

RDEC-RES-099-032 (政策建議書)

計程車人車管理制度之研究

行政院研究發展考核委員會編印

中華民國 99 年 9 月

(本報告內容及建議，純屬研究小組意見，不代表本會意見)

RDEC-RES-099-032 (政策建議書)

計程車人車管理制度之研究

受委託單位：台灣先進交通運輸科技與管理協會

研究主持人：洪博士鈞澤

協同主持人：周副教授文生

研 究 員：吳奇軒、沈大維、陳維隆、王冠堯

行政院研究發展考核委員會編印

中華民國 99 年 9 月

(本報告內容及建議，純屬研究小組意見，不代表本會意見)

目次

表次	III
圖次	V
提要	VII
第一章 緒論.....	1
第一節 研究背景.....	1
第二節 研究重點.....	3
第三節 研究方法.....	3
第四節 研究流程.....	3
第二章 文獻回顧暨國外案例分析.....	5
第一節 文獻回顧.....	5
第二節 新加坡.....	11
第三節 香港.....	15
第四節 愛爾蘭.....	17
第五節 紐約.....	19
第六節 東京.....	21
第七節 國外案例評析.....	25
第三章 人車管理現況及課題分析.....	31
第一節 人車分治對民眾帶來的不便.....	31
第二節 人車分治歷史沿革.....	35

計程車人車管理制度之研究

第三節 人車分治衍生問題.....	41
第四節 人車管理制度優劣比較.....	43
第四章 政策調整方案研擬	45
第一節 加強現有管理之不足.....	45
第二節 短期方案：權責回歸交通部，相關事務統一委外辦理（1~2年）	49
第三節 中長期方案：成立計程車管理專責單位（3~5年）	52
第五章 結論與建議.....	57
第一節 結論.....	57
第二節 立即可行建議.....	59
第三節 中長期建議.....	64
參考書目	67

表次

表 2-1 歷年計程車牌照管制政策	6
表 2-2 新加坡擁車證分類	12
表 2-3 各國管理單位與營運現況比較表	25
表 3-1 計程車管理單位職能分工法源彙整表	31
表 3-2 道路交通管理處罰條例第 36 條立法沿革彙整表	35
表 3-3 計程車人車管理合一與分治制度比較	43
表 4-1 計程車人車管理業務職掌現況表	45
表 5-1 目前重疊營業區域與封閉式共同營業區的優缺點比較表 ...	62
表 5-2 立即可行建議事項分工表	63
表 5-3 中長期建議事項分工表	65

計程車人車管理制度之研究

圖次

圖 1-1 計程車管理單位	2
圖 1-2 工作流程圖	4
圖 2-1 新加坡駕駛申請執業登記證流程圖	14
圖 3-1 執業登記證申請流程	32
圖 3-2 執業登記證年度查驗流程	34
圖 4-1 落實與加強計程車現有管理	48
圖 4-2 計程車業務統一授權委辦	51
圖 4-3 計程車專責單位業務職掌圖	53
圖 4-4 計程車產業管理單位統一事權後之關係示意	55

計程車人車管理制度之研究

提要

關鍵字：計程車、人車管理、公共運輸政策、改善策略

一、研究緣起

涉及計程車管理業務機關眾多，地方交通主管機關負責擬定計程車管理政策，全國一致性之政策則屬交通部；計程車駕駛人管理權責在地方屬交通警察(大)隊管轄，在中央則屬內政部警政署；計程車車輛、牌照管理權責在直轄市屬監理處，於非直轄市地區則屬公路總局監理所(站)管轄。

由上述內容得知，交通部為計程車客運業管理之主管機關，內政部警政署則負責計程車駕駛人執業登記證之登記、換發相關事宜。現行計程車管理採「人」、「車」分治，即計程車駕駛人由警察機關管理，辦理執業登記證、年度查驗以及三年換發等事宜；其牌照核發、年度驗車、職業駕照審驗以及營運管理相關事宜則由公路監理機關負責，因此產生管理不易銜接的問題，又似不符簡政便民原則。

惟有關計程車駕駛人向警察機關辦理執業登記規定一節，其目的係考量計程車駕駛人與乘客在同一密閉空間內，駕駛人可控制乘客之人身安全，駕駛人工作與社會治安具有密切關聯性，且目前個人犯罪紀錄涉及個人隱私，僅能由警察治安單位查核，具有防制治安之考量。綜合上述總總，計程車管理應採取人車一元化管理或人車分治制度，實值得進一步研究評估。

二、研究方法及流程

本計畫擬以次級資料之收集與分析為主，輔以兩場專家學者焦點團體座談，據以提出計程車人車管理制度之政策建議，供決策者酌參。

第一階段之工作項目包括 A.國內外相關文獻資料蒐集與評述、B.計程車人車管理現況分析與課題探討、C.專家學者座談會[1]。第二階段工作項目包

括 D.政策調整方案研擬、E.政策調整方案評估、F.專家學者座談會[2]、G.政策調整方向建議及具體建議研議，並提送政策建議書初稿。

三、重要發現

經本研究整理發現，現今我國計程車人車分治制度下存在下述問題：

- (一) 監理機關與警察機關資料庫資訊連結不足。目前駕駛執業登記證之有效性確認缺乏動態查詢與即時更新的機制。
- (二) 負責辦理執業登記證之警察機關管轄區域與計程車共同營業區畫分方式不同，以致產生考試內容與實際營業情形不同步。
- (三) 現行計程車執業登記證係交由警察機關管理，執業登記證之取得與否僅由民眾是否曾犯部份重大刑案進行資格審驗，此證已變相淪為良民證，僅能消極避免素行紀錄惡劣司機進行執業，但對其他不具專業技能或其他潛在不適任計程車駕駛人皆無從管理。又相關之駕駛教育訓練目前亦交由警察機關辦理，以致流於形式，無法真正提升駕駛人素質。
- (四) 整理國外案例得知各國計程車業務均由「專責單位」負責辦理，其專責單位可分為兩類，一類是政府部門，另一類則採法人組織運作。另從國外案例得知幾個趨勢，第一是各國均朝向人車管理一元化，第二是各國大多有計程車總量管制(駕駛人管制或牌照管制)，第三則是各國均逐步建構智慧化管理設備。
- (五) 針對計程車駕駛治安疑慮部份，多數國家採駕駛人資格制，亦即倘若駕駛違反某些重大罪行即不可執業，部份國家如香港與新加坡採審核制，即申請人在計程車執業登記證申請表內自己填註有無犯罪紀錄，並由相關業務承辦人進行審核。部份國家如日本、紐約雖未於駕駛執業登記時強制要求提供過去素行紀錄，但亦有相關法規避免駕駛犯罪後仍可擔任計程車司機。愛爾蘭除進行駕駛人需備妥相關資料至警政單位申請的消極管控外，亦透過裝設 IC 智慧卡加強對

計程車駕駛的積極管控。英國執業審核最為嚴格，申請人除需自行至刑事紀錄局申請「加強揭露刑事紀錄」，並由英國倫敦公運處 (Public Carriage Office, PCO) 進行審核並檢驗駕駛執照，確認有無交通違規紀錄。

- (六) 交通部門認為個人犯罪紀錄屬人權保密資料，駕駛欲申領執業登記需至警察單位進行查詢審核，但實務上許多行業(如保母、保全、銀行…)皆是由受雇者自行申請警察記錄證明書，建議計程車駕駛申辦執業登記證時亦可仿照此模式，將警察記錄證明書變成報名必備文件之一，由欲執業者自行申請相關素行紀錄，即可免除所謂法律授權疑慮。

四、主要建議事項

分析國外案例得知，各國對計程車的管理方式皆採「人車合一」的方式進行管理，並由「專責單位」負責辦理，其專責單位或為政府部門或為法人組織。其主要原因在於計程車產業相當複雜，完整的計程車產業管理，應包含牌照與駕照的發放及管控、車輛安全檢查、劃分營業區域、駕駛教育訓練、執法與交通裁罰等。本研究彙整兩次專家學者座談會與國外案例結果，認為未來應明確進行人車管理一元化，並採行計程車總量管制(駕駛人管制或牌照管制)，建構智慧化管理設備以利政府部門監管。欲達成人車管理一元化，短期內或可透過行政程序整合交通、警政部門，但現行計程車產業存在有許多問題，人車一元化管理僅能處理部份問題，後續若欲推動產業改革，仍存在部份推動困難，故本研究提出短、中、長期建議逐步推動，期能畢其功於一役解決計程車產業問題。

(一) 短期建議：加強現有管理不足

1. 落實駕駛在職訓練(主辦機關：內政部警政署，協辦機關：交通部)
依計程車駕駛人執業登記管理辦法第五條及第十四條雖規定配合換發「執業登記證」作業時程實施在職講習，惟目前各地實際在職講習作法僅有收費規定，有關實施方式、課程時數、教材內容、師資、

計程車人車管理制度之研究

等均未建立制度，應儘速規劃並落實執行。

2. 駕駛資格審驗落實(主辦機關：內政部警政署、交通部)

警政機關與公路機關的資訊系統不相連結，導致駕駛執業資格審驗不落實。如駕駛人職業駕照註銷後，仍可續持該駕照至警察機關辦理年度查驗。交通部門與警政主管機關應會同協商資訊系統之統合與分享，上開問題僅為技術層面問題，應儘速執行。

3. 落實牌照總量管制(主辦機關：交通部)

現行牌照管制制度具有下列四種問題。(1)車牌管制措施未能反映需求。(2)營業區域重疊導致分區管理失敗。(3)車輛汰舊換新替補年限過長(4)實質空車額之存在導致牌照管制失靈。交通主管單位應儘速就這些問題提出改善方案，落實車牌總量管制。

4. 駕駛人以外之從業人員管制(主辦機關：交通部)

目前國內車隊如臺灣大車隊等，不受公路法、汽車運輸業管理規範。交通部門應儘速修法將計程車派遣車隊納入規範，並制定車隊與隊員管理及責任合約、訂定乘車定型化契約等，以健全計程車產業環境及保障消費者安全。

5. 工時與勞動管理條件之管理(主辦機關：交通部，協辦機關：行政院勞委會)

台北地區駕駛的每日工作時間約為 12.54 個小時，已遠超過勞委會法定的工時，可能造成危安因素。另目前多數駕駛為私人經營，並無勞工福利之保障；本研究建議，由交通部會同勞委會制定規範，並針對計程車司機進行工時稽查，保障司機應有之勞動福利。

(二) 中期建議：權責回歸交通部，相關事務統一委外辦理（1~2 年）

1. 執業登記管考權責應回歸交通部門(主辦機關：內政部警政署、交通部)

目前計程車駕駛至監理機關考取職業駕照，而車輛、車籍部份亦由

監理機關管理，警政機關在此中僅扮演審驗駕駛人素行資格，並核發駕駛人執業登記證之角色。若欲由交通公路機關承接計程車駕駛人之管理，未來在技術上應無困難。

2. 登記證辦理、駕駛人職前、在職教育訓練等業務統一委外(主辦機關：交通部，協辦機關：教育部、內政部)

目前計程車駕駛人執業登記管理辦法第 5 條明文規定：「汽車駕駛測驗與執業前講習及在職講習區域之劃分，由內政部警政署定之。」但駕駛營業區域系由交通主管機關進行劃分，與警政機關所做的講習區域不盡相同，導致考試內容與執業情形不同步。本研究建議未來可考慮以公私立大專院校、機關及計程車相關公工會團體或其他民間團體組織協助辦理相關業務，設計、規劃符合計程車駕駛實際需要之訓練課程。

(三) 長期建議：成立計程車管理專責單位 (3~5 年)

1. 成立一個計程車管理專責單位，掌管所有計程車相關業務(主辦機關：交通部，協辦機關：行政院研考會)

目前國內計程車管理權責單位複雜，不但增添許多管理困難，也較難提出具前瞻性、持續性的交通管理作為。故應成立一個計程車管理專責單位，進行計程車總量管制及建立良好制度，將可以有效解決計程車產業資訊不對稱，消彌司機惡性競爭，提升計程車運能效率。

2. 建議初期經費由政府提撥，待計程車駕駛生計獲得改善，產業獲利，政府則可以透過稅金提撥「計程車產業發展基金」，健全計程車產業和提供計程車司機各項福利措施(主辦機關：交通部，協辦機關：行政院主計處)

計程車人車管理制度之研究

第一章 緒論

第一節 研究背景

計程車駕駛人執業登記管理，原依據道路交通管理處罰條例第 36 條第 1 項規定：「營業小客車駕駛人，未向公路主管機關委託之警察機關辦理執業登記，領取登記證，即行執業；或所有人僱用未辦理執業登記之汽車駕駛人駕車者，各處 500 元以上 1200 元以下罰鍰」。民國 64 年 7 月法律明文規定係由交通部委託警察機關管理。

民國 78 年交通部、內政部及法務部會銜，以道路交通管理處罰條例於民國 57 年公布施行，雖曾 4 度修正，爰針對當前實際狀況，擬據該條例部分條文修正草案，核轉立法院審議，經提民國 78 年 11 月 23 日行政院第 2157 次會議決議：「通過，送立法院審議」。行政院即於民國 78 年 12 月 1 日以臺 78 交字第 30181 號函請立法院審議道路交通管理處罰條例部分條文修正草案，道路交通管理處罰條例第 36 條第 1 項修正說明理由，以現行「營業小客車駕駛人執業登記管理辦法」，已明定營業小客車執業登記證係向警察機關辦理申請，非為公路主管機關委託。

而本修正案送立法院後將近 10 年期間並未修法，直至民國 85 年發生彭婉如被計程車載走失蹤，產生計程車駕駛之管理問題，而當時時空背景為警察機關管理前科、素行紀錄，因而在民國 86 年 1 月 22 日修正公布道路交通管理處罰條例第 36 條第 1 項：「計程車駕駛人，未向警察機關辦理執業登記，領取執業登記證，即行執業者，處新臺幣 1500 元以上 3600 元以下罰鍰」。即將計程車駕駛人執業登記證管理部分改由警察機關主辦。

另外，有關計程車車輛管理、職業駕駛執照審驗等業務，是由各地區監理所(直轄市監理處)負責。縣市交通主管機關則扮演擬定地方計程車管理政策的機構，負責與監理機關及警察機關等相關單位進行溝通協調，而兩年檢討一次之計程車費率則由計程車公(工)會提案送交縣市交通主管機關，再由費率審議委員會審議。經濟部標準檢驗局負責計程車收費表之檢定與檢查，計費表之檢查則配合職業駕駛執照審驗時辦理。縣市政府社會局則負責監督輔導計程車合作社財務以及社務狀況。涉及計程車管理業務機關眾多，各機

計程車人車管理制度之研究

關職掌業務如圖 1-1 所示。基本的概念為地方交通主管機關擬定計程車管理政策，全國一致性之政策屬交通部；計程車駕駛人管理權責在地方屬交通警察(大)隊管轄，在中央屬內政部警政署；車輛、牌照管理權責在直轄市屬監理處或公共運輸處，非直轄市地區則屬交通部公路總局監理所(站)管轄。

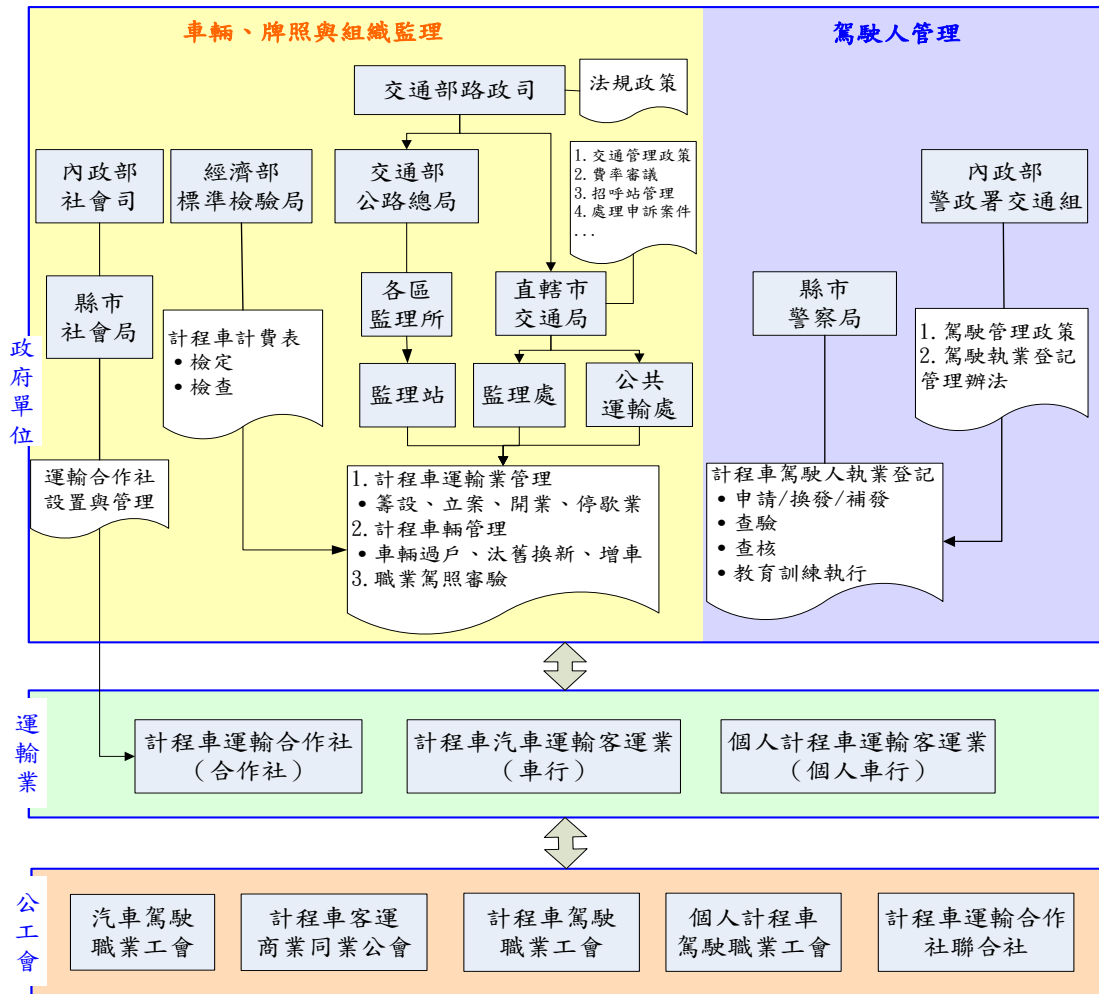


圖 1-1 計程車管理單位

交通部為計程車客運業管理之主管機關，內政部警政署則負責計程車駕駛人執業登記證之登記、換發相關事宜，現行計程車管理採「人」、「車」分治，即計程車駕駛人執業登記證由警察機關管理，其牌照核發、營運管理則由公路監理機關負責，因此產生管理不易銜接的問題；另計程車駕駛人係

向公路監理機關申領計程車牌照、年度驗車與職業駕照審驗，而辦理執業登記年度查驗則向警察機關，又似不符簡政便民原則。惟有關計程車駕駛人向警察機關辦理執業登記規定一節，其目的係考量計程車駕駛人與乘客在同一密閉空間內，駕駛人可控制乘客之人身安全，駕駛人工作與社會治安具有密切關聯性，且目前個人犯罪紀錄涉及個人隱私，僅能由警察治安單位查核，具有防制治安之考量。計程車管理應採人車一元化管理或人車分治制度，實值得進一步研究評估。

第二節 研究重點

茲就現行人車分治管理制度所衍生之問題，整理得本研究重點如下：

- 一、探討我國計程車人車管理政策執行情形及問題。
- 二、蒐集其他國家計程車人車管理政策與發展經驗。
- 三、研提我國計程車人車管理政策方向及具體建議。

第三節 研究方法

由於研究時間的限制(僅三個月)，本計畫主要係以次級資料之收集與分析為主，輔以二場專家學者焦點團體座談，據以提出計程車人車管理制度之政策建議，供決策者酌參。

第四節 研究流程

根據委託之工作內容，本計畫規劃 10 大工作項目(A~I)，工作期間為 90 天。第一階段之 30 天預計完成工作項目 A.國內外相關文獻資料蒐集與評述、B.計程車人車管理現況分析與課題探討、C.專家學者座談會[1]。第二階段 45 天預計執行之工作項目包括 D.政策調整方案研擬、E.政策調整方案評估、F.政策調整方向建議及具體建議研議、G.專家學者座談會[2]，並提送政策建議書初稿。經甲方審查後，於 15 天內提送修正政策建議書。

本案已於 6 月 7 日與 7 月 15 日分別辦理二場專家學者座談會，會中邀集產、官、學界專家，集合各界之意見，探討計程車人車管理制度現況課題，以及政策調整方向等議題，增加本案成果之周全性及可行性。本研究邀請計

計程車人車管理制度之研究

程車工會、車行、計程車駕駛人等利害關係人，並邀集相關主管機關及專家學者，共同探討人車管理制度之課題，作為建立政策調整方案之基礎，透過第一場專家學者座談會已釐清現行計程車管理制度之缺失。而第二場專家學者座談會則邀請警政署、路政司以及公路總局等官方機構，針對第一場專家學者座談會所歸納而得的各方意見進行討論，並針對本研究所提出具體之政策調整建議是否具體可行進行研討。本案之研究流程如圖 1-2 所示。

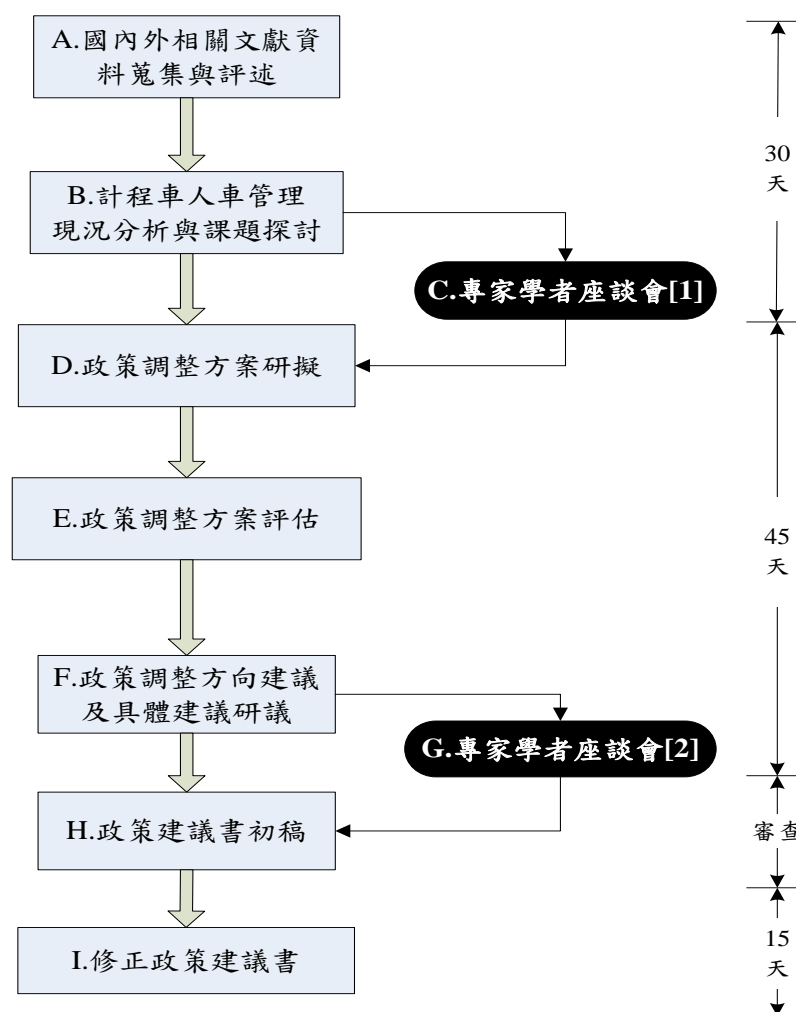


圖 1-2 工作流程圖

第二章 文獻回顧暨國外案例分析

為瞭解國外現行人車管理方式，本研究蒐集整理國內文獻及五個國外案例，包含香港、新加坡、愛爾蘭、紐約及東京。整理國外案例得知各國計程車業務均由「專責單位」負責辦理，其專責單位可分為兩類，一類是政府部門，另一類則採法人組織運作。另從國外案例得知幾個趨勢，第一是各國均朝向人車管理一元化，第二是各國均有計程車總量管制，第三則是各國均逐步建構智慧化管理設備。本章提供國外先進國家管理計程車的案例作為國內參考。

