

## 第一章 計程車冷知識

### 1-1 台灣計程車概論



#### 台灣計程車的起源

台灣計程車的發展，最早可以追溯到日據時代的大正元年（1912年），在當時台北市撫台街「同仁舍」的老闆「高松」，向台灣總督府申請設立營業汽車許可，並於隔年年初以兩台福特汽車開始營運。不過當時根本談不上什麼「計程」的概念，這時候的計程車與現在的「租車帶司機」是差不多的，一小時四塊錢，半小時 2.5 元的方式收費。但那個時候全台灣的汽車不超過十位數，大家對於汽車根本沒有認知，所以事故頻傳，或許是這個因素，「同仁舍」經營兩年就銷聲匿跡。大正八年（1919年）才又出現另一家計程車公司，不過其收費比較詳細，除了以時間計費以外，停車候客、壞天氣、夜間什麼的，也都要加價，就其收費的內容而言，絕對不是一般市井百姓可以負擔的。

真正落實「計程」概念的，是到大正九年（1920年）的台北魚市株式會社，台北城內三元，台北城外四元，二哩到四哩之間六元，遇上壞天氣、爛路、夜晚則加價二成。不過畢竟是「魚市」，這只是運貨用途的計程車，載客的計程車落實「計程」收費的，則要再更晚一些。

#### 戰後的計程車

光復以後，國民政府接手日本人留下的破垣殘壁，理論上應該計程車行也會有殘存的，不過根據目前記錄，第一家光復以後的計程車行是到 1959 年才出現的「台灣計程汽車公司」，此時已經確立隨招隨停、上車跳表收費等基本原則。然而這中間與光復相隔的 14 年間應該會有過渡的車行存在，尚有待進一步證實。

台灣計程車的第一次爆炸性發展，是在 1965 年。當時台灣第一間汽車製造廠「裕隆」，因為台灣經濟能力有限，其產品滯銷嚴重，裕隆總裁嚴慶齡遂找上政府「研究研究」，政府乃於 1964 年先頒佈「汽車運輸業管理規則」，限定營業用車必須使用台灣產品；其後又在 1965 年推出「動產擔保交易法」，使得台灣的計程車開始倍增。

在當時台灣還是以人力三輪車為「計程車」主力，使得交通問題重重，承載效率也不佳，是以動產擔保交易法讓這群三輪車夫可以分期付款的方式換購裕隆小轎車而晉升四輪族，同時政府也推出一系列三輪車業者轉業獎勵措施，頓時間裕隆牌計程車充滿大街小巷，台灣的馬路也逐漸由計程車所盤據。然而在那個年代，儘管大家對汽車有所認知，但是駕駛禮節、交通規則什麼的都不被當一回事，追撞、翻車事故頻傳，加上裕隆當時造車水準不是很夠，噴黑煙、凹凸凸凸的裕隆計程車到處都是，所以民眾一般對計程車的觀感不是很好。



左圖：裕隆速利 右圖：裕隆柴油勝利  
經濟起飛帶動計程車發展

1970年代台灣經濟起飛，一般民眾逐漸負擔得起計程車車資，計程車越來越多，但普遍駕駛素質不見提高。整個狀況要到1992年才有另一波變化。當年台灣汽車牌號進行全面大換新（也就是目前台灣所沿用的車牌格式），而政府同時為整頓計程車以及提高辨識率，遂規定計程車必須要漆成大黃色才可以上牌（這點間接導致台灣在這段期間黃色的一般民用車無法上牌，不過若已經領牌的計程車可以不換顏色繼續使用。但在台灣的計程車界習俗，多半是驗車時就順便更換一張新牌照，以求帶來新氣象，加上黃色的辨識度極高（「小黃」的稱呼就是這樣來的），所以未更換車色的計程車越來越少，到現在僅有極少數非黃色的早年計程車還在營業。



在台灣要成為一位計程車司機並不困難，只要年滿 20 歲（但必須是 65 歲以下）並持有駕照三個月即可向監理站報考職業小客車駕照就能成為計程車司機，而早年台灣曾規定計程車必須要「靠行」而且各縣市可以自行規定司機上限，但後來紛紛解禁，必須有條件地，單依個人名義也可以直接開計程車賺錢。也就因為如此，這幾年台灣計程車生意越來越不好做，尤其有不少退休公務員，一邊領取退休金之於，也不忘來賺點外快，那個「跑兩年賺一台車」的歲月，早就不復存在。







台灣計程車從類型可以分成三種：車行、個人、特殊地點排班。個人計程車這個不必多說，而車行在這幾年崛起得相當快速，畢竟車行統合的資源相當多，除衛星派遣，陸陸續續有「異業結合」的產物，像台灣經營最靈活的「台灣大車隊」，一度與「五月天」合作，推出台灣大車隊計程車的專屬 CD，也曾經與旅遊業者推出特惠旅遊套票。後來因為競爭激烈，許多車行開始打出優惠，幅度從八折到七折不等，有的甚至還可以刷卡，令人大開眼界！至於「特殊地點排班」的是指台灣有些特殊地段因為客源豐富，該地點有意管理的前提下，必須要是該地點認可的計程車才能前往排班。目前台灣公認「最賺」的莫過於桃園機場與高鐵站，只要弄到排班權，兩年賺回半台車不成問題。當然也因為競爭激烈，所以要成為這類排班的計程車也有不少限制。比如說，排氣量超過 1900c.c.，而且要是五年內新車，一次只有兩年的特許權。





也因為台灣允許個人計程車，所以台灣計程車所使用的車款琳瑯滿目。目前計程車界以豐田為大宗，市占率超過六成，除一般便宜、好修、耐用的本地貨以外，不乏一些奇奇怪怪的東西，當然，這類怪物多半出沒於台北街頭。像是奔馳、寶馬等進口車並不難見。



這類高檔計程車還可以分成兩種類型，第一種是跑好玩的，這世界上就是有人吃飽閒閒喜歡開計程車為「樂」，買一台全新的奔馳寶馬下去玩一玩。這種計程車基本上是遇到路邊客人不載的，沒有事先預約恕不招待，尤其之前油價大漲的時候，政府針對營業小客車停徵部分稅捐，讓這類大排氣量的計程車又多一



條理由出現在路上（台灣汽車每年的稅捐是按照排氣量課徵）；另一種就是跑計程車比較有心得的，買一台二手進口車（極少數會買全新的），保養、油錢勉強跟車資收入打平，但至少開在路上也是種享受。但不管怎樣，這些「特殊」傢伙只佔整體計程車的一成不到，想坐可還沒那麼容易。

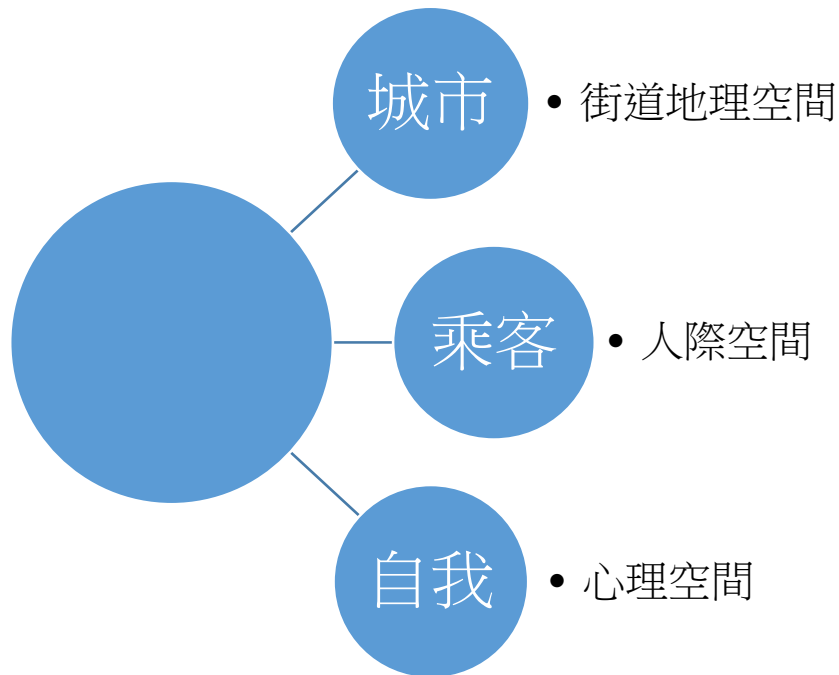


相較於亞洲其他各國的計程車，大多屬於公司車，台灣也就因為沒有那些限制規定，計程車就顯得百花齊放，同業競爭非常激烈，下次坐上計程車的時候，別忘了對他們多一些體諒，畢竟他們也是對大眾運輸的奉獻出一份心力！





## 1-2 計程車司機，工作的「3度空間」



小黃司機與社會的接觸和相處，主要取決於 3 個面向的空間關係。

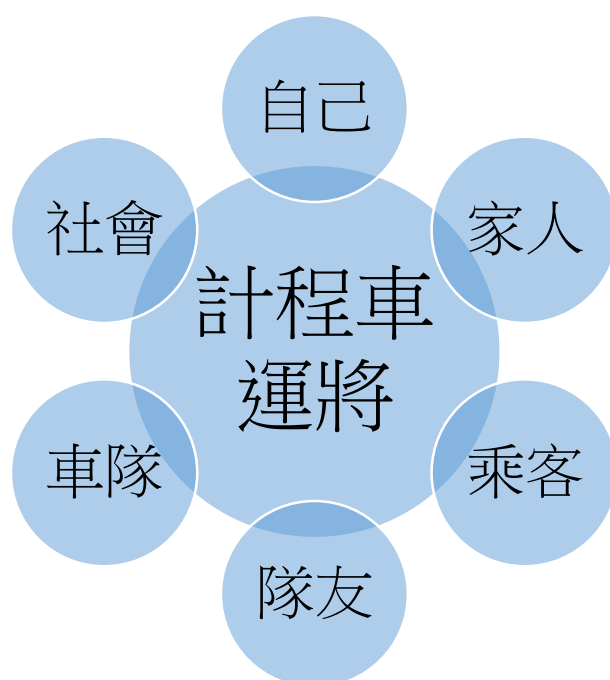
第一度空間是司機與車外「城市」的街道地理空間。即司機對街道地理的熟悉。哪裡有近路可以抄、哪條路紅綠燈少、何時會有搭車人潮、該地點何時會塞車……。老練的司機總是能給客戶更多選擇與建議，累積多年的開車經驗，往往不是衛星導航所能提供的建議，這些都是司機賺錢的基本功夫。

第二度空間，即司機與車內「乘客」相處的人際空間。例如，某些 EQ 高的司機能輕易地和乘客談笑風生，主動的帶起乘客聊天的意願；有些司機則選擇沈默，不願或害怕和乘客有太多對話；也有些司機甚至會在車內戴著帽子，不希望別人認出他是誰。事實上，在封閉的車廂內，駕駛座上的司機，可以輕易主

導車內氣氛的轉變，影響著乘客的心情。

第三度空間，是司機跟「自我」的心理空間，也就是對自己身為一位司機的職業認同。認不認同自己是一位計程車服務的專業駕駛、把開計程車當成無奈的選擇還是神聖的職業，關係著外顯的開車行為與服務態度。如果司機認為自己不過是從事運輸行業，則工作的內容不外乎把乘客當成貨物運送到目的地，此種自我意義的賦予，深深影響每日的工作。一位優質的司機駕駛，必須體認到自己是一位專業的服務從業人員，帶著此種正向的自我認同，司機方會考量到乘客的舒適及自己的儀容。

### 1-3 計程車司機，工作的「6種關係」



上述 3 度空間的面向，決定了司機如何經營自己的事業，也決定了他怎麼看待自己。以此為「實體—人際—心理」的三度空間為基礎，我們可以將影響司機服務品質的可能原因，加以延伸出以下 6 種關係類型：

1. 與「自己」的關係：即司機看待工作的態度。司機願不願意認同自己的職業，把自己當作專業的駕駛，還是暫時以此維生，希望可以趕快找到下一個工作.....，當司機越認同自己是一個專業的服務工作者，就會越熱愛計程車這份職業。
2. 與「家人」的關係：當司機的家庭關係越好，跟太太、跟丈夫、跟兒子女兒、跟父母親的相處越融洽，越會促進他對自己的認同。所以，司機跟家人的關係，會一定程度地影響其開車心情。
3. 與「乘客」的關係：就是服務的態度跟服務的關係。這樣的關係不只決定於



車隊／車行怎麼要求司機，而是司機怎麼要求自己。當司機越認同自己，當他與自己的關係越好，他跟家人的關係越親密，間接影響他的工作情緒越愉悅與正面，往往也能給乘客一段輕鬆舒適的旅程。

4. 與「隊友」的關係：基本上就是司機間的同儕關係。我們每個人都生活在這個社會當中，都需要朋友和工作夥伴，但是司機每天都是關在 1 坪不到的車內空間中，是比較不可能有工作夥伴的一個職業場所。所以，如果可以適度的開放自己跟同儕之間有好的互動，可以常常回去所屬車隊或車行，參與一些社交活動或學習課程，和隊友透過不同的方式互相交換訊息，分享工作心得，那麼司機的工作情緒可能也會更穩定。

5. 與「車隊」的關係：也就是跟管理者的關係。目前全台灣約有 1/3 的司機有加入衛星品牌車隊。對司機而言，很多人覺得自己與車隊只是一種「加盟」關係，希望車隊少管他們；但其實司機跟車隊是一種十分有趣的合作共生「家盟」關係。當車隊品牌越好，司機的派遣機會或路召業務也應該會越好；反之，當司機的服務態度越好，當然車隊的形象跟進線叫車數也會越好。

6. 與「社會」的關係：身為社會公民的一份子，經常巡迴於街頭的司機朋友，對於社會的安康，也可以盡一份自己的心力，例如：尊重行人、不超車、不按喇叭、不闖紅燈、接送有禮.....，只要減少計程車交通違規與客訴事件，便可以讓這個社會有更多美好的互動，人與人間有更良善的信任關係。



計程車內 1 坪不到的空間，每天都發生許多不為人知的溫馨故事  
打造「心」的計程車產業

台灣目前處在一個十分矛盾的轉型路口，這些都跟關係的不和諧有關。人民生活在一種彼此對立與相互不信任的社會氛圍下。在全然開放的民主意識中，民眾熱情地擁抱非法的 Uber 共享經濟，大方地坐上一位不認識的陌生人所開的車；但另一方面，名為合法但實質服務素質卻參差不齊的計程車司機，近來卻紛紛集結上街，抗爭 Uber 司機的非法搶客。

對政府而言，這其實是一個兩難的問題。政府對民眾與司機二方都不想也不能得罪，但因長期的政策與市場失靈，卻眼睜睜看著公權力與民眾信任一點一滴地流失。嚴格來說，其實一般的民眾並不是如此渴切非要有 Uber 不可，也不是刻意要厭惡黃色計程車。小黃產業之所以被污名化，有其過往的歷史背景（例

