

可利用性的空間政治：臺中車站暨周邊公共空間的場景構作與身體繫留

The Spatial Politics of Affordance: The Scenes-making and Corporeal Mooring in Public Space around the Taichung Station

王志弘 Chih-Hung Wang

國立臺灣大學建築與城鄉研究所教授(通訊作者)

Professor, Graduate Institute of Building and Planning, National Taiwan University
(Corresponding author)

高郁婷 Yu-Ting Kao

國立臺灣大學建築與城鄉研究所博士候選人

Ph.D Candidate, Graduate Institute of Building and Planning, National Taiwan University

本文為科技部專題計畫 (MOST 107-2410-H-002-189) 之部分成果，感謝何函育與施靖霜協助田野訪查及收集資料。本文修改前曾發表於 2019 年臺灣社會學會年會，12 月 1 日，中央研究院人文館。

摘要

臺中車站高架化偕同周邊都市更新與綠川整治，深刻改造了舊城紋理。作者關注以臺中車站為核心的公共空間轉型，如何部署新的環境可利用性，卻形成排斥的美學化場景。相對的，邊緣群體持續在身體繫留中挪取環境特質，塑造適應需求的空間功能與地方意義。作者從事實地觀察，並訪談主管機關人員，獲得以下發現：首先，景觀化的公共空間不鼓勵停留、座椅極少，也忽略臺灣氣候特徵。其次，空間設計雖受重視，但貼附於美學化皮層的引導、禁制和宣傳圖文，透露著突兀的管理主義氛圍。第三，人群靈活辨識環境可利用性來安頓身體並漸受寬容，但街友與外籍勞工的蹲佔躺臥，卻承受較嚴格管制。公共空間生產與建構的可利用性政治，彰顯為美學場景化的難以使用，以及不同人群挪取環境可利用性之身體姿態的差別待遇。場景構作與身體繫留的緊張，透露出都市領域化治理、紋理可利用性，以及身體皺褶行動之間的動態。

關鍵字：都市更新、都市治理、身體政治、環境設計、姿態

Abstract

The elevated construction of Taichung Station, along with the reconstruction of Green Waterway, has profoundly reshaped the textures of the old city centre. We shed light on how the transformation of the public space around Taichung Station has deployed new environmental affordance while producing rejective aestheticized scenes. On the contrary, marginalized groups have been constantly appropriating the environmental features in their corporeal mooring to shape spatial functions and place meanings that suit their own needs. Through on-field observation and in-depth interviews with key officials, we have found that, firstly, the landscaped public space does not encourage one to stay, given that it offers few seats and has failed to take the climate of Taiwan into account. Secondly, even though spatial design seems to gain importance, an abrupt sense of managerialism still reveals itself with the many placards and signs that work to guide, ban or promote certain behaviours posted upon the aestheticized surface. Thirdly, people are increasingly allowed to flexibly recognize their own environmental affordance to settle their own bodies, but the homeless and the foreign workers are still rather strictly regulated to not to squat or lie down. The affordance politics of the production and construction of public space hence embodies itself as the difficult usability of the aestheticized scenes, as well as the differentiated treatment different groups receive in their appropriation of the environment. The tension between scene making and corporeal mooring has testified to the dynamics between territorialized governance, affordance of textures and corporeal foldings.

Keywords: urban renewal, urban governance, image, body politics, environmental design, gesture

壹、前言：門戶再造的空間衝擊

舊城再造是晚近各國都市再開發的策略，鐵路車站則是更新或再生的重點。大城市車站是都市交通樞紐、繁華商業街區核心、城市景觀地標，也是民眾記憶的深刻印痕。但近年汽車及快速道路基礎設施，以及新市區擴張，威脅了舊城區的地位。繞過密集聚落的外環道路、位於城郊的高速公路交流道，以及高鐵車站特定區的闢建，搭配新市區開發，創造出既包圍又繞過舊城區的新都市群島。相形之下，舊城區宛如人人想掙脫的腐朽泥淖。

鐵道橫越市區，造成平交道安全疑慮，以及前後站阻隔等問題。於是，舊城再造經常訴諸「縫合」觀念，並體現為軌道和車站的「立體化」方案。在臺灣，自 1980 年代臺北鐵路地下化專案計畫¹啟動以降的三十餘年間，臺灣主要城市的鐵道設施陸續改建為地下化或高架化路線和車站，如已經完成的高雄市鐵路地下化及臺中市鐵路高架化計畫，帶動沿線及車站周邊紋理改變，堪稱都市門戶再造。2017 年起行政院推動的前瞻基礎建設計畫，也納入臺南、桃園、嘉義等市區鐵路立體化計畫²。此外，臺中山海線、彰化市、斗六、宜蘭市區、花蓮至干城、臺南新營至柳營、嘉義民雄至水上等地，也有鐵路高架化可行性研究 (陳燕珩，2019)。鐵路立體化、新建車站及周邊土地再開發，成為舊城再造的動力和表現，寄望帶來重塑都市意象、促進交通移動、減少鐵路意外、改善環境品質、提升土地價值等多重效益。

然而，所費不貲的改造計畫，雖有政府及地方人士熱心倡議期待，也引發輿論及學界人士批評。主要反對意見包括：數十年來，已建造許多陸橋和地下道來解決鐵公路交會問題，耗費巨資的立體化計畫只能消除僅餘的少數平交道；除了車站周邊，沿線土地再發展及縫合效益難以確認，不如只開發站體本身，興建跨站平臺以連結前後站；高架站區的軌道數量不足，加以臺鐵捷運化增設車站，導致運能與速度降低；立體化車站的營運和維護成本較高 (陳文姿，2017；陳燕珩，2019；雷光涵，2018a, 2018b；嚴文廷，2019)。不過，這些基於成本效益評估及運輸效能分析的評論，並未觸及車站及周邊公共空間的社會向度，特別是不同使用者的經驗。

車站不僅是流動網絡的節點、舊城區的建築地標，更是重要的公共空間。鐵路與公路客運匯聚的移動便利性，令車站地區的可及性 (accessibility) 極高。車站人潮帶動了周邊商業活動，供應各種生活資源和公共設施，呈現為密集而異質的都市紋理。於是，車站及

¹ 臺北鐵路地下化專案分為幾個階段：華山至萬華車站地下化 (包含新建臺北車站及共構之捷運地下車站，1983-1989)、地下化東延松山專案 (1989-1994；地面鐵路改為市民大道，並新建高架快速道路)、萬華至板橋車站地下化 (1992-2002；地面鐵路成為艋舺大道、華翠大橋、縣民大道)，以及松山至南港車站地下化 (1998-2011)(交通部鐵路改建工程局，2014)。

² 除鐵路立體化外，軌道運輸項目尚包括臺鐵服務水準提升、高鐵與臺鐵連結、中南部觀光鐵路，以及捷運與輕軌建設等 (行政院，2017)。

其周邊不僅是人事物的流動穿越路徑，也是停駐逗留場所。除了居民、商家及旅客外，也是街友匯集的地點，以及假日短暫且移動力受限的東南亞移工休憩首選（王志弘，2006，2011；陳建元、張凱茵、楊賀雯，2016）。

人群在基於特定政策而規劃興建的公共空間中，不會只依循規範和引導來使用公共空間，也會通過身體行動而創發不同使用方式，並賦予意義，形成賽莎·洛爾（Setha Low, 2000）所說的「公共空間的社會建構」（social construction of public space）。人們通過在物質場所中的社會交換、記憶、意象和日常使用，將實質空間轉變為承載意義的場景（scene）和行動，呈現支配、規訓、衝突、抵抗，以及有關合宜行為和社會秩序的不同見解之間的競逐。因此，公共空間是權力施展的場域，是社會控制的空間化，體現為建築、空間安排和身體之間的動態（Low, 2000: 128-129）。

本文嘗試進一步關注實質環境和人類體現行為（embodied behaviors）的關係，特別是公共空間再造後，改變的環境紋理與「可利用性」（affordance）³所引發的彈性運用和管制爭議，藉此凸顯公共空間政治的物質及身體面向。所謂的可利用性，源於生態認知心理學者詹姆士·吉布森（James J. Gibson）於1970年代發展出來的觀點（Gibson, 1979），指涉包括人類在內的動物，對於生活所在環境中之表面、形狀、紋理等特質，覺察到其所可能提供的特定功用。例如，牢固的地面可以站立、約膝蓋高的平面可以坐下，或是對望的座椅提供了交流可能性等。可利用性凸顯了環境特質、人類感知、意義賦予及身體可能行動之間的關係，結合 Low 有關公共空間之生產與建構的社會控制及衝突觀點，構成都市治理的領域化邏輯、環境紋理可利用性，以及身體皺褶行動等分析層次，有助於我們考察舊城區都市紋理⁴改造後的公共空間政治，提出不同於成本效益及運輸效能批評的視野。

³ Affordance 譯名尚未統一，常見譯詞有：直觀功能、預設用途、可操作暗示、符擔性、支應性、示能性、能供性、可供性、功能特性、功能承受性、行動可能性、環境供給、環境賦使、可視線索、機緣等。不同譯詞流行於不同領域，例如國內環境感知研究多使用「支應性」、「承擔性」或「符擔性」，體育運動研究多使用「環境賦使」，數位媒體研究多使用「機緣」或「能供性」等。這也顯示可利用性概念除了運用於環境認知與行為外，也延伸至產品設計及網路軟體運用方面，涉及科技物與人類的互動（可參考環境行為研究：李素馨等，2015；郭彰仁，2019；董娟鳴，2019；歐聖榮等，2010；運動研究：黃嘉君、楊梓楣，2008；黃嘉彬、楊梓楣，2016；黃嘉筌、卓俊伶、楊梓楣，2013；產品設計：游曉貞、陳國祥、邱上嘉，2006；數位科技：郭峰淵、曾智義、吳守宏，2012；劉慧雯，2017；鍾蔚文、陳百齡、陳順孝，2006；蘇柔郡、吳筱玫，2018）。本文則採用國家教育研究院之雙語詞彙、學術名詞暨辭書資訊網提供之環境科學大辭典譯名：可利用性（<http://terms.naer.edu.tw/detail/1316575/?index=4>）。

⁴ 本文使用的紋理（texture）概念源自建築學，指涉建築物（正空間）和開放空間（負空間）構成的配置，延伸為指稱物質化的空間安排配置，而不是吉布森的紋理概念，特別是他的光學陣列、光學紋理等涉及生物感知能力和經驗的紋理分析方法。

為此，作者選擇 2016 年 10 月臺中車站高架化啟用後，車站及鄰近公共空間（包括車站及附屬廣場、綠川沿線與東協廣場等戶外開放空間）的實質環境變化為例，通過 2019 年 3 月至 10 月間的實地觀察及訪談，探討都市紋理之可利用性轉化下，排斥性的美學化場景與邊緣使用者（特別是街友和東南亞移工）的身體繫留（corporeal mooring）之間的張力。後文首先回顧相關文獻，建立公共空間生產與建構的分析架構，特別運用可利用性概念來彰顯環境物質性、人類感知及身體姿態的關係，並體現為都市領域化治理、場景構作、紋理可利用性，以及身體皺褶行動等多層次分析視野。接著，作者概述臺中車站及周邊空間轉型後，紋理重組與場景構作的特徵及影響。相對的，邊緣群體則持續在身體繫留中擷取環境可利用性，塑造適應其需求的空間功能與地方意義。作者指出，公共空間生產與建構的可利用性政治，彰顯為難以使用的美學化場景，以及邊緣群體擷取環境可利用性之身體姿態的差別待遇，並提示了都市公共空間設計與管理的盲點。

