

研發成果刊登運輸研究專輯/港灣季刊/所外刊物 申請單

標題名稱	開放交通車停靠公車招呼站之可行性研究
申請單位	運輸安全組
申請人	鄭信鴻
申請內容	1.申請項目(可複選) ☒運輸研究專輯 ☐港灣季刊 ☐所外刊物(如論文、期刊或研討會) 刊物名稱： 2.公開與否 ☒可公開於本所外部網站(含允許一稿二投) ☐尚無法公開(敘明原因)： 預計公開時間：〇〇年〇〇月〇〇日 ☐不公開(敘明原因，含不允許一稿二投)：不允一稿二投 3.刊登格式 ☒運輸研究專輯/港灣季刊格式 ☐所外刊物格式(請註明刊物名稱/期別) 刊物名稱： 期別：未定
申請單位 各級主管簽章	世祥 0311 0920 運輸安全組 黃明正 0311 #145
會辦 (參與合作單位)	0311 1740 交通所 蘇振維 0311 1800 交通所 林繼國(甲)
批示	主任 葉祖宏 秘書 交通所 蘇振維 0311 1800 交通所 林繼國(甲)
後會 運資組/中心第三科 (奉核不公開免會)	麻煩email pdf 檔案, 謝謝! 助理研究員 林詠純 0317 1221 研究員 張益城 0318 1640
收件日期	年 月 日
稿件編號 (年度+流水號2碼)	

*同仁投稿時，請依專輯編輯或季刊格式，製作完整之書面稿件，併同填妥之申請單陳核。經所長(或其授權人)核可後，凡屬可公開之稿件，請提供 PDF、以及可編輯格式製作之電子檔，連同本單掃描檔， e-mail 運輸資訊組/港研中心專責人員公開上網或彙整編輯出版。

開放交通車停靠公車招呼站之可行性研究

The Feasibility Study on Allowing shuttle bus to Stop at Bus Stops

運輸安全組 鄭信鴻 葉祖宏 黃明正

研究期間：民國113年1月至12月

摘 要

本研究目的在評估開放交通車停靠於公車招呼站之可行性，並提出具體建議。首先，透過分析公車、遊覽車與交通車的特性，探討其在交通運輸體系中的角色與需求，並依據現行法規對其適用性進行研究。針對交通車停靠公車招呼站的規定及實務面，本研究則收集了國內外案例進行比較。研究發現，國外尚無交通車停靠公車招呼站的實例，但澳洲布里斯本採用公車招呼站與計程車共用的模式，可做為參考。另國內部分地方政府已制定相關交通車停靠措施，但部分做法可能違反法律。基於交通車接駁需求增長以及地方政府的實際情況，本研究提出短期與中長期建議，以提升交通車與公車招呼站的協同運作效率，並確保系統運行的合法性與可持續性。

關鍵詞：

交通車、公車招呼站、運輸安全

1、前言

隨著交通需求的日益多樣化，公共運輸系統的運作正面臨一系列挑戰。其中，以交通車做為承擔接駁功能的重要運輸方式，在城市交通中逐漸扮演關鍵角色。交通車的範疇涵蓋校車、企業接駁車及其他專用運輸工具，主要用於滿足通勤、通學需求，並緩解高峰時段的人流壓力。然而，在現行公共交通體系中，特別是公車招呼站的設計與管理上，仍然存在針對交通車運行需求不足的情況。這主要是因為公車招呼站的設計初衷多以傳統公車的運行為核心，對於其他車種的需求考量較為有限。

為了釐清交通車停靠公車招呼站的可行性，本研究將從需求、法規及國內外案例等多個角度進行探討，並說明「可行性」的內涵，包括適法性、合理性與管理可行性等面向。研究將從分析交通車、公車與遊覽車的特性與用途出發，結合國內外對這些交通工具停靠規定的案例進行瞭解，探討相關法規與管理措施中存在的問題與挑戰。基於上述分析，本研究將針對交通車停靠公車招呼站的可行性，並提出相應的管理與改善建議。研究將透過分析交通車、公車與遊覽車的特性與用途，並參考國內外相關法規及實際案例，進一步探討當前管理措施的問題與挑戰。最終，研究將探討地方政府管理經驗與實務操作，提出交通車停靠公車招呼站的具體建議方向。

1.1 研究動機

隨著都市交通需求的不斷增長，通勤與通學接駁需求的提升，交通車（如校車、企業接駁車等）已逐漸成為城市公共運輸體系中的重要環節。然而，現行公車招呼站的設計與管理體系主要針對公車運行需求，對交通車的停靠需求考量不足，導致交通車在營運過程中面臨停靠困難。特別是在缺乏專用停車空間的情況下，交通車需與公車、計程車等其他車輛爭奪有限的停靠資源，進一步影響交通運行的順暢性與安全性。

本研究的動機源自交通部於 113 年 3 月 21 日來函，回應中華民國遊覽車客運商業同業公會（以下簡稱聯合會）於 113 年 3 月 1 日拜訪交通部時所提建議，指示本所評估專辦交通車停靠於公車招呼站的可行性。另鑑於本所正研議公車停靠區與計程車共用之可行性，交通部亦要求本所研提意見供部內參考。聯合會指出，交通車普遍面臨停靠困難，加上駕駛人力短缺問題加劇，導致部分交通車路線停駛，影響服務穩定性與民眾通行需求。其主要訴求為開放「專辦交通車」於公車招呼站停靠，特別針對學生及老弱婦孺等特殊族群，確保其安全上下車。此外，聯合會亦期望透過交通部的協助，檢討並修正現行法規對交通車停靠的限制，以確保該類運輸服務的順暢運行。

基於上述背景，本研究將深入探討交通車於公車招呼站停靠的合法性與

可行性，並透過現行法規分析、國內外案例比較與實務操作評估，提出適切的政策建議。期望藉由本研究成果，為交通車停靠問題提供有效解決方案，並促進公共運輸系統的整合與優化，以提升整體交通運行效率與服務品質。

1.2 研究範圍

本研究範圍涉及公車、遊覽車及交通車三種運輸方式，主要聚焦於交通車是否可以在公車招呼站停靠的可行性。具體面向包括：

1. 交通車的特點與用途：分析交通車與公車、遊覽車的差異，並探討交通車在公共運輸及接駁服務中的作用與需求。
2. 現行國內外停靠規定：調查並比較國內外對交通車停靠於公車招呼站的管理規範，特別是國內的相關法規（如，汽車運輸業管理規則、道路交通安全規則）以及國際上的案例。
3. 交通車與公車招呼站的衝突與管理：分析交通車停靠公車招呼站可能帶來的衝突、問題與管理挑戰，並提出相應的配套措施及管理建議。
4. 地方政府的政策與配合措施：探討各地方政府如何因應交通車停靠問題，並對如何管理交通車與公車招呼站的使用提出建議。

1.3 相關名詞及規定說明

因本研究涉及公共汽車(一般俗稱公車)、遊覽車和交通車，爰有關公共汽車、遊覽車之定義及特點請參照附錄 1，交通車各類別關係如圖 1 所示。

交通車各類別關係圖(依汽車運輸業管理規則)

