

從油價上漲效應談提昇公共運輸使用率對策

會員：陳椿亮

國際原油自 2007 年 5 月開始快步走揚，迫使國內的油品價格，面臨不得不調整的壓力，國內機動車輛大宗油品 95 無鉛汽油，亦從 2007 年 5 月的 27.3 元，快速攀升至 11 月的 30.7 元，調漲幅度高達 12.5%，政府為平抑油價所帶動之物價上漲，從 2007 年 11 月起，實施油價凍漲措施，惟苦撐 7 個月後，終不敵國際油價年飆漲 115% 之壓力，於 2008 年 5 月 28 日正式解凍，國內油品價格先採「一次調漲，多元吸收」方案實施，7 月之後將採浮動機制調價。

油價解凍首日，果見驚人的機車數量湧入市區道路，可預期隨之而來的，便是迅速竄升的機車肇事率與傷亡指數，以及空氣品質下降與停車供需失衡等問題。此現象在未來油價穩定後，雖終將達到動態平衡狀態，但在這快速變化的過程中，若能適時投入公共運輸的誘導，或可有效的啟發或吸引民眾，改變根深地固的運具使用習慣，進而提高大眾運輸使用率、降低能源的消耗與汙染的排放，故從長期對臺北都會區交通現象的觀察心得，提出七個增進公共運輸使用率的可行對策，以供各方參考：

一、實施公共運輸票價優惠措施

民眾在選擇交通方式，無非以最短時間、最省成本、最具機動性等自身利益最佳化作為考量，而公共運輸系統爭取客群，最直接的方式便是祭出價格優惠措施，打價格上的競爭。

惟公共運輸降價優惠的前提，必須建立在營運單位穩健的財務基礎上，由於公共運輸的價格彈性，多半介於-0.2 -0.4 間，實施降價所短收的金額，遠不及額外吸引的潛在客群的票收金額，短時間將造成虧損，惟仍有助於長期的客源培養，故在降價幅度與實施期間之設計，必須審慎評估財務負擔能力。此外，油、物價等外在影響因素變化時，亦可能為降價措施帶來較好的時機，若能在對的時機降價優惠，可利用相對的價格彈性，以較低的降價幅度，吸引較多的潛在顧客。

二、推動公共運輸轉乘優惠

轉乘優惠係為實施公共運輸費率整合的折衷方案，由於在不同路線轉乘時，旅客被收取多次起程票價，造成公共運輸的價格屏障，使競爭力大幅下降。從實際的運量觀察，臺北捷運實施捷運與公車雙向轉乘優惠，對於除對捷運運量有所提升外，對於公車運量之助益更是顯著，顯示轉乘優惠是提升公共運輸有效的作法，因此，轉乘優惠措施應逐步延伸至公車對公車路線之轉乘，且應與檢討、調整公車路線配套實施，如此才能縮減公車路線的彎繞度，強化轉乘的效益。

此外，臺北都會區公車系統因分由 16 家客運業者提供服務，在轉乘財務效益難以評估的情況下，全面實施公車與公車轉乘優惠，的確有其困難，故在推動的策略上，或可仿效捷運接駁公車方式，擇定路線優先試辦，或以客運業者自有路線轉乘優惠方式辦理，以降低推行的阻力。

以上優惠措施只因歷史因素，不相統屬的業者間，為消除旅客連付多次起程價的不合理現象。長遠之計主管部門應擬定以獎助方式，鼓勵業者間統合里程計價的政策。

三、建立公共運輸資訊平台

以往在查詢公共運輸路線資訊時，多透過公車指南手冊、摺頁文宣等方式查詢，由於印刷品資訊無法提供客製化服務，其實用性相當有限。鑒於資訊網路與地理資訊系統的快速發展，國際間各大城市為發展公共運輸及觀光旅遊需要，均投入資源開發公共運輸旅程規劃系統，以起訖點來查詢公共運輸的搭乘方式，並透過友善的顯示介面，讓旅客能夠在自助的狀況下，妥善安排行程，這不單純是外地旅客服務系統，對於都會區內之居民亦有相當大的助益。

