

# 自用小客車有償參與旅客運送服務之研究

## A STUDY OF THE INVOLVEMENT OF PRIVATE PASSENGER CARS WITH COMPENSATIONS IN PAID PASSENGER-TRANSPORT SERVICE

周文生 Wen-Sheng Chou<sup>1</sup>

周恩如 En-Ju Chou<sup>2</sup>

(108年8月29日收稿，108年12月26日第一次修正，109年3月5日第二次修正，109年9月7日第三次修正，109年11月16日第四次修正，110年05月13日定稿)

### 摘 要

面對高齡社會、偏遠地區公共運輸不足等問題，自用小客車是否能夠是「共享交通」的投入有償旅客運送服務，代替需求反應運輸系統(DRTS)計畫中的小巴士、撥召計程車、復康巴士或長照巴士，期使能夠更完善偏遠地區與身障或行動不便者的運輸服務。本研究蒐集國內外有關共享交通、交通網路平臺、自用車有償運送旅客服務的實施案例、管理規範等文獻，針對旅客服務面之收費標準、共乘服務…等，車輛管理面之車齡與排氣量條件、車外行車影像紀錄器…等，駕駛人管理面之年齡及取得駕照時間限制、犯罪前科…等課題，應用德菲法問卷調查方式，了解產官學專家對自用小客車有償參與旅客運送相關管理課題的支持與共識度，並參照專家之意見，建議修訂公路法增加「網路運輸服務業」及研擬「自用小客車有償參與旅客運送服務辦法」草案，提供政府主管機關擬訂相關政策之參考。

**關鍵詞：** 白牌車、共享交通、有償旅客運送、網路運輸服務業

- 
1. 中央警察大學交通學系教授 (聯絡地址：33334 桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，電話：03-3281991，E-mail：una141@mail.cpu.edu.tw)。
  2. 臺中市政府警察局交通警察大隊巡官。

## ABSTRACT

*In light of the problems of the aging society and insufficient public transport service in remote areas, it is hoped that private passenger cars can serve as “ride-sharing” to involve in paid passenger transportation service and to replace vans, dial-a-taxis, rehabilitation bus or long-term care bus under the demand-responsive transport system (DRTS) projects, so as to improve the transportation service for people living in remote area, the handicapped or people with disabilities. This paper collects literatures concerning the implementation and management regulations of the domestic and foreign shared traffic system, traffic network platforms and private cars with paid passenger transportation service. Focusing on the issues of fare-charging standard, ride-sharing service, passenger service, the age and engine displacement of cars, dashboard camera installation outside cars and car management, as well as drivers’ ages, license acquisition period, criminal records and drivers’ management, this paper applies Delphi survey method to understand the corporates’, government officials’, scholars’ and experts’ level of support and consensus towards the related issues concerning the management of private passenger cars with paid involvement in transport service. After referring to the opinions of experts, this paper suggests to make amendments to Highway Traffic Act by increasing the involvement level of “network transport service industry,” and the drafting of “Guidelines for Governing Private Passenger Cars with Paid Involvement in Passenger transportation Service”. The suggestions provided herein are referential to the competent authorities of the government in formulating the related policies.*

**Key Words :** *unlicensed taxi, ride-sharing, paid passenger-transport service, network transport service industry*

## 一、前 言

面對高齡社會、身心障礙人口持續增加以及偏遠地區公共運輸不足的問題，政府每年編列經費補貼業者營運，但居住在偏遠地區民眾仍面臨客運的停靠站遠、班次少，甚至某些地區因過於偏僻或道路狹窄，完全沒有公共運輸服務的窘況，僅能仰賴私人運具或白牌車違規攬客。過去臺灣由於經濟不景氣、油價時常上漲，各項耗材成本提高，國內偏遠地區客運營運不堪長期虧損，常常面臨停駛的命運。2001年起，交通部便推動「公路公共運輸提昇計畫」，其中2016年擴大試辦的需求反應式公共運輸服務(Demand Responsive Transit System, DRTS)，目的在為偏遠地區提供具彈性的公共運輸，首先選定全國10個縣市12個地點辦理，補助小巴士或撥召計程車營運，希望能提升偏遠地區民行服務，姑且不論其實施成效如何，與其不斷地由政府補助經費，不如換個角度思考：近年來，隨著

科技的進步，智慧手機、行動裝置與行動上網等越來越方便，加上「共享經濟」概念的創新與發想，「共享經濟」已是全球發展趨勢，共享自行車已經在各都市蓬勃發展，共享自用小客車是否能夠是共享交通的下一步呢？

為了讓觀光客有友善安全的觀光環境，鼓勵善用「共享經濟」模式，在非都市地區開放 Uber 乘車服務。2018 年聯合報系願景工程推出「體檢行的正義」首部曲「行的難民」，探討高齡者移動困境，引起廣大回響。前交通部部長賀陳旦接受專訪時提出救偏鄉交通運輸「五支箭」，其中一支箭研究偏鄉地區擬透過「特定區域開放自用車」，讓類似旭海阿公的案例可獲得補助<sup>[1]</sup>。其實在 Uber 尚未登臺前，使用自用小客車載客收費（俗稱白牌車）的存在已是一般普遍的現象，民眾假日或平日利用自用小客車到客運站、觀光景點、營區及軍事學校附近攬客，或是存在社區間，電話通知自用小客車即前來載運並收費的現象由來已久，只是到了現今，科技進步，智慧手機、行動裝置人手一機，加上網際網路的發達，民眾利用 App、Line 或臉書叫白牌車迅速又方便。

根據交通部統計處的「自用小客車使用狀況調查報告」2014 年、2016 年國人使用車輛情形相同，自用小客車平均每星期使用天數 4.0 天，平均一天行駛時間 1.8 小時，平均每次乘坐 2 人，車輛閒置率達 92.5%，如果能將這些閒置車輛從「多人」和「多時段」利用的角度切入，當一輛車能在不同時段讓有需要的人使用，將能發揮「共享經濟」的好處。因此，偏遠地區或特殊需求，如長照 2.0<sup>3</sup> 與無障礙運輸服務，如果能夠開放自用小客車和駕駛人投入「有償旅客運送」，代替 DRTS 計畫中的小巴士、撥召計程車或復康巴士，提高「交通弱勢者」<sup>4</sup> 出門參與社交活動的意願和範圍，支持「交通弱勢者」的日常社會經濟活動，如此將能夠更完善政府偏遠地區與長照 2.0 的運輸服務！

## 二、文獻回顧與探討

### 2.1 共享經濟與共享交通

什麼是「共享經濟」？共享經濟是讓一個社群能在網路上取得未全部利用的資產所創造的價值，因此降低擁有這些資產的必要性。再更簡潔的說：共享經濟就是把剩餘重分配給一個社群所得到的價值，也就是重新分配東西<sup>[2]</sup>。共享經濟對於各項產業領域都造成了不小衝擊，但同時也激發了許多新興市場的崛起，包括民宿業（如 Airbnb）、設備租用（如

- 
3. 「長照 2.0」是政府推動五大社會安定計畫中的重要政策。總統蔡英文表示，臺灣即將面臨超高齡社會，老年人口的問題迫在眉睫，啟動「長照 2.0」政策即是要建構一個優質、平價、普及的長照服務體系，來減輕家屬負擔，落實在地安養與在地老化。
  4. 意指「移動的弱勢族群」，可分為：(1) 指無法自行駕駛私人運具的未成年人、老年人、身心障礙人士、低收入戶者或去除年齡未滿無法參加駕駛執照考試者；(2) 居住偏遠地區因無公共運輸工具可以搭乘即無法進行購物等日常活動之人；(3) 某時期內行動不便者：如孕婦、或因重病、受傷無法自行移動者。

Just Share It)、共乘業(如 Zimride), 客車租賃業(如 Relay Rides)。美國為了管理共享交通產業, 特別定義此類型產業為交通網路公司(TNC), 並律定新法管理。

國外對共享經濟各產業目前多採用單獨立法的方式進行管理, 主要考量為如何確保消費者權益(保險額度)與依業別來規範業者資格。如 Shuford<sup>[3]</sup> 針對共享經濟對旅館飯店等產業之影響, 整理歸納政府與地方單位在法律上之作法。雖然該研究主軸在民宿業, 但其作法亦可納入小汽車客運業參考。如依營運規模區分短期出租的小型民宿與大型公寓改為飯店營運之業者, 民宿主人註冊繳交管理費給共享公司, 讓共享平臺業者對政府負責, 減輕政府管理負擔。另外, 制定投保金額、出租上限與相對罰鍰, 來確保消費者權益與既有業者權益。另一重要主張是該文引用 Joe Sanfelippo 與密爾瓦基市法庭之判例主張, 提出三點建議: (1) 政府應以不同法規, 管理共享經濟業者與傳統產業業者, 因為兩者的營運方式不同, 即使其提供服務或產出類似; 有關當局仍應以民眾的需求為考量, 如提供更方便、更便宜的運輸服務, 政府是有權利去修改現有的法規。另外, 因為共享經濟特性, 如 Uber 的事後駕駛評分機制, 有關當局應針對此設定相對應之管理規則, 而不適用於傳統的法令規範。Bond<sup>[4]</sup> 也就地方政府與共享經濟提出類似看法, 認為共享經濟崛起勢必對傳統產業造成衝擊, 政府立法難免受到既有業者影響。但針對網路與手機科技興起所帶來的龐大共享經濟浪潮, Bond 建議與其對抗它, 不如盡快加入它, 使其為所用。政府可提供一漸進的轉變方式, 提升傳統產業, 使其能與新興產業競爭。英國政府也承諾就共享經濟(sharing economy)宣布成立行動組(action group), 鼓勵類似共享住宿(Air Bed and Breakfast, 簡稱 Airbnb)及 Uber 的共享經濟, 以協助消除有礙顛覆性技術(disruptive technologies)的藩籬。依據普華永道會計師事務所(Price Waterhouse Cooper)統計, 目前英國共享經濟的價值已達 5 億英鎊, 預估到 2025 年將達到 90 億英鎊。

全球已有許多國家確立共享經濟的策略性地位, 紛紛提出鼓勵政策促進共享經濟發展。例如: 英國政府 2014 年制定共享經濟計畫<sup>[5]</sup>, 旨在打造共享經濟的全球中心; 歐盟發布《共享經濟指南》; 阿姆斯特丹在 2015 年 2 月開始打造「共享城市」(sharing city)的計畫<sup>[6]</sup>; 比利時政府則推出針對共享經濟收入豁免稅額的鼓勵政策<sup>[7]</sup>; 中國的國家信息中心與中國互聯網協會分享經濟工作委員會從 2016 年起亦合作研究分享經濟報告, 對中國分享經濟發展的現狀、問題以及發展方向進行全面分析, 以期作為政府決策、產業發展參考借鑒, 我國行政院亦於 2018 年 1 月 16 日訂定《行政院所屬各機關因應平臺經濟發展法規調適參考原則》以因應平臺經濟發展<sup>5</sup>。

