

# 本文章已註冊DOI數位物件識別碼

## ▶ 人人需要「補缺式移動」：身障者經驗的啓示

"Prosthetic Mobility" for Everyone: Lessons from Moving Experiences of the Persons with Physical Disability

doi:10.6752/JCS.201003\_(10).0005

文化研究, (10), 2010

Router: A Journal of Cultural Studies, (10), 2010

作者/Author： 王志弘(Chih-Hung Wang)

頁數/Page： 139-167

出版日期/Publication Date：2010/03

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/10.6752/JCS.201003\\_\(10\).0005](http://dx.doi.org/10.6752/JCS.201003_(10).0005)



*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



**“Prosthetic Mobility” for Everyone:  
Lessons from Moving Experiences of the Persons with  
Physical Disability**

Chih-Hung Wang

**人人需要「補缺式移動」：  
身障者經驗的啓示**

王志弘

本文修改前曾發表於「Mobility, Place and Modernity: The Workshop for Prof. Tim Cresswell's Visit to Taiwan」，台灣大學建築與城鄉研究所，2009年4月22日。感謝Tim Cresswell的評論，以及本刊兩位評審的建議，也感謝林宜嫻協助訪談工作。

王志弘，台灣大學建築與城鄉研究所副教授  
電子信箱：cherishu@ms32.hinet.net

## 摘要

本文試圖提出「補缺式移動」作為理解移動力的新取徑。這是從一般認為深陷移動困境的身障者經驗出發，來了解他們的移動策略如何構成，藉由其「低限」或「邊緣」處境來將移動力問題化。身障者的移動經驗對於我們理解移動力深具啓示。首先，身障者看似源於身體特質的行動不便，其實凸顯了當代實質環境和社會制度的缺陷，讓我們見到移動力牽涉了權力和權利。再者，身障者在惡劣條件下為了移動需求而塑造的「補缺式移動」策略，有助於我們重新界定移動力為由身體特質、科技物、社會關係、知識訊息、表意實踐和時空計畫共構而成的移動潛勢，並由相關行動者在特定條件下予以實現。這種補缺式移動並非專屬於身障者，而是人類共同處境。但是，不同行動者在這種補缺式移動之建構性網絡中的不同位置，又意味了移動力的差異。移動力的政治與倫理便蘊含於同與異的辯證中。

**關鍵詞：**移動力、移動權利、失能、補缺術、科技物

## Abstract

This paper aims to problematize mobility through discussions of moving experiences and strategies of the persons with physical disability, and proposing the concept of “prosthetic mobility” as a new approach. Substantially and symbolically, disability is often defined through de-mobility and vice versa. However, both disability and (de)mobility are products of human-social construction which cannot be ascribed to personal physical properties only. And we can learn much from disabled people’s moving experiences and strategies. Firstly, the social constructed de-mobility makes these persons develop specific sensibility towards their physical capacities and the “disabled” built environment. Furthermore, in view of their moving strategies, we can define mobility as the moving potential of the coordination of bodily capacities, technological objects, social relationships, message-knowledge, signifying practices, and spatial-temporal projects. This relational-constructional view of “prosthetic mobility” emphasizes the roles played by strategic actions in the construction and realization of mobility and the formation of subjectivity in mobility. Finally, the author argues that everyone engages in “prosthetic mobility” to grasp life chances and resources. In face of the unequal construction and distribution of mobility as power, resource and right, rather than enhancing the physical moving capacity of “disabled” persons, we should propose the radical transformation of social relations, technological logics, and spatial-temporal structures with reflections on the ideology of speed.

**Keywords:** mobility, mobility rights, disability, prosthetics, technological object

## 一、移動力到底是什麼？從邊緣經驗出發

20世紀中期以來，面對資訊化、數位化、全球化引發的跨界和加速現象，學界紛紛開始關注移動(movement)或流動(flow, fluid)的相關課題。旅行、去領域化(deterritorialization)、越界、流移(diaspora)、遷移、游牧、翻譯、混種(hybridity)、移置(diplacement)，成爲掌握時代特性的隱喻和實質線索。

然而，相較於地球村(McLuhan 1962)、流動空間(space of flows, Castells 1989)、時空壓縮(time-space compression, Harvey 1989)或液態現代性(liquid modernity, Bauman 2000, 2005)這類試圖掌握流動趨勢和影響的宏觀理論，1990年代晚期以後，以「移動力」(mobility, 或譯「移動性」)爲核心概念的研究場域，則更直接以移動爲理論和經驗研究對象，甚且宣告「移動力轉向」(mobility turn)，主張一種「移動力範型」(mobility paradigm, Sheller and Urry 2006; Urry 2007)，試圖超越「邊界化」的社會模型及靜態社會概念(例如：公私二分, Sheller and Urry 2003)，通過對於實質、想像和虛擬移動或流動的探討，來掌握新時代的特徵(Urry 2000, 2007)和人類經驗(Kesselring 2006)。

在加速流動的社會裡，移動力日益成爲我們有所覺察的生存狀態，也是衆人力求提升的能力。便利、迅速且能掌控的移動，不僅成爲獲取生命機會和生活資源的關鍵媒介，本身也是一種權力和資源，還是自由和自主的象徵，是流動或速度心態(mentality)的展現。但是，移動力或加速流動的宏觀表象下，有著社會群體和不同個體之間的極大差異。瑪西(Doreen Massey)便批評哈維(David Harvey)的時空壓縮概念偏向經濟決定論，只掌握了由資本驅動的普遍趨勢，忽略了不同的社會群體與千差萬別的移動力有著不同關係。她主張必須考察時空壓縮的權力幾何學(power-geometry)，因爲「某些群體更能夠掌控移動；某些群體發動了流動和移動，其他群體則消極以待；某些群體位於移動的接收端；某些群體則被流動牢牢囚禁」(Massey 1993: 61)。據此，面臨移動力的社會不均等，以及移動與權力及資源的密

切關係，移動力更是個政治和倫理課題，牽涉了基本權利。

然而，即使有關注「移動權利」(mobility as right)的論述和政策法令，以及各種移動輔具和「無障礙設施」出現，在移動力極度不均衡的現實裡，各種移動的弱勢者依然持續遭到推崇快速流動的社會、講求便利的環境所排擠，因而「不良於行」。社會弱勢處境往往與移動力低落相互構成；能否自主而迅速的移動，經常成為指認優勝劣敗的標記。即使晚近有慢活和慢食理念的推展，卻往往是無慮於移動力者，調節奔波的小憩姿態。

面對既複雜多樣、又涉及政治和倫理的移動課題，我們到底該如何理解移動力，才能夠既掌握移動的權力和權利，又能提出一種可以操作的分析架構呢？本文試圖提出「**補缺式移動**」(prosthetic mobility)作為理解移動力的新取徑。這個策略是從一般認為深陷移動困境的身障者經驗出發，來了解他們的移動策略如何構成，藉由其「低限」或「邊緣」處境來將移動力**問題化**(problematize)。<sup>1</sup>

身障者的移動經驗和策略對於我們理解移動力深具啓示。首先，身障者看似源於身體特質的行動不便，其實凸顯了當代實質環境和社會制度的缺陷，讓我們見到移動力牽涉了權力和權利。再者，身障者在惡劣條件下爲了移動需求而塑造的「補缺式移動」策略，有助於我們重新界定移動力爲由身體特質、科技物(technological objects)、社會關係、表意實踐和時空計畫共構而成的移動潛勢，並由相關行動者在特定條件下予以實現（或阻礙）。這是一種關係性和建構性的移動力觀點，並著重**策略性行動**(strategic action)在移動力建構和實現上的作用，以及主體於移動中的構成和協商。同時，這種補缺式移動並非專屬於身障者，而是人類的**共同處境**。但是，不同行動者在這種補缺式

