

工地如戰地：台灣營造業工殤碑的歷史 敘事與集體記憶*

顧玉玲**

摘要

本文聚焦在營造業工殤碑的歷史探究，這些散落在公路、水庫、大樓、隧道、車站或隱或現的紀念碑，歷經日本殖民時期、國民政府來台、解嚴後三個時期，在政治經濟結構的轉變脈絡中，有什麼不同的呈現？台灣現代營造業逾百年的歷史，在政權轉換時都與軍事建構緊密相連，從殖民時期募集軍夫的包商、到戰後大批榮民組成的榮工處，戰役與勞役有延續性，公共工程的工殤碑所呈現的歷史敘事也多是禮讚犧牲，少有反思勞安。

解嚴後設立的工殤碑，在資本與勞力全球化，政治鬆動與民間社運興起，是否有別於過往的歷史敘事？本研究從歷史文獻的爬梳、實地探勘後的碑文分析，探討解嚴至今三十年的建碑脈絡，並依勞、資、政三方角力的結構，初步區分為傳承型、政治型、參與型三種工殤碑模式，分析當代工殤碑再現的集體記憶。

關鍵詞：工殤碑、營造業、職業災害、集體記憶、歷史敘事

* 收稿日期：2017.03.25；通過日期：2018.01.30。

本文所列之工殤碑相片，皆為作者於 2016-2017 年間多次至現場探勘拍攝。

感謝兩位匿名評審的寶貴意見，督促本文大幅修改，更聚焦於解嚴後工殤碑的史料收整。

** 國立台北藝術大學文化資產與藝術創新研究所博士生。



一、前言：記憶與失憶

二〇一六年三月二十八日，台北捷運通車二十週年了！

隨著台北捷運行駛長度增至131.1公里，每日搭乘人次突破二百萬，營運利潤創新高，二十歲的台北捷運慶祝成年禮，也推出一連串紀念活動、音樂會，販售紀念卡、紀念幣、紀念章，舉行「轉動幸運城市特展」，回顧捷運與台北市民共同走過的歷史記憶，強力召喚社會對捷運的集體認同：「捷運，讓大台北地區生活圈更緊密地連結，同時也改變城市的原本風貌，將大台北地區變得更為乾淨繁榮。」（台北捷運20週年網頁，2016）。

在官方慶祝、表彰捷運營運成就的同時，卻有二十年前因參與捷運工程而罹患潛水夫症職業病的工人，因長年飽受病痛折磨，重新集結，再啟談判。這些工人從花蓮玉里遠赴台北，與台北市捷運局進行勞資爭議調解，引發媒體關注（*Ettoday* 專欄，¹華視午間新聞專題報導²），隨之而來的工人與支持者協同展開的抗爭行動及紀錄片³出爐，更在下半年引起媒體競相追逐。⁴眾多新聞或專題報導、評論等都不約而同都提及分別設置於捷運台電大樓站的二號出口的、江子翠站三號出口的「台北捷運潛水夫症勞工紀念碑」，這二個低調肅穆並不顯眼的紀念碑，因為爭議新聞而重新被凝視。

追溯回顧，潛水夫症紀念碑自一九九九年底、二〇〇〇年初在捷運站出口側邊，面對街道設立，至今已有十七年了。除了通車時的正式揭碑記者會以外，顯少受到矚目。紀念碑的默不作聲，恰好也反映了當代勞工議題的不受重視，遑論更邊緣的職業災害。從網路上搜尋到部分路人、遊客、教師或特意去找尋，或無意間看到，引發一些對捷運潛水夫症紀念碑的討論及心得貼文。抗爭期間的媒體密集報導，行色匆匆的人們路經這二個捷運站口，忍不住會多看一眼，似乎因為這個碑長久的被忽視而多了一絲好奇，一點疑惑，人們為了那些缺席的、無聲的受害而驚訝，也為自己的遺忘或根本未曾記得而好奇。

1 顧玉玲，2016年1月29日。〈台北捷運潛水夫症工人紀念碑，是試金石，還是遮羞布？〉。

http://www.ettoday.net/news/20160129/639939.htm?feature=profile_014&tab_id=343。檢索日期，2017年3月10日。

2 華視午間新聞專題報導，2016年5月2日。〈首例！捷運工人集體罹絕症！〉。

<https://www.youtube.com/watch?v=VdZEEGo2XQQ>。檢索日期，2017年3月10日。

3 自由時報，2016年12月1日。「尋找捷運潛水夫」紀錄片揭北捷職災工人血淚。

<http://news.ltn.com.tw/index.php/news/life/breakingnews/1904490>。檢索日期，2017年6月27日。

4 三立新聞網，2017年1月4日。〈便利的代價...45 捷運工骨痛如針扎〉。

<https://www.youtube.com/watch?v=m2BVwLMM5c4>。檢索日期，2017年6月27日。



好奇與疑惑的牽動，就是討論與探究的起點，關於遺忘與記憶，以及歷史敘事的今昔對比。

長久以來，營造業高居台灣重大職災率首位，一出事非死即殘，工程艱辛，傷亡慘重（林楨中、王澤雄，2003；江委塘，2010）。隨著工程技術的發展，大型營造愈發朝向誇耀式的高危險工法，以人定勝天的新科技自滿，不時推陳出新以爆破、高壓、冷凍等繁複工法挑戰自然環境，造成勞動者置身於懸空、深挖、爬高、水湧等危險環境，所以死傷不計其數。相較於台灣其他勞動場域裡的職災，零星化、個別化出現的工殤容易被忽略，但營造業一出事都是一死三傷⁵的重大職災，牽連甚大，好似一場又一場不見硝煙的「經濟內戰」，特別觸目驚心。

工地危險，一如戰地，故而營造業在開工前、完工後都有祭拜以求平安的習俗。重大工程完工後也有為工程成就而立碑紀念的習慣，舉凡水庫、鐵路、公路、大型建物等公共建設的紀念碑特別多，作為統治者的政績呈現。但在風光揭幕的同時，也很難不面對工程中死傷的事實，於是也附帶會出現為犧牲的勞工建碑，撫慰亡靈。勞工因工作傷害而傷亡的紀念碑，名稱繁複，殉職、殉難、殉工、遭難、慰靈、招魂，不一而足，無意間為後世留下足以爬梳基層勞動狀況的史料。一九九三年台灣的秋鬥遊行，首次將「工殤」二字推入運動進程，也開啟了工人由下而上要求建立工殤碑的運動，反思職災的社會意義，對抗由上而下的撫慰（顧玉玲，2008）。

過往的殉職、慰靈、召魂是來自上面或外部的視角，受難者只有被動地接受召喚或安慰，只能服從，不能作亂。而「工殤」從工人運動中孕育而出，以具體的行動對抗職業災害帶來的集體傷痛，企圖展現由下而上的工人主體，對勞動體制有更多的批判。以下，為方便敘述，有關勞工傷亡紀念碑，在本文中一概以「工殤碑」稱呼，但進入不同時代具體的建碑陳述裡，還是回到原有的命名。

歷史無法脫離敘事（narrative）。過往事件的素材經人為後製，組成前後呼應的敘事，對事件及經驗進行意義的脈絡化，就是後人所接收到的歷史。一個世代的集體記憶透過歷史學者或官方的編撰，確定歷史敘事，並經由教育、政治及社會種種制度所儲存而傳播，Halbwachs（1980: 51）稱之為「歷史回憶的行李箱」（a baggage load of historical remembrances）。我們帶著這個行李箱行走，但裡面的記憶多是二手傳播而來，而非自己

⁵ 依勞工安全衛生法 28 條規定，凡有一人死亡或三人以上受傷之職業災害事故，雇主必須於二十四小時通報勞動檢查機構，且勞檢機構必須至現場進行檢查。故而一般將「一死三傷」列為重大職災定義。



經歷的，是「借用記憶」(*borrowed memory*)。類似的概念，還有 Landsberg (2004: 2) 提出的「義肢記憶」(*prosthetic memory*)，我們經由影像傳播目睹事件經過如在現場，這二手記憶就好比是加裝義肢，成為我們形塑自身主體與政治的一部分。而承載記憶的大眾媒體，透過影像、新聞、現場採訪，使人們雖未親臨現場卻像是親眼目睹，由傳媒框限了也取代了集體記憶 (Huyssen, 2003: 18; Simine, 2013: 31)。社會群體內，人們相互借用與傳播集體記憶，形成支配性的記憶。至於，借用與傳播的權力是否均質？這就牽涉到權力運作及民主參與問題了。

從統治的角度來說，集體記憶是可以藉由具體的物件、傳播而型塑並加強的，隨之而來會決定了整個社會對事物的價值以及認同。Young (1993: 13) 研究集體記憶，探討「這個時代的公共記憶為何及如何被紀念事件、紀念館與紀念日所形塑」，當代被選擇的紀念日、紀念碑及儀式，決定了什麼是重要的、被公眾認可的，這些事件成有了明確的公共定性。追問什麼事件被紀念，也暴露有其他事件被掩蓋；鞏固了這個記憶，同時也抹滅了他人記憶。過去由現今所重視的事件被重新建構，紀念及保存的選擇，經常壟斷了集體記憶 (Young, 1993; Urry, 1996; Burke, 1997; Harrison, 2008)。於是，分析紀念背後的權力結構，就成為記憶研究不可避免的議題。

Connerton (1989) 延續 Halbwachs 集體記憶的觀點，在史學上區分了「歷史重構」(historical reconstruction) 與「社會記憶」(social memory)。他認為，同一個時空與事件中不同位置的人及群體，會有不同的記憶，因此，官方書寫的歷史重構是有限的視角。而「社會記憶」則相對廣泛多元，社會上不同的群體有自己的歷史記憶，那些長期從主流歷史裡緘默不語的群體，正是最該被記住的集體記憶。晚近有許多學者傾向以社會記憶 (social memory) 取代集體記憶 (collective memory)，以此突出社會中個人意圖及能動性，不被「集體」二字掩蓋各種社會文化因素 (Connerton, 1989; Olick & Robbins, 1998；王明柯，2015)。但我以為，社會二字看似包容併蓄，其實反而掩蓋了內在競合的矛盾；相對的，分明記憶不一致卻號稱集體，更可突顯社會中的主流聲音經常替「集體」代言，邊緣者也不免對支配性的記憶所主導而反過來形成負面的自我評價。集體記憶的探究，正好以歧異記憶揭露歷史敘事的單向選擇。

從工殤碑探討邊緣社群的集體記憶，是我進行研究的初心。為限定研究範圍，本文在歷史爬梳時，以重大職災率最高、死傷最嚴重、並立碑最多的營造業為主要分析對象。一來重大營造工程規模龐大，雇員較多，工期有限，完工時較易一併計算工人死傷；二來營造生產之物多與大眾習習相關，紀念碑也多在交通要道，人群經過之處，有利於建



