

視障者在臺北市空間中的移動經驗

蘇怡帆

國立臺灣大學
建築與城鄉研究所

黃國晏

國立新竹教育大學
特殊教育學系

畢恆達

國立臺灣大學
建築與城鄉研究所

摘要

視障者在城市中的移動經驗，受到個人身體特質、科技輔具、社會關係、空間規劃與設計等因素之相互作用而得以實踐。本研究以臺北市為研究場域，訪談九位性別、視障狀況不同的視障者，並輔以身心障礙統計、相關法規與媒體報導等二手文本之分析，冀望能夠看見視障者身體的多元樣貌、視障者空間移動的策略與能動性，以及他們的身體認同與抵抗。研究指出來自公共空間環境的限制主要在於空間訊息以視覺為主，造成視障者取得空間訊息的困境；而社會的對應與控管策略，未能體察視障者的身心處境與個體差異，也為視障者在空間中移動帶而困難。接著，特別以公車與捷運此兩種主要大眾交通工具為例，說明視障者因應環境限制的回應策略。最後，則針對視障者空間移動的獨立性與公共性，以及視障者的公民能力與權益，進行討論。

關鍵字：視覺障礙者、空間移動、空間認知、定向行動

壹、緒論

既有探究視障者身體能力與空間經驗的研究，多透過系統的角度，解釋視障者擁有的認知空間能力。然而當研究者從視障朋友分享各式各樣應對環境問題的生存策略時發現，「身體能力」會因個人視覺使用的狀況、個性特質、性別、家庭與環境的支持度以及社會經濟條件而有不同。例如下雨天的時候，明眼人沒有傘不能走，可是有些視障者有傘反而不好走。許多因為視網膜病變而逐漸失去視力的視障者，會共同經歷一段太陽下山就不願出門的經驗。因此，視覺障礙會帶給視障者不同的地理經驗與生命經歷。

當視障者的身體在公共空間中移動時，「視障者」的外在形象與自我理解，在移動的公共空間中，建構一種屬於視障者的特殊身體處境。比如研究者聽聞一位面貌清秀的女性視障朋友有次持手杖走在路上，偶然聽到不經意的話語：「啊～這麼可惜啊！」這些明眼人的凝視行為，透過竊竊耳語，衝擊視障者對於自己身體認同的同時，也反射出明眼人視自己為正常的優越地位。

此外，生活空間的改變也會影響視障者選擇的感知方式，比如從馬路旁的家搬到靠近市場的家，視障者會因應環境條件選擇最適合這個場所的認知形式，而以攤販車裡飄出的香氣、叫賣聲確認巷道的位。失能地理學家(disability geographer) Gleeson (1999)指出，要了解一群人的身體如何在城市空間中失去應有的能力與權利（包含移動、休閒、就業、上學等日常生

活經驗），就必須先問在什麼特定的時空脈絡下，什麼樣的身體被放置在空間需求的主流位置。經由這個問題，才能看見生物性的身體與純粹的地理空間，如何透過社會實踐，轉變為社會性的身體與社會性空間。

本研究以臺北市為田野，因為臺北市是視障教育與工作資源最豐富的區域，同時也是無障礙政策最普及的地方。並試圖從視障者的經驗出發，藉由他們生動的描述，從中看見視障者空間移動經驗如何從個人的、社會的、經濟的、歷史的各種世界，相互連繫與影響視障者對於自己移動與居住生活的期待。

貳、文獻探討

本研究依序以失能醫療模型(medical model of disability)、失能社會模型(social model of disability)及多元差異與能力途徑理論進行文獻回顧，重新觀看身體損傷與障礙、失能之間的關係，以探究視障者在臺灣城市空間中的移動經驗。

一、失能醫療模型

McNeil、LeBlanc 與 Joyner (1991)指出，失能醫療模型假定「損傷」、「失能」、「障礙」都屬於醫療的議題。此外，Rauscher 與 McClintock (1997)也提出失能狀態隸屬於醫療體系的定義。障礙者每天面對生活、工作、移動各方面的難題，是障礙者本身的損傷所導致，代表個人身體能力無法「正常」處理環境問題。因此，改變障礙者困境的途徑，往往是從醫療、學校等管道進行身心治療與訓練，協助障礙者克服損傷帶來的不便，從而參與「正

常」的日常活動。例如：視障者的行動不便，是因為視力受損而無法判讀方向、路況，因此透過學校、民間機構提供的肢體及定向訓練，讓視障者可以訓練感官，彌補視覺受損所帶來的不便。

二、失能社會模型

然而，Kitchin (1999)指出失能社會模型不能完全涵蓋障礙者的經驗，以及身體損傷造成障礙者在社會角色上的失能處境。例如：視障者即使接受了完整的定向訓練與點字學習，卻仍然無法在五點以後到銀行提款，因為全觸控式螢幕的時代拒絕了視障者使用提款機的機會。據此，Oliver (1996)與其他失能學者，提出失能社會模型，認為障礙者日常所遭遇大量的困難，是導因於社會無法認同障礙者，無法理解障礙者本身需求，並從未對障礙者提供足夠的設備工具。失能社會模型指出障礙者面臨的問題，並不是導因於個體的責任或者生物學與醫療的詮釋，而是集體社會普遍缺乏接受、理解障礙者，也從未供應障礙者所需要的一切設備所導致。因此，在失能社會模型中，Union of the Physically Impaired Against Segregation (UPIAS) (1976)對於「失能」的定義有所轉變：指社會並未充分理解與描述具有身體、感官或心靈損傷的人，以致於造成障礙者活動受到限制，使之處於不利的條件下，將障礙者排除於主流的社會活動之外。

另一方面，地理學者也主張調查政府政策與立法如何形塑城市地景。Imrie (1996)發現，因法規強制要求而進行設計變更的機構少之又少，尤其是機構管理者在法規執行上，往往選擇忽視法規的懲處。由於各種決定空間布局的角色，對於

何謂「合理的」無障礙設計想法始終有所爭議：究竟是提供所有建築物的完全可及的環境是合理的要求，還是單純的在某些位置與入口處設置斜坡，即是足夠的無障礙規劃呢？此論點存在於 Reginald (2004)所提出「多數比少數重要」的基礎邏輯—視無障礙環境為少數需求外設的福利。因此只要這個空間被設定為障礙者不會進入或很少障礙者進入，此空間往往就被排除在無障礙環境的規範外，導致許多公共空間中的無障礙環境，只講究逃生動線或主要流通動線。例如：臺灣現在一般新建住宅、公家機關的無障礙審核項目，就是以逃生動線、進出動線、電梯、廁所為主，並不擴及育嬰室、哺乳室或戶外陽臺等區域的需求。換句話說，在這些環境中，障礙者不被認為同時擔任其他的社會角色，如父母親。這種設計觀點持續的結果，是導致每個障礙者被阻擋於每日活動的平等參與之外。

三、多元差異與能力途徑理論

現今，失能研究在政治與學術等各類型公共場域發展。U. S. Social Security Administration (2011)認為如果人們不能從事重要的活動，則人們處於失能狀態。Sacks (1989)指出「失能(disability)」是一個滲透進入所有文化的觀點：包括建構社會認同、文化實踐、政治位置、歷史社群，以及具體化人類的經驗。地理學者 Gleeson (1999)更進一步指出，「失能」可以指稱人類多元差異的狀態，包含年齡、性別、健康或身體與心理差異，甚至經濟階級。結合許多形式的社會限制與物質剝奪（包含教育與工作、歷史成因），均普遍性地匯集成每個個體不同的失能經驗。

而 Nussbaum (2006)提出的能力途徑 (the capabilities approach)理論，認為善意的道德教條不等於基本權利的政治原則。後者必須給予所有公民基本的應得權利，這才是基本的維護人性尊嚴的正義。也就是政治原則的依據應以「公民能力(capabilities)」作為基礎，才能保障一個人具有人性尊嚴的生活。這些能力可能包含：生存、健康完整的身體、感覺、想像力及思考、情緒、實踐理性、能依附或與他人一起生活，具有與其他人平等的價值，並能控制個人環境，有效參與那些會主宰個人生活的政治選擇，也能握有平等的財產權與就業權。Nussbaum 認為以上的條列並不是所有的能力選項，而需要不斷的增修改變，並指出選擇與行動的機會，是一種社會生活品質的空間，是最低限度的正義，是人性的尊嚴所在。因此，所有的「公民能力」，並不只是資源數量上的分配，更是「各種行動的機會」，能夠讓每個人因應自己的不同需求能力，而發展不同的環境需要。