---

1 「問題化」有兩種意思。一種是將特定現象或人物視爲有礙社會秩序或個人健全發展的麻煩或難題，必須加以處理或治療，方能解決其所引發的危機。例如，遊民、犯罪、身心障礙或貧窮等，往往被如此「問題化」，而必須透過各種社會福利、法律警政，或是醫療技術的介入來處理。第二種意思，是以批判性的視野，於眾人不疑處有疑，質問被視爲理所當然的現象或預設，從而反省既有的社會秩序或文化想像，並提出新的觀點。

移動之建構性網絡中的不同位置，又意味了移動力的差異。移動力的政治與倫理便蘊含於同與異的辯證中。

後文首先整理晚近學界對於移動力和失能(disability)概念的界定。關係網絡的移動力觀點，以及失能與移動力的相互構成，是討論焦點。接著，本文以身障者的**實質移動**(physical movement)<sup>2</sup>為討論媒介，考察身障者在身體和社會限制下的移動經驗與策略。分析材料主要取自於台北都會區活動，年齡介於21至45歲間的十位不同障別身障者<sup>3</sup>的訪談，以及相關研究及身障者自我書寫等二手資料。最後，在與後人類主義補缺術(post-humanism prosthetics)、行動者－網絡理論(actor-network theory)等類似觀點對照下，進一步釐清本文以身障者移動經驗為媒介所建立的一般補缺式移動概念的要點。

## 二、失能與（去）移動力的問題化

移動的實質及隱喻是當代社會動態和文化價值的核心。移動力跟自主性、自由感有密切關連；特定移動模式，如駕車、搭飛機和高鐵，往往被賦予自主、成熟、成功、效率、進步和科技等意義。金融市場、企業經營，乃至於整個經濟活動，或是經濟化了的社會生活，都講求速度、效率和快速周轉；「時間就是金錢」。相對地，僵滯不動或移動緩慢，就成為困境、落後、依賴和不健全的直喻。無論是網際網路連線，或在等待的隊伍裡，眾人經常不耐久候，抱怨阻滯快速移動的事物或人員。

---

2 因此，本文僅討論身體的物理性移動，而不討論對於身障者也很重要的資訊流動或溝通，例如網際網路、行動電話和傳真機等。

3 身體障礙有很多種表現形式和成因，即使同為視障、聽障或肢障者，也因其「障礙」程度，以及其他條件（經濟能力、協助者、相關設備和資源等）而有不同移動力。然而，由於本文目的在於提出「補缺式移動」這個理論概念，因此並不細究不同障別和程度的身障者的經驗差異和生活細節。再者，補缺式移動概念本身就已容留了對差異的考慮，因為補缺式移動正是由許多種因素構成的潛勢；不同因素的組合方式，即意味了差異化的移動力。

於是，不動和緩慢成爲將移動問題化的契機。然而，移動出了問題，不見得會促成反省既有移動模式、架構或習性，反而常因焦慮而欲求排除障礙，追求更有效而快速的移動。我們必須從不同角度來考察當代移動狀態得以成立的條件，身障者成問題的移動經驗，正格外能凸顯當代移動的基本條件和預設，並彰顯移動是個權力、政治和倫理的問題。簡言之，失能的問題化，同時也問題化了移動，使得移動不再理所當然。

### (一) 移動力是關係網絡中的資源、權力和權利

致力建立「移動力範型」的爾瑞(John Urry)指出，移動力有四種意思，即：(1)指涉正在移動或可以移動的人、事物或資訊，(2)指稱暴民或混亂的群眾，(3)指稱社會階層裡的上下流動，以及(4)永久或半永久性的遷移(Urry 2007: 7-8)。他列舉了當代十二種相互重疊的移動力形式，包括：難民和遊民的旅行和遷移；商務與專業旅行；學生或其他年輕人作爲「通過儀式」的發現之旅；醫療旅行；軍事移動；退休後的旅行和跨國生活方式；孩童、伴侶、家僕等的「拖帶」旅行；橫越特定流移之關鍵節點的旅行和遷移；服務業勞工的跨國旅行；觀光旅行；拜訪親友；工作相關的旅行，包含通勤(ibid.: 10-11)。這裡的區分顯然是依照移動者和移動目的不同而做的區別，雖然有助於我們想像移動的具體面貌，卻很難提供一個分析性的界定。

爾瑞還提出了「移動系統」(mobility system)概念，亦即令移動成爲可能的條件，尤其是基礎設施、制度、協定和各種科技物（公路、機場、油管、加油站、伺服器、通訊協定、地址、護照、行李儲存、套裝旅遊、商品條碼、時刻表、票證等），藉此減少移動風險，提高移動的可預期性和重複性(ibid.: 12-13)。我認爲，移動系統這個概念指出了移動並非簡單的時空位移，而是複雜的組合或複合體(combination or complex)，牽涉了各種固定和變動的元素，以及將這些元素組構起來的社會關係、物質安排，以及意義和想像。簡言之，移動系統是個社會建構的**關係網絡**(socially constructed relational network)。

因此，一如我們以充滿意義和社會性的**地方**(place)取代單純的

區位(location)，或是以空間性(spatiality)來表現空間的社會生產(Soja 1989: 79)，以及用時間性(temporality)來指稱時間的社會塑造和意義，**移動力**(移動性)也涉及了遠比**移動**(位移，movement)複雜的社會過程和文化意義(Cresswell 2006b: 3)。克瑞斯威爾(Tim Cresswell)指出，移動力是社會建構或生產而成的移動，涉及了位移、移動的再現和意義，以及作為在世存有(being in the world)方式的具體移動經驗和實踐等三個層次(Cresswell 2006b: 3)。然而，無論是位移、移動的意義，或在世存有方式，都是鑲嵌於特定的移動系統或網絡裡才得以運行。

除了移動的三層次意義，以及移動作為系統或關係網絡的概念，我認為若要掌握移動力的積極作用（而非只是社會生產出來的消極產物），掌握移動力發揮的生產作用（例如：塑造時空關係和時空意識），那麼，除了將移動視為人類身體或技術物所具有的能力，可以從時間和空間變化來衡量、體驗和再現移動外，還必須進一步掌握移動的社會效果或決定作用(determination)，並以這種效用來理解移動力。就此，我們可以區分移動力作為資源、權力和權利的作用。

首先，移動力作為一種**資源**，即移動使我們能在既定社會關係下做事情。一如貨幣或經濟資本、文化資本、社會資本的作用，是一種可以積蓄和實現的做事的潛能（移動力作為移動資本），並具有交換價值（像是文化資本和經濟資本的互換，移動資本也與其他資本可以互換）(Bourdieu 1984)。例如：擁有一輛汽車不僅是擁有物質機器而已，而是掌握了汽車所能實現的移動方式和能量，以及因而能取得的生命機會和其他資源；但是，這也意味了需仰賴使汽車得以移動的因素（道路、汽油、交通號誌、駕駛和維修知識等）。換言之，作為資源的移動力不只是一具移動機器，而是汽車所串連起來的移動關係網絡具有的潛能和依賴條件，人類主體藉由在該移動網絡中占有特定位置，掌握特定機器或科技物、知識和權限等，而得以實現移動潛能來做事。

在一個權力關係不均等的社會裡，對移動力資源的掌握也是不平等的。然而，由於移動力資源往往使其掌握者可以獲取更多其他資



源、機會和利益（例如：因擁有汽車而得以通勤得更遠，找到條件更好的工作和收入），移動力不僅是獲取利益和權力的資源或手段，本身也成為權力（對於汽車移動資源的掌握，成為社會影響力的手段和象徵）。易言之，對移動力資源的掌握，使掌握者可以藉此施加影響、支配或規訓，因而移動力資源往往轉化為移動力權力。移動力成為在權力關係裡牽動優劣勢動態的運作媒介，成為支配和抵抗、吸納和排除的戰場，也涉及了對於具文化正當性之移動方式的主張和維護，以及對異常（異類）移動的排斥和恐懼（例見Cresswell〔1999〕對女性遊民的討論）。

