

# 本文章已註冊DOI數位物件識別碼

## ▶ 台北市路邊洗車業之研究：以非正式部門觀

A Case Study of Taipei City's street Car Washer: An Informal Sector View

doi:10.6154/JBP.1987.3.007

建築與城鄉研究學報, (3), 1987

Journal of Building and Planning, (3), 1987

作者/Author： 陳小紅(Hsiao-Hung Chen);周鳳(Feng Chou)

頁數/Page： 167-178

出版日期/Publication Date：1987/09

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

<http://dx.doi.org/10.6154/JBP.1987.3.007>



*DOI Enhanced*

DOI是數位物件識別碼（Digital Object Identifier, DOI）的簡稱，是這篇文章在網路上的唯一識別碼，用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



# 台北市路邊洗車業之研究：以非正式部門觀

陳小紅\* 周鳳\*\*

## A CASE STUDY OF TAIPEI CITY'S STREET CAR WASHER: AN INFORMAL SECTOR VIEW

by  
HSIAO-HUNG CHEN\* FENG CHOU\*\*

### 摘 要

非正式部門之概念係由國際勞工組織 (ILO) 於 1971 年提出，通常指工作、薪資不穩定的勞工或自營業者 (self-employer)。由於這些人在都市就業中佔著相當比例，與正規經濟發展密切關係，且該部門的存在，亦扮演著類似社會安全制度角色，已成爲都市、就業政策研究不可或缺一環。本文試圖以過去非正式部門研究建立的理論爲基礎，以社會學和人類學的方法、整合社經結構、空間層面考慮，對台北市路邊洗車業，作一深入實證研究。由業者與其生產投入因素，產出勞務等所涉及活動、區位的分析，及其與相關正式業者的關係，探討該業的特性、成因及其與都市環境的關聯性。並據以提出該業發展策略，以爲都市規劃管理之參考。

### ABSTRACT

The Concept of IFS was first initiated by a series of empirical studies sponsored by ILO beginning in 1970's. IFS is generally defined as a sector whereby workers are working under unprotected conditions. Besides it is treated as a sector that provides casual jobs or self-employment opportunities. Since IFS marks up quite a large percentage of urban employment, its importance in understanding urban economy has been increasing over the past years. Using generally held theories developed so far, this study applying both sociological and anthropological viewpoints, tried to tackle upon one of the industries in IFS-Car Washer in Taipei city. The study explored information concerning car washer, characteristics, input and output factors of their businesses, its relationship with FS as well as the causes contributing to the existence of such businesses, etc. A preliminary suggestion was also provided with the hope that it may shed light on the management of such practices in the near future.

民國76年2月4日收稿

\* 政治大學社會學系暨研究所教授兼系主任、研究所所長。

\*\* 省住都局市鄉處規劃師。

Manuscript received on February 4, 1987.

\*Professor and Chair, Department and Graduate school of Sociology, National Chengchi University, Taipei, Taiwan, Republic of China.

\*\*Junior Planner, Town and Country Planning Department, Taiwan Housing and Urban Development Bureau.

去年(75年)4月間環保及衛生單位對於充斥於都市街頭的洗車業忽然表示了相當的關切,究竟那些人從事這項行業?這項行業所具特性為何?其與相關行業間之關係又如何均是吾等關心的課題,本文即嘗試由「非正式部門」的角度,由理論及實證兩方面針對台北市洗車業進行初步探討。

## 一、理論

自一九七一年國際勞工總署(ILO)及聯合港發展方案部(UNDP)引用「非正式部門」一詞以來,其已然成為發展政策研究方面一重要的概念,尤其是在探討都市就業政策時更然。

事實上,「非正式部門」在開發中國家確實扮演著下述幾項重要的功能:

1.就業機會的主要來源:許多國家的研究證實,約有20-50%的就業機會係來自非正式部門。

2.所得的主要來源:在奈及利亞,其正式部門就業機會之年增加率為1.5%,而勞動力之增加率卻為6%。非正式部門除提供就業機會外,自亦成了人們所得的主要來源。又如拉丁美洲1970年正式製造業部門就業率反較1925年時下降亦是一例。

3.生產量多:Chuta及Liedholm(註1)1967年在獅子山所作研究會指出該國工業部門43%的附加價值係來自非正式部門。

4.勞務提供者:1977年一項研究報告會指出在非洲烏干達首都中,總所得的40%係消費於購買非正式部門的勞務上。1977年由Nihan和Jourdain(註2)主持的一項研究中也提到非正式部門中,91.3%產品係用以提供中低收入消費所需的勞務。

不過,不少研究也指出此一部門的成長往往會受到下列條件的限制和影響:

1.缺乏充裕的資金(註3):Marris及Somerset在肯亞所作的研究即指出三分之二受訪者一致表示資金的缺乏是他們最大的問題;而在菲律賓,83%的中小企業方案受益者公認資金(credit)是他們最迫切需要的,也是在方案中最受歡迎者。

2.缺乏純熟的商業運作技巧。

3.地方當局的限制、管制及脅迫:比如在奈若比(肯亞首都),所有攤販、裁縫師、理髮師等都必須取得證照,而警察之強行管制有時更限制了他們到市區人潮集中所去賺取較多的利潤。

4.原料及貨源的不確定:非正式部門限於小規模經營的關係,常只能小量購買原料及貨品,因此自然就必須付出較高的單位成本。

## (一)什麼是「非正式部門」?

「非正式部門的定義不下五十多種,吾人可由其所雇用的人員、需要的資金、生產量、現代化程度以及與整體經濟的整合性等數方面來加解釋,現僅就其中較重要者分述如下:

1.著重於活動面的看法:

(1)Keith Hart(Hart,1973):

Hart由活動層面提出,正式及非正式部門最大的差別在於所得機會,前者以賺取工資為主(Wageearning),後者則為自營作業式的(Self-employment)。前者也常被統稱為現代部門(modern sector),而後者則常被稱為陰暗部門(the murky sector)、未加計算部門(the unenumerated sector)、生產量低的都市部門(the low-productivity urban sector)、失業及未充分就業者之儲備部門(the reserve army of underemployed and unemployed)或都市傳統部門(the urban traditional sector)等。

不過,因為非正式部門並非一定是生產最低的部門,是以Hart的定義常遭批評。而此一定義似亦無法釐清非正式部門中之工資賺取者,且未能將正式與非正式部門間之自營作業者作良好的分割。

(2)Ray Bromley和Chris Gerry(Bromley and Gerry,1979):

Bromley和Gerry企圖修正Hart提出之說明。他們以「零工」(casual work)一詞替代非正式部門來說明都市中的貧窮者。Bromley和Gerry將穩定之工資工作者(stable wage Worker)及真正自營作業者(true self-employee)分列於一連續線的兩端,而視收入及就業並不穩定及安全者為零工,依序列舉了如下幾種不同方式之零工:①短期工資工作者(short-term wage worker);②隱蔽性工資工作者(disguised wage worker);③依賴性工作者(dependent worker),及④真正的自營作業者(true self-employee)。

