

# 計程車駕駛人執業登記資 格限制研究計畫案

委託單位：交通部

執行單位：中華警政研究學會

本研究不代表交通部立場

中華民國 103 年 4 月 21 日

# 目次

第一章 緒論 .....	1
第一節 問題背景 .....	1
第二節 研究目的 .....	4
第三節 相關名詞詮釋 .....	5
第四節 研究進度與執行狀況 .....	6
第二章 相關文獻探討 .....	9
第一節 政策評估理論探討 .....	9
第二節 計程車駕駛人執業現況 .....	12
第三節 計程車駕駛人管理相關研究 .....	17
第四節 計程車駕駛人執業登記限制之立法沿革、合憲性探討及更生 保護政策 .....	19
第五節 犯罪類型與再犯之關聯性 .....	26
第三章 研究設計與實施過程 .....	29
第一節 研究設計 .....	29
第二節 研究方法與研究對象 .....	30
第三節 研究工具 .....	35
第四節 資料處理與分析 .....	38
第四章 各國計程車駕駛人執業資格限制現況與比較 .....	41
第一節 美國資格限制 .....	41
第二節 英國資格限制 .....	44
第三節 德國資格限制 .....	46
第四節 日本資格限制 .....	49
第五節 韓國資格限制 .....	54
第六節 新加坡資格限制 .....	57
第七節 臺灣資格限制 .....	59

第八節 各國計程車駕駛人執業登記比較分析.....	65
第五章 深度訪談結果與討論 .....	77
第一節 理論與法學觀點.....	77
第二節 執行效益.....	86
第三節 審核現況及問題.....	89
第四節 修法可行性.....	97
第五節 本章小結.....	106
第六章 民意調查與官方資料分析 .....	109
第一節 各類型犯罪執業限制的看法.....	110
第二節 乘車經驗、人口特性、縣市別與執業限制關聯性.....	113
第三節 被害經驗、安全感與執業限制之關聯性分析.....	125
第四節 計程車相關犯罪分析：刑事局資料庫分析.....	132
第五節 處罰條例第 37 條一項禁業罪名之再犯分析.....	145
第六節 本章小結.....	168
第七章 德菲法調查發現與分析 .....	173
第一節 價值衡量.....	173
第二節 禁業基準.....	176
第三節 管理模式.....	179
第四節 政策建議.....	181
第八章 結論與建議 .....	185
第一節 結論.....	185
第二節 研究建議.....	188
參考文獻.....	193
附錄一 訪談同意書.....	195
附錄二 深度訪談摘要.....	196
附錄三 官方資料蒐集變項.....	231

附錄四 臺灣地區各縣市警察局所屬分局樣本分配表.....	233
附錄五 二次德菲法調查指導與和問項.....	237
附錄六 道路交通管理處罰條例第三十七條條文修正草案總說明 .....	245
附錄七 計程車駕駛人執業登記管理辦法部分條文修正草案條文對 照表.....	250
附錄八 期中報告委員意見回應對照表.....	252
附錄九 期末報告委員意見回應對照表.....	258

## 表次

表 1-4-1 研究進度與執行狀況.....	6
表 2-2-1 2002-2011 年臺灣地區計程車車輛登計數和下降趨勢.....	13
表 2-2-2 計程車駕駛人與旅客男女比率.....	14
表 2-2-3 計程車駕駛人特性分布.....	14
表 2-2-4 計程車主要營業載客方式.....	15
表 2-2-5 計程車駕駛人認為無執業登記證或執業登記證逾期/註銷違規營業情形.....	15
表 2-2-6 計程車駕駛觸犯處罰條例第 37 條第 1 項相關案例分析表.....	17
表 2-3-1 搭乘計程車時擔心安全採取之措施與管理問題之優先順序.....	18
表 2-3-2 是否會擔心司機危害到安全與最在意的服務項目.....	18
表 2-4-1 計程車駕駛人執業登記資格之立法沿革.....	20
表 2-5-1 再犯樣本罪名分析.....	27
表 2-5-2 前科罪名與七年再犯之分布.....	28
表 3-2-1 深度訪談對象與取樣條件.....	30
表 3-2-2 深度訪談樣本特性與訪談情形.....	31
表 3-3-1 深度訪談大綱.....	35
表 3-3-2 計程車搭乘經驗與禁業規定看法題項.....	36
表 3-3-3 被害恐懼感題項.....	36
表 3-3-4 犯罪被害經驗題項.....	37
表 4-8-1 各國計程車駕駛人執業登記資格限制立法理由與規範比較表.....	65
表 4-8-2 各國計程車駕駛人執業登記資格限制比較表.....	67
表 4-8-3 各國計程車駕駛人執業登記資格限制比較表.....	69
表 4-8-4 各國計程車駕駛人執業登記資格比較表.....	72
表 6-1-1 各類型犯罪執業限制意見統計表.....	110
表 6-1-2 執業限制年限分析表.....	112
表 6-2-1 乘車經驗與執業限制之關聯性分析.....	115
表 6-2-2 性別與執業限制之關聯性分析.....	117
表 6-2-3 年齡與執業限制之關聯性分析.....	120
表 6-2-4 教育程度與執業限制之關聯性分析.....	123
表 6-2-5 縣市別與執業限制之關聯性.....	124
表 6-2-6 執業限制之區域差異表.....	125
表 6-3-1 被害經驗與執業限制之關聯性分析.....	126

表 6-3-2 被害經驗之執業限制差異表 .....	126
表 6-3-3 「暴力被害經驗」與「走私犯罪類型」執業限制之 關聯性分析 .....	127
表 6-3-4 民眾安全感與執業限制之關聯性分析 .....	131
表 6-4-1 計程車駕駛犯罪分布表 .....	135
表 6-4-2 計程車相關犯罪態樣分布 .....	137
表 6-4-3 計程車相關犯罪態樣綜合分析 .....	137
表 6-4-4 計程車相關犯罪類型分析 .....	138
表 6-4-5 計程車相關犯罪類型與手法之關聯性分析 .....	140
表 6-4-6 禁業期間與計程車駕駛犯罪類型分布分析表 .....	141
表 6-4-7 禁業期間與計程車駕駛犯罪類型關聯性（計程車駕 駛/計程車犯罪） .....	143
表 6-4-8 禁業期間與計程車駕駛犯罪類型關聯性（計程車駕 駛/非計程車犯罪） .....	143
表 6-4-9 計程車犯罪嫌疑人性別與被害人性別之關聯性 .....	144
表 6-4-10 被害人性別和執業限制犯罪類型之關聯性 .....	144
表 6-5-1 2001 年與 2002 年犯禁業罪名「受緩刑人」基本特 性 .....	146
表 6-5-2 2001 年與 2002 年犯禁業罪名「出監人」基本特性 .....	147
表 6-5-3 犯禁業罪名之受緩刑人與出監人再犯狀況分析 .....	149
表 6-5-4 犯禁業罪名之受緩刑人與出監人第一次再犯禁業罪 名狀況分析 .....	152
表 6-5-5 2001 年與 2002 年犯禁業各類罪名之受緩刑人與出 監人再犯狀況 .....	154
表 6-5-6 犯公共危險一八四條與一八五條之受緩刑人與出監 人再犯狀況分析 .....	155
表 6-5-7 犯走私條例與毒品之受緩刑人與出監人再犯狀況分 析 .....	156
表 6-5-8 犯兒少/性侵與殺人罪之受緩刑人與出監人再犯狀況 分析 .....	157
表 6-5-9 犯強盜/搶奪與恐嚇取財之受緩刑人與出監人再犯狀 況分析 .....	158
表 6-5-10 槍砲條例與擄人勒贖之受緩刑人與出監人再犯狀 況分析 .....	159
表 6-5-11 受緩刑人第一次再犯罪名分析 .....	161
表 6-5-12 出監人第一次再犯罪名分析 .....	162
表 6-5-13 受緩刑人第一次再犯禁業罪名分析 .....	164

表 6-5-14 出監人第一次再犯禁業罪名分析 .....	165
表 6-5-15 各種毒品類型受緩刑人第一次再犯情形 .....	166
表 6-5-16 各種毒品類型出監人第一次再犯情形 .....	167
表 6-6-1 各縣業罪名受緩刑人與出監人第一次再犯率分析 .....	172
表 7-1-1 對計程車駕駛執業規範之看法 .....	173
表 7-1-2 對禁業時間長短之看法 .....	174
表 7-1-3 「乘客安全」與「職業自由權」相對重要性比較 .....	175
表 7-2-1 對計程車駕駛執業規範之看法 .....	176
表 7-2-2 對計程車駕駛執業資格限制之修正 .....	178
表 7-3-1 對計程車管理模式之看法 .....	179
表 7-4-1 對計程車執業資格之政策建議 .....	182
表 8-2-1 各種禁業犯罪類型之分析 .....	190

## 圖次

圖 2-2-1 2002-2011 年臺灣地區計程車車輛登記數 .....	12
圖 2-2-2 2011 年臺灣地區計程車數量與縣市分布 .....	13
圖 3-1-1 「計程車駕駛人執業登記資格限制」之研究設計 .....	29
圖 4-4-1 日本計程車駕駛員申請程序 .....	53
圖 6-1-1 各類型犯罪執業限制意見統計圖 .....	110
圖 6-4-1 計程車駕駛執業資格限制演進歷程 .....	134
圖 6-4-2 1993-2012 年計程車駕駛犯罪分布表 .....	136
圖 6-5-1 2001 年與 2002 年犯禁業罪名受緩刑人與出監人罪名分布 .....	148
圖 6-5-2 2001 年與 2002 年犯禁業罪名受緩刑人再犯趨勢圖 .....	150
圖 6-5-3 2001 年與 2002 年犯禁業罪名出監人再犯趨勢圖 .....	150
圖 6-5-4 2001 年與 2002 年犯禁業罪名受緩刑人第一次再犯禁業罪名趨勢圖 .....	152
圖 6-5-5 2001 年與 2002 年犯禁業罪名出監人第一次再犯禁業罪名趨勢圖 .....	153
圖 6-5-6 2001 年與 2002 年犯禁業各類罪名之受緩刑人與出監人第一次再犯之再犯率分布圖 .....	154

## 摘要

鑒於計程車之消費者具脆弱性之產業特性及社會防衛之需求，政府數次修正「道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項」對於計程車駕駛人執業資格限制規定，不斷提高禁業門檻，剝奪特定前科犯工作權，造成大眾乘車安全生活權利與前科犯工作權保障的爭議，如何透過實證取得客觀證據，作為政府研修管制政策之基礎，俾使二者之間取得合理的平衡，實有進行研究探討之必要。遂由交通部委託進行此項研究，其主要目的包括：(1) 比較分析美、英、德、日、韓、新加坡和我國計程車駕駛人執業登記資格限制之現況、問題與趨勢。(2) 透過官方資料檢視禁業之犯罪類型與再犯之關聯性，根據再犯率檢視規範之合適性。(3) 了解民眾對計程車駕駛人執業登記資格限制（道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項）之看法，以及搭乘計程車者對禁業類型犯罪前科者從事計程車駕駛可接受的風險程度。(4) 透過學者專家深度訪談，深入了解相關理論與法學觀點、執行效益、審核現況、面臨問題與修法之可行性等。(5) 針對學者專家進行專家德菲法調查，以凝聚政策共識。(6) 根據研究結果，針對計程車執業登記資格限制提出相關建議。

各國計程車駕駛人執業資格限制比較分析結果顯示，計程車駕駛人執業限制規定為各國共同政策：(1) 在法制上，德國、日本、韓國、新加坡、我國為中央立法模式，而美國和英國則為地方立法模式；(2) 在計程車駕駛人資格限制方面，依案類模式可以歸納為：特定罪名模式（美國、日本、我國）、無刑事犯罪紀錄模式（英國、德國）、無交通違章模式（新加坡）、特別檢查模式（韓國）；(3) 在禁業期限方面，英國和德國須提出無刑事犯罪紀錄證明，我國和日本為終身限制規定，美國與新加坡為一定期間限制，韓國則為特別檢查模式。

民眾電話調查發現：23,836 位受訪樣本對執業限制之犯罪類型支持禁業比率依序為：妨害性自主 97.67%、暴力犯罪 94.74%、槍砲彈藥刀械 92.51%、公共危險犯罪 92.44%、走私犯罪 74.19%；無搭乘計程車經驗、女性、年長者、北部地區民眾對於計程車駕駛人的犯罪前科有較高疑慮。

根據內政部警政署刑事警察局的刑案統計資料顯示，至 2012 年 12 月底為止，犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛或犯罪工具為計程車的有效樣本為 33,504 件；整體而言，除 1999 年以後因為酒醉駕車刑罰化，使公共危險犯罪案件量大增之外，計程車駕駛人執業限制確實大幅度降低計程車駕駛犯罪，達到預防計程車駕駛犯罪和保障乘客安全的效果。就計程車犯罪態樣而言，68.3% 為計程車駕駛非利用計程車亦非計程車上的犯罪居多數，而計程車駕駛利用計程車在車上犯罪有 55 件（占 0.1%）；所犯之罪為禁業相關犯罪類型約占 31%，其中公共危險犯罪占 12.8%、暴力犯罪 5.5%、妨害性自主犯罪 1.6%、槍砲彈藥刀械 1.0%、毒品犯罪 9.9%、走私犯罪 0.2%。此外，98% 以上犯罪嫌疑人为男性，男性計程車犯罪嫌疑人的被害對象，除了妨害性自主犯罪類型的被害對象



高達 99.6% 為女性之外，其他犯罪類型之被害人大多為男性。

2001 年與 2002 年間因犯禁業罪名而「受緩刑」計有 8,182 名；而期滿或假釋「出監」計有 10,733 名；前述樣本至 2013 年 6 月 30 日約 12 年再犯資料分析結果顯示：(1) 整體再犯，受緩刑人和出監人均以犯毒品防制危害條例所占的比率為最高，分別占 32.44% 和 58.35%，受緩刑人再犯次高的罪名為較不具暴力性質的公共危險第 185 條及走私條例，而出監人再犯次高的罪名則為槍砲條例、殺人及搶奪等暴力或財產暴力犯罪。(2) 再犯禁業罪名方面，受緩刑人再犯禁業罪名比率 25%，3 年累積的再犯率為 17.6%，5 年累積的再犯率為 20.0%，10 年累積再犯率為 24.9%，12 年累積再犯率為 25%。出監人再犯禁業罪名比率為 52.1%，3 年累積的再犯率為 40.1%，5 年累積的再犯率為 45.9%，10 年累積的再犯率為 51.9%，12 年累積再犯率為 52.1%。(3) 禁業罪名再犯率，無論是受緩刑人或出監人，禁業犯罪類型之整體再犯率較高者排序相當一致，均以犯毒品危害防制者為最高，其次為強盜/搶奪、再其次為恐嚇取財或槍砲條例；但出監人再犯刑法第一八五條和兒少/性侵之再犯率逾 50%。

本研究根據 10 名學者專家深度訪談結果編製德菲調查問卷，並對 20 名學者專家和社會團體人員進行二次德菲調查，以凝聚政策共識；主要發現包括：(1) 層級分析法方面，「乘客安全」準則的平均權重為 0.73，而「職業自由權」準則的平均權重為 0.27，顯示多數專家認為「乘客安全」重要性優於「職業自由權」。(2) 計程車駕駛人執業資格限制方面，多數專家學者不同意不分罪刑種類終身禁業。(3) 執業限制基準方面，89% 認為應考量各類型犯罪危害的嚴重程度，以及再犯率限制資格，對於再犯率較低者於一定期間限制期滿後，解除其禁業規定；82% 認為執業登記限制基準應同時考量罪名、刑度、再犯率等多元因素；81% 認為應對不同刑度範疇設定不同的禁業年限；79% 認為所犯前科為再犯率較低的犯罪類型，應給予犯罪人更生的機會，在一定期間內未再犯者，應解除其禁業規定。

本研究根據研究結果，提出：計程車執業限制有其必要性、強化計程車駕駛人素質和管理，及重新檢視處罰條例第 37 條第 1 項禁業規範的妥適性等建議方向。最後，短期而言，針對處罰條例第 37、67 條等提出具體修法建議，將懲治走私條例排除於終身禁業範圍，且參考民意調查結果、犯罪類型及再犯率後，仍建議逐步放寬，將懲治走私條例之禁業管制年限修正為 10 年，並輔以行業監控機制，限制其須受雇於車行。未來，若受懲治走私條例而排除於終身禁業範圍外之政策實施情況良好，則長期而言，可考量民眾觀感、再犯實證調查成果及各禁業罪名惡性，定期檢討、逐步鬆綁第 37 條第 1 項禁業規範。

# 第一章 緒論

## 第一節 問題背景

我國計程車管理制度，始自 1975 年（民國 64）年 7 月實施營業小客車<sup>1</sup>駕駛人執業登記制度。當時法律並未對有犯罪前科者制定消極執業資格之限制。至 1981 年，據調查有犯罪紀錄之營業小客車駕駛人，依所犯案類分析，以曾犯竊盜罪者最多，詐欺罪次之，且其犯罪趨勢仍在不斷增加之中，對社會治安及乘客安全構成重大威脅，復以其工作富流動性，接觸單身女性及攜帶大批財物旅客之機會甚多，並易於控制，如不予以防止，後果至為嚴重，爰於道路交通管理處罰條例增訂第 37 條第 1 項（1981 年 7 月 29 日修正公布）<sup>2</sup>，俾針對營業小客車駕駛人登記執業予以限制。該規定限制人民，如曾犯該條文所訂之犯罪類型，並經判決罪刑確定，執行完畢二年內，不得辦理計程車駕駛人執業登記。

1990 年（民國 79）年 4 月 7 日，日本女大學生井口真理子來台自助旅行，遭計程車司機劉學強性侵並用十字弓射殺分屍，頭顱棄置垃圾車中。此案膠著一年未解，令日本一度將臺灣列為危險旅遊地區，危及台日兩國關係<sup>3</sup>。1996 年 11 月 30 日民進黨婦女發展部主任彭婉如女士遇害，為遏止歹徒利用計程車作案，確保乘客安全，遂於於 1997 年（民國 86）1 月 22 日修正道路交通管理處罰條例第 37 條<sup>4</sup>規定，對於曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或妨害風化之罪，經判決罪刑確定者，不得辦理營業小客車駕駛人執業登記。將原先二年期間禁業之規定，修改為終身禁業<sup>5</sup>。2001 年 1 月 17 日更基

<sup>1</sup> 2005 年以後，配合公路法及汽車運輸業管理規則將「營業小客車」一詞修正為「計程車」，道路交通管理處罰條例 94.12.28 修法，將法律條文中「營業小客車」用語全部修正為「計程車」。

<sup>2</sup> 1975 年 7 月 24 日道路交通管理處罰條例全文修正，於第 37 條規定營業小客車駕駛人有向公路主管機關委託之警察機關辦理營業登記之義務及其罰則。1981 年 7 月 29 日增訂第 37 條之 1 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之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記：

一、受有期徒刑之執行完畢、受無期徒刑或有期徒刑一部之執行經赦免後為滿二年者。

二、受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅後未滿二年者。

三、受刑人在假釋中者。」至 1986 年 5 月 21 日該條例全文修正，條次變動，原第 37 條之 1 改列為第 37 條。該規定之立法歷程，參閱立法院法律系統 <http://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lglaw>。

<sup>3</sup> 原文網址 <http://www.ettoday.net/news/20111123/8554.htm>

<sup>4</sup> 1986 年 5 月 21 日該條例全文修正，條次變動，原第 37 條之 1 改列為第 37 條。

<sup>5</sup> 1996 年年 11 月 30 日民進黨婦女發展部主任彭婉如女士遇害，警方懷疑計程車駕駛人可能涉案，在此同時內政部警政署公布計程車司機 12 萬 5 千多名中，具有刑事前科者有 4 萬 6 千多

於保障營業小客車乘客之安全及依全國治安會議決議，將營業小客車駕駛人資格再加從嚴限制，修法擴大禁業前科範圍，增列 8 種犯罪類型，包括妨害公眾往來安全罪、妨害舟車航空行駛安全罪、買賣質押兒少性交易罪、強制兒童及少年性交易罪、拍攝製造兒少性交猥褻圖片罪、違反毒品危害防制條例罪、違反懲治走私條例罪、違反槍砲彈藥刀械管制罪，經判決罪刑確定，並增列依檢肅流氓條例裁定交付流氓感訓處分確定者，均終身不得辦理營業小客車駕駛人執業登記。從道路交通管理處罰條例第 37 條修法沿革可知，我國關於計程車駕駛人前科資格限制之立法趨勢，係立於社會防衛之基礎認知上，不斷向上提高禁業之門檻。

鑒於計程車之產業特性，其屬公共運輸工具之一，但因計程車駕駛人與乘客在性別上的明顯差異（消費者女性乘客比例 62%，女性駕駛人比例 2%），屬於消費者具脆弱性之產業；且因乘客在馬路上招呼計程車，無法即時辨識車上駕駛人之各項資訊，然而駕駛人卻可從招呼乘客之穿著立即判斷乘客之各項資訊，決定載送與否，故其亦被列為資訊不對稱之產業之一。執業人員與乘客共處於密閉空間，該空間係一個由駕駛人高度控制下的環境，具密閉性、空間轉換機動性。此特性使計程車具有作為犯案工具的優勢與便利。如駕駛人預謀犯罪，改裝控制鎖、偽變造牌照、加裝不透明隔熱紙或窗簾等設備，乘客進入陷阱後與外界隔離，將求救無門。基於前揭產業特性，政府有必要從預防觀點，限制該產業從業人員之資格，以保護消費者安全，提前進行風險預防機制，採取入行前的資格管制，並且提高入行後的營業活動管理機制，以有效預防並控制危害之發生。

針對此種消費者具脆弱性之產業，國家強化預防性管理法制，有其實際上之必要，也回應社會大眾免於恐懼之安全需求。然而卻衝擊到憲法保障人民職業選擇自由、工作權之基本權利，更抵觸刑事政策更生保護之理念。就此憲法爭議，司法院大法官會議於 2004（民國 93）年 9 月 17 日公布大法官釋字第 584 號解釋文，原則上認同道交通管理處罰條例第 37 條所採取之預防觀點，以部分犯罪類型的累、再犯比率偏高，可能影響乘客安全為由，認定限制計程

---

人，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，將計程車管理問題納入全國治安會議（85 年 12 月 30、31 日於臺灣警察專科學校召開）討論議題，立法院於同年 12 月 31 日通過修訂道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項條文規定：「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。」更加嚴格管制計程車駕駛人執業之消極資格，其目的則在於管制上述犯罪者不得擔任計程車駕駛人，避免危害消費者（乘客）。

車駕駛人選擇職業自由之規定合憲。但大法官進一步指出：「惟以限制營業小客車駕駛人選擇職業之自由，作為保障乘客安全、預防犯罪之方法，乃基於現階段營業小客車管理制度所採取之不得已措施，但究屬人民職業選擇自由之限制，自應隨營業小客車管理，犯罪預防制度之發展或其他制度之健全，就其他較小限制替代措施之建立，隨時檢討改進；且若已有方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險時，即應適時解除其駕駛營業小客車執業之限制，俾於維護公共福祉之範圍內，更能貫徹憲法人民工作權之保障及平等原則之意旨。」因此，即便計程車消費者之脆弱性，與其他產業不同，亦不應無限上綱訂定不合理之資格限制，過度妨害人民工作權。且除了從限制駕駛資格的方式達成管理目的外，亦可考量其他能達到管理效果之策略，如定點叫車服務、執業登記證公開揭示、執業團體自治監督、強制入會等等。易言之，若有其他可達到管理效果之策略時，亦應優先於限制或剝奪資格的手段，方符合憲法第 23 條之比例原則。

綜上，現行計程車駕駛資格管理政策分為二部分，入行前資格限制與入行後的管理。對曾犯道路交通管理處罰條例第 37 條（以下稱處罰條例）所列各種犯罪類型，終身限制入行資格，即為入行前資格限制之重要規定，惟此一立法政策當時並未經實證或有堅實理論作為依據，近十年來，隨著社會經濟發展，預測統計技術提升，本研究歸納三大理由，認有針對現行計程車駕駛資格管理法制研究檢討之必要：

理由一：現行法終身禁業之資格限制，係基於當年（2001 年）社會狀況下計程車管理制度所採取之不得已措施，處罰條例第 37 條第 1 項所列諸罪，與 13 年後今日之時空背景大不相同，計程車駕駛人執業登記證充分揭示之管理措施、消費者利用科技通信設備之普及與便捷性，均相當程度改變搭乘環境的封閉性與資訊不對稱性，處罰條例第 37 條所列之各種犯罪類型範圍是否合理、必要，終身限制入行資格之管制是否合理、必要，均有待逐項加以檢討。例如刑法第 185 條妨害公眾往來安全罪如今已非屬重罪，對乘客安全也難以產生直接影響，該罪常因規避攔查之下情急所犯，司機多未料到終身無法考照之嚴重後果，倘終身不得辦理執業登記顯有違比例原則。相反的，刑法第 185 條之 3 飲酒或嗑藥駕駛條款對乘客安全影響顯較刑法第 185 條嚴重，卻未納入資格限制範圍，似屬不合理。

理由二：以法務部再犯率統計限制計程車駕駛資格之憑據，是否正當合理，不無疑義，蓋縱受刑人出獄後確有再犯，是否是利用擔任職業小客車駕駛時所為，與計程車乘客安全是否必然具有關聯，不得而知，倘否，逕以出獄後

再犯率限制計程車駕駛資格即難謂正當合理。究竟受刑人再犯與計程車駕駛之關聯為何，主管機關（交通部與內政部）是否建立資訊蒐集統計機制，就現行法所列各罪之累再犯情形進行分析，以「證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險」，進而提出適當管制之修法建議，憑藉作為限制計程車駕駛資格之基礎，有待驗證。

理由三：對於乘客搭乘計程車之可接受風險程度，是否有民意調查之實證數據，憑以了解民意取向，以較為客觀之實證成果，作為主管機關進一步研修管制政策之基礎，俾能在前科犯更生保護的工作權保障與乘車大眾免於恐懼的乘車安全生活權利二者之間，取得合理的平衡。並確保該等限制影響或剝奪人民營業自由與職業選擇自由的合理與必要性，方能呼應大法官於第 584 號解釋文之要求，與社會各界之期待。

## 第二節 研究目的

基於上述問題背景之分析，本研究預期達成下列目的：

- 一、蒐集國內、外相關文獻，分析我國計程車駕駛人執業限制之現況與問題，比較各國計程車駕駛人執業登記資格限制之現況與趨勢。
- 二、透過官方資料檢視道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項規範之犯罪類型與再犯之關聯性，從再犯率探討該規定之合適性。
- 三、調查了解民眾對計程車駕駛人執業登記資格限制之看法，及搭乘計程車者對各種犯罪類型前科者從事計程車駕駛可接受的風險程度。
- 四、對政策規劃者、管理者、學者專家和相關社會團體代表進行深度訪談，深入了解受訪者對計程車駕駛人執業登記資格限制之理論與法學觀點、執行效益、審核現況、面臨問題與修法之可行性等。
- 五、對政策規劃者、管理者、學者專家和相關社會團體代表進行專家德菲（Delphi）調查，以凝聚政策共識。
- 六、根據研究結果，針對計程車業執業登記資格限制提出相關建議。

### 第三節 相關名詞詮釋

#### 一、計程車駕駛人 (Taxi Driver)

本研究所稱計程車駕駛人，係依據交通部運輸統計之定義<sup>6</sup>：「計程車駕駛人係指領有執業駕駛執照，並於執業前向執業地直轄市、縣（市）警察局申請辦理執業登記，領有計程車駕駛人執業登記證及其副證者」。又依據內政部警政署於 2008（民國 97）年 8 月 28 日頒訂之「警察機關辦理計程車駕駛人執業登記管理事項作業要點」，從事工作為第三點中相關執業事實之一者，包括：

