

交通部民用航空局高雄國際航空站 函

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

717

臺南市仁德區中山路202號

受文者：臺南市小客車租賃業商業同業公會

發文日期：中華民國 114年12月24日

發文字號：高業字第 1145051352 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：1215簽到單、1141215會議紀錄

主旨：檢送本站114年12月15日召開之「高雄國際機場網路預約計程車試辦計畫說明會」會議紀錄，如附件，請查照。

正本：交通部民用航空局(請鑒察)、財團法人中華民國消費者文教基金會南區分事務所、王教授中允、黃教授泰林、高雄市政府交通局、高雄國際機場排班計程車自律委員會、高雄市計程車客運商業同業公會、屏東縣計程車客運商業同業公會、台南市計程車客運商業同業公會、高雄市小客車租賃商業同業公會、高雄市直轄市小客車租賃業商業同業公會、臺南市小客車租賃業商業同業公會、台灣數位平台預約接送從業人員產業工會、台灣大車隊股份有限公司、大都會平台科技股份有限公司、舢斗雲聯網科技股份有限公司、和泰移動服務股份有限公司、台灣宇博數位服務股份有限公司、博歐特台灣服務股份有限公司、立法委員賴瑞隆國會辦公室、立法委員林俊憲國會辦公室、立法委員許智傑國會辦公室、立法委員李柏毅國會辦公室、立法委員黃捷國會辦公室、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、立法委員柯志恩國會辦公室、立法委員陳菁徽國會辦公室

副本：

主任 王郁珍

高雄國際機場網路預約計程車試辦計畫說明會簽到單

一、時間：114年12月15日(星期一)上午9時30分

二、地點：國際線簡報室

三、主席：黃組長武強、王主任郁珍

四、出(列)席單位及人員

紀錄：謝孟穎

單位	職稱	姓名
財團法人中華民國消費者文教基金會	主席	徐祥碩
王教授中允		王中允
黃教授泰林		黃泰林
交通部民用航空局		盧東陽
高雄市政府交通局	科長 殷長	王偉哲 梁少欣
內政部警政署航空警察局 高雄分局	股長 何承恩 蔡裕佐	陳政輝 劉宥辰 李國輝
高雄國際機場排班計程車 自律委員會		

高雄國際機場網路預約計程車試辦計畫說明會簽到單

時間：114 年 12 月 15 日(星期一)上午 9 時 30 分

地點：國際線簡報室

主席：黃組長武強、王主任郁珍

出(列)席單位及人員

單位	職稱	姓名
台灣大車隊股份有限公司 (55688)	副理 主任	張靜 劉少冰
大都會平台科技股份有限公司	副理	張思宏
勛斗雲聯網科技股份有限公司(line go)	業務經理	陳柏霖
和泰移動服務股份有限公司(yoxi)	副理	鄭利昇
台灣宇博數位服務股份有限公司(Uber)	經理 經理	Jude L Albert
博歐特台灣服務股份有限公司(bolt)	Operation Specialist	Brian

瑞基會南區分事務所 主任 黃武強 徐永發

高雄國際機場網路預約計程車試辦計畫說明會簽到單

時間：114 年 12 月 15 日(星期一)上午 9 時 30 分

地點：國際線簡報室

主席：黃組長武強、王主任郁珍

出(列)席單位及人員

單位	職稱	姓名
高雄市計程車客運商業同業公會	理事長	王冠毅
臺南市計程車客運商業同業公會	〃	韓季豪
屏東縣計程車客運商業同業公會	〃	李坤仁
高雄市小客車租賃商業同業公會		
台南市小客車租賃商業同業公會		
台灣數位平台預約接送從業人員產業工會	理事長	林武

台北市計程車駕駛人職業工會

理事長 林志鴻

高雄國際機場網路預約計程車試辦計畫說明會簽到單

時間：114 年 12 月 15 日(星期一)上午 9 時 30 分

地點：國際線簡報室

主席：黃組長武強、王主任郁珍

出(列)席單位及人員

單位	職稱	姓名
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	主任	曾文清
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		