他們認為這種分類最主要的標準為「工作受保障程度」。Bromley和Gerry指出從事零工最大的好處為具有彈性,最大的缺點則為缺少安全感。對真正的都市窮人而言,他們顯然會受到這種缺乏保障工作的負面影響;而對於富者而言,他們卻往往可以因介入零工中的非法性活動而蒙受其利。總之,此一分類旨在幫助吾人了解大、小廠商間、廠商及工作者間以及政府與勞動力間的關係,也即希望藉此分類避除傳統兩分法的缺點,俾使吾人對合約關係(contractual relationships)、經濟連鎖與就業結構的改變等問題有更深切的認識。

2.著重於產業面之看法(Mazumdar,1976):

(1)ILO採取產業而非業者活動之觀點探討非正式部門，其提出此一產業所具特性如下：

- ①不論是受雇或雇人，進入非正式部門工作都比正式部門容易。
- ②比起正式部門來，非正式部門較少有獨佔、壟斷而較具競爭性。
- ③正式部門的生產工具（方式）往往操縱在外國人手中，以資本——技術密集方式生產，產品多半銷售國外；而非正式部門之資金、材料、工具均來自本土且常以家庭式、勞力密集經營方式出現。
- ④一般正式部門的營運規模較小，從業人員技術常係來自正規教育以外的訓練。
- ⑤非正式部門常是受忽視，不被支持且往往遭政府管制及限制的部門。

(2)S.V.Sethuraman (Sethuraman, 1976)：Sethuraman更列舉了各種不同行業之標準以補ILO報告的不足。

(3)John Weeks (Weeks, 1973)：Weeks則偏重在非正式部門企業營運環境方面的探討。簡單地說，Weeks認為正式及非正式部門的差異在於其交換關係中所涉及的組織特性以及其經濟活動與政府間之關係有別。

總之，由產業觀點探討「非正式部門」概念者多半側重於此部門所具特性方面之研究。

### 3. 著重於生產方式方面的看法：

(1)Rob Davies等之雙元論者 (Davies, 1979)：Rob Davies認為正式及非正式部門根本的差別在於其代表二種不同的生產方式。前者建立在一發展良好的社會生產基礎上，後者則不然，非正式部門的生產方式及技術被認為常為非資本密集式的。而正式部門中，生產方式常被一小撮人所操縱、工作者工作也只是在滿足這一小撮人的利益。非正式部門常為自營作業式生產，沒有明顯的分工，生產關係泰半屬於橫向而非縱向（上下），不像正式部門中之生產關係乃建立在分工，層級制的原則上。Davies並認為正式部門的生產方式常可左右整個社會的上層建築（政治結構），而非正式部門則常運作於一個自己無法控制及左右的環境中。這並不意味非正式部門不重要；相反地，其與正式部門間存有頗為密切的共生關係。他以為這種情形的發展，有其歷史性的因素，尤其對遭殖民主義蹂躪的國家而言，要了解非正式部門的運作，必須由其歷史脈絡中追尋此兩部門蘊含之訊息才有意義。

(2)Kenneth T. King等之依賴論者 (King, 1974)：

King, Bose等學者則主張與其將一國生產部門一分為二，不如將一國經濟活動放在一連續體中來看更為貼切。這派學者認為一國中非正式部門實可被視為一前資本主

義的生產部門 (pre-capitalist sector) 甚或國際經濟間 (international economy) 有上下從屬的關係。他們強調的是正式及非正式部門間具有一不平等的交換關係 (Portes and walton, 1981) (unequal exchange relationships)。透過資金 (credit)、設備 (facilities) 和發包 (sub contracting) 的安排，非正式部門產生了一種依賴，而正式部門因具有獨佔及受政府保護的優勢，也往往對非正式部門進行剝削。誠然，與非正式部門相關的概念頗多，其在開發中國家及已開發國家之稱謂亦不盡相同（註4）。不過，由上述幾種較重要的界說中，我們對此概念大略已可有下述幾點基本的認識和了解：

- ①對都市非正式部門最早之研究所著重的為對都市貧窮者 (urban poor) 經濟活動概況的了解。
- ②非正式部門一詞的正式啟用於1971年由ILO贊助Hart在迦納之實證研究。Hart強調此部門為不被計算在國民經濟會計之經濟活動。他以工資賺取及自營作業作為區分正式及非正式部門之依據，著重的是一個人是否係在一定報酬、經常性受雇情況下工作。
- ③ILO針對Hart所列舉非正式部門產業有別於正式部門之特性加以研究，期能提出解決此部門問題之具體可行對策。
- ④Sethuraman, Mazumdar及世界銀行等之研究著重在都市勞動力市場而非產業之兩分。強調重點為正式部門乃受保護部門 (protected sector) 的觀念。
- ⑤不論非正式部門如何被界定，許多學者之論點基本上似乎均脫離不了經濟雙元論 (economic dualism) 之影響。如有認為一個經濟體系內同時存在二種不同生產系統者，一為以資本為主的，另一則為農村式的；也有稱其一為工廠為主的經濟，另一為市集式經濟；或稱其為高層及低層經濟；或稱其一為高利潤、高工資獨占性部門而另一則為低利潤、低工資競爭性部門者。
- ⑥Weeks等人在討論正式與非正式部門差異時，特別強調了政府所扮演的角色。他也主張非正式部門較無保障 (unprotected)，自亦較難獲得政府有關資金、技術移轉等之協助。除了Weeks外，持依賴理論 (dependent theory) 觀點的學者更分析了生產方式、關係的不同乃造成正式有別於非正式部門之主因。

### (二)都市非正式部門何以形成？

對非正式部門究竟何以形成的問題，大凡有二派不同的看法，〔陳小紅，1984〕一由構成此部門之成員來看，另一則著眼於該部門所提供的勞務。也即此一部門一則

提供了移民、失業者緩衝性的就業機會 (buffer against unemployment)；另一方面它也可能是部份人士舒適生活的門檻，這些人獲取更多資金的墊腳石。此外，非正式部門也常是中低收入者勞務之提供來源。

綜而言之，都市移民、貧窮、就業、失業等構成了研究非正式部門成因的主要層面。移民或都市中之貧窮者之所以參與非正式部門的原因固然很多，一般相信，低工資政策、經濟不景氣連帶產生的通貨膨脹，和發展不夠完整的正式部門都是導致都市非正式部門出現的主要原因。

### (三)正式部門與非正式部門間的關係

都市中的非正式部門對經濟累積 (economic accumulation) 過程究竟有無助益？非正式部門究竟是一個被動、被剝削的部門還是具有提供都市貧窮者創造所得功用之部門？

對此問題，大致上有兩種不同的立場 (Moser, 1978)。有些人士認為都市的非正式部門是獨立於經濟結構中其他部門之外的；而另一些人則認為非正式部門具有一種依賴及附屬於正式部門的地位。

