

專輯論文

## 路上無風景：城市「移動空間」中的交流

卞冬磊

### 摘要

本文批判性地闡釋了移動技術對當代城市交流的影響。本文認為，19世紀以來迅速興起的現代交通系統，是一種具有自主性特徵的移動技術，其「快速流動」之邏輯，劇烈地改變了城市的傳統性質，創造出一個以「上下班」為主要日常實踐、具有特殊交流形式的「移動空間」。作為移動空間的物質基礎，以快速流動為目的修建之道路、立交橋和隧道等，構成了現代城市的重要風景，但卻難以像傳統城市那樣容納人的停留；作為移動空間的實踐形式，人流和車流臨時聚集起眾多的陌生人，卻只能生成「避免交流」式的關係；尤其隨著近年來最「適合移動」之手機媒體的介入，「共處而不交流」升級為「自然化」狀態，加劇了移動空間中的消極關係。路上無風景。在交通技術的統治下，人們或尋求更快地移動，或安於家創造的固定性；替代性的各類「慢行空間」亦無法恢復富有生機的城市生活。其結果是，在城市中停留、接觸和交談的非正式交流越發寥寥，人們就不大可能再投身於一種積極的公共生活。

關鍵詞：交通、城市、移動空間、交流

卞冬磊，南京大學新聞傳播學院新聞與新媒體系副教授，香港中文大學新聞與傳播學院訪問學者(2018-2019)。研究興趣：中國新聞史、報刊與民族國家、新媒介與人際關係。電郵：toto1982@126.com

論文投稿日期：2018年2月15日。論文接受日期：2018年11月1日。

---

Special Issue Article

## **No Landscape on the Road: Communication in City Mobile Spaces**

Donglei BIAN

---

### **Abstract**

This article provides a critical examination of the effects of mobile technology on urban communication. In this article, it is argued that the modern transportation system, which was invented in the 19th century, is an autonomous technology. The logic of “rapid flow” has changed the nature of the city and created a mobile space where special interactions occur. Roads, overpasses, and tunnels constitute the city’s appearance, but permanent accommodation is difficult. In context, mobile space is populated by strangers, which leads to “avoid communication” relationships. Remarkably, with the emergence of mobile phones, although being “present without interaction” has become acceptable, the negative relationships in mobile space are exacerbated. Hence, there is no landscape on the road. Ruled by mobile technology, it is impossible to avoid the effects of mobile technology. Users try to move faster, stay at home, or create an alternative space. However, because of the decreasing opportunities to stay, walk, and chat in public spaces, people are not optimistic about the positive aspects of public life.

**Keywords:** transportation, city, mobile space, communication

**Citation of this article:** Bian, D. (2019). No landscape on the road: Communication in city mobile spaces. *Communication & Society*, 47, 29–54.

---

Donglei BIAN (Associate Professor). Department of News & New Media, School of Journalism & Communication, Nanjing University. Research interests: history of Chinese journalism, newspapers and nation, new media and human relationship.

*No Landscape on the Road: Communication in City Mobile Spaces*

## 致謝

本文受到香港中文大學新聞與傳播學院第十一屆傳播學訪問學者計劃及「流動的人、流動的傳播：移動中的媒體與社會生活」工作坊（2018年1月29日至2月10日）資助。在此期間，本文得到李立峯教授和許多學者的指導。同時，作者亦從《傳播與社會學刊》兩位匿名評審人那裡受益良多，特此感謝。

《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

## 引言：「移動空間」在城市

6點10分，起床、洗漱、吃飯；6點50分，下樓乘坐計程車前往滄州西高鐵站，不堵車的情況下打車費是14元；7點23分，從滄州始發的G9004高鐵出發前幾分鐘上車，58分鐘後到達北京南站，高鐵費用為94.5元；8點21分，到達北京南站後，跟著早高峰人流擠上地鐵；9點15分，到達位於北京西南二環附近的上班地點，花費4元；下午下班，她會倒著重複早晨的路線，在晚上8點40分左右回到滄州的家。

——《跨省上班記》

以上是一位城市女性工作日的通勤狀況。2017年春，家住河北省滄州市、在北京市區工作的姜京子，因堅持「跨省上班」而成為新聞人物。新聞特稿《跨省上班記》(楊登峰，2017年2月19日)一經刊佈，即引起諸多共鳴，背後是都市人感同身受的每日移動體驗。

如所周知，上下班是最尋常的城市景象，即如德·塞托(Michel de Certeau)(2014:29-30)所說：「住處與工作地點之間的聯繫最常發生在城市空間內，而這種聯繫因為其時空強制性而引人注意，即要求在最短的時間內跑最遠的距離。」在德·塞托的眼中，這個具有強制性的活動並不美好：通勤的人們，每日「進入一個未區分的模糊的城市，像撲入泥沼一樣，一頭撲進各種慣有符號組成的大雜燴中，這一切都是僅僅出於準時的迫切需要」。

這種普遍的日常生活是如何可能的？

可以追溯到19世紀的重要變化——源自英國、隨後擴散到全球的工業化和城市資本主義得到了充分發展。城市史專家科特金(Joel Kotkin)(2014:143)指出「18世紀後期，英國率先創立了一種新型的城市——主要依靠大規模生產產品」；「19世紀50年代，隨處可以見到英國城市新秩序的表徵：縱橫的鐵路大橋、交錯的隧道、蔓延的工廠」(149)；「到19世紀後期，大型城市中心幾乎出現在每一個大陸上」(167)。儘管變化的步伐不同，但工業化為全球範圍的許多城市帶來了

共同變化，包括人口激增、環境惡化、區域擴大以及公共交通的興起。20世紀的後50年，是私人汽車迅猛發展的時代，「伴隨汽車和現代高速公路對城市設計的巨大影響，城市的形態也許經歷了數千年以來最劇烈的轉變」(Marshall, 2005, p. 3)，其表徵為城區的擴張和交通網的巨大延伸。如今，汽車、地鐵和城市間鐵路，以及與之相關的基礎設施建設，方興未艾。交通系統深嵌當代城市，形成壯觀的日常移動景觀。

移動，無所不在，向來是社會理論關切的熱點。與交通相關者，最著名者當屬「時空壓縮」。根據Harvey (1990, p. 264)的觀點，資本主義動力的核心就是「通過時間消滅空間」：「鐵路網的擴展，與之伴隨的電報的出現、蒸汽輪船的發展、蘇伊士運河的修建、無線電傳播以及世紀末興起的自行車和汽車旅行，全部都在挑戰著時間和空間的意義」。落實到「城市」議題，主要彙集於「城市侵蝕郊區或鄉村」與「城市人際關係」兩個層面。前者在城市研究中俯拾皆是，即使非此領域的McLuhan (1994, p. 24)也斷言：「汽車終結了鄉村，取而代之的是一種新的風景。」後者則強化了以人際關係定義城市的傳統，如Park (1968, p. 40)指出：「交通和通訊的發展……帶來了一種我稱之為『個人的流動』。增加了人們和同伴互相接觸和聯繫的機會，但卻又使這種接觸變得更加短暫和不穩定。」

