

沈默的技術

——嘉南平原上的拼裝車*

林崇熙

雲林科技大學共同科副教授

摘要

幾十年來，拼裝車在嘉南平原上擔負著農村運輸動脈的角色；在沒有正式的牌照的情況下，卻也一直在道路上安然行駛而不會被取締。本文即回溯歷史來探討拼裝車在戰後台灣的社會環境與物質條件下如何興起，而所謂的「蔣經國牌」、台灣社會的需求、與農民使用拼裝車的「正當性」等提供了拼裝車特殊的生存環境。在這其中，拼裝車業者以彈性設計、彈性製造、價格優勢、量身訂作、體貼服務等區位優勢，為拼裝車在公路運輸發達的今日仍然掙得一席之地。相較於台灣汽車（組裝）工業數十年來一直無法自主的情況，拼裝車的案例能夠提供我們許多省思的空間。

關鍵詞

☞ 拼裝車、台灣、技術史

* 本文曾在高雄國立科學工藝博物館「臺灣科技史研究與博物館蒐藏」學術研討會（1999年3月19日）中發表。感謝吳泉源、王玉豐、顏鴻森、與匿名評審的寶貴意見。

一、前言

廣大的嘉南平原是台灣最重要的穀倉。不管政壇上的政客們如何地爾虞我詐，也不管第四台的股市明牌如何地口沫橫飛，溫馴的農民總是默默地提供最寶貴的糧食給統治者與民眾。在糧食生產系統中，運輸猶如人體的血管，將必要的物資交互流通，維繫著各方良好的協調與運作。在嘉南平原的糧食生產中，擔負起運輸大任的不是數十年來受盡政府保護的汽車工業，更不是進口車的天下，而是毫不起眼且一直受到政策打壓的拼裝車。

數十年來，在鄉間、海邊、山裡、田間、溪底、泥濘等各種正規貨車所無法勝任的地方，總可以看到拼裝車的身影；不管是農田填土整地、運輸稻穀蔬菜、運送農用材料器械、或至溪底河谷去搬運砂石，不管是一般農舍建築或是重大工程建設，都仰賴拼裝車的土裡來土裡去。然而，數十年來，對廣大農村如此重要的拼裝車卻一直沒有合法的地位；同樣是汽車（組裝）工業，拼裝車不但沒有政府的強力保護與扶植，反倒是不斷地受到政策的壓抑。但從另一方面來看，拼裝車卻也一直能有其生存的空間；究竟是以什麼樣的區位優勢使得拼裝車廣受農民的肯定，而不若台灣的汽車（組裝）工業飽受社會的訾議？為何政府對拼裝車的取締行動數十年來總是虎頭蛇尾又曖昧？為何有政府政策支持且以重金砸在廣告上的汽車／貨車無法取代上不了檯面的拼裝車？這都有待從拼裝車的歷史演進與社會性格等來仔細分析。

二、「拼裝」的意象

「拼裝」一詞給人的意象通常是負面的。過去兩年間，為了高速鐵路此台灣跨世紀的重大工程，主張用日本系統的「中華高鐵」與用歐洲系統的「台灣高鐵」卯足了勁來較量競標，最後由「台灣高鐵」驚險得標。「台灣高鐵」所提出的歐洲系統是法國與德國高鐵系統的聯盟產品，在此競爭過程中，其對手對此安全性提出很大的質疑。《新新聞》在專訪大陸

工程總經理殷琪時即問：「幾位立委到歐洲考察回來之後，質疑高鐵是破銅爛鐵，是法、德拼裝車，妳同意這樣的指控嗎？」¹換句話說，「拼裝車」意味著「不專業」與「不安全」。這般的負面印象同樣出現在台灣自美國採購F16戰機之後，一年之內發生了兩次失事事件，立委蔡同榮以〈買到拼裝機種，忠烈遺族增加，我淪為戰機實驗場？〉一文質疑道：

台灣向美國採購的F16戰機既非正統的F16A/B型，也非先進的F16C/D型，卻是由老舊性能的A/B型改裝的所謂壽命中期改良型也就是MLU型，這種由老舊的A/B型設計要裝上先進的C/D型裝備，就好像一部拼裝的升級電腦一樣，不出事也難。²

個人電腦的發展持續朝向以標準化、模組化、規格化的零件來組裝符合消費者需求的個人電腦，也越來越多的消費者接受這般的組合觀念，特別是台灣為世界前十大個人電腦品牌的代工組裝基地。雖然如此，仍然有許多消費者一聽到「組裝PC」，就會聯想到類似「拼裝車」的負面印象，而對組裝PC缺乏信心。有些CPU代理商為了扭轉這個不利形象，以加強其所代理的CPU之銷售，因而推出「個人電腦護照」與「CPU三年保證」，企圖改變消費者認為組裝PC「不夠專業」與「沒有保障」的「拼裝」負面形象。³由此可見，縱然組裝PC與品牌PC的軟硬體一模一樣，但「拼裝」的形象卻影響消費者的意願甚鉅。

上述的負面「拼裝」意象不管是「不專業」、「不安全」、或「沒有保障」，都源自「系統性」的考量。事實上，任何東西都是由各式各樣的零件或元素所組成，其運作良好與否的關鍵就在於各項組成零件或元素之間的互動狀況。就如同把一隻大象與一對翅膀拼湊一起去飛翔，其所需要

1.《新新聞》553期，見<http://www.journalist.com.tw/weekly/old/553/article059.html>

2.蔡同榮〈買到拼裝機種，忠烈遺族增加，我淪為戰機實驗場？〉《自由時報》（民國88年1月26日）

3.〈提昇組裝PC的價值〉，<http://www.synnex.com.tw/supply/net-24.htm>

的碩大翅膀與超強的心臟大概就無法令人想像。正是基於此種「系統性」的考量，拼裝的東西若能運作良好，也不全然會被排斥，此可由下列一段BBS上討論科幻電影的對話表徵出來：

就算以現在的眼光來看ST的第一部電影，都還很引人入勝，可是SW就差了，太空船看起來像拼裝車，兩個破爛的機器人……⁴

well，反過來說，拼裝車能進行宇宙航行，破銅爛鐵的機器人能夠精通6M種語言兼hack各種系統兼掌控一台拼裝車，這種世界是不需要未來的科技感的，因為那就已經在生活中了。⁵

也就是說，「拼裝」的負面意象除了來自「系統性」的功能意義外，更有來自「意義網絡」的影響。「意義網絡」是我們觀看世界的方式，內涵著我們的價值觀（來自文化環境與個人之交織）與行為動態，常是權力者所欲掌握的對象。⁶ 我們習以通過意義網絡的經驗來判斷外在事物，對於陌生的事物或觀念有著潛在排斥傾向。因此，當所謂的「拼裝」是相對於「現有熟悉事物」（不管是實體，或是品牌上的效果）而有的意象時，就容易出現被排斥的現象；特別是當掌握發言權的權力者或既得利益者對「拼裝」進行「污名化」。然而，「系統性」功能效果有著補足「拼裝」在「意義網絡」上的負面影響；不僅是上述科幻電影中的「拼裝」太空船能夠因其宇宙航行的優異性能而被肯定，就連現實生活中的組裝電腦也因其

4. ST指電影「Startrek」（中譯：星艦迷航記）；SW指電影「Star War」（中譯：星際大戰）。

5. 6M種語言為6Million（六百萬）種語言。此段BBS文章出自CaptainKirk@bbs.ee.ntu.edu.tw (Captain James T. Kirk)(Re: 賀！ST榮獲十大最佳科幻片第二名)，於台大電機Maxwell站。（民國87年10月12日）

6. Judy Giles and Tim Middleton Studying Culture: A Practical Introduction, (Oxford: Blackwell, 1999)

功能良好與價格便宜而廣為台灣大眾所接受。⁷

由上述可見，不管是高鐵、戰鬥機、電腦、或是太空船，「拼裝」的意象一般而言是負面的。然而，不同的行動者(actors)在對「系統性」、「安全性」、「專業性」、「功能性」、「經濟性」等諸多因素的綜合考量下，「拼裝」是有可能在某種程度與脈絡下被接受的；換句話說，「拼裝」並非全然沒有生存的空間。

本文所欲探討的農用拼裝車在社會上幾乎一直以負面的形象出現。例如《交通與安全月刊》不時痛陳應加強取締拼裝車。⁸而元智大學課外活動組「社團經營學」之「戶外活動策劃」中，亦勸告學生：

如需選用交通工具時，應選擇車況良好者（避免雇用貨車及拼裝車），乘機車出遊，務必要戴安全帽，更不要無照駕駛汽車，以確保自身安全。承租交通工具，必須符合安全合法的規定。⁹

為什麼拼裝車在台灣奔馳了幾十年，在廣大的鄉間與各項工程建設中扮演著重要的角色，但仍然無法得到政府的正式肯定，也無法得到社會論述的正面回應？如果拼裝車的負面印象是來自其「系統性」、「安全性」、與「專業性」等方面的缺憾，則為何政府不訂下安全規範，以確保全民的交通安全？¹⁰為何五十年來快速增長的機動車輛，與雨後春筍般的汽車製造廠、汽車進口代理商等，無法取代拼裝車的社會角色與地位？

7. 根據資策會的調查，由電腦經銷商依據消費者需要而裝配的組裝PC，連續三年超越有品牌的個人電腦，拿下國內家用電腦市場銷售量的冠軍寶座。見〈提昇組裝PC的價值〉，<http://www.synnex.com.tw/supply/net-24.htm>

