

评论 台湾 深度


黄哲翰：同岛一命的怨怼共同体——“交通地狱”里，民主台湾的认同吊诡

台湾“交通地狱”的状态，本质上正是公共角色隐退下、孤岛化之诸众所形成的集体场域——“他人即地狱”。



新北市的道路交通。摄：陈焯輝/端传媒



黄哲翰 

黄哲翰 | 2023-03-21

自2019年至今，台湾人自我想像中所包含的微妙矛盾，比过往都更加明显地浮现台面。一方面，中国日趋侵略性的外在压力让台湾民众的台湾认同攀升到空前高度，但另一方面，这样的台湾认同虽然出于面对极权进逼时所谓“同岛一命，抗中保台”的忧患意识，但却仍然缺乏明确的内涵来支撑。

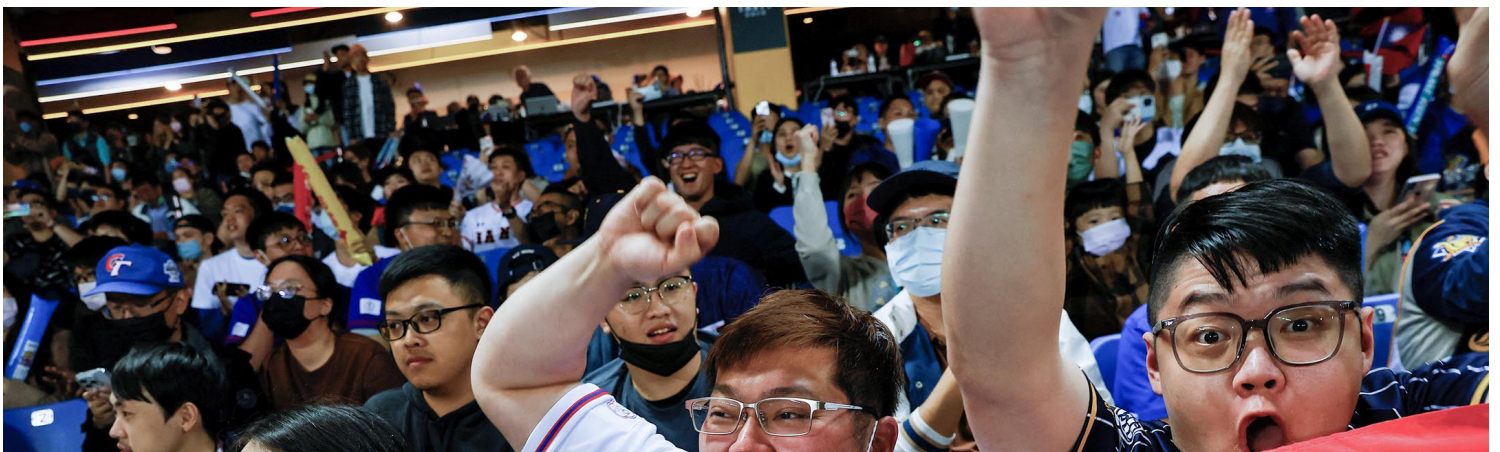
回顾自90年代民主化以来，台湾公共论域并没有再出现如70年代乡土文学论战、80年代台湾意识论战等对台湾认同内涵的集体辩论与积极探索；反之，国族认同屡屡成为党国与本土阵营政治交锋与选战动员的修辞工具，以致于在公共论域中迅速冷却、甚至让多数民众反感。

在认同议题带来撕裂冲突的情况下，过去30年台湾认同对台湾大众所扮演的角色，因而比较不像是共同体生活的最大公约数，却更像是最小公约数——它的积极内涵越少越好，对历史反省与真相重建最好保持尊重性的“存而不论”、或象征性的“点到为止”，与此相对地，它非常节制地成为仅仅基于民主生活共同体之既有事实的、默而不宣的必要条件。

