

脈絡性技術——頡頏國家的拼裝車*

林崇熙**

本文討論幾十年來政府再三取締或淘汰四處可見的無照拼裝車為何無法有效達成？政府透過負面談論、技術規範、空間驅離、政策取締、逐步淘汰、發展制式農用車輛等方式企圖清除拼裝車；然而，拼裝車卻能夠善用脈絡性技術，在適當的時空環境中，透過地理脈絡、功能脈絡、社會脈絡等，營造自身的合理性，不但爭取了縣市首長、民意代表、臺糖、鄉鎮公所、警察機構等的支持或同情，更進而翻轉了有關「安全」等技術知識內涵，抵抗了國家的取締。

關鍵詞：脈絡性技術 拼裝車 國家政策 農業機械史

一、前言

在臺灣的各個角落都可看到拼裝車的蹤影。從荒涼的山林海濱到

*筆者感謝兩位匿名評審的精闢意見，使得本文得以進一步修正。同時，也感謝陳慧敏小姐提供許多拼裝車相關剪報資料，及平一兄的鞭策才使本文成為可能。

**國立雲林科技大學文化資產維護研究所副教授

人潮洶湧的臺北市火車站前；從大小工程建設的砂石載運到農村稻穀蔬果搬運；不管是高山還是河谷，不管是公家的業務或是私人整地的土方搬運；都可以看到拼裝車在各地來來去去。然而，數十年來，絕大部分的拼裝車沒有合法的地位；而政府每隔一兩年，就會信誓旦旦地全面取締無照拼裝車；但眾多無照拼裝車卻仍然日日夜夜地擔負著各式各樣的運輸任務。何以數十年來以威權主義全面掌控臺灣的國民黨政府，對弱勢農村的拼裝車卻一籌莫展？是人民刁蠻？或是官員無能？國家面對拼裝車的策略/政策，其實是以權力、言論策略、空間區隔、行政命令、技術知識交織成一個權力空間以進行全面掌控。本文即探究脈絡性技術(contextual technology)¹如何在適當的時空環境及政治經濟脈絡中協助拼裝車合理化其存在與功能，從而抵抗強勢的國家政策，並進而將之滲透/轉化。

¹本文以「脈絡性技術」(contextual technology)來描述拼裝車在臺灣歷史社會情境中的競爭區位，乃相對於「沒有脈絡化的技術」(non-contextual technology)及「將技術脈絡化」(contextualizing technology)。在技術史的書寫中，雖然有少數以「內在史」的方式為之，但一般而言較科學史的書寫會照顧到相關的社會脈絡。然而，「社會脈絡」並不只是技術的發生背景或驅動力而已，而是與某技術的生老病死合而為一的情境。因此，「沒有脈絡化的技術」(non-contextual technology)是一種強入的技術，會和使用環境格格不入，例如臺灣生活環境中四處可見的水泥墩橋樑、攔砂壩、水庫，以至於四處受到抗爭的焚化爐等，都是以一種標準技術強行植入各地。而「將技術脈絡化」(contextualizing technology)意涵著一個已經生成的技術，如何隨著使用脈絡來調整，例如 Thomas Hughes 在 *The Networks of Power* (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1983) 一書中關於愛迪生發電廠在歐美各大城市建造過程中因應不同社會文化而做的轉化。然而，筆者標舉出「脈絡性技術」(contextual technology)的概念，是觀察到拼裝車在臺灣的歷史社會中，從其發生、製造、運作、變異、轉化、反應等，都與在地脈絡合而為一，抽掉了拼裝車相應的脈絡，則再好的技術也將無用武之地。也就是說，「社會脈絡」是內在於拼裝車技術的內涵，而不是外在的「背景」而已。

二、國家眼中的拼裝車

由於臺灣在二次大戰後物資缺乏，拼裝車開始扮演重要的運輸功能。²相對於牛車，以機械化及動力車輛形式出現的拼裝車在早年相當受人矚目與欣羨。³然而，隨著經濟發達，各式各樣的運輸工具紛紛出現，國家對於拼裝車的忍受度也越來越低。從民國五十年代初期，國家對於拼裝車開始出現負面的談話，進而擬定了管制與取締的政策。

起初的拼裝車輛有三種樣態，第一種是利用報廢車輛零件再行組裝而成的三輪貨車，是在政府的允許下，由合法工廠組裝，且領有政府核發的牌照（如圖一）。⁴第二種是以鐵牛（耕耘機）加掛利亞卡（拖車；如圖二）。第三種則是以人力三輪車上加裝馬達，而成馬達三輪貨車。其後，這三種開始匯流，而形成基本上以二手零件及其他特殊需求的設置來自行組裝成各式各樣功能需求的動力車輛，而其輪數則從早期的三輪，進而為四輪、五輪、六輪、八輪、十輪等。

政府對於早期三種拼裝車有著不同的態度。⁵政府看待第一種三輪貨車，與當時臺灣的汽車工業樣態及貨運需求有關。在政府及學界的眼中，一般意義之下的臺灣汽車工業始於民國四十二年裕隆汽車公

²運輸需求包括一般貨物運輸、農村運輸、臺糖甘蔗採收運輸等，見林崇熙，〈沈默的技術〉，《科技、醫療與社會》1(2001): 1-42。

³已經駕駛三輪貨車將近五十年的鄭興土說，他在光復後不久就開起三輪貨車，當時全省路況不好，汽車也不普遍，拼裝三輪貨車是最主要的交通工具。〈三輪貨車待客 竹南街頭奇景〉，《聯合報》，民國 85 年 7 月 26 日；此外，光復初期經營三輪貨車業務的吳金斛先生說，在戰後初期的雲林縣鄉下，結婚時新娘子通常搭牛車，能夠租用三輪貨車就是非常高級了。（訪問吳金斛先生於斗六市，民國 88 年 2 月 7 日。）

⁴林崇熙，〈沈默的技術〉，《科技、醫療與社會》1(2001): 6。

⁵「拼裝車」其實是官方的污名，此將於稍後討論之。

司的創立、四十六年有第一輛吉普車出廠應市、四十八年有第一輛柴油大客車、四十九年有第一輛青鳥小轎車上市。⁶然而，從民國四十年代到五十年代臺灣的汽車工業蹣跚發展。就產量與銷售而言，到了民國五十年代，一年不過數千輛，且購車主顧仍以政府機關、公營事業、及計程車行為主；一般工商企業不多，私人採用者更如鳳毛麟角。⁷一般民眾採用裕隆汽車有兩層困難，一是售價太高，幾近進口汽車售價的兩倍；⁸二是臺灣國民所得太低，而無力使用汽車。⁹因此，在民國四十年代，政府允許有貨運需求的業者以報廢零件自組三輪貨車經營貨運，但不准載客營運。¹⁰但交通部在民國五十一年十一月決定不再發給以廢料拼裝的三輪貨車牌照；已發照者，則准予使用至報廢為止。¹¹

隨著農耕機日漸增多，在民國四十年代開始有人在農閒時期利用

⁶所謂「一般意義之下的汽車工業」指大型資本、大量生產、受政府大力扶持的汽車廠，亦即排除自行組裝三輪貨車或鐵牛車等非量產型的小型工廠。因此，一般談論臺灣汽車工業的文獻，都不會討論三輪貨車或鐵牛車，而只會從裕隆公司的成立開始談臺灣汽車的發展。如王克敬，《臺灣民間產業四十年》（臺北：自立晚報出版社，1987），頁 203。

⁷傅貽椿，〈臺灣之汽車工業〉，《臺灣之新興產業》（臺北：臺灣銀行，1969），頁 25。

⁸以民國五十五年上半年的資料來看，青鳥牌轎車的出廠價格為新臺幣 115,000 元，而競爭性進口品估計之 C.I.F. 成本為 59,549 元，則國內價格超過進口成本之差額為 93%。見林景源，《臺灣工業化之研究》（臺北：臺灣銀行，1981），頁 126。

⁹傅貽椿，〈臺灣之汽車工業〉，頁 32。在民國五十五年，臺灣平均個人所得為 191 美元。

¹⁰〈本省三輪汽車 不准載客營業〉，《新生報》，民國 49 年 11 月 29 日。

¹¹〈廢料拼裝汽車不發給執照 交通官員會商決定〉，《聯合報》，民國 50 年 12 月 1 日。報載此項決定是起於兩件事而促使交通部召開會議的，第一是，一家汽車修理廠收買了不少軍用汽車廢料，經檢選後拼裝成若干部汽車請求發照，第二是，臺北市社會局長李蘊權被撞斃後，引起當局注意。

耕耘機加裝固定拖車，來攬貨載運，此即第二種拼裝車（如圖二）。起初，政府認為農耕機攬客載貨營業，有違農業機械化之本旨，應予取締。¹²但省議員郭雨新則呼籲政府對耕耘機裝貨載運應加輔導，且頒訂法規以便農家有所依循。¹³省府會議於民國四十九年末決議裝有固定拖車的農耕機，因其專用於載運貨物，類似小型貨車而不視為農耕機，省公路局因而決定將其納入甲種車輛範圍管理。凡符合汽車標準者，經檢驗合格，准予申領小型貨車牌照；如檢驗不合格，無照行駛於公路或市區者，再嚴予取締。¹⁴接著，省政府在隔年頒佈農耕機管理辦法，明確規範農耕機之定義，包括型式、規格、配件、尺寸、重量、速度、牌照等；其中最重要的是規定農耕機載人或運物不得有營業行為。¹⁵前述第一種拼裝車是在貨運車輛缺乏的情況下，政府允許其存在；相同的，第二種拼裝車亦有其環境背景：不但農村交通工具缺乏，農民所得更屬各行各業之末，不可能買得起裕隆汽車公司的貨車來運輸農產品。¹⁶在這些條件下，政府就默許屬於低收入的農民使用鐵牛拼裝車來進行農村地區的物資運輸。

¹² 〈耕機攬載客貨 將予取締處罰〉，《聯合報》，民國 48 年 9 月 5 日。

¹³ 郭雨新，《議壇二十年》（臺北市：撰者，1969），頁 381。

¹⁴ 〈農耕機運貨將加強管理 不合規定嚴予取締〉，《聯合報》，民國 49 年 8 月 7 日；〈農耕機裝固定拖車 省府擬定管理辦法〉，《新生報》，民國 49 年 9 月 9 日；〈耕耘機運貨將加強取締 無照行駛扣留處罰〉，《聯合報》，民國 49 年 10 月 30 日。

¹⁵ 〈耕耘機載人或運物 均不得有營業行為 省頒管理辦法公佈實施〉，《中央日報》，民國 50 年 5 月 16 日。

¹⁶ 在民國五十九年，每人所得排名依序為 1. 管理人員，2. 無職業者，3. 專門技術性工作人員，4. 佐理人員，5. 交通通訊人員，6. 買賣工作人員，7. 各種服務娛樂人員，8. 軍事服務及無法分類，9. 技術工匠及體力工，10. 礦工及採石工，11. 農家。見臺灣省主計處，《五十九年臺灣省家庭收支調查報告》，轉引自陳山森，《臺灣農家所得偏低之研究》（臺北：成文出版社，1981），頁 10。

