

二、行程概要

2.1 行程安排

本次出國行程為台灣時間自 97 年 11 月 15 日至 21 日，為期 7 天。其中 11 月 17 日至 20 日連續四日參加研討會，11 月 16 日利用空檔時間參觀美國紐約道路交通運輸環境與設施，前後 2 日分別為啟程及返程，行程一覽表如表 1 所示。

表 1 出國行程一覽表

日期	起迄地點	工作項目
11 月 15 日	台北→美國紐約	啟程
11 月 16 日	美國紐約	參觀當地交通環境
11 月 17 日	美國紐約(會場 Jacob K Javits Convention Center)	參加研討會
11 月 18 日	美國紐約(會場 Jacob K Javits Convention Center)	參加研討會
11 月 19 日	美國紐約(會場 Jacob K Javits Convention Center)	參加研討會
11 月 20 日	美國紐約(會場 Jacob K Javits Convention Center)	參加研討會
11 月 21 日	美國紐約→台北	回程

2.2 會議地點與主要搭乘交通工具

本次研討會會場 Jacob K Javits Convention Center，位於紐約市中心曼哈頓區的西側，地址為紐約西 34 街 655 號，距離甘迺迪(JFK)國際機場約 24 公里的距離（如圖 2-1）。會場距筆者住宿之西 14 街 309 號，可搭乘地鐵藍色 A 線（第八大道快車）兩站之距離至 34 街 Penn Station 站下車後步行約 10 分鐘即可抵達。

由於紐約市為美國最大、最擁擠的城市，亦為世界上最大的大型都會區所在，因此交通運輸十分的複雜及多樣，交通流量十分龐大。每逢尖峰時段或假日，經常會有大量人潮、車潮流動於市中心曼哈頓內或五大區（曼

哈頓區、布朗克斯區、布魯克林區、皇后區及史泰登島) 之間，經常導致市區內各重要幹道及重要的連外橋樑，出現交通阻塞的情形。



圖 2-1 研討會會場與甘迺迪國際機場相對位置

紐約市與其周邊地區的交通流量龐大，紐約州、紐澤西州、與康乃狄克州有著大量的通勤上班族，每天對大紐約地區有著非常大的運輸需要，這更使得大紐約地區擁有全美國最發達的大眾運輸系統。而相較於美國其他大部分都市（尤其是洛杉磯）以車代步的交通方式，紐約人主要是搭乘公車、地鐵及渡輪上下班，而其中，紐約地鐵是世界上最大的公共運輸系統之一（如圖 3），紐約地鐵線有 26 條服務路線（含 3 條區間線），路線各有主色，再搭配快慢車的區別給予代號。一般路線標示為圓圈，菱形代表加開或快車服務的路線（如表 2）。

目前有可以共通使用於紐約地鐵與公車之間的磁卡票證系統—MetroCard，係紐約市政府為了推廣大眾捷運交通而實施的乘客優惠制度，由於這項改革使紐約地鐵與公車間的轉乘更為方便，因此廣受市民及遊客歡迎。此外，由於紐約市境內河流港灣錯綜複雜，因此橋樑及隧道數量眾多，是其一大特色。這些橋樑及隧道對紐約的發展貢獻甚鉅，尤對四面環水的曼哈頓島來說更是如此，因為橋樑是民眾往來市中心（即曼哈頓）及郊區間的必經通道，隧道亦然。但每逢上下班尖峰時刻，橋樑和隧道反而變成了交通瓶頸。

