

語言經濟學
交通經濟學
停車經濟學
垃圾經濟學
經濟學相對論
人性本私
道德論價格論
高速公路

語言經濟學

對於台語的學習，我現在對小孩子是完全採取放任的態度。小孩子不太願意學習，我也不去勉強他們。我弟弟是一個很有台灣心，台灣情的牙醫師，對我的態度是不太諒解，但我還是要說說我的理由。

我知道很多很有台灣心，台灣情的人一直不諒解國民黨過去的獨尊國語，罷黜百家：台語、客語、原住民語……的語言政策。不能忘懷小時候因為講方言，被罰站，被貼著狗標，被罰錢的不愉快回憶。現在變本加「利」，什麼都要討回來。有些運匠先生，聽到人家不會講台語，就要趕人家下車。有些教授、老師在學校裡面強調台語教學，理化、數學、經濟學全用台語來發音，來上課。有些社會人士，甚至批判大學生寒暑假下鄉服務，國語發音，破壞鄉土純潔少年的鄉音。

我一直認為理論的演進有鐘擺現象。例如總體經濟學古典學派、凱因斯學派、新古典學派、新凱因斯學派……「正」「反」「正」「反」，但終有合的一天。沒想到人生面對的事件也有這種鐘擺效果。我不敢說這些運匠、教授、社會人士有偏執狂，但看到一些人只要看到中華民國或台灣的圖騰，就立正鼓掌或就跳起來反抗，這些的確令人難以苟同。

語言、度量衡、貨幣都是溝通的媒介。單一的標準，令人較容易掌握，不會無所適從，產生所謂的「交易成本」。交易成本包括思考運作、評估、監督……，各式各樣附加進去的成本，是資源有效率運用的障礙。

語言本身也是有生命的、是活的。語言的內容有創新也有淘汰，不常用的字句，會逐漸的消失；新的流行字句，會被接收成為語言的一部份。要跟得上時代的潮流，就不要去講沙士比亞時代的英文，不用太多文言文，文譚譚的辭句。

語言本身當然背負著歷史的包袱。例如現在到美國加州、德州，及中南美洲各國去，你還會感受到當年西班牙無敵艦隊的威力，因為西語仍然是流行的語言。然而歷史的包袱絕對可以改，我們絕對可以選擇對下一代更好的。對岸老共的「普通話」教育，就比我們放得開：他們所唸的古文，文言文比我們少得多。當然我們可以罵他們，數典忘祖。但比起我們，他們的國中、高中、大學生可以省下來很多唸文言文的時間，去做其他方面的學習。人的時間資源是有限的，就是一天二十四小時。面面皆顧是不可能，想要什麼都全方位難免就會顧此失彼。挑重要的來做，才是正確的。

緬懷自己的祖先，文化的遺產，有各式各樣的方式，也不一定要靠講母語。祖先的東西如果那麼重要，那麼你是否每天要穿丁字褲，或長袍馬褂過活。人是要往前走，把自己的經濟搞好，生活富足，讓你的文化更精緻，學術為一流。別人羨慕你，學習你，才是祖先的光榮。

對很有台灣心，台灣情的人，我們要的是如何讓台灣更好，如何能讓台灣走出去，在國際舞臺上佔有重要的地位。讓別人了解你，同時也讓你去了解別人。所以不用學太多國語是對的，但接下來不是學台語、客語、原住民語，而是應廣泛的學習世界主要的通用語言。英語、法語、德語、西語、俄語、日語……。這裡的廣泛，不是每個人要精通好幾種語言。我覺得除非像瑞士，台灣沒有這個環境。每個人去學好一種外語，每個人依自己興趣而學習不同的語言，那我們就有各式各樣的語言人才，台灣人在國際社會就能更走得出去。鐘擺理論，現在將我們社會的價值觀推向另一邊，一切有一個「台」字的就是最好。我們只希望，這種迷惘趕快退去，等看清楚事實的真相後，大家趕快做真正對台灣好的事情，那才是重要。