第三種拼裝車是由領有乙種車輛牌照的人力三輪車加裝馬達而成。政府原本想予以取締，但經嘉義縣議會的建議，而重新考慮。¹⁷其後，財政部於民國五十一年底核定三輪車裝置馬達承攬貨運應辦理營業登記，認為此種車輛屬於公路法所指的汽車，應經公路主管機關登記檢驗合格，發照後方得行駛，且需照一般汽車貨運及客運課徵營業稅。¹⁸也就是說，此時期國家基於貨運工具的缺乏及農村的需要，而將各類拼裝車納入管理，暫時接受其合法性，此時僅對無照拼裝車進行取締。

然而，為了發展汽車工業，政府開始在民國五十年代末準備淘汰三輪貨車，一方面停發新牌，另一方面則對舊車加強管制，並透過檢驗制度來進行淘汰；¹⁹並在民國六十三年以「發展汽車、淘汰落後車輛」為由，實施「臺灣省淘汰馬達三輪貨車方案」。²⁰另一方面，報章媒體將拼裝車呈顯為社會上的負面形象，賦予國家淘汰拼裝車重要的輿論基礎。例如民國五十年的一則新聞，形容臺北縣新店一帶以耕耘機改裝為貨車，專事運輸煤、石塊、建築器材、及五金雜貨的拼裝車為：

既無車輛牌照，其駕駛盤、煞車、及車燈等更不合規定，司機又沒有駕照，但竟橫衝直撞，行駛於公路上，新店、碧潭、景美一帶之民眾，莫不因此種車輛而畏之如虎。²¹

¹⁷〈裝有馬達三輪貨車 省令暫緩取締〉，《聯合報》，民國 51 年 4 月 1 日。

¹⁸〈三輪車裝馬達 承攬貨客應辦營業登記 財部經予核定〉，《新生報》，民國 51 年 12 月 26 日。

¹⁹〈馬達三輪貨車司機請求放寬交通管制〉，《聯合報》，民國 57 年 8 月 25 日。

²⁰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。

²¹〈耕耘機改裝貨車 橫衝直撞易肇禍〉，《聯合報》，民國 50 年 10 月 25 日。

特別是到了民國六十年代初期，國家開始準備要淘汰拼裝車時，有關拼裝車的負面報導開始大量出現。例如有關屏東霧台鄉地區的拼裝車被描述成：

這些整天為「營運」而忙碌的四輪貨車，根本沒有去保養，因此安全性頗值得懷疑，且任意讓它飛駛於山坡上，如果萬一發生不幸的大災禍，誰要負責任呢？²²

又如，臺南縣警察局對拼裝車的談法是：

在今日交通工具發展日新月異之際，三輪馬達貨運車，不僅是落伍的交通工具，因為它的構造簡陋而特殊，且其車架前面只有一個輪子，在行駛中，無論是前進或左、右轉彎時，由於其前後衝力不同，因此控制困難，一旦遇有意外因素，臨時緊急煞車不易，故極易造成交通事故之危險車輛。²³

由此可看出，拼裝車的負面形象主要以「落伍」及「不安全」為主，坐實了國家應該予以輔導轉業，同時，也應嚴予取締無照拼裝車的政策。此外，當警察局要取締無照拼裝車時，有關拼裝車的負面報導，也會適時地出現在新聞媒體上：

拼裝的非法車輛沒有既定規格，不合檢驗標準，又沒有合法牌照，在道路上行駛，容易發生車禍，是至為明顯的道理。這種車輛安全性太差，隨時都有危害到自己和別人生命安全的可能。²⁴

相同地，高雄縣警察局要開始取締無照拼裝車前，有關拼裝車的負面報導是：

警方人員指出，拼裝車輛都沒有牌照，未經安全檢查，駕駛人

²² 〈警方開始取締無照馬達貨車〉，《聯合報》，民國 61 年 10 月 4 日。

²³ 〈三輪馬達貨運車對交通安全的影響〉，《大華晚報》，民國 62 年 10 月 20 日。

²⁴ 〈取締非法拼裝車輛〉，《聯合報》，民國 63 年 2 月 19 日。

亦無駕駛執照，由於車輛是拼裝的，粗製濫造，毫無安全性，加之駕駛人未經駕駛考試，不諳駕駛技術，最容易肇禍，它的存在對民眾的生命財產安全是一大威脅。²⁵

這樣的負面報導除了扣緊車輛本身「不安全」外，進一步地強調駕駛人都沒有駕駛執照，因此不懂交通規則、未具應有的駕駛技術，所以有如一顆行動炸彈。特別是此等言論策略訴諸於一般民眾的生命安全，以造成眾人同仇敵愾的效果。到了民國七十年代，新聞媒體則更進一步以「不道德」斥之：

拼裝車本身沒有牌照，無法列入公路監理機關的監理範圍，煞車、燈光、排氣等不需檢查，駕駛者也沒有駕照，橫行亂撞肇事後，往往棄車逃逸。²⁶

一旦在拼裝車發生車禍時，更會被大幅負面地報導，如在西螺鎮發生一輛農用拼裝車違規超載石頭翻覆的意外事故，報紙的報導是：

駕駛拼裝車者都是「土法煉鋼」方式學會駕駛拼裝車，沒有經過正規的駕駛訓練，也未經監理單位的筆試、路考合格，缺乏駕駛道德和遵守交通規則的觀念，在公路上風馳電掣，橫衝直撞，公然違規駕駛，在交通秩序上造成極大的隱憂。²⁷

這般負面的報導，從民國五十年代到民國九十年代，持續了近半個世紀。在國家對於拼裝車的談法與對待中，相關的技術知識扮演著重要的角色。拼裝車之被詬病，除了無照之外，最重要的是其車身的結構安全，而其談法隨著時空脈絡而變。在民國四十年代時，由於前述的環境使得政府允許三輪貨車的存在，因此，不會批評三輪貨車的結構

²⁵ 〈取締非法拼裝車輛應嚴格執行〉，《聯合報》，民國 63 年 6 月 29 日。

²⁶ 〈拼裝車橫衝直撞 砂石車嚴重超載 影響到交通安全 徹底取締為當務之急〉，《聯合報》，民國 74 年 2 月 5 日。

²⁷ 〈橫衝直撞拼裝車，違規記點漏網魚，公然變質搶生意，一網打盡此其時〉，《聯合報》，民國 76 年 7 月 7 日。

安全。但當三輪拼裝車開始「跨足」到客運領域及繁衍出四輪拼裝車時，相關的批評就開始出現了。民國四十九年底，行政院下令三輪拼裝車不得載客營業，此項決定是根據交通部技術標準委員會的結論：

三輪汽車穩定性低，轉彎與下坡均不安全，操縱稍有不當，容易翻車及肇禍。……三輪汽車的安全性經從學理及技術的研究，不及四輪車，因此，自用車及載客車宜以四輪車為宜。²⁸

在此，雖然沒有什麼實驗／測試報告來「證明」交通部技術標準委員會如何得出三輪汽車的安全性不及四輪汽車的結論，但是，此政策的頒佈乃建立在其有關「安全」的技術知識。然而，在此三輪汽車被談成「不穩定／不安全」的三輪構造，卻正是稍後拼裝車為自身於鄉間運輸的合理性辯護的重要技術基礎之一，此稍後將述及。

再者，當三輪貨車「繁衍」出四輪貨車，而開始「侵犯」到一般貨車的業務時，其他的「安全」知識也應運而生。民國五十年的一則新聞談到四輪拼裝貨車時說：

由此種車輛型態及運輸之貨物看來與貨車無異，但既無車輛牌照，其駕駛盤及煞車以及車燈等更不合規定；司機又無駕駛執照，但竟橫衝直撞，行駛於公路上。²⁹

在此，所謂車體「安全」是國家理所當然地以一般汽車（以下稱「公司車」）的規格為標準，來評斷拼裝車的煞車、車燈、駕駛盤等；亦即，這是言詞上的「技術知識」評斷，而不是真的將拼裝車開去進行安全測試。³⁰這般以技術知識為內容的政策進一步地在民國五十年的「農耕機管理辦法」中明確地規範農耕機之定義、型式、規格、配件、尺寸、重量、速度、牌照等，詳細到輪胎、喇叭、煞車、車燈、反光鏡、拖車、搭載物品、乘坐人員等。如此，就可以將有牌照的農耕機排除

²⁸ 〈本省三輪汽車不准載客營業〉，《新生報》，民國 49 年 11 月 29 日。

²⁹ 〈耕耘機改裝貨車橫衝直撞易肇禍〉，《聯合報》，民國 50 年 10 月 25 日。

³⁰ 這般在技術內容上的言詞污名化，從民國五十年代一直延續到八十年代末。

於無照拼裝車之列，以便明確地圈界與處理拼裝車。到了民國五十二年，省政府甚至詳細規範駕駛農耕機者的身體需要符合下列條件，方得參加考試來取得駕駛執照：如年齡在十八歲以上，五十歲以下者；無紅綠色盲，身心健全，視力正常者；腿長可煞車至底；以及，手握方向盤駕駛者。³¹國家運用權力及技術知識內容不僅規範出「安全性」/「系統性」/「合法性」，更掌握了農耕機駕駛者應有的身體狀態，透過身體與技術知識來準確地區隔有牌農耕機與無照拼裝車，使得將來淘汰與取締拼裝車有清楚的邊界與範圍；再加上不斷地談論拼裝車駕駛者無照駕駛、不懂交通規則、或駕駛技術不佳等，在媒體上營造出拼裝車「容易肇禍」或「禍及無辜者」的負面印象，以鼓動輿論支持政府取締無照拼裝車及淘汰有照拼裝車的政策。

伴隨著塑造拼裝車的負面形象，國家採取多管齊下的辦法來淘汰拼裝車。其一是透過行政命令規範有照拼裝車，其二是以取締的方式對付無照拼裝車，其三是發展制式農村搬運車以取代拼裝車。首先，在民國五十九年八月，臺灣省政府頒佈規範馬達三輪車的四原則：(1)限制行駛於鄉村道路，不得進入市區；(2)公路幹線及交通繁忙地區禁止行駛；(3)不得載客；(4)不得長途載貨營運。³²同時，為了防止拼裝車朝向四輪以上的大型化發展，還在民國六十年底暫時性地准許無照馬達三輪車可以行駛載貨於鄉間道路，但嚴禁將耕耘機改裝成固定四輪貨車載貨。³³此乃希望農民能安於在鄉間使用馬達三輪車；一則解決農村運輸問題，再則防止拼裝車進入人煙稠密的市區，造成交通問題；三則希望拼裝車不會繼續變異繁衍；四則希望拼裝車不會影響到

