考古人類學刊・第 70 期・頁 79-108・2009

地鐵作為「文化親密」的空間：以臺北市大眾捷運系統為例*

李安如**

摘　要

本文視臺北捷運為「文化親密」的空間，是臺北居民在臺灣不穩的政治情勢與變動的全球經濟背景之下，（重新）塑造他們集體認同感的地方。「被外部視為缺陷的文化認同部份，卻反而確立內部者的共同社會性」，文化親密有助於了解認同形成多層面與易變的過程。在國家、政治的層面上，乘客的配合使台北捷運順利運作，而臺北居民根據他們共有的每日通勤經驗，正在塑造一股集體意識。這樣的集體經驗幫助他們重新思考與國家的關係。在全球、經濟的層面上，乘客配合的意願反映臺北居民自我認同轉向逐漸全球化的世界。捷運的完成與臺灣經濟重建，以及具備經濟競爭力的「全球都市」的出現同步發生。遵守捷運規則並維持其正面形象，反映臺北市民努力使臺北市具備經濟競爭力的期待。然而，臺灣經濟逐漸全球化，強化作為臺灣政經中心的臺北與台灣其他地區之間長期不平等的情形。每日臺北通勤族的守法行為對照外來遊客不斷發生的脫序行為，似乎更突顯全球化的臺北與去工業化地區的差異。

關鍵字：地下鐵，國家認同，全球城市，文化親密，台灣

* 本文作者感謝帝門藝術教育基金會熊鵬翥與鍾雨欣於撰稿期間的協助，與高雄國立中山大學社會學研究所教授與研究生對完稿的建議與批評。同時感謝台大《考古人類學刊》兩位審稿人的審稿意見與期刊編輯的協助。文中如有錯誤，為作者自己的責任.本文作者的電子郵件聯絡地址為：alee@jjay.cuny.edu。

** 紐約市立大學 John Jay 學院人類學系副教授；國立中山大學社會學研究所客座副教授

國立臺灣大學圖書館 學術期刊資料庫

Journal of Archaeology and Anthropology・70:79-108・2009

Subways as a Space of Cultural Intimacy： The Mass Rapid Transit System in Taipei, Taiwan

Anru Lee*

ABSTRACT

This article sees Taipei's newly inaugurated Mass Rapid Transit System as a space of cultural intimacy wherein Taipei City residents (re) shape their collective identity against Taiwan's recent political history as well as within the current global economic context. Temporally, the knowledge derived from the shared sentiment of cultural intimacy helped people in Taipei to construct a present self that is civilized and enlightened, separating from their politically repressive and unruly past. Spatially, as Taiwan is increasingly integrated into the global system and highly receptive to changes in the world economy, the Taipei residents' new self-identity also takes on new significance. The timing of the completion of the MRT coincided with Taiwan's recent economic restructuring on the one hand and the emergence of global cities as the main site of global economic competition on the other. Behaving in an orderly way as well as keeping a positive image of the MRT, therefore, resonates with Taipei residents' efforts and desire to keep their city economically competitive. The contrast between the refined manners of Taipei's daily commuters and the recurring misdemeanors of out-of-town visitors on the MRT seems only to confirm the growing discrepancy between a globalizing Taipei and Taiwan's deindustrialized hinterland that is gradually lagging behind. Yet, the anxiety seeping through some of the self-deprecating comments I heard during the course of my research clearly indicates the precarious nature of the current global economic system and the resulting challenges faced, and uncertainties felt, by the Taiwanese people including those in Taipei.

Keywords: subway, national identity, global city, cultural intimacy, Taiwan

* Associate Professor, John Jay College of Criminal Justice, the City University of New York; Visiting Associate Professor, National Sun Yat-sen University, Kaohsiung, Taiwan

臺灣大學學術期刊資料庫

2004 年夏天，民進黨（當時的執政黨）派遣代表團參與美國華盛頓特區的外交工作坊，成員包括黨中央與國會辦公室的基層幹部。所有團員皆生於 1970 年代後期，為所謂的六年級後段班，多為臺北人，主要在社會科學領域擁有學士或碩士學歷，並熟稔西方重要的社會理論。對當中多數人而言，這是他們第一次出國。在結束正式的行程回臺灣前，他們到紐約市參觀一番。身為當地導遊的民進黨紐約辦公室發言人，恰巧也在美國攻讀都市研究博士學位，觀察到團員們在紐約這段時間不停地發牢騷：「他們抱怨地鐵很髒，遍地垃圾，甚至還有老鼠！乘客們喧囂粗魯，進車廂的時候不但不排隊，還將其他人推開。代表團團員還不停地比較紐約地鐵與臺北捷運，認為臺北捷運多麼乾淨、先進與有秩序呀！」

這些參訪團員顯得對於紐約大失所望，被稱為大蘋果的紐約，應該是西方現代化顛峰的象徵，地鐵怎會如此的破舊與混亂呢？這個城市完全不是他們之前所想像的那樣。相較之下，臺北顯然現代化多了，而且人們較有禮貌。他們的當地導遊，也是筆者的報導人接著說道：「我覺得很煩，最後還失去耐性，並告訴他們意指的『現代的』與『禮貌的』其實是政府鼓吹社會控制之下的結果。政府所宣揚的意識型態，他們竟然照單全收！我說完後，他們就停止抱怨了。」他得意地敘述完後補充：「但是，我得承認臺北捷運乾淨、有秩序，坐起來舒服，的確有它可取之處。」說完，他為自己的矛盾心態感到好笑。

本文提出與上述事件相關的兩個問題：為什麼臺北多數的居民給予捷運高度的評價？為什麼他們願意遵守臺北捷運公司訂定的許多規範，即使在捷運站外的表現又是另一回事？臺灣學者曾經撰文批評臺北捷運公司向中產階級的價值靠攏，過度追求潔淨與美觀（陳珮馨 2005; 王志弘 2002, 2003; C. Wang 2005）；有些人則評論臺北捷運公司教育乘客的方式充其量是懷柔主導作風（paternalistic），最強烈的批評則是獨裁與非民主的表現。這類批判多少來自學者們對於之前推行種種禮儀運動的體認，1930 年代的「新生活運動」便是一例 （Dirlik 1975）。該運動由蔣中正及其領導的國民黨發起，致力於個人衛生與禮儀，部份取自西方禮節（civility）與公民（citizenship）的精神，不過為了強制實施紀律，以獨裁的方式詮釋這些概念。新生活運動的終極目標是將政府的控制延伸到「日常生活中的每個細節」（micropractices of daily life），國家可以藉由「現代與順從政府意志的方式」重塑人民的身分認同 （Weller 2002：44）。[1]1970 年代晚期至 1980 年代，與新生活運動傳達類似意圖的「排隊運動」是在國民黨統治下，臺北市所發起「富而好禮」運動中重要的一環 （王志弘 2003）。在李登輝擔任臺北市市長期間，不僅市

臺灣博碩學術期刊資料庫

民等公車時要排隊，市政府更要求高中生在放學、週末或放假的時候，在路口或公車站牌附近，協助勸說市民遵守排隊的規範。與新生活運動類似，排隊運動利用身體的紀律實踐社會秩序、效率與禮貌等美德（王志弘 2005）。上述兩次的運動，政府致力於「培育順服的民眾，而非發展獨立的個體；強化國家權力範圍，而非支持獨樹一格的有禮社會。」（Weller 2002：45）由此可見，公民禮節的表現並非必然是自動自發的。

從這些先例中不難了解臺灣學者以批判的眼光看待現今的捷運運動。不過，與從前種種運動的失敗不同，臺北捷運公司的規定仍被大多數乘客所遵守。為了解釋後者的成功，筆者認為使用捷運的經驗比其背後規範的理念更為重要（cf. Tilley 2006）。兩個因素必須被納進來考慮。首先，大臺北都會區居民每日搭乘捷運的共同經驗，已被視為臺北城市文化的核心（cf. Rotenberg 2002）.先前關於臺北捷運的評論，並未充分將捷運之於臺北居民生活的重要性納入。再者，我們還必須從全球經濟背景下了解臺北居民的行為。捷運的工程與 1980 年代後期臺灣經濟結構轉型（主要為資本外流與去工業化）同步發生。與此同時，除了亞洲各城市間競爭與日俱增，在全球經濟之下，中國逐漸成為世界經濟強權，對其他國家的經濟帶來巨大挑戰。在這樣的背景下，臺北居民努力維持城市的競爭力，在不穩定的全球資本經濟體系下求生存，與有禮貌、捷運正面形象的維持互為表裡。

Michael Herzfeld（2005）的「文化親密」（cultural intimacy）概念闡釋了這些議題。「文化親密」指「文化認同中不足為外人道、或對外難以啟口，但反而確立內部者的共同社會性的部分」，可用以詮釋我在臺北和其他地方所遇到的人、他們對捷運的複雜感受（Herzfeld 2005：3）。正如文獻所述，由於國民黨半個世紀以來的專制統治，使得臺灣人民普遍對政府代表的公權力不信任（陳東升 1995; 蕭全政 1989; 王振寰 1996; Tang 2003; Tung 2006; F. Wang 1994）。這樣的「政府施政當然會有問題，出了問題之後人民當然無可奈何的必須承擔錯誤政策後果」的心態讓臺北居民得以面對捷運興建十年來所造成的許多問題。然而，雖然對政府缺乏信心–或正因為對政府缺乏信心--當捷運完工後，整個城市與城市生活大幅改善，臺北居民因此感到高興及驕傲。因此，捷運扮演文化親密的空間，成為臺北人重申或重建與國家、集體認同不確定及矛盾關係的地方。

