

# 行政院國家科學委員會專題研究計畫 期中進度報告

## 摩托車城鎮：中型都市的社會生活與公共參與(1/2)

計畫類別：個別型計畫

計畫編號：NSC94-2412-H-009-001-

執行期間：94年08月01日至95年07月31日

執行單位：國立交通大學人文社會學系

計畫主持人：莊雅仲

計畫參與人員：官曉青,張歆宜

報告類型：精簡報告

處理方式：本計畫可公開查詢

中 華 民 國 95 年 5 月 30 日

# 「摩托車城鎮：中型都市的社會生活與公共參與」進度報告

## (一)前言

本計畫想透過摩托車的使用探討台灣中型都市的社會生活，希望了解城鎮生活社會連帶的轉變與現況。本計畫認為過去 30 年來摩托車在台灣城鎮的快速流行，且被運用於日常生活的各層面，以及摩托車特殊的移動方式與相應的人際接觸過程，反映了這段時間以來社會關係與網絡的轉變。

經過約 10 個月的先導研究，本計畫針對了欲研究區域(中部員林周圍區域)進行了一個廣泛的了解與調查。針對這個調查結果，本計畫提出一個修正的區域研究範圍，圖一顯示出彰化縣與雲林縣的範圍，兩縣以濁水溪為界，本計畫原本希望比較彰化縣員林鎮界內與周圍的兩個社區，不過經了解這些中型城市的現況後，我提出一個跨縣界的比較研究，也就是維持員林鎮內的一個街區調查，另外選取濁水溪以南雲林縣治斗六市內一個街區，作為摩托車城鎮的另一種發展模式案例。原因在以下將會說明。

## (二)成果討論

### (1) 兩個城市皆是典型摩托車城鎮

這兩個城鎮常被稱為摩托車城鎮，居民主要的城內交通工具是摩托車，摩托車的使用幾乎滲透入生活的每一個層面，某個程度上完全取代了走路的功能。換句話說，摩托車和人的關係超出了單純的代步工具，摩托車已經變成人們出門的必要裝備，不管到巷口買罐醬油或買杯珍奶，十之八九大部份的人還是會帶上安全帽，拉起夾克拉鍊，然後跨上摩托車出門，這幾個動作幾乎已成為摩托車城鎮居民標準的出門步驟。誇大地說，摩托車及其裝備就像太空衣一樣，而摩托車城鎮，曾即何時，已變成行人禁地的外太空異域。

這個造城計畫當然不是一天完成，筆者家鄉即是這兩個城鎮。翻開家裡泛黃的照片，總是能找回一些被遺忘的片段記憶。我記得家裡的第一部摩托車是爸爸買來往返斗六與員林 100cc 跨騎的款式，當時他在員林工作，我們和媽媽則待在斗六的老家，在那個時候(大約 1970 年代出頭幾年)，摩托車大多僅代表男性出外的謀生工具，記得剛上小學的我，喜歡跨坐在摩托車上，模擬騎車的感覺，幾次被爸爸載去員林玩耍幾天，才能享受坐車吹風的快感，不過小孩子的好奇心卻抵不住長途騎車的單調，常常幾乎要睡著在爸爸的背上，怕我不小心摔下車，爸爸總是得在途中的每一個鄉鎮停住，尋找可以引起小孩注意的路旁冰攤。

「小天使 48」的出現也許是摩托車城鎮的先聲，這一機型大大降低了使用摩托車的技術門檻(汽缸較小因此速度較慢，且不用換檔因此容易操作)，摩托車

首次成爲可以普遍使用於市內的巡行交通工具，記得當時如果能騎著這種比較像自動鐵馬的摩托車在街上，馬上能吸引大家目光的焦點，彷彿真的看見小天使優遊自在地在天空飛翔。隨著台灣國民所得的增加，可以購買摩托車的人漸多，小天使 48 慢慢取代了腳踏車成爲一般家庭的外出設備，像現在小速克達樣子且雙腳合併著騎的摩托車，則是稍後才出現，機身變小也變輕了，適合嬌小身材的人使用，算是摩托車雙性化的開始。