從一個紙上談兵的觀念, 轉變成席捲全球經濟與社會的潮流, 共享經濟在全球爆炸式發展的背後, 主要得益於本身的三大特性<sup>[8]</sup>: (1) 共享經濟是對閒置資源的社群化再利用; (2) 共享經濟把熟人間的分享關係擴展到陌生人, 提升社會成員的互信程度; (3) 共享

5. 共享經濟亦可稱之為「汲取經濟」(access economy)、「隨選經濟」(on-demand economy)、「協作經濟」(collaborative economy), 亦由於其服務是透過平臺取得, 故亦有稱之為「平臺經濟」(platform economy), 甚至與「數位經濟」的發展亦有高度的關連<sup>[3]</sup>。

經濟將生產方式轉為去中心化的個人化訂製。而共享經濟的真正內涵是，這個財產原來是自己使用，因為自己有一段時間閒置，因此拿出來給需要的人使用；如果你買這個財產，目的就是要租給別人，本質上是租賃服務業，只是出租及付款的方式運用了 App 等新興的數位工具，不是原本推動共享經濟的精神。例如：全世界最大的計程載客平臺 Uber 沒有自己的車隊和司機；全世界最大的住宿供應商 Airbnb 是在 2008 年才成立的房間共享平臺－不花一文蓋飯店，短短六年間全球房間總數就突破一百萬間。這兩家公司都是所謂「共享經濟」商業模式的翹楚：透過網路平臺將消費者和閒置的資產（例如車輛，或住宿空間）媒合起來<sup>6</sup>。依據普華永道會計師事務所 (Price Waterhouse Cooper) 統計，2013 年共享經濟產生了 150 億美元價值，預估到 2025 年年收入將達到 3350 億美元，12 年中增長了驚人的 2200%<sup>[3]</sup>！

共享交通是在「共享經濟」和「物聯網+」背景下出現的一種新的交通模式，有效增加交通供給，提供方便快捷、綠色低碳的交通方式，只是目前各國的共享交通皆面臨環境秩序矛盾、發展混亂、無法可管等問題，需要政府訂定適當的管理辦法，以期共享交通與公共政策能為人類創造一個在生態上更能永續維繫的社會。交通共享類型大致有汽車共享、汽車共乘、自行車共享、停車位共享服務等。隨著共享經濟逐漸為消費者所接受，驅使全球交通共享服務蓬勃發展，各項提供交通共享服務模式的平臺相繼崛起，除引起市場爭議的叫車軟體平臺 Uber 之外，英國租車平臺 Rente Carlo，讓用戶可將其自己擁有的名車租給他人；而法國新創事業所推出的 Bla Bla Car 則提供共乘服務，讓車主與乘客共同分擔油費與車費；另我國積極發展的公共自行車 U-Bike<sup>[9]</sup>。共享交通的運具選項也可以很多元化，除了公共自行車外，公共電動機車、小汽車、計程車以及小型巴士等都可以透過動態派遣或創新服務的設計成為共享的對象<sup>[10]</sup>。

共享經濟之平臺業者最常涉訟的原因，當屬消費者權益的紛爭。因為共享經濟的商業模式，服務的提供者常常不是企業，而是一般的個體戶，且通常專業度可能不及一般的企業。如 Uber 倘若出了事故，一般的乘客意外險無法賠償。Uber 初期進入新興市場發展，通常以優質服務贏得消費者口碑，但後來卻被發現其運作可能抵觸法例，共享經濟顛覆了傳統經濟模式，因此存在一些未受現行法例監管的灰色地帶，事實上，Uber 及 Airbnb 涉及臺灣經濟轉型的過程中，面對全球化、科技化，以及政府角色定位問題及管制過程中無法迴避的治理困境。從永續發展的角度來看，共享經濟能更有效地善用資源而減少浪費，但在傳統產業者眼中，則是一群打亂市場秩序的競爭對手，因為規管漏洞導致不公平競爭。以 Uber 在全球各國受到的抗議與杯葛來看，近年全球各地皆發生計程車司機發起反對示威潮，西班牙、加拿大、匈牙利皆有計程車司機抗議政府，未對無牌的兼職司機嚴加

6. 消費者發送叫車需求後，可以看到有多少司機接收到通知、有幾位司機願意接单，讓消費者可以選擇要搭「哪臺車」。故本研究定義「媒合」係指透過第三方平臺作為媒介，陳列旅客提出之乘車需求與參與有償旅客運送服務之自用小客車車輛及其駕駛人服務資訊，並由雙方自行議定交易服務之營運方式。

監管及採取積極的態度來加以管制。事實上，Uber 的出現已嚴重擠壓傳統計程車業者的權益，2015 年 6 月近千輛計程車群情激憤包圍立法院，運將高喊「求生存」，並怒砸印有「UBER 污步」字樣的轎車洩憤。

## 2.2 美國加州交通網路公司

美國一直是科技發展的先趨，在科技的日新月異之下，一方面消費者享受、多元、多樣的產品與服務。然而廠商或科技發展公司一味的追求利益，以及政府不及於規範與管理，使得這些看似方便且先進的服務與商品充斥市面，消費者在進行這些交易時，不知不覺暴露在不可預知的危險與紛爭中。新興的網路平台交易即為一例，針對這些依託於網際網路建立平台或利用 APP 及無限電叫車提供運輸服務的公司（例如 Uber、Lyft）<sup>[11]</sup>。現階段在美國不存在聯邦立法與管理而由各州自行立法負責，但州政府又傾向立法授權予各區域和/或城市。美國各區是故皆陸續探討如何界定其法律地位以及如何將其納入監管機制，監管單位管轄權責等，不同區域及不同城市，由於文化背景與區域特性的不同其規範的內容與方向也產生極大的差異，但前提皆以提升消費者使用網路媒合或無線電衛星派遣車的安全性為主。

加州為 Uber、Lyft 等新興交通營運網路公司的發源地，2013 年加州公共事業委員會 (California Public Utilities Commission, 以下簡稱 CPUC) 宣布針對 Uber, Lyft, Sidecar 等公司提供的共乘服務 (ride-sharing service)，建立新的運輸服務業別 (Transportation Network Company 以下簡稱 TNC)，同時加州參議院亦完成公用事業法規 (Public Utilities Code) 的修訂，補充相關的監管規範。美國加利福尼亞州公共事業委員會 (California Public Utilities Commission, CPUC) 於 2013 年 9 月 19 日作出行政決策 (Decision 13-09-045)，承認 Uber 等新興運輸服務的合法性，參議院配合修訂「公用事業法規」(Public Utilities Code)，新增「交通網路公司」(Transportation Network Company, TNC) 產業類別並補充相關監管規範。「交通網路公司」相關規範包括<sup>[12]</sup>：

1. 交通網路公司係指「以公司、合夥、獨資或任何型態營運的實體，利用線上應用程式或平臺媒合乘客和使用私人車輛的駕駛，提供預約制的運輸服務」。
2. 駕駛資格：
  - (1) 須年滿 21 歲，持有效加州駕駛執照且至少 1 年駕駛經驗。
  - (2) 最近 3 年內不得有超過 3 點 (3 points) 以上的違規紀錄和重大違規行為 (如肇事逃逸、未因肇禍被吊銷駕駛執照)，以及最近 7 年內未有在酒精或毒品影響下駕駛的紀錄，並須每季複檢。
3. 網路運輸業：
  - (1) 須經主管機關 CPUC 營業許可。
  - (2) 司機前科背景調查。
  - (3) 須建立司機訓練計畫。

- (4) 建立可行性計畫，包括修正程式錯誤或依無障礙網頁內容指引及程式功能時程規劃、如何符合乘客特定要求之車輛、如何確保載客服務不會有任何歧視問題（如拒載殘障人士或有色人種等）。
- (5) 須提出 7 項相關報告，包括：如何避免客運服務對殘障人士不友善措施、旗下提供服務車輛資料、按郵遞區號之分區之載客服務紀錄、駕駛完成司機訓練課程統計數據、駕駛工作時數及開車里程數統計、無障礙車輛數提供、司機異常狀況及問題回報。
- (6) 執行禁止吸毒與酗酒政策。
- (7) 每年進行 19 項車輛檢查項目。
- (8) 須確保每輛車均已投保每件交通事故最少 100 萬美元的商業責任保險。（按加州保險責任規定將網路運輸服務分為 3 個階段：App 開啟等待媒合階段、媒合成功前往載客階段、乘客位於車內直到安全抵達目的地離開車子階段，根據不同階段司機與網路業者都有相應之投保責任，並須將保險資訊公告於 App 和業者網站上）。

### 2.3 日本自家用有償旅客運送

在日本，亦有 UBER 運轉行駛之問題，該國國土交通省並曾對之作成行政指導，認為 UBER 即屬白牌計程車，嚴重違反道路運輸法所定許可及登記制度。此外，對於家用自小客車，原則上不得供作有償運送（出租載客），亦即禁止白牌計程車。但如有：(1) 因災害之緊急需要時。(2) 市町村、特定非營利活動促進法第二條第二項所規定特定非營利活動法人及其他國土交通省令所定之人，以單一市町村區域內之住民，及其他國土交通省令所定之旅客為運送對象而實施運輸時（簡稱「自家用有償旅客運輸」）。(3) 為確保公共福祉而有不得已之情形，限定在國土交通大臣所許可之地區或期間內，供作運輸使用時（道路運輸法第七十八條）。欲實施運送之人經向國土交通大臣申請登記後，始得供作有償運輸（道路運輸法第 79 條）。<sup>[13]</sup>

日本國土交通省主張 Uber 違反日本交通法律及其所定許可及登記制度，包括：道路運送法 2 條 3 項，4 條 1 項和道路運送法 78 條。Uber 有 2 大問題：第一，若 Uber 駕駛為一般駕駛人，可視為無照計程車；第二，安全上的顧慮，包括缺乏保險。日本的計程車規定，大致上有兩種。第一，是關於車輛數的限制，另一個，是關於運費的規定。小泉純一郎首相主導的結構改革中，2002 年，計程車的規定大幅寬鬆，新的規定制定後，日本的計程車業也更加自由化。然而，這項制定造成車輛過多，駕駛人的收入減少，因此今年的 1 月 27 日，計程車減車法開始實行，規定也變得更加嚴格。對 Uber 來說，它會使用出租車公司的汽車司機，數量將不具有直接的影響。至於運費方面，為了競爭而使運費便宜，這個也是規範外的事情。在日本，認為 UBER 即屬白牌計程車，嚴重違反道路運輸法所定許可及登記制度。