第一節 文獻回顧

一、牌照管理現況

我國計程車運輸業最初稱為小客車出租業，以小客車在核定區域內出租載客營業。於西元 1984 年 1 月 23 日依公路法第三十四條修正更名為計程車客運業。臺灣光復之初，小客車出租業僅有 8 家，當時政府對於此類小客車之經營在數量上並無限制。由於其經營家數隨社會的需求而逐漸增加，至西元 1947 年底時，已增至 35 家，共有小客車 215 輛。西元 1951 年初，政府為限制此一數量，以人口數作為置車標準，當時規定省轄市每五千人置車一輛，其他縣市鄉鎮，按每一萬人置車一輛，後因不符合需要，於西元 1954 年 10 月及西元 1957 年 11 月曾兩度放寬置車標準。但由於臺灣經濟發展甚速，按人口比例置車之標準仍難適應當時社會之需要，且為配合發展觀光事業，公路局乃於西元 1958 年 1 月邀請有關機關會商決定在臺北市（包括陽明山管理局）組設規模較大之汽車公司 3 家，共置車 130 輛，並限用裝置自動計費器之小型車，專供巡迴營業，對於改善當時都市交通，成效良好。茲將歷年計程車牌照管理政策整理如表 2-1。

表 2- 1 歷年計程車牌照管制政策

時間	相關法規	說明
1951	行政命令	開始有規定依人口數量作為發放牌照數量之標準 -省轄市 每 5,000 人可發放牌照一張 -縣鄉鎮每 10,000 人發放牌照一張
1960	行政命令	1.將「以人口配置車輛數」之標準廢止 2.改為業者依照汽車運輸業管理規則申請 經核准即可營運，導致後來計程車大量發展。 3.因為社會經濟繁榮 原先配置的標準以不敷所需
1978	行政命令	凍結牌照一年
1986/1	公布「計程車客運業與個人運業申請設立及增車，暨計程車客運服務業申請新設，應自 75 年 1 月 15 日起全面停止 請設立及增車全面停止受理。	1.車行與個人車申請設立與增車全面停止受理 2.寄行車脫行過戶得另行補原車行牌照乙付，車行與個人車之車輛過戶限制 廢止 3.業者主營業事務所所在地在同一行政區域者外，其所有車輛一律不准移轉過戶 4. 因為寄行車問題不斷
1986/8	頒布「寄行車輛駕駛人申請個人經營計程車客運業處理準則」	1.辦理第一次寄行車脫行作業 2 個人車營業車輛不得過戶給車行 3 車行原有車額一律凍結，不得增車 4 受寄車行可保留原車額，但須在過戶日起 3 個月內自行購車領牌替補

第二章 文獻回顧暨國外案例分析

時間	相關法規	說明
1987/8	修正「寄行車輛駕駛人申請個人經營計程車客運業處理準則」	1.第2次脫行作業 2.個人車行之營業車輛，不得再寄行或移轉行政管轄，該車牌照亦不得過戶與其他個人或計程車公司行號
1987/12	個人經營計程車牌照發給作業要點	1.自77年1月起，各地公路主管機關每年按照人口數增加及參酌轄內之運輸需求與供給情形合發牌照數。 2.若申請數超過核發數，則以優良駕駛者優先，其於公開抽籤
1989/2	新增汽車運輸業管理規則96條之一	明訂個人計程車客運業牌照發放數量由交通部訂下限，由當地公路主管機關訂上限報請交通部核定後實施。
1989/3	個人經營計程車牌照發給作業注意事項	若牌照申請數量超過核發數量，則以領有職業駕駛執照之年資定其優先順序。
1990	行政命令	由於牌照訂定上下限標準無法為計程車業者所接受，導致爭議紛擾不斷，於民國79年再次凍結牌照。
1993/8	公布「台灣地區計程車管理政策」	對個人計程車牌照申請，以「資格從嚴，數量從寬」為政策導向。
1995/4	修正汽車運輸業管理規則第91條第3項、92條第1項	1.將原本個人車行不准過戶之規定放寬為經核准歇業之個人計程車客運業之車輛，可連同牌照過戶給符合條件資格者。 2.取消一戶僅能申請一張個人計程車客運業牌照之限制
1995/9	頒佈「計程車運輸合作	新增計程車運輸合作社為其經營管理型態之一種。

計程車人車管理制度之研究

時間	相關法規	說明
	社設置管理要點」	
1997	修正汽車運輸業管理規則第 96 條之 1	刪除有關個人計程車客運業之牌照由交通部定下限、當地公路主管機關訂上限之規定
1998	公路法第 39 條之一	1.計程車牌照應依照縣、市人口及使用道路面積成長比例發放。優良駕駛申請個人牌照之發放，不適用於前項規定 2.將管制計程車牌照發放納入法制化
2004/8	發布計程車運輸合作社設置管理辦法	原 84 年訂定之計程車運輸合作社設置管理要點不敷管理所需，且未經法律授權訂定。本辦法依據公路法第 56 條第 2 項訂之。

資料來源：本研究參考張學孔（2008）彙整。

由上表得知，車行牌照於 1978 年已經凍結，而依據公路法第 39 條之 1 規定：「計程車牌照應依照縣、市人口即使用道路面積成長比例發放。優良駕駛者申請個人牌照發放，不適用於前項規定」。因此，個人車之牌照發放沒有受到管制，計程車運輸合作社牌照發放受到公路法所管制。歷年來法規變動的目的主要是針對個人計程車客運業而修訂，透露出個人計程車客運業管理不易的意涵。回顧現今的牌照管制政策與法規，發現下列四種問題。

- (一) 車牌管制措施未能反映需求
- (二) 營業區域重疊導致分區管理失敗
- (三) 車輛汰舊換新替補年限過長
- (四) 車行、個人車行與計程車合作社均存在實質空車額，實質空車額之存在導致牌照管制失靈。

西元 1998 年開始依據公路法 39 條之 1 規定，計程車牌照發放以道路面積與人口成長比例做為發放標準，惟此兩項指標與計程車數量並無明顯關係，缺乏考慮計程車市場的實際需求，無法符合市場所需。又根據目前計程車營

業區域劃分，計程車營運區域重疊問題嚴重，由於不同縣市對於計程車管理標準不同，造成駕駛人於管理寬鬆的縣市申請之後，再跨區營業，使得牌照管制限制失效。

二、駕駛人管理現況

目前國內針對計程車駕駛人之資格管理上，主要皆透過駕駛者之駕駛執照以及執業登記證做為管理之途徑。駕駛執照之核發、審驗、吊註銷等事項之主管單位為交通部公路總局各區監理所，而執業登記事項之主管機關則為各縣市警察局所負責（周文生，2008）。

依據交通部公路總局各區監理所辦事細則第六條所列，各區監理所負責的事項與駕駛員管理有關的如下所列：駕駛人考驗管理作業事項；駕駛人駕照審驗、吊、註銷等事項；委託辦理職業汽車駕駛人審驗等事項；駕駛人異動、變更、補換照事項；委託或辦理駕駛人體能測驗及體格檢查事項；駕駛人安全教育及道路交通安全講習事項；汽車駕駛人訓練機構管理事項；會同有關單位取締非法駕訓班事項；技工執照考驗、發照事項；駕駛人各種統計資料製作及管理事項；駕駛人管理業務之改進建議事項；其他交辦事項。

對於執業登記證之管理方式，則規範於道路交通管理處罰條例第三十六條規定：「計程車駕駛人，未向警察機關辦理執業登記，領取執業登記證，即行執業者，處新臺幣一千五百元以上三千六百元以下罰鍰；計程車駕駛人，不依規定辦理執業登記，經依前項處罰仍不辦理者，吊銷其駕駛執照；計程車駕駛人，不依規定期限，辦理執業登記事項之異動申報，或參加年度查驗者，處新臺幣一千二百元罰鍰；逾期六個月以上仍不辦理者，廢止其執業登記；計程車駕駛人經依前項之規定廢止執業登記者，未滿一年不得再行辦理執業登記；第一項執業登記證，未依規定安置車內指定之插座或以他物遮蔽者，處新臺幣一千五百元罰鍰」。以及第三十七條規定：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記；計程車駕駛人，在執業期中，犯前

項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照；計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照；計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記；計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定；經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之；計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項之辦法，由內政部會同交通部定之」。此兩條條文皆對計程車駕駛員之執業登記證訂出規範依據，並透過資格管制方式避免素行紀錄惡劣的司機進入此行業之中。

三、小結

由文獻回顧得知，目前國內針對計程車牌照管理的單位為交通部各區監理所，依據公路法第 39 條之 1 規定：「計程車牌照應依照縣、市人口即使用道路面積成長比例發放。優良駕駛者申請個人牌照發放，不適用於前項規定」。國內大部分縣市皆已凍結計程車客運業及計程車運輸合作社牌照發放，但個人車牌照卻不受限制，再者受實質空車額之存在，目前政府對計程車牌照管制已然失靈。而在駕駛人管理部份，駕照核發、審驗、吊註銷等事項之主管單位為交通部公路總局各區監理所，而執業登記事項及駕駛教育訓練之主管機關則為各縣市警察局所負責。駕駛人執業登記證應為此民眾是否適合擔任計程車駕駛之證明，其考領取得與否本應考量素行紀錄、服務品質、專業技能等其他部份，但就現行作法而言，執業登記證之取得與否僅由民眾是否曾犯部份重大刑案決定，駕駛執業登記證已變相淪為良民證，僅能消極避免素行紀錄惡劣司機進行執業，但對其他不具專業技能或其他潛在不適任計程車駕駛人皆無從管理。

國內外針對計程車管理之研究，多著眼於開放管制或解除管制之比較，較無專門針對駕駛人車合一管理優劣與否之專文探討。故接下來則透過國外

案例蒐集與整理，瞭解國外先進國家對計程車人車管理制度之實際作法為何。

第二節 新加坡

新加坡日交通流量約為 780 萬人次，公共運輸約佔每日總旅次之 65%。其中地鐵和輕軌 150 萬人次，公共汽車 280 萬人次，計程車 90 萬人次。新加坡計程車產業受到政府的高度管制，在 2004 年以前只有 4 家計程車公司，2004 年後，新加坡適度開放管制，新增加三家新業者，目前共有 6 家計程車公司。包含 Comfort、City Cab、SMRT、Trans-Cab、Premier Taxis、Smart Cab 等。其中 SMRT 更有提供高級服務，如賓士 E-Class 計程車，不過收費比起一般計程車高出許多。而新加坡國營康福 (Comfort) 計程車公司為業者的領導者，其車隊超過 10,000 輛，並於 2003 年成功購併第二大的 CityCab 車隊，成為超過 16,000 輛計程車的大型交通公司，占有新加坡 85% 的市場占有率，也是全世界最大的計程車公司。目前新加坡的計程車數約有 2.5 萬輛，其中個人計程車僅有 400 餘輛，雖然其計程車數量逐年微幅成長，但其個人計程車數量卻持續減少，顯示新加坡計程車管理採企業化經營，政府部門監理組織業務較單純。

一、管理單位

新加坡計程車由陸路運輸管理局 (LTA) 來管理，LTA 為新加坡政府交通部底下的一個法定單位，其主要職責為控管及頒發牌照、駕駛人執照，並對各車隊進行費率管制及進行各項服務品質評鑑。簡言之，新加坡政府採取的管理方式為「人車合一」。

二、牌照管理

新加坡在 1990 年 4 月實施車輛配額制度(quota system)，民眾購買車輛前，必須先以競標方式取得購買車輛之權利，稱為擁車證 (Certificate of Entitlement ,COE)。擁車證將各型車輛分為五個等級，如，取得擁車證後可以在 6 個月之內註冊一輛新車，從註冊日期開始有效期為計程車 7 年、其他車輛 10 年。當擁車證滿 10 年之後，若仍需使用車輛，必須根據最近 3 個月擁車證的平均價格購買 PQP(Prevailing Quota Premium)以延展擁車證限期。

表 2- 2 新加坡擁車證分類

分類	車輛類型
A	小汽車 (1600c.c 以下)、計程車
B	小汽車 (1600c.c 以上)
C	貨車與巴士
D	摩托車
E	開放 (open)

資料來源：陸路運輸管理局(LTA)，2010。

三、駕駛人管理

在駕駛人管制部份，新加坡政府為嚴格執行數量管制，也針對計程車駕駛資格進行一系列限制。若欲成為新加坡計程車駕駛需符合以下幾個條件：

- (一) 30 歲以上，73 歲以下。若超過 70 歲，需經過特別的考試且每年接受健康檢查方可繼續駕駛。
- (二) 會說英語及其他一種官方語言。
- (三) 為新加坡公民。
- (四) 持有 class 3 的駕駛執照。
- (五) 至少 1 年且無違規的駕駛經驗。

符合條件的計程車駕駛，經過三階段方可取得駕駛執照。首先填寫好申請計程車駕駛職業登記證(Taxi Driver Vocational Licence)表格，此表格內含個人犯罪紀錄聲明部份。申請者需詳細填寫是否有相關紀錄以及駕照是否過期，如果有相關紀錄，需詳細填註後寄出，由 LTA 專員負責審核。審核時間約 4-6 週，若審核通過，LTA 會寄發核准通知。申請者收到陸運局寄發的核准公文後，必須通過陸運局所訂定的藥物測試。通過藥物測試後，3 個月內註

第二章 文獻回顧暨國外案例分析

冊參加教育訓練課程，並在 12 個月內結業。完成教育訓練之結業學員，必須參加陸運局舉辦的筆試測驗，若未通過則可參加下次測驗，最大限制參加次數為 5 次，通過後會在 1 個月內取得 3 年有效期限的臨時職業登記證。職業登記證時效 3 年，屆滿後 6 個月內，駕駛員必須更新執業登記證，並繳納更新費新幣 40 元。若超過 6 個月但未超過 3 年，駕駛要另提申請，並繳納延遲處理費新幣 25 元。

計程車人車管理制度之研究

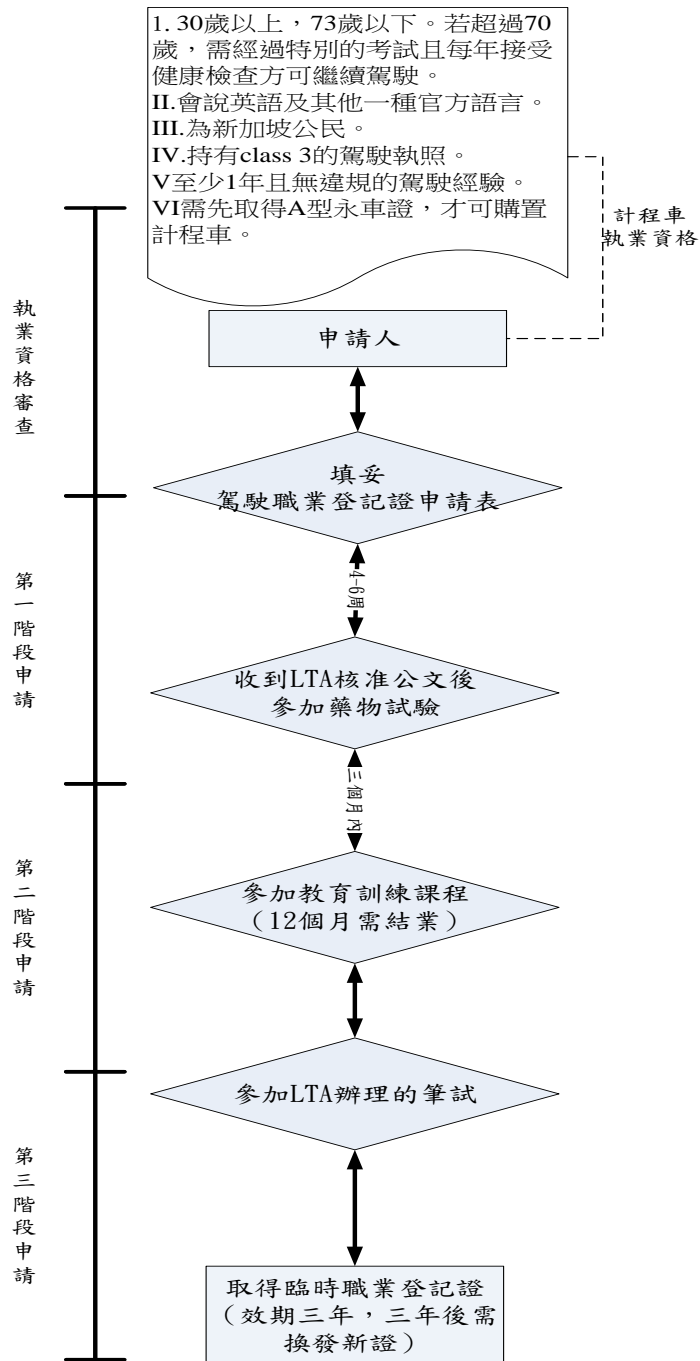


圖 2-1 新加坡駕駛申請執業登記證流程圖

第三節 香港

計程車在香港稱之為「的士」，截至 2008 年 8 月底止全港計有的士 18,138 輛。香港日平均使用公共運輸旅次約為 1165 萬人次，其中鐵路、電車約佔 429 萬人次，公共汽車（含小巴）約 600 萬人次，計程車 116 萬人次佔總公共運輸旅次 9.9%。由於香港天然地理環境為一半島形式，總括含有香港島、九龍半島、新界內陸地區，以及 260 多個離島，因此香港運輸署考量整體地理環境限制與觀光發展，將香港的士分為三類：市區的士、新界的士及大嶼山的士，並以不同的顏色作為區分。

- 市區的士（紅色）：

市區的士可在香港任何地區行走（東涌道，愉景灣隧道及南大嶼山道路除外）。

- 新界的士（綠色）：

只可在屯門區、元朗區、大埔區、北區、沙田區的馬鞍山、西貢區部分地區行駛，但可使用特許廊道之路線接載乘客往返以下地點：赤鱸角香港國際機場的客運大樓，包括地面運輸中心、機場鐵路的青衣站、荃灣地鐵站、威爾斯親王醫院、坑口地鐵站、香港迪士尼樂園、沙田馬場及觀塘順利。

- 大嶼山的士（藍色）：

只限在大嶼山（愉景灣除外）及赤鱸角行走。

目前計有市區的士 15,250 輛，新界的士 2,838 輛，大嶼山的士 50 輛。香港法令規定任何登記車主或司機的人，不可透過此區域發放之牌照在新界或大嶼山等許可地區以外的地區或地方停車候客，或巡迴載客。凡獲發牌照在新界或大嶼山出租或載客之的士，可為前往驗車中心接受預約安排的檢驗而駛往或駛離許可地區以外的任何地方，但不得為出租或取酬而載客，如有運輸署署長許可，在任何從新界的士許可地區內通往該許可地區外的道路上或道路附近，豎立或放置特殊交通標誌時則不在此限。

一、管理單位

香港計程車是由運輸署負責管理，舉凡牌照、駕照的發放、駕駛人管制、車輛檢驗以及費率的訂定都是其管理範疇。

二、牌照管理

在香港需要計程車牌照需先向運輸署申請，當運輸署接到申請後有以下幾種方式可發出新牌照：

- (一) 提出申請後以抽籤的方式決定。
- (二) 經招標及繳付投標價後若得標即可取得。
- (三) 行政長官會同行政會議認為適當的其他方式。

其中參加投標者，署長會依據該投標分配之計程車數目發牌給獲署長接受投標者。投標獲接受的人，需在收到得標通知後 14 天內繳付投標價，並在 6 個月內取得獲分配數目之計程車牌照，否則將會失去領牌資格。運輸署發給登記車主的計程車牌照上，會以中英文指明該計程車獲發牌照可供出租或載客的地區，並且不得轉讓。

三、駕駛人管理

駕駛計程車正式駕駛執照的申請人，需先符合以下條件方可申請駕駛計程車正式駕駛執照：

- (一) 該申請人是永久性居民身分證持有人。
- (二) 該申請人是永久性居民身分證以外的身分證持有人，並且不受任何逗留條件所限。
- (三) 該申請人持有某一種類汽車的有效正式駕駛執照，而署長接納它是該申請人具能力駕駛其申請所涉種類的汽車的證明。

另申請人若有《道路交通條例》第 36 條（危險駕駛引致他人死亡）、第 39 條（在酒類或藥物影響下駕駛汽車）、第 39A 條（在體內酒精濃度超過訂明限制的情況下駕駛，企圖駕駛或掌管汽車）、第 39B 條（檢查呼氣測試）或第 39C 條（提供樣本以作分析）所訂罪行被定罪者，不得領取計程車駕駛執照，此部份現行作法係採申請人於申請表內自行聲明，並未附相關佐證，惟若經查有上述情事，將被罰款 5000 元港幣並拘禁 6 個月。

第四節 愛爾蘭

愛爾蘭公共運輸系統由大型和小型服務車輛組成。大型車輛包括火車、巴士等。小型服務車輛是指那些為乘客提供“DOOR-TO DOOR”服務的小型車輛 (small public service vehicle, SPSVs)，包括計程車(taxis)和私人雇用車 (private hire vehicles, PHV，當地稱為“hackneys”，以下簡稱雇用車)兩類。計程車與雇用車皆須領有經營牌照才可經營，二者的區別在於計程車可以在道路上或網站公開招攬乘客，其費率由政府規定，而雇用車則僅能提供電話叫車服務，不允許公開攬客，但費率也不受政府管制。據 Goodbody(2009a)調查，截至 2009 年初，在愛爾蘭有 19,577 輛計程車和 4,914 輛雇用車，其首都都柏林佔 11,831 輛計程車和 255 輛雇用車。其計程車主要提供三種型態的服務：電話約車、定點候車與招手即停服務。各服務所佔比重如後：電話叫車占 63.2%，定點候車與招手即停服務占 36.8%；與台灣類似的是，其計程車經營者絕大多數是擁有車輛的個體司機，工資制司機極少。約有 40%計程車加盟某一計程車派遣公司，但在愛爾蘭，派遣公司的作用不大。舉例來說，在委員會底下註冊的派遣公司約有 400 家，但僅有 5.4%的派遣公司底下接受派遣的車輛超過 100 輛，顯示大多數派遣公司徒具形式，毫無作用。愛爾蘭司機平均每週工時約為 52 小時（若以每週工作 5 日計，約為每日 10.2 小時），另約有 1/4 司機每週工時超過 60 小時，相關數據也顯示自 2000 年解除市場管制後，存有司機平均工時增加、平均營收減少的趨勢，且此趨勢也越來越嚴重。為此，目前愛爾蘭計程車管制委員會已暫停計程車與雇用車的牌照申請。

在計程車管制部份，愛爾蘭國會在 2003 年制定並通過計程車管制法 (Taxi Regulation Act 2003)，在此法頒布之前，小型公共服務車輛的管制權（如車輛安全檢查、駕駛證發放、車輛牌照和經營牌照發放、劃分運營區域等）分散於多個政府機構。而此法施行後，各項管制權將統歸計程車管制委員會 (Commission for Taxi Regulation，以下簡稱“委員會”) 行使。委員會的目標是發展並加強 SPSVs 的管制體制，包含制定完善管制規章以提升車輛和司機的服務品質；全面監管計程車服務的專業性、安全性、效率和對消費者的友善度；鼓勵和促進服務品質（包括費率）競爭等。委員會依交通部長的命令組建，具有法人資格，委員 1—3 名，由交通部長任命。委員會依法獨

立行使職權。交通部長有權對委員會發佈指示，委員會應予遵從。但部長指示必須附有明確理由，其指示和理由必須在作出後呈報國會，並在 28 日內公佈。委員會有權發佈規章建立必要的管制措施，包括服務車輛經營牌照、所有權和運營監理的各種規章，關於司機駕駛執照考核、技術培訓的規章，以及制定旨在保持和提升服務品質的涉及車輛和司機的各種標準和行為準則。為確保乘客安全，計程車管制法規定了牌照申請人的限制規則，有特定犯罪或違法經歷的人禁止或限制獲得經營牌照。計程車管制法還規定了牌照申請的駁回以及對駁回決定的司法申訴程式。當然，該法也規定了保護司機安全的若干規則和措施，包括禁止乘客的某些行為。

一、管理單位

在計程車管制部份，愛爾蘭國會在 2003 年制定並通過的計程車管制法（Taxi Regulation Act 2003）中，一方面延續了 2000 年高等法院判決確立的放棄數量管制的立場；另一方面，提高駕駛進入市場的資格要求，並強化日常營運監督，設立「計程車管制委員會」，此委員會設有一位委員長、十五位專員及一位技術顧問。將原來分散於縣市政府的管制權集中，並實行費率上限管制。