## (二)爲什麼兩個城市要放在一起比較

了解中部台灣發展史的研究者，應該知道濁水河流域的重要性。一個重要的例子是 1972 年開始進行的「濁大計劃」(全名爲「臺灣省濁水大肚兩溪域自然與文化史科技研究計畫」)，由中央研究院、臺灣大學與美國耶魯大學主持，行政院國家科學委員會和美國國家科學基金會資助，曾進行當地的民族誌調查，探討中部台灣的開發過程與村落結構特色。

濁大計畫著重歷史與考古調查與傳統社會結構的詮釋，本計畫關心台灣戰後現代化過程的都市效應，有趣的是，過去 10 個月的調查發現，濁水溪一水之隔的兩個中部主要中型都市(介於台中與嘉義兩大都會區中間的廣大農業與中小工業混合區)，顯現出某種區域連結與分歧的效應。彰化在 1970 年代初期就成爲充滿中小衛星工廠的工業縣，尤其是花壇、員林與社頭一帶(見圖二)。雲林則在 1970 年代底才在斗六成立工業區，不過截至 21 世紀初，雲林縣仍在農業與工業兩者間的選擇擺盪，2005 年民進黨的候選人以農業掛帥的經濟政策勝選。

本計畫分別選擇員林靜修東路周圍街區與斗六太平路周圍街區爲研究範圍，這兩個街區在兩個城市都是重要的商業與住宅混合區。不過因爲大環境的關係，顯現出很不一樣的發展模式，及由此而來的街道生活韻律與情調。我認爲比較這兩個都市發展，可以找出台灣中型都市的兩個典型特色，一個即是作爲都會衛星城市的中小工業基地所衍生出來的都市化，人口較稠密，消費習慣是都會的模擬，不過卻無都會的文化與公共運輸系統；另一模式是政治中心爲主的發展模式，相對的封閉性，商業活動保留傳統社區經濟型態。

雖然有工業與政治城鎮之分，不過和都會區相比，中型都市因爲我所說的摩托車化的趨勢，兩個城鎮都構成某種和都會區不同的都市生活的一致性，也就是因爲行的方式建構出來的日常生活，將在底下說明。

## (三)摩托車城鎮裡的街區發展史

台灣城鎮採用摩托車的過程表現出一個新生活的開始，許多過去視爲理所當然且不以爲意的日常生活方式悄悄地改變。首當其衝的當然是街道，路旁加上騎樓曾經是我這個年紀的人童年時候的遊樂場，雖然當時老家所在的斗六太平老街不像現在一樣鋪著各式紅磚，路頭的圓環也沒有七彩的噴水舞可看，太平路的街頭小霸王們卻早已玩遍了路旁的每個角落，我記得有個遊戲是這樣玩的，地上

用粉筆劃一個圈圈，然後分成 12 等分，每一等分寫上路上的不同店名，有近有遠，作鬼的人拿一碎磚塊從四、五公尺遠處往圈圈扔，然後看碎磚塊停在那家店名上，就必須快跑過去再回來，其他的人必須在當鬼的人回來之前，將自己的一隻鞋子藏起來，當鬼的人的任務就是試圖找出這些鞋子。也就是在一次一次這樣的遊戲中，小霸王們認識街上的店，我還記得有台南企銀（所以作鬼的人會喊說我要跑到台南耶）、每天照相館、佳音電器行、新高糕餅店、文山書局、洋房牌、新天地冰果店、隆泉中藥房（我的老家）。

25 年後當我又回到斗六時，太平路已經變成太平老街，縣政府和地方團體所費不貲地想重新營造出某種街道生活：坐在新開的「污點」咖啡店，偶而還能遇到幾位來喝咖啡的學生，一坐就是天南地北一個下午；週末也常常碰到封路辦演唱會的場景；晚上每個整點的圓環水舞也還能吸引一對對依偎在一起的情侶。不過我心裡知道，太平老街已不是我孩提記憶中的太平路了，從污點的騎樓咖啡座裡，我鮮少能看到行走的人，更不用講聽到小孩的嬉笑聲，除了常佔據路旁的暫停汽車的阻擋外，摩托車城鎮特殊的光顧生意的方式，已徹底破壞街道的連貫性。在摩托車城鎮裡，鮮少再有人逛著去買東西了，因此購物不再是一個巡行街道的過程，測試著那一家店能吸引行人的目光，購物變成是一種目標準確的獲得過程，在出門與回家之間，只有目標店引導著摩托車的方向，然後在短暫的消費滿足後，又轉回到各自的小天地去。店變成只是大家購物雷達上的不同亮點，而街道則成了到達這些點的「動線」而已，我們已經永遠喪失了「路旁」，更不用講路旁充斥著的生活驚奇了。