正因为基于民主生活共同体的既定事实，不同世代对民主实践的生命经验差异，便为台湾认同带来相当明显的世代落差。此外，也正因为仅仅作为肯定既有事实之默而不宣的必要条件，台湾认同始终摆脱不开现状的纠葛、并以维持现状为重要目的。

如此“最小公约数”的台湾认同，只有在现状遭受外力挑战时会浮上台面并开始建构自身，因而它是一种外因驱动的、反应式的认同。其特征就是：人们并非诉诸历史、文化或政治的大论述（甚至对此感到不耐），而是滚动式地在当前现状中寻找个别事实，作为临时建构国族认同的要素，例如从各种登上国际版面的“台湾之光”，到使用汉语词汇的差异、夜市文化、对外国观光客的人情味，乃至“防疫模范生”等等。

台湾认同的内涵既是不明确的，但它的存在却又必须被视为不证自明的基础事实。内涵和实存之间的落差，此一外因驱动的认同所遭遇的吊诡，就在过去三年多以来伴随著台湾认同的飞跃式增长而更加突显。





2023年3月8日，台中举行的2023年世界棒球经典赛，台湾人举著国旗为台湾队球员欢呼。摄：Ann Wang/Reuters/达志影像

C位出道的困窘

国际的直视成为外力驱动之台湾认同的关键养分，台湾社会并步绕过了台湾认同内涵还待补课梳理的落差，迳自走上一场不起眼主角直接C位出道扮演“民主矽岛／民主世界抵抗极权的前线守卫者”的剧情线。

当前的台湾认同亟需填补上述落差，而同一时间外界对台湾投以前所未有的浓厚关注，恰好满足了这项迫切需求——台湾不但从国际边缘人一跃成为民主秩序与国际安全的中中之重，外国政要与专家频频发表对台见解，国际媒体也开始拿掉过去“中国叛离的一省”（a breakaway province of China）、“华人民主化范本”等扭曲失真的中国滤镜，直视台湾本身在地缘经济上的硬实力（如半导体产业），与公民社会的软实力（如转型正义、性别平权、事实查核机制、全民防卫倡议等），乃至台湾人的国家认同实情。

国际的直视随即成为外力驱动之台湾认同的关键养分，台湾社会则如鱼得水地借他人眼光为镜，并步绕过了台湾认同内涵还待补课梳理的落差，迳自走上一场不起眼主角直接C位出道扮演“民主矽岛／民主世界抵抗极权的前线守卫者”的剧情线。

如此频频向外借贷预支的自我想像，在屡次为台湾人快速注射自信强心针的同时，却也突显了台湾社会长期以来自我想像内在空洞、集体浮躁散漫的特征：台湾大众似乎没有太大的兴趣去鉴于时代的变局与国际瞩目的契机，重新沉淀思考台湾的角色与身份，反而更容易因各种议题上的国际曝光而焦点散漫。例如依旧习惯在各类国际新闻中开启“台湾之光”的搜索雷达，如最近土耳其震灾的台湾搜救队在当地机场受到鼓掌致敬、台湾选手跃上世棒经典赛宣传照、比赛时啦啦队受外媒瞩目等。

又例如2021年3月下旬，当西方国家针对新疆维吾尔人权问题宣布对中国官员实施制裁的同一时间，“民主砂岛”的社群舆论却正为了“[鲑鱼之乱](#)”登上多国媒体花边新闻版面而热烈高潮（以及自我怒骂），紧接着又因长荣海运租借的“[长赐号](#)”货轮搁浅瘫痪苏伊士运河、成了另类的“台湾之光”而歪楼狂欢。

而当台湾间或以负面姿态在国际曝光的时候，“民主砂岛”的自信爆棚与“鲑鱼之乱”的嘻笑散漫顿时又会翻转成群情激愤、矛头对内的怨怼大乱斗——最近台湾大众对“[交通／行人地狱](#)”的现象登上外媒CNN版面的反应，就是明显的例子。