構本土工殞碑與集體記憶的關連。但由於過往台灣的碣碑收集資料中，並未出現「工殞」這項分類，故在我的收集重劃界線過程中，不易掌握切確數量。本研究僅限於史料搜尋大致分類，搭配相關的政治經濟背景，進行資料分析。此外，在搜尋工殞碑的記錄時，也不免出現部份個人塑像，雖與工傷有關，但立碑的緣由多在其捨身救人的仁義之舉，暫不列入本文的「工殞碑」範疇。

隨著公路、水庫、大樓、隧道、車站的落成，台灣各地出現了或隱或現的工殞紀念碑，形塑了什麼樣的集體記憶？由於營造業公共工程與國家爭戰與治理的深厚關連，使得相關傷亡敘事多附和了誇耀工程成果、肯認工人犧牲的主流敘事。然而，隨著新自由主義橫掃全球，營造業的資本早已國際化，其內含的「公共利益」更被「私人資本」所取代。解嚴至今三十年，在勞、資、政的角力下，新的記憶論述，又有何相對應的改變？

在研究方法上，我對營造業在政權轉換時期的歷史，進行初步的文獻爬梳，從滿清至日治時期、到二戰終結後國民政府來台、再到台灣解嚴至今，以公共工程的包商和政權的親近關係，檢視工殞碑的歷史敘事。再特別針對解嚴後建立的工殞碑，實地到現場探勘，分析空間、形式及碑文內容，探討歷史詮釋的權力結構。

歷史不是過去的事件，而是過去、現在、與未來之間的關連（Robterson, 1991: 5）。我們如何體驗「現在」，取決於我們對「過去」的知識。反過來說，我們對以往的看法，也正當化現今及未來的社會秩序。工殞碑看似是以物質形式被留下來的歷史再現，但其論述方式及流傳管道，與當事人及一般社會大眾的距離是什麼？沈默的、被輕忽、被排除的勞動階級，真的被如實記憶了嗎？在勞雇力量極度不對等的狀況下，民主對話不可能從天而降，因此揭露歷史敘事的權力結構，是開啟社會協商的前提，共識的形成就是階級鬥爭的過程。解嚴後對「民主化」的檢驗，也許就是去除單一支配性的歷史敘事，讓社會上歧義的、未完成的集體記憶出土，保留矛盾的張力，讓後人以具體行動來填補新意。

二、營造業與軍事建構的密切關連

營造業向來與「文明」指標相結合，人類改造自然的具體物質遺產，最顯著可見的就是大型工程，穿越歲月的風沙，若未因天災人禍主動或被動所夷平風化，便可待成為歷史的指證，或稱之為古蹟，或為物質文化遺產。諷刺的是，大型營造業的城牆、運河、炮臺等，原本就具備防禦、攻擊等軍備功能，既是促進發展的，也是摧毀破壞的。人類



歷史中，軍事競賽推動了高科技發展，促成現代化的物質基礎，但戰爭所帶來的毀滅性災害，也隨之而來。

拉開台灣現代營造業逾百年的歷史，⁶大型建造幾乎都與軍事建構相隨。清朝治理時「把蓋鐵路當成打仗」（互助營造，2012：46），鐵道工程與中法戰爭發包方式一致，工地的組織管理與帶領軍隊一般，都稱之為「役」。戰役和勞役都是苦役，重體力、高耗能、高風險。而承包公共工程的，若非已立下軍功者，便是藉戰爭累積資本的殖民買辦，或冷戰時安置除役軍士的特權機關。在今日全球化生產與消費的基礎上，更常見發動戰爭的國家，結合軍火商的利益，統包了戰前軍火、戰後重建的所有硬體設備需求。

政權轉換時期，戰爭與營造互相轉承，無縫接軌。權力結構的上層，戰時與戰後的利益都互相流通；權力結構的下層，受僱者為了謀生，從土兵到工人，身分再如何轉換還是第一線面對出生入死。

（一）從滿清治台，到日本殖民：軍事擴張與加強建設

台灣原是多族群的共居之地，原住民在島上各有不同部落領域，各據一方。在人口及地區都有限的情況下，十六世紀荷蘭東印度公司、西班牙人先後登陸台南及淡水，西方帝國佔據台灣期間所留下的有形建設，多是城牆與古堡，兼負有軍事防禦功能。之後，荷蘭人趕走西班牙人統領台灣西部，至明朝延平群王鄭成功驅離荷蘭人，大量漢人渡海移入而墾拓土地擴增，興建多處土城、大廟、圳埠、燈塔等，以符合民生所需，建立城市規模（周婉窈，2014：37-83；互助營造，2012：346-347）。

整合性的大型公共工程，多半來自政權的危機處理。清朝統治時期，一八七四年發生了日本出兵台灣的牡丹社事件，⁷這是日本明治維新後首次武力擴張行動，雖規模不大，但卻是日本學習西方強國對外侵略的開端，導向未來的帝國主義及殖民擴張之路（陳其南，2010：84-103）。對原本鬆懈統治台灣的滿清政府來說，牡丹社事件是邊防警訊，於是開始派軍隊前來台灣修築「理蕃道路」，北起蘇澳、南迄花蓮秀孤巒水尾，即現今「蘇花古道」，以防日本海寇再犯。

⁶ 「營造」冠於承攬工程的現代廠家名稱，始於一八八〇上海川沙人楊斯盛在上海創「楊瑞泰營造廠」，這是第一個新式營造廠。「台灣營造百年史」由此定義，台灣現代營造業發展至今約一百三十年（互助營造，2012：26-43）。

⁷ 琉球王國船難者因誤闖台灣原住民領地而遭到出草身亡，日本以此為理由出兵攻打台灣南部原住民各部落，後由中日兩國外交折衝解決。



一八八四年因越南主權引發中法戰爭，台灣也被捲入備戰。武將劉銘傳徵召大稻程茶商蘇樹森、林汝梅、林朝棟等人，組織在地台灣人作為民兵，以抵禦法軍並贏得戰爭。戰後，台灣被改制為行省，劉銘傳也成為首任巡撫。一八八七年，台灣鐵路開工，被視為台灣現代化的先河。劉銘傳原就是開疆闢土的武將，麾下的士卒戰時打仗，戰後就承接工程建設，原本的民兵包商，就直接督辦鐵道工程，茶商蘇樹森甚且成為最大的鐵道承包商（互助營造，2012：44-45）。由此可見，近代台灣最早期的大型開路修道，始自邊界設防、抵禦外患的軍事管理，戰爭與建設前後接軌，都是同一批人。大商人組織民兵，外包國家的防禦工程與開路建設。

牡丹社事件日本進軍台灣時，大倉喜八郎曾擔任日軍的包商，調配軍需物資和募集軍夫。依日本軍隊編制，軍人是正規士兵，主責作戰；軍夫則有搬運彈藥、構築軍事工程的任務，包商因而在戰時掌有土木建築的能力，為日本現代營造業奠基。大倉喜八郎因戰爭財而快速累積資本，一八八三年即成立「大倉組」營建（互助營造，2012：50）。

甲午戰爭後，一八九五年起台灣成為日本第一個海外殖民地，明治維新時期由日本政府帶進了現代化建設與治理，最明顯可見的就是鐵路、水庫、大圳及道路。許多研究都指出，日本在台灣的建設，是日本邁向殖民帝國的試金石，肯定其有經營殖民地與現代化的能力（李子寧，1997；陳其南，2010）。日本治台第一項大工程是南北縱貫鐵路，四大包商全來自日本殖民母國：大倉組、澤井組、鹿島組、久米組。隨後，又有南北大水圳及水利發電等大型工程建設，日商在台灣大發利市。而台灣營建商多為日人業者服務，或做其下包零星工程（互助營造，2012：50）。

一九三七年中日戰爭爆發以後，台灣營造業及其他產業均以提供日本軍需為優先。隨著日本軍國主義的軍事擴張、大東亞共榮圈的帝國野心，日本營造業者被整編為「軍建協力會」與「戰時建設團」（互助營造，2012：87-88），全力支持軍事構工。而殖民地台灣在一九三八年開徵「支那事變特別稅」，一九四三年再開徵「台灣大東亞戰爭特別稅」以大力支援日本軍事擴張（曾健民，2005：15）。之前台灣的現代化基礎建設完備，如縱貫鐵路、德基水庫等，如今更帶動營建工程、軍事工程的空前發展，經費龐大，利潤可觀，大批日本營造商一波又一波陸續抵台，大發戰爭財。

（二）國民政府來台的國家治理：戰役與勞役無縫接軌

二次世界大戰末期，美軍接連轟炸作為日本殖民地的台灣，嚴重破壞了許多基礎設施，包括鐵公路及橋樑、口岸。一九四五年八月天皇宣布投降，三個月之後國民政府接



收台灣，台灣人一夕之間從戰敗國變成戰勝國，被捲入國共內戰，成為國民黨的後勤補給站，同時也激起民間的反抗力量，發生官民流血衝突。直至一九五〇年韓戰爆發，美國第七艦隊駛進台灣海峽協防台澎金馬，美國軍事介入國共內戰。在國際冷戰結構下，台灣被正式納入以美國為首的反共前線，美援也解除國民黨在軍備及財政上的危機，穩定其在台的統治（王振寰，1993：72）。⁸

換了一批統治者，舊的破壞與新的建設都需要戰後重建的營造業補充。彼時台灣本土營造業總算排除日本殖民地的商業壟斷，得以銜接重建，但二戰後國民政府全面撤退來台後，部分中國營造業商也隨之遷台，很快就取得建設台灣的優先入場券，之後的省營、國公營營造企業更有了特權議價，本土營造只能接受不公平的對待，屈居小型的房屋建業，或公共工程的下包商，直至經濟起飛後才在各式商業及住宅大型建案中累積資本（互助營造，2012：107-119）。

戰後的台灣大型公共建設，資金上，有來自美國指定項目的支援，其中，工礦業、交通運輸業都是重要的優先發展項目（林鐘雄，1987：41）；人力上，一九四九年全面撤退來台的國軍及眷眷逾一百二十萬人，冷戰期間，兩岸分裂敵對但沒有正面衝突，大量的軍事人口閒置，便被分派拿起圓鋸十字鎬加入建設台灣行列，成立兵工建設，至各地鋪路、架橋、築堤、墾荒、採礦、開大圳、建水庫等。至今仍可以在陽明山國家公園看見「兵工建設紀念碑」，紀念一九五一年國軍因建設工程死傷慘重的歷史。但長久下來，兵工建設卻成為常態性的特權營造單位，直到一九七八年爆出軍工協建處將國家工程轉包圖利，國防部所屬的兵工建設總隊才逐漸退出公共工程的建設（互助營造，2012：127-128）。此後，軍事與營建的界線也才在政府體系裡正式區分開來。

