

挑戰與回應

從不坐公車的不老騎士看偏鄉高齡者交通載具

蔡怡萱¹

80 歲的慢性阻塞性肺病阿公，氣喘吁吁的一個人跑來門診看診。我擔心的詢問他：「阿伯，你自己來喔？你怎麼來的？」

阿公上氣不接下氣：「我…我騎摩托車來，太喘…沒來看不行，我…我兒子睡午覺叫不起來，怕…來不及，自己騎來。」

根據 105 年交通部「民眾日常使用運具狀況調查」摘要分析顯示：台灣民眾使用公共運輸交通載具的比例只有 18.2%，且絕大部集中在北部地區，使用族群以 15 到 20 歲通學學生為主，其中，15-18 歲的學生使用市占率過半，18-20 歲仍有四成，而大於 65 歲的人口使用公共運輸的比率雖緊排在學生之後，但使用率卻遠遠不如學生，市占率只有 23.6%。若以台灣人口老化比率最高的三個縣市為例，全體民眾使用公共運輸的市占率分別是：嘉義縣--6.2%、雲林縣--5.3%、南投縣--5.9%，而台南市則為 6.7%。在這四個縣市中，高齡人口使用公共運輸的市佔率更低，分別是：嘉義縣--4.2%、雲林縣--3.1%、南投縣--8.0%、台南市--13.4%，也就是說，大部分的老人家，出門並不是靠公共運輸，那，他們靠什麼呢？

越老城市，越多不老騎士

文章開始的小故事，是來自台南偏鄉的阿公。雖台南市在台灣縣市人口老化排行中，並非名列前茅，但這是因為縣市合併造成老化指數平均降低，因而致使台南市的人口相對年輕，然在舊台南縣本身許多偏鄉社區的人口老化狀況在台灣都是名列前茅，根據台南市政府主計處 105 年的人口報告，包含左鎮、龍崎、後壁、白河、大內、東山、玉井、楠西、南化九個社區，高齡人口都已大於 20%（為

¹ 國立成功大學老年研究所碩班、衛生福利部台南醫院新化分院

超高齡社會的標準)，左鎮更號稱台灣最老的社區（臺南市政府主計處，2016）。80 歲騎摩托車看病的阿公，在偏鄉並不是個案，而是許許多多功能尚稱健全的老人家的生活常態。

從交通部 105 年「民眾日常使用運具狀況調查」裡，我們也可看到：大部分民眾的交通運輸工具是機車，近半（45.9%）的受訪民眾平日是騎機車出門；而大於 65 歲的高齡者，仍有三成是靠機車代步，坐公車的只有 10.9%，大部分集中在台北市和新北市兩個地區。綜觀 98 年到 105 年的「民眾日常使用運具狀況調查」統計，全體民眾公共運輸的使用率，只有從 13% 爬升到 18%，而私人運具市占率一直都是七成以上，其中機車從 98 年的 46.8% 到 105 年 45.9%（交通部，2009~2016），並無太大差異。以上數據顯示：絕大部分的民眾仍然選擇機車作為交通工具，即使是高齡者，外出仍有超過三成的人選擇機車，比所有公用運具加起來的 23.6% 市占率還要高。

偏鄉客少光陰多

然而，我們從新北市和台北市高齡者使用公共交通運具的比例均超過三成可以看出：良好的公共運輸系統或許是提升高齡者使用公共運輸的開端。回到自身，由於過去就學於台北市郊，目前工作於台南偏鄉，所以對這兩個地區的公共運輸皆有搭乘經驗。台北的捷運和公車網十分密集，兩者間的接駁也很順暢，通常只要看站牌即可，不太會延宕太多時間。誠如第 33 期「高齡友善行無礙，以大台南公車系統為例」一文（黃婉婷，2017）所指：台南這幾年確實致力於公車的發展，班次和站牌辨識度、候車亭的設計、跑馬燈提醒班次等等，都進步許多。其中，台南市政府針對高齡者公共運輸大幅度改善，確實可從統計數字窺見成效，雖然台南市整體人口的公共運輸市占率並無明顯改變，98 年到 105 年間，都落在 5.8%~6.7% 之間，但高齡人口的公共運輸市占率，從 104 年到 105 年卻有明顯的提升，由 5.8% 提升到 13.4%，整整上升超過兩倍，表示台南的老人家對公共運輸的使用有明顯提高。

看到台南市政府對高齡者使用公共運輸系統有這樣的考量與改善做法，實在令人雀躍，但公車畢竟需考慮整體載客量和營運的需求，才能永續，偏鄉的班次和涵蓋的地點，相對還有很多成長的空間，如果不想在站牌空等半小時，通常還是要事先做好功課。查網路 APP 候車時間等等動作對擅長網路的年輕世代，似乎是很便捷的服務，動動手指就可以知道還有幾分鐘公車會來，但對我所接觸過搭公車來醫院就醫的高齡者而言，會使用這些科技服務的人相當少，大部分的高

齡者是記住幾個常用的班次，錯過了就默默的坐在站牌等個半小時。也因此，機車的機動性有不可取代的魅力，相較於計程車的花錢，公車的花時間，機車，對手腳還算靈活的老人家，便成了很重要的代步工具。

定點公車 PK 需求反應式公共運輸服務

然而，不是每個老人家都能騎機車，或是，總有一天當老到騎不動機車的地步時，家人和朋友也不見得可以隨時提供接送的服務。此時，公共運輸就扮演著重要的角色。從台北市和新北市的高齡公共運輸市占率，我們可以看出：提供好的運輸，民眾自然就會使用。但可惜的是，越偏鄉的地點，合併經濟效益、營運需求等考量，越提供不起高班次以及候車地點密集的公共運輸網。交通部的「民眾日常使用運具狀況調查」也告訴我們：在所有公共運輸旅次裡，最主力是市區公車，其次才是捷運。這告訴我們，在公共運輸已經被習慣使用的地方，公車扮演不可或缺的角色。

