

嘍嘍共乘來了：偏鄉 Uber 部落頭目當運將 老少通載

【記者林宣佑、陳芷晴、郭又華綜合報導】



嘍嘍共乘以在地人服務在地人，減少司機與乘客間的隔閡，更貼近需求。陳芷晴/攝

號稱「偏鄉 uber」的「嘍嘍共乘」來了！司機馬國忠大笑說，部落耆老陳先妹曾在凌晨四五點跑到他家門口，「我一出門看到她坐在輪椅上，說『你要記得載我去看醫生喔』，嚇死我了！」

花蓮卓溪中平部落如同台灣許多偏鄉，沒有方便的大眾工具。馬國忠確認陳先妹繫好安全帶，一邊和她談笑，一邊在心裡盤點當天的行程：待會要載另一位長輩去教會，下午要接學生放學，晚上還有晚自習的考生要回家。每個人因不同活動產生通勤需求。

馬國忠的車在台九線上，不知不覺已拐了好幾個彎。台九線是台灣東部重要公路，中平部落是離該線最近的部落，但大型公車並不開進山裡。居民說，到了晚上，如果沒有搭到鄰居的便車，就得在這條彎曲的山路摸黑前進三公里，才能到達公車站牌。這

段步行卅分鐘的路程，幾乎阻斷了部落通往玉里鎮的一切資源，包括教育、醫療和其他日常。



嘍嘍共乘夜晚載著下課的學生，行駛在漆黑蜿蜒的小路。林宣佑/攝

由在地人當司機 解決居民通勤需求

現在，貼著醒目「嘍嘍共乘」磁鐵標示的小廂型車開進鄉里了。

「嘍嘍共乘」是由交通部科顧室針對偏鄉交通問題而研發的新計畫，委託鼎漢國際工程顧問股份有限公司營運，目前在台灣五處偏鄉服務，包含花蓮縣的卓溪鄉。住在中平部落的高中生李璇表示，家裡距離公車站牌遠，公車班次又少，如果沒有嘍嘍共乘，晚自習後回家就會非常麻煩。

嘍嘍共乘採用「需求反應式公共運輸服務（Demand Responsive Transit Service，DRTS）」的精神，從居民的需求出發，招攬當地居民化身司機，穿著橘色工作背心，開著自用車穿梭在山徑，解決公車體積太大無法進村、固定路線、班次缺乏彈性等問題。有交通需求的村民只要打電話、聯絡嘍嘍共乘的 Line 客服或掃描 QR Code 預約叫車，由該鄉的媒合中心幫忙找到共乘夥伴，並派單給司機，就完成叫車，如都市中的 Uber 一樣。

卓溪鄉現有交通工具	限制與居民反映問題	導致因素
公車 (大巴)	無法開進部落小路、九十分鐘一班、晚上七點即收班、車站牌據點位置遙遠	體積過大
社福巴士 (小巴)	缺乏彈性的時刻表 (一天兩班)	車班固定
計程車	價格昂貴、司機棄單	山路開車有困難
校車	無法開進部落小路，接送學生不方便	體積過大

卓溪鄉現有交通工具之現況。資料來源：採訪筆記；陳芷晴/製

「嘜嘜共乘」使用者包括固定時段預約乘客。星期五，五人座的「嘜嘜共乘」小客車沿著山坡行駛，轉了幾個大彎，越過山頭，終於開進落在山谷河岸邊的卓溪鄉山里部落。三位賽德克族的長輩坐上車，前往卓溪聚會所參加社區活動。開車的司機是部落頭目，以前就會幫忙載沒有自用車的村民到鎮上，偶爾意思意思收點油錢。久而久之，頭目或村長收錢載村民，成為了不成文的約定。

陳勁擔任花蓮縣卓溪鄉嘜嘜共乘的輔導員，負責人車媒合、與當地居民及司機溝通等第一線業務。他說，由於村長與頭目認識大部分的部落民眾，在各村落尋找嘜嘜司機時，會先問他們的意願。他們本來就會幫忙載村民，通常會答應。

嘜嘜共乘入駐前，居民需要特別口頭拜託村長、頭目或鄰居幫忙乘載，嘜嘜共乘司機也會有薪資及修車補助。現在村民只要提前預約，司機就會在指定時間抵達乘客的家門，接送他們去教會或鎮上醫院等日常活動場所。陳勁觀察，將在地原有的共乘文化，套上嘜嘜共乘系統，既省去口頭約定的人情壓力更免去熟人給錢時可能出現的尷尬。