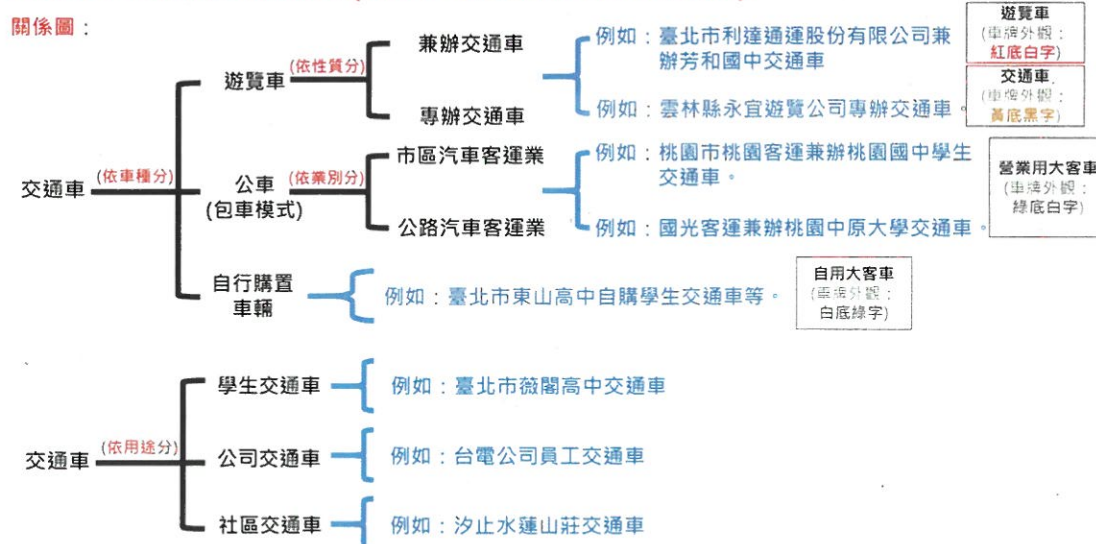


圖1 交通車各類別關係圖

「交通車」一詞在「汽車運輸業管理規則」或其他道路交通相關法規中，並未明確定義，僅有「交通車」相關辦理規定。例如，「汽車運輸業管理規則」第 84 條第 1 項第 2 款：「承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。」；「道路交通安全規則」第 42 條第 1 項第 13 款：「遊覽車客運業專辦交通車業務之車輛，應於車身兩側車窗下緣以台灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十八號純黃顏色加漆一條三十公分寬之水平帶狀標識條紋。」；教育部業管「學生交通車管理辦法」第 6 條等相關辦理規定。爰此，以下除依相關法規規定說明交通車依「車種」及「用途」分類說明之相互關係外，亦將補充洽詢相關業管單位就目前交通車之實際作業情形說明如下：

1. 交通車依「車種」分類時，可分為「遊覽車」、「公車(包車模式)」及「自行購置車輛」等三種承辦交通車模式。

(1) 「遊覽車」：依性質可分為「兼辦交通車」及「專辦交通車」。「兼辦交通車」係依「汽車運輸業管理規則」第 84 條第 1 項第 2 款辦理，如臺北市利達通運股份有限公司兼辦芳和國中交通車，其車牌外觀與遊覽車相同為「紅底白字」¹。「專辦交通車」部分，則依「汽車運輸業管理規則」第 85 條第 2 項，以及「道路交通安全規則」第 42 條第 1 項第 13 款規定辦理。另經洽交通部公路局表示，市面所見專辦交通車車牌顏色為「黃底黑字」者，主要係依「道路交通安全規則」辦理。如雲林縣永宜遊覽公司專辦交通車，其車牌顏色為「黃底黑字」。

(2) 「公車」：依「汽車運輸業管理規則」第 85 條第 3 項規定，公路及市區汽車客運業則是以「包車出租」來辦理交通車業務。經洽桃園市政府交通局表示，桃園市政府為照顧學生上下學安全，開放轄內市區及公路汽車客運業者依「汽車運輸業管理規則」第 85 條第 3 項規定以「包車出租」方式辦理學生交通車業務。如國光客運兼辦桃園中原大學交通車，或桃園市桃園客運兼辦桃園國中學生交通車業務。

(3) 「自行購置車輛」：此模式不涉及運輸業。若以自行購置車輛做為交通車時，係指學校、公司行號或社區等自行購置「自用大客車」，以固定時間、固定站點及固定路線等，載乘自家學校學生或公司員

¹ 我國汽車號牌之形式、顏色及編號等外觀係依據「道路交通安全規則」第 9 條第 1 項：「汽車號牌之型式、顏色及編號，按其種類由交通部定之。」辦理。爰交通部公路局依該規則辦理「號牌型式及編碼規則表」。

「號牌型式及編碼規則表」內容包括：「原型式、新式、『一車一號』新編碼方式號牌區分對照表」、「原型式號牌與新式號牌各車別示意圖」及「新式號牌使用之英文字、數字字體」等相關規定。(如附錄 2)

工等，其車牌外觀為「白底綠字」。此外，經詢問臺北市政府教育局有關學校自行購置車輛辦理學生交通車相關規定部分，該局中等教育科表示，教育局對於學生交通車管理規定除依「其他道路交通相關法規」辦理外(如「汽車運輸業管理規則」第 84 條第 1 項第 2 款)，亦須符合教育部「學生交通車管理辦法」第 6 條相關車體「外觀」規定。如臺北市東山高中自購學生交通車(如圖 2(a)所示)。

2. 若交通車依「用途」分類時，可分為「學生交通車」、「公司交通車」及「社區交通車」等三用途承辦交通車業務。

- (1) 「學生交通車」：如臺北市薇閣高中辦理學生交通車模式。
- (2) 「公司交通車」：如臺電公司員工上下班搭乘自家公司之交通車。
- (3) 「社區交通車」：如汐止區水蓮山莊自行辦理社區交通車。

綜上所述，不論前述機關團體欲利用交通車辦理何種使用目的(如學生交通車或公司交通車等)，皆可採「自購自用車」、「公車包車出租」，或「向遊覽車業者租用」等模式辦理相關交通車業務。惟依不同使用模式時，其車牌外觀則有不同形式出現。如圖 2(b)所示，係臺北市利達通運股份有限公司兼辦芳和國中交通車模式，其車牌外觀為「紅底白字」。有關交通車各類別一覽表如表 1。



(a) 自用車做為交通車



(b) 遊覽車兼辦交通車

圖2 國內常見交通車外觀形式

表1 交通車各類別一覽表

一覽表：

類別	行業別	辦辦法規依據	案例
遊覽車	兼辦交通車	「汽車運輸業管理規則」第84條第1項第2款：「承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。」	如：臺北市利達通運股份有限公司兼辦芳和國中交通車
	專辦交通車	✓ 「汽車運輸業管理規則」第85條第2項：「遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以公路主管機關核定者為限，其車身加漆及標識應依公路主管機關之規定」。 ✓ 「道路交通安全規則」第42條第1項第13款：「遊覽車客運業專辦交通車業務之車輛，應於車身兩側車窗下緣以台灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十八號純黃顏色加漆一條三十公分寬之水平帶狀標識條紋。」	如：雲林縣永宜遊覽公司專辦交通車。
公車 (包車模式)	市區汽車客運業	「汽車運輸業管理規則」第85條第3項：「公路及市區汽車客運業以行駛班車辦理包車出租者，其營業範圍公路汽車客運業以其核定行駛之路線，市區公車以核定行駛之營業區域為限。」	如：桃園市桃園客運兼辦桃園國中學生交通車。
	公路汽車客運業		如：國光客運兼辦桃園中原大學交通車。
自用車	無	「學生交通車管理辦法」第6條：購置之學生交通車，其車身顏色及標識，應符合下列規定，並不得增加其他標識或廣告： 一、車身顏色及標識：應適用或準用教育部公告之公私立各級學校校車顏色及標識標準圖辦理。 二、駕駛座兩邊外側：應標示設立許可字號、車號、出廠年份及載運人數。	如：臺北市東山高中自購學生交通車等。

3. 交通車與公車之異同

(1) 交通車與公車相似之處

I. 固定路線和站點：

交通車與公車相似，均有固定站點及固定路線等，以供乘客上下車。

II. 載客目的相似：

與私人運具不同，交通車和公車皆透過司機及特定車輛載運不會開車或不使用私人運具之民眾。

III. 車身及外觀有標識：

目前專辦交通車、學生交通車與公車的車身顏色和標識需遵循相關規定辦理，而遊覽車兼辦交通車無規定。例如，公車外觀有明顯路線號碼，專辦交通車與學生交通車在車頭或車身都有相關辨識字樣及顏色。