最後，正由於移動力是重要資源和權力，既在不同社會群體或地域之間有不均等的分配，也會塑造出社會差異（移動力本身的高低差異，以及移動力造成的差異），使得移動力成為一個政治和倫理議題，並接合上權利概念，成為公民資格的重要部分(Cresswell 2006a)。移動權利的考慮或籲求，可能包含了對於身心障礙者、女人、老人或孩童的移動力、便利和安全的關注，或是特定地域對於特定移動系統（像是高速公路交流道、火車站、機場等）的主張，成為地域發展權利的一環。

移動力作為資源、權力和權利，是理解移動力的社會建構效果的切入點。我們對於移動力的問題化，就是對於移動力作為資源、權力和權利的問題化，藉此指出既有的移動方式、系統和配置，並非理所當然，而是具有使其得以運行的特定歷史和社會條件，並維持或造成了社會的基本差異和不均等。本文考察身障者的移動經驗和策略，正是要凸顯身障者在移動資源、權力和權利上的弱勢，來質疑既有的移動力系統，並提出一般化的補缺式移動的新概念。

## （二）失能的界定與（去）移動力

在說明失能和移動的關係之前，先簡短探討一下何謂失能。失能可以廣泛的指涉各種身體內外和心靈的先天或後天「損傷」，有些損傷造成了身體移動能力的缺損而不良於行，以及移動的社會性阻礙（因失能而遭歧視和排擠，例如：雖然身體移動能力完好，但因為顏面傷殘遭排斥而無法自在移動）。這裡立即要指出的是，所謂健全和

損傷，其實是對於何謂正常和異常的社會建構與評價。失能是對於特定身體狀態的社會建構和文化評價，而非全由「失能者」的身體特質決定。因此，在特定脈絡下「無法做某些事情」的意義上，我們都可能是失能者（例如：在陌生語文環境裡成為功能性的「文盲」）。但是，大部分時候，我們將失能視為源於特定生理和醫療狀況的社會位置與文化範疇(Freund 2001: 691-692)。

於是，失能是對特定身體狀況的社會分類及評價，是社會建構的產物，而非單純的身體損傷。當代對於失能的學術探討，也已逐漸脫離了**醫療模型**(medical model)和**悲劇模型**(tragic model)，邁向了**社會模型**(social model)，以及**肯定模型**(affirmation model)的認同政治。悲劇模型將各種失能視為個人問題，是個人的不幸、宿命或機運，展現為個人化的疾病或身體限制；失能者不僅失去生活樂趣，令人同情，也是社會的負擔。因此，失能是我們必須極力避免的異常狀態，令人厭惡和害怕(French and Swain 2008: 7)，甚至是具道德意義的懲罰標記，是邪惡的痕跡。醫療模型則是另一種將失能個別化的觀點。醫療模型鎖定失能的個人原因，相關的處遇和治療也多集中於失能者個人，或者，即使主張要為了遭到問題化、醫療化的失能狀態而改變周遭環境（建立無障礙設施）和他人態度（對失能者要有耐心和愛心），但往往以最終的適應和「正常化」為目標，鼓勵失能者「回歸主流社會」。

相對地，社會模型認為失能是社會的建構，是社會塑造的問題，而非個人問題；失能的問題化指向了有問題的社會，而不是怪罪於個人。社會模型強調了社會安排、社會情境或社會互動方式對於失能的建構效果。此外，論述、表意系統或再現對於失能的建構，也是關注重點。因此，對於失能者面臨之問題的解答，不能僅從失能者本身來著手，而是要改變有敵意或不恰當的社會安排，批判和扭轉相關的意識形態和成見。然而，失能的社會－論述建構(social-discursive construction)的論點，也遭批評為忽略了失能者身體和痛苦的物質性存在，將一切都歸因為社會文化的建構，是一種**去身體**(disembodied)、非物質的取向(Pinder 1995)。換言之，社會或文化

建構論雖然有讓身體脫離生理決定論的好處，但新身體實在論(new realism of body)則主張，過於強調社會文化建構，會忽略失能者身體的獨特性、積極性和彈性；例如，視障者開發出敏銳的聽覺，或者，失去雙手者可以利用腳掌和腳趾從事許多活動，甚且改變主流的再現方式(Siebers 2008: 54)。佛倫德(Freund 2001)則主張，對社會模型的「去身體化」批評不是致命性，而是補充性的。社會模型可以採取社會唯物論(social-materialist)取向，納入身體、具體的能動性(embodied agency)和時空的社會組織等向度——這也正是本文採取的觀點。

對於失能者身體特質之積極性的探討，也致力翻轉失能身體承受的污名或消極性，此即「肯定模型」的認同政治觀點。肯定模型指出，在遭受集體的社會歧視、刻板印象和污名化，並起而反抗不均等的權力關係、爭取身障者權利的過程裡，失能者肯定了自己的身體特殊性，並重新界定失能為「不一樣的生存狀態」，以此為塑造認同的基礎；失能是差異，而不是異常或偏差。但這種觀點也引發了一些質疑。首先，若失能是一種不利處境，如何能予以肯定而作為塑造認同的基礎？其次，肯定模型輕忽了失能者面對痛苦且勇敢承擔的日常現實；第三，對於失能認同的肯定，可能過度聚焦於失能特質，忽略了失能者的其他特徵，像是性別、年齡、族群、宗教信仰等社會屬性(Swain and French 2008: 65-66)。不過，在結合個人、公共和政治議題，開展出具體化主體的政治(politics of embodied subject)，脫離「回歸主流正常標準」的觀點，堅持「差異性存在」上，肯定模型確實開啓了新的發問方式。

無論是悲劇和醫療模型，或是社會模型（及其社會物質論修正版）和肯定模型，失能的界定都經常涉及了移動力，或移動力的缺乏（或環境的低可及性，inaccessibility）。換言之，失能使移動成爲一個問題，失能者的（去）移動力成爲集體與自我必須以各種技術、程序和知識來治理的課題。於是，移動力與失能的相互建構，或者說，**移動力問題化**和**失能問題化**的糾葛，使得失能成爲質問既有移動系統和移動意識形態的極佳切入點。

彼此千差萬別，卻一體納入「失能」(disability)範疇的「身心障

礙者」，也位於移動力階梯底端，同老人、孩童、病患及多數婦女一樣，因位居權力關係中的弱勢位置而無法享有高移動力。身障者更因身體「缺損」或差異而彰顯其移動力低落，或者說，「不移動」(immobility)或「不良於行」(de-mobility)正是其界定性的特質；失能與「不良於行」相互塑造和標示。身障者往往被視為「不正常」，其失能歸屬於身體特質或私人悲劇，而其身體能力則是輔具「補缺」的對象。替身障者著想的環境可及性(accessibility)改善，也常出於「例外」及慈善心態，或是便宜行事、零碎片斷而難以使用。

失能者的行動既表現為低移動力，也因低移動力而被塑造為失能狀態。然而，誠如社會模型和肯定模型之認同政治所論，對於失能者移動力的考察，既不能將失能視為僅僅因為身體能力缺損而導致行動不便，也不能完全將失能和移動歸因於社會文化建構，而是牽涉了具體化主體之能動性和移動關係網絡（科技物、社會安排和時空組織）的複雜關連，以及失能者的認同在（去）移動處境中的協商與塑造。有鑑於身障者的經驗格外能凸顯移動力得以形成的條件，我們可以從身障者「受限能動性」(constrained agency)的移動策略著手，來重新思考移動力的概念和研究取徑。

### 三、身障者的移動經驗與應對策略

晚近崛起的移動力研究領域，往往專注於流動與加速的一般歷史趨勢，或各種特殊移動模式（機場、汽車交通、徒步）與時空關係，卻相對欠缺對於失能或身障者移動的討論。再者，地理學及空間相關學科對於失能的研究也不多，但有些研究奠定了良好基礎(Gleeson 1999; Imrie 1996; Park et al. 1998)。相對地，專門的「失能研究」(disability studies)領域則持續蓬勃，反映了失能者權利運動的發展，以及高齡化社會裡失能相關需求（照護、輔具等）的增加。