這樣的認同重申與重建的過程仍在持續進行中，且不僅針對國家與居民的緊張關係，也涉及認同的多元層面（Herzfeld 2005：57; Massey 1994; Raffles 2002）。故此，文化親密的內涵是因時、因地、因情境而改變的。在臺灣社會與國家關係的層次上，過去政府禮儀運動失敗的原因，在於國民黨政權本身在人民的認知裡就是無禮不文明的，不

臺灣大學學術期刊資料庫

足以推廣禮節；另外，由於公共投資與基礎建設的欠缺，使多數的運動過於理想化卻不夠實際。以臺北市的排隊運動為例，因公共運輸數量不足或品質不佳而引起的問題（例如站牌位置不合適，公車等候區域過於狹小，或是公車等候區設於狹窄的安全島上等），都是無法維持排隊秩序的原因（王志弘 2005：125）。筆者同時認為，先前禮儀運動推行的時候，臺灣人民（包括臺北市居民）藉著有意無意地忽視公共規範，表達對腐敗政府及缺乏民意的挫折感。相對地，今天捷運乘客的合作守法，反映臺北居民的自我認同，與全球化的世界與臺灣經濟結構的關聯（Shih 2003）。弔詭的是，逐漸全球化的臺灣經濟結構，卻同時強化了作為臺灣政治、財經中心的臺北市與臺灣其他地區（尤其是南部地區）之間長期不平等的現象（Hsu and Cheng 2002）。這樣經濟上的區域不平等也呈現在臺北居民與其他地區民眾對於臺北捷運的不同認知、感受與在捷運上的行為表現。因此，當臺北捷運成為臺北居民文化、日常生活的重心，當臺北人享受嶄新地鐵系統帶來的便利性與舒適感，並為大家守規矩感到驚喜之際，當他們目睹城外的民眾在捷運犯規的行為，更強化了他們對臺北、這個自己的城市的認同感。[2]

捷運計畫的開始

臺北捷運是臺灣首見的地鐵系統。完工的過程既漫長且艱辛。為了解決人口增加所造成首都日漸阻塞的交通問題，臺北大眾運輸系統興建的構想始於 1960 年代中央政府的施政方針。然而要到了 1980 年代當臺北的交通已令人無法忍受的時候，政府才決定興建捷運（劉寶傑與呂紹煒 1994：9-12）。導致工程延宕的因素很多，例如：為了完成捷運的重大建設計劃，政府不同層級間（中央、市與縣政府）所需的合作協調，及政府各部門間利益的衝突，阻礙了政府官員進行這項計畫的意願。其中最大的意見分歧與路線議題相關（楊子葆 1990）。臺北市政府偏向一或兩條在臺北市中心的路線，因為僅需較少的資金與較短的工期，也無複雜的跨部門協調；然而，中央政府則希望包含臺北縣的完整網絡整體工程。另外，臺北市政府內部針對路線計畫也有不同的聲音（吳光俊 1987）。建造大眾運輸系統所需的龐大預算更使許多當政者退縮，直到政府稅收因為臺灣成功轉型為出口導向經濟結構而增加時，情勢才有所改變 （楊子葆 1990：66）。行政院最後在 1986 年五月核准初步捷運網絡。總共有六條路線，包括最長且風景秀麗的南北向淡水－新店線、橫跨臺北市中心且最繁忙的板南線，及唯一中運量的高架木柵線。最初的網絡主要分布在臺北市，但是也包括臺北縣（淡水與新店）。[3] 臺北市政府捷運工程局（簡稱臺北捷運局）在臺北市政府轄下，於 1987 年成立，負責協調與工程承

臺灣大學學術期刊資料庫

包業務；1988 年三月舉行破土儀式。臺北捷運局同時建造六條捷運線的決定使臺北捷運局獲得來自中央政府 4000 億的整體建設預算，這龐大的預算同時也被當作臺灣政府完成這項計畫決心的表徵（Prelypchan and Chu 1999b）。

儘管是個漫長且困難的開始，臺北捷運局宣布第一條線預計將於 1992 年底開始通車，整體的初步交通網應於 1998 年完工。臺北捷運局保證捷運完工之後、臺北都會區的交通情形將大幅改善。舉例而言，搭乘捷運從臺北車站到淡水（約 22 公里）將只需 35 分鐘，同樣的路程在尖峰時期開車或坐公車會花上 1 個多小時。臺北捷運局預估個人對汽機車的依賴、停車位的需求應該會隨之降低，空氣與噪音污染也會減少，而城市中的綠地將會增加。捷運局向臺北市民保證捷運將是便利、快速、安全與舒適的交通工具（伯毓 1992），[4] 更好的生活品質預期可見，臺北市也會邁向現代化與國際化（周怡倫 1990）。

交通黑暗期

如果臺北捷運曾被賦予無限的期待，隨著捷運似乎永無止盡的建設，臺北人視捷運為光明未來象徵的雀躍心情也迅速降溫。一位當年 30 來歲的女性藝術家回想當時，半開玩笑地說：「每天光是上班就要花好幾個小時，真想逃離臺北！房仲業者甚至以此為賣點，推銷臺北市外的房子。」她的感受與其他通勤者相同，年復一年的建設被臺北市民及媒體稱為「交通黑暗期」（王志弘 1991）。六條捷運線同時施工的決定不僅被通勤者強烈砲轟之外，也被捷運路線主要幹道的週遭店家批評。在捷運十年建設的過程當中，許多店家因此而關門大吉。雖然沒有確切的統計數據，多數的臺北市民認為捷運工程沿線的商店老闆承受大部分的代價，因為捷運施工造成店門口吵雜、骯髒及不明顯，光顧店面變得不方便或困難，導致客源流失 （楊珮雯 1991）。

1990 年代初期，大眾對捷運的支持度跌至谷底。當時，臺北捷運局的高階主管因貪污罪被起訴；另外，臺北市政府與興建木柵線的法國馬特拉公司（Matra Transport），因為費用問題而官司纏身（李彥甫 1998；孫友廉 2005；World Bank 2000）。《新新聞》雜誌於 1993 年所做的調查顯示，70% 的受訪者對捷運有不好的印象，其中 60% 則對捷運毫無信心（胡銘瑜等 1993）。曾經代表希望的「捷運」對於多數臺灣人而言變成所謂的「劫運」。當時的臺北市議員林瑞圖，藉由揭發捷運弊案創造個人的政治生涯，因此獲得「捷運殺手」的稱號（胡銘瑜等 1993）。透過不斷的新聞報導與政治評論，林瑞圖

臺灣大學學術期刊資料庫

揭露臺北捷運是全世界最貴的大眾運輸系統（胡銘瑜等 1993；蕭志高 1993）。儘管數據並不一致，種種調查資料顯示，臺北捷運的建設花費至少比香港及其他國家的捷運系統貴兩倍以上。[5] 部分原因來自捷運建設時，正值臺灣房地產市場狂飆的泡沫經濟，臺北捷運局必須追加土地取得的費用；或者，如同許多記者與政府官員所指，為了方便捷運工程的快速進行，臺北捷運局與地主交換土地時付出太多。還有其他因素，包括臺北捷運局宣稱為了專業諮詢、花費在國際顧問公司的高額開銷。雖然臺灣政府官員希望透過這些專業諮詢臺灣能夠獲得技術轉移（technology transfer），但是許多記者與專家學者認為得不償失（曾嬿卿 1991；吳亦霖 1992）。

新聞媒體同時報導許多浪費的例子（劉寶傑與呂紹煒 1994：80-105）。其中最惡名昭彰的當屬捷運車站裡的垃圾桶，據傳聞每個高達新臺幣 2 萬 8 千元，這是個只要在 1990 年代早期在臺灣居住的臺灣或外國人、提到捷運就會拿出來談的例子。又如，臺北捷運局使用的是進口的建材（像是鋼材、花崗岩、來自義大利的大理石、玻璃地磚與廁所設備）而非較便宜的、本土的產品。板南線某些車站挑高的天花板也引人側目，被認為是奢華、不必要的。同樣地，淡水線的劍潭站，「為兩根巨大水泥圓柱支撐，塑造中國文化中重要的『龍舟』形象。」（Department of Rapid Transit Systems [DORTS] 2006）以大屯山為背景，伴隨著附近傳統中華建築形式的圓山飯店與劍潭青年活動中心，及旁邊鋼筋水泥橋，臺北捷運局有計畫地為劍潭站塑造一個生動、雕塑般的形象，希望它能成為臺北市的（新）地標（C. Wang 2005：203-205）。但是劍潭站造價超過新臺幣十億元，金額遠比臺灣許多鄉鎮年度預算還高（劉寶傑與呂紹煒 1994：86）。媒體責怪臺北捷運局首任局長齊寶錚無意義的鋪張浪費。

安全是另一個議題（陳東豪 1993b；林文玲 1994；阮琦雯 1994）。市議員林瑞圖揭發許多關於設計缺陷與不合規格材料，導致漏水、裂痕與塌陷等問題的醜聞。木柵線（第一條開通的捷運線）開通的前兩年，民眾對捷運發生的火災、三起爆胎與脫軌事件感到不安，對於高架站木柵線帽墩（支撐墩柱上軌道的橫樑）裂痕更感到氣憤。也有傳言法國馬特拉公司利用木柵線當作實驗品，將原先設計供兩節車廂使用的中運量系統，用於四節車廂；這被認為是木柵線在測試階段碰到許多問題的根源。1994 年臺北市長選舉，木柵線成為選民不滿的因素，間接造成市長黃大洲的敗選（李光真 1996）。選舉期間，兩位在野黨候選人皆不認同木柵線。其中一位表示將停止捷運建設，改建巨大的停車場；另一位則主張保留該空間以建造步道，每年可舉行馬拉松活動（李珊 2003）。興建捷運計畫似乎岌岌可危。最後，採取檢驗的方式，評估這項計畫是否該繼續下去。結