日本安倍內閣於 2016 年 3 月向國會提出「國家戰略特別區域法部分修正法律案」，

於修正草案中包含作為「道路運送法之特例」，於國家所指定的戰略特別區域內，得實施開放以自家用車從事有償的觀光旅客等運送服務事業。亦即，日本安倍內閣於修正草案中說明「此乃觀光客於偏遠地區的交通手段，並非於日本全面性開放自家用車從事有償旅客運送服務」。

日本近年來已邁向高齡化與少子化，基於營運成本考量而大眾運輸系統未能普及的地區，為保障該地區交通弱者的「行的交通人權」，而藉由第三方所提供的交通運輸媒合服務，使消費者方便共乘且迅速使用交通工具，國土交通省目前已允許某些要件下開放自家用有償旅客運送<sup>[14]</sup>。日本目前還未全面開放自家用車參與正式的有償乘務行列，僅有下列三種情形，基於公共交通補充性原則，得以自家用車參與旅客運送營運之行列。

### 1. 公共交通空白地有償運送

#### (1) 實施地區：

- A. 人口極少的關西地區兵庫縣養父市
- B. 超高齡地區的京都府丹後市

#### (2) 實施方法<sup>[15]</sup>：(以丹後市為例)

- A. 經營實體：由非營利法人（例如商工會議所公益社團法人、醫療法人等）為主體
- B. 服務領域：丹後町乘車，可以在京都府京丹後市全區域下車。
- C. 運價：1.5 公里以內 480 日元，超過後每 1 公里 120 日元（大約一半的計程車費用）。
- D. 支付：信用卡付款或現金支付。
- E. 開放時間：早上 8 點到晚上 8:00（全年無休）。
- F. 分派方法：使用智慧型手機下載 Uber 的 App 叫車，將立即派遣（不允許提前預訂）。照顧者或親人可以代為叫車。
- G. 駕駛人：當地居民（8 人，取得第二種駕駛執照並修畢國土交通省所認定的課程者）。
- H. 車輛：駕駛人擁有的私家車（車輛為載客量 11 人以上或未滿 11 人之汽車，或其他輕自動車）。
- I. 許可標幟：車輛的側面有認證標幟。
- J. 使用者：丹後町居民以及遊客。

### 2. 經地方政府特別許可之白牌車行為<sup>[16]</sup>

#### (1) 實施地區：岡山縣備前市。

(2) 實施依據：2008 年 4 月 1 日，國土交通省大臣將道路運輸法第 78 條第 2 款規定之「自家用有償旅客運送」登記等行政管理權移交給岡山縣知事，2016 年 4 月 1 日岡山縣政府所訂定「岡山縣自家用有償旅客運送事務處理要領」施行。

(3) 實施原因：對外交通不便地區，因為營業小客車業者不堪虧損而全面退出偏遠地區

預約共乘制度，地方政府為不造成市民困擾，特別許可在一定期間內，由自家用車得從事有償的旅客運送業務，作為替代手段以確保市民日常生活的交通便利。

(4) 實施方式：

- A. 駕駛人資格：經市町村登記之受雇駕駛人必須取得第二種駕駛執照，或取得第一種駕駛執照並修畢國土交通省所認定之市町村營運有償運送等駕駛人課程者，於此情形之駕駛人多為兼職形態。
- B. 服務對象：即為以高齡者及殘障人士等為對象之社會福利形態之旅客運送服務。
- C. 營運主體：以 NPO 法人、一般社團法人或財團法人、社會福利法人等為營運主體。

3. 具有實驗性質之自家用車有償旅客運送<sup>[17]</sup>

(1) 實施地區：高知縣南國市。

(2) 實施目的：為確保偏遠地區市民之交通移動手段。

(3) 實施方法：舉辦「地方公共交通會議」，實施自家用車有償的旅客運送及預約共乘計程車需求反應制度之「區域運行比較研究」，目前許可自家用車在特定地區得經營有償旅客運送之具有實驗性質的業務。

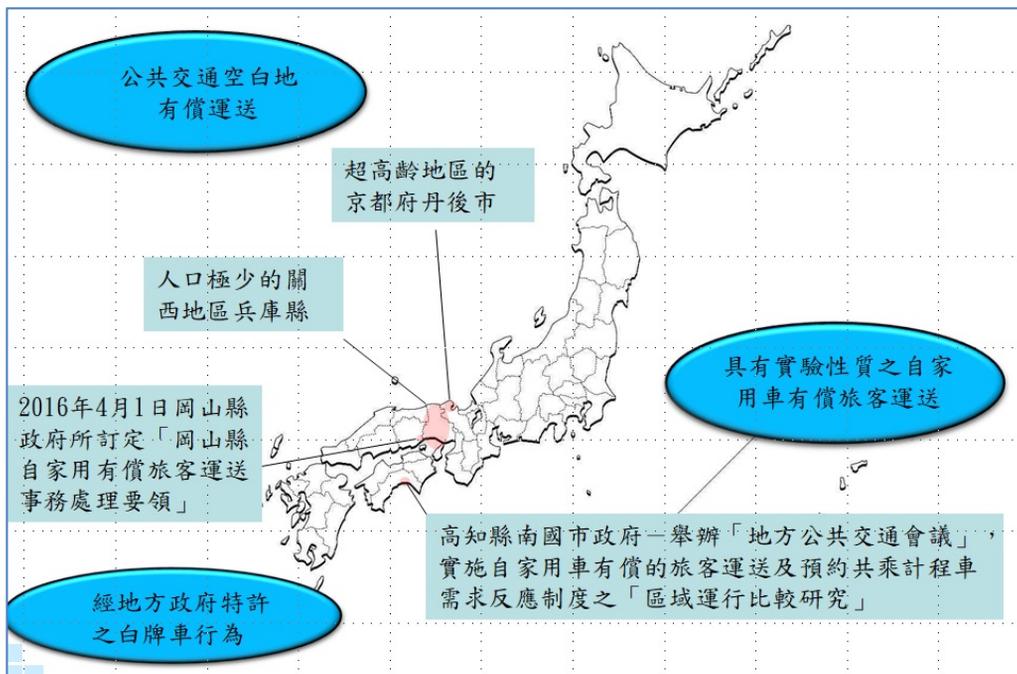


圖 1 日本實施自家用有償旅客運送服務

2020 年日本將主辦奧林匹克運動會，日本政府為了拚外國遊客能夠突破四千萬人次，顧及外國觀光客習慣使用 APP 叫車的便利性，避免舉辦大型活動時的交通壅塞，以及符合

老年化社會的交通需求，總理安倍晉三主持的監管改革促進委員會可能藉由修法，作為「道路運送法之特例」，而開放在特定區域的特定期間，且在一定的管理機制下，容許自家用車參與 APP 叫車媒合服務之共享交通行列<sup>[18]</sup>。

## 2.4 新加坡第三方出租車預約服務

新加坡政府以開放的態度面對新興產業的崛起，於 2015 年 9 月通過「第三方出租車預約服務提供法案」<sup>[19]</sup>，規定任何業者欲經營第三方出租車預約服務業務，就必須取得新加坡陸路交通局的註冊證書。新加坡第三方出租車預約服務主要規定如下：

### 1. 駕駛人資格：

- (1) 必須通過交通管理局 (LTA) 所需的體檢和背景檢查。
- (2) 必須持有有效的 3/3A/3C/3CA 類駕駛執照至少兩年時間。
- (3) 能說和讀簡單的英語。
- (4) 新加坡永久居民或外國工作准證持有者 (以司機為職業) 必須是為駕駛公司或企業提供司機服務的員工。
- (5) 新加坡申請 PDVL 的永久居民必須在申請時提交 CPF 捐款聲明 (2 個月捐款) 和僱傭函。
- (6) 申請 PDVL 的工作准證持有者必須在申請時提交您的行為證明和僱傭信函的副本。
- (7) 出租車司機的職業執照持有人不需要申請 PDVL (私人出租車司機的職業執照)。
- (8) 陸路交通局 (LTA) 收到並處理申請後，將通知申請者在新加坡出租車學院註冊 10 小時 PDVL 課程。

2. 車輛條件：私家車司機須於 2017 年 7 月 1 日起在其私人汽車的前後擋風玻璃上展示標識，以利於執法人員對未登記車輛提供私人租用汽車服務及私人租用汽車等違法行為之稽查。

## 2.5 小結

1. 美國加州於 2013 年承認 Uber 等新興運輸服務的合法性，利用線上應用程式或平臺媒合乘客和使用私人車輛的駕駛，提供預約制的運輸服務。Uber 安全性就肇事率、駕駛人要求與車輛檢查等，Uber 和 Lyft 採用兩個外部公司分別對其駕駛申請人進行背景調查，在 2014 年 2 月 Uber 擴大其駕駛申請人背景檢查要求，包括跨州刑事資料庫與聯邦地方資料庫。Lyft 還會使用申請人之地址搜索七年內之聯邦與地方的犯案紀錄。但部分人士質疑 Uber 與 Lyft 等公司依賴的背景篩查流程，不能準確反映出輕微犯罪前科。
2. 日本國土交通省允許某些要件下開放自家用有償旅客運送，包括：公共交通空白地有償運送 (如：人口極少的關西地區兵庫縣養父、超高齡地區的京都府丹後市)、經地方政府特別許可之白牌車行為 (如：岡山縣備前市) 及具有實驗性質之自家用車有償旅客運送 (如：高知縣南國市) 等三種情形，基於公共交通補充性原則，得以自家用車參與旅

客運送營運之行列。私人擁有的自用小客車只有 10% 的時間為自己所使用，如果能將這些閒置車輛從「多人」和「多時段」利用的角度切入，當一輛車能在不同時段讓有需要的人使用，將能發揮「共享經濟」的好處。因此，偏遠地區或特殊需求（如長照 2.0 與無障礙運輸服務）如果能夠開放自用小客車和駕駛人投入「旅客運送」（如：日本 Uber 有「老年人載老年人」的方案，規定 60 歲以上的老年人才能當駕駛，採用私人車輛載送更年長的老人）<sup>[20]</sup>，代替 DRTS 計畫中的小巴士、撥召計程車或復康巴士，提高「交通弱勢者」出門參與社交活動的意願和範圍，支持「交通弱勢者」的日常社會經濟活動，預期能夠更完善偏遠地區與長照 2.0 的運輸服務！