二、牌照管理

目前計程車管制委員會已暫停計程車與僱用車的牌照申請，若欲在愛爾蘭取得 SPSV 牌照，僅能透過牌照轉換或轉讓牌照所有權的方式申請。一般車牌欲轉換為營業車輛，其車齡需在九年以下，另需通過國家車輛檢測（NCT）（3 個月內或 3000 公里以下新車可免受此檢測）及由第三方檢測單位 SGS 所施測的 SPSV 適合度評估，填妥 VL6 申請單並檢付保險證明與無欠稅證明後方可申請。營業用牌照每年都需要重新更新，駕駛人需在到期日前 12 周至計程車管制委員會付 175 元英鎊更換牌照，若過期後更換牌照，需繳交 375 元。如過期超過五年，這張牌照將會永遠失效。

三、駕駛人管理

計程車管制委員會在司機和車輛的進入資格和標準以及日常運營監督等方面擁有廣泛的管制權。要申請 SPSVs 的營業駕照，申請人需持有普通駕駛執照 5 年以上，另需通過由委員會辦理的駕駛執業考試並繳交 250 英鎊的

費用，取得 SPSV 技能發展證書後，並在 18 個月內透過警察部門(An Garda Síochána)申請職業證，如果駕駛犯了謀殺、性犯罪、販毒、酒駕等罪行，系統會在申請時自動撤銷執業資格。愛爾蘭的駕駛執業登記證目前雖然由警察機關負責審核，但計程車管制委員會亦研擬未來接手處理 SPSVs 的申請。取得登記證後，亦會發放駕駛專用智慧 IC 卡，並要求駕駛執業時隨身攜帶。

第五節 紐約

紐約目前有 13237 輛計程車，每日運量超過 100 萬人次，年收入超過 10 億美元。隨著紐約市經濟成長，在 20 世紀 30 年代，計程車數量也曾一度增加到 1.9 萬輛。市政府為減緩城市交通過度擁擠現象，於 1937 年開始實施計程車牌照制度，藉以控制計程車數量，到 1938 年總共發出約 1.3 萬張牌照；隨後，議會透過立法手段管控牌照數量，在接下來的 70 多年裡，紐約市幾乎沒有頒發過任何計程車牌照，直至近十年才再度增發大約 800 張牌照，但紐約計程車與禮車管理局(TLC)允許牌照轉讓、拍賣，且有合法的機構受託辦理交易手續，藉以維護買賣雙方權益(甚至能配合八成以上的銀行融資)，並確保或讓負債的責任規屬沒有疑義。紐約計程車過去曾面臨與台灣類似的問題，計程車管理單位事權分散，為此，紐約市亦開始思考計程車管理事權統一的可能性，並於 1971 年成立紐約計程車與禮車管理局(TLC)。

一、管理單位

紐約市在 1971 年透過地方法第 12 號 (Local Law No. 12 of 1971)，成立紐約計程車與禮車管理局 (TLC)，TLC 的主要任務在於牌照與駕照的發放、管控以及執法與交通裁罰。目前 TLC 共有九位委員，直接由紐約市長指派，編制有 404 位職員，負責管理紐約市 5.5 萬輛計程車、出租車與禮車，2010 年預算高達 9.5 億新台幣。紐約對計程車產業的管控相當嚴格，1996 年起規定計程車車齡超過五年即應淘汰，另針對無固定駕駛負責的車輛，三年則需汰舊換新，以保持最好狀態。

二、牌照管理

紐約市政府對計程車牌照的發放有著嚴格的規定，目前紐約市計程車牌照實施數量管制，過去十年僅發放約 800 張新的計程車牌照。而在現有牌照

的管理上，按法令規定的比例，13,237 個計程車牌照中，40%發給個人，其餘發給公司團體。若欲取得計程車牌照，目前僅能透過拍賣、出租等方式取得，目前一張計程車牌照競標價格就超過 2500 萬台幣，故一般欲執業的司機多半以出租方式取得。

三、駕駛人管理

在駕駛人管理部份，由於紐約計程車產業中，司機大多為受雇駕駛，故可受到各項勞工福利保障。TLC 明定駕駛人及車輛擁有者應遵守規範，並對其每四個月考核一次。TLC 所核發的駕駛執照共有三種，包含一般計程車 (Yellow Taxicab)、出租車(For-Hire Vehicle)以及通勤小巴(Commuter Van & Para Transit)。不同形式的駕照申請有不同的資格要求，其中又以一般計程車的考核資格最為嚴格，所需付出的費用也並不相同。以下為成為職業駕駛的基本資格：

- (一) 年齡需在 19 歲以上，並持有有效的一般駕照。
- (二) 辦照時需確認居住地址，若與一般駕照上的地址不符，需提出證明文件以便未來相關文件可送達予申請人。
- (三) 備有社會安全卡(Social Security Card)。
- (四) 不得被扣點超過七點。
- (五) 不得有交通違規的未執行判決。
- (六) 最近 6 個月內參加過紐約州 DMV 認可的防禦駕駛(Defensive Driving)課程 (該課程共 6 小時，學費 50 美元)。

另駕駛送交申請書以後，還需至受認可的機構完成非法藥物測試(Illegal Drugs)及完成教育訓練並通過測驗取得證書、通過英語能力測驗等。計程車駕駛員教育訓練分為 80 小時與 24 小時兩種，由駕駛員決定參加那種課程，80 小時課程內容較完善，涵蓋大部分考試範圍。無論參加那種課程，於結業取得證書後，駕駛員仍必須通過 TLC 辦理的測驗。新駕駛取得執照後有一年試用期，若符合規定，以後只需每兩年換照一次即可。

值得一提的是，紐約市政府對計程車行業的監管非常嚴格，TLC 負責受理乘客投訴，並經常派便衣執法人員以普通乘客的名義乘坐計程車，進行抽查；另由法院專設的計程車法庭則審理計程車相關案件。據統計，有關乘客

對服務品質投訴的案件中，計程車司機官司敗訴的比例高達 9 成。紐約市對計程車司機違規行為的處罰非常嚴重，嚴重犯規的罰款額為 1000 美元，如車內吸煙和態度惡劣將被罰 150 美元。在車內打手機被罰款 250 美元。對駕駛罰款的同時還要扣點，被扣 8 點以上的司機將會被取消開計程車的資格。

TLC 調查乘客申訴事件，對違規者加以傳喚，並裁定罰鍰、吊扣或吊銷執照。例如針對乘客投訴超收車資事件，調查自 2008 年 1 月到 2010 年 2 月間，曾超收車資的司機總數為 21819 人，總計超收費用達 110 萬美元，並於 2010 年 5 月，吊銷其中超收情事較嚴重的 633 名司機的駕駛執照。顯見在駕駛人管理部份，TLC 扮演相當積極作為的角色。

第六節 東京

日本的交通設施完備，由地鐵、城鐵和巴士等組成的交通網四通八達，計程車憑藉其機動靈活的特性在日本交通運輸中佔據十分重要的地位。以東京為例，截至 2010 年為止，現有駕駛共約 8.8 萬人，共擁有計程車 48802 輛，其中由 356 家法人企業持有計程車 31896 輛，另有個體計程車 16906 輛。東京計程車業的政治法規方面為國土交通省管轄；實際運作的調度與專業考試，則有東京計程車中心負責。

日本計程車公司實行真正意義上的「公車公營」。公司擁有完備的停車場，車輛由公司提供，司機按照公司規定的時間進行營運，上下班時須履行交接手續，並將一天營運收入上繳，車輛的維修、保養、燃油等都由公司負擔，勞資關係簡單明確。個體計程車則一切由司機自己負擔，但要成為個體司機必須達到一定條件，如要連續開計程車 10 年以上，不出安全事故，還要通過嚴格考試。另日本計程車公司多數採用輪班制，計程車司機的工作量並不繁重，平均月工作日為 11 天至 13 天，計程車行業的收入水準在東京屬於中下等，約相當於一個剛畢業大學生的月薪。日本計程車行業的一大特徵是司機老年化，由於勞動時間長、危險性高、枯燥等原因，計程車業對年輕人沒有太多吸引力。據日本計程車協會統計，近 30 年間，計程車從業人員平均年齡從 39.2 歲上升到 55.5 歲。其中，60 歲以上者佔司機總數的 34.6%。

一、管理單位

日本計程車行業的主管部門是國土交通省，由其制定和頒佈的“計程車業務正當化特別措施法”是計程車運營的唯一指導性法規。根據該法，與計程車登記、管理和培訓等有關的事務全部由協力廠商機構執行，如經國土交通省認可成立的「財團法人東京計程車中心」，對東京計程車行業進行全面指導、規範和監管等工作，為政府部門與計程車企業之間構建起有效的緩衝帶。

二、牌照管理

日本政府在 2002 年 2 月時取消計程車總量管制之後，基本上並不對計程車牌照進行管制，而是對其業者的「企業經營」能力做限制，例如對欲申請入行的計程車業者嚴格審核營業地點、營運最低車輛數、停車場、資金計畫、損害賠償能力等部分設立諸多限制。

三、駕駛人管理

為提高計程車服務水準，並滿足乘客安全需求，日本政府對計程車駕駛人的資格限制十分嚴格，以個人車駕駛為例，未滿 35 歲的申請者，須在申請日前於所申請營運區域內持續從事計程車駕駛工作 10 年以上，且申請當日前連續 10 年無事故、無違規記錄；35 歲以上未滿 40 歲的申請者須在申請日前於所申請營運區域內持續從事汽車駕駛工作 10 年以上，在此期間從事計程車駕駛工作 5 年以上。由於法律保障個人隱私之故，在日本要申請成為計程車駕駛並不會針對過去素行紀錄進行清查，但只要 2 年內曾有違反「道路交通安全法」的事故或違規紀錄，均不被允許成為計程車駕駛。根據東京乘用旅客自動車協會提出的報告顯示，在 2002 年至 2007 年內，駕駛事故及違規均逐年減少，另無任何駕駛因犯罪登上媒體報導，在歷史紀錄上，駕駛犯罪紀錄幾乎為零，相關單位反而對逐年上升的攻擊司機案件較為關注。

日本在 2002 年開放數量管制後，自 2001 年到 2004 年的計程車總量增長僅有約 4.5%，相較於愛爾蘭自 2000 年至 2010 年成長 502%，日本的計程車數量增加幅度可說非常的小，這亦可能是由於日本實施非常高的駕駛人資格管制的結果。

四、東京計程車中心

東京計程車中心的成立背景係因日本於 1970 年代，產生「拒絕短程載客」的計程車問題。大眾傳播媒體亦將其當成是社會問題而大肆報導，並追究其解決對策。雖然行政當局以及相關人士針對此問題努力嘗試了許多改善方案，而最後浮現的構想就是「設立一個公正中立之第三人機關」，此亦是日本運輸省長久以來就曾檢討過的方案。此乃全新的構想，亦確信會有助於改善計程車的服務品質。1969 年 8 月以運輸省汽車局長之名，發表了「大都市計程車服務改善對策」，其中就明示了要設立營運指導中心的方針，而其相關法案便在次期國會提出。在此之前，先成立了由各方代表計 19 人組成的準備委員會。同年 12 月 19 日召開發起人會議選任會長，之後即設立「東京計程車中心」之前身「財團法人 東京計程車近代化中心」。2000 年 2 月 1 日該中心之原來的法令依據「導正計程車業務臨時措施法」被修改為具恆久性之「導正計程車業務特別措施法」，營運指導中心從原來之「財團法人東京計程車近代化中心」改名稱為「東京計程車中心」。2002 年後，日本取消計程車數量管制，僅能就駕駛資格與執業能力進行管理，故計程車業務營運指導中心之定位更顯重要。

東京計程車中心的主要業務職掌內容如下：

(一) 登記業務：

計程車駕駛人若欲辦理加入市場或變更相關之登記手續，都必須到東京計程車中心進行辦理。初次辦理申請或遺失、毀損登記證需繳交 1700 日圓，若是變更登記（如有效期限、地址變更、姓名變更等），則需繳交 1100 日圓。

(二) 指導業務：

導正計程車業務特別措施法賦予東京計程車中心謀求計程車營業之適當發展與增進乘客之便利的使命，其所實施之指導業務有：

1. 街頭指導：為防止拒絕短程載客等妨礙乘客便利使用計程車之行為，營運指導中心派出指導員 60 名及指導車 14 輛，24 小時實施街頭指導業務。
2. 交通安全業務指導：為確保於計程車乘車站周邊乘客之安全，以及防止交通事故與維持秩序，於 2000 年度起即導入具有視覺

效果之交通安全業務「情報表示車輛（具有警告作用之聲光效果）」，更於 2002 年以來在東京車站周邊及新宿靖國大道上廣泛運用，呼籲各界支持合作。

3. 機場乘車站之營運指導：於機場設置配車指令室，另有計程車配車電光顯示板、螢幕監視器、場內廣播等電子機器，以實施於計程車待命所至乘車站之計程車誘導，及確保乘客之便利，同時亦致力於防止機場內之交通事故。
4. 巡迴指導：巡迴各地之計程車事業所，針對計程車駕駛人接待乘客之必要事項，活用視聽覺教材以實施教育研修。

(三) 地理考試：

為能於指定地區擔任計程車駕駛人，中心實施相關之地理考試測驗其是否具備執業能力。該地理考試時間為 60 分鐘，考試地點為該中心之駕駛人研修所，而該考試之問題多為道路、地名、著名之建築物、公園、名勝古蹟、電車站等，藉由 40 題之筆試測驗應考人，其應答對 32 題以上（即答對 80%）才算合格。考試及格之效力可自及格之日起維持 2 年，費用為 2800 日元。

(四) 相關資訊之通知或公告：

中心對有關交通安全業務及防止違法行為實施指導，發布相關資訊，如重點地區之通知、道路工程等之通知、機場指導之通知、另可發行「東京都內交通地圖」、計程車搭乘站之新設通知、機場之計程車相關營運方法之通知、乘車站位置變更之通知、計程車交通管制之通知、計程車大型停車場新設之通知等。

(五) 優良事業者之分級：

為鼓勵經營計程車事業之事業者提升服務品質，於 2001 年 5 月成立「分級評價委員會」，使分級評價制度化，以公開表揚優良事業者。其評分項目有①法令遵守面之評價佔 30%、②乘客接待面之評價佔 40%、③安全管理面之評價佔 30%。

滿 90 分以上者為 AA 級，滿 76 分以上 90 分未滿者為 A 級，滿 61 分以上 76 分未滿者為 B 級，未滿 60 分者為 C 級。從 2006 年

起刊載公告優良等級之法人事業者。

分級評價委員會是由有學識經驗者、社會意見領袖、行政單位或計程車乘客之代表所推薦之人、法人事業者、個人事業者及勞動團體代表所推薦之人，以及東京計程車中心組織而成。

(六) 乘客申訴、遺失物處理業務：

即處理來自於乘客之申訴或要求以及遺失物等之查詢，此業務為 24 小時之回應機制，而且亦受理電話服務，以致力於正確迅速解決問題。另自平成 19 年 2 月起，星期六、星期日及假日下午 5 點至翌日上午 9 點之期間，也按照不同性質之事件分別實施相關回應處理。

第七節 國外案例評析

本節整理前述各國案例針對計程車管理的方式進行整理，另將臺灣目前遭遇問題與營運現況納入比較：

表 2-3 各國管理單位與營運現況比較表

國家 (城市)	管理單位	營運情形
臺灣 (臺北)	分屬交通部、內政部、 經濟部管理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 管理單位繁雜，未有事權統一之管理機構進行各項相關管理措施。 2. 駕駛資格審核寬鬆，過去駕駛人執業登記證考試合格率超過九成。 3. 計程車數量管制失靈，市場供過於求。 4. 空車率過高，導致惡性循環，不斷提昇基本費率。 5. 駕駛人大多擁有車輛，未受到各項勞工福利保障。
新加坡	陸路運輸管理局 (LTA)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 統一由陸路運輸管理局 (LTA) 進行控管及頒發牌照、駕駛人執照，並對各大車隊進行費率管制及進行各項服務品質的評鑑。 2. 駕駛資格審核極嚴格。

計程車人車管理制度之研究

		<ol style="list-style-type: none"> 3. 計程車數量受限制，增發車牌採公開招標方式。 4. 駕駛人多為受雇上班方式，受各項勞工福利保障。
中國 (香港)	運輸署	<ol style="list-style-type: none"> 1. 統一由運輸署管理牌照、駕照發放、駕駛人管理、車輛檢驗以及費率的訂定 2. 計程車數量有限制，增發車牌採公開招標方式，目前每張牌價已達 1750 萬台幣 3. 計程車車身顏色依地區分為三種： <ol style="list-style-type: none"> [1] 紅色車身：營業範圍於港九、新界，車輛數約佔香港計程車總數的 84%。 [2] 淺綠色車身：其營業地區為新界，車輛數約佔香港計程車總數的 15.7%。 [3] 淺藍色車身：其營業地區為大嶼山，車輛數約佔香港計程車總數的 0.3%。
美國 (紐約)	計程車與禮車管理局 (TLC)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1971 年成立 TLC(Taxi and Limousine Commission) 以管制計程車及租賃車、禮車。 2. 訂定費率及管制計程車駕駛人及車輛。 3. 訂定駕駛人及車輛擁有者應遵守規範，每四個月考核一次。 4. 1996 年起規定計程車車齡超過五年即應淘汰，以大馬力之小型客車，顏色不限，三年即汰舊換新，以保持最好狀態。 5. TLC 調查乘客申訴事件，對違規者加以傳喚，並裁定罰鍰、吊扣或吊銷執照。 6. 為避免司機聚眾滋事，紐約計程車上全面禁止安裝無線電。 7. 駕駛人為受雇上班方式，受到各項勞工福利保障。 8. TLC 約有 400 位員工，2010 年預算高達 9.5 億台幣。
日本	東京計程車中心	<ol style="list-style-type: none"> 1. 透過特別法以財團法人方式成立東京計程車中

(東京)		<p>心，管理車牌、駕駛考試與駕駛訓練、評鑑。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 採公司制及個人車行，實行公車公營。 3. 各計程車公司均有其統一的車輛顏色、品質標誌及車頂燈，可供乘客識別。 4. 個人車行資格審核甚嚴，從嚴調查其行為操守。 5. 計程車雖採巡迴攬客，但只能在可上、下客處所上、下客。
愛爾蘭	計程車管制委員會 (Commission for Taxi Regulation)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 計程車經營者絕大多數是擁有車輛的個體司機。 2. 雖有 40% 駕駛加入派遣公司，惟其派遣公司作用不大，徒具形式。 3. 計程車管制權分散於多個政府機構 4. 在 2003 年制定並通過計程車管制法 (Taxi Regulation Act 2003) 後，以法人方式成立計程車管制委員會 (Commission for Taxi Regulation)，制定管制規章、管理服務品質與費率競爭等。

資料來源：本研究參考張學孔（2008）彙整。

針對計程車產業問題，各國皆透過不同手法進行改善。如美國紐約透過市長直接任命成立 TLC(Taxi and Limousine Commission)，掌管一切有關計程車與出租禮車之費率與駕駛人服務品質管制。由於 TLC 直接對市長負責，此機構亦為市長推動計程車政策施政的執行機關，例如市長宣示預計 2012 年所有計程車全面改為油電混合車，TLC 透過汰舊換新的規定逐步汰換車輛，目前紐約市已有超過 3000 部油電混合計程車。2010 年初推動計程車共乘計畫，目前僅有 3 條路線，為解決計費問題，紐約計程車正在更換一種多重計費器，最多可同時進行四人計費。乘客可在不同地點上下車，每人只為自己乘坐的那段路程付費。計費方式透過計算公式，把乘車人數，每人乘車里程等等因素都納入考量，算出每人應付金額。另配合紐約市公車 23 條路線整併與取消，為保障民眾行的權利，目前正試辦以廂型休旅車提供替代服務的計畫。

日本東京透過特別法成立財團法人東京計程車中心，由財團法人營運，

並負責駕駛人訓練、優良車行評鑑等相關業務。而以政府管理高績效聞名的新加坡則由陸路運輸管理中心 LTA 負責相關管理與監督，並推動車隊企業化經營，委由數個大型計程車隊進行管理。凡此種種，皆可發現計程車管理事權統一的諸多好處，顯示人車合一管理確為不可避免的趨勢。值得一提的是，愛爾蘭計程車產業的發展，可作為國內計程車管理的借鏡。近年來愛爾蘭計程車產業的發展，可說是臺灣計程車產業的縮影。根據愛爾蘭 1961 年頒佈的“**道路交通法(Road Traffic Act)**”第 82 條中提及，愛爾蘭國家和地方政府可為控制和運營公共服務車輛之目的對計程車業實行管制（**The Minister may make regulations in relation to the control and operation of public service vehicles.**）。此法內亦規定管制內容可包含營業用牌照、營業用駕照的發放與收費事宜，另採最大費率上限管制。自 1979 年，科克（Cork）市政府試圖增加本地計程車數量，計程車業者提起訴訟，高等法院最後判決禁止市政府增發牌照後，政府極少發放新的經營牌照。自 1980 年至 2000 年，數量管制導致計程車牌照價格大幅成長，以首都都柏林為例，市價從 4400 歐元升至 114 000 歐元。另由於牌照轉讓是合法的，在大多數人無力取得牌照進行營業的情況下，產生了一個牌照經紀人專門把牌照租賃給駕駛的市場。據 **Kenny & McNutt (1998)** 估計，每個經紀人平均控制 45 個牌照，大約 1500 名都柏林司機是沒有自有牌照的，**Kenny & McNutt** 將這類計程車司機形容為“**城市佃農**”(urban sharecroppers)。

另由於愛爾蘭經濟發展迅速，計程車供給無法滿足消費需求，在交通繁忙時段供不應求的情形越來越嚴重。為緩解計程車的供求緊張，政府於 2000 年 1 月，決定增加 3200 個計程車經營牌照發放給已持有牌照的人，另額外發放 500 個可運載輪椅的計程車牌照。**Humphrey** 等 4 人在第一波申請牌照未獲許可的同時，同時對愛爾蘭政府、環境與交通部長、都柏林市政府提出司法訴訟，主張“**道路交通法**”並未授權部長對計程車經營牌照實行數量控制。訴訟雙方的爭議集中在該法的解釋上。提告人主張，第 82 條所謂部長的“**控制和營運**”權僅指對計程車服務品質進行管制，不應包括數量限制。而政府部門則認為，所謂“**控制和營運**”理應包含數量限制。最後政府部門敗訴，法院判決“**道路交通法**”第 82 條並未授權部長對計程車經營牌照實施數量控制，部長無權以有利於現有牌照持有者的方式發放新牌照。其理由在於政府對計程

車經營牌照數量予以控制時，不僅侵犯公民執業的權利，也明顯限制公眾享用計程車服務的權利；亦即數量控制與計程車業應提供的公共服務目標相矛盾；再則法律條文中並未給予管制機構提供實施牌照數量管制的任何標準。自高等法院作出判決後，國家和地方政府限制計程車數量的任何管制行為皆屬違法，這也使得愛爾蘭的計程車業轉變為一個開放的市場。

但在政府依高等法院判決決定廢除數量管制時，各地計程車業者舉行一連串抗議活動，包含在議會和政府門前遊行示威及組織罷運等。為此愛爾蘭國會於 2003 年制定並通過計程車管制法（Taxi Regulation Act 2003），一方面延續了 2000 年高等法院判決確立的放棄數量管制的立場；另一方面，提高了駕駛進入市場的資格要求，強化了日常營運監督，整合管制權，將原來分散於地方政府的管制權集中於計程車管制委員會中，並繼續實行最高費率管制。自 2000 年開放管制以來至 2008 年底為止，愛爾蘭的計程車數量從 4218 部增加為 21177 部，成長 502%。有趣的是，在 Goodbody (2009a) 報告中顯示，激增的計程車並沒有帶來諸如道路擁堵、計程車在機場聚集候客、交通事故率上升、新老司機爆發衝突、鄉村計程車短缺、車況和服務惡化等負面效果（ECMT,2005），反而帶來許多解除管制後的好處，如大幅減少入行及經營成本、消費者的選擇增多，等候時間減少等。但愛爾蘭國會聯合運輸委員會主席 Frank Fahey 卻認為計程車市場的快速擴張已帶來許多問題，他也針對這份報告提出許多質疑，包含車輛共用、駕照及牌照偽造及司機生計問題等，並要求暫停車輛牌照的發放。經過一連串的勞方、資方與政府單位的爭論，已於 2009 年 11 月凍結牌照發放。

