民族國家將國民視為一個個獨立的個體，解除了原有的封建束縛，直接面對國家的權威，而統治臣民與塑造國家認同的最有效手段，正是教育。在國民教育的推動過程中，

人人有受教育的權利和義務，這項義務最終擴及女人，使上學成為當代女性離家外出的第一個理由。

另一方面，資本主義日益擴展，需要廉價溫馴的勞動力，以加強競爭力，獲取更大利益，孩童與婦女遂成為最佳的勞動預備軍。進入工廠成為女人另一個外出的理由。教育和勞動的結合，則在稍晚創造了一個女性的白領專業階層（例如女教師、女事務員）。

雖然資產階級所提出的公共領域裡人人平等的普遍宣稱，遮掩了只有擁有財產的資產階級男人才有發言權的事實，但是十九世紀以來漸漸壯大的婦女平權運動，一方面依循眾人平等的論述，要求落實婦女應有的權利，另一方面，基於婦女的特殊性，從婦女的邊緣位置對主流文化價值提出批判，構築了一個部份的公共領域，或謂「對抗的公共領域」(counter-public sphere)，藉以傳散女性主義的觀點(Felski, 1989: 166-167)。即使不由婦女運動的觀點考慮，十九世紀以來，女人也的確開始形成特殊的參與社會事務的公共領域。在北美洲的例子裡，對資產階級精英婦女而言，這種團體是慈善機構或是道德改良組織，對勞工婦女而言，則參與或支持男工主宰的工人抗議運動(Fraser, 1990: 61)。

傳統的公私之分的確在崩解之中，原來附著在這個分化之上的性別界分也變得較不明顯。不過，時至今日，即使女人外出工作與活動日趨尋常，還是要做某種程度的扮裝，才能夠勝任愉快，尤其是在男性支配最為明顯的工作場所。例如，女性的專業階層必須穿著比較偏向中性色彩的套裝，才能抹除女性嬌弱的形象。

女人一一進入原屬男性的地盤：軍人、探險家、旅行家、太空人…女人終於能夠四處移動，藉由現身活動而逐漸改變外在世界的模樣。但是，女人依然害怕黑暗的街道，空間中處處仍有女人的禁區。那些領頭進入男性支配領域的女性，還是經常被視為宛若男人，或是一個「女強人」，而非一個獨特的個別女人，這正是一種社會評價所外加的強迫扮裝。

2.2 乘客 / 駕駛：交通工具使用權的性別界分

2.2.1 男性駕駛與男性權力

在女人不能輕易跨入家庭之外的世界的時代，交通工具自然也為男性所

把持。因此，女人進入公共空間之後，在移動上必需依靠男性，擔任乘客的角色。從轎子、馬車，到當代的汽車，女人總是後來才坐上駕駛座，自己控制方向盤，決定行進的方向與速度。可是，至今婦女尚未享有足夠的移動能力，主要還是擔任乘客的角色，駕駛交通工具則被文化編碼為偏屬男性的行為。

因此，女人出外移動正處於矛盾的情境。女人已經離開家庭，但是在外移動所需的交通與溝通工具，依然掌握在男性手中。女人的移動需求和移動能力之間就有了落差，這個落差也正是維持男性支配的一個結構性因素。

在性別角色的要求下，當今的職業婦女身兼家庭主婦，需要的移動方式必須具備效率而有彈性，以便在工作地點、家庭、採購生活必需品的地點、小孩上學地點之間來回串連，可是由於在使用交通工具上居於劣勢(女人多搭乘公共運輸，家裡即使有車，也是優先給男主人上班使用)，遂身陷於時空的束縛，永遠在趕路。甚至由於移動能力不足，只能在家附近找尋兼差的低薪工作，而無法赴遠地爭取高薪工作(Pickup, 1984; 1988)。移動能力的低落表現了女性地位的劣勢，同時也是造成此劣勢的因素。

男性被教導要控制自己的命運，駕駛交通工具正是其具體表現。駕車在路上來往之際，宛如加入了生存的競爭，不僅事關生活，也是男人之間比較氣概與爭取榮譽的競賽。駕駛高速的機器，奔馳中人車成爲一體，速度與男性雄風成爲正比，冷硬的鋼鐵有如堅強的肌肉，複雜的機械是男人理性與技術的表徵，而高貴的車種便是男人權勢與地位的保障，征服財富與女人的利器。男人的車成爲塑造男性氣質的重要物件，果決、勇猛的駕駛行爲，則是男人展現氣魄膽識的行徑。

以幾則台灣報紙的汽車廣告爲例，不僅以男性爲訴求對象，宣傳文案中也透露了汽車做爲父系產物的訊息：「世界超值的血統」承繼了父系的血統說；「男人要有自己的堅持，才能成就一番事業；男人要有自己的車，還要有不落俗套的選車見解。」；「全美銷售冠軍榮銜，僅是它爲閣下丈量成就的尺度之一。」；「船長ROVER公爵，凝重精確的神情中散發出他那不凡的尊貴氣息，這是一種能讓對手及自傲的女人，害怕及迷戀的氣質。」；「時代須要真正的領導者。先見的睿智、正確的判斷力、快速的決斷力，以及執行力，將整體高效率化，產生至高效果的動力菁英。」

現今通行的四人座轎車，預設了核心家庭成員(父、母、未婚子女)的

位置，爸爸掌理全家的命運，媽媽在旁協助，而小孩在後座遊戲。「超值的Spirit是我家人安全的依靠」，但是對於出門只能搭公車的女人而言，通常只能依靠陌生男人的駕駛技術了。

當女人想要接觸交通工具時，禁制與嘲笑便立即響起，因為她想扮演男人，從事只有男人做得來的事。女人天生不懂機械、不認得路、缺乏方向感、不夠勇敢果斷等，都是阻止女人跨越移動能力的性別界線的常見托詞。當駕車被賦予強烈的男性氣質，而且交通工具基本上是以男性使用方便而設計時，試圖駕車的女人換來的常是挫敗與責罵(何伶佳，1993: 17)，爭取交通工具的使用權，常是女人奮鬥多年才能略為實現的目標(蘇三，1993: 20)。因為女人開車，不僅在象徵上貶低了男性的特權與自尊(坐在機車後座被女人載的男性，總是混身不自在[魏虹，1993: 19])，也在實際上掌握了進入世界、參與社會運作的基本工具，對原本獨佔駕駛位的男性產生潛在的威脅。

2.2.2 女人開車做為一種性別逾越

在外移動所需的交通工具及其相關知識和技術，既然普遍地被視為具有「男性氣質」，因此，女人使用與駕駛這些交通工具，也是一種逾越或扮裝，或者，要扮裝之後才能使用。

早期使用交通工具就如離家外出一樣，要經過服飾外貌的扮裝才可能，傳統的女性衣飾不鼓勵行動，要使用編派為男性的交通工具，就必須先改變據以辨認性別的服飾。現代的扮裝則是落在使用交通工具這個行為上：工具有如一層外皮，罩住了駕駛者的性別，當這層外皮被歸屬於男性的時候，女性的使用者就參加了攪亂性別符號系統的行列。

人體是一層皮，服飾裝扮是另一層皮，交通工具是第三層皮(無論是汽車等有罩篷工具，還是機車等無罩工具)，這三層皮都有性別，或者說都是構成主體之性別的要素。當這三層皮的性別具一致性時，沒有什麼問題，但是由於第三層皮(交通工具)原本被設定為具有男性氣質，女人駕車就有了性別不一致的情形。要化滅其中的曖昧或緊張，有兩種方式。其一是改變第二層皮，穿上男裝或中性的服裝，其二是改變第三層皮原來專屬男性的傾向，使第三層皮本身也有了男女的分別(參見2.3節)，這兩種方式都是恢復一致性的做法。

當女人的移動現象與移動需求，還沒有蔚為一股不可忽視的力量之前，可能傾向於採取第一種做法(女人的騎馬裝是一個早期的例子)。如果女人的

移動需求與滿足移動需求的能力(購買力和合法性)，到了某種有利可圖的規模，為女性設計，以女性為訴求的交通工具就會出現，以第二種方式解除了性別不一致的緊張。這個時候，交通工具與駕駛行為的性別符號體系，就更精細複雜了，只是無論怎麼細分，性別與性總是難以去除的屬性。

2.3 交通工具的性別編碼系統：無窮的裂解與組合

隨著女人在外活動的現象日益普遍，女人移動需求的壓力增加，女人的移動需求受到了重視，因為有市場的潛力。標榜為女性設計的汽機車出現，一方面使得交通工具本身有了性別的分化，打破原來整個移動世界被標明為男性的現象，也就是說，原來俱屬男性的交通工具，現在有了內部的性別細分，使女性進入移動的分類—表意體系 (systems of classification and signification)；另一方面，這種性別細分的建構通常延伸了既有的性別符碼，具有強化既有性別分劃之界線的效果。

以速克達 (scooter) 的出現為例。第一台速克達早在第一次世界大戰之後就在歐洲推出。一開始，速克達這個字就指稱一種小型的兩輪運具，具有平坦開放的腳踏平台和後置引擎，馬力也較低。速克達在當時與摩托車 (motor cycle) 相較，正好對應了女性氣質與男性氣質之間的分別，因為早期的速克達是設計來符合女性的需求：在駕駛時保持優雅姿態而且不弄髒長裙。所以，在1950和1960年代，速克達的大量生產威脅到英國的機車工業之前，速克達已經被稱為是外來的入侵(義大利對英國而言)——對男性道路文化的威脅。它被視為是一個更為一般的過程——公共領域的女性化——的可笑預兆 (Hebdige, 1988: 84)。

當時速克達除了是較「低等」的機器之外，由於其類似小孩玩具機車的造型 (Zutoped 這款速克達甚至直接模仿玩具的造型)，也被連上孩童的意象，因此，雖然後來歷經變化修改，其一般性的概念還是離不開一個固定的意象：摩托車相較於速克達，正如同男性相較於女性和小孩 (Hebdige, 1988: 84)。台灣的速克達 (偉士牌) 之所以首先是紳士的意象，是因為它是90c.c. 以上的重型機車，不是以女性為行銷對象 (王志弘, 1992: 39)，但是後來大量推出的50c.c. 速克達，明顯地是迎合女性的需求。

交通工具與駕駛行為的性別細分，可以有許多項目，表一僅列舉一部

份。諸如車型、顏色、價格與駕駛行為，都被貼上性別分類。移動世界皆屬男性的那一道性別防線雖然突破了，卻在移動世界的各個層次與片斷上，建立了性別的新戰線，而且與社會中男性氣質與女性氣質的刻板建構連成一體。

表一 交通的性別標籤

項目	車型	顏色	馬力	駕駛行為	車種	價格	機車	速度
男性氣質	大、粗壯	嚴肅、冷硬	大	果斷、競爭	吉普車、貨車	高	重機車	快
女性氣質	小巧	亮麗、輕柔	小	猶豫、退讓	小轎車	低	輕機車	慢

不過，從另一個角度看，移動方式與交通工具有了性別編碼之後，區分的項目越多，可以逾越的界線也更為多樣。例如女人駕駛公共汽車、大貨車，或是駕駛高速的跑車，不是被視為僭越、家裡父兄丈夫有錢，就是有男人氣、不讓「鬚眉」。男人駕駛小巧的汽車，會被視為性格比較斯文，講求便利實用和效率（對應了交通黑暗期的情境）。這裡對男女交通扮裝的解釋，顯然有依性別不同而有不同的標準。

此外，移動能力的性別編碼，也和其他社會分類的符碼交纏一起，尤其是關涉了文化品味的社會階層符碼，這使得解讀蘊涵在移動（特別是交通工具）裡的界線或差異的能力（例如，知道什麼廠牌在什麼年份有哪些車型，其間差異何在？），本身就是一種身份的表徵。而這種品味與鑑賞汽機車所需的知識，依然是屬於男性的，並且形成男性嗜好文化的一個重要類別（其他如音樂、軍事、運動等，都是屬於偏向男性的嗜好），強化了交通工具在文化上的性別編碼。

由於在父權社會裡女性佔有較低的位置，因此女人在交通符號系統裡採取了男性的項目，形同階層的上昇，威脅到男人的地盤，因此，她的行為或地位，會被負面的解釋消解。例如，開名貴的車會被直截地視為僭越，或者靠家裡蔽蔭，而非自食其力所獲，這會引起男性駕駛不快，而在行動上可能會超車、按喇叭、閃燈趕過去，以速度與聲量來維護男性的尊嚴與性別的秩序。

相對地，男人開車有了被劃歸女性的特質，例如謹慎、動作慢，就會被斥為娘娘腔，沒有能力和缺乏氣魄，被排除進入女性的行列，以免丟了全體男人的面子。

可是，如果以車種來區分，由於大客車、大貨車具有強烈的男性氣質，

即使相對於同屬男性駕駛的小客車，也會使後者暫時淪為陰性。因此，若是遇上了女性的貨車司機，男性的小客車駕駛所遭遇的錯亂和威脅更大，或許會有更為激烈的反應以扳回一城，不過這尚有待經驗研究的確證。

3. 衍伸：速度之性政治中的行動主體

3.1 移動能力的性別表意鬥爭：抵抗、收編與流動

女人進入公共領域、使用交通工具、駕駛被編碼為男性的交通工具，這三個層次牽涉了雙重的扮裝。其一是採取身體性別的扮裝，以保護自身得以進入男性的世界，另一層扮裝則是這些跨越性別界線的行為本身。這三個層次的雙重扮裝有出現的先後，從必須假扮成男人出外遊歷，到可以駕駛與自己的性別編碼不相符的大貨卡，這一段歷史並非祥和平滑，而是經歷了象徵和實質的爭鬥。

移動能力的性別編碼，其結構或具現的元素或層面，包括交通工具本身的特性(造形、性能、種類)、使用方式(例如駕駛方式)，以及使用目的(工作或休閒)等等。因此，此種性別編碼不僅是論述與再現的象徵問題，也是在操作過程中不斷被鬆動與強化、解構與重構的社會實踐之中介與結果。

各種層次的逾越，搖撼了既有的性別分化秩序，也引起主流社會分類的調整，以便壓制、邊緣化或容納造成不安的曖昧異例(如前述的女人開名貴汽車的例子)。這主要是一場劃分性別界線的爭鬥，在移動的領域裡，當舊的界線被塗抹，可以看成是女性在移動問題上抵抗的成果。但是新的界線又被劃定，安排了另一種性別秩序，這可以視為是收納、消化女性的動勢。不過，重要的是女性逐漸在劃定新界線的角力上有了主動性，因為在劃定界線的過程中，她們已經漸次提高了移動能力，以及移動能力所伴隨的社會權力。

掌握了原本被標示為「男性」的移動能力或工具之後，女人不僅僅是進入男性的地盤，扮裝為「男性」，也是為自己開拓了一個不屬於既有分類架構的新空間。源於移動能力(這是一種社會權力)之增加，跨越各種分類的能力也增加，於是，女人也有機會躋身一個不定游移的流動空間，調整自己的方向與速度，在其中參與劃定性別及其他社會界線的時空實踐與論述實踐。

關涉了移動能力的性別界線，就如同移動本身一樣是流動不居的，然而正如移動不是盲動，而是涉身社會過程與社會關係之運作而從事有意圖的行動，性別界線的劃分不是隨意的表意遊戲，而是牽涉了性別主體之構成與認同的權謀策略。實質空間的身體移動與象徵空間的性別界線移動，與主體的形成之間有值得深究的複雜牽連。

3.2 移動中的性別身體·行動中的性別主體

男女氣質不是天生的，性別乃是學習而來，在演出(performance)之中顯現、延續與改變。因此，並沒有一種立基於女人本質的女人移動經驗，也沒有據此建立的專屬女人的移動文化，速度與移動的性別界線不斷在歷史過程中滑動。

人類存活在有各種分類的社會中，不是僅以男人或女人的身份而存在，還有其他的認同。但是，我們必須承認性別這一條界線，比起是否喜歡看電影，是否有蛀牙這一類的劃分人群的界線，更涉及事關生活與生存的利益之分派。再者，正因為性別非屬天生不變，我們才有改變性別界線的建構方式，從而改變資源與機會之性別分派的可能。

但是，這種性別建構論所引發的性別不確定性，以及關涉了移動的實質與隱喻的速度之性政治，是否會解消了婦女運動沿著性別不平等所發動的抗爭動力？是否會失去建構認同的堅實基礎？就此，巴特勒(Butler, 1990)指出性別的不確定性若是一個麻煩，也有其正面的意涵，在認定麻煩無可避免的情形下，應該探問什麼是惹麻煩和利用麻煩來推動女性主義的最佳方式。移動的考察，在實際與抽象的層次上，都可以讓我們進一步思索建構的問題。

在時空中移動，乃是移動我們的身體。這種牽涉了移動身體的經驗，是生活的主要經驗，移動過程正是我們認識世界和參與社會的過程。我們的身體在這個過程中，不僅轉移了時空位置，身體本身也改變了。所以，我們的身體，是有性別的身體，又是移動中的身體：依據性別之社會界線而移動身體，又在移動中改變了身體，改變了身體的性別刻痕，此謂身體之性別建構。

主體的構成，是置身在人、事、物的網絡之中，置身在文化意義的體系之中，在論述與實踐的過程之中而形成的，性別的界線穿越其間，主體便是有性別的主體。但主體也是一個行動中的位置與發起點，主體行動的軌跡正是主

體變化的軌跡，因為此時主體相對於外物的關係已經改變，主體的構成也隨之改變了。

從移動中的性別身體，到行動中的性別主體，移動與行動所指涉的都不僅僅是在實質空間與社會空間中的移動和行動，而且也意涵了有性別的身體和主體都是流動不居，不固守一方的。簡言之，身體和主體的移動和行動不斷改變、重塑著身體與主體，而我們可以將性別的建構說放在這個層次來檢視。

在一個父權體制的社會中，女人移動身體所引發的種種經驗，可以是形成有行動能力與意圖之主體的線索或材料。但是，這種經驗一方面同時性地被種族、階級、地域等其他社會分類所穿透，另一方面慣時性地被特殊的歷史與社會形構所限定。因此，要探究做為社會權力之表現的移動能力之性別差異，以及特殊社會過程與關係中女人的移動方式、目的和原因，如何影響了女性主體之構築，還有待特殊時空中的經驗研究來予以例證剖析。

4. 結語：流動社會中的流動性別

我們今日不僅處身移動頻繁的社會，也置身**流動空間**(space of flow)與資訊城市之中(Castells, 1989)。連結全球的通訊網絡，構成了新的流動情境與流動議題，這是我們所面對的特殊社會與時空結構。我們應該樂觀地認為智力勝過體力的資訊溝通方式，可以解除移動的性別界線，或者，謹慎地指出通向資訊網絡的權力，還有幾道社會界線把關，而性別正是其中之一？無論如何，只要性別在人類社會中還是重要的分類判準，關連其間的權力爭奪就會以不同的方式持續下去。

流動為尚的當代社會和流動不居的性與性別界線，迅即連通各地的溝通速度和變化快速的性別建構組件與風尚，這兩方之間是否有某種對應關係？在流動社會中，深陷資訊網絡與論述迷宮的性別主體，是否也變換莫測，沒有定形、失去中心、目眩神移？當世界以光速前進之際，性別關係與主體將如何維繫、改變或分解？這些是值得進一步探索的問題。

參考書目

王志弘

1992 〈台灣機車研究之一：非正式化與零散化的流動〉，未出版。

何伶佳

1993 〈被汽車挫傷了的媽媽〉，《婦女新知》131：17-18。

魏虹

1993 〈摩托車與我〉，《婦女新知》131：18-19。

蘇三

1993 〈女人·婚姻·車子〉，《婦女新知》131：19-21。

Butler, Judith

1990 *Gender Trouble: Feminism and the Subversion of Identity*. New York: Routledge.

Castells, Manuel

1989 *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*. Oxford: Basil Blackwell.

Felski, Rita

1989 "Politics, Aesthetics, and the Feminist Public Sphere," in Rita Felski, *Beyond Feminist Aesthetics*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press. pp. 154-182.

Fraser, Nancy

1990 "Rethinking the Public Sphere: A Contribution to the Critique of Actually Existing Democracy," *Social Text* Vol.25-26, pp.56-80.

Garber, Marjorie

1992 *Vested Interests: Cross-dressing and Cultural Anxiety*. New York: Routledge.

Green, Eileen, Sandra Hebron & Diana Woodward

1990 *Women's Leisure, What Leisure?*. London: Macmillan.

Habermas, Jürgen

1989 *The Structural Transformation of the Public Sphere*. London: Polity.

Hebdige, Dick

1988 *Hiding in the Light: On Image and Things*. London: Routledge.

Pickup, Laurie

1984 "Women's Gender-Role and its Influence on Travel Behavior," *Built Environment* Vol.10 No.1, pp.61-68.

1988 "Hard to Get Around: A Study of Women's Travel Mobility", in Jo Little, Linda Peake and Pat Richardson(eds.) *Women in Cities: Gender and the Urban Environment*. London: Macmillan Education. pp.98-116.

Virilio, Paul

1986 *Speed and Politics: An Essay on Dromology*. trans by Mark Polizzotti. New York: Semiotext(e).

Woodhouse, Annie

1989 *Fantastic Women: Sex, Gender and Transvestism*. New Brunswick, N.J.: Rutgers University Press.

本文原載於《台灣社會研究季刊》第16期(1994), pp. 147-165.

分身有術

資訊社會之主體構成及其操演策略

一、前言

現代社會中人際關係複雜兼以工作繁瑣緊張，常令人大嘆分身乏術，恨不得有孫悟空的法力，拔根毫毛一吹，生出無數分身，抵擋紛至沓來需要親身應對的情境。然而抱怨歸抱怨，世事並未由於大家分身乏術而真的停頓下來，人類的日常生活領域反而日漸擴大，社會活動的時空範圍日益膨脹，因為人類早已發明了比孫悟空更厲害的分身法術。

這些分身利器包括了傳達個人聲音、影像，代替血肉之身出席的相片（攝影術）、電話、錄音帶、錄影帶、傳真機和其他日新月異的電子通訊技術，也包括了減省人類勞動，以增加應付各種活動的時間和空間的技術與產品，如自動機械、家用電器和交通工具。如果再把有助於人類在「不在場」的情形下，傳遞訊息（或象徵意義）與代表個人意志的一切技術與物品列入（如文字、印章），那麼這張名單大概會將所有人類產品都涵括進去了。

當人類社會逐漸分化與複雜化，會產生兩種結構性的後果。首先，各分化部份之間的溝通，尤其是在面對面（face to face）情境之外的溝通變得更為重要；其次，不同部份在時間與空間上的精確配合，則日益成為社會運作的基礎。例如一件跨國貿易的全部過程，通常牽涉了好幾個國家的各級人員，他們可能永遠不知道對方的面貌性情，但是彼此卻要保持有效的連繫，並且共同控制整個貿易過程在時間與空間上的順利連接。此外，我們也見到越來越快的速度要求：在更短的時間內涵蓋更多空間，傳達更多物品與訊息，減少物流與資金的周轉時間。隨著技術變遷而來的時空壓縮（time-space compression），透露出「加速」已成為社會分化與複雜化的基調。

單靠人類的身體與感官本身，若無技術和種種人造物品的輔助，肯定無法支持目前的社會運作和人際交往的方式，但是人類的一切思維與行動畢竟還是以自我為出發點，亦即以意識所居的身體為中心。於是，有生理限制的身體

以及受身體所限的意識思維，在個體從事橫跨時空的社會活動的需求下，如何與技術及其產物發生關連，來履行種種社會關係和過程，就成爲一個重要的議題了。

面對這個問題，筆者提出「分身」的概念作爲一個切入點，來掌握個體如何捲入技術變遷、時空關係變化的情勢裡，依循與運用技術及其產品所結構起來的時空網絡，來參與社會，進而在這個過程中建構與重構了自我與主體。

綜言之，在視技術進展爲時空關係、社會關係之改變的觀點下，本文要處理的問題包括下列三項：

- (一)人類意識與人體感官功能的時空延伸，對於自我概念、主體形成與人我關係的一般影響是什麼？
- (二)在人際交往中如何運用分身的技術？蘊藏其中的社會權力關係是什麼？
- (三)在標示爲「後現代」的特殊時空關係中，分身的特質與問題是什麼？

本文期待在思索這些問題的過程中，對於人是什麼，以及人與社會的關係如何等問題有一些新的認識。

二、人類活動的時空限制

通常我們一想到「人」這個概念，浮現出來的就是人體的身形。「人」與「人體」是密切難分的，但是當人類超越蒙昧無知的階段，開始有反省的能力時，就會審度爲什麼摘不到樹上較高的果子，爲什麼無法跑得比走獸快，乃至於爲什麼無法像鳥一般飛翔了。這種省思立即便落到了人類身體的能力與限制的問題上，而且觸發了「身」、「心」二分的古老論題。

心之所向與身體肌肉感官的能力，似乎總有難以彌補的差距，尤其是在生病、受監禁與殘缺之際，最能體會生命之所繫的身體，也正是約制我們的生命形式與範圍的桎梏。人類的這種基本存在情境，自然對人類相互交往與社會構成的方式有深刻的影響，但是人類活動與社會運作的這個層面的物質性，過去卻很少受到社會科學的注意，似乎是將之視爲既定的條件，而不考慮其爲社會研究中的一個重要元素或變項，直到近十年有關身體的研究才獲重視(註一)。

社會科學過去即使認識到人類身體在理解人類行為與社會時的重要性，也傾向於視之為束縛限制，例如人文地理學家Hägerstrand (Parkes & Thrift, 1980) 在考量人類活動的時空特性時，舉出了幾項基本限制：

- (1) 人類身體(以及其他許多有生物和無生物)的不可分割性。
- (2) 人類個體(以及其他有生物和無生物)的存在有一定的時間界限(人皆有死)。
- (3) 同時參與一件以上事務的能力限制。
- (4) 所有事物都要花費時間，而投入某件事，將會減少個體的有限時間資源。
- (5) 移動需要時間。
- (6) 兩樣物體(包括人)無法在同一時間佔有相同空間。
- (7) 任何空間都有一定的外在界線和容納物體的能力限制。
- (8) 任何存在的物體都根植於過去。

上列八項人類存在的物質性限制，就樸直的物質觀點看，的確是難以違犯的，但是人類的生存與行動並不因此而固定下來，沒有發展的可能。探察人類歷史的演變，我們可以見到上列八項人體與物理加諸人類的束縛，已經由另外的途徑獲得某種程度的克服了，這是人類在具體情境中與世界，以及與其他
人互動的成果：技術與知識。

人體雖然不可分割，但是可以將各種感官延伸、強化，甚而獨立出來，最終也有了分割的效果。例如電話讓聽覺隨電訊延伸，而錄音機把聲音儲存起來，而將之分割出去，電訊的速度就在瞬間連結了兩地，雖然肉身不能超越，但是溝通訊息的移動已幾乎不費時間。這分割出去的聲音，就像文字一樣，彌補了人類記憶的限度，跨越時空的障礙，流傳到肉體生命死亡以後。

心靈與身體的差距並非永難跨越，Hägerstrand所指出的限制實際存在，但是人類發展與運用技術去改造了被身體所限的社會交往方式。不過Hägerstrand卻點明了人類活動的時空性質，也就是說人類存在所必定伴隨的時空特殊性，才是身體發揮限制作用，以及人類努力克服的關鍵所在。技術作為人意識與感官的延伸，所跨越的不僅是肉體，也是人類存在的時間與空間關係(亦即社會關係)。