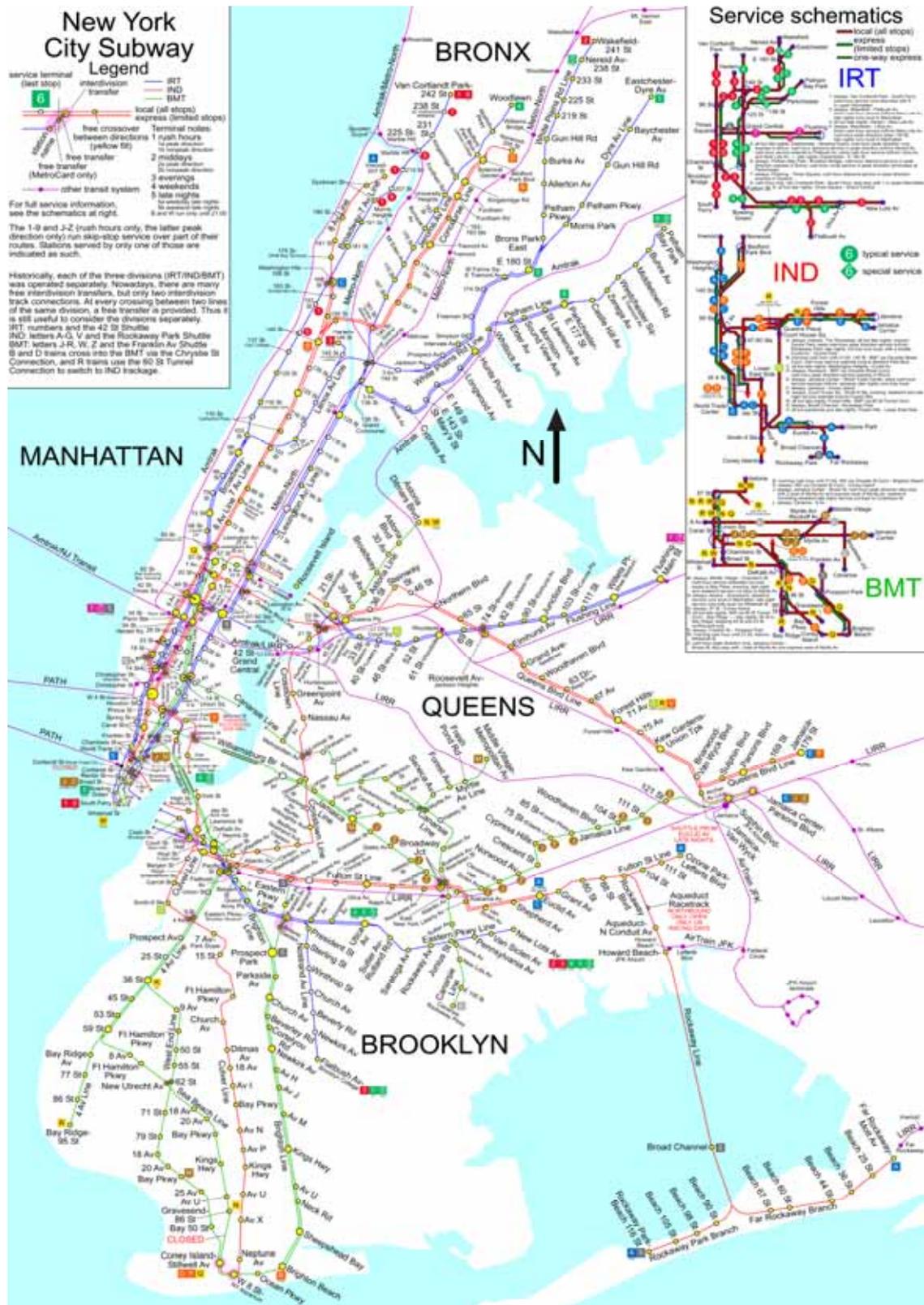


圖 2-2 紐約市地鐵圖

表 2 紐約地鐵路線編號

路線	名稱
A 系統 (IRT)	
1	百老匯-第七大道慢車
2	第七大道快車
3	第七大道快車
4	萊辛頓大道快車
5	萊辛頓大道快車
6 6	萊辛頓大道慢車
7 7	法拉盛快車/慢車
S	42 街接駁線
B 系統 (BMT/IND)	
A	第八大道快車
B	第六大道快車
C	第八大道慢車
D	第六大道快車
E	第八大道慢車
F	第六大道慢車
G	布魯克林-皇后跨區慢車
J	納蘇街快車
L	14 街-卡納西線
M	納蘇街慢車
N	百老匯快車
Q	百老匯快車
R	百老匯慢車
S	法蘭克林大道接駁線
S	洛克威公園接駁線
V	第六大道慢車
W	百老匯慢車
Z	納蘇街快車
C 系統	
非對外營運區域，包括維護軌及機車廠。	

筆者去程時由甘迺迪國際機場進入紐約市中心，係由第 8 航廈搭乘計程車直接前往住宿地點，返國時則搭乘搭乘地鐵藍色 A 線（第八大道快車）接甘迺迪國際機場捷運（AirTrain JFK）至第 4 航廈站搭機。甘迺迪國際機場捷運是一條全長 13 公里的旅客捷運系統，連接甘迺迪國際機場和紐約地鐵與區域鐵路，由紐約與新澤西港口事務管理局負責管理營運。此機場捷運連結機場各航廈、停車場、長島鐵路和紐約地鐵，有以下三條路線構成（如圖 2-3）：