針對治安疑慮部份，多數國家採駕駛人資格制，亦即倘若駕駛違反某些重大罪行（如謀殺、性犯罪、酒駕、藥物濫用...等，各國標準不同。）部份國家如香港與新加坡採審核制，即申請人在計程車執業登記證申請表內自己填註有無犯罪紀錄，並由相關業務承辦人進行審核，期間較久。而部份國家如日本、紐約雖未於駕駛執業登記時強制要求提供過去素行紀錄，但亦有相關法規避免駕駛犯罪後仍可擔任計程車司機。目前愛爾蘭除進行駕駛人需備妥相關資料至警政單位申請的消極管控外，亦透過裝設 IC 智慧卡加強對計程車駕駛的積極管控。而針對駕駛人素行資格審核最嚴格的地區為英國，申請人需自行至刑事紀錄局申請「加強揭露刑事紀錄」，並由英國倫敦公運處

(Public Carriage Office, PCO)進行審核並檢驗駕駛執照，確認有無交通違規紀錄。國外較少將管理計程車產業與治安與犯罪防治進行直接連結，此部份係由於國外先進國家重視民眾工作權，若計程車駕駛能通過各國政府所設立的資格，即將其視為有能力擔任計程車的駕駛，治安防治面相極廣，國外對治安防治係以整體作為考量，較不會特定針對某特定族群進行治安的管理，此部份可能是國內外國情不同所致之差異。

從各國對計程車產業管理的經驗中，我們可以得知幾乎所有國外先進國家對計程車的管理方式皆採「人車合一」的方式進行管理，其主要原因在於計程車產業相當複雜，完整的計程車產業管理，應包含牌照與駕照的發放及管控、車輛安全檢查、劃分營業區域、駕駛教育訓練甚至執法與交通裁罰等。整理國外案例得知各國計程車業務均由「專責單位」負責辦理，其專責單位可分為兩類，一類是政府部門，另一類則採法人組織運作。另從國外案例得知幾個趨勢，第一是各國均朝向人車管理一元化，第二是各國大多有計程車總量管制(駕駛人管制或牌照管制)，第三則是各國均逐步建構智慧化管理設備。

第三章 人車管理現況及課題分析

第一節 人車分治對民眾帶來的不便

現行計程車人、車管理係由交通部、公路總局、內政部、警政署、國家通訊傳播委員會與縣市政府分別負責，其職能分工與法源依據劃分如下：

表 3-1 計程車管理單位職能分工法源彙整表

負責單位	功能	法源
交通部	負責全般計程車管理法令及其相關子法，涵蓋計程車客運業之設立、營運監督、核發職業駕駛執照、車輛設備管理、營業區劃分等事項。	公路法第 37、77 條、汽車運輸業管理規則第 4 條第 1 項第 3 款及道路交通安全規則第 4、5 條
內政部	負責計程車客運業以合作社型態經營者之申請、設立與相關監督事項。	公路法第 56 條、合作社法第 3 條
內政部警政署	負責計程車駕駛人資格審查及執業登記核發管理	道路交通管理處罰條例第 36、37 條規定
國家通訊傳播委員會	負責計程車專用無線電臺頻道之申請、審核等事宜。	計程車專用無線電台設置使用管理辦法第 3、4、6 條
縣市政府	計程車營運管理事項，包括車行、合作社管理及費率調整	依據上述法源
縣市政府警察機關	審辦汽車駕駛人考領計程車駕駛人執業登記證、核發計程車駕駛人執業登記證及受理計程車駕駛人執業登記證每年之查驗等	依據上述法源

資料來源：本研究彙整

由上述整理可以得之計程車產業的主管機關分佈在各部會的情形相當廣泛，民眾若欲成為計程車從業人員，需要面對各種不同的窗口才能完成計程車相關業務。以下說明計程車駕駛欲執業所需面對的各項業務說明目前人車管理分治情形造成的民眾不便：

計程車人車管理制度之研究

以台北市為例，若欲成為一個計程車駕駛人，首先需到台北市北區監理處報名考領職業小客車駕照，駕駛人需先繳付 200 元進行體檢，體檢項目包含身高體重，有無色盲，聽力是否正常等項目，合格後始可繼續考領職業駕照。繳交汽車駕駛人考驗費 450 元（路考 250 元與筆試 200 元）與考驗小客車使用費（職業）102 元，通過筆試與路考後，駕駛人始取得職業駕照。此時尚未取得執業資格，駕駛尚須到台北市交通大隊聯合服務中心臨櫃報名，填寫執業登記證申請書（附件 4），並且簽具切結書（附件 4-1），確認沒有違反道路交通管理處罰條例第三十七條相關規定，未曾犯有故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖等罪名。待承辦人員進入系統查詢該申請人的警察記錄，確認符合上述條件之後，則正式受理計程車執業登記證的申請，並且排定考試日期。

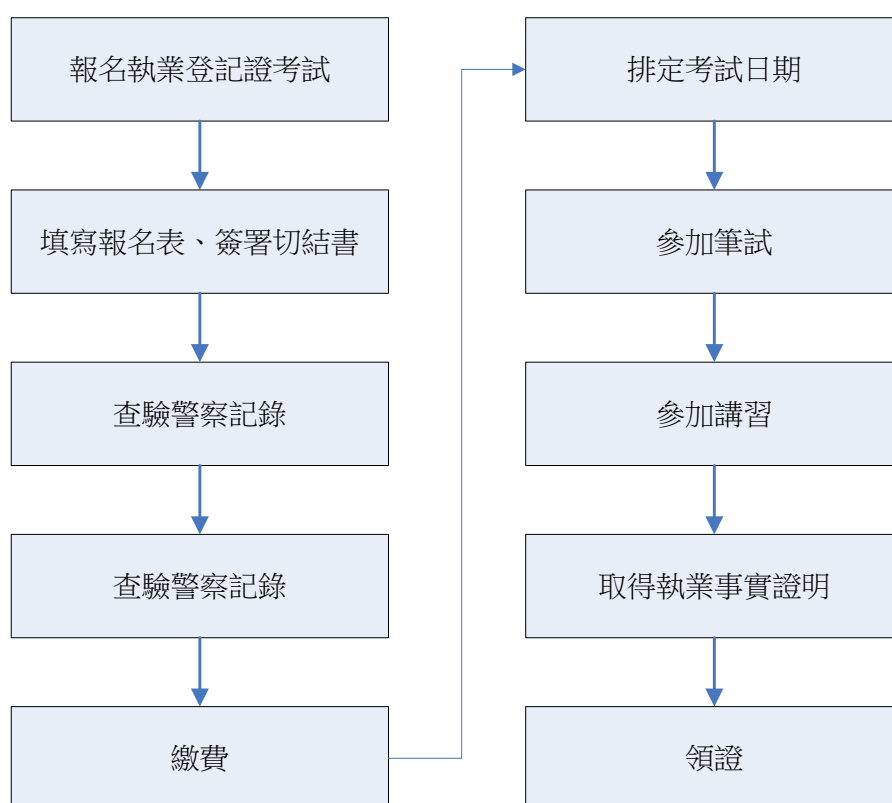


圖 3-1 執業登記證申請流程

計程車執業登記證筆試分為兩部分：法規與地理知識，兩科分開計算，各達到七十分為及格。台北市、台北縣、基隆市與宜蘭縣由台北市政府警察局共同舉辦考試，每年於國家考場共有九個考試場次。筆試合格之後，還需要進行共計六小時的講習，台北市的講習場所為台北市政府警察局常年訓練中心，其餘地區則視地方主辦警局所安排的場地各有不同，但大多是在監理所（站）的汽訓中心。講習內容包含衛生教育、該地區營業特性、汽車保養常識、交通事故處理與相關法規，全部科目講習完畢之後，會發給講習成績合格證明書。

講習結束之後，計程車駕駛人需要到該營業區取得執業事實證明。若駕駛人選擇交通公司的營業型態，需要至交通公司取得該公司的受雇證明（附件 4-3）；屬合作社營業型態者則需要取得該營業區內的合作社社員證。在講習合格的六個月內，持講習合格證明書、國民身分證正本、職業駕照正本與執業事實證明文件到聯合服務中心或各地交通隊即可完成執業登記，並領取計程車駕駛人執業登記證（附件 5）。

實際執業前，要把欲執業的車輛開到監理單位裝設計費表並進行鉛封，未來實際執業後，還需要定期進行查核，根據計程車駕駛人執業登記管理辦法第十一條：執業登記證及其副證每年查驗一次，計程車駕駛人自領得執業登記證及其副證之翌年起，應於每年出生日前後一個月內檢具下列文件，向原發證之警察局申請查驗。計程車駕駛人執業登記證有效期限為三年，但應每年查驗一次，其年度查驗流程如下：

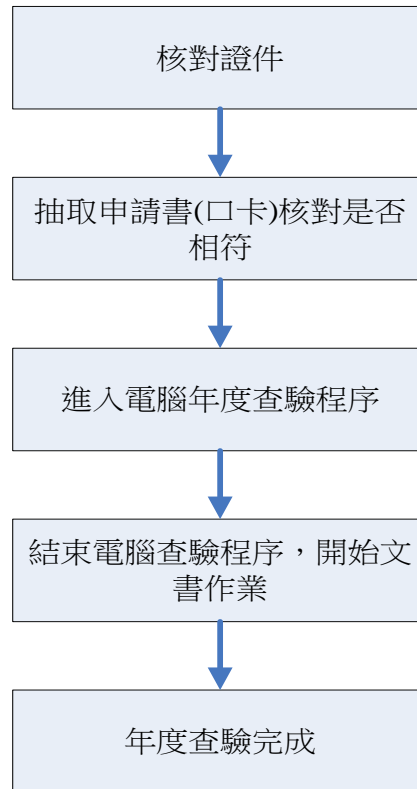


圖 3-2 執業登記證年度查驗流程

計程車駕駛人需於年度查驗到期日之前一個月內，備妥職業駕駛執照、執業事實證明、身分證明與執業登記證正本至各縣市政府交通隊進行年度查驗。承辦人員在確認身分無誤後，先抽取執業登記證申請書核對，後進入計程車駕駛人資訊系統（附件 6），以確認該駕駛人在執業一年期間是否有違反道路交通管理處罰條例第三十七條相關規定，若無則通過年度查驗流程。

由上述的敘述可知，目前民眾若欲成為計程車駕駛，要到監理單位辦理職業駕照及車輛檢驗；到警政單位辦理執業登記證；到常年訓練中心或汽訓中心進行執業前講習，對民眾而言，無法從單一窗口完成所有活動，相當不便。

第二節 人車分治歷史沿革

計程車駕駛人執業登記管理，原依據道路交通管理處罰條例第 36 條第 1 項規定：「營業小客車駕駛人，未向公路主管機關委託之警察機關辦理執業登記，領取登記證，即行執業；或所有人僱用未辦理執業登記之汽車駕駛人駕車者，各處 500 元以上 1200 元以下罰鍰」。民國 64 年 7 月法律明文規定係由交通部委託警察機關管理。

民國 78 年交通部、內政部及法務部會銜，以道路交通管理處罰條例於民國 57 年公布施行，雖曾 4 度修正，爰針對當前實際狀況，擬據該條例部分條文修正草案，核轉立法院審議，經提民國 78 年 11 月 23 日行政院第 2157 次會議決議：「通過，送立法院審議」。行政院即於民國 78 年 12 月 1 日以臺 78 交字第 30181 號函請立法院審議道路交通管理處罰條例部分條文修正草案，道路交通管理處罰條例第 36 條第 1 項修正說明理由，以現行「營業小客車駕駛人執業登記管理辦法」，已明定營業小客車執業登記證係向警察機關辦理申請，非為公路主管機關委託，牽就現實，刪除第 1 項「公路主管機關委託」等字。

而本修正案送立法院後將近 10 年期間並未修法，直至民國 85 年發生彭婉如被計程車載走失蹤，產生計程車駕駛之管理問題，而當時時空背景為警察機關管理前科、素行紀錄，因而在民國 86 年 1 月 22 日修正公布道路交通管理處罰條例第 36 條第 1 項：「計程車駕駛人，未向警察機關辦理執業登記，領取執業登記證，即行執業者，處新臺幣 1500 元以上 3600 元以下罰鍰」。即將計程車駕駛人執業登記證管理部分改由警察機關主辦。

表 3-2 道路交通管理處罰條例第 36 條立法沿革彙整表

修正 次序	公布時間 及重要記事	第 36 條規定計程車等修正內容
訂定	57 年 2 月	原訂未規範計程車駕駛人執業規範
第 1 次	64 年 7 月	(處罰條例第 37 條之規定) 營業小客車駕駛人未向公路主管機關委託之警察機關辦

計程車人車管理制度之研究

		理執業登記，領取登記證，即行執業；或所有人僱用未辦理執業登記之汽車駕駛人駕車者，各處 100 元以上，300 元以下罰鍰。
第 2 次	75 年 5 月	營業小客車駕駛人，未向公路主管機關委託之警察機關，辦理執業登記，領取登記證，即行執業；或所有人僱用未辦理執業登記之汽車駕駛人駕車者，各處 200 元以上 600 元以下罰鍰。 職業小客車駕駛人，不依規定期限，辦理執業登記事項之異動申報，或參加年度查驗者，處 400 元罰鍰；逾期 6 個月以上仍不辦理者，註銷其執業登記。 第 1 項執業登記證，未依規定安置車內指定之插座者，處 60 元罰鍰。
第 3 次	86 年 1 月	第 1 項將「未向公路主管機關委託之警察機關」修正為「未向警察機關辦理執業登記」，明確規定由警察機關受理核辦計程車駕駛人執業登記證；同時提高罰鍰額為「1500 元以上 3600 元以下」。 第 2 項提高罰鍰為「1200 元」。 第 3 項增列「或以他物遮蔽」，並提高罰鍰為「1500 元」。
第 4 次	94 年 12 月	增訂第 2 項：「計程車駕駛人，不依規定辦理執業登記，經依前項處罰仍不辦理者，吊銷其駕駛執照。」 原第 2 項配合修正為第 3 項，配合行政處分用語，將「註銷」修正為「廢止」。 增訂第 4 項：「計程車駕駛人經依前項之規定廢止執業登記者，未滿 4 年不得再行辦理執業登記。」 原第 3 項配合修正為第 5 項。

資料來源：本研究彙整

國內現行人車分治之問題有其歷史背景，惟以當時時空背景所建立的各項制度，是否仍適用於目前現況各界皆有不同意見。以下說明交通部及內政部對人車分治制度的意見，並彙整專家學者意見，提出人車合一或人車分治的比較。

一、內政部警政署意見

- (一) 管理不易銜接：計程車之管理係採「人」、「車」分治，即計程車駕駛人由警察機關管理；其牌照核發、營運管理則由交通公路機關主管，致管理不易銜接
- (二) 不符簡政便民原則：計程車駕駛人申領計程車牌照、年度驗車在公路監理機關，辦理執業登記年度查驗則向警察機關，政出多門，造成駕駛人不便，亦不符簡政便民原則。
- (三) 查詢資料付費不合情理：車輛、車籍由監理機關管理，警察機關若要向監理機關查詢整批車籍資料，仍需由警察機關支付程式設計、修改等費用，不僅不符行政簡便原則，亦不合情理。
- (四) 原委託代管之規劃設計已失去原意：計程車駕駛人執業登記委由警察機關辦理係因以前前科、素行由警察機關管理，現已歸法院管理，警察機關只能透過刑事資料庫查詢前科素行資料，公路主管機關將計程車委由警察機關辦理已失去委託之原有目的及價值。
- (五) 車隊管理產生法令漏洞：所謂車隊如臺灣大車隊，係指向經濟部申請公司登記，經營汽車修理業、管理顧問、人力派遣等項，因營業項目並無計程車相關資料，警察機關無法可管，顯為法令漏洞，但交通主管機關則可回歸運輸業之母法(公路法)來管理，追溯到該車所屬之車行、合作社，採取必要之處罰。

二、交通部意見

- (一) 計程車駕駛人執業登記制度為防制治安所制立，係為查核計程車司機是否符合道路交通管理處罰條例第 37 條之駕駛人是否曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜.....等素行；遊覽車駕駛人執業登記係為建立僱用關係所制定，兩者立法目的並不相同。
- (二) 就實務管理立場而言，倘由公路監理機關反向警察機關查證，不但曠日廢時難以便民，且因時間差仍有治安疑慮。況且，目前監理業務龐大，在人力及設備不足情況下，所造成之等候及不便，必將更甚於目前，而引起計程車駕駛人之不滿。
- (三) 計程車派遣車隊未來將修法納入計程車客運服務業管理規範，並

制定車隊與隊員管理及責任合約，以及訂定乘車定型化契約，以健全計程車產業環境及保障消費者安全。

(四) 交通部提供每日車籍異動資料檔供內政部警政署查詢使用，各警察機關如有查詢車籍資料之需求，均可透過上開資料庫無需付費查詢，爰應無內政部所稱查詢監理資料仍需付費之情事。

(五) 交通部、公路總局等非執法單位查詢民眾之警察記錄有違反個人資料保護法之虞，因此不適合由交通監理部門查詢。此外，計程車駕駛人執業登記證由警察局發放，足以讓民眾放心搭乘，若由交通部門發行認證則容易造成搭乘民眾的質疑。

三、研究單位彙整專家學者意見

如前所述，國內現存計程車人車管理分治制度優劣與否及是否適切已在國內出現許多爭論，本研究初步分析國內文獻與國外案例，提出幾個可能的計程車人車管理方向，為彙整國內專家學者意見，提供相關政策參酌建議，於研究期間共舉辦兩場專家學者座談會，在第一場座談會中，為瞭解現行人車分治對產業之影響為何，除交通部門及警察機關代表外，特邀請目前計程車從業人員、公工會代表以及國內對涉足計程車領域較有研究心得的學者與會提供意見。由第一次專家學者座談會討論結果得知，業者多半認為目前駕照審驗與執業登記證查驗需分兩地奔波，故提出人車管理應一元化並統一由交通部管理之建議；與會學者基本上也贊同此方向，亦提出目前人車分至現況問題與後續推動應注意事項作為參考。本研究彙整第一次座談會成果，提出「落實與強化現有人車管理制度、管考權責回歸交通部門，執行事務委外辦理、成立專責事權合一單位」等意見，邀請目前交通主管機關與警政部門代表提出實務執行可能存在的困及窒礙所在。

整理雙方意見與歷次專家學者座談會會議記錄（如附件）可知，警政部門主要考量有三點，首先人車分治現況造成民眾不便，不符簡政便民原則。第二是由警政機關辦理計程車駕駛人職業訓練，其專業性有待商榷。第三點係因駕駛人素行資料目前已歸法院管理，警查機關只能透過刑事資料庫進行查詢動作，原委託代管之規劃設計已失去原有目的及價值。而交通部門主要考量在於，駕駛人執業登記證若回歸交通部門進行管理，由於監理機關人員對於犯罪敏感度不若警務人員，因此恐存有疑慮，並且可能涉及法律授權的

問題。另外由於計程車駕駛於社會觀感普遍存在治安問題，交通部門認為若站在民眾的出發點，警察機關作為主管機關較能取得社會大眾的信賴與認同。

目前警政單位辦理駕駛人管理業務主要有兩個，第一是駕駛人職業登記證發放與駕駛人執業前講習。在駕駛人執業登記證發放部份，執業登記證之定位，應屬工作證的一種，但現行駕駛登記證資格審驗僅針對犯罪紀錄，對於其他專業技能、司機素質、服務品質、車齡...等皆沒有限制，已成為變相良民證，就其管理意義考量，實應由交通部門作為主管機關，並進一步思考如何強化此登記證的功能。而交通部門所提出所謂無法即時可動態更新駕駛人持證資格之疑慮，此部份僅為公部門內部資料庫資訊分享之技術問題，可學習職業大客車建立動態監理系統，結合監理單位及司法系統資料庫，即時更新駕駛人之違規、違法情形，並讓業者能夠主動上網查詢其持照狀態、資格，短期內欲改善此問題應無太大困難。在駕駛人執業訓練部份，目前警政部門僅針對駕駛人執業前進行講習，且各地區實施方式、教材內容、師資、場地及委外資格條件...等制度均尚未建立，此部份應由交通部統一制定規劃，並由地方政府落實執行。

交通部門認為個人犯罪紀錄屬人權保密資料，駕駛欲申領執業登記需至警察單位進行查詢審核，但實務上許多行業(如保母、保全、銀行...)皆是由受雇者自行申請警察記錄證明書，建議計程車駕駛申辦執業登記證時亦可仿照此模式，將警察記錄證明書變成報名必備文件之一，由欲執業者自行申請相關素行紀錄，即可免除所謂法律授權疑慮。

另外針對交通部提出所謂未來若人車合一回歸交通部門進行管理可能帶來的治安疑慮部份，此部份係由於計程車是自由業，加上過去進入門檻較低，因此吸引許多有前科的駕駛加入，存在一些治安上的疑慮，故部份業務交由警察機關負責辦理。但事實上，無論計程車駕駛人執業登記證的主管機關為何，任何治安問題都是警察機關責無旁貸的責任。社會大眾治安疑慮的著眼點並不在於「駕駛人執業登記證的主管機關為何」，社會大眾對治安的疑慮在於計程車駕駛人本身素質良莠與否。由於國內通訊環境之開放與電信技術日益發達與普及，GIS 與衛星定位等相關的科技產業技術藉通訊技術得以延伸其應用範圍。計程車之營運安全管理除可利用先進的通信與定位技術

計程車人車管理制度之研究

進行車輛派遣並記錄搭乘之資訊外，尚可以加入刷卡與保全等功能，以提升計程車之安全性，進行智慧化管理。另可考量全國統一發給駕駛專用乘車 IC 卡，裡面存有駕駛 ID(或姓名)等基本資料，藉以取代目前執業登記證，如此一來可確認駕駛身份，亦可解決目前市場上存在許多偽造、變造執業登記證問題並防範歹徒盜開計程車前往載客。另除了透過科技進行消極層面的防範作為之外，應輔以完善的駕駛教育訓練制度、追蹤回訓制度等，進行積極作為提升駕駛人素質，才可能真正排除上開所謂治安問題。

整理相關專家學者與業界先進的意見，大多認為計程車人車合一管理的優點較多，人車合一管理不但能建立安全、舒適的乘車環境；亦對於駕駛能提供健全的保障制度，提高管理效率。未來倘若能將相關業務回歸交通部門，達到人、車、證一元化管理，透過監理電腦連線作業，可簡化辦理程序，除有助駕駛辦理登記證各項異動登記事宜，亦可落實管理。

第三節 人車分治衍生問題

人車分治除了管理單位過多，造成程序與時程繁複之外，亦造成計程車產業管理的問題如下：1. 監理、警察記錄資訊不透通；2. 執業登記證管轄區域與共同營業區劃分不盡相同；3. 執業登記證未考慮駕駛人素行記錄以外的其他執業條件。以下針對這三點做進一步說明。

一、資訊連結不足

欲取得計程車駕駛人執業登記證必須有兩大要件：職業小客車駕照、素行記錄良好，若職業小客車駕照因為任何原因而被吊銷、註銷或執業期間有違反道路交通管理處罰條例第三十七條相關規定，執業登記證理應同時失效。

但就管理實務上而言，駕駛人的駕照資訊都掌握在監理部門當中，在執業期間因罰單、肇事等因素而造成駕照失效的情形不在少數。然而，當駕駛人駕照失效時卻仍可持紙本駕照至各地交通大隊辦理計程車駕駛人執業登記證的申請與查驗。其原因在於警察機關無法從紙本駕照判斷其有效性。另一方面，個人的素行記錄需要待法院判決定讞才會有所更新，警政單位必須等到年度查驗時才知道該駕駛人在執業期間是否有犯案。

目前交通部雖提供監理資料與警察記錄資料即時查驗功能，但實務上多只能等到年度查驗時再透過承辦人手動更新才能消極性地確認執業登記證之有效性。缺乏動態查詢與即時更新的精神，讓有問題的計程車駕駛產生最多長達一年的空窗期。

二、區域劃分不同步

計程車所認可的共同營業區為其註冊縣市與相鄰縣市，而地方警局在辦理執業登記證考試則是將全國分為七大區與離島。執業區域與考試區域劃分不同會造成兩種現象：

(一)可營業地區不在考試範圍內

台南縣的駕駛可以在台南縣、台南市、高雄縣、高雄市執業，

但需參加嘉義區的執業登記證考試，此區內的筆試範圍並不包含高雄縣與高雄市。造成台南縣的駕駛人雖然可以到高雄縣市營業，但在執業登記證筆試時卻沒有考高雄縣市的地理知識。