但是，不要誤會我是一個反對摩托車城鎮的鄉愁者，雖然這 25 年，我大多時間住在北部，加上出國留學 7 年，因此大概錯過了員林或斗六這些南方城鎮蛻變成摩托車城鎮的過程。不過前幾年返鄉生活的經驗，讓我了解日常生活如何與摩托車相依為命：除了開車上班和我仍然堅持的飯後散步外，我騎摩托車去買便當、寄掛號、買常常要補充的墨水與印表紙、上美容院、買水果、租 DVD、提款等等，我真不曉得如果離開摩托車該怎麼生活。

介於個人獨立與共同生活的喪失之間所產生的矛盾情結，構成摩托車城鎮生活的愛恨情仇。我記得摩托車曾經是兩小無猜的小情侶們，探尋世界的愛之船，也是許多 6、70 歲祖母級女騎士得以獨自生活的憑藉。但是摩托車城鎮也使得行走成為有待保存的生活經驗，不開車的日子我喜歡搭火車從員林到斗六來回，有時候會刻意走 15 分鐘腳程的路到車站，除了人行空間短缺與汽機車的廢氣所造成的危害外，最困難的還是得忍受那疏離異樣的感覺，沒有隨意的招呼或目光交視時的微笑不說，行人幾乎已成為瀕臨絕種的生物，因此得承受隨時投來不解的眼光。

當然，摩托車城鎮仍然繼續演進著以適應一個新的社會關係與生活方式。我的員林住家附近的靜修東路周圍街道所構成的新購物圈，一直吸引我的注意，某種程度上代表摩托車城鎮一個演化的方向。原本昏暗狹窄的傳統市場，慢慢往外拓充領域，首先是市場入口附近的街頭與巷尾開始聚集小攤，提供上下班婦女