(2) 交通車與公車相異之處

I. 乘客上下車模式不同

搭乘公車需上下車刷卡或上車投幣購票，惟依訪談相關業者表示，交通車在靠站時不需要像公車乘客進行上下刷卡等行為，爰比公車更容易提升乘客上下車效率以縮短路邊停靠時間。

II. 臨停載客情形不同

搭乘公車之乘客屬不特定人群，其各停靠站點均有不固定上下車人數；交通車停靠則有固定靠站點及固定時間，且載承乘客人數一般也較固定。此外，因公車停靠公車招呼站時，係由乘客招停方式，不需暫停候客。而交通車則可能因早到而於固定靠站點等候乘

客，或因乘客遲到時，發生於固定靠站點久候等客情形，導致占用路邊停靠空間而衍生影響交通流暢及安全等問題。

III. 營運時間不同

就公車與交通車營運時間而言，公車營運時間大多在早上5點至晚上11點之間，具體時間因路線或城市發展而異，另在特定時段加開班次或延後服務。相較之下，「學生交通車」、「公司交通車」或「社區交通車」的營運時間則依服務對象的需求而有所不同。例如，「學生交通車」及「公司交通車」於上下學(班)尖峰時段行駛，「社區交通車」除於尖峰時段外，亦於非尖峰時段進行接送或通勤服務。

由於交通車與公車的乘客搭乘方式有部分相異處，未來若欲開放交通車停靠公車招呼站，必須研議相關配套措施，以提升實務交通順暢及安全。

2、國內車輛路邊停靠相關規定

現行法規已對公車及其他交通工具的停靠方式進行規範，內政部與交通部亦訂有相關設計標準與法令解釋，明確界定交通車是否可停靠公車招呼站及其限制。因此，本節將整理相關車輛停靠規定，並探討交通車運行所涉法規內容。

1. 「道路交通管理處罰條例」(以下簡稱處罰條例)第 55 條規定：「二、在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出、入口五公尺內臨時停車。」，以及「道路交通安全規則」第 111 條第 1 項第 2 款規定：「交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內、消防栓、消防車出入口五公尺內不得臨時停車。」，均規定於公共汽車招呼站十公尺內不得臨時停車。
2. 「道路交通標誌標線號誌設置規則」(以下簡稱設置規則)第 190 條規定：「車輛停放線，用以指示車輛駕駛人停放車輛之位置與範圍。」其中，專用性停車位(停靠區)示意圖如圖 3 所示。

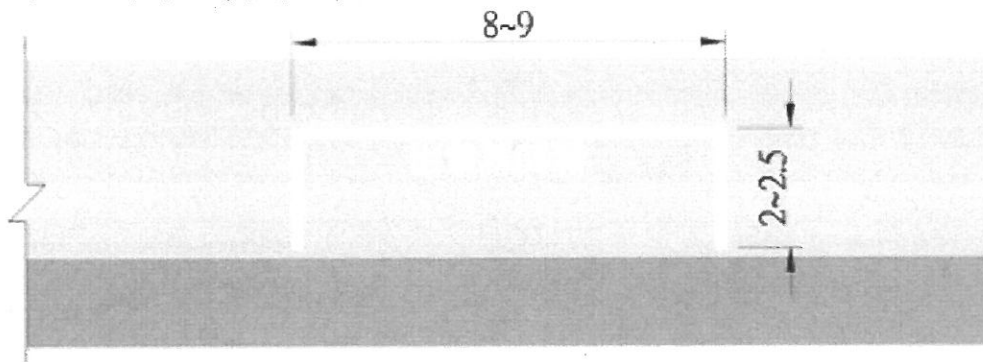


圖 3 「道路交通標誌標線號誌設置規則」之專用性停車位(停靠區)示意圖

3. 內政部 111 年 2 月修訂「市區道路附屬工程設計規範」有關公車停靠站及路邊停車帶部分，其「第十章公車停靠站及路邊停車帶」就「10.1 公車停靠站」及「10.2 路邊停車帶」，亦有依據交通及實際需要於路側設置公車停靠站。如圖 4 所示為直接利用車道外緣劃設公車停靠區示意圖。

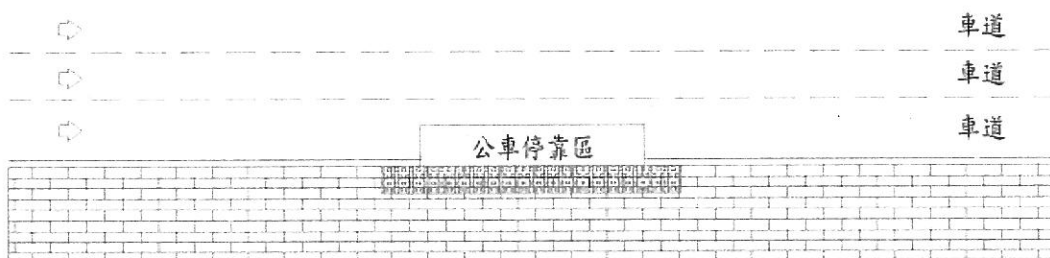


圖 4 「市區道路附屬工程設計規範」之公車停靠區示意圖

4. 路邊停靠之標線規定

依設置規則第 149 條第 1 項第 1 款第 4 目及第 5 目規定：「黃實線 設於路側者，用以禁止停車；設於中央分向島兩側者，用以分隔對向車流。」，以及「紅實線 設於路側，用以禁止臨時停車」。

其中，設於路側之黃實線所指「禁止停車線」部分，依設置規則第 168 條第 4 項規定：「本標線（黃線）禁止時間為每日上午 7 時至晚間 8 時，如有延長或縮短之必要時，應以標誌及附牌標示之。」，爰禁止停車處可臨時停車，但必須符合「臨時停車」之定義，即車輛因上、下人、客，裝卸物品，停止時間未滿 3 分鐘，保持立即行駛之狀態。違規停車者，可依處罰條例第 56 條第 1 項第 4 款規定「在設有禁止停車標誌、標線之處所停車。」予以處罰。

目前交通車或其他營業用車種(如計程車、貨車等) 駕駛人，在提供乘客上下車或裝卸貨物時，可在路側黃實線處臨時停車。此外，在不違反處罰條例第 56 條第 1 項第 5 款「在顯有妨礙其他人、車通行處所停車。」規定，駕駛人亦可在白實線及未妨礙其他人、車通行之區域(如路肩)臨時停靠或停車。

5. 公車招呼站使用對象之函釋規定

經檢視交通部業於 107 年 6 月 21 日交路字第 1070014245 號函說明「...處罰條例雖無明文公車招呼站定義，惟解釋上應指市區汽車客運業者或公路汽車客運業者，經該管道路主管機關核定後，得予接駁乘客上下車之地點...」，該處罰條例雖無明文規定公車招呼站之相關定義，惟交通部已就公車招呼站之使用對象予以函釋。

6. 公車招呼站與公車停靠區之關係

「公車招呼站」係於道路路側設置站牌方式，供乘客等候公車上下車之位置。由於公車會在此進出，亦可提醒其他車輛駕駛人行經時注意路況，並遵守「公車招呼站」十公尺內禁止臨時停車之規定。

「公車停靠區」則是配合「公車招呼站」設置，透過標線標示公車停靠範圍，以確保公車順利停靠與進出。通常，「公車停靠區」前後會劃設紅線，以維持公車進出動線暢通，並提醒其他車輛避免占用影響公車運行。因此，雖然「公車停靠區」的標線並非強制劃設於「公車招呼站」，但透過標線規劃，不僅能為市區公車提供明確的停靠範圍，也能協助駕駛人辨識停靠區位置，提醒行經車輛留意周圍車況。相較於「公車招呼站」十公尺內禁止停靠的較模糊概念，更具體區分車輛可行駛與禁止停放的範圍，進而提升道路交通安全與運輸效率。

3、國內外開放交通車停靠公車招呼站之作法

隨著交通車的運行逐漸普及，是否可以在公車招呼站停靠成為了新的議題。為深入了解不同地區對此議題的處理方式，本節將探討國內外相關作法，以掌握交通車停靠現況並評估其未來可行性。

