

台灣交通界的遺憾

會員：許添本

交通是每個人每天生活上必定會碰到的問題。身為交通專業人員是一種幸福，因為很少有一種行業，可以像交通這行一樣，與人們的生命財產關係如此密切。當您多盡一份責任，那麼在路上就會少死一些人；當您多盡一份努力，那麼在路上就會少塞一些時間。長期以來，台灣的交通界一直積極追求更好的交通環境，也有許多努力的成果。但仍舊有許多還可以再進步的空間。因此，筆者由個人的一些觀察經驗與體會，不才疏學淺，列舉台灣交通界的十大遺憾。每項都有其成因的複雜背景，及可以繼續延伸的眾多類似的問題。然而，這些遺憾也許可以作為代表性的標桿，藉以彼此惕勵。

1. 中央政府之交通部與地方政府之交通局之間存在體制上的斷層，無直接之分工與合作的法定架構。

由於交通系統的好壞直接關係到每個民眾，即使是高速公路也是一種以地方為基礎，考慮由那些地方、經過那些地方、串連到那些地方的一種公路系統。所以，交通工作就無所謂那些是地方的，中央可以不管；那些是中央的，地方可以不必配合。過去，因各地方缺乏交通局，以致影響地方之交通發展。長期以來，交通一直名列民眾最不滿意的前三項之一。如今，各地方已逐漸設置交通局了，交通主管機關也比較明確了，交通部與交通局之間，如何構成一個完整的交通發展體制，如何充分發揮功能，應考慮建構一個完整的法定機制來達成。像內政部營建署與地方之都市發展局有個都市計畫體系的機制連結；像環保署與地方環保局之間有個環保監控的責任機制。早日建構一個權責相連的交通部與交通局的互動機制，才能促使得交通系統能在完整的制度下，正常發展。也可避免因為無適當組織機制，以致專業無法發揮，交通無法良性發展的遺憾。

2. 運輸部門計畫缺乏完整的計劃體系。

過去因為由中央的大工程到地方的小工程，由大區域到小鄉鎮，運輸系統的發展無法具備一個上下關連的計劃體系，以致只能在環境衝擊評估的爭議過程中，由中央完成一條條的高速公路，但是地方卻為了一個小路也要到處要錢。私人運輸與大眾運輸如何銜接呢！計畫預算制度為何難以推動！不像都市計畫有所謂的國土計畫、區域計畫、都市計畫之主要計畫與細部計畫等計劃體系。運輸系統的發展也應有一個計劃體系，讓每個建設方案，每個管理方案，都能在跨區域之間或在小村落之中，為台灣創造一個不斷變好的交通環境；也可避免交通建設愈作愈多，但交通卻愈來愈亂，也許這也算是一種遺憾吧！

3. 國際機場與首都之間的捷運系統，無錢興建，延宕多年。

曾經身為世界十二大工業國的台灣，國際貿易依存度超過百分之一的島嶼國家，它的國際機場與首都之間的聯外交通曾被評為極差；但卻又說沒有錢興建捷運，非得 BOT 不可。但 BOT 卻又非得以土地開發押注不可，又非得兼具地方捷運不可，又非得行經一些地方不可，只好延宕了。去過不同國家之國際機場的人，除了對新加坡樟宜機場有驚艷的感覺之外，過去也經驗過在桃園中正機場的行李車是要用拉的或用推的疑惑？出了航站門口，馬上一排大型遊覽車壓迫著人行騎樓，這也是一種大眾運輸優先！若要直接去花蓮或台南，那麼只好想一想再說了，因為國際航線與國內航線並不相連，或許這該算是一種國際遺憾。

4.只有台北市已有捷運，但其他地方則連改善大眾運輸的基本經費與理念都還缺乏；更有出現其他地方客運只能購買台北市使用期滿淘汰的公車來使用。

台灣適合發展大眾運輸。一個完整的軌道運輸路網，結合了高鐵、台鐵、捷運及地方輕軌與公車的層次分明、系統連結，且足以遍佈大城小鎮的大眾運輸網，建構一個具備類似日本的路網密度及有高度效率的系統，一直是長期以來，可以當成是交通界的共識與目標之一。然而，近十年來的發展結果，到處出現斷層或缺陷，而此種完整的軌道系統為基礎的路網，卻成為一種口號式的遺憾。

5.長期以來，缺乏機動車輛總行車里程的統計資料。

多年來，從事交通研究的人都會碰到要分析交通系統績效時、要進行國際比較時、要分析能源效率時、要分析肇事率時，各國都有機動車輛總行車里程的資料，台灣則長期以來缺乏。前幾年，我國亦曾努力嘗試去建立，但仍就尚未成功的建立此資料。沒有研究就沒有未來；沒有國際的比較，很難提升我國水準，很難增加國際能見度。一個最基礎的交通統計資料，多年來，在許多人的呼籲與期望之下，仍舊尚未能彌補此一遺憾。