高雄國際機場網路預約計程車試辦計畫說明會簽到單

時間：114 年 12 月 15 日(星期一)上午 9 時 30 分

地點：國際線簡報室

主席：黃組長武強、王主任郁珍

出席(列)席單位及人員

單位	職稱	姓名
立法委員邱志偉國會辦公室		
立法委員李柏毅國會辦公室		
立法委員黃捷國會辦公室	特助	田國奇
立法委員柯志恩國會辦公室		
立法委員陳菁徽國會辦公室		
高雄國際航空站		

高雄國際機場網路預約計程車試辦計畫 理事長 蘇宇珍

交通部民用航空局高雄國際航空站
「高雄國際機場網路預約計程車試辦計畫說明會」
會議紀錄

- 一、會議時間：114 年 12 月 15 日（星期一）上午 9 時 30 分
- 二、會議地點：本站國際線航廈東側簡報室（近大客車停車場）
- 三、主持人：王主任郁珍
紀錄：謝孟穎
- 四、出席單位與人員：詳如簽到單
- 五、主席致詞：（略）
- 六、承辦單位報告：（略）
- 七、修法架構及試辦計畫說明：（詳會議簡報資料）
- 八、與會單位意見：

（一）王教授中允：

- 1. 民航局回應消費者需求召開多次說明會很積極，應尊重「公路法」對計程車客運服務業之既有規範。
- 2. 需維持業者間區隔，避免不同區域、不同型態業者混雜，增加管理困難。
- 3. 網約計程車進入容易與排班車混淆，如何分辨管理，機場需多一些人及手段與運用科技進步及新的方式管理，提供更便利服務，只要服務越來越好都是正面的。

（二）黃教授泰林：

- 1. 網約計程車進入機場為必然趨勢，也是交通部政策，個人樂觀其成，修法屬必要步驟。
- 2. 網約車上車位置距國際航廈約300 公尺，已能與現有排班計程車形成區隔。惟如 4~5 輛車同時抵達，恐衍生停靠與繞場問題，應預為因應。
- 3. 現行排氣量 1,750cc 以上車輛限制可能不符油電車發展趨勢，建議主管機關檢討。

4. 評分機制之多元計程車 4.7 顆星以下就算低分，如欲採用，為維持機場服務品質建議訂 4.5 顆星以上會比較好。

(三)財團法人中華民國消費者文教基金會南區分事務所徐主任委員祥禎：

1. 從對消費者角度，提供便捷服務為目標，但安全性更為重要。
2. 網約車常見爭議包括取消、收取額外費用、保險理賠及相關糾紛等，需有完善管理與救濟機制。

(四)高雄市政府交通局王科長偉哲：

1. 開放網約車有助於提升服務品質，樂觀其成，建議於交通部核准相關法規內辦理。
2. 建議申請資格修正為具「高雄市、臺南市、屏東縣」計程車客運服務業，且具派遣資格者。
3. 計程車合作社不受派遣服務業最低資本額 500 萬元之限制，試辦計畫建議斟酌，另電話預約是否適用再釐清。

(五)高雄市計程車客運商業同業公會王理事長冠懿：

1. 申請資格中「共同網際網路平臺」定義不清，應以「車隊」而非「平臺代表」作為申請主體，而且不見得所有車隊都能達到要求條件的輛數。
2. 若由共同代表申請，實務上將造成責任歸屬與懲處機制不明，目前僅有車隊能有效管理司機。
3. 像高雄有 100 多家計程車公司，但交通局還是針對車行在懲處，只要有懲處就會有效果，建議洽高雄市政府交通局在法規制定上提供更明確指引。

