

眾生未有上下等，一國何分左右行？

香港舊時是殖民地，車行靠左，是當年宗主國的規矩。英國人在十多年前離開了香港，港人一仍舊貫，迄今未改。

左右兩制，舉步維艱

從駕車的規矩，再看步行的習慣，二者卻又互不關聯。在走廊過道等處，行人並非一律靠左走，而是或靠左、或靠右，隨心所欲，無章可循。商場大廈等地的自動扶梯，雖然成雙成對左右並列，但有的是左梯上而右梯下，有的卻是右梯上而左梯下。自動扶梯本是人為控制的，理應如本港交通規則那般引導行人靠左走，但結果卻並非如此。走在香港的路上，人來人往，左右任我行；在繁忙擁擠時分，匆匆趕路，時常彼此撞個滿懷。

慣用右手的人佔大多數，從人體工學（ergonomics）的角度看，駕車靠右行駛的好處較多。若以里程計算，則全世界可通行的道路，規定靠右行駛者更超過三分之二。香港的可怪之處，在於如今雖已回歸中國，車行方向卻和內地相反。如今香港和內地的交通來往頻繁，

港人若駕車北上，過了羅湖邊境，乃至來日跨境道路及大橋建成後，路上車輛行駛方向不一致，則交通不便外，安全恐難保障。

從善如流，有例可循

車行方向由左改右，有不少前例。加拿大的英屬地區曾長期實施車輛左行，但為了與美國的車行方向一致，在 1920 年代初改為右行，之後美、加兩國道路相聯，駕車來往一路暢通。再如中國內地，早年的交通規則尚未統一，大江南北車輛或靠左或靠右行駛；1930 年代國民政府推行新生活運動，規定各地車輛一律靠左行駛。大約十年後，也即對日抗戰時期，美援物資運抵中國，大量美國汽車隨之到來，於是 1946 年國民政府改而規定車輛靠右行駛，延續至今。由此可見，只要有現實理由，則規定可改，習慣也可養成。

香港的緊鄰澳門，原先也是殖民地，其宗主國葡萄牙自 1928 年起即實行車輛右行的規則；但澳門歷來經由香港進口左行車，且當時毗鄰港澳的華南地區車輛也靠左行駛，所以澳門不隨葡萄牙，卻仿效香港靠左行駛。澳門不改左行，也同樣是出於現實理由。

當政的人，可以有更遠大的現實理由。兩千多年前，秦始皇為謀子孫帝王萬世之業，舉措之一就是下令修築「馳道」。馳道的規格劃一，以京城咸陽為中心，輻射到境內各個地區，成為當時的高速公路網，其政治經濟含義及軍事價值甚鉅。至於其對民生的影響，當然更不在話下。

今日文明社會的政府為着民眾的福祉，更應有長遠的計劃考量。1997 年香港主權移交後，中國政府承諾實施「一國兩制」，50 年不變，香港道路上的車輛維持左行。「一國兩制」原是政制的安排，卻施及交通規則。汽車的使用年限可保持十年左右。令人不禁揣想，倘若自 97 年起即規定香港預備遵照大陸的車輛右行制度，並准許有 10 至 15 年過渡期；以讓現有的左行車輛（駕駛座在右）逐步淘汰，那麼至遲到 2012 年當已順利過渡了。

有人顧慮香港現有的道路建設均以左行設計，若改右行，難免工程複雜，耗費巨大。然則今日不改，回歸 50 年後是否仍持左行？若到

那時迫不得已才改，工程是否更複雜，耗費是否更高昂？若干年後的現實，仍是現實；眼前的拖延，徒把困難留給後人。

一但車向右行定位，則舉凡日常行走讓道等等皆可定案，行人也不再徘徊無措。

見微知著，着眼高教

行車的方向應改而未改，此中透露出不少消息：本港社會處在轉型之中，港人的心態游移未定。有些人仍然抱着舊有觀念，視香港為一個獨立的地區，對其與內地的合作，停留在固定不變的「一國兩制」框架下，殊不知在高等教育全球化之下，世界的溝通已然發生質的變化，必須不斷尋找突破口。我們培養的學生，無論是本地、內地或海外學生，不能受服務香港社會之限，而應着眼於全球，至少是包括內地的大中華地區。作為培養新世代人才的大學，欲將香港建成亞太區教育樞紐，尤須洞燭先機，設置的課程與研究精神也須具有前瞻性，才能源源不斷為香港提供高端產業國際競爭人才。

從今日香港大學師資來看，相當一部份是從海外歸來的內地人才；
從生源角度考慮，幾年前政府將非本地學生人數限制在 20% 之內，
數年後是否會改變呢？香港中學生為何不多到內地就讀大學以拓寬
視野？來港讀書的內地學生，畢業後有資格在香港尋找就業機會；
然則香港本地畢業生為何不可北上或去海外尋找發展機會呢？

轉型早晚要發生，隨着粵港澳之間的合作不斷發展，內地與台灣的
溝通絡繹於途，內地自由行訪客日增，為香港的經濟繁榮起到促進
作用，內地港台之間已難區分。本港道路的行車方向乃至路人行走
的不辨左右，正好是個以小見大的窗口，啟發人們多多觀察、思考。