8. 王淵宗〈淺談公路監理業務之省思〉《交通與安全月刊》，第292期，（1995）；高寧〈便宜沒好貨——拼裝馬達三輪車成殺手〉《交通安全月刊》，第292期，（1995）；〈由保持安全距離瞻望花蓮交通遠景〉《交通與安全月刊》，第298期，（1995）

9. 元智大學課外活動組〈行動最高指導原則——快樂出門、平安回家〉，<http://www.yzu.edu.tw/yzit/st/ExtraAct/manage/travel.htm>，民國86年11月24日。

10. 拼裝車業者M1與M2都表示，如果政府願意接納拼裝車，他們很樂意製造出符合政府安全規範的拼裝車。

三、拼裝車的興起

拼裝車在台灣的興起可追溯到二次大戰結束之際，在民生物資缺乏的情況下，社會需求與鐵工師傅的技術與腦筋成就了拼裝車的出現。五十年來經歷了台灣農村的復興與大失血、各項工程建設的黃塵滾滾、與產業結構的巨大轉換，拼裝車依然在台灣的鄉間與街頭擔負著經濟運轉的動力。政府法令一直沒有正式承認拼裝車的合法地位，自然也沒有對拼裝車的製造有所鼓勵與幫助；相對於台灣汽車業數十年來不斷地被詬病無法自立自強，拼裝車卻以其獨特的社會區位，不但在台灣運輸上掙得一席之地，也令政府數十年來無法消滅之。以下將從貨運需求、農村需求、嘉南平原的糖業變遷、拼裝車的競爭區位等四個面向來探討這個特別的現象。

貨運需求

拼裝車在台灣的興起，可先由貨運上的需求來觀察。二次大戰後初期，台灣資源相當缺乏，不但尚未建立運輸製造業，連外國貨車也難以進口。中南部有貨運需求的業者即結合鐵工師傅到左營向政府標下報廢舊日本軍車零件來組裝貨車（當時南台灣舊軍車都集中到左營）。每五台軍車的零件可組成一台貨車；每十台組成之貨車，政府抽六台，業者自得四台。¹¹接著，業者到高雄買中古貨車車身及舊日軍吉普車引擎來組裝三輪汽車（圖一）。¹²其後，則常從高雄中古零件商獲得以廢五金進口之日本貨車中古零件。¹³戰後物資缺乏的年代中，台灣商人與鐵工師傅在窮則變，變則通的動腦筋下，將各式報廢物資重新組合而成就了拼裝車，可說

11. 這裡所謂的日本軍車包括戰時徵用之民間貨車(M4訪問紀錄)。各受訪者身份於本文之代號分別為：拼裝車製造者M；拼裝車使用者F；政府官員O。
12. 受訪者M3表示，在民國四十年代，組裝三輪汽車的生意極好，生意從南到北均有。待其後日本原裝三輪汽車(引擎大，相當於汽車引擎，氣冷式)，就不再組三輪汽車，改成組裝四汽缸拼裝車。
13. 民國五十年代亦曾使用越戰美軍之報廢吉普車零件，民國六十年代以後則會從美國進口報廢軍車之加力箱，但大致而言，仍以日本中古零件為最大來源(M1訪問紀錄；M2訪問紀錄)。



圖一、民國四十年代的三輪汽車車行，其車均拼裝而來，但有工廠登記，且領有牌照。位於斗六市文化路。（M3受訪者提供）

是早期的資源回收。¹⁴

貨運上的需求刺激了拼裝車的興起，可由砂石載運方面來觀察。戰後初期的砂石載運是以牛車為主，就速度與運量而言，都有著甚大的限制；拼裝車不但在這兩方面遠勝牛車，其四輪傳動之設計，可進入河床與任何工地，更非一般二輪傳動之貨車所能比擬。以民國四十年代阿公店水庫之

14. 這種情況在戰後的日本也有類似的發展。日本在二次大戰結束後物資缺乏的艱難時期，交通工具相當缺乏，民眾常得走上十幾公里的路程去買糧食，實在是生活的一大負擔。1946年本田宗一郎偶而發現了陸軍在戰時所用的六號無線電發電用小型引擎，靈機一動就把這台引擎搭配在自行車上，做出了機動自行車，受到非常大的歡迎，也成就了日後的本田機車／汽車(HONDA)的最重要基礎。見Yves Derisbourg著，楊淑女譯《機械天才HONDA》(台北：九儀出版社，1996)，頁51-52；陳再明《本田神話》(台北：遠流出版社，1997)，頁53-54。

興建過程來看：

民國四十年代左右，時值阿公店水庫興建期間，砂子需求量大，業者每天凌晨就得將前一天晚上裝滿的砂子用牛隻載運至大崗山阿公店水庫工地。路途不便，一天祇能一趟來回。為節省時間，於民國四十一年期間，業者即開始改用兩輪手搖柴油引擎汽車，後拉木質車斗（俗稱牛角仔車）來載運砂子，以增加收入。隨後拼裝柴油引擎鐵牛車相繼加入營運。¹⁵

隨後，台灣在民國五十年代透過美援、農業生產復興、與外銷輕工業產品，逐漸在經濟上站穩了腳步；而隨著反攻大陸逐漸變成不可能，國民黨政府也逐漸將眼光放回台灣的建設上。¹⁶民國六十年代開始的各項建設以「十項建設」做主軸，對於台灣日後的政治、經濟、以至於拼裝車的發展，都有著長足的影響。¹⁷「十項建設」包含著眾多土木工程，其所需之大量砂石率多採自河沙，此非當時僅能後輪傳動的貨車所能勝任。此外，民國61年行政院長蔣經國宣示「加速農村建設九大重要措施」後，農村展開許多公共建設，而在崎嶇山區或鄉間小路進行之農村建設所需載運的砂石，亦大都仰賴四輪傳動的拼裝車。¹⁸由此可見，不管是戰後初期的貨運需求，或是經濟建設所需的砂石運輸，在一般貨車無法勝任的情況下，提供了拼裝車一個非常重要的發展環境。

農村需求

拼裝車興起的另一個源頭是農村需求。戰後初期的台灣農村仍然以耕

15. 高清榮〈五里林庄交通演進過程及運輸方式〉《高雄文獻》，第18期（1998），頁56。

16. 若林正文《台灣—分裂國家與民主化》（台北：月旦出版社，1994）

17. 所謂的「十項建設」包括高速公路、桃園國際機場、核能電廠、蘇澳港、台中港、大煉鋼廠、大造船廠、鐵路電氣化、石油化學工業、北迴鐵路等。

18. 蕭國和〈論台灣農村拼裝車輛的存廢與課稅問題〉《夏潮》，第三卷，第一期，（1977），頁44。

牛為主要的耕作動力，及以牛車為主要的運輸工具。¹⁹機械成為耕作動力與運輸動力，並不僅是技術進步的結果，而更是受到戰後農業政策與產業結構變遷的重大影響。戰後所推動的土地改革雖然提高了自耕農的比例，卻也造成了台灣農業嚴重的零細化，而導致難達經濟規模。²⁰其次，政府透過徵收（包括地租、教育捐、國防捐、公有地地租）、強制徵購（包括公有地隨賦徵購、公有地隨佃徵購、大中戶餘糧徵購、預借徵購）²¹、物物交換（肥料換穀）²²等大量吸取了農村的資源，也等於對農民變相加稅。再者，農民的收益與生活受到低糧價政策影響甚大。²³在此等農業政策下，農家每戶所得遠不如非農家所得²⁴，農家每人所得僅達非農家每人

-
19. 至民國60年，台灣仍有328,235張改良犁、122,807張在來犁、36,988張蜈蚣犁、88,805台牛車，而耕耘機為22,709台，則可見在民國六十年代初期，牛仍然為農村的重要動力。見陳銘福《台灣農業機械化與農村經濟建設之研究》（台北：成文出版社，1981），頁50。不過，到了民國六十年代中後期，耕耘機已經取代牛而成為主要動力了。見Hu, Tai-li, "My Mother-in-law's Village: Rural Industrialization and Change in Taiwan," (Taipei: Academia Sinica, 1984), pp. 190-214.
 20. 土地改革後，平均每個農戶的耕地約為一甲左右，距離二至三甲的經濟規模甚遠。見劉進慶、涂照彥、隅谷三喜男《台灣之經濟——典型NIES之成就與問題》（台北：人間出版社，1993），頁60-63。
 21. 國民黨政府利用「強制徵購」來獲得稻米，自民國39年至民國54年間，公定收購價格平均低於自由市場價格約三成。見劉進慶《台灣戰後經濟分析》，頁137-141。
 22. 「肥料換穀」是最被詬病的制度。國民黨政府透過肥料專賣體制，以米肥不等價交換的形式來剝奪農民的生產剩餘，可說是農民在田賦、房捐、隨賦徵購、農業綜合稅等稅捐之外的另一項隱藏稅。難怪余玉賢稱「台灣農民是糧食局的雇農」，見余玉賢《余玉賢先生論文集》（台北：余玉賢先生紀念集暨論文集編輯委員會，1994），頁8、29；徐玉珠《台灣農業捐稅問題之商榷》（《台灣銀行季刊》，第23卷，第1期，（1972），頁41-50。
 23. 低糧價政策乃為控制惡性通貨膨脹、確保軍糧與公務員糧食的穩定、創造廉價工業勞力的條件。見林崇熙《經濟產業X雲林縣發展史X雲林：雲林縣政府，1997》，頁131。
 24. 於民國59年，農家每戶所得僅為工人家庭所得的82%，職員的62%。見陳山森《台灣農家所得偏低的研究》（台北：成文出版社，1980），頁10。