另一方面，戰後十年，台灣在軍事上依賴美國保護，兩岸分立局勢大致抵定。為了安置大量無仗可打的軍事人員，一九五六年由退輔會主掌成立了「榮工處」⁹，退役榮民成為龐大的營造業人力。榮工處在公共工程中享盡特權，非但興建石門水庫，又獨攬曾文水庫工程，十大建設中就負責了八項，壟斷台灣多數公共工程。然而，擁有特權，也要付出代價。六〇年代美國介入越戰，要求盟邦支援。榮工處就跨海遠赴越南承攬港濬

8 王振寰轉引（Jacoby, 1966）研究的數據：五〇年代，台灣國防預算佔中央政府總預算 85~90%，只夠支付人事費用及軍備維修，飛機坦克船艦車輛都來自美國贈與。直接的軍事援助，在 1950~65 美援期間就高達 25 億美元。另一個經援約 15 億美元，其中間接軍事援助還是佔了 62%（王振寰，1993：31）。

9 一九五六年成立的「榮民工程事業管理處」，簡稱「榮工處」，至一九九八年公司化，成為退輔會屬下的公營事業單位。



渫工程，一直到美軍戰敗才隨之撤離（互助營造，2012：189）。

也就是說，政府使用戰後退役軍士成立營造公司，承包國內重大公共工程的建設，與民爭利；但也同時要承擔國家對外的軍事介入工作，在國際政治的牽引下，以美國的政治意志為軸心，調派至他國戰場上進行軍事建設工程。

（三）全球化下的新自由主義浪潮：國營轉私營，資本無國界

美援十五年¹⁰結束後，台灣大型營造工程轉向世界銀行等機構貸款。一九六九年，德基水庫興建向世界銀行貸款，為了符合世銀推動「資本自由化」的政策，台灣公共工程的發包從此被迫將招標對象擴及國際資本，對世界銀行會員國的營造廠商開放聯合承攬招標。最後，德基水庫由日本熊谷組與美大利營造公司共同承包，成為台灣首次引進聯合承攬制度（Joint Venture, JV）的公共工程（互助營造，2012：175）。戰前曾在台灣活躍半世紀的日本營造商，再度重返台灣市場。從此以後，向來由國營機構或榮工處壟斷的台灣公共工程營造市場，只能向資本自由化低頭。一九八七年解嚴以來，伴隨著政治「民主化」，台灣也跟上新自由主義議程，要求資本鬆綁，勞動市場彈性化（金寶瑜，2005：163；鍾秀梅，2011：19）。九〇年代，朝野一致推動「國營企業民營化」與「勞動條件去管制化」相關政策：降低資本流動與併購的門檻，販售國營土地及股權給私有財團；同時也修法讓勞工的工時、工資、雇傭關係都彈性化，工人更加沒有保障。

解嚴後十年，台灣為了爭取加入 GATT，¹¹必須排除國際資本進來的障礙，同時取消保護國內產業的政策，於是，榮工處被法令賦予的公共工程優先議價權，也就被取消了。一九九八年，榮工處改制為「榮民工程公司」，造成大量裁員，私營化後更是勞資爭議不斷。¹²隨後，享有政策特權的公營中華工程公司、唐榮公司、台灣工礦公司的榮建部等，也都繼續改制為公司化。

原本台灣的公共工程招標規定，外商投資股權比例必須限制在 50% 以下。但在二〇〇二年台灣正式加入 WTO¹³後，由於上述法規違反 WTO 有關市場開放的規定，也必須修

10 美援有直接贈與、貨款與技術合作。一九五〇年至一九五七年以贈與為主，之後改為贈與和貸款並行，至一九六二年後則多是無息貸款。台灣於二〇〇四年一月將美援貸款清償完畢。

11 General Agreement on Tariffs and Trade，關稅暨貿易總協定，成立於一九四八年，旨在促成自由貿易的多邊協定。於一九九五年設置 WTO 世界貿易組織，後者才是獨立的國際組織。

12 ETNEWS，2013 年 12 月 18 日。「榮工公司敗訴卻不還資遣費，勞工：看透政府！」。

<http://www.ettoday.net/news/20131218/307981.htm>。檢索日期，2017 年 8 月 3 日。

13 World Trade Organization，世界貿易組織正式成立於一九九五年，前身為 GATT（國際關貿總協定），是唯



改既有法令以符合國際開放協定。Harvey (2005: 93) 指出，WTO 決定了全球經貿的互動規則，自由競爭只是掩蓋了核心國家的資本壟斷，不利於弱國發展。台灣加入國際自由貿易組織後，立即由跨國資本壟斷的鮮明例證，便是營造業。二〇〇九年，台灣簽署加入 GPA，¹⁴有關政府採購，再一次降低對本地供應商的保護，此後，國外營造商不必和本土廠商合作，也可直接參與公共工程的投標。至此，台灣的營造業，徹底進入以資本為主，國家全面退位的自由競爭時代。營造商和政權的曖昧相依，也就此正式被資本全球化所取代了。

三、公共工程的建碑政治學

臺灣自明清統治、日本殖民時期、二戰後國民政府來台至今三、四百年來，歷史遺留下經采拓登錄的碣碑已逾二千件（何培夫，2001；曾國棟，2004），成為台灣近代史的物質證據。立碑內容繁複多元，普遍來說多是頌德與紀事，有的是先民開墾、辟邪敢當、興文設教的歷史記載，有的則針對災難、戰事、傳奇留下記錄，又有防禦殺敵、義行節孝、宗教寓意、戒殺惜生，開展起來就是一整個庶民生活記錄。重大工程完工，作為政績與成就，都是非立碑以茲紀念不可。這一點，中、日皆同，量大至難以計數，有慶功、感念、示警等意涵，既是開墾的功績，也是治國正當性的確認。

營造業工程艱困，工程人員死傷慘重，百年來建立了許多殉職碑、招魂、慰靈碑，更不用說還有不少專業人士因公卹職的紀念碑。這裡，我僅採用了重大公共工程工殤碑為例，以其包商和政權的親近關係，檢視追悼死亡勞工的歷史敘事。

日治時期大型營建工地的工殤碑，多半帶有慰靈、招魂的意涵，紀念對象不分日本人或台灣人，許多碑前設有香爐，供人祭拜，既是大型災變後對亡靈的撫慰，也是對冤死者的懼怕，擔心客死異鄉，無親人收屍。故而建碑也有擋煞、安魂之意，追思亡者，也避免冤靈作亂。這些工殤碑多半在竣工時，在宏偉的工程紀念碑不遠處同時設立。

一處理國與國家貿易準則的全球性組織。至二〇一六年七月二十九日，WTO 共有 164 個會員國，官網 https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/whatis_e.htm

14 政府採購協定（Agreement on Government Procurement，簡稱 GPA）由 WTO 各會員國依其意願選擇加入後，相互開放經談判議定之政府採購市場，目的係降低對國內產品及供應商的保護，減少對外國產品及供應商的歧視，增加透明度以及建立磋商、監督和爭端解決機制。資料來源：行政院工程會官網 http://www.pcc.gov.tw/pccap2/BIZSfront/MenuContent.do?site=002&bid=BIZS_C09901851



以一九一八年的「吉安橫斷道路殉職紀念碑」¹⁵為例。橫斷道路是一跨越中央山脈的路線，山勢險峻，炸山炸路致死傷無數，因施工期間無法下山安葬，殉職人員只能就地掩埋，直到全線路基打通，才在「橫斷道路開鑿紀念碑」設立的馬路對面，另立「殉職者之碑」，設供桌、祭臺，讓民眾就地祭拜，當地居民尊為「殉職公」。後來因花蓮吉安鄉台9丙線道路拓寬，「殉職者之碑」才被移到「橫斷道路開鑿紀念碑」前，碑石也加蓋了鐵皮屋。

工程同儕自主立碑的案例不少，其中，位於台南官田鄉烏山頭水庫堰堤工作站後方的「嘉南大圳殉工碑」，很具代表性。一九三〇年歷經十年工程的大圳完工後，全體工作人員組成「烏山頭交友會」，在大壩旁為 134 名因意外和疾病殉職的同仁及眷屬興建「殉工碑」。主碑為長條立方型，碑陽刻有「殉工碑」三字（圖 1-1），碑座銅鑄，正面是八田與一¹⁶親撰的碑文（圖 1-2），感念所有殉難人員，另外三面則刻上死難者的名字，區分為因公殉職、因病死亡、以及家眷死亡，不分台籍日籍，亡者姓名依殉難先後排列。¹⁷

八田與一親撰的日語碑文，依水庫現場指引告示上的碑文譯文抄寫如下：

嘉南大圳的竣工所帶來的恩澤是廣泛而宏偉的，尤其鬼斧神工的引水工程與施工方法，其施工之細緻艱鉅，可居於全世界之冠，因此歷經十年辛楚風霜始得竣工。歿者諸君在此期間蒙受不幸災厄，或罹患風土惡疾，飲恨殞沒於異鄉，永眠於斯土，實在令人痛惜與憐憫。諸君雖身為工程的殉難者，由於這犧牲得以鼓舞士氣，完成此項宏偉工程，可謂是諸君的功績。嗚呼！曾文溪淙淙的長流，依託此蜿蜒長堤，久恆涵孕為碧潭，貢獻永不止息的灌溉水源，只要這翠流不斷，足以使諸君的芳名永垂於不朽。因此，卜地於斯土立碑，藉以永懷諸君。

昭和五年三月 烏山頭交友會長 八田與一

¹⁵ 能高橫貫道路在花蓮開發史上深具意義，所以開鑿記念碑與殉職者之碑在一九九七年四月一日經內政部指定為三級古蹟。

¹⁶ 八田與一（1886-1942），日本石川縣人，土木工程師，在台灣日治時期參與殖民地水利工程建設，以臺灣嘉南大圳設計者及烏山頭水庫建造者聞名，有「嘉南大圳之父」之稱。

¹⁷ 另據長老教會蘆俊義 2017 年 4 月 20 日投書蘋果日報「話說八田與一先生的銅像和殉工碑」，表示交友會要為八田與一設立個人雕像，他建議同時設殉工碑，並要求亡者不分日、台籍，按姓氏排列，但我在殉工碑的基座亡者姓名上，看見的應是依年分而非姓氏筆劃排列，故蘆先生此文應是誤傳。

<http://www.appledaily.com.tw/realtimenews/article/new/20170420/1101667/>





圖 1-1

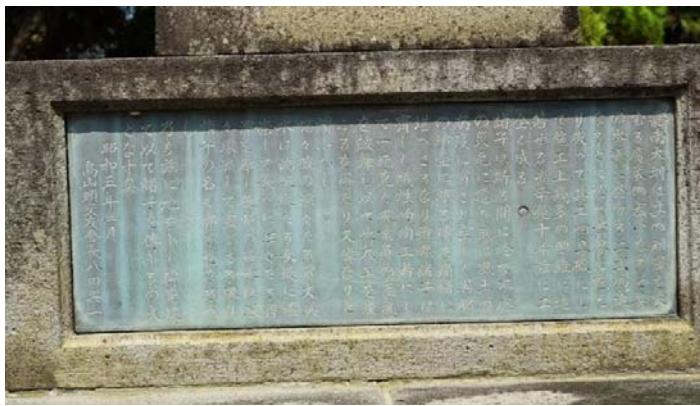


圖 1-2

通篇悼文，強調鬼斧神工且細緻艱鉅的工法，「可居於全世界之冠」，對於在工程期間因水土不服而罹疾、遭故、客死異鄉的工程人員及家屬，不分日籍台籍，碑文感佩他們的付出，雖「飲恨殞歿於異鄉」，卻鼓舞士氣完成艱困工程。肯定工程人員的偉大貢獻，強調「諸君的芳名永垂於不朽」。

