

國立臺灣大學工學院建築與城鄉研究所



碩士論文

Graduate Institute of Building and Planning

College of Engineering

National Taiwan University

Master Thesis

通道、觀視與地方：台北市天橋的生產與建構

Passage, Vision and Place:

The Production and Construction of Pedestrian Bridges

in Taipei

蕭珧綺

Yao-Chi Hsiao

指導教授：王志弘 博士

Advisor: Chih-Hung Wang, PhD

中華民國 110 年 2 月

February 2021

誌謝

美劇《追愛總動員》裡有一段劇情，女主角 Robin 對著男主角 Ted 說：「你可曾有想過，原本是你一個腦袋裡的點子，現在已經成為紐約的新天際線。」寫論文或許不像 Ted 蓋出一棟摩天大樓的壯舉，但對研究生來說，這本論文的確也是從一個小小的靈感，慢慢長、慢慢磨到可以述說一個完整的故事，一本屬於自己的著作。

記得我碩一某次搭著客運南下的時候，腦袋構思著下禮拜要繳交的第一份論文計畫書初稿，我挖掘著我這些年在都市計畫領域裡，哪個部份是我真正的熱情。客運開過忠孝橋時，我看著窗外的台北河景浮現三個關鍵字「交通」、「建築」和「景觀」，加上後來和基隆中山陸橋的相遇，跌跌撞撞下也算是符合了這些關鍵字，既可以爬梳台北市交通，主題又是既像建築構造物又是景觀的天橋，能夠真心愛自己的研究何嘗不是最幸福的事呢？在度過撰寫論文以及田野的忐忑後，我開玩笑地跟朋友說，我就是一個「立體交通設施迷」，除了研究一直接觸的人行天橋外，看到高鐵奔馳於高架軌道、綿延不絕的國道和大大小小的跨河大橋，總是心裡有無限多的澎湃和感動（笑）。

相較於其他同儕，我撰寫論文的過程算是十分順遂，也能夠在進度中完成，當然這並非我一個人的努力可及，過程有太多需要感謝的人。當然首要感謝的就是我的指導老師王志弘老師，一次次的討論將論文的結構長出來，還有時不時的叮嚀和催促，讓我可以保持不鬆懈。也謝謝畢恆達老師和呂欣怡老師，無論是在計畫書階段還是在論文口試階段，提出許多全新的觀點和見解，突破我原有的困境。還有 R06 許多共同奮鬥的同學，藉由討論田野的經驗、學術寫作的技巧以及大大小小的鼓勵讓我有動力繼續寫下去，同時感謝那些幫我校過稿、聽過我簡報、記錄老師評論與口試當天幫忙的朋友。最重要的當然還是不嫌棄我碩士班念這麼久還支持我的家人們，還有給我無限力量的熊貓。

另外也要感謝我所有的受訪者，沒有他們論文就沒辦法長出紮實的內容，很幸運地他們大多相當樂意幫忙，有時候會覺得自己和他們素昧平生怎麼能得到這麼多幫助呢？只能期許自己未來有需要也要幫助有需要的研究者，將這個好的學術能量循環下去。

有時候的確會覺得論文寫完好像就結束了，沒辦法像一棟建造出的建築可以一直使用。但我想學術的影響是無法評估的，我能做的也只有將這個議題延續，無論是在工作上或是生活中，可以一直以一個「天橋研究者」或「立體交通設施迷」自詡，讓更多人認識和喜歡吧！

摘要

本研究探討台北市的天橋發展，以官方的交通治理和民眾的實際使用作為主要分析面向，並引入 Setha Low (2017) 的空間的社會生產和空間的社會建構概念來掌握此張力。作者將天橋視為安全通道和多重意義的空間，一方面從天橋的生產脈絡探究治理邏輯的演變，另一方面從民眾的多重使用中探尋地方建構的意義。作者以現地觀察和深度訪談為主要研究方法，並佐以次級資料分析，包括新聞報導、官方出版品、電影與書籍等。

作者首先梳理台北市交通的發展歷史與演變脈絡，從三個治理主軸理解官方如何使天橋生產、衰退到淘汰，分別是機動車城市、人本城市與意象城市。官方治理之手掌控天橋的生與死，從人車分離到人本交通，行人被引導至安全通道，卻在多年後再次回到平面。然而，在跨越道路的典型人行天橋衰退後，脫離交通治理脈絡的新型態天橋誕生，成為都市意象下的治理目標，開始追尋景觀營造、奇觀地景與經濟效益。

接著，作者整理並分析現地觀察的田野材料。本研究選用七個案例，說明天橋何以從官方治理的安全通道轉變為多重意義的地方，並分別從生活性、歷史性、景觀性與商業性質的地方主題來分類探討。治理縫隙中的使用，促成多重意義建構，讓我們看到除了交通治理與都市規劃之外的層面。為補充現況使用之外的天橋意涵，作者深入已消逝的過往經驗、記憶與再現，包括天橋現存的特殊現象與使用、不復存在的現象以及文本中的天橋再現。從多樣化的文本再現中，以創作者的角度探討天橋作為場景所隱含的地方感、地方意象與象徵。

最後，作者再次回到本研究的主要問題意識，強調天橋作為交通治理下的「安全通道」的同時，也有使用者彈性使用的「多重地方」存在；這兩者的張力不僅是同時存在，也是持續存在，更是交錯重疊的。都市天橋體現了台北市都市發展與治理邏輯的演變，反映了時代變遷，並且承載了市民的共同記憶。

關鍵詞：天橋、台北市天橋、空間的社會生產、空間的社會建構、交通治理

Abstract

This paper explores the development of pedestrian bridges in Taipei City, using both urban governance and actual use as the main analysis aspects, and introduces Setha Low's (2017) concept of the social production of space and the social construction of space to grasp this tension. The author regards pedestrian bridges as a safe passage and a space with multiple meanings. On the one hand, the paper explores the evolution of governance logic from the production context of pedestrian bridges; on the other hand, it explores the meaning of local construction from the multiple uses of the people. The author uses here-and-now observation and in-depth interviews as the main research methods, accompanied by secondary data, including news reports, official publications, movies and books.

The author first begins with a review of urban governance on transportation in Taipei City. Using three main concept to understand how pedestrian bridges were produced, then went through decline and elimination, namely, a motor vehicle city, a humanity-oriented city and an image city. The governance controls the life and death of the pedestrian bridge, that is from the separation of people and vehicles to human-oriented traffic. Pedestrians are guided to pedestrian bridges, but later return to the ground again after many years. However, after the typical pedestrian bridge that crosses the road declined, a new type of pedestrian bridge that was out of the context of traffic governance was born and became the governance goal under the creation of the city image, and began to pursue landscape construction, spectacle and economic benefits.

Next, the author sorted out and analyzed field materials observed on-site. This study selects seven cases to illustrate why the pedestrian bridge transforms from a safe passage to a place with multiple meanings, and discusses it separately from the themes of everyday life, history, landscape and commercial space. The gaps in the governance has contributed to the construction of multiple meanings, allowing us to see more than traffic governance and urban planning. In order to supplement the meaning of the pedestrian bridge beyond the current use, the author delves into the experience, memory and representation that has gone, including some special phenomenon and use of the bridges which has no longer exists, and the reproduction of the bridge in different kinds of text. From these diversified reproductions and exploring the perspective of the creator, they show the sense of place, imagery and symbolism implied by the pedestrian bridge as a movie scene.

Finally, the author once again returns to the main concept of this paper, emphasizing that pedestrian bridges are used as "safe passages" under traffic policy,

and there are also "multiple places" that users can use flexibly. The tension between the two is not only simultaneous, but also continues to exist, but it also overlaps. The urban pedestrian bridge reflects the evolution of Taipei's urban development and governance logic, reflects the changes of the times, and carries the common memory of citizens.

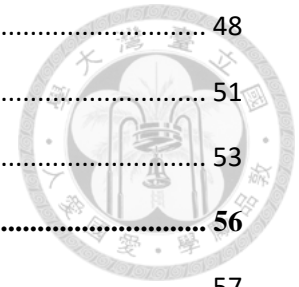
Keywords : pedestrian bridge, Taipei pedestrian bridge, social production of space , social construction of space, the governance of transportation .



目錄

誌謝	i
摘要	ii
Abstract.....	iii
第一章 緒論.....	1
第一節 前言	1
第二節 文獻回顧：基礎設施的生產與地方的建構.....	3
第三節 分析架構與主要論點	8
第四節 研究設計與方法.....	9
第二章 天橋的生產：官方交通治理與政策.....	16
第一節 機動車城市：以安全之名的通道（1960-1980 年代）	17
一、機動車當道的台北市都市交通	17
二、人車分離：進入天橋的生產高峰	18
三、保平安的通道	21
第二節 人本城市：行人再次回到平面（1990 年代迄今）	27
一、大眾運輸系統崛起的台北市都市交通	27
二、人本交通：對於天橋的質疑與批判	28
三、修正和轉向：淘汰或加強維護？	31
第三節 交通之外的立體世界（1990 年代迄今）	34
一、跳脫交通治理的天橋生產脈絡	34
二、築起奇觀的立體世界：空廊的美好想像	37
三、進到河濱：水與綠的入口	38
第三章 從非地方到地方：天橋使用與建構.....	44
第一節 「天」橋何以為天：天橋作為制高點	44
一、凝視、監控與宣示的平台	44

二、拍攝好角度：凌駕於道路的空間.....	48
三、看板化的都市生活地景：天橋上的選舉旗海.....	51
四、天橋落地：相對於天的橋下縫隙.....	53
第二節 天「橋」何以為橋：通過、串聯與停留.....	56
一、立體化的生活地方：華江社區天橋、樂群一、二、三號.....	57
二、地標與景觀地方：客家公園橋、水源同安、水源詔安、彩虹橋.....	65
三、奇觀的商業與消費地方：信義空橋系統.....	73
第四章 保留或拆除？天橋召喚的經驗、記憶與再現.....	83
第一節 走向衰退：天橋的拆除行動.....	83
一、何以生存？交通治理下的天橋未來.....	83
二、懷舊地方：平樂天橋、華江社區天橋歷史意義的建構.....	89
三、不復存在的集體記憶：天橋的消逝與留存.....	96
第二節 既是過場也是場景：文本中天橋的再現.....	99
一、你我都走過：不可忽略的生活過場空間.....	101
二、神秘的時空隧道—場景化的奇觀地方.....	106
三、迷人卻危險的制高點.....	112
四、懷舊情懷的展演空間.....	115
第五章 結論：治理縫隙中的社會建構.....	119
第一節 類型化分析：治理邏輯與型式.....	119
第二節 何以成為公民地方？縫隙中的社會建構.....	121
第三節 治理與使用的交錯重疊.....	123
參考文獻.....	127
附錄.....	135



圖目錄

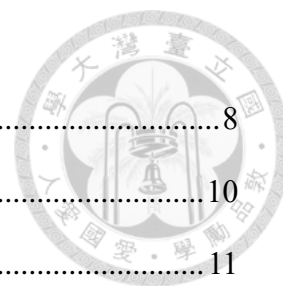


圖 1-1 分析架構圖	8
圖 1-2 研究範圍內天橋分布圖	10
圖 1-3 天橋數量、時間與相關事件關係圖	11
圖 2-1 本章三節架構圖	16
圖 2-2 1964 年台北市交通狀況.....	17
圖 2-3 圓山地下道 1965 年 2 月 2 日（大年初一）上午開放通行	19
圖 2-4 台北第一座天橋.....	19
圖 2-5 一般行人跨越道路天橋分布圖.....	22
圖 2-6 位於士林區文林路與中正路的口字型天橋.....	23
圖 2-7 位於士林區文林北路與明德路的門字型天橋.....	23
圖 2-8 學童上下學使用天橋分布圖.....	25
圖 2-9 位於內湖區的明湖國小天橋.....	26
圖 2-10 懷生國小天橋的橋上裝飾.....	26
圖 2-11 陽明高中旁的天橋.....	27
圖 2-12 1992 年 10 月即將進行拆除的中華商場與同時捷運施工的中華路.....	28
圖 2-13 文學天橋.....	33
圖 2-14 天橋與河濱主題公園的疊圖.....	36
圖 2-16 位於同安街口的跨堤天橋.....	38
圖 2-17 萬大路口的跨堤天橋.....	39
圖 2-18 成美長壽天橋路口招牌.....	40
圖 2-19 騰雲陸橋.....	41
圖 2-20 位於葫蘆國小旁的跨堤天橋.....	42
圖 2-21 官方治理下的天橋發展示意圖.....	43



圖 3-1 警察站在天橋上拍攝違規者	46
圖 3-2 中華民國退警總會在忠孝西路天橋掛的布條	47
圖 3-3 由忠孝西路天橋拍攝反勞基法修惡大遊行的全貌	48
圖 3-4 忠孝西路天橋上所拍攝的懸日	49
圖 3-5 攝影者在忠孝西路上拍攝懸日的景象	50
圖 3-6 從世貿天橋往 101 拍攝的影像	51
圖 3-7 選舉旗佈滿天橋	52
圖 3-8 社子國小天橋下的公共自行車租賃站點	54
圖 3-9 官方設置的腳踏車停車區	54
圖 3-10 非正式的機車停車現象	55
圖 3-11 天橋下的攤販.....	56
圖 3-12 華江社區其中一棟.....	57
圖 3-13 連結棟與棟之間的跨道路天橋.....	59
圖 3-14 擺滿生活用品的天橋.....	60
圖 3-15 居民在長廊上聊天聚會.....	60
圖 3-16 在天橋上公用座椅談天的居民.....	61
圖 3-17 華江社區天橋上的盆栽.....	62
圖 3-18 曉劇場作品海報.....	63
圖 3-19 樂群一、二、三號分布圖.....	64
圖 3-20 樂群一號.....	65
圖 3-21 客家公園橋平台.....	67
圖 3-22 客家公園橋平台上的使用情況.....	67
圖 3-23 重新上漆的水源同安天橋.....	68
圖 3-24 水源詔安天橋上的立體圖案彩繪.....	69

圖 3-25 彩繪過的水源詔安天橋.....	70
圖 3-26 成美長壽橋.....	71
圖 3-27 彩虹橋.....	72
圖 3-28 信義區空廊分區示意圖.....	74
圖 3-29 HOME HOTEL 的天橋.....	75
圖 3-30 跨越松壽路 20 巷的建築.....	76
圖 3-31 南山廣場接到 ATT 4 FUN 與威秀影城之間的天橋.....	77
圖 3-32 OCEAN BOX 店面.....	79
圖 3-33 聖誕節的香堤大道廣場.....	80
圖 3-34 簡單生活節表演時的 101 段空廊景象.....	81
圖 3-40 2019 年曉劇場舉辦艋舺舞蹈節的其中一場表演.....	116
圖 3-41 藝穗節得獎作品劇照.....	117
圖 4-1 三興國小捍衛天橋的行動.....	86
圖 4-2 世貿天橋下的布條.....	87
圖 4-3 老松國小送別天橋的活動.....	88
圖 4-4 2016 年華江社區趕集活動.....	90
圖 4-5 平樂天橋.....	91
圖 4-6 校友會自製的現況歷史對比.....	92
圖 4-7 平樂天橋 50 年慶生會活動開幕.....	94
圖 4-8 永樂國小與太平國小上課期間的平面通行狀況.....	95
圖 4-9 張哲生的貼文 (2014/11/21).....	96
圖 4-10 1992 年重慶南路口西站陸橋.....	98
圖 4-11 忠孝東路與松山路口的飛機天橋.....	99
圖 4-12 2017 年第 54 屆金馬獎的頒獎片頭影片截圖.....	101

圖 4-13 《經過》中承德市民天橋的畫面	103
圖 4-14 天橋不見了電影海報	104
圖 4-15 《一一》畫面中的和平新生天橋	105
圖 4-16 《向左走向右走》天橋片段	106
圖 4-17 重新搭建的中華商場天橋片場	107
圖 4-18 《天橋上的魔術師圖像版：小莊 卷》內頁	108
圖 4-19 美秀集團的《小老婆》MV 畫面	110
圖 4-20 根本不是我對手 MV 畫面	111
圖 4-21 電影《比悲傷更悲傷的故事》畫面	112
圖 4-22 電影《恐怖份子》畫面	113
圖 4-23 《英雄本色》中的畫面	113
圖 4-24 電影《不能沒有你》畫面	114
圖 5-1 類型與時間綜合分析圖	121



表目錄



表 1-1 現地觀察與隨機訪談內容一覽.....	12
表 1-2 深度訪談對象一覽.....	13
表 5-1 分類表格.....	120

第一章 緒論



第一節 前言

那時台北的建築高度跟現在是完全不同的。我們在天橋上就能看見淡水河的國慶煙火，天氣好的時候可以看到陽明山，那時的台北還像是一個盆子，即使你站在盆底的一處不算高的地方，還是可以看到盆子的邊緣和盆子裡頭所有的東西（吳明益，2011：29）。

《天橋上的魔術師》中那些串起中華商場立體世界的天橋，在吳明益的筆下化身為充滿魔力的空間。歷經了近 30 年的使用，這些天橋對於商家與居民來說，既是連接的通道，也是充滿記憶與故事的生活地方。如今中華商場已不復存在，天橋的記憶也隨之消失。

然而，不僅是中華商場的天橋不見了，台北近年也開始拆除各地的天橋。譬如 2016 年 4 月，工務局進行陸橋、地下道的廢存評估後，台北市長柯文哲批准通過在轄內 18 座陸橋將批次於 2017 年前拆除完畢。拆除的消息一釋出，這項過去不被討論與重視的公共交通設施引起台北市民的關注，彼時拆除或保留的不同聲音開始出現。

但是有死就有生，這些天橋被認為老舊、妨礙都市景觀與不利於人本交通理念的天橋，當初又是如何出現的呢？這引起作者好奇天橋在都市發展的歷程中，是如何歷經建設至拆除，這個過程又體現了什麼樣的治理邏輯。台北市作為台灣首善之都，擁有密度相當高的建成環境，致使線狀空間中調控與維持通暢的交通路網極為重要。隨著立體化道路和人行設施開始蓬勃發展，車與人都被賦予了立體通行的可能。這些立體化的交通設施改變了都市的景觀與紋理，也改變了「通行」的行為。

聚焦於人行天橋，我們可以發現不同治理邏輯下所促成的交通政策轉變，是人行天橋的空間生產與消逝的重要關鍵。在 1970 年代，道路使用者以機動車駕駛為主體，政策以考量行車效率為主，行人則以安全之名，限縮在人行道以及後續的天橋與地下道中。這也正是各區的天橋開始大量興建的年代，尤以各區的國中小周邊為主。

1990 年代，較老舊的天橋出現結構上之安全疑慮，部分天橋外觀鮮少維護與使用率低落，加上黃大洲¹市長任內開始所闢建之多處公車專用道，導致行人必須由地面層上到公車月台，部分立體化的天橋因此失去作用。再者，都市的交通治理策略面臨轉變，當時台北市交通局長賀陳旦提出以人為本的交通規劃，開始限建天橋與地下道，行人路權漸被規劃者重視，轉為人車共存的交通治理邏輯主導都市交通系統。到了 2000 年代，跨堤天橋與河岸地景搭配，以造型和景觀為主要建造取向，天橋的功能與型態漸趨多元。

天橋作為都市中的公共交通設施，其生產到消逝皆與政府交通治理邏輯、公共空間營造與管理維護息息相關。設施使用率與景觀成為了考量天橋去留的主要因素，但拆除天橋其實可以改善天橋造成的窳陋空間及其外部成本。部分年代較久的天橋，在居民的使用與日常操演中形成獨有的地方意象與生活空間；除了原有天橋賦予的通行功能，隨著時間演變還產生了各式各樣的彈性使用，甚至沉澱成為居民記憶和經驗的錨點。


作者以天橋作為交通治理所產生的「安全通道」與使用者彈性使用的「多重地方」為本研究的主要問題意識。Setha Low (2017) 的空間社會生產與空間社會建構概念回應了這樣的張力，空間的社會生產強調經濟、政治與歷史脈絡；空間的社會建構則關注社會互動、使用經驗與地方感。天橋不僅連通了道路兩側，亦連結了兩處地方，甚至形構集體記憶與地方意象。

萬華區華江社區天橋體現了天橋作為生活地方，該天橋連接四棟建物的二樓騎樓，形成居民經常使用之生活路徑，有居民曬棉被、種植栽與擺放桌椅。另外指定拆除的天橋，如大同區平樂天橋與北投區福強陸橋，皆促使社區凝聚力量發起保存行動，前者聚焦於地方歷史與記憶，後者則強調其學童上學的安全。因此我們可以發現，當使用者開始抵抗政府決策的行動，天橋不僅是一個交通基礎設施，更是間接影響地方發展與民眾使用。

總括而言，本研究主要探討政府部門在交通政策下所生產的天橋，在實際使用後，如何演變成擁有不同性質的地方，以及促成為這些多重地方意義產生的機制，進一步剖析官方治理與地方使用兩者間的互動、協調與衝突。最後，我們如何從尺度微小的天橋，一探台北市的交通治理邏輯與地方的動能，以及其與都市治理的關係和啟發。

以下為本研究之具體提問：

¹ 黃大洲擔任台北市長的任期為 1990 年至 1994 年。

- 
- (一) 台北市不同階段的交通治理術分別生產出哪些種類與型式的天橋？其背後的主要治理邏輯為何？不同階段的天橋如何塑造與影響都市地景，及都市發展有何關聯？
- (二) 相對於官方的交通治理規劃，天橋在實際使用的過程中，創造出什麼樣的使用彈性以及地方生活脈絡？促成從通道到地方的轉變？
- (三) 在晚近拆除天橋的政策下，引發了哪些爭議？拆除或保留的主張各自為何？人本交通的倡議、都市景觀的改善以及歷史記憶的留存，各種不同論述之間如何協調？

第二節 文獻回顧：基礎設施的生產與地方的建構

台北市人行天橋的建造到使用，涉及交通基礎設施的生產以及地方的建構。以下文獻回顧將分為三個部分，首先援引公共空間的社會生產與社會建構理論，將本研究的主體天橋所內蘊的矛盾—通道或地方—與之相呼應，接著聚焦於基礎設施相關研究，從中探討設施生產中政府與技術官僚的治理邏輯，以及與使用者和行動者的衝突、協商和調整。最後將回顧台灣既有人行天橋之相關研究，提出其主要研究關注與取向，並指出其限制與缺失，突破既有研究觀點與視野。

一、公共空間的社會生產與建構

Setha Low (2017) 有別於以往公共空間的分析取向，轉而關注空間是如何被社會性生產出來，並作為空間民族誌操作的起點，支撐其方法的理論為空間的社會生產與空間的社會建構。本研究所探討之天橋，除了視為交通治理政策下之基礎設施外，亦作為公共空間與地方探討，而地方包含不同特質與形成機制。

空間的社會生產概念從空間的物質性與地方規劃切入，建成環境的生成涵括了歷史、政治、經濟與社會。Low (2017) 指出殖民政權、資本積累與在地文化和公共空間的相互關係，當空間成為社會控制與治理術下的產物，相對應的社會抵抗與鄰里運動隨之產生。

若將空間的社會生產視為技術官僚決策及生產基礎設施的層面，那空間的社會建構過程就稱之為地方生產。Low (2017) 提出的社會建構概念主要為地方意義的建構，地方作為一種領域，有著想像、共同記憶、情感、社會互動與日常實踐。然而，空間原本即是競爭的，存在不同種族、階級與性別的差異性，並鑲嵌著權力關係與社會網絡，卻極少被探討。

若我們將人行天橋視為 Marc Augé (1995) 定義的非地方 (non-place) —— 一個在空間生產下所形成的特殊地景與空間——人們會在這裡匿名的、短暫的通過。這個「非地方」不具關係、歷史與身分認同，如機場與快速道路般，空間沒有自明性也不促成社會關係。然而，使用者進行日復一日的操演，使人行天橋產生地方性與公共性，如同 Low (2017) 所述，空間的社會建構與地方領域的構成有緊密的關係。地域感與地方認同作為一地重要的刻痕，擁有其特殊性與社會價值。原本安全的通道有可能轉而成為集體記憶載體與不同意義的地方，也可能成為觀視對象的景觀地方與保存政治下的歷史地方。

地方的構成有多種機制，由一地的居民生活積累與集體記憶而形塑的地方為其一。Halbwachs (1980) 為集體記憶的理論開創者，他將集體記憶定義為集體針對過去經驗的共同關懷，但集體可能為不特定群體。集體記憶為一種社會性建構概念，亦為一種集體社會行為，地方可能以此為基礎發展認同與特殊性。地方與集體記憶兩者有著密切的關係，集體記憶形構地方，記憶的生產亦來自地方。Appadurai (1996) 指出地方性是地方中生活經驗的基本特質，由空間中的人群互動與經驗產出。

然而隨著時間演替，記憶為動態與不穩定的存在，不斷變動之下重新生產與覆寫，地方故事與脈絡可能因而消失。當面臨拆除政策時，部分主張保留的地方組織，強調天橋擁有空間社會建構之價值，而集體記憶成為敘事日常生活與故事的基礎。因此，運用懷舊與集體記憶重新形構的歷史地方，襲產化的記憶已成為保存的論述重點，地方可能成為競逐定義的論述場域 (Harvey, 1996)。隨著文化資產的倡議，官方開始將保存納入政策，亦促成歷史與懷舊地方的形成，但這樣的地方內涵可能失去了實際居民使用的生活性和本真性 (Zukin, 2011)。

相對於 Low (2017) 空間的社會建構概念所強調地方意義形塑的歷史地方與生活地方，空間的社會生產概念從經濟與政治層面的治理，則形構了都市中的景觀地方，官方藉以達成特定發展目的與地方形象。本研究中的台北市天橋在近 20 年開始轉向特殊造型景觀橋和商業立體系統，形塑休閒、娛樂與都會文化的地方，並成為觀視對象與都市奇觀。但 Gotham (2005) 認為都市空間蘊含了奇觀當中的矛盾與衝突，官方將這類的基礎設施視為文化策略與都市行銷，卻也削弱了地方的多元異質和能動性。

運用 Low (2017) 的空間的社會生產與空間的社會建構概念，可以凸顯台北市天橋在官方交通治理與民眾彈性使用之間的張力。從通道轉變為多重地方的過程有不同的機制，牽涉空間規劃、保存的倡議和地方的動能。人行天橋擁有不同的地方特性與其內涵，並且持續變動。

二、基礎設施的政治性、協商與抵抗

天橋固為交通政策下的產物，其中涉及國家的都市交通政策、地方的交通治理邏輯到人行系統的規劃。國家以政策塑造都市空間，並影響空間，而社會則被動接受政策產出之基礎設施（楊子葆，1990）。Langdon Winner（2004）也提出技術政治的概念，技術主導社會經濟的發展並非中立，具有隱含的政治效果。

作者引用王志弘（2018）的觀點，將都市視為多重基礎設施化的拼裝體，台北市的道路發展內蘊了權力關係與技術政治。道路為移動力的治理與部署，隨著機動車的數量增長與道路系統的複雜化，功能漸趨分化與分層，立體化的基礎設施成為改變都市地景與生活環境的移動固著（廖翊荃，2019）。

移動性的基礎設施更是現代化都市的象徵，最顯著的移動性基礎設施即為道路系統的部署。機動車出現後，道路功能開始進行細分，人行專屬空間隨之產出，其背後治理邏輯以速度最快者為優先，並以保護之名將其他移動體擠向邊緣。此治理邏輯將機動車與行人分離，間接致使 1970 至 1980 年代的台北市為天橋與地下道的興建高峰。然而 2000 年代前後，台灣交通治理邏輯在學術界與媒體的倡議下，轉而主張人本交通。人行專屬空間不再只是道路使用者分離下的產物，更以行人為主體思考其便利性與路權（王志弘，2012）

若進一步細究台北市的人行空間治理與徒步移動性的轉化，王志弘（2018）提出三層次的轉化，機動城市、消費城市至市民城市，各自內蘊了國家不同的治理邏輯與策略。回應本研究主題—人行天橋，穿越型人行天橋即為機動城市下的產物，而消費城市則促成了不同美學論述的造型天橋，至今市民城市則開始關注到不同群體的使用。

然而人車分流的治理與秩序其實隱含了矛盾與張力，王志弘（2017）指出其混雜合流的威脅與焦慮，交通政策的演變需要考量可能造成的衝突與爭議，並針對其矛盾進行探討。至今道路仍不斷新增開拓，台灣都市倚賴機動車的特質依舊存在，政府卻急於推動人車共存、人本交通，使用者主體依舊模糊，對於安全性的質疑越來越多。

因此基礎建設的產出，尺度大至全國性的快速道路，小至鄰里的一座天橋，皆有其政治性與治理邏輯存在。但交通政策不能脫離市民社會探討。楊子葆（1990）主張社會並非單方面接受國家政策產出，社會階級衝突與市民態度的反應會形成國家治理正當性的壓力，國家必須與之協調並做出回應。基礎設施與人的關係在 Larkin（2013）關於基礎設施的詩學概念中即指出，基礎建設對於人們感受涉及了當代公民權與治理形式的想像，人們捲入基礎設施卻也可能同時遭排除。

人民面對交通治理與物質部署的規訓下，道路與人行天橋也同時作為抵抗與非正式的空間。王志弘（2012）提出街道翻轉為公共論域與對抗的場景，人民推動人行空間的改善，並著重於特定群體的移動權利。廖翊筌（2019）以橋下市場為例，說明立體化高架道路的發展與橋下攤販為相互促成的關係，即橋下市場是正式與非正式的劃界以及劃界縫隙的生產，這其中包含著抵抗、協商與治理縫隙。

國家的交通政策間接影響了地方的交通治理邏輯，基礎建設便因應而生。台北市的天橋在機動城市下產出，在標榜著安全、權利與秩序的同時，卻也排除弱勢與邊緣，並規訓著行人，因此市民開始與之溝通協調並推動調整。部分天橋作為公共性的日常場域，經由日復一日的操演，透漏著市民城市中理想的移動性治理與抵抗，民眾也試圖在公民社會的縫隙中改變政府的政策，以下將探討天橋作為公共空間的社會生產與建構。

三、既有人行天橋研究

近年國外學界開始產出更多關於垂直都市的探討，包括以垂直都市主義分析權力關係的 Andrew Harris（2015）以及 Stephen Graham（2018）。Harris（2015）以多維與多元的研究視角切入，探討垂直地理涉及的隔離與安全議題，強調高度與權力的呼應關係。Graham（2018）則更專注在於陸橋與高速公路，以全球南方都市為分析主題，剖析官方政權如何以這些高架化的基礎設施「打造」現代都市，承接 Harris（2015）的分析取向，Graham（2018）著重探討垂直都市的權力關係、規劃菁英主義與種族隔離議題。然而，歐美與亞洲的天橋型式、尺度和建造動機有著相當程度的不同，政治與經濟背景亦造就了交通治理與都市規劃的不同走向，因此，本研究參考的既有天橋研究以國內為主。

國內人行天橋研究大約始於 1990 年代，多以建築物間跨越的人行立體連通設施為研究主體。林暉博（1995）、呂坤成（1997）與黃哲崇（2001）皆以此為主體探討設置條件、設計形式與法令機制，另有周樑鐘（1990）以車道與行人的流量分析來探討行人穿越設施興建標準。

若以研究主體來細分，2000 年後部分開始轉向商業立體人行系統，尤以 2004 年啟用的信義商圈空橋系統為主。蔡幸真（2005）針對功能及體驗進行探討，她認為此天橋呈現 21 世紀台北人的生活方式與態度。商業立體人行系統改變了購物體驗，成為一個看與被看的空間，並重新讓行人離開平面。蔡幸真（2005）的研究除了針對信義商圈空橋，亦回顧了台北市人行天橋與地下道的發展脈絡，包括不同使用者的經驗與公部門的訪談分析。奠定於蔡幸真（2005）的研究基礎與後續建議，俞致偉（2008）、蔡宗融（2010）、賴人楷（2010）、李美玲（2012）及

蔡昀婷(2013)皆以信義商圈空橋系統為研究主題，分別在景觀層面、空間品質、移動經驗和都市文化意涵切入深究。

商業立體人行系統的建造目的為建構商業空間的連續性，創造購物行為中的多元體驗與都市奇觀。這樣的天橋形式不單只是騰空穿越的橋體，更與二、三樓空廊串聯，比起以安全為名、人車分離為目的天橋，更注重其橋體造型、連貫性與整體設計。以信義商圈空橋系統為例，緣起為公部門在信義計畫區的整體規劃，空橋建造完成後，部分由企業進行捐贈及認養。

然而以上所提及的相關研究，大多無法回應人行天橋生產脈絡、交通治理與都市整體系統之關聯，其論點較侷限於天橋作為實體的五感體驗與硬體層面，並以視覺及機能的檢討為主，較缺乏批判性與宏觀的視野。因此既有研究與本研究探討的交通治理術和使用彈性關係較淺，但就商業立體人行系統的研究中，天橋從「安全通道」轉變為「商業空間」的概念值得與本研究對話，進一步闡述人行天橋的更多潛能與轉變。

另外有少數以多個人行天橋為主體的研究，黃瀚緯(2008)處理人行天橋的維護管理系統，提出建議促使現有管理策略系統化與程序化，期改善台北市人行天橋使用率低與設施缺乏管理的問題。同樣以管理維護為主軸，陸怡婷(2012)以台中市西區為例，細緻分析每一個案例的現況問題，分類研究範圍內現有的天橋型態與服務機能，進行各別的指標調查，提出景觀層面以及管理者的建議。顏鳳瑩(2009)則以設計模式探討全台灣的人行天橋，強調橋梁美學與景觀，進行使用者滿意度調查以分析使用者偏好，研究亦指出相關改善建議。

綜觀而言，既有人行天橋的研究以三種研究取向為主，一是量化的數據統計分析，包括行人與機動車之流量，以及行人動線選擇與行為研究，除了平面人行系統亦有立體設施的分析，以使用率為探討主軸；二是以使用者感知與滿意度為研究發問，進而指出現有天橋問題，包含景觀、維護管理與機能層面，並以設計準則與模式回應之；三是探討空間的抽象意義與想像，皆以商業立體人行系統為研究主體，包括消費空間的營造、都市奇觀的形塑與文化。

上述三種研究取向，皆無探討大尺度都市治理與交通策略，而人行天橋的生產到拆除或保存的脈絡與邏輯，是既有研究中共同缺乏的。因此本研究的研究取向突破原有研究取向，梳理全台北市人行天橋並類型化，不侷限於某幾座天橋為研究主體，但扣合本研究主要發問，加入相對應的案例細緻闡述。