交通經濟學

捷運新中線的通車，讓每天要過橋上班的人燃起了不少快樂的希望，因為新店、板橋的捷運也會陸續完工，三重、新莊、林口也在規劃。這也讓台北縣市過河的房價稍微平衡一點，不再差別那麼大。捷運的通車馬上讓居住在捷運附近的廣大居民覺得有閒，有錢一點，這種福利是雨露均霑。

但最近在公車後面看到個標語：「搭乘公車與捷運，減少擁塞，交通順暢」，卻有點啼笑皆非。用這樣的標語當訴求，對一般升斗小民，是起不了作用的。一般人生活決策最重要還是自己面對的成本效益分析。個人考慮以方便為主；減少擁塞，交通順暢，不是個人考量的範圍。然而公車與捷運的最大好處正在於不用每個人騎個摩托車或開個車，能減少擁塞，交通順暢，又能節省能源，有利環保。這些整體性的成本效益，才是政府有關當局的考量。當然個人若能發揮外部性的思考，那是很好，但恐怕絕大多數的人民，不會也沒有時間考量那麼多。因此能區分個體與總體的思考差異，才能深入的提出交通解決方案。

以個體的思想為出發，在台灣走路是成本最大，效益最低的交通方式；摩托車則是成本最低，效益最大。因為行人行走的騎樓、人行道，不是被商家佔用，就是停滿了腳踏車、機車、甚至汽車。走路須閃閃躲躲，很不方便。騎樓高高低低，人行道也常常坑坑洞洞，行人就常常被逼到馬路上。在馬路上，行人最脆弱，車子也不讓人，因此行人的行權往往最低，也最沒有尊嚴。反觀摩托車，體積小，鑽來鑽去十分靈活，不容易塞車，速度又可以很快。隨便停，又不太會被拖吊。唯一的缺點就是下雨天騎車，溼漉漉，不舒服。但是以整體的出發來思考，行走是最值得推廣，不使用任何交通工具，既環保又有益健康。摩托車則會帶給整個社會最大的外部成本，尤其是見縫就鑽，自然而然養成不守法守分的習慣。

要鼓勵人們使用大眾運輸系統，就必須強調其帶給個人的好處，也就是大眾運輸的快及方便。例如公車的專用道、逆向權或捷運的迅速，其他運輸所不能及。例如中和線其橫穿淡水河的一段從羅斯福路、和平東路口的古亭站到永和路上的頂溪站只需二分多鐘的時間，這是小客車不塞車也到不了的。

但是要達到廣泛使用大眾運輸系統，宣傳當然重要，相關的配套也不能少。我們的捷運車廂、車站是達到了已開發國家的水準，但出了捷運站就是落後國家。周邊人行道、接駁車輛的管理，都需再下工夫。中小型公車以捷運站為中心，輻射而外，擴大捷運服務由點而線而面，都是最基本的可行方案。

以政府的立場來考量，大眾運輸系統的經濟效益在台灣這種人口密集的地方應是很大的，不可能像洛杉磯的公車、捷運還要補貼才能生存。木柵，淡水，觀光線的賠本刻板印象就要過去了，因為看到新中線經常的人擠人的站立，就是賺錢鐵飯碗的保證。只是一旦捷運賺了錢，因為捷運而失利的計程車，運匠朋友的出路，恐怕政府要花點腦筋。

停車經濟學

在台北一個停車位比一輛車還貴，早已不是新聞，兩三百萬的停車位比比皆是。停車的問題是大家的夢魘。如果你是家裡，上班的地方都有停車位，那自然是幸福的寵兒。但你每天就失去參與台北人交換停車位的樂趣。因為一早一晚的交換停車位，就好像尋獵肥美的野鴨。尤其是當你偶然不會吹灰之力就找到，看到接踵而至的後繼者羨慕的表情，是那麼又嫉又妒。你有野鴨，他卻失望而歸，還要再繼續轉，那自然是很得意的。

