

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's Thesis



補綴式基礎設施化：台南舊城區的徒步可利用性

Patchwork Infrastructuring:

Walking Affordance in Tainan's Old Town

蘇士鈞

Shih-Chun Su

指導教授：王志弘 博士

Adviser: Chih-Hung Wang, Ph. D.

中華民國一一三年一月

January 2024

誌謝

想一想還真是不可思議，這篇論文就這樣一點一滴地在研究室及圖書館桌上的高度動腦實作之間完成了。其實對於不善撰文的我而言，寫出一篇碩士論文著實不容易，卡關、刪刪減減或一改再改更是在所難免。不過，從下定決心專心寫論文的那天開始，就是接下了這些對於自己的考驗與磨練。我想對從前懷疑過、迷失過甚至沮喪過的自己說：「你做到了」！

首先我要感謝指導教授王志弘老師，從兩年多前這篇論文還停留在對於萬用路肩的探討時，就逐步把題目方向導回我自己最初也想做的徒步問題。而每週二晚間的討論會中，老師對進度報告的叮嚀和建議可說是對我自身惰性的試煉，也如同鍛造金屬的過程，一次又一次反覆地敲打並塑造出本研究的形狀。同樣要感謝的是黃舒楣老師與黃郁茜老師，在擔任口試委員時給了我相當豐富的建議，有的面向甚至是我自己從未想過的。此外，老師們在本研究任何階段給予的肯定都讓我備感欣慰，是讓我能繼續前進的重要動力，謝謝三位老師！

感謝公館 203 蘇土圈的鼻吼、阿甄和鯉魚，想當時一起把研究室整理得誠好勢，正好讓我去年可以好好地用來衝論文進度，也很開心後來你們偶爾在我靈感枯竭的時候回來打屁聊天，儼然成為再生產的重要一環。也要感謝同為「王命之徒」的威丞和小白，好險你們沒有趁我去工作的那年偷偷先畢業，而跟我一起待到這個時間，讓我壓力減輕不少（笑）。每次討論會完一起邊聊邊走在夜晚的椰林大道，頗開心又頗長知識的。

感謝在台南的田野中幫助過我的每一個人，特別是願意接受我訪談與觀察的受訪者們，以及幫助我發掘更多人脈的前輩，包含黃阿姨、郭老師還有耘衣學姊，這篇研究因你們而完整。我不是台南人，但我深深著迷於這座城市，這是台灣獨一無二的好所在，希望在此徒步的權利能早日獲得完善的保障。

感謝我的女友羸華，妳是讓這篇論文能夠誕生最最重要的核心。妳總是能在我為了田野和寫作而焦躁時給我鼓勵，讓我重拾動力，相信自己終能完成這個困難的研究。這段時間去台南做田野調查所背負的重重壓力，也因為能夠好好地與妳一起生活而獲得緩解。萬分感謝妳的陪伴。

最後要感謝我的家人無條件地支持我，使我在南來北往和忙於寫作之時，也無須擔憂太多事情。完成論文後，才是人生下個階段的開始，希望我能不負你們的期待，也不負我自己的初衷，繼續為未來打拼！

摘要

本研究以台南舊城區行人的徒步行為與都市的空間紋理為主要關切，並援引 James Gibson (1979) 的可利用性 (affordance) 概念，藉此在對人與環境投以同等關注的基礎上，更適切地掌握徒步行為與空間紋理之間相互建構所形成的張力。為此，本研究爬梳了官方資料、報刊書籍與老照片等文獻資源，做為探討舊城區空間與徒步的歷史演變之基礎。並且透過實地調查與深度訪談，獲得更為詳實的空間使用情形與行人徒步的經驗以做為分析材料。

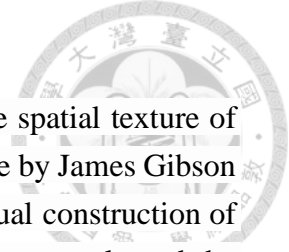
本研究首先分別從徒步意義的多元化、街道空間的機動化以及徒步基礎設施的專案化三個面向切入，並以歷史性的視角回顧台南舊城區發展歷程與上述現象的緊密關係。徒步的意義隨著近代文明的開展而愈趨多元，然其必要性卻漸為機動載具所取代。街道做為基礎設施的一環，其生產既牽涉政府的治理，也關乎長久以來人們建構而成的生活樣態。都市計畫道路反映出政府在機動化社會的部署下，按照速度及功能分流的邏輯；由前人徒步踏成的古老街巷是昔日營生的必經之路，一部份大致維持往昔模樣，另一部份則藉由專案化的營造，建立起一套以地磚鋪砌而成的古都都市性格。

接著本研究藉由正興街、府中街、米街及騎樓空間等具體案例，分別考察以友善行人為目的之基礎設施被政府或民間引入之過程中，和既有使用產生的衝突、轉化以及形成新的徒步可利用性之過程。特別自米街之案例中，可以看見徒步空間被鑲嵌於都市的文化治理脈絡下，成為附屬於文化專案中的交通基礎設施。然而卻由於相關基礎設施的未允諾，反而使原先應歸於交通治理的徒步空間以及其衍生出的徒步問題，陷入了更為複雜難解之狀態。其他的改善案例亦各有限制，而難以確實且普及地改善舊城區行人的徒步可利用性。據此，本研究發展補綴式基礎設施之概念，取其修補裂縫之意，以凸顯徒步的困境與這類基礎設施的侷限。

換個角度，本研究回到舊城區中徒步的行為者——人——本身，透過深度訪談和跟隨觀察獲得之田野資料，了解行人如何運用自身的習慣或者身體技術，與空間達成徒步可利用性，也進一步引用余舜德 (2005; 2015) 的身體感概念，更細緻地分析徒步時身體對環境的感知。從前述經驗材料中，本研究進一步發展徒步可利用性的脆弱、易變與彈性三項特質，這當中蘊藏著因個人因素或環境紋理形成的機會和危機，也隨時可能受到突如其來的變化而中斷，有時可能繞道而過即可解決，有時則是以行人自身的安危為賭注，甚至可能因此傷亡。最後，本研究從 2023 年 5 月發生在舊城區路口的行人死傷事故，以及後續政府單位與民間團體的反響，衍伸出對市府徒步空間治理的評判與政策建議。

關鍵詞：徒步的社會研究、可利用性、基礎設施、徒步空間、台南舊城區

Abstract



This study focuses on the pedestrian walking behavior and the spatial texture of the city in Tainan's Old Town, and invokes the concept of affordance by James Gibson (1979), so as to better get a handle on the tension between the mutual construction of walking and spatial texture on the basis of paying equal attention to people and the environment. To this end, this study draws on official sources, newspapers, books, old photographs and other documentary resources as the basis for exploring the historical evolution of space and walking in the old city. Through field investigation and in-depth interviews, we can obtain more detailed space usage and pedestrian walking experience as analysis materials.

This study first starts from three aspects: the diversification of the meaning of walking, the motorization of street space, and the projectization of walking infrastructure, and reviews the close relationship between the development process of Tainan's old city and the above phenomenon from a historical perspective. The meaning of walking has become more and more diverse since the development of modern civilization, but its necessity has gradually been replaced by motorized vehicles. As a part of the infrastructure, the production of the street involves not only the governance of the government, but also the way of life that people have constructed over time. The old streets and alleys formed by the predecessors on foot are the only way to make a living in the past, some of which remain largely the same as before, and the other part of the project has established a set of urban character of the ancient capital paved with floor tiles.

Then, this study examines the process of the introduction of infrastructure for the purpose of pedestrians friendly by the government or local society, and the process of conflict and transformation of existing use, as well as the formation of new pedestrian affordance, through specific cases such as JhengSing Street, FuJhong Street, Rice Street, and arcade space. In particular, in the case of Rice Street, it can be seen that the pedestrian space is embedded in the cultural governance of the city, and has become a transportation infrastructure attached to the cultural project. However, due to the failure of the relevant infrastructure, the walking space that should have been attributed to traffic management and the resulting walking problems have fallen into a more complex and difficult state to solve. Other improvement cases also have their own limitations, and it is difficult to improve the walking affordance of pedestrians in the old city in a reliable and widespread way. Accordingly, this study developed the concept of patchwork infrastructure, which means to repair cracks, in order to highlight the dilemma of walking and the limitations of this type of infrastructure.

From another perspective, this study returns to the actors of walking in the old city, the people themselves, through in-depth interviews and field data obtained from follow-up observations, to understand how pedestrians use their own habits or body techniques to achieve the walking affordance with space, and further cites Shuenn Der Yu 's (2005; 2015) concept of “shentigan (experience of the body)” to analyze the body's perception of the environment while walking in more detail. From the above empirical materials, this study further develops the three characteristics of vulnerability, variability and flexibility of walking affordance, which contain opportunities and crises formed by personal factors or environmental textures, and may be interrupted by sudden changes at any time, sometimes by detours, sometimes at the risk of pedestrians' own safety, and may even cause casualties. Finally, this study derives from the fatal pedestrian accident that occurred at the intersection of the old city in May 2023 and the subsequent responses of government units and civil society organizations, and derives the evaluation and policy recommendations for the management of pedestrian space in the municipal government.

Keywords: social studies of walking, affordance, infrastructure, walking space, Tainan’s Old Town

目次



誌謝	i
摘要	ii
Abstract	iii
目次	v
圖次	vii
表次	ix
第一章 緒論	1
第一節 前言	1
第二節 文獻回顧	3
一、 徒步政治：徒步空間的社會生產與建構	3
二、 徒步的可利用性、身體感與基礎設施	7
第三節 分析架構與主要論點	10
第四節 研究設計與方法	12
一、 研究範圍與田野概況	12
二、 研究方法	16
第二章 以史為鑑：徒步問題的歷史性浮現	20
第一節 從營生之步到都市漫步的轉變	20
一、 營與生	20
二、 漫與遊	22
第二節 人車爭道：機動化社會的「副作用」	23
一、 道路的拓寬、新闢與基礎設施化浪潮	24
二、 人行空間的退縮及騎樓的困局	30
第三節 徒步做為都市性格的再現手段	32
一、 觀光及文史導向的徒步導覽	33
二、 舊城區都市空間的專案化營造	36
第三章 以步為先：舊城區街道徒步可利用性改善的政治	39
第一節 正興街：人潮、貓立牌、時間性作為徒步至上的戰術	39
第二節 府中街：牌樓、道磚，孔廟邊「新」老街的徒步願景	51

第三節	米街：步道 vs 機動車輛，歷史街道未竟的徒步嘗試	62
第四節	市區騎樓管制：線一劃涇渭分明？	69
第四章	以身為度：舊城區的徒步可利用性協商	99
第一節	徒步的身體感：個體、環境與情境的互動	99
第二節	徒步可利用性的協商／破局：行人徒步的經驗觀察	109
第三節	光線、時相、時段：對行人的無形制約	115
第四節	徒步可利用性的再理論化：談脆弱、易變與彈性	126
第五章	結論：從權利與補綴反思徒步可利用性	129
第一節	補綴的移動權？論徒步可利用性基礎設施化之張力	130
第二節	發軔於腳下：論舊城區徒步的新潛力	132
第三節	研究限制與建議	135
參考文獻	136

圖次



圖 1-1 分析架構圖	11
圖 1-2 本研究範圍與歷史街道分佈圖	12
圖 1-3 清末（左）與日治末期（右）台南舊城區街道紋理比較	13
圖 1-4 徒步空間的一甲子演變——從林百貨頂樓望向民生綠園之比較	14
圖 2-1 荷、鄭、清三代臺南舊城區街道發展沿革	24
圖 2-2 日治時期 1911 年台南市區改正計畫圖（綠線與圖說為本研究增繪） ...	25
圖 2-3 日治時期府城大街實景（拓寬前的鞋街與草花街路段）	26
圖 2-4 黃女士上學徒步路線示意圖（綠線與圖說為本研究增繪）	29
圖 2-5 建物退縮後形成的無遮簷人行道範例	31
圖 2-6 日治中期大宮町通（今永福路）之街景	32
圖 2-7 日治初期下橫街通（今永福路）之街景	32
圖 2-8 「老屋、老店、老生活！」徒步導覽地圖	35
圖 2-9 專案化營造下的徒步空間：米街（左）與府中街（右）	38
圖 3-1 大型節慶時正興街的封街型態	40
圖 3-2 正興街假日徒步區實景	40
圖 3-3 2016 年正興街徒步區貓立牌陣形實景	41
圖 3-4 冰淇淋店店員搬動貓立牌實景	42
圖 3-5 平日下午時段正興街實景（左：2023 年 5 月 25 日週四攝；右：2021 年 12 月 10 日週五攝）	43
圖 3-6 海安路上的正興街徒步區交通告示	48
圖 3-7 正興街與鄰近街道假日禁制機動車輛示意圖	49
圖 3-8 損壞與獲修補之貓立牌實景（中：2022 年 7 月 23 日攝；右：同年 7 月 24 日攝）	50
圖 3-9 府中街西端（南門路口）今貌	51
圖 3-10 1929 年市區改正計畫中的府中街	52
圖 3-11 1975 年尚未獲開闢的府中街	52
圖 3-12 府中街洋宮坊圖樣地磚實景	53

圖 3-13 已停用之府中街水霧系統近照	61
圖 3-14 今日米街樣貌	63
圖 3-15 米街徒步空間施工與完竣實景	64
圖 3-16 米街徒步空間上之劃界行為舉隅	64
圖 3-17 形同虛設的米街徒步空間	65
圖 3-18 請勿停車自決權的展現	66
圖 3-19 米街新設步道並非市區道路附設人行道之說明	67
圖 3-20 日治初期開仙宮街（今民生路一段）街景明信片	70
圖 3-21 由地籍圖看極多細小縱切分段構成的騎樓空間	72
圖 3-22 由工務局領養的北門路騎樓暢通示範路段告示牌	73
圖 3-23 有實施騎樓暢通，未實施順平與整平之實際案例	73
圖 3-24 綠線經修改後留設通道之實際案例	74
圖 3-25 騎樓暢通計畫執行情形圖	76
圖 3-26 騎樓暢通計畫中用以替代綠線的地貼	76
圖 3-27 實施騎樓順平路段（民權路二段）之實例	77
圖 3-28 實施騎樓整平路段（同為民權路二段）之實例	78
圖 3-29 輪椅使用者參與考評過程	79
圖 3-30 騎樓舊貌（黃色方框標示處）	83
圖 3-31 PVC 管與警示燈、警語	83
圖 3-32 騎樓近況（左：2022 年 12 月 13 日拍攝；右：2023 年 4 月 20 日拍攝）	84
圖 3-33 不同醫療院所的兩種可利用性塑造	84
圖 3-34 由排隊、候位至上菜的小吃攤前騎樓動態	86
圖 3-35 由排隊名店蔓延至周遭騎樓的人潮	86
圖 3-36 打烊後清洗騎樓及生財器具的小吃店	87
圖 3-37 本章各案例關係圖	97
圖 3-38 街屋施工使行人繞道徒步實景	98
圖 4-1 炭行營業時間的使用情形	102
圖 4-2 郭先生與他的歐洲風購物車	103

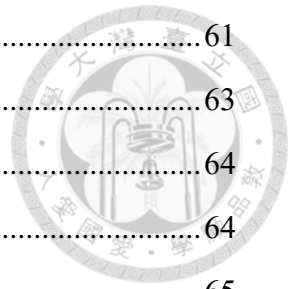


圖 4-3 賴先生剛學會走路的小朋友徒步實景	105
圖 4-4 北門路東側人行道實景	105
圖 4-5 無遮簷人行道實景圖	107
圖 4-6 完全遭封閉的騎樓空間	109
圖 4-7 要走進炭行騎樓的黃女士	110
圖 4-8 正由路肩走入騎樓的黃女士	111
圖 4-9 黃女士徒步跟隨觀察記錄	112
圖 4-10 郭小姐和林先生徒步跟隨觀察記錄	114
圖 4-11 郭小姐和林先生徒步跟隨觀察記錄	114
圖 4-12 路燈與騎樓照明對照示意圖	117
圖 4-13 西門路某段騎樓夜間的感應燈	118
圖 4-14 曾先生描述的施工街屋實景	120
圖 4-15 與曾先生瞻前顧後等待紅燈的徒步跟隨觀察實景	121
圖 4-16 曾先生徒步動線遭時相制約示意圖	121
圖 4-17 舊城區圓環可供機慢車紅燈右轉時相舉隅	123
圖 4-18 國華街徒步區禁制車輛設施與交通狀況（攝於徒步區時段）	125

表次

表 1-1 舊城區徒步空間類型表	15
表 1-2 訪談對象分類	17
表 3-1 正興街徒步區時段貓立牌擺設狀況觀察	45
表 3-2 府中街假日汽車管制時段前後實地觀察	55
表 3-3 舊城區騎樓空間私設徒步基礎設施樣態表	81
表 3-4 舊城區炭行使用實地觀察	88
表 3-5 炭行夜間觀察對照	95

第一章 緒論



第一節 前言

走路的動作是對於空間的創造。它們連結一個場所和另一個場所。於是，步行運動的作用創造出『真正的系統』之一，這些系統『其存在確實造就了城市』（塞杜，2009: 140）。

徒步是人類最原初的移動行為，取決於身體和環境之間的相互配合，也使得在不同質地、不同空間的徒步經驗迥然而異。因此，並非所有經驗都浪漫且美好，也許因車輛穿行或者路面顛簸，使人們在徒步的過程中遭遇困難。這些經驗對於塞杜（de Certeau）提及之空間的創造、真實的系統，甚至城市，也如同一面面明鏡般，映射出無數人群在其中移動時的問題所在。

近一世紀以來，人們對移動力（mobility）的追求日益提升，有愈來愈多樣的機動載具問世。而供載具行走的道路，也出現嚴明且通則化的設計，將各類使用者分配到不同的空間，並輔以軟硬體層面的區隔，來維持交通往來的效率。但除了計量層面的效率追求，貼近人們感官的移動過程卻常為權責單位所忽視，特別是在機動化交通的部署下，被填塞在車道外剩餘空間的徒步行為更是如此。

回顧 Jane Jacobs 在 1960 年代的紐約對街道生活將逝的疾呼，至今言猶在耳，她痛陳機動車輛是如何破壞市中心的鄰里情懷與商業活動，並起身提倡適合徒步尺度的都市計畫及徒步的好處（Jacobs, 2007）。在同時期台灣的都市中，街道兩旁雖大多充滿豐富的商業與休閒等活動，看似熱鬧非凡且亂中有序，實則危機四伏。人、車、攤商與障礙物搶占著路面空間，通衢大道上車水馬龍的景象儼然成為繁華的象徵，同時最為弱勢的行人卻往往是被迫改道的一方，他們逐漸自路面退出……退至路緣、騎樓，或者索性脫離行人的行列，投入機動車輛的懷抱。

道路做為交通基礎設施的骨幹，其形成既牽涉政府單位的治理，也關乎人們長久以來的生活足跡。而現今交通局處以機動車輛為優先設想的規劃思維，同樣牽引著全台最古老的都市——台南。從荷治、明鄭及清代所累積的前現代都城脈絡，經日治時期現代化與可見化的市區改正，以及戰後續行及新訂之都市計畫，台南舊城區宛若青井哲人（2013）筆下的「重疊城市」般，被反覆烙上不同尺度的街道紋理，且並存於今。這些歷代的有機演變以至基礎設施化的紋理，使得我們在談論台南舊城區之徒步可利用性之始，若無對街道做出歷史及形態上的理解與區別，便難以用普遍性的原則來一概而論。

以荷治至清代所形成之街道而言，大多是由前人行走出來的有機路徑，且往

往與祭祀中心或行政中心有所連結，如米街（今新美街北段）和總爺街（今崇安街）等。在缺乏宏觀都市計畫體制的情況下，街道的紋理既有蜿蜒，又有寬窄並存，甚至以階梯來銜接過往靠近內海或水體的地勢起伏。這些古街道迄今雖也已基礎設施化，但卻大都因狹窄的寬度而得以阻汽車於其外，也少有明顯的人車分離設想。並且鋪砌了形色各異的地磚，再現古都的文化想像，以及「慢」的優先性。

另一方面，就日治以降所形成之街道而言，日本殖民政府一則參照府城既有的城牆與街道網絡，新闢西門町通（今西門路），拓寬本町通（今民權路）、白金町通（今忠義路）等主要幹道；二則將象徵殖民現代性的巴洛克式佈局加諸舊城區，直至戰後國民政府仍依循日治之都市計畫，續行開闢、拓寬或改線。這些寬大的直線型街道，搭配圓環，彼此交錯形成現今放射、網格狀的佈局，而街道兩旁多建有「亭仔腳」（騎樓）設計的街屋，部份為日治時期配合市區改正政策而一體興築，如末廣町（今中正路）街屋。此時路面已出現早期機動化社會的設想，徒步空間被限縮於路緣或騎樓內，並有路燈、行道樹與路緣石作為分隔示意，直至現代仍大概維持此等分配邏輯，象徵基礎設施化徒步空間的首度出現。

過往受到限縮的徒步空間，如今礙於街道寬幅與交通流量而更難以擴張。綜觀舊城區中之主要街道，除鄰近學校、古蹟或公家機關者外，極缺乏公有人行道，行人大多數時間需仰賴屬私有產權之騎樓及無遮簷人行道，或者僅能在車道、路肩和側溝帶等路緣空間上實踐徒步的身體動作。然而，無論前後者均非在實際上「完全」專供行人徒步之空間，以騎樓而論，舊城區東高西低的地形紋理，以及縱切狹長的鄰街建物產權，使東西向街道之騎樓充滿高低錯落，南北向街道雖多較平緩，但仍因高度密集的住商使用，往往為桌椅、雜物或停車等用途所阻礙；以路緣空間而論，雖然得以避開騎樓地面之起伏，卻因緊鄰快速通過的車流，而需要時刻留意停放的車輛與擦身而過的機車。當騎樓建物施工時，甚至成為無可避免的徒步途徑。

如塞杜所言，徒步能創造出的空間、系統，甚至城市，意味著最原初的移動方式，即是最得以將城市的空間與移動問題化的核心焦點。如 Ingold 與 Vergunst（2008）將徒步視為由身體感官與空間共譜而成的地景創造，綜合了四肢與五感；然誠如 Edensor（2010）所言，徒步創造出的地景，部份地被地方的特殊性及物理特徵一如徒步基礎設施的物質性一所約束。這可與心理學家 James Gibson 所創造的可利用性（*affordance*）理論相對話，看見跨越了主客觀二元對立的徒步行動中，環境、行為與身體的緊密互動。對此，本研究以「徒步是唯一可以完全滲透台南舊城區紋理的移動方式」為基調，在今日台南以汽機車為主導的交通方式（許添本，2007: 2）中，考察人們的徒步在舊城區數百年累積而成的街道紋理中，是如何與生活、經商及機動車輛等城市百態產生衝突與張力。

總結以上，本研究之問題意識為「徒步如何與台南舊城區的社會和空間紋理

相互建構，從而形塑人與環境間之徒步可利用性？」

具體而言，本研究希望回答以下問題：

- (一) 徒步的文化意義與移動力，如何為社會與空間紋理之歷史變遷所影響，成為政府或民間問題化以至改善的目標？
- (二) 政府或民間如何透過基礎設施化或小規模的物質配置改動等實作，逐步重塑人們與徒步基礎設施間的徒步可利用性？
- (三) 行人徒步時如何感知週遭環境與己身狀態，並形成應變或調整之道，藉此與環境達致徒步可利用性？



第二節 文獻回顧

本於對徒步行為的關懷，本研究透過可利用性的概念，分析台南舊城區中的行人何以透過一系列由感知、判斷到調整身體技術之行動，以及各方行動者如何透過對環境紋理¹之改動，形塑出徒步的可利用性，讓可走性（walkability）得以實現。對此，以下文獻回顧將從兩部份進行：第一，以徒步的政治作為起始，先討論「徒步」本身之概念化，從較為抽象之地景感知，到更為具體，時而受物質性所限的步伐，進而理解其蘊含之社會和文化意涵。接著回顧國內主流之量化分析外，更貼近社會性視角的徒步空間研究，並以徒步空間的社會生產與建構作為分析架構，銜接第二部份：由徒步可利用性與基礎設施研究結合之新面向。也藉此扣合本研究之問題意識，明晰徒步行為與基礎設施間，彼此緊密又充滿張力的互動關係。

一、徒步政治：徒步空間的社會生產與建構

(一) 從個體到群體：徒步的概念化、意義與政治性

人是徒步行為的主體，憑藉四肢與五感之間的緊密協調，以期平順且安穩地踏實每個步伐。這種最原初移動方式的身體實踐，其速度之緩，反而使行人對周遭空間的感知強度得以延展，甚至消弭身體與空間的隔閡。回顧國外學界有關徒步的批判性研究，人類學家 Tim Ingold (2004: 333) 認為「透過徒步，簡而言之，地景被編織成生活，生活被編織成地景，在這個過程中是連續且永無止境的」，進而引出 Tilley (1994: 29-30) 相似的徒步觀：「走路是空間實作的媒介與產出 (outcome)，一個在世存有的模式」。Ingold 與 Vergunst 更具體地將上述觀點融

¹ 本研究所提之「紋理」(texture) 概念，係引自王志弘、高郁婷 (2017: 6) 之定義，用來指稱「特定地方中具體的物質－空間配置、互動情境和管制模式，以及主體性形構」，他們認為藉此有助於掌握多重感官經驗下的地方樣態。本研究就此將紋理概念與街道、空間與環境等詞彙連用。此概念可進一步追溯至林文源 (2014: 26) 之界定，他認為紋理指涉了「情境連結、物質－空間安排，與不同的主體性的具體配置」。

合，透過人類學視角，描繪出宛若人們徒步時的感知圖像：

因此，觸及、嗅聞與聽見的近在物質世界被編織到步行者的感官場域中，引導他或她體驗地景作為相鄰地方的拓撲領域(Ingold and Vergunst, 2008: 84)。

至此，徒步已初步被概念化為身體與外在世界的感知中介。在透過雙腳使身體移動的過程中，得以將外在世界動態地編織到人的感官內，乃更為強調徒步之主觀性及隨機性。

自另一角度觀之，Edensor (2010: 70) 援用列斐伏爾的節奏 (rhythm) 概念，他認為：「行走的身體編織了一條偶然 (contingent) 的道路，因此產生偶然的的地方，並且總是部份地被地方的特殊和物理特徵所束縛」。與前文相呼應的，是Edensor 同樣強調徒步的偶然、隨機，以及徒步的身體作為中介之角色。但更值得注意的是，他將徒步過程中周遭環境紋理的物質性納入視野。置於本研究之脈絡，便是看見徒步空間（或基礎設施）對於徒步行為的限制或塑造，使我們更能夠具體地指涉客觀外在條件，以至將其問題化。歸結地來說，城市中的行人須不斷適應走在街上時，所經歷的偶然性、流動、物質性和阻礙 (Edensor, 2010: 73)。也因此：

由於腳下表面的變化，固定物 (fixtures) 的不平整阻礙了無縫路徑，迫使高、小和伸展的步伐，以及適應可能危險的行走的必要性，徒步因此無法遵循一套有規則的節奏步態 (rhythmic gait) (Edensor, 2010: 73)。

無論是浪漫化的身景交融，或者現實面的物質限制，在根本上無可否認的，是徒步行為總是牽涉了身體與環境二者間的協調。然而在感知與經驗、肢體與移動的範疇之外，本研究欲更進一步地，回顧由徒步所衍伸出鑲嵌於不同脈絡中的社會與文化意涵。

從荒山野嶺中的探險者，到都市街道上如班雅明 (Walter Benjamin) 筆下的漫遊者 (flâneur)，雷貝嘉·索爾尼 (2010) 蒐羅豐富的經驗案例，藉此考察徒步行走這種「業餘」行為的歷史。而正因其業餘，又是人們共享的移動方式，「徒步」跨越了諸多專業領域的藩籬，相關討論可謂永無止境。舉朝聖者為例，徒步是追隨信仰的苦修和體力勞動，不求物質報償，只求心理層面的救贖與釋放。至於都市中的步行者，索爾尼以他們「沐浴於孤獨」作為註解，置身由萬千陌生面孔組構成的街道流動，既親近又疏離、似熱鬧卻冷漠。與富有盛名的漫遊者有幾分雷同，徒步是使其自身浸淫於公共生活（或空間），卻又得以保持微妙距離的身體實踐。

徒步實踐所承載的文化意義，於原住民社會的脈絡中同樣富含與本研究對話的空間。黃郁茜 (2021) 比較了兩個南島語族社會中，由徒步與路徑體現的集體文化規範，無論是「以路為師」的徒步過程，或者即興、創發 (innovation) 的路徑特性，其文化精神均透過徒步體現在路徑中，並與 Ingold (2004) 的徒步觀相呼應。林文玲 (2013) 則以「疆域走出來」之概念，探究布農族內本鹿部落之族

人，以徒步的方式一步步重返祖先的傳統領域，並將其認同、領域感及身體實踐凝聚一體的文化意義。在此，徒步的過程亦同時在繪製「地圖」，即使舊路壘礙難行，新的腳步也得以踏出新路徑。在都市的街區當中，徒步亦可以是蘊含文化規範、即興創發或是塑造認同領域的身體實踐，但在行人邁開步伐之先，是以感官與環境為中心，所延伸出由徒步行為、物質設施、政府法規和社區行動等元素所構成的徒步可利用性塑造過程。若在公共空間的脈絡下，當徒步行為產生，意味著有徒步的需求存在，此時空間的物質配置便是影響徒步行為的關鍵之一，可能促進，也可能抑制，其多由政府制訂的法規及範本所規範著。不過當一體適用的設計難以貼近實際的徒步需求，而生產出未必堪用的基礎設施時，部份的社區行動便可能萌芽，以較為基進的訴求，爭取徒步可利用性的改善。

不囿於個體尺度來談，徒步在社會的面向上是具有更廣泛的效果及政治性的，特別是眾人的徒步行為。例如行人們在街道上日常的徒步，多少促進了地方社交和商業行為的活絡，或者形成如 Jacobs (2007) 提及，源自非正式監視之下的街道之眼 (eyes on the street)，無意中發揮了守望相助之效。順著此脈絡，Middleton (2018) 從日常徒步的社會性 (socialities) 出發，結合列斐伏爾 (Henri Lefebvre) 的城市權 (right to the city) 概念，更密切地思考徒步的邂逅 (encounter) 與都市社交 (sociability) 之間的連結。其中，他以英國倫敦行人的日記與經驗訪談作為題材，分析行人與日常遇見的其他道路使用者 (單車騎士、吸毒成癮者、無所事事者等) 之間的各種互動，有時充滿緊張，有時則隱含行人自身的徒步之道。接著他進一步藉由這些微觀政治 (micro politics)，發掘出潛藏其後的空間政治，以及行人以戰術 (tactics) 做為一種抵抗都市計畫者的策略 (strategies) 之形式。Macauley (2000) 則以流動的政治 (peripatetic politics)，將行人在都市環境中的徒步實作與問題概念化，藉以探究步行者世界的撤退 (withdrawal)，以及步行城市衰頹等議題。

若論具特定目的之集會遊行，可以成為謀求「積極」回應社會議題的途徑。早自法國大革命，晚至國內外近年發生的大型示威活動皆然，群眾藉徒步為己發聲，並且抵抗強權。正因人們的肉身蘊含豐富可能性，眾人徒步上街便足以產生高度動能，盤據街道、地標和公園等都市公共空間，作為基進的、抵抗的戰術 (索爾尼，2010; Lorimer, 2016; Macauley, 2000; Shortell and Brown, 2016)。當然，當徒步的權利本身成為社會運動的議題，眾人徒步上街的場合更能彰顯出抵抗機動化社會的力量。

綜上所述，王志弘 (2018: 12) 的徒步觀已為當代徒步研究做出充滿可能性的註解：「步行是涉及人類身體、科技物 (空間配置及相關設備，小至鞋襪、大至人行道)、知識訊息、技術、表意實踐和社會關係的特定移動模式和潛能，是異質且易變的組構狀態」。因而，我們可以透過徒步將諸多廣泛的現象問題化，包含本研究欲探討的徒步空間及可利用性等議題。

(二) 徒步空間的社會生產與建構

在台灣的都市中，徒步空間所指涉的類型相當廣泛，共通之處在於其作為通道以外，亦是各種各樣生活場景發生和擴及之處，從而形成與徒步行為之間的張力。就台灣街道最具代表性的騎樓地景而言，黃明賢（2012）著眼於高雄市內騎樓的特殊空間性，形成官民之間的緊張，及公私之間的爭占等兩股張力。反映出騎樓雖為私有性質，卻被規定應做公共通行之用的矛盾，其位處都市治理的夾縫中，在其之上的複雜使用，或多或少傳達著抵抗權力的意味。至此騎樓已不只是騎樓，而是共作的社會生產之產物。至於台南舊城區各商業街道的騎樓，同樣存在著這樣的緊張關係，官方則採取較為柔性且「不求全」的策略，在不強制清除既有使用的狀況下，劃設出應留給行人通行的淨空地帶。在平面的道路之上，高架的徒步空間則以天橋作為代表。蕭珖綺（2021）鎖定日漸消失於台北市內的天橋，自其生與死剖析官方在交通治理邏輯上的轉變，以及該過程中，由民眾的想像、日常使用和文學作品中所建構出的天橋，與官方的交通治理間所形成之張力。在此，天橋早已成為了「多重地方」，而絕非僅有「安全通道」之身份，而公有財私有化的問題，已不能僅自片面角度思考。與台南舊城區之脈絡相呼應的，是徒步空間已不僅僅只作為通道之用，而隨著使用者自身的日常經驗或政府的政策轉變，作為不同地方感的載體。

國內探討徒步經驗與衝突的社會成因之研究，實屬罕見，通常是在不質疑運作邏輯下尋求技術性改善（王志弘，2012: 5）。本研究關注的台南舊城區，亦復如此。在研究旨趣上最接近本研究，可見於劉淑惠與淺見泰司（2001）對民權路、中正路等主要商業街道的環境意識研究。兩位作者辨識出數個可能影響居民永住意願的環境面向，並透過問卷調查，得知居民普遍不滿意當時的街道環境，而追求通行的通暢性，以及小巷鋪磚的懷舊感。然作者未有更深入的訪談與探究，且以描述性統計與圖表呈現之結果，也難以與更細緻的經驗研究對話。不過自其中幾個面向得以察覺，無論是研究者的提問，或者舊城區居民對於身邊環境抱持的正反意見，徒步都是相當重要的因素。從而帶入往後關於徒步區、人行道、騎樓整平和巷弄鋪面等議題。20年後的今日，這些議題仍舊方興未艾。

若自更宏觀的尺度切入，王志弘（2012）對於台北市人行空間治理之研究，則探討到更細緻的治理手段轉變：從人車分離、以立體穿行保障行人安全之「車本」治理，轉向消費、「人本」的，甚至是抵抗的步行空間治理。此轉變與發展不僅與國內政治經濟脈絡息息相關，更反映交通基礎設施與都市治理的緊密互動。其中，王志弘（*ibid.*, p.23）在提及消費城市下的徒步空間時提到：「休閒消費漫步舒緩了緊張競爭的城市步調，但也受制於力求方便的機動交通和停車需求」。字裡行間恰好道出古都台南所亟需處理之沉痾：「『漫步』的古都想像，受『機動交通』之高速行駛需求，與『停車』佔據的空間所宰制」。這也回應到本研究對台南舊城區街道的徒步可利用性改善案例之考察，某些新引入的徒步空間看似「恰如其分」地吻合近年台南高漲的消費城市需求，卻未必能與既有的機動化交

通部署，甚至是街區內住戶的意見權衡得當。本研究認為，這些微觀的互動與張力，可藉 Setha Low (2017) 所發展之公共空間的社會生產與建構觀點加以掌握。

無論是公共空間現身於世之姿態，或者在其存續之過程中所發生的各種社會互動，從來不應被視為理所當然。Low 即以批判性的視角，提出社會生產與社會建構之觀點，欲提供超越物質表象的分析取徑。關於社會生產，她主張：「社會生產視角闡明一個空間或地方是如何形成的，並提出了關於其規劃和發展的政治、經濟和歷史動機之問題。它強調空間和地點的物質面，但也揭露了這種物質性背後的表象和潛在的意識形態」(Low, 2017: 34)。因此，社會生產的觀點側重於看見「前端」作業所潛藏的意識形態，為該公共空間的歷史性背景與當時的政治經濟脈絡畫上醒目記號。

關於社會建構，她則主張：「包括透過人們的社會互動、記憶、感受、想像和日常使用（或缺乏這些）而發生的轉變和爭論，這些轉變和爭論被製成傳達特定含義的地方、場景和行動 (Low, 1996)」。她也強調權力關係始終是空間社會建構的基礎 (ibid., p.69)，試圖剖析「後端」使用所引發的政治張力。在此意義下的空間是抽象的，而由共享的理解與社會的結構差異所構成 (ibid., p.68)。因而在社會生產與建構之間，往往存在著一股理想規劃對上實際使用的張力。置於本研究之脈絡中，便是需要看見行人對徒步空間的記憶、想像和日常接觸，以及更進一步地探討人與人、人與空間之間的權力關係運作。本研究即藉第二章歷史性地回顧舊城區中關於徒步的空間社會生產，再一併結合社會建構觀應用於第三章的案例分析。

此部份文獻回顧試圖藉徒步的政治與徒步空間的社會研究二者，突破過往於道路交通議題之研究中，過於偏向衡量 PCU (Passenger Car Unit, 小客車當量數) 或路口轉向量等量化指標，而忽略「人」的空間感知或空間具有的社會性之侷限。藉由上述 Low (2017) 的觀點，可為下一部份的主軸——可利用性——揭開序幕，開啟與既有公共空間及基礎設施文獻對話之可能。

二、徒步的可利用性、身體感與基礎設施

一般而言，徒步是由一連串個體的感知、身體動作與空間的紋理間之互動所構成的行動。為了確實地掌握這些身體與空間的緊密互動，本研究援用由 Gibson 所提出的「可利用性」(affordance) 理論做為主要的分析概念。Gibson (1979: 127) 定義道：「環境的可利用性是其提供 (offers)、供應 (provides)、配置 (furnishes) 給動物之物，不論好壞」，並且，可利用性因物種而異，也因個體發展階段而有所差別。引 Gibson (ibid., p.128) 所舉之例，當一成人看見一個四角有支撐，且與膝同高的物體，若表面大致平整，該成人便有機會認定其具有可坐性。然而幼童的身形未必可以坐上此物體，其他動物則可能對其有不同的使用認知。若置於本研究之脈絡，當人們徒步於都市的街道時，遇見鋪面平整、略高於車道或連續

之帶狀空間，相較於鋪面破碎、與車道同高或不連續者，前者更容易被視作容易達成徒步可利用性之環境。而遍布於台南舊城區騎樓的高低台階，則如 Gibson 舉的案例一般，「是文明人透過建造樓梯來改變他們棲息地的陡坡，以便能夠上下坡。我們所說的階梯可以根據人的腿的大小向上或向下邁步」(ibid., p.132)，亦是塑造出徒步可利用性的方式。

更進一步來談，Gibson 認定可利用性是跨越主客觀二元對立的，亦可以說是二者兼備 (Gibson, 1979: 129)，因此得以補全並超越二元觀的不足之處。惟不得將其化約為環境與行為，或者身體與精神的其中一方，如王志弘與高郁婷 (2020: 38) 所言：

人類基於社會及文化構成的感知、評價和需求框架，並置身特定脈絡或情境中，方能覺察、啟動及塑造環境或器物的可利用性。可利用性體現於兩方的關係中，沒了人類認知主體和行動，作為環境特質之潛能的可利用性，就無法顯現。

如此一來，我們可以藉由可利用性之討論，對徒步行為與徒步空間的動態加以理論化。綜觀國內外學界，多將此理論應用於環境行為研究，與徒步相關者，如 Alfonzo (2005) 根據人類徒步的需求，將徒步過程中依據可利用性的「做決策」(decision-making) 化為數種模型；Ettema 與 Smajic (2015) 則從徒步帶來的福祉 (wellbeing) 效果切入，同時透過質性與量化的方法，分析環境中人的互動與物質配置如何可能促進或阻礙這些福祉。若轉向徒步的偶然性與物質配置的限制間的張力，Edensor (2010: 73) 將地方中特定的可利用性，視為可能對徒步的身體產生影響，引導、擾亂或促進之關鍵因素，進而產生規律不一的步伐節奏。至於國內的研究中，affordance 一詞常譯為「環境賦使」，亦可見「能供性」或「支應性」等譯名，無論何種，大致不脫於人體與主觀意識對外界環境感知與互動之定義，然而這些研究旨不在於探討環境紋理生成之脈絡。換言之，行人確實與環境間達成了徒步的可利用性，但此環境卻猶如置放於黑箱中的基礎設施網絡般，我們無從透過這些研究明白其生產與運作之邏輯，亦難從此引申出批判性的觀點。

少數批判地應用該理論於國內都市公共空間者，當屬王志弘與高郁婷 (2020) 對台鐵台中車站周圍空間轉變之研究。此轉變起自設計者對鐵路高架化後站體周圍空間的設計想像，以及官方對於舊城區公共空間再開發的領域化邏輯。該處上下分層且新舊並存的新設計，營造出有別於以往的開闊地景，也重塑了嫁接於人與環境之間的可利用性。只是原先在舊車站周圍已有習慣停留處的街友，被迫從後站倉庫遷至地下道，再從地下道浮上旅客眼前，不斷遷移以尋覓新的棲位 (niche)，而過往被台鐵默許的停留和棲身行為，如今受美學化的地景排除。此外，開闊的新地景缺乏了良好遮蔭，可利用性被轉化成使行人不願久留的狀態，街友的身體更被視為違逆此環境紋理的綑摺 (folding)。與上述之轉化相比，台南舊城區的徒步空間則多以小規模之領域化邏輯展現。在缺乏公有徒步空間的狀態下，私產權所有者猶如徒步空間飛地 (enclaves) 之領袖，小至一張貼於台階

邊緣的醒目貼紙，大至一整段由各種技術物構成的騎樓，皆足以成為塑造徒步可利用性之範本。同時，政府機關由上而下施行之政策，反而既來得遲也未必能收立竿見影之效。與前述研究的相似之處在於，台南舊城區中徒步的「身體」被排除於機動化的「地景」之外，雖不至違逆，但卻需要耗費心神與精力，跨越物理空間中的層層關卡，同樣宛如「折曲越界」的皺摺般存在。

若再度將前述 Ingold 的徒步觀與本節聚焦之可利用性概念一併探討，可以發現 Ingold (2004) 著重於行人的徒步過程當中，每一個腳步所蘊含或帶來的可能性：行人周圍的地景被織入其感官，共譜出一幅如畫般的理想徒步想像。然這一切也得始於行人觀看或留意自己的腳步，且訓練自身的雙眼注視地面 (Ingold, 2010: 15)，即行人透過感知而對自身可否徒步於其上之功能性判斷過程，而該過程又體現於徒步的移動之中。對此，Ingold 借鑑了 Gibson 在可利用性理論中所強調之感知 (perception) 與移動 (movement) 的關聯性 (Ingold, 2000: 166)，用來發展自身的感知論 (Ingold, 2011: 11)。進而，本研究認為可利用性理論得以從徒步這件看似日常的實踐擴展出更具批判性的思維，也更能分析實際的徒步環境中，由政府機關及物質配置所形成的限制、多元異質的人事物節奏，甚至是行動者的戰略性思考等種種遠超越行人個體所能改動的因素。

如此看來，可利用性理論似乎可以輕易地應用於諸多場合，Gibson 甚至根據個體使用事物方式的不同，以及事物的物質配置提供不同個體的各種使用可能，擴展出可利用性的正面／負面、有益／有害、安全／危險等特質²。不過，他也特別強調，這些特質是對觀察者而言，用以參照的事物之屬性，而非觀察者自身的經驗之屬性，亦非主觀的價值或者增添至中性知覺上的愉悅或痛苦之感受 (Gibson, 1979: 137)。對於本研究而言，這些特質確實有助於分析個體徒步的過程中，為了與環境達成徒步可利用性所考察和判斷的環境紋理之細節。只是，徒步的過程仍牽涉諸多面向，包含身體對環境的具體感官知覺，甚至是更抽象的「感受」。對此，本研究藉由余舜德 (2015: 12) 所發展出的「身體感」概念補足之。他認為身體感是「身體作為經驗的主體以感知體內與體外世界的知覺項目 (categories)，是人們於進行感知的行動 (enact perception) 中關注的焦點。經由這些焦點，我們展開探索這個世界的行動，做出判斷，並啟動反應」。可以說，身體感的概念相對於可利用性而言，更聚焦於知覺的項目化 (categorize) 上，從余舜德 (ibid., p.16) 自身舉的徒步過程之案例中即可得知：

就如走路，我們需要感受路面的高低起伏，鞋底與路面接觸的乾溼、粗滑，注意到光線的明暗和其他物件的距離遠近，這些需要於走動之際主動地去感知這些環境的變化，並隨之調整我們的動作，方能順利前進；雖然這個日常的行動可謂於「不經意」下完成，但若無仔細的探索，我們也常摔跤跌倒。

上述一系列高／低、乾／溼、明／暗的知覺項目，即是徒步時身體感的重要

² Gibson 在原文中舉懸崖的邊緣 (brink) 為一例，他表示：「一方面，它可供徒步、運動 (locomotion)，另一方面則可供跌落、受傷」(Gibson, 1979: 137)。

組成，也透露出余舜德在發展此概念時，特別注重人們學習整合／項目化感官接收的訊息，以及創造新的身體感項目（余舜德，2015: 23）的實作。近年國內已陸續有研究援用此概念對特定的體育項目或者藝術活動的經驗進行分析，如徐傑欽（2015）對拔河時身體感之研究，細膩地刻劃出運動員訓練期間對身體技術鍛鍊之細節，有些得以參照針對八人制拔河所特別設計的技術物（如鞋隻或衣物等），來做出對應動作，有些則是超乎言傳的默會知識，涉及複雜的肌肉調節。同樣涉及徒步者，則有吳宜庭（2023）對大甲媽祖遶境進香活動的經驗研究，先是透過自身在遶境前不幸受傷之經驗，強調在遶境過程中反而因此更能體會細微的身體感知；再藉由他人的訪談紀錄，呈現出在這般宗教場域內由信仰、時間與空間交雜而成的特殊身體感。