生活所需都在市區 深山長輩車資破千

卓溪鄉崙山村離玉里鎮四十公里，單趟車程超過一小時，私人計程車的車資高達六到八百元。八十二歲的陳先妹每兩周要到玉里鎮上的臺北榮民總醫院分院回診，由於醫院座落在市鎮，距離過長，有時打電話叫計程車還會遭拒。沒車的崙山村民若想要就

醫、買菜或領錢，就得向左鄰右舍探聽是否剛好要下山，以求搭個便車。有些年紀更大或行動不便的長輩，會將提款卡和密碼託給信任的人，請對方代辦。

不少原住民長輩識字能力不佳，對中文不熟悉，常看不懂市區的公車資訊，或無法順利跟計程車司機溝通，自行出門十分不便。有了嘜嘜共乘之後，巷弄長照站站長會調查長輩需求，統一幫忙預約。長輩們下山不再需要四處詢問，也不用面臨語言不通的窘境，更能省去高昂的交通費。

統一手機預約 降低交通語言門檻

其實，嘜嘜共乘同樣有語言隔閡的問題。礙於嘜嘜共乘需要透過手機預約服務，導致長輩無法獨立操作預約系統，仰賴當地文化健康站和長照站人員幫忙預約。儘管如此，嘜嘜共乘與其他交通選項的不同，在於司機是乘客認識的在地人，若乘客有特別需求或疑問，可以在日常遇到時詢問。此外，它並未限制用途或時段，任何交通需求，都可以用單一管道解決。因此，長輩跟協助他們的人，只需學習嘜嘜共乘的運作，就能解決生活大部分「行」的需求。

清水部落文化健康站站長簡秀鈺表示，以往文健站工作人員需要自行接送長輩，現在則幫忙預約嘜嘜共乘。除了平時去文健站上課，長輩也會將自己的外出需求告訴他們，代為預約。有了嘜嘜共乘，長輩出門的意願提升了，文健站的出席學員，也從十位出頭到近二十位。

祖父母年紀老邁無法接送 孫子上下學靠嘜嘜共乘

中平部落離玉里鎮十公里遠，是李璇和奶奶的家。李璇過去常因學校活動和競賽練習到太晚，趕不上七點半的末班公車回家。奶奶已經年邁，無法接送孫女，只能看有沒有老師願意開車送學生回部落。雖然法令規定自用車未經申請不能營業載客，但李璇說，以前上下學會和部落其他學生一起乘坐鄰居的車，每人月付一千元的「油錢」；若有其他外出需求，還得到處拜託鄰居或認識的人幫忙。

位於玉里鎮，與卓溪鄉接壤的三民國中，約有二十位學童使用嘜嘜共乘服務上下學。三民國中老師巫念涵說，這些學生分別來自卓溪鄉山里部落、中興部落及中平部落。通往部落的山路狹窄，校車開不進去，學生通勤需要另尋他法。三民國中曾經出現國中生自行騎機車到校的案例。雖然學校祭出小過處分，仍無法從根本解決學生無人接送的問題。



三民國中的校車車體龐大，無法開進部落小路。陳芷晴/攝

現在有了「嘖嘖共乘」，學校統一為需要的學生申請，更能確保學生的安危和出席。司機早上會逐戶接學生上學，放學時會提前在校門口等候搭車的學生，點名完畢後一起送回家。車上同學來自不同部落，本互不相識。現在，早到車上的同學們會一起聊天、打電動等待同學到齊。回家途中，他們常在車內高唱，搖下車窗，沿路都可以聽到嘹亮的歌聲。有溫度的服務在地司機守望相助

嘖嘖共乘司機馬國忠說明，部落的壯年人口外移嚴重，許多人在外地工作，一年只回來一兩次，所以隔代教養的情形非常普遍。部落長輩因為年紀大了，不方便親自接送孫子，每到夏日，就會擔心孫子不上課，自己跑到溪邊戲水，發生危險。「還有一個阿嬤，早上她孫女還沒從家裡出來，就一直拜託我要等他孫女，很怕我開走。」

