

政治與社會哲學評論

第 14 期 2005 年 9 月 頁 95-147

SOCIETAS: A Journal for Philosophical Study of Public Affairs

No. 14, September 2005, pp. 95-147

秩序、效率與文明素養： 台北市「排隊運動」分析*

王志弘

世新大學社會發展研究所

Order, Efficiency and Civility: The 'Line-Up Campaign' in Taipei

by

Chih-hung Wang

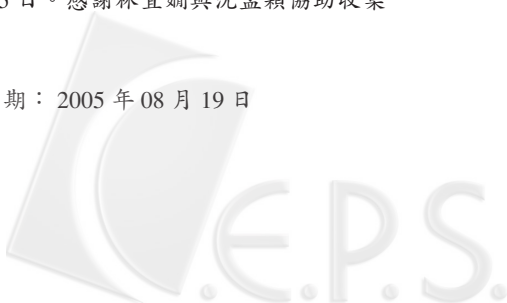
Graduate Institute for Social Transformation Studies

Shih Hsin University

wangch@cc.shu.edu.tw

* 本文修改前曾發表於 2004 年台灣社會學會年會暨「走過台灣—世代、歷史與社會」研討會，清華大學，12 月 5 日。感謝林宜嫻與沈孟穎協助收集資料。

收稿日期：2005 年 01 月 28 日；通過日期：2005 年 08 月 19 日



摘 要

本文從日常生活史角度探索台灣社會的延續和變化，藉由「排隊」的相關論述和實踐，分析從「紀律型排隊」到「服務型排隊」的移轉，及其所透露的都市治理和發展的轉化。本文以 1979 年台北市政府推動的「排隊運動」為核心事例，討論威權政體下「國民生活須知」式的身體習性規訓，及其引發涉及秩序、效率和文明素養的討論，指出這項官方宣導運動其實是都市集體消費（公共運輸服務）不足與市民期望升高，以及適逢與美國斷交前後政治社會氣氛不安下，都市現代化發展論述與國家鞏固道德領導權的交匯場域。排隊所展現的公共生活秩序、效率及文明素養意涵，可以往前追溯到日本殖民時期的現代性形成。排隊做為文明化的表徵和隱喻，也陸續呈現在各種對照城鄉差異、本國與先進國家，以及台灣與大陸的論述和想像裡。1990 年代以後，台北捷運的排隊文化，以及戶政事務所、郵局和金融機構等地普設的自動化叫號機，則顯露了在新流動空間、科技中介、中產階級禮儀、顧客導向服務，以及民選都市政權的新治理模式下，排隊有了新的形式和意義。從講求秩序的紀律型排隊，到講求效率和平等的服務型排隊的轉化，正透露了新治理模式的浮現，但相同的是排隊依然是文明素養和現代化的重要指標。

關鍵詞：排隊運動、都市治理、社會秩序、效率、文明素養、台北市



一、排隊的意義：秩序、效率與文明素養

要建立文化大國，也許要從根絕上車不排隊這類「輕輕一摸」的小事做起。排隊上車不是政府的事，不是警察的事，是我們的事，我和你的（林懷民，1978.8.26）。

林懷民於1970年代晚期的報章言論，反映了當時輿論界和知識界的「文明化焦慮」或說是「落後焦慮」，以及對一般民眾自我要求的期待：企盼無須政府和警察監管指揮，便能自動自發。但是，就在幾個月後，1979年1月台北市長李登輝提出了排隊運動的構想，不僅發動了市府機器各單位，還動員了各級學生、民間社團，結合了報章媒體，又一次展現了由上而下的新生活運動式秩序化規訓；更甚者，排隊運動正逢台美斷交（1979年1月1日），時機的巧合顯現了官方治理的邏輯：排隊運動的紀律與秩序修辭，與「國族危機」的自強論述，彼此呼應；日常生活慣例的秩序，拉抬到了民族尊嚴與國族存續的高度，貫穿其間的是文明素養的企盼。然而，這次排隊運動正當台北市在經濟發展有了一定成果之後，追求「文化建設」和「文化現代化」的轉型期，軟性與服務型的政府治理方式正在浮現。再者，排隊運動直接牽涉的都市運輸體系，也正面臨效率或合理性危機的時刻。秩序與紀律的規範，無法掩蓋效率邏輯的要求，這也包含了對市府公共服務效率的期待。因此，1979年的排隊運動雖然曇花一現，但或許透露了從威權式都市治理模式，到消費者一效能導向治理模式的移轉，值得我們關注。



(一) 排隊的意涵與兩個理念型

排隊是日常生活裡尋常可見的活動。但也由於排隊隨處可見，出現在許多不同場合裡，牽連了非常廣闊複雜的社會意義和文化意涵。譬如，排隊情景經常令人聯想起秩序、規矩和教養，這些觀念便已經涵括了從社會結構、文化象徵，到個體心態和習癖的不同層次。或者，在另一條線索上，排隊讓人想起因理性化的動作流程而產生的效率。再者，從秩序、效率與教養的對立面來看，排隊現象還連帶了有插隊、推擠（擠兌、逃難）、代理排隊、「黃牛」、特權、走後門、物資或服務不足（這還經常被塑造為共產國家的主要意象之一）、一窩蜂的著迷（追逐熱門商品或服務）等，都是或多或少帶有負面意涵的排隊衍生現象（李中邦，2002）。

排隊可以區分為兩大類型。一種是在諸如軍警、學校、體操、表演、行進或其他團體活動場合中，為了展現紀律秩序、整齊劃一的美感，或是活動效率等而為的整隊或列隊，通常附帶有維持紀律的心態。這種「紀律型排隊」顯然與某種支配機制或權力關係的運作和表現有密切關係，通常伴隨有指揮者或指揮團體的存在，以及一種發號施令和遵循指令的階層關係，古已有之。與此相對的另一種排隊類型，或許可以稱為「服務型排隊」，這指的是在特定時間和空間範圍內，依照某種程序來確保依先後順序獲取特定物品或服務的行為和心態；簡言之，其精神或原理就是「先到先服務」或「先到先得」。這項帶有平等主義色彩的原則（無視於個人身分屬性，純粹按照先後順序處理），應該起源於近代資本主義市場機制和民主體制所共同推動的理性程序和平等觀念。

無論是紀律型或服務型排隊，都各自有其秩序、效率和文明的意



涵，關鍵差別在於形成隊伍的目的和維繫方式不同；前者是為了彰顯集體秩序和移動效率，並以支配關係維繫之，後者是為了確保個體獲取服務的公平機會和服務效率，以謹守先來後到之次序的共識來維繫。換言之，服務型排隊和紀律型排隊在某種程度上形成了對比，或許可以視為排隊的兩種「理念型」(ideal type；參見 Weber, 1991: 103 的界定)來看待。當然，這兩種排隊類型的形式化原則，其形成與維繫的力量、制度基礎、具體應用方式等，都有因地制宜的變化，以及兩者混合出現的實際狀態；在現實情境的排隊行為裡，紀律和服務這兩個排隊類型經常是同時並存，甚且可以相互支援，交叉運用。

排隊現象也可以說是座落於日常生活場域和理性程序系統的交會處。排隊是出現在每日生活裡的具體身心實踐，也是有特定社會關係、制度化程序、集體價值和物質—技術基礎支撐的社會現象。人類不會天生自動展現排隊的意願和行為，必然要經歷一段社會化的歷程。排隊是典型的壓抑本能、約束一己私慾的表現，經常伴隨有脫隊、插隊、迴避排隊的「踰矩」行徑，因而必須仰賴某種支配—懲罰機制，以及共識性原則的維繫，時時加以整頓排列。這種共識性的原則和支配—懲罰機制的運作，或許可以視為抽象系統對生活世界的侵入與殖民(參見 Habermas, 1987: 305, 318-31)，是集體力量對個體自由和慾望的規訓壓抑。但是，就人類社會須有一定程度的秩序和共識方能順利運作而論，排隊又是佛洛伊德式「文明及其不滿」論題中，現實原則運作下的基本壓抑；佛洛伊德指出：「美、清潔和秩序，在我們對文明的要求中顯然占有特殊地位」(Freud, 1988: 53)，但是，排隊也可能在某些情況下淪為「過剩壓抑」(surplus repression, 參見 Marcuse, 1966: 35)，成為各種威權體制日常運作的基本表現。此外，排隊做為文明素養的表徵，也可以視為伊里亞斯(Elias)的「文明歷

程」(civilizing process) 論題中，能與飲食起居等生活禮儀共列的一個範例 (Elias, 1978: chapter 2)。

所以，排隊並非渾然天生的國民性格或族群素養，排隊做為一種社會習性或集體期待，是在特定歷史狀況下，面對社會生活中浮現之例行化活動的操作需求（例如配合新的時空移動模式，或交易秩序，或是更一般性的「社會秩序」），並經由各種規訓壓抑或引導鼓勵的機制而逐漸形成的，並且總是有脫序、失序的情形（秩序和失序也總是相對界定的概念），使得「排隊」成為必須不斷介入治理的場域。秩序、效率與文明克制，支配、壓抑和他律規訓，交織形成繁複的排隊意涵。依序排隊經常被當成文明教養的表徵，但也可能被視為不知變通、威權紀律或物資匱乏的展現；插隊是操弄特權、違法亂紀或粗野行徑的代名詞，但也可能是體貼特殊身分或弱勢人士的例外安排（貴賓、老弱婦孺優先）。因此，排隊的社會和文化意涵，必定得放在具體的時空場域裡來衡量，方能細緻的探究評估。

（二）排隊與都市治理

據此，本文選定分析的具體時空場域，是在台北市的都市發展脈絡下，¹ 鎖定 1970 年代末期至 1990 年代的幾個具體排隊事例和場景，藉此討論排隊做為日常生活現象，透露了什麼樣的都市治理模式轉化；也就是說，從紀律型排隊往服務型排隊的偏移，可能對應了從威權式都市治理，往消費者—效能都市治理的轉變。

¹ 選擇以台北市為核心分析場域，除了是延續筆者個人對台北市文化治理模式的興趣外，也著眼於都市通常被視為文明的主要代表，也是產生各種「排隊需要」的主要場所，排隊的現象、討論和介入強度在都市裡頭都比較高。

簡言之，「都市治理」(urban governance)是指都市公共事務的經營管理過程和程序。「治理」是近年來興起於社會科學領域的分析概念，主要用於公共行政（取代狹隘的政府概念）、都市政治（都市治理）、全球化管制（全球治理）等領域，嘗試掌握公共事務管理和組織方式的新趨勢，也是企管論述裡的流行新詞（企業治理）。在傳統意義上，治理指「統治的作為或過程」，這時「治理」等同於「統治」或政府（government）。不過，近來學術界通常會將治理和統治或政府區分開來，並且指認出兩種不同的治理涵義（Painter, 2000: 317）。首先，治理強調公共事務處置和資源配置，不再侷限於官方或政府機構，而有更複雜的公私協作如委託民營、公私合夥的情形。其次，治理一詞強調超越傳統官方垂直層級性的組織，而有更複雜的水平連結的網絡化組織形態（參見 Painter, 2000: 317）。

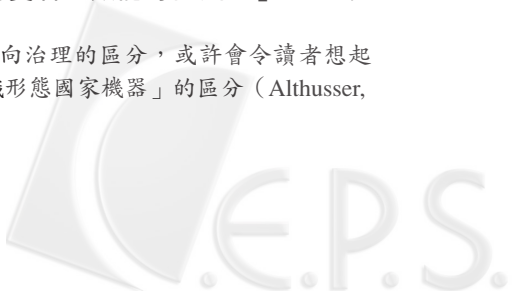
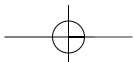
但是，筆者認為，無論是公私協作或水平網絡的趨勢，都不是都市治理的全新現象，官方與民間某種程度和形式的合作以利都市公共事務的推行，以及層級體系的各層次內部及不同體系之間的水平連結，都可見於不同歷史時期的都市運作，只是在當前格外凸顯出來，並有刻意的推行，成為都市管理和政治論述的新興意識形態與作為。再者，治理之為公私協作或水平網絡的提法，過於強調組織型態的變革，而缺少了對社會權力關係的關注。