另一方面，為掌握現代都市中徒步空間之社會生產與建構，本研究加入基礎設施（*infrastructure*）之概念，試圖從更多元且具批判性的面向，剖析這個由人、知識、技術物與社會規範等要素構成的複合體——「它們既是實體，也為其他實體創造了運作的基礎」（Larkin, 2013: 329）。若要具體地指涉基礎設施，王志弘（2018: 20）的定義提供了較為全面的視角，他認為基礎設施是令提供特定服務與功能之生活支持網絡得以運作的社會－技術－空間安排配置。或簡言之，是指由各種元素整合起來，發揮特定功能效用的系統（*ibid.*, p.4）。對於本研究而言，台南舊城區中的徒步基礎設施，即由一系列法規、技術、空間，甚至是各行動者間的政治協商所構成，以供人徒步。當然，同等重要的是各種由官方和民間行動者藉由小規模物質配置改動以至規模更大的基礎設施化，來塑造物質配置的實際過程。

自 Carse（2017）對於 *infrastructure* 這個原先為法語的近代單字被英語「挪用」的語詞學研究中，可以知悉一個單字從技術官僚的行話（*jargon*）轉變為普羅大眾皆略知一二的專有名詞之過程，其間牽涉了超越軟、硬體，甚至是潛藏其後的技術政治等種種層面。於是，基礎設施開始走入眾人的目光，誠如 Larkin（2013）所言，基礎設施成為某種傳達進步、現代性的符號，政治效應亦不斷地隨建設而生。而人們從陌生到理解，甚至從欣然接受到起身反抗，則正是基礎設施的政治與詩學兩模式互動下的張力。

歸結以上，本研究將徒步這樣的身體動作嵌入可利用性之概念架構中，並主張都市空間中的徒步行為，既牽涉個體主觀的感知及身體動作的協調，亦與物質部署與社會規範等基礎設施化的要素網絡緊密相關。

第三節 分析架構與主要論點

本研究係以台南舊城區中，行人的徒步與舊城區的空間紋理間之相互關係作為主要關切，從而探究人與環境之間形塑徒步可利用性的實作中所蘊含的問題。

其中，徒步問題的歷史性視角是為分析架構之基礎（見圖 1-1），我考察台南舊城區社會脈絡的演變下，徒步的必要性與文化意義隨之轉化的過程。特別在晚近機動化社會的高速發展與國內外觀光的熱潮下，政府和民間開始對人車關係進行反思，這也逐漸成為驅動街道空間轉化的重要力量。上述為本研究第二章之焦點，也為第三章的案例分析揭開序幕。

事實上，道路可謂都市中最为常見的公共空間，其紮實地鑲嵌於生活及政治的場域中，本身亦是生活及政治發生之所在，徒步者（行人）、自行車、機動車輛與其他實體環境中的種種人事物則是最主要的使用者（或占有者）。為求俾利於交通，早期的人們用雙腳走出一條條連結日常生活網絡的小徑，近代則大多是政府機關宏觀地擘劃出都市計畫藍圖後，再透過道路的基礎設施化創造出空間。只是，在台灣普遍以機動車輛為設想的道路空間分配中，行人專設的空間相當不足，在台南舊城區更是如此。隨 1990 年代以後政治民主化，社區營造蓬勃發展之時，機動導向的道路所造成的混亂使用成為部份民眾「檢討」的對象。此後陸續出現本於促進商業活動或隸屬文化園區的街道空間再造，係經政府、街區組織和居民們的協商後，所生產之徒步導向的街道再基礎設施化，如本研究所提的米街和府中街皆然。為求掌握這些空間獲得再造前後的政治過程，本研究引用 Low（2017）所提出之公共空間的社會生產與建構觀作為分析架構中，連結實體環境與徒步者的關鍵。以上是本研究第三章之焦點。

最後回到徒步的主體：行人本身，本研究援引 Gibson（1979）的可利用性理論作為分析架構之核心，銜接前述二項主要關切以超越人與環境之二元對立，並藉此掌握行人在徒步時，透過對環境的感知，使自身的身體動作與多樣的環境紋理足以搭接，完成一次又一次身體芭蕾的過程。同時，針對徒步時較為抽象的「感受」，本研究則引用余舜德（2015）的身體感概念，以利將其輪廓拓印顯現。這即是第四章的重點。

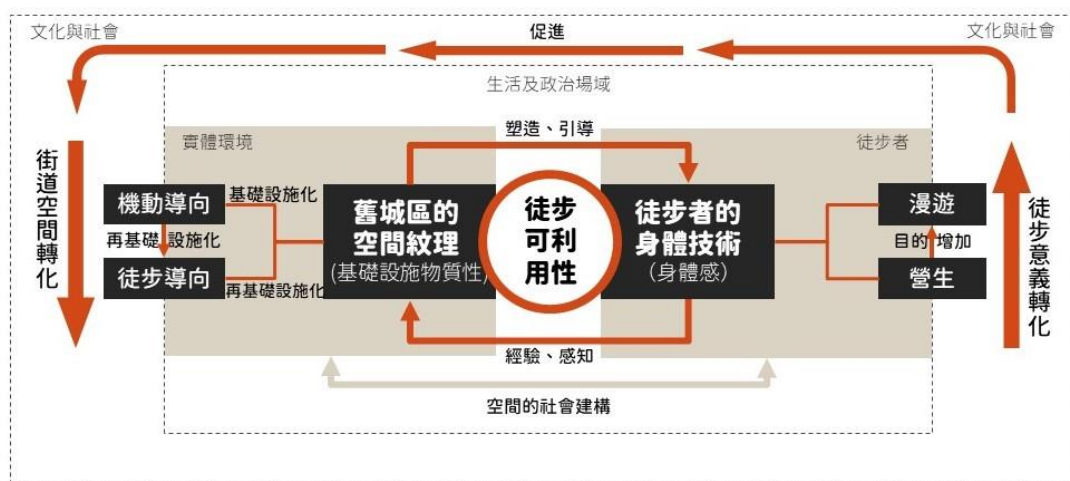


圖 1-1 分析架構圖

資料來源：本研究繪製

第四節 研究設計與方法

一、研究範圍與田野概況

(一) 研究範圍概說

自台灣進入信史時代以來，台南長期被不同政權賦予政經中心之地位，台灣府城更是台灣最早開發並形成城市的地區之一（吳秉聲，2020: 67），其近 400 年歷史之疊覆，今仍有部份並存於目光可及之處。本研究由行人的視角出發，關注人們的徒步行為如何與台南舊城區富含歷史脈絡的空間紋理相互建構，進而產生如行人的身心調適、街道徒步可利用性的改造及官方實施的騎樓政策等空間實作。對此在考量人力與物力的限制，以及實際觀察和訪談案例的地理位置後，本研究基於台南市政府文化局(2017)所界定之歷史街區範圍，再劃定與台南舊城區(清代台灣府城內)中與重疊的大部份街廓（見圖 1-2）做為本研究之空間範圍。另雖有部份範圍（如樹林街、正興街與國華街）位於歷史街區或舊城區外，但鑑於其歷史發展和人們徒步的往來仍緊緊府城，故仍將其納入。

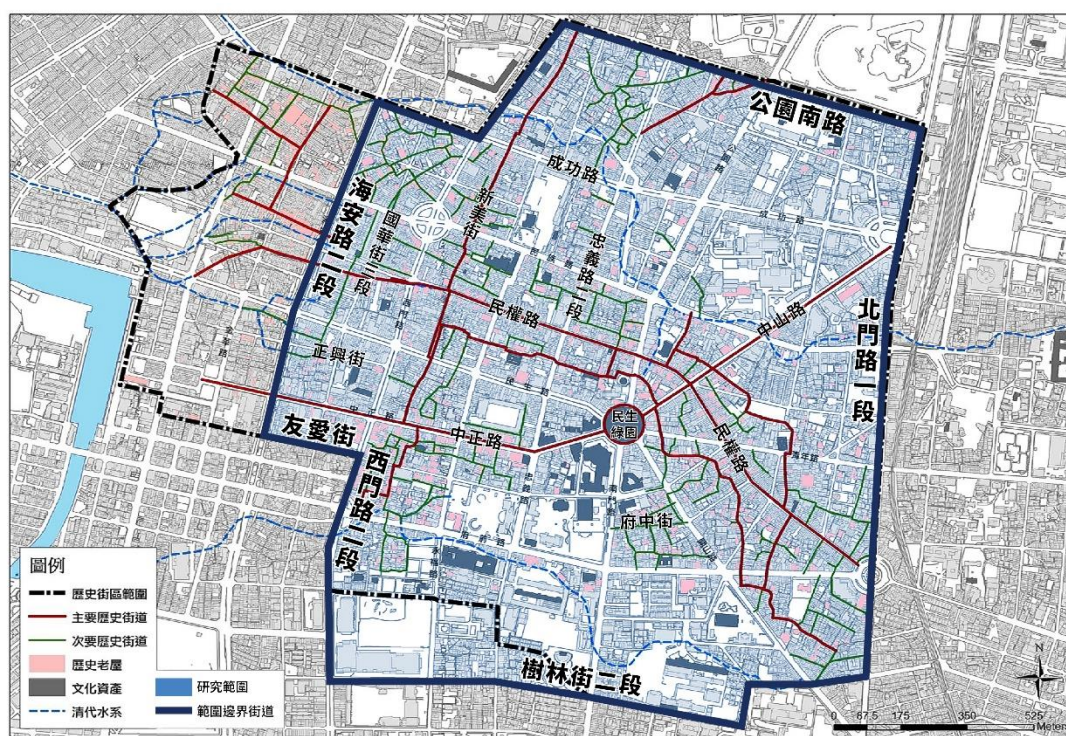


圖 1-2 本研究範圍與歷史街道分佈圖

資料來源：底圖取自台南市政府文化局（2017），範圍為本研究後製

由上圖也可見具體的歷史街道³分布，主要歷史街道以荷治時期開闢之普羅

³ 據台南市政府文化局（2017）之定義，主要歷史街道判定原則為（任一）：(1)貫穿全區串聯多個重要歷史資源之清代／日治開闢道路；(2)特殊重要古街道（清代或日治）。基本條件（任一）：(1)清代紋理為目前留存且未拓寬；(2)清代開闢紋理，日治時期依原紋理拓寬；(3)日治時

民遮街（今民權路）最為悠久，最晚開闢者則為日治時期開闢之末廣町通（今中正路）、大正町通（今中山路）與民生綠園，除此之外大都為都市發展過程中由眾人徒步行走出之街道（參圖 1-3 左），包含米街（今新美街北段）、戲台後街（今青年路 132 巷）等；次要歷史街道（綠線標示者）大致以市區改正後，各主要幹道街區內之小街巷為主，同樣地，大都為有機形成之街道。其餘街道雖並未獲歷史街道之指定，且少部份尚屬前現代形成之街道（例如今為忠義路一部份之打銀街、上橫街等），不過大致上仍為日治及戰後所開闢之街道（參圖 1-3 右），如正興街、友愛街和成功路等。

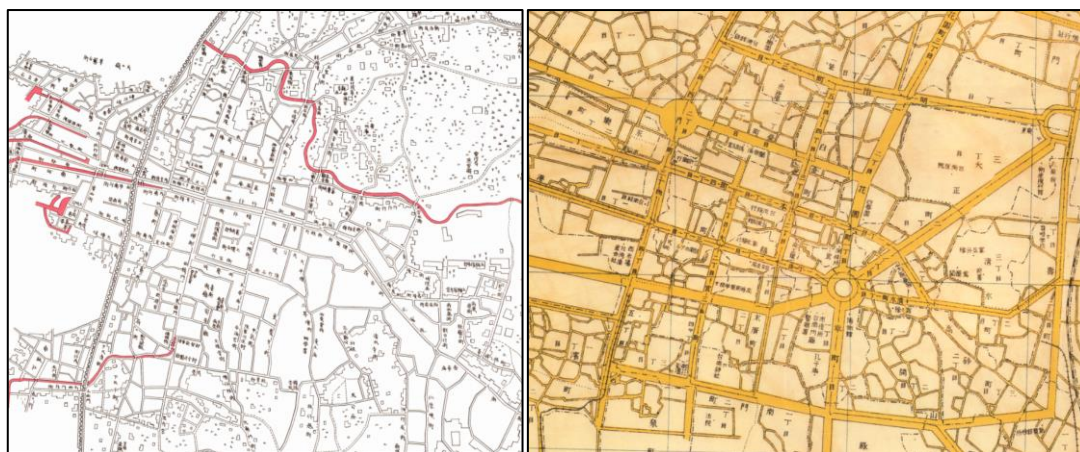


圖 1-3 清末（左）與日治末期（右）台南舊城區街道紋理比較

（左圖出自 1896 年臺南城圖；右圖出自 1927 年臺南市街圖）

資料來源：中研院地理資訊科學專題中心，台灣百年歷史地圖。

<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。取用日期：2022.2.21。

街道雖為具連續性之面狀空間，但在土地使用高度密集的都市中，其空間感往往與鄰街的建築物相輔相成，奠定其形態、寬幅與方向等物質基礎。因而在未經過大規模拓寬或改線之下，都市街道紋理得以保有一定的僵固性，並隨歷史疊覆而銘刻於地表（王志弘，2019），益發不易改動。故諸多清代前形成之街巷，至今仍存於舊城區的街廓當中，惟伴隨日治及戰後之都市計畫街道的開闢，這些古街像過往作為主要通行路徑之角色，已逐漸轉為居民日常通行，或者廟宇參拜之道，並且僅有藉由雙腳徒步，才得以完整地探索之。

（二）舊城區徒步空間概說

自 17 世紀荷蘭東印度公司建城於台南之始，徒步長期為人們最主要的移動

期優先開闢之重要街道。次要歷史街道判定原則為：有連接重要歷史資源（任一）(1)文化資產；(2)廟宇；(3)環境保存完整之區域。基本條件（任一）：(1)清代紋理為目前留存且未拓寬；(2)清代開闢紋理，日治時期依原紋理拓寬；(3)日治時期優先開闢之重要街道。

方式，猶如無數的日常實作，串起水源、市集、廟宇、官衙等生活點位，營造出有機的街道紋理。在此時期，凡路面、小徑、空地均為徒步空間，且尚未出現車輛專行之路權分配概念，無論人力車、馬車或其他獸力車。

1895 年，台灣進入為期半世紀之日治時期，此時日本國內方經明治維新，台灣總督府便將西方之都市計畫原則引入台灣。1911 年起，台南市市區改正政策始動，參考巴洛克式格局，放射的街道輻合於圓環，直線型街道交於十字路口，當今舊城區中之主要幹道多為當時開闢完成。此時正值機動化社會萌芽，道路之路權分配始以車輛為優先，行駛於道路中央；行人則可與人力車、獸力車及自行車等慢車並行於路燈和行道樹外的路緣空間，抑或是台灣擁有的特殊空間形態——騎樓。而自 1906 年台南市施行《台灣家屋建築規則》開始，「附有檐庇之步道」（亭仔腳）便已進入近代台南的都市設計準則中（胡宗雄、徐明福，2003: 108），為台南史上徒步空間規範之濫觴。

戰後初期，徒步空間仍大致維持原有分配（見圖 1-4 左），直至 1970 至 80 年代以降，國內經濟起飛與機動車輛的普及，機動車輛藉其速度與體積，快速地盤踞於舊城區不算寬敞的街道。時至今日，昔日滿佈舊城區內的徒步空間，已為車道、分隔島、停車格所取代（見圖 1-4 右），甚至亦未新增任何徒步空間。在此情況下，行人轉而需要撤退到與車爭道之路肩，或者充斥雜物與段差之騎樓空間，來繼續完成徒步的身體動作。

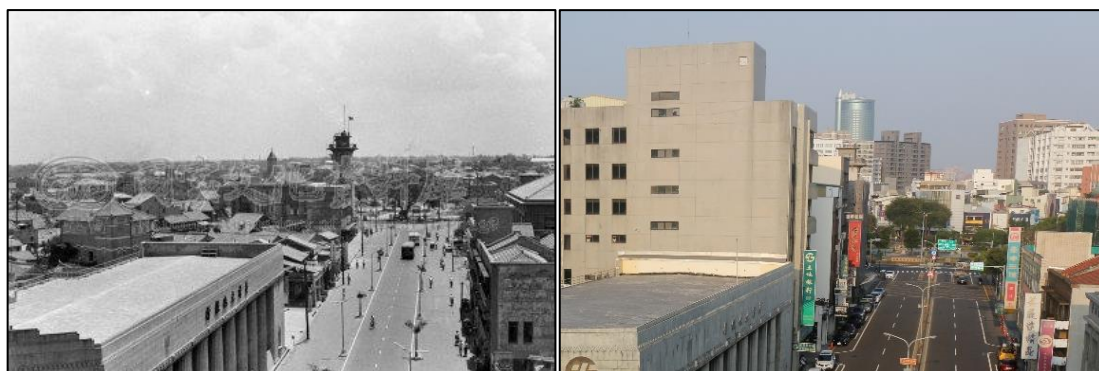


圖 1-4 徒步空間的一甲子演變——從林百貨頂樓望向民生綠園之比較

資料來源：國家文化資料庫、本研究拍攝

為快速地帶領讀者認識台南舊城區實際上的徒步空間概況，本研究大致整理如表 1-1 所示之空間類型：

表 1-1 舊城區徒步空間類型表

徒步空間	實際照片與描述
騎樓	<p>絕大部份主要幹道旁均有設置，為徒步空間主要型態。部份路段有經順平、整平或劃分人行通道範圍之綠線。</p> 
無遮簷人行道	<p>利用建築物鄰街之退縮空間設置，多出現在公共建築</p> 
公有 (專設) 人行道	<p>利用道路本身空間設置，分佈極少，見海安路全線、中正路（西門路至海安路間）、北門路（站前圓環至民族路間）</p> 
徒步區	<p>集中於國華街沿線，非常設</p> 

<p>路緣、慢車道和路肩</p>	<p>多見於路幅稍寬，但騎樓不適合通行者</p> 
<p>路面</p>	<p>多見於路幅狹窄者，通常汽車無法進入</p> 

資料來源：本研究整理與拍攝

二、研究方法

(一) 文本資料分析

鑑於本研究題材與範圍為具悠久歷史之舊城區，首先需使用各類歷史圖資之疊圖分析進行比對及考證，包含古今地圖（清代以降）、都市計畫圖（日治時期為主）及航照圖（戰後為主）等。接著蒐集並回顧與徒步相關的既有文獻，在鑑往知來的過程中，爬梳舊城區街道紋理之型態演變，也尋理論層次上與既有研究對話之可能。

再者，本研究查閱過往之新聞報導與政令文件等資料，作為對政策演進及實施情形之考察題材。新聞資料部份，日治時期者以台灣日日新報漢文版為主，戰後則以附有台南市專版之報章媒體為主。惟線上資料庫所涵蓋的範圍不盡完整，因而進一步參閱台南市立圖書館內之實體報紙典藏庫，並蒐羅民眾日報和中華日報等總部設於台南與鄰近縣市之報社為主，並以「徒步」、「騎樓」、「行人」等為關鍵字，揀選出相關報導。政令文件部份，包含中央與地方政府所推出之計畫書，以及少部份涉及建築與交通技術規則的專門資料。

(二) 現地觀察、訪談與跟隨觀察

為求對台南舊城區之徒步空間與徒步可利用性實踐有更為詳細之考察，本研究從 2021 年 8 月到 2023 年 9 月間於範圍內進行現地觀察。鑑於範圍幅員甚廣，本研究挑選特定點位與路段以求更準確地聚焦且回應到研究發問，並且藉由不同時段之觀察結果對照，得以釐清徒步空間中人事物動態的變化。具體而論，觀察的項目包含各種徒步空間（如表 1-1 之舉例）的物質配置，以及由各方行動者塑造出徒步可利用性之跡證（台階、坡道、貼紙和技術物等）為大宗，此類項目較不受觀察時段所影響，多以攝影紀錄。至於行人對徒步空間的實際使用情形與徒步空間的營造過程（如徒步區立牌的搬動行為）亦同等重要，對此本研究分時段進行觀察，在每一小時中取 15 分鐘，並以文字、圖畫或攝影紀錄之。當然，也有部份現地觀察是在我任意漫步的途中所記錄。

另一方面，本研究亦藉由訪談來蒐集更貼近地方與個人的一手資料，訪談期間為 2021 年 11 月至 2023 年 9 月間，並依章節、目的和熟悉程度的不同而初步將訪談對象分為四類（見表 1-2）。深度訪談均採取半結構式，在固定的訪綱之外得以彈性穿插臨時發想的提問。A 組以台南市區居民為主，訪談要點著重於行人自身曾在舊城區徒步的經驗，以求理解行人與環境間達致徒步可利用性之過程；B 組以街區組織、當地里長和政府機關相關人員為主，訪談要點著重於徒步空間營造的過程，以求理解當中的挑戰與政治（參表 1-3）。在 A、B 兩組中，各有一位（組）訪談對象不克當面受訪，因此 A 組中的該位受訪者採電話訪談方式進行，過程仍採取半結構式，而 B 組中的該組受訪者則採書面訪談。再者，針對這些徒步空間獲得營造之處，本研究隨機訪談街區中的店家與住戶，以求快速準確地理解地方民眾對徒步空間的看法。

表 1-2 訪談對象分類

類型	訪談對象	訪談要點
深度訪談 A (八位)	<ul style="list-style-type: none">● 台南市區居民： 至今有日常徒步習慣者、 曾經或現居住於舊城區者	<ol style="list-style-type: none">1. 日常徒步經驗2. 徒步對生活之重要性3. 對徒步環境之看法


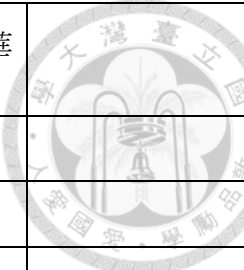
深度訪談 B (九位)	<ul style="list-style-type: none"> ● 街區組織相關人員： 正興街徒步區發起人高先生、 米街人文會社召集人斌哥、 孔廟商圈產業促進會理事長 楊女士等 ● 當地里長： 中西區南美里、淺草里里長 ● 政府機關相關人員： 台南市政府工務局使用管理科 	 <ol style="list-style-type: none"> 1. 徒步環境的營造歷程 2. 對徒步環境改造的看法 3. 徒步環境的設施物由來 4. 推動時遇到之困境
書面訪談 (二位)	<ul style="list-style-type: none"> ● 政府機關相關人員： 台南市政府工務局養護工程科 	
隨機訪談 (九位)	街區店家、住戶	<ol style="list-style-type: none"> 1. 對徒步環境出現前後之看法 2. 對原先街道使用方式之影響 3. 對徒步環境之看法

表 1-3 深度訪談與書面訪談對象一覽

類型	訪談對象	背景	備註
深度訪談 A	黃女士	舊城區出身，不定期返鄉居住	有跟隨觀察。 2023 年 9 月 之訪談以電話 訪談方式進行
	呂老先生	舊城區出身，為知名帆布行老闆	
	郭先生	舊城區出身，為台南社大講師	有跟隨觀察
	賴先生	台北出身，移居南市，現於南市工作	有跟隨觀察
	曾同學	舊城區出身，不定期返鄉居住	有跟隨觀察
	郭小姐	新北出身，移居南市，現於舊城區工作	有跟隨觀察
	林先生	新北出身，移居南市，現於舊城區工作	有跟隨觀察
	許同學	南市出身，現為大學生	
深度訪談 B	高先生	正興街街區組織發起人	
	斌哥	米街街區組織召集人	

	黃文龍	啟智社區發展協會理事長，曾任永華里里長	
	楊女士	孔廟商圈產業促進會理事長	
	曾朝欽	中西區南美里里長	
	陳建國	中西區淺草里里長	
	李先生	任職於台南市政府工務局使用管理科	
	蕭小姐	任職於台南市政府工務局使用管理科	
	郭先生	任職於台南市政府工務局使用管理科	
書面訪談	翁先生	任職於台南市政府工務局養護工程科	
	王小姐	任職於台南市政府工務局養護工程科	

在透過深度訪談理解受訪者在台南舊城區的徒步經驗後，本研究認為尚需進一步結合實地的徒步觀察，方能更細微地考察難以在訪談中言明，卻深深影響著徒步可利用性形成的細節。因此本研究在探詢深度訪談 A 組受訪者之意願後，對同意者進行跟隨觀察。過程中，我行走於受訪者後方約 2 至 5 公尺處，並以手機進行筆記與攝影紀錄，必要時亦會針對當下遇到的狀況或者訪談中回答的內容進行提問。

第二章 以史為鑑：徒步問題的歷史性浮現



徒步何以成為問題？自源遠流長的人類發展史觀之，個體的生命週期只是無數個極短暫的瞬間。倘若我們將這些瞬間當中關乎徒步的經驗片段歸納，並細加考察時間與空間的變化，可以窺知同一世代的人大致共享的徒步經驗，進而發掘這些經驗當中可能蘊藏的問題，進而將徒步問題化（*problematize*）。也正因為人們的舉手投足之間都處於特定的時間與空間脈絡當中，徒步已非僅為純然的肢體動作，而是反映出時間演進與空間改動的身體實踐。

本章係從歷史性的角度探討台南舊城區的徒步問題，並從中衍伸出道路的社會技術變遷與基礎設施化等相關論題。在第一節，我透過近代文獻資料的爬梳與分析，掌握台南舊城區中民眾生活及都市空間變遷的趨勢，藉此對照出當人類移動力劇增的同時，徒步的文化意義如何轉變；在第二節，我則由近代台南舊城區道路的基礎設施化出發，探討機動化社會（*automobilized society*）的發展如何吞噬行人的徒步空間，造成行人要撤退到騎樓內才得安全行走的困境；第三節我以台南舊城區的「都市性格」（*urbanity*）為核心，探討晚近官方與民間在推動觀光旅遊的過程中，如何將徒步塑造為貼近台南舊城區的移動方式，從而延伸出舊城區內的徒步導覽行程，以及鑲嵌在商業行為與文化治理專案中的徒步基礎設施。

第一節 從營生之步到都市漫步的轉變

一、營與生

人類最初憑藉著身體四肢的協調，始得以直立身軀並行走於大地之上，而隨科技與文明的演進，人類移動的方式也漸趨多元且快速。在台灣的歷史上，使用人力或獸力的轎、人力（台）車、獸力車與自行車等交通工具，是昔日人們維繫經濟運作的重要幫手；使用機械能的機車、汽車、火車等，則進一步成為收斂時空的利器，將人類的移動力提升至前所未有的境界。然而直至今日，徒步行走仍是最普遍又經濟的移動方式，人們藉此從住處移動到附近或稍遠處，完成生活所需之務，甚至用以求得心靈層面的滿足。

昔日在台南舊城區中走動的人們亦如此，只不過在機動車輛尚未問世與普及的時代，徒步移動是不得已的選擇，赤腳接觸土砂地面稀鬆平常，不但稱不上舒適，亦非快捷的移動方式。而昔日生活所需舉凡水、柴薪、食物與貨物，大都須由人力徒步搬運，或藉獸力輔助之。舉水源為例，據顏興在〈大井頭考索〉一文

所述，位處今台南市鬧區的「大井頭」，直至 20 世紀初仍為眾多住戶的重要水源供應處。井邊不僅時常擠滿因自用或受託前來汲水的民眾，也有數十名以挑水為業的挑夫，不斷奔走於供需兩端間求生計。不過在眾人的挑汲灑溢之下，卻也造成「井的周圍附近的街道上遍地滑濕，稍不留心便易滑跌」（顏興，1953）的現象，來往行人得注意自身步伐，以免陷入摔傷的危險中。日後，伴隨水利基礎設施的普及與街道的拓寬工程，大井頭已不再供水，上述的謀生景緻亦已不復存在。

進一步由歷史性的角度考察，清治時期的台灣府城長年為台灣政治經濟的中心，這些滿佈城內的商肆與市集，便是城外村民們頻繁生意往來的重要節點。據賴建銘於〈台南風物志（七）〉一文中的描述，過去府城尚存時，安平縣⁴的村民們先利用牛車長途載運貨物及農產品，至城邊的曠野停放牛車卸貨後，再改以人力挑運的方式由小北門入城。接著他們沿大銃街（今自強街）徒步數百公尺，最後分散到城內的各個市集（如蕃薯簽市）進行買賣（賴建銘，1956），藉此換得一家口的生計。如此的日常實踐與徒步前來採買的府城民眾，共同維繫著昔日民生經濟的活絡。再者，若另從清代台灣府城內的街道名稱來考察都市空間，可以發現彼時人們大都將路旁最常見的店舖行業、重要廟宇或地理形勢做為街名：鞋街、米街與頂打石街勾勒出彼時人們營生的歷史場景；關帝廟街、開仙宮街與仁壽境街則彰顯了先民祭祀路徑的重要性及廟宇邊境時的無形界線，為徒步賦予傳統信仰的文化意義。

直至日治時期以降，舊城區內人們的移動方式才漸趨多元，除了既有的人力車（轎）以外，利用私有運具（如自行車、機車及汽車）代步的民眾與日俱增，甚至首度出現火車與公車等大眾運輸系統。這些當時的新科技固然使人們享有更快捷的代步手段，卻也因其自身的不察或操縱失誤等種種因素，而開始出現行人與車輛間的死傷事故⁵。這時期是台南舊城區步入機動化社會的開端：在速度方面，徒步終不比車輛的迅疾；在載重方面，人體更遠不如車體來得耐重，於是車輛逐漸削弱徒步的必要性。即使如此，徒步仍為當時最普遍又經濟的移動方式，台南舊城區內市況的繁盛也與各時代人們的徒步緊密相關。

日治時期也是台南舊城區步入當代資本主義社會及都市現代化的開端，舊城區內陸續出現如商店街、百貨公司、集合市場等新式的商業空間型態，亦出現車站、公園、公會堂等現代化的都市公共設施。上述幾股趨勢的發展延續到戰後，更演變出如民族路夜市、中國城、國華友愛商圈、孔廟文化園區與正興街徒步區等適合大量人潮徒步遊逛的空間。從此人們徒步走上街的目的變得更加多元，但這並不代表營生的徒步就此消失，而是由過往不得已的必然，轉而浮現出更多漫遊的可能。

⁴ 安平縣原名台灣縣，為清領時期台灣的行政區劃，因台灣府的附郭縣而得名。範圍相當於今台南市、曾文溪以南的原台南縣、高雄市內門、旗山、甲仙、杉林與六龜區（許淑娟，2009）。

⁵ 見漢文臺灣日日新報（1907、1914）；臺灣日日新報（1919、1936）。

二、漫與遊

「漫」與「遊」若分別作二字解，「漫」——描繪出人們步調的速度與心態上的放鬆寫意；「遊」——則敘述了徒步的目的，可以是充滿隨機與偶然性的遊逛，更可以是藉由眾人的徒步來做為對特定價值與認同發聲的遊行。

回到清治初期尚未築城的台南，台江內海是船舶往來的交通要道，而鄰近的大井頭一帶出現了「井亭夜市」，與荷蘭時期留下的普羅民遮街（今民權路）同為當時繁華熱鬧的貿易重鎮。受惠於其地理位置的優越性，井亭夜市中商旅雲集，熱鬧非常，當時祭景更為官史與文學作品所記載（張耘書，2017）。雖然今已難再現其真實樣貌，但在尚未出現電氣照明，亦少有夜間娛樂活動的時代，逛夜市可說是相當早期的漫遊徒步之一。

清代的官紳與文人雅士為昔日台灣府城的樣貌留下了珍貴的紀錄，然而相較於他們漫步街頭的「路上觀察」，或登高望遠的詠景抒懷，庶族群的漫遊徒步則常伴隨民俗節慶而生。舉凡元宵時節孩童們結伴的提燈遊行（連景初，1968）、中秋時節街坊鄰居齊聚大戶人家門口觀戲（連景初，1969a），以至台灣府城隍廟與關帝廟前規模宏大的戲台演出（許丙丁，1954），都是農業社會時期的重要娛樂。有別於日常營生的繁忙，這可能是庶族群一年中少數能放鬆散步的日子。當然，出門散步的行為或多或少都曾出現在過往的任何社會階級當中，只是如上節末段所述，直到日治時期以降台灣資本主義社會蓬勃發展，且台南舊城區出現新形態消費空間與都市公共設施後，漫與遊的日常徒步才逐漸拓展到庶族群。

「戴草笠仔，穿柴屐仔，來去林百貨坐流籠」是 1930 年代流傳至今的台南俗諺，刻畫出當時穿戴斗笠與木屐的庶族群，特別前往舊城區嶄新街廓中的林百貨內體驗電梯運作的場景。當時林百貨所處的末廣町通（又名銀座通）已因市區改正的施行，而出現由地方商業組織合建之連棟街屋，更因精品、鐘錶、咖啡店等新型態商家的林立，而有「台南銀座」之稱（胡宗雄、徐明福，2003）。此時無論是要直搗「流籠」，或者打算先在林百貨附近遊逛一番的人們，也成為市區大街上的漫遊者，踏著另一些庶民們營生的路徑。

到了 1980 年代，隨著台灣經濟起飛，以及鐵路電氣化和國道高速公路通車帶來的時空收斂，台南舊城區的觀光旅遊開始蓬勃發展，全台各地觀光客紛至沓來，近年更有眾多年輕族群與外國觀光客前來自助旅行。旅行已儼然成為現代社會中勞動力再生產的重要方式，人們藉此暫時脫離日常生活和工作的場所、作息甚至習慣，而轉向名勝參訪、逛街購物或恣意漫步等觀光行程。針對旅途中這一系列過程，厄里（2007）曾提出「觀光凝視」（the tourist gaze），將觀光客與凝視對象間可能帶有的符號化關係與主客關係概念化。而厄里於凝視行為中所強調的「看」與「被看」的權力關係運作，正是由符號的蒐集、消費和觀光客的漫遊徒步所驅動，可與當今台南舊城區中各類訴諸歷史保存或都市性格的都市空間營造相互呼應。我將於本章第三節探討此議題。

相較個體漫步時帶有的隨機與偶然性，特定群體的徒步多因有共同的目的而發生，而徒步遊行則將其進一步推展至對共享之價值或認同的發聲，甚至有機會眾志成城，成為推動社會改變的力量。若論台南舊城區中最早出現的遊行，其確切時代與目的為何已不可考，但歷史上實不乏帶有廟會慶典和嘉年華性質的遊行，直到近年穩定舉辦的府城摩登大遊行都屬如此。至於民間自發地以特定社會議題做為訴求的徒步遊行，則要到 1980 年代後期才逐漸出現。1987 年 2 月 15 日，鄭南榕、林宗正牧師與黃昭凱前國代於台南市區發起二二八和平日遊行，同年 4 月 5 日，又因刊載二二八系列活動的《台灣教會公報》遭政府沒收而引發另一波示威遊行⁶。解嚴後，舊城區的各式遊行活動百花齊放，無論是由民間團體、政黨或者社群媒體上的網友們召集而成，都是期盼能訴諸群眾徒步形成的輿論效果，進而在凝聚特定價值和認同的同時，也喚起社會大眾對相關議題的關注。

今日，我國的集會遊行活動係受《集會遊行法》以及相關的行政條例所規範。原則上主辦單位除了需具文向主管機關申請許可外，更需申請路權，才得使活動順利成行。而遊行場合常見的交通管制與各種臨時阻隔措施，一方面劃分了路權申請與否的界線，一方面則是為確保機動車輛在有限空間中通行的順暢。過程中，群眾徒步的身體雖暫得以在機動化的道路空間中獲得解放，並將之轉化為如同哈伯瑪斯（2002）所提出的公共領域（public sphere），卻仍須部份地服膺於機動化社會的治理邏輯與都市空間——寬敞的多線車道 vs 狹窄的人行空間——當中。

第二節 人車爭道：機動化社會的「副作用」

由於個人的時間彼此不同步，因此空間的運動（spatial movements）與道路的節奏同步。行人未受束縛的互動和移動性（mobilities）讓位給機械的嚴密控制機動性，機械（希望！）維持在道路一側，車道內，以一定的速度行駛，並遵循高度複雜的標示系統等等。（Urry, 2004: 29）

近一世紀以來，機動化交通工具的普及改變了世界諸國的空間面貌，以至人們的生活方式。在人們運用這些發明來大幅提升移動能力的同時，這些由複合材質所包覆的動力機械卻多出了許多外於人體的「殼」，日漸侵蝕著道路、騎樓、停車場和空地等空間，使政府單位不得不重新檢討與調整人與車的空間分配。以台南舊城區而言，絕大多數的交通基礎設施是以機動車輛為主要服務對象，政府單位「預留」寬大的空間（車道、停車格、紅黃線等）給機動車輛移動及停留。相較之下，行人在路面上卻幾無專屬的立足和行走之地，在沒有騎樓的路段，更要直接與飛馳而過的車輛爭道。因而無論是空間或者移動力的此消彼長，反映出的正是交通治理的邏輯與社會發展的轉變。

⁶ 參考自台南市中西區圖書館一樓二二八紀念館專區之展覽內容。

一、道路的拓寬、新闢與基礎設施化浪潮

台南舊城區歷經荷、鄭、清三個政權的發展，至 19 世紀末時已是座住商兼備且政經文化發達的傳統中式都城，外圍建有具隔離及守備功能的城池，以及二座外城。據洪敏麟（1979: 62）所繪製的府城街道發展沿革圖（圖 2-1），可以推知府城內的建築與街道係以荷蘭時期開發的普羅民遮街（今民權路二段）為主幹，漸朝四方位擴張，呈現出較為有機地蔓延，而非計畫性的發展（劉為光，2016）。在機動車輛尚未出現的當時，大部份街道的寬度較日治時期後所規畫者狹窄許多，惟仍至少能供兩人錯身行走，且有相當數量的街道大致維持著當時的寬度至今。

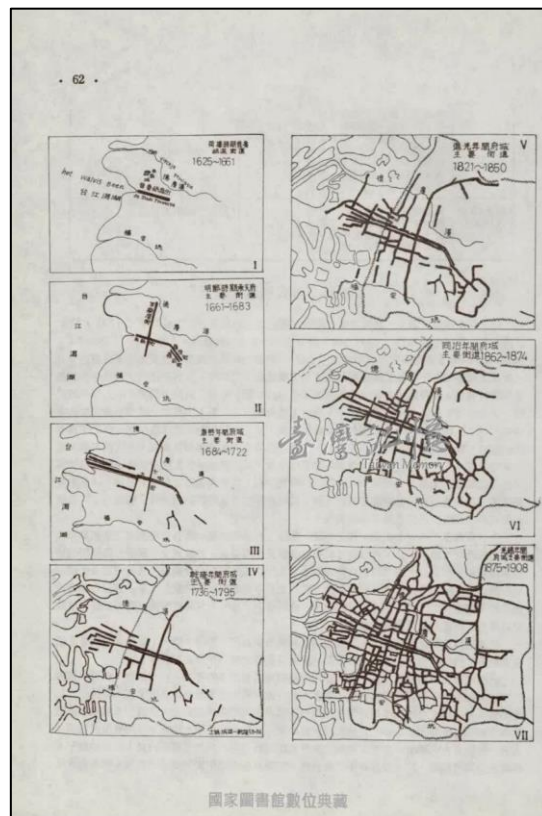


圖 2-1 荷、鄭、清三代臺南舊城區街道發展沿革

資料來源：洪敏麟（1979: 62），國家圖書館臺灣記憶系統。

https://tm.ncl.edu.tw/article?u=022_002_00001740。取用日期：2023.3.25。

時序進入日治時期，日本官方以排水、交通、防災和軍事為考量，引入近代西方都市計畫理念，開始陸續對台南舊城區執行數次市區改正計畫（黃武達，2000）。在 1911 年的計畫中（見圖 2-2），日本官方一方面參照荷治以來發展出的街道紋理進行概略的設計，另一方面則強加如奧斯曼（Haussmann）改造巴黎的街道佈局於舊城區，藉此在破壞舊有空間紋理的同時，創造出由新式都市空間建構而成的殖民現代性。以白金町通（今忠義路二段）為界，我們可以看出西半邊的計畫道路與既有道路仍大致維持清代以來的棋盤式佈局，但昔日的台灣府城城

牆已遭日本官方局部拆除，並利用西側城牆拆除後騰出的空間新闢車行道路（今西門路）；東半邊則因地勢緩升與既有市街密集度較低等因素，日本官方便依循既有幹道（民權路一段）的走向，向外擴展出與之夾 45 度及 90 度角的放射狀道路網，並輻合於數個圓環。

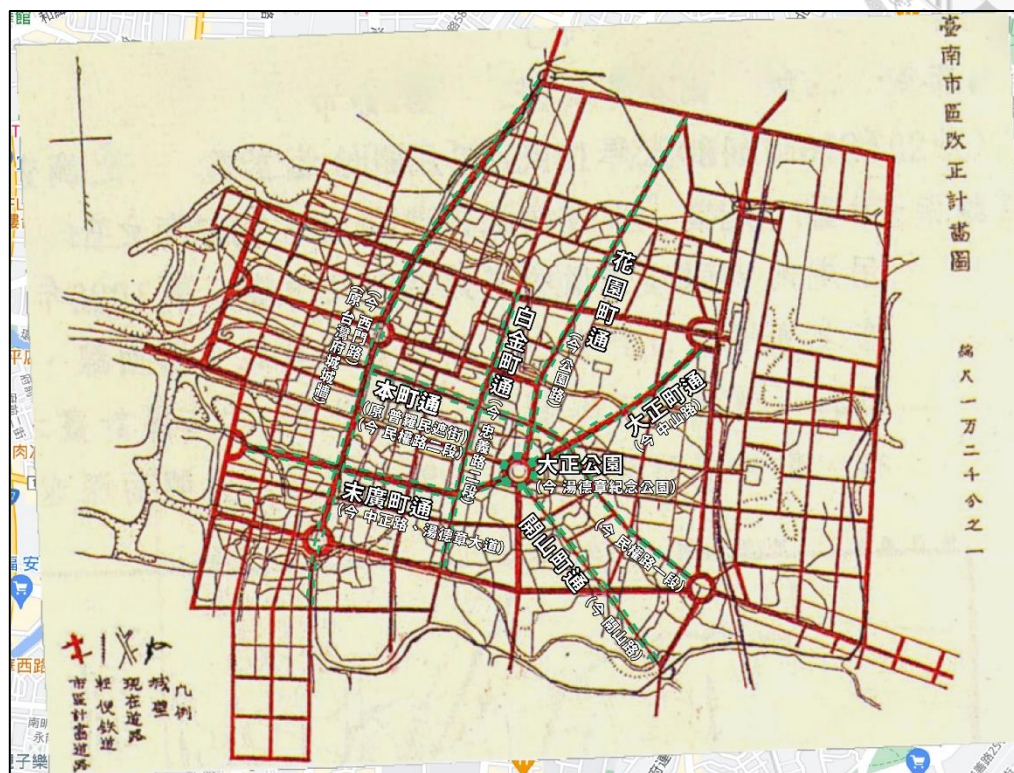


圖 2-2 日治時期 1911 年台南市區改正計畫圖（綠線與圖說為本研究增繪）

資料來源：中研院地理資訊科學專題中心，台灣百年歷史地圖。

<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。取用日期：2023.5.26。

一般而言，圓環是匯集多條道路的環形交通節點（node），環內車輛須為單向通行，以利於疏導各向來車，形式上則有圓形、橢圓形和半月形等變化。1911 年的市區改正計畫則是日本官方將圓環引入台南舊城區的濫觴，當時便已出現今日的東門圓環、西門圓環、小西門圓環、火車站前圓環以及湯德章紀念公園的雛形。這些圓環不僅為交通節點，亦被日本官方賦予公園遊憩及防災疏散等多樣功能，其中又以匯集 7 條主要道路的大正公園（今湯德章紀念公園）為要。大正公園是銜接市區改正計畫中棋盤方格與放射狀佈局的重要節點（見圖），更是匯聚了通往縱貫鐵路台南驛的大正町通（今中山路）、連接縱貫道公路的花園町通（今公園路）及開山町通（今開山路）、通往台南運河的末廣町通（今湯德章大道與中正路）等重要計畫道路的交通樞紐，疏通台南舊城區與周邊鄉街的人流及物流往來（柯明賢，2022: 66）。

日本官方後續立足於 1911 年市區改正計畫的基礎，發展並頒布 1929 年的

「臺南市區計畫地域擴張」及 1941 年的「臺南市都市計畫」，進一步地將現代化的都市道路及空間佈局擴張至舊城區外的範圍。然而在這一系列宏觀尺度的都市計畫之前，1906 年時日本官方便已對舊城區擬定局部的市區改正計畫，其中一者預計拆除清代以來民眾私建於府城大街⁷中央的建物（柯明賢、曾憲嫻，2021: 88）（見圖 2-3），藉此取道路拓寬與整頓鬧區環境之效。爾後，長年被建物分隔的二街再度合而為一，並易名為本町通（今民權路二段）。隨著幾次都市計畫的推進，道路拓寬與新闢的工程在日治時期後半的舊城區內不斷地興起，昔日由眾人的徒步而緩慢形成的街道，漸為大量人力及工程機具快速開闢的標準化道路所截斷。



圖 2-3 日治時期府城大街實景（拓寬前的鞋街與草花街路段）

資料來源：<http://digital.lafayette.edu/collections/eastasia/lewis-postcards/lw0334>

日本官方為通行及消防疏散等需求，將這一系列新闢及拓寬之計畫道路的寬度區分為 12 間（約 21.8 公尺）至 2 間 5 分（約 3.6 公尺）不等之等級（柯明賢、曾憲嫻，2021: 92）。相形之下，原先具備重要交通地位（如自強街、米街）或連接各廟境的街道，在計畫道路開闢後反而成為街廓內的小巷，其交通及商業機能漸為更寬敞且筆直的計畫道路所取代。至於計畫道路兩旁配合改建或新建之街屋，則多依總督府制定之《台灣家屋建築規則》及台南廳據此頒布的《臺南市區計畫地域內，關於必需設置步道之道路，及步道、檐庇之深度及構造有關規定》，若拓寬後路寬達 4 間（約 7.3 公尺）以上者，即需要留設騎樓空間（胡宗雄、徐明