從以上關於失能定義相關研究的理論派典轉換，檢視臺灣關於視障者與空間的相關研究可發現，臺灣歷年從中央到民間學者也持續累積視障者空間認知能力的研究調查。1980 年代，臺灣部分建築系所根據失能醫療模型開始投入視障者感知空間特質的理解，藉由心象地圖，臺灣視障者的空間能力與空間需求逐漸被挖掘，從中反映校園空間設計上的各種問題（邱慧雯，2000；陳芃郡，2006；顏杏砒，1992）。淡江建築系在 1990 年代與視障學生合作，根據失能社會模型發展有別於過往服務於視覺感官特性的空間設計方式，從口述的

空間經驗中，說明在時間序列下，視障者以身體知覺為基準點，動用身體運動以及各種感官的記憶，組合環境中各類訊息（包含確認有形實體、無形虛體的邊界等），直線向前的運行經驗（李怡君，2000）。當視障者視力減少或視野漸小時，得仰賴其餘的感知或剩餘的視力來協助行動；倘若無法使用觸覺來協助判斷，則可利用聽覺，透過物體的回聲及聲音的反射來判斷步行的方向（黃雪芳，2002）。並進一步，透過模型的製作、實驗與訪談，討論視障者的高度感與尺度感。分析受訪視障學生在身體界線之外，內心對於深度及高度的想像與理解，即所謂的「心智高度(mental altitude)」(蘇榮富，2004)。近年，電機工程與工業設計系所，開始發展無障礙空間中觸覺地圖、觸覺符號、導航工具等各面向研究（張丞翔，2006；葉尙元，2008），針對各種導航設備——導盲磚、點字板、服務鈴等進行高度、位置等使用方面的研究測試（江嘉泓，2007）。

本研究選擇西方失能社會模型作為基本理論立場，運用失能地理學的研究分析城市環境傳達接納與排除訊息的議題，理解視障者在街道、廣場、建築物、公共交通工具等場域遭遇「設計隔離(design apartheid)」的實況。並以環境心理學觀點討論視障者空間認知能力的差異性，如何影響視障者在公共空間中的移動經驗。

基於上述文獻探討，本研究為了了解視障者在臺灣城市空間與社會文化交錯建構過程中產生的生活經驗，分別從三個面向討論：

一、重新觀看視障者身體的多元樣貌

視障者的主體差異：包含性別、職業、家庭環境、失明的時間點與視覺、身體使用習慣等，這些差異對於視障者在外移動的空間經驗會造成什麼影響呢？當視障者使用多種感官及手杖等輔具移動時，身體在不同知覺感官使用比例與行走形狀的改變下，是否也改變了公共空間中的空間經驗呢？

二、視障者在城市空間中的移動經驗

在現代城市生活中，每個人有許多時間花費在居住地與工作地、求學地之間的流動。然而視障者究竟面對何種公共空間、公共運輸工具以及建築物的環境限制？視障者又如何發展一套屬於自己的行動方式與生存策略？此外，如果移動能力會影響城市生活中居住、醫療、休閒、購物、教育和宗教等社會活動參與，地理限制又如何侷限視障者住宅選擇、休閒機會與社會與經濟身分的實踐？

三、視障者在公共空間中的身體認同與抵抗

當視障者身體在城市空間中互動，除了感知與時空經驗的交會，同時也身處一種文化意義脈絡中處境(situation)的空間性，而不只是物理位置(position)存在的空間性(周掌宇, 2000)。因此，社會文化與政治經濟的結構性力量對於視障者身體的銘刻與分類，影響公共空間中他人對於視障者以及視障者對於自己身體的認同。透過凝視、耳語與內心想像，歧視與污名讓視障者如何面對自己的身體樣貌？在不舒服的身體處境中，視障者又如何發展出自己獨特的抵抗機制？

參、研究方法

本研究採用質性研究法之半結構式訪談進行資料收集，選擇視障者為研究參與者，進行焦點團體訪談，以探討研究參與者在都市公共空間中的移動經驗。研究對象設定在大臺北地區生活的視障者，因為此地區是視障者人數最多的區域，是視障者教育、工作與環境資源最豐富的地方，同時也是無障礙環境最普及的地區。在此田野中比較可能觸及多樣的視障者，以及不同的無障礙措施。經由第一作者在臺北視障組織中擔任義工的機會以及臺北各組織團體的協助，得以聯繫九名不同視覺狀態、失明歷程與性別的視障者進行訪談。

每一位視障者視覺使用狀況、個人的特質、性別、社會經濟條件都會影響視障者在城市中的空間經驗。因此視覺障礙研究參與者的選擇均考量性別、視覺狀態、經濟階級等異質性。九位受訪者中有五位女性、四位男性。年齡大都在 20 歲到 30 歲之間，其職業、教育背景與眼睛受損因素及時間點具備多樣性(如表 1)。

徵得研究參與者的同意後，研究者盡力配合研究參與者的實際狀況，安排錄音訪談，平均訪談時間約 100 分鐘。訪談大綱包括個人基本資料、身分認同，以及在城市中行走與生活的日常經驗(如附錄一)。發問的方式受到失能社會模式的啟發，著重於討論城市空間問題如何影響視障者的移動經驗。例如：針對交通工具搭乘經驗，研究者不是直接詢問視力的不便帶來何種搭乘上的困難，而是希望研究參與者能指認自身搭乘交通工具的過程中曾經遭遇的難題，這些難題與外部設計或管

表 1.
視障研究參與者基本資料

姓名	性別	年齡	失明原因	失明時間	失明狀況	職業
阿惠	女	20-30	視神經受傷	嬰兒	全盲無光覺	電腦教學
阿玉	女	20-30	青光眼	國中	全盲有光覺	基督教社團 輔導老師
阿枝	女	30-40	網膜色素病變	小時候低視力	全盲有光覺	點字校對員
阿靜	女	20-30	網膜色素病變	小時候低視力	全盲有光覺	點字校對員
阿風	男	20-30	網膜色素病變	小時候低視力	全盲微弱光覺	點字校對員
阿泯	男	20-30	先天白內障	自小	低視力	按摩師傅
阿宇	男	20-30	隔代遺傳退化	兩年前	低視力	按摩師傅
阿映	女	20-30	後天糖尿病	高二	低視力	按摩師傅
阿弘	男	20-30	車禍意外	二專畢業	全盲無光覺	按摩師傅

理方式的關係為何？同時，研究者期待從訪談中，瞭解視障者在成長過程中，各種身體、心理認同的拉鋸關係，希望不要忽略肉體、心理因素等由內而外對視障者移動經驗上的限制。訪談結束後立即謄寫與整理訪談逐字稿。訪談內容的處理，研究者選擇尊重每位研究參與者生命經驗的故事線，盡力保留完整的語言描述；並從每位研究參與者共同或差異的經驗中找尋議題，再以研究者所關懷的重點將相關故事經驗進行系統性的整理與分析。

除了訪談之外，研究者也蒐集相關二手資料，包括媒體報導、官方統計資料（如臺北市領取身心障礙手冊的數量、障別、職業、性別與年齡分布）、法令與規定（如建築設計規範、身心障礙條例與政府公報、捷運相關規定等），以將訪談資料放置在所發生的城市脈絡中進行通盤與結構性的理解。

肆、結果與討論

一、研究發現

（一）視障者的界定

長期以來，多數臺灣人透過刻板的文化印象與法律簡略的定義，對視障社群發展一種特定的理解。政府根據醫學方式界定一個人在檢測環境中何種距離能看見什麼。而這些檢測與分類，不只是對視障者身體進行醫學界定，也是一種政治與資源分配的媒介。理論上，資源分配是一個促進平等的協商過程；然而，當視障者從未進入過協商的場域，而是以尾端的福利服務去處理視障者的需求，這種施予福利的方式無法根本改變視障者的社會處境，也無法細膩理解具有視覺障礙情境的人，卻不被這個視力標準所接受的視障者，例如：短期受傷的視障者、單眼失去功能、

