

# 本文章已註冊DOI數位物件識別碼

## ▶ 台北地區都市意象之研究

The Study of Urban Image in Taipai Area

doi:10.6154/JBP.1981.1.005

建築與城鄉研究學報, (1), 1981

Journal of Building and Planning, (1), 1981

作者/Author：夏鑄九(Chu-Joe Hsia);葉庭芬(Ting-Fun Yeh)

頁數/Page：49-102

出版日期/Publication Date：1981/09

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

<http://dx.doi.org/10.6154/JBP.1981.1.005>



*DOI Enhanced*

DOI是數位物件識別碼（Digital Object Identifier, DOI）的簡稱，是這篇文章在網路上的唯一識別碼，用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



## 台北地區都市意象之研究\*

夏鑄九\*\* 葉庭芬\*\*\*

### THE STUDY OF URBAN IMAGE IN TAIPEI AREA

CHU-JOE HSIA\*\* TING-FUN YEH\*\*\*

#### 摘 要

本研究計劃旨在了解一個經歷急速都市化的第三世界國家，其都市意象所具備的特性，並使環境規劃與設計作業者得以初步瞭解衆多台北市居民、使用者心目中所覺知、認識及評估的台北市實質環境。

研究過程中結合了書寫、繪圖與訪談等調查方法，所得之意象資料均予以分項統計及分析，以達到下列四項目標：

(一)初步建立台北地區公共意象之特性。

(二)概略比較市內部不同社經團體所擁有之都市意象。

(三)試提都市規劃與設計之相關建議。

(四)尋求一個可供規劃與設計專業者在作業過程中可實際應用之意象調查法。

透過意象調查所得，各有關專業者可以對目前台北市外部之實質地景與其存在於居民心目中之內部地景間的關聯及互動有所瞭解，從而逐步建立起衆多市民心目中所擁有之理想都市意象，並以此為基礎來進一步檢討、補充未來都市之實質建設與都市形式之經營等所依循的準則和方針。最終之目的即在於促使台北地區之實質建設與發展在急劇都市化的壓力下，仍能有助於其整體環境之可居性與獨特之地點感，進而增進市民之歸屬感與擁有感。換言之，亦即使都市之實質環境在促使居民開發、建設和分享豐富且合乎人性的都市生活方面，能扮演一個積極而有效的角色。

#### ABSTRACT

Concentrated economic development in the past few decades has resulted in the rapid urbanization and commercialization in Taiwan. Dramatic changes in urban scale and urban structure have been paralleling with the disintegration of traditional values and social norms. Conflicts on every front are experienced as un-remitting pressure in the daily life of city inhabitants, whose number is increasing with an unprecedented speed in and around the metropolitan area of Taipei. We believe that the quality of urban experiences and the related urban form is a question that cannot be passed over or put off in the midst of an urban environs marked by crowdedness, tension and chaos. Furthermore, a study of urban image will provide the various environmental professionals with some understanding of the effects of their combined efforts as perceived, cognized and evaluated by their intended users. The main objectives thus included (1) a basic understanding of the urban

民國70年3月11日收稿

\*本報告係根據國科會所委託之研究案，進一步修正，精簡而成

\*\*台灣大學土木工程學研究所副教授

\*\*\*台灣大學土木工程學研究所都市計劃室研究助理

Manuscript received March 11, 1981

\*\*Associate Professor, Graduate School of Civil Engineering, National Taiwan University, Taipei  
Taiwan, Republic of China

\*\*\*Research Assistant, Studio of Urban Planning, Graduate School of Civil Engineering, National  
Taiwan University, Taipei, Taiwan, Republic of China.

image of a rapidly urbanized city in a third world nation; (2) a preliminary comparison between images held by different socio-economic groups; (3) tentative suggestions of guidelines for management of urban form; (4) review of feasible methods of image study to be adopted in planning and design.

The project was stretched out over eighteen months, between summer 1979 and winter 1980. During that time 338 citizens of Taipei answered our questionnaires and 49 were interviewed. Preliminary findings included:

- (1) Low and limited imaginability.
- (2) A commonly recognized central area and a city boundary indicated mainly by districts except for the west side marked by Tan-Shui River; most of the natural landscape surrounding Taipei Basin absent as effective image maker organizer.
- (3) A predominant N-S axis and a pattern of districts and locales approximating the historic development of the city which originated in the early 18th century; clearly established edge limited to Tan Shui River whereas districts are typically loosely defined.
- (4) Unfavorable evaluation of the environmental quality in general dominating over perception or cognition of specific physical elements or characters; a unique sense of temporal sequence with a pronounced forward looking mentality; "chaos" of various forms and nature the major element in urban living as well as the urban environment.

Based on the above findings, some related suggestions were made with an emphasis on exploring the historic, natural and formal resources of the city. Above all, a mutually re-enforcing interaction between the historic and contemporary urban orders should be enhanced, in order to provide a stabilizing and structuring backbone for new developments, and to derive a unique sense of place and city identity from the study will lead to other works on urban image and thus open up direct channels between the professionals and the city inhabitants. Together we may yet build a city that will fulfill the needs and expectations of her dwellers. We thus ended this report with a review of related methods of image study.

## 一、前言\*

一個能使人們認為滿意的城市環境，通常都是經過長時間緩慢發展而成的。當這些得以構成地點的城市塑造成形時，在技術、自然及文化上長期以來都受到種種嚴苛的限制，不僅達到其社會目的，並且傳達出一些合乎其社會目的的美學形式。唯有在漫長的發展過程中，建造環境才能有充裕的時間來消化活動的需求，並且凝結生活方式所反映出的價值觀點，其形式也因此才能逐漸成熟，發展出穩定的意義，進而形成一些具有獨特的「地點感」(Sense of Place) 或「地方性」(Locality) 的地點。在客觀條件的嚴苛限制下，形式成長的模式乃是經由片斷的累積；自然、社會與文化的嚴格制約保證了地點的自明性。在認識環境的過程中，實質環境有如一組譯碼般地傳達了空間的組織結構與象徵價值，每一個區域或城市本身都有它生態的特性與歷史的意義，它不只是功能的運作，並且是城市居民情緒安全、愉悅與了解之源，也從而保持一種居民精神上的歸屬感。

鑾提 (Camillo Sitte) 在1889年曾引用亞里斯多德的話：「城市之建造應該給予其居民安全與快樂」，而期望城市的規劃及設計者能身兼技術人員與藝術家之責，尋

求導致城市和諧的組成要素(註1)。城市的計劃與設計確實有賴於睿智的見識與優越技術的組合，它同時也需要系統性的研究與對環境的體驗；城市的計劃與設計不但要能正面應付社會問題的挑戰，同時也要能在都市環境裏保持豐富而多變的經驗品質——也正是布里格(Asa Briggs) 所謂的「一種誘人去探險的邀請」(註2)。因此，在規劃過程中，除了考慮社會、經濟、政治、生態……等以外，也有必要同時由人對環境與地景之經驗，而直接考慮到其他人性方面的需求。事實上，環境的經驗品質關係着人對環境的知覺與認識，因為個人或羣體會把客觀存在的「空間」轉變為附有複雜意義的「地點」，然後又透過習慣、記憶與聯想之助而與人類本身結合在一起。布里格與蘭澤 (Susanne Langer) 均視地點為一「創造性的事物，可以眼見、可以碰觸、可以覺察的種族領域……有些都市不是擁有許多誘人的東西可以權充地點，就是永遠保持着一股已轉變成居民歸屬感的魅力」(註3)。在目前的規劃過程中，有關都市形式與經驗品質方面的工作多半被放在最後的階段，委諸一些專業者來「使它漂亮起來」。這些形式多來自少數專業者獨斷的美學觀點，而與前述長期自然沿革的結果常格格不入。形式的決定與規劃目標少有關聯，「其選擇大半都決定在專業習慣、直覺或是對簡

單形式膚淺的偏好罷了……一旦考慮起理想的模型，便採取烏托邦的形式」(註4)。這些烏托邦的形象多源自專業者對獨特形式的要求、孤立思惟的模式與虛構的意象，並且出現於中性的基地上。它們多半缺乏前述之「地點感」與「地方性」，並且忽視了關係着城市使用者對城市之知覺與瞭解的都市形式與經驗品質。

對一位實質環境的工作者而言，他所最感興趣的應該是莫過於城市中的芸芸眾生究竟是如何經驗與了解我們的城市。城市居民如何將他們所覺知的事物賦予其意義，如何在概念上去組織它，如何賦與環境元素以自明性，如何將這些元素分類，以及實質環境的元素如何反應出使用者對未來的期望與對過去之回憶，如何影響到使用者之行為方式，如何幫助使用者組織其活動、信念與知識，而扮演一社會性的角色。這是許多環境心理學家、地理學家、以及從事實際應用工作的都市與地景的規劃與設計者、建築師所渴望了解的知識。

由環境認識的整個過程來看，設計者的意圖應與使用者的經驗相符合，而環境意象在組織人與環境互推的概念上正好可以提供一個廣潤的參考架構(註5)。環境透過使用者的認識過程而形成一組精神意象，也就是說城市居民對其城市發展出有選擇性、獨特性、個人化的或為羣體所分享的环境概念，它們反過來又會影響到人們在城市環境中所從事的活動、所產生的行為，它們同時也提供象徵與集體記憶的素材。因此，我們由使用者對一座城市所發展成的精神意象中，可以具體地瞭解使用者是如何透過城市的形式與經驗品質來覺知、瞭解城市的生態特性、歷史意義、空間組織及其象徵意義，而它們所構成的主要參考架構和藍本又如何影響到居民所享有的城市生活的範疇及內容等等。我們甚至可以進一步地抽離出許多的限制準則，幫助設計者善處實質環境的元素，使它們不但容納居民的活動，提供他們取向感，並且加強或維護市內各地區的自明性及都市社區認同感。不僅都市形式和經驗品質會因此而更為豐富多變，都市居民在安全、瞭解和愉悅等方面的需求也應該獲得更進一步的滿足而促進他們在精神上的歸屬感。

## 二、有關研究

由於環境研究的工作涉及相關學域眾多，包括建築、地景、都市規劃與設計之專業、地理學、心理學、社會學與人類學……等，因此關於「意象」，或說有關「環境認識」的研究歷史起源也各有不同，其間相互的影響也未必一致。初期對於意象與圖式概念方面的摸索可溯自巴雷

特(Sir Fredrick Bartlett 1932)(註6)、海德(Sir Henry Head 1920)(註7)。環境認識方面甚至可上推至十八世紀中葉。根據莫爾與高勒吉(Gary T. Moore and Reginald G. Golledge)的追溯，最早的報告是1724年法人拉斐陶(Lafitau)對紐約州北部依洛鄂亦族人(Iroquois)在密林裏取向找路能力的觀察與思考，以及1913年美科學家杜布吉(Trowbridge 1913)和地理學家葛利華(Gulliver 1908)等嚐試對大尺度的人類環境知識作有系統的實驗(註8)。現代環境認識的研究工作在四〇年代產生了三篇具里程碑意義的論文(註9)。第一個是經濟學家與社會學家費萊(Walter Firey 1945)，他把傳統的經濟學與社會生態學分析和城市感情與象徵性在區位與規劃決策方面的角色作一對比；第二個是地理學家萊特(J. K. Wright 1947)，他審視想像力在地理學方面所佔有的地位，尤其是各種人心目中所有的，對過去與現在之地理觀點的性質與表達；第三個為心理學家涂爾曼(Edward C. Tolman 1948)所易引起爭論的學習理論，他認為在人腦中的環境學習過程有一張類似的田野地圖——也就是所謂的認識地圖(Cognitive Map)，這地圖的路徑與環境關係決定了人與鼠的行為反應(註10)。前三者共同的觀點是，人類行為被環境意象所策劃。五〇年代晚期，鮑丁(Kenneth Boulding 1956)開始以現代的觀點運用意象一詞，此概念逐漸進入心理學與社會心理學的領域。他同時提出了十個向度來考慮意象的概念，包括空間的、時間的、關係的、個人的、價值的、情感的意象，意象在意識、潛意識、下意識方面的劃分，以及意象的確定向度(Dimension of Certainty)、意象的真實向度(Dimension of Reality)、意象的公一私尺度(Scale of Public-Private)等(註11)。社會學家史特勞斯(Anselm Strauss 1961)則通過文學、觀察與社會學，說明不同的團體各自分享不同的都市與非都市的情感與象徵。他認為不知道人們對城市的感受，就不足以完全了解在發展與都市化過程中的都市社會行為(註12)。1960年，林區(Kevin Lynch)的「都市意象」(The Image of the City)完成了最重要，也最具影響力的先趨性研究成果。

林區之研究提出促使城市與眾不同的元素所在。他認為環境意象可分析為自明性、結構與意義三種成分，使用者因此而能由周圍環境中區別出其間各部份的異同。他不僅抽離出各部份的結構與自明性而形成一個連貫的模式，並且賦與其意義，以藉此獲得取向感、組織活動、提供羣體對環境的共同記憶與情緒上的安全感。針對精神意象的自明性與結構的情況，林區界定可意象性(Imageability

）為實質形式的一種品質，它很可能喚起任何觀者強烈的意象。可意象性也被稱作可辨認性 (Legibility) 或可辨別性 (Visibility) (註13)。換句話說，就是指都市形式使人們形成都市意象與記憶之清晰與容易的程度。在城市的獨特形貌方面，「城市『個性』中值得記憶的事物，有很大的部分顯示於它們所加諸於我們心中的意象」(註14)。

林區經由美國波士頓、澤西市、洛杉磯三個城市之中等或中上階級的居民中選取小樣本，藉着訪談、描寫與繪圖的方式歸納出有名的五個元素：通道、邊緣、地標、節點與地區的假設以及代表每個城市公共意象的合成圖 (Composite Map)。林區具啟發性的觀點，使得意象一詞引起普遍的注意，成為設計與規劃專業界通用的術語，也帶動了許多追隨者與類似的研究。在城市公共意象研究方面，諸如荷蘭 (de Jonge 1962)、黎巴嫩 (J. Gulick 1963)、委瑞內拉 (D. Appleyard 1969)、墨西哥 (D. Wood 1969)、義大利之羅馬與米蘭 (D. Francescato and W. Mebane 1973)、西德 (H. Klein 1967)、法國巴黎 (S. Milgram 1976)、以及美國芝加哥 (T. E. Saarinen 1969)、波士頓 (C. Sternitz 1968)、洛杉磯 (P. Orleans 1968)……等等不勝枚舉。

六〇年代早期各學域研究的特色之一為：除了少數例外，大多數的研究者均為獨立作業，極少相互參考(註15)。然而，他們的成就為後繼者建立了繼續工作之舞台，於是後繼的研究者遂能彼此在理論與方法上相互參考，由累積的工作中逐漸修正了早期先驅工作的偏差。

更進一步有關環境意象的研究所提出的修正，我們可以由下兩點來作一簡單的說明：

(一)林區給予都市意象一廣濶的概念，他認為「意象為一廣濶的參考架構、組織活動、信念與知識……扮演一社會性的角色，為團體溝通提供了象徵與集體記憶之素材，而給予其擁有者一情緒安全感(註16)」，然而其實際的調查工作却局限於空間方面(註17)。由於受到現代建築運動美學意識形態如凱普斯 (Gyorgy Kepes) 等之影響，使得其早期的調查工作集中於視覺的層次。然而僅由視覺的角度，實無法全面詮釋都市之意象，因為都市意象為各種感覺系統對環境資訊運作之綜合，這方面林區已經在他後期著作對感覺品質所做的討論中，進一步說明了(註18)。另一方面，除了感官的因素之外，前述林區所建立的廣泛概念中，意象的組成成份包括自明性、結構與意義，然而在應用及敘述的時候，他卻不僅疏忽了後者——象徵的意義(註19)，也忽視了環境的政治、經濟與社會的涵構(註20)。實質環境所附有的意義能促使事物受到注

意。這些意義或為個人所獨有，或為羣體所分享，它是環境品質中重要的一部分，使人們能感受及覺知到一種特殊的地點自明性。象徵意義使得意象的觀念更為複雜。實質元素在個人及羣體的知覺及瞭解方面都有極大的變化與差異，研究者需要通過「環境認識的整個過程」來作進一步的了解(註21)。

(二)另外一個重要的問題在於：「意象元素的五種基本分類常被研究者的主觀所界定，使用者的認識圖式則被忽略……但事實上，意象元素之界定却又因年齡、性別、教育、種族、癖好的不同而產生很大而且複雜的變化……因此，林區對意象元素的基本分類雖然是一個有效的起點，然而它却不能為設計者或分析者所確定——不同團體與個體的主觀定義還需要進一步的開發」(註22)。意象元素的分類除具有強烈的主觀差異以外，也時常具有模糊或多重的性格，譬如說，我們在界定一般城市居民的公共意象「合成圖」時，並不能同時直接而輕易地提出城市內部地區居民的公共意象「合成圖」，即使是兩者所擁有的共同元素在性質上的分類也常會互相衝突。意象元素的分類問題，對都市意象之被運用在設計與規劃作業中，增加了許多困難。因此，「許多計劃雖然使用意象這術語來調整設計，事實上却不能瞭解人們在地點內的真實感受，或不同階層與情況所造成的意象差異。其他的一些意象研究却又鮮能在政策方面加以應用，至今環境意象的全部概念，對研究方面的影響遠遠超過其對實際行動的影響」(註23)。由於規劃與設計屬於應用科學的領域，更因為它涉及複雜的人的活動與使用，其專業知識與技能在基本上所要求的專精程度與準確性不容許過於急迫之簡化。因此，如何在實際的規劃、設計與經理的作業過程中，配合學術研究的成果，逐漸使專業者能了解及掌握使用者所擁有的城市公共意象的變動規律，並且抽離出限制性的準則，實為當前專業界所亟需面對的挑戰。

### 三、基本概念

在有關人如何以概念建構世界、如何感覺、認識與評估環境的討論中，對於環境知覺 (environmental perception)、環境認識 (environmental cognition) 與環境評估 (environmental evaluation) 等名詞之理解與應用有許多分歧處，對分離與結合環境知覺與認識的過程也有不同的看法。同樣的分歧及混淆也可見於有關精神、心理之圖式 (Schemata) 方面的探討，包括空間圖 (Spatial Map) 及認識圖 (Cognitive Map)。有些學者認為：過去的心理學由明確界定知覺與認識的研究領域開始發展，但是經過進一步的實驗與理論仔細研究後，發現

知覺與認識間之差異日益模糊，而成爲可以互換的術語了（註24）。有些學者則放棄了「環境知覺」的術語而代之以「環境認識」，放棄了「空間意象」而代之以「認識圖」（註25）。

根據拉普普的界定，人與環境的互動可分爲知覺、認識與評估三類，三者所得的結果又影響到人的行爲。其中知覺透過不同的感覺，認識則運用心智，藉著命名、分類與秩序化來賦予環境特定的意義，二者都是人與環境互動過程中的重要機構。當一個環境使用者直接感覺及經驗其所置身的環境時，則謂之環境知覺。當環境使用者在覺知環境品質時，以喜好、選擇、行爲與決定爲其重點，此類知覺便稱之爲環境評估或喜好；當我們所描述的是人們瞭解、組構及學習環境的方式及精神圖（Mental Map）的使用時，我們所指的就是所謂的環境認識（註26）。事實上，由於所有的感官知覺都被由社會經驗所導出的各種非感官的認識內容所修飾。因此，環境知覺與認識的過程難以劃分。由知覺至思惟實爲一追尋結構與象徵意義之過程，它事實上是一個連續體（註27）。然而，爲了進一步的分析，我們在討論中仍常常將這兩個術語作較狹意、較具體的劃分。

環境的本質是多重性的，包括文化、社會與實質屬性，其中實質環境又至少涵括了空間、意義、時間及溝通等四項交互作用的要素。因此，環境認識所涵括的內容極其廣泛又複雜，與環境概念有關的事項在概念上並非只限於實質環境，並且還包括了全部生活環境之社會文化、經濟與政治的層面。環境認識這術語應涵蓋的研究領域不僅涉及環境中的實質元素，尚且涉及其中的事件、個人或羣體性的情感屬性及象徵意義，甚至實質模式與概念模式上的差異及相似處。（註28）此處所謂的事件包括了週期性的、動態的及功能上的，例如氣候、公私運輸系統的運轉，一個區域中自然與社會生態的情形，例如士林夜市、萬華的年貨市場、威尼斯的水上劇院，坐在羅馬石級上觀看、騎樓邊地攤的叫賣、海德公園內的辯論等等。所謂的情感屬性及象徵意義則涉及個人及羣體的喜好及記憶等等，例如兒時遊戲的地方、以前所住的家、談戀愛時的場景、某戰役之軍人紀念碑、開國元勳的肖像、有家世的上流社會的精英地區等等。所謂實質模式與概念模式間的異同最常見的例子是，城市居民多半喜歡在政治上、經濟上及住屋模式上、城市街道布局上辨示或彰顯出其間的個別性差異，然而隨着日增的資訊以及與整個城市系統的接觸或他們所假設出的一些概念性的城市單元，這些差異便被視爲屬於整個城市的，更大的政經及文化結構的一部份。以上我們所提到的這些事項均分屬於人的環境概念的各種層面中

，它們也影響到持有這概念的人在各種景況地點中所作的種種行爲。更進一步的探討顯示出，環境認識所涵括的過程和範疇中不僅涉及環境中具有語言暗碼意味的「印象」，並且涉及環境中具有空間暗碼意味的「意象」。

拉普普曾將意象定義爲個體經由直接或間接經驗，針對所知之外部實況所形成的精神表現（re-presentation）：它是由許多分離的元素依據某種特定的元素整合而成，不僅是極具影響力的認識圖式之一，並且也在環境評估中扮演了重要的角色。（註29）

由於「意象」這術語爲各方所廣泛使用，包括目前的政界、商界及文學界等，並且時常被過份狹隘而偏頗的侷限於事物「表面」之形象，甚至和「印象」、「形象」、「形貌」混淆不清，因此有些專注於實質環境方面的學者便捨此名詞而取定義較爲精確與清晰的「認識圖」。所謂認識成圖（Cognitive Mapping）的正式定義可以被綜合爲「它是由一系列的心理轉化所組成的過程；個人藉此而獲取、密碼化、儲藏、回憶、譯解與其日常生活空間環境中各現象的相關位置及屬性有關的資訊。（註30）所謂「意象」及「認識圖」則爲此等資訊所轉換成的、具體化可供個人辨識、理解及參考用的精神圖象。（環境之知覺與認識均常具體化爲意象或認識圖，進而影響到人的行爲。）

本研究案仍決定保留目前專業界已習用之「意象」一詞，唯賦予其較爲詳盡而精確的定義，以便避免浮濫或偏狹之應用。

對於環境中生存的有機體而言，環境說明了一系列有機體與環境元素間的關係，並且具備一定的秩序。環境本身有其結構，它不僅反映並且促進了人與實質元素之間的互動，這些存在於實質環境之中的關係，基本上具備了一種客觀存在的、必要的空間性。但空間本身却不止於爲三度空間的實質空間，在不同的時代、不同的涵構中會產生不同種類的空間組織、時間、意義、溝通與文化有系統地聯繫起來，各種心理、社會及文化特性上的差異也常透過空間而顯示出來。各種羣體的聚集同時反映了空間性與社會性兩種概念，例如所謂的高級住宅區，也就是說各種羣體間的社會關係常直接反映於空間關係上。事實上，我們甚至可以將各種層次的設計及規劃視爲針對不同目的所作的空間之組織，其法則各異而分別反映出各羣體或個人之需求、價值及希望。此外，建造環境所構成的圖象（iconic）也時常藉着符號、材料、顏色、形式及地景來傳達其內在之社會意義。然而空間所具備的形貌、比例、感覺品質以及象徵意義雖有其重要性，但所有這一切均必須被置於一空間關係的架構中；在實質環境所有的交互作用的四項要素中，空間組織實爲關鍵所在（註31）。在環境認識中

具有空間暗碼意味的「意象」，一方面涉及環境元素所具備的客觀存在的具體可見的空間關係及其圖象，並且涵括二者所反映出之象徵意義、時間及溝通等屬性。另一方面則涉及個人或羣體對此空間關係、圖象及相關屬性所有的主觀而非具體可見的知覺、認識及評估。

各城市所擁有之實質要素在類別上雖大同小異，但其中的意義、組織原則所附帶的行為及彼等在不同使用者心目中所組構成之意象却各有不同。專業者必需透過表面的關係及圖象而進一步洞悉其間所反映出之動機、價值評判、象徵意義及期望。實質環境的專業工作者對有關城市意象的探討絕非僅限於表面之走馬看花、瞬間所得印象、或個人的主觀評判，而是要盡力設法去客觀而具體地建構出城市居民身心雙方所覺知、所認識、所評估的都市形式及經驗，並由此而抽離出一些限制性及引導性的準則。城市設計者應以此為據，善用都市中的各種實質元素，藉其空間關係與實質圖象而為城市居民的活動及心理、社會等方面的演變提供一適宜的場所（註32）。

設計基本上可以說是將表現性的形式賦予個人或羣體所擁有的理想環境之意象，而設法促使理想與現實環境二者能相互符合；都市設計應被視為一使都市居民之經驗與設計者意圖相符合之形式創造作業。意象之探討適可針對此目的提供一初步之指標。

#### 四、問題與目標

近十年來台灣的經濟發展帶來了迅速的都市化與商業化，都市結構與都市尺度上的劇烈改變導致大部份都市居民的日常生活品質日益低落。第三世界國家所面對的都市問題較大部份的歐美諸國尤為嚴重，諸如城鄉差距、都市移民、密度、污染、公共設施不足、疏離、以及由經濟發展而導致的原有價值觀念的解體……，在經濟、社會、政治、文化諸層面的衝突也對都市環境中的現實生活構成了龐大的壓力。同時，快速發展過程下所提供的建造環境並不適合生活所需，它既無能幫助生活於城市裏的人們減低都市的混亂，亦無能為都市居民提供一有意義的秩序，更妄論所謂豐富而誘人探險之都市經驗品質，它因此而造成性格特殊的都市意象。固然實質環境問題的徹底解決有待其社會經濟政治結構的改變，然而當我們與這類明顯的都市衝突與壓力相對抗時，仍必須同時肯定將環境品質全面平均提高的要求。拉普普曾指出團體之肉體、精神與文化方面的能力薄弱時，抗衡高度壓力的能力亦為之減少，都市環境的壓力也變得更為嚴重與衝突，因此一個具有支持性及彌補性功能的實質環境乃成為必要的條件（註33）。事實上，我們的都市形式及其經驗品質是需要即時解決的

難題，而非現實生活的裝點，也不是可以暫時擱置，待日後補救的問題。

本研究計劃的基本出發點在於了解一個在歷經快速都市化的第三世界國家在其都市環境意象上所具備的特質，並使環境規劃與設計作業者得以初步了解衆多台北地區居民與使用者心目中所知覺、所認識及評估的實質台北。具體的研究目標確定如下：

(一)初步建立台北地區公共意象之特性。

(二)概略比較城市內部不同社經團體所擁有之都市意象。

(三)試提都市規劃與設計之相關建議。

(四)尋求一個可供規劃與設計專業者在作業過程中實際應用之意象調查法。

#### 五、方法與調查過程

意象研究最大的問題之一是方法論方面的爭論。它的基本假設為：「『認識』為每日生存所必需的，我們假設『認識』存在於所有人的心中……個體必需瞭解其外在之環境，以致於他們能生存其中……環境認識之研究者關心的是發現個體對外在環境之覺察或認識的程度……主要涉及個體對環境的思考與其內心所反映出來的外在形式之表現……這種外在表現有許多不同的形式。如書寫的、口語的、或繪圖的……」（註34）。它們通常被稱為認識圖，被視為個體心中對城市的實質圖式表象之指標，雖然目前有許多方法被嚐試過，但是仍然沒有一個能被大家共同接受的方法來抽離出環境認識的圖式。最基本的困難在於有關環境認識的推論是主觀的，因人而異，專業者極需建立客觀的推論準則與知識。目前這方面的研究有待更細緻的、超過目前已知的方法來處理這些複雜、相異而又相互依賴的都市意象與環境認識的問題。

本研究案仍然採用了繪圖、書寫和口語的方法。到目前為止，繪圖法最令人垢病之處在於繪圖能力這基本問題，及「圖」與實際使用的城市間的差距。因此，「對試驗都市居民對城市的知識來說，它並非最適合的方法，或者說實質形式是如此的不能描述以致於人們難以藉圖繪來表達。但是反過來說，如果不能藉圖繪而得知則亦非它法所能得知的了」（註35）。繪圖方法目前難被取代的另一原因是它傳達了多種的結構與空間組織的關係，這些關係可能是清楚的或模糊的，然而對規劃與設計的專業者而言却是必需的。雖然有些社會科學家由於其本身在推論圖繪方面的困難而拒絕了繪圖法（註36），我們仍然以林區建立的研究方法為實驗的基礎，同時儘量利用直接的、深入的、口頭的訪談與繪圖法結合起來做一嚐試。本研究案在經

費、時間、人力及經驗等方面的多重限制下，研究要點並不僅僅在於建立一表面下具備有高度代表性之公共意象，然後可隨意套用，而是像第四節中所述，希望能對北市公共意象之特性及不同團體間意象之異同處作一初步之瞭解，並建立一可行之方法。因此，在問卷樣本取樣方面我們未曾作到精密而嚴謹之控制，我們基本上是以職業為主要之取樣標準，而希望藉此能較為直接地綜合反映出受訪者及接受調查者的經濟、教育及社會等背景之差異。在分類方法上，我們並不曾採用統計要覽中之分類法，而是針對我們的目的，一方面參考了過去意象研究之資料，一方面參考習用之職業分類而將職業主觀地分為大專學生、中學生、公務人員、教育人員、軍警人員、交通人員、攤販業者、勞工業者、其他一般業者與有關專業者（實質環境規劃與設計）等十類，取樣重點則在於各分類樣本數之平均。當工作進行至第二階段時，我們雖曾試圖參考民國68年台北市統計要覽中各行政區之人口結構資料作第二次問卷，以彌補前一次問卷樣本過度偏失處，但在實際執行時人力及時間方面的困難，仍使取樣偏向於隨機抽樣，主要作用只限於為各分類的樣本取得較為相近的樣本數，而不在於其全市或各區之代表性。至於造成取樣偏差之主要原因除了缺乏控制樣本代表性之基本計劃以外，大致可分為二點：(1)學生與研究助理所擔任之調查員在取樣上有所偏差。(2)答卷及受訪意願以青年人及教育程度較高者偏高。為減低資料研判上的誤差，有關各部份工作中所涉及之樣本及受訪者之基本背景資料均整理成表（表1），以供參考。有關選樣與調查方法之詳細檢討可見於第七節。