如彭婉如事件) 與開車這份職業本身所具有的 3K 特質 (「危險／危險，Kiken」、「辛苦／きつい，Kitsui」、「骯髒／汚い，Kitanai」)。

平心而論，付錢的消費者只是希望能快速、便利地叫到有品質且符合期待的安心接送服務 (特別是在交通尖峰時段與塞車趕時間的緊急狀況)。所以，好的媒合系統與彈性費率計價固然重要，車子舒適、服務親切且駕駛安全的司機，其實才是搭車的關鍵。因此，計程車司機如何提升自己的服務品質，車隊如何培訓更多可以感動人心的優質駕駛，才是小黃不被共享經濟所淘汰、被社會民眾所唾棄的正本清源之道。



小黃司機是關乎社會和好與否的重要一線工作者

對於主責計程車產業秩序與駕駛員管理的政府，我們也呼籲，交通部與地方政府一方面除了積極推動並輔導業者投入「多元計程車」的創新服務之外，更必需秉持著「以人為本」的思維，投入更多資源於司機的在職教育訓練，並善用雲端科技與巨量資料，進行司機的分級認證與定期評鑑制度。從保護消費者出發，運用公權力揭露司機的服務品質資訊，讓好司機被看見；更讓不願進步、服務不佳的司機有一強制機制，輔導其向上提升。

對比臨近的日本、香港與新加坡等國家，我們中央政府與地方主管機構投入於計程車司機的在職教育、換照回訓、優良認證、退場機制等規劃，幾乎形同虛設、毫無作用。一位司機只要考上營業登記證，便是終生保障，毫無稽核流程與退場壓力。

綜整上述，不管是 3 度空間或者 6 種類型關係，要成為一位可以感動人心的司機，其實最重要都是要先從「關係和好」開始。在目前紛擾不安的 Uber 開放與否爭辯中，我們看到民眾對新科技、新服務共享經濟趨勢的擁抱；而辛苦工作的小黃司機為僅剩的一點工作權益與生存空間，也被逼得不得不顧形象，走上街頭砸車、示威抗爭。這樣的紛紛擾擾與對立抗爭，將嚴重地傷害到社會和諧與族群融合的「關係」。

也希望能提醒中央部會、地方政府、衛星車隊、車行與合作社、計程車工

(公)會與廣大的司機朋友們等不同利害關係人，大家一同齊心協力，投入司機的教育訓練與分級認證制度，優化計程車從業人員的職業條件與社會形象，

改善並提昇司機的 6 種關係，打造不會被科技取代的「心」計程車產業。

#### 1-4 計程車司機入門

要如何當計程車司機?

無論是計程車或是租賃小客車，只要是用來以營利為目的載客且收費的都稱之為營業用車，因此駕駛都必需至少具備職業小客車或大客車甚至更高等級的職業駕照才能執業載客，而計程車駕駛人需另外考取執業登記則是為了方便管理，因此考取職業小客車，就是駕駛職業車的最低門檻。

要開計程車需要兩張執照，一張是首先需具備職業小客車駕駛執照，必需先到監理單位以小客車同等級駕照或是更高等級的駕照報考，經筆試及路考測驗通過後便能換發職業小客車駕照

而另一張執照是執業登記證，在考取職業小客車駕照後則必需帶著該駕照到當地的交通大隊或是職業小客車相關的管理機關報名並參加交通道路安全講習及測驗；在測驗通過後便取得執業資格，再依規定辦理領取執業登記證後方可營業載客。

目前來說，計程車駕駛個人是不用繳交任何稅金的，甚至還有汽油費補貼，中油會發一張卡給你，每個月 1500 元；但如需加入計程車公會辦理勞健保的話，則必需依駕駛的實際執業年份來做不同等級的薪資申報及繳交保險費

為何計程車駕駛不用繳稅？

也不用課徵任何的燃料稅或牌照稅？因為計程車執業屬於副大眾運輸系統，可以彌補公共運輸的盲區，而計程車運將的數量和大環境經濟景氣呈反比，景氣越好，大家都要去開店賺錢，景氣不好，就來開車，度小月，計程車運將的這樣情況，也可適時調節失業率。

計程車規定必需靠行或參加合作社，然而這些車行及團體則需要繳交營業稅。如果執業滿六年無任何不良紀錄的話，可申請成為優良駕駛並將車子登記為個人的名字也就是個人車行

雖然不用繳稅，但是職業小型車的保險費是一班自用車的三倍以上，因為高肇事率，甚至許多保險公司拒保。

車行與合作社的差別

兩者屬性不同，車行有點類似全包式服務，而合作社就類似司機自治團體，收費也差很多，靠行的行費，行情約在一千至一千二左右，依照各縣市自訂，甚至一次年繳繳清還有優惠，如果參加的是合作社，則行情約在四至六百元之間。

有些參加合作社通常是自己的車且是三年以內的新車才能加入合作社，目前嘉



義地區是沒有限制，它是屬於一個司機自治團體。因車子為個人持有，因此都登記在駕駛自己的名下，所以凡事都只能自己來，跟車行相較起來多少會有一些不便，甚至常有人因為收到了罰單，忘記去繳，因而超過了期限而被吊扣或吊銷駕駛執照或牌照，這樣的事，在車行，絕對不會發生。

靠行車沒有年份的限制，有時候超過五年的車，車行會要求必需支付一筆押金，這要看每間車行的規定而言，目前嘉義地區沒有這項規定。

靠行的話則等同受雇於車行的司機，所以車子必需登記在車行的名下，至於該車有罰單或是驗車通知等等有關該車的文件則是會寄給車行，再由車行通知該車的駕駛去繳交或是辦理；通常靠行的話車行會先代繳，待司機去繳月費時再一併收取，這也是車行的基本服務項目，當然比如事故賠償等等的權益問題，車行也會給予司機一些相關協助，車行會代替司機出面幫忙處理民事或刑事問題。

可以兩個人共開一部車嗎？

你的朋友有計程車，如果你有考取執業登記證的話當然可以共同開一部車，只要上車前把車上的登記證換成你的就可以了，但前提是這部車所登記的必需是車行，而你們兩個人都是受雇於該車行才行。

因為車行的車不屬於哪一個司機的，只要是受雇於該車行的司機都可以開其車行的任何一部車營業，假使你朋友的車是參加合作社或是個人所屬的，則你不能開他的車出去營業了。

如果該計程車車上放的登記證是你的，而你也具有職業駕照的話，開著車子出去載不載客，其實是你的權利，你當然可以開，但如果你也沒有職業駕照也沒載客，只是純粹開著該車外出的話，如果被查獲則有可能被開罰單，但這種情況非常少，因為警察不會去查這個，除非你駕駛計程車交通違規，又好死不死被攔下，如果你有載客行為，可能除了被罰緩外，還會被加控告偽造文書等罪刑。

現在景氣太差，計程車又不用稅金，營業車保險費雖然比自用車保險費高上許多，但是加加減減，還是會賺，因此很多人會去考取職業駕照及登記證後，再把自用車噴成計程車為了逃避稅金，除此之外還可以兼差賺錢，但如果因為負擔不起車貸或是租車費用的話，則可以找個友人一起合租或合買一部車子共同分擔費用，這是不受限制的，但前題是我上面講的必需靠行且二個人同時都是該車行雇請的司機才行

基本上只要在被攔檢時車上所放的執業登記證是你的，而你也同時具備職業小客車駕照，或許不會有問題，根據我的經驗通常小黃在被攔檢的時候，只需出示執業登記證及職業駕照即可，只要是車子沒有任何重大違規紀錄或是持照正常的話，通常不會要你出示行照或是相關文件證明，我們車行還有處理過這類的，會放一張舊的過期的提供檢驗。

其實攔檢的重點，主要都是查酒駕和交通違規，警察不會特別刁難去檢驗你是否具備營業載客的資格？並不是真的要去查這輛車的來源？比如假使你在申請執業登記證的當時是由車行開立聘雇證明的話，則你就是屬於該車行的司機，其登記在車行名下的任何一輛車你都可以開出去營業這是沒問題的

如加入合作社或是申請個人車行的司機，在申領或換發執業登記證的時候則必需檢付證明以示此車是屬於該人所有！一般來說會有這道手續是為了方便管理及建檔，至少管理單位要知道某某司機是受雇於哪一間車行，或是開哪一台車在執業，比如發生刑案或是被人以司機名字檢舉的時候，管理單位至少可以由這些當初所登記的資料去找到駕駛，簡單來說只是為了方便管理而已，並無什麼太大的實質意義，所以通常攔檢不會去查你是哪間車行或是該車是否是你所有，除非該車外面貼的不是車行或合作社名字而是司機個人的名字，但卻與駕駛人身份不符時才會進一步查驗，但通常不會去注意那些東西

當你確實符合執業載客的資格，開車出門載不載客是你的自由跟權利，就算你只是開車代步或是載家人出遊，只要你該帶的證件都帶齊了就不會有什麼問題，警察沒資格也沒義務去干涉這些屬於你私人權益與自由

照規定你在當初申領執業登記證時所檢附的證明文件中，如你是車行聘雇的則你開的車就必需是登記在該車行的車輛，或是你是加入合作社的個人車輛或是個人車行或是與直系親人共同持有之車輛，但通常不會去查到這些，所以也不會有什麼大問題；只要你該有的證件都有就好了，就算你是車行的司機也不必無時無刻把車行的聘雇證明帶在身上

所以只要該車持照正常且無積欠罰款，基本上都不會有什麼事的；我不曾聽說過有人因為開別人的車營業而被開什麼罰單的，除非那個人沒有開營業車的資格。萬一車子出了車禍在維修，難道那段時間不能借朋友的車先來開車賺錢嗎？故事是人在編的，規定是死的！

照規定來說，只要在申領了執業登記證後則你無時無刻都是處在執業期間，所以只要在這段時間你犯了法，且剛好符合道路交通管理處罰條例的規定事項內容，則你的登記證與駕照就會被吊銷，不管你犯案當時是否正在開車執業！所以營業車只要上路當然就算是在營業，只是載不載客人是你的權利與自由，當檢察攔檢時，就算你車上沒客人，我們都會交代司機，你千萬不要以開車代步為理由，就說載沒客人就好，不要自找麻煩，省得警察又查東查西的

租賃車的基本開銷

車租(租 6-7 年的車至少也要 400-500)+油費+電台費(一個月也要 4000-5000)合計

1 天本錢約 1100-1300(租新車就更不只這價)，還不含罰單跟事故跟遇到歹徒的風險

要跑 1200 元的本錢至少要跑個 5-7 小時，等到本錢賺到，開始要賺自己的收入時，往往開始沒什麼客人了，每個星期只有星期五還稍微像樣，其他幾乎都苦哈哈，根本補不回來

一頭牛要撥好幾層皮，連電台員工過年的年終也要找司機支付，以前沒電台的時代,客人要坐車一律路上攔，司機的機會均等，全憑運氣，又不必負擔不便宜的電台費用,甚至大樓管理員叫車的回扣也是司機付，基本價叫車一通 10 元  
工作時間

如果是大樓保全，1 天 12 小時還至少有 1100 元，還有勞健保，計程車勞健保要自己去加，也就是全額自費，我覺得除非真的無法從事固定工作，有苦衷，不然就是有老司機，帶你入行，否則不要去開計程車啦，找保全或清潔工或工廠還比較單純，至少也沒事故風險

#### 1-5 汽車是財富與地位的象徵

以前汽車作為一種交通運輸工具，現在卻是代表財富與地位

汽車匯集了科技、階級象徵、活動私密空間等特點，在純粹地交通運輸性質外，必與「人」產生連結，當你覺得你的車子內是不見天，是最安全的，同時，狗仔正在另外一輛車子裡監控這一切，準備按下快門，多少不倫戀，偷拍喇舌照都跟車子、停車場、汽車旅館脫不了關係，「車子」總被人們賦予眾多細膩而複雜的社會意義。

家庭擁有一部車，叫做「私家車」或「家庭房車」，這是關於自我的部份，倘若家裡擁有一部車，這就算是有車階級。

然而在純粹地交通運輸性質外，也與「人」產生情感、認知上的意義，甚至在民族國家（nation-state）的層次上，汽車不僅是一項衡量評價一個國家的工業化程度的指標，同時也是民族主義（nationalism）的展現。台灣在過去五十年發展汽車的經驗裡，便曾經將汽車視為振興民族的情感性投射，稱呼汽車產業為「民族工業」。

Mercedes Benz 所代表的是財富與地位，當然，BMW. Jaguar. Lexus. Audi 也都被視為一種階級身份的表徵。豐田 Toyota 的車主多半是屬於公教族群的保守主義者，本田 Honda 的 Civic 車款，在過去一段很長的時間裡，被視為是熱血青年追求速度的最愛，也是改裝車首選，因此自然被賦予較為負面的社會觀感。裕隆日產的青鳥 Bluebird.勝利，甚至於 cefiro 等車款，曾經是公家機關首長座車的代名詞。



1-6 計程車司機殺人事件  
本港新聞

新華日報 一九八九年三月四日 星期五 第七二七二號

殘酷肢解案在案高院開審  
被告承認誤殺  
辯稱是在神智不清情形下手  
控方不接納指被告蓄意殺人

陪審員全部選男性  
法官提醒要注意被告精神狀態

主控稱被告勒死受害人再肢解  
一切過程拍成電影

下榻中區酒店  
日籍遊客失蹤  
手袋全線不翼而飛

沖晒公司經理發現若干女性  
官證與警方出控  
案命發揭警報出控  
官證與警方出控




**警方破驚人兇殺案  
若干女性慘遭毒手**

八月十八日，警方偵破了本港有史以來最駭人的兇殺案。

九龍一間沖晒公司經理發現若干女性的性器官，認為有可疑之處，於是報警。警方根據情報拘捕了一名夜更職案司機，並在其土瓜灣貴州街的住所內搜出三個女性性器官標本及四個乳房標本，另外，又發現大批女性裸體特寫照片。

其後，警方根據資料在銅鑼灣大坑道山邊一帶搜索，結果尋回四具殘肢，警方相信，該等女性均在乘的士時遇害。有人在殺人後拍攝裸照，然後再將屍體肢解。

警方已證實有四名女子遇害，疑兇其後表控以四項謀殺罪，本書截稿時，此案仍在審訊中。

本港新聞

# 骸殘搜空陸海畔河門城 手雙屍碎獲尋

## 身紋子燕與心貫刃利有上肢殘 屍認人無亦獲尋未身屍者死女

【本報訊】警方昨日以海防分區三隊在沙田海濱城門河兩岸搜獲於昨日在該處發現之碎屍案的女屍殘骸，幸在昨日中午時分，於城門河第一咸濕灘邊，搜獲第一對手雙的殘骸，連同案發前日，共發現死者頭顱及一對時共五肢，並於死者被肢解身軀仍未尋獲。