或是另一眼功能未達法定盲標準的視障者。

然而，舊有的分類系統無法充分說明不同視障者在不同空間中的視覺能力，也無法解決大眾對視障者模糊的認知、差異性的忽略。因此有必要探討突破分類疆界，改以細緻的方式討論障礙者差異，看見視障者中眾多的次群體，不斷開發討論每個人的經驗，才能延展視覺經驗的光譜，動搖每條分類框架的界線。

（二）視障者身體多樣性與空間經驗

每一位視障者會因著個人特質與經驗累積，在環境中尋找一種最適合自己辨識訊息的方式。當家靠近市場時，阿枝習慣以攤販車裡飄出的香氣、叫賣聲音確認巷道的位罝。阿風回家會經過便利商店和資源回收的巷子，於是電動門開關的聲音與溫度、資源回收巷子的氣味就是他判斷方位的方法。阿枝的眼睛對光覺敏感，於是光覺成為她最依賴的認知方式；仰著頭，透過城市大樓間陽光與陰影的穿梭、路燈的光源，她就能判讀身體所在：「是光線讓我知道這是一條巷子，然後再找下一條巷子。如果我要找那個店，除了 SEVEN 的光線會很強以外，我如果走到那邊我就會找我第一次來熟悉的那個光線。」而沒有光覺的阿惠，透過風的吹拂、聲音反彈的方式，她能夠輕易察覺自己經過幾條巷弄、身處在什麼樣的尺度環境中：「就是因為妳走到巷子的話，可能風吹過來感覺不一樣，旁邊不是房子而是有風吹過來的洞。……妳可能走到某一塊，像臺北車站大廳，會覺得這邊空間是一個很寬的空間；妳直接進到一個室內，妳直覺的感覺

可能會覺得這邊沒有什麼東西，因為有回音。」

即使是同一條路，也可能因為出現不同的突發狀況，讓身體必須不斷重啟認知、重新學習。阿風說：「有時候同一條路，迎神車隊過來的時候就又不一樣。今天誰又搭一個棚子，路又不一樣。」因此，每當移動路線出現迎神、夜市擺攤、施工圍籬時，視障者身體與空間的關係便會因應新的路況重新展開對談。例如阿風上班必經的天橋，因施工因素迫使他改道馬路，新路徑的路況往往是在錯誤中學習、用皮肉換取經驗，阿風表示：「有時候會今天好好的，明天突然封起來施工。……我本來要上去[天橋]，有人有看到。他說～那不能走喔！那施工圍著，就走馬路。天橋的樓梯不是都斜斜的，你[馬路]過來就鑽到橋底下，你又剛好右轉。橋這樣一直下去，一開始沒有事情，一直過來就撞到，我就撞了一次，就知道不能往那邊，要盡量往旁邊繞到外面去，所以很多東西都是皮肉換來的。」

此外，視障者的性格也會決定移動過程是謹慎追蹤線索或大刺刺的行走；而關於距離、角度的判斷，許多視障者身處習慣的路徑中，幾乎不需要繁複的記憶於任何的線索或是腳步，身體就能夠自動地、完整地呈現移動。阿風平日的行走風格，就是他的身體本身知道該怎麼做：「我的走路方式，手杖只是輔助，我都用身體感覺比較多。我會感覺要轉彎。我也不算步伐，也不會去打前面什麼，就不太會，因為我的風格就是我隨便走的，反正我靠邊，車子來我靠邊，沒有我就走中間，車子來我就趕快躲左邊右邊都沒關係，大概

感覺走的差不多了，再去旁邊左右找找看這樣子。……比較不會沿路跟著牆壁然後慢慢慢，我就是比較不會這樣。」

由上可知，視障者以身體參與空間之中積累空間訊息，空間認知的方式具有強烈的個人風格，能分辨不同的尺度，根據個體差異與空間特質發展不同的知覺強度與身體節奏，訊息的處理形式既細節也豐富多元。即使在習慣的公共空間中，訊息蒐集建構的過程並非固著不變，而是透過每日移動經驗流轉拼貼、不停學習，形成複雜多樣的空間感，既是馬賽克式的空間樣貌，也可以說是比視覺更全面的整體感受。無論如何，視障者能依賴認知學習與移動習慣建立獨特的空間認知能力，完整接受、感受空間訊息。

（三）空間環境的限制

城市提供市民日常生活中重要的公共參與機會。然從研究參與者的口頭描述得知幾種歧視性的環境形式：包含空間訊息取得的問題、實質空間中街道與公共建築的不可進入性以及通勤系統的阻礙。其中最為關鍵的是空間訊息取得的困境。

1. 空間提供的訊息過少

當視障者無法藉由閱覽獲得充分的空間訊息，此即為最主要的一種環境限制，侷限視障者空間移動的能力。空間訊息取得的難度，其中一種主要原因在於明眼人以視覺訊息作為最主要的溝通媒介，因此公共空間過於著重視覺形式的溝通，限制了視障者活動的機會。

舉例來說，在城市的公共生活中，我們依賴招牌或櫥窗來展示商品、以紅綠燈決定行走的秩序、使用站牌標示公車號碼、以平面地圖確認方位、用觸控式螢幕

提款、鈔票上印的墨水數字決定每一張紙鈔的面額大小、建築物的用途名稱也以文字顯示。視障者身處視覺文化霸權的環境中，往往必須與有限的環境資源奮戰。阿弘：「像我要打電話的時候，找電話簿，就必須要人家幫我看。」而阿玉亦表示：「事實上我覺得我現在學的點字我沒有用武之地，好！火車站好不容易有點字，問題是貼在很隱蔽的地方。然後妳聽到『各位旅客……十八點……』妳就聽不懂了……為什麼要唸的糊在一起。……我自己覺得蠻詭病的，其實現在有很多東西，因為電腦化，就變成人力越來越精簡……這其實對於身心障礙者來說很辛苦，電腦螢幕操縱現在都是觸碰式的，妳要我去碰什麼？我怎麼知道碰哪一個？」這也導致視障者移動的時候，常常面對需要明眼人口語指引的狀況。獲得口語指引的先決條件是視障者能否接受問路過程時身體曝光的感覺、他人拒絕以及一些問路互動時，別人可能會手足無措、沉默閃開的尷尬情境，阿枝就提到：「其實問人對我們來講，是一個要花很長時間去突破的，特別是弱視者。拿手杖的其實已經認定，就是要拿手杖這件事，可是弱視的不一定要拿手杖，他們很難去表達我看不到。而且有的時候妳沒有辦法去預料這中間發生什麼事情，但妳就會想得很嚴重。」

外部環境的混亂、破碎化，會影響視障者內心空間認知的執行過程。而臺北市環境中增設協助引導視障者的提示性設備，因為沒有考慮視障者的移動經驗，許多設備不只失去引導功能，也在使用時與其他外部障礙物共同成為障礙環境的一部分。阿風描述導盲磚與點字板的使用經

驗：「最大問題在於說，我們不知道哪個地方會有導盲磚，也不知道會導引到哪邊，沒有人跟我們講。譬如牆壁有貼點字，可是我們不知道在哪裡，所以等於沒有。或是導盲磚不齊全，這段突然有，那段突然又沒有，所以我們會不敢跟著導盲磚，不拿手杖，太危險，不知道會去哪裡？導盲磚還有一個危險性存在。像我發現有一段導盲磚，花圃太出來了。已經在導盲磚上面一半了！兩腳在導盲磚上面了話，你右腳一定會踢到，你會趴下去。像我走習慣我會知道，我快到會先左腳在平地，右腳出來一點，這樣過去回來。像我們定向比較好，比較常在走的，沒關係！踢一下就算了。可是很多人趴下去會受傷。一些中途失明的朋友或比較少出來走的朋友，你讓他走一次這樣，嚇到了，以後就真的不敢走了。」