³¹ 〈農機車駕駛員省令應予考試 無照一律禁止駕駛〉，《公論報》，民國 52 年 3 月 17 日。

³² 〈三輪馬達貨運車對交通安全的影響〉，《大華晚報》，民國 62 年 10 月 20 日。

³³ 〈馬達三輪及耕耘機准載運農產及肥料〉，《聯合報》，民國 60 年 12 月 1 日。

正規貨運業及客運業；五則希望能逐漸淘汰拼裝車而發展出汽車工業。在此規範下，政府打算以當年淘汰人力三輪車的方式，將馬達三輪車逐年收購淘汰。³⁴配合著這些行政規範，同步進行的是取締違規或非法拼裝車。如省政府即於民國六十二年四月、六十三年間都通令各縣市加強取締非法拼裝車輛，以維持交通秩序；³⁵而媒體上也同步刊出取締拼裝車後交通秩序立即明顯改善的報導。³⁶這更強化了取締拼裝車的國家政策。而為根絕拼裝車輛，省政府於六十二年六月二十八日通令各縣市，凡是擅自製造拼裝車之工廠，一經查獲，即吊銷其工商登記證。³⁷基本上，在民國六十三年九月以前，國家面對拼裝車的基調不出以行政命令來規範有牌拼裝車的區域運輸、凍結牌照以期逐漸淘汰拼裝車、取締無牌拼裝車、及剷除生產拼裝車的工廠。如果再加上收購三輪貨車、輔導拼裝車業者考取小貨車執照、低利貸款購買小貨車等，彷彿如此就可以解決拼裝車的問題。

³⁴臺灣省政府六十二年六月十一日府交一字第 61945 號函行政院「臺灣省淘汰馬達三輪貨車方案」，預定於民國六十三年一月一日起至六十五年底，分期分區辦理之。見《雲林縣議會第八屆第二次定期大會議事錄》，頁 35。

³⁵〈鐵牛車已紊亂都市交通 如欲改善需先健全法令〉，《聯合報》，民國 63 年 1 月 6 日；〈取締非法拼裝車輛〉，《聯合報》，民國 63 年 2 月 19 日；〈取締非法拼裝車輛應嚴格執行〉，《聯合報》，民國 63 年 6 月 29 日；〈再談取締拼裝車輛問題〉，《聯合報》，民國 63 年 7 月 4 日；〈取締非法拼裝車輛 應訂一勞永逸辦法〉，《聯合報》，民國 63 年 7 月 7 日；〈無照拼裝車輛 省令嚴密取締〉，《聯合報》，民國 63 年 9 月 5 日。

³⁶〈高縣取締拼裝車輛 交通事故已告銳減〉，《聯合報》，民國 63 年 8 月 25 日。

³⁷〈取締非法拼裝車輛 係奉省府命令辦理 高縣警局籲業者勿搬弄是非 並盼各界人士不要聽信謠言〉，《聯合報》，民國 63 年 7 月 7 日。

三、權力空間

國家對於拼裝車的談論與政策，乃建立在權力、言論策略、空間區隔、行政命令和技術知識，缺一不可。國家/社會對於拼裝車有種恆久的面對「他者」(the other)的感受。國家/社會將拼裝車排除在「正常」交通工具之列、劃出關於「正常」的邊界、各種言論呈現各種程度的優劣勢投射、拼裝車被再現的方式與內容、被制度性及法令的規範等，都顯現了國家/社會對於拼裝車的蓄意區隔。有關拼裝車的言論策略與社會價值觀，受到社會、文化傳統、政治制度、資本利益、媒體、階級差異，以及制度性安排如警察、法院、監理站、民意機關等的限制和作用。亦即，拼裝車的意象受到一整組力量所框架和再現(representation)，將拼裝車帶入戰後臺灣社會、政治、經濟、階級意識裡。拼裝車的活動空間被穿透、凝視，拼裝車的言說空間被化約、掌握，將拼裝車塑造成一個邊緣性的「他者」。

空間作為一種權力規訓技術(disciplinary technology)，一方面使得拼裝車被限制在鄉間道路而不得進入省道或市區，此即規範了拼裝車的使用侷限於地域性的農作搬運，而不得為長途貨運，使得拼裝車被規範在一個受監控的空間中。另一方面，國家汽車工業的保護政策造成高檔車價，使得中下階層民眾被迫轉向低廉的拼裝車，同時也使得拼裝車的工作空間大量地集中在勞力階層的工作場合，例如農(載菜、稻穀、甘蔗、牛、抽水幫浦)、林(載水果、竹筍、木材等山產)、漁(牡蠣收成)、牧(酪農飼料)、砂石搬運、建材搬運、資源回收、攤販、貨運、臨時用途(迎神賽會等)等。這般的邊緣化空間不僅表現在地理或工作場合，更表現在相關的談論空間中。媒體空間上所呈現的拼裝車形象通常是相當負面性，常在相關事故發生之時，或是官方宣示取締之際；同時，拼裝車是被談論的對象，極少有自行發聲辯護的機會。甚至，「拼裝」

作為一種污名化的貼標籤，是權力的不對稱的結果；「拼裝車」是國語的稱呼，也就是外來權力者的說法，在地人則使用「鐵牛仔」、「四汽仔」、「六汽仔」等不具價值判斷的稱呼。³⁸正是這般不對等的言談空間，使得拼裝車沈默化與污名化，它無法自我發聲，無法自我辯護，也無法自我塑造形象。相對於此的公司車，不僅是國家公務採購及關稅保護政策的寵兒，又可透過媒體及宣傳以資金來塑造其「優良」的形象，如轎車的速度、美感、質感、操控性、價值感、社會地位、安全、先進科技、高級配備、舒適、流行、生活品味等，或是貨車的載重、馬力、扭力、操控性、新款式等。公司車的空間無比寬廣，道路上的速度空間、政策上的保護空間、媒體宣傳方面的展現空間、中上階層為主的工作空間等，都一再地映照著拼裝車的低下與邊緣性。

有關拼裝車的知識，就像語言所傳遞的一切知識一樣，體現在語言中，而尼采曾經說過，語言的真理不過是：

一整群動態的隱喻、換喻、和擬人化的比喻——簡言之，是人類關係的總括，以詩意與修辭的形式，去強化、移換、誇飾，並且在長久的使用之後，對於一個民族來說，成為穩固、典律、義正辭嚴：真理乃是幻象，吾人已忘記其為幻象。³⁹

就拼裝車存在於社會 / 政府 / 媒體的再現中而言，拼裝車無論被如何談論及賦予意義、聯想、和印象，都不必然指稱真實的拼裝車技術內涵，而是指稱著圍繞著這個字眼的領域。也就是說，關於拼裝車的真实經驗與被塑造出來的意象與知識之間，沒有必然的關連。最重要的是，如何將拼裝車談成是一種**本質性**的存在，從「拼裝」此概念**原本**

³⁸「鐵牛仔」源自以鐵牛（耕耘機）加掛利亞卡（拖車），泛指以耕耘機引擎或抽水馬達為引擎的組裝車；「四汽仔」指四汽缸組裝車；「六汽仔」指六汽缸組裝車。

³⁹Edward Said 著，莊雅仲等譯，《東方主義》（臺北：立緒出版公司，1999），頁 301。

就有著「不好」、「不安全」、及「低水準」等內涵，推展到拼裝車**原本就是「低下」、「違法」、及「不安全」**。結果，使得所有人談到「拼裝」時，都**自然而然**地依循這個觀念，用來指涉貶抑性的對象物。⁴⁰

有關拼裝車的談論，有一個重要的特徵，就是忽視有關拼裝車的各種可能面向（如功能、設計、社會角色、使用情境等），而化約成一種一致性的拼裝車。因此，在任何地方只要用上了「拼裝車」一詞，就足以使閱聽者在腦海中映出有關於拼裝車的負面形象，使得閱聽者不會想去探究拼裝車的真實內涵或是對其重新評價。而正是因為拼裝車幾乎毫無例外地被談成負面的存在，使得眾人一致認為拼裝車需要被國家／社會關注、取締、輔導轉業。其中意涵著形象低下的拼裝車需要被拯救，也帶著對使用拼裝車的低階層人們的一種憐憫。這種拯救／憐憫其實是一種階層差異的優越感；一種來自相對於拼裝車的優勢發言地位、政經地位、及制度化權力的優越感。⁴¹優勢者不會平起平坐地去請劣勢者抒發自身的心聲，也不會以同理心來設身處地地為劣勢者著想，更不會放下身段來瞭解劣勢者。優勢者直接以自身的利益與價值觀來制訂政策、執行政令、發表言說。在討論拼裝車時，拼裝車使

⁴⁰例如臺灣高鐵、F16AB 型、組裝電腦等。有關臺灣高鐵，《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？」（見 <http://www.journalist.com.tw/weekly/old/553/article059.html>）。又如臺灣購買美國 F16 戰機，在一年內摔下兩架後，立委蔡同榮質疑道：「臺灣向美國採購的 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。」見蔡同榮，〈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。

⁴¹這種優越感就如同漢人政府常以從自身價值觀與利益出發的「德政」來「教化」原住民一般。

用者或組裝工廠幾乎完全缺席，我們只能看到國家／社會優勢者的言說；然而正因如此，形塑拼裝車的負面形象才成爲可能；拼裝車才能被化約與再現。

拼裝車並不僅是一種車輛的屬性，更是一種透過言語談論建構出來的利益領域，由各種行動者(actors)去互動界定，諸如：政府、媒體、業主、農民、資源回收者、貨運司機、公司車、民意代表等等。各個行動者對於拼裝車的利益不盡相同，各在不同的時空脈絡下，而有不同的考量。而這般的利益領域，是透過有關拼裝車的「知識」所支撐；政府因而得以隨時操控對待拼裝車的政策；媒體可以任意選擇拼裝車各種面向加以詆毀；農民或資源回收者等低收入者則在其生存的掙扎中準確地掌握拼裝車的區位，也藉由自身的低收入來爭取使用的合理性；需要貨運服務的業者，樂於使用拼裝車來降低運輸成本；公司車則在市場區隔下，藉由拼裝車的負面形象來凸顯自身的正派／尊貴／入流／時尚等形象；民意代表則樂於爲拼裝車業主請命，從而得到「爲民服務」的業績。在各取所需的利益互動中，沈默的拼裝車是如何爭取到自身生存的區位呢？

四、拼裝車的脈絡性技術與競爭區位

國家似乎透過負面談論、技術規範、空間驅離、政策取締與淘汰等方式即可抹除拼裝車，爲汽車工業開拓天下。然而，難以自我發聲／言說的拼裝車，卻能透過脈絡性技術掙得生存／競爭的地域性優勢，不僅使國家三令五申的取締政策難以奏效，也使得國家多年來的汰換策略無法成功。

從民國四十年代末期到八十年代末期，國家對於無照拼裝車的取締層出不窮。然而，歷年的取締效果甚差，企求拼裝車業者轉業或改

購公司車的政策「美意」，自然也是零零落落。⁴²在此，可透過警方的觀點、社會因素、及技術的觀點來觀察拼裝車的堅韌生命力。

民國四十年代至六十年代，為控制惡性通貨膨脹、確保「反攻大陸」的軍糧、穩定維繫政權的軍公教人員的糧食，政府透過徵收、強制徵購、肥料換穀等農業措施大量吸取了農村的資源；而為了以廉價勞工來創造工業發展的「優良投資環境」，政府長期地執行低糧價政策；此皆可謂是對農民的變相加稅。⁴³在此等農業政策下，農家每戶所得遠遠不如非農家所得⁴⁴，加上城鄉發展的重大差距，都促使了農村年輕人大量外流至大城市，直接反映出來的現象就是農村人口老

⁴²自七十二年到七十四年為例，全省取締效果不彰，無照拼裝車有增無減。在高雄縣，竟沒有一輛被沒入。而僅有一輛在苗栗縣，得因二次取締而沒入銷毀。見〈無照拼裝車取締不力 執行態度消極是主因〉，《臺灣日報》，民國 73 年 12 月 24 日；〈取締無照拼裝車 效果不彰 無論辦法多好 貴在執行〉，《聯合報》，民國 74 年 8 月 3 日。