(二)考試範圍可能包含不能執業的地區。

高雄市的計程車共同營業區為高雄縣、高雄市、台南縣、台南市，但執業登記證考試範圍除了高雄縣、高雄市之外還包含了屏東縣。在準備考試的時候，還要增加沒辦法執業的屏東縣地理知識，對計程車駕駛來說無疑是不必要的準備。

除了上述台南縣、高雄市兩個地區以外，還有許多地區存在相關分區測驗劃分與共同營業區不符所需的問題，請參考附件 7、附件 7-1。

三、執業登記證制度設計問題

目前執業登記證的申請係由警政單位辦理，包含筆試與執業前講習。執業登記證管理辦法亦規定計程車駕駛每三年得參加 4 小時的在職訓練，但各縣市政府礙於人力與預算不足，加上計程車駕駛的參與意願低落，讓這個原本就沒有強制力的規定形同虛設，目前沒有舉辦過任何一場在職講習。

從計程車駕駛的執業條件來看，素行記錄應只是計程車駕駛進入計程車產業的基本條件之一，其他執業條件包含語言能力、服務態度、特殊技能等都是提供計程車客運服務的重要環節。然而，不管是原始的設計-職前講習 6 小時與在職講習三年 4 小時，或者實際執行上都無法有效地針對駕駛人服務品質做更多監督，導致執業登記證變相成為駕駛人素行記錄證。

第四節 人車管理制度優劣比較

本節整理計程車人車管理制度優劣比較如下：

表 3-3 計程車人車管理合一與分治制度比較

	優點	缺點
人車 合一管理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有利於產業政策推動 2. 營運較有效率 3. 專業分工，可檢視產業全貌，避免頭痛醫頭、腳痛醫腳問題 4. 符合簡政便民原則 5. 免除地域、單位層級差異問題，可以人為本，提出有效政策藉以管制產業 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 政府組織再造不易 2. 初期整合可能會造成民眾混淆 3. 業務承辦人短期內較不易上手
人車 分治管理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 部份業務可分由不同單位專責進行 2. 民眾對警政單位可能較信賴 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 若無事權統一之管理機構進行各項相關管理措施，可能導致產業體質惡化，產業混亂 2. 易前後受制，無法針對產業問題有效提出改善方式 3. 可能造成管制失靈，市場供過於求

資料來源：本研究彙整

由前節與上述整理資料可知，人車合一管理有許多優點，國外先進國家也大多採行人車合一管理制度。國內目前對計程車管理權責單位眾多，更有中央與地方行政機關權責劃分不清等問題，即便主管機關有心想做改革，卻因牽扯層面過廣而無法施力，造成長期以來我國政府對計程車疏乏管理。無論係對於營業區域、牌照監理、執業登記、費率調整、無線電與合作社管理等都欠缺明確政策與輔導措施，計程車產業的良莠與否受許多因素限制，如外在經濟環境影響、是否對牌照進行管制等。我們無法斷言人車一元化管理之後，計程車產業即可獲得劇烈的變革，但後續若欲推動產業改革，一個事權統一的組織是成功與否的必要條件。

計程車人車管理制度之研究

第四章 政策調整方案研擬

第一節 加強現有管理之不足

由前述內容得知，目前我國計程車管理採「人」、「車」分治，分交通部、內政部及縣市政府共同負責，其管理措施相互牽連，管理不易。基本上即計程車駕駛人由警察機關管理，其牌照核發、營運管理則由公路監理機關負責，因此易產生管理不易銜接的問題；另計程車駕駛人係向公路監理機關申領計程車牌照、年度驗車與職業駕照審驗，而辦理執業登記年度查驗則向警察機關，不符簡政便民原則。

表 4-1 計程車人車管理業務職掌現況表

屬性	業務內容	主管機關	執行單位
人	執業登記證申請/換發/補發	內政部警政署	警察局
	職業駕照審驗、考領	交通部公路總局	各區監理所
	執業資格查驗	內政部警政署	警察局
	執業資格測驗	內政部警政署	警察局
	駕駛職前講習	內政部警政署	警察局
	駕駛在職訓練	內政部警政署	警察局
	路檢稽查與開單取締	內政部警政署	警察局
	運輸合作社設立與管理	內政部社會司	各縣市社會局
車	交通管理政策	交通部	交通主管機關
	計程車費率審議	交通部	交通主管機關
	計程車招呼站管理	交通部	交通主管機關
	乘客申訴案件處理	交通部	交通主管機關
	計程車計費表檢驗	經濟部	標準檢驗局
	牌照之核發與換領	交通部公路總局	各區監理所
	車輛檢驗與汰舊換新	交通部公路總局	各區監理站(處)
	營業車輛強制險保險	交通部公路總局	各區監理站(處)

資料來源：本研究彙整

而由國外案例得知，幾乎所有國外先進國家對計程車的管理方式皆採「人車合一」的方式進行管理，如美國紐約透過市長直接任命成立 TLC(Taxi

and Limousine Commission)，掌管一切有關計程車與出租禮車之費率與駕駛人服務品質管制。日本東京則透過特別法成立東京計程車近代化中心，由財團法人營運，並負責車牌管理與駕駛人訓練等相關。而以政府管理高績效聞名的新加坡則由陸路運輸管理中心 LTA 負責相關管理與監督，並推動車隊企業化經營，委由數個大型計程車隊進行管理。其主要原因在於計程車產業相當複雜，完整的計程車產業管理，應包含牌照與駕照的發放及管控、車輛安全檢查、劃分營業區域、駕駛教育訓練甚至執法與交通裁罰等。如果沒有計程車管理事權無法統一，政府施政時難免有相互牽連、多頭馬車以致捉襟見肘的狀況發生，另在本研究的專家問卷結果中也可以顯示，多數專家都認為人車一元化管理確為重要趨勢，另參考張學孔「計程車產業優化政策與創新服務之研發」計畫成果得知，目前計程車產業仍存在許多問題，如落實駕駛訓練或駕駛審驗資格落實等，此部份問題亦為兩次座談會與會學者專家認為應儘速解決之問題。

因此，本研究認為我國未來亦應朝向人車一元化管理方向進行努力，然就目前現況而言，道路交通管理處罰條例第 37 條明定「計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理」等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。」由於組織調整與業務職掌重新劃分需涉及政府單位跨部門協調及法規修訂，故若欲於短期內進行調整有其困難，故於落實與強化現有人車管理制度部份，本單位認為應逐步漸進，短期內可先強化現有制度，最終目標應學習國外標竿建立計程車專責管理單位。

為達成前述目的，本研究提出以下建議：

一、 落實駕駛在職訓練

由計程車駕駛人執業登記管理辦法第五條及第十四條可知，計程車駕駛人在職教育已明確規定於計程車駕駛人執業登記管理辦法中，依其立法的精神，係配合每三年換發「執業登記證」作業時程實施，並授權由各縣市政府自行辦理「在職講習」，惟目前在職講習僅有收費規定，有關實施方式、課程時數、教材內容、師資、場地及委外資格條件…等制度設計尚未建立，主管機關應儘速加以規劃並落實執行。

二、 駕駛資格審驗落實

目前台灣地區計程車駕駛人由警察機關管理；其牌照核發、營運管理則由交通公路機關主管，資訊系統不相連結，導致駕駛執業資格審驗可能出現問題，例如公路主管機關因故依法註銷駕駛人職業駕照，但該駕駛人在未繳銷職業駕照，仍可續持該駕照至警察機關辦理年度查驗，造成警察機關查驗計程車駕駛人執業登記證產生漏洞。在此部份，交通部門與警政主管機關應會同協商資訊系統之統合與分享，上開問題僅為技術層面問題，短期內應無解決困難。

三、 落實牌照總量管制

臺灣計程車數量直至民 87 年立法院增訂公路法第三十九條之一條文，規定計程車牌照應依照縣、市人口及道路面積成長比率發放（但優良駕駛申請個人牌照之發放，不適用於前項規定）才進入法治化，但不同營運模式、科技採用程度與輪替駕駛等方式，對於計程車經營效率與供給量將有所不同。顯示單純的以人口及道路面積成長比例做為牌照發放依據，難以切合乘客的實際需要。現今的牌照管制政策與法規，具有下列四種問題。(1)車牌管制措施未能反映需求。(2)營業區域重疊導致分區管理失敗。(3)車輛汰舊換新替補年限過長(4)車行、個人車行與計程車合作社均存在實質空車額，實質空車額之存在導致牌照管制失靈。交通主管單位應儘速就這些問題提出改善方案，落實車牌總量管制。

四、 駕駛人以外之從業人員管制

目前國內所謂車隊如臺灣大車隊、大都會衛星車隊等，係指向經濟部申請公司登記，經營汽車修理業、管理顧問、人力派遣等項目，因營業項目並無計程車相關資料，導致交通主管機關與警察機關皆無法可管，顯為法令漏洞。交通部門應儘速修法將計程車派遣車隊納入計程車客運服務業管理規範，並制定車隊與隊員管理及責任合約、訂定乘車定型化契約等，以健全計程車產業環境及保障消費者安全。

五、 工時與勞動管理條件之管理

在計程車產業中，駕駛為了維持一定的收入，會選擇延長工作時間，

計程車人車管理制度之研究

爭取更多的載客機會來增加收入。且隨著經濟的不景氣，駕駛為了多賺點錢，甚至會犧牲假日休息時間，依據 97 年台北地區計程車營運情形調查資料顯示，台北地區駕駛的每日工作時間大約為 12.54 個小時，早已遠遠超過勞委會法定的工時。另目前多數駕駛為私人經營，並無勞工福利之保障；而超時工作所可能造成的危安因素，也是隱藏的未爆彈。本研究建議，未來可參考遊覽車產業的模式，由交通部會同勞委會，聽取各公工會建議，針對計程車司機進行工時稽查，保障司機應有之勞動福利。

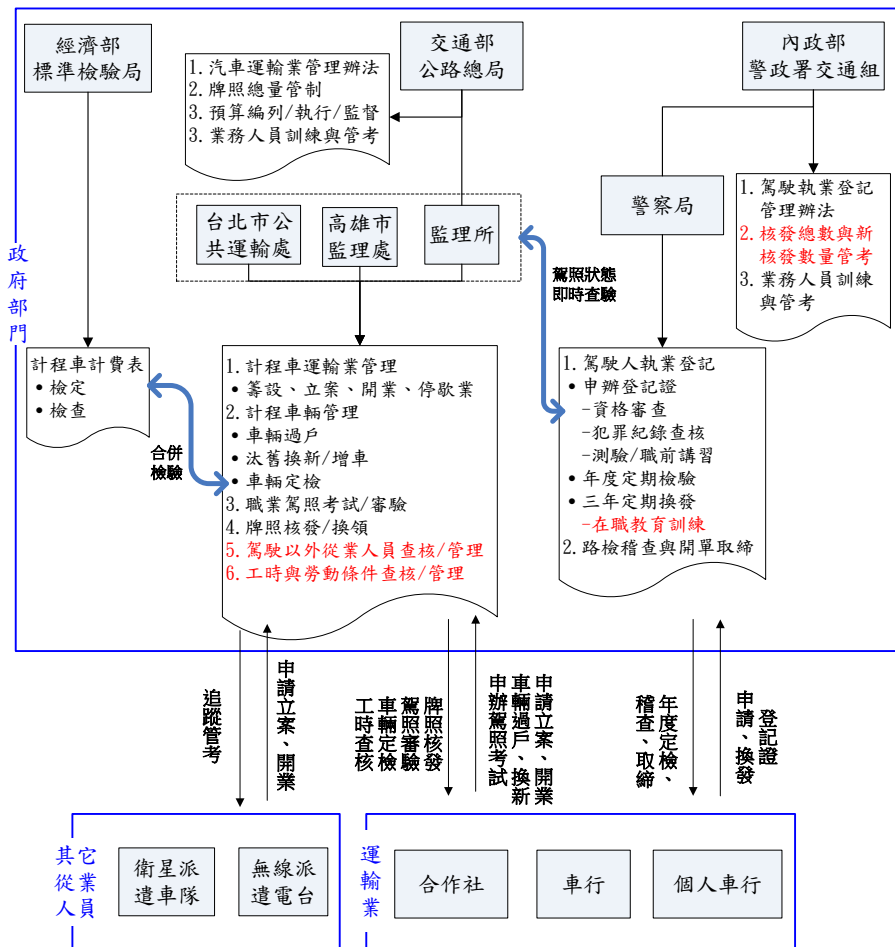


圖 4-1 落實與加強計程車現有管理

第二節 短期方案：權責回歸交通部，相關事務統一委外辦理（1~2年）

由於現行交通法令係由交通部訂定與修訂，且依公路法、汽車運輸業管理規則等相關規定交通業務應由中央交通主管機關交通部管理。本研究認為計程車產業的管考權責應回歸交通部門辦理，但兩次座談會中，與會主管機關如警政署、交通部等皆言明目前可能行無餘力。考量相關調整可能有其困難，短期內若欲將駕駛人執業管理以及駕駛人職前講習、在職訓練等業務回歸交通部門辦理，尚須一段過渡時期，可考量將執業登記證管理及教育訓練納入監理機關後，授權委託專責單位辦理。本單位提出以下建議：

一、執業登記應統由交通主管機關負責

目前計程車駕駛至監理機關考取職業駕照，而車輛、車籍部份亦由監理機關管理，惟駕駛人執業登記證須至警政機關辦理。實務上目前駕駛申辦個人計程車行之資格限制規定，較駕駛人向警察機關申辦執業登記之資格要件嚴格，如欲申請個人計程車行駕駛人，亦須透過受理申請之公路監理機關發函轉申請表，至警政單位進行素行資格查詢；警政機關在此中僅扮演協助查詢之角色，若欲由交通公路機關承接計程車駕駛人之管理，未來在技術上應無困難。短期內可考慮將計程車執業登記業務委託各公路監理機關所屬汽訓所或工會辦理，所需經費由交通部與內政部共同支應。

二、辦理駕駛人職前、在職教育訓練

目前根據計程車駕駛人執業登記管理辦法第5條規定：「汽車駕駛人申請辦理執業登記，應先參加測驗及執業前講習，並取得合格成績單；其未取得合格成績單者，應重新申請辦理執業登記。前項測驗及執業前講習時間合計為八小時。測驗科目為執業相關法令及執業地之地理環境等二科，測驗成績分別計算，各科成績均達七十分以上為及格；測驗及格者，始得參加執業前講習，並於講習完畢後發給合格成績單。測驗與執業前講習及在職講習，得由直轄市、縣（市）警察局自行辦理或委託同一測驗講習區域之其他直轄市、縣（市）警察局，或相關機關（構）、團體辦理。測驗與執業前講習及在職講習區域之劃分，由內政部警政署

定之。」目前已對駕駛人職前講習部份做出規定。然目前駕駛職前、在職訓練仍有許多問題，例如計程車駕駛營業區域系由交通主管機關進行劃分，與警政機關所做的講習區域不盡相同，導致考試內容與執業情形不同步，可能發生嘉義區駕駛分區地理測驗出現雲林縣與台南縣市的題目，造成司機困擾。現行教育訓練方式採各警政單位自行辦理，故會產生教材、師資無法統一的問題。本研究建議未來計程車駕駛訓練講習，可考慮以公私立大專院校、機關及計程車相關公會團體或其他民間團體組織協助辦理，可將教材統一。共同委辦的另一好處在於有足夠人力、能力規劃符合計程車駕駛實際需要之訓練課程。以現行訓練收費的標準，執業前僅收取 300 元的測驗費用，將不足以支付未來合理之職前訓練時數。相關經費可考慮由政府部門研擬補助，以提昇職業訓練成效。

短期內統一授權委託辦理的最大好處在於，由於此法並未牽涉到修法問題，理論上應該可以在短期內實施，改善成效可以立刻顯現。且透過此方式，政府組織不會產生膨脹問題，其應加強的功能也更能發揮(如警政單位可專注於執法稽查部分、交通部門可專注於擬定計程車管理政策方案等)。把政策規畫回歸政府部門，實際執行功能委外，政府部門可更有彈性的因應未來產業結構的走向。

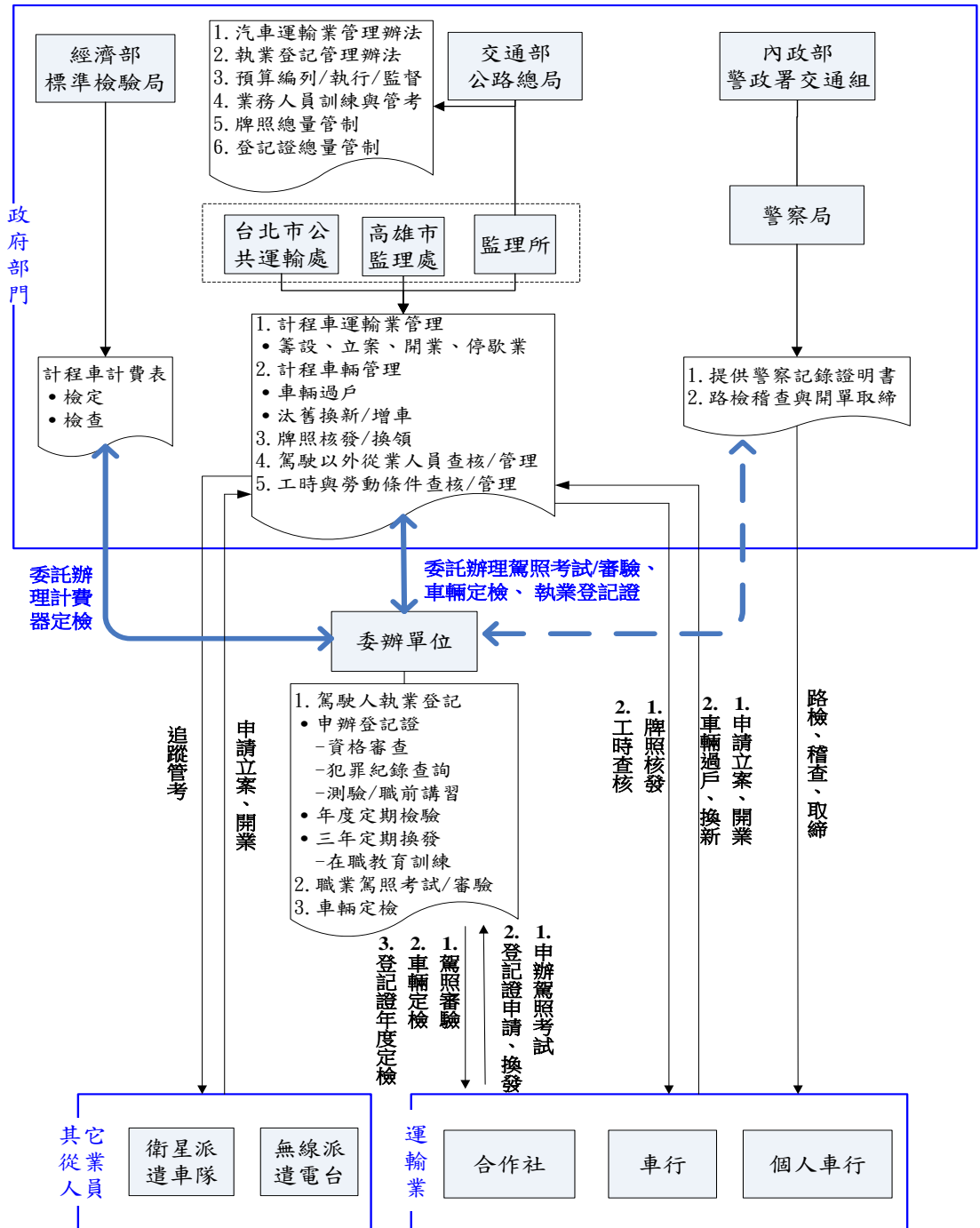


圖 4-2 計程車業務統一授權委辦

第三節 中長期方案：成立計程車管理專責單位（3~5年）

本研究蒐集各國對計程車產業管理的經驗後得知幾乎所有國外先進國家對計程車的管理方式皆採「人車合一」的方式進行管理。無論由政府機關或法人組織進行管理，都是未來可能的方案之一。這部份尚須考量政府部門對於計程車產業的政策方針指導為何。根據陳育生(2008)研究指出，計程車產業環境惡化問題癥結在於缺乏「穩定有保障的營業收入」及「健全的產業制度」。如何創造一個優質的業者經營環境，是交通主管部門責無旁貸的任務。

以目前台灣地區的計程車產業而言，現有大約 8.8 萬輛計程車，其中大型車隊極少，多數為個人車。以台北地區為例，目前約有 5.4 萬輛計程車，每日整體之載運量高達近百萬旅次，計程車每車次平均車資約 178 元，換算每日總產值更高達約一億元，產值比公車與捷運加起來還高，但交通主管部門長期缺乏關注，且國內計程車管理權責單位的複雜性也使政府對於計程車問題的改善一直存在諸多疑慮。原因是政策需兼顧族群、產業、組織與勞資的公平性原則，加上計程車管理權責分散且不明確，造成地方政府與中央不做為的最佳理由。計程車市場多年來管理制度不善的後果，是導致計程車市場長期供過於求、服務品質不佳與駕駛生計困難等諸多問題的主因。添許多管理困難，也較難提出具前瞻性、持續性的交通管理作為。長期來看，本研究建議成立一個計程車管理專責單位，掌管所有計程車相關業務，可有效解決上述問題。

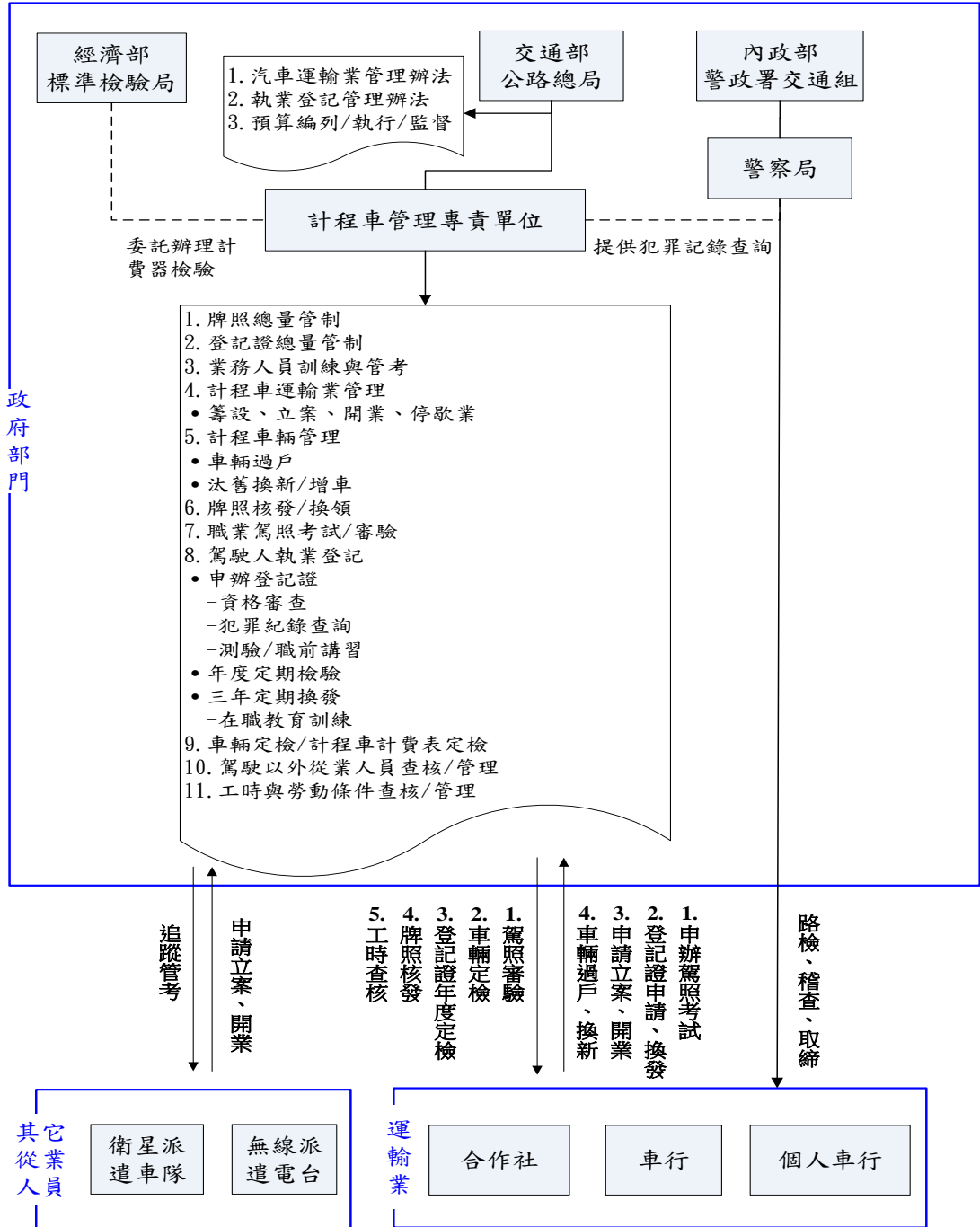


圖 4-3 計程車專責單位業務職掌圖

計程車人車管理制度之研究

此單位負有的權責應包含計程車運輸業的管理、牌照核發換領及總量管控、執業登記證核發換領及數量管考、車輛安全檢查、劃分營業區域、駕駛職前與在職教育訓練、職業駕照考試與審驗、車輛及計費器定期檢驗、費率議定、計程車其他從業人員管理（如衛星派遣公司、無線電車隊等）以及計程車駕駛工時及勞動條件的管理等。