不過因為尋找停車位的辛辛苦苦，卻也引來了不少停車症候群。我有個朋友，每次總喜歡上車就打方向燈，再熱車，吸引別人來等待他的空位。看到別人的車子來了，然後再拖拖拉拉，一副心不甘情不願的再將停車位施捨給別人。雖然那是政府的停車格，要收費的，而且收費更不是他，但他卻樂此不疲。也有個朋友隨身攜帶個丁字型的大拔釘器，他說自衛防身是一用，偶而破壞個路霸、路障，卻也爽不可言。也有個朋友家裡的舊摩托車、腳踏車、盆栽常常不夠用，還要向朋友要這些剩餘之物。因為他家有兩台車，要佔周遭的兩個位置，這些佔物器經常會被破壞，不敷使用。更有個朋友，在房子的院子做個車庫，但車子就是要擺外面，因為不佔白不佔，我們要去他家就把車子開進裡面去停他的大車庫。

為了能解決停車之苦，市政府也千方百計的想辦法廣建停車場，辦理拖吊，掃除路霸。但建停車場的速度永遠比不上車子增加的速度。或者應該說，建了停車場，更吸引了車子的增加。而快速嚴格的拖吊，效果是很好，但容易引起一些民怨。車主在車子被拖吊時，除了XYZ一番，常常不會檢討自己，就先檢討主政者，搞得選舉時拖吊費都是議題。以經濟學的思考出發，拖吊是有效，因為拖吊者分紅有現金入帳。掃除路霸，只會得罪人，得罪人的是執行的警察，受惠的是周遭的無車位者，有主人與代理人的問題。不過我想最烏龍、最沒有效率的停車位管理恐怕是台北縣中、永和的一些公共停車位。例如位於四號公園、永平國中旁的一些周邊停車位置。其是以包租的方式租給民眾，一次租約半年，半年後沒什麼意外都可續約。每月繳月租兩千元，然後那位子就屬於你的。車走了，位子馬上都以鐵鍊上鎖圍住，不許別人停放。因此常見空空的位置，想停的車子卻不能停。這是資源的最大浪費。據說要包租也要有門路，也沒有那麼簡單，你必須要是市民代表的親戚朋友，才有希望。

過去某候選人為解決台北市停車問題，曾有政見提議停三十分鐘免費，超過就要從重付費。這個構想新穎，其目的是為了加快車位流動速度，讓短暫辦事的人，方便停車。但三十分鐘有沒有動，怎麼衡量，實在是大問題。在外國一般是有巡查人員，按錶計時後加蓋石灰印於輪胎上。車子沒有移動，印痕就會依然存在。不過我也想過，這基本上在台北是不可行的。因為台北人車實在太多，三十分鐘要移動車子，不是什麼難事，只要稍微前後動，或乾脆擦拭，印痕就會沒有了。

這些停車的問題，其實以經濟學的角度來看只有一個，那就是價格不對。我建議所有停車價格應再往上調，而且所有巷子、公共用地，可以停車的地方應全劃格收費。收費後，車位自然就會空出來。而且路霸就不會那麼囂張，對於各式違規停於紅線或擋到別人車子出入，歡迎民眾拍照檢舉，而且收費員也可以馬上開罰單。而不是像現在，收費員只開守法的停車計時單，對違規車反而什麼都不可以做。違規車沒遇到警察，連停車費都免了。價格對了以後，人們重新衡量成本效益，那他也就不見得會去開車，坐公車、捷運、大眾運輸才有希望。

垃圾經濟學

十幾年前當我還在唸大學的時候，幾個好朋友建議去溪阿縱走，大夥兒興致勃勃的，但因為以前沒有人去過，仍是有點兒擔心。請問了幾個登山社的學長，他們說不用擔心，只要順著垃圾走就錯不了，不會迷路的。

