

台北市捷運接駁公車的缺失

會員：丁迺龍

筆者於民國 84 年曾為文宣導「捷運接駁小巴」的觀念，八年來喜見廣為民間業者採納並推出多條接駁公車路線，然而當今之接駁公車與理想的接駁公車尚有段差距，筆者在此呼籲業者正視捷運接駁公車應有的功能。

現有捷運接駁公車之缺失計有：

1. 停靠而非接駁

捷運接駁公車顧名思義是以捷運站為起迄站聯絡鄰近商圈、社區的公車，然環顧當今之接駁公車僅將捷運站作為其路線中眾多的停靠站之一，而非主要的起迄站，與一般公車無異，失去捷運接駁的意義。

2. 班次過疏

班次過疏是目前捷運接駁公车的另一缺失，公車既然冠上「捷運」二字其服務水準就不能與捷運系統差異太大，班次即服務水準之指標之一。

車種	尖峰	離峰
捷運系統 ^{註一}	5-7 分	7-10 分
接駁公車	10 分	20-30 分

由右表得知接駁公車的班距是捷運系統的 2-3 倍，其差異十分明顯，大大地降低了原捷運系統班次密集的功效。接駁公車之所以會如此與下一原因不無關係。

3. 停靠站過多

現有接駁公車動輒 30 個停靠站，甚至不乏停靠 40 站以上的路線，一趟車跑下來往往超過一小時，若能將路線長度減半，相對的班次便可增加、班距可縮短，提高了接駁公車的服務水準。

現有的商品講究產品的差異性，若不想讓捷運接駁公車淪為一般公車，就必須把它與一般公車的差異性表現出來，並把它與捷運系統的服務水準拉近，才能發發揮其應有的功能。希望筆者的拙見可提供現有經營捷運接駁公車的業者未來思想的方向。

^{註一} 淡水線、新店線、中和線、南港線