昨日警探獲獲解的兩隻手臂，以一個黃色膠袋包裹，膠袋面上印上字樣包裹號碼與案發前，兩手未有編號，其中右手臂發現有「紋身」，為一個「心」形，有一把「刀」形紋，左「心」形右下方紋有一「雙燕」，手臂傷口為齊口斷裂，許亦連同一利器所割斷。

法醫官現已將找到的細碎化驗，以證實是否死者。

警方探案行動於前晚開始，包括兩隊巡邏員共三十餘人沿沙田第一咸濕灘河而下游游，並直而上，向應慈瑪河橋邊一帶搜索，兩隊巡邏員則在河面搜索工作，至下午三時許，一雙是家算機在該河面鬼圈頭入樓窗斷裂，直至四時許，由於天色灰暗，警方將探案行動暫停，有傳今日再進行。

發現斷肢手臂於昨日中午十二時四十分，一隊巡邏員在沙田第一咸濕灘開火架圍邊，一處邊石邊，首先在岸邊發現一個黃色膠袋，內藏有物體，警方打開膠袋，赫然為一對人手，兇殺組人員到場調查後，將該對手臂檢走。

由於迄今仍未證實死者身份，亦未有人願往驗屍房認屍，警方繼續擴大線人資料，及將死者頭顱遺下之假牙到製假牙工場等地方醫生調查。

另一方面，警方呼籲任何人士如知死者消息，死者遺物及手臂上紋身者，即請電話與九龍兇殺組聯絡，電話：三一二七〇四八內線二八二或警察熱線五二七二七七。

該宗冷血肢解兇殺案於前日上午揭發，首先在咸濕灘由公眾泳池對出岸邊發現一個女性人頭，繼而在百多碼水處找出一對人頭，死者從表示面觀察，頭為年青，年約廿餘至四十歲，短曲髮而戴上假髮，上門牙裝有三枚活動假牙，耳戴一對黃金耳環。(合)

（特訊）警方昨日以海防分區三隊在沙田海濱城門河兩岸搜獲於昨日在該處發現之碎屍案的女屍殘骸，幸在昨日中午時分，於城門河第一咸濕灘邊，搜獲第一對手雙的殘骸，連同案發前日，共發現死者頭顱及一對時共五肢，並於死者被肢解身軀仍未尋獲。

昨日警探獲獲解的兩隻手臂，以一個黃色膠袋包裹，膠袋面上印上字樣包裹號碼與案發前，兩手未有編號，其中右手臂發現有「紋身」，為一個「心」形，有一把「刀」形紋，左「心」形右下方紋有一「雙燕」，手臂傷口為齊口斷裂，許亦連同一利器所割斷。

法醫官現已將找到的細碎化驗，以證實是否死者。

警方探案行動於前晚開始，包括兩隊巡邏員共三十餘人沿沙田第一咸濕灘河而下游游，並直而上，向應慈瑪河橋邊一帶搜索，兩隊巡邏員則在河面搜索工作，至下午三時許，一雙是家算機在該河面鬼圈頭入樓窗斷裂，直至四時許，由於天色灰暗，警方將探案行動暫停，有傳今日再進行。

發現斷肢手臂於昨日中午十二時四十分，一隊巡邏員在沙田第一咸濕灘開火架圍邊，一處邊石邊，首先在岸邊發現一個黃色膠袋，內藏有物體，警方打開膠袋，赫然為一對人手，兇殺組人員到場調查後，將該對手臂檢走。

由於迄今仍未證實死者身份，亦未有人願往驗屍房認屍，警方繼續擴大線人資料，及將死者頭顱遺下之假牙到製假牙工場等地方醫生調查。

另一方面，警方呼籲任何人士如知死者消息，死者遺物及手臂上紋身者，即請電話與九龍兇殺組聯絡，電話：三一二七〇四八內線二八二或警察熱線五二七二七七。

該宗冷血肢解兇殺案於前日上午揭發，首先在咸濕灘由公眾泳池對出岸邊發現一個女性人頭，繼而在百多碼水處找出一對人頭，死者從表示面觀察，頭為年青，年約廿餘至四十歲，短曲髮而戴上假髮，上門牙裝有三枚活動假牙，耳戴一對黃金耳環。(合)

- 「城門河畔海陸空搜殘骸 尋獲碎屍雙手」1982年2月21日
- 「沖晒菲林啟人疑竇 公司報警揭發命案」「警方破驚人凶殺案 若干女性慘遭毒手」1982年8月18日
- 「證物達千件部份及恐怖 陪審團全部選男性」
- 「主控稱被告勒死受害人再肢解 姦屍及切割性器官一切過程拍成電影」1983年3月4日

以上這些節錄自香港報紙新聞頭條報導標題，內容是說明夜更的士司機林過雲殺人姦屍案

其實當年在香港發生這麼駭人聽聞的案件時，在臺灣本島是非常無感的，因為臺灣主流媒體都不重視國際新聞，而且那個時候是戒嚴時期，資訊非常封閉。臺灣民眾會知道這件事，大多是看了十多年後，在1992年在香港發行的《奧妙檔案實錄之羔羊大夫》，任達華飾演林過雲，臺灣則翻譯成《羔羊大夫》，影片依據真實犯罪過程，還原拍攝，類似記錄片拍攝手法，非常驚悚，夾雜非常多的裸露畫面，可說是裸體加屍體的經典組合，那時候香港才剛剛開放香港電影分級制度1不久，開始出現18歲以下禁止觀看的「三級片」，同時期香港拍了一連串的古惑仔，金瓶梅，蜜桃成熟時，人肉叉燒包等電影，票房長紅，我們沒有去一輪戲院看，而是去租VCD回家慢慢看。

香港電影本來是英雄本色，監獄風雲，這類兄弟情義電影，開始由香港式暴力美學開始轉換成暴力色情電影，裡面的是司機，開始有一個刻板印象，夜班計程車司機，變態殺人魔，精神錯亂，宅男，偷窺狂等，再加上不久後，高雄爆發彭婉如命案2，那陣子都沒有人敢坐夜班計程車。

11988年香港電影分級制度  
21996發生彭婉如命案，彭婉如為台灣女權運動者，民進黨婦女部主任，搭乘

## 計程車電影

在我印象中最早有關計程車電影的電影是 **Taxi Driver**，這部片兩位主角勞勃·狄尼洛(**Robert Anthony De Niro**)與茱蒂·福斯特(**Jodie Foster**)也因片中精彩的演出而走紅，這是一部探討戰後創傷

《羔羊大夫》被定為第三級影戲我想不是由於情色的因為，固然裸露畫面在片中舉目皆是，純裸露的鏡頭都險些能佔到全片的三分之一，但充溢大量令人過度恐懼反胃的非法寫實鏡頭才是影片「走低」的基礎因為。

本片是李修賢「罪案三級」的開山大作，影片採納了倒敘的方法，開頭簡潔扼要的交待出了任達華童年的生存處境，暴露了他自幼所受到的來自繼母、弟妹們的輕視，導致心理上持久的過度壓制，為背面任達華成為極失常的「兩夜屠夫」作了心緒鋪墊。這種童年受到壓抑或催殘而致使當事人成年後成為非法狂人的情節描述，在港片的罪案題材中相當多見，如《虐妻》中的黃秋生、《屯門色魔》中的林門風、乃至王晶《滿清 2》中的鄭浩南等等莫不是如斯。這種深條理的非法心緒因為的發掘和體現，本來是這些編導們對那些過度失常、辦法殘暴的罪犯們之因而犯下那些罪孽，所做出的一種最簡單也最可信的解說，很有幾分人性本善的意味。更折射出港人對兒童時心緒題目的重視。

### 1-7 計程車不是黑道

#### [1995 年臺灣計程車暴動事件]

大x車行司機與全x車行司機，在臺北市環河快速道路上發生擦撞，雙方用無線電招集人馬，公館圓環發生聚眾鬥毆，衝突演變至台北縣市各地。

改革開放後的那幾年，社會氛圍很亂，台北市的計程車數量膨脹扭曲，光大台北地區的計程車數量，比起全台其餘縣市的計程車總和還多，也因為僧多粥少，地盤客人搶的很兇，一有摩擦，小衝突，就無線電烙人火拼，這也給社會很差的觀點，甚至這一段還被拍成電影橋段，在電影《情義之西西里島》中，劉德華飾演法務部調查局幹員方國輝，梁家輝飾演臺灣黑幫老大周朝先，電影劇情影射臺灣 1990 年代時所惡名昭彰的黑金政治，有片段是取材自本次事件。

下列情形無法登記執業計程車：

(一)曾犯故意殺人罪、搶劫罪、搶奪罪、強盜罪、恐嚇取財罪、擄人勒贖罪、妨

---

夜間計程車後遇害，寫作期間，剛好滿 20 年，過了法律追溯期



害舟車航空機安全罪(刑法 184 條)、妨害公眾往來安全罪(刑法 185 條)、妨害性自主罪(刑法 221 條至 229 條)、兒童及少年性交易防制條例第 24 條至第 27 條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定者，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者

(二)曾犯傷害、妨害自由、公共危險，

或除強姦以外之妨害風化等罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定者。

(三)曾犯前二款以外其他刑事案件之罪 (不包括違反舊票據法者) 經判決確定，而有下列情形之一者：

1．受有期徒刑之執行完畢，或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而經赦免後，未滿五年者。

2．受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，或行刑權時效消滅後未滿五年者。

3．受刑人在假釋中者。

(四)最近三年內曾依道路交通管理處罰條例受違規記點者。

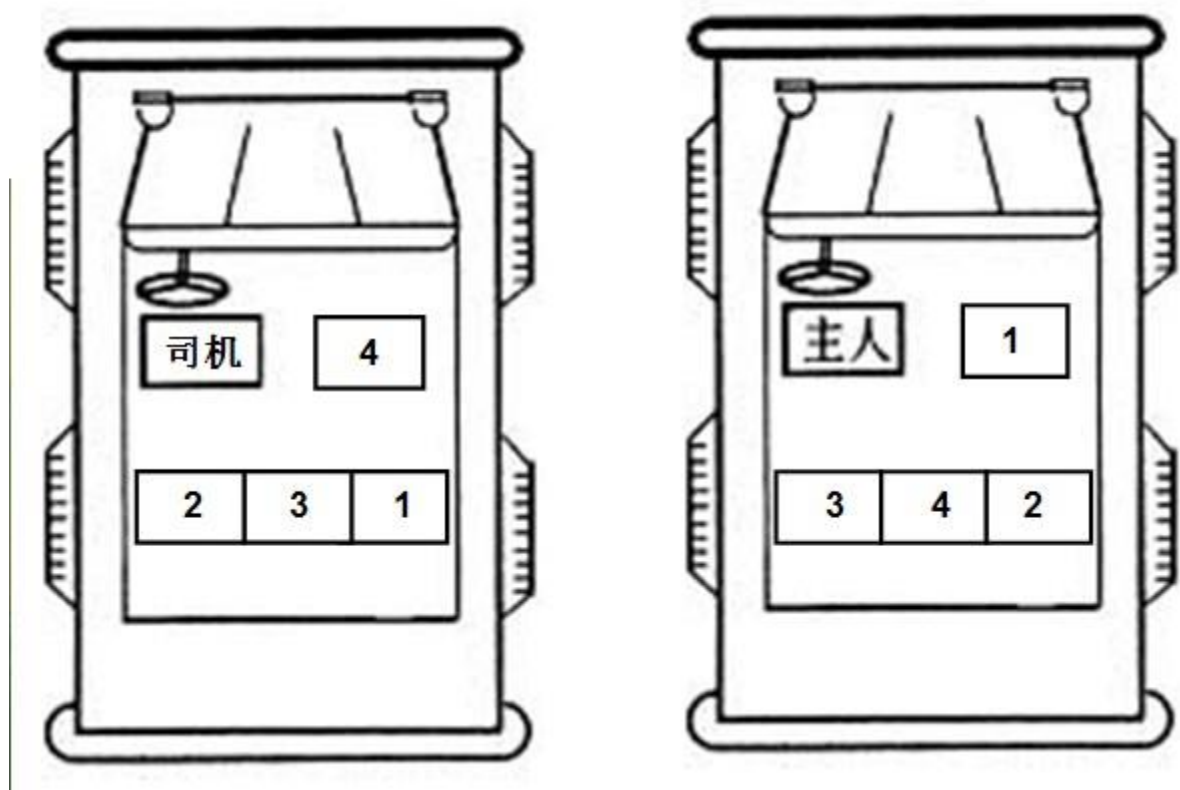
(五)最近五年內曾依道路交通管理處罰條例受吊扣駕駛執照處分者。

(六)最近三年內曾由計程車乘客提出申訴檢舉，並經公路監理或警察機關查證屬實者

1-8 車上的大位：

其實乘車禮儀這一類的文章中有規定，但現實生活中的操作上，還是有非常大的差異

主要分成認識與不認識，現實生活上九成是右邊



如果是司機（計程車、包車、家裡或友人家雇用的）  
 一律前座是最小的位置，乘車者中最資淺、最年輕、最幼齒的坐  
 後座則是右後方（副駕駛座後方位置）為最大位，最年長、資深的坐  
 後座三個位置的位階是從左到右 —> 2 3 1

簡單圖示就是

前座	司機	4
後座	2	3 1

補充一點：如果是認識的人『謙稱』自己為『司機』，開車帶大家出去，  
 請千萬不要適用第一分類，只要是認識的人（非專職司機），請適用第二類

2. 如果是認識的人（朋友、同事、老闆、長輩.....）

一律前座是最大位，大咖坐，後座則是跟前面的分辨法一樣，右後方為次大位。

簡單圖示

前座	駕駛	1
後座	3	4 2

補充一點：認識的人，假設他本身職業是計程車、公車司機，但他是妳認識的人，這時候請千萬適用第二分類，不要把第一分類的司機適用到熟人身上。

### 1-9 監理所黃牛代辦

我若不在監理所，就在往監理所的路上

老爸每天一早七點多，就騎著偉士牌到監理所去，我曾經以為老爸是在嘉義市監理所工作，因為老爸不是在監理所，就是在往監理所的路上，每天騎著偉士牌在家裡和監理所間來回奔波，然後每天，他會抱著一堆文件和車牌，大概在下午四五點時回到家，把許多在監理所處理不完的事物，帶回家，跟全家吃完晚餐後，在客廳裡，一邊看電視，一邊慢慢整理到深夜。