一言以蔽之，台湾认同在台湾大众的日常实践中，目前主要仍是作为证成现况之正当性与满足个人情绪消费的凭借，而尚未是对共同体内涵的理解与想像。这前后的落差，若以都会生活地景来譬喻就是——

时下大众的台湾认同并非像一个公共空间，人们在其中根据一定的共识与原则来彼此互动、并且愿意共同维护这个空间。反之，它更像是私人住宅的顶楼加盖，这种“上层建筑”是为了方便现有生活的需求，由讲求功能性与CP值的个人自行搭建。当顶楼加盖成为集体运动、布满整个城市，群众便对此产生一种日常熟悉的共鸣与自豪、并将之误认为共同体生活的归属感。只不过，一旦邻居之间因顶楼加盖而发生摩擦冲突，各种撕破脸跌破底线的怨怼与恶意就是家常便饭。

因而，台湾人的认同想像，始终频繁伴随著与其所高举之理念内容脱节的种种表征，也始终离不开气味浓厚且剧烈转换的情绪表现，时而高亢、时而散漫、时而怨怼、时而仇恨。





2023年2月25日，台北的一个市场。摄：陈焯 /端传媒

台湾人性格论

缺乏公共意识所需之公共设施，其实也就是当前台湾认同浮躁散漫、社会集体怨怼浓厚之困境的真正症结。

针对这样的现象，过去至今有不少论述者便诉诸“台湾人性格论”，以剖析集体性格的特征或缺陷来解释这些埋在认同想像之下的（或缺乏明确认同想像之情况下的）、台湾社会的基层纹理。

1921年蒋渭水的〈临床讲义〉就是典型的例子，且这个例子又恰好适合与当前情况对照：该文一方面高亢地把台湾称作“世界和平第一关的守卫”，另一方面则严厉批判台湾人性格的症状，诸如：爱慕虚荣、怠惰消沉、人心刻薄、道德低落等等，而诊断的结果则是：“智识营养不良的世界文化低能儿”。

蒋渭水此论，既反映了当时台湾文化协会青年们因应一战后弱小民族追求自决的风潮、同时也策略性地攀附日本“大亚洲主义”的时势，将台湾想像成推动“日华亲善”、“大亚洲联盟”乃至实现世界和平的关键行动者。与当前“民主砂岛”的想像有部分神似，“世界和平第一关的守卫”也是典型的外因驱动、向外借贷预支的自我想像，其必然要遭遇认同想像本身缺乏社会基础的现实落差，因而亦看似别无选择、理所当然地诉诸对台湾人集体性格的批判。

较晚近具代表性的例子，则有1988年李乔的《台湾人的丑陋面》，书中剖析台湾人被多重殖民与高压统治下产生的“孤儿意识”、自大又自卑的“鸡栖王”性格、以及做事马虎、缺乏公德等特征，出版当时亦脍炙人口。

正如李乔所言，这类台湾人性格论的立意是要以“民族自觉”的态度，梳理台湾在特殊历史遭遇下所形成的集体性格缺陷，并透过自我批判来呼吁重建自我认同。只是，台湾大众的阅读习惯似乎特别钟爱“作者已死”的信念——论述者历史反省与重建认同想像的意图通常被边缘化，读者的重点多半在于借由阅读这些尖锐的批判，宣泄平日生活中对自身社群累积的深层怨怼。集体性格论的批判在台湾一直是受欢迎的文类，因为大众读者总能得到满满的共鸣，并逮到机会畅快淋漓地痛搥沙包。