然而，無論如何強調「時空壓縮」，「空間障礙的崩潰並不意味著空間意義的減少」(Harvey, 1990, p. 293)；再多強調短暫膚淺，也不應「遺漏了大量發生在城市內部的運動」，譬如「從一個目的地向另一個目的地的運動，乘車在大街小巷兜風和閒逛時的快意、周日的漫步、遛狗或慢跑等」(Latham, McCormack, McNamara, & McNeill, 2009, p. 29)。這些林林總總的移動形式，暗示城市生活中隱匿著一個具有物質化外觀、充滿日常實踐的「移動空間」在生長。

「(與流行觀點相反)空間不可能被時間取消」，反而「正被擴大」(Massey, 2005, p. 90)，上下班之旅即是如此。無論自駕汽車，或乘坐公共交通工具，今日都市人在路上花費的時間委實不少。以中國的城市為例，據統計，北京的居住區域和辦公區域分割最為明顯，以平均距離19.2公里、單程用時52分鐘領先中國；上海次之，是跨省上班最

《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

多的城市；蘇州、廣州、深圳等地緊隨其後(中國新聞網，2015年1月26日)。

這段乏味的時空，自難引發興趣，以至鮮少有人從這裡去透視人和城市、人與人的交流問題。以往，Benjamin (1973) 對19世紀巴黎的漫遊者曾有浪漫描述，吸引過一些追隨者，但也映照出一個問題：「城市研究很好地注意到社會空間中的步行、尤其是城市裡的浪蕩或漫遊活動，但似乎汽車的移動、噪音、氣味、視覺侵犯和環境危害，根本對解釋城市生活的本質無足輕重。城市研究者對此問題相當冷漠，很少關注進入、穿行和穿過城市的移動形式」(Sheller & Urry, 2000)。事實上，以汽車、地鐵、城際鐵路為主體的交通體系，塑造了當代城市最常見的移動經驗，人們被迫長時間處於移動狀態，比如車流不止或擁堵不前的道路、擁擠的公交或地鐵車廂、嘈雜喧鬧的換乘通道等。

我們不應忽略這種尋常經驗。城市混雜了各種各樣的關係類型，「有些親密無間，有些不為人知，有些持久不衰，有些轉瞬即逝」(Latham et al., 2009, p. 156)。城市中的交流不僅發生在摩天大樓、購物中心、辦公住所等固定場所，移動中的人也有大量不惹人注意的交流實踐：短暫地聚集在一起，隨後分離，相遇是一種隨機分配，就如同「乘坐同一部電梯」(Hirschauer, 2005)，或是「公共汽車或購物佇列中的日常互動」，或是「盤根錯節的交通線路上的開車人之間」(Latham et al., 2009, p. 156)，這些都可看作是「一種新的社會關係形式」(p. 2)。

「移動」是當代城市最重要的經驗之一，可以從很多視角予以討論。但「就最為抽象的理解而論，移動性是一種關係」(Adey, 2013, p. xvii)。有鑒於此，本文嘗試以「移動中的交流」作為問題域，批判性地闡釋移動技術對城市空間、人與城市及人際關係的影響。本文認為，現代交通系統是具有自主性的技術，其「快速流動」之邏輯，改變了城市的傳統性質，創造出一個以「上下班」為主要日常實踐、具有特殊交流形式的「移動空間」。在本文中，「移動空間」是由移動實踐所構成的時空界限，不僅指為流動而創建的各種物質場所，也指涉人們在流動狀態中所佔據的實踐型時空。就物質性而言，以流動為目的修建之公路、立交橋和隧道等基礎設施，構成現代城市的重要風景。風景是一種媒介，「不僅表達價值，也表達意義，為了人與人之間的交流——更

路上無風景：城市「移動空間」中的交流

為根本的，是為了人類與非人類事物之間的交流」(Mitchell, 2002, p. 15)，由此，移動空間的物質環境中介了人與城市的關係；就實踐而言，移動空間呈現出來的車流和人流，臨時聚集起大量的陌生人，形成一種在移動中共處的體驗；並且隨著最「適合移動」之手機媒介的介入，成為「多重時空緊密重疊的地方」(Amin & Graham, 1999, p. 34)。在城市的每日移動中，人們生成了一種新的交流形式。

## 作為「自主性技術」的交通

大家對她每天堅持跨省上班既驚訝又欽佩。

——《跨省上班記》

在姜京子看來，「跨省上班」是非常理智的決定：北京工作的收入遠超滄州，上班時間只比原來從東六環到單位多不到半個小時，還能每天和家人團聚，何樂不為？不過問題在於，無論住在滄州或是北京，她總是無法避免每日耗費大量時間，穿過擁擠的城市、在家和單位之間流動。普通的都市人為什麼無法擺脫或甘願接受這種生活模式？

這一問題亦可從多個層面予以思考。從技術哲學看，「自主性技術」理論提供了理解的線索之一。所謂「自主性」，其意義是「自治」、「獨立運行」，即「自我生成、自我維持和自我規劃的機制之統治」(溫納，2014：203)，闡釋的是技術和人、自由和控制、主體與客體的關係。從這個理論延伸出去，我們可說本來幫助人類克服身體和地理限制、多少與解放或自由有所勾連的交通技術，已成為現代人不得不遵從的紀律或規則。

作為技術哲學的一項悠久命題，自主性技術理論可以追溯到奧德嘉 (Jose Ortégay)、埃呂爾 (Jacques Ellul) 和溫納 (Langdon Winner) 三人。奧德嘉 (2008：287) 說，現代人「被過剩的技術對象、技術程式所包圍，它們形成了高密度的人工環境，他容易覺得所有這些東西都『現成』在那兒，無需他自己再付出什麼努力」。此語已暗示技術世界與日



《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

俱增的獨立性。而Ellul (1964, pp. 133–134) 在《技術與社會》一書中直接指出，技術「擁有自身實體 (reality)、自己自足，擁有特殊的法則和自身的決定」。溫納從埃呂爾的著作獲益良多，他綜述了自主性技術的思想史，同時也批判性地建立了自己的理論敘述。

溫納 (2014 : 23) 的自主性技術理論，是對「技術世界整體」的考察，「涉及那些似乎憑藉內在動力或生長過程而擴張的大規模系統——武器系統、高速公路、摩天大樓、能源供應、通信網路」等。從歷史看，技術起初「純屬一種局部現象，被嚴格限制在特定的社會框架之內」(101)；中世紀秩序瓦解後，「人類通過理性手段來控制事物的想法向行動轉化」(106)；從此，技術開始了建立自身秩序的進程：經18、19世紀發展，特別是電子學進入後的複雜性技術，成為一個自主性的實體。

現代交通技術的發展蘊含在此進程之中。首先是「自我增長」：技術擁有自己的邏輯，「一旦起步，技術對世界的重建往往就延續下去」(179)。對交通來說，它的邏輯簡單而清晰，就是克服地理阻隔、實現快速流動，尤其在城市中。這一法則具有無可爭議的正當性。譬如，2017年9月21日，當中國高鐵「復興號」從每小時300公里提升至350公里，新聞中充滿的是技術勝利的話語與民族國家的自豪；城市中不停拓寬的道路，雖帶來暫時的擁堵，但一旦開通就讓人歡欣鼓舞；若是居住區規劃了新的地鐵線路，那更是值得慶祝的事。