貳、公共空間的可利用性政治

一、公共空間的社會生產與社會建構

都市公共空間不是城市住宅及其他建築之外的殘餘空間，或是消極支持私人往來移動的連通管道。相反，公共空間是框架、促進，以及直接構成城市之物質形態與象徵意義的都市生活基礎，是不同群體嘗試擷用的「資源」、是寄予情感的對象，也是塑造都市意象的重要元素。於是，公共空間本身的建造、管理、維護和使用，並非中立的事務，而是充斥著張力、衝突與妥協，是權力關係施展的重要場域。

有關空間的批判性研究，特別是關注空間作為消極背景、舞臺、脈絡或座標系以外之積極作用者，往往溯及列斐伏爾（Henri Lefebvre）的空間生產（production of space）觀點，亦即空間不僅指涉實質的物理空間或抽象的心靈空間，更是社會生產關係的社會產物與支持，是社會空間（social space）（Lefebvre, 1991: 26）。身為馬克思主義者的列斐伏爾，強調以生產方式來理解的特定社會形構，必須有與之相應的空間生產方能運作。列斐伏爾將空間生產拆解成三個一般層面，也就是空間實踐（凝聚性的空間結構及相應的感知性人類能力與操演）、空間再現（言詞化的空間構想及秩序施加），以及再現空間（生活中體現出來的非言詞象徵、夢想和慾望的空間）（Lefebvre, 1991: 38-39），並內蘊著空間再現系統與再現空間之生活世界，這兩方之間的緊張和鬥爭。不過，列斐伏爾的空間分析大致上還是以馬克思主義框架來推展。例如，列斐伏爾指出，社會空間主要是作為生產力與生產資料、消費對象、政治工具，以及階級鬥爭對象和場域而發揮作用，是生產的社會關係及其再生產的一環（Lefebvre, 1979）。

不過，我們可以將空間生產的論題，運用於更廣泛的都市生活場合。就此，洛爾針對公共空間如廣場與公園的民族誌考察 (Low, 2000, 2017; Low, Taplin & Scheld, 2005)，樹立了批判性都市公共空間研究的標竿。她立基於列斐伏爾及其他人的空間與地方理論，提出空間化文化 (spatializing culture) 觀點，也就是將社會關係、社會實踐及其文化意義定位於空間之中。就此，她進一步區分了「空間的社會生產」和「空間的社會建構」，前者指稱導向物質配置之實質生產的社會、經濟、意識形態與技術力量，凸顯的是公共空間的歷史浮現與政經形構 (Low, 2000: 127-128)，也關注如此生產出來的空間或營造環境 (built environment) 對於社會行動的影響 (Low, 2017: 34)。相對的，空間的社會建構涉及人群寄予特定空間的意圖、意義、想法和夢想，從而創造出地方 (Low, 2017: 66)；它牽涉了「人們通過社會互動、記憶、感覺、想像和日常使用而展開的轉變和爭議，落實為承載特定意義的地方、場景和行動」(Low, 2017: 68)。簡言之，空間的社會生產比較聚焦於物質面 (營造環境)，空間的社會建構則專注於意義面 (地方創製)。

某個意義上，洛爾的空間的社會生產，結合了列斐伏爾的空間實踐 (經驗) 與空間再現 (構想)，空間的社會建構則接近列斐伏爾的再現空間 (生活)，因而有將列斐伏爾的三元架構簡化成為二元架構的問題，但也因此比較能夠凸顯對照性或對抗性的張力。

二、公共空間的可利用性、場景構作與身體繫留

空間的社會生產與社會建構的架構，可以指引我們探討臺中車站高架化及周邊公共空間生產的政經過程，以及營造環境完成後，不同的群體如管理單位與各種使用者，在建構地方意義上的衝突和協調。不過，這組概念雖然強調物質環境有其作用，而人類會賦予意義，卻未能更細緻掌握環境的物質特徵與人類感知及行動之間的互動或共構機制。就此，作者主張可以挪取生態心理學的「可利用性」(affordance) 概念，作為扣連實質環境與人類感知及行動的環節，並延伸提出場景構作 (scene-making) 和身體繫留 (corporeal mooring) 這兩種具體狀態作為考察的焦點。

吉布森將可利用性簡潔地界定為：「環境提供給動物的東西，它所供應或設置的東西，無論結果好壞」(Gibson, 1979: 127)。對動物而言，適合棲息的环境稱為棲位 (niche)，而棲位就是一組可利用性 (Gibson, 1979: 128)。乍看之下，這似乎是將可利用性歸屬於環境特質及其所開啟的機會，是以環境作為主角、甚至能動者的概念。然而，這組關係的另一方，也就是具體的特定動物，其感知、判斷、能力、需求及評價，也是不可或缺的關鍵。棲位不僅指涉動物的棲息處所，也指稱了動物如何棲息。誠如吉布森所言：

可利用性既非客觀特質，也非主觀特質；如果你願意，你可以說它兩者兼具。可利用性跨越了主觀—客觀的二元對立，協助我們理解這種二元對立的不恰當。它同時是環境的事實，也是行為的事實。它既是物理性的，也是心理性的，但並非僅為一端。可利用性同時指涉了環境及其觀察者 (Gibson, 1979: 129)。

因此，究其根本，可利用性乃是動物（感知與行動）能力和環境特徵之間的關係；可利用性概念不能化約為環境或動物任何一方，而是必須聚焦於關係本身（Chemero, 2003）。我們不能將可利用性視為預先存在於環境中的資源、機會或傾向，有待動物或人類來覺察、挑選和使用。相反，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。誠然，環境或物件皆有獨立於動物或人類感知的特質，人類或動物也能置身不同環境脈絡而保有同一性，但可利用性作為兩者之間的關係，是在雙方產生關係時才會現形。再者，可利用性得以彰顯時的覺察，既是人在覺察環境，也是在覺察己身，進而構成自身的存在樣態。更概括地說，作為人與環境之關係的可利用性，在此關係的體現中促成了人類以特定方式棲居，從而塑造了特殊的人類存有。

在可利用性的概念下，環境與產品設計就不只是產製特定空間配置或物體構造以提示功能，而是在規劃和設計某種人與物的互動、甚至互構關係。或者說，在設計環境及物件的時候，同時也要設計能夠適當感知及使用這些環境和物件的人類主體。然而，設計者、管理者，以及各種使用者所體現的可利用性，不見得一致。換言之，他們會建立與環境及物件的不同關係，因而緊張、衝突、協商和權力關係，便呈現於這些差異中。譬如，建築師設計了召喚旅客流連的觀景階梯，但旅客可能執意於迅速抵達和離開車站，而不去使用。或者，設計者刻意在大片牆面留白，以便召喚旅客的視覺震撼，但管理者基於人流引導，在上面設置了色彩繽紛的標語和指引資訊。當然，多數時候我們會順利進入習以為常、不假思索的可利用性中，成為正確辨識和運用環境線索的合宜主體，社會秩序於焉成形。

設計的環境特徵或物件，乃是安置於更廣大的脈絡紋理中，而非孤立存在；與環境或物件共構而形成可利用性的人，也不是獨立自存，而是置身於特定社會關係、過程與時空情境中，並且具有歷史沉澱與社會養成的習性。因此，可利用性的體現很複雜，必須參照脈絡、紋理、情境及文化習性而定。為了聚焦分析，本文創製兩個概念——「場景構作」與「身體繫留」——來掌握臺中車站暨周邊空間中的可利用性。

場景是場合、場面、場所，與景觀、景象、景緻等意義的融合，是具備特定型態、框構、焦點，以及言行導引線索的環境紋理安排，宛如影視拍攝佈景一般。公共空間的規劃設計或空間生產，往往涉及了場景構作，建構出由功能主導的場景，或是凸顯美感經驗的場景，後者晚近深獲重視，成為都市意象塑造的核心。這些構築的場景遍布於公共空間，企圖體現特定的可利用性，也就是特定的人與環境關係。然而，使用者不見得會順利體現這些場景預期的可利用性，反而有偏離規範或彈性挪用的方式，進而構成了其他可利用性。從使用端來設想的可利用性，可以用身體繫留為媒介來討論。所謂的身體繫留，乃是使用者通過身體感官和言行舉止，與環境特定部分產生牽繫而實現了可利用性。這不是持續移動，也不是穩固不變，因而稱為繫留，取其暫時連繫而駐留的意思。於是，規劃設計者及管理者的場景構作，與不同使用者，特別是街友和東南亞移工的身體繫留，可能形成對比

強烈且引發爭議的可利用性。吉布森界定的作為一組可利用性的生物棲位，正是街友或東南亞移工的一系列身體繫留節點和軌跡，串連起他們的生活支持網絡。

後文將指出，街友和東南亞移工基於特殊的處境、需求和能力，在公共空間紋理中辨識和體現出來的可利用性，與都市治理籌劃者和執行者的場景構作預期，大異其趣。這種差異將激發出公共空間中的權力施展，並表現為可利用性的政治。就此，我們也以空間之社會生產與社會建構的政經和文化面向，補充了吉布森過於偏向動物生物性及環境物質性的探究取徑。

三、公共空間的領域化、紋理與皺褶

作者通過可利用性、場景構作和身體繫留這組概念，嘗試將公共空間的社會生產與社會建構予以聚焦，並凸顯環境紋理的物質性、人類身體感知與行動之間的密切關係，藉以掌握公共空間的物質面和身體面。然而，為了將這些概念放回空間分析來探討，並掌握宏觀至微觀的不同層次，作者進一步將它們放在領域化 (territorialization)、紋理(texture) 和皺褶 (folding) 的架構中，來凸顯其中的空間動態和層次。

公共空間並非均質的存在，而是體現為各處不同的具體紋理質地。紋理既是指涉公共空間之物質構造配置的紋理，也是通過可利用性概念而彰顯的、具體情境下的社會行動及主體樣態。不過，不同使用者雖然會在特定處境下形成不同的可利用性，但出於文化習性、社會規範，以及設計者與管理者之場景構作的強烈引導力量，多數使用者的可利用性塑造，會落在特定範圍內，也就是能被接受為常態或正常的狀況，雖然範圍的邊界不見得十分明確，而是視情況而有協商的彈性。在這個範圍外，則有被視為違反常態或規範的可利用性塑造，但其違反有不同嚴重程度，或者說，引起管理者主動介入管制的不同程度。我們可以將這些違逆常態或規範的可利用性塑造或身體繫留方式，稱為皺褶，取其因為折曲越界而可能磨耗或改變紋理的意涵。相對的，都市治理之籌劃者和執行者，或者說公共空間之設計者與管理者據以構築場景的空間配置邏輯，則可以稱為領域化，這也是紋理的形成條件。