臺灣大學學術期刊資料庫

果，超過 100 項的改善與補強工作需完成（李光真 1996）。

改善之後，木柵線終於在 1996 年夏天開始營運，比臺北捷運局原先預定的 1992 年還晚了四年。為了吸引臺北居民，臺北捷運公司提供免費試乘服務，但是起初一般民眾還是興趣缺缺。《臺灣光華》雜誌的記者報導一段她聽到的對話（李光真 1996）：

> 「從今天開始，每次你搭捷運的時候將有機會獲得新臺幣 120 萬元！」一位男性模仿廣告說道。「真的嗎？捷運提供獎品嗎？」他的女性同事天真地問道，沒有注意到他話中的挖苦。他回答道：「沒有，如果有意外事件發生，那是捷運的保險理賠金額！」話一說完，電梯中響起眾人的爆笑聲。

木柵線最初每天僅開放兩小時，三星期後便開始正常營運。

臺北捷運局的工程師從木柵線的工程中獲得經驗，有助於其他路線的興建。第一條高運量的路線—淡水線--於 1997 年三月開始營運；接著是新店線的北段及中和線，於 1998 年的冬天開始營運；新店線的南段與板南線在 1999 年底開始營運，比預定的期程還早三個星期，這是臺北捷運建設的第一階段（李光真 1996；Prelypchan 1999）。

訓練與有紀律的乘客

因為臺北居民根深蒂固的懷疑態度，臺北捷運局及管理機關臺北捷運公司花很多時間向大眾溝通說明。臺北捷運「大眾服務中心」是政府部門第一次為個別居民回答問題的相關單位；臺北捷運也是第一個舉辦民眾說明會的公共建設。臺北捷運公司公關室也積極舉辦推廣活動。他們邀請許多知名作家試乘木柵線，希望這些作家試乘之後能夠撰寫提升捷運形象的文章。[6]從 1997 年開始，淡水線營運之後，臺北捷運公司積極尋求與（官方與非官方的）社會服務機構、（營利與非營利）私人單位合作文化與促銷活動（陳佩馨 2005；Chang 1999）。另外，臺北捷運公司在捷運車站裡外皆設置永久性公共藝術作品，並邀請博物館與文化單位利用走廊、牆壁及其他車站閒置空間作為展覽空間（張伯勳 1998；陳佩馨 2005：46-49；C. Wang 2005）。國立故宮博物院從 2003 年春天開始在捷運臺北火車站站內的穿堂設置館藏複製品的展示。現場表演者也是臺北捷運公司所運用的手法之一，始於 1998 年，臺北捷運公司成立「捷運街頭藝術家計畫」並邀集藝術家，包括歌手、舞者、音樂家、畫家、街頭藝術家及手工藝者在捷運空間進行表演（陳佩馨 2005：51-52；V. Lee 2003）。同年，臺北捷運公司與臺北市政府文化局合作舉辦「捷

臺灣人文學術期刊資料庫

運詩文」（Poetry in Motion）徵件（陳佩馨 2005：56）。得獎作品張貼在捷運車廂與公車內，並刊登於《臺北畫刊》（文化局每月的出版品）及市政府出版品中。[7] 這些都是為了要宣傳捷運形象的策略。

臺北捷運公司的這些努力似乎是成功的。近年來，捷運公司的工作人員不再需要向外尋求贊助與協助；反之，由於臺北捷運受歡迎的普遍程度，許多的社會團體希望能夠借助臺北捷運的形象來提升它們的訴求。2002 年 12 月，臺北捷運公司當時的代公關組長在與筆者的電話訪談中提到訪談之前不久，他才接到臺北市延平中學學生的電話，希望捷運公司能夠協助他們以臺北捷運為研究主題的科學研究展。他說：「我們接到太多要求協助或表示願意贊助的電話，有時多到我們部門同仁無法負荷的程度〔臺北捷運已經不再需要將經營重點放在建立一個正面的形象上。〕現在是我們重新思考捷運公司未來發展走向的時候了。」

臺北捷運公司的員工也致力教導乘客「得體的」捷運行為與禮儀（伯毓 1992；DORTS 2004）。[8] 木柵線完工的前幾年，約 1990 年代初期，臺北居民從報紙上得知搭乘捷運應遵守的規矩（陳佩馨 2005：84）。木柵線免費試乘期間，乘客親身體驗臺北最新的大眾運輸系統，按照指示在購票機前購買車票、在票閘前刷卡、跟從月臺上的指示、在月臺上安全的位置等候，以及進車廂時排隊進入。不久之後，捷運站內幾乎每個電扶梯都佈滿標誌，以提醒旅客應站在右側，將左側淨空，讓趕時間的旅客通行。旅客可以沿著月臺上的指示線等候、有秩序地上車。另外，為了保持環境整潔，乘客禁止在捷運車廂內吐痰、吸煙、飲食、嚼食口香糖或檳榔。同時，立法院通過「大眾捷運法」，提供臺北捷運公司規範的法源基礎；觸犯規定的乘客將被罰款新臺幣 1，500 至 7，500 元（Taipei City Government 2006）。擴音器也不斷向乘客廣播訊息及警告（C. Wang 2005：212）。

這些規定實施之後的幾個月，可以見到臺北捷運公司的員工指引乘客並導正違規行為。最初，他們的任務並不簡單。雖然媒體宣傳持續佔據電視與報紙版面，許多乘客仍然不遵守規矩，特別是當他們認為捷運工作人員沒有注意的時候。因此，臺北捷運公司加強管制，不僅增加更多現場工作人員、提高罰款金額並設置監視器。違規者通常當場被糾正。當時還在就讀大學的一位女性回憶當時的情形：「有時候，當捷運正行駛時，突然傳來駕駛從對講機的警告：『幾號車廂內的小姐，請放下你手邊的食物。』他們怎麼會知道誰在幾號車廂內吃東西呢？這實在是太丟臉了！」臺北捷運公司亦得到教育部的支持，鼓勵臺北市及其他地區的學校，將捷運禮儀當成公民教育計畫的一部份（陳珮馨 2005：84）。

臺灣大學學術期刊資料庫

這些努力最後沒有白費，違規的數量逐漸下降。於 1996 年 3 月至 2002 年初期間，臺北捷運公司共發出 1 萬 1 千張罰單，收到的罰款數達到新臺幣 2 千萬.但從 2002 年起，違規罰款的例子銳減.到了 2003 年，捷運公司全年開出的罰單少於 1000 張（陳佩馨 2005：85）。結果，乘客也樂見乾淨的捷運站空間。不像臺灣許多公車和火車站，在捷運裡不見垃圾的蹤影（Prelypchan and Chu 1999a）。另一個行為上明顯的改變發生在電扶梯，無論如何擁擠，乘客會自動移到右側以淨空左側通道。當筆者在大學演講的場合中向學生提到這項觀察時，學生笑說每個人都知道右側是給不趕時間的人，而左側是給那些趕時間的人；不過，如果真的趕車的話，不會搭乘電扶梯，而會選擇走樓梯。一位臺灣同事於 1990 年代在美國完成學業之後，2000 年選擇回到臺灣教書，個人的經歷更確立了這項常識的意義。由於她錯過捷運「社會化」的早期階段，她描述她學習捷運規則的過程「就像一個外國人」般：

> 最初我不知道應該如何做。我怎麼會知道應該站在電扶梯的右側並維持左側淨空？當人們開始以有敵意的眼光看著我，我才了解他們的意思。
>
> 我曾經好幾次見到母親將她的小孩從左側拉回，並告訴小孩應該將左側留別人通行。有一次在捷運臺北火車站，我站在兩位年輕人的後面，他們並列站著，而且似乎沒有注意到自己擋到別人的路了。過了一會兒，人們從後面開始向他們推近，並開始發出不耐煩的聲音，或者因為尷尬而不看他們。我猜其他人一定不明白為什麼這兩個年輕人如此無理而且不讓路。最後其中一人發覺不對勁，他轉向他的朋友並用美國腔英文說道：「我想我們不應該站這一側。」然後我便知道他們大概是所謂的 ABC，才剛從美國回來過暑假。

捷運文化的形成

「捷運族」一詞由媒體發明，且迅速被民眾所接受，形容那些依賴捷運每天通勤的人們，捷運是他們主要或偏好的交通方式，對捷運十分熟悉。他們都知道在捷運內該如何表現，進而產生一股親密感（陳佩馨 2005：82-91）。每個人以捷運中心，創造—或者重新塑造--臺北的文化（楊子葆 1999；楊岳筠 2002）。[9]

捷運讓臺北人的生活更便利。在一個人口數近 680 萬人的都會區（行政院新聞局 2009），

臺灣大學學術期刊資料庫

[10] 這個運輸系統現在每天服務 120 萬人次，其數目遠超過臺北捷運公司最初估計的 60 萬至 63 萬人（台北捷運公司 2009；Prelypchan and Chu 1999）。[11] 雖然捷運票價比其他大眾運輸工具還高，臺北捷運公司於 2003 年首次舉辦的乘客滿意度調查顯示，價錢不是主要的考量。實際上，在營運的第一年，臺北捷運公司幾次調低收費，並採取其他的折扣辦法來吸引更多的人潮。目前的收費標準就是調整的結果（李采洪 2000）。[12]