此類經驗我們已非常熟悉，這一切似乎是人類規劃和設計的結果，但從另一面看，這其實是技術自身的要求。在原有交通系統上更進一步，就需要更快的通行、更寬闊的道路、更方便的換乘等。目前，沒有任何一個個體或機構，能夠影響作為技術整體的交通向快速流動的方向發展。不過，交通的持續增長並未顯著改變城市的擁擠狀況，芒福德 (Lewis Mumford) (2005 : 520) 批評說：「技術的根本失敗歸根到底在於有這樣一種謬論，認為：動力和速度都是越大越好，越快越好，最新式的高速車輛一定要取代其他交通工具。」人們也許明白這個道理，但卻難以扭轉這個趨勢。

其次是「技術律令」：「技術是這樣的結構，它的運行的條件要求對其環境進行重建」(溫納，2014 : 86)。不斷增長的交通，也不斷改造著



## 路上無風景：城市「移動空間」中的交流

城市。一項現代交通技術的運用，是一個複雜的系統工程。以私家車為例，在它「能夠成為社會生活的一部分而發揮作用之前，必須滿足的數千個必要條件——製造、修理、燃料供應、公路」等等(溫納，2014：87)。Sheller 與 Urry (2000) 發現：「倫敦約 1/4 的土地、洛杉磯大約 1/2 的土地屬於汽車專用環境，它們進而對周邊環境實施可怕的時空統治」。具體而言，城市中增加了許多快速路、立交橋、隧道、停車場等場所。除了汽車以外，地鐵、輕軌和城際高鐵等，每一種都需要獨特的物質環境，以匹配自身的運轉。其結果是，城市面貌千篇一律，以服務交通運轉為第一性，19 世紀以前的那種供人停留、充滿接觸與交流性質的空間，被大大削弱。

最後是「反向適應」，即通過「人的目標的調整，以配合可資利用的技術的特點」(溫納，2014：195)，說的是技術與人的關係之反轉。城市的匿名性曾經意味著自由，「交通越來越成為其中的重要元素，不僅火車使遷徙到城市更加容易，而且到了城市以後，公共汽車和地鐵也有助於促成自由的氛圍和現實」(Hamilton & Hoyle, 2016, p. 81)。但如今它已多少表現出強制性，規範著日常生活的節奏。在城市生活中，交通、居住和工作，是捆綁在一起的三個層面，人們必須依賴交通，才能有效地在工作和家庭之間切換。所有的公共交通系統，都有嚴格的時間表，出行必須圍繞速度、時間、路線進行計算，否則就有「趕不上車」或「遲到」的危險。即便是開私家車的人，在時間上的彈性也是有限的。這種生活就如《跨省上班記》裡的主人公，將每日起居行動嵌入交通之中，內化成一種生命的節奏。久之，「技術過程的規範和標準作為其整個生活的中心內容而加以接受」(溫納，2014：195)，快速流動本身就會影響、甚至取代出行的其他目標，成為衡量事物和體驗的標準。

## 城市風景：流動對空間的改造

2月15日早晨，計程車司機認出了姜京子，司機說：拉過她幾次，每次都趕時間，所以印象深刻。

《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

2月16日，姜京子下了高鐵轉地鐵，車廂擁擠。

2月14日晚，回家路上，自己帶的書沒看幾頁就睡著了。

——《跨省上班記》

這是姜京子在上下班路上的三個狀態，涉及汽車、地鐵和高鐵。可以想像，對她來說，路上無風景。這正是Hamilton與Hoyle (2016, p. 89) 描述的狀況：「城市中的通勤者以及每晚從工作地點徑直回家的人，即是在這裡工作一輩子，可能也不知道家和車站之間街道以外的一切。」

與自然景色不同，城市風景具有更多人造的色彩。建築、街道、廣場、雕塑、燈光、聲音等，是它的基本元素。「風景(不管是城市的還是農村的、人造的或是自然的)總是以空間的形式出現在我們面前，這種空間是一種環境」(Mitchell, 2002, p. 1)。對移動中的人來說，風景是乘坐交通工具時所感受到的環境，此即為城市移動空間的物質性外表。

城市風景有其歷史。作為城市公共空間的核心，街道最惹人注意。傳統城市的街道和現代城市的街道很不一樣。首先是以人為先，「步行小道標誌著是居民每天來來往往的地方」，「街道主要是步行人的交通線，至於供車輛交通使用，那是次要的」(芒福德，2005：328)。其次，街道有著多重的功能，容納各種各樣的活動。Marshall (2015, p. 6) 指出，「城市街道在傳統上集三種物質實體角色於一身：迴圈道路、公共空間以及建築臨界區域」；而且，街道是生動活潑的，「很多種類的活動發生在主要街道上，它不僅僅作為通道而存在，還承載了聚會、交易、沿街叫賣、街頭賣藝、街頭馬戲、公共演講和遊街示眾等活動」(p. 3)。

但是此種景象已成追憶。19世紀以後，城市變成了資本爭奪利潤的空間，「擴展盤格規劃，同時延伸公共交通網，這兩個主要活動支配著19世紀城市發展的資本主義形式」(芒福德，2005：441)。有此動力的推進，公共交通很快發展起來，並在社會中營造了一種新氣氛，「贊同快速的交通。加快交通、征服空間，『到達某一個地方』的強烈願望，這些是滲透一切的個人求生和爭取權力的表示」(385)。

交通系統越是發達，對環境的律令程度越高，「快速發展的街道與大道交通不知時空限制為何物，外溢到每個都市空間中」(Harvey, 2003, p. 294)。當代城市徹底變了模樣，正如Jacobs (1961, p. 348) 細緻的描述：

因為車輛造成的擁堵，街道要麼是被拓寬，要麼是被改成直道；寬闊的大道被改為單行線，交叉信號系統被安裝在街道上，為的是能讓車輛行駛更快。橋樑被改成了雙層，因為單層橋樑已到了飽和程度；快速幹道先是一頭被攔腰切斷，而後是整個系統被分為東一塊、西一塊。越來越多的土地改成了停車場，為的是讓那些數量急劇增加的車輛在空閒時有地方停車。

不僅有汽車，地鐵也興建起來，還有城市間鐵路。地鐵發掘了地下世界，在城市中增加了許多隧道、換乘空間和空中橋樑。地鐵運行在一個與外界隔絕的通道中，它一會鑽入地下，一會懸於空中，只有入口處與外面的道路或廣場聯結。至於連接城市間的高鐵，近年來在中國發展迅猛。鐵路對直線的偏愛，使它對環境的要求更高，所以它「往往筆直地穿越風景，從而規定著周遭的物理景觀，更加劇了這種去自然化的感受」(特斯特，2010：97)。

在現代交通突飛猛進中，人們認同了技術的邏輯，不再關心那些空間的原有意義，而「開始將空間視為流動的派生物」(桑內特，2008：16)，這種觀念影響到人與城市的關係。在傳統城市，流動性不是首先考慮的價值，人與城市有親密接觸的可能，這種親近既是物理的，也是心理的感覺。芒福德(2005：328)的描述讓人感到新奇，他說：「彎彎曲曲的街道可以使過路行人每走一步都可以看到一處外貌不同的建築物……街道東轉西彎，人們可以一覽無餘地看到每家人家的景色，這是既愉快又有益於健康的」。