第三節 分析架構與主要論點

本研究的關注核心為原屬通道機能的天橋如何演變為多重意義的地方，而這個問題意識有兩個探討層次。首先，天橋的生產始為交通治理的一環，其區位、主要機能與規模決策者多為政府。天橋的出現源自於人行空間系統的治理規劃，隨著治理邏輯的轉變造成天橋從建造、衰退至拆除，在交通政策下天橋始為安全通道終為被閒置的通道，是一個不具停留目的的「非地方」。因此第二個層次即為實際使用而從「非地方」成為的「地方」，通道經過長時間使用者的日常操演，創造出與地方共存之空間，內蘊了社會互動、經驗積累與地方感。進一步探討拆除政策下，不同地方對於存或留的不同聲音，以及天橋在近年形式轉變而帶來的「新地方」。

兩個層次彼此之間的張力與矛盾回應本研究的問題意識，天橋既是安全通道也是地方。安全通道背後蘊藏著理性規劃的治理邏輯，而地方則經由時間積累產出，擁有其獨特性，不同地方之於天橋亦存在不同空間關係。包含日常生活與社會互動的生活地方，以集體記憶與懷舊論述來延續的歷史地方，以及形塑奇觀和都會文化的景觀地方。

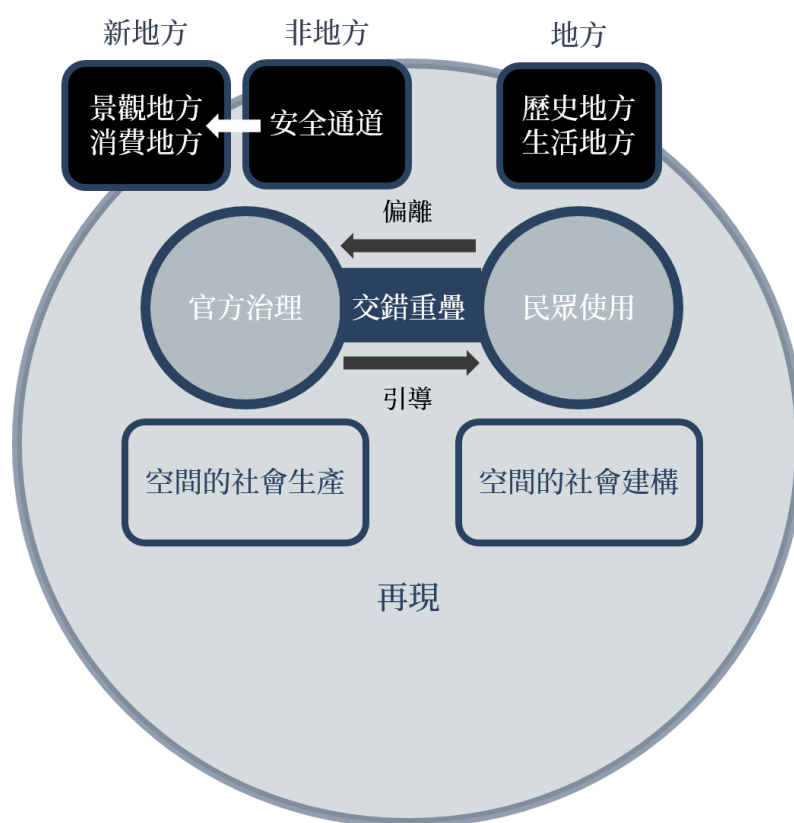
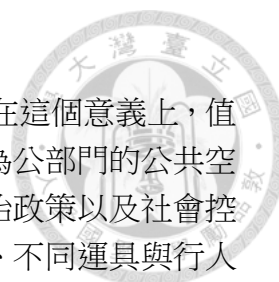


圖 1-1 分析架構圖

資料來源：作者繪製



因此本研究將以這兩層次的觀點來分析台北市的天橋，而在這個意義上，值得引入 Setha Low (2017) 的概念來掌握此張力。若將天橋視為公部門的公共空間營造，即為空間的社會生產，包含都市發展脈絡、經濟及政治政策以及社會控制與治理，而台北市的交通政策轉變，影響了道路空間的配置、不同運具與行人的路權和天橋的佈署。然而民眾使用天橋形塑而成的地方，在空間的社會建構概念下，是使用經驗與集體記憶積累的空間，因此天橋這樣的空間既涵括了交通治理層面下的社會生產，以及民眾對於公共空間使用的社會建構。

作為安全通道的「非地方」與「地方」是兩頭張力也是協商過程，天橋既是一單純的通道也可能是地方。若非地方轉變為地方，天橋從生產到消逝就不再僅是公部門作為交通規劃決策中的產物，使用者的經驗也進到其中，天橋的意義由多重的使用者共同塑造。

因此本研究將以實際案例細緻探討，安全通道與地方在不同地方脈絡下的意義彰顯，並且回應天橋面臨拆除時，公部門、地方社區與使用者等的利益關注與觀點，具體呈現台北市天橋的發展動態。

第四節 研究設計與方法

一、研究範圍與時間

本研究以台北市全區作為研究範圍，天橋名單以官方²正式登記為基準，不包括自力營建與臨時使用。本研究整理並列出自 1960 至 2019 年建造之天橋，含現況存在、改建與已經拆除者，進行初步盤點與資料彙整，並繪製空間分布圖以利後續調查分析。

² 取自臺北市政府工務局新建工程處人行陸橋一覽表



圖 1-2 研究範圍內天橋分布圖

(資料來源：本研究繪製)

本研究經整理官方名單與初步田野，統計目前全台北市共有 66 座現存天橋，包括不同型態、結構與使用。進一步與台北市交通相關事件與政策共同分析，可以發現 1980 年代人車分離的治理邏輯生產了許多天橋。而 1990 年代學術界、公部門與地方開始推崇人本交通，伴隨 1991 年公車專用道出現，1992 年後天橋的生產回到平均一年一至二座。

進到 2000 年代，人行系統的無障礙設計始為重視，2002 年首座電扶梯天橋問市，2003 年的中華陸橋更增加了直立式電梯，除此之外信義商圈空橋系統亦於 2003 年啟用，開啟了人行天橋新型態的生產高峰。

相對而論，舊型態的人行天橋經過了近 30 年，部分使用率不高並且結構老舊，加上公車專用道、斑馬線大量的設置，行人更常使用平面。基礎設施的閒置加上使用者的行為改變，促使部分地方政府 2010 年起著手於天橋的拆除計畫，2016 年柯文哲市長亦批准了在轄內 18 座陸橋將批次於 2017 年前拆除完畢。

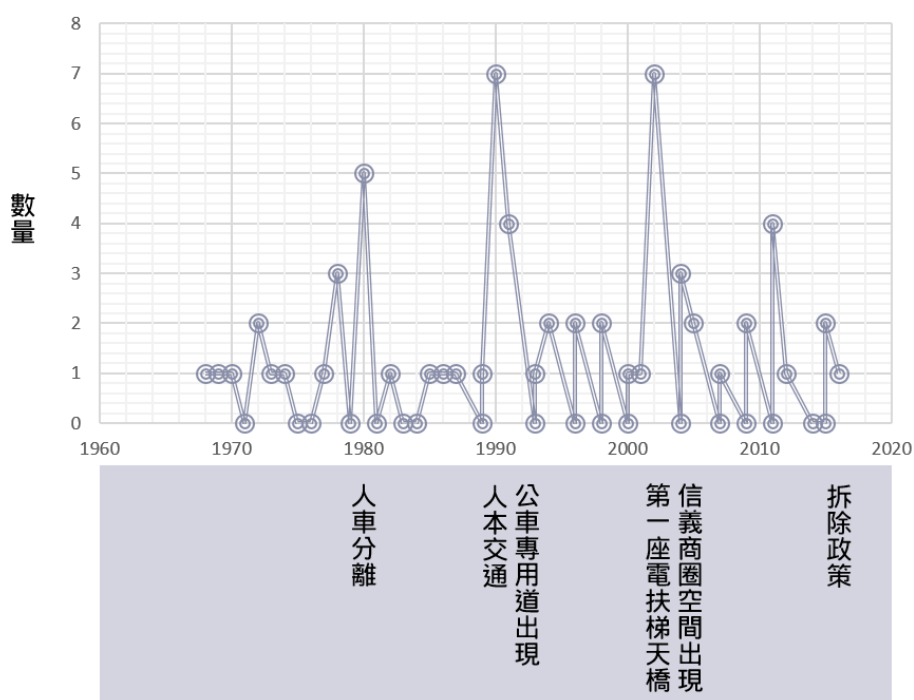


圖 1-3 天橋數量、時間與相關事件關係圖

(資料來源：本研究繪製)

二、研究方法

本研究依「非地方」與「地方」分為兩主軸進行。首先將回顧台北市的道路發展與交通治理脈絡，進行次級資料的分析與梳理，資料來源為學術期刊、公部門運輸發展專書與相關市政書圖資料，除此之外，進行深度訪談以了解治理層面的困難與背後邏輯，訪談單位為臺北市政府相關單位。

第二部分為地方意義的探討，針對選擇的案例深入探討，進行當地田野觀察、社區組織訪談與次級資料分析。田野觀察的部分，筆者將親身觀察一座天橋不同

時間點的使用狀況，運用適當之空間觀察方法，並且進行使用者的隨機訪談；社區組織的訪談目標為了解地方對於天橋的治理想法和策略，敘述其地方的共同記憶與使用經驗，以及在拆除議題之下的態度與回應；次級資料的分析包括新聞媒體報導、地方刊物與相關計畫書，以求理解使用者主觀意識與感知外的他方觀點。

除此之外，前一節所提到之已拆除天橋之調查，為增加其資料完整性，將加入動態影像、照片、文學與回憶錄，以回溯性的懷舊地景來探討已拆除之天橋，從多樣的次級資料回推當時使用情形與脈絡。

1. 現地觀察與深度訪談

本研究以七個案例為主，現場觀察使用情形之外，搭配圖像式紀錄、使用者隨機訪談與重點關係人深度訪談。現地觀察作為天橋日常使用情況的主要一手資訊來源，以下表 1-1 詳列觀察過程中的重點，而隨機訪談的進行方式大致上以半結構式訪談或聊天穿插問題為主。

表 1-1 現地觀察與隨機訪談內容一覽

觀察地點	觀察內容	隨機訪談內容摘要
華江社區	觀察居民以及外來者平日、假日在天橋的使用狀況，並且記錄空間中的物品擺放位置、使用者的聚集處。	<ul style="list-style-type: none"> 訪談聚會的居民以了解使用空間的頻率、從事的活動。 訪談散步的居民，得知其使用時間與狀況。 訪談外來者的使用目的與動機。
平樂天橋	觀察學童上下學時間天橋的使用狀況。	<ul style="list-style-type: none"> 訪談太平國小與永樂國小的導護志工約 5 位，除了理解學童上下學的狀況，也詢問天橋去留的想法。
樂群一、二、三號	觀察平日與假日的使用狀況，紀錄使用群體與使用目的。	<ul style="list-style-type: none"> 訪談停留於天橋者，了解使用時間、頻率與使用心得。

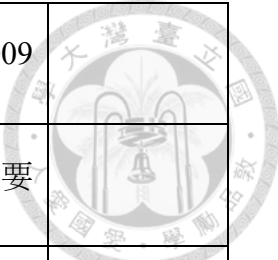
信義空廊	觀察百貨營業時間（早與晚）空廊使用狀況，以及特殊節慶與活動的使用狀況（聖誕節與簡單生活節）。	<ul style="list-style-type: none"> 訪談空廊上的店家，了解店鋪設計、經營狀況與空廊使用的情形。 訪談百貨公司保全，了解空廊的管理與使用狀況。
客家文化主題公園、水源同安天橋	觀察平日與假日的使用狀況，紀錄使用群體與使用目的。	<ul style="list-style-type: none"> 訪談經過的居民，了解使用時間、頻率與使用心得。
水源詔安天橋	觀察平日與假日的使用狀況，並著重觀察外來者使用。	<ul style="list-style-type: none"> 訪談外來者的使用目的 訪談居民使用時間、頻率與使用心得。
彩虹橋	觀察平日與假日的使用狀況，重點觀察使用者動線。	<ul style="list-style-type: none"> 訪談外來者的使用目的 訪談經過的居民，了解使用時間、頻率與使用心得。

重點關係人的深度訪談對象以不同案例的地方里長為主，輔以其他利益關係人與地方組織。除了案例相關人之外，本研究訪談了一位於台北市政府的工作者，以理解公部門的治理想法與未來政策方向。再者，本研究亦加入幾位從事台北文史研究工作者的深度訪談，了解從文化與歷史的面向如何分析天橋。訪談方式採用半結構式，以天橋的發展與使用為主要訪談綱要，實際訪談時視情況調整。

表 1-2 深度訪談對象一覽

訪談對象 ³	身分與背景描述	備註
楊華中	萬華區華江里的里長，長期居住華江社區。	
Vivi	萬華區里長，訪談期間為首次任期。	

³ 部分訪談者以化名呈現。

鍾伯淵	為曉劇場導演。曉劇場於 2006 年成立，2009 年至華江社區駐點。	 四人一起進行團體訪談。
高傳棋	文史工作者，為華江社區的台北水窗口的主要負責人。	
張嘉莉	太平國小校友會執行秘書。	
藍世昌	太平國小校友會會員，曾擔任校友會活動主辦。	
大麥	太平國小校友會會員。	
許義和	太平國小校友會會員。	
Kiki	大同區當地里長。	
張永欽	永樂國小校長。	
Kamala	於台北市政府工作。	
張哲生	文史工作者，創辦「哲生原力數位創意」，並於 2009 成立臉書粉絲專頁，分享與交流懷舊事物。	
鄒士根	中正區河堤里里長。	
張小姐	任職於台北表演藝術中心公關研發處。	
陳先生	任職於瀚亞建築師事務所。	以電話訪談的方式進行。
李祖民	松山區慈祐里里長	
陳文質	中正區螢雪里里長	
Yang	為臉書粉絲專頁一一日日經營者	以臉書線上訊息進行訪談。

2. 次級資料分析

本研究除了實際案例的觀察與對象訪談之外，必須梳理台北市交通發展與演變，並分析從天橋始出現至此的二手資料，包括爬梳既有人本交通、立體化交通設施與台北市交通治理脈絡的文獻，以回應天橋生產的發展與脈絡。新聞媒體報導為最主要的資料來源，透過相關事件報導，掌握天橋發展趨勢與事件潛在影響。佐以公部門出版品與影像，一探過往的空間與社會樣貌。

另外，有別於以往天橋研究，本研究亦關注文學與動態影像，試著從不同媒材理解天橋的再現以及使用者的記憶與經驗。文學包含了出版小說、散文、部落格、網路平台，試圖從文字中提煉天橋使用中的故事、情感、象徵與文化。而動態影像的部分，藉以分析天橋何以與大眾媒體相接合，並且透過相關紀錄影像回溯已拆除天橋的使用狀況與故事。

第二章 天橋的生產：官方交通治理與政策



天橋的生產，始於官方的交通治理政策，而交通治理與都市規劃及發展息息相關。隨著經濟發展，台北市的現代化建設在 1960 年代開始蓬勃發展，交通基礎設施為其重點之一。在機動車大量出現的年代下，人車分離為主要治理邏輯，間接促使了天橋的生產。接連而來是多次的治理轉變，天橋在大量建造的高峰後，開始受到質疑與批判，相應而生的是人本交通的治理邏輯，伴隨著城市意象與景觀的追求，造就了多樣型式的天橋出現，並且已脫離交通政策脈絡，以景觀與商業空間營造為主要考量。

本章梳理台北市的交通發展，包括政策背景的回顧與治理形塑的脈絡，並以天橋為探討核心，理解官方如何使促天橋生產、衰退到淘汰。本章以三個主要都市發展背景為三節分割，三個治理主軸並非線性發展，第二節與第三節的發展是重疊的，而第一節治理邏輯下生產的天橋也影響了後續發展至今。因此這三節的切割並非簡單的三階段，是相互影響與重疊的，但藉由三個都市發展背景探究天橋的發展，以宏觀的角度理解官方治理下的台北市都市走向。

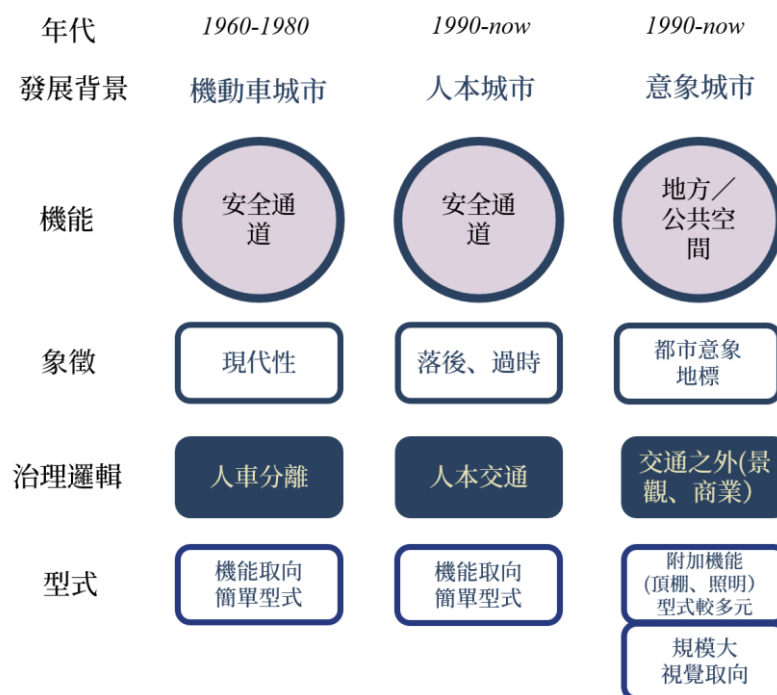


圖 2-1 本章三節架構圖

資料來源：作者繪製

第一節 機動車城市：以安全之名的通道（1960-1980 年代）

一、機動車當道的台北市都市交通

台北市現在的都市紋理於日本殖民時期即訂下大致的雛型，道路、土地分割與基礎設施皆有系統性的分級和規劃。然而，運具隨著時間演進而改變，道路的使用主體也不斷變化。日殖時期以人力車、牛運、腳踏車與行人為主，機動車輛尚為稀少；戰後初期至 1960 年代的情況也大致相同，但有不少基礎設施相繼開闢（王志弘，2012：11）；直到 1960 年代，三輪車被公部門下令禁止運行，而計程車取代三輪車之後，機動車便開始大量出現（楊子葆，1990：50）。

1960 至 1980 年代，台北市都會區的機動車輛成長非常快速，機動車輛成長率大約 1.5 倍左右，而其中小汽車的成長率又為最高（鄧振源、曾平毅，1989）。從 1960 年代機動車成為道路的主體後，台北市陷入了「築路」的熱潮。除了連外道路外，高架道路系統也隨之產出（王志弘，2012：11），但公部門大興土木卻無完整的運輸規劃政策，缺乏適當的管制、土地使用的配合與人行空間規劃，更由於市區道路容量有限，1970 年代台北市市區的交通服務水準逐漸下降。隨著私有運具數量越來越多，道路面積需求開始供不應求，交通狀況惡化。

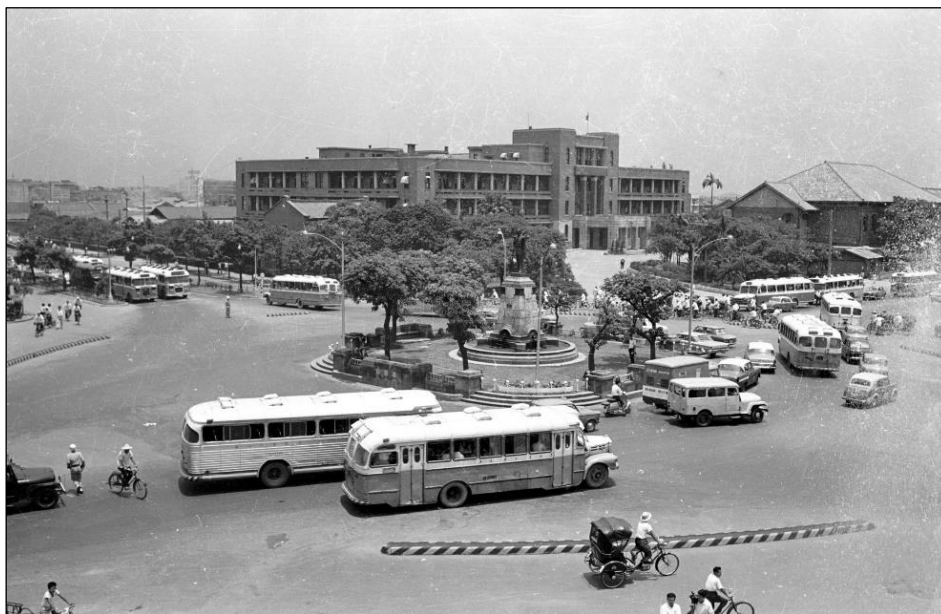


圖 2-2 1964 年台北市交通狀況

資料來源：陳漢中攝於 1964/8/3

（國家文化資料庫：

<http://newnrch.digital.ntu.edu.tw/nrch/query.php?keyword=%E5%8F%B0%E5%8C%97%E5%B8%82%E8%A1%97%E6%99%AF&advanced=>)

繁忙混亂的交通狀況使得意外發生次數不斷攀升，在 1970 至 1980 年代達到高峰（王志弘，2017：9）。除了建立交通安全治理機制外，道路基礎設施也相應產生。以機動車為主體的交通治理邏輯，排除了行人與自行車，機動車多以私人小汽車為主要思考，機車同時遭到忽視（王志弘，2012：12）。

不同運具形塑道路上不同使用主體，而這些主體擁有不同的脆弱程度和權利，具體化來說即是法律規範的「路權」概念。最常見的治理方式就是「分流」，讓不同的移動體彼此分開，並且以最快者為優先，以保護之名規範其他移動體在邊緣（王志弘，2017：13）。因此為達到小汽車在使用道路上的效率與速度，許多人車分離的設施在此時期大量興建。其中最嚴格的人車分離形式便是本研究探討的人行天橋，以及地下道。雖以「安全」之名建造人車分離的立體化設施，但道路的主體仍為機動車，行人在道路上的權利依然被忽視。

二、人車分離：進入天橋的生產高峰

如上述，1960 年代後，台北市的機車與小汽車數量大幅成長，私有運具盛行，市區交通路網需要不斷更新與擴張。除了平面的道路開發外，立體化道路和人行設施亦蓬勃發展，車與人都被賦予了立體通行的可能。

1965 年，第一條人行地下道於台北市圓山地區興建，奠定了人車分離的原則（王志弘，2012）。在第一座地下道興建後的三年，1968 年 3 月坐落於中正路（現為忠孝西路）的第一座天橋開放通行。在 1968 年初公部門即陸續釋出天橋建造計畫，中央日報當時即指出規劃中的五座陸橋將陸續施工，我們可以發現，公部門試圖以人車分離的治理邏輯解決當時台北市北門一帶的交通問題。

關於臺北市四年工務建設計劃第一年實施計劃中所列的五座人行陸橋工程，決定提前於本年六月底以前，全部施工完成，以配合交通秩序整理執行計劃，減少交通事故發生，維護交通安全。（中央日報，1968/1/4）



圖 2-3 圓山地下道 1965 年 2 月 2 日（大年初一）上午開放通行

資料來源：馮國鏘攝於 1965/2/2

(<https://www.facebook.com/ZhangZheSheng/photos/a.10152736969014531/10152736970014531>)

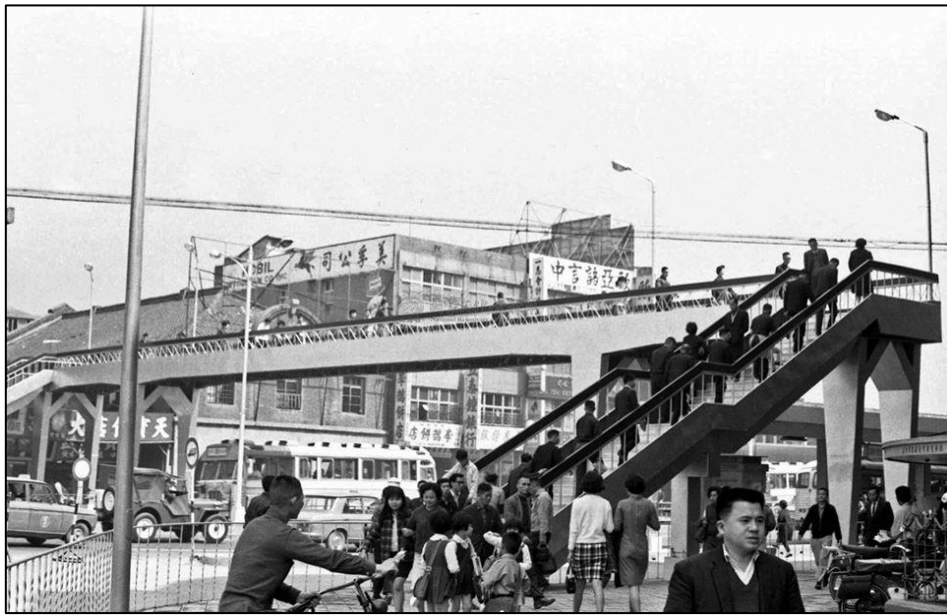
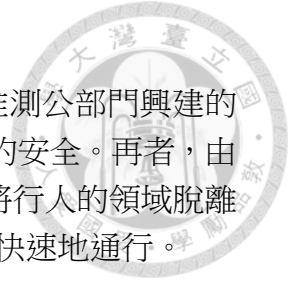


圖 2-4 台北第一座天橋

資料來源：潘月康攝於 1968/3/6

(<https://www.facebook.com/ZhangZheSheng/photos/a.10152597148669531/10152597149069531>)



從這些興建的立體通行設施的區位與當時交通情況可以推測公部門興建的有二：首先，避免人車混雜而產生的失序，保護行人通行的安全。再者，由於私有機動車的數量越來越高，為使機動車更有效率地通行，將行人的領域脫離平面，平面道路上沒有斑馬線和穿越的行人，機動車就可以更快速地通行。

我們進一步可以從 1970 年代前後的新聞報導中發現，引導行人走天橋是當時極力傳播的訊息。這些報導強調道路的危險性，行人行走天橋不僅確保自身安全，更能避免交通混亂。

馬路之上，人車並行，在車少人稀的時期，可以相安無事；到了車多人擠，彼此妨礙，不得暢行的地步，不僅人爭不過車，處於下風，而且安全堪虞。如今有了天橋，人在橋上走，車在橋下行，各得其所，兩全其美，再好也沒有了。（中央日報，1968/7/30）

台北市內經常可以看到人車爭道的驚險場面，而且大部分是車輛不讓行人優先行走，使得行人生命安全備受威脅。但是，也有不少行人為貪圖一時之快，捨陸橋不走拚著命去和汽車搶道，萬一被汽車撞了，怪誰呢？（朱立熙，1978/12/6）

由於公部門的交通治理邏輯，間接致使 1970 至 1980 年代成為台北市為天橋與地下道的興建高峰。物質層面上，天橋是一個安全通道，是一個行人過馬路的路徑；而意義層面上，對於市民來說，是一個全新的行走經驗。天橋在當時是一個現代化的象徵，亦是一個區域經濟活動活絡的象徵，1980 年代前幾乎所有的台北市天橋都集中於台北市北區與西區（蔡幸真，2005）。除了台北市內不同地區競相興建天橋，築橋的交通治理模式也蔓延到其他都市，台北市大量興建後的幾年，台灣其他城市也相繼效仿之，如中國時報當時指出高雄市將同步台北市的交通政策開始興建立體基礎設施。

目前高雄市的交通流量快要趕上台北市，以前在台北市發生的甲種車輛上了慢車道，乙種車輛上了人行道，行人變成無路可走的現象，現在高雄市到處可見，目前台北市到處是行人天橋地下道，將來的高雄市也同樣的步台北市後塵，興建行人天橋及開闢地下道。（劉巍，1969/2/13）

在機動車城市下，天橋為交通政策下的產物，公部門以政策塑造都市空間，而社會則是被動接受政策產出的基礎設施（楊子葆，1990）。在公部門的空間社會生產（Low，2017）下，民眾的道路行走行為被改變並且被規範，除了以各式各樣有形無形的宣導方式鼓勵行人走天橋外，也以柵欄圍起平面穿越空間，遏止並取締違規者。天橋成為一種行為響導的物質部署，但這樣的治理邏輯與技術響

導有其限制性。量身訂做的行為嚮導技術是當時公部門的解決辦法，但隨著時間演進，我們發現這樣的引導還是會產生問題（洪靖，2018）。

三、保平安的通道

在人車分離的治理邏輯下生產了不少的天橋，而這些天橋大致上分為兩種類型，雖然目的皆為跨越道路，但主要目標使用者和設置區位還是有些不同。一個類型為一般行人跨越道路，另一個類型則專為學童上下學使用所設。

跨越道路的天橋多分佈在交通流量較大的道路以及繁忙的交通路口，外型較為簡單，結構多為 RC 或 RC 加上鋼構。從現有的跨越道路天橋區位可以發現這類型的天橋多分佈在台北市西側，中正區、大同區、士林區以及北投區，大致上位於以承德路與中山北路為主的軸線上，也就是台北市 1960 至 1980 年代南北來往的主要道路。除此之外，區域發展的先後也影響了天橋的分佈，此時台北市東側尚未有大密度的建成環境與路網系統，主要經濟發展重心與人口多分佈於西側，也就是現在所稱之舊市區。



圖 2-5 一般行人跨越道路天橋分布圖

資料來源：作者繪製

此類型的天橋雖然造型較為簡單，但也有較多元的形式，除了常見的一字形連接道路兩側之外，還有口字型（圖 2-6）、冂字型（圖 2-7）或 L 型，供行人穿越十字路口。從幾個案例我們可以發現，這些天橋在造型上較沒有經過「設計」，跟地區環境也沒有強烈的互動關係，僅是一個旨為「保障行人平安」的通道。通道顧名思義除了提供「通過」的功能，沒有其他附加的機能考量，行走的體驗亦沒有進入評估考量。



圖 2-6 位於士林區文林路與中正路的口字型天橋

資料來源：作者攝於 2018/8/22



圖 2-7 位於士林區文林北路與明德路的口字型天橋

資料來源：作者攝於 2018/8/22

由於公部門人車分離的交通治理邏輯，1970 年至 1982 年為此類型天橋的建造高峰，至 1990 年後只有幾座位於交通要道的天橋落成，而到了 2000 年後，跨越道路型的天橋已經和此時的建設目的有所不同了。

另外一種類型為位於學校旁專為學童使用所設置的天橋，設置目的為保障學童的穿越安全。另外有些則是為了連接兩個被道路分隔的校區，並且不對外開放。從國小到高中皆有此類型的案例，造型與上個類型一樣大多較簡單，使用時間的高峰為學童上下學時間。

台北市現存最早的天橋—平樂天橋即是這樣的邏輯下產出。平樂天橋位於延平北路上連接太平國小與永樂國小，是當時民間有鑑於學童上學跨越道路的危險性而出資興建（邱奕寧，2015）。有別於上個類型，學校旁的天橋有不少地方提案而建造的案例，有可能是家長迫於保護孩童，也有可能是學校在上放學時間的學生疏散需求。以下中國時報呈現的即是學校向公部門申請建造的案例，目的為連結兩個校區外，也同時保障學童安全。

光仁小學校園被萬大路四二三巷隔成兩部分，該校學生因上課需要，經常橫越馬路到對面校區上課，險象環生，該校乃向市政府請求在兩邊校區中搭建人行天橋，將兩個小區連成一體。市政府原則上允許光仁小學自費興建天橋一座，但該校必須具結，所佔用天橋用地日後若發生產權糾紛，將由該校自行解決。（中國時報，1983/10/2）

此種類型的天橋在空間與時間軸的分布上較為平均，進一步細分學校的層級，位於國小旁的數量是最多的。從 1968 年起每年平均有一至兩座建造完成，直至 2000 年初才停止。不過經過這些年，大多學校前劃設了斑馬線與設置行人專用號誌，搭配人力以及工具，一個孩童上放學過馬路的安全制度即被建立，也就是常見的由家長擔任的「導護志工」以及由學生組成的「糾察隊」。

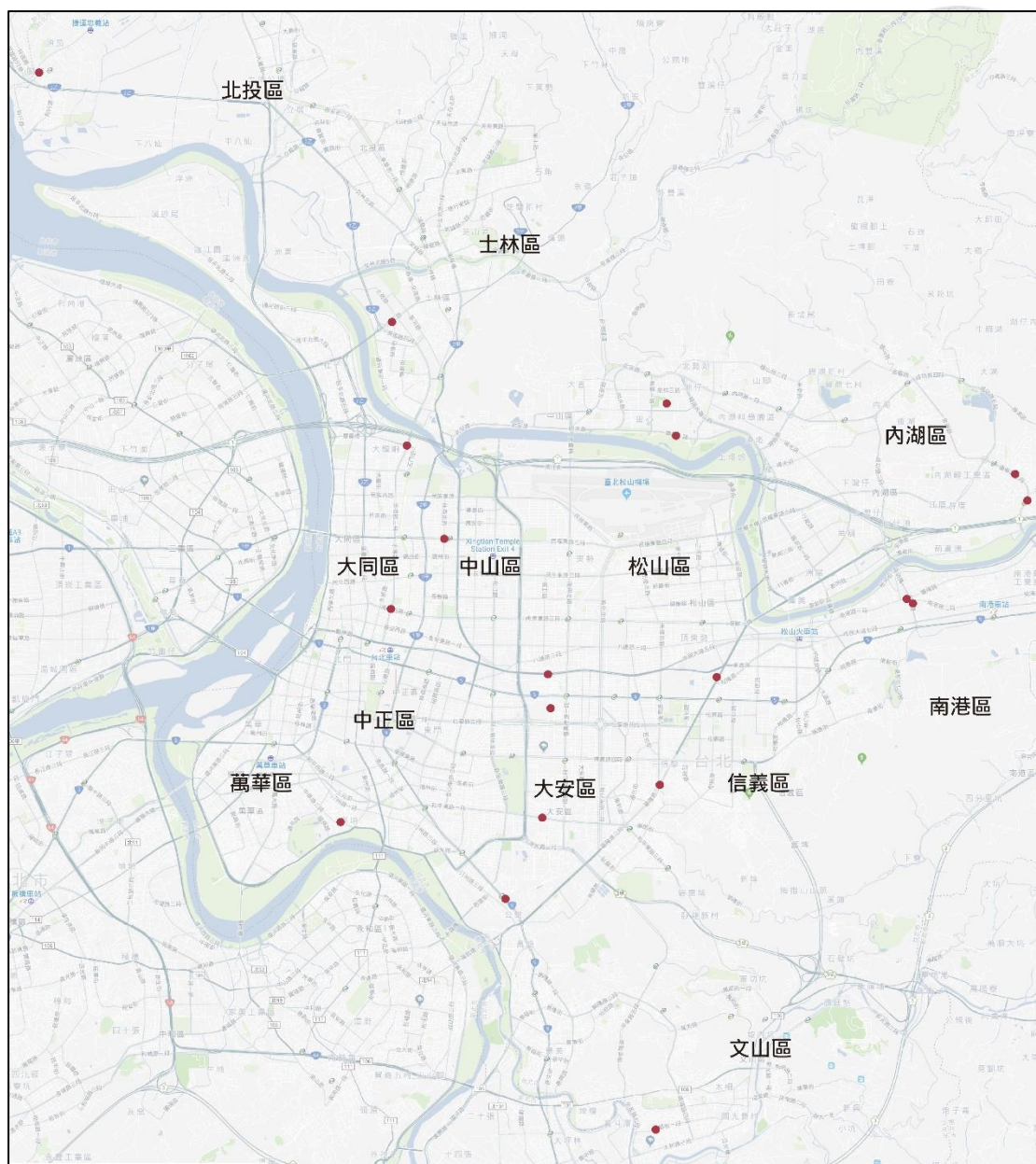


圖 2-8 學童上下學使用天橋分布圖

資料來源：作者繪製

在形式上，此種類型與上一種類型皆是相較起來造型簡單、結構單一以及無特定設計意圖。然而有些天橋經過整修或改建後，開始形塑其與學校意象相符，除了張貼圖片與立面彩繪外，也加上特殊裝置，如：路燈與街道家具，這樣的趨勢在下一節會再仔細闡述。另外有些造型特殊的案例，例如建造於 1986 年的陽明高中跨中正路天橋以及 2002 年的松山高中旁跨正氣橋的天橋。