⁷ 「府城大街」實際上是由大井頭逐漸發展成百貨聚集的商業大道，為今日的民權路（柯明賢、曾憲嫻，2021）。

福，2003: 108)。騎樓空間在《台灣家屋建築規則》中，指「附有檐庇之步道」（亭仔腳），而日語所稱「步道」即為人行道。如此一來，騎樓與道路在空間上便構成了初步的人車分道設想——車輛行駛於道路，行人行走於騎樓——為日後機動化社會的道路空間分配奠定基礎。另外，配合市區改正一併出現的，還有各類現代道路附加的基礎設施，如路燈、行道樹、路緣排水側溝等，除了發揮景觀與防災上的功能外，亦更加確保行人能更容易於夜間、炎日或雨天等場合，與環境達致徒步可利用性。而道路本身不僅歷經了基礎設施化，也成為其他基礎設施如電線桿、電報桿等嫁接其上的媒介。

日治時期台南舊城區的鉅變，不僅透過都市空間與相關基礎設施的現代化展開，亦能從民眾隨之衍伸出的交通習慣推知。根據《臺南州統計書》和《臺南州第二十統計書》20年間的數據紀載⁸，台南市內的自行車（自轉車）數量由1920年的1324台遽增至1938年的14063台，汽車（自動車）的數量也自1920年的5台增至1937年的244台。與之對比的是，該段期間的人力車數量大約維持在500餘台，未有太大的增減，但同樣使用人力的轎子卻由1923年的37頂，大幅降低至1938年的2頂。就趨勢而言，日治時期後半的人們開始大量借助私有載具與大眾運輸系統移動：使用自行車代步的民眾大幅增加，而機動化的火車、公車（乘合自動車）與汽車也成為新興的代步工具。

此外，為了解決因車輛日益增加而造成的道路損壞問題，日本官方亦多次針對道路的鋪面材質進行研究與測試，1929年時率先於台南車站前郵局一角至台南州廳段的大正町通進行外國藥液滲透路面的試驗（漢文臺灣日日新報，1929）。在此之前，台灣各地道路的路面材質主要為土砂或砂礫所構成（蔡龍保，2008），每逢乾燥或降雨後，路況相當不利於人車通行。直至1936年，台南州始研究出適合當地氣候的瀝青乳劑，並鋪設於舊城區內的主要幹道（臺灣日日新報，1936），從此瀝青系的道路鋪面正式渡過試用期而進入實用期（蔡龍保，2008: 76）。

戰後的台南市雖亟待自瘡痍中恢復，但道路的基礎設施化以及機動化社會發展的腳步並未止歇太久。就道路鋪面而論，1960年至1967年間，台南市區道路（不含小巷）的柏油路面面積占比已遠超過砂石與砂土路面。1967年時，涵蓋舊城區範圍的中區、西區及北區之市區道路更已完全鋪設柏油路面（台南市政府，1968a）。同時，伴隨國內經濟的高速發展以及人口數的快速成長，市內的機動車輛數量呈遽增之勢，在1967年首度突破1萬輛後（台南市政府，1968b），至1988年時已有32萬輛汽機車，2010年縣市合併前更達81萬輛之多⁹。機動車輛的普及帶給人們更高的移動力，也使人們得以住得離工作地點更遠，進一步地帶動都市範圍的擴張。

⁸ 該時期統計資料係彙整自臺灣日治時期統計資料庫（http://tcsd.lib.ntu.edu.tw/main_search.php）當中由臺南州所出版的一系列統計書。

⁹ 該時期統計資料係彙整自交通部公路總局統計查詢網（<https://stat.thb.gov.tw/hb01/webMain.aspx?sys=100&funid=11100>）當中之機動車輛登記數。

隨著 1960 年代以降台南市區的不斷擴張，舊城區內外的交通聯繫日益緊密，促使市政府大致沿續日治時期未竟的都市計畫，繼續新闢及拓寬道路，以圖解決因既有街道狹小衍生的交通壅塞及救災不易等問題。今日之主要幹道如公園南路（中國時報，1991.4.16），以及次要道路如府中街（殷道貞，1992.10.13）、城隍街（詹伯望，1999.3.12）及廣慈街（蔡坤龍，1994.12.9）等，均為 1990 年代新闢。另一方面，既有道路的拓寬計畫則更早就開始進行，例如日治時期已拓寬過一回的民權路，在 1960 年代中期即再度因人車的增加，而面臨交通壅塞與停車不便等問題。據連景初（1969）的記載，當時「民權路路面之狹窄（寬只九公尺），為妨碍該路商業發展的主因，加以市區人口車輛逐年增加，民權路已如一條小巷，交通不便，商業自然無法發展」。1980 年代拓寬的忠義路，更是為此削去日治時期興建的勸業銀行總廈一側，以及拆除占用鄭氏宗祠前空地已久的違建（民生報，1984.3.13）。而 1990 年代以後最著名的拓寬案例，莫過於因市府宏大的地下街願景，而從 9 公尺拓寬為 40 公尺的海安路。至今地下街的願景仍無法實現，反而成為地下停車場。道路兩旁則因拓寬之故，充滿著畸零的建物和空地，那便是過往聚落的痕跡。

在機動化浪潮數十年來的襲捲之下，現代人大多已習慣與車共處，也熟習地切換於不同載具之間，不過回到機動車輛還不多的半世紀前，在台南舊城區徒步的過程中由人與環境之間產生的徒步可利用性，與今日可謂大相逕庭。百年帆布行老闆呂老先生回憶起一甲子前國小上學的徒步經驗，他說，家門前的民權路（當時名為建國路）尚未拓寬，也未有騎樓，因此是沿著已鋪上柏油的道路邊行走，接著再轉入水溝加蓋的小巷弄。呂老先生想起這段過程中自己遇到的機動車輛並不多，比較不會特別注意，反而當時主流的自行車是不得不當心的對象，他笑說，走在路邊時不時有騎士噹噹地敲響車鈴，此時他便要閃避讓路。不過他認為相較於現在機車橫衝直撞，當時反而因為路小條車不多，所以不太危險（呂先生訪談筆記 2023.9.14）。與今日相比，行人與自行車是彼時道路上的主要使用者，彼此爭奪著有限的空間，不過因二者的速度差異不大且機動車輛稀少，故當時民權路即使未有騎樓，行人也尚容易與環境達成徒步可利用性。今日民權路的主要使用者則轉變為機動車輛，雖然有了騎樓，但高低落差頻繁，亦為停車及營生使用所割據。呂老先生即不滿地說，1980 年代初期拓寬新設的紅磚面騎樓起先相當平整好走，但因建物改建已日漸充滿高低段差，絆倒了許多年長者（呂先生訪談筆記 2022.7.24）。另位舊城區的居民黃女士即表示，自己年長的父親數年前險遭該段騎樓的高低段差絆倒，所幸一旁的盆栽發揮了支撐作用（黃女士電話訪談筆記 2023.9.14）。

黃女士也告訴我近半世紀前走路上學的徒步經驗，她對照現今小學生以家長接送為主的上下學方式，斬釘截鐵地說道：「為什麼我們的父母都放心讓我們走？因為都是走在騎樓」（黃女士電話訪談 2023.9.14）。她表示那時家附近的騎樓並無明顯高低落差，地面材質仍多以傳統的水泥砂漿為主，也不若今日般充滿佔用行為。於是當時的黃女士習慣順著青年路的騎樓行走，等待綠燈再跨越橫斷圓環

的行穿線，直接穿越民生綠園（今湯德章紀念公園）（見圖 2-4），此時車輛全部停止，接著走到學校附近亦有導護老師幫忙指揮，使她備感安全（黃女士電話訪談筆記 2023.9.14）。中午放學後，當時黃女士亦會穿越該圓環返家，她回憶道：「就同學一起嘛，就橫越那個，人家車子都會讓我們，然後就……就是有行人專用就對了啦，然後走進去之後我們還會在那邊玩耶，還有噴水池」（黃女士電話訪談 2023.9.14）。然而，現在該圓環已成為機動化交通輻輳之處，進出環車流不斷，環內的車輛更可不斷循環行駛，同時橫斷的行穿線已無行人號誌，若行人無法抓準空檔，幾乎難以如昔日般走入公園中。黃女士也表示，現在自己已不敢直接穿越公園，而要順著圓環周圍建築的騎樓通行比較安全。

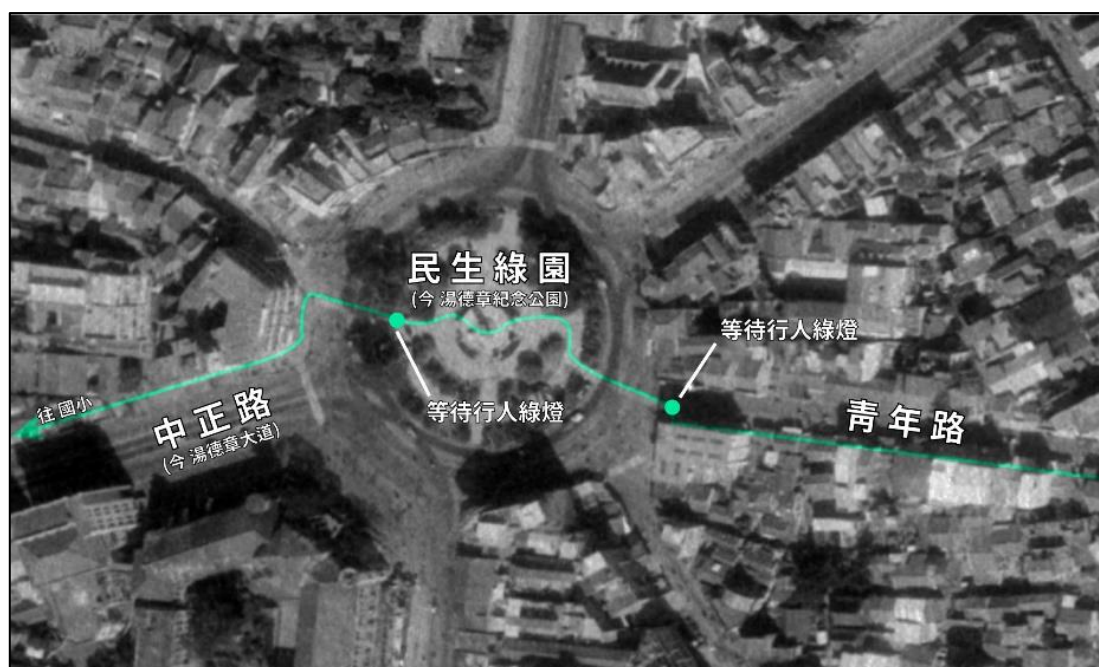


圖 2-4 黃女士上學徒步路線示意圖（綠線與圖說為本研究增繪）

資料來源：中研院地理資訊科學專題中心，台灣百年歷史地圖。

<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。取用日期：2023.11.7。

回顧近一世紀以來，日本官方以現代化的治理邏輯所實施的多次都市計畫，迅速地破壞也轉變了清代台灣府城緩慢累積而成的空間紋理。一條條的計畫道路是官方輕易在圖紙上劃分都市空間的利器，亦為統治權力得以更加滲透的管道。話雖如此，這些道路仍日漸成為民眾生活與通行的命脈，其面貌則在各時期的社會經濟背景及官方的治理邏輯下，因不同層次的基礎設施化過程而改變。從日治時期首度出現的側溝、路燈、行道樹、騎樓步道和瀝青路面，至戰後方趨標準化的標線、號誌、天橋、停車格及快慢車道等物質部署，反映出官方立足在某時點上想定的未來情景，往往正是促成該情景真實發生的重要動力。

20 世紀是人類首度大量運用機動載具移動的時代，而日治時期的台灣首度

迎來此波機動化浪潮，至今未曾消退。無論中央或地方政府的交通主管機關，興闢或拓寬道路的目標不外乎是「便利交通」或「造福桑梓」，對於既有道路則幾乎係以疏導最多的機動車輛為優先考量。因而交通主管機關加諸於道路的種種規則和空間上的分配邏輯，大多是置車輛通行的便利及優先性於首要，同時也限縮了行人得以安全或自由行走的空間。1970 年代以降，台南舊城區的道路上供機動車輛行駛與停駐的空間大幅增加，但「專供」行人徒步的空間卻未見顯著成長，「能供」行人徒步者甚至反呈縮減之勢。不論是騎樓或專設人行道，在這波道路基礎設施化浪潮中，並未成為政府注重的環節。我將於下節聚焦於此議題。

二、人行空間的退縮及騎樓的困局

徒步何以成為問題？從古至今，人們憑藉身體及感官對於周遭環境的感知，以及過往徒步累積而成的感官經驗，在不斷的互動往來中建立起徒步可利用性。因而隨著時代的演進，人們共享的徒步經驗亦不斷變化。舉例來說，昔日以砂土為主的道路鋪面，遇牛車反覆輾壓或者惡劣天候影響後，呈現的便是如爛泥般難以使人徒步行走的環境。如此情況下，道路的鋪面材質以及主要的交通工具，便是使徒步成為問題的主要核心。然而近半世紀以來，台南舊城區的道路雖大多歷經了前一節所描述的基礎設施化，耐用的地磚與柏油路面早已普及，連通的騎樓亦已成為主流的人行空間形式。但這個時代的徒步問題核心，則是因機動化社會高度發展而造成的人車爭道現象。

對比於行人與車輛數目的持續增加，道路的空間日漸顯得有限且侷促。官方除了透過道路的新闢與拓寬來試圖紓解車流瓶頸外，也開始在原先樸素的柏油路面上設計了按速度及用途區別的空間配置：按速度者如快車道、混合車道、機慢車道及分隔島；按用途者則如停車格、紅黃線、路肩與公車停靠區等，試圖藉此提升道路運輸的效率。王志弘（2017: 97）以「分流的秩序，混雜的焦慮」形容這一系列具等差之分的路權分配之爭，其差異正是由移動體的速度差而產生。因而今日的道路空間配置，泰半要在專為車輛行駛和停放的空間各安其位後，才輪到人行空間登場。

除了藉物質部署來區別路權外，政府在機動化社會脈絡中的交通治理手段，亦透過多樣的管道展開，舉凡監理、研究、教育、媒體以至法制等層面，再三滲透以機動車輛為優先的交通安全思維（王志弘，2017: 96）。在此邏輯下，1960 年代後的台北市開始普及地設置人行道，部份交通量龐大的路口甚至設有人行道護欄、地下道與天橋等基礎設施，並放送行人「上天下地」以保平安的宣導（ibid., p.97），一方面旨在防止行人違規穿越道路，維持人車分離的設想；一方面則反映 20 世紀中期，國內技術官僚受柯比意（Le Corbusier）在「光輝城市」（Ville Radieuse）中的立體化都市空間理想影響的現代性展現。然而，同時期台南舊城區內的主、次要道路卻多未設有公有人行道，即使路上牛車與人力車的數目銳減，行人仍被迫面臨汽機車的數量與速度遽升帶來的風險。於是行人難以再如往昔與車輛併行

(參圖 1-4 左)，轉而需要「撤退」到騎樓或建物「退縮」的空間(參圖 1-4 右)，才得免於速度差對自身生命造成的潛在風險。

有別於中央或地方政府機關依《市區道路及附屬工程設計標準》建設在道路用地上之公有人行道，騎樓及建物退縮後留設的空間雖不一定屬公有，卻仍需供公眾通行之用，是為目前台南舊城區人行空間的主要型態。據 1980 年台南市政府頒定之《臺南市騎樓地設置自治條例》(已廢止)以及現今適用之《臺南市騎樓地設置標準》，均有針對都市計畫範圍內之建築用地做出留設騎樓或無遮簷人行道之規範(台南市政府，1980、2012)。其中，無遮簷人行道即為建物退縮後留設的空間，且其空間形式進一步地受到內政部營建署頒佈之《建築技術規則》所規範。因此諸如民宅、學校(內政部，2020: 118)、高層建築物(ibid., p.155)、政府機關大樓(ibid., p.109-110)等，均有機會設置無遮簷人行道。不過囿於建物產權之限，無遮簷人行道的維護仍須由建物所有者負責，因此常有地面品質參差不齊的情況(見圖 2-5)。



圖 2-5 建物退縮後形成的無遮簷人行道範例

資料來源：本研究拍攝

至於附帶於建築結構內的騎樓，雖然自清代就已存在，但當時尚屬約定俗成的商業空間(胡宗雄、徐明福，2003: 98)。直到日治時期，日本官方才正式將騎樓(亭仔腳)下的連續帶狀空間納為人行道(步道)，並在 1900 年頒佈的《台灣家屋建築規則》中明文規範之。隨市區改正及都市計畫的發展，舊城區中計畫道路旁新建或改建之街屋便多依此規則及相關細則而興建，由此誕生了法制化的連續騎樓空間。戰後初期，騎樓空間的設置與管理改以《臺灣省建築管理規則》為法源依據，後來在內政部 1974 年頒佈之《建築技術規則》中，始授權地方政府因地制宜(陳宗鵠，2009: 17-18)，目前則以台南市政府制定之《臺南市建築管理自治條例》與《臺南市騎樓地設置標準》為依據。

近百年來，騎樓逐漸成為台南舊城區人行空間的主要型態，在缺乏人行道的道路環境支撐著供數以千計行人徒步的交通功能。按理想的狀況而言，騎樓這般具遮簷且面臨商店的空間特性，不但能夠減輕豔陽或豪雨對行人造成的困擾，也讓店家得以適度地妝點騎樓空間，好吸引行人上門消費。然而，卻也因為如此的空間特性，使得騎樓時常充斥混雜且多樣的利用，甚至是阻礙行人通行的行為。實際上早在日治時期，騎樓便開始出現停放車輛和堆置物品的情形（圖 2-6、圖 2-7），圖 2-7 左下更可見店家索性在門口擺設桌椅休憩。近半世紀以來則出現盆栽、招牌、桌椅、流動攤位等障礙物，甚至是因建物改建而擅自墊高的地面，不僅成為住戶或店家私自將原供公眾通行用的空間劃分領域的工具，更阻礙且截斷了人行空間的連續性。同時，舊城區主次要幹道的空間已為機動車輛的行駛和停駐所佔據，剩下仍然無處安放的機動車輛只好停放在騎樓中。由此人車爭道的情形便從道路上，轉移到了騎樓內，進而對行人的徒步可利用性產生負面影響。



圖 2-6 日治中期大宮町通（今永福路）之街景

資料來源：

https://openmuseum.tw/muse/digi_object/a6f6f5899b7435f02ac1bdee04798610#153006



圖 2-7 日治初期下橫街通（今永福路）之街景

資料來源：

<http://digital.lafayette.edu/collections/eastasia/lewis-postcards/lw0330>

相較於道路空間的公共性及建物退縮空間的開放性，政府的治理權限實難以滲透至附屬於建物的騎樓當中，尤以私有產權者為甚。然而自 1980 年代以來，歷任市府仍陸續制定了整頓騎樓的相關政策。時序上雖有所斷續，但數十餘年累積的物質配置和規範上的改善實踐，仍然可見於現今的都市環境中。我將在第四章第四節詳加探討騎樓做為人行空間的爭議與可能性。

第三節 徒步做為都市性格的再現手段

在本章第一節，我談及台南舊城區中徒步的文化意義如何隨社會經濟的發展而轉變。人們的步伐至今仍舊維繫了自身生活所需，此外亦擴及勞動力再生產過程中，構成隨興遊逛以至觀光旅遊的重要基礎。在此脈絡下，群眾徒步帶來的商業潛力獲得官方與民間的關注和投入，更與台南舊城區特殊的文化歷史背景以及空間紋理相得益彰，共同形塑出屬於這座古都的都市性格（urbanity）。

誠如台南舊城區的都市性格難以與「快速、冷漠、新潮」相提並論，都市性格之根本，建立在人們彼此之間以及與都市空間的互動之上，其包含如 Montgomery（1998: 103）所說的公眾接觸、交易（transactions）和街道生活等。且正因人們密集地以各種目的使用都市，才能產生足夠的多樣性（diversity），進而刺激上述互動的發生（ibid.）。因此不僅是人們塑造了都市性格，都市性格也塑造著人們身處其中時的行為舉止，更可以延伸為「一種獨特的都市經濟和公民文化，賦予都市居民一種集體認同感，並由一種獨特的團結（solidarity）類型組成……」（Zijderveld, 1998: 26）。其中，象徵著「慢」的徒步日漸成為近年官方和民間論述舊城區都市性格時的語彙，更因其為唯一得以深入每條街巷的移動方式，而間接引起觀光及文史導向的徒步導覽熱潮。徒步也進一步被政府納入文化治理的脈絡中，從而出現徒步導向的文化園區及歷史街區等專案化的都市空間營造。

一、觀光及文史導向的徒步導覽

徒步導覽是一種觀視特定地方的媒介，過程中人地之間的隔閡被抹去，時空的隔閡則常化為人們玩味再三的懷古之嘆。然而隨著徒步導覽的取向日趨多元，眾家導覽主辦者和導覽者中，有的試圖加入更豐富的感官體驗（觸、味、嗅），有的則與在地協力者一同規畫各式體驗課程。若從批判性的角度理解此一現象，高郁婷與王志弘（2016: 9）認為徒步導覽是「在既有地景上，揀選或疊加了某種文化視角，可能與既有的觀視慣習相容，也可能產生衝突，從而開啟了競逐的文化政治」。這反映出導覽主辦者和導覽者是「如何再現」以及「再現哪一部份」的都市性格給參加者，換言之，徒步導覽是再現以及加強某部份都市性格的手段。

以下我將援引高郁婷與王志弘（2016: 25）所整理之國內徒步導覽型態的歷史轉變作為分類基礎。綜觀台南舊城區周圍，古蹟、寺廟及老建築密布，享有政府資源的古蹟內部導覽早已行之有年，但真正以徒步串聯點與點之間的導覽，則始見於 1990 年代中期。當時包含赤崁文史工作室及新生態藝術環境等在地團體，已開始不定期地舉行地方文史的徒步導覽¹⁰，有時甚至成為一系列文史活動中的重頭戲。從 1996 年一篇關於文史活動的報導中，可以窺知徒步導覽已是營造鄉土情懷的方式之一：「『我們計畫每次選定一個點，或是一個區，來認識這個地方的歷史』，鄭道聰認為，市民意識的建立，就在於藉由重新以地方為出發點，來

¹⁰ 舉例來說，有中國時報與新生態藝術環境合辦的「台江之旅」（洪榮志，1995.8.20）及「赤崁風雲」（蔡坤龍，1995.9.3）；台南鄉城文教基金會與赤崁文史工作室合辦的「戀戀紅城」（趙家麟，1998.12.27）等。

認識歷史，認識自己成長土地的過往」(中國時報，1996.12.27)。

雖然台南舊城區本身擁有的豐厚歷史脈絡，以及長期作為全島政治經濟中心的特殊地位，可能早已築起居民們的地方認同與舊城區的都市性格，但戰後國民黨政府透過教育及媒體等管道建立起的中華國族敘事，仍對該世代的人們發揮著深刻的影響。因而該時期的地方文史踏查在企圖建立市民意識之同時，也蘊含著「翻轉歷史認識，重建文化正當性階序的重大政治意義」(高郁婷、王志弘，2016: 13)。不久後，南市府也開始與學者或民間團體攜手舉辦徒步導覽¹¹，近年最具規模者則要屬 2011 年起由觀光旅遊局主導的「台南散步導覽」。

相較於 1990 年代民間不定期舉辦之地方文史踏查，具官方性質的台南散步導覽則因有政府資源的穩定挹注，而大多屬於為期數年的常態性活動。這一系列導覽之主題大多仍圍繞著古蹟、寺廟、文化與民俗活動，目前在舊城區範圍中計有「府城歷史散步」的赤崁線與孔廟線、「府城藝文街趣」、「五條港舊城漫遊」等路線，亦有面向外國遊客的英語散步導覽(台南市政府觀光旅遊局，2023)。各行程著重的主題雖略有差異，惟大致不脫以歷史深厚的都市性格做為導覽過程主要再現的訴求，也藉以吸引外地遊客前來體驗及觀光。以下我擷取台南散步導覽官方網站上關於「府城藝文街趣」的敘述做為印證：

以城市博物館為核心，生活環境博物館的概念，由點到線到面，連結古蹟歷史建築、文史景點、地方文化館、歷史街巷、文化園區，所整合散步路線。有國定古蹟台南地方法院、台南市美術館 1 館、2 館等古蹟活化的新興觀光景點，結合鄰近景點八吉境關帝廳、安坑溪、台灣鄉土文學作家葉石濤文學紀念館等等，邀請大家一起散步，享受知性、文藝、古蹟建築的文化饗宴，感受府城古都豐厚文化底蘊，一起見證歷史紋理(台南市政府觀光旅遊局，2023)。

從 1990 年代萌芽的地方文史踏查，到 2010 年代後盛行的散步導覽，徒步在在成為官方與民間在塑造或者再現都市性格時的重要媒介，替漫遊性質的徒步增添些許認識地方文史的含意。然若究其根本訴求而言，二者仍然有相異之處。民間文史團體首重於地方文史的解說和市民意識的建立之間的連結，換言之，地方文史踏查賦予在地居民更為完整的鄉土認識，在傳承之餘也尋求培力與改變的可能。而這類型的徒步導覽中，路線大多不限於知名且熱門的古蹟或觀光景點，卻因其多為不定期之特性，無形中降低了非在地民眾的參與機會；另一方面，官方的徒步導覽主要則立足於行銷城市特色上，並且憑藉舊城區豐沛的古蹟與文化資產，不斷地將「古老、慢活」的都市性格再現於行程的安排或解說當中。這類型徒步導覽的常態性，相對方便非在地民眾甚至外國遊客排入旅遊行程，間接為

¹¹ 市府為了發展台南市的觀光及讓民眾瞭解台南市的古蹟、寺廟與民俗，決定接受成大歷史系教授何培夫的建議，策劃舉辦「參訪月下老人之旅」(蔡勝義，1999.9.8)；炙熱的暑假，台南市政府文化局特別安排一趟消暑的社區文化之旅，每周六上路，走訪孔廟、赤崁、安平文化園區，有專業導覽員嚮導(黃文記，2001.7.17)。

舊城區帶來龐大的商業潛力。即使這類導覽同樣涵蓋史蹟和地方文史的解說，也不限參與者的在地與否，但相較之下仍帶有更多行銷城市獨特生活風格的意圖。

說到這裡，同樣隸屬台南散步導覽中的「老屋，老店，老生活！」行程（圖 2-8），以及如徒步導覽專門組織「島內散步」所發起的「臺南晨間覺醒·巷弄間的過去進行式」和在地老店「百年傳承香舖」舉辦之「穿街走巷探索府城 2--蝸牛慢慢走」等一系列行程，則要屬城市行銷下的生活風格式導覽。在這類型的導覽中，舊城區傳統的產業與技藝獲得彰顯，老店店主和老師傅轉換身份成為在地協力者，化身為導覽內容的一部份。路線上古老而蜿蜒的街巷，或者新舊建物參雜的商業街道，則是承載導覽主辦者所欲再現出的都市性格的主要載體；徒步在具有古味的街道上成為一種被浪漫化的移動方式，並且是帶著主流社會需要的觀視與認知框架（高郁婷、王志弘，2016: 19）而移動。由此，台南舊城區的生活風格式導覽滿足了都市中產階級對復古精緻生活品味的想像，也藉此使這樣的品味得以轉換為觀光過程中的文化消費，在一次次導覽中漸次鞏固如此的都市性格。



圖 2-8 「老屋、老店、老生活！」徒步導覽地圖

資料來源：台南市政府觀光旅遊局 (<https://www.twtainan.net/zh-tw/publication/260>)。取用日期：2023.6.10。

在浪漫化的古都印象縫隙間，近年萌芽的社會倡議式導覽隱約透出一絲不同的光線，這類導覽的核心圍繞在地方與特定社會議題的連結。歷史本身不僅為主辦者及導覽者單向傳播給參與者的背景認識，在此進一步轉變為主辦者期望參與

者反思的課題所在。舉凡 2020 年由台南新芽協會舉辦的「在地人權地景導覽工作坊」，或者由百年傳承香舖舉辦的「回首前塵待天光--漫漫民主路」等行程，均於路途中特別涉足舊城區內的人權歷史場址與不義遺址，直面前人於民主運動過程中所遭遇的苦難。在此，台南舊城區較為強烈的本土意識是主辦者主要所欲再現的都市性格。雖然在台南舊城區的脈絡中，議題式導覽「以導覽的正當化語言，翻轉自身邊緣頹勢」（高郁婷、王志弘，2016）的意圖乍看較不明顯，但本研究認為這反而是主辦者企圖在台灣民主政治未臻成熟之際，以歷史場景提醒著參與者：這些曾瀕臨邊緣與頹勢處境的群體，仍有抵抗並成功翻轉國家體制的可能。

綜觀上述各類徒步導覽，其過程始終內蘊著一股由主辦者再現的都市性格和參與者的觀視慣習間形成的張力。張力之小，方得維繫甚至加強既有的認知框架；張力之大，則可能產生將其顛覆和翻轉的動能。然而若缺乏友善的徒步空間，上述張力將因徒步可利用性的中斷而被阻斷，徒步導覽也就難以成為適合認識城市的方式。高郁婷與王志弘如此強調徒步空間與徒步導覽間的關係：

臺灣各地城鎮不良於行的徒步空間，依然有很大的改善餘地，無論是推動哪一種類型的徒步導覽，寄望藉此開展新觀光商機，或是深化市民對於地方文史與社會議題的認同，都同時需要關注作為物質基礎的城市步行空間的性質與改善。換言之，徒步導覽與都市宜居地方及人性化移動空間的建置，其實有著相互支援的關係。（高郁婷、王志弘，2016: 24）

在台南舊城區的脈絡，這類人性化移動空間建置的過程鑲嵌在官方的文化治理之中。我將於下節以「專案化營造」之概念，聚焦談論此議題。

二、舊城區都市空間的專案化營造

長久以來，舊城區是為台南市發展之核心，其由街道、建築物、自然地貌和其他人造物件構成的都市空間，不僅支撐歷代人們的物質需求，也承載著歷史的疊覆。然而漫長的發展歷程中，仍不免有建築物遭毀棄、破壞、改建甚至拆除重建，亦有街道難逃遭拓寬或截彎取直之命運。對此，政府部門陸續依《文化資產保存法》指定了諸多古蹟和歷史建築，至 1990 年代以降國內歷史保存意識抬頭後，更出現由建物為主的古蹟，擴散到以街區為單位，包含街道、建築物等歷史資源的文化園區及歷史街區。此外，亦有不少訴求於改善城市意象的公共空間再造計畫和訴求於解決特定問題的改善計畫，漸次地重塑著舊城區的都市空間。

針對這一系列由上而下指定的局部空間計畫，我將此定義為「專案化」（projectized）的營造，係基於這類計畫之規模、訴求、整體性，以及由其產生的迥異於單一目的工程案件的空間重塑能力。而在這些專案化營造當中，本研究關注之核心——徒步空間——時常成為政府單位主要的改造目標，甚至是藉別出心裁的規劃設計來再現都市性格的方式。

南市府近 20 年來本於舊城區歷史脈絡的特殊性，提出許多從法令規章的編

纂到實體空間的營造連貫而成的專案計畫。首先，以舊城區內的文化園區為例，南市府於 1990 年代後期首度與成大師生規劃以孔廟為中心的「孔廟文化園區」，並在 1999 年獲內政部營建署的「創造城鄉新風貌」計畫補助後即開始相關工程。計畫當中，孔廟周圍的徒步環境改造是主要焦點。得利於文化園區規劃的整體性，主要幹道南門路的人行空間，一方面因配合鄰近國小的校園空間改造而有所拓寬和更新，二方面則因臨接府中街內的「啟智里傳統文化建築空間美化計畫案」而有實體人行道的新設（國立成功大學，1998）；至於府中街係因前述的美化計畫案，而迎來整體性的空間改造，由尋常的柏油道路轉變為鋪有地磚、擺設著街道家具以及具有時段性禁制車輛進入的景觀道路，我將於第三章第二節聚焦於此案例。2000 年，南市府另以赤崁樓及大天后宮為中心規劃赤崁文化園區，同樣帶有以行人為主，行車為輔的景觀街道改造（蔡宗明，2001.12.11），為赤崁樓旁的赤崁東街加設兩側人行道及各式街道家具（今已不存）。上述以文化園區形式的專案化營造成果，也為官方提供更適合舉行徒步導覽的場域¹²。

再者，自 2012 年台南市政府制定《台南市歷史街區振興自治條例》後，舊城區內許多由主要街道圍成的巷弄街廓獲市府指定為歷史街區。據該條例，歷史街區之定義為「經主管機關認定具有歷史、文化意義之街道或結合歷史、文化，並有保存再生價值之建築群所形成之環境」（台南市政府，2012），較昔日單純針對古蹟或景點作出改善的點線式改造涉足更廣。有別於文化園區，歷史街區是市府首度特別制定法令規章的專案化營造，除了將以街廓為單位的歷史資源保存法制化以外，亦包含「振興地方藝術文化和產業經濟」（*ibid.*）之目的。其中，緊鄰赤崁文化園區的「米街歷史街區」，計畫內容包括赤崁樓周圍文化資產的整建，以及米街（今新美街北段）周遭巷弄的硬體環境改造。就米街本身而言，雖然在地方組織與官方的合作下，成功促成街道兩側人行道的新建，但同時又受計畫中鄰近停車場未能如期完工的影響，而使人行道迄今仍為車輛所佔用，未能發揮供人徒步的功能。我將於第三章第三節聚焦於此案例。

市府近期仍陸續透過文化園區與歷史街區等附屬於文化治理範疇的專案化營造，試圖將原先較為零碎的點線式計畫，整合為面狀的整體改造專案。個別來看，附屬在上述幾個專案化營造中的徒步空間，其設計大多順應各文化園區或歷史街區的歷史脈絡，藉特於尋常的物質配置，再現出舊城區較為古典的都市性格。例如米街兩側的人行道即是以大理石作為鋪面，並附有歷史街區圖樣的水溝蓋、人孔蓋以及銜接周遭巷弄的鋪面材質（見圖 2-9 左），明確地界定出人車空間的分別；至於府中街則是藉由行道樹、景觀路燈、街道家具以及地面上的紅磚和花崗岩磚（見圖 2-9 右），營造較以往的柏油路面更適合徒步的氛圍。

¹² 在黃文記（2001）的報導中，台南市政府特別針對孔廟和赤崁文化園區設計了城市歷史散步的導覽。當時甫完工不久的園區首度成為官方徒步導覽的正式標的。



圖 2-9 專案化營造下的徒步空間：米街（左）與府中街（右）

資料來源：本研究拍攝

在鑲嵌於文化治理的專案化營造之外，塑造城市意象的專案化營造亦改變著舊城區的徒步空間。2004 至 2006 年間，市府藉「府城入口意象改善工程」計畫，施作並更新了台南車站前的人行廣場、公車候車亭與人行地下道出入口(凌珮君，2004a) 等以行人為服務對象的基礎設施。雖然人行環境的改善是該計畫的主要目標，但更重要的是利用鳳凰樹和大王椰子(凌珮君，2004b) 塑造的台南意象。

透過上述專案化營造之案例，我們可以瞭解在舊城區的道路空間配置中，人行道大多並非道路開闢時即附設的交通基礎設施。此現象反映了 1970 年代台南舊城區道路的基礎設施化過程中，優先以機動車輛為設想而排除行人空間的歷史背景。直到 1990 年代，伴隨歷史保存意識的抬頭，以及大眾對人行空間的重視，才開始有一部份人行空間的改善附屬在文化治理下的專案化營造現身。另一部份則多是針對積陳已久的景觀及徒步問題，所擬定的亡羊補牢式補救計畫。我將於下一章更進一步探究這些專案化營造個案的政治。

第三章 以步為先： 舊城區街道徒步可利用性改善的政治



近年，伴隨台南舊城區觀光旅遊的蓬勃發展，外地遊客在此面臨的交通問題頻頻浮上檯面，舉凡行人無人行道可走、騎樓充滿障礙物及段差、機車禁行圓環內側等，日漸形成城市的負面形象。事實上，交通問題對於民眾生命財產所造成的威脅或日常生活的不便，並不因使用者的在地與否而異。多數民眾非自願地承受規劃不當帶來的外部成本，但仍有少數民眾自願被捲入政治的過程，藉此實踐帶有基進（radical）色彩的改變，這也是接下來本章各案例多少帶有的特點。

在這些案例中，無論是官方由上而下實施的騎樓整頓政策，抑或是民間團體下而上地發起的徒步區與街道空間營造等，均旨在改善徒步環境，使行人更容易與環境達成徒步可利用性。其做法大都植基於硬體基礎設施的加強，再輔以部份正式的規範及管制，甚至是街坊鄰居間無以名狀的默契，方得維持徒步基礎設施之運作。不可否認地，舊城區徒步空間的樣貌確實在近年出現了不容忽視的轉變，也為更以人為本的都市環境開啟了可能性。

第一節 正興街：人潮、貓立牌、時間性作為徒步至上的戰術

正興街位於舊城區西南側，鄰接俗稱大菜市的西市場，在日治初期即具街道雛形。今日國華街與海安路間的路段則要到 1911 年市區改正才見開闢計畫（見圖 2-2），後於 1990 年代中期開闢完成¹³。該街原與台灣市鎮中尋常的街巷地景相若：兩旁並列著住商使用的建物，路面上偶有臨停和違停之車輛，以及走在車道上的行人。但自 2015 年起，每逢週六日下午時段¹⁴，街坊鄰居便會在正興街兩端的路口及街中排放數個繪有各式「正興貓」圖案的帆布立牌，大型節慶時亦會搭配常見的橘色交通錐與遮斷桿，快速簡便地創造出舊城區中獨特的封街型態（見圖 3-1）。此時，正興街即正式轉換為假日徒步區。幾年後，與正興街交叉的國華街也在同時段禁止汽車駛入，從此原本以服務機動車輛為主的道路空間，搖身一變轉為時段性的徒步專用空間。「行人最大」四個字清楚地寫在其中一塊正興貓立牌上，在這數小時的徒步區時段中，不分性別、身體能力、步調緩急……

¹³ 見中國時報（1999.1.28）之報導，內文提及正興街在「前年」（即 1996 至 1997 年）拓寬，破壞了街中大糖埕古厝（正興街 90 號）之門面。

¹⁴ 徒步區時段為週六日及國定假日下午 1 時至 6 時。

都享有最高程度的路權。

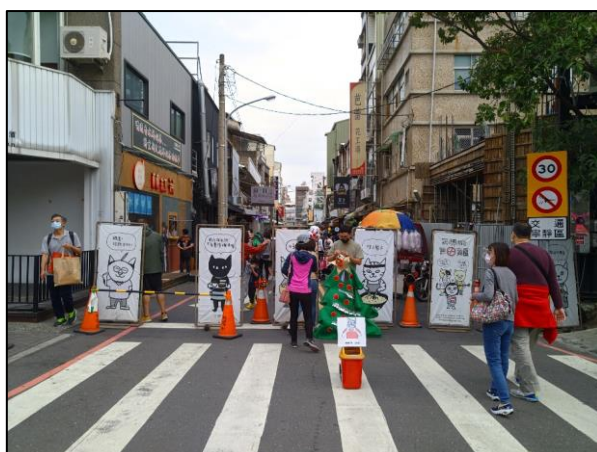


圖 3-1 大型節慶時正興街的封街型態

資料來源：本研究拍攝

出生於基隆，已落腳台南 10 年的高先生，平時多以步行、騎自行車往返於自身經營的店面與住家。雖然他並非生長於此，但近年人潮洶湧的正興街徒步區以及街區組織「正興幫」，正是由他與其他街中的店家夥伴們所發起與創造。正興街因而是他最熟悉，且有感情的街道，他說：

我覺得徒步區就是解決問題，那時候是覺得……違規臨停太多啊，然後用徒步區的方法，讓大家變慢這樣子，但我是因為邊做才邊發現，這是一個太對的事情。（高先生訪談 2021.11.27）



圖 3-2 正興街假日徒步區實景

資料來源：本研究拍攝

話雖如此，有時仍偶見少量機車穿梭於徒步區的人潮之中（見圖 3-2），我們雖無從猜測這些長驅直入的騎士是居民與否，但滿佈街中的人潮，已無意中在佇行者、徒步者、貓立牌、營生物品與機動車輛之間產生一股股摩擦力。此時，即使是具有高度移動力的車輛也為這些摩擦力所抑制，而不得不緩慢地順著人潮的徒步流動前進。因故突然停下腳步的人，與持續行走者之間則可能產生如閃避、對話、關注或模仿等各種社會互動。針對如此龐大的人潮，本研究認為可以將其視作一「流動的集合體」：既具有人體肉身的隨機性及偶然性，又大致遵循著空間紋理提供的移動可利用性流動著，發揮緩速的效果，亦使徒步區得以名符其實地運作。

此一「流動的集合體」之形成及維繫，難以單憑假日台南舊城區觀光的熱潮，亦需適當的硬體設施：排放在街口的正興貓立牌。有別於國內徒步區常見的三角錐、遮斷桿或者金屬桿為主的車阻設計，正興街的貓立牌是 2015 年時為了徒步區而量身打造的¹⁵。主要由長方形的管狀金屬框與帆布構成，底部有較重的鐵片及輪子便於設置，立牌上的帆布則繪有街中店家老闆的「貓化」形象。高先生憶起徒步區設立之初，這些立牌是由街區組織「正興幫」的夥伴負責搬動，成員若無暇顧及時，則有街中商家主動協助，後來甚至可以見到原先反對徒步區的住戶幫忙的身影。他也說，早期曾有一機車騎士多次試圖騎車闖入徒步區，自己幾經思考後將立牌擺成 Z 字陣形（見圖 3-3），才成功迫使機車慢下。頓時立牌不只是阻擋車流的屏障，亦成為連絡街中人們感情的新寄託。



圖 3-3 2016 年正興街徒步區貓立牌陣形實景

資料來源：彩虹來了臉書粉絲專頁

(<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10154285374775991&set=pcb.10154285382455991>)。取用日期：2023.5.25。

¹⁵ 參見由高先生在街中所開設之店家「彩虹來了」其臉書粉絲專頁之貼文，網址如下：
<https://www.facebook.com/rainbowiscoming/photos/a.326211665990/10153534426090991/>

在正興街，貓立牌的陣形變換是改善徒步可利用性的戰術，週末下午觀光客湧入的時間帶則是促成徒步區以及「流動的集合體」最重要的關鍵。談到這，高先生憶起徒步區引進之前，街中空地停滿汽車且街上機動車輛爭道的光景，而如今那空地已是每逢假日必定擠滿排隊吃冰淇淋人潮的小廣場，偶爾甚至有人索性坐在地上就吃了起來。安全的徒步空間使得這些活動變得可能，也變得更寫意。最饒富趣味的，莫過於該冰淇淋店之員工，偶爾也會成為創造貓立牌陣型的行動者（見圖 3-4）。



圖 3-4 冰淇淋店店員搬動貓立牌實景

資料來源：本研究拍攝

相較於週末，平日正興街的人潮明顯稀疏許多。部份住戶和商家的車輛便索性停放於路旁，貓立牌則被排放在路口一角，街上大致回復成台灣尋常的巷弄街景（見圖 3-5、3-6）。據本研究實地觀察，週四下午時段少有觀光人潮進入正興街，街上也並未有太多車輛穿行，不過停在路旁的車輛同樣迫使行人必須繞道走在靠近路中央的位置，造成人車爭道的險象。到了週五下午時段，雖然街中尚未進入徒步區時段，但已有不少觀光人潮湧入，且遠多過來回穿行以及停放路旁的機動車輛。此時的人潮雖尚未如假日般，形成龐大流動的集合體，然而街上的秩序已自平時的人讓車，轉變為車繞過人，業已形成一套潛藏在街區中，如貓立牌上寫的「行人最大」邏輯。



圖 3-5 平日下午時段正興街實景（左：2023 年 5 月 25 日週四攝；右：2021 年 12 月 10 日週五攝）

資料來源：本研究拍攝

徒步區秩序的建立需要相當的時間，以及眾人意見的磨合，簡言之，這是個政治的過程。曾與正興幫合作促成徒步區的淺草里陳里長表示，起初正興街要做徒步區時曾被居民抗議，但在店家慢慢感受到土地的增值和地方的繁榮後，才逐漸轉向支持（田野筆記 2023.3.31）。程序上，為確實蒐集地方的意見，當時里長與區公所一同向街坊鄰居發任意願調查表，並偕同區公所、街區組織、店家與住戶舉行數次說明會以及協調會；實務上則先利用 2015 年 5 月中旬里內母親節活動的契機試辦封街¹⁶。憶起推動當時所面臨的難關，高先生如是說：

因為徒步區這種事情在台南還是沒辦法做啦，就是……我記得我們剛做的時候超被反對的，但是我們街上是都贊成啦，因為我們已經痛苦好一段時間了。大家都出來講「這誰的車？」這樣子，啊有那個痛苦，就是地方之痛，現在講地方創生，我講地方的痛好了，就是那個痛夠久，它才可以反釋出一個試著想要解決問題的意圖嘛！那如果他們沒有這個意圖，公家來做，大家就是幹譙政府：「我不方便！」、「那我的車要停哪？」。我那時候推徒步區最常被問到的就是「那我的車要停哪？」，那我就跟他說：「你的車要停哪？終究不是停在紅線上吧」。但這種事情不能講，這種事情只能跟他說：「歹勢吼，你愛去揣位停」（高先生訪談 2021.11.27）。

街道雖屬公共場域，但在國內大多數的都市環境中，人們私自占用街道空間的行為卻早已屢見不鮮，正興街亦是如此。舉凡街道兩旁人們長年停放卻未受規制的車輛，以及各家各戶私自堆置的雜物等，違逆了政府機關將街道設定為公共空間的理想秩序。然而這十餘年來，正興街逐漸由住宅鄰里巷弄，轉變為連接新興觀光景點的商業街道，大量湧入的行人及車輛反與街坊鄰居長年的占用行為互

¹⁶ 雖然里長表示該年母親節活動是封街的先行嘗試，但從彩虹來了的臉書粉絲專頁之貼文中可窺知，當時里長與店家之間似乎存在溝通協調上的問題。網址如下：
<https://www.facebook.com/rainbowiscoming/photos/a.326211665990/10153221069155991/>。