- （一）受僱於計程車客運業者。
- （二）自備汽車參與計程車客運業經營者。
- （三）計程車運輸合作社社員或其輪替駕駛。
- （四）經營個人計程車客運業者。
- （五）個人計程車客運業之輪替或臨時替代駕駛等。

#### 二、執業登記資格限制 (Regulation of Qualification and Certification)

本研究所稱計程車駕駛人執業登記資格限制，係指依 2005（民國 94）年 12 月 28 日修正公布之處罰條例第 37 條第 1 項所規定：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。」

#### 三、再犯 (Recidivism)

再犯是指犯罪人接受刑罰制裁返回社會後，再度觸犯刑事法令等規定之犯罪行為；亦即犯罪人於刑罰執行完畢或赦免後，或尚未執行完畢惟暫時脫離刑事司法機關實質監督下（尚未免除監督狀態，如交付保護管束），重返社會後再度觸犯刑事法令的行為。依刑法第 47 條第 1 項規定：「受徒刑之執行完畢，或一部之執行而赦免後，5 年以內故意再犯有期徒刑以上之罪者，為累犯，加重本刑至二分之一。」另行刑累進處遇條例施行細則第 8 條第 3 項規定：「稱再犯

<sup>6</sup> 交通部計程車營運狀況調查報告，統計資料背景說明，資料來源：<http://win.dgbas.gov.tw/dgbas03/bs7/calendar/MetaQry.asp?QM=&MetaId=726>

者，指有犯罪前科，但不合刑法第四十七條之規定者而言。稱累犯者，指合於刑法第四十七條之規定者而言。」

本研究以官方記錄之犯罪數據作為基礎，將再犯之定義界定為：研究樣本於 2001 年至 2002 年因犯處罰條例第 37 條第 1 項禁業罪名而宣告緩刑之受緩刑人或出監人，於 2013 年因再度犯罪而受刑事判決確定者；但有關犯罪年距的計算，則以較接近犯罪時間之偵查年為基準。

#### 第四節 研究進度與執行狀況

本研究之深度訪談計畫、各國計程車資格比較分析、官方次級資料分析、一般民眾電話調查、德菲法問卷調查等實證資料蒐集與分析，皆已完成。詳細之研究進度及執行情況如下表 1-4-1 所示：

表 1-4-1 研究進度與執行狀況

日期	研究進度	工作內容
102.4.24	研究小組工作會議	文獻蒐集分工 國外文獻探討
102.4.24~102.8.31	國外文獻蒐集	各國計程車執業限制相關文獻蒐集與整理
102.5.29	研究小組工作會議	擬定深度訪談對象 各國文獻報告
101.6.1~101.7.28	實施深度訪談	訪談學者 3 位、實務工作者 2 位、社會團體 2 位、政策規畫者 2 位
102.7.01	研究小組工作會議	確立深度訪談對象與大綱 彙整各國文獻資料
102.7.01~102.8.31	警政署、犯罪被害人保護協會等提供資料	請警政署、犯罪被害人保護協會等提供近年計程車駕駛犯罪個案
102.7.17	行文至法務部	請其提供資料犯罪人相關資料
102.7.25	交通部行文至警政署	警政署提供計程車執業限制調查資料
102.7.29	研究小組工作會議	撰寫深度訪談結果與討論
102.8.1~102.9.30	德菲調查問卷設計與討論	撰寫德菲問卷問項
102.8.5~102.9.10	民意調查分析	針對計程車執業民意調查分析
102.8.28	發文至刑事局 拜訪法務部	請刑事局提供犯罪與被害相關資料 向法務部索取犯罪者資料
102.9.01~102.09.11	製作期中報告初稿	彙整先前搜尋資料，整合為期中報告（初稿）
102.9.12	研究小組工作會議	修正期中報告內容
102.9.12~102.10.02	修正期中報告	針對 102.9.12 會議修正內容更正
102.10.03	研究小組工作會議	確定期中報告內容
102.11.05	期中報告審查會議	
102.11.20	研究小組工作會議	討論暨修正期中報告
102.12.19	研究小組工作會議	討論期末報告方向
103.01.07	研究小組工作會議	討論德菲問卷之問項
103.01.17	研究小組工作會議	確認德菲問卷資料
103.01.21~103.01.28	第一次德菲問卷調查	針對 20 位專家學者進行問卷調查
103.03.07	研究小組工作會議	討論並修正德菲問卷問項

日期	研究進度	工作內容
103.03.11~103.03.14	第二次德菲問卷調查	針對 20 位專家學者進行問卷調查
103.03.21	研究小組工作會議	確認期末報告資料
103.03.28	繳交期末報告	
103.04.08	期末報告審查會議	
103.04.09	研究小組工作會議	討論暨修正期末報告
103.04.11	研究小組工作會議	討論暨修正期末報告
103.04.28	繳交完整期末報告	
103.05.13	繳交完整期末報告 50 本	





## 第二章 相關文獻探討

### 第一節 政策評估理論探討

政策評估理論自 1960 年代初期開始發展，當時的思維方式受到實證論觀點的重大影響。實證論以研究自然科學的實驗方式來研究社會科學，仰賴嚴謹的量化研究方法，決定方案目標的相對達成程度，並將此等研究發現應用在政策過程，強調評估者以某種價值標準，評斷政策績效狀況，獲致研究成果。至今，實驗典範在評估方法上，仍具有舉足輕重的地位。

但由於事實上的不可能或倫理上的限制，在真實社會場景中，進行一個政策或方案的評估時，評估人員常會面臨無法以控制組作為實驗對照，抑或無法隨機分派受試者等窘境。此時，評估者只好運用統計技術，如迴歸模型、共變數分析等方法來校正政策情境所無法控制的差異（Freedman, 1991）。運用實證、量化、統計等觀念進行公共政策評估的方法和技術還包括：調查研究法、社會指標法、成本效益分析法等等。

更加根本的問題是，由於公共政策是在社會實體中進行，社會實體是人與人之間互動建構的，這和以物為研究對象的自然科學，在本質上有很大的不同，因此實證論與實驗典範運用在警察政策的評估時，便有其限制。1970 年代中期以後，實驗典範開始出現鬆動跡象，詮釋論典範的質化評估途徑，受到若干學者的關注與鼓吹（Chen, 1990；江明修，1998）。

為批判理論（critical theory）奠定知識論基礎的 Habermas 將科學哲學的探討區分為三種途徑：經驗性--分析性學科、歷史性--詮釋性學科、批判取向的學科（黃瑞祺，1996：6-7）。經驗性--分析性學科主要基於技術的認知旨趣，即實證論典範，其他二者則是對實證論的反思與批判，可統稱為後實證論。據此，評估理論的演進趨勢，反映出從「工具理性」過渡到「溝通理性」的重視，也就是說評估應被視為一種「實際對談」（practical deliberation），政策評估不僅從事技術分析，同時要考量政策本身與社會系絡的相關性，甚至要從社會與政治哲學角度進行批判思考（曾冠球，2007：65；Fischer, 1995）。

許多受後實證典範思想影響的政策學者並不排斥量化方法，只不過強調量化資料的詮釋必須以現場經驗為基礎，或加入對等交流的色彩。Fay（1975）便認為，今後評估理論的重建，應從實證論出發，經詮釋的社會科學，再到批判社會科學的發展；Bernstein（1976）亦主張，這三種途徑之間須保持相互辯證的關係，

才能將所要說明的事項解釋清楚。緣此，Fischer（1995）提出公共政策的批判評估（critical evaluation of public policy）來整合包括實證論與後實證論所共同導引出的評估途徑，批判評估涵蓋四種分析：技術印證（technical verification）、情境確證（situational validation）、系統驗證（system vindication）和理性的社會選擇（rational social choice）。

政策目標的技術印證奠基於實證論觀點，著重價值中立、經驗操作、專業知識、量化方法，企圖探討政策是否達成既定目標及其他手段是否更能有效達成該既定目標等問題。深一層的評估分析便進入情境確認階段，情境確認關注政策目標的實施是否得到社會情境的合理解說和辯護，強調任何的分析應重視不同的生活世界與價值標準，以求政策的相關性，諸如：計畫目標和問題情境是否相關、目標是否得到既有知識的合理辯護、是否尚有其他目標具有情境相關性等。系統驗證是指政策的影響須就外在總體之社會、文化、政治、經濟等全盤因素加以有系統的分析，而不能如過去一般，僅著重經濟面向或技術面向的單一考量及個體層次的考量。也就是說，評估除了應考慮特定目標的達成外，尚須考慮它對整個社會結構的衝擊，而非單純工具效率的問題。最後，理性的社會選擇以一個良善的社會為追求目標。正如 Rawls（1971）以為，一項政策若缺乏公道的考量，不管其效率為何，仍是有缺陷的。政策評估的標準應建立在某些特定價值（如平等、自由、社群）的澄清與組合基礎之上。

Fischer 這種四階段批判評估理論，將政策科學由點的評估，拉長到線的評估，更擴展到面的評估。點的評估關心計畫是否達成既定目標；線的評估著重計畫目標和問題情境、外在環境是否相關；面的評估則回答政策目標是否對於整體社會有正面價值，建構社會秩序的基本理念是否提供合法解決衝突判斷的基礎。這個架構可謂同時包含經驗、詮釋與批判的三種評估途徑（江明修，1998：79），如此的評估途徑方可能發掘問題所在，進而真正解決問題（problem solving）。

Dunn（2008）所提出的「批判多元論」（critical multiplism）類似 Fischer 的批判評估理論，乃是對於實證論不足以作為知識理論的一種回應。譬如，他提出的多元分析綜合（multiple analytic synthesis）乃對政策進行整合性與批判性的評量，多元利害關係人分析（multiple stakeholder analysis）係對多元利害關係人的觀點進行調查，多元觀點分析（multiple perspective analysis）則是統合政治、經濟、社會等多元觀點的政策分析方法。

Guba 及 Lincoln（1989）則將公共政策評估研究的演進區分為四個世代，亦相當程度地整合了實證論與後實證論。Guba 及 Lincoln 按照研究場所（locus）、研究主要論題（focus）及研究途徑與方法（modus）之不同所形成的不同典範

(paradigm)，分成四個世代，第一代評估研究的期間是從二十世紀初至第一次世界大戰結束，此時政策評估研究者扮演技術人員 (technician) 的角色，他們的理論基礎是實證論典範，其任務是對政策結果進行測量 (outcome measurement)；第二代評估是從第一次世界大戰之後到 1957 年蘇聯搶先發射人造衛星，政策評估研究人員扮演描述者 (describer) 的角色，依據方案目標與實際結果之間的比較，作為方案成敗之判準，理論基礎不脫實證論典範，其任務是以目標為基礎，描述政策結果之優劣；第三代評估是指 1957 年至 1980 年代之間，這一代評估研究人員扮演的是判斷者 (judge) 角色，理論基礎仍是實證論典範，其任務是根據評估對象之內在與外在兩部分，或藉由系絡評估 (context evaluation)、輸入評估 (input evaluation)、過程評估 (process evaluation) 與成果評估 (product evaluation) 等四類評估來判斷對象的好壞 (Stufflebean, 1983)，強調「判斷」乃是政策評估不可或缺的一部分；1980 年代以後迄今的第四代評估稱為回應性評估，政策評估研究者為了調和後現代社會所面臨的多元價值競逐困局，同時扮演技術人員、描述者、判斷者、調停者、協力者、變革推動者的角色，他們所根據的是自然論 (後實證論) 典範，評估時會綜合考量政治、社會、文化及環境系絡因素，強調結合評估者與利害關係人在互動、協商中進行評估，也就是廣博地確認多元利害相關人的觀點，並兼顧過程及結果的公平性與公正性 (吳定，2006；曾冠球，2007)。

綜言之，評估理論的發展過程已由成果評估導向使用取向的評估 (utilization-focused evaluation)，再發展至整合性的批判評估理論 (critical evaluation)。其中，使用取向的評估除了包含政策規劃階段的可評估性檢定和政策執行階段的過程評估之外，更重視不同利益關係人意見的評估途徑；而所謂批判評估，係指針對政策行動的價值和政策的成敗，透過一有效論證來做廣泛而審慎的判斷及分析。大體來說，過去的政策評估受到行為主義的影響，著重於技術、事實面向的分析，強調效率與效能的考量；晚近的評估政策則受到後行為主義的影響，由價值、倫理面向出發，提醒吾人正視效率與效能的相對主觀性，且進一步質疑效率與效能的價值位階，因此轉而關注政策的正當性 (legitimacy)、公義性 (justice)、社群性 (community) 等價值 (林鍾沂，1994：103-132)。實證主義偏好以統計分析的邏輯進行調查，「調查分析」與「實驗設計」是常見的評估工具；相對地，詮釋主義則傾向以「深度描述」或「個案研究」進行探究 (曾冠球，2007：67)。

警政方案評估研究的演進歷程與以上說明的公共政策評估研究有相似的發展階段，Kerley (2005：14-26) 在回顧與前瞻有關警政評估研究的專論中指出，警察政策評估有以下現象：研究途徑 (approaches) 從結果評估 (outcome

evaluation) 導向過程評估 (process evaluation); 研究設計 (research design) 則從實驗設計導向非實驗設計; 研究工具 (tools) 也從量化方法導向質化方法。

## 第二節 計程車駕駛人執業現況

為了解臺灣地區計程車駕駛人執業狀況，以及執業期間違規情形和可能觸犯處罰條例第 37 條第 1 項犯罪類型情形，以下就計程車數量趨勢、駕駛人特性、主要營業載客方式和違反營業情形等，分述如后：

### 一、計程車數量趨勢與現況

根據交通部公路總局統計顯示，臺灣地區計程車車輛登記數從 2002 年的 101,286 輛逐年下降，每年下降率在 0.2%-3.5% 之間，至 2012 年為 86,929 輛，相較於 2002 年，十年間的下降率為 14.2% (參見圖 2-2-1 和表 2-2-1)。交通部調查資料顯示，2012 年 12 月底，臺閩地區計程車數量計 86,929 輛，其中以臺北市 30,316 輛為最多 (約占 35%)，其次為新北市 22,600 輛 (約占 26%)，二者合計占 61.5%，五都合計 70,641 輛，約占 81.26% (參見圖 2-2-2)。另根據內政部警政署統計，迄至 2012 年 10 月，國內從事計程車行業之駕駛人數計有 96,298 人，其中具刑事前科者有 19,313 人。依據該署調查資料，對於計程車駕駛人加害案件之統計，2004 至 2010 年加害案件為 26 件，平均 1 年將近 4 件，尤以妨害性自主最多 (達 15 件)。

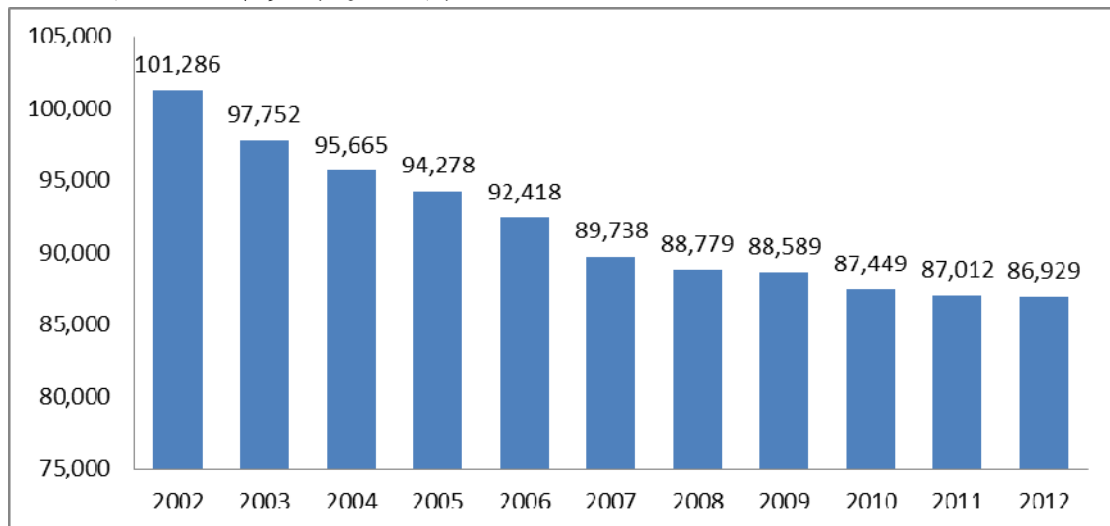


圖 2-2-1 2002-2012 年臺灣地區計程車車輛登記數

資料來源：交通部公路總局 2002-2012 機動車輛登記數統計

表 2-2-1 2002-2012 年臺灣地區計程車車輛登記數和下降趨勢

年別	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
車輛數	101,286	97,752	95,665	94,278	92,418	89,738	88,779	88,589	87,449	87,012	86,929
下降數	--	3534	2087	1387	1860	2680	959	190	1140	437	83
下降率	--	3.5%	2.1%	1.4%	2.0%	2.9%	1.1%	0.2%	1.3%	0.5%	0.1%

註：下降率=（下降數/前一年車輛數）\*100；資料來源：交通部公路總局 2002-2012 機動車輛登記數統計。

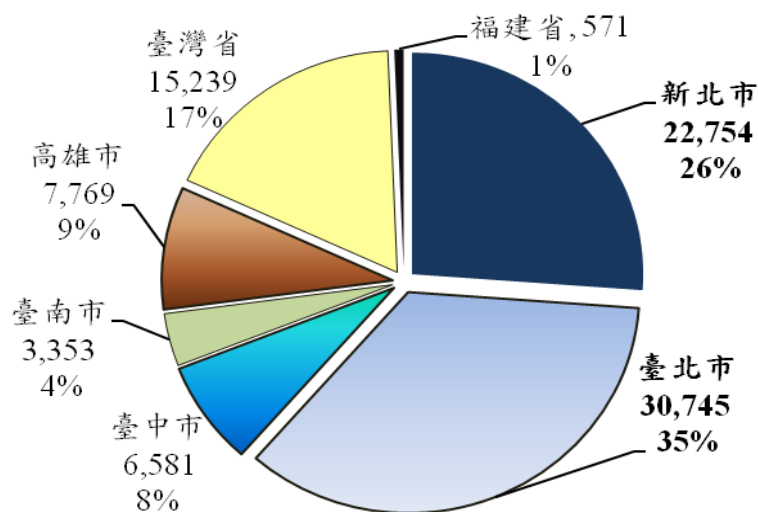


圖 2-2-2 2011 年臺灣地區計程車數量與縣市分布  
資料來源：交通部 2011 年臺灣地區計程車營運狀況調查。

## 二、計程車駕駛人特性

就計程車駕駛人特性而言，1998-2011 年間計程車駕駛人之性別平均 97.4% 為男性，女性平均僅占 2.6%；計程車乘車旅客之性別除 86 年外，過去 10 年過半數為女性，平均約占 62.6%；顯示計程車駕駛人與乘客在性別上的差異。在年齡方面，計程車駕駛人之年齡集中於 40-60 之歲間，二者合計約占 71.5%，平均年齡為 52.7 歲，顯示計程車駕駛人的年齡偏高；在教育程度方面，以高中職居多占 44.9%，其次為國（初）中占 29.8%，二者合計約占 74.7%。87.8% 的計程車駕駛人主要以計程車職業謀生，僅 12.2% 為兼職。相較於 98 年，計程車駕駛人的年齡增長，專職比率略微下降，教育程度則略微提升（參見表 2-2-2 和表 2-2-3）。

表 2-2-2 計程車駕駛人與旅客男女比率

計程車駕駛人男女比率			搭乘計程車旅客男女比率		
調查年別	男 (%)	女 (%)	調查年別	男 (%)	女 (%)
1997	98.6	1.4	2004	49.4	50.6
1999	97.8	2.2	2005	48.2	51.8
2001	97.7	2.3	2006	48.8	51.2
2003	97.0	3.0	2007	45.0	55.0
2005	96.9	3.1	2008	46.1	53.9
2007	96.9	3.1	2009	44.4	55.6
2009	97.1	2.9	2010	44.5	55.5
2011	97.3	2.7	2011	47.0	53.0
			2012	46.7	53.3
平均百分比	<b>97.4</b>	<b>2.6</b>	平均百分比	<b>46.7</b>	<b>53.3</b>

資料來源：1997-2012年臺灣地區計程車營運狀況調查，每2年調查一次。

交通部每年一次；2004-2012年「民眾對交通部施政措施滿意度調查」，調查項目為最近一個月有搭過計程車者性別。

表 2-2-3 計程車駕駛人特性分布

單位：%

項目別	2011 年底	2009 年底	項目別	2011 年底	2009 年底
<b>按年齡分</b>	100.0	100.0	<b>按專兼職分</b>	100.0	100.0
20~未滿 30 歲	1.0	0.7	專職	<b>87.8</b>	<b>88.1</b>
30~未滿 40 歲	6.0	8.3	兼職	12.2	11.9
40~未滿 50 歲	<b>27.1</b>	<b>32.1</b>	<b>按教育程度分</b>	100.0	100.0
50~未滿 60 歲	<b>44.4</b>	<b>41.4</b>	國小及以下	14.8	15.0
60~未滿 65 歲	17.5	15.0	國(初)中	<b>29.8</b>	<b>31.4</b>
65 歲及以上	4.0	2.5	高中(職)	<b>44.9</b>	<b>43.3</b>
<b>平均年齡(歲)</b>	<b>52.7</b>	51.3	大專及以上	10.5	10.3

說明：專職係指主要收入來源為駕駛計程車所得。

資料來源：交通部2011年臺灣地區計程車營運狀況調查。

### 三、計程車駕駛人營業方式

表 2-2-4 為計程車駕駛人之主要營業方式，整體而言，2011 年間約有 74.1% 計程車駕駛人曾以「巡迴攬客」營業，37.3% 駕駛人曾經以「無線電或衛星派車」，而 34.9% 曾以「定點排班」、「招呼站等候」或「熟客電話(手機)叫車」營業。如分別觀察營業方式之性別分布，男性和女性駕駛人均以「巡迴攬客」營業居多，分別占 75.2% 和 55.8%，但男性較女性高出約 20%，而女性駕駛人「定點排班」或「熟客電話(手機)叫車」營業的比率則高於男性，顯示男性與女性計程車駕駛人營業方式有所不同。

就地區別而言，北部地區 85.5% 的營業方式為「巡迴攬客」，較其他載客方

式高出許多；中部地區及南部地區則以「巡迴攬客」、「無線電或衛星派車」或「定點排班」為主要載客方式，三者均超過 40%；東部地區則以「熟客電話（手機）叫車」方式營業最多占 58.0%。因此，計程車駕駛人營業方式呈現因地制宜現象，顯示各地區經濟與消費狀況不同，計程車駕駛人之營業載客方式也會有所差異。

表 2-2-4 計程車主要營業載客方式

項目別	單位：%						
	巡迴攬客	無線電或衛星派車	定點排班	招呼站等候	熟客電話（手機）叫車	車行等候	其他
2009 年	73.1	31.1	35.1	22.1	18.6	4.2	0.2
<b>2011 年</b>	<b>74.1</b>	<b>37.3</b>	<b>34.9</b>	<b>23.1</b>	<b>18.2</b>	<b>4.3</b>	<b>0.4</b>
性別 男	75.2	37.2	34.6	23.1	17.8	4.4	0.4
女	55.8	36.6	46.2	19.5	41.6	3.6	0.3
<b>地區</b>							
北部地區	85.5	34.3	30.2	23.5	13.1	2.7	0.4
中部地區	45.2	46.5	50.4	28.3	28.6	9.8	0.3
南部地區	43.8	48.9	44.8	18.1	31.2	7.2	0.3
東部地區	21.2	24.0	50.9	17.8	58.0	22.9	0.0
福建省	25.4	14.1	67.1	23.4	61.9	0.5	1.3

說明：此題可複選，各項合計超過 100。

資料來源：交通部 2011 年臺灣地區計程車營運狀況調查。

#### 四、違規情形

計程車駕駛人無執業登記證或執業登記證逾期/註銷之違規營業情形，影響駕駛人的執業品質與管理，表 2-2-5 顯示，計程車駕駛人認為無執業登記證或執業登記證逾期/註銷之違規營業情形仍存在，調查結果顯示有 22.0% 之計程車駕駛人表示「未曾聽說」，有 4.6% 表示「非常嚴重」，9.6% 表示「時常遇見」，43.8% 表示「偶有聽聞」；顯示違規情形仍存在，管理上的問題值得相關單位重視。其中以東部地區表示「非常嚴重」（6.2%）及「時常遇見」（23.9%）之比例高於其他地區。

表 2-2-5 計程車駕駛人認為無執業登記證或執業登記證逾期/註銷違規營業情形

項目別	單位：%					
	總計	未曾聽說	偶有聽聞	時常遇見	非常嚴重	不知道
<b>總計</b>	<b>100.0</b>	<b>22.0</b>	<b>43.8</b>	<b>9.6</b>	<b>4.6</b>	<b>20.1</b>
北部地區	100.0	20.7	45.2	9.0	4.4	20.8
中部地區	100.0	26.7	41.0	14.7	5.0	12.6
南部地區	100.0	24.7	39.4	7.8	5.2	22.8
東部地區	100.0	20.9	39.5	23.9	6.2	9.5



福建省	100.0	42.0	31.5	8.4	1.4	16.7
-----	-------	------	------	-----	-----	------

資料來源：交通部2011年臺灣地區計程車營運狀況調查。

## 五、近年計程車駕駛觸犯處罰條例第 37 條第 1 項相關案例

1981 年時因調查發現有前科紀錄之營業小客車駕駛人犯罪趨勢不斷增加，嚴重影響社會治安及乘客安全，爰於處罰條例中增訂第 37 條第 1 項，限制營業小客車駕駛人之執業登記資格。但從處罰條例第 37 條第 1 項於 1981 年修正公布、歷經 1997 年 1 月 22 日修正，對於曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或妨害風化之罪，經判決罪刑確定者，不得辦理營業小客車駕駛人執業登記，2001 年 1 月 17 日將營業小客車駕駛人資格再加從嚴限制，修法擴大禁業前科範圍，增列 8 種犯罪類型終身不得辦理營業小客車駕駛人執業登記。但迄今由於計程車司機接觸女性及攜帶大批財物旅客之機會甚多，計程車司機危害乘客、利用計程車作為犯罪工具或趁機對女乘客性騷擾、性侵害之案件仍是層出不窮，嚴重影響社會治安及乘客安全。

從 1988 年的計程車司機姦殺 6 位女乘客案、1990 年震驚國際的井口真理子命案、2007 年計程車司機性侵輕度智障女乘客案、1998 年基隆市女學生遭計程車司機姦殺棄屍案、2008 年及 2009 年計程車司機性侵女學生案，或 2005 年 10 月乘客與司機發生口角，遭司機毆打成傷案、2009 年 10 月計程車司機因口角撞死乘客案、2010 年偵破 12 年懸案的井口真理子命案、2010 年 7 月計程車司機因遭乘客質疑故意繞路、亂跳表，見乘客欲下車離去，竟涉嫌鎖上車門、出手揮拳毆打女乘客案、2013 年 6 月因誤以為乘客罵人，因而對女乘客連呼 6 巴掌案等等（如表 2-2-6）均顯現出為保障社會大眾及搭乘計程車之乘客生命、身體、財產之安全，有其必要對計程車駕駛人予以執業限制登記。