圖 2-9 位於內湖區的明湖國小天橋

資料來源：作者攝於 2018/11/4



圖 2-10 懷生國小天橋的橋上裝飾

資料來源：作者攝於 2018/9/8



圖 2-11 陽明高中旁的天橋

資料來源：作者攝於 2018/9/8

第二節 人本城市：行人再次回到平面（1990 年代迄今）

一、大眾運輸系統崛起的台北市都市交通

隨著小汽車的數量逐年增加，道路問題日益嚴重。1970 年初全台北市的機動車輛登記車數為十五萬輛，至 1980 年初已到達六十八萬輛，經過五年更驟增至九十三萬輛（劉寶傑、呂紹煒，1994）。其實台北捷運系統早在 1970 年已有初步規劃，由於交通持續惡化與當時社會普遍的期待，經過幾年後，相關的籌備便開始積極展開，1986 年台北市政府捷運工程局籌備處正式成立。

台北捷運的出現，除了解決台北都會區的交通問題，也代表了新的國民運輸生活形式與技術實踐。捷運的生產常常是由於社會對於當時國家、都市、階級等問題的定義與回應，回應的行動者包含了國家、市民、財團與技術實踐者（黃令名，2016）。因此，1980 年代，台北市大眾運輸系統的新技術試圖取代 1970 年代機動車城市之下的原有技術與治理邏輯，以機動車為道路主體的思考已漸漸改變。

但由於當時台北市內幾條主要幹道的路面交通負荷上已過重，許多學者認為大眾捷運系統計劃動工的時間已經太晚（楊子葆，1990）。因此 1980 年代末期便成為台北市的交通黑暗期，由於捷運的相關工程與鐵路地下化於 1988 年多處施工，已經惡化的交通再加上施工佔用道路空間，讓問題更加嚴重。隨著捷運和其

他大眾交通運輸系統漸趨成熟，1990 年代後期台北市的交通狀況與道路品質才稍微好轉。



圖 2-12 1992 年 10 月即將進行拆除的中華商場與同時捷運施工的中華路

資料來源：王能佑攝於 1992/10

(<https://www.facebook.com/ZhangZheSheng/photos/a.10151582979709531/10152460869289531/?type=3&theater>)

隨著大眾運輸系統趨於穩定，捷運的使用人數漸漸增多。捷運路線自 1996 年開始營運之後，每年不斷新增路線，至 2000 年初期大致呈現雙十路網，初步的路網系統大致完成。至 2020 年，環狀線已經通車，總共有五主線二支線貫穿台北市、新北市與桃園市。

二、人本交通：對於天橋的質疑與批判

我們可以發現，此時公部門的交通治理邏輯已經產生變化，從以機動車當道的都市道路佈局，不斷開闢道路以滿足運量需求，轉而投注於大眾交通運輸系統。除了捷運系統持續開發之外，1990 年台北市市長黃大洲任內開始佈設公車專用道，期提升公車的行車效率，欲加強大眾運輸工具的使用率，這時候道路的分割再次出現了變化。

此外，人行空間逐漸被重視，1980 年代末期對於「行人路權」的呼籲開始更趨顯著，除了人行道的品質改善與無障礙設施的設置之外，徒步街的出現也讓部分街道轉以行人為主體（王志弘，2012：16），「以人為本」的概念出現並且影響台北市的交通基礎設施至深。

這樣的治理邏輯在 1997 年開啟了落實的第一步，《台北市交通政策白皮書》中提到「以人為先，以車次之的人本交通環境」，試圖翻轉長久以來機動車當道所塑造的都市交通系統。2000 年後，學術界與媒體輿論更積極地倡議所謂「人本交通」的觀念。如許添本（2003）重新詮釋了人本交通的意義，闡述如何從「以人為本位」轉為「以人為取向」，並且以綠色交通為主要做法，取代原以快速與效率為主要考量的交通治理目標。曾任台北市政府交通局長的羅孝賢也提到台北市為全國第一個研擬「交通政策白皮書」的城市，「樂活台北，人本交通」為台北市交通發展的願景（林維信，2009）。

從台北市交通治理的政策趨勢中我們可以發現，交通政策間接影響了基礎設施與使用者，使用者被引導著使用不同運具與路網系統。都市中的運輸系統是由多重的運具、使用者權利與基礎設施相互交織而成，每個因素都在影響著交通的運作。然而交通政策的產出與治理的邏輯，大部分皆為理性分析與技術指導下，以量化的數據為規劃依據，但其中其實蘊含了許多矛盾、衝突與社會議題。

因此在平面道路擁擠繁忙的 1960 年代至 1980 年代，立體化的行人交通設施是一個機動車城市下的產物。然而，在 1980 年代的興建巔峰過後，天橋的興建數量開始漸趨緩和，1992 年後天橋的生產回到平均一年一至二座。

1996 年末在人本交通的治理邏輯下，台北市交通部長賀陳旦開始對人行立體穿越設施採取「緊縮管制政策」，各方申請增設天橋皆有所限制。意即在車流量大的區位，行人以平面的通行為優先，除非有難以克服的因素，將不輕易核准。至於原有天橋與地下道的區域，在路口也同時設立行人穿越道，採取「雙軌制」（蔡幸真，2005）。隨著斑馬線大量的劃設，行人專用號誌跟隨設置，平面的通行更加便利之後，行人選擇以立體交通設施穿越的比例就逐漸減少，天橋的使用率漸漸低落。

除了上述的交通政策轉變之外，天橋使用率降低的原因還包括了 1990 年代後期開始興建的公車專用道，由於行人需經由平面通往位於道路中央的公車等待區，天橋的使用率漸趨低落，如中國時報在報導中指出，主管單位在公車專用道出現後，對於行人立體穿越設施的何去何從需要更加嚴謹規化。因此，公車專用道與人本交通概念的出現，可以視為交通政策轉變的契機，天橋也漸漸成為上一個時代的產物。

交通單位為公車乘客布設的人行穿越道措施，所引起的台北市行人通行權益的討論和行人立體穿越設施的何去何從，可視為主管單位和社會尋思如何加強對「人」尊重的一個重要契機，道路資源的利用，不再應完全以車輛為主宰，以「人」為本的都市交通設計，應要得到較多的關切和重視。(中國時報，1996/11/4)

此外，臨時商業行為也出現於天橋上，包括各式各樣的攤位與推銷人員，使得有些天橋在假日擠滿了人，通行變得不易，如：台北火車站前天橋與西門町的天橋。從新聞報導可以發現，1980 末期市民對於天橋已開始出現質疑，除了針對天橋的環境整潔外，還有安全性的批判。從以下二則新聞報導中我們可以發現，部分民眾對於佔據人潮的天橋是充滿不安與恐懼的，更因為人潮洶湧而影響了原有的「通行」功能，反而得直接穿越馬路，造成更大的危險。

自忠孝西路東側的獅子天橋因捷運工程拆除後，忠孝西路兩側的來往幾乎全靠站前新建的天橋，每至上、下班尖峰時間及假日，橋上人潮摩肩接踵，上橋者有時更需排隊等候。如今天橋又逐漸遭攤販入侵，可預見的情形是，未來攤販將愈聚愈多，行人空間勢必漸遭剝奪，屆時新站的宏偉、寬廣形象恐將連帶受損，實值得有關單位未雨綢繆。(聯合報，1990/3/18)

西門町的天橋，小販、乞丐、推銷員，幾乎「佔據」了整個天橋。每逢假日，只見橋下車水馬龍，橋上人潮洶湧，擠得水洩不通，不少人為了趕時間，寧可冒著生命危險，穿越馬路，也不願走天橋，因為天橋已因完全失去了它的功能，此現象並非一日之寒，仍不見有關單位人員處理。(聯合報，1989/12/12)

經過多年使用的天橋，發展出除了通行以外的功能與使用，在選舉時經常懸掛大量的布條和旗幟，無論是走在橋體上或行車於道路上，視野皆受到影響。聯合報更指出天橋的階梯在長期磨損後，防滑條以失去功能，走上天橋或走下天橋都必須面臨滑跤的風險。

台北市街頭天橋的石級階梯幾乎是殺人武器！路經如台北火車站對面的天橋下石階時，不論多麼小心，幾乎都難逃滑跤的窘困。原因是梯階的平面都是向下傾斜，而且最前端的橫紋障條因為年久，早已磨得光滑。(聯合報，1989/12/1)

交通治理邏輯的轉變，以跨道路為唯一功能的的人行天橋已經極少新建。然而，前一時期所興建之天橋，卻因為缺乏管理維護，使得天橋從安全與現代的形象轉為危險、骯髒與混亂的。治理的路徑產生了偏離，在質疑與批判下，公部門開始進行修正。到了 2000 年代前後，在學術界與媒體的倡議下，人本交通的倡議更加盛行，人行專屬空間不再只是道路使用者分離下的產物，更以行人為主體

思考其便利性與路權（王志弘，2012）。人行空間在 2000 年後開始有相應政策⁴的落實與硬體的改建，如平面人行空間的改善與增設，包括移除人行空間的障礙物、取締佔用行為與禁止機車停放騎樓等。

然而後期廣泛的「人本」思考也包含了在天橋生產中忽略的身心障礙者，一開始天橋的生產即是排擠了無法上下樓梯的族群，在平面號誌尚未完善以前，他們必須冒著危險闖越馬路。顯然當時官方的交通治理思維，無法全方面的顧及所有使用者，少數人的權益遭到漠視。然而，隨著人本交通的鼓吹及福利組織的倡導，身心障礙者的人行空間開始受到重視。

王志弘（2012）以市民城市的安全裝置來定義這些改善過後的基礎設施，這些標榜行人或特殊團體優先使用的設施為優先型的安全裝置，並包含了無障礙設施。自 1980 年代起，學術界與社會福利相關組織便開始倡導無障礙設施的興建，公部門相應實施幾項交通方面的硬體更新，包括盲用方向指標、盲用有聲號誌與導盲磚等。但在 1990 年殘障福利法修法前，這些零星的政策並未受到社會重視且設計尚不周全。而進到 2000 年代，附設無障礙設施的天橋首度問世，2002 年首座電扶梯天橋建於松山高中旁，緊接著 2003 年的中華陸橋更增加了直立式電梯。然而，電扶梯的維護成本非常高，又要承受室外的氣候因素，在使用率不高的情況下，後續幾乎沒有天橋加設電扶梯了。

三、修正和轉向：淘汰或加強維護？

當行人開始回到平面，加上人本交通理念的倡導，天橋彷彿成為一個過時的產物。上一個小節我們可以發現有些天橋在 1990 年代開始出現使用混亂、立面老舊與舖面磨損的問題，因此，公部門開始進行交通治理政策的修正與轉向，部分不堪使用的天橋決議拆除，再加上捷運與鐵路地下化工程，因應工程亦拆除沿線的天橋。

然而，除了直接拆除外，公部門對於天橋的「管理維護」與「美化」有新的治理政策。由於公部門編列預算興建為數眾多的天橋，卻沒有編制人員和維護管理之費用，長期使用之下，勢必面臨破損和髒亂的問題。台北市都市發展局指出企業認養捐贈的優點，除了可以提升形象與減稅外，還可以獲得附設廣告的權利（馬驥傑，1997）。在制度層面上，首先針對同樣面臨環境整潔問題的地下道，訂定認養辦法，鼓勵民間企業、集團或組織認養台北市的人行地下道。相較之下，

⁴ 2002 年台北市政府建築管理工程處提出的騎樓整平計畫

人行天橋的相關辦法與規範在 2005 年才頒布，但由於誘因不多，認養的數量還是非常少。

蔡幸真（2005）分析認養策略的發展與轉變，指出認養人行天橋的脈絡是政府出資興建天橋再進而鼓勵民間認養，但信義區的空橋系統卻是企業出資、捐贈回政府再讓企業認養維護的模式。1998 年起開放私人興建人行天橋與地下道，主要因應信義計畫區的開發，全力發展連通建築物之空中走廊（曾至賢，1998）。她提到從這樣的轉變可以發現企業對認養的態度從「完全被動」至「半被動、半主動」，除了企業觀念轉變外，天橋形式與功能的轉變也影響了這樣的態度。

除了制度上面將「管理維護」的責任義務轉手民間，不少天橋的外觀與亦重新被塑造。1990 年台北市養工處在國慶日前選定市區的十八座天橋重新上漆，有別於以往飽和度較高的大紅大綠色，當年首次選用了淺綠、蘋果綠、淡紫與湖水綠等顏色。這樣看似大膽的嘗試，直接從視覺上帶給了使用者不同的感受，進而塑造了不同的空間氛圍與意象，也引起了民眾不同的反饋。公部門希望為原本灰色調為主的橋樑增添夢幻與亮麗的意象，但卻有民眾投稿報紙認為這樣的淡色調與周邊景觀格格不入，質疑重新上漆的顏色選定有失其專業性，對於都市景觀沒有太大的幫助。

不過，有些使用率相對高的天橋，如 1982 年建造的新生和平路交叉口天橋，經歷多次整修與維護，現今仍存在並頻繁地被使用。由於近年都市景觀意識的提升，天橋的「重新上漆」開始受到許多地方組織重視，上漆已不如當時 1990 年代的公部門主導，開始經過設計與藝術介入，原本的安全通道在維護過程中，也重新形塑了地方意象與形象。因此，在人本交通論述的同時，公部門對於都市的治理的想像也進到了景觀的訴求。

1980 年代，公部門開始重視都市景觀的營造，透過基礎設施外型的修改與機能上的新增，形塑新的都市意象，天橋即是一明顯的例子。除了立面重新上漆，天橋開始增加了各式各樣的新功能，公部門將之打造為美觀又富有藝術意義的新都市空間。

因此，藝文的推廣順勢進到了天橋空間，天橋成為展演空間，行人不只是通行者，更多了「停留」的可能。1997 年末台北車站連接大亞百貨三樓的天橋，率先舉辦了「文學天橋」的活動，以「尋找作家—打造一座文學的天橋」為題展出 64 位作家的照片、介紹與作品摘要。在天橋的存在成為大眾質疑的對象時，這個活動讓天橋增添了新的機能與意義。當時的市政府參議員林錦昌認為這個民間與公部門合作的活動加強了「在文學中生活」的推廣，使天橋不只有聯絡道路的功能，更是聯絡心靈的橋樑與文學窗口（蔡幸真，2005）。



圖 2- 13 文學天橋

資料來源：中央日報攝於 1997/12/2

這座文學天橋成了一個開端後，台北市政府在 1998 年下半年擴張規劃了 14 座「文化天橋」，交給藝文界認養與使用。公共藝術的推動進到了交通基礎設施，也成為了亮點，在「九八年公共藝術設置活動」的開幕式中，率先登場的即是文化天橋的影像展（劉永嘉，1998），當時報導特別引用。

陳水扁為這項公共藝術設置活動揭開序幕，他在致辭時說，他向來主張處處可以是美術館及音樂廳，即使是行人通道也不只提供行人通行使用，可以是一座開放式的美術館。他建議民眾行經這些陸橋「放慢腳步，上橋仔細瞧瞧」（劉永嘉，1998/8/9）

同年在台北縣（新北市）政府亦提出天橋的更新方案，為提高天橋與地下道的使用率，計畫將天橋與地下道變成畫廊，以放置公共藝術品或進行綠化為主要策略，使閒置已久的設施重新發揮功能。參觀人數眾多的有兩座，其一為台北縣立文化中心規劃的板橋火車站前地下道，透過設置藝術畫作的燈箱與播放故事錄音，將其打造為「童話隧道」（蔡美娟，1998）。另外為車站旁的天橋，展出台灣本土畫家的作品，以「有聲有影，天橋美術館」為題，同樣是以燈箱方式展出，並且搭配解說聲音裝置按鍵，讓民眾能夠停下來好好欣賞作品（唐榮麗，1998）。

天橋轉化為「展演空間」似乎是公部門對於天橋短期的治理新策略，將管理維護與美化轉交於民間單位，文化治理層面來看，推廣地方有形文化資產；交通治理層面的話，將交通基礎設施轉為公共空間再生。然而這樣的天橋美術館同樣

面臨了環境管理的問題，一旦停留在天橋的人變得多了，更多攤販聚集，人潮尖峰時段亦面臨民眾垃圾亂丟造成的髒亂。

除了台北市開始針對天橋進行美化，中國時報當時的報導指出台中市在同年針對天橋提出問題與解決方案，以都市景觀與視覺改善為主要目標，方案包括街道家具的增設、植栽的設置與廣告標語的統一。我們可以發現，在 1990 年代都市化程度較高的地區，包括台北市與台中市，由於大眾運輸系統的穩定以及設施的老化，天橋呈現供給大於需求的情況，開始不敷使用。再者，都市景觀與都市意象的意識提升，讓原有舊天橋必定走上「改造」之路，不然就面臨淘汰。而新建的天橋開始重視外觀的設計，以達到視覺上的提升，跳脫交通脈絡下的「新天橋」即具這樣的特質。

楊瑞昌在計劃書中指出，台中市天橋景觀目前存有四大問題，一是造型風格與環境迥異，無法展現台中整體而獨特的都市風貌。二是違規廣告物充斥，交通標與缺乏整體規劃，使得天橋整體造型更加凌亂。三是天橋數量太多，維護費龐大。四是天橋下的空間欠缺有效規劃，造成空間浪費和髒亂死角。（黃毓基，1998/8/28）

第三節 交通之外的立體世界（1990 年代迄今）

一、跳脫交通治理的天橋生產脈絡

人本交通的治理邏輯之下，除了無障礙設施相繼進到了人行空間，整體規劃設計也開始考慮不同需求的使用者權益，重視行人通行的安全與便利性。天橋的存在明顯違背了人本交通的理念，更不利於高齡者與身心障礙者，加上公車專用道的出現，天橋使用率逐漸降低，社會對於天橋批判與質疑的聲音不減反增。

因此在人車分離治理邏輯下產生的天橋似乎走到了盡頭，老舊且使用率低的天橋在相關單位評估之後可能拆除。另一些尚堪使用的天橋，在都市意象與景觀的推崇之下，進行外觀的改造與維護整修。然而在交通治理邏輯下產生的天橋走入歷史時，另一種新型態的人行天橋開始蓬勃發展。主要有兩個類別，一為穿梭建築之間的空廊，另一為進到河岸綠地的跨堤天橋，這兩個類別的天橋跳脫原有的交通基礎設施框架，設置目的、形式與使用者都大相逕庭。

建築間的空廊以信義計畫區的空橋系統為其濫觴，信義計畫區是台北市近年較晚的新興區域，自 1980 年代才開始進行開發。1970 年後期，由於台北市現今西門地區、台北車站這一帶已經相當擁擠。因此台北市政府為緩解高密度的使用，

決定往東邊增設副都心。此計畫想要引入商場和企業進駐，並以較大的街廓為單位，搭配景觀設計，創造一個具有特色的休閒購物地區。在計畫進行的初期時，即有天橋的想像，當時的台北市長馬英九在會議中提到，希望可以用空橋將信義計畫區連接起來，讓民眾從捷運站出站後，可以「腳不落地」的一路逛下去（蔡幸真，2005）。再者，信義區的開發與周邊的交通配合不良，交通壅塞的情況非常嚴重，'上下班時間無法有效紓解車潮（詹三源，1997）。解決方案除了北二高信義支線與捷運系統的延伸外，當時正在計劃設計的國際金融中心（101）扮演起地區整合的角色，中國時報當時的報導即提到交通動線與信義區各大商場的配合，國際金融中心（101）聯合周邊建物規劃共用停車場，以減少自用小汽車進入，並提供巡迴公車於整區，建物與建物之間則是以空中走廊串聯（曾至賢，1998）。

國際金融中心將扮演整合的角色，成立「信義計畫區交通安全委員會」，聯合各大樓共用停車空間。另外亦將行駛巡迴公車，減少自用小客車進入，並將協調凱悅飯店、中國信託、新光三越百貨公司信義店等，建物間以空中走廊串聯。（曾至賢，1998/3/11）

信義計畫區的空廊創造了立體的人行與購物空間，將公共空間的活動立體化，開啟了天橋的新型式，外觀造型越來越多變，而多樣化的造型也出現於位於河濱的跨堤天橋。1980年代後期，公部門以淨化清理和景觀化的手段將河岸高灘地轉變為公園及運動設施空間，原本看似荒廢與邊緣的空間，在水岸治理策略之下漸漸引入更多人使用。至1990年初，公部門對於河川地有了更積極整體的規劃，在「親水性遊憩空間」的概念之下，河濱公園與步道持續興建，休閒遊憩的活動從都市綠地擴展至河堤外的空間（王志弘，2012）。

水岸空間的營造除了將邊緣恐懼地景轉化為休閒消費地景外，還策略性地成為吸引跨域遊客的觀光景點。2000年後河岸為配合遊憩與休閒娛樂的功能，增加與修建基礎設施，包括藍色公路計畫、河濱自行車道與景觀等。2010年，台北市政府工務局水利工程處配合各河濱環境屬性定位，打造多處河濱公園⁵並以全長112公里長自行車道串連。其中六座河濱公園依著不同的主題營造，如愛情、歷史文化、親子、濕地生態等，原本為地區型的休憩綠地在重點規劃策略下已成為主題化與觀光化的都市地方意象塑造重心（王志弘，2012）。

為了讓更多人可以到達河濱公園，跨堤天橋與平台開始出現，除了「跨越」快速道路或河堤的功能，這些天橋的尺度不同於以往，並擁有較新穎的造型、燈光及景觀。橋梁的形式和意義在晚近已不再是單純的「跨越」或「連結」功能，更蘊含都市形象的刻意塑造與景觀美學化的治理目標，天橋成為誘引更多凝視的

⁵臺北市工務局水利工程處官方網站 <https://heo.gov.taipei/cp.aspx?n=9FABF36F2088BABD>

奇觀地方（王志弘，2018）。天橋進一步成為水岸空間規劃的一部分，造型設計開始受到重視。各式各樣的景觀天橋進到了地區觀光行銷系統，更多人境外遊客因欣賞天橋造型而來，天橋儼然脫離了交通脈絡進到了地景與公共空間的領域了。

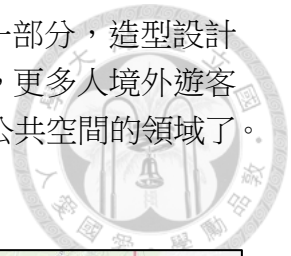


圖 2-14 天橋與河濱主題公園的疊圖

資料來源：作者繪製

二、築起奇觀的立體世界：空廊的美好想像

作為「台北曼哈頓」美好想像的信義計畫區，商場與企業辦公大樓漸漸矗立，隨著交通系統漸趨穩定，越來越多人潮湧入。串起這些商場空間的空廊系統，除了作為建築物與建築物之間的連接，更構成了商場半戶外的立體騎樓空間。行人除了可以「不落地」的走下去，更可以邊走邊逛商店，且快速穿越不同百貨之間。

追求功能性之外，我們也可以發現這樣的立體世界，其實溯源至公部門與開發者對於某些價值的追求。以信義區為例就是對於國際都市與奇觀地景的追求。最初的商場空廊系統可以回溯至現已不復存在的中華商場，在這八棟住商混合的建築之間用天橋連接。雖然中華商場立體空廊系統的生產脈絡與 2000 年後的背景已相差甚遠，但同樣是當時的執政者與設計者對於「現代性」的追求。建築設計者趙楓運用了現代主義建築中「系統化」概念，為了在有限的基地中容納為數眾多的人口，並同時兼具商業機能。空間規格化的構築方式，洽符合了工業化大量生產的概念，並且在空間規格統一與對齊（殷寶寧、陳宇珏，2016：12）。而立體空廊系統，包含了棟與棟之間的天橋與二樓外推的騎樓，這類的騎樓是當時少見的特殊建築形式，搭配大量的開窗，創造了採光、通風、遮雨良好的購物環境（殷寶寧、陳宇珏，2016：15）。中華商場的誕生，開啟了戰後現代化都市的實踐，乘載了當時國民政府對於商場的美好想像，也間接影響十年後的華江整宅形式，後面的章節將細究這兩個案例。然而 2000 年初的信義計畫區空橋系統，生產的脈絡還是與中華商場和華江整宅有相當大的不同。

信義區空橋系統至今仍使用率高，形成信義區計畫區強大的地方意象與場所氛圍。由於空廊系統的成功，2017 的聯合報報導便指出，2010 年開發的新板特區便以此為範例，串起以新北市政府為中心的生活圈，串聯周邊車站、百貨與住宅，以信義區的榮景為目標，打造新北市的信義計畫區。

於公部門工作的受訪者 Kamala 提到，這樣的空橋系統跟執政者的意志有很大的關係，我們也可以擴大解釋成執政者對於地方或地區發展的願景想像。同樣的大型空橋系統未來將出現在南港特區，公部門希望將南港車站周遭的開放空間立體化，以紐約 Highline 為想像案例。然而受訪者 Kamala 認為這樣的系統其實要考量到都市的規模，台灣的都市沒辦法完全複製東京或紐約的立體系統，唯有一個地區有到超級城市的尺度時，才需要人和車子完全分離，平面完全留給機動車。

從以上三個建築間空廊系統的案例，我們可以發現這樣新型態的天橋仍是目前「現代化都市想像」中不可或缺的構成元素。尺度已經從一座穿越道路的天橋擴展至一個地區的系統，從交通脈絡而產出的天橋，已經擴大囊括了政治、經濟與都市發展等議題。



三、進到河濱：水與綠的入口

親水性遊憩空間的發展從 2000 年初達到最盛，散落於台北市各處的河濱公園，結合綠地、運動空間與景觀，創造出都市的新興遊憩場所。但跨越障礙至河濱的天橋從 1980 年代水源快速道路開通後即相繼出現，包括位於中正區的詔安路口及同安路口，簡單的形式連接河堤內外。近幾年同安路口的天橋開始進行整修與重新上漆，並新增與紀州庵配合的文學裝置。



圖 2-15 位於同安街口的跨堤天橋

資料來源：作者攝於 2019/3/20

1990 年萬華區的河濱沿線，也興建了三座跨越水源快速道路的天橋。有別於中正區的這兩座天橋，形式更加複雜，由於臨車行跨越大橋，有多個出口，可以上到大橋也可以下到河濱公園，跨河大橋、快速道路與天橋，形成立體交錯紛亂的地景。



圖 2-16 萬大路口的跨堤天橋

資料來源：作者攝於 2019/3/20

除了跨越「障礙物」到達河濱，跨河到達對岸的人行橋—成美長壽橋也與河濱空間發展有關。成美長壽橋是 1987 年重新建造的，跨越基隆河，是早期內湖區與南港區的重要連接通道，修建後已與當初原有的吊橋形式相當不同。然而跨河的人行橋最具代表性的即是同樣跨越基隆河的彩虹橋，搭配愛情的主題，營造彩虹橋河濱公園的整體意象，醒目的造型成為地標性的地景。

有別於建築間的空廊，生產的過程除了公部門主導之外，還有民間企業的資金與不同利益者的協調。跨河天橋「官方」的色彩較為濃厚，然而官方也包括地方的執政者，我們可以從成美長壽橋與騰雲陸橋發現這樣的生產脈絡。這兩座天橋即便都擁有不同的設置目的與條件，但都不免有一種為了營造正當性與自明性的刻意感，甚至立了紀念牌標示建造來由及建造目的。

成美長壽橋從紀念牌上的文字可以發現，這個吊橋的興建和發展與蔣中正、台北市長和地方組織有著密切的關係，濃濃的「官方政績」和「地方建設」的宣傳意識，天橋作為當時重要的建設，命名之外也宣揚某種意識形態。但是這個跨越河川的天橋，也是當時居民亟需要的，擁有正當性之後，大家就不會探討其中的權力關係與可能的背後利益。



圖 2- 17 成美長壽天橋路口招牌

資料來源：作者攝於 2019/11/8

騰雲陸橋也是相似的邏輯，一樣是在公部門政策的背景之下因應民眾需求所生。2000 年代配合河濱公園的開放、水岸休閒活動的推動以及長久以來通過道路的安全性問題，興建了此座擁有電梯的五層樓高天橋，據紀念牌上的說法，是一個結合景觀、安全性與方便性的天橋。天橋的牆壁上也張貼了騰雲里的地方宣傳海報，以水岸休閒與地方歷史為觀光行銷材料。這是否也代表了地方將這座天橋作為一個入口與地標，並且是觀光客的路徑之一，在這樣的思維下，將這個天橋命名好似非常必要，它已經變成一個「景點」，它需要一個名字才有辨識度。



圖 2-18 騰雲陸橋

資料來源：作者攝於 2019/9/7

2010 年後，造型獨特的天橋相繼出現，除了中山區的水晶情人橋之外，大多與河濱公園的崛起有關。以社子島的兩座天橋為例，皆是在 2012 年建造的，跨越環河北路至淡水河畔，都有坡道提供自行車方便上下。葫蘆國小旁的天橋，多重的列柱加上曲面的橋體，非常少見，兩側的玻璃圍欄也讓整個天橋看起來有些「高級」，但不禁會聯想到這樣的坡面和無障礙的理念是否有些違背。因此，連接河畔與河濱公園的天橋，除了跨越可能車速相對較快的環河道路外，也成為了通往河濱的一個入口。這個入口是一個安全通道也是一個有停留與休憩功能的地方，彷彿是河濱公園的延伸。



圖 2- 19 位於葫蘆國小旁的跨堤天橋

資料來源：作者攝於 2019/9/7

從注重機能到提升外型，是公部門對於「橋梁」治理明顯的趨勢。過往天橋只要扮演接通車輛洶湧的道路兩側的角色即可，通道只要「凌駕」、「騰空」地安穩，就可以稱得上是一個成功的天橋。但在大眾對於「美學」提倡的 1990 年代起，公共設施的「設計」開始被注重，而跨堤天橋也是一個顯著的例子。2000 年前後，許多天橋是經過設計後營造的，並不像 1970 年代的天橋，好似簡單的模組組成的人造物放置在台北各處。這些造型獨特的天橋外型有些相似，尺度都比以往跨道路的天橋還大，除了曲面的造型、寬闊的平台與街道家具的擺放外，這些天橋都加上了燈光裝置，夜晚的景觀使天橋成為一個景點，是攝影主體也是觀式主體，人們可能專程來訪。天橋被凝視，站在天橋上的人也凝視，進一步再現，成為更多人所觀視的客體。

機動車城市、人本城市到意象城市，呈現了台北都市從 1960 至今的發展脈絡，過程中伴隨經濟、政治與社會的轉變，地景也不斷遞嬗。官方治理之手，賦予天橋生命，卻在多年後也宣判它死往，從人車分離到人本交通，行人被引導至安全通道，卻在多年後再次回到平面。在跨越道路的典型人行天橋衰退後，脫離交通治理脈絡的新型態的天橋誕生，成為都市意象下的治理目標，開始追尋景觀營造、奇觀地景與經濟效益。立體世界成為都市的新想像，空廊系統、跨堤與跨河的景觀橋開始出現，觀視成為天橋生產重要的一環，穿越與通過機能成為次要。

倖存下來的傳統型式天橋，有些在維護管理的過程中更新其外觀，有些增強其機能與方便性，而有些轉化為具有地方意義的空間，總之，這些天橋在治理邏輯轉變中能生存下來，必有其機能上或抽象意義上的重要性，第五章會再詳細闡述。

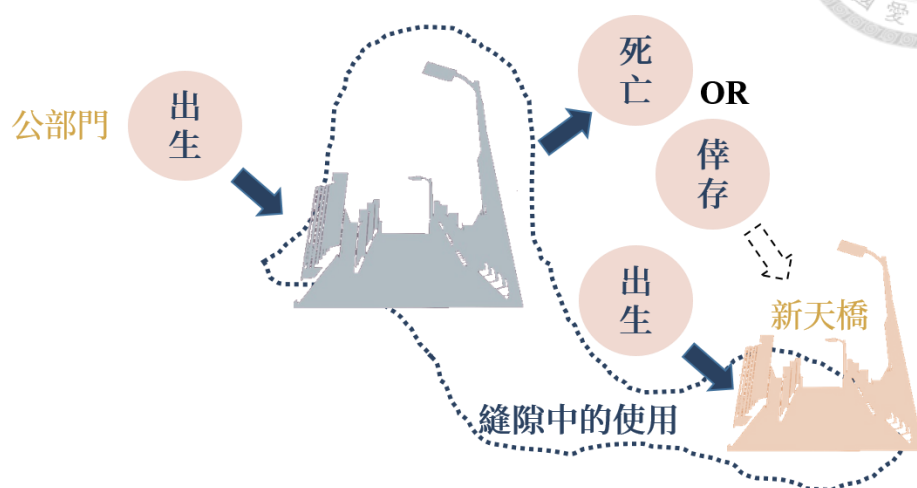


圖 2-20 官方治理下的天橋發展示意圖

資料來源：作者繪製

因此，我們可以從天橋如此小規模的基礎設施窺探台北市交通治理術的轉變，甚至整個都市的發展。然而，這僅是官方治理的層面，真正的使用者層面是較少人看到的，在治理縫隙中彈性的使用，因為人的活動、談論或地方感的賦予，讓原有的基礎設施不只是一都市中的硬體或地景。以下第三章將一探天橋使用的真實樣貌，探討其空間中的社會建構面向。