這組區分挪取自王志弘與高郁婷 (2017)，他們在探討都市開放空間中人與動物的關係時，參考林文源 (2014) 和張小虹 (2016) 而提出領域化、紋理和皺褶的分析架構。他們指出，「都市領域化是指以人類需要為中心，將城市生活環境依照特定運作邏輯而組構起來的過程」(王志弘、高郁婷，2017: 2)。其次，領域化作為將空間組織起來的邏輯，會塑造出具體樣貌，也就是積澱凝聚而形成特殊紋理，這包含了「具體情境連結、物質 - 空間實作，以及主體性配置」(林文源，2014: 26)。最後，皺摺概念源自德勒茲 (Gilles Deleuze, 1988, 1993)，但根據張小虹 (2016) 的闡述，「皺摺突破了線性單一、僵化凝滯、二元對立、界線分明的思考理路，展望跳躍摺曲、滑動疊覆、內外翻轉、跨境穿越的感知形勢，超越幾何形式的對映，邁向拓樸學的轉譯」(王志弘、高郁婷，2017: 2)。簡言之，皺褶往往是針對領域化所塑造之紋理的踰越和更動；領域化及其紋理部署，激發了皺褶實作，而

可利用性的空間政治：臺中車站暨周邊公共空間的場景構作與身體繫留

The Spatial Politics of Affordance: The Scenes-making and Corporeal Mooring in Public Space around the Taichung Station

這又引動了進一步領域化的紋理部署或調控。

若以可利用性概念來闡述，紋理作為物質配置及其提示之情境連結與主體性構成，正是特定可利用性的具體內涵。場景構作的可利用性，則透露了官方治理由上而下施加的領域化邏輯，它促成且支持了特定紋理配置或可利用性。皺褶則是對於領域化所形塑之邊界與秩序——也就是主導性的紋理、場景構作與可利用性——的質疑、迴避或跨越，表現為違逆常態的身體繫留或「另類」可利用性。當然，皺褶有時候會受到壓抑排除而抹平，有時候卻會逐漸積澱而形成新的紋理、場景，甚至可能促成新的領域化，也就是新治理邏輯的浮現。圖 1 摘要了這些概念之間的一般關係，將空間的社會生產與社會建構，聯繫上領域化、紋理和皺褶的區分，進而連結上可利用性的政治，也就是主導性的場景構作與違逆式身體繫留之間的張力。

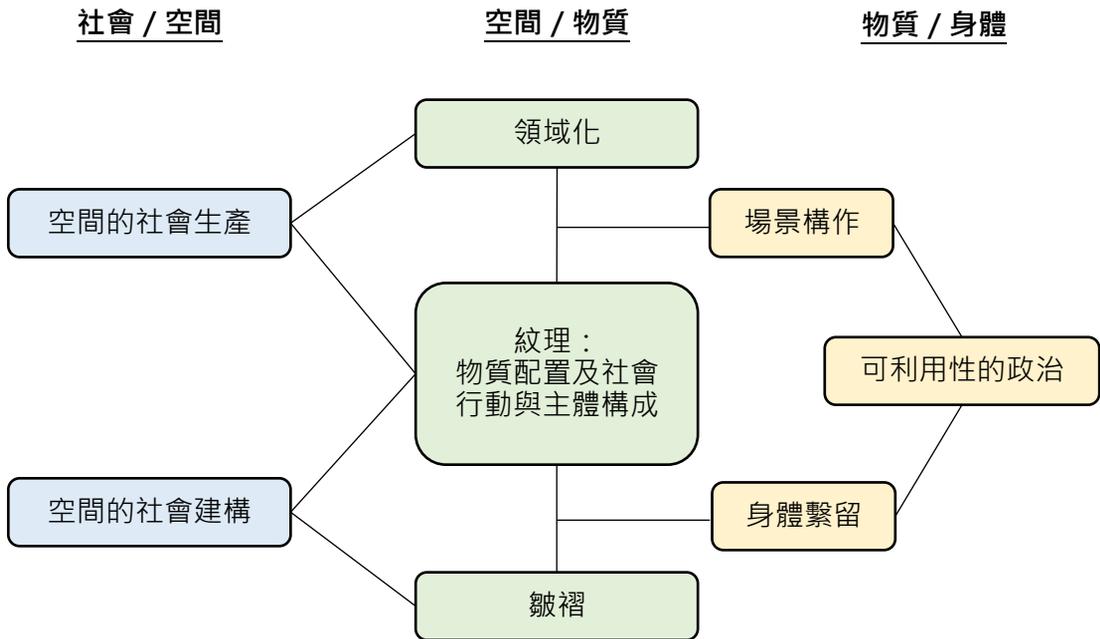


圖 1 概念架構

參、臺中車站周邊的紋理重組與場景構作

一、臺中市區鐵路高架化暨車站新建的紋理重組

臺中車站位於臺中市舊市區核心，鄰近中區、東區、西區和南區交界處（大約在建國路與民權路口）。這個交界樞紐位置，彰顯了火車站的門戶功能與地標意義。臺中車站始建於 1905 年（時稱臺中停車場），位於今日車站西南側。1911 年，日人在 1900 年臺中市區改正的格網基礎上，實施更完備的市區改正，確立舊城區以鐵路為核心的街道格局（陳靜寬，2012: 125, 133）。此後，人口與商業持續增長，舊站不敷使用，遂於 1917 年興建完成新臺中驛。1949 年仿原樣式擴建車站右翼後，臺中車站的形制基本未變，直至臺中市鐵路高架化計畫興建新站，並於 2016 年啟用，舊站則以國定古蹟身分保存（朱書漢、宋德熹，2017）。

1990 年代，緊鄰車站的中區、東區和西區人口漸趨飽和，不再明顯增長。特別是站前的中區，戶籍人口數甚至減少，形成空屋閒置狀況（表 1）。相對於城市往西延伸的新穎重劃區景觀和公共設施供應，車站一帶的陳舊風貌沾染了落後破敗污名，促使舊區再發展成為地方期待與官方治理議程。鑒於臺北市區鐵路地下化的前例，臺中舊區再發展也寄望鐵路立體化以縫合市區，並釋放土地以供再開發，兼以改善交通安全和都市景觀。早在 1979 年，市府便倡議實施鐵路高架化，但研究經費遭市議會以非迫切為由刪除（朱書漢、宋德熹，2017: 79）。

表 1 臺中舊市區人口變化

年度	中區	東區	西區	南區	北區	臺中市
1958	34,414	48,588	38,963	27,685	48,061	272,716
1968	38,892	68,768	60,071	44,457	78,583	407,054
1978	37,981	81,740	95,284	62,751	103,467	579,726
1988	38,270	77,237	110,432	68,538	131,627	730,376
1998	24,700	70,104	109,966	91,182	145,067	917,787
2005	24,062	72,374	116,676	107,272	146,787	1,032,778
2018	18,514	76,175	115,698	125,874	147,557	1,162,363

註：本表臺中市指升格前之舊臺中市，即中、東、西、南、北、西屯、南屯、北屯八區。

資料來源：孟祥瀚主持《臺中市志·沿革志》(2008: 183-187)；臺中市統計資料庫

(http://pxweb.taichung.gov.tw/taichung/dialog/statfile9_n.asp)。

可利用性的空間政治：臺中車站暨周邊公共空間的場景構作與身體繫留

The Spatial Politics of Affordance: The Scenes-making and Corporeal Mooring in Public Space around the Taichung Station

隨後，由臺灣省政府交通處推動，建設與徵地經費達 620 億元的臺中鐵路地下化計畫，於 1990 年代初期獲得行政院同意核予經費，但因臺灣省組織調整（精省），以及經費過於龐大而陷入停滯。精省後，計畫轉由交通部鐵路改建工程局承辦，經檢討後改為高架化方案，並於 2006 年由行政院核定「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」（朱書漢、宋德熹，2017: 74-83），隨即展開鐵軌高架化、車站新建、立體道路平面化及拓寬、平交道取消與地下道填平，以及高架鐵路下方綠空廊道景觀工程，以舊區再開發的領域化邏輯，深刻重組了車站及周邊紋理。

隨著都市變遷，城市的紋理——物質配置及相應的社會情境與主體塑造——也持續變化，但往往維持著基本格局。日本時代的臺中城市建設，已於車站周邊部署了支持殖民經濟和現代性的紋理。除了鐵路場站設施與宿舍，還有住宅商業街區、公共建築、公園、排水溝渠（綠川）、軍事用地（干城地區）、糖廠、酒廠等。戰後的快速增長，則在既有格局下擠進高密度人口與活動，熱鬧之餘，也容易引發火災等公安危機。1980 年代以後，高速公路闢建、機動車輛增加、新市區重劃等趨勢，吸走了舊區商業及人口（蘇睿弼，2018: 94-95），在既有格局中留下許多紋理空洞、斷裂情境，以及期待振興的慾望主體。由國家和資本聯手主導的高架車站、廣場及周邊開發計畫，則是企圖突破僵滯格局、重塑紋理的空間生產力量，並以核定工程計畫和都市計畫（主要是變更土地使用分區）的形式取得合法性（臺中市政府，2008，2011）。圖 2 與圖 3 是車站改建前後的空照圖，顯示巨大的新車站量體，明顯改變了都市紋理，重塑了道路、街廓、景觀，以及人群移動的軌跡與視線。



圖 2 臺中車站周邊衛星地圖（2003 年 12 月 31 日 · Google Earth）



圖 3 臺中車站周邊衛星地圖 (2019 年 1 月 28 日 · Google Earth)

臺中都會區鐵路高架捷運化計畫全長 21.7 公里，涵蓋豐原至大慶站路段，除改建豐原、潭子、太原、臺中、大慶五站，另新建栗林、頭家厝、松竹、精武、五權等五座高架通勤車站，總經費 310.45 億元⁵。沿線的平交道、鐵路涵洞、車行陸橋、車行及人行地下道，根據《臺中市鐵路高架化後都市縫合計畫研究案》，多數要填平以收「縫合」之效（臺中市政府，2008；臺中市政府都市發展局，2017a）。原鐵軌挪出的帶狀土地，將作為自行車道、人行步道及綠帶等新公共空間，高架鐵路正下方則供商場、停車場和公園使用，即「綠空廊道」計畫（臺中市政府建設局，2017）。綠空廊道計畫中的「綠空鐵道軸線計畫」，即原以駁坎和鐵橋墊高的舊路空鐵道段，位於臺中車站南北側，串連臺中產業文化園區（臺糖生態園區，原帝國製糖廠）、臺中鐵道文化園區（舊臺中車站），以及臺中文化創意產業園區（原臺中酒廠），南段並獲得文化部「再造歷史現場」專案補助（臺中市政府都市發展局，2018）。

除了釋出線型公共空間，新臺中車站本身也是一個新公共空間。車站設計採取大頂棚覆蓋二樓大型穿堂廣場，車站建築設計者張樞稱此為「都市客廳」，未來將連結臺中大車站計畫，即客運轉運站。二樓廣場利用寬闊臺階轉向約九十度而延展至地面層，連結了舊站的站前廣場與舊月臺，創造令人印象深刻的高低雙層公共空間與都市意象。張樞指出，