爸喜歡帶我去監理所洽公，跑公文，因為我比較獨立，鬼靈精怪，會幫忙排隊時，後來我站在腳踏板上，長得比偉士牌的龍頭還高的時候了，老爸就會帶我一早去監理所「上班」，原來老爸是去排隊，因為監理所早上八點開始受理，還沒到八點，許多櫃台前面已經擠了一些人，這時我會看到監理所的職員，匆匆忙忙地從後面進來，囫圇吞棗地喀下早餐，邊吃邊整理手邊的文件，文具，鋼印，表單等等，準備開始一天的大戰。

排隊的時候，我就只顧著跟老爸打屁，而我的工作是要去幫忙排另一列，然後讓老爸可以無縫接軌。

早在監理所附近一直有許多很有趣的關係行業，現在發行一種有趣的名詞稱做斜槓，我也試著列幾個來玩一下

檳榔攤/保險代辦/車輛代驗/文件代收/行動辦公室

在便利商店還沒普及的時候，中南部的檳榔攤其實就是很像是 7-11 的 ibon，代收代辦，檳榔涼水，還可因地制宜是個多元化多角化經營的聯絡處，比如說《做工的人》所寫道的工地旁檳榔攤，而我則是常去監理所旁的那幾間檳榔攤。

我爸跟監理所附近的所有檳榔攤阿姨都熟，連將會事先將資料寄放在那裡，我爸會騎摩托車去拿，甚至有時候車子就丟在那裡，然後我爸會去幫忙驗車領牌，處理好一切業務。

總是有一些自用車，驗車時保險到期或忘了續保，而你又遠從阿里山或海口，這些偏遠地區來時，叫天不應叫地不靈之際，總是自動有人3跳出來幫你忙，他們會引導你到檳榔攤，先開一罐伯朗咖啡給你消消氣，然後帶你到攤子後面的小桌子上，填寫資料，影印，傳真，馬上搞定，立馬可以讓你趾高氣揚地再殺進去。

反正有錢，都好辦事，甚至你趕時間，無法排隊驗車，跑流程，有些檳榔攤還

提供客製化的一條龍服務，你只要把車子開來，停在檳榔攤前，把你的需求說清楚，當然錢要先付清，車子留著。

「等弄好了，會連絡你來牽車」

阿姨這時手還是繼續包檳榔，電話會 callout，聯繫「專人」來幫你辦理，而這些專人，也都是斜槓人生，幾乎都有固定正當職業，以自家開店者居多，比如說隔壁街的小吃店老闆，鄰近做田的，作息的等等，這些人時間彈性又佔盡地利之便。

汽車維修廠/原廠輪胎租借/原廠零件更換

幾乎每個計程車運將都愛改車，但是要讓每年的驗車都過關，這又是一門藝術了。

計程車改車並不是像時下年輕人一樣，會改成重低音喇吧，低底盤，改引擎，改排氣管，加裝擴大器等等，這些計程車都沒有，他們都改一些會讓無傷大雅，又能增進服務品質的物件，比如說輪圈加大加寬，讓車子行駛起來更穩，車燈改成黃光燈，讓夜間照明行更佳，也比較不會反光，窗戶貼上深色隔熱紙，阻擋紫外線直射車內乘客等，其實這些看似理所當然又無傷大雅的物件，在驗車時，通通被打槍。

他們在驗車前會先進監理所附近的檢修場，卸下改裝套件，裝上維修廠提供的原廠套件，然後開去驗車。

## 1-10 計程車在台北的歷史與現況

計程車是日治時代由日本人引進的。不過那時候計程車都是有錢的大戶叫車乘坐的，大部分的人還是乘坐三輪車，這部份我的第一本書華麗計程車中有詳細的介紹。

民國四十年代末期，計程車客運誕生了。到了民國五十年代，汽車早已在許多先進國家普遍存在了。身為開發中國家的台灣，此時更大興土木，為了道路的拓寬和國內汽車工業的扶植，更使得三輪車汰換為計程車的聲音逐漸壯大，最後三輪車便漸漸消失在台北的街道上了。

計程車客運業的初期，政府並未對車輛數有所管制，加上進入的門檻簡易，造成日後車輛激增，引發許多社會問題，還有業者收入減少，交通日益惡化。於是交通部在民國 六十七年十二月十五日進行第一次全面管制，後來個人計程車牌照管制開放後，民國八十五年開辦了計程車運輸合作社的申請後，又引領一波車輛參與的競爭，使得當時計程車數量成長至歷史上的最高峰 39408 輛，後來由於捷運與公車運輸聯絡網的建立，計程車數量逐年下降。但至民國八十九年底經濟景氣低迷，失業人口激增，以致計程車數量驟增。



在這惡劣的市場環境之中，政府制度的疏失，計程車滿城跑，空繞、亂繞的現象屢見不鮮。招呼站的設置過少，在醫院或者是百貨公司的出入口甚至沒有設立招呼站。大台北地區在民國七十九年之後，許多車隊就陸陸續續的出現了，如長青、聯久、成功、巨翼、台灣大車隊、大愛……等等。在這番競爭中，車隊開始以改良計程車客運的服務為目標，目的為達到令人感到舒適安全的感覺，進而提高台北的城市形象，更可增加自身車隊的載客率。

### 台北三輪車歷史

1968年，台北市的三輪車走入歷史。

1968年，為了配合人力三輪客車全面禁止於台北市區內行駛之政策，市府進行台北市收購營業三輪車工作，數百名三輪車工友騎著車子，先到北市五常街繳車後，再到北平路市警局交通科辦理領款手續。繳車的三輪車工友，每輛車子可以領到收購費 6000 元，自行轉業補助費 2000 元，救濟金 4000 元，共計新台幣 12000 元，但若由政府輔導就業者，每輛車只可領 6000 元收購費。（註：1968年，我國行政院發佈《基本工資暫行辦法》，將基本工資（月工資）定為 600 元，是台灣首次以法規命令規定全國性的最低工資。）



這張照片拍攝於 1967 年，畫面中的三輪車正往西行駛於台北市許昌街，左邊路口為館前路，往北望，可以見到台北車站。日治時期（1908 年 10 月）在台北車站對面有間規模不小的「臺灣鐵道飯店」落成，位於今忠孝西路、館前路、許昌街、南陽街所圍之街區內，二戰時（1945 年 5 月 31 日）臺灣鐵道飯店遭到美軍空襲而損毀，戰後曾小規模修建復業，改稱「臺灣鐵路飯店」。不過在當時，今新光摩天大樓所在之處卻變成空地荒廢下來，結果該地違章林立、攤販聚集，由於這些店面屬於違建，因此在 1965 年 9 月遭到強制拆除，於是成了一大塊空地，後來暫時成為了停車場，也就是這張老照片裡的景況。

台灣光復之初，一切都彷彿是在廢墟中重建，因此，民生疾苦的情況是必然的，為生計奔波幾乎是每個人的生活主題。當時，三輪車與牛車是台灣最普遍的交通工具，在沒有機械動力的情況下，完全靠車夫一腳一踏的勞力以縮短空間上的距離，生計之艱難在汗滴之間記在大地之上。

一位音樂人多年後回想起父親與三輪車時說：「有一天夜裡，我聽見了父親踩著三輪車的聲音。以前的我，總刻意地與父親、與三輪車保持距離，就怕它們的殘破，傷了我的少年輕狂；但是，我沒有想到，從前自己刻意保持距離的父親與三輪車，就這樣一步一步地為我騎出了夢想。」



1962年9月30日，台北市館前路，北往南望，路的盡頭是台灣博物館，攝影者所站位置為中正路（今忠孝西路）口。東（左）側的許昌街口有一棟10層的高樓正在興建中，1963年，「美國商業銀行」在一樓開業，「新光人壽」在二樓創立。西（右）側近開封街口則有一棟即將完工的大飯店，為1963年1月15日開幕的「中國大飯店」。

那個年代，靠三輪車養家活口，拉拔孩子長大成人的很多，三輪車像今天的汽車是最普遍的交通工具，光是台北市一地就有一萬四千多輛，其中排班營業車八千多輛、流動營業車六千多輛，而少數機關和富有人家則有自用三輪車。富有人家的三輪車是用鐵皮打造，還僱了自用車夫，車子也洗得雪亮，就像今天的賓士車一樣。

台北市迪化街一戶富有大家庭的少爺便回憶說：「小時候，我從來沒有吃過一口台灣產的餅乾，都是吃基隆進口的外國餅乾。當時家中有傭人、有專用的三輪車夫、有一般家庭買不起的VESPA」，可見三輪車曾有過的風光。

1951年5月1日，千餘位身為勞工代表的三輪車伕，駕著三輪車聚集在總統府前，參加「中華民國四十年勞動節慶祝大會」，隨後並一同進行「五一勞動節反共抗暴大遊行」。（鄧秀璧 攝）

不過，再風光也還是要賣力地踩，尤其是營業用的三輪車更是如此。

一名車夫指出：「那時，三輪車後面都會噴著「自用」兩個字，多半是鐵殼的，

顏色是青色；營業車是綠色，上面噴著以分局為單位，噴著組別號碼；流動車是紫色，噴著「流動」兩個字，統一編號。營業三輪車除了流動車沒有固定地方攬客外，排班三輪車都有固定停車候客的地方，並且編組，每一個路口一組，由組長負責管理調派。車資並不貴，多半是由雙方議價決定。」



1965 年，台北市中華路與武昌街口，往西南方望。一位派駐台灣的美國大兵到剛開幕的第一百貨 shopping 之後，提著第一百貨的袋子，坐在停於第一百貨（地址為台北市中華路一段 41 號）前方的三輪車上拍照留念。畫面右上建築物為中華商場愛棟（第四棟），愛棟與信棟（第五棟）之間的道路為武昌街，信棟南端的樓頂矗立著醒目的「國際牌」巨型霓虹燈廣告。

而且，為了避免惡性競爭，三輪車只能在自己排班的地方攬客，若是載客到其他地方，只能空車回來。但是許多人為了增加收入，常利用回程在路上招攬其他客人，車資也比較便宜，因此常引起衝突，當時台北市議會遂制定三輪車管理辦法，於 1959 年開始取締違規三輪車。

車夫，也有好有壞。一位作家遇到的是這樣的生存本事：「1967 年年初，一位朋友開了一輛車經過台北南京東路，偏偏一輛三輪車竟然踏上快車道，遇到紅燈時，它領頭停下，該朋友忍不住心頭之火，就用保險桿朝三輪車的屁股輕輕一頂，三輪車夫回頭一瞧，一語不發，把三輪車踏到慢車道，下了車，轉過玉體，又回到原處，把袖子一捲，讀者老爺莫急，他不是要打架，而是就往該朋友車前一躺，結果花了 50 元才買他爬起來。」

1961 年 2 月 13 日（小年夜），台北市昆明街與三水街口（往北望），兩名在萬華三水街市場採買完年菜的婦人正要搭乘人力三輪車返家。畫面中間遠方的樓房位於昆明街與廣州街口，我還記得當我就讀龍山國中的時候（1985 年左右），那棟樓是「中視新娘世界」婚紗攝影公司，目前一樓已經變成了 7-11 便

利商店。

作家柏楊在 1965 年夏天到台北市廈門街訪友，看見一位開著老爺汽車的傢伙，正停在鐵路平交道欄杆外面等火車通過，突然，一輛風馳電掣的人力三輪車從後面趕來煞不住車，便從汽車旁邊擦過，撞到車頭上，車夫袖子被後照鏡刮破，流出一點血，此時只見車夫下了三輪車，悲慘哀號，人群聞聲聚集，並且要把開車的人拉下來痛毆，最後「肇事者」只好賠了 120 元了事。

然而，也有敬業而好心的三輪車夫。



1954 年 11 月，我國海軍太平艦被中共擊沉後，台北市三輪車工會透過三輪車伏在街頭進行募款，以響應「建艦復仇」運動。

「小時候和母親回娘家印象很深的是那條淺淺的河--中港溪，和那條橫跨其上的窄橋--東興橋。記得有一年在颱風過後不久和母親回娘家，目睹了橋面從中而斷，陷落溪中令人觸目驚心的景像。三輪車必須下到溪面去走那臨時搭起來的木板橋。當時暮色初沉，細雨濛濛，寒風翦翦，溪水洶湧，三輪車夫下了車，用走的拉著車子，顛顛簸簸的過木板橋，此情此景在我的記憶板上深深烙下難以磨滅的痕跡。」

不過，壞車夫也好，好車夫也罷，隨著社會生活形態及都市發展的變遷，到了 1968 年，台北市政府全面禁止行駛三輪車，三輪車夫則輔導轉業為計程車司機，曾經走遍大街小巷的三輪車，也隨著歲月逐漸走進人們的記憶之中。





1965年，中華商場義棟北端，中華路與成都路口。當時的中華商場各棟之間尚無天橋銜接，義棟北側一樓的餐廳是以「鮮肉鍋貼」聞名的點心世界。

現在，高雄市旗津是台灣僅存的幾處保存人力三輪車的地方，也為歷史留下了寶貴記憶。早期的旗津島，因隔著高雄港，與高雄市區聯絡不便。那時，島上的主要交通工具就是三輪車，但自從過港隧道開發之後，公車與計程車往來旗津更為便利，變成主要的交通工具，三輪車則逐漸從運輸用途轉變為觀光的用途。



目前，旗津島上還有十餘輛三輪車提供來旗津遊玩的遊客乘坐，除了回味往日悠閒的風情之外，改變角色的三輪車夫還可為遊客介紹旗津的自然風景與人文歷史，成為絕佳的觀光賣點。

此外，以古蹟聞名全台灣的彰化鹿港鎮，假日總是吸引不少遊客前往，因而當地業者便找來一些古早的三輪車，讓遊客可以輕鬆暢遊古蹟，還可以從受過文化導覽訓練的車夫身上，了解鹿港的歷史，只聽到三輪車夫一會兒說：「清朝時這裡叫不見天街，後來日據時代市區改建，拆成 15 公尺的道路，不見天街就不見了」；一會兒又指著一個更小的巷弄說：「這裡是摸乳巷，由於巷道太窄只容一人通過，只要有兩個人同時進入，只好側著身子閃避，一些登徒子便趁機對婦女襲胸、摸乳，成為豔談」，讓尋幽訪勝的過程中更加有趣。

時間逝去，一名三輪車夫曾經感慨說：「拉三輪車會窮一輩子。」但是，雖然拉三輪車會窮一輩子，卻有許多人是靠著拉三輪車的兒子、丈夫及父親，以辛苦的勞力、微薄的車資養活。

在那樣一個年代裡，三輪車就這樣一步步踩踏前行，最後，在一點點揚起的塵埃與感傷中，它又一步步地走入歷史，走入台灣人的記憶之中，與許多古老的事物作伴。（中央社 鄭懿瀛）