相衝突。這樣的趨勢不僅改變了街坊鄰居的日常空間使用，亦使人車爭道的潛在威脅與日俱增。

從 Low (2017) 的空間社會建構觀來看，正興街近十餘年來在空間、產業以及環境氛圍上的劇烈變遷，已和長久以來居民日常生活的步調與慣習產生張力。此時，街區組織由下而上倡議的徒步區，雖然可以部份解決車輛帶來的交通秩序問題，卻又與部份店家視車潮為錢潮的既有認知產生另一股張力。為此，街區組織一方面透過和住戶及店家間互信關係的建立，試圖將貓立牌的擺設以及環境的維護塑造為眾人之事，另一方面仍循政府機關的正式管道，確保時段性徒步區的合法性。如此，逐漸建立起街區中較為扁平的權力關係，將幾股張力和衝突透過政治的協商過程，轉為再建構正興街地方認同和日常生活步調的助力。

若另從 Low 的空間社會生產觀來分析，徒步區這類利於行人隨意漫步和佇留的空間型態，乃是在商業活動繁盛的基礎上所生產的徒步可利用性改善方案。雖然在正興街的脈絡中，徒步區並非由政府機關上而下地生產，但其形態亦是如王志弘 (2012: 32) 所提的「消費城市」中的專屬型安全裝置，將利於人們漫步遊逛且帶來商機的舉措，暫時疊覆於「機動城市」中未有人行通道的空間紋理之上，亦與台南市政府近年推動的觀光旅遊形式相契合。

未料，後續由正興幫發展而成的正式組織「臺南市街區正興同協會」於 2019 年 11 月解散，部份組織成員離開街區事務的運作。街中的店家在觀光熱潮爆發後更幾經更迭，甚至有傳出因房租高昂迫使老店搬家的新聞 (李淑蘭、陳顯坤，2019)，再加上 2021 年至 2022 年席卷台灣的 COVID-19 疫情，對甫起步的徒步區秩序是一大挑戰。事實上，過去數年由街坊鄰居自發搬動貓立牌的機制，仍難避免偶爾的疏漏¹⁷，因此曾改為幾間店家固定輪值的方式¹⁸。經本研究實地觀察及整理後，大致歸納出近期的徒步區時段街中貓立牌的數種擺設狀況：狀況一，街坊鄰居於徒步區時段始末 1 小時內即將貓立牌擺放或撤除完成；狀況二，貓立牌超過 1 小時後才獲擺設；狀況三，貓立牌在時段內未獲擺設。以下為觀察結果：

¹⁷ 見彩虹來了臉書粉絲專頁貼文：

<https://www.facebook.com/rainbowiscoming/posts/pfbid0eJBvboDYXGcinsGpigwBNVA5m2N44nANgR2DFYou22sp37i1eyoKyx2RU6Te14Dhl>

¹⁸ 見彩虹來了臉書粉絲專頁貼文：

<https://www.facebook.com/rainbowiscoming/posts/pfbid0CDQoRgGWb2kfTBA6iyA1iWfYLn0oExHiZYw1Lbmp52jMmnP8oeHvn1Rjy04pkqml>

表 3-1 正興街徒步區時段貓立牌擺設狀況觀察

狀況別	觀察照片+拍攝時間	觀察狀況概述
<p>狀況一 (準時)</p>	 <p>2022.1.16 (日) 下午 12 時 55 分</p>	<p>貓立牌未擺設，車輛停放於海安路口紅茶店外。</p>
	 <p>2022.1.16 (日) 下午 1 時 16 分</p>	<p>一位街中冰淇淋店店員於徒步區時段開始後 16 分，即步向海安路口擺放貓立牌。</p>
	 <p>2023.4.22 (六) 晚間 6 時 27 分</p>	<p>一位街坊鄰居於徒步區時段結束後 27 分，走向海安路口撤除貓立牌。</p>
<p>狀況二 (延遲)</p>	 <p>2023.4.22 (六) 下午 2 時 2 分</p>	<p>貓立牌未擺設，人潮較集中於國華街口。街中頻繁有機車進出，偶有汽車駛入。大部分人靠邊走，步調有快有慢。</p>

	 <p>2023.4.22 (六) 下午 2 時 57 分</p>	<p>貓立牌未擺設，頻繁有機車進出，偶有汽車進出和停放。人潮有時為了繞過停放的汽車，會走到較靠近路中央。</p>
	 <p>2023.4.22 (六) 下午 4 時 15 分</p>	<p>貓立牌已擺起三面，汽車無法進入，但仍偶有機車通過。行人數量增加許多，更多人漫步在路中央，或者隨興地或走或停或排隊或拍照或吃冰，步調大致放慢。</p>
<p>狀況三 (未擺設)</p>	 <p>2023.4.23 (日) 下午 1 時 11 分</p>	<p>貓立牌未擺設，街上人潮不算太多，有汽機車頻繁進出。靠海安路口的行人大多靠邊走，越接近國華街越靠路中央。</p>
	 <p>2023.4.23 (日) 下午 2 時 3 分</p>	<p>貓立牌未擺設，街上人潮略增，偶有汽機車及 Ubike 進出。</p>

	<p>貓立牌未擺設，頻繁有汽車駛入暫停在靠海安路一側，街上人潮集中在中段。</p>
<p>2023.4.23 (日) 下午 3 時 13 分</p> 	<p>貓立牌未擺設，頻繁有機車穿越，有汽車駛入，也有汽車誤轉進連忙掉頭駛出。</p>
<p>2023.4.23 (日) 下午 4 時 10 分</p> 	<p>貓立牌未擺設，頻繁有機車駛入，人潮由多開始劇減。行人大多走路旁，有一汽車停放街中後駛出。</p>
<p>2023.4.23 (日) 下午 5 時 58 分</p>	

資料來源：本研究拍攝及記錄

透過表 3-1 的歸納，大致可見正興街徒步區時段貓立牌的各種面貌，以及街坊鄰居、行人與汽機車的互動情形。最符合徒步區初始設想的狀況一，非常需要街中店家或街坊鄰居對於時間、人潮、車流甚至自身事務的精確判斷，同時也考驗著街中行動者們對彼此的信任。延遲擺放貓立牌的狀況二，最能對比出擺放前後行人和汽機車空間使用的消長，在週六下午觀光客大量湧入時尤為顯著。例如，海安路一端雖設有禁止汽機車進入正興街徒步區的交通告示（圖 3-6），但在未擺設貓立牌且人潮亦未湧現時，仍有不少汽機車會駛入街中，甚至違規停放，這樣的狀況直到貓立牌擺設後才獲得改善。擺設後，體積龐大的汽車「絕大多數」被阻擋於街外，部份的機車騎士見狀也避免駛入，行人方得以較安心地在路上行走、停佇或購物等。



圖 3-6 海安路上的正興街徒步區交通告示

資料來源：本研究拍攝

至於徒步區時段皆未擺設貓立牌的狀況三，則使街中形同平日般充滿著來回穿梭以及違規停放的機動車輛，人潮被迫繞道而行，也時刻提防著來車。對此，在正興街經營水果店已久的老闆表示，每逢假日街中店家生意興隆，店員大都忙於店內事務，有時因無暇顧及才有未擺設貓立牌的情形出現。他補充道，過去自己與對面冰淇淋店均曾為輪值的搬動者，後來偶爾見到貓立牌未準時出現時，亦會主動幫忙。至於近期雖然有其他街坊鄰居負責，但仍有忘記放的場合，可能也與靠近海安路口的店家不斷更換有關（田野筆記 2022.12.20）。其他的街中行動者，如馬卡龍店的林老闆與炸冰淇淋攤的張女士都認為，「搬動貓立牌」一事對店家來說是有默契在的，自身也均有主動協助的經驗。林老闆強調，從徒步區設立開始，貓立牌即是由街坊鄰居主動自發擺設的，且基本上所有店家均有參加，但並無強制性的規定，有時若老闆沒空亦會委託店員代勞（田野筆記 2023.5.25）。張女士則提到自己會在尚未擺設貓立牌的徒步區時段，特別提醒客人要把小朋友牽好，而攤主更曾見狀後便將街道兩端的貓立牌一齊擺設完畢（田野筆記 2023.5.7）。

此外，張女士點出一項目前徒步區時段常遇到的狀況，係因街道兩端貓立牌擺設不同步，以及鄰近街道禁制機動車輛規定不一致所致。以下為狀況示意圖：



圖 3-7 正興街與鄰近街道假日禁制機動車輛示意圖

資料來源：底圖取自 Google Earth，其餘為本研究繪製

事實上，與正興街相交的國華街雖然在同樣的時段實施徒步管制，但實際上僅禁止四輪車輛駛入，故名為「徒步管制區」，而非徒步區。而正興街的另一段因鄰接大型醫院的車道出口，故未實施管制。因此張女士表示，有時即使海安路口的貓立牌已擺設完畢，但國華街一端卻未獲擺設時，一方面仍有許多機車會自國華街進入，另一方面則有少數汽車從未管制的正興街駛入，當駕駛人見到擺設在海安路口的貓立牌後，有的汽車駕駛只得在人潮中艱困地迴轉並掉頭而行，有的則索性下車搬開貓立牌，繼續駛入海安路（田野筆記 2023.5.7）。在此情況下，由貓立牌所圍塑出的流動的集合體，中間仍有不少縫隙足供機車達成行駛的可利用性；至於汽車駕駛下車搬開貓立牌的行為，則直接形塑出汽車穿越的可利用性，否則若強行在街中迴轉，勢必提高與人潮發生衝突的風險。從以上的情況來看，僅有一端獲擺設的貓立牌，其保護行人徒步可利用性的效果已大幅削減。

就技術層面而言，貓立牌雖不若固定式或自動化的車阻般，能夠嚴格地阻車輛於街外，不過一旦街道兩端均成功擺設，如流動的集合體般的人潮仍得以自由流淌或滯留於街道表面，行人也能更容易且安全地與腳邊任一吋空間達成徒步可利用性。在此，結構簡單、容易設置的貓立牌，仍是促成正興街徒步區發揮效果的關鍵設施。換個角度來看，貓立牌除了在徒步區時段「善盡職責」地擋住車輛之外，仍偶有損壞之時，而支撐著貓立牌的，則是各街上行動者共同維護的痕跡——材質各異的束帶（見圖 3-8 左）。



圖 3-8 損壞與獲修補之貓立牌實景（中：2022 年 7 月 23 日攝；右：同年 7 月 24 日攝）

資料來源：本研究拍攝

據本研究觀察，2022 年 7 月 23 日的徒步區時段，海安路口其中兩塊貓立牌不僅未在徒步區時段「值勤」，帆布更已與金屬支架脫離（見圖 3-8 中）。不過損壞的狀態並未維持太久，隔日同時段貓立牌便已獲修補（見圖 3-8 右），材料則是一般常見的塑膠束線帶。對此，馬卡龍店林老闆表示，包含自己在內，正興街的店家會自動自發地將脫落的貓立牌帆布重新綁妥。他也提到，在颱風天或強風等劇烈天候時，為避免貓立牌倒下傷人或損壞，街坊鄰居會將其主動放倒在地（田野筆記 2023.5.25）。簡言之，貓立牌從設計的前端、使用的過程以至維護的後端，與正興街中各行動者的志願行為始終維持著緊密的關聯。這樣的關聯又源自正興街在倡議設置徒步區之過程中，主要由街坊鄰居由下而上地透過多方意見協商和政府申請管道藉以促成之性質。

歸結地來說，正興街在 1990 年代因機動化社會的發展，喪失昔日較為狹窄蜿蜒而適合徒步的街道尺度。此舉即使狀似達成了政府期望由筆直的計劃道路帶來的車輛通達之效，卻也因徒步空間的缺乏以及民眾私有的占用行為，一方面使近年大量湧入正興街的觀光人潮難以安全地行走，另一方面使街中與外來的車輛爭奪著臨停的空間。在如此窘境下，由街坊鄰居和街區組織共同創立並維護的正興街徒步區，以「凝聚街區意識，建構地方認同」之姿現身，眾人化身為貓的形象出現在立牌上，也投身於貓立牌的搬動及維護等事務。這些低科技、低成本的貓立牌，無論就其物理性質或型態，均難用更具規模及僵固性的基礎設施論之，然卻也因此帶有的機動性，而成為街坊鄰居藉各式陣型阻擋機動車流的戰術工具。故貓立牌的出現與否，強烈左右著街上人車路權的交鋒程度，也與假日下午徒步區時段的時間性，及該時段所帶入街中的大量人潮，一同促成正興街、乃至舊城區獨有的「徒步至上」戰術。

第二節 府中街：牌樓、道磚，孔廟邊「新」老街的徒步願景

府中街與全台首學——台南孔廟相望，臨孔廟的路段在清代時被稱作「柱仔行街」，又有一說係因昔日挑夫聚集，而有「挑仔巷」之別稱（台南市政府文化局，2018）。街口處醒目的「洋宮坊」牌樓原緊鄰孔廟，因日治時期政府拓寬南門路而遷移至今處（國立成功大學臺灣文化研究中心、國立成功大學建築學系，1997: 154-155），形塑出府中街特有的端景（見圖 3-9）。本研究即聚焦於此路段，其具體範圍為現有實施假日汽車管制的南門路至開山路間，藉以考察在這條孔廟邊的「新」老街之中，徒步可利用性被反覆基礎設施化之張力。



圖 3-9 府中街西端（南門路口）今貌

資料來源：本研究拍攝

今日府中街的街道範圍原由一系列狹窄巷弄所組成，其路幅僅容行人與機慢車通行，大致呈東西走向。在 1920 年的市區改正計畫中，日本殖民政府首度將本街設定為連接各放射狀主要幹道的計畫道路（見圖 3-10），並予以拓寬且拉直。但直到 1993 年，該計畫道路才正式獲得開闢（台南市政府文化局，2018），從此由狹窄蜿蜒的南門路 51 巷（見圖 3-11），轉變為路幅 9 公尺寬，鋪設柏油路面的新街道——府中街。

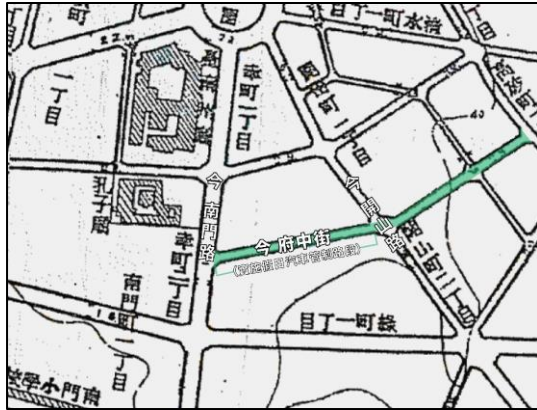


圖 3-10 1929 年市區改正計畫中的府中街
資料來源：底圖取自台灣百年歷史地圖，其餘為本研究所加



圖 3-11 1975 年尚未獲開闢的府中街
資料來源：底圖取自台灣百年歷史地圖，其餘為本研究所加

曾任當地（啟智里、永華里）里長，後任啟智社區發展協會理事長的黃文龍先生，大致向我描述了府中街甫開闢後的交通狀況：

本來我們這一條街，在還沒有拓寬之前，它是一個巷，所以這個已經在大家的耳目之中，已經形成了，著是講咱車擺袂講蓋濟出入啦。幾乎，幾乎都是我們自己這裡附近的居民的車輛進出啦。所以交通…袂講較繁雜啦，著是講著是按呢足順矣。（黃文龍訪談 2022.8.13）

拓寬後的府中街，其路幅已可供汽車雙向通行及停放，惟其非主要幹道，並無太多穿越性車流，路況尚屬順暢，卻也反倒因許多外來車輛的停放，影響了鄰近洋宮坊居民之出入(國立成功大學臺灣文化研究中心、國立成功大學建築學系，1997: 67-68)。此計畫道路的開闢，刮除了數百年來有機形成的街道紋理，而以寬且筆直的現代化計畫道路覆寫之。古老街廓內不再因蜿蜒狹窄而得以阻汽車於其外，一方面雖為住戶車輛的通行帶來便利，另一方面卻因外來車輛的停放造成住戶不便，影響居民的生活品質。

帶動府中街轉型的契機最早萌芽於 1996 年，台南市政府文化局看中當地保存著含古街巷紋理在內等豐富的傳統文化建築空間，於是委託國立成功大學建築學系及臺灣文化研究中心，共同執行「啟智里傳統文化建築空間美化計畫案」(國立成功大學臺灣文化研究中心、國立成功大學建築學系，1997: 序言)。過程中，首先由市府文化局進駐鄰里，成立社區工作室，並與啟智社區發展協會維持合作關係，再透過讀書會、走讀、考察及文化表演等多樣活動，逐漸提升社區居民對自身家園的認識，也凝聚對鄰里未來願景的共識。

當時社區工作室的一大目標，即是規劃出符合當地文化脈絡特殊性的「美化建議」，他們先盤點並初步設計幾處社區中重要的節點（廟宇、古建築、文化資

產)及線段(街道),接著召開多次的說明會與居民交流意見。由當時的美化計畫報告書可見,府中街西端被劃入「參觀古道」的人行路線中,用以串聯府前路一段 196 巷等古巷弄及重要節點。而為求保護矗立於此的「泮宮坊」古蹟,首度出現了禁制汽車由此端進入府中街的構想。具體作法包含封閉泮宮坊下的路口,只讓行人、機車和腳踏車通過,並將府中街 9 公尺寬的路幅拆分成 5.5 公尺寬的行車空間,以及兩側各 1.75 公尺寬的開放空間,使街道家具、綠地、行道樹等行人易用的基礎設施得以設置(國立成功大學臺灣文化研究中心、國立成功大學建築學系,1997: 175-176)。

值得一提的是,社區工作室亦特別針對府中街未來代表性的地磚設計採用參與式規劃。他們以忠義國小學童為對象,舉辦以色紙拼貼出泮宮坊的勞作比賽。最高票獲選之圖稿經稍微修改後,便成為正式的設計,並留存至今(見圖 3-12)。



圖 3-12 府中街泮宮坊圖樣地磚實景

資料來源：本研究拍攝

上述計畫告一段落後,行政院文建會於 1998 年委託財團法人成大研究發展基金會與國立成功大學建築系,進行「孔廟文化園區劃定之研究」。該次規劃大致延續了前次美化計畫對府中街的定位,將靠近泮宮坊一側的街道設計為外來遊客的主要徒步參觀動線(國立成功大學,1998)。1999 年起,台南市政府在內政部營建署「創造城鄉新風貌」計畫之補助挹注下,正式啟動包含府中街在內,孔廟文化園區歷史核心區的空間改造工程。泮宮坊下路口的無汽車化改造(第一期)於 2000 年完成,府中街整體的景觀再造(第二期)則於 2001 年 3 月竣工啟用(趙珮伶,2007)。

完工後的府中街迎來了截然不同的街道景觀:畫著雙黃線的柏油路面被整齊劃一的花崗岩與紅磚鋪面取代,鋪面更延伸至南門路對面,與孔廟的東大成坊連成一氣。原先路邊停車的空間上則出現文化局贈送的街道家具(田野筆記 2023.4.21),以及連排成蔭的刺桐樹,在削減停車空間的同時增加可供行人使用的公共空間。至於泮宮坊的兩面則因前述參觀古道的計畫,各設置了四個為一組的擋石,使汽車不得自南門路駛入。然而,台南市政府與成大團隊雖已在前期大致和居民達成共識,後續也大致遵循原先的設計來重塑街道氛圍,但兩期的工程

中幾項有利於徒步，不利於行車、停車或者住戶自身生活習慣的措施，仍招致部份民眾的反彈。

就硬體設施而論，泮宮坊兩側的擋石原先具有阻擋汽車穿越以保護古蹟的效果，未料完工不久後，即面臨部份地方民眾對行車不便的質疑。經時任里長黃文龍先生以及邱莉莉議員的協調後，文化局委請文獻委員審議改善措施，並交建築師重新規劃保護泮宮坊的措施（趙家麟，2000.3.11）。不久後，市府決定拆除兩側擋石，也重新開放汽車通行泮宮坊下（趙家麟，2000.5.11），才暫時緩解地方民眾的質疑聲浪，並將府中街改為東向西的單行道至今。至於街內的新設的路燈與行道樹，理想上是維繫行人徒步可利用性的重要基礎設施：路燈的照明維護行人夜間徒步的安全，行道樹則提供烈日下的遮蔭。但是，二者設置的位置常引來街上住戶的反彈，而有數度的調整以及妥協，對此，黃文龍先生打趣地說：

很好笑的著是講，等到這一條路全部做完之後，有一個里民就說：『欸，里長里長，我家前面怎麼通通沒有樹木也沒有燈啊？』但是彼當時著是反對个矣，伊無愛予咛嘛。我講：「你袂記得矣，彼當時是你無愛予咛矣」，他就閉口啦。（黃文龍訪談 2022.8.13）

就管制措施而論，黃文龍先生說：「本底這條街它在設置的時候，那時候真的想是做徒步區，是每天都不能停啦。著是這個計畫出來做說明會的時候，住在附近的里民……個攏反對啦，伊車歹入來嘛，勸講停啦，歹入來」（黃文龍訪談 2022.8.13）。直到 2001 年 7 月，台南市政府才正式在道安會報中，決議每週五至週日的下午 5 時至晚間 10 時之間，禁止汽車在府中街停放與通行（林偉民，2001.7.3），自此建立府中街假日汽車管制的規範。話雖如此，當時街中的停車問題尚未獲妥善解決，假日車輛駛入停放的取締也未落實（李光展，2001.10.27），一時間府中街的街道使用仍與原本相去無幾。同年 11 月初，市府始決議讓住戶得以優惠價格，將車輛停放在鄰近的地下停車場，另亦委請交通局與警察局整頓街中違停問題（林建農，2001.11.2）。


府中街現已成為著名觀光景點，每逢週末假日人潮洶湧，已較難見到昔日汽車不分時段的違停與穿越等情形。而現行禁止汽車進入及停車的時間帶，已更改為週六上午 10 時至週日晚間 10 時，較原先延長不少，至於卸貨車輛則放寬至週六上午 11 時得最後卸貨。實際上，據孔廟商圈產業促進會理事長兼街中鮮果冰城的老闆楊女士表示，近年每逢週五下班時段，待一旁農田水利署嘉南管理處門前的停車格有空缺後，大部份住戶就會將車輛移至該處停放。此舉一方面能讓攤商提前進場準備，另一方面也為隔天一早的汽車管制時段挪出空間。楊女士另指出，目前府中街在該時段並未禁止機車駛入，是為住戶的移動著想，也是一種調控的方式¹⁹（田野筆記 2023.4.15）。

¹⁹ 由於府中街並未於任何時段禁制機車通行及停放，故本研究並未使用「徒步區」一詞指涉假日實施之「汽車管制時段」。

這條孔廟邊「新」老街的徒步願景，只憑街道在硬體設施和管制措施上的基礎設施化，並不足以完全達成。在街上經營皮革店 10 餘年的郭先生表示，即使街區有組織運作，但面對汽車違規駛入或停放的情形，仍因缺乏公權力介入而難以處理，主要仍須仰賴住戶與店家間的自律。他嘆道，當顧客向他抱怨假日時段有車輛逆向行駛於街中時，自己也感到莫可奈何（田野筆記 2023.4.14）。面對如此情形，黃文龍先生憶起假日汽車管制實施初期，他與在街中停車者的溝通狀況，他說：「咱袂當用講：『喂！你是按怎無欲出去』，我們就會：『噠，你袂記得矣，等一下愛出去矣喔！』，伊著講：『對對對，歹勢歹勢歹勢』」（黃文龍訪談 2022.8.13）。透過上述微觀的日常實作，即顯露出在缺乏警方嚴格取締的情況下，府中街內行動者們的自律及勸說，便成為達成徒步願景不可或缺的要素。皮革店的郭先生另指出，雖然府中街的夜色迷人，不過至晚間 7 時許，街內店家便自律地紛紛打烊，此舉正是和居民間達成的默契（田野筆記 2023.4.14），在維持街道夜間安寧之同時，也使徒步願景得以延續。他補充道，如徒步區般較緩慢的步調，更容易使人們在無壓力的狀態下逛街，才有機會成交（ibid.）。這也反映出汽車管制時段人潮的聚集，漸次形成於街道表面流動的集合體，此時行人更容易與環境達成徒步可利用性，而反過來在速度和路線上限制了駕駛人的行駛可利用性。


為確實掌握假日府中街實施汽車管制前後之動態，本研究實地於 2023 年 4 月某週五下午至週六中午進行觀察，除週六凌晨 12 時至 6 時外，每小時對街上之行人及車輛進行紀錄。經整理後之觀察狀況與結果如下表所示：

表 3-2 府中街假日汽車管制時段前後實地觀察

觀察日期	觀察時段	觀察照片與狀況概述
2022.4.21 (五)	下午 3 時 30 分至 45 分	 <p data-bbox="614 1624 1348 1848">不少機車雙向駛過，有的車速較快；有 7 台汽車停放，2 台汽車駛過，但車速不快；行人不算太多，步調偏慢，有人群 4、5 人並列走在街上，遇車輛通過時大人會提醒小心並靠邊走。站在路上跟店家聊天的觀光客，也會提醒彼此有車通過要站靠邊一點。</p>

	<p>下午 4 時 30 分至 45 分</p>	 <p>不少機車雙向駛過，但車速大多慢，部份機車會繞過行人；有 5 台汽車停放；行人比剛才稍多，大多走在馬路中間，黑輪攤的客人不用太留心汽機車就可以端著黑輪過馬路到位子上。行人三五成群走中間，但若有小朋友同行，大人會提醒走靠邊一點等等會有車。有大人牽小朋友走路時，小孩隨興左右跑跳。</p>
	<p>下午 5 時 30 分至 45 分</p>	 <p>有不少機車雙向駛過，車速普通；有 3 台汽車停放，有 2 台原停放的汽車慢速駛出，另有 2 台已停到農田水利會，也有 1 台駛入停放；行人數和剛才相若，大多漫步在馬路中間，左右張望逛街貌，遇到機車則慢慢往內靠。有家長帶小朋友騎學步車，也有家長牽小孩走路，也有放學的高中生慢慢散步買東西。</p>
	<p>晚間 6 時 30 分至 45 分</p>	 <p>有不少機車駛過，速度有快有慢；有 2 台汽車停放，有慢速駛出亦有駛入暫停；行人數大幅減少，有的三五成群漫步在路中央，小朋友則跑跑跳跳，亦有大人靠邊行走。皮革店老闆和老闆娘牽手散步走向路口。</p>

	<p>晚間 7 時 43 至 58 分</p>	
	<p>晚間 8 時 33 至 48 分</p>	 <p>偶有機車駛過，速度有快有慢，機車繞過行人；有 4 台汽車停放，有駛出有駛入暫停，後同時駛出。腳踏車和行人數更減，行人步調從容，走在靠路中央。街內店家已幾乎關門。</p>
	<p>晚間 9 時 50 分至 10 時 5 分</p>	 <p>偶有機車駛過，速度有快有慢；有 4 台汽車停放。行人數略增，步調從容，三三兩兩行走於路中央。</p>
	<p>晚間 10 時 30 至 45 分</p>	 <p>少有機車駛過；有 4 台汽車停放，其中一輛後駛出，車主可能也是老闆，把門口的桌子拿出來佔位。行人數極少，步調大多從容，靠路中央行走。</p>
		<p>少有機車駛過；有 2 台汽車停放，有 1 汽車駛出，速度有快有慢；幾無行人。</p>

	<p>晚間 11 時 30 至 45 分</p>	
<p>2023.4.22 (六)</p>	<p>上午 7 時 44 至 59 分</p>	 <p>少有機車駛過；有 3 台汽車停放，有 1 汽車駛入停放，隨後駛出，速度皆慢；幾無行人，步調慢。</p>
	<p>上午 8 時 37 至 52 分</p>	 <p>偶有機車駛過，車速不快；有 3 台汽車停放（與前夜相同），其間有 1 台駛出。；行人少許，有老人推菜籃車靠邊慢慢走，一對年輕男女走在靠路中央，漫步時且停且走，停在路中央慢慢看兩旁店家。一中年男牽腳踏車漫步路旁，一位中年女走路中央，過到對面時完全不回頭看車。</p> <p>偶有機車駛過；亦有汽車駛過，有 2 台汽車停放，其一為攤商所有，擺完往前移車，隨後駛出，也有車駛入暫停；行人及腳踏車數量漸增，有老太太拉菜籃車慢慢走在路旁、有中年男子慢慢走在路旁、有一群中年觀光客漫步路中央、有女學生走靠路邊、有男學生走靠路邊、有中年女性靠邊慢慢走，過馬路稍微看後面有無來車。有中年男性靠邊慢慢走拍照。共通點是都走在有遮蔭的一邊。</p>

	<p>上午 9 時 30 至 45 分</p>	 <p>攤商陸續進駐擺攤，有用機車駛入及用手推車載貨者。有機車見我走於路中而向左駛過。偶有機車慢速駛過，其中 1 輛見一行台外混雜觀光客並排走於路中而慢慢跟於其後；有汽車慢速駛入，有 2 台汽車停放，其一為攤商所有，另一車暫停進駐擺攤隨後駛出，9 時 45 分街中只剩 1 台汽車停放。行人漸多，步調大多緩慢，行於路中及路邊者皆有，偶有佇足停留路中。</p>
	<p>上午 10 時 43 至 11 時 2 分</p>	 <p>徒步區時段開始，攤商幾已全數擺出，黑輪店已擺出拒馬擋車。偶有機車駛過，大多慢；有 1 台汽車停放，有貨車慢速通過；行人數量大幅增加，有一群中高齡觀光客並列緩步於路中央、有夫妻讓小朋友夾在中間牽手漫步、有老年夫妻牽手走路邊、有阿公阿嬤帶小孩漫步路中間，小朋友走路還不太穩定會左搖右晃。有觀光客三三兩兩或走或停於路中拍照。</p>
	<p>上午 11 時 33 至 48 分</p>	 <p>黑輪店將桌椅擺到拒馬內側。偶有機車腳踏車雙向駛過，大多慢；有 1 台汽車停放。行人眾多，有夫妻各牽一個小孩在路中走，小孩子蹦蹦跳跳，偶爾看地上磁磚像跳格子一樣。行人三兩、三五成群者，有的走路中有的走路邊，步調皆慢，時而走路邊時而走路中，</p>

		多不太注意來車。
	中午 12 時 28 至 43 分	 <p>偶有機車腳踏車雙向駛過，大多慢。有 1 台汽車停放；行人比剛稍少，有爸爸帶兩個小男孩漫步，小孩偶爾左搖右晃，走在有遮蔭一側，後來走到路中間不太注意來車。有小男生拿棉花糖走向阿嬤，沒注意路況。其餘行人三兩、三五成群者，有的走路中有的走路邊，步調皆慢，也也時而走路邊時而走路中者，多不太注意來車。有老先生老太太一同沿遮蔭側漫步，也有阿婆放心地不看後方就過馬路。</p>

資料來源：本研究拍攝及整理

透過上述觀察，大致可以歸結出幾項府中街在汽車管制時段前後的使用情況：其一，週五下午確實有汽車改停至農田水利會下班後空出之車位，但仍有 1 輛汽車始終未駛出；其二，時段開始後，街中便迎來大量人潮，快速地形成流動的集合體，行人大多信步於路中，或者駐足於店家攤位前端詳商品，疏於提防來車；其三，府中街東端的黑輪店是拒馬的所有者，每逢週六日上午 10 時便準時擺設拒馬，確保汽車難以駛入，稍晚甚至在拒馬圍出的範圍內就地擺設桌椅供人用餐。此時，手端碗盤來往店家與桌椅間的民眾，成為另類的流動路障；其四，府中街在汽車管制時段和店家大多打烊的晚間時段，行人與環境間的最容易形成徒步可利用性，前者係因人潮遽增，車輛減少所致，後者則因人車均為數不多，個人得以安全徒步的街道範圍更形寬敞。

府中街開闢至今已邁入第 30 年，在 20 餘年前歷經大規模再基礎設施化，而轉變為適合徒步的街道樣貌後，仍陸續有較小規模的變動與整修，這些也同樣關係著行人的徒步可利用性。以植於兩側的刺桐樹為例，在街道完工初期不但為行人提供良好遮蔭²⁰，亦烘托著街道的懷舊氛圍，然而卻於往後數年間屢遭病蟲害侵襲²¹，至今已有十數棵遭砍除，其餘又多因修剪而難以成蔭。在街中經營皮革店的郭先生認為，街道遮蔭良好較容易吸引更多民眾進入街中，不過近期因水情嚴峻且天候炎熱，行人在現今府中街缺乏遮蔭的狀況下較難以行走。另據楊女士

²⁰ 開通初期之刺桐樹生長狀況見黃文記（2003）。

²¹ 相關報導見林建農（2004）；蔡宗明（2008）；洪瑞琴（2021）。

表示，府中街曾在 2006 年時架設水霧系統（見圖 3-13），係慮及街道的東西走向使日照時間較長，也較容易炎熱，方藉此系統降溫，盼行人在盛夏時有更舒適的徒步環境。但因當時推動此系統的商圈理事年事已高，水源亦已被切斷，自 2022 年停用至今。



圖 3-13 已停用之府中街水霧系統近照

資料來源：本研究拍攝

除了附屬於街道的各項基礎設施，以及自願維持街道秩序的街坊鄰居，以鄰近孔廟為號召的府中街，還需持續且活絡的商業活動，才更利於維持當時眾人費心造街後設立汽車管制以保護行人之效果。2003 年，府中街與鄰近街道之店家成立商圈推動委員會，並進一步在 2005 年成立孔廟魅力商圈（田野筆記 2023.4.14）。有別於小吃、冷飲和遊戲機台等舊城區商圈常見之商業型態，府中街內的攤商以結合傳統民俗的文創行業為主，店家則多販售藝品及文創商品。如此的商業型態，搭配因街道的再基礎設施化而更利於徒步的硬體空間，意外地營造出近似老街的街道氛圍。即使今日的府中街已非實質上的老街，卻仍是政府與民間透過各式活動²²，再現出台南身為古都之都市性格的重要路徑。

從 Low (2017) 的社會建構觀切入，我們可以辨認出府中街是如何為居民、店家和使用者所想像，以及存在於這些想像和日常使用中的張力。府中街在舊城區空間中，坐擁鄰近孔廟的地理優勢，雖然其既有紋理於 1990 年代初遭新闢街道破壞，卻又因地理優勢而獲下任市府的重視，而於數年後起草周邊文化園區的規劃設計。在此過程中，市府藉由小學、大學以至研究機構的協力，在美化社區的出發點上，添加了社區內部的鄉土踏查，並於過程中逐漸建構起鄰里居民的地方認同，也求能更容易進一步地建構起對於未來的想像。然而在這種想像中，由

²² 以徒步導覽為例，將府中街設定為導覽路徑之行程有南市府舉辦之「府城歷史散步孔廟線」，網址如下：<https://www.twtainan.net/zh-tw/application/activity?id=3>；亦有舊城區內店家舉辦之行程，網址如下：<https://www.wuwanchun1895.com.tw/product-301.html>。

專業規劃團隊所設計之較適合徒步的硬體設施，終須面對居民自身通行的便利與文化園區重要街道的徒步願景間之張力。此張力一方面透過街口泮宮坊古蹟的重要性而有所緩解，後續則透過政府、規劃團隊與民間的多次協商，而調整至今貌。同等重要的亦有長久以來街內居民和店家間形成的默契，大致維持著街道同時做為居民生活場域和觀光熱區的平衡，故有週五下午居民車輛的撤出以及晚間時段店家的主動打烊等日常實踐。至於店家和使用者間，則因禁制汽車所帶來的徒步可利用性改善，大致達成了商機和遊興的兩全。而這也是為何府中街雖然擁有如老街般的街道氛圍及徒步環境，但又未完全禁制所有車輛通行，甚至改為假日徒步區之原因。

總結以上，府中街過往的街道尺度即由行人徒步所形成，在日治時期及戰後續行的都市計畫中，被賦予連結放射狀主幹道的次要幹道角色，而有初次的基礎設施化，府中街首度成為適合機動化交通進入及停留的街道。又，由於街道特殊的地理位置與文化意義，加上交通量未如預期，而有奠基於文化意涵的總體環境營造。此回再基礎設施化，主要運用地磚較適步行的物理性質，以及整體街道空間利於行人使用的物質配置，試圖達成抑速的效果，也使行人更容易實現徒步可利用性。在硬體空間改善之餘，街坊鄰居的自律與勸說是更具彈性的徒步環境維護過程，持續讓這條連結古蹟、商圈與文化資產的街道展現出適合徒步的面貌。

第三節 米街：步道 vs 機動車輛，歷史街道未竟的徒步嘗試

清治時期的台灣府城中，許多街道係以鄰接的信仰中心，或者兩側的主要產業型態為名，因此有了關帝廟街、鞋街及打銀街等反映歷史與政經脈絡的名稱。此與現代都市中講求一致性和同路同名的邏輯不甚相同，本研究討論的米街即是一例。米街鄰近舊城區中心，具體指涉的是現今成功路至民族路間的新美街，其名最早見於 1712 年由周元文所編之《重修臺灣府志》，藉此可窺知米街過往為米類加工等相關行業聚集之處（鄭安佑等人，2018）。日治時期米產業衰退後，承繼的是傳統零售業的興起；直至今日，米街則呈現出傳統行業（紙行、中藥批發、煙火）與新式行業（民宿、酒吧、飾品）並存的樣貌。

不同於正興街和府中街，米街未受都市計畫拓寬取直（鄭安佑等人，2018），至今仍大致維持著清代的街道尺度，其路面約六公尺寬，兩旁的建物則多為日治時期、1970 年代及 1980 年代所興建（見圖 3-14）。在清代台灣府城仍存時，自小北門入城的城外民眾往往要經由大銃街（今自強街）再順著米街直行，才能最直截地進入主要的商業街道從事買賣，可謂當時之交通動脈。日治初期，鄰近的城牆遭到拆除，並開闢為寬敞的計畫道路（今西門路），米街的交通地位漸遭取代。戰後，米街的交通已不若往昔繁忙，地景也已與國內尋常的巷弄相去無幾，路旁成為住戶和店家擺放雜物或停放車輛的區域，人與車得在剩餘的空間中互相

爭道。不過，該街特殊的歷史脈絡，卻在近年催生了在狹窄街道中特別彰顯徒步優先性的基礎設施。

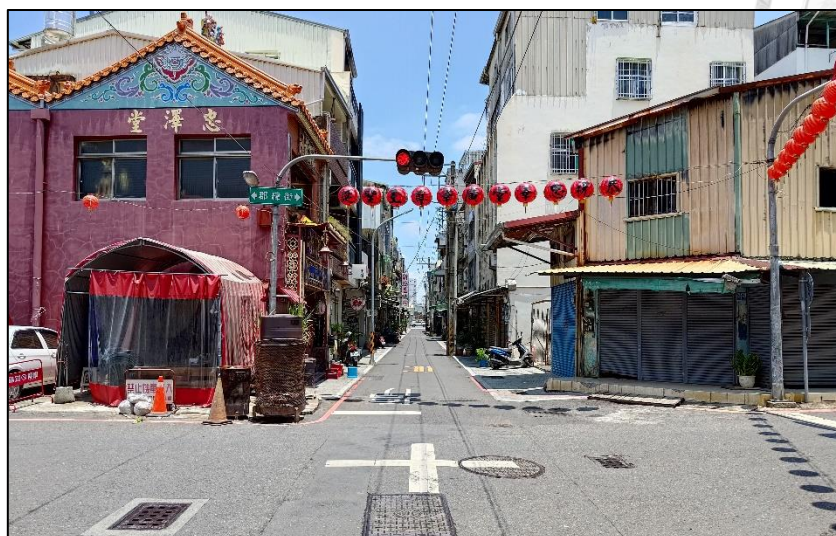


圖 3-14 今日米街樣貌

資料來源：本研究拍攝

這項基礎設施的誕生，要從文化部的「再造歷史現場」計劃中，由南市府核定的「再現赤崁『署』光計劃」（又名赤崁曙光計劃）談起。此計劃預計將國定古蹟赤崁樓周邊的文化資產、歷史場景與歷史街區串聯一體（文化部，2017），而米街由於鄰近赤崁樓，故連同鄰近街巷被一齊指定為歷史街區。在大型計劃的預算挹注下，米街的地景已於近年大幅改變，市府除一併改造原先各戶門前形色各異的斜坡和突出物，並改採標準化的洗石子鋪面銜接路面，甚至搭配石椅與石燈籠等街道家具，企圖再現古都的都市性格於曾幾何時已頓失古味的米街。最大幅度的改動，當屬路旁以大理石鋪砌而成的步道，取代了過往做為停車和擺放私人物品之用的柏油路面。

我是一直希望說可以讓台南的巷弄是讓當地人散步，然後外地人來也是散步，所以這個牽扯的面向很廣。像這條（指米街）我們後來把它的水平整個拉直，就是說……切平啦，兩邊就是用磚道讓它感覺……沒有刻意說它是徒步街，可是你會發現說，兩邊的磚道是給行人走的，那中間是給車子開的（斌哥訪談 2021.12.18）。

斌哥是米街街區組織的成員，從米街被指定為歷史街區之初，他即與同伴參與街中公共事務。街道空間的再分配是他們當初的願景之一，大致包含兩側各 1 公尺寬徒步空間的新設，以及舊有住家斜坡的標準化等。待組織草擬出大概的願景後，再交由其他單位進行後續的設計與施作。整體街區工程於 2021 年 7 月開工（見圖 3-15 左），2021 年 12 月竣工。



圖 3-15 米街徒步空間施工與完竣實景

資料來源：本研究拍攝

然而由圖 3-15 右可見，米街兩側的步道完工後，仍無法完全發揮供行人徒步之功能。經本研究觀察，街內店家及住戶仍常藉由盆栽、柵欄、三角錐等物品，將門前屬於公共空間的道路劃出私領域的分界（見圖 3-16）；而長年習慣停放於家門前或臨停的外來車輛，在市府尚未設置標線及告示等設施以實行禁制的情況下，並未因新設步道而有太大改變。對此，為確實探討米街步道上頻繁出現有違設計初衷的實際使用之原因，接下來我會分別從該徒步空間的物質配置與公私空間競合兩個部份切入。

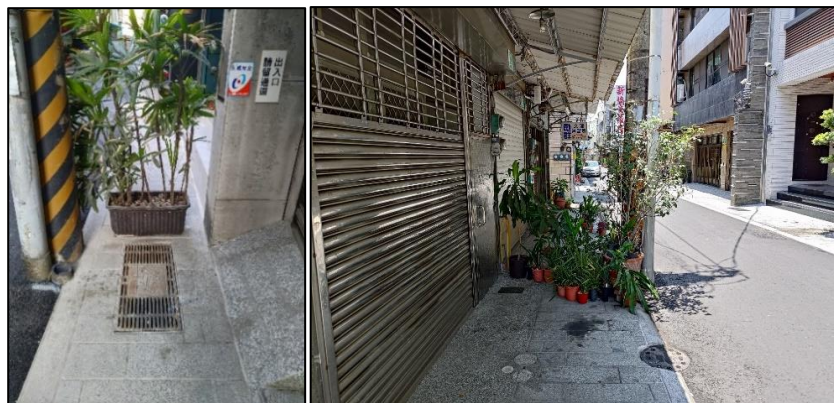


圖 3-16 米街徒步空間上之劃界行為舉隅

資料來源：本研究拍攝

首先，就該步道之物質配置而言，一公尺的寬度雖不足以供兩人並肩行走，不過步道與柏油路面的高度差異極小，行人較易彈性地切換路徑，而不致有跌倒的可能。然而也正因如此微小的高度差異，以及取代各建物私設斜坡的平整表面，車輛更容易駛到步道上，致使行駛和停放的可利用性破壞了行人的徒步可利用性，是目前米街徒步空間遇到的最大難題。事實上，米街在近年已改為南向北之汽車

單行道，扣除兩側步道後，車道寬僅剩約四公尺，若遇街中店家卸貨或者車輛臨停，頗有機會造成道路壅塞。這可能是為何大部份駕駛人索性臨停在步道上，避免阻礙後方來車的主要原因。另一原因則在於，市府目前僅有於路口處劃設禁止臨時停車線（即俗稱之紅線），其餘路段則無積極的管理，因此無論車輛是臨停或久停於徒步空間上，警方也難具法處罰。簡言之，即使鋪上了有別於柏油路面的材質，米街的新徒步空間發揮讓行人得以達成徒步可利用性之效果仍有限。人們僅會在連續一段距離未受阻擋之路段暫時地使用（見圖 3-17），當遇到下一個難以繞開的障礙物時，又得挪移路徑至柏油路面。



圖 3-17 形同虛設的米街徒步空間

資料來源：本研究拍攝

再者，就目前發生在米街步道的公私空間競合而言，主要可歸因於其供公眾通行之性質，與住戶和店家長年在門前道路的劃界行為所產生之衝突。相較於昔日街中由水泥側溝和私設斜坡構成的國內常見巷弄空間分配，米街的徒步空間首度明確地區隔出供車輛行駛的柏油路面以及供行人徒步的大理石步道。然而這些改動及劃分並未對民眾的使用習慣產生大幅度的影響，反倒形成步道行不通，車道卻暢通無比的矛盾情狀。這樣的矛盾，有一部份展現在各家各戶門前「請勿停車」的自決權上。部份民眾藉由各式人造物如拒馬、柵欄和告示牌標示出門前禁止停車的領域，卻同時佔用著徒步空間（見圖 3-18 左）；也有民眾透過不同的方式，既成功阻止車輛停放，同時亦達到淨空步道之效果（見圖 3-18 右）。然而無論是部份住戶及店家心照不宣的私有化使用，或者藉各式手段宣告自身願意挺身維繫徒步空間通暢的公德心實踐，都已呈現出市府並未積極管理這項徒步基礎設施的狀態。