三、人體意識、肌力與感官的時空延伸

(一) 媒體即人的延伸－McLuhan的啓示

加拿大的傳播學者 Marshall McLuhan 從很特別的觀點，在《理解媒體：人的延伸》(*Understanding Media: The Extensions of Man*, 1964)一書中，提出了媒體技術及其變遷對人類知覺與社會生活形態的影響的創新看法。書中主要的論點如下：

- (1) 媒體即訊息 (The Medium is the Message) 。
- (2) 媒體是人體與意識的延伸，科技是我們生理機體的延伸或自我切斷。
- (3) 人體的延伸或切斷造成人體所有器官感知間的新比例或均衡狀態，影響整個知覺系統，改變社會生活的形態。
- (4) 媒體可區分為熱、冷兩種，前者是能使某一感覺器官有充份定義(有充足資料) 的媒體，使其對象參與或自行消化的程度小 (如收音機、電影) ，後者則反之，需要投入參與 (如電話、電視) 。
- (5) 當前的電子科技反轉了過熱的機械技術，而相當程度地恢復了古老部落、口語和手工的社會模式。在當前的電子社會，我們把神經系統延伸出去而將身體納入其中，我們的生命變成資訊的過程。(註二)
- (6) 不同媒體之間會發生交互作用和混合，迸發能量，引發變遷，使社會產生潛在的衝突。
- (7) 媒體有如譬喻，能將人的經驗傳遞、轉化為新的形式。

McLuhan給媒體一個很廣闊的界定，所有的技術與人類產品都是一種媒體，都是人體的延伸，這樣的概念將技術與人類的感知方式和社會生活緊密地連結在一起，具有啓發性，本文即是在McLuhan的基礎上作進一步的思考。

媒體的傳遞速度與特質，常被視為是人類活動的一種限制或外在因素，其實根據McLuhan的觀點來看，媒體本身就是構成社會的要素：媒體是社會運作的中介，也是其結果，因此媒體是捲入其中而不是做為外在環境的一員。推廣言之，技術與社會的關係，不是一種各據一方彼此影響的模型，而是在人類生存的具體狀況和歷史社會條件之中，技術隨之發展變化。技術是構成社會，使社會具有一定的運作模式與過程的種種人造物及其操作程序與相關知

識。因此，技術是積極的構成而非消極的限制，同時也是構成特定社會中，人之所以為人的要素。

(二) 技術變遷、時空變化與分身

技術是人類的產物，是人類與外界發生關連的方式與結果，包括知識及人造物。技術既為人所用，一定影響人類的生活，包括對自己和對他人的看法，因此，技術總是關涉人的自我形構和人際關係，而且不僅僅是觀念上，也實質地影響了基於「人身」的具有時空性的人類活動，此即「分身」的展現與作用。

在探討分身這個概念之前，我們必須對待人類存在的空間性與時間性。前曾提及，人類存在的物質性必然伴隨了時空位置。要確定人的存在，要確定「我」的存在，原初的條件便是體認到身體的存在樣態：有與外界相隔的皮膚界線，因此有了內外的距離，有了「這裡」與「那裡」的互動，這是存在的空間性；有可感知的身體與外界的變化（此變化通常具有空間上的差異），此乃存在之時間性。我們所考量的是人類社會，於是個體存在的時空性就是具有「社會性」的時空性。

所謂的社會性首先是人與他人的交往溝通，在交往溝通中彼此存在的空間性和時間性，也成為交往的條件與結果，例如溝通要有足夠的彼此空間和時間的連結，而交往會造成互動雙方的新時空位置。其次，社會性即人類活動的累積效果，我們不僅活在「當前」，也活在過往人類活動的成果裡，活在一個人造的世界裡，亦即所謂的歷史文化裡。這個既有的人類世界就是社會，是範定與構成我們時空特性的世界，技術是這個既有世界的一部份。當然，累積的社會性與溝通的社會性，其實是一體兩面，溝通的結果在世間累積，奠基於累積的溝通不斷改變累積。

因此，做為累積之部份的技術（或謂溝通媒體），是溝通的條件、中介與成果。有了技術的溝通，就不再是素樸的純粹倚賴人體的溝通了。面對面溝通所依靠的聲音、身形姿態、眼光、氣味和觸感，配合的是緊密扣連的時空性。一旦技術使得某些感官、知覺能夠強化、延伸，乃至於分離獨存，溝通所需的就不一樣的時空關係了。不同的技術、不同的時空關係、不同的溝通方式，以及不同的累積，人類社會如是展延。「分身」是一個統整這個過程的概

念。

分身是什麼？分身同時意指身體功能的強化、延伸和分離，以及自我意識、意志的延伸的現象，它通常指涉了(refer to)那些呈顯分身的技術與產物，如攝影術和相片。身體的功能除了視、聽、觸、嗅、味之外，還有肌肉體力、發音、牙齒撕咬、手腳活動，以及皮膚保護、溫度調節、生物時鐘等許多生理作用。而一般歸屬於心靈功能的則有中樞神經(大腦)的思考、記憶、認知、判斷等。這些身心作用都可以借技術之助而得以強化、延伸、分離。例如最初的重要技術——語言，是人類發音器官的組織化、結構化與標準化(此後說不同語言的人很難發出某些他種語言的聲音)，也是人類思考與記憶的模式化，增進了溝通效率，也使得超出面對面時空的訊息「轉達」，有一定的正確性(其他事例參見表一)。

人與人面對面互動時牽涉所有感官，但視覺與聽覺最重要。在感官的分化之中，分身也以視覺和聽覺的強化與獨立最為顯著，嗅覺、觸覺和味覺就比較難延伸與分立，火警測煙器或許算是嗅覺的延伸，但是味覺和觸覺就是十分私人性而難以延伸了，必然要親身體驗才有感受。現代科技的發展傾向於跨越時空，重塑面對面溝通的情境，如影像電話或透過衛星的同步跨國會議，但是味、嗅、觸覺等深刻牽涉血肉之軀的感覺，還是無法在其中傳達。

技術及其所帶來的分身方式(亦即人類溝通和社會運作的時空關係)，已經使這個世界產生了劇烈的改變。我們可以沿著技術變遷的重要向度，諸如可及性、移動性、強度、速度、公共性與私人性等，來考量具體歷史情境中的分身情形，不過這有待另外的經驗研究來解答。

分身這個概念同時包涵身心作用，有其理論上的深意。分身不僅同時考量了身體與心靈，視之為同一溝通歷程在分析上的不同面向，也同時掌握了「心」與「物」，因為分身既是人的延伸，也是人的物質化、對象化。最基本的例子是文字，文字是語言的進一步結構化，有更明確的界定，最重要的是將語言由短暫的聽覺延伸，轉為長久的視覺延伸，促成記憶力的延伸。文字使得依附人聲的語言，在手寫的動作之後脫離了人體，轉為一獨存的人類意志之表徵，即一切離之分身的展現，具有更高的時空穿透力(文字及其書寫工具，尤其是紙張，一起構成了一套的技術)。

我們在分析上區別身心，並不意味事實上的區分(生理與心理的研究尚

表一 技術、時空與分身的關係舉隅

技術及其產物	人的延伸、強化與切離	社會與時空效果
語言	知覺之結構化、思考溝通能力	意志傳遞的秩序與持久
文字	知覺、思考溝通能力、記憶力	更嚴謹的秩序與時空持久性
信件郵遞	知覺、思考溝通能力、記憶力	制度性的文字之時空傳遞
印刷術	符號、文字及圖像的機械複製	更能超越時空、確保一致性
影印機	符號、文字及圖像的電子複製	可及性和私人性比印刷術提高
打字機	記憶力、書寫與編輯的結合	具高度的可及性及私人性
電腦	記憶力、中樞神經	瞬間連結數個空間
傳真	手寫與印刷文字的直接瞬時傳遞	瞬間連結兩個空間
電子郵件	文字訊息的完全電子資訊化	瞬間連結數個空間
數字	知覺、觸覺（如三圍數字）	人體的抽象化與去私人性
貨幣	人體、意志	普同之價值判準
衣飾	皮膚、觸覺、體溫控制、形象	人類活動範圍增加
房屋	皮膚、體溫控制、整體形象	擴人在惡劣時空的活動力
照明	睡眠—活動周期	活動時空增加（晚上、地底）
空調設備	體溫控制	活動時空增加
印章	人體、意志	可脫離主體時空的身份證明
時鐘	人體活動周期	使社會具時空一致的韻律
輪子	腳、肌力	活動時空、速度增加
鐵路	腳、肌力	活動時空、速度增加
汽車	腳、肌力	活動時空增加、具私人性
自動機械	手腳、肌力、感官之精確度	速度、活動範圍（無人操作）
收音機聽覺		瞬間的聲音訊息之傳遞
相片	視覺、記憶力、人體形象	物體的時間凍結與空間切割
顯微鏡望遠鏡	視覺、感官的精確度	新的時空經驗與概念
麥克風聽覺		聲音的傳達範圍增加
錄音技術	聽覺、記憶力	聲音的凍結、超越時間
電話	聽覺	雙向瞬間的聲音訊息之傳遞
行動電話	聽覺	可自由移動的瞬間聲音傳遞
影像電話	聽覺、視覺、人體形象	面對面情境的再現
攝影技術	視覺、聽覺、記憶力、人體形象	物體形象的時空動態保存
全像照片	視覺、人體形象	物體形象的逼真立體複製

資料來源：McLuhan(1964)以及本研究整理。

不能確證身心二元說)，其實在社會的實際運作中，是整個一起難分難解的，縱使論述上(如哲學或一般日常用語)有所區別，所發生的影響同事實上的區別所發生的影響也是不同層次的問題。在下面談分身與自我意識、自我概念的形成的時候進一步闡明這個心、身、物的問題。

綜言之，技術變革、社會運作與組織的時空關係，以及人的溝通方式，其實是同一過程的不同面向，其間雖難免有斷裂、跳躍、矛盾之處，但是卻是糾扯一體，共生共變的。是故，分身的形式與社會經濟發展的總過程一起演變，而且在社會經濟的不同位置中，有不同的樣貌出現。

四、分身、自我概念與人我關係

(一) 身體、分身與自我概念

分身最重要的影響是建構了自我概念。分身這個概念指涉了人類為了溝通、控制和參與社會活動等目的，「我」在時空上的延伸、切離與分散。這種「我」的分身，是人類捲入社會運作的手段和中介，也是其結果。也就是說因著社會運作的需要，產生了各種輔助分身的技術和工具，允諾了新的溝通方式，同時也使得人類進入了新的分身情境，有了新的自我概念。

我們在這兒只能談一般性的可能影響，因為任何技術變遷、分身方式和人我關係，都不必然有一對一的對應，只有在具體的歷史情境中，在既定的社會過程與關係之中，才能有所謂的因果，而沒有一抽象的，脫離物質與歷史世界的先驗因果。

關於「人」與「我」的討論是長期以來社會與人文學的主題，諸如個體(individual)、作用者(agent)、主體(subject)、自我(self, ego)等名詞都各有指涉。個體通常指做為一個完整、一致的人(person)的存在；作用者則指有積極自覺意識的行動者(actor)；主體的意思比較複雜，或指一個具有主體性的感知與意識的中心，或指相對於外在世界，而與之互動的一個意識的承擔者(bearer)，或者，在結構主義的觀點下，指稱的是社會結構中被建構的主體位置(subject position)(參考Smith, 1988)(本文採用主體位置的看法)。不同的名詞其實蘊藏對人與社會關係的不同看法。

心理學與社會心理學裡的自我(self)和精神分析的自我(ego)，不論

其強調社會面或個人面，都指涉了意識層次的人，而人格(*personality*)理論和角色(*role*)理論也集中在意識層次的考量(參考Holland, 1977)。以上這些人與我的概念，都忽視了身體，忽視了肉身與自我的關連。

我們的存在是透過身體而存在，身體是我們一開始就存在其中的世界(O'Neil, 1989:9)，但是雖然意識不能完全掌控身體，並不表示身體與意識是截然二分的，因為意識總是具體化了的意識(*embodied consciousness*)。重要的是在人的概念，我的概念的形構中，身體和意識(或稱意識化的身體與身體化的意識)同樣是不可缺的線索。[下文中的自我若不夾注原文，如*self*或*ego*，即本文的特殊用法—分身概念下統合身、心、物 and 社會性的自我]。

「人」與「我」的構成包含了「身」與「心」，使同時意味著包含了「物」。一方面在意識和身體二分說的傳統裡，身體往往呈顯為一個意識無可掙脫的「必要的惡」，是一個物的存在，至少是一個對象的存在。另一方面，身體是存在於特定時空的身體，亦即是做為世界之一部份的身體，人—身體的關係，衍生即為人—物的關係。援用上述的分身觀念，在人與人的溝通中，在人與世界的互動中，技術已捲入了人的溝通和行動，而構成了分身，也就是說，如果分身是人的延伸，而人的存在即包含此延伸，那麼人的存在、人的概念之中，已經包含了人與物的關係。

視身體為物，但又視之為主體之所居，透顯了主客體的混同曖昧性質，也顯示以主觀—客觀，個體—社會的二元對立來掌握人，已經不合時宜，分身概念卻可以讓我們脫離這個模糊的泥沼。分身一方面是外在客體，是可認知的物體，一方面又是自我的分出，在分身之中，我們正見到了人的社會性，以及社會運作的人性。

素樸的身體總是當下的、此時此地的自我之所在，但是分身的概念已經讓我們體會到人事實上是跨時空的人。尤其是在今日科技使得人的種種延伸具有更高更快的超越時空能力之際，人已經不是活在當下，而是活在由過去、現在、未來種種我的訊息與形象所構組的網絡之中，或者，更適合本文精神的說法是：人的存在已經擴張成一個時空網絡的存在方式(註三)。

相較於血肉之軀，呈顯在技術及其產物上的分身的特質乃是較固定持久(或謂具客觀性)，但是分身還是繫於肉身與意識，即使切離出去，還是有人存在，由人去感知、辨明和行動，只是這時候面對分身的人，已經不是只以血肉之軀溝通的人了，這時的自我也不是一個意識與感知的自我，或是一個侷於

肉身的自我。

依照分身的概念，人的自我現在總是分割了的自我，隨著分身之延伸、切離，而散佈在時空中的自我。「人」由種種分身之中，去體會自我、建構自我，因為人正是藉由這些分身（以及其所蘊涵的社會運作方式和時空關係）來與人溝通，來參與社會，簡言之，存在於世，分身即人存在於世的姿態。

總之，分身概念的觀照下「人」的意涵乃是：人並非只是血肉之軀，人是社會的人，在社會之中藉由分身建構出來的一個人，一個我。建構的不僅是我的意識，也是我的血肉之軀的身體，身體是人類活動的媒介與結果。分身的提法一方面包含了心與身，超出心物二元論的區分，另一方面也超越了天生的、統一的「主體中心我」的看法，並在分身之中埋藏了人的社會性與交往性的概念。因之，分身同時掌握了人的概念的機體部份與意識部份，掌握了人的概念中人與物的勾連，也掌握了人的社會性與建構性。

（二）擴散又統整的多重主體游移形塑過程

本節由主體來談分身，提供一個互相對照的觀點。由阿圖塞(Althusser)的主體說出發。阿圖塞(Althusser, 1990)論點的精要乃是：意識形態把具體的個人建構為主體(意識形態乃是個人同其真實存在狀況的想像關係的表徵)，較複雜地說，就是一切意識形態都是通過主體範疇的作用，把具體的個人呼叫或建構成具體的主體，而且個人總是已經是主體了(Althusser, 1990:191-2)。我們暫且不管意識形態的問題，阿圖塞的重點乃是主體是一社會的建構，而非天然生成的。

主體建構的說法，與拉康(Lacan)的主體形成說有密切關連。拉康在探討人類主體的形成時提出著明的「鏡像階段」說：嬰兒藉由觀看鏡中自己的形象，確認了身體的同一性，也就是說對於嬰兒而言，身體在鏡中的影像是一個具有結構化力量的因素，通過這種結構化力量，主體得以形成了自己的人格同一性(identity)。但是主體我的形成同時包含了「異化」，因為嬰孩是通過影像，而非通過自己的物質身體來獲得同一性，也就是說，嬰孩對自己的辨認只是一種想像的再認(杜聲鋒，1988:131-2)，這個影像雖是自己的形像，卻是一「異己」的存在。

但是在鏡像階段也只能說是「自我」(ego)初步形成的階段，對拉康而

言自我(ego)和主體不一樣，主體的建立要在「語言」的階段才完成(梁濃剛，1989:99)。在鏡像階段的想像的秩序之後，有所謂的語言(象徵)的秩序，語言的秩序在嬰孩進入世界之前就已經建立起來了。語言的學習過程幫嬰孩掌握了「我」的概念，也同時進入了你、他、她、它等構成的差別世界，意即不同主體位置的世界，有你—我溝通的世界。可是語言也同時在我們和客觀事物之間造成分裂和隔離的關係(我們此後必得通過語言來接觸與表達現實)，語言的經驗代替了實際的經驗，語言的名代替了主體，但又不等於主體，主體和語言活動之間有永久性、無可克服的分割關係(梁濃剛，1989:105; 127-133 [拉康的學說有其更為精妙複雜之處，這裡是為了一個簡化的借引])。

以上的主體建構說可以和分身的概念相比較。依照媒體是人的延伸的看法，語言乃是人的分身主要呈顯之處，而這個語言分身也正是構成人的自我的重要元素。可是，一方面語言分身和血肉之軀之間是藕斷絲連的半分離關係，另一方面語言乃是知覺與思考的結構化，是同沒有語言之前的身體和意識的混沌狀態不同的，因此語言分身的形成同時即意味了一種知覺思考的跳躍發展。也就是說語言分身，同拉康所說類似，是個具分割性和客體性的存在，但是分身的意涵更豐富。

此外，阿圖塞對「呼喚」主體的提法，讓我們想到媒體與透過現代媒體的對人的描述、解釋與呼喚，可以用分身來說明。媒體是人的延伸，是分身之呈顯，是構成人的自我概念的要素，是人藉以溝通和行動的中介，那麼媒體對人的召喚，其實就是人對人的召喚。這種召喚可以是他人分身對自己的召喚，也可以是一個面目模糊的「集體雜拼分身」對某些特定人的召喚。而呼喚的效果是進入了一個主體位置，也就是進入某種人際社會關係，某種溝通方式，亦即某種分身之組合方式，進入了特定的我是什麼的位置(用平常話說就是採取了一個角色)。

概言之，依照分身的概念，可以補充主體說之處有四點：

- (1)主體構成之體質性(corporeality)與「物質關連性」。分身做為人的形構要素的概念，包容了身、心、物，在人的概念中包含了人—物關係，這是主體理論較為忽視的向度(Lacan的鏡中像[其實也是一分身]，呈顯的是做為外在物的身體形象，已經考量了自我構成的身與物，但是走得不夠遠)。

(2)主體的時空性。分身即是血肉之軀的時空延伸，建構的主體乃是一在時空中變化伸展的主體。主體說雖然在「主體位置」的提法中蘊藏了一種比喻的空間觀，卻忽視了時空向度的深刻意涵。

(3)主體構成的多重性。人有多重的分身(正確地說是人由多重的分身組成)，隨著呼喚、溝通的情境而有不同的組合，成為不同的主體，亦即人潛在地就是不同主體的混合，以簡單的角色理論說，就是人潛在地具有多重角色。主體說雖指出人可以進入不同的社會位置，但是仍然有一個個體來進入主體位置。分身說則指出人就是一多重的存在，血肉之軀雖可以一表皮來劃分內外，但是人總是交往的、溝通的人，就社會研究觀之，有意義的是這個在溝通中複雜多樣地建構起來的自我〔如此觀之，人自己的身體也是自我之分身←詳見結語〕。(精神分析說也是一多重人的概念，但卻是潛意識、意識、前意識的分割，掌握了機體和意識，較少掌握社會性和人—物關係做為人的構成條件。)

(4)主體我的自主性。分身說雖然指出了人的社會建構性，但也指出是溝通中的自我之建構，分身一方面構成自我，一方面也是在溝通中發展出來，是為人所用的溝通之中介(及其結果)。所以即使是做為主體我而被召喚的分身之組合的自我，也不是一純然的被動的機械構成，而是積極參與溝通，並且在溝通過程中，隨時機移動調整分身之組合，轉成另一個主體位置的自我，而非全然被社會結構限定，只能依樣畫葫蘆的主體。

最後，還有一個認同或同一性(identity)的問題。分身雖然是人體感官、意識與肌力的強化(結構化)、延伸和散佈出去，而且是多重的分身，隨呼喚、溝通情境而有不同的組合，成為不同的主體和自我，彼此間也有矛盾，但每一組合還是在論述上，以及在實效上表現為一個統合的主體。即使複雜的情境同時召喚了好幾個主體，乃至於好幾套主體，或者在各個主體間迅速轉換，若要維持溝通的可能性，就要溝通的各方對彼此的主體樣態有所理解，在每個當下能溝通的時刻裡，聚合或約簡為一個單一主體(否則就精神分裂了，溝通消失了)。也就是說每個溝通情境中，要能維持認同或同一性，就要有一統整之主體的存在。

於是，根據分身的概念的主體形成過程，乃是一種擴散又統整的多重主體游移形塑過程。

(三)分身與人我關係

主體的形成或分身的形成，都是在溝通之中，也就是在與他人交往的過程中出現的。在社會科學中談論日常溝通最有名的是高夫曼（Goffman, 如1959, 1990）的戲劇論（即人生如戲）。他仔細分析了互動時人如何界定情境，如何操弄與呈現自己的形象，採取特定的角色，運用各種提供資訊的線索，來達到互動的目的，並在其中佔取上風或合乎社會規範。

不過高夫曼重點是面對面情境中的互動，此種互動是人類交往溝通的原初和基本形式，分身則主要含括了非面對面情境的互動。這種面對面之外的溝通，以及所伴隨的人我關係，在分身的概念下，有以下幾個特點：

- (1) **片面性**。由於分身經常是單一感官的強化突出，溝通時面對的不是整個有血肉的人，因此線索變少了，有待根據經驗來想像和判斷的部份增加了，例如電話是聽覺的空間延伸，但通電話時缺乏視覺線索。另一種情形是出現的是整個人的身形，但卻是延伸的、象徵的身形，不會做出回應，只是承載了有待解讀的意義，例如相片、錄影等。再一種情形是根本沒有身形，只是一純然的訊息載體，是人的意志、意識的延伸，例如印章、文字等。綜言之，跨越時空的分身溝通，比起面對面的溝通，通常具有片面性和延遲性（不過就語言是一種分身而言，它所介入的片面性與結構化作用，使得即使是面對面情境，全面的、毫無阻滯的溝通也是不存在的）。
- (2) **低涉入性**。由於分身的溝通具片面性，在某種程度此時的自我涉入溝通的程度較低，也就是在此時進入的主體位置所具現的分身之組合形式，是各種自我之組合中較短暫的，位居外圍的。在這種情形下，溝通就使人感到隔閡或虛假，血肉之身的我與替代的、延伸的我的差別就在於那一股活生生的氣息。也因為如此，親身出現便具有社交上的優越性，例如由親口告訴，托人口傳，手寫文字，印刷文字到電子郵件，雖然在時空效率上愈益增加，但是親身總具有較高的社會溝通層級，尤其是在和握有實權者溝通時，親身召見和印刷文告是差很遠的。
- (3) **去私人性，去個體特徵**。與前兩點直接相關的就是分身的去私人性、物化的傾向。因為線索減少，涉入程度低，分身傾向於與一般物品同列，例如錄音帶與錄影帶中傳來的雖是聲音與形象的分身，但是帶有物的特

質，與之互動宛如與物互動，令人不自在，所以很多人不喜歡與電話答錄機溝通。物化伴隨的常是去私人性，一方面是技術的限制(如印刷文字比手寫文字的個性線索少)，一方面是源自片面性和低涉入性，組合為人格特質的分身既屬外圍，其特殊性自然較不明顯。

- (4) **分歧性與不確定性**。人的分身是多重的，可以組合為許多主體位置，跨時空所牽涉的分身和組構出來的人，自然也較具分歧性而顯得不確定。較極端的例子如國際貿易過程中的接洽對象，是透過文字、語言與電子通訊來溝通的，所建構出來的人是功能性的，模糊無人格的，對方甚至不是同一個有血有肉的人，僅是一個概念上的人(社會是一有機體的概念是一種集體分身的想法，而「法人」的概念則是人類的一大發明)。
- (5) **隨時隨地的穿透性或可接近性**。由於前述四點特質，非面對面的分身溝通反而是可接近性較高的。例如有了電話之後，溝通變得較易發生且具穿透性，亦即必須放下手邊正進行的事，來接遙遠地方打來的電話，並與之溝通，不易親身見到的人，電話溝通卻較容易。政治首腦不斷出現各媒體中的形象，更可以算是具強大穿透力的強迫溝通了。

在討論了分身之人我關係的特質之後，我們立刻可以發覺這些特性其實蘊涵了權力關係。不是每個地方都可以穿透，不是每個人都有相同的分身的資源，相同的控制分身之出現、形式和意義的能力。下一節便簡略探討分身權力及其操弄的問題。

五、分身、權力與時空策略

(一) 支配與馴訓的分身

人存在於此世必有身體，因之對於身體的管制是件重要的事，尤其是伴隨近代國家之形成的統治技術和隨著社經發展而來的新科學論述，將人置入了一個全新的社會控制網絡中，人體之上烙下了各種規制，傅柯(Foucault, 1977, 1980)在這方面的研究最受人矚目。監獄、學校、病院、軍營、工廠只是身體馴訓(discipline)、控制的最明顯事例，它們都具有時空的特質(身體本就是時空性的存在，因此其控制也是時空上的控制)。

但是以分身來考量人的概念的時候，對人的控制和馴訓如何進行呢？對

馴訓與控制的實效而言，分身實具有正反面的作用。

首先，技術進展下所允諾的分身方式，正好是控制的利器。一方面統治者藉由其分身來威嚇與指導臣民，讓人時時刻刻記得誰是統治者，如銅像、元首玉照、媒體的各種影像等等。這種非私人性、低涉入性的分身，也恰好適於保持權力所需的距離與神秘。統治者的分身，在封建帝王時期是神話的，隱藏的，因為沒有較好的分身，但是現代社會中，政治首領卻要求分身越多越好，形象的時空散播成為統治的技倆之一，也就是說無時不刻、任何地點，「老大哥永遠看著你」。

另一方面被控制者的分身本身即提供了控制者不必一一掌握具體的個人，卻仍然可以準確操控的門路，身份證、相片和印鑑是最佳的例子。由精確的人口管制體系和統計，層層上報到決策核心的雖然只是毫無面貌的一群群數字(人的最抽象分身)，卻是安排資源、配置權力的重要準據。

其次，分身所建構的多重游移主體，卻也是一種逃逸乃至於抵抗的方式。由於分身的多重結構潛力，多樣的自我，不定的主體位置，提供了轉移陣地的機會。在一個普遍握有一定分身技術和資源的當代，分身可以是欺騙的幪幕，是掩護核心我的屏障，也可以是泛生繁衍到不可勝數，難以掌控的無限主體。

不過分身到底怎麼在權力爭鬥場域中發揮作用，還是要在具體的情境中來檢視，這裡只能說些很玄的空話而已。而且社會的運作雖藉分身(及其蘊涵的人際溝通、時空關係和技術)而行，卻不是以分身為唯一決定，而是摻雜在社會經濟的整體形貌和過程裡頭變動的。