除了導盲磚鋪設問題，根據近期新聞報導指出新一波有聲號誌的政策，臺北市從2009年9月花4,225萬開始裝設的路口有聲號誌，到11月底就有將近六成失效，不是擴音器塞住，就連擴音喇叭也沒接上線路，或是線路被剪（許甫，2009）。實際上由於有聲號誌系統使用教學宣導不夠廣泛，實際裝設地點有限，許多研究參與者都從未使用有聲號誌。阿惠：「我從來沒有用它。聲音其實太多。不是有那個布穀鳥的聲音。就沒有很容易分辨，因為周邊的車子太多，感應器又做的不是很好。而且週邊聲音太多了～很難搞得清楚哪一個方向是什麼？」而阿枝亦表示：「我沒有用。因為十字路口有些地方是車子是可以右轉的，雖然我們聽到我們這邊可以過，可能另外一個車道車子是可以右轉可以走的，

其實我們還是要靠我們的感覺去判別我在過的當中前面會不會有來車。」

不論是導盲磚、點字系統等導盲設備的破碎化與節點不連續，或道路上各種街道家具、設施設計的疏忽，還是各種佔街而行的文化儀式、人與人之間的身體衝突，都讓視障者走在回家、工作、上學的路徑，即使身處熟悉的空間中仍得保持戒備。阿映表示：「這邊本來沒有這個東西，突然冒出來一個東西，可能廣告招牌還是什麼的。所以你說路是死的，可是上面的東西都是活的」。在移動路徑上的實質阻礙造成手杖使用上的困難，降低或幾乎完全抵銷了提供障礙者流動的支撐系統，就是一種歧視性空間。

2. 社會的對應與控管策略

除了行走，公車與捷運是視障者在家人接送之外，最主要的大眾交通工具，不是居住在市中心的視障者，更加依賴公車的接駁。然而公車做為視障者經常搭乘的交通工具之一，卻也是讓許多視障者感到焦慮的空間。阿枝表示：「妳想想看嘛，視障者搭公車要死多少細胞？從妳家走到公車站牌，妳會擔心我找得到人攔公車嗎？找到人攔公車上去以後，好～有位置坐嗎？若有位置坐了以後，什麼時候該下車？這些煩惱看起來對明眼人很容易，對我們……如果我自己一個人出門，我搭公車，即便現在有那個報站的，我都要很警醒喔！……我其實會懷疑報站報的確不確實，有的時候交通流量不一樣，有時候公車開很快，我會懷疑那個報站報對嗎？所以我還是會稍微去記那個路線，不會完全依賴那個報站的。」

由於站牌、公車均以視覺標示車號，沒有他人協助，視障者無法從線索得知來車號碼。而問號碼、請人攔車的過程，有時候也是測驗抗壓力的時刻。阿風：「你去問人家公車號碼，人家說叫你讀書你不讀書，連字都不會看，常常遇到這樣。有些人還會不相信你，尤其詐騙很多的時候，很麻煩。還會當眾被指說我是裝的。」站牌設計的缺陷，增加視障者獨立搭乘公車的難度，迫使視障者必須在使用過程向外求助，因此也讓視障者身處需要幫助的位置。在訪談經驗裡更指出，預設所有視障者必須接受同一種溝通方式，或限制視障者資源、要求視障者使用標準式的服務，也是一種歧視性的環境設計或空間規範。

因為視覺差異，視障者必須用非這個社會習慣的形式使用自己的身體。例如視障者需要使用手杖、導盲犬來輔助行走；有些低視力者在閱讀字體較小的招牌或說明時，必須將臉部湊近觀看。然而，他人對這些行為或對於視障者身體樣貌展現的反應，常常出現否定的懷疑或憐憫，這些言語其實展現明眼人自我中心的優越性，懷疑視障者獨立處理空間的能力。

每當視障者進入捷運車站內，不管是不是真有引導的需求，站務員常強制視障者接受帶領，以車掌可以照顧其安全為理由，規定視障者必須乘坐第一節車廂。阿風：「很討厭。有時候很趕，她還是不讓你上車，硬是要把你捉去第一節車廂。」阿玉描述：「我住的地方的捷運站出口離升降梯是車頭跟車尾的距離，但是捷運站人員為了要保護妳的安全，她就要把你帶到車頭，因為那邊才有升降梯嘛～……對我腳力好的人，或是我今天精神好，好吧！反

正妳帶我有安全感，我就讓妳帶。可是在某個時候妳會覺得很浪費時間，我可以走路啊！我不是不行，而且我有上過課……我也聽說一些捷運站的人員覺得視障者的反應很激烈，就是視障者會覺得妳不要同情我。但是我覺得某些部分太不人性化，所以沒有辦法讓視障者完全的適應。」

於是，為了視障者需求而制定的服務規範，反而成為視障者急欲逃離的地方。有些視障者會偷偷摸摸的進站，希望不要被站務人員發現。阿玉：「會造成視障者一種偷懶的心態，如果我進站的時候沒有被保全人員或駐站人員發現，我就會很開心的走到車尾去搭車。」面對這樣的社會處境，有些視障者會選擇分割自我理解與他人評估之間的距離，讓別人說他的，但自己內心有所評斷。有些人會複製他人的敵意與忽視或選擇逃離。也有些研究參與者則會抵抗那些他們不想扮演的、在他們身上刻板的角色期待，以自己的方式，拿回社會處境的主控權，並清楚自信地表達需求。研究參與者阿枝的朋友，在面對強制帶領的捷運站務人員時，決定改變自己原本行走的方式與路徑，「用跑的」捉弄站務人員「因為有些人不了解，就覺得視障者很危險。可是其實我們有受過一些定向行動訓練，知道怎麼保護自己也知道怎麼走。她會覺得出事情他們的責任就擔很重。我那同事就覺得我明明可以走啊！幹嘛要他帶！她幾次都跟他[站務人員]說我不需要，就謝謝他，可是那個站務人員就一直跟著她。她就：哼！好！我就走樓梯！用跑的。我問她後來跟妳跟到哪裡，她說他就跟到捷運出口，後來就沒再跟。」

有些視障者則以幽默的溝通方式與自信的行動，應對明眼人對視障者的好奇心，阿風提到：「[路人]說前面有障礙物[我]還是會繼續走，我不會轉彎，只會說謝謝，我要證明給他看我是用什麼方式走過去的。就是說如果沒有你在的時候，我還是有辦法走，我會用這方式讓他了解說，我不會這樣撞上去，我有我的辦法。那有些看到說：啊，好厲害喔！這樣他就會了解，我們需要什麼樣的幫助，不是說這樣子喊會比較好。或者我會跟他說我知道，然後走給他看，或者是跟他講說你這樣子喊，我可能會很緊張。」

（四）視障者因應策略

物理環境不只會透過實體設計的疏忽，阻礙視障者的移動自由，也可能透過公共空間中的各種社會期待、凝視與空間規範、身體標籤化介入視障者的使用情境。而這些有形與無形的阻礙，導致視障者「受幫助」的社會位置，刺激社會態度的執行，也影響更多物理規劃的實踐。這些歧視性的環境不只讓視障者移動不便利，長期身處其中的視障者會感受身體不得其所的困境，於是視障者紛紛發展出自己的生存策略與抵抗。有些視障者面對無法擁有獨立性的生活處境，會消極地選擇限縮生活範圍，減少進入陌生環境的機會，避免任何不在掌控之下的移動。有些低視力者為了對抗視障者身體的社會意義，決定不帶手杖出門，正常化自己的身體形貌。有些視障者則會面對面的衝撞環境限制，透過一次又一次的言語溝通，或是迴避逃離、拒絕這些空間規範的賦予，或是透過行動策略轉化自己身體的權利位置。這一節想要描述視障者在環境中，如

何以各種消極與積極的策略，平衡自己身體與心理的情感，以此改變移動經驗。阿風：「她們每次都說，往那邊那邊，怎樣啊！我就會說~哪邊是那邊？旁邊就說：[小聲]他看不到啦！就是前面前面。然後我說你可不可以拉我的手指一下看在哪裡。……有時候叫你往右，其實都是錯誤的。可能是急吧，就講錯，或是他在你對面他忘記了！所以要先停下來想一想，不要急，也不要說完全跟他走不一樣的方向，有時候他也是對的，只是你先停一下，也讓她想一下，手杖探一探，就可以穩扎穩打。」