因此，筆者認為我們可以轉而借取傅柯（Michel Foucault）的「統理性」（governmentality）概念來思考治理。傅柯將統理性界定為「由制度、程序、分析與反省、計算與策略所形成的整體，這讓特殊而複雜的權力形式得以運作，其對象為人口，主要知識形式為政治經濟學，根本技術手段是安全機構」（Foucault, 1991: 102）。傅柯在這裡討論統理性時，是放在近代國家類型的形成脈絡中來說明，亦即從基於

封建式領土政權、對應了法律社會的「正義國家」(state of justice)，移轉到 15 和 16 世紀國家邊境裡，對應於調節規訓社會的「管理國家」(administrative state)，以迄不再以領土周界來定義，而是以人口規模和密度及其分布領域來界定的「統理國家」(governmental state)，對應的是由安全機構 (apparatuses of security) 控制的社會 (ibid., pp. 104)。不過，就像傅柯有關權力概念的著名界定，已指出其不侷限於國家機器，加以前述政治科學裡的治理概念強調不侷限於政府機構，所以，或許我們不必侷限於指涉國家的作為，而可以將統理性理解為涵蓋了整個社會秩序的規制方式 (Barker, 367)，可以由國家或國家以外的社會機構和組織發動。譬如，巴克 (Chris Barker) 重新界定傅柯的統理性概念為：「橫貫社會秩序的規制形式，藉以將人群置於科層政權和規訓模式下。也指涉了形成特定統治機構與知識形式的制度、程序、分析與計算，構成了自我反身性的行為和倫理能力」(Barker, 2000: 385；另參見王志弘，2003，頁 129-30；2005，頁 5-8 的討論)。

前述有關治理和統理性概念的討論，顯然指涉了非常複雜、牽涉多端的過程；要瞭解特定歷史條件下都市治理的組織構造和細部運作程序，是超越本文處理能力的龐大工程。因此，本文在此不討論台北市都市治理本身的網絡化組織及其動態、制度、程序、分析與計算等，而是採取一個特殊的取向，就是透過「排隊」這個涉及了社會實踐、制度中介與技術安排，以及意識形態想像的日常現象，來回觀不同時期都市治理的模式或風格，也就是主張，紀律型排隊和服務型排隊相對偏重的變化，局部透露了都市治理模式或風格的轉型，或可暫時分別名之為「威權式治理」和「消費者—效能導向治理」，² 至於

² 這裡的威權式治理和消費者—效能導向治理的區分，或許會令讀者想起 Althusser 的「壓制性國家機器」和「意識形態國家機器」的區分 (Althusser,



這兩種都市治理模式的詳細組織方式以及治理的程序、制度、計算方式等，則有待另文討論。

為了掌握前述轉變，本文選擇 1979 年起台北市政府推動的「排隊運動」為核心案例。因為這場運動的推行歷程，正好糾結了紀律型排隊所透露的威權國家教化規訓式都市治理模式，以及正面臨都市集體消費危機，而必須邁向現代化效率式都市治理的轉折。然而，雖然都市治理模式有所轉變（從秩序到效率），但是以排隊為文明素養表徵的論述，依然盛行不歇。

後文的討論，首先概略說明日治時期到戰後威權體制下的主要排隊機制及其文化想像。然後，細緻討論李登輝主導推動的 1979 年排隊運動，如何帶有「國民生活須知」式的身體習性規訓，引發了涉及秩序、效率和文明素養的討論，但其實是都市集體消費³（公共運輸服務）不足和市民期待升高狀態下，國家道德領導權和現代化論述的交匯場域。再者，當時適逢台灣與美國斷交前後的不安政治社會氣氛，李登輝循著中華文化復興運動委員會和台北市長的雙重職位推行

1984），前者以軍警法院的暴力鎮壓為主要治理手段，後者以意識形態的召喚和主體（意識與身體）形構為治理媒介，而且 Althusser 的意識形態國家機器，跟治理概念一樣，不侷限於國家政府機構，也包括了家庭、教會和媒體等。壓制性國家機器和意識形態國家機器兩者互為支援，也和筆者認為威權式治理和消費者—效能導向治理同時共存的觀點相同。不過，兩者的內涵還是有所差異，筆者的概念並非鎖定暴力鎮壓和意識形態教化召喚的對比，而是紀律秩序和服務效能的對比。當然，這兩組概念的異同，還有待進一步的討論和釐清。

³ 集體消費（collective consumption）簡言之就是由國家（公共或集體）提供或中介（生產、管理和分配），而非來自市場的消費財貨與服務。都市研究學者柯司特（Castells）曾界定都市的基本角色為協助勞動力的再生產和社會關係的再生產，其中便牽涉了國家提供的集體消費（Castells, 1977: 460-1）。

的排隊運動，也有移轉憂慮不安氣氛，凝聚民眾「自強」力量和心態的企圖。1990年代以後，台北捷運的新排隊文化，以及戶政事務所、郵局和金融機構等地普設的自動化叫號機，則顯露了在新流動空間、科技中介、中產階級禮儀、顧客導向服務，以及民選都市政權的新治理模式下，排隊有了新的形式和意義，紀律型排隊的成分逐漸降低，服務型排隊的意識升高，但排隊依然不脫其做為文明素養和現代性指標的主要意義。

二、國家領導權、現代性與社會紀律： 紀律型排隊機制及其文明想像

排隊、整隊與秩序紀律的要求和現象，顯然古已有之，尤見於列陣戰鬥、典禮儀式的場合。然而，排隊做為一種瀰漫於日常生活，超乎軍事和宗教禮儀之外的普遍現象，並且出現與排隊相應的綿密身體言行規訓技術，以及秩序、效率和文明素養的論述和意識形態，則屬近代的事象。這種近代的排隊實踐和意識，無論是「紀律型排隊」或「服務型排隊」，大抵上是隨著社會活動時空範圍日益擴大（伴隨運輸通訊技術和體制的發展而急速進展）、分工逐漸複雜所引發的協調整合要求而來，其主要機制是資本主義的積累循環過程（從遠程貿易金融匯兌的秩序，到工廠與辦公室勞動過程的紀律，乃至於大眾消費購物場合的排隊），以及國族國家逐漸占有政治、社會和文化統合的支配地位，還有基本人權、人人平等和個人主義等觀念的逐步深化與制度化。就台灣而論，近代意義下的排隊現象，可說是在日本殖民時期穩步開展的現代性形構下，逐漸成為日常生活的尋常現象與意識，必

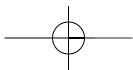
須放在新生活作息規律的形成脈絡中來理解，但又脫離不了殖民體制的威權性格。

呂紹理於《水螺響起：日治時期台灣社會的生活作息》（1998）中，從總督府所建立的行政和教育制度的時間紀律、交通與產業的作息規律，以及皇民化運動時期更形綿密的戰時生活規律組織等幾個面向，討論了現代生活作息的引進和確立，以及相應的秩序感、標準化和團體紀律的心性。在這些領域裡，我們都可以預期排隊正是集體生活規律的具體展現。例如，日治時期鐵路和都市公共汽車等運輸系統的建立，透過班次時刻表的遵守而深化了標準時鐘時間權威，以及透過運輸系統整合和傳達了集體生活節奏和穩定的規律性。隨著鐵路和公路旅客人數的不斷成長（呂紹理，1998，第四章），運輸系統這個重要的現代性形構，也成為規訓排隊行為的場合。

不過，相對於尚不普遍的大眾運輸使用經驗和旅行需求，日治時期逐漸普遍化的基礎義務教育場域和機構，做為主要的意識形態國家機器（Althusser, 1984: 26），更是重要的排隊訓練機構。日治時期公學校正式課程裡的「修身」和「體操」⁴等，強調秩序和紀律；各種隱藏課程（hidden curriculum）如朝會、勞動清掃，乃至於校外教學和旅行，無不蘊含著紀律行為及心性的規訓和培養，排隊正是其中的基本項目。

戰後台灣的中小學校體制大致遵循了日治時期的做法和信念，排隊也是充斥於各種活動裡的基本身體馴訓動作，期望藉此養成不假思索的排隊習慣和紀律心態。除了實際的排隊習性養成外，以排隊做為

⁴ 體操課包含了體操、教練、遊戲等三個主要項目；教練乃是藉著列隊集合的活動，訓練學生在列隊中行進轉彎的步伐，保持隊伍整齊有序的練習，著重於培養秩序與規律，正是「紀律性排隊」的典型（呂紹理，1998，頁78-9）。

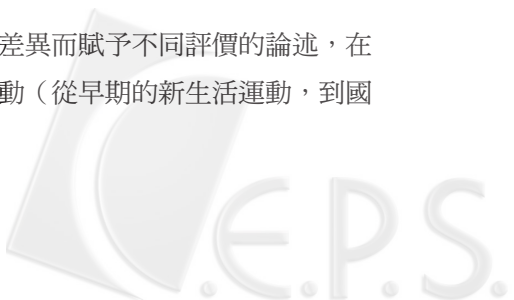


文明程度或文化素養的表徵，也逐漸成為一種普遍的意識形態或刻板印象，亦即排隊秩序經常成為評價不同社會群體（尤其是國族和族群團體）文明程度的準繩。例如，1945年二次大戰結束後，久受日式教育和社會生活規律薰陶的台灣，遇上了現代化程度和心性（mentality）不同的中國大陸，除了政治與經濟情勢激發的緊張外，也常展現為民眾生活習性的差距，並經常被評斷為是文明程度的差距，排隊正是建構這種族群差異的顯例，如以下引述，

上公共汽車不排隊，不買票就上車的是誰？出入公共場所爭先恐後擠的是誰？對著「請勿吸煙」的告牌大口噴濃煙的是誰？一個人占幾個座位而「理直氣壯」地同別人爭吵的是誰？不服從交通警察的指揮而強詞奪理地爭辯的是誰？諸如此類，我從服裝上判斷，似乎其中頗有「文化人」。我絕不敢說內地來的人都是如此，也絕不敢說本省人沒有一個人如此；但是這些現象確是光復以來才有的（洪去火，1947，轉引自李筱峰，1991，頁208-9）。

鶴見（Tsurumi）在其有關日治時期台灣教育史的研究訪談裡，也記錄了本省籍人士回憶台灣人和中國人的差異時，提到：「經過50年不甚愉快的日本統治後，我們學會了尊重法律和秩序」。相對的，另一位來台大陸人士卻批評：「那些愚蠢的台灣人，他們只從日本人那兒學到排隊」（Tsurumi, 1999: 134）。秩序和排隊在建構族群的文化性格和屬性時成了一個指標，但隨著族群立場不同而有優劣相反的評價。

不過，針對不同族群的排隊習慣差異而賦予不同評價的論述，在國民政府幾乎一樣的生活規律宣傳運動（從早期的新生活運動，到國



民生活須知及國民禮儀規範)和學校管教方式下,也逐漸消失了⁵。無論是日本殖民政府,或是強人統治下的威權國民政府,皆由國家主導推行和示範社會生活的紀律規訓;國家扮演了現代性與文明素養的界定者、中介者和推動者,從而占有了較高的道德地位,確認了其文化領導權。⁶

社會秩序、生活紀律和文明修養等,都由國家納入國民行為和品格的基準,是必須透過學校教育等管道不斷宣揚和規制的訓示,藉以塑造「合宜」的國民主體,這還經常伴隨了傳統道德理念的「現代化」和「國家化」重新詮釋。例如,《國民中學公民與道德教科書》第一冊在說明所謂的共通校訓「禮義廉恥」時,便將「禮」的意義從宗族禮儀和庶民言行慣例,導向了國家規訓下的社會紀律,而排隊秩序正是其主要表徵:

在國家方面來講:「禮」與「法」、「禮儀」不可分,所以禮就是「嚴嚴整整的紀律」。一個國家能夠存在,能夠發展,必須要有嚴嚴整整的紀律,也可以說一個人要有規規矩矩的態度,來實踐國家嚴嚴整整的紀律,才是真正的守禮。因為有了禮,才能表現禮儀,以顯示人際間的地位關係,和友誼的深淺、情感的親疏。有了禮才會有「禮讓」的態度,大家能禮讓,社會或團體即

⁵ 不過排隊做為文明素養和現代化的表徵及隱喻,依然持續存在。雖然戰後初期本省群眾和大陸移民的排隊—文化素養差異已然淡去,但是在後來的城鄉差異(指責不懂得排隊者為鄉下人)、本國與先進國家(感嘆台灣不如先進國家的排隊習慣),乃至於晚近台灣與大陸(大陸人不遵守公共秩序)的現代化和文明程度對比裡,排隊依然是相關論述裡的重要範例。

⁶ 官方自居的道德或文化領導權,其實有其中國漢人文化的長遠淵源,例如《論語》顏淵篇裡「君子之德風,小人之德草。草上之風,必偃」之類的觀念,已然確立了官方(為官的士大夫)的道德優越性。

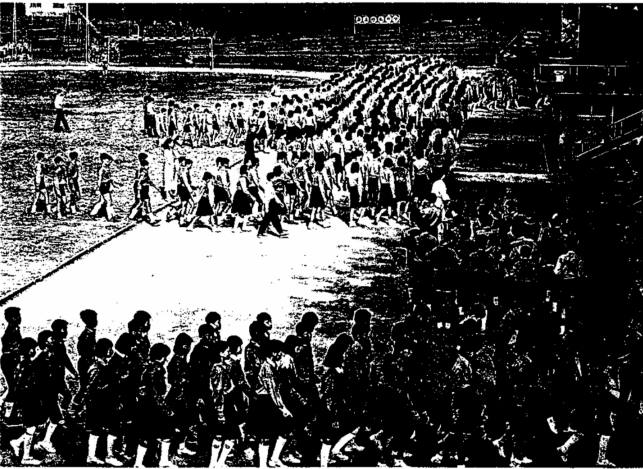
充滿了一種祥和的氣氛，在公共場所便沒有爭先恐後、擁擠爭吵的現象。有了禮的表現，人與人更能「互助合作，守紀律、重秩序」，就不會發生危害社會的脫序事件。禮不僅可以顯示出個人的修養，更能代表國家的文化水準，所以我們應該認知「禮」的意義，在日常生活中時時實踐（1996，改編本八版，頁44-5；黑體字為筆者所加）。

對社會秩序的要求，經常放在「現代化」的社會發展脈絡裡來詮釋，而現代化的具體形象，經常就是現代都市的高樓和機動車交通景觀。《國民中學公民與道德教科書》第二冊裡，就有一段值得長篇引述的說法：

在現代都市內，大廈林立，層層高聳；在寬敞的柏油馬路上，漂亮的汽車往來如梭；景觀甚是壯麗。如果沒有良好的社會秩序，一片混亂，大都市很快就會癱瘓，現代社會也就沒有了。舉一個簡單的例子來說：每逢過年過節，火車站內擠滿了返鄉心切的乘客，人山人海，萬頭攢動。如果大家不守排隊買票和上車的規則，爭先恐後，你推我擠，車站裡便會發生爭吵，甚而揮拳踢腿，打起架來了。再舉一個例：馬路上的車輛穿流不息，交通非常擁擠。大家都能遵守交通規則，各人都可以平平安安地抵達目的地。如果駕車人亂闖紅燈，行人任意穿越馬路，大家都只圖一己一時的方便，把社會秩序忘得乾乾淨淨，一出了車禍，害人又害己，而且破壞社會的安寧及祥和。擁擠、忙碌和緊張，乃是現代都市生活的特色，也是無法避免的一些困擾，所以大家一定要遵守社會秩序，才能享受現代都市生活的好處，而把害處減低到

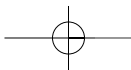
最小程度（1991，改編本再版，頁 42-3；黑體字為筆者所加）。

圖一 「禮」被重新詮釋為「守紀律、重秩序」，並具體呈現為「排隊」



資料來源：《國民中學公民與道德教科書》第一冊，1996，改編本八版，頁 5。

因此，個人必須遵守社會秩序和法紀，「才能算得上是過真正現代社會生活的現代人」（*ibid*，頁 42），「社會愈發展，生活愈複雜，社會秩序便愈重要。個人要養成自發自動服從社會紀律的習慣，因為這是現代國民應守的本分。等到習慣成為自然，便不會做出違反社會紀律的事來」（*ibid*，頁 43）。簡言之，遵守社會秩序成為維持現代生活的必要條件，而秩序本身則是文明進步的表徵，國家則必須擔負起教化人民以保障現代化生活、社會秩序和文明素養的責任。具體的排隊活動正是社會秩序的縮影，而社會秩序又是現代化生活的保障。



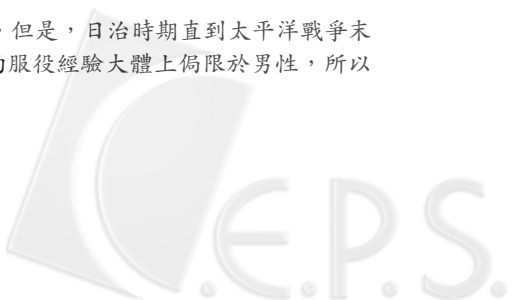
前文引述的這些論點，雖然出自教導十幾歲國中生的教科書，但在官方針對一般民眾推動的各種生活規範和秩序維護運動（包括台北市排隊運動）裡，以及媒體輿論的說詞裡，都不斷反覆呈現，連表述和修辭方式都非常類似。綜言之，排隊所展現的公共生活秩序、效率及其文明素養意涵，可以追溯到日本殖民時期的現代性形構，而中小學校做為主要的訓練「紀律型排隊」，以及塑造遵守秩序之國民主體的生產機制，⁷直至今日，大體上還是延續了下來。這種紀律型排隊機制裡的排隊意涵，雖然也帶有現代都會生活講求效率的意味，但基本上還是以秩序為論述主軸。不過，雖然講求秩序的紀律型排隊依然普存於今日，但是訴求於效率和平等的服務型排隊，卻也於 1970 年代後期逐漸興起於台灣的都會環境之中，1979 年台北市推行的排隊運動，正方便我們觀察其中的轉折。

三、1970-80 年代的台北市排隊運動： 從社會秩序到集體消費

（一）團結自強氛圍與公民道德修辭下的台北市排隊運動

1979 年初發動，到 1981 年便逐漸淡去的台北市排隊運動，一如眾多官方宣導般成效不彰、徒具形式，熱潮一過就恢復原狀，也沒有多少市民留有深刻記憶。不過，這場排隊運動卻發生在台北都市治理

⁷ 軍隊是另一個主要的紀律型排隊機制。但是，日治時期直到太平洋戰爭末期才採取普遍徵兵，而且戰後國民政府的服役經驗大體上侷限於男性，所以還是不如義務教育體制普遍。



方式的轉折點上，所以值得關注。這個轉折有兩個主要層面：（1）都市集體消費需求及生活品質的意識，從充斥國家紀律與道德規範的統治修辭中逐漸浮現出來；（2）都市文化現代化（文化建設）的實質發展，在持續進展的經濟與工務基礎建設旁邊崛起，成為都市治理的新主軸和領域（參見王志弘，2003 有關台北市都市文化治理階段的討論）。1979 年代已為人淡忘的排隊運動，可說是這個都市治理轉折的縮影，在從紀律型排隊範型逐漸朝服務型排隊的移轉中，凸顯了都市發展和都市治理模式的轉變。

1978 年 6 月 9 日，李登輝就任官派的台北直轄市長，他於 1979 年 1 月倡議展開了排隊運動。當然，在此之前，官方推行的國民生活須知與國民禮儀規範等生活紀律和道德教化宣導，包括公共場所的排隊秩序在內，早已是各局處（如教育局、民政局、社會局和新聞處等）長期推行的例行工作。但是 1979 年起的排隊運動，則是專門針對排隊這件事，在既有的宣導架構下更大規模的推行。李登輝於台北市議會第三屆第三次大會施政報告（1979 年 3 月 26 日）⁸ 中，說明了排隊運動的緣起：

今年 1 月 4 日，中華文化復興運動推行委員會台北分會第五次委員會會議時，登輝提出排隊運動，獲得各界人士熱烈的響應和支

⁸ 這裡引用李登輝的施政報告，以及凸顯李登輝推行排隊運動的主導角色，並不表示這場運動可以完全以李登輝的個人意志來解釋，而是看到李登輝身為市長在當時的市府官僚機器運作方式下，可以用這種由上至下的動員方式從事排隊宣導。換言之，這是整個講求紀律秩序的威權都市治理模式的展現，李登輝則是占有其中的關鍵位置，其能動性也依存於治理機器的特質和限度，譬如基層實際執行能力與意願，以及在實際都市過程中的執行成效，如後文所述，都有明顯的限制。

持，尤其值得稱道的是：台北市四百多個民眾團體的負責人（包括其理事長、總幹事等八百餘人）於元月廿五日，在台北市社會活動中心，舉行愛國自強暨響應排隊禮讓座談會，通過「台北市各民眾團體響應排隊禮讓遵守公共秩序實施要點」，其中指出：「遵守排隊秩序，不僅是形式上的行動，而是發自內心的禮讓態度，進而表現彼此尊重、互相關懷的傳統美德……養成持久有恆的優良習慣」（《台北市政紀要》，1978，頁15）。

既然市長有令，各相關局處就動員起來了，各自循本身的管道和做法推展這項排隊運動。最佳的動員人力就是學生，當年1月16日台北市的公私立各級學校校長會議裡，便提出要派遣學生於重要路段和車站週邊勸導排隊。教育局則在例行的中華文化復興運動推行績優單位獎勵名目下，設有排隊運動績優學校獎勵。民政局轄下各區公所以地區責任制宣導排隊，也於寒暑假期間動員國高中學生組成服務隊宣導，例如，1979年2月1日至11日春節期間，各區公所組織了98個勸導隊，選定188處重點地區，出動人員10,944人次從事排隊宣導。1980年2月寒假，單是動員中等以上學校學生宣導排隊，也多達五萬人次。

在排隊運動熱烈推行期間，各市府單位都有因應做法。例如，公車聯營管理委員會響應排隊禮讓運動，要求公車司機對準站位上下車，勸導乘客依序上下車。建設局配合集中同方向公車站牌以利乘車等候秩序。警察局展開所謂的車輛排隊運動，加強規勸和取締以維護行車秩序。1979年4月，新聞處與《聯合報》⁹以「推行排隊運動」

⁹ 李登輝推行的排隊運動於1979至1980年間，各主要報紙都有報導。但是除了新聞報導以外，聯合報的評論性文章比較多，可能與聯合報和新聞處的

為題舉辦徵文，應徵者有 515 人，選出優良作品 40 篇。社會局舉辦國民生活須知演講比賽，以排隊為講題重點。民政局還輔導各大寺廟及協調格致中學，於春節及陽明山花季期間設置廣播站，向信徒及遊客勸導實施排隊；民政局並督促各區公所於聯合服務中心明顯處，懸掛繪有「自強年」標誌的「請排隊」字樣牌子，加強勸導排隊工作等（參見附表一）。

