

正本

檔 號：114024
保存年限：

交通部民用航空局高雄國際航空站 函

717

臺南市仁德區中山路202號

受文者：臺南市小客車租賃商業同
業公會

機關地址：高雄市小港區中山四路2號

傳真：07-8057519

聯絡人：謝孟穎

聯絡電話：07-8057516

電子郵件：myhsieh@mail.kia.gov.tw

發文日期：中華民國114年7月23日

發文字號：高業字第1145004097號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文(1140715高雄機場導入預約車座談紀錄、0715簽到單、小客車租賃公會意見書II、高雄市計程車客運商業同業公會簡報)

主旨：檢送本站114年7月15日召開「高雄機場導入預約車服務旅客」第2次座談會議紀錄，如附件，請查照。

正本：交通部民用航空局（請鑒核）、財團法人中華民國消費者文教基金會、王教授中允、黃教授泰林、內政部警政署航空警察局高雄分局、高雄國際機場排班計程車自律委員會、屏東縣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、臺南市計程車客運商業同業公會、台灣數位平台預約接送從業人員產業工會、高雄市小客車租賃商業同業公會、臺南市小客車租賃商業同業公會、高雄市直轄市小客車租賃商業同業公會、屏東縣小客車租賃業商業同業公會、立法委員林俊憲國會辦公室、立法委員許智傑國會辦公室、立法委員賴瑞隆國會辦公室、立法委員邱議瑩國會辦公室、立法委員林岱樺國會辦公室、立法委員李昆澤國會辦公室、立法委員李柏毅國會辦公室、立法委員邱志偉國會辦公室、立法委員黃捷國會辦公室

副本：

主任傅耀南

林岱樺 7/24

「高雄機場導入預約車服務旅客」第二次座談會

會議紀錄

一、 時間：114 年 07 月 15 日下午 2 時

二、 地點：本站簡報室

三、 主席：傅主任耀南

記錄：謝孟穎

四、 出席人員：如附表

五、 業務單位報告：

第一次座談與會者建議應再邀請學者專家及消基會表示意見以為完備，所以本次座談再增邀請國防大學王中允教授及長榮大學黃泰林教授，兩位教授也是消費者文教基金會代表，謝謝 2 位教授熱心參與與協助。

六、 研討內容：

(一) 高雄市計程車商業同業公會 王理事長冠懿(簡報如附件 1)

1. 開放網約計程車可提供旅客多元、安全、便捷接駁，藉由整合合法運具業者(排班計程車、多元計程車、租賃車附駕)，共同建置線上預約平台與數位排班系統，結合大數據進行車輛調度與管理，有效提升旅客服務品質。
2. 請主管機關釐清多元計程車定位，依民用航空機場客運汽車管理辦法第二條針對計程車定義分排班計程車與巡迴計程車，而多元化計程車只能預約不能排班，其是否屬巡迴計程車，請主管機關先釐清。
3. 預約服務特色只能在網路上預約電話派遣，乘客可以選擇車型、時間配合航班，與排班計程車服務不同，且能提供多元支付，服務對象包含商務、觀光、無障礙等多元客群。
4. 高雄市計程車掛牌數共 9,655 輛，多元計程車 3,558 輛，佔逾 30%，目前配合交通部推動多元化計程車政策，多元計程車在管理辦法不屬於排班、巡迴，那定義是什麼？目前排班計程車

的困境常常空等或缺車，就必須用管理機制來進行資源配置。此外，旅客也有觀光、商務及無障礙服務等不同服務需求。

5. 開放網約車進入機場，可提升對乘客的服務品質，減少旅客等待時間、提升舒適度，有效分散排班車等車壓力，建立機場與高雄智慧化城市形象。
6. 預約車不是在搶入境旅客，多元預約服務對象跟在地排班計程車彼此間沒有衝突。可以用看板、標誌導引分流，排班車缺車時就可以導向，避免造成旅客空等，建議設立預約客專區，避免旅客穿越中山四路造成不便與風險。

