

營業小客車駕駛人執業安全影響因素之探討

周文生

中央警察大學副教授

摘要

為提昇計程車駕駛人執業安全，立法院於去年（民國 85 年）12 月 31 日修訂通過道路交通管理處罰條例第三十七條，其修訂條文為：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第二百二十一條至二百二十九條妨害風化各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。」此一修訂條文較原規定（受有期徒刑執行完畢後滿二年者，方可擔任計程車駕駛人）更加嚴格管制上述犯罪項目之執業消極資格。但由目前警察機關查緝營業小客車駕駛人危害乘客安全犯罪案件中，多數駕駛人之行為紀錄不佳，且犯罪前科累累者比比皆是。而此次修法對於其他影響駕駛人執業安全因素並未加以考量，為嚴重之缺失。本研究內容乃對於營業小客車駕駛人執業安全問題，應用警察機關處理營業小客車之交通違規、交通事故與犯罪資料，以及駕駛人基本資料（如：年齡、教育程度、家庭婚姻狀況、犯罪素行資料...等），進行統計分析，以探討駕駛人之個人屬性、犯罪素行項目、再犯年期與擔任駕駛之執業安全關係如何？依據分析結果，檢討現有制度之缺失，研擬具體管理策略，提供主管機關改善營業小客車執業安全問題之參考。

一、前言

去年（民國 85 年）11 月 30 日民進黨婦女發展部主任彭婉如女士遇害，警方懷疑營業小客車駕駛人（計程車司機）可能涉案，在此同時警政署姚署長於同年 12 月 4 日在立法院公布計程車司機 12 萬 5 千多名中，具有刑事前科者有 4 萬 6 千多人，佔總數之三分之一，使得社會新聞焦點集中在檢討計程車安全與駕駛人管理問題，政府為回應輿論之要求，於全國治安會議，將計程車管理問題納入討論議題，同時立法院於 12 月 31 日迅速通過道路交通管理處罰條例相關條文，其中與營業小客車駕駛人執業資格關係密切者，為第三十七條條文之修訂，依據第三十七條條文之規定：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第二百二十一條至二百二十九條妨害風化各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。」此一修訂條文較原有規定：「犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、妨害風化、恐嚇取財或擄人勒贖等七項犯罪，受有期徒刑執行完畢未滿二年者，不得擔任計程車駕駛人。」更加嚴格管制營業小客車駕駛人執業消極之資格，其目的則在於管制上述犯罪類別者不得擔任計程車駕駛人，避免危害消費者（乘客）。然由於立法院修訂之相關條文係主管機關七年前所提出之法案，因此並未將全國治安會議討論之計程車安全管理相關改善意見，納入修訂條文內。故而，現行規定內容無法真正解決社會大眾所關心的搭乘計程車之安全保障問題。

回顧過去有關對計程車駕駛人執業安全問題研究之相關文獻，有黃昇勇先生[1]、謝文傑先生[2]、羅永光先生及黃國平先生[3]、台北市研考會[4]、交通部[5][6]、藍武王[7]、曾平毅[8]、林重昌[9]等文獻均曾對計程車管理課題加以探討，以及建議修訂道

路交通管理處罰條例第三十七條中有關計程車駕駛人執業登記申請資格之管制。但有關計程車駕駛人執業資格之安全標準之探討，則未發現有文獻加以探討。

為瞭解影響計程車駕駛人執業安全因素，本研究蒐集有關計程車執業安全之相關資料，進行執業安全影響因素分析（如：駕駛人個人屬性、犯罪素行項目、再犯年期等），進而提出計程車駕駛人執業安全管理策略為目的。在內容上首先於前言中敘述研究背景、內容，其次探討相關文獻，再者針對計程車駕駛人執業安全問題進行檢討與分析，更而產生計程車駕駛人執業安全管理策略，最後提出本研究結論及建議，期能提供政府主管機關改善計程車駕駛人執業安全之參考。

二、文獻探討

影響計程車駕駛人執業安全因素，除駕駛人犯罪危害乘客安全問題外，應包括駕駛人駕駛車輛交通違規及交通事故之交通安全問題。因此，本研究為瞭解影響駕駛人執業安全之可能因素，分別對於影響駕駛人交通安全及犯罪行為之相關研究進行文獻回顧與探討，以下即分別說明相關文獻對可能影響駕駛人交通安全與犯罪行為之研究結果：