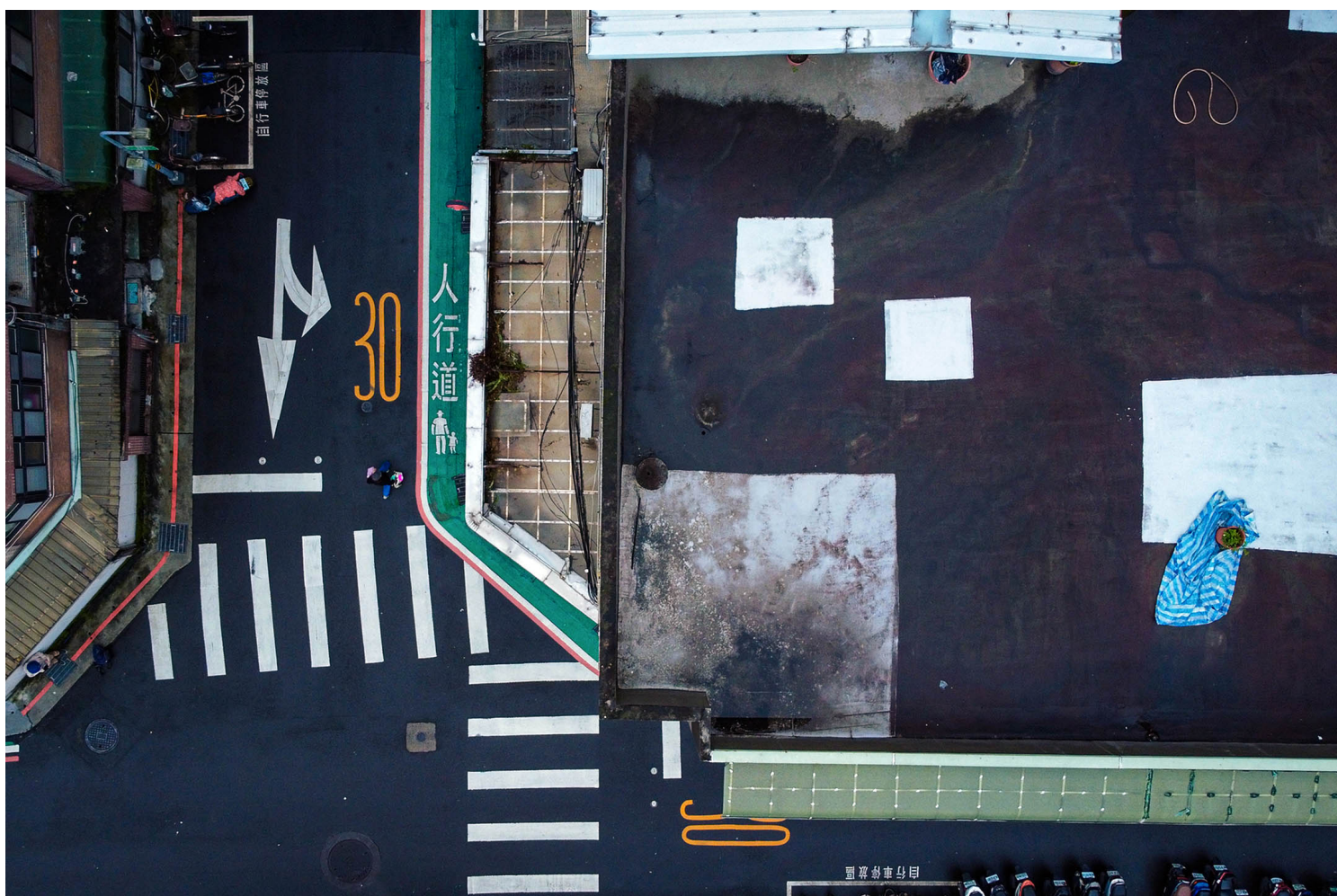
这吊诡地说明了针对集体性格的批判论述，某方面来说也正好是台湾社会所需求的一种情绪消费，而批判