「過去的城市都是給人邊走邊看的，他們所看到的東西會深深地影響他們」(Churchill, 1962, p. 153)。現在，移動解放了身體，交通取代了步行，人與環境的交流有了新的體驗。希爾維布希(Wolfgang Schivelbusch)(1986)率先指出，鐵路「創造了一個新的風景」，「火車以及之後的交通工具，塑造了一種視覺上的全景畫」。隨後，Urry與Larsen(2012, p. 163)

《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

提出了「動態凝視」的概念，認為「汽車擋風玻璃的視野，同樣對視覺的『一瞥』產生了重要影響，城市的物質環境和風景處於轉瞬即逝的狀態」。這固然增加了移動的自由感，但是速度消磨了情感和意義，交通工具中的人，身體對環境的感知顯著下降，看到的只是流動的、平面化、拼貼式的風景：「速度麻痹了視覺，目光變得恍惚起來」，「全景視野將城市景觀變成了一系列空洞而抽象的形式」(Schwarzer, 2004, p. 54)。這種體驗在地鐵車廂中尤其深刻，飛馳而過的往往是一種動態的忽明忽暗、夾雜著各種圖像的影子，使人頭暈目眩。

## 避免交流：在車流與人流之中

姜京子早晨到北京後正好趕上地鐵早高峰人流。

——《跨省上班記》

隨著人流上地鐵，在擁擠的車廂尋找合適的位置，對城市工薪階層來說殊為尋常。此外，城市道路上的典型經驗還有早晚高峰經歷的漫長擁堵，汽車駕駛者常常陷於車流之中。其結果是，「人們被封閉在一個物質資源超長消耗的、私人化的、層層包裹的移動環境中，陷於擁擠、交通阻塞、事件不定和危害健康的城市環境中」(Sheller & Urry, 2000)。在這些移動空間中，車與車、人與人聚集在一起，生成了城市交流的一種新形式。

首先是車與車之間的共處。與地鐵、公交等公共交通工具不同，私人汽車是美好生活的象徵，也是城市交通擴展的重要動力。與公共交通相比，汽車駕駛者所在的個人空間非常特別，處於一種可以稱之為「公共空間中的私有空間」(private-in-public space)的狀態(Sheller & Urry, 2000)。所以，儘管在泱泱車流中流動，但仍能夠保留一定程度的私人性。

與許多技術類似，汽車也是一種擬人化的、具有「具身」性質的媒介。身體通過掌控汽車，來感知道路、空間和風景。作為現代交通技

術的典範，汽車自20世紀後半葉開始，顯著增強了「快速流動」的邏輯。在其創造的各種移動場景中，只鼓勵最低限度的交流，比如，理解和回應行駛中遇到的各種信號。Sheller 與 Urry (2000) 寫到：

駕駛者需要有建立於信任之上的「公眾」，因為這種信任，互為陌生的人能夠遵守共同的規則，通過共同的視、聽覺信號來交流，並在一種馬路公民皆可獲得的默認空間或非空間中互動。但是駕駛者免除了面對面互動時必須的正常禮節和社交合作。

除此之外，汽車道路這個移動空間就只供通過，沒有其他功能。在車流中，「各行其道」是最佳的準則，也是汽車駕駛者共同遵守的正義。德波 (Guy Debord) (2006: 79) 指出，現代社會「佔統治地位的經濟制度是一種孤立的迴圈生產，它的技術以孤立為基礎並獻身於這種孤立」。私家車就是這樣一種製造孤立的技術，它創造的是一種消極性的、回避交流的關係形式，這種形式因為符合交通技術的邏輯而被認為是文明的。

私人汽車將人的身體部分掩藏起來，人們可以蜷縮在那個相對隔離的私人空間裡，免去了公共場所中的某些麻煩。但乘坐公共交通中的人們，卻無法回避面對面的接觸。人群在車廂裡相聚，又在各個站點散開，幾乎每日都是如此。該如何定義這一臨時聚集、旋即散去的人群？

Bell 等 (2005, p. 343) 曾提出「熟悉的陌生人」概念：「他是一個我們在一段很長的時間內都會不斷遇到的但是卻從未與之有過接觸的人。」這裡特指一起共同乘車、能夠認出、但卻從未與之交談的人。我們可以擴大這一概念的範疇。對於上下班乘坐公共交通的人來說，移動空間中的每一個人，都可以稱之為「熟悉的陌生人」，熟悉是因為大家有共同的目標；陌生是因為聚集在一起，但卻很少交流。這正是城市移動技術製造出來的人物類型，如 Hirschauer (2005) 所說：「城市和地理的流動擴大了製造大量『無關緊要的他人』的機會，遇到沒有過去也沒有未來的相遇者。」

在擁擠的車廂裡，陌生的人們如何相處？由於身體的接近，首先就要面對視覺的打量。「在各種單一的感覺器官裡，眼睛是獨一無二

《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

的，具有社會學的功效：能把正在相互對視的各種個人聯繫起來和發揮相互作用」(齊美爾，2002：323)。可是，在這樣的空間裡，人們大多是默契地回避彼此的眼光；有時還需要帶上耳機，經歷「一種嚴格意義上的與世隔絕」(Jackson, 1994; Gay et al., 1997, p. 142)。總之，讓各種感官遠離他人，具有正義性。這與汽車在道路上的移動相似，也是一系列可以稱之為「避免熟悉」(avoiding acquaintance)的交流行為，在都市生活中已然常見，「不僅發生於電梯，在別的公共場所也必須面對，如其他方式的公共交通(電車、公共汽車等)，雖可能有更大的空間但更長時間的行程。在這些場所，冷漠的控制取代了各種方式的其他自動涉入」(Hirschauer, 2005)。

「避免交流」是一種現代現象。齊美爾(Georg Simmel)指出：「在公共汽車、火車、電車得到發展的19世紀以前，人們是不能在一個位置上彼此相視數十分鐘、甚至數小時而不攀談的。」(轉引自Benjamin, 1973, p. 38)而在現代城市，大量的陌生人湧進城市，避免交流有著積極的效應。一方面是個人隱私觀念興起的結果，「火車車廂坐滿了包裹密實的身體，或是閱讀，或是沉默地看著窗外，這種現象是19世紀出現的社會變化：沉默是用來保障個人隱私的一種方式」(桑內特，2011：453)。另一方面，是緩解大城市人普遍的感官負荷過重，齊美爾(2002：310)誇張地寫到：「因為不斷地接觸難以計數的人，由於麻木不仁，因此恰恰引起相同的效果，在這裡對於空間上接近的人的無所謂態度簡直就是一種保護機制，沒有它，人們在大城市裡，在心靈上就會被消耗殆盡和肝膽俱裂。」