（一）交通安全方面

Mcdonald[10]於 1984 年研究指出，影響駕駛人交通安全因素有心理狀況及生理狀況，在生理狀況方面疲勞駕車是交通事故發生的主要原因之一，開車前缺乏充足的睡眠與長時間持續開車都將對行車安全構成極大的威脅，連續開車超過六小時後，發生交通事故之傾向會隨著駕駛時間的再增加而急速上升，此結果顯示駕駛人之開車時數如果過長，勢將影響行車之安全。其次，人的生理機能隨著時間而作週期性的變化，有關人類生理時鐘之現象，人類生理現象之高低潮以每十二小時循環一次之方式持續著，在午後二～三時與午夜二～三時達到最低潮，在此時段開車最容易出錯誤，此結果暗示，如果行車時間在生理現象之最低潮時段進行，勢將升高發生交通事故的機會。另外黃新薰[11]於民國 79 年對大貨車駕駛人持續開車之安全問題研究發現，持續開車五小時，其單位曝光量（Exposure）之事故風險將增為第一小時之兩倍；而持續開車十小時，則將增為第一小時之五倍。

在心理狀況方面，目前並無量測心理正常程度的醫學指標，惟駕駛人之個性、婚姻狀況等，一般均認為與行車安全有密切之關係。Hakkinen[13]於 1979 年應用判別分析(discriminant Analysis)對安全與高肇事率二群職業大客車駕駛人進行研究，結果發現安全之駕駛人傾向於已婚、家庭幸福美滿、忠實可靠、有積蓄並對工作相當滿意者。

David[12]於 1978 年研究報告指出，駕駛人的駕駛行為與交通安全有密切關係，其中包括駕駛人個性（如：事故傾向、社會失調、個人失調等）、暫時性耗傷（：如疲勞、酒精耗傷、安非他命、有毒物質）及駕駛相關能力（如：經驗、知覺、視力）等因素，這些因素說明如下：

1. 駕駛人個性

個性係由許多不同之特性所構成，這些特性之存在會影響個人之行為與道德規範，進而影響駕駛人之行車風險。影響駕駛人行車風險之重要特性包括事故傾向(Accident Proneness)、社會失調(Social Maladjustment)、及個人失調(Personal Maladjustment)。

(1) 事故傾向

事故傾向是指意外事故之發生都集中少數幾個人，從公路交通事故的分析中，發現有些人確實具有較高之事故傾向，有些人僅在短期具有事故傾向，有些人為長期，有些人則終其一生均具高事故傾向。

(2) 社會失調

社會失調是指在複雜的社會環境下，各種不同的人常要遵守相同的規範，有些人會發生無法適應的現象。由 96 位曾發生四次以上交通事故之計程車駕駛人和 100 位未曾發生過交通事故之駕駛人做對照比較，兩者依年齡和性別配對，加以比較。結果如表 1 所示。從研究結果中發現，曾和法院、公共衛生機構、社會服務機構及信用貸款機構打過交道的駕駛人，發生交通事故的比例偏高。

表 1 高肇事率和無肇事記錄計程車駕駛人與社會機構接觸的相關統計次數

(單位：%)

駕駛人分組	社會機構 成人法 庭	未成年 法庭	公共 衛生	社會服 務機構	信用貸 款機構	至少一 種機構
高肇事紀錄之計程車駕駛人	34%	17%	14%	18%	24%	66%
無肇事紀錄之計程車駕駛人	1%	1%	0%	1%	6%	9%

(3) 個人失調

個人失調是指有些人以開車來發洩或逃避私人問題，所以有人假設駕駛人在壓力下，可能有危險的駕駛習性而導致交通事故的發生。觀察 410 位有離婚登記人士之事故次數及交通違規情形，發現離婚後三個月之內，交通事故率及違規情形偏高。接受精神治療的病人中，曾考慮或實際自殺的，其發生交通事故次數是其他病人的兩倍。

2. 暫時性耗傷

暫時性的損害和駕駛能力間的關係，包含疲勞和藥物中毒。相關研究證實疲勞在視覺搜尋、煞車行為和維持車輛在車道上位置等駕駛相關技巧的影響。駕駛人在連續廿四小時未睡覺情況下，持續開車九小時後駕駛人將出現低度反應之眼睛移動型態，駕駛人不再注視前方車輛與標誌，而將眼光直視道路右邊線，以便能將車子維持在車道內。藥物會引起的駕駛人暫時性耗傷，其中最常見的藥物就是酒精。酒精會影響駕駛相關技巧和事故發生的證據，已促使大多數國家制定法律規範，規定血液中酒精含量超過一定水準時（如：美國 0.1%、我國 0.25%），禁止駕車。其他藥物對駕駛的影響，包括安非他命、鎮定劑和大麻；其中大麻在反應時間和視覺等駕駛相關技巧上的損害最為長大。當和酒精一起作用時，這些藥物的影響將更為擴大。另外空氣中的毒素，如一氧化碳，也會降低駕駛者訊息處理的能力，並且可能對駕駛行為有所妨礙。

3. 駕駛相關能力

開車時駕駛人最主要的工作之一是獲得車子相對於路的位置及車子相對於其他車輛的位置的資訊，利用這兩種資訊引導車子安全行進。新手開車時，僅注意車子前方和保持车子在車道內，比起有經驗的駕駛人而言，新手錯過較多有意義的號誌。其他駕駛人的視力、反應時間、聽力、嗅覺、本能與疼痛感覺、溫度及觸覺等因素均會直接或間接影響駕駛人行車安全。