3. 新加坡政府對專業出租車司機規定必須年滿 30 歲，而對私人出租車司機並未作出特定的年齡限制。因此，新加坡各大網約車平臺可以各自訂定標準。以在新加坡當地最具影響力的 Uber 和 Grab 公司為例，Uber 規定申請者必須年滿 25 歲，而 Grab 則把年齡底限定為 21 歲。
4. 我國目前面臨高齡社會、偏遠地區公共運輸不足的問題，政府不斷地補助巨額經費，而共享交通是在「共享經濟」和「物聯網+」背景下出現的一種新的交通模式，有效增加交通供給，提供方便快捷、綠色低碳的交通方式，只是目前各國的共享交通皆面臨環境秩序矛盾與發展混亂等問題，需要政府訂定適當的管理辦法。
5. 綜整國內外文獻回顧與案例，Uber 在全世界各地開啟營運，衝擊了各國的法規制度，為推動「共享交通」及「偏遠地區運輸服務」，美國加州、日本等部分國家或地區嘗試有條件開放自用小客車有償旅客運送服務，惟對於車輛條件、駕駛人資格、旅客服務及政府監理管制等課題，訂定相關管理制度，其中美國加州新增「交通網路公司」產業類別並補充相關監管規範，相關規範包括：駕駛年齡、駕駛經驗、違規紀錄與重大違規行為、犯罪前科、司機訓練、營業許可、無障礙網頁、無障礙車輛提供、車輛檢查及保險等項目。可作為本研究討論自用小客車有償參與旅客運送服務課題，以及專家問卷調查設計之重要參考。

### 三、自用小客車有償參與旅客運送服務課題

本研究參考美國加州公共事業法第 5430 條至 5444 條有關「交通網路公司」專屬條款內容，將「自用小客車有償參與旅客運送服務」問題之探討分為旅客服務面、車輛管理面、駕駛人管理面暨監理管制面等四個核心構面，接著細分各議題後，擬定專家問卷之相關題項，核心構面與議題如下：

#### 3.1 旅客服務面

##### 3.1.1 更便宜

1. 較現行計程車便宜的收費標準

目前臺灣若推出自用小客車有償參與旅客運送服務，要以較低廉的收費標準來規範並不是不可行的。在共享經濟的前提下，善用閒置的自用小客車（資產）和駕駛人（勞力）創造經濟價值的機會，利用網路技術作為平臺，透過平臺使得這項服務的雙方可以在對的時間點互相找到對方，從而獲得利益，旅客（接受分享者），當然可以用更低的成本獲得有品質的服務。

## 2. 提供旅客與他人共乘服務分擔支出

若能提倡共乘，除了能減少空汙、塞車等環境問題，對旅客還有另一益處，即是與他人共乘一起分擔支出，讓旅客能夠支付更便宜的費用給參與運送的自用小客車。

### 3.1.2 更方便－優質的服務

#### 1. 提供電子收據或電子發票供旅客索取

提供收據詳列日期、時間、載客駕駛名字、車號、乘車路線、車資明細和投訴電話，若遇有糾紛爭議甚至遺失物品，旅客可以根據資料投訴或連絡，讓消費者安心。

#### 2. 提供消費爭議處理機制與申訴管道

消費爭議處理機制係指消費者與企業經營者間發生消費爭議時，依消費者保護法相關規定，消費者就消費爭議得選擇以行政或司法途徑解決爭議。

#### 3. 提供旅客對自用小客車運送服務的評鑑機制並公開揭露評價結果

參與有償旅客運送服務的自用小客車若能提供服務評鑑機制，並在叫車軟體上公開揭露評價結果，除了讓旅客能有選擇的機會外，對於駕駛亦有督促其提升服務品質的意願。

#### 4. 提供旅客遺失物協尋

針對旅客遺失物品，「自用小客車有償參與旅客運送服務」應善盡保管責任予以編號管理並提供旅客遺失物協尋管道；若遺失物中留有旅客聯絡電話或住址應主動聯絡失主洽領，就服務品質提升來說有其必要性。

## 3.2 車輛管理面

### 3.2.1 車輛入業條件－車齡與排氣量

現今製造汽車之引擎發展已相對成熟，小排氣量的引擎已足夠應付車廂滿載四至五人爬坡的狀況，是否應該捨棄以排氣量作為自用小客車有償參與旅客運送的車輛限制條件，改以馬力或扭力限制，有待本研究專家問卷調查完畢，再綜合專家意見予以決定。

### 3.2.2 車輛配備需求

#### 1. 安裝車外行車影像紀錄器、車內的錄影設備

規定參與有償旅客運送之自用小客車安裝對車外行車影像紀錄器對車內的錄影設

備，全程連續錄影及錄音，以備駕駛與旅客在遇有事故、糾紛或爭議情形時，完整攝錄事件發生及經歷的過程，將有助於保障當事雙方之權益。

## 2. 裝置具有全球衛星定位功能系統設備及設置營運車輛監控管理系統

為保障旅客安全及落實平臺控管自用小客車駕駛人駕駛時間、駕駛路線，車輛應裝置具有全球衛星定位系統功能設備，期以科學化管理方式，強化自用小客車有償運送旅客服務之行車安全。

### 3.2.3 車輛辨識度

#### 1. 車內展示駕駛人許可證明

依計程車駕駛人執業登記管理辦法規定，汽車駕駛人以從事計程車駕駛為業者，除應於執業前向執業地直轄市、縣（市）警察局申請辦理執業登記，領有計程車駕駛人執業登記證（以下簡稱執業登記證）及其副證，始得執業外，計程車駕駛人應將執業登記證置於儀錶板上右側，執業登記證副證置於右前座椅背插座。日本京都府京丹後市丹後町交通空白地的「自家用有償旅客運送」，也規定將駕駛人許可證明以及收費標準放置旅客車內顯見之地方。

#### 2. 外觀黏貼識別標識

車內展示駕駛人許可證明以及外觀黏貼識別標識均有助於旅客乘坐安心、主管單位人員方便辨識等用處。

### 3.2.4 更安全－保險與管理

#### 1. 投保旅客責任險暨為旅客投保人身險

目前臺灣運輸保險明確區分乘客險與旅客險，白牌車的營運提醒我們一件事，一輛車可以是載運乘客，也可以載運旅客，美國加州的保險業者配合網約車的服務性質，將一輛車輛的保險區分自用期、等待期、媒合期與載客期。明確區分車輛為乘客險或旅客險的並非我國公部門法律上的規定，而是保險公司願不願意承擔風險或細緻化其保險產品內容。因此自用小客車若參與有償運送旅客，金管部門應可以要求其規劃類似美國加州網約車保險的相關產品。

#### 2. 強制加入合法營運組織或車隊

對於有償參與旅客運送之自用小客車和駕駛人而言，在共享經濟的前提下，善用閒置的自用小客車和駕駛人，必須利用網路技術做為平臺，透過第三方平臺使得雙方可以在對的時間點互相找到對方，才能獲利。而第三方平臺媒合自用小客車與旅客，必須規範其必須負起管理自用小客車及駕駛人的責任，從車輛品質、駕駛人管理、旅程的安全性及納保、納稅等。

### 3.3 駕駛人管理面

#### 3.3.1 駕駛人的條件規範

##### 1. 駕駛人的年齡及取得駕照的時間限制

設計駕駛人年齡的目的除了希望駕駛人有足夠的駕駛年資和經驗才足以擔任運送旅客的責任外亦不希望參與自用小客車運送旅客的駕駛人在人生階段太早加入因閒置人力而規範的工作。

##### 2. 駕駛人必須接受一定期間的教育訓練

參與自用小客車有償運送旅客的駕駛人，不僅要有讓人可信賴的高度駕駛技術，更有一種自我體悟：參與有償運送旅客服務畢竟屬於一種接客的服務，必需接受專門機構的教育訓練和管理單位的行政指導，以提升自用小客車參與有償運送旅客服務的品質和確保消費者的權益。

#### 3.3.2 駕駛人的消極資格限制

##### 1. 限制駕駛人無道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項所列犯罪前科紀錄

旅客上車後在密閉空間內與駕駛人單獨相處，任由駕駛人高度控制的環境，的確較其他運輸工具存在風險性，因此政府採取資格管制，列舉「犯特定罪名」、並經判決確定者予以禁業，以有效預防危害的發生及確保駕駛人能夠提供旅客安全、誠屬於值得信任的服務。

##### 2. 必須限制駕駛人無責肇事紀錄時間

日本的個人計程車事業部分，申請人須具有最近 10 年內無發生交通事故之經歷；新加坡計程車駕駛以交通事故或交通違規紀錄為審核依據；洛杉磯市計程車駕駛必須無過失駕駛或酒駕致人受傷，或最近 3 年內無過失駕駛或酒駕。

##### 3. 必須限制駕駛人無刑法 185 條之 3 的毒駕、酒駕，185 條之 4 的肇逃以及道路交通管理處罰條例第 43 條危險駕駛等重大違規

自用小客車有償運送旅客服務時要求駕駛人具備普通駕駛執照滿 3 年、無責肇事紀錄時間、與未有道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項所列犯罪前科紀錄，於服務期間透過平臺之記名媒合與旅客的評鑑機制，使其服務受到記名且即時之監督、若是評鑑服務不好即被淘汰等制度，實較計程車駕駛資格更為嚴格、更能保護旅客。

### 3.4 監理管制面

#### 3.4.1 監管限制

##### 1. 限制提供服務的地區、時段、日期、對象

在共享交通趨勢下發展自用小客車有償參與旅客運送服務，針對提供服務的地區、時

段、日期和對象等屬必須探討的課題。

## 2. 限制駕駛人參與載客服務的天數、時間或趟數

自用小客車有償參與旅客運送服務，以車輛是閒置資源、駕駛人為閒置人力，是否必須限制駕駛人參與載客服務的天數、時間或趟數等屬必須探討的課題。

### 3.4.2 修法建議

目前眾多的共享平臺正蓬勃成長，共享經濟掀起「萬物皆可租」的革命，我國政府面對這波來勢洶洶的挑戰，必須修改《公路法》相關法規，並制定「自用小客車有償參與旅客運送服務辦法」，開放閒置的自用小客車和駕駛人投入「有償運送旅客服務」。

### 3.4.3 政府應盡義務

政府的存在，是為了幫助人民解決生活上的各種問題，而且這些問題是個人所難以解決或不願去解決的，所以只有藉助於專業的機關和人員為大家解決。政府有義務為老弱婦孺、身心障礙以及偏遠地區等「交通弱勢者」的「行的交通人權」出面溝通協調、整合、或修法，提供自用小客車參與有償旅客運送的機會，使閒置的車輛和人力可以積極參與社會福利下的交通運輸系統，以更方便、更省錢的交通方式幫助廣大的人民。