1957 年的西門町圓環

慢車的相關法令與規定

第 69 條 慢車種類及名稱如下：

一、自行車：

(一) 腳踏自行車。

(二) 電動輔助自行車：指經型式審驗合格，以人力為主、電力為

輔，最

大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重在四十公斤以

下之二

輪車輛。

(三) 電動自行車：指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每

小時二十五公里以下，且車重（不含電池）在四十公斤以下之二輪

車輛。

二、三輪以上慢車：

(一) 人力行駛車輛：指三輪以上客、貨車、手拉（推）貨車等。包含以

人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且

行駛於指定路段之三輪慢車。

(二) 獸力行駛車輛：指牛車、馬車等。

三輪以上慢車未依規定向直轄市、縣（市）政府辦理登記，領取證

照即行駛道路者，處所有人新臺幣三百元罰鍰，並禁止其通行。

前項慢車登記、發給證照、規格、指定行駛路段、時間及其他管理

事項之辦法，由直轄市、縣（市）政府定之。

三輪車是一種自行車改造而成的交通工具，可以載人也可運貨，在 20 世紀 30 年代以後非常流行，逐步取代了人力車的地位。三輪車狀似人力車與自行車的一種結合體。

三輪車

而在動產擔保交易法上路後，台北市政府將原先就有意進行的「三輪車汰換」工作端上檯面，透過動產擔保交易法以及輔導，讓三輪車轉業為計程車司機，一開始僅是補助購車款，後來政府見效果顯著，遂強制所有三輪車選擇轉為計程車或歇業，並要求選用國產汽車為計程車，整項過程使裕隆汽車產銷量大增，打破多年虧損窘境，成就裕隆汽車獨佔汽車市場之局面。

中華民國交通法規曾經將人力車列為一種慢車，而中華民國道路交通標誌也曾經有禁止人力車進入標誌，但隨著，中華民國道路交通標誌也已經取消禁止人力車進入標誌。（中華民國道路交通安全規則第 116 條規定，各直轄市、縣（市）政府（原規定各省及直轄市）因地方交通發展，對各種慢車認為須予淘汰者，報請行政院核定後公告禁止行駛。）一些地方尚有觀光用途三輪車留存，例如旗津及鹿港。

## 1-11 從計程車看透城市移動風景

### 棋盤性街道

單調的棋盤式街道其實能促進城市的靈活與多樣性，棋盤式街道不僅能提供明確簡單的方向，也給予行人莫大的自由，要從甲地到乙地，行人有多種走法，這能使人們能深入認識都市，進而更自主地行動，這也對城市意象造成衝擊，只要換一個新角度，參與者便能有全新的體驗，因此儘管街道整齊四方，城市意象仍會不斷變動

棋盤式的街廓的二度空間紀律也會為三度空間的無秩序創造意想步道的自由。這種街廓會在控制與非控制之間確立新的平衡，讓城市同時兼具秩序與變動，成為混亂中見嚴謹的大都會，，，，由此可見，建立一種人類居住方式，勢必得付出另一種代價，城市遂成為許多事件拼成的馬賽克，每一事件都有自己的壽命，透過街廓這種媒介互相競爭。

雷姆庫哈斯[Rem Koolhaas]，狂紐約[Delirious New York]

庫哈斯主張，棋盤式街廓嚴格的一致性，其實倒映著不同建築高度與用途的無限多樣性。在曼哈頓於 1790 年拓展為 1860 個方格地區時，這種設計其實是為了展現當地蓬勃的商業活力，援用固定架構的土地計畫，增添了個人拓展第三度空間的慾望。雖然有相同的面貌，棋盤式街道卻不會帶來單調 1 反倒是促進多元發展。棋盤式街道工程也帶來為期三年的大興土木，讓建築物在一致的街區里錯綜林立。

### 街道

「當談起一個城市，人們事實上在談論它的街道」胡晴舫，城市的憂鬱

每個人對城市的印象，其實說穿了，不過就是那幾條熱鬧的路，錯落著幾棟又老又舊的大樓，城市的氣味是幾間小吃店，

令人生活有滋有味的城市樂趣，皆來自街道的內涵

街道是城市的血管，滋養人們的生命，街道流向何方，城市變何處繁茂

旅人進入一座陌生的城市，他首先看到的它的街道。街道的長相，就是這一座城市的面貌。彎彎曲曲的巷弄，這或許是清朝的古道，也是這座城市的血脈



裡，也像是樹枝為了追求光，自由地身展著，仔細觀察不少老店新店寄居其中，這是這座城市最早的細胞，枝桠不是吐露著新芽(個性小店)，不然就是結著累累的果實(老店或廟宇)，，，

鷹

人潮哪裡最多，他們就往裡面鑽，就像是一隻鷹，往人最多的地方，直奔，用鷹眼觀察路上的一舉一動，遠方有人探頭舉手，俯衝，身破被另一隻鷹狩獵，載到乘客後，然後快速離開現場，這一切就像呼吸般自然。

無頭蒼蠅，

憑藉著靈敏的嗅覺向外竄，往人群裡鑽，我駕駛著小黃就是憑藉著這樣的感覺，人群在哪裡就爭先恐後飛往那裡，搶著載客而掙一點收入。

嘉義市區錯綜複雜又混亂的街道中，總是有著數不完的挖補馬路工程正在進行著，在密密麻麻數不清的人群裡，有誰會攔阻計程車而手開車門入內，誰是我的下一個乘客呢？我真的不知道。更不知道下一個紅綠燈街口，我該是直走，後退，或左轉，或右轉？反正不是要硬闖單行道就好了。

總而言之，我在街上所看到的車子，幾乎是小黃佔滿街頭到處排擠流竄，甚至在排班區等候的一長串小黃，居然比街道上的行人還多，多到我看到我兩眼發直，雙腿發軟，真的不知道如何開計程車載客，人海茫茫的大街小巷裡，我該何去何從呢？如何尋覓有意搭乘計程車的旅客呢？

陌生的都市空間如何能轉換成熟悉的地方，節點，地標，通道，邊界，區域

城市之眼

當你初次造訪一座陌生的城市，出了車站，搭上計程車，計程車司機是與你接觸的第一人，透過這個窗景，窺探這座城市。

接著你會有第一段的對話，「我要去□※(地點名稱)」

島嶼南方的計程車司機，有著南方豔陽的熱情，話多而且愛抬槓，會努力用台灣國語說出字正腔圓的普通話，似乎想迎合你的意味

甚至有點唐突地問道「你去那裏做什麼？」

這在我在北部搭小黃的經驗中，這算是不得體的行為。

你大可冷冷地回說「找人」

你若用閩南語回話，多說些話，話匣子一開，那保證你會有個愉快的搭車經驗。

不過半數以下的人，到一個陌生的地方，不會選擇搭乘計程車，再去相信一個

陌生人。

與其說是城市之窗，不如用城市之眼更顯貼切。

在邏輯思惟上，城市之窗和城市之眼兩者是完全不同的，主客觀的不同。

城市的電視放映機

我覺得計程車與城市的連結，恰可用傳統的映像管電視來比喻。

每台計程車的擋風玻璃，好比是投射影像的「電視螢幕」，擋風玻璃的車外，有著虛擬的「映像管」，連接著一個叫做「城市」的巨型載體，無邊無際，即使逛上幾個鐘頭也看不到盡頭。

運將鬆垮垮的端坐在駕駛座上，這是很封閉性的，好比侷限在一個不到一坪的密室裡，每天連續十個小時，從年輕到老，勇往直前地望著遠方。滄桑的面容中，皺紋橫爬，銳利的眼神如炬，像是鷹眼般地掃射街角，搜尋需要搭車的人們，他們在冒煙的城市，擁擠的車陣，來去自如，手握著方向盤，好比是正圓形的轉台器，這裡沒人又沒料，只好逃離現場。

他發現右車道突然空出半個車身，他眼瞥向後照鏡，左手打上右轉燈，左手轉動方向盤的同時，大踩一下油門，然後又馬上踩煞車，車子跨越白線，車頭恰巧卡在鄰車的車頭燈前，車內的乘客就算熟睡，也只稍微震了一下，不值得睜開雙眼，整個過程行雲流水，只消 0.1 秒，鄰車才剛從 N 檔，切換到 D 檔，才剛腳踏油門，準備補上這個缺口，又必須馬上急煞，後座的雜物飛落，小孩老婆驚嚇不已。

「您娘咧!臭雞掰!車一定要開這麼雄嗎?」鄰車駕駛頭冒來，大聲開罵，像隻被惹惱的大章魚。

運將冷眼地瞧著，看似無動於衷。

心中低估著「我一定要忍耐，車頂有人客」

## 1-12 臺灣七大城市探索筆記

「為什麼城市裡會有這麼多的圓環?」

要認識一個城市的路，不難，但要了解一個城市，很難

我覺得我島內壯遊的路徑非常特別，從臺南府城，新竹竹塹城，臺灣省城，最後回到故鄉嘉義城，都是臺灣的老城市，在每個城市的老城區中，有半數的圓環是以前的清朝古城門的遺址，像是一個城市的眉批，清晰地劃分每個角頭。

這幾年，我從活蹦走跳的旅遊作家走入文史研究的死胡同裡，當年開過的路，給了我精實的養份，我不禁往路的更深層去探究，這條路在一個世紀前，兩個世紀前，究竟發生了什麼事。

我才驚覺城市的興衰，成也交通，敗也交通。

### 最生猛的家教老師

我從小就住在計程車行裡，認識的叔叔阿伯阿姨，全部都開過計程車，在以前衛星定位和導航還沒發明的年代，其實也不遠，就在 20 世紀，從此我初換陌生新環境，都會有交通狀況和環境的問題，我就會請教老爸，他至少認識將近兩百位運將，總是會幫找到最生猛的家教。

我爸會在帳冊上筆記下這件事，運將若有車行時，請他幫忙。

每個運將在我家客廳裡，一邊泡茶聊天，講述自己最擅長的絕技。

「嘉義市ㄟ路，有夠簡單，就三條路，中山路、中正路和垂楊路，再把噴水圓環，那一圈的路，認識一下，就夠了。」

攤開地圖，手指著，他們會用簡單的幾句話，勾勒出一個城市的輪廓。

「東市場是早市，附近都會塞車。」

「下午四點到五點，是放學時間，這幾個點，學生很多，都有管制。」

「星期天四五點，是收假的時間，車頭會大塞車」

這些資訊書上都不會寫，完全是經驗法則，也是每個運將最強的部分，人潮哪裡最多，他們就往裡面鑽，他們對於都會人潮的流動，市場經濟的掌握，可說是非常到位，了然於心，他們的時間跟城市的時鐘是綁在一起的。

運將這樣的教法，沒有說教，沒有學術理論，唱作俱佳，而且每個車主都很好笑，在聊天中，在我還未造訪那座城市前，我已經可以把一個城市的骨架給建構出來。

不過在家教的過程，你絕不能問太正經的問題。

「為什麼，嘉義市有這麼多圓環？」

「我哪知？」

### 1-13 車牌被凍結

政府開放計程車行設立，老爸是嘉義地區最早做計程車行的一批人，就華麗車行草創之初，車行形勢大好，由於我國交通部為因應計程車數量在 1968 年到 1978 年間的快速成長，故在

我國交通部為因應計程車數量在 1968 年到 1978 年間的快速成長，故在 1978 年 12 月 15 日起，對非個人經營計程車業之營業計程車牌照進行凍結，牌照是車行的命脈，政府一手限制車行無法領牌，卻又一手開放個人車行可以領牌，造成車行元氣大傷，許多運將急著單飛，出外自行成為個體戶，把自己的名字貼在「車子的肚子」旁邊，便成了「個人車行」，許多車行熬不過，就殺雞取卵，把自己的計程車牌照出清求售，待價而沽，

連我家隔壁的京城銀行、臺灣企銀這兩棟商辦大樓，就是一整塊水稻田。離我家最近的最早貫穿嘉義市區東西方的一條大道，戰後，河溝畔遍植楊柳，垂楊路就此定名（南岸為沿河路），這時灌溉埤塘也填平了，1954 年，安平埤平地起樓，蓋了嘉義市公所，但河溝卻漸穢黑發臭，戲稱為黑龍江，1982 年嘉義市從縣轄市升格為省轄市，其中一個條件，就是要將垂楊路河溝加蓋成康莊大道，粉飾太平，垂柳盈岸已成追憶。

#### 1-14 二手車大修

其實路邊停車時，有時難免會「親到」前後車，心在淌血，但不會送修的，會等到親到很多次，或者是撞凹之後，直接換掉保險桿，或者是大修，這時也是你跟這部車的第二次蜜月旅行，正常情況不會第三次，就跟夫妻一樣。

四十幾歲的老爸也曾經送過這樣的大禮，Z 叔叔是老爸生意上的合作夥伴，對方是高雄茄定人，講話嗓門大，就連去路邊麵攤，也要點滿一桌才過癮，沒看過他喝過水，臉紅到無法分辨有沒有喝酒，正宗海口人的氣口。

我細細觀察過「海口人」的車子，走兩個極端，不是很新，就是很破。濱海地區，因為空氣中有濃濃的鹹味，只要車子上有任何凹痕或裂縫，你不馬上「板金」和「烤漆」，不久後就會生鏽，這好比「破窗效應」，破一個窗戶不馬上補起來，終究窗戶會全破。

就我的成長環境，所認識的叔叔阿姨，大家都惜車都惜命命，許多老爺車因為天天在開，車子性能好的不在話下，我爸的車子也是一樣，車子想要換車，但是又堪用捨不得，也就是想要第二次蜜月期時，準備把車子整理一番，準備送給瑞川叔叔。

要這樣的禮前，要進行大整理和大美容，當時老爸會先送車子去阿 D 叔叔的保養修理廠，先處理好引擎的問題後，然後把五油三水，電路全測試過，不用再



麻煩電機的來處理，全巡過一遍，拷漆廠會來修理廠牽車，把全車重新拷過，我爸還要去特別叮嚀，有些配件要先拆下來，分開拷，有沒有頂真，就看他們拷出來的車體表面有沒有細微小泡泡，

## 修理工廠

老爺車大整理是沒有人會去原廠處理的，這跟車子的保固期有直接的關係，十多年前，也就是千禧年以前，保固期大多是三年或六萬公里，現在大多延長保固達五年或十萬公里，已先到者，就算是保固期消滅，更換零件或保養，就沒有優惠了，同時，而這些原廠早就會特別鎖定你，在你最後一年保養時，特別熱心地幫你介紹最新車款是如何的省油，提供舊車換購優惠等等。一般車主，若過了保固期，跟愛車的情緣未了，就會找一家可信賴的民間修理廠，定期保養。

其實民間的修理廠分工非常的細，大多是以修理引擎為主，

## 二手車商

每個縣市 1 號省道旁，總是開著一家又一家的中古車行，嘉義也不例外，全集中在省道附近的博愛路，忠孝路，北港路一帶，路越大條，二手車就越壯觀。

「你要，年份不多，又要十萬以內？」

「不然，這台二手計程車，試看賣？」

「這是計程車捏？」

「是啊!你哪麥愛，阮ㄟ幫你拷，看你麥什密色，攏ㄟ勢!」

大辣辣又俗艷的黃色外皮，二手計程車總是會讓你一眼認出，襖熱的南台灣，當你打開車門，因為沒開冷氣空調的緣故，會有股廉價香水飄散，進入車廂內，坐上駕駛座，瞥見了儀表板上的里程數，直覺是不是多了一個零。

「頭家!這部車雖然就俗ㄟ，我還是看一下別部車，好了!」

看著那閃亮的車殼，其實是被操壞的軀殼，上萬人在這部車子裡進進出出，天曉得這裡面發生了甚麼事，我想應該沒有正常人，會買二手計程車吧!