近幾年來，台灣車輛迅速的成長。一旦到了假日，城市上班族紛紛出動，上山下海到處找尋值得休閒的地方，於是一車車的飲料、食物帶來了歡暢。然而，當假期結束的時候，很多人卻揮一揮衣袖，除了不帶走一片雲彩外，遍地的垃圾也沒有被帶走。細數這些垃圾的種類，絕大部分都是飲料、食品容器，像寶特瓶、鐵罐、鋁罐、鋁箔包、紙袋、紙盒、保麗龍餐盒。曾經有人說這些垃圾是「富貴病」的象徵，是現代人休閒娛樂之下的產物。但台灣錢淹腳目，我們實在也不希望台灣垃圾淹腳目。寶特瓶、保麗龍的腐化是要經過幾千年的時間，因此其所造成的環境污染是「歷久彌新」的。試問，我們的後代子孫是否有義務要承受我們所遺留下來的禍害？其實這些包裝容器造成的污染根本不用等到我們的子孫承受，我們這一代就已經嚐到苦果。風景區垃圾氾濫，除了造成視覺上的虐待外，垃圾的淤積，也堵塞了下水道的出口，河川水流不暢通，早已不是新聞了。據統計台灣於民國八十二年時光是飲料用鐵罐和寶特瓶就共使用近四十億個，平均每人每年消耗一百九十八個，僅次於美、日，居世界第三。然而台灣的垃圾問題卻遠比美、日嚴重，因為台灣的垃圾目前只有百分之四是用焚化的，比起日本的百分之七十、美國的百分之八，實在低了許多。由此我們就可因而了解，台灣為何終於演變成滿地垃圾的問題，而垃圾大戰為何三不五時就發生。

在掩埋場一地難求的情況下，我們應體認到資源回收的執行已經到了刻不容緩的地步。我們應希望藉由回收資源化方式的運作，以求減少廢棄物的焚化量與掩埋量，進而達到環保與經濟雙重效益的最高目標。但目前的情形是大家對國內現有廢一般容器回收體系相當的悲觀，因為幾乎每個人都知道資源回收的重要性，但是由於種種執行上的不便，使得大家有心無力，回收效果就無法發揮。所以一般回收仍然倚賴清潔隊員及拾荒業者，進行有限的回收作業，可是又由於國民所得不斷的提升，同時，時間、金錢成本不斷的上升，拾荒系統也因而日漸萎縮，造成掩埋場使用壽命之縮短。

解決垃圾問題，還是得靠經濟學，因為價格可以指導資源的分配。垃圾應嚴格實行分類工作，分為不可回收之垃圾和可回收資源化之廢棄物。確實分開後，然後對可回收資源化之廢棄物不予收費，對不可回收之垃圾按垃圾量多寡來收費。另外各種容器應嚴格執行押金制度。透過押金制度可以將容器反覆使用或進行殘值的利用。菸酒公賣局所產酒類，以押借方式按其借用數量收取押瓶費。這種透過價格機能運作的押瓶費制度，行之有年。其結果是回收的玻璃瓶比率高達百分之九十，可謂成效卓著，值得大力推廣。

目前的垃圾問題，垃圾超量，不做回收，都是價格不對。有了適當的價格，冥冥中，「看不見的手」就會去作用，一切問題就會迎刃而解。

經濟學相對論

人是群居的動物，人難以離群而索居，過與世隔絕或與人無涉的生活。在與人交往中，經濟行為或多或少就會牽扯到與別人的比較。而因為參考點的不同，相對的觀念就會油然而生，這與物理學「相對論」的由來，基本上是類似的。但經濟學雖然與物理學都需抽象的科學思考，經濟學卻不像愛因斯坦的相對論那麼艱深。因為經濟學畢竟是以人的行為去做討論，有脈絡可循。

首先個體經濟學中所關心的是相對價格。各種物品雖然都有貨幣價格，但個體經濟學研究選擇資源的分配時，都是將貨幣的名目作用去掉了，而是用真實相對的概念來看。這樣的好處是避免貨幣的作用進來，增添問題的複雜性。因此後來理性預期學派，一個由古典學派一脈相傳的嫡生思想，就相信貨幣只是面紗，人們都有準確的預期之下，通通可以實質面來考慮經濟的問題，其所著重的就只是相對價格。