二次世界大戰後，台灣作為「反攻大陸」的基地，軍事戒嚴，海防森嚴，開路建水庫都由軍隊直接介入。在兩岸敵對卻又無仗可打的政治局勢下，一九五六年蔣經國任退輔會主委，輔導除役人員轉業，動員一萬多名退伍榮民投入國道工程。榮民建設中，最具代表性的工殤碑當屬中橫沿線的「無名紀念碑」。一九五六年中橫公路闢建工程正式動工，沿途多是崇山峻嶺、懸崖峭壁，開通只能靠人力一錘一鏟、一斧一鑿完成，六年工程期間亡故者達 225 人。這些榮民隻身在台，死後也無親人可安葬祭祀，同儕們便在公路沿途設立無名紀念碑，令殉難者得以長伴他們艱辛開闢的公路。直至一九六〇年東西橫貫公路完工通車，台灣公路總局建長春祠，¹⁸紀念且供奉因修築橫貫公路殉職的員工靈位。

至今，行政院退輔會（2014：53）有關「榮工處」事蹟仍這樣記載網站的說明仍這樣寫著：

榮民弟兄在海拔 2、3 千公尺高的中央山脈施工，由於技術與設備都極為簡陋……許多工作在當時都靠挖掘、肩挑、鎚鑿、鐵橇等原始構工方式進行，

¹⁸ 後長春祠因坍方損毀，如今所見的長春祠是由榮工處於一九八九年改建而成。



遇到嚴重阻絕，他們就得用繩索繫身懸空深淵 絶壁，去打石穿洞，搬運土方。有時因豪雨地震，導致大量坍方，路線中斷，阻塞河川，或水位陡漲，沖毀施工便橋，這種種因洪水、山崩、天寒、地凍、以及疾病甚至死亡所導致的災患，都無法阻止榮民弟兄們完成任務的決心。¹⁹

將客觀上各種工程設備的不足所導致的傷亡，轉以個人「完成任務的決心」，以「弟兄們」的軍隊同僚情誼，掩蓋受僱者的工作危險，更使得營建工作比照戰地的「國家任務」之感。而代表國家力量的立碑，也是以歌頌工程為主，拓荒有成，榮民弟兄們不惜付出性命而達成任務。

同樣是公共工程，一九六四年設於桃園龍潭的「石門水庫員工殉職碑」，也頗具象徵意義。進入石門水庫園區往壩頂前行，小徑旁可見石砌的「員工殉職紀念碑」（圖 2-1）指引，來到方型階梯狀的紀念廣場（圖 2-2）。殉職碑是長方型的四向立碑，大理石黑底鏤刻燙金字，碑框與基座都是白色大理石材。碑陽刻題「石門水庫殉職員工紀念碑」（圖 2-3），落款是「石門水庫建設委員會」，前置銅質香爐，裡面沒有香灰只有一些小碎石。碑陰刻有事件經過：

石門水庫建設工程自開始施工迄至竣工，歷時八載，參加工作員工七千餘人。以工程艱鉅，安全設施雖經力求完善，然仍不免發生意外事件；殉職員工計有黃德昌（開列姓名）等²⁰三十四人。謹將人名事蹟泐石，藉誌哀思。



圖 2-1



圖 2-2



圖 2-3



圖 2-4

19 引用文字原載於榮工處網站，<http://www.rsea.gov.tw/sales1-3.php?p=1>。檢索日期，2017 年 8 月 4 日。但至 2018 年 3 月 11 日再查詢已不見榮工處網站，但同樣的文字被記載於退輔會編著《流光遁影、再展風華》一書中的〈榮工事蹟篇肆：重大工作回顧〉(2014：51-115)。

20 碑陰主碑文將三十四名亡者姓名全數寫入，本文暫時略去。



碑的兩側分別鏤刻了「石門水庫建設委員會殉職員工事蹟」(圖 2-4)，含三十四名亡者的姓名、年齡、籍貫、殉職日期及事蹟。這份資料是工殤碑中罕見完整的記錄，可以看出當時工人們年齡最幼 21 歲、最長 45 歲，都正值壯年；外省籍與本省籍比例為 18：15，此時是戰後近二十年了，榮民投入工程仍佔高比例；細究事蹟則可以看到施工過程的種種勞作：隧道坍方、落石爆炸，工程人員或是承受重擊、輾、撞、擠、壓等外在危險因素，導致溺水、滑倒、車禍、擊斃等職業災害。

工程同儕的自力建碑，敘事記實，留下值得探究的勞動史料，以待日後再理。但就時代氛圍來說，大型營造業特別是公共工程，由於從業人員都是被國家徵召而來，不管是來自日本殖民母國的僱員，或是來自中國的戰後榮民，為公共建設而客死異鄉的哀悼，就不免有了更深層的「因公恤職」的神聖性。戰地與工地，都是同一套政治語彙：工程艱困，在所不惜；犧牲小我，完成大我；以碑為證，永垂不朽。

四、解嚴後的工殤紀念碑

上一節整理工殤碑文獻，國家的角色從戰爭到治理，工人的勞動從戰地到工地，都是召喚愛國、肯定犧牲。最重要的意義，還是對倖存者的激勵作用，再接再厲，雖死猶榮。從而也阻止了對施工過程的工安檢討。

解嚴後，黨國控制逐漸失靈，伴隨著解嚴後國會改組、兩黨政治成形，甚至已然完成二次政黨輪替。然而，通過新國會立法而來的，是勞動條件去管制化、國營企業私有化、金融資本自由化、引進廉價外勞等政策，有利於私人資本擴張，卻加重剝削勞工的處境，政策性造成台灣的貧富差距愈趨兩極化。同時間，民間自主力量也形成集結，隨著台灣自主勞工運動的進程，對勞工安全衛生的重視，職業災害的反省，也成為社會變革的動力。其中，始自一九九三年推動工殤碑的運動，不同於有具體經濟損害的勞資爭議，反而在職災求償外還要求立碑為證，明顯有意搶奪勞動歷史的詮釋權。

這一節以解嚴後的工殤碑為主要記錄對象，限於篇幅，暫以主碑文及建碑時間、地點為主，至於建碑空間配置、再現形式、性別與種族分析、相關社會效應等，留待日後再另文探究。

解嚴三十年，台灣社會變遷快速，以下我從建碑的緣由與過程，區分為三種工殤碑類型以方便討論：一是重大公共工程完工後，因循過往傳統由事業單位（多半也是官方



機構）主動設立的「傳承型工殤碑」；二是由上而下，以突出議題、同時內含政策宣誓的「政治型工殤碑」；三是由下而上，經過工人抗爭與資方、官方協商角力而成的「參與型工殤碑」。

（一）傳承型工殤碑

開拓道路、鐵路，向來除了促進民生交通、產業運輸，同時也附帶軍事防備力的作用，所以交通運輸營造的工殤，多有為亡者立碑的傳統。因此，我統稱為「傳承型工殤碑」，這類紀念碑的形式與內容也許會因應時代而有所改變，但經向有關單位追問建碑源由，我獲得的回覆多是基於過往建碑的傳統，一脈相傳而立碑。這些碑都明確刻下殉職人員的姓名、籍貫、年紀，工程單位也會舉辦正式的揭碑活動。但建碑後，大抵上只有各地的退輔會持續針對有榮民死亡的碑，每年舉辦春、秋祭拜，其他的碑就成為公共地景的一部份，除了揭碑典禮外，不太有其他後續活動。

1.南迴鐵路殉職人員紀念碑，1992年，台東火車站南迴鐵路紀念公園內



圖 3-1



圖 3-2

南迴鐵路開通，代表了台灣環島鐵路全線的貫通，意義重大。一九八〇年動工興建的南迴鐵路，於一九九一年底完成通車，全長 98 公里多屬山區，地質複雜，災害頻繁，為追悼祭祀施工期間殉難的二十名工作人員，特建碑紀念。這個碑不同於過往高聳取向的鐵路紀念碑（如一九八〇年的北迴鐵路殉職碑，高達九點五公尺，由大理石鑲砌而



成，供人景仰），而是以貼近地面長臥形的長條碑石，及半人高，具親近性。二面黑底燙金字樣的主碑，分別為「南迴鐵路興建誌」（圖 3-1）、「南迴鐵路興建工程因公殉職人員芳名」（圖 3-2）。南鐵興建誌長達六百餘字，細述南迴鐵路開工始末，唯在文末記上：

南迴鐵路全線多屬山區，地質複雜，施工中災害頻繁，尤其隧道工程，常遭大量湧水、落盤、抽心、擠壓等災變，再加噪音、悶熱、潮濕及空氣污濁的惡劣工作環境，其艱辛之情，不言而喻。

.....

在施工期間，不幸殉職人員共二十一人，緬懷功在南迴，特勒石留芳。

芳名碑上則列有二十一名工殤者的姓名、籍貫、年齡，依姓氏筆劃排列。隨著解嚴後身分證廢除本籍註記，²¹這很有可能是台灣最後一批留有籍貫的紀念碑了。此外，依命名習慣來看應可判斷其中有數名為女性，這在歷來的營造工殤碑中也很少見，值得再進行工種及職務的追查。

2.台北捷運淡水線工程人員殉職紀念碑，1997 年，捷運淡水站後站廣場



圖 4-1



圖 4-2

²¹ 1992 年 6 月 29 日修正公布戶籍法，刪除有關籍貫規定之相關條文，廢止本籍登記，同時將戶籍法第 16 條配合修正為出生地登記。



台北捷運的淡水線於一九九七年正式通車，站後廣場設立一個方型磚造平台，半人高的玫瑰岩工殞碑，由七根不鏽鋼條狀環繞（圖 4-1），圓形的碑面刻上燙金字的悼文（圖 4-2）：

台北都會區大眾捷運系統淡水線工程殉職人員紀念碑

綠樹茁壯了，昂揚伸向天際，
鳥雀飛來了，欣然棲止孳息。
孩子們綻放笑靨，在陽光下奔跑，
電聯車氣勢如虹，在軌道上飛馳。
因為您汗血交織的灌溉與付出，
後人得以享受淡水線通車的果實。