#### 1. 經濟結構雙元性論者

由雙元經濟結構角度探討正式與非正式部門關係的學者提出了二者間之關係有溫和而自主的，亦有整合的特性。而不論是認為非正式部門為一自主部門或與其他部門整合者，都認為非正式部門的成長可以使該部門中某些人進入較富裕的所得階層。所不同的是，持自主看法常使吾人不易預測這種成長潛力將循進化 (evolutionary) 或不進化 (involutionary) 方式進行。因為自主的觀點多少暗示了只要整個經濟結構有成長，非正式部門的活動也可能會跟著成長。

#### 2. 經濟結構依賴性論者

由經濟結構依賴角度探討二者間關係的學者則指出：非正式部門活動應被視為一種附屬性活動。他們常由國際層面來談此兩部門間之關係，這派人士認為，就非正式部門對正式部門的關係看來，非正式部門的產生可以說是一個資本主義生產社會尚未完全發展過程中必然且無可避免的階段。也即在這個發展過程中，正式部門需要低廉的勞動力，此勞動力的來源又有賴未開發的農村部門加以提供。因此，由某一角度來說，勞力是由農村被迫轉入工業部門的。簡言之，在這樣一個正開發的經濟結構中包含了一個已經發展而另一則尚未發展的相互關聯的部分。於此種情形下，非正式部門所提供的不僅是那些由鄉村移入城市者的就業機會，同時更是無法或不願進入正式部門者的棲身之所。

由理論上說，要想使這樣一個經濟結構真正的發展，似乎應該禁止非正式部門的存在才對。然而，未加限制的

原因之一即在於這個部門扮演著類似社會安全制度的角度 (由所得及工作安全性而言)，也即有些非正式部門的收入並不比正式部門為低，因而移入城市中之移民不致變成為暴民。此外，非正式部門可被正式部門用來作為控制工資的工具，或藉以防止正式部門的罷工，甚至以之作為逃避政府稅收的手段。由此可見，在發展政策上，吾人應該關心的也許不是如何「消滅」非正式部門的問題，而是怎麼樣使這個部門的發展不至太大或太小的問題。

Scott對秘魯的研究即以依賴論為基礎剖析了非正式部門未來將如何發展的問題 [Scott, 1979]。須視一國資本化部門 (Capitalist sector) 之發展，全國經濟發展走向以及國際經濟發展對其正式部門經濟之影響而定。由此吾人不難覺察到在經濟依賴特性高的開發中國家，要想藉政策干預來處理非正式部門的問題實非易事。因許多因素並不僅涉及非正式部門而已，甚至並不操縱在本國內，而是在整個世界體系內所謂的中心國家 (core country) 中。

以上分就非正式部門之業者特性、牽涉之概念，此部門產生原因及其與正式部門間之關係作了一理論性的整理，本文將路邊洗車業者視為非正式部門，而與之相關之汽車材料行、汽車修護業、電動洗車行業則被視為正式部門。本研究的目的即在探討台北市路邊洗車業者之特性、成因；其與相關正式業者間之關係，並就洗車業之發展趨勢初擬未來發展 (管理) 策略，由前述各家觀點中，吾人首先確立了本研究的主要變項 (如表 1) 及研究架構 (如圖 1)。

## 二、方法

(一)資料搜集方面；顧及此業全面性資訊建立並且著重其個別特性挖掘，兼用社會調查法及人類學的深度訪問法。

### 1. 社會調查法

(1)觀察紀錄舊市區、外圍住宅區 (以士林、南港、木柵景美地區為代表) 路邊洗車業的區位、數量、實質活動情形。

(2)路邊洗車業訪問調查：以業者之空間分佈、性別、年齡等特性為抽樣分層基準，每層樣本數佔總樣本數之 5%~10%。共調查 44 攤，佔總樣本 (200 攤) 22%。

(3)相關正式業者問卷調查：對應於路邊洗車業者分佈的地點，每一路段至少選定一家相關正式業者，進行問卷調查。計調查 16 家。

(4)顧客問卷調查：以社區居民、公司行號上班者、計程車業者、及路邊洗車顧客為調查組群。共調查 200 位，分別抽自民生社區立體停車場 (33 位)、私人及公家機構 (73 位)、計程車司機公會 (39 位) 和在路邊洗車的顧客

類別	變項	
業者特性	產業型態	區位、規模、服務項目、工具、營業時間、經營型態
	社會背景	性別、年齡、教育程度、家庭結構、職業變遷經過、動機
	家庭經濟	財富、經濟角色、工作人數
	生活型態	作息時間、休閒活動、消費型態
	社群關係	業者間、關聯產業間交往情形
投入產出	生產因素	原料來源、價格、場地費、人力費、水電費
	產出服務	服務項目、對象、範圍
外部影響因素	需求	汽車成長、消費者行爲、態度
	政策	管理辦法、態度
	就業結構	產業型態、勞力結構
	對都市環境之衝擊	交通、環境衛生、市容、稅收

表 1 研究變項

(55位)。

(5)居民和有關管理單位晤談：

- 訪問路邊洗車業分佈地帶的無車居民對該業的看法、建議。
- 訪問環保局、警察局、自來水事業處、建設局、都市計畫處、對洗車業的管理辦法、作法和態度。

2.人類學深度訪問法

針對路邊業者、相關正式業者問卷調查初步分析結果，進行深度訪談，以瞭解從業者（正式、非正式）之職業變遷經過、生活型態。

計訪談非正式業者10家，正式業者5家（分別為修配廠1家、修護廠1家、材料店1家，電動洗車行2家）。

(二)在資料分析方面；樣本較多的資料，藉電腦Spss類集程式操作，進行次數、交叉分析、有關區位、空間等開放問題，則以MAPPING方法套繪整理。本研究詳細研究流程如圖2。

### 三、研究發現

(一)路邊洗車業特性

1.區位

舊市區的路邊洗車攤主要分佈地區分別為建國南北路、民生東路、民權東路、撫遠街、延壽街一帶；羅斯福路與辛亥路交口附近；青年公園、中華路二段及西藏路附近；信義路、忠孝東路五段、光復南北路一帶。郊區士林、