本研究的調查工作在方法上分為四大部份，其中第一個部份為大樣本的書寫與繪圖問卷，第二個部份為小樣本的個別訪談，第三個部份為專家實地勘察，第四個部份是相關背景資料之收集，現將各部份之工作內容分別敘述如下：

#### (一)大樣本之書寫與繪圖問卷

本部份工作之主要目的在於以職業分類為準，作較大數量而普遍之問卷調查，由於我們在「澎湖觀光發展主要計劃」的規劃作業過程中，對澎湖羣島之居民與觀光客所作之意象調查經驗（註37），使得我們大幅度地簡化問卷的內容，一則可以減少回答的時間，提高回答的意願，加強答案內容本身之品質，二則可以將樣本數量擴大，提高可信度。

調查表除了基本資料外，事實上只有二個問題：

1. 在您的記憶中，台北有那些地區是留有特殊深刻印象的？請寫在下面：
2. 若您有位從來沒有到過台北的朋友，想來台北，要

求您畫一張簡略的台北地圖，並在圖上標示出一些重要的地區與東西，以幫助他了解台北，請您憑印象畫在底下。

至於基本資料部份則包括性別、年齡、職業、教育程度、住址、住在台北之時間、來台北以前所居之地。

此部份之問卷調查總數為338人，前後共分兩次進行。第一次問卷277人是在67年冬天及68年春天。第二次問卷61人是在夏天。其中第二次問卷之目的是在修正第一次樣本分佈過度偏失處，主要是針對教育程度、職業背景以及居住區三方面。

在工作進行的方式方面，第一次問卷是由文化學院實業計劃研究所的16位同學分組依據所擬定之職業分類進行選樣與直接之問卷調查。先由調查員向個別樣本或集體樣本（如一班學生、幾位店員）扼要地解釋一下問卷的目的後，再請其當面回答其問卷，中間視需要及情況加入閒聊及對談，甚至敬煙以示友善，偶而亦有先後談話二次以上方作答者。第二次問卷之調查員則由都計室中的研究助理及暑期建築系工讀學生共十位分組進行，費時約1小時。

#### (二)小樣本之個別訪談

重點在於：

(1)以口頭談話與描述來補充文字書寫與繪圖為主之大樣本問卷調查。

(2)進一步深入瞭解意象元素之性質與元素結構之成因。

此部份之訪談分為二種形式：深入訪談、簡短訪談，其中深入訪談之內容見於附錄一。除一般性之討論外，並針對北市之範圍、中心、代表性特殊元素及各元素之相關位置等作更深入之探討，其中第四題所列之重要意象元素是根據第一次大樣本問卷所得之結果。接受深入訪談者共22位，最少費時1 1/2小時，最多長達7小時。接受簡短訪談者共27人，內容除相關位置外，與深入訪談大致雷同，大部份費時15分鐘到半小時左右。本部份之工作原曾包括問路在內，主要是就東西與南北方向提出兩個問題。

(1)請問由國父紀念館到西門町怎麼去？（或反向問）

(2)請問由圓山動物園到龍山寺怎麼去？（或反向問）

其中起訖點之選擇也是參考第一次大樣本調查問卷所得。但調查結果欠佳，而不得不放棄。

就工作進行方式而言，深入訪談部份之受訪者多半為直接或間接認識之人士。訪問前並先計劃控制樣本背景之分佈，視進展而加以必要之調整，簡短訪談及問路之對象則來自隨機抽樣，訪談工作進行基本上是參考第一次大樣本問卷所得之重要意象元素，而將全市劃分為10個主要訪談區，即西門町一帶、城中區一帶、台北車站一帶、中山北路南京東路一帶、仁愛路——敦化南路——東區頂好一

表1 問卷及訪談樣本基本背景資料分析表

調查類別 基本資料類別		大樣本問卷			個別訪談		
		一般居民	大專學生	總計	簡短訪談	深入訪談	總計
性別	男	155	63	218	13	17	30
	女	76	44	120	14	5	19
年齡	未填	0	0	0	0	0	0
	25以下	85	89	174	4	1	5
	26~35	107	14	121	13	8	21
	36~60	39	0	39	9	13	22
教育	未填	0	4	4	0	0	0
	大專以上	96	107	203	8	10	18
	高中	67	0	67	9	6	15
	國中以下	58	0	58	5	5	10
職業	未填	10	0	10	7	1	8
	大專學生	0	107	107	0	0	0
	中學生	17	0	17	3	0	3
	公務人員	35	0	35	2	1	3
	教育人員	24	0	24	2	1	3
	軍警人員	12	0	12	0	0	0
	交通人員	29	0	29	0	0	0
	勞工業者	24	0	24	0	1	0
	攤販業者	7	0	7	2	1	3
	一般業者	60	0	60	14*	14*	28
業	有關專業者	8	0	8	0	2	2
	未填	15	0	15	4**	3**	7
	雙園	7	2	9	1	3	4
	龍山	6	3	9	0	2	2
	延平	14	3	7	4	0	4
	大同	12	2	1	2	4	6
	建城	6	1	7	2	2	4
	中亭	8	0	8	4	5	9
	古大	16	21	37	0	0	0
	安山	22	22	44	1	3	4
住	中山	18	5	21	0	2	2
	松山	26	8	34	2	1	3
	士林	10	2	12	0	0	0
	永和	19	6	25	0	0	0
	中和	6	1	7	0	0	0
	新店	10	5	15	0	0	0
	景美	11	7	18	0	0	0
	木柵	3	3	5	0	0	0
	板橋	8	1	9	0	0	0
	三重	5	0	5	0	0	0
區	其他	21	9	30	0	0	0
	未填	3	7	10	6	0	6
	五年以下	55	51	106	1	1	2
	五年以上	164	51	215	18	19	37
居留期	未填	12	5	17	8	2	10

\*簡短訪談部份：推銷員、店員、會計等

深入訪談部份：營造商、書店老板、管理員、工程師、文藝工作者。

\*\*簡短訪談部份：主婦(2)

深入訪談部份：主婦(2)

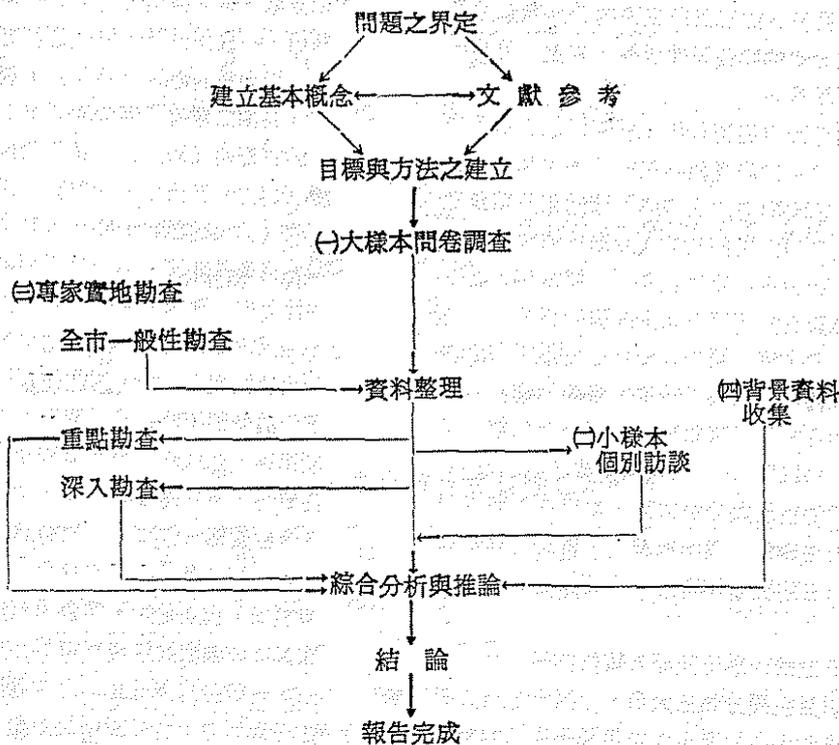


圖 1 工作流程圖

帶，圓山，大稻埕、萬華、松山及大龍峒等十區。訪談人員由具有建築訓練背景的研究助理10人分組或個別進行。

#### (二)專家實地勘查

本部份工作重點在於實地瞭解各意象元素之特性，所採用之方法包括林區在「城市意象」及「區域感覺品質之經營」二書中所建議者。勘查範圍及性質除全市性之一般勘查外，並包括前述西門町、城中區、台北車站一帶、中山北路南京東路一帶、仁愛路——敦化南路——東區頂好一帶、圓山、大稻埕等十區之重點勘查，以及其中西門町、中山北路和大稻埕等地的深入勘查。一般性勘查由工作人員以徒步、公車及私人汽車等交通工具混合進行，共花費約三個工作天，重點及深入勘查則由工作人員分組進行，前者約各花費一星期至十天左右之工作天，後者則各花費至少二星期左右之工作天。

#### (四)相關背景資料

此處係指現場實質元素以外，有關社會、人文、歷史沿革等參考資料及文獻的收集，以供參考。

在實際作業的限制下，本報告內資料整理方面之重點集中於第(一)及第(二)項工作。為了便於掌握整個工作過程的全貌與各部份的關係，我們將工作流程圖簡記於下(圖

1)。

## 六、資料整理與分析

意象調查之資料統計工作十分繁重，是澎湖意象調查時的工作瓶頸之一(註37)。當我們將問卷表簡化，樣本數擴大為338份以後，統計的困難更為加重，這是意象調查工作不易在規劃與設計過程中為專業界採用的重要阻礙之一。資料本身的繁瑣性，處理方式之多元化以及實際作業上的困難，使本階段的研究案並不會考慮使用電子計算機處理資料。此次調查資料的分析所消耗的工作人時遠遠超過當初的估計，工作的時間也因此拖長了很多，現在先將資料之分析與整理分為大樣本調查部份、小樣本調查之簡短訪談部份與小樣本調查之深入訪談部份。由於大專學生在大樣本問卷中所佔比例達百分之三十一，為避免資料研判上之困擾，各項統計均以一般居民之資料為主，大專學生之相關資料統計則另行處理。所有答卷及受訪之背景資料見於表10。

(一)大樣本調查部份：

(1)大樣本的調查工作經過進一步的分析，可對以下兩大項作一比較：

首先，可針對不同背景的居民所表達的公共意象方面作一比較，包括組織元素的類別及性質等。其次，可分析與比較個人意象圖之類型。

(2)在意象元素的分類方面暫時接受林區氏之五種元素分類分級的假設，期望在實際意象狀況的分析中加以核對或修正意象理論。由前文對方法之敘述可知元素分類是意象研究的黑箱。元素分類之主觀判斷成分造成的差距仍然難以完全消除，在本研究中我們試圖以小樣本深入訪談與對地區歷史及社經資料的了解來減少推論的誤差。

(3)在問卷內容方面，第一題是以書寫法表示「印象特殊深刻」的部分，我們可稱之為「特殊的意象元素」。問卷表第二題是以繪圖法表示「幫助沒有來過台北的朋友了解台北的簡圖」，稱作其個人之「意象圖」或「認識圖」。

(4)在公共意象圖的整理與分析方面，本研究主要採用林區所建立的轉錄方法轉錄於標準地圖上，暫時忽略轉錄過程中個別意象圖所有的扭曲與變形。有關繪圖表達法的討論見第七節。

## 2. 小樣本調查之簡短訪談部份及深入談訪部份

(1)分析整理之項目主要分為三大項，包括台北市大概範圍之認識、台北市的中心以及台北市最具代表性的部份。至於訪談中的其他項目則在綜合討論中一併處理。

(2)元素分類以及圖表之整理均比照前大樣本問卷調查所描述的方法。

### (一)大樣本調查部份 (樣本基本資料表 1)

#### 1. 意象元素重要性 (同意頻率) 之比較 (表 2、表 3、圖 2、圖 3、圖 4、圖 5)

(1)就意象元素之意象力而言，無論是台北市一般居民或大專學生之間，共同意象元素並不多，各意象元素的同意象力都並不十分鮮明，在第一題的特殊意象元素部份，重要性最高的總統府、火車站及西門町被提及之同意頻率均不超過  $1/2$ 。在第二題的意象圖元素部份，頻率超過  $1/2$  以上者亦僅有中山北路、新生南路、忠孝東路、火車站及台大。由於意象圖中之意象元素較具結構性，所以共同性稍微提高，但仍然擁有許多極端個人化的差異，例如中興大橋頭的「哭癩」和「笑癩」，以及「我家」等等。至於特殊意象元素的個人性與細微性就更強烈，而造成了眾多的類別，如住家附近的街道、泰順街、三水街以及保安街……等，地區上如青田街一帶、金山街附近……等等。另外也有許多非實質的元素，無法歸類，多為對整體環境非實質方面的評估，像「空氣污染甚重」、「挖挖補補的新馬路隨處可見」、「人潮及雜亂的公車、計程車潮」……等等五花八門。

(2)就意象元素之類型而言，第一題的「特殊意象元素」部份，一般居民及大學生們都完全沒有顯示邊緣的意義，而偏重於地區 (45%)，通道與節點次之 (20%)。在第二題的「意象圖元素」中，主要通道具有強烈的支配性 (59%)，其次依序為地區 (16%)、地標 (14%) 與節點 (10%)，而邊緣却幾乎不存在 (圖 3)，僅僅在大學生以及專業者的統計中出現了淡水河與基隆河。由於林區對邊緣定義是「非通道之線性元素、兩種區域間之界線與側面的參考元素……」，一元素如兼具邊緣與通道兩種性質，而通道又開放給一般的觀察者時，則往往以通道視之。」經由第二部份的個別訪談以及從圖面所作的推斷，我們認為羅斯福路、基隆路、中華路均在意象組織上除了通道的性質外，兼具邊緣的功能。這點將在後文有關元素的多重性質部份作進一步的討論。

(3)比較結果却顯示出特殊意象元素出現於意象圖中的比率甚低，也就是說，印象深刻的特殊元素未必被包括在具有較強烈的組織與組織作用的意象圖中。

一般居民特殊元素之平均數量為 6，就職業背景之分類而言，並無明顯之差距，僅有關專業者偏高 (11)。此外，就教育背景與居留期長短之背景而言，均不會造成任何有意義之差異。至於意象圖元素部份，一般居民之平均元素數量為 18，就職業背景之分類比較而言，教育人員 (23) 及大學生 (22) 偏高，勞工與攤販業則明顯偏低 (分別為 9 及 8)。就教育程度而言，元素數量似乎與教育程度之高低成正比，以國中與國中以下程度者偏低 (13)。居留期之長短似乎並不會造成任何明確之差異。

#### 2. 特殊意象元素內容之分類比較 (居留期及居住區之比較本文從略)

##### (1) 職業背景

- 地標及節點——各個職別的重要元素都十分符合，只是在重要性之比重上略有差異。較次要之元素則似乎顯示出活動範圍與性質之差異，如中學生之來來百貨公司、勞工之指南宮等，而軍人之地標幾乎完全沒有出現。
- 地區——各職別之變化性則較大，內容亦較豐富，其中以西門町最為一致，其次為新公園、植物園，再其次則為圓山、圓山動物園等。其它之差異似乎部份反映出不同之活動範圍及活動性質，如中學生之青年公園、榮星花園、內雙溪，勞工之寶斗里、松山區等。
- 通道——元素內容並不豐富，但各職別間之差異却

表2 特殊意象元素重要性之比較表

意象 頻率	通 道		地 區		節 點		地 標	
	一般居民	大學生	一般居民	大學生	一般居民	大學生	一般居民	大學生
1/2以上								
1/2~1/4				西門町		火車站		總統府
1/4~1/8		重慶南路 中山北路	西門町 圓山 新公園 植物園	圓山 新公園 台大 士林 萬華	火車站 國父紀念館	故宮 國父紀念館	總統府 總統府	總統府 圓山飯店
1/8~1/10	中山北路		動物園 萬華	陽明山	圓環		北門	北門

表3 公共意象圖元素重要性之比較表

意象 頻率	通 道		地 區		節 點		地 標		邊 緣	
	一般居民	大學生	一般居民	大學生	一般居民	大學生	一般居民	大學生	一般居民	大學生
3/4~1/2	中山北路	中山北路		台大	火車站					
1/2~1/4	忠孝東路	仁愛路								
	中山南路	羅斯福路	新公園	新公園	火車站	總統府	總統府			
	中華路	中華路		西門町	國父紀念館	北門				
	信義路	新生南路		植物園						
	羅斯福路	忠孝東路		師大						
	重慶南路	信義路		士林						
	南京東路	中山南路		圓山動物園						
	仁愛路	基隆路								
		敦化北路								
		重慶南路								
1/4~1/8	松江路	松江路	西門町	圓山	國父紀念館	圓環	希爾頓郵局	市議會		淡水河
	新生南路	敦化南路	台大	松山機場	國父紀念館	中華商場	郵局	圓山飯店		
	敦化北路	重慶北路	松山機場	公園	國父紀念館	圓環	博物館			
	敦化南路	林森北路	動物園	永和				希爾頓		
	館前街	延平北路	台大醫院	台大醫院				北門		
	忠孝西路	館前街	士林	青年公園				福和橋		
	和平東路	南京西路		萬華						
	和平西路	民權東路								
	長安東路	民生東路								
	新生北路	復興南路								
	民生路	鐵道								
	林森北路									
	公園路									
	復興南路									
	延平北路									
南京西路										
1/8~1/10	博愛路	和平東路	萬華	景美	遠東百貨	故宮博物院	圓山飯店	台北郵局		基隆河
	光復南路	八德路	植物園	大直	(寶慶路)		市議會	南門		
	愛國西路	舟山路	青年公園	新店			行政院			
	長安西路			三重						
	基隆路									



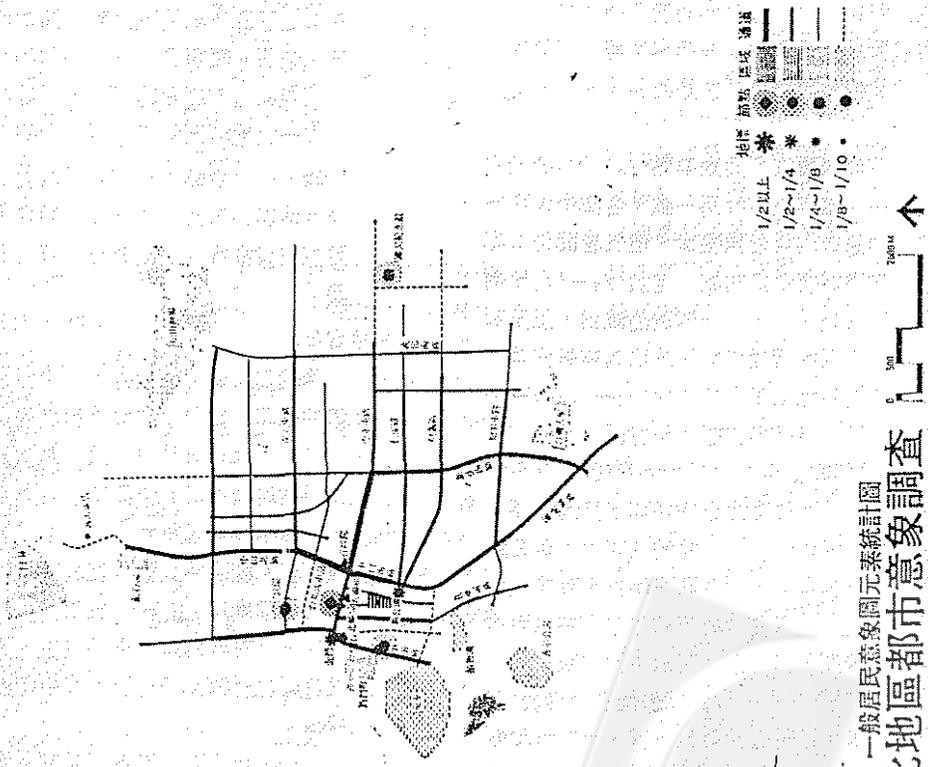


圖 4 一般居民意象圖元素統計圖  
台北地區都市意象調查

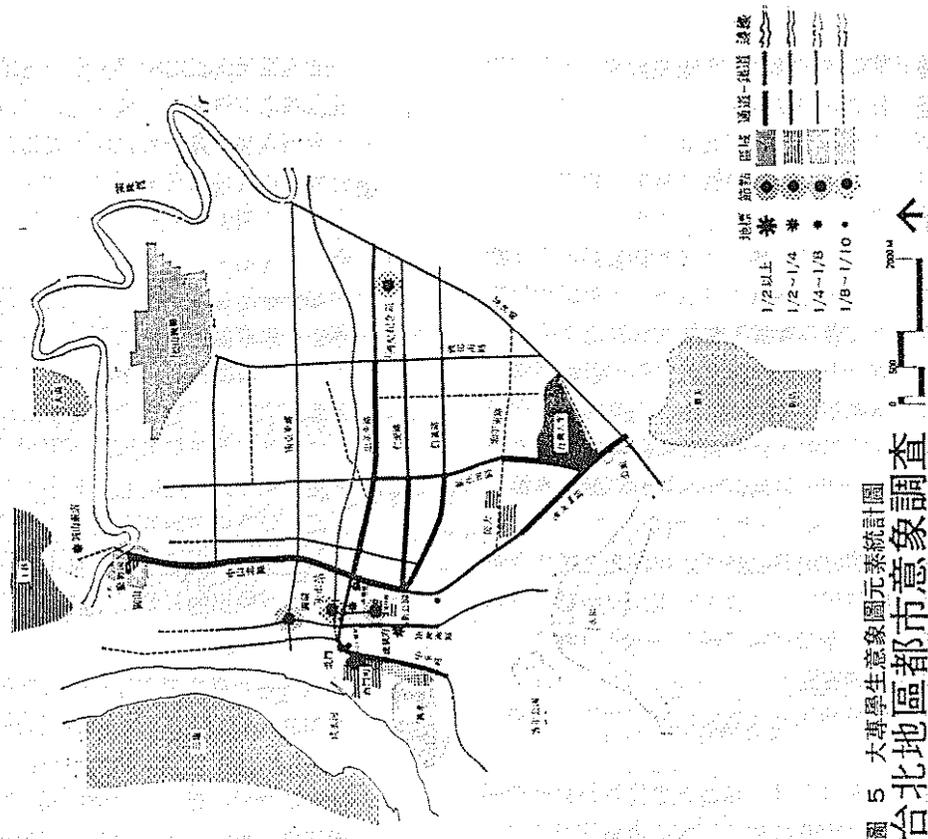


圖 5 大專學生意象圖元素統計圖  
台北地區都市意象調查



最為顯著，又似與活動範圍及性質有關，例如攤販之六條通，勞工之華西街。

### (2)教育背景

- 地標——各類教育背景均十分一致，僅重要性之比重略有差異。
- 節點、地區——一致性均相當高，除重要性之比重略有差異外，內容之多寡亦互有上下，節點中以高中程度者之內容最為豐富，包括文教及商業中心。地區中以大專以上與高中程度者之內容最為豐富，兩者之性質極為相近，均以市中心商業區、夜市所在與公園遊憩區為主，此外為二者所共有之台大則不見於國中程度者，並且似乎和居住區並無直接之關連。
- 通道——最顯著之差異在於國中程度者之重要意象元素並不包括任何通道，高中程度以及大專以上程度者均極一致，僅高中程度者多——南京東路、或與居住區之分佈有關。

### 3. 公共意象圖內容的分類比較（居留期及居住區之比較本文從略）

由於通道元素數量與其他類型元素比較起來極度偏高，所以只把全線同意頻率佔 $1/4$ 以上者轉錄於此以作比較，而把同意率在 $1/4$ — $1/8$ 之間之元素中，僅具有特殊參考價值者被置於括弧內，其他元素從略，至於繪圖表達法本身所造成的差異則見於後節討論中。

#### (1)職業分類

- 通道——內容最為豐富，同意率佔 $3/4$ — $1/2$ 的元素中以中山北路、忠孝東路較為一致，各業中大專學生與專業者的通道內容最為豐富，但二者間仍以專業者的整體通道結構較為明確。至於 $1/2$ — $1/4$ 比例之間的元素差異較多，其中交通業的鐵道，以及攤販業分佈於城中區的通道可能反映出其職業背景，至於勞工業者的特色似乎在比例佔 $1/4$ — $1/8$ 的三座橋樑中較為明顯，但這點似乎和居住區分佈的關係，大專學生的福和橋也有類似的情形，但公務員的台北橋却似乎和其居住區之分佈並無直接的關係。
- 地區——同意頻率在 $3/4$ — $1/2$ 間的元素中，新公園為公務人員與專業者共有，台灣大學為大專學生與專業者共有，此外，專業者的萬華亦包含在內而有可能反映出其特殊職業背景（萬華在其它職業中所獲得的同意頻率都在 $1/4$ — $1/8$ 之間）同意率介於 $1/2$ — $1/4$ 間的元素中以新公園最為一致，西門町和台灣大學次之。其中台灣大學可能反映出一般居民樣本中教育程度以大專以上者居多，至於軍警人員唯

一的地區元素松山機場、教育者的新店及勞工業者的永和則較難研判。頻率 $1/4$ — $1/8$ 的元素差異較大，公務員和教育者均包括大量市郊地區，教育者的台大醫學院則為各業所無，中學生的元素包括北一女中、建國中學、成功中學、工專和開南商工等中學。

- 節點——同意頻率在 $3/4$ — $1/2$ 間的元素十分一致而集中於火車站，唯一的例外是軍警業的國父紀念館， $1/2$ — $1/4$ 間的元素中仍以火車站最為一致，國父紀念館次之，至於軍警業者中的忠烈祠、攤販業者的博物館以及專業者的圓環可能反映出其職業背景。頻率在 $1/4$ — $1/8$ 間的元素中以圓環最為一致，國父紀念館及中華商場次之，一般業者的中正紀念堂可能是第二次問卷人數在樣本中所佔的比例較他業多，所反映出的可能是「時間」因素，而非職業因素。
- 地標——同意頻率在 $3/4$ — $1/2$ 間的元素為教育者與專業者共有的總統府，及專業者的北門，後者可能反映出其職業背景。頻率在 $1/2$ — $1/4$ 間的元素中以總統府最為一致，其次依序為北門及希爾頓飯店，而軍警人員唯一的地標元素即此頻率內的總統府，與前述特殊意象結果比較，顯然前者為統計上小樣本之失誤。頻率在 $1/4$ — $1/8$ 間的元素中，以希爾頓飯店與圓山飯店最為一致，行政院次之，而勞工業者唯一之地標元素即此頻率內的總統府。
- 邊緣——同意頻率在 $1/2$ — $1/4$ 間的元素僅專業者的淡水河與基隆河， $1/4$ — $1/8$ 的僅大專生的淡水河，可能與職業背景及教育程度都有關，而與居住區無關。

#### (2)教育程度

除個別元素之差異外，元素數量以及元素強度對元素的認同，都似乎和教育程度的高低成正比。

- 地標——總統府最為一致，其次為北門，重要性之比重則略有不同，希爾頓飯店與台北郵局為大專以上與高中程度者所共有，但不見於國中及國中以下程度者。較明顯的教育程度所反映的差異似乎可見於大專程度以上的圓山飯店。
- 節點——三者均以火車站為主。大專以上與高中程度者則包括國父紀念館，高中程度者之圓環亦較為特出。
- 地區——新公園為三者所共有。大專以上與高中程度者所共有的是西門町、台大及士林，但三者間其

他的差異似乎和教育程度並無直接的關係。

- 通道——三者均頗為一致，中山北路與忠孝東路為三者所共有，大專以上高中程度者間並無顯明之差異。國中程度之「台北大橋」則較為特殊；由於其中職業背景以勞工之數量偏高，在居住區方面又住在市區之外如三重，結果造成台北大橋的出現，而街道的結構方面，各類教育程度都多多少少呈現了中山、松山、大安諸區街的意象結構模式，其強度與教育程度的高低亦成正比。

#### 4. 公共意象圖元素性質之分類比較（職業背景分類）

##### (1) 地區

除共有的西門關區以外，其餘的地區元素依序主要集中在於學校、公園、郊區、老社區及機場。較次要者包括行政區、旅遊區及住宅區，較特殊的情況是軍警業者僅包括學校與松山機場；攤販業者僅包括學校及公園。但中學生的地區元素則不包括老社區與住宅區；勞工業者不包括公園與住宅區，但郊區類別則極度偏高；一般業者不包括行政區，但學校類別偏高；專業者不包括郊區、郊遊區和住宅區。

##### (2) 節點

除共有的火車站外，其餘的節點元素依序主要集中在於文康活動中心、商店（包括百貨公司及商場）、夜市、戲院、宗教中心與市場。較特殊的情形是勞工者和攤販業者只包括文康中心、商店及夜市；中學生的商店及戲院偏高，交通業者的宗教中心、戲院及商店亦均偏高。

##### (3) 地標

除共有的總統府以外，其餘的地標元素依序集中於各級行政機構、五院、警察局、四個城門、商業大樓、電視公司及醫院等，除中學生的地標元素中都已包括警察局；除軍警人員、勞工業者、攤販業者以及專業者以及專業者以外，都包括五院全部或一部份較特殊的情況是文康中心所構成的地標元素只見於大學生、教育人員、交通業者以及一般業者；銀行和醫院在公務人員的地標元素中偏高；飯店和城門構成勞工業者的主要元素；電視公司及警察局在攤販業者的地標元素所佔比率較他業為高，一般業者的醫院如育樂中心也都偏高。