(六)民航局航站管理組李副組長東陽：

1. 機場主要負責機場營運，較難管理所有車隊與司機，高雄車隊有 21 家，雙北有 80-90 家，如何有效管理為思考方向。例如台灣大車隊 55688 這一平臺下，下面有好幾個車隊，是不是透過一個代表來申請可再討論。
2. 申請主體我們之前也討論過，本次修法框架上仍以「公路

法」為基礎。還是要依法成立的計程車客運服務業為申請對象，不是所有業者都可以申請。

3. 統一代表僅為溝通窗口，駕駛違規並非由窗口車隊負責懲處，相關資訊仍會回歸各車隊自行管理。
4. 上車點管理原則為「人等車、不讓車等人」，避免停車場混亂及排擠旅客停車需求。

(七)台灣數位平台預約接送從業人員產業工會李理事長威爾：

1. 現行「民用航空機場客運汽車管理辦法」與「汽車運輸業管理規則」為並行法規，沒有針對「網際網路平臺」有明確管理辦法，平台系統業者沒有資格執行計程車派遣業務，交通部也管不到平台業者。
2. 目前網約計程車上客處是否具備完善遮雨功能，另現在2格車位恐無法應付尖峰時需求。
3. 機場以往只有管排班車，缺乏經驗處理司機教育、平台停權與管理事務，我自己的客人一定要透過車隊來派遣嗎？我認識的客人跟我預約可不可以，用 Line 可不可以，網際網路平臺應說明清楚，我是在爭取司機的權益，避免獨厚特定廠商。
4. 未來網約計程車客訴會有兩種管道，一種是 App 線上回饋系統，一種會回到機場，機場就要有窗口，若今天非本人叫車，客訴到了機場，只有車牌號碼，若是一車多平臺，後續查處管理就會有問題。
5. 建議由具專業知識之公(工)會來擔任中間協調角色，協助管理及客訴處理，不是機場主辦單位去面對幾十個車隊。
6. 若要管理我們當初提給民航局的方式，由第三方去協調，由主辦單位去統一發給標示，認標示最佳，當初租賃車，交通部就做了一樣的作法，人力沒有辦法驗 App，當初我們就提由主辦單位來做貼紙，認證完後就發貼紙。

(八)高雄國際機場排班計程車自律委員會林會長柄孝：

1. 網約車是民航局管理，還是業者管理，如歸民航局管如何管？當初成立計程車自律委員會就是為了方便管理，按照目前提的就是全面開放，將衝擊既有排班計程車制度與司

機生計，甚至使排班制度失去存在必要性。

2. 目前原則上是人等車不是車等人，只有兩格上車空間，但乘客還沒到之前這些車該去哪裡？停車場嗎？停車場也不夠，試辦計畫配套不足，草草的試辦不是有助於消費者，而是讓這些業者有更大衝突，修法影響後續又是松山跟桃機，應提升討論層級，各方意見都要納進來、甚至全國性的意見。
3. 目前航警取締白牌車與違規車輛之執法量能不足，且保全執法無強制力無法協助處理後續網約車大批湧入的問題，請問航警局後續有能力處理嗎？
4. 排班車有完整錄影與服務紀錄，有助處理乘客爭議，網約車平臺是否具備同等能力。
5. 目前為止國內線停留服務費 50 元還沒有恢復加收，能不能請高雄市政府交通局說明，我必須對我的會員交代原因。

(九)高雄國際航空站王主任郁珍

1. 這次試辦辦法內容都有配套，我們會著重在如何去執行落實管理規範，劃設 2 格車位管理上就是只能在指定位置上客，不能在其他地方等候，要確保客運服務業都能遵守。
2. 我們也一直討論其他方式，如科技執法，後續會跟航警局還有交通局一起來討論上車秩序的問題。
3. 有關李理事長建議上車處不要淋到雨，目前這 2 格位置都在高架橋下方，不會淋到雨。
4. 因為機場的服務環境也沒有辦法接受這麼多的車一直在場內繞行，對站前交通也是一大挑戰，申請資料會有車輛清冊，可以接受預約進來機場，並思考這些車號如何做預先管理，預防沒有預約者跑進來或是跑到不該出現的地方。