3.1 國外案例

經蒐集並未發現交通車可停靠公車招呼站之案例，惟就國外公車招呼站允許其他車輛停靠的模式(如計程車)，目前澳洲布里斯本設有「共用模式」。在該「共用模式」下，公車招呼站可供計程車共用，惟兩者停靠時段分開不重疊；另澳洲布里斯本部分地區亦設有公車招呼站可供公車、計程車及一般汽車共用，該三者停靠時段仍分開不重疊。

3.2 國內案例

1. 臺北市：

經洽臺北市公運處有關交通車停靠公車招呼站相關辦理情形，其表示依處罰條例第 55 條規定，非公車不得於公車招呼站臨時停車。惟由於臺北市政府常舉辦大型活動(如臺北燈會等)，以及轄區內企業活動頻繁(如賣場接駁專車等)，為有效管理轄區內接駁車之營運秩序，業於 99 年 12 月 2 日訂定「臺北市辦理免費接駁路線申請設站審查作業要點」，該要點所稱免費接駁路線係指由政府機關或民間機構以自用大客車，或向公路汽車客運業、市區汽車客運業或遊覽車客運業者租用車輛，用以提供民眾免費接駁服務之路線。免費接駁專車可依申請路線、端點設站進行停靠，其端點設站以捷運或公車現有站位附近為原則。經進一步詢問該處有關「公車現有站位附近為原則」部分，臺北市政府考量實際需要，並顧及民眾搭車地點之習慣，仍核准該免費接駁專車可於公車招呼站停靠以上、下客。

2. 新北市：

由於學生交通車停靠公車招呼站受處罰條例第 55 條規定之限制，新北市政府為改善學生上下車安全，業於 111 年規劃 2 處試辦學生交通車臨停專區(板橋區雙十路 2 段 110 號及 225 號前)，於學生通勤時間上午 6 時 35 分至 6 時 50 分間提供學生交通車臨停使用(如圖 5 所示)。



圖5 新北市試辦學生交通車臨停專區

3. 桃園市

經洽桃園市交通局公運科，為解決學生搭乘交通車時的安全上下車問題，該市開放各校自行與客運業者協商交通車路線，由桃園市內的市區汽車客運業者(如桃園客運、中壢客運等)以市區公車(車牌外觀為「綠底白字」)來承辦學生交通車服務。由於該學生交通車是由市區公車兼辦，其停靠模式類似於市區公車停靠公車招呼站，如桃園客運兼辦桃園國中學生交通車業務。惟此作法仍存在一些疑慮，如民眾在公車招呼站等候公車時，看到外觀與市區公車相似的學生交通車，可能會產生混淆，誤以為可搭乘這些交通車，從而引發爭議。

經瞭解國外未發現交通車可停靠公車招呼站之案例，雖澳洲布里斯本設有公車招呼站允許計程車停靠的「共用模式」，惟兩者停靠時段分開不重疊。此外，澳洲布里斯本部分地區亦設有公車招呼站可供公車、計程車及一般汽車共用，該三者停靠時段仍分開不重疊。

國內使用交通車接駁情況早已行之有年，各地方政府已因地制宜採取相關停靠管理措施，如臺北市、新北市和桃園市政府均有不同的作法。惟無論採用何種交通車接駁模式，可以看出各地方縣市皆有交通車來滿足民眾及學生的接駁需求。惟受限於法律規定，交通車仍面臨許多實際停靠限制。

4、相關課題分析

隨著交通車在通學與通勤接駁中的普及，如何合理管理其停靠問題已成為重要議題，特別是停靠公車招呼站所面臨的挑戰日益顯現。本節將分析交通車在現行規範下的運行困難，評估開放交通車停靠公車招呼站的需求與合理性，並探討其可能帶來的影響，以提供更全面的視角，做為未來政策調整的參考。

4.1 目前交通車停靠路邊上下客所遭遇之問題及困難

立法院於 112 年 4 月 14 日三讀通過處罰條例部分修正條文，交通部則配合修正子法「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」相關規定，除提高罰鍰外，並就違規記點樣態、民眾逕行檢舉及歸責駕駛人等進行記點加嚴。

修法後雖有助於改善路邊停車亂象以提升行人安全，惟因路邊臨停空間不足，以臺北市為例，路邊紅、黃線路段設置比例為 91 比 9，且計程車招呼停車格數不到路邊停車格 6%，易因違規停車而遭檢舉受罰及記點，並增加駕照被吊扣(銷)風險，引起眾多相關職業駕駛人反彈。爰立法院於 113 年 5 月 14 日三讀修正通過處罰條例部分條文，修法限縮民眾部分檢舉項目，僅維持「在身心障礙專用停車位違規停車」等 5 項仍開放民眾檢舉，其他罰鍰新台幣 1,200 元以下的輕微違規則不開放民眾檢舉。此外，該修法亦規範當場舉發案件始予記點，科技執法及民眾檢舉案件等逕行舉發不予記點。爰處罰條例修正施行後，雖可緩解因停車違規造成之記點及駕照被吊扣(銷)問題，惟路邊停車空間設置仍為社會各界關心之議題。

4.2 交通車擬共用公車招呼站之需求性

以專辦交通車為例，交通部於 113 年 3 月 21 日交運字第 1135003410 號函副請公路局，就擬共用公車招呼站之遊覽車數量資料(含黃牌、紅牌遊覽車)及分布縣市，提供本所參考，爰該局於 113 年 5 月 1 日以路運綜字第 1130050349 號函送本所有關聯合會提供擬共用公車招呼站之遊覽車數量及分布縣市資料，可知我國遊覽車業者辦理以專辦交通車業務擬共用公車招呼站之實際需求高。由前述資料顯示臺北市公會計 115 條路線；新北市公會計 285 條路線；桃園市公會計 131 條路線；臺中市公會計 44 條路線及臺中市直轄市公會計 106 條路線；臺南市公會計 60 條路線；高雄市公會計 52 條路線及高雄市直轄市公會計 17 條路線、彰化縣公會計 4 條路線及南投縣公會計 1 條路線，共計 815 條路線(如表 2 所示)。

表 2 聯合會提供各分會遊覽車業者專辦交通車業務擬共用公車招呼站之調查路線

各地分會	申請路線數
臺北市公會	115
新北市公會	285
桃園市公會	131
臺中市公會	44
臺中市直轄市公會	106
臺南市公會	60
高雄市公會	52
高雄市直轄市公會	17
彰化縣公會	4
南投縣公會	1
總 計	815

4.3 開放交通車停靠公車招呼站之合理性

1. 確保弱勢族群搭乘交通車時能安全上下車

因交通車與公車皆為載客之運輸工具，且均有固定時間、固定站點及固定路線等，以供乘客上下車。惟受限處罰條例第 55 條規定及「道路交通安全規則」第 111 條第 1 項第 2 款規定，使得學生等弱勢族群於搭乘交通車時，無法於公車招呼站上下車。爰為確保學生等弱勢族群搭乘交通車能有安全之上下車區域，開放交通車停靠公車招呼站將能有效提升其安全性。

2. 減少私人運具之使用，以鼓勵公共運輸發展

交通車係以小型或中型車輛運行固定路線，運送特定團體或不特定大眾，具有集中尖峰旅運需求及補足公共運輸服務缺口之特性，係屬副大眾運輸之一環。就減少私人運具使用的角度而言，為鼓勵學生或上班族能減少使用私人運具，並改搭乘「學生交通車」、「公司交通車」等運具進行接送或通勤等服務，鼓勵搭乘交通車仍有許多符合公眾利益之優點及必要性，可提升道路交通順暢，避免因交通阻塞而增加之時間成本及碳排放與空氣汙染。