(二) 臺南市計程車商業同業公會 韓理事長季蒼

1. 高雄機場不開放網約計程車違反公平交易法第二條，旅客選擇車輛權利被剝奪，我們的運具合法登記、投保、定期接受驗車，都是合法的計程車，本來就有權利進入交通場站。現卻被排除在機場外，由機場排班車特約這是變相市場壟斷，也是行政特權，對乘客是一種剝削、對產業是一個倒退。乘客回國本來就有選擇何種運具的權利。
2. 台南計程車送親友到機場，回程卻不能接，這樣對嗎？有影響到誰的生意嗎？合法計程車不能進機場接客人，卻讓白牌車有機會進來，航警也沒有檢查，發生意外時沒保障、求償無門。
3. 訴求開放網約車進機場與其他業者公平競爭，保障乘客在公共場域自由選擇運具的權利，促進運輸多元化。

(三) 屏東縣計程車公會理事長 林理事長沛立

計程車運輸業也是大眾運輸的一環，不能用 40 年前的規章來限制，因應時代變遷、手機派遣普及，卻不能至機場接親友。現在反對開放的業者認為現行法規已訂定，但自由民主社會，商業競爭本應回到市場機制，我們不是跟排班計程車或租賃業者搶生意，而是做預約客戶，至少預約模式是在增進交通旅運大眾運輸功能，這也是民眾希望看到的。

(四) 高雄市小客車租賃公會 王理事長文祿

1. 我們也認同排班計程車與多元化整合，我們的意見是在公路法

第 56-1 條，進入機場應該要取得主管機關核發證件後才能開始營業，不要空車進來在那邊巡迴，新聞多所報導黃牛在那邊攬客的亂象，應該沒有理由僅機場排班車要受到管理依序排班，而多元化就可以不受管理自由進出機場。

2. 目前多元化計程車取得證件後，應由機場排班計程車自律會管理派車是最快的，不但可保障旅客安全，也可有效彈性調度，對多元化而言也多了一項營運管道。

(五) 台南市小客車租賃公會 林理事長敏益

1. 現在自由市場所有行業與時俱進當然可以競爭，但必須接受法規管理，因為機場是國家門面，停車空間有限、還需佐以導引動線流程，配套管理要出來才來談或是修完法再來談，目前機場其實是管制區，不能沒有管理就開放，合法業者要依法去申請或是去協調。我們沒有反對任何行業進來，但必須先有適法性再來開放。
2. 開放要有配套及管理機制，才不會導致國際、國內旅客安全上疑慮，譬如說過馬路孕婦或不方便的人，很多配套措施無障礙空間有沒有出來，當然我們機場也有做很多改善。所以動態的交通因素要很多配套措施，之後方能慢慢開放。
3. 檢附南高屏小客租車租賃商業同業公會「高雄機場導入預約車服務旅客座談會 II」意見書(如附件 2)

(六) 屏東縣小客車租賃公會 薛理事長宇修

1. 對於台南計程車理事長剛才所提接送親友空車不能進來，還有屏東計程車林理事長所說無法接親友，站在消費者立場，親戚朋友有這麼常出國嗎？實際上要去載的是消費者，但現在強調親友不能載，這是不對的。
2. 回應高雄市計程車理事長，提升旅客服務品質不是只有多元化方可提升，目前我們機場排班車也都改成新車還要接受管制。今天為何開會，主要是因為多元計程車也想進來營運，為何不結合排班計程車，本業還要分業還要再多一個多元計程車？結合智慧交通接軌很好，就是線上預約平台他們要去管理，這是