⁴³「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。國民黨政府利用「強制徵購」來獲得稻米，自民國三十九年至民國五十四年間，公定收購價格平均低於自由市場價格約三成。見劉進慶，《臺灣戰後經濟分析》（臺北：人間出版社，1992），頁 137-141。而「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「臺灣農民是糧食局的雇農」，見余玉賢，《余玉賢先生論文集》（臺北：余玉賢先生紀念集暨論文集編輯委員會，1994），頁 8、29；林崇熙，〈經濟產業〉，《雲林縣發展史》（雲林：雲林縣政府，1997），頁 131。

⁴⁴於民國五十九年，農家每戶所得僅為工人家庭所得的 82%，職員的 62%。見陳山森，《臺灣農家所得偏低的研究》（臺北：成文出版社，1980），頁 10。農家每人所得僅達非農家每人所得的 58% 而已，見李登輝，《臺灣農業發展的經濟分析》（臺北：聯經出版事業公司，1980），頁 237。

化；⁴⁵其衍生的現象包括勞力不足、工資昂貴、與耕作粗放；此都使得俗稱「鐵牛」的耕耘機漸漸地取代了耕牛。⁴⁶而爲了貼補家用，有些農民趁著農閒時期以農耕機加裝車斗來替人載貨，其後乾脆直接以拼裝車來充當短程貨運，甚至山區客運的營業。負責執行取締無照或違規營業拼裝車的地區警方，普遍對於低收入的拼裝車車主有著同情的心理，同時又怕影響農民生計，甚至導致成千上萬的失業家庭與人口。⁴⁷高雄縣岡山分局警官鄭其武即表示：

鐵牛車與馬達三輪車無照而尚須討論其存廢問題，而不採取嚴格措施予以取締，當然有其情與法兼顧的困難之處，因為在一旦取締之後，尚須考慮到農村的生產問題，與車主的生活問題。⁴⁸

在地的警方很清楚農民的處境，也知道拼裝車在鄉村的運輸角色，⁴⁹再加上民意代表基於地方生產需要而給予警方壓力、監理所無法接收如

⁴⁵以雲林縣為例，在民國八十四年農戶工作指揮者的平均年齡是 54.2 歲。見行政院主計處，《中華民國八十四年臺灣地區農林漁牧業調查初步綜合速報》（臺北：行政院主計處，1996），頁 106。

⁴⁶經合會在民國五十九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，《臺灣農業機械化與農村經濟建設之研究》（臺北：成文出版社，1981），頁 55。

⁴⁷〈淘汰馬達三輪貨車 有關單位應有決心〉，《聯合報》，民國 61 年 10 月 4 日；〈無照拼裝車取締不力 執行態度消極是主因〉，《臺灣日報》民國 73 年 12 月 24 日；〈沒有駕照 車體不安全 紊亂交通 具整頓作用〉，《聯合報》，民國 74 年 12 月 19 日；〈無牌照拼裝車將全面沒入 取走維生工具 執行難保順利 設法減少阻力 應予輔導轉業〉，《聯合報》，民國 76 年 6 月 16 日；〈拼裝車鑽法令空隙 超載違規不必記點〉，《聯合報》，民國 76 年 7 月 6 日。

⁴⁸〈處理無照馬達貨車 應兼顧情理法〉，《聯合報》，民國 61 年 10 月 8 日。

⁴⁹拼裝車負有農村生產任務，因此警方常給予較多的「禮遇」。見〈取締非法拼裝車輛 應訂一勞永逸辦法〉，《聯合報》，民國 63 年 7 月 7 日。

此龐大的沒入車輛、⁵⁰警員需先代墊運費等種種問題，⁵¹甚至，連警察機關及鄉鎮公所自己都使用拼裝車，⁵²凡此種種都使得警方的取締效果不彰。⁵³然而，使得這些抵抗取締的社會因素，其實是拼裝車的技術意涵在支撐著，而這些技術意涵並不是本質性的存在，而是具有脈絡性、動態性，由眾多行動者在當下的環境互動而來。

就地理脈絡來看，拼裝車存在的脈絡不是賽車場、競技場、高速公路、或賺取外匯的外銷大宗，而是在田間、崎嶇山路、狹小曲折的產業道路、小巷、河床溪底、泥濘路、墓地小徑等一般公司車視為畏途之地。在這些地方所需要的運輸車輛不在於速度、美感、質感、流行款式、配備、舒適、社會地位等，而基本上需要的技術是結構簡單、載重多、扭力大、耐衝撞、維修容易等。雖然，前述民國四十九年底行政院根據交通部技術標準委員會之結論，對三輪拼裝車的談論是三輪車輛不若四輪車輛穩定與安全；然而，許多農田區塊小、農路狹窄寬僅三公尺左右，十字路悉為直角，如果以一般卡車運送農產品根本無法下田，也不能轉彎；此時，即是三輪拼裝車或小型四輪傳動拼裝車擅場之處。⁵⁴以臺東縣的蔗田為例，由於蔗田大都在山上，而卡車

⁵⁰ 〈取締拼裝車常放水 計點制依然難奈何〉，《聯合報》，民國 76 年 7 月 9 日。

⁵¹ 〈無照拼裝車 正反兩角色 警方難做人 取締多顧忌〉，《聯合報》，民國 76 年 12 月 13 日。

⁵² 苗栗縣警察機關自己蓋房子使用鐵牛車搬運砂石。〈鐵牛車應否淘汰？〉，《聯合報》，民國 62 年 9 月 21 日。而許多鄉鎮公所的清潔隊亦曾使用拼裝車來當垃圾車、灑水車、水肥車、或泥溝車。竹東林區管理處有五輛拼裝車，以實際需要，獲得省府同意，繼續使用。而新竹市政府工程隊亦有兩輛拼裝車。〈不合格農用拼裝車 市府擬予公告註銷〉，《聯合報》，民國 74 年 4 月 18 日。

⁵³ 警方的「默契」是，只要拼裝車不行駛省道、在馬路上靠邊慢行、對交通影響不大、不發生車禍，則警察通常不予理會。

⁵⁴ 〈蔡介雄肯定拼裝車對農村的功能 未研發農用車前 宜讓鐵牛車繼續使

不適用於蔗田，常常翻車，所以需要以拼裝車來載運甘蔗。⁵⁵在此地理脈絡中，官方認為「安全」的公司車在技術上變成了不安全，而一直被認為「不安全」的拼裝車對於蔗農而言才是安全可靠。為了適合農村窪田起伏、土質鬆軟、雨天行駛、甚至進入淺海採收牡蠣，更需要設計成底盤高、四輪傳動、及使用齒仔輪（人字齒，見圖三）。一般農地的使用，是前二輪用一般高速胎，後二輪用齒仔輪；若是常常需要爬坡或進入田中，則四輪都用齒仔輪；若是需要進入非常泥濘的田中，甚至需要用到十輪傳動的齒仔輪。多樣的技術需求與設計都視地理脈絡而定。

就使用功能脈絡來看，農村由於青壯人力日漸缺乏及老年化，需要以多種性能的機械來代替人力。就一個農戶而言，所需取代人力的機械包括犁田用的耕耘機、灌溉時的抽水機、收割時的收割機、收穫後的搬運車等。然而，一個小農戶若要同時擁有這麼多機械，不僅不合效益，更有著維修與貯放等的問題。因此，在農村人力老化與人口外流的情境下，整合眾多農業機械功能即是重要的課題；對此，拼裝車常常能夠具有多功效能。更重要的，拼裝車能針對使用者的特殊需要來進行設計。以載運建築用鐵筋的拼裝車為例，建築鐵筋的長度可達五公尺以上，遠超過一般小貨車的載運長度；如果以大卡車來載運，則又常常無法進入小巷內的工地。因此，專門載運建築用鐵筋的拼裝車便應運而生（圖四）。其駕駛座僅設中央一人，即為了能在兩側放置鐵筋。為了卸貨方便，而設計了三個油壓掀背，兩側及向背各一。甚至，使用者為了解決有時油壓掀背失靈的狀況，而自行想出如何以槓桿原理來將重達數百公斤的鐵筋翻落地面的裝置。而卸貨時，也會為使用者著想，先在地上放置兩根木頭，再將鐵筋翻落其上，如此，

用》，《新生報》，民國 83 年 1 月 27 日。

⁵⁵ 〈取締違規超載受波及 無牌證運原料甘蔗被查扣 農用拼裝車難上路 蔗農陳情〉，《聯合報》，民國 81 年 3 月 3 日。

一方面可避免水氣，另一方面可方便推高機將鐵筋剷起。爲了能夠行駛於各種小徑與轉彎，同時，又要能夠承重，因此，鐵筋拼裝車通常會以五輪的形式出現，即前輪有一，而後輪有四。在此，又再度看到前述官方認爲三輪貨車之不安全在於前輪僅有一輪；然而，在鐵筋拼裝車而言，前輪僅有一輪才是工作脈絡所需。換句話說，如果這般五輪的拼裝車在高速公路上飆馳，或在下坡路段與轉彎路段急速奔馳，當然很有可能發生交通事故。然而，對於在方圓一、二十公里內運輸建材的鐵筋拼裝車而言，速度並非其工作需求，加上大多行駛於鄉間小道以避開繁忙的省道，則發生事故的機會就減少許多了。⁵⁶也就是說，所謂的「安全性」不該再抽離使用脈絡，以公司車爲標準；甚至，若以公司車來載運長達五公尺以上的建築鐵筋而在省道或高速公路上奔馳，那才是不安全哩。

拼裝車的技術除了能適應於特殊的地理條件及呼應農民或其他使用者的需求，更因爲拼裝車處於特殊的歷史/社會條件中，而使其技術有著社會脈絡的意義，此即是前述諸多社會因素使得拼裝車能夠抵擋警方取締的重要支撐。這些處於社會收入低層的拼裝車業者或農民，並非有財有勢者，也非地方的選舉樁腳，但當國家宣示要取締拼裝車時，總會有地方行政首長、民意代表、甚至是國營事業總經理出面來爲拼裝車求情；也就是說，並非拼裝車業者與這些出面說情者必然有什麼侍從主義般的利益交換，而是技術的社會脈絡在其中扮演著重要的角色。

如前所述，國家對於拼裝車的對策從民國五十年代開始凍結執

⁵⁶筆者曾隨古坑鄉東和村張先生出車載運鐵筋，從古坑鄉出發，至大埤鄉豐田工業區內的鐵工廠載運鐵筋，送至斗六市溝墘派出所對面的工地，一路上多行鄉間小道，時速約二十至四十公里不等，視路寬及車流量而定。中間走一小段臺三線省道，會靠路邊行駛。遇有道路轉彎及行經村莊時，均有明顯地減速。