圖 3-18 請勿停車自決權的展現

資料來源：本研究拍攝

從上述兩部份觀之，機動車輛的停放和行駛需求，乃是米街徒步可利用性基礎設施化的最大威脅。難道官方未曾設想過居民的停車問題嗎？非也。在「再現赤崁『署』光」計劃中的「赤崁文化園區改造工程」，官方預計於赤崁樓後方之國小原址興建地下停車場，並一併在上方重建新校舍²³。據斌哥表示，該停車場主要供當地居民使用，且市府預計給予較為優惠的待遇（斌哥訪談 2021.12.18）。如此既可以淨空米街居民的車輛，外來車輛也可以統一停放在定點。然而隨著工程進行，地下停車場和一旁博物館預定地下方的古建築物遺構陸續重見天日，為此，必須由多方評估及考證，才得以確認遺構是否具保存價值。因而整體工程進度不斷延宕，市府最後甚至取消興建赤崁樓下沉式博物館之宏願（鄭維真，2021），地下停車場之格數也因需避開遺構而大幅縮減，且無法在歷史街區工程完竣之時一併啟用（斌哥訪談 2021.12.18）。

此座攸關米街上行人徒步可利用性的地下停車場，以及上方一併改建的國小校舍，在近年已屢屢成為官方與民意代表政治攻防的焦點²⁴，其中又以地下停車場的適切性與遺構保存之間的張力為主要論爭所在。停車場被官方及部份民眾視為帶動區域觀光的重要基礎設施，用以解決外來遊客及居民的停車問題。而隨工程出土的歷代建築遺構雖然並未超乎官方預期，但後續市府回填部份遺構的決定（蔡文居，2021），仍引起民間團體和民意代表的質疑，甚至在 2022 年 10 月，有一監察委員針對該爭議申請自動調查（陳俊華，2022）。對此，南市府一方面透過新聞稿回應上述質疑（台南市政府文化局，2022b），另一方面則將部份遺構出土保存（台南市政府文化局，2022a）。目前該停車場工程已繼續進行。

在官方層疊的文化治理專案中，米街新完工的徒步空間已非純然的交通基礎設施，而是成為附屬專案下「無法再現老街中以米為主的產業地景」的替代方案，

²³ 詳參南市府發布之新聞稿（台南市政府文化局，2022a）。

²⁴ 相關新聞可見莊漢昌（2023）；蔡文居（2021）；鄭維真（2022）。

其便是由石椅、石燈籠、大理石磚面和特殊設計的側溝蓋，一同建構成的「新」米街想像。在此，步道既是促成街道空間再分配的利器，也是官方用以重塑街道地景和再現舊城區都市性格之基礎。而隨著步道完工，街上行人的徒步可利用性正式基礎設施化，也開始產生與民眾既有使用習慣（徒步、停車、劃界行為）之張力和衝突。其中，主要除了因地下停車場未完工而形成的人車爭道問題外，此步道在管理權責上的歸屬以及設計定位上的模糊，也是引發問題的一大因素。

從管理權責的歸屬來看，米街步道和周邊巷弄的環境改造，係由台南市政府文化局所發包之「歷史街區新美（米）街及周邊巷弄街區改造工程」²⁵所推動。在工程完竣後，含米街步道在內的硬體設施仍多由文化局所管轄，而未因其為道路基礎設施的重要組成，而改歸交通局或工務局管理²⁶。另從設計定位來看，斌哥與街區組織成員確實向官方及設計單位提出利於行人徒步的設想，並期待藉兩側徒步空間的新設來實現，然而經本研究詢問文化局所得之說法，以及參照內政部營建署市區道路人行安全資訊系統之圖面資料，該條步道實非市區道路之人行道（見圖 3-19），而僅為道路的路面空間。意即該步道即使具備了近似人行道的道磚、側溝、路緣石、洗石子銜接等各項硬體特徵，依然不是法規上所定義之人行道。如此在權責歸屬以及設計定位上的模糊，形同為民眾頻繁地以盆栽、路障和車輛佔有公有道路空間之行為「留一線」，呈現既非違規但亦非合理的矛盾狀態，最終犧牲的則是行人得以於步道上實踐徒步可利用性的機會。



圖 3-19 米街新設步道並非市區道路附設人行道之說明

資料來源：底圖取自內政部營建署市區道路人行安全地理資訊系統，綠色框線及圖例為本研究所加

²⁵ 由本研究藉台灣標案網所查得之政府採購資訊，可知該歷史街區工程係由南市府文化局發包。網址如下：<https://bid.twincn.com/item.aspx?sn=6996427143>。

²⁶ 依《臺南市市區道路管理自治條例》第四條之規定，這樣的權責分配確實是可行的。

米街的徒步願景雖尚未完全實現，不過對比於街道原先的樣貌，兩側的步道仍多少足以提供行人短暫地避車或徒步使用，街道空間再分配的願景已稍有進展。斌哥向我表示，自身雖然並未參與計畫後期的協調以及工程施作，但前期他對米街的徒步空間曾有更大膽的想法，他如是說：

那其實我們一開始也不是說，中間要柏油啦，因為這個怎麼說……做這種事情，你要取得一個共識嘛，所以我們當然是覺得整塊整這個……是用磚……那個步磚的話是比較好看。可是因為還有又考慮到什麼貨車進出啊，什麼什麼的，所以這個你現在看的，都是折衷再折衷的最後的一個做法（斌哥訪談 2021.12.18）。

有鑑於今日的米街仍具密集的住商使用，街中店家的進出和卸貨需求亦是官方規劃街道空間時考量的重要因素。故米街的街道空間分配，係先以路中央汽車能夠單向通行，且同時能讓對向機車通過之寬幅為優先（因米街為汽車單行道，機車可雙向通行），再將兩側剩餘之空間改造為步道（斌哥訪談 2021.12.18）。然相比於這般較為臨時且必要的機動車輛停放需求，民眾長時間停放在自家門口的車輛以及擅自堆放人造物占用步道之行為，才是致使行人難以在步道達成徒步可利用性的主因。如此情形或許待地下停車場啟用後，才較有機會獲得改善。

為了解街中民眾對米街步道之見解，本研究實地隨機訪談幾位街中店舖的經營者。在街上經營中藥批發行的陳女士認為，米街在歷史街區完工前後並無太大差異，街上的各式利用大致上維持原貌（田野筆記，2021.12.18）；另一頭經營玩具行的林女士，一直以來都將自家的汽機車停放於鄰近的月租車位，而非如其他家戶占用門前道路空間，因此她對徒步空間的引進抱持正面看法。她也認為，新鋪上大理石的徒步空間在視覺上看起來雖美觀、高雅，但現階段缺乏禁止停車措施的結果，對行人而言仍是寸步難行（田野筆記，2021.12.18）。在街上經營紙行已一甲子的王太太，則認為步道的設置要歸功於斌哥的奔走，門前也因此美化許多。唯一美中不足的，她認為是顧客或卸貨車輛底盤之漏油漬痕，汙染了原先潔白的大理石鋪面（田野筆記，2022.01.17）。綜上所述，米街因歷史街區的計畫而迎來大幅度的硬體更新工程，其中具徒步功能的米街步道，連帶美化了兩側的路緣空間。民眾們一方面雖對此表示樂觀其成，另一方面也為實際上不甚理想的使用情況感到惋惜。如此情況或許待地下停車場啟用後，才較有機會獲得改善。

在米街的案例中，功能上屬交通基礎設施的步道被鑲嵌於中央及地方政府更宏大的文化治理專案中，並且以附屬計畫的定位現身。然而隨著計畫場址的遺構出土所影響，配合「再現赤崁『署』光計畫」的地下停車場呈現未允諾，甚至失約之狀態，連帶使米街最初理想的徒步願景逐漸事與願違，陷入難解的窘境。自該基礎設施的從無到有，到現今卻又若有似無的狀態，在在顯露出米街步道在權責歸屬以及設計定位上的盲點。2021年9月，台南市政府文化局在兩難的斟酌下，決定暫時以回填遺構來處理爭議（王姝琇，2021），此舉不僅引起民眾與在地組織的不滿，同時也使甫完工的米街步道僅得暫時提供有限的徒步可利用性。

目前，地下停車場的工程已恢復如火如荼的趕工狀態，然限於工期的不確定性與研究者的時間安排，這座眾所矚目的停車場未來將如何為米街步道上的各種使用帶來改變，是本研究暫時無法企及的議題，也期待各位研究者的發掘。



第四節 市區騎樓管制：線一劃涇渭分明？

本章行文至此，我已藉由三條街道的徒步可利用性改善案例，分別考察改善過程中的政治與實際的使用情形。若細究這三個案例改善的出發點，其共通之處即在於可預見的遊逛與觀光人潮。正興街鄰近海安路、淺草商場和國華街商圈，吸收了每逢假日由這幾處外溢的大量人潮，於是街中陸續出現商業活動，是促使徒步區誕生的重要因素；府中街正對著國定古蹟台南孔廟，在市府劃定孔廟文化園區後，即被賦予參觀古道入口的角色，為街中引入假日參訪的人潮；米街則鄰近赤崁樓、祀典武廟與大天后宮這三處國定古蹟，不僅被市府劃入赤崁文化園區，更進一步因街道本身與鄰近古巷弄的悠久歷史而獲指定為歷史街區。可以說，這三條街道的徒步可利用性改善主要仍是以促進商業活動與觀光旅遊為目標，而局部解決路幅寬到足以供汽車通行和停放（寬約五至十公尺），卻又窄到未設有任何徒步基礎設施供人行走的矛盾情形。然而，正興街與府中街雖於假日設有時段的機動車輛管制，但缺乏觀光人潮的平日仍舊停滿機動車輛；府中街與米街雖在硬體上營造出貼合古都意象的街道風貌，卻仍未做出專供行人的公有徒步空間。

相較於上述較為零星且局部的改善，遍布於舊城區內各主要道路的騎樓，似乎確保了行人能有一條常態性、無須與車爭道且「至少還過得去」的空間可走。騎樓是台南舊城區內相當常見的都市地景，也是構成徒步基礎設施最重要的一環，承載著包含徒步在內各式各樣的日常使用。行人藉由連通於建物間的騎樓，便得以在台南多雨炎熱的氣候中覓得較為涼爽舒適的路徑，而騎樓內的店舖與形色各異的門前空間，也時常成為徒步過程中行人隨興張望、駐足停留、錯身穿行或舉步維艱之所在。

騎樓又名「亭仔腳」，依空間形制又可分為獨立於建築本體的「軒亭式」，以及由建物門面退縮後，屋簷相對提供遮蔽下所形成的「步廊式」（又稱步口型²⁷）。據胡宗雄與徐明福（2003）之考究，亭仔腳可能於清治時期便出現於台灣府城，他們由 1937 年日本學者內田勳所留下的文獻，得知當時的高砂町（今民權路一段）與台町二丁目（今米街）仍留有少數類似鹿港不見天街的軒亭式亭仔腳，對此進一步推測其他尚未受市區改正的舊城區街道，仍可能有清代亭仔腳空間的存在。然而，清代台灣府城中的亭仔腳尚非法制化的徒步空間，直到日治時期才首度被納入建築與空間計畫法規當中。

²⁷ 據李乾朗與俞怡萍（1999）之說法，由建物門口退縮，而建物本體屋簷遮蔽下形成的亭仔腳空間，稱為「步口型」，不同於胡宗雄與徐明福（2003）之稱呼。

1900 年，台灣總督府律令第 14 號《台灣家屋建築規則》正式頒佈，第四條即明文規範「沿道路兩旁建築之家屋，需設有簷庇之步道（亭仔腳），但地方官廳許可者不在此限²⁸」（台灣總督府，1900），此為亭仔腳空間正式法制化之濫觴，也開因地制宜之先河，明文授權各地方官廳可以自行訂定其幅員與構造。1906 年，台南廳始基於此規則訂定相關規範²⁹，並於 1911 年起與方興未艾的市區改正計畫結合，塑造出亭仔腳在近代都市計畫中所擔綱的重要徒步基礎設施角色，甚至是法制化的家屋建築結構之地位。自此，伴隨市區改正而拓寬或開闢之計畫道路，其兩旁所新建或改建之建築物，已開始陸續出現亭仔腳空間（見圖 3-20）。



圖 3-20 日治初期開仙宮街（今民生路一段）街景明信片

資料來源：<https://ldr.lafayette.edu/concern/images/gf06g330z>

彼時，台南舊城區道路上的機動車輛甚為稀少³⁰，行人尚能徒步於路中，而連通建物間的騎樓則是更加遮風避雨的新選擇。即使當時已偶有各商店家戶在騎樓內停自行車或堆置物品（可參第二章圖 2-6、圖 2-7），也不致完全阻擋行人去路，或者迫使行人涉險與飛馳的車輛爭道。然而，隨著戰後國內經濟的快速發展，各商店家戶多藉建物改建之契機，紛紛將門前樸素的地面鋪上形色各異的地磚或

²⁸ 原文為：「道路ニ傍ウテ建築スル家屋ハ、簷庇アル歩道（亭仔腳）ヲ設クヘシ、但地方官廳ノ許可ヲ受ケタルモノハ、此ノ限ハアラス。」

²⁹ 參台南廳（1906）。

³⁰ 以《臺南州第十七統計書》所統計 1936 年之資料為例，屬台南市之自動車（汽車）與自動自轉車（機車）總數為 238 輛。

磨石地板，也常因管線的重新配置而一併墊高原有地面。又，由於當時舊城區中計劃道路兩旁的建物形式多為縱深較長的狹長型街屋，乍看之下連續的騎樓空間，事實上則被切分成無數片段，這樣的改建使家戶之間的地面陸續出現高低落差。雖然在戰後初期，騎樓的設置與管理有《臺灣省建築管理規則》之規範，內政部亦於 1974 年頒布的《建築技術規則》中授權地方政府因地制宜（陳宗鵠，2009: 17-18），但到了 1980 年，舊城區內騎樓參差不齊之問題已相當嚴重³¹，促使當時的市府正式訂定《臺南市騎樓地設置自治條例》。

往後 30 餘年間，南市府斷斷續續地試圖以各種手段「整頓騎樓」，大多數著眼於民眾於騎樓內違規擺設的物品和停放車輛，並予以清除或處以罰鍰。然而，這些整頓作為普遍為時不長，且宣示意義遠大過實質意義，係因除卻上述占用騎樓空間之障礙物外，各戶之間的高低落差仍為影響行人徒步安全的重要因素。直到 2012 年，台南市政府正式以「行人安全，店家賺錢」做為號召，推動騎樓暢通與整平計畫，我將於第一小節詳加分析此政策對於騎樓空間與行人徒步之影響。

一、公：以「合縱連橫」串連行人動線的理想戰略

騎樓是台南舊城區最主要的徒步基礎設施，相較於附屬在一般道路且為公有的人行道，騎樓空間同時兼有私產權與公領域的特性，也因此存在著諸多供行人通行以外之利用。這些利用之間產生的摩擦與衝突，小則隱忍後相安無事，大則往往成為市政尺度的爭議焦點。事實上，台南舊城區在 1910 年代首次歷經市區改正後，已逐步在各主要街道兩旁形成法制化的騎樓空間，狀似連續，卻又片段且零碎。倘若自地籍圖觀之（見圖 3-21），行人於騎樓中徒步的路徑，事實上被縱深長、屋寬窄的建築型態切割成極多的縱切分段，這是近百年來舊城區發展而成的都市紋理。至於各分段之間的連結，則有賴斜坡、階梯甚至扶手等設施物，為行人串連起橫向的徒步路徑。因此，我欲藉「合縱連橫」在字面上以及其衍伸的含意，為 2012 年以降南市府推出的騎樓整頓政策做下註解。

³¹ 見中華日報（1980）。



圖 3-21 由地籍圖看極多細小縱切分段構成的騎樓空間

資料來源：中研院地理資訊科學專題中心，台灣百年歷史地圖。

<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。取用日期：2023.7.22。

那在一些公共設施就是資源比較不多的地方，它可能會用騎樓來代替人行道，譬如說台南市區，其實在主要這邊的人行道會比較少，所以騎樓就變成一個人行主要的通行的一個場所。但是說騎樓的……其實它的產權是私人的，私人的土地，那就是它會提供給大家去使用，對他沒辦法去接受。那長期下來就變成說，騎樓的使用吼，或是有的賣麵的、賣衣服的、修理機車的各種行業，它一定會把騎樓當成它的工作場所，那就算沒有給它當成工作場所，它也會變成一個機車停放的場所。那這樣的一個情形，包括說騎樓因為它棟跟棟間的一個興建時間不一樣，每個人都會有自己的對地平高低差的想法，所以會造成一個高高低低的情形，從使用上、構造上就是會有這樣的一個差異。那會造成說這個在都市徒步的使用者，不管是輪椅使用者，還有一些那個輪椅的，或是嬰兒車的，或是說來台南旅行的，拖著行李箱就是沒辦法很容易走，造成這樣的一個現象。除了說對使用者不友善以外，它對於整個都市的質感，都是一個很負面的因素啦(南市府工務局使用管理科訪談 2023.4.24)。

上述由南市府工務局使用管理科的李股長和我提到騎樓整頓政策的初衷，如實地反映出眾多行人每日徒步於騎樓時所遇到的難題。有鑑於此，南市府先是於 2012 年訂定的「騎樓暢通計畫」中，評估出市區內適合實施暢通之路段，並劃定出五大示範區（見圖 3-22），再交由各一級局處認養。接著在 2014 年後，計畫的執行方式改由市內各區公所先行評估，再向工務局提報欲實施計畫之路段。此後，工務局便扮演統合各騎樓整頓政策的角色（田野筆記 2023.4.24）。



圖 3-22 由工務局領養的北門路騎樓暢通示範路段告示牌

資料來源：本研究拍攝

實務上，台南市現行的騎樓暢通計畫分為「暢通」、「順平³²」與「整平³³」三部份，現由工務局使用管理科負責前者，養護工程科負責後二者。在時序上而言，暢通是整體政策的第一階段，順平或整平則因涉及建物間地面高度的調整，而可能為第二或第三階段。因此如圖 3-23 可見，在舊城區中我們可以看到不少只有劃設綠色線（下稱綠線），卻未經市府統一順平的騎樓空間，此乃僅有實施騎樓暢通之路段。

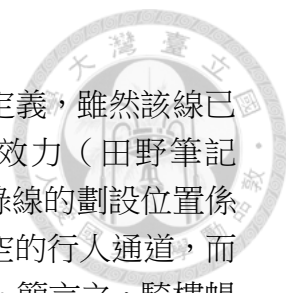


圖 3-23 有實施騎樓暢通，未實施順平與整平之實際案例

資料來源：本研究拍攝

³² 據使用管理科李股長表示，「順平」係指用符合規範的設施物局部修補騎樓地面間的高低差，是較為簡單的坡度修整（田野筆記 2023.4.24）。

³³ 承上，「整平」則是更大規模的騎樓地面高度調整，形同重新施作全路段地面之高程（*ibid.*）。



在騎樓暢通政策中，綠線被市府局處賦予了「整齊線」之定義，雖然該線已滿佈於舊城區各主要街道的騎樓中，事實上均未具有法律效力（田野筆記 2023.4.24），意即綠線是限定在騎樓暢通計畫下的特殊標線。綠線的劃設位置係由建築物牆面線向外延伸 1.5 公尺，故與建築物間形成連續淨空的行人通道，而綠線外至道路界線間的範圍，即為充斥著萬般使用情狀之所在。簡言之，騎樓暢通計畫的核心要旨即是期望透過綠線的劃設，區隔出約 1.5 公尺，且靠近建物門面的連續徒步空間。對此，原則上欲實施計畫的路段長度至少需 100 公尺，且至少涵蓋一個街廓（田野筆記 2023.4.24）。

然而，舊城區內的騎樓環境和使用相當多元而複雜，一條綠線實難以涇渭分明地區隔出理想的騎樓環境。對於習慣將騎樓佔滿的住戶或店家而言，劃設綠線後勢必大幅減少擺放物品或停放車輛的區域，倘若有違規之情形更可能遭到同樣參與在騎樓暢通計畫中的警方取締，因而此般情形是綠線能發揮最大效用之處；但另一方面，據使用管理科蕭承辦的說法，有住戶本來認為綠線可以增加彈性使用的空間，但實際實施後，卻反而發覺門前停滿的機車會影響自身的出入，甚至是自身停機車的權利（田野筆記 2023.4.24）。同時，對於原先並無佔用騎樓，也不希望門前有他人停車的民眾來說，綠線反而可能成為引入這些非理想使用的依據。因此，綠線的劃設實際上具有調整的空間，屋主既可以向市府單位主張不畫綠線（須保持淨空，見圖 3-24 左），也可採取留設適當通道之方式（見圖 3-24 右），確保自身進出道路的便利。



圖 3-24 綠線經修改後留設通道之實際案例

資料來源：本研究拍攝

即使綠線的劃設具有一定程度的彈性，而由其產生的空間區別也往往能夠發揮實質上的效果，但在騎樓暢通計畫「畫綠線來保障行人徒步空間」的立意上，仍出現了不少官方與民間認定不一致的情形：

民眾對於這個綠色線，他覺得這是一個讓他可以合法使用騎樓，所以個別店

家會要求我們量身客製化綠色線，可是這個跟我們政策目的不符。因為綠色線一直有一個大家對於它的誤解，就是說，以為說綠色線畫了之後，我就可以擺東西，其實它順序有點錯亂。應該是說……本來這個因為我剛剛講說綠色線畫設至少 100 公尺或是一個街廓，那……前提他是要有使用需求，由地方的里長提出來，讓大家可以走。那綠色線目的就是畫一條線，把這些東西都往外推，而不是畫一個綠色線讓大家就進來（南市府工務局使用管理科訪談 2023.4.24）（粗體字為本研究所加）。

無論就實際使用或法令規章之層面而言，綠線內的各類使用僅是被官方賦予「暫不取締」（田野筆記 2023.4.24）之「保命符」的共存方法。若依《道路交通管理處罰條例》，舉凡人們在騎樓範圍內停車、擺攤和堆放物品之行為均屬違規³⁴。然而在官方缺乏積極取締，以及民間長年養成了營生慣習之後，社會大眾「面對這些已存在已久的灰色空間，這些占用被視為合理（但仍不合法）」（黃明賢，2012）。也因此，市府採取的策略並非嚴格要求各商店家戶淨空，而是一方面透過綠線積極地劃分出行人通道，另一方面在相對不主動清除行人通道外的各種使用的情況下，借重區公所與里長的在地視角，並以其為施作主要提案方，再搭配友善騎樓競賽制度，打造出形式上更兼具「由下而上」的騎樓整頓方式（田野筆記 2023.4.24）。不過在同一時間，市府亦有透過指定特定路段參賽的方式，推動生活圈、重要觀光景點與醫療院所周邊道路的騎樓暢通以至整平（台南市政府工務局，2019, 2020），以維持由上而下施行計畫的力道。

相較於先前市府數次失敗的騎樓整頓嘗試（台南市政府工務局，2019, 2020），2012 年以降的騎樓暢通計畫大致取得官方與民間對於騎樓空間使用認定的平衡點，實施範圍不斷擴大，幾乎涵蓋舊城區內各主要幹道（見圖 3-25）。甚至出現了替代綠線的「客製化」地貼（見圖 3-26），供認為綠線不甚美觀，卻仍願意留設通道的屋主張貼在地。

³⁴ 據《道路交通管理處罰條例》第 82 條，在道路堆積、置放、設置或拋擲足以妨礙交通之物，以及未經許可在道路擺設攤位等行為均屬違規。另據第 55 及 56 條，在騎樓（廣義的人行道）內停放車輛也可能是違規行為。



圖 3-25 騎樓暢通計畫執行情形圖

資料來源：台南市政府工務局，台南市政府全球資訊網。

<https://w3fs.tainan.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvMS9yZWxmaWxlLzIwODY2Lzc5NDgwNDMvZmQ1ZTdlNjktZDZiZi00YmM3LTk1Y2MtNTg0MWZlMTkyM2NhLnBkZg%3D%3D&n=5aCx5ZGK5LqL6aCFKDIpLeW3peWlmeWxgC5wZGY%3D&icon=.pdf>。取用日期：2023.7.31。



圖 3-26 騎樓暢通計畫中用以替代綠線的地貼

資料來源：本研究拍攝

從行人的視角出發，第一階段的暢通僅能有限地確保各街屋間得以「連橫」出一條淨空的徒步動線。不過如圖 3-29 的實際狀況可見，騎樓雖然是舊城區最主要的徒步基礎設施，卻不見得能供各種年齡及身體能力的人順利達成徒步可利用性，這般困境泰半可歸因於建物間地面的高低落差與維護上的良莠不齊。雖然

整頓政策第二階段的「順平」和第三階段的「整平」有望在硬體層面上改善此困境，不過實施過程和所需資源也遠較「暢通」為艱。近十年來，在中央政府推動的「城鎮風貌型塑整體計畫」與「前瞻基礎建設計畫」補助下，騎樓整平成為補助要項之一³⁵，台南舊城區的騎樓也再度迎來日治以降的再一次大規模基礎設施化。

騎樓順平係在達成「連橫」的前提下，利用統一的鋪面材質和簡單銜接建物段差的斜坡，達成「合縱」的效果（見圖 3-27），至於整平則是更大規模地量訂一路段間各棟建物的地面高度與斜率，打造出幾無斜坡與段差的騎樓空間（見圖 3-28）。有趣的是，因各路段騎樓路況不同，我們偶爾可以同時見到順平及整平二種工法在同一路段的前後同時出現，圖 3-27 和圖 3-28 的情況即是如此。總而言之，騎樓順平及整平即是將各個細小的縱切分塊，整合成較為平順以至平坦，且能讓更多行人達成徒步可利用性的徒步基礎設施。由於二者均涉及了地面高度與建築管線的調整，不僅工期較長，也更難取得民眾普遍的同意。據工務局養護工程科翁副工程司表示：「有里長熱心幫忙取得住戶同意書，才可進一步向營建署爭取經費補助，有遇過屋主原本以³⁶簽署同意書，但於施工前反悔導致騎樓整平無法施作，還有大多數屋主提供同意書意願不高，因怕影響騎樓做生意或停車等問題」（工務局養護工程科書面訪談 2023.5.25）。



圖 3-27 實施騎樓順平路段（民權路二段）之實例

資料來源：本研究拍攝

³⁵ 「城鎮風貌型塑整體計畫—推動建築物騎樓整平計畫」於 2013 年至 2018 年間由內政部營建署推動；「前瞻基礎建設計畫」中的「提升道路品質計畫」亦有納入騎樓整平，可參考南市府接受該計畫預算的補助項目，網址如下：
<https://w3fs.tainan.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvMTU4L3JlbGZpbGUvMC8zM TgxOS9lMWY5MmUwOSliNDQyLTQ3MmQtYTNjMy05NTA5ZjkyNGMxNTIucGRm&n=MTEw5bm05LiK5Y2K5bm05o6l5Y%2BX6KOc5Yqp6KiI55Wr5pS25pSv5aCx5ZGK6KGoLnBkZg%3D%3D&icon=.pdf>。

³⁶ 應為「已」，此為工務局書面訪談回覆中之筆誤。



圖 3-28 實施騎樓整平路段（同為民權路二段）之實例

資料來源：本研究拍攝

對此，在計畫實施的過程中，身處地方第一線的里長時常需要與區公所密切配合。中西區南美里的曾里長向我說明道，自身主要負責溝通、協調及找屋主洽談的工作。一般的進行方式是：一樓店家若有意願，里長才會進一步洽詢屋主，因不經屋主同意即施作可能產生爭議；反之，若遇到店家不願配合，里長會考慮直接找屋主，如此一來店家也只好接受。曾里長坦言，自己會評估一條街上的店家友善與否，至少要五成同意才會試圖推行騎樓整平（田野筆記 2023.5.8），而這把友善程度的量尺，則是在日常互動中累積而成。

在訪談正題之餘，曾里長分享了自己和民眾交手的溝通法則：「你的問題在哪裡？『啊你做了我沒辦法做生意』，你看你什麼時候休息，我來弄。你要找出他的罩門，當他沒有那個拒絕的……那個本錢的時候，你就是要讓他會覺得說，這個工程對他來講沒有影響，或者是影響的程度不大，這樣他才會……才會去接受」（南美里曾里長訪談 2023.5.8）。這套由「陣痛期的短暫」出發的溝通法則其實並非沒有根據，本研究實地訪談一位在西門路上經營銀樓 40 餘年的鄭老闆，他表示自家店門前的騎樓整平工程，從舊地面的打除、水泥地基的鋪設到新地磚的鋪設，僅費時三天左右。施工單位也在地磚甫鋪設完畢時，便鋪設鐵板供行人暫時通行（田野筆記 2023.4.22）。里長也補充說明道，起初廠商在敲除舊地面時著實較不方便出入，但後續工期大多不超過四天，新地磚鋪設完後，很快就可以讓人行走（田野筆記 2023.5.8）。

工程完工後，便接著進入「友善騎樓競賽」考評的程序。市府偕同由身心障礙福利團體、無障礙協會和建築師公會等民間團體組成的考評小組，對各參賽組別進行評分（如圖 3-29），也有神秘客會在不通知的情況下「暗地」考核。考核項目包含通暢寬度、淨空度與執行困難度（田野筆記 2023.4.22），最終由名列前茅者（因每年競賽辦法而異）獲得十餘萬至數萬元不等的獎勵金。競賽的榮譽感和高額的獎勵金，是市府用來鼓勵民間參賽與配合之誘因（王珠環，2017: 36），

但事實上則有不少路段係由市府「指定參賽」³⁷，而非全然由民間自主發起。王珠環 (ibid., p. 95-98) 之政策分析研究即指出，當時以區公所為主的執行機關多數認為，此一競賽制度難以使里長或社區主動有意願參加競賽，「由上而下」仍是當時的主要執行模式。因研究方向的不同，在此我並不接續探討近年競賽制度的改變如何影響執行機關和地方民眾的看法。不過無可否認的是，無論是上而下的指定或下而上的自主參賽，舊城區的騎樓空間都確實在近十年歷經基礎設施化，由規格化的綠線、地磚和斜坡材質，取代形色各異又未必利於行人達成徒步可利用性的騎樓地面。並且，市府也藉由該計畫，建立起較為清楚的權責分工和規章制度，以處理騎樓這樣曖昧的空間所帶來的各式疑難雜症。



圖 3-29 輪椅使用者參與考評過程

資料來源：台南市政府工務局，台南市政府全球資訊網。

https://www.tainan.gov.tw/news_content.aspx?n=13370&s=7936921。取用日期：2023.7.31。

從上述一連串分階段「合縱連橫」的騎樓整頓政策，雖然反映出市府與中央政府對行人路權與騎樓環境的重新重視，卻也在在突顯出市府遲遲不願將公有，且少有產權爭議的道路空間配置人行道的矛盾情形。若以道路的空間分配觀之，機動化社會的治理邏輯依舊壟罩在一條條的道路上。官方的騎樓整頓政策僅在最小限度上，藉由暢通或整平等形式的基礎設施化，增加能供行人連續徒步的通道。同時，甚至還得保有一定程度的空間，供民眾長年養成的種種利用以「暫不取締」

³⁷ 可參考台南市政府發布的「109 年度台南市『友善騎樓競賽指定路段』」之公告，網址如下：
<https://w3fs.tainan.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvMS9yZWxmaWxlLzk3NTAvNzY0ODczMC8xMmZjYWEyMi1lY2Y1LTRiNTgtODBiNi00YTcwMzIzZGQxOTkucGRm&n=5YW55ZGKMTA55bm05bqm6le65Y2X5biC5Y%2BL5ZaE6aiO5qiT56u26LO95oyH5a6a6Lev5q61LnBkZg%3D%3D&icon=.pdf>。

之姿繼續留存於騎樓空間，否則政策將更加窒礙難行。換言之，騎樓暢通計畫的實施，宛若一場政府主辦，並由區公所、里長、店家住戶、房東、機車騎士，以及不特定行人所構成的非零和賽局。然行人雖為騎樓空間的主要使用者，卻難以成為賽局中握有籌碼的一方，而往往需要尋求民意政治的陳情機制，或者碰巧吻合市府所指定施作騎樓整頓路段的機會，來在這場賽局中取得較佳的位置。

綜觀台南舊城區中，仍有不少路段的騎樓尚未受暢通計畫所擴及，或者是雖有暢通但並未整平，而維持著不甚利於行人徒步的狀態。在這些政策的鞭長莫及之處，各店家住戶早已透過五花八門的方式，不斷生產出自身認為可供行人達成徒步可利用性的設施物或者輔助告示。而年齡、身體能力各異的行人們，則迫於仰賴這些私人自由意志下的產物，才得斟酌出一條適合自己行走的道路。

二、私：改動物質配置以形塑徒步可利用性的實作

相對於官方大規模的騎樓暢通計畫，由店家或住戶自行施作的徒步基礎設施可謂各具性格、奇招盡出，惟大致不脫「讓人能走」或「讓人注意」的設計理念。只是，前者未必足以保障行人能走得安全及舒適，後者則常成為屋主擅自墊高騎樓地面後，出於公共安全所作出的「善意」補救。事實上，這些形塑徒步可利用性的實作，即是因騎樓私有但供公眾通行的特殊性質而生，在法規層面亦早已有跡可循。

從 1980 年市府頒布的《臺南市騎樓地設置自治條例》(2012 年廢止) 來看，條文僅有針對騎樓地表面做出「應作適當之鋪設以供公眾通行」之規範(台南市政府，1980)，而未有更清楚定義何謂「適當」的細則。直到 2012 年新訂之《臺南市騎樓地設置標準》(台南市政府，1980)，條文才更清楚地表明「騎樓地表面應以防滑材質適當鋪設」(台南市政府，2012)。另一方面，無論是《臺南市騎樓地設置自治條例》或後續新制訂之《臺南市騎樓地設置標準》，均有「除地面鋪設因地勢限制，經本府核准者外，應與鄰地接觸面齊平，不得設置台階或足以影響騎樓觀瞻之任何阻礙物」(ibid.) 之規定。然而，這些規定無法溯及既往，部份未採防滑材質的私設徒步基礎設施早已存在已久，更甯提其他遊走於灰色地帶的高聳台階，即使它們未必違逆了法規，卻讓來往行人被迫成為承擔風險的一方。

舉例來說，舊城區的騎樓空間充滿著因應地勢或房屋改建而產生的高低段差，是使行人難以順暢徒步的主要原因。而這些銜接建物間段差的物質配置，其形式常取決於與鄰接騎樓地高低落差的多寡，過大的落差多需以台階銜接，斜坡則出現在落差較小之處，二者常有混搭的情形，不過就其材質、規格以及形式而言，均不見強制性的規定。因此當行人徒步於未經市府整平之騎樓，即須依賴著這些店家與屋主自由形塑的「讓人能走」或「讓人注意」的設計，而頻繁地面臨斟酌徒步可利用性之過程，有時甚至難以達成而必須改道它處。對此，我將上述私設的徒步基礎設施(或稱形塑徒步可利用性之物質配置)之樣態整理如下表：

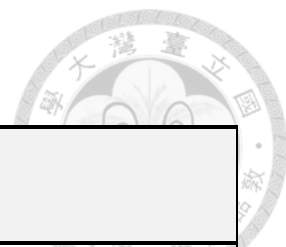


表 3-3 舊城區騎樓空間私設徒步基礎設施樣態表

段差處理方式	醒目的設計	實際案例照片
台階	無	
	文字警語	
	邊緣高反差	
台階與斜坡	無	
	邊緣高反差	

	無	
斜坡	文字警語	
	高反差	

資料來源：本研究拍攝

以能克服較大段差的台階而言，醒目的警語或高反差的台階邊緣，都是預期行人會提前注意眼前路況的常見方式，若與未有醒目設計者相比，其「讓人注意」的效果在夜間騎樓缺乏照明的狀況格外顯著。此外，日常生活中樓梯的止滑設計也被各商店家戶應用在台階上，常見者有金屬或瓷質的止滑條，也有兼具醒目功能的防滑膠帶，預防天雨路滑使行人滑跌之情形。

以能銜接較小段差的斜坡而言，則較少有高反差的醒目設計，警語也並不多見³⁸，取而代之的是與鄰接地面相異，且摩擦係數較高的鋪面材質（多為洗石子）。即使如此，這些斜坡仍然有五花八門的止滑方式，企圖避免天雨路滑使行人摔傷之情形。至於同時具有台階與斜坡者，則兼有著上述這些特色，也不乏較為隨興的案例，比如維持未黏貼（或卸除）地磚的粗糙表面當作斜坡，或者採用活動式斜坡節省成本等。這些塑造徒步可利用性的實作，係在舊城區缺乏公有徒步基礎設施的狀況下，各商店家戶以有限的資源和專業知識，試圖警示行人留意腳步的「善意」。然而，這些高突的騎樓地面，又有部份得歸因於商家住戶的不斷改建和填高，才形成今日另需各種醒目設計預防行人跌傷的彌補舉措。

除了上述常見的私設徒步基礎設施外，舊城區中有一特殊案例，出現在昔為

³⁸ 表中案例之警語均將斜坡誤植為階梯，實際上並無階梯存在。

城牆的西門路上。該處位處兩段騎樓間，為一塊無鋪面又充滿碎石與瓦礫之空地，靠近騎樓兩端分別立著兩組由 PVC 管與警示燈構成的技術物，並貼有警告標語（見圖 3-31），意在提醒行人前方的危險路況。事實上，如圖 3-31 所示，此處曾有建物存在，也有騎樓連通兩旁，惟建物拆除多年後仍遲未重建，而留下難以供行人徒步的地面和段差。據當地里長曾先生表示，這組技術物的誕生起自數年前收到的里民陳情，是關於有民眾在該處騎樓摔倒而跌傷的意外，因此兩年多前在地主同意下才設置。曾里長認為，這是在他能力所限內所能做出的最大幫助（田野筆記 2022.01.17），而雖然時隔多年，這組技術物上的警示燈現雖已無作用，但里長認為其紅色半透明的外觀，仍可以部份發揮醒目效果。也許，這組技術物仍具有部份補足徒步可利用性的效果，即使這段空白對行人而言依然危險。



圖 3-30 騎樓舊貌（黃色方框標示處）

資料來源：Google 街景



圖 3-31 PVC 管與警示燈、警語

資料來源：本研究拍攝

據本研究後續觀察，該空地不時出現新的動靜。在圖 3-32 左的時間點，騎樓範圍內出現了不少建材，包含堆置在柱腳的數包角材、平躺在地上的木片版，以及暫時性的土料。從土料上的腳印以及木片版上的磨損痕跡，不難推測這些未經施工的建築物料，是許多來往行人斟酌徒步可利用性後所選擇的路徑。順帶一提，當時我也嘗試在兩種鋪面上行走，土料是較不理想的選項，踩起來仍有點鬆軟，木片版則相對穩定。另外值得一提的是，在圖 3-32 右的時間點，土料已在眾人的踩踏之下逐漸夯實，不僅幾乎銜接了原先落差極大的騎樓地面，也意外地標示出 1.5 公尺的騎樓暢通空間，而施工單位則以鐵皮圍起了騎樓範圍。由該段騎樓的案例，反映出台南舊城區在缺乏公有人行道的情况下，私人產權往往左右著徒步基礎設施的通暢程度，即使公權力也難以介入。



圖 3-32 騎樓近況 (左：2022 年 12 月 13 日拍攝；右：2023 年 4 月 20 日拍攝)
資料來源：本研究拍攝

同屬私人產權性質，卻頗具規模的徒步可利用性塑造之實作，出現於舊城區大型地方綜合醫院前之騎樓。由圖 3-33 左可見，照片遠端的騎樓相當平整且連續，係因該處為醫院大樓本棟。不過，靠近便利商店處出現了一階的段差，階梯上因此有紅色的醒目警語提醒行人留意台階，一旁則設有帶扶手及防滑膠帶之金屬坡道，不但讓行人能較平順地徒步，亦更利於醫院內外的行動不便者達成如王志弘 (2010) 所概念化之「補缺式移動」(prosthetic mobility)。照片近端的騎樓，則同樣有著醒目的設計，標示出略為高突的斜坡邊界和台階的存在。然而，同條路上的另間醫療院所雖同樣設有坡道 (見圖 3-33 右)，但服務的對象並非來往的行人，反而成為阻礙其他行人達成徒步可利用性的設施。

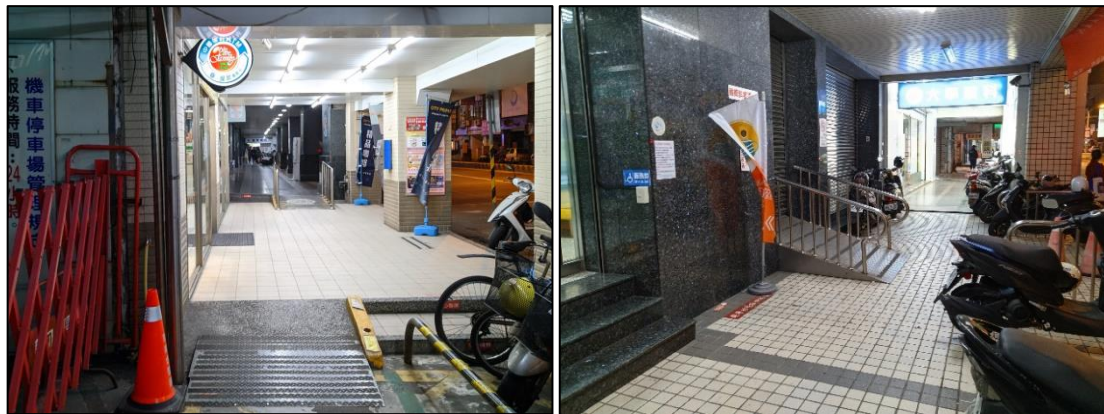


圖 3-33 不同醫療院所的兩種可利用性塑造
資料來源：本研究拍攝

綜觀舊城區最主要的徒步基礎設施—騎樓，其供公眾通行之明確法令規範早

已行之百年，但關於其物質配置之詳細規範則相形寬鬆且曖昧不明。由此，騎樓宛如各商店家戶的畫布，無論是自行修葺的台階和斜坡、製作的醒目標語及設計，甚至是創造出 PVC 管組合警示燈的技術物等，都是各方行動者在有限的資源運用下，透過改動既有的物質配置以形塑徒步可利用性之實作。這些實作成果提醒著來往行人留意路況，並試圖歸整這些行人徒步時的節奏—無論是就字面意義上較為通俗的節奏，或者是受列斐伏爾（2004）的節奏觀（rhythm）影響的學者們所發展出更為概念化的徒步節奏（Edensor, 2010; Matos Wunderlich, 2008; Vergunst, 2010）皆然—以預防絆倒或跌傷，進而讓行人得以開始下一個徒步的身體動作。除了物質配置層面，騎樓中的其他人們所做出的動作，或者各商店家戶營生上的利己行為（或者說便宜行事），也同樣為來往行人達成徒步可利用性的過程帶來諸多挑戰。

三、挑戰：營生便利與徒步權利的折衝

「徒步的節奏受到與我們在都市環境中遇到的其他外部節奏事件（event）相互作用的影響，例如其他徒步實作（practice），或其他與步調（pace）或節奏形成對比的身體運動（movements）或活動」（Matos Wunderlich, 2008: 133）。比起無數條劃設在騎樓地磚上的綠線，還有人們擺放的物品及停放的車輛，「人的活動」與來往行人的徒步實作頻繁地相互交織著，既提供了機會，也蘊藏著風險。

以舊城區街道邊常見的小吃攤為例，店家大多合乎法規地將桌椅擺放於騎樓綠線外範圍，若無綠線者，則大多擺放於靠馬路一側，並留有部份通道供人行走。每逢店員上菜時，大至店員的身體，小至手上的餐具、料理和托盤便需來回穿梭於人行通道，此時若另有其他客人在攤位前等候，通道即暫時地呈現堵塞的狀態（見圖 3-34）。至於店家生意興隆而湧現排隊人潮時，行人更難以從原先就已不甚寬敞的通道穿越，而往往需要改變既有的徒步狀態，一面注意店員的喊聲和動態，一面轉為錯身姿態甚至出聲借過才得以繼續前進。



圖 3-34 由排隊、候位至上菜的小吃攤前騎樓動態

資料來源：本研究拍攝

類似的情境也出現在舊城區內的「排隊名店」前，如圖 3-35 可見，漫長的人龍難以為店內空間所消化，轉而滿溢至其他店面的騎樓前。倘若店家未有妥善管制排隊動線，即可能使店門前出現密集人龍，甚至阻礙行人通道。雖然這些不定時出現在騎樓中的「人的活動」，多少為店家創造出商業上的機會，例如，來往行人路過即可輕易望及店員端在手中的菜餚，或者可以耳聞排隊者對店家的評價和目睹實際享用的模樣，有機會轉變為下次光顧該店的動機。然而，這樣的交織又蘊藏著足以使人相撞受傷，或者翻倒物品等財產損傷的風險。



圖 3-35 由排隊名店蔓延至周遭騎樓的人潮

資料來源：本研究拍攝

倘若要盡可能避免這些風險，大規模的騎樓淨空是理想方案之一，但誠如工務局使用管理科李股長所言：

那因為知道說這種是民間……長期以來一個習慣，甚至說已經都市文化的一環，所以說單純由法律來執行……因為在（民國）100年之前台南市光是做騎樓整頓，應該也兩三次有了吧，都是失敗，最後都失敗。所以說我們就用一個比較……彈性的一個綠色整齊線，把原本的攤位擺的就是阻礙通行通通往外擺。（南市府工務局使用管理科訪談 2023.4.24）

於是，「暢通」、「順平」與「整平」已成為近十年來市府對舊城區騎樓空間的治理方針，試圖在營生便利和徒步權利共存的基礎上，彼此各退一步而不求全。然而，從前幾段店家利己營生的行為來看，將騎樓挪用為營業空間既可以讓屋內的工作空間最大化，也能夠藉由前述商業機會的創造來謀取利潤，更甚者，清洗用餐區域和生財器具後的汗水亦能「方便地」直接流入路側水溝（如圖 3-36）。同時，行人的徒步權利卻常因上述行為而遭犧牲，交織的活動充滿著碰撞的風險，濕滑的地面則不易使行人達成徒步可利用性。迫使行人需要小心翼翼地斟酌腳步前進，或者索性繞道路肩與車爭道，以求鞋底下的乾淨。



圖 3-36 打烊後清洗騎樓及生財器具的小吃店

資料來源：本研究拍攝

至於未受暢通計劃擴及的騎樓空間，其利用大多基於店家的自由意志而生，營生便利和徒步權利之間的張力也往往更為強烈。以舊城區中的某間炭行為例，騎樓不但同時具有營生作業和堆置物料的功能，亦是能擺上一張躺椅望著車水馬龍小憩的空間。而隨店家營業與打烊所形成的不同交織情狀，也對來往行人斟酌徒步可利用性的過程形成不同的影響。為充分掌握該段騎樓的使用動態，本研究實地於 2022 年 12 月 5 日至 12 月 6 日的下午時段，在炭行周遭進行非介入式觀