齊美爾的解釋具有一般適用性，但在具體分析時還需考慮特定環境的影響。在移動空間中，車廂擁擠，燈光炫目，擁擠噪雜，「高頻度的近距離的身體接觸，加上巨大的社交距離，加重了不同個體相互排斥的程度」(Wirth, 1938)。環境心理學的相關研究早已表明，「擁擠是一種消極的令人不愉快的狀態，它會使人煩躁不安、抑鬱消沉」(Bell, Greene, Fisher, & Baum, 2005, p. 304)。更具體地說，「遠途往返上班壓力會對生理喚醒、人的情感和行為產生消極影響」(p. 331)。因此，除了為保護隱私或減少負擔而禮貌地保持距離，移動空間的環境本身也降低了交流的欲望，其表現主要包括「眼部接觸的減少，彼此間關注程



路上無風景：城市「移動空間」中的交流

度的降低，以及相互之間保持的距離也會拉長……在擁擠的環境下，人們不太願意討論一些私密性的話題，不願交談」(p. 295)。

## 不交流的「自然化」：手機的介入

回家路上的姜京子用微信和同事商討工作。

——《跨省上班記》

在城市的公共交通上，如果人與人的積極交流是不合時宜的，那麼，我們應該如何在移動空間中自處？芒福德(2005：562)曾注意到，「在上、下班的交通高峰時間內，人們在車上花掉幾十分鐘以至幾小時，甚至想閱讀報紙從中得到些麻醉也不可能」；即便是條件越來越好的地鐵，都市的工人們也感到「緊張沮喪」，「對於這些人，誰說不需要給他們補償？」

也不至於毫無辦法。技術系統中的一脈正向著可攜帶的方向進化。起初，最常見的是輕便的書籍和報刊；隨後，更有適合攜帶的電子產品問世，如隨聲聽、電子閱讀器、手提電腦等，常被年輕人所使用，用來抵抗移動中的無聊；而近年來最顯著的現象則是手機的出現，人們幾乎都接納了這個可攜帶的新媒體，交通和通訊在移動空間中又一次會合。

有關交通和通信的研究，同樣是社會理論的重要議題。事實上，兩者經常被並置一處，用以說明現代社會所經歷的雙重「時空壓縮」。就城市而言，兩種技術共同作用於時空，影響了城市發展的形態。McQuire (2008, p. 16) 指出：「新的交通和通信技術的發展，提供了向心和離心的兩種矛盾的壓力。現代城市的橫向擴張直接依賴於像火車、自行車、電車和汽車等新型交通工具的出現……城市向外擠壓過程也受到了手機之類的新通訊技術的促動。」

傳播領域的學者，更多關注到兩類技術帶給空間的虛擬和現實的交錯性。如 Gane 與 Beer (2008, p. 66) 指出：「移動和網路化的交互介



《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

面，通過將資訊輸入生活環境，從而創造了一種新的、融虛擬和物理為一體、兩者已密不可分『複合空間』。」城市移動空間正是這樣一個複合空間，既有物質的屬性，也有虛擬的面向，「一個連接到最新模式的無形的電子技術，實現人與人之間純粹、清晰和及時的資訊交換；另一個則與個體間最為持久、親密和混亂的身體和情感交流相聯繫」(Cosgrove, 1996)。

與上述研究思路不同，本文認為，在移動空間中使用手機的普遍現象，是對一個非意願性聚集空間的「逃離」，其結果是：人們小心翼翼創造和維護的「避免交流」，從一種感官和心理的自我控制走向了完全的「自然化」。

Hirschauer (2005) 曾對「電梯」這一常常被忽略的城市移動空間進行了人的行為分析。他使用戈夫曼 (Erving Goffman) 「禮貌性忽視」(civil inattention) 這個概念，描述陌生人同坐電梯時的關係形態，並指出「這種關係不應僅被解讀為一個禮貌的姿態，而是一種需要維持陌生 (keep up strangeness) 的實踐」。因而，在乘坐電梯時，互不相識的人們看似無所事事，但身體和心理內部卻進行著複雜的控制，包括「定位身體」、「避免接觸」、「假裝入神」、「心不在焉」以及「阻止因身體在場而自然開始的互動」。

顯然，與乘坐電梯相比，每日上下班時在公共交通中的狀態，所需要控制的身體、視覺、觸覺、語言等心理或行為，更為耗時費神。

一直以來，技術系統的重要特徵是解放身體。在現代交通技術的進階中，身體逐步成為「空出來的地方」，從而開始「致力於一系列『非生物性』的事」(敖德嘉，2008：271)。因此，移動中的身體被解放出來，開始從事其他活動，那些適於移動或可攜帶的媒體 (portable media) 就乘機而入，成為解除感官控制、轉移注意力、逃離移動空間的重要方式。

在移動空間中，最傳統的可攜帶媒體是書和報。Schudson (1978, p. 103) 指出，19世紀中期的紐約逐漸興起一種新的生活方式，「乘坐公共汽車、鐵路是一種新奇的體驗。在人類歷史上，人們第一次可以每天坐車時不用負責駕車了。眼睛和雙手都獲得了自由，可以在公共汽車上閱讀」。這種移動閱讀的需求，促使《世界報》在風格和排版上走上

煽情主義道路：「縮小了紙張尺碼，加大了字型大小標題，大量運用圖片，還發展了『導語』段落，在開頭就概括報導的大部分重要內容，就是為了滿足乘客的需求。」如今這種現象已不常見，不過日本的地鐵上仍有不少閱讀的場景，「尤其是年長一些日本人仍然習慣在電車上看書或者看報紙。日本人非常喜歡看書，因此很流行那種開本很小適合隨時攜帶的口袋書」（曾航、劉羽、陶旭駿，2014：143）。

除了紙質媒體外，人們也可以戴上耳機，打開MP3等電子產品，收聽廣播或音樂，從而轉移注意力，至少在聽覺上與眼前的人群隔離開來。Gay等（1997, p.24）曾描述「隨身聽」這種發明「是為移動而生的」，「流動性既是隨身聽的實質也是它的象徵。隨身聽適應了一個人們流動性不斷增加的世界」。這種流行於1980年代的電子技術特別適合移動空間，尤其受到年輕人的歡迎。

不過，主導的情形已發生變化，手機作為可攜帶媒體，迅速統治了移動空間，幾乎取代了其他所有的可能性。問題的關鍵是，手機的使用不分年齡、性別和階層，成為一種全民共有的事物。在手機介入移動空間後，人們的避免交流與以往的彼此回避有了很大不同。戈夫曼（2017：84）說：「禮貌的忽視，其意思似乎是：給人足夠的注意，以顯示知道其在場（並承認已看見他），旋即又收回注意力，藉以顯示，他不足以成為特別好奇的或可以了解的對象」。此一過程看似簡單，卻需要人們精心控制自己的感官，做非常微妙的調適。由於並不是輕鬆的事情，有時就需借助於外物：

在這樣困難的時間裡，如果決定不接觸陌生人，你不妨尋找可以全神貫注的事情，給在場的其他人留面子，讓他們找到禮貌性忽視的藉口。在這裡，我們再次看到報紙雜誌的情景功能，它是我們隨時攜帶的屏障，給我們自己或他人不啟動接觸的藉口。（戈夫曼，2017：136）