綜合上述，可以瞭解各種與駕駛行為、事故發生相關的駕駛人特質，這些可以藉由駕駛者人格、因疲勞或藥物導致暫時性的損傷及駕駛相關技巧或能力來加以說明。人格屬性是較為持久的特質，它會影響行為方式，有關人格對駕駛行為的影響，

在生活領域中，社會適應不良者，有易於違反交通規則和發生事故的傾向。另外，與駕駛直接有關的個別差異時，可以從駕駛經驗（一般由駕駛年資來推測）和駕駛者視力的觀點加以研究。經驗本質上對許多駕駛技巧的熟悉和增進是很重要，駕駛經驗在一年以下的駕駛者，會更容易發生事故，但有豐富經驗的高技巧駕駛者（如賽車手）會比「普通」的駕駛者，發生更多的事故。說明此種現象，可能是由於經驗的累積而增加了信心，冒險心也隨之增加。

（二）犯罪行為方面

在犯罪學領域之相關理論研究與實証研究中發現[13]，有許多不同的因素如：貧窮、智商、體型、政治系統、學習等，都曾經被認為是犯罪的唯一因素，但是，每一個因素也曾經被否定過，目前學說觀點認為不同的因素，如：經濟環境、家庭結構、人格、環境、智商、教育程度...等，都對犯罪有或多或少的影響，這些影響說明如下：

1. 性別與犯罪

一般而言，人口中男女之性別比率近乎一比一，但男性的犯罪數量卻遠超過女性，例如：美國學者於 1972 年研究發現，男性從事犯罪或偏差行為的比例約兩倍於女性，且其嚴重性為兩倍於女性。

2. 年齡與犯罪

人之年齡與犯罪率及犯罪類型是有明顯地關聯性，犯罪與偏差行為會隨年齡之變化而有所變遷，犯罪及偏差行為在 20 歲前後達到最高峰，然後隨著年齡的成長，犯罪率逐漸下降。但在不同的年齡層階段，由於所具有的社會地位及身體心智狀況有所不同，其犯罪類型亦有所差異。

3. 智商與犯罪

自從智力測驗被發明以後，智商與犯罪的關係變成為犯罪學家注意的焦點，研究發現學術能力較差者，有較高的偏差行為，在同一社會階層內，智商低的人，成為偏差行為者的可能性較高。而反映智商之指標之一為教育程度。

4. 紋身

在許多的研究報告中指出受刑人中具紋身者為數不少，因此乃將紋身列為犯罪特徵之一即加以討論，其中特別是暴力幫派組成份子以紋身做為幫派的標誌，紋身少年為工人或無業時較易犯罪，紋身刺繪後一年內較易犯罪。

5. 遺傳與犯罪

「有其父，必有其子」，意謂著父母親的行為舉止均會遺傳給兒女的傾向，因此父母親若是有犯罪傾向，亦將可能遺傳予子女，而使其犯罪的可能性增高。美國於 1910 年曾追蹤一個犯罪家庭的犯罪史，在這個家庭裡，找到其中一千位後代子孫，其中包括：280 位貧窮者、60 位小偷、7 位殺人犯、140 位犯罪者、40 位有性病及 50 位娼妓學，因此認為若非遺傳因素，何來此一犯罪家族。

另外根據法務部[14]於民國 82 年之研究報告，對於犯罪與再犯罪行為之分析，發現影響犯罪與再犯罪之可能因素包括：

1. 過去犯罪次數或頻度

針對受刑人出獄後一年的再犯情形進行追蹤，發現過去有較多犯行者，再犯率愈高。亦即，曾被警方逮捕次數、判決有罪次數、或服刑次數等愈多者，出獄後愈可能再犯。

2. 初犯年齡

初次犯罪年齡愈小，其日後犯罪情形愈為嚴重。初犯年齡 12 歲以上至 17 歲之間者，出獄後再犯率為 23 % 最高，初犯年齡 18 歲以上至 23 歲之間者，出獄後再犯率降為 15 %，而初犯年齡 30 歲以上至者，出獄後再犯率則減為 8 %。

3. 犯罪類別

研究發現觸犯吸食毒品（如煙毒、麻醉藥品等）、竊盜、強盜、搶奪或恐嚇等罪名的受刑人，出獄後之再犯率較高，而賭博、故意殺人或妨害婚姻及家庭等的再犯率則較低。

4. 早年犯罪成因

較能預測孩童是否犯罪的幾個因素為：父母不良管教方式、孩童偏差行為、父母或兄弟姊妹犯罪、破碎家庭及結交不良朋友。

5. 成年後出現的預測因子

成年後之好逸惡勞、吸毒、婚姻或家庭關係不佳等因素，與再犯也有相關。

以上與再犯可能相關聯變項，根據法務部對民國 80 年減刑出獄人再犯之研究，出獄人如在下列七項因子之累加得分愈高者，愈可能再犯。得 7 分以上之出獄人組之再犯率高達 50.1 %，得 1 分組之再犯率則僅為 8.3 %，相差達 42.4 %。