你們計程車的市場，我們現在是因應你們多元計程車來排班，那應該是由機場主管機關或排班車來設立更好的網路平台。

3. 多元化計程車不用繳燃料稅、牌照稅，因為稅金考量數據一定會再上去，這數字是不對的，個人計程車行是真的在賺錢的，應該拿這個來講，所以多元化數據是假的。再者，現在有三種業者(排班、巡迴、租賃)在機場，難道我們加起來會少於多元計程車。
4. 交通部從來就沒有支持多元化要進來，計程車空等跟缺車問題因為配套都沒有，現在停車位都不夠了要如何預約，因為多元計程車目前沒有觀光商務，但是進來反而會打壓其他消費者，停車場被多元化計程車佔位。
5. 所謂支持在地交通業者不是只有多元，排班計程車才是真正在地，租賃車也是在地，外國人進來應是入境隨俗，使用排班計程車及租賃車。

(七) 高雄市計程車商業同業公會 王理事長冠懿

官方人員如果知道多元化計程車的背景，應該要讓租賃車業者了解，因為他們不了解他就混淆了，若要開會應該交通部的官員也要在場，多元化計程車跟在地計程車有哪些差異，租賃車又跟計程車有哪些差異，租賃車是要附駕駛需要有合約書，多元跟小黃不一樣，多元不能排班不能路招，只能預約，所以今天大家才會在這邊談，觀念不在同一頻道，就易造成誤解。

(八) 屏東縣小客車租賃公會 薛理事長宇修

1. 回應一下王理事長，我們是同一個頻道，租賃業者有長租、短租、代駕，多元化還沒變成計程車之前是靠在R牌租賃車身上，所以我們不是不了解，政府現在讓步給你們，讓你們變合法計程車，變網約這流程我們也知道，現在不只要預約還要進入機場，那一開始就是職業選擇的問題，這些都是計程車的問題，怎麼會是其他租賃業者，要讓消費者有選擇應該是民用航空機場客運汽車管理辦法第2條要修正，現在排班計程車有管理，但多元化不用接受管理，站在消費者立場，多元計程車應該要接受駕駛車輛限制規範。

2. 白牌車載客問題應該是監理單位要來管，多元化進來難道就沒有白牌車問題，任何交通場站都有黃牛問題，不是開放多元就沒有黃牛，兩者不宜混為一談。

(九) 高雄機場排班計程車自律委員會 林會長柄孝

1. 計程車駕駛都有權利可以營業，機場排班車每3年開放登記，只要符合車齡等相關規定均可申請，並沒有把其他駕駛排除在外，沒有不公平性，大家只要在規定公告時間內登記就可以在機場營業，高雄機場與桃機不同沒有計程車總量管制，不能說高雄機場有排外性。
2. 為提升服務品質，高雄機場目前有400多輛排班車，只有不到10輛車沒有刷卡裝置，若乘客有刷卡需求，這些車輛就必須重新回場排班，所以多元化支付我們也有努力並已獲成效。
3. 無障礙服務部分目前法規已有開放旅客可自行叫一般無障礙計程車進入機場航廈前接機，目前這已不是重要的議題。
4. 現在多元計程車種種限制，並不是在民用航空機場客運汽車管理辦法能去解決，他的規定是監理法規在規定，不能要民航局去逾越監理法規讓多元化去巡迴排班站營業，這不是民航局的規定，應該是交通法規他的規定就是如此。
5. 空計程車禁止進入牌面移除後，現在非機場排班車進機場理由不是上廁所、就是肚子餓買東西，到底進來要做什麼，我們也很好奇，沒有目的進來停車場要等什麼？
6. 消費者的部分我還是要強調，旅客要搭什麼運具是消費者自己的選擇，若消費者要搭捷運，他還是得走地下道到可搭捷運的地方，不可能叫捷運在航廈邊設站給他搭？
7. 多元化計程車要進來機場就必須修相關法規，自己選擇多元化，也是自己職業選擇的問題。
8. 遇到排班車不足情況，都是飛機很密集到站的時候，再來就是下雨天。交通尖峰時段，不論在哪裡、何種車種，都叫不到車，此不單僅是機場的問題。
9. 排班駕駛進場等待，以確保航班下來的旅客就有車子可坐，若沒有排班車，這些旅客就必須等車。而且排班車幾乎都是在機