自 2000 年筆者開始捷運的研究，大部分筆者聽到關於捷運的觀感是正面的。「方便」、「舒適」、「快速」和「可靠」是幾個我常聽到和捷運相關的形容詞，與十多年前臺北捷運局的宣傳標語相呼應。同樣反映在 2003 年乘客滿意度調查，有 86%的乘客給予捷運正面的評價（臺北捷運公司 2008 年的旅客滿意度調查顯示乘客滿意度為 95%，此為 2003 年舉辦旅客滿意度調查後，歷年來滿意度最高的一次）（交通部道路交通安全督導委員會 2009）。[13] 一位參與規劃與建設臺北捷運的土木工程師，形容這個系統「精確到不行」，捷運總是準點，只要遲了一、兩分鐘，乘客就覺得有權抱怨。每個站幾乎都有電子看版，告訴乘客下班列車多久會到。捷運的班次也很多，尤其是在尖峰期間。早上的通勤者不用為了準時上班，像從前一樣比平常提早 30 分鐘出門。不過，筆者被告誡過好幾次，不能再以塞車作為約會遲到的理由。有些搭乘捷運的乘客開始注重打扮，一位約 30 歲對時尚敏銳的職業婦女告訴筆者，這是因為不用狂奔趕公車的緣故，可以穿上在百貨公司或服飾店所買的衣服，而不是隨便亂穿地攤貨，走路的方式則更為優雅（特別是穿高跟鞋時）。筆者也觀察到，因為旅途時間縮短而舒適，即使人們必須站著，也願意讓座給老弱婦孺。這與幾十年前搭乘交通工具的情形大為不同，當時人們為了搭火車有座位不惜爬窗進入。臺灣亞熱帶的氣候，捷運車站與車廂的冷氣也使旅途更令人愉悅。

捷運文化對於臺北居民行為的影響也逐漸超越捷運站的範圍。與之前沒有捷運的日子相較之下，人們更常排隊等公車且依序上車。臺北市所有的公車也可見與捷運車廂「禁止飲食」相似的標誌。雖然這項規定並無法律依據，也沒有對違規民眾的制裁辦法，乘客卻都樂意配合。搭公車的時候，也會將垃圾丟在公車的垃圾桶內（通常是在公車前面、司機旁邊的位置）（一位二十來歲的報導人最近告訴我，現在臺北市的公車上已經沒有垃圾桶了.乘客必須將自己的垃圾帶下車去處理.）計程車司機也開始對他們的乘客提出不在車上飲食的要求.影響更大的是普及全臺北市的捷運手扶梯禮儀。一位 40 歲出頭的女性說道：「無論我們在哪裡，在捷運或是百貨公司裡，也不知道為什麼、莫名其妙的，人們在電扶梯時會自動地、立刻移到右側，即使周遭並無其他人！這已經成為每個人的習慣。」

臺灣大學學術期刊資料庫

因為有了捷運，到臺北市區各地也更方便，增加各年齡層臺北居民的移動能力，捷運的出現特別嘉惠婦女及學生；他們從來都是使用大眾交通工具的主要族群。關於捷運如何影響個人的生活，兩位長期居住在臺北、30 多歲的女性表示，捷運延伸她們旅行的距離及增加旅行的意願，並提升她們對於臺北市外緣地區的了解。她們其中一人補充道：「我不會開車到淡水，而且絕對不會搭公車去。開車會花太多時間，而且路況通常很差。如果不是有捷運的話，我不會去淡水；〔因為類似的理由〕也不會去新店。」一位近七十歲的老太太一邊高興地揮舞著「敬老卡」，一邊告訴筆者她多麼高興每週搭捷運去學唱歌，她丈夫十年前過世後，重新找到生活的重心。她丈夫生前常常開車載她，因此老太太很少自己旅行；當她必須自己出門，很害怕天黑後還待在外面，因為搭公車回家花太多時間，而計程車司機並不太可靠。可是現在她通常會在歌唱課後搭捷運去購物。

一位 20 多歲人類學研究所學生告訴筆者，她的妹妹念中學，要爸爸買給她「悠遊卡」，她就可以下課後和她的朋友自由來去：

> 這有點像她的零用錢。每月我爸爸加值悠遊卡，並把卡片給我妹妹。我妹妹和她的朋友們全部都有悠遊卡，而且常常使用。我不時聽到他們說：「今天搭個小捷去玩吧！」

會暱稱捷運「小捷」，感覺起來和某人很熟的樣子。這些年輕人在捷運完成後成長，對他們而言捷運是生活熟悉且親近的一部份，就像他們的朋友一樣。這位研究生繼續說道：

> 我爸爸對於我妹搭乘捷運感到放心。他覺得捷運很安全。他讓我妹自己和朋友去淡水跨年。

跨年捷運延長行駛時間到凌晨兩點（平時午夜停駛），而且元旦當天早上四點三十分（而非平常的早上六點）開始，所以人們可以在外面待到早上才回家。

某天，筆者因為錯過最後一班捷運，在凌晨時刻別無選擇之下叫了計程車，和司機聊天的過程中，安全議題再次被提起。因為司機的工作時間通常到很晚，觀察到捷運營運後計程車生意變清淡了：

> 〔在捷運營運之前〕如果小姐們很晚才回家，她們通常會叫計程車。多數公車 11 點就結束載客服務，〔沿街攔下〕計程車則被認為是危險的。叫車

臺灣大學學術期刊資料庫

> 服務被認為是最好的選擇，特別是要往淡水的方向。不過現在不再是這樣了。並非捷運 24 小時營運的緣故……而是人們覺得安全。他們會選擇在捷運月臺等車。

對在臺灣出生成長，之後留學歐美的同事而言，由於長期不在臺灣，無法漸進觀察臺灣社會的變化，對臺北捷運的第一印象常常是驚喜且有些不敢置信的.與本文之前討論的「文化親密」的概念相呼應，這些同事對臺北常存著公共建設不足、品質不佳，居民不守法或行為無禮的印象.一位四十來歲、現在美國任教的比較文學教授在 1980 至 1990 年代住在紐約，描述她對臺北捷運的第一印象：「我簡直不敢相信我真的在臺北.這簡直不像是真的。」一位在倫敦求學、之後回臺任教的人類學家同事對於臺北有像歐洲大城市一樣的捷運「感到榮幸」。因為臺北捷運與華盛頓特區地鐵既新又乾淨，他將二者相提並論，而倫敦地鐵則是又舊又髒。但不論新或舊、乾淨或髒，他評論道，在這些西方城市「當外來移民利用大眾運輸工具的同時，正是他融入這個社會、作為『公民』的開始。」

捷運不僅解決臺北市的交通問題，對臺北居民生活也扮演重要的角色，特別是捷運全面開通的約莫兩年後，當時，2001 年九月北臺灣因為納莉颱風而重挫。經歷了整夜的強風暴雨，臺北居民起床後發現捷運內淹水。整個臺北市在早上尖峰期間交通癱瘓，數以萬計的捷運通勤族和學生為了直奔目的地，不得不加入車陣。一位當時剛考上政大，家住北投的大一新生在接受訪談時提到：

> 2001 年 9 月正值學校開學，因為捷運停駛，讓大一上學習生涯艱辛無比，尤其是頭三天，光從北投搭公車到木柵就要轉 3 次公車，花 3 小時。還有，大學時期，活動範圍突然大幅擴大（例如：到國家圖書館找資料）因為捷運停駛，只有公車可搭，因此常常迷路，而計程車對於 18 歲的學生而言太貴了，而且家長禁止搭計程車。我那時候好想休學!

另一位於 1960 年代中期出生、於納莉颱風來襲時家住新生南路、在臺北市政府附近上班的貿易公司職員回憶當時的情形：

> 沒有捷運之前，我們上班上學都是使用公車.有了捷運後，搭板南線從我家到上班的地點很方便.納莉颱風讓臺北的捷運癱瘓後，只好回去搭公車.〔雖然不方便，至少在工作上還不至造成太大的困擾.可是〕我有一位年輕的同

臺灣大學學術期刊資料庫

> 事，家住善導寺，通常也搭板南線上班，捷運停駛後剎時不知所措.她急著問我們大家以後她上班怎麼到公司，我們都說『搭公車啊！』忠孝東路上從來都有那麼多線的公車.可是她是真的不會搭、一點概念都沒有...臺北市有了捷運之後，改變了許多人的生活習慣與對城市的認知，對在捷運完成之後才長大、開始需要通學、通勤的這一代人影響尤其大。[14]

接下來的幾個月，板南線被臺北居民暱稱為「忠孝大溝」，表達他們對於困境感到不可置信的心情。捷運停駛使臺北捷運公司蒙羞，不過試圖抽水、恢復受損的控制板，在六個月內讓捷運重新營運的努力則有所彌補。過程中，媒體盡責地扮演啦啦隊的角色，報導臺北捷運公司修復的進展。「我們稱修復進度為『光復』」，一位近四十歲的女性笑著告訴筆者。這個颱風提升了臺北市民的團結精神與市民對他們自己與臺北這個城市的共同認同。

