

## 公路客運偏遠服務路線營運虧損補貼方式應全面檢討

會員：黃台生

交通部於民國 84 年 8 月 23 日報行政院核定推動「促進大眾運輸發展方案」(以下簡稱促大方案),此為我國運輸政策上一項重要里程碑,從此我國開始有成套的計畫及相應的經費進行大眾運輸發展工作;此亦正式宣告我國運輸政策將逐漸轉為以大眾運輸發展為主之時代。民國 91 年 6 月 19 日完成「發展大眾運輸條例」法制化,更使大眾運輸之發展有了法源。

促大方案中除協助大眾運輸業者降低稅費、減除優待票負擔、改善站場與候車設施、補助殘障專用車輛之共同性措施,研訂包含發展大眾運輸條例等規範之相關配合措施,及辦理示範計畫外,針對都市大眾運輸、城際大眾運輸、及偏遠地區大眾運輸發展之個別性措施均一直延續到現在,其中又以補貼偏遠服務路線營運虧損最為全面,所需經費相對於其他項目亦屬大宗,每年為此而進行之申請作業與審查工作,亦幾乎成為年度之盛事。筆者因身為審查委員之一,在審查之過程中強烈感受到此一政府美意除達成維持偏遠地區客運路線既有服務之作用外,並沒有受到當地居民甚至業者太大之歡迎,應有相當之檢討改善空間。而審查委員只能在既有之辦法下進行審查而已,並無法提出架構性之改善建議,因此擬藉運輸學會「運輸人通訊」中之交通評論版面提出個人之看法。

偏遠地區服務路線顧名思義係需求很低,大部分達不到公路客運維持營運所需載客數之路線,而且距業者發車場站有相當距離之地方,而業者仍以固定路線固定班次之方式由發車場站提供服務,所用之車輛亦大部分係其他路線之標準型巴士。在此狀況下通常是班次很少載客率很低,此又使當地居民感覺使用不方便而降低搭乘意願,因此形成惡性循環,到最後是居民也不喜歡搭、業者也不想經營,而政府每年仍需編列高額預算對其補貼,成為三輸之局面。對此個人的看法是我們所應該提供的是一符合當地居民旅次特性的公共運輸服務,而不一定是傳統的公路客運。如果需求確實太小,是不是可以改用計程車共乘之方式、或電召公車(Dial a Ride)之型態提供服務;如果條件適合,是不是可以改用轉乘之方式將居民送至班次繳多之路線,而將資源投注在接駁班次及轉運設施上。總之,偏遠地區大眾運輸服務之改善除目前之營運虧損補貼外應該還有許多方式,個人建議應先對各偏遠地區服務路線之地區特性、居民旅次需求特性、及當地可用之資源做一完整調查,據以研擬適當之供應方式,再將政府有限經費投入,才能確保經費運用之有效性,也才能確保大眾運輸之發展步入良性循環。