第三章 從非地方到地方：天橋使用與建構



在空間的社會生產概念之下，天橋為一個硬梆梆的基礎設施，然而從空間的社會建構觀點之下，我們更關注到天橋的使用。天橋的使用造成了多樣化的地方，這些地方有著生活性、歷史性、景觀性與商業性質。以下將以不同案例來闡述天橋如何「從非地方到地方」，不同的機制何以讓基礎設施轉為多樣化的地方。

本章將以多個案例為主要分析材料，藉參與式觀察與深度訪談，紀錄與還原天橋過去與現在的使用樣貌。從何以構成天橋的「天」及天橋的「橋」作為案例的架構，天象徵了天橋「高」的特質及其結構物的立體性，橋則代表了天橋「連」的重要目的，除了串起了兩側，更在橋面上產生各式各樣的活動。這些「天」與「橋」的特質使天橋從非地方到地方，不再只是官方政策下生硬的基礎設施。

第一節 「天」橋何以為天：天橋作為制高點

從天橋的型式來看，除了是一立體通行的設施之外，也作為一個都市中的制高點，凌駕於道路之上，通行者能夠俯視平面。因此我們若針對天橋的視覺性來探討，其本身除了作為一觀視的主體之外，站在天橋上對外的觀視也是值得我們深究。以下將以兩種主要的現象為例，分析天橋作為制高點，使用者如何將其換為多重功能的地方，並在天橋上有什麼使用行為。

一、凝視、監控與宣示的平台

天橋作為一制高點，制高點上一覽平面無遺，在視覺上有其優勢。若以觀式的概念來分析，在天橋上的使用者即是觀看主體，觀看媒介則是作為制高點的天橋，而平面上的所有物與人都是觀看對象。

因此，平面的活動相對成為觀看客體，平面的客體可能被凝視、被監控，甚至被鎖定，這間接造成中山北路一直沒有建設天橋的原因。根據蔡幸真（2005）訪工務局資深員工表示，蔣中正為執政者的年代，他每天的上下班路徑主要為中山北路，由於情勢緊張，擔心天橋上會有殺手，因此有著「中山北路不能興建天橋」的不成文規定，轉而興建地下道。《Ramble Taipei 漫步台北》節目的主持人謝於純，曾經訪談從小居住於中山北路的台灣藝術大學教授殷寶寧，她也提到了中山北路沒有天橋的現象：

就空間及意識型態而言，國民政府為了確立統治的正當性，剷除日本殖民統治的色彩，過去神聖的參拜道路重新被定位為元首上下班必經的國道。沿路在國安考量下，全面種植綠樹，形塑出一條綠道，不僅便於安全人員隱蔽，元首每天上下班經過時還會實施交通管制，讓車輛能夠直嘯而過；同時為避免出現安全缺口，全線禁止設置天橋，改由地下道取代，這也是中山北路幾乎每個路口都有地下道的原因。(2016/6/3，謝於純個人部落格走讀中山北路片段)

因此我們可以發現，當時執政者的意志直接影響了都市景觀，由於制高點，天橋在當時成為一個「可以掩護殺手的危險地方」，這樣的不成文規定也因此維持二十年以上。直到 2010 年，連結花卉博覽會兩側園區的水晶情人橋才打破了這個規則，想當然爾，經過了多年，縱使位於中山北路，水晶情人橋也很難與制高點的危險性這個形象連結。政治因素影響了中山北路的地景發展，當時天橋的設置不全然是考量交通，更是政治與執政者相互促成的空間社會生產。

除了作為殺手藏匿的制高點，天橋也是警察取締的地方，從制高點「偷偷地」往下拍攝違規車輛。但這樣的取締方式與地點，引起不少爭議，許多民眾認為在天橋的取締行為不符合正當法律程序。2018 年有收到罰單的違規者提出行政訴訟，地方法院認為當時警察躲在附近天橋上拍照，取締地點並不是主管核定，取締手段亦違法，最後撤銷罰單（黃捷，2018）。不過到底在天橋上進行非固定式儀器取締是否合法，還需要依不同取締項目、取締地點是否為明顯處所來判斷（法操司想傳媒，2018），每個案例可能會有不同的解釋。



圖 3-1 警察站在天橋上拍攝違規者

資料來源：作者攝於 2018/8/20

然而，某些時候我們卻不能享受制高點帶來的視覺優勢，因為「高」即是權力與地位上的象徵。在廟會繞境時，經過天橋前，天橋上的民眾會被廟方人員提醒離開，這是由於神明在民間習俗中，若在凡人下經過，有損其神聖性，除此之外，以家將類型的陣頭經過天橋亦會使用刑具或羽扇遮住頭面（黃彥昇，2019）。在這個民間習俗的約束下，縱使廟會繞境時還是有大量的民眾會站在天橋取得良好的觀看角度，在神明經過時，大部分的人還是會暫時離開，確保自己沒有冒犯到神明。

天橋成為觀看媒介之外，有時候更同時是觀看客體。以忠孝西路上的天橋為例，過去有不少社會運動在此，天橋除了成為宣示的平台，更是媒體拍攝道路上遊行人潮的制高點。示威者在天橋上舉著布條表達訴求，天橋作為制高點，更能在視覺上達到引人注目的效果，讓平面上的行人、道路上的駕駛者都難以忽略，這時候天橋成為被凝視的焦點，成為一個觀看客體。1988 年的臺灣農民運動（520 事件）曾經在忠孝西路與公園路口的獅子天橋進行宣示，當時警察與站在橋上抗議的農民對峙大約 10 小時，是當時獅子天橋承載最大負荷的一次，也在那時最大街頭抗爭事件中扮演重要的宣示空間（報時光，2020）

在獅子天橋拆除之後，近年比較具爭議性的行動皆以忠孝西路、中山北路口的天橋為宣示空間。2018 年至 2019 年中華民國退警總會發起的「悼承翰、愛警

察、護台灣」活動，雖然被環保局拆掉多次，退警會多次再掛上布條，只為了在選舉前夕，表達他們的訴求和不满（胡欣男，2018）。



圖 3-2 中華民國退警總會在忠孝西路天橋掛的布條

資料來源：葉信茶攝於 2019/7/8

(<https://udn.com/news/story/7315/3915555>)

由於鄰近行政院、監察院與總統府等單位，忠孝西路一直是陳情與抗議的重點地方，而這個「宣示熱點」形成的失序，讓警方單位需要時時待命，中正一分局轄內幾乎全年皆有陳情抗議的勤務，2018 年反年改的陳抗行動使局內的幹部無法休假（王冠仁，2019）。除了 2018 年斷斷續續的反年改抗議行動之外，2017 年底的反勞基法修惡大遊行亦佔領了忠孝西路、中山南北路口，2019 年三千台計程車圍繞忠孝西路抗議 Uber 違法，這些事件使這兩條重要交通要道在特定時間，轉變成了宣示與反抗的地方，原本流動的道路成了靜態的佔據地。

而忠孝西路天橋在這些特定時候，形成新聞拍攝道路上遊行人潮的優勢制高點，從天橋俯視遊行人潮，清楚捕捉全貌。因此這些抗議事件的照片紀錄的拍攝點有不少都是忠孝西路天橋，天橋成為重要的觀看媒介。而關於天橋成為拍攝熱點將在下一小節細部探討。



圖 3-3 由忠孝西路天橋拍攝反勞基法修惡大遊行的全貌

資料來源：程士華攝於 2017/12/23

(<https://www.peoplenews.tw/news/c6ff6571-2987-4e29-be3c-c9c7a784ffdc>)

二、拍攝好角度：凌駕於道路的空間

從上一小節，我們看到忠孝西路天橋在不同時間點被賦予了多重的地方意義，除了作為宣示抗議時的俯視制高點，從 2019 年開始，「懸日⁶」的觀賞與拍攝風潮興起。根據氣象局的資訊，一年有兩次的時間，大約在冬至與夏至附近，在台北市忠孝東西路與峨眉街可以見到夕陽在建築物的包圍下直直落入地平線下。

因此，為了捕捉最廣、最無障礙物的角度，忠孝西路的天橋成為了拍攝的熱點。在凌駕於道路的橋面空間，可以看到滿滿的腳架正往西邊拍攝，2020 年 4 月底時，正值冠狀病毒防疫期間，為維持社交距離，交通大隊將天橋人數上限人數從 80 人到 100 人改為 60 人，只要人數已達 60 人，員警就要限制上橋（蔡思培，2020）。

⁶ 懸日：泛指夕陽懸掛在兩側有由高大建築物或地景所形成狹道街路底的美麗景象。取自交通部中央氣象局新聞稿，<https://www.cwb.gov.tw/Data/service/Newsbb/CH/press20190419.pdf>

從忠孝西路往西邊望去，可以捕捉到忠孝西路的車流與遠處端景的北門城，加上忠孝西路兩側的建築物，構成一幅貌似曼哈頓都市地景的圖像。隨著越來越多人到忠孝西路拍攝，一張張「台北懸日圖」在網路平台流傳，台北懸日地景不斷透過攝影再現，而這個再現中有一種要得觀看媒介，即是忠孝西路的天橋。



圖 3-4 忠孝西路天橋上所拍攝的懸日

資料來源：愛心夢攝於 2019/4/26

(<https://tw.appledaily.com/headline/daily/20190426/38319827/>)

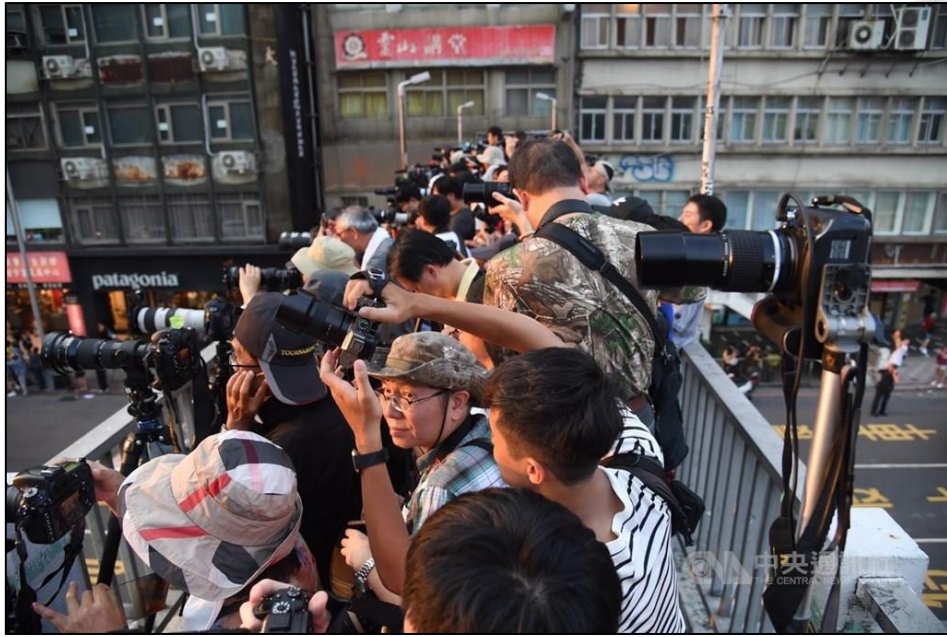


圖 3-5 攝影者在忠孝西路上拍攝懸日的景象

資料來源：徐肇昌攝於 2019/8/11

(<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/201908115005.aspx>)

由於制高點的角度，台北市許多天橋意外成為攝影好手取景的地方，包括上述的忠孝西路天橋、中華路以及世貿旁的天橋。文史工作者張哲生認為天橋是一個拍攝街景的特殊地點，可以站在一個高度俯視，他曾經一度在天橋上拍攝，因為閃光燈嚇到行車，而駕駛以為是測速照相的趣事。

位於世貿旁的天橋，是一個特殊 L 型天橋，從信義路側可以幾乎清楚捕捉到 101 全貌，搭配制高點的優勢，可以拍攝出一幅擁有車軌和都市夜景的作品，因此這邊被許多攝影愛好者視為「攝影聖地」。在 2016 年被列入拆除名單之一，攝影好手們紛紛要求保留，後文會再詳細說明。



圖 3-6 從世貿天橋往 101 拍攝的影像

資料來源：<https://www.leo-travel.idv.tw/360/photo-night-taipei101-car-trail>

三、看板化的都市生活地景：天橋上的選舉旗海

從 2000 年初開始，每到選舉期間，街道上隨處可見選舉旗幟與選舉海報，幾乎是一個路口百家爭鳴的狀態。天橋作為一個制高點，示威者利用此優勢，舉著布條表達訴求，讓天橋成為一個醒目的觀看客體。而選舉旗亦是同樣的動機與目的，掛在天橋上讓在上頭行走的行人觀看之外，也讓在平面開車的駕駛映入眼簾。



圖 3- 7 選舉旗佈滿天橋

資料來源：劉榮攝於 2010/11/25 (<https://news.ltn.com.tw/news/local/paper/446732>)

台北市選舉委員會公布的合法插旗地點，包括各大橋樑、天橋、大型公園及綠地，網站內詳列十二個行政區內的一百七十三處，在選舉期間可以合法掛上旗幟。但候選人爭先恐後的「插旗」行為，懸掛多個重覆旗幟，只為了在天橋這個制高點內脫穎而出，彷彿是越大越好，顏色越醒目越好，讓經過的行人難以避免的觀看。看板化的都市景觀就此出現，每個旗幟象徵了一個候選人的訴求與行動，透過一個個空間平台展演。

雖然天橋在當時為合法的插旗地點，但數量已經超過預期，有民眾認為這樣不僅妨礙都市景觀，更阻擋了行人的視線與位於天橋上的路標。除了天橋之外，也有不少選舉旗幟在非合法地點展示，公部門的拆除與開罰速度遠不及候選人的插旗速度，在 2010 年的一篇新聞報導中即提到：「負責統籌三合一選舉違規競選廣告物的北市工務局建管處科長李錦池坦承，包括市長信箱及一九九九，連日來都收到許多民眾抱怨電話及檢舉信件，但今年違規旗幟數量確實太多，只能由業管單位每日彙整提報，今天起將雇工拆除。(劉榮，2010/11/25，自由時報)」

然而，每當選舉出現的看板化都市地景約 10 年後，2013 年台北市政府工務局公布「基於都市整體景觀美化及整頓市容觀瞻，已自 102 年 5 月 17 日起公告臺北市人行天橋全面禁止懸掛布條。」相隔不到一年，2014 年 8 月台北市議會通過《台北市競選廣告物管理自治條例》修正案，明訂候選人僅能於競選總部、

宣傳車輛等私人領域懸掛競選廣告物，天橋與公共空間的選舉旗亂象，因此告一段落（林彥呈，2014）。

台北市的條例修正後，其他縣市有些相應修正，期盼可以讓公共空間恢復原有秩序，並且維護都市景觀。漸漸地，「插旗」行為不再是候選人在競選時的重要行動，代表著選舉型態的改變，造勢從實體開始轉向網路，在 2014 年的九合一選舉，有媒體經調查後指出，旗幟、舞台業者的業績掉了將近八成：「少了競選旗幟和造勢大會，很多候選人改攻臉書或 youtube 等社交網路，希望成本更低、效果更大，讓今年選舉形態和過去很不一樣（郭瓊俐，2014/11/12，新新聞）」

天橋上的選舉旗海，現今已不存在，但同樣深植於大多數人的記憶中，甚至有些人想起天橋，必定會想起那高掛於天橋上五顏六色、爭奇鬥艷的旗幟。作者認為天橋上的旗海象徵了台灣民選之後政治的熱絡程度，不僅是候選人，更是民眾當時深陷選舉熱情的展演，天橋這個都市地方，恰巧見證了這個年代的興起與結束。

四、天橋落地：相對於天的橋下縫隙

天橋的「高」讓地面層相對成為「低」，也由於天橋結構的落地，橋下產生了縫隙般的空間。這樣不規則、畸零又遮蔽的橋下空間，成為了治理外的彈性空間。主要兩種用途，一是提供停車的空間，甚至成為官方公共腳踏車（Ubike）的租借站，另一是藏匿與隱蔽的庇護空間，提供無家者休息、小攤販擺攤與雜物堆放之處。

作者觀察到橋下停車空間有官方設置及非正式臨停兩種，官方設置如社子國小旁的天橋跨越環河北路連通淡水河濱，搭配水岸環河自行車道，天橋設置無障礙坡道及橋下的公共腳踏車（Ubike）的租賃站點，其他若無站點的橋下空間亦劃設自行車停車格，充分利用人行空間的剩餘。非正式的臨停大多容納人行空間的機車，雖無劃設停車格，但在機車停車需求較大的區域，如士林區的中正文林路橋，有許多機車冒著被開罰的風險停車於橋下空間。



圖 3-8 社子國小天橋下的公共自行車租賃站點

資料來源：作者攝於 2018/8/20



圖 3-9 官方設置的腳踏車停車區

資料來源：作者攝於 2018/8/22



圖 3- 10 非正式的機車停車現象

資料來源：作者攝於 2018/8/22

除此之外，橋外也成為多樣藏匿與隱蔽的庇護空間，雖然人行空間橋下空間規模不如車行天橋，無法完整利用，但仍有許多活動在此發生。如販賣水果的攤位在此向經過的路人兜售，在天氣炎熱的情況下，天橋下無非是一個避暑的好空間，也能某種程度上躲避檢舉。另外亦有一些無家者以此為庇護空間，擺放自己的物品。



圖 3- 11 天橋下的攤販

資料來源：作者攝於 2018/8/22

有「天」才有相對的「地」，天橋的立體特質使橋上橋下都有不同的活動發生，原本的人行空間也因為天橋的佇立，產生了許多如縫隙般的利用空間。使原本官方治理邏輯下產生的天橋，出現了意料之外的使用，讓原本非地方的交通基礎設施，開始有不同內涵的「地方」意義產生。

第二節 天「橋」何以為橋：通過、串聯與停留

天「橋」何以為橋？橋的生產本是為連接兩側，無論是跨越道路、跨越河堤抑或是連接兩棟建築，都提供了通過及串聯的可能，更甚至創造的停留的可能。我們發現，天橋已不再只是一個快速通過的「安全通道」、「非地方」或「交通基礎設施」，產生了多重的意義，有多元的地方意涵。

本節以三個不同的地方內涵探討天橋何以為橋，且在不同的空間的社會建構下具有「地方」意義，分別為立體化的生活地方、地標與景觀地方及奇觀地方。本節引用七個案例，從實際空間使用紀錄、使用者回饋及二手資料探討地方感的形塑，以及這些地方感的產生的機制。

一、立體化的生活地方：華江社區天橋、樂群一、二、三號

天橋最初的功能僅是通行，被視為「通道」的天橋在最初使用的狀態亦是單一，使用者絕大部分皆是快速通過，停留的可能性較低。然而經過長期使用，民眾使用開始偏離治理之下，在治理的縫隙中創造更多非正式行為的可能。以華江社區為例，擁有串起五棟住宅的環形天橋，地方的居民自稱這座天橋是全世界獨有。除此之外，經過多次的現地觀察，作者發現這座天橋也是居民的生活路徑、社交場所和彈性使用的空間。

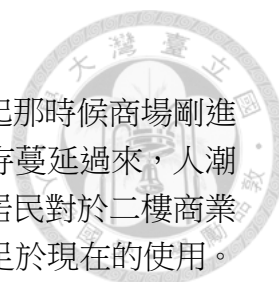
華江整建住宅建於 1969 年，根據楊華中里長的描述，當時國際的環境通貨膨脹很嚴重，鋼鐵很貴，政府開始限建大樓，因此華江社區是個五樓的結構，有著五層樓的高度，但對外宣稱四樓，樓層分割也是四層。當初建築原是以住商混和為設計，二樓規劃為商場，下層為商場、上層為住家，且多棟建築間有天橋連接以串接人群，這是華江社區與 1961 年落成的中華商場的共通點，雖然無從追究兩者之前的直接關係，但根據當地長輩的說法，或許是因為中華商場的成功，華江社區才想要複製其成功模式。

一樓目前有部分商業使用，一戶約 30 坪，由於高度較高，包含一個夾層閣樓空間。二樓由於原設計為店舖，一戶切割僅 10 坪大小，只有面對騎樓廊道有開窗，目前幾乎沒有商業使用，有少數租用成工作室，部分為閒置的狀態。三樓與四樓原本即為住家的設計，標準的三十坪三房兩廳配置，西南側與東南側數棟皆有後院空廊，目前空屋率非常低。



圖 3- 12 華江社區其中一棟

資料來源：作者攝於 2019/6/15



原先設計為商店街的二樓，留設了寬敞的通廊，居民回憶起那時候商場剛進駐時，有骨董店、二手店、成衣店等，但由於人潮很難從龍山寺蔓延過來，人潮少且經營困難的情形下，很快地許多商店都撤出了。然而現在居民對於二樓商業街已經沒有抱持太多願景，他們覺得人潮還是很難導過來，滿足於現在的使用。

因為商業街的沒落，二樓的空廊系統反而成為一個居民交誼、休憩、運動的好空間。以生活路徑來說，由於這個社區的二樓，如同騎樓般與天橋形成一個空廊系統，天橋自然而然地形成必經的路徑，有些居民將這個空廊視為一個運動路徑，每天繞一圈作為休閒活動。這個天橋不僅提供了一個過馬路的安全通道，更串起了不同棟居民的生活路徑，使得他們的互動與交流更加方便。作者在田野的過程中訪談了幾位居民：

我們都去二樓運動，有時候走去甘蔗公園那裡，走一圈。有事沒事就去逛來逛去，都不用走到樓下去（訪談三樓阿伯）。

我每天下午都會繞二樓走廊走五圈，下雨也可以走，很方便（訪談二樓阿嬤）。

在這邊小孩子很安全，也不會曬到太陽或淋到雨，如果都市中的大樓就沒有這個空間了（訪談三樓阿伯）

二樓的空間是很好的，做運動也好，小朋友很安全，總比到馬路上安全，下雨做運動跑步都很方便（訪談華江里里長楊華中）



圖 3- 13 連結棟與棟之間的跨道路天橋

資料來源：作者攝於 2019/6/15

但除了「移動」，這邊還有「停留」，隨著停留而生產出非正式的附加物。居民在二樓的空廊中擺放家具、盆栽等物品，由於光線充足、通風良好，曬衣服也是很常見的行為。曾經有過天橋曬棉被的行為而上了新聞媒體，引起大眾的討論，有人認為這是個當地特殊的地景，但卻有人認為妨礙都市景觀，萬一棉被掉下來了還有安全疑慮。



圖 3- 14 擺滿生活用品的天橋

資料來源：作者攝於 2019/6/7



圖 3- 15 居民在長廊上聊天聚會

資料來源：作者攝於 2019/6/7

在上述幾個脈絡推測，空廊系統成為二樓居民的室內空間延伸之外，也因為天橋串聯這個空廊系統，不少居民將空間當成自己社區公共空間的延伸，傍晚可

以看到居民在這裡聊天、交流或休息，糖廊里側的居民甚至在走廊擺了家具和泡茶器具，每天早上聚會至中午才散去。由於居民組成多為高齡者，大部分都是第一代住戶，社區的社會網絡很緊密，居民彼此之間都十分熟悉，天橋串起了他們的前院和陽台，使他們可以很頻繁地、不受天氣影響地互動。

除了當地居民的使用，曾經有居民看到觀光客在天橋上曬日光浴，形塑一個非常特別的「停留地方」。傍晚社區的活動在這個長廊十分豐富，幾戶小孩騎著小腳踏車在長廊上追逐，還有夫妻在家外面的水槽洗菜切菜，兩個阿姨在糖廊里那側貼有「糖廊里公物」標籤的椅子上語重心長的長談。一個社區的生活都濃縮在這長長的路徑裡，五棟住宅的生活路徑也因此被串在一起，超脫典型的塊狀社區活動中心的想像，地方公共性在這治理的縫隙中被展現。



圖 3-16 在天橋上公用座椅談天的居民

資料來源：作者攝於 2020/3/15

雖然當初設立這個二樓空廊系統的動機與治理邏輯並不是為了創造生活空間，但是能夠確定的是沒有這個天橋，必定不會造就現在的樣子。沒有棟與棟之間的天橋，除了失去了鄰里間的連結，二樓的空廊也無法成為一個系統，許多活動可能就不會發生了。尤其是從地方長輩的角度看待孩童的安全，就更能夠想像，這樣高於地平面、與車隔絕的二樓世界，其實帶給他們很大的安全感。反覆的使用和操演，這座天橋漸漸形成居民生活敘事的一部分，地方感建構的重要元素。

華江社區的除了作為社交場所，這邊也是擺放盆栽和展示園藝景觀的地方。靠近糖籬里側的天橋，擺放著各式各樣的盆栽，由居民自主地放置並管理，根據二樓的居民說法，有一區天橋的植物（如下圖）是由一位四樓的住戶提供並照護的。此刻天橋就不再只是天橋了，更是個空中花園，當地的劇團一曉劇場的導演提到他們曾經以這些花團錦簇的天橋為背景，作為劇照的拍攝場景，關於細節將於下一小節提到。



圖 3- 17 華江社區天橋上的盆栽

資料來源：作者攝於 2020/3/15



圖 3- 18 曉劇場作品海報

資料來源：曉劇場臉書粉絲專頁

位於萬華區的另一頭，基隆河北側中山區的樂群路上，有三座通往美堤河濱公園的人行天橋。同為跨越道路至河濱，其中有座（樂群一號）有別於建設較早的人行天橋，橋面較為寬敞，附有許多座椅與植栽，不僅是盆栽型的景觀植物，更有矮灌木叢與喬木散布其中，而座椅也附設造型遮陽頂蓬。觀察整體的空間規劃設計，儼然不只是基本的「通過」機能取向，更為了「停留」做設計。簡單來說，這座天橋的空間配置可以形容為空中花園，提供休憩與景觀眺望的功能。由於連結河濱公園，這三座天橋皆設有單車引道，作者現場觀察發現騎乘單車通過天橋的使用者大約有一半，寬敞的橋面使單車的牽行較為容易。

不同於華江社區的天橋系統，樂群路上的天橋連接了兩側綠地，一側為住宅退縮之公園綠帶，另一側為堤防內之河濱公園。天橋成為綠帶系統的其中一環，但是居民的活動主要分布還是位於兩側規模較大的綠地。雖然天橋上設有街道家具與休憩的空間，但在此發生的活動不多，頂多是到面向河濱的眺望台進行瞭望

和拍照。天橋成為了垂直綠化的公共地方，但在大量綠地面積包圍的河濱住宅地區，天橋的生活公共性反而不如華江社區如此彰顯。



圖 3-19 樂群一、二、三號分布圖

資料來源：本研究繪製

作者在現場觀察時，發現假日有許多以家庭為單位的使用者，其中有一個帶小孩來騎腳踏車的父親表示：「小孩子還太小啦，不敢讓他去河堤那邊騎。這邊使用率很高啊，但大部分的人都只是經過而已，不過之前有看過有人帶食物來這邊吃（訪談年輕爸爸）」簡單從外貌與行為來判斷的話，經過天橋的人大致分為從事休閒運動者、特地來參觀者與遛狗者，有高比例的人是騎乘 Ubike 公共腳踏車，牽行的過程比較少有停留。其中有少數坐在座椅上休息的使用者，有一對夫妻是趁著空檔出來曬太陽，「這邊人民素質很高啊！畢竟你要付得起這邊一坪 150 萬的房價。天橋大部分的時間都很乾淨，這些設施應該是政府出錢建造的，也有人在清掃維護。（訪左派大哥）」另一位利用植栽穴拉筋的大哥表示他很常來：「現在天橋這個樣子已經是第二個版本了，但也歷經十幾年漸漸老舊了。」



圖 3- 20 樂群一號

資料來源：作者攝於 2020/3/15

在日復一日的使用下，跨越道路的天橋發展多樣化的使用模式，垂直綠化是當代都市地景形塑的方式之一。樂群一號的案例，我們可以發現綠美化的天橋塑造了景觀化的公共空間，在公部門主導設計與管理下，展現了當代綠地空間的設計美學與想像。然而相對於此的華江社區天橋，綠化的體制截然不同，居民自主擺放大大小小的盆栽，有果樹、葉菜與景觀類植物，不拘泥於景觀整體的營造，展現的是特定幾個居民或社區集體的美學意識。公共性的體現在這兩個天橋案例就截然不同，但唯一可以肯定的是，天橋從通道轉變為立體公共空間的可能性及其多樣性。

二、地標與景觀地方：客家公園橋、水源同安、水源詔安、彩虹橋

2000 年後公部門對於水岸的治理開始有新的政策與想法，跨越堤防進到河濱空間的天橋受到重視。連同水岸綠地的整治與重塑，配合河濱公園的主題意象或地方文化，公部門與地方對於河岸周邊景觀進行營造。本節以兩個 1980 年代建造的跨水源快速道路天橋與兩個規模較大的河濱天橋—客家文化主題公園跨堤平台（以下簡稱客家公園橋）與彩虹橋進行分析。

隨著台北市的河濱自行車道與運動空間逐漸完善之後，市民在河濱空間進行休憩娛樂的活動越來越多，假日的使用狀況相當興盛。在古亭河濱公園旁的水源

同安天橋興建於 1980 年，經過了多年的使用後，2010 年前後河堤里里長鄒士根在市政會議報告中，向當時的台北市長郝龍斌提議加蓋電梯，經過了現場勘查之後，公部門與地方決議興建客家文化主題公園側新的平台，附設無障礙坡道與自行車引道，在訪談時他說：

我那時候在市政會議的時候跟郝龍斌市長提議要做電梯，市長跟我說：「用電的不要做啦！」開完會後我跟顧問一起去現場看一下，後來他站在水源同安的天橋上跟我說：「里長，我們在另外做一個新的好不好，做客家公園那側的。」我那時候馬上回答：「好啊！當然好！」，因為往那側蓋人潮就會往那側走，我們這邊也可以使用，同時不影響居民的生活品質。

客家公園橋連接了古亭河濱公園與客家文化主題公園，我們可以將客家公園橋和舊水源同安天橋看成一個系統，相較於以往的天橋形式，寬廣的平台和引道營造了一個更多變的立體開放空間。作者觀察到假日的使用者非常多元，以活動區分的話，從事運動的族群大多為家庭與單一年輕人；中老年族群比例最高，大概在每日傍晚或早晨前往河堤步道散步；另外客家文化主題公園在假日有非常多活動，包括市集、種菜與表演等。

在日治時期這個地區名為川端町，鄒里長強調客家公園橋上的平台可以看到相當漂亮的日落，而這個日落在日治時期就曾被列入台灣的四大景—川端落日。在平台上可以看到不少人往新店溪方拍照，外國籍學生在此停留的比例也較高，在這邊的居民也觀察到不少人會來這裡拍攝落日：「我們這邊是拍夕陽聖地，平常時會來拍照的學生就很多。」



圖 3-21 客家公園橋平台

資料來源：作者攝於 2020/3/29



圖 3-22 客家公園橋平台上的使用情況

資料來源：作者攝於 2020/3/29

2019年前後，鄒士根里長見設施老舊，進一步提出周邊的更新計畫，針對靠水源路側的人行道進行拓寬與水源同安天橋的更新維護。里長提到人行道的拓寬是為了營造更友善的無障礙空間，避免輪椅與嬰兒車的使用者在馬路上與車爭道。另外天橋的更新維護進一步與紀州庵文學森林合作，張貼詩詞歌賦於天橋橋面上，走上橋不難發現這個腳底下的巧思。除此，紀州庵方也爭取到經費，聘請藝術家為天橋重新漆上顏色，以綠色為底，粉紅色花樹點綴的外型與過往的單一淺藍色有強烈差異。里長提到：「那時候跟藝術家溝通時，我就說我們這邊有種櫻花樹，幫我畫上去。或許之後漆又掉了，可以換別的，動物圖樣等等。」



圖 3-23 重新上漆的水源同安天橋

資料來源：作者攝於 2019/3/20

從公部門與里長的治理脈絡可以發現，公部門與其在原有天橋旁建造電梯，卻建造了一個新的景觀地方。有兩個實質上的原因，一是電梯的維護與用電問題，成本相當高之外，也有安全疑慮。二是里長提到的預算移轉契機，原有經費要在石碑建造的天橋，因為當地居民反對，剛好預算可以挪用到這裡使用。然而，我們可以推測，這應是公部門對於古亭河濱地區的景觀營造，客家公園橋有著醒目的造型、燈光設計與公共藝術的擺設，儼然已不是將之視為「通道」，更是一個串聯河濱公園、客家文化主題公園和紀州庵的新地標

另外同樣位於水源快速道路的水源詔安天橋，一樣在近年換上了新外觀，不僅是橋體重新上漆，橋面樓梯的也進行彩繪，彩虹配色的樓梯吸引不少人來此拍攝。螢雪里長陳文質在兩年前的地方再造計畫中，提出了彩繪天橋與彩繪社區牆壁的構想，原本想要呈現 3D 的圖案，但彩繪師評估有困難，後來改用樓梯來呈現圖形（如圖）。陳里長對於河濱發展非常有想像，曾提過想要在天橋往河濱那側建造一個三層樓高的溜滑梯，但公部門覺得危險而無疾而終，他認為：「這邊社區因為老舊了，我想要讓它繁榮起來，希望可以塑造成一個觀光地方。天橋成為景點很好，未來搭配河濱公園，會有更多人潮來。」