本部份之討論以元素之性質為主，其位置往往分散（如各地區之警察分局），以致於強度不夠，未能出現於公共意象圖中。

#### 5. 個人意象圖類型之比較（表4，圖6、圖7、圖8）

在這方面我們就大學生、勞工人員及其他一般業者等，試作一些初步的比較，我們以認識的範圍及認識的程度作為分類的準則，而辨識出三種基本類型，包括零散的認識、片面的認識以及整體的認識。評估的細目則包括意象圖所涵蓋，其與台北市區整體及台北鄰近地區之間的結構關係，其本身內部之組織關係、內容以及其他特性。

各意象圖類型間之詳細比較可見於表4中。若將意象圖之類型與受試者之職業背景比較，則可發現不同之職業者之意象圖類型亦不相同，勞工業者的認識以「零散」偏高，佔64%，與前述意象元素強度之比較有相通之結果。一般業者的環境認識程度其「零散」、「局部」與「整體」三者分佈較為平均，沒有特殊的意象。學生的意象圖以整體的認識偏高，佔59%，尤以「部分整體」為最（佔42%），其次為對「局部的認識」，「零散」的類型，顯著降低。

##### (二) 小樣本調查之短訪談部份

本部份之訪談對象共27人，其背景資料見表1，訪談內容分項整理於下。

#### 1. 台北市大概的範圍（圖9）

- 元素類別以地區元素佔絕大多數；如南港、萬華、木柵、景美及北投等等，通道元素次之，如忠孝東路、基隆路等；地標及節點元素均佔極少數，僅見於台北車站、後車站、國父紀念館，以及若干橋樑等，較特殊的例子是47號受訪者之國父紀念館（東）、景美橋（南）、中興橋（西）、石碑（北），至於具有明顯之邊緣結構的自然元素中，僅淡水河在界定西側邊界時有其功用，四周的山脈並不會顯示出界定北市邊緣所在的功能，唯一例外的受訪者以淡水河為西側邊界，其餘三側均為以山為界，有若干元素顯示出較強烈之個人偏向，例如延平北路底的辜家（東）、金龍寺（南）、第六水門（西）及育達商職（北）等。
- 各方位邊界元素，大體而言，西側及北側邊界最為一致，東側次之而以南側最為分歧不一，東側以南港為主，其餘大多數元素大致集中於松山、汐止、忠孝東路五段、信義路五段、基隆路以及國父紀念館一帶，西側的意象元素相當零散而較不明確，包括永和、中和、木柵、景美及新店一帶，以景美略為偏高，此外尚有南門、萬華、重慶南路三段等；西側以萬華為主，淡水河略為次之，顯示出較為一致的邊界；北側以北投為主，士林次之，也擁有相當一致的邊界。
- 取向座標，大多數受訪者均可正確運用東西南北四個

表4 意象圖型分類比較表

	(1)零散的認識				(2)局部的認識	(3)整體的認識	
	1.點	2.片斷	3.區域	4.點片斷區域之集合	5.片斷	6.部份整體	7.整體
	$\frac{1}{3}$ 以下的台北市區				$\frac{1}{3}$ 以上的台北市區		
範圍	極為狹隘有限呈單一之點狀分佈	通常僅包括單一道路延線或少數道路所涵蓋的有限而單一的範圍	由道路所界定的單一的範圍	包括點/片斷,片斷/區域,片斷/區域/點等兩個以上的認識單元所涵蓋的範圍	呈面狀分佈、通常包括一個以上的認識單元	部份意象圖顯示出一個主要認識範圍而以其他範圍為輔	意象圖範圍平均分佈於台北市區內
與台北市區之結構關係	無	模糊而有限	模糊而有限	無	簡略但具體	至少擁有一簡略但具體之關係	清晰而完整
與鄰近地區之結構關係	無	無	無	無	明確及完整程度不一	至少擁有一簡略但具體之局部關係	清晰而完整
本身結構	單純	簡略但具體	簡略但具體	<ul style="list-style-type: none"> <li>各認識單元本身具備一簡略但具體的結構關係</li> <li>各單元之間世無明確之關係</li> </ul>	就整體而言,均至少擁有一簡略但具體的關係	就整體而言,均至少擁有一簡略但具體之關係	清晰而完整
內容	簡略	簡略	簡略	繁簡程度不一	繁簡程度不一	多半均相當豐富	多半相當豐富而複雜
其他特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>以明顯而可供辨識的地標為主要參考點。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>絕大多數無任何明顯而可辨識的特性,以此與區域相區分。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明顯而可辨識的特性,可區分為特殊之活動區、行政區等,其中亦包括少數的個人活動區。</li> <li>具有一較為明確之邊界。</li> </ul>	無	無	<ul style="list-style-type: none"> <li>地理位置上多半偏向某一方位或位置,如偏南偏北,或偏向城中區等。</li> <li>主要認識範圍內的意象內容及組織多半較為詳盡豐富而複雜。</li> </ul>	無

圖6 台北地區都市意象調查

一、基本資料：性別：男 年齡：27 職業：水電工  
 四教育程度：小學 居住台北多久：27年 月  
 四現在住址：台北(市)東區(鄭州路)平路里 段 向來台北居住在那裏？  
 二、在您的記憶中，台北有那些地區是留有特殊深刻印象的？請寫在下面：  
 ① 街道太污穢 ② 空氣污濁  
 ③ 交通很亂 ④ 台北少  
 三、若您有從沒到過台北的朋友，想來台北，要求您畫一張簡略的台北地圖，並在圖上標出一些重要的地區與東西，以幫助他瞭解台北。請您憑印象畫在下面。

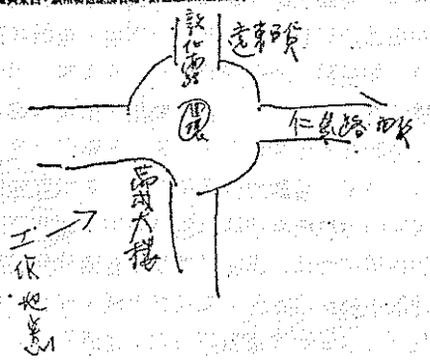


圖7 台北地區都市意象調查

一、基本資料：性別：男 年齡：32 職業：工人  
 四教育程度：初中 居住台北多久：20年 月  
 四現在住址：台北(市)東區(鄭州路)平路里 段 向來台北居住在那裏？  
 二、在您的記憶中，台北有那些地區是留有特殊深刻印象的？請寫在下面：  
 ① 國山多麼熱鬧 ② 街道太污穢 ③ 空氣污濁 ④ 台北少

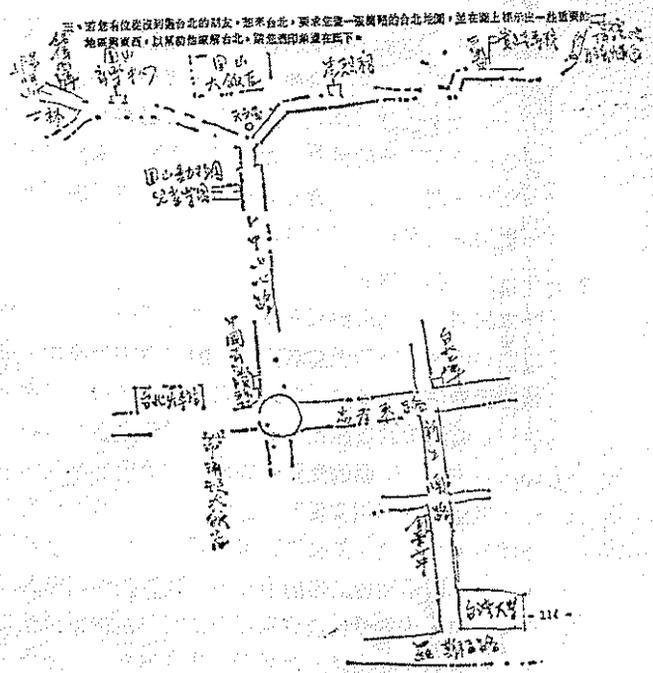
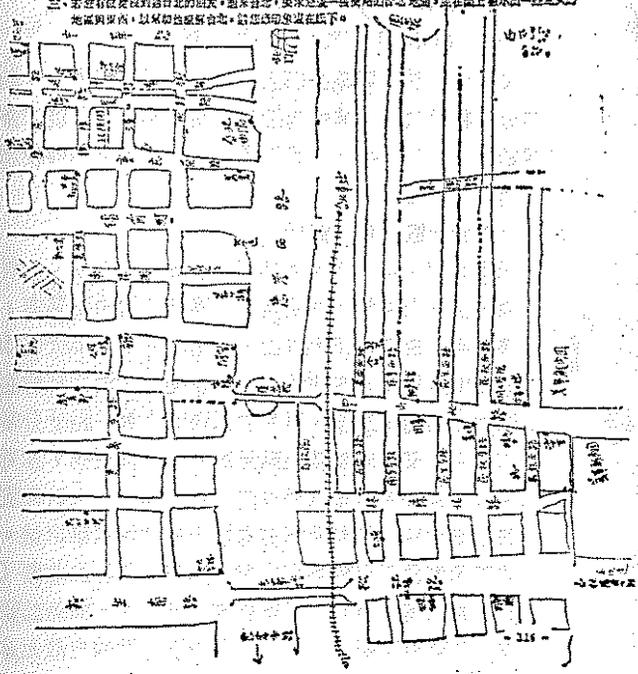


圖8 台北地區都市意象調查

一、基本資料：性別：男 年齡：35 職業：工程師  
 四教育程度：高中 居住台北多久：25年 月  
 四現在住址：台北(市)東區(鄭州路)平路里 段 向來台北居住在那裏？  
 二、在您的記憶中，台北有那些地區是留有特殊深刻印象的？請寫在下面：  
 ① 台北多麼熱鬧 ② 台北多麼污穢 ③ 台北多麼空氣污濁  
 ④ 台北多麼交通很亂  
 三、若您有從沒到過台北的朋友，想來台北，要求您畫一張簡略的台北地圖，並在圖上標出一些重要的地區與東西，以幫助他瞭解台北。請您憑印象畫在下面。



方位作其基本參加架構，但仍有少數人在取向上產生混淆。例如40號受訪者所指出之範疇：東至景美、南至萬華、西至內湖、北至松山，而作了90度左右的扭轉，元素中之萬華兼具南側及西側邊界之性質而以西側為主；松山兼具東側及北側邊界之性質，而以東側較強。

- 範疇大小，絕大多數受訪者所指出之範疇均與南港、松山（東），永和、景美（南），萬華、淡水河（西），北投、士林（北），此一範疇大致符合，此外有少數較具個人性的差異，如東門（東）、南門（南）、第六水門（西）、台北車站（北），或從缺（東）、雙園區（南）、淡水河（西）、育達（北）。

## 2. 台北市的中心（圖9）

- 元素類別，台北市到底有沒有所謂的「中心」呢？簡短訪談的調查顯示受訪者對中心的理解相當複雜，以地區元素佔絕大多數，節點次之，地標及通道又次之， $1/3$ 強的受訪者認為地區中的西門町是台北市的中心，其次有 $1/4$ 弱的受訪者的節點中的台北車站為中心，其餘元素則相當零散，但位於城中區的中心尚有總統府、中山堂、新公園及復興橋（天橋）。這些元素的分佈顯示出台北市的中心範圍是位於西門町及城中區一帶。少數受訪者分別以中山北路及南京東路口、敦化南路、松山區、東區等，此外亦有受訪者預測未來的中心為內湖。
- 元素性質，有關西門町的描述以其商業及娛樂性之活動及設施為主，例如：人多、擁擠、熱鬧、百貨公司、電影街、來來、獅子林、髒、噪音及污染等等。有關台北車站的描述則以其交通性活動、設施為主，並附帶鄰近之商業活動與設施等，例如：交通便利、交通中心、公車起訖點、火車站、轉換站、人多擁擠、車多、商店多、小販多、火車站廣場與希爾頓飯店等。此外，尚有受訪者將中心區分為新與舊，新的中心分別被認為是中正紀念堂及松山區，舊的中心分別被認為是西門町及復興橋。其中松山區與復興橋是就北市地理發展之中心而言。其餘台北市未來地理發展之中心尚包括內湖及東區。

## 3. 台北市最具代表性的部份

- 元素分類，以地標及地區元素居多。地標中又以新近落成的中正紀念堂（初次大樣本調查時尚在興建中）所獲得之同意率最高，佔所有受訪者43%。地區中的西門町、節點中的國父紀念館和台北車站各佔19%左右。較次要的代表性部份包括地標中的總統府以及地

區中之東區。至於道路元素的代表性則較為零散而個人化。邊緣元素中唯一被提及的是基隆河水。

- 元素性質，就中正紀念堂所作的描述包括大、寬敞、堂皇、雄偉、最好、最漂亮等，而反映出紀念性象徵。有關西門町的描述有交通狀況、商業活動、活力（生活、生命所在）以及一般之環境品質如熱、濕及噪音等，而將正面及負面的品質均包括在內。有關車站的描述則以交通設施及狀況為主，包括多項負面的品質，如最糟、最難看的、交通紊亂等。國父紀念館的描述有限而不明確，且較間接，僅包括鄰近的道路及交通狀況。綜合起來，描述之焦點似乎是在於實質景觀、交通、活動內容及紀念性、象徵意義等。較次要元素中的總統府被描述為最特別、最明顯。有關東區的描述較特殊之處在於受訪者普遍地都明確地提出此地區中的建築特色，如高樓大廈、商業大樓、大樓羣集（「以弧形遠東百貨公司一帶最好」）。有關通道的描述除包括正負面景觀、交通狀況、環境品質以外，並且有把特定活動與通道結合的傾向，如延平北路銀樓及中華路騎樓的攤販等。唯一的邊緣元素基隆河水則被描述為最難看的地方、最難聞，以前還可以喝呢。

就整體而言，有關代表性部份的描述重點主要在於交通狀況、實質景觀，其次為活動內容及狀況、自然景觀及環境品質。實質景觀中以新、高大、雄偉、漂亮及附屬之象徵意義為重點，交通狀況則為擁塞、亂及道路之寬敞，正負面的特質均包括在內。

### (三) 小樣本調查之深入訪談部份

本部份之訪談對象共22人，其背景資料見表1。訪談內容分項整理於下，其中包括簡短訪談與深入訪談二部份所得結果之初步比較。一般而言，深入訪談之內容較為豐富、明確而具體。

#### 1. 台北市的大概範圍（圖10）

- 元素類別，以地區元素佔絕大多數，如北投、士林、南港及松山等等。其次為具有邊緣性的自然元素，如淡水河、新店溪及大屯山、五指山等。其中大屯山及五指山除界定一遙遠的邊界範圍及圍外，亦成為辨認範圍方位的獨特地標。再其次為通道元素，均十分零星而個人。至於地標及節點元素所佔比例更低，亦更為零散。地標元素僅見於東門、經濟部、中央研究院及若干座橋樑。節點元素僅有松山車站與萬華車站。有若干元素顯示出較強烈的個人偏向，如林森北路（東）、南昌街（南）、或新生南（東）等。簡短訪談與深入訪談最明顯之差異在於具有邊緣性的自然元素在

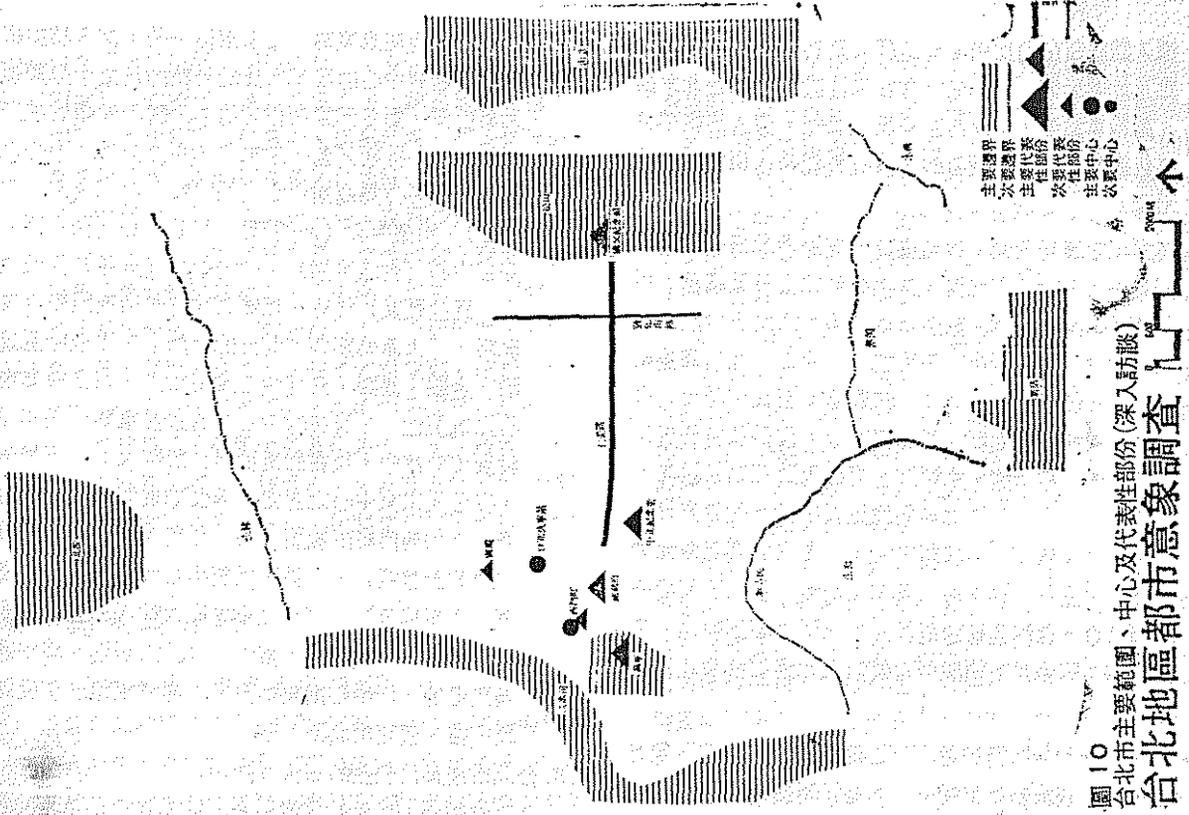


圖 10  
台北市主要範圍、中心及代表性部份(深入訪談)  
台北地區都市意象調查

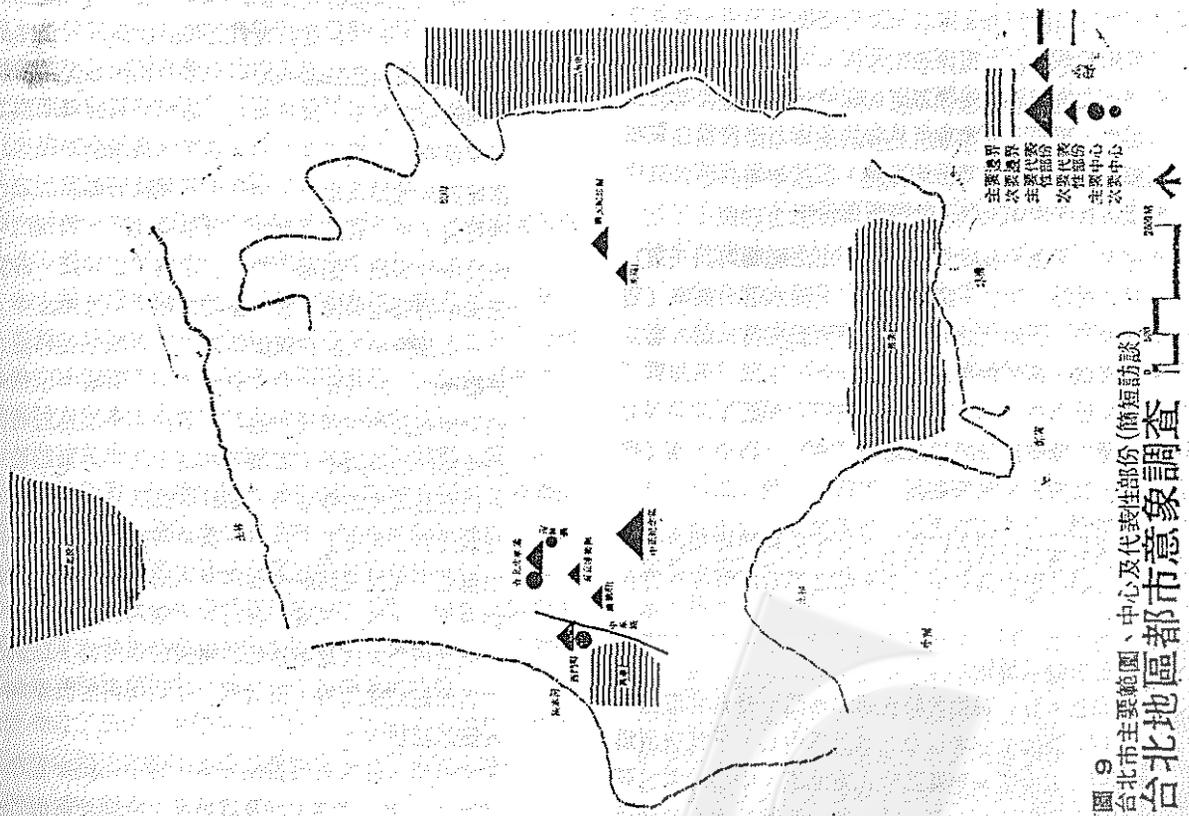


圖 9  
台北市主要範圍、中心及代表性部份(簡短訪談)  
台北地區都市意象調查

深入訪談所佔的比例。至於深入及簡短訪談所得的節點及地標元素，則均包括有交通性設施，如台北車站、萬華車站等，以及市區邊緣之橋樑。深入訪談部份亦包括簡短訪談中所有的、具有強烈個人偏向的辨識元素。

- 各方位之邊界元素，以西側及北側邊界最為一致，分別集中於北投及淡水河，其次分別為士林及萬華，再其次為環河南北路。東側及南側邊界大體上分別以松山、南港一帶及新店一帶為主，但較西、北兩側多變化，個案間的差異也較多、較顯著。東側較特出之邊界元素包括林森北路、新生南路等，南側較特殊者為和平西路、綏遠路、水源路、南昌街及花園新城等。簡短訪談與深入訪談之結果均以西側及北側邊界最為一致。東、南側之分歧則較大。二者之主要意象元素如北投、士林、淡水河、萬華、南港、松山及新店等亦相符合。但深入訪談部份元素之同意率則較高。至於兩項訪談中具有明顯個人偏向之元素則鮮有相符合者。
- 取向座標，所有受訪者均可正確運用東西南北四個方位作為其基本參考架構。但某些元素顯示出兼具兩個方位以上的邊緣性質，如萬華兼為南側及西側邊緣元素，南港及內湖均兼為北側及東側邊緣元素，景美及公館則兼為東側及南側邊緣元素。深入訪談部份之受訪者在掌握取向座標方面，較簡短訪談部份之受訪者為佳。至於元素本身所具有的多重方位邊緣性質在簡短與深入訪談兩部份均可見，但其中僅萬華多重性重覆出現在簡短及深入訪談兩部份中。
- 範疇大小，絕大多數受訪者所指出之範疇均與（東）南港、松山（東），新店（南），淡水河、萬華（西），北投、士林（北）此一範疇大致相符。此外有少數較具個人性的差異如12號受訪者的東門、信義路（東）、南昌街（南）、西門街（西）、延平北路（北），或1號受訪者的林森北路（東）、和平西路（經濟部）（南）、萬華車站（西）、北投（北）。

簡短訪談與深入訪談二者之主要範疇均相符合。至於二類訪談中具有個人差異性之範疇則鮮有相符合者。

## 2. 台北市的中心 (圖10)

- 元素類別， $1/3$  弱的受訪者認為西門町是台北市的中心， $1/4$  強的受訪者以台北車站為中心，再其次則為總統府、城中區、東區及敦化南北路。中心範圍主要仍在於西門町及城中區一帶，其他零散的中心包括信

義計畫區及南京東路、忠孝東路一帶。深入訪談顯示出受訪者對中心的理解與簡短訪談的結果十分類似。

- 元素性質，對各元素所作之描述大體與簡短訪談所得相符合，但除新/舊、未來/現在之分外，中心之性質尚且被區分為商業中心（西門町、南京東路、忠孝東路）、娛樂中心（西門町）、行政中心（城中區）、交通中心（台北車站）、住宅中心（東區）及地理中心（民生社區）等等。相關之描述包括西門町今昔之範疇，「火車站類似台北市的大門」，「城中區為政治、金融、機關、交通中心及樞紐」，以及今昔市中心之重要性，「現在的中心沒有以前重要，因為以前發展比較集中，現在的重要性分散開來」。至於新舊，往昔及未來中心之界定，各受訪者間並有其矛盾之處，例如西門町既被視為舊中心所在（新中心為東區或信義計畫區），亦被視為新中心所在（舊中心為萬華、大稻埕等），而台北車站與大稻埕相較，亦為舊中心所在。一般而言，舊中心包括大稻埕、城中區及西門町等，新中心則包括東區、忠孝東路、仁愛路四段一帶、敦化南北路一帶。

## 3. 台北市最具代表性的部份 (圖10)

- 元素類別，以地標元素居多，地區及通道元素略為次之，節點元素被提及者極其有限，唯有國父紀念館與夜市二者。至於其他非實質之代表性部份所佔比例僅次於地標及地區二者。地標中之中正紀念堂、總統府，地區中之萬華，以及節點中的國父紀念館所獲之同意率最高，均為20%左右。通道元素所佔之總比例雖僅略次於地標及地區，但也十分零散而無強烈之代表性可言。較次要的代表性部份包括地區中的西門町，節點中的圓環，通道中的敦化南路、仁愛路，非實質元素中的衛生環境、亂、修挖道路及交通擁塞等。

本部份深入訪談與簡短訪談所得結果差異較大，最顯著的一點是在於非實質元素深入訪談中所佔的比例。簡短訪談中所提及的非實質性元素僅見於有關代表性部份的描述中，而深入訪談中此類元素則被單獨提出為最具代表性部份，如11號受訪者所指出的「亂最能代表台北市」，另外一項差異在於深入訪談中尚出現若干在簡短訪談中極為有限的一般性實質元素，如廟宇、大樓及天橋、夜市等。深入訪談部份的中正紀念堂所得之同意率遠低於簡短訪談所得，總統府則高於簡短訪談所得，至於深入訪談所得的萬華則不見於簡短訪談中。

- 元素性質，就重要代表性元素中的中正紀念堂所作的描述包括大、漂亮、好及綠地多；有關總統府的描述

包括「萬民所歸，別地所無」；有關萬華的「亂」，國父紀念館的好、漂亮及樹太少。綜合起來，描述之焦點在於實質及自然景觀、活動狀況、紀念性及象徵意義等。其他有關較次要的代表性部份的描述亦和簡短訪談所得者相符合，以交通、實質景觀及環境品質等為主。道路中被認為較具代表性的敦化南北路被描述為「建築物較摩登」、「乾淨、舒適」，仁愛路則為「林蔭大道」、「草地樹林」、「道路寬、有安全島」等，而以其實質及自然景觀為重點。至於一般性實質元素之描述較為零散。如廟宇為「可以玩的地方」，大樓則為「視覺中最具代表性」，天橋為「醜」，夜市則為「便宜、樣式多」，非實質性元素之描述則着重於交通狀況及設施、休閒文化等活動以及環境品質。

## 七、結論與建議

### (一)台北地區公共意象之特性\*

這部份的整理是將各項調查資料——包括問卷與訪談——綜合而成。由於資料本身相當複雜，所以我們分成兩部份來處理。首先我們將初步整理出來的意象特性就意象元素之可意象性、整體空間架構、意象元素類型之分佈以及意象元素之性質與內容等四個重點分別加以討論。其次，我們挑選出四份各有其特色的訪談實例加以簡要的分析，以便針對複雜的意象組織及意涵提供一些較具體、較生活化的補充資料。

#### 1. 台北地區公共意象的特性

(1) 意象元素之可意象性與可辨別性的十分模糊而低弱。換句話說，可分享的共同意象元素相當貧乏。

大樣本問卷第二題以書寫法所表達的特殊意象元素中，重要性最高者的同意率均不超過 $1/2$ 以上，並且只包括大學生部份的總統府、火車站及西門町。一般居民部份的重要特殊意象元素，其同意頻率最高僅介於 $1/4$ — $1/8$ 之間，包括總統府、火車站、國父紀念館、西門町、圓山、新公園及植物園。大樣本問卷第三題以圖繪法所表達的意象圖元素，由於意象圖本身即具有一定程度的結構性，元素之共同性稍微提高，最高之同意頻率被提升至 $3/4$ — $1/2$ 之間，但亦僅包括一般居民部份的中山北路、忠孝東路和火車站，及大學生部份的中山北路、仁愛路和台大。重要性次之，亦即同意頻率介乎 $1/2$ — $1/4$ 者僅總統府、北門、新公園和若干通道，大學生部份的元素則略多。同時，意象圖本身所顯示之範疇及結構關係也多半不完整而零碎。

\*其他城市意象之特性請參考註38。

在針對勞工業者、服務業者和大專學生三類答卷者的意象圖所作的初步分析及比較顯示出，至少有超過半數以上者均屬零散或局部的認識。在得自小樣本訪談的代表性元素中，最具代表性的中正紀念堂，其同意頻率為 $1/8$ 弱，其次之國父紀念館、總統府和西門町，以及再其次之台北車站和萬華，則分別僅佔 $1/8$ 和 $1/8$ 弱。至於中心部份，重要性最高之西門町同意頻率為 $1/8$ 強，次高之火車站為 $1/4$ 弱，再其次之總統府、東區和敦化南北路則僅各佔 $1/4$ 弱。此外，我們在小樣本的深入訪談中，曾經刻意就得自大樣本問卷的重要意象元素作進一步的探詢。但是所得到的資料除少數受訪者以外，大部份仍極為籠統、簡單、零散而有限，其細膩及豐富性往往是表現在一些非實質性的、一般性的環境評估中。