(二) 溝通與象徵的分身

梅洛龐蒂(Merleau-Ponty, 1962)曾經在哲學上指出身體不是外在世界的客體，而是我們與世界溝通的中介，人體乃是所有其他溝通過程的示範性基礎。因為身體對人而言不是像物體一般地存在於世，像普通物體一般會在眼前消失，但身體也不像思想一般呈現在我們之前，不像一股不斷的意識流，身體是人的世界的場景與工具，就像眼睛一樣，自己永遠看不到，但經由眼睛卻可以看到任何事物，我們沒有另一個身體以供我們探索自己的身體…(O'Neil, 1989:14)。換言之，就身體做為我們「意向性」(intentionality)的實際形態

而言，梅洛龐蒂用身體觀念，表達其主體性的意義，同時就它做為我們與世界溝通的實際場合而言，這個身體不再是心靈的工具，因為它所面臨的不是認知判斷的問題，而是具體世界的溝通(蔡錚雲，1991:152)。

不管梅洛龐蒂的談法在其現象學事業中的位置，分身的概念也同梅洛龐蒂的身體觀念一樣，是建立在溝通之上的。不過分身的概念比梅洛龐蒂的身體廣闊許多，含攝了一個向外伸展於時空之中的、多形的、有彈性的人的概念。

前面已經談到許多分身和溝通的問題，這裡談一下以分身為形象塑造的手段，亦即「形象學」的問題。

首先，身體乃是「生物正文(bio-text, O'Neil, 1989:3)」，是一個被我們書寫、編輯和解讀的對象，但它又是人面對與接觸外界的原初地點與中介，是人存在之所依，所以建構身體即建構自我，反過來說，身體之所以是生物正文，正由於它是自我之建構中無可棄置的一面。以符號學來思考，被建構的身體若是指符(signifier)，則自我即其參符(referent)，而意符(signified)就是想要建構出來的象徵效果了。但是在引入分身概念的時候就比較複雜了。

我們在技術的輔助下發展了無數分身，構成多樣的自我與主體，正面看來是增益了我們做形象學操弄的本錢，而有權有勢的人一方面需藉形象操弄做為一種維持其象徵與實質地位的技術，另一方面也擁有較大的形象操弄資源(種類多而且跨時空性強)。

但是反面看來，這隨著溝通情境而不停轉換的分身之組合，並不是隨心所欲地變化，因為溝通的情境與目的不是全然在我之掌握，分身之中也蘊藏了難以撼動的社會性、技術之物性，以及溝通所牽涉的對方之特性。所以，分身日益紛雜的當代，人就不是一靜止可緊握的人，而是愈益在時空之中擴張、漂動、變形的自我的不斷形塑過程，孰是意符、孰是指符、孰是參符就飄搖不定了。簡言之，就是益增操弄形象的困難。

不過身體、自我、分身還是形象操縱的主要場域，因為它關涉的正是象徵層次的權力遊戲。莫怪當前對身體(分身)的自覺愈益增加，美容、化妝、健美、拍個人攝影專輯、形象設計，要在社會關係中掌握溝通優勢者，紛紛投入身體營造工程與自我雕琢的行列。

六、後現代時空中的分身社會學

最後這一小節在所謂的後現代氛圍中，由分身角度來檢視後現代的一些特徵與說法。後現代是什麼眾說紛紜，它是一種風格，是一種新哲學和方法，也是一個新時代。我們不去管後現代的確切意義，僅略為檢視三種特徵以為分身說的評較。

1. 分裂的主體

依照本文的分身概念，人類主體已經是分化了的、多重的主體。後現代宣稱進入了主體分裂的年代，乃是對主體中心說的反叛；individuum is always in dividuum，而subject則是sub-jected。

不過前文也提及主體是擴散又統整的多重游移形塑過程中的主體。處於有眾多自己與他人分身的時代，一貫性與統一性的勉力維持是必要的，簡約是其中一種手段，將多樣的主體化簡為單純的樣態，這是人類對付複雜情境的一貫手法。主體分裂了，但在每個溝通的當下，我們還是需要一個暫時統整一致的主體。

2. 時空壓縮與加速流動

哈維(Harvey, 1989)認為後現代的一大特徵乃是時空壓縮(time-space compression)的持續劇烈進行：周轉時間的加速，資本循環的加速，利潤獲取的加速，都帶來時空關係的改變。此外，維希里歐(Virilio, 1992)則指出速度與權力、政治與移動之間的關係。分身的觀念預設了人的時空的存在，也預設了主體的移動，時空壓縮其實意涵了分身的時空跨度增加，加速則暗含了主體變換位置速度加快。

但是，重要的是在收縮與加速的此刻，分身的時空擴展與變幻加速是怎樣影響了人的自我構成的穩定性，意即人的同一性或認同如何維持呢？加速真會引向崩潰和毀滅嗎？

3. 影像社會與擬仿人生

布希亞(Baudrillard, 1983)提出擬仿(simulation)的說法，質疑了真實與符號(語言)的關係：符號與真實的關係不再是符號忠實「再現」真實，也不是扭曲真實或遮掩真實的缺席，而是符號與真實毫無關係，進入了擬仿的秩序，去除了可以分辨的關係，擬仿甚而預置了軌跡，來管制和製造將發生的事件。此際真實與符號已混淆不清了，而擬仿運轉所產生的真實則成了「過度

真實」(hyper-real)，比真的還真(陳光興，1991:21-22)。所見只有影像，找不著對應的實體，因為我們已經認影像為實體。

依此看法，是否意味擬仿人生只有分身，而沒有具溝通意圖的自我呢？只有不斷擴散、組合、游移、滑動的分身群和主體軌跡，而無一在溝通情境中具現的自我和特定的主體位置呢？其實還是回到同一性的問題，若要遂行溝通(不管是否是扭曲的或浮面的溝通)，最少要存在一暫時定止，而能指涉到一主體及其意向的分身組合。最終，人類存在的體質性(corporeality)是無可抹滅的真實，我們或許不知其確切性質，但知道其存在。

七、結語：台灣經驗研究的一些課題

其實最偉大的分身是人本身。人體本身做為一種分身，不僅在於身體就是一種傳播工具，也是在於身體具有生殖能力，它再生產了另一個人，這是一個源自母體但又獨立的分身，這個分身又成為另一個母體，母體與分身相繼不絕，或者說每個人都是母體，也是分身。更偉大的是人依照自己的形象造了神，然後說神依照自己的形象造了人，這裡蘊藏的就是分身運作的秘密了。

分身這個概念所綜合的乃是技術變遷、人類溝通互動的時空特性，以及人類的自我意識與主體構成的問題叢，但是更深一層的問題，其實還是扣著人是什麼？社會是什麼？社會如何可能？等古老疑惑，這是要進一步探索的問題。而本文不能探討得更為細緻深入，其實是缺乏對實例的經驗研究，經驗研究乃是進一步可走的方向。

註釋

- (1)：近年來關於身體的研究逐漸受到重視，這種趨勢跟女性主義對身體的研究有極大關係，因為女性所遭受的父權壓迫，特別落在身體之上，如生殖、性壓迫、體態的規定等，在理論上則和Foucault的生物政治(bio-politics)扣連一起。身體研究也與新課題的出現有關，如運動、消費、飲食、老化、化妝及種種身體之建構及表徵等，目前在哲學、文化研究、歷史研究、心理學、人類學與社會學諸領域，都有成果出現，可參考Fecher et al.(1989)和Featherstone et al.(1991)。

- (2) : McLuhan的主要論點還有一項是關於技術變化的階段分期，以及當代社會之特殊性。簡言之，即由機械年代進入電子時代，後者反而具有部落時代的特性。前者的特徵是視覺優越性、分化、線性、一致、中心—邊陲、外爆、層級組織等，其代表是文字、印刷術、相片、電影等；後者的特徵是聯合感覺、具象、結構、多樣、去中心(多中心)、內爆、地球村等，其代表是電話、電腦和電視。
- (3) : 若依照McLuhan的說法，那麼可以說我們的中樞神經整個延伸出去了，生命成爲電子資訊的過程，撒佈在其所及的時空之中。

參考文獻

杜登鋒

1988 《拉康結構主義精神分析學》。台北：遠流。

陳光興

1991 〈真實—再現—擬仿：布希亞的後現代（媒體）社會學〉，《當代》65: 18-30。

梁濃剛

1989 《回歸佛洛伊德—拉康的精神分析學》。台北：遠流。

蔡錦雲

1991 〈知覺現象學家—梅洛龐蒂〉，見沈清松編《時代心靈之鑰：當代哲學思想家》，頁144-168。台北：正中書局。

Althusser, Louis

1990 《列寧和哲學》(*Lenin and Philosophie*, 1969)，杜章智譯。台北：遠流。

Baudrillard, Jean

1983 *Simulations*. New York: Semiotext(e).

Featherstone, Mike & M. Hepworth, B.S.Turner

1991 *The Body: Social Process and Cultural Theory*. London: Sage.

Fecher, Michel & Ramona Naddaff, Nadia Tazi(eds.)

1989 *Fragments for a History of the Human Body*. Three Volumes. New York: Zone.

Foucault, Michel

1977 *Discipline and Punish*. New York: Pantheon Books.

Foucault, Michel

- 1980 *Power/Knowledge: Selected Interviews and Other Writings 1972-1977*. Colin Gordon (ed.). New York: Pantheon Books.

Giddens, Anthony

- 1991 *Modernity and Self-identity*. Cambridge: Polity Press.

Goffman, Erving

- 1959 *The Presentation of Self in Everyday Life*. New York: Doubleday Anchor Books.

Goffman, Erving

- 1990 〈日常接觸〉徐江敏等譯。北京：華夏出版社。

Grosz, Elizabeth

- 1990 *Jacques Lacan: A Feminist Introduction*. London: Routledge.

Harvey, David

- 1989 *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Basil Blackwell.

Holland, Ray

- 1977 *Self and Social Context*. New York: St. Martin's Press.

Lacan, Jacques

- 1977 *Écrits*. trans. by Alan Sheridan. London: Tavistock.

McLuhan, Marshall

- 1964 *Understanding Media: The Extensions of Man*. New York: McGraw-Hill. (1978, 葉明德譯《傳播工具新論》。台北：巨流。)

Merleau-Ponty, M.

- 1962 *Phenomenology of Perception*. London: Routledge & Kegan Paul.

O'Neil, John

- 1989 *The Communicative Body*. Evanston, Ill.: Northwestern University Press.

Parke, Don & Nigel Thrift

- 1980 *Times, Spaces and Places*. New York: John Wiley & Sons.

Poster, Mark

- 1990 *The Mode of Information: Poststructuralism and Social Context*. Chicago: The University of Chicago Press.

Smith, Paul

- 1988 *Discerning the Subject*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Virilio, Paul

- 1992 〈速度與毀滅：當代法國思想家訪問錄〉(Christian Descamps 訪 Virilio)，廖仁義譯，〈自立早報〉1月6,7,8日19版。

本文原載於《島嶼邊緣》第6期(1993)。pp.61-78。

台北新公園的情慾地理學

空間再現與男同性戀認同

摘要

本文企圖擺放在情慾地理學發展迄今的理論高度上，以台北新公園這個充滿傳奇的男同性戀集聚地方為例，並以白先勇的小說《孽子》為主要分析材料，來討論以下幾個課題：（一）新公園做為男同性戀者的活動地點，如何被再現？（二）情慾空間的再現與想像，與男同性戀認同之間的關係如何？（三）新公園做為一個「情慾之異質空間」，其再現與想像如何映射了異性戀社會的霸權與焦慮；（四）擺放在歷史與社會關係的脈絡裡，新公園的情慾地理形貌在這個公共空間的多重意義之流溢與混雜裡，扮演什麼角色，從事什麼樣的「空間演出」，可能有什麼效果？（五）在理論的思考上，「空間演出」和「情慾演出」如何搭連上「認同建構」的概念？對於同性戀之認同政治的開展有何助益？

在公園裡，我們好像一隊受了禁制的魂魄，在蓮花池的台階上，繞著圍園，在跳著祭舞似的，瘋狂的互相追逐，追到深夜，追到凌晨。

——白先勇，《孽子》，p. 33

如果有一天，我可以跟我的lover…男的，不是女的，在街上手牽著手，不怕別人看，在街上嘴對著嘴，不怕別人看，那就會很爽，真的很爽，太爽了…

——戲班子劇團，《新天堂公園》

1. 前言：情慾地理學的隱旨

一九七〇年代以來，歐美人文地理學界歷經了來自社會理論的多次衝擊，從馬克思主義、批判理論、發展研究，到女性主義、文化研究、後現代理

論，從汲引社會理論來考察空間議題，到由空間向度切入分析社會現象，空間與社會思考的雙向互動，是當今整個人文社會學科學界最具啓發性的方向之一。性慾特質(*sexuality*)的空間考察，正是奠基在當前蓬勃的性別理論與酷兒理論(*queer theory*)上，試圖從空間的向度豐富此一方興未艾的討論，是為「情慾地理學」(*erotic geographies*)之開展。

根據大衛·貝爾(*David Bell*)和吉兒·華倫亭(*Gill Valentine*)(*Bell & Valentine, 1995*)關於性慾特質與空間之研究的文獻回顧所述，在一九六〇和一九七〇年代歐美社會與政治騷動浪潮中興起的婦女、同性戀與民權運動的衝擊下，地理學家開始認真對待性別、種族與階級的議題。相形之下，關於性慾特質的討論起步較晚。一九七〇年代中期，這個領域最初是以「繪製地圖」為主，亦即將同性戀的空間活動區域標示出來，並解釋其集聚的原因，承繼的是芝加哥大學人文生態學派的都市社會學取向，挪用少數族裔聚居城市的理論模型，來解釋同性戀集居區的形成與活動。

稍後發展出來的是關於同性戀社區之都市政治過程的研究，以曼威·柯司特(*Manuel Castells, 1983*)有關舊金山同性戀鄰里社區的研究為代表。這類研究在都市社會運動或都市政治的理論脈絡下，考察同性戀做為一個特殊社會群體，如何進住某個地區，造成該區的高級化(*gentrification*)，建立同性戀的住宅與商業區，甚至選出自己的議員，奠立對公共事務發言與運作權力的基礎。同時，在較小的尺度上也有不少關於同性戀酒吧(*gay bar*)的研究。

由於同性戀社區政治的研究以男同性戀為主，致生了女同性戀與男同性戀的空間—社會網絡組織之差異的辯論。女同性戀網絡的相對隱形和分散不定，引發了對於「社區」概念的質疑：社區不再只是被視為互相接壤的鄰里，它也是一種「想像社群」(*imagined community*)，超乎面對面的互動與物理的鄰近性。同時，隨著研究的政治敏感度增加，性慾特質與空間的研究起而批判異性戀霸權，關注依照性偏好(*sexual preference*)之界線而展開的空間權力不平等關係之形成與鞏固機制。

一九九〇年代起，在人文地理學界朝向文化議題與後現代理論的一般性轉向下，認同政治(*identity politics*)與文化再現成為關注的重點(例如 *Duncan & Ley, 1993; Keith & Pile, 1993*)，關於性慾特質的研究，也脫離了界定同性戀之住居社區與組織社群的方向，轉而出現了許多探討性慾認同如何形成、再現和演出，並且銘刻在身體與地景裡的研究。由於後現代與後結構理

論的影響，這些研究大都照顧到性慾特質與性慾認同的多樣性、流動性，以及脈絡性，致力於破除二元對立的概念，揭顯其中的矛盾、差異與衝突。

本文企圖擺放在情慾地理學發展迄今的理論高度上，以台北新公園這個充滿傳奇的男同性戀集聚地方為例，並以白先勇的小說《孽子》為主要分析材料，來討論以下幾個課題：（一）新公園做為男同性戀者的活動地點，如何被再現？（二）情慾空間的再現與想像，與男同性戀認同之間的關係如何？（三）新公園做為一個「情慾之異質空間」，其再現與想像如何映射了異性戀社會的霸權與焦慮；（四）擺放在歷史與社會關係的脈絡裡，新公園的情慾地理形貌在這個公共空間的多重意義之流溢與混雜裡，扮演什麼角色，從事什麼樣的「空間演出」，可能有什麼效果？（五）在理論的思考上，「空間演出」和「情慾演出」如何搭連上「認同建構」的概念？對於同性戀之認同政治的開展有何助益？

進入實際分析之前，先略述本文的分析架構與基本立場：

1. 空間（形式與再現）與主體（性慾）認同，彼此互相塑造，共同建構了社會關係之動態，也被社會關係之動態所建構，這是一個有矛盾、衝突和裂縫的持續過程。
2. 置身特定空間中的特殊活動，以及對於空間的想像，是建構認同的必要成分；因此，（實質與想像）空間的界線經常是（個別與集體）主體認同之界線，界線之劃設、鞏固、穿透與爭奪，是主體認同之建立、強化或瓦解的憑藉、反映與結果。亦即，空間的議題是「辨同異」與「社會分類」的關鍵。
3. 不同的社會群體與主體經常佔有同一個真實空間，而賦予不同的空間意義和用途。由於社會群體間的權力與資源不平等，加以對於空間之支配本身就是運作權力與爭取資源的要務，因此演出了社會群體之間的空間爭奪戰。
4. 因此，佔領與改造空間，跨越與重劃空間界線，是主體認同之建構與鞏固，以及社會群體獲取生存之權利與權力的條件、過程與成果。

2. 男同性戀空間的再現與認同

位居台北市區中心的台北公園，一般習稱「新公園」，向來是社會傳聞為男同性戀的聚會場所，因而圍繞著性慾特質與性傾向的編派分類，在社會的

論述領域中，營構出關於「異類情慾」的空間想像。本節以白先勇之小說《孽子》為主要材料，佐以其他有關同性戀與新公園的論述，分析新公園的情慾地理學，以及相關的同性戀空間（註1）。

2.1 強迫隱形的暗夜國度VS.正式國家的淨化暴力

《孽子》一開首便清楚地描繪了新公園同性戀聚集場所的空間想像與形式：

在我們的王國裡，只有黑夜，沒有白天。天一亮，我們的王國便隱形起來了，因為這是一個極不合法的國度：我們沒有政府，沒有憲法，不被承認，不受尊重，我們有的只是一群烏合之眾的國民。有時候我們推舉一個元首——一個資格老，丰儀美，有架勢，吃得開的人物，然而我們又很隨便，很任性的把他推倒，因為我們是一個個喜新厭舊，不守規矩的國族（p. 3）（底線為本文作者所加）。

說起我們王國的疆域，其實狹小得可憐，長不過兩三百公尺，寬不過百把公尺，僅限於台北市館前路新公園裡那個長方形蓮花池周圍一小撮的土地。我們國土的邊緣，都栽著一些重重疊疊，糾纏不清的熱帶樹叢：綠珊瑚、麵包樹，一棵棵老得鬚髮零落的棕櫚，還有靠著馬路的那一排終日搖頭嘆息的大王椰，如同一圍緊密的圍籬，把我們的王國遮掩起來，與外面世界，暫時隔離。然而圍籬外面那個大千世界的感覺，在我們的國土內，卻無時無刻不尖銳的感覺得到。叢林外播音台那邊，那架喧囂的擴音機，經常送過來，外面世界一些聳人聽聞的消息（p. 3）（底線為本文作者所加）。

前引兩段描繪空間的文字裡，很明顯的是以「國家」(country) (註2)來比擬這個男同性戀聚集的場所。因此，有疆域、邊界，有人民、元首，還有敵人——外面的世界。這個國度也有中心和邊緣，以蓮花池做為核心，周遭的樹叢是邊疆，這種配置也符合一般人對於國家的想像：首都的人造之文明與權力中心，和邊境的自然之偏遠荒涼，互為對比。就像許多國家的創建傳說一樣，同性戀國度核心的蓮花池，也有一段做為「國家神話」的過去：

據說若干年前，公園裡那項蓮花池內，曾經栽滿了紅睡蓮。到了夏天，那些睡蓮一朵朵開放了起來，浮在水面上，像是一盞盞明艷的

紅燈籠。可是後來不知爲了什麼，市政府派人來，把一池紅蓮拔得精光，在池中央起了一座八角形的亭閣，池子的四周，也築了幾棟紅柱綠瓦的涼亭，使得我們這片原來十分原始樸素的國土，憑空增添了許多矯飾的古色古香，一片世俗中透著幾分怪異（p. 4）（底線爲本文作者所加）。

上引文字裡，紅睡蓮／原始／樸素，相對於亭閣／矯飾／世俗，很清楚地塑造了今不如昔，純真的過去與今日的墮落之間的對立，而且這種一般國家習見的光榮歷史傳統之建構，在《孽子》裡也是依靠空間的變遷來做爲見證，透露的是一種懷舊式的空間想像。

這裡所提到的八角亭，以及蓮花池旁四個角落的涼亭，是國民政府遷台後不久，在一九五〇年代末期所建。原址在日據時代是公園裡的大運動場，即升旗典禮、廣播訓詞、精神講話的場所，以及舉辦各種展覽，如台灣勸業共進會展覽（1916）、台灣博覽會（1935）的所在。因此，就其功能與意義而論，日據時代這裡是遂行政治教化之控制的地方，是皇民化運動的各種儀式進行的重要場所，也是商品化之儀典的展現空間，運動場同時在殖民體制與資本主義下，成爲統治的意識形態空間。而後國府在原址蓋上中國北方官式的亭閣，分別命名爲翠亭亭、大木亭、大潛亭和劍華亭，分別紀念孫中山、鄭成功、丘逢甲和連橫（陳志梧，1992）。這種空間改造與命名的做法，正是宣告國府承繼中華文化之正統，並以反清反日之民族先烈的「英名」，滌清經過殖民「污染」的土壤，確立了（中華）民族國家（nation-state）的空間建構，亦即以具有中原色彩的官式建築和民族先烈之名，體現在空間的形式與意義裡，在視覺與身體上教化出符合此一國族想像之行為規範的「國民」。

然而，《孽子》將明艷的紅睡蓮與庸俗的亭閣相對立，卻有以同性戀文化的角度，解構中華國族神話的效果。雖然滿佈紅睡蓮的水池是個懷舊的空間想像，和古典式樣的樓閣一樣，屬於過去的年代，同時也都屬於國家神話之建構要素，但是紅睡蓮這個熱烈情欲的象徵，卻與精緻古典園林之亭閣的含蓄和敦養意味，以及莊嚴肅穆之民族先烈紀念碑像，格格不入，有所抵觸。在威權國家體制的年代裡，同性戀所代表的「偏異」、「逸軌」於異性戀之外的情欲表現，在某種程度上，瓦解了新公園裡這個意欲塗抹殖民痕跡，營造中華道統的象徵空間的神聖性；黑夜裡浮現的同性戀國度，以其情慾飽滿的傳說，浸

潤軟化了白晝裡彰顯國家統治之正當性的空間。

國族的傳說既然是維繫國家之「想像社群」的要素，那些見證與傳述這些傳奇的人物，也就成為有一定地位的元老，可以對後生小輩說：「唉，你們哪裡趕得上那些日子？」(p. 4)，藉由傳述國家之神話，在年老體衰之際，才有可以壓服後輩的憑藉。例如書中的趙無常，見證當年的紅睡蓮，以及龍子與阿鳳的致命情愛，可以「居高臨下」坐在台階上講古(p. 216)，不同的空間位置正透露了(實質與象徵)權力的等差。

根據《孽子》的描寫，這個同性戀集聚場所裡的不同群體，在空間上佔有了不同的位置，也有不同程度的領域控制感。負責照護徒眾和安排客人的楊教頭，在蓮花池上的台階上來回巡邏，搖著大紙摺扇，身後跟著徒弟徒孫，是這個空間的當權核心人物；上了年紀的元老分散各處(亭子、樹下)；年輕氣盛的小伙子(三水街的小么兒)沒有組織地晃蕩，在空間中橫走穿行；白天裡社會位置較高的「良家子弟的大學生」，在這個國度裡卻「遠遠在樹林子那邊，掩掩藏藏，不敢拋頭露面」，位居空間的邊緣(pp. 18-19)。因此，《孽子》書中所提及的同性戀群體的內部異質性，正好表現在不同的空間的位置和使用方式上，而這是一般異性戀視同性戀為鐵板一塊的主流論述所忽視的。

但是，這個有著鬆散組織和各色人民的「國度」，不僅只能在黑夜裡現形，而且深受正式國家機器(state apparatus)的侵擾威脅。新公園裡官方廣播的無形聲浪侵入，提醒外在主流世界的力量一直存在，而每當代表國家之空間管制力量的警察遠遠接近，這個國度立刻轉變為「恐懼地景」(landscape of fear)：

我們一個個都豎起耳朵，好像是虎狼滿佈的森林中，一群劫後餘生的麋鹿，異常警覺的聆聽著。風吹草動，每一聲對我們都是一種警告。只要那打著鐵釘的警察皮靴，各軋各軋，從那片棕櫚叢中，一旦侵襲到我們的疆域裡，我們便會不約而同，倏地一下，做鳥獸散。有的竄到播音台前，混入人堆中；有的鑽進廁所裡，撒尿的裝撒尿，拉屎的裝拉屎；有的逃到公園大門，那座古代陵墓般的博物館台階上，躲入那一根根矗立的石柱後面，在石柱的陰影掩蔽下，暫時獲得殘喘的機會。我們那個無政府的王國，並不能給予我們任何的庇護，我們都得仰靠自己的動物本能，在黑暗中摸索出一條求

存之道 (p. 4) (底線為本文作者所加)。

在恐懼的地景裡，同性戀的國度轉變為幽暗危險的「森林」，弱肉強食的叢林法則盛行。前引文中的糜鹿、鳥獸、動物本能等辭彙，不僅指明了弱勢者不受保障的處境，也點出了男同性戀者「非人」與「非法」的地位，因此在一個暫時挪用的空間裡，時時要防備正式空間管制者收回場地，清除「邪痞」、「汗穢」與「異端」的行動。簡言之，正式的國家對於這個黑夜國度，慣常加諸「淨化」的暴力，這裡牽涉的是一種意圖恢復主流之正當空間意義的爭鬥。

在這種情況下，營造一個安穩的、屬於「同類人」的空間，便成為男同性戀者一個再接再厲的目標。在《孽子》一書裡，從以往的「桃源春」，到後來的「安樂鄉」，皆是同性戀國度所營造的一方「淨土」，使原本畏懼躲藏的國民，可以安然現身，在溫暖的「窩巢」裡鬆懈安頓：

我那家桃源春麼，就是個世外桃源！那些鳥兒躲在這裡頭，外面的風風雨雨都打不到，又舒服又安全 (p. 8)。

公園老窩裡那群鳥兒，固然一隻隻恨不得長出兩對翅膀來，往安樂鄉這個新巢裡直飛直撲，而且還添了不少從前不敢在公園裡露面的新腳色。公園裡月黑風高，危機四伏，沒有幾分潑皮無賴的膽識，真還不敢貿貿然就闖進咱們那個黑暗王國裡去呢。譬如說那一群沒見過陣仗嫩手嫩腳的大專學生，那批良家子弟，有的連公園大門也沒跨過，有的溜進去，也只是掩掩藏藏，躲在那叢樟樹林子裡看香罷了。可是咱們這個新窩巢卻成了這批良家子弟的天堂，他們大搖大擺的走進來，很安全，很篤定 (p. 259) (底線為本文作者所加)。

不過，置身一個以異性戀為正常，打壓同性戀的世界裡，這個安穩的窩巢必須是隱密的，不能明白揭顯其做為同性戀聚會空間的特殊性，甚至要隱蔽其做為一個休閒飲食空間的面貌，因此：

在這浮面的繁華喧囂下，我們的新窩巢安樂鄉卻掩藏得非常隱密，不是我們的同路人，很容易便被隱瞞過去。因為安樂鄉的外面，沒有招牌，大門緊挨著金天使的左側，狹窄的一條門縫，僅僅能容得