我們家附近的巷子裡，隨時都停著將近十台車，有三台自用車，至少三台計程車，

## 1-15 修羅場

我們家是透天厝，前店後家，一樓的客廳與車行辦公室，二樓還有個小客廳，也有人稱是起居間。

「帶弟弟去二樓客廳」，老媽對我使個眼色。

二樓客廳是我倆兄弟的遊戲場，客廳茶几上，只放置一台任天堂，這樣子就很夠了。

有時聽到大小聲，我們就會躡手躡腳地，擠在樓梯轉折處偷看偷聽，看大人吵架，喬事情，看到底發生什麼事，我們家樓梯就橫亙在長型街屋的中線位置，樓梯下是一樓廁所，這是中南埔部透天厝常見的配置，而我們家的半樓仔(樓梯轉折處)，並沒有封死，而是用半透明壓克力板隔著，從內可觀外，反向則不行。

唯獨在深夜，客廳裡，各路人馬退散，「武場」變成了「文場」。

「噓! 噓! 噓!」

老爸，安穩地坐在辦公桌上，像座山，用算盤記下今天帳務往來，然後用娟秀字體記下當天帳款明細。節目漫無目的地播放著。

「唧!唧!唧!」

偶爾夾雜裁縫機的轉盤聲，兩個人同處客廳，各自形成一個小星球，擁有自以為是的寧靜，星球間的距離就是一台電視，他倆收看的節目五花八門，但都是以殺時間為主，從最早的八點檔，談話性節目，龍祥電影台，靈異節目，到最近的政論節目，這是老媽和老爸心平且氣和，慢慢地將當天的好事壞事做一個總結，明天店門一開，又是明天的戰爭。

老媽有些微的聽力障礙，去申請殘障手冊一直沒過，我還真希望能過，就可去申請助聽器，這樣才不會老媽罵人時，分貝很震撼，常常嚇到人，她會將裁縫機安排在電視旁，使力著用耳朵強邊湊近聽，聽音辨人，偶爾幾個不順眼，應該說是不順耳的政治人物或政論節目主持人，就天外插來一句。

「這個三八仔，剩一粒奶。」老媽斜眼瞄了一下電視上的名主持人，突然迸出這樣一句話

我很想笑，但留在心中發悶。

沉厚的老花眼鏡懸著，她雙手閒不下來，老媽兩手將布拉直，精確地送進針車，像是工場機械般正確。

「媽，爸伊擱暈去啊~」

「嘿呀!伊去給電視看去了」老爸不知何時臥在沙發上了。

客廳座椅由計程車後座座椅改裝而成，是當年由一台報廢的 Alits 計程車拆下來的，老爸一手托腮橫賴著，沉靜地像尊臥佛。

## 1-16 體制外的民族--計程車司機

計程車司機，不管你是否願意親近人群，但每天乘客來來去去，總是需要面對很多的人，而這些人八成以上是陌生人，你永遠不知道下一秒鐘，什麼樣的乘客會上車，司機可說是被選擇性，你可以選擇疏離，一張制式的撲克臉虛應故事，你可以選擇熱切的交流，僅止於到達目的地時，收取車資，滄桑的凌亂皺紋，勉強擠成不甚圓的弧線。

即便是如此，縱使每個乘客，都是過客，只留下車資，不留下任何情感，你像個機械式的工廠勞動者，排班，載客，收錢；排班，載客，收錢，不斷地循環，但是你絲毫不會感到彈性疲乏，因為只有你所身處的駕駛座座位是固定的，乘客是流動的，擋風玻璃外的窗景是流動的，我的工廠是一座城市，而時間一直在走，車子也一直再走，走在相同的馬路上，再多麼熟悉的城市風景，都因流動的不穩定因子，都會有不同的詮釋。

這些司機大哥們，開車的時候，像是老僧入定般，聽著地下電台主持人天南地北地說個不停，偶爾台上呼叫，車隊一些無聊的耳語，腥羶不忌的八卦，但是總歸而論，他們的心情絕對不會太糟，因為開計程車這個行業，是個可以自由暢論的行業，是好是壞都會在每次進出排班站時，藉由聊天或整理一下思緒，而瞬間歸零，若一個計程車司機，心浮氣躁，心情糟透了，握住方向盤，是會出事的。

我想總體而論，在臺灣社經地位似乎和快樂指數呈逆相關，計程車司機是逃離現職或是被迫從業，變成像一隻隻狼，在都會中，蟄伏，尋找獵物，俯衝，看似快樂指數應該略高於上班族或勞工朋友，因為至少這些運將們都不會每天都看到老闆，因為車是自己的，本身就是個體戶，自己當老闆，背後承載著一個家庭。

### 落魄老闆

人生旅途有著太多無法預測的未來，但是開計程車絕對不在生涯規劃內。車行內的司機也有一些曾是工廠老闆，數十個工人靠他吃穿，過去恃貴為主管的身分，有著高高在上的身段，挽袖髒手的幹粗活，是面對著機械，但就無法彎下腰來，從事著卑微的載客服務，要低聲下氣為每一位乘客哈腰鞠躬。在如此陌生的工作環境裡，面對不同階層、各行各業。載客經過地圖上沒有的窮鄉僻壤，面對將來未知挑戰

開計程車的這個行業，對我來說有著五味雜陳說不出的感受，我不得不捨棄既

有尊嚴的面子，來顧及我現實的裡子，大太陽底下，我駕駛著車子在車水馬龍的都會區與摩托車群爭道，為了搶佔馬路有限的空間，尋覓著可能招手示意的乘客。開車庫稱的汗水和委屈辛酸的淚水，正交織流出我的滿臉和全身上下。但我還是得咬緊牙根，堅持著既有理想，這種內心的掙扎和體膚的煎熬，也絕非所有的乘客能夠深切的了解，並能夠體會。

## 1-17 開車把妹

我在 18 歲以前都待在嘉義，緊接著開始了我人生的壯遊，我去臺南念成功大學，去新竹教書，去臺北進修，當臺中女婿，這一離家就是十年。

每次我初換陌生新環境，我就會請教老爸，交通狀況和環境

「爸~去學校(成大)要怎麼開」

老爸講了兩條路，一條是高速公路，趕時間的，要用回數票的，一條是省道，不趕時間。

不過老爸不愧是老臺南，在府城市區有把過妹的人。

「你跟女生去市區逛街，ㄟ沒效啦!人是台北人，逛過的百貨公司，比嘉義的 7-11 擱卡多」

我像是一個初入武林的莽撞少年，老爸將深不可測的家傳武功，透過口述傳承

「你要載去女生去四草看潮汐看日落，那會揪冷，然後再回去安平吃碗熱豆花。」

「別人只能騎到黃金海岸，但是你有車，你要載去興達港吃海鮮熱炒，就照我以前點菜那樣點，像那些魚鰾太貴了，你就別點。」

府城市區的每條小街巷弄，老爸都熟，不過我爸很晚才學開車，他在市區開車的經驗值不高。

「改天，有一個車主，長跑臺南線的，他是白河那邊的人，我再問他。」

某天，那位車主有跑長途的，到嘉義車頭來，順道經過我家，進來我家，來繳這幾個月的行費。

「頭ㄟ，你安內講沒人聽無啦!乾脆你叫你兒子來，我直接教，卡快。」

「阿文，你下來!」

想不到這位運將在五分鐘內，讓我秒懂府城市區的所有道路。



## 1-18 留職停薪

父親的狀況每下愈況，甚至還併發小中風，左半邊癱瘓，變得越來越依賴，甚至有點孩子氣，她同時要照顧老爸，又要帶三個孫，加上我太太又有孕在身，弟妹也是，同一個屋簷下，兩個媳婦挺著肚子，老爸老媽疼愛媳婦，許多生活的瑣事與家務，老媽一手攬起來做，瞬間蒼老許多

那個年代長照制度還不健全

連續好幾年，老媽每天都無法入眠，半夜會起來巡老爸，怕他被自己口水嗆到，而無法喘氣，有時有睡，有時沒睡，但是我們一早出門上班時，老媽都是醒的，他都在廚房裡幫三個孫子準備早餐，兩個是吃早點的，一個是喝奶的，接著揹起我的兒子，帶著我女兒和姪女(我弟的大女兒)，載去對面的垂楊國小上學，接著回家幫老爸灌鼻胃管，這時車行的電話會開始響起，早上是車行業務最忙碌的時候，我弟和老媽的業務會分配好，若我弟要去掛牌或驗車，那天我媽就不會安排出門車禍和解或談判。

如果那天要進行車禍和解談判，會先把老爸安頓好，後續事情交代我弟，同時將我兒子餵飽後，用揹斤綁在胸前，包包裡放幾片尿布和一瓶奶，然後就準備出門了，她會請車主來車行來載她，載去嘉義市調解委員會，孫子也似乎意識到阿媽在罵人，都會乖乖地趴在胸前沉睡，不會亂鬧而折損老媽的銳氣。

「媽，你會累嗎？」

「用孫ㄟ代誌，是快樂ㄟ」她揪了一下，避談老爸，我也不敢再多言

不管是出門調解或買菜，老媽一定會在下午四點以前回到家，因為這是小孩放學回家的時間，小孩子上學出門時，還衣容整齊，文質彬彬，放學回家時，卻拉哩拉塌，像個野孩子，身上都是汗臭酸味。

「好餓，阿嬤，有沒有吃的！」

「學校沒給你們吃嗎？」

「有啊！中午營養午餐還不錯吃，我們吃了好多，但是我們又餓了！」

我媽像是總舖師般，把所有好料裝在小孩專屬的便當盒裡，然後闔上保溫蓋，大人小孩都想吃，但是不能吃，因為要等小孩洗完澡後，才能吃，小孩子就會趕快進浴室讓阿嬤洗澡，就算怕水的小孩，也乖乖地，誰先洗澡，就可先吃飯，誰先吃完，就可以喝飲料，吃水果，看卡通。

這時我，內人，弟妹也大概也回家了，去領回各自的孩子，

到了晚上老媽似乎比較清閒，還可以看一下八點檔，但是常常看著看著就不知覺地，倦了在那裏打盹，我們會把電視切微聲，然後拿一件外套充當棉被蓋上，躡步離開，但不會關掉電燈，很奇妙地，常常燈一關的時後，老媽就醒了。

老媽一醒來，第一件就是看時間，怕老爸餓著了，其實老爸裝有鼻胃管，幾乎沒有餓的感覺，全部弄好後，才能安心去睡，但是又在半夜驚醒去巡老爸，就

這樣子每天遞嬗著。

老媽幾乎 24 小時待命，瞬間蒼老許多，我很怕連媽媽都倒下了。

### 幫老爸洗澡

平常躺在病床上的老爸，洗澡都是用擦的，不然就是鋪上防水墊，在床上洗頭或洗身體，有點像是在大賣場地下室汽車美容，那種洗車的感覺，週末老媽一定會讓老爸洗香香，因為老媽抱不太動老爸，我們也怕老媽腰閃到，我都要來處理這事，我會把輪椅推到老爸的氣墊病床旁，先用前煞車固定好，然後會叫醒老爸，讓老爸先坐著，然後左手穿過老爸腋下撐著，環抱著背，怕他後仰，右手則是繞過去，緊抓著褲頭，接著腳退後半步，騰出一些空間，利用左肩膀頂起腋下，右手拉著褲頭提升，腳馬步出力，慢慢將老爸變成半站蹲姿勢，再將老爸輕輕放到輪椅上，這時要輕，更要慢，以免重心急墜，拖著你也跌落，往老爸身上壓下去。

慢慢推到浴室，浴室為了防水濺出，大多有個小門檻，輪椅必須後退才能進入，這是推輪椅下坡時，大家都知道要倒著推，然後在小空間裡迴轉到正向，再用同樣方法，把老爸放到有兩個扶手的馬桶便椅上，接著就輪到老媽進場。

「鬍子要這樣子刮」老媽用左手食指按著老爸的痣，用右手刮唇上和下巴的鬍子，然後把食指放開，用刮鬍刀一角，慢慢處理痔旁邊的鬍子。

我趁這個時候，換床單，被褥，枕套，約莫十分鐘後，我要換下外衣，半裸身進浴室，因為老爸全身濕透，只披上浴巾，夏天時就簡單的多，如果在正午洗，甚至還可以直接洗冷水澡，冬天就很麻煩，水要夠熱，還要同時開兩台電暖器。

洗完澡後，我抱著老爸躺回床上後，老爸大嘆一口長長的氣，那是全身舒坦的那種長嘆氣，接著我開始幫他穿衣，老媽則是順便洗澡，並整理浴室。

「阿文啊!你會使幫我抓背」

老爸因為長時間躺在床上，沒有活動加上免疫系統失調，老爸皮膚非常乾裂，像是鱗片般脫皮，所以會癢，等一下要幫老爸抹上一層厚厚的止癢膏，老爸趁老媽還在洗澡時，用虛弱的聲音叫喚，要我幫他抓背，還要大力一點。

我不敢用指甲抓，因為老爸的皮膚很薄，輕輕一摳都會脫層皮，我怕抓破皮而流血，也怕在皮膚上留下指痕，這樣子老媽在擦止癢膏時都會發現。

### 1-19 媳婦見公婆

俗話說「見面三分情」，家中的長輩見面寒暄，人之常情，理應誇獎自己兒子，

或者來者是客，多聊聊，瞭解一下女方。

我媽一進門，跟她和首致意，她也沒回，數落了幾句。

「伊賺錢，也沒拿回來厝」「都沒住在厝裡，厝裡的事，沒在借問。」

阿森板著臉當作不相識，快速地回到自己的房間，阿惠查覺得不對勁，沒有媽媽會說自己孩子的壞話，給兒子的女朋友聽，而且還是第一次見面，我媽示意到這一點，劈頭就問，我爸也坦承這個不是他親生老母，後來整個事情回想起來，那陣子其實家裡金玉其外，敗絮其內，家中生意周轉不靈，後娘管帳卻又好賭，其實早已負債累累，只是還沒爆發而已，每天為了錢，都嘎不出來，進門口的那幾句話，是有弦外之音，也算是直接嗆明的，老爸沒在管家裡的事，那我也不會管你們的事，結婚是你們小倆口的事，我可沒有那個閒錢來資助你們結婚資金，反正別跟我拿錢就對了。

