

# 太平洋左岸的永續運輸規劃

會員：孫以濬

「太平洋左岸」是一群關心花蓮的在地居民提出的新思考方向。

受全球化、網際網路風潮的牽動，花蓮的自主意識逐漸萌芽，地方所追求的不是成為附屬的替代基地、也不是成為別人的後山公園。有遠見者所追求的是以在地人為主體的城鄉發展、是居民與企業珍惜的生活環境、是直接面向國際的開放性網絡。

向西部傾斜的台灣政經發展，使得國人在思考上習慣以西部為主體，將東部視為落後地區、偏遠地區、後山地區、台北的後花園、傳統產業的歸宿。「重北輕南」、「重南北輕中部」的爭議，看在東部人的眼裡，都是「重西輕東」。偶爾受到「重視」的時候，卻又往往產生不可承受之重，例如非永續性產業的東移、公路建設衍生的車潮與環境破壞。

面對這些議題，關心東部的國人必須思考，對於花蓮的發展願景是否有在地共識、具體的共識內涵是什麼？這樣的願景是否有遠見、如何實現？要實現這樣的願景，需要什麼樣的運輸規劃？如同公視製作的「城市的遠見」系列中，日本古川町的城鄉規劃者所思考的，關鍵在於：「我們能為未來留下些什麼？希望所留下的不是讓子孫嘲笑的對象，而是能讓百年後的人們所緬懷的思潮。」

## 共識與遠見

首先我們需要掌握什麼叫做「共識」？什麼叫做「遠見」？如果遠見是難得的，它在起初就注定只是少數人的想法，既是少數人的想法，就談不上是人民的共識。因此人們常發現，城鄉的風格並非多數人有了共識以後，才一起開始去塑造出來的，而是先經由一群少數人的努力與堅持，透過觀念的傳播、成果的展現，感動其他人，長時間逐漸產生認同、衍生默契。

所以，共識，是一個發展過程的收斂結果，並非當下多數意見的直接呈現。依此，舉例而言，可以說發展觀光展業是花蓮各界的共識，而興建蘇花高速公路是目前當下的多數意見。

遠見，展現在城鄉發展上，其特質必有總體規劃的高度，又有人本關懷的精神；其執行貫由大格局著眼，由小區域入手，在地一步一腳印。城鄉規劃者的遠見，貴在以內生的價值體系為指導，以貼近人心的品質提升為目標，因為城鄉發展瓶頸問題的本質，往往正是反映著最基本的訴求，回歸基本面才能觸及地方深層需求的核心。

花蓮城鄉規劃者的遠見已隱然可見，願景之中不可或缺的元素，至少包括青山、清水、新鮮空氣、優質生活環境，如此平凡但關鍵的要件，豈不也正是綠色交通、永續運輸所追求的願景！

## 小眾運輸

對內，永續發展的城鄉，自然會重視公共運輸的規劃，然而花蓮城鄉所需要的公共運輸卻並非必然是台灣西部所熟悉的大眾運輸，就花蓮縣內鄉鎮的發展密度及強度而言，更為突出的需求是「小眾運輸」服務。

「小眾」是相對於「大眾」而言。台灣西部走廊開發密度之高全世界名列前茅，自然應該發展大眾運輸，然而即便如此，許多西部城市的大眾運輸系統營運並不成功。花蓮縣，除

花蓮市區外，絕大部分的土地使用並不密集，觀光遊憩景點也散佈縣內各地。居民所需要的是可及性高的巡迴中小型公車服務、需求反應式的撥召服務、連繫聯外場站的接駁服務，這些都屬小眾運輸所定位的應用範疇。

過去對於東部交通的關切多集中在聯外運輸上，較少注重花蓮內部的運輸需求。事實上，就比例而言，花蓮人在縣內的旅次活動量是遠遠超過到縣外的。由觀光旅次需求的角度來看，在地的交通便利性及服務品質也是影響整體旅遊體驗的重要環節。

因此，花蓮縣內運輸規劃重點應以低污染、高效率的小眾運輸系統為網絡，提供具有地方特色的普及性服務，兼顧居民與觀光客需求。遠見的實現需要仰賴具體規劃，包括巡迴接駁巴士的路線及營運模式、地區複合運輸的轉運站、結合地方土地發展的運輸場站。