察，除週二凌晨 12 時至 6 時外，每小時對炭行以及行經該路段之行人進行紀錄，觀察結果整理如下表：





表 3-4 舊城區炭行使用實地觀察



觀察日期	觀察時段	觀察照片與狀況概述
2022.12.5 (一)	下午 3 時 40 分至 4 時	 <p>3 時 40 分：炭行店員均坐臥滑手機休息中，見左圖 3 時 45 分：女店員起身離開後又回原處 3 時 50 分：男店員起身後吃午餐 該時段無人進行敲炭作業，維持午休狀態</p> <p>騎樓燈開一盞</p> <p>僅有二位年輕女性行經路肩</p>
	下午 4 時 40 分至 5 時 1 分	 <p>店員均在休息，騎樓淨空約一公尺餘 騎樓燈開四盞</p> <p>六位行經騎樓（一位年輕女持續滑手機；一位年輕男停止滑手機） 四位行經路肩（一位年輕男慢跑；二位年輕女拖行李箱）</p> <p>5 時 1 分：女店員起身</p>

	<p>下午 5 時 42 分至 6 時 2 分</p>	<div data-bbox="614 208 1342 609" data-label="Image"> </div> <p>店員繼續休息，騎樓淨空約一公尺餘</p> <p>20 位行經騎樓（一位男學生上樓梯前停止滑手機；二位年輕日籍男性先是在隔壁巷口前躊躇，後舉起行李箱經過騎樓上樓梯；一位年輕女性帶小孩騎學步車，遇炭行與隔壁早餐店台階將學步車搬下）</p> <p>二位行經路肩（一位中年女性提早繞至路肩）</p>
	<p>晚間 6 時 50 分至 7 時 13 分</p>	<div data-bbox="614 945 970 1346" data-label="Image"> </div> <p>6 時 52 分至 55 分：女店員開始收炭包，男店員仍休息中，見上圖</p> <p>20 位行經騎樓（二位女學生與店員擦身而過，店員閃避行人）</p> <p>五位行經路肩</p> <p>7 時 7 分：男店員加入收物品行列</p> <p>7 時 11 分：女店員繼續收物品</p> <p>六位行經騎樓</p> <p>三位行經路肩（一對年輕情侶到炭行才繞道，過馬路）</p> <p>7 時 13 分：炭行關燈打烊，留約 <u>1.5</u> 米走道</p> <p>僅有一位年輕女性行經騎樓</p>

	<p>晚間 8 時 38 至 58 分</p>	 
		<p>13 位行經騎樓 八位行經路肩（一位年輕男與一位中年女拉拖車提前繞道；一位中年男提前繞道）</p>
	<p>晚間 9 時 42 分至 10 時 2 分</p>	
		<p>15 位行經騎樓（其中八位老年男女一齊行經，見右圖） 三位行經路肩</p>
	<p>晚間 10 時 43 分至 11 時 3 分</p>	
		<p>鄰近店面均已打烊關燈，對面行人較多 僅一位年輕男性行走騎樓</p>

	<p>晚間 11 時 45 至 59 分</p>	 
<p>2022.12.6 (二)</p>	<p>上午 7 時 42 分至 8 時 2 分</p>	 <p>早餐店已開門，路上汽機車及自行車相當多，見右圖 十位行經騎樓（一位年輕女至隔壁早餐店購買） 無人行經路肩</p>
	<p>上午 8 時 43 分至 9 時 10 分</p>	 <p>炭行已開始營業，二男店員躺椅上休息，未擺出用具 騎樓燈開一盞 八位行經騎樓（一位年輕及一位老年男性買早餐） 一位行經路肩</p>

	<p>上午 9 時 45 分至 10 時 5 分</p>	 <p>一男店員坐板凳敲炭中 三位行經騎樓 三位行經路肩(一位老年女性從隔壁巷子走進早餐店斜坡,跳過炭行台階;一位年輕女性提前繞道過馬路)</p>
	<p>上午 10 時 50 至 11 時 10 分</p>	 <p>男女店員坐板凳敲炭中 11 位行經騎樓(三位年輕男女到隔壁吃早餐;一位中年女性右手稍微閃避堆置的炭包,見右圖) 二位行經路肩(一位中年男到炭行才走出過馬路;一位男學生提前繞道)</p>

	<p>上午 11 時 50 分至 12 時 8 分</p>	 <p>男店員來回堆炭區與工作區時 動作受行人影響</p> <p>25 位行經騎樓（一位年輕男性提行李廂下台階後繼續提著過炭行，見左圖；一位年輕女性及一位中年女性通過時，男店員暫停動作，等通過才繼續；一對老年夫妻觀看敲炭；一位中年女性撐雨傘助步）</p> <p>五位行經路肩（一位老年男性提前繞至路肩）</p>
	<p>中午 12 時 57 分至下 午 1 時 14 分</p>	 <p>男女店員持續敲炭</p> <p>26 位行經騎樓（一位中年女性手提物品避開男店員；一對年輕情侶經過時，男店員讓人先走再穿越材料區）</p> <p>八位行經路肩（三位年輕男性與二位年輕女性特別跳過炭行騎樓）</p>

	<p>下午 1 時 48 分至 2 時 3 分</p>	 <p>男女店員持續敲炭</p> <p>16 位行經騎樓（男店員使用推車移動炭，當我經過時店員亦暫停動作）</p> <p>五位行經路肩（一位年輕女性抱嬰兒繞道路肩，見右圖中央偏左側）</p>
--	-----------------------------	---

資料來源：本研究拍攝

在炭行的營業時段（約上午九時至晚間七時）中，店員挪用了靠近建築的騎樓空間做為工作區域，從劈炭、敲炭、包裝到販賣均在此處完成，有時也成為店員吃飯休憩的場所。靠近道路的一側則是堆置龐大炭堆與擺放躺椅、電扇、盆栽和推車等雜物的區域。這些營生行為有時與行人的徒步行為可以相互包容，例如，店員穿梭於兩區域之間時，大多會主動暫停動作待行人通過或稍行閃避，而敲炭和劈炭的作業則是店員坐在矮凳面向建築物進行，幾不見炭塊掉落至行人通道之情形。行人則大多如常通過，只有少數有手提物品者刻意將手臂向身體收攏，以免觸及堆置的炭包或者正在工作的店員。不過，仍有少部份行人選擇提前或特別跳過炭行而改道路肩，係因該空間及使用型態無法與自身達成徒步可利用性，在下一章即有受訪者特別向我談起在該處徒步時的感知經驗和身體動作的細節。到了炭行的打烊時段，行人已無須與店員的營生行為交織，可通行的通道寬度亦擴大不少。惟隨之而來的是夜間較為漆黑的環境，除了鄰近店家的燈光之外，僅有少許的路燈光線能穿越堆積如山的炭包和雜物照入騎樓。

不過，若和本研究在 2021 年 12 月進行的前置觀察相比，一年後騎樓堆置的炭包已有所減少，鄰近的店面也因重新開張而有照明，故行經騎樓的民眾明顯比改道路肩者增加不少。2021 年時，炭行打烊後改道路肩的行人眾多。特別的是，觀察過程中大部份女性行人均不經過炭行前之騎樓，除一位有男性陪同者外，都選擇走上路肩。視覺上而言，炭行堆置的龐大原料遮蔽了路燈的光線，在夜間形成漆黑的視覺感知，而不易判斷騎樓地面的平整與否。與有路燈照亮且平整的路肩相比，行人反而難以在騎樓達成徒步可利用性。



表 3-5 炭行夜間觀察對照

觀察日期	觀察時段	觀察照片與狀況概述
2021.12.17 (五)	晚間 9 時 30 分至 10 時	 <p>鄰近的店面均已打烊或歇業，無燈光</p> <p>七位行經騎樓（其中僅一位女性，有男性陪同）</p> <p>18 人行經路肩（其中 11 位為女性；六位行人提前繞至路肩）</p>
2022.12.5 (一)	晚間 9 時 42 分至 10 時 2 分	 <p>鄰近的店面大部份營業中，有燈光</p> <p>15 位行經騎樓（其中八位老年男女一齊行經，見右圖）</p> <p>三位行經路肩（均為男性）</p>

資料來源：本研究拍攝

透過上述炭行的案例，可以看見騎樓中營生活動和徒步權利之間的折衝過程。一方面，店員在從事營生活動之餘仍禮讓行人先行通過，且並未占用大量空間做為工作區域，但另一方面又將大量材料和雜物堆積一旁，便宜行事地將大部份的騎樓空間挪用為私人倉庫，在夜間更成為光線難以照入的漆黑環境。在這樣的折

衝之下，大部份行人尚且「走得過」該段騎樓，卻未必走得舒適或安心，也未必走得順暢無礙，更總是有一部份行人早在一段距離外，便已透過視覺、想像和經驗，將該段騎樓判定為難以踏入的徒步空間。

總言之，騎樓在層疊的建築、都市計劃法規以及地方自治的政策之下，因其使用權和管理權的曖昧所衍生的各種遊走在「灰色地帶」的利用方式，早已形塑出行人的徒步權利為各商店家戶所支配之困局。而在台南舊城區的騎樓空間中，行人的徒步權利以及達成徒步可利用性的過程，即程度不等地受制於種種營生活動。商店家戶因具有租賃者或房屋所有者之角色，往往是對空間的使用和形塑握有較高主動權的一方，以維持營生活動或利己行為（如停車、置物、違建）帶來的利益，與供人通行的公益之間的微妙平衡，縱使平衡的維持大多仍是透過犧牲行人的徒步權利所換得。

至此，我在本章透過三條舊城區特定街道的案例分析，將形成利於行人達成徒步可利用性的基礎設施化之政治過程抽絲剝繭，並以公共空間的社會生產與建構的雙重視角做為輔助分析之概念。在這三個案例中，我認為地方意識的建構、議題共識的建立以及機動車輛禁制策略的反覆折衝，乃是促成街道的徒步可利用性改善成果得以維持運作之關鍵，它們具有時序上的關聯性，而後二者更是不斷來回調整的過程。不過，若改善計畫鑲嵌於更宏大的文化治理計畫之下，其成效容易脫離純然的交通治理範疇，而與其他子計畫的期程、挑戰和未允諾交纏在一起，管理權責也較不易釐清。

至於私有但供公眾通行的騎樓，近十年陸續迎接了由市府大規模施行的騎樓暢通計畫，規格化的物質配置漸取代原先的五花八門。我透過多方行動者的訪談與實地觀察，明晰市府推動政策時所採取的「不求全」策略，反而讓計畫實施的時效與路段不斷延長。但在鞭長莫及之處，民間以利他也利己為出發點而私設的台階、斜坡和醒目標示，仍舊是行人欲達成徒步可利用性的重要憑藉，而常見的營生活動，則可能同時促進或削減不同行人達成徒步可利用性的機會。

為幫助讀者統括理解本章各案例，本研究整理以下關係圖（圖 3-37），希望有助於讀者對照各案例中從行動者、出發點到實作途徑的差異。

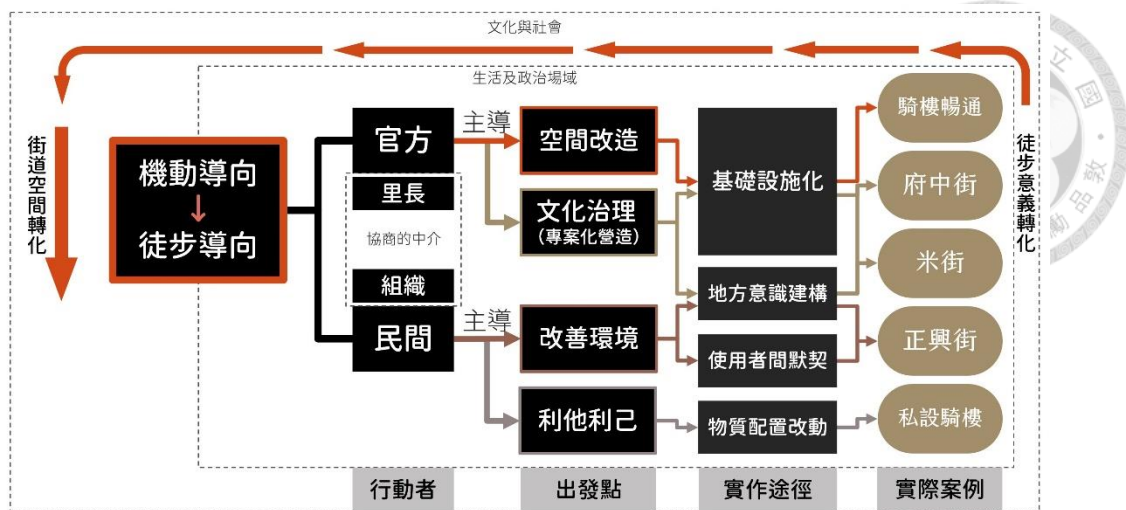


圖 3-37 本章各案例關係圖

資料來源：本研究繪製

若自較為宏觀的角度觀之，無論是實施時段性禁制車輛的正興街與府中街、附屬於文化園區計畫中的米街和府中街，或者由市府及各商店家戶做出各種徒步可利用性塑造的騎樓，反映出台南舊城區中基礎設施化的徒步空間，實際上仍多要在多方行動者於商業或都市文化的利益上達成共識，或者國家上位的建築與都市計畫法規有所規範的前提下才容易產生。諷刺的是，這些能供公眾徒步的空間絕大多數屬於私人產權，相形之下，公有道路上的人行道和徒步區反而零星且片段，行人即使能行走於這些空間，仍不免要與機動化社會的道路空間治理邏輯下的實際使用作出徒步可利用性的協商。換言之，對行人而言，台南舊城區的徒步基礎設施遲未成為一張牢固的網絡系統，反而如拼湊而成，在空間分布上是零散的，在營造範圍上是局部的，在施作目的上則是以營生及文化治理為設想的姿態出現，僅勉強填補了一部份行人日常生活路徑的徒步基礎設施空缺。對此，本研究認為可應用「補綴式基礎設施³⁹」之概念來含括本章案例。

補綴二字，意味著修補裂縫⁴⁰，若置於本研究的脈絡，這些「裂縫」既可以指涉機動化社會下政府對行人路權治理的縫隙與闕漏，亦象徵著徒步基礎設施在實體環境上的零碎與缺乏。相較於道路基礎設施化中，逐漸完備的車道、標線、標示、分隔島與交通規則，本章探討的所有徒步可利用性改善案例，無論由官方或民間推行者，僅可謂補綴式的基礎設施化。特別對握有公權力的官方而言，徒步基礎設施遲未經過通盤、連續且公有化的思維擘劃，取而代之的大多是特別基於古都的都市性格與應付國內外觀光人潮而起的專案化營造，因而大多侷限於國定古蹟或主要觀光景點附近之街廓；至於騎樓暢通計畫的實施範圍雖較為普及，惟諸多路段的劇烈段差仍難以透過整平解決，無法供不同身體能力的行人通行，

³⁹ 此概念為本校人類學系黃郁茜教授擔任本研究口試委員時所提供，特此致謝。

⁴⁰ 參教育部國語辭典簡編本，網址如右：<https://dict.concised.moe.edu.tw/dictView.jsp?ID=1903>。

店家也一面藉來往人潮來創造可能的商業機會，一面又利用著可供徒步的空間來從事營生活動。歸結而言，補綴式的基礎設施雖得以暫時翻轉道路和徒步空間中，由機動車輛宰制的局面與使用者間的緊張關係，但是在結構面上不僅難以顛覆半世紀以來國內已日漸鞏固的機動化社會，亦未全面地為台南舊城區中的行人補足日常徒步移動之權利，取而代之的是較屬點綴性質的徒步可利用性塑造。

最後，我想藉由騎樓空間內營生便利與徒步權利的平衡關係中，最為失衡且危險的情境做為本章的結尾，並銜接下章之主題——以身為度。在缺乏公有人行道的情況下，騎樓是維繫舊城區住商機能的重要徒步基礎設施，然而若遇房屋整修或興建等工程，即面臨柔腸寸斷的險境。舉凡鷹架、車輛、工程材料與鐵皮圍籬等障礙物幾乎將騎樓完全封閉（見圖 3-38），卻不見屋主或施工單位留設替代的行人通路。於是不論就空間或法規層面而言，行人均已無法徒步於專供行人通行的空間（如騎樓、人行道），而必須耗費心神地重新擬定出一套路徑，在車流呼嘯而過的車道上勉強達成徒步可利用性，直到步入下一段可供行走的騎樓為止。

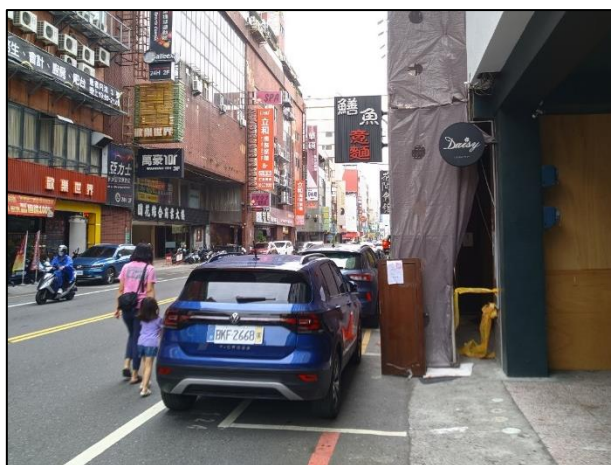


圖 3-38 街屋施工使行人繞道徒步實景

資料來源：本研究拍攝

諸如此類危險的情境，一方面雖然體現行人徒步時所具有的高度彈性——運用自身對周遭環境的感知與對身體能力的判斷，徒步於舊城區的任何一寸足以達成徒步可利用性的表面——不過另一方面也揭示，本章所提及的各式徒步可利用性改善或塑造之實作，仍難以處理和釐清千差萬別的人們達致徒步可利用性的過程。下一章書寫的對象即為日常在舊城區中徒步的人們，我將各受訪者或受觀察者的主觀感知與經驗，連結徒步路徑中特定的環境紋理，以求拆解徒步的連續動作中，足以達成或破壞徒步可利用性的情境是如何產生，進而剖析徒步的身體與多變的環境間協商的動態過程。

第四章

以身為度：舊城區的徒步可利用性協商



徒步是一連串身體動作的調節，在此之前有賴各感官對環境的感知，以及大腦緊接著運作的判斷和決策過程，方能將身體動作連貫，使徒步成為可能，亦使徒步可利用性得以達成。此時，行人不斷地接收外在環境中較為穩定的因素（如靜態的空間配置和使用），隨之主動且和緩地調節內在的心理狀態和相應外顯的身體動作，亦有機會受突發的因素（如其他事、物、人、車的動態）而進行被動且緊迫的調整。因而如 Ingold（2004: 332）所言：

當然，正如我們說話、寫作和使用工具一樣，我們也運用整個身體來徒步。而且在徒步時，腳——甚至西方文明的著靴之足——並沒有真正描述像鐘擺尖端那樣機械的擺動。因此，它的動作持續且流暢地回應對前方地面的持續感知監測（perceptual monitoring），從一步到下一步從來都不會完全相同。他們所敲擊的不是恆定間隔的度量，而是一種生活的時間和空間模式，有節奏（rhythmic）而不呆版（metronomic）。與任何其他身體技術（body technique）一樣，徒步的技巧（skill）最終取決於對不斷變化的任務條件的運動調整。

我將這些存在於每個人生活中，為達成徒步可利用性而迴盪於身體感知與環境間的調整過程，定義為徒步可利用性的「協商」，同時具有成局與破局的可能性。在此二局面間，某方的委曲求全或堅定不移都是讓步伐得以繼續的方法，而即使情境相同，局面形成的傾向仍因人而異。這些較為微觀的徒步可利用性協商，事實上也與上一章所聚焦之更大尺度的政治協商過程緊密扣連，並牽涉各類徒步基礎設施的生產與建構。以下，我透過對眾行人的深度訪談和跟隨觀察，首先探討的是徒步時的身體感，也就是身心的感知和思考狀態，接著再從協商的破局與時間的制約等情境，剖析眾行人各異其趣的細微調整過程及方法。

第一節 徒步的身體感：個體、環境與情境的互動

徒步乃是個體憑藉著感官駕馭身體，並移動於帶有不同情境的空間之中的連續動作，換言之，是個體、環境與情境三者互動之下的產物。其中，身體是個體與周遭環境的中介，帶有生物學上所稱的感覺接受器（receptors, 簡稱受器），也具備整合經驗、思考、假設、學習和判斷等之多種能力，進而形成 Mauss（1973: 82）所指稱的身體技術（body techniques）：包含徒步時的呼吸和節奏；拳頭和手

肘的擺動；腿部的屈伸等動作之慣習（*habitus*）。這些身體技術鑲嵌於特定的社會與文化脈絡中，通常也是形成身體感的先決條件（鍾蔚文，2015: 49）。而身體感則是人們「經驗身體內在與外在環境的感知項目（*categories*）」，這些身體感項目常由一項或數項不同的感官知覺結合而成，與我們的日常生活密切相關，人們要能夠於每天的生活中適當地發揮功能，需依賴個人身體對內在與外在環境的經驗感受所傳達的訊息」（余舜德，2005）。對此，身體感之概念有助於我們理解眾人透過多種感官所感知的高／低、好走／難走、炎熱／涼爽、濕滑和髒汙等關乎徒步的感知項目，並且，感知乃是行動（*action*）（余舜德，2015: 15）；可利用性之概念則在連結身體與空間的基礎上，更有利於我們進一步分析環境的物質配置所提供或抑制眾人達成徒步之身體動作的可能。接下來我將結合二者一併運用於本章的分析中。

猶記得數年前首度至台南旅遊時，我在毫不知悉舊城區徒步環境的狀況下，從火車站沿路「抬」著行李箱越過騎樓內的無數高低起伏和左右障礙，行路近一公里才終於抵達民宿，頓時只覺筋疲力竭。所幸民宿位於一條頗具古意的巷弄中，行經最後一哩路時行李箱終於可以落地滑行，因閃避障礙與車輛而趨於緊繃的心神也終得以緩解。騎樓是舊城區商業街道上主要的徒步基礎設施，雖然得以遮陽避雨，卻因府城七丘⁴¹之地形紋理及百年來建築物的不斷改建，使地面的高低起伏愈趨劇烈，對於初來乍到且攜帶行李的旅人而言，是要重新培養一套身體技術的艱困環境。不過，不論對於旅人或在地居民，在騎樓中徒步從來不是件容易的事，不僅需時刻留意地面的起伏段差，還需斟酌和其他行人、車輛和店家物品間的安全距離，才得以維持徒步的步調。而說起騎樓這個產權和使用上都相當曖昧的徒步空間，許多受訪者既習以為常，卻又有所怨言。自小出身台灣府城隍廟附近，近年不定期回老家居住的黃女士，憶起 30 餘年前的兒時街景：

我記得我們小時候在那個青年路吼，我們現在都講青年路的騎樓好了，那小孩子都還可以騎三輪車。現在你看那個落差，都已經不是 30 年前的，都已經越蓋越高。啊不知道為什麼，就是只要是重新蓋的，我就要比你高（黃女士訪談 2021.11.05）。

這位黃女士平時並無其他交通方式，在舊城區內的移動泰半要仰賴雙腳，每週固定幾天會從家中行走至稍遠的活動中心上課。在這約 20 分鐘的路程，可供遮陽避雨的騎樓是理想中的選擇，不幸的是，並非所有路段都是暢通的，有時甚至需要撐著陽傘勉強走在混合車道。黃女士指出其中一項較屬危險的因素，是由店家吊掛的塑膠布：

他們吼，就是在騎樓就會用一個，我不知道你有沒有看過那個透明的那個塑膠布，來做隔壁的區隔。然後他不營業的時候他會捲上來，結果你連假連放個幾……總有綁布那個的時候，它掉一邊的時候，那人走過去一定會打到。

⁴¹ 又名「鳳凰七丘」。據韓國棟（2010: 14）所述，這七座山丘之形成多因河川（如德慶溪）流經而進行切割。七者均位於舊城區範圍內，是形成今日市區地形起伏的主要營力之一。

就變成他們騎樓把它用成一個營業的規劃用，彼个叫侵佔啦，照理講是不允許的啦。可是你南部就是這樣，啊你不弄浪費，他們就弄，也沒人取締嘛。（黃女士訪談 2021.11.05）。

身為在地居民，黃女士對於塑膠布這般私利侵害公益的物質配置以及缺乏取締的狀況感到有些無奈。不過，她也認為行人自己需要小心，「會走這條路的基本上就是這些人，就久了就會自己閃這樣，但是如果旅……遊客來到這邊，我想可能他們可能撞到的機率很高。」在此，黃女士口中「會自己閃」的身體技術乃建立在對環境的熟稔程度之上，外地遊客的身體未必已建立起閃避的慣習，尚難與環境達成徒步可利用性。接著她對照了自身在台南與台北兩地生活時的徒步經驗，並再度對這般私設的物質配置表示不滿：「他們每天在弄每天在弄，沒有發現對行人會造成一種……在台北早就被投訴了」。論及平時上課路途中較為惡劣的徒步經驗，黃女士如是說：

公園路左轉…是公園南路嗎？（按：應為民族路）然後右轉中成路那一段，其實有一家那個在賣炭的，就是那裡我一定是走外面，除非下大雨。因為你走過去是黑黑的，我們會打擾到他，或者是……我一定是走外面，大太陽我一定撐傘，我走那裡很少走裡面。有時候咱背個二胡或者背個袋子，因為兩旁有兩個人坐在那邊叩叩叩叩，那一段我就感覺比較不舒服，而且他的高低差很厲害，沒辦法走啦（黃女士訪談 2021.11.05）。

此處即為上一章末本研究所觀察之炭行，其建物本體為磚造老平房，並未如一旁連排透天街屋有經改建並墊高騎樓，因此其地面高度是唯一與道路同高者。由圖 4-1 可見，員工坐在騎樓處理著炭塊，從敲打、劈條到裝袋，均於這段緊鄰建物的工作空間進行，他們偶爾穿梭在圖左側的原料堆置區與右側的工作區之間。至於地上的畚箕則是用來盛裝處理好的炭條以及掉落的炭屑，話雖如此，這些營生行為仍難免染黑了工作區周圍的地面——也是大部份行人的徒步空間。對黃女士而言，自身之徒步行為與店家營生活動的交錯，帶來的是相互打擾和不舒服等負面感受。而從漆黑／明亮、錯落／平整的感知項目來看，炭行內的騎樓均屬前者，使她需要特別調整徒步的節奏及路徑，並繞道至較為明亮且無高低落差的路肩，以達成徒步可利用性。



圖 4-1 炭行營業時間的使用情形

資料來源：本研究拍攝

除卻不甚滿意的騎樓環境，黃女士對舊城區的小街巷情有獨鍾。闊別台南 30 年再度返鄉居住，她感到興奮又雀躍，特別是家門前開闢了一條新的街道，才讓她驚覺住家離孔廟事實上是如此之近，也因此更愛徒步。不過對於這些鋪上地磚的新街道，她認為雖然營造了府城懷舊和古樸的氛圍，但有時卻也形成了新的障礙。密集的地磚加上前述的騎樓狀況，使她回到台南便必須收起過往常穿的高跟鞋，否則將會是一趟難走的旅途。她也說出了很獨到且幽默的觀察：「所以你看，台南沒有人穿高跟鞋」。

同樣身為府城居民的郭先生，常拉著新購入的歐洲風購物車（見圖 4-2）跨越平交道往返東菜市採購。昔日在歐洲生活的經驗，使他深刻理解「慢生活」的重要，於是回台後賣掉汽車，改用徒步與搭公車的方式在舊城區內移動。然而提到舊城區的徒步空間，郭先生並不滿意於現狀，僅對民生路或中正路等已整平騎樓之路段做出「還 OK」的評價。回到前面提及的歐洲風購物車，它的材質有別於傳統的不鏽鋼，具有更為輕巧而時尚的設計，對於拖著購物車更加難以達成徒步可利用性的騎樓空間，還意外地有高度適應力。郭先生一邊比劃一邊示範道：「只要說如果…騎樓沒被占用，雖然我們還是有高低，但是因為它那種設計就是…有稍微這樣拉一下，不用抬，然後再拉起來，它的輪子靠著旁邊就可以起來了，比較大輪」（郭先生訪談 2021.11.20）。



圖 4-2 郭先生與他的歐洲風購物車

資料來源：郭先生提供

新的購物車不但增進了日常採買的便利性，也使郭先生不再需要揹負頗具重量的蔬果徒步於高低錯落的騎樓。他補充道：「以前還沒有買的時候，有時候啊，你買一些小的，像肉那個還好，可是現在就是你買菜，菜很重，菜那個幾顆蘿蔔然後一個大白菜就很重了。啊以前都是用揹的，可是後來覺得……太累了呵呵，要這樣比較好。」對郭先生而言，從揹負重物到輕盈地拉著購物車，已是日常徒步時身體技術的大舉改換，也得以減輕徒步過程帶來的疲累。進一步由輕／重、輕鬆／疲累的感知項目切入，歐洲風購物車較為輕盈且大輪徑的設計，使郭先生更容易拉著它與充滿起伏的騎樓達成徒步可利用性。不過相較於「揹」這般將重量和物件合一在身體上的動作，「拉」購物車主要藉由外加的車輪承重與移動，在帶來輕的身體感的同時，反而也多出了另一項要額外留意及感知的物件，從而需要重新學習徒步時的身體技術。但對郭先生來說，透過附屬物的更換，徒步的身體感較以往更能趨向輕與輕鬆的一端，也由此映襯出昔日徒步時負重且疲累的感知經驗。

郭先生與黃女士的共通點，在於從小均在舊城區成長，青壯年時期曾旅居國外，中年以後再度返鄉居住，並以徒步為日常主要之移動方式。而透過黃女士收起高跟鞋以及郭先生改用購物車的經驗案例，已可以初步揭開行人在舊城區徒步時，藉身體附屬物、慣用動作以至身體技術的改換，或者對於身體感、環境紋理以至情境假設的判斷，來補足基礎設施未足以提供並欲達成之徒步可利用性之經驗細節。

前一章的米街案例中所提及的斌哥，也是從小在舊城區長大的在地居民。他喜歡在故鄉的巷弄中穿梭，也常把握假日的閒暇出門散步。當提及不佳的徒步經驗時，他抱怨道：「就是……騎樓原本就是要給人走的，可是我們台南就是你哪裡最難走？就是有騎樓的地方最難走，當你有小孩的時候感受更明顯，那時候我

要推著我女兒的話，騎樓等於是沒有辦法，後來就只能推到車道」(斌哥訪談 2021.11.20)。類似的狀況也發生在出身台北，近年因工作定居台南的賴先生身上，他說：「我家離火車站其實是大概 1 公里左右，但是我以前在推嬰兒車，小孩子很小的時候，我坐火車到達台南，我要回家，我直接就是叫計程車，載一載回家」。

相對於單純盛裝物品的購物車，嬰兒車同時乘載著嬰幼兒尚屬脆弱的身軀及人們的疼惜之情，因此考量到其物質配置以至嬰幼兒本身難以預料的身心狀態，推著嬰兒車的行人更需倚賴無障礙的徒步基礎設施(例如：有順平的騎樓、通暢的人行道或較無車輛的巷弄)以達成徒步可利用性。如賴先生所說：「那當然推嬰兒車的話會更注意高低差跟坑洞，還有淨空，左右淨空，因為淨空不足你會推不過去」。反之，舊城區中常見的騎樓台階和人行道上的阻礙，對大多數行人而言或許稍加注意並改換身體動作即可克服，但對推著嬰兒車的行人而言，則要在隨時顧慮嬰幼兒的身心狀態之下，特地脫離這些未有無障礙設計的徒步基礎設施，並將服務機動車輛為主的車道挪用為推嬰兒車徒步的空間，才利於達成徒步可利用性。對此，賴先生補充道：

因為很累啊，因為騎樓高低不平啊，你要唯一無障礙的路就是你出前站之後，你要先坐電梯到對岸標檢局那邊，然後在那邊推推推，那邊比較可以推。可是到地球村那一帶，它就是人行道又會被占滿，有時候運氣好可以過去，有時候運氣不好過不去，然後只有那一帶可以推。然後再推推推，然後再推過到青年路平交道，再穿過青年路平交道才回來。而且你出外，你帶嬰兒車出去遠門的時候你一定有行李，所以很累，就寧願坐計程車回來，全家人坐計程車回來，花錢消災。不然又熱、又難推、又累然後又一肚子氣，我覺得就是在台南步行會就是心理壓力很大，然後心理跟生理都很不舒服(賴先生訪談 2023.2.18)。

如今小朋友已學會走路，也正式邁入了在日常徒步經驗中逐漸學習徒步身體技術的新階段。從賴先生所提供的影片中觀察，小朋友徒步於淨空程度較高的騎樓路段時，蹦蹦跳跳地邁開步伐前進，肢體擺動的幅度相當大(如圖 4-3 左)。接近機車時，小朋友擺動肢體的幅度隨之縮減(如圖 4-3 右)，直到繞過機車後才再度恢復原先步伐的節奏。該段路途中，小朋友均與其母親並行，但母親未特別藉由交談或牽引等動作引導小朋友行走。而小朋友斟酌了自身擺動肢體的幅度和周遭環境的狀況後，選擇縮減了跳躍的步伐並略微靠向母親，以越過一旁停放的機車並繼續步行。賴先生表示，這段自己住家附近的騎樓很好走，高低落差有順平，且未有太多占用，而鄰近的公園也設有人行道。這般較為平順的徒步基礎設施有利於各類行人達成徒步可利用性，對身形嬌小的幼童而言尤為如此。因而，幼童未必需要成人從旁的牽引或注視，亦可順利地徒步。



圖 4-3 賴先生剛學會走路的小朋友徒步實景

資料來源：賴先生提供

提及自身徒步時的經驗，賴先生抱怨道：「北門路的東側，就是有商家的那一側，明明就是應該是離火車站最近，很多人走的地方，但是騎樓就是高低不平，然後路霸啊占用啊一堆。然後你走外面那個很窄，窄到不行的人行道，就是一堆人在那邊擺那個抹布啊、回收啊，然後一堆臭廚餘、海報紙、髒水、汗水。」該路段之人行道約一公尺寬，兩側大多緊鄰著店家堆置於綠線內的各類物品，以及變電箱、消防栓、機車和旗幟等體積較為龐大的物體，行人則在夾縫中穿行。由圖 4-4，即可見到任意堆置在人行道上的拖把、水桶、抹布和拖把頭等清潔用具，左圖的水桶旁還有蒸籠及廚餘桶等物品，右圖則可見到亟待清運的回收物。上述物品無論本身是否具備清潔功能，或僅是待清運者，均容易與髒汙的感知連結，而該處人行道的狹窄更削減了行人與上述可能帶有髒汙之物品的距離。



圖 4-4 北門路東側人行道實景

資料來源：本研究拍攝

髒汙的感知項目產生趨近負面的身體感。行人徒步時除了在稍遠處透過視覺感知，並緊接著在思考層面上連結過去類似的經驗以及對髒汙程度的臆測（例如：髒水從何來？裡面有何髒汙物質？）之外，也伴隨對於這些髒汙相關的想像（例如：黏滑的觸覺、抹布和回收物中帶有的髒汙感等），左右著行人判斷徒步穿越

與否的決定。近年自新北市移居台南的郭小姐，也向我提及徒步時有關髒汙的身體感：

就是因為台南有一些飲食店它的衛生……清掃習慣，是把汗水和……掃到人行道⁴²上面的。然後或者是說，外面不是很常有那種地面水龍頭嗎？那商家就在那邊洗，洗完之後就把那個水就是直接排到水溝裡面去，或者說直接撒到外面的那個……馬路，或人行道都有可能，就是蠻常見的。對不對？所以導致那個地面是滿臭，然後再來就是……黏黏的。然後或者是它剛噴出……剛剛潑出去，那那個地面上可能就會有點菜渣，所以我就不會走（郭小姐訪談 2023.2.19）。

在前一章，我已言明騎樓中行人與商家營生活動的交織，足以為商家創造商業機會。不過對行人而言，這樣的關係在部份情境下並非互利共生，反而趨近於競爭——不適者將被排除於該空間——如上述郭小姐描繪的情境即為一例。實際上，許多餐廳或小吃店打烊後，店員便會將騎樓柱上的水龍頭接上橡膠水管，沖洗做為用餐區域的騎樓空間（可參圖 3-36）。然而過程中騎樓地面呈現極為濕滑且略有積水的狀態，有時甚至漂浮著泡沫、清潔劑和少量的食材殘渣。同時，店員因刷洗生財器具和騎樓地面等清潔工作而頻繁穿梭於騎樓，屢與來往行人產生「人的活動」的交織，惟其此時帶來的已非商業上的機會，反而為髒汙的身體感。簡言之，店家厭棄且急於清除的髒汙，在清掃過程卻仍暫時地滯留或流動於騎樓，一方面改變了來往行人在視覺、觸覺、嗅覺以至想像方面的感知，另一方面則改變了地面的物理性質（由乾燥轉為濕滑或黏滑），進而影響行人達成徒步可利用性的可能。對此，郭小姐表示：「那如果是這樣的情形的話，就是……我就會比較少走那些就是小吃店的路，而且我明確地知道就是那個店家會清洗習慣並不是在店內有一個流理台去做處理，而是在外面的、地面的水龍頭在做的話，我就不太會走那個那樣的路段」。

若聚焦於徒步的情境下，環境中的「水」不論其來源、用途或混合物為何，其物理性質即易使地面變得較為潮濕，而降低雙腳或鞋底與地面接觸時之摩擦力。郭小姐便語帶無奈地提起雨天在自家附近的無遮簷人行道徒步時，自身為與環境達成徒步可利用性所遭遇的困難與危險之經驗，她說：

就是因為台南因為普遍天氣太好，然後大家不會去注意到下雨天其實會滑。最主要我跟我先生都有遇到一個問題是，我們有時候走在磚面的質地，就是會滑倒，但是滑倒不至於到摔，可是就會滑一下。然後那個時候的心情會很不舒服，因為一旦下來就會一直滑、打滑打滑打滑這樣子。那台南的就是磚面，就是比較……就是磚面地，它有時候是沒有止滑的，就會變成是行人要非常非常注意他的步伐。然後甚至是要去注意說，磚面地因為它久了之後它沒有再做保養，它其實會這樣翹起來，那那個時候會面臨到另外一個情形是

⁴² 郭小姐於訪談中所指之人行道即包含騎樓。

說，它石頭這樣翹起來，然後人就會往後就是嚇了一跳，那那個時候其實也有機會是……因為受到驚嚇然後退後的時候也會滑倒這樣子。然後再來是水，水會濺上來，對就是一個……沒有什麼保養（郭小姐訪談 2023.2.19）。

相較於內置於建築物內的騎樓空間，無遮簷人行道因缺乏足以抵禦天候變化的物質配置，使行人更易受天候因素影響，而需要改換自身的動作（例如：撐傘、格外注意腳下）或運用附屬物（例如：雨傘、雨衣），以利與環境達成徒步可利用性。就郭小姐敘述的這段人行道之物質配置觀之，其鋪面仍維持著 1980 年代鋪砌至今，與舊城區許多騎樓材質相仿的紅色磨石方磚（見圖 4-5），而並未特地為天候因素考量採用洗石子或更具摩擦力的鋪面設計。再者，地磚表面不僅已因年久而泛白，更出現多處碎裂、鬆動、下陷和翹起之情形。如此維護狀況不佳的徒步基礎設施，在天候良好時已不甚利於徒步，下雨天時則為郭小姐或其他來往行人帶來濕滑的身體感，甚至是驚恐的心境變化。

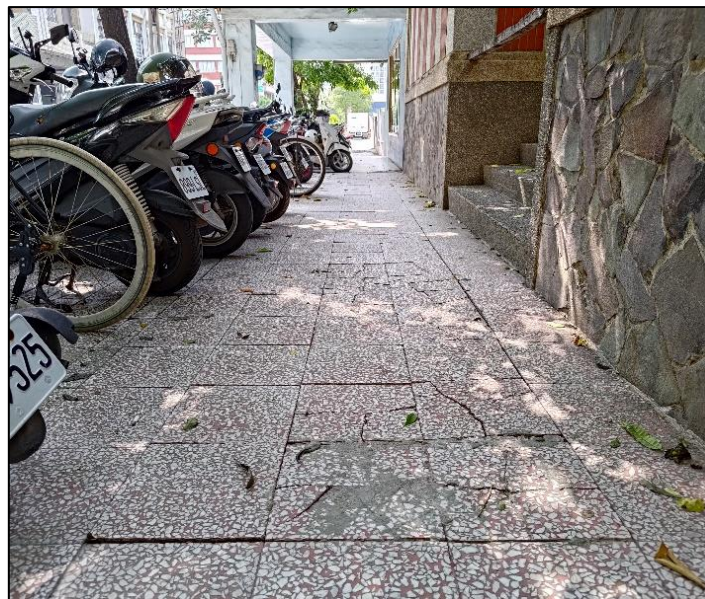


圖 4-5 無遮簷人行道實景圖

資料來源：本研究拍攝

若回到我自身的經驗，徒步時濕滑的身體感更常源自於店家清潔騎樓的營生行為，並伴隨由泡沫、垃圾、油汙和食物殘渣一齊構成的髒汙，形成濕滑與髒汙並陳的身體感。當我藉由視覺，感知到視線可及範圍內的徒步環境出現難以避開的髒汙，心中即產生欲盡速脫離該處的想法，然而又因地面濕滑反而需要更謹慎地行走。基於機動車輛與行人間因速度差異形成的潛在安全威脅，即使騎樓充滿濕滑和髒汙混合的營生活動殘餘，我大多仍試圖謹慎地與環境達成徒步可利用性。於是，我習慣略微抬高腿，再使腳掌以更接近與地面平行的角度緩緩著地，避免水花濺起弄髒鞋身及褲管，也避開著地時可能造成打滑的角度。同時，亦要考量地上的髒汙物以及其他人的活動是否容易閃避，若難以閃避，偶而也只好不情願

地往髒汙物踩下。簡言之，在行經該類路段時，我會運用特別的身體技術（除非特別改穿防水靴），以幅度較大、較高也較為曲折的步伐克服濕滑且髒汙的環境，藉此與環境達成徒步可利用性。

由上述行人們徒步於台南舊城區的實際經驗，我大致歸納幾組與徒步相關的身體感項目：高／低、輕／重、漆黑／明亮、錯落／平整、潮濕及髒汙。它們是個體在徒步過程感知特定環境和情境後，所認知或判斷而出⁴³，彼此或可交互出現及影響。因此即使環境和情境相仿，個體（行人）徒步於舊城區內各式各樣的徒步基礎設施時，其身體感、認知、判斷和應變的方式仍多有差異，甚至有相反的情形。以高／低這組感知項目為例，本節前段提及的黃女士即因返鄉後發覺騎樓的高低段差趨於劇烈且頻繁，所以建立起迥異於童年時期的徒步習慣，她表示「說實話，除了下雨天之外，不然我都基本上走外……就是騎樓的外面，然後逆向走。不是順著右邊走喔，是走逆向，這樣子車子從我們迎面而來我們才看得到」。相反地，舊城區百年帆布行的老闆呂老先生則特別強調，即使住家附近的騎樓充滿高低段差，自己徒步時也會盡力克服。由於工作型態需要長期維持一定的姿勢，呂老先生習慣把握清晨時光，徒步健走往返於南區的體育場和住家之間。對他而言，徒步是維持身體健康的根本，騎樓的高低段差更有利於自己訓練關節（呂先生訪談筆記 2022.7.24）。

然而，即使呂老先生能夠以正面的心態和合宜的身體技術，與舊城區充滿高低段差的騎樓達成徒步可利用性，他感嘆道，騎樓若因施工而遭障礙物圍阻時，仍勢必要繞道騎樓外的路肩或車道才得繼續前進（呂先生訪談筆記 2022.7.24）。徒步基礎設施一旦遇中斷或封閉（見圖 4-6），即難以為行人提供任何徒步可利用性，這意味著行人若未改道非專供行人通行的空間（如路肩、車道、停車格、道路側溝蓋等），則幾乎無法繼續徒步。在此類情境下，行人面臨著充滿變動與不確定性的環境：路邊停放的車輛和障礙物將行人推向車道，一旁車輛飛馳而過。行人則於如此環境中，不斷藉由感知而調整自己的身體動作或心理狀態，是為徒步可利用性的協商。由此類較為極端的情境回推，事實上，徒步可利用性的協商不盡然壟罩在速度暴力（王志弘，2017）的陰影及其所帶來的緊張和威脅之中。藉由行人實際的徒步經驗以及本研究從旁的跟隨觀察，我將在下一節進一步發掘行人與環境間微觀的徒步可利用性協商過程。

另外，行人若不幸發生了意外，則有協商後破局的可能。

⁴³ 在此我想補充，這些身體感項目乃紮實地鑲嵌在社會變遷的歷史過程中（若以余舜德（2015: 13）的原句來說，則是「文化與歷史的過程」）。例如高／低的感知項目，可能涉及眼前違規改建的騎樓建物、政府機關據以施行的建築管理相關法規，甚至歷史性的地貌變遷等。



圖 4-6 完全遭封閉的騎樓空間

資料來源：本研究拍攝

第二節 徒步可利用性的協商／破局：行人徒步的經驗觀察

在上一節關於徒步的身體感之討論中，我聚焦於行人透過各感官感知環境，並且融合自身的認知與慣習後，進而形成身體感以至徒步可利用性之經驗。本節我則擴大視野，透過實際訪談及徒步跟隨觀察，明晰行人們為達成徒步可利用性，而迴盪於身體感知與環境間的調整過程：徒步可利用性的「協商」。在此我將更加著重於這些調整過程中身體技術和主觀認知之面向，同時詳加考察環境紋理以及人事物節奏之動態。倘若節奏突遭劇烈的變動侵擾，徒步可利用性的協商亦可能瀕臨「破局」的危機。輕則迫使行人暫停腳步後再度協商，重則危及行人的生命安全。