就失能者的移動課題而論，多數研究關心的是營造環境如何造成失能者移動的不便、限制和風險；或者說，既有的社會和空間如何生

產出失能狀態，或導致失能者的邊緣化，將他們排除在公共空間和社會生活之外。換言之，失能者是既有社會和空間結構的受害者。即使有些研究強調失能者身體、認同與地方的相互構成，但多偏向於凸顯失能者在特定社會關係、空間形態和文化邊界下的不利處境(Gleeson 1999, 2001; Hawkesworth 2001; Hugh et al. 2005; Imrie 2001; Kitchin and Law 2001)。相反地，只有很少數的移動與空間研究，除了指出環境障礙外，還考慮了促進和協助移動的地方因素，以及身障者的能動性和策略性行動(McKeever et al. 2003)。

關注身障者的不公平處境，指認社會和空間如何生產出身障者的行動不便和失能狀態，對於改善環境和爭取移動權，當然十分要緊。但是，我們或許也可以思考，我們能從失能者的移動經驗和受限能動性中，獲得什麼正面啓示。身障者於特殊身體狀況和移動條件下，憑著特別需要各種因素搭配的身體力行，對我們習以為常的移動世界提出了不同觀照角度。換言之，身障者的移動力必須仔細斟酌和奮力實現方能達致，格外能夠顯示移動力的組合、建構和生產性質，以及具體化主體採行移動策略（移動之時空計畫）的必要性，促使我們對移動力有更深刻認識。再者，不公平的移動力配置在身障者的日常移動中也特別明顯，逼使我們面對移動力的倫理和正義問題。簡言之，我們通過對於身障者移動的考察，試圖導出一般性的「補缺式移動」概念。

### （一）受限移動下的特殊感受性

雖然都是身體官能缺損，但視障、肢障、聽障和脊髓受傷等不同情況之間有很大差異。各種障別內部也有不同，全盲不同於弱視，弱視又分很多程度；肢障和聽障也是如此。障礙是先天或後天形成、身體適應程度，以及失能狀況是否明顯可見，也都有差別。然而，身障者情況和程度不等的失能，確實有共通之處，就是身體移動的受限。移動受限非僅源自身體缺損，而是身體特質、實質環境、科技物和社會安排之間的搭配出了問題，無法順利協調、需費力克服等，由於這種不協調，身障者對於構成移動力的各項環節與運作，往往有著不同於非身障者的覺察與感受。

許多受訪者提到，即使台北捷運系統是無障礙環境較為良好的地方，讓他們可以獨自行動，還是有一般人難以體會的移動困難。例如，捷運車廂與月台的間隙和高低差，就是使用手推式輪椅者會注意的地方。間隙或高低差太大，輪椅前輪容易卡住，需要自己想辦法將輪椅「翹起來」，或請人協助，才能跨越。捷運局雖宣導以後退方式出車廂（較大的後輪在前），但使用者往往擔心後退時視線不清，容易壓到人。輪椅使用者口耳相傳，也知道哪個車站、哪節車廂與月台間的間隙比較大。他們還從實作中體會到，車廂人數多寡會影響車廂與月台間的高低差。

又如視障者的行動深受限制，環境極度缺乏引導設施，道路障礙物衆多，即使以手杖探測，也難防上半身被突出物撞擊。然而，「經過幾次摸索之後，任何環境都變成了無障礙空間」（周掌宇 2000：71）。無論是藉由環境聲響、氣味和濕度來辨認，或以身體感受公車的轉彎、停頓、路面起伏和顛簸來辨認位置、使用觸覺探索物件輪廓和表面，以及運用心像圖(mental map)來協助定位（曾凡慈 2001：115-116），都是視障者在受限移動下，以細緻感受及記憶環境細微變化為因應之道，「以身體來看世界」（周掌宇 2000：37）。

路面細微的不平整、光滑或粗糙、門檻、斜坡的坡度和寬度、廁所內部迴轉空間、門框寬度、階梯每階高度、扶手高度及與牆面的距離、電梯按鈕高度、招牌和號誌字體大小和顏色對比、交通工具晃動程度、環境聲響分布及頻率等，這些一般人經常忽視的差異，對身障者而言卻有著親身體驗，甚或遭遇挫折或傷害而察知的明顯區別。這種特殊感受性<sup>4</sup>的養成，正是身體情況與實質移動時涉及的科技物（包括實質環境）、社會關係、表意系統，以及串接這些因素的時空

---

4 由於身障者個別差異很大，加以環境條件不同，我們不能預設所有身障者對環境都很敏銳。相反地，有許多地方他們無法接觸，因而失去體驗和感受的機會。再者，刻板印象中，我們常以為某種感官能力的損害，會自動讓其他感官能力產生彌補性的擴張，像是認為視障者的聽覺或觸覺特別好，其實不然。這些將身障者視為均質的預設，也常使得無障礙設施和輔具的設計和運作，經常偏離了身障者的實際需求，參見楊盛弘(2005)。

計畫的共構產物，並且隨著這些因素的特殊組合而變化。

## (二) 身體能力與科技物的(不)協調

台灣於1980年公佈施行《殘障福利法》；1990年修訂後，規定各項新建公共設施、建築物、活動場所和交通工具，應設置便利身心障礙者使用的設備和設施。該法後來修訂為《身心障礙者保護法》(1997)和《身心障礙者權益保障法》(2007)，皆增添了無障礙設施的規定。經過十餘年的建設，以台北市為例，四處都可以見到各種預設要便利身障者的「無障礙設施」，如坡道、扶手、導盲磚、語音播報系統、有聲號誌、電梯和地下道點字、殘障廁所、「愛心鈴」和引導人員等，還有低底盤公車和復康巴士等交通工具，以及台北市推展的「騎樓整平」計畫；配合個人行動輔具如手杖、電子耳、輪椅、助行器、改裝摩托車等技術物件，我們似乎正朝向保障「移動權利」的城市邁進。

然而，在缺乏細察使用者需求的完整規劃和落實執行下，這些日益增添的「無障礙設施」往往正是問題所在，不僅功能不彰、徒具形式，本身還常形成障礙。導盲磚鋪設是最明顯的例子，有規格不一、鋪設錯誤、遭占用阻擋、路線不連續、無法止滑等問題，也引起輪椅族抱怨高低不平。由於爭議過大，2000年內政部營建署從《建築技術規則》中刪除了導盲磚鋪設規定(邱大昕 2008: 24)。本文受訪者明確指出的無障礙設施缺失，還包括斜坡道過陡、過窄、過於彎繞，或有樁柱阻擋；殘障廁所過小，輪椅進入後無法關門；有聲號誌與紅綠燈實際狀況有差距；愛心鈴無人回應；公車站名語音播報時有時無或聽不清楚；復康巴士須定點定時等候，上下不易、費率過高等。

另一方面，身障者的個人隨身輔具，例如手杖和輪椅，在台灣往往是規格化而少見量身訂製(訂製品較昂貴而不普及)。因此，這些輔具不見得能與身體狀況(身高、體力)合宜搭配，或足夠靈巧而能在環境中順暢移動，或探知較多環境訊息。例如，手推輪椅雖然輕巧，但常無法順利跨越陡坡和縫隙，也不利於長途使用；反之，電動輪椅較能長程使用(但須防電池耗盡)和攀上陡坡，但遇到階梯，卻因為過重而不似手推輪椅可以由他人協助抬起。又如視障者使用的手

杖，前端有滾輪者比一般手杖容易探知地面訊息，不必反覆上下揮舞探觸，但價格昂貴。

身障者的移動仰賴身體、輔具和環境特性的搭配，但往往難以順利協調，身陷移動困境。然而，身障者也會謀求因應之道。例如，多位視障和肢障受訪者表示，會迴避有較多阻礙的直接路徑，寧願繞經阻礙較少的迂迴通道。這種通道可能是反覆摸索而來或偶然發現，但此後往往成爲例行化的路徑。「例行化」本身是重要的移動策略，日復一日的使用可以熟悉路況，預期哪裡該停、該謹慎，乃至於身體該如何施力以遂行移動；例行化也能減少持續注意所致的疲累感。此外，事先構想如何搭配不同輔具和行程中的環境條件，也是個辦法。例如，輪椅使用者如果同時擁有手推和電動輪椅，就會視當天行程中的環境和活動所需來搭配使用。或者，有位輪椅使用者隨身攜帶一支「指揮棒」，具有多種用途，可以觸壓電梯按鈕、開燈、勾取鞋子等物品，以及向他人指示方向等。