- (1) 服刑次數。依服刑次數計分，服刑 4 次以上者計為 4 分。
- (2) 初犯年齡 20 歲以下（含 20 歲）者，計為 1 分。
- (3) 曾經吸食各類毒品者，計為 1 分。
- (4) 曾經偷竊者，計為 1 分。
- (5) 主觀犯罪原因為個人性格、父母管教不當或家庭破碎、交友不慎或參加不良幫派及家境貧困等，計為 1 分。
- (6) 懶於工作者，計為 1 分。
- (7) 親戚有人犯罪，計為 1 分。

由上述犯罪理論可以瞭解影響犯罪及犯罪再犯之因素十分複雜，而事實上目前道路交通管理處罰條例第三十七條規定對計程車駕駛人執業資格之犯罪紀錄限制，應即是著重於犯罪再犯之可能性與危險性，但現有規定內容似只考慮犯罪之危險性，忽略犯罪再犯因素，因此有關計程車駕駛人執業資格限制，應從駕駛人之犯罪傾向、犯罪再犯及其它駕駛交通安全因素綜合考量，訂定嚴謹之標準。

三、影響營業小客車駕駛人執業安全因素之分析

(一) 交通事故特性分析

本研究所取得之資料自 79 年起至 83 年止，統計此期間內有關計程車駕駛人發生交通事故之人數計 1625 人，發生交通事故駕駛人特性分析如下：

1. 性別

由表 2 分析顯示，在 1,625 位發生交通事故之計程車駕駛人中，依性別區分有 1,476 人是男性，占全部當事人 90.8 %，而女性駕駛人為 141 人，占 8.7 %，有 8 名性別不明。若與從事計程車駕駛工作之所有駕駛人性別比例相較，男性占 98.52 %，女性僅占 1.48 % [15]，則女性駕駛人之事故發生率較男性駕駛人高。

表2 計程車駕駛人發生交通事故基本資料屬性分佈

項目	變數項	事故人數	百分比	母體比例
性別	男	1476	90.8	98.52
	女	141	8.7	1.48
	不明	8	0.5	
年齡	29歲及以下	586	35.3	4.50
	30-39歲	528	32.3	25.83
	40-49歲	238	14.5	40.98
	50-59歲	151	9.2	21.48
	60歲以上	96	5.9	7.21
	不明	147	9.0	
教育程度	國小及以下	178	11.0	32.32
	國中	222	13.7	32.74
	高中職	242	14.9	30.54
	專科	20	1.2	3.59
	大學及以上	23	1.4	0.80
	不明	938	57.7	
駕駛年資	未滿5年	481	29.6	14.2
	5-未滿10年	202	12.4	22.86
	10-未滿15年	48	3.0	28.01
	15-未滿20年	26	1.6	16.22
	20年及以上	20	1.2	18.72
	不明	848	52.2	

2. 年齡

計程車駕駛人發生交通事故年齡之分佈情形，如 2 所示，其中發生事故人數以 29 歲以下的 586 人最多，占 35.3%，其次為 30 至 39 歲有 528 人，占 32.37%，其他年齡層發生交通事故人數則隨年齡增長而所占比例逐漸下降。若與母體比例相較，年齡層 29 歲以下之肇事率顯著高於其他年齡層，而隨著年齡的增加，肇事率則顯著下降。

3. 教育程度

發生交通事故之計程車駕駛人教育程度分佈情形如表 2 所示，以高中職 242 人占 14.9% 最多，其次依序為國中畢業 222 人占 13.7%，國小及以下有 178 人占 11.0%。若與母體比例相較，教育程度與肇事率則無顯著差異。另外在全部資料中有 938 人教育程度不明或未填，顯示交通事故調查資料不確實，致使此項資料只有 42.3% 有紀錄。

4. 駕駛年資

發生交通事故計程車駕駛人駕駛年資分佈情形如表 2 所示，年資未滿 5 年者有 481 人，占 29.6% 為最多，其次為 5 至 10 年年資者有 202 人，占 12.4%，駕駛人發生交通事故人數隨年資增加而逐漸減少。若與母體比例相較，年資未滿 5 年者之肇事率遠高於年資滿 5 年以上者，且隨著年資增加，肇事率有大幅下降趨勢。另此項資料有 848 人占 52.2% 未紀錄。

(二)犯罪特性分析

自民國 79 年起至民國 83 年 12 月底止，計程車駕駛人涉嫌所有刑事案件之紀錄資料，包含執業中犯罪與非執業中犯罪，計有 10,809 人，有關計程車駕駛人涉嫌犯罪之進一步分析說明如后：

