

機車嫌惡症，只是種缺乏思考的直覺

溫朗東 2015-08-28 <http://opinion.udn.com/opinion/story/5955/1151792>



柯文哲近日「機車須減量、騙男上捷運」的發言，並非只是其一人的奇思異想，而是存在於許多民眾及政治人物心中的右傾意識形態——「機車嫌惡症」。去年一月，台中市政府的「禁摩令」引發機車族的不滿，聚集三千多人上街抗爭，事後雖在市政府的澄清中說明是誤會一場：僅針對未來的水湳經貿特區實施，不影響現行路權。然而，誤會之所以產生，乃是政治人物長期打壓產生的積怨。

作為一種交通模式，機車經常被貼上「不文明」的標籤，彷彿城市的機車越多，城市的發展便越落後，市民活得更自卑、更缺乏榮譽感。

這純粹是種缺乏思想深度的理解。

■ 機車不安全？

內政部新聞稿說：「機車族違規是最主要的肇事主因.....去(103)年全國機車族傷亡人數達 31 萬 7,552 人，占道路交通事故總傷亡人數 76.52%。」這項數據顯然跟「機車嫌惡症」患者的認知不謀而合：馬路上的事故，大都是騎機車造成的，只要消滅機車，就能確保市民的安全。

上述的邏輯謬誤是：未考慮「肇事率」——肇事案件數除以車輛數的問題。**機車肇事件數高，只是因為騎車的人多，並不是機車本身比較危險。**根據內政部的統計，您會發現，從 2001 年到 2013 年，機車的肇事率除了有幾年高於特種車輛（警備車、教練車、垃圾車、殯儀館運靈車.....）之外，其他時間，機車的肇事率都是最低。即便去比較事故的死亡率，根據交通部的統計，機車也是最低。

「肉包鐵」雖然給人很大的不安心感，但或許便是這種危機感使騎士更為謹慎，才有了統計上的安全證明。認為機車不安全，就像是覺得坐飛機比開車上路危險一樣，只是缺乏科學實證的臆測。

要因此斷定機車是地表上最安全的私人載具，或許仍嫌武斷，畢竟沒考慮到大小客車的乘坐時間較長、移動距離較遠、專用道路（高速公路）的危險性.....但我要說的是，內政部的新聞稿並非中性的解讀數據，而是抱持著機車嫌惡的態度，誇大了機車的危險。

表五、歷年A1類道路交通事故車種別肇事率

單位：件/萬輛

年(月)別	總計	大貨車	小貨車	大客車	小客車	營業		特種車①	機車
						營業	自用		
民國90年	1.82	24.97	4.97	30.85	2.30	2.92	2.28	1.58	0.88
民國91年	1.54	21.93	4.10	30.12	1.76	2.23	1.75	0.58	0.76
民國92年	1.41	16.81	3.96	19.72	1.62	2.41	1.60	1.72	0.72
民國93年	1.33	18.76	3.36	23.04	1.48	2.48	1.46	1.33	0.84
民國94年	1.42	18.66	3.94	18.35	1.62	2.53	1.62	0.57	0.73
民國95年	1.49	18.04	3.70	15.78	1.57	3.00	1.56	0.76	0.91
民國96年	1.20	13.93	3.41	17.49	1.20	2.20	1.19	0.95	0.74
民國97年	1.03	12.24	2.60	14.63	1.04	1.68	1.04	0.58	0.67
民國98年	0.95	10.25	2.67	13.45	0.95	3.16	0.93	0.78	0.61
民國99年	0.92	13.07	2.30	9.17	0.89	2.84	0.87	1.18	0.61
民國100年	0.93	11.50	2.39	7.45	0.87	4.01	0.83	0.99	0.64
民國101年	0.88	10.69	2.17	9.49	0.81	2.42	0.80	0.54	0.61
民國102年	0.85	11.50	2.05	9.20	0.79	3.22	0.76	0.66	0.57
較101年 增減數	-0.03	0.81	-0.13	-0.30	-0.03	0.80	-0.04	0.12	-0.04

資料來源：交通部、本部警政署。

說明：1. 肇事率係指每萬輛機動車輛肇事件數。

2. 表列數字係按實際數值計算，其尾數採四捨五入計算，其增減數可能產生捨位誤差。

附註：①特種車輛指有特種設備供專門用途而異於一般汽車之車輛，包括吊車、救濟車、消防車、救護車、警備車、空管巡邏車、工程車、教練車、殘障用特製車、灑水車、卸車、垃圾車、清掃車、水肥車、囚車、殯儀館巡邏車及經交通部核定之其他車輛。

圖表／內政部統計處

機車不環保？

環保由多項指標建構而成，拿與本議題比較相關的「污染量」、「耗能量」兩個指標來看，機車在污染問題上，確實較為嚴重。以濃度過高可能導致喉間組織及上呼吸道腫脹、體液累積在肺中及死亡，被列為非潛在致癌物質的 NOX 為例。汽車五期的 NOX 標準是 0,06(g/km)，機車五期則是 0,15(g/km)。這跟機車的燃油系統設計有關，礙於成本，污染的控制確實比不上一般車輛。

要降低污染，推行電動機車或者是個方法，然而這樣的策略依然有著必須估算的成本：當能量來源從燃油變成電力，那麼造成龐大污染源的火力發電，也是造成國民健康惡化的元兇，WHO 的估算是每發十億度電會有 60 人因空氣污染而死。因此，產生了兩個必須思考的議題：