一人通過，接著便是一條陡直的樓梯一級級伸引下去，樓梯口只懸著一盞淡黃的小燈，光線昏黯，走下去，得扶著欄杆，摸索下降，直到下面，一轉右，兩扇玻璃門便唰地一聲，自動張開，裡面赫然別有洞天，進入了安樂鄉中（p. 239）（底線為本文作者所加）。

縱然有如此隱密的保護，還是未能阻擋「外人」的侵入。在搜奇的記者筆下，同性戀者的「安樂鄉」，卻成為「妖窟」，貼上了負面意義的空間標籤，出入其中的人也被污名化成爲「人妖」與「病態」（pp. 341-342），夾著媒體宣傳的威力與異性戀者窺探「異色」、「異端」的心態，外來者肆無忌憚地進入同性戀者經營的空間，輕易地佔領，因爲他們握有整個異性戀社會的情慾正當化之權力，以其刺探的眼光穿透了酒吧空間。這些窺刺的異性戀者，雖然不是正式國家機器的一環，卻有國家作爲後盾，因爲國家可以妨害風化的法條來取締治罪，而窺探的異性戀者，每個人都可能是密告者與國家機器的共謀者。在這種壓力下，安樂鄉終於走上關閉之途。

綜言之，不論新公園蓮花池附近的空間是同性戀的「黑夜國度」，或是叢林法則盛行的「森林」，同性戀酒吧是隱密的「安樂鄉」或是「妖窟」，空間意義的賦予和再現，緊緊聯繫了在空間中的活動，以及透過空間活動而體現出來的社會關係和社會分類。在一個情慾權力關係不平等的社會裡，空間的爭奪與不同意義之對抗，便是這種不平等關係的展現。在《孽子》書中，透過「國度」隱喻的空間想像，這種爭奪主要是在與正式國家的對抗中展開。

2.2 逃脫異性戀體制的男同性戀身份VS.新公園的領域認同

佔領空間與轉化空間之意義乃認同形成與鞏固的要件。以前述的討論爲基礎，本小節扣著認同的議題來探討空間再現。

在《孽子》裡，書中第一人稱主角阿青的經歷，可以說是一連串的空間事件。我們從阿青的活動空間可以找到線索，得知阿青的社會階層與處境。阿青的家在龍江路的破舊眷村宿舍裡；離家的母親住在南機場克難街；他在淡水河堤與新店溪水源地遊玩；他到三重鎮尋找在歌舞團表演的母親，也到三重鎮吃朋友家的拜拜；這些空間都是都市的「邊緣地帶」，但是阿青進入新公園以後的活動空間，更明白地標明了社會邊緣人置身邊緣空間的倉皇處境：

我們竄逃到南陽街，一窩蜂鑽進新南陽裡，在那散著尿臊的冷氣中，我們伸出八爪魚似的手爪，在電影院的後排，去捕捉那些面目模糊的人體。我們躲過西門町霓虹燈網的射殺，溜進中華商場上中下各層那些悶臭的公廁中。我們用眼神，用手勢，用腳步，發出各種神秘的暗號，來連絡我們的同路人。我們在萬華，我們在圓環，我們在三水街，我們在中山北路——我們詭祟的穿進一條條潮濕的死巷，閃入一間間黝暗腐朽日據時代殘留下來的客棧裡。直到夜深，直到夜真的深了，路上的行人絕了跡，我們才一個個從各個角落裡，爬回到大街上來，這時，這些冷落的，不設防的街道，才是真正屬於我們的（p. 33-34）。

雖然同樣位處邊緣，阿青進入同性戀國度前後，還是經歷了男同性戀認同的轉換過程，而「驅逐」與「逃家」是阿青轉換認同的主要空間事件。由於阿青與學校實驗室管理員「發生淫猥行為」而被退學，脫離了正式教育的意識形態教化空間，隨後逃離不能容忍同性戀行為的異性戀家庭。這種驅逐與逃離，雖然使阿青失去了制度上的合法的空間保障，卻也因此解除了既有正式空間的束縛。飄蕩的靈魂進入了新公園，經歷了「入族儀式」，由「老園丁」郭老帶領認識了公園的規矩與傳說，並且取名為「小蒼鷹」，編入郭老的《青春鳥集》相簿八十七號。此後，阿青逐漸在新公園找到了歸屬之認同。雖然還是有許多風險，要受楊牧頭的管教約束，但是新公園對於阿青已經是一個寄託的所在，甚至成為「理想的國度」：

在我們這個王國裡，我們沒有尊卑，沒有貴賤，不分老少，不分強弱。我們共同擁有的，是一具具讓慾望凡焚煉得痛不可當的軀體，一顆顆寂寞得發瘋發狂的心…（p. 20）。

上引文字也說明了這種認同是扣著情慾的慾望，而向內刻畫在肉體身上，朝外投射在蓮花池的一方天地裡。阿青對於新公園的認同如此強烈，以至於他多次拒絕了有權勢者所提供的安穩「家宅」，寧可在破落的居處、城市的巷弄，以及黑夜的新公園中晃蕩。甚至是在一般人會停留在家裡的時刻，如颱風天（p. 210）和除夕夜（p. 387），阿青都在公園裡逗留。在進入公園之後，阿青不僅有了認同歸屬之地，也找到了生活的意義與自我的價值，這表現在他一貫照顧弱小男性的行為上（從死去的弟娃、智障的弟弟，到書末的羅平，以

及幾位偶遇的少年)，似乎傳承了身為《孽子》的男同性戀者，世代照護的責任。簡言之，阿青必須從正式的異性戀家庭與學校空間脫逸而出，到一個既屬「公共」又屬同性戀者「特有」的新公園空間，才能夠面對並安於自己的男同性戀身分，進入傳承的責任與譜系（《青春鳥集》）之中。

新公園作為一個男同性戀的「公共」集會所，確實是男同性戀者構築認同的空間憑藉，這表現在領域感的形成上，前文所提的「國度」之空間再現正是明證。這裡的國度一詞，比較不是法理學上的概念，也不是現代的國族國家（nation-state）的設計，反而比較接近前現代鬆散的、封建的王國（kingdom）或帝國（empire），書中的描述更是直呼其為「王國」；但就情感認同的層面而論，應該接近「家國」、「家園」、「家邦」的意涵，所以是 country。

一方面，《孽子》一書中並未使用「國家」這個字眼，用的是「王國」、「國度」；另一方面，有正式的威權國家力量監視著這個王國，透露了現代與前現代的強弱對比。因此，《孽子》使用王國做為新公園男同性戀聚集所的空間指稱，比較缺乏積極的政治組織的意味，而是一種消極的領域標示，其所構築的認同，是一種防衛性的群體認同。王國疆域的劃設雖然已經標明了敵我之分，但由於書中所描寫的男同性戀者，非常深切地認知到自己置身非法的位置，在警察及外來勢力的侵擾下，幾乎沒有積極的抵抗，只能逃竄躲藏，因此這個王國的領域，只能存在於黑夜，並且時刻會轉變成為恐懼地景，使叢林法則的現實浮顯出來。

書中確實描寫了一次捍衛領域（及其認同）的行動，即鐵牛因為看不慣對異性戀人在王國的領域內過度親熱，大罵對方為狗男女，侵佔地盤撒野，結果衝突起來，刺傷了對方（p. 212-213）。不過，這回「領域衝突」的結果不僅使鐵牛被逮捕送往火燒島，監禁在隔離的邊陲空間裡，新公園的國土也遭受警察突擊，手電筒的光束穿透了黑暗王國，直射同性戀者的臉上，拆散了同性戀國度虛弱的正當性與認同（p. 219）。

相形之下，十年後出版的《同性戀邦聯》（台大男同性戀研究社，1994），標明「邦聯」這個特殊的國家組織形式，明白地揭顯了積極的政治動員意涵，而且邦聯是一個比較能容納異質性，中央與地方分權，地方有較大的獨立自主程度的國家形式。這個用詞一方面透露了同性戀者理想的自我組織狀態，也暗含了對抗和改變既有的中央獨大的國家形式及其控制的運動方向（註

3)。

從「黑夜國度」到「邦聯」的空間想像，我們看到的是男同性戀認同的正當化與積極化。但是，正式國家從來沒有缺席，在新公園這個地方，從清朝帝國時期的天后宮，到日本殖民國家的新公園，到國民政府威權國家機器的中華正統象徵空間營造，不同形式的國家在不同的歷史階段，一直是支配著新公園的力量。黑夜國度與邦聯的空間再現，必須置放在這個脈絡裡，與異性戀社會與國家抗衡（註4）。

3. 新公園情慾空間的政治學

討論了《孽子》書中新公園同性戀的空間再現與認同之後，本節將新公園同性戀國度放在更廣的社會空間與歷史脈絡裡來考察。首先，在水平的空間向度上，探討新公園做為「情慾異質空間」的意蘊；其次，在垂直的時間向度上，檢視新公園的歷史意義之轉變與爭奪。

3.1 異性戀霸權裡的「情慾異質空間」

借用法國思想家米歇·傅柯(Michel Foucault, 1986)所提出的介於真實空間與虛構空間的「異質空間(heterotopia)」的概念，我們可以在理論上界定新公園同性戀空間為一「情慾異質空間」，這個「異類」的性慾異質空間，其實映照了異性戀社會的自我想像與恐懼（註5）。

傅柯曾經以鏡子為例來解說異質空間：

鏡子是一個無地點的地方，故為一個虛構空間。我在鏡面之後所開展的非真實的、虛像的空間中，見到了其實不存在那裡的我自己。我在那兒，那兒卻又非我之所在，這影像將我自身的‘可見性’賦予我，使我在我缺席之處看見自己，這乃是鏡子的虛構空間。但是，就此鏡子確實存在於現實之中而言，它則是一異質空間，鏡子相對於我所佔有的位置，採取一種對抗。從鏡子的角度，我發現了我於我所在之處的缺席，因為我見到自己在鏡子裡。從這個指向我的‘凝視’、從鏡面彼端的虛像空間，我回到自身；我再次地注視自己，並且在我所在之處重構我自己。鏡子做為一異質空間的作用

乃是：它使得我注視鏡中之我的那瞬間，我所佔有的空間成為絕對真實，和周遭的一切空間相連結，同時又絕對不真實，因為要感知其存在，就必須通過鏡面後的那個虛像空間(Foucault, 1986)（底線為本文作者所加）。

傅柯的異質空間論具體地說明了主體與異己之互相建構映射的空間意涵，並可以包納空間隱喻與實質空間的層次。

異性戀社會在平常的運作裡是潛隱的，看不見自己的面貌，唯有在面對有映射能力的「情慾異質空間」時，才能照見自己的異性戀特質，也就是說，異性戀是因為標定了同性戀才存在。換言之，掌握權力的異性戀藉由建構同性戀之污名與扭曲形象，而將自己構築為正常和優越的一方，就像視鏡像為不實在的虛像一樣，將情慾的異質空間視為偏邪不正，甚至有待矯正和清除的所在。

但是，在建構鏡中影像為有待排除的、汙穢的同性戀異質地方時，不能不察覺這根本就是異性戀社會「自己」的影像，所排除的是自己內部的某種情慾。也就是說，異性戀社會內部的矛盾情慾，在照見異質地方這面鏡子時，被分裂出去、對象化而投射在外。其效果雖然是一種自我滌清、重劃疆界，卻也是一種自我斷絕和撕裂、分裂國土；是一種排除異己，也是塑造與己為敵的勢力。更甚者，鏡像與自己，雖然有左右相反的不同，卻有更多的相同點，同性戀的愛戀對象與異性戀不同，情愛與慾望的表達卻多所類似，鏡中之我與鏡外之我，經常混淆不清，而有再度匯流的可能和危險，而這正是異性戀社會面對同性戀之情慾異質空間的恐懼。

雖然異性戀體制所構築的情慾異質空間的想像，有鞏固異性戀霸權為正常世界，而邊緣化同性戀的作用。但是，根據詹諾奇歐(Genocchio, 1995: 37)的解讀，異質空間由於在其基地上並置了許多種不同的、不能共存的空間意涵，不能共量的世界秩序，因而具有一種擾動的爆發力，是一種空間上不連續的斷裂縫隙，具有逾越和摧毀自足之秩序與系統的一致性或整體性的能力。例如邊界，尤其是國界，這是兩種或多種文化、語言、族群、種族等交匯往來的地方，充滿了緊張的氣息，可能引發衝突或戰爭，但也充滿了各種創造的可能性，例如邊界兩端族群的混血與新語言的創造，超出了原來的範疇和分類，打開新的領域，這正是一個有顛覆意涵的異質空間。

據此，新公園作為情慾的異質空間，已經長期積累了不同群體的、有矛盾的空間想像與記憶，在社會地圖上是一處有如火山的地點，由於並置了多重的情慾和其他象徵意蘊，彼此碰撞、摩擦、交揉，而具有引爆既有之社會關係的潛力，而這引爆的導火線，在適當的時機下，可以是同性戀情欲的集結展現。下一小節便從歷史的角度來看新公園空間意義的爭奪。

3.2 新公園空間意義的歷史疊合與衝突

在清領時期，新公園原址是天后宮。日據初期為了鞏固殖民統治而徹底改造封建城市的空間，拆除前清的城牆與官署建築，建設日本人殖民統治的建築官廳，以及林蔭大道和公園的風潮中，於一九〇六年開闢完成台北公園。在封建時期，天后宮這種具有官方封號的寺廟，相對於衙門軍營等正式統治機構，是平行而互補的民間意識形態教化場所，藉由宗教的組織和信仰，凝聚某種社區感以及人際網絡，並維繫道德規範，集聚資源。日據時代的公園，相對於巍峨威嚴的總督府等國家正式機構，其實也有著相似的功能。但是，落在殖民主義和資本主義體制下的現代都市計劃中，公園有了更為複雜的意義和作用。

葛蘭芝(Cranz, 1982)研究美國都市公園設計的政治學，認為都市公園其實是一百多年來，美國社會菁英為了控制及改革都市社會問題，而提出的系統性作品。所謂的權力集團，在撫慰都市中的窮人、老人、殘障者、女人和孩童、移民與少數民族、政治偏激者與不良份子的背後，其實是一種社會控制的意圖。福格森(Foglesong, 1986)則扣連上資本主義的社會關係，指出公園規劃的語言雖然是美學的，其目的卻是社會性的：促進社會化與控制新都市勞工階級，使勞工有休閒場所，減除勞動的不良後果，使勞工的注意力離開工作，減少異化與不安造成的反抗；在政治與意識形態的層次上，公園的興築意圖提升勞工對於美國文化、資本主義與家園的情感，同時也使商業階級認識到由國家組織的集體消費，對於解消混亂無序的市場體制之後果的好處。

對於一心想現代化而趕上歐美列強的日本而言，在殖民城市的都市規劃裡，公園固然有其符應資本主義之社會控制的功能，但是在台灣的特殊情境裡，殖民者的都市改造主要是在兩方面的考量下進行。其一是改善衛生條件，防範風土疾病；其二是彰顯殖民政權的威望氣勢和文明教化的水準。公園正符合這兩種考量，而成為統治中樞的重要象徵空間。一九一五年日人在新公園裡

興建一座總督府博物館(今省立博物館)，是展示台灣和南洋地區的人種學與博物學研究成果的場所，替公園添加了更多紀念性與知識－權力之權威色彩。國府接收台灣之後，都市計劃大多依循日治舊習和體例，但是在象徵空間的構築上，特別在意中華正統的傳承問題，其例證是許多重要公共建築採用中國傳統式樣，尤其是模仿皇家宮殿，例如南海學園的歷史博物館、科學教育館、圓山飯店等。至於在新公園裡，第二節裡已經提到了國府最主要的空間改造，是興建了中國北方式的亭閣，以表徵國家正統的延續不絕，都依循同樣的正當性之象徵邏輯。

不過，雖然新公園是國家意識形態的陳列所，但由於它畢竟是一個位居首善之都核心的公共空間，有各式各樣的使用者在其中優游，塑造了獨特的人民記憶與集體想像：館前路大門的銅牛、算命攤、水塘的魚、露天音樂台、蓮花池的亭閣，都一一記錄在不同社會群體的意義地圖裡，而與國家建構的意識形態有所出入，在日常生活中飄移聚散。這種庶民的使用與意義賦予，雖然不直接與堂皇的國家象徵空間之營造抵觸或對抗，卻有由於挪用和轉用而產生的偏離和不協調的效果，進而可以解讀為對於嚴肅之正式意義的顛覆。例如對於涼亭的使用，可以是流浪漢夜晚棲身之地，是情侶激烈情慾流洩的場所，甚至是盜賊橫行等待獵物之地，這些都對不同的人召喚了不同的意義或情緒，而有別於涼亭形式、亭中銅像，以及題銘頌辭的嚴肅意涵，甚而取代或模糊之。當然，由於庶民使用和賦予意義的不穩定性，使得這種取代或模糊，經常是暫時性、非正式的。

解嚴之後，關於新公園有一種被普遍壓抑的集體記憶浮現了，那就是二二八事件。為了平反二二八事件的歷史意義，並且扣連上以台灣為中心的民族國家之重構，各方勢力交雜的結果與焦點之一，就是要在空間上營構一個二二八紀念碑，藉由看得見的空間形式之創造，使潛隱的悲情冤屈得以伸張，並且呼求一個新國家的降臨。雖然二二八紀念碑還是正式國家介入的空間營造，也與正當性之重建有關，但是這個國家和興建北方涼亭時北望中原的威權國家，或是關建新公園與博物館的殖民國家，已經有所不同；它是一個必須立足本土，面對新崛起之各種政經社會勢力(財團、派系，乃至於社會運動等)，重新整編統治之正當性的國家。新公園裡二二八紀念碑之興築，是這個重新正當化過程具體而微的空間展現。

在此同時，規模龐大的台北捷運工程也開挖了。新公園是捷運路線經過

的所在，設有車站，這個未來城市流通的主要管道，穿透了公園蓮花池那一邊的圍牆，將原本封閉的空間打開成為重要的流動通道，正好與原來男同性戀者的主要活動場所有所重疊。

綜合來看，一方面，日據時期殖民國家的博物館和露天音樂台，國民政府的中國北方亭閣，新國家論述場域中的二二八紀念碑，以及代表國際化、現代化、高科技的捷運系統(這是加入國際城市網絡的象徵，暗喻了一種不同於國族國家的新城邦政治)，全部作為支配性的空間表徵，交錯匯集在新公園這塊地方，雖然同屬正式國家的空間表徵，卻在正當性的宣稱上彼此杆格，有所衝突(因為有互相取代的關係)。

另一方面，庶民多種多樣的使用與生活記憶、同性戀國度的情慾，以及公園作為情侶幽會場所的豐富情色流動等等，在日常的實際生活裡，支配了新公園的空間活動，不同的群體與個人各自從事自己的空間閱讀與書寫，而在同一個空間裡，造成了互相交纏的無數分割和裂縫；在正式國家的空間意義之爭奪與承繼之外，尋常百姓與情慾弱勢者，也不斷編織自己的空間意義，展開彼此另一層次的空間爭奪和編碼(不同的攤販之間、攤販與一般市民之間、異性戀者與同性戀之間、男性與女性之間、晨間運動者與夜晚活動者之間…)

3.3 構築同性戀的公共空間：性慾認同的空間演出

然則，同性戀的情慾在多重意義交雜疊合的新公園裡，有什麼特殊的位置或作用呢？同性戀者的空間，或是情慾的地景，如何能夠在新公園這場雜亂混沌的空間符號網和各方勢力之交纏裡，爭得使用和表徵的正當性呢？關鍵或許在於掌握主動的「空間演出」(spatial performance)機會(註6)，意即在公園空間中演出其情慾之正當性。

空間的演出是以身體之現身與行動來改變空間的形貌、氣氛與意義，也是空間的構築和再現。就同性戀者而言，也許能藉由強化既有的新公園集會空間的情慾正當性，藉由某些同性戀者的運動或活動在其中進行與發生，掌握這個空間使用的正當性，以標明同性戀者自己喜好的意義，而與其他意義對抗；或者，甚至藉由構築一些符合需要的建築物，實質地改造這個公共權力所穿透的空間。當然，這麼做一方面要與國家權力對抗，與其他的公園使用者有潛在的衝突(公園被標舉為眾人皆可使用之公共空間)，另一方面，有著使同性戀

者現身出櫃，遭受異性戀霸權之壓力與懲罰的危險；再者，在組織與改造空間的過程中，同性戀者也會組織起來，而這種組織有利有弊，雖能凝聚力量，也難免有了從屬支配關係。不過，構築公共空間總是同性戀身分邁向無負擔的自由公開的重要一步。

在適當的時機，在有利的歷史時刻裡，這並非不可能實現。聯繫著情慾表達正當化的潮流趨勢，同性戀在新公園這個充滿傳奇的集體歷史記憶之所在，也可能有一席之地不受侵擾之地。屆時，相對於同性戀酒吧的付費之商業空間，公園作為一個公共空間，一個不同類別的人相遇與學習如何相處、相互尊重的場所，才能真正實現。

一九九五年底，似乎出現了這樣的契機，可以結合同性戀人權、同性戀身分認同，以及構築容納「異端情慾」的公共空間等議題，來作更多的思考。由於民主進步黨執政的台北市政府有意規劃所謂的「首都核心區」計劃，在與國民黨執政的中央政府抗衡的態勢下，營造出不一樣的首都氣象（市民的廣場與活動空間）。擬議中的改造之空間範圍涉及了新公園的男同性戀活動地點，因而引發了同性戀者的反彈，認為市府並未尊重同性戀者的存在與權益。此外，傳聞市府有意將紅樓戲院規劃為同性戀者的公共空間，面對這種由上而下的決策方式，同性戀團體也提出了抗議。

針對這個情勢，以學院的同性戀者與團體為主，成立了「同志空間行動陣線」，舉辦討論會，與市府局處接觸，要求參與空間規劃行列（小毛，1996）。這個同性戀空間的議題，配合了票選十大同性戀夢中情人，以及近年來各種同性戀相關出版品和電腦網絡BBS站（言論空間與電腦空間）的出現，都顯示有部份同性戀者和團體已經準備進佔各種公共論域和公共空間，藉由與異性戀社會的不斷對話和衝突，而逐漸獲取同性戀情慾存在與表達的正當性，這種種都可以算是空間的演出。

新公園的這次事件，由於碰觸了對於男同性戀有深厚歷史意義的場所，而格外突顯出同性戀者的邊緣處境，以及現身爭取公共空間的必要性。情慾打連著身體，男同性戀的身分與主體認同，也與其身體的情慾表現有不可抹滅的緊密關係。原來隱形的男同性戀身分，在這個時刻，是否要「現身出櫃」來爭取公共空間之使用權，為未來同性情慾正當化，無處不可展露同性戀身分的目標踏出第一步？是否可以藉由暫時性地宣稱同性戀者的「專屬公共空間」來發

動更廣大的同性戀人權運動，而替未來不必標舉專屬之同性戀空間的情慾世界鋪路？

最終，在一個情慾表面看似奔放流竄，實際卻壓抑收攏在視異性戀為正常框架的社會裡，同性戀者追求人權與建構自我認同的運動，其實有助於整個社會解放情慾表達的衆多可能性，而不必再遮掩躲藏，使我們可以想像無處不是情慾的地景，卻不會惹來莫名的恐懼。

4. 結語：空間演出與情慾演出的愉悅 / 逾越

在理論思考的層次上，前文所提出的「空間演出」的概念，或許可以與茱蒂·巴特勒 (Judith Butler, 1993) 的「性別演出 (gender performance)」，或是「性慾演出 (sexual performance)」和「情慾演出 (erotic performance)」的概念互相搭配。性別演出基本上是質疑本質論式的認同觀念，認為沒有一個不變的、本然的認同特質，性別與性慾特質之特徵皆是一種表演，一種沒有原版的模仿，因此是變動不居的不斷重新創造。放入有一定理路可循的社會關係裡，這種提法或許顯得過於不顧社會「現實」的僵固性，沒有想到限制性別表演方式的種種規範和懲罰，使得變動的範圍沒有那麼廣大與自由；另一方面，個人的認同也需要有一定的穩固性，如果一直變動不停，甚至失去了參考點，就無所謂認同與自我可言了。

因此，有必要在變動與穩定之間取得一種動態平衡。近來社會科學界所強調的空間想像，便具有將抽象的社會論述具體化與脈絡化，以及開啓考量流動與停留之問題意識的優點。「空間演出」的概念，不僅提出了空間的議題，也保留了「演出」這個變動的建構性觀念，配合本文所討論的空間與認同之間的關係，可以作為「性別(慾)演出」概念的互補物。

歸結到「辨同異」與「劃界線」的問題；認同、再現與空間之疑旨的核心，就在於認同界線的不斷構築與拆解。這裡牽涉的不僅是空間隱喻與空間象徵，也是實質空間的改造，亦即空間界線的不斷逾越 (transgression)。在一個要求各安其位，劃定空間界線即制定權力疆域的社會裡，逾越經常伴隨了外在的懲罰與內在的不安，是充滿痛苦的歷程，這也正是維繫既有疆域的手段。但是，逾越也帶來新的可能性，因而總是激發了試探與突破既有疆界的慾望，甚且伴隨了打破禁忌和發現新境界的快感或愉悅 (pleasure)。

另一方面，性別／性慾／情慾表演的快感或愉悅，也經常蘊涵在各種界線的逾越過程裡。改換、扮裝和演出的本身，就是一種界線的移轉、塗銷和重構，嘗試滑移出既有的性別／性慾／情慾之疆域。因此，如何連繫愉悅與逾越這兩個兼具「慾望流轉」與「社會－空間行動」的範疇，創造逾越的愉悅，以及愉悅的逾越，是在山水險惡的情慾地理形勢裡，探索與營造「脫逃路徑」和「別有洞天」的一個起點。

最後，我們也可以重新考慮那些有待逾越的界線，以比較積極的態度去面對無論如何逾越，還是會不斷產生的邊界地帶。邊界其實不是邊緣和荒涼之地，而是各種社會關係與權力運作交錯之地，是各種差異相遇之地，也是豐富的可能性與生機發展之地。這種各方勢力混雜，產生對話和交流之地，正是公共領域（public sphere）的基礎與特質；也就是說，能夠被不斷逾越的邊界，能夠集聚差異與產生交流的邊境，是一種新的公共領域模型。面對當前同性戀團體致力去除認同污名、爭取空間使用權的運動，對於社會既有之僵化情慾地景的挑戰，我們應該進一步思考如何營造新公園，使之成為不同社會群體匯集、相互學習與激盪生機的新公共空間和公共領域。

注釋

1. 採用白先勇的小說為題材，自然有其時空的局限。而且以「虛構」的小說來探討社會事象，或許會引來不切合現實之評。但既然是討論「再現」的問題，以小說作為一種再現空間的論述，應屬可行。
2. 關於國家一詞，相應的英文譯名有country, state, nation等，分別有不同的指涉。近代隨著資本主義、工業化與理性化之過程而出現的國族國家（nation-state），與前資本主義時代的封建王國（kingdom）或帝國（empire）不同，也與一般日常用法中，帶有國族情感認同或意識形態的「家國」甚至「家園」（country）不同。在《孽子》一書中，關於同性戀國度的空間想像，應該比較近似country，而正好對比於日本的近代殖民國家（colonial state）和國民政府的現代國家機器（state），乃至於更早的清帝國（empire）。參見後文的討論。
3. 該書中有〈同志共和國〉一節，介紹了各種同性戀者的組織和活動場所，包括社團、同性戀酒吧、三溫暖、海水浴場、男中女中、健身房、連食

店、同性戀刊物、演藝圈、監獄、軍隊、戲院，乃至於新公園、電腦網路，以及分類廣告，以及指稱身分的SM共和國(虐待與被虐)與暗嵌共和國(掩藏身分)。這種多樣性一方面標舉了同性戀的異質性，有破除刻板印象化的效果(同性戀者不是一個模樣)，一方面也顯示同性戀者遍佈於社會之中，可以視時機和需要，挪用各種社會空間，轉為同性戀者的情慾交流空間。

4. 這裡男同性戀者以王國或邦聯來自我再現，雖然前者指涉前現代的貴族與懷角想像，後者意圖超越集權式的現代國族國家，企求平等分權的聯結，但同樣都是以政治的語彙來標示自我認同。相形之下，女同性戀者似乎比較不傾向於用這種國家的隱喻來自我標明。如果證諸當前關於公共/私人、男性/女性、國/家的二元對立的辯論，男同性戀者以公共的、國家的政治語彙來標明自身，是否承襲了這種二元對立，以及是否有更多元的自我認同領域標明方式，都值得進一步討論。
5. 林以青(1995)也曾經援用傅柯的heterotopia(林以青譯為「異質地點」)概念來討論《孽子》書中所展現的空間性質，不過她的重點在於檢視書中的「安樂鄉」酒吧是否符合異質地點的界定，並且視安樂鄉為一「色情空間」，這不僅窄化了同性戀空間的意涵，也未關注傅柯提出異質空間概念的顛覆用意。
6. 羅蘭·巴特(Roland Barthes, 1986)曾經以符號學的角度，提出「空間書寫」的觀念，認為我們置身在城市中，不僅閱讀有如正文一般的城市空間之意義，也憑著我們的話語和行動，在書寫著城市的空間意義。筆者認為可以代以「空間演出」這個概念，來強調這種書寫行動的創造性與建構性。

參考書目

小 毛

1996 〈新公園運動大事記〉，《同言無忌》創刊號。

白先勇

1983 《孽子》。台北：遠景。

台大男同性戀研究社

1994 《同性戀邦聯》。台北：號角出版社。

林以青

1995 〈文學經驗中的都會情境——以七〇年代的台北為例〉，收於鄭明
嫻編《當代台灣都市文學論》。台北：時報。

陳志楷

1992 〈新公園多少舊事〉，《中國時報》5月23日27版。

Barthes, Roland

1986 "Semiology and the Urban", in M.Gottdiener & Alexandros
Ph.Lagopoulos(eds.), *The City and the Sign: An Introduction to Urban Semiotics*.
New York: Columbia University Press. pp. 87-98.