⁵ 參見交通部鐵道局網站之計畫介紹

(<https://www.rb.gov.tw/showpage.php?lmenuid=3&smenuid=83&tmenuid=128&pagetype=0>)

原始設計將高架月臺架在舊車站上方，並利用舊車站進出。但時任行政院政務委員林盛豐認為不妥，委託曾成德與吳光庭研擬修改方案，挪動新站位置以避開舊車站，並將原計畫的三月臺六股軌道減一股道，降低對舊車站的壓迫感。新設計也改變拉直建國路的原計畫，將其改為彎道，以利留設舊站前方大型廣場，增加行人徒步的餘裕而強化縫合感 (張樞，2018: 84-85)。為了達成這些擴增公共空間所需的修改與土地移轉，張樞於接受作者訪談時也透露，他要負責整理都市計畫，協調建議市政府和臺灣鐵路局交換土地。這顯示了都市計畫及其土地使用分區規範，以及土地產權及利益歸屬，依然是最基本的領域化原則，也是高架化工程牽動之土地再開發的基礎條件。

除了鐵道高架化與新車站促成了紋理重組，產出新公共空間，車站周邊也有多處大型開發案和景觀綠化計畫，擴大了紋理改造效應 (圖 4)。這些執行中的計畫包括：臺中大車站計畫⁶、干城商業區 (臺中市政府，2015)、臺糖生態園區⁷，以及綠川整治計畫 (第一期已完成，準備施作第二期)(臺中市政府水利局，2017)。

綠川整治計畫除了涉及旱溪引流、汙水截流、礫間處理、水岸景觀美化，以及原覆蓋路段的開蓋工程外，還涉及中區都市再生計畫，也就是商業街區的劃設與閒置空間活化利用。2012 年，緊鄰綠川的宮原眼科，由日出集團修復後開幕，引領了中區活化利用閒置舊屋的風潮。⁸臺中市政府也於此時委託東海大學建築研究中心，執行臺中市舊市區再生計畫研究案，開啟了塑造願景、實地調查、媒合地主和新創企業、地方導覽，以及發掘議題與經營社群團隊等社區擾動工作，推動沒落舊區再生，避免全面拆建式的更新 (蘇睿弼，2019)。綠川整治美化及中區老屋再生，以富有風味的公共及商業空間，吸引不少遊客到訪，搭配臺中州廳、臺中刑務所、舊臺中車站及倉庫等歷史建築，顯示由更新開發主導的領域化及其紋理部署中，也交纏著綠化生態及歷史文化主題而增添了異質性。然而，相較於剷平重建式發展的領域化力道及龐大量體，生態環境與歷史文化往往是點綴的配角，即使有畫龍點睛之效，但尚未成為主導舊城更新的領域化邏輯 (圖 5)。

⁶ 拆除舊建國市場，改建大樓，內含立體停車場、轉運站、商場、旅館、辦公、住宅等，並發展創新創業場域 (臺中市政府都市發展局，2017b)。

⁷ 原為大型購物中心專用區，後變更為商業區、闢建湖濱生態公園、保留帝國糖廠臺中營業所為產業故事館，並容納建國市場的新建用地 (臺中市政府，2012)。

⁸ 相較於宮原眼科的修復再利用方式，綠川旁因火災而荒棄的綜合商業大樓「千越大樓」則準備都更，但因塗鴉客和藝術團體「逃亡計劃」進駐而形成新興文創聚落，是另類的閒置空間再利用案例。

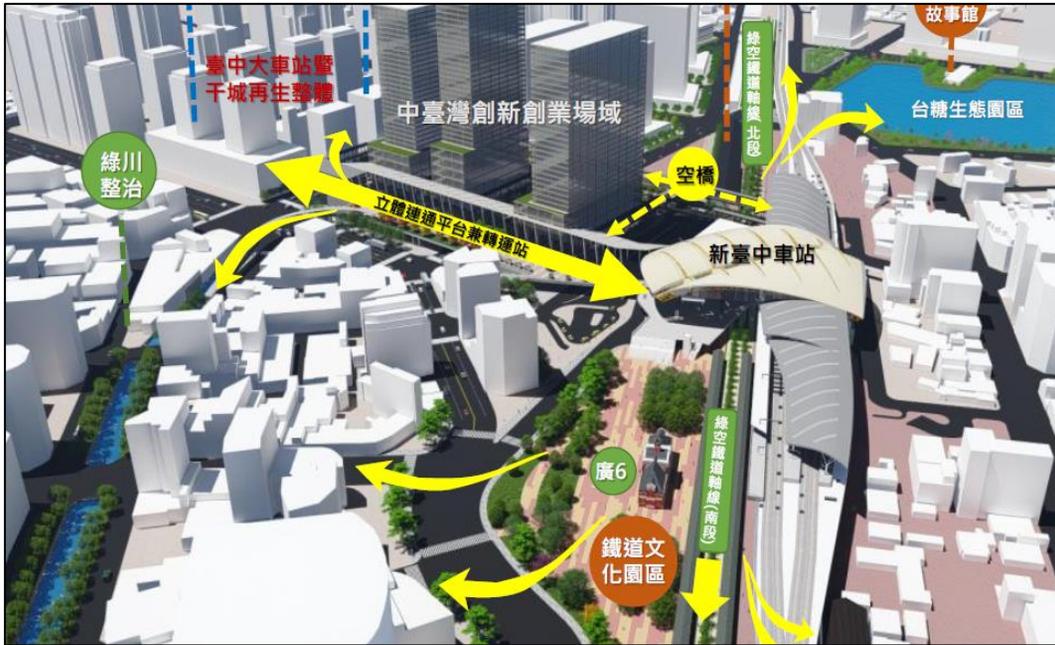


圖 4 臺中車站周邊開發計畫
資料來源：臺中市政府都市發展局 (2017b: 13)



圖 5 臺中車站周邊紋理
(資料來源：陳敬杰繪製)

二、臺中車站暨周邊的場景化工程與可利用性部署

儘管有眾多計畫，截至本文寫作時，車站周圍商業區的再開發仍是未定之天。2018年10月，臺中花卉博覽會與直轄市長及縣市長舉選前夕，市府以「慶祝鐵路高架化全線通車」為名，舉辦「臺中舊城新生博覽會」，在新建的舊車站前廣場、綠川、柳川、綠空鐵道與臺中公園等地，屬於生態與文史亮點的位址，舉辦音樂會、演唱會、市集、電影放映、願景模型展示和光雕布置展覽。這些活動頗有將新建成的硬體空間演繹成為生動「場景」的企圖。從活動及官方宣傳影片《舊城新生·臺中》的呈現裡，可以辨認出臺中車站周邊已有較完整部署的數種場景構作。

首先，新舊火車站圍塑出來的廣場，設想「門戶」與「舞臺」場景，預期有活力充沛的市民熙來攘往、參與大型活動。《舊城新生·臺中》影片的車站定格手繪效果（圖6），左右各由新舊車站佔據、各有「臺中車站」招牌清晰地分據畫面中心。三兩成群的行人及推著嬰兒車的年輕婦女，踏著輕盈步伐談笑風生。博覽會的「鐵道·花開」站前廣場音樂會，演出召喚日治時期火車站風采的音樂劇；「車頭棒電影」邀民眾體驗站前廣場如何成為戶外電影院；「啟動·綠空 1908」與「驛起·花亮」，讓站前廣場成為願景展覽空間、市集和光雕秀舞臺，並運用這些裝置和展示物，演繹臺中車站自過去以迄未來的樣貌。

其次，綠川與柳川的景觀整治段，設想了「古風愜意生活」場景。宣傳影片裡，手繪畫面呈現紅櫻夾道、落英紛飛的綠川，有情侶檔倚水慢行，柳川則有小倆口在新鋪設的臨水黃石面上相偎，低語呢喃（圖6）。舊城新生博覽會的「川川市集」招攬了35個當地商家組成攤位，「以地方風格創意市集結合水岸文創的形式，展演中區舊城生活日常」。「點亮·綠柳川」運用光景佈展，示範昔日市區的舊水溝如何搖身一變，成為水映華燈、繁榮又不失情調的都市夜生活景緻（臺中市政府觀光旅遊局，2018）。

另外，如前文所述，臺中車站由建築師設想為一處垂直流通的「都市客廳」，除了以地面層商業空間配置來促進高架化站體兩側的人流往來，更以二樓的大平臺、大階梯及其連通的地面廣場，整合出或川流不歇、或駐足眺望的劇場般公共空間。



圖6 《舊城新生臺中》的臺中車站與綠川場景截圖
（資料來源：臺中市政府新聞局 2018）

作為門戶與舞臺的站前廣場，作為古風愜意生活所在的綠川與柳川景觀段，以及作為都市客廳的新站體大平臺的垂直場景構作，必須仰賴硬體配置來達成。例如，建築師設計讓新站與舊站之間拉出九十度交角，以便圍塑出廣場，並定調了大階梯與地面層廣場之間類似劇場般的視野關係。張樞受訪時也指出，「既然要保留這個〔舊車站〕，當然是全情景」，他說服鐵工局在已經指定保留的第一月臺外，也要原址保留第二月臺，讓兩個月臺包夾的軌道空間與舊站體，共同搭建起昔日場景。作為「廣場」與「客廳」的站前空間和大平臺，應該儘量空曠平坦，但它們同時也是「舞臺」，於是理所當然地成為公共藝術的放置地點，包括橫跨大階梯的《水逗娘》、廣場上的《期待》、以及大平臺上的《臺中之心三部曲》(圖 7)。

然而，這些公共藝術品的設計與擺置，不見得能與車站本體造型和配置順利融合，甚至顯得突兀。另一方面，車站管理單位為了指引、提醒及禁制而貼附於建築立面的時刻表、招貼、公告及廣告，雖有實務功效，卻也成為干擾建築美學皮層的雜訊。至於綠川與柳川的古風景觀，則仰賴色彩繽紛與高低錯落的植栽配置，另有替短窄的水面增添視覺趣味性和親水可能性的臨水座椅、臺階，以及召喚古風的圖騰標誌(圖 8)。



圖 7 從大平臺穿越《水逗娘》往廣場，以及從廣場舊月臺往大平臺的視野
(資料來源：高郁婷攝)



圖 8 植栽與臨水鋪面構成了曲折河岸場景與「綠川」圖案欄杆
(資料來源：高郁婷攝)

可利用性的空間政治：臺中車站暨周邊公共空間的場景構作與身體繫留

The Spatial Politics of Affordance: The Scenes-making and Corporeal Mooring in Public Space around the Taichung Station

耗費近 20 年逐步構築的生態與歷史文化場景，儘管並非再開發之領域化邏輯的主幹，卻更能彰顯領域化所欲求的可利用性。例如，前述影片中勾勒的廣場和水岸使用者，皆是年輕、打扮時髦且行動自如者，站前廣場的空曠，少有座椅，則允諾一處人潮流動而非長時間駐足的環境。因時因地且因人群而異的使用情境，並未盡納車站工程之中。2019 年夏季，作者至車站觀察時，實際的使用情況與宣傳品勾勒的場景，有著極大出入。