綜言之，我們從身障者的移動困境中，格外能見到爲了遂行移動，必須覺察身體的局限和能力、察知環境特質，並協調輔具、科技物與環境來組織和實現移動力。不過，就像幾位受訪者都提到的：「設施都有，但問題會出在人身上」，而人的因素則必須放在社會關係中來看待。

### （三）社會關係的運用：移動協助者與同伴

身障者的移動經常需要他人協助，包括陌生人和親友。例如，通學和通勤接送、購物和休閒旅遊時的陪伴、代爲跑腿、排除移動障礙如階梯、過馬路、電梯等，以及告知環境訊息如路況等。基於父母或家人間的緊密關係和照顧職責，經常有父母全職（常辭去原有工作）照護身障者，甚至在學校或工作場所全程陪同。不過，大部分受訪者期待有獨自移動的能力和機會，不想事事煩擾家人。尤其是成年後的身障者往往喜與朋友爲伍，也使得朋友成爲相對固定的移動協助者



或同行伙伴<sup>5</sup>，除了排除障礙，也常配合身障者方便而於特定場所聚會。

雖然身障者往往受到額外關照呵護，但由於父母等家人長期相處，承擔的情感和實質壓力較大，也不見得能長期有耐心，或有足夠時間和其他資源，來配合身障者的移動和陪同需求。相對地，身障者也希望自己不會成為「負擔」。一直請託家人親友，或讓他們有「犧牲」的感覺，打亂家人生活步調，自己也會有壓力<sup>6</sup>。因此，在仰賴家人和其他親友來協助移動的同時，身障者如何處理和經營社會關係，以便延續和適當挪用協助者網絡，就成為組織移動力的一個環節。例如，有受訪者盡量採「順路」行程，以免增加陪同者的額外負擔；或者，考慮協助者是否對該行程也會感興趣，而非強迫陪同；或者，每回請人協助，就以「請喝飲料」等方式回禮，來維持關係的對稱和均衡。

獨自在外頭移動的身障者，面對充滿障礙的環境，也需要協助。陌生的路人、店員、司機或捷運等處所的引導人員，是取得協助的來源。大部分受訪者表示，多數陌生人會回應協助的要求，幫忙指示方向、提供訊息、過馬路、上下公車或抬起輪椅等，只有少數人不理睬或擺臉色。可是，由於不熟悉如何協助，可能會在扶抱方式上使身障者不舒適，或無法一下子理解該如何做。再者，無論是一般公車或復康巴士，身障使用者也多有不受司機尊重、未獲協助，或沒能準確停靠以致上下車不方便的情形（但首都客運是許多受訪者稱讚的對象，

---

5 身障者受限的移動力，以及台灣社會對身障者的刻板印象或歧視（疾病傳染的疑慮、擔心引起傷害而保持距離、避免麻煩，以及欺負弱小的心態），使得不少身心障礙者的交友網絡較為局限。一位肌肉萎縮的受訪者便指出，小時候在學校未使用輪椅，只能坐在椅子上，而「在椅子上很難拓展人際關係」（A05）。

6 一位受訪者自稱，為避免麻煩家人或親友，有「放棄主義」的態度。他說：「這個放棄不是我自己放棄的，是犧牲自己去成就別人的，我的放棄都來自於別人。我是太多東西需要別人協助，取捨之後，我可以犧牲的，別人可能不行。面對家人或朋友，我都會放棄，我比較可以接受我的放棄。我可以犧牲，別人不一定可以犧牲啊」（A05）。

尤其是其語音播報系統深受視障者喜愛）。此外，由於捷運引導者的訓練（及導盲磚鋪設）是要引導身障者搭電梯，但許多受訪者認為搭電扶梯比較方便，電梯太遠了。

視障受訪者也指出，即使手持白色手杖標記，但相對於輪椅使用者「失能」的明顯可辨，一般民衆常沒能注意到其為視障者，因而不理會其請求，如詢問前來的公車路線，或協助按壓電梯和告知樓層等；視障者不慎撞到人也常遭責罵。不過，一旦陌生人注意到其為視障者，通常會急忙道歉，但這也令身障者感到尷尬。

某些受訪者提到，陌生人的協助也會引起另一種難堪，就是過度熱心的詢問。通常是上了年紀的台灣婦女，遇到身障者會比其他入還熱心且主動協助，但常會大聲呼喊，「他看不到，請讓路」或「這裡有個盲胞，借過借過」等等，令身障者尷尬，一方面是引起騷動，打擾到其他人，再則是讓自己處於「受協助者的無能」狀態。所以，身障者在外移動遇到需要協助時，有機會的話就會尋找適當的協助者。例如，如果是需要扶抬身體或輪椅，會找年輕人和男性；若是詢問資訊等，則找年輕女性居多。這也算是遂行移動，並減少尷尬的經驗法則。由此也可以得知，身障者的移動除了需要協商社會關係以獲取適當協助外，也涉及了身障者身分的認同或自我定位，以及相關意義賦予的問題。

#### （四）表意系統與認同的協商

在習慣了「正常」身體和移動方式的社會裡，失能者的身體狀態、移動方式和輔具，都是立即觸動「偏離」或「異常」意義的符號，並引起身障者自身和旁人的價值評斷。這種「正常」或「異常」的表意系統，對於身障者在外移動的自在感頗有影響，也是涉及自我定位和認同的課題。當問到出外時是否在意旁人眼光，多數受訪者都有一段心路歷程和因應之道。亦即，一開始很在意他人眼光，「只是那幾秒的眼神，就可以把我逼回家」(A02)，也常因此不願讓人注意到自己的身體情況，避免尋求協助。

然而，當身障者意識到，一直在意他人就會自我設限、無法自在

移動以獲取生命機會和生活資源，或者總是有需要別人協助之處時，他們就會降低對他人眼光和話語的在意程度，並且在尋求協助時減輕自身的壓力。例如，視障者自承「反正看不到別人的臉色」，所以不必在意；一位弱視者乾脆閉起眼睛（以此作為明顯的視障標記），以免別人難以察覺他的視障，而無法適當回應其協助請求、甚至加以質疑。有些受訪者則會積極反擊他人不禮貌的觀視或詢問，出聲指責、瞪視或不予回應。

對自身形象的修飾，也是重要策略，以亮麗外表改變失能者被視為「病患」的刻板形象。一位受訪者提到：

外人的眼光對於障礙者除了歧視外，其實障礙者自己本身也滿重要的。就跟〔不該〕穿破破爛爛去逛百貨公司一樣，所以要打扮得體，自己也有責任啊，不要尿袋擺外面，然後衣服髒破破的。我很討厭坐輪椅的穿運動涼鞋啊，頭髮又剃掉。還有昆哥常說，不要以為是障礙者，就常常在腿上擺毯子，不要給人家image就是病人啊。不會冷啊，根本沒感覺啊。不要把自己搞得這樣子，什麼場合就要穿什麼衣服。不要以為是障礙者，就什麼都不管。(A02)

輔具是身體能力的支持和延展，身障者往往須仰賴輔具來移動，但這些輔具，尤其是大型輔具如輪椅，也深具象徵意義，成為失能標記。換言之，輔具增益了移動能力，卻也是行動不便的象徵。雖然手杖和輪椅等輔具，是取得或要求他人協助的象徵記號（一位受訪者指稱，即使不要求協助，但旁人見到他拿著白手杖，就會在不適合過馬路時出手拉他一把，避開危險），但也可能成為一種污名。受訪者提到以前不喜歡使用輪椅，寧可利用助行器緩慢移動，因為：