Bell, David and Gill Valentine

1995 "Introduction: Orientations", in David Bell & Gill Valentine (eds.)
Mapping Desire: Geographies of Sexualities. London: Routledge. pp. 1-26.

Butler, Judith

1993 "Imitation and Gender Insubordination," in Henry Abelove, Michele
Aina Barale & David M.Halperin (eds.), *The Lesbian and Gay Studies
Reader*. New York: Routledge. pp. 307-320.

Castells, Manuel

1983 "Cultural Identity, Sexual Liberation and Urban Structure: The Gay
Community in San Francisco", in his *The City and the Grassroots*. Berkeley:
University of California Press. pp. 138-170.

Cranz, Galen

1982 *The Politics of Park Design: A History of Urban Parks in America*. Mass.: The MIT
Press.

Duncan, James & David Ley (eds.)

1993 *Place/Culture/Representation*. London: Routledge.

Foglesong, Richard E.

1986 *Planning the Capitalist City: The Colonial Era to the 1920s*. Princeton, NJ:
Princeton University Press.

Foucault, Michel

1986/1967 "Of Other Spaces", *Diacritics*, 16 (1) Spring: 22-7.

Genocchio, Benjamin

1995 "Discourse, Discontinuity, Difference: The Question of 'Other'
Spaces", in Sophie Watson & Katherine Gibson (eds.), *Postmodern Cities
& Spaces*. Oxford: Blackwell. pp. 35-46.

Keith, Michael & Steve Pile (eds.)

1993 *Place and the Politics of Identity*. London: Routledge.

本文原載於《台灣社會研究》季刊第22期(1996)，pp.195-218

風險社會中的社區共同體

災害的空間政治與地方認同

摘要

本文的目的在於從一個綜觀的理論角度，探討災害空間之生產的政治經濟學與文化詮釋。本文首先從季登斯(Giddens)和貝克(Beck)有關「風險社會」和「反身性之現代化」的理論出發，從結構面去闡釋災害的政治—經濟根源與機制，並且分析現代社會中有關風險與災害的論述特徵。本文的主要部份則提出災害空間的政治經濟學和文化研究的理論視野，討論災害空間之生產、災害空間之表徵(危險之文化地景的書寫和解讀)和表徵之空間(災難空間之想像的營造)，並且聚焦在災害的空間政治上，討論抗爭行動的各個階段，以及災害之空間性抗爭與地方認同間的關聯。在實際事例方面，本文歸納了台灣當前社區災害抗爭的幾個趨勢，並提出批判性的「反身性」與地方網絡聯盟，做為風險社會的可能出路。

本文企圖在風險社會的脈絡裡，探討關連了「災害」與「安全」之生產、控制與詮釋的社會邏輯；然後，將這種社會邏輯安放在社會—空間辯證的視角下，思考與分析牽涉了生存與生活之重大利害的災害與安全的空間政治學(politics of space)，以及相應的地方認同(local identity)之構築。換言之，就是探討風險社會中災害與安全的特殊性質，如何反映且塑造了資本、國家、地方社區和個人之間的連盟、對抗與衝突，而其焦點放在這種對抗與衝突的地理形勢與認同政治(politics of identity)上。

本文比較偏向於提出一個新的分析視野與架構，從一個特殊的觀點來理解社會，即風險社會論，屬於較具思辨色彩的嘗試。但是，在合適的地方，本文也針對台灣的實際案例從事觀察與分析，最後並且提出關於風險社會之出路的省思。

1. 風險社會的興起

洪荒時代起，人類就置身於一個充滿危險的環境裡，必須與各種災害和威脅對抗，才能維持基本的生存；要營造一個安全穩當的生活環境，文化和文明才有發展的餘裕。人類與各種災害危險鬥爭的歷史，正是考察人類社會文化不可缺少的觀照向度。人類如何對抗與逃避災害，如何界定、詮釋和理解危險（與安全），深深影響了人類社會的組織與運作方式，以及人類文化藉以辨認世界、建構認同的表意與分類系統（*system of signification and classification*）。

考察人類災害與危險的社會文化史，我們可以概略地區分出古代社會（或謂前現代社會）和現代社會的差異。在前現代社會裡，人類遭逢的主要災害有風雪雨霜、火山、地震、蝗蟲、猛獸等天然災害，以及疫病、匪盜、戰亂等人禍。前現代的天然人禍，在一個社會組織的時空跨度尚停留在地方與小區域的時代裡，對人類而言經常有如世界的毀滅。洪水疫疾鋪天蓋地而來，缺乏外地的救援與一個有效的上層統籌機構來處理善後。因此，「命運（*fate*）」的觀念就緊隨著難以抗拒的災禍危險而發展，成為前現代社會對於災害的認知主軸。

現代社會則是一個「風險社會」（*risk society*）。其實，「風險」這個字眼就是現代社會的產物。簡言之，風險相對於命運，乃是強調「非預期的結果」可能是我們自身的行動或決策的後果，而非表現了自然的潛藏之意義或神祇難以言喻的意圖（*Giddens, 1990: 30*）。此外，風險這個字眼還意涵了可以估量與計算的危險，雖然實際上經常不能準確估算風險。這種估算所引入的相關觀念有理性、預測、統計、大數法則、機運（*chance*）等。

一方面，現代社會對於災害與危險的看法不再淪於宿命論，而有了加以控制的能力和自信，並且可以估算可能的損失，預測輸贏的勝算，這種「可計算性」（*calculability*）正是現代性（*modernity*）的特徵，是資本邏輯與國族國家（*nation-state*）的運作基礎。估算風險成為資本主義的常態，不僅企業要計算投資之風險，個人也汲汲於計算生活中各種資源之獲取所伴隨的風險。另一方面，災害的成因不再歸諸自然和上帝，人類有了控制的能力，同時便擔負了災害的責任，上帝退位，人類就要自行接管這個世界，存在之責任與重擔要自己扛負。

人類現在置身「不確定性」(uncertainty)的世界，沒有一個終極的依歸與標的，只有跟自己一樣的其他人類，及其眾多而難以預料的行動與意圖，只有國家機器和企業體這種大型的組織，及其難以抵拒的集體意志，各方利益互相抗衡鬥爭，處處皆是風險。因此，風險成為理解現代社會之結構組成、運作方式與心態(mentality)的關鍵。

2. 災害與風險的社會分析和文化詮釋

2.1 季登斯的信賴與風險理論

英國社會學家安東尼·季登斯(Anthony Giddens)曾經提出風險與信賴(trust)的前現代與現代之範型(參見表一)，指出現代社會危險與安全的特質。其中現代與前現代的最大差別，在於現代抽象系統(abstract system)的出現。這種跨越時空的抽象系統，一方面是信賴環境之所依，另一方面，卻因為其反身性(reflexivity)的特徵，而同時是風險環境的根源。

這種現代性之抽象系統既支持信賴環境，又引發風險的弔詭性質，申論如下。隨著資本主義、工業革命和國族國家的興起，在相當的程度上，災害成為可以控制的危險。技術與社會組織的發展，給了人類人定勝天的信心與能力，這種社會組織是橫跨時空的組織。最初，商業貿易往來各地的要求帶動了橫跨時空的社會組織之發展，金融信貸的制度和機構是主要代表，這種制度和組織支持了貿易利潤的追求和實現。接著，資本要尋求合宜的勞動力和原料、土地等生產條件，工廠生產出來的商品要找尋市場，勞動者也脫離原來的土地，到城鎮謀取生存資源，一個跨越時空而流動與周轉的時代於是出現，也更為要求橫跨時空的社會組織，其具體呈現就是國家機器、企業體，以及支持其運作的一套制度和規章。

跨越時空的社會組織就是一個超乎地方連繫(local solidarity)的高層抽象系統，它的技術、知識和能力，超過了危害一地的災害的破壞力。這種可以在時空上調派資源和人力，並且有能力發展對付災害的知識、技術與組織的抽象系統，支持了對於災害的控制，使不可抗力的災害成為可以估算和預測的風險。例如現代醫學知識的發展，配合醫院制度和國家支持的公共衛生方案，使中世紀可怕的流行疾病一一消亡；又如一地的洪水地震等災害，由於有上層

表一 〈前現代與現代文化之信賴環境與風險環境〉

前現代之信賴環境	現代之信賴環境
1. 親屬關係是穩定跨越時空之社會紐結的組織性設計	1. 朋友或性親密的個人關係是穩定社會紐結的手段
2. 當地社區是一個地方，提供熟悉的氛圍	2. 抽象系統是穩固跨越不確定的時空之關係的手段
3. 宗教的宇宙論是信仰模式和儀式實踐，提供關於人類生活與自然之天啓式詮釋	3. 未來取向的虛構思想是連結過去與現代的模式
4. 傳統是連結現在和未來的手段，反向時間之過去取向	
前現代之風險環境	現代之風險環境
1. 威脅與危險來自自然，例如傳染病盛行，氣候的不穩定，洪水或其他自然災害。	1. 威脅與危險來自現代性的反身性
2. 來自掠奪軍隊、地方軍閥、土匪或強盜的人類暴力之威脅	2. 來自戰爭之工業化的人類暴力的威脅
3. 脫離宗教恩寵，或是遭受邪惡魔術影響的風險	3. 現代性之反身性應用到自我時所引發的個人的無意義之威脅

資料來源：Giddens, 1990: 102.

組織來統籌反應，並調派其他地方的資源來救災，使得災難不致無可救藥。

但是，這種抽象系統藉以運作的知識之「反身性」卻是新的風險來源。所謂現代社會生活的反身性，是指社會實踐因為有關這些實踐的資訊進來，而不斷被檢驗和重塑，並因此在構造上改變了這些實踐的特性(Giddens, 1990: 38)。當然，自古以來社會實踐就因為有新的發現引入這些實踐，而持續地改變，但是，在現代性的時代裡，這種回饋(feedback)修正的過程遍及人類生活的所有領域；也就是說，現代性的特徵不是追逐新穎，而是預設了「全盤的反身性」(wholesale reflexivity)(Giddens, 1990: 39)，使整個系統時時改變，一直持續新穎。這種反身性使我們處於一種不確定的狀態，生活的一切面

向都隨著新知識和訊息的反饋而不斷變化，即使是科學的知識也不再是確定的真理；對於物質世界的技術介入，不僅改變了物質世界，也改變了技術本身。因此，我們進入了一個不確定的風險社會。

綜言之，季登斯在不同地方(Giddens, 1990: 124-125; 1991: 114)提到了影響現代性之風險特徵的幾個因素和趨勢，茲歸納如下：

1. 對個人而言，威脅生命的風險減少了，如疾病的威脅，這主要是由於抽象系統介入了日常活動之保障的結果，如國家介入制定交通規則與保障交通安全。
2. 風險的強度增高，例如冷戰時代的核戰威脅，其預期的破壞力是地球和人類的毀滅；又由於人口和活動的密集，因此災害損失的金額增加，如發生在大城市的地震。
3. 風險的全球化，即風險的危害範圍遍及全球，例如生態危機是沒有國界的威脅，臭氧層的破洞、雨林消失和沙漠化，都是全球性的災難；又如石油危機的影響直接衝擊每個人的日常生活。
4. 風險導源自人類所創造的環境或是社會化的自然，這是人與環境關係之轉變所導致的風險，例如核子廢料的污染，一切工業污染、汽車廢氣污染等。
5. 有組織的、制度化的風險環境之建構，不僅投資、證券市場等有風險，整個產品、勞動力、知識的市場都是有風險的，換言之，由於資本主義社會運作的法則內含了風險，因此個人的風險必然和集體的、組織性的風險扣連起來，而受到整個資本主義體系之變動的影響與傷害。
6. 對於風險做為一種風險的認識，也就是說，現代社會中的一般人普遍有了風險的概念，並且運用在日常生活的認知之中，例如投保壽險就是一種風險分攤的做法，而人們也習於估量風險來思考與決策。
7. 大眾對於風險的警覺很廣泛，也就是說，各種風險的公共討論使一般人对各種可能發生的危害有一定的認知，例如核電廠興建的爭議。
8. 現代性的反身性之關鍵面向之一，就是掌控風險，這種對於風險的反身性控制，內含於制度化的風險系統之中。例如，今日有相當部份的專家思想和公共論述，其目的就是分析在目前的知識與條件下，既定行動狀

況中的風險之分佈。

9.現代性的風險還有一項特徵就是對於專家之限制的認識，不僅專家的知識不足以完全處理風險，一般人也不再信任專家萬能，更甚者，專家之間對於同一個議題，也有明顯的不同風險評估。尤其是關涉到核能與生態保育、環境維護的問題時，爭議更多。

2.2 貝克的風險理論

德國學者烏立奇·貝克(Ulrich Beck)在其著名的《風險社會：邁向新現代性》(*Risk Society: Toward a New Modernity*, 1992)一書中指出：現代化(modernization)的歷程有兩個階段，首先是從傳統社會到工業社會的「古典之現代化」，現在則進入了從工業社會轉向(工業的)風險社會的「反身性之現代化」(reflexive modernization)。這兩個階段的一大差別，乃是過去是「財富的生產和分配」的邏輯佔上風，現在則是「風險的生產和分配」的邏輯據有支配地位。換言之，現在是現代化的黑暗面(風險)勝過了光明面(財富)。

貝克認為這些風險主要是由於現代化之技術—經濟的發展而造成的，亦即季登斯所謂的制度化、組織化的風險。貝克論及現代化的風險之特徵時，如季登斯所言，也指出風險是全球性的，沒有國界和階級的界線；但是，貝克特別指出這些風險變得比較不可見，難以想像，而且更依賴知識來鑑定。例如核能的災害比起傳統的地震、洪水等天災，就比較難以捉摸，並且糾纏在種種專業知識的爭論之中。

貝克也提到了這種風險社會的邏輯在政治層面的影響(Beck, 1992: 49-50)。過去的政治問題是追求平等，是飢餓的呼求，現在的政治議題則是要求安全，是恐懼的呼聲。從每個人都應該公平地分食發展和社會利益的大餅，到每個人都應該免於毒害，貝克認為當前的政治行動傾向於防衛性質，要求的是個自我設限的目標。

貝克和季登斯兩人對於風險與現代性或現代化的討論，是整體的綜觀，指明了現代社會之「災害」與「安全」不同於過往的特質，及其結構性之根源。但是，災害與安全的政治經濟分析還需要探問生產、分配與控制災害與安全的機制，如何嵌入國家機器與資本主義(乃至於父權體制)的運作邏輯之中。更細緻的分析則需要探討災害與安全的機制如何嵌入社會(權力)關係與過程，

反映且影響了不同社會群體的利害關係；例如階級、性別、族群、宗教、區域等不同屬性的作用者，在貝克所謂的風險之生產和分配的社會機制裡，各自佔取了什麼位置？國家、資本、勞動者、市民、專家…等人物和機構，又在災害與安全之生產、分配和管理、控制上，各自演出什麼角色？在全球的層次上，第三世界和先進國家、世界政經體系的核心與邊陲在災害與安全的議題上，又各自處於什麼不同的結構性位置？這些都是有待進一步分析的重要課題。

2.3 災害之論述與詮釋

社會實踐一向伴隨了關於這種實踐的論述(*discourse*)，因此，災害與安全的生產、分配與控制，也必有相應的災害與安全之論述和表意系統，來界定、詮釋與理解災害的性質、成因和意義。

前現代社會中，災害常被界定為難以抗拒的宿命，事屬天意。一方面，災害的成因被歸諸神祇的意志，並且關連了天神上帝對於人類的福禍獎懲，災害與道德有緊密的關係；另一方面，災害的救贖也要依靠天神上帝的恩寵和慈悲，或者，在平時要謹言慎行不逾宗教的規矩，虔誠敬神，才能免除降禍。這種以宗教為核心的災禍論述，其專屬的論述製作者便是宗教神靈的「行家」，如道士、神甫、術士等。這種宗教神魔的論述，也有其真理的層級(*hierarchy of truth*)，關涉了政治權力的災害論述，通常具有最高的效力、權威和政治後果，例如皇朝中國的一套關涉了天命國運的災禍論述。

不過，即使是在傳統社會裡，人類對於災害也不是全然地悲觀，還是有許多可以加以「操弄」而趨吉避凶的餘地，這也是災害和安全、禍與福的論述場域。例如中國的風水論述以一套結合了地理環境和人生福禍的論述，處理了人類最關心的種種課題(健康、財富、婚姻、權勢等)，這是一個可以操縱的場域，藉之以對抗難以避免的災害，甚至改變命運，透顯了人類主動積極的生存與競爭意志(按：風水所關涉的複雜空間修辭和隱喻，和本文所要探討的災害之空間政治有密切關係，值得研究)。此外，在傳統社會中，具有高度危險的事業，通常也是透過宗教神魔術數的論述，才取得冒險犯難的正當性。例如，朝聖是艱險且耗費資源的旅程，但是在宗教的力量支持下，信徒卻甘願冒險。

在現代社會裡，關於災害的論述有了不同的特徵。首先，專家的知識接

手了宗教論述對於災害的解釋權和控制方式。例如，過去建築工事的安全除了靠匠師經驗，就是在特別的時刻（如開挖、上樑、鑽挖隧道）藉由祈福消災的儀式與禁忌的遵守來保障安全；現代的專業論述則以安全係數、兩百年洪水線、地震頻率等牽涉風險估算的技術來保障安全。由於知識的分工和學科界線的分劃確立，專家的知識也各有所精，不再是過去宗教論述統領一切的勢態，但專家論述也有其共同點，就是科學理性的程序與推理邏輯。

其次，如前所述，「風險」成爲思考災害與安全的參考架構，藉由風險的概念，將天災人禍與社會生活中的各種不確定之行動統整起來，放在同一套論述架構裡。洪水是一種風險，車禍是一種風險，賭博和股票投機也是一種風險，甚至在高離婚率的趨勢下，結婚也是風險評估的對象。這種風險心態，一方面使衆人不時地處於計算風險的不確定情境中，另一方面也因為認定災害與安全是可以估算、預測的，而更勇於冒險犯難，有了與自然和天命抗衡的意志和決策力。

第三，雖然專家知識主宰了災害論述，但是在一般民衆對於風險論述逐漸熟悉，而且災害關涉己身生命安全的情況下，公共論述場域的風險爭辯就充滿各種聲音。貝克(Beck, 1992: 30)曾經指出：關於風險的討論，在科學理性和社會理性之間有所斷裂，因爲發問角度不同；但彼此又有所牽連，因爲對於工業發展之風險的科學關切，以社會期望與價值判斷爲基礎，而對風險的社會討論和認知，經常還是以科學的論證爲依據。更甚者，由於災害與安全的判定、風險的估算牽涉了重大的利益，因此風險評定的論述戰鬥也十分激烈。例如，有關核能發電廠的爭議一向是環繞著風險多寡和災害程度來辯論，不僅反核的一方強調遺害萬年和風險過高，擁核的一方也致力證明安全和風險極小，並且以電力不足危害經濟發展，可能導致經濟停滯和失業等訴諸另一種災害（經濟災難）的論述，來對抗反核的力量。

最後，現代社會雖然有了抽象系統和專家知識來控制災害、維護安全，但是，由於風險的全球化 and 強度太大、後果太嚴重，而且難以確定，反而有新的宿命感受，覺得個人無力扭轉那巨大的災害。例如，核戰的威脅很大，但正是因爲它足以毀滅所有的人類，沒有任何贏家，所以在這麼沈重的陰影下，衆人只有冷漠以對，以免因爲每天的焦慮而崩潰。此外，現代社會中有許多高度風險或不確定性的活動，例如賭博、職業球賽、高危險工作，特別會訴諸命

運，或更準確地說是運氣，來減低危險，增加勝算（Giddens, 1990: 133-134）。因此，傳統的宗教神靈術數等還是歷久不衰，例如開工儀式和禁忌一樣奉行不輟，六合彩、大家樂求取明牌，疾厄纏身不癒還是要求神問卜。當代的風險論述場域，就是這麼一幅交雜了科學論述與術數神靈，交織了身家性命與經濟命脈的地圖。

3. 災害的空間政治與地方認同

3.1 災害空間的政治經濟學

在一般的層次上，社會過程同時是空間的過程，社會關係展佈在空間之中，空間則支持了社會的運作，空間是社會的產物，也是社會得以存在的憑藉；空間不僅是社會關係的展現結果，也是社會之組成的積極、建構性的、不可化約的、必要的成份。在當代社會中，空間是資本主義得以繼續生存的關鍵，空間分工是經濟再結構的展現與過程。此外，空間也是霸權勢力的積極構成要素，同時是支配與從屬的中介與訊息。據此，牽涉了重大利害的「災害之政治經濟學」，因此也是「災害之空間政治經濟學」。

在一個風險社會裡，災害空間的生產、控制、管理和分派，經常是依據理性計算和預測的一般風險管理方式來衡量，而委由專家的知識—權力來處理。例如隄防高低和橋樑強度，以及各種公共建設的安全係數之計算，與一地的安全息息相關，皆以專業論述的模型和程序來處理，一般民衆只是被動的接受者。更甚者，由於在當今的風險心態裡，風險被認為是無所不在，任何事物都已經事先預設會有一定程度的風險，只是要估算其可以容受的限度。因此，一地的消防人員與設備的配置標準，可以當地的火災發生頻率來計算，或者，某地的可接受污染之標準計算出來之後，可以估算容許多少與何種污染產業進駐等等。但是，災害空間之生產與分派，並不是一個單純的理性計算之知識程序可以解決，如貝克所述，風險與安全的議題已經成為當今政治議題的核心。因此，災害空間的生產與分派，其實是整個政治經濟情勢的一環。

在最質樸的理解上，災害與安全的空間政治經濟學所牽涉的是區位（location）的問題。我們有可能畫出各種災害與安全的空間地圖，這意味著災害與安全的空間分佈是不均質的，有其地方的特殊性。例如，我們可以有地

震、洪水、颶風的地圖，可以有火災、車禍、工業污染、傳染病與其他疾病的發生率地圖，甚至可以有離婚率、破產、倒會、自殺的地圖。各種災害地圖所顯示的，正是關係人身與財產之安全的各種機制，在空間上的差異。

所謂災害與安全的空間政治經濟學，在最基本的層次上，就是考察這種災害之空間差異，如何連結上社會中的政治經濟結構與過程；具體而言，就是要考察這種災害之空間分佈，與各種社會關係和社會群體（性別、階級、貧富、種族、年齡、國籍等等）之空間分佈，有什麼關連之處。舉例而言，考察酗酒率的空間分佈，或許可以察知台灣原住民的酗酒率高所導致的生命風險比漢族高，然後應該進一步研究這到底與台灣族群不平等的政治經濟過程有何關連。

考察政治經濟過程所導致的災害之空間差異，其分析取向是要探討「風險空間之生產與管理（the production and control of risk space）」。這種「空間生產論」的觀點意味了空間不是自然而既定的，而是社會過程的產物。我們的社會運作既然有產生災害和安全的種種機制，相應的就有災害空間或安全空間的生產。例如，資本有其設置工廠、選擇區位的邏輯，那麼有污染的工廠在這種邏輯下，就生產出來一種受其污染危害的空間；換個方向說，具有某種特質的空間，容易於成為災害空間之生產的材料和對象；例如地價便宜、居民沒有權勢、當地有合適的廉價勞動力…等因素，使得某些空間傾向於成為災害空間（例如台北縣濱海的貢寮鄉會被選擇為核四預定地，而不是都會郊區的關渡平原）。抽象地說，災害與安全之空間，其實是整個社會權力之空間的反映和例證。這並不是說窮人的地方就一定比富人的地方容易受災，而是說災害與安全的空間就是一種社會權力與社會關係之空間，其具體樣態端賴社會權力關係和社會作用者之行動的變動而定。

穿透災害空間之生產與分派的主要力量是國家與資本。國家所執掌的都市計劃和國土規劃的權力，中介了災害空間的生產和管理、控制。都市計劃最早的發展，就是為了消除都市中危害人身的衛生不良和擁擠，土地使用分區的管制也有分隔具有潛在危害之工業空間和住居空間的作用，而各種建築法令、消防法令、交通規則等，也都是政府致力營造安全空間的手段。因此，台灣近年來都市災害層出不窮，正是意味了國家之安全空間生產與管理的機制不靈了，但我們總是可以問：為何有些地方比某些地方危險？或者探問為什麼國家

在分派關連了災害與安全的資源時，是採取這種而非那種方式？

資本的邏輯經常在更大的尺度上生產災害的空間。一方面，因為資本追逐利潤的動力通常勝過保障生命安全的考量，例如工業傷害與污染被視為經濟發展必須付出的代價，工廠所在的空間因而經常就是災害空間。另一方面，資本流轉全球的趨勢，使災害空間的生產與分派，在全球的尺度上建立起來，例如先進工業國將老舊的高污染工業移往第三世界，繼續生產圖利，以其他國家人民的安全為代價來保障和增進本國的福祉。又如生態危機起源於經濟—技術發展的失當，其危害也是全球性的，整個地球生態圈成了一個災害空間，人人無所遁逃。