表 2-2-6 計程車駕駛觸犯處罰條例第 37 條第 1 項相關案例分析表

時間	地點	違法類型	案情概述
1988	台北市	妨害性自主、殺人	計程車司機張○○姦殺 6 女
1990.04	高雄市	妨害性自主、殺人	劉○○性侵並用十字弓射殺分屍井口真理子命案
1998	基隆市	妨害性自主	計程車司機曹○○姦殺少女
2005.10	台北市	傷害	搭計程車回家，途中與計程車司機李○○發生口角，遭司機毆打成傷
2007.12	台北市	妨害性自主	計程車司機高○○結識一名輕度智障女乘客，約跨年趁機載往汽車旅館性侵。
2008.07.18	台北市	妨害性自主	計程車司機雷○○搭載女高中生到國家音樂廳性侵該女。
2009.09.06	新竹縣	妨害性自主	排班的計程車司機趙○○，藉口帶 15 歲蹺家少女出遊，途中性侵。
2009.10.21	台北市	殺人	計程車司機林○○因口角撞死乘客
2010.07	新北市	強制罪、傷害罪	計程車司機張○○因遭女乘客質疑故意繞路、亂跳表，見女乘客欲下車離去，竟涉嫌鎖上車門、出手揮拳毆打女乘客
2010.11.27	台北市	妨害性自主、竊盜	遭計程車司機李○○載至汽車旅館性侵，還被偷走包包內 6000 元現金
2010.10	台北市	妨害性自主	計程車司機黃○○迷昏女學生 載至旅館性侵
2011.07.14	新北市	妨害性自主	計程車司機謝○○性侵日籍女大學生
2011.08.13	桃園縣	妨害性自主	計程車司機陳○○性侵醉女，索 2 千車資
2013.06.21	台北市	傷害	超偶女歌手毛○○被火爆計程車司機金○○連呼 6 巴掌

### 第三節 計程車駕駛人管理相關研究

回顧過去有關計程車駕駛人管理問題之研究，有：

陳武正與周文生（1995）調查乘客搭乘計程車時是否擔心安全問題，有 80.8% 的乘客是擔心或非常擔心；羅永光與黃國平（1983）建議透過立法加強對計程車駕駛人執業管制及執業訓練；藍武王與周文生（1997）調查乘客對計程車駕駛人服務最重視之項目依序為：有安全感沒有暴力傾向、停靠適當地點，乘客上下車不受來車威脅、駕駛技術熟練，行車平穩等。內政部警政署（2004）針對全國民眾調查結果顯示：乘客搭乘計程車時，因擔心安全問題而採取措施，以「選擇搭乘車輛」（40.53%）最高（如表 2-3-1 所示），其次分別是「邀同伴共乘」（35.13%）、「選擇搭乘時間地點」（27.08%）、「請親友記下車號」（21.02%）、「不擔心」（19.98%）、

「其他」（1.42%）。乘客認為計程車駕駛人管理問題，迫切需要解決之問題重要性之優先順序為：「加強計程車犯罪預防，淘汰不良司機」（41.48%）、

「提升駕駛人素質」(31.16%)、「加強取締計程車違規」(13.16%)、「輔導計程車裝設衛星定位設備，監控與紀錄計程車營業狀況」(12.12%)。中華運輸學會(周文生，2004)調查 3,200 位乘客在搭乘計程車時，是否會擔心司機危害安全，有 47%的乘客在搭乘計程車時「有些擔心」司機會危害到自己的安全問題(如表 2-3-2)，有 12.59%的乘客「非常擔心」，「從不擔心」這個問題的乘客僅有 16.78%。

表 2-3-1 搭乘計程車時擔心安全採取之措施與管理問題之優先順序

項目別		次數	百分比
擔心安全問題而採取之措施(可複選)	不擔心	211	19.98%
	選擇搭乘時間地點	286	27.08%
	選擇搭乘車輛	428	40.53%
	邀伴共乘	371	35.13%
	請親友記下車號	222	21.02%
	其他	15	1.42%
管理問題之優先順序	提升素質	329	31.16%
	取締違規	139	13.16%
	犯罪預防	438	41.48%
	輔導監控	128	12.12%
	遺漏值	22	2.08%
合計		1056	100.00%

資料來源：內政部警政署(2004)

表 2-3-2 是否會擔心司機危害到安全與最在意的服務項目

項目別		2002 年		2004 年	
		次數	百分比	次數	百分比
否會擔心司機危害到安全	從不擔心	657	20.8	537	16.78
	無意見	673	21.3	722	22.56
	有些擔心	1377	43.7	1504	47.00
	非常擔心	425	13.5	403	12.59
	遺漏值	22	0.7	34	1.06
最在意的服務水準項目(最多可選三項)	不拒載短程	1089	34.5	916	28.63
	不故意繞道	1387	44.0	1385	43.28
	不任意加價	792	25.1	817	25.53
	不推銷商品	281	8.9	350	10.94
	不抽煙嚼檳榔	1346	42.7	1385	43.28
	遵守交通規則	1122	35.6	1209	37.78
	服裝儀容整齊	998	31.6	1187	37.09
	不談論政治議題	661	21.0	931	29.09
	其他	35	1.1	34	1.06
	遺漏值	0	0	16	0.50

合計	3154	100.0	3200	100.00
----	------	-------	------	--------

資料來源：周文生（2002、2004）

再由現代婦女基金會委託傳訊電視民調中心，針對臺灣地區滿 13 歲以上婦女以電腦輔助電話訪問方式下進行之調查結果顯示，婦女對於公共場所的人身安全仍是最為擔心。其中，搭乘計程車的安全問題仍是婦女最為憂慮的一項，統計數字中有高達八成的（81.9%）的婦女擔憂（陳碧雲，1998）。1996（民國 85）年彭婉如命案的發生，內政部警政署公布當時全台領有計程車執業登記證的駕駛共有 125,430 人，其中具有前科紀錄者為 46,877 人，比例高達 37%，犯罪原因不乏票據、背信等罪，雖並非都是重大刑案，但其中有一萬多名計程車司機則是違警的列管對象。雖然這些犯罪者並不能代表大多數的計程車優良駕駛，但這些人卻足以造成一般社會大眾搭車時心中的恐懼。由上述文獻得知，計程車駕駛人消積極條件與安全問題，無論是過去或是現在，乘客均非常重視與擔心，然對於相關問題始終未能徹底地加以解決。

#### 第四節 計程車駕駛人執業登記限制之立法沿革、合憲性探討 及更生保護政策

關於計程車駕駛人執業登記資格限制，係自 1981 年開始，依據道交條例第 37 條第 1 項規定，限制曾犯 7 種特定犯罪類型人民，並經判決罪刑確定，執行完畢二年內，不得辦理計程車駕駛人執業登記。後因接連發生重大計程車犯罪，1997（民國 86）年修法刪除原先的兩年期間規定，改為終身禁止特殊前科犯罪人擔任計程車駕駛人。2001（民國 90）年再修法擴大禁業前科範圍，增列 8 種犯罪類型及依檢肅流氓條例裁定交付流氓感訓處分確定者，均終身不得辦理營業小客車駕駛人執業登記。我國對於計程車駕駛人執業登記資格的限制，採取列舉犯特定罪名並經判決確定者，予以終身禁業，對照其他先進國家，並不是最嚴格，例如：德國規定申請人須提出「無刑事犯罪紀錄證明」；美國洛杉磯規定沒有犯重罪而被判刑，或近 3 年內沒犯輕罪而被判刑者；英國規定限制有刑事紀錄者不得擔任計程車司機；日本規定凡曾犯有關於計程車駕駛員業務之犯罪，或其他不正當行為者，曾被科處罰金以上之刑者加以終身限制、曾被科處罰金以上之刑者則限制 2 年；新加坡以交通事故或交通違規紀錄為審核依據。詳細情形請參考第四章「各國計程車駕駛人執業資格限制現況與比較」。我國道路交通管理處罰條例，歷次修法沿革如下表：

表 2-4-1 計程車駕駛人執業登記資格之立法沿革

次序	公布時間及重要記事	條文內容
	1968 (民57) .02.5 制定公布道路交通管理處罰條例	未規範計程車駕駛人之資格條件
	1975 (民64) .07.24 全文修正	第37條，規定營業小客車駕駛人有向公路主管機關委託之警察機關辦理執業登記之義務及其罰則。
初訂	1981 (民70) .07.29 開始管制營業小客車駕駛人執業資格	<p>增訂第37條第1項</p> <p>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之罪，經判決罪刑確定，而有左列情形之一者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記：</p> <p>一、受有期徒刑之執行完畢、受無期徒刑或有期徒刑一部之執行，經赦免後未滿二年者。</p> <p>二、受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，行刑權時效消滅後未滿二年者。</p> <p>三、受刑人在假釋中者。</p> <p>營業小客車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。</p> <p>營業小客車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。</p> <p>營業小客車駕駛人，不依規定辦理執業登記，經依前條規定處罰仍不辦理者，吊銷其駕駛執照。</p> <p>營業小客車駕駛人，執業登記管理辦法，由內政部會同交通部定之。</p>
	1986 (民75) .05.21 全文修正 條次變動	改列第37條
第1次修法	1997 (民86) .01.22 刪除原先的兩年期間規定，改為終身禁止特殊前科犯罪人擔任計程車駕駛人	<p>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第二百二十九條妨害風化之罪，經判決罪刑確定者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。</p> <p>營業小客車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經判決罪刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。</p> <p>營業小客車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條妨害風化各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。</p>

次序	公布時間及重要記事	條文內容
		<p>依前二項吊銷之營業小客車執業登記證及駕駛執照，由主管機關通知繳銷，不繳送者，逕行註銷。</p> <p>營業小客車駕駛人，不依規定辦理執業登記，經依前條規定處罰仍不辦理者，吊銷其駕駛執照。</p> <p>營業小客車駕駛人執業登記管理辦法，由內政部會同交通部定之。</p>
第2次	1999 (民88) .04.21 配合刑法第十六章章名之修正，原條文「妨害風化」修改為「妨害性自主」。	<p>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第二百二十九條妨害性自主之罪，經判決罪行確定者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。</p> <p>(餘同略)</p>
第3次	2001 (民90) .01.17 為保障營業小客車乘客之安全及依全國治安會議決議，將營業小客車駕駛人資格從嚴限制，爰修正第1項，增列曾違反槍砲彈藥刀械管制條例等相關法律，經判決確定或受感訓處分裁定確定者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。	<p>曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定者，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不准辦理營業小客車駕駛人執業登記。</p> <p>營業小客車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其營業小客車執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。</p> <p>營業小客車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其營業小客車執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，吊銷其營業小客車執業登記證及駕駛執照。</p> <p>依前二項吊銷之營業小客車執業登記證及駕駛執照，由主管機關通知繳銷，不繳送者，逕行註銷。</p> <p>營業小客車駕駛人，不依規定辦理執業登記，經依前條規定處罰仍不辦理者，吊銷其駕駛執照。</p> <p>營業小客車駕駛人執業登記管理辦法，由內政部會同交通部定之。</p>
第4次	2002 (民91) .07.03 修正第6項，明列營業小客車駕駛人執業登記管理辦法之訂定內容，使授權訂定該規則之目的、內容及範圍，	<p>(餘同略)</p> <p>營業小客車駕駛人執業資格、執業登記、執業前講習測驗、登記證核發及管理等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。</p>

次序	公布時間及重要記事	條文內容
	具體明確。	
第5次	<p>2005 (民94) .12.28</p> <p>一、「營業小客車」名詞修正為「計程車」。</p> <p>二、為有別於汽車牌照及駕駛執照之吊扣、吊銷，爰將「吊扣執業登記證」修正為「扣留執業登記證」。「吊銷執業登記證」修正為「廢止其執業登記」。</p> <p>三、為有效執行第2項及第3項規定應即時扣留其執業登記證，並防止該駕駛人繼續執業，爰增列第4項處罰規定，以促其將執業登記證送交發證警察機關，有效防止其繼續執業。</p> <p>四、廢止計程車駕駛人執業登記及扣留執業登記證之處分，有別於違反本條例規定之其他處分，宜由主管之警察機關辦理，爰增列第5項、第6項規定。</p>	<p>曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。</p> <p>計程車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。</p> <p>計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。</p> <p>計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。</p> <p>計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。</p> <p>經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。</p> <p>計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。</p>

現行管理法制，緩刑期滿未受撤銷，該罪刑是否仍有道交條例第 37 條第 1 項之適用，而不得辦理計程車駕駛人執業登記，存有爭議。蓋緩刑宣告之效力向來有刑罰執行喪失主義與罪刑消滅主義。我國立法採後一種立法例，按刑法第 76 條前段規定：「緩刑期滿，而緩刑之宣告未經撤銷者，其刑之宣告失其效力。」依此規定，緩刑期滿而緩刑之宣告未被撤銷時，凡因刑之宣告所生之一切法律效果，完全歸於消滅，與未曾受刑之宣告相同。惟對於道交條例第 37 條

第 1 項所定：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。」其中「經判決罪刑確定」在現行認定上，乃採一經判決罪刑確定，即便該罪獲緩刑報結，仍被排除在申辦計程車駕駛人執業登記之外，其做法與緩刑鼓勵犯罪人自新之精神，有不同之認知（陳俊宏，2007）。

現行管理法制，尚涉及憲法第 7 條歧視特定前科犯及第 15 條工作權保障之問題。憲法第 15 條規定人民之工作權應予保障，關於工作權的性質，可以從自由權以及社會權兩方面加以探討，社會權性質的工作權，意味著請求國家予以適當就業機會，以維持其生存的權利，強調國家的給付與照顧義務，個人可以積極要求給於工作機會的權利，憲法第 152 條規定：「人民具有工作能力者，國家應給予適當之工作機會。」但一般認為，本條規定僅具有方針條款之效力，尚不得作為直接請求工作的依據，大法官對於具有社會權性質的工作權，基本上也尚未承認，多以基本國策的規定為依據；自由權屬性的工作權，具有要求國家不予以干涉的防禦權性質，包括人民有選擇工作與職業的自由，國家不得違背其意願強迫或限制其就業或工作，此權利遭受國家干預和侵害，人民可以請求救濟。大法官歷來的解釋，多是以自由權性質的工作權出發，本文所指工作權也是屬於自由權性質工作權。工作權包括人民得自由選擇工作及職業之自由，亦包括營業自由，而且工作權的保障涉及生存的經濟基礎，與生存權有密切關係。依司法院大法官釋字第 514 號解釋：「人民營業之自由為憲法上工作權及財產權所保障。有關營業許可之條件，營業應遵守之義務及違反義務應受之制裁，依憲法第二十三條規定，均應以法律定之，其內容更須符合該條規定之要件。」解釋理由書中更明確指出：「人民營業之自由為憲法第十五條工作權及財產權應予保障之一項內涵。基於憲法上工作權之保障，人民得自由選擇從事一定之營業為其職業，而有開業、停業與否及從事營業之時間、地點、對象及方式之自由；基於憲法上財產權之保障，人民並有營業活動之自由。」對營業自由定下了範圍，認為人民之工作權包括營業活動自由、開業及停業自由、營業時間自由、選擇營業地點自由、營業對象自由及營業方式自由等，人民應有權選擇以計程車駕駛為業。

關於工作權的限制，大法官釋字第 612 號解釋指出：「憲法第十五條規定人民之工作權應予保障，人民從事工作並有選擇職業之自由，如為增進公共利益，於符合憲法第二十三條規定之限度內，對於從事工作之方式及必備之資格或其他要件，得以法律或經法律授權之命令限制之。」對於工作權的限制必須合乎比例原則，我國大法官解釋所採取的違憲審查基準，在脈絡上與德國聯邦



憲法法院「藥房判決」(Apothekenurteil)所採以下由寬至嚴的三層次審查基準若符合節(李震山, 2009: 315)。一、職業執行的限制(釋字第 411 號解釋)。二、對職業選擇所作主觀許可的限制(釋字第 584、637、649 號解釋), 例如年齡、專業要求。三、對職業選擇所作之客觀許可的限制, 即個人對該限制的要件, 客觀上並無能力改變或影響, 例如因實際需要所為總量管制的限制措施。質言之, 只有當第一層次的限制不足以達成所欲追求的公益目的時, 才能運用第二、三層次的手段。相應於各個層次的審查基準, 由寬至嚴分別為: 合理的公益考量、特別重要的社會利益、特別重要的社會利益經證明可能受嚴重危害。

計程車具有隱密性, 空間移轉機動性, 駕駛人對車輛具有高度控制性, 如果計程車駕駛人利用計程車作為犯案工具, 具有便利性與優勢。根據統計, 每日搭載計程車的乘客約 2 百萬人, 足見其與民眾生活關係密切, 國家有義務保護搭乘計程車大眾的安全。關於計程車駕駛人資格, 道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項規定:『曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪, 經判決罪刑確定, 或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者, 不得辦理計程車駕駛人執業登記。』限制終身入行資格; 計程車駕駛人執業登記管理辦法第 2 條規定:「汽車駕駛人以從事計程車駕駛為業者, 應於執業前向執業地直轄市、縣(市)警察局申請辦理執業登記, 領有計程車駕駛人執業登記證(以下簡稱執業登記證)及其副證, 始得執業。」皆涉及工作權中之營業自由與選擇職業自由。

針對上述計程車駕駛入行前資格之限制, 司法院大法官釋字第 584 號解釋指出:「乃基於營業小客車營運及其駕駛人工作之特性, 就駕駛人個人應具備之主觀條件, 對人民職業選擇自由所為之限制, 旨在保障乘客之安全, 確保社會之治安, 及增進營業小客車之職業信賴, 與首開憲法意旨相符, 於憲法第 23 條之規定, 尚無抵觸。又營業小客車營運之管理, 因各國國情與治安狀況而有不同。相關機關審酌曾犯上述之罪者, 其累再犯比率偏高, 及其對乘客安全可能之威脅, 衡量乘客生命、身體安全等重要公益之維護, 與人民選擇職業應具備主觀條件之限制, 而就其選擇職業之自由為合理之不同規定, 與憲法第七條之平等原則, 亦屬無違。」顯然是以前述三層次審查中的「特別重要的社會利益」為基準。但同號解釋中大法官進一步指出:「惟以限制營業小客車駕駛人選擇職業之自由, 作為保障乘客安全、預防犯罪之方法, 乃基於現階段營業小客車管理制度所採取之不得已措施, 但究屬人民職業選擇自由之限制, 自應隨營業小客車管理, 犯罪預防制度之發展或其他制度之健全, 就其他較小限制替代措施之建立, 隨時檢討改進; 且若已有方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全

不具特別危險時，即應適時解除其駕駛營業小客車執業之限制，俾於維護公共福祉之範圍內，更能貫徹憲法人民工作權之保障及平等原則之意旨，併此指明。」是對於計程車駕駛人資格的限制，有再做評估與檢討的必要。

此外，更生保護政策亦涉及職業選擇問題，在此一併說明。監獄行刑法第 1 條規定，徒刑、拘役之執行，以使受刑人改悔向上，適於社會生活為目的；另依我國更生保護法第 1 條規定可知，更生保護法的制訂係為了保護出獄人及受緩刑人等，使其自立更生，適於社會生活，及預防其再犯，以維社會安寧。爰此，我國刑事政策對受刑人處遇的理念，並非僅是消除的隔離、懲罰與威嚇，而在積極矯治與協助其復歸社會，並制訂更生保護法，提供各項保護與輔導措施。

更生保護旨在使用各種手段，使犯罪者恢復身心健康，消除社會對犯罪人的歧視，進而運用社會大眾力量，對犯罪人予以積極的就業與就學輔導保護，俾其適應社會生活，順利復歸社會（黃富源、范國勇、張平吾，2006）。我國更生保護實施方式，依更生保護法規定，包括有：1.直接保護；2.間接保護；3.暫時保護。前開三種保護方式所提供之服務主要為教導感化、技藝訓練、就養、就醫、就業、就學等各種輔導協助措施，另外還有提供資費協助回籍或其他處所，或予以小額貸款。由此可知，我國更生保護措施相當多元，不論係針對更生人之心理輔導、職業訓練與轉介、學習、醫療與安養需求或經濟上之協助等，均係更生保護之服務範疇，期有效協助具有不同需求之更生人，可以順利復歸社會。

然而出獄人復歸社會首要之事，即在恢復工作，能自食其力，因此，更生保護所提供之協助措施，尤以就業輔導最為重要，為能落實與提昇就業輔導成效，我國亦於就業服務法第 31 條規定，公立就業服務機構應與更生保護會密切聯繫，協助推介受保護人就業或參加職業訓練；就業保險促進就業實施辦法第 18 條亦規定，更生人失業後如經就業諮詢無法推介就業且失業期間連續達三十日以上之特定對象，得發給僱用獎助推介卡，以提昇其就業機會。勞動部勞動力發展署、台北市及高雄市等所屬就業服務機構，亦有提供更生人各種就業訓練與諮詢。惟不論係更生保護會或勞動部提供更生人之就業輔導措施，並無強制力，各項就業訓練與推介資源是否能有效協助更生人就業，仍有賴更生人本身具有受協助之意願，始得成功。

然道路交通管理處罰條例第 37 條基於社會防衛思想，限制更生人之職業選擇自由，該條文雖經大法官相關解釋認為以永久禁止之手段，以維護乘客人身、財產安全，於當時解釋階段尚屬合理及符合限制人民職業自由較小手段之

要求，即該項規定與憲法意旨相符。但該解釋亦主張略以：「……營業小客車駕駛人消極資格之終身限制規定，係基於現階段營業小客車管理制度所採取保障乘客安全之不得已措施，但究屬人民職業選擇自由之限制，自應隨社會治安之改進，犯罪預防制度之發展，駕駛人素質之提昇，營業小客車管理或其他營運制度之健全，就各該犯罪類型與乘客安全確保之直接關連性，消極資格限制範圍之大小，及有無其他侵害職業自由之較小替代措施等，隨時檢討改進...，若經由個別審查之機制或其他方法，已足認其對乘客安全不具特別危險時，即應適時解除其選擇駕駛營業小客車執業之限制……。」（大法官釋字第 584 號參照）因此，在社會防衛與更生保護二種價值衝擊下，主管機關應依相關外在條件之進步，與時俱進，適時調整限制措施，以符合憲法第 23 條比例原則及兼顧公共利益與更生人工作權，始為大法官釋字第 584 號解釋之真正期待。

## 第五節 犯罪類型與再犯之關聯性

國內外有關犯罪預測相關研究指出，前科罪名是衡量再犯之重要因素（Burgess, 1928；Glueck, 1930；Ohlin, 1951；張甘妹，1966；陳玉書、鍾志宏，2004；陳玉書、張聖照，2007）；Burgess（1928）建立的 21 個再犯預測因子中即包含前科紀錄；Glueck 夫婦（1930）的再犯預測表亦包括收容前之受刑經驗；美國假釋審查委員會（U.S. Board of Parole）1973 年的再犯「顯著因素」（Salient Factor Score）中，過去無被判刑或入監紀錄、藥物濫用列為預測因素；而加拿大假釋委員會的再犯分析量表（Statistical Information on Recidivism scale, SIR），亦將監禁紀錄涵蓋其中。因此，國外有關犯罪預測研究或假釋審查指標大都將犯罪經驗或前科列為重要參考指標。

2000 年法務部減刑出獄研究發現，過去判刑、服刑或遭警方逮捕次數與再犯有顯著關聯性；陳玉書、簡惠露（2002）有關假釋受保護管束人研究，以及陳玉書、張聖照（2007）假釋出獄人研究均發現，早期犯罪經驗、藥物濫用經驗為預測再犯之顯著因子。連鴻榮（2009）有關假釋受保護管束人追蹤 7 年的再犯預測研究發現，959 名調查樣本中有 400 人再犯（約占 41.7%），7 年之間判決確定罪名者共有 1,176 人次，其中以毒品罪所占比例最高（615 人次，占 52.30%），其次為竊盜罪（182 人次，占 15.48%），再其次則為公共危險罪（53 人次，占 4.51%）（參見表 2-5-1）（連鴻榮，2009）；但這項研究係以整體樣本進行分析，由於本研究有關之犯罪類型除毒品外，多數暴力犯罪之樣本數較少，且該研究並未呈現各別犯罪類型之再犯率，因而無法知悉本研究關注之犯罪類型的再犯狀況。

表 2-5-1 再犯樣本罪名分析

罪名	人次	百分比	罪名	人次	百分比
<b>毒品</b>	<b>615</b>	<b>52.30%</b>	擔保法	6	0.51%
竊盜	182	15.48%	電遊	5	0.43%
<b>公共危險</b>	<b>53</b>	<b>4.51%</b>	毀損	4	0.34%
偽文	44	3.74%	著作權法	4	0.34%
侵占詐欺背信重利	42	3.57%	妨害公務	4	0.34%
<b>槍砲</b>	<b>37</b>	<b>3.15%</b>	<b>殺人</b>	<b>3</b>	<b>0.26%</b>
賭博	29	2.47%	國家安全法	3	0.26%
贓物	29	2.47%	家暴	2	0.17%
<b>強盜搶奪盜匪</b>	<b>28</b>	<b>2.38%</b>	<b>過失致死</b>	<b>2</b>	<b>0.17%</b>
妨害自由	22	1.87%	商標	2	0.17%
傷害	21	1.79%	選罷	2	0.17%
妨害風化	14	1.19%	廢棄物清理	2	0.17%
<b>恐嚇</b>	<b>8</b>	<b>0.68%</b>	藏匿人犯	2	0.17%
合計	1176 (100%)				

說明：本研究「毒品」罪包括施用、持有、引誘或脅迫他人施用、轉讓、販賣、運輸等。另，針對樣本再犯罪名之計算，如為數罪併罰者，仍以數個罪名計算，不以概括之 1 罪名計之。例如張三同時觸犯毒品罪與竊盜罪，則該 2 類犯罪均予計算。

陳玉書、林健陽等 2004-2006 年接受國科會委託執行「假釋政策與參考指標之評估研究」專題研究，復於 2011 年進行七年追蹤研究（陳玉書、林健陽等，2011），此項研究係以 2003-2004 年假釋出監之 960 名成年受刑人為調查對象，在出監前進行問卷調查，出監後進行七年追蹤研究；表 2-4-2 為該項研究累積七年判決確定再犯樣本，共計有 478 名再犯，占 49.8%。

表 2-4-2 為該項研究中與本研究犯罪類型有關之再犯情形，由於許多再犯者同時犯罪多項罪名，而毒品犯最有高再犯率，因此，表中分別就含毒品樣本與未含毒品樣本進行分析。結果顯示含毒品犯罪樣本中，七年後再犯率除擄人勒贖外，再犯率大都超過 44%，其中超過 60% 者包括：搶奪、恐嚇、槍砲、公共危險和各類毒品犯罪；在剔除有毒品犯罪經驗樣本後，再犯率均下降，恐嚇罪的再犯率依然高於 65%，公共危險則為 52.9%，除擄人勒贖外，其餘各類犯罪之再犯在 30%-49% 之間。

再犯是相當複雜的現象，此項研究僅包含假釋出獄人，並未涵蓋執行期滿者，表 2-5-2 為該研究初步分析結果；在解讀這項資料時，仍須考量入監執行之受刑人大都罪責或犯罪經驗較易科罰金、緩刑、拘役等其他刑為重，以及假釋後付保護管束的監控機制等因素，可能會影響再犯率。實有必要更廣泛蒐集與本研究犯罪類型有關之樣本，進行深入且精確之分析。

表 2-5-2 前科罪名與七年再犯之分布

犯罪類型	含有毒品犯罪經驗樣本			未含毒品犯罪經驗樣本		
	人次	再犯人次	%	人次	再犯人次	%
故意殺人或殺人未遂	59	26	44.1	33	10	30.3
強盜或懲治盜匪條例	84	42	50.0	54	18	33.3
搶奪	<b>43</b>	<b>29</b>	<b>67.4</b>	15	6	33.3
恐嚇	<b>70</b>	<b>48</b>	<b>68.6</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>65.4</b>
擄人勒贖	11	1	9.1	5	0	0
槍砲彈藥刀械管制條例	<b>112</b>	<b>72</b>	<b>64.3</b>	31	15	48.4
妨害性自主	38	17	44.7	30	13	43.3
公共危險	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>64.3</b>	17	9	52.9
施用、持有第一級毒品	<b>289</b>	<b>199</b>	<b>68.9</b>			
施用、持有第二級毒品	<b>324</b>	<b>230</b>	<b>71.0</b>			
製造運輸販賣毒品	73	36	49.3			