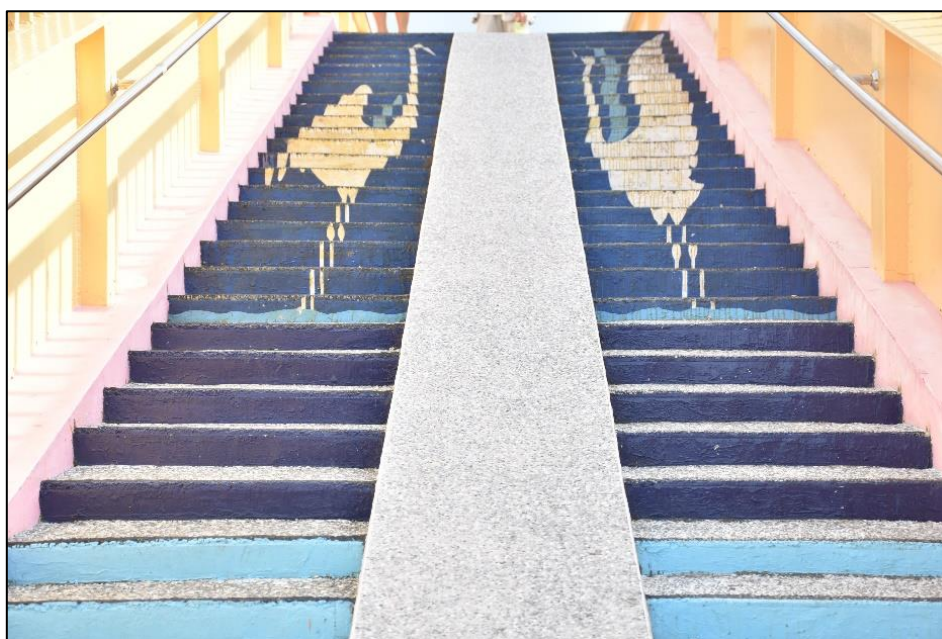


圖 3- 24 水源詔安天橋上的立體圖案彩繪

資料來源：作者攝於 2019/9/7

作者在參與式觀察的過程中發現，水源詔安的外來者相較於水源同安多，很多人是為了與彩繪合影而來，搭配螢橋國小近年彩繪的彩虹操場，成為許多年輕族群慕名而來。在網路的社群平台上，以螢橋國小為關鍵字搜尋，就可以發現許多人來此特地合影的作品，以網路流行語來說，即是一個「網美打卡點」。

彩繪過後的天橋，符合了陳里長的目標和發展，開始成為一個吸引人前往的觀光地方，而水源詔安天橋除了是一個進到河濱公園的入口之外，重新打造的外型使之成為一個吸引外來者的觀光地方，通道之外更富有景觀的意義。

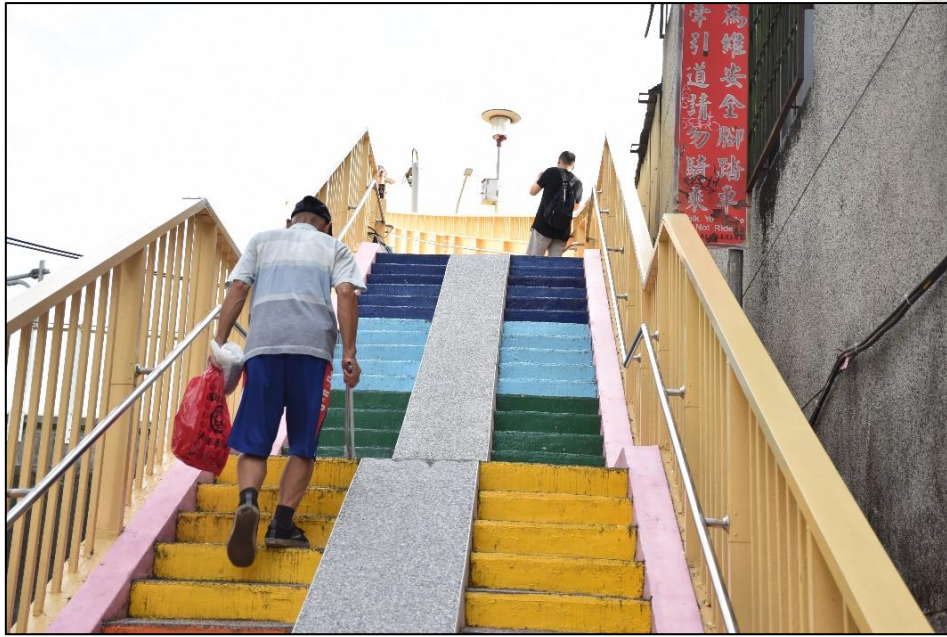


圖 3- 25 彩繪過的水源詔安天橋

資料來源：作者攝於 2019/9/7

另一處位於基隆河的重要地標—彩虹橋，亦是塑造景觀地方的脈絡下建造。若基隆河劃界了松山區和內湖區，這些跨越基隆河的橋就成為了兩地跨界的重要通道。最早興建的是 1948 年的長壽吊橋，慈祐里里長李祖民回憶他小時候的使用經驗，走在上面離水面非常近，橋面是枕木所鋪建而成，是一個懸吊式的吊橋。歷經了近 40 年的使用，1984 年拆除後，1987 年重建於原址，並僅供行人使用，而另外東側的成美橋則主要供車輛穿越。

重建的成美長壽橋（以下簡稱為長壽橋）有醒目的招牌，與 80 年代某些觀光遊樂區的吊橋十分相似。從 1948 年至今，興建和發展與蔣中正、台北市長和地方組織有著密切的關係，橋上所立的紀念碑可以感受到濃濃的官方和地方建設的宣傳意識，不難推測天橋作為當時重要的建設，理當為其命名並且宣揚治理成果。但長壽橋卻在 20 年後失去其作為地方代表性的天橋，取而代之的是外型特別、燈光絢麗的彩虹橋。

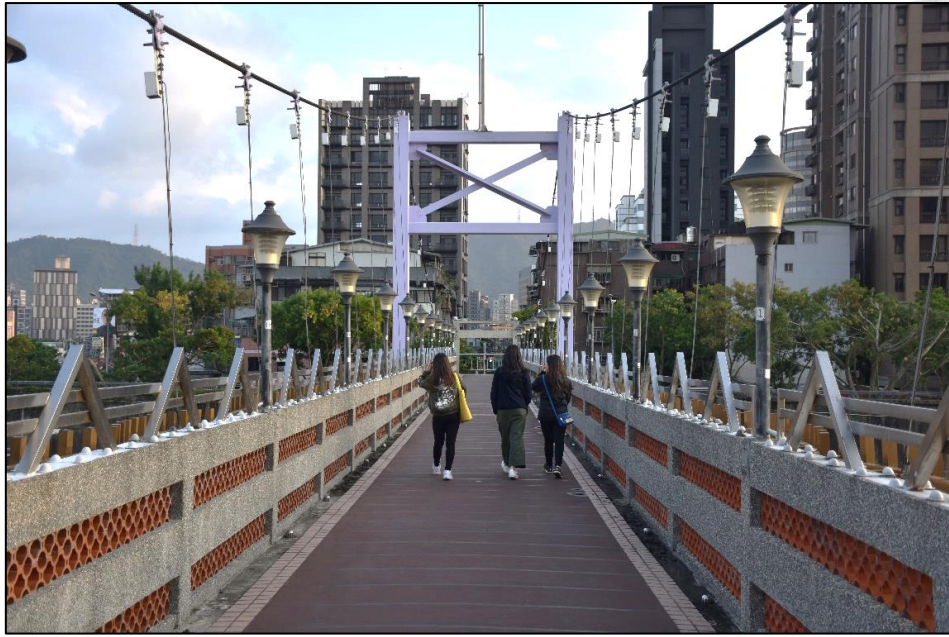


圖 3- 26 成美長壽橋

資料來源：作者攝於 2019/11/8

談到彩虹橋的來由，其實是慈祐里里長李祖民的想法，他的動機主要是想把人潮從內湖引過來，因為松山區這側有饒河街觀光夜市、宗教聖地慈祐宮，不論是要來逛夜市或拜媽祖的信徒，都可以經由徒步走到這裡。李里長聊到建造的過程時提到這是一個漫長的爭取過程：「我選上里長後開始爭取，總共花了快四年的時間才爭取到，一開始受到養工處的反對，因為當時松山高中那邊的天橋很少人走，他們怕變成蚊子陸橋，相關單位會被罵。因此我們有去養工處陳情，告訴他們別怕，如果沒人走的話，沒關係我們每天帶巡守隊去上面走，這是最後說服他們的點。」

除了李里長為首的松山區地方進行陳情，內湖行善里新明路的居民也多次反應繞行成美長壽橋與麥帥一橋的不便（蔡依蓀，2007）。「由於地方居民或民代要求興建的聲浪漸漸急切，養工處最後綜合多方考量後定調，重申增闢該座跨河橋樑，除可提升兩岸居民往返便利，還兼具觀光效益，有助帶動地方觀光產業發展（周維新，2005/8/10）」

最終彩虹橋終於決定興建，預算是一億兩千多萬，橋面呈現曲面 S 型，以鋼肋拱型樑懸吊橋結構，不同於以往的直線橋梁。由於基隆河的河寬不寬，沒有架設河中橋墩，為避免行人在風大時感到晃動，加裝阻尼器避震，成為全台先例（蔡依蓀，2007）。這個特別的結構和造型其實經歷十分曲折的過程才拍板定案並興建，從台北市養護工程處同意施作後，歷經近 10 年才完工，因設計案送都市審

議後，審查委員針對景觀層面十分重視，橋形經歷了 10 個不同方案才經公部門獲准。外型決定之後，安全、工程和經費上都花費不少時間與各部門調整與協商（周維新，2005）。



圖 3- 27 彩虹橋

資料來源：作者攝於 2019/11/8

誤打誤撞下而命名的這座「彩虹橋」，當初由於拱形加上兩側投射的燈光，居民以其形似彩虹命名，加上近年橋面側邊增設的 LED 燈，更營造出彩虹的意象。而這個彩虹的意象正好與在地以情人為行銷主題相呼應，李里長認為「彩虹橋很像牛郎織女的一年一會」，搭配橋下 LOVE 字樣的裝置上面讓民眾鎖上愛情鎖，彩虹橋成為了一個富有多重意象的景觀地方。台北市政府觀光傳播局曾在 2010 年的七夕情人節舉辦「戀戀錫口 幸福久久—2010 七夕 相會彩虹橋」情人節活動，除了表演和市集攤位，彩虹橋的光雕秀亦是一個特別的節目（謝佳伶，2010）。

建造至今近十年的彩虹橋，每到假日使用者眾多，除了民眾到此運動、散步與往返兩岸之外，也有許多到此觀光的外來者。作者發現有人帶著夜市外帶的食物到河濱旁的坐椅休息，有人在橋上眺望、攝影，夜晚水門旁聚集著許多人。李里長回憶以前建物還沒遮擋住台北 101 之前，跨年夜上到彩虹橋需要人流管控，還需要警察來維護秩序。

彩虹橋成為基隆河上的一個地標，帶來了來此觀賞與參訪的人潮，也連通了內湖側與松山側的社會網絡。1990 年後公部門積極投入資源打造水岸空間，彩虹橋河濱公園也是營造的重點區域之一，除了公園、跨河橋樑和相關活動舉辦之外，藍色公路同是這區的水岸營造策略。然而李里長對於親水活動有更大的願景：「台北市民要休閒都要到外縣市去，那時候想說這邊既然有親水，又有河面的環境，為何不能跟碧潭一樣？」李里長爭取天鵝船在此營運爭取了六年，終於在今年運用參與式預算通過了，未來希望加強河岸沿線的景觀，並且配合簡易臨時攤商，以胖卡餐車為主，讓民眾來此從事親水活動，也能停留跟消費。

隨著這個地標性的公共設施的推廣和傳播，越來越多攝影者特地到此拍攝，再不斷地經由再現使更多人慕名而來。由於基隆河的漲退潮較為明顯，攝影者運用倒影就可以創造出許多不同的構圖與畫面，因此在網路上的攝影平台上，有許多人分享彼此的作品和建議。彩虹橋的造型形塑的其地標性，而這樣的地標性將原本

然而，彩虹橋在這十年也面臨了一些挑戰和調整，最初設計的木扶手在半年後即出現裂痕，後來換成不鏽鋼。由於彩虹橋為經費龐大下的建設，我們可以發現輿論、媒體和民眾都會放大檢視其設施品質，並且監督其維護。另外，彩虹橋在興建不久之後，由於橋拱主體上的階梯攀爬不難，有民眾攀爬設施意圖自殺，李里長提到他總共經驗了四次這樣的事件，但相關單位致力不斷調整設施，不讓此處成為自殺熱點。

我們從彩虹橋的興建發想、完工到十年後的現在，可以發現這座跨越河岸的橋，承載了許多景觀地方的想像與願景。彩虹橋除了提供兩岸「通行」的功能，也背負起成為「地標」的責任，行銷地方與水岸景觀。相較於其他跨河橋樑，彩虹橋在「觀光景點」上屬於台北市公部門極力推廣傳播的，我們可以從臺北市政府觀光傳播局經營的台北旅遊網⁷看到，彩虹河濱公園與彩虹橋都被列為景點之一。我們可以推測，當這個僅有連接功能的天橋，有了地理上的發展優勢與執政者和地方的想像，就可能轉變為一個多重單位治理與規劃的景觀地方。

三、奇觀的商業與消費地方：信義空橋系統

信義空橋系統於 2000 年初陸續建造完成，是一個跳脫了原有交通脈絡的新形式天橋系統，除了不同棟建築之間串聯起來之外，也留設了退縮的二樓騎樓空間，築起一個立體的商業與消費地方。

⁷ 台北旅遊網上的彩虹橋景點介紹 <https://www.travel.taipei/zh-tw/attraction/details/243>

由於信義區計畫區從最初開發到細部都市設計都依循著計畫中的主要原則與計畫，公部門對於平面與空廊的人行空間皆有構想與相關規範，建築物在設計與建造時需要與之配合，包括預留空間作為棟與棟之間的連接和高度統一。因此，雖然這是一個公私部門首度合作建造天橋的計畫，但公部門在其中的主導性仍然高於企業，除了上述的指導原則規劃，還包括招標與設計圖審核。企業僅負責出資與建造後的認養，即是先出資建造後捐贈與公部門，再認養進行維護管理（蔡幸真，2005）。

信義區空廊經歷不同企業、不同形式與不同建造時間形塑成現在的系統，因此在形式上與使用上也有著不同的脈絡。從分布位置與百貨商場大致分為三區（圖 3-24），北起微風信義，串聯西側新光三越台北信義新天地（以下簡稱新光）A4 與東側 BELLAVITA 寶麗廣場，緊接南側跨越松高路的天橋，此為第一區。第二區包括東北側的微風松高以及新光 A8、A9 與 A11，最後跨越松壽路至第三區。第三區包含主要連接的台北信義威秀影城與西側的 ATT 4 FUN 信義店，往西跨越松智路延伸至 101 與世貿一館，以及 2019 初開始使用的南山廣場。

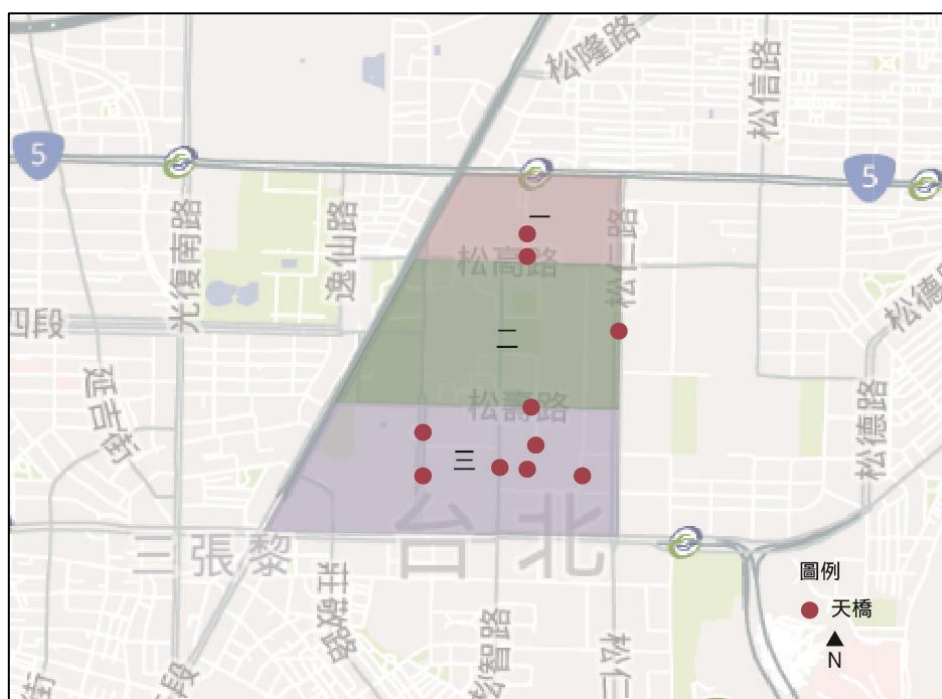


圖 3-28 信義區空廊分區示意圖

資料來源：作者繪製

不同企業之間的天橋有著不同的形式，由於建造時間點不同，橋與橋之間有許多「接合」，除了結構上的接合之外，也包含著技術和不同權益關係人的接合，不同企業、橋樑設計者與營造廠商。因此區都市計畫與細部的都市設計準則皆有天橋上的規範，新建築物設計時就須留設空橋並與舊有系統接合。但這樣的接合，造成形式上的差異，不同的外觀造型對於系統的視覺整體性有所影響，尤其是第三區，雖是一個系統，但視覺上卻如同一拼裝體。

然而，並不是所有接合都這麼順利，Home Hotel 旁有一座無頭無尾的天橋，沒有連接到任何建築物，獨立於建築物之外。瀚亞建築師事務所的陳先生提到，由於都市計畫裡明確提到量體必須設立空橋相互連接，但由於各量體的建築物興建時間不同，就像 Home Hotel 這個案例，威秀在興建當時沒有被要求要串聯，因此 Home Hotel 的天橋就必須等到威秀改建，這個無頭無尾的橋，才有可能找到「接合點」。



圖 3- 29 Home Hotel 的天橋

資料來源：作者攝於 2020/4/8

另外，2019 年甫開幕的南山廣場，由瀚亞建築師事務所以及三菱地所設計共同規劃，其建築與 101 與 ATT 4 FUN 以及威秀影城皆有連接之處。瀚亞建築師事務所的案子承辦人即是受訪的陳先生，他提到不同企業之間的溝通協調十分困難。當初設計時原先欲改建 101 的天橋，並設計全新的天橋直接連接到 ATT

4 FUN，在沒有公部門在施工成本、營業、稅務上的協助為前提，最終三方協調不成功。101 與 ATT 4 FUN 間的天橋沒有改建，而南山廣場僅連接至 ATT 4 FUN 與威秀影城之間的天橋，陳先生笑說：「因為這是唯一一座公部門興建的橋，所以最後才協調成功。」

南山廣場這個開發案有其獨特性，雖是分割的三塊土地，卻是屬於同一個開發案，不管是地上權或都市計畫都是一同規劃，量體也只有一個。所以我們可以發現，松壽路 20 巷能維持其平面的道路的使用，是因為量體直接立體跨越了道路，也可以算是廣義的「天橋」，是一個在開發限制與設計之間協調的結果。「這個開發案跟都市計畫本來就息息相關，所以就要協調怎麼做，用什麼方法可以讓它跟原本的設計不衝突。」陳先生說。

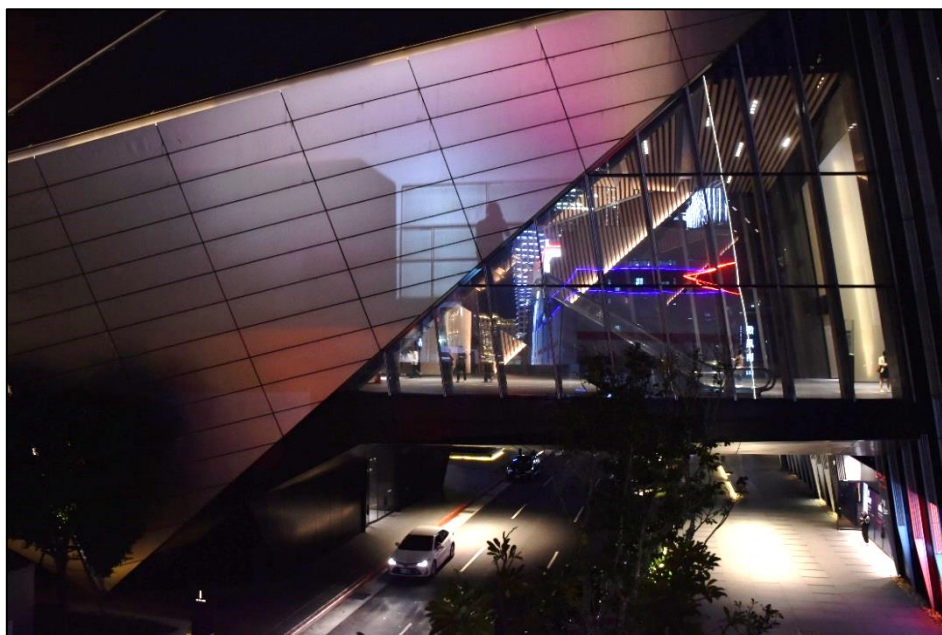


圖 3-30 跨越松壽路 20 巷的建築

資料來源：作者攝於 2019/11/8

同於其他商場，南山廣場也將二樓量體退縮留設出空廊，但屬於規劃設計方的陳先生認為，空廊的空間雖然留設出來，但要怎麼使用，怎麼與商場配合，是營業者決定的。「空間留了，牆壁要不要打開，要不要變成街邊店，就看營業者的想法。」

另一個從使用者的角度思考「接合」，在走過這些不同商場的天橋時，可能會有一個「情境轉換」的時刻，也可能漫無目的遊盪，看到吸引的事物才停留。

這麼一個系統的形成，除了使用者的方便性與整體空間的連貫性，可以「腳不落地地一路逛下去」，也將不同企業的消費者串聯，可能促成聚集經濟的效益。從上位計畫就意圖將信義計畫區串聯，空橋系統彷彿是一條繩子，把建築物綁在一起，促成了上面兩個潛在的消費者模式，「目的性購物」與「休閒娛樂」，不同商場的消費者變成同一個群，他們會流動，會路過商場，也會走進商場。

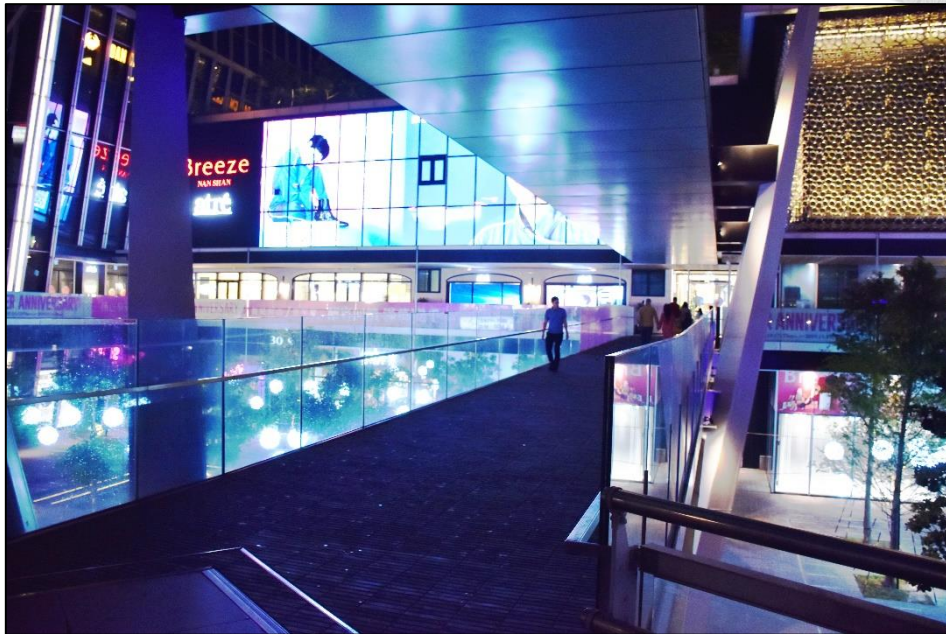


圖 3-31 南山廣場接到 ATT 4 FUN 與威秀影城之間的天橋

資料來源：作者攝於 2019/11/8

同時有公與私性質的信義空橋系統，雖然是公共空間，卻有嚴謹的空間規範和保安全管理網絡。空橋系統的有些部分是會隨著百貨關閉而關閉入口的，但由於還有幾個入口開放著，整體來說還是 24 小時開放的。負責 A8 的保全大哥日常都是在這幾棟間巡邏，唯一要注意管理的就是深夜後酒醉的酒客，以及有些在角落喝酒的街友，會基於安全疑慮勸他們下來。但大哥也提到，其實在管制的同時，還是有著標準拿捏上的矛盾與困難。

平常時其實沒什麼狀況，主要是上面喝酒不行，酒醉的酒客，喝爛酒的流浪漢也不行，反而夜店出來的都走平面。說難聽啦，空橋是政府的又不是私人的，我們又沒辦法去管制他們，管太多會被投訴。(訪 A8 保全大哥)

從保全的角度出發，我們可以推測信義區空橋系統會盡量避免這些「脫離秩序」的行為產生，使用者也設定在「消費者」、「上班族」等「正常規範」下的人，

使用族群大部分都是能夠到商場，並且有消費能力的人。因此，信義區的空橋系統，在公共性的彰顯有些矛盾，也有可能造成社會的排除。

信義區的空橋系統就不只是一座座的橋而已，由於與商場騎樓般的二樓空間連接，更多時候使用者也會把它視為一個停留與休憩的購物空間。天橋的定義就因此更廣義了，但這樣的天橋的意義也漸漸遠離了原本的「交通基礎設施」，轉變成為一個「購物地方」。

信義區空橋系統形式上的設計，無論是結構、造型或材質，都和早期的天橋有很大的不同。建材大部分為鋼構，搭配玻璃與其他金屬材質，並結合燈光設計，在夜間形成特殊的景觀。其中跨越松高路連接新光 A8 與微風松高北側這座天橋，擁有懸吊式的特殊造型，為建築師張樞所設計，設計概念為呈現輕巧的橋體，保有道路視線的穿透度，維持原有地面層的活動。

我們力求橋體輕小，沿道路視線的穿透度達到最高。立在人行道上的柱子盡量設在主動線之外，柱基的錨栓和基座埋在地下，使地面上的部份減至最少。橋柱之一向上延伸吊著天橋頂棚的上方，使頂棚有飄浮的效果。入夜後眾多建築隱入黑暗，信義天橋加入五光十色的招牌中為都市夜景增添一份熱鬧，頂棚變成線形的發光體，橋體的照明呈斷續點狀，上下形成對比。每到整點或卅分，頂棚會變色，為都市增加一分故事性。(張樞，2005)

雖平面道路亦設置斑馬線與行人號誌，在商場開放時間有相當多人以此空橋通行，亦有相當多靜態與動態攝影創作在此拍攝。從張樞的設計理念中可以發現，燈光設計與視覺營造已成為新型態天橋的重點了，相較於過往的天橋設計，除了曲面的造型和頂棚之外，橋體與周邊的景觀、建築物呼應都是必須考量的因素。

除了立體的通道外，此區的平面亦規劃了人行徒步區，擺放座椅、植栽與裝置藝術等，逢特殊節日時，徒步區會有暫時性的主題布置與景觀。有時候街頭藝人在這個徒步廣場進行表演，兩側的商場都成為觀眾區，在氣氛的營造中，彷彿成為了慶典。

第一、二區最主要為新光三越百貨的空廊及兩座跨越道路的天橋組成，騎樓般的空廊提供了百貨一個向外側進行商業活動的空間。第二區在近五年發展出與系統相互配合之消費地方，在 2016 年新光三越二樓女裝睽違七年再改裝，首度運用空橋拓展「街邊店」，二樓與三樓的空橋皆可轉為營造街邊店型態，以餐飲為主要業種，希望消費者不僅是路過，而是坐下來或外帶消費(李麗滿，2016)。

作者在參與式觀察的過程中，發現了非常街邊店為「快閃店」的型態，運用比較彈性的櫃位，在短時間希望觸及到最多的消費者。位於 A8 的 MyAnime Café，和偶像星願有短暫的合作快閃店，店員即提到：「面向空廊路過的人比較多，有

些上班族會來買咖啡，有些只是經過要去看電影的也會路過看一下。」而南側的A11街邊店—OCEAN BOX，原本在另一地經營時就是快閃店的性質，店長轉租至此時就力求一個彈性較高的半開放空間。店面的內用座位即是位於空橋上，地板上還有店家自己設計的彩繪圖樣，走過去的消費者大部分都會被明顯的店面風格所吸引。



圖 3- 32 OCEAN BOX 店面

資料來源：作者攝於 2020/3/29

除了平常的商業活動與百貨運作，逢節日時，空橋系統轉換成一個充滿節慶氣氛的奇觀空間。以聖誕節為例，不同的百貨以各種聖誕物件「佈署」於空橋系統以及平面的廣場。香堤大道的廣場上，矗立著高大的聖誕樹，燈光串圍繞著天橋的周圍，與平面的行道樹燈串相呼應，營造出一個聖誕節的奇幻地景。被燈光串圍繞的空橋，成為了民眾所期待的「燈海隧道」空間，在節慶期間，吸引不少人來此攝影與欣賞，另一個相似的空間營造案例即是板橋的耶誕城，每年必定會為天橋掛滿燈串。



圖 3- 33 聖誕節的香堤大道廣場

資料來源：作者攝於 2019/12/25

除此之外，平面層有表演與活動時，空廊亦成為一環繞的「觀眾席」，許多人倚靠著空廊欄杆，可以俯視表演者不被其它遮蔽物影響。以 2019 年 12 月位於台北 101 水舞廣場舉辦的簡單生活節為例，連通 101 與 ATT4FUN 和世貿一館的空廊段充斥著觀看表演的群眾，當天「停留」的使用明顯多於「通過」，也成為難得一見的熱絡現象。

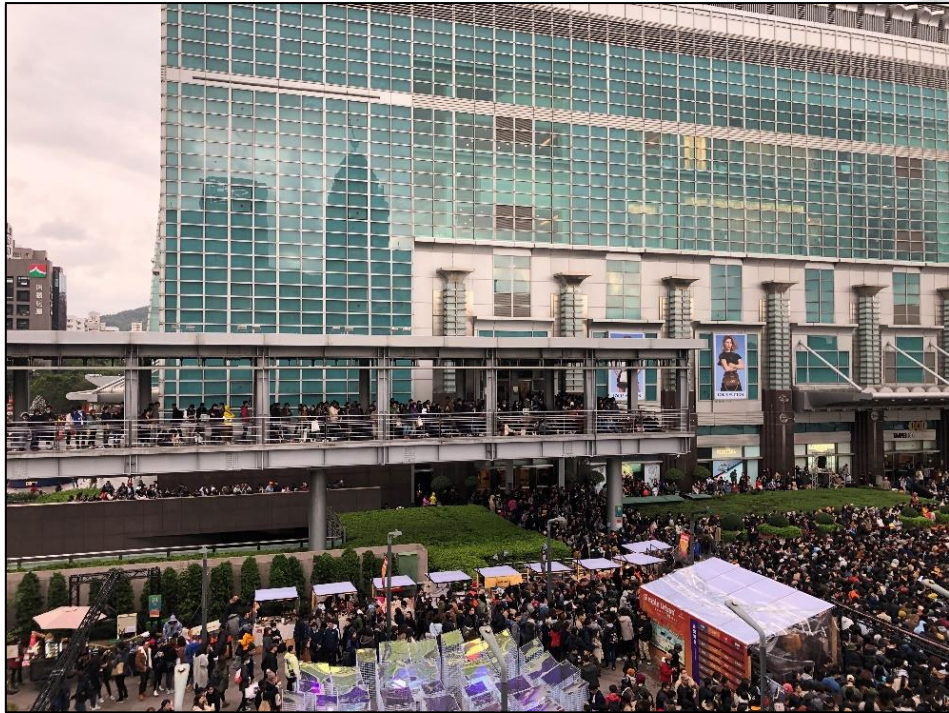


圖 3-34 簡單生活節表演時的 101 段空廊景象

資料來源：作者攝於 2019/12/7

總括來說，信義區的空橋系統已經不是只有通行的功能，還包含了都會風格與都市景觀的塑造。天橋系統讓購物行為更加便利外，也在景觀上創造了刺激與娛樂，讓購物的過程中充滿了不同感官的體驗。有別於室內商場的空間，信義空橋系統創造了一個半開放的購物空間，同時是一個不中斷的路徑，彷彿可以走著走就逛完所有的商場，而在購物的過程中可以凝視這些景觀，聆聽街頭藝人的表演等。這呈現了台北人 21 世紀的生活方式，如果有購物規劃的消費者，可以在不同棟的商場之前穿梭，有效率的採買所有物品。另一方面，沒有購物規劃的民眾，也可以在空廊上瀏覽商店櫥窗，走路、看表演、拍照或休憩，都不會被投以注目的眼光，因為這也是一種都市休閒娛樂的文化。

信義區空橋系統代表了一個新形態的天橋，天橋已經從通道變成了消費地方。而我們也可以從這樣的天橋生產，發現公部門的規劃邏輯，由於信義區為發展的重點區域，此處的基礎設施非常講求美學，國際化、現代性和自明性這幾個指標，在在呈現在此區的硬體設施。信義區天橋的設計者是著名的建築師，為了呈現整體一致性和協調性，整體設計和周邊的景觀相互搭配，這些都是過去天橋較少考慮的。公私部門互相合作，合力讓天橋邁向了新的使用可能。

本章描繪了多樣化的天橋使用情形，無論是作為「天」或作為「橋」，不同的使用造就不同的地方意義，隨著時間演變，意義也會不斷流動與轉變。

將天橋視為制高點，無論是看或被看，皆在使用中發揮其獨有的地方特質，相對於其他都市的制高點，如：建物頂樓或景觀平台，天橋作為一個無排除性的公共設施，開放所有人合法使用。制高點這在空間的社會生產時，從來不在交通的治理邏輯中，卻意外產生的地方意義。

然而這些轉變為地方的機制因應不同案例有所不同，如第二節提到的華江社區，其擁有較強的居民自主性與非正式的力量，通過改造與變通的設計，將天橋轉化為一具公共性的生活空間。然而，由官方主導的景觀天橋，頻繁的日常使用其實也促成其公共性，只是居民處於較被動的接受者，幾乎沒有參與營造過程，縱使里長為地方的意見領袖代表，進到設計階段後，地方居民即退出天橋的營造過程。而信義空廊系統在這樣的脈絡下，也是屬於官方與企業主導的成果，但仔細探究不同店鋪與逛街消費者的多樣化使用，仍是意料之外的發展。

因此，從第二節這七個案例中我們發現了在治理縫隙中的使用，並且促成多重意義建構，這些地方意義並沒有正面或負面的評價，而是讓我們看到除了交通治理與都市規劃之外的層面。使用者無論是處於被動接受者或積極反抗或改造者，都在天橋生產到衰退的過程中，扮演了極具重要的角色，但官方與大眾仍不夠關注這個面向。然而，第三章呈現的使用樣貌以現況為主，為了更透徹地理解各個階段的天橋使用，我們必須進一步深入已消逝的過往經驗、記憶與再現，以及天橋現存的特殊現象與使用。