所得的58%而已。²⁵更值得注意的是，在農家這般低所得中，純農業收入所佔的比例自民國55年的66%，快速降至民國69年的26.4%。²⁶當大部分農民無法以農業維生時，年輕人就大量外流至大城市了。

農村骨幹人力的大量外流，直接反映出來的現象就是農村人口老化。²⁷其衍生的現象包括勞力不足、工資昂貴、與耕作粗放；在耕牛亦不足的情況下，農村漸漸地引進俗稱「鐵牛」的耕耘機來耕種或代人耕種。²⁸戰後初期雖然就自美國引進曳引機，但僅侷限於台糖使用。殆民國45年開始自製耕耘機，且於民國47年於各地分設七個農業機械推廣站後，農業機械化才開始進行。²⁹而農民在耕種之餘，有人即將耕耘機轉化為運輸工具。郭雨新在第一屆省議會（民國48～49年）即提案建議「耕耘機裝貨載運應加輔導」：

查近來農村使用耕耘機漸為普遍，公路上時有載客載貨之耕耘機，與卡車、客車等在路上行駛，甚為危險。耕耘機本來所載之貨物應屬農產物及農家用品，其行駛距離較短，危險率亦較少。但因有一部份利用耕耘機攬載商品，駕駛人未諳交通法規及駕駛技術未達熟手，恐發生意外。乃於本屆第二次大會對耕耘機裝貨載運，應注重下列輔導：一、對耕耘機改裝的四輪卡車，為期交通安全計，應有一定的規格規定。...³⁰

25. 李登輝《台灣農業發展的經濟分析》（台北：聯經出版事業公司，1980），頁237。

26. 谷蒲孝雄《台灣的工業化：國際加工基地的形成》（台北：人間出版社，1992），頁49。

27. 以雲林縣為例，在民國84年農戶工作指揮者的平均年齡是54.2歲。見行政院主計處《中華民國八十四年台閩地區農林漁牧業調查初步綜合速報》（台北：行政院主計處，1996），頁106。

28. 經合會在民國59年調查耕耘機購買動機，以代耕賺錢（24.75%）、省工（21.81%）、家工不足（20.34%）、耕牛不足（11.76%）為最主要因素。見陳銘福《台灣農業機械化與農村經濟建設之研究》，頁55。

29. 陳銘福《台灣農業機械化與農村經濟建設之研究》，頁45-46。

30. 郭雨新《議壇二十年》（編者自印，1969），頁381。

雖然在民國四十年代末期已出現農用拼裝車，但並未立即造成風潮。早期農用拼裝車的引擎主要是以耕耘機的機頭與機車引擎來改裝。耕耘機機頭除了能當運輸動力外，更可當噴農藥與抽水的動力；因此，耕耘機的普遍性直接影響拼裝車的零件貨源。耕耘機的普遍性受到下列幾個因素影響。首先，如前所述，農業機械化的誘因來自人口外流所造成的人口老化與勞力不足；但台灣農村人口開始大量外流於民國五十年代中期的輕工業外銷產業蓬勃發展時方見之。其次，台灣在進口替代與發展工業的政策下，希望自製耕耘機，而禁止外國耕耘機進口。郭雨新即曾在第三屆臨時省議會（民國46～48年）對糧食局局長李連春質詢：

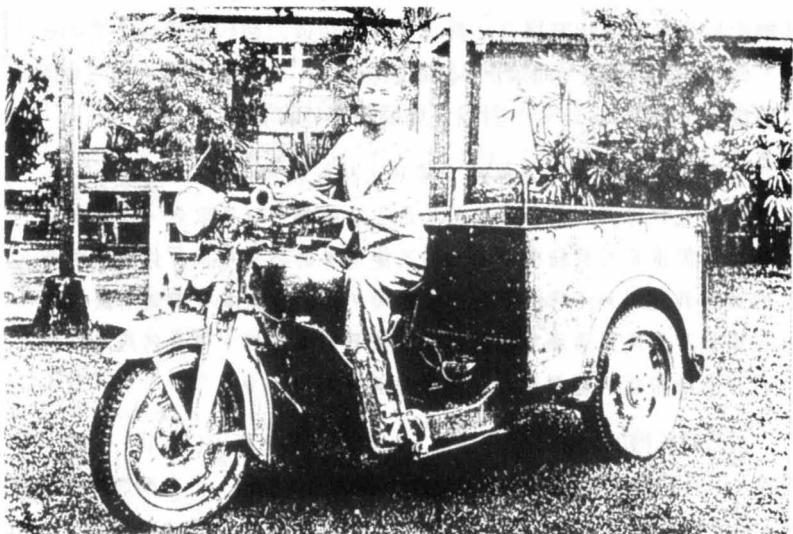
糧食局局長報告台灣為保護工業禁止耕耘機與tractor之輸入，我要向局長說你為人很會爭取，凡是你爭的都可以爭取到，惟有現時對農耕很重要的耕耘機，只一張不能進口的公文一來，你就不吭氣的放過氣[去]，我想決不是這樣的人。我們看到本省工業所做的耕耘機是不是達到標準？如達到標準始予保護才對。但看到八月一日的自立晚報說，臺製耕耘機試驗結果，確實差。³¹

台製耕耘機的問題不僅在品質上，更在價格上高出日本貨一大截，使得收入低落的農民更難以購買。此外，農機需要油料，而台灣燃料價格偏高，且於鄉下購油不便，費時費錢，一旦油料短缺，農機不動又費力，如此亦減低農民購買農機的意願。³²這般的問題，則有待民國六十年代經濟快速發展、農村外流人口匯回資金、各項重大建設次第進行、與人口進一步外流所造成的動力需求等因素配合，方使耕耘機需求擴大。

31. 郭雨新《議壇二十年》，頁335。

32. 民國59年的調查資料顯示，台製耕耘機售價平均為日本售價的139.43%；動力微粒噴霧器為156.83%。見陳銘福《台灣農業機械化與農村經濟建設之研究》，頁81-82。

而機車在民國四十年代的臺灣雖然已開放進口，但仍屬鳳毛麟角，不過在中南部已有人將報廢的馬達安裝在三輪車上(如圖二)。³³臺灣機車業在民國五十年代透過與外國大廠之裝配關係與模仿，開始發展成長，而於民國六十年代有著飛躍的成長；³⁴也因此提供了拼裝車大量的引擎與車頭來源。



圖二、戰後初期以機車引擎組裝之三輪車，資料出處：《台中市珍貴古老照片專輯第一輯》(台中：台中市立文化中心，1995)，頁304。

耕耘機與機車的逐漸普及，提供了兩類農村運輸方式的出現，其一是以耕耘機或機車拉著「利亞卡」來搬運稻米蔬果(圖三、圖四)；其二是以耕耘機或機車的引擎來組裝搬運車(圖五、圖六)。前者是每一擁有耕

33. 林崗〈「戰」車！本省機車發展史及展望〉《實業世界》119期，(1976)，頁24-29。

34. 范發斌〈細說臺灣機車工業的半世紀〉《設計》62期，(1995)，頁6-9。黃銘義〈臺灣機車工業發展概況〉《產業經濟》123期，(1991)，頁4-12。

耘機或機車的農家隨時可為，後者則通常是以中古耕耘機或機車的引擎來改裝。不過，耕耘機與機車引擎的馬力較小，不見得符合各種需求，因此，載重量大的貨運用柴油引擎也就逐漸被引進應用。隨著偏遠地區的交

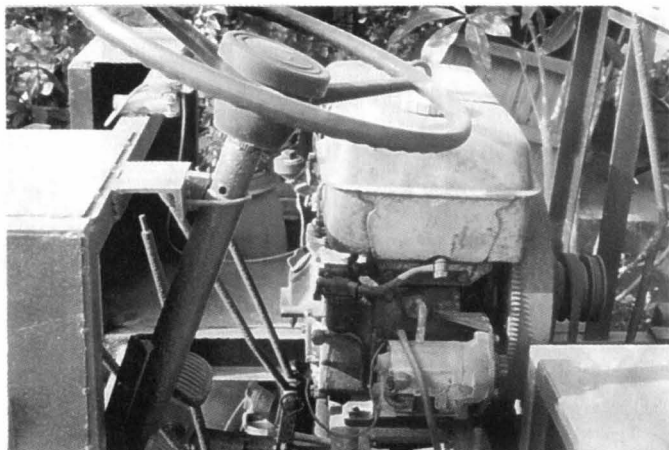


圖三、耕耘機拉著「利亞卡」，筆者攝於西螺鎮。



圖四、機車拉著手推車，筆者攝於西螺鎮

通需求，山地之木材、竹材、竹筍之開採，高山蔬菜與高山水果等之種植，平地蔬菜種植的專業化(如雲林縣西螺鎮、二崙鄉、崙背鄉、彰化縣



圖五、以耕耘機引擎組裝拼裝車，筆者攝於北港鎮。



圖六、機車頭組裝之最小型拼裝車，適於巷弄市場內送貨。筆者攝於北港鎮。

溪湖鎮等)³⁵，水果的集散運銷(如台南新化鎮)，酪農業之發展(圖七)，甘蔗運輸方式的變化，養殖漁業的發展(圖八)，及為裝載耕耘機到田裡等各種需求，以耕耘機引擎或貨車柴油引擎(主要是四汽缸或六汽缸)為動力的各式拼裝車就逐漸在農村盛行了。