謹致上我們無限的感念與追思

以下是九名殉職員工的姓名，落款為「台北市政府捷運工程局」。但在台北捷運至今已有七條路線通車，也只有淡水線立有工殞碑。²²經查詢，台北市捷運局表示各線工程獨立並不清楚細節，而負責淡水線的北工處則回函表示：「淡水線為台北捷運第一條重運量捷運系統，完工通車後施工單位捷運局北區工程處有感於施工期間犧牲奉獻因公殉職的同仁及勞工，為表彰渠等之貢獻。所以於淡水站設置紀念碑供人憑弔。」²³各工程處各行其事，也無統一傳承。

22 一九九九年及二〇〇〇年新店線、板南線分別設立的潛水夫症工人紀念碑，是工人抗爭而來，且屬專案議題，並無清點全線工程的工殞紀念。

23 輾轉經由捷運局南工處秘書王嶧轉送我的函文，於二〇一七年三月二一日接獲北工處副總工程司巫漢忠函復。函中表示當年的揭幕儀式由闢河淵副局長主持，然時隔久遠，也無相關紀錄留存，至於九名工殞亡者，一名是北工處同仁，其他羅災勞工均由營造廠商負責理賠事宜，也無資料可尋。如今淡水線通車後，站區一切都移交捷運公司維管，是否有後續也不得而知了。



3. 北宜高速公路工程殉職人員紀念碑



圖 5-1



圖 5-2

北宜高速公路，也就是國道五號，俗稱「雪山隧道」公路。一九九一年開工，歷經四十二次導坑地質災變、四十八次主隧道災變，終於在二〇〇五年十月三十一日全線貫通，工殤碑文如下（圖 5-1）：

雪山嶮峻，霧濃霧重，自古難行。

民國八十年，啟建北宜高速公路，穿崖越壑，台北直抵蘭陽。雪山隧道，十二點九公里，最是艱難。幸賴國道英雄，突破險阻，鑿出曙光，歷時一十五年，豁爾貫通，大道康莊。惟哀慟林子益等二十五位，大功未竟，遽爾犧牲。泰籍友人，辭親千里，死別何忍，生離已傷。首任處長，郭公榮松，勤於任事，積勞成疾，雖轉任而辭世。夫今建設功成，緬懷渠等，功勳朗朗，恩德流長，奚立碑以懷仰。

下列殉職的本國籍十三名、泰國籍十二名總計二十五人姓名。紀念碑以最難施工的四棱砂岩作為碑體（圖 5-2），表面貼上花崗岩，上面刻有殉難者姓名及工程記事，落款為交通部高工局。揭碑時並有盛大風光的儀式，前後行政院長及新北、宜蘭二市市長都親臨現場，並邀請泰國辦事處代表及亡者家屬致辭。²⁴

24 曾鴻儒、黃立翔，自由時報。2006年6月17日。〈偉大工程…血淚交織史〉。

<http://news.ltn.com.tw/news/focus/paper/77108>。檢索日期，2018年3月11日。



4. 信義快速道路殉職碑，2006年十一月，台北市中強公園東北側



圖 6-1



圖 6-2



圖 6-3

這個棕紅色的花崗岩紀念碑下，是二階梯式的圓型底座，包覆在一整個圓型的廣場內，四週植有林木，是中強公園邊緣的獨立紀念空間（圖 6-1），入口處另有一座方型黃底黑字的方型工程紀要碑（圖 6-2）。圓型的殉職人員紀念碑，由半人高的長方型底座支撐，碑面上分別以中文與泰文記述工殤事實（圖 6-3）：

信義速快道路穿越象山及拇指山，工程艱鉅，施工期間，工程團隊運用智慧克服困難，終能順利完工，在此通車時刻，我們特別感念於 93.3.23 襯砌崩坍事件不幸殉職的四位工程人員，特此對殉職者之貢獻至上最高敬意。

下列二名台灣工人，二名泰國工人的姓名及生辰起迄日。這個碑別開生面增加泰文翻譯，恐怕也是台灣至今唯一一個以母語書寫工殤移工姓名的碑。

5. 高雄捷運紅線工殤碑，2008 年，高雄捷運獅甲站三號出口行道側

6. 高雄捷運橘線工殤碑，2008 年，高雄捷運衛武營站二號與三號出口間





圖 7



圖 8-1



圖 8-2

高雄捷運於二〇〇八年清明節前夕，於紅線獅甲站舉辦工殤碑（圖 7）揭碑儀式，感念在高捷紅線工程興建中，因工作傷害而亡故的七名工人，其中二名是泰國籍。這些工人多是因墜落工地、或遭飛落物體砸中而罹難，²⁵紀念碑主動採用「工殤」二字，並強調感念從事捷運的罹難勞工付出，藉此喚起各界對工安的重視。黑底燙金字的碑文如下：

為了高雄美好的未來，在捷運的土地上辛勤耕耘。如今處處面貌一新，高雄已換上彩衣展翅飛揚。因捷運帶來的方便，子孫莫不引以為傲。您用生命開創了文明與進步，我們永遠深深感念。

同年九月，橘線通車時，也針對二名捷運工人殉職而於衛武營站設立工殤碑（圖 8-1）。造型一如紅線也是光亮大理石黑亮面，襯灰石子地。灰黑相間的入徑，圓柱體低至膝，但長方型的碑面則幾乎直立在上，還是黑底金邊框，碑文如下（圖 8-2）：

感懷捷運橘線殉職夥伴／憧憬港都新世紀／攜手努力夢成真／穿梭地龍
展契機／奮鬥犧牲為高捷

二碑的位置都選在捷運站出口的道路旁，有完整的面向行人的空間，附近有樹叢圍繞，材質大抵類近。經函文高雄捷運局詢問得知，二座工殤碑都是由高雄捷運局要求包商依慣例設立。

25 程啟峰，2008 年 4 月 2 日。〈高捷工殤紀念碑揭碑 緬懷捷運殉職勞工〉。大紀元。

<http://www.epochtimes.com/b5/8/4/2/n2068082.htm>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。



(二) 政治型工殤碑

經工傷協會、工委會推動多年，二〇〇二年「職災勞工保護法」公告實施，第 39 條明訂「政府應建立工殤紀念碑，定每年四月二十八日為工殤日，推動勞工安全衛生教育。」工殤與勞安正式在建碑意義上連結。立碑不只是對過往的感念、對亡者的哀悼，更要指向對未來勞動安全的要求、對勞動體制的全面檢討，並付諸積極預防職災的行動。只是隨著職保法完成立法，確立建碑的正當性，也同時給予政府由上而下介入的合法性，與民間由下而上推動建碑的行動交會，彼此間的界線也曖昧難清了。²⁶政治型工殤碑意指中央及地方政府主導立碑行動，且未指向特定資方，故未形成勞資拉鋸的張力，而建碑之舉一方面回應了民間的籲求，也彰顯了執政者進步的政治意涵，故我以「政治型」命名。

1.全國工殤紀念碑，2003 年，高雄前鎮「勞工公園」內

職保法實施後，政治性由上而下的工殤碑紛紛出爐。中央政府通過預算，撥款給同黨執政的高雄市政府，在高雄前鎮區的勞工公園建立全國工殤紀念碑，火速在一年內招標、競圖、開工、動土、完工，於二〇〇三年工殤日揭碑（圖 9）：

勞績永昭，功在台灣經濟發展；

英靈罔替，心繫全民光明未來。

謹以此碑悼慰罹災勞工對國家社會之貢獻，宣示政府落實職業災害預防與強化安全衛生工作之決心，喚起全體國人對勞工生命永遠深摯的關懷。

總統陳水扁謹誌

碑文雖仍使用了英靈等傳統字樣，卻增加預防職災、加強安衛等執政理念，但也一如過往的功績碑，題上了主政者的姓名。碑前地面另有勞委會對建碑的完整說明：「台灣的經濟成就，是千百萬人民的智慧與努力的結晶。但過去經濟發展掛帥，忽視了對勞工的保護，許多人因而犧牲健康，甚至喪失生命。」這個佔地不小的工殤紀念空間，除了正面的碑文貼在岩牆上，後面有個半弧型的通道，由高聳的灰牆夾道而立，走道前的地面上鑲嵌著柏楊題字的工殤紀念悼文。

²⁶ 不過這種兩難處境，原就是社會運動的常態，民間力量藉由立法行動而集結，鍛練集體能耐，並介入政治行動；而一旦完成立法又常有被下治收割的危險，甚而緩和社會矛盾而鞏固現有體制。但運動也需要階段性成果以凝聚力量（雖然有時恰得其反，反而是成功達標而瓦解了凝聚力量），功過並非二元對立，而考驗著改革行動就是一個不停歇的辯證過程，一旦矛盾對立的兩造不再行動，就是僵固化的開始了。





圖 9



圖 10



圖 11

2.四面八方紀念碑，2007 年，台北市「承德勞動園區」內

二〇〇七年，國民黨執政的台北市政府勞工局選在 428 工殤日，於台北市承德勞動園區內，別開生面地為來台北工作的東南亞移工²⁷設立專屬的工殤碑（圖 10）揭幕。此碑有立體方型基座，上立六面陵型碑，造型取四面八方之意，主碑文以中、英、泰文依次並併：

謹以四面八方紀念碑，感恩於一九九一年迄今在台北市因職業災害而奉獻出健壯身軀、可貴生命的外籍勞工朋友們，這群可敬的朋友名字將被全體市民永誌不忘。

其他面向的詩文也翻為越南文及印尼文，並記錄二十六名職災死亡的移工姓名，採羅馬拼音。揭幕當天並邀各個移工輸出國的駐台代表共同揭牌，為來台移工祈福（外勞情報資訊站，2007）。

3.女工紀念碑，2008 年，高雄旗津「勞動女性紀念公園」內

二〇〇八年，同樣是 428 工殤日，高雄市政府正式將位於旗津的二十五淑女墓更名為「勞動女性紀念公園」，重新設計巨型的蓮花石雕為主體，基座正面以文字記載了罹難者姓名，說明災難經過及重新建碑的歷史意義（圖 11）。

²⁷ 移駐勞工 Migrant worker，台灣官方翻譯為外籍勞工，自一九八九年專案引入，至一九九二年就業服務法實施公布以來，正式引進，至二〇一六年已逾六十三萬人。



懷想勞動姐妹 祈願幸福城市

在此安眠的，是廿五名在勞動前線上奉獻生命的女性，一九七三年九月三日，她們乘坐高中六號渡輪，由旗津前往加工出口區上班，因渡輪傾覆，而於通勤過程中殉職。高雄市政府將罹難者合葬，名為廿五淑女墓，作為旗津居民重要的當代生活史蹟，及基層勞工為台灣經濟成長奉獻生命的血淚見證。但淑女之稱，隱含刻板性別意義，而忽略女性勞動者的貢獻，及職場工安的重要。

爾後台灣工運婦運蓬勃發展，高雄市政府在高雄市女性權益促進會等團體建議下，將廿五淑女墓正名改建為勞動女性紀念公園，以紀念廿五名工殤烈士。國家文化總會亦於二〇〇六年標誌此處為女性文化地標，以懷念漁村女兒作為家計支柱、經濟發展尖兵，堅強打拼的可貴情操。祈願我們能共同打造一個屬於勞動者的國家、屬於弱勢的城市，以不負這廿五個美好生命的逝去。