資料來源：陳玉書、林健陽等（2011）

# 第三章 研究設計與實施過程

## 第一節 研究設計

本研究目的主要在探究現行計程車駕駛人執業登記資格限制之妥適性，在計畫執行中，從四種不同的途徑著手：(一) 文獻與官方資料蒐集；(二) 學者專家之深度訪談；(三) 官方次級資料分析；(四) 一般民眾電話調查；(五) 專家學者之德菲調查法。本研究以質化與量化並重的研究方法，期能在信度與效度上做到具體客觀的呈現，釐清研究現象與目前規範之合適性，本研究之研究設計如圖 3-1-1 所示：

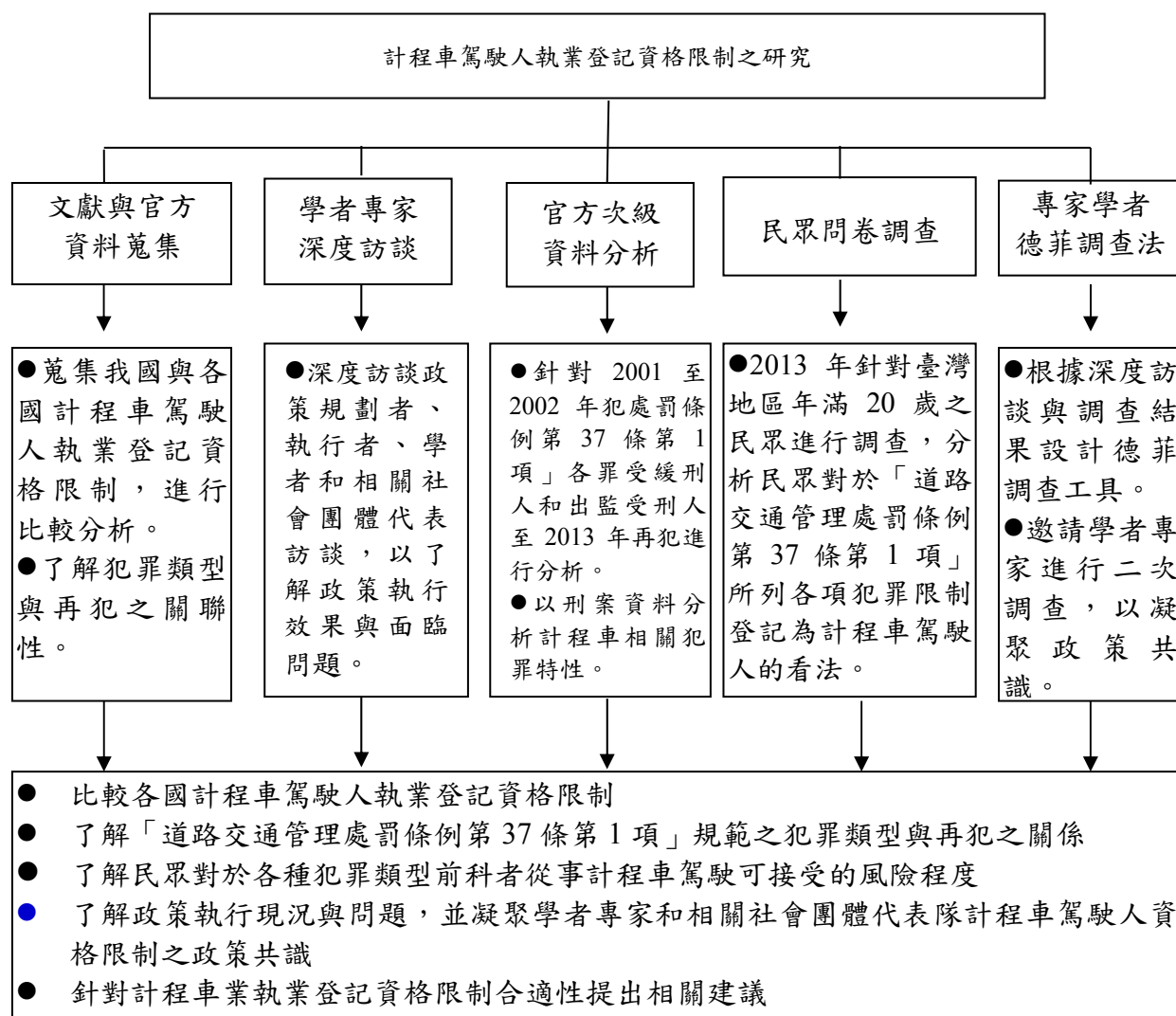


圖 3-1-1 「計程車駕駛人執業登記資格限制」之研究設計

## 第二節 研究方法與研究對象

### 一、文獻與官方資料蒐集

有關文獻資料蒐集與探討，係蒐集與本研究有關之國內外期刊、著作、論文與研究報告等資料，加以整理、歸納和分析，以作為本研究之參考及基礎。本研究希望透過蒐集我國有關計程車駕駛人執業登記限制相關研究，以及蒐集各國計程車執業限制相關資料，進行比較分析，以檢視目前制度執行現況與面臨問題；其次藉由官方統計資料，分析道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項中所規範之犯罪類型之再犯率，以了解不同犯罪類型前科者，從事計程車駕駛人之風險。

### 二、深度訪談法

本研究邀請政策規劃者 2 人、執行政策之實務工作者 2 人、相關領域學者 3 人、相關社會團體 3 人等相關人員計 10 人進行深度訪談，瞭解其對於研究設定議題之看法與建議，並加以整合分析並納入研究報告（參見表 3-2-1）。每位受訪者均由研究團隊成員親自前往進行一對一之深度訪談，訪談前由研究成員先向受訪者說明訪談目的，俟受訪者同意接受訪談並填具訪談同意書（如附錄一）後，始進行訪談。訪談過程由研究成員就訪談大綱內容，請受訪者依其專業或經驗表達看法。另有一名助理全部陪同，協助記錄訪談內容，俾使訪談紀錄與受訪者意見一致。訪談後，研究成員再將訪談紀錄製作成逐字稿與摘要（如附錄二），俾利進行分析。

表 3-2-1 深度訪談對象與取樣條件

對象	人數	取樣條件
政策規劃者	2 人	負責擬定和管理相關政策人員各 1 人
實務工作者	2 人	負責執行計程車駕駛人執業登記限制審查人員
學者	3 人	從事交通、法學或犯罪學研究之資深學者
社會團體代表	3 人	計程車公會、犯罪被害保護團體代表與更生保護團體各 1 人

表 3-2-2 深度訪談樣本特性與訪談情形

受訪樣本編號	性別	工作年資	專長領域	訪談日期/時間
政策規劃者 1	男	11 年	計程車駕駛業務	102 年 6 月 13 日 9 時 50 分
政策規劃者 2	男	40 年	計程車執業業務	102 年 7 月 2 日 10 時
實務工作者 1	男	11 年	承辦計程車相關業務	102 年 7 月 2 日 10 時
實務工作者 2	女	23 年	計程車執業登記證業務	102 年 7 月 3 日 10 時 20 分
學者 1	男	25 年	交通法規教學研究	102 年 5 月 17 日 14 時
學者 2	女		憲法、行政法教學研究	102 年 7 月 11 日 19 時 30 分
學者 3	男		行政法、財政法專題研究	102 年 8 月 9 日 15 時 40 分
社會團體 1	男	25 年	經營車行與車隊	102 年 6 月 13 日 11 時 20 分
社會團體 2	男	9 年	犯罪被害人保護協會臺北總會主任委員	102 年 5 月 17 日 10 時 20 分
社會團體 3	女	11 年	更生保護	103 年 1 月 1 日 10 時 20 分

### 三、官方次級資料分析

欲釐清犯罪類型與再犯之關係，實須藉由縱貫性犯罪資料對同一犯罪人進行長期定群追蹤調查，方能了解「道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項」所列各項犯罪與再犯之關聯性。本研究擬針對該項所列之犯罪類型：刑法第 271 條（普通殺人）、刑法第 325 條（普通搶奪）、刑法第 326 條（加重搶奪）、刑法第 328 條（普通強盜）、刑法第 329 條（準強盜）、刑法第 330 條（加重強盜）、刑法第 332 條（強盜結合）、刑法第 346 條（恐嚇取財得利）、刑法第 347 條（擄人勒贖）、刑法第 375 條（擄人勒贖結合）、刑法第 184 條、刑法第 185 條、刑法第 221 條至第 229 條、兒童及少年性交易防制條例 24 至 27 條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、毒品危害防制條例、檢肅流氓條例，蒐集於刑案系統與獄政系統在 2000 至 2001 年的出監受刑人或經緩起訴、判刑確定緩刑、易科罰金執畢、罰金執畢者，至 2013 年 6 月 30 日官方再犯資料，以進行分析，如判決次數、犯罪類型、再犯時距等，蒐集變項如附錄三，另為使各犯罪類型之再犯現象單純化，以上研究對象均以單純一罪為限。而研究者亦根據個



人資料保護原則，於資料蒐集時刪除姓名、身分證字號、生日等足以辨識個人身分之資料，並簽署資料保護協議書，妥善管理和保護所蒐集之樣本資料。

#### 四、調查法

為了解一般民眾對於曾有犯罪類型前科者，從事計程車駕駛可接受的風險程度，針對臺灣地區 20 歲以上民眾進行電話調查；為使研究樣本具有代表性，已配合內政部警政署 2013 年第 1 季「民眾對治安滿意度調查」，針對計程車駕駛人執業登記資格限制之附帶調查，於 2013 年 4 月進行，完成民眾對於處罰條例第 37 條第 1 項所規範的罪名，有關計程車駕駛人執業限制相關規定之態度。

抽樣範圍係以新北市、臺北市、臺中市、臺南市、高雄市及臺灣省 15 個縣市為調查區域範圍。以居住於調查區域範圍內普通住戶內年滿 20 歲以上之國民為調查對象。本調查採委外方式委託 2 家民意調查機構同時分別辦理調查，一家辦理 11 縣市（臺北市、臺中市、桃園縣、苗栗縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣、花蓮縣、基隆市、嘉義市）調查，另一家辦理 9 縣市（新北市、臺南市、高雄市、宜蘭縣、新竹縣、彰化縣、澎湖縣、臺東縣、新竹市）調查。

抽樣設計採分層比例隨機抽樣法，按臺灣省各縣市分局別分層，以每一縣市為 1 個副母體，各縣市各分局依照 2013 年 1 月底 20 歲以上總人口數的比例分配樣本數，惟不得少於 30 個。各層樣本數分配：

依該縣（市）各層內 20 歲以上人口數占該縣（市）二十歲以上總人口數的百分比分配樣本數，亦即

$$n_h = n_s \times \frac{N_h}{N_s} \quad h=1,2,\dots$$

$$s=1,2,\dots,20$$

$h$ ：本調查副母體分層的層數（分局）。

$s$ ：本調查母體分割成 20 個副母體。

$n_h$ ：第  $h$  層樣本人數

$n_s$ ：第  $s$  個副母體應抽樣本人數

$N_h$ ：第  $h$  層母體人數

$N_s$ ：第  $s$  個副母體人數

再設  $P$  為本調查之全體對象的任一比例值

$\hat{p}$  為  $P$  的估計值，若要求

$$P ( |\hat{P} - P| < d ) > 1 - \alpha$$

$d$ ：估計誤差

$\alpha$ ：型 I 誤差

$1 - \alpha$ ：信賴度

則樣本數  $n$  如附表：

在信賴度  $(1 - \alpha)$  95% 下：

各縣市以住宅電話號碼簿或電話號碼區碼表為抽樣基礎，並兼顧涵蓋所有電話住宅用戶進行隨機號碼調整，負責抽樣之民意調查機構需檢附詳細之樣本抽取方法。每次調查在信賴度 95% 下，除宜蘭縣、新竹縣、苗栗縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣、花蓮縣、臺東縣、澎湖縣、基隆市、新竹市及嘉義市至少完成 800 個有效樣本，估計誤差不超過 3.5% 外，其餘 7 個縣市，每一縣市至少完成 1,067 個有效樣本，估計誤差不超過 3.0%，共計至少完成 23,640 個有效樣本（各縣市樣本分配數詳見附錄四）。各縣市母體與二十個縣市合計母體之估計方法說明如下：

#### （一）各縣市母體估計

$$\text{設 } Y_{shi} = \begin{cases} 1, \text{第 } h \text{ 層(分局)第 } i \text{ 樣本具有某特徵} \\ 0, \text{第 } h \text{ 層(分局)第 } i \text{ 樣本不具有特徵} \end{cases}$$

本次調查採分層隨機抽樣法，副母體參數如下公式估計：

$$W_{shi} : \text{調整權數依層別、性別、年齡交叉結果計算，即 } \frac{N_j}{N_s} \bigg/ \frac{n'_j}{n'_s}, \quad N_j \text{ 和 } n'_j$$

是第  $j$  交叉組的某副母體人數和樣本人數，而  $N_s$  和  $n'_s$  是某副母體總人數和樣本總人數。

某副母體，具有某次特徵的百分比估計

$$\text{設 } Y_{hi} = \begin{cases} 1, \text{第 } h \text{ 層(分局)第 } i \text{ 樣本具有某特徵} \\ 0, \text{第 } h \text{ 層(分局)第 } i \text{ 樣本不具有某特徵} \end{cases}$$

$$\hat{p}_s = \frac{\sum_h \sum_i Y_{shi} W_{shi}}{\sum_h \sum_i W_{shi}}, \quad h = 1, 2, \dots$$

## (二) 二十個縣市合計母體之估計

本次調查採分層隨機抽樣法，母體參數可以如下公式估計：

$W_{hi}$ ：調整權數依層別、性別、年齡交叉結果計算，為  $\frac{N_j}{N} \bigg/ \frac{n'_j}{n'}$ ，

$$\text{設 } I_{hi} = \begin{cases} 1, \text{第 } h \text{ 層(分局)第 } i \text{ 樣本屬於某次群體} \\ 0, \text{第 } h \text{ 層(分局)第 } i \text{ 樣本不屬於某次群體} \end{cases}$$

$N_j$  和  $n'_j$  是第  $j$  交叉組的母體人數和樣本人數，而  $N$  和  $n'$  是母體總人數和樣本總人數。

母體百分比  $\hat{p}$  估計

$$\hat{p} = \sum_s \frac{N_s}{N} \hat{p}_{is}, \quad s=1,2,\dots,23$$

$$\text{其中 } \hat{p}_{is} = \frac{\sum_h \sum_i Y_{shi} W_{shi} I_{shi}}{\sum_h \sum_i W_{shi} I_{shi}}$$

調查方式則採電話訪問調查法（電腦系統設備需設有電腦輔助電話訪問系統（Computer-Assisted Telephone Interviewing System）與即時監聽監看系統）。電話訪問工作於調查實施期間內，原則上平日（星期一至星期五）於晚上 6 時至 10 時 30 分進行；星期六、日及國定假日，則於下午 1 時至 5 時 30 分及晚上 6 時至 10 時 30 分進行。

## 五、德菲調查法

德菲法（Delphi Method）係彙集專家針對某特定議題的看法，目的在建立專家的共識，進而使用專家所提供之寶貴意見，針對未來可能的狀況進行評估，作為重大決策參考的一種研究方法（胡幼慧等，1996）。本研究運用德菲法進行的調查包括下列各項：

- 1、以深度訪談、民眾調查結果為基礎，設計「計程車駕駛人執業登記限制」德菲問卷。
- 2、以反覆分享回饋方式進行調查。
- 3、研究者就回收的資料加以整理，並在第二次調查問卷中提供統計資料，作為專家之參考。
- 4、專家以自己的經驗對議題給予註解。
- 5、反覆收集資料過程，促使專家意見趨向一致，並得到精確的結果。為凝聚政策共識，本研究擬針對實務人員（決策及執行部門等 7 名）、學者專家（6 名）和社會團體代表人（工會、公會、被害保護團體等 7 名）等，合計 20 人（含深度訪談受訪者 10 人），進行二次調查。

### 第三節 研究工具

#### 一、深度訪談表大綱

本研究依據研究目的和相關文獻分析結果，依受訪者的身分別擬定有不同之訪談大綱，詳如下表 3-3-1 所示：

表 3-3-1 深度訪談大綱

政策規劃者	實務工作者	相關領域學者	社會團體代表
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 計程車駕駛人執業登記限制之背景、目的和規範內容為何？</li> <li>● 此項政策是否有變革？其主要內涵和原因為何？</li> <li>● 此項政策執行至今，是否發揮效益？有哪些配套方案可提高乘客安全？</li> <li>● 此項政策執行迄今，所面臨的問題為何？</li> <li>● 此項政策是否有修正必要？有何修正建議？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 計程車駕駛人執業登記限制審核程序為何？須與那些單位聯繫配合？</li> <li>● 計程車駕駛人執業登記限制效果如何？</li> <li>● 除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？</li> <li>● 基層人員執行此項政策是否落實？執行此項政策迄今，所面臨的問題為何？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 從交通管理（或法學、犯罪學）觀點，對於此項政策有何看法？</li> <li>● 除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？</li> <li>● 就目前的社會治安與犯罪預防狀況而言，此項政策是否有修改的必要性？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 從計程車駕駛人（或被害保護者、志工）觀點，對於此項政策有何看法？</li> <li>● 除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？（工會代表）</li> <li>● 除了執業資格限制外，還有那些因素與乘客安全有關？</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 對於道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項中所規定之犯罪類型有何看法？與乘客安全關聯性如何？是否妥適？除再犯率外，是否須考量其他指標（如：不能安全駕駛）？</li> <li>● 對於計程車駕駛「職業選擇自由」與乘客「安全保障」有何看法？如何取得平衡？有那些可行作為？</li> <li>● 對於計程車駕駛人資格採終身永久之執業限制有何看法？是否有解除其駕駛營業小客車執業限制之可能性？</li> <li>● 對於道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項之規定有何修正建議？</li> </ul>			

## 二、問卷調查主要內容

針對本研究之研究目的和參酌國內外相關的研究後，彙整出本研究之核心問題與測量項目，包括被害恐懼感等 6 項，茲說明如下：

### 1.計程車搭乘經驗與禁業規定看法

本項共設計有 3 題，如表 3-3-2，第 1 題的答項分為有、沒有二個水準。第 2 題為複選題，其答項共有下列七個：

- 暴力犯罪（故意殺人、搶劫搶奪強盜、恐嚇取財、擄人勒贖、傷害）。
- 槍砲彈藥刀械（未經許可製造、販賣、運輸、轉讓、出租、出借或持有）。
- 妨害性自主（包括強制性交、買賣質押強制兒童性交易、拍攝製造兒童性交猥褻圖片）。
- 公共危險（損害公眾運輸設備（或壅塞公眾往來設備）以造成危險、毒品危害、酒駕、縱火）。
- 走私（私運政府管制物品或應稅物品之進口或出口）。
- 以上均可擔任。
- 不知道/無意見/拒答。

第 2 題如答不知道/無意見/拒答者，則跳過第 3 題。第 3 題的答項共有服刑期滿即可（含假釋）、5 年以下、5 年~未滿 10 年、10 年~未滿 15 年、15 年~未滿 20 年、20 年以上、不知道/無意見/拒答等七個水準。

表 3-3-2 計程車搭乘經驗與禁業規定看法題項

(1) 請問您過去 1 年有沒有搭過計程車？
(2) 請問您認為下列哪些犯罪類型前科者，不得擔任計程車駕駛人工作？（複選題）
(3) 請問您認為有過（ <u>列舉上述未選擇之犯罪類型</u> ）前科者，服刑期滿幾年後才可以擔任計程車駕駛人工作？

### 2.被害恐懼感

本項共設計有 5 題，如表 3-3-3，各題答項均為非常嚴重、還算嚴重、不太嚴重、一點也不嚴重及沒意見/很難說/不知道/拒答等五個水準，由受測者依其實際經驗回答。

表 3-3-3 被害恐懼感題項

(1) 請就您個人感覺，最近 3 個月來，如果晚上單獨外出活動時，覺得安不安全？（請就個人在外人身安全回答）
(2) 請問您對您居住的社區或住家附近，最近 3 個月來整體的治安狀況滿不滿意？
(3) 請問您對您居住的鄉鎮市區，最近 3 個月來發生的暴力犯罪，例如搶奪、強盜、故意殺人、擄人勒贖、強制性交等犯罪情形認為嚴不嚴重？
(4) 請問您對您居住的鄉鎮市區，最近 3 個月來發生的竊盜犯罪情形認為嚴不嚴重？
(5) 請問您對您居住的鄉鎮市區，最近 3 個月來發生的詐騙犯罪情形（包括企圖與得逞）認為嚴不嚴重？

### 3. 犯罪被害經驗

本項共設計有 4 題，如表 3-3-4，第 1 題的答項分為有、沒有二個水準，答有者，續答下列 3 題，答沒有者，則跳過下列 3 題。第 2 題的答項共有被暴力侵害（例如被搶奪、強盜、故意殺人、擄人勒贖、重傷害、強制性交等）、遭他人偷竊財物、被詐騙造成財物上的損失及其他等五個水準，且為複選題。第 3 題的答項分為 1 次或 2 次以上二個水準。第 4 題的答項分為是、否二個水準。

表 3-3-4 犯罪被害經驗題項

(1) 請問您或您同住的家人，過去 1 年有沒有犯罪被害的經驗？
(2) 請問您剛剛提到的犯罪被害經驗是怎樣的經驗？
(3) 請問以上的犯罪被害經驗次數合計為 1 次或 2 次以上？
(4) 請問以上的犯罪被害經驗，是否曾經向警察機關報案？

### 4. 人口特性

人口特性的測量包括有年齡、教育程度、性別及居住縣市 4 題。

年齡的答項共有 20-29 歲、30-39 歲、40-49 歲、50-59 歲及 60 歲以上等 5 個水準；教育程度則有：1. 小學以下、2. 初中、國中、3. 高中、高職、4. 大專、大學、5. 研究所以上等五個水準；性別則分為男、女二個水準；居住縣市依受測者實際居住地紀錄，共分為新北市、臺北市、臺中市、臺南市、高雄市、宜蘭縣、桃園縣、新竹縣、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣、臺東縣、花蓮縣、澎湖縣、基隆市、新竹市、嘉義市等 20 個行政區域。

## 三、德菲法調查主要內容

德菲法調查內容係依深度訪談的成果，編製題項，各題項可分為：1. 價值衡量；2. 管理模式；3. 禁業基準；4. 政策建議及 5. 基本資料等五部分。前開題項除基本資料外，各部分題項均分為非常不同意、不同意、沒有意見、同意及非常同意等五個水準，由受訪者依題項描述之適切性回答。價值衡量有 6 個題項，管理模式有 12 個題項，禁業基準有 13 個題項，政策建議則有 13 個題項。另有基本資料 4 個題項，分別為性別、學歷、工作性質及從事學術研究或計程車相關實務工作時間，全部問卷共有 48 題（如附錄五）。

## 第四節 資料處理與分析

### 一、質化（深度訪談）資料處理與分析

質化資料的分析是一個動態性的資料蒐集與歸納過程，透過分析使研究者可對研究對象有更深入的了解。本研究深度訪談資料，針對主題發展描述與類化概念，並從收集資料的脈絡中進行對資料的了解，透過系統性的過程將所有資料做歸納、整合，使其呈現主題、概念和解釋。因此，在整個研究的過程中，從：

- （一）評估資料的確實性與可轉換性。
- （二）發展描述與類化概念。
- （三）歸納整合與解釋資料；均遵循質化研究之基本原則進行。

### 二、量化（官方次級資料與民眾調查）資料分析

本研究調查回收之問卷，運用 SPSS 18.0 電腦統計套裝軟體，進行下列資料統計與分析：

- （一）次數分配、百分比、平均數和標準差：針對受訪樣本在各類別變項上之基本描述與統計，以瞭解其分布情形。
- （二）卡方檢定：用以探求兩個類別變數或順序尺度變數之間之關係。如性別與犯罪類型限制之關聯性。

### 三、德菲法調查資料分析

為評估「計程車駕駛人執業登記限制」之妥適性，本研究採德菲法，邀請專家進行二次德菲問卷調查，再以專家所提供之建議彙整而成本研究結果。有關專家間共識一致性，以專家選定重要性項目及重要性排序集中性的考驗，茲分述如下：

- （一）專家間共識一致性

本研究專家間共識一致性的統計標準為：

1. 標準差 ( $\sigma$ ): 係指所有專家填答之妥適性程度與平均數的離散程度。當小於 1.00 時，則顯示專家意見在該題項達成共識 (胡幼慧等, 民 85)。
2. 共識程度 (D.C): 變異係數 (C.V) 是判定一組資料分散情形的統計方法，亦可作為共識性評判標準，當變異係數越小表示該題項變異越小，專家看法越趨一致。

$$C.V = \frac{S}{\bar{x}} \times 100\%$$

而為方便理解專家間的共識性，本研究遂定義以專家共識程度（D.C）表示之，當 D.C 越高即表示共識程度越高。

$$D.C = 100\% - C.V$$

因多位專家間意見要達到 100% 共識實屬不可能，故本研究事先擬訂共識程度門檻值，當共識程度達 75% 以上，始能認定該題項的專家意見達到共識。

## （二）專家選定重要性項目及重要性排序集中性

為使本研究結果更具有實用性，將專家意見以 Likert 綜合尺度衡量專家的示意程度。把對於調查問題的合適性分成 1 至 5 個層級，分別給予評定分數 1 至 5 分，分數愈高即表示越合適與越支持。再以集中趨勢量數分析來求得各項目的平均數（mean）和眾數（mode），瞭解資料的集中趨勢，即瞭解專家對各項目重要性的評估情形。

### 1. 眾數（Mo）：

係指所有專家填答之合適性程度出現最多次者。數值表示多數專家的意見。

### 2. 平均數（M）：

係指所有專家填答之合適性程度總和的平均值，數值越大表示專家對該題項的支持程度越高。至於支持程度的標準，本研究考量受試者專業領域的異質性，以稍高於合適性 1 至 5 分中位數的 3.50 分作為支持與否的門檻值，當平均數超過 3.50 分即可代表該題項據專家支持。





# 第四章 各國計程車駕駛人執業資格 限制現況與比較

## 第一節 美國資格限制

### 壹、紐約市

#### 一、立法理由與規範

紐約市計程車與出租車委員會（New York City Taxi and Limousine Commission，簡稱 TLC）於 1971 年依地方法第 12 號（Local Law No. 12 of 1971）設立，負責管理紐約的計程車業與出租車業，並核發執業駕駛執照、車輛牌照、設定計程車費率、訂定駕駛人與車輛所有人間的規範。計程車與出租車委員會由 9 位委員所組成，其中 8 位為無給職委員，1 位由市長提名，並由議會同意任命之有給職委員兼主席，主席定期召開會議並管理該組織的 400 名職員，另外，管理超過 50,000 輛有牌照車輛及約 10 萬名之駕駛。

#### 二、資格限制

申請紐約市計程車駕駛執照須符合下列條件：

- （一）年滿 19 歲。
- （二）提出合法居留文件及社會安全卡。
- （三）持有任一有效的紐約、紐澤西、康乃迪克或賓西維尼亞的駕駛執照。
- （四）過去 18 個月未超過扣點 7 次。
- （五）沒有未繳的罰單或傳票。
- （六）申請 6 個月內完成防護駕駛技巧課程及藥物檢驗（費用為美金 25.5 元）。
- （七）接受指紋建檔（費用為美金 75 元）。
- （八）申請後完成計程車駕駛人訓練。

#### 三、執行狀況

關於向計程車與出租車委員會申請計程車駕駛執照者，該委員會會審查申請人的背景，如果有涉及暴力、酒後駕車、毒品、藥物濫用或性虐待等確定犯

罪者，該會將會非常仔細的再審酌，且有可能否決該項申請案。

另駕駛送交申請書以後，還需至受認可的機構完成非法藥物測試 (Illegal Drugs) 及完成教育訓練並通過測驗取得證書、通過英語能力測驗等。計程車駕駛員教育訓練分為 80 小時與 24 小時兩種，由駕駛員決定參加那種課程，80 小時課程內容較完善，涵蓋大部分考試範圍。無論參加那種課程，於結業取得證書後，駕駛員仍必須通過計程車與出租車委員會辦理的測驗。新駕駛取得執照後有一年試用期，若符合規定，以後只需每兩年換照一次即可。