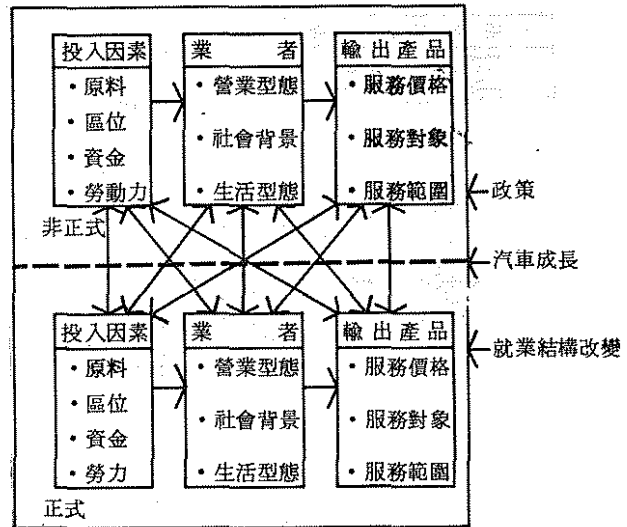


圖 1 研究架構

南港、景美木柵，則通常沿著市郊間主要聯絡幹道分佈。（如圖3）

可見此業的分佈是以通過性車流多的路段為主，諸如高架道路沿線，市郊間的幹道，此與修護車業的區位要求相同，故常見修車、洗車業同時聚集存在。此外，一些住宅區或活動據點，如公園、運動場，亦因停車需求的緣故，逐漸成為洗車業生存的有利地點。

無論在道旁住宅區或活動據點附近，洗車業存在的必要條件是空地和電力的供給。所以業者通常存在車流多又有空地、電力供給的地點，當這些地點土地要開發或改作他種使用時，洗車業者就得收攤或遷至他處。惟這種經營地點的變遷是因應外界環境的改變，與一般流動攤販性質稍有不同。流動攤販常隨活動或販賣品的特性，作時間、空間上流動配合，而洗車是依恃居住和道路交通活動，故一旦區位不錯，業者就不太願意移動，以免失去已有顧客。

2.產業型態

(1)洗車活動時間

洗車活動多配合著車主的需要，主要是在白天6:00~18:00（61.4%），有的在傍晚18:00~22:00，另有一批人則在清晨3、4點開始工作，到車主上班前才休息。工作時間因區位不同而有別，如車流不息的道旁，辦公大樓附近，洗車則在白天進行；若是在停車場，則多在清晨或傍晚時刻工作。洗車活動受天氣影響最大，據訪問某業者表示：「洗車是一種看天吃飯的行業。下雨天，沒有生意

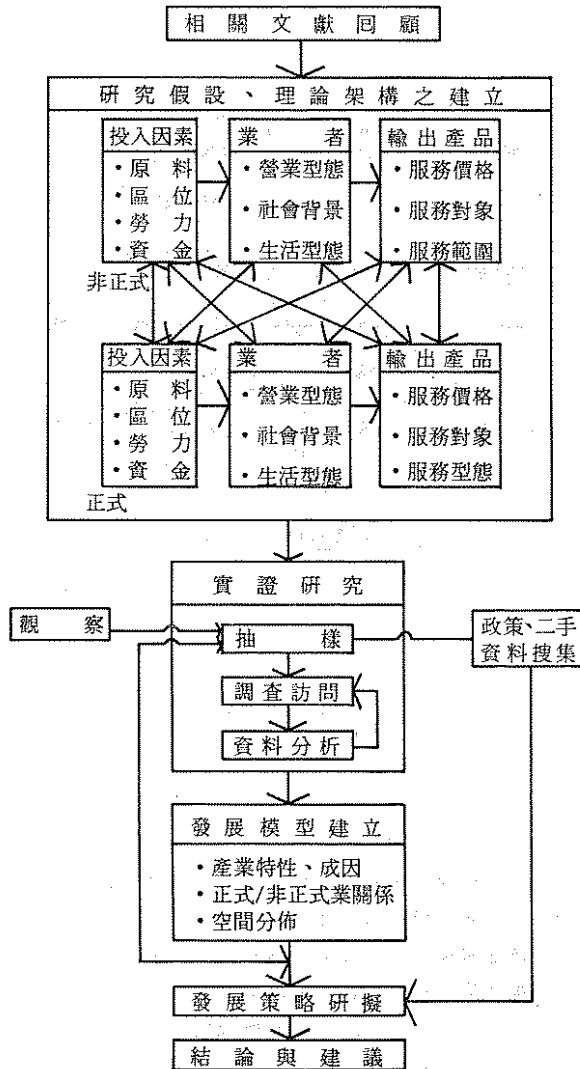


圖2 研究流程圖

；放晴太久，車子不髒，生意清淡」。是以該業活動時間，與附近土地使用有關，且受天氣的限制，業者本身掌握的發展因素有限。

#### (2) 服務項目、規模

利用道旁洗車的業者，規模很小（多在5人以下），主要以洗車、打臘二項服務為主；佔有空地或在巷內營業的洗車攤（場）規模較大，常有十多位工人，所提供的服務項目，除洗車、打臘外，通常尚包括引擎、底盤的清洗、吸塵、車內美容，甚至販賣冷熱飲。可謂「麻雀雖小，五臟俱全」，這種小規模的營運企業，雖然不合規模經濟，但對經濟景氣的衝擊，卻有十足的應變力，風險小。