身為曾經出走，與子女鮮少見面的壯年人口，馬國忠非常了解這種心情。

有嘖嘖共乘司機幫忙點名、送到家門口，這些隔代家庭中的長輩終於可以鬆一口氣。馬國忠回憶，他曾在接送時，見到孩子被數輛看似有敵意的摩托車團團包圍，趕緊拉他上車。他在後視鏡中發現摩托車緊緊追來，立刻加速開進附近派出所，化解險境。

馬國忠也常跑醫院。他說，行動不便的獨居長輩，如果沒人載，往往不願看病。將他們載到醫院後，他也會下車攙扶長輩入院，因此常被誤認是照護員，甚至是家屬。當

被問到是否考慮兼職照護員，他大笑：「沒時間啦！不然我真的是在做照護員工作捏！」

太遠開不到 太擠坐不到 司機心裡苦



嘍嘍共乘司機馬國忠回憶開工初期，每月修車開支都要八、九千塊。陳芷晴攝

嘍嘍共乘在卓溪地區的服務範圍僅限於卓溪鄉部落到玉里鎮。雖然嘍嘍共乘進駐後，卓溪鄉的公共交通覆蓋率(公車站牌方圓 500 公尺內能服務到的住家)從六成提高到超過八成，解決了居民短程的交通問題，仍無法完全覆蓋他們的生活圈。

李璇學校參與建教合作的實習地點在瑞穗鄉的國際觀光飯店，距離她家約二十公里，不僅沒有任何公共運輸可以直達，也不在嘍嘍共乘的服務範圍內，只能委託朋友幫忙載。部落長輩若要到花蓮市區的大醫院就醫，嘍嘍共乘也只能接駁到轉乘點，無法直達市區，對於不懂中文字的部落長輩來說，在市區轉乘相當吃力。

嘍嘍共乘除了受限於服務距離，載客量也相當有限。崙山巷弄長照站站長杜元君說，許多長輩掛號的門診都在早上，必須七點從家裡出發。但同一時間崙山村唯二的司機正忙於接送學生，時間衝突下導致晨間去醫院回診的長輩們無法使用嘍嘍共乘。服務範圍和車次不足，揭露了嘍嘍共乘資源分配上的困境。

人少薪低修車貴 共乘經營挑戰大

按照各偏鄉服務人口與現有的在地資源，嘜嘜共乘在每鄉鎮運作期間的經費為一年八十至兩百萬新台幣。鼎漢公司副總經理周諺鴻表示，在兩年試營運嘜嘜共乘計畫期間，尚未遇到任何經費不足的狀況，這與地方前線人員的感受有所出入。由於嘜嘜共乘使用司機個人汽車，車況不盡相同。政府的補助額只包含每公里固定的燃料費、司機薪資、行車附支及定期保養費用。司機們紛紛表示困擾，因為超出的油資和車損維修都得由他們自行吸收。

嘜嘜共乘司機馬國忠僅有父親留下許久未開的老爺車，因此有一半的薪水花費在維修及保養汽車，有時未領到薪水前，還得要借錢加油。細數輪胎、燈罩、散熱片等維修紀錄，他又好氣又好笑的回憶：「第四個月載學生放學的時候，開到一半排氣管『咚』的一聲掉下來。再修就要翻臉了！」



車體上貼著嘜嘜共乘的磁鐵和貼紙，長期行駛山路導致車身沾滿泥巴。陳芷晴攝

從每天早上六點發車，到晚上八點接送學生們回家，馬國忠還會利用放學時段前，載參加教會活動的村里長輩。然而，他大部分在山裡行駛的開車路徑，上下坡密集，油耗比較大，一公里卻只賺取 17 元的薪資（花蓮計程車計價：起程 1 公里 100 元，續程每 230 公尺 5 元。），儘管他接再多的單，也領不到每月三萬元，養家相當吃力。礙於公司前線人力不足，陳勁一人身兼輔導員及媒合人員兩職，目前的工作除了每週固定與公司開會報告外，還要視察現場營運狀況、媒合人車、與司機保持聯繫，若鄉內舉

辦大型活動時，也要負責車輛調度。「根本忙不過來，放假也在工作，加班費還得事先申請。」

媒合與輔導工作性質不一，陳勁認為，一處偏鄉應由至少兩人分別擔任媒合人員或輔導員。若公司安排專職的媒合人員，就可以妥善分配工作，例如有人突然棄單，無法達到「共乘」時(規定需載有兩人或以上才能發車)，可將落單的人與其他單子合併，也不會出現一個人「忙不過來」，導致營運效率低的問題。