4.4 開放交通車停靠公車招呼站之衝擊

1. 交通車停靠公車招呼站影響公車運作

開放公車招呼站雖有具合理性，惟公車招呼站使用空間有限，仍宜謹慎考量避免對既有公車運作造成影響。例如，若尖峰時段同時供多輛交通車或公車停靠，將導致公車招呼站壅塞，致使公車或交通車發生爭道、併排停車、違停等影響交通安全之情形，爰開放時段及當地交通停車空間需審慎評估。此外，因交通車主要服務特定對象(如學生、特定社區居民或企業員工等)，其停靠時間、停靠站點及行駛路線皆為預先規劃。例如，「學生交通車」及「公司交通車」於上下學(班)尖峰時段行駛，「社區交通車」除於尖峰時段外，亦於非尖峰時段進行接送或通勤服務，爰宜就交通車停靠時間、停靠站點及行駛路線等進行檢視，在不嚴重影響尖峰時段公車招呼站運作前提下，檢討是否部分開放交通車行駛及停靠。由於交通車停靠站點等通常針對特定乘客需求而設計，並非如公車般依固定路線行駛，相較之下，公車使用目的在於提供公共運輸服務，停靠站點分布廣泛，便於乘客在不同站點上下車。因此，交通車未必與公車停靠相同的站點，而應根據實際乘車需求及服務對象的特定路線進行停靠規劃。

2. 兼辦交通車不易從外觀辨識

目前專辦交通車與學生交通車之公車與一般公車的車身顏色和標識需遵循相關規定辦理，而遊覽車兼辦交通車則無規定。惟不論遊覽車兼辦交通車業務、公車以包車方式辦理交通車業務，或公司自行購置車輛兼辦交通業務時，民眾不易從外觀上辨識。爰若遊覽車兼辦交通車需停靠公車招呼站，應能提供民眾清楚且容易辨識公車及交通車之方式。

綜上，從交通車實務操作的角度與所遭遇問題，考量保障弱勢族群安全上下交通車、減少私人運具之使用來提高公共運輸效率與節能減碳，以及交

通車接駁之實際需求等情況下，提供交通車停靠安全區域有其必要性及合理性，惟是否及如何開放公車招呼站供其停靠仍需審慎。

5、交通車停靠公車招呼站之配套措施

為了改善交通車與公車在招呼站的競爭與衝突，並確保乘客的安全與便捷，本文將提出短期與中長期的建議，包括修訂相關法規，改善交通車辨識性，強化地方政府的管理與宣導措施，並提供替代性方案，協助各地方政府根據實際需求，合理規劃交通車的停靠範圍與時間，達成提高公共運輸效率與保障公共安全的雙重目標。

5.1 檢討相關規定

1. 短期：建議交通部考量修正前述 107 年函釋內容，將公車招呼站之使用對象擴大包含地方主管機關核准之交通車，讓其可合法停靠公車招呼站。至於開放對象部分，考量各地方交通狀況不同，可由地方政府因地制宜進行個案審查及准駁。
2. 中長期：建議可於「道路交通安全規則」第 2 條新增公車招呼站之用詞，以明確規範其使用對象。此外，因兼辦交通車無外觀辨識規定，為能提供民眾清楚且容易辨識公車及交通車之外觀，建議可規定兼辦交通車之外觀辨識。以目前臺灣電力公司辦理員工交通車為例，該公司之交通車身有明顯公司名稱，以強化該公司交通車之外觀辨識度。

5.2 地方政府配合之管理措施

1. 提升開放交通車停靠之公車招呼站的辨識性
為避免未來公車招呼站開放給交通車停靠時產生民眾的誤會或引發檢舉及相關糾紛等，建議加強可供交通車停靠之公車招呼站的辨識性。例如，除於公車招呼站設置明顯標識或告示外，亦可於該公車招呼站之電子看板顯示該招呼站可供交通車停靠之資訊，以提醒搭乘公車及交通車乘客知悉。
2. 加強開放交通車停靠公車招呼站的宣導與執法
若後續開放交通車停靠公車招呼站時，地方管理機關應於開放交通車前廣泛宣導，例如，除可利用網路廣告及相關交通服務專屬網站，詳細說明交通車停靠公車招呼站的背景、實施方式和相關規範外，亦可透過手機之公車 App 整合互動地圖功能，清楚標示可供交通車停靠的公車招呼站，以提供交通車停靠位置與時間之明確資訊。此外，為避免有遊覽車違規停靠公車招呼站之行為，建議同步加強取締，例如，增派交通執法人員進行不定時巡查，強化現場執法或科技執法，針對違規停靠

的遊覽車立即進行勸導或開罰，以維持公車招呼站之運作。此外，地方政府應嚴格審核交通車的營運路線，比照公車運行模式，禁止於公車站(停靠站)臨時停留等候乘客，以確保公車站運作順暢。

3. 減少交通車與公車於公車招呼站發生衝突情形

多數交通車及公車車長均約 12 公尺，基於我國大多公車招呼站長度及點位有限，若尖峰時段同時供多輛交通車或公車停靠時，則有導致公車招呼站壅塞，致使公車或交通車併排停車、違停等影響交通安全之情形。爰建議地方可協同業者及相關團體，共同檢視交通車行駛路線及停靠站點，並就當地交通及車流情形等進行個案審查及准駁，以減少交通車與公車於公車招呼站發生衝突情形。例如，可就公車停靠班次較多的站點，且腹地較大的區域，擴增公車停靠區長度，或調整交通車停靠公車招呼站之地點，以避免公車及交通車於公車招呼站發生併排或其他違停情形。

4. 公車專用道需配合考量開放交通車行駛

倘後續若開放交通車停靠公車招呼站時，將涉及交通車能否行駛公車專用道問題，主要影響為增加公車專用道行駛車輛數，可能影響交通順暢及使用公車招呼站，爰交通部除函釋公車招呼站之使用對象外，亦可由地方政府進行個案審查及准駁部分公車專用道行駛路段等，以提升公車專用道使用效率。又，建議宜由業者、相關團體及地方縣市政府協同，就交通車行駛路線及停靠站點等進行檢視，在不嚴重影響公車專用道運作前提下開放交通車行駛及停靠，以確保公車專用道的安全和順暢。

5. 開放交通車使用公車招呼站之族群類別優先性

交通車和公車皆為載乘大眾之運輸工具，且有緩解私人運具使用之功用，惟「學生交通車」、「公司交通車」或「社區交通車」等搭載乘客族群不同，學生族群多為未成年，其交通方式更為受限，爰建議宜優先開放以學生交通車停靠公車招呼站。後續再評估開放後之交通情況，如行車秩序良好可逐步開放其他類別之交通車。

6. 加強公車業者與民眾就開放交通車停靠公車招呼站之溝通

為避免公車業者及民眾對該政策之反彈，地方政府宜加強溝通，例如，辦理公車業者說明會，說明政策背景、目的及執行細節等。此外，就民眾溝通方面，亦可透過網站、社群媒體及相關電子看板等方式，向乘客宣導交通車與公車停靠的時段及車輛識別方式。

5.3 其他替代方法

1. 檢討紅黃線比例及時間

過去交通部為解決計程車停靠之問題，業於 112 年 11 月 10 日交運字第 1125032878 號函直轄市及各縣市政府，請各縣市政府「檢討每隔約 100-150 公尺紅線設置至少 10% 之黃線或專用車格，可因地制宜調整延長或縮短黃線禁止時間」事宜。其中，「設置黃線」似可做為提供交通車合法停靠的方式之一，以緩解臨停困難。惟考量交通車車長約 12 公尺，即使廣設黃線區段，可能因其他車輛亦可合法臨停使用黃線空間，造成交通車無足夠空間於黃線路段停靠上下客。爰地方政府在實施此措施時，宜觀察交通車於黃線路段能否順利停靠上下客。

2. 設置專用停車格

設置「專用停車格」亦可做為提供交通車合法停靠方法之一，例如，新北市政府於 111 年規劃試辦 2 處學生交通車臨停專區，於學生通勤時間上午 6 時 35 分至 6 時 50 分間提供學生交通車臨停使用。有關新北市政府就「專用停車格」試辦機制部分，交通部業於 108 年 7 月 12 日函各地縣市政府說明設置規則第 234 條規定，各地方政府如認為有修正設置規則之需要，可於規劃設計前研提試辦計畫報部。爰此，各地方政府如欲辦理相關試辦計畫，均可依據此機制報部申請。惟有關開放對象部分，考量各地方交通狀況不同，宜授權地方政府進行個案審查及准駁。例如，可參考臺北市府訂定「臺北市辦理免費接駁路線申請設站審查作業要點」，就使用對象進行個案審查及准駁。

