

112年青年好政系列-Let's Talk 議題結論報告

團隊名稱：作伙來共乘

討論議題：減碳有你我，作伙來共乘

辦理時間：112年7月15日（星期六）

辦理地點：IGU 空間(台北市承德路一段46號301會議室)

備註：

1. 討論過程中「現況問題」、「結論或建議」可能有不同部分意見，請視討論結果以適當方式呈現。
2. 如內文重點較多，建議可分點呈現。

一、現況或問題

(一) 共乘制度效益

1、共乘服務的外部效益

在和認識與不認識的人一起使用共乘的服務，除了能夠解決一般民眾家中沒有私人交通運具、居住地的大眾交通運輸不便利，大眾運輸點對點無法抵達等問題例如就醫需求、親友聚餐、返鄉探親等，藉此能滿足大家在日常移動時的需求並分攤乘車成本，除此之外，與不認識的人一起共乘，也能認識到與自己生活圈以外的新朋友，透過共乘的交通方式能夠增加車輛的使用率並減少在大規模返鄉時的塞車潮。

(二) 共乘服務的現況與挑戰

1、乘客對於共乘平台個資及個人隱私的憂慮

共乘的交通方式雖然帶來了許多便利，讓人願意搭乘和嘗試，但也有一部份人還在觀望，大多是因為共乘的安全性不足，例如：使用 APP 時個資外洩的疑慮、駕駛及乘客的個人資料真實性及可信度的疑慮、在搭乘時因為無法完全信任陌生駕駛會擔心共乘的安全問題及事故意外的肇事責任歸屬、意外的肇事責任歸屬、共乘共乘費用均分時難以拒絕駕駛額外多收費造成費用均分時難以拒絕駕駛額外多收費造成的爭議等，以上原因都造成了部分民眾不願意使用共乘的爭議等，以上原因都造成了部分民眾不願意使用共乘，以致共乘服務的使用率偏低。

2、乘車衛生問題

因為共乘是由一群素未謀面的陌生人組成，由於不清楚車上成員的衛生習慣、個人

附件4

疾病等私人隱私範疇的事項，因此容易讓乘客及駕駛皆有可能會有衛生方面及個人衛生問題方面的隱憂。除此之外，車內整潔的維護亦需一定的成本支出，再者，會有是否可能會與酒醉者或個人衛生習慣較不同的乘客共乘一部車的疑慮，以上皆為可能在乘車時會遇到的衛生問題。

3、共乘平台知名度低、使用率不高

因為共乘相關服務僅限於某些特定的社交平台，雖然地方政府曾有推動相關共乘網站，但卻因未積極推廣該平台導致平台逐漸荒廢，因此該平台並未被大眾廣泛熟知並使用。且共乘制度的相關措施，例如乘客險、獎勵措施等相關補助制度還未完善，因此一般民眾還是傾向於使用相關政策較完善且其相應的福利機制較好的大眾交通運輸或是私人用車。

4、共乘服務的定價問題

共乘服務的相應機制並未完善，且在訂價方面並沒有統一的公定價格，更因無專責部門負責訂定共乘相關的規範，進而格，更因無專責部門負責訂定共乘相關的規範，進而無法無法產生相應的產生相應的法規及定型化契約，因此容易讓乘客及法規及定型化契約，因此容易讓乘客及駕駛駕駛雙方在定價雙方在定價、收費及使用、收費及使用共乘的安全性產生更大的疑慮。共乘的安全性產生更大的疑慮。

5、共乘安全性不足

因為乘客及駕駛雙方的資訊並未完全透明揭露，且無相應的駕駛、乘客的個人資訊認證，或是資訊可能會造假不實，因此會造成雙方的信任度不足、沒有互信基礎。

6、駕駛端誘因不足

車輛需要定期的保養、收取稅金及強制險費用和其他額外保險、車輛折舊等成本費用，但共乘服務只收取車資與高速公路通行費，對於擁有一台車的車主來說多載乘客並沒有減少費用反而增加車子耗損負擔，而為了繞路載送乘客亦增加金錢及時間成本。

7、使用共乘的必要性不高

因為現行的大眾運輸系統發達，在轉乘工具方面的交通銜接也算完善，且大多數大眾運輸系統會搭配有中央政府或是地方政府所提供的搭乘福利或是補助，更能促使民眾搭乘，再者，現今多數民眾擁有私人用車，相較之下，共乘服務顯得較無明確誘因促使民眾使用，因此導致共乘服務的使用率較低。

8、運具使用習慣不一

共乘服務需與不認識的人長時間搭乘，不了解司機端及乘客端的習慣，是否會有不喜歡的搭訕聊天及在車上想如廁時怕造成困擾不敢向車主反映，反而導致了共乘造

成更多不便。

9、多元族群無法使用共乘

多元族群在乘車方面需要考慮更多安全性方面及上下車的問題，且共乘的車輛不一定能落實完全無障礙，且相應的安全措施亦未被完整規範因此多元族群如有共乘的需求將會更難被滿足例如身心障礙者、偏鄉居民及老弱婦孺等。