於是，為了突破問路過程中無法溝通的處境，許多研究參與者會發展與明眼人問路的說話哲學。阿玉在調查路徑時會將自己需要的路徑細節與定位點，很完整的表達出來，請朋友回應：「假設我今天要去一個我不熟悉的地方，我會問的很清楚。因為有些朋友會告訴你說，很簡單很簡單你就下車往回走。就是她們沒有辦法用你的方式來跟你講。所以我就會問他說，你叫我往回走，那我是面對著站牌嗎，還是面對著建築物。一定要給我們一個清楚的定位點，再去擴散，就會比較明白一點。」阿風則與朋友研究了一套以地理方位及道路關係，確認目標地與自己所在位置的方式：「例如民生東路這條的話，就會有北側南側。若是南北路就是東側西側。因為路總有兩邊。這是我跟我朋友研究的，我本來都不太會講，他都這樣跟我講。我就知道說：啊，這樣講。他這個方式很不錯。我們在那邊溝通很快。……南京東路北側往東，遇到什麼路往西。……就不要在那邊右轉左轉，轉來轉去不知道轉到哪？」利用空間方位與道路關係理解空間位置的

溝通方法，也成為阿風在尋找新地點的時候，預先瀏覽空間的法門，阿風分享：「我通常會打聽一下，至少要知道大概的方位，你不可能說直接講一個地方就卯起來跑去，因為這樣會花比較多時間。至少先確定東西南北方向，心裡先自己感覺走一遍。譬如人家說重慶北路上面有一間素食料理很好吃。我現在要去。我先知道地址，重慶北路三段 12 號。我會先問說重慶北路，南北向，是跟哪一條路平行？往東是什麼路？往西是什麼路？喔！可能知道，重慶北路往右就是承德路，往西是延平北路，我就大概知道方位。那三段是靠近橫的哪一條路？可能南京西路跟民權西路這一段都是重慶北路三段，那調查出三段頭是哪邊，那 12 號就比較靠頭。再來調查說有什麼公車還是捷運，反正就是目標會越來越小，走到南京跟重慶到時候再來問右邊是單號還是左邊是單號，就會知道往北是增加，往南就會遞減。看你現在是幾號，目標越來越小，再問就好了！都要先做一點功課。」

視障者需要透過建立自己的問路策略，改善取得空間訊息的困境。這同時反映公共空間中的視障者，除了需要精確的處理自我身體感知訊息外，還要面對外在空間訊息汲取上的種種限制。

1. 公車空間

由於站牌、公車均以視覺線索標示車號，沒有他人協助，視障者無法從線索得知來車號碼。而問號碼、請人攔車的過程，有時候也是測驗抗壓力的時刻。阿風：「你去問人家公車號碼，人家說你連字都不會看……還會當眾被指說我是裝的。」站牌設計的缺陷，增加視障者獨立搭乘公車的

難度，迫使視障者必須在使用過程向外求助，因此讓視障者身處需要被幫助的位置。阿玉：「我覺得不同的階段有不同的挑戰，……，[臺中]坐公車的時候，我就用一個牌子，上面寫我要坐的公車號碼，站在那邊等，現在公車司機都已經認得我。……在臺北搭公車最難就是同一站牌有好多線，怎麼辦呢？一樣把我要搭的公車號碼拿出來。臺北人比較熱心，因為旁邊人多，她們馬上喔～我們幫妳看車。」阿泯：「我們裡面也有一個超天才，他拿一把大扇子，上面寫公車號碼，用螢光劑塗一塗，……[揮揮手]還有一個更帥的，每一臺都招，問是不是他要的那臺。」阿風：「車來我會跑過去問，因為它會開門，我會跑過去問。或是公車專用道一次來很多臺，我會抓其中一臺來問，直接問他前後，他比較會知道前面的，我會盡量抓後面的一點，我會問他前面有什麼。這一招是我最近研究到的。」

如同研究參與者所說，攔公車只是通勤過程的第一個挑戰。一旦視障者上公車以後「要不要尋找座位？」、「別人讓位要不要坐？」這不是單純方不方便的問題，也是視障者考量交往禮節，以及思索如何回應社會印象、內心交戰的掙扎歷程。阿惠提到：「判斷位子有的時候憑感覺，因為有人沒有人那個空間感會感覺到。有的時候不見得那麼準。我通常也不太會去亂摸，反正就先找到可以扶的柱子，因為亂摸比較不禮貌。碰到有的司機會直接用喊的，那個博愛座的乘客請讓位。通常博愛座不是都司機後面那帶嗎？有的司機就會回頭把人叫起來。就覺得不好意思。」阿風亦提到：「我不找座位的。」

可是會有人來讓位。以前不坐，打死不坐，後來改了，一定會坐。[過去]覺得不需要，覺得腳沒有怎麼樣，就會不想坐，覺得應該把座位讓給更需要的人。現在是因為想說人家的好意，你如果不坐的話，以後他可能都不會讓位給更需要的人。你可能會去剝奪別人的權益，或者是賣菜的阿姨，就幫人家積點陰德，而且她起來了你也不坐，說實在她也很尷尬。她不知道是要坐還是不要坐，位子空在那邊，你可能在位子附近，人家也不敢坐。這樣造成大家尷尬，還是不要太堅持。另外一方面怕自己沒有站的很邊邊，去擋到人家那個上下，也不好。或是人家擔心你會跌倒，其實真的不會。你有扶，可是人家會擔心，你就何必要這樣，你坐下去，你會很不舒服嗎？也不會啊～所以還是隨著經驗跟年紀增長，想法也會改變。」

最後，在遇到沒有報站系統或以太吵為理由不開報站系統的公車旅程中，視障者必須依賴自己的身體感知經驗得知下車的時刻。阿玉：「因為所有的人都看的到啊，知道要在哪裡下車，不需要語音的提示。對我們而言，每一次語音提示都是很重要的，是一個記號，可是別人可能認為很吵。這就很麻煩。我在臺北搭過幾次車，發現早上八、九點以前，語音系統是不開的。因為上班的時候在公車上面要打瞌睡，所以我就只好記那個路形地形，好像有大圓環轉，我就問說請問現在大概在哪裡，我要在哪裡下車。如果你不敢問，就很容易下錯站，那時候真的都很緊張。」阿風會選擇站在前方顯眼的位置，讓自己的需求能被注意：「你要一直問他[司機]，雖然他會覺得你很煩，可是你為了自己著想，跟他說～啊還沒到啊？就是怕

有些司機會忘記，或是你盡量在他附近一直出現，一直曝光，或者手杖敲一敲啊，他就會知道。」一旦公車停靠位置偏馬路中央，也會造成視障者上下車移動的潛在危險，阿風：「坐交通工具，公車還是比較麻煩。公車如果沒有很靠旁邊，你要下車很危險，摩托車會從後面穿過去，所以你一定要手杖要先出來。很多司機很好笑，他叫你下去要看車子，注意後面。他講習慣了。他如果這樣講，我就知道可能有危險，就會先把手杖探出去，人先不要去，然後探出來看看沒事再下去。」

2. 捷運空間

捷運是臺北市視障者重要的交通工具，也號稱具有專屬捷運空間的無障礙設計，然而到目前為止，所有捷運站購票與加值全都以複雜的觸控螢幕方式進行，班車路線的提示以視覺走馬燈呈現。因此若非依賴服務員或朋友，視障者無法獨立購票與加值。如果一條軌道上有兩線車路，視障者便無法在不問人的情形下，獨立在捷運車站中選擇搭乘。阿玉：「捷運線，像古亭站又有南勢角線，又有新店線，沒有任何聲音的提示，你不知道來的是哪條線。她們已經設計好了一套措施，你視障者只要單獨進來我一定有人帶你。」即使如此，有些研究參與者仍能發揮敏銳的聽音辨車能力，以各種方式獲得來車資訊，阿惠表示：「以前聽得出來，往淡水的聲音比較亮比較高，比較暗比較低是往北投的。現在比較聽不出來，因為捷運有一種新的列車，她的聲音剛好夾在往北投跟往淡水的中間。可能就是嘗試去判斷，有時候其實是你上了車會感覺到人潮～早上，人很多，就一定淡水下來的，人差很多。」