由於傳統父權結構下，單身女性亡故後無法進入家祠，四十年前的溺斃女工只能依台灣民間「姑娘廟」的習俗，將其合葬在旗津公墓，成為當地人熟知的二十五淑女公墓，並逐漸成為鄉野傳說女鬼陰森之處。二〇〇四年清明節前夕，女學會²⁸召開記者會，要求重建 25 淑女墓碑，還原其勞動婦女的社會意涵，立即獲得高雄市府的允諾，並在當年四月二十八日工殤日宣布，將旗津的 25 淑女墓正式更名為「工殤紀念公園」(唐文慧, 2005 : 138)。女學會表示工殤意含雖好，但缺少性別平等內涵，故建議正名為「勞動女性紀念公園」。至二〇〇八年四月二十八日，全國首座「勞動女性紀念公園」正式揭幕，此後每年清明節都舉行春祭 (唐文慧, 2013 ; 蔣琬斯, 2017)。

這個碑雖是由高雄市政府快速承諾，以取得全國性政績，將數十年前的工殤舊案，從鄉野間的女鬼傳說改為正向的性別勞動意義。但真正的推動力量來自民間團體女學會多年不懈的以投書、出版性別教材²⁹等方式持續發聲，翻轉集體記憶的詮釋。故而在性質上也已經具備「參與型工殤碑」的雛型。此外，這個碑鄰近旗津公墓改建的「旗津生命紀念館」，因此在蓮座外圍的地面置有音箱，二十四小時播放佛號，祈願亡靈平安。並在完成新命名之後，每年舉辦春祭，持續加強新詮釋以對抗舊傳說。³⁰

28 全名為「臺灣女性學學會」，官網說明：由一群對女性主義、性別研究有興趣之學者、文化工作者所組成。旨在推廣校園性別平等教育運動與婦女運動之議題。檢索日期，2018/04/05，<http://twfeminist.org/>

29 見唐文慧著「高雄旗津「25 淑女墓」的故事」，收錄於蘇芊玲、蕭昭君主編《大年初一回娘家--習俗文化與性別教育》頁 134-140。台北：女書

30 我於二〇一七年五月八日至旗津探勘，觀光旅遊指南及當地人仍以 25 淑女墓稱之，可見得集體記憶原就多元併存，無以單一取代，只能以不同的歷史敘事增加想像力，互有影響。二〇一三年由十二萬人網路票



(三) 參與型工殤碑

解嚴後至今，僅有三個因集體職災引發社會矚目，經由受害工人及家屬、與工運團體集結抗爭後，不但爭取到職災補償，還一併爭取到設立永久性的工殤碑作為歷史記錄。在這裡，我取當事人在勞資爭議的強大張力中，參與抗爭、建碑、設計協商、到揭碑的過程，命名為「參與型工殤碑」，認同以行動落實文化民主化，更肯定受害工人不侷限在個別案例的求償，還擴大到結構性的社會意義。雖然建碑成果明顯看得到勞、資、政三方角力與妥協的痕跡，俟後引發的社會討論也極其有限。相較於重大交通工程行之有年的「傳承型工殤碑」，以及官方展現施政理念或參酌民間建言的「政治型工殤碑」，解嚴後才有機會出現的抗爭性強、工人自主參與的「參與型工殤碑」，是否能撐出更大的社會討論空間，展現集體記憶多樣化、民主化的可能？端視建碑後是否能動態地活化工殤碑的意義。

1.台北捷運潛水夫症勞工紀念碑，1999年，新店線台電大樓站二號出口（圖12）

2.台北捷運潛水夫症勞工紀念碑，2000年，板橋線江子翠站三號出口（圖13）



圖 12



圖 13

台北捷運工程在建造過程中，新店線 CH221 標、及板橋線 CP262 標先後於一九九三年、一九九六年因滲水崩塌，而使用壓氣工法進行搶救。搶修過程中，卻因減壓不當，造成坑道內工作的工人，陸續爆發潛水夫症相關併發症：股頭發黑壞死、耳膜破裂、聽

選為台灣十大「鬼地方」之一（蘋果日報 2013-8-7 高雄）〈「鬼景點」：旗津區二十淑女公墓最誘人〉。
<http://travel.ettoday.net/article/252278.htm>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。



力障礙、多發神經脣變、置換人工關節等，如針刺入骨的不定期抽痛，更是如影隨形。使用壓氣工法的兩個坑道，加起來才短短 1100 公尺，卻已有四十名捷運工人證實罹患終身無法根治的慢性潛水夫症職業病，罹病率高達六成以上（游長安等 41 人，1998；鄭天浚等，2000；李元唐等，2005；經典雜誌，2006）。

由於工法特殊、病症罕見，捷運潛水夫症成為台灣首樁經官方確認的公共工程集體職業病例。經工人持續近三年的抗爭，總算在官方的見證下達成勞資爭議和解，並附帶要求在捷運新店線、板南線的事故地點，建立工殞紀念碑，以達到警示作用。由於職業病有潛伏期，又不是立即可見的死亡災難，故而立碑時只以職業病說明為重，將參與抗爭的民間團體與官方勞工局、捷運局並列，而未留下罹病工人的姓名（余倩如，2003；顧玉玲，2016）。

此碑黑底鏤刻金字，分別由台灣知名書法家周澄、陳宏勉書寫，增添人文色彩。兩個碑的格式與碑文一致，「捷運新店線（板南線）潛水夫症勞工之紀念文」全文如下：

捷運新店線二二一標（板南線二六二標）工程，因施工及緊急搶救需要，採用壓氣工法作業，造成數十名工作伙伴罹患減壓症，成為台灣首件公共工程重大職業病例，引發相關勞動法令的重新研擬。

經罹病工人及工作傷害受害人協會、工人立法行動委員會共同爭取權益，由台北市政府提供醫療補助及協調承包商予以補償，使勞工獲得妥善照顧。

回顧勞工們付出之健康、心力，成就了新店線的通車，謹致上最高的敬意，特立此紀念文為誌。

這個碑，只有事件，沒有人名，留下抗爭與政策修訂。它召喚的不是傷痛，而是教訓；碑前無需祭拜，而是指向反省及歷史證據，讓職場的暴行被公開指認，期待創傷經驗能轉化為對未來的警覺，保護不再有人受害。也讓大眾在使用便利快速的捷運時，不忘趕工拼命、為公共建設付出身體健康代價的勞動者。



3.Taipei101 伙伴碑，2007 年，台北 101 辦公大樓前靠信義路側



圖 14-1



圖 14-2



圖 14-3

二〇〇七年工殤日，彼時的世界第一高樓 Taipei 101 在緊臨信義路的通道上，以七座彩色的琉璃牆組成工殤碑，以紀念因公過世的六名工人，及所有參與高樓建設的勞心勞力者，命名為「伙伴碑」。距離 101 繁華商場最近的第一塊琉璃上，碑文以中英文書寫（圖 14-1）：

從這裡，延伸出去的每一片段、每一角落

都有勞動者用生命刻劃的軌跡

獻給所有親身參與 TAIPEI 101 的伙伴

並紀念工殤往生的

林建成、孫同英、陳又禎、陳信陽、陳錦水、張達全

二〇〇二年 331 大地震時，林建成等五名工人自搭建中的高樓墜落身亡，震驚台灣社會。協助工人家庭的勞工團體，³¹與官方談判安衛勞檢制度的建立，與資方談判工人職災賠償，並提出建立工殤碑的構想。勞、資、官三方洽商建碑與設計理念，歷時四年，確認以「伙伴」命名建碑，將參與建設的勞動者，不分藍白領、本外勞，總計有一萬名工人的名字全部刻印在紀念碑上（圖 14-2），肯定勞動價值，作為伙伴碑的主體。最後一塊碑則將出資公司、工程贊助廠商、勞工團隊也列名，突顯出錢出力、共同參與的意涵。

³¹ 主要參與的團體，計有工傷協會、工委會、台北市產業總工會及其會員工會。



而 331 工殤亡者，及其後一年因電梯作業感電往生的工人張達全共六位，都名列第一面碑上，標註「工殤」，以示悼念，更作為勞安警惕（顧玉玲，2008）。

伙伴碑由七面各三米高、二米寬的彩色琉璃牆所組成，以七巧版的活潑造型隨機拼湊成牆面，正反都鏤刻透亮的文字，密密麻麻全是工人姓名，還有多名移工的拼音姓名，是 Taipei101 戶外最大型的裝置藝術，也成為觀光客來台旅遊的重要景點。夜裡，伙伴碑內置探照燈，由內向外迴照而出七彩亮光（圖 14-3），吸引不少遊客拍照紀念，也成為台北重要的都市地景之一，雖然很少人注意到這是一座工殤碑。

（四）小結：國家的角色，工人的主體

第一類「傳承型工殤碑」，延續著清朝、日治、至國民政府來台的營造業建碑傳統，工程艱困仍是恆常的主題，立碑者都是地方或中央的工程發包單位。近年來退輔會接掌了後續祭拜的活動，延續對榮民的關懷與同儕的相互安慰。就此類型的工殤紀念碑，解嚴前後的差別不大，同時兼俱誇耀工程艱辛及對同儕的悼念，緬懷個人犧牲帶來社會進步。但隨著時代的變遷，我們也可以從其使用的碑文內容、建造形式看到差異。在碑文書寫上，採取比較接近民眾的現代化語彙；在碑體造型上，除了材質更多元，也不約而同放棄了傳統直立石碑的造型，去除威權的肅穆感。這部分很吻和曹欽榮（2015）研究當代紀念碑的形式，指出碑座多不再使用高聳、權威形出現，取而代之的是極簡主義形式的紀念地景來表達。此外，這些慰靈碑也不再設立供桌或香爐等宗教意含的器具，多與戶外景觀相容，成為公共藝術的一部分。

第二類「政治型工殤碑」，多是二〇〇二年職保法實施後，由有政治敏感度的中央及地方首長設立。藉著工殤紀念碑宣誓政績與進步觀點，將勞安、移工、女性等議題與勞動結合，以最尖銳的工作傷亡，突出勞動價值與付出的社會代價。全國性工殤碑直接宣誓政府強化勞安、預防職災的決心，並直指唯經濟發展導向的問題，工人不是自願犧牲，而是「被犧牲」；台北市的移工碑針對區域性的公共工程，突出基層移工的貢獻，拉出跨越國界、種族的視野；高雄市的女工碑將數十年前的加工出口區的場景拉出，以古喻今，連結上今日工殤訴求，增添性別觀點。可惜的是，這類官方紀念碑，最大的問題在於主政者急於在任內收割成果，故而動作火速。議題式的工殤碑沒有針對性，建碑既不必得罪特定資方，也毋須撫慰補償特定勞方，社會爭議小，若沒能引發討論，就不免只有宣誓而無政策。顯見由上而下的建碑，雖動用公共資源增加進步觀點，但若在選址、動土的事前作業上不主動引發社會討論，突出政策缺失；事後也沒能設計延續行動，就不會