對於公共運輸資訊平台之要求，除了資訊技術的處理能力外，更重要的是資訊的維護與平台的行銷、推廣，讓旅客能垂手可得，並以最方便的方式，完成旅程規劃，未來隨著移動式通訊產品的廣泛使用，更可利用 GPS、AGPS 等技術，發展公共運輸導引系統，如此應有助於提高公共運輸被使用的機率。

四、發展集散型共乘接駁系統

觀察臺北捷運通車後，免費接駁路線如雨後春筍般地出現，因為搭乘免費、固定班表、路線直達等特性，讓旅客共乘意願大大提高，再配合銜接便利的捷運系統，在省時、省能及省成本的觀點上，可堪稱最有效的接駁方式。一般而言，共乘接駁系統多為著名的商業據點、大型社區及公共運輸較不發達之行政區所採用，且多獲搭乘民眾的好評；惟目前交通主管機關對於該類接駁系統之輔導、協助或管理仍嫌不足，例如停靠區位規劃、站牌設置等，許多路線都在默許或自行摸索的情況下進行，應及早訂定相關辦法納管、推廣才是。

五、改建友善的人行系統

依據臺北捷運公司所作之調查，有 60% 以上之旅客係以步行到、離捷運站，對公車而言，相信更高過此比例，既然眾多旅客，選擇以步行搭乘公共運輸，則人行系統的良窳，勢必關乎著民眾選擇公共運輸的意願。臺北都會區仍有許多地區人行系統相當陽春，甚至沒有人行系統，民眾與車爭道的情況，屢見不爽，也間接影響公共運輸的聚客能力，故建議應以公共運輸場站位置為中心，以合理的步行距離為半徑，透過修改法規、技術規則等方式，改善主要道路之人行系統，甚至建立行道樹、植栽種植規範，讓人行系統更具親和力。

六、適度調整停車資源配置

長久以來，機車具有較高的停車優勢，滿佈在主要幹道路邊或人行道上的機車停車格，使機車能享有戶及戶的便利與時間成本的節省；相對的，在佈設機車停車格同時，亦犧牲了道路寬度與人行空間，故對於機車停車空間的佈設，建議應適度的路外化，以使道路回歸應有的功能，此外，機車停車路外化後，停車收費政策更容易落實，可有效拉近公共運輸與機車使用成本的差距。

七、推廣以自行車接駁替代機車

臺北都會區自捷運系統通車後，自行車使用率快速成長，加上油價高漲因素，騎乘自行車的風氣更為盛行，從臺北地區小型的社區街廓分布型態來看，雖不易於機動車輛快速通行，卻有助於自行車的發展，此外，若欲從成本、便利等觀點，說服機車族，放棄使用機車作為交通工具，幾乎不可能，但近年來以健康、環保為訴求，卻普遍獲得迴響，由此來看，自行車使用情況將越趨普及，但因自行車對一般民眾而言，仍不適合長途騎乘，若能適當地與公共運輸接駁，此種交通模式有機會成為改變機車族的有效方法，故相關的自行車道、專用號

誌及停車空間等配套措施，應有計畫地積極推動。

綜言之，提昇公共運輸使用率之策略，無非是迎合旅客需求，讓公共運輸貼近旅客最佳化的成本負擔。而國內面對輸入性通膨之衝擊，短時間恐難獲得紓解，政府相關單位若能把握油、物價與環保、健康價值觀等外在因素快速變化的契機，適時引導民眾使用公共運輸，應可達事半功倍之效。因應交通成本上昇時，在挹注公共運輸業者，增進大眾福祉，妥適規劃財務流向，必能擴大效益，有效因應油價上漲的衝擊。（本文作者為臺北大眾捷運股份有限公司董事長）