在前文引述的同一次施政報告（1979.3.26）中，李登輝摘述了媒體的反應，同時說明了排隊運動的「理念」：

新聞報章，報導評論此一排隊運動者很多，一致表示稱讚與期許。諸如：對於我們社會上不合理的爭奪，和不合理的推讓，所造成的混亂與尷尬場面，最好解決之道就是排隊；**排隊是公平的，誰先到，誰先接受服務，誰也不吃虧，誰也不占便宜，不爭不讓，心安理得；**排隊運動，可排除任何暴力或特權，輪到你才是你的，由此擴而大之，即可建立一個處處守法的社會；**排隊運動正是一個人禮貌風度的起點，能排隊正顯示其人格高尚，身心健全；**人人排隊，不僅能促成和諧的社會，更重要的是排隊也保護了自己生命的安全。登輝個人當初提出此一排隊運動的主要意義，是希望從一件市民人人可以做到的、最簡單的事為起點，養成日常生活習慣，培養禮讓美德，促成大家在觀念、生活態度，以及價值判斷等方面的積極改進。其推行不需要處罰，只注重勸導和鼓勵，持續不斷、假以時日，相信必會獲得成效。實施交通

合作徵文活動有關。此外，聯合知識庫的全文檢索功能，比起中國時報早期（1991 年以前）的圖片式全文影像方便搜尋，也是本文採用較多聯合報系資料的原因。

治安五項方案和推行排隊運動，都是為了促進台北市政建設目標——**成為有秩序、有禮貌、現代化都市之早日實現**（《台北市政紀要》，1978，頁15-16；黑體字為筆者所加）。

又如李登輝1979年10月於台北市議會第三屆第四次大會施政報告時，指出：

當我們推動市政建設時，特別籲請全體市民，要能積極的熱烈參與。希望每一位市民，在這擁擠的有限空間，都能**養成不爭先、不恐後、遵守秩序的禮讓美德**，使台北市在有朝氣、有禮貌、有秩序的氣氛下，向前邁進。市政府所推行的排隊運動，其真正的寓意，即在於此。……**使我們早日脫離混亂，缺乏自我節制的生活方式，進而培養表裡如一、身心和諧、合乎理性的新生活**（李登輝台北市議會第三屆第四次大會施政報告，1979.10，收於《台北市政紀要》1979，頁6；黑體字為筆者所加）。

在前引文字裡，可以明顯看到由「先到先服務」的平等原則支持的「服務型排隊」觀，與強調從個人道德規範擴大到守法社會的「紀律型排隊」觀，兩者同時並存，而後者可能份量更多一些。這種從個人、小我或家庭做起，推廣到大我社會的論點，是居於道德優勢的國家對公民的標準要求：個體必須自我要求和節制，來替社會集體的完善負起道德責任，而且這種有秩序的生活才是「合乎理性」，符合「現代化都市」的市民身分和都市形象。如果是以家庭為基本單位，女性還常因為「相夫教子」的持家責任和母職形象，而被賦予核心角色。例如，當時著名的女性專欄作家薇薇夫人，在響應排隊運動的報

刊文章裡就指出：

「從家庭做起」可說是很多社會公德和秩序的基本要求，排隊是其中之一，大家遵守交通規則也是其中之一，維護環境整潔，不製造噪音等等，也都可以從家庭做起，而**主婦更是舉足輕重的人物**（薇薇夫人，1979.3.19；黑體字為筆者所加）。

不過，於1979年推展的排隊運動，還必須放在更大的歷史局勢裡來看待（參見附表一）。1978年12月16日美國與中國大陸正式建立邦交，與台灣斷交。這對台灣而言，可說是繼1971年喪失聯合國席位後，更嚴重的一次政治和外交衝擊，總統亦發布緊急命令，停辦了台灣立委及國大代表選舉。美國代表赴台說明時亦曾遭遇激烈的抗議活動。在這種緊張與「悲憤」的氣氛裡，已經頗有歷史的「莊敬自強，處變不驚」口號，再度於各種公私場合出現，尤其是「自強」兩字成了政治宣傳的關鍵詞。排隊運動在這個時候出現，不免要放入這種憂患意識和自強論述裡來詮釋，例如當時的一則新聞報導：

美匪建交後，國家處境益形艱困，在堅守民主陣容的前提下，未來，我們朝野團結合作，自強救國的努力的心理建設基礎在哪裡？如果連最簡單的發自內心的禮讓態度都難以實踐，還談什麼一心一德、團結合作呢？萬丈高樓平地起，再高的理想，也要一步一度的自小處著手，因此，李登輝希望市民們不要侈言空談，大家從最容易、最具體的排隊做起，近則合鑄和諧的台北市，遠則表現中國人實事求是的自強態度，發揚傳統優異的文化精神，勿讓外人輕視（周萍，1979.1.17；黑體字為筆者所加）。

所以，在一片自強愛國聲浪和活動中（當時發起了各類型捐獻運動和集會，並成立了所謂的空軍自強中隊），強調公共秩序的排隊運動，就和愛國救國的政治宣導連結在一起了。例如，從台北市社會教育館於 1979 年 6 月舉辦「國民生活須知國語演講比賽」題目，或可窺知當時官方宣傳的重點，這些設定好的講題，包括了：（1）排隊運動與心理建設之關係；（2）從排隊運動看國人守法守分精神；（3）如何建立有朝氣、有秩序、有禮貌的社會；（4）個人自由不能妨礙社會秩序；（5）如何改善台北市的交通秩序；（6）實踐勤勞儉樸生活，響應自強救國號召¹⁰（《聯合報》，1979.5.21，6版）。

又如為了迎接 1980 年所謂的「自強年」，台北市在中華體育館舉辦「團結自強愛國大會」，開幕儀式中宣讀了「台北市各屆團結自強愛國大會誓言」，力行實踐五項行動要求：（1）從事正當娛樂、改善社會風氣；（2）響應排隊運動、恢宏禮讓美德；（3）遵守交通秩序、發揚崇法精神；（4）注重環境衛生、維護市容整潔；（5）力行節約能源、厚植反共國力（《聯合報》，1980.2.9，七版）。台北市政府配合制定了各機關的自強年重點工作，區分為遵守秩序、整飾市容、厲行節約和為民服務等四大項目，其中遵守秩序的要點為：（1）整體交通秩序維護；（2）執行排隊運動（《聯合報》，1980.4.27，七版）。

簡言之，地方政府都市治理層級的公共暨交通秩序、環境整潔維

¹⁰ 1980 年同樣由社教館舉辦的國語演講比賽，題目則為：（1）實踐簡樸生活，掃除奢靡風氣；（2）做好排隊運動的意義；（3）從高雄暴力事件中看共匪與「台獨」分子的陰謀；（4）目前共匪對民主國家所玩弄的陰謀詭計；（5）「台獨」分子被共匪利用的後果；（6）宗教自由不能妨礙國家安全。這些題目顯然呼應了官方對於如何理解 1979 年 12 月 10 日爆發美麗島事件的文化宣傳，但排隊運動依然名列其中，顯見其重要地位。

護等課題，和自強救國、改善社會風氣、勤儉節約等深具愛國主義色彩的道德呼籲，緊密地連繫在一起，這正是從日治時期到戰後，台灣社會熟知的政治與道德教化論述的一貫主題。

1979年8月，李登輝向當時的總統蔣經國報告市政工作時，提到了排隊運動。蔣經國認為這是很有意義的事，指示加強推行。有了來自層峰的稱許和支持，排隊運動自是如火如荼，更加雷厲風行。但是，宣導活動做過了頭，也會有些烏龍事件和反彈發生。譬如，1979年台北市立高職聯招國文科的作文題目，並非印製在考卷上，而是當場由監試人員以粉筆抄寫在黑板上，結果發生有監試人員將作文題目「從排隊運動談守法守分」誤抄為「從排球運動談守法守分」的錯誤情況（《聯合報》，1980.8.4，七版），不過，在聯考體制下，深諳形式化八股作文技巧的考生，應該什麼題目都可以淋漓發揮一番吧。

比較特殊的是被動員參與排隊運動宣導的學生，在媒體上投書公開反彈。1970年代，動員各級學生參加各種官方宣傳活動，其實是個常態。例如1977至1978年間，由台北市教育局動員參加各類型紀念慶典、政治集會和體育競賽開閉幕儀式，擔任觀眾或演出工作的學生（主要是公私立國高中生），一年裡就超過了27萬人次（參見附表三）。對許多學生而言，為了參加這些活動而犧牲假日或調動課程，乃至於事前練習，當天的等待和表演，其意義或許並非全屬負面，因為不少活動裡有表演可以觀賞，有參與國家慶典的榮譽感，有解脫課業壓力的愉悅，甚且還提供了接觸其他學校學生的機會。但是，在寒暑假動員學生於路口和車站宣導排隊，似乎不是那麼有趣。以下是1980年初寒假宣導期間，署名木柵某私立高中的「一群高一學生」指名給李登輝市長的報紙投書片段：

市長，您曾表示此項活動應由學生自動自發參加才對，但教官卻以記過相要脅，強將本校高一男女六班編入宣導隊伍，除了每星期天及除夕、大年初一、二外，輪值表每天都排得滿滿的，連春節後的那一個星期都沒有休息的機會。這種天氣，寒風刺骨，細雨飄飄，多少的青年學子因您的一句話，站在危險的馬路上接受風吹雨打；過年時，大家都可以興高采烈的回鄉下過年，但又有多少的青年學子因您的一句話要站在馬路上四處顧盼呢？市長，不滿之人已非少數，只不過大家都做了沉默的大眾罷了。我們不敢指望您下令停止這項活動，我們只希望您能在過年時讓我們休息一個禮拜，我們就感激不盡了（《聯合報》，1980.2.9，七版讀者投書）。

除了部分被動員學生的反彈（這也顯示了深受教育紀律規訓的學生，也不是完全馴化的主體／屬民），媒體輿論也刊載了不少對排隊運動的評論和建議，其中不少是對執行技巧和效果的質疑，但也引發了對於都市消費生活和集體消費（公共運輸）困境的反映和思考（這顯示媒體不全然是官方傳聲筒，而具有一定的公共領域功能），從而推動排隊運動朝比較務實的方向發展。

1981年底，李登輝轉任台灣省政府主席後，排隊運動的熱潮也接近了尾聲。不過，中華文化復興運動委員會依然年年舉辦推行排隊運動績優單位獎勵，直到1986年，還是有零星的幾個區公所和學校，於寒假春節及陽明山花季期間進行排隊運動宣導（圖二）。甚至到了1989年台北市主辦台灣區運動會，籌備會也擬具了「加強禮貌、排隊運動」辦法，動員市府機關從事宣傳活動。在台北市歷次實施交通秩序大整頓，以及1988年起因大眾捷運系統興建而讓都市交

通邁入黑暗期的時候，各單位零星推出的各種「排隊運動」，也如幽靈般偶而復現（例如 1991.4 交通局推行的「公車乘客排隊運動」）。更甚者，李登輝就任總統後，也難忘當年推行的「排隊運動」，他於 1991 年提出文復會的新藍圖，期許擔負提升全民生活品質、重建新文化秩序的工作，其中「排隊運動」赫然列名首要推行工作（《聯合報》，1991.1.8，五版）。

圖二 排隊運動熱潮退去後，依然有區公所組織宣導隊勸導乘客排隊



《聯合報》，1982.7.21，第7版。

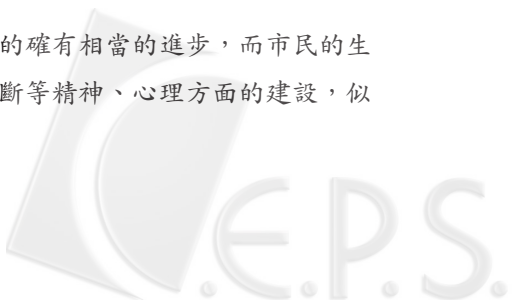
但是，早自 1982 年起，就已經有媒體指出排隊運動的三分鐘熱度一過，一切恢復舊觀，交通一片混亂，「達到驚人的地步」（《聯合報》，1982.6.28，七版）。1984 年推行「梅花餐」、「公筷母匙」時，議員質詢官方宣導無效而浪費公帑時，「排隊運動」和「禮貌運動」已經被拿來做為三分鐘熱度的前車之鑑了（《聯合報》，