首先，空曠的站前廣場缺少綠蔭遮蔽，炎夏時鋪面石磚的光線反射與熱度，令人難以久待。因此，人群緩步川流的場景並未浮現，多數旅客皆疾行進入站體、急於躲避熾烈陽光。廣場與大階梯的大理石椅，乃至公共藝術《期待》那看似可供入坐的設計，都熱得發燙，椅面貼著「Don't sit when high temperature! 烈日高溫時，請勿乘坐!」的雙語警示（圖 9）。太陽西斜後，在廣場間坐、聊天、等待或從事街頭表演的人，才逐漸多了起來。位於二樓的大平臺有頂棚遮蔭，的確成為旅客短暫駐足、等待或居高觀景的所在。然而，這個平臺儘管被視為客廳，卻鮮少提供座椅，意味著停駐者必須席地而坐。

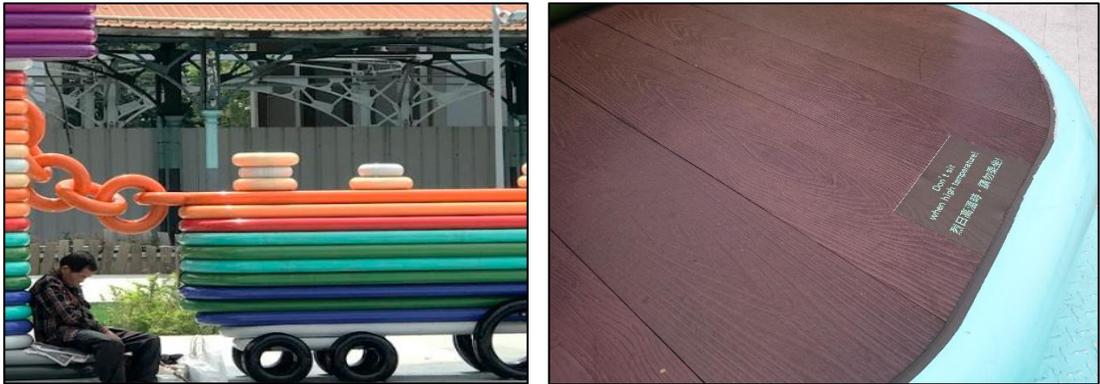


圖 9 公共藝術作品《期待》在白天時若要入座，最好先鋪個報紙。
(資料來源：施靖霜、高郁婷攝)

假日時的綠川景觀段也稱不上「愜意」，並非只有小倆口相偕，而是有家庭、大批偕同出遊的學生、青少年、東南亞移工，以及相準假日人潮而來的行乞者和街賣小販，溢滿寬約 20 餘公尺的河道兩岸。然而，扣除水面約 14 公尺，剩下可供行走休憩的地區不足四公尺，並集中在東協廣場至中山綠橋之間約 160 公尺的區間，截至目前，也只有這個區段設置了臨水階梯、步行空間與座椅。

簡言之，在車站周圍空間駐留時間最長、或在某個時刻佔最多人數者，經常不是官方場景構作中端正地漫步、等待、暫坐的主體，而是摩肩擦踵、恣意坐臥、大聲談笑、席地久待者。後者對環境的挪用，顯示場景工程在部署可利用性時，並未深究差異化群體所體現之多樣的人與環境關係。街友與東南亞移工對於車站周圍環境的適應和挪用策略，尤其凸顯了臺中車站的新場景構作，如何略除了他們的需求。

肆、弱勢群體的可利用性擷取與身體繫留

一、街友：街頭生活的繫留策略

臺中市社會局於 2018 年 9 月，設立了位於車站附近的社會救助新駐點「六號合作社」。作者於 2019 年 6 月拜訪駐點社工時，受訪者 T 提到街友業務與臺中車站周圍的密切關係：「一個月大概會接到 30 來件陳情案，有一半大概都在這裡——因為這裡人來人往，最容易被民眾看到。」因此，除了人數較多，街友在車站這個人潮往來場所的能見度，啟動了民眾陳情與官方施力介入，也透露了街友通過身體皺褶行動而塑造出來的可利用性，違逆了眾人習以為常的場景構作。對權管機關而言，民眾舉報次數的多寡，直接影響他們管控街友的輕重程度。街友其實也很清楚這個情況，因此「街友都會躲到人較袂去的所在」(受訪者 C)。不過，隨著舊車站讓位給強調人流通暢的新車站，街友要找到不容易被看見的地方休息過夜，變得愈發困難。

(一) 車站改建前後的環境可利用性轉化

舊車站時代，街友經常會在後站的臺鐵舊倉庫區，也就是如今的 20 號倉庫群附近休息和過夜。倉庫群在 2000 年時，由當時文建會在「鐵道藝術網絡」為名的鐵道閒置空間再利用政策下，向臺鐵承租、委由民間公司經營，轉作藝文工作者入駐空間。即使如此，後站區域也未如前站一般匯集人潮，街友仍經常在倉庫旁的木板平臺休憩，冬天也常鑽進未租用的舊倉庫內避冬，卻也因為用火而引發火災疑慮。

2009 年臺中車站高架化工程動工，舊倉庫群保存爭議隨之延燒。儘管有民間團體和建築專業者居中協商，提出車站北移方案而令倉庫群得以保存 (倉庫群在 2016 年確認了文資身份⁹)，但對街友而言，它們不再是適合隱匿的邊陲空間。2010 至 2016 年間，基於工程、防火安全與文資保存考量，相關單位將宿舍群以圍籬圍起，街友原本的隱身處所因而更受擠壓，令他們逐漸移動至前站區域，出現在一般旅客的視野前。同一時間，前站的綠川景觀工程，也正如火如荼進行。2016 年 11 月，東協廣場前的綠川開蓋，原本的地面廣場空間不復存在，但這裡原是白天街友可以恣意打盹休息，開闊又有綠蔭遮蔽的少數公共空間。至此，街友仰賴的休息和就寢空間更加緊縮且碎片化，因而開始在出乎市民預期的地方如地下道頻繁現身，引起部分市民的反感。

⁹ 2016 年 1 月，臺鐵宿舍群、20 號倉庫群及新民街倉庫群，公告為「歷史建築」。其中，新民街 8 號及 10 號倉庫鑑於年代久遠而指定為「古蹟」。2019 年，這些倉庫群建築更名並公告為「臺中驛第一貨物倉庫群 (新民街 8、10 號倉庫)」、「臺中火車站附屬設施建築群 27 號倉庫」、「臺中驛第一貨物倉庫群 (新民街 11-17 號倉庫)」和「臺中驛第二貨物倉庫群 (20 號倉庫群)」。

當後站不再適合睡覺，地下道成為街友的暫時棲身地。2016 年初起，街友帶著家當往地下道匯集，白天即可見躺臥者，夜晚數量更多，一條地下道可能有數十床。地下道街友數量驟增，引發新聞報導譏諷：「善心人士給的福利過好，讓地下道幾乎變街友大道」，並質疑這是「街友攻占地下道，是臺中黑暗面」。¹⁰報導指責街友群聚空間導致氣味不佳、引發女性安全疑慮，並質疑中部首善之都不該有此樣貌。不過，隨著高架化工程推進，各處地下道逐漸廢置和封閉，最終輪到了站前的中山地下道（通往原站前之國光與統聯客運搭乘處）。2018 年 1 月，寒流特別強勁，為了避冬，聚集中山地下道的街友數量更甚以往。當時市長林佳龍特別前往表達關切（自由時報，2018）；不過，就在當月底，中山地下道仍如期封閉，市府表示將輔導遊民就業和安置（臺中市政府，2018）。

車站周圍地下道封閉後，從後站區域潛入地下人行空間的街友，終於被逼上了地面層。他們開始四散到車站周圍的騎樓空間，或更遠處的五權地下道、新中公園和臺中公園。仍舊選擇在車站周圍設施就近找地方，建立睡眠可利用性的人，則往新站體下方地面層隱蔽空間、轉運站內與站外的緣側、舊車站出口閘門、舊月臺棚架下方等地聚集。

於是，街友頻繁與一般旅客的視野和路徑交錯，民眾舉報數量大增。2019 年農曆年，已經沒有地下道可以避冬的街友，群集於新站體下、位於前後站中間的空曠通廊，高峰期約有 30 至 40 個「床位」。這引起臺鐵和市府局處「清理」這些由身體躺臥及隨身物品形成的皺褶，試圖恢復美感化的場景。臺鐵原本公告 4 月底執行，卻在 3 月 30 日即會同市府環保局與鐵路警察局，執行街友勸離及物品移置。當時，不在場街友的家當被丟入回收車和垃圾車；剛好在場的街友，也只能坐看多數家當遭清除（圖 10）。作為緩衝，臺鐵允許街友可以暫時至舊車站出站閘口處棲息，但除此之外的空間（包括新站體下方和舊月臺棚架）若有人坐臥，則會請鐵路警察勸離。此外，臺鐵也開始管制廁所的使用，在晚間 10 點半左右拉下鐵門（綜合受訪者 C、T 及鐵路警察 P 所述）。

隨著新車站環境逐步改建完成，街友先是從後站進入地下道，接著上浮至地面，進而成為權責單位加強清理和驅趕的目標。新車站的通透視覺設計，令街友變得明顯可見，壓縮了他們挪用環境之遮蔽特質來建立另類可利用性的過程。截至本文寫作時，整個車站周邊在視覺上最陰暗之處，就是舊站的出站閘口，形成一處凹陷。臺鐵充分了解這個地方是設計尚未完成、人潮不會觸及的隱匿空間，於是仁慈地給街友一個暫時居所——在舊車站與舊月臺的歷史場景完工、可供遊客賞玩之前，竄移的無家者皺褶仍得以在陰暗中喘息，直到開幕的聚光燈令其灰飛煙滅為止。

¹⁰ 內容分別引述自民視 2017 年與華視 2016 年新聞影音，參見

<https://www.youtube.com/watch?v=31ETAufI2UI>；<https://www.youtube.com/watch?v=1pNs-mvXy3g>。

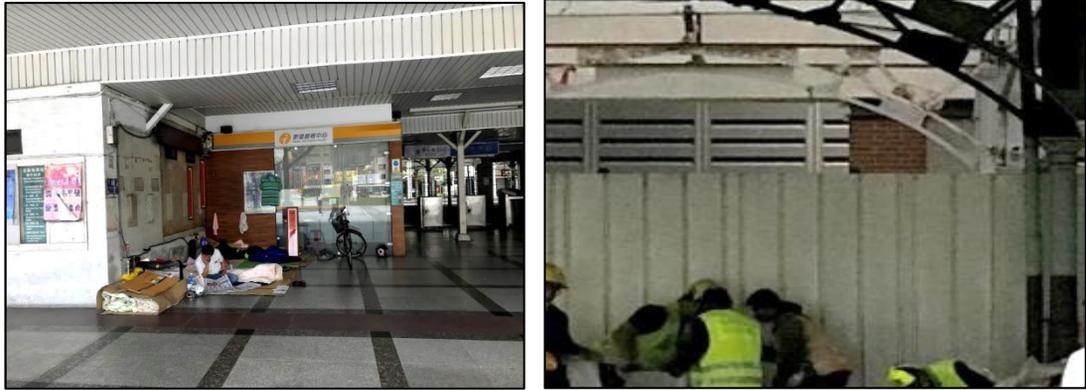


圖 10 左為臺鐵允許街友暫棲的舊站出站閘口；右為 2019 年 3 月 30 日警察與環保局人員清理街友家當情形

(資料來源：施靖霜攝)