然而，在移動空間的人群之中打開書報，以便達成「禮貌性忽視」，是一件有風險的事，至少意味著單方面對交流的中止。這個現象和不願周圍環境戴上耳機聽隨身聽、進而被批評為「反交流」是同樣的道理。Gay等（1997, p. 112）就發現，在英國的一些公共空間，聽隨身

《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

聽的青少年，被認為具有「不顧別人、不合群、個性化傾向」，因而顯得不合時宜。

現在，手機免除了所有的顧慮，不僅省去了微妙複雜的感官控制和心理過程，也逃脫了社會文化的威脅——不再有人站在道德高地譴責這一行為。擠在同一個空間中的人們，沒有什麼避免交流的顧忌，幾乎同時默契地盯著自己手中的那塊小螢幕，表情漠然又淡定；每一個人都進入了一個封閉的、深不可測的、互不交叉的個人世界，彼此互不打擾。

從日常經驗看，在移動中人們主要用手機流覽新聞、遊戲、聊天或聽音樂、看小說等，這些活動創造的虛擬環境自然比移動的物質環境引人入勝。R·卡普蘭和S·卡普蘭(Kaplan & Kaplan, 1989, p. 184)指出，一個環境要擁有某種「魅力」，就需要「具有引出無意識注意增長的潛能，無意識注意需要很少或不需要任何努力，能夠防止疲勞」。兩相對照，與在實體空間進行的感官控制相比，進入手機的虛擬環境，是一種無需調動太多有意識注意力的行為，可以帶來精神上的短暫鬆弛。不過，需要指出的是，手機並不能帶來真正的逃離，因為它既不能實現地理轉換——身體始終處於實在性的移動空間之中；也無法實現心理轉換——使用手機不過是重複日常。事實上，大多數人只是為了虛耗一段缺乏意義的時間。對交流而言，這種為人們共同接受的文化，讓物質空間變得更加無足輕重，讓旁人的重要性顯著下降，「共處而不交流」變得自然而然。

## 抵抗移動：「不動」與「慢行」

晚上8時15分，姜京子睡眼惺忪地走出滄州西站，早春的夜晚已經沒有多少寒意，她整理了下大衣，快步向停車場走去，步履輕盈，已沒有了剛才的疲憊，因為她知道，十幾分鐘後，她將到家，家人正在等她……

——《跨省上班記》

這是《跨省上班記》的最後一個場景，也是主人公每日移動的終點。事實上，整篇報導都充滿著類似的話語，如「為了一家人在一起都值得」、「丈夫一起吃晚飯，公公在臥室看電視，婆婆在廚房收拾，這是他們一天中最放鬆的時刻」等。這些場景和話語有深刻的隱喻，似乎表明，能夠戰勝或者抵抗移動之苦的，唯有家的固定與溫馨。

事實上，「移動」是一個相對的經驗，它倚靠的另一面是「固定」。「移動性與固定性，流動與定居，它們相互以對方為前提」(Massey, 2005, p. 97)。在這個意義上，交通技術的發展，「反過來加強了居住地的重要性——它是一個能夠暫時逃離工作世界的地方」(桑內特, 2008: 173)。確實，日復一日的上下班，移動空間中的擁擠和嘈雜，常使人們在有條件的時候，選擇固定性去抵抗移動性。這種抵抗，落實到意識層面，就是對身體「不動」的追求；落實到日常生活，則常常表現為對「家」的依戀。

對固定性的追求產生了兩個後果：一方面是更加擁護交通技術的增長，以便「更快」地實現「不動」。如前所述，儘管改造城市空間可能造成暫時地出行困難，但一旦高鐵增速、地鐵開通、道路拓寬，人們總是樂於以樂觀的態度來迎接它，期盼移動順暢、快速到達帶來的心情愉悅。於是，這又落入了移動技術的邏輯之中，即技術在技術基礎之上增長，用更快的方式解決移動中的不適，城市再次陷入迴圈之中，其結果仍然是「大片土地，被用來開闢大街、快速路、高架道路、停車場、汽車庫，然而交通擁擠情況仍然得不到緩和」(芒福德, 2005: 446)。另一方面是延伸固定性體驗直接抵抗身體的移動。當人們受盡了每日移動之苦，甚至需要「跨省上班」時，對家的情感與信念就會增強，因此「家庭成了防範時空壓縮之劫掠的私有博物館」(Harvey, 1990, p. 292)。家是一個與移動空間截然不同的場所。在休息時，人們可以龜縮於家中，逃離那個不得不與陌生人共處、擁擠嘈雜的移動空間，心靈得到了片刻的安寧。不過，從公共性的角度看，「如果城市人之間有意義和重要的接觸都只能限制在適合私下相識的過程中，那麼城市就會失去它的效用，變得遲鈍」(Jacobs, 1961, p. 55)。這種在移動性技術的結構壓力下形成的偏於一隅的固定性，會「引誘人們逃避不愉快的現實，逃避公共義務，在家庭這個基本的社會細胞中尋找生命的全部

《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

意義，或者甚至在以自我為中心的更為孤獨的個人身上，尋找生命的意義」(芒福德，2005：507)。

所以，以「不動」抵抗移動，不是回避，就是冒險。無論是更快地度過移動空間或是安於家中，都沒能擴展在城市公共空間中停留、接觸和交流的可能，也就沒有潛力扭轉移動技術帶來的「避免交流」的正當性。

除「不動」以外，「慢行」的理念也漸次風行起來。這個理念裹挾在席捲全球的慢生活運動中(Honore, 2004)，似乎是抵抗移動技術的不二法門。早在1960年代初，作為記者的Jacobs(1961, p. 3)就批評美國的城市只知快速：「人行道不知起自何方，伸向何處，也不見有漫步的人。快車道則抽取了城市的精華，大大地損傷了城市的元氣。」丹麥建築設計學家Gehl(1987, p. 72)則從正面肯定：「所有有意義的社會活動、深切的感受、交談和關懷都是在人們停留、坐著、躺臥或步行時發生的。人們可以從汽車或火車的窗戶看到別人的掠影，但生活總是始於足下。」這些話語獲得不少擁護，漸漸顯現於城市設計領域。據說，1990年代以後出現了一種新的傳統都市主義，其中，「最傳統的交通形式——步行，被當作最受歡迎的移動方式，緊隨其後的是騎自行車，以及在長途旅行時乘坐公共交通工具」(Marshall, 2005, p. 9)。與此類似，在中國的城市生活中，人們也編出了一個俗語：「一等人走路，二等人騎車，三等人開私家車，四等人坐地鐵和公交」。所以，在個體意識上，人們或許已經理解，快速流動並不是日常生活的首要價值。

因此，人們開始思考一些替代性的移動經驗。譬如，在市中心商業區域專門劃出步行道，在城市周圍開闢自行車車道，建設各種適合漫步的公園等。這些做法直接回應了法國人類學家Marc Augé(1995, p. 75)關於立交橋和機場、地鐵站等場所都是「虛無場所」(non-place)的批評，嘗試創造一種令人愉悅的慢行空間。在此空間中，人們確實能夠捕獲一些積極的意義，無論是一個人優哉遊哉地漫遊，三五成群的邊走邊聊，或是與陌生人之間不經意的交談。不過，問題的關鍵在於：第一，這些慢行空間在數量上極其有限，難以構成城市的主要風景，不過是當代大都市的一種點綴；第二，類似城市中心區域的步