1984.11.4，六版)。1985年以後，議會質詢和媒體輿論也不時會見到以「排隊運動」做為官方宣導不彰、行政效率差、淪為口號、徒具形式等的代表範例，甚且1985年5月市議會民政審查會還因官方宣導缺乏績效，刪除了各區公所新增的「推展復興中華文化運動」經費(《聯合報》，1985.5.21，七版)。然而，排隊運動果真只是個官方道德式宣傳運動的失敗樣板嗎？或者，排隊運動的推行其實透露了以都市公共運輸和消費生活品質為核心的集體消費權利和公共意識的浮現，從而蘊含了服務型排隊所指涉的效率導向、迎合集體消費需求和軟性訴求的都市治理模式。

(二) 都市治理的新情境：文化建設、市民素養與集體消費

加強所謂的「精神建設」或「心理建設」，以邁向「有朝氣、有秩序、有禮貌的現代化都市」，乃是1970年代到1980年代官方都市發展論述的核心要旨。這裡「精神建設」或「心理建設」的提法，在戰後初期的反共復國宣傳裡，是以「心理作戰」或「無形戰力」的面貌呈現，亦即要強化民眾的愛國反共思想教育，防堵匪偽毒素滲透云云。不過，到了1970年代後期，「精神建設」或「心理建設」的意涵，就轉變為與物質建設相對的精神生活品質和價值觀念等，強調的是達成物質富裕之後的文化涵養。這種論調充分反映於李登輝的政策宣示裡：

近十年來，台北市的物質建設，的確有相當的進步，而市民的生活觀念、生活態度，以及價值判斷等精神、心理方面的建設，似



乎並未能配合改進，於是交通秩序、社會治安等問題，隨之增多。如：道路的開闢、交通工具的增加，是物質的與人口的迅速增加相配合，是進步的。而交通秩序的表現，則是由人的觀念顯現的行為，是精神的，比較起來，台北市在這方面卻顯然是相當落後。所以，現在我們應該要矯正這種缺失，要物質與精神建設並重，均衡發展，在建設良好物質環境的同時，也要使市民有和諧、充實的精神生活（台北市議會第三屆第三次大會施政報告，1979.3.26，收於《台北市政紀要》，1978，頁13-14）。

排隊運動自然是這種強調精神、心理建設，提升市民道德與文化水準的策略之一。不過，在取得一定經濟發展成就之後，做為首善之都的台北市期待躋身國際城市之林，倒也不純粹仰賴官方的道德宣傳活動，而是投入大量資源以推動文化現代化，亦即所謂的「文化建設」。台北市於這個時期陸續展開的文化治理措施，基本上遵循了1977年蔣經國宣示進行12項建設，建立各縣市文化中心，以及隨後1979年行政院頒布「加強文化及育樂活動方案」裡，設置文化建設專責機構、成立文化基金、舉辦文藝季活動、設置文化獎、修定古物保存法、培育文藝人才等的一連串相關政策與措施（蘇昭英，2001，頁3）。

李登輝於1981年台北市議會第三屆第七次大會施政報告裡提到了台北市的具體文化建設項目：

本府為提高市民文化藝術生活素養，乃積極規劃興建文化活動場所。目前正在籌備增設及擴充的社教機構有：社會教育館、美術館、天象館、圖書館、動物館、兒童遊樂園、青少年活動中心、

現代化體育館、簡易運動場等。為了陶冶身心，培養市民正當育樂活動的興趣，市府將繼續辦理音樂舞蹈季、戲劇季、體育運動季、市民講座以及其他藝文等文化活動。同時將力求提高水準，充實內容並全面普及，以帶動並提高本市的文化水準（《台北市政紀要》，1980，頁16）。

這些於1980年代到1990年代初期陸續完成的文化硬體建設（參見附表一），以及各種官方主辦的藝文活動，宣告了台北市的文化治理主軸，有從中華國族主義逐漸走向現代文化消費的趨勢，從文化作戰的訓示，緩慢過渡到講求文藝素養的薰陶（王志弘，2003，頁145）。

不過，在這些文化硬體建設尚未完備的日常生活中，1970年代末期台北都會區一般民眾關心的課題，卻是更基本的「公共消費秩序」。這個時期的媒體，經常報導有關黃牛插隊、引發打架甚至傷人等衝突事件。這些黃牛大致出沒於戲院、車站等地，以高價轉售熱門的電影票券、火車票等。此外，1978年10月31日南北高速公路全線通車後，長途客運市場萌現，台北車站附近也出現了時稱「野雞車」的私營長途客運排班和拉客，引發交通秩序混亂，亦有爭奪地盤等衝突發生，引起媒體注意和輿論批評。同時期另外一件值得注意的消費大事，則是1979年1月9日起開放出國觀光，國外旅遊即將成為民眾的重要休閒消費項目，這也引起有關國人的不良生活習慣，是否會在外國「丟人現眼，有辱國譽」的討論。以上與消費生活、公共秩序和文化素養有關的課題，在專欄作家何凡的文章裡，全都跟排隊運動關連起來了：



排隊成為文明的尺度，街頭看見國民排隊，即是文明社會的證明，如果大家亂擠一團，爭先恐後，就是野蠻人的部落了。……如果公車缺車太多，人人怕等候太久，秩序恐怕就難以維持了。所以市府在要求排隊的時候，不可忘記增車，只有雙管齊下，才能收到預期的效果。……在開放出國觀光聲中，台灣的居民更應當加強訓練「排隊生活」，以免到外國因為不排隊及插隊受到眾人斥責，丟自己和國家的臉。……人多了就要排隊，先來的人先得到，這才公平合理。影券車票黃牛之可惡是他們破壞了這個原則……市府既然提倡排隊，就應當把取締黃牛的工作也配合上去，才能使市民心平氣和的去排隊（何凡，1979.1.17；黑體字為筆者所加）。

這段文字裡除了表現對排隊公平原則的期盼，以及排隊做為文明社會的表徵，值得注意的是指出了排隊秩序的社會和物質條件：「公車缺車太多，人人怕等候太久，秩序恐怕就難以維持了」。另有一位讀者於報紙投書，就這方面提出了具有代表性的看法：

國人未能遵守秩序的重要原因如下：……樂意排隊上車，但公車一到站卻又秩序大亂；此乃因大部分公車靠站的位置不當，不是超前就是落後。即使乘客排好隊上車，不免因公車之停車位置不當而爭先恐後亂成一片。二、鬧區之公車站牌過於密集，每一站牌間應有適當間隔。因為時常有各路公車在同一時間相續到達同一候車地點，由於站牌過於密集，使公車未能對準站牌讓乘客上車。乘客排好隊亦是無用。……三、計程車為了搶生意，時常任意在公車站牌位置停車，妨害公車靠站（鄧浪寧，1979.1.20）。

表一 1970-1980 年代台北市公民聯營公車概況

年度	路線數	平均每日 用車輛數	行車總班次	乘客總人次	乘客人數 成長率 %	平均每 班人次
1971	104	1295	9,307,984	551,051,891	--	59.00
1973	116	1399	9,789,369	675,922,890	22.66	69.00
1975	122	1502	10,179,840	712,484,728	5.41	70.00
1977	179	2079	17,837,155	849,905,867	19.29	48.00
1979	182	1995	18,923,015	851,078,836	0.14	44.89
1981	222	2701	24,065,576	881,986,760	3.63	36.65
1983	232	3036	25,931,123	870,585,108	-1.29	33.58
1985	236	3158	26,177,200	950,114,178	9.14	36.57
1987	238	3241	26,937,432	896,806,135	-5.61	33.06
2003	277	3471	26,225,140	612,628,673	--	23.37

註：1977 年台北地區公民營公車開始聯營，乘客人次大幅增加。

資料來源：台北市統計要覽，台北市交通資料快報。

根據表一所示，整個 1970 年代台北市的公共汽車運輸人數持續成長，直到 1985 年達到高峰以後才陸續降低。雖然在這段期間隨著路線和班次的增加，對於服務品質有所改善，但是就搭車民眾感受最為強烈而直接的平均每班人次而論，1975 年達到每班車平均搭乘 70 人次的驚人數字。雖然在排隊運動推行的 1979 年，這個數字降到了約 45 人，但是若與 2003 年的 23 人相較，還是明顯偏高。¹¹ 由於這

¹¹ 這裡出現了一個數字解釋的問題，即為何排隊運動並沒有在最嚴重的 1970 年代初期發生，而是要到公共運輸服務水準其實已經稍有改善的 1979 年才進行。可能的解釋之一是政府施政反映現實狀況的時間差。此外，在例行性的國民生活須知推行宣導中，其實一直就有排隊的項目，那麼，1979



是平均數字，可以預期在上下班的尖峰時刻裡，平均每班車次搭乘人數將會遠高於此。所以，基於 1970 年代的搭車經驗，公共運輸的供應不足，其實是造成乘客爭先恐後、擔心搭不上車的重要原因。

此外，如前面引文所述，相關設施的設置不當，如站牌位置不合適，以及公車等候區過於狹小（有許多設置於狹窄的安全島，而非人行道上），也是無法維持排隊秩序的原因。因此，當李登輝提出了排隊運動，市府各機關動員各種管道宣導之際，輿論除了表達支持之意外，也紛紛提出實際執行的困難，這些意見表現了以公共運輸為代表的集體消費數量不足和品質不佳，也透露了市民對於提升集體消費質量的期盼。

在這些意見的呼籲下，兼以李登輝親自視察車站排隊情形後，發覺實際的公共運輸設施有改善必要，遂指示建設局將相同方向的公車站牌調整集中，方便乘客集中等候（因為往同一目的地可能有好幾種路線可以選擇），以免不同路線但方向相同的公車到站時，脫離原來等候位置、來回奔跑搭車；將部分設置於安全島的站牌改到人行道上；要求公車司機靠站時要對準站位，才能上下乘客；警方並加強取締公車站週邊的行車秩序。雖然這些措施不見得真能有效改善排隊秩序，同時也無法長期維繫。但是，排隊運動在表面宣導以外，激起了一般市民和輿論界對於集體消費品質的關注，驅使市府稍微做了一些調整，卻也顯現了排隊運動所牽動的其實不僅是國民生活紀律或文明素養的道德議題，而是更根本的都市集體消費質量的問題。

年特意推行排隊運動的這個時間點，可能就必須考慮原因是李登輝上任後展現其對於公共秩序的特殊關切，以及台灣當時不安的政治經濟情勢下的「自強運動」氛圍，亦即如前文所述，當時的排隊運動已經被論述為一種愛國表現了。

公共運輸的改善步調緩慢，但已持續進行。從 1977 年的公車聯營、統一票證，到新增冷氣公車和路線以改善品質，乃至於 1980 年代末期在台北市捷運動工引發的交通黑暗期催逼下，有了公車專用道的設置和公車動態資訊系統等諸般實驗。到了 2000 年代的台北市，在公車品質改善、捷運系統的替代選擇，以及小汽車的持續增加下，公車乘客大幅減少，即使沒有雷厲風行的排隊運動，或是井然的排隊秩序，但公車的乘車秩序也在表面的凌亂中，多了 1970 年代見不到的從容。換言之，集體消費的質量或許才是維繫公共秩序的要件，徒有無限上綱到自強救國或訴諸個人修養的道德修辭，也無法強求市民遵守秩序。¹²