圖七、採收畜牧用玉米之拼裝車，筆者攝於元長鄉。

35. 彰化縣溪湖鎮與雲林縣西螺鎮為台灣兩大蔬菜集散地。筆者曾於民國88年2月5日下午3時25分站在西螺農產品市場出口路邊，五分鐘內共有十八輛拼裝車通過眼前。而不管是農產品市場內，或是西螺街頭及其附近，到處可見載運裝箱蔬菜的拼裝車。「戀戀半線情」網站對彰化縣溪湖鎮蔬菜交易的描述為：「市集時間是早上七點到中午，菜農自行用拼裝車或腳踏車運到市場。」見<http://hua.tem.nctu.edu.tw/chang/k6.htm>。



圖八、近海養殖漁業使用之拼裝車。資料出處：張新權攝，《海口風》（雲林：虎尾青商會，1991），頁36。

嘉南平原的甘蔗田

從有文獻紀錄以來，嘉南平原一直以米、糖為最重要的農產物。百年來，在公路運輸尚未發達之前，台灣糖業主要以糖鐵配合牛車來運輸原料（圖九）。但鐵路本身具有若干缺點，如用地多且維護費高、可達性低而缺乏適應能力、為達滿載而延誤運送時間、固定設備大而缺乏彈性等。戰後台糖鐵路面臨更大的環境變遷，如甘蔗之競爭作物種類增多與工業區使用台糖農地，造成了原料區域之異動頗大；經濟快速成長而來之市街與公共建設發展，導致對交通安全要求日增，均要求台糖鐵路改線；公路日漸發達，農村產業道路不斷增加與整修，貨運卡車載重亦普遍提高，機動性高，適宜自田間直接運廠壓榨。³⁶此外，在國際糖價低迷與外銷不振之下，台糖不斷地縮減植蔗面積與裁併糖廠，台糖鐵路也就隨之不斷地停用

36. 台灣糖業公司《台糖四十年》（台北：台灣糖業公司，1986），頁135-136。



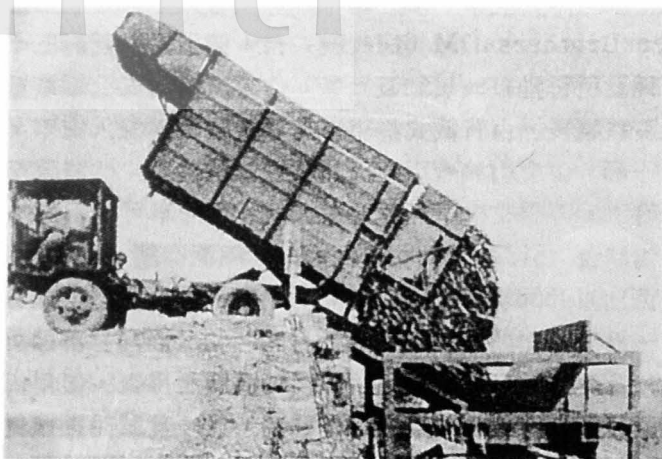
圖九、早期以牛車配合台糖鐵路運甘蔗。資料出處：梁居正《台灣行腳》（台北：大拇指，1981），頁88。

與拆除，這些糖業的發展狀況都提供了拼裝車在運輸甘蔗方面扮演重要角色的機會。

田間搬運是台糖運輸原料時最感困擾的問題，一方面鐵路無法直達縱橫各地的蔗園，則必須借重車輛運輸；另一方面，田間車輛與公路汽車要求完全不同，因為甘蔗運輸需能載重，而且車輛必須能適應耕地地形，同時需避免壓實土壤與損害甘蔗宿根，因此，田間車輛宜為四輪傳動、有自卸設備、與使用浮載輪胎。過去台糖雇用牛車；但隨著農村機械化，耕牛逐漸減少，牛車逐漸淘汰，台糖曾自備五噸鵝頭式拖車與五噸背載式拖車，但因停工期間利用不多，因而改向農村雇用。這種田間搬運的路況需求唯有拼裝車能夠勝任，因而廣為糖廠所雇用（圖十）。³⁷糖廠小火車載運的是遠方鄉鎮的甘蔗。³⁸為此，台糖發展出以拼裝車背載鐵道廂車，利

37. 台灣糖業公司《台糖四十年》，頁148。以雲林地區為例，約於民國八十年初全面改用拼裝車來載運甘蔗，一車約可載運一萬斤甘蔗（用牛車要載到什麼時候？）。

38. F4訪問記錄。



圖十、民國七十年左右，台糖以拼裝車裝載人採原料，經固定臺傾卸於鐵道機採車廂。資料出處：台灣糖業公司，《台糖四十年》（台北：編者，1986），頁150。

用抓蔗機將原料裝進入背載廂車，載到鐵路裝積場卸放，由機關車拖回工廠壓榨（圖十一）。³⁹

不過，用來載運甘蔗的拼裝車在體型、載重、與速度上都直追大卡車（圖十二），在未有合法牌照的情況下，偶而行駛公路，則有受到取締的威脅。台糖一方面呼籲政府在國內自製廉價農用車輛，⁴⁰另一方面則努力協調經濟部與地方警察局，能於製糖期放寬對載蔗拼裝車的取締。⁴¹此外，台糖更進一步爲了糖業的運輸命脈而向行政院長蔣經國請命，希望能容忍不生事故的運蔗拼裝車。⁴²

39. 見台灣糖業公司《台糖四十年》，頁151。

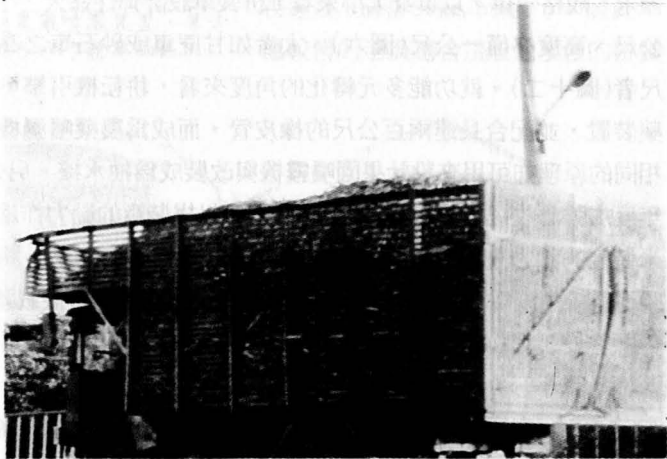
40. 台糖曾請聯勳總部光耀廠利用待處理的軍車整修改裝使用；隨後由台糖與軍方協商建立車型規格，並曾於民國64年由台灣省蔗農農業生產合作社辦理貸款輔導蔗農購用。這種車型額定載重三公噸。台灣糖業公司《台糖四十年》，頁148。

41. 雲林縣警察局長高水曾表示：「鐵牛在沿海地區行駛，應在農忙期放寬，這點台糖在採收甘蔗時曾與經濟部 and 警察局聯繫過。」見《雲林縣議會第八屆第三次定期大會、第五、六次臨時大會議事錄》（1974），頁49。

42. 01訪問紀錄。此外，糖廠製糖期會發臨時牌照給六汽缸大型拼裝車去載運甘蔗，製糖期過後則需繳回（M1訪問記錄）。



圖十一、台糖發展出以拼裝車背載鐵道廂車，利用抓蔗機將原料裝進入背載廂車，載到鐵路裝積場卸放，由機關車拖回工廠壓榨。筆者攝於水林鄉。



圖十二、載運甘蔗的大型拼裝車，筆者攝於北港糖廠入口。

就台灣糖業使用拼裝車的例子來看，它並未如貨運等在戰後即有運輸上的壓力，也未如一般農村般有人口外流與人口老化的壓力，而是糖業的營運環境變遷，導致了糖業空間的巨大改變，提供了拼裝車一個發揮所長的舞台。

四、拼裝車的競爭區位

如果說拼裝車在戰後初期的興起是因為物資缺乏，而以舊零件來組裝車子湊合著使用，那麼它在台灣經濟好轉及汽車製造業發達後，就應該完成階段性任務而消失。然而，數十年來，拼裝車在嘉南平原上一直是股重要的運輸力量，散佈在許多鄉鎮周圍的鐵工廠依然在焊接的火花與汗水中製造出一台一台的拼裝車。相對於數十年來受盡政府保護的汽車業者，究竟無依無靠的拼裝車有什麼競爭優勢呢？

拼裝車的優勢是在使用的環境脈絡下，相對於一般合法有牌照的汽車與貨車（以下依業者之用語簡稱為「公司車」）而言，略述如下：⁴³

其一，拼裝車的製作較人性化且有相當高的彈性，可隨顧客需求而量身定作，此對於各種作業條件下的需求較能適合。而公司車通常不論個別需求，規格一律。以車身大小來看，拼裝車設計彈性甚大，小至車斗僅一公尺、高度亦僅一公尺（圖六）、大者如甘蔗車或砂石車之高達三、四公尺者（圖十二）。就功能多元轉化的角度來看，耕耘機引擎可加裝噴灑農藥裝置，並配合長達兩百公尺的橡皮管，而成為農藥噴灑機（圖十三）；相同的原理亦可用來設計果園噴霧機與改裝成為抽水機。另外，「八十六年度加強農牧複合經營計畫」補助項下，以拼裝車的動力作為採收飼料玉米裝置的動力來源（圖七）。再從顧客的特殊需求來考察：將搬運車加裝吸泥系統而成為泥溝車；將拼裝車車尾加上斜坡，則方便載運各式車輛；為顧客安裝吊鉤方便搬運裝箱蔬菜（圖十四）；設計掀背車斗方便搬運與傾倒（圖十五）等。