首先，延續上一節黃女士的徒步經驗，已知舊城區某間炭行的騎樓對她而言既漆黑又充滿高低起伏，其他如塑膠布和盆栽等充斥於騎樓的占用行為，則得仰賴己身的注意與閃避。如此的身體感與身體技術進一步結合環境樣態後，黃女士對舊城區徒步空間的認知便於日常徒步中日漸成形，從而建立起不甚願意徒步於騎樓內的慣習。因此，主要幹道上呼嘯而過的機動車輛取代了騎樓內的營生節奏，成為黃女士為達成徒步可利用性所要協商的對象。她採取逆向來車的徒步策略（黃女士電話訪談筆記 2023.9.14），以利於察覺車輛的動態，也藉由撐陽傘減緩炎熱可能造成的不適。

在 2022 年 5 月進行的跟隨觀察當天，正巧下著雨。黃女士撐著雨傘，揹著二胡包與手提帆布包現身，這趟路途也是她的日常徒步。鑑於天候不佳，原則上不傾向走騎樓的黃女士，也多沿騎樓前進。行經民權路一、二段間之騎樓時，黃

女士特別向我強調她的徒步慣習：好天氣時走外面的路肩或車道，係因許多機車停放得過於裡面，壓縮行人空間，且因民權路為古老的街道，老年人較多，所以走外面比較快（黃女士跟隨觀察筆記 2022.5.2）。轉個彎經公園路至民族路，即是黃女士平時不願行經的炭行，不過因天候不佳，她仍走進這處騎樓（見圖 4-7），經過了正在午休的店員以及各式營生物品旁，而未有特別閃避或留意步伐之舉。通過炭行後，黃女士坦言，起先有點擔心衣服可能會沾染炭粉，不過著實多慮了，心中也已對堆積如山的炭逐漸釋懷，並說服自己：炭亦是自然的一部份（黃女士跟隨觀察筆記 2022.5.2）。在與炭行騎樓內營生行為的徒步可利用性協商過程中，黃女士先藉由感知行動掌握當下環境，在得知騎樓通道尚足，且店員並未做出她在訪談中提及的敲炭或劈炭等營生行為後，從而主動調整自身的慣習和認知，順利在未有繞道或刻意閃避的情況下，與該段騎樓達成徒步可利用性。



圖 4-7 要走進炭行騎樓的黃女士

資料來源：本研究拍攝

接著黃女士轉由忠義路北行，在跨越橫向的成功路後即因地勢起伏劇烈，而未踏入前二段高達數階的騎樓，直到路肩與騎樓間出現較和緩的斜坡，黃女士才願意走入騎樓避雨。她再度強調，若非下雨等不得已之情形，原則上自己不走騎樓，而是挑選陽光外的陰影處逆向走於路肩（黃女士跟隨觀察筆記 2022.5.2）。實際上，該路段兩側之騎樓不僅高低段差劇烈，更頻繁遭違建與雜物占用，因而行人需不斷曲折彎繞地前行才得盡量避開機動車輛（如圖 4-8），這也是黃女士情願取道路肩之主因。當黃女士實際順向行走於路肩時，她間歇地藉由回頭注意來車的感知行動，斟酌自身與車流的安全距離，直到向左轉至公園南路後，她才恢復平時逆向來車行走的慣習。即使該路段未有徒步基礎設施，且來往車輛速度飛快，但因逆向行走得以相對直接地感知人事物之節奏，而無須再仰賴回頭等感知行動，使得黃女士在這般艱困的徒步環境下，日漸培養出此套徒步可利用性協商之道。



圖 4-8 正由路肩走入騎樓的黃女士

資料來源：本研究拍攝

由空間形制分析，本次跟隨觀察之前段(青年路、民權路一段至忠義路二段)均已受日治時期之市區改正及 1970 年代之拓寬計畫而經基礎設施化，故道路兩側具備較為連續的騎樓和無遮簷人行道。此外，本研究亦推測該區域高度密集的行人來往與商業行為，可能也是較少有違建或障礙物完全阻斷騎樓之原因。反之，跟隨觀察之後段(忠義路三段至公園南路)沿路則以住宅為多，偶見餐飲店、機車行或公司行號。其中，忠義路三段雖多半有騎樓，卻因地勢變化顯著而有大量高低段差，同時亦頻受違建和停入騎樓之私人汽車所阻斷；公園南路則幾無騎樓，行人僅得利用車道外的殘餘空間行走。上述兩者均為日治時期市區改正中未完成之計畫道路，直到 1980 年代以降始獲開闢，就現況而言，均極度缺乏連續的徒步基礎設施。來往行人如黃女士及跟隨觀察的我，便不斷透過回頭注意來車、推測前方路況及留意腳下台階等感知行為，補足因缺乏徒步基礎設施而無法提供的徒步可利用性。

最後在等候穿越道路時，黃女士特別後退至轉角房屋的屋簷與行道樹之間，她表示，自己習慣有樹就站樹後(如圖 4-9)，有小騎樓(屋簷下的台階)便站立其下等候，主要出於對車輛失控撞向自己的擔憂(黃女士跟隨觀察筆記 2022.5.2)。換言之，為保障自己能夠安全地等候時相並繼續行走，挪用非屬徒步基礎設施的私人空間亦是在欠缺徒步基礎設施的情境下，勉強達成徒步可利用性的替選方案。



圖 4-9 黃女士徒步跟隨觀察記錄

資料來源：本研究拍攝

另一位也在台南舊城區生長的曾同學，習慣在晚間來場飯後散步，然而數年前他曾在住家附近路口遭計程車撞及，幸運的是，曾同學毫髮無傷。憶起這段驚險的經驗，他表示：「他跟我說他沒有看到我。他應該是後來最後一刻才急煞，因為我完全沒有受傷。」事實上，曾同學和計程車均遵守交通號誌行進，二者也都位於道路上彼此應該出現的位置（行人走行穿線、車輛走車道），惟車輛駕駛未留意或忽略了曾同學的徒步行為，因而導致這起事故。他餘悸猶存地說：「有，我命很大，他應該是……因為我覺得他應該……要死了。可是就覺得有撞到，可是我其實沒有什麼印象，因為……畢竟是嚇到了，後來是完全沒有受傷，應該是……就是輕輕碰到而已」。

與連續地在道路一邊的徒步行為不同，行人在穿越道路（特別是設有號誌者）的過程中，往往需要短暫地脫離相對安全的路緣空間，或者騎樓及人行道等徒步基礎設施，再進入路口開啟與其他行人與轉彎車輛進行徒步可利用性協商的過程，例如留意來車動態、自身步伐速度與交通號誌秒數等。曾先生強調：「喔對我是走在斑馬線上面，其實就是轉彎車不讓……完全不讓行人的轉彎車啦」。這起事故起自計程車突如其來的侵擾，致使曾先生與環境的徒步可利用性協商破局，雙方也因此不得不停在原處，釐清事發經過及可能造成的財產損害。值得一提的是，市府交通局已於 2023 年 5 月發生女童行人事故⁴⁴後，將該處路口增加行人專用時相與號誌標線。從此每逢時相切換至行人專用，路口亦將短暫地轉變為徒步基礎設施（僅有行人能夠通行），減少此類事故發生的風險。

⁴⁴ 該事故發生在成功路與忠義路口。2023 年 5 月 8 日，一輛自忠義路向西左轉的自小客車，撞擊正跨越行穿線的一對母女，造成女童身故，母親重傷。隨後，市府交通局一併將舊城區內數個路口增設行人專用時相及附屬號誌標線，即包含曾同學遭撞擊之路口（忠義路與民權路口）。

那另外在於，因為沒有……因為沒辦法走人行道的狀況底下，就會變成人要去走馬路，那去走馬路其實有很多的問題，就是比如說，因為是腳踏車、機車、汽車其實都不太管的，就是你跟……有時候跟他們的距離，會感覺是就是可能沒有 10 公分吧。然後那個時候其實都會蠻緊張的，就是走在台南的馬路，就是在台南步行其實……每天都很像在奪命，就是在跟在跟汽車跟機車跟腳踏車去奪回自己的生命這樣子（郭小姐訪談 2023.2.19）。

在未設有徒步基礎設施（如騎樓、退縮人行道、公有人行道等）的道路，行人多挪用車道外緣或路肩做為徒步空間。然而，由於缺乏保護行人的物質配置，空間中人車的動與靜、自身的身體動作，乃至身上攜帶的附屬物，均為行人進行徒步可利用性協商的主要對象，同時更加容易受其他行為的侵擾而破壞徒步之節奏。上段是由甫移居台南的郭小姐所語重心長訴說的徒步經驗，在訪談中間及徒步時身上習慣攜帶的附屬物時，她便透露曾親身經歷的危險事故：

就大概是這一袋東西，就是這樣一個袋子，然後不帶太多，因為有時候包包帶太大，反而會有機會去勾到那個……機車的那個……叫什麼……後照鏡，對。因為我曾經走一走，就是包包這個帶子，一個機車騎士就勾到。然後因為我就是走路的時候比較穩，然後那個機車騎士因為勾到這個袋子之後就跌倒，然後就出車禍了（郭小姐訪談 2023.2.19）。

據郭小姐所述，那天她走在某條巷子的路緣，沿路無騎樓與人行道等徒步基礎設施。此時，一台機車突如其來地從旁經過，「然後他那個後照鏡這樣勾到，然後因為……他……可能不是，他可能沒有很掌握他的機車吧，然後……我人在走的時候，他……因為我還在往前走，結果變成是他機車勾到之後跌倒之後被我人往前拖這樣子」。雖然郭小姐幸運地毫髮無傷，卻因騎士的疏忽或誤判，意外地迎來徒步可利用性的破局。為預防下一次類似的意外，郭小姐做出相應的協商，她表示：「所以後來包包就是從……比較長的背帶我就換成比較短的，就是避免說再有類似的事情發生。因為……雖然說責任不在我，但我還是會覺得滿恐慌，因為這樣就會不知道說……就是假設轎車、再更大一點的車勾到，那我會不會人一起被帶走這樣」。除了更換附屬物以利於自己達成徒步可利用性的協商外，郭小姐亦調整了徒步時的身體技術，她一邊收緊包包的帶子一邊示範道：

就是我基本上是這樣，我也就是靠非常緊，就是我揹包包都是這樣子，就是不會到……就是自從發生，因為那時候發生是這樣……是揹這樣，就是完全沒有往裡面靠，然後後來就是都是變成這樣子，對對對。就是變成是我自己自主在閃那個……車流，那因為它背帶比較短，我就不用……太長的話就不用拉到這邊來，就會不太好走路（郭小姐訪談 2023.2.19）。

在 2023 年 2 月進行的跟隨觀察中，郭小姐已將隨身包換成背帶較短的款式，並與丈夫林先生一同現身。這趟是二人日常徒步上下班所行經的路途。沿著昔日城牆南緣的樹林街前進，二人先是走向停滿機車的無遮簷人行道與騎樓（圖 4-10 左），再踏入設有人行道的學校圍牆邊，卻旋即因大量機車阻擋去路，而被迫挪

用高起的植栽槽（圖 4-10 右）做為徒步動線。二人謹慎地步下路面後，又錯身穿越機車間的縫隙，才接續下一段人行道。不過該段人行道亦延續不長，遇前方中斷後，二人轉而利用車道邊緣行走（圖 4-14）。

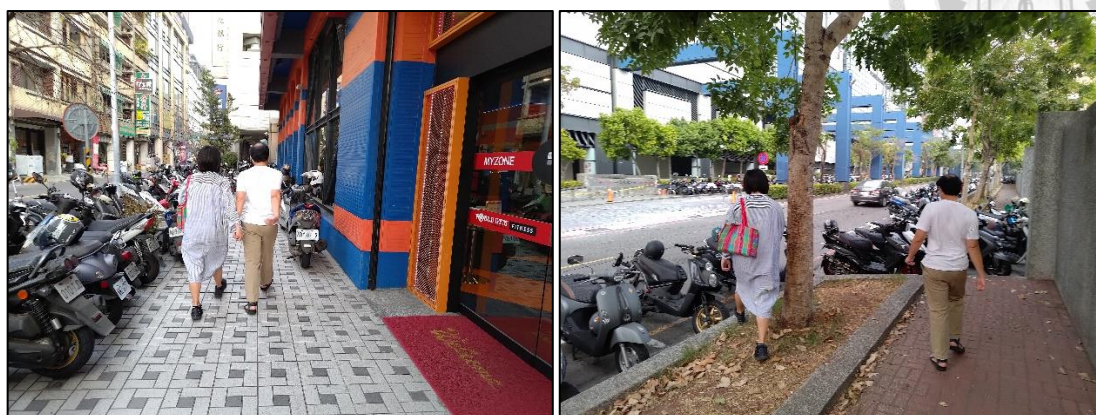


圖 4-10 郭小姐和林先生徒步跟隨觀察記錄

資料來源：本研究拍攝

此趟路程中，二人多半並肩行走且閒聊著，不過一旦進入道路外緣（圖 4-14）、略顯狹窄的騎樓或碰見其他行人時，二人便暫停交談，並快速地變換為前後行走的陣型，以適應環境的變動。這也適用於前方行人之步調慢於預期，又不傾向調整自身步調之場合。途中，郭小姐即先藉由「不好意思」的試探性發言，向前方行人表達欲超越的意圖，待其靠邊讓出足夠的通道後，二人再由並肩轉換為前後陣型超越，並向其道謝。另一方面，如圖 4-11 的情況可見，二人若遇徒步基礎設施中斷，或因障礙物而呈狹窄狀時，便暫時分開行走，待空間允許再恢復並肩陣型。林先生受訪時即表示，相較於自己行走可以調配速度，兩個人一起行走不僅不易調配，也不容易並排（林先生訪談筆記 2023.2.19）。因此綜觀此趟路途，二人僅在樹林街城牆遺址邊的人行道較能夠不間斷地並肩閒聊，行經其餘路段時則屢需調整陣形和徒步節奏，適應多變的環境。



圖 4-11 郭小姐和林先生徒步跟隨觀察記錄



此外，郭小姐提到近期已建立起穿健走鞋徒步的習慣，她說：「有一段時間穿拖鞋跟皮鞋走起來，基本上從我們家走到南大，我腿已經抬不起來了，對。然後去上班的時候就是腳底板很痛，所以就是去年開始就……換成健走鞋跟支撐力比較好的鞋子」。鞋隻乃行人以雙腳感知環境的主要中介，其款式與功能之差異反映於環境適應力上，進而形塑徒步身體感之基調。和黃女士收起高跟鞋的經驗相仿，郭小姐移居台南後，已不易藉由過去居住於北部時習慣穿著的鞋隻與台南舊城區的徒步空間達成徒步可利用性。若將兩個區域並置比較，小至道路旁可供行走的空間型態（公有人行道、退縮人行道、騎樓 vs 騎樓、退縮人行道、路肩），大至運輸型態（大眾運輸普及 vs 私有運具盛行）、歷史脈絡乃至治理策略等面向之差異，交互地形成讓更多行人傾向更換鞋款，以利自身與環境達成徒步可利用性的結構性條件。而總結地來說，這一系列行人透過不斷的感知行動，進而由陣型、附屬物和身體技術構成的動態調整，便是徒步可利用性之協商——或可曰其為每個行人獨特的「徒步之道」——隨著經驗和感知的逐漸累積，醞釀出變動的可能。

第三節 光線、時相、時段：對行人的無形制約

這些地方的徒步節奏在特定的接合點（*junctures*）——例如廣場及火車站——相互交會，並與許多其他的節奏——譬如交通、商店營業時間、午餐時間、季節和天氣，在許多其他節奏之中——產生通常可識別的時間模式（*identifiable temporal patterns*），增添地方的複雜多節奏（*polyrhythmy*），例示了日常行動並與之偏離。這種模式受到制度的安排、物質的可利用性與策動身體在特定時地遵循特定程序的空間干擾（*distractions*）所制約（Edensor, 2010: 69-70）。

地方的動態係由人、事、物活動之節奏共譜而成，徒步其中的行人與一段段節奏彼此協商以達成徒步可利用性之同時，亦創造著獨一無二的新節奏。時間則為節奏之基礎，人們據此安排個人、群體、有目的或隨機等性質之活動。承繼前二節有關徒步的身體感以及徒步可利用性協商之討論，本節將特別聚焦於徒步經驗中的「時間」向度。時間雖然無形，但誠如 Edensor（2010: 69-70）所列舉之季節和天氣之變化，或由人們將其具象化、實體化與安排活動的實作，時間仍在部份情境足以產生制約（或促進）行人舉止之效，並形塑行人徒步時所運用的身體技術和隨之產生的身體感，從而使地方的動態與行人欲達成的徒步可利用性緊密結合。對此，本節首先由視覺可感知與辨認，卻無可觸及的「光線」出發，接著延伸至政府機關透過基礎設施化的物質配置，將時間具象化與實體化以規訓徒步

身體的「時相」(phase)。最後再回到每日特定的「時段」中，由各種人、事、物節奏共譜而成的地方動態。

在當今的都市環境中，自然光線及人工光線分別照亮了日與夜，其中，自然光線的主要來源——陽光——挾帶著輻射熱能抵達大氣層內。因而對於台南舊城區的行人而言，熱帶季風氣候所伴隨的熾熱陽光，帶來的可能是炎熱或不適的身體感，如郭小姐所言：「因為台南的天氣其實到夏天，大概3、4月到3月開始到10月之間天氣會變非常熱，那是……其實7點到9點之間的時候台南的太陽其實差不多出來。那那個時候不補水的話，其實也會蠻口乾舌燥的，就是走下去也會有點小小的辛苦」。對此，躲避陽光有時也是行人試圖與環境更容易地達成徒步可利用性的手段。

以黃女士日常徒步的路程為例，上午上課和中午下課所行走的路徑便因陽光照射角度的變化而異。在2022年5月的跟隨觀察中，正要去上課的黃女士先是沿著民權路北側行走，途中遇台南公會堂前的一段無遮簷人行道即撐起雨傘（晴天時則為陽傘）。此時，她特別表明中午下課返家已習慣改經對面的騎樓以求遮蔭（黃女士跟隨觀察筆記2022.5.2），如此即可避開較為炎熱的人行道。然而隨著徒步經驗的逐日累積，黃女士的徒步習慣已然更動不少，她於近期的電話訪談中表示：「我回台南的一個很大的概念：有騎樓不見得會走，但是我一定是走逆向」（黃女士電話訪談2023.9.14）。原先黃女士躲避陽光的方式以行經騎樓為主，不得已才撐起附屬物陽傘走路肩，現則反之：以撐陽傘為主，原則上不行經騎樓。騎樓雖為行人遮蔽了豔陽，提供相對涼爽的徒步環境，但高低段差頻繁的狀況，反而成為黃女士或其他行人卻步之要因。

近年因工作定居舊城區的賴先生，則回想起三年前推嬰兒車載著年幼的女兒時自身的徒步經驗，他表示：「還有……推娃娃車的話會特別注意日曬問題，因為如果你今天是西曬或是早上，陽光會刺激小朋友，會不舒服。就算有遮陽罩，但是……它有時候西照的時候，夕陽那個太陽的角度已經很低了，你還是會照到小朋友，而且會很熱」。在高溫紀錄屢屢更新的近年，台南夏日的陽光及輻射熱所帶來的強烈刺激，已未必為成年人所能耐受，對於尚未發育完全的嬰幼兒而言尤為如此。因此出於對嬰幼兒的疼惜之情，遮蔭是賴先生載女兒出門徒步的過程中相當重要的考量，他說：「現在是因為冬天所以還好，夏天的時候就會特別注意有沒有遮蔭。不管有沒有推娃娃車，有推娃娃車其實就會注意到說日曬或日照會不會造成小朋友的不適」。

不過誠如上節所述，嬰兒車的物質配置（車輪、手把、嬰兒床等）已較不易適應充滿台階和障礙物的徒步基礎設施，而推車者同時還需一併關照與覺察嬰幼兒的身心狀況、自身的身體技術以及徒步時的身體感，從而與其他人、事、物節奏進行徒步可利用性的協商。因此在徒步基礎設施普遍缺乏無障礙設計和遮蔭的舊城區，賴先生後來即選擇搭乘計程車來免除徒步過程中的不愉快，他再度抱怨道：「日曬啊，然後悶熱啊，缺乏遮蔭嘛，然後繞來繞去嘛，你為了要走路你就

要一直繞來繞去，所以心理跟生理壓力都很大」。

相對於帶有強烈輻射熱能的自然光線，戶外環境中的人工光線多用於夜間照明，比如交通基礎設施中的號誌、標誌與路燈，以及附掛於建築物內外的招牌和燈飾皆然。除照明以外，人工光線亦被人們賦予宣傳、指示、引導及造景等效果，更重要的是，人們得以在夜色中藉其辨認自身與環境間的相對位置關係，有利於做出相應的行動，換言之，即是藉由感知行動掌握環境紋理後評估出可利用性。如 Gibson（1979: 134）在其提出的可利用性理論中所述：「環境的基礎可利用性可受感知，且通常可於不用再額外學習之狀況下直接為之。構成可利用性的環境之基本屬性在環境光（ambient light）的結構中被指定（specified），因此可利用性本身在環境光中被指定」。

從行人的角度觀之，上一段所列舉的光源均具照明之效，不過就其效果而論，路燈、招牌與（室內外的）燈飾才是夜間徒步時主要的光線來源，使徒步可利用性得以達成。在台南舊城區，路燈係屬道路基礎設施之一環，由市政府所養護及控制，且仰賴嚴密而有系統的運作安排，然而除了路幅較小的街巷之外，路燈的照明範圍常因招牌、行道樹和建築物阻擋而受限。為保障駕駛人快速通行時的安全，供車輛行駛的道路大都維持較為妥善的照明，但相對地，這些光線卻難以擴及供人行走的騎樓內。又因建物內外的招牌與燈飾多屬私有，其點亮與否，全憑店（屋）主的自由意志而定，致使騎樓夜間的照明狀況參差不齊，此情形在舊城區主要商業街道旁店家打烊後格外顯著。舉例來說，圖 4-12 攝於台南孔廟對面的南門路，時值晚間十時許，該路段所有店家均已打烊或熄燈，僅有某間教會在拉下鐵門後依舊為來往行人留下充足照明，與外側照明妥善的人行道與車道形成強烈對比。



圖 4-12 路燈與騎樓照明對照示意圖

資料來源：本研究拍攝

雖然如此情形在舊城區中相當普遍，不過由於絕大多數的主要街道兩旁均未設置公有人行道，行人們仍難避免在某些漆黑的騎樓中「摸黑」前行。場景回到上一章提及的炭行騎樓，在 2021 年 12 月時，堆積如山的炭包遮蔽了路燈的光線（參表 3-5），且鄰近的店家均因打烊或待租而無留設照明，形成陰暗的騎樓空間。而一年後的同月份，炭包數量已大幅減少，且鄰近新開張的店家持續營業至晚間 10 時許，騎樓的光線充足許多，也使改道路肩徒步的行人比例大幅降低。騎樓做為私有供公眾通行空間的特殊性，限制了市府推行騎樓暢通政策時的廣度與力度，有獲規範者，如通道寬度和各縱分割之間銜接的物質配置之標準，即為實施時所依循，但行人夜間徒步時應獲得的騎樓照明則無。故現階段仍多仰賴店（屋）主基於公共利益而點燈的自願之舉，或有期望在私利和公益上取得平衡，而裝設感應式照明者（圖 4-13），短暫地照亮確定會行經該處的行人。至於上一章中，南美里長設置的兩組由警示燈、警告標語和 PVC 水管所構成之技術物，則是在照明之餘，主要藉由旋轉的紅色光線（現已失效）警示來往行人留意腳步之實作。



圖 4-13 西門路某段騎樓夜間的感應燈

資料來源：本研究拍攝

近百年以來，人們已廣泛地在日夜遞嬗中，巧妙運用自然光線與人工光線達成照明的相互補缺。然而由上述的經驗案例分析，可知在舊城區的公共環境中，這些光線的缺乏或過剩，實足以對行人的徒步行為產生制約之效，並體現在炎熱／涼爽、明亮／陰暗等身體感的感知項目上，進而成為行人進行徒步可利用性協商時的重要考量，甚至形塑著眾多行人的慣習。事實上對於行人而言，光線除了具非正式的制約效果外，亦有法理化的強制效果，其源自都市中少數不間斷運作的人工光源：道路交通號誌。

道路交通號誌種類繁多，國內常見者有俗稱的紅綠燈、閃紅／黃燈以及按鈕式穿越號誌等，且主要由號誌箱、號誌燈、號誌桿和通訊設備等基礎設施組成。近 20 年來，隨人車號誌的時間倒數顯示日漸普及，形同將時間具象化與實體化

予用路人判讀，換言之，即是將各時相⁴⁵所餘時間（通常以秒為單位）以簡明的數字呈現。論時相的時間安排，主要因各向道路在各時段通往其他各個方向車流之多寡而定（交通工程專業術語為「路口轉向量」），並多與車道配置和交通規則一併考量。至於行人數量眾多的路口，則偶見特殊的時相設計（如早開、早關、專用等）。若違反號誌或優先路權行進者，可能面臨強制性的罰則和發生衝突的風險，此時各時相中設定的通行和停止時間便成為交通主管機關用以規訓用路人之依據。

以上節曾同學遭計程車撞及的徒步可利用性協商破局經驗為例，當時曾同學與計程車均遵循同一道路之綠燈時相行進，惟計程車駕駛侵犯了行穿線上曾同學的路權而釀成車禍。至於該路口後續增設的行人專用時相，則是將各向道路的行人時相合併並獨立設定，達到與人車行進時相完全分離之效，意即行人與車輛不會同時因受到綠燈保護而行進，降低人車衝突的風險。相對地，行人也需待所有行車時相結束後才得以穿越道路，此時路口將短暫地轉換為受時相保護的徒步基礎設施。在繁忙的路口之外，時相仍無形制約著行人達成徒步可利用性的過程。以下同樣藉曾同學的經驗案例說明之。他如是說：

那像是最近我在忠義路上面，因為它忠義路靠民權路有一個停車格，然後它前面那棟房子就是在施工，所以基本上騎樓是沒辦法通行的。所以我.....就是一直要走出來，然後停車格我就覺得，啊你這樣的話你那個停車格應該是要禁止人家停車啊，其實我有仔細去.....可是它前面給人家停，我有仔細去看那個.....旁邊有貼交通局的函，他有寫說這個 12 格在這一段時間是禁止停車的，可是他寫那樣基本上沒有人會去注意（曾同學訪談 2022.7.16）。

由圖 4-14 可見，該段騎樓因建物施工而遭各類建材阻斷，然屋主並未以任何設施維持行人動線，反而僅利用一具堆置於門前停車格旁的木櫃，再行張貼交通局頒布之函文做為公告。據本研究實際觀察，即使該格位已被木櫃佔去一角，許多汽車仍如常停放，也正因如此，駕駛人若不佔用些許路肩是難以停入格內的。來往行人見狀只得脫離徒步基礎設施，再進入機動車輛混雜的混合車道邊緣，如圖中的家長便牽起幼童的手行走於靠車道一側，以身體當作阻隔車流和保護幼童的屏障，直到下段騎樓得以進入為止。

⁴⁵ 據交通部（2021: 4）所訂定之《交通工程規範》，時相（phase）之定義為「號誌週期內的一個時段，指定該時段供某一個或數個交通流向使用的路權與時間之組合」。



圖 4-14 曾先生描述的施工街屋實景

資料來源：本研究拍攝

此外，曾同學亦於訪談中特別提到，日常散步路徑上有另棟建築物先前同樣因施工而封閉騎樓，迫使自己必須待同方向道路轉為紅燈時才能繼續前進（曾同學訪談筆記 2022.7.16）。在 2022 年 7 月的跟隨觀察中，曾同學便帶領我走過該段路徑。惟前述之建築物早已完工，但前方不遠處另有塊空地，其兩側遭鐵皮圍起（見圖 4-15 左）而阻斷連續的騎樓，地主亦未留設臨時行人通道。面對如此情形，曾同學強調自己仍會在走出騎樓後，特別等待同向道路紅燈時再沿路邊停放之車輛前進，否則該時段常有大量車流從旁經過，危及自身安全（曾同學跟隨觀察筆記 2022.7.22）。如圖 4-15 右所示，實際上當曾同學離開騎樓後，先站在路邊的廂型車後方回頭觀察號誌與同向來車，直到確定號誌轉為紅燈（時相轉換為另一道路行進）後，即穿越路肩走到外車道上（可參圖 4-16）。此時曾同學仍一面留意其他路旁的車輛，並不斷透過向後查看號誌及來車的感知行動，待剩餘車流通過後才快步走入下一段暢通的騎樓內（曾同學跟隨觀察筆記 2022.7.22）。



圖 4-15 與曾先生瞻前顧後等待紅燈的徒步跟隨觀察實景

資料來源：本研究拍攝



圖 4-16 曾先生徒步動線遭時相制約示意圖

資料來源：底圖取自 Google 地球，其餘為本研究繪製

回想我自身在舊城區徒步的過程中，亦不時遇到此類情境。與曾同學同樣地，繞出騎樓後，尋得安全屏障再佇足觀察，是我確保接下來得以安全地達成徒步可利用性的方式。接著在視野不受阻擋的情況下，我也藉由探頭和回頭等感知行動，確認車流之多寡及遠近，待減少後即開始沿車道或路肩前進。遇見此類情境的當

下，我的心中不免充滿緊張與怨氣，但仍得保持謹慎，不斷藉由回頭查看和注意其他障礙物等感知行動，再收攏肢體以免與車輛發生碰撞，不得稍有閃失。雖然我不若曾同學般格外注意著號誌，但相應地，號誌與時相一同控制著同向車流的多寡，也制約我、曾同學以至其他行人徒步時的動作。對此，為避免徒步於這類空間中的不快與危險，當我能於目光可及範圍內望見預定的路徑上有明顯的工程跡象（如：搭起鷹架、圍起鐵皮或放置三角錐等），便會提前改至對向，或繞至街廓內熟悉的巷弄行走。

如同上一章所提，騎樓是台南舊城區主要的徒步基礎設施，攸關公眾通行之權利，然而由於特殊的所有權與使用權歸屬，使得騎樓的維護狀況往往取決於屋（店）主。在愈來愈多舊城區的建築獲資本投注而改建的今日，屋（店）主封閉騎樓的情況漸趨頻繁，施工期間貼心維持騎樓或圍出行人動線者相當稀少。此時號誌與時相對車流的控制，直接影響著行人改道路肩或車道時的安全，以至達成徒步可利用性的過程。

但換個角度來看，行人即使利用公有道路通行，也遵循正確的時相穿越道路，仍可能因路口時相彼此衝突而陷入險境，最顯著卻也最為罕見的案例，在於舊城區內的幾個圓環（湯德章紀念公園、西門圓環、東門圓環⁴⁶）。上述圓環均為交通輻輳之處，人車眾多，行人多僅能沿外環行走。但是輪到行人綠燈時相的同時，進入圓環的機慢車亦多可右轉（見圖 4-17），換言之，機慢車不論在紅燈、黃燈或綠燈時均可右轉，不受時相限制。如此安排看似有利於疏導車流，卻無形中削弱遵守號誌行進的行人與環境間達成徒步可利用性之可能，轉而需要額外與眾多機慢車騎士進行協商，才得順利在遵守號誌的情況下穿越道路。在我的經驗中，即使眼見行人的綠燈亮起，仍不敢貿然踏上行穿線，而是在徒步基礎設施的一端，先謹慎留意欲紅燈右轉的機慢車騎士是否已慢下、停下或示意讓自己通過，我才會微微舉起手示意，再行快步穿越道路。有時若不見騎士禮讓，我習慣藉由堅定的眼神輪流緊盯其中幾位，傳達欲穿越道路之意圖，接著舉起手示意後再行通過。

⁴⁶ 東門圓環現已取消大同路和北門路的機慢車進圓環時的紅燈右轉規定。



圖 4-17 舊城區圓環可供機慢車紅燈右轉時相舉隅

資料來源：本研究拍攝

舊城區圓環中，這類因官方設定所衍生衝突的時相，以及具有一定速度卻未受時相制約的機慢車流，共同制約著遵守時相穿越道路的行人。此時徒步可利用性之形成與否，一方面憑藉騎士們各自禮讓行人的意識，另一方面取決於各個行人進行徒步可利用性協商之方式。為此，選擇刻意避開圓環亦是可能的徒步之道。不論時間之長短——短至數十秒的時相、長至一日中的特定時段——地方的人、事、物節奏總是行人要與環境達成徒步可利用性之時最主要的協商對象，且因時而異。舉凡前章所提及的正興街，便在假日下午時段轉換為行人徒步區，此時街坊鄰居方能合法地運用貓立牌的陣型阻擋車流，使龐大的人潮免受車輛侵擾；府中街也在假日大多數時段禁止汽車駛入，但維持街內居民騎機車進出的節奏，因而行人穿越道路時仍要留意不時出現的機車騎士，更甬提不禁制汽車的時段了。

回到第一節當中郭小姐提及有關髒汙的身體感經驗，係起自舊城區部份騎樓因街邊小吃店的清掃而為垃圾、汗水和食物殘餘所覆蓋之情形，其便是一日中逢店家打烊時段所特有的營生節奏。而在達成徒步可利用性的過程中所衍生之身體感，影響並形塑著郭小姐的徒步慣習，使她刻意選擇繞出騎樓或更改路徑行走。以日常的徒步經驗而言，她認為人潮與車潮是自己在挑選徒步路徑時會特別考慮的因素（郭小姐訪談筆記 2023.2.19），這時她想起平時從家中徒步至稍遠的市場採買的經驗，並堅定地表示：

早上十點的時候，我就不會走國華街一段⁴⁷，就是死都不會走，因為就是那個時候的國華街一段，就是是小吃人潮……最密集的時段。然後那裡那個時候的人除了……多之外，然後有一些因為當地的居民他也會有要吃小吃的需

⁴⁷ 經校對訪談逐字稿之前後文脈絡，且再行聯絡郭小姐確認內容後，郭小姐表示此路段應為國華街二段，而非一段。

求，那他就會直接騎機車進去，那人跟機車就會變成是在那個路段上面，比較……除了擁擠之外也會比較亂。那就會不知道說我今天走的時候，會需要更緊繃的去走，因為要嘛就是撞到人，要嘛就是機車跟自己靠太近（郭小姐訪談 2023.2.19）。

國華街是台南的觀光重地，沿路美食雲集，名聞遐邇，但對於郭小姐或部份居民而言，國華街比較像是日常的交通要道，而非駐足品嚐美食的區域。郭小姐特別強調，週四至週一均要視為觀光客可能前來的日子，且週六日「最可怕」（郭小姐訪談筆記 2023.2.19）。這幾天的上午十點既是外地遊客起床覓食的黃金時段，也是部份在地民眾補充營生能量的休息時間。然而，由於國華街二段沿線無騎樓及人行道等徒步基礎設施，人潮大量湧入時便人車爭道，行人多沿車道外側行走，甚為擁擠。郭小姐補充道：「因為台南有些人會帶比較大型的器具，就是比如說他可能農耕，不一定農耕，他可能就是去做工完，然後就會……把那個器具就是帶著一起去進國華街。那那個時候就是……就要注意他身上的……所有物這樣」。此時對於郭小姐來說，將難免與其他行人發生碰撞，也難以維持身體與車輛間的安全距離，從而形成緊繃的身體感。因此為免於頻繁與其他行人、車輛和店家的營生行為進行徒步可利用性協商，郭小姐往後索性改道至與國華街大致平行的西門路行走（郭小姐訪談筆記 2023.2.19）。

相較於刻意避開國華街行走的郭小姐，在台南生長，現亦於台南就學的許同學，則常於假日下午特地前往國華街附近遊逛，他習慣在徒步區內戴著耳機散步。事實上，每逢週六下午時段（一時至六時），國華街二段（尊王路至中正路間）即正式轉變為行人徒步區。對此，市府在路口處設置交通標誌（見圖 4-18 左）以及由三角錐、遮斷桿和醒目告示組成的簡便阻隔設施（見圖 4-18 右），以告示駕駛人禁止駛入車輛。主要係因該時段國華街的行人與機車流量均高，但機車多僅路過，停留者少，在路面不寬的情況下，形成人車爭道的危險狀態（台南市政府經濟發展局，2014）。徒步區則暫時地將服務機動車輛為主的街道，轉換為以服務行人為主的徒步基礎設施，消弭人車之間因速度差所造成的風險，許同學也因此較能夠放心地戴上耳機散步。然而他隨後補充道：「但是因為徒步區裡面它有時候就是它的規範沒有到很明顯就是說所有車都不能進來，就是摩托車也是可以進去的，所以有時候可能是要提防一下摩托車這樣子」，於是他習慣在遇車輛通過時摘下耳機（許同學訪談筆記 2023.4.15），增強聽覺感知以利於留意路況。



圖 4-18 國華街徒步區禁制車輛設施與交通狀況（攝於徒步區時段）

資料來源：本研究拍攝

據本研究於 2021 年 11 月某週六之實地觀察，徒步區時段內仍偶有機車穿梭路中（見圖 4-18），路口的阻隔設施則留有足供機車穿越的缺口。此時如同正興街的案例一般，闖入徒步區的機車被包覆於流動的集合體之中，與眾多行人各異的徒步節奏和路徑間形成移動性的摩擦，速度因此減緩，也限縮了其行進路徑。然而，這也意味著行人即使受到市府指定之徒步區時段所保護，實際在缺乏嚴格交通管制和相關基礎設施的情況下，行人仍要藉由摘下耳機或頻繁觀察來車等感知行動，與意外闖入的機動車輛駕駛進行徒步可利用性之協商。

歸結而論，本章首先透過身體感的視角，探索行人徒步經驗中雖隱微卻無比重要的感知面向。感知在人體受器接收刺激後形成，行動則是人們獲得感知的重要途徑，牽涉身體和環境之間的緊密互動。面對變動的環境紋理，行人也不斷地調整身體技術或改換附屬物以適應之，同時形成了徒步的身體感。如同可利用性具有正面與負面的性質般（Gibson, 1979: 137），不同的身體感項目對個人主觀而言亦有好惡之別，例如重、疲累和髒汗等身體感項目多為人所欲避免，為此反映在路徑、附屬物以至交通方式的調整上。進一步地，我將迴盪在行人徒步的身體與環境間的調整過程，定義為徒步可利用性之協商，並藉由跟隨觀察的記錄使其逐漸浮現。舉凡手勢、言談、眼神、感知動作、行走陣型，甚至隱微的心境調適等，都可以是有助於行人協調某地某時的人、事、物節奏，以利自身與環境達成徒步可利用性的協商之道，至於協商的破局則多因急遽且出乎意料的侵擾而起。

最後，本節聚焦於徒步的時間觀點，其雖無形，卻與自然及物理的運作規律緊密相連，人們也透過物質或非物質的方式，擘劃、運用和依循著時間生活。同時，每個行人仍置身於特定地方，為達成徒步可利用性而與諸多人、事、物節奏進行協商，宛如 Seamon（1980: 159）的地方芭蕾舞（place-ballet）般：「是諸多時空日常（routine）與身體芭蕾舞在地方上的融合（fusion）」。只不過在台南舊城區中，地方芭蕾舞反覆勾勒出行人委曲求全下徒步的實踐過程。行人雖為道路上最為弱勢的移動群體，卻缺乏友善且連續的徒步基礎設施能使用，而犧牲自身徒步時的安

全與舒適，亦容易與其他人、事、物節奏間形成緊張關係，甚至是較為負面的徒步身體感。因而光線、時相與時段的運作，既宏觀地牽動著這些節奏，也無形地制約著行人達成徒步可利用性的可能。

在下一節，我將統整前述章節的論點和內容，並本於 Gibson 於原典中提及之可利用性理論所蘊含的特質，藉此對本研究的理論核心——徒步可利用性——再加以理論化，使此理論能在兼顧人與環境面向之同時，更加貼近台南舊城區特殊的歷史與空間脈絡。

第四節 徒步可利用性的再理論化：談脆弱、易變與彈性

徒步可利用性何以形成？徒步的身體與能供其徒步的空間是必備要素，於是，某特定空間之物質配置獲得行人感知，而行人憑藉其生命經驗累積之知識、想像、猜測，甚至前方同樣經過的其他行人之動作表現進行判斷後，該空間便可能成為行人認定可供行走的空間，徒步可利用性隨之而生。不過，由於各使用者身體能力之差異，這些能供徒步的空間或基礎設施若未有審慎的規劃及設計考量，反映在物質配置上，則可能同時有利卻也有損於行人與其達成徒步可利用性。如第一章所提，Gibson 在概念化其可利用性觀點時，便已表明可利用性具有正面（positive）與負面（negative）的特質（Gibson, 1979: 137），這意味著可能因受感知對象的物理及化學性質，或感知主體的使用及操作方式差異，而產生有益／有害、安全／危險、正面／負面的可利用性。藉此我們得以更細緻地分析受感知對象的屬性與感知主體的感官感知，以開啟並深化更多關於可利用性之討論，也反映出此概念在應用上的潛力。在本章邁入尾聲之時，我要重新回到台南舊城區特殊的空間與社會脈絡上，與本研究實際收集而得的徒步經驗材料相互對照，並以此為基礎，以求進一步發展出關於「徒步」的可利用性所具有的特質。

論台南舊城區當今可見的空間紋理，大多數乃荷治以降各時代之疊覆，特別以街道網絡的格局而言，展現出有別於建築的僵固性（王志弘，2019: 80）。這些尺度各異的街道即使部份因地貌改變或都市計畫而致截斷，甚至消失，但大部份仍並存至今（如著名景點蝸牛巷即為一例），且仍舊為不同移動方式提供著移動的可利用性。我已於第二章指出，在機動化交通工具尚未問世前，徒步是人們最主要也不得不為之的移動方式。此時，街道既多是由人所「走出來」的，亦是主要服務行人的空間。然而日治時期以降，伴隨大規模的市區改正、自行車數量的遽增以及機動化社會的萌芽，台南舊城區首度迎來徒步可利用性的基礎設施化，騎樓成為首度獲得法制化的徒步基礎設施，迄今仍為國內徒步空間的主要型態。此後隨機動化社會的茁壯，街道的主要服務對象逐漸轉向機動車輛，專供行人徒步的空間相對地受到壓縮。

因此，就台南舊城區的空間而論，行人能夠徒步的空間泰半為大街兩旁的騎樓或建物退縮後留設的無遮簷人行道，有時則如中小尺度街道般同樣需要緊貼路

肩或車道行走。蔓佈於街廓中的古巷弄，則多因狹窄而難使汽車達成行駛或停放可利用性，行人反倒較得以漫步於路中，免於部份交通風險。上述情形已多可由本章第二節的徒步可利用性協商之案例當中見得，行人藉由不斷地感知、改換路徑、附屬物和身體技術等行動，試圖與環境達成徒步可利用性。這些行人在徒步過程中實際使用、適應和感知空間的方式，一方面體現出行人具有快速針對環境變化做出反應的能力，另一方面也凸顯行人徒步的身體易受到機動化社會治理邏輯下的空間分配所影響，而要在專用空間受限或中斷之同時，轉而涉險與速度落差極大的機動車輛進行徒步可利用性協商。歸結以上，搭接在行人與環境間的徒步可利用性，也因此具備了超越 Gibson 所列舉的正面／負面、安全／危險、有益／有害等特質，以下我大致將其歸納為脆弱(vulnerability)、易變(variability)、彈性(flexibility)三者，並結合各章節中已談論過的案例說明之。

「脆弱」的特質係由以下三個面向發展而成：首先是基於徒步的身體缺乏外於身軀的物質保護，而暴露於遭更高速度的車輛撞擊以致損失生命財產的風險中之事實；再者，在台南舊城區中，能供徒步的環境大多充滿著徒步以外的各種利用，或者是不利於徒步的物質配置（如騎樓台階、破損的地磚及過窄的通行空間等），極少有在理想和實際上都能確實供各族群行人通行無礙的空間；第三，基於上述兩點特質，行人實易受環境中物質配置或人、事、物節奏之影響，使徒步可利用性難以達成，或是遭到突如其來的衝突而破壞，由這些實際的經驗，我發展出脆弱的特質。舉凡第四章中，曾同學與我行經的騎樓突受阻斷，使我們不得不轉而與車爭道；或者郭小姐突遭機車騎士意外勾住背包導致車禍的經驗，即反映出徒步的過程中，變動的環境、徒步的身體與飛馳的車輛之間形成的緊張關係。假設任一者稍有出乎意料的發展，徒步可利用性的協商可能因此破局，換言之，脆弱的徒步可利用性即可能面臨崩解的危機。

「易變」與穩定相對，著重個人尺度的徒步可利用性協商與即時反應。行人主要憑藉肌肉運動以維持徒步的速度和步調（通常較為緩慢），因此其徒步的身體較能即時針對環境做出反應，或走或停，或趨近或走避。若與前述脆弱的特質並置討論，易變的特質使行人得以在某特定空間受阻或不再適合徒步時，快速地感知周圍環境後再行改換路線或身體技術，重新達成徒步可利用性，前述曾同學與我遇騎樓受阻的案例即是如此。如同第四章開頭 Ingold 的引文所述，「徒步的技巧最終取決於對不斷變化的任務條件的運動調整（2004: 332）」，因而，行人重新適應環境的動態調整，是構成徒步可利用性易變特質的核心。

「彈性」的特質則由易變衍生，更加聚焦於程度上的區別。在行人達成徒步可利用性的日常實作中，每一回均因個人當下的生理、心理狀態、實際徒步的方式、路線，以及環境與其他節奏的變化而異。由空間的角度觀之，即使是同一條日常徒步的路線，行人仍幾乎無法走出全然相同的步伐，環境中所有關乎徒步可利用性形成的條件也幾乎不可能重複出現。對此，在行人均能與環境達成徒步可利用性的情況下所能允許的身體幅度和行走路線之差異，即為彈性特質之核心。