(二) 街友的棲位尋覓與身體繫留

截至 2019 年中，穩定在車站周圍生活的街友約有 20 位，除了 6 至 7 位在臺鐵舊站閘口，其他則在騎樓和轉運站等角落棲身。受訪者 C 與 T 表示，臺中車站周圍多有善心人士發放物資、熱食，過年時還會發紅包。這意味著即使車站環境劇變，街友往往仍在資源獲取的考量下持續聚集，並找出讓身體得以短暫休息的新棲位。好的棲位指標，往往是附近有可以提供基本生活需求的公共設施，有一定遮蔽，並適合躺臥和擺放物品。為了增添舒適度並劃出範圍，紙板鋪墊也常用於構築可利用性。

2018 年初地下道封閉以前，C 表示他觀察很久才了解到，為什麼同一條地下道，偏偏某些出入口會聚集特別多街友。「是廁所」，他說道，「我體會很久，統聯、國光出入口出去也是個廁所，車站出來也是個廁所，那三個地方出來最方便，聚集最多人。」T 則補充道：「也會有群聚效應，這裡交通方便，來這個縣市臨時工作的、還沒地方住的，看到有人在這，就會跟著聚集在這。」

地下道封閉後，同樣鄰近廁所的新車站一樓空曠通廊，成了絕佳選擇，對面的臨時轉運站因為有空調，也頗為熱門——不過，街友只能在人潮散去的大約 10 點半後進入轉運站，而且管理方強調，不能躺，只能坐著睡。因此，要到 2019 年 3 月 30 日大清場之後，轉運站和舊站出口閘門才取代了新站一樓通廊，成為車站附近的熱門睡覺地點。隨著臺鐵開始限制入夜後的廁所使用，街友也轉往其他可能的盥洗用地，包括附近的 24 小時便利商店、後站的大魯閣新時代百貨公司，以及離車站 3 公里的中國醫藥大學，都是街友經常去吹冷氣兼休息的重要地點，以一連串可利用性構成了街友棲位。

可利用性的空間政治：臺中車站暨周邊公共空間的場景構作與身體繫留

The Spatial Politics of Affordance: The Scenes-making and Corporeal Mooring in Public Space around the Taichung Station

2018 年初，有鑑於民眾對街友的舉報明顯集中於車站周圍，臺中市社會局在車站附近的「原南區公所」設立社會救助服務據點，並以其地址（南區合作街 6 號）命名為「六號合作社」。受訪社工 T 表示，若要聚集在車站的街友前往社會局尋求協助，距離太遠，社會局的氣氛與空間配置也不適合他們久待，因此「才想找火車站附近的空間作為服務據點，想拉近服務人員與街友的距離。」社工向作者展示六號合作社的綜合空間，內有設施可供街友洗滌休息、晾曬衣服、領取二手衣物。街友使用該空間時的動線安排和簽到機制，增加了他們與社工互動交談的機會。2018 年 9 月，臺中市公告《遊民安置輔導自治條例》，旨在整合社會局、消防局、警察局、衛生局、勞工局、環境保護局、民政局，以及各區公所的遊民業務職責。條例除了明訂基層警員接獲民眾的街友通報後，需依循標準流程處理，也要求各局處和醫療院所不能僅消極接受通知，還要主動查報。於是，街友在此方針下明確納為法規治理對象。

於是，2016 年以後致力塑造舊城區新場景的市府，戮力祛除不合宜的街頭主體，積極介入，令因新站帶動空間改造而變得明顯可見的街友，歸屬於受限的可利用性中。政府一方面制定硬性規範，另一方面劃定官方版棲位如六號合作社，令街友形跡更能預期和監管。確實，街友的盥洗與休憩清單在此安排下多了另一處選擇。2019 年 6 月，作者前往六號合作社時，讓街友曬衣服和休息、鋪設木地板的多功能交誼廳裡，正好有數名街友躺臥小憩，一片寂靜下只聽得見電風扇的運轉聲。社工 C 表示，在頻繁宣導下，街友逐漸知道有這處地方可以使用。即使如此，街友仍然得在街頭擺放家當。2019 年 8 月，抱怨市府未妥善安置街友，導致他們在街頭現形的輿論再次出現（張菁雅，2019），顯示街友的生存棲位難以安穩。他們在主流領域化邏輯構築的場景紋理中，尋覓與建立棲身的皺褶，卻因益發通透的環境配置而愈來愈難以長久繫留。



圖 11 左為六號合作社內的多功能交誼廳；右為站前中山路人行道的街友家當
(資料來源：高郁婷攝)

二、東南亞移工：趕進度的休憩移動與停駐

(一) 從第一廣場到東協廣場：一站滿足式的可利用性與休憩支持網絡

對東南亞移工而言，周末假日的安排必須相當緊湊。他們經常要在短暫的一天內，完成必需品採買、休閒活動、人際交往，或是勞動問題的處理，以及與家鄉間的溝通匯兌等事務。車站周圍也往往因應此時間安排的緊湊性，密集聚攏了能夠滿足他們各式需求的商業服務。

臺中車站周圍最能彰顯這種一站滿足式需求、知名的東南亞族裔消費地標，就是樓高 13 層、距火車站僅約 350 公尺，並於 2016 年 7 月時由第一廣場（一廣）改名「東協廣場」的商業大樓。2016 年 5 至 6 月，《報導者》有關第一廣場的深入報導，勾勒出這座大樓如何替在外經受挫折與歧視的東南亞移工，提供了避風港，或是一組可利用性構成的棲位。一廣既是他們可以安心消費、恣意說母語的地方，也是他們可以打黑工、賺取額外收入，不必擔心舉報的工作場所（簡永達，2016a、2016b）。不過，2016 年臺中市政府在南向政策與多元文化旗幟下，將一廣更名為展現入主東南亞經濟雄心的「東協」，並以綠川景觀整治之名，打開路面以營造綠川景觀，令商業大樓前原本可供移工和街友席地聚會的廣場空間消失。於是，相對不受外界干預的東南亞移工避風港，也開始受到新領域化邏輯的介入重整。

如今，臺中市政府擁有的東協廣場一至三樓空間，除了有東南亞超市、百貨、餐飲與眾多手機通訊行，三樓也有市府勞工局主導設置的「國際移工生活照顧服務中心」、「東協四國駐臺辦事處巡迴服務中心」，以及「東協廣場溝通互動平臺」。臺中市政府勞工局於 2016 年成立「外勞事務科」，宗旨為「基於對國際人權之尊重及平等互惠原則，加強外勞基本人權維護及合法權益保障」（臺中市政府勞工局，2018）。上述三個名稱各異的服務中心與平臺，便在此期許下掛牌，但委由其他單位經營。例如，國際移工生活照顧服務中心是由勞工局、移民署、警察局共同成立，實際上委由「臺中市總工會」管理和經營，主要業務是輔導勞資糾紛、提供法令諮詢評估，也開辦專供外籍移工的中文學習班（受訪者 H）。

弔詭的是，扮演橋樑角色的服務中心內，並沒有常駐的翻譯。2016 年 3 月，長期關注國外勞工權益的臺灣國際勞工協會（Taiwan International Workers' Association, TIWA）也入駐東協廣場。成員 L 表示，服務中心人員無法處理前來求助的移工勞動糾紛或諮詢，也經常因為沒有翻譯——印尼、越南和菲律賓語翻譯都沒有——而聽不懂。於是，他們曾經順理成章地將這些求助者帶去位於 8 樓的 TIWA。L 質疑：「你不是要辦諮詢櫃臺嗎？那為什麼把人帶到我們這裡，我們又不是你公部門的單位。」

儘管市府大張旗鼓嘗試營造「東協」空間，但支持移工生活的仍是服膺他們消費習慣而發展出來的商業活動。除了東協廣場大樓的百貨和餐飲，2000 年以來逐漸溢出大樓，延伸至周圍繼光街和成功路巷道裡的越南、印尼、菲律賓餐飲或美容理髮店，以及便宜的商業旅館，都是移工消費交際的所在。L 提到她某次周六晚上住進東協廣場內旅館的經驗，

次日驚覺早上九點就有移工在樓下排隊等候空房，開啟當天的遊憩活動：

我就想說，哇喔，這麼早就來開房間。可能他假日生意就是非常好。當時旅館還跟我們講說，你一定要來喔！因為禮拜六很多客人，一到五就沒差，但禮拜六部分工廠工人就有放假，所以跟他們的對象就會來住旅館，然後隔天禮拜天一早，就可以起來買東西、匯錢啊，然後回各自工作的地方〔…〕他其實把所有他要做的事情壓縮在一個很短的時間。所以為什麼要早上九點就來排隊？因為我不知道要排多久啊！如果太晚去，可能還沒打炮我就要回工廠。或可能我一早就來開房間，開完後，我就可以去吃午餐，然後去唱卡拉 OK、匯錢買東西，然後五點半各自回家。比起空間的狀況，時間影響更大，他其實是在一個很短的時間，濃縮在很小的範圍，可能旅館就是一整條街，走兩步旁邊就是卡拉 OK。

目前為止，2000 年以來與東南亞族裔消費長期耦合的商業活動，並未因為 2016 年一廣更名及綠川開蓋而有巨變。這顯示東南亞族裔地景儘管不見得為部分市民喜愛，加以臺中市政府以東協廣場之名介入推動大樓的高級化，導致部分小型店家移離，而大型超市資本進駐，但移工的蓬勃消費力，仍得以在舊區再開發處於半途狀態下，支持了不易取代的一站式消費棲位。儘管如此，這不表示政府步步建構的場景美學，未令東南亞移工在車站周遭公共空間中難得的放鬆時光，逐漸成為有待規範的不合時宜身體皺褶。

(二) 多元文化場景與姿態政治的交錯並陳

東協廣場一樓，兼賣臺灣和泰國雜貨的店家老闆娘 B，於 2019 年 3 月底受訪時表示，2016 年一廣更名為東協廣場，對生意並無太大影響。然而，生意在近半年來卻開始滑落。她認為，這與東協廣場保全開始驅趕東南亞移工不無關聯。2019 年 7 月，TIWA 在臉書上傳一則警察驅趕東協廣場移工的影片，顯示移工從廣場上的金字塔階梯不情願地起身離去，引起了關注和爭論。臺中市警局第一分局表示，因為有廣場上移工酒後鬧事、妨礙安寧疑慮的舉報，才前往勸離，要他們在周日晚上早點回去，明天好早起工作。然而，勸離當時不過晚上七點，不免令人疑惑，妨礙安寧的指控是針對東南亞移工的差別待遇 (馬六甲，2019)。