就意象元素之平均數量而言，特殊意象元素部份之平均數為6項，最高者為專業者之11項，最低者為攤販業者與軍警業者之4項。意象圖元素部份之平均數為18項，最高者為教職員及大專學生、公務員之23項及22項，最低者則為攤販業者與勞工業者之8項及9項。值得注意的一點是，就5年以上及5年以下之居留期所作的比較顯示出其意象元素之數量幾乎完全相等，分別為6及19/20，被認同的重要意象元素似乎並不會隨着居留期的延長而增加。各職業團體意象元素之平均數量雖互有出入，但就整體而言，各類團體意象元素之可意象性仍普遍低弱。如果參考前述米蘭與羅馬意象調查所得之推論（詳見本章第二節），上述現象似乎反映出台北地區一般居民的流動性偏低，生活方式多半屬於「家庭取向」，活動範圍則多半僅只涵蓋了小塊的台北地區。這點我們在深入訪談中得到一些相當生動而直接的印證（參考實例分析部份）。

(2) 台北地區公共意象的空間架構，其範疇以（東）南港/松山，（南）新店，（西）淡水河/萬華，（北）北投/士林為主；其中心地點位於西門町、城中區一帶，包括火車站及總統府在內；其主要組織元素為南北向之中山北路，東西向的忠孝東路和仁愛路；地區中南北分佈的士林、圓山一帶、新公園、西門町、台大醫院、植物園、台大、青年公園、萬華等，以及東區之松山棋場；節點中的火車站和國父紀念館；地標中的總統府和北門。就整體而言，其南北向之組織性似乎強於東西向。此外，中心取向與地方性偏向的雙元性格是台北都市形成主要張力所在。

此大體之空間架構在若干意象圖中被極為生動、鮮明而直接地表達出來。但是，筆繪意象圖之有效表達對象不夠普遍及一般化，所繪成之意象圖亦多傾向於零散及局部性。本部份之結論基本上是得自筆繪意象圖和口語直接訪談之間相互比較和對照的結果。

就一般之取向座標而言，絕大多數的受訪者均可正確辨識東西南北四個方位的邊界所在，其中以西側與北側最爲一致，東、南兩側則分歧較大、較爲模糊不清，並且有若干元素被賦予兩個方位以上的性質，包括兼具南側及西側邊界性質的萬華，兼東、北兩側的松山、南港和內湖，及兼東、南兩側的公館和景美。此外，無論就北市之範圍或其中心點而言，部份受訪者均有將其發展時間之先後及今昔之變遷作爲辨識指標之一的傾向。一般而言，舊中心包括大稻埕、西門町及城中區，新、未來中心包括東區、敦化南北路一帶及內湖等。

此外，當我們把大安區、中山區、松山區及延平區的居民意象圖作一比較後，得到下列初步的結果：

- 松山區則爲以水平橫向通道作爲地方性與中心間之中央張力脊背，由於其離中心較遠，也因此形成了邊界範圍最大的偏東大格子。(圖11)
- 大安區即爲由忠孝西路、仁愛路、信義路等通道構成之水平橫向結構，以及中山區外放展開之模式。東區之意義已略微在另一尾端出現，故比較起來，整體形成偏東的取向系統。(圖12)
- 中心取向使得中山區整體爲一偏北而均勻的格子，水平通道略重於垂直通道，然而中山北路兩側已不僅爲一穿越性的線性通道，該地區內已形成劃分較細密之格子通道。(圖13)
- 延平區之意象圖特性即爲中心與延平區地方性間之垂直通道，由中山北路、環河北路、中華路所構成的整體偏北移的取向系統。(圖14)

大體而言，這4個行政區在台北地區內之區位性被相當直接地反映在當地居民的意象圖中，也可以說是顯示出各地居民的主要活動領域的地方性偏向。其共有之範圍則多半集中在火車站、西門町及城中區一帶，全市性的重要意象元素多以此爲展開之焦點。同意率較低之次要意象元素則散佈於地方核心之周圍。因此，中心取向與地方性偏向的雙元性格似乎是台北都市形式之主要張力所在。(空間結構之討論續見於各類元素之討論中。)

(8) 意象元素之分佈以地區或通道爲主，地標或節點次之，後二者之間相差有限，明確之邊緣元素僅淡水河一項，此外尚有若干非實質的元素。

此分佈類型主要見於大樣本問卷中，小樣本訪談中的代表性元素，其類型分佈則略有調整。簡短訪談中的代表性元素以地區及地標爲主，深入訪談中則以地標爲主，地區及通道略微次之。

地區元素中除以特定領域及活動特色所劃分出的學校、機關用地、遊憩綠地及商業活動區等等，如台灣大學、

松山機場、植物園及西門町以外，基本上時間的因素即使得台北市擁有多數不同的小塊組織。在長時間的發展過程中，這些小塊在時間、空間或活動內容等方面發展出不同程度的地區色彩，並且與台北市民的生活發生直接或間接的關聯。發展最早的重要意象元素可以回溯到三市街時期即已成型的商業和住宅區如(北)大稻埕(中)政經中心所在城中區(城內)及(南)萬華。至於日據時代即發展成型的商業、娛樂區西門町至今仍在北市居民的生活中扮演了最重要的角色。重要意象元素中也包括近期以及未來發展重點所在的東區。台北市民都市意象中的地區性組織元素可以說是很明顯地反映出台北市之歷史背景及其沿革，並且是北市意象中的組織要素。

通道元素的重要性及支配性在大樣本問卷第三題以圖繪法表達的認識圖中最爲明顯地暴露出來(60%)。最主要與直接的解釋自然是通道本身所具備的組織性、結構性，絕大部份的答卷者均藉著完整或部份的街道格架組織來作爲意象圖的主要架構。其中最具支配性的通道首推東西向的忠孝東西路及南北向的中山北路，其次則爲仁愛路、中華路、羅斯福路、信義路、重慶南路及南京東路。東西和南北向成正交的通道格架爲意象圖提供了一個基本的架構。此外，通道在特殊意象元素中被提及之頻率亦僅次於地區，這是由於部份通道除爲主要都市動線所經，具有基本穿越性功能以外，往往和某種特性合而爲一，例如重慶南路的書店、仁愛路的林蔭大道、敦化南北路的高級住宅區、中華路的中華商場等等。但是這些主要通道雖然提供了豐富的知覺刺激，却並不一定足以構成台北地區意象中的代表物或象徵，這點在小樣本訪談中有關代表性一題裏被反映出來。

地標元素被提及的頻率在各項調查中多半與節點相距不遠，其所以會在小樣本訪談中顯著增加，除了題目本身是有關最特別、最具代表性部份而具有較精確的辨識性以外，也很可能是因爲個別訪談中較有機會作較深入、較細緻之表達而造成的偏差。內容豐富的地標元素，從台北橋頭的一對哭獅和笑獅、老城門、總統府和中正紀念堂，到圓山飯店、希爾頓飯店、來來百貨、遠東百貨等等都相當生動地說明了台北市歷年來的發展。一般而言，由於台北市長期以來即爲台灣全省最重要的政經中心，各時期之重要而特出的公、私建築物相當多，往往在意義、規模及形式等方面對都市意象之組織造成顯著的影響。各元素中以中正紀念堂最鮮明而直接地反映出台北市近年來急速增建對意象組織方面所造成的影響。第一次大樣本問卷進行時尚在興建中的中正紀念堂並未造成特殊的意象，但是在它完成後，也就是大約4個月後的69年夏所推行的第二次問



1. 住宅區：住宅區之主要意象元素，其意象元素之分類比較圖，延平區之主要意象元素之居住區分類比較圖，延平區之主要意象元素之居住區分類比較圖，延平區之主要意象元素之居住區分類比較圖。

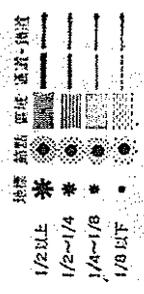
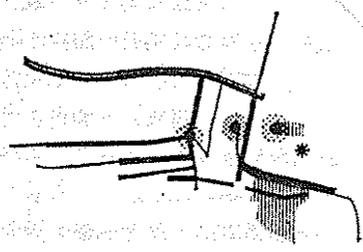


圖 14  
 主要意象元素之居住區分類比較圖—延平區  
 台北地區都市意象調查

2. 住宅區：住宅區之主要意象元素，其意象元素之分類比較圖，延平區之主要意象元素之居住區分類比較圖，延平區之主要意象元素之居住區分類比較圖，延平區之主要意象元素之居住區分類比較圖。

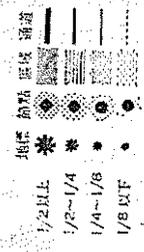
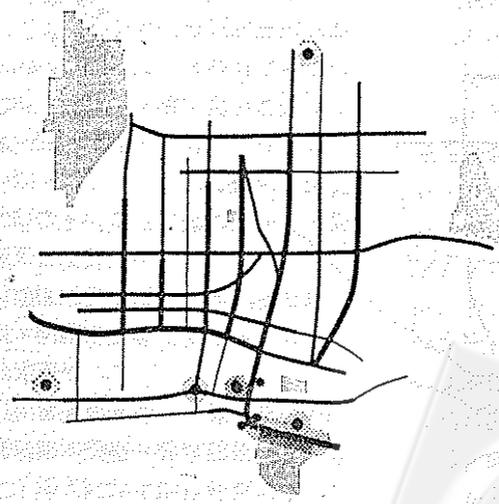


圖 13  
 主要意象元素之居住區分類比較圖—中山區  
 台北地區都市意象調查

卷和個別訪談中，它的重要性即顯著增加，並且躍升為最具代表性的元素。

在各項調查中被提及的頻率均居於較次要地位的節點元素部份，仍有若干個別元素顯示出特殊之重要性。首先要推火車站、國父紀念館，次為圓環、故宮博物院及（寶慶路）遠東公司前，而分別在各地區、地段中形成主要活動節點所在。其中火車站更顯然成為全市性的取向焦點。

至於邊緣元素中，唯一較為明確，並且具有相當同意頻率者僅淡水河，其他界定全市之邊緣元素，性質多半較為曖昧，例如通道中的基隆路、環河南北路、水源路、辛亥隧道、南港橋等等，以及地區中的松山、南港、萬華、永和、士林、北投等，至於次一尺度的、局部性的邊緣元素則包括羅斯福路、中華路、敦化南北路、南港、萬華、東西路、和平東西路等。值得注意的一點是界定全市的邊緣元素的作用是在個別訪談中，辨識北市範圍及方位時才被較為明確地顯示出來，大樣本問卷意象圖部份所呈現出的邊緣元素除淡水河以外，多半是局部性和地區性的邊緣元素，但其同意率大部份仍極為模糊與低弱，而尚有待進一步的求證。

此外，個別訪談中有關台北市代表性部份的意象元素顯示出兩種特性。其中之一是一些一般性的、無特定目標的實質元素，包括廟、大樓及天橋等，其二是些一般性的環境評估，並且這些元素被提及的頻率僅在地標與地區之後，重點在於衛生環境及交通狀況、設施等，包括亂、道路整修及交通擁塞。同類非實質元素也可見於大樣本問卷調查的特殊意象元素部份。

(4) 意象內容偏向環境之評估，重點在於各種形式和性質的「亂」——包括交通設施與環境品質在內，其次為多樣化的「擁擠」和「熱鬧」等，以及多項環境品質如噪音、廢氣污染、潮濕、髒等。至於自然環境的特性和變遷等則被普遍忽略了。此外，對實質建造環境的現代化——堂皇——壯觀，或老舊——窳陋——閉塞等的評估反映出若干特殊附屬之象徵意義及價值觀，其間並顯現出相當清晰之時間意識。上述特性或許較前述三項更能說明一發展急劇的第三世界都市所具有的公共意象。

意象內容包括了正、反面之性質以及特色。它們所涉及者並非僅受限於實質環境，同時還包括了全部生活環境的社會、文化、經濟與政治的層面；所涉及的實質元素及非實質元素——事件、個人或羣體性的情感屬性及象徵意義二者間十分難以割斷。答卷者以及受訪者的表達為我們在這方面提供了一些最鮮明及生動的例證，例如「西門町的奢靡」、「火車站前的攤販」、「萬華的恐懼感」或「萬華的活力」、「龍蛇雜居的中華商場」、「敦化南北路

的高樓大廈及冷漠」等等。一般而言，在所有針對意象元素所作的描述和說明中，以實質特色為主的僅佔極少部份，甚至可以說是僅出現在有關東區、敦化南北路一帶所作的陳述中。其餘各元素的相關描述和說明中，多半附帶有實質特色以外的，對環境評估方面所作的強烈反應。如果我們以西門町這「大家都曉得」的地點為例，較明顯與突出的實質元素僅招牌、霓虹燈、不太高的房子等，其他則為各類商業娛樂機構及場所，一般評估性較強的描述及說明包括「奢靡」、「雜亂」、「繁華」、「曾是高消費者的地方」、「不良少年聚集於此」、「不正當的遊樂區」、「最亂的地方」、「到處人擠人」等。最鮮明而生動的描述之一則為「熱、濕、噪音就是西門町……生命生活所在，在都市發展與轉換的階段中幾乎是個必要的惡毒毒瘤，充滿活力，各種生意人……但是從來沒搞清楚過，只記得常去的一些地方……買藥到上海大藥房，媽媽買珠寶到統一珠寶行，去排骨大王吃排骨麵……」，提及重慶南路，一人認為是：「文化中心，但讀書風氣太低……」；另一位受訪者却說：「重慶南路兩邊都是書店，以參考書為主，不能扮演文化中心的角色……」。以實質特色較顯著的敦化南北路高級住宅區為例，相關的評估除前述的冷漠外，時有「到處高樓大廈，雖可容納更多住戶，但對中國社會而言却不合適」。最生動的描述則為「敦化南路有時去的時候覺得陌生、不太認識，感覺起來是世界性，沒有特殊的親切感，或這個地方是我的感覺。近十年成長起來，西式的感覺，歐美的建築設計，這類特色還沒有去認可它，或者說還沒有特色言。而好像是台北地區人的繁華夢，而沒有足以被認可的台灣的特色。西洋化的咖啡店、超級市場、服飾、糕餅店等」。

就評估的內容而言，最值得提出來的是台北地區居民意象中充滿了許多對都市環境壓力方面的意見。例如有位受訪者想了一下說：「亂，最能代表台北市。」「亂」的現象實際上是呈現在台北地區生活、環境的各個層面中——由整體社會文化的價值觀到實質環境均包括在內，台北地區的公共意象似乎相當真實而直接地反映了這一點。台北地區龐大的交通量、混亂的交通狀況、四處可見的營建工程及一般環境品質可說是焦點所在。「雜亂」、「髒亂」、「一片混亂」、「交通擁擠」、「衛生環境差」、「國民道德不佳」、「實在不適合居住」、「常挖馬路，討厭！」、「最難看的是市內高架橋，錯綜複雜」、「空氣的汽油味難聞」、「公共汽車噪音太大」、「最難看的地方就是基隆河水了；最難聞，以前還可以喝呢！」等等反映出一些相當典型的評估。一位由光復至今都居住於台北市的中年婦女所作的描述「現在台北真大！花檯橋，路名又

改，沒什麼熟……」則可以說是相當簡明地勾繪出台北地區公共意象的大輪廓。此外，實質環境的「擁擠」以及生活的「速度」也獲得一些極為生動的表白，例如：「台北的人最匆忙、最擁擠，比紐約還厲害，這也是最不能適應的。心裏面有種恐懼——怎麼會有這麼多人擠在一起，一種燥感，完全無法心平氣和。」，或「人擠到一個程度實在也快樂不起來。一清早去新公園看那些做晨間活動的人，就不會那麼討厭。但這些人，同樣的人在店裏、在辦公桌後就……」，或「世界小了。現在房子都蓋得儘量高，至少4層，6、7層，還有更高更高的，天空的角度不一樣了。天空要很高才能看到，那種感覺很不舒服。巷子又那麼窄，對面就是牆壁、燈光、窗，視線一下子就碰到東西，感覺又很不舒服。空間的速度快了，車輛……時間的要求比以前嚴格、不舒服、很匆促、沒辦法輕鬆、空氣太壞、人太擠……（服務）人的態度都不好。一心求到，急就章，髒髒亂亂……買東西？那不得了，那好兇，什麼都很兇……」。

在一個急速演變的都市化過程中，獨特的「時間」意識也似乎被反映在公共都市意象裏。「過去」、「現在」就「未來」等的劃分或比較已經先見於前述有關台北市中心以及地區、地標類意象元素的討論中。其中最特出的或許和對「未來」的強調。東區的發展及其重要性已經一再被認可。透過深入訪談，我們曾經發現，絕大多數的受訪者對「過去」及「現在」基本上都會有所分辨，雖然其深淺的程度各異。就大體而言，台北地區居民所持有的可以說是一個「向前展望」的心態，對「過去」基本上是持有一個否定的態度，對「現在」則是暫時的容忍。

「以建設問題來說，對進行中的工程多半沒好感，太妨害生活所需之安寧或視覺上的舒適……髒、噪音等等。只能在理智上給他希望……」。

這段引言十分清晰且生動地說明了台北地區居民心目所發展出的有效時間架構，明日的「新」台北似乎是今日的建設所許諾的。

另一方面，和實質環境的「亂」與「擁塞」相對的實質特性及描述如「寬敞」或「寬廣整齊」等則出現於仁愛路、敦化南北路、國父紀念館一帶等有限的幾個意象元素中，附加的說明包括栽植、林木、綠地、景色和空氣等。「敦化林蔭大道」和「仁愛路園林大道」是除了「重慶南路書店街」以外，被表達得最為具體的通道類元素。在一個呈高密度開發、「沒地方可以去」的都會區內，少數可供休閒與遊憩用的公共戶外綠地在都市意象中均佔有一席之地。雖然就其整體所佔之比重而言並無特出之處，然而

它們所具備的潛在意義和重要性却不宜被忽視或輕估了。有位受訪者在談到對未來實質環境的期望時便曾提到「戶外活動空間要多，讓人人都能從公寓的格子裏走出來。提供共同的娛活動，更多的場地與方式，例如以前的野台戲，現在新公園的露天舞台……」。

在此值得一提的是，意象內容中有關台北地區一般自然環境之品質及其變化的描述與評估為數極有限。有如前文所述，北市四周之自然要素除淡水河外並未曾在都市意象的組織中扮演任何積極的角色。少數幾位接受深入訪談者在訪問者刻意的追問下，對自然環境的時季變遷與特色等所作的描述與評估仍極有限。

有意義的是，在談到自然環境時，受訪者往往會聯想起兒時的記憶。例如瑩橋的河堤是一位受訪者兒時的去處「常去那邊玩，可以游泳啦……河水還相當乾淨，沙一掏就有貝殼……附近有竹林，裏面還有青竹絲，可以玩但又有危險。」另一位受訪者在談到颶風時，作了下列的描述：「小時候颶風來總是很興奮，給單調貧乏的日子帶來了些改變。……泥堆得好厚，結果接連好幾年牆上還會長出香菇來……真的是生活中很大的變化。天色的美、晚霞的美，是生活節奏上的一大改變，好像比過年還興奮。」同一位受訪者進一步將對「淡水河」的情感分成幾個不同階段：「小時候是最可以玩的地方踩爛泥、抓螃蟹……颶風過後之壯觀！西瓜、榻榻米、死豬順河水漂下……高中時想單獨自處時就去堤岸走走，風景好、很靜……如今從華岡山上往下看，淡水河是最漂亮的一條曲線。從國外回來時在飛機上找台北就找那條曲線。」其他一般性的、較生動而傳真的描述有：「台北的樹是椰子樹、杜鵑花、成林的榕樹。自然環境幾乎很難得……」「以前對杜鵑花的印象比較長久、比較深。中山北路安全島的樟樹容易被風吹動的感覺。四季講起來只有春天的感覺較明顯……冬天到春天間有一個段落，夏天太長了，不容易有什麼感覺。」「冬天的木棉樹什麼都沒有，春天開花了，其他時候都是綠的。中山北路三段的楓樹冬天落葉或變紅。其他行道樹都沒有季節變化的感覺。現在杜鵑花幾乎都沒有了。對了！還有4月安全島上野生的蒲公英……夏天馬路很燙、冬天高樓夾風強。比較小的變化比方說有夏天植物園裏的荷花……除了幾個地方以外，沒有什麼季節的變化。」自然特色的貧弱正好和新舊秩序間強烈和尖銳的衝突形成對比。

原有價值系統瓦解造成環境秩序混亂後所形成的壓力。外來的（包括西方及日本）商業力量使得轉型社會中新舊秩序間的衝突更形尖銳。我們可以說，在一個急劇演變的第三世界都市裏，新與舊、現代與傳統時常形成激烈的

對比。帶有自卑意識的、頹陋的舊市區，和代表著進步的、華貴的新市區已經成為都市暗碼的一部份。很明顯地，老舊的市區如萬華、大稻埕、大龍峒、南機場、中華路、重慶北路、迪化街、萬大路……等等代表的是擁擠、落後與貧窮，新興的市區則說明的是寬敞、進步與富有，如東區、中正紀念堂、國父紀念館、頂好市場、香檳大廈、敦化南路、仁愛路、忠孝東路等等。有關前類地點表達最為直接的評估是「街道零亂不堪，並且很窄，妨礙觀瞻，有待政府改善。」有關後者最直接的描述則為「高級」和「現代」等。東區新建的現代化大廈和高樓已在所有實質意象元素中顯示出相當清晰而突出的自明性。相對地，大稻埕等地所特有的傳統建築却幾乎可以說是並不存在於一般居民的北市意象中。極少數受訪者曾提及舊市區所特有的、曾經擁有的一些品質並且加以肯定，或者對新市區的形像及其附屬象徵意義有所質疑。一位受訪者在談到萬華時曾如此描述：「兒時大龍峒的記憶在萬華仍可以感覺到……現在『人』感覺、臉部表情、生活的態度還是和童年記憶中的生命力、原始或野蠻等相近。緊張、刺激；高高的木屐、顏色比較強烈、光線比較暗。人的關係比較自在，每一個人的活動空間都在世外。」另一位訪談者在談到東區時說：「東區走進去像是一個新興的繁榮地方，住在裏面會很陌生。台北人的對感覺來說會有點隔閡。雖然我尊敬它，因為它是個價錢昂貴的地方，但感覺上並沒有什麼特別兩樣。」在談到類似的中山北路時，這位受訪者的反應是：「中山北路？感覺上好像要到外國去了……早幾年尤其讓人想努力說幾句英文，西洋味很重。很少會跟兩邊的店舖或場所發生關係，只是到動物園的一條交通路線而已。」此類價值之廣泛認同還必需追溯到一個更為根本的政治、經濟與文化核心後方能觸及。至少在目前，少數人心目中的繁華夢或現代化的、進步的幻景，仍是多數人心之所寄、全力以赴的目標和希望所在。換個角度來看，新舊秩序之間的對比和衝突，生動、鮮活地說明了一個急劇轉型中的第三世界都市：

「台北市可以說是亂七八糟，交通很亂，但人却很可愛，而且充滿了各種複雜性。高級、現代和傳統之間的對比反映了好幾種不同人的生活，各種變化的特色都同時並存。」

「台北市可以說是全世界最亂的城市之一，也是最有活力的城市。人口擁擠，改變快速，幾年之內就可以改頭換面。中高階層的活動不是那麼明顯。摩托車和小行業特別的多。擁擠啊！攤販啊！房子感覺起來形形色色，新的舊的同時都可以看見。老舊地區疊牆架屋，層層疊疊地生長上去，最高級最古老的房子一起並存」。

## 2. 實例分析

本部份所包括的四個訪談實例中，有三位受訪者是屬於低下階層的小市民。另一位則是十分特出的，中上階層的知識份子。三位小市民分別是西門市場的固定攤販、鋼鐵加工工人和無固定職業的自由業者。三位的年齡都在五十歲左右，教育程度均為小學畢業，在台北居留也都至少有二十年，其中僅一位為婦女。三位樣本的背景可以說是十分相近，而讓我們能對所謂「生活軌道」、「社會尺度」、「社會強度」等因子有進一步的瞭解。至於第四位受訪市民和前三位除性別和居留期外，在各方面都是強烈的對比——男、30初頭、大學畢業、文藝工作者。在此，我們希望能藉著樣本的對比而概略地反映出不同社經的階層居民在都市意象方面的差異，同時也比較具體地說明都市意象的個人性和複雜性。在前後次序的安排上，我們特意以丁先生的訪談實例作為結束。和丁先生短短的一席談話及訪問員的後記可以說是十分貼切地總結了我們在這次意象調查中所得的一些經驗、體會和感觸。

### (1) 甲女士

年齡：49

教育程度：至少小學畢業。

居住地區：城中區（西寧南路和貴陽街口）

工作地區：城中區

職業：西門市場內之固定攤販，賣日常雜貨，由光復至今，約30餘年。

居留期：光復迄今。

常用交通工具：工作（步行），出去玩（計程車）

自認對台北市的認識：熟（對日據時期之街道熟）

日常生活：每天作買賣，農曆17休假，初三半天。

工作時間為早上6、7點到下午4、5點。有子女二男二女（26~18）。晚上

看電視，偶爾看電影、逛街、買東西。

休假日大部份喜歡在家休息。

\*訪談是以閩南語進行。

• 您覺得台北市最遠到那裏？

要怎樣講？

• 比如講這邊（指東面）到那裏？（用手指）

這邊就是到東門，信義路

• 這邊呢？（指各方）（西至）西門町

（南至）南昌街下去

（北至）延平北路那邊

（望了望二十歲左右的女兒，似乎在徵求她的許可）。

• 您感覺台北市有中心的所在嗎？

中心？有啦！

• 什麼所在？

西門町、電影街一帶。

甲女士以西門町為中心原點，建立了一個偏心發展的意象架構，其邊界以東至東門、信義路，南至南昌街過去，北至延平北路邊邊，西至西門町為界。

• 您認為台北市最有印象的是那種？

.....

• 比如說最好、或是最難看的？

最漂亮的是西門町，最難看的是萬大路南機場一帶。

• 這是怎麼講？

.....

• 比較有印象的地方麼？

龍山寺、新起街。

• 其他呢？

差不多這樣啦！

• 頂好市場呢？

不錯啦！不過無西門町美。

• 西門町美在那裏？

比較高級。

• 圓山一邊有印象麼？

不錯囉！動物園那些。讀書的時候，日據時代啦，走那條鐵路，真好玩。

• 台北政治知否？

知啦！人多，真亂！

• 植物園、延平區／大稻.....