其二，四輪以上拼裝車通常設計為四輪傳動，甚至於十輪傳動，可適用於田間、山區、海灘、河床、與其他各種惡劣地形環境（圖十六）。此

43. 以下所言，乃綜合 M1、M2、M3、M4、M5、M6、O2、O3、F2 等訪問記錄。



圖十三、以拼裝車之耕耘機引擎來帶動農藥噴灑裝置，筆者攝於斗六市龍潭社區。

可謂拼裝車最大的競爭優勢。其輪子通常會前二輪用高速胎（再製胎）以適用平地，而後二輪用齒仔輪（人字齒）以加強抓力（圖十七）。公司車幾乎都是二輪傳動，且用高速胎，能進得了田間或溪底，但大概就出不來了。⁴⁴

其三，拼裝車載重多，搭配3500c.c.柴油引擎可載至四十多噸。公司車同樣引擎僅載重約七至十噸。

其四，拼裝車的相對安全性高。由於拼裝車需載重而強調扭力且不重視速度（通常30km/h以下），因此反應較慢的老農適合這般速度慢的拼裝



圖十四、加裝吊桿的拼裝車，用於吊籃裝或箱裝蔬菜水果，西螺鎮，M2受訪者提供。



圖十五、掀背式拼裝車，西螺鎮，M2受訪者提供。

車。⁴⁵同時，因為拼裝車沒有合法牌照，為免遭取締，需靠邊慢行，反而安全。⁴⁶另一方面，拼裝車因使用頻率不高，且一天使用時數不多，因此車體的設計通常以口型鋼樑（槽仔鐵）為主體，而常超乎安全需求（圖十八）。速度慢的拼裝車縱然不幸發生事故，也就不會產生重大衝擊。反觀公司車為了追求速度，需以較輕較薄的鋼片為之，以減輕重量；若不幸在高速發生事故時，常會死傷慘重。在此，我們看到了對於「安全」之談法的翻轉——相對於政府單位（如前述《交通與安全月刊》）對於拼裝車的污名化，業者與使用者確認為拼裝車比公司車在環境脈絡的使用上更安全。

44. 直至民國八十年代，台灣方有四輪傳動之小貨車。先是自日本進口SUBARU的800c.c.車，而後中華汽車800c.c.車將其取代，再又改為1100c.c.車（M5訪問記錄）。

45. F7受訪者的兒子要將一台舊計程車送給他，但他沒有接受，理由即為一般轎車的速度快，不適合老人家使用；因此，他仍以拼裝車或機車代步。

46. 拼裝車製造者M2在車子出廠前，都會交代顧客要「尊重別人」，要以駕駛拼裝車而自知「低人一等」，行駛時不可搶先搶快，遇到警察要靠邊慢行，如此方可明哲保身。另外，任職於警局之受訪者O4亦表示，如果拼裝車靠邊慢行，不妨害交通，則不會取締。



圖十六、能夠在泥濘田地中工作的十輪傳動拼裝車。資料出處：育成農機工廠



圖十七、前輪為一般輪胎，著重速度。後輪為人字齒，著重抓力。筆者攝於西螺鎮。



圖十八、槽仔鐵(門型鋼)為骨架之拼裝車車身,載重由其槽仔鐵決定。六槽長高厚及轉角厚度各為150mm、75mm、7.5mm、13mm;四槽為100mm、50mm、5.5mm、10mm;三槽為75mm、40mm、5mm、10mm。重點在於高度。攝於西螺鎮。

其五,務農人口老化,許多老農不識字而無法考駕照,拼裝車既無法取得合法牌照,自然無須駕照。此方便了拼裝車在農村的普及性。

其六,拼裝車的成本、使用、及維修較便宜。拼裝車通常會使用中古零件,若是來自日本的中古貨,則不管是以前以廢五金名義進口,或是現今以舊材料的名義進口,其成本都相當低。其次,拼裝車既無法合法領牌,對農民或工廠而言,都沒有各種萬萬稅,對收入微薄的農民甚為貼心。⁴⁷再者,拼裝車因為速度慢,使用少,因此磨損少,且保養簡單,可用廿多年,而公司車通常只能用十年,而常常超載之貨車則壽命常少於五年。⁴⁸另外,拼裝車幾乎都使用柴油,油料成本較使用汽油引擎的公司車

47.「新出廠的大型拼裝車約廿多萬,小型者為七至十萬。均為相同性能之公司車價格的三分之一到五分之一。若是二手之拼裝車,F3受訪者表示二至三萬元即得。

48.以任職裕隆汽車維修部門之F6受訪者為例,其家中之拼裝車約於三年前花七萬元買。他認為台灣拼裝車可用一、二十年,是因為使用頻率低;以他的拼裝車為例,僅用於載運稻穀、肥料等,一年三百六十五天,大概有三百天休息。因此,除了一年換一次機油外,幾乎不需要保養。

便宜。⁴⁹而就車體結構而言，拼裝車的車頭因用鋼骨結構，因此大都為長方體，故無須開模與沖床，如此可降低製造成本。

其七，拼裝車的使用彈性較大而多元化。除了在製造時業者可依農民需要而設計組裝外，農民亦可依自己需求而進行多元使用。例如，拼裝車常用的耕耘機引擎很容易就可轉換為農藥噴灑機、抽水機、噴霧機等功能，對於農事而言，相當重要。反觀，公司車幾乎無法在田事方面著力。

最後，拼裝車的服務好。拼裝車業者通常兼作組裝與維修。由於考量鄉間空間分佈與農民的機動性差，因此，當顧客的車子發生問題時，拼裝車業者會視情況而親臨現場維修。另一方面，拼裝車的構造簡單，也是使業者帶著簡單工具就可「出診」的重要因素。這種貼心的服務是爭取顧客的重要法寶，因而有受訪之業者認為自己屬於服務業，而製造業（組裝）僅為副業。⁵⁰此外，拼裝車業者的顧客通常以所處鄉鎮及其附近為主，在外服務方面，不管是機動性或是人際關係，都遠非公司車可比擬。⁵¹

綜合上述，可見拼裝車的生存之道是在於切合環境的區位（niche）。它不會去和公司車競爭速度、舒適性、操控性，更不會有冷氣或音響。拼裝車的優勢就在於針對台灣農村的環境樣態做出最佳的回應。當然，拼裝車的優點對於不同需求的人而言，可能就是缺點。現有一款1100c.c.四輪傳動公司車，雖然價錢是拼裝車的三倍，卻能得到年輕一輩的青睞；此公司車和拼裝車相比，具有舒適、速度快、噪音小、形象好、外觀好、可上一般公路、與可跑遠途等對於年輕人而言的「優點」。⁵²由此可看出，拼裝車與公司車的競爭，不在於性能測試上的數據，而在於是否契合環境需求與價值標準。正因為拼裝車能夠充分發揮其量身定作

49. 柴油單價約為汽油的70%左右。

50. M2訪問記錄。而結束訪問M5的原因即因受訪者接到顧客的電話而需「出診」。

51. 雲林縣有些口碑好的拼裝車業者，其生意北可遠達桃園，南可達台南。觀察西螺農產品市場內、西螺街上、與附近地區來看，絕大多數為大順、永興、進興、力大、永吉等車廠的產品，而這幾個車廠都位於西螺地區。

52. M5訪問記錄。

的優點來切合農民的需求，因此在農村有著相當龐大的數量。這些拼裝車所彙集的力量，大到政府無法撲滅之，而造成數十年來沒有合法牌照，而卻能在台灣廣大鄉間到處奔馳。下一節即針對政府的態度與政策，來考察技術與政治如何交會。

五、政策的搖擺與曖昧

拼裝車最受人詬病的方面，也是拼裝車業者心中一直的「痛」，就是拼裝車沒有合法的地位——沒有技術者的尊嚴、沒有牌照、沒有納稅、不能在公路上行駛等。這般的現象是因為業者與農民貪圖小利而逃漏稅嗎？二蔣時期的威權政府既然可以嚴密地控制台灣，為何在面對拼裝車與溫馴的農民時，「公權力」竟然無法伸張？幾十年來，各方一直呼籲政府嚴格取締，或訂定檢驗標準來將拼裝車合法化，為何政府卻一直以不鼓勵、不取締、不予合法的曖昧態度來看待拼裝車？我們得回到歷史的脈絡中去仔細考察政治與技術如何地互動。

「蔣經國牌」

拼裝車並不是一直沒有牌照。戰後初期興起的三輪汽車工廠乃經省政府檢定合格並發有牌照；出廠的三輪汽車均領有牌照（圖十九），可在公路上行駛。也就是說，當時組裝與行駛三輪汽車均是省政府許可的合法行為。⁵³一直到民國62年政府以「發展汽車、淘汰落後車輛」為由，而欲淘汰馬達三輪貨車時，台灣共有一萬三千餘輛馬達三輪貨車領有牌照。⁵⁴這種三輪馬達貨車是以機車引擎為主要動力，而以貨運載送為主要用途。但以耕耘機引擎改裝而成的四輪「鐵牛車」在民國65年之前卻一直沒有