行，儘管「提供了一種身為『公共』的一部分的感覺，但事實上它們卻是經過校準和煞費苦心編制的製造利潤的機器」(Latham et al., 2009, p. 182)；第三，步行街、城市周圍的自行車道、市郊公園等，仍是城市規劃功能主義思想的產物，這些劃出來的新空間，往往區隔於原有的城市生活，違背了城市規劃的「混合性」，即地區的主要功能「必須要多於一個，最好是多於兩個。這些功能必須要確保人流的存在，不管是按照不同日程出門的人，還是因不同目的來到此地的人」(Jacobs, 1961, p. 149)，唯此才能保證城市生活的豐富性。

### 餘論：城市日常交流的意義

Mitchell (2002, p. vii) 說，風景可以「在人身上施加一種微妙的力量，引起廣泛的、可能難以言說的情感和意義」。那麼，當代城市的風景如何？從都市人每日上下班的移動實踐看，現代交通創造了一種由快速路、立交橋、隧道等構成的毫無生機的物質環境，將人與傳統城市的親密關係改造為「流動的凝視」或可以忽略的場景；同時，不斷增長的移動空間不僅削弱了傳統城市供人停留、接觸和交談的公共空間，也使得人們在公共場合的「避免交流」變得富有正當性。更值得注意的是，當手機媒體介入移動空間後，「共處而不交流」升級為十分「自然化」的行為。因此，在每日重複的移動中，人與城市、人與人之間難以產生情感與意義。正是在這個層面上，路上無風景。

至此，我們不禁要追問，城市中大量陌生人之間的停留、接觸和交談有何意義呢？

回到城市的歷史，現代公共生活的源頭就蘊藏在陌生人的日常交往中。如桑內特 (2008: 20) 所指出，18世紀的城市，「不管是出於必需的社會交際還是出於休閒的社會交際，它們的模式已經變得適於陌生人之間的交往，再也與世襲的封建特權或者王室確立的壟斷控制無關」。其表現是，可供陌生人聚會的地方越來越多，如大型公園、人行道、咖啡屋、公開售票的戲院，「就算是引車賣漿者流，也開始養成了一些社會交際的習慣」；同時，在理念上人們普遍認為，「有教養的行為就是大都會的公共行為，而家庭內部的行為則可以視為是人類天性的

《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

行為」，因此，「若要實現從生物人到社會人的轉變，人們必須從和陌生人的交往中得到情感的滿足，然而又和他們保持一定的距離」(桑內特，2008：21)。

回到城市的當下，如果通過人們共同努力，扭轉了交通技術對城市空間的持續改造，就能發展出一種類似18世紀、活躍於陌生人之間、頗具政治色彩的公共生活嗎？也不盡然。因為現代社會的複雜性已大大提升，陌生人的來源更為寬泛，人們關注的議題千差萬別，公共空間中的許多交流都是非正式的，或者缺乏意義的，難以彙集成一種致力於改善生活的政治討論。對此難解之題，我們也許要「後退」一步，採用類似Jacobs (1961, p. 57) 的提問：「人行道上平常的、非正規的生活如何來支持更為正規、有組織的公共生活？」

這涉及到人們在私人 and 公共、封閉與開放之間需要尋求的一種平衡感。城市公共空間中的非正式接觸，既可以保護人的基本隱私，又能與陌生人有不同程度的交流。一個城市中，如果有許多供人停留、接觸和交談的戶外空間，人們就往往願意走出私人世界，逐漸習慣於公共空間的日常活動。對個體而言，這可能是微不足道的小事，但這些行動的總和，卻「是人們對公共身份的一種感覺，是公共尊重和信任的一張網路，是在個人或街區需要時能做出貢獻的一種資源」(p. 51)。換言之，「城市正規的公共組織需要一種非正規的公共生活來映襯，在其和城市人的私人生活之間起到調和的作用」(p. 50)。

遺憾的是，回到本文的邏輯，在自主性技術的視角下觀看，當代城市日益增長的移動性，難以被扭轉，因為人不再是現代複雜性技術的主體，而毋寧是技術統治的物件，上述非正式的公共交流也就難尋蹤跡。現實的情況是：交通技術仍將堅持「快速流動」的邏輯，手機媒體對移動空間的介入只會變本加厲，當人們還將長時間堵在路上或在擁擠的車廂中保持「避免交流」，進而用手機遁入個人世界、日漸對「共處而不交流」習焉不察，我們就不大可能再投身於一種積極的公共生活。



## 參考文獻

### 中文部分 (Chinese Section)

- 戈夫曼 (2017)。《公共場所的行為：聚會的社會組織》(何道寬譯)。北京：北京大學出版社。(原書 Goffman, E. [1966]. *Behavior in public places: Notes on the social organization of gatherings*. Glencoe, IL: Fess Press.)
- Gefuman (2017). *Gonggong changsuo de xingwei: Juhui de shehui zuzhi* (He Daokuan, Trans.). Beijing: Beijing daxue chubanshe. (Original book: Goffman, E. [1966]. *Behavior in public places: Notes on the social organization of gatherings*. Glencoe, IL: Fess Press.)
- 中國新聞網 (2015年1月26日)。〈全國50城市上班族通勤調查：北京平均單程19.2公里〉。取自 <http://www.chinanews.com/sh/2015/01-26/7005909.shtml>。
- Zhongguo xinwenwang (2015, January 26). *Quanguo 50 chengshi shangbanzu tongqin diaocha*. Retrieved from <http://www.chinanews.com/sh/2015/01-26/7005909.shtml>.
- 芒福德 (2005)。《城市發展史——起源、演變和前景》(宋俊嶺、倪文彥譯)。北京：中國建築工業出版社。(原書 Mumford, L. [1961]. *The city in history*. San Diego: Harcourt Inc.)
- Mang Fude (2005). *Chengshi fazhanshi—qiyuan, yanbian he qianjing*. (Song Junling, Ni Wenyan, Trans.). Beijing: Zhongguo jianzhu gongye chubanshe. (Original book: Mumford, L. [1961]. *The city in history*. San Diego: Harcourt Inc.)
- 敖德嘉 (2008)。〈關於技術的思考〉。吳國盛(編)，《技術哲學經典讀本》(頁264–291)。上海：上海交通大學出版社。
- Ao Dejia (2008). Guanyu jishu de sikao. In Wu Guosheng (Ed.), *Jishu zhexue jingdian duben* (pp. 264–291). Shanghai: Shanghai jiaotong daxue chubanshe.
- 科特金 (2014)。《全球城市史》(王旭等譯)。北京：社會科學文獻出版社。(原書 Kotkin, J. [2005]. *The city: A global history*. New York: Modern Library.)
- Ketejin (2014). *Quanqiu chengshishi* (Wang Xu et al., Trans.). Beijing: Shehui kexue wenxian chubanshe. (Original book: Kotkin, J. [2005]. *The city: A global history*. New York: Modern Library.)
- 特斯特 (2010)。《後現代下的生命與多重時間》(李康譯)。北京：北京大學出版社。(原書 Tester, K. [1993]. *The life and times of post-modernity*. London: Routledge.)
- Tesite (2010). *Houxiandai xia de shengming yu duochong shijian* (Li Kang, Trans.). Beijing: Beijing daxue chubanshe. (Original book: Tester, K. [1993]. *The life and times of post-modernity*. London: Routledge.)