1.性別

計程車駕駛人涉嫌犯罪者之性別比例，如表 3 分析所示，以男性占絕大部分，計有 10,749 人占 99.4%，女性駕駛人犯罪者僅 60 人占 0.6%。若與從事計程車駕駛工作之所有駕駛人性別比例相較，男性占 98.52%，女性僅占 1.48% [15]，則男性駕駛人之犯罪率較女性駕駛人高。因此若僅就乘客犯罪安全為著眼點，或許可多鼓勵女性駕駛人從事計程車駕駛工作。

表3 計程車駕駛人犯罪基本屬性分佈

項目	變數項	犯罪人數	百分比	母體比例
性別	男	10749	99.4	98.52
	女	60	0.6	1.48
年齡	29歲及以下	3354	31.1	4.50
	30-39歲	4829	44.6	25.83
	40-49歲	2030	18.8	40.98
	50-59歲	511	4.8	21.48
	60歲以上	80	0.7	7.21
	不明	4	0.0	
教育程度	國小及以下	3407	31.6	32.32
	國中	4466	41.3	32.74
	高中職	2381	22.0	30.54
	專科	183	1.7	3.59
	大學及以上	34	0.3	0.80
	不明	338	3.1	

2.年齡

計程車駕駛人涉嫌犯罪之年齡分佈情形如表 3 所示，其中以 30 至 39 歲的 4,829 人占 44.6% 最多，其次依序是 29 歲以下的 3,354 人占 31.6%、40 歲至 49 歲的 2,030 人占 18.8%、50 歲至 59 歲的 511 人占 4.8%，隨著年齡增加，人數與比例則愈來愈少。若與母體比例相較，年齡層 29 歲以下者之犯罪率顯著高於年齡層 30 歲以上者，隨著年齡層增加，犯罪率則明顯大幅下降。

3.教育程度

涉嫌人教育程度分佈情形如表 3 所示，其中以國中畢業的 4,466 人占 41.3% 最多，其次依序是國小及以下的 3,407 占 31.6%、高中（職）畢業的 2,381 人占 22.0%，其他教育程度則學歷愈高所占比例愈少。若與母體比例相較，教育程度國中及國小以下之犯罪率顯著高於高中（職）以上。

由前述有關計程車駕駛人犯罪資料分析結果可知，計程車駕駛人因其工作環境及本身特性，容易發生犯罪案件。計程車駕駛人涉嫌犯罪問題嚴重，依據一項抽樣調查結果 [16]，調查計程車駕駛人涉嫌暴力犯罪者 500 人，有 62.9% 是已曾犯罪者（即有前科者），以及本研究抽樣計程車駕駛人涉嫌犯罪者，有 64.2% 是曾犯罪者（如表 4

所示)，此一高比例說明曾犯罪者之再犯率較未曾犯罪者之犯罪率高出甚多，亦即對於目前約29%計程車駕駛人有犯罪素行紀錄是項警訊，這些曾涉嫌犯罪者，其擔任計程車駕駛人犯罪傾向將遠高於未曾涉嫌犯罪者（良民）。因此，若基於保障社會大眾與乘客安全觀點，則限制擔任計程車駕駛人之執業資格必須是良民，將可大大改善目前計程車駕駛人涉嫌犯罪問題。

表4 計程車駕駛人涉嫌暴力犯罪者之前科紀錄

犯罪前科次數	件數	百分比(%)
無	179	35.8
1次	101	20.2
2次	83	16.6
3次	42	8.4
4次	31	6.2
5次以上	64	12.8
合計	500	100.0
犯罪前科累計刑期	件數	百分比(%)
無	192	38.4
1年以下	188	37.6
1-2年	24	4.8
2-3年	21	4.2
3-4年	18	3.6
4-5年	12	2.4
5年以上	45	9.0
初犯年齡	件數	百分比(%)
20歲以下	74	14.8
21-25歲	59	11.8
26-30歲	136	27.2
31-35歲	153	30.6
36-40歲	37	7.4
40歲以上	41	8.2
合計	500	100.0
犯罪前科類別	件數	百分比(%)
無	179	35.8
財產犯罪	112	22.4
暴力犯罪	93	18.6
色情犯罪	43	8.6
其他	73	14.6
合計	500	100.0

由上述計程車駕駛人交通事故及犯罪特性分析結果可知，影響駕駛人執業安全因素有：駕駛人個人屬性（性別、年齡、教育程度、駕駛年資等）及犯罪前科紀錄之初犯年齡、前科次數、犯罪前科類別、犯罪前科累計刑期等再犯因子，因此目前道路交通管理處罰條例第三十七條條文，雖規定曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、妨害