53. M3 訪問記錄；M4 訪問記錄。

54. 雲林縣議會《雲林縣議會第八屆第二次定期第三、四次臨時大會議事錄》（1974），頁35-37。



圖十九、民國四十年代時的三輪汽車均有車牌。M3受訪者提供。

核發牌照。⁵⁵

如前所述，受訪拼裝車業者均異口同聲地說，民國六十年代的「十項

55. 郭雨新分別於民國48年第一屆省議會及民國57年第四屆省議會上提案請政府制訂「鐵牛車」管理辦法來依法課稅，以避免農民受取締而生活發生困難。見郭雨新《議壇二十年》，頁381、746。另見M3訪問記錄。

建設」造成大量的砂石運輸需求，且此砂石運輸問題不在長途公路上，而在於河床、山區、鄉間產業道路等一般卡車有所不便之處；行政院長蔣經國在訪視民間時，瞭解此狀況而口頭允許有限度地接受拼裝車，即不對行駛產業道路的拼裝車取締，但拼裝車不可駛上一般公路。對照台灣省政府於民國65年頒佈之「臺灣省農村拼裝運輸工具管理要點」（以下簡稱「管理要點」）第一條：

臺灣省政府（以下簡稱本府）為遵奉行政院第一三九二次與第一三九三次院會指示關於農村使用無照拼裝車輛之限制應予放寬，在未有合法之廉價農村運輸車輛生產供應以前，期能有效實施管制無照拼裝車輛起見，特訂定本要點。⁵⁶

依此「管理要點」，農村拼裝車依規定登檢並繳納使用證牌照稅後，由各縣政府發給「臨時使用證」，並領有「農村運輸工具號牌」，此即每位受訪拼裝車業者均津津樂道之「蔣經國牌」（圖廿）；但此後即未再發給拼裝車牌照。

此「管理要點」第二條：「本要點不適用於本省四轄市暨奉核定實施淘汰有照馬達三輪貨車之地區。」但第三條定義拼裝車為：

（一）現有無照之三輪或四輪載貨拼裝機動車輛。

（二）在農村運輸車輛未正式產銷前之過渡時期經報准指定工廠改裝之四輪機動車輛。

乍看之下，省政府於民國63年實施之「臺灣省淘汰馬達三輪貨車方案」中所淘汰之三輪貨車可搖身一變而成爲此「管理要點」之三輪拼裝車來重新領有牌照，則政府何需如此大費周章？然而，參照「管理辦法」第六條規定農村拼裝車「限在該縣轄區鄉村道路行駛、不得載客、不得長途裝載營業、每小時行駛速度不得超過二十公里。」則可見此「管理要點」配合「臺灣省淘汰馬達三輪貨車方案」的主要目的在於將拼裝車完全排除

56.《臺灣省政府公報》（六十五年秋字），第十九期，頁5。



圖廿、「蔣經國牌」，筆者攝於荊桐鄉。

於貨運業與客運業之外，而將拼裝車侷限於農村生產的局部運輸。

依前述「管理要點」第一條與第三條，此管理辦法僅為制式農村搬

運車正式產銷前的權宜措施而已。然而，此「管理要點」卻又詳細地規範了領牌前之檢驗登錄的項目與內容，如汽缸排氣量(三輪不得超過450立方公分，四輪不得超過900立方公分)、載重量(三輪不得超過600公斤，四輪不得超過3000公斤)、車廂全長、車身全寬、手煞車、腳煞車等各有數字規定，並規定車身構造、引擎、輪軸機件、方向盤、喇叭、前燈、煞車燈等「應裝置堅固，性能良好」。由此可見，政府不願意承認此為合法的車輛，卻又以制式車輛的規範來要求之(包括繳納牌照稅)。

縱然有此「管理要點」，但拼裝車的生命力甚為繁盛，很快地其「技術品種」就超越「管理要點」中規範的三輪、四輪車種，而發展出配備大貨車引擎的五輪、六輪等車身的大型車種。此種車輛大者其車身與載重幾乎與一般大貨車無異，而小焉者之車身與載重與一般小貨車相似。此等車輛在農村中多投入農村公共造產投資的行列中，與前述淘汰之載運量小的馬達三輪車，或搬運農作物的「鐵牛仔三輪車」，不管就車身、載重、用途等均有所不同。⁵⁷因此，民國72年8月1日台灣省政府開始實施「台灣省拼裝車輛管理及取締要點」(以下簡稱「取締要點」)及「拼裝車輛檢

57. 蕭國和〈論臺灣農村拼裝車輛的存廢與課稅問題〉《夏潮》，第三卷，第一期，(1977)，頁44-46。

驗標準」，而廢止前述民國65年之「管理要點」。⁵⁸

此「取締要點」的精神在於「取締」，而其前提是已經有可以「管理」的制式農地搬運車。⁵⁹故台灣省政府即對「取締要點」強調：

依本要點第十條規定，對於無使用牌證拼裝車輛分四個階段執行沒入，請各警察機關注意加強取締，公路監理機關配合執行沒入。……農地搬運車，係由政府核准之農機工廠，依經濟部核定規格製造生產之車輛，其領有「農機行駛使用證」「號牌」者，得憑以行駛道路，免依本要點取締。⁶⁰

此「取締要點」仍舊規定有牌拼裝車不得在縣市政府規定禁止行駛路線上行駛、不得載客、需考取貨車駕照、需繳納牌照稅、需經檢驗合格、且僅能載運農產品及農用必需物資等。但特別規定對於無使用牌證拼裝車輛在道路上行駛，一經依道路交通管理處罰條例第十二條第一項規定罰款後，仍擅自行使者，依下列規定分階段執行沒入：

- (一) 第一階段，八輪以上者，公布取締日起執行之。
- (二) 第二階段，五輪以上者，公布取締日起滿半年開始執行之。
- (三) 第三階段，四輪以上者，公布取締日起滿一年開始執行之。
- (四) 第四階段，三輪以上者，公布取締日起滿一年半開始執行之。

對於沒入之拼裝車亦在「取締要點」第十條規定處理辦法：

公路監理機關對已裁決沒入之拼裝車輛，應逐一登記，俟裁決確定之車輛達五輛以上時，通知當地縣(市)政府工商單位及警察機關會同至委託工廠監督壓毀，並做成記錄。

58.《臺灣省政府公報》(七十二年秋季)，第二十三期，頁2。

59. 臺灣省政府69.10.6(69)府農產字第103075號函轉發經濟部農業機械化基金保管委員會訂定「國產農漁機械申請核定售價須知」，即規定農機中心工廠申請之特定農機種類包括農地搬運車。見《臺灣省政府公報》(六十九年冬字)，第十三期，頁6。

60. 臺灣省政府72.7.21(72)府交一字第55309號函，見《臺灣省政府公報》(七十二年秋季)，第二十三期，頁3。

因此，依照前述諸項規定，應該在民國74年2月1日執行所有無照拼裝車輛的取締。而且，省政府並宣示了取締的決心：

凡工作努力，績優人員，均予適當獎勵；如疏縱其行駛，或執行不力，致各階段執行期滿後，發現轄區內仍有該階段應行取締沒入之拼裝車輛行駛者，或經裁處沒入之拼裝車輛未能適時壓毀妥為處理者，管區有關警察人員及公路監理人員均應查明議處。⁶¹

依照此「取締要點」明訂了權責單位與執行階段，並考慮了各種調整緩衝期限等，應該展現政府的公權力了。然而，經過十餘年，到了民國八十年代中後期，仍然看到監理單位不斷地痛陳應加強取締拼裝車；⁶²時至廿一世紀初，到嘉南平原的鄉間去看，仍然到處可見各式拼裝車擔負著農村運輸的動力。為何政府的「決心」一再打折呢？

取締與無奈

在馬達三輪車牌照被政府以「發展汽車、淘汰落後車輛」為由取消後，雖然在各項重大建設的壓力下出現了「蔣經國牌」，但這些臨時牌照的界線就是不可侵犯到一般客運業與貨運業，且在民國65年發過一次牌後即予凍結。唯其如此方使貨運業以至於貨車製造業有生存的空間。這種潛在的拼裝車與營業大卡車的糾葛延續了數十年。除了郭雨新在民國48年第一屆省議會提案「耕耘機裝貨載運應加輔導」之外，蕭國和在民國66年亦觀察到：

由於拼裝車輛並非單純只使用於農業用途，它亦被廣泛的運用於參加各種營利事業的行列中，自然對於營業大貨車構成威脅。因此，拼裝車輛的存在與發展，亦曾引起貨車司機公會的強烈抗議，導致

61.《臺灣省政府公報》(七十二年秋季)，第二十三期，頁3。

62.王淵宗〈淺談公路監理業務之省思〉《交通與安全月刊》，第292期，(1995)；高寧〈便宜沒好貨——拼裝馬達三輪車成殺手〉《交通與安全月刊》，第292期，(1995)；〈由保持安全距離瞻望花蓮交通遠景〉《交通與安全月刊》，第298期，(1995)。