訂婚後，許多狗吐倒灶的事都跑出來，阿公因為違反票據法，而被通緝，我爸還去拜託我媽，阿公沒地方可以躲，也不能躲親戚家，可否幫忙，最後阿公去躲在親家公外公家一陣子

不久後，老爸抽中金馬獎<sup>4</sup>，去馬祖當兵，又在親戚家歷練車行的業務工作，想著回來能夠承接家中的車行業務，但是想像是美好的，現實是很殘酷的。

買厝

後來老爸闖禍了，他偷賣車行的發票，被抓到，阿祖非生氣找老爸來罵，我爸很坦白的說道

「為了開銷，為了生活，為了愛阿惠，我想要結婚，我只能這樣子」

阿祖是受日本教育的，公私分明，表面上很兇，心卻很軟，他必須把老爸給 fire 了，不然無法對其他夥計交代，老爸就因此被趕回去嘉義，不過他也不甘，偶爾進城內，就會繞過去探一下我爸，然後私底下又請內人，我們要叫嬸婆，私下來找我媽，聊聊這件事。

「阿森真的太愛妳，他為了妳，什麼事都做的出來」

不過她也透露老爸的一些缺點，他想要一夜致富，所以私底下也愛賭，他沒甚麼壞習慣，要老媽多擔待點。

其實嬸婆她本身也很愛玩，甚至在民雄地區，算是賭后等級，江湖尊稱為「黑桃母」，擅長十三支。

---

<sup>4</sup> 抽中金馬獎：當時金門和馬祖，算是戰地，要服役三年才能退伍，抽到金馬獎，比喻當兵抽籤的天下籤

老爸能創業，和老媽能結婚，阿祖和嬸婆居功厥偉，我爸從很小的時候，就曾告誡我們兩兄弟

「阿祖有恩於我，必當湧泉以報。」所以老爸常帶我們去民雄探視阿祖和嬸婆。

老爸的內心裡一直把民雄阿祖當成自己父親對待，後來事業有成後，所參加的人民團體或公會裡，多多少少會辦有國外團體聯誼會，整團都是車行老闆或交通業格外有話題聊，老爸因為申請了很多間車行，如果有多幾個保障名額，我爸一定優先幫阿祖和嬸婆報名，老爸老媽會專門服事他們兩老，他們一共去過了沖繩，美東，日本東京，東南亞等，都有他們的合照。

我從小到大一直以為阿祖是我們的遠親，因為跟我們不同姓，直到寫這本書，盤點過往的種種，才知道，我們兩家毫無任何血緣關係，卻比家人更親。

\*\*\*\*\*

老爸和老媽拚了兩三年，那時候有不多不少的錢 18 萬，計劃創業、買房子，當時兩人意見相左，老媽對百貨服飾業嫻熟，我爸則是希望白手創業，於是跟娘家參詳。

「去做百貨賣衣，雖然好賺，但是要租房子。」

「看阿惠每天都十點下班，回到家還要洗衣服，弄厝內，弄好，都凌晨了，明天又要一早起床，這樣子太累，我會抹甘。」

「覽來買一間厝，公司就在厝裡，是好是歹，至少是自己的」

後來達成協議，這些錢先挪來，先蓋自己的房子，18 萬根本買不起市區的房子，只能買到郊區，那時候嘉義市東南邊的土地很便宜，地名叫做溪底寮，也就是八掌溪邊的土地的意思，土地加上工程費，基本工程款正好砍到 18 萬，後來加蓋半樓仔 2 萬，審查過後的違章加蓋 2 萬，兩層樓磚造只要 20 萬，外公也允若幫忙，超過 18 萬的工程款都是外公支付的，加蓋的半樓仔可以當娘家親友的客房。

房子蓋好之後，老媽的弟弟，五舅，因為年紀相近，所以他們感情很好，五舅那時在嘉義山仔頂當兵，就來住我們家，後來也因此接觸車行業務，後來也開設車行謀生。

兩人所有的積蓄都拿去買房子裡，公司就可以登記在自己的房子了，不用去跟別人借地方了，那至於每個月的開銷，就需要兩人分別去掙了，男主外，女主內，老爸則是繼續餐風露宿地，幫忙其他車行記帳，老媽因為要持家，所以去攬一些家庭代工，帶一些回家做，甚至跟鄰居混熟了，當起大頭，在我家門前，婆婆媽媽各自來領貨，帶回家趕工，包含黑雨傘的傘骨，裁縫等等，我都還有幫過小忙。

出產流氓聞名的嘉義人，開的是最兇狠的計程車，快到人生苦短只是一瞬間。社會上對計程車的印象很差，計程車在路上橫衝直撞，若一群計程車司機所集結的自治組織叫做計程車隊，猶如江湖結社，就像是黑社會的幫派一般，每個計程車排班站，是各路地方勢力，恐怖平衡下的產物，就像是地方角頭勢力範圍。

都會街頭中最常見的勞動者，也是步調最急迫的，計程車算是副大眾運輸工具，儼然已是生活日常的一部分，仿若是五光十色的都會，街頭的一抹螢光亮點。

### 1-20 戒嚴宵禁

我出生在戒嚴時期，那時已沒有白色恐怖的肅殺，戒嚴不戒嚴，感受不深。凌晨一點以後，嘉義市區是有宵禁的，大條路都會有人車管制，倒不是人和車都禁止通行，而是警察會設路障過濾，臨檢，盤查，連計程車也不能走車，但就是有一些兄弟人，比較敢死，不在驚。

本來老爸都單獨出門，去車頭找人，他但一定被臨檢，自從在老媽出門後，警察看你倆，短褲拖鞋，就知道你們是夫妻，就不會攔下來，問東問西。

只知道小時候的夜宵都是父母買回家，直到國中以後，才有全家夜出吃宵夜的記憶，尤其是星期六晚上，半夜會騎著摩托車，直接騎入文化路夜市裡，車子停在路角，天寬地闊，就在路旁的小吃攤，座位就在騎樓裡，就直接吃起來了。

「抹去對？」

「去車頭，找人」

小時候爸媽在晚餐過後，會出門，甚至有時都會凌晨才回家，但是越晚回來越好，我和老弟的任天堂就可以打得越久，宵夜也越澎湃。

「為什麼，阮細漢時候，您要去車頭找人，到底要找什麼人？」這個問題，我直到 30 年後，才細細探究，問個明白

「他們不敢白天出來走車，就特別利用晚上來走車。」

半夜凌晨過後，縣公車停開，鐵路就只剩下一兩班的夜車，大小站都停那種，非常的慢，可以更直白的說，「鐵公路交通幾乎全斷了」，但不用怕，這時計程車會登場，就會大辣辣地停在公車票亭的巴士停車位，仿佛是在跟大家宣告一般。

「警察不會抓嗎？」

「敢跑這種車的人，是有 baku 的，你以為，警察跟他們不熟嗎？」老爸苦笑，



笑我問了一個不懂世故的問題

所謂「富貴險中求」，敢在半夜討生活的人，大多是道上的兄弟，身上刺龍刺鳳，不然就加入某幾間特殊的車行，他們是在夜間生活的人，而半夜會去車站坐車的人，都絕對都不是坐短途的，好比說從車站坐到噴水圓環那種，運氣好的，接到要去虎尾，斗六的 case，一天的生活費就有著落了，或許接到要去內山(竹崎，中埔)，北港等中短程的，也不錯，若接到要從火車站到嘉義交流道那種，就要開快車，因為高速公路上會有那種沒列入登記的長途巴士，只要是交流道沿線，都會設站，全部都可以停，我們稱為「野雞仔車」，這些巴士到站的時間不一定，所以有時候問到車班，就必須要第一時間趕過去，因為是夜間乘車，特殊時期，所以都是用喊價的。

「警察都知道，這些人是甘苦人，會去湊過去跟他們聊聊天，認識他們這些人，但不會抓他們，因為有時候，還需要它們幫忙」。

「我和老嗎，就是會去特別找這些欠錢的司機，「其實也不是討錢，而是要去瞭解，人家為什麼錢繳不出來」

「阮車行做這麼久，欠錢的，又不只他一個，說不定，他有不得已苦衷，我們還要到三公。」

這些兄弟人，都有一個氣口，什麼代誌，不能用罵的，要用虧的來說，你對他越客氣，他們會越歹勢。

就像我家門口的新民路是通往水上的主要幹道，會在垂陽國小旁設臨檢，尤其是星期六晚上，市區內一定會有酒駕臨檢，因為明天不用上班，因此大家都會去喝一杯。

車行運匠幾乎都不是青的，除了那幾個教官退休的，是深藍的，除外。

## 1-21 台灣最早的三鐵共構-嘉義車站

民間的營業車輛被政府定義為副公共運輸系統，可以彌補公共運輸系統的不足，所以必須陳述嘉義地區的鐵公路公共運輸系統。

1960 年代前後的交通工具很多元，尤其是在中南部的嘉義，那時候嘉義西半部的平原和濱海地區，住在朴子海線地區的人，我們俗稱「海口人」，會搭糖鐵五分車(朴子線)，來到嘉義後站，北港新港地區的人會搭糖鐵五分車(北港線)也一起來嘉義後站，所以這裡的場域，也因此稱作北港車頭，一直沿用迄今，仍保有這個地名。

嘉義的東邊，阿里山沿線的人，我們都俗稱為「內山人」，就會直接搭乘阿里山林鐵，因乘車時間比較長，所以無法當天來回，必需在嘉義市過一夜後，才能

回到山上，嘉義的旅宿業因此而發展起來，除了高級飯店外，還有讓販夫走卒過夜打尖的小旅社，俗稱為「販仔間」，迄今還保留的玉山旅社，2009年協力修屋招募志工，我也有去幫忙拆除老舊隔間。大家都聽過阿里山小火車，也知道台糖五分車，但是卻沒人想到，這兩種車的軌距完全相同，都是762mm，因此還發生過阿里山小火車在盧厝一帶，幫忙糖鐵，拖拉一小段甘蔗車，互相幫忙，這些路線雖然都是產業工作線，但是也同時兼差載客，變成客貨兩用列車，構成嘉義地區綿密的交通網絡，阿里山林鐵和北港線和朴子線這兩條糖鐵，都在嘉義車站交會，若再加上原本的台鐵，森鐵，林鐵，糖鐵，可說是台灣最早三鐵共構的車站。

因為三鐵交織成綿密的交通網絡，也讓嘉義市迅速膨脹發展，後來能夠升格，也是這個時代打下的地基，這些鐵道無法伸及的場域，就要選擇搭乘另一種公共運輸載具了，就是搭乘黃皮的嘉義客運，那個年代的公共運輸系統，不只台鐵，連公車也都沒有冷氣，悶在裡面非常的熱，因此車頂都會加裝旋轉電風扇，窗戶不會關，會全開，等到停車靜止時，臭油味就會慢慢飄進來，所以只要搭車，衣服上就會有柴油氣味，當鐵路，五分車，小火車，公車，都不會到的地方，就輪到營業車輛(三輪車)出動了。

## 第二章 運將故事

### 運將故事 1--「眼鏡仔」的老爺車

不記得「眼鏡仔」跑車多久了，從我有記憶以來，我就認識「眼鏡仔」叔叔，他年紀與老爸相仿，小時候，兩家小孩還完在一起，老爸很晚才學會開車，有陣子，他都很熱心地開車到家中載老爸出差去辦事，多年後，我才知道原來他們是打「十三支」牌友。晚年老伴走了，我爸也得了帕金斯症，無法握住撲克牌，索性他就把賭癖給戒了。

叔叔家位在嘉義縣市交界的水上鄉寬土村，他每天一早把老爺車打蠟到發光才出門，但還是爭不過那些開著新款 wish 的少年仔，於是就乖乖的在嘉義車站旁的嘉義縣公車站排班，總是撿到一些往返市區的短程客，他爭不過，也不愛此道，但叔叔跑車多年，話不多，市面看多，但總有一番見地，有時在路上瞥見叔叔，他都在跟一堆運將抬槓，不，應該說是運將都把心理的垃圾，一桶一桶地倒給他，他不停地在傾聽，講道理，我覺得他像極了是排班站的牧師。

我家位於從市區通往水上鄉 163 縣道的新民路上，恰位於叔叔家與嘉義火車站排班站的中點，生意不好，率性不「跑」車，就會來，生意太好，提早收工，也會來，他知道我爸媽超愛吃文化路郵局旁的炒螺肉，會先買個一兩百，再來我家，一踏進我家，話就會變得超多，像是喝醉酒一般，連珠炮式的講個不停，原來牧師也會有心情不好的時候。

叔叔認識我家的每一個人，甚至我的孩子，他見到我大兒子

總會說「依甲你細漢時，有夠像，工款古錐。」「同一累模丫，扣哩」

「緊!!叫叔公」

「~叔公~」

「乖!」

\*\*\*\*\*

\*\*

最後一次看到「眼鏡仔」叔叔，他躺在嘉基的加護病房裡。

因我運動傷害，導致左膝前十字韌帶斷裂，必須住院開刀，要動個不大不小的接合手術，院方安排我前一晚先行住院禁食，準備第二天早上動刀。

早上接獲通知，開刀時間緊急後挪到下午，應該是有急診室有外傷病患，需緊急處理，臨時插隊。

但這時老媽總放不下心，依舊按照原訂時間，一早買了草魚湯前來，兩人四目相覷，我想說趁時間去踴躍。

「你乾摘楊，眼鏡仔在加護病房，他得肺癌第三期。」

「真ㄟ，還是假ㄟ。」

我們在電梯梯間等候，與生命禮儀公司職員錯身而過，不祥預感湧上心頭，嘉基呼吸重症加護病房於每天的早十一點和下午五點半各開放半小時，一群人擠在門口，每個都戴上口罩，眼角不安焦慮的情緒，感染了每個人，我們魚貫進入。

「眼鏡仔」彌留不省人事，身體發白腫脹，遍佈著大小管線，插了氣管和鼻胃管，他奮力地喘氣呼吸，而我愣住了，炳住了呼吸，整個時空凝結在那一呼一吸中，而他離生命盡頭越趨越近。