## 四、德菲法專家問卷調查與結果分析

### 4.1 德菲法專家問卷調查

德菲法 (Delphi Method) 源起於 1950 年代由美國加州蘭德 (RAND) 公司的研究人員發展出來，係彙集專家針對某特定議題的看法，目的在建立專家的共識，進而使用專家所提供之寶貴意見，針對未來可能的狀況進行評估，作為重大決策參考的一種研究方法。其神話式的名稱則源起於古希臘的城市名 Delphi，傳說阿波羅神頒示未來聖諭之處，因聞名而被擬為預知未來的方法<sup>[21]</sup>。本研究之德菲法問卷調查步驟如下：

1. 參考國內外文獻資料為基礎，設計「自用小客車有償參與旅客運送服務」德菲問卷構面、議題與題項。
2. 以反覆分享回饋方式進行問卷題項內容修正。
3. 第一次德菲法問卷以 E-mail 或紙本郵寄方式給各位專家。
4. 專家以自己的經驗對議題給予勾選或意見。
5. 就回收的資料加以整理，根據專家意見修正第二次調查問卷中題項，並提供統計資料，作為專家填選之參考。
6. 第二次德菲法問卷以 E-mail 或紙本郵寄方式給各位專家。
7. 專家以自己的經驗對議題給予勾選或意見。

#### 8. 反覆收集資料過程，促使專家意見趨向一致，並得到共識。

為使研究結果更具有實用性，本研究將專家意見以 Likert 綜合尺度衡量專家的示意程度。Likert 量表主要用來測量受試者對於一項描述的主觀或客觀判斷，通常是對該描述同意或不同意的程度。典型的 Likert 量表將受試者的判斷結果分為五種：非常不同意、不同意、無意見（即：不同意也不反對）、同意、非常同意。本研究採用更詳細的評量分數，將「無意見」的選項去除，增加「有點不同意」和「有點同意」強迫填卷，專家一定要在兩種不同的傾向中做出選擇。

問題的同意程度分成 1 至 6 個層級，分別給予評定分數 1 至 6 分，分數愈高即表示越同意與越支持。再以集中趨勢量數分析來求得各項目的平均數 (mean) 和眾數 (mode)，瞭解資料的集中趨勢，及瞭解專家對各項目認同程度的評估情形。

而為方便理解專家間的共識性，本研究遂定義以專家共識度 (D.C) 表示之（註：共識度 (D.C) = 100% - 變異係數 (C.V)；變異係數 (C.V) 是判定一組資料分散情形的統計方法，亦可作為共識性評判標準，當變異係數越小表示該題項變異越小，專家看法越趨一致），當 D.C 越高即表示共識度越高，因多位專家間意見要達到 100% 共識實屬不可能，故本研究擬以第二次回收問卷選項達相同意見在 70% 以上之見解為共識度門檻值，始能認定該題項的專家意見達到共識。

## 4.2 德菲法專家問卷分析

為凝聚政策共識，本研究針對主管機關（決策及執行部門）4 名、學者專家 4 名、業界專家 3 名和民間專家 3 名，合計 14 人，進行二次專家問卷調查，過程中反覆收集資料，促使專家意見趨向一致，並得到精確的結果。

### 4.2.1 旅客服務面

關於旅客服務面各項議題的問卷結果如表 1 所示，說明如下：

1. 在共享經濟的趨勢下，自用車有償參與旅客運送服務是共享交通裡重要的一環，只要第三方平臺能夠結合發達的物聯網路，善用閒置的自用小客車（資產）和駕駛人（勞力），讓駕駛、旅客，甚至是可以共乘的旅客，雙方在即時的時間點互相找到對方，就是創造經濟價值的機會，從而三方獲得利益，讓旅客用「更便宜」的價錢獲得使用權。關於是否應訂定較現行計程車低廉的收費標準？受訪者的意見不是很一致：第一回問卷平均數 3.79，共識度為 61%，未達本研究所規範的「達成共識的標準比 70%」門檻；第二回問卷平均數 3.79，共識度為 67%也未達本研究所規範的共識度 70% 門檻。
2. 收費是否應提供收據或發票供旅客索取？第二回合問卷平均值 5.14、共識度 78%，該項為必要服務；是否應提供消費爭議處理機制與申訴管道？第二回合問卷平均值 5.86、共識度 94%，顯見該項服務必須的程度；是否應提供旅客對自用小客車運送服務的評鑑機制並公開揭露評價結果？第二回合問卷平均值 5.93、共識度 96%；是否應提供旅客遺失物協尋服務？第二回合問卷平均值 5.79、共識度 90%。

表 1 受訪者對於旅客服務面相關議題之看法

議題	題 項	最大 值	最小 值	眾 數	平均 數	標準 差	共識 程度	共識 度排 序	支持 程度 排序
更 便 宜	應訂定較現行計程車低廉的收費標準？	6	1	5	3.79	1.47	61%	6	6
		5	2	5	3.79	1.26	67%	6	6
	應提供旅客與他人共乘服務？	5	2	4	3.93	1.03	74%	5	5
		6	2	4	3.93	0.96	76%	5	5
更 方 便	其收費應提供收據或發票供旅客索取？	6	4	6	5.29	0.80	85%	4	4
		6	2	6	5.14	1.12	78%	4	4
	應提供消費爭議處理機制與申訴管道？	6	5	6	5.64	0.48	92%	1	1
		6	5	6	5.86	0.35	94%	2	2
	應提供旅客對自用小客車運送服務的評鑑機制並公開揭露評價結果？	6	5	6	5.64	0.48	92%	1	1
		6	5	6	5.93	0.26	96%	1	1
應提供旅客遺失物協尋服務？	6	4	6	5.43	0.73	87%	3	3	
	6	4	6	5.79	0.56	90%	3	3	

3. 不同領域專家學者、主管機關、業界專家和消費代表的「同意」和「不同意」的比率詳如表 2，第一回合從「同意」與「不同意」的比率來看，專家學者與業界專家正好持相反意見，學者專家 100%「同意」，而業界專家 100%「不同意」，經分析應為個別領域與立場不同，造成意見迥然相異，但其他主管機關與消費代表兩類以同意佔大半；第二回合業界專家有一人改贊成較低廉的收費，分析結果仍認為自用小客車有償參與旅客運送，應訂定較現行計程車低廉的收費標準。

表 2 不同領域受訪者對於旅客服務面相關議題看法之比較

自用小客車有償參與旅客運送，應訂定較現行計程車低廉的收費標準？	專家學者	主管機關	業界專家	消費代表	佔全部比
第一回問卷勾選比率% (票數)					
同意	100% (4)	75% (3)	0% (0)	67% (2)	64% (9)
不同意	0% (0)	25% (1)	100% (3)	33% (1)	36% (5)
第二回問卷勾選比率% (票數)					
同意	100% (4)	50% (2)	33% (1)	67% (2)	64% (9)
不同意	0% (0)	50% (2)	67% (2)	33% (1)	36% (5)

#### 4.2.2 車輛管理面

在車輛管理面各項議題的問卷結果如表 3 所示，說明如下：

1. 是否應限制其車齡 (如：10 年以內)？第二回合問卷平均值 5.07、共識度 84%，顯見該項條件必須有所規範的程度；是否應限制其排氣量 (如：1600cc 以上)？第二回合問卷平均數 3.36，表示普遍不贊同本項限制，共識度 79%。
2. 必須安裝對車外的錄影設備全程錄影？第二回合問卷平均值 5.5、共識度 81%；必須安裝對車內的錄影設備全程錄影？第二回合問卷專家意見有些分歧，平均數 3.93、共識度 54%，顯見該項條件有些專家雖然贊成，但也有人極力反對；應裝置具有全球衛星定位功能系統設備，第二回合問卷平均值 5.5、共識度 85%。
3. 是否必須於車內展示許可證明？第二回合問卷平均值 5.86、共識度 94%，共識度頗高。是否必須於外觀黏貼識別標識？第二回合問卷平均值 4.5、共識度 77%。

表 3 受訪者對於車輛管理面相關議題之看法

議題	題 項	最大 值	最小 值	眾數	平均 數	標準 差	共識 程度	共識 度排 序	支持 程度 排序
車輛 條件	應限制其車齡(如:10年以內)?	6	4	5	5.14	0.74	86%	4	5
		6	3	5	5.07	0.8	84%	4	6
	應限制其排氣量(如:1600cc以上)?	6	2	3	3.5	0.98	72%	7	9
		5	2	3	3.36	0.72	79%	6	9
車輛 配備 需求	安裝對車外行車影像紀錄器,錄影行車過程?	6	2	6	5.43	1.05	81%	5	4
		6	2	6	5.5	1.05	81%	5	3
	必須安裝對車內的錄影設備,全程錄影?	6	1	6	3.93	1.91	51%	9	8
		6	1	5	3.93	1.79	54%	9	8
	裝置全球衛星定位系統及車輛監控管理系統。	6	4	6	5.5	0.73	87%	3	3
		6	4	6	5.5	0.82	85%	3	3
方便 辨識	在營業載客時,必須於車內展示許可證明?	6	4	6	5.64	0.61	89%	2	2
		6	5	6	5.86	0.35	94%	2	2
	在營業載客時,必須於外觀黏貼識別標識?	6	2	5	4.21	1.42	66%	8	7
		6	3	5	4.5	1.05	77%	8	7
更 安 全	必須投保旅客責任險暨為旅客投保人身險?	6	5	6	5.79	0.41	93%	1	1
		6	6	6	6	0	100%	1	1
	應強制加入合法的營運組織或車隊?	6	3	6	5	1.2	76%	6	6
		6	2	6	5.21	1.08	79%	7	5

4. 是否必須投保旅客責任險暨為旅客投保人身險？本題項原本內容為：「必須投保旅客責任險？」有專家表示：「必須為旅客保險，不一定是『旅客責任險』」，第二回合問卷修正為「必須投保旅客責任險暨為旅客投保人身險？」平均值 6、共識度達 100%；是否應強制加入合法的營運組織或車隊？第二回合問卷平均值 5.21、共識度 79%，專家普遍認為有償參與旅客運送的自用小客車，應強制加入合法的營運組織或車隊，負責管理車輛及駕駛人。

#### 4.2.3 駕駛人管理面

在駕駛人管理面各項議題的問卷結果如表 4 所示，說明如下：

1. 是否應接受一定期間的教育訓練？第二回合問卷平均值 5.57、共識度 87%，專家普遍認為駕駛人應接受一定期間的教育訓練；駕駛人資格是否必須限制其年齡？第二回合問卷平均值 4.64、共識度 79%，專家普遍認為駕駛人資格必須限制其年齡；是否必須限制駕駛人取得自用小客車普通駕照的時間？第二回合問卷平均值 4.86、共識度 83%，專家普遍認為必須限制駕駛人取得自用小客車普通駕照的時間。