地鐵作為「文化親密」的空間

文化親密可以是同時（對自己人）包容與（對他人）排他的。從上述電扶梯的例子發現，在那些知道規則或行為符碼（codeofbehavior）的「我們」和那些不知道的「他們」，存在著細微卻明顯的差異。當民眾普遍而言都守規則的同時，根據臺北捷運公司的統計顯示，多數的違規事件發生在週末，主要的乘客是遊客，而非每天的通勤者（陳珮馨 2005：85）。當捷運變得有名後，吸引來自臺北都會以外的乘客，搭捷運成為他們來臺北觀光的行程之一。由此似乎可以推論，週末多數的違規者來自臺北以外的地區，他們不知道在捷運上該如何表現。一位近四十歲的女性，是筆者之前田野研究的報導人，在臺灣中部父親的紡織廠工作大半輩子，對捷運工作人員有不好的印象。如同其他外縣市的人，她帶姪女去體驗臺北有名的捷運。她的姪女帶了小吃進捷運，沒有想太多就坐下開始吃。筆者的報導人告訴筆者：

> 捷運工作人員突然出現，並開始斥責我們。她責備我的姪女破壞規定，並強制她把食物丟掉。我氣炸了，並告訴她我的姪女只是個小孩，不是有意破壞規定，我們是真的不知道。那個人不該大發雷霆，只需告訴我們捷運內禁止飲食。

那次事件發生多年後，筆者的報導人仍然忿忿不平。

臺灣大學學術期刊資料庫

針對這類事件，有些人撰文評論，臺北市政府追求清潔與美觀，實踐排他性的中產階級生活模式與訴求（如陳珮馨 2005；王志弘 2002；C. Wang 2005）；有些人批評臺北捷運公司教育乘客的激進運動，充其量是懷柔主導作風，最糟的情況是獨裁與非民主的表現，壓抑文明社會呼吸的空間。不少筆者的美國同事毫不猶豫地同意上述兩項的觀點。筆者的一些臺灣同事也提出同樣的質疑.然而，無論這些評論從「政治正確」的觀點出發、聽起來如何吸引人，在理論上卻是不足的。認為臺北居民在捷運上守規矩是專制政府下直接產物的說法，不僅忽視臺北居民，也忽視臺灣其他地區人民的本體、自主性，因為這樣的解釋沒有將人民對於這些規範是否必要，或是他們為何願意遵守等答案認真看待 （cf. Low 1999，2000；Rotenberg 2002）。即便我們從「文化親密」的概念著手、認為「文化親密」做為以有別於官方論述的另類觀點、在官方文化規範與常民日常經驗的斷裂中運作，這也不表示常民日常經驗與官方文化規範、至少在行為層次上必然要有差異。

在田野過程中，筆者常將上述學者對捷運行為規範的批評與解釋轉為問題、請教筆者的報導人。相當數目的報導人的第一個反應是一下子愣住了，他們有些困惑的表情似乎說著「唔，你在說甚麼?」、「這是哪門子的問題?」、或「這種理所當然的事情也需要〔浪費〕時間來討論啊?!」。反應過來後，有些人索性不理筆者，把筆者的問題當作是酸溜溜、善吹毛求疵的學者會說的話，再將我們的對談轉向另一個方向.也有些報導人，側著頭、花了一些時間思考，然後認真的告訴筆者是有這個可能，但幾乎毫無例外的總是接著說，即使如此，他們還是喜歡一個乾淨、有秩序的捷運，而要維持一個乾淨、有秩序的捷運，規定與罰則是必要的，因為如果沒有明文的規定與罰則，他們不覺得臺灣人會自動自發的去做（或不做）這些事情。[15] 更甚者，有些報導人反過來質疑學者對於「秩序」的質疑。有一天筆者與一位有著社會科學碩士學位、熟稔社會理論的報導人恰巧於下班尖峰時間、捷運臺北火車站內談到這個問題，筆者的報導人指著站內川流不息的人潮、毫不客氣的評論道：

> 那些質疑臺北捷運秩序正當性的人在批評之前，應該先來坐坐捷運。臺北捷運運量之大，搭乘人數之多，已到了尖峰時間連轉身都難的地步.下了車搭電扶梯的人更是多，很多很多趕時間的。所以上下電扶梯不得不跑步。如果隨便站立，那就會造成寸步難行.〔即使當初大家開始坐電扶梯時往右邊靠是一個強力宣導的結果，〕要讓這麼多人能夠快速的移動，必須有一個系統。秩序是必要的。〔從更廣義的層次上來說，對於集體生活、社會運作〕秩序是

臺灣人學學術期刊資料庫

必要的。

一位社會學同事直覺的反應是：「這些批評的人一定都不搭捷運。」有著兩個學齡前小孩的她接著認真的說：

> 〔我的小兒子〕第一次搭捷運時是多麼的〔為自己感到〕驕傲啊。站在電扶梯、跟大家一起靠右邊站時，他覺得他〔終於〕是〔一個比自己大的〕團體的一部分。你該看看他興高采烈的樣子。

本文更進一步的認為，為了解臺北居民以捷運為榮的心情，必須比較之前他們懷疑政府決心與完成這項計畫的技術。1993 年臺北捷運的醜聞以漫畫的方式刊登在美國 *Newsweek* 新聞雜誌，被認為是國際笑柄，與臺灣立法委員惡名昭彰的肢體衝突並列（汪彝定 1993）。比較之下，臺北捷運在 21 世紀的今天擁有高度的支持與歡迎度，就如同由糞土變香花般，過程都不是容易的（Her 2001）。即使到了現在，每當捷運到達一個里程碑，像是 2005 年 8 月 13 日乘載人次達到 20 億，2006 年 3 月 16 日捷運十周年生日，或是被評為全世界五百萬乘客以下的最佳大眾運輸系統，臺北捷運公司仍無法忘懷木柵線測試所發生的一連串事件（不著撰人 2006；Mo 2005）。火燒車事件的景象還歷歷在，並非因為僅發生在 17 年前，而是人們不斷被提醒他們好不容易才有的成就—同時，如果任由那些假日城外遊客的違規行為發生，將可能使他們再次落後。[16]

做為臺灣首都的臺北市與臺灣的其他縣市有著明顯的地區差異。從歷史的角度來看，雖然臺灣的都市化最初從南部開始，自從 19 世紀晚期日本殖民引進工業化，都市化逐漸轉移到北部沿岸地區；在過程中，臺北建立在臺灣政治、經濟與文化中心的重要地位（Kwok 2005：2；蘇碩斌 2005）。臺北領先地位的提升，最早從二次世界大戰後的經濟發展開始；1950 至 1960 年代進口替代工業化時期，臺北都會區囊括製造業的大部分，並吸引大量中南部鄉村的移民；1970 年代出口導向工業化時期，成為大量中小企業的貿易中心；1980 年代以來，臺北新竹地帶成為高科技產業的總部與行銷中心（Ching 2005；Hsu 2005；Jou 2005）。此外，身為臺灣的首都與院轄市，臺北一直以來被中央政府重視，並優先享用政府的資源分配。因此，公共建設發展較好，獲得較多的社會福利補助，捷運建設只是其中一例。雖然其他縣市仍有許多富有家族和成功企業家（Gates 1979；Shieh 1992），臺北市民還是比其他地區的民眾享受較好、現代的公共設施。

目前全球的經濟情勢更強化了臺北和臺灣其他地區發展不均等的情形。一方面，捷

臺灣大學學術期刊資料庫

運完成與臺灣經濟重建時間點相當（A. Lee 2004）；同時，「全球城市」（global cities） 的出現成為全球經濟競爭的角力場（Brenner and Theodore 2002a，2002b；Harvey 1989；Sassen 2001）。當臺灣自身的產業逐漸移轉到中國與東南亞，身為臺灣金融中心的臺北角色愈形重要（Hsu 2005；Sassen 2002）。同時，臺北與亞太地區其他城市的競爭也相形加劇（Chou 2005；Kwok and Hsu 2005；J. Wang 2004）。在這樣的、全球經濟競爭的脈絡中，捷運成為臺北城市行銷的一項利器（Choong 1999；Ho 2005; V. Lee 2005; Smart and Smart 2003）。當年被廣為詬病的「浪費」行為，如板南線上天花板挑高的車站與寬廣舒暢的站內空間，或劍潭車站特殊的龍舟造型剎時之間都有了重要的文化經濟意義。

在此背景下，外縣市遊客不守規矩的行為含有更深的意涵。它不但象徵著臺北市與臺灣其他地區長期以來不平等的發展關係，更同時代表了現時全球經濟體系下、臺北市作為臺灣金融中心與亞太區域經濟中心之一地位的提升，及其與臺灣之前以製造業生產為主、但如今面臨經濟轉型困境的其他縣市間愈加擴大的經濟差距。然而，即使是臺灣目前經濟重整的主要受益者，也是捷運族主要的構成份子—年輕、良好教育背景的白領階級—也不能免於擔心在全球競爭中落後，尤其是面對快速崛起的中國經濟帶來的競爭與挑戰（King and Kusno 2000）。一位近四十歲在傳播界工作的女性，常到中國出差，針對臺北交通因捷運而獲得改善的情形，半開玩笑、半自筆者嘲諷地說：「臺北當然沒有塞車情形，因為所有的車子都到上海去了。」她的話明確地反映臺灣人對於全球市場經濟不穩定的深層焦慮。因此，保持禮貌及捷運正面的形象，與臺北人企求在不確定的全球情勢之下求生存、進而茁壯的努力切切相關。