#### (3) 經營方式

以自營家庭式勞力居多（40.9%），其次為合夥經營（38.6%），少數則由攤主以月薪僱用或對每日收入加以

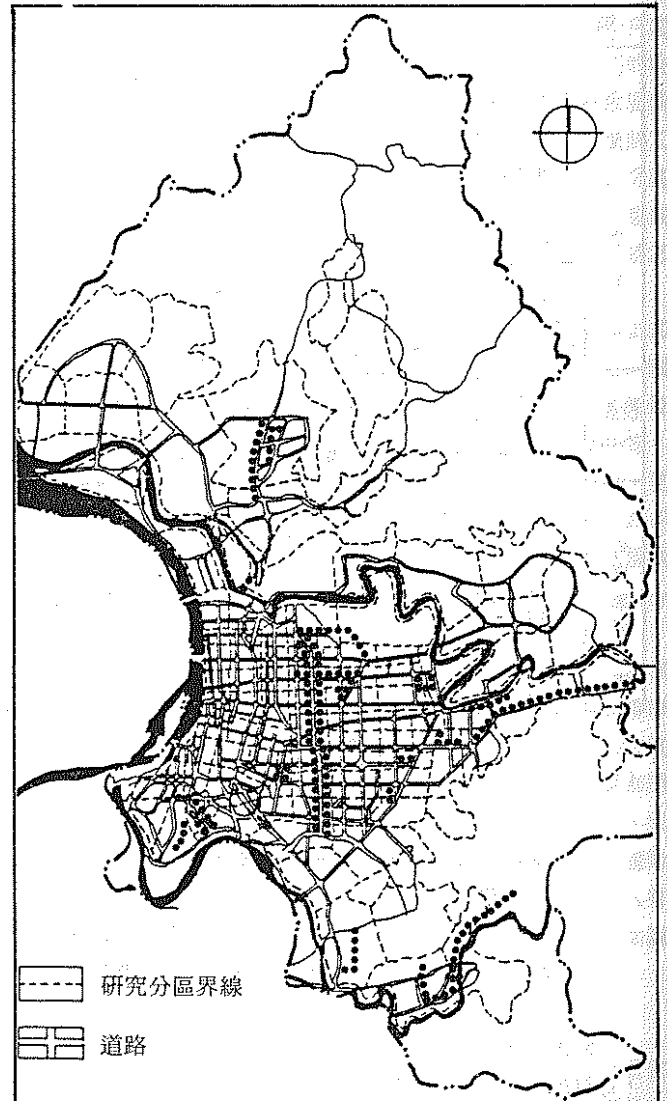


圖3 路邊洗車業區位分佈圖

抽成（抽20%~30%）。這種經營的方式，介於零工學說的依賴性工作者和真正自營作業者之間。

#### (4) 生產投入因素

- ①場地：多半是荒廢的或路側的空地（72.7%）；部份則利用自家門口或旁邊空地，只有少數承租他人的土地設攤洗車。
- ②水電：用水都接自家中（45.2%），或鄰近店（住）家（38.1%），也有部分是盜接地下自來水管。吸塵或其他服務所使用的電，不是接自家中，就是由鄰近店（住）家提供，部分使用馬達發電機。水電費很低廉，每月約在500元上下。
- ③材料：商人不定時兜售，或從材料行購買，這些臘的價錢較低，品質不高；車內美容常用的汽油類用品購自加油站，擦拭的毛巾，消耗量頗大，

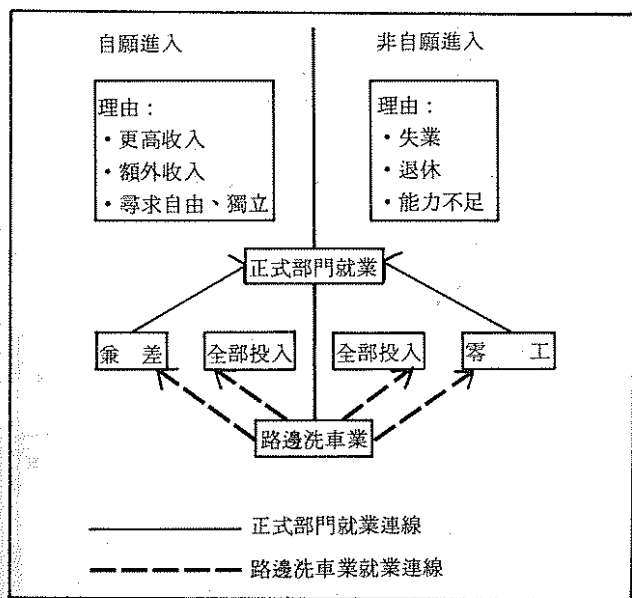


圖 4 業者進入路邊洗車業的型態

則從外銷退回的切貨中心購入。這些材料主要來自非正式部門，而且多數顧客對品質並不特別要求。

#### (5) 產生服務及影響

- ① 服務車種：路邊洗車攤主要以計程車和私家車為服務對象，尤其計程車幾乎都是在路邊攤洗。
- ② 服務顧客及範圍：路邊洗車業服務的顧客以計程車業者附近的居民或上班人士為主，路過者次之。但在一些通過性交通量大的地段，如上下高速公路附近道路，建國南北路附近一帶，則以路過者為主。依調查結果，服務範圍一半是以社區為主，其他則分散全市甚至外圍地區，是以服務對象半數是隨機性的，其他則屬較固定的顧客。
- ③ 服務品質：路邊洗車業所提供的打臘、車內美容服務之技術和材料較修車行差，但一般車主，尤其是上班族和計程車業者，多認為路邊洗車較店裡便宜、便利、快速，這可能是電動洗車店不普遍或區位孤立，不像路邊洗車業連成一串，顧客有較多選擇機會的緣故。
- ④ 對都市發展影響：一般洗車顧客認為路邊洗車對市容影響最大，其次是環境衛生、交通，至於正式業者，則認為對政府稅收影響較嚴重，其餘依次為市容、環境衛生、交通；而路邊洗車業者本身對這些影響毫無感受，有人甚至認為他們是「環境衛生的維護者——清潔車子」。

以都市發展而言，該業確實為少數汽車（或少數汽車攤有者）提供清潔服務，為整體環境帶來髒亂；以社會風

氣而言，不用付稅的生產，會造成不公平，養成社會投機心理。尤其後者，常為吾輩所忽略。

#### 3. 業者特性

##### (1) 業者組成

本研究範圍內約有200家洗車攤，業者400多人。抽樣調查44位業者，其特性及從事此業動機如表2、表3、表4。

業者主要是由家庭婦女、年長老者等閒置勞力和無特殊技能的初級勞力所組成。這些人部份是失業者，但僅有少數是新近移民。且由深入訪談發現：業者幾乎都是外地農村青年在10年前左右移入本市，至今已從事洗車工作多年。

##### (2) 家庭成員與家庭經濟

業者多數為家計主要負責人（65.9%）。多數為小家庭組成，不過兒女多，且多在學，子女花費仍舊是業者重要負擔。每月家庭支出約要15,000元以上，家人多不在正式部門內工作，以從事洗車工作者居多，以洗車收入而言，家庭收入似乎高出生活費用。但當深入訪談幾對洗車夫婦時，得知：這些業者移入本市後，不是租房子就是寄居親戚朋友家，或住違章建築，每月的收入要寄部分回老家、跟會（存錢買房子）或繳納貸款，是以生活仍舊無法充裕。這些業者雖然沒有財富，但也不是所謂真正「都市貧窮者（Urban poor）」，可是如果失去工作，極可能是社會不安的根源。

##### (3) 生活型態、價值觀

業者工作時間較一般行業為長，生活幾乎與工作結合在一起，少有休閒活動。無論寒暑，每天清晨5點鐘就得起床，整個上午是最忙碌的時段，到中午才能鬆一口氣，住在附近的婦女，輪流回家作飯；住遠一點的多自己帶便當就着冷飯吃。午後生意較清淡，沒事就聚在一起聊天、玩撲克牌或打盹；黃昏下班時又進入另一個洗車尖峰，直忙到6、7點才收工。若是在自家門口洗車，則客人隨到隨洗，直到入睡才休息。女性工人，回家還要作晚飯，等家事處理完已10點多，比男性還累。在沒有生意的兩天，則外出打工，賺取外快，貼補家用。此外，有些業者另兼有其他工作，如白天洗車、夜間擺地攤。由於所有時間幾乎都在工作，亦即生活即工作，且耗費體力，造成平時很少與親戚朋友來往。

#### (二) 產業形成原因

##### 1. 業者進入路邊洗車業動機和工作態度

據調查結果（見表4），業者進入洗車業的動機，45.2%是因為找不到工作，其餘的人進入的動機依序是收入高、較自由、可兼顧家庭。其原工作性質和進入本業動機如下：



特性 性別	人數	年齡 (歲)					教育程度					居住本市期間					居住地點		合計
		20 ~ 30	31 ~ 40	41 ~ 50	51 ~ 60	61 ~ 70	不識字	小學	國中	高中	不詳	1 ~ 3	4 ~ 5	6 ~ 10	10 ~ 15	攤附近	其他		
男	3	8	5	5	2	1	2	11	2	2	1	2	1	6	13	11	12	23	
女	1	10	6	4	0	5	11	2	3	0	1	1	4	14	18	3	21		
合計	4	18	11	9	2	6	18	13	5	2	2	3	2	10	27	29	25	44	

