

大眾運輸 versus 小眾運輸

會員：王瑞民

近年政府雖積極提倡大眾運輸，但除了國道客運蓬勃發展之外，地方客運幾乎一片慘綠，單僅能靠業外收入勉強支持開銷，經營規模也日漸式微，逐漸有惡性循環的跡象。反觀，小汽車成長卻一片長紅，政府不單投下經費建設公路，也積極發展智慧型運輸系統以增加交通之便利性。眼見台灣首座高鐵運輸系統即將通車，連外接駁路線大都以就有地區客運路線修改後招標，不僅沒有客運業者有意競爭之外，甚至地方客運業者仍以守株待兔心態，以老舊車輛及過去習以為常之經營方式希望繼續撐。這樣的發展，必將導向小汽車繼續二位數成長，而大眾運輸勢將衰敗。

每年台灣數以百萬計觀光客到世界各國旅遊，大家羨慕國外機場有各式各樣舒適方便的接駁工具；而反觀國內，除了中正機場還有機場幹線大巴士外，就是排班計程車。不僅難以造就經濟規模外，旅遊資訊的傳遞與散客來台觀光的推廣亦是一大考驗，造成推動台灣觀光的困難。國外機場常見的機場巡迴車(Airport Shuttle)、共乘箱型車(Van Pool)或是專門的禮車(Limousines)服務，礙於汽車運輸業管理規則第 102 條第一項第六款之規定而不能實施，不僅無法多帶給大眾運輸業服務之機會外，反而阻礙重要運輸場站連外接駁的機會與多元性，限制台灣發展觀光的機會。

反觀，交通單位的固執己見結果，這幾年下來，大眾運輸日漸式微(國道客運除外)，而所謂非法團體接駁車或是隨招隨停的非法公車卻與日俱增。其所謂非法行為，事實上僅不過觸犯公路管理規定及安全上風險考量，但是民眾卻是趨之若鶩，甚至誇讚其服務效率與精神。反之，監理與警察單位，人力不足取締無力，就算要扣車也無處可停放，甚至於還要負擔車輛看管責任，如有損害，還得負擔國家賠償責任。因此，政府應該適時考慮時勢，重新定位促進大眾運輸的意義，或是針對有運輸工具的能源效率進行思考，才能有效拯救大眾運輸，進而抑制私人運具的成長與能源的過渡消耗。

因此，台灣若能針對此一問題，輔導目前陷於經營困境之大眾運輸客運業者或是收入不足的計程車隊業者，改以經營快速巡迴迷你巴士(mini bus shuttle)或是九人座之共乘車(Van Pool)，或許可以資源重新整合，提供一種快速定點的接送服務。不僅民眾可以較快速的抵達目的地而不用自行開車或是接送，業者亦可以由勞動運輸業走向觀光運輸業而多賺些利潤。這樣的小眾運輸，不僅行動快速符合現代人的需要，也適合台灣一些較偏僻的大眾運輸路線經營規模的需要，也多創造一些就業服務的機會。政府應該變通思考，不能只執著於「促進大眾運輸」的口號，而不採取其他較有效率的運輸方式以抑制私人運具。(作者為高雄大學都市發展與建築研究所助理教授，前高雄市政府交通局長)