照、逐漸淘汰、取締無照拼裝車等方式。然而，在許多社會情境下，由於拼裝車的特殊脈絡性技術，使得國家不得不退讓，而默許無照拼裝車的存在。第一種狀況是緊急救災時。民國五十八年九月，省政府通令各縣市政府，暫准無照拼裝車在鄉村道路行駛，以適應風災後的特殊需要，惟不得駛進市區或交通頻繁地區。⁵⁷再如基隆港在東岸與貨櫃碼頭成立之初，鑑於三輪貨車冒黑煙、噪音太大、有礙觀瞻、及政府勵行淘汰三輪貨車之政策，基隆港務局遂禁止三輪貨車進入碼頭。但民國六十三年三月時，因為石油危機，基隆港港區貨物疏運普遍發生缺乏卡車，以及外購卡車不易，使得船貨擁塞嚴重，所以基隆港務局緊急開放三輪貨車進入各碼頭提運貨物。⁵⁸由此可見，緊急救災提供了無照拼裝車一種特殊的合法性來參與社會的運輸工作。而既然在緊急狀況有求於無照拼裝車，則平時也就只好默許其存在，否則，緊急狀況時，去哪裡找車呢？再者，許多災區的泥濘山路或溪底縱谷等地形，否定了公司車在此的適當性，相對地凸顯並肯定了拼裝車技術的脈絡適當性。

第二種社會情境是廣大農村的農作運輸需求。臺灣雖然在日本時代已經開始初步的工業化，並在戰後的五十年代更有著進一步的輕工業發展，但是農產品及農產加工品仍是五十年代的經濟主力。⁵⁹而如前所述，國家的農業政策打壓糧價，使得農民收入敬陪末座，而公司車價格又遠超過農民所能負擔，種種情況都使得農民樂於使用價廉物美的拼裝車來進行農產品運輸。如果國家要取締拼裝車，則諸多以農業為主的縣市，將如何繼續經濟運作？例如，民國六十二年九月，苗

⁵⁷〈省府昨天通令各縣市 三輪貨車及鐵牛暫准在鄉村行駛〉，《聯合報》，民國 58 年 9 月 4 日。

⁵⁸〈三輪機車又成寵兒 准予進出碼頭作業〉，《自立晚報》，民國 63 年 3 月 16 日。

⁵⁹張宗漢，《光復前臺灣之工業化》（臺北：聯經出版事業公司，1980）；劉進慶，《臺灣戰後經濟分析》。

栗縣警察局通令全面取締拼裝車，苗栗縣幾位縣議員即挺身請命，他們說：

農村勞力缺乏，交通工具尤感不足，鐵牛車的存在，既可代替一部份勞力，也可以解決農產品的運輸問題，有助於農村繁榮，一旦鐵牛車在農村絕跡，將發生很多困難。⁶⁰

相同地，屏東縣警察局在民國六十三年八月嚴格執行取締無照拼裝車，立刻使得農產品運輸出現問題，而迫使縣政府不得不採取權宜措施，製發三角黃旗，准許無照拼裝車參加「配售肥料到農家」的運肥工作，及配合二期稻作收穫的需要。此舉雖然遭到貨運業的抗議，但卻也不得不然。⁶¹到了民國六十三年九月行政院長蔣經國到臺南縣巡視時，臺南縣長高育仁更當面為拼裝車請命說，假如徹底執行取締命令，則臺南縣稻作和甘蔗等農作物運輸，將面臨極嚴重的困難，尤以甘蔗作物，勢必因而無法運送至糖廠壓榨。高育仁舉例說，臺南縣甘蔗年產三百萬噸，必須仰賴鐵牛車兩百部連續搬運四個月才能完成採收，如以畜力搬運，則需每天六百頭牛，在農村缺乏勞力、畜力的情況下，實在無法辦到，只好讓這些國家資源枯萎。⁶²這般為拼裝車請命，都是基於地方農產運輸需求。也就是說，社會脈絡營造了拼裝車技術的伸展舞台，也造就了龐大的農村拼裝車；而此數量龐大的拼裝車合理化了其在當時的農村經濟樣態下的必要性，使被輕賤的拼裝車

⁶⁰〈鐵牛車應否淘汰？〉，《聯合報》，民國 62 年 9 月 21 日；此文甚至指出，苗栗縣警察局自己蓋房子都使用鐵牛車搬運砂石，卻又取締民眾將鐵牛車做同樣用途，實在很不合理。

⁶¹〈屏縣暫准無照馬達三輪車運載肥料〉，《聯合報》，民國 63 年 8 月 4 日；〈兼顧農產品運輸及交通安全 屏縣議員主張將無照拼裝車輛納入管理〉，《聯合報》，民國 63 年 9 月 17 日；〈放寬拼裝車輛取締之後〉，《聯合報》，民國 63 年 9 月 18 日。

⁶²〈農村作物仰賴鐵牛車搬運 暫時不宜全面取締〉，《聯合報》，民國 63 年 9 月 16 日。

翻轉成農村的經濟骨幹之一。再者，取締拼裝車立即造成了農村經濟的危機，對農村而言，可視為一種人爲的災害；再回到前述的災害搶救情境，則反而坐實了拼裝車技術的脈絡適當性與必要性。

第三種使得拼裝車技術得以擅揚的社會情境是山區或特殊地形的運輸工作。例如花蓮縣政府曾建議省府暫緩取締拼裝車，其理由是監察院監察委員地方巡察小組曾實地深入花蓮縣農村及偏遠地區巡視，認為拼裝車輛除煞車系統稍差，外型構造粗糙外，其馬力大，底盤高，適合於地形特殊的花蓮地田間，搬運甘蔗、與河川內採運砂石等用。縣政府建設局官員主張，在尚無合格而又實用之車輛足資代替前，希望省政府允許先行納入管理，暫緩取締，以應地方運輸需要，因為，花蓮縣農村及偏僻地區的地方建設、災害搶救、農產品運輸、汽車無法通行的地方等，都靠拼裝車輛作為運輸工具。⁶³

與此類似的是山區的需求。新竹縣政府境內因山坡地面積居多，農產品及農業機械的搬運，必須使用靈活而廉價的拼裝車。經縣府兩次報省准放寬取締後，省交通處終於瞭解新竹縣為農業區，對拼裝車之存在必要有所認同，並表示同意研究放寬檢驗尺度；陳進興縣長為解決農戶困難，即指示農業局及警察局暫緩取締。⁶⁴除了山區貨運外，在客運不願行駛的山區載客，如屏東縣霧台鄉，亦是拼裝車擅場之處。拼裝車載客載貨進出這些山地管制區，均需經過檢查哨，但是警察相當能夠體諒山區的特殊需求與環境樣態而不會取締拼裝車。⁶⁵從這些例子可以看出，臺灣的地狹人稠及各地的地形地勢，使得偏遠地區或特殊地形之區域，都有農民進行開墾居住，而有著農產品搬運、住屋建設、地方基礎建設、及災害搶救的需求。而在曲折、狹小、陡

⁶³ 〈花蓮縣決建議省府 暫緩取締拼裝車輛〉，《聯合報》，民國 74 年 2 月 13 日。

⁶⁴ 〈對不合格拼裝車 縣府決暫緩取締〉，《聯合報》，民國 74 年 5 月 11 日。

⁶⁵ 〈警方開始取締無照馬達貨車〉，《聯合報》，民國 61 年 10 月 4 日。

升、陡降的複雜地形中，正是拼裝車技術展現其靈活身手之處。

從緊急危難搶救、偏遠地區交通運輸、農村產物運輸等方面來看，拼裝車技術有著特定時空下的社會脈絡性格。如果臺灣的農作型態是美國那般地在中西部全面機械化的大面積耕作，則無須拼裝車在曲折陡峭的山區產業道路上工作；如果臺灣的農業沒有受到重工輕農的政策所打壓，及如果農民的收入不是遠低於最低工資，則農民就不見得會如此大量地使用價廉的拼裝車。臺灣在四十、五十年代的社會歷史情境、山區的地理環境、與各地特殊的工作需求等，都孕育了拼裝車的技術發展。而相對的，拼裝車的技術樣態也使得偏遠地區耕作或者農村自行運輸的產銷型態得以發生與進行。拼裝車這般的社會脈絡性格，不但使得拼裝車的技術得到使用者的肯定，也使得拼裝車得以抵擋國家負面性眼光下的取締；拼裝車在這些社會脈絡下相對於公司車而展現的競爭性，不但意味著拼裝車的脈絡適當性，更翻轉了其技術知識的合法性。

五、蔣經國牌

拼裝車的脈絡性技術為其爭取到歷史社會情境的正當性，進而逼退國家的取締政策。前述蔣經國院長在民國六十三年九月十五日巡視臺南縣，臺南縣長高育仁當面以稻作和甘蔗運輸來為拼裝車請命。蔣經國院長立即同意有條件地延緩執行交通部全面取締農民使用鐵牛車作為運輸工具的命令。蔣經國院長對於延緩執行取締命令的條件是：不能再增加新車、有關部門立即研究可代替鐵牛車而符合交通安全條件的經濟車輛、現有鐵牛車僅能載運農作物而不得行駛重要公路、及駕駛人要接受交通安全訓練。⁶⁶省政府隨後根據此新的政策指

⁶⁶ 〈農村作物仰賴鐵牛車搬運 暫時不宜全面取締〉，《聯合報》，民國 63 年 9 月 16 日；〈蔣院長指示主管單位 不要取締農村鐵牛〉，《聯合報》，

示，在民國六十五年頒佈「臺灣省農村拼裝運輸工具管理要點」經行政院核定實施，規範了拼裝車的規格，且需要請領臨時使用證，繳納牌照稅；⁶⁷此即農民津津樂道的「蔣經國牌」（圖五），將所有無照拼裝車現地「暫時」合法化了。

高育仁縣長為拼裝車請命造成如此戲劇般地效果，乃因為臺灣正苦於第一次石油危機所帶來的經濟衰退及通貨膨脹，如果農村經濟停擺，對於國家而言可說是一大危機。此可由蔣經國院長在其後幾天的行政院院會中的談話看出來：

對放寬限制農用機動車輛的規定，應予貫徹，如有人故意曲解上級旨意，或者濫用職權，應予嚴懲。……基層人員尤應明瞭當前政府施政必須把握的重點是「民眾第一」「經濟為先」，凡事要體恤民眾的痛苦，凡事要配合經濟生產，才是把握住了正確的方向，才是真正報效了國家。⁶⁸

國民黨政府在臺灣以黨國主義遂行的威權統治於民國六十年代遭到一連串的内、外部危機。從民國六十年臺灣退出聯合國，其後有日本等國相繼和臺灣斷交。⁶⁹而第一次石油危機帶來的高通貨膨脹率、投資減少、資金外流、移民增加等現象嚴重地衝擊著臺灣經濟；再加上越來越多的人爭取政治或經濟上的民主自由，這些都一再地動搖國民

民國 63 年 9 月 25 日；〈「鐵牛」問題塵埃落地〉，《中央日報》，民國 63 年 9 月 25 日。

⁶⁷〈農村拼裝運輸工具 管理辦法核定實施〉，《聯合報》，民國 65 年 5 月 25 日；〈農村現有拼裝車輛 准許領臨時使用證 限行駛當地鄉村道路〉，《聯合報》，民國 65 年 7 月 23 日。

⁶⁸〈農用機動車輛行駛 放寬規定貫徹實施〉，《中國時報》，民國 63 年 10 月 25 日。

⁶⁹在一九七九年，全世界一百六十六個國家中，只有二十一個國家承認臺灣，而有一百二十五個國家承認中國。見 MOFA. *The Republic of China's Relations With the World* (Taipei: The Ministry of Foreign Affairs, 1979)。