比較少去。

• 士林呢？

真少去，聽說有夜市啦！

• 去國父紀念館要怎麼走？

不知呢？坐計程車就到了。

• 可以畫一張地圖，台北市與你這個所在（西門市場）的圖麼？

我不會啦！大概就是我們這個西門町啦！城內啦！延平北路啦！龍山寺啦！萬華啦！

• 您住這久，比較有印象的是什麼事情？

現在台北真大！花搞搞，路名又改，沒什麼熟。日據時代的路比較熟。

甲女士的意象結構以西門町為取向的中心，然後以萬華、城內、南機場、延平北路、萬大路、龍山寺、火車站.....等填充周圍和其間，形成一個偏西的鄰里取向的地方性。由於學習的年紀已過，所以她對日據時期的街道較熟，對圓山以及以鐵道為取向的回憶都是童年的愉快經驗。

至於像士林、國父紀念館、頂好市場、植物園、甚至延平北路、大稻埕等都超出了她生活的軌道，顯得陌生而缺少意義。

(2)乙先生

年 齡：50

教育程度：小學

居住地區：大同區

工作地區：大同區

職 業：從事鋼鐵加工方面的工人

居 留 期：50年

常用交通工具：摩托車

自認對台北市的認識：不大熟

(\*詳細訪談內容請見附錄二)

對乙先生來說，台北市的意象結構是擁有一個整體偏北的鄰里取向，但是全市的中心仍然不變，是西門町。台北市的邊界也因此北移，在林森北路（東）、和平西路與經濟部（南）、萬華（西）、北投（北）之間。西門町是個商店多、人多、電影院多、大百貨公司多（但很少去逛，只是去看電影）、車多.....的複雜商業中心；至於乙先生的東區，指信義路、仁愛路、民生東路一帶，那裏看起來比較乾淨，住宅高級，住的人程度較高，也不是他常去的地方。比起來自己周圍的大同區和迪化街，遠建多、住民水準低、流氓聚集，實在期望政府能改善。

附着於乙先生的意象架構上的元素，幾乎每一個提及的元素都充滿了現實生活裏的暗示與象徵，它不一定是乙先生真能進入和直接使用的，但是却具有豐富的意義。

像圓山飯店，位置雖然在乙先生的附近，「但是我們都沒進去過，那是家高級飯店.....不知有什麼，只曉得有個圓山飯店高高在上，天文台在那附近，還有動物園、兒童樂園，有飛機常常飛過.....」。

中山北路一帶是做生意很好的地方，「但是要有資本，那裏都是高級商業，我們做不起.....那裏大樓很多，也有很多車往士林、北投，比較常去的是馬偕醫院.....」。

重慶南路也不太熟，「只知道有義美在路頭那裏，也有很多人。」萬華、植物園、台大、公館、國父紀念館.....等等離開他周圍地方較遠的場所，乙先生在日常生活並沒有機會去接觸、去認識它們。

乙先生常去的地方是馬偕醫院、圓環、第一劇場和大千百貨公司。熟悉的地方性核心與代表就是大龍廟的孔廟，正位於他家所在的鄰里的對面，其他地區都被認作是水準不高的住宅區；整段談話中間似乎充滿了現實生活中的挫折感，沒有什麼屬於他們而可以引以為榮的地方。

(3)丙先生

年 齡：33

教育程度：大學畢業

居住地區：松山區

工作地區：松山區

職 業：雜誌編輯及藝術工作者

居 留 期：生於斯、長於斯（世居大稻埕）

常用交通工具：摩托車、計程車

自認對台北市的認識：熟。六年以前是以公共汽車、腳踏車為主要交通工具。對台北的認識是漸漸擴展，從小一點點增加起來，最近三、五年反而沒有全面性的認識。

（\*詳細訪談內容請見附錄二）

丙先生對社會、文化、藝術與環境等各方面均有極為深刻的認識。作為一位雜誌編輯，丙先生的活動領域十分廣泛，並且具有極為敏銳、精確且客觀的觀察力。他個人對建築及環境問題雖然一直有著濃厚的興趣，但却不曾特別執著於一較為偏狹的專業觀。丙先生在文字、語言及圖繪方面的涵養及表達力則遠超乎一般人，而應以特例視之。就整體而言，丙先生可以說是目前一般意象調查法的理想對象。我們希望能藉著他的觀察、感受與表達試圖瞭解一下一般台北市民心目中對台北所可能有的一些認識，即使他們並不擅於將這些認識具體而清晰地轉換為言語或圖。

訪談分三次進行；第一次是面對面，另兩次則是電話訪談。談話時間分別為一小時，兩小時半及三小時半。丙先生因為自己對台北「太熟悉」，所以自認為不適合畫認識簡圖。他對訪談的內容十分感興趣，態度十分誠懇與熱心。由於丙先生個人的背景較特殊，所以我們在訪談時增加了一些問題，主要集中於台北市發展過程中的一些變遷（包括生活內容與實質背景）、相關的評估和對未來的期望。我們相信丙先生的許多觀察及感受至少會在他背景類似的台北市居民間引起相當的共鳴。

一般說來丙先生的談話十分生動而細膩地描述了過去二、三十年以來，台北市生活內容及形態的轉變，例如交通工具由近三十年前就已絕跡的手車（黃包車）、三輪車、計程車到摩托車等；由街頭賣藝人、電視機到咖啡廳；各個地點今昔的比較和其他的細節如夜市、攤販、市聲以及季節和日常晨昏等時序的變化為我們活生生地勾繪出一個在賣麵餛飩的竹梆子聲以及一年年花開花落的木棉花中蛻變和成長的台北。比較起來，實質方面的變化和相關的描述顯然是居於次要的地位。對於台北地區大規模的實質建設，丙先生的描述似乎也較偏重於一般性的甚至是負面評估。大體而言，丙先生心目中的台北地區都市意象和一般居民所擁有的具備類似的特性，雖然它在內容的豐富性、

細膩性以及認識程度的深入和範圍的廣泛上顯然是十分突出的。

「十年前到現在應該是第三個階段。開始建設了，一起來……南京東路一、二、三段就是在這十年中蓋滿了，蓋成一條很整齊的天際線……幾條大馬路都拓寬了，很高的高樓出現了。交通大亂，很明顯的大亂，沒有一天不在建設……」

「這兩三年來的轉變也特別劇烈。畫廊出現了，玻璃建築物出現了。好像是由過去的殘破和未開化往上爬……世界小了，……空間的速度也快了……時間的要求比以前嚴格……空氣太壞，人太擠……一心只求利，急就章，髒髒亂亂……「好」「壞」都一起誕生，有些矛盾。」

（4）丁先生

年 齡：46

教育程度：小學畢業

居住地區：雙園區

工作地區：雙園區

職 業：常有更動，什麼都做，他自稱為自由業，現從事批發花生油的小生意

居 留 期：20年

常用的交通工具：腳踏車

• 台北市大概的範圍：

東：新店溪、松山山腳下、辛亥隧道

西：環河南北路

南：新店溪、永和

北：南港（汐止前）

中心：從新公園往西過來是商業活動中心，龍山寺最熱鬧，亦是中心。

• 台北市最特別，最具有代表性的東西：

（這一題被訪談者不太能會意，從治安問題聊起，聊到青少年的正當娛樂，好不容易將他的思路拉回來，僅得到希爾頓大飯店，堂皇、狀觀的意象。另外，覺得附近的道路小，發展已呈飽和。）

• 重要地區的特殊印象：

西門町：購物、逛街，較高級，電影院林立

城中區／重慶南路：建設較差

台北車站一帶：交通改善最重要

頂好市場一帶：高級住宅區。無緣去光顧，只是騎腳踏車去過，看到而已。

萬華：落伍（住柳鄉社區，對柳鄉更新計劃有極大的興趣。）

• 由龍山寺動物園要怎麼去？

環河南北路→民權東路→民族路→酒泉街→中山北路

路上注意到民族路轉中山北路時有美軍顧問團。路上注意到的事物是路邊時零地，可更新，以利市容。

·日常生活都做些什麼？

送貨。

參加全省詩人聯吟大會。曾經主辦過一次全省詩人聯吟大會（在潮州），這次詩會向教國團和屏東縣政府請求補助，都被回絕。大槳縣政府文化科所謂文化復興無「詩」這一部門，亦嘆官員們勢利。如果讓全國的年青人多讀書、學寫詩，所有的社會問題自然減少，還恢復中華文化。

一輩子吃虧，只願政府誠實。

（談到這裏，他又反身蹲在地上貼起花生油批發的標籤和瓶蓋來。）

·訪問員訪談後記：

丁先生僅小學畢業，憑自己的興趣，又讀了一點古書，開始寫起詩來，與同好組成了詩會（傳統的台灣詩）。一生努力，仍然蝨居柳鄉這十幾二十坪的房子，46歲的人，看起來已五、六十歲。在他的生活經驗裏，沒有錢、沒有學識、沒有地位，所能做的就是「奮鬥」。多少屈辱、不滿，儘在閒聊中傾洩出來。仍然有生活要過，有工作要做。我的訪談還真打擾了他一個多小時的工作時間。

### （二）不同團體公共意象之比較

這部份的整理以大樣本問卷第三題的意象圖為主，而以其他相關之書寫與口頭訪談資料為輔。這是選擇基於意象圖本身之特殊表達力（詳請見七～（四））及對樣本數量的考慮。分類重點則在於不同的職業團體，其次以教育程度及居住區之分類比較作必要之補充。至於性別及年齡方面的分類比較由於樣本分類過度不均而被我們放棄了，居留期的分佈雖然也不理想，但是我們仍舊參考樣本分佈的特性，而嚐試以「5年」為界做一初步的比較，所得的結果是二者無論在特殊意象元素或在意象圖元素兩方面都無顯著差異。目前我們暫時把這結果歸諸台北地區可意象性及可辨別性的低弱使市民能分享、能共有的意象元素基本上就極為有限，而居留期之延長並不意味著所認識的共有意象元素數量便會相對地有所增長。但是另一項可能的原因是「5年」在意象發展的過程中並不是一個有意義或有效的分界點。因此，有關居留期的比較及其初步推論尚有待進一步的驗證。

一般說來，不同職業、教育、居住區、居留期，外加年齡及性別等差異，在意象上所造成的差異往往具有複雜的變化，十分不容易在概念上作全面性的、規律化的解釋或說明。近年國外的研究曾在這方面作不少的嚐試，如：

·米蘭與羅馬兩都市之意象調查中均發現中等階級意

象元素之同意率高於低階級之意象元素。推論之一是，它說明之低階級之流動性較低。另一種說明則認為低階級之「家庭取向」可能使其意象圖僅涉及城市內之小塊區域，而反映了意大利低階級的生活方式及其家庭與鄰里之強調（註39）。

·洛杉磯意象調查借用人類學之社會尺度（social scale）所涉及之社會交往的範圍（range，指某羣體社會接觸的數量）與強度（intensity，指某羣體對其他羣體之依賴與其分布），來說明不同社會團體公共意象合成圖特性的差異（註40）。

本研究案在目前這階段則只透過一個概略且相當主觀的職業分類，在樣本控制並不理想的狀況下，對不同的職業團體意象作一個極為粗淺的比較，以供未來的研究作參考。在一個組成團體日趨複雜與多樣化的都會中，不同團體意象的比較或許能為彼此間的瞭解與溝通提供一個額外的途徑。

在此要澄清的一點是：各種具有影響力的因子，例如教育程度、職業類別、居住區等等和意象的形成之間並不是一個單一而直接的關係。相反的，意象是在這些因子交談影響下發展成形。比方說，當我們初步比較教育程度的影響時，我們注意到大專以上程度和高中程度二者的意象圖相距並不遠，而高中程度和國中以下程度者間的差異則較為顯著。但是，當我們試著把高中以上程度者佔70%強的一般居民和大專在校學生的公共意象圖作一個比較時，我們却發現下列四點相當顯著的差異。

·大專學生的台大、師大地區位置較清楚，然而和平東路作為東西向道路的通道意義却較一般居民為弱。

·大專學生的舟山路清楚的呈現出來，反映出大學生樣本中台大學生所佔之比重。

·大專學生對台北地區四周的輪廓比較清楚，活動範圍也比較大。

·一般居民對南面的愛國西路之線性輪廓較為清晰，北門之意義則較大專學生尤勝一籌。

當我們再把二者的特殊意象元素作一比較時（圖2、圖3），我們可以發現大專學生似乎比一般居民對故宮博物院、陽明山、圓山飯店及重慶南路等具有較深刻的認識。以上這例子可以說是大略地說明了意象因子間複雜的交互作用。

### 1. 各職業團體意象特性之比較

這部份的整理是從意象元素之可意象性、意象元素類型之分佈、意象之空間架構、意象元素之內容及性質等角度分別比較後，再綜合成下列各團體意象之特性：

(1) 大專學生意象元素之同意率及其所反映之可意象性偏高

，僅次於有關專業者。就其元素類型之分佈而言，通道比率偏低，僅略高於有關專業者，但其地區所佔比率則為各業之冠。有關空間架構方面之討論已見於前文與一般居民所作之比較中。其意象元素之性質與內容所涵括者均較為廣泛，略偏重於文康、戶外遊憩與商業性設施及活動場所。

- (2) 中學生雖然地區類與通道類意象圖元素的同意率均偏低，與攤販業者、勞工業者相近，而缺乏較完整之空間架構，但其節點類與地標類元素之同意率則偏高而與大專學生、公務員等不相上下。此等可意象性較清晰之活動節點與地標則包括多種娛樂及商業性設施在內，主要分佈於市中心西門町一帶，如來來百貨、今日百貨、國泰百貨、獅子林等等以及多種餐廳及戲院等。此外，其他地區性元素中包括大量學校。其特殊意象元素中較具特色者則為榮星花園及內雙溪等。
- (3) 公務員意象元素之可意象性偏高，接近大專學生、有關專業者以教育人員。意象元素類型之分佈則與教育人員之分佈模式極為類似，通道為主，地區次之，地標與節點二者則依序顯著偏低，其中之節點僅略高於勞工業者所有。就認識之空間架構而言，市中心區與四周之地區均具有特別明顯的意義。較特殊之元素是地標中的銀行及醫院。
- (4) 教育人員意象元素之可意象性與類型之分佈均與上述之公務員類似。市中心區、東區及四周地區具有相當的意義。較特殊的元素是節點中的歷史博物館及地標中的教育部。
- (5) 軍警人員意象元素之可意象性屬中等。其類型之分佈中，值得注意的是軍警業者的通道比率為各業之冠，包括交通業者在內。其空間架構中，東區分量甚強。較特殊之元素為節點元素中的忠烈祠，地區元素則只包括松山機場與學校。
- (6) 交通業者意象元素之可意象性屬中等。其類型之分佈則與攤販業者相類似，地區類元素特低，通道類元素佔半數以上，地標元素與節點元素依序次之。就其空間架構而言，格子道路網相當完整，鐵路的路徑被明顯地反映出來。較特殊之元素為節點中的宗教信仰中心，包括龍山寺及較次要之恩主宮廟，其地標元素中，戲院及商店所佔的比例亦偏高。
- (7) 勞工業者意象元素之可意象性偏低，和攤販業者類似。元素類型之分佈特殊的一點是地區類元素與通道類元素偏高，但分佈零散，分別僅略次於大專學生及軍警人員。在其空間架構中，市中心區的意象相當錦繡，聯外通道及橋樑則顯得特別重要。其地區元素中不包括公園與

住宅區，但四周地區所佔比率則極度偏高。其節點元素中只包括文康中心、商店及夜市，而各餐廳和城門則在其地標元素中佔多數。就特殊意象元素而言，較反映出職業特色者僅指南宮、寶斗里及華西街等。

- (8) 攤販業者意象元素之可意象性偏低，甚至不擁有任何同意頻率在  $1/8$  以上的地標元素，其唯一的重要地區元素是同意率介乎  $1/2$ — $1/4$  之間的新公園。其元素類型之分佈，與前述之交通業者類似。地區所佔比率僅略高於軍警人員，通道比率亦偏低，僅略高於大專學生及有關專業者，最特殊的一點是地標元素所佔比率雖為各業之冠，但其中無任何一個元素之同意率達  $1/8$ ，由此可見其個人化之特性。其空間架構範圍小而零散，以市中心區為主。其地區類元素中僅包括自明性範疇較明確的公園及學校，而電視公司及警察局在攤販業的地標元素中亦佔有較他業為高的比率。
- (9) 有關專業者意象元素之可意象性、同意率為各業之冠。其類型分佈方面較特殊的是通道所佔比率低於其他各業，未及一半（47%），而地標所佔比率則偏高，僅略次於攤販業者（前者為20%，後者為23%）。此外，並具有極為清晰的邊緣元素淡水河及基隆河。就整體而言，具有清晰且同意率極高的空間架構，但是比較起來其中缺乏豐富而通常是較個人化的次級元素，這現象似乎相當直接地反映了專業者對環境的價值觀。
- (10) 其他一般業者或許因為職業特色並不明顯，所以在可意象性與元素類型之分佈兩方面並無特別突出之處。其意象元素之可意象性屬中等，元素類型之分佈則與各業之平均分佈類型極為類似。就空間架構而言，顯示出中心的意義，認識範圍不大然而尚稱完整。就意象元素之性質與內容而言，地區類元素不包括任何行政區，地標類元素中之醫院與娛樂中心所佔比率較他業偏高，其中中正紀念堂所以會出現或許是因為在它落成後所進行的第二次問卷中，一般業者在樣本數中所佔的比例。

大體而言，意象圖元素之可意象性與可辨別性較強者依序為有關專業者、大專學生、公務人員與教育人員，而可意象性較低者則依序為勞工業者、攤販業者與中學生。然而，各種職業團體在特殊意象元素之可意象性方面却並沒有明顯的差距。比方說，意象圖元素之可意象性特強的有關專業者在特殊意象元素方面並不會特別突出。相反地，意象圖元素之可意象性似乎偏低的攤販業者在其特殊意象元素中，甚至擁有同意率介乎  $3/4$ — $1/2$  間的總統府和西門町。究其原因似乎是可以回溯到各團體的圖繪表達力，而相當鮮明地說明了各團體間的差異。

就意象圖元素之分佈類型而言，公務人員與教育人員

的類型極為酷似。其他各業除通道的支配性外，其他各類元素的分佈類型則各有變化而無簡單、或顯而易見的規律可循。在目前這階段，我們並不能像米蘭羅馬的意象調查般，立即下結論說中等階級市民的地區重於通道，下層階級則反之，或說下層階級的邊緣比率高（註41）。但有趣的一點是，地區比率居各業之冠者是大專學生，其次依序為勞工業者、教育人員與公務人員，通道比率居各業之末者則依序為有關專業者、大專學生及攤販業者。其中除勞工業者與攤販業者以外，在問卷樣本中可以說是屬於社經階級較高的團體。就教育程度而言，大專以上程度者之地區比率高於高中及國中以下程度者，其通道比率則較後二者低。有關下層階級對邊緣的認識我們則在勞工業者的意象圖中得到相當生動的明證。

勞工業的意象圖特色為「零散」，其意象圖類型分類零散者佔64%。除了萬華地區與火車站作為中心節點、總統府為中心地標之外，僅有忠孝西路、新生南路與基隆路出現，與其他行業相較是明顯地偏低。倒是市區周圍的地區、永和、士林、景美以及通往台北市西邊、南邊外圍的三座橋樑，台北橋、中興大橋、福和橋的強烈暗示意義。整個台北市似為一個像空殼子一樣的架構。它可能說明了北上台北的勞動人口多集中於台北市周圍衛星城鎮，橋樑成為他們現實生活中出入台北的門戶。尤其是同意率介乎 $1/4$ — $1/8$ 間的台北橋，在國中及國中以下教育程度的意象圖中亦出現，似乎說明了它獨特的象徵意義（此外，同意率相同的台北橋也出現在公務人員的意象圖中，而同意率介於 $1/4$ — $1/8$ 的福和橋所以會出現在大專學生的意象圖中可能是因為大學生樣本以台大學生偏高及其居住區之分佈）。羅馬的中下階級在橋樑方面的意象也高於中等階級甚多（註42），似乎是個有意思的類比。

有關各社經團體意象的探討及比較實需進一步的研究。除了單項背景因素的比較以外，綜合多項背景因素的、各類社經團體的比較應該是因素得一試的方法。洛杉磯市意象調查便是以當地若干具有社經特色的地區意象為重點，很值得參考。就台北市而言，一個可能的著手點是選擇若干性格較為明確，且各有特色的地區及當地代表性居民作進一步的比較，例如，南港地區、萬華一帶、東區敦化南北路一帶或中山北路一、二、三段一帶等。透過強烈而明顯的對比，或許較易獲得一些初步但具體的結果，有助於我們對社會中各類社經團體意象的瞭解。

### （三）都市規劃與設計之相關建議

根據前述台北地區公共意象所有之四項特性，下文將針對如何藉著都市形式之規劃與設計，增進北市之可意象性以及與其有關之地點感，提出一些初步的建議。

1. 新、舊都市秩序應相互補足而非相互消滅；北市實質建設與廣義之古蹟應整合為一，以積極維護並發展一具有獨特歷史意義的都市秩序。

北市獨特風格及地點感實有賴於長時間的累積，以及有計劃的、刻意的經理。然而無可否認地，北市大多數居民和世界各地許多第三世界國家的都市居民一樣，擁有極為特殊的時間意識——基本上是一個「向前展望」的心態。他們傾向於否定「過去」所代表的陳腐、落伍、雜亂及貧困，而寄望於「未來」所象徵的現代化、進步、秩序及富足，二者均直接而具體地反映在「眼前」大規模、急速、甚至是輕率而魯莽的營建中。表面上的整齊劃一和堂皇壯觀往往普遍被視為環境品質之表象，但在另一方面，新舊秩序間尖銳而雜亂的衝突和矛盾却使北市整體在眾多居民心目中所發展成的都市意象日益傾向於一個混淆而又陌生的都市環境架構。少數敏感的居民已經開始覺察到、並指出此中的隱憂。如何進一步避免許多現代都市所陷入的單調、刻板而又缺乏人性之實質環境是一個牽涉廣泛的問題，並且也因此而涉及多方面的解決途徑。就都市形式之經理而言，政府有關機構與政策、法令等當前之務應該是一方面率先主動而負責任地建立起市民對歷史性城市的正確認識及肯定之價值觀，另一方面則積極將北市都市實質建設和廣義之古蹟保存工作充份地整合為一。古蹟保存應從以促進觀光活動為目的、針對少數全國性或全市性的經典式古蹟所作的實質維護及修復工作擴展為對具有歷史意義的整體環境及活動特性並維護之，且更進一步擴及其他地方性、鄰里性的歷史性建築物、地點或活動，例如街道模式、巷口土地廟。至於保存的方法除單座建築物或某一地點、地區之整體保存外，亦可配合地方情況及所需而採取片斷式、局部的保存，其作用往往在於地方和鄰里歷史之象徵性提示或表記，例如建築立面、鋪面、隘門等。此外，除了沿續或增強其原有之活動及機能外，尚可適宜地藉著循環使用等方法使其能配合新引入、或新近滋生出之都市機能而作富有彈性之應變。

簡而言之，都市實質建設與廣義古蹟保存相互整合的結果，歷史性的都市秩序與現代化的都市秩序方能相互配合、並行不悖，從而積極地沿續及運用唯有時間方能累積成的北市獨特的時間感與地點感，為眾多居民的日常生活提供豐富多變但又熟悉而可親的實質活動場所。就一個快速都市化的實質環境中所充斥的「混亂」而言，廣義的歷史保存所促成的，具有特殊歷史意義的都市結構應可合宜而有效地在急劇變遷的都市秩序中增進居民共有的集體記憶，且進而發揮其不可或缺的穩定作用。新舊秩序有計劃地兼容並蓄的結果也更能反映出北市所特有的歷史涵構及

活力，並且更進一步提供一個複雜而誘人的可意象性，而非僅只是一個簡化而單調之可辨識性。

2. 利用北市之自然背景以增強都市空間之取向性和自明性，發展自然領域之可及性，並促進自然地景與建造地景間之均衡互動。

由本次意象調查中，我們深切地體會到眾多北市居民對這方面的需求。目前僅有西側之淡水河及北側圓山一帶等自然地景元素在界定都市邊界方面發揮了較明顯的作用。此外，則僅圓山大飯店——圓山在北市意象架構中為最具軸向性的通道中山北路提供了一個明確的可辨識的端點。北市四周大部份之自然地景無論在空間組織之取向性或在市民生活場所這方面都可以說是不曾扮演任何重要而積極的角色。然而，如何在一高密度且急速建設的都市環境中，維持建造地景與自然地景間、「城市」與「鄉野」生活間的均衡及互動，實在是一個不容有誤者輕估或忽視的問題。自然生活領域之可及性基本上又可以從兩個角度來談，其一是實質上的可及性，其二是心理上的可及性，二者均有待實質建設與自然地景間的密切配合方能加以強化。北市四周本是山水環繞，擁有極為豐富之自然資源，不僅具備極深廣的潛能為高壓而緊迫的北市都會生活提供必要的舒展及緩衝之地，並且也能促進北市獨特之自明性。

此外，都市之經理者似應根據北市自然條件發展都市空間之自然特色，甚至藉此而嚮托或應和四季時節之變遷規律。對少數地區、地段已有之栽植特色，例如小南門一帶公園路沿線及密集之茄冬樹、敦化南北路線上之樟樹、中山北路上的樟樹及楓樹，宜善加維護，並且可援此類成功之前例以發展建立北市其他地區栽植之特色，並且也有助於地點之自明性。最重要的一點是公共戶外地景之規劃與設計，例如行道樹、鄰里公園及廣場等，應在多雨和炎夏等自然條件限制下，切實提高市民戶外生活場所之品質，而不宜只侷限於單一的、視覺美觀上的考慮。行道樹的栽植、盆景以及相關之鋪面設計，包括候車站、行人憩座椅在內的街道公共設備等均為明顯而急需改進的例子。

北市都市形式之整體配置及經理實應充分利用四周之自然元素，例如：拓展自然之視野、增進自然地景之能見度、強化通道端點之軸向性或積極促進河濱地帶公共活動領域之開發等。同時，自然地景環境品質之維護或「拯救」更是刻不容緩之事，被阻絕的自然領域、黑臭的河水、塵污迷漫的山巒可以說是我們所負擔不起的浪費。

3. 配合台北市獨特之歷史背景，因應並強化既有之空間組織以形成一根本之骨幹，而漸次發展出一較穩定的都市取向與組織系統。

就整體而言，台北市除具有明確之中心取向以及地方

性偏向之雙元性格以外，它的南北向組織性似乎強於東西向，西側與北側邊緣較明確，東側與南側邊緣則較模糊，而與台北市歷史發展的過程相符。舉例來說，較重要的歷史性地區類組織元素包括清末即已興盛發達之萬華、大稻埕、城內，日據時代發展成型的圓山、大龍峒、中山北路一帶、西門町、新公園及植物園等。基本上這些自明性均相當獨特的地區沿淡水河形成一個偏西發展的南北軸，其中以中山南北路為其主要脊骨。中山南北路的前身即1911年日人在拆毀舊城牆後所打通的三線道之一，北往動物園及圓山神社，亦即今日忠烈祠所在，沿線長安東路及其北側一帶為日人之高級住宅區。光復後則漸次發展為北市獨具國際特色的首要商業地帶，並且成為南北向之交通動脈，北接士林、天母，南至城中區。除了南北向之結構性外，沿線之栽植、活動特色、象徵意義及若干特殊之地標建築如馬偕醫院、台泥大樓、國賓大飯店等賦予其至為鮮明而引人之自明性。就前述南北向分佈之軸線地區而言，火車站及其鄰近之北門在空間結構上形成北市中心的取向焦點以及北市南向之正面和背面的分界區；城中區之總統府則在象徵意義上構成最重要的中心地標；圓山飯店為北端提供了一個鮮明的視覺焦點，而東門圓環、南門、小南門及龍山寺等則在其南端地區形成一些取向的指標。此外，德國學者辛慈 (Alfred Schinz) 亦曾指出台北城是最後一座按風水原則而建造的中國城市，坐北朝南而以大屯山為背，新店溪為水，主軸北起台北府署，南至文武廟（今北一女、法院位置），此外前天后宮（今省立博物館）則南面麗正門（南門），其東西城牆之延長線則交會於全城北面所背靠著的大屯山主峯七星山。在上述多項因素的交互作用及配合下，一般北市居民對北市之坐北朝南之取向及其空間組織均擁有相當根本的認識。

就東西取向而言，主要的空間組織元素是日據時代日人在明治維新後受巴洛克城市的影響所規劃的幾條軸線大道，例如仁愛路、信義路與忠孝東路等。其中以仁愛路具有最為明確而引人之自明性和較完整之結構性，主要是建立在它西端具有獨特歷史性與象徵性的一些地標。除了西端的端點總統府外，尚包括賓館、東門（景福門），東端一側為國父紀念館（61年），以及民國57—59年拓植完成的林蔭大道景象。至於信義路除東端端點之景福門及新近落成之中正紀念堂外，沿線較特出之意象空間組織元素僅往昔日人之住宅區東門（町）一帶，基本上仍為一地區性之住商混合地帶，其交通動線所形成之意象結構性遠超越一獨特而引人之自明性。56年後方才拓建、打通的忠孝東西路目前是北市東西向的交通動脈，其西端大致建立在市中心所在、歷史之北門與火車站一帶，鄰近尚包括若干歷

史性之機構建築，如行政院、審計部及監察院等。其東端則配合近期東區之開發與建設而逐漸發展出一獨特之高級住商混合區，其中以56年所完成之香檳大廈（頂好市場）為最重要活動節點及取向指標，近基隆路之端點地段則被夾峙於聯合報及國父紀念館之背面間。這三條東西向軸線大道在整體之結構性與貫穿整個行進序列的自明性等方面仍有待增進或建立。至於東區本身南北向發展的主軸由日據末期即已開發之敦化北路延續至敦化南路，除北端以松山機場為端點外，沿線並包括若干逐漸形成的地區、節點和地標，例如民生社區、敦化南路和仁愛路交界的商業性圓環、鄰近的高級住宅區、南京東路的交口的體育活動節點，民生東路交口及其附近的金融商業巨構等，沿線之栽植亦顯然有助於其自明性之建立。然而，就大體而言，北市一般居民對東西取向及其空間組織的認識仍較其南北向之認識來得模糊和貧乏。

以下我們試就都市空間之整體架構及其組織元素等提出一些建議。

(1) 維護坐北朝南之歷史性軸向，同時增進、強化都市空間之東西取向感，以完成一整體之空間取向架構。

未來台北市空間形式之組織在一日趨混淆、快速變遷的都市環境中，實應首先重視一般居民心目中已經共同擁有的坐北朝南的取向及另一方面則應增進或強化組織性較弱之東西取向，以便逐步發展出一個能為市民所掌握的整體都市空間的取向及組織系統。輕率或短視的破壞不僅有損於已有空間取向及組織的基礎，並且對完整體系的建立增加了雙重的負擔。舉例而言，未來台北市政府大廈落成之後即可為東西向主要軸線大道仁愛路之東端提供一明確之端點及視覺取向，與西端之總統府遙相呼應而完成此一軸線序列，且有助於建立一完整之自明性。另一個效果相反的例子則為火車站地區配合鐵路地下化所作之重建規劃案，建議中東移至北平路調車場位置的火車總站大廈採取西向的結果，無異於嚴重地損害了北市中心區的歷史性南北取向及正面性，並且也破壞了省立博物館一館前路火車站此一歷史性軸線。至於北門高架道路對另一個市中心的地標北門，所造成的損害在此應該無需再重複了。

(2) 維護並發展具有獨特歷史意義之市中心區及舊市區，增進並強化其取向性及地區特色以促進一個在都市機能 and 象徵意義上均極為鮮明而有力的市中心。

西門町、城中區及火車站一帶的中心性已為大多數北市居民所共同認可，未來東區及信義副中心的開發與建設應與其積極配合、並行發展。此都心區不僅建立在整體都市機能與結構關係上，並且也建立在獨特的歷史背景上。區內具有歷史意義的地點及建築除前文已提及者外，尚包

括國父行館、中山堂、衡陽路——博愛路——重慶南路一帶日據時代發展成型的商業街、西門圓環等等。就整體都市之建設而言，新市區及副中心的發展固然有其重要性，既有舊市區及都心區也需要積極而非消極的維護及發展策略，以使其能有效地維持並延續其都市生機，而非日趨頹敗或萎縮。一方面在不破壞其活動或環境特色之前提下，改善其環境品質，增加公共設施之投資以提高其使用價值。另一方面宜鼓勵及誘導私人在舊市中心地區從事合乎整體考慮的發展。

(3) 增進並發展地區之自明性，鼓勵居民參與健全社區之發展。

基本上台北市的空間架構是由許多各有其時間特性的小塊地區所組成。前述主要地區類組織元素的可辨識性和可意象力在本次北市意象之初步調查中已清晰可見。此外尚有若干地點或仍持有、或逐漸發展出一些隱約可識別的或範圍較模糊的地區特性，例如：仁愛路、敦化南北路一帶的新興高級住商混合區、金華街、青田街、麗水街、永康街一帶以及南昌街以南，廈門街、福州街一帶的老住宅區，台大、師大一帶以及建中、植物園、史博物館、南海路一帶的文化區等等。這些地區的特色或建立在實質上、或活動上、或象徵意義上，就台北市的計劃與設計作業而言，實在應該特別珍惜、維護或發展上述這些地區的完整性、自明性以及其間的取向性。新闢的或拓寬的道路、河川的整治與改道、行政區和里的劃分、都市計劃的管制分區以及新近引入各區內的活動與有關機構及設施等，都應該以都市之整體架構為著眼點，設法強化其所包含的、各個地區的地區性，而非將其從中削弱、分化或瓦解。同時，北市亦應極積極鼓勵居民參與，發展健全之社區，強化鄰里與社區在實質及意識上的結構與地方性活動，使台北市成為由小塊社區所組成的都會。各地區依其歷史背景、社會狀況的不同發展成不同特色的地點，提供具有有特色的都市活動。就北市之整體發展而言，似應利用逐漸形成的地區中心，採多元地區都心的發展，以創造更符合人性尺度的都市環境。事實上，中心取向與地方性偏向的雙元性格已經顯示在目前北市意象的結構中。