場這邊營生，若不是有規定可保障這些營生條件，排班司機還會願意進來排班嗎？誰負責確保航班下來的旅客隨時有車子可搭？

10. 針對目前客訴國內線缺車問題，原因是國際線相對有 50 元機場停留服務費，松山機場已在 112 年恢復，目前高雄機場國內線還沒恢復，造成同工不同酬，很難強制要求所有司機均能理性保持服務態度配合到國內線接客。再者，在機場排班車輛 6 年就必須換車，營業成本相對比別人高。

(十) 屏東縣計程車公會理事長 林理事長沛立：

1. 有關多元計程車進來，我們要表達的不是只有多元，而是所有的預約計程車，希望都是走預約的方式讓客戶多一點選擇，在消費平權上不希望有壟斷性。
2. 40 年前所制定法令不是不能調整，例如可以有 5 分鐘的預約進場限制，超過就罰，這些都是可以討論的，剛才所提到黃牛亂象，不能用單一案例來當通案，公會也會持續向會員宣導，法規未修正前必須遵守規定。
3. 排班車購車成本問題，因網路發達手機預約派遣能最快媒合附近需求方與供給方，才能讓這產業因應民意需求而實現化，我們想法是要讓服務更好、讓客戶有選擇，如何讓排班計程車、租賃車不要產生衝擊，在合理合法下創造共贏，有關車子品質問題，也可以透過系統鎖住要求三年以內車輛進入機場。
4. 計程車產業要檢附良民證要求跟租賃業附帶駕駛不同，門檻更高，每半年交通警察局也會去查證，以保障民眾安全。

(十一) 臺南市計程車商業同業公會 韓理事長季蒼

1. 白牌車營運是全台灣各地都有的問題，高雄機場禁止合法計程車接客，高雄航警局一直在驅趕，所以他們就開自用車，白牌車他們自己有群組，航警也不知道他們進來跟旅客是什麼關係，他們進來載客沒問題，反而是紅底白字營業車就被驅趕，我們司機還自己去借自用車開車回台南。
2. 我們也一直強調來接預約的客人，接完就離開，根本就沒影響

到排班車、租賃車的生意，各有各的客群，禁止合法營業車讓非法白牌車有機可乘，我們要強調的是要還給客人自由選擇權利，要打破壟斷，不要讓少數人壓迫整體運輸市場。

(十二)高雄市計程車商業同業公會 王理事長冠懿

很多多元計程車駕駛選購頂級電動車，因很多商務客不願自行開車就會選擇頂級的電動車，並非要省稅金，最頂級的電動車保險成本很高是10幾萬，計程車保費2萬5起跳，自用車比不上。多元計程車每月營運狀況都要報交通局，交通局會管制與統計，所以有關開放多元計程車座談應該由交通部獲交通局召開，管理層面他們比較清楚，不用業者來解釋，以免造成偏頗。

(十三)高雄機場排班計程車自律委員會 林會長柄孝

較高級車輛其收費是不是也比較高，現在很多計程車從業人員也很想購高級車載客，但還是必須受照規定跳表收費之限制，起跳(高雄市)都是85元，不論是500萬的車子、60萬的車子都一樣。

(十四)航警高雄分局 股長 張俊郎

有關白牌車問題，因為車輛是白牌，無法辨識是否違規攬客，除非在航站有違規攬客行為才知道是違法的，若要每台車都要警力一輛一輛去查問，實務上並不可行，法令如何訂警方就如何執行，不會偏袒任何一方。

(十五)王教授中允

1. 本議題松山機場也討論過，機場是特別的場所，尤其是國際線，國際又分商務客、旅行者兩種，旅客到國外去最緊張的就是機場到旅館這一段安全問題，很擔心坐計程車出意外，所以機場服務水準包含對外接駁大眾運輸完備很有關係，機場排班計程車為何要管制，車輛、制服、儀表、語言能力、考核等，直接關係到航空站整體服務水準。
2. 高雄機場不是只跟國內機場比賽，還要跟國際機場來評比，機場對外接駁的計程車是評比中的一部分，所以對機場計程