另就設置地點、停靠時間及數量等，宜由交通車業者與管理機關(地方政府或公路局)就實際需要進行研商，再由管理機關進行試辦。惟實務上可能找不到適合路段可設置「專用停車格」，或因設置「專用停車格」而影響其他車輛可路邊臨停或停車空間。因此，建議可搭配前述「檢討相關規定」及「地方政府配合之管理措施」所提內容，以提升設置專用停車格位之使用空間。

5.4 小結

根據前述分析，除交通部函文中所提及「開放『專辦交通車』停靠公車招呼站」的評估，尚包括其他團體交通車辦理模式，例如「遊覽車業」兼辦交通車業務、「公路汽車客運業」及「市區汽車客運業」以「公車(包車模式)」辦理交通車業務，以及學校或公司自行購置車輛來辦理學生交通車或公司交通車業務等。爰是否僅「開放『專辦交通車』停靠公車招呼站」宜考量其目的性及公平性，並由地方政府審酌，需考量開放之交通車種類，

以避免嚴重影響公車招呼站之順暢及安全，並兼顧使用交通車弱勢族群之需求。

此外，經前述評估開放交通車停靠公車招呼站最具挑戰部分，除涉及法規問題外，還包括實務上的操作。因此，建議交通部短期內可以透過函釋方式，將公車招呼站的使用對象擴大至包含經地方主管機關核准的交通車，使其能合法停靠於公車招呼站。惟開放對象部分，考量各地方交通狀況不同，宜授權地方政府審慎進行個案審查及准駁。例如，可參考臺北市政府為應對各類大型活動並減少活動地點的交通衝擊，訂定「臺北市辦理免費接駁路線申請設站審查作業要點」，就使用對象進行個案審查及准駁。

另各地方政府亦可依據交通部 108 年 7 月 12 日函文各地縣市政府內容，提供各地方政府如欲辦理相關標誌標線號誌試辦計畫，均可依據此機制報部申請。關於設置專用停車格部分，各地方政府可根據當地交通狀況進行評估，適度開放部分停靠區。以新北市政府為例，該市試辦學生交通車臨停專區，係根據實際需求和情況，自行評估設置臨停點位和時段。同時，設置明顯的標誌或告示，提醒乘客及用路人該區域為學生交通車臨停專區，避免其他車輛違停於專用停車位。

6、結論與建議

為評估交通車停靠於公車招呼站之可行性，本所分析公共汽車、遊覽車和交通車的特點與用途，以及現行國內的停靠規定和國內外的相關作法與議題，歸納結論和建議如下。

6.1 結論

因本研究涉及公車、遊覽車和交通車，爰本報告依「汽車運輸業管理規則」第 84 條及「道路交通安全規則」第 42 條中所提相關規定及應用性質等，分類說明公車、遊覽車和交通車相關特點。另就涉及停靠規定部分，本報告亦簡要說明現行國內停靠相關規定，以及交通部就公車招呼站使用對象之函釋規定。

此外，本報告蒐集國內外開放交通車停靠公車招呼站之作法，發現國外目前尚未有交通車停靠公車招呼站之案例，但澳洲布里斯本設有「共用模式」公車招呼站，允許公車招呼站可供計程車共用，惟兩者停靠時段分開不重疊。另蒐集國內案例部分，臺北市政府、新北市政府及桃園市政府皆有相關因地制宜做法，惟臺北市及桃園市之做法皆有違反處罰條例第 55 條規定之虞。

另考量國內使用交通車接駁民眾通勤通學情形已屬普遍，且各地方政府在既有法規下，亦因地制宜辦理交通車相關管理措施，爰本報告就目前交通車停靠路邊上下客所遭遇之問題及困難、停靠公車招呼站之需求性及合理性、開放交通車停靠公車招呼站之衝擊，以及交通車停靠公車招呼站之配套措施等進行相關說明。

6.2 建議

因開放交通車停靠公車招呼站涉及法規及實務上的議題，爰提供相關建議如下。

1. 檢討相關法規及地方政府配合管理措施：

短期建議交通部可考量修正函釋內容，將公車招呼站之使用對象擴大包含主管機關核准之專案交通車，讓其在核准條件下，可合法停靠公車招呼站。中長期建議可於「道路交通安全規則」第 2 條新增公車招呼站之用詞，以明確規範其使用對象，同時規定兼辦交通車之外觀辨識。惟開放對象部分，考量各地方交通狀況不同，宜授權地方政府審慎進行個案審查及准駁。另地方政府宜配合相關管理措施，包括，提升開放交通車停靠之公車招呼站的辨識性，並加強宣導與執法；減少交通車與公車於公車招呼站發生衝突情形；特殊條件下，公車專用道考量開放交通

車行駛；開放交通車使用公車招呼站之族群類別優先性管理等管理措施；另為避免公車業者與民眾反對或抗議該措施，建議地方政府宜加強溝通。

2. 在路邊停車空間足夠下，可檢討紅黃線比例、時間及試辦設置專用停車格：

各縣市政府可考量路邊停車空間足夠下，因地制宜檢討紅黃線比例，及調整黃線禁止時間。另為避免交通車與其他車種競爭臨停等問題，亦建議可設置交通車「專用停車格」。惟路邊空間有限，設置「專用停車格」將影響其他用路人路邊臨停或停車之權益，可採時段性限制，且應由交通車業者與地方政府及公路局根據實際需求與道路允許條件進行商討核定後實施。

3. 加強地方政府、民眾及業者之間的三向溝通，確保政策可行性與落實：

本研究所提出的建議可進一步提供地方政府具體可遵循的依據。建議強化地方政府、民眾及業者之間的三方溝通與協作，透過座談會、問卷調查或試辦計畫，深入瞭解地方政府的實際需求與執行上的挑戰，以確保政策推動的可行性與有效性，並提升措施的落實成效。

參考文獻

- [1] 交通部，交通工程手冊，中華民國政府出版品，2010。
- [2] 交通部，市區道路工程規劃及設計規範之研究，中華民國政府出版品，2001。
- [3] 交通部，市區道路附屬工程設計規範，中華民國政府出版品，2024。
- [4] El-Geneidy, A. M., Strathman, J. G., Kimpel, T. J., & Crout, D. T. 2006. "Effects of bus stop consolidation on passenger activity and transit operations." *Transportation Research Record* 1971(1): 32-41.
- [5] Zulkepli, J., Khalid, R., Nawawi, M. K. M., & Hamid, M. H. 2018. "Optimizing University shuttle buses to reduce students' waiting time using a discrete event simulation technique." *International Journal of Supply Chain Management* 7(5): 477-484.
- [6] Huang, Z. 2014. "A hierarchical process for optimizing bus stop distribution. Urban." *Planning and Transport Research* 2(1): 162-172.
- [7] Guo, X., Song, R., He, S., Bi, M., & Jin, G. 2018. "Integrated optimization of stop location and route design for community shuttle service." *Symmetry* 10(12): 678.
- [8] Authority, G. C. R. T. 2016. "Bus Stop Design Guidelines."
- [9] Verma, A., & Ramanayya, T. V. 2014. "Public transport planning and management in developing countries" Vol. 61. Boca Raton: CRC press.
- [10] Demetsky, M. J., & Bin-Mau Lin, B. 1982. "Bus stop location and design." *Transportation Engineering Journal of ASCE* 108(4), 313-327.
- [11] Phillips, R. O., Hagen, O. H., & Berge, S. H. 2021. "Bus stop design and traffic safety: An explorative analysis." *Accident Analysis & Prevention* 153, 105917.
- [12] Bahiru, G., Teklu, B., & Tilahun, T. 2024. "Evaluation of Public Bus Stops Location and Spacing: The Case of Selected Routes of Anbessa City Bus Service Enterprise." *Zede Journal* 42(1), 1-13.
- [13] Ju, S. W., & Park, Y. S. 2022. "Public design method based on smart service system technology: centered on the cases of bus stops in Korea and China." *Journal of Logistics, Informatics and Service Science* 9(1), 177-194.