反倒加深了集体自我怨怼之情绪漩涡的无限回圈。在情绪漩涡循环中试图寻找出路的台湾人性格论，恰恰促进了台湾社会长期以来惯于自产自销的情绪消费内循环。

1927年《台湾民报》的〈后藤新平氏的“治台三策”〉一文至今仍被广泛援引，就是最醒目的佐证。对后世大众读者而言，文中突显台湾社会在殖民统治下被分而治之的散沙状态似乎并不是重点，重点是适时利用“贪财、怕死、爱面子”的顺口溜来宣泄对各种新闻时事的怨怼——例如当年针对“鲑鱼之乱”广为流传的一张图卡，其在捏造“大前研一评论台湾已进入低智商社会”的同时，自然也不放过重提“台湾人贪财、怕死、爱面子”的机会。

在这样的集体谴责私德、发泄自我怨怼的漩涡里，人们往往忽略一件事：一个现代民主自由社会的共同体认同并非出于如威权党国要求之“无私爱国”、“亲爱精诚”的私德，而是一种公共意识。公共意识并非来自个人的礼义廉耻诚意正心、或“纪律、品德、秩序、整洁”的新生活运动，而需要客观外在的公共设施（infrastructure）来促进实现。

缺乏公共意识所需之公共设施，其实也就是当前台湾认同浮躁散漫、社会集体怨怼浓厚之困境的真正症结。关于此一症结，前文提到的“交通地狱”现象就是最贴切的寓言。



台北市道路上的行人道。摄：陈焯 /端传媒

交通地狱实为一场公地悲剧

台湾“交通地狱”的状态，本质上正是公共角色隐退下、孤岛化之诸众所形成的集体场域——“他人即地狱”。

台湾由于长期缺乏合理的道路规划、交通标志不清、车流导引矛盾、行人空间不足等公共设施缺陷，实际交通运作的逻辑本身并不积极鼓励路权、守规等共识，使得大大小小的违规几乎成为人们日常各行方便的用路本能。在各行方便的同时，也就意味著个人必须自求多福，原本该由公共设施负担的任务被外部化给个人，拿捏失当的混乱状态就是必然的结果，而此一结果又只能由个人来承担。

在公共设施存在感稀薄的混乱状态下，个人所必须承担的额外用路成本，其实也就是来自其他个人，例如：车本主义规划下的街道排挤行人空间，使得行人被迫走上危险的车道，而汽机车驾驶的代价则是随时都要对突然从路侧窜出的行人提心吊胆。

此外又如：交通号志设计不良、停车格设置路口导致遮蔽视线、直行车道突然变左转车道、机车待转区与直行车道重叠等无常世间的万千怪奇，都让用路人彼此成为压力并相互迁怒。这样的压力直接或间接地助长了强切车道、蛇行钻车、路肩逆向、“刷卡行人”、乃至于逼车抢快的攻击性驾驶习惯。

台湾“交通地狱”的状态，本质上正是公共角色隐退下、孤岛化之诸众所形成的集体场域——“他人即地狱”。此一场域中的个人都自认身不由己，因而它同时又具有一种反公共的共犯结构：所有人都被迫要跟进那套违规方便的用路逻辑，若个人要秉持公共意识，反而常会遭到群起围攻。例如若有驾驶在无交通号志的行人穿越道前坚持要停车让行人先过，常会被视为阻碍交通的元凶，遭受后车的喇叭抗议或怒骂、甚至挑衅式超车。另外，又如人们宁可要方便的停车位，也不愿更加安全的道路规划等。换言之，台湾的交通地狱就是一场典型的“公地悲剧”。（即：在缺乏共识与规范的情况下，个人利益与公共利益彼此冲突的两难处境，导致个人为保私利而损害公益）。

在这场悲剧之中，反公共的共犯结构很自然地造成弱肉强食的结果，并依照“实力”形成赤裸裸的阶级划分：从顶层的大货车、小客车、机车、自行车、到最底层的行人，往下层所要负担的用路成本就越高，乃至于道安会报总不忘重点检讨机车、行人，即使走在行人穿越道上也得跟著“远离大型车、注意转弯车、小心路边车”。治标不治本的车种分流进一步将此阶级歧视链制度化，更加深所谓“四轮仔”与“二轮仔”之间的彼此丑化与攻讦。