《傳播與社會學刊》，(總)第47期(2019)

- 桑內特(2008)。《公共人的衰落》(李繼宏譯)。上海：上海譯文出版社。(原書 Sennett, R. [1992]. *The fall of public man*. New York: Norton & Company.)
- Sangneite (2008). *Gonggongren de shuailuo* (Li Jihong, Trans.). Shanghai: Shanghai yiwu chubanshe. (Original book: Sennett, R. [1992]. *The fall of public man*. New York: W.W. Norton & Company.)
- 溫納(2014)。《自主性技術：作為政治思想主題的失控技術》(楊海燕譯)。北京：北京大學出版社。(原書 Winner, L. [1977]. *Autonomous technology: Technics-out-of-control as a theme in political thought*. Cambridge: The MIT Press.)
- Wenna (2014). *Zizhuxing jishu: Zuowei zhengzhi sixiang zhuti de shikong jishu*. (Yang Haiyan, Trans.). Beijing: Beijing daxue chubanshe. (Original book: Winner, L. [1977]. *Autonomous technology: Technics-out-of-control as a theme in political thought*. Cambridge: The MIT Press.)
- 曾航、劉羽、陶旭駿(2014)。《移動的帝國：日本移動互聯網興衰啟示錄》。杭州：浙江大學出版社。
- Zeng Hang, Liu Yu, & Tao Xujun (2014). *Yidong de diguo: Riben yidong hulianwang xingshuai qishilu*. Hangzhou: Zhejiang daxue chubanshe.
- 楊登峰(2017年2月18日)。〈跨省上班記〉。《工人日報》，第4版。
- Yang Dengfeng (2017, February 18). Kuasheng shangbanji. *Gongren ribao*, 4.
- 齊美爾(2002)。《社會是如何可能的》(林榮遠編譯)。桂林：廣西師範大學出版社。
- Qi Mei'er (2002). *Shehui shi ruhe kenengde* (Lin Rongyuan, Ed. and Trans.). Guilin: Guangxi shifan daxue chubanshe.
- 德波(2006)。《景觀社會》(王昭鳳譯)。南京：南京大學出版社。(原書 Dobord, G.[1992]. *La societe du spectacle*. Paris :Gallimard.)
- Debo (2006). *Jingguan shehui* (Wang Zhaofeng, Trans.). Nanjing: Nanjing daxue chubanshe. (Original book: Dobord, G. [1992]. *La societe du spectacle*. Paris: Gallimard.)
- 德·塞托、賈爾、梅約爾(2014)。《日常生活實踐2：居住與烹飪》(冷碧瑩譯)。南京：南京大學出版。(原書 de Certeau, M., Giard, L., & Mayol, P. [1994]. *L'Invention du quotidien II. Habiter, Cuisiner*. Paris: Gallimard.)
- De Saituo, Jiaer, Meiyueer (2014). *Richang shenghuo shijian 2: Juzhu yu pengren* (Leng Biying, Trans.). Nanjing: Nanjing daxue chubanshe. (Original book: de Certeau, M., Giard, L., & Mayol, P. [1994]. *L'Invention du quotidien II. Habiter, Cuisiner*. Paris: Gallimard.)

### 英文部分 (English Section)

- Adey, P. (2010). *Mobility*. New York: Routledge
- Amin, A., & Graham, S. (1999). Cities of connection and disconnection. In J. Allen, D. Massey, & M. Pryke, *Unsettling cities: Movement/settlement* (pp. 7–53). London: Routledge.
- Augé, M. (1995). *Non-places: Introduction to an anthropology of super-modernity* (J. Howe, Trans.). London and New York: Verso.
- Bell, P., Greene, T., Fisher, J., & Baum, A. (2005). *Environmental psychology* (5th ed.). UK: Psychology Press.
- Benjamin, W. (1973). *Charles Baudelaire: A lyric poet in the era of high capitalism*. London: The New Left Press.
- Churchill, H. (1962). *The city is the people*. New York: Norton & Company.
- Cosgrove, D. (1996). Windows on the city. *Urban Studies*, 33(8), 1495–1498.
- Ellul, J. (1964). *The technological society* (J. Wilkinson, Trans.). New York: Vintage Books.
- Gane, N., & Beer, D. (2008). *New media: The key concepts*. Oxford: Berg.
- Gay, P., Hall, S., Janes, L., Mackay, H., & Negus, K. (1997). *Doing cultural studies: The story of Sony Walkman*. London: Sage.
- Gehl, J. (1987). *Life between buildings: Using public space*. Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- Hamilton, K., & Hoyle, S. (1999). Moving cities: Transport connection. In J. Allen, D. Massey, & M. Pryke, *Unsettling cities: Movement/settlement* (pp. 49–94). London: Routledge.
- Harvey, D. (1990). *The condition of postmodernity*. London: Wiley-Blackwell.
- Harvey, D. (2003). *Pairs, capital of modernity*. New York & London: Routledge.
- Hirschauer, S. (2005). On doing being a stranger: The practical constitution of civil inattention. *Journal of Theory of Social Behavior*, 35(1), 41–67.
- Honore, C. (2004). *In praise of slow: How a worldwide movement is challenging the cult of speed*. New York: Harper Collins.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House.
- Jackson, V. (1994). Menace II Society. *Touch*, 42(11), 15–17.
- Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Latham, A., McCormack, D., McNamara, & McNeill, D. (2009). *Key concepts in urban geography*. London: Sage publications.
- Marshall, S. (2005). *Streets and patterns*. London and New York: Spon Press.
- Massey, D. (2005). *For space*. London: Routledge.
- McLuhan, M. (1994). *Understanding media: The extensions of man*. Cambridge: The MIT press.
- McQuire, S. (2008). *The media city: Media, architecture and urban space*. London: Sage Publications.

《傳播與社會學刊》· (總) 第 47 期 (2019)

- Mitchell, W. (Ed.). (2002). *Landscape and power*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Park, R. (1968). The city: Suggestions for investigation of human behavior in the urban environment. In R. Park, E. Buegess, & R. Mckenzie (Eds.), *The city* (pp. 1-46). Chicago: The University of Chicago Press.
- Schivelbusch, W. (1986). *The railway journey: Trains and travel in the nineteenth century*. Oxford: Blackwell.
- Schudson, M. (1978). *Discovering the news: A social history of American newspapers*. New York, NY: Basic Books.
- Schwarzer, M. (2004). *Zoomscape: Architecture in motion and meaning*. New York: Princeton Architecture Press.
- Sheller, M. & Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(12), 737-757.
- Urry, J. & Larson, J. (2012). *The tourist gaze 3.0*. London: Sage.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *The American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24.

## 本文引用格式

卞冬磊 (2019)。〈路上無風景：城市「移動空間」中的交流〉。《傳播與社會學刊》，第 47 期，頁 29-54。