1. 機車的廢氣污染與電動機車的耗電——火力發電污染，孰輕孰重？
2. 把高密度城市的污染轉移到鄰近火力發電廠的地區，是否是種城市本位主義的傲慢？

對此，我認為尚有待更進一步的研究，而不能直接形成電動機車必然較佳的定論。

在耗能的命題上，機車具有顯著的優勢，根據交通部運研所的[資料顯示](#)，機車耗能量跟搭乘公車差不多，低於小客車。這時，有人可能會想：機車還是沒有捷運環保啊！這樣的想法顯然是沒有考慮到搭乘率的問題，在蘋果日報的[報導](#)中，高雄捷運所謂較為節能的說法，其實是直接照搬日本捷運的計算方法，前提是每班列車都要坐滿 750 人，不然反而是機車較為省碳。背後的道理很簡單——大型的交通運輸工具的節能省碳，必然得以高搭載率為前提，不然偌大的機體運作成本，自然大於一人一台的機車。

在地狹人稠的台北，大眾運輸工具要爆滿貌似不難，但這沒考慮到在城市邊陲地帶的接駁問題：許多只能透過公車的點，可能人數不足以支撐公車的運載規模，而產生更大的耗能，或是（公車減班下）更大的時間成本。

■ 政府規劃 vs. 個人選擇

讓我們把焦點回到上位價值的二元軸線上。如果我們把位處在「行」的大眾運輸思維，套用到吃飯穿衣會如何呢？由政府統一配給衣物，不鼓勵私人添購服飾？或是由政府設立中央廚房，發給人民「公共大食堂」的餐券，並對餐飲業者課以高額稅賦？這種共產式的思維，無疑是脫離現實、相當荒謬的。但也不能否認，在某些情況下，制服可能有其意義。例如工程單位、軍營中的識別效果；而國中小學的營養午餐，也大幅降低家長的負擔與確保孩童的健康。

將某項生活屬性交給「政府統一控管」或是由「個人自主處理」，並無文明上的優劣之別，純然是因地制宜、價值衡量下的結果。不可能甚麼事都自己來，也沒必要甚麼都政府做。

然而，捷運系統在台灣已經逐漸成為一種「進步」的文化符碼，而絲毫不覺其並非有利無弊。假設台北完全禁止機車，那短期而言，少部份的機車族未必沒錢開車，只是基於偏好而選擇騎車上路，如果他們改開汽車出門，就算這樣的人只佔機車族的 5%，換算成道路上的自小客車增量也是相當驚人，由於汽車體積遠遠大於機車，塞車問題可能變得更為嚴重。另一方面，由於公車與捷運人數大幅提昇，但路線的鋪設需要時間跟預算，很可能在幾年內，爭搶上車變成大量消耗卡路里的極限運動。這反而衝擊到了現有的大眾運輸族群。



圖／聯合報系資料照片

把目光拉遠，假設連自小客車都限縮行駛，那麼似乎能擁有順暢的道路、清新的空氣、較低的耗能量與較低的肇事率……這卻不是毫無代價。道路就像血管，機動車輛則是帶氧的紅血球，如果交通節點交給捷運來替代，可以被運輸的路徑將會大幅縮減，因此，位於捷運站點交界處、捷運不到之處的末梢地帶，血液循環會縮減，經濟流動會降低而壞死。城市發展的養分被限縮在特定節點上，捷運週邊的房地產價值更上一階，交界處與邊緣處則會跌價——這金錢並非只是數字的跳動，背後意味著的是：富人變得更便利，中產階級得要耗費更多的生命在走到公車站牌、等候公車、轉搭捷運……的循環上。透過政府的交通控管政策，富人獲得了更多的自由，其他人則喪失了更多的選擇。

大眾捷運系統不可能完全預測與貼合人類的真實需求，就像計劃經濟經常失靈一樣，人類的行為模式難以透過一個大腦——政府來整合歸納。政府扮演的角色應當是瞭解市民的需要，折衷與調和不同族群與價值觀點，而非事事站在自封的智能高點之上，以一種「只有我懂你們應該要甚麼」的態度來推行政策。

■ 對於機車的文化想像

台灣的機車盛行有其氣候、偏好與生活型態上的理由。如果「因為國外很多先進城市」機車較少，就斷定機車是種落後的跡象，那無疑是說「只要國外沒有，台灣有就必然錯誤」。那麼原住民的祭典、布袋戲與歌仔戲、平溪天燈與鹽水蜂炮……統統都在這種邏輯下應當宣告出局。或從美學的觀點來說，數百台的機車在主要道路交會，帶來此起彼落的噪音與川流不息的動感，若要說是種野蠻的景象，那麼，西方在足球場上數萬人的吶喊與怒吼、輸球後的憤怒與宣洩，也應當是種文明的衰敗……以此標準延伸出來，似乎只有無機的積體電路式之規劃語言、對稱且精心安排的街廓結構、樂高模組化的城市景象，才符合這種偏狹的文化標準。而那是機器之城，並非人間淨土。

價值觀會隨著時代的進展而反覆波動。數十年前，自行車被視為生活之必須，無可選擇下的代步工具。如今，單車的符碼改寫成環保、健康、樂活的生活品味.....倘若有了妥善增設的機車專用道、重新檢討以機車行駛為考量的道路設計，機車的低成本與高自由度何嘗不能成為對中下階層友善、值得驕傲的「台灣特色」？

各式各樣的私人載具與大眾系統，各有優劣，無有必然，要如何取捨與平衡，得看實際的需求與理性的分析。我並不反對機車的限縮、電動機車的興起、大眾運輸系統的擴張.....但顯然地，我們需要比目前聽到的，更好的說服理由，更縝密的價值取捨。