坐輪椅有壓力，怕人家看我的眼神。助行器的話，會認為自己不是障礙者，只是走得比人家慢而已。用助行器比較像一般人，用輪椅的話就是障礙者。(A02)

然而，也可能換個方式，將移動必須仰賴的輪椅視為自我的延伸，重視輪椅和自我的外表整飾，來改換其意義、並確認自我認同：

輪椅好壞真的有差，外型也左右妳這個人的外貌和自信心……坐電動輪椅比較有power，加上輪椅也不錯，人家也會一直打量妳啊。現在也會注意外貌……你的狀況會影響人家怎麼看妳，一定會。因為我們接受到的回應就是這樣，至少出門會人模人樣。現在還會給妳誇獎漂亮亮、

真可愛，啊妳輪椅也很漂亮，輪椅被誇、人也被誇。(A01)

然而，整體而言，身障者不想承受懷疑、貶抑或嘲笑的眼光，也不需要過度關切，因為「我的狀況也是我自己隱私的一部分」(A05)<sup>7</sup>。這時候，台北市除了有相對較好的移動環境（捷運、公車路網和交通秩序），也提供了某種令人舒適的匿名性：「我還滿喜歡台北人滿冷漠的。在鄉下就很慘，我祖宗八代都要交代清楚。」(A05)

### （五）移動的時空計畫

捷運其實很方便，但是也不能超過十二點吧，感覺還是有點受限。捷運的灰姑娘啊，玻璃鞋掉在電梯。(A05)

行進平穩、班次固定且無障礙環境相對較佳，是許多身障者仰賴的移動系統，也因此將許多活動都安排於捷運沿線。然而，正因為仰賴捷運，而少有其他移動選擇，或者其他移動方式極不便利，使得捷運的限制如分布路線及營運時間等，也成為許多身障者的移動限制，必須配合捷運的時間和空間：

我們沒辦法隨性，沒先規劃好就沒辦法。現在就有點卡住的感覺，因為捷運附近就這幾個點，士林官邸的話，從玫瑰看到菊花，再看到玫瑰。101也看了三次了，不想再看了。(A05)

移動力是一個**時空計畫**(spatial-temporal project)。不僅特別的旅行需要事先籌畫，安排目的地、行程路線、交通工具、行李或同行者等搭配因素，例行化的日常旅次也是一項計畫，只是可能因為熟能生巧、理所當然，而宛如無須構想。然而，誠如身障者的經驗凸顯了移動力是由身體特質、輔具等科技物和環境、社會關係，以及表意系統與認同協商所組合構成的，身障者的移動策略也特別能顯示，這些因素必須組成成為可行的移動時空計畫，形成移動潛勢，由相關行動者在特定條件下予以實現。

例如，加裝升降設備的復康巴士，是專為輪椅族或肢障而行動不便者安排的交通工具。然而，復康巴士必須預約時間、逾時（十分

---

7 「台北怎樣交通都比較好，覺得幸運的是，大學在台北讀」(A05)。

鐘，臨時叫車者為五分鐘）不候，並要求起點或迄點必須位於台北市境內，服務時間為上午6：30至晚間11時，範圍以台北市大型聯營公車服務區域為限。這些時間和空間限制迫使使用者必須先設想移動計畫來配合。時空限制加上價格（比照計程車費率1/3）、服務態度和舒適度問題，使得不少受訪者寧可不用這項官方委辦的福利措施，改搭公車、捷運或電動輪椅。

身障者也希望有比較彈性的移動模式，或者說，擁有更彈性、可變更的移動時空計畫。當然，在日常活動中，身障者的移動特別需要例行化和熟悉度來降低風險。但是，許多移動還是充滿了需要「即席創作」的不確定狀況。更甚者，這種彈性變化的可能，正是移動之所以在實質上和象徵上意味了自由和自主的基本特性。身障者的處境使其必須特別注意各種促成移動之因素的合宜搭配，亦即其時空計畫特別僵固且刻意，也因此促成移動的同時，這種僵固和較難變通更凸顯了其「失能」狀態。身障者的「失能」不僅是身體狀態的問題，更是移動因素和時空計畫搭配的必要性、僵固性及特殊組成模式使然。然而，這只是身障者的處境嗎？全體人類不都需要各種因素組合搭配而成的移動計畫嗎？

相較於身障者的移動，非身障者更常預設移動的平順運作而不假思索。但是，隨著系統日趨複雜互賴而導致內在風險與不確定性升高，以及在資源與機會日益不均的現實下，多數人難以實現追求速度的普遍慾望，人人身陷「補缺式移動」的覺察也將逐漸清晰。

#### 四、移動力的再思考：補缺式移動

當代社會持續加速。網際網路、金融交易、交通運輸、媒體訊息，乃至於整體生活節奏，以及資本和商品周轉時間，都不斷提速。近代哲學思維也強調一種持續變化的認識論或世界觀，呼應了物理學混沌、複雜、不確定的觀點。一切事物都在流動，只是速率差異極大：人體細胞每日生滅，山嶺高度則持續因風化和推擠而緩慢變動。

然而，「如果移動是一切，它就什麼都不是了」(Adey 2006: 75)。即使萬物流變不居，但差異極大的速率卻有著深遠意義。對移動的辨認、加速的可能，都仰賴因變化極緩慢而產生惰性或重複的事物。「社會生活必須通過移動、相對不動，以及速度差異之間的建構性關係才能運作」(Adey 2006: 77)。必須有固定不動（或變動極緩慢）的運輸及通訊系統等基礎設施，才能達致更便利的移動（例如：飛機需要機場），這是**流動和固著的辯證**(Harvey 2006: 101)，或謂移動力/繫留的辯證(mobility/moorings dialectic, Urry 2003: 138; Adey 2006: 85-86)。移動與不動的辯證，指出了差異和關係視角的重要性，從而有所謂的「移動力政治」；移動力是有差異和分化的，不同移動（及其組成因素）又以不同方式關連起來(Adey 2006: 83)。

然而，爾瑞提出來的「移動系統」，或許許多學者倡議的「移動/不動」辯證的關係視角，還是過於一般且抽象，不容易作為分析移動力的具體架構。相對地，身障者差異化的移動經驗與策略，顯示了移動者不僅必須鑲嵌於許多相對固定的事物（科技物和環境特質）中來移動，還需要施展身體動作、運用適當的社會關係、訊息和知識的利用、表意系統的認知和操作，以及自我認同定位，並統合於移動的時空計畫之中。再者，身障者在移動關係網絡中依然處於劣勢，使其難以掌握作為權力、權利和資源的移動力，形成（身體及社會）失能與移動力的相互構成。所以，從身障者的特殊移動經驗，我們可以提出一個適用於所有人類的普遍移動力概念和分析架構，一方面掌握移動力的關係—建構特質，提示分析的要項和層次，另一方面強調移動力的政治與倫理向度。我將這個概念架構稱為「補缺式移動」。

補缺術(prosthetics)和補缺物(prosthesis)歷史悠久，任何用於彌補身體缺損的人造物都可稱為補缺物。除了義肢、義眼、假牙和眼鏡等，還可以擴展到其他彌補、增強或延伸人類機能的物件和技術；不僅是拐杖或輪椅，還有各種交通、通訊工具，以及幾乎所有科技物。這裡的延伸用法，指出了人類與科技物的密切關係，甚至人類存在已無法與科技物清楚分割。後人類主義(post-humanism)的思維，便嘗試將人與科技物（以及其他非人，如外星生物、吸血鬼、怪物等）的模

糊邊界推到極端，提出「人機體」(cyborg)或仿生人(android)等混種概念，質疑人本主義世界觀的預設與霸權，創造各種曖昧、逾越及抵抗的可能性(Haraway 1991; Kirkup et al. 2000)，開闢出「補缺領域」(prosthetic territories, Braham and Driscoll 1995)。

