

偏遠地區的交通問題

文／葉子久 台電聯合診所心臟內科醫師

內河航行權

民國32年（1943），中美中英率先簽定平等新約，停止了內河航行權。事實上，當時在最有市場利益的長江航線上，日本的日清輪船公司擁有總排水量25,678噸的船隻占全部洋輪的3成。英美所以同意放棄內河航行權，乃因為競爭不過日本，所以順水推舟策略退場，意圖拉攏國民政府，來阻止日本江輪版圖的擴大。

然而，根據吳思所著「血酬理論」，外國軍艦的內河航行權是應中國商人的需要而發揚光大的。1904年廈門一帶華商船籍已經開始主動去登記為外商所有，以避免貪官勒索。1915年四川軍閥內戰，江輪公司苦於被當地政府勒索。1918年萬縣軍頭扣船80餘隻勒索軍事保險費；還幸得英國砲艦護商介入，才得放船。

中國商人的船掛法國旗，還可以租用法國兵上船護衛，等於法國練兵來給中國用。這件事後來讓法國國內知道後輿論譁然，勒令禁止。

由此可知，內河航行權不是國民政府所擁有，而是由各段河域的軍閥所霸占。而外國人所以取得內河航行權，也非清朝或國府簽約而被授予。內河航行權，是因為砲艦開進來，誰都打不過比不過它快。因此外國人在中國輕鬆地取得了內河航行權。

奇特的行業

交通事業是個奇特的行業。它當然是往人多的地方發展。人口密集的通商口岸，車船貨物交寄，更是兵家必爭之地。交通事業又是個資本密集的行业。以美國為例，起先是跨洲鐵路，接著是巴拿馬運河，近年則發展為大型貨櫃輪及超級油輪。新興航業以便捷價廉，很快就併吞了舊船商的市場。

但是，在區域經濟上，傳統運輸工具還是占有重要地位。例如美國玉米帶農業區的農產品出口，主要倚靠駁船河運。近年溫室效應造成美國中區乾旱，各河水位下降，駁船吃水位被迫減少，造成穀物運費增加，也間接促成全世界糧價高漲。

大型交通投資只會去掠奪已經成熟的市場。台北市第一條捷運線木柵線，運量奇小，是個特例。當初台北市有兩大投資在木柵：萬芳土地重劃區及市立動物園。為了確保這兩個投資計畫的成功，必

須提供便捷的連外交通。於是發展出高架，無人操作的四節式小運量系統。

這個系統的建造很省錢。據說，為了省錢，捷運系統不經過木柵市區及政大學區而直接穿河開去動物園。這樣一來，木柵市區行駛的公車業者便得救了。同樣是捷運，南港土城線及淡水新店線，就大量搶走公車業的市場。高鐵營運也造成國內航空業及台鐵的營業損失。

要專攬包營

台灣偏遠地區的客運業，因為不堪賠累而紛紛減班停駛。但偏遠地區若包括有觀光價值的旅遊景點，就不會有減班停駛困擾。有觀光價值的旅遊景點，商人就會來跟地方政府洽談單一路權。例如台北指南宮客運，擁有單一路權，其他的客運車不能來營運。例如日本日光地區全包給東武鐵道公司。

筆者以為，客運路線就是要專攬包營，才能長久維持。觀光地區對於進入私人車輛加以收費，間接鼓勵大家搭乘大眾客運車輛進入。管制園區內，應設有類似小琉球環島小巴士，來做旅客服務。如此減少自用汽車進入，減少旅遊景點的交通負擔。

然而一旦牽涉營利，往往各路勢力，類似民初軍閥地痞來就近插花，無法無天，就是要分一杯羹。若是當地人士，對於外來投資交通事業的業主，獅子大開口，要求繳交巨額權利金，自然承攬意願降低。搞到最後沒賺頭，商人賠錢無法長久經營，沒有車可乘的當地百姓首受其害。

偏遠地區的交通，現在改由全民健保局來負責。此話怎講。各個地區的客運業不斷減班，地區病患沒有便利的交通工具讓他可以通車到地方城鎮來看診。醫院為了招攬病患，於是與大客車業者簽約，免費接送病患。行之有年之後，當地人有病沒病，都來搭乘免費接駁巴士，醫院也無法管制約束，睜隻眼閉隻眼。

醫院接駁車，成了台灣特有的地區交通制度。不過在健保持續虧損的景況下，這種慈善行為持續不了多久。偏遠地區的交通問題，還是需要企業家來專攬包營，並且要警力協助掃平地區惡勢力，有利可圖商人才會願意長久經營。要不就走向回頭路，開國際標把我們的內山行路權標出去，讓外國警力來執行公權力。