結　論

本文將臺北近期落成的捷運視為文化親密的空間，是臺北居民在臺灣不穩的政治情勢與變動的全球經濟背景之下，（重新）塑造他們集體認同感的地方。「被外部視為缺陷來源的文化認同部份，卻反而確立內部者的共同社會性」，文化親密有助於了解認同形成多層面與易變的過程（Herzfeld 2005：3）。在國家與政治的層次上，臺北捷運公司導正乘客行為的努力並非是中國近現代第一次的禮節運動，卻是少數被民眾支持的。乘客的配合使捷運得以順利運作，而臺北居民根據他們共有、主要是正面的每日通勤經驗，正在製造一股集體意識。這樣的集體經驗幫助他們重新思考與國家的關係。臺北捷運雖然一度被等同於政府無能的證據，今天它已成為臺北居民榮譽感的象徵。然而，捷運的

臺灣大學學術期刊資料庫

正面形象不只是政府高壓或臺北捷運公司管理政策的結果，而是由每天通勤者共同主動參與而成。

在全球及經濟的層面上，乘客配合的意願反映臺北居民自我認同轉向逐漸全球化的世界。捷運的完成與臺灣經濟重建，以及具備經濟競爭力的全球都市出現同步發生。遵守捷運規則並維持其正面形象，反映臺北市民努力使臺北市具備經濟競爭力的期待。然而，臺灣經濟逐漸全球化，強化身為臺灣政經中心的臺北與其他地區之間長期內部不平等的情形。每日臺北通勤族的守法行為對照外來遊客不斷發生的脫序行為，似乎更突顯全球化的臺北與去工業化地區的差異。自我差異的不安情緒透露目前全球經濟的不穩情勢與面臨的挑戰，以及臺灣人民（包括臺北人）的不確定感。

臺北居民感到的焦慮，筆者可以更加推測，並非特殊情形，也是其他亞太地區大城市共同面臨的問題。因此，像臺北一樣，許多亞洲的城市致力於都市建設的投資，因此本文針對臺北捷運的研究具有更重大的意義，包括週遭地區新建的都會大眾運輸系統，以及在全球經濟下其他新興城市，提供比較的可能。

附　註

1. 國民黨在大陸發起新生活運動的同時，日本殖民統治下的臺灣也有類似的政府政策. 見呂紹理（1998），引於王志弘（2002：104-106）。

2. 本文的重點擺在臺北大都會區以捷運為日常交通工具的居民，相對上對於大臺北都會區不以捷運為主要交通工具的居民著墨較少。這是日後需要注意，加以補充的。初步來說，根據臺北大眾捷運公司（2007）於 2007 年所做的〈臺北捷運潛在顧客之行銷策略研究期末報告〉，捷運潛在顧客（15 歲以上，69 歲以下的臺北縣市居民）不常搭乘捷運最主要的原因為「已經習慣搭乘其他交通工具」（39.1%），其中又以機車（44.9%）與汽車（23.0%）為最多。其次為「捷運路網不夠密集（目的地無捷運站）」（31.1%），再者，焦點座談的結果顯示「轉乘的不便利」亦為潛在顧客不常搭乘捷運的原因之一。這份資料顯示不以捷運為主要日常交通工具的臺北縣市居民為一群高度異質人口，即使單純考慮其階級的屬性都是一個極端複雜的問題。筆者初步的田野資料亦指出，臺北縣市通勤的人口對其自身交通工具的選擇會因時因地而有所不同。例如，一位年近三十，兩年前在臺北上班，月入三萬五、六的貿易公司男性專員（其工作場所以辦公室為主，而不是在外跑業務）解釋他為什麼以機車

臺灣人文學術期刊資料庫

為上班交通工具時說：

因為我的公司離捷運站比較遠，走路大概需要 10 分鐘。〔這段距離說遠也不是真的很遠，要走也是可以，但是〕臺北的天氣很悶熱，我穿西裝，不喜歡走一走，到公司時滿身是汗。騎機車很方便啊，車子直接騎到公司樓下停放。還有臺北捷運上班時間坐車的人很多，在車上這樣跟人家擠，下車時一下子人好多，很不舒服。可是到了星期假日，我就會搭捷運，不會騎機車，因為假日是休閒，不趕時間，而且騎機車還是會緊張，到了星期假日〔就不會想要那個壓力。〕金錢因素不是他選擇騎機車上班的考量：

但是我住永和，到臺北市上班，騎機車一個星期的油錢大概是一百塊錢，可是如果坐捷運，我一天來回就要 80 元...可是我有一位女同事，一個月收入也是三萬五、三萬六，她選擇搭捷運上下班，因為這樣子她的妝〔不會在通勤的過程中被打壞〕。我公司裡的男同事都是騎機車上下班。有些人的確是考慮到金錢的因素。〔但那也不一定是因為他坐不起捷運，而是〕他比較會算或是有別的考量。可是也有一位，他家住淡水，也是搭捷運上下班，〔雖然騎機車的機油錢比搭捷運便宜，但是〕從淡水騎機車到臺北上班實在是太遠了。如果是我，要我騎機車從〔我住的〕永和到士林〔還不是淡水喔〕，我也會選擇搭捷運。

他結論到：

也許在某一個〔地理〕距離之內〔譬如說從永和到臺北市或是在臺北市內〕，大家可以有使用〔捷運或機車〕哪一種〔日常〕交通工具的選擇。可是過了某一個距離後〔譬如說從淡水到臺北〕，〔客觀上〕你就沒有太多的選擇〔譬如騎機車〕而會搭捷運。

3. 新的或延伸的捷運路線仍在持續建設中。見臺北捷運局網站（http：//www.dorts.gov.tw）。

4. 《臺北畫刊》為臺北市政府官方的出版品。

5. 1993 年財訊雜誌報導臺北捷運每公里的造價為八十億臺幣，相較之下，香港地鐵每公里造價為三十億臺幣（蕭志高 1993），法國巴黎為八億臺幣，美國巴帝摩爾市、日本橫濱與新加坡則為一億一千萬臺幣於《臺北捷運白皮書》（1994：80）中作者劉寶傑與呂紹煒提到臺北捷運每公里造價為五十億臺幣，美國華盛頓特區的地鐵則為三十億臺幣，香港地鐵為四十一億三千萬臺幣，新加坡地鐵為十一億六千六百萬臺幣。

臺灣大學學術期刊資料庫

6. 臺北捷運公司的這個策略證明是成功的.根據光華雜誌英文版報導,知名作家隱地也在被邀請的名單之內.沒有試乘之前隱地對臺北捷運極度悲觀,他認為整個捷運計畫從頭到尾都是錯誤的決定.試乘之後,隱地告訴隨行的記者他對臺北捷運的懷疑一掃而空，他現在是用一個新的角度看臺北與臺北捷運，見李光真（1996）。

7. 臺北市政府同時為外籍勞工舉辦新詩比賽，並將比賽優勝者的作品刊登在捷運車廂內 (Taipei City Government 2005)。

8. 對於臺北捷運乘客，臺北捷運公司的工作人員，或至臺灣社會而言，熟悉並遵守搭乘捷運的規則都是一個漸進學習的過程。從 1990 年代早期起，行政院對「大眾捷運法」做了幾次修正以適應新發生的狀況與因法律語言不夠清楚而產生不同詮釋的可能.例如，先前版本的「大眾捷運法」雖然規定不能在臺北捷運系統內吐口香糖，檳榔汁與檳榔屑，但卻沒有明文規定不准在捷運內嚼口香糖與檳榔 2004 年行政院修法後，明文規定乘客不能在捷運內嚼食口香糖、檳榔與、吐口香糖、檳榔汁與檳榔屑（李欣芳 2004）。

9. 楊子葆為專業有成的運輸工程師，留學法國，並在返臺之前於建造臺北捷運木柵線的馬特拉公司工作。他同時有好幾本關於捷運的著作.在其臺北畫刊一文中，楊子葆（1999：46）提到他對臺北捷運的期許：臺北捷運可以改變「臺北市民以往的交通行為，生活隨著捷運『上軌道』，甚至改變對城市交通的刻板印象：把電聯車廂當作公共空間的一部分,把捷運車站當作一個約會地點或一種重要的開放空間.把捷運建築當作都市地標藝術、在捷運系統裡欣賞藝術更進一步的，能夠開始用藝術的眼光看待捷運…由市政府與市民共同塑造出屬於這個、地方這個時代的『捷運文化』」。

10. 截至 98 年 6 月底，臺北基隆大都會區的人口數為 676 萬人（中華民國行政院新聞局 2009）。

11. 這樣快速的成長率卻也同時讓好幾位我訪談到的臺灣運輸工程師憂心臺北捷運即將超過其能夠負荷的乘客量。

12. 臺北捷運的票價以乘客搭乘的距離計算.從 1999 年起，單程票價以五公里新台幣 20 元起價，單程最高票價（31 公里以下）為 65 元。這個票價至今未調整過。使用悠遊卡的乘客則可享受 8 折優待票價。相較之下，根據搭乘距離的長短，臺北大都會區單程公車票價為新台幣 15 元或 30 元。

13. 2008 年的調查顯示捷運旅客對臺北捷運「車站整體清潔」滿意度最高、為 97.6%；

臺灣大學學術期刊資料庫

「車廂整體清潔」滿意度為 97.1%；「電扶梯安全性」滿意程度 93.2%；「行車延誤發生頻率」滿意程度為 90.4%（交通部道路交通安全督導委員會網站 2009）。