車要求很高，對車齡限制、服儀管理，因為入境外國人語言不通，若沒對機場排班車有要求，對國際旅客會很緊張。

3. 國內消費文化坐網約計程車人口其實已經大於小黃計程車，網約比例是比較高，因為路上小黃計程車都較偏老舊、駕駛年紀也偏大，相對的，網約計程車派出來的車比較新、駕駛比較年輕，比較有管理，通常年輕人比較偏好坐網約車。
4. 網約計程車不能排班，無法想像跟機場排班車混在一起，機場目前法規限制網約不能進來，所以才有今天的座談會，修法之前，警察依法取締是對的。
5. 未來網約能不能進來，有一種想法是網約也納管，進入機場平台的車輛也經過機場管理單位審核，駕駛人資格、車輛特性，管理與排班計程車一樣，這是一種方式；第二就是不要在同一個地方，高鐵是跟計程車車隊簽約，簽約後其他車隊就不能來了，在高鐵要搭 Uber 要到指定地點搭。機場認為計程車是所有服務的一環，要求計程車服務品質，對於計程車作限制沒有不合理，就消費者而言要搭網約車盡量不要混在一起，因這是兩種需求。
6. 消費者的確有網約需求，旅客下飛機通關前就在叫車了，這些人平常就很習慣搭網約車，網約車的特性是路線會被紀錄，車資先預報不是跳表，有些企業與網約平台業者簽約，計程車費是直接扣除，這機制排班計程車無法提供。
7. 若機場停車場一大堆空計程車候客也是很奇怪，停車場是要付費的，未來行動資訊平台越來越發達，檢討法令應與時俱進，如何創造更好的空間，服務對象是消費者，思考如何對消費者有利，就目前而言修法還是重要的事，若機場是交通部下轄單位，若不合法還是不能作，法令沒有空窗期，要試辦也是要在法令可行性為前提，多元計程車的特性在試辦過程中都要思考未來法令如何訂定。

(十六)黃教授泰林：

1. 第一適法性問題，未修法前不能做違法的事，即便試辦也要在合法前提下。消費者選擇問題，多元計程車也是對消

費者多元選擇的一項，小黃司機本身有多元、一般牌照，所以駕駛本身也多元，計程車行有一般、多元、租賃三種牌都有，所以車行也有多元，這是趨勢。在適法前提下也要顧及機場管理責任，從管理角度來看，計程車也是影響機場服務品質的一部分，機場管理者在適法性上也要堅持考量消費者需求作該作的事。

2. 過渡做法上，可考量先接駁送旅客去機場外，再由多元計程車接走。目前站前公園接送區是高雄市政府所規劃，高雄機場附近有接駁停車場，對於接駁，站外接駁停車場經營者給的答覆是一人 50 元、一件行李 50 元，或由排班計程車來執行接駁。
3. 機場對於排班計程車有管轄權，對多元計程車則沒有，若開放多元計程車，宜思考如何去管理。

(十七)林俊憲委員國會辦公室

各位均充分表達意見，法制部分現在是這樣，我們關心的是如何以旅客權益為優先，如何創造共贏。

(十八)高雄市計程車商業同業公會 王理事長冠懿

在民用航空機場客運汽車管理辦法中對於多元計程車到底屬不屬於巡迴計程車要先釐清，如此我們在為轄下業者爭取權益義務才能有所本，能不能於下次座談時釐清？

(十九)高雄機場排班計程車自律委員會 林會長柄孝

多元計程車不能排班、不能路招，如果旅客在巡迴計程車上車處等車，個人理解是屬於路招。

(二十)屏東縣計程車公會理事長 林理事長沛立：

現在還是有很多爭執無法解決，看來目前各方都認為修法將與其權益有所競合，在修法前，在不牴觸法規下，各方能不能謀求小範圍去解決這塊。

(二十一)高雄機場排班計程車自律委員會 林會長柄孝

目前很多搭多元計程車的旅客在出了航廈會搭排班計程車接

駁至交通局規劃的多元車上車點，我們也沒得挑客人，我們也是會把他們載過去。雖然有的排班司機會抱怨，但就跟多元計程車進入機場載客影片一樣，就是遇到個案。

(二十二) 高雄市計程車商業同業公會 王理事長冠懿

之前有聽到聯合報記者訪問，排班計程車排了很久載到多元計程車接駁的旅客只能賺基本費而抱怨，多元計程車也抱怨還是不能進機場，這也是抱怨，其實這樣接駁作法是三輸，所有長官都應站在高度去看事情，我們高度只是看到業者跟我們反映的問題，民航局高度應更高、寬度更廣。