綜言之，1979 年至 1981 年短命且成效不彰的排隊運動，卻因座落於特殊的歷史時勢之中，而格外有意義。一方面，失去與美國的正式外交關係後的國際地位飄搖，以及 1979 年 12 月美麗島事件的人心動盪，讓自強愛國的政治宣傳運動喧騰一時，形成了促使排隊運動延續社會紀律、道德規訓和國民生活規範式宣導的基礎。另一方面，都市持續成長所造成的公共運輸集體消費不足窘境，以及逐漸蓬勃的都會休閒消費生活裡基本公共秩序的混亂（黃牛、野雞車），則是促成官方發起排隊運動的基本社會情勢，並在運動推展的過程裡，引起了針對集體消費質量的初步市民關注和權利意識。此外，官方推

¹² 關於公車還有一事值得一提。1979 年 7 月，有民間的大為廣告公司主動找上台北市建設局，願意捐贈新型公車站牌（由不鏽鋼與壓克力板組合而成的新型站牌），條件為給予該公司三年廣告權利（站牌的四分之一面積做廣告使用），建設局與該公司簽約，捐贈了四千支站牌，至 1980 年 4 月全部換新，取代舊有的圓形鐵製站牌。這個事件指出了官方提供的集體消費場域，已經透露了企業商機，1980 年代以後將陸續有車廂內廣告、車體外廣告、候車亭廣告的出現。

動的文化建設、開放出國觀光等精緻文化消費和休閒場域的提升擴展，也在增進文明素養的修辭下，轉化成為支持和詮釋官方排隊運動的社會趨勢。此後，都市治理的文化向度逐漸脫離中華國族意識和反共論調，轉而愈趨強調以消費生活為根基的文化現代化和素養；排隊現象也更加淡化了道德和秩序紀律意涵，相形之下，凸顯了服務、效率和平等導向的排隊意義。若以美學觀點來論，過去講求紀律秩序的威權美學，至此已經逐漸被以都市中產階級講求舒適、效率和優雅的消費導向美學取代了；換言之，文化素養的內涵不一樣了。

四、服務心態、排隊效率與「新移動倫理」

1970 年代末期的排隊運動已然遠去，但排隊現象依然充斥於今日的都會生活。1980 年代末期至今，在諸多的排隊現象裡，有兩件值得討論的排隊新發展，或許也透露了當前都市治理模式視市民為消費者主體，以及考慮運作效能的特性：一是新型的排隊機器，配合了新的顧客導向服務心態和效率考慮，讓排隊有了嶄新的形式和經驗。二是隨著台北市大眾捷運系統的陸續完工，在這個新的都市流動時空裡，產生了新的排隊和移動秩序，呈現為某種帶有召喚市民認同意味的新移動倫理。這兩項排隊與公共秩序的新發展，替依然揮之不去的文明素養修辭，提供了新的內涵。

（一）排隊科技、效率與顧客導向的服務心態

1980 末期到 1990 年代初期，民間與官方機構引進了叫號機（又



稱「排隊機」或「排隊號碼機」)，普遍運用於戶政事務所等公家機關、醫院診所、郵局和銀行等金融機構。叫號機（如圖三）的操作原理就是到達必須排隊等候服務的場所時，入口裝置一台會自動吐出印有流水號的票券（號碼牌），領取號碼票券後，可以注意裝置於顯眼處（通常吊掛於大廳天花板或是裝設於櫃檯上方）的叫號顯示版，上頭顯示了目前服務的號碼以及服務櫃檯序號，通常還會有語音提醒。因此，民眾不必再像過去一樣排成一列隊伍，持續站立在行列中等待服務，而可以在備有座椅的等候區等待，或是估量輪到自己的時間，先行處理其他事務。這種系統解除了持續站立排隊、隊伍擁擠、身體緊貼和插隊等問題，既增加了服務效率，也保障依取號順序決定的先來先服務原則，避免排隊插隊等引發的爭議，還帶有一種悠閒從容、保有隱私的文明氣息，展示了一種尊重顧客、為顧客方便考慮的新服務心態。

其實，鑒於排隊引發的諸多社會爭執，如何改進排隊一直是媒體輿論偶見討論的課題。最常提出的排隊技術改進，包括清楚劃設排隊動線（以欄杆、鐵鍊或繩索，圈圍出入口和動線）、仿照外國（美國）畫設等候線加上單排隊伍的設計（避免多線隊伍前進，可能造成原本較短的隊伍可能行進較慢，較長隊伍反而行進較快所造成的不公平，以及避免隊伍中有人隨時想「轉線」到較短隊伍引起的混亂），以及全能辦事員的概念（到任一窗口都可以辦妥所有項目，而非劃分為不同功能的窗口，造成辦不同項目必須重複排隊）等。例如，趙少康擔任台北市議員時，便曾質詢建議市府貫徹實施排隊運動，要求與民眾接觸的戶政、監理、稅捐區公所等機關，於櫃台前畫設等候線以利排隊（《聯合報》1985.4.27 七版）。



圖三 郵局使用的叫號系統（號碼機和叫號顯示版）



在這種單線排隊和等候線的觀念尚未形成習慣，以及自動叫號機尚未出現以前，民眾面臨排隊問題時，其實也自行發展出了一些應對策略：兩人以上同行，可以分別排列不同隊伍，以求取可能的最快速服務，或者請人代理排隊，或是以代表個人存在的物品（書包、紙箱、椅子、寫有姓名的紙板等等）來占據隊伍位置等。例如，為了確保先來先服務，以及免除持續站立隊伍中的不便，郵局等金融機構裡，早期民眾還自行發展出一種「存摺排隊」現象，也就是以存摺或有待辦理的文件代替本人，放置於櫃檯上排隊。但是，在民眾和存摺分離的時候，稍不注意，經常會遭有心人士盜走，所以當時郵局皆設置「勿將存摺置於櫃檯」的警語，民眾也群擠於櫃檯盯著自己的存摺，擔心遺失，秩序還是顯得混亂。這種情形還引起了消費者文教基金會的抨擊，認為郵局的這種情形不尊重客戶，「內部作業空間設計重於客戶等候空間」，讓客戶因為在狹窄空間填寫存摺時易受窺視，喪失隱私。消基會呼籲建立發號牌制度以尊重客戶，解決存摺排隊的「落伍現象」（《聯合報》，1989.5.22，十八版）。

正是在這種消費者權利意識提高，以及業者強調提供以客為尊的新服務心態下，自動叫號機逐漸成為這類公共場合的標準配備。其中

以銀行和醫院引進較早，官方的郵局和戶政事務所等機構跟隨在後。例如台北市的戶政事務所從 1988 年 12 月起於大安戶政事務所試辦「戶政自動化措施」，其實就是領取自動機器打出的號碼卡，然後等待呼叫號碼後領取辦妥的證件（開始時侷限於戶籍登記、戶籍謄本領取、印鑑登記和國民身分證領取等項目）。當然，一如其他以資訊科技為基礎的顧客導向服務，經常也是內部管理的利器，自動叫號機也可以協助業者紀錄服務顧客人數，分配出納窗口的作業數量等，著眼於提高工作效率的管理措施。

值得一提的是，這種排隊科技的引進和顧客導向服務心態，或許透露了官方機構的**新都市治理風格**。1994 年起，台北市長由官派改為民選，必須接受民意考驗的民進黨新都市政權，除了戮力推動各種文化政策措施，以本土化意識訴求選民外，各種強調改變為人詬病之官僚心態的做法，也是主打的項目，其中以加強推動戶政事務所等機關的服務成效最為明顯，並常為民眾稱道。在這個階段裡，不僅全面裝設了自動叫號機，設置備有舒適座椅和書報架的等候區，甚至有專人引導備詢和茶水供應，同時櫃檯也下降到座椅高度，讓民眾可以坐下來和辦事員同等高度，而不像以前那樣必須站著，越過高聳的櫃檯和帶有官僚習氣的公務員對話。

科技對於排隊形式與經驗的介入，除了自動叫號機外，還有各種不必親身出現於洽公或購票場合的訂票服務系統。例如，台灣鐵路局於 1984 年起推動電腦訂位及售票系統，最初是指窗口購票的電腦化，可以連線隨時查知各站各車種車次售票情形，並讓每個窗口都可以購買不同車票，以減少排隊和等候時間。後來便發展成透過電話語音和網際網路的車票預售制度，並可到郵局取票，完全省略了事先親臨排隊購票的行為。這類型的語音或電腦售票系統，還盛行於精緻藝

文活動的預售訂票服務，例如年代訂票系統，相對刺激了藝文消費活動。1990年代中期以後，也成為部分電影院的購票選擇之一。

無論是電腦訂票系統或是自動叫號機，科技的介入都改變了許多排隊方式和行為，也暗中影響了都市生活的時空步調。不過，這裡並不是要主張一種技術決定論，暗示新技術的引進就能夠導致文化素養提升。這裡反而是要強調，排隊技術的發展和援用，是對應於都市社會裡日益明顯的消費者權利意識和業者顧客導向服務心態的浮現。而且，科技及其相應的排隊慣習，或許帶來了餘裕和尊重而有助於文明素養，但也可能是引發不確定性的新源頭。譬如，我們可以設想，領取了號碼牌後，卻誤判等待時間，因而在過了號次以後方才現身，引發了是否算是插隊的爭議；或者，當購票訂位都必須透過電腦網路進行時，當掉的電腦系統或一直連不上線的網際網路，可能也會引發不耐久候的挫折和焦慮。

（二）新移動倫理？——捷運排隊秩序的混合模式

台北都會區大眾捷運系統在經歷了多年建設，引發市區交通黑暗期危機後，終於在1996年3月從木柵線開始陸續通車。方便迅速的捷運，改變了都市流動經驗，也以其集聚人潮和便利通勤的潛力，改變了住宅和商業空間的結構。如表二所示，搭乘捷運的人數節節攀升，2004年中運量（木柵線）和重運量系統合計，平均每日有超過90萬人次搭乘；後續的新莊線和蘆洲線完成後，搭乘人數更將大幅攀升。

被賦予高科技形象的捷運系統，也代表了台北邁向國際城市的標竿。過去只能夠在各種媒體影像裡一窺的先進國家捷運場景，真實出現於都市生活之中。市民可能會參照著對於先進國家的美好想像，謹



慎地使用這個新都市空間，避免自己不恰當的言行，配不上這個代表文明的新象徵，或是透露了自己尚未成為冷漠中帶點優雅的純熟都市人；或者，在一片忙亂混雜和抱怨連連中，逐漸熟悉了捷運時空的步調和節奏；又或者是迷戀這個時空的特殊氣質，悠遊自得，「每次搭捷運都覺得自己在演日本偶像劇」；或者總是找不到出口，迷路失途；或者覺得捷運冰冷無情，不若街頭混著汗水臭氣的生猛，電扶梯猶如生產線……。¹³ 不過，相對於如此繁複多樣的實際捷運經驗，捷運時空裡充斥著各種標準化的導引與禁制的標誌標線，構築出主導性的、要求遵守的時空節奏秩序。此外，堂皇的站體建築、公共藝術設置，以及藝文活動的舉辦，營造出博物館般的優雅氣氛；還有各種自動化機器和影像監控設備，打造出高科技城市的奇觀和想像。上述這一切，都規約著捷運時空裡的移動方式和經驗（參見王志弘，2002）。

表二 捷運營運概況

年度	木柵線 搭乘人次(萬人)	平均每日人次 (萬人)	重運量 搭乘人次(萬人)	平均每日人次 (萬人)
1998	1,812	5.0	4,266	11.7
1999	2,140	5.86	10,556	28.92
2000	3,050	8.33	23,747	64.88
2001	3,169	8.68	25,344	69.44
2002	3,257	8.92	29,173	79.93
2003	3,015	8.26	28,592	78.33
2004	3,167	8.65	31,833	86.98