紐約市政府對計程車行業的監管非常嚴格，計程車與出租車委員會負責受理乘客投訴，並經常派便衣執法人員以普通乘客的名義乘坐計程車，進行抽查；另由法院專設的計程車法庭則審理計程車相關案件。據統計，有關乘客對服務品質投訴的案件中，計程車司機官司敗訴的比例高達 9 成。紐約市對計程車司機違規行為的處罰非常嚴重，嚴重犯規的罰款額為 1000 美元，如車內吸煙和態度惡劣將被罰 150 美元。在車內打手機被罰款 250 美元。對駕駛罰款的同時還要扣點，被扣 8 點以上的司機將會被取消開計程車的資格。

計程車與出租車委員會調查乘客申訴事件，對違規者加以傳喚，並裁定罰鍰、吊扣或吊銷執照。例如針對乘客投訴超收車資事件，調查自 2008 年 1 月到 2010 年 2 月間，曾超收車資的司機總數為 21819 人，總計超收費用達 110 萬美元，並於 2010 年 5 月，吊銷其中超收情事較嚴重的 633 名司機的駕駛執照。顯見在駕駛人管理部分，計程車與出租車委員會扮演相當積極作為的角色。

作為紐約計程車行業的管理部門，紐約計程車與出租車委員會之職能，是制定紐約計程車行業的行業規範，指定允許使用的車型、制定服務標準、對保險和申請牌照的要求等等。

紐約的計程車營運者分為獨立車主和公司車隊兩種，所謂獨立車主指那些只擁有一輛計程車的人；法律規定，獨立車主本人營運時間每年不得少於 210 天。獨立車主可將自己的計程車租給其他人開，但如果要轉讓必須賣給另一位獨立車主；公司是指那些擁有至少兩輛計程車的營運者；擁有至少 25 輛車的公司被稱為「車隊」，車隊的車輛必須每週營運 7 天，每天營運 24 小時。

公司老闆的收入，主要來自將計程車租賃給司機所得到的「分紅」，其最高限額由計程車與出租車委員會確定。也有一些計程車營業牌照擁有者將牌照租給別人使用，每月收取租金。

## 貳、洛杉磯市

### 一、立法理由與規範

洛杉磯共有 88 個城市，每個自治市的標準都有可能改變，以下根據最具規模的計程車協會的一般性結論：

### 二、資格限制

洛杉磯市計程車司機須符合下列條件：

- (一) 有資格在美國工作。
- (二) 最低年齡為 23 歲。
- (三) 持有有效的加州駕照。
- (四) 最近 3 年內沒犯輕罪而被判刑。
- (五) 沒有犯重罪而被判刑。
- (六) 沒有肇事逃逸致人受傷或死亡。
- (七) 最近 3 年內沒有因為肇事致財產損失而逃逸。
- (八) 無過失駕駛或酒駕致人受傷。
- (九) 最近 3 年內無過失駕駛或酒駕。
- (十) 最近 3 年內沒有超過 3 項車輛行進中的交通違規，其中去年不超過 2 項違規或 3 年內不超過 2 起可以被起訴的事故。
- (十一) 必須註冊與通過藥物/酒精測試以及參與藥物隨機抽測計畫在各城市開車營業須獲得許可。

### 三、執行狀況

以計程車公司與運輸合作社為主，並且不論車輛擁有權係屬公司或合作社，皆須以車隊之方式營運，公司或合作社並負責旗下車輛服務之派遣。車隊具有特定之顏色、編號與標誌。並多利用無線電進行車輛派遣。

## 第二節 英國資格限制

### 一、立法理由與規範

倫敦計程車是世界上最早的計程車，為了確保服務品質，要求考領計程車駕駛執照者，須年滿 21 歲，但無年齡上限，為確保計程車駕駛人提供安全、誠實與值得信任的服務，公共運輸局（Public Carriage Office，簡稱 PCO）會查驗考生是否有犯罪紀錄，原要求考生至內政部（Home Office）的刑事紀錄局（Criminal Records Bureau，簡稱 CRB）申請「加強揭露刑事記錄」，2012 年 12 月 1 日開始由國家的資料公開與限制局（Disclosure and Barring Service，簡稱 DBS）負責此業務；另外 PCO 也會查驗駕駛執照，以確認是否有任何交通違規紀錄（driving convictions）。

### 二、資格限制

倫敦對計程車駕駛人執業資格設立了高標準入門檻，申請計程車駕駛人執業資格，須符合以下條件：

- （一）除應持有駕駛執照。
- （二）年滿 21 歲。
- （三）身體狀況符合規定的健康標準。
- （四）無刑事犯罪記錄證明。
- （五）參加城市地理知識測驗和駕駛技能考試。

### 三、執行狀況

計程車牌照發放是由地方政府，地方議會有義務在國家立法的框架內進行，立法確保計程車駕駛人執照或經營者執照僅授予或由被認為是一個「適當」的人持有。發照機關所使用的是什麼樣的標準來決定「適當」的人，並沒有成文法的規定？大多數情況下，地方當局適用由地方政府協會實務發展出來有點「模糊」的規定。雖然申請時 PCO 會查驗考生是否有犯罪紀錄，不過，不一定有犯罪紀錄就不能申請，要看申請人所犯的罪是什麼類型、判決內容，以及這是多久以前犯的罪。

以下介紹何謂「加強揭露刑事記錄」，在介紹這個名詞之前，須先了解「標準揭露刑事記錄」：

- （一）標準揭露刑事記錄（Standard Criminal Records）

英國的更生法（The Rehabilitation of Offenders Act，簡稱 ROA）為了確保一定時間內未再犯的更生人，可以在找工作時不受歧視，便讓刑期未超過兩年半、一定期間內未再犯的更生人塗銷前科紀錄，塗銷時間係依刑期與被定罪時的年齡所定，情形如下：

- 1、被定罪時的年齡未滿 18 歲，於以下期間內未再犯者可以塗銷刑事紀

錄：

- (1) 刑事或刑期紀錄未滿 6 個月者，3 年半；
  - (2) 刑事或刑期紀錄超過 6 個月，未滿 2 年半者，5 年；
  - (3) 被罰金、賠償金、緩刑、社區義務勞務、宵禁、藥物勒戒等者，2 年；
  - (4) 被提起刑事訴訟，之後原告撤銷的紀錄者，6 個月。
- 2、定罪時的年齡超過 18 歲，於以下期間內未再犯者可以塗銷刑事紀錄：

- (1) 刑事或刑期紀錄未滿 6 個月者，7 年；
- (2) 刑事或刑期紀錄超過 6 個月，未滿 2 年半者，10 年；
- (3) 被罰金、賠償金、緩刑、社區義務勞務、宵禁、藥物勒戒等者，5 年；
- (4) 被提起刑事訴訟，之後原告撤銷的紀錄者，6 個月。

更生人可以不用向任何單位、機構揭露 (disclose) 已被塗銷的犯罪紀錄，不過更生法的特別法「Exemptions Order of the ROA」規定，有機會接觸兒童、青少年、老年人、殘障人士、酒精濫用與藥物濫用者的工作，求職者須提供詳盡的前科紀錄，不論塗銷與否均須提供，該資料即刑事紀錄局 (CRB) 所管制的「標準揭露刑事記錄」(Chartered Institute of Personnel and Development, 2004)。

#### (二) 加強揭露刑事記錄 (Enhanced Criminal Records)

針對與兒童、青少年、老年人、殘障人士、酒精濫用與藥物濫用者有密切接觸的工作，Exemptions Order of the ROA 規定求職者須提供「加強揭露刑事記錄」，除了標準揭露刑事紀錄所揭露的訊息之外，尚有來自各地警察局的紀錄，也就是未被定罪的紀錄亦一併揭露，申請參加計程車駕駛人考試者，須自行向刑事紀錄局申請此紀錄。

英國汽車執業駕駛員的培訓、考試和許可等工作統一由英國運輸部 (Department for Transport, 簡稱 DFT) 管理。英國營運汽車駕駛員主要分為公共汽車與客車、貨車等類型。如上所述，倫敦對計程車駕駛人執業資格設立了高標準入門檻，申請計程車駕駛人執業資格除應持有駕駛執照、年滿 21 歲、身體狀況符合規定的健康標準、無刑事犯罪記錄證明等基本條件外，還要通過嚴格的「倫敦知識」測驗和駕駛技能考試。這項測試從 1865 年沿用至今，被稱為全球最嚴格之計程車駕駛人資格測試，申請人一般需要 2 到 4 年的時間才能取得全倫敦經營普通計程車駕駛人執業資格，2 年左右的時間才能取得郊區經營普通計程

車駕駛人執業資格，全部通過需要參加至少 12 次實地測試。計程車駕駛人執業資格證的有效期為 3 年，計程車證照的核發已經有完備的規範。駕駛者之中三分之二的人使用自己汽車，其餘的人使用租來的汽車。考試合格的駕駛人，除得到駕駛證外，還有一枚徽章。為了加強管理，徽章又分為綠、黃兩種顏色；持綠徽章者，可以去倫敦城內的任何地點載客；持黃徽章者只可去有限的範圍內活動。倫敦交通管理當局把倫敦劃分為 16 個區域，黃徽章司機只能在某一個固定區域內載客。遇到跨區乘客，駕駛人才可將乘客從本區域運送到外區，反之則不行。這樣的規定可大大避免搶拉生意或計程車分而不均的現象。

倫敦嚴格管理計程車駕駛人，計程車駕駛人如不按規定攜帶資格證、不佩帶徽章、拒載或酒後駕車，處 200 英鎊以上 5000 英鎊以下的罰款，並暫停直至撤銷其計程車司機執業資格；對於偽造計程車駕駛人執業資格證及徽章的，將被判處無限額罰款和 10 年監禁。

### 第三節 德國資格限制

#### 一、立法理由與規範

於歐盟境內，駕駛執照為典型「跨國性行政處分」(Transnationaler Verwaltungsakt)，各成員國之主管機關依據各自道路交通管理法規—惟其基本的內涵架構由歐盟作一致性規範—核發，核發國以外之成員國原則上必須相互承認該行政處分之效力。(參見歐體 1991 年 7 月 29 日第 91/439/EWG 號指令第 1 條第 2 項，以及歐盟 2006 年 12 月 20 日頒布之第 2006/126/EG 號指令第 2 條)。

德國現行有關駕照核發之規定，係將上述第 2006/126/EG 號指令(實務上亦稱之為「第三次駕照指令」)之要求，轉化(Umsetzung，歐洲聯盟運作條約第 288 條第 3 項參照)為德國國內法後之成果。歐盟於此指令中對駕駛動力車輛載運乘客(Personenbeförderung)，提出相對一般自用車輛駕駛更嚴格之要求，包括：各成員國於核發駕照時，申請人或駕駛人必須提出確實證據，證明其身體上與精神均具備載運乘客之最低要求，核發機關也必須定期重新檢查確認此項要件是否存在。該指令並強調，這項定期重新審查駕駛能力之國家任務具有實現人民行動自由、避免競爭障礙以及對駕駛人的特殊責任進行更有效掌握之功能。各成員國必要時應透過醫學檢查、鑑定，確認駕駛人具備該等能力。

因此過去駕照終身有效之制度顯然無法達到上述要求，各成員國應修改自身法規使駕照成為「附期限之行政處分」，並應課予駕照持有人定期更新之義務，以證明其持續具有適宜駕駛、載運乘客之能力。〔指令 2006/12/126 號第 7 條，並見指令制定理由說明第 9 點與附件二對「載運乘客之駕駛」的最低要求

(4.1.10)，歐盟公報，2006年12月30日，L403/18 (19, 39)]。

除了履行上述轉化歐盟指令之義務外，遏止所謂「駕照換發觀光」(Führerscheintourismus)是德國決定採取更嚴格的駕照控管制度的另一項重要理由(參見下述「駕照核發辦法」2012年修正立法理由，BR-Drs. 245/12，頁1)。

過去常見駕駛人之駕照在德國被吊扣(Entzug)後，就至其他駕照核發制度較寬鬆之成員國，尤其前東歐國家，換發新駕照後，回到德國繼續駕駛。雖然歐洲法院於2012年3月曾做出裁判，同意成員國如依據確實事實足以證明駕照持有人於駕照核發時，於核發國並無住居所，得例外不承認該「跨國性行政處分」之效力(EuGH vom 1. 3. 2012 -C-467/10-)。但在「駕照核發辦法」之新修正規定於2012年6月30日生效前，並無一般性的規定管制此類脫法行為。

## 二、資格限制

依據2012年6月26日公布(BGBl. I, S. 1394)、同年月30日生效之「駕照核發辦法」第48條第4項，申請客運駕照，必須具備下述各點要件：

- (一) 申請人持有駕駛車輛所必需之歐盟駕照或歐洲經濟區成員國核發之駕照(同辦法第6條)。
- (二) 申請人年滿21歲。
- (三) 申請人須提出「無刑事犯罪紀錄證明」(Führungszeugnis)。
- (四) 身體機能與精神狀態健全之證明(同辦法第11條第9項與附表五)。
- (五) 視力證明(同辦法第12條與附表六第二點)。
- (六) 持有歐盟駕照、歐洲經濟區成員國駕照、或其他附表十一所載國家核發之相當駕照至少兩年，或在最近五年內曾經持有前揭駕照。
- (七) 申請人需經考試證明其對擬執業地區具備必要之地域知識(erforderliche Ortskenntnisse)。

## 三、執行狀況

### (一) 立法權限歸屬

依據德國基本法第74條第1項第22款，道路交通事項雖屬於「競合立法事項」(Konkurrierende Gesetzgebung)，各邦僅於聯邦未行使其立法權時，始得就該事項制定邦法律規範(第72條第1項)，惟依據同條第2項之「必要性條款」，聯邦必須為了在「聯邦領域內為建立同質之生活關係，或基於整體國家之利益，為維護法律及經濟之統一性，而有以聯邦法律規範之必要」時，始得動用其立法權。因為駕照核發與人民行動自由之行使密切相關，本質上就具有「跨越邦界」(länderübergreifend)特性，因此至少就核發駕照事項，以聯邦法



律進行全國一致的規定，應屬符合前述必要性條款。

## (二) 德國駕照核、換發控管機制

德國道路交通管理法 (Straßenverkehrsgesetz) 第 2 條第 3 項規定，就載客運輸 (Personenbeförderung) 業務得要求行為人持有特殊駕照始得執行，特殊駕照之要件、有效期間或相關義務，該法授權聯邦交通部會同聯邦環保部訂定「駕照核發辦法」(Fahrerlaubnis-Verordnung)。依據此辦法第 48 條第 1 項規定，基於營業目的使用動力車輛載運乘客，必須額外申請「客運駕照」(Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung)。依據同條第 4 項，申請人如具備法定要件 (參見二、資格限制) 時，駕照核發機關必須核發「客運駕照」，此處管制類型屬於「附許可保留之預防性禁止」(Präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt)。

與本研究計畫關注之核心課題—刑事犯罪行為人於刑責執行完畢後得否擔任計程車駕駛，直接相關之規定係該駕照核發辦法第 11 條第 1 項。依此規定，申請人申請客運駕照時，需保證其「具有承擔載運乘客之特殊責任之能力」。進一步，依同辦法第 48 條第 4 項第 2 之 1 款，客運駕照申請人須提出依「聯邦中央犯罪記錄法」(Bundeszentralregistergesetz) 第 30 條第 5 項第 1 句規定申請之「無刑事犯罪紀錄證明」(Führungszeugnis)，以證明上述申請要件。

此款規定係於 2012 年 6 月新增至「駕照核發辦法」第 48 條第 4 項中 (BGBl. I 1394/1396)，立法者之用意在於透過課予申請人提出「無刑事犯罪紀錄」之義務，以具體化申請要件中的不確定法律概念「具有承擔載運乘客之特殊責任之能力」(BR-Drs. 245/12, 頁 27)。

另外，依據第 11 條第 3 項第 8 款規定，審核客運駕照申請案時，核發機關亦得延請官方認可之駕駛能力鑑定機構進行「精神醫學領域之鑑定」，以確認當事人具備上述「承擔載運乘客之特殊責任之能力」。

置於該辦法規定後之附表四，將包括客運駕照在內、所有類別之駕照所需要之駕駛能力予以規範。其中值得注意的是該表第 9 點「服用麻醉藥劑、其他影響精神作用之物質或藥品」。於第 9.2.2 欄中，該辦法規定當事人如「偶爾吸取大麻」，只需其「並非於駕駛中發生、不是在飲酒或服用其他影響精神作用之物品後吸取大麻，且未造成人格違失、未喪失控制力」時，仍認為具備駕駛能力。

最後，客運駕照之效期最長為五年，五年期滿後得依申請延長，期間亦最長五年。駕照核發機關審查延長之申請時，除必須注意申請人身體、精神狀況與視力是否符合該辦法之要求外 (該項第一、二款)，尤其必須注意是否有「事實足以推論申請人不再具備承擔載運乘客之特殊責任之能力」(該項第三款)。

而依據同辦法第 22 條第 2 項，核發機關於一般審核駕照許可之案件時，即擁要求申請人於提出申請前，先申辦上述「無刑事犯罪紀錄證明」之裁量權，此項權限於此延長客運駕照之申請，自亦有適用。換言之，如申請人於申請延長前，曾犯有刑事犯罪，則將可能被認為不具備前述能力，而須承擔駁回申請之結果。就法規審視的初步結果而言，申請人是否能如願取得客運駕照，相當程度取決於其能提出「無刑事犯罪紀錄證明」。

## 第四節 日本資格限制

### 一、立法理由與規範

#### (一) 計程車駕駛執照之國家資格限制

日本於 2001 年發布「計程車駕駛員法案大綱」(又稱計程車駕駛執照之法制化)，即凸顯有必要以法律規範對於作為駕駛員或計程車事業工作的資格限制，因此提出「計程車駕駛員法案大綱」。其中，所謂國家資格限制，乃是基於法律而由國家或國家所指定之機關，舉辦資格測驗之謂。例如：醫師、護士、律師、營養師等，若無此等國家資格之人，即不可從事此等職業。早期日本計程車駕駛員之資格，僅有普通第二種執照，以及受限於東京及大阪計程車業務導正化特別措施法所規定之駕駛員登記制度而已。但是，從實際狀況來看，這些制度未能充分發揮查驗功能，以確保計程車駕駛員之資質及技能。另一方面，計程車駕駛員登記制度亦有缺失，被一般人認為是行政部門對計程車採取高壓取締，而藉以處罰其駕駛員的制度而已。相對於此，計程車駕駛執照之法制化，係為確立計程車駕駛員之法律地位，並藉由人才培養與資質查驗，以確保在計程車制度中之優良人才為目的。此制度就是要提升效果，以確保計程車之安心、安全與運輸的充實。

#### (二) 計程車駕駛執照法制化之必要性

本制度是因 2002 年 2 月實施廢止計程車數量管制，憂慮其可能會對於駕駛員之生活與雇用產生極端惡化，進而對於有關運送之安心、安全造成不測事態。在廢止計程車數量管制之結構下，計程車業務所具有之特殊性，就是與勞動時數無關，而僅按工作量給付薪資。此種特殊性與加入行業的容易度相互作用後，會更刺激車輛數成長，最後造成以大都市為中心之大量增車，而出現「異常的供給過剩狀態」的危險。這不僅會對於計程車駕駛員之薪資、雇用、權利產生重大的影響，也會對於運送安心、安全之確保，以及都市交通環境等造成不可忽視的弊端及混亂(例如，交通事故之大增、道路交通之阻礙、壅塞、行車禮讓的減低)。

政府及國土交通省雖然亦嚴正說明其就是因為已經意識到這種危險，所以

研擬「緊急調整措施」的預防對策。然而，從其結構之規劃來看，只能說是「表面功夫」而已，完全不能對其有所期待。因此，解決上述問題之最終關鍵，就是要在面臨困境的事業者與駕駛員之關係上，確立「駕駛員優位的結構」。亦即，計程車駕駛執照法制化之必要及不可欠缺。

### (三) 構築計程車產業社會地位之提升

計程車駕駛員執照法制化，就是要謀求多數國民所期待之「職業駕駛員資質優化」。然而，此亦將受限的「計程車駕駛員」人數與營運計程車車輛數，換言之，就是要對供給量加以抑制。再者，獲得計程車駕駛員執照執行業務後，若不能保障其勞動條件，或任其勞動條件惡化，是不能發揮應有功能。因此，計程車駕駛執照法制化之建立，可有效去除不良駕駛。更甚者，計程車駕駛員執照法制化亦意味著欲獲得新資格的人，可期待符合其資格之待遇，才可能使駕駛員擁有更高的尊嚴，並進而提升其社會地位。

## 二、資格限制

日本「道路交通法」第六章規定汽車與機車之駕駛免許（駕駛執照），其中「道路交通法」第 84 條第 2 項規定：「免許區分為第一種駕駛免許、第二種駕駛免許及暫時駕駛免許」，第一種駕駛免許區分為：大型汽車免許、中型汽車免許、普通汽車免許、大型特殊汽車免許、大型自動二輪車免許、普通自動二輪車免許、小型特殊汽車免許、機車免許及牽引免許九種；第二種駕駛免許區分為：大型汽車第二種免許、中型汽車第二種免許、普通汽車第二種免許、大型特殊汽車第二種免許及牽引第二種免許五種；暫時駕駛免許區分為：大型汽車暫時免許、中型汽車暫時免許及普通汽車暫時免許三種。以上駕照種類對照我國道路交通安全規則第 53 條規定：「汽車駕駛執照分為下列各類：小型車普通駕駛執照、大貨車普通駕駛執照、大客車普通駕駛執照、聯結車普通駕駛執照、小型車執業駕駛執照、大貨車執業駕駛執照、大客車執業駕駛執照、聯結車執業駕駛執照、國際駕駛執照、輕型機車駕駛執照、小型輕型機車駕駛執照、普通輕型機車駕駛執照、重型機車駕駛執照、普通重型機車駕駛執照、大型重型機車駕駛執照」。亦即日本駕照分類之第一種駕駛免許相當於我國普通駕駛執照，第二種駕駛免許相當於我國執業駕駛執照，而暫時駕駛免許（臨時駕照）在我國則是未實行。有關在日本要申請成為計程車駕駛人，必須持有普通汽車第二種免許，而「道路交通法」第 90 條規定普通汽車第二種免許申請拒絕項目：罹患精神疾病者、屬介護保險法規定認知症者、酒精麻藥中毒者等。接受專業教育訓練課程並通過學科測驗合格者，方可申請執業免許，由受委託機構負責登錄與發給計程車駕駛人登記證，始得擔任計程車駕駛人。

依據「道路運送法」第 7 條規定，只要在二年內曾有違反「道路交通法」

的交通事故或交通違規紀錄者，均不被允許成為計程車駕駛人。另外，日本實施「個人計程車」制度（即所謂優良駕駛），對個人計程車駕駛人的資格限制十分嚴格，未滿 35 歲的申請者，須在申請日前於所申請營運區域內持續從事計程車駕駛工作 10 年以上，且申請當日前連續 10 年無事故、無違規記錄；35 歲以上未滿 40 歲的申請者須在申請日前於所申請營運區域內持續從事汽車駕駛工作 10 年以上，在此期間從事計程車駕駛工作 5 年以上。

### 三、執行狀況

日本計程車行業的主管部門是國土交通省，由其制定和頒布的「計程車業務正當化特別措施法」，該法是計程車運營的唯一指導性法規。根據該法，與計程車登記、管理和培訓等有關的事務全部由協力廠商機構執行，如經國土交通省認可成立的「財團法人東京計程車中心」和「東京旅客乘用車協會」等機構，對東京計程車行業進行全面指導、規範和監管等工作，為政府部門與計程車企業之間構建起有效的緩衝帶。這些協力廠商機構能夠從公正中立的立場出發，努力提高東京計程車的服務水準，同時也為乘客提供便利。

根據東京乘用旅客自動車協會提出的報告顯示，在 2002 年至 2007 年期間，計程車駕駛人交通事故及交通違規件數呈現逐年減少趨勢，且無任何計程車駕駛人因犯罪案件被登上媒體報導，就主管機關紀錄資料，計程車駕駛人犯罪紀錄幾乎為零，相關單位反而對逐年上升的計程車司機被加害攻擊案件較為關注。

在日本要申請成為計程車駕駛人，必須持有普通汽車第二種免許，成為日本計程車駕駛員申請程序如下圖所示，駕駛人必須報名參加教育訓練課程，學習專業知識與技能，之後進行學科測驗，其測驗內容有：(1) 有關法令之基礎知識；(2) 載客知識；(3) 地理知識等三種。具體測驗內容如下：

#### (一) 法令之基礎知識

1. 道路交通法及相關法令之內容
2. 道路運送法及相關法令之內容
3. 勞動基準法及相關法令之內容（包含汽車駕駛員之勞動時間等之改善基準告示以及相關內規）

(二) 載客知識

1. 有關接待旅客之基本知識
2. 對於身障者、病人等之特性與車輛乘降時之照護方法，於車輛之乘車移動時之注意事項

(三) 地理知識

欲登記之事業地區之主要道路、建築物、觀光設施等。

日本計程車法人企業實行真正意義上的「公車公營」，公司擁有完備的停車場，車輛也由公司提供，司機按照公司規定的時間運營，上下班時須履行交接手續，並將一天營運收入上交，車輛的維修、保養、燃油等都由公司負擔，勞資關係簡單明確。個體計程車則一切由司機自己負擔，但成為個體司機必須達到一定條件，如要連續開計程車 10 年以上，不出安全事故，還要通過嚴格考試。

日本計程車公司多數採用兩班制的工作體制，計程車司機的工作量並不繁重，平均月工作日為 11 天至 13 天，出勤時間則以雙倍計算，即 22 天至 26 天。此外，日本的計程車公司還會僱傭類似「小時工」的司機，他們每月只工作 8 天，以老年人和兼職者為主。

日本東京計程車駕駛人若欲辦理加入市場或變更相關之登記手續，必須到東京計程車中心進行辦理。為鼓勵經營計程車事業之事業者提升服務品質，於 2001 年 5 月成立「分級評鑑委員會」，使分級評鑑制度化，以公開表揚優良事業者。其評分項目包括：法令遵守面之評分占 30%、乘客接待面之評分占 40%、安全管理面之評分占 30%。滿 90 分以上者為 AA 級，76 分以上至未滿 90 分者為 A 級，61 分以上至未滿 76 分者為 B 級，未滿 60 分者為 C 級。