(二十三) 屏東縣小客車租賃公會 薛理事長宇修

修法前，讓計程車業者間去整合，這就是三贏，機場秩序也不會亂。

(二十四) 交通部民用航空局 黃組長武強

1. 隨時代演進、科技進步，旅客需求也會有多樣化需求，面對改變適時進行調整為趨勢，但也不應貿然修法，我們需兼顧，審慎評估各種改變所可能對各方造成的衝擊，在各方都能接受的改變的同時，達到效益最大，這是召開第二次座談的目的。
2. 針對與會者所提目前旅客不便地拖著行李走到站前公園接送點、業者間公平競爭與交易、國際形象等意見，以及當多元計程車進來時，對於駕駛品質如何確保與管理、是否多元計程車因等客排擠停車場正常供給、對小客車租賃業與排班計程車制度及生計之影響，以上均需審慎評析，相信修法前透過集思廣益、異中求同，對後面修法順遂是有幫助的。
3. 民航局會聽取各方正反意見，評估意見分歧所在，異中求同，今天非常感謝大家提供的寶貴意見。

七、散會：下午 4 時 20 分。

研商「高雄機場導入預約車服務旅客」座談簽到單

一、時間：114年7月15日(星期二)下午2時

二、地點：國際線簡報室

三、主席：傅主任耀南

四、出(列)席單位及人員

紀錄：謝孟穎

機關(單位)	職稱	姓名
財團法人中華民國消費者文教基金會		王中允
王教授中允		王中允
黃教授泰林		黃泰林
交通部民用航空局	組長	黃國隆
內政部警政署航空警察局高雄分局	隊長 副隊長	張錦郎 張錦信
高雄國際機場排班計程車自律委員會	會長	柯炳孝

屏東縣計程車客運商業同業公會	理事長	小舟
高雄市計程車客運商業同業公會	理事長 監事	王冠銘 黃千
臺南市計程車商業同業公會	理事長	李蒼 龍計軒
台灣數位平台預約接送從業人員產業工會		
高雄市小客車租賃商業同業公會	理事長	邱新
臺南市小客車租賃商業同業公會	理事長	林梅益
高雄市直轄市小客車租賃商業同業公會	理事長	薛百琪
屏東縣小客車租賃商業同業公會	理事長	小舟
立法委員林俊憲國會辦公室	副理	范博強

薛新

立法委員許智傑國會辦公室		
立法委員賴瑞隆國會辦公室	特 助	林育斌
立法委員邱議瑩國會辦公室		
立法委員林岱樺國會辦公室		
立法委員李昆澤國會辦公室	助 理	曾祥駿
立法委員李柏毅國會辦公室		
立法委員邱志偉國會辦公室		
立法委員黃捷國會辦公室	副 執行 長	王十家

高雄國際航空站

副組長

組長

洪建男

蔡文忠

高雄機場導入預約車服務旅客座談會 II

意見書

主旨：

反對高雄機場導入預約車服務之意見書

說明：

一、租賃業公會所提意見書，在公路法 56 條之 1 部份：

為維護民用航空機場交通秩序及確保旅客行車安全，應依規定取得主管機關核發之證件始得營運。

二、旅客出機場於剛進入台灣後，能確實安全並有保障的將旅客送到台灣第一站，這部份絕對是政府的責任與義務。

三、目前桃機黃牛非法攬客猖狂，高雄機場若開放未受管理的多元化計程車進入載客，預期黃牛的情況也會跟桃機一樣，黃牛欺騙旅客漫天喊價的亂相會更嚴重，雖由黃牛叫車，卻無法分辨其合法性，因為任何人都可以叫多元化計程車到機場載旅客，無需由搭車人本人叫車。