此外，去年七月開始營運的文湖線，在最後一次試乘時邀請身障者去檢驗，結果 80 公分寬的輪椅一進入車廂，就幾乎卡住走道無法動彈。車廂內既無身障座椅，導盲犬也無處可坐，加上站內導盲設施不足，輪椅族買票也觸不到自動售票機。由此可以知道，最新的捷運站內依然不提供視障者獨自移動的導航提示；在捷運站的设计邏輯裡，視障者依然被設定為無法獨立在捷運站裡移動的個體，必須依賴站務員的協助。更多研究參與者的經驗描述，即使視障者已經具備在捷運站獨立行走與空間認知的能力，捷運管理者仍強制要求視障者必須在站務員的帶領下行動。

但是有一些研究參與者會扭轉身體被動告知的消極角色，轉以大掛牌的「現身」方式，吸引更多公共凝視，或發展以車間車的策略，重新掌握自己在行動上的主體性，並藉此建立自己的移動網絡，阿玉就提到：「建立自己的行動網絡！我發現說，當她們看你看久了，知道你的狀況，就會對你有信任。我覺得這需要一點時間，就是你要博感情，需要時間去證明，讓雙方都有信任感。」再者，這些空間訊息汲取的難度，不只導致建築物不可進入與公共空間通行的障礙，也會干擾視障者在城市生活中各種社會角色的流動與實踐。以下將討論視障者幾種重要城市活動參與所面臨的問題。

公共交通工具使用的流暢度，攸關視障者住宅區位的選擇，以及接受工作與學校的範圍。有前景的工作機會又與貧窮或社會階層的流動有關，也與人生目標、社會價值扣連。加上城市空間中許多運輸系統集中市中心，於是因為經濟因素而住在

縣市較偏僻地區的視障者，反而必須依賴身邊的親友或高價的計程車接送，除了身體的從屬性問題外，也對因職業限制而導致經濟弱勢的視障者十分不利。相較於臺北市，住在外縣市的視障者，更常常面對個體無法處理的公共環境困境。

在沒有辦法全面改善空間問題的現況下，為了能夠跨越不同社會與物理環境的缺陷，有些視障者能善用地方性服務。例如北投因為侍應生的聲色歷史文化發展出機車隊「限時專送」的服務，讓平價的機車隊不只是當地居民重要的代步工具，也成為視障者來往家中與按摩店面的重要輔助。一位男性按摩師傅說：「按摩[業]裡面有一個機車隊，價格蠻低的，50、70、90。然後就是點對點的……就好比說今天到我們家這個點來接我，然後到達我上班的點。……他們從小在這個環境成長，他們就不會排斥，知道這是主要一條路。除非今天我經濟獨立，可以有事沒事揮揮手叫個計程車，要不然機車隊很好用。」

除此之外，很多視障者也會建立一套私人的移動網絡，連結行動過程中的所有角色，超越鄰里的範圍，協助自己更準確無誤的達成目標。一位視障者朋友與公車司機有著良好關係，每當車子快要到的時候，熟識的司機會打電話通知他。當然，每一條關係的建立，往往都必須經歷介紹自己的過程：「你怎麼吃飯？」、「你走路不會跌倒嗎？」、「你為什麼不在家就好了？」、「你怎麼不去看醫生？」、「你為什麼沒有帶狗？」這些對答，有些研究參與者會因此感到難受，有些會以幽默來化解，透過協商互動的過程轉變社會當中的

文化缺陷，幽默背後的心情很複雜，卻是建立移動網絡中無可避免的階段。

二、研究討論

(一) 視障者身體多樣性與空間經驗

本研究發現雖然視障者有自己一套取得空間訊息的方式，但是每一種感官都有判斷錯誤或認知混亂的時刻。Kitchin (2000)指出視障者產生空間認知混亂（如迷路或失去方向）的經驗導因於兩種形式：一種是自我產生的混亂處境，即視障者在行動導航上自我產生錯誤的理解；另一種來自外界處境的混亂，包含任何暫時性的事件，以及在移動路徑中的局部障礙。對於視障者來說，自我產生的認知混亂，可以透過各種行走策略來降低迷失的風險；然而外界處境產生的混亂卻往往是視障者難以預料的狀況。

除了視障者身體與環境的磨合關係，視障者身體在公共空間中更需要調適自我與他人身體之間的碰撞。移動過程中，手杖作為私人領域的最小邊界，任何衝撞或強拉手杖的引導方式，都會侵犯視障者的個人空間。當視障者身體與眾多身體相處時，空間的擁擠感則關乎手杖擊打的距離、音量與其他感知訊息的可分析程度。控制感的維持，不是只存在大型空間的佔有，也包括小規模的日常活動，幫助視障者避免衝突，感受安全，因為掌握「控制」，有選擇的權利，而有認同、自尊的感受並充滿行動能力。因此，空間環境與他人人都必須從各個層面提供視障者對環境更多的控制權，才能有效地拓展視障者生活空間範圍。

(二) 視障者的定位及理解過程

即使同一條路徑，不同的視障者可能會採取不同的理解或學習方式。例如：光覺能力好的受訪者會選擇大量運用光覺作為線索；方向感良好的視障者有時候完全不需要緊靠邊緣就能完美的轉彎。知覺能力差異影響視障者在同一條路徑使用光覺、聽覺、嗅覺的使用比例。不同時間，同一位視障者也會因應環境狀態改變提示位置的方式。

視障者以身體參與空間之中積累空間訊息，空間認知的方式具有強烈的個人風格，能分辨不同的尺度，根據個體差異與空間特質發展不同的知覺強度與身體節奏，訊息的處理形式既細節也豐富多元。即使在習慣的公共空間中，訊息蒐集建構的過程並非固著不變，而是透過每日移動經驗流轉拼貼、不停學習，形成複雜多樣的空間感，既是馬賽克式的空間樣貌，也可以說是比視覺更全面的整體感受。無論如何，視障者能依賴認知學習與移動習慣建立獨特的空間認知能力，完整接受、感受空間訊息。

當視障者無法預先瀏覽、閱讀空間，獲得充分的空間訊息，此即為最主要的一種環境限制，侷限視障者空間移動的能力。空間訊息取得的難度，其中一種主要原因在於公共空間訊息以單一符號、視覺形式的溝通方式呈現。資訊的可及性是生活品質的基礎指標，然而明眼人對於其他感官資訊的深度往往是忽視與不賞識的，大量採用視覺在環境中作為最主要的溝通媒介，不相信沒有視覺知覺的人能夠獨立生活，導致明眼人所建構的空間中從不思

考視障者在街道獨自閒逛、遊玩的可能性 (Butler & Bowlby, 1997)。

Reginald (2004)指出如果沒有給予很大的專注力，空間辭令使用上細微的差異往往很難用口頭解釋。例如：「在左手邊」這句話，由於沒有身體方向的提示或手勢輔助，視障者則難以判定。這些空間辭令上的轉換，可能必須是心智上的 180 度轉換。況且明眼人平日使用的語言系統往往都是以視覺線索為中心的，空間訊息單一的呈現方式，以及口頭訊息溝通能力的匱乏與模糊性，都讓視障者面對比明眼人移動時更複雜的定位、辨識方向與距離的理解過程。

伍、結論與建議

日常生活中移動、居住、休閒與政治參與、社會情感的建立與維持，都依附在城市空間之中，但城市的建築物、公共空間與社會領域的資源並不完全以多元的方式，協助不同需求的人實踐社會參與，有時反而是曖昧使用者的樣貌，排拒非主流身體於公共生活之外。這樣的資源分配與文化理解的問題，不只反映在視障者的生活經驗，也同時是所有障礙者的經驗，包含孕婦、老人、小孩、傷患、病人等任何處於障礙情境的人。以臺北捷運作為最近的案例：臺北捷運完成至今，陸陸續續發生無障礙電梯的爭議。爭議的源頭來自於捷運站在做設計規劃時，從未納入足夠的電梯腹地，或只願意負擔少量的電梯成本。例如：臺北車站、古亭站、中正紀念堂站等大站，平均有七到九個出口，卻都只有一個無障礙電梯以供使用。身障者提