(4) 利用具有鮮明之代表性或歷史意義之地標元素，提供地方性或全市性之取向焦點。

長期以來即為政治中心所在的台北市擁有眾多規模、設計及意義而言均有其重要性的公共建築物。可意象性較強者包括清代所遺之古城門、寺廟，由日據時代沿用至今的機關和集會要地以及晚近之政治中心和商業機構等，其中尤以火車站、總統府、北門、圓山飯店以及較近期之中正紀念堂已經在北市意象結構中成為全市性的取向點。因

此，今後台北市確實極需透過都市形式之管理。謹慎處理新、舊重要公共建築與四周環境及全市意象間的關係，藉此以提高全市性及地方性意象架構的可辨認性。這部份的工作更應由單幢建築物的處理進一步擴展到一組建築環境或一系列街景的處理。對提高實質環境品質而言，重要公共建築物形式的經營雖然僅僅是一個剛開始的部份，但也是最容易達成的部份。在這方面公有建築物形式之經營與維護實有必要及責任為民間私有產業樹立一些可依循的方針及楷模。

(5)維護或發展具有特色之地方性活動節點，並且從而形成台北地區社區生活之交會點。

北市擁有許多長時間累積而成的活動節點，例如圓環、龍山寺、博物館、華西街夜市、士林夜市及較近期的國父紀念館、頂好市場一帶、來來百貨與新光獅子林廣場等。除了固定、長期的活動節點外，尚有若干具有時節性的節點，其中以萬華歲末時之年貨市場為代表。這些活動節點的特色亦如地區特色之經理般，應加以維護、強化或鼓勵，而不宜輕率地予以摧毀或破壞。眾多特色鮮明而吸引人的活動節點實為一大都會區所需，不僅有助於提供豐富而多樣化的活動場所，並且可以藉此而直接促進整體社區生活之交流及交會。

(6)增進或發展貫穿主要通道的自明性，並強化行進序列在整體都市空間架構中的結構性及取向性。

除前文所述之中山北路、仁愛路以及敦化南北路以外，北市大多數之主要通道均缺乏明確而完整之自明性，它們在都市整體空間架構中的結構性及取向性亦十分薄弱。以眾多的公車乘客為例，各通道結構性及取向性往往僅在行車路線中獲得片斷甚至扭曲的認識，甚或以行車路線及站牌作為都市空間組織之依據。東區及北區組織秩序較明顯之棋盤式道路雖然較易被反映在意象圖中，但是在進一步的詢問中也並不會顯示出完整而明確的自明性。除了強化或建立重要軸線大道之端點以提供明確、可辨識之起訖點外，行進序列中視景變化、視覺取向、尺度感、韻律感之設計與控制均有助於移動於其中之經驗。栽植地標、鋪面及街景之變化均為若干有效之途徑。此外，復興橋、光華橋、復旦橋以及若干通道交會處的圓環也在意象空間組織中發揮了功能，最顯著的例子是重慶北路圓環、東門圓環及仁愛路、敦化南路圓環。陸橋及圓環二者亦為通道設計中不可忽視的一環。前述地區、地標及節點等特色之建立自然直接有助於貫穿其中，聯繫整體之通道。

北市尚有若干較具歷史性的通道亦已局部發展出具有特色之活動或街景，例如延平北路一帶的洋樓，迪化街的乾糧雜貨行以及布行，重慶南路一段的書街等，應加以珍

惜維護及強化。

在此特別值得一提的是，就通道在都市意象中所發揮的作用而言，通道本身的規劃及設計僅佔50%，其餘50%則在於主要交通動線系統之規劃及設計，這點尤其是指大眾運輸系統而言。以北市為例，公共汽車及公路局車的路線無疑提供了或控制了台北地區居民認識台北地區最直接、最普遍的動線。在國外這方面的研究主要是在於深具隔閡性的地下鐵運輸系統方面的設計。基本上我們必須瞭解大都會區內的大眾交通系統扮演的不僅只是一個運送的角色，而是一個介紹者兼組織者的角色。以目前北市公車路線迂迴曲折的設計而言，不僅在輸送的功能上未曾達到理想，在幫助市民組織都市空間方面更是增加額外的困擾及阻礙。

以上幾點只是根據本階段北市意象調查所提出的一些相當粗淺及概略性的建議。就目前日益混淆、擁塞且高速變遷的北市都市形式而言，北市特有之歷史涵構、自然涵構與既有之空間涵構均為經理都市形式之可意象性者所應開發及運用之資源。

我們相信都市環境、意象力與都市居民間長期以來，積極且豐富的互動不僅是獨特地點感的根源，並且也因此而有助於市民之擁有感及歸屬感。促使城市居民能對整體都市環境有所認識、引以為榮進而擁為己有不僅是所有都市之經理者、規劃者、設計者的最終目的，也是根本職責所在。都市意象調查事實上提供了都市理論家、規劃者及設計者一個最直接的途徑去接觸到、去面對都市使用者心目中對他們的專業作業的作一項綜合評估。同時，在我們能規劃或設計出一個合乎人性尺度、人性需要的都市以前，我們實有必要對眾多而複雜的都市使用者能切實有所感受，有所認識，這也似乎是許多樓閣中的都市理論家、規劃者或圖板上的都市設計者所最欠缺的。唯有當有關專業者能真正體恤都市中眾多生口之疾苦以及它所反映在都市環境上的需求和期盼時，我們方能期望一真正合乎人性之城市。都市意象調查的過程似乎至少能提供了一直接溝通的途徑。

在此所作的建議基本上都有待更進一步的驗證與補充，方能發展成為一系列較完整之作業準則與方針。這部份的工作實應為下一階段北市意象研究的重點之一。

四可供規劃與設計專業者實際應用之調查方法

實質環境使用者之意象調查工作和該環境之感覺品質調查工作平行、互補，這觀點林區普在「區域感覺品質之經營」一書中詳加闡述（註43）。簡單地說，意象調查之目標在於獲取、重建使用者「內心」對該環境所有的、主

觀的知覺、認識與評估；感覺品質之調查則在於建立該環境外在的、可供辨識及覺知的組合元素，包括空間、時間及人文流動等三大類別。任何實質環境之專業工作者都必須同時掌握住此內在及外在（主觀及客觀）地景間的交互作用及關係，方能對所謂環境之知覺、認識與評估有一全盤且深入之瞭解，而能為未來實際作業引伸出合理且有效的準則和限制以供參考。本研究案初步所擬定的工作框架即建立在這基本觀點上。雖然本部份報告的重點暫時置於「意象調查」上，我們在實地探勘方面對十個地點及其中的西門町、中山北路及大稻埕三者的感覺品質所作的廣泛及深入的調查，使我們對「意象調查」和「感覺品質調查」兩方面都稍有些具體的認識，我們在下文中將試圖為實際規劃和設計作業中的意象調查和相關的感覺品質調查建議一些比較明確且易於執行的工作方法。在做進一步的檢討、分析與建議之前，我們也借助林區的觀點把這兩項工作及的主要內容性質簡述於下。

所謂感覺品質的調查是由專業者經由實地田野調查來記錄、描述與分析實質環境外部地景（external landscape）的自明性、結構與變遷。它的內容包括空間之性格與關係，空間行為，聲景、視景、光線、氣味、氣候、水、空氣等感覺的變化與品質，地形與地表自然覆被的變化與性格，需要保存的主要自然、歷史與象徵資源……等等。這部份的工作需要具有專業背景但又客觀、冷靜、心思細密、長於觀察、敏感而又手脚勤快的田野工作者。意象調查方面的重點則在於瞭解使用者所持有的內部地景的性格及變化；它並且將其心目中的內在地景和所感覺的外在地景聯繫起來。意象包括對地點附屬之意義、象徵的表達、喜好、恐懼、期望……等，它在知覺現象和社經問題之間構成一座方便的橋樑，而直接涉及價值觀的來源（註44）。這部份工作所採用的方法因其對象之背景及數量上之多寡而有多種不同的可能性，隨後的分析在複雜的程度亦因涉及多重相互作用以及個人化及因子而大增。最重要的一點是，由於它的對象已經不只是侷限於客觀、中性化的實質元素，而是進一步包括了主觀而高度個人化的「人」，這部份工作所需要的調查人員除了專業背景之外，時常還需要具備近乎社會工作者或新聞工作者的涵養及技能，方能使調查工作發揮最高的效能。

本次意象調查中總共運用了書寫法、圖繪法及直接訪談三種方法，每一種方法都各有特性。一般而言，在時間允許的情況下，圖繪法與直接訪談法的組合較能提供完整而詳實的意象資料。書寫法的表達內容及性質和直接訪談較類似，但却遠不如其豐富。各人書寫表達能力之差異在做重點或概略性表達時並不太明顯，但是在細節上之表達

則有較顯著之差異。以下我們將就意象調查取樣對象、直接訪談與圖繪的意象調查方法與過程，以及元素分類與感覺品質調查三方面作進一步的檢討與建議。

#### 1. 調查對象取樣：樣本之取捨及其代表性

以一個地區一般居民為對象之公共意象調查在樣本之選擇及控制上事先都需要週密的計劃方能達到相當程度的「代表性」。就所得結果的「可信度」而言，大樣本調查的廣度與小樣本調查的深度二者缺一均不可。本研究案就這兩點而言均有欠理想。基本上我們的目的及重點是就全面意象研究的工作作一「初步」的嚐試，除了試行建立起台北地區意象的「輪廓」及一些社經團體間「概略」的比較以外，我們尤其希望能在調查方法上找得一些具體而直接的認識。至於所得結果的高度「代表性」和「可信度」在實際的限制下——除經費、人力及時間以外，並包括我們所欠缺的意象調查的經驗——無可諱言地，並且也是相當遺憾地離理想還有一段差距。

(1)以台灣地區一般城市為例，所有人口統計資料均以各行政區為基本單位，而各行政區的劃分往往和自然形成的一些地區或計畫案所涉及的地區並不相符，這點在地區意象調查中自然也就限制了被調查地區的劃分法，類似的情形在「區」以下的鄰里單元更為嚴重，並且在取得被調查地點之居民背景等方面造成很大的困擾。此外，目前人口的統計資料所採用的分類法和附屬資料並不一定直接適用於意象調查中。即依如此，為了資料之取得與統與之便利起見，仍需要儘可能以其分類為據。其中較適於參考的項目除居住區外，尚有性別、年齡、教育程度及從業身份（經濟背景）等項。但其職業之分類過於籠統，對意象調查之取樣並無具體意義。這點的確在取樣標準上造成相當嚴重的漏洞，因為一般說來職業背景比較直接地綜合了社會、經濟背景方面的特性。至於各種社會或經濟羣體成員的背景資料則更為難求，所謂「代表性」之取樣更不易得——如非不可得。林區在有關意象調查的對象團體這方面曾建議調查者要刻意選擇一些特殊的團體為對象，這些團體包括居住區、特殊階層、種族或與某一實質環境特別有關之團體（例如地下鐵車站之使用者或更新區之居民）；他更進一步明確地指出這些團體是「和區域問題之核心有關，在正規決策過程中却不聞其聲，而實應找到他們聲音的。」（註45）目前所採用的調查方法以及意象研究的工作人員本身背景的限制往往使調查工作中上階層及有關專業中得到較高的成效，對表達力較強或表達意願較強的團體或個人也較為有利。在這情況下，教育程度或社會地位較低、年齡較大者及婦女等往往便在調查中成為不出聲、或無法出聲的對象。在現在基本資料的限制下，如何在

針對這類羣體而作的意象調查中摘取到具有代表性的樣本或許不只是個機械問題，而是個需要高度社會及文化透視力及感性來相輔的工作了。

在數量方面，可信度所要求的大樣本也往往和實際作業狀況中所允許的有很大的差距。根據我們的經驗，資料的整理與分析耗時極多，縱使電腦能取代部份統計與分析的工作，由於問卷所得的文字資料及圖繪資料均十分繁瑣、零散且高度個人化，其初步之整理工作本身已極為繁複（有關圖繪資料處理的問題將在後文中討論到）。至於個別訪談資料的處理其繁複的程度則更有甚之。基本上意象調查資料中屬於機械性處理部份為數有限，且其重要性亦居於次要地位，絕大部份的主要工作，包括反覆不斷地分析、歸納、推論、印證及綜合等等仍需依賴敏銳、細緻及精密的心思。而且，像大部份性質類似的統計及分析工作，其精細及準確度的要求恰好和所需的時間及工作耐力成正比。比方說，本研究案之資料整理部份即花費約300個工作天，這點實不利於大樣本之處理，而恰與「可信度」所要求的取樣廣度相互矛盾。

基於規劃及設計作業中對時間、經費及人力等的嚴格限制，意象調查的第一步工作「取樣」在樣本的「數量」上必然有限，目前所累積的經驗仍不足以提出能有效地突破此一瓶頸的方法。這部份的缺失唯有藉着樣本「代表性」的控制來平衡，這點在樣本數量小而有限時尤其重要。在建立樣本特色時所包括的變數應在可能範圍內作多重交叉考慮，以免流於表面的數字遊戲，而對實際的「代表性」並無所補。基本上我們建議必須包括至少三種變數在內，如性別、年齡及教育程度，或性別、教育程度及從業身份等。

在此，我們想更進一步建議樣本在「數量」代表性與調查「廣度」不足之處，或許可以藉着「質」的代表性與調查的「深度」而得到部份的補充。比方說，與其把重點全部放在使各分類樣本在數量上的分佈務必和被調查團體的整體結構形成硬性的比例，我們可以試着就獲得資料的多寡及深淺來決定各類樣本所需的數量。或許「男—30歲以下—大專以上」這分類只需取樣5位，而「女—60歲以上—國中以下」這分類則需取樣15位方能獲得質量相當的意象資料。在這原則下，被調查團體的整體結構為各分類樣本在調查中所佔有的重要性和樣本數量的多寡提供一張可以活用的藍圖，而並非一個過度機械化的硬性框架。最重要的目的是在使分類取樣時所考慮的變數不會因為一個數量上的代表性矩陣所要求的樣本數而給限制住，以致於造成過度簡化的取樣分類而失去其意義。此外，樣本數量的取捨也必需由「較合乎理想」與「較合乎實際」這兩個方向來同時考慮；除調查工作外，資料之整理與分析所

需的時間和人力也是絕不可以被忽略、被低估了。為了一些通常是十分有限的工作條件下盡可能達到最高的實效，詳盡而週密的策劃是絕對必要的。在整個意象調查中，或許還可以藉着工作過程中的檢討會以調整各分類樣本的最後取樣數量，以獲得符合所需的資料。然而，我們必須謹記基本問題並不在「數量」的多寡，而是在如何將被調查團體做適當的，對意象形成而言有意義的「分類」及隨後的分析整理。

在此特別值得一提的是，直到目前為止有關意象的研究仍然無法建立起一套對意象形成具有絕對之影響力，並且可以用之於資料收集、統計及分析上的基本意象變數。一般所指的「生活方式」和「生活軌跡」等以及前述和個人社會生活及活動範圍與接觸頻率（強度）有關的「社會尺度」和「社會強度」等因素，又因為涵蓋內容廣泛複雜，尚無法直接轉換成可供實際操作作用的變數單元及其分類標準。目前意象研究多半沿用一般社會科學研究所通用的、或既有入口資料所採用的分類法。以台北市人口結構的資料為例，教育一項被劃分為大專/大專以上、高中、國中、國小/國小以下四類，年齡則被劃分為15~29歲、30~49歲及50歲以上。對意象有影響之變數如居住期長短並不包含在內，對意象而言有其意義的職業分類也不包括在內。此外，意象研究中也有較主觀地根據樣本的特性及研究目標而試用一些實驗性變數或標準，如羅馬、米爾研究中所採用之二分法（年齡以30歲、居住期以本地與非本地人為分界限）。台北地區意象調查亦屬於此類。目前許多相關的研究不僅已指出任何因子對意象性質及內涵所造成的影響並非在於單一元素之作用，而是來自各元素之間的交互作用；更重要的是，這些研究還顯示任何變數對個別意象所造成的影響絕非一致，不僅在不同的羣體之間是如此，即使在類似的羣體或個人間也可能顯示出極大的差異。換句話說，意象所涉及的是一個高度個人化的過程及結果，而所謂一個社會羣體（或地區居民、使用者等等）對某一實質環境所共同分享之「公共」意象，它的有效範圍在本質上是相當有限的。意象在本質上的個人化傾向及有欠明確的意象變數及其分類標準都一再提醒我們對調查取樣及結果之「代表性」與「可信度」，切忌從一純粹機械性或簡單的量化這角度去着手。在目前有限的相關知識與技能的限制下，系統化的小樣本調查仍不失為較可行且有效之意象調查法，所得結果或者可累積起來而為未來大樣本調查的代表性和可信度建立起一個基本框架及基礎。

## 2. 調查方法與過程

意象調查就其取樣數量可分為大樣本及小樣本調查。以目前已完成的意象研究為例，大樣本者達1,118人（如

德國卡爾斯魯合(Karlsruhe)，比例居多的小樣本者多半在數十人左右(如林區之波士頓等之城市)。二者所採用的工具，前者以書面問卷為主，後者則往往加入口頭訪談，所涉及的表達媒介包括口述法、書寫法、圖繪法及其相關之圖象辨識法等。進行的方式大致可分為直接與間接以及現場與非現場兩方面，前者包括面對面的、個別或羣體式的訪談、問路及問卷等，後者則可以包括郵寄問卷、電話抽樣等。雖然絕大部份的問卷及訪談是屬於非現場的作業，但現場操作(如街廓漫步之記錄)及模擬現場操作(藉模型或影片等視聽媒體)曾經被深入調查所採用。

本研究案所採用的意象調查法大致可分成三個階段來談。第一個階段是大樣本問卷：直接的個別或集體式書面問卷，表達法包括書寫法及圖繪法；第二個階段是小樣本的簡短訪談：面對面的個人或小羣體的訪談，表達法主要是口述；第三個階段是小樣本的深入訪談：面對面的個別訪談，表達法以口述為主，圖繪為次。此外，在第二、三階段中我們曾試圖作問路式的簡短對話，以瞭解台北居民在東西、南北兩方向的主要軸線所擁有的認識結構。下文中我們將針對最有效的調查方法——直接訪談，以及最引起爭議的調查法——圖繪法作廣泛的檢討，並提出相關的建議。

#### (1) 直接訪談

一般而言，意象調查方法中以直接口語表達及現場操作之效果較為理想。深入的個別訪談已被證明為能取得最細緻、鮮明且深入的意象資訊，它最大的短處是所需要的時間及人力對樣本數量所造成的限制，其成敗的關鍵是在訪問員本身的素養；基本上，這些工作人員必須是熱情的，「願意」並且「能夠」鼓舞受訪者，而本身又極為敏感(註46)。這點和我們在調查中所得到的經驗相符合。由於我們所作的大樣本問卷也是由調查員直接交予受訪者當面作答，除了包括答卷前大約十分鐘的解說外，不少的調查員還發現他們還必須隨機應變作即興式的訪談以增進誘發答卷的意願及熱誠。無論是問卷對象或訪談對象，他們最直接的反應似乎都是對「意象調查」這主題的疑惑、不解、甚至於直接的排斥、拒絕。除了深入訪談的對象多半是直接或間接認識的人士以外，問卷及簡短訪談的對象都是隨機抽樣，他們答卷、受訪的意願幾乎全部有賴於調查員本身臨場應變的能力。這些能力中最重要的一部份並不是專業背景而是個人態度——包括方言能力、談吐、甚至服飾，除了親切感以外，他們還必須藉着謙和的態度來儘量削減對方可能因自己的社會地位、教育程度甚至居住區本身而產生的自卑感以及由此而來的排斥性。「大學生沒事找事做」是我們必須克服的一個先入為主的觀念。由於

問卷及簡短訪談所涉及的談認時間、範圍和內容基本上是有限的，這部份的工作似乎有可能延請社工人員及類似的人員直接協助我們，當然我們事先使他們也能具備有開意象研究的一套基本認識，工作進行的方式可以採取混合編組，專業工作者可藉此機會觀摩，以便為深入訪談作準備。至於深入訪談則是獲得精確細膩且生動的意象資料的最佳機會，其中所涉及的談話內容、範圍及方向均必須由一具有足夠專業知識的訪問者方能適時作最有效的控制——包括轉向、追蹤、激發等等，以獲得最佳、最豐富的結果。專業知識配合銳利、靈敏的觀察及聽話技巧在面對面的訪談中其實是要比一張草擬完備的訪問稿更為重要，後者只適宜做訪問重點的提示而不應被視為一硬性的訪問結構。有關問題次序的安排和題目被提出的方式也都不應該被忽略掉，但臨場應變仍是最不可缺，這也是專業工作者最弱的一環。要彌補這一點，除了請社工人員或新聞從業員或有經驗之專業調查員加以指導外，最重要的還是在於各個工作感員本身對意象研究、意象調查所抱持的熱誠，或可因此而勤補拙，作多次的嚐試以取得最佳之訪談結果。我們在問路式簡短訪談方面的失敗，有一部份必須歸就於題目本身的設計，其一為「請問你由國父紀念館到西門町該怎麼走？」，對大多被問者而言，這問題根本不存在、或不够具體，不是推說不知、就是簡單作答，「坐××路公車，看到人多的地方就到了。」「來，我帶你去，順路啦！」即使再進一步的追問他有關沿途的意象，多半也說不上來，或不耐煩多言，對過路者而言更是如此。另一部份失敗的原因則或許和北市意象本身之特性及居民對環境認識之特性(見七~(一)、(二))有關。至於深入訪談的設計，比較嚴重的困擾是在所謂「代表性部份」及「北市中心」這兩題上，個人化的定義使它們變為較模糊，而令人難以作答。「我沒去過國外，很難比較啦！」「中心？經濟中心還是住宅中心？」是一些典型的反應，而需要訪問員做進一步的解說。但是我們最大的問題還是在訪問員的臨場反應及控制上。以下是一些相關建議：

- 訪問員工作分配時，應考慮到其個人背景及對所調查之地區及受訪者能否相互配合，工作進行過程中負責人需作必要之調整。
- 調查員在訪問前最好先去目標地點熟悉一下環境及當地居民的生活及特性，以便在心理上有所備。
- 在正式訪談前，訪問員可藉非正式之交誼法和可能的被訪者作初步的聯絡、試探。第二次再去時，再和被選定的受訪者進行訪談。
- 視情況所需而作小羣體式的談話，由兩位以上的訪問員，或兩位以上的受訪者一起進行，氣氛可能和諧且輕鬆

有趣些。基本上要避免的是拘束感及壓迫感。

- 由於訪談耗時較多，在時間的選擇上也要注意，而以受訪者閒暇時，心情較輕鬆時為佳。類似鄰里性公園、廟口、老人館等地方也是些較具可能性的場所。必要時訪談可以考慮分段進行，以避免受訪者因為疲勞（身或心兩方面）的影響而到最後變成草草結束。
- 談話進行應儘量避免生硬而唐突的方式，或可考慮旁敲側推或迂迴漸進的方式，可以從居民較熟悉或較關切的話題談起，例如計劃要興建的社區公園，平常常去逛逛的夜市、地攤，小孩上學的路徑、學校所在等。
- 在訪談要點的安排上至少維持一個大體上的組織秩序，例如由小到大或反之（都市中心↔邊界所在），由熟悉到不熟悉或反之（家附近↔台北市），避免失去重心及制後控的雜亂無章。問題本身的措辭應儘量的明確，以避免誤解及不必要的重覆，所有訪問員事前對各問題的要點和本質都要有充份的認識與一致的解釋，以便在訪問時能臨場提出正確的補充說明。
- 維持一主題及組織秩序，但避免單調及呆板之談話方式，在整個過程中可以故意插入一些不甚搭調的相關話題，甚至是趣味性的題外話。題目本身的設計也是重點所在。例如與其問「北市環境中最特殊的是什麼」，不妨請受訪者閉上眼睛想一想，然後告訴你他腦子裏最先「看」到，有關台北市的3樣或5樣東西。這問題除了在林區及米羅羅馬之調查外，在台北意象的調查工作中也零星的使用過，效果十分好，值得推介。  
例一：(一)總統府(二)荷花池(三)欄子樹(四)三輪車(五)雜七雜八的房子。  
例二：(一)淡水河(二)市場(三)華西街(四)颯風(五)人的擁擠。  
例三：(一)圓山飯店(二)仁愛路、圓環一帶(三)亂七八糟無色的屋頂(四)車子(五)亂七八糟、五光十色混雜一起。
- 訪問時應避免操之過急、或以過度強烈的暗示以誘發某一預期之答覆。意象資訊往往是十分繁瑣及零散的片斷，並不適合藉「快工」以求速戰速決。訪問員應適時鼓勵受訪者，使其能盡情、充份地發揮，所謂「簡單明瞭」及「直接了當」並不適用於此，調查員本身應先具備此基本認識。
- 訪談之記錄方式除書寫外並可使用小型之錄音機，但不妨礙受訪者，不造成不自然的約束及壓力為主。基於同樣的考慮錄影機或攝影機的使用多數時候並不適合，尤其是在進行個別訪談時。除「談話內容」等有聲的表達外，相關的表情、姿勢反應和語調及口氣變化等一樣，都應該儘量透過敏銳和週密的觀察，詳實的記錄下來，以供參考用，事實上這些無聲語言的表達力往往更勝

過它有聲的同伴。

- 任何意象研究方面的工作者都必須具備一個基本的心理態度，以避免過早或過度的失望及灰心，這點在對品質低落、意象混淆或貧弱的實質環境作意象調查時尤為重要。我們必須要瞭解的一點是：在種種現實條件的壓力下，居民對實質環境的認識多半傾向於一般性之批判及評估，至於更深及更細膩一些的感受則有待訪問員加倍努力去探討出來，表面上直接反映出來的冷漠或無興趣並不能被簡單地直譯成他們對切身的實質環境是一無所感、一無所知。有一受訪者曾這麼說：

「對四周的環境都幾乎麻木了，所以沒有什麼特殊的反應。單調的房子、亂、雜、招牌、噪音等等到處都差不多……人反正住在籠子裏面，所以住在那裏都差不多。」

同一位訪問者在談到季節的變化時，其反應却是：

「啊！有！那四月安全島上野生的蒲公英……」

#### (2)繪圖法

所有意象表達法中引起最多爭議的要數繪圖法。基本上，意象圖主要反映的是人們對環境的空間層次上的認識。地標、節點、地區、通道與邊緣等空間元素交互運作，而形成一些具有不同程度的結構性、明白性與象徵意義的領域或地方，林區稱之為地方性（locality）（註47）。它們在整體城市的尺度上，共同組織或一個可辨識的空間模式，亦即都市形式。這都市形式藉着人體所擁有的知覺系統及精神——人體座標（註48）——包括上/下、前/後、左/右、中心等方位取向及其情感與象徵意涵而逐漸在各人的心目中發展成一個較穩定而又複雜的基本意象架構。各人在瞬間所得的印象則透過回憶與憧憬，反覆地參考、修正、裝充或增強此一基本架構。換句話說，都市意象並非一個由中性空間模式所構成的都市形式，而是藉一空間架構反映出各人生活中所積聚的情感、意象及價值觀。這具有多重意義的空間模式往往在意象圖中最高為鮮明而直接地顯現出來。因此，繪圖法最大的優點在於傳達環境意象中具有多重意義的空間結構及組織關係，這點在附圖中很明顯地被顯示出來（圖15、圖16、圖17、圖18），繪圖法最大的缺點則在於它的拒絕性較高，並且高度受制於受訪者本身的繪圖表達力，這點我們由澎湖及本研究案的繪圖部份都獲得與米蘭、羅馬調查相似的經驗（註49）。一般而言，這拒絕性在低階層的受訪者中較為顯著，但在台北地區意象調查中我們却發現這現象在社會階層較高者之中也不少。大部份被調查者在勸導及鼓勵下勉強完成，其中極小部份人甚至會有「欲罷不能」的感嘆。但另外仍有極少數人堅決拒絕完成繪圖部份的問卷，而只願意以文字書

寫法為第二題作答，這類答案人在338位大樣本被調查者中僅佔5位，其中有一位是大專在校生——雖然大專在校生的圖繪能力一般均偏高。附圖（圖19、圖20）分別為大專在校生及勞工業者所繪，具體的顯示出二者在圖繪表達力上的差異（有關二者在繪圖類型分佈方面的比較見於第六節中）。當我們把問卷第二題書寫法所得的結果與第三題圖繪法的結果作一比較時，我們發現不同團體以書寫法所表達的元素數量平均數並無太顯著的差異，然而第三題的結果却顯示出大專學生與教師的表達力較強，勞工與攤販則較弱。此外，就教育程度而言，表達元素數量之平均數則與教育程度成正比。但是當我們把上述的結果和個別訪談中口語所表達的意象資訊再作比較時，卻發現口述意象資訊之豐富性和職業及教育背景並無絕對下關係。這點很明確地說明繪圖法所具備的特性之一，並且提醒我們不宜只依賴意象圖來對意象作全面的瞭解。

就意象圖的內容而言，同一受訪者在圖繪部份所表達之意象資訊在內容和性質方面往往較為單純，並不如另外二者所可能表達之豐富及多變化。意象圖元素多半侷限於在環境認識過程中具有組織作用、結構意義以及空間取向功能的元素。其中以通道元素佔絕大部份，而其他有助於認識，但不易表達的意象元素往往被省略了。這點是圖繪表達法的另一個特性。就意象圖所涵括的範疇而言，它所說明的是各人生活的軌道或活動的領域，也就是林區所謂的「地方」（locale，註50）。由意象圖圖面的組織、結構中我們往往還可以辨識出其中所反映的象徵關係與意義。以本研究案為例，火車站、總統府與仁愛路等元素及台北地區的認識範圍等方面時常獲得極為生動及具體的表達（圖21、圖22、圖23、圖24、圖25、圖26）包括火車站及總統府的中心性、取向感，仁愛路的東西主要軸線性等等。其間所說明的空間關係及附屬之象徵意義往往並不是其它調查法所能取代的。這也就是繪圖法何以在衆多爭議下仍然被包括在各種意象調查內的主要原因。