其次，經濟學在思考資源的利用，所著重的是比較利益。比較利益是很神奇的觀念，因為就好像陳雷的歌「什麼都無肖」，看起來是什麼都不如人，但那只是沒有絕對利益。當你換個角度來看時，相對的比較利益，仍然是不會跑掉。透過比較利益，每個人各盡所能，做相對有利的事情，發揮「天生我才必有用」的精神，達到人盡其才，物盡其用的最高境界。李嘉圖就是從比較利益來看兩國貿易會對彼此都有利。因此公司的小妹，打字速度、管理技術都不如高階的主管。但相對之下她還是有打字的比較利益，她還是可以在公司有一席之地，可以站得住腳。

再來，在總體經濟學的消費理論中。一九六〇年代，杜森博瑞(Dusenbury)就已提出了相對消費理論，當所得增加時，消費與所得可以維持固定的比率，但所得降低時，消費不容易下降，因過去的最高所得或是最高消費已成為一標竿，向下調整很困難。就像「由儉入奢易，由奢返儉難」的一般。這種消費函數將人們的消費行為描繪的淋漓盡致。

近來，經濟學家將相對消費的觀念放入公共支出的研究中。經濟學家體認到私人的消費增加，雖然可以讓本人效用增加，但其表現外溢到別人身上可能反使別人的效用減少。也就是有負的外部性。例如你有錢、你騷包去買了賓士朋馳的大車，或是 BMW 的跑車，是自己享用很快樂。但別人因看了反而要眼紅，羨慕嫉妒反而不快樂，這是相對消費所引起的。但是如果是公共財的增加，讓大眾的滿足水準都一起增加，那就沒有相對性的問題。例如政府支出是去蓋捷運。捷運的公共運輸效益，大家都可以享用，大家行的自由度一起增加，大家都一起感到快樂，所以這裡就沒有比較的消費問題，整個社會就可以變得更快樂。準此思考就可以賦予公共支出新的理論基礎。最適公共支出，公共財的累積可以就可以因而增加。

藉由這些經濟學的相對討論，你會發現這些相對的觀念在經濟思考中的確扮演重要的角色，不過我要旨出來，相關的研究還是太少，仍然值得再相對的思考下去。

人性本私

對於遠古時代，孟子的「人性本善」或荀子的「人性本惡」的爭論，迄今依然沒有停過。爭來爭去，好像沒有什麼定論。但在經濟學的思考裏，「人性本私」的觀念卻沒有引起什麼爭論。

亞當·斯密，經濟學之父，本來是格拉斯哥（Glasgow）倫理學的教授，一生研究人與人之間倫理的關係，最後也肯定了人類社會的動力是「自私」。在他的一七七六年的國富論中有一段很有名的話：「任何人提出任何形式的交易建議時，都是這樣想：你給我所需要的，我就給你所需要的。這是每一個交易的涵意；而我們從這種互利的做法中，所獲得的會比我們所需要的更多。我們期待的晚餐，並不是由於屠夫、釀酒者、麵包商的仁慈之心，而是他們因為他們自己的利益作出來的。我認為他們給我們的供應，並非行善而是為了他們的自利（self interest）。」

私，看起來是很可怕的字眼。因為有些人自私的程度實在令人受不了，「拔一毛而利天下，不為也」。甚至，「損人不利己」的事情都做得出來。但經濟學的私，毋寧把它看成是一個中性的名詞。那麼，一般的討論就較容易接受。有私的觀念，進一步就是要能追求更大。消費者追求效用極大，生產者追求利潤極大。這些都是經濟理性。

我們當然可以將不肯拔一毛利天下及老作損人不利己的人歸因於他們奇特的效用函數。但良好的經濟分析，不會用這簡單的套套邏輯來分析事情。一個穩定正常的效用函數是經濟分析的基本。貝克教授研究的利他行為，也是由於私的出發點來討論。但從他以後的經濟學家把價格，所得，數量等重要的經濟變數看得更重要。經由這些經濟變數的運作，如何由選擇集合，預算限制式出發推導成最後的結論，反而更有說服力。有興趣的讀者，欲了解如何用私來研究利他，可以參考貝克一九八一年經濟學人（Economica）的文章或貝克的一些論文集。