資料來源：台北捷運公司運務部。網址：<http://www.trtc.com.tw/trtc1.htm>

¹³ 這裡提到的部分經驗是在網路上隨機搜尋而得，經過筆者的歸納與彙整。

從都市治理的角度來看，捷運系統正是官方藉以展現政府權能，展示現代化發展成果，以科技進步和文化象徵來引領市民認同，運用捷運車站空間與周邊效益引導商業發展的重要場域。當然，當這塊文明櫥窗出了差錯時，也會對都市治理和都市政權造成莫大危機。例如2001年9月，納莉颱風造成台北捷運系統嚴重淹水導致部分路線停擺，市府焦頭爛額。在接近三個月的修復期間，市民經歷了二度交通黑暗期，也才警覺這個城市對捷運的仰賴，在短短數年內已然養成。

在捷運新流動空間裡，與排隊和移動秩序最為密切的，莫過於各種要求遵行和排隊的標誌標線了。月台邊都繪製有不可跨越等候線，以及進出車門的箭頭指示。在人潮較多、路線交錯的車站，例如台北車站、忠孝復興站或古亭站等，月台地面還會繪製較長的排隊線或行進路線，並配置有保全人員，以利維持乘車秩序和安全（參見圖四）。

圖四 捷運月台的排隊指示線與排隊情形



此外，比較特殊的新排隊要求，就是搭乘電扶梯時必須遵循「右側站立，左側通行」的準則，因為在講求迅速的捷運系統裡，左側必須保留給「趕時間的旅客」。不過，在無數的標語警示和廣播語音提醒

下，這種從效率、速度出發的移動秩序，卻已經逐漸形成一種「新移動倫理」。經筆者觀察，大部分民眾都會遵循這個準則，並且對於少數忽視這項移動秩序的人，發出以聲音、眼神和內心表達的不滿與蔑視；這或許可以是觀察正在崛起的都會中產階級美學和禮儀的要點¹⁴。這種搭乘捷運電扶梯的新移動規矩，很快延伸到鄰接捷運站的台北火車站，成為標準規定，也逐漸蔓延到並未有明文規定的百貨公司等消費空間，部分市民已經通過熟稔彰顯國際水準的新文明空間體驗，將這種移動秩序帶到了其他都市活動空間。

當然，在官方推行與期待的新移動倫理四處蔓延之際，我們也可以見到各種逾越、失序的行止不斷出現。從最常見的在捷運車站與列車內飲食，到有不合宜的（性愛）行為、性騷擾與偷窺、臥軌自殺和意外、觸動緊急停車設備等。這些都讓捷運公司有了越來越多加強規範措施的理由，在以安全和效率之名遂行的管制措施下，紀律和秩序的幽靈再度現身。例如，幾次因為人潮推擠產生意外後，捷運公司格外注意上下電扶梯，以及月台上進出車廂的秩序，在人流較多的車站都有專人在月台和電扶梯邊看守監視，吹哨音或以擴音器提醒，乃至於「糾正」不合宜的「危險」行為。

換言之，捷運時空裡的排隊現象可以說是混合了紀律型排隊和服務型排隊的特性，既營造公共藝術殿堂的氛圍，不斷宣揚捷運文化的

¹⁴ 當然，也有人對於捷運裡出現的排隊風氣很不以為然。譬如，在網際網路上的某個部落格討論裡，有人覺得公車蜂擁而上的排隊方式並不野蠻，反而有台灣「嗆勁」的庶民色彩，偶爾可以「在混亂中見到人性的高貴」。反而「排隊排得整齊，連不小心放屁都要感到羞恥的捷運月台，三不五時卻總有人跳到鐵軌裡自殺」，這顯示在文明空間裡，「整齊、清潔、有秩序，但瘋子也愈多」（萬金油，2005.3.18。出處：<http://wangchingyu.bloggerism.com/archives/001265.html>。取用日期：2005.5.10）。



形成，以及科技理性邏輯支持的效率和安全，但另一方面也在失序的恐懼和「安全意識形態」下，殘留了秩序與紀律的要求。

當捷運車廂和月台都塞滿了人，即將關門的急迫警報聲無情響起，許多人也就顧不得所謂的文明素養和排隊紀律了。不足的服務、匱乏的集體消費，以及恐懼落伍、憂慮遲到而損失時間的心態，在日趨競爭的都市生活裡，向來是優雅文化修養的頭號敵人。

五、結語

本文嘗試分析排隊的文明素養、秩序和效率觀念，透過排隊的意義和形式來探知都市治理模式的轉化：從國家領導權下的教化角色，到集體消費服務的提供者；從文化作戰、文化建設到文化消費；從官派市長政權到民選政權的治理風格。據此，本文的初步分析成果，可說是以排隊為例，呈現了庶民日常生活裡，尋常事物所透露的宏觀社會的延續和轉變。

從日治時期殖民體制下現代生活規律的引進，經過戰後初期國民政府結合現代化期盼、反共復國意識與中華國族道統的社會秩序維繫，以及因應都市集體消費秩序混亂而倡導的排隊運動，到 1980 年代後期都市消費生活蓬勃、企業和官方服務心態提升下，以科技介入的新排隊方式，乃至於捷運時空的新排隊文化，排隊一點也沒有遠離我們的生活，而是以不同的姿態呈現在城市日常生活裡。排隊現象已然成為城市生活的重要象徵和實踐。我們也已經從幾個經過挑選的事例，看到了從紀律型排隊到服務型排隊的轉移趨勢，紀律型排隊漸次讓位給了服務型排隊。



有趣的是，目前如果在網際網路上以「排隊」字眼搜尋中文網頁，會發覺最多的是排隊叫號機的廣告，以及中國大陸有關排隊與文明素養的評論文章。前者透露了排隊服務的龐大商機，¹⁵ 後者讓人憶起台灣於 1970 年代和 1980 年代，當經濟活絡成長之後，努力想要進一步躋身文明行列的企盼。

不過，台北捷運的經驗似乎顯示了紀律秩序的要求並未完全遠離，反而經常會以安全和效率之名反覆重現。換言之，在台北市的脈絡裡，從紀律型排隊到服務型排隊的移轉，以及這種現象透露的，從都市治理威權模式到消費者一效能導向治理模式的變化，並非徹底的類型替代，而是在特定歷史條件下，兩種治理方式的不同偏重或凸顯；兩種排隊形式和治理模式，其實有其共通之處或內在關聯。表面上，一方是紀律和秩序，一方是效率和服務心態。但是，紀律和秩序原本也是確保效率的一種方式，只是經常會演變為僅僅重視形式的紀律美學，反而變得僵化凝滯，不能符合效率要求。相對的，服務心態雖然是比較軟性緩和的治理方式，也不表示其完全無須某種秩序，只是這種秩序不再是形式上的整齊劃一，而是以順暢的運作效能為標準。同時，一旦比較講求顧客或消費者自主與尊嚴的服務型排隊和效能治理，遇到了危機，在安全至上的顧慮或托辭下，個人的自主和尊嚴就經常會臣服於形式化的秩序要求（因為個人自主或自由，經常意味了混亂失序的威脅）。例如：台北捷運發生推擠受傷事件後，電扶梯快速通行的效率，就臣服於大量人員現場監控，不斷要求緊握扶手

¹⁵ 在台灣，2004 年 11 月的電視新聞報導了台北市某家夜市攤販也使用了類似郵局和銀行的自動叫號系統。該攤販業者表示，由於顧客太多，大排長龍，妨礙其他商家生意，引起不滿，所以才裝設了叫號系統。使用後，顧客都表示非常滿意。如果攤販也開始採用叫號機，蘊藏的商機確實無限。

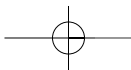
的形式紀律了。

此外，前文也提到了，無論是紀律型或服務型排隊，在秩序和效率之外，都有共通的**文明素養**期待，若對應到治理的威權模式和消費者一效能導向模式，或許可以說，兩者都有**維繫**治理正當性和**領導權**的共通關切，而這種正當性和領導權，還經常是以文化或文明的修辭出現。所以，不變的是附著於排隊現象的文明或文化素養意涵，只不過，文明的意義從集體紀律和動作效率，轉變為尊重、隱私和服務的效能，以及從國家主導的道德化訴求與國族意識，轉為由資本或商業促動的、消費領域裡的顧客至上邏輯。

不過，誠如排隊秩序總是意味了會有脫隊和失序的情況，無論何種治理模式，也都不是毫無疑問而能夠順暢運行；誠如傅柯的權力觀念暗含了有權力運作之處必有抵抗，無論那是積極反抗或是逃離迴避。以主體形構或主體化的角度來看，可以說一方面有排隊的主體形構，以及治理的主體定位，但是另一方面，主體並非毫無能動性的傀儡，而有其發出異議或偏移規範的能力，只是程度隨著情境條件和能力高低而有差異。

再者，紀律型排隊和服務型排隊預設了不同的主體特性，前者可能是守法守分、缺乏個體性的紀律秩序成員，後者則是以顧客或消費者為模型，有其由市場機能中介的契約關係；這種主體形構也對應於威權治理下的馴化國民或市民，以及消費者一效能導向治理同樣的消費者／顧客模型，容許看似無窮、實則有限的消費性選擇。值得深究的是，如果兩種排隊形式和治理模式，並非全然替換，而是並存互補，甚且有其一貫的內在關聯，那麼，兩種看似不同的主體定位方式，其實也有其內在聯繫：消費者／顧客也須有一定的紀律規訓，方能發揮其遵從有限選擇的能力；紀律秩序成員和馴化市民也容許一定

程度的自主選擇，才能有遵守秩序所需的自我意志和要求。或許，這裡缺少或有待強化的是，能夠更深刻質疑治理機制的反身性公民主體位置，這包括了各種覺察到差異性和不對等社會關係的性別主體、族群主體、性傾向主體、階級主體等，都市政治過程裡多元異質而富有反思能動性的主體形構過程。



附錄

附表一 1979 年排隊運動前後台灣大事記

年代	要事	註記
1977.08.17	鄉土文學論戰	彭歌於聯合報副刊批評鄉土文學，掀起論戰
1977.11.19	中壢事件	舉辦五項地方公職人員選舉，中壢開票所傳舞弊引發萬人包圍警局焚燒的事件。「黨外」於此次選舉獲得空前佳績
1978.05.20	總統就職	蔣經國、謝東閔就任第 6 任總統、副總統
1978.06.09	李登輝任台北市長	任期至 1981.12.04，前任為林洋港，後任為邵恩新
1978.10.31	南北高速公路通車	1971 開工，1974 年三重至中壢段通車，小汽車時代來臨
1978.12.16	中美建交	發布緊急命令，停辦台灣立委及國大代表選舉
1979.01.01	台美斷交	2.15 日成立「北美事務協調委員會」和「美國在台協會」維持關係，4.10「台灣關係法」生效
1979.01.09	開放出國觀光	
1979.01 起	北市各項文化硬體建設籌建（完工開放日期）	增建天象館（1980.6）、新建社教館（1983.10）、新建美術館（1983.12）、遷建動物園（1987.10）、增建及改建圖書館（總館於 1990.11 開放）、籌建兒童育樂中心（1991.7）、青少年活動中心
1979.01.04	李登輝倡導排隊運動	中華文化復興運動推行委員會台北分會第五次委員會議時提出
1979.01.16	派遣學生勸導排隊	北市公私立各級學校校長會議提出
1979.01.18	排隊運動績優學校	教育局公布八所執行排隊運動績優學校獎勵
1979.01.25	公車聯管會響應排隊	公車聯營管理委員會響應排隊禮讓運動，要求車門對準站位、勸導乘客依序上車
1979.01.25	愛國自強營響應排隊禮讓座談會	400 多個民眾團體負責人 800 餘人於社會活動中心集會，通過「台北市各民眾團體響應排隊禮讓遵守公共秩序實施要點」：遵守公共秩序、交通秩序、排隊秩序、行進秩序。由本身做起推展到他人；個人做起，推展到家庭；由會內做起，推展到會員；由團體做起，推展到社會
1979.02	排隊運動陸續展開	• 建設局配合排隊運動將集中同方向站牌