第四章 保留或拆除？天橋召喚的經驗、記憶與再現



第二章爬梳天橋的發展與轉變後，人本交通的倡議及公車專用道的出現導致天橋已不再是解決交通問題的方法，1990 年後我們發現有不少天橋遭到拆除，保留或拆除這個議題開始被大眾討論，並出現保留天橋的相關行動。本章一開始由拆除議題切入，再佐以不同訴求的實際案例，分析其中不同群體的權益考量與立場。最後從保留與拆除延伸至天橋的抽象意義探討，相對於前節的功能性理性分析，將從更多情感層面切入，引用不同次級資料的分析與部分個體的經驗與記憶，描繪已消逝的天橋使用情形和仍留存的記憶載體。

接下來延續前節探討天橋的象徵與再現，從廣泛蒐集的文本中，探討天橋在文本中的意涵，可能作為過場也可能作為重要場景，並以三個小節概略分析三種天橋被賦予的意義。不同文本中的天橋再現，某種程度上形塑了天橋作為記憶載體，亦刻劃天橋在台北人心中的模樣。

這兩節的寫作佈局，試圖先從天橋衰退的拆除議題出發，回到集體共同的經驗，再進一步喚起已消逝的記憶，最後回到現實之外的文本中再現，作為總結不同天橋使用現象與故事的媒材。

第一節 走向衰退：天橋的拆除行動

一、何以生存？交通治理下的天橋未來

如果把天橋視為一個有生命歷程的物，從它的出生到死亡，抑或是死亡後的再生，都牽涉了空間的社會生產與空間的社會建構。從空間的社會生產角度切入，交通的政策與治理邏輯使天橋誕生，使天橋背負安全通道的重責，然而，卻也是由於交通政策與邏輯的改變使天橋衰亡，轉而成為喪失功能而遭閒置的空間。不過，「拆除」這個政策是如何出現以及演變的呢？

第二章提到，當治理邏輯由人本交通取代人車分離的 1990 年代，行人開始回到平面，天橋使用率開始下降。部分使用較久的天橋出現問題，物質性的問題包括橋體結構問題、立面老舊以及鋪面磨損等，而較多人關注的則是社會性問題，例如：長期使用造成的髒亂、閒置已久造成的治安疑慮或都市景觀改善的阻礙。

因此，1990 年後半葉至 2000 年初台北市開始有天橋遭到拆除，有一些損毀的天橋面臨拆除或重建的選擇，再加上捷運與鐵路地下化工程，這個時期絕大部分遭到拆除的是原本串接鐵路兩側的天橋，以及為了捷運工程需求。例如 1992 年的捷運新店線工程，有三座天橋遭到拆除：

位於羅斯福路上南門市場前的人行陸橋，將遭到拆除。稍後，為配合捷運新店線施工需要，羅斯福路上現有和平東路口附近的古亭市場陸橋、辛亥路口附近古亭國小陸橋都陸續拆除。為避免因陸橋拆除造成的不便，捷運局已要求施工承包商一定要在臨時陸橋完工後，才可以拆除原有陸橋。(羊曉東，1992/6/23)

然而，2000 年後半葉，全台灣各地公部門開始積極檢討天橋的存廢問題，亦有不少遭到拆除。2008 年的新聞報導標題如下「硬要老弱婦孺走高架，不夠人性」、「養護費用每年數百萬，排擠預算」、「若拆除要多花經費，乾脆任閒置」(唐榮麗、顏玉龍、張謙俊、林金池，2008)。我們可以發現「使用率低」是最關鍵的因素，一旦使用率低，與其每年編列管理維護預算，公部門如果有辦法會傾向拆除，免去之後的成本，加上平面的行人空間漸趨完善，平面斑馬線與立體設施同時存在的矛盾狀況，使相對不友善身心障礙者與高齡者的立體設施漸漸失去正當性。台北市政府在建造三座電動天橋之後，由於不符合經濟效益，屆時市長郝龍斌即隨後宣布任內不再新建，也不鼓勵一般行人天橋與地下道地興建(唐榮麗、顏玉龍、張謙俊、林金池，2008)。

由於明確的交通治理邏輯轉變，許多縣市評估天橋的使用狀況後，也陸續將不少天橋拆除。而台北市在 2008 年後，已沒有再新建跨越道路的天橋，如同第二章第三節所述，天橋進到「跳脫交通脈絡」的生產階段，河濱旁的跨堤天橋、商場間的空橋系統或地標取向的景觀橋成為新產物。對於「拆除」開始有更積極的實際行動是台北市長柯文哲上任，2016 年在工務局進行廢存評估後，提出拆除名單並訂定在 2017 年前拆除完畢，因而「柯 P 又拆天橋了」、「效率拆除、火速拆除」等字眼紛紛出現在新聞媒體與網路輿論中。不過，市長柯文哲曾指出這是前市長郝龍斌的既定政策，也在已經在之前做完評估規劃，並不是他上任新政，僅是延續並執行原有政策(侯慶莉，2015)，但不容質疑地是，拆除天橋儼然成為近年台北市交通政策中不可或缺的一環，這個趨勢也影響到基隆市和新北市。

除了公部門以拆除政策作為新的交通治理邏輯外，作為使用者的民眾亦有爭取拆除的聲音。使用率低仍然是一個關鍵的導因，但更多的是「天橋作為障礙物」的論述，因為不少天橋階梯落於人行道或橋體緊鄰建築物，造成權益相關人提出反抗的意見。2006 年靖娟文教基金會以改善中正區國小通學環境為訴求，針對位於和平西路與南海路口的國語實小天橋提出拆除的建議，由於設計不良，這座天橋佔據整個人行道，許多使用的學童為了通行繞行外側道路與車爭道。很弔詭

地因為「安全通道」的設置形成了「不安全的通道」，在靖娟文教基金會和在地組織龍光里一年的不斷爭取下，終於在 2007 年成功進行拆除工程(喬慧玲, 2007)。

不過「天橋作為障礙物」的論述，其實背後有蘊含更複雜的利益考量。從既有使用來探討，不少緊鄰天橋旁的店家與住家，表示長期被「遮擋」與「窺視」，店家認為天橋阻擋了生意發展，住家則認為天橋的直視角度缺乏隱私。但更多討論著重在未來的發展，因天橋和景觀息息相關，拆除天橋勢必會帶來更廣闊的視野，房價自然就隨之上漲。因此，拆除天橋就牽涉了「私人權益」與「公共利益」的矛盾衝突，2017 年三興國小天橋列入拆除名單時，就曾經出現這樣的利益糾葛。

信義區三興國小百位家長及學童今天上午在寒風中站出來，希望保留鄰近三興國小、基隆路上方的天橋。市議員許淑華到場聲援表示，市府 103 年收到陳情要拆天橋，每年評估都有使用需求要保留，結果每年都要再評估一次，讓家長每年都必須人心惶惶出來捍衛天橋。她也爆料，基隆路的建商，認為天橋會影響到房價及風水極力要求拆，還透過議員向市府施壓，才會年年都喊拆。(鍾泓良, 2017/1/23)

支持三興國小天橋保留的論述為孩童安全考量，平面雖有雖然專用號誌，但由於基隆路的車流考量，秒數非常短，行人通過相當急迫，天橋才是孩童最安全的通道。民眾認為有議員代表建商向公部門施加壓力，以天橋影響到房價與風水極力要求拆除，但當場受到指控的洪健益議員表示：「台北市天橋要拆除是前市長郝龍斌就開始執行的政策，而就他自己到場觀察，陸橋使用率低，也有礙都市景觀，才會主張拆除，與建商是兩碼子事(鍾泓良, 2017/1/23)。」然而在這場利益衝突中，三興國小天橋最終還是先保留下來了。



圖 4-1 三興國小捍衛天橋的行動

資料來源：<https://www.setn.com/News.aspx?NewsID=218947>

同樣位於基隆路上的世貿天橋，在列入拆除名單後，第四章有提到其特殊拍攝角度與制高點，許多攝影愛好者呼籲保留，甚至有民眾認為「這座橋的夜景照片幾乎是台北的印象代表。」（三立新聞網，生活中心綜合報導）然而其中牽涉到的私人利益衝突仍存在，天橋旁邊掛上了爭取拆除的布條，作者在田野的過程中試圖詢問附近店家與民眾的立場與態度，但多數人比較傾向逃避談論，或認為這是政府的作為，他們沒辦法決定，因而作者一無從得知掛布條者為誰以及其的完整論述。從 2016 年宣布拆除後，新工處輾轉經過多次評估，在 2018 年與 2019 年進行封橋測試，2020 年年中新工處規劃科長宣布將在 2020 年前拆除基隆路側部分（郭安家，2020）。



圖 4-2 世貿天橋下的布條

資料來源：作者拍攝於 2019/2/11

但也有天橋的拆除是和平、順利地進行，2015 年老松國小旁的天橋由於平面行人空間相當完善，日漸使用率低落而決定拆除。校方號召 700 名師生與校友一同為天橋送別，學生戴學生帽、背書包，一起走上陸橋放氣球與舉看板，欲重現當年萬人齊上學的盛況，不少人基於自己的使用經驗與回憶，不捨天橋的退場，但考量到使用現況的改變，還是笑著與之道別（蔡永彬，2015）。



圖 4-3 老松國小送別天橋的活動

資料來源：<https://tw.appledaily.com/headline/daily/20150117/36333006/>

文史工作者張哲生長期觀察到這些拆除的利益之爭，他發現有些天橋拆除後，旁邊沒過多久都變成了新建案。但他持著一個中立的立場，他認為「去與留在於人的因素，天橋承載了很多人在這的回憶或情感，可以看到懷舊的情懷和現實利益的衝突。(2020/3/2，訪張哲生)」他也提醒，除了這些被媒體報導或被地方代表公開呼籲立場的天橋，其實還有很多天橋就悄然被拆除了，我們無從得知這些天橋的拆除否是否影響了某些人的權益，但卻沒有被大眾關注。

回到這小節的一開始，我們將天橋視為一個生命體，天橋的出生到死亡都是掌握在公部門的手裡，那麼我可以說 2000 年代開始，多數天橋彷彿被判了死刑，只是這個刑期還在規劃中，但終點必定是衰亡。雖是如此，還是有僥存下來的天橋，這些天橋何以生存？保留的原因大致上有「使用率高」、「歷史價值」與「跨越必要」。

若使用率高，天橋即有其保存的正當性，多數使用者也會反對拆除，跨越河堤的天橋存在著「跨越障礙」與「河堤入口」的通道角色，如果拆除將阻斷與河堤空間之連結。再者，跨堤天橋的位置在都市景觀中較無影響力，甚至可以成為一個搭配河岸地景的「景觀地方」。因此，跨堤天橋成為淘汰天橋潮流下的生存者，以及還在新生階段的新型態空橋系統。

總而言之，「交通以外」的天橋正開始成長，而交通治理下所生產的天橋已經漸漸走入末日，我們可以確定未來會有更多的天橋被拆除，也能確定這是一個

不可逆的趨勢。然而我們從前幾章的探討可以發現天橋已經不僅是個安全通道了，長時間的使用創造出多重意義的地方，有著治理之外、意料之外的轉變。



二、懷舊地方：平樂天橋、華江社區天橋歷史意義的建構

然而，除了上述的保留行動之外，透過歷史意義的建構也是訴諸保留的一個路徑，將天橋作為一懷舊與歷史性的地方，以維持地方感與認同作為主要訴求，相比起來，上述的例子是較沒有歷史性的天橋，拆除與保留方的意見也有所不同。除了以上的例子，台北市有不少天橋在面臨拆除之際，利益和價值的衝突與矛盾才漸漸浮上檯面，兩方各自建構拆除和保留的論述。

當老舊天橋面臨了拆除的轉捩點，原本不受重視的議題浮上檯面，天橋的歷史與記憶開始被群眾回溯。有些天橋聚集了民眾使用經驗與記憶，形塑成集體記憶的再現空間；有些天橋構成地方懷舊的情懷與氛圍，形成多元使用的展演空間；而關於歷史意義的建構與論述則進一步促成了對於老舊天橋保留的爭辯，此節將以一個成功爭取保留的平樂天橋為案例闡述，另外再以懷舊情懷的角度觀看華江社區天橋除了公共性的另一面。

當代的天橋會遭到拆除，大部分是其存在開始受到質疑後，有些老舊的天橋經過台北市政府工務局的評估，列入拆除的名單，歷經緩衝期後，若地方沒有反對聲音，就予以拆除。文史工作者高傳棋長期觀察後發現：「市政府拆除天橋有個 SOP，主要會先評估用了多少年，拆的地區大多分布在舊市區，並針對高齡居民居住地為主。」

2016 年的 7 月底，位於華江社區的「台北水窗口⁸」與多個地方組織合作舉辦天橋趕集的活動，包括手作飾品、二手義賣與社區營造的團隊設攤，希望在活動中可以找回當年華江社區商業繁榮的景象（鍾泓良，2016）。其實這個天橋上的趕集活動，除了讓民眾回憶起過往台北市曾經天橋上攤位眾多、熱鬧的情景外，還有透過活動傳達此座天橋欲保留的訴求。

⁸ 台北水窗口為台北市都市更新處與文創公司合作推動的空間，辦理專題講座、工作坊與展覽等活動，積極活化老舊街區。



圖 4- 4 2016 年華江社區趕集活動

資料來源：鍾泓良攝於 2016/7/31

起因為 2016 年 4 月華江整宅被列入台北市的天橋拆除名單，據文史工作者高傳棋的觀點，大部分的居民基於生活機能的方便性都是力求保留的，甚至有報導指出上千戶的居民都是反對拆除的。

台北市長柯文哲，上任之後拆陸橋，沒有停過。明年預計，有 18 座陸橋待拆，其中一座，就位在萬華的華江整建住宅。這座天橋，串起四個里，和上千戶住戶生活，因此當地民眾，一聽到天橋要被拆，都很反對。有文史工作者直言，這座天橋是居民的日常生活通道，和其它利用率比較低的天橋不同，呼籲市府，不要為拆而拆。（李曉茹、吳嘉堡，2016/7/31，公視新聞網，）

2016 年辦理趕集時，他跟媒體表示，目前沒打算將天橋申請為文化資產，擔心指定歷史建物會淪於空殼，但會與居民一同發起聲援行動（鍾泓良、郭安家，2016）。高傳棋說：「我那時候就指著柯文哲的心臟說，華江整宅的天橋就像心臟，如果拆除了，身體的其他經絡也會不通。因為這個天橋代表了一個社會流動性，它是一個生活路徑、生活步道。」他笑笑地說，他這樣一比喻柯文哲市長馬上就理解了，並表示會再評估。

華江里的楊華中里長更直言：「天橋拆除是個誤傳，政府知道地方不同意，就沒有後續拆除的計畫了，但是新聞發布出去，大家都打來詢問，我得一直接電話澄清，但其實拆除是一個假消息。」由於地方的聲音大多數都持保留意見，天

橋成功地保留下來，作者在參與式觀察的過程中，隨機訪談路人也沒有聽到持拆除意見的居民。

由於天橋還保有「通道」的功能，華江整宅的保留行動沒有遇到太多困難，也因為天橋存在的時間很久，累積了大量的使用者經驗與記憶，甚至還有許多「非正式」的使用痕跡。作者認為，在當代台灣的治理體制之下，這樣的政策一發出，一旦地方有反抗的行動與完整的論述，公部門在評估之後，大多會順應民意為主。因此華江社區天橋的成功保留有兩個關鍵，一個是使用率仍高，另一個則是長期使用經驗積累之下，集體認同所形塑的生活地方與歷史地方，使得拆除效益明顯不大。

相較於華江社區的天橋保留，平樂天橋在保留與拆除呈現了較大的張力，「歷史價值」面臨了實際使用率極低與景觀的衝擊。由於立場不同，使平樂天橋的歷史意義的不是地方集體共同構成，而是其中一部分人的意識。

位於太平與永樂國小之間的平樂天橋，是現存台北歷史最悠久的天橋，啟用至今已經超過 50 年。1969 年游俊成先生基於學童的安全，捐贈此座連接太平國小與永樂國小的天橋，由於汽機車自台北橋下來之後，沿著延平北路往市區開，車速都非常快，需要避免學童直接穿越。



圖 4-5 平樂天橋

資料來源：作者攝於 2020/8/22

在 2013 年面臨拆除之際，校友會發起的保存運動，引起居民與校友對於過去使用經驗的交流與分享，也進一步在集體記憶中建構歷史空間。保存運動不僅成功爭取了保存，也因為舉辦未來策略研擬的工作坊與展覽，當地共同記憶與情感透過媒材不斷再現與重製。

在訪談校友的過程中，每個人分享自身使用平樂天橋的經驗，慢慢堆疊成集體記憶，再不斷補充漸漸完整。由於這兩個學校是互相競爭的狀態，又只相隔一條道路，校友們開玩笑地說他們是互不相讓，校友許先生說他還曾經看到兩個學校的學生在天橋上打起來。平樂天橋意外變成兩校交集與衝突的地方，但是這座天橋又是串起兩校友誼的橋樑，有著實質與抽象上的連結意義。其他校友張小姐和陳先生則是沒什麼使用天橋的回憶，因為他們上學的路徑都不需要經過天橋，有時候會從後門出入，也不會經過，他們觀察到比較常的使用者應該是搭公車上下學的學生，他們需要跨越馬路到公車站，這些學生可能是從三重區、社子島來上學的。



圖 4-6 校友會自製的現況歷史對比

資料來源：張嘉莉臉書頁面

在 2014 年 9 月，台北市政府針對平樂天橋封橋三個月以檢核是否拆除，雖然使用率已經非常低，太平國小校友會意識到這座天橋的歷史價值，開始連署保留，公部門經過考量之後，確定保存下來。因為這次保存活動而組織起來的校友

會，在往後的幾年，辦理了非常多與天橋相關的活動，希望可以活化這個歷史地方，讓更多人看到，但過程中也面臨了許多困難。

太平國小的校友會執行秘書張嘉莉認為這座天橋是一個記憶的凝聚和保留，也能將捐贈者游俊成先生的愛心延續。共同負責天橋保留的另一位校友藍世昌先生也認同這樣的論述，他認為天橋是一個引子，藉由天橋的保留，他們挖掘到更多地方的故事和寶貴的文史資料，也凝聚了地方和校友們的情感。平樂天橋已經化為一個共同記憶的載體，也是一個地方歷史文化的實體象徵。

在確定保存之後，公部門建議校友會將天橋進行活化，因此他們搭配了台北市設計之都的活動，提了兩年的案子。包括與社區合作的工作坊和講座，並在國小舉辦天橋的繪圖比賽，讓學童發揮想像力，畫出天橋使用的可能。永樂國小的校長在訪談中提到，有安排課程讓小朋友認識這個歷史悠久的天橋，包括實際踏查的戶外課程與導覽。

經過多次的意見彙整，校友會提出過非常多天橋活化的計畫，但是由於現實層面的考量，大部分都無疾而終。其中的阻力包含公部門的限制、地方人士以及文史工作者的反對。首先，天橋、人行道和公車站都分屬不同政府部門，一個完整的景觀設計計畫必定需要這些部門進行協調與合作，由於時程的緊迫和協調的困難度，大部分的計畫就此放棄。另外，有些人認為天橋應該要如實的保留，回復到最初的狀態，復舊如舊，不應該增添副加物或變更原有的外貌。這兩個原因使的活化的計畫難以進行，但校友會還是辦理了許多活動，包括已經進行四年的市集、天橋五十周年的慶生以及周邊導覽。其中 50 周年時，校友會辦理遇見太平町—平樂天橋 50 年慶生會的活動，邀請太平國小學童表演並辦理天橋市集。



圖 4-7 平樂天橋 50 年慶生會活動開幕

資料來源：截圖自平樂天橋五十年-1 影片

(<https://www.youtube.com/watch?v=Y7j-QfjSg>)

作者在兩國小學童上學期間，隨機訪談兩校的導護志工，發現居民普遍較無平樂天橋保存的使命感。大多支持拆除的主因為使用率低，且平面號誌完善後，搭配上學時間⁹的導護志工團隊，安全的問題被解決，天橋的存在已經沒這麼過去如此重要。太平國小導護志工認為天橋阻擋了景觀的開闊程度，「像南京西路那邊，日興國小那，拆掉以後路看起來很空曠、舒服。」

⁹ 上學時間為 7:20-7:50



圖 4-8 永樂國小與太平國小上課期間的平面通行狀況

資料來源：作者攝於 2020/3/16

當地里長 Kiki 則認為原樣保留的天橋，舊舊髒髒的有礙景觀。進一步詢問里長天橋美化的計畫進行的如何，她表示美化的計畫已經提了好幾年了，新工處來會勘過好幾次了，但由於經費問題和校友會的反對，一直無法落實。

不打掉要整理阿！尤其要美化，我們有請柯市長幫忙處理。希望有藝術家來彩繪最好，你看淡水堤外那個彩繪很漂亮。總之，看起來要很漂亮就對了，不能像現在這樣黑嚙黑嚙（台語）的，舊舊髒髒的。（2020/3/16 訪談賴徐玉枝）

但由於此處較無景觀遮蔽的問題，橋體的結構尚為安全，公部門評估後才決定保留，並不是完全著眼於歷史的價值。在天橋原有的通道功能逐漸消失之際，不同群體對於這個重新建構的「地方」各自論述，基於不同的意識形態與利益考量而做出不同的回應。對於在地成長的國小校友們，平樂天橋作為「歷史地方」，是立基於他們的從小使用的經驗與回憶，並且以保護當地文化資產為使命，力求保留天橋，縱使他們不是經常的使用者。然而，從「通道」機能與「都市景觀」角度出發的其他地方群體們，雖然擁有共同的集體使用經驗，卻不一定認同這樣歷史地方的建構論述，對於天橋的想像亦不相同。

因此，我們可以發現當天橋面臨拆除時，原本單純的「通道」基礎設施，已轉變為多方權益與意識形態交錯的「多重地方」。在文化資產保留意識抬頭的趨

勢，歷史地方成為保留的出入之一，然而從這兩個案例我們可以發現，使用率的高低仍然影響著天橋的廢與存，相對於較大規模的建築物與街區保留，小規模的天橋轉為法定上「歷史地方」而保留仍是非常少數。



三、不復存在的集體記憶：天橋的消逝與留存

隨著天橋的拆除，有些集體記憶漸漸被新的地景抹去而消逝，大多數台北人對於已拆除天橋的記憶，依然以幾個使用率較高或擁有地標性的為主，然而有些現象與經驗卻一直以其他再現方式留存著。以下將舉出幾個已拆除天橋的案例，並佐以幾個不復存在的現象，探討這些過往的脈絡如何影響著台北市的天橋。

提到集體記憶的留存，文史工作者張哲生經營的臉書粉絲專頁即是一個拋磚引玉的懷舊平台。他認為藉由老照片的整理、分享故事與歷史文化，可以很直接地跟有共鳴的人互動，大家會分享自己的經驗並交流。張哲生的平台上有分享過幾個老舊天橋的照片與資訊，雖然已不復存在，照片的再現也引起許多留言討論，擁有不同使用經驗的個體，在平台上和其他人的經驗慢慢拼湊出一個共同集體記憶的樣貌（如下圖）。



圖 4-9 張哲生的貼文（2014/11/21）

資料來源：張哲生臉書粉絲專頁

(<https://www.facebook.com/ZhangZheSheng/photos/a.10152144402114531/10152596867314531/?type=3&theater>)

「很多過去的事物其實就是平常時不會太特別有感覺，但不見了會想念，或者這個東西突然以影像或其他形式出現，變成一個懷舊的媒介，就會引起想念。」因此張哲生的粉絲專頁作為一集結許多個體經驗與記憶的媒介，大多數的回應者抱持著「懷舊」與「懷念」的態度，身為這個平台的管理者，張哲生對於已拆除的天橋抱持著中立的態度，認為天橋已經功成身退。

天橋存在的這段期間（1970 年代-1990 年代）是世界的黃金年代，也是我們這輩的青春期，人生最精彩的年代。我覺得人不會懷念一個動亂的年代，而是懷念一個美好的年代，因為那時候大家都有著「明天會更好」的進步觀，所以當懷舊成為一個當代的主流意識，代表大家覺得現在過得不好，才要往過去看（2020/3/2，訪談張哲生筆記）。

當已消逝的天橋以舊照片、動態影像或其他文本形式再現，集體記憶（用理論）讓這些天橋再次賦予意義，不斷重構和覆寫。從第一座天橋 1968 年興建於中正路（現為忠孝西路）後，台北車站周遭陸陸續續興建了不少天橋，皆是跨越忠孝西路為主。包括同年 4 月由國際獅子會所捐贈的「獅子天橋」，其位於公園路口（張哲生，2014）、位於重慶南路口的西站陸橋（秦慧珍，1992），以及現今還存在的中山南路口天橋，興建於 1970 年。

獅子天橋在 1970 年使用率相當高，由於當時台北車站新站剛建造完工，平面的活動相當盛行，跨越忠孝西路的需求很高，周邊商業活動亦十分活絡，橋的兩側商家皆在橋上搭建便道，可以從橋上直通商家。在捷運開通、鐵路地下化之前，這幾座天橋在 1970 至 1990 年代具有代表性的意義，身於此年代的台北人必定會有多次的使用經驗，在他們的記憶中，台北車站前有很多座天橋，並且攤販充斥，絡繹不絕。在報時光 UDNtime 的臉書粉絲專頁中，有關台北站前的天橋文章，往往引起不少人關注，許多人留下自己的使用經驗和主觀感受：

台北車站西三門旁邊的這座天橋，當年南陽街出來到車站必走，是一個超級重要的天橋，也是充滿回憶的天橋...（2020/4/28，貼文中許春元留言）

記憶猶新當年，當年十幾歲住台北時火車站附近好多天橋，中華路更多天橋，慢慢的消失不見了，還記得天橋上都有人在賣東西。（2020/4/28，貼文中陳佐一留言）

記得天橋上有阿伯阿桑擺攤賣些帽子襪子等禦寒小物價格也實惠。（2020/1/16，貼文忠黃秋鳳留言）

養工處表示，現存台北市中最「老」的人行陸橋是在民國 57 年接管的西站陸橋（忠孝西路、重慶南路口），因為捷運出入站的興建，即將功成身退，它也許是許多台北人「走」過歲月的記憶，雖然醜，但卻像是個共同成長的好

友，而今對它即將淹沒在歲月的洪流中而有一分傷感。(2020/1/16, UDNtime 臉書粉絲專頁)

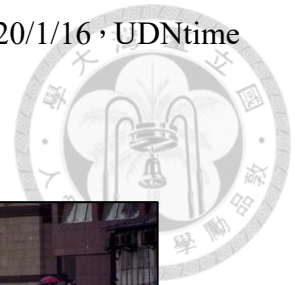


圖 4- 10 1992 年重慶南路口西站陸橋

資料來源：黃國有攝於 1992/3/9

(<https://www.facebook.com/UDNtime/photos/a.514674648977622/842379949540422/?type=3&theater>)

在捷運站體的興建後，平面層的活動已大量轉至地下層，隨著天橋消逝，集體記憶亦出現了斷層。新世代（30 歲以內）對於台北車站站體以及周邊的使用經驗，大多集中在捷運站、地下街與火車站大廳，不再需要跨越忠孝西路，對於平面地景的建構也不如上個世代的清晰。作者依舊照片與新聞資料推測，原有四座天橋的忠孝西路，如今僅剩一座，站前繁華的立體世界，已消逝 30 餘年，集體記憶依舊留存於老舊照片與網路平台中，以及本章第三節將會提到的不同文本中。

由於台北車站的區位，集中了車流與人流，成為特定年代多數人的日常記憶與經驗，除此之外，位於萬華區龍山國小旁造型特別的「飛機天橋」也形塑了許多人的鮮明印象，這座天橋更曾經在電影《英雄本色》中出現（張哲生，2013）。附有完整遮雨棚的飛機天橋，外型儼然像是飛機座艙，擁有較高的封閉性，有人稱之為飛機、有人稱之為太空艙，是學童們上學的安全通道。

有趣的是，位於台北市的東側另一端，有一座造型幾乎相同的天橋，位在忠孝東路與松山路的交叉口，也是附近學校學童上學的重要通道。這兩座飛機天橋，幾乎面臨一樣的發展命運，先是由於通透性不高有治安疑慮，進行改建而拆掉了「飛機頂蓋」，接下來再由於使用率不高，在近年遭到拆除。



圖 4-11 忠孝東路與松山路口的飛機天橋

資料來源：張哲生臉書粉絲專頁

(<https://www.facebook.com/ZhangZheSheng/photos/a.10151511331044531/10151662312094531/?type=1&theater>)

從以上已拆除的天橋案例，我們可以發現，天橋的存在，承載了一個年代的記憶與經驗，在天橋拆除之後，透過影像與文字分享，將不同個體的記憶慢慢構成一個集體記憶，縱使這些天橋不復存在，天橋仍以不同媒介留存，不斷重新建構與覆寫。

第二節 既是過場也是場景：文本中天橋的再現

台北市的天橋從一個交通治理下的安全通道演變至多重意義的地方，不同的權利關係者形塑了不同的地方，包括公部門、在地使用者與外來者等。然而，除去這三者，文本中再現的天橋，亦形塑了台北市天橋的意義與象徵。

天橋之於台北人，是某個年代的象徵，因此當我們從電影畫面中看到熟悉的生活場景時，召喚了我們的經驗與記憶，使我們更能夠貼近電影中的角色與劇情。天橋作為台灣特殊的都市的地景，不僅在各式文本中擁有其識別性，更能夠從其特殊的形式中創造多樣化的場景效果。故本節將納入幾種文本，包括文學、漫畫及動態影像，探討天橋在其中的實際場景與欲傳達的抽象意涵。最後以華江社區天橋為例，探討天橋如何作為展演空間，除了為拍攝動態影像的空間之外，更是創造豐富感官體驗的表演舞台。

在電影中召喚地方感的場景，是個相當複雜的過程，它牽涉拼湊剪接、選擇性別除與遮蔽，以及增添需要的成分，並進一步需要融合角色與劇情（廖于晴，2019）。在 2017 年第 54 屆金馬獎的頒獎片頭影片中，向許多電影致敬，畫面中出現許多經典場景，如《藍色大門》、《無言的山丘》與《醉·生夢死》等，有趣的是，這幾個經典場景中，剛好有兩個場景為天橋，包含了以下會提到的《不能沒有你》。片頭創作者方序中認為：「每個經典場景都實地拍攝，就算只有幾秒，但皆用力紀錄下他們現在最美的樣貌，充滿細膩的設計巧思也讓人同是憶起當初觀賞這些名片所獲得的美好感受（Ian Liu，2017/11/21，La Vie）。」



圖 4- 12 2017 年第 54 屆金馬獎的頒獎片頭影片截圖

資料來源：<https://www.wowlavie.com/Article/AE1702271>

一、你我都走過：不可忽略的生活過場空間

在交通治理的脈絡之下，1970 至 1980 年代天橋成為多數台北人行走的重要路徑與日常過場空間，走過天橋、路過天橋或經過天橋成為生活的片段。因此有些電影以台北市使用率較高天橋為場景之一，成為過場片段中的其中一幕。

首先以台北車站周遭的天橋為探討，不論是在台北生長的、初次來到台北的或來台北觀光參訪的，一定都對台北車站有深刻的印象。由於台北車站與其周邊經歷鐵路地下化、建築物重建與道路重新規劃，地景不斷變遷，使用者的經驗隨之不斷抹除再覆寫，並且重新建構。

除了站前連通車站廣場與大亞百貨之間的天橋，另一座位於後站的承德市民天橋也是許多年輕學子搭客運必經的路徑，由於在台北轉運站架設之前，搭乘客運需要經過這座天橋到達台汽北站。因此，現今還存在的承德市民天橋，為 1970 年代出生的台北人集體記憶，並且乘載著不同個體的生命經驗與故事。有位網路部落客即寫下自己的回憶與感觸：「你曾經走過承德天橋嗎？你走過的目的是什麼？我想大部分的人都是要去台汽北站搭國光客運吧！有人從這裡走出來，想在台北打出一片天；有人要去國外出差，從這裡搭車前往機場，這麼多故事都曾在這裡發生過。（取自 T.R 的台灣遊記）」而文末，他也寫出自己想在承德市民天橋拆除之前，以鏡頭記錄它的樣貌。

由鄭文堂執導的《經過》，承德市民天橋亦是片頭的場景之一，男主角駐足於天橋底下觀看來來往往的人群，搭配著街頭藝人在橋下彈奏樂器的聲音，長約一分鐘兩個角度的定鏡頭，呈現台北市日常的街頭地景。民眾日復一日的使用天橋，如同都市日復一日的流動著，《經過》的片頭呈現了台北市的日常節奏，也把這個留存於集體記憶的天橋在電影中再現，試圖引起共鳴。



圖 4-13 《經過》中承德市民天橋的畫面

資料來源：<https://www.youtube.com/watch?v=nDg367T2fwk>

相較於承德市民天橋，站前的天橋現已不復存在，並且歷經了多次的空間變遷，人行動線現今大多轉為地下。在 2002 年的電影《天橋不見了》中，導演蔡明亮以地景變遷呈現衝擊與迷失感，相較於《經過》，《天橋不見了》直接以天橋為敘事主體，表達男女主角在事過境遷後的改變與感嘆。

《天橋不見了》是承接《你那邊幾點》的延伸創作，在《你那邊幾點》中，男主角是一位在天橋上販賣手錶的小販，而女主角正準備出國至巴黎，臨走之前在天橋上向男主角買了一支手錶，因而製造了兩人在人海中相遇的機緣。女主角回國之後，原本的天橋不見了，男主角當然也隨之消失，在人車繁忙的忠孝西路上，女主角因為不知道如何跨越馬路而危險地直接穿越。導演運用幾個事件呈現都市地景變遷所帶來的「不熟悉感」與「迷失感」，天橋在電影中不僅是跨越道

路的安全通道，更是女主角出國前與台北的最後連結，男主角所代表的小攤販，也是地景中不可或缺的「熟悉人物」，如今天橋拆除了，這個地方成為女主角所不認識的，找不到認同與地方感。如同影評林文淇所述：「我認為整部《天橋不見了》在說一件事：『東西不見了』。那『東西』包括了天橋、人的情感、人與人之間的關係。」