表 3 路邊洗車受訪業者特性

年齡 性別	人數	~15歲	16~25	26~35	36~50	50歲~	合計
		男	0	9	22	57	82
女	2	1	16	138	106	263	
合計	2	10	38	195	188	433	

資料來源：本研究觀察

表 2 路邊洗車業者之組成

進入動機 原先工作	進入動機						合計
	收入多	找不到工作	較自由	照顧家庭方便	其他		
工廠、公司	N	2	3	1	0	0	6
	%	4.8	7.1	2.4	0	0	14.3
做小生意	N	4	4	0	1	0	9
	%	9.5	9.5	0	2.4	0	21.4
買賣介紹	N	0	0	1	0	0	1
	%	0	0	2.4	0	0	2.4
家庭管理	N	1	4	2	2	2	11
	%	2.4	9.5	4.8	4.8	4.8	26.2
讀書	N	0	1	0	0	0	1
	%	0	2.4	0	0	0	2.4
臨時工	N	0	6	0	0	0	6
	%	0	14.3	0	0	0	14.3
無工作	N	0	1	3	2	0	6
	%	0	2.4	7.1	4.8	0	14.3
其他	N	0	0	1	0	1	2
	%	0	0	2.4	0	2.4	4.8
合計	N	7	0	7	6	3	42
	%	16.7	45.2	16.7	14.3	7.2	100

表 4 路邊洗車業者原先之工作別/進入本業之動機

業別 項目	電動洗車行	路邊洗車業
	生產因素	1.場地：租或買，價格高。 2.動力：機器（分國內國外製）；人工。 3.材料：臘、用品，國內國外皆有。 4.水電：工業用。
從業者	1.業主：擁有相當資本。 2.僱員：領月薪，不須技術，特性與路邊業者相若。	無論僱員或合夥者、自營者，社經地位低。
產出服務	1.時間：早7時~晚7時 2.項目：洗車、打臘、底盤、引擎、材料百貨、汽車用品出售。 3.速度：洗車3分鐘/輛 4.品質： • 相若，若用國內製機器，會損傷車身。 • 可在室內休息等候。	1.除白天外，尚有夜間服務。 2.至多為前2項或4項。 3.10分鐘/輛。 4.常給人較親切感。 • 在路邊露天等候，不舒適。 5.40或50元。 6.各種行業都有，較一般性。
價格	5.價格：洗車80元、40元都有。 6.對象：不喜在戶外出現（等候）者。 單位主管、首長、影歌星。	

表 5 正式/非正式洗車業之比較

(1)原先在工廠、公司上班者，主要是因為洗車收入多、比較自由，或工廠倒閉，被炒魷魚等情形而轉入。

(2)原做小生意者，因為收入、照顧家庭、或生意做不下等因素而轉入。

(3)原做買賣介紹者，因洗車較自由而轉入。

(4)原家庭管理者，多數因找不到工作、能照顧家庭的理由而進入。

(5)原先唸書（國中）或臨時工，因找不到工作而從事。

(6)原無工作者，是在找不到工作、和洗車業的自由又可兼顧家庭等特性下進入的。

進一步與業者針對職業變遷經過作深入訪談，發現業者多是在60年代初期，各路段車流增加的契機下，或見到洗車生意比原來的的工作更適合自己（自由、收入高）而轉入；少數是因為不喜歡原有的工作，如公司、工廠刻板作息，而投入洗車業；還有一種情況，是為了獲取更多收入，在原有工作時間之餘而兼洗車。因上述理由進入者，視為自願進入。另有部分卻是迫於無奈，如沒有工作或無法再從事原工作而進入本業者，視為非自願進入。如圖4。至於這些人進入洗車業後，除了生意不好者外，大部分均能滿意目前的工作，較年長（51歲以上）的業者，幾乎都將洗車當作永久性的工作，但年輕人多將它當作是一過渡、短暫工作。在可能的機會下，業者希望能夠轉入收入更高且自由的工作（37.1%），或開店做生意，而希望進入工廠、公司上班者，僅佔14.3%。可見即使換工作，也仍獨立自主，不受約束的工作為主，不一定進入正式部門。

## 2. 對洗車勞務之需求

車子的清洗維護，由於受到個人時間、經濟能力和環境空間的限制，而有各種不同的方式。據本研究調查結果：上班族車子，半數以上由專人清洗，其中在路邊清洗者約占 $\frac{1}{2}$ ，且配合假日，大都1~2星期清洗一次；計程車業者，自己清洗者佔41.0%，在路邊清洗者佔48.7%，幾乎是每天都洗或髒了就洗；從事商業買賣者，清洗工作由自己做的僅佔18.4%，在路邊清洗佔31.6%，包給人洗18.4%，店裡洗佔26.3%，每天清洗者佔23.7%，一星期洗一次者佔28.9%。

由此，可瞭解到路邊洗車業分擔了車子清潔的主要工作。尤其對一些從商者、計程車業者而言，洗車已是例行的日常必要活動。路邊清洗能給予方便、廉價的服務，使之在工作的經營上，節省成本，相對提高競爭能力。

同時，在高層住宅林立，小汽車數量繼續不斷成長情形下，車主自己洗車的可能性愈來愈小，對專業洗車的需求是必然且與日驟增的。

綜上所述，可知洗車業者多數是由60年代產業轉型期湧入台北市的移民或都市中生活水準較低的居民組成，在

失業、求薪不求職、求現，又不願受拘束的情況下，洗車業成本低、利潤高，且只要工作就能日日見財，頗能合乎業者經濟目的，於是紛紛投入需求日增的洗車行列，使之蔚為一種新興行業而蓬勃發展。亦即部份是在產業型態轉移下迫於無奈，部份是受誘於高收入或求現，不願受拘束的社會風氣下樂於此業。基於這些原因，即使強迫這些業者轉業，多數恐怕還是會願意留在非正式部門打轉。而且，他們提供的勞務，頗能合乎發展過渡時期多數人的需求。由此供需兩方面，預見短期的將來，在勞力結構未提昇前，勞力供給相當充足，人工密集式的洗車方式，仍有必要存在；至於其產出的負面效果，則有待我們在空間區位上作適當地規劃。

## (三)正式與非正式業者之關係

與路邊洗車業相關的正式業者，計有供給材料的汽車材料行，提供相同服務的電動洗車行，以及修車廠。本研究針對16家業者，包括修護店（廠）14家，洗車店2家，進行問卷調查；爾後，再對2家電動洗車店，1家汽車材料行，2家汽車修護店，作補調和特定問題溝通，以明瞭其特性，及其與路邊洗車業的關係。