出要求希望捷運局改善時，捷運局往往以「腹地不夠」、「效益不大」等理由回絕。

一、視障者空間移動的獨立性

Imrie (1996)指出城市中公共和私人的交通工具預設了司機與乘客均是身體毫無損傷的人，這是一種嚴重的設計偏見。本研究的訪談經驗更指出，預設所有視障者必須接受同一種溝通方式，或限制視障者資源、要求視障者使用標準式的服務，也是一種歧視性的環境設計或空間規範。為了抵抗這些誤解的、僵硬的環境規範，視障者往往需要與站務人員展開情感的交流，用時間證明自己的能力、取得站務人員的信任，藉以改善自身的不合理待遇。

這些經驗指出，視障者在這一連串的公共空間規範中被劃定為非一般人的「他者」，並認為是次級的團體，對於服務的方式沒有選擇的權利。堅持視障者是依賴的與需要「協助」，而視障者被認為應該服從於協助，並對協助充滿感激 (Butler & Bowlby, 1997)。於是乎視障者在遭受公眾否定時，往往同時承擔以正向姿態表現的憐憫，造成難以拒絕的焦慮。Reginald (2004)認為大眾交通工具是障礙者旅行首要的方式，是每個人都能有的主要基本權利，但也希望能發展障礙者的「獨立性」。獨立流動的能力會連結身體認同的感受，因此交通系統的設計與空間規範必須考量視障者身體與心理的適宜性。

二、視障者空間移動的公共性

一位研究參與者有感而發：「[我]想要知道他們做建築設計或是決策，問的是誰？是專家？是行動能力很好的視障者？還是年長或年輕的視障者？可能問其中一種人，做出來的設計或決定都不一樣。或

許連每一站[捷運站]都會遇到不一樣的問題。像我有一次到某一站要轉某一條線，[服務員]說最近開會決定，一定要搭電梯不能搭手扶梯。我算了一下，我真的足足大概搭了四、五個電梯。我說為什麼？不是有一個很長的電扶梯，她說不行。我就很難受，好像被當成一個傻瓜，要搭好幾個電梯。用5分鐘可以到的速度，為什麼我就要花15分鐘。被強迫一定要這麼做，這個決定是誰做的？是有需要的人嗎？」這個回應說明社會在資源與風險管理上所做的決策，表面上是協助視障者安全的移動，實際上卻傷害了障礙者移動的自由與尊嚴。社會逐漸認同公共空間需要無障礙環境，因為國人慢慢學習用另一種方式理解「障礙」與國人的關係：一種連續性、漸進的或是間歇的存在。例如：人們會逐漸老去，終究會有視力與肢體的不方便；如果身體因意外、懷孕或拿重物而發生變化；或是希望能與自己的親人長輩、障礙者朋友一起出入各種空間，人們都會需要一個更適合行走、不需要爬上爬下的環境。然而，光是推展這樣的理解是不足夠的。從所有障礙者的訪談與行動抗爭上都可以發現，到目前為止的公共空間決策，始終無法面對障礙者所遭遇的各種實質或無形社會服務上的限制與束縛。如同Nussbaum (2006)指出，如果舊有的資源管理、分配原則無法面對問題，那就需要使用新的理論架構來處理問題。

於是研究者發現，有些障礙者的能力是有必要去維護的，是有公共性的。例如：自由移動的能力。但是，當要求被提出時，社會的回應卻讓障礙成爲個人問題，迴避移動的障礙作爲國家問題。研究者的理論

立場認爲所有障礙者在日常生活經驗裡，個人面對的困境大多數來自社會的不支持。然而，檢視所有的社會與政府回應方式，卻在說明 Reginald (2004)所提出「多數比少數重要」的基礎邏輯：視無障礙環境爲少數需求外設的福利。這也是捷運局空間管理的基礎想法，把多數的資源先分配給平均值的大眾需求，剩下的資源再照顧少數人的需求。所以先做大眾需求的設計，再處理環境中障礙者的要求。然而也因爲是在後端處理無障礙需求，所以耗費的成本往往更高。資源管理者便常以效益不高（那麼少人卻要花費更多）、沒有空間等等理由來回絕。這種惡性循環的空間分配管理邏輯長期以來被社會理解爲「公平」的方式。然而，Nussbaum (2006)分析所謂資源管理的「公平」，應該是建立在平等狀態下的、彼此認同後的協商結果。但是社會實踐上的「平等」，其實往往是指能力相等的人。所以從過去到現在，障礙者即使有抉擇的實質能力，多數時候仍不被社會認爲有參與政治選擇的機會。這就是到目前爲止空間資源分配的缺陷：公共空間運用委託人、代理專家的方式設計與勘驗，將障礙者從基本的政治討論中省略，於是，不只是空間中的錯誤一再提醒障礙者的弱勢，這個決策過程本身就已經不將障礙者當成完整的公民。

三、視障者的公民能力與權益

最後，以追求「公民能力」正義的理論爲立場，回頭檢視無障礙環境的正義問題。要把差異放在想像的中間，不只是做75%的人的設計，而需要理解25%的人所需要的空間爲何？過去的無障礙空間，以大門完再開小門的方式與人數比例原則處

理空間資源分配：只有少數人需要電梯，所以電梯很少、手扶梯很多。造成的後果是，一者並未考慮到許多暫時性需要電梯的人口，或未來人口老化與日俱增需要電梯的人口；再者，當需求被發現討論後，再重新增設無障礙設施反而需要花費更高的成本，面臨更多難題。更進一步，這種無障礙資源的分配與設計只是一種表面上的程序正義，只能證明社會自我安慰的「善意」，卻沒有達到正義的政治程序。公共空間的公共權益也只是 75% 的正義，沒有提供障礙者需要「各種行動機會」的空間、一種有尊嚴的生活、一種除了「依賴」以外的獨立生活的認同。

理論上，資源分配是一個促進平等的協商過程；然而，當視障者從未進入過協商的場域，而是以尾端的福利服務去處理視障者的需求，這種施予福利的方式無法根本改變視障者的社會處境，也無法細膩理解具有視覺障礙情境卻不被這個視力標準所接受的視障者，例如：短期受傷的視障者，或是單眼失去功能，而另一眼功能未達法定盲標準的視障者。當這樣的資源管理邏輯在空間中實踐時，多數的視障使用者並沒有在一開始就進入公共空間設計的協商過程，僅以在設計完備後加入各種無障礙環境規範為底限，處理公共空間中入口、電梯、主要動線等指示系統。如此一來，這個過程既沒有翻轉視障者「被決定」的社會位置，反而因此穩固了現存的分類系統，讓社會福利、無障礙環境表面上作為資源的付出，實際上是資本社會執行系統中的止痛劑，從未改變視障者的社會位置。例如：當公共建築只需要滿足於現有的無障礙規範（主要動線的順暢度、

電梯點字版、無障礙廁所），建築師、業主便不需要考量如何讓不同障礙者在空間中每一個角落都感到舒適、無障礙。於是公共空間的育嬰室、哺乳室、戶外陽臺、中庭花園、公園裡的遊樂區都不需要遵守無障礙規範，因為這些地方不存在障礙者會來的想像，於是視障者，如果沒有他人協助，都被迫排除在這些空間與社會活動之外。這些特定的社會空間模式塑造出的社會關係，強化複製視障者在空間與社會中的附屬地位，讓視障者日常生活中常常需要面對失能及建構自己力量的拉鋸戰。

為此，要達到權利的實踐，必須透過立法與司法機關作為才能實現。在日本，因為邁入相當高齡化的社會結構，長期以來老年人與障礙者已經是城市規劃的重點對象。大型國家公共建設，如千歲機場的修建過程中，針對環境無障礙，一年開了 15 次專家會議，光一個「門」開啓的設計，就討論了 15 次。羽田機場則邀請本身也是障礙者的專家，召集各障別人士參與工作坊 14 回，每回大約 50 至 80 人，並都有到現地觀摩再作討論。而在日本民間，過去由國家法規執行的無障礙規範，目前正積極轉以地方作決策。地方上可見的無障礙措施，很多是由地方居民參加工作坊所制訂，而不同的無障礙物件（例如導盲磚等），則透過專業部會的研究，各縣市以最適合地方狀況的導盲磚規劃鋪設。在法國，無障礙空間設計是透過障礙者會議共同擬定，每一次不同層級的區域建設，都有不同障礙者成員共同監督討論。