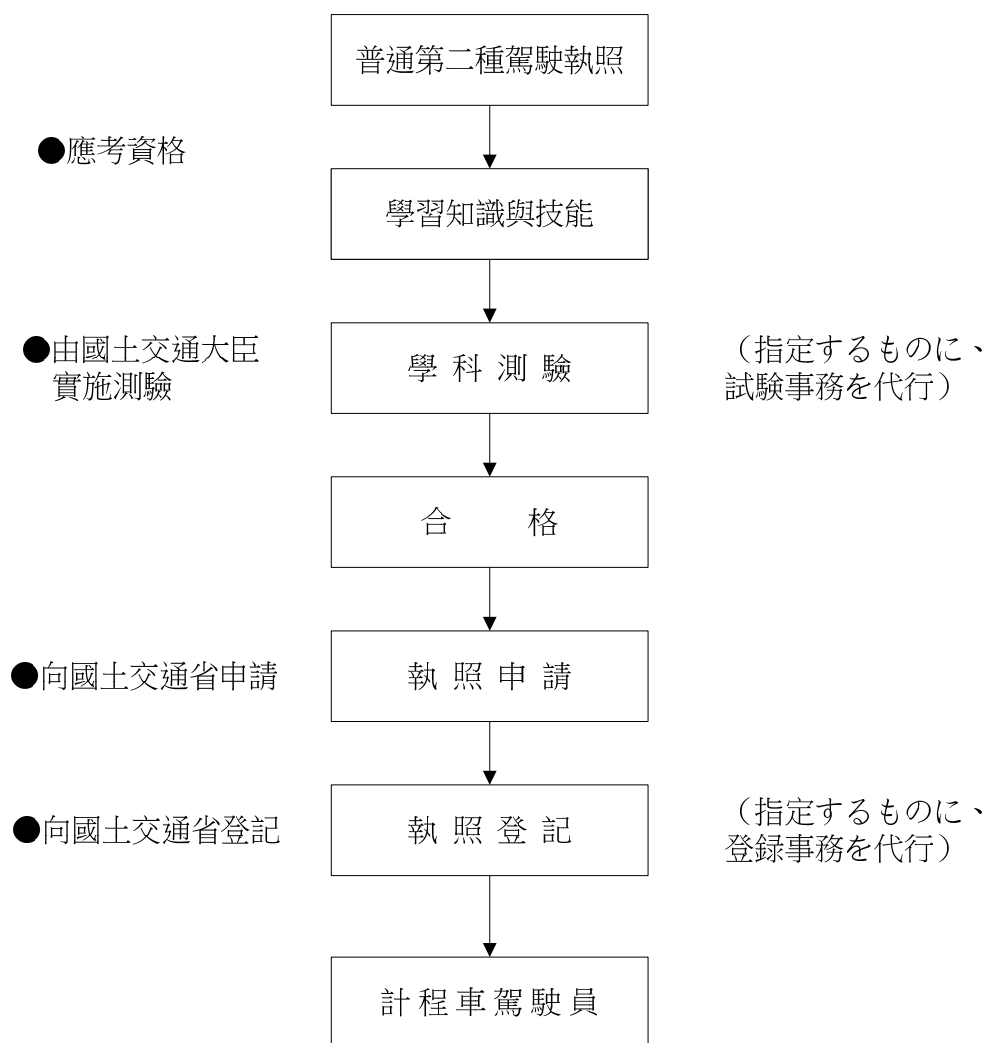


圖 4-4-1 日本計程車駕駛員申請程序

註：國土交通省之權限，依省令之規定，委任地方局長（或支局長）為之。

## 第五節 韓國資格限制

### 一、立法理由與規範

為了確立運送事業的秩序，達成旅客運輸的順利以及旅客運送事業之發達以增進公共福利，韓國制定旅客汽車運輸事業法，並授權訂定旅客汽車運輸事業法施行規則，訂定必要的事項。

### 二、資格限制

關於運輸從事者的資格條件，旅客汽車運輸事業法第 49 條規定事業用機動車司機的資格條件等，情形如下：

(一) 根據旅客汽車運輸事業法第 24 條的第 1 項，要使用旅客運輸事業用機動車來從事駕駛業務的人，應具備以下的條件：

1. 必須擁有對事業用機動車合適的駕照。
2. 駕駛經歷 1 年以上的滿 20 歲以上的人。
3. 必須符合國土交通部長官制定的適合駕駛的精密檢查基準或是根據「貨物自動車運輸事業法施行規則」第 18 條第 2 項的適合駕駛的精密檢查基準。
4. 根據旅客汽車運輸事業法第 50 條的駕駛資格考試合格之後，根據該法第 55 條取得駕駛資格。

(二) 判斷適合根據該法第 49 條第 1 項的第 3 號精密檢查基準的檢查（以下稱為適合駕駛精密檢查），區分機器操作型檢查與筆記型筆試檢查。

(三) 適合駕駛的精密檢查區分新規格檢查及特別檢查，此對象規定如下：

1. 新規格檢查的對象為以下各項目的人：
  - (1) 第一次使用旅客運輸事業用機動車來駕駛的人。
  - (2) 自從接受新規格檢查的日子過 3 年後要再就業的人（限制以旅客運輸事業用機動車或者根據「貨物自動車運輸事業法」的貨物運輸事業用機動車來從事駕駛業務的退休者）。沒有發生過事故的司機除外。

(3) 接受適合駕駛精密檢查的日子 3 年內沒就業的人（限制取得新規格檢查的適合判定的人）。

2. 特別檢查的對象為以下各項目的人：

(1) 引起重傷以上的傷亡事故的人

(2) 過去一年之間根據「道路交通法施行規則」的駕照行政處分基準計算的累計分數達 81 分以上的人。

(3) 依據運送事業者申請，為了認定由於舊病、過勞或其他事由，致不能夠安全地駕駛之虞的人。

(四) 關於適合駕駛精密檢查的項目、方法與程序等，必須按照國土交通部長官所決定的。

### 三、執行狀況

旅客汽車運輸事業法第 51 條至第 55 條，分別規定駕駛資格測驗之施行與公告、駕駛資格測驗之實施方法與測驗科目、駕駛資格測驗的應試、駕駛資格測驗的特例、駕駛資格的登錄，分別如下：

(一) 第 51 條關於駕駛資格測驗之施行與公告規定，如下：

1. 交通安全工團或計程車聯合會（以下稱為測驗施行機關），每月必須施行一次以上的駕駛資格測驗，每年最早的測驗施行日 30 天以前，應公告當年的測驗施行計畫；但測驗施行機關得考慮駕駛員的供需情形，視需要而公告調整資格測驗次數。
2. 施行駕駛資格測驗時，測驗施行機關為了使得所有應試者知道，測驗施行日 20 天以前，必須公告日、時、場所、方法、科目、應試程序等關於測驗施行的事項；但因不可避免的事由變更公告內容時，測驗施行日 10 天前必須公告變更事項。

(二) 第 52 條關於駕駛資格測驗之實施方法與測驗科目等規定，如下：

駕駛資格測驗之實施方法、測驗科目與合格者決定，分為以下情形：

1. 巴士駕駛資格測驗

(1) 實施方法：筆試測驗。

(2) 測驗科目：：交通與運輸關聯法規、安全運行要領、運送服務與地



理有關的事項。

## 2.計程車駕駛資格測驗

(1) 實施方法：筆試測驗。

(2) 測驗科目：交通與運輸關聯法規、安全運行要領、運送服務與地理有關的事項。

(3) 及格標準：必需得筆試測驗總分的 6 成以上。

(三) 第 53 條觀關於駕駛資格測驗的應試的規定，如下：

1.駕駛資格測驗應試者把以下各項的資料（只有屬於計程車資格測驗）貼在資格測驗應試願書，在這種情況交通安全工團必須依據「電子政府法」第 36 條第 1 項的行政資訊的共同利用確認各項資料：

(1) 駕駛執照。

(2) 駕駛經歷證明書。

(3) 駕駛適應精密檢查受檢事實證明書。

2.依據第 87 條規定從被取消駕駛資格的日子 1 年以內的人，不可應試駕駛資格測驗；但依據「道路交通法」第 87 條第 2 項因為沒接受定期適性檢查被取消駕駛資格者，不屬於本法規範範圍。

(四) 第 54 條關於駕駛資格測驗的特例的規定，如下：

1.計程車聯合會可以使得屬於以下項中的人，免除筆記測驗的科目中安全運行要領與運輸服務之科目測驗：

(1) 根據第 55 條第 4 項取得計程車駕駛資格的人，為了從事在發給計程車駕駛資格證明的一般計程車運送事業組合（以下稱為「一般計程車組合」）的管轄區域以外的地域計程車駕駛業務，再應試駕駛資格測驗的人。

(2) 從駕駛資格測驗日開始計算的 4 年之間，3 年以上沒發生事故的駕駛事業用汽車的人。

(3) 依據「道路交通法」第 146 條的無事故駕駛員或得到有功駕駛者表揚獎的人。

2.依據第 1 項願意免除筆記測驗之一部分的人，把能夠證明的文件貼在

根據第 53 條第 1 項的應試願書，繳交給計程車聯合會。

(五) 第 55 條關於駕駛資格的登錄等規定，如下：

1. 測驗施行機關從實施駕駛資格測驗的日子 15 天以內，必須在此測驗施行機關的網頁公告合格者。
2. 合格駕駛資格測驗的人，從合格者公告日 30 天以內，必須在駕駛資格證發給申請書附上兩張照片之後，於該測驗施行機關申請發給駕駛資格證。
3. 根據第 2 項被申請的測驗施行機關，必須在駕駛資格登錄填寫此事實後，發給（巴士、計程車）駕駛資格證。
4. 如果運送事業者要讓取得駕駛資格證的人從事駕駛業務，根據駕駛資格證明發給申請書（含：電子文件）申請發給駕駛資格證明（所謂汽車裡告示的），交通安全工團或一般計程車運送事業組合（以下為「駕駛資格證明發給機關」）必須發給駕駛資格證明，在這種情況，個人計程車運送事業者（包含代理駕駛員），必須申請在個人計程車運送組合。

## 第六節 新加坡資格限制

### 一、立法理由與規範

新加坡政府嚴格執行數量管制，針對計程車駕駛資格進行一系列限制。新加坡計程車由陸路運輸管理局（LandTransportAuthority，簡稱 LTA）管理，LTA 為新加坡政府交通部下之法定單位，其主要職責為控管及頒發牌照、駕駛人執照，並對各車隊進行費率管制及進行各項服務品質評鑑。若欲成為新加坡計程車駕駛需符合下述幾個條件。

### 二、資格限制

欲成為新加坡計程車駕駛需符合以下幾個條件：

- (一) 30 歲以上，75 歲以下。
- (二) 會說、讀簡單英語。
- (三) 為新加坡公民。
- (四) 持有 class3 的駕駛執照。
- (五) 至少 1 年且無違規的駕駛經驗。

### 三、執行狀況

符合條件的計程車駕駛，經過三階段方可取得駕駛執照。首先填寫好申請計程車駕駛執業登記證 (Taxi Driver Vocational Licence) 表格，4 至 6 週內等候新加坡陸路運輸管理局 (LTA) 通知。申請者收到陸運局寄發的核准公文後，必須通過陸路運輸管理局所訂定的藥物測試。通過藥物測試後，3 個月內註冊參加教育訓練課程，並在 12 個月內結業。完成教育訓練之結業學員，必須參加陸路運輸管理局舉辦的筆試測驗，若未通過則可參加下次測驗，最大限制參加次數為 5 次，通過後會在 1 個月內取得 3 年有效期限的臨時執業登記證。執業登記證時效 3 年，屆滿後 6 個月內，駕駛員必須更新執業登記證。若超過 6 個月但未超過 3 年，駕駛員要另提申請，並繳納延遲處理費。

新加坡出租汽車以公司化營運為主，對出租汽車駕駛和公車駕駛等公共服務都建立了執業資格制度。《新加坡公路法》規定，申請出租汽車駕駛員執業資格必須具有新加坡合法居住權，年滿 30 周歲，持有新加坡 C3 駕照一年以上，無交通違章紀錄、身體健康、會說以及讀英語、一年內完成出租汽車駕駛員培訓課程，並通過包括法律法規、路線與地標、乘客服務、安全防禦駕駛及地理等知識考試。出租汽車駕駛員執業資格證的有效期為 3 年。

駕駛人若超過 50 歲到 64 歲，每 2 年要接受健康檢查，超過 65 歲，每年接受健康檢查，方可繼續駕駛。年齡到達 70 歲要換發新的計程車駕駛執照，要經過特別包括生理檢查、執業智能、公路駕駛測驗等評估，以確定超過 70 歲是否還適合開計程車。駕駛人 73 歲與 74 歲，如果通過特別健康評估，每年可以重新申請駕照。

新加坡政府建立了出租汽車駕駛員執業資格記分制度。出租汽車駕駛員如違規或被投訴，例如拒載程乘客、超收費用，將被記分並罰款。如 2 年內累積記分超過 6 分，將被暫停出租汽車駕駛資格 2 周至 8 周。超過 21 分的則被吊銷執業資格 24 個月。若連續 2 年未違規，可清除歷史記分紀錄。乘客可以透過電子查詢服務，對出租汽車駕駛員的執業資格證件有效性進行驗證。

## 第七節 臺灣資格限制

### 一、立法理由與規範

臺灣計程車駕駛人管理區分為執業駕照管理與執業登記證管理二部分：其中職業駕照之考領、登記、換發及審驗管理係由公路監理機關負責；另外駕駛人執業登記證之考領、講習、核（換）發、登錄及審驗等則是由警察機關負責。目前警察機關所負責之計程車駕駛人執業管理部分，由於部分計程車駕駛人缺乏職業道德及服務態度惡劣或犯罪加害乘客，使得民眾對計程車服務水準評價普遍不滿意，特別是因計程車安全問題之考量而不敢搭乘計程車。因此為提升計程車駕駛人之素質，以維護乘客安全，對於計程車駕駛人之執業資格特別立法加以限制。依據警察機關管理執業登記申領之程序，首先是對欲從事計程車駕駛工作者進行資格的審查（消極條件），審查標準依計程車駕駛人執業登記管理辦法第 3 條規定：「汽車駕駛人須領有職業駕駛執照，且無本條例第 36 條第 4 項或第 37 條第 1 項情事者，始得申請辦理執業登記。」；符合前述規定之申請資格者，則可參加計程車駕駛人執業登記測驗（積極條件），測驗標準依計程車駕駛人執業登記管理辦法第五條規定：「汽車駕駛人申請辦理執業登記，應先參加測驗及執業前講習，並取得合格成績單；其未取得合格成績單者，應重新申請辦理執業登記。前項測驗及執業前講習時間合計為八小時。測驗科目為執業相關法令及執業地之地理環境等二科，測驗成績分別計算，各科成績均達七十分以上為及格；測驗及格者，始得參加執業前講習，並於講習完畢後發給合格成績單。測驗與執業前講習及在職講習，得由直轄市、縣（市）警察局自行辦理或委託同一測驗講習區域之其他直轄市、縣（市）警察局，或相關機關（構）、團體辦理。測驗與執業前講習及在職講習區域之劃分，由內政部警政署定之。」汽車駕駛人依照上述規定參加講習及測驗合格者，應於領得合格成績單六個月內檢附合格成績單及執業事實證明文件，向原申請之警察局辦妥執業登記，始發給執業登記證及其副證；逾期者，該成績單失效，並應重新申請辦理執業登記。前項執業事實，指有下列情形之一者：（1）受僱於計程車客運業。（2）自備汽車參與計程車客運業經營。（3）計程車運輸合作社社員或其輪替駕駛。（4）經營個人計程車客運業。（5）個人計程車客運業之輪替或臨時替代駕駛。

我國計程車犯罪預防制度之發展係源於 70 年增訂道路交通管理處罰條例第 37 條，對計程車駕駛人之消極資格限制，由於計程車為私密性高且獨立封閉之公共運輸工具，其營業特性接觸單身女性、老弱之機會甚多，乘客上車後多與

駕駛人單獨相處，車輛動態受駕駛人操控，搭乘之風險確較其他運輸工具為高，倘若駕駛人具有特定暴力及性犯罪前科，在孤立無援環境下，顯為一大隱憂。爰此，交通部即會同內政部、法務部等單位檢討道路交通管理處罰條例，並條件限制少數特定犯罪者從事計程車駕駛工作之必要性，經提行政院會議討論，曾考量可對犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖等易危害乘客安全之重大特定犯罪行為，不准其辦理執業登記，其他犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由等輕罪仍應加以研究，不予限制。惟依據前該統計數字進一步按犯案類型分析，以曾犯竊盜罪者最多，詐欺罪、贓物罪、妨害自由罪次之，且犯罪趨勢不斷增加，若不對犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由予以處分，仍難維持乘客安全，經衡量後仍將道路交通管理處罰條例規定計程車駕駛人，曾犯殺人、強盜、搶奪、妨害風化、恐嚇或擄人勒贖之罪，於受有期徒刑執行完畢或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而赦免後 2 年以內或受刑人在假釋中者，不准其登記，已辦理執業登記，領有登記證之計程車駕駛人犯以上各罪或犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由各罪之經判處有期徒刑而未宣告緩刑者，吊銷其執業登記證及駕駛執照。

在 1996（民國 85）年因發生彭婉如命案，該年 12 月 31 日三讀通過道路交通管理處罰條例第 37 條條文改為終身不得辦理，主要係當時以計程車為犯罪工具案件層出不窮，社會上發生多起性侵害等社會矚目事件，致計程車駕駛人犯特定罪案件，成為輿論焦點，且立法委員及諸多社會團體亦認為性侵害犯罪再犯率高，衡量計程車營運之特性，人身及財產安全保護之重要性，實有加以終身限制之必要性，以強化計程車從業人員陣容，保護婦女人身安全，提升該行業之安全及執業信賴感，對於曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財或擄人勒贖等易危害乘客安全之特定犯罪行為，經判刑確定者，不准辦理計程車駕駛人執業登記，以維乘客安全。在立法院審查會議過程中，並將刑法第 221 條至 229 條規定等有關妨害風化等罪納入至於妨害風化第 230 條至 236 條等較輕微之罪，草案中原未納入，惟立法院審查會議過程中，決議針對執業期間，犯刑法第 230 條至第 236 條妨害風化各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定而未宣告緩刑或易科罰金者，吊銷其計程車執業登記證及駕駛執照，意在嚇阻不肖駕駛人，利用計程車封閉性高、私密性等特性作為控制婦女或不特定對象遂行強暴、妨害性自主之機會，故予立法限制。

## 二、資格限制

### (一) 犯罪前科規定

如前所述，汽車駕駛人欲從事計程車駕駛工作者，必須符合消極條件資格審查，依據處罰條例第 37 條第 1 項（管制消極資格條件）規定：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。」另外，「計程車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。執業中因犯罪吊扣、廢止執業登記證及吊銷駕駛執照」（第 2 項）；「計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。」（第 3 項）；計程車駕駛人執業登記管理辦法法源依據為第 37 條第 7 項規定：「計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。

具備下列各款資格且無汽車運輸業管理規則第 93 條各款情事者為優良駕駛，得申請個人經營計程車客運業：(1) 年齡 30 歲以上，並符合道路交通安全規則第 52 條規定之執業年限。但年滿 60 歲者，其體格檢查，應符合道路交通安全規則第 64 條之 1 規定。(2) 連續持有有效之計程車駕駛人執業登記證六年以上者。但依計程車駕駛人執業登記管理辦法第 12 條規定補辦查驗或換發新證者，視同連續持有，惟中斷時間應予扣除。(3) 本人未經營計程車客運業、計程車客運服務業或個人經營計程車客運業者。(4) 持有大型車職業駕駛執照者，必須換領小型車職業駕駛執照，其駕駛年資得予併計，並保留其資格。(5) 符合促進道路交通安全獎勵辦法第 3 條第 6 款所定資格條件，經中央或直轄市公路主管機關核定獎勵有案者或領有殘障手冊之計程車駕駛人，得不受前項第 1 款、第 2 款之限制。

有下列情形之一者，不准申辦個人經營計程車客運業登記：(1) 曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第 184 條、第 185 條、第 221 條至第 229 條、兒童及少年性交易防制條例第 24 條至第 27 條、槍砲彈

藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定者，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者。(2) 曾犯傷害、妨害自由、公共危險，或刑法第 230 條至第 235 條各罪之一，經判決有期徒刑以上之刑確定者。(3) 曾犯前二款以外其他刑事案件之罪（不包括違反舊票據法者）經判決確定，而有下列情形之一者：①受有期徒刑之執行完畢，或受無期徒刑或有期徒刑一部之執行而經赦免後，未滿五年者。②受有期徒刑以上刑之宣告尚未執行，或行刑權時效消滅後未滿五年者。③受刑人在假釋中者。(4) 最近三年內有道路交通管理處罰條例第 61 條第 3 項、第 63 條第 1 項各款及第 68 條第 2 項前段所列之違規行為者。(5) 最近五年內曾依道路交通管理處罰條例受吊扣駕駛執照處分者。(6) 最近三年內曾由計程車乘客提出申訴檢舉，並經公路監理機關或警察機關查證屬實者。

### (二) 年齡與身體健康規定

依據道路交通安全規則第 60 條第 1 項第 1 款第 3 目規定，考領職業駕駛執照須年滿 20 歲，最高年齡不得超過 65 歲。汽車駕駛人除身心障礙者及年滿 60 歲職業駕駛者外，其體格檢查合格標準依下列規定（道路交通安全規則第 64 條）：(1) 視力：兩眼裸視力達 0.6 以上者，且每眼各達 0.5 以上者，或矯正後兩眼視力達 0.8 以上，且每眼各達 0.6 以上者。(2) 辨色力：能辨別紅、黃、綠色者。(3) 聽力：能辨別音響者。(4) 四肢：四肢健全無殘缺者。(5) 活動能力：全身及四肢關節活動靈敏者。(6) 疾病：無精神耗弱、目盲、癩癩或其他足以影響汽車駕駛之疾病。(7) 其他：無酒精、麻醉劑及興奮劑中毒者。以及體能測驗：(1) 視野左右兩眼各達一百五十度以上者。(2) 夜視無夜盲症者。

又配合人口高齡化及延後退休的趨勢，交通部延長職業小型車駕駛的駕照年齡到 68 歲。依據道路交通安全規則第 52 條規定，汽車駕駛執照自發照之日起每滿 6 年換發一次，汽車駕駛人應於有效期間屆滿前後一個月內向公路監理機關申請換發新照。但年滿 60 歲之職業駕駛人經依第 64 條之 1 規定體格檢查判定合格者，換發有效期限一年之新照，或於原領職業駕駛執照以每年加註方式延長有效期間，至年滿 65 歲止。逾 65 歲之職業駕駛人，前一年內未受吊扣駕駛執照處分且依第 64 條之 1 規定體格檢查判定合格者，得換發有效期間一年之小型車職業駕駛執照，或於小型車職業駕駛執照以每年加註方式延長有效期間，至年滿 68 歲止。

### (三) 車輛設備管理規定

依據汽車運輸業管理規則第九十一條規定，計程車車輛設備應符合：(1)

計程車車輛應使用四門轎車。但設置輪椅區之車輛，得使用廂式或旅行式小客車。(2) 車輛應裝設自動計費器，並按規定收費。(3) 車輛應在核定之營業區域內營業，不得越區營業。(4) 車身顏色應符合臺灣區塗料油漆公會塗料色卡編號一之十八號純黃顏色。另外，運輸業者對所屬車輛及其駕駛人應負管理責任，僱用或解僱駕駛人，應向核發計程車駕駛人執業登記證之警察機關辦理申報。不得將車輛交予無有效職業駕駛執照及計程車駕駛人執業登記證之駕駛人駕駛。個人經營計程車牌照之使用以原申請人為限，不得轉讓其他個人或公司行號。但經核准歇業，得連同原車過戶與符合個人經營計程車申請資格條件者。

依據道路交通安全規則第 39 條第 1 項第 9 款規定，計程車車窗玻璃除依規定標識車號外，並不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙。計程車應於兩側後門標示牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱，後窗玻璃標示牌照號碼，計程車兩側車門（不含車窗）範圍得以平面漆繪或穩固黏貼方式張貼廣告，並應符合各目的事業主管機關及地方政府相關廣告物管理之法令規定辦理。應標示於兩側後門之牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱，得移置於後葉子板。但後葉子板位置空間不足者，牌照號碼及公司行號、運輸合作社或個人名稱仍應標示於兩側後門（道路交通安全規則第 42 條第 1 項第 2 款及第 10 款）。計程車應於儀錶板上右側與右前座椅背設置執業登記證插座，並於右前座椅背標示牌照號碼；未經核定之標識及裝置不得設置（道路交通安全規則第 42 條第 2 項）。

### 三、執行狀況

目前國內從事計程車行業之駕駛人數計有 94,720 人，車輛數為 86,900 輛，其中具刑事前科者有 19,313 人。依據警政署調查資料，對於計程車駕駛加害案件之統計，2004（民國 93）年至 2012（民國 101）年加害案件為 30 件，尤以妨害性自主最多（達 19 件）。2009（民國 98）年 10 月 21 日報載之「計程車司機因口角撞死乘客」，2010（民國 99）年 11 月 27 日報載之「計程車司機性侵醉女等案」，2011（民國 100）年 7 月 14 日報載之「計程車司機性侵日籍女大學生」，2011（民國 100）年 8 月 13 日報載之「計程車司機性侵醉女，索 2 千車資」，2012（民國 101）年 10 月 14 日報載之「開計程車「撿屍」運將硬上酒醉妹」等事件，仍引起輿論及民眾重視。前述對計程車駕駛人消極資格之終身限制規定，現階段尚屬合理，仍宜維持現行規定。且計程車為公眾運輸工具，由於其營運及駕駛工作之特性，搭乘之風險確較其他運具為高，現行就駕駛個人應具備條件之限制，立法目的在保護乘客安全，增進對該行業之執業信賴，符合憲法第 23 條維護重要公益之法意及憲法第 7 條之平等原則。

惟民眾黃君於 1982（民國 71）年間辦理計程車駕駛人執業登記，依當時有



效之處罰條例第 37 條第 1 項規定，曾犯特定之罪者於徒刑執行完畢「滿 2 年者」得辦理登記。因黃君於 60 年間所犯之殺人未遂罪業已服刑完畢滿 2 年，故主管機關准以辦理。惟 1997（民國 86）年間，因黃君未於規定期間內辦理查驗交通主管機關乃依規定註銷其登記證。黃君於知悉後亦未依規定申請補辦查驗。然 1999（民國 88）年 1 月 24 日上開處罰條例第 37 條第 1 項修正為：「曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第二二一條至第二二九條妨害性自主之罪，經判決罪刑確定者，『不准』辦理營業小客車駕駛人執業登記。」故 2000（民國 89）年間黃君重新申請執業登記，交通主管機關以其曾因殺人未遂遭有罪判決確定，依據修正後之前開處罰條例規定，否准其申請。黃君不服，乃提起訴願及行政訴訟，均遭駁回，乃以處罰條例第 37 條第 1 項規定，有牴觸憲法第 7 條、第 15 條及第 23 條之疑義，聲請解釋。最後由司法院大法官於 93 年 9 月 17 日舉行之第 1250 次會議中，就黃君為違反處罰條例事件，認最高行政法院 91 年度判字第 678 號判決所適用之處罰條例第 37 條第 1 項，有牴觸憲法之疑義，聲請解釋案，作成大法官釋字第 584 號解釋。惟處罰條例第 37 條第 1 項規定雖經司法院大法官釋字第 584 號解釋宣告不違憲，惟仍指出人民之工作權，為憲法第 15 條所保障即應適時解除其駕駛計程車執業之限制，俾於維護公共福祉之範圍內，更能貫徹憲法人民工作權之保障及平等原則之意旨。然目前我國相關主管機關在無法建立其他較小限制替代措施，且仍無方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險，為保障多數乘客權益，目前對計程車駕駛人資格限制仍有其必要性。

## 第八節 各國計程車駕駛人執業登記比較分析

### 一、立法理由與規範（含：立法理由、法律依據、內涵）

各國計程車駕駛人執業資格限制情形，立法模式可以歸納為以下二種：中央立法模式、地方立法模式。情形如下：（一）中央立法模式：德國、日本、韓國、新加坡、我國。（二）地方立法模式：美國、英國。詳參表 4-8-1：

表 4-8-1 各國計程車駕駛人執業登記資格限制立法理由與規範比較表

項目	國別	法律依據	立法理由	法律內容
美國		紐約市地方法 洛杉磯郡各市 區標準	管理紐約的計程車業與出租車業，並核發職業駕駛執照、車輛牌照、設定計程車費率、訂定駕駛人與車輛所有人間的規範。	紐約市地方法第 12 號
英國		地方主管機關 法案	確保計程車和/或私人租用駕駛人或經營者執照僅授予或由被認為是一個「適當」的人持有	地方法規關於「適當的人」的標準，沒有明確的成文法規定
德國		駕照核發辦法	駕駛人必須提出確實證據，證明其身體上與精神均具備載運乘客之最低要求，核發機關也必須定期重新檢查確認此項要件是否存在。定期重新審查駕駛能力之國家任務具有實現人民行動自由、避免競爭障礙以及對駕駛人的特殊責任進行更有效掌握之功能。	「駕照核發辦法」第 48 條第 4 項，申請客運駕照，申請人須提出「無刑事犯罪紀錄證明」(Führungszeugnis)。
日本		道路運送法 道路交通法 計程車業務正 當化特別措 施法 計程車駕駛 員 法案綱要	規定計程車駕駛員之資格等，使從事一般乘用旅客汽車運送事業業者之資質獲得提升，及謀求公共運輸之充實與發展，俾增進旅客安全與便利為目的。	「道路運送法」第 7 條規定，只要在二年內曾有違反「道路交通法」的交通事故或交通違規紀錄者，均不被允許成為計程車駕駛人。
韓國		1.旅客汽車運 輸事業法 2.旅客汽車運 輸事業法施行 規則	為了確立運送事業的秩序，達成旅客運輸的順利以及旅客運送事業之發達，以增進公共福利。	旅客汽車運輸事業法第 49 條規定，事業用機動車司機的資格條件等，情形如下： （一）根據旅客汽車運輸事業法第 24 條第一項，要使用旅客運輸事業用機動車來從事駕駛業務的人，應具備的條件。 （二）判斷適合根據第 1