2019 年，受訪的東協廣場保全 S 表示，他在此工作三年間，覺得「移工席地而坐是不太好看」，但「臺中市政府也沒有進行好的規劃」，沒給移工可以坐的地方。至於保全自己在假日時秉持的原則是維持通道可行走，不會真的叫席地而坐者起身。於是，或許不如受訪者 B 想像的，是保全驅趕導致移工生意滑落，而是某股隱匿但主流的市民聲音，通過舉報施壓公權力，限制移工以特定的可利用性來使用廣場空間。東協廣場上遍佈的禁止和規範告示牌，顯露了這波「文明」聲音，對於東南亞族裔挑戰「合宜場景」的身體姿態，表現出強烈的不寬容。特意以印尼文、越南文、泰文、菲律賓文和英文寫出的告示牌或標語，設置在廣場四周的花圃、地板、階梯、牆角等處，要求不可以坐地板、不能坐階梯、

不能喝酒、不要丟垃圾、不能吐痰，還要淨空通道 (圖 12)。

相較於移工使用廣場的方式不斷受到檢視，2016 年嘗試將東協廣場建造為多元族群融合象徵而積極介入的政府，則順其自然地成為擁有優先權的廣場租借者。2019 年 4 月 14 日，東協廣場舉辦「移鳴驚人東協好聲音——才藝競賽暨泰緬節慶」活動。擺攤單位有臺中市政府單位，包括勞工局、環保局、消防局、警察局、社會局、移民署，還有慈濟。警察局主打杜絕人口販賣，社會局則與東南亞多元文化圖書館、衛生局、環保局廢棄物管理科、消防隊婦女防災宣導，以及移民署的人員結合，進行政令宣導。勞工局擔負歌唱比賽的報名安排，並準備浴佛儀式體驗攤位。勞工局表示，各攤位都設有翻譯，在移工或新移民逛攤位或玩闖關活動時，會將中文文宣翻譯成各國語言 (受訪者 U)。然而，環保局表示，活動主要是針對新移民及其小孩，移工則是次要，他們的主要目標還是讓新移民融入臺灣，讓闖關者認標章符號、了解各種行政處理程序，乃至法規處罰等資訊 (受訪者 X)。



圖 12 左為東協廣場金字塔階梯，假日總是坐了許多人；右為廣場花園內告示牌，以英文和東南亞語言標示禁止坐下、禁止喝酒 (資料來源：施靖霜攝)

L 認為，臺中市政府 2016 年以來頻繁辦理這類大型活動，是努力彰顯自己讓這塊「多元文化」的東協廣場名符其實。然而，諸多活動的取向頗為單一：文化融合、政令宣導、飲食體驗、健康檢查。「我們也想辦活動，想辦一些跟勞工議題相關的」，她表示，「但東協廣場的人也直白地跟我們說，他們就是以政府為優先，政府沒借的時段，你才能借」，但 12 個月裡大概有 8 個月，政府每個月至少有兩場活動要辦 (受訪者 L)。

展現多元文化姿態的企圖，顯然壓過了東南亞勞工受到嚴格對待的身體姿態可能引起的官方關注。不過，隨著新車站重組了更加通透的都市空間，東南亞移工周末的消費行為、打卡拍照及觀光化的行程安排，也與其他民眾同樣具備觀光特質的視野和路徑並陳。例如，站前廣場巨型的公共藝術，以及舊車站的古風建築，往往引來人潮拍照駐足，不論是臺灣

可利用性的空間政治：臺中車站暨周邊公共空間的場景構作與身體繫留

The Spatial Politics of Affordance: The Scenes-making and Corporeal Mooring in Public Space around the Taichung Station

人、還是東南亞面孔者，與熱點合照自拍的舉動，並無二致。此外，也是在周末有東南亞族群到來時，市府設想的車站廣場「門戶」場景，由於「多元」文化面孔的存在、交談與來去，反而更能彰顯出來。

我們在站前廣場訪問的一名男性印尼籍廠工 R，來臺一年，在中壢工作，但經常與朋友約在臺中站見面，因為無論南北的友人都能方便抵達。對他而言，東協廣場只是吃飯場所，他不太喜歡去，臺中車站或臺中公園才是他停留的主要地方。改建後的臺中車站，儘管炎夏白天不利於人駐足，但到了周末傍晚卻相當熱鬧。廣場上的大理石椅、公共藝術的座位區，以及舊站前地板上，經常看見三兩成群的東南亞人士悠閒談笑，甚至彈著吉他，與朋友一起哼唱動人的曲子。截至目前，還未聽聞有人對站前廣場的東南亞族群挾怨舉報。相較於族裔經濟 (ethnic economy) 意象鮮明，因而多少銘刻了族群邊界並嚴加管制身體姿態的東協廣場，臺中車站開闊的二樓大平臺與站前廣場中，無論本地或東南亞族裔隨意席地而坐的身體，反而增添了核心公共空間的熱鬧氣氛，只要他們不被指認為試圖長期停駐的街友 (圖 13)。



圖 13 站前廣場聚集與拍照的「多元」面孔
(資料來源：施靖霜攝)

伍、結論

公共空間是都市公眾生活的主要場域，是取得各種資源的管道，也是異質人群與「陌生人」相遇共存的場所，並使每個人得以成為其他人的陌生人或群眾匿名成員的所在。因此，除了公共空間承載且促成了社會交流、經濟營生、政治控制及文化象徵等功能外，公共空間也有著異質群體如何相處的倫理和政治議題。火車站以其作為移動網絡節點的定位，支持著繁盛的商業街區及其他便利設施，更凸顯了這種異質交錯的特質及其倫理意涵。

值得注意的是，車站及周邊的豐富資源和便利性，正是吸引相對邊緣或弱勢的團體群聚，以便運用最小的體力、時間及社會成本來獲取所需的立地條件。然而，也因為車站及周邊地區是城市門面和地標，是享有高昂地價和商業利潤的區位，無論是官方治理藍圖或是當地居民期望，都鎖定要保有、甚或拓展這種帶來實質利益的象徵性地位。於是，在地區發展尺度，我們見到車站及其周邊公共空間的營造（公共空間的社會生產），成為帶動舊城區再發展的關鍵，但隱含著保存與開發的張力。在個人微觀尺度，我們探討了弱勢群體如街友和東南亞移民工，如何使用公共空間並賦予功能和意義（公共空間的社會建構），卻也在主管機關基於新紋理的場景構作中，引發了歧視、排斥、監控等治理作為。

作者嘗試通過領域化、紋理、皺褶，以及可利用性等概念，將公共空間的社會生產與社會建構，轉接到比較偏向空間及物質層面（包括身體及其姿態）的探討，藉此關注邊緣群體在啟動人與環境之關係時的能動性和受限狀態。臺中車站案例呈現的典型故事是：推動舊城區公共空間生產的領域化邏輯，乃是再發展和土地產權利益分配，雜以環境生態和歷史文化之保存與再利用的次要主題。於是，車站高架化啟動的舊城更新及其紋理部署，就展現為都市縫合與大片土地釋放以供再開發的基本布局，點綴著水岸景觀整治和鐵道沿線綠美化的帶狀空間再造，以及點狀的歷史建物保存再利用。都市紋理的改造重組，也順勢建立起新的可利用性，特別是以場景構作為主要特徵，以地標化、美學化、景觀化的設計策略來框架人與環境關係，致使可利用性的內涵幾乎專注於持續漫步移動和觀看，以及拍照，而少見邀請駐足停留的環境線索和可利用性。

然而，無論是依託車站內、綠川橋下等隱蔽公共空間的街友，或是在難得的休憩假日於車站周邊尋求一日滿足各項需求的東南亞移工，都是車站區改建促成之紋理再造的受困擾者。新公共空間的生產，壓縮或取消了原有的活動空間，如填平或封閉的地下道，以及因綠川開蓋而縮減的廣場。在這種侷促狀態下，加以場景構作的移動觀視導向，使得需要駐足停留的街友和東南亞移工，傾向於以其身體實踐來挪取環境特徵，營造出身體繫留的可利用性。但是，他們或躺臥、或席地、或蹲踞於迎合遊客而產製安排的空間中，遂成為以不正確的身體姿態來使用空間的不合宜主體。換言之，這是扭曲了體現主導性領域化邏輯之紋理部署的逾越性皺褶，因而被視為「妨礙市容」、缺乏文明禮儀的異端行徑，招致管理單位的監控、禁制、介入，甚至驅離。

然而，能自主使用公共空間，是列斐伏爾所謂「城市權」(the right to the city) 的重要環節，而城市權不僅止於個人取用都市資源以利生存及自我實現的自由，還是我們通過改變城市以便改變自己的權利，涉及以集體力量來重塑都市化過程 (Lefebvre, 1996; Harvey, 2012)。於是，公共空間設計與管理的議題，就不只是功能、美學和象徵的考慮，而是體現了不同人群與環境之差異關係的可利用性之政治，換言之，人與環境的利用關係涉及了日常生活中的幽微權力運作。

再者，誠如支應著特定主體生存與自我實現所需的一整套可利用性，乃是其棲位所在，因此可利用性的政治也是生存權利與生活之道的政治，或者說，是傅柯式生命政治

(bio-politics)¹¹ (Foucault, 2008) 的一種展現型態。它不只涉及人口治理與身體規訓的權力鋪展，還是人群生活支持網絡的環境布局和紋理配置，或許可以稱為**地緣生命政治** (geo-bio-politics)。於是，基於城市權觀點，在公共空間的可利用性政治中，如何容留令逾越性皺褶積澱形成新紋理，乃至於改變既有領域化邏輯的可能性，正是值得繼續考察的重要議題。同時，就環境規劃與設計實務而言，也值得考察規劃設計專業者及公共空間的管理者，如何可能回應多元使用群體的差異化可利用性及其衍生皺褶，據此調整領域化邏輯下的空間紋理配置，甚至進而調整領域化的邏輯本身，以呼應漸趨異質多元的都市生活，構築起設計、管理、使用與社會空間之間的動態調適關係。

附錄

受訪者列表 (依照文中出現順序)

代號 / 名稱	描述
張樞	設計新臺中車站之建築師。
T	六號合作社社工。
C	與六號合作社配合的外展人員，經常夜訪街友與他們交談，是最清楚街友實際狀況的第一線人員。
P	臺中車站之鐵路警察。
H	承接國際移工生活照顧服務中心營運的臺中總工會成員
L	TIWA 成員。
B	東協廣場一樓，販賣泰國與臺灣雜貨的老闆娘。
S	東協廣場保全。
U	臺中市勞工局攤位顧攤者。
X	臺中市環保局攤位顧攤者。
R	來自爪哇的印尼籍勞工，在中壢工作。

¹¹ 傅柯的生命政治概念指涉以人口 (population) 為對象而加以調控的治理方式，涉及相應的技術、知識、論述、程序、裝置及主體化。換言之，就是以生命權力 (biopower) 施展於諸如人口之健康、壽命、品質、種族、移動、居住條件等各種生活層面。這是生產性的權力運作，不同於早期主權式力量的鎮壓與生命剝奪。