其實，全球政治經濟體系的地緣政治學(geo-politics)，早以災害和安全為其主要的戰線之一。巴西可以砍伐亞瑪遜河流域之雨林，來要脅債權國減除其債務；美國可以生態保育為藉口來實施貿易制裁，以壓迫各國打開市場；日本載運有毒物品的貨船必須隱密航行路線，而相關沿海各國則嚴加戒備。在地方的層次上，近年台灣各地鄉鎮的垃圾戰爭、高污染工業的圍廠和索賠事件、輻射屋與海沙屋的抗爭、圍堵肇事率高的砂石車事件、娛樂場所火災頻傳所造成的民意壓力，以及反核電廠和核廢料廠的抗爭，乃至於各地暗夜之狼與計程車之狼所造成的性別恐懼空間等等，莫不扣連了災害和風險之空間政治經濟學的各個環節。災害與安全的空間政治與鬥爭，已經從在地到全球的層次展開。

3.2 危險的文化地景與空間想像之營造、書寫和解讀

空間的生產有其表徵的層次(Lefebvre, 1991)。空間的表徵(representation of space)所牽涉的是空間正文(text)和論述之書寫與讀解。災害的景象和論述呈顯於空間之中，就有了災害空間之表徵，即災害的地圖與地景。另一方面，我們對於安全與危險的想像或表徵之空間(representational space)，也總是牽連了特殊的地方和空間：家園是安全溫暖的所在(但家庭暴力與父權專制則使家有了相反的意義)，遙遠的彼邦陌生且危險，而旅行總伴隨了風險。災害空間的社會生產，同時營造了危險與安全的文化地景(空間之表徵)和想像空間(表徵之空間)。

當然，對於同樣的地景，不同的社會作用者(social agent)會有不同的

解讀。在經濟發展掛帥論者的眼中是累積財富與厚植國力的現代化工業地景，在其他人眼中很可能是污染與災害的災難地景；又如夜晚的都市對於某些男人可能是燈紅酒綠的銷金窟，對於大多數女性則是恐怖的環境。災害與安全的空間性想像，也是因人而異，例如蘭嶼的原住民會將核廢料場與惡靈的居所連結在一起，而反核的知識份子或許會將這個核廢料場想像成被許多輻射線所穿透的空間（將看不見的輻射視覺化）。

不過，並非所有的社會作用者都擁有相同的詮釋與構築文化地景，以及營造空間想像的能力。也就是說，有統治群體的支配性之災害空間論述存在。享有支配性的災害之文化地景和空間想像的書寫與解讀能力的社會群體，藉由這種表徵之權力，辨別與判定了什麼是危險的地方，什麼是安全的地方，也決定了什麼樣的危險被突顯出來，以及以什麼方式表現出來。

例如，在全球性新聞通訊社所發佈的新聞中，第三世界的新聞通常是天災人禍比較多，透過水災、嚴重車禍、山崩、內戰等的影片，塑造了第三世界落後國家的危險地景，並因此構築了對於這些國家的危險之空間想像。又如台灣媒體在中國大陸千島湖事件之後的一連串討論和影像論述，以千島湖這個事件為酵素和底材，摻雜了飛機失事等災難影像與論述，構築了一整個危險大陸的恐懼之地景和謀財害命的空間想像。我們要探討的是這種災害地景和空間想像的書寫與解讀之過程，以及相關的作用者（例如千島湖事件中的媒體、兩岸國家、各種學者、一般民衆、受害家屬等等）與這個過程的關係，以及他們所發揮的影響。

在更深刻的層次上，我們可以推論災害與安全之地景和空間想像的書寫與解讀，是構成雷蒙·威廉斯（Raymond Williams, 1977: 128-35）所謂的「感覺結構」（structure of feeling）的要素，它關涉的是某個社會群體或某一世代的人對於生活所在之地方的感受和想像，以及對於整個生活之安危和未來遠景的察覺。例如，歐洲中世紀人民的災難圖像可能是蔓延城鄉的黑死病瘟疫，而當代西方人民的災難之空間想像，可能是核戰冬天或是生態浩劫造成的天候巨變。資本家的災難是全球的股市狂跌，而勞工的風險景象可能是工廠倒閉。這些不同的災害地景之構築，也揭顯了不同的生命期望和心性。

空間的隱喻與修辭、界線之分割，以及位置之選擇（定位），經常是牽涉了自我與異己（other）之關係和邊界的建構。災害與安全做為關切己身重大

利害的課題，不論是災害與安全空間之生產和管理，或是災害地景與空間想像的營造和解讀，都不是沒有意圖的偶然行徑，而是牽涉了社會資源與權力，牽涉了群體與個人利益與生命的政治鬥爭場域，其中最為基本的戰線之一就是認同之構築 (construction of identity) 或自我認同的過程 (self identification)。

3.3 信賴、危險與自我認同

災害與安全的發生和維繫、命運和風險的觀念，與人類的自我認同有密切關係。信賴的感覺，即一種對於周遭人物的可靠度的感覺，是所謂「存有之安穩」(ontological security) 的基礎 (Giddens, 1990: 92)。這種「存有之安穩」對於自我認同的連續性和一致性很重要(牽涉了「我是否真的存在？我今天和昨天是否是同一個人？我所見到的世界，在我離開後是否繼續存在？」等己身存在之問題)，因為它保障了一種對於行動之物質與社會環境的穩定感受。換言之，如果生活中每一個簡單的行動都充滿了危機，周遭的人和物都不可信任，人就處於極度緊張和焦慮的狀況，時時刻刻懷疑他人、外物與自己，不能和外界建立穩定的關係，自我的認同也難以確立（認同這個字眼，identity，關鍵就在「同一」上）。

例如嬰兒的身心發展與自我認同的構成，端賴一個安穩(有同一性和連續性)的環境，以及可以信賴的互動。嬰兒對撫養者的信任，是從定期的餵食、撫愛中建立來的。嬰兒未形成主體性(subjectivity)或自我認同之前，是一個沒有統整之自我的片斷和易碎的存在。當嬰兒在餵養者的照料中習得對於外界之信賴的同時，它也學得如何促使外界滿足其需要。餵養者的出現與缺席在此饒富意義，一方面嬰兒要信賴餵養者的缺席不是就此拋棄，另一方面，嬰兒表達自己的需要(哭喊)，控制了餵養者的出現，這兩個過程使嬰兒形成了自我，這自我一開始就是一條「人我界線」的確立：一直出現存在的我，以及可能不在的他人，我與非我的界線確立，自我認同才形成，而這條界線要有相當的穩定性，否則也不成爲界線了。

成人也要有一個可以預測和信賴的生活環境，來維繫「存有之安穩」，「例行事務」(routine)和習慣的意義即在於此。「習以爲常」是很放鬆安適，不必警覺的狀態；當有人「不按牌理出牌」，困惑、背叛、傷害、懷疑和恨意等感受就會出現。在災害和危難的時期裡，正是自我認同受到挑戰的時刻，一

個處處風險的現代社會，也處處致生了「存在之焦慮」(existential anxiety)。在災害的時刻，一方面行動失去了可依循的常理，一方面資源可能變得缺乏，人就將在恐懼之中將自己武裝起來，原來可以信靠的人事物反而成為懷疑的對象。人我的界線會更加鞏固，但是以破壞互賴為代價，更加自我中心地追求生存，但也破壞或懸置了自我認同藉以建構的信賴之基礎。這是一種壓力極大的情境，因此，精神崩潰(自我認同的碎裂失控)常在危難和高風險的狀態發生。

不過，人類一向不是孤獨存在的個體，災害的發生也常是集體的難題。災害的空間性所引發的正是關涉了地方之安穩與焦慮的地方認同之政治，地方認同是否能夠構築成為抵抗災害的生命共同體，或是被支離拆解(精神崩潰)成為生產災害之政治經濟力量任意穿透的烏有之處(non-place)，被塑造為危險地景和恐懼之空間想像而無法超生，這是當今風險社會裡的政治鬥爭與社會運動的新議題。

3.4 災害政治學與地方認同之構築：抵抗災害的生命共同體

認同政治(politics of identity)——社會群體藉以構築自我認識、記憶和自主性的政治行動與策略——的空間性(spatiality)，或謂同時掌握「地方之政治」(the politics of place)與「政治之地方」(the place of politics)，是當今學界方興未艾的研究課題(Keith & Pile, 1993)。在風險社會的探討裡，將認同政治之空間性擺放在災害與安全的課題上，更顯得適切。

災害的空間政治學牽涉了三個層次的鬥爭，都需要構築替代性的地方認同，以及相應之地方圖像、地景、藍圖，來對抗災害和危險。第一，在災害之空間生產與控制的層次上，被生產為具有潛在災害之空間的地方，在面對資本或國家(或是其他層級的政府)的這種安排時，提出對抗性的視野，同時也塑造了地方的認同，一種排斥災害、要求安全無慮的空間生產之替代藍圖。例如，宜蘭縣在反對黨勢力的長期經營下，提出了替代性的空間生產之計劃，對抗高污染的石化工業及其他工業，而強調符合生態保育的農業和觀光業，其具體的事例有冬山河之整治與親水公園的興建。這種對抗災害空間的替選計劃，緊密地連繫上一個鮮明的地方認同，即以「噶瑪蘭」這個古地名為源頭和象徵的地域特色之建構；它不僅是一種地域的圖象(如蘭陽平原和龜山島)，也是

一段地方歷史與記憶，當地傳統與「民風」的建構。這種地方認同不僅是提出替代性、對抗性之空間生產計劃的基礎，也在對抗、動員與鬥爭的過程中，不斷被強化。

第二，在災害地景之書寫與解讀的層次上，地方的替代性空間計劃不僅是實質的空間營造構想，也是一套空間論述，是空間之表徵。因此，空間是有意義的空間，對抗性的空間生產計劃轉譯為對抗性的文化地景，其書寫與解讀就成了戰鬥的場域。這些書寫不僅是在紙面上(如地方誌)、圖面上(如照片、地圖)，或是影像中的地景之建構與詮釋，真實空間本身就是有豐富意涵的空間正文，我們在空間中的活動和言談，就是在書寫地景。其實，空間的生產，同時就包含了實際空間之營造與空間意義(地景)之書寫。例如，宜蘭的替代性空間計劃不僅涉及了大量的論述、圖像來建構符合其地域認同之投射的地景(冬山河是主要的論述材料之一)，也藉由不同的活動本身來塑造了地景(例如冬山河的遊玩戲水之活動，相較於水流污染的死寂；又如同一個龜山島，做為軍事禁地和觀光地點，就是不一樣的地景)。可以想見，空間意義的書寫和解讀，就是地方認同建構之主要成份。

第三，在危險之空間想像的營造層次上，指涉的是我們藉以思考和觀看的一套架構。對應了「外在」的空間生產和文化地景，主體有其一套「內在」的認知與理結之架構，類同於「感覺結構」或皮耶·布狄爾(Pierre Bourdieu)所謂的「習癖」(habitus)，可以稱之為空間想像(或認知地圖)。和文化地景之書寫和解讀一樣，空間想像是地方認同的構成部份，對於生活環境的想像，正是地方認同的「深層結構」。例如，前述蘭嶼原住民對於核廢料場的災難之空間想像，連結上惡靈的不祥之恐懼地景，這是蘭嶼雅美人地方認同的一部份，相對地，台電的可輻射之風險的科技地景，或是國家公園的觀光地景，都無法扣上雅美人原有的地方認同和自我認同。

放在時間的序列上，災害政治學的抗爭行動也可以區分為三個階段。第一階段關涉的是區位的鬥爭(struggle over location)。在這個階段裡，面對生活環境被轉化為災害空間的威脅，就地點區位的選擇而抵抗，牽涉的是直接受害的住民或群體。例如，垃圾掩埋場、焚化爐、變電所等的設置地點，在一個民衆越來越關心安全的情勢裡，都會成為抗議的焦點。這個階段裡通常不會訴諸原有的地方認同，或形成新的地方認同，而比較是基於共同的安危處境而

集結的群體。但是，如果原來就有強烈的地方認同，那麼當進入災害空間之抗爭時，就會有比較大的力量，例如宜蘭縣。

第二個階段是**抵抗社區**(community of resistance)之形成。在這個階段中，由於社區動員持續擴大，一種關涉了安危的生命共同體的感覺和組織出現。一方面發動了原有的社區關係(如廟宇的信徒組織)和地方認同，另一方面由於災害意識在動員過程中昇高，而構築了以安危做為核心的新地方認同，兩個過程連結在一起，形成了有安危意識與行動能力的抵抗之社區。「抵抗之社區」就是一種地方認同，抗爭的集體行動，就是打造新地方認同的過程。

第三個階段是形成**政治行動的空間**(space of political actions)。隨著抗爭行動的進行與經驗的累積，抵抗的社區會成為政治的空間，亦即社區居民體察到整個空間生產與表徵是政治的過程，生活環境的安危是一個政治問題。政治的空間有兩個層次，其一是指涉空間的政治性格，其二是指涉形成公共事物討論的政治論域，即公共領域(public sphere)的出現。這個時候的地方認同已經扣連上政治行動，成為一種空間之社會運動的運動意識與表徵。

從區位的鬥爭、抵抗的社區，到政治行動的空間，節節昇高的地方意識與愈益鞏固的地方認同，都是在關切了生命財產之安全的安危議題上展開。為了化解存在之焦慮，保持存有之安穩，地方居民集結起來形成了生命共同體。但是，正因為災害之空間政治關係了最切身的安危，因此，與之相關的地方認同之構築，並非純真且本質的東西。一個建構堅實的生命共同體，若無足夠的反省能力，經常會「以鄰為壑」，將災害轉移到更弱勢而無抵抗力的地方和群體。

在關係了生命與生活福祉的災害與安全之生產、分配和管理的戰場上，抵抗國家與資本之穿透殖民的各個地方，由於形成了有戰鬥力的社區共同體，而得以存活和發展，但也可能構築了一個個安全的獨立堡壘，將災害阻絕在門外，卻任其蔓延，危害其他沒有堅強堡壘的地方。如何改變這種情勢，形成各地方的聯盟網絡，而避免新的部落主義(tribalism)，是必須深思的問題。

4. 台灣的某些趨勢：從居民抗爭到社區政治

近年來台灣有關社區的議題和活動日益增多，社區的活力越來越旺盛，配合著市民參與、地方自治的呼聲，社區儼然成為台灣解嚴以後，繼街頭運動之後，最富生機的「社會力」之展現場域。許多的社區團體和組織是由具有特殊理念的熱心人士奔走經營出來的，如環保、消費(共同購買)、地方文史(如「滬尾文史工作室」、「新港文教基金會」)、藝文等，但是最令人矚目且爆發力強的還是從被稱為「居民抗爭」的事件發展出來的社區意識。

考量這些居民抗爭的事件和社區，可以觀察到幾個趨勢，分述如下：

首先，它們都是因為生活和生命的安全或舒適受到威脅而發動，基本上是屬於反抗災害空間之生產與分派的抗爭。例如，高雄後勁居民的中油圍廠事件、美濃的反水庫興建運動、北縣貢寮反對核四建廠、北市民生別墅輻射污染的自救運動、內湖與天母的反對保護區變更為住宅區、萬芳社區的反對汽車修護專業區和駁坎陡坡興建國宅、廢城社區的反對設置變電所和變更為商業區、芝山岩反對設置加油站等等。這些事件抗議的對象各有不同，但都是反抗某種災害，尋求自保。

其次，這些反抗災害空間之生產的抗爭，其據以對抗的替代性空間計劃，幾乎都是奠基在環保和生態理念上(雖然深淺有別，或者有時只是一種挪用流行論述的提法)。也就是說，以生態環保論述為其安全之地景和空間想像的營造基礎，來對抗經濟、工商業發展所致生的危險地景，顯示了環保生態思想在台灣社會運動中的潛力。

第三，公共事務的民衆參與、社區參與的呼求，是對抗國家機器及資本集團的空間生產與管理的另一戰線。這些社區抗爭要求下放空間生產與管理的權力，藉由民衆參與的手段來確保社區的生活安全與品質，排斥災害與危險的空間。

第四，這些社區的形成是隨著災害抗爭的推展而出現，原先的社區意識很不清楚，甚至沒有社區意識。在經歷了抗爭的動員和組織之後，才逐漸匯聚社區認同，社區的界線也才明朗起來，這個過程和原來的正式之社區或行政組織(鄰里)與潛隱之地方傳統，並不一定有所關連。

第五，政治空間的逐漸浮現。一方面，居民抗爭已經逐漸取得了正當性，形成了公共領域的討論，從「反抗公權力」轉變為「民衆參與」、「主權在民」的論述。另一方面，在一九九四年的里長選舉中，已經有抗爭社區的代表參選，掌握了基層地方政治的位置，在傳統的樁腳政治之外另闢道路，改變了基層的政治生態，也使得社區抗爭的運作和想像提昇為社區政治，透露了空間政治化、政治空間化的趨勢。

5. 結語：探索「反身性」的出路

面對全球的風險社會之形成，我們到底要如何才能夠趨吉避凶呢？既然災害空間之生產源自於反身性現代化的結構過程，這種處處風險的不確定生活，就是人類此後的新宿命嗎？英國學者史考特·拉許和約翰·爾瑞 Scott Lash & John Urry, 1994) 有比較樂觀的看法。他們認為反身性(reflexivity) 正是出路之所在。

拉許和爾瑞同意季登斯和貝克的說法，認為現代社會是個風險社會，但他們認為造成風險社會的反身性，同時也是出路之所在。拉許和爾瑞強調的是人類主體性的反身性；相對於制度的反身性或知識生產機制的反身性，個人在風險社會中也有自我修正和反省的能力，或者說被擺放在一個時時要自己做決策的位置上。再者，雖然抽象系統的反身性創造了不確定的風險環境，但是，這種反身性也是一種自我顛覆和批判，而人類主體在風險社會所要求的個體化過程中，也成為自我批判的主體，並透過這種反省力而對應不穩定的風險環境。風險社會中反身性的這種雙重角色——「風險之源頭」與「控制風險的憑藉」——正好說明了人類社會的弔詭。

反身性的個人(reflexive individual) 得以成立的結構基礎，是資訊與通訊結構的普遍存在。當每件事物都越來越依賴知識和資訊，依賴制度化的反身性，那麼，一方面，世界變得更不確定和不穩定，另一方面，發達的資訊與通訊結構也為個人開啓了掌控和連結變動不居的世界之路。人們越來越清楚他們真正確定知道的東西很少，但是越來越難以控制的流轉全球之符號與空間的經濟，若無更為複雜和具發展能力的資訊、知識和美學的判斷，就難以理解。

反身性的人類主體要享有的正是這種判斷能力，而其主要的支柱就是資訊與知識的網絡。都市研究者曼威·柯司特(Manuel Castells, 1989) 在探討

了以資訊技術為動力而發展的新空間組織之邏輯——流動空間(space of flows)——以後，關切在流動空間中如何重建社會意義的問題，他所提出的出路——積極的市民參與和全國性或全球性的地方政府網絡——也是以資訊技術和網絡為基礎來配合社會動員。

放回災害的空間政治學，或謂社區生命共同體之形構的脈絡裡，社區主體的反身性也正是抵抗制度的反身性所導致的不確定風險的利器。而互通有無的社區網絡聯盟，也正是具有反身性之思索反省能力的社區主體寄居之處，這是以鄰為壑、互相爭鬥的部落主義的替選出路。

參考文獻

Beck, Ulrich

1992 *Risk Society: Towards a New Modernity*. London: Sage.

Beck, Ulrich, Anthony Giddens and Scott Lash

1994 *Reflexive Modernization: Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order*. Cambridge: Polity Press.

Castells, Manuel

1989 *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban-Regional Process*. Oxford: Basil Blackwell.

Giddens, Anthony

1990 *The Consequences of Modernity*. Cambridge: Polity Press.

Giddens, Anthony

1991 *Modernity and Self-identity: Self and Society in Late Modern Age*. Cambridge: Polity Press.

Keith, Michael & Steve Pile

1993 *Place and the Politics of Identity*. London: Sage.

Lash, Scott & John Urry

1994 *Economies of Signs & Space*. London: Sage.

Lefebvre, Henri

1991 *The Production of Space*. Oxford: Basil Blackwell.

Williams, Raymond

1977 *Marxism and Literature*. Oxford: Oxford University Press.

城市、文學與歷史

閱讀《看不見的城市》

在意大利小說家伊塔羅·卡爾維諾(Italo Calvino, 1923-1985)的作品中,「城市」一直是個重要的主題,其中又以《看不見的城市》(*Invisible Cities*, 1972)最為富麗璀璨,一個個城市的故事貫串成爲令人愛不釋手的珠鍊,娓娓道來城市人生的迷魅。本文的評論不以文學批評爲主旨,而要將這本小說放在都市研究的脈絡裡來談,連結上都市史的書寫。但是,一本在書架上歸類爲文學作品的小說(fiction),以其虛構(fiction),和學院裡的都市研究有什麼關連,甚至對都市史有所啓發呢?這是個根本的問題,也正是本文評論的線索。城市與歷史虛實真假的判準在哪裡?都市史寫作的價值與效用何在?怎麼樣才能穿透虛幻與現實的曖昧界線?被評爲「魔幻寫實派」的卡爾維諾,在他的城市「文學」裡,會有不尋常的看法嗎?

二 全書結構與內容概要

這部「小說」的正文,可以輕易地區分爲兩個部份,以不同的字體做形式上的標明。第一個部份是每一章各有標題的短文,第二個部份,則是每章前後馬可波羅與忽必烈汗的對話情景。

如果說這本書有一個明顯的「情節」,那就是馬可波羅向忽必烈汗報告他曾經出使遊歷的各個城市的奇聞,以及他們兩個人之間的互動。不過,仔細閱讀這些城市的故事,可以發覺敘述的內容,偶而會超出了我們所熟知的馬可波羅遊記的時空背景,例如摩天大樓、機場,以及一些後來才會出現的城市名稱(如洛杉磯)。因此,我們可以輕易地構想另一種情節,就是卡爾維諾自己透過兩個「戲偶」,將古往今來的城市故事搬演給讀者觀衆(「作者」現身說法,以突顯小說之爲虛構,正是後現代小說所指認的特徵之一;或者,這可以布萊希特(Bertolt Brecht)「史詩劇場」的「疏離效果」來比擬?)。或者,我們可以解脫對馬可波羅遊歷的時空背景預設,逕自認定書中的馬可波羅和忽

必烈，有特殊的時空穿梭本領，《看不見的城市》因此不過是一部剛好有馬可波羅和忽必烈兩個角色的小說。

《看不見的城市》引用一個混雜了史實（忽必烈）和小說（《馬可波羅遊記》）的典故，其實正好點明了卡爾維諾跨越虛實分界，允許讀者多重解讀、多所思辨的「用意」（作者的用意何在，一直都是個留給觀者玩味的題目）。

扣除了各章前後馬可波羅和忽必烈的對話，本書總計有五十五個城市故事，歸屬於十一個主題，意即每個主題有五篇故事。（這些故事的出現順序，依其標示法和出現章序，有一種結構性的關係，除了第一章和第九章各有十個故事外，各章有五個不同主題的故事，並依序每章出現一個新的主題，依標題排起來，正好是五四三二一的順序。這種有秩序的安排似乎是卡爾維諾的偏好，或許反映了結構主義與符號學的形式趣味，但是本文不擬繼續深究。）

以下依序概述這十一個主題所包括的意涵：

「城市與記憶」

第一個主題述說城市的記憶，張開了空間、時間與事件所交織的記憶之網。不同的故事言及記憶的不同面向與內容：影像的記憶、氛圍的記憶、心情的記憶、感覺的記憶。複雜的記憶牽繞人心，與現實糾纏。不過，如果為了方便記憶（這裡出現了博聞強記的理性企圖），而強使城市不動，則城市枯萎，沈陷記憶之中，則人生枯萎。而且，經過時間的改造，城市的血脈終致斷裂，記憶中的老城市，真的只存在於記憶和影像之中，只是想像所串連起來的連續性，依然發揮了解釋、評價與影響現實的作用。

「城市與欲望」

有創建一座城市的欲望，有一座城市所創建的各種欲望，欲望是對應著缺憾與幻想中的滿足而升起。但是，欲望的形式與形成不全然是主觀的臆想，做為人類之活動沈積的城市，正以其固化的形式賦予欲望形式，或者說是將欲望投射在空間化的形式之中，並同時以其空間佈局，捕捉飄忽的欲望。可是，為了囊括所有新起的欲望，城市也不得不隨欲賦形，與時俱變。

「城市與符號」

這一組故事描述城市所披的抽象符號外衣，闡釋名與實、符徵與符旨、語言與事物之間的分離和不一致，進一步點出城市的表面與內裡、燦爛與灰暗的兩分。更重要的是關於城市的論述、描述城市的那些字眼，經常取得了自存的生命，而取代了地面上的城市。弔詭的是，如果我們沒有了字詞，甚至無法想像和記憶城市，符號的外衣原來不是可以穿脫的定製衣飾，而是隨著城市一起成長變化的表皮，緊緊黏著城市的筋肉。

「輕盈的城市」

這些故事說的是城市組構的「原型」：千井之城地底湖的構造、欲望與城市形式配搭而造起的城市、只由水流的管線構成的水神之城、工作和玩樂兩個半邊拼合而成的城市、吊掛在山谷上的繩索之城。這些故事以不同的切面，講述構成一座城市的骨架、結構或原理。這些或許不為居民所識的原理，並不因此減損其左右城市命運的能力，並且經常在據之而構築起來的傳說、神話和宗教上，顯露其若隱若現的身影。

「貿易的城市」

在貿易的城市裡，交換的不僅僅是金錢與貨物，同時進行的還有記憶、欲望與眼光的交換，身份、角色與生活的交換，乃至於整座城市交換。在交換的時刻裡，交換的各方也建立了關係，而這些關係經常是固定模式的重覆，交換常常只是元素的互換，而非結構的轉換。不過，在交換的過程裡，在關係的網絡裡，移動通行的路徑是如此繁複多樣，即使關係的結構不變，往來互動的方式卻無窮盡。

「城市與眼簾」

這一組故事說的是觀看，是觀看所預設的一段距離與位置，是觀者與被觀者的對應。一座城市的形貌隨著觀看的心情、立場、角度與生活方式而定。每一雙眼睛裡映照著一座城市，千百萬雙眼睛裡映照出來的城市所構成的混合體，是否正好是地面上的那一座城市呢？

「城市與名字」

城市的名字將關於城市的論述和字詞都凝縮起來，成爲一句咒語。城市的名字與實質，城市的論述與現實，論述與記憶之間，總是有差距，但正是有這些差距所展開的空間與時間，人與城市才得以存活，而不致窒息。城市的名字歸予城市的所在地，還是歸予造就城市的活動和人？或者根本就是歸予名字所喚起的記憶和景象。城市名字的更替與維繫不僅是歲月與地理的轉移，同一個名字底下，有著城市的錯亂系譜，以及古老城市之名的榮光所促動的建構系譜的欲望。

「城市與死亡」

死亡不僅是時間的斷續，也是空間的隔離。這一組故事講述城市裡人的世代承遞，以及結構的長期變化。死去的不是已經消失而不再存在，死亡是一個現存的範疇與領域，散佈在城市、言語和實際的日常生活之中，因此，「過去的」對於活著的，進行中的事物，仍有其模塑的力量。如果誕生使得存在有希望，那麼死亡使得存在更爲真實。

「城市與天空」

這一組城市與天象的故事，視天空爲城市(人世)的理想、欲望與真理之所在，天體的運行法則，經常被視爲城市組構的原則。天空也代表一個全盤的視野，由此可以偵知和觀測我們置身城市的織理之中，所看不到、察覺不到的事物或道理。但是，天象與天體不正是人類世界的投影嗎？那麼到底哪個是原理或根本的所在呢？