然而，“四轮”、“二轮”、“行人”之类的划分却不能被称作真正的阶级，因为用路人原则上仍可以借由更

换载具来变换身份，交通场域里的阶级身份因而是可流动的，它并不形成真正的阶级意识，而是一种类阶级的身份政治。在这种身份政治的想像下，人们一方面将“路权”理解成“个人用路的优先权”，另一方面则又顺势把“个人”想像成交通场域中的特定用路人身份，据此去争论到底是“四轮”要允许“二轮”进内线车道、还是“二轮”不该钻行侵犯“四轮”的“路权”。

事实上，这些争论或多或少都曲解了“路权”的意涵。严格意义上的“路权”并不属于个别用路人，而指的是“车道／车流”本身的优先权，例如：行人穿越道优先于车道、干道优先于支道、直行车流优先于转弯车流、以及台湾人常遗忘之“交叉路口右来车流优先于左来车流”、“汇入同一车道时左转车流优先于右转车流”等。换言之，路权不属于个人而属于“车道／车流”，因而是一个独立于所有车种之外的公共空间的概念，它更不可能去区分不同车种的优位与阶层。此一公共概念在台湾的“交通地狱”里不但运作失能，更被转译为身份政治各阵营的战斗词汇，甚至出现“路权仔”之类的身份蔑称。



2022年7月6日，台中，一名妇女在交通事故中头部受伤。摄：Lam Yik Fei/Getty Images

将“社会观感”与公共治理原则彼此揉合的公共逻辑，公共治理都要向基层里长学习乔事情的本领，正是台湾特色的建制。

伴随著公共概念的身份政治化，台湾人的交通社群因而展现出神似过去分类械斗社会的生猛秩序，这样的秩序是从孤岛诸众的公地悲剧混乱中，自发生成之有机的紧张平衡，靠著间或点缀的人情味与偶尔的互给方便来润滑，它让台湾人尽管饱受一肚子鸟气且付出高事故率之代价、但仍大抵能方便畅行，让外国来客在重重惊吓中依然能抵达目的地——就像台湾建物尽管混乱拼贴、既彼此干扰又带著灾难性的“华国美学”（编按：华国美学在台湾的语境，指的是国民政府来台后的建筑形式，亦指称不符当代审美的文宣设计，泛指美感低落的现象），但它毕竟是方便堪用的。

但也是由于这样的特殊秩序，让人们抗拒改变、抗拒出于公共意识的权利主张，因为在缺乏社群共识（如路权观念）的情况下，任何改变都将造成原有之紧张平衡崩解并重新陷入混乱。例如近来机车平权运动争取“内线车道解严”、依据道路几何所做的道路标线重划，都引发了直觉反射性的质疑，恰恰突显了这一点。

此一社群特性进而造成公领域退缩，公共治理在顾虑“社会观感”的情况下往往也得发挥“弹性”来顺其自然，既然无法推动车道改造于是便限速与分流、既然社区反对缩窄车道那就把人行道划在路肩排水沟上、违规停车既是日常所需那就多劝导少开单——将“社会观感”（而所谓“社会”也不过是孤岛式诸众的集合）与公共治理原则彼此揉合的公共逻辑，公共治理都要向基层里长学习乔事情的本领，正是台湾特色的建制。

社会的生猛、公领域的退缩、以及公共治理的“识时务”所构成的台式建制，在交通领域里事实上只是延续了孤岛诸众在“他人即地狱”下的庞大压力与痛苦，而没有提供出路。无路可出的困境，终而让台湾社会诞生出一批个人势的“台式SJW”（Social Justice Warrior）：检举魔人、私刑式的报复违停，在场边继续打著折磨彼此的延长赛。