導向制度性的變革，無法具體回應當代社會議題，只餘關心弱勢的政治宣誓作用。官方若掌握權力卻不肯用力，建碑也只是政治動作。

第三類「參與型工殤碑」，都始自重大職業傷病事件。因為大型的災難（未曾預期的大地震，使工人從前所未見的高樓頂部跌落街頭致死；或異常氣壓作業未依標準操作，造成捷運工人集體罹患潛水夫症職業病），引發工人集結抗爭，並因此受到社會矚目，才擡起建碑的協商空間。不過，在勞資雙方力量不對稱的狀況下，建碑的過程充滿拉鋸推擠的張力，不是四平八穩的宣導，也無法盡如我意的表述。這裡是力量對比的場域，所有的不盡完美都留下角力的痕跡。因此，參與型工殤碑就會面臨在碑文上勞資政三方的角力：若朝向反省工程缺失，就不免要追究資方責任；若重覆過往的犧牲奉獻，也非工人所願。所以這三個碑的碑文都遊走在勞資政三方拉鋸間，雖說是由下而上抗爭而來，但內容都是協商妥協的結果，證實工人職災受害，但未敢直指結構性的勞資矛盾：台北捷運強調工人罹患職業病，但抗爭後罹病工人已獲官資妥善照顧；而台北 101 則以城市美學的抽象字句，掩蓋高樓下慘酷的工殤代價。在實力原則下，現階段的參與型工殤碑也只能留下中性的歷史敘事，留待未來以行動展延集體記憶的多重意義。

值得注意的是，截至目前為止，願意正面以建碑回應民間訴求的，還是以公部門、公共工程為主，一般私人營造業，以利潤導向為主，尚無動於衷。傳承型工殤碑全由運輸工程建設單位建立，政治型工殤碑更是由中央及地方政府編列預算建造，至於三個參與型工殤碑，台北捷運的發包單位就是北市府，官方同時兼具資方的雙重角色，難辭其究；台北 101 雖非公共工程，但土地是公有的，採 BOT 由民間企業建造、經營，所以台北市政府仍是連帶業主。當然，逼使官方不得不作出正面回應的，主要還是來自工人組織不懈怠的抗爭，引發社會矚目，致使官方不得不壓著資方一同回應工人的抗爭訴求。



五、結論：歷史敘事與政治角力

紀念碑作為集體記憶的固著化、物質化展現，背後是社會力量的協商結果。

早年，公共營造工程由國家掌控，調派軍隊鑿路、拓荒，征戰和開路都是華路藍縷的苦差事，人員傷亡後的建碑祭祀既是撫慰犧牲，也維持了政權再擴張的合法性（子安宣邦，2007；檜山幸夫，2013）。從清朝、日殖、到國民政府來台，基本上都是延著這個戰爭包商與營造包商一脈相傳，在「保家衛國」的共通理念上，公共工程的工殞碑便不免帶著為國犧牲的悲壯氣息，彷彿戰死沙場，在所不惜。在這個脈絡下，國家是營造工程的最大主導者，即便有商人在其中獲利，也都是基於統治階級的利益，將營造工程交給誰也是官資合謀共利。例如，日本殖民重用從殖民母國來的日本營造商，國民政府照顧隨軍隊來台的除役榮民，也優先外包工程給渡海而來的外省營造商，以鞏固政權基礎。

為集中論述，本文援引解嚴前的營造業皆以「公共工程」為主，在日本殖民及國府來台的特殊政治背景下，本土營造商幾乎都拿不到公共工程的標案，只能屈居日商或公營單位的下包，或轉向民間住宅建築，故未被納入此次討論。事實上，七〇年代起台灣經濟起飛，工業化與都市化帶來工廠、商辦、住宅等龐大商機，那又是營造業另一條重要發展軸線了。此外，承據日本殖民利益的本土企業四大家，³²在一九五三年土地改革時，許多地主被配與這四大企業股票作為徵收土地的補償，使其事業版圖更形擴大，代表了被收編的本地利益（李宗榮，2007：197）。四大家中的台灣水泥辜家後來也投入營造業，也開始有機會競標公共工程，並成為本文所提及的台北捷運潛水夫症工人抗爭的對象。屬於國公營壟斷的特殊現象已逐漸被私人資本所取代了。

解嚴以來，在全球化浪潮裡，資本決定了一切，政權只能依照國際貿易協定更改其權限，更多的資本自由化，其實就是更少的政治自主權。道路與水庫是公共的，承包獲利的廠商卻是私人的；建設成果有利大眾，但具體的施工過程中的勞工傷亡，還是包在個別的勞資爭議中。公與私的界限，利益了誰？傷害了誰？這筆帳需要好好算清楚，不能被感念犧牲所混淆。若進入具體的利害盤算，加強勞工安全衛生設施以預防職災，對個別資本家來說就是提高生產成本、降低工程效率，有違其利益；對社會大眾來說，加強勞安訓練以防患於未然，阻擋工人傷亡所引發的後續醫療及勞損代價，才符合公共的

32 台灣水泥，台灣紙業，台灣工礦，台灣農林四家。



最大利益。也就是說，資方的私人利益與社會的公共利益，經常是矛盾衝突的。反之，工人與公眾的利益才是一致的。

自從台灣的重大工程採國際聯合承攬制度後，幾乎是相同幾家跨國大營造商統包。³³政府採購法採用價格最低標，營造業者在低價搶標的市場結構下，為了趕工及節省成本，率先被刪減的就是勞安經費。從日治時期至今營造業特有的層層轉包制度，使企業的職災賠償責任被稀釋，出事的都是第一線最下包的受僱工人，職災賠償卻囿於法令而無法向主要承攬企業求償（林楨中、王澤雄，2003；張隆盛，廖美莉，2003；蘇宜士，2005；江委塘，2010；鄭雅文等，2013）。³⁴個別廠商若為了降低安衛成本而造成更多工殞，代價就轉至全社會承擔。如此，圖利了個別廠商，卻削弱了國力，這恐怕是當代工殞碑必須翻轉之前的歷史敘事，重新說一個有關於工殞與公共利益的故事。

建碑不是事件的終結，而是論述的起點。當代對博物館展覽敘事的分析，多強調包容、反省多元歧異的觀點，引發觀眾的提問與反思，而非對觀眾提供終極答案，才能促成互為主體性的觀眾經驗（陳佳利，2007：141；張婉真，2014：221）。博物館多由官方耗資經營，承載官方史觀，有相對明確欲傳遞的教育作用，觀賞者也多是買票入場的特定觀眾。但紀念碑散佈在公共領域，或是交通要道，或是商場附近，或是休息站，是免付費的人潮往來之處，任何人都可以親近、使用紀念碑進行不同的行動與詮釋／反詮釋，不管是獻花還是塗鴉，甚或是被大眾棄之不顧，都呈現了某種政治現象。雖說原始碑文會決定了歷史敘事的主軸，但建碑之後所衍伸的社會囑目、討論、行動，才能真正呈現多元視角的集體記憶。

就算是解嚴後建立的「傳承型工殞碑」，其中也不乏誇耀工程成果、肯認工人犧牲的敘事觀點，主要原因多是由於建碑者就是營造公司及發包單位，歷史敘事便不免受限於官資強調「發展」的共同利益。至於相對有進步意識的「政治型工殞碑」，或由工人抗爭的「參與型工殞碑」，若有不同過往的意義，應該是看建碑後能否再衍伸更具體的行動，引發更廣泛的社會討論，否則就是以進步的光環，延襲昔日安撫工人的作為。蒐尋網路

33 如日資鹿島、日資熊谷、台資大友為（即台泥辜家轉投資的企業）同時承攬了台北捷運及台北101，公司化後的榮工處（即現「榮工工程公司」）則同時列名在台北101與雪隧的工程團隊。

34 勞基法規範勞資關係裡的職災補償，但營造業多重外包都是承攬關係，故而最下包的工人僅能向直接雇主求償，中上層大包商僅有連帶責任。直至二〇〇二年工人推動完成立法的「職業災害勞工保護法」才將承攬關係也納入職災補償的直接責任，但實務上，很多下包工人連勞保也沒有，更難以舉證勞雇關係而求償無門。



資訊，有人在臉書上發文分享在旅遊途中與台北 101 伙伴碑相遇的心得與相片，³⁵有國小教師以高捷工殤碑作為戶外教學的教案，³⁶更有教師將北捷潛水夫症碑列入台灣的人權景點，³⁷以及上一節所述女學會將旗津女工碑納入性別平等教育教材等。這些來自民間自發的傳播作用，也許是親臨現場、研讀資料、或觀賞紀錄片後而獲得的「借用記憶」（Halbwachs, 1980）、「義肢記憶」（Landsberg, 2004），都豐富了我們對歷史的理解，形塑自身的認同，也增加集體記憶的多元素材，得以跨世代對話。

工殤碑佔定了一個城市空間，任何人都可以自主與其發生關聯、形成對話。在未來的時間長流裡，因為空間與物件的具體存在，大眾得以自發性地連結意義，擴散討論，打持久的陣地仗，讓有階級、性別、族群觀點的集體記憶出土。歷史的多重敘事就在碑文的空白處，由後人來填寫。

35 港九電器工程電業器材職工會網站／主題：台北大廈伙伴紀念碑。

<http://www.eeunion.org.hk/forum/index.php?topic=1501.0>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

36 郭怡君、楊琇媖、吳麗媚、劉育豪，〈關懷「殤」心，遠離「傷」心：高雄市工殤紀念碑人權教案〉。

<http://www.nylon.org.tw/main/docs/elem3kuo.pdf>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

37 吳瑞元，〈2015 人權教育工作坊二：人權景點教學探究研習省思〉。

http://qsirabc.blogspot.tw/2015_12_01_archive.html。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。



參考書目

一、中文

子安宣邦

2007 〈戰爭之國與祭祀之國〉。《國家與祭祀》，頁 166-174。香港：新華書店。

三立新聞網

2017 年 1 月 4 日 〈便利的代價…45 捷運工骨痛如針扎〉。《新聞深一度》。網路影音資料，
<https://www.youtube.com/watch?v=m2BVwLMM5c4>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

王明珂

2015 《反思史學與史學反思：文本與表徵分析》。台北：允晨。

互助營造公司

2012 《台灣營造業百年史》。台北：遠流。

台北捷運 20 週年網頁

2016 年 3 月 28 日 〈台北捷運生日快樂！邀請各界共同慶生「轉動幸福城市特展」正式開幕〉。
<http://20metrotaipei.nv.com.tw/newsdetail.php?no=c51ce410c124a10e0db5e4b97fc2af39>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