意象圖是本研究大樣本問卷題目之一。除調查員積極的鼓勵及誘導外，我們發現繪圖紙張的大小也必須注意到。因為一般人擅於掌握距離、尺度及位置等。過小的紙張往往沒有足夠的空間供人作修正、補充等。畫歪了、畫偏了，或不够畫都是一些可能的問題。從另一方面來說，紙張的大小尺寸本身也可能附帶不同程度的開放性、邀請感吧。本次所用的八開紙略嫌小。至於畫圖部份所佔的時間則在30~40分鐘左右。針對繪圖法的缺失，目前意象研究中也曾嘗試以相片之辨認及排列組合來提高回答者之意願並補充文字及口述部份敘述性、描述性的意象資訊。其效果雖然尚有待求證於廣泛的應用中，但已初步被肯定

。唯必須注意到相片樣本的選擇標準這問題，為配合這點，實地探勘部份在整個工作的流程圖中尚必須重加安排。

在此必須一提的是，意象圖部份的整理，我們為了爭取時間及統計上的便利起見，而採用了頗多爭議的轉錄法。轉錄過程中的主觀判斷是關鍵所在，除了判斷準則的建立外，如何使不同的轉錄人員盡量維持彼此間的「一致性」也是一個問題。為避免過多的分歧，最好由少數人員工作專門負責，再加上複查的程序，或許還能保持相當程度的真實性及一致性。

### 3. 意象元素分類

意象元素的分類是林區氏早期研究中最被人詬病的項目之一。他在波士頓等三城市的意象研究中，曾將專家實地探勘所得與公共意象合成圖加以比較，他所得到的結論是兩者之間並無顯著的差異。針對這點，其他研究者曾一再指出：這兩類意象圖所以能高度符合主要是因為它們根本只是一張圖；各種的分類界定實際上已被林區以主觀的標準一致化了，而忽略了不同背景、不同處境中的居民心目中的多樣化意象，而意象元素因此可能兼具數種性質。這些元素在分類上的模糊及多重性格，需經由小樣本之深入訪談方得被逐漸掌握到。本研究案在處理元素分類時，除儘可能參考訪談資料、圖繪資料以及實地勘察之客觀分析外，仍然不免會涉及主觀的判斷。值得一提的例子是中正紀念堂和國父紀念館二者。前者我們將其劃分為地標，雖它也兼具有節點的性質，但基本上它的客觀位置、紀念性意義及尺度使我們認為它對絕大多數的北市居民而言，是個醒目而又有意義的地標；當然，對鄰近地區居民而言，它的節點性質也可能和地標平分秋色。至於國父紀念館雖然多少也具備有類似的紀念性意義和尺度，但它的客觀位置及附屬的價值却使我們認為它對大多數居民而言是一個經常提供各種文化活動及戶外休閒聚集的節點。此外尚有許多元素都具有類似的雙重性質，如火車站（地標一節點）、中華路（通道一節點）、基隆路（通道一邊緣）、圓山動物園、兒童樂園（地區一地標）等等。此外，就不同地區的居民團體而言，通道元素可能被視為邊緣、節點為地區、地標則成為節點所在。類似的情形也發生在不同的社會羣體中，例如孩童心目中的圓環、電影街會較具地區性，青少年心目中的喜艾施是個有意義的節點，對一些地方耆老而言，大稻埕的地區色彩鮮明而具體，對另一些後生而言，大稻埕這地區只是個空洞的名詞。這些更進一步的羣體意象及地方居民意象或者可以成為未來意象研究的重點，這部份的工作應該和針對各地感覺品質所作的調查和分析工作配合。兩者相互配合下，方能建立起一些專家們「推演」公共意象圖及確立意象元素分類用的準則。

圖15 台北地區都市意象調查

- 一、基本資料：性別：男 年齡：25 職業：學生  
 居住程度：無 居住台北多久：0年0月  
 目前居住：台北(新) 淡水(舊) 居住台北前住在那裏？淡水  
 二、在您的印象中，台北有那些地區是留有特殊印象的？請寫在下面：西門町、台北車站、國父紀念館、南門町、龍山寺、華南商業區、總統府、北門路等。  
 三、若您有從沒到過台北的朋友，想來台北，要求您畫一張簡略的台北地圖，並在圖上標出一些重要的地區與景緻，以幫助他瞭解台北，請在您的圖上標出。

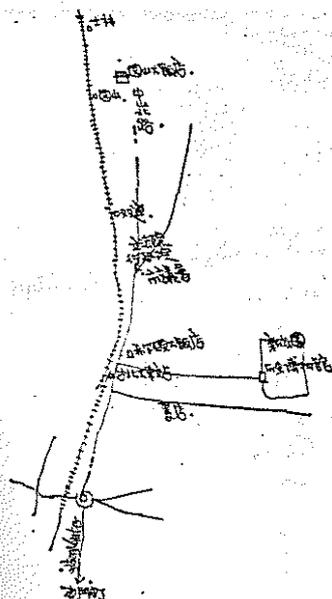
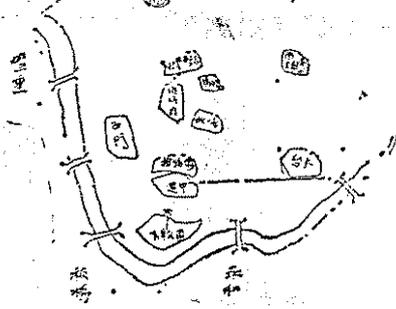


圖16 台北地區都市意象調查

- 一、基本資料：性別：男 年齡：19 職業：學生  
 居住程度：無 居住台北多久：2年0月  
 目前居住：永和(新) (舊) 居住台北前住在那裏？永和  
 二、在您的印象中，台北有那些地區是留有特殊印象的？請寫在下面：龍山寺、故宮、北門、中興、天母、陽明山  
 三、若您有從沒到過台北的朋友，想來台北，要求您畫一張簡略的台北地圖，並在圖上標出一些重要的地區與景緻，以幫助他瞭解台北，請在您的圖上標出。



1. 您對台北的印象是什麼？  
 答：(1) 交通不便，而且少綠地，加上我不喜歡觀光的場面，  
 又貴又難吃，許多建築物是其原本的對面，使得外觀有一層  
 濃濃的商業感，但我不忍心去遊玩。

圖17 台北地區都市意象調查

- 一、基本資料：性別：男 年齡：20 職業：學生  
 居住程度：無 居住台北多久：0年0月  
 目前居住：台北(新) 淡水(舊) 居住台北前住在那裏？淡水  
 二、在您的印象中，台北有那些地區是留有特殊印象的？請寫在下面：  
 國父紀念館、中正紀念堂、國父紀念館、台北大學、植物園、  
 國父紀念堂、國父紀念館、台北大學、植物園、  
 西門町、龍山寺  
 三、若您有從沒到過台北的朋友，想來台北，要求您畫一張簡略的台北地圖，並在圖上標出一些重要的地區與景緻，以幫助他瞭解台北，請在您的圖上標出。

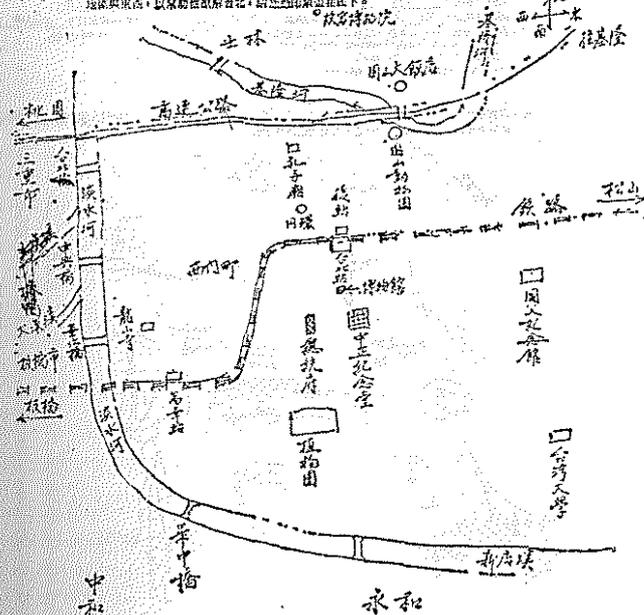


圖18 台北地區都市意象調查

- 一、基本資料：性別：男 年齡：20 職業：學生  
 居住程度：無 居住台北多久：0年0月  
 目前居住：台北(新) 淡水(舊) 居住台北前住在那裏？淡水  
 二、在您的印象中，台北有那些地區是留有特殊印象的？請寫在下面：  
 西門町、中興路、南門町、龍山寺、國父紀念堂、  
 中正紀念堂、植物園、  
 三、若您有從沒到過台北的朋友，想來台北，要求您畫一張簡略的台北地圖，並在圖上標出一些重要的地區與景緻，以幫助他瞭解台北，請在您的圖上標出。

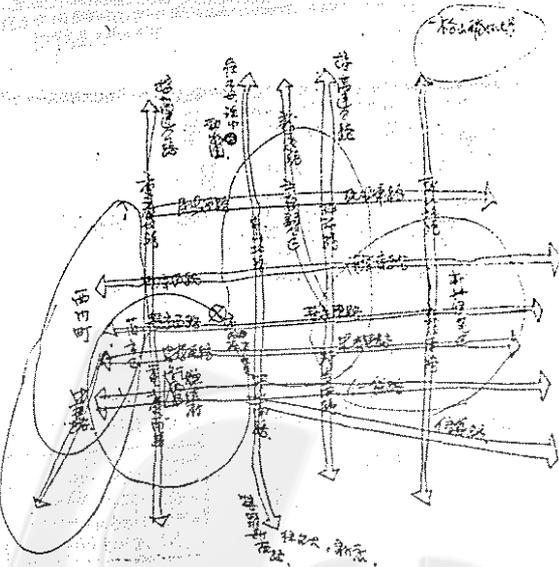


圖19 台北地區都市意象調查

- 一、基本資料：(性別)：男 (年齡)：29 國籍：天  
 受教育程度：初級 (居住台北多久)：2年3月  
 二、在您的住址：三芝(市縣) (郵政區)北投區 您是否由台北前往在該處？是  
 三、在您的記憶中，台北有那些地區是留有特殊深刻印象的？請寫在下面：  
 其不同重要北投、南港、西區、東區

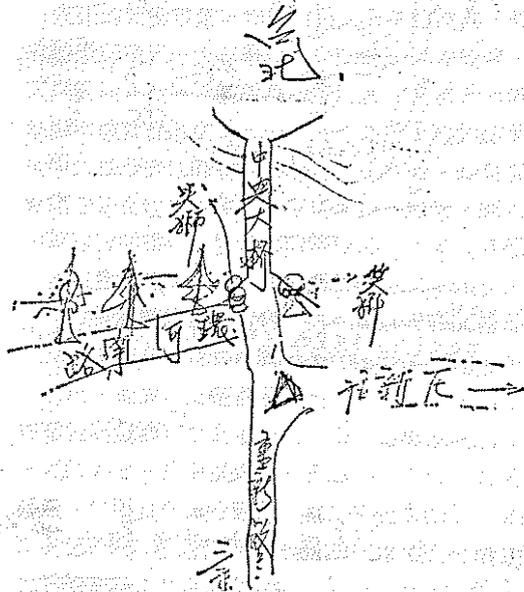


圖20 台北地區都市意象調查

- 一、基本資料：(性別)：男 (年齡)：29 國籍：天  
 受教育程度：初級 (居住台北多久)：2年3月  
 二、在您的住址：三芝(市縣) (郵政區)北投區 您是否由台北前往在該處？是  
 三、在您的記憶中，台北有那些地區是留有特殊深刻印象的？請寫在下面：...  
 其不同重要北投、南港、西區、東區

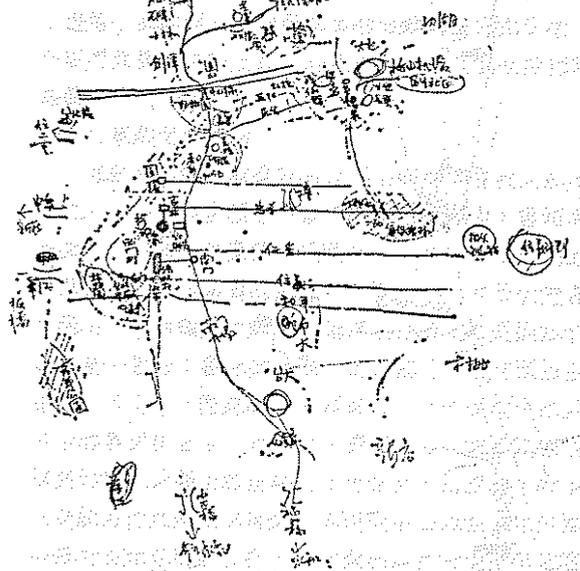
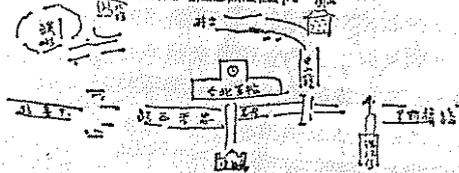


圖21 台北地區都市意象調查

- 一、基本資料：(性別)：女 (年齡)：20 國籍：天  
 受教育程度：初級 (居住台北多久)：1年8月  
 二、在您的住址：北投(市縣)北投區 您是否由台北前往在該處？是  
 三、在您的記憶中，台北有那些地區是留有特殊深刻印象的？請寫在下面：  
 北投、陽明山、士林

三、若您有位從沒到過台北的朋友，請來台北，要求您畫一張簡略的台北地圖，並在圖上標示出一些重要的地區與東西，以幫助他瞭解台北，請您畫的印象畫在底下。

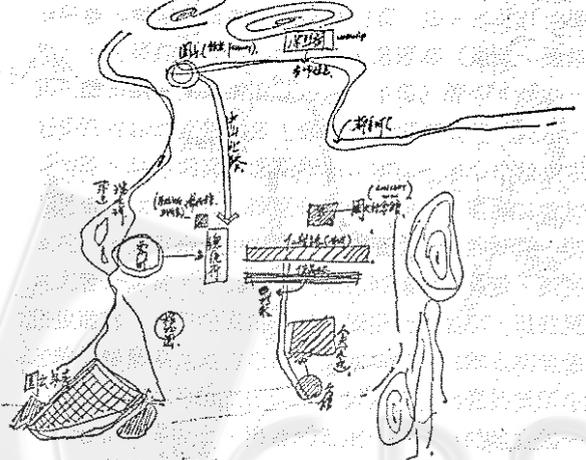


- 陽明山、士林
  - 陽明山、士林、陽明山、士林
- 陽明山、士林
  - 陽明山、士林、陽明山、士林
  - 陽明山、士林、陽明山、士林
  - 陽明山、士林、陽明山、士林

圖22 台北地區都市意象調查

- 一、基本資料：(性別)：男 (年齡)：29 國籍：天  
 受教育程度：初級 (居住台北多久)：2年3月  
 二、在您的住址：三芝(市縣)北投區 您是否由台北前往在該處？是  
 三、在您的記憶中，台北有那些地區是留有特殊深刻印象的？請寫在下面：...  
 其不同重要北投、南港、西區、東區

三、若您有位從沒到過台北的朋友，請來台北，要求您畫一張簡略的台北地圖，並在圖上標示出一些重要的地區與東西，以幫助他瞭解台北，請您畫的印象畫在底下。





這基礎工作的重點並不在於建立起一個感覺品質資料的儲藏所，而是要藉此為一實質環境建立起客觀的外在地景，以便和多樣化的內在地景相互比較、解析、推論、綜合，以逐步分離出二者間的關聯和異同，並配合相關的背景資料，方能更進一步地瞭解意象的形成。

在此必須補充的一點是，各元素的認識並不一定是來自直接的經驗。在傳播媒體發達的社會，這些元素就像其他任何類型的資訊一樣，可能藉着大眾傳播的工具而傳遞給我們，印刷品及電視都是可能的途徑。意象元素的認識因而也有程度上的差異，由一個模糊的「概念」到親身經歷都有可能。這部份的瞭解或許可以寄望於未來相關的研究。

感覺品質調查方面的工作同樣是既耗時又耗力。一項完整的感覺品質調查應是一項長時期的作業，由朝至暮，由春至冬方能充份瞭解這些品質在不同季節、時刻及情況下的變化。這部份的工作我們此次只做了重點地區的深入探勘，所得資料的整理及分析工作將在下部份的意象研究工作中完成。就實際操作而言，我們最重要的一點體驗是，有關感覺品質的田野調查仍在初步嚐試的階段，工作者本身的「意願」、「熱誠」以及「敏感」、「客觀」的專業心態都缺一不可，方才能有所突破，逐步建立起一些可採用的方法。這和意象調查部份的訪談工作一樣不是一件可以急就章的事。在工作方面以小組工作較為理想，一方面可共同分擔漫長而繁瑣的實地調查工作，另一方面也可以增加工作的客觀性，為了提高其可信度，本研究案中試着採用兩段式的過程，初步結果均須由研究案中其他的調查人員共同在現場複查。工作內容及資料整理主要是參考林區「區域品質之經營」及「基地計劃」二書中之建議，但在圖面處理上仍有待多方嚐試。同時在實際工作進行等方面亦仍有待加強及補充。這點尤其是指調查以及記錄工具而言，除訪談、圖繪／文字記錄、攝影等外，錄影帶及錄音機等可適時運用，以便事後可會合其他工作人員作進一步的討論，由於有關環境感覺品質方面的探勘並非本研究案這份報告的重點所在，所以僅略述至此，以供參考。

本研究報告即以意象調查法之討論作為結束，我們希望這部份的建議至少能夠有助於更多台北地區及其他區在意象方面有更進一步的探討，必竟

「台北市雖然可以說是全世界最亂的城市之一，但也是最有活力的城市，人口擁擠，改變快速，幾年之內就可以改顏換面。……摩托車、小行業特別多。擁擠啊，攤販啊，房子感覺起來形形色色，新的、舊的同時都可以看見。老舊地區疊牆架屋，層層疊疊地生長下去……」

## 附錄1 小樣本訪談大綱

性別 教育程度 年齡 居住地區  
職業 工作地區 居留期

常用的交通工具是：

- 公共汽車 路 計程車 摩托車  
腳踏車 步行 其他

對台北市熟悉嗎？

- 熟 不熟

### 1. 台北市大概的範圍

東邊到 西邊到  
南邊到 北邊到

有沒有中心？在那裏？有什麼特殊的印象？（東西？事？街？……）

2. 您覺得台北市最特別、最有代表性的東西、路、地點、或者說地區是什麼？

3. 其他還有那些東西、地方給您深刻而特殊的印象？

(1) 範圍（指地區、地點、道路）

(2) 原因

(3) 深淺的程度（① ② ③）

4. 您知道 在那裏？（針對上二題所沒提到的重要地區），有什麼特殊的印象？感想？有些什麼特殊的街？地點？建築？東西？事？

·重要地區：

西門町／中華路。城中區／重慶南路。台北車站一帶。圓山。頂好市場一帶。中山北路一帶。延平區／大稻埕。萬華大龍峒。中山區／松山區。

其他：植物園一帶。台大／公館。士林

5. 如果我要從(1)國父紀念館去（來來百貨／真善美／遠東百貨——西門町）

(2)動物園到龍山寺去

該怎麼去呢？

路上會有什麼特別可以注意到的事？東西？地方？建築？……等等。

談畫一張草圖

6. 請畫一張當地的草圖，描述一下，包括它在台北市的位置、界限（請注意畫的順序）

7. 請談一談您的日常生活、做些什麼？去那些地方？

## 附錄2

深入訪談對話紀錄1

乙先生

年 齡：50歲

職業：工（鋼鐵加工）

教育程度：小學

居住地區：大同區

工作地區：大同區

居留期：50年

常用的交通工具：摩托車

自認對台北的認識：不太熟

#### 1. 台北市大概的範圍：

我因為很少出門，對台北的範圍不太清楚，你指的是什麼範圍呢？是要說行政的範圍，還是做生意的範圍。這樣啦！你平常時，往東最遠到那裏？往西呢？往南呢？往北呢？

往東啊？東指的是那一邊？

（南京東路那邊。）

答：喔！我差不多常只到林森北路而已，再過去，我就很少去了。南邊啊！大概是和平西路到經濟部那一帶。西邊啊！那就是萬華，大概到萬華車站而已，我很少出門啦！北邊啊！那一定是北投那裏啊！

#### 2. 問：台北有無中心？在那裏？

答：中心？有啊！你問的是商業中心或是住宅中心？

問：都可以，你說說看！

答：如果要說商業中心，當然是西門町那兒，那邊商店很多，人也很多，電影戲院多，百貨公司多且大間，車嘛也很多，比較複雜。

如果說住宅區，最主要以東區那邊為主。

問：你說的東區是指那邊？

答：如信義路、仁愛路、民生東路一帶，那裏看起來比較高，不像我們這裏啦！

#### 3. 問：台北市最有代表性的地方是那裏？

答：最有代表性的當然是西門町，大家也都知道，那裏最熱鬧，也最亂，和別的地方不一樣，如果坐車坐在那裏，都知道西門町到了。

問：還有沒有什麼地方可代表台北？

答：你說的代表性，是要說好的，還是要說壞的？

問：都可以！你儘量說！

答：如果說好的、熱鬧的，那就是剛講的西門町，如果說壞的，最糟的是迪化街那一帶，違建多，住民水準低，又很多流氓聚集，政府該好好改善才對。

問：還有其他呢？

答：其他像圓山飯店，我們都曉得，在我們這附近，但是我們都沒進去過，那是高級飯店。

中山北路，做的都是高級商業區，有些專賣外國貨的商店，那裏東西都很貴，我們很少去逛。

還有像延平北路到台北大橋，橋下都是工人聚集的地方，那也是台北的特色，不過比較低級啦！

#### 4. (1) 西門町／中華路

知道啊！那裏就是商店多、人多、電影戲院多，我們去那裏都是看電影較多，很少逛百貨公司。

#### (2) 城中區／重慶南路

城中區是不是火車站前那一帶？像中山堂、新公園，人多，行政大樓也多，如總統府、外交部啦，那裏路很寬喔！希爾頓在火車站前，它騎樓下好像常常都是很多人在等車。重慶南路，我不太熟，只知道有小美、義美在靠路頭那裏，也有很多人。

#### (3) 台北車站一帶

那裏啊！車很多。地下道很多小攤販，每次走過都很擠，很吵，空氣不好。

#### (4) 圓山

不知道有什麼，只曉得有個圓山飯店高高在上，天文台在那附近，還有動物園、兒童樂園，有飛機常飛過

#### (5) 頂好市場一帶

沒有去過哪！不熟。

#### (6) 中山北路一帶

做生意很好，但是要有資本，那都是高級商業，我們做不起。

那裏大樓很多，也有很多車往士林、北投，比較常去的是馬偕醫院。

#### (7) 延平區／大稻埕

那兒也不太熟，圓環較熱鬧，第一劇場和大千百貨公司較常去（他朋友在旁提醒他）。

#### (8) 萬華

龍山寺一帶有夜市，但是我們也很少去。

#### (9) 大龍峒

那就是孔廟做代表

還有沒有比較有印象有特色的地方？

沒有啊！這附近都是住宅區，居民水準都不高，沒什麼特殊的地方。

#### (10) 中山區／松山區

不太熟哪！在那裏啊！

#### (11) 植物園一帶

聽過，但是却沒去過，不知道在那裏。

#### (12) 台大／公館

聽聽那兒有夜市，東西很便宜，但是太遠，沒去過。

#### (13) 士林

夜市很大，但是那裏路都很狹、很難走、很擠，像光華戲院、陽明戲院附近，路都很狹呀！

5. (1)由國父紀念館去西門町如何走？

在國父紀念館附近搭公車，直達火車站，再走過去就對了，反正大部份公車都會經過火車站，從火車站再走過去就很快了。

路上會看到什麼，我也不大清楚，你走看就知道啦！我沒有走過這條路。

深入訪談對話記錄 2

丙先生

年 齡：33歲

職 業：雜誌編輯及藝術工作者

教育程度：大學畢業

居住地區：松山區（近兩年）

工作地區：松山區（近四年）

居 留 期：生於斯、長於斯，世居大稻埕

常用交通工具：摩托車、計程車

自認對台北的認識：熟

( ) 內為訪問員所提出的問題，或補充。

1. 台北市大概的範圍在那裏？

現在是東邊到松山／松山車站

西邊到淡水河

南邊到新店

北邊到士林、北投

(對舊市區的範圍、大台北行政區亦瞭如指掌)

2. 有中心嗎？

現在應該是火車站到西門町一帶。但是現在的中心沒有以前的重要，因為以前發展較集中，現在的重要性分散開來，中山北路、頂好一帶都算是一個小的中心（那城中區呢？）

就是舊城門一帶，老台北所說的城內。

西門圓環到火車站一帶是一種莫明奇妙的中心，大雜燴，比較多種類的活動，綜合起來很熱鬧。

3. 最特別、最具有代表性的東西、路、地點、地區有那些？

就視覺而言是大樓，但最具性格的特徵是總統府。這是和國內城市的比較，和其他城市不同的東西，實在講不太出來。

(回答時有些猶豫，不十分肯定，強調無法和國外城市作比較，因為不曾去過。)

(比較喜歡的有些什麼呢？)

主要的是敦化北路的樹、公園的氣氛(例如新公園、植物園等)。人的活動在其中功能相當重要，居住方面還是民生社區舒服，空間寬敞、綠地多。

較次要的有：

(1)中山北路散步，朝北走視覺上較有變化，山的層次感是北市最好的。

(沿路有沒有可以幫助你分辨位置所在的東西……？)

• 樹蔭蓋到紅磚道，很長的一段都沒有東西是大同工學院那一帶。

• 馬偕醫院，上一個山坡，一邊有山

• 天橋、復興橋

(南京東西路的交叉口呢？)

以前是特殊的，現在沒有了。

(是因為其他交口也都發達起來的緣故？)

對了。

(2)敦化南北路，清新、寬、車道劃分清楚，不擁擠。

(3)「以前的」仁愛路。

(4)南門到小南門一段，有許多的茄冬樹，讓人散步。

(5)就台北市來說，現代大樓是很奇怪，但是就應該有，刺激性並不太大。

(6)另有一種感覺是蠻重要的：攤販集中之處。只憑直覺而不考慮到它的衛生問題，覺得這都市還可親，有人情世故，出現的地方很有意思，很自然，總是出現在最自然的地方，就結構和周圍的環境而言，毫無突兀之處，在都市裏蠻需要的，走路都特別合適，倒並不一定是指圓環那一帶。

(7)最近才有的是台北新公園的池塘和小橋那裏，有人餵魚，有人賣一碗一碗的浮萍，尤其是在假日的時候特別熱鬧，也特別健康一點。

(8)一清早的台北，清潔工人掃地，車輛沒那麼多時，公園或較多的路旁都有人在運動。

(9)另外有些晚間有交通人行管制的地方也比較愉快。(拿時間來說，有沒有下午的台北、晚上的台北之類的呢？)

有！上下班的台北，噪音奇多，空氣髒，灰以及煙，車子擠，本來做完一天工作，是個想休息的階段，結果更累，整個都垮掉了。

在時間上說，除了住宅區以外，其他地方日夜都有很大的不同。辦公區白天很熱鬧，晚上九點以後就什麼都沒有了。在台北中午11、12點看得出來，吃的活動很明顯，自助餐、賣便當的都出來了，早上如果沒人打拳就一定是過了七點。

(還有沒有？)

大樓的影子也可以做時間的指標啊！天色啊……

(那麼台北市的夜生活呢？)

夜生活表面現象最激烈的大概是四個：

- 電影上下場人潮洶湧
- 商業區、中華路，人擠的連路都不能走，西門町那一帶特別如此。
- 萬華寶斗里，以前在江山樓，已經式微了。另外還有在西門町、武昌街、萬國戲院、峨嵋街那種地方也很特別，比較礙眼的地方。
- 夜市：士林廟口及菜市場

綜合性、道路狹窄、人潮洶湧、年青人特別多。

#### 重慶北路

靠圓環是成衣百貨，靠北邊是飲食，範圍較大，人也相對的較疏散。

#### 華西街

較偏重於吃，（有沒有什麼特別的？）有一點特別，氣味比較老點，歷史悠久，建築的年代感覺較久一點，攤販的內容型態以賣藥的較多，活動比較傳統些。

延平北路過台北橋以後，延平北路三段也有一些，亂，不整齊。髒，嘈雜，比較說不出個特色，不是個好地方。

各地內容都差不多，小部份有遊戲設備，其他以飲食居多。

（剛剛是談一天，如果說是一年呢？季節上的呢？）

- 木棉樹：冬天什麼都沒有，春天開花了，其他時候都是綠綠的。
- 中山北路三段的楓樹；冬天落葉或變紅。其他行道樹都沒有這種感覺，現在杜鵑花幾乎都沒有了。
- 夏天馬路很燙，冬天高樓夾巷風強。
- 比較小的，比方說植物園的荷花。

對了！還有4月安全島上野生的蒲公英！

（節目呢？）

沒什麼明顯，到處都是國旗，也是個景觀，「華西街」特別強、多！

4. 特別糟、特別難看的地方有那些？就整體而言，直接的印象真的是沒多大區別，除非說要再進一步分析。以建設問題來說，對進行中的工程多沒好感，太妨害生活所需之安寧或視覺上的舒適，甚至於髒、噪音等等，只能在理智上給他希望，很難給他很大的好感。只有一點是例外，如果那工程很特別，譬如從來沒看過的大坑、搭得很好的大鋼架，可以為複雜但單調的都市生活帶來一些調劑，有些變化。

（複雜但單調？怎麼說？）

除了幾個地方以外，沒有季節的變化，視覺上建築物也

大同小異，從高樓下望亂亂的、沒什麼好的圖案，空氣也是悶悶的，車子很多，車子很多很多。尤其對固定上下班的人來說，例如公務員。

5. 前面你曾經提到「以前」和「現在」，你是怎麼個分法的？這可以分成幾個階段來說。譬如說25年30年前台北很小，跟鄉下有很大的區別，只有中山北路，西邊到淡水河，東邊到新生北路，南到萬華龍山寺，北到大龍峒。這可以算是第一階段。