- (1) 霍華德灘線（Howard Beach）
- (2) 牙買加站線（Jamaica Station）
- (3) 航站環繞線

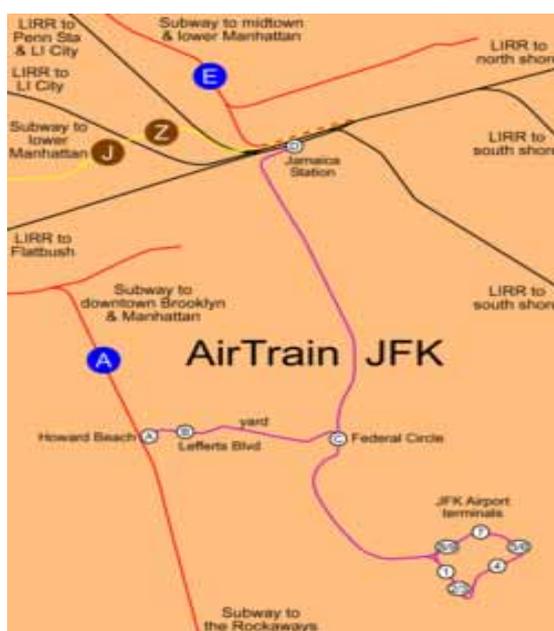


圖 2-3 甘迺迪國際機場捷運

以筆者在紐約 5 天觀察，紐約透過完善的大眾運輸系統及各項抑制小汽車的管理手段改善交通狀況，舉例來說，小汽車停車費率即為限制小汽車進入紐約的一種方式，其費率是短時間停等最貴（半小時 8.45 美元），時間越長其費率反而下降（圖 2-4），這和國內做法反而相反。

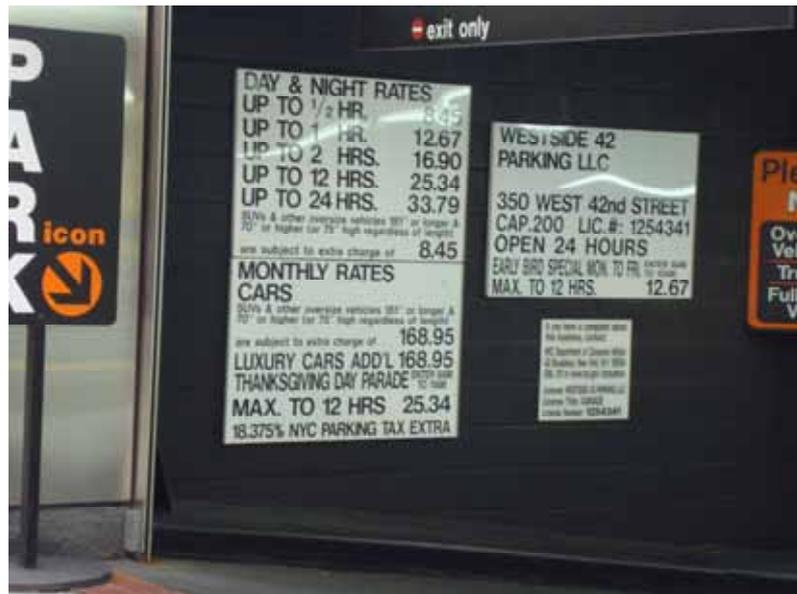


圖 2-4 紐約停車費率

2.3 紐約交通未來發展計畫

依據紐約市運輸局 (NYCDOT)，紐約交通建設未來有兩大發展目標：

(1)藉由增加大眾運輸容量來改善用路人旅行時間延誤；(2)達成紐約市道路、地鐵、鐵路系統處於良好的維護狀態 (state of good repair)。

為達到前述目標，紐約市將於未來推動 16 項運輸行動計畫：

1. 建置與延伸大眾運輸基礎設施
 - (1)增加壅塞路線之容量
 - (2)提供至曼哈頓新的通勤鐵路
 - (3)延伸大眾運輸可及性至低度服務地區
2. 在現有基礎設施下改善大眾運輸服務
 - (1)改善與延伸公車服務
 - (2)改善地區通勤鐵路服務
 - (3)改善現有大眾運輸之可及性
 - (4)重視紐約市壅塞地區
3. 鼓勵其他永續運具
 - (1)擴充渡輪服務
 - (2)鼓勵騎乘腳踏車

4. 減少道路壅塞以改善交通流
 - (1) 試辦道路徵收擁擠費
 - (2) 更有效地管理道路
 - (3) 強化交通違規行為執法
 - (4) 提昇貨物流動效率
5. 達成道路與大眾運輸系統處於良好的維護狀態
 - (1) 消除都會運輸局(MTA)所管轄系統良好維護狀態之落差
 - (2) 達成紐約市道路及橋樑之良好維護狀態
6. 發展新的經費來源
 - (1) 建置新的區域大眾運輸財務機制