表 4 受訪者對於駕駛人管理面相關議題之看法

議題	題 項	最大 值	最小 值	眾數	平均 數	標準 差	共識 程度	共識 度排 序	支持 程度 排序
駕駛 人條 件規 範	駕駛人應接受一定期間的教育訓練？	6	3	6	5.14	1.12	78%	5	3
		6	4	6	5.57	0.73	87%	2	3
	駕駛人資格必須限制其年齡？	6	3	4	4.36	1.11	75%	6	6
		6	3	4	4.64	0.97	79%	6	6
	駕駛人取得駕照時間必須限制？（如 3 年以上）	6	3	5	4.43	0.9	80%	4	5
6		3	5	4.86	0.83	83%	5	5	
駕駛 人資 格限 制	駕駛人資格必須限制無責肇事紀錄？	6	3	6	5.14	0.91	82%	2	3
		6	4	6	5.43	0.73	87%	2	4
	駕駛人資格必須限制其無犯罪前科紀錄？	6	3	6	5.57	1.05	81%	3	2
		6	3	6	5.64	0.89	84%	4	2
	駕駛人資格必須限制重大違規？	6	6	6	6	0	100%	1	1
6		6	6	6	0	100%	1	1	

2. 是否應限制駕駛人資格必須有無責肇事紀錄時間？第二回合問卷平均值 5.43、共識度 87%，專家普遍認為應限制駕駛人資格必須有無責肇事紀錄時間；是否應限制駕駛人資格必須無道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項所列犯罪前科紀錄？第二回合問卷平均

值 5.64、共識度 84%，專家普遍認為應限制駕駛人資格必須無道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項所列犯罪前科紀錄；是否應限制駕駛人資格必須無毒駕、酒駕、肇逃及危險駕駛等重大違規？第一和第二回合問卷均同，平均值 6，共識度 100%，專家一致認為應限制駕駛人資格必須無毒駕、酒駕、肇逃及危險駕駛等重大違規。

#### 4.2.4 監理管制面

在監理管制面各項議題的問卷結果如表 5 所示，說明如下：

表 5 受訪者對於監理管制面相關議題之看法

議題	題 項	最大 值	最小 值	眾數	平均 數	標準 差	共識 程度	共識 度排 序	支持 程度 排序
監管 限制	限制其提供服務之地區	6	2	5	5	1	80%	2	2
		6	2	5	5.07	0.96	81%	2	2
	限制其提供服務之時段（例如： 深夜）。	5	2	2	2.93	1.03	65%	7	7
		5	2	2	2.71	0.88	68%	7	7
	限制其提供服務之日期	5	1	2	2.93	1.16	60%	8	7
		5	1	2	2.71	1.16	57%	8	7
	應限制其服務對象為特殊需求 者	5	1	2	2.79	1.42	49%	9	9
		5	1	2	2.43	1.18	51%	9	9
管制每週參與載客服務天數及 每天載客趟數？	6	2	4	4.36	1.29	70%	5	6	
	6	2	4	4.29	1.10	74%	3	6	
修法 建議	增訂第三方管理辦法？	6	5	5	5.43	0.49	91%	1	1
		6	5	6	5.57	0.49	91%	1	1
	授權地方政府納入地方自治法 規？	6	2	5	4.57	1.18	74%	3	5
		6	2	5	4.86	1.25	74%	3	5
應盡 義務	協助偏遠地區的公共運輸服 務？	6	2	6	4.71	1.39	71%	4	4
		6	2	6	4.93	1.28	74%	3	3
	協助無障礙運輸服務？	6	2	6	4.79	1.42	70%	5	3
		6	2	6	4.93	1.39	72%	6	3

1. 是否應限制其提供服務之地區？第二回合問卷平均值 5.07、共識度 81%，專家普遍認為應限制其提供服務之地區；是否應管制駕駛人每週參與載客服務天數、以及每天從事載客服務趟數或時間累計上限？第二回合問卷平均值 4.29、共識度 74%。專家普遍認為應管制駕駛人每週參與載客服務天數、以及每天從事載客服務趟數或時間累計上限。

是否應限制其提供服務之時段？第二回合問卷平均值 2.71，表示專家普遍不贊成限制提供服務之時段，共識度 68%；是否應限制其提供服務之日期？第二回合問卷平均值 2.71，專家普遍不贊同限制其提供服務之日期，共識度僅 57%；是否應限制其提供服務之對象為特殊需求者（例如：65 歲以上年長者、領有身心障礙手冊之身障人士、行動不便）？第二回合問卷平均值 2.43、共識度僅 51%。

2. 是否應增訂第三方服務管理辦法？第二回合問卷平均值 5.57、共識度達 91%，專家普遍認為應增訂第三方服務管理辦法；是否應因地制宜，授權地方政府將管理納入地方自治法規？第二回合問卷平均值 4.86、共識度 74%，雖有 2 位專家勾選 2「不同意」，但有 86%專家持「同意」意見，專家普遍認為應因地制宜，授權地方政府將管理納入地方自治法規。
3. 是否有協助偏遠地區的公共運輸服務，滿足民眾外出工作、購物、就醫等日常交通需求之義務？第二回合問卷平均值 4.93，共識度 74%，專家普遍認為有協助偏遠地區的公共運輸服務，滿足民眾外出工作、購物、就醫…等日常交通需求之義務；是否有協助無障礙運輸服務，滿足行動不便或身障者外出購物、就醫等日常交通需求之義務？第二回合問卷平均值 4.93、共識度 72%。專家普遍認為有協助無障礙運輸服務，滿足行動不便或身障者外出購物、就醫等日常交通需求之義務。

### 4.3 小結

1. 本研究針對旅客服務面之收費標準、共乘服務…等，車輛管理面之車齡與排氣量條件、車外行車影像紀錄器…等，駕駛人管理面之年齡及取得駕照時間限制、犯罪前科…等課題，應用德菲法問卷調查方式，進行二回合專家問卷調查 14 人（主管機關 4 名、學者專家 4 名、業界專家 3 名、民間專家 3 名），了解產官學專家對自用小客車有償參與旅客運送相關管理課題的支持與共識度，調查結果顯示「低廉收費標準」、「車內錄影設備」、「服務時段」、「服務日期」、「服務對象」等項共識度較低（小於 70%）；「低廉收費標準」、「共乘服務」、「排氣量」、「車內錄影設備」、「服務時段」、「服務日期」、「服務對象」支持度較低。
2. 有關車輛外觀黏貼識別標識課題，第一回合問卷共識度 66%（有專家表示「意義不大，以 App 顯示即可」），第二回合平均數 4.5、共識度 77%。參考美國科羅拉多州華盛頓哥倫比亞特區的交通網路公司（TNC），規定營業的車輛不能在街道上巡迴攬客，只能透過數位網路接單，因此必須顯示其准許的商業標識，以利分辨。另外新加坡政府也規定從 2017 年 7 月 1 日起，Chauffeured Private Hire Cars 必需在車輛前後擋風玻璃貼上註明是「私人出租車」的防偽貼紙；日本的自用有償運送車輛和代駕伴隨車輛外觀目的是讓旅客容易辨識，也方便執法人員取締違規載客的行為，因此本研究認為有償參與旅客運送的自用小客車在營業載客時，必須於外觀黏貼識別標識。
3. 有關投保旅客責任險課題，因為責任險和一般人身保險不同。責任險由業者投保、經費也由業者負擔，以祈發生意外時保險公司能為業者分擔經營風險，因此保障的對象是一

般業者，例如旅行社、遊覽車公司，而非一般民眾。又經由蝶戀花的遊覽車事件提醒，業者除了投保責任險外，也應該為旅客投保人身保險，在意外不幸發生時，才能給予旅客或其家屬更多的保障。

## 五、法規檢討與修正

### 5.1 法規檢討

共享交通均面臨環境秩序矛盾與發展混亂等問題，需要政府訂定適當的管理辦法，本研究建議制定「自用小客車有償參與旅客運送服務管理辦法」草案，於制定管理辦法之前，需有法律授權依據。其次，因自用小客車有償參與旅客運送服務，閒置的駕駛人、車輛（提供者）和旅客（接受者）間還需要第三方平臺居間媒合。其中：(1) 提供者：係指透過平臺為媒介提供服務；(2) 接受者：係指透過平臺為媒介取得服務；(3) 平臺：係指透過網際網路達成媒合與傳遞、接收相關服務資訊作用者。根據《行政院所屬各機關因應平臺經濟發展法規調適參考原則》第 2 條內容，增訂媒合自用小客車有償參與旅客運送服務的第三方平臺為：「第三方網路運輸平臺服務業」。因此，建請《公路法》相關條文之授權，須配合新增、修訂《公路法》之下列條文：

1. 《公路法》第二條（新增）：本法用詞，定義如下：「第三方網路運輸平臺服務業：透過網際網路達成媒合旅客、自用小客車及駕駛人、提供交通服務而受報酬之事業。」
2. 《公路法》第五十六條之二（新增）（第三方網路運輸平臺服務業經營者之資格、申請程序、營業相關事項）：第三方網路運輸平臺服務業經營者必須具備之資格條件、申請程序、營業應遵守之事項等，由交通部定之。第三方網路運輸平臺服務業經營者應依公路主管機關所定之自用小客車有償參與旅客運送服務標準投保。
3. 授權訂定「自用小客車有償參與旅客運送服務管理辦法」，同時應因地制宜授權地方政府納入地方自治法規管理。

### 5.2 管理辦法草案

自用小客車有償參與旅客運送相關管理課題，包括：旅客服務面、車輛管理面、駕駛人管理面暨監理管制面等四個核心構面，產官學專家對自用小客車有償參與旅客運送相關管理課題的支持與共識度，調查結果顯示「旅客服務面」之共乘服務、提供收據或發票、消費爭議處理機制與申訴、評鑑機制及遺失物協尋等項；「車輛管理面」之限制車齡、限制排氣量、行車影像紀錄器、衛星定位系統、展示許可證明、外觀黏貼識別標識、旅客責任險及營運組織或車隊等項；「駕駛人管理面」之教育訓練、年齡、駕照時間、肇事紀錄、犯罪前科紀錄及重大違規等項；「監理管制面」之地區限制、載客趟數、管理辦法、偏遠地區公共運輸服務及無障礙運輸等項的共識度較高（大於 70%）。因此針對高共識度課題應納入管理辦法中，對於相關單位之監管，建議鼓勵共享經濟模式，從偏遠公共運輸不便之