圖 4-14 天橋不見了電影海報

資料來源：

<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%A4%A9%E6%A1%A5%E4%B8%8D%E8%A7%81%E4%BA%86>

由於使用天橋作為多數中年台北人的生活經驗，縱使在天橋開始面臨拆除的1990年代，其使用經驗與記憶還是形塑著大眾對於台北市的都市地方想像。除了上述的兩座天橋在電影再現之外，2000年的電影《一一》與2003年的電影《向左走向右走》中，皆以天橋作為過場場景。

《一一》以改建前的新生和平天橋為場景之一，電影中的男主角之一洋洋，就讀於大安區的龍安國小，在午睡時間偷偷跑出校門到照相店買底片，而畫面中

洋洋跑過校園操場、人行道和天橋。使用率到現在仍很高的新生和平路天橋，是許多大安區居民的共同生活經驗，而其口字型的設計，也成為具有地標性意義的場景。一一日日臉書粉絲專頁的經營者認為：「《一一》天橋場景是有著推演情節發展的功能。天橋的場景通常都能夠帶出一般生活中較難看到的城市面貌視角。」



圖 4-15 《一一》畫面中的和平新生天橋

資料來源：一一日日部落格 (<http://edwardyang1947.blogspot.com/2017/01/014.html>)

而《向左走向右走》中，在旁白道出男女主角在都市中不斷相遇卻不斷錯過的情境中，他們搭上不同方向的電扶梯、擁擠的電影院中的擦肩而過以及在忠孝松山口字型的天橋上站在對角線，走天橋是都市生活的一個片段，也是不可或缺的過場空間。



圖 4-16 《向左走向右走》天橋片段

資料來源：<https://www.youtube.com/watch?v=oIxYCtoEOPc&t=890s>

電影中的再現，除了讓觀影者產生共鳴之情，也意外讓這些天橋被冠上「大明星也走過」的稱號，2014 年面臨拆除之際，有新聞報導的標題便寫上「金城武走過！忠孝東路、松山路口天橋拆了」。

附近居民說，對電影場景裡的天橋有印象，不過有斑馬線能走，已經很久不走天橋了。電影片段《向左走向右走》：「是的，他們並不記得。」梁詠琪和金城武在天橋上交錯而過，11 年前電影《向左走向右走》，讓不少粉絲印象深刻，但這天橋場景已經不見。（蔣志偉，2014/10/26，TVBS NEWS）

由於走過天橋、路過天橋或經過天橋成為生活的片段，這些文本中的再現使天橋和觀者產生互動，進而各自生產出對不同天橋的認同與反思，可能成為一個懷舊地方，也可能進一步促成生活地方，再再使天橋不僅是安全通道，而更是富有多重意義的地方。

二、神秘的時空隧道—場景化的奇觀地方

然而，天橋在不同文本的再現中，不僅作為生活化的過場地方，更有許多場景化的奇觀地方，蘊含了神秘和懷舊的色彩。這些創作者透過故事或劇情有意地將天橋賦予不同象徵與意義，並添加重製或後置的技術，將天橋化為場景。

魔幻與天橋兩者的結合，無非就是吳明益在 2011 年所出版的《天橋上的魔術師》，這本小說引起大眾對於中華商場的懷念之情與共鳴。中華商場作為 1960 年代的台北市地標性建築物，無論是特殊的空間佈局或多樣化的商業活動都是六、

七零年代使用者的重要記憶，因此當小說出版時，這個已消逝的「場景」在 20 年後激起了不同個體間的討論與對話，集體的記憶再現了中華商場。

《天橋上的魔術師》雖然以實際場域為寫作背景，但述說的是一個具有魔幻色彩的故事，有許多超現實的符號在其中。然而中華商場本身的地標性與歷史感，仍藉由「原初生活經驗」的懷舊氛圍召喚讀者的集體記憶與經驗(黃宗潔, 2015)。2019 年初，公視宣布投入大量資金，將改編原著小說，拍攝電影影集，再次引起大眾的關注與討論，並在 2020 年初完成了中華商場場景的搭建。總之，《天橋上的魔術師》透過不同的媒材，成功地召喚了集體的「歷史記憶」。

公視表示，小說《天橋上的魔術師》採獨特敘述觀點與魔幻寫實手法，能夠召喚歷史記憶共感，也兼具現代風格；透過商場小孩童年與成年相互呼應，反映近代台灣人成長經驗，也是富家庭親情、愛情、生死與成長的動人故事。期盼影視團隊攜手合作，參與這齣一當代文學經典改編，開拓臺灣魔幻寫實類型影集，整合並提升臺灣影視創作。(拍手 Clappin', 2019/1/31, 拍手 Clappin')

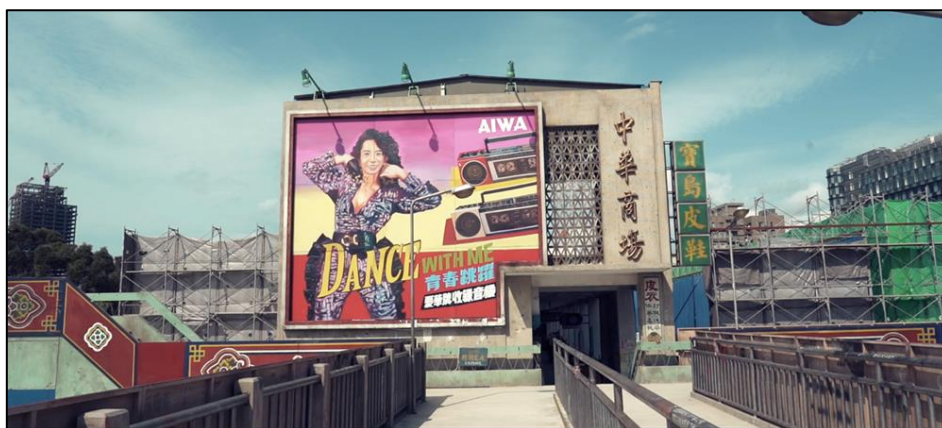


圖 4-17 重新搭建的中華商場天橋片場

資料來源：

https://image.damanwoo.com/files/media/t/i/a/n/q/i/a/o/s/h/tian_qiao_shang_de_mo_shu_shi_chang_jing_zhao_.png

除了電視劇的再現，2020 年初籌備多年的《天橋上的魔術師 圖像版》出版，由兩位台灣當代漫畫家阮光民、小莊重新演繹故事。圖像化使過往中華商場的空間、氛圍與活動再現，吳明益筆下神秘的魔術師與天橋，在漫畫家的作品中，更能活靈活現。

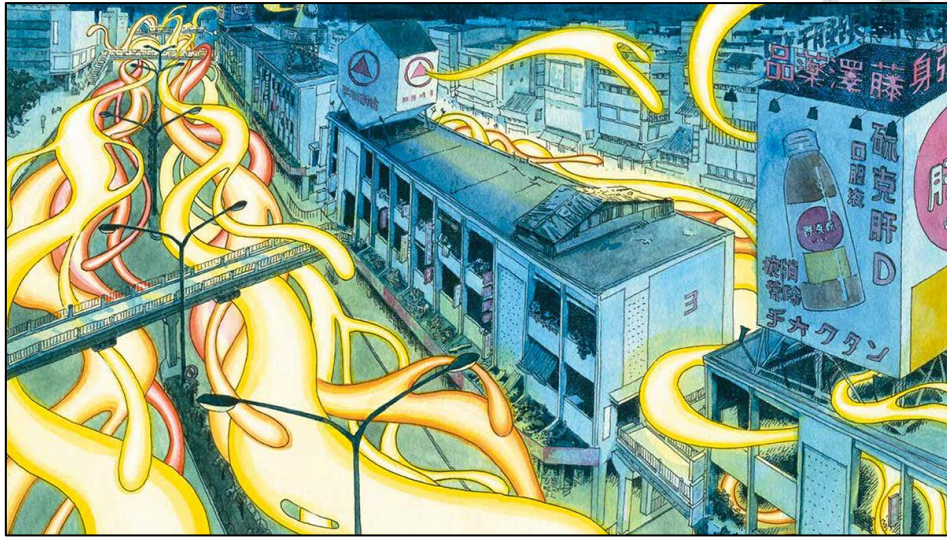


圖 4-18 《天橋上的魔術師圖像版：小莊 卷》內頁

資料來源：新經典文化

(<https://www.openbook.org.tw/article/p-63210>)

細看小說中敘述的天橋，是和魔術師有著密不可分的關係，全書都貫穿了魔術師的蹤跡，虛與實交錯其中，作者刻意選擇「魔術師」這個人物取代對場所的回憶。作者透過書寫，他重新建構一座天橋，一位神秘的魔術師，以及一座屬於他的中華商場（楊家慧，2018）。

那魔術師的存在，對我而言就像是某種意識上的天橋的存在。沒有魔術師就沒有天橋，沒有天橋，商場就斷了，就不成商場了。（天橋上的魔術師 219 頁）

我們可以發現，對作者吳明益而言，這本小說不是個人真實記憶的集結，更不是詳實的記錄，「魔術師」與「天橋」的存在為回憶的象徵與代表。魔術師在商場與商場之間的天橋表演，天橋成為了展演空間，故事中主角的活動空間，小孩子的奇幻舞台。黃宗潔也提到這些看似缺少「獨特性」的公共空間，包含公共廁所、樓梯間、天台與天橋，反而是作者最詳細描述的。

這些部分正是最足以象徵建築空間與人必須及必然發生「互動」的場所，或許亦是承載了最多集體記憶的所在。天橋不只作為商場最重要的象徵，也同時意味著外在世界的連通道，甚至是「創造」世界的起點。（黃宗潔，2015）

吳明益在另一創作《浮光》中，也提到天橋作為「連通」其他世界的起點：「天橋的另一頭就是異鄉。透過天橋可以跨到另一棟商場，或是平交道的那一頭：那裡是電影街，有賣滷味的萬國戲院，有萬年冰宮、謝謝魷魚羹和賽門甜不辣，更遠一點還有聽名字就很迷人的『賊仔市』。我曾經以為會有那些世界，都是因為有天橋的緣故。（浮光，頁 127）」

因此，天橋在《天橋上的魔術師》中，不僅是一個商場和商場之間的通道，更是一個富有神秘色彩的時空隧道，我們透過他的文學看到了中華商場天橋的再現，彷彿回到了 1960 年代，可以激起不同個體的記憶與經驗。天橋作為記憶的載體，在不斷複寫與重構中形構地方，中華商場的天橋雖然消失了，在多年後的今日，仍然透過再現的文本，形塑著台北市民對於地方的想像。

然而，除了已拆除天橋的「懷舊情懷」與「集體記憶」，台北市的天橋在其他文本中，擁有多重的符號與意義。許多音樂錄影帶與影像作品，進一步將天橋奇觀化，天橋化為拍攝場景，並且化為一個「神秘隧道」。這些動態影像各選擇了不同天橋，作為故事情節裡的場景，而進一步運用剪輯與拍攝技術，「轉化」天橋，使之擁有不同面貌的再現。

這樣的現象出現在幾個音樂錄影帶中，以近兩年的新生代樂團與歌手為例，獨立樂團—美秀集團的《小老婆》與歌手持修的《根本不是我對手》皆以新生和平陸橋為場地拍攝點之一。《小老婆》中男女主角在夜晚中偷情享受歡愉，騎機車徜徉台北市街頭之外，也在天橋中嬉戲奔跑與舞蹈，橋上成為兩人幽會的私密空間。片中除了天橋之外，也運用了隧道、游泳池等特殊場景，呈現男女主角既心虛與浪漫的氛圍。有趣的是，恰好和平新生天橋口字型的形式，有助於呈現拉長焦平視的畫面（如圖），這幕完整捕捉了女主角在天橋奔向男主角的片刻。



圖 4-19 美秀集團的《小老婆》MV 畫面

資料來源：https://www.youtube.com/watch?v=Tt7vKpe_1NI

同樣運用新生和平特殊形式的就是持修的《根本不是我對手》，附有頂棚的橋面，在影片中化身為一時空隧道，片中在天橋奔跑的小男孩與走路的歌手畫面相互交錯（如圖），兩畫面的調色不同，代表著不同的時間與狀態，而片尾觀眾可以發現，其實小男孩是歌手的兒時回憶。撇除片中劇情需要而形塑的意圖來看，歌手邊走路邊唱歌的畫面，選用天橋作為拍攝場景，比起人行道或道路，畫面更為簡潔乾淨，亦能控制片場其他因素（道路車流、雜音與行人），加上近年天橋使用率漸低，彷彿成為一個營造完好的場景空間。



圖 4- 20 根本不是我對手 MV 畫面

資料來源：<https://www.youtube.com/watch?v=NeNq5RFYubc>

除了帶有重覆元素的造型天橋在電影中再現外，2018 的台灣電影《比悲傷更悲傷的故事》選擇了西門町的中華路天橋作為場景。相較於其他影像作品選擇的天橋場景，中華路天橋—晚近的新型天橋—台北市少數附設電扶梯與電梯的案例，寬敞的橋面上附有街道家具和照明設備，因此成為許多人觀賞夜景與攝影的立體平台。《比悲傷更悲傷的故事》中男主角在經歷傷痛後，獨自一人在天橋痛哭，並看到了女主角的幻影（如圖），這幕觸動了許多觀影者的情緒，留下深刻的印象。

我們可以發現，這部電影中，天橋成為奇幻與時空交接的場景，承載了男主角的傷痛與觀影者的情感。因此，電影播出之後，許多喜愛這部電影的影迷，對於電影中的場景有著「投射」的迷戀，依循線索找尋這些台北市的空間。其中中華路天橋的討論度更是最高，有新聞報導指出，導演林孝謙接收到許多南韓粉絲詢問天橋地點的信件，想要親自探訪，他笑說這是台北意外得到的觀光財(洪文，2018)



圖 4-21 電影《比悲傷更悲傷的故事》畫面

資料來源：<https://edwardmovieclub.com/more-than-blue/>

天橋從一個安全的通道轉變為富有神秘色彩的隧道，在不同形式的文本中再現，產生了多重的意義與象徵，這是治理之外的意外發展。相較於生活化的過場空間，天橋進一步場景化與奇觀化，承載了文本中故事的情感與象徵意義，更可能成為都市文化治理的一小部分。有些天橋因為這些文本成為探訪的景點、行銷的策略與多重意義的地方，而進而透過更多再現，如持續地被攝影、取景與傳播，與之進行對話和反饋。

三、迷人卻危險的制高點

我們可以發現，文本中的天橋在再現中擁有多重的意義，因此除了上述的生活過場空間與神秘隧道之外，天橋作為凌駕道路的制高點，除了擁有其迷人的俯視視角之外，也同時成為都市中危險的自殺熱點。

同為 1986 年的兩部電影《恐怖份子》與《英雄本色》，皆於現已拆除的中華路成都路天橋中拍攝其中一場景。在《恐怖份子》中，男主角李立遭受許多打擊後，走過此座天橋作為過場片段，有評論者從角度推測，天橋位於中華商場信棟與義棟之間，恰巧由周潤發飾演的《英雄本色》男主角 Mark 哥，在電影中也是西裝筆挺地站立在天橋。畫面中可以看到天橋旁的商店林立，火車從平面呼嘯而

過，平交道就在不遠處。劇情中，Mark 哥一早在天橋上看著報紙，發現好友被逮捕的消息而大受驚訝，因而決定起身去報仇，這幕因此觀影者留下深刻的印象。



圖 4-22 電影《恐怖份子》畫面

資料來源：<http://edwardyang1947.blogspot.com/2017/06/007.html>



圖 4-23 《英雄本色》中的畫面

資料來源：電影朝聖部落格

(<https://reurl.cc/4Rz8W2>)

導演吳宇森曾在 2013 年時來台灣拍片，他對於西門町的印象仍停留在電影中繁華的中華商場和地面呼嘯而過的火車：「《英雄本色》有一場戲，周潤發（發哥）一大早在天橋上看報紙（《中國時報》），驚見好友被逮捕，決定去報仇。（2013/12/25）」雖然現在鐵路已經地下化，中華商場被寬敞的道路取代，吳導演仍然忘不了當時拍的那場戲。

相較於「危險人物」置身於天橋上，展現其英雄魅力與氣勢，另一種「危險人物」卻是生存窘迫之下只好尋短的小人物。2009 年的電影《不能沒有你》中，男主角抱著女兒攀爬上忠孝西路的天橋試圖尋短，引來了大量的媒體圍觀和報導，經過了警方單位制止後，平安落幕。這個事件是由 2003 年真實發生於此的社會事件而啟發，同樣都是面臨的生活的窘迫與困境，尋求無門之下，走向這個鄰近中央機關旁的天橋，做出孤注一擲的宣示與反抗。當時的報導如下：

據自由時報 4 月 12 日報導，來自高雄的三十八歲無業男子阮志忠，因不滿與妻子離婚致五歲女兒戶籍被撤銷，昨天下午竟挾持女兒，跨上台北車站前一座天橋欄杆揚言自殺，並數度持美工刀自殘阻止警方靠近，其女兒多次驚駭哭泣，警方勸說談判無效後發動突襲，趁阮某不注意之際一把將他拉下欄杆，救下小女孩，終止這場七十分鐘的鬧劇。（大紀元新聞網，2003/4/12，大紀元新聞網）



圖 4-24 電影《不能沒有你》畫面

資料來源：<http://4bluestones.biz/mtblog/2009/07/post-1380.html>

《不能沒有你》一開頭即進入男主角抱女跳橋的畫面，並且以電視報導畫面的形式再現，有電影評論人認為，電影以電視畫面做為開場，刻劃真實社會事件

中父女的形象，並以這個事件作為電影的斷點，接下來以倒敘的方式，描述男主角尋女、爭取監護權孤立無援的過程（Patrick，2009）。影評者 Patrick 在映後座談詢問導演戴立忍全片以黑白電影呈現的原因，他認為這樣的故事拍成彩色太慘忍，並希望改編這個原有的社會事件發展，更能發人深省。

天橋不管在《不能沒有你》的電影再現或真實發生的社會事件中，都從一安全通道轉變為「危險地方」。這樣的危險地方是來自於兩個構成因素，其一是忠孝西路天橋位於一車流量極大的主要道路—忠孝西路上，又鄰近行政院、監察院與總統府等單位，一旦有任何「通行之外」的行為發生，有較大的可能引起關注和擾動，因此在過往的歷程中有許多反抗的行動和宣示在此發生，前面章節曾提過。再者，天橋作為一制高點，除了成為觀視主題之外，有鑑於一般天橋的設計，沒有頂棚之外，欄杆的設計也難以阻止攀爬，不可避免地成為一自殺熱點。

四、懷舊情懷的展演空間

天橋除了轉變為電影場景之外，有些天橋的場景氛圍吸引許多創作者，在此進行拍攝，以華江社區天橋而言，天橋更是一個充滿懷舊情懷的展演空間。華江社區的天橋對於在地居民來說，是重要的生活地方和通道，然而對於外來者而言，這樣形式特別的結構與建築風格，更是充滿懷舊情懷與氛圍的奇觀地景。近十年有非常多至此取景的動態與靜態影像創作，廣告、電影、音樂錄影帶與宣傳片都有，居民們看到拿著攝影器材的學生或團隊，已經越來越習慣了，有些居民非常高興自己生活的地方可以變成拍攝場景。住在三樓的王媽：「有一次他們來我們後院這裡拍啊，我還有當臨時演員呢！我們這邊很多人在拍啦！」來這邊取景的創作者在二樓的長廊拍攝，在天橋望道路面取景，甚至在樓梯間俯拍。

作者訪談了一組拍攝團隊的主導者：「我們覺得這邊的光影很好，主要是來拍延伸感，這邊有特別的懷舊與復古味道，而且下雨時在二樓騎樓拍攝也很方便。」可想而知，來此取景可能是因為建築物的時代感，也可能是環形天橋造型所構成的特殊地景。在假日下午觀察，可以看到約三到四組拍攝團隊在此，而居民大多也不以為意，不會上前詢問或關心，在地的生活與外地的參訪並存，彷彿不衝突也不影響。然而天橋經由再現之後，生活地方變成奇觀的展演空間，可能會被觀者忽略地方脈絡與其原真性。

除了外來者到此參訪與拍攝，來到華江社區駐點多年的曉劇場，對於天橋空間有更多藝術層面上的呈現與展演方式。曉劇場於 2006 年成立，2009 年搬來華江社區駐點，進行在地題材的相關創作，他們於 2017 年曾經演出一系列實境劇場，即是以華江社區為場景，其中更有幾場於天橋上演出。與曉劇場的導演鍾伯淵訪談時，他提到以天橋為場景其實是有動機與目的的，當時這個天橋被列到拆

除名單時，他的團隊其實是非常害怕的，因為這個天橋是華江社區的地方特色，是一個有歷史意義的地方。因此他開始有股使命感，想要讓更多觀眾看到這個天橋，讓表演藝術團隊與都市發展可以對話。

鍾導演認為，天橋不僅是通過的路徑和安全的設施，更是一種引領人們看待都市另一種方式的空間，「當我們站在天橋上看到的景致是完全不同的，與道路垂直，並且高於道路平面，車在腳底下流動，可以感受到城市中的脈動」。2019年4月，曉劇場舉辦艋舺舞蹈節，在一系列的表演中，其中有一個場景就位於天橋上，鍾導演提到，當觀眾走在天橋上，迎面而來的大型車輛，視覺和聽覺衝擊使他們感到有些不安全，但他們其實是處在一個安全的位置，這種矛盾的感受，是這個劇中很令人印象深刻的感官體驗。鍾導演肯定華江社區的天橋，不僅擁有實質上的通行機能，更是作為凝視都市的制高點。

我們會在創作或引導觀眾的時候去探討天橋所具備的城市意義是什麼？讓他們看到站在天橋上的風景是完全不一樣的，不是只有通行，更有漂亮的景致。在交通設施都漸漸地下化的年代，彷彿只剩天橋能夠帶給人們這樣的特殊經驗，位於制高點俯瞰都市，感受都市。



圖 3- 35 2019 年曉劇場舉辦艋舺舞蹈節的其中一場表演

資料來源：曉劇場臉書粉絲專頁

除了曉劇場將此作為展演空間之外，2017 年至 2019 年台北藝穗節亦將此¹⁰選定為眾多表演場地之一供徵選團隊選擇，由於藝穗節自舉辦以來致力接洽台北市內多個具空間特色的表演場地，華江社區的二樓空間即是一個頗具獨特性的場地。台北市表演藝術中心公關研發處的張小姐提到，使用這個空間作為場地的團隊會經歷非常多考驗，除了要維持社區通道的通暢與居民生活作息之外，聲音的干擾與氣候因素都需要考量。主辦單位也希望場地以半戶外的空廊為主，一方面是考量到天橋觀眾聚集可能帶來的安全問題，另一方面就是保持天橋的正常使用，不會為了表演封橋。三年來有許多戲劇表演、音樂表演或舞蹈表演相繼在天橋演出，2019 使用華江整宅為表演空間的團隊¹¹得到了當年的最佳空間獎，讓更多人因此知道這個空間，並且經由不同的再現方式傳播出去。



圖 3- 36 藝穗節得獎作品劇照

資料來源：藝穗節臉書粉絲專頁

以使用者來區分的話，對華江社區的居民來說，天橋如同社區的公共空間，提供居民交流、休閒與各式各樣彈性使用的可能；對表演藝術團隊來說，天橋是一個多重地方特質的表演空間，可以創造出不同的氣氛與感官體驗；對外來者來

¹⁰ 場地完整名稱為臺北水窗口 (華江整宅)

¹¹ 團隊名稱為歡聚團

說，這裡的天橋是一個如同電影場景般的懷舊地方，擁有少見的環狀造型與各式各樣居民自力營造的景觀。

本章節先從拆除或保留的議題與經驗切入，並接續以記憶及再現層面探究台北市的天橋，作為補充闡述第二章官方治理與第三章民眾使用這兩個主要對立層面上的不足。我們可以理解官方治理邏輯下天橋遭到淘汰的原因，亦能從使用者的角度思考天橋在他們經驗中扮演的角色與意義。

台北市天橋在文本再現中，生產出多重的意義。在原有通道功能下，天橋成為一個電影中的生活過場空間，除了具有故事中人物的真實生活片段再現的意義外，也能讓觀者進一步產生與自身經驗對話的可能，畢竟絕大多數人都走過天橋。以楊德昌導演的電影《恐怖分子》與《一一》為例，電影與現今已相隔多年，許多場景反應了當時的社會情境與現象，一一日日臉書粉絲專頁的經營者認為：

因為在觀賞的電影過程中，發現許多場景是過去曾經經過或熟悉的地方。加上由於楊導的電影基本上都距離一段時間，許多場景在當時電影拍攝的時空之下，多少反映出當時社會結構與人文發展歷程。對於觀眾而言，能夠透過場景除了可以映照出角色的深層人物背景外，也是對於整個電影的美學、時代與環境等各方面的內涵傳遞。（2020/5/19，訪一一日日臉書粉絲專頁的經營者筆記）

另外，在行走天橋漸漸被平面斑馬線和公車專用道取代時，天橋在創作者的眼中，可能演變為一具有神秘色彩的奇觀地方，有些出自於特殊的造型，有些出自於地點上的懸空凌駕感，經過畫面重製與後製，天橋在文本中再現的形態越來越多變。最後，天橋仍然有其負面的標籤與形象，從《不能沒有你》中我們深刻地從跳橋事件中得到啟發與反思，卻也難以避免地將天橋視為一自殺的熱點，制高點雖然帶來凌駕感，卻也同時帶來危險感。

從多樣化的文本再現中，以創作者的角度探討天橋作為場景所隱含的地方感、地方意象與象徵，有別於既有天橋研究的研究取材。再者，台北市的天橋相較於其他台灣都市，不論在事件中、電影中或地方印象中，都能夠凸顯其自明性與代表性，因此在回顧這些集體使用經驗的過程中，更能夠引起大眾的共鳴與交流，不僅是「懷舊」這些已逝去的過往，更與現在和未來對話。

第五章 結論：治理縫隙中的社會建構



本章具承上啟下的功能，先以類型化分析作為台北市天橋的歸納與統整，主要從治理與型式分類現有天橋¹²，在前三章梳理官方交通治理邏輯、地方居民使用和再現之後，能夠更綜觀地將所有天橋類型化，有助於研究繼續深入和應用。接著回到治理與使用這個主要張力探討治理縫隙中的社會建構，指向天橋未來，從交通治理面向或從居民使用面向，在治理和使用的交錯重疊下，天橋何以生存，而生存下來的天橋又如何成為富有公民力量的地方？

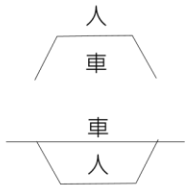
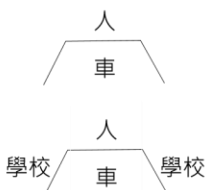
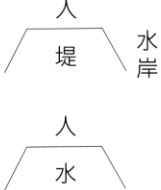

第一節 類型化分析：治理邏輯與型式

從第二章、第三章與第四章的案例中，我們可以發現台北市的天橋從興建、使用到拆除都有著多樣的脈絡，造就多重的地方意義。若單從興運動機來看，公部門設置天橋主要有四個目的（見表），而這四個目的各有其背後的治理邏輯，不單只是「連接」，有更上一層的發展考量。

梳理既有研究的人行天橋類型分類，陸怡婷（2012）將台中市西區的天橋依循外型分為一字型、L型與口字型，並且將其案例分為五個地區分析，大致上有兩種空間特性，一為學校附近為確保學童安全而設置，另一則為繁忙商業區中隔離車流與行人而設置。若依循土木工程學與建築結構學的普遍分類方法，分為懸掛式結構、承托式結構和混合式結構，並依不同的基地條件與橋體規模選擇不同的結構。然而以外顯的區位、外型或結構來類型化天橋，似乎無法跳脫以基礎設施的技術性來思考，因此本研究將生產的邏輯與脈絡以及使用的彈性加入考量，藉以回應研究發問之「安全通道」與「地方」兩者的張力，從生產、形式與年代相互交錯來類型化台北市天橋。

¹² 完整的天橋總分類表格呈現於附錄

表 5-1 分類表格

類型	A	B	C	D
設置主要目的	行人安全	孩童安全	跨越障礙物	商業空間串聯
治理邏輯 (背後原因)	人車分離	人車分離 串聯校區	水岸與開放空間的 休閒娛樂發展	區域發展
型式				
年代	-1980年代 (1975-1980高峰)	-2000年代	1990年代-現在	2000年代-現在

資料來源：作者繪製

作者在第二章分析官方治理下的生產脈絡，可以看到不同年代下政治、經濟與社會的發展促成官方不同的治理邏輯，有些類型是同個年代並行，同時蓬勃發展。值得關注的是，這四種類型在發展上各有其「生存」的優勢與劣勢，在不同區位與不同使用狀況下，各個天橋亦衍生出不同的地方意義。

以行人安全為主的為最早出現的一個類型，在機動車城市下，為公部門以人車分離為治理邏輯下所生產的「安全通道」，以天橋和地下道為主，主要串聯交流流量較大的路口為主。在 1980 年達到建造高峰後，之後隨著人本交通的訴求與公車專用道的出現後不再新建，每年亦有使用率低的天橋陸續遭到拆除。這類型的天橋若沿用至今，有兩個「生存」的主要關鍵，使用率高與附加的額外機能，2000 年後興建的中華景觀、承德吉利與水晶情人橋，皆有無障礙設施的設置，中華景觀路橋的橋面上更附加了街道家具。因此，我們可以發現 2000 年後的「安全通道」是一個全新的型態，除了人車分離之外，更有景觀塑造的考量，不過這的新型態的天橋在 2008 年後開始不被鼓勵繼續新建。

另一個類型同樣是人車分離下的產物，只不過是特別針對孩童，這類型的天橋在第二章曾介紹過，是連接兩個校園或校園至道路另側。學校對於天橋在設計和規劃上有較高的主導性，有些連接兩校園的天橋會設置鐵門，不開放外人使用。另外有些天橋則會在外型上加入學校的意象和設計，如張貼圖片、立面彩繪外與加上裝置，設置路燈與街道家具。不過這種學校間的「孩童安全通道」在 2000 年後幾乎沒有新建，由於學校前劃設了斑馬線，並設置行人專用號誌，搭配人力—

糾察隊與導護志工—上下學時間的秩序掌控系統，除了有幾個拆除的爭議案例，大部分使用率低的天橋面臨淘汰。

另外兩類型的天橋約為 1990 年開始大量興建，從設置的目的和型態來看，雖然旨為「跨越道路或障礙物」，但治理邏輯大致上已脫離交通的思維，形成「交通之外」的新型態天橋年代。第二章第三節曾提過這兩個類型，一為進到河濱的跨河堤天橋，另為串聯商業空間的空廊系統。若與前兩個安全通道相比擬，這兩個類型的天橋在外型上有較多設計與美感概念的導入，除了因為公部門對於「意象城市」政策的推行之外，還有水岸與商業空間的景觀形塑，創造了奇觀地方，使通道成為地標、觀光遊憩點或都市中的立體世界。

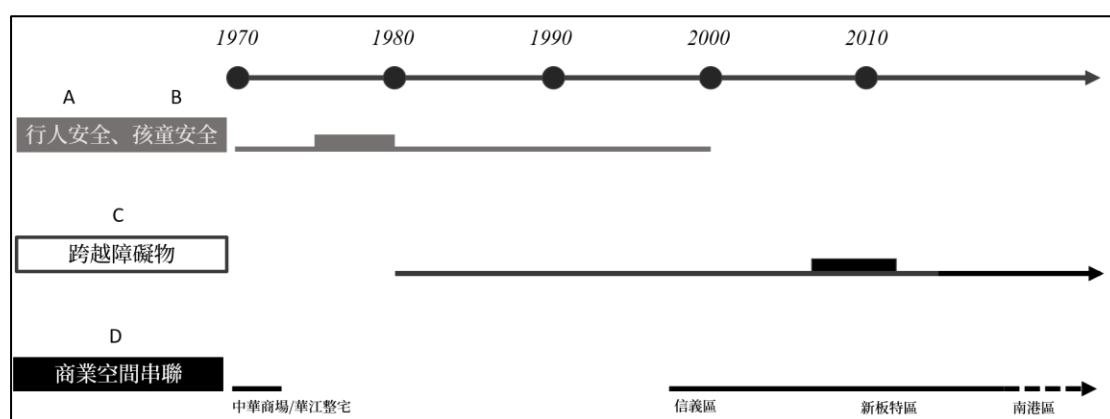


圖 5-1 類型與時間綜合分析圖

資料來源：作者繪製

從類型化分析中我們可以發現，台北市的天橋無法以單一時間軸的發展來探討。隨著公部門治理邏輯與政策的轉變，天橋的生產在轉變之中，可能有重疊的兩種治理邏輯，並不是明確的時間點。這四種類型雖可以視為四個時間向度來探討其發展，但在這其中也相互影響，或共同受到社會結構性的因素生產或淘汰，即是下一節會探討到的「拆除議題」、「權力關係」與「執政者的意志」。

第二節 何以成為公民地方？縫隙中的社會建構

既然交通治理下所生產的天橋已經漸漸走入末日，我們該怎麼檢視這個特定時代下的產物呢？凡是使用率低、老舊或阻礙都市景觀的天橋就不具社會意義嗎？

雖然是交通的政策與治理邏輯使天橋誕生，但真正的使用者—台北市公民，是否在空間的生產下，發展出縫隙中的社會建構呢？

天橋從非地方到地方的過程，並不是一個簡單的線性發展，而是經過不斷地建構，包含衝突和矛盾，才漸漸轉為一個具多重意義的公民地方。地方感是(引用文獻)，從第三章的案例我們可以發現，不論是通道到公共地方、歷史地方或景觀地方，使用者在轉變機制中扮演重要的角色，促使空間中社會的建構。

天橋何以轉為公共地方，有幾個關鍵的因素，一方面是天橋本身的功能性較強，替代性較低，除了「安全性」的發揮，更有「日常性」與「生活性」，使用者將之視為必要通過的路徑。而另一方面即是由於使用頻率，有些使用者在空間中開始「添加」方便自身使用或有助於共同使用者的物，或從事通過之外的行為。以華江整宅為例，由於居民大量使用天橋，除了藉此跨越道路之外，居民開始在天橋相遇、聚會和生活，擺放有助於閒話家常的桌椅、有助於景觀美化的盆栽以及單純為了通風日照的棉被，居民打破了「通道」原有的型態與秩序，進一步促使了更多行為在這裡產生。堆放雜物與私人物品的通道，或許有著安全與美觀的疑慮，但值得肯定的是，在治理的縫隙中，居民彈性的使用，創造了屬於華江社區專有的立體大客廳。