風化、恐嚇取財或擄人勒贖等七項暴力犯罪類別，管制不准擔任計程車駕駛人。但對於其他大多數犯罪項目及與前述各項影響駕駛人執業安全因素，卻未納入規範，致使目前執業 139,159 名計程車駕駛人中，有 29 % (40,211 名) 有犯罪前科，且每年約二千人以上之犯罪事件及交通事故發生，此說明國內計程車安全問題十分嚴重。再則，由於計程車駕駛工作特質，較易吸引有犯罪紀錄不易謀職者加入此一行業，而現有規定，更無法保障乘客安全。

四、管理問題檢討

由前節對於計程車駕駛人執業管理之交通安全及犯罪問題之特性分析可知，由於計程車執業之工作環境及駕駛人本身特質，使得計程車駕駛人執業時之交通事故問題嚴重。另外對乘客之強盜、殺人、搶奪、強姦、擄人勒贖、妨害自由等犯罪問題，更是讓一般社會大眾畏懼。因此，對於計程車管理的首要工作，即是加強駕駛人執業安全管理，而檢討國內計程車管理制度，除前節所述之駕駛人消極資格問題外，主管機關之積極資格管理工作亦十分重要，而目前存在之多項管理缺失有：執業登記證考試過於簡單、容易，人數供過於求導致素質不齊及惡性競爭；執業前臨時講習僅二小時，講習時間太短致教育訓練成效不佳；編組、受解僱及執業登記證查驗流於形式，未能確實掌握駕駛人動態狀況；監理與警政單位權責劃分不清，致管理工作出現無人執行或執行無法落實等問題，使得計程車安全問題更為嚴重，這些問題說明如下：

1. 執業登記證考試過於簡單、容易，駕駛人人數供過於求導致素質不齊及惡性競爭

目前規定參加執業登記相關法令及執業地之地理環境、道路狀況測驗成績必須滿 70 分以上者為合格，此一測驗方式根據調查[5]，有 70.1 % 的駕駛人是第一次就通過執業測驗，另 22.5 % 是在第二次通過測驗，而二次測驗期間僅相隔 15 天至一個月，因此實際上駕駛人只要符合申請資格，絕大多數均能很容易在短期間內通過執業登記測驗，使得目前台灣地區計程車駕駛人數達十七萬餘人，市場已呈供過於求，致惡性競爭現象及駕駛人素質不齊，服務水準低落等問題。

2. 駕駛人執業前臨時講習僅二小時，講習時間太短致教育訓練成效不佳

駕駛人通過執業登記測驗後，警察機關應對其施以執業前臨時講習，由於法規並未規定臨時講習時間長短，因此目前警政單位僅象徵性施以二小時講習，講習內容則是由業務承辦人簡略介紹相關管理法令或錄影帶教學，由於時間僅二小時，講習內容有限，更無法實質教育訓練駕駛人提昇其駕駛服務水準。而據國外實施經驗[17]，日本、新加坡等國，對計程車駕駛人執業前訓練時間長達一週以上，教育訓練成效卓著，值得我國改進之參考。

3. 編組、受解僱及執業登記證查驗流於形式，未能確實掌握駕駛人動態狀況

駕駛人取得執業登記證後，依規定必須自發證日起三個月內向原發證警察機關辦理受僱申報，其目的在掌握駕駛人與車行動態資料。惟目前監理單位所掌握之車籍檔中已有相關資料，或由其所駕駛車輛之牌照號碼可查知車輛所有人及駕駛人，再者駕駛人向車行寄行或租車均非受僱，因此受僱規定與事實不符。其次目前警察機關因人力、經費兩者均有限情況下，對於辦理計程車大隊編組、訓練及活動聯繫皆流於形式不具實質意義。另外有關執業登記證每年查驗一次規定，目前警政署已將駕駛人基本資料納入電腦化管理，並電腦連線至各縣市警察局交通隊（大隊）業務承辦人員，受理駕駛人執業登記證查驗、資料更新等工作。但由於承辦單位對於相關業務的不重視，致駕駛人未依規定前往查驗人數眾多，使得登錄資料與實際正確資料有相當出入，駕駛人動態難以掌握。

4. 監理與警政單位權責劃分不清，致管理工作出現無人執行或執行無法落實

雖然駕駛人執業登記證管理為警政單位負責，但由於駕駛人職業駕駛執照及車輛、牌照由監理機關核發管理，而目前兩單位業務聯繫不盡完善，致駕駛人違規記點、講習、吊扣（銷）駕照等處分無法徹底執行，再則個人車牌照查驗、瓦斯車查驗及無線電通訊設備查驗等工作，均必須由兩單位合作查察執行，但由於雙方權責劃分不清，致管理工作出現無人執行或執行無法落實等問題。

五、改善對策

針對上述原因分析與問題檢討，本研究研提計程車駕駛人執業安全管理改善對策有四項，這些項目包括：(1)修訂道路交通管理處罰條例第三十七條規定，採累計記點方式，設定管制因子及安全門檻值，符合標準者始得擔任駕駛人；(2)建立專業證照考試制度，合併職業小客車駕照與執業登記證，管制執業人數與素質；(3)成立計程車管理專責機構，負責駕駛人選、訓、用之管理工作；(4)實施駕駛人分級制，區分為普通駕駛人與優良駕駛人供乘客搭乘之選擇。詳細說明如下：