\*\*\*\*\*

\*\*

我出院了，也拄著拐杖回學校教書了，但不曉得叔叔有沒有撐過來。

有天下班回家，瞥到「眼鏡仔」的老爺車，停在門口，但擋風玻璃不再晶瑩剔透，我了然於心。

「媽，我們沙米時去給叔叔捻香。」

「明天頭七，我還在歡樂，要不要摺蓮花送去。」

「媽，您趕快去金紙店，我叫因仔，作伙來幫李凹。」

像我，我都是先把花瓣折後之後，在來組裝，至於座，就是做了一朵蓮花，做一個座，若已經確定要折幾朵蓮花，那我會先把座的張數算起來！把所有的蓮花做完之後，再來折座！

分工合作是一件不錯的選擇！折花瓣的折花瓣，組裝的組裝，折座的人折座！

折這種東西，要心平氣和，誠心以對，這樣，受領的鬼神，才能感受到您的心意！慢慢來！

另外，供神佛的蓮花才有座，供往生者的，只有蓮花呦！

108 朵蓮花，是道教術語

指 72 福地，36 洞天，兩者都是修行，成道，成仙的地方  
至於蓮花，傳說哪吒因打死東海龍王之子，為不連累父母  
割肉還母，剔骨還父，而死，太乙真人為感念其孝順

以蓮花讓他重生，因此蓮花代表淨土，能忘卻凡世間罣礙

可讓往生者在西方極樂世界，達到功德圓滿，順利轉世，得到好的癸蔭

然後把一朵朵的蓮花縫在 108 個卍字被上面，成了 108 朵蓮花被~~有一說是往生者是踩著蓮花一步一步到西方極樂世界的，折蓮花的用意，則是希望使往生者脫離苦海早日投胎，祝福往生者可以前往淨土大地並淨化他們的靈魂，「腳踏蓮花步步升」，紙折的蓮花被火燒過後傳遞給往生者的就是紅蓮，只有乾淨不惹塵埃的地方才有紅蓮，摺蓮花是做功德給往生者，對折的人本身也有迴向作用，替自己植福報。

凌晨 11 點多，就要『封棺』，在封棺前棺材內要放 108 朵的蓮花；在亡者入殮『封棺』後，再將 108 朵蓮花被蓋在棺木上當棺罩…因為媽咪&哥哥生肖屬馬，說什麼沖到要閃開…，那就在心裡默默的祝福，阿嬤永遠再見了。

運將故事 2---載酒醉小姐

我想週五夜晚生意應該會很好吧？來嘗試開看看夜晚的時間，因隔天早上五點有送機，我想或許不要睡覺了，索性就把小黃給牽出來，停到那個六條通那幾個熟悉的路口等機子「嗶嗶」響，

停在那邊沒幾分鐘，機子果真馬上就「嗶嗶」，可惜那地址不順路，就當做沒看到囉！（無視）

隔沒多久又來一個「嗶嗶」，果真沒白等，地址熟悉離我不遠，就給他很有勇氣的按下去

接到後，雖然走錯方向，但是還是在設定的時間內到達，不遠地看見兩位大哥已經在那等待了，不過似乎那兩位大哥已經喬好事情了

「你最後一個來，我們已經喬好了，你要接第一個出來的客人，不過這些客人大概都是喝醉酒的喔！」

心想！慘囉！等等吐到車上我不就完蛋啦!明天一早要送機耶！

「我就問大哥們要怎麼處理，大哥很專業的教我一些東西，能閃快閃呀！不過另一個好心的大哥從駕駛座門邊拿了幾個塑膠袋給我，不愧是老司機。

沒多久第一組客人出現，一對男女朋友，女的喝到雙腿發軟，無力走路，兩眼

無神，她一上車車內充滿嘔吐味及濃濃的酒味，OMG～好噁心呀！

第二組客人出現，也是一對男女朋友，不過女生已經喝到不醒人事！完全躺平讓人抱出來的，

「你看你的還是醒的！我這個是躺平的，你的客人安啦！」似乎大哥也是很守信用的載第二組客人，於是我就硬著頭皮送他們到指定地點吧！就慢慢的開到指定地點，慶幸女生沒有吐，把我買的水也送給那對小情侶囉

接著又慢慢的開回那個街口等「嗶嗶」，還沒到路口果不其然「嗶嗶」馬上響，我想這麼晚了應該不會又是酒醉吧！而且地址周邊是住家不是PUB或者酒店，應該是很安全又SAFE吧？到了指定地點後，又是看見一對男女朋友，女生穿的非常的性感，又是低胸、短裙、黑絲襪高跟鞋，（似乎像是酒店小姐似的？因為妝也化的很濃），男生就把她丟上車，就跟我說要送到啥地址，就閃人囉！那女生似乎也是好像喝的有點「茫」了吧？（幸好沒有滿身酒味跟嘔吐味）但是她眼神透露出很無奈的樣子，深夜被男性友人丟上車送回家？（用完就丟？）送到指定地點後，那性感小姐沒付錢就下車了，走到門口後，我跟小姐說「小姐，你沒付錢耶」

她說等一下，一進門就不出來了！

算了，時間快到了！（入行沒多久就被搭到霸王車了～哭哭）沒辦法在這邊耗著，要去汐止接送機客人，摸摸鼻子就閃人囉！

兩對情侶兩個不一樣的結果，一對是會細心照料對方，一對是被男生丟上車男生也就不管，開車子真的是又看到許許多多平常看不到的東西，但是呢？女生明明不會喝卻喝到不醒人事、喝到茫掉？唉～WHY？週五還是別跑夜間的好！一堆酒醉客人。

### 運將故事 3---女運將

計程車這一行，男女比例懸殊

根據「交通部統計查詢網」的大數據統計資料，從 88 年到 104 年，幾乎每年，女性運將只佔 3%上下，若用機率來推估，你搭計程車 33 趟，才可能遇到 1 位女司機，或許說，你這輩子永遠都遇不到。

\*\*\*\*\*

其實女運匠在男人堆裡討賺，並不輕鬆，首先要必須要先保護自己，就是把自己弄得比男生還殺，小姐級的，就是俐落短髮，不曾穿過裙子，有著陽剛的小男生帥氣，也因此這樣，年輕時選擇了用計程車討生活，就沒走入婚姻了，阿嬤級的，那就大解放了，波浪大捲挑染，說話宏聲帶有殺氣，抽菸檳榔，愛講葷笑話，像是個大姊頭。



車行內女運將的 case，平均值高於男運將，因為她們有著別人做不到的細心和體貼，而且她們穩定性高，比較有耐心，開啟車子平順安心，但是車行內最猛的兩位快車手，也都是女運將，我一直很佩服

女運將是近 20 年才出來，女運匠如果出來爭地盤，嘉義地區的車行，應該就屬我們家的女司機比例最高，車行內有將近一成的比例是女運將，也就是幾乎全嘉義地區的女運將都在我們家車行，理由很簡單，因為車行對外公關，黑的白的，文的武的，都是老媽在處理，我媽就像是她們的大姊般，很多家庭的，職場的，不足為外人道的辛酸事都在車行裡解決。

#### 運將故事 4--四色牌的玩法

四色牌，由"帥、仕、相、車、馬、包以及卒" 所組成，各有四種顏色"黃、紅、綠、白"，每張牌有四張，所以一附四色牌共用  $7 \times 4 \times 4 = 112$  張。四色牌台語稱做"四色牌" 或"十糊仔"，前者是音譯，很容易懂，會稱做"十糊仔"是因為以前的玩法要滿十糊(類似麻將的台數)才能糊牌，目前大多以八糊為胡牌的

參加人數 2~6 皆可，每人 18 張，莊家 19 張。有投降和彩金的規則，例如玩的是 40/50，蓋牌 10 元。意思就是糊牌各家 40 元，如果中花就各家 50 元，蓋牌 10 元。

遊戲流程：

- 1.決定莊家及座位：每位玩家抽一張比大，牌的大小為帥>仕>相>車>馬>包>卒，黃>紅>綠>白，若拿到同色同張牌，則以先拿者為大。依大小依序坐定。
- 2.發牌：由莊家發牌，發牌共三輪，第一輪一開始莊家發七張，其餘各家六張，第二輪及第三輪皆各發六張。發完莊家 19 張，其他玩家 18 張。
- 3.叫牌：莊家打出第一張牌即表示莊家參與此次遊戲，然後由第三位玩家開始決定是否參與，第二位玩家則為最後決定是否加入。
- 4.糊牌：糊牌後，該玩家由再翻一張牌，若自己的牌包含該張牌，即為中(台語，命中的意思)花。

特別的是：

- a.四色牌翻牌是，不能把牌拿進手裡，翻牌是大家都一起看的。所以一翻牌自己要吃的話，要先確定別人有沒有要對(麻將裡叫做碰)。
- b.因為翻牌不能拿進手上，所以有一些規則：
  - b1 不能吃進打出：吃進來的牌不能打出來，不然會包。
  - b2 開(麻將裡的槓) 一定要開，不然包。
  - b3 將不能打出去。
- c.除了吃碰槓之外，四色牌可以吃單隻。

牌型簡介：

四色牌的糊數(台數)有分手上的和桌面的二種，手上的糊數通常比較多。

三隻同色(不含將)，明的一糊，暗的是三糊。

手上有這個牌叫大肚，必須把馬跟包打掉才能糊(因為車必須等開)。

一樣是大肚

四隻兵，明的四糊，手上六糊

三色兵：明暗都是三糊，是糊不夠時的好幫手。

四色兵：明暗都是四糊。通常手裡有四色兵的話，會看情形，如果手上的糊很多時，可以把它當做三色兵，把其中一隻洗掉。

四隻將：明的八糊，手上十糊，通常我有開將就不算台數了，因為一定夠。

三隻將：手上是六糊，桌面是四糊(碰一糊+將一張算一糊)

四隻炮：同四隻同色的兵，士象車馬包一樣適用。

車馬炮：叫做吃，手上牌裡都是算一糊。

將士相：手上桌面都是二糊(因為將自己一張就一糊了)

大集合

題外話，聽說有老人家看不懂字的，就認每張牌字上面的花樣來玩。真是強。例如下面這張照片，就可以看出來，字的上方有一個圖示。老人家就是以這個來認的。

運將故事 5--抓猴

汽車是交通運輸載具的一種，同時也是私密空間的最小單位，因此許多不倫不類，偷拍照都跟車子脫不了關係，卻被人們賦予眾多細膩而豐富的社會意義。

掠猴 (liáh-kâu)，老公去捉老婆的姦。老公故意先出門，把他這台計程車攔下來，然後在家附近伺候，老婆果真隨後外出。計程車尾隨到某棟大樓，老婆走了進去，兩、三個小時後才走出來，這期間，老公沒有任何動作，眼巴巴跟蹤老婆，回他們的家。

我好奇地問，等那麼久，車資怎麼算？

跳表。

又問：在車裡等的時候，有沒有聊天？關心關心那位先生？

沒有，先生都沒有講話，就是在那邊望著，兩、三個小時，兩人就在車裡等，沉寂無語。

彼時此時，中正路彷彿也沉寂了下來，只剩下跳表的聲音，逼……逼……逼……

運將故事 6--黑道火拼

以前景氣好的時候，不僅工商發達，黑道還忙著火拚。司機說，他最怕遇到尋

仇打架，往往是一個人兩手空空叫車，去接其他兄弟，說都沒說就把武器丟到車桶（tshia-tháng，後車廂，首次聽到此台語說法），就衝去幹架了。司機說這個太危險太危險，他又不是同角頭的，要是敵對方跑來砸車，那真的是無辜倒楣啊！

### 運將故事 7--跑路

來靠行的運匠，一般會經由老司機引進入車行，但難免有些不曾看過的生面孔。

他們舉家遷移離開原鄉到異鄉，不與熟人聯繫，「轉換環境」人生重來，這類一般躲債的比例較高，躲避仇家的反而很少，若要躲賊頭5的，會躲到山裡或鄉下的朋友家去，因為這裡地域認同很強，居民又團結，尤其是雲嘉地區民風剽悍，對生人有防備心，就算知道實情，也裝傻不知道，省得麻煩，穿山甲詹龍欄就躲在是嘉義和台南交界的三不管地帶的山坡地

車行裡或多或少都有幾個這樣的人，老爸老媽都知道，但不曾說破，也不跟任何人提及，只管準時繳行費。

小時候，爸媽不在家，我曾接過一通銀行打來的電話，說是要問司機的基本資料，我很熱心地，翻了帳本和基本資料簿，一五一十地都告訴她了，還自覺幫爸媽做了一件對的事，等爸媽回家，還迫不及待地跟爸媽邀功，結果被罵到臭頭。

「以後不管誰打來，說要問資料的，就說車行裡沒這個人，他就不會再問了。」

這些跑路的人，會有兩個共通點，第一點就是，就是絕對不能去公司上班，因為公司要報稅，薪資會進入稅務系統，就會被查到，說不定還會被強制執行，每個月要從公司薪資抵扣三分之一薪資來償還給債權人，還有一點是，不能參加任何勞保或保險，這樣子會留下紀錄，甚至看病拿藥，連健保卡不能用，直接付現，所以他們只能去擺路邊攤，打零工，賺一些現金流的工作。

其實開計程車也算是領現金的工作，他們會到陌生的地方開車，至於怎麼考取當地的營業登記證，那就要各顯神通了，不過走車畢竟是移動的，需要拋頭露臉，隨時都有可能被賊到(發現)，因此跑車也要有跑路的準備，他們會在行李箱的一角，置放一個行李箱，把重要的家當放在裡面，再放一兩套衣服，有可能早上離開家，聽到風聲，直接開去另一個誰也不認識的異域。

助跑

1950年代違反票據法的人很多，出門套個西裝，胸口插枝 18K 鋼筆，支票放在

---

5賊頭：道上對警察輕蔑的俚語，早期警察參差不齊，既要討，又要抓來，比賊還不如。

內袋，就以為銀行帶著走，到處開支票，資金只要周轉不靈，落到最後只能公司倒閉，負責人連夜跑路。

關於跑路這回事，有人找計程車司機「助跑」，這算是一種特殊的約定俗成，也就是消費者主動找運將，因為在以前的年代，還沒有那麼多監視器，無法構築電子牆，而且計程車司機每部車子都一樣，說實在地很不好追蹤，雙方講好，議好價，這算是包車價格，挑一個時間，大多是半夜，行李搬到門邊，門一開，運將幫忙拿上車，到異鄉重新展開新人生。

其實這種事，白領階級或許聽都沒聽過，一輩子也部會經歷到，但是日本經濟泡沫化之後，跑路的人很多，他們不用「跑路」這個字眼，漢字是用「夜逃」，第一個字標註出時間，第二個字是動詞，似乎更貼切，日本人做事情很頂真，連跑路也跑的比臺灣還要專業，他們不用計程車，因為他們計程車大多是公司車，運將受僱於老闆，領人薪水的，不敢富貴險中求，有專門協助人們快速搬家的行業叫做「夜逃屋」，日文漢字中「屋」的解釋，類似店或公司的意思差不多，日本電影「夜逃げ屋本舗」就特別以此行業做敘事題材，他們為了避免行蹤曝光，不一定會在晚上進行，而是由夜逃屋的工作人員先進行地點勘查後，決定適合的搬家時間。若搬家時間過長，也會有被發現的危險，因此通常幾個小時就可將貴重財物打包上車，但收費也較一般搬家公司貴上數倍。

二手計程車