當然，必須關注小眾運輸的營運成本與財務支撐，系統是否能自負盈虧、財務是否得以永續，都需要審慎考量。如果放大格局，考量優質環境與觀光發展所能衍生的龐大財務效益，就可以規劃永續的財務挹注，設計將大型土地開發與觀光營收回饋作為配套的機制，使三者相輔相成，樹立成功的永續財務模式。

擁有適合高齡、幼齡、新有機世代的及時及戶服務，身居令人嚮往的就學、就業、就醫交通環境，讓優質小眾運輸成為花蓮居民的驕傲，讓花蓮成為全球社群中體現永續運輸的新典範！

## 國際接軌

對外，國際機場與寬頻網路，是花蓮直接面向全球的最佳渠道。花蓮產業的潛在市場，不應只是台灣西部，應該是全世界。接觸全世界最快的方式有二：空運、網際網路。這兩方面的規劃與建設，足以提供花蓮躍進的機會。

為何花蓮觀光發展應該要訴求國際化、吸引國際觀光客？因為國際觀光客的到訪人數是一項重要指標，它代表地方的觀光吸引力與水準；國際觀光客平均消費額度較高、停留時間較長，對於地方經濟平均貢獻度較大，更可增加外匯收入而不是自己人賺自己的錢；國際旅客在平常日到訪旅遊的機率較高，可降低遊憩區假日與非假日遊客量的落差，也可提高設施利用率、營運效率與績效，若配合國際會議與大型活動將可有更顯著的效益；國際觀光客對於服務、設施與環境品質的要求相對較高，藉此可刺激地方旅遊品質加速向上提昇，自然也會增加對於國內觀光高消費族群的吸引力。

這對於花蓮整體運輸規劃而言，有何意義？如果花蓮發展觀光的眼光是投注在吸引本國人，則當然與台北的交通聯繫就至為重要，畢竟台灣北部人口最為密集、平均所得最高，但因為國人平均消費觀光額度較低、停留時間較短，要產生同樣的經濟效益，須要更大容量的聯外與縣內運輸系統，如此蘇花高的建設就極為關鍵，不過也要到 2011 年才能完工。

若目標是吸引外國觀光客，則運輸規劃重點在於機場與區內接駁服務，花蓮機場現成剛新完成的航廈設施，大可以現在就加以充分利用，國內的高消費族群自然也會傾向選擇航空運具。國際旅客多，則國際包機或航班也會相對增多，產生正向循環，對於花蓮民眾出國旅遊也會更為方便，甚至花蓮企業人士出國管道也會多一選擇。花蓮觀光發展達到國際水準，則將同時刺激台北花蓮、台中花蓮、高雄花蓮航線的班次增加，改善花蓮民眾及企業界往來本島西部都會區的航空便利性。

為何去沙巴、帛琉、關島、琉球、關西、巴里島的遊程都至少是四日、五日遊，而到花蓮的都是一日、二日遊？重要原因之一是目前到訪的國際旅客行程都是以「台灣」為目標，經由西部的中正或小港機場進出，自然花蓮最多只能分配到一、兩天。因此，花蓮若要拓展國際觀光市場，必須要善用花蓮機場，爭取直飛花蓮的國際包機與航線，直接與國際接軌。

全球化競爭之關鍵在於區域間的競爭、城市間的競爭，國際機場不再是國家的門戶，而是區域的門戶、城市的門戶、區域網絡的節點，也因此我們應該以全新的觀點來看待花蓮機場。機場的定位應該取決於國土發展、區域發展、產業發展的走向，因為產業可以創造需求、刺激需求。兼顧地方發展願景與運輸需求特性的規劃，才足以展現大格局與深度。

## 結語

花蓮有自己的特色，未來也應該持續發展自己特有的風貌，讓這個位於太平洋左岸的地方，能成為聞名國際的勝地，而不再僅僅是台灣的一個景點。讓「花蓮」直接成為全世界耳熟能詳的地名，不再只是台灣花蓮。希望未來更為居民與觀光客樂道的，是花蓮擁有的優質清淨的小眾運輸服務，以及便捷開放的國際與國內航空運輸服務。