黨政權的合法性。除了在政治上開始有限度的「臺灣化」，國民黨政府因應的方式是強化經濟發展。經濟發展不僅用於穩定國內政權，更用國際經貿關係來取代日漸消蝕的傳統外交關係。⁷⁰然而，此時國家發展經濟的主力是放在以「十大建設」為主軸的基礎工業與重化工業發展，對農村則相對地忽略；此使得以農業為主的縣市平均收入偏低、人口大量外流。⁷¹如果在石油危機之際無法穩定農村經濟，則國民黨政權將岌岌可危。因此，蔣經國院長所說的「經濟為先」清楚地點出了拼裝車的脈絡性技術在特殊歷史社會情境中的競爭區位。蔣經國院長有條件地容許拼裝車的決定，表徵了國家多年來取締無照拼裝車行動的潰敗；亦即，拼裝車脈絡性技術有效地結合了當下的社會情境，突破了國家權力的封鎖。

不管先前國家眼中的拼裝車是如何地不安全及危害交通秩序，但在蔣經國院長的宣示後，國家對於拼裝車的談論，開始有著戲劇性地改變。例如一位公路局的官員開始為拼裝車尋求合理性基礎：

省府致力興建產業道路，但這些路多有急彎、陡坡，寬度不夠，普通貨車不便行駛，而且田間小道，除鐵牛外，別的車輛很難通行，這也是鐵牛、馬達三輪車及拼裝車輛必須暫緩取締的原因。⁷²

⁷⁰除了推動工業發展，政府設立外貿協會來推動此「經貿優先」策略。一九七九年時外貿協會在海外的三十三個據點不僅推動外貿，更在無邦交國家扮演著地下大使館的角色。見 Hsieh, Chiao-chiao. *Strategy for Survival: The Foreign Policy and External Relations of the Republic of China on Taiwan (1949-79)*. (London: Sherwood, 1985)；蕭全政，《臺灣地區的新重商主義》（臺北：國家政策研究資料中心，1989）；若林正丈，《臺灣——分裂國家與民主化》（臺北：月旦出版社，1994）。

⁷¹林崇熙，《雲林縣發展史產業經濟篇》（雲林：雲林縣政府，1997）。

⁷²王家政，〈鐵牛及拼裝車行駛問題 兼顧農村需要交通安全〉，《聯合報》，民國 63 年 9 月 25 日。

省府興建產業道路，固然不是在民國六十年代才開始，而田間小道也不是此時突然變得狹窄，可是，拼裝車「突然」變得是這個社會所必須的了。類似的正面性談法，可由另一位曾在農村工作的官員的話來看：

拼裝車輛底盤較高，而且四輪傳動，與一般車輛以後面兩個動力車輪，推動前面兩輪不同，適合農村窪田起伏，土質鬆軟或雨天行駛，比普通貨車要便利些。⁷³

農田當然不是到了此時才變得土質鬆軟或地形起伏，然而，這些概念此時卻成爲國家合理化拼裝車的重要依據了。

臺糖公司此時給予拼裝車充分地脈絡性肯定。臺糖的甘蔗運輸原本靠密佈各地的糖鐵配合著牛車來運輸。但鐵路本身具有若干缺點，如維護費高、可達性低、缺乏適應能力等，加上社會經濟變遷，使得原料區異動頗大；這些因素都使得糖鐵不斷地縮減，也就造就了能在蔗田進出自如的拼裝車的施展空間。⁷⁴臺糖不但在製糖期雇用大量的民間拼裝車來運輸甘蔗，也自行發展出特殊的拼裝車來背載糖鐵車廂。（圖六）因此，國家如果全面取締拼裝車，則不但一些產蔗大縣會受不了，身爲拼裝車使用大戶的臺糖更會因此而幾乎停擺。在蔣經國院長指示不要取締拼裝車後，臺糖總經理郁英彪在《中央日報》此國民黨機關報上指出：

目前鄉下很多道路，尤其產業道路，並不是條條寬敞，條條平整，有許多狹小曲折，崎嶇不平，而鐵牛在性能上，正好派上用場，同時由於多爲一般鐵工廠利用舊馬達及機件拼裝而成，

⁷³王家政，〈鐵牛及拼裝車行駛問題 兼顧農村需要交通安全〉，《聯合報》，民國 63 年 9 月 25 日。

⁷⁴林崇熙，〈技術與政治的交會——嘉南平原上的拼裝車〉，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」論文（民國 88 年 3 月 19 日）。

價格低廉，因此廣為農民所歡迎。⁷⁵

透過拼裝車的地理脈絡與社會脈絡來將拼裝車初步合理化後，郁英彪更進一步地針對過去國家對拼裝車污名化的重點——安全、結構、穩固性等——提出外國汽車專家的背書：

有一次所邀請來華訪問的一位美國汽車製造專家，當看到一部具有傾倒設備的鐵牛時，非常驚奇，再知道製造價格的低廉後，更嘆為觀止，認為設計者如在美國足可得獎。⁷⁶

這般對於拼裝車技術的肯定，透過外國汽車專家之口，而得到一種新的肯定。更特別的是，郁英彪提出具體的數字，來「證明」拼裝車的肇事率遠低於公司車：

以六十二年三月的臺灣地區交通事故肇事率為例，自用大客車每萬輛肇事率為三六七，營業小客車為六七三，營業大貨車為一、三五三，營業小貨車為六七五，鐵牛為二〇一，即鐵牛的肇事率最低。⁷⁷

拼裝車的負面形象一向建立在「不安全」之上，而其具體「事證」，就是「容易肇事」。但是，有趣的是，官方的負面談法，從來沒有具體的肇事數字來證明拼裝車「容易肇事」。郁英彪首次以數字來顯露拼裝車的肇事數字，但卻是所有汽車車種中最低的，也就是相對而言是較為安全。最後，郁英彪認為，與其取締拼裝車，不如將拼裝車納入國家的輔導管理中，在政府的檢驗核可下，發展更堅固、更安全、更廉價的鐵牛車：

目前省內有一百多家鐵牛製造廠，其中不乏規模完備，造車經驗豐富，且已有相當銷售實績者，如予以強行吊銷執照，不啻扼殺了國內自力更生的造車能力，對農業發展也發生阻礙作

⁷⁵ 〈「鐵牛」問題塵埃落定〉，《中央日報》，民國 63 年 9 月 25 日。

⁷⁶ 〈「鐵牛」問題塵埃落定〉，《中央日報》，民國 63 年 9 月 25 日。

⁷⁷ 〈「鐵牛」問題塵埃落定〉，《中央日報》，民國 63 年 9 月 25 日。

用。⁷⁸

在此，郁英彪不但洗刷了拼裝車的「拼裝」負面意象，更以臺灣發展造車工業的願景為訴求，來合理化拼裝車工廠。總括來看，在蔣經國院長的「暫緩取締」宣示後，官方對於拼裝車的談法有著重大的轉變，即從負面性談論轉為正面性談法；早先的「拼裝」變成了技術優良，「不安全」變成了相對地肇事率最低。

社會脈絡的考量，使得技術不再是抽離時空的孤立存在。社會脈絡使得國家必須重新定義技術的內涵，也就是說，「不安全」、「噪音」、「廢氣」、「有無駕駛執照」、「交遵守通規則」等等原先對拼裝車的指責，突然在「農村需求」的概念與言談中轉化成「肇事率低」的「適當的」技術。技術的遊戲規則不再單純地由大資本家及國家所片面決定，而轉由社會脈絡與各行動者來共同協商；不管是技術的好壞、安全性、適當性等，都成為脈絡性的、可協商性的了。脈絡性技術在適當的環境下，重新定義合理的技術內涵。

六、官方 / 制式拼裝車之失敗

蔣經國院長對於暫緩取締拼裝車的指示中，同時要求主管機關研發制式的農用運輸車輛，而在此等車輛生產上市之前，需有針對拼裝車的管理辦法，規範拼裝車的活動範圍，及防止拼裝車的「突變繁殖」。雖然農民視「蔣經國牌」為護身符，但對國家而言，此僅為緩衝過渡期的折衷，而最終總是要以制式車輛來淘汰拼裝車。也就是說，拼裝車雖然以脈絡性技術暫時成功地抵擋了國家的取締，但國家卻一改過去單以行政命令取締的作法，試圖以新的技術來規範及逐漸淘汰拼裝車。

臺灣省政府於民國六十五年頒佈之「臺灣省農村拼裝運輸工具管

⁷⁸ 〈「鐵牛」問題塵埃落定〉，《中央日報》，民國 63 年 9 月 25 日。

理要點」(以下簡稱「管理要點」)第一條為：

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。⁷⁹

也就是說，國家對於拼裝車的讓步，僅限於制式農村運輸車輛尚未生產上市之前，其後則將逐步淘汰目前之有牌拼裝車及取締無照拼裝車。而此「管理要點」對拼裝車的定義有二：其一為現有無照之三輪或四輪載貨拼裝機動車輛；其二為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。國家暫時承認四輪以內拼裝車的存在，也就是繼續取締四輪以上的拼裝車，⁸⁰可見國家企圖規範拼裝車於四輪以內的車種，以避免拼裝車繼續往大型車種發展。也就是說，一方面限制拼裝車的空間於鄉村道路及限制拼裝車不得載客與長途貨運，⁸¹另一方面則從車種的技術規範來使拼裝車不會威脅到公司車及貨運業。因此，此「管理要點」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 3,000 公斤)、車廂長度、車身寬度、手煞車、腳煞車等，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」。在這般的技術規格下，拼裝車將無法載重，也無法高速行駛。此即國家企圖一方面透過「蔣經國牌」來誘使農民安於四輪以內的拼裝車，

⁷⁹ 《臺灣省政府公報》(六十五年秋字)，第 19 期，頁 5。

⁸⁰ 〈農用車裝運農產品 警務處令放寬取締〉，《經濟日報》，民國 63 年 10 月 27 日；〈便利農忙期間農產品運輸 放寬取締農用車輛 警政署已訂定原則〉，《新生報》，民國 63 年 11 月 23 日，均報導警務處將不取締依照規定行駛之四輪及三輪拼裝車，但將嚴格取締四輪以上的拼裝車。

⁸¹ 此管理要點第六條：「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。」

另一方面再透過制式的技術內容及數字來規範拼裝車的可能變異，而這都是為了靜候官方主導的制式農用運輸車輛出現之前的暫時性妥協。

在蔣經國院長的指示下，交通部、經濟部、農復會、及省交通處等共同擬訂製造制式農用運輸車輛的計畫。在公路局派員實地勘查南部甘蔗收割狀況後，希望有汽車廠商能夠設計及製造出廉價而適合農村運輸的車輛，藉以替代官方認為「過渡期間」的拼裝車。⁸²雖然前述拼裝車的脈絡性技術掙得了暫時的「合法性」，也得到了臺糖總經理的支持，但為了推動制式農用車輛的政策，國家一方面肯定拼裝車目前在農村的功用，但另一方面則重新談出「安全」的技術層次問題，以為未來的制式農用車輛暖身：