目前計程車產業存在跨區營運、牌照總量管制、駕駛訓練課程不符合所需三大問題如下：

計程車跨區營運問題：

由於目前計程車營業區劃分存在重疊問題，若計程車駕駛在非登記地之縣市載客，由於不同縣市之運價水準不一，加上計費器功能的限制，可能造成駕駛與乘客的糾紛。另目前各縣市政府自行訂定計程車相關管理辦法與制度，但目前之營業區域交叉，使得同一營業區內存在不同管理制度與歧異爭端。

總量管制失靈

目前市場供過於求，總量管制失靈的主要原因有兩點，第一是個人車牌照不受限制，車行牌照雖於 1978 年凍結發放，而依據公路法第 39 條之 1 規定：「優良駕駛者申請個人牌照發放，不適用於前項規定」。因此個人車之牌照發放沒有受到管制。第二點是空車額的存在，所謂空車額就是車輛汰舊換新時，保有牌照的年限。目前不論是車行、個人車行與合作社均存在實質空車額。空車額不受公路法第 39 條之 1 管制規定之限制，駕駛人可以隨時領牌進入市場營運，使得計程車牌照管制政策失靈。

駕駛訓練課程不符所需

內政部警政署已於 2004 年起成立「加強計程車安全管理」專案小組，研提建立分區辦理計程車駕駛人執業前測驗、講習制度等多項相關管理措施，藉以提升進入行業門檻。但針對國內計程車駕駛人的教育訓練上，目前均由各地方政府警察局自行訂定方式作業。造成可營業地區不在考試範圍內或考試範圍可能包含不能執業的地區等兩個問題。

由於目前政府職掌計程車業務的單位繁多，成立這樣的管理專責單位，可解決上述問題。透過聯合管理中心統一進行牌照發放、管理與費率訂定、職業駕駛訓練考核以及計程車評鑑等項目，建立良好制度，將可以有效解決計程車產業資訊不對稱，消彌司機惡性競爭，提升計程車運能效率。

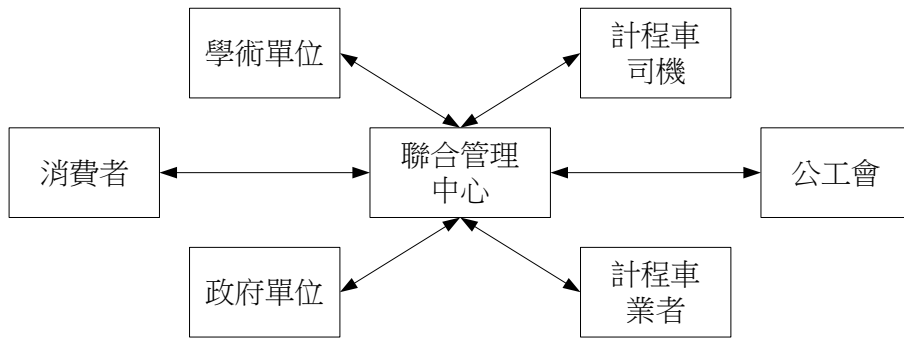


圖 4-4 計程車產業管理單位統一事權後之關係示意

成立此單位所需耗費資源部份，建議第一筆經費由政府單位提撥，解決計程車產業問題癥結，計程車駕駛生計改善，產業獲利具有能力繳稅，政府則可加以課稅獲得資金挹注，並從課稅中的資金提撥一定比例作為「計程車產業發展基金」。「計程車產業發展基金」用途為健全計程車產業和提供計程車司機各項福利措施，例如成立計程車牌照管理中心、計程車駕駛退休金、計程車駕駛勞健保、年節獎金等，替計程車產業發展定立了永續發展的基礎，政府稅收也隨之增加，可達成財務永續之目標。

計程車人車管理制度之研究

第五章 結論與建議

第一節 結論

本研究彙整國外案例得知國外先進國家對計程車管理均採「人車合一」方式進行，另彙整國內專家學者、業界與交通、警政機關意見及人車管理合一或人車管理分治的優劣比較於第三章，故此，針對國內計程車人車管理制度，研究團隊認為未來應明確進行「人車管理一元化」，並採行計程車總量管制(駕駛人管制或牌照管制)，建構智慧化管理設備以利政府部門監管。欲達成人車管理一元化，短期內或可透過行政程序整合交通、警政部門，但現行計程車產業存在有許多問題，人車一元化管理僅能處理部份問題，後續若欲推動產業改革，仍存在部份推動困難，故本研究提出短、中、長期建議逐步推動，期能畢其功於一役解決計程車產業問題。

一、計程車產業規模龐大

台灣地區約 8.8 萬部計程車，以臺北地區為例，目前約有 5.4 輛計程車，每日整體之載運量高達近百萬旅次，計程車每車次平均車資約 178 元，換算每年總產值約達四百億元，產值是台北捷運公司營收九十億的五至六倍。以紐約為例，紐約市約有 1.3 萬輛計程車與 4.1 萬輛租用車，紐約市政府每年投入約 9.4 億元新臺幣經費給專屬機構（TLC），負責管理計程車與所有租用車，此機構從業專職人員超過 400 人，台灣和其相比，相對投入的人力和資源仍為偏低。

二、產業結構複雜

計程車營業組織型態多元，在組織方面可分為車行、合作社、個人車等三種形式；台灣計程車產業的特性市規模小、家數多，另外又存在計程車客運服務業、派遣服務業等計程車從業相關產業，與新加坡相比，2.3 萬輛計程車大多由八家大型計程車公司掌控，其中僅有 500 台個人車，政府部門管理相對容易。

而產業結構複雜也造成乘客服務面及司機就業面市場機制失靈，乘客服務面市場機制失靈的最大原因在於資訊不對稱，舉例來說，由於目前計程車營運型態仍以巡迴攬客為主，多數乘客在街邊攔車的過程中無法挑選司機，

也無法從車身外觀分辨司機服務品質好壞，故往往造成乘客感受不佳的問題。另外即便乘客對司機服務品質十分滿意，也無法保證下次一定能再搭乘到這位駕駛開的車，凡此種種因素，產生造成劣幣驅逐良幣，也缺乏司機創新與提升乘客服務的誘因。

司機就業面市場機制失靈的問題在於，司機絕大多數以自備車輛參與經營(車行與合作社都是向司機手取服務費，而非聘雇司機提供乘客運送服務，部分車行提供車輛出租給司機)，但在營業資訊不足的情況下，司機無法正確的估算營業損益與營業風險(包含交通肇事、交通違規罰鍰、個人健康因素等)，導致大量的司機個人信用破產、高流動率、高利貸充斥的現象。另由於車行與合作社營業績效等資訊不透明，司機欠缺足夠的決策資訊以選擇優良的業者；大多數車行僅將收取牌照租用費作為主要目的，失去車行與合作社設立的實質意義。這樣的情況也導致車行與合作社經營缺乏創新與提昇服務的誘因，無法形成良性循環。

三、產業營運現況不佳

以臺北地區為例，現有計程車數量約有 5.4 萬輛，平均每日營業里程約有 128.87 公里，若將調查而得之每日營業收入扣除燃油與其餘相關成本，每日利潤約為 883 元，以實際工時 12.17 小時換算為每小時時薪約為 72 元，低於目前勞基法規定之最低標準。若欲將每小時時薪調整至目前勞基法規定之 95 元以上，約需減少 1.4 萬輛車，才可達到目前勞基法規定之最低時薪。大多數司機入行前無法得知產業經營如此困難，一旦投入此產業，要抽身也無能為力。

第二節 立即可行建議

一、落實計程車產業數量管制

計程車產業是否需要價格與數量的管制，國外學者已有相當多的論辯與看法，總體而論國際上之觀點贊同計程車產業必須受到政府管制，而非以自由競爭市場觀之。臺灣主管機關將計程車產業視作「完全競爭市場」，以為更多的計程車司機加入市場，就可以讓無競爭力、劣質的司機自動退出。但生意不好的計程車司機並不容易離開市場，只會延長他們在路上巡迴攬客的時間。於是，整體計程車的供給數便越來越大，民眾享受到的服務品質也越來越低。公路法 39 條之一訂有牌照數量管制之精神，但缺乏明確之執行策略主張（應該需要多少車輛）與辦法（應該如何增加或減少車輛已達到合理車輛數），甚至被曲解成僅有發放而無回收機制。長期累積下來，逐漸與市場需求脫節，導致嚴重供過於求。據估計目前掛牌經營的近九萬輛車平均空車率已經高達八成，每部計程車每天載客車次數僅約 11 個車次，僅及香港、紐約、新加坡、雪梨的三分之一。在此嚴重失衡的情況下，目前估計尚有超過兩萬個「空車額」尚未使用，已經喪失車輛總數的管制作用。未來可參考新加坡的模式，讓整個計程車產業做大做強，由新加坡經驗得知，落實管制牌照與運輸業家數可有效提升產業經營效率並產生超額盈餘。如此一來可以把所獲得的效益反映在產業、民眾感受以及政府部門等三方面：

（一）提昇司機收益

落實牌照管制與運輸業家數管制，可預期的效益是大幅減少超額供給，業者不必透過殺紅眼的削價競爭方式獲得應有的營收，司機不必漫無目的的在都會區巡迴繞行，可回復合理工時、降低空車繞行所帶來的汙染。

（二）提升服務品質

落實管制牌照同時，也可以趁勢讓目前市場上許多老舊車輛一併除役，另一部分亦可考慮如何制定可行的退場機制，將不適任的駕駛汰除。如此一來，可讓有心想在這個市場經營的業者繼續努力，提供更新、更好的服務以便在這個產業內進行競爭，而最大的得益者是第一線接受服

務的乘客。

(三) 政府收取特許費

目前由於計程車產業現況不佳，業者收入過低，無力繳稅。過去對計程車產業減免汽燃費後，初步估計政府稅收每年減少十億以上。但綜觀國外計程車案例如紐約、香港、英國等地，在完善的管制下，其計程車牌照均屬有價，香港一張計程車牌照約為 1750 萬台幣，紐約的計程車牌照一張更高達 2500 萬台幣，在牌照有價的情形下，業者才願意投入時間、精力，提出更多好的服務專心經營這個行業，讓產業回歸正軌後，業者獲得合理利潤，政府也可對其收取特許費，將這些經費專款專用於計程車產業，讓這個產業從惡性循環回歸良性循環。

近幾年臺灣經濟成長趨緩，營業計程車掛牌數也下降，原因並非政府管制成效所致，主因在於計程車業經營困難，部分駕駛無法長期接受高工時卻低工資而退出市場，當退出市場的數量高於進入市場時，整體計程車掛牌數自然也就下降。近十年來計程車營業登記數量減少約一萬輛，依照此趨勢，若要自然減少至計程車最適數量，至少還需二十年，若順其計程車數量自然下降，表示計程車產業將繼續惡化二十年。政府應參考國外經驗，儘速提出一個有效可行的牌照管理機制，落實數量管制。

二、重新劃分共同營業區

計程車營業區域劃設之規定則在「汽車運輸業管理規則」第九十一條第一項第三款中載明：「車輛應在核定的營業區域內營業，不得越區營業。」現有營業區域劃分方式主要是以計程車登記營業之主事務所在縣、市為基礎，加上鄰接之各縣市而成，因此目前台灣本島總計有 23 縣市，因此含有 23 個計程車營業區域。

(一) 目前共同營業區劃分問題

目前 23 個營業區劃分，因地鄰緊密造成營誼區域高度重疊，甚有完全重疊者，如基隆市、台北縣、台北市等。

由於台灣本島各縣市間幅員不大，跨縣市之城際載客運輸亦十分普

遍，縱使在同一核定營業區內營運，不同之縣市有不同的運價水準，若計程車駕駛在非登記地之縣市載客，由於乘客對於不同縣市之運價水準不甚明瞭，以及計費器功能的限制，常常造成實際收費與車機不合之現象，徒增許多駕駛與乘客的糾紛。而國內計程車駕駛人職業登記核發與管理、牌照數量管理、費率訂定、品牌計程車評鑑等，均由各縣市政府自行訂定相關管理辦法與制度，然目前之營業區域交叉重疊數個縣市，各自為政又互無共同基準，使得同一營業區內存在不同管理制度與歧異爭端。

(二) 重新劃分不重疊共同營業區

目前國內計程車營業區域劃分過細，彼此重疊性甚高，唯運價水準、牌照核發與駕駛人執照發放與管理及服務品質管理，均由各縣市政府自行訂定相關管理規章與辦法，而目前營業區劃分方式除了造成上述各問題外，也造成縣市間協調困難，各營業區域間彼此產生不同管理制度與歧異爭端。因此在計程車管理上首先必須將目前營業區域改成封閉式不重疊共同營業區。不重疊之共同營業區概念係指將台灣地區依照地理位置、都市發展相關性、人口密度、人車比等因子重新劃分為 5 大封閉式共同營業區，營業區域彼此間不重疊，改變目前依各計程車登記主事務所所在地劃分之 23 個重疊營業區；表 5-1 為整理目前重疊營業區域與建議修正之封閉式共同營業區的優缺點比較表。

表 5-1 目前重疊營業區域與封閉式共同營業區的優缺點比較表

	重疊營業區（目前）	不重疊共同營業區（未來）
優點	城際載客營運較為彈性	<ol style="list-style-type: none"> 1. 可成立區域專責管理單位統一進行牌照發放、管理與費率訂定、職業駕駛訓練考核以及計程車評鑑等項目 2. 促進車隊大型化發展 3. 長遠可簡化複雜之產業組織
缺點	<ol style="list-style-type: none"> 1. 駕駛人執業管理問題 2. 牌照發放與管理問題 3. 費率問題 4. 品牌計程車評鑑問題 5. 縣市協調作業問題 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 載客越區造成之空車回程比例可能增加(尤對營業區邊緣之縣市計程車而言) 2. 偏遠地區可能缺乏計程車
營業區數目	23 個	5 個
營業區劃分標準	主要以計程車登記之主事務所在縣、市為基礎，加上鄰接之各縣市而成	人口密度、人車比、計程車輛數、都市化程度、需求型態...等

三、加強運輸業從業人員、執業駕駛員之加入與退出管制

目前除對於運輸業負責人及執業駕駛員的加入僅有消極性的無犯罪紀錄篩檢，並無積極性的提昇基本素質、提昇技能、促進學習與成長的機制。針對駕駛員部份，目前雖透過執業登記證管理辦法已經規範執業登記證測驗、職前講習、發證、定期檢驗、定期換領、在職講習等機制。但是我們也發現其內容不足與執行不夠落實的幾個現象。首先是測驗內容是否適足，現有職前教育僅有六小時，另外職前講習的課程內容是否符合需要，應該要大幅充實與提升。台北市曾經嘗試過將上課天數提高到五天，卻導致駕駛員都流向其他縣市考領執業登記證的惡性循環。目前警政署已經整併分區測驗，並統一職前講習之規定。但這樣的測驗方式是否足以篩選出合格的執業人員，還有檢討與改良的空間。第二是測驗及格標準與發證數量是否能緊密配合市場需求，達到考用合一，例如執業登記證發放是否應與市場現有計程車數量保持某一比例等，目前機制還欠缺此功能。第三是目前執業登記證管理欠缺落實，未持有執業登記證或登記證失效而仍在執業的駕駛員估計可能近萬名。最後則是有關駕駛在職講習部份，在職講習的要求已經明訂在法規中，每執業三年應有 4 小時的在職講習，但這向規定卻從未執行。導致計程車產業中充斥許多不思進步、不求創新的駕駛。這個部份要如何執行，也是政府部門必須優先考量的要素之一。

表 5-2 立即可行建議事項分工表

建議事項	主辦機關	協辦機關
一、落實計程車產業數量管制	交通部	縣市政府
二、重新劃分共同營業區	交通部	縣市政府
三、加強運輸業從業人員、執業駕駛員之加入與退出管制	交通部	內政部

第三節 中長期建議

由於計程車產業相當複雜，完整的計程車產業管理，應包含牌照與駕照的發放及管控、車輛安全檢查、劃分營業區域、駕駛教育訓練甚至執法與交通裁罰等。由第五章內容可知，計程車管理事權統一為政府施政效率好壞與否的重要關鍵。前述所提的所有政策意見，都需有一個事權統一的機構協助辦理，因此，本研究認為我國未來亦應朝向人車一元化管理方向進行努力。以目前現況而論，計程車事務的管理單位相當複雜，要推動計程車有關的交通政策，往往遭遇相當多困難。而無論從國內專家學者座談意見或從國外各標竿都市案例分析都一致指向計程車需朝向人車管理一元化的目標邁進。然就目前現況而言，道路交通管理處罰條例第 37 條明定「計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理」等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。」由於組織調整與業務職掌重新劃分需涉及政府單位跨部門協調及法規修訂，短期內人車合一管理可能遭遇法令修訂的過渡期，故可依本研究提出短期加強現有管理之不足、統一授權委託辦理部份計程車相關業務(如駕駛人執業登記證發放、駕駛人教育訓練等)，中長期而言，則應該成立計程車管理專責單位，預計成立此單位可一併解決下列問題：

- 一、 駕駛人執業管理問題：各縣市講習時間長短、內容與測驗難度、方式不一，但同一營業區橫跨數個縣市，駕駛人只接受主試務所在地之地理資訊與課程講習、測驗，未能整體瞭解營業區內之情形。縱使有城市希望藉由講習與測驗難度以提昇計程車駕駛人水準，也因無法拒絕其他共同營業區內，執照取得測驗容易之駕駛人進入，造成無法全面提高駕駛專業的困難。
- 二、 牌照發放與管理問題：牌照授權縣市政府核發、計程車管理制度亦由各地縣市政府自行訂定，並未通盤考量整體總量管制內涵。
- 三、 運價水準問題：各縣市費率水準不一，同一營業區內不同費率水準易生爭端、且由於各地都市化程度與計程車經營型態有所差異，使得就算在同一營業區內不同城市間也常衍生議價爭議。

- 四、 品牌計程車問題：各縣市自行辦理品牌計程車評鑑，此評鑑方式讓乘客無法得知其他共同營業區內未受評之品牌車隊資訊。
- 五、 縣市政府間協商問題：同一營業區各縣市之地理變數與社經發展並不相同，因此有不同之牌照發放與職業教育訓練、不同運價水準之差異，若要各縣市間消除歧異，各部門可能因位階差異與種種因素造成協調、溝通上需付出高額成本，造成行政資源浪費。

計程車營運特性為跨行政轄區經營，往往造成管理規範上的落差，未來交通部若重新劃分營業區域，應讓計程車管理權責能統一由某一專責單位負責，做為定期檢討計程車政策與推動計程車產業發展的執行單位。本研究建議由交通部為此政策的主辦單位，目前是計程車產業發展的非常時期，政府對於人車合一管理這個議題的思考也是一個革新的契機，但若要從「惡性循環」轉入「良性循環」，政府應拿出改革善意，對既有管理制度除舊佈新，提出防弊興利的改革方案。

表 5-3 中長期建議事項分工表

建議事項	主辦機關	協辦機關
一、成立計程車管理專責單位	交通部	行政院研考會
二、提撥計程車產業發展基金	交通部	行政院主計處

計程車人車管理制度之研究

參考書目

1. 史習平,「日本、新加坡計程車經營管理考察報告」,交通部運輸研究所,2000年12月。
2. 周文生、王穆衡、王晉元,「計程車客運業營業區域檢討調整之研究」,2002年12月。
3. 周文生,「計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立(I)」,交通部運輸研究所,2008,4月。
4. 周文生,「計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立(II)」,交通部運輸研究所,2009,6月。
5. 張學孔,「九十七年度台北地區計程車營運情形調查期末報告」,台北市政府交通局與台北縣政府交通局共同委託中華民國運輸學會辦理,2008年11月。
6. 張學孔,「計程車產業優化政策與創新服務之研發」(NSC96-2221-E-002-178),2009年6月,行政院國科會專題研究計畫成果報告。
7. 張學孔,「計程車在臺北市大眾運輸政策中的角色與定位之研究」,臺北市政府研考會委託辦理,2008年10月。
8. 張學孔、吳奇軒、陳育生,「計程車產業政策關鍵改善因素分析」,中華民國運輸學會第23屆論文研討會,2008年12月。
9. 曾平毅,「台北市計程車營運管理課題與對策」,運輸,第20期,頁1-16,1993年6月。
10. 詹政良,「新加坡計程車公司營運管理制度對台北市計程車管理之展望」,合作發展,第219期,頁8-13,1998年3月。
11. 王軍,「愛爾蘭計程車業的放鬆管制」,比較,第30期,頁36-43,2007年5月。
12. Douglas, G. W., "Price Regulation and Optimal Service Standards: The Taxicab Industry," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 20, pp. 116-127, 1972.
13. Greening, P. A. K. and Jackson R. L., "Shared Taxi Operation Cost Consideration," *TRRL Supplement Report*, Vol. 793, 1983.

14. Kang, C. H. "Taxi Deregulation: International Comparison," The University of Leeds, Ph. D. Dissertation, Aug, 1998.
15. Kendall, D., "Comparison of Findings from Project That Employ User-Ride Subsidies for Taxi and Bus Travel," Transportation Research Record, 784, pp. 45-52, 1980.
16. Silva, A. P. and Mateus, G. R., "Location-Based Taxi Service in Wireless Communication Enviroment", Proceedings of the 36th Annual Simulation Symposium, pp. 47-54, 2003.