(十)臺南市小客車租賃車公會林理事長敏益：

1. 主要的問題還是在停車場管理，機場若要開放這麼多車隊要做演練，停車場車位不足，加上網約車加入，到時候管理就會有問題，太亂會影響國家門面。

2. 國際線班機 2-3 班同時進來，幾百個人入境，停車是一個問題。現在有計程車缺車的問題嗎？有急迫性要開放嗎？現在急著開放這麼多車進來機場會更亂。

(十一)屏東縣計程車客運商業同業公會林理事長沛立：

1. 剛剛有提到平臺得部分，想了解是遴選單一業者，或是多個平臺，希望這方面可以說明一下。
2. 車輛進來的問題，建議業者可以要求，或者在規劃的時候有進入時間限制。應用 App 系統派遣，由車隊管理抓到違規者就停權，本來就是試辦計畫，也可以滾動檢討。

(十二)高雄國際航空站王主任郁珍

1. 車隊使用的平臺是最即時的資訊，有預約時間可以預作管理，在有限資源下先提供 2 格車位 供上客使用。
2. 目前停車場是不能上客，避免排擠到一般旅客停車需求還有秩序管理。至於現場稽查方面，航警跟業者都有持續在做。
3. 車隊的家數我們沒有限定，只要符合試辦計畫均可提出申請。
4. 機場聯外運輸的運具選擇，朝向差異化劃設及管理，租賃小客車、排班車、巡迴車、網約車均有各自規劃位置及明確動線管理。

(十三)台灣數位平台預約接送從業人員產業工會李理事長威爾：

1. 高雄計程車應該沒有一萬台，符合資格的 6 年內車輛也沒這麼多，若要做開放結果車輛數不夠，沒辦法服務旅客。
2. 高鐵招標的缺點就是只有一家，第一次試辦計畫，公(工)會來協助，中間我們當窗口我們來協調，符合資格的車隊簽有合約，具法律效力及約束力。
3. 開放網約是航站管，還是業者管，若是歸業者管，有客訴時業者接到客訴會自行上報嗎？除非是重大案件，不然航站不會知道。
4. 現在交通部跟公路局到車安中心有隔熱紙壓模，做一個標籤就能管理。教育我們來做，我相信台灣大車隊、大都會

有，但我不相信 Uber 有，我們會跟司機講清楚要來參加訓練的課程，上完後發標籤，再檢查車輛。

5. 試辦計畫申請期限只有一個月，若一個月過後，可不可以在一年內申請新增，有新的車隊、新的系統，像 Bolt 目前高雄沒有，以後可能會到高雄，如果卡住一年，那到時候是不是就沒辦法再申請？

(十四) 高雄市小客車租賃商業同業公會王理事長文祿：

1. 我們小客車租賃業管理有派車單，不反對多元納入機場來試辦，可是要統一，機場安全不能做實驗，旅客安全不能去改變。
2. 今天的座談會就是利益分配問題，所以今天多元計程車進來第一個傷害的就是租賃車，他們重點在桃機、之前松山行不通，現在又來高雄，下次又去台中，我們國家不是來讓他們做實驗。
3. 統一管理就是回歸給排班計程車自律會管就好，計程車本業就不要再分出去，讓自治會來管理。

(十五) 高雄市計程車客運商業同業公會王理事長冠懿：

網約計程車接到網約客戶的時候，會有司機姓名、車牌號碼，上車還有下車時間、下車地點。除了乘客電話、姓名沒辦法提供，任何一個執行單位都可以看到這些資料，沒有資料就沒有辦法進來接客，因為沒有計費器，所以提前進來只是浪費時間，一定是接到訂單才會進來，控管的問題，車隊都很尊重交通局，政策都會全力配合，客訴也會做成客訴單，政策要落實一定是權利義務並重。