從黃婉婷（2017）對台南市交通局公共運輸處營運管理課的採訪可見：台南市自 2016 年以來，開始針對公車進行高齡友善改造，其中包括於鄰里舉辦三十二場說明會，並且根據高齡者需求，修正路線及班次，以達到公車可及性和便利性的目的；部分路線提供支線以達成彈性交通；提供長者免費搭車服務以顧及長者荷包；候車環境和公車系統依據路線有著鮮明的不同顏色，以方便長者辨識；公車到站語音播報……等高齡友善的改善計畫，這些高齡友善公車的進步做法，的確看到伴隨的使用人次成長。然而，在缺乏經濟支持、乘客分散、地點偏遠、需求時間不固定的偏鄉地區呢？單純的公車，是否符合經濟效益？是否能夠永續經營、解決乘客每日生活中「行」之所需？

交通部自 105 年擴大辦理「需求反應式公共運輸服務專案」（Demand Responsive Transit Services, *DRTS*），希望可以改善偏鄉交通不便的問題，目前僅在十個鄉鎮試辦，包括：宜蘭縣壯圍鄉、苗栗縣泰安鄉、新竹縣尖石鄉、彰化縣大城鄉、南投縣仁愛鄉、雲林縣、嘉義縣阿里山鄉、屏東縣春日鄉、台東縣延平鄉、花蓮縣萬榮鄉、及玉里鎮，主要以小巴士結合計程車彈性班次來解決偏鄉交通問題，以期改善這些地區有交通需求但因乘客稀少，支撐不起公車運輸經費的問題。根據交通部的估算，*DRTS* 可以比設立固定公車路線減少 37% 的支出，無論在服務的彈性和經濟的考量上，都比公車有競爭性。但畢竟從無到有，這個公共運輸服務專案仍是一個需要成本投入的過程，譬如，需要投入經費購置小巴士或是以獎勵方式鼓勵計程車業者加入。日本京都府京丹後市丹後町---一個幾乎沒有公共交通的區域，在非營利組織主導下，引進 Uber 由當地居民自己擔任司機，非但解決當地交通問題（侯俐安，2017），也是本於一種需求反應式公共運輸的

思維，利用既有資源最大化的解決模式。

以實際使用公車經驗而言，不想使用的原因不外乎是：等待時間長、停靠地點離目的地有距離、支線班次不確定…等。一般來說，公車班次只要超過半個小時一班，除非已經算準時間搭乘，否則民眾就不會有想搭的慾望；如果走到公車停靠地點要超過 20 分鐘，對老人家則簡直是體能訓練；支線班次常常要等公車來了，看車頭螢幕顯示才看得出來，否則就要上網查，有些繞經支線的班次間隔一個小時以上才發車，對偏鄉長輩而言，更是非常耗時且不易使用。倘若 DRTS 在初始設計上可以考量到使用者的需求，比如：規劃採買班次---針對長輩採買來設計，早上發車，中午用餐時間回程；或是可以有彈性的不定點下車或是繞遠加價…等，應都可以解決目前公車系統無法滿足長輩便利生活的「行」的需求。兩者相較，高齡友善公車確實已經開始改善高齡者的交通，倘若能夠緊接著發展 DRTS，想必對於偏鄉的高齡者而言，將會更符合他們的需求，更能提供適切且經濟的幫助。

展望

今年七月一號開始，75 歲以上老人家就要評估認知功能合格才能保有駕照，也就是說，不老騎士不再是人人能當。而失去自駕主力交通的老人家，仍然有著交通需求，如何滿足這樣日常生活之交通所需，將是政府必須解決的迫切問題。尤其中南部地區，民眾不分老少，對公共運輸的依賴都偏低。其中很大的原因是公共運輸網不若北部緊密，無法滿足民眾日常行動的普遍需求。倘若政府可以雙管齊下，針對基本的公路網加強公車建設，偏鄉則加緊發展「需求反應式運輸系統」，亦或可以學習日本經驗，對於任何業者都沒有興趣進駐、投入經費不敷成本而無法永續經營的地區，開放給使用 Uber 等地民眾自給自足，相信是另一種可以更加貼近偏鄉高齡民眾的需求之作法，讓不老騎士成為傳說。

參考文獻

臺南市政府主計處（2016），臺南市人口老化分析。取自
<http://www.tainan.gov.tw/tn/account/warehouse/F30000/sa-105-2.pdf>

交通部（2009-2015），民眾日常使用運具狀況調查交叉統計表。取自
<https://srda.sinica.edu.tw/group/scigview/3/38>

交通部（2016），民眾日常使用運具狀況調查摘要分析。取自
<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=54&parentpath=0,6>

交通部（2016），105年擴大辦理需求反應式公共運輸服務專案，便利偏鄉民
行。取自
[http://168.motc.gov.tw/News_Content.aspx?n=ykP\\$IV7RO12xKedv!WxbWQ@@&s=\\$YODefJT0\\$OtowspTGRWUQ@@](http://168.motc.gov.tw/News_Content.aspx?n=ykP$IV7RO12xKedv!WxbWQ@@&s=$YODefJT0$OtowspTGRWUQ@@)

侯俐安（2017），高齡駕駛今上路偏鄉最後一哩靠 DRTS。聯合新聞網。取自
<https://udn.com/news/story/7266/2559422>

黃婉婷（2017），高齡友善行無礙，以大台南公車系統為例。台灣老年學論壇，
33。取自 http://www.iog.ncku.edu.tw/files/archive/1386_97ee1f4c.pdf

本文感謝成大老年所陳麗光老師的指導。