除了華江整宅這種有強烈自主性與生活性的案例之外，其他由非地方轉為地方的案例各有其不同的內涵和機制。除了長期與頻繁使用而產生的空間依賴與習慣之外，隨著時間演變，許多天橋和其周邊空間已產生連結，天橋作為地標、作為攤販聚集地抑或是停車的空間。交通治理下而生產的天橋，往往位於車流與人流相對較大的區位，使用者除了以其通過道路之外，天橋成為日常熟悉的地景元素，構成小尺度的地方意象，相較於街邊的建築物，天橋擁有地標性的意義與象徵。

至於天橋轉變成為歷史地方的機制，我們可以分為兩部份分析。當老舊天橋面臨拆除危機時，反對拆除者主要有兩種，一是對於歷史保存有強烈意識者，如：地方文史工作者、地方文化型組織或對於特定議題的倡議者等.....這些反對者不一定是在地居民，也不一定使用過天橋，但基於歷史、文化與社會性的價值判斷與考量，而進一步倡議保存，有時候也有可能是基於「老舊之物的懷舊之情」，使之天橋成為歷史地方，如第四章第一節提到的平樂天橋。

另外的反對者，同樣基於天橋保存的文化性出發，但更多關注在於個人或集體的使用經驗與記憶，出於個體的情感、故事與感懷之情，希望天橋可以象徵性的保留，使之成為富有歷史意義的地方，縱使天橋本身的功能性已不再重要。除了上述保存成功的華江社區天橋與平樂天橋，其實有許多待拆除天橋曾引起民眾的關注，但大部分的民眾傾向順服這個結果，縱使有個人的不捨之情，在現實的

條件考量之下，進一步承認天橋拆除是不可避免的結果，不會進行反對或倡議保留。相較之下，反對拆除者某程度在治理縫隙中找到了一個不同的出入，就像平樂天橋的太平國小校友會組織，不但反對拆除，更要提出天橋更新再利用的計畫，不管是美化天橋或辦理活動，都是治理之外的發展，雖然不完全是居民的想法，還是肯定校友會積極展現的空間社會建構。

最後，天橋轉而成為景觀地方的過程中，相對於公共地方與歷史地方，公民相較之下處於被動，由於景觀塑造中，公部門扮演了大部分主導的角色。第三章第三節所提到的兩個案例，較大尺度的橋樑與公園，大多是由公部門進行計畫，讓不同廠商進行景觀的營造與設計招標，地方居民被動地接受天橋轉為更具觀光性與地標性的景觀地方。縱使案例中，地方里長皆扮演提出方案的重要角色與推手，但藉由天橋的建造形塑都市新景觀，仍是台北市治理的一環。然而，在長時間的使用之下，我們還是可以發現，有些景觀天橋跟地方的空間十分連結，居民在日常的使用之下，漸漸將景觀地方建構成公共地方。

因此，我們可以肯定的是，雖然公部門的政策與治理使天橋誕生和衰亡，台北市公民還是可以在使用天橋中，發展出縫隙中的社會建構，使天橋擁有多重的地方意義，而地方的意義也是動態建構的，可能隨著時間演變，產生不同或多重的意義。雖然天橋僅是都市中的一個微小地景、一個即將被淘汰的公共設施以及一個較少人重視與談論的主題，我們還是可以從通道轉變成為地方的機制與過程中，看見公民在治理縫隙中的力量。

第三節 治理與使用的交錯重疊

回到本研究的主要問題意識，天橋擁有交通治理所產生的「安全通道」與使用者彈性使用的「多重地方」存在的張力，並以 Setha Low (2017) 空間社會生產與空間社會建構概念進行回應。從許多天橋的案例，我們可以發現治理和使用是同時存在，張力是持續存在，也是交錯與重疊的。

沒有交通治理的政策與邏輯，就不會產生天橋，天橋在生產端是一基礎設施，在早期的選址、設計與建造，皆是以創造安全通道作為目標。然而，天橋生產後，與之最為相關的不是公部門，而是使用者，成千上萬的使用者開始改變習慣，順應公部門的安全部署，上天下地的穿越馬路。因此，天橋的使用者是經由引導而產生，因此治理的痕跡在使用者身上展現，民眾開始不走平面，走上天橋，治理與使用在此產生了重疊。

在使用多年之後，交通治理的政策與邏輯產生轉變，大眾在長期使用下對天橋產生質疑與批判，新觀念的產生與老舊天橋的弊病，促使公部門反向的發展，

民眾又被引導下了平面。由於使用而發現的缺失，使公部門治理轉向，進入下一段治理的新方向，治理和使用的交錯在此發生，相互影響之下，造就了有些天橋轉而成為多重意義的天橋，而有些遭到淘汰。

民眾日常性地使用天橋，雖然不會直接實質地影響到公部門的治理策略，卻是構成現今台北市天橋多重樣貌的重要因素。天橋的多樣外觀是公部門在時間發展下對於美學、意象的形塑轉變，然而，天橋不同時期的使用，卻是更為豐富與值得探討的。我們在前面章節看到，天橋在不同使用而產生的多重地方意義，這裡所述的地方感不是刻意營造，而是在長期的使用下，自然發展出治理縫隙中的彈性與社會建構。

這也回到本研究的動機，作者發現台北市的天橋歷經從無到有，再從有到漸漸無的發展，其中蘊含許多治理與使用的交錯與交疊，而這個社會性的脈絡卻是大多數研究較沒有探討的。這塊缺失使我們傾向單一層面的思考，大部分研究看見了治理而忽略了使用，或者單以使用者心得為探討，卻沒有探討背後生產的邏輯。再者，天橋的再現、記憶與經驗，隨著天橋一座座拆除，漸漸消逝，這些已消逝的現象或遺忘的記憶，也跟隨消失。本研究並不持拆除或保留的立場，但站在研究的角度，作者認為探討再現、記憶與經驗，更能有助於我們理解過去的環境與社會背景，更能夠從經驗中指向未來。

我們可以從天橋看到一個區域的演變，進而到台北市都市的發展，更作為一個反映時代背景的產物或是擁有共同記憶的載體。或許天橋存在許多排他性，以及其以機動車為主導的治理思維，但我們更需要看到的是，這些冷冰冰的公共基礎設施背後有什麼值得關注的社會性價值。

因此，公部門應更積極地介入、調查和理解地方的使用脈絡，建設和基礎設施不該是與使用者脫節的。由於天橋與交通設施相較於其他建設更是彰顯其官方治理的掌控與部署，無論是機動車、行人甚至是單車族，在都市空間中通行，都是屬於被動接受都市紋理與規劃的。從交通治理層面來看，我們生活在地狹人稠的都市中，道路作為調節不同速度的運具和行人的工具，但台灣的車禍發生率仍然高於其他東亞國家，人本城市、人車共存的願景，是不是仍然非常難以達成？因此進一步我們必須探討在這其中結構性的問題，公部門在制定交通政策上的缺陷，以及交通如何在地影響都市中生活的居民。

交通議題相較於其他都市課題，如：地區都市更新、都市自然生態或土地開發是更直接且實實在在地影響民眾生活的。每個人的生活路徑都包含了各式各樣的交通層面，不管是開車族、機車族或搭乘大眾運輸者，其中一部分的轉變或調整，就會立即感受到，就像我們都會很直接地體驗到國道塞車、捷運路線變換或

人行道拓寬。交通基礎設施可以說是深入都市的每個縫隙，無所不在，然而，當我們面臨這些交通治理術轉變的當下，會有什麼樣的反應和行動呢？

天橋作為交通治理邏輯落實的產物，我們可以發現公部門政策的轉變，其實蘊含許多矛盾，當時大興土木，現在卻急著拆除。近年轉而追求景觀與奇觀的塑造，會不會在多年後又遭到淘汰？當我們面對都市的交通問題時，是不是很容易落於直觀的解決導向？當道路開始壅塞時，就闢建更多的道路與高架橋；當一地交通需求增加時，就增設大眾設施的站點；當腳踏車的路權需要被提升時，就直接在道路畫上腳踏車專用道。

以天橋來說，從本研究的案例，作者發現了地方意見領袖在天橋的興建、整建維護或拆除的過程中，皆扮演了重要的角色。或許絕大多數的民眾，不會因著交通基礎設施的改變而做出相對的行動，但地方意見領袖如里長或民意代表，就可能持著地方居民的意見，向上提出真正的使用需求和建議。地方和中央的想法之間，可能是衝突，也可能是重疊。如水源同安的案例中，里長和公部門執政者的想法皆是為地方打造無障礙的設施，以跨越水源快速道路和堤防為主要興建動機，然而，公部門以景觀形塑為目的，里長以無障礙設施為目的，交錯重疊之下產出了現今的客家公園橋。

不過，地方意見領袖和民意代表，不全然反應著地方的真實使用樣貌，其中可能涉及了權力關係與利益考量，如第五章所提到的拆除議題，拆除或保留，不如兩方表面所述的機能訴求而已，其中牽涉的政治、利益和資源也是不容忽略的脈絡。所以，當公部門面對意見領袖或民眾的聲音時，需要謹慎地考量到其背後更深層的脈絡和利益關係。

因此，除了要更積極地理解地方需求和使用狀況，作者認為天橋值得作為一個借鏡，提醒公部門在建設生產的當下，不僅是憑藉統計數字和某些倡議作為判斷，應更全面、更廣泛地考量與分析，能夠避免直觀地建設基礎設施，可以更宏觀、遠觀地訂下交通政策。

再者，天橋作為影響都市地景的形塑的元素之一，在 1960 到 1980 年代景觀論述還沒受到重視時，交通基礎設施是優先於都市景觀的，當時不少天橋是直接蠻橫地遮擋住空間與視線，可以推測當時「機能論述」優於「景觀論述」的邏輯。演變至今，公部門已經較能全方位的評估再進行新建設建造，然而還是有「景觀論述」和「機能論述」無法平衡而犧牲一者的案例。因此，作者期望未來公部門能更重視不同層次的論述，進行多方面的評估與取捨，不以單方權益作為政策執行目的，能夠傾聽真正使用者的聲音再實行政策與建設計畫。

這有如 Setha Low (2017) 提醒的，有別於以往公共空間的分析取向，轉而關注空間是如何被社會性的生產出來，並作為空間民族誌操作的起點，結合了社

會生產和社會建構之空間模型的共同生產概念。本研究雖然探討的是規模較小的交通基礎設施，但通過結合空間的社會生產與建構的分析，讓天橋從生產到消逝這段較少人看見的都市史，作為窺視都市交通治理與地方使用的媒介，進一步檢討現有的都市問題，並深思都市的未來發展。

最後，本研究面臨了幾個研究限制，一是研究資料取得的困難，人行天橋的二手資料原存於台北市政府養護工程處，2006年組織再造之後，移交於新建工程處，根據新建工程處的職員表示，許多資料在交接的過程中喪失。除了現存天橋的基本資料外，當時的營造與設計單位、詳細的建築工程圖面以及設置時的相關會議討論等都是本研究無法取得的。再者，由於不同單位的資料交接，本研究亦憾而無法取得已拆除天橋的相關資訊，僅能以歷史圖資、新聞、網路資訊與田野訪談補足相關資料，以二手資料描繪出當時的情境和樣貌。

第二是每個案例的深入程度有限，因為本研究欲展現多樣貌的天橋使用情形，選了較多的實際案例。在時間與資源有限的情況下，較難深入一個天橋做長時期的觀察與隨機訪談，僅能以某個時間為例，並搭配地方組織與地方領導者的訪談描繪出天橋的使用情況。

第三為案例的代表性問題，本研究所選擇的七個案例雖能夠滿足研究所需的田野材料並進行分析，但由於天橋使用面的多樣性與異質性，不全然能夠直接代表某種類型的使用模式。隨機訪談者的選擇也面臨同樣的問題，由於調查的時間不夠長，訪問者不夠多元，造成訪談成果有不具代表性的可能。

因此針對後續研究有幾個建議，除了信義空橋系統有較多的研究成果之外，台北市的其他天橋較無深入探討者，正在蓬勃發展的景觀天橋或許是下一個值得深入研究的案例。除此之外，由於本研究所採取的研究取向，在天橋為研究主題的學術領域中，是相當少見的，希望未來可以促使更多人以社會分析的方式切入此主題，補缺本研究的不足，並持續發展。

參考文獻

- 三立新聞網 (2016)〈好多台北夜景照從這來 網友呼籲別拆世貿天橋〉。《三立新聞網》，1月7日，<https://www.setn.com/News.aspx?NewsID=117068>。取用日期：2020年6月4日。
- 大紀元新聞網 (2003)〈挾女兒欲跳天橋自殺 員警制伏〉。《大紀元新聞網》，4月12日，<https://www.epochtimes.com/b5/3/4/12/n299403.htm>。取用日期：2020年5月10日。
- 小沛 (1989)〈要命的天橋〉。《聯合報》，12月1日，版25。
- 中央日報 (1968)〈行人走天橋〉。《中央日報》，7月30日，版3。
- 中央日報 (1968/1/4)〈北市決定興建 五座人行陸橋 鐵路局亦擬另建平交道天橋〉。《中央日報》，版6。
- 中國時報 (1983/10/2)〈光仁小學自費建天橋 市府研商原則已同意〉。《中國時報》，版7。
- 王志弘 (2012)〈台北市人行空間治理與徒步移動性〉。《台灣社會研究季刊》，88：1-40。
- 王志弘 (2017)〈機動化社會的韌命部署：台灣道路交通安全治理術〉。《社會分析》，15：85-120。
- 王志弘 (2018)〈多重基礎設施化的物質政治：台北市道路治理的部署與轉譯〉。國立陽明大學科技與社會研究所碩士論文。
- 王志弘、李涵茹 (2018)〈臺北跨河橋梁的景觀化與遊憩化：多重意義的疊覆〉。《世新人文社會學報》，18：13-58。
- 王冠仁 (2019)〈忠西所陳抗多 抗議搖滾區 常回不了家〉。《自由時報》，5月27日，<https://news.ltn.com.tw/news/society/paper/1291529>。取用日期：2020年5月20日。
- 王敏旭 (2017)〈信義區 2.0！新板商圈好逛 多虧空中橋廊樓樓相連〉。《聯合報》，9月18日，<https://theme.udn.com/theme/story/6774/2706913>。取用日期：2019年10月16日。
- 朱立熙 (1978)〈何不走天橋〉。《中國時報》，12月6日，版6。
- 羊曉東 (1992)〈三座陸橋被捷運「終結」掉 南門市場前天橋廿七日拆除 羅斯福路上另兩座橋也將被廢〉。《中國時報》，6月23日，13版。

- 吳明益 (2011)《天橋上的魔術師》。新北：夏日。
- 李美玲 (2012)〈串連商業中心立體人行設施空間之探討—以台北信義新天地為例〉。國立臺北科技大學建築與都市設計研究所碩士論文。
- 李曉茹、吳嘉堡 (2016)〈華江整建宅 4 天橋擬拆 上千住戶籲保留〉。《公視新聞網》，7 月 31 日，
https://news.pts.org.tw/article/330474?fb_comment_id=927647297362286_928090280651321。取用日期：2020 年 5 月 23 日
- 李麗滿 (2016)〈信義區新光三越 搭空橋經濟〉。《好房網》，4 月 11 日，
<https://news.housefun.com.tw/news/article/621691126417.html>。取用日期：2020 年 4 月 15 日。
- 周維新 (2005)〈美麗承諾 彩虹橋一盼 6 年〉。《聯合報》，8 月 10 日，C2 版。
- 周樑鐘 (1990)〈行人穿越設施設置條件之研究〉。國立交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 岳永逸 (2006)〈城市生理學與雜吧地的「下體」特徵：以近代北京天橋為例〉。《民俗曲藝》，154：201-252。
- 拍手 Clappin' (2019)〈改編吳明益《天橋上的魔術師》，公視宣布旗艦戲劇製作〉。《拍手 Clappin'》，1 月 31 日，<https://reurl.cc/5lNNjz>。取用日期：2020 年 4 月 30 日。
- 林志勳 (2013)〈吳宇森重回西門町 難忘發哥在天橋〉。《中國時報》，12 月 25 日，
<https://www.chinatimes.com/newspapers/20131225000735-260112?chdtv>。取用日期：2020 年 5 月 10 日。
- 林彥呈 (2014)〈北市修法下禁令 競選旗幟不再飄揚〉。《風傳媒》，8 月 27 日，
<https://www.storm.mg/article/35174>。取用時間：2020 年 6 月 12 日。
- 林暉博 (1995)〈建築物間跨越道路人行立體連通設施之研究〉。東海大學建築研究所碩士論文。
- 林維信 (2009)〈訪臺北市府交通局羅孝賢局長：談「台北市整體交通與 ITS 發展策略」〉。《中華技術》，83：48-61。
- 法操司想傳媒 (2018)〈警察杯杯躲在天橋上拍照！到底行不行？〉。《法操 FOLLAW》，5 月 2 日，<https://follaw.tw/f-comment/f02/15276/>。取用日期：2020 年 6 月 4 日。

- 侯慶莉 (2015) 〈蚊子陸橋 7 小時拆完〉。《TVBS NEWS》，1 月 11 日，
<https://news.tvbs.com.tw/entry/562393>。取用日期：2020 年 6 月 4 日。
- 俞致偉 (2008) 〈藉空間知覺品質觀點探討行人天橋系統—以新光三越信義新天地行人天橋系統為例〉。中華大學建築與都市計畫學系碩士論文。
- 洪文 (2018)，〈《比悲傷》西門町天橋紅到南韓！14 大拍攝場景「粉絲跨海寫信求朝聖」〉。《ETtoday 新聞雲》，12 月 16 日，
<https://star.ettoday.net/news/1332243#ixzz6Llaan2x9>。取用日期：2020 年 5 月 4 日。
- 洪靖 (2018) 〈行為嚮導技術 (上)：勸服科技與助推〉。《社技哲學》，6 月 17 日，
<https://blog.hungching.com/2018/06/behavior-steering-technology-part-1.html>。取用日期：2019 年 10 月 16 日。
- 胡欣男 (2018) 〈退警總會北市天橋掛布條：政府欠退休警消一個公道〉。《中時電子報》，11 月 12 日，
<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20181112002700-260407?chdtv>。取用日期：2020 年 5 月 20 日。
- 唐榮麗 (1998) 〈板橋打造兩條童話隧道：美化天橋地下道 展出燈箱畫作 讓行人樂意走〉。《中國時報》，6 月 4 日，版 17。
- 唐榮麗、顏玉龍、張謙俊、林金池 (2008) 〈使用率低 北縣基市拆天橋 北市不增建〉。《中國時報》，9 月 26 日，版 C4。
- 殷寶寧、陳宇珏 (2016) 〈建築現代性的想像及其終結：中華商場的誕生與死亡〉。《建築學報》，96：1-26。
- 馬驥傑 (1997) 〈民間捐建公共設施正流行 天橋、地下道、候車亭、座椅 企業都有興趣〉。《中央日報》，8 月 17 日，版 14。
- 高雄電影節官方網站 (2019) 〈天橋不見了〉。《高雄電影節官方網站》，10 月 11 日，
<https://www.kff.tw/TW/film/filmDetail/3635/3648>。取用日期：2020 年 5 月 10 日。
- 張哲生 (2013) 〈《英雄本色》場景〉。《張哲生臉書粉絲專頁》，7 月 8 日，
<https://www.facebook.com/ZhangZheSheng/photos/a.10151511331044531/10151570566534531/?type=3&theater>。取用時間：2020 年 6 月 10 日。
- 張哲生 (2014) 〈獅子天橋〉。《張哲生臉書粉絲專頁》，11 月 21 日，
<https://www.facebook.com/zhangzhesheng/photos/a.10152144402114531.1073>

741989.124164094530/10152596867314531/?type=1&theater&hc_location=ufi。
取用時間：2020年6月10日。

張樞（2005），〈張樞設計 台北信義區天橋 為都市增添水墨畫淡淡〉。《準建築
人手札網站 Forgemind ArchiMedia》，11月8日，
<http://forgemind.net/media/archives/1167>。取用日期：2020年4月15日。

許添本（2003）〈人本交通與綠色交通的發展理念〉。《都市交通季刊》，18：41-52。

郭安家（2020）〈陸橋拆不拆？北市議員要市府拿出魄力〉。《自由時報》，5月13
日，<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/3164657>。取用日期：2020
年6月4日。

郭瓊俐（2014）〈【政治事】九合一選舉 旗幟、舞台業績掉八成〉。《新新聞》，11
月12日，<https://reurl.cc/MvgDEv>。取用日期：2020年6月12日。

陳素玲（1990）〈天橋：攤販街〉。《聯合報》，3月18日，版13。

陳雅芳（2011）〈民俗慶典活動與集體記憶的探討—以艋舺青山宮為例〉。台北市
立教育大學。歷史與地理學系碩士論文。

陳麒丞（1989）〈天橋成市場 行人何處走 「空中市場」成了特殊景觀〉。《聯合
報》，12月12日，版21。


陸怡婷（2014）〈人行天橋維護管理與改善對策之研究—以台中市西區為例〉。逢
甲大學土地管理學系碩士論文。

喬慧玲（2007）〈「行」不行 天橋路口路霸要拆了〉。《中國時報》，12月2日，C2
版。

報時光（2020）〈28年前的台北忠孝西路天橋〉。《報時光 UDNtime 臉書粉絲專
頁》，1月16日，<https://www.facebook.com/UDNtime/posts/842380002873750>。
取用日期：2020年6月10日。

報時光（2020）〈忠孝西路上的獅子天橋〉。《報時光 UDNtime 臉書粉絲專頁》，
4月28日，
[https://www.facebook.com/UDNtime/photos/a.514674648977622/91565167554
6582/?type=3&theater](https://www.facebook.com/UDNtime/photos/a.514674648977622/915651675546582/?type=3&theater)。取用日期：2020年6月10日。

曾平毅、鄧振源（1989）〈台北市東西向快速道路路線規劃之探討〉，《都市與計
劃》，16：1-26。

- 
- 曾至賢 (1998/3/11) 〈為信義計畫區的交通想想辦法：國際金融中心 扮演整合角色〉。《中國時報》，版 17。
- 曾至賢 (1998/8/11) 〈私人 自費建人行天橋地下道原則開放〉。《中國時報》，版 18。
- 黃令名 (2016) 〈通往「現代」的曲折軌道：臺北捷運的詮釋彈性與科技生活形式〉。《科技醫療與社會》，22：9-61。
- 黃宗潔 (2015) 〈論吳明益《天橋上的魔術師》之懷舊時空〉。《東華漢學》，21：231-260。
- 黃彥昇 (2019) 〈艋舺迎尊王／站天橋看熱鬧會被趕？因為要尊重神明〉。《保庇 NOW》，11 月 18 日，<https://bobee.nownews.com/20191118-33473>。取用日期：2020 年 6 月 5 日。
- 黃哲崇 (2001) 〈建築物跨越道路立體連通設施發展層面與法令機制之研究〉。中華大學建築與都市計畫學系碩士論文。
- 黃捷 (2018) 〈警躲天橋拍照取締闖紅燈 被認定違法判撤罰〉。《自由時報》，4 月 27 日，<https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/2408749>。取用日期：2020 年 6 月 8 日。
- 黃毓基 (1998) 〈綠化天橋 讓民眾漫步在雲端：工務局提出改造計劃 先利用植栽美化 再由民間認養〉。《中國時報》，8 月 28 日，版 20。
- 黃瀚緯 (2008) 〈人行陸橋維護管理系統之建構研究〉。國立台北科技大學土木與防災研究所碩士論文。
- 楊子葆 (1990) 〈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畫之個案研究〉。《台灣社會研究季刊》，3：33-103
- 楊家慧 (2018) 〈啟蒙與治癒的施展：《天橋上的魔術師》的魔術書寫與生命記憶之探討〉。《第三十八屆南區八校中文系碩博士論文研討會會議論文集》，38：133-148。
- 詹三源 (1997) 〈信義計畫區 商機帶來交通危機 下月有大賣場、影城進駐 議員促及早因應交通問題〉。《聯合報》，10 月 12 日，版 13。
- 廖于晴 (2019) 〈都市場景化：台北電影城市意向塑造的皺褶效應〉。國立台灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。

廖翊筌 (2019)〈快慢移動的交會：台北市「橋下市場」的空間生產〉。國立台灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。

劉永嘉 (1996)〈交通規劃以人為本 天橋、地下道將限建：交通局長賀陳旦表示 今後對各方申請增設行人立體穿越設施將採「緊縮管制政策」〉。《中國時報》，11月4日，版14。

劉永嘉 (1998)〈天橋影像展揭幕：二百廿餘幅作品同步在十四座行陸橋展出〉。《中國時報》，8月9日，版18。

劉榮 (2010)〈選舉旗到處插 罰單沒開半張〉。《自由時報》，11月25日，<https://news.ltn.com.tw/news/local/paper/446732>。取用日期：2020年6月12日。

劉寶傑、呂紹煒 (1994)《捷運白皮書：4,444 億的教訓》。台北：時報文化出版企業有限公司。

劉巍 (1969)〈疏導標本交通兼治 多建天橋·避免人車爭道 加強警力·維護交通安全〉。《中國時報》，版6。

蔡永彬 (2015)〈伴師生 42 年 老松「康橋」今拆〉。《蘋果日報》，7月17日，<https://tw.appledaily.com/headline/daily/20150117/36333006/>。取用日期：2020年6月5日。

蔡依蓀 (2007)〈首座避震橋...彩虹橋 10 月通行〉。《中國時報》，9月1日，版C1。

蔡宗融 (2010)〈商業空間設計與行人移動關聯性之研究—以信義計劃區為例〉。中原大學室內設計學系碩士論文。

蔡幸真 (2005)〈新光三越信義新天地人行通道研究〉。國立台灣藝術大學應用媒體藝術研究所碩士論文。

蔡昀婷 (2013)〈都會中心商業區人行徒步空間系統的真實與想像〉。國立臺灣大學園藝暨景觀學研究所碩士論文。

蔡思培 (2020)〈搶拍懸日要保持距離 忠孝西路天橋「人流管制」〉。《自由時報》，4月29日，<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/3149597>。取用日期：2020年5月23日。

蔡美娟 (1998)〈天橋 可以成為美術館 板橋火車站前天橋，將展出老畫家畫作，地下道月底則將設置「童話隧道」〉。《聯合報》，6月2日，版14。

蔣志偉 (2014)〈TVBS NEWS_金城武走過！忠孝東路、松山路口天橋拆了〉。
《TVBS NEWS》，10月26日，<https://news.tvbs.com.tw/entry/551924>。取用日期：2020年5月10日。

賴人楷 (2010)〈都市中心商業區空中通廊系統規劃設計考量因素之研究：以台北信義計畫區立體連通系統為例〉。國立成功大學都市計劃研究所碩士論文。

謝於純 (2016)〈走讀中山北路〉。《Ramble Taipei 漫步台北部落格》，6月3日，
<http://rambletaipei.blogspot.com/2016/06/blog-post.html>。取用日期：2020年6月8日。

鍾泓良 (2016)〈天橋辦市集 地方團體盼柯市府別拆天橋〉。《自由時報》，7月30日，
<https://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/1779582>。取用日期：2020年6月4日。

鍾泓良 (2017)〈百名家長學童寒風抗議 要求保留基隆路天橋〉。《自由時報》，1月23日，
<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/1956029>。取用日期：2020年6月4日。

顏鳳瑩 (2009)〈人行天橋設計模式與使用型態研究〉。大葉大學設計暨藝術學院碩士論文。

Auge, Marc (1995) *Non-places : introduction to an anthropology of supermodernity*. London, New York: Verso.

Appadurai, Arjun (1996) *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minnesota, MN: University of Minnesota Press.

Harvey, David (1996) *Justice, Nature and the Geography of Difference*. New Jersey, NJ: Wiley-Blackwell.

Graham, Stephen(2018) Elite avenues. *City*. doi: 10.1080/13604813.2017.1412190.

Harris, Andrew(2015) Vertical urbanisms: Opening up geographies of the three-dimensional city. *Progress in Human Geography*, 39(5): 601-620.

HF CREW (2018)〈走進電影背後，細說林強為後現代女性譜的告白曲〉，
《HOKKFABRICA.COM》，10月9日，<https://hokkfabrica.com/millennium-mambo-music-lim-giong/>。取用日期：2020年4月29日。

Liu, Ian (2017)〈方序中操刀金馬 54 典禮片頭致敬電影名景！藍色大門泳池、千禧曼波陸橋全入鏡〉，《La Vie》，11月2日，

<https://www.wowlavie.com/Article/AE1702271>。取用日期：2020年5月8日。



Gotham, Kevin Fox (2005) The orizing urban spectacles: Festivals, tourism and the transformation of urban space. *City*, 9(2): 225-246.

Larkin, Brian (2013) The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42(1):327-343.

Maurice, Halbwachs(1980) *The Collective Memory*. New York, NY: Harper & Row.

Patrick (2009) 〈【不能沒有你】 - 影評〉,《185 電影人部落格》, 7 月 16 日, <https://pm185.pixnet.net/blog/post/26575945>。取用日期：2020年5月10日。

Setha, Low (2017) *Spatializing Culture : The Ethnography of Space and Place*. London, England: Routledge.

Zukin, Sharon (2011) *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*. London, England: Oxford University Press.

T.R 的台灣遊記 (2009) 〈Taipei's Skywalk~找尋-台北車站的天橋〉,《T.R 的台灣遊記部落格》, 1 月 26 日, <https://reurl.cc/xZ8bo5>, 取用日期：2020年5月4日。

Winner, Langdon (2004) 〈技術物有政治性嗎?〉。《科技渴望社會》。123-150。(原文出版於 1980 年)







附錄

分類	年分	行政區	名稱	圖片	結構	概述
B	1968	大同區	太平國小（平樂天橋）		RC	台北市第一座天橋
B	1969	中山區	林森民權		RC 鋼構	鄰中山國小

A	1970	中正區	行政院(忠孝西路)		RC	 地下道之上
B	1972	大安區	懷生國中		鋼構	串聯學校
D	1972	萬華區	和平環河(龍山國小)		RC	串聯五棟建物

B	1974	松山區	懷生國小		鋼構	 鄰懷生國小
B	1977	信義區	興雅國小		RC 鋼構	鄰正氣橋
A	1978	文山區	羅斯興隆		RC	橋面上有特殊裝置





B	1978	南港區	南港向陽		RC 鋼構	 鄰向陽路與南港路圓環
A	1978	北投區	文林明德		RC	鄰文林國小
C	1980	中正區	水源同安		RC 鋼構	跨水源快速道路

C	1980	中正區	水源詔安		RC 鋼構	 <p>跨水源快速道路</p>
B	1980	大同區	承德民權		RC 鋼構	鄰捷運民權西路站
A	1980	士林區	重慶葫東		RC	鄰重陽大橋


A	1980	士林區	中正文林		RC 鋼構	 口字型
A	1982	大安區	新生和平		RC 鋼構	口字型、有遮棚
B	1985	信義區	三興		RC	橫跨兩個道路

B	1986	士林區	陽明高中		RC 鋼構	 鄰陽明高中、有遮棚
C	1987	松山區/ 內湖區	成美長壽		RC 鋼構	成功橋人行系統
A	1990	中正區	重慶南海		鋼構	鄰建國高中

B	1991	文山區	實踐國中		RC	 鄰實踐國中
C	1991	萬華區	水源萬大		鋼構	跨水源快速道路
C	1991	萬華區	光復		RC	上光復大橋

B	1991	大同區	承德南京		RC 鋼構	 口字型
B	1991	大同區	承德敦煌		RC	鄰承德橋
B	1991	北投區	福強(陸橋)		RC	鄰多個文教區

B	1992	大安區	師專附小(北教實小)		鋼構	 鄰師專附小
A	1992	中正區	承德市民		鋼構	連通台北車站與台北轉運站
A	1992	信義區	世貿(基隆路二段)		鋼構	鄰世貿會館


C	1994	中正區	古亭國中		RC 鋼構	
C	1995	文山區	景美堤外系統		鋼構	跨堤到河濱開放空間
B	1995	南港區	玉成國小		RC 鋼構	鄰向陽路與南港路圓環

C	1997	中山區	樂群一二三號		RC	 <p>跨樂群一路</p>
C	1999	士林區	天母橋附設		鋼構	跨磺溪(車行橋旁)
B	1999	內湖區	明湖國小		鋼構	鄰明湖國小

A	2000	信義區	永吉松隆		RC 鋼構	
B	2001	內湖區	南湖國小		鋼構	鄰南湖國小
B	2002	信義區	松山高中(正氣橋)		RC 鋼構	附有手扶梯，上正氣橋前



連通立法院與監察院

A	2003	中正區	青島一館(青島東路)		鋼構	
A	2003	萬華區	中華景觀		鋼構	附有電梯與手扶梯
D	2003	信義區	金融世貿(101 世貿)		鋼構	連通 101 與世貿中心

D	2003	信義區	金融君悅(101 君悅)		鋼構	 連通 101 與君悅酒店
D	2003	信義區	金融紐約(101ATT)		鋼構	連通 101 與 ATT
D	2003	信義區	新光內部		鋼構	企業認養

A	2003	北投區	承德吉利		RC 鋼構	
D	2005	信義區	華納紐約天橋(ATT 威秀)		鋼構	連通 ATT 與威秀影城
D	2005	信義區	新光華納(威秀新光)		鋼構	連通威秀影城與新光百貨

D	2005	信義區	新光松高系統		鋼構	連通新光百貨與微風松高
C	2006	萬華區	騰雲陸橋		RC 鋼構	跨水源快速道路
C	2006	內湖區	行善陸橋(堤頂大道電梯橋)		鋼構	跨堤頂大道



C	2008	松山區/ 內湖區	彩虹陸橋		鋼構	
A	2010	中山區	中山酒泉(水晶情人橋)		RC 鋼構	鄰花博公園
D	2010	信義區	松仁路橋		鋼構	連通寒舍艾美酒店與國泰金融中心

C	2012	中正區	跨堤平台- 臺北市客家文化主題公園		鋼構	連通古亭河濱公園與客家文化主題公園
C	2012	士林區	社子國小		鋼構	跨環河北路，附無障礙坡道
C	2012	士林區	葫蘆國小		鋼構	跨環河北路，附無障礙坡道



D	2012	南港區	中國信託系統		鋼構	 <p>連通建築，共三座</p>
D	2013	中山區	敬業四路		鋼構	連通兩側建築

D	2016	萬華區	萬華車站東側		無	 連通兩側建築物
D	2016	萬華區	萬華車站南側		無	鄰凱達大飯店
D	2017	信義區	南山廣場東側		鋼構	鄰南山廣場