于是，精疲力尽的台湾人便习惯于一面怨叹社会缺乏“公德心”、呼吁克己复礼培养私德，另一面却又抱著自力救济的犬儒态度，嘲讽一切试图建立公共意识的努力、视之为云端象牙塔的不切实际。此种态度所寻找的最终解决方案，就是召唤严格执法的国家机器利维坦来实现秩序——孤岛诸众在“他人即地狱”的交通场域里，很合理地得出了这个霍布斯式的结论。





2023年2月25日，台北，市政府捷运站。摄：陈焯 /端传媒

怨怼共同体

“自由民主之台湾”的认同受外因驱动而高涨、内涵却仍空洞待补的现象，其实也正反映出：台湾习惯动员亲缘情感式的国族认同，去黏合上层的民主自由理念与基层的怨怼共同体，仍存在力有未逮的落差。

其实，台湾人梦想中的交通秩序，早已在捷运与高铁的空间里获得实现。从街道交通转入捷运与高铁，人与人顿时平等而不再弱肉强食，共同接受该公共空间强势的规则与共识：该排队的排队、该禁饮食的禁饮食，连搭电扶梯都要遵守靠右站的潜规则，动线流畅、秩序井然还兼轻声细语（在这里就很难主张“台湾人缺乏公德心”了）。只是在此一表层秩序之下，却又经常爆发占位奥客和博爱座魔人的脱序演出——如此矛盾现象，正如台湾的街道路面基本相当整洁干净，人们不太乱丢垃圾，但却会把垃圾塞到路边别人停放的机车上。

换言之，人们在捷运与高铁里，仿佛只是进入了签订暂时互不侵犯条约的停火区，而互相的怨怼依旧在台面下隐隐作痛。这样的秩序，或许可称作一种“无机的秩序”。

街道交通里的“有机的混乱”与捷运高铁上的“无机的秩序”，这两种看似极端对立的现象，其实是一体两面，两者都指向台湾社会的同一种底蕴：公共设施缺如所导致之孤岛诸众的“怨怼共同体”，它所追求的是某种利维坦式治理带来的痛苦解脱。

上述在交通场域所呈现出来台湾社会底蕴，也正是一般根据“上层理念”的论述（例如传统的台湾民族主义、或是近期的“民主砂岛”）所捕捞不到的认同想像（或更恰当地说：“反认同想像”）。毕竟，交通场域是台湾人日常生活中最频繁也最直接地体验“台湾”这个社群的所在，也必然由此自觉或不自觉地产生对这个共同体的想像／反想像。

值得注意的是，这种基层生猛的认同／反认同想像，自从民主化以来即被套上自由人权的理念框架与民主宪政的制度外壳，这套框架与外壳也确实逐渐内化到社会的底蕴里。只是，这样的内化毕竟十分缓慢，而总是需要频频动员亲缘情感式的国族认同，才能将两者勉强黏合。

近几年来“自由民主之台湾”的认同受外因驱动而高涨、内涵却仍空洞待补的现象，其实也正反映出：台湾习惯动员亲缘情感式的国族认同，去黏合上层的民主自由理念与基层的怨怼共同体，仍存在力有未逮的落差——此一落差就是台湾社会长期缺乏公共意识所导致的内在伤痕，这种伤痕让彼此怨怼的个体始终散漫躁动、情绪四溢。

就像交通场域的公共设施不足，台湾社会建构认同的困境亦如是。建构认同的“公共设施”不外乎良好的媒体与出版环境、公共文化空间的经营、历史的梳理与真相重建等等。这么说起来，建构健全之台湾认同的任务似乎比起脱离交通地狱更令人绝望。相较之下，从具体可行且众所关注的交通改善著手，逐步建立某种公共意识与共同体认同的端苗，或许不失为一个基础且有效的辅助办法。