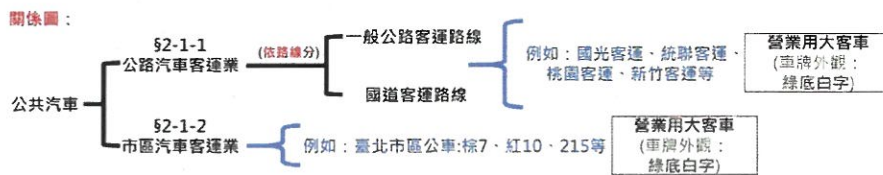
附錄1

(一) 公共汽車：

公共汽車各類別關係圖如圖 1 所示。依「汽車運輸業管理規則」第 2 條第 1 項第 1 款及第 2 款規定，可分為「公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。」及「市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者」，其車牌外觀皆為「綠底白字」[※]。

「公路汽車客運業」部分，依路線亦可分為「一般公路客運路線」及「國道客運路線」。例如，自臺北往返中壢間行經國道之國光客運(如圖 1(a)所示)。至於「市區汽車客運業」部分，則有臺北市區公車之棕 7、紅 10 及 215 公車等為例(如圖 1(b)所示)。如表 1 係公共汽車各類別一覽表。

公共汽車各類別關係圖及一覽表(依汽車運輸業管理規則)



(a) 國道客運



(b) 市區公車

圖1公共汽車各類別關係圖

※ 我國汽車號牌之形式、顏色及編號等外觀係依據「道路交通安全規則」第9條第1項：「汽車號牌之型式、顏色及編號，按其種類由交通部定之。」辦理。臺交通部公路局依據該規則辦理「號牌型式及編號規則表」。

「號牌型式及編號規則表」內容包括：「原型式、新式、『一車一號』新編碼方式號牌區分對照表」、「原型式號牌與新式號牌各車別示意圖」及「新式號牌使用之英文字、數字字體」等相關規定。

表I公共汽車各類別一覽表

一覽表：

類別	行業別	辦法法規依據	案例	車牌外觀
一般公路客運及國道客運	公路汽車客運業	「汽車運輸業管理規則」第2條第1項第1款：「公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。」	國光客運、統聯客運、桃園客運、新竹客運	綠底白字
市區公車	市區汽車客運業	「汽車運輸業管理規則」第2條第1項第2款：「市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。」	臺北市區公車	綠底白字

(一) 遊覽車：

因遊覽車承辦交通車使用情形較為複雜，為茲周妥，先就「遊覽車」使用觀點來說明與交通車之關係。後續談論到交通車時，則以「交通車」使用觀點來說明與遊覽車之關係，以利釐清彼此相互關係。

遊覽車各類別關係圖如圖 II 所示。依「汽車運輸業管理規則」第 2 條第 1 項第 3 款規定，「遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者」，其車牌外觀原則為「紅底白字」。其他情況為「遊覽車客運業」專辦交通車業務時，其車牌外觀則為「黃底黑字」。一般而言，遊覽車是專門提供旅遊接駁或服務特定對象為營利目的之車種。例如，遊覽車為遊客提供接駁服務至風景名勝、山區及海灘等地遊玩(如圖 II(a)所示)。

遊覽車依規定可承辦交通車業務，按性質可分為「兼辦交通車」及「專辦交通車」兩類，相關說明如下：

1. 「兼辦交通車」：依「汽車運輸業管理規則」第 84 條第 1 項第 2 款：「承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。」規定辦理，其車牌外觀為「紅底白字」。
2. 「專辦交通車」：依「汽車運輸業管理規則」第 85 條第 2 項：「遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以公路主管機關核定者為限，其車身加漆及標識應依公路主管機關之規定」。另依「道路交通安全規則」第 42 條第 1 項第 13 款規定，「遊覽車客運業專辦交通車業務之車輛，應於車身兩側車窗下緣以台灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十八號純黃顏色加漆一條三十公分寬之水平帶狀標識條紋。」規定辦理，其車牌顏色則為

「黃底黑字」(如圖 II(b)所示)。

綜上所述,「交通車」可作為遊覽車客運業的一種經營模式。
如表 II 係遊覽車各類別一覽表。

遊覽車各類別關係圖及一覽表(依汽車運輸業管理規則)

關係圖：



(a) 一般遊覽車



(b) 專辦交通車

圖II 遊覽車各類別關係圖

表II 遊覽車各類別一覽表

一覽表：

類別	行業別	辦理法規依據	案例	車牌外觀
一般遊覽車	遊覽車客運業	「汽車運輸業管理規則」第2條第1項第3款：「遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者」。	如：欣欣旅遊股份有限公司	紅底白字
兼辦交通車	遊覽車客運業	「汽車運輸業管理規則」第84條第1項第2款：「承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。」	如：臺北市利達通運股份有限公司兼辦芳和國中交通車。	紅底白字
專辦交通車	屬於 遊覽車客運業	✓「汽車運輸業管理規則」第85條第2項：「遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以公路主管機關核定者為限，其車身加漆及標識應依公路主管機關之規定。」 ✓「道路交通規則」第42條第1項第13款：「遊覽車客運業專辦交通車業務之車輛，應於車身兩側車窗下緣以台灣區道路油漆工業同業公會認可色卡編號一之十八號純黃顏色加漆一條三十公分寬之水平帶狀標識條紋。」	如：雲林縣永宜遊覽公司專辦交通車。	黃底黑字

附錄2



全國法規資料庫

Laws & Regulations Database of The Republic of China (Taiwan)

列印時間：113/06/25 11:39

條文內容

法規名稱： 道路交通安全規則

法規類別： 行政 > 交通部 > 公路目

- 第 9 條
- 1 汽車號牌之型式、顏色及編號，按其種類由交通部定之。
 - 2 前項汽車號牌之型式、顏色及編號變更時，公路監理機關應通知汽車所有人限期換領新型號牌，逾期未換領又未申請延期者，其牌照不得使用，經再通知逾期仍不換領號牌，其牌照應予註銷。