二、結論或建議

(一) 建置完善個資管理機制

1、適當揭露乘客及駕駛的資訊

透過用戶的實名註冊政策、路程公開、司機及乘客地資訊透明化及部分資訊揭露等措施，降低民眾對於使用共乘服務所產生的個資安全、個人隱私性不足的疑慮，例如在乘車時能在顯眼處或上車時有清楚的標誌標示，確保司機及乘客的關係都已被平台認證，司機提供服務，而乘客也能評斷並安全的使用，以提升共乘服務的使用率。

2、評價機制

透過共乘平台所建立的司機及乘客的評價機制、司機的獎懲機制(例：檢舉扣點)、表揚計分機制、制定平台安全規範、並由相關部會跨部會合作，除了落實在共乘資訊方面的普及及資料審核機制(乘客、駕駛)之外，亦可針對共乘安全性層面相關的議題對民眾做知識普及教育。除此之外，亦可設立乘車資訊及性別專車等服務，並結合警政APP、貼補第三人責任險、設立第三人仲裁等措施，提高共乘服務的安全性及使用率。

3、建置語音監控設備

可以在共乘的車輛加裝錄音設備，概念像是飛機上的黑盒子，能夠及時了解車上狀況，如有發生緊急狀況能透過與上述的警政APP合作，及時處理共乘過程中的突發狀況，除了能在共乘過程發生爭執意外時及時處理糾紛，也能透過此設備調查釐清責任歸屬。

(二) 強化共乘資訊，進行相關宣導

1、進行相關宣導

透過政府及媒體網紅、KOL的實際體驗並分享經驗、短影片達到共乘資訊曝光的目的，並結合地方在地資源，經由鄰里實體宣傳，例如里長廣播將共乘資訊傳達給里民、社區佈告欄及廣告牆等等，除此之外，能夠利用政府的跨部門合作，例如結合觀光局推廣主題式共乘(例：環島主題共乘、招財專車共乘)、或與旅行社合作(以

附件4

旅行日記之方式)或是與大型活動的主辦單位合作，透過事前的表單調查等相關的政策及異業合作等模式，提升共乘的使用率。透過提供轉乘服務的銜接，可以提升便利性，並增加媒合率，藉此提升共乘服務的使用率。在大眾運輸較不發達的地區，亦可增加特定路線及偏鄉路線的共乘車次，以利成行機率提升。

(三) 強化共乘誘因，增加使用率

1. 強化共乘誘因

建立願意提供共乘服務的誘因，針對乘客端可以利用提供免費體驗服務、乘車折扣、搭乘點數累積機制、搭乘里程回饋制度、與親友推薦分享獲得搭乘折扣優惠及虛實整合實名登記制的共乘卡、搭乘兌換好禮等優惠措施，替乘客營造出少花錢即是賺到的心態，以刺激民眾使用共乘服務的意願，例如：宜蘭至台北曾經提供過共乘專用的停車場，將車位提供在路邊或空曠處但不佔用大家使用停車位之權利並確保能有穩定共乘的數量，除此之外，亦可從推廣教育至法規層面，優化共乘服務的相關的政策規定，以提升民眾使用共乘服務的意願。

2. 針對司機端

針對司機端可以提供稅務減免、乘客險補貼、滿足多元族群需求的表揚機制(例：免費道路救援、油價優惠)、載客時數累積轉免費搭乘、補助相關車輛耗材費及保養費的機制等措施，滿足駕駛端與乘客端雙方的需求，以提升共乘服務的使用率。

3. 標準化收費

可參照客運及計程車收費機制收費，根據里程數及汽油中位數的油價訂定標準化價格，如有外在因素變動造成油價飆漲或過路費價格的變動，也能夠公開透明的提供使用者查詢，由乘客自行評估。除此之外亦可推動時間段收費，區別出尖峰、離峰時段，針對尖峰時間提供搭乘優惠，針對離峰時段提高收費價格。

4. 整合性平台

因為目前共乘平台分散在各縣市，且有些客群需求量較多的族群會有二到三個類似的共乘平台，提供共乘司機也分散在各個車隊和平台，因此，可以由政府端建置官方共乘 APP，並透過 APP 內建訂閱、通知的功能，將共乘相關資訊推播給使用者(乘客)，進而達到提升共乘使用率的目的；作為一個共乘的整合性平台，從中媒合需求端及供給端，以利提升共乘成行，或是與 Line 社群或 FB 共乘台灣的社團合作，在多數人使用的社交軟體中能有個提供進入共乘預約服務的入口確保供給端穩定輸出，讓有需求者能夠更方便地找到共乘服務。

5. 提高共乘成行機率

透過確立成行的時限，並搭配預付訂金機制，並加強宣導共乘平台的安全資訊及

附件4

使用規範相關的條款，防止在共乘媒合的過程中有無法成行的風險。

6. 完善大眾運輸路網

利用共乘服務可以滿足有共同目的地乘客的需求，亦能補足大眾運輸點到點之間之間不足的缺口，例如從火車站到機場的中間路途缺乏相應可以搭乘的大眾運輸，但乘客皆有此需求，此時共乘即能發揮其最大優勢，相同目的地乘客的需求皆可被滿足，更能有效降低整體的碳排量。