參考文獻

中文文獻

- 王志弘 (2006)。移 / 置認同與空間政治：桃園火車站週邊消費族裔地景研究。 **臺灣社會研究季刊**，**61**，149-203。
- 王志弘 (2011)。我們有多元文化城市嗎？臺北都會區東南亞族裔領域化的機制、類型與作用。 **臺灣社會研究季刊**，**82**，31-84。
- 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。
- 臺中市政府 (2008)。變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫)案書)。
<https://www.ud.taichung.gov.tw/media/214351/3121017325771.pdf>。(2019年10月28日)。
- 臺中市政府 (2011)。變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)書(第一階段)暨擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫書(第一階段)【摘要本】。
<https://www.ud.taichung.gov.tw/media/214471/3121114463971.pdf>。(2019年10月28日)。
- 臺中市政府 (2012)。變更臺中市都市計畫細部計畫(原大型購物中心專用區專案通盤檢討)案。
<https://www.ud.taichung.gov.tw/media/178740/74241039051.pdf>。(2019年10月28日)。
- 臺中市政府 (2015)。變更臺中市都市計畫(干城商業地區)細部計畫(第二次通盤檢討)書。
<https://www.ud.taichung.gov.tw/media/214491/592214225371.pdf>。(2019年10月28日)。
- 臺中市政府水利局 (2017)。中區再生綠川整治成果及綠川品牌專案報告。臺中市議會第2屆第6次定期會，10月23日。
<https://www.rdec.taichung.gov.tw/media/211204/7102310323971.pdf>。(2019年10月23日)。
- 臺中市政府建設局 (2017)。綠空廊道規劃專案報告。臺中市議會第2屆第6次定期會，10月17日。
<https://www.rdec.taichung.gov.tw/media/211196/711613514671.pdf>。(2019年10月23日)。

可利用性的空間政治：臺中車站暨周邊公共空間的場景構作與身體繫留

The Spatial Politics of Affordance: The Scenes-making and Corporeal Mooring in Public Space around the Taichung Station

- 臺中市政府都市發展局 (2017a)。鐵路高架化後大車站計畫、道路打通、道路地下道填平及橋下空間規劃利用專案報告。臺中市議會第 2 屆第 5 次定期會，5 月 3 日，<https://www.rdec.taichung.gov.tw/media/209470/75129172071.pdf>，(2019 年 10 月 23 日)。
- 臺中市政府都市發展局 (2017b)。大車站計畫專案報告。臺中市議會第 2 屆第 6 次定期會，10 月 20 日，<https://www.ud.taichung.gov.tw/media/214870/7101811434271.pdf>，(2019 年 10 月 23 日)。
- 臺中市政府都市發展局 (2018)。綠空軸線計畫實施進度專案報告。臺中市議會第 2 屆第 8 次定期會，8 月 8 日，<https://www.ud.taichung.gov.tw/media/358515/%E7%B6%A0%E7%A9%BA%E8%BB%B8%E7%B7%9A%E8%A8%88%E7%95%AB%E5%AF%A6%E6%96%BD%E9%80%B2%E5%BA%A6%E5%B0%88%E6%A1%88%E5%A0%B1%E5%91%8A.pdf>，(2019 年 10 月 23 日)。
- 交通部鐵路改建工程局 (2014)。工藝精進：臺北、板橋、南港車站規劃設計與施工。新北市：交通部鐵工局。
- 朱書漢、宋德熹 (2017)。驛動軌跡 - 臺中火車站的古往今來。臺中市：臺中市政府文化局。
- 行政院 (2017)。前瞻基礎建設計畫 (核定本)，<file:///C:/Users/Wang/Downloads/%E5%89%8D%E7%9E%BB%E5%9F%BA%E7%A4%8E%E5%BB%BA%E8%A8%AD%E8%A8%88%E7%95%AB.pdf>，(2019 年 10 月 23 日)。
- 李素馨、張淑貞、侯錦雄、胡志宏 (2015)。高齡者鄰里公園休閒活動支應性之研究。造園景觀學報，20(3)，71-94。
- 孟祥瀚主持 (2008)。臺中市志·沿革志。臺中市：臺中市政府。
- 林文源 (2014)。看不見的行動能力：從行動者網絡到位移理論。臺北市：中央研究院社會學研究所。
- 馬六甲 (2019)。網傳驅離東協廣場移工影片，中市警：勸離有醉意移工。關鍵評論，7 月 16 日，<https://www.thenewslens.com/article/122136>，(2019 年 10 月 27 日)。
- 張小虹 (2016)。時尚現代性。臺北市：聯經。
- 張菁雅 (2019)。街友佔據臺中火車站前騎樓。前區長：未見市府有效安置。自由時報，8 月 4 日，<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2873702>，(2019 年 10 月 27 日)。
- 張樞 (2018)。臺中、花蓮城市新門戶：臺中車站與八個通勤站及豐原、花蓮車站設計與規劃。建築師，521，84-90。

- 郭峰淵、曾智義、吳守宏 (2012)。社會網絡科技設計賦能與社會資本研究。《資訊管理學報》，**19(1)**，51-80。
- 郭彰仁 (2019)。從公共藝術品互動行為之觀察整合計畫行為理論與支應性理論建立互動行為模式。《造園景觀學報》，**23(2)**，1-23。
- 陳文姿 (2017)。前瞻軌道建設 曾銘宗預言：捷運蓋好即地方財政崩潰時刻。《環境資訊中心》，4月17日，<https://e-info.org.tw/node/204277>。(2019年10月23日)。
- 陳建元、張凱茵、楊賀雯 (2016)。臺中第一廣場暨周邊地區東南亞族裔空間形成與轉變。《都市與計劃》，**43(3)**，261-289。
- 陳燕珩 (2019)。【錢坑計畫遍地開花】全臺瘋鐵路立體化，交通學者：愚蠢作法。《上報》，7月29日，https://www.upmedia.mg/news_info.php?SerialNo=68150。(2019年10月23日)。
- 陳靜寬 (2012)。從省城到臺中市：一個城市的興起與發展 (1895-1945)。臺南市：國立臺灣歷史博物館。
- 游曉貞、陳國祥、邱上嘉 (2006)。直接知覺論在產品設計應用之審視。《設計學報》，**11(3)**，13-27。
- 黃嘉君、楊梓楣 (2008)。以生態觀點探討知覺 - 行動與動作發展。《中華體育季刊》，**22(2)**，70-78。
- 黃嘉彬、楊梓楣 (2016)。個體間隙穿越之移動及觀察點：環境賦使知覺判斷與信心評估。《體育學報》，**49(2)**，157-166。
- 黃嘉筌、卓俊伶、楊梓楣 (2013)。環境賦使知覺研究之實踐與展望。《臺灣運動心理學報》，**13(1)**，77-91。
- 董娟鳴 (2019)。都市鄰里供給友善度對老人活動與對鄰里環境供給滿意度比較之研究。《地理學報》，**92**，55-88。
- 雷光涵 (2018a)。鐵路立體化 / 利於都市縫合？學者數據打臉。《聯合報》，11月21日，https://udn.com/news/story/7314/3493121?from=udn-referralnews_ch2artbottom。(2019年10月23日)。
- 雷光涵 (2018b)。鐵路立體化 / 鐵路專家：都市縫合是個迷思。《聯合報》，11月21日，https://udn.com/news/story/7314/3493147?from=udn-referralnews_ch2artbottom。(2019年10月23日)。
- 嚴文廷 (2019)。評估灌水、效益不彰，5,000 億鐵路立體化工程選前竟再加碼放送。《報導者》，12月27日，<https://www.twreporter.org/a/2020-election-political-view-taiwan-railway-reconstruction>。(2020年4月22日)。
- 臺中市政府 (2018)。火車站前中山地下道封閉，中市府助街友自立生活。《臺中市政府》，<https://www.taichung.gov.tw/782268/post>。(2019年10月27日)。

可利用性的空間政治：臺中車站暨周邊公共空間的場景構作與身體繫留

The Spatial Politics of Affordance: The Scenes-making and Corporeal Mooring in Public Space around the Taichung Station

- 臺中市政府勞工局 (2018)。外勞輔導及管理事務。臺中市政府勞工局，
<http://old.labor.taichung.gov.tw/ct.asp?xItem=58778&ctNode=19679&mp=117010>，
(2019年10月27日)。
- 臺中市政府新聞局 (2018)。舊城新生臺中，
<https://www.youtube.com/watch?v=Z3z5Mnugllk>，(2019年10月27日)。
- 臺中市政府觀光旅遊局 (2018)。2018 臺中舊城新生博覽會。臺中觀光旅遊網，
<https://travel.taichung.gov.tw/zh-tw/Event/ActivityDetail/3663/2018>，(2019年10月
27日)。
- 劉慧雯 (2017)。建構「倫理閱聽人」：試論社群媒體使用者的理論意涵。《新聞學研究》，**131**，
87-125。
- 歐聖榮、鄭佳美、黃郁琇、林建堯 (2010)。以支應性理論探討環境屬性與使用者行為之
關係 - 以國家美術館前開放空間為例。《戶外遊憩研究》，**23(4)**，79-109。
- 鍾蔚文、陳百齡、陳順孝 (2006)。數位時代的技藝：提出一個分析架構。《中華傳播學刊》，
10，233-264。
- 簡永達 (2016a)。臺中一廣將變成誰的東協廣場？。《報導者》，5月31日，
<https://www.twreporter.org/a/taichung-whose-square>，(2019年10月27日)。
- 簡永達 (2016b)。第一廣場，移工築起的地下社會。《報導者》，6月16日，
<https://www.twreporter.org/a/taichung-first-square>，(2019年10月27日)。
- 蘇柔郡、吳筱玫 (2018)。高中女生使用 Instagram 之日常美學：符擔性觀點。《新聞學研
究》，**135**，139-191。
- 蘇睿弼 (2018)。車站在造與都市再生：以臺中舊市區為例。《建築師》，521，94-97。
- 蘇睿弼 (2019)。舊城再造：臺中中區再生基地，載於侯志仁 (編)，《反造再起：城市共生
ING》(頁 64-83)。新北市：左岸文化。

英文文獻

- Chemero, A. (2003). An outline of a theory of affordances. *Ecological Psychology*, *15(2)*,
181-195.
- Deleuze, G. (1988). *Foucault* (Hand, S. Trans.). Minneapolis: University of Minnesota
Press.
- Deleuze, G. (1993). *The Fold: Leibniz and the Baroque* (Conley, T. Trans.). Minneapolis:
University of Minnesota Press.
- Gibson, J. J. (1979). *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton
Mifflin.

- Foucault, M. (2008). *The Birth of Biopolitics. Lectures at the College de France, 1978-1979*. Hampshire, UK: Palgrave Macmillan.
- Harvey, D. (2008). The right to the city. *New Left Review*, 53, 23-40.
- Lefebvre, H. (1979). Space: social product and use value. In Freiberg, J.W. (Ed.). *Critical Sociology: European Perspective* (pp. 285-289). New York: Irvington.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- Lefebvre, H. (1996). *Writings on Cities*. Oxford: Blackwell
- Low, S.M. (2000). *On the Plaza: The Politics of Public Space and Culture*. Austin: University of Texas Press.
- Low, S.M., Taplin, D. & Scheld, S. (2005). *Rethinking Urban Parks: Public Space and Cultural Diversity*. Austin: University of Texas Press.
- Low, S.M. (2017). *Spatializing Culture: The Ethnography of Space and Place*. New York: Routledge.