若與前述脆弱和易變的特質一併討論，第四章中郭小姐與林先生變換陣型的徒步過程，有部份即是因徒步基礎設施的不足與中斷而起。二人因此結束並肩行走的陣型，步下人行道後轉至車道邊緣前後行走，一方面試圖降低與車輛發生碰撞的風險，另一方面則依靠彼此瞻前顧後的感知行為，維繫著雖脆弱但仍勉強能延續的徒步可利用性，使其不致遭到破壞；也正因其易變的特質，二人得以在徒步時適時變換陣型或行走的路線，也不至於需完全停下步伐才能進行下個動作；至於行走路線的差異、變換陣型的時機、二人距離的遠近、身體動作的幅度以及是否相互提醒路況等細節，係屬徒步可利用性的彈性特質。其不易言明，但在徒步的實作中往往默然獲得體現。藉此，徒步的身體往往遠比機動車輛能夠與不同規模、質地、地形和功用的空間達成移動的可利用性。

基於上述三項特質，行人所具有的能動性獲得彰顯，但其於機動化社會之下做為血肉之軀對比而出的脆弱，往往即為抑制（或牽制）能動性的主要力量。這般緊張關係早在台灣日治時期機動化社會萌芽之初，便為官方所意識。因此，如本研究第二章中所闡述的法制化騎樓空間，即開「人車分道」概念之先河（雖然此時仍多可見行人徒步於道路外側），官方由法規、都市計畫和物質配置等層面著手進行徒步的基礎設施化，並逐步結合民間之力營造專供行人通行的騎樓空間。此政策幾經更迭後仍延續至今，確立了騎樓做為台南舊城區徒步基礎設施主要型態之事實。我在第三章騎樓一節的案例中，亦藉由近年市府施行的暢通計畫以及民間私下進行的小規模物質配置改動，說明諸如斜坡、台階、水泥刻痕、金屬止滑條和水管技術物等乍看低科技且不起眼的物質配置，實可形塑徒步可利用性。

同理，就同章其他案例中道路的（再）基礎設施化而言，米街與府中街均在物質配置上轉向以服務行人為主，惟前者雖作出兩側稍高於路面的狹窄步道，但尚未擺脫車輛違規停放的困局；後者則重新分配了街道中人車行進的空間，並搭配街坊鄰居約定成俗的默契和正式的汽車管制，相較之下，徒步可利用性更易獲得鞏固，此時其脆弱的特質便不易顯現，易變與彈性的特質則得以在風險較低的狀況下獲得更好的體現。換句話說，徒步的身體得以在路中更安全且自由地行走，而不致與機動車輛產生徒步可利用性協商破局的風險。

總而言之，藉由 Gibson 的可利用性觀點中對環境與身體的關懷，我們得以更細緻地分析台南舊城區的徒步問題，並考察空間與行人之分野間浮現出的多樣互動。對比於第三章中所聚焦之徒步、機動車輛和營生活動間形成的政治張力，以及各方行動者理想的解決之道，第四章中行人實際徒步時面臨的情境實遠為複雜，其身體感與徒步可利用性協商之過程，已漸由日常的徒步實作當中緩慢形塑出屬於自己的「徒步之道」。話雖如此，若以長遠的交通安全角度考量，我認為徒步基礎設施的改善、公有化與無障礙化仍是面對日益機動化與超高齡社會的將來，改善台南舊城區徒步問題的重要思維。

第五章

結論：從權利與補綴反思徒步可利用性



2023年5月14日，民間團體為悼念因交通事故身亡的台南女童所發起的「行人安全大富翁」遊行，獲得全台多個縣市民眾的響應。同年9月，中西區公所也在市府協助下舉辦「行人友善城市願景工作坊」，由民眾集思廣益提出舊城區徒步空間的數種願景，包含騎樓整平、增設人行道、加強照明和時段性徒步街廓等面向（台南市中西區公所，2023）。在行人的徒步權利逐漸浮現至主流媒體與民眾視野的現今，這些積陳已久的問題宛若迎來一道改變的曙光。

事實上在發生該起行人事故後，市府交通局即緊急針對含事發地在內的數個舊城區重要路口作出「補救」措施，起初以增設行人專用時相為主（台南市政府交通局，2023a, 2023b），由於僅需增繪標線、增設標誌以及調整各路口時相分配，是較為便捷且易收立竿見影之效的做法。後續交通局亦針對事發路口之行穿線改行退縮及新設行人庇護島⁴⁸（僅事發一側）。上述補救之舉，實為舊城區公有道路上罕見「關照」行人的改善。有鑑於交岔路口中行人較易受轉彎車輛碰撞，庇護島便為行人提供了躲避來車或因來不及完全穿越而停駐的可利用性，而退縮的行穿線則使車輛駕駛轉彎時視線較不易受車身結構阻擋，有助減少視線死角。由此，市府透過道路的再基礎設施化，使徒步可利用性更不易受身體能力的限制以及轉彎車輛的疏失而遭破壞，從而降低了協商後破局的風險。然而以目前舊城區中所實施的狀況來看，如此規模的改善也僅限於事發路口，這是否又是另一個補綴式基礎設施？有待觀察。然而可以肯定的是，這座百年古都終於緩緩邁出普遍改善行人徒步權的第一步。

在進入結論之時，本研究要繼續以台南舊城區特殊的歷史、社會及空間脈絡為基礎，先是進一步地發展補綴式基礎設施化之概念，並借助可利用性對於人與環境的同等關照，勾勒出補綴式基礎設施與行人實際徒步時的身體實作之間的張力。接著，我將視野擴及舊城區中與徒步相關的其他可利用性，再藉由第三與第四章已探討過的實際案例，進一步闡述由其誘發之政治張力；最後，徒步乃近期國內頗受重視之公共議題，我將回歸實務層面，統整本研究各章之焦點並收攏於公共政策的建議，探討台南舊城區在空間或人文層面上的徒步問題改善何以可能。

⁴⁸ 據內政部（2022）頒布之《市區道路及附屬工程設計規範》，行人庇護島係指「供行人及騎腳踏自行車者於穿越道路時，臨時暫停庇護之用」之設施。形式上可參考台南市政府交通局之新聞稿，網址如下：https://www.tainan.gov.tw/news_content.aspx?n=13370&s=7741915#。

第一節 補綴的移動權？論徒步可利用性基礎設施化之張力

每當我們跨出步伐移動，便開始在空間中創造足以讓身體適應的方法，同時也創造出一條屬於自身且獨一無二的路徑。徒步可利用性則因我們的認知與行動而於焉顯現（王志弘、高郁婷，2020: 38）。延續第二章的歷史性視角，這一條條由無數人的日常生活所踏出的路徑，正是昔日台南舊城區許多街道誕生的契機，這意味著街道既是由人們徒步而成，亦是支撐著人們藉此營生的系統。惟 20 世紀以降，機動載具日漸普及，且因日本殖民政府亟欲在台灣各大都市實踐由宏觀的都市計畫所建構的殖民現代性，蜿蜒狹窄的街道被視為不利於防災與統治，而屢遭更為寬大的直線型計畫街道「開腸剖肚」，甚至取代其交通地位。彼時，機動載具首度進入官方設計道路時的視野，甫法制化的騎樓空間則隨市區改正的推行而成為行人徒步的新路徑，也是首度出現的基礎設施化徒步空間。

戰後，國民政府在市區改正的基礎上，持續進行著道路的拓寬、新闢與基礎設施化。到了 1970 年代，私有機動載具隨國內經濟起飛而快速普及，從此逐漸成為官方安排道路空間時最優先（有時甚至是唯一）的考量，這可由台南舊城區幾無專設人行道的狀況見得，也可謂埋下當今行人徒步問題之禍根。不幸的是，因為徒步基礎設施的缺乏，行人僅能轉而仰賴充滿障礙物、營生活動和機動載具的騎樓，或者建物退縮後形成的無遮簷人行道，才能暫時免於與來往車輛爭道。幸運的是，昔日由人們徒步形成的街道，一部份為克服地勢起伏而設有車輛難以通行的階梯⁴⁹，另一部分則因狹窄或蜿蜒而得以阻機動載具於其外，無意間成為機動化社會下行人的一片淨土。

至於可供汽車行駛，卻未留設騎樓或無遮簷人行道的道路，便時常出現人車爭道的險狀，第三章各街的改善案例均屬此類型。其中，正興街即因觀光人潮與街道中占用、違停和駕駛的行為產生衝突，而由街區組織下而上地倡議設置徒步區，並藉由貓立牌陣型的輔助，具體地創造出時段性的徒步基礎設施。府中街和米街等則屬專案化營造的再基礎設施化案例，其多因鄰近重要國定古蹟（孔廟、赤崁樓）而獲政府指定為文化園區後，在豐沛的財源挹注下，才產生政府主導或民間參與的徒步可利用性改善。雖其狀似官方重新審視街道空間中行人與機動車輛的分配後所設計，實則不盡然，更多見的是藉由街道空間的再基礎設施化，而在硬體選材與設計上強化並塑造台南舊城區趨於古老和慢活的都市性格。換言之，其出發點仍偏重於保障缺乏代步工具的觀光客能享有安全且舒適的徒步環境，是官方改善台南市不良於行形象的主要著力之處。

然而就地理分布而言，這類公有道路的再基礎設施化仍相當侷限於古蹟、商圈等主要觀光景點周圍，大多數居民生活的區域不易受到顧及（惟少數是因民意反對而窒礙難行，例如府中街的改善就遲未延伸至住家較為密集之路段）。相較之下，同為市府主責的騎樓暢通計畫則陸續推展至舊城區各主要街道，不論是單

⁴⁹ 舊城區中僅有少數巷弄有此設計，如民權路二段 64 巷及 83 巷等。

純的畫線線行暢通，或者進階的整平與順平，都呈現從局部的點狀改善擴張為線狀之趨勢。可惜的是，「合縱連橫」的理想戰略如同該節諸多圖片所呈現，多僅能確保身體能力足以步上台階者達成徒步可利用性，推嬰兒車的行人或輪椅使用者仍難獲得眷顧，而多被迫繞道而行。即使是整平過的騎樓，亦可能只因某一棟街屋的裝修或拆除，便阻斷無數人的徒步動線。

在本研究之始，我已強調「徒步是人類最原初的移動方式」，在此，我更主張「徒步是人類最基本也最應受保障的移動權利」。因而回觀第三章的各案例，無論是舊城區公有道路上極為少數且零散的徒步可利用性改善，或者私有供公眾通行的騎樓空間中，現行政策仍難確保行人徒步權利之事實，已然反映出官方對於行人徒步需求的考量既遠遠落在機動車輛之後，更欠缺了通盤、連續且公有化的規劃設計思維。這也致使半世紀以來，公眾能安全且舒適地徒步通行之權利實有泰半操之於私人手中，早已問題叢生。惟官方仍只如修補裂縫般，緩慢地進行補綴式基礎設施化，不但難以杜絕新裂縫的形成（譬如基礎設施年久失修），更使較無財產權與使用權爭議的公有道路幾乎成為排除行人的基礎設施。

如第三章末所言，補綴式基礎設施確實仍具有局部翻轉道路空間中人車關係的能力，而產生如假日午後的正興街和府中街上那般適合漫步的氛圍，或如米街與府中街般兼顧歷史與美學的硬體設計。惟禁制車輛的時段終究是一週當中的少數，美觀的街道環境也幾無損及機動車輛行駛與停放的可利用性，半世紀以來日漸成形的機動化社會仍是行人徒步權利最大的天敵。就此而言，從方才提及的行人徒步權、貫串全文的徒步可利用性，乃至第四章中特別關注的徒步身體感，均是難以透過當今補綴式基礎設施化的邏輯而維繫的。

由微觀的視角出發，在舊城區行人的徒步實作中，首要面對者即為良莠不齊的空間品質，舉凡因磚面嚴重破損而令郭小姐感到濕滑且危險的無遮簷人行道，或者因狹窄且屢遭占用，而使賴先生放棄推嬰兒車改搭計程車的公有人行道皆然。接著，則是各個時間與空間之下難以預測的各樣節奏，行人進而需頻繁與之進行徒步可利用性的協商，以避免破局的風險。例如曾險遭車輛撞擊的曾同學步出受阻的騎樓後，特別等待路口號誌轉為紅燈，再一邊向後留意來車一邊前進之舉；或如背包曾遭機車勾住導致車禍的郭小姐，既更換了款式，也調整了身體技術，並與林先生藉由交談、提醒與頻繁變換陣型來適應環境變化之徒步實作均是如此。這些徒步過程中的困擾，主要即因舊城區缺乏公有且附設於道路的徒步基礎設施，使行人需大量挪用私有或供機動車輛使用之空間（如路肩、停車格、機慢車道）徒步而起。自此也投射出台南舊城區中，行人徒步的身體實作——乃至權利——缺乏完善的徒步基礎設施所保護，且補綴式的基礎設施更未足以具體解決這些困擾的窘境。

上述行人的日常徒步實作與特定時空下人、事、物節奏之間的協商，實如 Low 的空間的社會建構觀，導源於不同使用者在記憶、想像、感受和日常使用上之差異與轉變。而特定時空的諸類使用間之不協調甚至衝突，本研究認為可將其概念

化為：「人們為達成不同類型之可利用性，所誘發之政治張力」。舉凡行駛、停放和從事各類營生活動之可利用性，即在有限的街道空間中，與徒步可利用性的基礎設施化形成政治上的張力，而這股張力更是構成了第四章末我已概念化的徒步可利用性脆弱特質之主要因素。相對地，徒步的身體因應張力所產生的反應中，則具有易變與彈性的特質，各方行動者據此在空間政治的協商中將這些特質做為前提或籌碼，擬定解決問題的方案。

以騎樓為例，行人常與停放的車輛和諸多營生使用發生衝突，前者係因騎樓地面與公有道路間大多設有斜坡⁵⁰連接，而具有供車輛駛入和停放的可利用性；後者則因騎樓的平整度與寬度足供店家擺設物品，而具有從事營生行為的可利用性。對此，市府的騎樓暢通計畫雖試圖藉由綠線和淨空來確保行人通行的空間，卻又允許其他使用（如停車、營生等）同時存在，即是基於政治協商過後之結果，以利於政策的推動。其他案例中的街區組織及社區內的行動者，一方面擔任官方與其他街坊鄰居間的溝通橋樑，並藉由地方意識的建構以尋求逐步建立議題上的共識，另一方面則需就實際使用層面進行政治上的協商，摸索出可行且均能為各方所接受的方案，消弭人、事、物節奏之衝突。可以說，由於行人徒步的權利長年未受到官方，甚至是機動化社會中少以徒步移動的民眾重視，因此官方若要在資源有限的狀況下進行徒步可利用性的基礎設施化，大部份即是以補綴式基礎設施化為主，以求既有資源（私有的騎樓、豐富的歷史）的最大利用。

行文至此，我認為官方和民間所主導的補綴式基礎設施化之舉，已有限度地運用眾多行人的徒步能為台南舊城區的商業、文化、觀光活動以至都市性格所帶來的發展潛力。不過行人日常營生活動中之徒步權利，仍是亟待補齊的那塊拼圖。以下，我秉持「徒步是人類最基本也最應受保障的移動權利」之價值，從台南舊城區特殊的歷史與社會脈絡當中，發掘行人徒步的新潛力，並進一步就公共政策層面提出實際且可行之建議。

第二節 發軔於腳下：論舊城區徒步的新潛力

在展望未來之時，以史為鑑，本於在地，是本研究的重要理念。台南舊城區蘊藏著全台獨一無二的豐富歷史價值，許多物質和非物質的文化遺產仍存續至今，只不過在與 20 世紀以降普世追求現代性的腳步之間，遲未達成各族群使用公共空間權利的平等，這也特別體現在本研究之重點：人們的徒步之上。徒步是人類最原初的移動方式，然而經近半世紀以來機動化社會的高速發展後，各類代步工具逐漸取代了徒步的身體，成為街道主要服務的對象，也是新的街道與都市計畫

⁵⁰ 無論根據已廢止之《臺南市騎樓地設置自治條例》，或現行之《臺南市騎樓地設置標準》，騎樓與道路之間實不得設置斜坡，而應該高出路面 10 至 20 公分。換言之，即是將騎樓地鄰接道路之界線當作公有人行道之路緣石看待。

佈局出現的主因。以台南舊城區而言，日治以前存續至今的古老巷弄，即與日治以降的都市計畫道路呈現截然不同的空間紋理，徒步的必要性和文化意義也在當時出現極大的轉變。

弔詭的是，雖然徒步之目的趨向多元化，可供徒步的空間卻反而遭邊緣化，同時道路空間則大半供應機動車輛行駛與停放。我已藉由第四章的分析闡述這些現代行人「行」的難處。直至 1990 年代後期，做為古都的台南市才首度出現以文化園區為藍圖的街道再基礎設施化，行人再度成為街道服務的要角。近年伴隨舊城區日益蓬勃的觀光風潮，更出現歷史街區的營造計畫，主要聚焦於清代台灣府城的重要街道與周遭巷弄（例如總爺古街、米街）的硬體環境改善。這些街道大都已因狹窄而不易為汽車提供行駛與停放之可利用性，所以相當適合行人徒步。不過橫斷其中的都市計畫道路（例如北忠街、郡緯街）上，仍難免有飛馳而過的機動車輛切斷歷史步調的寧靜。

對此，我認為應在顧及歷史街區內裝卸貨或緊急救護需求的基礎上，將該類道路劃為交通寧靜區，鄰近中小學者則可進一步規劃為通學巷或通學步道。其不盡然禁制機動車輛的進出，主要係以標線及路側空間的再設計⁵¹等方式，達到降低車速與穿越性車流之效，亦可在建置徒步空間的同時，重新規劃裝卸貨車格和交岔路口的路權分配。行人便無需不時繞過任意停放街中的車輛，或在走出古巷弄時飽受飛馳而過的車輛所驚嚇。

另就舊城區最主要的徒步基礎設施——騎樓——而言，現有的騎樓暢通政策看似得以兼顧行人通行與既有營生活動的需求，但遇地勢落差極大之處（如民族北門路口、開山府前路口），行人往往要由陡峭的私設台階拾級而上才能避開車流行走，這時無論採順平與整平策略均無濟於事。至於尚未實施暢通政策的路段中，不少騎樓遭過度占用或抬高地面而不利於行人通行。因此，我認為徒步基礎設施的公有化與無障礙化改善，是當今台南舊城區迫切需要的徒步可利用性基礎設施化改善思維，而附設於道路的公有人行道是較理想的解方。

事實上，國內公有人行道的無障礙設計已日漸普及，設置後將足以消弭騎樓高低落差對推嬰兒車、輪椅與行動不便者造成的障礙，也可進一步設置導盲磚或有聲號誌，提供更加友善的徒步空間。同時，本研究認為官方亦可導入車道瘦身（road diet）的概念，在預先確保人行道寬度的前提下，適度地縮窄車道，再將停車、卸貨等需求與人行道外緣整合，設計出如北門路兩側人行道已具備的停車彎與卸貨車格。在此基礎上，也更得以於路口處運用人行道做出路緣延伸⁵²（corner extension）的效果，以縮短行人穿越路口的距離，同時降低車輛過彎的速度。

綜觀以上提案，本研究仿效歐洲城市舊城區之規劃，可望結合舊城區不同歷

⁵¹ 詳細規劃設計參考可參：<https://myway.cpami.gov.tw/wiki/wikiSession/642>。

⁵² 規劃設計參考網址同上。

史的街道紋理，打造出健全的徒步基礎設施網絡，並削減機動車輛對行人的徒步權利或生命財產造成的潛在威脅。本研究無意忽略或貶抑機動車輛為人類生活帶來的便利之處，只是希望讀者乃至社會大眾能夠換個角度思考「徒步」這個看似再尋常不過的移動之舉。包括成千上萬人每天所遇見，在空間、時間甚至身體感上的徒步問題，或長久以來因官方規劃設計不良，而對行人的生命財產及徒步權利所導致之損害。

容我再次強調：「徒步是人類最基本也最應受保障的移動權利」，在人車雜沓的城市中，徒步的權利更牽涉了從日常營生、公共服務及設施（如醫療、教育、公園、車站）的近用，到參與商業或藝文活動等廣泛的權利，而應受到政府妥善的保障。反過來說，因政府在規劃設計上的不周全而導致民眾徒步移動的不自由，不但損及徒步權利，更形同限制了民眾實踐上述城市權之可能。誠如 Middleton (2018: 303) 在探討徒步與城市權之關係時所言：「『城市權』的論述中也出現了權力的問題。換句話說，誰可以在某些城市空間、在哪裡行走，是由一連串權力關係所調節的」，意即權利往往源自權力關係的運作（或者說，政治）。更進一步而言，行人在城市中所享有的徒步權利乃至城市權，與代議政治、空間的政治，甚至是身體尺度的微觀政治均密切相關。

從而，在前述改善提案得以付諸實行之前，相關政府機關應優先將行人徒步的權利及城市權的維繫納入施政之考量重點，接著再循此脈絡建立起含教育、工程與執法在內的治理方針，方能在代議政治乃至空間政治的層次上，逐步促進並落實行人徒步的權利。建立此基礎後，一方面得以培養機動車輛駕駛人對行人的尊重，另一方面也才能夠確實地規畫與設計出完善的徒步基礎設施，使不同身體能力的行人均可以有尊嚴地達成徒步可利用性。進一步地，有鑑於國內將邁入超高齡社會，本研究認為更重要的是循此發展更具年齡、性別、身體能力友善及環境永續性的移動方式，即是以大眾運輸為骨幹，再緊密結合徒步、自行車和停車轉乘（Park and Ride）之運輸系統。藉此，希望「台南只有觀光客才走路，只有老人和學生才搭公車」的刻板印象，能因政府與民間的努力而獲得扭轉。

對比於許多歐洲城市的舊城區，台南舊城區的發展史並非如其源遠流長，亦不會因此而難以改善都市的環境。即使許多歐洲城市之舊城區的歷史更為悠久，也大多已發展出便捷的大眾運輸系統和完善的徒步基礎設施，朝更具環境永續性的移動方式發展。反觀目前國內經營舊城的思維尚嫌欠缺，地方政府仍服膺於昔日追求成長與快速的發展邏輯之下，也缺乏對違建、違停、違規行駛和違法占用等有損各族群平等使用公共空間行為的取締，而影響舊城區乃至整座城市的生活品質。在此，本研究希望藉由上述的建議與研究的成果拋磚引玉，期望台南舊城區乃至全台灣，都能邁向讓行人有尊嚴地達成徒步可利用性，且各族群均享有平等地使用公共空間權利的未來。

第三節 研究限制與建議

在全文之末，我將攤開研究歷程中遇到的困難與限制，期許它們可以成為其他研究者精進的養份。首先，本人並非台南居民，亦無生長和生活在此的經驗，因而起初在尋找願意受訪的居民時即面臨巨大的困難，僅能由自身認識的少數幾位居民向外發展。這也使本研究難以完善地挑選出具有不同身體能力的行人進行訪談或觀察，特別是高齡者及幼童兩個族群，可能因此影響徒步經驗的代表性。所幸仍有受訪者願意以側錄影片的方式替代實際的觀察紀錄，彌補了這塊的缺憾。

其次，本研究之田野場域較為遙遠，而面臨極大的時間、人力和資源之限制，故研究中幾個針對特定空間不同時段的使用觀察，並未進行較長時間（逐月逐季）的對照比較，而僅挑選某日某個特定的時段為之，因此難以顧及部份可能因月份或季節造成的徒步可利用性差異（如光照角度或氣溫感知等）。上述這些限制，另一方面也使本研究難以對舊城區地方社會的實際運作進行更深度的挖掘，特別體現在第三章中各街道實際改善之案例上。不論從報章媒體或者實地田野觀察獲得的結果，贊成方的模樣多半較反對方清晰許多，後者的身份則難以具體地由受訪者口中得知，甚至在其他二手、三手資料中隱身。因此本研究並未針對這些案例做出詳實的正反意見整理，是我認為相當可惜之處。

再者，在資料取得方面，許多過去地方政府的政策和施工紀錄難以重見天日，僅能透過實體舊報紙或網路資料庫獲知其蛛絲馬跡，有時甚至一無所獲。如台南首次騎樓整平始於蘇前市長任內的 1980 年代初期，迄今在舊城區的騎樓中仍留下許多跡證，也獲數位受訪者的證實。然而，無論在實體舊報紙或網路資料庫中都無法尋得該工程的相關資料，即使洽詢市府機關也無法獲得解答，使得第二章難以據此考究並延伸討論，實屬可惜。期待同樣對舊城區徒步議題有興趣的研究者，能夠在後續的研究中挖掘出這塊珍貴歷史。

最後，對後續研究有以下建議，本研究的田野期間正好橫跨行人路權議題始獲得社會廣泛關注之前後，卻惜未能親眼見證各級政府在交通治理與基礎設施佈局上的大規模轉變，以及更深入的對於行人達成徒步可利用性的影響。若後續研究者同樣有志於鑽研台南舊城區，甚至是全台各地的徒步議題，相信將更能夠見證這股能量為人與環境帶來的轉變。我認為不只是本研究，亦是同樣關注此議題的社會大眾所樂見。

參考文獻



- 中國時報 (1991.4.16)〈拓寬道路 廿六戶住屋拆除六號公園至西門路段執行順利 市府鬆口氣〉。版 14。
- 中國時報 (1996.12.27)〈民權路 昔日布市：再造「府城大街」讓市民認識成長地方〉。《中國時報》，版 16。
- 中國時報 (1999.1.28)〈大糖埕古厝 整修再出發：罕見蔗糖倉庫遺址 屋主花二年規劃保存 取名「鼎廬」〉。《中國時報》，版 20。
- 中華日報 (1980.8.28)〈核發建照路面騎樓高度 省府通知不得任意變更〉。《中華日報》，版 6。
- 內政部 (2020)《建築技術規則》，台北。
- 內政部 (2022)《市區道路及附屬工程設計規範(111 02 修正版)》，台北。
- 厄里 (2007)《觀光客的凝視》(葉浩譯)。台北：書林。
- 文化部 (2017)〈再現赤崁『署』光計劃〉。文化部再造歷史現場專案計畫輔導平台。<https://rhs.boch.gov.tw/index.php?inter=project&did=38>。取用日期：2021.12.20。
- 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 (2019)〈道路建設的視線權力、空間修補與僵固性：台北市中華路一段的社會物質性〉。《人文社會學報》19: 51-92。
- 王志弘、高郁婷 (2017)〈都市領域化的動物皺摺：開放空間中人與動物關係的紋理〉。《地理研究》67: 1-32。
- 王志弘、高郁婷 (2020)〈可利用性的空間政治：台中車站暨周邊公共空間的場景構作與身體繫留〉。《區域與社會發展研究》11: 31-63。
- 王姝琇 (2021)〈赤崁文化園區停蓋博物館 地方嘆可惜〉。自由時報電子報。<https://news.ltn.com.tw/news/life/paper/1470864>。取用日期：2021.12.20。
- 王珠環 (2017)〈影響政府推動騎樓暢通政策執行因素之研究：以台南市政府為例〉。國立中正大學政治學系政府與公共事務研究所碩士在職專班碩士論文。
- 台南市中西區公所 (2023)〈「行人友善城市願景」6 選 3，全民投票選出您的理

想願景。〉。臺南市中區公所。
https://web.tainan.gov.tw/tnwcdo/News_Content.aspx?n=19945&sms=18798&s=8595267。取用日期：2023.10.20。

台南市政府（1968a）〈臺南市市道概況（1961-1967）〉。《臺南市統計要覽》57：161-162。

台南市政府（1968b）〈臺南市乙種車輛登記（1952-1967）〉。《臺南市統計要覽》57：145。

台南市政府（1980）〈原臺南市騎樓地設置自治條例〉。臺南市政府主管法規共用系統。<https://law01.tainan.gov.tw/glrnewsout/LawContent.aspx?id=FL004344>。取用日期：2023.6.5。

台南市政府（2012）〈制定「臺南市歷史街區振興自治條例」〉。臺南市政府主管法規共用系統。
<https://law01.tainan.gov.tw/glrnewsout/NewsContent.aspx?id=224>。取用日期：2023.6.16。

台南市政府（2012）〈臺南市騎樓地設置標準〉。臺南市政府主管法規共用系統。
<https://law01.tainan.gov.tw/glrnewsout/NewsContent.aspx?id=245>。取用日期：2023.6.5。

台南市政府工務局（2014）〈「行人安全 店家賺錢」—騎樓暢通・任行臺南〉。台南市政府。
<https://health.tainan.gov.tw/warehouse/%7B2719AC13-1E0B-42E4-9E19-B49A37D80C70%7Dfile/6/%E8%A1%8C%E4%BA%BA%E5%AE%89%E5%85%A8%E5%BA%97%E5%AE%B6%E8%B3%BA%E9%8C%A2%E9%A8%8E%E6%A8%93%E6%9A%A2%E9%80%9A%E4%BB%BB%E8%A1%8C%E8%87%BA%E5%8D%97%E5%B7%A5%E5%8B%99%E5%B1%80.pdf>。取用日期：2021.11.26。

台南市政府工務局（2019）〈臺南市政府工務局 108 年度施政計畫〉。台南市政府。
<https://w3fs.tainan.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvMTU4L3JlbGZpbGUvMC8xOTczMC8xN2RjMTQ1NC1jZmVmLTQ4MjAtODA1ZC02NjkyM2NjNjI0ZWUucGRm&n=MTA4MDIxMijlrprnqL%2FmnKwp6Ie65Y2X5biC5pS%2F5bqc5bel5YuZ5bGAMTA45bm05bqm5pa95pS%2F6KiI55WrLnBkZg%3D%3D>。取用日期：2023.8.1。

台南市政府工務局（2020）〈臺南市政府工務局 109 年度施政計畫〉。台南市政府。
<https://w3fs.tainan.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvMTU4L3JlbGZpbGUvMC8yNzk1MC8jYzZkOWQ4MS1mY2NiLTQ5ODAtYWM2ZC1kYTZiNTYzNGZmOGQucGRm&n=6Ie65Y2X5biC5pS%2F5bqc5bel5YuZ5bG>

[AMTA55bm05bqm5pa95pS%2F6KiI55WrLnBkZg%3D%3D](https://www.tainan.gov.tw/News_Content.aspx?n=13370&s=7881879)。取用日期：2023.8.1。

台南市政府文化局（2018）〈府中街〉。臺南研究資料庫。
<https://trd.culture.tw/home/zh-tw/landscapes/273562>。取用日期：2023.6.28。

台南市政府文化局（2022a）〈「赤崁文化園區成功國小工程」進度說明〉。臺南市政府全球資訊網。
https://www.tainan.gov.tw/news_content.aspx?n=13370&s=7881879。取用日期：2023.7.11。

台南市政府文化局（2022b）〈回應有關外界關心「赤崁文化園區」一事〉。臺南市政府全球資訊網。
https://www.tainan.gov.tw/news_content.aspx?n=13370&s=7926885。取用日期：2023.7.11。

台南市政府交通局（2023a）〈百大路口安全行動 年底前 100 處路口改善〉。臺南市政府全球資訊網。
https://www.tainan.gov.tw/News_Content.aspx?n=13370&s=8548528。取用日期：2023.10.21。

台南市政府交通局（2023b）〈舊城區已優先盤點並完成 21 處路口行人專用時相〉。臺南市政府交通局。
<https://traffic.tainan.gov.tw/information/announcement/dynamic-news/detail?id=4578f88f-cf27-4d98-bc85-35e04b2be047&>。取用日期：2023.10.20。

台南市政府經濟發展局（2014）〈國華街假日行人徒步區推動〉。臺南市政府經濟發展局。
https://economic.tainan.gov.tw/News_Content.aspx?n=5140&s=148999。取用日期：2023.10.16。

台南市政府觀光旅遊局（2023）〈府城藝文巷街趣〉。台南旅遊網。
<https://www.twtainan.net/zh-tw/tours/tour/266>。取用日期：2023.6.10。

台南市政府觀光旅遊局（2023）〈臺南推 3 條英語散步導覽路線 已逾 1000 名國外旅客參加〉。臺南市政府全球資訊網。
https://www.tainan.gov.tw/News_Content.aspx?n=13370&s=8551919。取用日期：2023.6.10。

台南廳（1906）〈臺南廳廳令第十四號臺南市街步道ヲ設クヘキ道路及步道ノ幅員ヲ定ム〉。國史館臺灣文獻館典藏管理系統。
<https://onlinearchives.th.gov.tw/index.php?act=Display/image/1447739jvO=c-J#zha4>。取用日期：2023.7.15。

- 台灣總督府（1900）〈台灣家屋建築規則〉。國史館臺灣文獻館典藏管理系統。
<https://onlinearchives.th.gov.tw/index.php?act=Display/image/144768514tb1d9#OHv2>。取用日期：2023.7.15。
- 民生報（1984.3.13）〈拓寬忠義路·先拆兩古蹟 內政部表示要查究 南市官員左右為難〉。版 10。
- 交通部（2021）《交通工程規範》，台北。
- 余舜德（2005）〈「物與身體感」架構討論：身體感的定義 摘要報告〉。中央研究院民族學研究所醫療與身體經驗研究群。
<https://idv.sinica.edu.tw/yusd5644/2006newweb/activity/workshop%20doc/01-ue.htm>。取用日期：2023.8.21。
- 余舜德編（2015）《身體感的轉向》。台北：國立臺灣大學出版中心。
- 吳宜庭（2023）《時空及身體感知—以新冠疫情下大甲媽祖遶境進香為例》。國立高雄師範大學臺灣歷史文化及語言研究所碩士論文。
- 吳秉聲（2020）《行於尋常：關於臺南城市與村落空間的思考與寫作》。台北：詹氏書局。
- 吳秉聲（2020）《行於尋常：關於臺南城市與村落空間的思考與寫作》。台北：詹氏書局。
- 李光展（2001）〈孔廟前府中街 街貌依然雜亂〉。《聯合報》10月27日。版 17。
- 李淑蘭、陳顯坤（2019）〈台南正興街商圈 特色店家相繼關門離開〉。公視新聞網。
<https://news.pts.org.tw/article/433963>。取用日期：2023.4.23。
- 林文玲（2013）〈疆域走出來：原住民傳統領域之身體行動論述〉。《台灣社會研究季刊》91: 33-92。
- 林文源（2014）《看不見的行動能力：從行動者網絡到位移理論》。臺北：中央研究院社會學研究所。
- 林建農（2001）〈府中街停車問題 協調有結論〉。《聯合報》11月2日。版 17。
- 林建農（2004）〈刺桐樹蟲害蔓延 苦無藥治〉。《聯合報》10月1日。版 B2。
- 林偉民（2001）〈府中街致力吸引假日人潮〉。《聯合報》7月3日。版 17。
- 青井哲人（2013）〈重疊的城市〉，收於《彰化一九〇六：一座城市被烙傷，而後自體再生的故事》（張亭菲譯）（pp.31-33）。新北：大家出版。
- 哈伯瑪斯（2002）《公共領域的結構轉型》。台北：聯經。
- 柯明賢（2022）〈日本殖民都市的空間設計策略—以臺南大正公園圓環為例〉。《建築學報》120: 53-78。

柯明賢、曾憲嫻（2021）〈近代化改造下臺南都市軸線的變遷〉。《建築學報》116: 81-103。

洪敏麟編（1979）《臺南市市區史蹟調查報告書》。台中：臺灣省文獻委員會。

洪瑞琴（2021）〈府中街樹染病移除 「刺桐花巷」成回憶〉。自由時報電子報。

<https://news.ltn.com.tw/news/life/paper/1452449>。取用日期：2023.7.2。

胡宗雄、徐明福（2003）〈日治時期台南市街屋亭仔腳空間形式之研究〉。《建築學報》44: 97-115。

凌珮君（2004a）〈重塑站前商圈景觀 有錢了〉。《聯合報》7月24日。版 B2。

凌珮君（2004b）〈火車站新闢五廣場 禁停車〉。《聯合報》7月24日。版 B2。

徐傑歆（2015）《身體感、技術物與默會知識：八人制拔河的科技與社會分析》。國立陽明大學科技與社會研究所碩士論文。

殷道貞（1992）〈82年度全市將開闢 24 條道路工務局盼民眾配合地上物拆除 以利施工〉。《中國時報》10月13日。版 14。

高郁婷、王志弘（2016）〈徒步導覽——都市文化政治場域與正當化框架〉。城市學學刊，7(1)：1-32。

國立成功大學（1998）《孔廟文化園區劃定之研究（二）》。行政院文化建設委員會。

國立成功大學臺灣文化研究中心、國立成功大學建築學系（1997）《啟智里傳統文化建築空間美化計畫案》。行政院文化建設委員會。

張耘書（2017）《臺南府城舊街新路》。台南：臺南市政府文化局文創科。

莊漢昌（2023）〈成功國小畢業生卻未曾踏入成功國小？南市議員憂成空前笑柄〉。台灣好新聞。

<https://www.taiwanhot.net/news/1034881/%E6%88%90%E5%8A%9F%E5%9C%8B%E5%B0%8F%E7%95%A2%E6%A5%AD%E7%94%9F%E5%8D%BB%E6%9C%AA%E6%9B%BE%E8%B8%8F%E5%85%A5%E6%88%90%E5%8A%9F%E5%9C%8B%E5%B0%8F%EF%BC%9F+%E5%8D%97%E5%B8%82%E8%AD%B0%E5%93%A1%E6%86%82%E6%88%90%E7%A9%BA%E5%89%8D%E7%AC%91%E6%9F%84>。取用日期：2023.7.11。

許丙丁（1954）〈臺南地方戲劇的變遷（一）〉。《臺南文化》4(1)：20-27。

許淑娟（2009）〈臺灣縣〉。文化部台灣大百科全書。

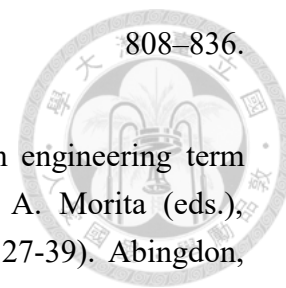
<https://nrch.culture.tw/twpedia.aspx?id=1349>。取用日期：2021.11.26。

許添本（2007）〈人本交通運輸系統規劃及示範案例——大型城鎮層級〉。台北：行政院經濟建設委員會。

- 連景初 (1968) 〈元宵節在臺南〉。《臺南文化》8(3)：52-53。
- 連景初 (1969a) 〈臺南的中秋〉。《臺南文化》9(1)：5-6。
- 連景初 (1969b) 〈臺南市民權路滄桑錄〉。《臺南文化》9(1)：64-65。
- 陳宗鵠 (2009) 《騎樓及人行道路無障礙改善研究》。內政部建築研究所委託研究報告。
- 黃文記 (2001) 〈來體驗府城文化之美！〉。《聯合報》7月17日，版 CR2。
- 黃文記 (2003) 〈府城特色街道 自擁魅力〉。《聯合報》7月15日，版 CR2。
- 黃明賢 (2012) 《騎樓爭占：都市治理與日常生活政治》。國立臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 黃武達 (2000) 《日治時代(1895-1945)臺灣都市計畫歷程之建構》。臺北縣板橋市：都市史研究室。
- 黃郁茜 (2021) 〈論路徑、行走，與創造路徑——從雅浦與蘭嶼的村落路徑談起〉。《臺灣人類學刊》19(2)：57-106。
- 塞杜 (2009) 〈城市漫步〉，見瓦爾德 (Graham Ward) 編《塞杜文選 (一) ——他種時間／城市／民族》(林心如譯)(頁133-164)。台北：桂冠。
- 詹伯望 (1999) 〈油行尾福德爺 保住棲身地：市府開路只拆掉廟門口香爐 對面銀同祖廟則全部被拆光〉。《中國時報》3月12日。版 20。
- 雷貝嘉·索爾尼 (2010) 《浪遊之歌：走路的歷史》(刁筱華譯)。台北：麥田。
- 漢文臺灣日日新報 (1907.1.18) 〈自轉車誤傷人命〉。版 3。
- 漢文臺灣日日新報 (1914.5.3) 〈自轉車傷人〉。版 6。
- 漢文臺灣日日新報 (1929.6.9) 〈本島最初鋪裝道路台南市實施中〉。版 4。
- 漢文臺灣日日新報 (1936.1.7) 〈自動車不慎撞倒行人 幸僅負擦過傷〉。版 4。
- 臺灣日日新報 (1919.12.22) 〈老婆轆殺さる 臺南乗合自動車に〉。版 7。
- 臺灣日日新報 (1936.5.22) 〈低廉、堅固を誇る臺南市の鋪裝工事〉。版 5。
- 趙家麟 (1998) 〈「戀戀紅城」夜遊西城：南市文史工作者發起保存歷史資源 百餘學員共襄盛舉〉。《中國時報》12月27日，版 20。
- 趙家麟 (2000.3.11) 〈泮宮坊擋石府中街民不愛 住戶反映阻礙行車 文化局順應民情 18 日前提改善計劃〉。中時報系資料庫。
https://kmw.chinatimes.com/News/NewsContent.aspx?logno=KMW01&uid=1_B\20000311\N0476.001&OriSourceType=B&sdate=2000/03/11&sKeyword=%E6%B3%AE%E5%AE%E5%9D%8A%E6%93%8B。取用日期：2023.4.25。
- 趙家麟 (2000.5.11) 〈台南孔廟街區再造案 消除認知差距才能成功〉。中時報系

<https://kmw.chinatimes.com/News/NewsContent.aspx?logno=KMW01&uid=1B\20000511\N0457.001&OriSourceType=B&sdate=2000/05/11&sKeyword=%E5%AD%94%E5%BB%9F%E8%A1%97%E5%8D%80%E5%86%8D%E9%80%A0>。取用日期：2023.5.3。

- 趙珮伶（2007）〈府城都市意象的文化再現與空間實踐：以孔廟文化園區為例〉。國立清華大學社會學研究所碩士論文。
- 劉為光（2016）〈臺南市舊城歷史區域街廓與巷弄紋理保存再生之探討〉。《都市與計劃》，43(2)：143-155。
- 劉淑惠、淺見泰司（2001）〈台南老街之居民環境意識調查研究〉。《農業經營管理年刊》7: 89-109。
- 蔡文居（2021）〈赤崁文化園區 14 億工程停擺 議員：無法停車影響觀光〉。自由時報電子報。<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/3516731>。取用日期：2023.7.11。
- 蔡坤龍（1994）〈長中街獲准改為廣慈街 以庵名為路名 府城首條未照路譜命名街道〉。《中國時報》12月9日。版16。
- 蔡坤龍（1995）〈赤崁風雲 飽覽傳統建築之美〉。《中國時報》9月3日，版14。
- 蔡宗明（2001）〈B11 道有缺失 路面落差大〉。《聯合報》12月11日，版18。
- 蔡宗明（2008）〈蟲害肆虐 府中街荊柯奄奄一息〉。《聯合報》5月6日，版C2。
- 蔡龍保（2008）〈日治時期臺灣道路改良事業之展開(1926-1936)〉。《國史館學術集刊》，(17)：37-83。
- 鄭維真（2021）〈遺構回填 台南赤崁園區緩建博物館〉。聯合新聞網。<https://udn.com/news/story/7326/5722722>。取用日期：2021.12.20。
- 鄭維真（2022）〈監委申請調查赤崁文化園區改造 謝龍介：工程諸多不當〉。聯合新聞網。<https://udn.com/news/story/122682/6720886>。取用日期：2023.7.11。
- 蕭珧綺（2021）《通道、觀視與地方：台北市天橋的生產與建構》。國立臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 賴建銘（1956）〈臺南風物志（七）〉。《臺南文化》5(1)：52-53。
- 鍾蔚文（2015）〈從行動到技能：邁向身體感〉，見余舜德編（2015）《身體感的轉向》（頁37-55）。台北：國立臺灣大學出版中心。
- 韓國棟（2010）《走讀台灣：臺南市》。台北：國家文化總會、教育部。
- 顏興（1953）〈大井頭考索〉。《臺南文化》3(1)：41-45。
- Alfonzo, M. A. (2005). To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs.



- Carse, A. (2017). Keyword infrastructure: How a humble French engineering term shaped the modern world. In P. Harvey, C.B. Jensen and A. Morita (eds.), *Infrastructures and Social Complexity: A Companion* (pp. 27-39). Abingdon, Oxon: Routledge.
- de Certeau, M. (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Edensor, T. (2010). Walking in rhythms: place, regulation, style and the flow of experience. *Visual Studies*, 25(1), 69-79.
- Ettema, D., & Smajic, I. (2015). Walking, places and wellbeing. *The Geographical Journal*, 181(2), 102–109.
- Gibson, J. J. (1979). *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin.
- Ingold, T. & Vergunst, J. (eds.) (2008). *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*. Ashgate, Aldershot.
- Ingold, T. (2000). *The Perception of the Environment Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London and New York: Routledge.
- Ingold, T. (2004). Culture on the ground: The world perceived through the feet. *Journal of Material Culture*, 9(3), 315–340.
- Ingold, T. (2010). Ways of mind-walking: reading, writing, painting. *Visual Studies*, 25(1), 15-23.
- Ingold, T. (2011). *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description* (1st ed.). Routledge.
- Larkin, B. (2013). The Politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42: 327-343.
- Lorimer, H. (2016). Walking: New forms and spaces for studies of pedestrianism. In *Geographies of mobilities: Practices, spaces, subjects* (pp. 31-46). Routledge.
- Low, S. (2017). *Spatializing Culture. The Ethnography of Space and Place*. London and New York: Routledge.
- Macauley, D. (2000). Walking the city: An essay on peripatetic practices and politics. *Capitalism Nature Socialism*, 11(4), 3-43.
- Matos Wunderlich, F. (2008). Walking and rhythmicity: Sensing urban space. *Journal*

of urban design, 13(1), 125-139.

Middleton, J. (2018). The socialities of everyday urban walking and the 'right to the city.' *Urban Studies*, 55(2), 296–315. <https://doi.org/10.1177/0042098016649325>

Montgomery, J. (1998). Making a city: Urbanity, vitality and urban design. *Journal of urban design*, 3(1), 93-116.

Seamon, D. (1980). "Body-Subject, Time-Space Routines, and Place-Ballets," in Buttimer, A & Seamon, D. (eds) *The Human Experience of Space and Place*(pp. 148-165). London: Croom Helm.

Shortell, T., & Brown, E. (2016). *Walking in the European city: Quotidian mobility and urban ethnography*. Routledge.

Tilley, C. (1994). *A Phenomenology of Landscape: Places, Paths and Monuments*. Oxford: Berg.

Urry, J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory, culture & society*, 21(4-5), 25-39.

Zijderveld, A. C. (1998). *A theory of urbanity: the economic and civic culture of cities*. Transaction Publishers.