14. 不同成長世代對臺北捷運與城市認知的差異，可參考呂俐蓁（2005）。

15. 捷運規則顯然是一個眾受矚目的話題。中央社於 2009 年 6 月 19 日報導，彰化縣選出的立委鄭汝芬因為選區的一位阿伯在臺北捷運內喝水吃藥被罰、回家之後向她陳情，將發起立委聯署提出「大眾捷運法第 50 條條文修正草案」，放寬捷運系統禁止飲食規定，增訂飲用水不受限（只限白開水，不包含加了其他添加物的飲料如碳酸水飲料或果汁）（不著撰者 2009）。報導一出，立即在網上引起熱烈的討論（如『為什麼在捷運上不能喝水—Mobile01 討論群組〔http：//www.mobile01.com/print.php?f=37&t+1093360&p=14〕，『卡提諾王國'sArchiver』〔http：//ck101.com/archiver/tid-1484871.html〕，以及在『立委鄭汝芬—YouCute 部落格』〔http：//www.youcute.com/tw/rufeng/index.aspx?act=article&aid=113339123〕的抗議留言』），短短幾天、上百件的留言討論，絕大多數反對大眾捷運法修法開放允許在捷運上喝水。反對的理由多以維護環境清潔為思考，認為開放捷運喝水，乘客在移動的捷運上把水撥出、翻倒的機會很多，而在捷運營運期間無法打掃、但人進人出踩來踩去的情況下，車廂地板很快就會骯髒，地上留下的水漬也容易讓人滑倒、造成意外。或者，今天開放了白開水，明天是不是就需要開放其他飲料?這樣撥出、翻倒時，含糖飲料造成的前述問題會更嚴重。即使沒有明文開放白開水以外的飲料，多位網友指出，依照臺灣人的習慣，馬上會有人將其他種類的飲料帶進捷運。這還不談乘客喝完水後隨手丟棄在車廂中、站區內的瓶瓶罐罐。到時候捷運站務人員在清潔與秩序的維持上會有著更多的負擔。

當然，這並不表示網上沒有反對捷運上禁止喝水的聲音，但是相較之下這樣的聲音為極少數。這也不代表捷運上沒有人喝水、喝飲料或吃東西。但重點是，這樣的異議聲音與行為，相較於在捷運內要求秩序的聲音與守秩序的行為，是否也同樣具有深層的社會、文化乃至分析上的意義。筆者認為這是需要質疑、探討的。誠然以網站的討論做為論文的資料有其方法上的問題（如留言者背景不明，研究者無法有效判斷其留言的情境、目的與想法），但是這些討論與筆者的田野資料互相呼應，提供另一種臺灣社會對捷運的了解與觀察。至於要如何解釋臺灣人普遍對自己同胞沒有信心、總是認為別人會缺乏公德心是另一個大問題，不在本文的探討範圍內。

16. 第一次木柵火燒車事件發生於 1993 年 5 月；第二次火燒車事件發生於四個月後的 9

臺灣大學學術期刊資料庫

月。有趣的是，並不只是臺北市政府或臺北市民對木柵火燒車有如此深刻印象，不分國籍，對於 1990 年代早期在臺北居住的人，木柵火燒車事件都是一個難忘的記憶。2000 年，當我在美國聖路易市華盛頓大學的「Chinese Global Cities」研討會中發表有關臺北捷運的論文，當時在場的一位美國籍的中國歷史學者馬上提到他在 1990 年代學習中文時的經驗：「那時捷運六條路線同時動工，導致每天上學通車，都像是一場惡夢…還有就是木柵火燒車事件…火燒車事件發生後，我認識的人都對臺北捷運失去信心，大家只能屏息期待事情不至於到無可救藥的地步。但現在，看看臺北捷運!十年前有誰會相信這會是真的?」他的話一說完，當時在場的人似乎都陷入一種懷舊的氛圍。回憶的不是過去生活的美好，而是有些不可置信今天臺北捷運的方便與成就。

引用書目

周怡倫

1990 〈五年後臺北不再‘行不動’：捷運系統將解決臺北交通沉疴〉。《中央月刊》23 (3)：80-82。

不著撰人

2006 〈臺北捷運十歲了，推出彩繪列車等活動慶生〉。「中央社即時新聞」3 月 16 日。http://www.gov.tw/news/can/life…，2006 年 3 月 23 日上線。

2009 〈立委鄭汝芬發起立委聯署提出大眾捷運法第 50 條條文修正草案〉。「中央社即時新聞」6 月 1 日。http://news.sina.com/tw/cna/101-102-101-101/2009-06-19/21413945941.html，2009 年 10 月 5 日上線。

中華民國行政院新聞局

2009 〈人口〉。「中華民國行政院新聞局」http://info.gio.gov.tw/ct.asp?xItem=19867&ctNode=2837，2009 年 11 月 3 日上線。

王志弘

1991 〈都市流動危機的論述與現實：臺北‘交通黑暗期’的分析〉。《臺灣社會研究季刊》3（2/3）：105-182。

2002 〈流動地景與時空操演：臺北捷運系統與新都市經驗〉。《地理學報》31：83-115。

臺灣大學學術期刊資料庫

2003 〈臺北市文化治理的性質與轉變，1967-2002〉。《臺灣社會研究季刊》52：104-106。

2005 〈秩序，效率與文化素養：臺北市‘排隊運動’分析〉。《政治與社會哲學評論》14：95-147。

王振寰

1996 《誰統治臺灣？》。臺北：巨流。

交通部道路交通安全督導委員會

2009 〈台北捷運旅客滿意度調查〉。「交通安全入口網」，http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/ct?xItem=24893&ctNode=1425&mp=1，2009 年 11 月 3 日上線。

伯毓

1992 〈乘客至上，互敬互重，務實創新：訪臺北都會區大眾捷運股份有限公司籌備處長黃通良談迎接捷運之營運〉。《臺北畫刊》291：10-13。

吳亦霖

1992 〈捷運局當凱子，總顧問領高薪〉。《財訊》123：166-169。

吳光俊

1987 〈捷運為何風波不斷？齊寶錚的袖裡乾坤〉。《財訊》65：176-181。

呂俐蓁

2005 《台北捷運與城市認同》。東海大學建築學系碩士論文。

呂紹理

1988 1998 《水螺響起：日治時期臺灣社會的生活作息》。臺北：遠流。

李 珊

2003 〈莊永明的‘一千零一夜’：從常民角度解讀臺灣史〉。《台灣光華雜誌》十月號。http://www.sinorama.com.tw/en/print_issue.php3?id=2003109210030E.TXT&mag=past，2006 年 4 月 16 日上線。

李光真

1996 〈捷運天翻變〉。《台灣光華雜誌》6 月號。http://home.sina.com/sinorama/0696/article03/english/1.html，2006 年 3 月 28 日上線。

李欣芳

2004 〈修法補漏，捷運禁食口香糖檳榔〉。「自由新聞網」4 月 28 日。

臺灣大學學術期刊資料庫

http://www.libertytimes.com.tw/2004/new/apr/28/today-life1.htm，2006 年 3 月 31 日上線。

李采洪

2000 〈台北捷運：降價策略，把乘客統統拉進來〉。《商業週刊》6：90-92。

李彥甫

1998 〈臺北捷運秘辛〉。《海外學人》299：71-72。

汪彝定

1993 〈捷運弊端已成國際笑柄〉。《商業週刊》288：9。

阮琦雯

1994 〈臺灣第一危險工程〉。《綠生活雜誌》67：26-31。

林文玲

1994 〈金色幹線，黑色捷運〉。《遠見雜誌》101：44-50。

胡銘瑜等

1993 〈捷運=劫運〉。《新新聞》329：63-81。

孫友廉

2005 〈木柵線捷運，馬特拉勝訴，北市賠 16.4 億〉。「自由新聞網」7 月 23 日。http:// www.libertytimes.com.tw/2005/new/jul/23/today-p9.htm，2006 年 3 月 23 日上線。

張伯勳

1998 〈公共藝術在臺北捷運系統〉。《文化生活》2(1)：16-19。

陳東升

1995 《金權城市》。臺北：巨流。

陳東豪

1993 〈五屆市長，兩任局長，一筆爛帳〉。《新新聞》347：62-71。

陳珮馨

2005 《流浪到淡水！捷運移動經驗與淡水空間的觀光化》。國立臺灣大學社會學研究所碩士論文。

曾嬿卿

1991 〈洋顧問坐領高薪吃定捷運局？〉。《財訊》110：166-169。

楊子葆

1990 〈臺灣都市交通政策的政治經濟學分析〉。《臺灣社會研究季刊》3(2/3)：33-103。

臺灣大學學術期刊資料庫

1999 〈跨世紀城市臉譜，臺北 2000〉。《臺北畫刊》372：43-46。

楊岳筠

2002 〈馬英九讓捷運展現臺北人的新文化〉。《中央月刊》35(3)：52-56。

楊珮雯

1991 〈捷運？劫運！〉。《統領雜誌》73：60-64。

臺北大眾捷運公司

2007 〈臺北捷運潛在顧客之行銷策略研究期末報告〉。http://www.trtc.com/tw/img/c/A64/W02.pdf，2009 年 9 月 9 日上線。

2009 〈中高運量各年度暨前一月旅運量統計資料〉。http://www.trtc.com.tw/c/future.asp?catid=統計資料&small=中、高運量各年度暨前一月旅運量統計資料，2009 年 9 月 9 日上線。

臺北市捷運工程局 (DORTS)

2004 〈白皮書〉。http://www.dorts.gov.tw/brief/whitebook.asp，2005 年 4 月 14 日上線。

劉寶傑與呂紹煒

1994 《臺北捷運白皮書：4，444 億的教訓》。臺北：時報文化。

蕭全政

1989 《臺灣地區的新重商主義》。臺北：國家政策研究中心。

蕭志高

1993 〈一公里造價八十億元：捷運花費再度刷新世界紀錄〉。《財訊》139：164-167。

蘇碩斌

2005 《看不見與看得見的臺北：清末至日治時期臺北空間與權力模式的轉變》。臺北：左岸。

Brenner, Neil, and Nik Theodore

2002a Cities and the Geographies of 'Actually Existing Neoliberalism'. Antipode 34(3): 349-379.