目前全省約有四萬輛各種型式的鐵牛拼裝車，在農村作交通運輸等使用，由於其拼裝機器及技術不統一，也缺乏安全保障，因此交通單位在解決這種車輛的問題時，也將著重於行車安全等的問題，在製造及管理上，發展更為堅固、安全、及廉價的新車。⁸³

此時，國家不再如過去那般，一味地對拼裝車污名化，而是在避開拼裝車的社會脈絡，將拼裝車圈限在農村後，開始欲以「安全」、「廉價」、「合法」的技術來與拼裝車競爭。省交通處長陳樹曦即指出，外國廠商生產的車輛，雖具有農村運輸的特色所需的性能，但因價格高昂，不是臺灣農民所能負擔；而國內所產汽車雖然價格較低，但設

⁸² 〈政府已擬定計畫委託汽車廠商 設計廉價耐用車輛 分期付款賣給農民以徹底淘汰農村行駛的拼裝車〉，《中央日報》，民國 63 年 10 月 10 日；〈廉價農用車輛進行研究製造 便利農村運輸「鐵牛」車 符合四條件者暫不取締〉，《中央日報》，民國 63 年 10 月 23 日；〈解決農村運輸問題〉，《聯合報》，民國 63 年 10 月 24 日。

⁸³ 〈在農村使用拼裝車 將著重安全與管理〉，《中央日報》，民國 63 年 11 月 27 日。

計方面卻未能符合農村的需要，諸如底盤過低、輪矩不高、使用昂貴的汽油等，均不符農村需要。⁸⁴在民國六十三年底時，雖然有耕耘曳引機、日製四輪卡車、福特六和利大鐵牛、華福二〇〇型金牛車、聯勤軍事廠與永興公司研製的改裝車、中華賓士四輪傳動車、景懋 DEUTZ 農業用拖車等，但卻不符合價格低廉、使用柴油、適合農村地形、具有多種功能等條件。⁸⁵在臺灣省交通處農用運輸工具執行專案小組歷經半年的實地考察及研究後，在民國六十四年三月提出適合臺灣農村的四輪車輛的主要條件是：「越野性好，車架較高，輪轍小，能行駛於不良地形及農田鄉村道路，其動力以柴油引擎為主，底盤結實，速度較低，載重量大，操作方便，保養容易，造價低廉。」⁸⁶這樣的技術表述似乎涵蓋了前述拼裝車所處的地理脈絡、功能脈絡、社會脈絡等；然而，官方所欲推動的這般制式農用車輛卻有著宿命般的缺陷，而難與具有脈絡性技術的拼裝車比擬。此將於稍後述及。

由於政府全力保護的裕隆公司正式生產制式農用車輛需要三年，⁸⁷而在此之前仍有農民需要拼裝車，因此，省交通處公路局委託聯勤光耀廠與永興農機廠合作，利用舊軍車及美軍汰舊的軍車配合永興製械廠的十八馬力柴油引擎，製造過渡期農用運輸車輛。⁸⁸但交通

⁸⁴ 〈有關單位將輔導廠商 製造農村專用車輛 解決人力缺乏問題〉，《聯合報》，民國 63 年 12 月 28 日。

⁸⁵ 〈有關單位將輔導廠商 製造農村專用車輛 解決人力缺乏問題〉，《聯合報》，民國 63 年 12 月 28 日；〈關於農村運輸問題〉，《經濟日報》，民國 64 年 1 月 9 日。

⁸⁶ 〈製造農用廉價車輛方案已提出〉，《中央日報》，民國 64 年 3 月 10 日；〈對農業用車輛規格，交部請經部作詳細審核，定案後將輔導廠商製造〉，《中央日報》，民國 64 年 6 月 20 日。

⁸⁷ 〈政府重視農村運輸 致力生產廉價車輛 裕隆公司設計新車三年之後可問世 過渡期間由聯勤光耀廠供應拼裝車〉，《聯合報》，民國 64 年 2 月 24 日。

⁸⁸ 〈維護交通安全與秩序 製合格「鐵牛車」供農忙期運輸用〉，《中國時

部持反對意見，認為此有違行政院指示不得增加拼裝車的原則；同時，若只准農民在過渡的三年期間使用一輛售價十九萬元卻又處處受到限制的車輛，對農民而言折舊太大，並不划算。⁸⁹稍後，行政院指示交通部，在發展合法農用車輛的過渡期間，准由國防部軍車廠利用舊車零件裝配五百輛農用車，供農民購用，解決了原先不得增加的禁令。⁹⁰

聯勤光耀廠與永興農機公司合作的農村運輸車載重達平地六噸、坡地四噸、最大爬坡度三十四度、四輪傳動、且為加強在鬆軟土質上的驅動力而裝置加力箱，並裝有自動裝卸裝置、車身離地一百公分、使用柴油等，而價錢亦壓低至十六萬元。⁹¹這些都符合了前述「越野性好，車架較高，輪軸小，能行駛於不良地形及農田鄉村道路，其動力以柴油引擎為主，底盤結實，速度較低，載重量大，操作方便，保養容易，造價低廉」等技術條件。然而，此車不但有著長 303 公分、寬 182 公分的車體限制，同時又仍然被定位為拼裝車，而受到臺灣省政府「農村拼裝車運輸工具管理要點」的規範。⁹²也就是說，此過渡性的農用車仍不免將來步上被淘汰的命運。

官方欲發展的制式農用運輸車輛，曾由省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官方所提規格，於民國六十四

報》，民國 64 年 5 月 1 日；〈農村交通運輸進入新時代 農機車可望逐漸取代牛車〉，《聯合報》，民國 64 年 12 月 25 日。

⁸⁹ 〈四輪拼裝車輛 不能再增加 交通部與公路局意見不一致〉，《聯合報》，民國 64 年 6 月 19 日。

⁹⁰ 〈發展農用車輛過渡期間 准用軍車舊件 裝配農用車輛〉，《聯合報》，民國 64 年 8 月 22 日。

⁹¹ 〈農村交通運輸進入新時代 農機車可望逐漸取代牛車〉，《聯合報》，民國 64 年 12 月 25 日。

⁹² 〈農村拼裝運輸工具 臺省擬訂管理要點〉，《聯合報》，民國 65 年 2 月 10 日；〈農村拼裝運輸工具 管理辦法核定實施〉，《聯合報》，民國 65 年 5 月 25 日。

年研製出 YL-525 及 CM260D1 和 D2 等各型樣品車，並交由臺糖試用，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，而無法予以核發牌照。⁹³官方制式車輛的致命傷，一在於使用全新零件，大幅拉高售價，遠非農民所能負擔；⁹⁴二在於法令對於「汽車」的定義，使得農用車輛無法取得正式的汽車牌照；三在於缺乏脈絡彈性，欲以一種統一規格用於全臺灣山區、海邊、田野、溪谷、大量載運、小量運輸等，因而則又墮入公司車原先不敵拼裝車的脈絡性競爭區位；最後，農民基於實際需要而發展出五輪、六輪、八輪、十輪的中、大型拼裝車來載運甘蔗、砂石等，或如在海邊運蚵車的引擎高置等特別的設計，更非官方的一廂情願所能規範得了。因此，雖然官方凍結了「蔣經國牌」的發放，而在民國七十二年八月一日開始實施「臺灣省拼裝車輛管理及取締辦法」，欲在一年半內分階段取締八輪以上、五輪以上、四輪以上、三輪以上的各式無照拼裝車，⁹⁵然而，到了民國八十年代中後期，依然看到監理單位不斷地痛陳應加強取締拼裝車；⁹⁶進入了廿一世紀，仍然看到交通部要求各縣警察局取締無照拼裝車及違

⁹³黃志君，〈淺談臺灣省拼裝車輛管理問題〉，《交通建設》35.4(1986): 33。

⁹⁴民國六十年代的拼裝車的價格視大小而定，如同聯勤光耀廠與永興農機所製造的樣式，使用二手零件的無照拼裝車一輛約兩萬元至六萬元，較大型者約十三萬元，都遠低於使用全新零件的永興農機之十六萬元，或中華賓士的卅餘萬元。已經駕駛三輪貨車將近五十年的鄭興土說，廿餘年前，他花了十三萬元請人組裝一台較大型三輪貨車，引擎是日本報廢的廢鐵，卻十分耐用，至今仍在用。〈三輪貨車待客 竹南街頭奇景〉，《聯合報》，民國 85 年 7 月 26 日。

⁹⁵《臺灣省政府公報》（七十二秋字），第 23 期，頁 2。蕭國和，〈論臺灣農村拼裝車輛的存廢與課稅問題〉，《夏潮》3.1(1977): 44-46。

⁹⁶王淵宗，〈淺談公路監理業務之省思〉，《交通與安全月刊》292(1995)；高寧，〈便宜沒好貨——拼裝馬達三輪車成殺手〉，《交通安全月刊》292(1995)；〈由保持安全距離瞻望花蓮交通遠景〉，《交通與安全月刊》298(1995)。

規載貨的有照拼裝車云云。⁹⁷

國家對於拼裝車曾發給「蔣經國牌」，但這僅是在發展出制式農用運輸車輛前的過渡性權宜措施，而欲以行政命令繼續規範拼裝車的發展。然而，拼裝車的脈絡性技術及拼裝車業者的脈絡性需求，仍然不是官方的制式車輛所能匹敵。因此，儘管國家一再地宣示要取締無照拼裝車及淘汰有牌拼裝車，⁹⁸但卻不斷地有地方政府官員、民意代表等挺身為拼裝車請命，而拼裝車也持續地以其脈絡性技術掙得生存的可能性。例如民國七十五年五月，省公路警察隊派駐臺東縣的大武分隊「依法」取締行駛省公路的拼裝車，但多位縣議員及鄉民代表都出面說，大武、太麻里兩鄉背山面海，均僅一條臺九線省道可行，拼裝車業者到海邊採砂石搬運、或民眾上山耕作、均無可避免的必須行經省道，在無其他車輛可取代拼裝車之下，拼裝車成為農村運輸必要的交通工具。然而，大武分隊不顧現實環境特殊，也不理會地方輿情，而「依法」取締拼裝車，惹得地方一片譁然。甚至，連向來為國家污名化拼裝車的報紙媒體，這次都嚴厲指責公路警察大武分隊「不知自我反省改進，卻更形變本加厲，並自持係省級單位以自重，表現出蠻橫霸道作風，自毀警察形象，實在值得痛加檢討。」⁹⁹

⁹⁷ 〈有牌拼裝車問題多 無法可管〉，《聯合報（南投版）》，民國 89 年 3 月 23 日；〈農用拼裝車充斥 將全面整頓〉，《聯合報（苗栗版）》，民國 89 年 6 月 21 日。

⁹⁸ 〈拼裝車輛不安全 道安會報促禁駛〉，《中國時報》，民國 67 年 9 月 28 日；〈無牌拼裝車問題嚴重 監警近期會商取締方式〉，《中國時報》，民國 69 年 9 月 1 日；〈無照拼裝車取締不力 執行態度消即是主因〉，《臺灣日報》，民國 73 年 12 月 24 日；〈有使用牌照拼裝車 縣府公告禁行路線〉，《聯合報》，民國 74 年 1 月 5 日；〈無牌無證拼裝車輛 臺省即起全面取締〉，《聯合報》，民國 74 年 2 月 12 日；〈全面取締無照拼裝車 桃縣即日起雷厲風行〉，《聯合報》，民國 74 年 12 月 19 日；〈無照拼裝車將全面沒入〉，《中國時報》，民國 76 年 6 月 16 日。