地區做起，但不須限制參與旅客運送服務的自用小客車提供服務之日期、時段以及服務對象。

### 1. 法源依據與定義

- (1) 法源依據：依據公路法第五十六條之二規定訂定之。(管理辦法 (草案) 第 1 條)，公路法中增加第三方網路運輸平臺服務業別，故其主管機關為公路主管機關 (管理辦法 (草案) 第 2 條第 1 項)；
- (2) 定義：自用小客車有償參與旅客運送的安全監管由政府 and 第三方網路運輸平臺服務業者合作實施，政府制訂駕駛人、車輛和保險的入業標準，第三方網路運輸平臺服務業者承擔詳實審核人、車和保險的責任。第三方網路運輸平臺服務業既為一種業別，則應如同其他業別為公司之登記，並應符合相關消極及積極資格，同時第三方網路運輸平臺服務業不能擁有自己的車輛，只能是提供資訊服務的網路平臺。(管理辦法 (草案) 第 2 條第 2 項)

### 2. 旅客服務面

- (1) 旅客在搭乘自用小客車之後，關於業者所提供之旅客運送服務，得依自己之認定予以評鑑，業者並應公開揭露評價結果。(管理辦法 (草案) 第 7 條第 1 項)
- (2) App 上顯示駕駛員姓名、車牌號碼、人車照片、消費者評價結果、服務電話、電子信箱、投訴方式，消費後提供電子發票，發票上需有時間、日期、駕駛員姓名、車號、里程和費用等資料，建立消費爭議處理機制與暢通的申訴管道。(管理辦法 (草案) 第 7 條第 1 項)
- (3) 提供旅客與他人共乘機制。(管理辦法 (草案) 第 7 條第 1 項)
- (4) 提供旅客遺失物協尋服務。(管理辦法 (草案) 第 7 條第 1 項)

### 3. 車輛管理面

- (1) 參與有償運送旅客之自用小客車車輛，應符合以下條件：
  - A. 車齡 10 年以內有合格牌照之車輛。(管理辦法 (草案) 第 4 條第 1 項第 1 款)
  - B. 安裝車外行車影像紀錄器，全程錄影行車過程、安裝對車內的錄影設備，平時關機，有必要時駕駛人徵求旅客同意後開啟。(管理辦法 (草案) 第 4 條第 1 項第 2 款)
  - C. 裝置具有全球衛星定位功能系統設備及設置營運車輛監控管理系統，並維持正常運作。(管理辦法 (草案) 第 4 條第 1 項第 3 款)
  - D. 必須加入合法營運之第三方網路運輸服務平臺公司，以利管理。(管理辦法 (草案) 第 5 條第 1 項)
  - E. 第三方網路運輸服務平臺公司按以上條件審核後，對符合條件並登記參與有償旅客運送之自用小客車，給予許可證明。(管理辦法 (草案) 第 5 條第 2 項)
- (2) 有償參與旅客運送的自用小客車在載客時，必須符合下列條件：(管理辦法 (草案) 第 7 條第 2 項)

- A. 於車內展示駕駛人許可證明。
- B. 外觀黏貼識別標識。
- C. 投保旅客責任險暨為旅客投保人身險。

(3) 消費者權益－安全與保險

- A. 為保護旅客和公眾安全，業者對加入的自用小客車和駕駛人實施嚴格的安全審核，並確認車輛和駕駛人已向財政部核准之保險公司投保旅客責任險暨為旅客投保人身險 (管理辦法 (草案) 第 8 條第 1 項)；
- B. 執行運送旅客行為，致消費者或第三人生命、身體或財產受到損害，應與行為人連帶負損害賠償責任。(管理辦法 (草案) 第 8 條第 2 項)

4. 駕駛人管理面

- (1) 為了讓旅客可以安心搭乘，政府有必要從預防觀點出發，限制自用小客車有償參與旅客運送之駕駛人資格，以保護旅客安全、回應社會大眾免於恐懼的安全需求。本研究建議比照我國計程車駕駛入行制度，在駕駛人參與小客車有償運送旅客前即採入業前資格管制，才能有效預防未來危害的發生 (管理辦法 (草案) 第 3 條第 1 項)。第三方網路運輸平臺服務業者必須對駕駛人入業詳實審核其資格，資格審查合格後施以合適的教育訓練，同時也應負管理責任，爾後仍定期實施合適的教育訓練。
- (2) 參與自用小客車有償運送旅客的駕駛人除了具備足夠的駕駛車輛年資外 (3 年)，不希望其在人生階段太早加入因閒置人力而規範的工作，因此也必須限制駕駛人年齡為 30 歲以上及 68 歲以下。(管理辦法 (草案) 第 3 條第 1 項第 1 款)
- (3) 參與自用小客車有償運送旅客之駕駛人不能有道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項所列犯罪前科紀錄，同時要有無責肇事紀錄時限亦不能有毒駕、酒駕、肇逃及危險駕駛…等重大違規。(管理辦法 (草案) 第 3 條第 1 項第 2、3 款)
- (4) 第三方網路運輸服務平臺詳實審核駕駛人入業資格後，仍必須通過相關單位所規劃的教育訓練課程 (如：駕駛技能、服務態度、心理狀態等)，加強防禦駕駛教育訓練，通過後才能給予自用小客車有償參與旅客運送之駕駛人許可證，同時第三方網路運輸服務平臺必須強化安全管理作為，爾後仍需開設教育訓練課程，定期常年訓練。(管理辦法 (草案) 第 3 條第 1 項第 4 款)
- (5) 取得許可證照之駕駛人在參與服務期中，違反第 2 點規定，經法院判處罪刑，第三方網路運輸服務平臺必須廢止其證照。(管理辦法 (草案) 第 3 條第 1 項第 3 款第 4 點)

5. 監理管制面

- (1) 經營第三方網路運輸平臺服務業者，應向公路主管機關辦理登記。(管理辦法 (草案) 第 6 條第 1 項)；第三方網路運輸平臺服務業者在其主營業所之明顯處與公司網頁，須公開其經登記之證明文件。(管理辦法 (草案) 第 6 條第 2 項)
- (2) 第三方網路運輸平臺服務業之經營行為

- A. 營運範圍：由主管單位授權地方因地制宜訂定服務範圍（例如：允許旅客於某區域範圍內上車，於某區域範圍內下車）。(管理辦法 (草案) 第 9 條第 1 項)
- B. 收費標準：由主管單位授權地方因地制宜訂定較現行計程車低廉的收費標準。(管理辦法 (草案) 第 9 條第 2 項)
- (3) 自用小客車有償運送旅客服務主要是利用閒置的車輛和人力來提供有需求的旅客運輸服務，駕駛人駕駛自用小客車運送旅客不是一份全職的工作，必須限制駕駛人每週參與載客服務天數、以及每天從事載客服務趟數或時間累計上限。(管理辦法(草案) 第 10 條)
- (4) 除駕駛人入業前的教育訓練（含相關法律法規、職業道德、服務規範、安全防禦駕駛觀念），之後仍須安排常年訓練課程。(管理辦法 (草案) 第 11 條)
- 本研究依據上述討論事項，研擬「自用小客車有償參與旅客運送服務管理辦法」(草案) 如表 6 所示。

表 6 自用小客車有償參與旅客運送服務管理辦法 (草案)

條次	內容	法規說明	備註
第一條	本法依據公路法第五十六條之二規定訂定之。	法源依據	—
第二條	本辦法之主管機關為公路主管機關。 本辦法所用名詞定義如下： (一) 第三方網路運輸平臺服務業：透過網際網路達成媒合旅客、自用小客車及駕駛人、提供交通服務而受報酬之事業。 (二) 自用小客車有償參與旅客運送服務之駕駛人：指透過平臺為媒介提供旅客運送服務者。 (三) 旅客：指透過平臺為媒介取得旅客運送服務之接受者。 (四) 公路主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。	第三方網路運輸平臺服務業定義與服務項目	美國加州、科羅拉多州…等洲定義交通網路公司 (Transportation Network Company, TNC) 營運的網約車被界定一種新型約租車，TNC 提供運送服務的車輛是私家車。
第三條	自用小客車有償參與旅客運送服務之駕駛人資格： (一) 三十歲以上六十八歲以下，領有普通駕照 3 年以上經歷。 (二) 3 年內無責肇事紀錄時間。 (三) 有下列各款情形之一者，不得從事自用小客車有償參與旅客運送服務業： 1. 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、第二百一十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例	駕駛人資格	美國交通網路公司 (TNC) 在允許私家車主接入平臺提供服務前，必須對司機進行刑事背景核查。7 年內有以下情形的人不得成為 TNC 的司機：因以下行為被判處重罪；因服用毒品或飲酒導致交通事

表 6 自用小客車有償參與旅客運送服務管理辦法 (草案) (續表 1)

條次	內容	法規說明	備註
	<p>第二十四條至第二十七條、兒童及少年性剝削防制條例第三十三條至第三十七條、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。</p> <p>2. 曾犯刑法第一百八十五條之三、第一百八十五條之四之罪，經判決罪刑確定者。</p> <p>3. 有吸毒記錄、有飲酒後駕駛記錄、有道路交通安全處罰條例危險駕駛記錄。</p> <p>4. 取得許可證照之駕駛人在參與服務期中，違反上述規定，經法院判處罪刑，第三方網路運輸服務平臺必須廢止其證照。</p> <p>(四) 入業前接受第三方網路運輸平臺服務業者訓練課程，平時亦應定期參加常年訓練。</p>		<p>故、詐騙、駕車實施犯罪、暴力侵害或實施恐怖行為；有性侵犯行為；有損害他人財產的犯罪行為和/或盜竊行為。3 年內沒有嚴重的交通違章。禁止司機服用毒品等</p> <p>TNC 司機須年滿 21 歲、至少 1 年的駕駛</p> <p>新加坡「第三方出租車預約服務提供法案」</p>
第四條	<p>自用小客車有償參與旅客運送服務之車輛條件：</p> <p>(一) 10 年以內自用小客車且有合格牌照。</p> <p>(二) 安裝車外行車影像紀錄器，對車內的錄影設備。</p> <p>(三) 裝置具有全球衛星定位功能系統設備及設置營運車輛監控管理系統。</p>	車輛條件	<p>TNC 有義務確保車輛每年進行 19 項車輛零件全檢查，並保留檢查記錄以供審查。</p> <p>限定 TNC 私家車車型，禁止重度改裝車輛用於 TNC 運營。</p>
第五條	<p>從事自用小客車有償旅客運送服務之駕駛人和車輛，應向經營第三方網路運輸平臺服務業者申請參與自用小客車有償旅客運送服務，並由業者依規定詳實審查駕駛人資格及車輛條件和安全檢查。</p> <p>車輛條件符合，應由業者依規定發給准許證明，駕駛人如獲參與資格，應由業者依規定實施教育訓練後，發給許可證照，始得服務。</p>	入業申請規定	<p>日本道路運輸法第 79 條規定欲實施運送之人經向國土交通大臣申請登記後，始得供作有償運輸。</p>
第六條	<p>經營第三方網路運輸平臺服務業者，應向公路主管機關辦理登記。</p> <p>第三方網路運輸平臺服務業者在其主營業所之明顯處與公司網頁，須公開其經登記之證明文件。</p>	第三方網路運輸平臺服務業經營者資格及公開登記證的義務	<p>參照我國公路法第五十六條規定經營計程車客運服務業，應向所在地之公路主管機關申請核准。</p>

