

乡镇公车族

何春蕤

——她们是谁？

社会资源分配之不公常常是沿着城乡的界线发展的。而这不公平的分配往往造成弱势者更形弱势。

大都会区人口密集，交易热络，享受较大的税源，因此可以提供合理的路线、班次、公车设备及服务，甚至连基本车资也比较低廉。

而且，由于乘客众多，又多半具有中产意识，公车政策只要稍稍不合民意就会立即遭到抗拒和批评，经营自然也比较上轨道。

相较起来，台湾省各地连接县市与乡镇郊区的地方公车就没有那么好的条件了。它们不但几乎年年涨车资，还经常威胁要取消路线，至于班次和服务，那就更不能和都会区相比了。

乡镇公车经营者的说法当然是利润取向的：搭乘地方公车的乘客日渐减少，总不能叫公司亏本倒闭吧！

说得不错，搭乘公车的乘客确实日渐减少，但是乡镇公车的乘客是有很特殊的弱势属性的。在地方公车日渐缩减的同时，有办法的人已经买了自用小客车或摩托车，可以自由的去来了，那么剩下来

必须仰赖公车的人又是谁呢？

是那些每天清晨把自家种的多余蔬菜拿去市区零售市场口摆摊的农家妇女；是那些因家庭从事渔业，居住在偏远乡间的边缘人口；还有一些老弱妇孺，家中虽然有别的交通工具，但是通常被一家之主的男性开去工作，甚至下班之后开去应酬找情妇。这些老弱妇孺若想享受一些基本的活动性，若想维持与外面世界的某些自主性联系，就非得倚靠大众运输不可。

这便形成乡镇公车特有的阶级及性别特色：搭乘地方公车的人多是下阶层的弱势族群，尤其是女性居多。（而都会区的市公车上比较没有明显的阶级或性别属性，由于都会公车尚称便利，除了下层人口外，中产阶级也固定搭乘市公车。）

在台湾社会剧烈两极化的过程中，乡镇公车的弱势阶级和性别角色，再度提醒我们正视社会资源的分配问题。