6.政府所公佈之每年的交通肇事件數資料無法反映交通安全之整體狀況。

在過去，交通部所公佈的每年車禍件數經常只有二、三千件，而且每件之死亡人數經常超過一人。也許您會認為德國的交通環境比台灣安全，而德國交通部公佈的 2001 年交通肇事件數為 236 萬多件；但我國交通部公佈的我國交通肇事件數，在 1999 年時只有 2487 件車禍；自民國 89 年起交通部改用新的統計資料，引用警政署所提供之包括受傷車禍的資料，但在 2001 年之統計也只有 64,264 件車禍。到底我們的交通安全狀況如何？由每個人幾乎都曾親眼看過或親身經驗過機車之車禍可知，我們的實際車禍數量每年可能至少有近百萬件，才能反映實況，才能用以作為研究改進的參考。當「安全」是交通的主要目標之時，也許交通安全資料的完整是可以當成一種國家進步的起點，可減少車禍傷亡所帶來的遺憾。

7.腳踏車雖歸屬所謂慢車，但卻經常無路可走。

在永續發展，追求生態環境改善的努力過程中，一項最主要的綠色運具-腳踏車，卻出現無路可走的現象。由於腳踏車歸屬為慢車，只有行走於具備快慢分隔或具備車道邊線外之慢車道。但有些路並不具備此種空間，再加上人行道也不能上，穿越馬路是要看汽車燈或人行燈，或比照國外有腳踏車燈，都還不清楚。走在沒有提供空間的道路上，發生車禍，經常是不亡也傷，又要被判違規。這似乎並不符合永續發展的概念，這似乎應該配合綠色交通發展政策，以追求永續發展為目標，全面由交通規劃到交通空間配置，由交通預測到交通管理措施，進行完整的檢討，以減少永續發展上的遺憾。

8.一直容許大量的機車停放在人行道，威脅行人安全，妨礙行人行走及破壞景觀。

有許多原因造成台灣成為世界上機車持有率最高的國家。機車是公認為最危險的交通工具，也是目前台灣人使用最多的交通工具。但令人遺憾的是，並未投入最多人力物力去改善、或抑制、或管理機車交通。更令人遺憾的是，在人口稠密的台灣，所最需要的人行空間上，卻長期容許機車停放，甚至連騎樓也占滿，形成一種外國人認為好像是無政府的地方。也造成，時有所聞機車在人行道上撞死人，或者發生嚴重火災等公共危險事件。或許可以想一想，為何我們對於機車問題仍舊漠視，實在是件令人遺憾的事。

9.生活巷道一直缺乏人行空間，且為停車所占滿，失去生活空間之意義，也妨礙公共安全。

台灣人口稠密，巷道成為最重要的生活空間。然而過去對於行人的忽視，以致在建築物、高樓大廈內富麗堂皇，但離開大門之外，即是破舊及混亂的人行道，形成兩個世界。如今，有些改善了，至少在主要幹道的一些人行道改善了，但巷道內仍舊是屬於缺乏規劃與管理狀態下的擁擠與混亂的另一個世界。巷道內無規範人行空間，被各種車輛占滿，消防車也無法進出。經常出現兒童交通事故，也引發公共安全問題，同時惡化了生活品質。若婦女推著嬰兒車走在巷道，也經常為了要閃避來車，必須將嬰兒車推入兩部停車之空隙，此時，嬰兒就面對著汽車的排煙口，能不令人遺憾！

10.長期以來，一直讓我們的民族幼苗搭乘改裝成的娃娃車，交通過程經常東倒西歪，不時要
以使盡吃奶的力量抓住桿子的方式，來經歷人生最早的交通過程；偶爾也會出現喪失生命的悲劇。

原本，上幼稚園是人格養成最重要的階段，也是首度與交通的接觸，及與社區遊戲結合的開始。然而，因為幼稚園教育問題，許多的父母只好將小孩往遠地送。而交通工具呢？原本應該以備有兒童安全座椅的小汽車來接送兒童，但政府卻容許使用由廂型車改裝來的娃娃車成為合法運具。這似乎與推動兒童安全座椅及運具安全不相容，也造成幼稚園教育體制無法健全發展。更是因為每天要在車上抓緊桿子，以致對幼兒小小心靈造成不安；當有死亡事故發生時，父母的傷心欲碎，又豈知是交通專業人員的過錯。也許要避免這種遺憾，當父母要把小孩送到更遠、更好的幼稚園時，也應考慮只能用合法的小汽車加安全座椅來接送，才不至於有所遺憾。

「幸福不是一切，人生還有責任。」台灣擁有龐大的一群優秀的交通人才，只要大家繼續努力，我們一定可以創造一個令人捨不得離開台灣的交通環境，不致於只是把台灣當成「工作」的地方，其實也應該可以把台灣當成「生活」的地方，更可以把台灣當成「永遠的家」。當台灣的交通存在不少的遺憾，大家可以有不同的選擇，但是只要當我們想把文章放在國際期刊時，也能把智慧放在國內交通；只要當我們把生意或工作、或研究放在台灣以外的地方時，也可以把心用在台灣。相信台灣的交通應該會很快的為外國人們所稱頌，如此，台灣的交通界才有成就可言，才會沒有遺憾。