毛澤東為了為了徹底實行共產主義，於是採用「人民公社」，吃「大鍋飯」等等的方式。這些設計希望的就是把人性中「私」的觀念拿掉。但是很多人對大陸文化大革命以後，經歷了紅衛兵的這一代，卻不得不令眼相待。因為他們令人覺得反而更自私。他們都抱持著「你的就是我的，我的還是我的」的偏激觀念。這些設計把一些人與人基本的互相信任與追求善良的本性都搞掉了，一般歷史的評價也就此覺得「文化大革命」是人類歷史的浩劫。

準此，我們必須明瞭人性本私的觀念，然後好好運用這一個觀念，小我得利，大我也能得利，讓整個在社會更進步，更美好。當然自私之下，與人相處，如果太過分，太多自我，就會活的很辛苦，甚至導致整個社會不能和平的運作。所以我們仍然需教導我們的小孩能心存感激，心胸寬闊，多為別人著想，培養利他的性格，使得他們在社會上能活得更好。

晚餐不用特別去感激屠夫，去謝謝釀酒者及賣麵包的人，但要感謝的人太多，我們或許應該學學陳之藩的「謝天」吧！

道德論價格論

一個朋友到大陸去旅遊以後發現了一個「現代啟示錄」：大陸很多公寓樓梯間都沒有電燈，出門要自己帶手電筒，晚上回家才不致撞得鼻青臉腫。大陸的朋友解釋是這種「半公共」設施之物最容易遭竊，並且套句順口溜「國外有個加拿大，國內東西大家拿」調侃一下。朋友並舉台灣目前情形與之相對照，說到台灣任何場所，雨傘縱使擺外面，出來時大概都還在，不會不翼而飛。因此感嘆大陸人民沒有「道德」。

其實這個事件的背後還是應使用經濟學來解釋，而不是有道德或沒道德。大陸經濟尚未發展，日光燈，燈泡雖然便宜，但因為工資低，還是相對的貴。台灣的經濟發展後，找工作、賺錢相對容易，生活小東西更是相對的便宜，因此要偷小東西就是小偷也不為也。

經濟學的思考起點是凡事都有一個「價格」，而運用價格這隻看不見的手來分析泛道德化的事件，或解決人類社會的問題，更是不能或缺的焦點。由「價格」思考出發，我們不相信有聖人，有完人，因為人都是「自私」的。在道德操守的討論上，當我們戴上經濟學透視的眼鏡來分析時，很多假道學、偽善的作為也就無所遁形。例如討論貪污，從成本效益的觀點來看時，貪污因可能被抓，被判刑或可能對不起自己的良心、對不起祖宗，所以貪污是有成本的。因此不貪污，是預期利益小於成本的結果。由此推論，我們可以了解，可能一百萬的價碼，人可以抗拒得了誘惑；五百萬還能勉強不動心；一千萬就開始掙扎，要考慮考慮；一億就會奮不顧身的接受了。這真是從「量變」到「質變」的最佳寫照。所以我們不要期待人性的完美或道德的力量。我們反而要相信，人之所以為人，「私」與「貪」的業障難以根除。

對真正不道德之事，經濟學不但可以拋開道德與公平的「規範分析」觀點，而且使用「實證分析」的觀點一樣可以找到一套任人信服的見解來反對這種不當行為。例如對小偷的行為，純粹以資源利用的觀點，竊盜並不見得有什麼不好，資源（物品）一樣有人在使用。甚至如果小偷更會利用資源，則更能達到「物盡其用」的良好境界。以前的「俠盜羅賓漢」、「義賊廖添丁」劫富濟貧的行為之所以為人所稱頌，也就是因為如此。然而竊盜的壞，就是在於竊盜會增加「社會運作」的成本。例如在一個竊盜不是違法的社會裏面，人們為了防止自己的東西被偷，一定想盡辦法來保障自己的財產。上大鎖，加鐵窗，防備別人等等。而這些辦法所使用的「資源」可能非常的大，以經濟學的觀點來看，這些資源就是被浪費了。所以要讓所有的資源使用更有效率，竊盜必須被認定是違法的。有了明訂的法律條文，才能促使整個社會更進步。