### 1. 相關正式業者與非正式業者之關係

#### (1)汽車材料百貨行和洗車材料零售業者：

兩者都是洗車業材料的供給者，前者為正式行業，其貨源可能有三：國外、國內汽車廠、地下貨品（如贓車拆卸零件、家庭自製臘...等），這些貨品整批購進，再零售給修護車行、洗車業者和直接消費者。至於材料零售業者，大多是家庭式臘廠兼銷售業者，同時大批切進退貨的毛巾、棉線，到處兜售給洗車業或材料行，因為屬地下工廠出品，貨品價格比店裡便宜，隨叫隨送，然因自製品種類少，品質不一，與正式工廠或國外進口的臘相去甚遠。

#### (2)電動洗車行

以機器洗車，兼以人工車內清潔工作，速度快，屬正式行業（在政府有立案）之一，其服務品質與路邊洗車相近，顧客若要較高級的保養，可事先說明，店裡常兼售材料百貨，服務項目多，顧客的選擇範圍也較大。服務對象以私家車為主，絕少計程車，平時不喜在外露面的主管人員、影視歌星等特殊份子他們較固定的客戶。洗車行位置常與路邊洗車業相近，同時存在著競爭性（工作性質相同）和同業的經濟聚集效果。洗車行與路邊洗車業兩者間的比較如表5。

#### (3)修護車廠（店）

修車店的洗車客戶都是為修車而來的，而路邊洗車業則是提供日常或隨機性的洗車、保養，兩種服務的屬性不同。不過，這些業者（路邊洗車、修護車廠）聚在一起，則更增強對顧客吸引力。

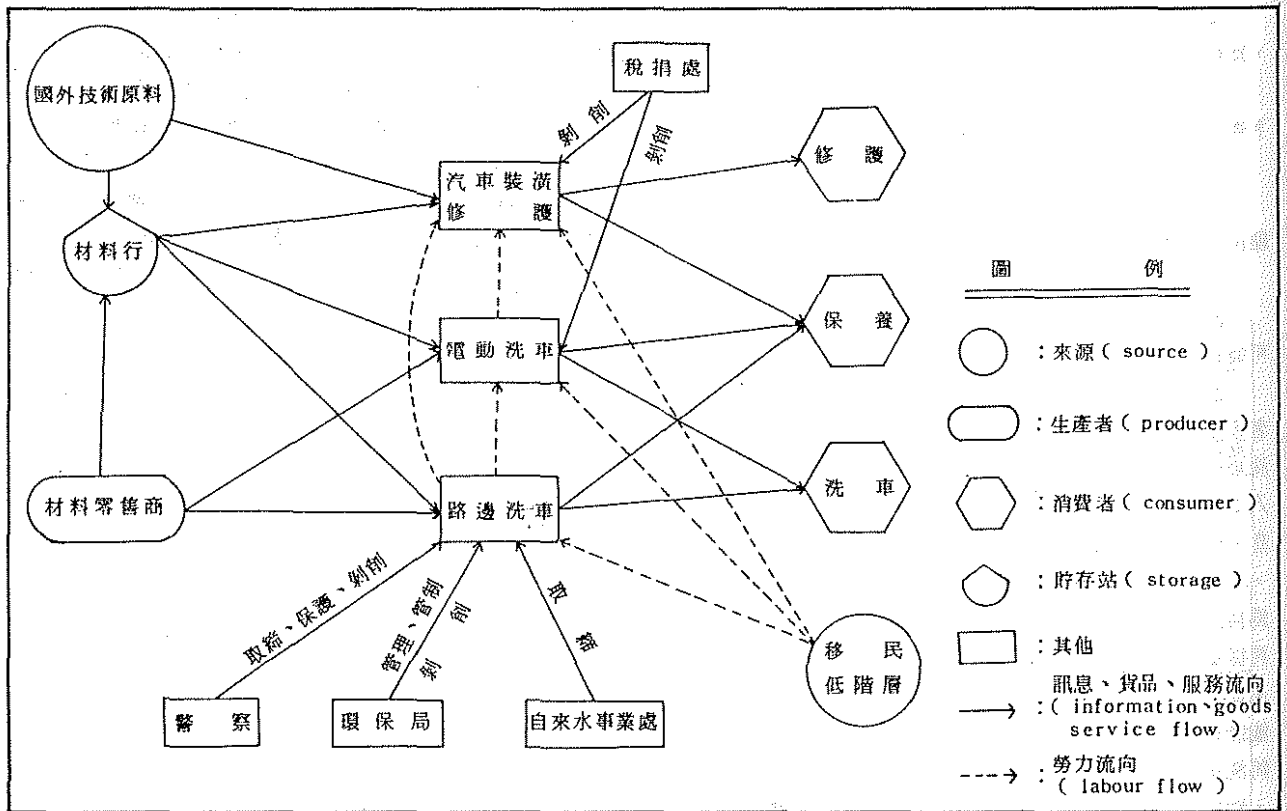


圖 5 路邊洗車業與相關業者之關係圖

半數的正式業者並不認識附近路邊洗車工人，但認為路邊洗車業並不會影響店面生意（除非佔用騎樓），反而會招來更多顧客，兩者有聚集經濟效果。此外，有的修護車行提供路邊洗車業水電、材料或場地，有的則與路邊洗車業結合在一起，互相介紹生意。至於服務性質相近的電動洗車行，由於受到路邊業者存在的壓力，至今無法普遍發展，這與國外正式業者對非正式業者進行榨取、剝削的情形，似有很大差距。

## 2. 相關產業與管理者之關係

路邊洗車常態意搭建攤棚、侵佔人行道、慢車道，阻礙交通，盜用自來水，或造成地面髒亂，故涉及的管理單位有建設局、工務局建管處、警察局、自來水事業處、環保局。在平時（過去）的管理取締過程中，業者通常不認為自己違法，而是管理者找麻煩，於是常透過傳統的送禮方式，尋找溝通保護。此時，若遇上操守不正、執法不嚴者，就形成表面上是管理，實際上是通風報信的保護者。據某業者透露，環境維護人員亦有利用職權推銷自己出產的洗車臘製品情形，故管理者與業者的關係，常不像表面所認定的。

即使是正式的電動洗車行，也常受到某些稅稽人員的騷擾，或與之勾結逃稅（減少稅額），形成互惠關係。

綜合以上的研究分析，歸結出相關業間的關係如下（如圖 5）：

- 路邊業者與汽車材料行、修護車店
  - 共生（互補）——區位上結合在一起，互相補足對方沒有的服務。
  - 寄生（依賴）——由店家供給材料、場地、水電。
- 路邊業者與電動洗車行——競爭
- 路邊洗車與管理單位
  - 保護、剝削
  - 管制

