

價量悖離的 高速公路收費政策

王連常福

七月一日起，高速公路每逢周末交通尖峰時間，即暫停收取過路費。這一政策其實是近年來連續放假日不收費政策的延長與擴張。

交通尖峰時間暫停過路費收取的理由，是因為過路費的收取會導致收費站擁塞，從而降低了高速公路行車效率。

此一理由有其事實根據，經常行走高速公路的人，都會覺得收費站是造成擁擠的一個重要原因。但絕非唯一的原因，因為最近連續假日不收費的經驗下，由於車輛過多，導致高速公路變成慢速公路的情況，也仍然是司空見慣，可見車輛過多才是造成高速公路行車效率低落的主要原因。

政府當局採用不收過路費政策來應付高速公路尖峰時間之擁塞，似乎解決了第一部份收費站造成擁塞的原因，但卻對第二個理由——車輛過多造成之擁塞，沒有疏解效果；相反的，有火上加油的可能。尤其是如果只訂每週六下午尖峰時間不收費的話，更可能吸引一些想省過路費錢的人，在此尖峰時間上路，則對高速公路之擁塞，反而產生反效果。

此種不收費政策，與經濟學以價制量的觀念剛好背道而馳。依照經濟學理論，尖峰時間疏解擁擠的最好方法應是提高該時段的收費，使得對高速公路的需求量降低，以達到改善高速公路行車的目的。

論者以為收費固然重要，但擁塞所造成的社會成本較之收費的收益來得更大，因此仍以不收費為較佳的策略。此種說法，初看似乎合理，但詳細解析，卻仍然陷於前述價量悖離的矛盾中，當不收費而造成更多車子進入高速公路時，社會的損失就不祇是不收費的那些過路費收入，因此而更加擁擠的社會成本也會增加。

通常一條路上，單位時間進入此路的車子數與該路的行車效率之間有一定的關係，此種關係是當車子進到此路的數量很少時，每輛車子均可任意馳騁，但此路的使用效率偏低；隨著車子進入數量的增加，每部車子的行駛速度必須放慢，但該路的使用效率卻會因而提高，但高到一定程度之後，由於車子數的增加過多，擁塞產生，則該路單位時間所能載送的旅客數反而會減少。因此，最好的方法，應是了解尖峰時間社會對該路的需求，從而訂定一個最適價格，使尖峰時間車數剛好是使該路的使用效率最高的情況，而不是不收費。

至於收費站造成擁塞的問題，則應針對問題解決問題。解決的方法其實也很多，譬如增加收費站的窗口，全省高速公路收費站才十個左右，擴大這些地方應不是太大的工程。或者採改善收費制度，例如尖峰時間一律不找零等方法均能有助於解決收費站阻礙行車的問題。而以不收費來做為解決方法，由上面分析，似乎可以了解為一種緣木求魚的方法，更不用談此種政策的不公平性了。

（作者為中興大學經濟系系主任）