最後，經濟學既然這麼好用，我們還需不需要道德？答案是，當然需要。因為有道德，有操守，可以把你做壞事的成本墊高，減少你為惡的可行性。古代的明訓：「舉頭三尺有神明」「天知地知，你知我知」，這些箴言，都在訓誡人們嚴守本分，不應接受不應該拿的，不做不應該做的，這些都在加重做壞事的成本價格。人們少做壞事，多行善，整個社會的運作可以更和諧，整個世界人類(包括你自己)的福祉都可以提高，那何樂而不為？

高速公路

交通的流量，隨著假日，節日的變化是預測模型最好的研究案例。這類的預測模型基本上是時間數列的範疇。太陽底下沒有新鮮事，世事輪迴，就是最好的寫照。然而預測也分長短期。一般時日的運量或是前面所談的假日，節日的流量變化，若是屬於短期，則很容易估計。但把時間拉長後的長期預測就要比短期預測困難許多。

六十年代興建高速公路時，台灣的車輛還是相當稀少，私有小客車更是少的可憐。當時的反對黨，更是大力的反對興建高速公路這玩意，因為一般人賴以為生的腳踏車、摩托車都上不了，高速公路成了有錢人專用的「國道」。後來台灣的經濟發展，因為高速公路的便利，而更上層樓。經濟發展後，車輛數目也因經濟發展而大量增加。到了民國八十年左右，北二高尚未通車，五股到汐止的高架路，還不見蹤影。中山高速公路因為塞車，變成了慢速公路。台北高雄全程又恢復到沒有高速公路前的十二小時。尤其新竹、中壢、台北這一段真是寸步難行。本來估計原來的中山高可以承擔到民國一百年的交通流量，到此時已經完全飽和。所以這種長達二十年的預測，沒有前瞻的眼光，實在很難抓到。

北二高通車後，車流馬上獲得紓解。近年五股到汐止的高架路通車，路網的完成，北部車行才算順暢。但是過年過節要到中南部，還真頭痛。飛機票價雖然是票面價值最高，但是一票難求。因為現代人的時間成本也很高，分秒必爭，「完整價格」(Full Price)計算的機票錢，反而是最低。退而求其次的人會想買鐵路特快車的票。自強號的速度最快，但這幾年來，因為各地省議員的角力，自強號的停靠站與莒光和復興號已經沒有什麼差別。其實除了這些民意代表的作用，為了區別飛機與自強號的市場也的確讓自強號不得不多停幾站。真正要快的人早搭飛機去了，剩下要搭火車的人，已經比較不計較那一點時間。而且中程旅客，例如新竹、中壢，到板橋或台北的這種旅程，是台鐵現在最大的顧客群。因此一班班的電聯車紛沓而出，來滿足這個市場的需求。

不過，過年過節的時候，自強買不到，有莒光和復興的票，能買到的話，還是很高興。雖然台北到台中，高速公路不塞車一定比莒光和復興還快很多。但萬一塞車，什麼時候到達就很難講。人們在這時考慮的就不是「均數」，而是「標準差」或「變異數」。因為火車是準點的，縱然比不塞車的高速公路要慢，在火車上，若早有心裡準備，多個一小時不會怎樣。塞在高速公路變化程度太大，很難掌控，就很痛苦。

自己開車的最大好處是一家人在一起，有隱私權，而且又有方便性。因此過年過節，許多人還是會選擇自己開車的壯舉。只是這種大塞車的日子，台北、高雄不能朝發夕至。而是可能要超過二十四小時的折磨，那就太辛苦了。

我們的國民所得雖已達到開發中國家的前茅，但國家的交通建設還遠遠落後於其應有的水準。要建設一個安和、樂利的社會，帶給人民行的方便得靠交通，這方面的建設不能不加油。