至於路邊洗車業與整個正式部門之間吾人認為沒有正式部門技術（機器、吸塵器……）、原料投入，洗車業者仍可以傳統方式從事勞務生產，然而僅能限於洗車、打臘等手工服務，服務的規模、種類、品質無法擴張和改進；另一方面，輸出的勞務市場若封閉於非正式部門內，則需求相當有限。根據調查瞭解，路邊洗車業的發展與正式部門的景氣與否息息相關，經濟不景氣則需求少。反之，則

政策方針	策略	實施辦法	執行單位
健全都市發展便利市民日常需求	禁止路邊洗車	<ul style="list-style-type: none"> <li>取締路邊、巷內洗車。</li> <li>取締違建的洗車棚。</li> <li>加油站、停車場內附設洗車服務。</li> </ul>	警察局 工務局 工務局
	規劃洗車專用區	<ul style="list-style-type: none"> <li>將洗車場納入公共設施項目。</li> <li>土地使用區管制，於住宅社區劃設洗車專用區，於市區重要路旁，或郊區與市區間重要聯外孔道設置洗車用地。</li> <li>短期內無法開闢的公共設施保留地，區位適當者，提供作洗車場。</li> </ul>	工務局 工務局 工務局
保障合法，照顧低階層人民生活，充分就業，有效利用人力資源。	洗車業合法化	<ul style="list-style-type: none"> <li>辦理營業登記（以洗車區位為審核標準）。</li> <li>嚴格取締無照洗車。</li> </ul>	建設局 警察局
	鼓勵機器、人工並用的洗車方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>貸款洗車業者購置洗車設備（以位於停車場及加油站之洗車業者為貸款現象。）</li> </ul>	工務局

表 6 洗車業發展策略

區位	設施	洗車方式	用地		費用	
			過渡期	目標	用地	設備
1. 住宅社區	社區洗車專用區	人工為主		洗車專用區	政府徵收 出租給業者	自資
2. 市區重要道路	加油站洗車中心	機械為主		加油站洗車用地	私人投資 政府貸款	政府貸款
	停車場洗車中心	人工為主		停車場洗車用地	私人投資 政府貸款	自資
3. 郊區與市區間重要聯外孔道	洗車、休息中心	人工為主		洗車用地	政府徵收 出租給業者	自資

表 7 洗車業未來發展方案

需求增多。

#### (四) 洗車業未來發展政策及策略

經由上述有關洗車業特性、業者的社經背景、洗車業者扮演的角色對環境的衝擊，提出下列的發展政策及策略。

##### 1. 政策方針

(1)健全都市發展，便利市民日常需求：考慮洗車業活動的空間、時間分佈，使不致妨碍都市環境、交通、景觀，並能維持可及性、方便性。

(2)充分就業、有效利用人力資源：充分提供婦女、老人或其他初級勞力，能夠勝任的工作機會。

(3)保障合法，照顧較低階層生活：嚴禁非法營業，同

時，針對不同性質的非正式部門業者，提供生活上的照顧和所需輔助。

##### 2. 發展策略

為健全都市發展，擬禁止路邊洗車活動，而將洗車業分散式地集中到需求較殷的地點——住宅社區、對外聯絡孔道、市區重要路旁。前二處分別劃設洗車專用區，後者則鼓勵附設於加油站或停車場內。在專用區及加油站、停車場洗車服務未建立前，建議政府出租公共設施保留地為洗車使用。

為充分的使用閒置勞力，短期內仍建議以人工為主要洗車方式，但加油站因規模小，應以機器為主，免於等候

耗時。洗車業發展的最大限制在於土地和資金，所以建議由政府取得土地後，出租給業主使用，至於人工洗車並不需要很多資金，所以僅建議貸款給加油站附設洗車之業者或殘障青年業者。

要使洗車業合法化，業者須辦理營利事業登記，申請執照。至於申請資格，以是否承租到洗車用地為審核標準，亦即禁止在專用區外洗車。其他有關配合措施、執行單位，請參照表6及表7。

上述實證分析結果驗證了「非正式部門」觀點中不少概念在台北市洗車業方面之有效性，如工作之彈性、收入不差等，但有趣的是路邊洗車業的過分蓬勃發展反而有阻礙正式部門快速發展之勢，這和文獻上所云之正式對非正式部門往往進行剝削或壓榨之論點似乎正好相反，亦可能是在台灣繼續研究此部門時可再進一步鑽研之處。

## 註釋

註1：詳請閱Enyinna Chuta及Carl Liedholm, 1975 *The Role of Small Scale Industry in Employment Generation and Rural Development: Initial Research Results from Sierra Leone*. 由密歇根州立大學農業經濟系出版。

註2：詳請閱兩位於一九七八年發表於第一一七卷第六期 *International Labor Review* 中之“The Modern Informal Sector in Nouakchott”一文。

註3：詳請閱兩位合著之 *African Businessmen: A Study of Entrepreneurship and Development in Africa* 一書，由倫敦的Routledge及Kegan Paul書局於一九七一年出版。

註4：在開發中國家，我們慣用「非正式部門」一詞，而在已開發國家則往往以Underground economy、Clandestine employment, twilight zone等說明相同之概念。

## 參考文獻

陳小紅

1984 <開發中國家非正式部門之研究>《國立政治大學學報》50。

Bromley, Ray and Gerry, Chris,

1979 "Who are the Casual Poor?" *Causal Work and Poverty in Third world Cities*. Chichester: John Wiley & Inc. Ch.1, 3-23.

Davies, Rab

1979 "Informal Sector or Subordinate Mode of

Production? A Model," *Casual Work and Poverty in Third World*. Chichester: John Sons Inc. Chapter 5, 87-104.

Hart, Keith

1973 "Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana," *Journal of Modern African Studies*, 11(1):61-89.

King, Kenneth J.

1974 "Kenya's Informal Machine-Makers: A Study of Small-Scale Industry in Kenya's Emergent Artisan" *World Development*, 2(4/5):9-28.

Mazumdar, Dipak

1976 "The Urban Informal Sector," *World Development*, 4(8): 655-679.

Moser, Caroling O.N.

1978 "Informal Sector or Petty commodity Production: Dualism or Dependence in Urban Development?" *World Development*, 6(9/10): 1041-1064

1984 "The Informal Sector Reworked: Viability and Vulnerability in Urban Development," *Regional Development Dialogue* 5(2):135-178.

Portes, Alejandro and Walton, John

1981 "Unequal Exchange and the Urban Informal Sector" *Labor, Class and the International system*, New York: Academic Pr., 67-106

Scott, Alison MacEwen

1979 "Who are the Self-Employed?" *Casual Work and Poverty in Third World Cities*, Chichester: John Wiley and Sons Inc. Chapter 6, 105-129.

Sethuraman, S.V.

1976 "The Urban Informal Sector: Concept, Measurement and Policy," *International Labor Review*, 114(1):69-81.

Weeks, John.

1973 "Does Employment Matter?" *Third World Employment*, R. Jolly et al. eds. Middlesex: Penguin Books Ltd., 61-65.