貨車司機與拼裝車輛司機間，存有一種仇人相見分外眼紅的情形。⁶³

到了民國78年，李紹才仍然觀察到：

無牌拼裝車違法攬運貨物，載運砂石，廉價競運，影響合法運輸業者權益與生存，乃引起貨運業者以超載抗爭，同時透過陳情、抗議、糾眾示威等等，並要求政府嚴格取締拼裝車，有不達目的不休之勢。⁶⁴

直至民國81年仍看到高雄縣燕巢鄉鄉民圍堵超載砂石車輛，引發業者與民眾的對立抗爭。砂石運送業者向高雄縣政府抗議，其訴求重點之一即政府應嚴格取締無牌照之拼裝車輛違規營運。結果是臺灣省政府建設廳以行政命令規定「各機關辦理公共工程應嚴禁營造業者使用拼裝車載運砂石及其他材料。」⁶⁵

貨運業者的確成功地透過政府的公權力逼使拼裝車不能再插手於一般公路貨運。然而面對許多特殊環境或惡劣地形時，貨運業仍不得不對拼裝車讓步，因此貨運業者無法對拼裝車趕盡殺絕，而只求與拼裝車劃清勢力範圍。甚至，在經濟考量或特殊需求下，連公家機關也都使用拼裝車，例如清潔隊垃圾車（圖廿一）、下水道清泥車（圖廿二）、校園內之搬運車（圖廿三）等，而政府亦以專款補助農民購買特殊用途的拼裝車，如「八十六年度加強農牧複合經營計畫」補助之畜牧用玉米採收車（圖七）或專案補助之酪農飼料攪拌車（圖廿四）。值得注意的是，這些與政府單位相關的拼裝車都不會對一般貨運業造成威脅。

63. 蕭國和〈論臺灣農村拼裝車輛的存廢與課稅問題〉，頁46。

64. 李紹才〈臺灣省拼裝車輛存廢問題之探討〉《交通建設》，第38卷，第4期，（1989），頁34-36。

65. 臺灣省政府建設廳81.2.10(81)建四字第004012號文；臺灣省政府81.3.13(81)府交一字第30116號文。



圖廿一、斗六市公所垃圾車使用拼裝車。攝於斗六市。



圖廿二、斗六市公所清潔隊泥溝車。攝於斗六市。



圖廿三、校園內之搬運車。攝於斗六市。



圖廿四、政府專案補助之酪農飼料攪拌車。M2受訪者提供。

政府雖然頒佈了各種法令來處理拼裝車，但卻一直是七折八扣，而甚至於無所終。以前述民國65年的「管理要點」來看，雖然規範了三、四輪拼裝車，並加條但書謂此領有臨時牌照的拼裝車，於有照馬達三輪貨車

淘汰期限屆滿時，應同時停用，並不得要求補償。但其後拼裝車品種變異甚多，早已超越三、四輪的範疇，使得「管理要點」形同具文。而民國72年的「取締要點」規定對無牌照拼裝車以「道路交通管理處罰條例」第十二條第一項處罰款，並於拼裝車引擎水箱散熱片加噴黃色油漆，其後若仍擅自行駛者，應予沒入。但實際執行時發現，第一次被取締的拼裝車噴加黃漆後，多被清洗，或用黑漆遮蓋，因此第二次之認定甚為困難。農民為求生存，又發展各種對策，此從監理單位的怨嘆可看出：

取締時，遭遇困難重重，駕駛人每棄車而逃，既無法尋找車主，亦無法填單，如欲守候駕駛人出現再予舉發，則消耗警力甚大，若守候至夜晚，稍作撤離，則人車頓失蹤影。有時雖經填單舉發，而駕駛人採不合作態度，執行扣車亦有困難，如駕駛人將鑰匙丟棄或暗中動手腳，而使他人無法開動。加上場地限制，保管亦有困難，另尚有人情壓力。在諸多困難下，能沒入乙輛是何等不易。⁶⁶

政府有其政策，農民有其對策，夾在中間的警察單位則是滿肚子苦水。警察單位一方面有執法上的壓力，另一方面實際面對農民的警察單位又深知拼裝車在農村的重要性，不願引起民怨。再者，實際執行拼裝車管理或取締政策的應為監理單位，警察單位僅為配合執行，因此，警察單位能動用的行政資源甚少，取締到的拼裝車輛，監理單位又不收。此外，若將拼裝車沒收，警察局何來場地來處理？⁶⁷在種種困擾下，只要拼裝車在馬路上靠邊慢行，對交通影響不大，則警察通常不予理會。⁶⁸

66. 黃志君〈淺談臺灣省拼裝車輛管理問題〉《交通建設》第35卷，第4期，（1986），頁31-34。此外，雲林縣林內鄉十三分會有農民之拼裝車被警察扣押，即於每天用餐時間率全家大小帶著鍋碗瓢盆到交通隊吃飯，因警察斷其生路云云。另有一農民則被扣車時即躺在車輪前，誓死抗爭，亦謂警察斷其生路云云。結果是林內鄉警察們相互走告謂千萬不要碰這兩個農民的拼裝車（M1訪問記錄）。

67. 任職於警局之O4受訪者表示，雲林縣估計有十萬輛各式拼裝車，若將其沒收，警察局哪來空間與人力來處理？

68. 所有受訪者（包括業者、使用者、警察等）亦都表示拼裝車二十幾年來雖無牌照，但只要不發生事故，則不會被取締。

警察單位執法上最大壓力恐怕是來自農村地區的民意代表。以民國63年雲林縣第八屆縣議會議事錄上所載的質詢為例，王文祥議員問道：

記得上次大會游榮茂議員質詢斗六火車站前欄杆是否拆除，當經大會建議要拆除，但至今尚未拆掉。可是沿海農民買鐵牛搬運農作物，警察人員說是違章車輛，要拆掉，不拆掉就要罰鍰，如此對照不是有欠公允嗎？！請高局長體恤沿海農民生活貧困，予以放寬取締。

游榮茂議員亦為民力爭：

取締鐵牛一事，本席認為在都市是適合，在農業縣就不適合，因在鄉下鐵牛是代替牛隻運載農作物的，尤其今天政府的政策是安定物價，若鐵牛運輸農作物發生了問題，則運費自然提高勢必影響物價上漲。

程錦崙議員繼續為拼裝車爭取生存空間：

鐵牛在都市是毫無作用，但在沿海地帶是非常必要的工具，在交通不便的地方，尤其農路狹小，不宜用卡車載運農作物的地方，只得用鐵牛代替，鐵牛只是沒繳牌照稅燃料費而已。

在幾位縣議員從不同的訴求來爭取拼裝車能於農村使用下，雲林縣警察局長高水同意若拼裝車沒有營業性質，且在農路上行駛，將放寬取締。⁶⁹相同地，在民國77年歲末，臺灣省政府召開「拼裝車管理及取締要點」審查修正會議上，農業為主的花蓮、屏東、台南、彰化、桃園……等縣政

69.《雲林縣議會第八屆第三次定期大會、第五、六次臨時大會議事錄》(1974)，頁47-49。另外，民國六十年左右，郭金貴時任雲林縣警察局行政課長並兼任雲林區汽車肇事責任鑑定委員會主任委員，其筆記本上記載著：「對於取締無照三輪車與鐵牛加掛拖車之原則：1. 只限在鄉村道路行駛，不得進入市區；2. 不准在繁勝地區行駛（包括省縣公路）；3. 不准載客（包括拜拜載人）；4. 不准載貨營運。」

府高級主管人員紛紛表示：

拼裝車對山坡地開發、北迴鐵路興建、農產品運輸、收割甘蔗載運、糖業發展……等等，所發揮功效與貢獻甚鉅，全面禁用禁駛，將造成農村嚴重問題。⁷⁰

雲林縣幾位議員與其他縣市官員不憚其煩地為拼裝車請命，並不是要為不法之事護航，而是因為他們深知民生疾苦。就這點而言，我們可以說，農民使用拼裝車有其「正當性」。這「正當性」當然不是來自中央官府冷氣房中制訂出來的法令，而是農民求生存的訴求：一則台灣農民在政策打壓下收入太低，而公司車在重重保護下太過昂貴；二則農村有所需要，且公司車無法勝任；三則拼裝車的數量龐大到貿然取締有引發民怨之慮；四則拼裝車肇事率相當低，且對交通影響甚小；五則拼裝車的設計適合農村老年化的發展、六則拼裝車的彈性設計能適合農民的多元需求。正是在這般的「正當性」下，政府的政策才會七折八扣，貨運業者的怨氣也不會將拼裝車趕盡殺絕，民意代表也願意努力替農民請願，警察單位在執法時也會在「情／理／法」的多方考量下「視情況而定」。

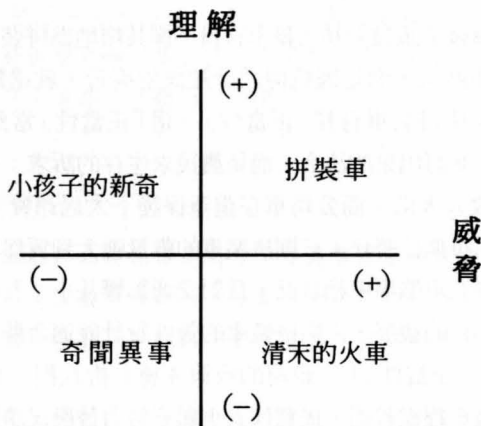
六、權力下的「拼裝」

在瞭解戰後台灣拼裝車在政治與社會力量糾葛下的發展歷程後，可以重新來審視「拼裝」一詞，並不是只有負面的意涵，而更可說「拼裝」是挑戰「正統」的前聲，是相對於「正統」的「異例」。而拼裝車並不是天生注定就是差勁或危險的產品，反倒是在政府的權力與汽車業者的利益之下被檯面上的論述所污名化，但又如一朵壓不扁的玫瑰花一般，掙脫而出的民間力量。