四、多元化計程車想進入機場，應該仍需依公路法 56 條之 1 規定，取得主管機關核發之證件，這是基本條件，再來討論由誰管理。

五、依目前的情況看來，多元化計程車取得證件後，由機場排班計程車委員會統一管理並派車是最快的，保障了旅客的安全也有調度計程車的彈性，對多元化計程車而言也多了營業管道。

六、沒有理由機場排班車受管理派車，多元化計程車就可以不受管理自由進出機場載客，於法規面及實務面都不合理。

七、

結論及訴求：

開放多元化計程車進入高雄國際機場目前還有幾多配套措施皆未完善，且違反多項現行法規規定，二年前松山機場多元化計程車接機試辦計畫一案，也已經交通部函示暫不予實施，亦破壞多年來合法租賃與計程車業者經營秩序。

懇請民航局、交通部立即停止該計畫之推動，並公開說明此次「預約車服務」是否納入多元化計程車，並與各業界代表、地方公會持續溝通協調，以求合法、合請、合理之長遠交通政策。

此致

交通部民用航空局高雄國際航空站

高雄市 小客車租賃商業同業公會

王事長 王文祿

台南市 小客車租賃商業同業公會

理事長 林敏益

高雄市直轄市 小客車租賃商業同業公會

理事長 薛百琪

屏東縣小客車租賃商業同業公會

理事長 薛宇修

高雄小港機場導入計程車預約 乘客服務

推動便捷交通・提升城市形象

提升旅客服務品質

高雄市計程車客運商業同業公會

一、政策目標

- **提升旅客服務品質**
提供旅客多元、安全、便捷的接駁方式，強化高雄作為國際城市的服務形象。
- **整合合法運具資源**
結合排班的計程車隊、多元計程車、租賃車附駕等合規業者，建立共利平台。
- **智慧交通接軌未來**
建置線上預約平台與數位排班系統，結合大數據進行車輛調度與高峰管理。

二、背景與政策依據

- 民用航空機場客運汽車管理辦法：
- 第2條
- 名詞定義：計程車僅定義二項
- 一、排班計程車：領有機場排班登記證之計程車
- 二、巡迴計程車：未領有機場排班登記證之計程車

p.s 40年前訂立的辦法(多元化計程車政策僅約7年)
多元化計程車僅能預約，不可排班與路攬

二、背景與政策依據

高雄市計程車掛牌數：

1. 公司行號：6,968輛
2. 合作社：1,738輛
3. 個人車行：949輛

共計：9,655輛 多元化計程車3,558輛 佔逾30%

二、背景與政策依據

- **交通部政策支持：**
配合政府推動多元化計程車政策-
- **機場現況挑戰：**
小港機場排班車常造成空等與壅塞
- **旅客需求改變：**
觀光、商務及無障礙需求提升

三、預約制服務特色

- 管理方式：APP/網頁預約、派遣
- 乘車體驗：可指定車型、時間、航班
- 支付方式：支援行動支付、多元付款
- 服務對象：商務、觀光、無障礙等多元族群

四、推動效益

- 1. 提升乘客服務品質
- 2. 乘客減少等待時間、提升舒適度
- 3. 有效分流車流壓力
- 4. 建立機場與高雄智慧化城市形象
- 5. 社會價值，支持在地交通業者

五、因應挑戰與建議

- 排班車隊疑慮：保障既有權益，明確分流
- 現場秩序混亂：設置電子看板與引導系統
- 設立預約接客專區：避免造成旅客風險

六、結語

- 透過多元化計程車預約接送服務
- 實現交通便利、服務升級與產業共榮
- 打造高雄智慧交通示範點

感謝聆聽

敬請指教

高雄市計程車客運商業同業公會