1. 修訂道路交通管理處罰條例第三十七條規定，採累計記點方式，設定管制因子及安全門檻值，符合標準者始得擔任駕駛人

經由相關文獻與資料分析結果得知，計程車駕駛人駕駛行為及職業道德表現與其個人屬性及其過去行為紀錄有顯著相關，特別是過去曾有重大行為偏差、違規及肇事頻率高、或涉嫌犯罪行為者，其再犯率則顯著偏高。同時這些違規或行為偏差行為亦與當事人個人屬性、家庭生活、性格傾向有相當之關係。因此，對於欲從事計程車駕駛者，目前道路交通管理處罰條例第三十七條規定：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第二百二十一條至二百二十九條妨害風化各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。」其目的即在限制重大暴力犯罪素行紀錄者，不得擔任計程車駕駛人。但僅由犯罪類別限制，則無法真正過濾及考核駕駛人素行，而必須從多方面同時進行管制，才能達到管制駕駛人資格及保障乘客安全之目的。因此，本研究建議修訂道路交通管理處罰條例第三十七條規定，按個人屬性（性別、年齡、教育程度、駕駛年資、交通違規記點、交通事故次數、以及犯罪前科紀錄（犯罪類別、犯罪次數、前科受判刑期長短、未再犯罪時間長短），採累計記點方式，設定管制因子及安全門檻值，符合標準者始得擔任駕駛人。

2. 提高駕駛人執業登記證申請之積極資格，管制執業人數與素質

目前對於欲從事計程車駕駛工作者，除必須取得監理機關之職業小客車駕駛執照外，另外必須通過警察機關執業登記證申請之消極資格與積極資格（審核與考驗）。惟現行執業登記證之請領，駕駛人若能符合消極資格限制（道路交通管理處罰條例第三十七條），則可很容易通過相關考驗。因此，現有計程車牌照數量約十萬餘輛，而駕駛人執業人數卻高達十三萬餘人，造成計程車牌照數量相對不足及駕駛人惡性競爭、服務品質低落等諸多問題。有鑑於此，配合政府對計程車牌照管理所採取「數量從寬、資格從嚴」之政策，可針對現行駕駛人執業登記證考試制度加以改進（如：將執業登記證考試時間間隔延長為每半年舉辦一次、統一各縣市警察局考試時間、增加考試科目與考試題庫困難度、以及管制每次考試合格率上限為 50 % 等），管制執業人數與素質，使得取得計程車執業證照人數與牌照數量相當，同時改善駕駛人形象與服務品質。

3. 成立計程車管理專責機構，負責駕駛人選、訓、用之管理工作

由於計程車是外來商務與觀光旅客重要的代步工具，其品質的良窳，常被視為評估一個國家或都市進步程度的指標，所以日本、新加坡等鄰近國家均十分重視駕駛人的職前與在職訓練。我國現行對計程車駕駛人執業登記之審核、考照、講習等業務係由警政機關負責，但由於警政單位業務繁雜，其工作重點著重於治安維護，較疏於計程車駕駛人管理工作，因此長期以來，有關計程車駕駛人執業管理問題，其管理作法大多以「頭痛醫頭、腳痛醫腳」方式執行相關違規行為之查處，對於問題之根源則少有探討。另外亦可從承辦駕駛人執業登記之考照、訓練、管理等工作大多由臨時約聘人員負責或兼辦，可知對駕駛人執業管理工作之人力不足。因此，建議未來計程車駕駛人執業登記管理工作職權，可仿效「日本東京計程車現代化中心」之管理架構，成立民間專責機關統籌計程車駕駛人登錄、考照、訓練等事宜，並由公路監理機關負責督導，以改善目前執業登記考試、訓練及管理之缺失。

4. 實施駕駛人分級制，區分為「一般」、「甲級」、「優級」三類供乘客搭乘之選擇

目前駕駛人取得執業登記證後開始執業，並無等級區分，乘客搭乘計程車是在「資訊不對稱」情況下，無從選擇駕駛人。為提供乘客搭乘計程車時有較充足之資訊，可將駕駛人區分為「一般」、「甲級」、「優級」三類，「一般」駕駛人執業(五)年內未發生重大違規者可升為「甲級」，再(五)年者升為「優級」，反之則降級或除名，故應有一套升降級評鑑辦法，俾憑辦理。同時配合明顯易辨之車輛標示外觀，以利乘客選擇，若能實施差別費率（例如「甲級」起跳收費加收 10 元，「優級」起跳收費加收 20 元）或營運管理（例如夜間加成時段限甲、優級者才可營業，國內機場排班限甲級以上，國際機場排班限優級），更能透過市場的機制去蕪存菁。且管理單位每年均應嚴格審查每位計程車駕駛人之犯罪或違規紀錄，再依駕駛人升降級及除名辦法確實辦理駕駛人執業登記證之核發與分級。