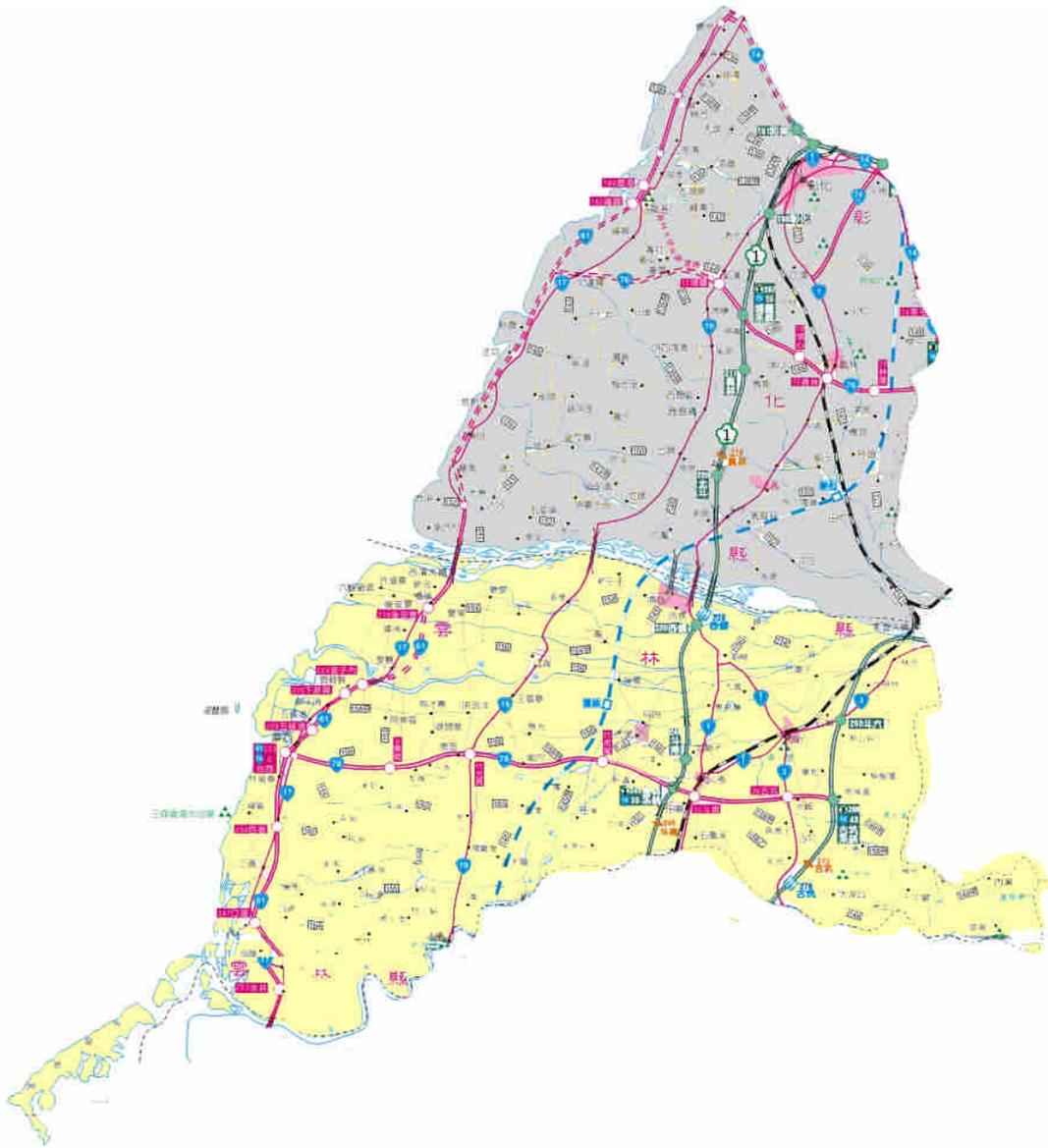
一個簡易的摩托車購物動線，不需像早上正式買菜時的大陣仗（停車，然後拎著購物手提袋，有時還要拉著手推車）。尤其華成市場兼具黃昏市場的功能，這個簡易的外圍購物區因此慢慢擴大，以服務越來越多的上班族婦女與單身的外食鎮民。我常把這個增加的購物區域稱為都市街道購物廣場，因為佔地面積幾乎已擴大成原來的好幾倍，產品千變萬化，包括水果、蔬菜、肉品、衣服、小吃攤與茶店等等，而且這些地方多是地攤和小店並存，因此基本上提供了一個多元功能的購物環境與交錯的動線：買菜、覓食與休閒飲食者交錯並行，慢行的摩托車使得安全帽後的容貌不再模糊，水果攤老闆與熟人的親切招呼閒聊，使得大家不急著買完東西趕回家，加上珍珠奶茶坊偶而聚集的學生表現出來的那種青春與不馴的氣質，都賦予了這個新街道購物廣場的一個重新匯集人群的任務，而且是非常異質且有交集與交換的人群。

### (三)未來一年工作進度

目前完成的部分包括，員林與斗六的基本資料收集，包括人口與區域發展資料。並且收集了台灣摩托車工業發展歷史與摩托車的日常使用方式的文字與影像紀錄。未來一年的工作將包括：

- (1) 參與觀察：將利用 2006 與 2007 兩個夏天分別在兩個都市進行 2 各月的參與觀察，主要參與團體將與街區組織為主。根據今年的調查結果，兩個街區皆在近年成立有街區發展的相關協會組織，負責地方居住、經濟與公共事務的規劃與協調，將從這兩個組織切入，了解居民的社會生活。
- (2) 訪談：截至目前為主，訪談皆以非正式方式進行，透過詢問了解居民與店家的想法，下年度將以地方長者、里鄰長與社團負責人與店家負責人為主，進行深度訪談。

圖一



圖二