附錄

附錄 1 「計程車人車管理制度之研究」第一次專家學者座談會

一、時間：99 年 6 月 7 日，下午 2 時

二、地點：國家政策研究基金會，一樓會議室（台北市杭州南路一段 16 號）

三、與會單位：

中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會

台北市計程車客運商業同業公會

高雄市計程車客運商業同業公會

台北市計程車合作社聯合社

台北市計程車駕駛員職業工會

台北市個人計程車駕駛員工會

台北市汽車駕駛員職業工會

交通部路政司

警政署交通組

交通部公路總局

行政院研究發展考核委員會

國家政策研究基金會召集人 陳世圯

國立交通大學交通運輸研究所副教授 黃台生

四、議程：

時間	內容
14:00-14:20	來賓致詞
14:20-14:40	現況探討與分析【附錄一】
14:40-15:40	人車管理政策方向討論 ✓ 強化現有架構、貫徹執行 ✓ 成立新機構，統籌辦理計程車事務 ✓ 人、車管理單位共同勞務採購，統一委辦計程車事務
15:40-16:00	結論與建議
16:00~	散會

五、會議記錄

發言人	建議內容
中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會 理事長 陳燈	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前計程車牌照核發與駕駛人執業登記證管理分屬交通主管機關以及警察機關，事權無法統一，難以有效管理，本會建議比照遊覽車發放方式，統一交由交通部管理。 2. 駕駛人素行記錄仍由警察機關負責查核，經查核違背道路交通管理處罰條例 37 條第 1 項者則不得項公路主管機關申請執業登記證。 3. 由於交通法規於考領執業駕照時已考過，且地理環境可由導航系統輔助，建議警政機關辦理之測驗應予廢除。
中華民國計程車駕駛員工會全國聯合會 理事長 王清正	<ol style="list-style-type: none"> 1. 此為全國性議題，建議應廣納全國勞方代表意見。 2. 建議可參考上海計程車管理制度，建立 4 金一牌制度(養老金、失業金、醫療金、公基金、牌照)，保障駕駛員福利。
高雄市計程車客運商業同業公會 理事長 王冠懿	<ol style="list-style-type: none"> 1. 駕駛員登記證管轄區域與實際營業區域不符，高雄駕駛與屏東駕駛參與同一考試，此為現行人車分治所產生之問題。 2. 回應工會代表之意見，若將登記證管理交由工會辦理恐造成疏漏，概因並非所有駕駛皆加入工會，工會之約束力恐有不及。
臺北市計程車合作社聯合社 理事主席 吳華星	<ol style="list-style-type: none"> 1. 彭婉如案件凸顯了計程車管理的問題，87 至 93 年安程專案調查無職業駕照或無執業登記證駕駛，全台總計 5 萬餘件，顯示計程車管理制度存在問題。 2. 建議新的制度應兼顧乘客、司機、經營者之觀點。對乘客而言須建立安全、舒適的乘車環境；對於駕駛應能提供健全的保障制度；對經營者應鼓勵其朝向大型化經營，降低其成本，本提高管理效率。
台北市計程車駕駛員職業工會 賴四洋	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本會建議執業登記證宜讓專業化、專責工會參予辦理，既可節省警力，亦可提升從業人員素質，一舉兩得。 2. 工會與駕駛人互動最為密切，最了解產業生態，若讓專責工會辦負責辦理報考登記證之申報手續，可

	<p>做為第一把關功能。再委由工會向警政機關查詢駕駛之犯罪紀錄，判斷駕駛人是否具備考證資格。</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. 登記證之測驗日期宜修改期管理辦法第 5 條，由主管機關公告，每年舉辦乙次，以抑制新進人員浮濫。 4. 執業登記證現階段每年審驗乙次，建議可委由專業工會簽證。
<p>台北市汽車駕駛員職業工會 常務理事 鄭力嘉</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議駕照審驗與執業登記證查驗可同時辦同地辦理，不用兩地奔波，節省時間。 2. 人、車、證一元化管理透過監理電腦連線，簡化辦理程序，有助駕駛辦理登記證各項異動登記事宜，並可落實管理。 3. 目前大眾運輸交通工具職業駕駛只有計程車駕駛採人、車分治，最初之原由係因顧慮駕駛與乘客同處一空間，存有安全上之疑慮，才交由警察機關管理，本會認為此一規定具有職業歧視之問題。
<p>臺北市個人計程車駕駛員職業工會 常務理事 彭芝園</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議應先釐清執業登記證之定位，良民證或是工作證。 2. 一元化管理應朝向管理單位一元化，面向多元化的方向，廣納工會、消費者、駕駛等意見。
<p>路政司 技正 王基洲</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現行之執業登記證由警察機關辦理，係因為顧慮司機與乘客共處同一空間，存有安全上之疑慮，為保障乘客人身安全，係交由警察機關查驗駕駛人之素行記錄。 2. 以往的辦理模式，警察機關於駕駛人執業期間將即時追蹤駕駛人之行為，可動態更新駕駛人持證資格。若交由交通部辦理，則存有無法即時更新之疑慮，故建議仍由警察機關辦理駕駛執業登記證之事宜。
<p>警政署交通組 科長 張夢麟</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 人車合一管理，合併後可減少政府資源浪費，亦符合簡民便民的原則。 2. 建議統籌交由交通部管理牌照及駕駛員登記證。駕駛人向交通主管機關申請執業登記證，由交通主管機關向警察機關申請該駕駛員之警察記錄證明書，經查核符合規定後再予以核發登記證。

計程車人車管理制度之研究

<p>國家政治研究基金會永續發展組 召集人 陳世圯</p>	<ol style="list-style-type: none">1. 無論人車分治(現況)與人車合一之管理制度,仍需要交通主管機關與警察機關間之協調,所以理應先思考如何建立妥善之協調運作機制。2. 現行警察機關辦理駕駛人執業登記證之依據,係以駕駛過往之記錄為主,然而過去之紀錄是否能確保此駕駛為優良駕駛,是否有其他判斷駕駛資格之條件。
<p>交通大學交通運輸研究所 副教授 黃台生</p>	<ol style="list-style-type: none">1. 理想的運作模式,應交由公司主動向主管機關申辦旗下駕駛之執業登記證,然而由於市場上個人車過多,公司不具約束力,因此才會由警察機關介入。2. 不論是否交由交通部統一管理,個人車駕駛管理不易之問題仍然存在,交通主管機關對駕駛人是否具有約束力,其間權責歸屬之問題仍須釐清。
<p>警察大學 副教授 周文生</p>	<ol style="list-style-type: none">1. 單由查詢駕駛過去之犯罪紀錄,並無法表是駕駛之品質或是未來之表現,因此現行之核發條件不甚周全。是否應加入其他客觀條件,並輔以完善的駕駛教育訓練制度、追蹤回訓制度來提升駕駛人素質。2. 可學習職業大客車建立動態監理系統,結合監理單位及司法系統資料庫,即時更新駕駛人之違規、違法情形,並讓業者能夠主動上網查詢其持照狀態、資格。

計程車人車管理制度之研究

專家學者座談會

99年6月7日

簽到表

單位	職稱	姓名	簽名
中華民國計程車客運商業同業公會全國聯合會	理事長	陳燈	陳燈 陳喜民
台北市計程車客運商業同業公會	理事長	洪金村	洪金村 丁平和 徐天選 梁良
高雄市計程車客運商業同業公會	理事長	王冠懿	王冠懿
台北市計程車合作社聯合社	理事主席	吳華星	吳華星
台北市計程車駕駛員職業工會	總幹事	郭雅雄	郭雅雄 賴四祥(龍陽)
台北市汽車駕駛員職業工會	理事長	鄭火賜	鄭火賜 鄭力嘉 鄭力嘉

計程車人車管理制度之研究

單位	職稱	姓名	簽名
台北市個人計程車駕駛員職業工會	常務理事	林聖河	林聖河
路政司	技正	王基洲	王基洲
警政署交通組管理科	科長	張夢麟	張夢麟
警政署交通組	警務正	謝源仁	謝源仁
國家政策研究基金會永續發展組	召集人	陳世圯	陳世圯
國立交通大學交通運輸研究所	副教授	黃台生	黃台生
國立中央警察大學	副教授	周文生	周文生
社團法人台灣先進交通運輸科技與管理協會	顧問	洪鈞澤	洪鈞澤
行政院研考會	專員	蔡國昭	蔡國昭
台北市計程車駕駛人公會		鐘陽	林聖河代

附錄 2 「計程車人車管理制度之研究」第二次專家學者座談會

一、時間：99 年 7 月 15 日，下午 2 時

二、地點：臺北市北平西路 3 號 3 樓公路公共運輸發展辦公室

三、與會人員：

中央警察大學交通學系副教授 周文生
 臺灣先進交通運輸科技與管理協會顧問 洪鈞澤
 交通部公路總局監理組組長 謝界田
 交通部路政司機務科科長 李昭賢
 交通部路政司機務科視察 朱大慶
 行政院研究發展考核委員會研究發展處科長 吳怡銘
 行政院研究發展考核委員會研究發展處專員 蔡佩君
 內政部警政署交通組管理科科長 張夢麟
 內政部警政署交通組警務正 謝源仁

四、會議議程：

時間	內容
14:00-14:20	來賓致詞
14:20-14:50	現況分析及國外案例分析
14:50-15:20	人車管理政策方案討論 ✓ 落實與強化現有人車管理制度 ✓ 管考權責回歸交通部門，執行事務委外辦理 ✓ 成立專責事權合一單位
15:20-16:00	綜合討論
16:00~	散會

五、會議記錄

發言人	建議內容
內政部警政署交通組管理科科長 張夢	1. 應從便民角度來思考這個問題，法令制度皆有可以變通的空間。建議應把注意力放在解決現有問

計程車人車管理制度之研究

麟	<p>題，而非一味探討現有法令制度的限制。</p> <p>2. 無論計程車駕駛的主管機關為何，任何治安問題仍是警察機關責無旁貸的責任。</p>
內政部警政署交通組警務正 謝源仁	<p>1. 許多行業(保母、保全、銀行…)皆是由受雇者自行申請警察記錄證明書，建議計程車駕駛申辦執業登記證時亦可仿照此模式，將警察記錄證明書變成報名必備文件之一。</p>
交通部路政司機務科科長 李昭賢	<p>3. 就法制面來說，當初立法的原由是基於保障民眾安全。</p> <p>4. 儘管開放由交通部門來查詢駕駛人的犯罪紀錄，由於監理機關人員對於犯罪敏感度不若警務人員，因此恐存有疑慮，並且可能涉及法律授權的問題。</p> <p>5. 就現有的人力編制下，業務回歸交通部恐產生不足以負荷的情形。</p>
交通部路政司機務科視察 朱大慶	<p>1. 將駕駛人管理回歸交通部，於社會輿論是否能得到支持，可能存有疑慮。</p> <p>2. 計程車業間營運的比例頗高，涉及人身安全問題，以警察機關作為駕駛主管部門，較可提高對駕駛人的實質約束力。</p>
交通部公路總局監理組專員 徐慧萍	<p>1. 計程車駕駛於社會觀感普遍存在治安問題，若站在民眾的出發點，警察機關作為主管機關較能取得社會大眾的信賴與認同。</p>
中央警察大學交通學系副教授 周文生	<p>1. 計程車是自由業，加上進入門檻較低，因此吸引許多有前科的駕駛加入，存在一些治安上的疑慮，故交由警察機關負責辦理。然而隨著時空背景變更，若可透過先進設備智慧化管理，則可進一步思考權責劃分的議題。</p> <p>2. 現行駕駛登記證資格審驗僅針對犯罪紀錄，對於其他專業技能、司機素質、服務品質、車齡…等皆沒有限制。應進一步思考如何強化此登記證的功能。</p> <p>3. 現行的登記證僅針對新進駕駛設立門檻，對於執業中之駕駛缺乏考核審驗的制度，在換發登記證時增加對駕駛的考核機制。</p>

計程車人車管理制度之研究

專家學者座談會

99年7月15日

簽到表

單位	職稱	姓名	簽名
國立中央警察大學	副教授	周文生	周文生
社團法人台灣先進交通 運輸科技與管理協會	顧問	洪鈞澤	洪鈞澤
行政院研究發展考核委 員會	研究發展處 科長	吳怡銘	另有令以
行政院研究發展考核委 員會	研究發展處 專員	蔡佩君	蔡佩君
交通部公路總局	監理組組長	謝界田	徐慧萍
交通部路政司	機務科科長	李昭賢	李昭賢
交通部路政司	機務科視察	朱大慶	朱大慶
內政部警政署交通組	管理科科長	張夢麟	張夢麟
警政署交通組	警務正	謝源仁	謝源仁

計程車人車管理制度之研究

單位	職稱	姓名	簽名
交通部公路總局公路公共運輸發展辦公室	經理	呂英志	
交通部公路總局公路公共運輸發展辦公室	經理	葉昭甫	
季鈞管理顧問股份有限公司	分析師	陳維隆	
季鈞管理顧問股份有限公司	規劃師	沈大維	
季鈞管理顧問股份有限公司	規劃師	王冠堯	

附錄 3 「計程車人車管理制度之研究」專家問卷

填表人身分特性

專家學者 政府官員 工會代表 公會代表 駕駛員 經營業者 其他_____

產業問題

編號	問題	重要性			急迫性		
		第 1	第 2	第 3	第 1	第 2	第 3
1	供過於求，空車率偏高						
2	空車率偏高，司機收入偏低						
3	未實施工時管制，駕駛員工作時間過長						
4	服務品質不好，乘客不斷流失						
5	運價太高，乘客減少						
6	車資折扣混亂，導致惡性競爭						
7	駕駛員教育訓練制度不周全且未落實						
8	車輛貸款不易，利息過高						
9	駕駛員人數過多，供過於求，需要總量管制						
10	車輛總數過多，供過於求，需要總量管制						
11	經營規模普遍較小，無法企業化						
12	衛星計程車缺乏相關法令約束						
13	靠行經營型態普遍，經營責任不易落實						
14	相關法令不夠周全，不符現實需要						
15	主管單位執法不夠公正						
16	主管單位執法不力，無法有效遏止違規經營行為						
17	政府政策不夠明確，作為不夠積極，決策官員魄力不夠						
18	牌照過剩導致計程車供給過剩						
19	經營人才不足，經營技術提升不易						
20	排班點管理需要加強						

可行對策

編號	可行對策	短期改善優先性			長治久安優先性		
		第 1	第 2	第 3	第 1	第 2	第 3
1	停發個人車牌						
2	提高新進駕駛員門檻						
3	鼓勵兩人共開一車						
4	禁止車資折扣惡性競爭或限制車資折扣，制定費率下限						
5	調整合作社社員退社之遞補期限						
6	調整交通公司車輛汰舊換新之遞補年限						
7	鼓勵合併，做大做強						
8	鼓勵駕駛員加入品牌車隊，提升管理						
9	加強管理排班點						
10	設立跨縣市之專責主管單位，提升主管單位人力與經費						
11	主管單位業務儘量委外辦理，提升效能與品質						
12	積極編修過時與不周全之相關法令						
13	限制車輛使用年限[如七年]						
14	落實並強化駕駛員教育訓練						
15	積極開拓乘客，推廣公務，商務，觀光，敬老，愛心，共乘服務						
16	鼓勵乘客叫車，減少空車繞行						
17	導入智慧卡，實施工時管理						
18	建立牌照標售制度，牌照有價化，牌照買賣制度化						
19	建立駕駛員總量管制制度，維持供需平衡						
20	依據空車率變化，建立牌照總量管制制度，維持供需平衡						
21	加強輔導執業登記證失效之駕駛，補正或轉業						
22	編列預算鼓勵繳銷牌照以減少供給						

附錄 3-1 問卷結果分析

有效問卷 12 份

政府官員：3 份；工會代表：3 份；公會代表：4 份；經營業者：2 份

依受訪者勾選之優先性(重要性)給予權重，第一優先(重要)3 分，第二優先(重要)2 分，第三優先(重要)1 分，並可得下述之結果。

1. 產業問題[重要性]排序

題號	內容	重要性
12	衛星計程車缺乏相關法令約束	31
3	未實施工時管制，駕駛員工作時間過長	26
6	車資折扣混亂，導致惡性競爭	26
10	車輛總數過多，供過於求，需要總量管制	26
16	主管單位執法不力，無法有效遏止違規經營行為	26
17	政府政策不夠明確，作為不夠積極，決策官員魄力不夠	26
2	空車率偏高，司機收入偏低	25
1	供過於求，空車率偏高	24
7	駕駛員教育訓練制度不周全且未落實	23
11	經營規模普遍較小，無法企業化	23
4	服務品質不好，乘客不斷流失	22
14	相關法令不夠周全，不符現實需要	22
18	牌照過剩導致計程車供給過剩	22
8	車輛貸款不易，利息過高	21
20	排班點管理需要加強	20
13	靠行經營型態普遍，經營責任不易落實	19
19	經營人才不足，經營技術提升不易	19
5	運價太高，乘客減少	17
9	駕駛員人數過多，供過於求，需要總量管制	17
15	主管單位執法不夠公正	17

2. 產業問題[急迫性] 排序

題號	內容	急迫性
10	車輛總數過多，供過於求，需要總量管制	31
17	政府政策不夠明確，作為不夠積極，決策官員魄力不夠	31
1	供過於求，空車率偏高	30
2	空車率偏高，司機收入偏低	30
18	牌照過剩導致計程車供給過剩	29
6	車資折扣混亂，導致惡性競爭	25
12	衛星計程車缺乏相關法令約束	23
14	相關法令不夠周全，不符現實需要	23
4	服務品質不好，乘客不斷流失	22
9	駕駛員人數過多，供過於求，需要總量管制	21
20	排班點管理需要加強	20
3	未實施工時管制，駕駛員工作時間過長	18
16	主管單位執法不力，無法有效遏止違規經營行為	18
15	主管單位執法不夠公正	17
19	經營人才不足，經營技術提升不易	17
11	經營規模普遍較小，無法企業化	16
8	車輛貸款不易，利息過高	15
7	駕駛員教育訓練制度不周全且未落實	14
13	靠行經營型態普遍，經營責任不易落實	14
5	運價太高，乘客減少	12

3. 短期優先可行對策排序

題號	內容	短期
12	積極編修過時與不周全之相關法令	24
9	加強管理排班點	20
1	停發個人車牌	19
20	依據空車率變化，建立牌照總量管制制度，維持供需平衡	19
10	設立跨縣市之專責主管單位，提升主管單位人力與經費	16
22	編列預算鼓勵繳銷牌照以減少供給	16
18	建立牌照標售制度，牌照有價化，牌照買賣制度化	15
19	建立駕駛員總量管制制度，維持供需平衡	15
21	加強輔導執業登記證失效之駕駛，補正或轉業	15
4	禁止車資折扣惡性競爭或限制車資折扣，制定費率下限	14
8	鼓勵駕駛員加入品牌車隊，提升管理	14
7	鼓勵合併，做大做強	13
14	落實並強化駕駛員教育訓練	13
16	鼓勵乘客叫車，減少空車繞行	13
3	鼓勵兩人共開一車	12
11	主管單位業務儘量委外辦理，提升效能與品質	12
15	積極開拓乘客，推廣公務，商務，觀光，敬老，愛心，共乘服務	12
13	限制車輛使用年限[如七年]	11
17	導入智慧卡，實施工時管理	11
2	提高新進駕駛員門檻	10
6	調整交通公司車輛汰舊換新之遞補年限	8
5	調整合作社社員退社之遞補期限	7

4. 長期優先可行對策排序

題號	內容	短期
4	禁止車資折扣惡性競爭或限制車資折扣，制定費率下限	20
10	設立跨縣市之專責主管單位，提升主管單位人力與經費	19
21	加強輔導執業登記證失效之駕駛，補正或轉業	19
12	積極編修過時與不周全之相關法令	18
20	依據空車率變化，建立牌照總量管制制度，維持供需平衡	18
1	停發個人車牌	16
22	編列預算鼓勵繳銷牌照以減少供給	16
11	主管單位業務儘量委外辦理，提升效能與品質	15
13	限制車輛使用年限[如七年]	15
18	建立牌照標售制度，牌照有價化，牌照買賣制度化	15
19	建立駕駛員總量管制制度，維持供需平衡	15
9	加強管理排班點	14
2	提高新進駕駛員門檻	13
14	落實並強化駕駛員教育訓練	13
16	鼓勵乘客叫車，減少空車繞行	13
7	鼓勵合併，做大做強	12
8	鼓勵駕駛員加入品牌車隊，提升管理	12
15	積極開拓乘客，推廣公務，商務，觀光，敬老，愛心，共乘服務	12
17	導入智慧卡，實施工時管理	12
3	鼓勵兩人共開一車	10
5	調整合作社社員退社之遞補期限	10
6	調整交通公司車輛汰舊換新之遞補年限	10

5. 依填答身分之產業問題分析

(依不同身分別，排序前幾名之問題)

- 政府官員
 4. 服務品質不好，乘客不斷流失
 12. 衛星計程車缺乏相關法令約束
 11. 經營規模普遍較小，無法企業化
 18. 牌照過剩導致計程車供給過剩
- 經營業者
 3. 未實施工時管制，駕駛員工作時間過長
 13. 靠行經營型態普遍，經營責任不易落實
 17. 政府政策不夠明確，作為不夠積極，決策官員魄力不夠
- 工會代表
 3. 未實施工時管制，駕駛員工作時間過長
 14. 相關法令不夠周全，不符現實需要
 15. 主管單位執法不力，無法有效遏止違規經營行為
- 公會代表
 1. 供過於求，空車率偏高
 18. 牌照過剩導致計程車供給過剩
 20. 排班點管理需要加強
 10. 車輛總數過多，供過於求，需要總量管制

6. 依填答身分之可行對策分析

(依不同身分別，排序前幾名之可行對策)

- 政府官員
 15. 積極編修過時與不周全之相關法令
 19. 建立駕駛員總量管制制度，維持供需平衡
 8. 鼓勵駕駛員加入品牌車隊，提升管理
 16. 鼓勵乘客叫車，減少空車繞行
- 經營業者
 1. 停發個人車牌
 7. 鼓勵合併，做大做強

- 22. 編列預算鼓勵繳銷牌照以減少供給
- 12. 積極編修過時與不周全之相關法令
- 工會代表
 - 4. 禁止車資折扣惡性競爭或限制車資折扣，制定費率下限
 - 10. 設立跨縣市之專責主管單位，提升主管單位人力與經費
 - 12. 積極編修過時與不周全之相關法令
 - 20. 依據空車率變化，建立牌照總量管制制度，維持供需平衡
- 公會代表
 - 5. 調整合作社社員退社之遞補期限
 - 18. 建立牌照標售制度，牌照有價化，牌照買賣制度化
 - 20. 依據空車率變化，建立牌照總量管制制度，維持供需平衡
 - 22. 編列預算鼓勵繳銷牌照以減少供給

附錄 4 台北市計程車駕駛人執業登記證申請書

臺北市計程車駕駛人執業登記申請書

申請人	姓名		性別		體重	公斤	申請人蓋章	二吋照片		
	出生日期	年 月 日	身高		公分					
	出生地		學歷							
	身分證字號		經歷							
	領駕照日期	年 月 日	申請日期	年 月 日						
	地址									
測驗	日期	年 月 日	承辦人		年度查驗		是否為公務員			
	成績						否	是		
遷入	日期	年 月 日	核				簽章： 登記，填載不實應負法律責任。 現職公務員依法不得申請本項執業			
	縣市別									
登記證	執業事實		定						簽章： 登記，填載不實應負法律責任。 現職公務員依法不得申請本項執業	
	字號									
	領證日期	年 月 日								
吊註銷日期	年 月 日									
電話	行動電話									

附註：本申請書雙線以上由申請人填寫。

異 動 紀 錄

日期	地	址	電	話		
執業事實	駕駛車號	地	址	電	話	日期
備註						

(背面)

經手人

駕駛人地址異動應繳驗身分證以憑註記

96.10.15000第

附錄 4-1 執業登記證申請切結書

切 結 書

九十一年七月三日修正道路交通管理處罰條例第三十七條第一項規定：
曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。

本人經閱上述規定後，切結絕無違反前述之各罪。

切結人簽名：

身分證字號：

中 華 民 國 九 十 年 月 日

附錄 4-2 執業登記證審驗切結書

切 結 書

九十年一月十七日修正道路交通管理處罰條例第三十七條規定：

計程車駕駛人，在執業期中，犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百一十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其計程車執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，吊銷其計程車執業登記證及駕駛執照。

計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其計程車執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，吊銷其計程車執業登記證及駕駛執照。

本人經閱上述規定後，切結絕無於執業期間（執業登記證有效期間）觸犯前述各罪，經法院偵查起訴未判決確定，或判決罪刑（含緩刑及易科罰金）確定之情形，以上如有不實，所衍生之後果，責任本人自負。

切結人簽名：

身分證字號：

中 華 民 國 九 十 年 月 日

附錄 4-3 台北市計程車駕駛人執業登記事項申報、異動暨換、補證申報(請)書

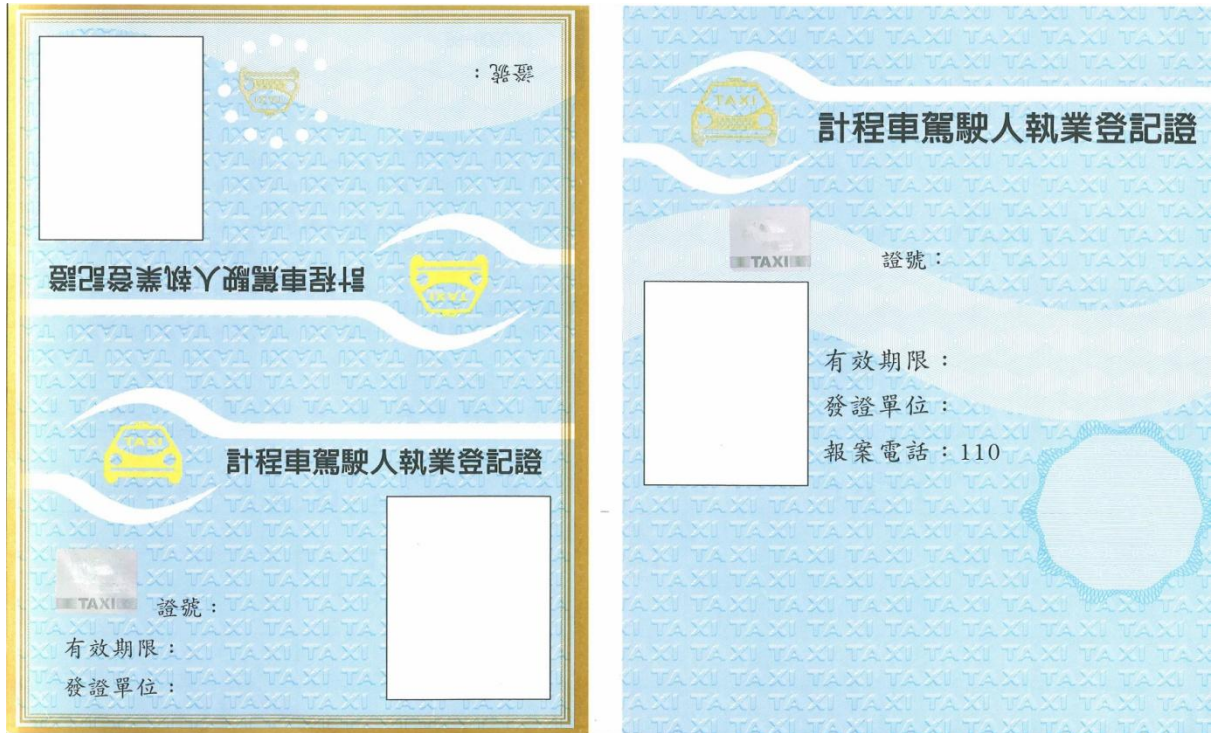
臺北市計程車駕駛人執業登記事項申報、異動暨換、補證申報(請)書

申報動目	姓名 地址	出生日期 職業駕駛	身分證字號 執業事實	公蓋 司章		
異動內容	姓名	出生日期		年	月 日	
	身分證字號	職業駕駛				
	地址					
	執業事實					
申報日期	年 月 日	申報人簽章				
換補登記證	原登記證	執登字第		號	申請人蓋章 二吋相片	
	姓名					
	地址					
	原因	遺失		損壞(附原登記證)		
執業事實						
駕駛車輛牌照			換(補)日期	年	月 日	
簽辦意見	<input type="checkbox"/> 符合資格		填 證	審 核	核 定	
	<input type="checkbox"/> 資格不符					