六、結論與建議

- (一)由計程車駕駛人交通事故及犯罪特性分析結果可知，影響駕駛人執業安全因素有：駕駛人個人屬性（性別、年齡、教育程度、駕駛年資等）及犯罪前科紀錄之初犯年齡、前科次數、犯罪前科類別、犯罪前科累計刑期等再犯因子。
- (二)檢討國內計程車管理制度，除前節所述之駕駛人消極資格問題外，主管機關之積極資格管理工作亦十分重要，而目前存在之多項管理缺失有：執業登記證考試過於簡單、容易，人數供過於求導致素質不齊及惡性競爭；執業前臨時講習僅二小時，講習時間太短致教育訓練成效不佳；編組、受解僱及執業登記證查驗流於形式，未能確實掌握駕駛人動態狀況；監理與警政單位權責劃分不清，致管理工作出現無人執行或執行無法落實等問題，使得計程車安全問題更為嚴重。
- (三)本研究研提計程車駕駛人執業安全管理改善對策有四項，這些項目包括：(1)修訂道路交通管理處罰條例第三十七條規定，採累計記點方式，設定管制因子及安全門檻值，符合標準者始得擔任駕駛人；(2)建立專業證照考試制度，合併職業小客車駕照與執業登記證，管制執業人數與素質；(3)成立計程車管理專責機構，負責駕駛人選、訓、用之管理工作；(4)實施駕駛人分級制，區分為普通駕駛人與優良駕駛人供乘客搭乘之選擇。
- (四)對於駕駛人分級制度暨升降級評鑑辦法，建議可將駕駛人區分為「一般」、「甲級」、「優級」三類，「一般」駕駛人執業(五)年內未發生重大違規者可升為「甲

級」，再(五)年者升為「優級」，反之則降級或除名。同時配合明顯易辨之車輛標示外觀，以利乘客選擇，以及實施差別費率（例如「甲級」起跳收費加收 10 元，「優級」起跳收費加收 20 元）或營運管理（例如夜間加成時段限甲、優級者才可營業，國內機場排班限甲級以上，國際機場排班限優級）等，則可提昇駕駛人服務品質。

七、參考文獻

- 1.黃昇勇，「台北市計程車問題之研究」，交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 68 年 6 月。
- 2.謝文傑，「計程車乘客安全問題之研究」，交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 70 年 6 月。
- 3.羅永光、黃國平，「都市計程車之功能與特性研究及現行管制策略之檢討與改善」，運輸計劃，十二卷一期，35 至 54 頁，民國 72 年 3 月。
- 4.紀俊臣、石發基、張開國、楊國滿、趙海華、陳金盛、謝鼎然、于布恩，「台北市計程車問題之研究」，台北市政府研究發展考核委員會研究報告專輯第八十二號，民國 75 年 11 月。
- 5.陳武正、周文生、劉耀欽、江倩琦、周淑媛，「全國交通安全盲點掃瞄行動—計程車安全計畫報告」，交通部委託國立交通大學交通運輸研究中心辦理，民國 81 年 10 月。
- 6.交通部，「台灣地區計程車管理政策」，交通部頒佈，民國 82 年 8 月。
- 7.藍武王，「台北地區計程車營運情形調查」，台北市交通局委託，民國八十四年六月。
- 8.曾平毅，「台北市計程車營業及其管理狀況」，都市交通，第四十二期，30 至 37 頁，民國 78 年 11 月。
- 9.林重昌，「台北市計程車營業方式及改善策略之探討」，警政學報第十五期，245 至 263 頁，民國 78 年 6 月。
- 10.Mcdonald, Nicholas. Fatigue, Safety and Truck Driver, Taylor and Francis, Landan and Philadelphia,1984.
- 11.黃新薰，持續開車與大貨車行車安全之研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 79 年 6 月。
- 12.David Shinar, "Psychology on The Road --- The Human Factor in Traffic Safety", New York, John Wiley & Sons, 1978.
- 13.許春金，犯罪學，台北，三民書局，民國 77 年 9 月。
- 14.法務部，犯罪理論預測與再犯預測—以八十年減刑出獄人所作的貫時性研究，法務部印，民國 82 年 6 月。
- 15.交通部統計處，「台灣地區計程車營運狀況調查報告」，交通部統計處編印，民國 84 年 6 月。
- 16.黃慧娟，「計程車駕駛人暴力犯罪現象描述性探討」，中央警官學校警政研究所，民國 84 年 1 月。
- 17.劉韻珠、曹再華，「新加坡、泰國、香港及日本計程車經營管理考察報告」，交通部運輸研所，民國 78 年 6 月。