外勞情報資訊站

2007 年 4 月 29 日 〈外勞工殤紀念碑取名「四面八方」〉。轉引《中國時報》。
http://www.leaderex.com.tw/front/b3/b3_2-155.html。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

行政院工程會官網

〈政府採購協定〉。
http://www.pcc.gov.tw/pccap2/BIZSfront/MenuContent.do?site=002&bid=BIZS_C09901851。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

行政院國軍退除役官兵輔導委員會

2014 〈榮工事蹟篇肆、重大工作回顧〉。《流光遁影・再展風華》，頁 51-115。台北：台北市國軍退除役官兵輔導委員會。



江委塘

2010 〈鷹架上的悲歌—營造業職災勞工及家屬生活適應與社會工作介入之探討〉。亞洲大學社工系碩論。

李元唐、陳幼華、林建華、王慶麟、蔡榮禎、劉國慶、劉嘉哲、戴祖明、謹家瑞、張思

2005 〈台灣世曦參與捷運建設經驗－與臺北捷運共同成長的回顧與展望〉。《捷運技術》49：29-52。

李子寧

1997 〈殖民主義與博物館：以日據時代台灣總督府為例〉。《台灣省立博物館年刊》40：241-270。

何培夫

2001 《台灣碑碣的故事》。南投：台灣省政府。

何玉華

2016 年 12 月 1 日 〈「尋找捷運潛水夫」紀錄片揭北捷職災工人血淚〉。《自由時報》。
<http://news.ltn.com.tw/index.php/news/life/breakingnews/1904490>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

余倩如

2003 《我不潛水、我有潛水夫病-台北捷運潛水夫症職業病勞工抗爭歷程對工人自身之影響與改變》。世新大學社發所碩論。

吳乃德

2008 〈書寫民族創傷：二二八事件的歷史記憶〉。《思想月刊》8：39-70。

吳瑞元

2015 年 12 月 27 日 〈2015 人權教育工作坊二：人權景點教學探究研習省思〉。《瑞元老師報告》部落格。http://qsirabc.blogspot.tw/2015_12_01_archive.html。檢索日期，2018 年 3 月 11。

李宗榮

2007 〈在國家權力和家族主義之間：企業控制與台灣大型企業間網絡再探〉。《台灣社會學》13：173-242。

金寶瑜

2005 《全球化與資本主義危機》。台北：巨流。



周婉窈

2014 《少年台灣史：寫給島嶼的新世代和永懷少年心的國人》。台北：玉山。

林楨中、王澤雄

2003 《營造業重大職業災害分析—不安全行為及狀況》。新北：行政院勞委會勞工安全衛生研究所。

林鐘雄

1987 《台灣經濟發展四十年》。台北：自立晚報。

唐文慧

2005 〈高雄旗津「25 淑女墓」的故事〉。蘇芊玲、蕭昭君主編《大年初一回娘家---習俗文化與性別教育》，台灣性別平等教育協會策劃，頁 134-140。台北：女書。

2013 年 4 月 3 日 〈25 淑女墓與女性勞工〉。《自由時報》讀者投書。
<http://talk.ltn.com.tw/article/paper/667412>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

程啟峰

2008/04/02，〈高捷工殤紀念碑揭碑 緬懷捷運殉職勞工〉。《大紀元》轉引中央社記者程啟峰高雄二日電。<http://www.epochtimes.com/b5/8/4/2/n2068082.htm>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

陳佳利

2007 《被展示的傷口：創傷與記憶的博物館筆記》。台北：典藏。

陳其南

2010 《臺・博・物・語：臺博館藏早期臺灣殖民現代性記憶》。台北：國立台灣博物館。

張婉真

2014 《當代博物館展覽的敘事轉向》，台北：北藝大，遠流。

張隆盛，廖美莉

2003 《我國營造業管理制度之檢討與變革》。財團法人國政研究基金會。

曾健民

2005 《1945 破曉時刻的台灣：八月十五日後激動的一百天》。台北：聯經。



曾國棟

2004 《台灣的碑碣》。台北：遠足文化。

曾鴻儒、黃立翔

2006 年 6 月 17 日 〈偉大工程…血淚交織史〉。《自由時報》。
<http://news.ltn.com.tw/news/focus/paper/77108>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

賴映秀

2013 年 12 月 18 日 〈榮工公司敗訴卻不還資遣費，勞工：看透政府！〉。《ET today 新聞雲》。
<http://www.ettoday.net/news/20131218/307981.htm>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

港九電器工程電業器材職工會網站

2009 年 9 月 13 日 〈主題：台北大廈伙伴紀念碑〉。<https://forum.eeunion.org.hk/index.php?topic=1501.0>。
檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

郭怡君、楊琇媖、吳麗媚、劉育豪

《關懷「殤」心，遠離「傷」心：高雄市工殤紀念碑人權教案》。
<http://www.nylon.org.tw/main/docs/elem3kuo.pdf>。檢索日期，2018 年 3 月 11 日。

經典雜誌

2006 《台灣醫療四百年》。台北：經典雜誌。

游長安等 41 人

1998 《國家損害賠償申請書》。

曹欽榮

2015 〈第九章 紀念博物館和轉型正義〉。《記憶與遺忘的鬥爭—卷二：記憶歷史傷痕》：頁 136，
台灣民間真相和解促進會編。新北：衛城。

盧俊義

2017 年 4 月 20 日 〈話說八田與一先生的銅像和殉工碑〉。《蘋果日報》讀者投書。
<http://www.appledaily.com.tw/realtimenews/article/new/20170420/1101667/>。檢索日期，2018 年
3 月 11 日。

蔣琬斯

2017 年 3 月 19 日 〈高雄性別地景：從廿五淑女墓到女性勞動紀念公園〉。《自由時報》讀者投書。



<http://www.appledaily.com.tw/realtimenews/article/new/20170319/1079834/>。檢索日期，2018年3月11日。

華視午間新聞專題報導

2016年5月2日 〈首例！捷運工人集體罹絕症！〉。網路影音資料：
<https://www.youtube.com/watch?v=VdZEEGo2XQQ>。檢索日期，2017年03月10日

蘋果日報旅遊中心

2013-08-07 〈「鬼景點」：旗津區二十淑女公墓最誘人〉。《蘋果日報》。
<http://travel.ettoday.net/article/252278.htm>。檢索日期，2017年6月28日。

鄭天浚、牛柯琪、吳心誠

2000 《異常氣壓（含潛水俠病）作業引起之職業疾病認定參考指引》。勞動部。

鄭雅文、鄭峰齊、陳怡欣

2013 〈第二章 職業傷病知多少？台灣的職場結構與職業傷病問題〉。《職業，病了嗎？待修補的職業健康保護機制》由鄭雅文、鄭峰齊主編：頁27-52。新北：群學。

檜山幸夫

2013 《重新審視日本的「戰死者祭奠」》。Nippon.com 走進日本。
<http://www.nippon.com/hk/in-depth/a02402/>。檢索日期，2016年8月2日。

鍾秀梅

2011 《發展主義批判》。高雄：春暉。

顧玉玲

2008 〈勞動者的血汗印記：工殤紀念碑與歷史記憶〉。《台灣社會研究季刊》72：229-252。

2016 〈長途漫漫：台北捷運潛水夫症工人追蹤紀實〉。《邊境：全球華文文學星雲獎報導文學得獎作品集》，公益信託星雲大師教育基金編，頁13-87。台北：聯經。

2016年1月29日 〈台北捷運潛水夫症工人紀念碑，是試金石，還是遮羞布？〉。《Etoday 專欄評論》。http://www.ettoday.net/news/20160129/639939.htm?feature=profile_014&tab_id=343。檢索日期，2018年3月11日。



二、外文

Burke, Peter.

- 1997 “History as Social Memory”. *Varieties of Cultural History*, pp. 43-59. NY: Cornell University Press.

Connerton, Paul.

- 1989 *How Societies Remember the Past*. Cambridge: Cambridge University Press.

Harvey, David

- 2005 “Uneven Geographical Developments”. *A Brief History of Neoliberalism*, pp.87-119. NY: Oxford University Press.

Halbwachs, Maurice.

- 1980 [1950] Francis J. Ditter, Jr. and Vida Yazdi Ditter (trans.) . *The Collective Memory*. New York: Harper Colophon Books.

Harrison, Rodney.

- 2008 “The Politics of the Past: Conflict in the Use of Heritage in the Modern World”. In: Fairclough, G. (et al, Eds) , *The Heritage Reader*. pp.177-190. Arbingdon: Routledge.

Huyssen, Andreas.

- 2003 *Present Past: Urban Palimpsests and the Politics of Memory*. California: Stanford University Press.

Landsberg, Alison.

- 2004 *Prosthetic Memory: The Transformation of American Remembrance in the Age of Mass Culture*. New York: Columbia UP.

Olick, Jeffrey K. and Robbins, Joyce.

- 1998 “Social Memory Studies: From ‘Collective Memory’ to the Historical Sociology of Mnemonic Practices.” *Annual Review of Sociology* (24): 105-40.

Robterson, Jennifer.



1991 *Native and New Comer: Making and Remaking a Japanese Country*. Berkeley, CA: University of California Press.

Simine, Silke Arnold-de.

2013 *Mediating Memory in the Museum: Trauma, Empathy, Nostalgia*. Basingstoke: Palgrave Macmillan

Urry, John.

1996 “How Societies Remember the Past”. In Fyfe, G. & Macdonald, S (eds.),*Theorizing Museums*, pp. 45-65. London: Blackwell Publishers.

Young, James E.

1993 *Texture of Memory: Holocaust, Memorials, and Meaning*. London : Yale University Press



Labor Sites as Battlefields: The Historical Narratives and Collective Memories Based on Workers' Monuments of Construction Industry in Taiwan

Ku, Yu-Ling*

ABSTRACT

This study focuses on the historical exploration of workers' monuments in the construction industry. There are plenty of monuments next to the roadside, reservoirs, buildings, tunnels, and railway stations. What does those monuments express based on the three periods of time based on the Japanese colonized, the National Government ruled, and Martial Law lifted. According to the history of Taiwan modern construction more than a century, the transition of the regime are closely linked with the military construction, from the colonial period to raise the military's contractors, to a large number of post-war veterans made up of the composition of the campaign and labor continuity. The historical narratives presented by the workers' monuments are mostly praising sacrifices, and rare reflections on labor safety.

As to those workers' monuments built after Martial law lifted, are there historical narratives different from previous ones because of the process of globalization of capital and labor, political loosening and the rise of civil society? I explored the political and economic context of building workers' monuments in construction industry by studying historical documents, analyzing the form and content of the monuments after fields exploration. According to the tripartite wrestling from labor, capital, and government, I divide workers' monuments into three types of heritage, political and participatory types, and analyze the possible collective memory of the reproduction.

Keywords: workers' monuments, construction industry, occupational injury, collective memory, historical narrative

* Ph.D. Program in Cultural Heritage and Arts Renovation Studies. Taipei National University of the Arts.