「連綿的城市」

都市的蔓延與自然世界的被侵吞，是卡爾維諾在這組故事裡爲之歎息的現象。現代城市的廣袤，是城市向外擴張的結果，而且城市是一個消費與製造垃圾的核心，將殘餘堆擠到邊緣；而都市景象的重覆，使得不同都市的名字失去了實質的差異。最終，都市成了沒有外在，沒有自然，沒有一個可供逃離、脫身和反省觀照的對立面的龐然怪物。

「隱匿的城市」

潛隱的、看不見的城市，不是目光之所不能及，而是心神不在之處，是被忽視的地方。隱匿的城市是想像、欲望、記憶、死亡、記號的包被之處，看不見的絲線穿透綁縛了意想不到的人事物的組合。這些隱匿的東西也許一直存在，但看來像是只在一瞬之間，或許只有在日常生活刹那的裂縫裡，才能見到與察覺。只有以不同的眼光，懷抱好奇，於不疑處有疑，才可以照亮這些角落。

三

其實，十一個主題或隱或顯穿插出現在每一個城市故事之中，而不拘限於標題。藉由忽必烈和馬可波羅的對談(聽故事者與說故事者的關係)，卡爾維諾傳達了另外幾個重要的訊息，都是有關敘事與論述的建構，以及真實和虛構之難分：

- (1)習得忽必烈的語言之前，馬可波羅以物品的搬弄，配合了手勢來表達，雖然在意義上不像語言那樣精確，卻因此有多重解讀的可能，聽者與讀者可以自在地想像，也可以索性略去不理，有參與其中一起操演的空間，不必像聽熟悉的語言一樣，必須逐句逐字依循規範，而被綁縛在僵硬細密的正文之中。據此，《看不見的城市》就是一則則的寓言，是有言外之意，而讀者必須自行思索的寓言。
- (2)論述沒有窮盡之時，總是有可以繼續說的東西，這不是因為無法造就一種論述的原則或規律，來掌握一切可能被提及、被描述，因而可能存在的事物(以論述來捕捉現實，已是好幾代人的意圖)，而是因為論述背後總是有浮動漂移的欲望，使論述一直編織下去，甚且論述談論的就是論述本身，而真實則只做為論述(欲望)的對象而存在，不再有一個論述之外獨立獨存的真實可以辨視出來。
- (3)但是，在論述停歇之處，我們也總是摸得到、看得著的城市，是否就是真實之所在了呢？真實是在石塊灰泥之中，是在人的活動往來之中，還是在心情與感覺之中，是在於飢餓和死亡？當我們反思之際，論述又潛身而入了(因為思想總是透過論述進行)。但是無論真實是什麼，以及

真實是否能被探知，若無一設定的「真實」做為基礎，論述也無從著根生長，因為論述總是有一個對象（即使那個對象是論述自身，此時，論述即真實本身）。

- (4)無論如何，論述要不抽象乾枯，便要經常有欲望、記憶、驚奇、幻想、感覺、身體的活水灌注。

四

（一）論述中的城市與城市中的論述：再現與現實

《看不見的城市》是關於城市的論述，也是閱讀了城市之後的記錄，因為誠如羅蘭·巴特（Roland Barthes, 1986: 92）所述：「城市是個論述…我們僅僅藉由住在城市裡，在其中漫步、觀覽，就是在談論自己的城市，談論我們處身的城市。」據此，城市本身是有意義而可讀的正文，而且城市正文的寫作者，正是生活其中的人，透過人的實踐（居住、漫步，及其他種種活動），不斷書寫城市。當然，城市不像語言一樣有一定的字彙和語法，但也有其慣用語和發言立場。當然，視城市為論述的同時，已經引發了論述的材料，以及發言者和接收者是誰的問題，這也連帶了「城市是什麼？這個字所指為何？」的問題和「再現（representatipn）與被再現之現實的區分」的問題。

論述的材料不僅是語言，也是任何能形成有意義之連繫的事物，亦即具有表意作用（signification）的事物；論述的發言者不僅是人，也是具有發散、溝通意義能力的事物與活動；論述的接收者不僅是有理解意義能力的人，也是受論述所影響的事物和活動。其實，在這麼界定的時候，以語言或象徵體系為再現，以物質為被再現之現實的傳統觀點，已經動搖了，因為此時語言本身可以是再現的對象，而物質與實踐也可以是再現之憑藉。

這裡所蘊藏的再現\真實，已經是一個多重視點\多面體（多重現實）的講法。由於論述之憑藉是多樣的（不僅僅是話語），發言者、接受者也不定於一尊，再現就是多重視點的再現，而做為論述之對象方能被我們知覺到的現實，遂成為一多重現實（是否有一個真實不虛的現實在論述之外存在，在此是一個置入括弧的問題）。詳言之，現實是多重的，論述也是多重的：以論述來談論城市，但城市本身也是論述；可以話語、以石頭灰泥、以身體姿勢、以行

動來發言，也可以話語、石頭灰泥、身體姿態、行動做為論述的對象。據此，城市也是多重的了，因為城市便存在於關於城市的多重論述(discourses of cities)和做為論述之多重現實的城市(cities as discourses)之間。

《看不見的城市》作為一部文學作品，已經暗藏了現實的多重性與論述的多重性。卡爾維諾在《文學裡現實的諸層次》(1978)一文中，提及文學作品有許多層次的現實，而文學正是立基於這種多層次的區別之上，如他所舉的例子：「我寫道荷馬說尤里西斯說：我曾經聽過女妖的歌唱。」我、荷馬、尤里西斯、女妖這幾個主體，都位居文學敘事的不同層面，所牽連的是不同層次的現實(真實與虛假的問題在此就不是根本的了，因為真假成了在不同層次隨論述之運作(別忘了，這是一種權力關係的牽扯)而變動的本質，是鬥爭的標的，而非先驗的存在)。

這裡關於論述、再現與現實的講法，會讓人聯想到尚·布希亞(Jean Baudrillard, 1983)的擬像(simulation)與過度真實(hyper-reality)的提法：到了擬像的年代，已經沒有再現與被再現的對象之間是否符應的問題，因為擬像取代了現實，擬像之外沒有現實，只有比真實還真的「過度真實」。但是多重論述和多重現實交纏的提法，卻不取消現實的存在，而是指出現實及其論述的不可割離，以及論述與現實的多源多樣。而且雖然現實的各個層次區別，是(透過論述)建構出來的，但是這些建構並非純屬心靈產物，而有其物質性的經驗和實踐為基礎，也就是說，論述有其物質性(亦即，透過多重多樣論述的區劃分類與再現中介而得以被感知、理解和「觸摸」的多重多樣的現實，正是這些論述所以會存在的基礎。以論述本身為論述對象的論述，只是說明了論述與現實、再現與被再現者之間的模糊界線。這種界線在哪裡，其實也是論述鬥爭的目標之一。)

(二) 都市經驗與記憶：複雜多樣與世界縮影

《看不見的城市》以城市做為鋪陳作者對人類狀況的觀察與意見的場景，這並非偶然，因為城市正是人類世界之縮影，是「複雜多樣」的體現之處。

羅蘭·巴特在《艾菲爾鐵塔》(1979)一文中，寫道：「鐵塔最終同一切重要的人類場所具有的基本功能——自給自足——重新連結起來；鐵塔可以獨立自存：你可以在那兒夢想、吃喝、觀賞、理解、驚嘆、購物；正像在一艘郵輪

(這是令孩童夢想的另一個神奇對象)上一樣，可以感覺自己與世隔絕，但仍然是世界的主人。」(p.17)。城市其實正是最為整全的鐵塔和郵輪，它包容了驚奇和差異，是奇想的實現之地，是一個自足的世界。此外，巴特也提到：「城市是我們和他人相遇的地方…城市中心被認為是社會活動交換的地方，而且…這是一種情欲的活動。城市中心總是被認為是顛覆性力量、決裂的力量，以及遊戲的力量作用與會遇的空間。」(1986: 96)。城市中心正是城市的複雜多樣最為明顯而誘人的所在。

人類為了求生存，總是要對周遭環境的利害之處有所了解，因此，對於身處環境之全貌的探知，一直是人類潛在的欲望。一方面城市以其複雜多樣，激發了更強烈的探求全貌的欲求，另一方面，城市也正以其無所不包，而成為構想整個人類世界的模型，成為全貌之縮影。在艾菲爾鐵塔上遠眺的快感，正是對於複雜多樣的都市織理，有了全盤掌握的快感，有了掌握城市所體現的世界的快感，是一種知悉和擷獲全局的滿足感。

都市的經驗與記憶，在每個時代一向是以其多樣性為根源。但是在工業化進行之際，都市的急遽擴張，為這種複雜多樣帶來了新的尺度，新的強度和節奏。快速繁複的變化，使得感官所接受到的景象和訊息，成為片斷化、流轉不居的拼貼。此時，全局全貌就顯得更難猜想掌握了。

所以，都市經驗一方面是身陷一種結構性的總體的感受，一方面又是支離破碎，難以分類的紛雜，《看不見的城市》在其故事裡，同時展現了這兩個層面(例如城市與天空系列隱含結構性的整體，城市與符號系列則指涉城市之紛雜多面)。

(三) 城市史的建構與解構：文學、歷史與政治

回到本文前言所提的問題，一本「文學」著作對都市史的研究有何意義？文學與歷史研究有何關係？都市史研究的價值與效用何在？這些問題牽涉的乃是文學、歷史(或一般人文社會科學)與政治之間的關連。

卡爾維諾在《哲學與文學》(1986: 39-40)一文中提到：

哲學和文學是互鬥的對手。哲學家的眼睛穿透世界的幽昧昏暗，剔除它的血肉，將紛雜多樣的存事物，簡化為一般性觀念之間蛛網一般的關係，並且制定了法則，棋盤上一定數目的卒子，便根據這

個法則移動，而窮盡可能是無窮的組合方式。作家走過來，用國王和王后、騎士和城堡代替了抽象的棋子，它們各有稱號、特殊形狀，以及一系列皇家的、似馬的，或教士的屬性；作家不要棋盤，他們鋪展了一大片塵土漫散的戰場，或是狂風暴雨的大海。所以，遊戲規則至此已經被顛轉了，揭顯了一個和哲學家截然不同的事物之秩序。或者，這時候發現這些新遊戲規則的人又是哲學家，他們匆匆跑回來，證明作家的所作所為，可以被簡化為哲學家自己的各種操作之一的項目，而個別的城堡和主教，只不過是一般性的觀念披上了外衣。因此，爭辯持續進行，兩方都相信在征服真理（至少是一個真理）的路途上，又向前邁了一步，但同時也十分清楚他們用以建構的材料，跟對方一樣，都是字詞。但是字詞有如水晶，具有許多不同性質的切面和旋轉軸，隨著這些字詞水晶擺放的位置，以及這些偏光的表面如何切割和層疊錯落，光線就有了不同的折射。哲學和文學之間的衝突，不需要解決。相反地，我們只有認為這種衝突是恆久的且時時更新，它才能保證字詞的硬化症不會像一層冰一樣封住我們。在這個爭戰中，兩位競逐者不能將目光從對方的身上移開，但是也不能逼近而置身同一個角落。

哲學（乃至於一般社會人文科學）與文學都是從事論述的編纂，只是它們自認是在不同的層面掌握真實，並且因此在不同的戰線從事論述的戰鬥。戰場上，真與假的問題就沒有標準答案了（真假已經成為操弄的標的），重要的是能夠獲得勝利（當然，戰鬥有其目標，而非盲目爭鬥）。因此，文學和「學術研究」兩者，至少在扣連上政治（權力關係的拉扯）時，哪一個最接近真理的問題可以先擱下，而要考量彼此如何在論述戰鬥上相互支援。據此，都市史（不論是文學中的都市還是歷史研究中的都市）的效用與價值，除了「鑑往知來」之外，主要就是扣連在政治行動上了（若從知識、權力與論述的糾結來看，寫作初始就脫離不了政治）。

卡爾維諾在〈文學的政治正用與誤用〉（1976）一文中，提到文學的政治用途的兩種誤用：（1）文學的作用在於說出已經由政治所擁有的真理，（2）文學是永恆的人類情感之所歸，是政治經常會忽視的人類語言之真理所在。以及三種正確用法：（1）替沒有聲音的說話，賦予沒有名字的一個名字，特別是那些被政治語言所排除或試圖排除的，（2）安置一種語言、視野、想像、心靈努力、事

實之關連的模式，創造一個對於一切行動計劃——尤其是政治行動——都很重要的既屬美學又是倫理學的價值模型，(3)認識到文學是一種建構，其中所包含的訊息，作者本身也不全知道，文學除了作者的部份之外，總是有一個集體與匿名的部份，因而推知政治也必須如此自我認識與自我質疑。

文學與政治的關係如是，「學術研究」與政治的關係也離此不遠。都市史(文學與歷史研究)做為論述之戰鬥，做為政治行動之一環，正是要站在某些特殊立場發言、賦予名稱，以及從事解釋，要建構一個可以展開行動的歷史計劃，卻又清楚理解到這個計劃乃是建構，而非永恆之真理，神聖而不可侵犯，這是都市史寫作的效用與價值所在，也是文學與學術研究的共通精神。《看不見的城市》正是卡爾維諾針對一個古老的論題：城市是什麼？以及後面一個更廣泛的問題：人的社會是什麼？而編纂的參與論述戰鬥的利器。

五

選擇馬可波羅的故事做為講述城市的佈景，有什麼意蘊呢？除了義大利威尼斯這個永恆的隱喻之城外，馬可波羅這個角色做為一個溝通東西方的旅行家，做為一個說故事者，他是一個漂移的論述編造者；他不僅僅是在時空旅行，也在他的心靈中旅行，漂移的位置，正對應了漂移多變的論述。

但是，觀覽《看不見的城市》，令我們感動的不是馬可波羅的博聞或奇異經歷，而是他在拜訪和講述不同的城市時，一慣不變的仔細用心和人文關懷。人道主義或許會讓我們無法冷酷地分析社會的現實，找出戰鬥的最佳位置，而沈陷在浪漫的幻想或情緒之中，但是這種幻想和感情，卻是支持我們不畏挫敗、繼續前行的動力。

參考文獻

Barthes, Roland

- 1979 "The Eiffel Tower", in *The Eiffel Tower and Other Mythologies*. trans. by Richard Howard. New York: The Noonday Press. pp.3-17.
- 1986 "Semiology and the Urban", in M.Gottdiener & Alexandros Ph. Lagopoulos(eds.) *The City and the Sign: An Introduction to Urban Semiotics*. New York: Columbia University Press. pp.87-98.

Baudrillard, Jean

1983 *Simulations*. trans. by Paul Foss etc. New York: Semiotext(e).

Calvino, Italo

1967 "Philosophy and Literature", *Times Literary Supplement*, September 28, 1967. Also in *The Uses of Literature*. pp.39-49.

1976 "Right and Wrong Political Uses of Literature", Paper read at a symposium on European politics arranged by the European Studies Program at Amherst College, February 25, 1976. Also in *The Uses of Literature*. pp.89-100.

1978 "Levels of Reality in Literature", Paper read at an international conference on "Levels of Reality," Florence, September 1978. Also in *The Uses of Literature*. pp.101-121.

1986 *The Uses of Literature*. trans. by Patrick Creagh. San Diego: Harcourt Brace Jovanovich.

本文原載於《台灣社會研究季刊》第14期(1993).pp.165-180.

評介

《建築與烏托邦：設計與資本主義的發展》

摘要

本文是對塔夫利所著《建築與烏托邦》一書的評介。第一部份簡介該書內容，焦點放在塔夫利如何分析現代建築與前衛運動之意識形態，指出其脫離資本主義生產之現實，而成爲他所謂的形式主義耍弄的過程。第二部份則摘要詹明信對塔夫利的重要批評，前者認爲塔夫利的辯証史學取向，使得他在社會變革與建築的政治角色上，都必然採取悲觀的論調：整體的社會革命之前，一切努力皆屬枉然。詹明信並提出葛蘭西的障地戰概念，主張即使在資本主義的大架構裡，建築與建築師還是有從事策略性活動，並提出提升民眾自我意識之正面烏托邦的可能性。最後一部份，本文引申幾個討論的議題：首先，筆者對於詹明信的批評提出一些商榷。其次，筆者認爲塔夫利並未照顧到資本主義在生產與技術理性以外的層面，即關於商品化與文化消費的議題；第三，從後結構主義對於真實與虛構之二分的質疑，重新思考意識形態批評；最後，筆者認爲塔夫利的建築意識形態分析缺少了國族國家這一條重要的線索。

1. 問題意識與基本論點

曼非德·塔夫利(Manfredo Tafuri)是義大利威尼斯學派的代表性建築史家。塔夫利著作等身，但比起其他譯爲英文的著作，例如《建築理論與建築史》(*Theories and History of Architecture*, 1980)、《現代建築》(*Modern Architecture*, 1979)、《領域與迷宮》(*The Sphere and the Labyrinth*, 1987)、《威尼斯與文藝復興》(*Venice and the Renaissance*, 1989)等，《建築與烏托邦》(*Architecture and Utopia*, 1976) (義大利版 *Progetto e Utopia* 出版於1973年) 看來輕薄短小 (正文連圖共182頁，原是一篇長文)，卻是比較廣爲流傳的作品，也是他獲得世界性名聲的代表作；其中的論題和寫作方式，已經成爲建築史學界的重要討論課題。

從這本書的書名《建築與烏托邦》與副題「設計與資本主義的發展」，我們便可以明白，塔夫利的主旨乃是秉持馬克思主義的基本立場，將建築與資本主義之發展連結起來思考，並且將焦點擺放在建築設計、建築師做為一種專業的理想意涵(烏托邦)，以及這種理想與資本主義發展的現實情境之間的糾結上。

塔夫利在該書序言中指出，他與威尼斯大學同事的研究計劃，包括了歷史的前衛(avant-garde)運動和都市的關係、知識工作與資本主義發展的關係、二十世紀初期的德國社會學、蘇聯的意識形態與規劃實踐、城市的社會—民管理、建築與美國城市等，這些材料與課題正是塔夫利在本書中推展其論證的基礎與例證。塔夫利自承採用意識形態批評為方法，目的在於揭顯當代建築意識形態的根本原則，並且在一個歷史性的探究裡，鋪陳資本主義發展逐漸使得建築的意識形態無用武之地的過程：建築成為「純粹」的建築，再也沒有烏托邦(p. ix)。在資本主義發展的新階段與新形式裡，建築的意識形態不再符合資本主義的利益，也不能提供一個新社會(非資本主義社會)的遠景，因為就其實質內涵而言，它只是「虛假的意識」。

簡言之，塔夫利的問題意識乃是：**前衛運動和現代建築為什麼失敗？現代建築的意識形態如何在資本主義(以及做為資本主義主要基地的城市)的發展歷程裡，喪失了效果與意義？**而塔夫利的基本論點是：建築做為意識形態的歷史，可以回溯到經濟理性的發展，而後者乃是資本主義社會的模型。前衛運動所蘊藏的否定思想(negative thought)有助於突破資產階級文化的所擁抱古老價值，替資本主義的理性開路，並指向「未來」之建構，成為烏托邦。但是，同樣的意識形態卻又投射與扭曲了經濟發展的需求，使之進入幻覺的領域，造成兩者之間的緊張關係，以致意識形態終究成為資產階級經濟發展的阻礙而非助力(Llorens, 1981: 85-86)。

2. 全書寫作結構

為了闡述現代建築的悲涼命運，塔夫利從啟蒙時期開始敘說故事。因為從啟蒙時代開始，就埋藏了前衛的種籽，顯露了現代建築淪為經濟理性之意識形態障礙的徵象。伴隨著都市形式的概念史探討，塔夫利分析了前衛運動的歷程與危機，並且點出建築面對新城市情境時的難局：建築的意識形態與建築所

在的資本主義現實脫節，無能面對與分析城市的矛盾，只能躲在虛設的學科自主性之幕後。現代建築意識形態的這種命運，其實正是資本主義全本歌劇的必要插曲。為了更清楚揭示塔夫利的寫作架構和論點，提供本地建築史研究較不熟悉的分析視野，後文將以比一般評論更為詳細的方式，說明各章的內容：

第一章「理性的冒險：自然主義和啓蒙世紀的城市」裡，塔夫利首先提出一個論題：以理解和吸收悲痛的原因來排除悲痛，乃是資產階級藝術的主要倫理要務之一（p. 1）。這個悲痛的主要場景是異化的都市；隨著資本主義的發展，都市不斷變化擴張，改變了原有的城市生活、人群關係和空間組織，造成了都市經驗的衝擊。意識形態正是接連資產階級的倫理與現實的橋樑，然而，塔夫利要檢視的卻是意識形態失去這種彌補作用的過程（p. 2）。

塔夫利認為，回到前衛運動的根源（即啓蒙時期），可以發現資產階級的意識形態與知識份子的期許，兩者之間關係密切。由於整個現代建築的發展歷程可以視為具有一致性，因此可以全面地去考量建築之意識形態的形成。塔夫利列舉建築的「啓蒙之辯證」（Enlightenment dialectic）主題，包括了：建築師成為社會的意識形態專家；城市規劃領域的個別化；形式對於大眾的說服力量，以及形式相對於其問題與發展的自我批判角色；建築「客體」和都市組織之間的關係與對立（p. 3）。

塔夫利舉了勞吉爾（Laugier）、普拉尼西（Piranesi）、米利吉亞（Milizia）等人的都市設計與規劃理論為例來說明。勞吉爾將如畫（Picturesque）美學的形式向度應用到城市上，視城市為一自然現象，設計城市就像設計公園一般。他不再採用「秩序」為原型，而接受了都市空間的反透視性質。這種自然主義在意識形態上的效果，一方面是重農主義的昇華：城市不再被視為決定和轉變土地利用和農業生產的結構；形式的自然主義先是用來令人確信資產階級所發動的變革，具有客觀必然性；後來，它被用來鞏固和保護這些變革的成就。另一方面，這種自然主義確保了藝術活動的意識形態角色。藉著宣稱自然的普同性，在資產階級經濟創造了與新生產和交換方法搭配的價值之際，舊價值體系的危機就立即被掩蓋了。換言之，都市理論家並未面對資本主義與前資本主義的矛盾，反而將之隱藏起來，或是藉由將城市擺放到自然之中來解決問題（p. 8）。

普拉尼西則拋棄了晚期巴洛克的多樣性（variety）原則。所有古典淵源

的形式都被當成片斷，是失去原形的象徵，是毀壞中的秩序引人幻覺的東西。他預示了啓蒙建築失去形式之有機性質的危機，整體性和普同性的理想都陷入危機，因為現在是建築的片斷在城市中組合，建築維持自主性的努力，被消融在城市之中。在普拉尼西的著作中，我們可以看到一場戰鬥：歷史發展出來的建築類型語言，被當成優越的秩序原型，但在描繪單一的建築類型時，卻破壞了歷史地發展出來的語言這個概念。換言之，形式的創新宣稱其優越性，但對於創新的偏執性反覆，卻使得整個組織成爲一種巨大的「無用機器」。塔夫利於是認爲，理性主義在此顯露了自身的非理性：個別的建築片斷互相推擠，對連結不關心，但整體看來，它們卻顯示了創新的無用，因爲全都陷入了城市的巨網之中。這裡顯現的是建築與城市之間，秩序的要求與無定形的意欲之間的鬥爭（pp. 15-6）。

因此，在經濟中擁有新角色的城市，其內含的曖昧和無序成了十八世紀規劃的流行概念。米利吉亞就在其兼容主義（eclecticism）裡，重振了勞吉爾的片斷化想法，在其城市設計原則中，並置了秩序與混亂、規則與不規則、有機結構與無機結構之欠缺。綜言之，勞吉爾、普拉尼西、米利吉亞等人引進建築思想的乃是：藉由在缺乏有機結構的狀況下操作，來控制欠缺有機結構的現實；其目的不在於賦予結構，而是從中牽引出各種意義並存的複合體（p. 21）。

塔夫利在結束本章前，特別提及了另一種控制都市形式的方式：美國傑弗遜（Jefferson）的城市規劃理論。傑弗遜特別體認到建築的制度與教化功能，但是他的思想是屬於農業、反城市與反工業的，是「後衛」的烏托邦，而非前衛。

在第二章「形式是退化的烏托邦」裡，塔夫利將焦點拉向了主題：十九世紀到一九三〇年代的現代運動。他首先指出十八世紀的建築透顯了傳統的「形式」概念的危機，這種危機導源自人們逐漸察覺道，城市是建築介入的自主領域。啓蒙的建築一開始就已經設定了現代藝術的基本概念：形式的解離，以及結構的反有機體性質。這種概念和城市的新問題有關，可是理論家們爲此而修訂的新形式性質，卻未能解決意義的問題，反而導致嚴重的價值危機。這是因爲工業城市的發展，使藝術跟不上都市的現實。

傳統上，建築是穩定的結構，賦予形式永恆的價值，並且鞏固都市的形態。但是在技術的影響下，城市已經成了一個開放結構，在其中尋找平衡點是

不切實際的。拋棄了傳統概念之後，城市被視為技術生產的特殊場所，城市本身是技術的產物，而建築則化約為生產的一環(p. 42)。所以，塔夫利認為，普拉尼西的資產階級城市是「荒謬機器」的預言，在十九世紀都市成為資本主義經濟的首要結構時，已經實現了。

塔夫利認為烏托邦論的終結，以及現實主義的誕生，並非「現代運動」的意識形態形成過程中的不同階段，事實上它們是重疊而互補的。社會烏托邦的傾頹，顯示了意識形態向由利潤法則帶出的事物政治(politics of things)投降了。最終，整個現代建築創造了一個意識形態情境，將一切層次的設計，整合到新資本主義城市生產、分配與消費的重組裡(pp. 46-8)。

就現代運動做為意識形態的工具而論，這整個由烏托邦到現實主義的變化過程，塔夫利將之區分為三個階段：(一)都市意識形態形成，克服了晚期的浪漫神話；(二)藝術前衛的任務發展成為意識形態的計劃與「未滿足之需求」的個別化，並訓令建築提供具體的解答；(三)建築的意識形態成為規劃的意識形態。然而，在1929年的危機，以及資本的國際重組以後，建築的意識形態功能就無關緊要了(p. 48)。

塔夫利在第三章「意識形態與烏托邦」裡，進一步闡釋意識形態轉為烏托邦，再轉為無用嘍語的過程，以及牽涉其中的知識界狀況。塔夫利認為，知識工作不具生產性，是十九世紀文化界的良心負擔，因而意識形態必須轉變為烏托邦。也就是說，為了生存，意識形態必須否定自身，打破凝結了的形式，而投向「未來之建構」。這種意識形態的修正，遂成為一種計劃(project)，目的在於以已經具現了的意識形態來支配發展的形式。知識份子的新任務，在於揭穿阻礙生產領域之全盤理性化的偶像，馬斯·韋伯(Max Weber)的價值中立觀正是其中的代表。但是，知識份子也體認到非理性是這個系統的否定面，它與理性不可分割；雖然避免做價值判斷，依然覺得有義務提出判斷。對這些知識份子而言，問題在於如何使正面和負面功能一起運作，實現其互補的關係。他們的主要關切乃是達致一個受理性支配的未來，以及如何消除伴隨其間的危險(pp. 51-2)。

