

鄉鎮公車族

——她們是誰？

社會資源分配之不公常常是沿著城鄉的界線發展的。而這不公平的分配往往造成弱勢者更形弱勢。

大都會區人口密集，交易熱絡，享受較大的稅源，因此可以提供合理的路線、班次、公車設備及服務，甚至連基本車資也比較低廉。

而且，由於乘客眾多，又多半具有中產意識，公車政策只要稍稍不合民意就會立即遭到抗拒和批評，經營自然也比較上軌道。

相較起來，臺灣省各地連接縣市與鄉鎮郊區的地方公車就沒有那麼好的條件了。它們不但幾乎年年漲車資，還經常威脅要取消路線，至於班次和服務，那就更不能和都會區相比了。

鄉鎮公車經營者的說法當然是利潤取向的：搭乘地方公車的乘客日漸減少，總不能叫公司虧本倒閉吧！

說得不錯，搭乘公車的乘客確實日漸減少，但是鄉鎮公車的乘客是有很特殊的弱勢屬性的。在地方公車日漸縮減的同時，有辦法的人已經買了自用小客車或摩托車，可以自由的來去了，那麼剩下來

必須仰賴公車的人又是誰呢？

是那些每天清晨把自家種的多餘蔬菜拿去市區零售市場口擺攤的農家婦女；是那些因家庭從事漁牧業，居住在偏遠鄉間的邊緣人口；還有一些老弱婦孺，家中雖然有別的交通工具，但是通常被一家之主的男性開去工作，甚至下班之後開去應酬找情婦。這些老弱婦孺若想享受一些基本的活動性，若想維持與外面世界的某些自主性聯繫，就非得倚靠大眾運輸不可。

這便形成鄉鎮公車特有的階級及性別特色：搭乘地方公車的人多是下階層的弱勢族群，尤其是女性居多。（而都會區的市公車上比較沒有明顯的階級或性別屬性，由於都會公車尚稱便利，除了下層人口外，中產階級也固定搭乘市公車。）

在臺灣社會劇烈兩極化的過程中，鄉鎮公車的弱勢階級和性別角色，再度提醒我們正視社會資源的分配問題。