2002b Preface: From the 'New Localism' to the Spaces of Neoliberalism. Antipode 34(3):341-347.

Chang, Violet

1999 The Miracle Maker. Taiwan Review, October 1. Electronic document, http://taiwanreview.nat.gov.tw/ct.asp?xItem=1467&CtNode=1347, accessed January 5, 2009.

臺灣大學學術期刊資料庫

Ching, Chia-ho

2005 The Development of Economic Structure: Producer Services and Growth Constraints. In Globalizing Taipei. Reginald Yin-wang Kwok, ed. Pp. 35-45. New York and London: Routledge.

Choong, Tet Sieu

1999 Asia's Best Cities 1999. Introduction: Pressure Points. Electronic document, http://www-cgi.cnn.com/ASIANOW/asiaweek/features/asiacities/ac1999/data/introduction.html, accessed January 5, 2009.

Chou, Tsu-lung

2005 The Transformation of Spatial Structure: From a Monocentric to a Polycentric City. In Globalizing Taipei. Reginald Yin-wang Kwok, ed. Pp. 57-63. New York and London: Routledge.

Department of Rapid Transit Systems, Taipei City Government (DORTS)

2006 Architecture：The Special Characteristics of Metro Station Design. Electronic document, http://english.taipei.gov.tw/dorts/index.jsp?categid=796&recordid=1391，accessed April 9, 2006.

Dirlik, Arif

1975 The Ideological Foundations of the New Life Movement: A Study in Counterrevolution. Journal of Asian Studies 34(4):945-980.

Gates, Hill

1979 Dependency and the Part-time Proletariat. Modern China 5:381-407.

Harvey, David

1989 From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation of Urban Governance in Late Capitalism. Geografiska Annaler 71B:3-17.

Her, Kelly

2001 Sustainable Subways. Taiwan Review, July 1. Electronic document, http://taiwanreview.nat.gov.tw/ct.asp?xItem=638&CtNode=1337&mp=1, accessed January 5, 2010.

Herzfeld, Michael

2005 Cultural Intimacy: Social Poetics in the Nation-State, 2nd edition. New York and

臺灣大學學術期刊資料庫

London: Routledge.

Ho, Jessie

2005 Taipei No.1 in Competitiveness: Poll. Taipei Times, October 26. Electronic document, http://www.taipeitimes.com/News/front/archives/2005/10/26/2003277398,January 9, 2006.

Hsu, Jinn-yuh

2005 The Evolution of Economic Base: From Industrial City, Post-Industrial City to Interface City. In Globalizing Taipei. Reginald Yin-wang Kwok, ed. Pp. 16-34. New York and London: Routledge.

Hsu, Jinn-yun, and Lu-lin Cheng

2002 Revisiting Economic Development in Post-war Taiwan: The Dynamic Process of Geographical Industrialization. Regional Studies 36(8):897-908.

Jou , Sue-ching

2005 Domestic Politics in Urban Image Creation: Xinyi as the 'Manhattan of Taipei.' In Globalizing Taipei. Reginald Yin-wang Kwok, ed. Pp. 120-140. New York and London: Routledge.

King, Anthony D., and Abidin Kusno

2000 On Be（ij）ing in the World：'Postmodernism,' 'Globalization,' and the Making of Transnational Space in China. In Postmodernism and China. Arif Dirlik and Xudong Zhang, eds. Pp. 41-67. Durham and London: Duke University Press.

Kwok, Rignald Yin-wang (with Jinn-yuh Hsu）

2005 Introduction: Asian Dragons, South China Growth Triangle, Developmental Governance and Globalizing Taipei. In Globalizing Taipei. Reginald Yin-wang Kwok, ed. Pp. 1-15. New York and London: Routledge.

Lee, Anru

2004 In the Name of Harmony and Prosperity: Labor and Gender Politics in Taiwan's Economic Restructuring. Albany: SUNY Press.

Lee, Vico

2003 Finding a Stage on the Street Corner. Taipei Times, August 9. Electronic document, http://www.taipeitimes.com/News/feat/archives/2003/08/09, accessed April 11, 2006.

臺灣大學學術期刊資料庫

Lee, Vito

2005 A Tale of Four Cities. Michael Hills, trans. Taiwan Panorama, February. Electronic document, http://www.sinorama.com.tw/en/show_issue.php?id=200529402078e.txt&table=2&h1=About%20Taiwan&h2=Cities, accessed January 5, 2009.

Low, Setha

1999 Introduction: Theorizing the City. In Theorizing the City: The New Urban Anthropology Reader. Setha Low, ed. Pp. 1-36. New Brunswick: Rutgers University Press.

2000 On the Plaza: The Politics of Public Space and Culture. Austin: University of Texas Press.

Massey, Doreen

1994 Space, Place, and Gender. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Mo, Yan-chih

2005 MRT Celebrates 2 Billionth Fare. Taipei Times, August 14. Electronic document, http://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2005/08/14/2003267685, accessed March 28, 2006.

Prelypchan, Erin

1999 Commuters Get a Christmas Gift. Taipei Times, December 25. Electronic document, http: //www.taipeitimes.com/news/1999/12/25/print/0000016990， accessed March 16, 2001.

Prelypchan, Erin, and Monique Chu

1999a No Hitches for New TRT. Taipei Times, November 10. Electronic document, http: //www.taipeitimes.com/news/1999/11/10/story/0000010148, accessed April 29, 2001.

1999b Fresh Hope for Taipei's MRT. Taipei Times, November 11. Electronic document, http://www.taipeitimes.com/News/local/archives/1999/11/11/10273, accessed April 11, 2006.

Raffles, Hugh

2002 Intimate Knowledge. International Social Science Journal 54(173):325-335.

臺灣大學學術期刊資料庫

Rotenberg, Robert

2002 The Metropolis and Everyday Life. In Urban Life: Readings in Urban Anthropology, 4th edition. George Gmelch and Walter P. Zenner, eds. Pp. 93-105. IL: Waveland Press.

Sassen, Saskia

2001 The Global City: New York, London, and Tokyo. Princeton: Princeton University Press.

2002 Introduction: Locating Cities on Global Circuits. In Global Networks, Linked Cities. Saskia Sassen, ed. Pp. 1-38. New York and London: Routledge.

Shieh, Gwo-shyong

1992 "Boss" Island: The Subcontracting Network and Micro-Entrepreneuriship in Taiwan's Development. New York: Peter Land.

Shih, Shu-mei

2003 Globalization and the （In）significance of Taiwan. Postcolonial Studies 6(2): 143-149.

Smart, Alan, and Josephine Smart

2003 Urbanization and the Global Perspective. Annual Review of Anthropology 32: 263-285.

Taipei City Government

2005 The Sun, Liveliness, and Taipei: The Promise of a Health City. Electronic document, http://english.taipei.gov.tw/TCG/index.jsp?categid=2702&recordid=2142, accessed April 15, 2006.

2006 Taipei Rapid Transit Corporation （TRTC） Instructions to Passengers. Electronic document, http://english.taipei.gov.tw/law/index.jsp?recordid=2224 ， accessed March 31, 2006.

Tang, Ching-ping

2003 Democratizing Urban Politics and Civic Environmentalism in Taiwan. China Quarterly 176:1035.

Tilley, Christopher

2006 Introduction: Identity, Place, Landscape and Heritage. Journal of Material Culture 11(1/2):7-32.

臺灣大學學術期刊資料庫

Tung, Chien-hung

2006 Planning in a Democratized Domain: Democratization and Planning Bureaucrats in Taiwan. Ph.D. dissertation, Columbia University.

Wang, Chih-hung

2005 Modernization Ideoscape: Imaginative Geography and Aesthetic Landscape in Taipei Rapid Transit System. In Globalizing Taipei: The Political Economy of Spatial Development. Reginald Yin-wang Kwok, ed. Pp. 195-218. New York and London: Routledge.

Wang, Fang

1994 The Political Economy of Authoritarian Clientelism in Taiwan. In Democracy, Clientelism, and Civil Society. Lui Roniger and Ayse Gunes-Ayata, eds. Pp. 181-206. London: Lynne Rienner.

Wang, Jenn-hwan

2004 World City Formation, Geopolitics and Local Political Process: Taipei's Ambiguous Development. International Journal of Urban and Regional Research 28(2):384-400.

Weller, Robert P.

2002 Alternate Civilities: Democracy and Culture in China and Taiwan. Boulder, CO: Westview.

World Bank

2000 Study on Urban Transport Development: Final Report. Electronic document, http://wbln0018.worldbank.org/transport/utsr.nsf/5d346125687632dc8525684d006437be/619c4b339aa740cb8525694b005c76da/$FILE/Padeco_Final.pdf, accessed April 11, 2006.

臺灣大學學術期刊資料庫