不過，極端的後人類主義恐怕會取消人類的特殊性，在強調混種和多樣性之餘，攤平了差異的政治。相對地，我主張的補缺式移動網絡則強調關鍵差異的持續存在與重要性。以移動與不動的辯證來說，人體雖持續變化、有出有入，但憑著邊界相對於這些出入的穩定性，依然能構築清楚的形體，以及自我意識。因此，補缺式移動雖然強調關係網絡和建構視角，卻不抹滅由移動速率差異所形成的實體感或邊界感，並關注各種社會與物質實體差異所引起的政治和倫理。身障者或任何人類有所差別地進入了移動力網絡，與科技物產生密切關連，但並不意味因而取消了人類或個體範疇，以及他們之間的差異。

然而，人機體或仿生人等觀點，確實提醒我們，經過補缺物中介的人類存在和認同，在彌補或增益人類能力外，也形成人和科技物互斥且緊張的關係，將人類範疇問題化。補缺物作為「替補」，在彌補「匱缺」和「多餘」冗贅、增強和排斥之間擺盪。補缺物既彌補欠缺，又提醒人類自身的不足；或者，增強物既拓展了慾望，又成為累贅（王志弘 2002：13-15）。人與物因緊密連結而模糊了邊界，引發認同重組或焦慮，是值得探討的補缺式移動課題。

再者，「補缺式移動」以其關係－建構論視角，界定移動力是「身體特質、科技物、訊息與知識、社會關係、表意系統及自我協商搭配形成特定時空計畫的移動潛勢，並由相關行動者予以實現」。這樣的觀點與**行動者網絡理論**(Actor-Network Theory, ANT)似乎頗為接近。ANT是一種關係性的存有論，以**關係性的物質性**(relational materiality)為基礎(Law 1999: 4)，認為對象物是根據它們在網絡中的位置而界定，其存在和性質都不是獨立自存，而是於脈絡中浮現的，另強調**非人行動體**(non-human actant)的積極作用，而且能動性是網絡的產物(Sismondo 2004: 122, 127)。

邱大昕(2008)便曾以ANT觀點，探討「無障礙設施」如何成爲無法發揮作用的「殘障設施」。他認爲，由於與科技物有關的整體網絡無法建立，使得科技物本身及失能者的移動力無法發揮。換言之，失能者的行動能力是由網絡關係促動(enacted)和操演(perform)的結果；若能改變網絡關係，有效管理和形構其中的各種網絡成員，並排除或適當納編入侵網絡的外部行動者，就有可能改變身心障礙者的能力和特質（邱大昕 2008：61）。ANT關注網絡中各種行動者的相互關係，這一點與補缺式移動概念一致，而其對於非人行動體的重視，更提醒我們注意科技物的作用。

ANT帶有反本質論色彩，強調人或非人行動者，以及這些行動者的能力、利益、興趣或特性，都非先驗本質，而是於網絡中促動和操演的結果，也在網絡的互動過程中不斷重新界定與安排（林文源 2007）。不過，若是過度強調人類和非人行動體的性質取決於特定網絡的創造和維繫，可能會忽略這些人類與非人行動體在納入特定網絡前，已然先行具備的特性（或者說，既有的緩慢變化的惰性或慣性所構成的實體邊界）。換言之，納入補缺式移動力網絡的各項因素並非「空白主體或客體」，而是有著過往的物質性和象徵性身世（雖然這段身世也寓居於先前的其他網絡）。這段過往身世會影響網絡的構造形式，以及各因素之間的互動方式。行動體的性質確實會在網絡關係裡重新界定和改變；但是，行動體性質的重新確認和改變可能，並不意味原本不具有特定實體性質和邊界特徵。這是將**移動與不動的辯證**，納入ANT理論中，也算是移動力範型的一個貢獻。

以身障者的移動經驗而論，這種既重視網絡內部相互關係的建構作用，也強調先於特定網絡而存在的實體性質的觀點，正有助於我們看到身障者與非身障者之身體及其他社會特質方面的差異，如何不會因爲納入特定移動力網絡而輕易彌平。既有的不利或排斥身障者的環境特質、社會關係和文化價值，也在形成特定補缺式移動網絡或時空計畫時，一併納入而影響和塑造了身障者的移動力，以及藉此取得生命機會和生活資源的能力。

另一方面，我認爲在強調非人行動體的能動性之餘，有必要區分



人類能動性和非人能動性的差異（這種差異部分源於移動速率的差異化所構成的邊界）。補缺式移動裡的非人因素確實有積極作用，移動也不只是人類有意識的策略作為，還有不假思索、例行化的部分。但是，不同於極端ANT立場對於人類和非人行動體的對稱關注，我強調人類行動者相對於其他非人行動體的反思和評價能力。即使有人機體或人工智慧對於人類的持續模仿和威脅（這種威脅感本身就確認了人類範疇的優越性），但是，為了將移動力的政治和倫理置入前景，並將責任置於人類主體身上，避免在歸責非人類因素或非人行動體的同時，卸除了人類職責，還是要確認人類身為具倫理意識之主體的特殊地位。當然，面對移動力作為權力、資源和權利的不平等構成與分配，不能只期待人類主體的反思，還牽涉了整體社會關係、科技邏輯和時空結構的改造。然而，發動改變和擔起責任的主體，依然是人類行動者，尤其是位居特定位置而握有結構能力的人類能動者。

## 五、結語：移動力的政治與倫理

本文通過對於邊緣化的身障者移動經驗與策略的考察，提出「補缺式移動」概念，主張移動力並非單純的時空位移，而是身體狀況、科技物與環境、社會關係、知識訊息、表意系統及認同定位等共構而成的時空計畫，它意味了一種可由相關行動者實現的移動潛勢。這種關係和建構觀點的移動力概念，立基於移動與不動的辯證，預設了因緩慢變化而構成的實體邊界，從而在相互建構的網絡過程裡，有著可以辨認邊界與能動性的主體及科技物。

再者，補缺式移動概念也預設了**同與異的辯證**，亦即，所有人類（及非人類行動體）都位於某種補缺式移動網絡中，補缺式移動是共同的參照架構；同時，正因為每個可辨認的行動者以其特殊身體狀況、社會關係及其他條件，在移動網絡中占有不同位置，遂展現了差異化的移動狀態，以及這種移動狀態所反映與促成的取得生活資源的

差異機會。<sup>8</sup>據此，移動力是我們考察人類權力、權利與資源分配的重要場域；我們有著移動的政治與移動的倫理。

補缺式移動將原本位居邊緣的身障者經驗，當成建立普遍適用概念的基礎，而非如一般社會科學慣例，以「正常人」模態來修改和推知「異常者」狀況。這種知識推導方式的不同方向，也是一種伸張移動力（知識流動）之倫理與政治的嘗試。此外，我雖然強調身障者努力以達致「補缺式移動」的策略，但並非過度樂觀看待身障者本身的能動性，而不顧及他們承受的限制；本文也不是抱持鼓舞身障者必須奮力移動，才能自我培力，「走出去」才能「正常化」，過「正常生活」的觀點。因為這種觀點預設了以「正常人」為典範的生活方式。

誠如蘭根(Celeste Langan)所主張的：僅僅著眼於恢復失能者個人身體的移動力，其實會加強自由主義式的個人主義模型，認定身體能力上的平等才是民主正義的基礎(Langan 2001: 464)。我們反而要看到，並非人人人生而具有身體移動力，而是人人都生而缺乏移動力（試想初生嬰兒的依賴狀態，ibid.: 482）。換言之，每個人都是仰賴公共領域的環境才能順利移動，才是擁有自由能力的「補缺式主體」(prosthetic subject, ibid.: 464-465)。換言之，身障者的失能並非「異常」狀態，反而是一切人類處境的隱喻。若非仰賴特定環境條件，以及移動網絡的形成與實現，我們全都是失能者或失去移動力者。然而，雖然每個人的移動都是「補缺式移動」，但總是有人比其他人更