知識活動的解除神聖(desacralization)，是知識活動在系統的自我理性化過程中，發揮正確作用的前提。而歷史的前衛運動(如達達主義、未來主義)的目標，也是價值的去除神聖。從價值中解放，意味著在不定的、流動的、曖昧的存在狀況中，準備接受不斷的變化和難以預測。所以，對前衛運動

而言，價值的崩毀提供了一種全新的理性，可以使「否定面」本身成爲發展之無限潛力的排氣閥 (p. 56)。

此時，意識形態以基於否定之辯證的方式，使矛盾成爲發展的推動因素，並承認系統的現實正是從那矛盾而來。但是，這種辯證卻再也不需要不斷地回到意識形態了。這種意識形態不再構成一個行爲的抽象架構，它反而是界定了資本主義生產和規劃策略的相互關係，拋棄了烏托邦式的模型及其本身發展的一切可能性。換言之，在一個制度性的價值系統裡，任何意識形態的精煉，都只是純粹的反覆而已 (p. 60)。意識形態現在成爲具體的技術問題，在經濟生產的基礎裡，辨認出真實且具體的因素，來使否定性(例如勞工階級的否定)反而成爲內在於系統過程的必要條件 (p. 61)；在此，意識形態抹除了烏托邦的任何痕跡。因爲資本的實現完全依靠自身機制的邏輯，不需要來自外界的正當化，而獨立於任何抽象的倫理目的、目的論，以及「義務」 (p. 62)。

更嚴重的是，隨著價值破滅，人類主體也被取消，此時的原罪反而是人類堅持做一個人，在一個唯一的一致性行爲乃是沈默的社會裡，堅持做不完美的機器，而非大機器中的小齒輪 (p. 74)。塔夫利認爲，這乃是前衛運動共同的意識形態。

第四章「前衛的辯證」則落實在都市的具體情境中，討論前衛運動的意識形態，因爲理性的傾頹在都市中最爲明顯。塔夫利引用齊未爾(Simmel)等人對於都市生活的觀察，指出了群眾與擁擠、訊息充斥與步調緊張的新經驗，是使用城市和被城市使用的新方式。在實際上，城市則成爲具有客觀結構的抽取剩餘價值之機器；城市重製了工業生產的現實 (p. 81)。

前衛的任務就是使城市生活的衝擊(shock)經驗，從一切自動的操作中解放出來，並以這種經驗爲基礎，建立被資本主義都會確立的特質(快速變換、溝通的組織與同時性、加速的韻律、兼容並納)所轉化的視覺與行動符碼；將藝術經驗化約爲純粹的客體 (p. 84)。對前衛而言，拼合(assemblage)的法則最爲根本，而問題在於教導人們不要去忍受衝擊，反而要吸收它，以之做爲無可避免的存在狀況 (p. 86)。或者更進一步，將都會的衝擊轉化爲動態發展的新原則，將都會經驗的痛苦利用到極限。至此，生產的法則已經成爲新傳統的一部份，而前衛則認可了混亂和秩序是新資本主義城市的價值，它們清楚指出有計劃地控制技術所解放出來的力量的必要性 (p. 96)。例如，風格派(De Stijl)和包浩斯(Bauhaus)將規劃的意識形態引入設計方法，而達達主

義(Dadaism)卻藉由荒謬，展現了規劃的必要性(p. 93)。然而，只有建築能真正回應前衛運動的呼求。

建築和都市理論所宣告的規劃，其實指涉了建築之外的東西：生產與消費的再結構。因此，建築是在烏托邦與現實之間中介，不過一旦進入生產重組的領域，建築與都市計劃就是規劃的客體而非主體了(p. 100)。塔夫利指出一九二〇至三〇年間的建築還不願接受這種結果，那時比較清楚的是建築的政治角色，希冀以建築做為革命以外的出路(p. 100)。在此，新的形式已不再是絕對價值，而是組織集體生活的提議；建築召喚著大眾來參與其設計作品，公眾的意識形態遂藉由建築而跨了一大步。不過，社會主義的夢想還是要接受都市現實的考驗。

接著，第五章「激進」建築與城市」便說明了這種社會主義建築實驗與其政治企圖的失敗。兩次大戰之間，中歐城市的社會—民主建築師，聯合了行政管理的權力和知識分子的主張，在法蘭克福、柏林等城市做了一些實驗，企圖將建築政治化。這些新建築的兩個課題是建築單元(cell)和整個都市有機體；其中前者是生產計劃的基本結構，可以無限地重覆，而排除了傳統的地方和空間概念(p. 105)。單棟建築不再是「物體」(object)，建築師也不再是「物體」的製作者，而是生產循環的組織者(p. 107)。

但是做為控制階級運動的努力，和作為展現直接由勞工和工會管理的營造活動的優越性，中歐的經驗都失敗了。因為實驗的聚落還是在生產領域的全面性重組過程之外，而且其住宅計劃是反都市意識形態的一部份，採用了城鎮(town)而非都會的模型。作為秩序的綠洲，它們還是湮沒在都市的混亂沙漠裡。此外，城市的發展並不接受均衡(equilibriums)，因此，均衡的意識形態也失敗了(p. 120)。

第六章「烏托邦的危機：柯比意在阿爾及耳」特別敘述了勒·柯比意(Le Corbusier)的作法，以及現代建築的終局命運。柯比意的目標包括：吸收多重性、藉由計劃的確定性來協調不可能、藉由強調相互關係來調解有機和無機的性質，以及證明生產規劃的最高層級和精神生產的最高層級是一致的(p. 125)。柯比意體認到：建築必須在生產、消費和分配三條戰線上戰鬥，其中建築師是組織者，而形式的工作乃是要使技術與精確的不自然世界，顯得真實且自然。對柯比意而言，整個人類地景都是建築生產循環的重組對象，系列式生產意味著克服任何空間層級；因為整個都市空間與地景的再結構，需要將整個

城市機器的組織予以理性化(p. 126)。

柯比意的阿爾及耳(Algiers)計劃，要求公眾完全涉入，這種參與是批判的、反省的與知識的參與。柯比意的主張，不僅是藉著吸收其原因而排除痛苦，在最小的生產單位，即住宅單元上，還要獲取高彈性、互換性和對快速消費的適應(p. 131)。彈性使公眾可以顯示他們的品味，使單元可以容納持續的技術變遷，反應個人需要的改變。但阿爾及耳計劃失敗了，其原因是：柯比意以知識份子的方式工作，未與政府協同；計劃構想過於先進，無法與現實搭配。這個構想的失敗，其實關連了現代建築的國際性危機(pp. 133-4)。

塔夫利進一步說明：幾乎所有凱因斯(Keynes)在經濟領域所擘劃的目標，在現代建築中都可以發現相對應的純粹意識形態。然而，做為規劃之意識形態的建築，被規劃的現實剔除了，當烏托邦的層次被超越之後，規劃就成為操作性的機制了。換言之，當大型工業資本走出基本的意識形態，將上層結構放在一邊，現代建築的危機就開始了(p. 135)。

於是，建築的意識形態放棄了相對於城市和生產結構的推進角色，而躲在重新發現的學科之自主性裡，或是躲在自我摧毀的瘋狂態度裡。由於無能分析設計危機的現實，當代的批評使聚焦在設計本身的內部問題上(p. 136)。城市現在是當成上層結構來考量，而矛盾就在多重的影像中解決了。此刻，重點是使公眾相信城市的矛盾、混亂和不均乃屬不可避免，而且混亂中有未經探掘的豐富寶藏；表面的、虛空的耍弄，反映了技術彈性的想像和創造。結果，塔夫利從新都市意識形態裡獲得的結論是：「讓想像統治」其實宣告了抗議與保守、象徵隱喻和生產過程、逃避與真正的政治之間，具有一致性(p. 141)。

在第七章「建築及其替身：符號學與形式主義」裡，塔夫利進一步探討這種新的形式主義知識氛圍。塔夫利認為，前衛運動和現代語言學關係密切：完全獨立的符號及其操弄，不僅是符號學的基礎，也是前衛運動轉向生產與宣傳領域的通道；跟生產領域關係最密切的視覺溝通領域，正是受這個通道影響最大者(p. 156)。建築也承繼了前衛運動的這種趨向，但也正是在建築領域裡，引發了語言分析和生產系統之間的最大矛盾與斷裂。因為如果溝通系統僅僅指涉其內部結構的法則，建築僅被理解為語言的實驗，卻不理會使建築得以存在的現實，其結局就是對政治無知的形式主義(p. 157)。塔夫利認為，建築的自我批評不能深入核心，只是藏在從符號學借來的新意識形態架構背後，

建築藉由符號學來尋找意義，但同時因為完全失去了意義而痛苦。由於被排除在發展之外，意識形態使反對發展，它無法再呈現為一種烏托邦，只能沈陷在對自己過時角色的懷舊冥想裡(pp. 161-3)。

最後，在「做為結論的問題」裡，塔夫利指出當前的境況是：一方面營造生產成為綜合計劃的元素，降低了建築意識形態的效用；另一方面，越來越快爆發的社會經濟矛盾，似乎會中止資本主義的再結構。他也指出，都市鬥爭的艱鉅困難，使得我們以為規劃的戰鬥就是階級鬥爭的目標之一。而我們要思考的問題，乃是建築還能夠扮演什麼歷史角色？建築會被化約為純粹的經濟元素到何種程度？(p. 176)

塔夫利警告我們，**沒有所謂的階級美學、藝術和建築，只有對美學、藝術和建築的階級批評**(p. 179)。批評的任務是要揭顯這些現象的歷史性和偶然性，去除它們所宣稱的客觀性和普同性；而意識形態批評的主要工作，則是拋棄無力又無效的神話。在未來的展望上，塔夫利認為提出純粹的建築出路是沒有用的，必須要達到一個政治的向度。我們必須去除一切學科的意識形態，才能在新的資本主義發展中，考量新型的技術－知識工作和階級鬥爭之物質狀況的可能遭遇，以及不可避免的矛盾(pp. 181-2)。

綜言之，塔夫利扣著前衛運動的發展、建築與城市的實際狀況，以及資本主義的生產與技術變革，來鋪陳建築之意識形態的歷史軌跡。他點出了作為一種制度性整體的建築，一方面是知識份子、建築師、社會思想家的意識形態與政治工具，另一方面是資本主義生產循環的要素。在這些人類行動者的論述實踐中，建築不斷改造自身，以對應社會現實的遞變。但是，在原有的結構性角色不再為生產的重組所需時，建築的意識形態就只能是表面的、形式的、虛空的符號表演了。

3. 詹明信的批評——辯證史學的困局？

弗列德瑞克·詹明信(Fredric Jameson, 1985)曾經針對《建築與烏托邦》所呈現的「意識形態批評」，提出深入的批評。他的評論將塔夫利的作品擺在寬廣的意識形態的(馬克思主義)與歷史的(現代與後現代)脈絡裡，焦點是塔夫利的史學取向——「辯證史學」(dialectical history)的特質與後果；他並且提出葛蘭西(Gramsci)的「陣地戰」(war of positions)策略做為另

一種實踐的出路。

詹明信將塔夫利的立場歸納為五點：(一)建築批評家絕對不能主張某種未來風格、革命的建築等，批評者的角色是否定面的，必須堅決指責建築的意識形態。(二)建築師也不能期待在資本主義體系的範圍裡，設計一種截然不同的、革命的或烏托邦的建築。(三)對建築的批評乃是對其意識形態的批評。(四)美學的實踐與政治實踐分離，建築師可以從事政治，但是建築卻不是政治的。(五)只有在全面的社會革命之後，在生產方式完全轉變之後，屬於未來的建築才會出現。

詹明信以為這些立場表明了與人道主義馬克思主義的決裂，它拒絕某些特定的馬克思主義的意識形態(未來的替選出路的構想)，而追求批判與分析的馬克思主義「科學」，這些特性透露了塔夫利的論證與阿多諾(Adorno)的「否定之辯證(negative dialectic)的類似之處；但詹明信認為這也是一種意識形態，塔夫利並沒有因為從事意識形態分析而逃離意識形態。

詹明信主張塔夫利最大的麻煩來自他的歷史寫作方式：一種走向「歷史終結」的辯證史學。詹明信提出阿多諾的《現代音樂哲學》(*Philosophy of Modern Music*)和羅蘭·巴特(Roland Barthes)的《寫作的零度》(*Writing Degree Zero*)，做為與塔夫利的《建築與烏托邦》同類的辯證史學例證。辯證史學的共同特色是一種必然性(Necessity)的感受：必然的失敗、結束、無解的矛盾、未來的不可能等等。塔夫利的歷史透顯出來的乃是在全盤的社會革命前，任何的建築或都市的創新都不可能，努力皆屬枉然。辯證史學總是訴說著失敗的故事，歷史被視為是日趨整體或封閉的系統，任何人都無所遁逃。

詹明信認為辯證史學裡的重要事件，如矛盾、矛盾的致命翻轉，或美學解答在遭遇物質面時的失敗，都必然地決定了其敘事終結的形式，以及它們所投射的終局；而寫史者所面對的當前，都被視為是最終與最絕對的矛盾，是一堵歷史無法邁過的牆。例如，塔夫利以先前存在的城市現實來判斷個別的建築，再以資本主義本身這個巨大的「整體」來判斷都市規劃的美學，這是兩個辯證地翻轉的例子。所以，塔夫利的悲觀論調乃是辯證史學在形式上的必然結果，而不只是他的特殊意見或立場。

塔夫利對意識形態的否定式批判的力量，在於他假設一切不能有效地打斷系統之社會再生產的事物，都可以視為這個系統之再生產的一部份。這裡所

暗含的是一種「整體系統」(total system)的觀點，因此任何變化的可能，都有待整體性的社會革命；在這之前，一切部份的、有限的努力都屬白費。因此，在實踐的課題上，塔夫利有悲觀的色彩。相對於此，詹明信根據葛蘭西漸進式的「陣地戰」概念的啓發，指出在既有的社會關係中，從事策略性的行動以佔領灘頭堡的可能性，不必一切等待總體戰的發動。

此外，針對塔夫利對意識形態與烏托邦的負面看法，詹明信依據葛蘭西的霸權(hegemony)觀念，指出在資本的霸權支配下，抵抗力量有構築「反霸權」的可能性；建築師有機會從事投射或建構某些群體的社會關係的計劃，而民衆可以藉由這些計劃形成概念或烏托邦的意象，並據以發展他們在這個社會中具體活動的自我意識。這些烏托邦與物質性的建築一樣客觀，有其存在的可能條件，因此也有正面的作用。

更甚者，面對後現代的美學，詹明信認為塔夫利的文化悲觀論和意識形態禁欲，其實和後現代建築自滿自得的自由耍弄是一樣的：兩者都相信在晚期資本主義的巨大身形裡，再也沒有新東西了，不可能有任何根本的變革了。至此，詹明信尖刻地指出，塔夫利和他所批判的建築之新形式主義，已經悄然站在一塊了。

4. 引申幾個討論的議題

4.1 對於詹明信之批評的商榷

詹明信所摘要和批評的塔夫利之論點，似乎有樹立稻草人之嫌。詹明信認為塔夫利主張作為一種美學實踐的建築，以及建築評論家的意識形態批評，都應該與政治分離，而且在資本主義的範圍裡，不可能期待革命或烏托邦的建築。但是筆者以為，縱使塔夫利在《建築與烏托邦》一書中解析了前衛運動與現代建築的失敗命運，建築的烏托邦破滅，淪為形式主義的無用噱語或是技術規劃的元素；但是分析出實然的失敗，並不必然導致應然或規範層面的建築與政治絕緣論。反之，現代建築烏托邦的失敗也正揭顯了建築與政治難分難捨的關連；更何況塔夫利指出了「提出純粹的建築出路沒有用…對於建築的反省，就其是對於建築本身具體的『具現了的』意識形態之批評而論，必須超越於此，並達致一個明確的政治向度」(pp. 181-2)。據此，關於建築的政治角色，

塔夫利應該沒有如詹明信所說的那樣子退縮保留。

至於塔夫利是否如詹明信所說，主張在全面性的社會革命之後，屬於未來的建築才會出現；就塔夫利的論證過程而論，他確實沒有提出明晰的路路，並由於強調現代建築意識形態的傾頹，歸因於結構性的、近乎命定的必然，而帶有悲觀的色彩。不過，這種必然性的感受，是否能夠說是辯証史學的目的論使然，並歸咎於對「整體系統」的執念，便有待商榷了。其實，詹明信自身對於遭受後現代主義陣營批判的「整體性」(totality)概念也曾經大力維護(Jameson, 1988)。當然，為了掌握整體而與「系統」或「結構」的概念糾纏不清，進而導向結構功能論式的自證式預言，或是凡存在必合理，凡失敗必不符合系統要求的簡單歸因，有其邏輯的可能性；但是，塔夫利認為前衛運動的否定性既為資本主義的理性開路，又由於扭曲經濟發展的需要而被放逐到幻覺的領域，這種矛盾角色的分析與確認，應該是已經掌握到了社會系統的縫隙、衝突與不安，而至少在理論層面預留了體系內變革的可能。

4.2 資本主義的文化面貌——建築的意識形態與商品化

前衛運動在擔任過驚世駭俗的先驅者角色後，現在已經進入學院、博物館，躋身藝術殿堂，成為研習的「經典」。社會吸納與消化新奇異端的能力，足以令人忘記原來的激越情懷，痛苦滌清成為純然的美學客體。塔夫利指出，利潤的法則、生產過程的重組，以及城市時空的擴張與加速，將意識形態遠遠用在後頭；但是，他比較沒有清楚說明的是商品化的收編力量，尤其是其收納文化產物和表意實踐(signifying practice)的能耐。也就是說，筆者以為塔夫利對於資本主義的分析，過於強調其生產與技術理性的層面，而輕忽了商品化和文化消費的問題。

追求利益自古皆然，但是商品化發動之後，利潤的追求就到達一個抽象的、普遍的、不依於特殊性且席捲一切的過程。商品化即交換價值相對於使用價值的優越性。商品化有無堅不摧的力量，至今不僅侵入了潛意識和自然，也侵入了意識形態本身(即信仰、情感、烏托邦都可包裝出售，皆具有交換價值)，而且一經商品化，神聖與嚴肅不是被解消，就是成為銷售的對象。

建築的意識形態在塔夫利看來，已經淪為脫離現實的耍弄，躲在學科的「自主性」之後自娛與緬懷；其實，在脫離生產現實的表象下，是進入商品世界

的實質。不僅建築物與建築設計皆已進入市場，建築的論述與批評除了正常化建築學作為一門學科的存在價值以外，還是附著在建築實務上的「賣點」，是利潤的魚鉤。當代建築的意識形態在塔夫利看來已淪為形式的、無關現實的符號操弄，但是筆者以為這卻是新一波文化生產的現實；消費領域裡的建築表意實踐與空間文化形式演出，日益成為生產領域裡空間營造的核心要素，並成為製造業資本與金融資本的文化資本。

商品化真是無可遁逃的魔咒嗎？詹明信已經批駁了歷史終結於斯的提法：我們可以從事陣地戰，在商品化的大海中，圈圍出非商品的孤島。可是我們不必對商品化抱持勢不兩立的敵意，因為那將會指向自我放逐或沈溺於幻想。身處商品世界，我們可以採用商品的邏輯來滿足對使用價值的需求，生產與消費合作社是一個存在已久的例子。這意味個人或群體的孤島可以互通聲息、彼此支援，向海洋汲取所需，而不必然被吞噬。就建築而論，作為使用者的社風和社會群體，如果能夠在使用價值的領域裡雇用建築師與規劃師，同樣可以具有商品化的競爭能力（服務和技術品質），卻不必然因利潤的邏輯而傷害自身，因為此時的市場交換，買方可能會比賣方更具有談判力量。

4.3 意識形態批評的再考察——論述與現實的糾結

塔夫利以意識形態批評為方法，但塔夫利的意識形態是什麼意思呢？根據《建築與烏托邦》對於前衛運動之意識形態失敗與斷離現實的解析，塔夫利即使沒有執著於「意識形態是虛假意識」的教條式觀點，對於意識形態的理解也未能達致路易·阿圖塞（Louis Althusser, 1990）著名定義的理論高度：「意識形態是個人與其真實存在狀況之想像關係的再現」。我們可以從經過後結構主義洗禮後的「真實作為論述之建構」的論題，來重新思考意識形態批評。

知識、論述和意識形態其實是同一現象的不同面向；人類對自己及生存狀況的反省、思考、呈現與爭辯的沈澱物，在不同的制度框架和位置上，就被指認為知識或意識形態或論述，各具不同的社會意涵。塔夫利的意識形態批評，意圖揭露籠罩實相的面紗，藉此獲取關於真實的知識。然而，什麼是真實知識的判準呢？實效嗎？被標明為意識形態的論述，難道不會影響現實嗎？進一步言，論述之外、語言之外有現實嗎？我們對世界的認識，不都是論述中介的產物嗎？

我們可以預設一個不依於人類認知的、獨存的社會現實。但是一旦涉及

人與現實的關係，一旦開始反省與思索現實，論述、知識、意識形態，乃至於一切表意系統，就會躍然出現。既有的論述、知識、表意系統，是材料、是工具，也是參考點；誠然隨著社會實踐和社會關係的變化，論述的形式與內容也會改變，但是沒有論述為中介，社會的溝通就會斷裂，社會實踐便成為個體的無意義舞動。

據此，在表意系統這個層次，塔夫利所謂的意識形態與真實知識之間，便沒有永恆不變的差別，相對於不同的社會條件與實踐，其間的界線會不一樣。更甚者，塔夫利所謂的前衛運動之意識形態，乃是建構出來的，是他依據自己的立場和視野，面對歷史的材料，分析出來的。這裡所牽涉的是表徵(再現)(representation)的問題。

研究者從事社會分析時，建構了「意識形態」這個形式範疇，在處理具體課題時(如現代建築)，又建構了意識形態的特殊內容。這已經無關將意識形態界定為「虛假意識」或「對個人實際存在狀況的想像關係之表徵」，關鍵在於意識形態的具體樣態，不是某個歷史社會的客觀存在。在社會分析上，我們只能說意識形態這個範疇具有形式上的客觀性(即在分析架構中是恆在的一項)，而不能說在某個歷史時勢中，某個領域的意識形態是等待「發現」的事實，意識形態總是建構與發明的結果(學院的發明或日常實踐的建構)。

表意系統永遠是關於某事物的表意系統，永遠有對象(談論自身即自身作為一個對象)，或者說現實事物皆位居表意系統之中，被表意系統所中介。因此，表徵與現實在實踐上無法區分，它們總是一起出現，只有分析上能暫時分開以方便理解。所以，塔夫利分析意識形態時所假想的科學知識，也是一種意識形態(在想像中與現實分離，但與現實互相對應的客觀知識)。不僅歷史是一項計劃，批評也是一項計劃。

4.4 國族主義與建築意識形態——美學政治化與政治美學化

塔夫利對於前衛意識形態的解析，基本上是放在資本主義發展的脈絡裡來談，雖然他處理的是基進政治或左翼政治的建築意識形態與實踐(例如中歐社會—民主的建築實驗)，卻幾乎沒有提及國族國家(nation state)在其中發揮的角色；尤其是衡諸十九世紀末到廿世紀前半葉的前衛運動，面對的政治與文化氛圍經常是法西斯主義的國家意識形態，塔夫利在這方面的缺漏，就顯得特別刺眼。

如果不論國家爲了滿足資本積累的目標，所從事的空間與規劃營造及其附隨的文化實踐，而專論國家爲了正當化其統治權，以及確認國民與國家之權利義務關係而壟斷的再現之政治，那麼，我們可以從政治與美學的關係來談論建築的意識形態。

首先，有所謂「政治美學化」(aestheticised politics)的課題，這指的是將美學引入政治生活，以美學爲統治手段的政治，此時美學爲政治服務，如法西斯主義中的法西斯美學。其次，從另一方面來看，有「美學政治化」(politicising aesthetics)，即指美學本身具有政治的意涵，美學的實踐即一種政治實踐。

政治所以要援引美學，乃是一種崇高化的企圖，將政治的過程與意圖包融在美學所誘發的情感之中：隆重的儀典、華麗的頌歌、英挺華美的制服，乃至於各種精美的證書、徽飾、助章(納粹德國是個好例子)，甚至武器也在美學的包裝下動人心弦。不過，建築與空間形式的美學，最能夠滿足政治的需求，不僅僅因爲空間的權力是政治權力的基礎，也因爲建築與空間是人類生存的基本憑藉。美學化的政治，滲透在建築的視覺效果上，也滲透到使用建築的人類身體裡(至此，人已被建築使用，或是說被政治美學所馴化)。例如雄偉的中正紀念堂，以其美學形式吐露了政治的企圖，也以其精雕細琢、潔淨空曠的展覽廳堂，讓參觀者不知不覺在舉手投足間，顯露出欣賞精緻藝術一般的崇敬莊重心態(中正紀念堂與音樂廳、劇院擺在一起並非偶然)。

美學的政治化則一直是前衛知識份子和藝術工作者的意圖：以美學爲政治與社會批判的承載體，以美學實踐爲政治解放的路徑(如阿多諾，以及塔夫利所討論的前衛運動)。他們視美學爲人類的創造力、真誠與希望的最後堡壘和不盡泉源，是異化社會中未異化的國度，美學滌清晦暗和表現情感的力量，爲人類保留了衝決網羅的動力。

但是美學的政治化與政治的美學化距離並不遙遠；再靈動的美學與藝術實踐，在相應的政治意涵日趨教條之後，就成了政治的附庸，失去原先期許的解放力量，反而成爲替政治妝點的皮相。做爲一種政治實踐的美學實踐，應該是以其不拘不羈、無視流俗、勇於創發的性格，展現其抵抗的力量，而不是政治與美學的刻板對應(如所謂的工農兵文學)，否則淪爲政治美學化的工具，就爲期不遠了。

據此，塔夫利所討論的建築之前衛意識形態，除了面對資本主義的生產

變革而成為無用的囁語和技術理性的成分以外，也在國族國家的歷史計劃裡，被吸納成為政治美學化的工具，或是被國家意識形態擠壓到邊緣和地下。

參考文獻

Althusser, Louis

- 1990 〈意識形態和意識形態國家機器〉，收於《列寧和哲學》(*Lenin and Philosophy and Other Essays*, 1971)。杜章智譯。台北：遠流。pp. 151-206。

Jameson, Fredric

- 1985 "Architecture and the Critique of Ideology," in Joan Ockman (ed.) *Architecture, Criticism, Ideology*. Princeton, NJ: Princeton Architectural Press. pp.51-87.

Jameson, Fredric

- 1988 "Cognitive Mapping," in Cary Nelson and Lawrence Grossberg (eds.) *Marxism and the Interpretation of Culture*. Chicago: University of Illinois Press. pp. 347-357.

Llorens, Tomas

- 1981 "Manfredo Tafuri: Neo-Avant-Garde and History," in Demetri Porphyrios (ed.) *On the Methodology of Architectural History*. London: Architectural Design. pp.83-95.

Tafuri, Manfredo

- 1976 *Architecture and Utopia. Design and Capitalist Development*: trans. Barbara Luigia La Penta. Cambridge, Mass.: The MIT Press.

Tafuri, Manfredo

- 1980 *Theories and History of Architecture*. New York: Harper.

Tafuri, Manfredo

- 1987 *The Sphere and the Labyrinth*. Cambridge, Mass.: The MIT Press.

Tafuri, Manfredo

- 1989 *Venice and the Renaissance*. Cambridge, Mass.: The MIT Press.

Tafuri, Manfredo & Francesco Dal Co

- 1979 *Modern Architecture*. New York: Henry N. Abrams.

原載《城市與設計》第1期(1997), pp. 209-224.