⁹⁹ 〈取締拼裝車幾近刁難 罔顧輿情 民眾譁然 公路警察大武分隊的作法

前述拼裝車以其脈絡性技術而在臺灣特殊的地理脈絡、功能脈絡、社會脈絡中掙得其競爭性區位，在民國七十年代與八十年代仍然以此持續抵抗國家的取締。民國七十八年三月，當國家「又」要取締拼裝車時，宜蘭縣拼裝車業者請願說，許多地方建設和農業設施等工程所需建材，因位處偏遠交通不便，砂石貨運卡車不易進出，或不願運載，需靠拼裝車運輸，因此對於地方建設貢獻不可抹滅。當初興建北迴鐵路時，就是因為拼裝車適時加入運載砂石的工作，工程單位因而節省約一億五千萬元經費；¹⁰⁰何況宜蘭地方建設還需拼裝車擔負運載砂石等建材的擔子。多位縣議員亦對拼裝車業者的陳情表示支持，而促使宜蘭警方僅取締肇事違規者，而「彈性」處理載運非農用產品及無牌照等等。¹⁰¹相同地，在民國八十一年二月，由於部分拼裝車承載砂石，引起南部五縣市砂石公會發動停採、停運，而超載砂石車又連續肇事，使得國家「又」要全面取締拼裝車，引起全臺各縣市的拼裝車業主的反彈及民意代表的為其請命。替臺南縣玉井糖廠運輸甘蔗的拼裝車業主因恐慌而大幅減少出車運輸甘蔗，此立即引起玉井糖廠的高度憂慮，而請議員出面與警方溝通，建議其考量玉井山區的特殊環境，訂定讓拼裝車載運農產品的妥善管理辦法。¹⁰²臺南縣楠西鄉代表會說，楠西、玉井、及南化三鄉地形百分之九十是山區或坡地，除了以拼裝車或小型農用搬運車外，幾無適當車輛可代替。¹⁰³臺東縣議員、臺東糖廠、蔗農代表去向縣長及警局陳情時說，臺東縣二千多公

在自毀形象》，《聯合報》，民國 75 年 5 月 16 日。

¹⁰⁰有關拼裝車的運費低廉，另見〈鐵牛車已紊亂都市交通 如欲改善需先健全法令〉，《聯合報》，民國 63 年 1 月 6 日。

¹⁰¹〈取締違規拼裝車 宜縣暫不宜〉，《聯合報》，民國 78 年 3 月 18 日。

¹⁰²〈下月起取締非法拼裝車 恐影響玉井糖廠採蔗作業〉，《聯合報》，民國 81 年 2 月 19 日；〈田間農作運輸最佳工具 全面取締影響不小 規劃管理法 免生後遺症〉，《聯合報》，民國 81 年 2 月 21 日。

¹⁰³〈玉井白河楠西南化仁德業者 盼勿取締無照拼裝車 政策已定 警方愛莫能助〉，《聯合報》，民國 81 年 2 月 28 日。

頃原料甘蔗中，有一千二百公頃蔗田在偏遠山區，而卡車不適用於山區農田，常常翻車，因此蔗農需用拼裝車運載甘蔗。如果取締拼裝車而使甘蔗無法採收搬運，將使兩千多戶蔗農血本無歸，而糖廠也將因缺乏原料而被迫停產關門，茲事體大。¹⁰⁴此外，屏東、新竹、臺中、雲林、南投等縣農民都陳情說，此時正是果園下肥、整枝、稻田插秧、甘蔗採收的農忙季節，警方取締違規砂石車，也一併取締農用拼裝車，嚴重影響農務與農產運銷。¹⁰⁵而不止農民的陳情及民意代表的相挺如排山倒海，在解嚴後的民國八十年代，一向溫馴的農民也在社會運動的風潮下，透過各縣市農權會及由拼裝車業主自組的自救會向官方施壓。¹⁰⁶而農民、拼裝車業主、民意代表等陳情的正當性，就是臺灣農業環境所處的地理與社會脈絡唯有拼裝車的脈絡性技術能夠適用。最後，雖然中央嚴令取締無照拼裝車，但各縣市紛紛權宜地修正放寬取締，而僅取締違規砂石車而已。¹⁰⁷

進入了廿一世紀，國家又要取締載貨的拼裝車，但適逢九二一震災，南投縣警察局取締載運拆屋廢棄物拼裝車的行動緊急喊停，因為多數鄉鎮公所與包商簽約在民國八十九年一月底以前完成拆屋作業，為免影響災後重建，各鄉鎮公所紛紛陳情要求通融。南投市公所表示，九二一震災後重建需要拼裝車，因為許多待拆房屋位處狹小巷道，為方便載運廢棄物，鄉鎮公所必須雇用體積小、操控靈活的拼裝

¹⁰⁴ 〈取締違規超載受波及 無牌證運原料甘蔗被查扣 農用拼裝車難上路 蔗農陳情〉，《聯合報》，民國 81 年 3 月 3 日。

¹⁰⁵ 〈農路不適合貨卡車 運銷農作就靠它 農用拼裝車被扣 農民盼放寬處理〉，《聯合報》，民國 81 年 3 月 4 日。

¹⁰⁶ 〈南投拼裝車業主明舉行萬人自救大會〉，《聯合報》，民國 81 年 3 月 4 日；〈手持紅單激動地說 吃飯工具被沒收 已使家計陷困境 中部拼裝車業者 組成自救會〉，《聯合報》，民國 81 年 3 月 6 日。

¹⁰⁷ 〈農路不適合貨卡車 運銷農作就靠它 農用拼裝車被扣 農民盼放寬處理〉，《聯合報》，民國 81 年 3 月 4 日；〈載運農產品行駛農村路 拼裝車暫緩取締〉，《聯合報》，民國 81 年 3 月 5 日。

車，因車速不快且駕駛人都具豐富經驗，應無安全顧慮。¹⁰⁸此時，我們又再一次看到地方公部門爲了脈絡性需求，而以正面的態度來支持拼裝車，特別是以「安全」作爲使用拼裝車的正當理由。

國家對拼裝車一次又一次的取締，代表著其前一次又一次的失敗；地方民意代表與地方政府對於拼裝車的相挺，代表了拼裝車在農村的重要角色，雖然國家意圖以「蔣經國牌」及相關的管理辦法來規範拼裝車，並試圖發展制式農用運輸車輛來取代拼裝車，但是，離開相關脈絡的國家政策與技術，終究不敵拼裝車的脈絡性技術所擁有的競爭優勢。

七、結語

除了早年貨運需求及農村運輸外，國家再三地取締拼裝車，但卻也不斷地失敗。雖然國家欲將拼裝車圈限於鄉村，並置於其權力監控之下，然而，拼裝車卻不受空間規範而且不斷地繁衍出五、六、八、十輪拼裝車。沒有政黨撐腰或財團支持的拼裝車能抵抗國家的權力，是以其脈絡性技術贏得廣大農民、民代、鄉鎮公所、縣市政府的大力支持。

脈絡性技術是動態的、流動的；其存在與發展的可能性及意義，取決於其所相應的社會脈絡、地理脈絡、功能脈絡等；臺灣的地理/地形/地勢/氣候/物產/土質/住家樣態/產業樣態/產銷方式等無不點點滴滴地塑造著台灣精耕細作且往山區發展的農業樣態，加上農業政策不但將農民壓縮至最低收入階層，且使農村青壯人口大量外移；農村人力的減少及老化，使得機械化及運輸工具成爲必要。然而，戰後以來的汽車工業保護政策，使得臺灣汽車及貨車的售價居高不下，相對於低收入的農戶，更是難以承受。更重要的，公司車的統一規格，

¹⁰⁸ 〈拼裝車取締喊暫停〉，《聯合報（南投版）》，民國 89 年 1 月 6 日。

無法適用於臺灣多變的地理環境及使用脈絡。這些都提供了拼裝車以其脈絡性技術興起且廣受農民及地方政府青睞的歷史與社會條件。

換個角度來看，如果國家未來能成功地以公司車或制式農用運輸車輛來規範農用車，此意謂著農民的生活方式及產業將需大幅改變，以適應統一規格的器械——在人力與獸力不再可行的情況下，廣大的山區必須放棄、海邊的淺海養殖亦需改變或放棄；廣大農村更需改變田埂寬度、產業道路寬度、住家巷道寬度等。

低收入的農民使用拼裝車是對機械化趨勢的一種軟性抗拒與妥協。農村人力的減少與老化促成了機械化，然而，需要較大資本的制式化機械有其使用侷限性，加上相對高昂的購買價格、維修費用、及國家的各種雜稅等，都逼使在維生邊緣的農民不得不使用拼裝車，來進行農村運輸或賺取外快。

我們也可再從另一角度看，國家透過默許農民使用拼裝車，而降低了農產的生產運銷成本；透過低糧價，對於早期工業發展所需的低工資有所助益。只是，在經濟快速發展下，農民平均所得卻遠遠落後於最低工資。農民的生產是社會所必須，而其所得卻又非常低，此社會經濟脈絡使農民使用拼裝車取得了正當性。

脈絡性技術不會永久不變，也不是本質性的存在，而是隨著政治、經濟、社會、文化、環境、生活方式、價值觀等生活脈絡而變動。拼裝車因應過去五十年的臺灣農村樣態及國家政策而發展，未來將如何，端視社會脈絡的變化而定，但肯定不會是一紙取締命令可以奏效。¹⁰⁹

¹⁰⁹筆者認為拼裝車能否繼續存在，不會取決於國家的取締，而將取決於社會脈絡的變遷。如果農村生產樣態與產銷樣態發生重大變遷，則將可能影響農民是否繼續使用拼裝車。另外，在筆者的田野訪談中，亦發現有些年輕人認為開公司車較帥氣，較有可能交到女朋友云云。也就是說，價值觀與農村人口及生活方式的變化等，都會影響拼裝車將來是否在某些地方的存續。



(圖一) 民國四十年代的三輪貨車 (吳金斛先生提供)



(圖二) 鐵牛車 (筆者攝於雲林縣莿桐鄉)



(圖三) 齒仔輪 (筆者攝於雲林縣口湖鄉)



圖四：鐵筋車，筆者攝於雲林縣古坑鄉東和村



(圖五)「蔣經國牌」(筆者攝於屏東縣霧台鄉)



(圖六)用於糖鐵的背載式拼裝車(筆者攝於雲林縣水林鄉)

Contextual Technology: Cannibalized Vehicles in Taiwan

Chung-hsi Lin

Program for Cultural Properties Conservation,
National Yunlin University of Science and Technology

“Cannibalized vehicles” are vehicles assembled from useable parts of salvaged cars. They usually have neither brand names nor legal status in Taiwan. However they serve various transportation functions throughout the countryside. Why has the state failed to curb them and begrudgingly allowed their existence? How do cannibalized vehicles compete with brand-name vehicles? This paper examines cannibalized vehicles in Taiwan to understand cannibalized vehicles as a “contextual technology,” a technology intertwines with its social and historical contexts and creates its own niche ensuring its own survival.

Keywords: contextual technology, cannibalized vehicles, state policy, agricultural machine