陳勁和馬國忠不約而同提到，台北總公司的人員對偏鄉現場狀況較陌生，辦公室的行政思維跟實際情形很不一樣。例如擬定補助車資時，沒有考慮到山區地形與一般馬路不同，補助無法概括實際花費的燃料費；每台車的車齡也不一樣，一些舊車輛需要更昂貴的保養，才能確保乘客安全及營運效率。

項目	類型	萬榮鄉		卓溪鄉
	延平鄉	長租車	自用車	
車輛及設備折舊	0	8	0	0
燃料費	3.75~5	3.75~5	3.75~5	3.75~5
司機薪資	10	10	10	10
行車附支	1.1	1.1	1.1	1.1
定期保養費用	1.5	0	1.5	1.5
業務費用	0~3	0~3	0~3	0~3
中心設備及管理費用	6.15	3.03	3.03	0.7
總計(元/公里)	22.5~26.75	25.88~30.13	18.38~23.63	17.05~21.3

嘜嘜共乘在各偏鄉的輔助車資統計表。

資料來源：鼎漢國際工程顧問股份有限公司提供；陳芷晴/製

偏鄉資源仍仰賴整合

嘜嘜共乘以交通需求為出發點，試圖解決偏鄉居民日常生活中，需應用到交通的所有需求。面對多元的需求面向及看似難以應付的開銷，逢甲大學運輸與物流學系教授蘇昭銘指出，當中原因未必是資源不足。他認為，當各部會、地方與中央政府、民間與官方的資源能有效率的整合、妥善利用當地資源，不只能提供更好的偏鄉交通服務，更能開發商機，自給持續經營。

蘇昭銘舉例，教育部只會補助偏鄉小學買校車的錢，維修、聘用司機等支出則由校方自行負擔；若在非上下學時段，校車可以應用在其他領域，例如幫忙運送農產品、接送長輩、作遊覽車營業，就能更有效率地使用此補助，且能開發額外財源。逢甲大學公共事務與社會創新研究所教授侯勝宗也強調，偏鄉交通要搭配地方創生發展，「讓遊客進來偏鄉，或是把產品推銷出去。」當人流和物流進出偏鄉，當地交通產業化，便能創造商業利益，以利潤補貼在地的弱勢族群。

「補助很多，卻沒辦法善用，這就是三個和尚沒水喝的問題。」侯勝宗舉例，衛服部有長照交通的補貼、教育部有偏鄉兒童就學補貼、原民會有原住民文健站的補貼，三項預算各自單獨使用，輔助自然會出現不夠的問題。他表示，應該以地方生活圈做為考量出發點，重新分配資源。

偏鄉交通需彈性 嘜嘜共乘如何啟發後續政策

交通部科顧室簡任技正劉建邦說，嘜嘜共乘計畫目的在於研究偏鄉交通服務如何更有效率，為後續推動交通政策發展提供參考。蘇昭銘認為，嘜嘜共乘最成功的地方是「用在地人服務在地人」：司機和乘客沒有語言的隔閡，不僅了解當地交通狀況，若固定搭乘的乘客沒有預約，司機也會主動去了解狀況，關心每一位乘客。

為增加偏鄉交通政策的彈性，交通部在 2020 年 11 月 27 日公告修法（汽車運輸業管理規則第四十四條修正，公告徵求市區汽車客運業、計程車客運業經營外，無業者有意願時，將輔導現行當地嘜嘜共乘營運單位之社會團體或個人，成立市區汽車客運業。），在沒有運輸業者願意進駐的偏鄉，地方政府可以輔導社會團體或個人申請加入客運業。蘇昭銘說明，這是中央下放權限，讓地方政府制定符合民情的規定。

對此，侯勝宗認為，在中央法規鬆綁的同時，「自己的家鄉自己服務」的意識也要提升。

由中央出資、管理的嘜嘜共乘只是實驗性計畫，無法長久運作，計畫結束後，偏鄉交通問題依然存在。他指出，偏鄉交通問題必須從地方結構著手，由當地人或瞭解地方生活樣貌的社會團體經營，政府及學界則提供專業領域的輔導與規劃。

「創新永遠來自邊陲。」他認為，在地發跡的經營者，最懂當地民情，並能長期在地扎根。不受固有交通政策影響，以當地生活模式思考，才是通往偏鄉便利生活圈願景，最佳的路。