(十六) 民航局航站管理組李副組長東陽

1. 車輛規格限制係依據「民用航空機場客運汽車管理辦法」去對車輛做規範，參照相同服務水準。本次是開放預約計程車也可進機場營運，整體管理架構仍是在公路法之管理基礎上。
2. 不管是民航局或高雄機場不會逾越公路法之規定。

(十七)高雄市直轄市小客車租賃商業同業公會理事長

1. 計程車違法包車旅遊的狀況非常嚴重，希望交通局的長官能把這個問題帶回去，所謂分業管理目的，若又開放了國際機場接機的試辦，而沒有能力去管理，會加劇兩業的鬥爭。
2. 我們代步駕駛背後都是一個家庭，我們也要求在合法合規情況下努力加強外語能力，或投入比較好的車輛，就是為了服務旅客，貿然推出試辦計畫會對我們生計有很大影響。

(十八)高雄國際機場排班計程車自律委員會 林會長柄孝：

1. 未來是不是會變成兩個排班計程車系統？我覺得這樣機場好像不太需要排班計程車的感覺，因為大環境看起來好像所有車隊都可以進來，排班計程車幾乎把機場當成主要營業據點，外面網約車機場只是其中一個選擇，各位長官可能要思考排班車生計的衝擊。
2. 各位長官不會同意排班計程車在機場繞場陳抗，我也不會同意，但是不代表所有會員我都能約束。
3. 50 元停留費的問題涉及到會員生計，當時交通局開會理由是捷運剛漲價，不要同時漲造成民眾反感，後來多元、網約要進來交通局就把兩者掛勾綁在一起，當時排班車刷卡機只有 20%普及率，現在已經到 99%，我們一切都達到交通局要求，現卻被拿來做交換工具。

(十九)高雄國際航空站王主任郁珍

1. 排班計程車很重要，因為是入境旅客第一線接觸到的，排班車的服務攸關機場形象，目前法規跟時空背景已經有落差了，服務旅客端也有聲音反映，所以就是在功能角色上儘量做出差異化。
2. 請會長跟會員多加溝通，排班計程車位置較近，旅客一出航廈就要排班搭計程車，因為最方便不用走太遠的路，這部分還是有時間優勢上的價值，喜歡選擇網約車就要往前走一段路，旅客需求均不同。
3. 請交通局針對機場排班計程車自律會所提的恢復 50 元國

內線停留服務費，能再補充說明。

(二十)高雄市政府交通局王科長偉哲：

去年十月底交通局有邀請工會、航空站及排班計程車自律會共同討論，當時是針對服務品質來做討論，希望車齡跟刷卡機教育訓練逐步提升，目前都已經有一個階段性成果，我們是希望能配合試辦計畫，把一年來的推動成果一起檢討評估。

(二十一)高雄國際機場排班計程車自律委員會司機代表：

1. 排班計程車符合機場規定進入載客，持續改善服務與協助旅客，幾百位排班車司機權益不重要嗎？還是只有特定團體利益才重要，我覺得今天開的會只是包裝給財團的會議。
2. 航警目前無力全面取締機場內違規車輛，什麼車子都跑進來。
3. 排班車除了短暫性下午 2~4 點，晚上 9~12 點旅客比較多以外，剩下司機都在排班等候，難道等的人比較吃虧嗎？我們排班車裡面也有網約車，是不是以後可以接網約車就好，幹嘛要排班，為什麼不能全部加入自律會進來排班，這有公平性問題。

(二十二)民用航空局航站管理組黃組長武強

今天是一個很好的場合大家面對面來檢視及討論，之前也召開多次說明會蒐集各方意見，希能獲得共識。機場最重要的是服務旅客，目前看起來開放趨勢是不可避免，如何讓旅客能享受多元的服務，並符合法令規範，達到大家都接受的程度。我們也知道法剛修出來一定會有不同意見，甚至不同角度來看缺失的地方，對於大家的生計、各方的利益我們都很重視也會一併考量。

八、散會：上午 12 時 05 分。