由拼裝車的例子來看，所謂的「拼裝」是指相對於所謂的「正常」或

70. 李紹才〈臺灣省拼裝車輛存廢問題之探討〉，頁35。

「合法」而言的一種組成。這裡所謂的「正常」或「合法」並不是一種先驗或放諸四海皆準的規範，而是某一時空下的權力的展現。我們如果將「理解」與「威脅」當成兩個軸向來思考如何面對「異常」，則可得出四種象限：



人在意義網絡中思考與認知外在世界，此由兩種系統交互而成，其一為個人所處的文化環境，其二為自身知識與價值觀所組成的個人系統；人們即在這般的意義網絡中來進行「理解」。Raymond Williams 定義「文化」為「一種人們的生活方式」(a particular way of life, whether of a people, a period, a group or humanity in general)，提供了社群內彼此溝通的可能性；文化並非社會經濟狀況的反映，而是文化型塑了社會關係與經濟關係。在此基礎上，「文化」可進一步定義為「意義的生產與動態」(the production and circulation of meaning)。⁷¹也就是說，「意義網絡」是「觀看世界的方式」；故「理解」為權力版圖的一個面向。其次，個人所處的環境與其經歷，使其有獨特的對外認知，在

71. 見 Judy Giles and Tim Middleton *Studying Culture: A Practical Introduction*, (Oxford: Blackwell, 1999)。

組織的層面，則是其切身利益的認知，故「威脅」為權力版圖的另一個面向。對於大人所認為的「異常」或「奇異」，小孩子可能會認為是「新奇」，因其涉世未深，對外在世界尚未有較固定的系統性認知。因此本田機車／汽車的創辦人本田宗一郎在幼年初見汽車與飛機時，心中非常興奮並立志將來要能駕馭之。⁷²相對的，清末在自強運動風潮下倡議興建鐵路，但朝野許多人無法將此新事物納入原有的思考系統中並重整之，反而認為鐵路會破壞風水、失險資敵、奪民生計等，因而反對興建鐵路。⁷³在如《夢溪筆談》般的叢談中，有許多的奇聞異事，對當時的人（甚至現今的人）而言是很難理解的，但卻不會有切身的威脅。⁷⁴相反的，對於公司車或貨運業而言，拼裝車的每一個零件、結構、或運轉都是可以理解的，但卻令客運業或貨運業倍感威脅。拼裝車所處的這種「異常」的位置，自然不是小孩子面對「新奇」時的興奮，也不是上海人初見火車時那般的驚慌與欲去之而後快，更不是閒聊中的奇聞異事那般可事不關己；相較之下，較似政治犯所受到的對待，掌權者能夠理解政治犯的訴求，卻不能容許權力受到挑戰，因此視情節輕重而決定予以「矯正」或是消滅之。因此，「拼裝」是對於掌握權力或既得利益者一種可能的挑戰，此種「異例」如果不適時好好地處理，很可能會撼搖權力中心或利益版圖。因此，當政府、公司車、貨運業者以「安全性」來指責拼裝車時，同時意涵著「系統性」與「專業性」等的疑慮，並以此來對「拼裝」污名化。

面對權力者的發言權，究竟要如何來評斷「系統性」與「安全性」？拼裝車的評價不該只是在權力者的手上。雖然有著「拼裝」的污名化，拼

72. 陳再明《本田神話》（台北：遠流出版社，1997），頁12-13。

73. 王業鍵〈甲午戰爭以前的中國鐵路事業〉（《中國近代現代史論集（第十編）》）（台北：台灣商務印書館，1985），頁29-59。

74. 雷祥麟 & 傅大為〈夢溪裡的語言與相似性——對《夢溪筆談》中「人命運之預知」及「神奇」、「異事」二門之研究〉（《清華學報》新23卷，第1期，（1993），頁31-60。

裝車業者卻顯得相當的自信與自豪。他們舉證歷歷地說明他們的產品雖沒有安全氣囊或ABS，但何以如前述比公司車更加的安全(交通單位的肇事記錄更可支持這點)；而農村中隨處可見一、二十年歷史的拼裝車尚勇健地行駛著，則提供了無言的物證。換句話說，所謂的「安全性」不是一個理所當然的概念，或是具體求證的數字，而是使用情境下的相對性感受，更是權力論述下的產物。只不過，雖然他們能打造出任何品種的拼裝車，關於拼裝車的發言權卻不在他們的手上；他們的技術自尊也無從在各種「年度大獎」、「國際大賽」、「新車大展」、「銷售額」等方面展現，更無緣出現在各種傳播媒體光鮮的廣告或報導中。

從農民的認知來看，拼裝車不但他們在謀生時不可或缺的交通運輸工具，更已經內化到農民身份認同(identity)的內涵中。民國七十七年四月廿六日農民到台北市街頭抗議政府解決來自工業產品之貿易順差問題的方法，竟然是開放美國農產品進口。而走上街頭抗議的農民即駕著速度不比行走快多少的農地搬運車(圖廿五)。再者，從民國六十四年嘉義縣新港鄉奉天宮媽祖出巡十八庄時，鄉民出動十八庄幾乎所有拼裝車來隨著媽祖神轎走過一村又一村(圖廿六)，及西螺鎮街頭臭豆腐與蚵仔麵線小販



圖廿五、民國77年4月26日農民駕拼裝車到台北市街頭抗議開放美國農產品進口。資料來源：劉國瑞編《臺灣發展圖錄》(台北：聯經，1991)，頁330。

更以三輪拼裝車為其標誌(圖廿七),更表示了拼裝車在農村文化中被農民價值觀所認同。

當然,拼裝車固然有其需要改進之處,例如來自引擎的噪音(一方面



圖廿六、民國六十四年農曆正月十五日,新港奉天宮媽祖出巡,十八庄所有拼裝車、陣頭、神轎幾乎都全部出動。資料出處:顏新珠編《打開新港人的相簿》(台北:遠流,1995),頁186

是中古貨,另一方面是引擎常常沒有置於密閉空間中,或者沒有消音管),或燃燒不完全而來的廢氣等。但拼裝車將分屬耕耘機/機車/貨車的中古引擎配上「利亞卡」/三輪車/貨車的車身與輪胎,可說是「資源回收」或「資

源再利用」的鼻祖。此外,拼裝車更領先公司車業者四十餘年而做出了四輪傳動的貨運車種,甚至十輪傳動的農地用車。再者,拼裝車可量身訂作,對於習慣大量生產的臺灣汽車



圖廿七、以拼裝車標誌的蚵仔麵線與臭豆腐攤,筆者攝於西螺鎮。

(組裝)產業而言,可說是另類的發展,不但完全脫離了台灣汽車(組裝)業者的遊戲規則,更是官方的道路交通規範所無法容納的。面對拼裝車的

蓬勃發展、龐大的使用量、與農村使用拼裝車的特殊「正當性」，則官方的各種政策均無法確實執行。

政府雖然採取既不贊成、不反對、又不予合法的曖昧態度，卻也曾責成公路局組成「台灣省交通處農村運輸工具研究小組」來發展制式農地搬運車，其目的即在「統一農用車輛規格」。⁷⁵政府欲以制式農村搬運車來規範，卻不瞭解農村所面臨的問題為何需要拼裝車來因應，也不瞭解農村使用拼裝車的多樣性與地域性，而只是想把農村的權力進一步掌握。溫馴的農民沒有以抗爭來表達不滿，卻以一輛輛拼裝車來呈現生活的困境與對活路的企求。換句話說，拼裝車可視為在政府汽車(組裝)工業保護與管制下，民間力量以技術的方式衝出來的一個小缺口。如果政府強力箝制這股力量，則已日趨凋蔽的農村將更陷入窒息，此亦不符政府的利益。相對的，如果政府全然開放，則又損及既得利益。在這般種種政治／社會／經濟／技術力量的互動下，拼裝車的過去雖受政策打壓，但卻很清楚地以其區位優勢來自我定位與掙得一片天；這股民間蓬勃的力量的未來也將取決於其在未來環境能否因應變化而調整其區位優勢。民間的力量才是最真實的。⁷⁶

75. 公路局與經濟部工業局邀請裕隆公司與中華賓士汽車公司(！)依照工業局所提規格，於民國64年研製出YL-525及CM260D1和D2等各型樣品車，並交由台糖試用，以作為生產農用車的制式標準。然而，這些樣品車的品質過差，且成本高達卅餘萬元，更非道路交通安全規則所規定的汽車，而無法核予牌照。最後當然是無疾而終。見黃志君〈淺談臺灣省拼裝車輛管理問題〉，頁33。

76. 感謝下列諸位受訪者與朋友的協助：廖萬先生、黃本昌先生、吳金斛先生、陳夢雄先生、涂朝茂先生、李正典先生、秦全美先生、黃性維先生、張武祥先生、尤吉棟先生、張伯祥先生、黃彥擎先生、陳三郎先生、北港分局、北港糖廠張先生、斗六市中華路陳先生、斗六市大同路黃先生、斗六市龍潭里關先生、斗六市龍潭里劉先生、台北市南港火車站劉先生等。