附註：本申請書雙線以上由申報(請)人依本身異動項目部份或換補證部份填寫。

<p>發證人簽章：</p>
<p>發證時間： 年 月 日 時 分</p>
<p>領證人簽章：</p>
<p>領證時間： 年 月 日 時 分</p>

附錄 5 計程車駕駛人執業登記證




計程車人車管理制度之研究

查驗日期	下次年度查驗日期	異動紀錄	備註
年 月 日	年 月 日		
身分證字號	發證日期	第一次發證日期	

注意事項

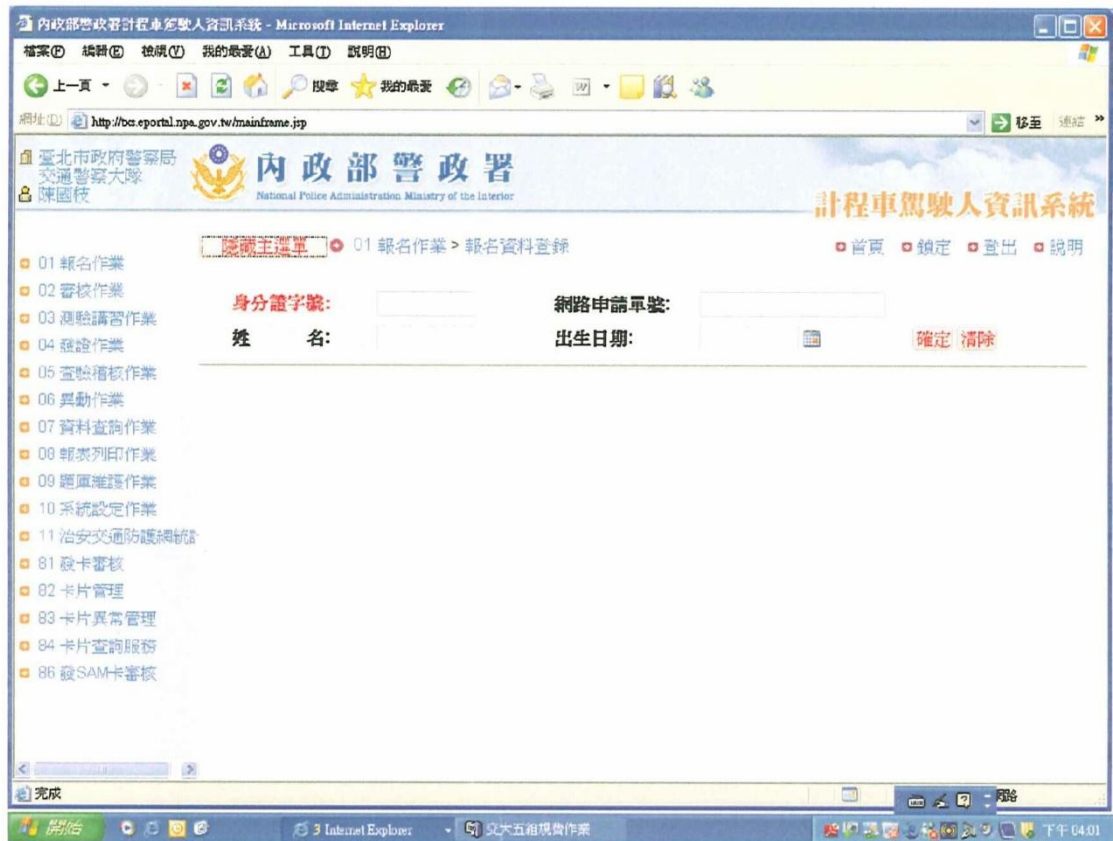
- 一、本證自第一年領證之翌年起，每年查驗一次，應於出生日期前後一個月內，帶國民身分證、職業駕駛執照、執業事實證明文件或行車執照等證件正本，向原發證警察機關辦理，逾查驗期限六個月內，依法處罰鍰，逾六個月以上者，逕予註銷。
- 二、執業登記事項（執業事實、姓名、身分證證號、地址等）異動，未依規定於十五日內，向原發證警察機關辦理申報者，依法處罰鍰，逾六個月以上者，逕予註銷。
- 三、本證失效後，應向原發證警察機關辦理繳銷。
- 四、本證應置於指定插座，並不得以他物遮蔽。



99-000000

樣張

附錄 6 計程車駕駛人資訊系統畫面



附錄 7 計程車駕駛人分區測驗、講習各區域劃分表

區域別	主辦警察局	共同區域縣市	說明
臺北市	臺北市政府警察局	臺北市	測驗由臺北市政府警察局統籌規劃辦理臺北市與臺北區。
臺北區	臺北縣政府警察局	臺北縣、基隆市、宜蘭縣	
新竹區	新竹縣政府警察局	桃園縣、新竹縣、新竹市、苗栗縣	
臺中區	臺中市警察局	臺中縣、臺中市、南投縣、彰化縣	
嘉義區	嘉義縣政府警察局	雲林縣、嘉義縣、嘉義市、臺南縣、臺南市	
高雄區	高雄市政府警察局	高雄縣、高雄市、屏東縣	
花東區	花蓮縣警察局	花蓮縣、臺東縣	
離島區	澎湖縣、金門縣、連江縣警察局		離島地區由各警察局自行辦理。

附錄 7-1 計程車共同營業區劃分表

登記縣市	營業區域
基隆市	基隆市、臺北縣、臺北市、桃園縣、宜蘭縣
臺北市	基隆市、臺北縣、臺北市、桃園縣、宜蘭縣
臺北縣	基隆市、臺北縣、臺北市、桃園縣、宜蘭縣
桃園縣	基隆市、臺北縣、臺北市、桃園縣、新竹縣、 新竹市
新竹縣	桃園縣、新竹縣、新竹市、苗栗縣
新竹市	桃園縣、新竹縣、新竹市、苗栗縣
苗栗縣	苗栗縣、新竹縣、新竹市、臺中縣
臺中縣	臺中縣、臺中市、苗栗縣、彰化縣、南投縣
臺中市	臺中縣、臺中市、彰化縣、南投縣
南投縣	南投縣、臺中縣、臺中市、彰化縣
彰化縣	彰化縣、南投縣、臺中縣、臺中市、雲林縣
雲林縣	雲林縣、彰化縣、嘉義縣、嘉義市

附錄 8-1 「計程車人車管理制度之研究」案 意見回應對照表

政策建議書審查意見	研究單位回應
<p>一、 研究方法上，本報告以蒐集分析國內外相關文獻，探討國內計程車人車管理存在之問題，透過專家學者座談方式，邀請業者、學者及政府機關代表凝聚共識，以研擬改善對策。惟辦理兩次座談之目的與意義並沒有妥善在文內加以敘述，爰請於報告內容中補充敘述兩次座談之規劃重點，並妥為將兩次座談之彙整結論（包含參與者之發言歸納）與「重要發現」及「主要建議事項」所列內容進行連結。</p>	<p>已增補敘述於期末報告 P.38~ P.39 頁</p>
<p>二、 文獻分析上，本研究針對香港、新加坡、愛爾蘭、紐約、東京管理方式加以論述分析。建議除上開個案論述可再加以列表比較外，本報告於文獻分析之參考書目共計列出 57 份參考文獻亦應與報告內容進行連結，或以註釋方式，敘明本文內容之參考依據。</p>	<p>本研究已增列文獻回顧於期末報告 P.5~P.9 頁，探討國內人車管理制度之現況；另針對國外案例之比較分析已增修至 P.25~P.30 頁。</p>
<p>三、 本研究在資料蒐集上尚稱充實，但缺乏明確論述說明。例如專家學者座談會所列「強化現有架構、貫徹執行」，「成立新機構，統籌辦理計程車事務」、「人、車管理單位共同勞務採購，統一委辦計程車事務」等三項關鍵討論提案如何綜整而來？應予以明確敘明。</p>	<p>此部份已補述於期末報告 P.46 及 P.50 頁</p>
<p>四、 本研究重點之一為現行警政署所核發之計程車駕駛人執業登記證宜由警政機關或監理機關核發，惟報告內容所舉國外案例並未提及現行各國於核發計程車駕駛人執業登記涉及治安及犯罪防治之實</p>	<p>已補述於期末報告 P.29~P.30 頁</p>

務作業，爰建議宜予補述。	
五、 依據本研究建議，未來我國計程車管理如採行人車合一管理制度，則現行由警政署主政事項將移由交通監理單位執行，則在降低治安問題疑慮之相關配套措施應予以補充。	有關降低治安問題疑慮部份，已修正於期末報告 P.39~P.40 頁

報告建議修改事項

報告建議修改事項	研究單位回應
<p>(一) 本報告所提監理機關與警察機關資料庫資訊不透通，無法即時查詢職業駕照資格有效性一節，現行交通部已開放警政機關可即時查詢職業駕照資格有效性之功能，爰建議修正相關內容。</p>	<p>已修正於期末報告提要 P.VIII, P.41 頁</p>
<p>(二) 考量部分縣市之交通主管機關並非「交通局」，爰「地方交通局」一詞建議修正為「地方交通主管機關」。</p>	<p>已修正於提要 P.VII, P.1, P.45 頁</p>
<p>(三) 有關報告提要頁 IX 中，就職業駕照考驗、車輛、車籍等部分，所列「警政機關在此中僅扮演協助查詢素行資格之角色，並協助駕駛人取得執業登記證」之文字描述，建議修正為「警政機關審驗駕駛人素行資格，並核發駕駛人執業登記證」，較符合實情。</p>	<p>已修正於提要 P.XI</p>
<p>(四) 有關報告頁 27 及業 35 所提「計程車派遣車隊未來將修法納入『汽車運輸業』管理規範」部分，建議修正為「計程車派遣車隊未來將修法納入『計程車客運服務業』規範管理」。</p>	<p>此部份已修正於期末報告提要 P.37, P.47 頁。</p>
<p>(五) 報告頁 43 記載臺北地區目前約有 5.5 萬輛計程車，惟頁 44 則記載 5.4 萬輛，兩者數據不一致之處，建議查明修正。</p>	<p>已查明修正於期末報告 P.52、P.57~P.58 頁</p>
<p>(六) 本報告英文參考文獻未依筆畫排序進行編排，請予以修正。</p>	<p>已修正於期末報告 P.67~P.68 頁</p>

附錄 8-2 「計程車人車管理制度之研究」案 意見回應對照表

委員意見	研究單位回應
<p>一、本計畫研究目的，應為如何保障民眾搭乘計程車安全性，建構防治計程車駕駛人犯罪管理制度之研究。因此，研究方向應以「如何保障民眾搭乘計程車安全性」為主要目的，政府應以何種有效管理制度，增加民眾搭乘計程車的信心、安心及社會觀感為主要研究目標，亦為道路交通管理處罰條例第 36 條規定之立法精神，惟本案報告專家問卷所提問題以計程車產業經營困境調查為主，較無上述民眾關心之安全性、信心度及社會觀感等選項。</p>	<p>廣義的計程車安全議題，其保障對象除乘客與駕駛人之外，亦包括未使用計程車之任意第三人。交通部運輸研究所自88年至96年間，針對計程車安全管理進行一系列研究，包含建立計程車派遣系統、IC 卡式計費表之研發與示範、建立示範性計程車營運安全管理系統之研究、計程車內安全管理系統之研發與示範（I、II）等計畫，依據研究成果顯示，利用先進科技輔助計程車營運管理與監理，無論對駕駛人或民眾而言，皆有助於安全之改善。交通部推廣衛星計程車10年有成，計程車安全問題已逐漸獲得改善，若能持續調整產業結構、強化監管能力、落實駕駛人管理制度並提昇服務水準，必能使計程車執業獲得保障且受人尊敬。故本研究遂由安全、效率及服務等多面向探討人車管理分治或合一之優劣。由國外的案例來看，計程車駕駛執業登記證隱含專門職業之意義，亦為進入行業之監管工具，屬於交通管理一環。計程車安全為政府基本要務，此亦為警政署責無旁貸之責任，然執業登記證是否由交通部或警政署發放，對於民眾觀感之差異性，應不影響政府對計程車安全之責任。</p>
<p>二、本研究結論建議將計程車駕駛人執業登記管理業務改由交通主管機關辦理，惟計程車工作富流動性，接觸女性及攜帶財物旅客之機會甚多，並能控制乘客行動，因此，其工作與社會治安有密切關聯，亦為該執業登記管理制度之重點。現行機制之立法目的及其本質自始即為治安防制，係從庶</p>	<p>謝謝委員指教，在本研究第二次專家學者座談會中，警政署交管科科長張夢麟曾表示「無論計程車駕駛的主管機關為何，任何治安問題仍是警察機關責無旁貸的責任。」，即便未來計程車駕駛人登記證管理業務改由交通主管機關辦理，警政機關仍會針對計程車安全管理議題持</p>

計程車人車管理制度之研究

委員意見	研究單位回應
<p>民觀點出發之較佳機制設計，主要即為專業管理的考量，且現行各級政府本各有其分工，實不宜輕言變更，否則極易因突發之計程車治安事件，引發政府不重視計程車安全管理的民怨，爰前述結論交通部之看法不同。</p>	<p>續努力。另由於計程車屬相對私密的副大眾運輸工具，乘客除安全訴求外，對其服務品質要求更為殷切。現行駕駛登記證資格審驗僅針對犯罪紀錄，對於其他專業技能、駕駛素質、服務品質、車齡…等皆無限制。本研究認為，素行資格僅為審核執業資格之一，故建議應由交通主管機關辦理，並綜合考量如何強化其功能及後續考核審驗制度。</p>
<p>三、據法務部表示，目前僅法院、檢察官及司法警察官有查詢計程車駕駛人前科素行等相關資料權限，交通機關無此權限可查閱，倘由公路監理機關反向警察機關查證駕駛人犯罪資料，或由民眾自行申請 (P.28)，較現行更添不便，且若查核疏漏，責任將難以釐清，易形成治安空窗期及隱憂，無法落實對計程車駕駛人之安全管理，反而可能產生負面之質疑。</p>	<p>謝謝委員指教，本研究提出由民眾自行申請個人犯罪紀錄之建議僅為可能施作方式之一，另據法務部表示，目前僅法院、檢察官及司法警察官有相關權限，警察機關亦需向法院進行相關查詢作業，由民眾申辦執業登記或個人車行時繳驗個人「警察紀錄證明書」，更可免除所謂法律授權疑慮，至於是否可能產生負面質疑，建議應進行後續評估與調查。</p>
<p>四、計程車管理為眾所關切之庶民生活議題，依據「91 年度臺北地區計程車營運情形調查計畫」統計數據，近 6 成乘客擔心安全問題（女性擔心的比例達 72%），計程車執業登記管理改由交通機關主管，無法讓民眾感知政府計程車安全管理之成效，反而可能誘發負面質疑，因此，交通部建議仍維持目前現行制度。</p>	<p>謝謝委員指教，惟就實務層面而言，社會大眾治安疑慮的著眼點並不在於「駕駛人執業登記證的主管機關為何」。另駕駛執業登記證應為駕駛是否適合從事此行業之證明，現行駕駛登記證資格審驗僅針對犯罪紀錄，對於其他專業技能、司機素質、服務品質、車齡…等皆沒有限制。計程車屬相對私密的副大眾運輸工具，乘客對其安全與服務品質要求更為殷切，故為保障乘客安全並兼顧服務品質，本研究建議應由交通主管機關辦理執業登記證相關業務，並綜合考量如何強化登記證功能及考核審驗制度。</p>
<p>五、提要三重要發現 1 有關監理機關與警察機關資料庫資訊不透通，管理不易銜接，無</p>	<p>謝謝委員指教，此部份已修正於期末報告提要</p>

委員意見	研究單位回應
<p>法即時查詢職業駕照資格有效性乙節，經查自 89 年 6 月 15 日起，警察機關可透過公路監理電子閘門系統即時查詢駕照種類、駕照有效日期、吊扣吊註銷起訖日等職業駕照資格，另自 96 年 12 月 19 日起，警察人員亦可透過 Mpolice 行動警察建置案駕籍資料查詢系統即時查詢上述駕籍資料，故前述資訊或有誤會。(提要 P.VIII, P.29)</p>	<p>P.VIII,P.41 頁</p>
<p>六、長期建議 1「成立計程車管理專責單位，掌管所有計程車相關業務」乙節，查政府行政各部門各司其職，相關施政倘涉及其他部會，均可透過行政協調解決，並非一定得成立專責管理單位，針對計程車管理業務成立專責單位，恐與當前政府組織精簡政策方向有悖。(提要 P.X, PP.39-41, P.49)</p>	<p>由於計程車業務管理繁雜，國內雖無針對成立計程車專責管理單位優劣分析之相關文獻，但國內有許多學者曾進行討論。如經建會91年進行「全島運輸骨幹整建計畫經濟效益評估」報告中提到未設置交通運輸專責管理單位、相關交通運輸人力及素質亦均嫌不足的情況下，運輸系統缺少統合機制不但限制其整體發展，也無法做有效率的管理；臺北市研考會97年進行「計程車在臺北市大眾運輸政策中的角色與定位之研究」與政府單位進行深度訪談亦歸納目前計程車外部問題發現：「計程車管理組織的複雜性，造成管理單位間無法有效溝通，即使有共同政策方向，也不易發揮行政效力」，並於報告內提出「長期考慮整合現有計程車組織，設立專責機構，致力發展公共運輸，並配合制定地方自治條約」之推動構想；行政院研考會葉俊榮主任委員也曾在其「行政院組織再造的目的與影響」一文中提到應將政府核心職能檢討、組織設計創新、業務檢討等納入工作重點，採行「先檢討業務，再調整組織」的作法，以及「各機關職掌功能經由組織改造過程得以重</p>

計程車人車管理制度之研究

委員意見	研究單位回應
	<p>整釐清，將各項服務由原本複雜、民眾難以清楚明瞭，轉向精美易懂，以提供民眾迅速且高績效的服務」之概念，此部份與政府政策方向應無背離之虞。在國際經驗部份，本研究所收集國外案例如日本、新加坡、香港、紐約等相關經驗，均可發現成立計程車專責管理單位實屬利大於弊。</p>
<p>七、有關「無法從單一窗口完成所有活動」(P.23)，當前政府部門基於簡政便民考量，以單一窗口或合署辦公型式進行跨部門合作案例不勝枚舉，提供單一窗口全方位服務，不一定須以組織或業務整併為前提。</p>	<p>謝謝委員指教。本研究提出之人車管理合一建議並非僅以「簡政便民」與否作為考量，本研究歸納專家學者座談會所得之結果發現大多與會人士皆認為應進行人車合一管理。另由於計程車屬相對私密的副大眾運輸工具，乘客對其安全與服務品質要求更為殷切，故為保障乘客安全並兼顧服務品質，亦應由交通主管機關綜合考量如何強化駕駛人資格管理及車輛審驗等相關制度。</p>
<p>八、第五章有關重新劃分共同營業區、短期建議 3「落實牌照總量管制」及短期建議 5「工時與勞動條件之管理」等節，與研究主題無直接關聯，建議刪除相關內容。(提要 P.IX, PP.34-35, P.41, PP.45-50)</p>	<p>謝謝委員指教，由於計程車產業相當複雜，完整的計程車產業管理，應包含牌照與駕照的發放及管控、車輛安全檢查、劃分營業區域、駕駛教育訓練、執法與交通裁罰等。本研究彙整兩次專家學者座談會與國外案例結果，未來欲達成人車管理一元化，短期內或可透過行政程序整合交通、警政部門，但現行計程車產業存在有許多問題，人車一元化管理僅能處理部份問題，後續若欲推動產業改革，仍存在部份推動困難，故本研究提出短、中、長期建議逐步推動，期能提供全國最高行政機關政策建議，畢其功於一役解決計程車問題。</p>
<p>九、長期建議 2「政府透過稅金提撥『計程車</p>	<p>本研究主題為「計程車人車管理制度之研究」，</p>

委員意見	研究單位回應
<p>產業發展基金』」乙節，與研究主題無直接關聯，且涉及財主單位權責事項，建議徵詢財主單位意見，並釐清該基金之法源及運作方式。（提要 P.X, P.42）</p>	<p>有關政府透過稅金提撥「計程車產業發展基金」之建議屬於政策性建議，目前尚未有此基金之法源依據，此基金具體運作方式建議進行後續研究。</p>
<p>十、第一章研究背景有關計程車駕駛人係由交通部委託警察機關管理乙節（P.1），查立法院公報委員會議紀錄，計程車執業登記管理制度之產生，係因計程車駕駛常有不當行為發生，故須有動態與靜態管理，其中靜態登記係由公路監理機關辦理，動態執業登記管理由警察機關辦理，爰將警察機關所執行之命令修正為法律。因此，計程車執業登記證管理自始即由警察機關以行政命令自行辦理在案，計程車駕駛人並非由交通部委託警察機關管理。</p>	<p>謝謝委員指教，此部份係依據民國64年7月道路交通管理處罰條例第36條第1項規定：「營業小客車駕駛人，未向公路主管機關委託之警察機關辦理執業登記，領取登記證，即行執業；或所有人僱用未辦理執業登記之汽車駕駛人駕車者，各處500元以上1200元以下罰鍰」。另於於86年1月22日修正公布道路交通管理處罰條例第36條第1項：刪除第1項「公路主管機關委託」等字。</p>
<p>十一、綜而言之，計程車駕駛人執業確與乘客安全有密切關聯，且個人犯罪紀錄確屬人權高度保密資料，故現行計程車執業登記管理制度係基於治安及民眾考量較適合國內之機制設計，交通部建議續由內政部辦理，交通部並可適時給予必要的協助或支援（如在職訓練）。</p>	<p>謝謝委員指教，本研究單位認為計程車安全亦為計程車管理內相當重要之一環，惟計程車人車管理相關議題十分繁多，依據中央行政機關組織基準法規定，「部」是以中央行政機關應負責的主要功能為主軸，擔任綜合性、統合性的政策業務。警察機關係以執法為本職，現行計程車駕駛人在職訓練由警察機關負責不符專業分工原則，故本研究認為，計程車管理回歸交通主管機關除可落實人、車管理合一，事權統一，促進民眾福利外，警察機關可專責致力於治安防治與交通稽查取締工作，回歸國家分官設職，各司其職之本意。</p>

計程車人車管理制度之研究

委員其他意見	研究單位回應
(一) 「(職業駕照考驗、車輛、車籍等部分)警政機關在此中僅扮演協助查詢素行資格之角色，並協助駕駛人取得執業登記證」建議修正為「 警政機關 審驗駕駛人素行資格，並核發駕駛人執業登記證」。(提要 P. IX)	謝謝委員指教，此部份已修正於提要P. XI
(二) 「計程車派遣車隊未來將修法納入『汽車運輸業』管理規範」，建議修正為「計程車派遣車隊未來將修法納入『計程車客運服務業』規範管理」。(P.27, P.35)	謝謝委員指教，此部份已修正於期末報告提要P.37,P.47頁。