

大政策目標之一，藉由強化大眾運輸及推動車輛共乘，達到重組運輸系統以降低廢氣排放及溫室氣體含量。

- 二、推動車輛共乘制度，不僅可以達到節能減碳、降低空氣污染、更能減緩停車位難尋等等問題。現今政府雖然推動車輛共乘制度，然而民眾僅能透過民間所架設的共乘平台網站進行，在缺乏監督與管理下，導致參與共乘的駕駛和乘客對此方式恐有安全顧慮，是以目前推行成效不彰。
- 三、爰此，本席籲請政府主管單位，針對推動車輛共乘制度，應由官方建立一安全的共乘平台，利用網路及手機 app 提供快速更新之相關共乘資訊。欲參加共乘民眾或駕駛，因有官方系統可以認證查核人員資料，讓參與共乘制度民眾的安全得以保障。再者，亦可參考國外作法，設置尖峰時段共乘專用車道等措施來推廣車輛共乘。盼政府能以落實推動車輛共乘制度，以達環保綠運輸之目標。

（四十四）本院李委員鴻鈞，有鑒於計程車空車率一直居高不下，除造成能源浪費，計程車空車過多問題亦導致計程車司機難以獲得合理營收。近年來交通部雖提出一些降低計程車空車率措施，卻難以見效，爰此，向行政院提出質詢。

說明：

- 一、受到經濟不景氣影響，民眾為了節省荷包，逐漸避免使用計程車，加上都會地區大眾運輸工具日趨便利，導致計程車空車率居高不下。以台北市為例，相較於東京、香港、新加坡等亞洲主要城市，台北市計程車利用率（每車每天載人旅次）為 18.2，在上述城市中最低；在城市人車比方面，台北市平均每 117 人就有 1 輛計程車提供服務，在上述城市中計程車的密度又是最高。據交通部統計，台北市計程車計有 3 萬多輛，空車率達 33%，除造成運輸資源浪費、交通壅塞，空車時間過長亦使駕駛難以維持收入。
- 二、針對降低計程車空車率，交通部民國 97 年推動設立「官方叫車平台」，僅提供一個官方電話號碼，再轉接到各車隊，這制度不僅對個人車行無益，亦與民間已有資源重疊。民國 100 年交通部協調地方政府推動「計程車公車化」定點叫車政策，目前僅有台北市推行。僵化的定點叫車制度卻因犧牲民眾的搭乘計程車的便利特性，亦是成效不彰。
- 三、根據運研所統計分析，目前台北超過 8 成的計程車載客方式為巡迴攬客，無線電及衛星叫車則佔不到 2 成。加入無線電或衛星派遣車隊的計程車，藉由智慧叫車系統，據分析報告確實可以有效降低計程車之距離空車率及時間空車率，但多數司機仍因「管理費太高」、「不願受車隊約束」等原因不願加入。
- 四、爰此，面對計程車空車率居高不下問題，政府始終無法提出有效對策進行，是以本席籲請政府主管單位，除重新檢討之前所提政策，亦應另行制訂降低計程車空車率之有效方案，以有效解決計程車空車率過高的問題。