第一階段：

那時大龍峒在那裏？包括那些地方？

哈密街、蘭州街屠宰場、保安宮那一帶，過台北橋以後就是了；過了大龍峒以後就沒房子了，界限相當明顯。

萬華、龍山寺呢？

萬華龍山寺接到西門町一帶，中間有個過渡區，龍山寺那一帶晚上燈比較亮，攤販比較多，雙園那一帶都是竹林。

那時西門町範圍有多大呢？

紅樓成都路這一帶，偏向成都路這一帶，到內江街、長沙街就不熱鬧了，再過來就是萬華了。

大稻埕呢？

基本上以圓環為中心，從圓環延伸到長安西路這一帶也是精華區，直到20年前才比較衰落，8年前才拆。那時迪化街很蓬勃，賣雜貨乾糧，街窄窄的，所以特別熱鬧。延平北路類似現在的西門町，有許多主要的商店，以前買東西上延平北路，現在上百貨公司。

中山北路有沒有什麼特色呢？

路特別寬，比較高級，好像跟一般人沒什麼關係，最遠到動物園中山橋，再過去就沒有什麼關係。這邊有幾條通、幾條通，宿舍區，詔安市場。

（那時中山北路就叫三線路了？）

三線路不只中山北路，台北城牆拆掉以後，城基都改成三線路。中山橋以前叫明治橋，日本人蓋的。宿舍區都是大院，有很多樹，很高級的房子，馬路又寬，車子又沒那麼多，當中有安全島就到了三段，美國人出入相當多。到了美軍顧問團周圍，還會踩到柏油路上的洋煙蒂，那時柏油的配方較差，夏天會溶，黏黏的，光腳丫踩下去會燙死。

那時的殯儀館在現在林森北路、新生北路和南京東路交叉的地方，叫做燒死丸，很好記，是火葬場，也是台北市的邊緣。瑠公圳根本是灌溉用，旁邊是田地，抓魚抓田雞，還去打獵，順着瑠公圳下去到圓山那一帶，有斑鳩，還有其他很多鳥、兔子等等。南邊到萬

華、公館一帶，台大那裏是住宅區，其他什麼都沒有。現在的行政院、市議會、立法院的水溝裏還有蝦子、魚……三輪車是主要工具，公共汽車還沒有那麼發達，只有十幾路公車，14路就已經開到市外、三重了。30年前鐵路是主要交通工具，整體而言，交通很單純。

（還有什麼不同的嗎？25年前30年前？）

聲音，聲音很多。

穿本底的，走在路上咔拉咔拉響，白天晚上的叫賣聲也很多，人的聲音很豐富，很親切，25年前才開始賣臭豆腐，更早些有大餅、饅頭、豆沙包。

（能不能多說一些？舉例來說。）

譬如說，敲鐵碗的賣魚丸湯，搖竹桶的賣烤蕃薯，敲竹撥子「剝！剝」賣餛飩，另外一種像搖竹桶一樣的原理，只是搖鐵罐子，賣蕃薯。一串鐵片一甩一甩，補雨傘；賣洋菜、菓菜凍的是把一個大碗擦的很乾很乾，再用手去擦一圈～嗡嗡聲，聲音不大，但聽得清清楚楚。有那「嗶嗶」聲賣麵茶的，麥芽糖是敲鐵。這些都是台灣本地的，叫賣聲很生活化，很親切。大陸來的那些傳統的台灣人根本不吃那個，所以有些地區性，多半在遠東建築、軍眷區開始，25年以後才漫延開來，一直到成爲全市性的。大陸人很多，在台北車站前開小館子，賣鍋貼、水餃這些，然後到了中華路。令人覺得比較不同的是飲食，除了這些外，沒有什麼不同。

第二個階段：

25年到10年前又是一個階段。台北市一直在漫延，那是腳踏車的巔峯，到三輪車轉業後，計程車、摩托車開始出現。最早的黃包車是大陸來的，劉銘傳光緒10年，大概，台北城蓋好便從上海引進50輛。日本人來了以後，開始用日式的，有充氣的輪胎，老一輩的人到現在仍叫三輪車做手車，因爲以前黃包車就叫做手車，黃包車本身在30年前就沒有了，差不多，那時很難看到大型摩托車，汽車多半是黑色的，公車發達了。

就四周的發展來說，東邊發展得較快，已經快到光復南路，差不多和中崙合在一起，北投天母那邊仍繼續發展，但社子、葫蘆島、劉潭那裏仍然很鄉下，士林是一個單元自己發展，北邊還沒有整個連起來。光復南路西邊還是沼澤地。

四樓開始出現了，開始有公寓房子在西門町中山北路那裏。20年前開始蓋天橋了，漸漸開始覺得有建設。不久以後，又有中興橋。西門町蓋了中華商場後，是一個很

明顯的區別，有大事繁榮的感覺。火車漸漸開始不冒煙了，開始改用柴油機頭，也就是飛快車小姐出現的時候。稍晚還有百貨公司的興起。

另外，20年前街頭很多戲，技藝之類的東西很多，也許是小孩子的關係會特別注意，記得這些。賣給小孩玩的東西似乎比現在更豐富，可以看到他們做。

（還有些什麼？多說一些。）

麥芽糖，在那裏揉揉，揉到好，搓成白色，有的做到很細很細的；還有鐵絲彎成的三輪車，拉條橡皮筋，會跑。用小木片、竹片削成很薄的片，做到4吋長左右的十八般武器。這些人都是到處走。食物也有是現場做的。還有一種拉糖，拉得很長，好幾丈，動作非常快，折成好幾段，動作很大，小孩都圍過來看。

街頭戲、街頭技藝的衰敗似乎和電視的出現有些關係。電視一出來感覺完全不一樣。剛開始時還很可愛，鄰居有了電視，大家會圍去看。鄰居嘛、朋友嘛，遠親不如近鄰，隔閡少，剛開始出來時還蠻有味道，以後就慢慢改變了。起碼電視的出現是個里程碑，其他的建設也配合起來。人口比較雜，流動比較厲害，公寓也出現了，特別多，像八卦陣一樣。價錢比較貴的玩具也多起來，逐漸被普遍的接受了。

第三個階段：

十年前到現在該算是第三個階段。開始建設，都一起來。觀光飯店也是那時候興盛起來，新的圓山飯店，也差不多那時候。雖然高樓有限建，但南京東路一、二、三段就是在這十年中蓋滿了，蓋成一條很整齊的天際線。早期的美而廉一出來是很令人羨慕的。幾條大馬路都拓寬了，很高的高樓出現了。交通大亂，很明顯的大亂，沒有一天不在建設。

（你覺得陸橋和地下道怎麼樣？）

設計得不好，不方便，心理上的不方便。每走到一個地下道都像走到一個不同的地方。橋也只要一邊上下。一般說來這十年來的變化比較細膩些。收入好了，咖啡廳、飯館比較多，尤其是咖啡廳突然流行起來。中山路、西門町尤其多。

（還記得有個文藝沙龍，不知道還在不在？）

還在，還在，只是已經不一樣了。還有野人。更早更古老的是明星，算是南區的，北區是波麗路。因爲這類場所多了，所以也不很觸目。保齡球館之類也起來了。另外就是家庭的電氣化。全國性的經濟蓬勃影響下，物質的可能性增加了，消費的類別也比較不同了。這兩三年來的轉變也特別劇烈。畫廊出現，玻璃建築物出現了。好像是由過去的殘破和未開化往上爬，這2、3年內超

過飽和，造成了相當程度的享樂、需求與浪費。多的簡直不得了，兩三年內巷口車子都排滿了。玻璃房子、錄影機系統，還有連帶着的社會問題。個人的隱私權更強，增加了隔閡。買畫成了投資，畫廊一下子蹦了出來，超級市場這2、3年來才真正被接受了，這東西5、6年前已經有，但並不那麼被普遍接受。而老式的市場紛紛被淘汰了或改變形式中，樓房式的市場攤位形式還有些尷尬。雖然說舊市場混亂、髒、不衛生是它的壞處，但它也有一種人際關係，對「事物」的認識方法，人情味，做生意的方式。

6. 如果作一個整體的比較，現在和以前最大的不同在那裏呢？

世界小了。因為現在房子都蓋得儘量高，至少4層，6、7層，還有更高更高的，天空的角度不一樣了。天空要很高才看得到，那種感覺很不舒服。巷子又那麼窄，對面就是牆壁、燈光、窗、視線一下子就碰到東西，感覺又很不舒服。空間的速度快，車輛……時間的要求比以前嚴格、不舒服、很匆促，沒辦法輕鬆，空氣太壞，人太擠。方便的事也不少；到百貨公司什麼都買得到，但又實在很厭惡，設計太現實，一寸空間都要做攤位賣錢，不會考慮到動線等等。

服務的項目除了高價項目如理髮廳、三溫暖以外，人的態度都不好。一心只求利，急就章，髒髒亂亂，原來國民性就不夠好，在這狀況下更差。買東西？那不得了，那好兇，什麼都很兇。感覺上倒傾向攤販。方便的結果是少勞動，運動變成要做的事，以前是生活中的一部份，如果不瞭解這一點，就會生病，所以運動器材會發達。什麼都方便了，但是「好」「壞」都一起誕生，有些矛盾。

7. 對未來有些什麼期望呢？在實質環境方面？

減少車子，增加空地。又要方便的交通，又要車子少。大工廠要離遠一點，空氣實在太壞了。人口要疏散，節育很重要。人擠到一個程度實在也快樂不起來。一清早去新公園去看那些做晨間活動的人，就不會那麼討厭，但這些人，同樣的人在店裏、在辦公桌後就……還要建立一些概念，而不只是唯利是圖。國民品質是基本的問題，其他都是表象。為將來的生活着想，彼此相互適應，相處融洽。要關心環境，要有足夠的知識，需要較特殊的人帶動這種風氣。戶外活動要多，有這種空間，讓人人都能從公寓的格子裏走出來。提供共同的娛樂活動，更多的場地及方式，好經驗的累積十分重要，例如以前的野台戲，現在新公園露天舞台的活動。還有讓人人覺得你附近和你是息息相關的。以前破舊的違章建築區

中，人和人之間的距離很小，人際關係密切，人情味。水溝不通，大家一起來處理。前次到板橋去，遇到位鄉下老頭自己投資蓋房子，他提到以前房子是不動產，現在房子是動產了。讓我感觸很深。

8. 以下這些地點大概的範圍、位置和特點？

西門町：西到環河南路，東跨鐵路到延平南路，北到漢口街。是一個以中華路為中心的橢圓。

特點：• 當中的圓環，圓環上的陸橋。

• 和警察捉迷藏的地攤。

• 各行各業。

• 沒有什麼辦公的地方，好像沒有住在那邊的人。

• 車子很多，等火車很久。

• 人擠來擠去，尤其是晚上，中華路從漢口街到成都路簡直寸步難行，簡直受罪。吃的、奢侈品、各式各樣的咖啡廳、各種館子、飯店、冰店，各種型態的吃。

• 招牌、霓虹燈那種嘈雜感。

中華路：第1~5幢外，6、7、8不是要地。說中華路等於說中華商場，已經是一種象徵，那個長長的島的代名。

特點：• 2樓不必下樓可以走完。

• 2樓全是吃，1樓是雜貨，都不是好貨。

• 靠火車軌那邊很醜。

• 像一個島，很不容易進去，要過橋才能到。

• 很長一條屋頂上面的霓虹燈。

城中區：以前城內的範圍在中華路、忠孝西路、愛國西路、中山南北路間，和西門町不一樣。西門町只有一點，就是由成都路延伸到衡陽路和博愛路的地段。

特點：• 自成體系，政治文化、金融業。

• 辦公室很多的地方，銀行、書店、學校、公園、政府機關的地方……。

（和西門町比較起來沒有不同？還是一樣？）

不一樣，兩個在時間上剛好相反，一個白天，一個晚上熱鬧。

西門町：很密集，店面也好，商業單位也好，都很小，巷道和路也都覺得很小，所以招牌比較突出，中華路武昌街的招牌都掛滿了，一眼看去可以一直看到淡水河邊，中間覺得密得要命，但是因為樓不高，所以沒有壓死人的感覺。

城中區：寬、舒坦，樹比較多，大招牌較少，樓比較高。晚上活動安靜，比較透氣，因為有幾個沒什麼建築的地方。公園啦！大馬路啦！得以喘息

，覺得是「空間」，和火車站相對，那裏東西太擠，沒有空間感。

火車站一帶：火車站就是火車站，跟總統府就是總統府不一樣，希爾頓旁的空地也算在內。北門、市議會是和火車站這一帶分開的。

- 特點：
- 東西太擠，沒有空間感。
  - 希爾頓那幢「獨立」的高樓，四周的樓雖多，但它是獨立的。
  - 廣場很奇怪，當中那地方，好像有空間，但人家不能去，不可親，也許是像一個島，浪費了的一個地方。

圓山：過了酒泉街（應是庫倫街），東到中山北路兩旁，西到鐵路，北邊過橋到圓山飯店附近而已，劍橋、大直不包括在內。

- 特點：
- 動物園是想像中的，但視野看不到。
  - 安全島上的樟木，行人道上的楓樹。
  - 中山橋、兒童樂園、圓山動物園的辦公室、跑馬場、美軍單位，房子都不高，裏面寬廣，像禁地、不可親。
  - 路邊賣海螺、小玩具、公共汽車招牌、地下水道、臭水。
  - 高連路是最新的印象，飛機現在比較少，天文台新蓋了大屋頂就突出了，太原五百完人塚已經被圓山飯店取代了。忠烈祠却覺得是屬於大直的。
  - 整體的特性包括地形有變化、有大空間、大的變化、斜的小坡走起路來有勁，視線中蠻愉快的，除了被高速公路切斷，多了一條線以外。間歇性的擠車子。但整體感覺仍是輕鬆悠悠閒，有紅磚道可以走，車子歸納到一邊去，又有綠樹，心裏急的時候，走到那裏也還是會輕鬆些，雖然有些坡度但又和陸橋的感覺不一樣。

（中山橋以前和現在比怎麼樣？）

小時候，漂亮！下面的水又好，以前到那裏總要徘徊一陣，現在是泰山壓頂，一過了橋好像到了很複雜的地方，路很複雜，沒有空間可去，上圓山飯店的路、去士林的路、去葫蘆里的路糾葛成一塊，並不愉快。

- 跟以前比起來外國人比較少，以前有奇怪的女人（現在比較普遍），又有一般的中國人，老的小的，臉孔奇怪的外國人，步伐整齊的憲兵咔嚓咔嚓地列對而過，那感覺好奇怪。

頂好市場：範圍很小，就是從敦化南路過去，頂好市場

，加上後面的巷子、對面的愛羣，西邊原來的百花田，東邊中心診所，不超過一個路口左右。

- 特點：
- 走到那邊不覺得是在台灣，尤其是1、2年前，有時會新得讓人覺得好像到了外國，美國啦！圖片中看到的大都市，跟我以前的經驗不太一樣，房子的樣子太奇怪，愛羣、頂好都是廣場高房子的型態，櫥窗裏賣的東西是西門町委託行裏賣的，外國最摩登。中心診所很現代化，以前台灣都沒有。

大稻埕：民族西路、淡水河、重慶北路、鄭州路一帶。

- 特點：
- 沒落了，沒有別的地方發展得快，尤其是貴德街、長安西路、塔城街的洋樓都拆掉了，蓋起高大的房子，樓梯一直拐，拐到屋頂上去。一個個窗子，一間間的房子。最不同的地方是堤防整個拆掉了。以前半西洋式房子都拆光光，走到西邊都不認得了。
  - 西邊雖然拆了些，還是有老房子。永樂市場那邊、民生路以北變化不大，乾糧雜貨行都還在。延平北路上沒有太多的變化，至少在感覺上。迪化街變化也不大，房子有些改，老房子比較看不到，南邊有很大的大樓，感覺上變化並不激烈。
  - 酒家集中區。

萬華：老範圍、鐵路、河邊、長沙街中興橋、大理街，是個不規則的形狀。

- 特點：
- 龍山寺是中心，廣州街、華西街大拜拜等。
  - 舊貨市場，老松國小旁是五金工具，對面是雜貨，有一陣子還漫延到昆明街。
  - 老行業都被淘汰了。刺繡花店、佛具店、攤販、老人茶、金子舖等，還有一些在環河南路、中興橋引道，加上地下道，我的媽呀！
  - 過年時候特別好，西昌街市場、三水市場、康定路、廣州街附近，祖師廟到青山宮之間，廣州街、康定路、華西街之間，康定、廣州、和平西路間都是台灣傳統過年味道特別濃厚的地方。過年前三天，賣春聯、春花、甜點、年貨、貢品等就在路邊走廊下，不像永樂市場的不見天。

（萬華和大稻埕最大的不同在那裏？）

- 大稻埕比較新些，萬華更老，萬華廟比較多、比較大，大路上的老建築物也比較多，但清末到日

據初期的行業特色較少集中。大稻埕行業特色較強，有名的廟也比較少。

- 二者都很亂，原來並不亂的，車子是一個原因。西昌街以前是老式傳統中國房子為主，現在整條路都是高樓立刻就覺得亂。
- 新、舊交雜變成亂，無趣的變化，差距太大，不能配合；譬如說貴陽街並不覺得亂，完全是老式的。

大龍峒：(範圍見前文)

- 特點：• 老的東西不多了，古蹟本來很多，現在也都殘破不堪。哈密街已經拆了，馬路加寬。蘭州街公寓多了。江山樓的妓女戶也沒落了。一般說來沒有什麼東西特別，雖然老先生還叫它老地名。
- 保安宮和孔廟連在一起，是個比較重要的中心。

松山區：基隆路、成美吊橋、忠孝東路及河那一帶。

- 特點：• 以前還是小蘇州，所謂的永春坡。
- 中心區在媽祖廟、饒河街。接麥克亞瑟公路那裏的市場也很熱鬧。
  - 各種鐵工廠很多，空氣不好。

## 註釋

註 1: Sitte, Camillo, "The Art of Building Cities," Translated by Charles T. Steward, N. Y. Keinhold pub. 1945, pp. 1~2.

註 2: Hall, Edward, "The Quality of Man's Environment." 王立甫譯, 「人類環境的品質」, 台北, 三山, 民國六十三年, pp. 81~82.

註 3: 此段參考同註 2, pp. 80~83.

註 4: Lynch, Kevin, and Lloyd Rodwin, "A Theory of Urban Form" JAIP, vol. 24, 1958, P. 201 姚仁喜譯, 「一個都市形式的理論」, 摘自漢寶德編譯, 環境心理學, 台中, 境與象, 民國六十二年, pp. 47~48.

註 5: Rapoport, Amos, "Human Aspects of Urban Form," N. Y., Pergamon, 1977, P. 40

註 6: Bartlett, Sir Frederick, "Remembering," Cambridge Press, Originally Published 1932, 雖然其意象與圖式之概念可能較老, 但為心理學方面之首用, 見註 5。

註 7: Head, Sir Henry, "Studies in Neurology," 1920, 巴雷特由神經學者海德的構念發展出意象與

圖式的概念, 見Canter, David, "The Psychology of Place," London, Architecture Press, 1977, P. 15.

註 8: 杜布吉調查人取向方法以及假想圖發現取向的基本方法為家的中心性與座標系統。地理學家葛利華觀察孩童之環境認識為利用自己身體的位置取向等。Moore, Gary T. and Reginald G. Golledge (ed.), "Environmental Knowing," Penn., Dowden, Hutchison and Ross, Inc., 1976, P. 16.

註 9: 同註 8, Preface, Xii-Xiii。

註 10: Tolman, Edward C., "Cognitive Map in Rats and Man," Psychological Review, 1948, 55, pp. 189~208, 對認識地圖之研究對城市取向與意象地圖之研究有重要的啟發, 參考Ittelson, William H. et al. (ed.), "An Introduction to Environmental Psychology," N. Y. Holt, Reinhart and Winston, 1974.

註 11: 同註 5, Boulding, Kenneth, "The Image: Knowledge in Life and Society," 經過鮑丁之使用, 政治、國際研究、地理學、人與環境研究、市場等與其他等域及一般性談話都開始廣泛使用, 以致於其意義變得十分廣泛而模糊, 拉普普對意象的一般概念與意象概念的發展作詳細的說明, pp. 40~47。

註 12: Strauss, Anselm L., "Image of the American City," N. Y. Free Press, 1961. 參見註 8, P. 20, Xiii.

註 13: Lynch, Kevin, "The Image of the City," Cambridge, M. I. T. Press, 1960, pp. 8~9.

註 14: 同註 10, P. 289.

註 15: 同註 8, pp. 16~17.

註 16: 同註 13, P. 4.

註 17: 同註 8, P. 4.

註 18: Lynch, Kevin, "Managing the Sense of a Region," Cambridge, M. I. T. Press, 1976, P. 4.

註 19: 同註 5, P. 116, Crane, David A. "Review of the City" AIPJ, vol. 27, 1961.

註 20: Canter, David, and Peter Stringer, "Environmental Interaction," N. Y., International University Press., 1975, P. 226.

- 註21：同註5，p.116。
- 註22：同註5，pp.116~118。
- 註23：同註15，pp.170~171。
- 註24：見Proshansky, Harold M. et al. (ed.), "Environmental Psychology (2nd edition)," N. Y., Holt Rinehart and Winston, 1976, P.102。
- 註25：見Downs, Roger M. and David Stea, Image and Environment-Cognitive Mapping and Spatial Behavior, Chicago, Aldine Pub., 1973, pp.79~82。
- 註26：同註5，pp.31~33。
- 註27：同註5，pp.36~37。
- 註28：同註8，P.5。
- 註29：同註5，P.115。
- 註30：同註25，P.9。
- 註31：同註5，pp.8~11。
- 註32：基本概念之建立請參考註5，ch.1。
- 註33：同註5，P.3。
- 註34：同註8，P.11。
- 註35：同註24，P.294。
- 註36：同註8，林區之前言中為繪圖法所作之辯解，viii。
- 註37：孔憲法，林區氏都市意象研究方法之應用與修改——澎湖羣島實例研究，中國文化學院實業計劃研究所工學組碩士論文，指導教授，王鴻楷、夏鑄九，民國六十八年七月，第三章，第二節，問卷表太長或繪圖過多，使得繪圖部分之回答意願顯著偏低。
- 註38：同註25，P.84，已發表研究之城市個性見頁101。
- 註39：同註25，pp.141~143。
- 註40：同註25，"Orleans, Peter Differential Cognition of Urban Residents: Effects of Social Scale on Mapping," pp.116~117。
- 註41：同註25，Francescato, Donata and William Mebane, "How Citizens View Two Great Cities: Milan and Rome," P.146。
- 註42：同註18，P.60，林區建議之策略有三：(1)在傳統規劃模型中從事之區域性的分析與政策，(2)與特別選擇的業主作直接溝通的新團體，(3)問題取向的工作小組。
- 註43：同註18，P.61。
- 註44：同註18。
- 註45：我們將來研究所得到的經驗應用於台大都市計

室所正從事的「高雄市土地使用管制計劃」中有關都市意象的調查工作上以作為檢驗。

- 註46：同註25，pp.134~135。
- 註47：同註13，P.85，它與意象元素之地區 (district) 不同，它可以由數個元素構成，是可大可小的整體，林區早期由布朗 (Brown) 之觀點加以發展後一再應用於基地計劃之地方性分析與社區計劃之地方性意象研究中。
- 註48：Bloomer Kent. C., and Charles W. Moore, "Body, Memory and Architecture," Yale University Press, 1977, PP.37~44。
- 註49：同註25，pp.134~135。
- 註50：同註24，源出於法語，指一地方、地點，參考 Strauss, Anselm, Life Styles and Urban Space, pp.535~536, "Locale"與"Location"概念之比較。

## 參考書目：

### 一、專書 (中文部分)

1. Hall, Edward, The Quality of Man's Environment, 王立甫譯，「人類環境的品質」，三山，民國六十三年。
2. 漢寶德編譯，環境心理學，境與象，民國六十二年。
3. 白瑾編譯，都市設計專集，成功大學建築系，民國六十二年。
4. 孔憲法，林區氏都市意象研究方法之應用與修改——澎湖羣島實例研究，中國文化學院實業計劃研究所工學組碩士論文，指導教授，王鴻楷、夏鑄九，民國六十八年七月。

### 二、專書 (英文部份)

1. Lynch, Kevin, "The Image of The City," M. I. T. Press, 1960.
2. Lynch, Kevin, "Site Planning" (2nd edition), Press, 1971.
3. Lynch, Kevin, "What Time is This Place?" M. I. T. Press, 1972.
4. Lynch, Kevin, "Managing the Sense of a Region," M. I. T. Press, 1976.
5. Lynch, Kevin (ed.), "Growing Up in Cities," M. I. T. Press, 1977.
6. Proshansky, Harold M. et al. (ed), "Environmental Psychology (2nd edition)", Holt,

TABLE II.1 Characteristics of city image drawn from published studies

Principal Investigator and Year Published	City <sup>1</sup>	Interview Sample (Number and Predominant Type)	Importance of Urban Elements <sup>2</sup>					Investigator's Comments
			Land- marks	Nodes	Paths	Edges	Districts	
K. Lynch (1960)	Boston (United States)	30 (Professional, managerial)	●	○	○	○	●	One strong edge; distinctive districts; confusing paths; understand structure.
	Jersey City (United States)	15 (Professional, managerial)			○			Lack of character; formlessness; low imageability.
	Los Angeles (United States)	15 (Professional, managerial)	○	○	●			Less sharp image; visually faceless; but active, ecologically ordered.
D. de Jonge (1962)	Amsterdam (Netherlands)	25 (Wives of skilled and white-collar workers)		●	●			A very strong image; strong predominance of main elements; spider web structure.
	Rotterdam (Netherlands)	22 (Wives of skilled and white-collar workers)	○	○	○			Over-all image weaker; buildings seen more clearly; no clear boundaries.
	The Hague (Netherlands)	25 (Wives of skilled and white-collar workers)	○		○		○	No wide straight path; separate elements and buildings; vague as to boundaries.
J. Gulick (1963)	Tripoli (Lebanon): entire city	35 (Students, upper middle class)		○	○		●	Stresses districts geographically distinctive or nodes; buildings not a major focus.
T. F. Saarinen (1969)	Chicago (United States)	42 Area workers	●		●		●	Tightly defined areas with internal detail.
		18 Suburban students			●	○		Broader areas.
		12 University students	●		●	○	●	Broader areas and external landmarks.
H. Klein (1967)	Karlsruhe (Federal Republic of Germany)	1118 (Residents)	●	●	○			Rational; striking landmarks; highly linear; imaged centre moving westward.
D. Appleyard (1969)	Ciudad Guayana (Venezuela): entire city	320 (Residents of selected settlements)		○			●	Little 'common' urban knowledge of city; higher for local areas; higher for lower-income population.
D. Stea and D. Wood (1970)	Mexico City: city and centre	335 (Residents of selected areas)	●	○	●		●	Edges almost entirely absent; strong domination by major paths; district landmarks.
	Puebla (Mexico): city and centre	144 (Residents of selected areas)	●	●				Streets extremely regular; highly legible but uninteresting.
	Guanajuato (Mexico): city and centre	114 (Residents of selected areas)	●	●	○			Highly irregular; unstructured; binodal.
	San Cristobal las Casas (Mexico): city and centre	176 (Students 12-18 years)	●	○	○			Legible city; clear and strong pattern of spatial activity.

<sup>1</sup> Central areas unless otherwise stated.

<sup>2</sup> The importance of elements is given as follows: ○ Important element; ● Very important element.

SOURCES: Kevin Lynch, *The Image of the City*, Cambridge, MIT Press, 1960; Derk De Jonge, 'Images of Urban Areas: Their Structure and Psychological Foundations,' *Journal of the American Institute of Planners*, Vol. 28, November 1962; John Gulick, 'Images of an Arab City,' *Journal of the American Institute of Planners*, Vol. 29, No. 3, 1963; Thomas F. Saarinen, *Image of the Chicago Loop* (unpublished paper); Hans-Joachim Klein, 'The Delimitation of the Town-Centre in the Image of its Citizens,' in: E. S. Brill (ed.), *Urban Core and Inner City*, Leiden, 1967, p. 286-306; Donald Appleyard, 'City Designers and the Pluralistic City,' *Planning Urban Growth and Regional Development: The Experience of the Guayana Program of Venezuela*, Cambridge, MIT Press, 1969; David Stea and Denis Wood, *Un Atlas Cognitivo: La Geografía Psicológica de Cuatro Ciudades Mexicanas* (in press).

This table is reproduced from Table 2, pages 654-655 in an article by Robert W. Kates entitled "Human Perception of the Environment". From the *International Social Science Journal*, Volume XXII, No. 4, 1970.

Reproduced by permission of Unesco and the author.

- Rinehart and Winston, 1979.
7. Downs, Roger M., and David Stea (ed.), "Image and Environment," Aldine Publishing, 1973.
  8. Moore, Gary T., and Reginald G. Golledge (ed.), "Environmental Knowing," Dowden, Hutchinson & Ross, 1976.
  9. Canter, David, "Environmental Interaction," International University Press, 1975.
  10. Canter, David, "The Psychology of Place," The Architectural Press, 1977.
  11. Rapoport, Amos (ed.), "The Mutual Interaction of People and their Built Environment," Mouton Pub., 1976.
  12. Rapoport, Amos, "Human Aspects of Urban Form," Pergamon Press, 1977.
  13. Ittelson, William H. et al., "An Introduction to Environmental Psychology", Holt, Reinhart and Winston, 1974.
  14. Norberg-Schulz, Christian, "Existence, Space and Architecture," Praeger Pub., 1971.
  15. Bloomer Kent C., and Charles W. Moore, "Body, Memory and Architecture" Yale University Press, 1977.
  16. Tuan, Yi-Fu, Space and Place, Univ. of Minnesota Press, 1977.
  17. The Visual Environment of Los Angeles," Dept. of City Planning, Los Angeles, Calif., 1971.

三、期刊(英文部份)

1. Lynch, Kevin, and Lloyd Rodwin, "A Theory of Urban Form," JAIP, vol. 24, 1958, pp.201~214.
2. Crane, David, "The City Symbolic," JAIP, vol. 26, No. 4, 1960, pp.280~292.
3. Crane, David, "Review of the Image of the City, JAIP, vol. 27, No.3 1961, pp. 152~155.
4. De Jonge, Derk, "Images of Urban Areas," JAIP, vol. 28, No. 4, 1962.
5. Gulick, John, "Images of An Arab City," JAIP, vol. 26, No. 3, 1963.