從上而下，社會資源分配的政治過程，必須朝著障礙者能力實踐的途徑邁去，而非只著重在無障礙環境設計的規範

底限。如同 Sommer (1972)提出的「社會的設計(social design)」是了解建築物如何能最適人類的需求，關心使用者對於空間滿意度，不僅止於安全與便利的需求，還包含幸福、舒適、自由、尊嚴等價值，也考慮社會支持系統如何能透過空間設計促成(Gifford, 1987)。

而空間的第一線設計者與共同形塑社會空間氛圍的我們，更必須在一開始就納入障礙者的多樣性。Sommer (1972)：「社會的設計是跟人們一起做的，不是『爲』他們而做。」城市空間的分配必須交由各類型的使用者相互討論，才能趨近公平與完整。因此除了改變資源分配的決策邏輯外，設計者也必須由下而上開發障礙者參與設計的程序，讓空間更符合居民與使用者的需求，減少設計的謬誤；也有機會透過設計過程的討論，讓各種身體在空間生產中有平等的權力關係，翻轉視障者的社會角色。

參考文獻

- 江嘉泓(2007)。臺北市捷運系統視障者無障礙環境設施之研究與探討(未出版碩士論文)。大同大學，臺北市。
- 李怡君(2000)。非視覺感官之空間經驗：以一位視障者上學路徑爲例(未出版碩士論文)。淡江大學，臺北市。
- 周掌宇(2000)。盲人的問題與梅洛龐蒂的解決方案(未出版碩士論文)。國立中央大學，桃園縣。
- 邱慧雯(2000)。從盲生移動特性探討盲校設計(未出版碩士論文)。東海大學，臺中市。
- 張丞翔(2006)。公共場所觸摸導引地圖之圖像研究與設計(未出版碩士論文)。大同大學，臺北市。
- 許甫(2009)。北市有聲號誌壞一半，盲人路難行。取自 <http://blog.udn.com/yumei0750/3548159>
- 陳芃郡(2006)。視障學生對學習空間認知之探討(未出版碩士論文)。國立臺北科技大學，臺北市。
- 黃雪芳(2002)。不同視力值視障生步行距離、步行速率與偏離方向之影響(未出版碩士論文)。國立臺灣師範大學，臺北市。
- 葉尙元(2008)。視障者捷運電子導引地圖之研究與設計(未出版碩士論文)。大同大學，臺北市。
- 顏杏砮(1992)。視障學生之空間認知與環境行爲之初探：以臺中啓明學校爲例(未出版碩士論文)。東海大學，臺中市。
- 蘇榮富(2004)。去高度感的空間形式：從視障者感知經驗差異著手(未出版碩士論文)。淡江大學，新北市。

- Butler, R., & Bowlby, S. (1997). Bodies and spaces: An exploration of disabled people's experiences of public space. *Environment and Planning D: Society and Space*, 15, 411-433.
- Gleeson, B. (1999). *Geographies of disability*. New York: Routledge.
- Gifford, R. (1987). The motivation of park users. Victoria, BC: Optimal Environments.
- Imrie, R. (1996). *Disability and the city: International perspectives*. London, UK: Paul Chapman.
- Kitchin, R. (1999). *Cyberspace: The world in the wires*. New York: Wiley.
- Kitchin, R. (2000). *Disability, space and society*. Sheffield: Geographical Association.
- McNeil, J. K., LeBlanc, E. M., & Joyner, M. (1991). The effect of exercise on depressive symptoms in the moderately depressed elderly. *Psychology & Aging*, 6(3), 487-488.
- Nussbaum, M. C. (2006). *Frontiers of justice: Disability, nationality, species membership*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Oliver, M. (1996). *Understanding disability: From theory to practice*. Basingstoke Hampshire, UK: Palgrave Macmillan.
- Rauscher, L., & McClintock, J. (1997). Ableism and curriculum design. In M. Adams, L. S. Bell, & P. Griffen (Eds.), *Teaching for diversity and social justice* (pp. 198-231). New York: Routledge.
- Reginald, G. G. (2004). Disability, disadvantage, and discrimination: An overview with special emphasis on blindness in the USA. In A. Bailly & L. J. Gibson (Eds.), *Applied geography: A world perspective* (pp. 213-232). Boston: Kluwer Academic.
- Sacks, O. (1989). *Seeing voices: A journey into the world of the deaf*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Sommer, R. (1972). *Design awareness*. San Francisco: Rinehart Press.
- Union of the Physically Impaired Against Segregation. (1976). *Fundamental Principles of Disability*. London, UK: The Author.
- U. S. Social Security Administration. (2011). *What you need to know when you get social security disability benefits*. Retrieved from <http://www.ssa.gov/pubs/10153.html>

附錄一：訪談大綱

一、受訪者基本資料

1. 年齡。
2. 性別。
3. 職業。
4. 居住地。
5. 學歷（求學歷程）。
6. 視覺狀態：目前的視力狀況、視力退化原因與年齡歷程。

二、城市行走生活的經驗

1. 過去就學時的出門習慣？
2. 何時開始學習定向？
3. 工作或休閒的出門習慣。
4. 個人的行走習慣：單獨或群體、空間訊息的理解方式，可以完整描述工作或回家的途徑來舉例。
5. 各種情形下的行走經驗。
例如：妳有迷路的經驗嗎？
撞到人或東西的經驗。
6. 平日有沒有不喜歡去的空間？
7. 食衣住行的生活互動記憶。
例如：你有逛街的經驗嗎？
買東西的過程分享。
通常決定要買新衣服的時候，你會開始怎麼行動？
你有在外面街道坐下來休息的時候嗎？
在街上一個人行走的時候你在想什麼？
8. 無障礙空間設施的使用感受：導盲磚、有聲號誌、點字系統。
9. 什麼樣的空間讓你不安害怕感到危險？

10. 什麼樣的空間讓你感受舒服自在？
11. 特殊空間的感受：地下道、天橋、過於空曠或過於狹窄的空間。
12. 被空間拒絕的經驗？
13. 公共交通工具的搭乘經驗？
14. 什麼樣的人際氣氛讓你不知所措？
15. 有沒有被人幫助的經驗？
16. 什麼樣的空間與人際互動感到安全信任？
17. 習慣與人之間的個人空間距離？
18. 討論公共空間裡覺得隱私權或領域感被侵犯的感覺。
例如：走在街上會感覺別人在看妳嗎？遠近有差嗎？
19. 與另一半出門的感受。
20. 與人相約的經驗？
21. 不同天氣行走的經驗？
22. 運動經驗
23. 人多空間與人少空間的經驗。
24. 住家的需求：就業與家的選擇、從家裡到一個人住需要什麼樣的突破？要花多久的時間才能習慣自己的房子？如何選新家？
25. 辦各種身分手續的經驗。

三、身分認同

1. 中途失明與後天失明在哪些地方有差異？
2. 視障者與盲人的稱呼，有沒有感受上的差別？
3. 未來的人生規劃或身分想像：父母等等。

Spatial Movement in Taipei City for People with Visual Impairments

Yi-Farn Sue

Graduate Institute of Building and
Planning
National Taiwan University

Kuo-Yen Huang

Department of Special Education
National Hsinchu University of
Education

Herng-Dar Bih

Graduate Institute of Building and Planning
National Taiwan University

Abstract

The moving experiences of people with visual impairments in cities are affected by the interaction between body, technological objects, social relations, spatial planning design, etc. From perspectives of environmental psychology, existing disability literature has been focused on the environmental barrier and regards people with visual impairments as victims of social and spatial structure. Based on in-depth interviews and observation, this research tried to identify and analyze the various characteristics of the body, strategies and agency of mobility, as well as body identity and resistance for people with visual disability.

Key words: people with visual impairments, spatial movement, spatial cognition, orientation and mobility