國別 項目	法律依據	立法理由	法律內容
			項第 3 號精密檢查基準的檢查，區分機器操作型檢查與筆記型筆試檢查。 (三) 適合駕駛的精密檢查，區分新規格檢查及特別檢查。
新加坡	新加坡公路法	為嚴格執行數量管制，針對計程車駕駛資格進行一系列限制，控管及頒發牌照、駕駛人執照，並對各車隊進行費率管制及進行各項服務品質評鑑。	公路法規定，申請出租汽車駕駛員職業資格必須無交通違章紀錄。 建立出租汽車駕駛員職業資格記分制度。出租汽車駕駛員如違規或被投訴，如 2 年內累積記分超過 6 分，將被暫停出租汽車駕駛資格 2 周~8 周。超過 21 分的則被吊銷職業資格 24 個月。
臺灣	道路交通管理處罰條例 道路交通安全規則 計程車駕駛人執業登記管理辦法	為提升計程車駕駛人執業安全，嚴格管制計程車駕駛人執業之消極資格，其目的則在於管制犯罪者不得擔任計程車駕駛人，避免危害消費者（乘客）。	汽車駕駛人須領有職業駕駛執照，且無道路交通管理處罰條例第三十六條第四項或第 37 條第 1 項情事者，始得申請辦理執業登記。

## 二、資格限制（含：案類說明、限制期限、健康狀況等限制說明）

(一) 計程車駕駛人資格限制，案類模式可以歸納為以下四種：特定罪名模式、無刑事犯罪紀錄模式、無交通違章模式、特別檢查模式。情形如下：1、特定罪名模式：(1) 美國：美國係由地方法規加以規範。(2) 日本：日本道路交通法規定。(3) 我國：我國道路交通管理處罰條例規定。2、無刑事犯罪紀錄模式：(1) 英國：英國也是由地方主管機關，在國家立法框架下規定法案嚴格規範。(2) 德國：德國基本法授權聯邦交通部會同聯邦環保部訂定「駕照核發辦法」。3、無交通違章模式：新加坡：新加坡公路法規定。4、特別檢查模式：韓國：韓國旅客汽車運輸事業法規定。詳參以下「各國計程車駕駛人執業登記資格限制比較表」。

(二) 各國計程車駕駛人資格，限制期間的模式，可以歸納為以下四種：終身限制規定模式、提出無刑事犯罪紀錄證明模式、一定期間限制模式、特別檢查模式，情形如下：

1、終身限制規定模式：我國、日本。2、提出無刑事犯罪紀錄證明模

式：德國、英國。3、一定期間限制模式：美國、新加坡。4、特別檢查模式：韓國。詳參表 4-8-2。

表 4-8-2 各國計程車駕駛人執業登記資格限制比較表

國別 項目	案類與限制期限	健康狀況
美國	<p>一、紐約市</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 過去 18 個月未超過扣點 7 次。</li> <li>2. 沒有未繳的罰單或傳票。</li> </ol> <p>二、洛杉磯市</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 最近 3 年內沒犯輕罪而被判刑。</li> <li>2. 沒有犯重罪而被判刑。</li> <li>3. 沒有肇事逃逸致人受傷或死亡。</li> <li>4. 最近 3 年內沒有因為肇事致財產損失而逃逸。</li> <li>5. 無過失駕駛或酒駕致人受傷。</li> <li>6. 最近 3 年內無過失駕駛或酒駕。</li> <li>7. 最近 3 年內沒有超過 3 項車輛行進中的交通違規，其中最近一年不超過 2 項違規或 3 年內不超過 2 起可以被起訴的事故。</li> </ol>	<p>委員會審查計程車申請人的背景，如果有涉及暴力、酒後駕車、毒品、藥物濫用或性虐待等確定犯罪者，該會將會非常仔細的再審酌，且有可能否決該項申請案。</p>
英國	<p>倫敦</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 無刑事犯罪記錄證明。不過，不一定有犯罪紀錄就不能申請，要看申請人所犯的罪是什麼類型、判決內容，以及這是多久以前犯的罪。</li> <li>2. 刑事犯罪記錄塗銷期間： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 被定罪時的年齡未滿 18 歲，於以下期間內未再犯者，可以塗銷刑事紀錄： <ol style="list-style-type: none"> <li>a. 刑事或刑期紀錄未滿 6 個月者，3 年半；</li> <li>b. 刑事或刑期紀錄超過 6 個月，未滿 2 年半者，5 年；</li> <li>c. 被罰金、賠償金、緩刑、社區義務勞務、宵禁、藥物勒戒等者，2 年；</li> <li>d. 被提起刑事訴訟，之後原告撤銷的紀錄者，6 個月。</li> </ol> </li> <li>(2) 定罪時的年齡超過 18 歲，於以下期間內未再犯者，可以塗銷刑事紀錄： <ol style="list-style-type: none"> <li>a. 刑事或刑期紀錄未滿 6 個月者，7 年；</li> <li>b. 刑事或刑期紀錄超過 6 個月，未滿 2 年半者，10 年；</li> <li>c. 被罰金、賠償金、緩刑、社區義務勞務、宵禁、藥物勒戒等者，5 年；</li> <li>d. 被提起刑事訴訟，之後原告撤銷的</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>	<p>身體狀況應該符合規定的健康標準。</p>

國別 項目	案類與限制期限	健康狀況
	紀錄者，6 個月。	
德國	申請人須提出「無刑事犯罪紀錄證明」。	1. 身體機能與精神狀態健全，均具備載運乘客之最低要求之證明。 2. 視力證明。
日本	<p>一、案類：</p> <p>1. 曾被科處罰金以上之刑者</p> <p>2. 除符合前款情形者外，曾犯有關於計程車駕駛員業務之犯罪，或其他不正當行為者</p> <p>二、限制期間：</p> <p>1. 二年（違反“道路交通法”的交通事故或交通違規紀錄者）</p> <p>2. 終身（曾被科處罰金以上之刑者）</p>	<p>1. 心神喪失、精神耗弱、癲癇病、眼盲、耳聾或瘖啞。</p> <p>2. 酒精、麻藥、大麻、鴉片或中樞神經興奮劑之中毒者。</p>
韓國	<p>1. 新規格檢查的對象為以下各項目的人：</p> <p>(1) 第一次使用旅客運輸事業用機動車來駕駛的人。</p> <p>(2) 自從接受新規格檢查日起算，經過三年後要再就業的人。沒有發生過事故的司機除外。</p> <p>(3) 接受適合駕駛精密檢查日起算，三年內沒就業的人。</p> <p>2. 特別檢查的對象為以下各項目的人：</p> <p>(1) 引起重傷以上的傷亡事故的人</p> <p>(2) 過去一年之間，根據「道路交通法施行規則」的駕照行政處分基準計算，累計分數達 81 分以上的人。</p> <p>(3) 由於舊病、過勞或其他事由，致不能夠安全地駕駛之虞的人。</p>	由於舊病、過勞或其他事由，致不能夠安全地駕駛之虞的人，列為特別檢查對象。
新加坡	持有 class3 駕照一年以上且無違規的駕駛經驗。	<p>1. 身體健康：駕駛人若超過 50 歲到 64 歲，每 2 年要接受健康檢查，超過 65 歲，每年接受健康檢查，方可繼續駕駛。</p> <p>2. 年齡到達 70 歲要換發新的計程車駕駛執照，要經過特別包括生理檢查、執業智能、公路駕駛測驗等評估，以確定超過 70 歲是否還適合開計程車。</p> <p>3. 駕駛人 73 歲與 74 歲，如果通過特別健康評估，每年可以重新申請駕照。</p>
臺灣	一、案類：	道路交通安全規則第 64 條：

國別 項目	案類與限制期限	健康狀況
	<p>曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者。</p> <p>二、限制期間： 終身不得辦理計程車駕駛人執業登記</p>	<p>一、體格檢查：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.視力：兩眼裸視力達 0.6 以上者，且每眼各達 0.5 以上者，或矯正後兩眼視力達 0.8 以上，且每眼各達 0.6 以上者。</li> <li>2.辨色力：能辨別紅、黃、綠色者。</li> <li>3.聽力：能辨別音響者。</li> <li>4.四肢：四肢健全無殘缺者。</li> <li>5.活動能力：全身及四肢關節活動靈敏者。</li> <li>6.疾病：無精神耗弱、目盲、癲癇或其他足以影響汽車駕駛之疾病。</li> <li>7.其他：無酒精、麻醉劑及興奮劑中毒者。</li> </ol> <p>二、體能測驗：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.視野左右兩眼各達一百五十度以上者。</li> <li>2.夜視無夜盲症者。</li> </ol>

### 三、執行狀況（含：主管機關、執行者、配套措施、執行狀況）

各國計程車駕駛人執業登記資格限制執行狀況，有的國家由政府機關主管並負責執行，例如；有的國家也授權給財團法人、協力廠商或計程車相關社團執行：例如日本、韓國、紐約等。詳參表 4-8-3。

表 4-8-3 各國計程車駕駛人執業登記資格限制比較表

國別 項目	主管機關	執行者	配套措施	執行狀況
美國	紐約市：計程車與出租車委員會	紐約市：計程車與出租車委員會	紐約市計程車與出租車委員會由 9 位委員所組成，其中 8 位為無給職委員，1 位由市長提名，並由議會同意任命之有給職委員兼主席。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.主席定期召開會議並管理該組織職員，管理有牌照車輛及駕駛。</li> <li>2.委員會審查申請人的背景，如果有涉及暴力、酒後駕車、毒品、藥物濫用或性虐待等確定犯罪者，該會將會非常仔細的再審酌，且有可能否決該項申請案。</li> </ol>

國別 項目	主管機關	執行者	配套措施	執行狀況
英國	運輸部	地方政府公共運輸局	除標準揭露刑事記錄、加強揭露刑事記錄資料外，尚有來自各地警察局的紀錄，也就是未被定罪的紀錄亦一併揭露，申請參加計程車駕駛人考試者，須自行申請此紀錄。	查驗考生是否有犯罪紀錄，不過，不一定有犯罪紀錄就不能申請，要看申請人所犯的罪是什麼類型、判決內容，以及這是多久以前犯的罪。
德國	聯邦交通部、聯邦環保部	道路交通事項屬於「競合立法事項」	1. 道路交通事項屬於「競合立法事項」，各邦僅於聯邦未行使其立法權時，始得就該事項制定邦法律規範。 2. 駕照核發與人民行動自由之行使密切相關，具有「跨越邦界」特性，就核發駕照事項，以聯邦法律進行全國一致的規定，應屬必要性條款。	申請人申請客運駕照時，需保證其「具有承擔載運乘客之特殊責任之能力」，並提出依「聯邦中央犯罪記錄法」第 30 條第 5 項第 1 句規定申請之「無刑事犯罪紀錄證明」。
日本	國土交通部	協力廠商機構執行，如經國土交通省認可成立的「財團法人東京計程車中心」和「東京旅客乘用車協會」等機構	與計程車登記、管理和培訓等有關的事務全部由協力廠商機構執行。	國土交通大臣，得使其所指定之人從事計程車駕駛員登記等之事務
韓國	國土交通部	交通安全工團、計程車聯合會	1. 第 51 條規定駕駛資格測驗之施行與公告。 2. 第 52 條規定駕駛資格測驗之實施方法與測驗科目等。 3. 第 53 條關於駕駛資格測驗的應試的規定。 4. 第 54 條關於駕駛資格測驗特例的規定。 5. 第 55 條關於駕駛資格的登錄等規定。	旅客汽車運輸事業法第 51 條至第 55 條分別規定駕駛資格測驗之施行與公告、駕駛資格測驗之實施方法與測驗科目、駕駛資格測驗的應試、駕駛資格測驗的特例、駕駛資格的登錄等。
新加坡	交通部	陸路運輸管理局	新加坡政府建立了出租汽車駕駛員執業資格記分制度； 1. 出租汽車駕駛員違規或被	符合條件的計程車駕駛，經過三階段方可取得駕駛執照： 1. 首先填寫好申請計程車

國別 項目	主管機關	執行者	配套措施	執行狀況
			<p>投訴，例如拒載程乘客、超收費用，將被記分並罰款。</p> <p>2. 二年內累積記分超過 6 分，將被暫停出租汽車駕駛資格 2 周~8 周。超過 21 分的則被吊銷執業資格 24 個月。</p> <p>3. 若連續二年未違規，可清除歷史記分紀錄。</p> <p>4. 乘客可以透過電子查詢服務，對出租汽車駕駛員的執業資格證件有效性進行驗證。</p>	<p>駕駛執業登記證表格，4-6 週內等候新加坡陸路運輸管理局通知。</p> <p>2. 申請者收到陸路運輸管理局的核准公文後，必須通過藥物測試。</p> <p>3. 通過藥物測試後，3 個月內註冊參加教育訓練課程，並在 12 個月內結業。完成教育訓練之結業學員，必須通過陸路運輸管理局舉辦的筆試測驗。</p>
臺灣	內政部警政署（交通組）	各縣（市）警察局交通（大）隊	<p>1. 汽車駕駛人申請辦理執業登記，應先參加測驗及執業前講習，並取得合格成績單；其未取得合格成績單者，應重新申請辦理執業登記。</p> <p>2. 測驗與執業前講習及在職講習，得由直轄市、縣（市）警察局自行辦理或委託同一測驗講習區域之其他直轄市、縣（市）警察局，或相關機關（構）、團體辦理。</p> <p>3. 測驗與執業前講習及在職講習區域之劃分，由內政部警政署定之。（如台北市、新北市、基隆市及宜蘭縣由台北市主辦測驗工作）</p> <p>4. 計程車駕駛人，未向警察機關辦理執業登記，領取執業登記證，即行執業者，處新臺幣一千五百元以上三千六百元以下罰鍰。</p>	<p>1. 具下列文件提出申請：</p> <p>（1）國民身分證正本。</p> <p>（2）職業駕駛執照及其相關證明文件。</p> <p>（3）最近三個月內二吋相片二張。</p> <p>（4）計程車駕駛人執業登記證申請書。</p> <p>2. 測驗及執業前講習時間合計為八小時。測驗科目為執業相關法令及執業地之地理環境等二科，測驗成績分別計算，各科成績均達七十分以上為及格；測驗及格者，始得參加執業前講習，並於講習完畢後發給合格成績單。</p> <p>3. 自領得執業登記證及其副證之日翌年起，應於每年出生日前後一個月內辦理年度查驗。（包括執業事實證明文件（如行照、受僱單、契約書；個人車行或合作社須附</p>



國別 項目	主管機關	執行者	配套措施	執行狀況
				行照及執業登記 (證))

#### 四、各國計程車駕駛人執業登記資格綜合比較表

上述各國計程車駕駛人執業登記資格法律依據、立法理由、法律內容、限制案類及其間、主管機關等資料，綜合整理比較情形，詳如表 4-8-4。

表 4-8-4 各國計程車駕駛人執業登記資格比較表

國別 項目	美國	英國	德國	日本	韓國	新加坡	臺灣
法律依據	紐約市地方 法 洛杉磯郡各 市立法	地方主管機 關在國家立 法框架下規 定法案	駕照核發辦 法	道路運送法 道路交通法 計程車業務 正當化特別 措施法	旅客汽車運 輸事業法 旅客汽車運 輸事業法施 行規則	新加坡公路 新法	道路交通管 理處罰條例 計程車駕駛 人執業登記 管理辦法
立法理由	紐約市：管 理紐約的計 程車業與出 租車業，並 核發職業駕 駛執照、車 輛牌照、設 定計程車費 率、訂定駕 駛人與車輛 所有人間的 規範。	確保計程車 和/或私人租 用駕駛人或 經營者執照 僅授予或由 被認為是一 個「適當」 的人持有。	駕駛人必須 提出確實證 據，證明其 身體上與精 神均具備載 運乘客之最 低要求，核 發機關也必 須定期重新 檢查確認此 項要件是否 存在。	規定計程車 駕駛員之資 格等，使用 一般乘用車 旅客汽車運 送事業業資 質者之資 質，及運送 之充實與 發展，俾增 進旅客安全 與便利為 目的。	為確立的運 送事業的秩 序，達成的 旅客之利 運送，以增 進公共福 利。	為嚴格執行 數量管制， 針對計程車 駕駛資格進 行一系列管 制，發牌、 執照、並對 各車隊進行 各項服務 品質評鑑。	為提升計程 車駕駛人執 業安全，嚴 格管制計程 車駕駛人執 業資格，其 目的在於管 制不得犯罪 者，不得擔 任計程車 駕駛人，避 免危害消費 者(乘客)。
法律內容	一、紐約市 1.過去 18 個 月未超過扣 點 7 次。 2.沒有未繳 的罰單或傳 票。 3.申請 6 個 月內完成防 護駕駛技巧 課程及藥物 檢驗(費用	倫敦 1.無刑事犯 罪記錄證 明。 2.刑事犯罪 記錄塗銷期 間： (1)被定 罪時的年齡 未滿 18 歲，於以下 期間內未	「駕照核發 辦法」第 48 條第 4 項， 申請客運駕 照，必須具 備下述各點 要件： (一)申 請人持有駕 駛車輛所必 需之歐盟駕 照或歐洲經	「道路運送 法」第 7 條 規定，只要 在二年內曾 有違反「道 路交通法」 的交通事 故或交通違 規紀錄者， 均不被允許 為計程車駕 駛人。	旅客汽車運 輸事業法第 49 條規定 業用機動車 司機的資格 條件等，情 形如下： 根據旅客汽 車運輸事業 法第 24 條 的第一項， 要使用旅客	公路法規 定，申請出 租汽車駕駛 執照資格新 加坡合法居 住權，持有 新加坡 C3 駕照一年以 上，無交通 違章紀錄。	汽車駕駛人 須領有職業 駕駛執照， 且無道路交 通管理處罰 條例第三十 條第四項或 第 37 條第 1 項情事者， 始得申請辦 理執業登記。

國別 項目	美國	英國	德國	日本	韓國	新加坡	臺灣
	<p>為美金 25.5 元)。</p> <p>4. 接受指紋建檔 (費用為美金 75 元)。</p> <p>5. 申請後完成計程車駕駛人訓練。</p> <p>二、洛杉磯郡</p> <p>1. 最近 3 年內沒犯輕罪而被判刑。</p> <p>2. 沒有犯重罪而被判刑。</p> <p>3. 沒有肇事逃逸致人受傷或死亡。</p> <p>4. 最近 3 年內沒有因為肇事致財產損失而逃逸。</p> <p>5. 無過失駕駛或酒駕致人受傷。</p> <p>6. 最近 3 年內無過失駕駛或酒駕。</p> <p>7. 最近 3 年內沒有超過 3 項車輛行進中的交通違規，其中去年不超過 2 項違規或 3 年內不超過 2 起可以被起訴的事</p>	<p>再犯者可以塗銷刑事紀錄：</p> <p>a. 刑事或刑期紀錄未滿 6 個月者，3 年半；</p> <p>b. 刑事或刑期紀錄超過 6 個月，未滿 2 年半者，5 年；</p> <p>c. 被罰金、賠償金、緩刑、社區義務勞務、宵禁、藥物勒戒等者，2 年；</p> <p>d. 被提起刑事訴訟，之後原告撤銷的紀錄者，6 個月。</p> <p>(2) 定罪時的年齡超過 18 歲，於以下期間內未再犯者可以塗銷刑事紀錄：</p> <p>a. 刑事或刑期紀錄未滿 6 個月者，7 年；</p> <p>b. 刑事或刑期紀錄超過 6 個月，未滿 2 年半者，10 年；</p> <p>c. 被罰金、賠償金、緩</p>	<p>濟區成員國核發之駕照；</p> <p>(二) 申請人年滿 21 歲；</p> <p>(三) 申請人須提出「無刑事犯罪紀錄證明」；</p> <p>(四) 身體機能與精神狀態健全之證明。</p> <p>(五) 視力證明。</p> <p>(六) 持有歐盟駕照、歐洲經濟區成員國駕照、或其附表十一所載國家核發之相當駕照至少兩年，或在最近五年內曾經持有前揭駕照；</p> <p>(七) 申請人需經考試證明其對擬執業地區具備必要之地域知識</p>		<p>運輸事業用機動車來從事駕駛業務的人，應具備以下的條件：</p> <p>1. 必須擁有對事業用機動車合適的駕照。</p> <p>2. 駕駛經歷一年以上的滿 20 歲以上的人。</p> <p>3. 必須符合國土交通部長官制定的適合駕駛的精密檢查基準或是根據「貨物自動車運輸事業法施行規則」第 18 條的 2 項的適合駕的精密檢查基準。</p> <p>4. 根據旅客汽車運輸事業法第 50 條的駕駛資格考試合格之後，根據第 55 條取得駕駛資格。</p>		

國別 項目	美國	英國	德國	日本	韓國	新加坡	臺灣
	故。	刑、社區義務勞務、宵禁、藥物勒戒等者，5年； d.被提起刑事訴訟，之後原告撤銷的紀錄者，6個月。					
案類與 限制期間	一、紐約市： 1.過去18個月未超過扣點7次。 2.沒有未繳的罰單或傳票。 二、洛杉磯郡： 1.最近3年內沒犯輕罪而被判刑。 2.沒有犯重罪而被判刑。 3.沒有肇事逃逸致人受傷或死亡。 4.最近3年內沒有因為肇事致財產損失而逃逸。 5.無過失駕駛或酒駕致人受傷。 6.最近3年內無過失駕駛或酒駕。 7.最近3年內沒有超過	刑事犯罪記錄塗銷期間： (1)被定罪時的年齡未滿18歲，於以下期間內未再犯者可以塗銷刑事紀錄： a.刑事或刑期紀錄未滿6個月者，3年半； b.刑事或刑期紀錄超過6個月，未滿2年半者，5年； c.被罰金、賠償金、緩刑、社區義務勞務、宵禁、藥物勒戒等者，2年； d.被提起刑事訴訟，之後原告撤銷的紀錄者，6個月。	申請人須提出「無刑事犯罪紀錄證明」	一、案類： 1.曾被科處罰金以上之刑者 2.除符合前款情形者外，曾犯有關於計程車駕駛員業務之犯罪，或其他不正當行為者 二、限制期間： 1.曾被科處罰金以上之刑者2年。 2.曾犯有關於計程車駕駛員業務之犯罪，或其他不正當行為者，終身。	特別檢查的對象為以下各項目的 人： (1)引起重傷以上的傷亡事故的人 (2)過去一年之間，根據「道路交通法施行規則」的駕照行政處分基準計算，累計分數達81分以上的人。 (3)依據運送事業者申請，為了認定由於舊病、過勞或其他事由，致不能夠安全地駕駛之人。	持有新加坡C3駕照一年以上，無交通違章紀錄。	一、案類、曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百零二條至第二百零九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者。 二、限制期

國別 項目	美國	英國	德國	日本	韓國	新加坡	臺灣
	3 項車輛行進中的交通違規，其中去年不超過 2 項違規或 3 年內不超過 2 起可以被起訴的事故。	(2) 定罪時的年齡超過 18 歲，於以下期間內未再犯者可以塗銷刑事紀錄： a. 刑事或刑期紀錄未滿 6 個月者，7 年； b. 刑事或刑期紀錄超過 6 個月，未滿 2 年半者，10 年； c. 被罰金、賠償金、緩刑、社區義務勞務、宵禁、藥物勒戒等者，5 年； d. 被提起刑事訴訟，之後原告撤銷的紀錄者，6 個月。					間： 終身。
主管機關	紐約市計程車與出租車委員會	運輸部	聯邦交通部、聯邦環保部	國土交通省(交通部)	國土交通部	交通部	內政部警政署(交通組)

綜合比較分析，我國在限制期間雖採終身限制，但是我國在限制案類，僅對故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第 184 條、第 185 條、第 221 條至第 229 條、兒童及少年性交易防制條例第 24 條至第 27 條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者加以終身限制。對照其他先進國家，德國規定申請人須提出「無刑事犯罪紀錄證明」；美國洛杉磯規定沒有犯重罪而被判刑，或近 3 年內沒犯輕罪而被判刑者；英國規定限制有刑事紀錄者不得擔任計程車司機，惟刑事或刑期紀錄超過 6 個月未滿 2 年半者，

10 年未再犯者可以塗銷刑事紀錄，刑事或刑期紀錄未滿 6 個月者，7 年未再犯者可以塗銷刑事紀錄。未滿 18 歲者刑事或刑期紀錄超過 6 個月未滿 2 年半者，5 年未再犯者可以塗銷刑事紀錄，刑事或刑期紀錄未滿 6 個月者，3 年半未再犯者可以塗銷刑事紀錄；日本規定凡曾犯有關於計程車駕駛員業務之犯罪，或其他不正當行為者，曾被科處罰金以上之刑者加以終身限制，曾被科處罰金以上之刑者則限制 2 年；韓國與新加坡則是以交通事故或交通違規紀錄為審核依據。由以上各國資料比較，我國與德國、美國洛杉磯、日本皆有終身限制規定，但我國終身限制僅規範部分犯罪類別，而德國則是限制所有犯罪類別，美國洛杉磯限制重罪類別，相較之下我國限制犯罪類別較少。其次，美國洛杉磯規定犯輕罪而被判刑或肇事或交通違規者均有一定期限規範；日本對曾被科處罰金以上之刑者限制 2 年；韓國與新加坡則是以交通事故或交通違規紀錄為限制條件，我國對於其他犯罪類別、交通事故、交通違規紀錄則是缺乏特別規範，亦未如英國將刑事犯罪記錄塗銷之規定，英國塗銷犯罪紀錄作法屬於其他國家所沒有。計程車駕駛人資格的規範，並沒有世界各國通用標準，規範時需考量各國時間、空間、民意等因素。雖然我國有車隊組織，但未強制規定加入，且車隊無須進行審理，爰個體經營，仍為我國目前計程車營運主要模式；然而，誠如大法官會議釋字第 584 號解釋所指出，限制計程車駕駛人選擇職業之自由，作為保障乘客安全、預防犯罪之方法，為計程車管理制度所採取之不得已措施，但究屬人民職業選擇自由之限制，自應隨計程車管理，犯罪預防制度之發展或其他制度之健全，就其他較小限制替代措施之建立，隨時檢討改進；且若已有方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險時，即應適時解除其駕駛計程車執業之限制，俾於維護公共福祉之範圍內，更能貫徹憲法人民工作權之保障及平等原則之意旨，是我國相關規定有再做評估與檢討的必要，上述各國對於計程車駕駛人資格的限制情形，值得我國參考。

## 第五章 深度訪談結果與討論

本研究在完成政策規劃者、實務工作者、學者及社會團體之深度訪談後，深入了解受訪者對計程車駕駛人執業登記資格限制之理論與法學觀點、執行效益、審核現況、面臨問題與修法之可行性並邀請政策規劃者、管理者、學者專家和相關社會團體代表進行專家德菲法調查，以凝聚政策共識，並根據研究結果，針對計程車業執業登記資格限制提出相關建議。依序分為四個部分討論深度訪談及專家學者對於資格限制之觀點，包括：(1) 理論與法學觀點；(2) 執行效益；(3) 審核現況；(4) 面臨問題與修法之可行性。茲將研究與討論結果分述如下：