表 6 自用小客車有償參與旅客運送服務管理辦法 (草案) (續表 2)

條次	內容	法規說明	備註
第七條	<p>第三方網路運輸平臺服務業經營者應於 App 上顯示駕駛員姓名、車牌號碼、人車照片、消費者評價結果、服務電話、電子信箱、投訴方式。消費後提供發票，發票上需有時間、日期、駕駛員姓名、車號、里程和費用等資料，並建立共乘服務、遺失物協尋、消費爭議處理機制與暢通的申訴管道。</p> <p>有償參與旅客運送的自用小客車在載客時，必須符合下列條件：</p> <p>(一) 於車內展示駕駛人許可證明。</p> <p>(二) 車輛外觀黏貼識別標識。</p> <p>(三) 投保旅客責任險暨為旅客投保人身險。</p>	提供自用小客車有償旅客運送服務條件之說明	參照我國計程車客運服務業申請核准經營辦法第 14 條規定應依規定標示個人姓名外，並得依規定位置與規格標示受託代辦業務之公司或商業名稱。但委託經營派遣業務之車輛，應依規定位置與規格標示受託之公司或商業名稱。
第八條	<p>第三方網路運輸平臺服務業經營者應依公路主管機關所定之自用小客車有償運送旅客服務保險標準投保。</p> <p>第三方網路運輸平臺服務業經營者因其自用小客車有償運送旅客服務之駕駛人，執行運送旅客行為，致消費者或第三人生命、身體或財產受到損害，應與行為人連帶負損害賠償責任。</p>	損害賠償之義務	TNC 屬於約租車承運人，提供網約車預約運送服務。為保護公眾安全，政府主管機關對 TNC 實施監管。TNC 確保接入其平臺的每輛車，在提供服務時車輛和司機享有保險金額不低於 100 萬美元責任保險。
第九條	<p>第三方網路運輸平臺服務業之營運範圍，由主管單位授權地方因地制宜訂定服務範圍 (例如：允許旅客於某區域範圍內上車，於某區域範圍內下車)。</p> <p>第三方網路運輸平臺服務業之收費標準，由主管單位授權地方因地制宜訂定較現行計程車低廉的收費標準。</p>	第三方網路運輸平臺服務業之經營行為	日本國土交通省允許某些要件下開放自家用有償旅客運送。
第十條	<p>第三方網路運輸平臺服務業經營者應管制自用小客車有償運送旅客服務駕駛人每週參與載客服務天數 4 天、以及每天從事載客服務趟數 3 趟或時間累計不得超過 6 小時。</p>	以閒置車輛與人力為前提	其他國家無此項限制，此項規定為本研究新增規定。
第十一條	<p>第三方網路運輸平臺服務業經營者應當維護和保障駕駛人合法權益，提供有關法律法規、職業道德、服務態度、安全防禦駕駛及其他有關消費者權益保障事項等職前教育訓練和平時常年訓練課程。</p>	駕駛人教育訓練	TNC 應當制定司機培訓計畫

## 六、結論與建議

1. 隨著全球日新月異的資通訊科技，帶動了新興商業模式與網路服務的蓬勃發展，部分新興服務透過網路平臺媒合需求者與提供者，逐漸發展以網路平臺、提供者與接受者三方為主體的平臺經濟型態。政府為因應平臺經濟的發展，參考國際相關研究與歐盟 2016 年提出的「協同經濟議程」訂定《行政院所屬各機關因應平臺經濟發展法規調適參考原則》第四、五、九點規定，可釐清「自用小客車有償參與旅客運送服務規範」相關爭議事項。
2. 美國加州等三地的立法和監管機構承認網約車服務的合法性，將第三方網路運輸平臺服務業者納入監管，首先是因為他們認識到網約車的創新服務和科技模式將帶來環保、商業經濟和消費者福利等許多好處，不拘泥傳統，保持兼容並蓄的姿態，因應市場和科技的進步與轉變，加州等三地的立法與監管規則創新了監管方式，通過政府和第三方平臺的合作監管，力求公共利益和創新服務平衡，其做法和經驗值得我國學習。
3. 本研究德非法專家問卷中為了收斂探討範圍，將問題分別按「旅客服務面」、「車輛管理面」、「駕駛人管理面」、「監理管制面」四個核心構面探討，因此對於提供媒合的「第三方網路運輸平臺服務業」相關規範以及其他建議事項中關於數字之規定（例如：駕駛人年齡、無肇事責任紀錄時間、車輛年限等數字方面規定）係根據文獻回顧內容著墨，建議後續研究者可針對「第三方網路運輸平臺服務業」申請資格、經營與管理責任方面以及其他草案內容中有關數字之規定再深入探討，讓「自用小客車有償參與旅客運送服務管理辦法」（草案）能更趨於完備。
4. 歐洲聯盟於 2016 年發表一份題為「協同經濟的歐洲議程」<sup>7</sup> (An European Agenda for the Collaborative Economy) 的研究報告，梳理出共享經濟的特徵及因應的政策建議；中國大陸的國家信息中心與中國互聯網協會分享經濟工作委員會於 2016 年合作研究第一份分享經濟年度報告，對 2015 年中國分享經濟的發展現狀、問題與發展方向進行全面分析，以期作為政府決策、產業發展和公共議題提供參考。目前臺灣眾多的共享平臺正蓬勃成長，共享經濟掀起「萬物皆可租」的革命，我國政府亦為因應平臺經濟的發展，參考國際相關研究與歐盟 2016 年提出的「協同經濟議程」訂定《行政院所屬各機關因應平臺經濟發展法規調適參考原則》因應這波來勢洶洶的挑戰。「民之所欲，長在我心」，政府應以民眾的需求為考量，即為因應民眾所需（如更方便、更便宜的運輸服務），政府就必須、也有權去修改現有的法規。

---

7. 協同經濟 (Collaborative Economy) 有時被稱為分享經濟、共享經濟 (Sharing Economy)，覆蓋了各種各樣的行業，並且在整個歐美先進國家迅速崛起。

## 參考文獻

1. 聯合報系,「旭海阿公的聲音 賀陳旦聽到了…將射 5 箭救偏鄉運輸」, <https://vision.udn.com/vision/story/12133/3169709/>, 民國 107 年 5 月。
2. 郭恬君譯, **共享經濟時代：從分享房屋、技能到時間，顛覆未來產業與生活的關鍵趨勢**, 初版, 商周出版, 臺北市, 民國 104 年。
3. Shuford, J., “Hotel, Motel, Holiday Inn and Peer-To-Peer Rentals: The Sharing Economy, North Carolina, And The Constitution”, *NCJL & Tech.*, Vol. 16, Iss.5, 2015, pp.301-337.
4. Bond, A. T., “An App for That : Local Governments and the Rise of the Sharing Economy”, *Notre Dame Law Review*, Vol. 90, No.2, 2015, pp.77-96.
5. 歐宜佩、陳信宏,「共享經濟的零和遊戲?借鏡英國推動之經驗與作法」, *經濟前瞻*, 第 173 期, 民國 106 年, 頁 73-78。
6. 康廷嶽、黃柏偉,「由國際共享經濟發展探究我國中小企業商機」, *中小企業發展季刊*, 第 36 期, 民國 104 年, 頁 1-29。
7. 報導者,「要分享,也要公平:共享經濟的烏托邦?」, <https://www.twreporter.org/a/share-economy>, 民國 106 年 2 月。
8. 馬化騰、張孝榮、孫怡、蔡雄山, **共享經濟：改變全世界的新經濟方案**, 初版, 天下文化, 臺北市, 民國 106 年。
9. 胡文棟,「交通住宿共享經濟之法制因應探討」, *國會季刊*, 第 45 卷, 第 1 期, 民國 106 年, 頁 70-100。
10. 張學孔、張馨文、陳雅文, **綠色交通：慢活、友善、永續：以人為本的運輸環境，讓城市更流暢、生活更精采**, 增訂版, 新自然主義, 臺北市, 民國 105 年。
11. Feeney, M., “Is Ridesharing Safe?” *Cato Institute Policy Analysis*, Vol. 767, No.2., 2015, pp.1-16.
12. Rayle, L., Shaheen, S., Chan, N., Dai, D., Cervero, R., “App-Based On-Demand Ride Services: Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco”, University of California Transportation Center (UCTC) Working Paper, 2014.
13. 磯山友幸,「ハイヤー配車の米ベンチャー「Uber」は、日本のタクシー業界の「サービスの黒船」となる」, <http://gendai.ismedia.jp/articles/-/38566>, 民國 103 年 3 月。
14. 日本國土交通省自動車局旅客課,「自家用有償旅客運送ハンドブック」, 民國 108 年 4 月。
15. NPO 法人,「丹後市自家用有償旅客運送服務概述」, <http://kibaru-furusato-tango.org/about-sasaeai/>, 民國 108 年 5 月。
16. 日本岡山縣,「自家用有償旅客運送の登録等について」, <https://www.pref.okayama.jp/page/468278.html>, 民國 108 年 5 月。
17. 日本四國運輸局,「自家用有償旅客運送」, [https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/bunya/zidousya/jika\\_madoguchi.html/](https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/bunya/zidousya/jika_madoguchi.html/), 民國 108 年 5 月。
18. 科技新報,「日本可能全面放行轎車共享服務?」, <https://technews.tw/>

- 2017/02/05/japan-will-approve-ride-sharing-service/，民國 106 年 2 月。
19. 新加坡陸路交通局，<https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en.html>，民國 107 年 5 月。
  20. 風傳媒，「共享經濟在台灣高齡社會大有可為，Uber 透露：願推偏鄉「老人載老人」服務」，<https://www.storm.mg/article/2064650>，民國 108 年 5 月。
  21. 胡幼慧，**質性研究：理論、方法及本土女性研究實例**，巨流圖書公司，臺北市，民國 99 年。