		<ul style="list-style-type: none"> • 4 月新聞處與聯合報以「推行排隊運動」為題舉辦徵文，應徵 515 人，優良作品 40 篇 • 5 月警方展開車輛排隊運動宣導 • 8.8 蔣總統指示加強推行排隊運動 • 各區公所建立推行排隊運動地區責任制。民政局督促各區公所組織自治幹部服務隊及利用寒暑假期間組織國中以上學生服務隊，於平時及寒暑假期間加強交通頻繁地區，勸導乘客上下車排隊 • 民政局輔導各大寺廟及協調格致中學於春節及陽明山花季期間設置廣播站向信徒及遊客勸導實施排隊 • 督促各區公所於聯合服務中心明顯處懸掛繪有「自強年」標誌之「請排隊」字樣牌子，加強勸導排隊工作 • 1980.2.1 寒假期間動員公私立中等以上學校派學生參加排隊宣導活動，動員五萬人次以上
1979.02.26	中正國際機場啟用	
1979.06	康寧祥等人創辦八十年代月刊	黨外雜誌時代：1975 年台灣政論、1979.8 美麗島雜誌創辦
1979.07.01	高雄市改制直轄市	
1979.07.01	鐵路電氣化完工	
1979.08-11	北市首辦藝術季	舉辦第一屆音樂季（8.22-9.12），第一屆戲劇季（10.20-11.16）（戲碼以忠孝節義為主旨）
1979.11	核電廠竣工典禮	
1979.12.10	爆發美麗島事件	
1980.01.01	自強年	
1980.02.01	北迴鐵路通車	
1980.12.15	新竹科學園區揭幕	
1981.03	三民主義統一中國案	國民黨第 12 次大會通過
1982.07	提出對中共三不政策	不接觸、不談判、不妥協
1984	總統就職	蔣經國、李登輝就任第 7 任正副總統

資料來源：《台灣史小事典》（遠流，2000）、《台北市政紀要》（台北市政府，歷年）

附表二 國民生活須知——行的部分

1968 年中華文化復興推行委員會頒行

伍、行

一、秩序與安全

- (一) 行車走路，不可爭先，車輛行人，均應靠右。
- (二) 與尊長同行，應略退於左後方一步。必要時，並須予以攙扶。
- (三) 乘車須依序上下，不可以頭與手伸出窗外，不可攀立車廂兩旁。
- (四) 行路時，要注意標誌燈號，服從交通警察指揮。
- (五) 穿過街道，應走行人穿越道或斑馬線。
- (六) 通過平交道，要特別小心，不可搶越。
- (七) 使用腳踏車，不可搶先，不可攀附任何車輛之後，不可穿越平交道放下的欄柵。
- (八) 機車不可超載，單車不可雙乘，拖車牲畜不可虐待。
- (九) 車輛夜行，應照規定亮燈。
- (十) 不得於道路中擊球遊戲。
- (十一) 不得於公路及鐵路中間，放置石塊，及其他障礙物，妨害行車安全。

二、儀態與風度

- (一) 行路須抬頭、挺胸、比肩、齊步、容止安祥。
- (二) 行進間，不可吃零食，不可攀肩搭背。
- (三) 乘坐公車，不得爭先恐後，應對其老弱、婦孺、傷殘、疾病者讓坐，並照顧上下。
- (四) 路遇遺物，歸還原主，或送警招領。
- (五) 行進中如欲超越人前，應由側邊繞過，不可強闖。
- (六) 乘坐轎車應按高低座次就坐。



附表三 台北市政府教育局參與愛國活動資料統計表 (1977.7-1978.6)

日期*	活動項目	主辦單位	活動地點	動員 教官數	動員 學生數
66.7.16	全國宗教界控訴共匪迫害 宗教罪行大會	亞盟總會	中山堂	9	620
66.7.22	全國各界支援「被奴役國家 週」大會	亞盟總會	國父紀念館	8	500
66.7.23	全國各界支援「被奴役國家 週」戰鬥大會	亞盟總會	國父紀念館	8	750
66.7	暑期青年自強活動台北市 大我戰鬥營	本市團委會	新竹縣明新工專	24	600
66.7	暑期清強活動，台北市 幼獅野營隊	本市團委會	高雄縣澄清湖	12	6,000
66.8.2-11	第二屆亞洲盃女子足球賽 開閉幕典禮	全國足協（聯勤 總部）	本市體育場	84	21,000
66.8.23	六六年暑期海內外青年 自強晚會	本市團委會	中華體育館	22	11,000
66.10.10	六六年國慶大會	十月慶典籌備會	介壽館廣場	79	110,000
66.10.10	國慶全民自強戰鬥晚會	十月慶典籌備會	中華體育館	22	10,000
66.10.25	光復節紀念大會暨萬眾歡 騰遊藝大會	十月慶典籌備會	國父紀念館	18	3,600
66.10.29	追思總統蔣公，學生行軍 演習	本局軍訓室	本市四郊	172	36,200
66.11.12	國父誕辰及中華文化復興節 紀念大會	十月慶典籌備會	中山堂	14	1,060
66.12.25	行憲卅週年紀念大會	十月慶典籌備會	民眾團體活動中心	5	600

67.1.1	元旦慶祝大會	本府社會局	中山堂	11	1060
67.1.5	韓國海軍官校訓練艦隊訪 華足球友誼賽	海軍總司令部	本市體育場	27	4,200
67.1.23	世界自由日大會	亞盟總會	國父紀念館	4	450
67.1	冬令青年自強活動台北市 幼獅野營隊	本市團委會	高雄澄清湖	7	4,000
67.3.12	國父逝世紀念暨植樹節大會	本市社會局	松山山坡地	5	500
67.3.21	慶祝蔣主席當選總統全國 群眾歡呼大會	本府社會局	中山堂廣場	89	0
67.3.29	革命先烈紀念暨青年節大會	救國團總團部	國父紀念館	11	800
67.3.29	六十七年青年盃暨中等學校 運動大會	本局	本市體育場	16	18,600
67.4.5	全國青年永懷領袖獻唱大會	救國團總團部	國父紀念館前廣場	34	30,000
67.4.23	本市孝悌楷模表揚大會	本市民政局	中山堂	5	750
67.4.26	歡送本市高中國中生甄試保 送入學軍校	本市團委會	北體專體育館	17	1,470
67.4.14	母親節紀念大會	本市社會局	中山堂	5	665
67.5.19	全球僑胞回國慶賀總統就職 聯歡大會	僑務委員會	中華體育館	30	3,000
67.5.20	慶祝總統就職大會	本市社會局	國父紀念館廣場	59	3,000
67.5.20	全國各界慶祝總統就職民間 遊藝活動	本市社會局	介壽館廣場	59	3,200
67.5.20	慶祝總統副總統就職軍樂 演奏會	台北市軍人服務社	中山女中	17	1,862
	合計			873	275,507

* 日期為民國紀元。資料來源：《台北市政紀要》(1978年度，頁16，附表七)



參考文獻

中文部分

王志弘

- 2002 〈流動地景與時空操演：台北捷運系統與新都市經驗〉，
《地理學報》，第 31 期，頁 83-115。
- 2003 〈台北市文化治理的性質與轉變，1967-2002〉，《台灣社
會研究季刊》，第 52 期，頁 121-186。
- 2005 〈專題弁言〉，《中外文學》，第 33 卷第 9 期，頁 5-8。

何凡

- 1979 〈加強「排隊生活」〉，《聯合報》，1 月 17 日，12 版。

呂紹理

- 1998 《水螺響起：日治時期台灣社會的生活作息》，台北：遠
流。

李中邦

- 2002 〈東京排隊大觀〉，台灣日本綜合研究所網站。網址：
<http://www.japanresearch.org.tw/japantalk-22asp>。取用日
期：2004.5.20。

李筱峰

- 1991 〈二二八事件前的文化衝突〉，《思與言》，第 29 卷第 4
期，頁 185-215。

周萍

- 1979 〈恢復優良生活習慣，大家遵守公共秩序〉，《聯合報》，1
月 17 日，6 版。

林懷民



1978 〈從排隊上車做起〉，《聯合報》，8月26日，12版。

洪去火

1947 〈鬼話台灣〉，《論語》，130期6月號（上海）。

鄧浪寧

1979 〈市民的話：搭車不守秩序有原因，市民盼市府對症下藥〉，《聯合報》，1月20日，6版。

薇薇夫人

1979 〈婦女多盡些心力〉，《聯合報》，3月19日，9版。

蘇昭英

2001 《文化論述與文化政策：戰後台灣文化政策轉型的邏輯》，國立藝術學院傳統藝術研究所碩士論文。

外文部分

Althusser, Louis

1984 “Ideology and ideological state apparatuses,” in *Essays on Ideology*. London: Verso, pp. 1-60.

Barker, Chris

2000 *Cultural Studies: Theory and Practice*. London: Sage.

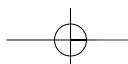
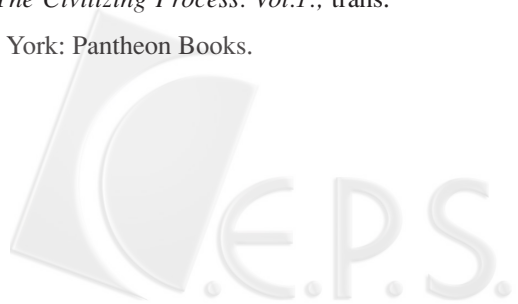
Castells, Manuel

1977 *The Urban Question*, trans. by Alan Sheridan. Cambridge, Mass.: The MIT Press.

Elias, Nobert

1978 *The History of Manners. The Civilizing Process. Vol.1.*, trans. by Edmund Jephcott. New York: Pantheon Books.

Foucault, Michel



1991 “Governmentality,” in G. Burchill, C. Gordon and P. Miller (eds.), *The Foucault Effect: Studies in Governmentality*. Hemel Hempstead: Harvester Wheatsheaf, pp. 87-104.

Freud, Sigmund

1988 《文明及其不滿》，賴添進譯。台北：南方。

Habermas, Jürgen

1987 *The Theory of Communication. Volume Two: Lifeworld and System: A Critique of Functionalist Reason*, trans. by Thomas McCarthy. Boston: Beacon Press.

Marcuse, Herbert

1966 *Eros and Civilization*. Boston: Beacon Press.

Painter, Joe

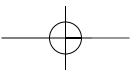
2000 “Governance,” in R. J. Johnston, Derek Gregory, Geraldine Pratt and Michael Watts (eds.), *The Dictionary of Human Geography* (4th ed.) Oxford: Basil Blackwell, pp. 316-318.

Tsurumi, E. Patricia

1999 《日治時期台灣教育史》，林正芳譯，宜蘭：仰山文教基金會。

Weber, Max

1991 《社會科學方法論》，黃振華、張與建譯，台北：時報。



SOCIETAS: A Journal for Philosophical Study of Public Affairs
No. 14, September 2005, pp. 95-147

Abstract

This article tries to explore the continuity and change of Taiwan society through an everyday phenomenon – waiting in a line. Taking the “Line-up campaign” promoted by Taipei City government in 1979 as an example, the author suggested that this campaign was a kind of bodily discipline emphasizing senses of social order, efficiency and civility derived from the ideology of modernization. But it should also be understood in the context of low level of urban collective consumption and political uncertainty caused by diplomatic crisis and national democratic movement. After 1990s, as the Taipei Rapid Transit System is in operation, and the customer-first mentality developed rapidly in a consumer society, there emerged a new line-up culture supported by auto-calling machines and urban middle-class manners. Although there are drastic differences between types of governance (authoritarian vs. consumer-oriented) in these two periods, lining-up is still a central symbol of civilization and modernity.

Keywords: line-up campaign, urban governance, social order, efficiency, civility, Taipei