---

8 同與異的辯證令人想起「通用設計」(universal design)概念，它試圖擴大「無障礙環境」理念，強調以「所有人」為對象，而非區分性別、年齡和能力等因素的專用設計（曾思瑜 2003：65；邱大昕 2009：37）。通用設計看似採取平等主義而抹除了差異，但其實是建立在大量非身心障礙之高齡人口增加，以及對於人性化環境的要求上，有著社會價值和人口學趨勢的歷史基礎。所謂通用設計並非取其人口特質的平均值，而是考慮到人口群中特殊群體的極限需求，從而以其需求為標準來考慮環境和科技物的設計（例如：捷運閘門設計為可供輪椅通過的寬度，而非取自人類身型平均值）。與其說通用設計抹除了人群差異和特殊需求，不如說是將特殊群體的差異予以普遍化，以其需求作為全體適用之設計標準。當然，總是會有無法一體適用的個別差異，以及不同需求之間的矛盾，無法以「通用」來抹除（例如：方便輪椅的斜坡往往不利於視障者；參見邱大昕 2009：38-39）。

位於移動弱勢，另一些人則因補缺而增強了能力。

身障者及所有移動力網絡中的弱勢者，正是深深陷入移動網絡構成的「失能／行動不便」狀態中。失能並非純粹源自個體因素，而是補缺式移動概念所指出的複雜搭配（或無法順利搭配）關係的產物。因此，若要改善移動權力、資源和權利的不均等分配，不能只謀求增進身障者個人的身體移動能力，還涉及了整體社會關係、技術邏輯和時空結構的改造，以及對速度意識形態或流動心態的反思。認識到每個人都陷身於補缺式移動中，在追求更高速的移動力時，都進入了無可迴避的移動／不動的辯證（亦即，需仰賴社會裡保持慢速和穩定的部分，而這些在當代社會卻往往是遭受貶抑的部分），並且認識到移動網絡中不公平社會差異的持續生成與鞏固，正是改變既有移動網絡的重要一步。

## 引用書目

### 一、中文書目

- 王志弘。2002。〈技術中介的人與自我：網際空間、分身組態與記憶裝置〉，《資訊社會研究》第三期，頁1-24。
- 邱大昕。2008。〈「殘障設施」的由來：視障者行動網絡建構過程分析〉，《科技、醫療與社會》第六期，頁21-68。
- 。2009。〈無障礙環境建構過程中使用者問題之探討〉，《台灣社會福利學刊》七卷二期，頁19-46。
- 林文源。2007。〈論行動者網絡論的行動本體論〉，《科技、醫療與社會》第四期，頁65-108。
- 周掌宇。2000。《盲人的問題與梅洛龐蒂的解決方案》。中央大學哲學研究所碩士論文，未出版。
- 曾凡慈。2001。《看見／看不見：視障學生的生活實體建構》。台灣大學社會學研究所碩士論文，未出版。
- 曾思瑜。2003。〈從「無障礙設計」到「通用設計」：美日兩國無障礙

環境理念變遷與發展過程》，《設計學報》八卷二期，頁57-76。

楊盛弘。2005。〈從刻板印象談輔助視障者的無障礙環境設計〉，《輔具之友》十七期，頁62-65。

## 二、英文書目

- Adey, Peter. 2006. "If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities," in *Mobilities* 1(1): 75-94.
- Bauman, Zygmunt. 2000. *Liquid Modernity*. Cambridge, UK: Polity Press.
- . 2005. *Liquid Life*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Bourdieu, Pierre. 1984. *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Braham, Gabriel Jr. and Mark Driscoll eds. 1995. *Prosthetic Territories: Politics and Hypertechnologies*. Boulder, CO: Westview Press.
- Castells, Manuel. 1989. *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban-Regional Process*. Oxford: Basil Blackwell.
- Cresswell, Tim. 1999. "Embodiment, Power and the Politics of Mobility: The Case of Female Tramps and Hobos," in *Transactions of the Institute of British Geographers* 24(2): 175-192.
- . 2006a. "The Right to Mobility: The Production of Mobility in the Courtroom," in *Antipode* 38(4): 735-754.
- . 2006b. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
- French, Sally and John Swain. 2008. "There But for Fortune," in *Disability on Equal Terms*, edited by John Swain and Sally French, pp. 7-20. Los Angeles: Sage.
- Freund, Peter. 2001. "Bodies, Disability and Spaces: The Social Model and Disabling Spatial Organizations," in *Disability & Society* 16(5): 689-706.
- Gleeson, Brendan. 1999. *Geographies of Disability*. London: Routledge.
- . 2001. "Disability and the Open City," in *Urban Studies* 38(2): 251-265.

- Haraway, Donna. 1991. *Simians, Cyborgs, and Women: The Reinvention of Nature*. New York: Routledge.
- Harvey, David. 1989. *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Basil Blackwell.
- . 2006. *Spaces of Global Capitalism*. London: Verso.
- Hawkesworth, Marian. 2001. "Disabling Spatialities and the Regulation of a Visible Secret," in *Urban Studies* 38(2): 299-318.
- Hughes, Bill, Rachel Russell and Kevin Paterson. 2005. "Nothing to be Had 'Off the Peg': Consumption, Identity and the Immobilization of Young Disabled People," in *Disability & Society* 20(1): 3-17.
- Imrie, Rob. 1996. *Disability and the City: International Perspectives*. London: Paul Chapman Publishing.
- . 2001. "Barriered and Bounded Places and the Spatialities of Disability," in *Urban Studies* 38(2): 231-237.
- Kesselring, Sven. 2006. "Pioneering Mobilities: New Patterns of Movement and Motility in a Mobile World," in *Environment and Planning A* 38: 269-279.
- Kirkup, Gill, Linda Janes, Kathryn Woodward and Fiona Hoverden eds. 2000. *The Gendered Cyborg: A Reader*. London: Routledge.
- Kitchin, Rob and Robin Law. 2001. "The Socio-spatial Construction of (In) accessible Public Toilets," in *Urban Studies* 38(2): 287-298.
- Langan, Celeste. 2001. "Mobility Disability," in *Public Culture* 13(3): 459-484.
- Law, John. 1999. "After ANT: Complexity, naming and Topology," in *Actor Network Theory and After*, edited by John Law and John Hassard, pp. 1-14. Oxford: Blackwell.
- Massey, Doreen. 1993. "Power-geometry and a progressive sense of place," in *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*, edited by Jon Bird, Barry Curtis, Tim Putnam, George Robertson and Lisa Tickner, pp. 59-69. London: Routledge.
- McKeever, Patricia, Jan Angus, Karen Lee-Miller and Denise Reid. 2003. "'It's More of a Production': Accomplishing Mothering Using a Mobility Device," in *Disability & Society* 18(2): 179-197.

- McLuhan, Marshall. 1962. *The Gutenberg Galaxy the Making of Typographic Man*. Toronto: University of Toronto Press.
- Park, Deborah. C., John P. Radford and Michael H. Vickers. 1998. "Disability Studies in Human Geography," in *Progress in Human Geography* 22(2): 208-233.
- Pinder, Ruth. 1995. "Bringing Back the Body Without the Blame?: The Experience of Ill and Disabled People at Work," in *Sociology of Health and Illness* 17(5): 605-631.
- Sheller, Mimi and John Urry. 2003. "Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life," in *Theory, Culture & Society* 20(3): 107-125.
- . 2006. "The New Mobilities Paradigm," in *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Siebers, Tobin. 2008. *Disability Theory*. Ann Arbor: The University of Michigan Press.
- Sismondo, Sergio. 2004. *An Introduction to Science and Technology Studies*. Malden, MA: Blackwell.
- Soja, Edward. 1989. *Postmodern geographies: Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: Verso.
- Swain, John and Sally French. 2008. "Affirming Identity," in *Disability on Equal Terms*, edited by John Swain and Sally French, pp. 65-78. Los Angeles: Sage.
- Urry, John. 2000. *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge.
- . 2003. *Global Complexity*. Cambridge, UK: Polity Press.
- . 2007. *Mobilities*. Cambridge, UK: Polity Press.