資料來源：全國法規資料庫

附件：原型式、新式、「一車一號」新編碼方式號牌區分對照表（113年5月更新版）									
原型式號牌、新式號牌及「車牌不分車種一車一號」新編碼方式號牌區分對照表									
車別	號牌顏色	原型式號牌		新式號牌		「車牌不分車種一車一號」新編碼方式號牌代碼預計執行分配範圍			
		代碼、代號	外框尺寸寬*高 (cm)	代碼、代號	外框尺寸寬*高 (cm)	代碼、代號	外框尺寸寬*高 (cm)	預計分配代碼範圍、代號	
自用小客(貨)車	白底黑字	2-4 或 4-2	32*15	3-4	38*16	3-4	38*16	AJF-0001~DZZ-9999 FAA-0001~CZZ-9999 UAA-0001~VZZ-9999 WAC-0001~WDZ-9999 WEP-0001~WQZ-9999 RAQ-0001~RDZ-9999 PFA-0001~RZZ-9999 PEN-0001~PEZ-9999 LEA-0001~LHZ-9999 KSA-0001~KXZ-9999 KJA-0001~KJZ-9999 KKA-0001~KKZ-9999 KLA-0001~KXZ-9999 KRA-0001~KXZ-9999 KNA-0001~KXZ-9999 KPA-0001~KXZ-9999 KTA-0001~KXZ-9999 TAA-0001~TZZ-9999 KAA-0001~KXZ-9999 KQA-0001~KQD-9999 KXZ-8000~KXZ-9999	
身心障礙者專用車									
租賃小(貨)客車									
自用大貨車 (含自用貨引車)	白底綠字	2-3 或 3-2	32*15	3-3	38*16	3-4	38*16	MAY-0001~PZZ-9999 JAA-0001~JZZ-9999 XAA-0001~ZZZ-9999 WFA-0001~WZZ-9999 QAA-0001~QZZ-9999 LNA-0001~LZZ-9999 HEA-0001~HZZ-9999 KUB-0001~KUL-9999 KUN-0001~KXZ-9999 KQE-0001~KQZ-9999 SFA-0001~SZZ-9999 QAL-0001~QWZ-9999 SAC-0001~SEZ-9999 LAD-0001~LFZ-9999 LCA-0001~LMZ-9999 HAA-0001~HAZ-9999 HEA-0001~HZZ-9999 REA-5556~REN-9999 WEA-1819~WEE-9999 EAB-0001~EAK-9999 EBA-0001~EFZ-9999 EAL-0001~EAL-9999 EAR-0001~EAZ-9999 EAM-0001~EAM-9999 EAN-0001~EAG-9999 EMD-0001~EVZ-9999 EWA-0001~EZN-9999 EZN-0001~EZZ-9999 EMB-0001~EMC-9999 EMA-0001~EMA-9999 AA00001~Z799999	
自用大客車									
營業大貨車									
營業大貨車 (含營運貨引車)									
營業貨運貨引車									
營業小貨車									
營業小客車									
遊覽車									
交通車									
營業小客車(民營市區客運)	綠底白字	—	—	—	—	—	—		
普通重型機車	白底黑字	3-3	25*14	3-4	30*15	3-4	26*14		
輕型機車									
小型輕型機車									
大型輕型機車	黃底黑字	2-2	26*15	2-3	31*16	3-4	38*16		
550cc以上大型輕型機車									
自用拖車									
營業拖車	綠底白字	4-2	32*15	3-4	38*16	3-4	38*16		
電動輕質小客車									
電動身心障礙者專用車									
電動自用小型車	白底黑字	4-2	32*15	3-3	38*16	3-4	38*16		
電動大客車(含營業及自用)									
電動營業小客車									
電動普通輕型機車	白底黑字	—	—	—	—	2-5	22*12		
電動輕型機車									
電動小型輕型機車									
電動大型輕型機車	黃底黑字	—	—	—	—	3-4	38*16		
電動550cc以上大型輕型機車									
微型電動二輪車									
古董汽車	棕底白字	—	—	—	—	3-4	38*16		
古董機車	棕底白字	—	—	—	—	3-4	26*14		

11.

1.

以任原型式號牌、新式號牌編碼方式，係以號牌顏色及車種作區隔；未來汽機車號牌編碼方式，所有車種採3-0(例如AJF-5678)單一編碼方式，以號牌顏色及英文代碼作區隔，經調整分配給各車種代碼均週滿，不會重疊。

2.

上表代碼為3-4部分，係延續現行號牌之編碼方式；代碼為英文字母之「I」、「O」暫時先保留不用，未來若有需求時再行納入；代號(車號)全部之阿拉伯數字「4」均全數去除不用；號牌代碼另需去除不雅讀音、不適用之英文字母代碼。

3.

原型式牌係依照交通部86年6月8日交路(八)字第021225號函彙整：原型式小型輕型機車牌顏色係依交通部94年11月25日交路字第064006344號函核定：原型式550cc以上大型輕型機車牌係依交通部96年8月20日交路字第0960046945號函核定：原型式電動汽車專屬牌係依交通部99年4月27日交路字第0990030462號函核定：新式號牌奉交通部100年11月11日交路字第1000059343號函核定：「車牌不分車種一車一號」暨新式大型輕型機車及550cc以上大型輕型機車牌規格，調整為300mmx150mmx1.4mm，字體改為65mm/32mm，奉交通部103年11月9日交路字第1120042652號函核定：新式普通輕型、輕型、小型輕型機車牌規格，由300mmx150mmx1.4mm調整為260mmx140mmx1.4mm，字體調整為65mm/28mm，奉交通部109年5月11日交路字第1030019776號函核定：電動機車牌係交通部106年6月14日交路字第1060044789號函核定：營業小客車(民營市區客運)號牌奉交通部110年6月10日交路字第1100012466號函核定：微型電動二輪車號牌奉交通部111年4月27日交路字第1110012024號函核定：古董汽機車牌奉交通部112年5月30日交路字第1120013844號函核定。

- 註：
- 以往原型式號牌、新式號牌編碼方式，係以號牌顏色及車種作區隔；未來汽機車號牌編碼方式，所有車種採3-4(例如AJF-5678)單一編碼方式，以號牌顏色及英文代碼作區隔，經調整分配將各車種代碼均避開，不會重複。
 - 上表代碼為3-4部分，係延續新式號牌之編碼方式；代碼為英文字母之「I」、「O」暫時先保留不用，未來若有需求時再行納入；代號(序號)全部之阿拉伯數字「4」均全數去除不用；號牌代碼另需去除不雅諧音、不適用之英文字義代碼。
 - 原型式號牌係依照交通部60年6月8日交路(八)字第021225號函案：原型式小型輕型機車牌顏色係依交通部94年1月25日交路字第064006844號函核定；原型式550CC以上大型輕型機車牌係依交通部96年8月20日交路字第0960046945號函核定；原型式電動汽車專屬號牌係依交通部99年4月27日交路字第0990030462號函核定；新式號牌係交通部100年11月11日交路字第1000059343號函核定；「車牌不分車種一車一號」暨新式大型輕型機車及550cc以上大型輕型機車牌規格，調整為300mmx150mmx1.4mm，字體改為65mmx32mm，系交通部103年1月9日交路字第1030042652號函核定；新式普通輕型、輕型、小型輕型機車牌規格，由360mmx150mmx1.4mm調整為260mmx140mmx1.4mm，字體調整為65mmx28mm，系交通部103年5月11日交路字第1030019776號函核定；電動機車牌係交通部106年6月14日交路字第1060404789號函核定；營業小客車(民營市區客運)牌係交通部110年6月10日交路字第1100012466號函核定；微型電動二輪車牌係交通部111年4月27日交路字第1110012024號函核定；古董汽車牌係交通部112年5月30日交路字第1120013844號函核定。

一、新式號牌樣式示意圖：



汽車號牌(長 380mm 高 160mm)螺絲鎖孔位置圖

二、新式號牌（註：新式號牌編碼所有車種已改為前三後四）：

新式號牌各車別示意圖：

車別	新式 號牌示意圖	車別	新式 號牌示意圖
遊覽大客車		自用拖車	
營業大客車		自用小客(貨)車	
營業大貨車 (含貨運曳 引車)		租賃小客(貨)車	
營業小貨車		交通車	
營業貨櫃曳 引車		小型輕型機車	
營業小客車		輕型機車	
自用大貨車 (含自用曳 引車)		普通重型機車	
自用大客車		大型重型機車	
營業拖車		550cc以上大型 重型機車	
電動自用小 型車		電動營業大客車	
電動營業小 客車		身心障礙者專用 車	

三、原型式號牌各車別示意圖：

車別	原型式 號牌示意圖	車別	原型式 號牌示意圖
遊覽大客車		自用拖車	
營業大客車		自用小客(貨)車	
營業大貨車 (含貨運曳 引車)		租賃小客(貨)車	
營業小貨車		交通車	
營業貨櫃曳 引車		小型輕型機車	
營業小客車		輕型機車	
自用大貨車 (含自用曳 引車)		普通重型機車	
自用大客車		大型重型機車	
營業拖車		550cc以上大型 重型機車	
電動自用小 型車		電動營業大客車	
電動營業小 客車		身心障礙者專用 車	

※電動自用租賃小客車號牌樣式與電動自用小型車相同。

新式號牌使用之英文字、數字字體：

1. 英文字字體：

A B C D E

F G H I J

K L M N O

P Q R S T

U V W X Y

Z

2. 數字字體：

1 2 3 4 5

6 7 8 9 0

3. 新式號牌編碼原則：

- (1)代碼為英文字母之「I」、「O」去除；代號(序號)全部之阿拉伯數字「4」去除不用(皆不使用「4」字)。
- (2)號牌代碼另需去除不雅諧音、不適用之英文字義代碼。