### 第一節 理論與法學觀點

最初的計程車管理制度，並未對有犯罪前科者制定消極執業資格之限制，直至 1981 年 7 月 29 日修正公布的處罰條例第 37 條第 1 項，始針對營業小客車駕駛人登記執業予以限制。為遏止歹徒利用計程車作案，確保乘客安全，分別於 1997 年及 2001 年加以修訂，將營業小客車駕駛人資格從嚴限制，從處罰條例第 37 條修法沿革可知，我國關於計程車駕駛人前科資格限制之立法趨勢，係立於社會防衛之基礎認知上，不斷向上提高禁業之門檻。茲就資格限制之理論與法學觀點之研究結果分述如下：

#### 一、乘客權益保護部分

##### (一) 保護法益：生命權、身體權、財產權、人格權

- 1、部分受訪者認為，處罰條例第 37 條第 1 項所列舉的犯罪類型，涉及生命權、身體權、財產權和人格權等重要人權的保護（學者 2、實務工作者 1、政策規劃者 1、政策規劃者 2）。

處罰條例第 37 條第 1 項所列舉之犯罪類型，牽涉的是生命權、身體權、財產權等重要人權的保護。如故意殺人部分，牽涉生命權的保護；搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖，都是用強制力剝奪他人財產；刑法第二二一條到第二二九條妨礙性自主罪章，除侵害身體權之外，也侵害人格自主權（學者 2）。

安全是無價的，法律訂定目的是保障人民生命、身體、財產之安全，職業自由僅是其中一小項，當然將安全保障列為優先考量。社

會並無法承擔任何風險，民眾、媒體都是如此認為（實務工作者 1）。

基本上，想從事計程車業的人，有一部分是因個人條件或素質不佳，以致於在有篩選機制的公司中不易獲得任用。這樣的人多數只能從事夜市、擺地攤這種自己當老闆，不須被檢驗的工作。可是計程車與擺地攤不同，擺地攤頂多只能詐騙被害人的財物，但是計程車的司機如有犯罪行為時，對被害人的身心、財產，甚至生命都可能會有傷害（政策規劃者 1）。

如果站在主管機關考量，主要考量為駕駛人之權益及民眾之安全，係因計程車特性不像大眾運輸，常有一對一之情形，處罰條例第 37 條之規定除保護乘客之安全，另也避免計程車淪為其他犯罪類型之工具，如：懲治走私條例、性交易防制法等，訂定如此嚴格，主要是不容許乘客安全受侵犯，然規定是否需如此嚴格，我認為有討論空間（政策規劃者 2）。

- 2、此外，搭乘計程車環境特殊，經常是駕駛與乘客一對一相處，計程車駕駛如犯罪，對被害人的身心、財產，甚至生命都可能造成傷害，安全無價，立法本應優先考量（實務工作者 1、政策規劃者 1、政策規劃者 2、社會團體 3）。

安全是無價的，法律訂定目的是保障人民生命、身體、財產之安全，職業自由僅是其中一小項，當然將安全保障列為優先考量。社會並無法承擔任何風險，民眾、媒體都是如此認為（實務工作者 1）。

基本上，想從事計程車業的人，有一部分是因個人條件或素質不佳，以致於在有篩選機制的公司中不易獲得任用。這樣的人多數只能從事夜市、擺地攤這種自己當老闆，不須被檢驗的工作。可是計程車與擺地攤不同，擺地攤頂多只能詐騙被害人的財物，但是計程車的司機如有犯罪行為時，對被害人的身心、財產，甚至生命都可能會有傷害（政策規劃者 1）。

如果站在主管機關考量，主要考量為駕駛人之權益及民眾之安全，係因計程車特性不像大眾運輸，常有一對一之情形，處罰條例第 37 條之規定除保護乘客之安全，另也避免計程車淪為其他犯罪類型之工具，如：懲治走私條例、性交易防制法等，訂定如此嚴格，主要是不容許乘客安全受侵犯，然規定是否需如此嚴格，我認為有討論空間（政策規劃者 2）。

我覺得不需要解除計程車駕駛人駕駛營業小客車的執業資格限制，因為還是要以生命安全、乘客安全為考量（社會團體 3）。

3、除保護乘客外，亦可避免計程車淪為其他犯罪類型之工具（政策規劃者 2）。

如果站在主管機關考量，主要考量為駕駛人之權益及民眾之安全，係因計程車特性不像大眾運輸，常有一對一之情形，處罰條例第 37 條之規定除保護乘客之安全，另也避免計程車淪為其他犯罪類型之工具，如：懲治走私條例、性交易防制法等，訂定如此嚴格，主要是不容許乘客安全受侵犯，然規定是否需如此嚴格，我認為有討論空間（政策規劃者 2）。

綜上，對於計程車乘客權益保障觀點上，立法傾向保護乘客安全為優先；其他選項則為次之。相關訪談內容如下：

（二）保護社會大眾的安全：

1、部分受訪者認為，計程車職業登記證是國家發給的證照，國家有義務為了乘客安全，適當限制計程車駕駛之資格（實務工作者 1、實務工作者 2、社會團體 2、社會團體 3、政策規劃者 1、政策規劃者 2）。

禁業條款從彭婉如事件之後，規範的更加嚴格。該條款正面表列出不得執業之前科類型。這個政策施行後，雖然限制一部分國民的工作權，但也有效抑制計程車犯罪的發生。另言之，禁業條款的實施對計程車的乘客安全具有幫助。畢竟，在計程車內的空間，只有司機與乘客，而司機又通常對車子具有較高的掌控力，如果不對司機的資格做適當限制，將對乘客的安全有很不利的影響。而且司機之所以能從事計程車工作，是因為國家同意發給證照，對民眾而言，就是一種國家承諾。國家若同意有犯罪風險的人擔任計程車司機，這對民眾是一種不負責任的施政（政策規劃者 1）。

政府有義務提供人民安全的生活環境，訂定相關法律或政策，亦多是因為特殊案件發生後，政府回應人民期待的具體作為。因此，今天不能只考慮一部分人的工作權，就把多數人的安全置之不管。政府部門無法承擔這種責任（政策規劃者 1）。

如果站在主管機關考量，主要考量為駕駛人之權益及民眾之安全（政策規劃者 2）。

會將毒品管制條例加入，是怕計程車作為毒品運輸之工具，除考慮乘客安全外，亦考量整體社會安全（政策規劃者 2）。

在社會安全的角度來看，終身限制是有其必要性（政策規劃者 2）。



我覺得一般民眾應該都有安全這種訴求，但他們也沒有辦法用計程車的外觀去衡量這個計程車駕駛到底是好是壞（社會團體 2）。

風險高的就因為這個規定被篩選掉了。政府訂定這個條款，對一般民眾來說保障是蠻多的，比較安全，但這沒辦法達到百分之百，不過效果已經出來，而且計程車司機犯罪的比例並不高（社會團體 2）。

之前是知道但不知道 2 年改為永久，這樣的規定合理性是一定有的，因為這一定是經過犧牲了蠻多的生命、發生了某一些事情，然後才會去訂定這個規定來規限這些曾經犯錯的人，針對他這些罪行來作限制（社會團體 3）。

我覺得不需要解除計程車駕駛人駕駛營業小客車的執業資格限制，因為還是要以生命安全、乘客安全為考量（社會團體 3）。

而且處罰條例第 37 條之目的應是保護乘客安全（實務工作者 1）。

其實我覺得處罰條例第 37 條第 1 項的內容，我們一看就知道幾乎都可以危及生命的安全，所以這應該都算重大犯罪，那我覺得真的是有必要來規範駕駛人。因為人命勝過一切，如果說沒有辦法基本保障一個乘客生命安全的話，那再多的後續處理都是沒有用的。所以我覺得就乘客的安全方面來說，處罰條例第 37 條第 1 項規定之犯罪類型是有必要且與乘客的安全是非常攸關的（實務工作者 2）。

我對這項政策看法是我們一般的企業都有可以選擇員工的權利，規定一些條件和限制，那我們這個計程車職業登記證是國家發給的證照，如果沒有辦法為民眾的安全性把關的話，隨隨便便就把證照又發給這些犯罪人，那不但沒有作好政府應該保護民眾基本的責任，而且變成是犯罪的幫兇。所以就乘客安全的部分，應盡好國家保護民眾的責任（實務工作者 2）。

我覺得乘客「安全保障」應優先考量，應高於計程車駕駛的「職業選擇自由」，因為他們可以從事其他的行業，不一定要從事計程車這個行業，但我們一旦上了賊車，就可能造成無法彌補的傷害（實務工作者 2）。

- 2、同時，為審慎篩選駕駛之資格，以維護整體社會的安全，因為一般乘客無法用計程車的外觀去衡量駕駛之好壞（社會團體 2）。

風險高的就因為這個規定被篩選掉了。政府訂定這個條款，對一般民眾來說保障是蠻多的，比較安全，但這沒辦法達到百分之百，不過效果已經出來，而且計程車司機犯罪的比例並不高（社

會團體 2)。

- 3、乘客「安全保障」應優先於計程車駕駛的「職業選擇自由」考量（實務工作者 2、社會團體 3）。

我覺得乘客「安全保障」應優先考量，應高於計程車駕駛的「職業選擇自由」，因為他們可以從事其他的行業，不一定要從事計程車這個行業，但我們一旦上了賊車，就可能造成無法彌補的傷害（實務工作者 2）。

每個人都有職業選擇的自由，可是以乘客來講的話，還是要顧慮到乘客的安全，因此就這兩方面來講應該是乘客的「安全保障」比較重要。因為老實講，如果它這樣限定的話，當然是希望說他們儘量不要去從事這個行業，雖然他們有職業選擇的自由，但他們也並不一定要去從事這個行業，他們可以透過其他方式或選擇其他的行業，我們也會透過提供他們一些相關的技能訓練資訊，建議他們儘量去學習其他的技能、從事其他的行業（社會團體 3）。

綜上，受訪者認為，國家若未將民眾安全置於第一位考量，逕讓有犯罪風險的人擔任計程車司機，則屬於一種不負責的施政作為與措施。因此產生一項「安全」與「職業選擇自由」孰輕、孰重之拉鋸戰。

## 二、工作權之保障部分

- (一) 資格限制必須存在，但工作權限制之比例原則應有彈性或適度開放：

- 1、資格限制必須存在，但應有彈性或適度開放（政策規劃者 1、學者 1）。

目前的禁業條款是終身限制，因此，有許多人認為這樣的限制可能太大。我個人覺得這件爭議是可以討論，看如何調整規定，俾利兼具計程車安全與國民工作權保障（政策規劃者 1）。

自由以不妨礙他人的自由為範圍，所以「職業選擇自由」不可以妨礙大眾的利益，因此很難加以計算，目前的門檻一定要存在但應該要有彈性（視其犯罪情狀）。情境、案類、犯罪狀況很多，因此只要原則確立即可。處罰條例第 37 條第 1 項規定整體而言（不論對計程車司機或民眾而言）。是一個好的政策，但限制條件可以再有更多的彈性（學者 1）。

- 2、兼具考量計程車安全與國民工作權保障（政策規劃者 1、學者 1）。

目前的禁業條款是終身限制，因此，有許多人認為這樣的限制可能太大。我個人覺得這件爭議是可以討論，看如何調整規定，俾

利兼具計程車安全與國民工作權保障（政策規劃者 1）。

自由以不妨礙他人的自由為範圍，所以「職業選擇自由」不可以妨礙大眾的利益，因此很難加以計算，目前的門檻一定要存在但應該要有彈性（視其犯罪情狀）。情境、案類、犯罪狀況很多，因此只要原則確立即可。處罰條例第 37 條第 1 項規定整體而言（不論對計程車司機或民眾而言）。是一個好的政策，但限制條件可以再有更多的彈性（學者 1）。

綜上，受訪者認為，目前計程車從業人員之資格限制要件，一定要存在；但是是否可以適度開放或放寬，則可以進一步審酌，惟前提應該基於安全與國民工作權保障衡平觀點上予以審酌。

## （二）輔導從事其他行業：

政府應協助無法從事計程車業者培養其他專長與技能，透過社會機制，增加其就業機會（政策規劃者 2、實務工作者 2、社會團體 3）。

其實在服刑的時候有很多就業工作輔導。許多民眾陳情的時候希望是透過社會機制，可以輔導其從事其他行業，不一定要選擇計程車行業。比如說勞委會可以協助這些無法從事計程車業的人，培養其他專長與技能，增加就業機會（政策規劃者 2）。

我們每天面臨到的問題是駕駛朋友他不能考的時候，會提出來說國家不給我一條生路，那擺明了就是要我再去搶、再去殺、叫我再去做違法的勾當，因為這個職業不容許我加入，他們會提出這樣的抗議。而如果他們提出剛剛的問題的話，我們就會安撫他「先生，沒有關係，既然你不能夠走這個行業，我們還有其他行業，行行出狀元」。你有更多的選擇，但是相對的，一個人如果被害了，他可能再來一次嗎？不可能，我們覺得這是沒有辦法平衡的。所以即使我們面臨到這種問題，我們也會告訴他有其他的職業選擇自由，請他們再另謀他就（實務工作者 2）。

因為老實講，如果它這樣限定的話，當然是希望說他們儘量不要去從事這個行業，雖然他們有職業選擇的自由，但他們也並不一定要去從事這個行業，他們可以透過其他方式或選擇其他的行業，我們也會透過提供他們一些相關的技能訓練資訊，建議他們儘量去學習其他的技能、從事其他的行業（社會團體 3）。

前揭此一觀點，則從未必一定要開放或放寬不能參與計程車從業之人資格，而可從其他就業輔導或專長、技能上思索，使其如大同篇章中所述「壯有所用」之情境一致。

### (三) 建立資格篩選機制：

除開前揭所論述之資格限制外，為提升整體計程車職業形象，必須建立資格篩選機制，促使整個計程車行業朝向正向發展（政策規劃者 1、實務工作者 2、學者 2、社會團體 3）。

我認為絕對不應為了保障工作權，就取消資格的限制。特別是我國與國外計程車業的運作，有些不同，國外計程車業有些是採公司制，公司自會篩選計程車司機，以維護其公司形象與服務品質，因此，個人素質或服務品質不佳時，公司自會予以淘汰。而且國外計程車司機的收入相較於其他公共運輸業普遍較高，使得其在招募司機時，較容易招募到素質較好的司機，司機亦會較珍惜工作。我國計程車司機的資格審查責任是由國家負責，但國家並無法像私人公司一般採個別式的篩選方式，只能透過消極的資格限制與積極的證照考試等方式來篩選。因此，若只考量工作權的保障而不設定資格限制時，將影響計程車的乘車安全。目前較嚴格的規定，不啻為一種配合現實狀況的必然（政策規劃者 1）。

其他國家的計程車駕駛是一個很高尚的職業，但反觀我們國家臺灣，幾乎大部分都是一些條件比較不好的人才去開計程車，如果這個行業是這麼自由、這麼方便，我們國家是不是要提升它的資格才對。這麼好、這麼自由的行業，你要進來，你當然是要有相當好的條件才可以進來才對（實務工作者 2）。

從大法官的解釋來說，除了職業選擇自由與乘客之外，還有提升整體計程車職業形象的考量，法律的限制，也在於促使整個計程車行業朝向正向發展（學者 2）。

這樣的規定合理性是一定有的，因為這一定是經過犧牲了蠻多的生命、發生了某一些事情，然後才會去訂定這個規定來規限這些曾經犯錯的人，針對他這些罪行來作限制（社會團體 3）。

此一說法則認同，計程車從業人員之資格審查，不能一味地由政府來負責審查，亦可委由計程車公會或公司自行負責篩選，除可加重公會或公司責任外，亦可負起連帶責任，同時提升計程車從業者形象與素養。

(四) 資格限制之合憲性與合宜性：

- 1、透過大法官解釋，目前禁業之資格限制，係屬合憲，但對於是否在兼顧乘客安全與國民工作權之下，配合科技工具之使用，逐漸調整放寬限制（政策規劃者 1）。

事實上，禁業條款已經過大法官解釋合憲，某種程度上獲得大法官的諒解與支持。但大法官與監察委員也希望能配合科技之進步，藉由其他工具的使用保障，而能保障乘客的安全下，逐漸調整放寬禁業條款的內容，以求能兼顧乘客安全與國民工作權。這一點，我也同意，如果可以有一些適當的工具，讓計程車內的司機與乘客都獲得相同的地位，沒有誰比較有優勢的情形下，當然可以放寬禁業條款的規定（政策規劃者 1）。

- 2、不應按刑案類別給予一定緩衝期（實務工作者 2、社會團體 3）。

對於按刑案類別給予一定的緩衝期，給犯罪者一個更生的機會，我的看法是恰恰相反，因為我每天在看刑案，你會發現應該算是一種劣根性，竊盜的就一直竊盜，詐欺的就一直詐欺，妨害風化的就一直妨害風化，毒品就一直毒品，這個是不爭的事實，你要保障這些人，那那些善良的被害人怎麼辦，你保障他們的職業選擇的自由，就是因為你本身有這樣的犯罪紀錄，你就應該受到這樣的對待，保障職業選擇的自由應該是要保障良善的（實務工作者 2）。

我覺得也不需要再開放或將終身永久之執業限制修改為以期間長短或彈性，因為它已經限定這些重大罪型要限制，當初訂定這些法律的時候，一定也是有發生一些案例。基本上吸毒的再生人有些還是會受不了，還是會再犯、再吸毒，我看那麼多就是吸毒的再犯率都很高。我覺得只要他有再犯的可能性的話就還是不應該放寬，因為就好像我之前提到的一個案例，他要求大法官釋憲，可是大法官也不敢冒然答應去釋憲這個部分呀，他就是有再犯率，那你不保證所有的這些更生人，他是不是從事這個行業的話都不會再犯，放寬這個規定的話，他會不會再犯，這個部分沒有辦法去保證，所以我覺得還是不要放寬。（社會團體 3）

雖上揭觀點，係由兩位受訪者所分別反應，其意見並不全然一致，但可見端倪，亦即目前仍有兩端之爭執，為「適度開放」與「嚴格限制」之見解，如何解決，本研究相關受訪者在本文後端有相關論述可茲參酌。

(五) 計程車執業特質與管制規範之間關係：

資格限制主要係主管機關考量到計程車行業一對一、具空間隱密的特質，在兼顧駕駛人權益及民眾安全下所訂定的規範標準（學者 2、政策規劃者 1、政

策規劃者 2、社會團體 1、社會團體 3)。

分析司法院大法官解釋，雖說解釋文沒有特別討論，或明白表達出來，然而，不難理解其背後隱含的考量就是，計程車行業的一對一特質。在此應該思考的是：法律所規定的，據以作為管制標準的犯罪類型，其與計程車行業特質與乘客安全之間的關聯性是否妥適，或者更明確地說，是否有足夠緊密的關聯性（學者 2）。

我們要考慮的是如何讓司機與乘客在計程車這個小小的空間內的地位是平等。事實上司機可能傷害乘客，但乘客也會傷害司機。不過，司機通常來講，在計程車的空間內，他會掌握比較多的優勢，那我們就要設法讓他受到一些限制，以確保司機與乘客都是安全（政策規劃者 1）。

如果站在主管機關考量，主要考量為駕駛人之權益及民眾之安全，係因計程車特性不像大眾運輸，常有一對一之情形（政策規劃者 2）。

雖然更生人也要讓他有工作的機會，這是沒錯，不過，考量到計程車的執業環境特殊，這小小的空間，是一個隱密的地方啊！你要犯什麼罪，沒有人可以知道（社會團體 1）。

基本上處罰條例第 37 條第 1 項中所規定的這些犯罪類型都算是蠻重大的，而且比較容易會影響人的生命安全，就是如果以乘客來講的話，要去搭乘這些犯罪類型的人開的計程車會有那個擔心（社會團體 3）。

綜上，受訪者認為，從計程車空間審視時，其間環境確屬特殊，計程車從業人員與乘客在計程車這個小小空間中之地位，通常是一對一的特質，應該是平等的；但事實上，從業人員可能傷害乘客，而乘客也會傷害計程車從業人員。不過，通常而言，在計程車空間內，計程車從業人員較能掌握較多優勢，若能使其受到一些限制，始能確保計程車司機與乘客都是安全的。

## 第二節 執行效益

根據過去有關計程車駕駛人管理問題之研究發現，乘客搭乘計程車時，最擔心的是安全問題（羅永光、黃國平，1983；藍武王、周文生，1997）。並且建議希望透過立法來加強對計程車駕駛人的執業管制、淘汰不良司機以及提升駕駛人素質（羅永光、黃國平，1983；陳碧雲，1998；周文生，2004；內政部警政署，2004）。而 1996（民國 85）年彭婉如命案發生，內政部警政署公布當時全台領有計程車執業登記證的駕駛具有前科紀錄者為 46,877 人，比例高達 37%。雖然這些犯罪者並不能代表大多數的計程車優良駕駛，但這些人卻足以造成一般社會大眾搭車時心中的恐懼。且由相關研究資料發現，計程車駕駛人的消極條件與安全問題，無論是過去或是現在，乘客均非常重視與擔心。因此茲就資格限制執行效益之研究結果分述如下：

### 一、保護民眾權益

#### （一）保障民眾的生命權、身體權、財產權

受訪者中實務工作者學者認為，透過加強對計程車駕駛人的執業管制、淘汰不良司機的方式，可以保障民眾的生命權、身體權、財產權（實務工作者 1、社會團體 3、學者 2）。

處罰條例第 37 條第 1 項所列舉之犯罪類型，牽涉的是生命權、身體權、財產權等重要人權的保護。如故意殺人部分，牽涉生命權的保護；搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖，都是用強制力剝奪他人財產；刑法第 221 條到第 229 條妨礙性自主罪章，除侵害身體權之外，也侵害人格自主權（學者 2）。

安全是無價的，法律訂定目的是保障人民生命、身體、財產之安全，職業自由僅是其中一小項，當然將安全保障列為優先考量（實務工作者 1）。

基本上處罰條例第 37 條第 1 項中所規定的這些犯罪類型都算是蠻重大的，而且比較容易會影響人的生命安全（社會團體 3）。

#### （二）避免計程車淪為犯罪工具

若從禁業規定來看，亦可避免計程車淪為犯罪工具，大幅度降低計程車犯案之重大案件，維護了乘客與社會安全（實務工作者 1、實務工作者 2、學者 1、政策規劃者 1）。

其實我覺得處罰條例第 37 條第 1 項的內容，我們一看就知道幾乎都可以危及生命的安全，所以這應該都算重大犯罪，那我覺得

真的是有必要來規範駕駛人。因為人命勝過一切，如果說沒有辦法基本保障一個乘客生命安全的話，那再多的後續處理都是沒有用的。所以我覺得就乘客的安全方面來說，處罰條例第 37 條第 1 項規定之犯罪類型是有必要且與乘客的安全是非常攸關的（實務工作者 2）。

處罰條例第 37 條第 1 項之目的應是保護乘客安全（實務工作者 1）。

計程車駕駛人管理的這個制度，已經產生維護乘客安全很好效果（學者 1）。

禁業條款的實施，對計程車的乘客安全具有幫助。畢竟，在計程車內的空間，只有司機與乘客，而司機又通常對車子具有較高的掌控力，如果不對司機的資格做適當限制，將對乘客的安全有很不利的影響（政策規劃者 1）。

綜上，若從保護民眾權益著眼，執行禁業規定，可以保障民眾的生命權、身體權、財產權；亦可避免計程車淪為犯罪工具。已經考量另外一個面向，就是為了維護乘客的生命、身體、財產的安全，確保社會治安，建立計程車安全營運的優質環境，增進營業小客車的職業信賴，其實這是一種職業誘導措施，職業管理的手段。

## 二、社會公益最大化

### （一）資格篩選

資格限制因為透過篩選，避免與民眾各項權益相關的易再犯罪類型者從事計程車工作，讓非屬資格限制類型且有意從事計程車工作之更生人，可以從事計程車駕駛工作（學者 1、社會團體 2、實務工作者 1、實務工作者 2）。

且就這幾年計程車駕駛的犯罪案件來看，重大的案件有大幅度的減少（學者 1）。

那一定是這樣。風險高的就因為這個規定被篩選掉了。民眾政府訂定這個條款，對一般民眾來說保障是蠻多的，比較安全，但這沒辦法達到百分之百，不過效果已經出來，而且計程車司機犯罪的比例並不高（社會團體 2）。

其實很多規定很難修改之原因，是因再犯率僅是百分比數字，近來發生殺人入獄後，假釋出獄還是殺人，所以再犯率數字不可代表全部，仍會有犯罪發生，為避免乘客安全再受侵犯，所以才將法律嚴格訂定（實務工作者 1）。

我覺得有必要採終身永久之執業限制，因為我覺得他們的劣根性



還在，我們已經有不只一次的案例，像性侵犯他一出來就又犯案，甚至又把小女生給殺了，這都是事實，而且通常會搭計程車的都是一些弱小的人如女生、老人，所以我覺得為了保障乘客的安全，不應該解除其駕駛營業小客車執業限制（實務工作者 2）。

## （二）公益安全與職業選擇兼具

兼顧了計程車駕駛個人的職業選擇自由與搭乘計程車乘客的安全，可謂讓整個社會公益達到最大（學者 1、政策規劃者 2）。

這是社會公益的最大化，能夠讓社會公益（包括個人的職業選擇-避免攻擊乘客、利益）。達到最大（學者 1）。

如果站在主管機關考量，主要考量為駕駛人之權益及民眾之安全，係因計程車特性不像大眾運輸，常有一對一之情形，處罰條例第 37 條第 1 項之規定除保護乘客之安全，另也避免計程車淪為其他犯罪類型之工具，如：懲治走私條例、性交易防制法等（政策規劃者 2）。

會將毒品管制條例加入，是怕計程車作為毒品運輸之工具，除考慮乘客安全外，亦考量整體社會安全（政策規劃者 2）。

目前處罰條例第 37 條第 1 項的做法對於治安的維護是有效的（政策規劃者 2）。

綜上，風險高之犯罪類型，已因禁業規定而被篩選掉；以避免乘客安全遭受侵犯，是以將法律嚴格訂定。

## 三、提高計程車駕駛素質與形象

提高計程車駕駛的資格限制，有助於提高計程車駕駛素質與職業形象、維持計程車市場的穩定，並幫助整個計程車行業朝向正向發展（學者 1、學者 2、實務工作者 2）。

計程車駕駛人管理的這個制度已經產生很好的效果：（1）提高駕駛人的職業形象；（2）維持計程車市場穩定：提高進入門檻對目前的計程車業者應該是好的，因為計程車執業已經太多人，現在計程車空車率很高，賺錢很辛苦（3）維護乘客安全（學者 1）。

處罰條例第 37 條第 1 項規定整體而言（不論對計程車司機或民眾而言）。是一個好的政策，但限制條件可以再有更多的彈性（學者 1）。

其他國家的計程車駕駛是一個很高尚的職業，但反觀我們國家臺灣，幾乎大部分都是一些條件比較不好的人才去開計程車，如果

這個行業是這麼自由、這麼方便，我們國家是不是要提升它的資格才對。這麼好、這麼自由的行業，你要進來，你當然是要有相當好的條件才可以進來才對（實務工作者 2）。

但從大法官的解釋來說，除了職業選擇自由與乘客之外，還有整體計程車行業，我們這樣的限制是幫助整個計程車行業朝向正向發展（學者 2）。

因此，確保社會治安，建立計程車安全營運優質環境，增進營業小客車職業信賴，其實是一種職業管理手段與措施，讓計程車從業人員成為一項高尚的工作者，亦可穩定計程車市場。

### 第三節 審核現況及問題

計程車執業資格須符合處罰條例第 37 條之限制，條件合格後經審核機關核准才得以執業，藉此去除有犯罪可能性之駕駛，提高乘客及整體社會大眾之安全，維護司機安全亦是重要環節之一。現下處罰條例第 37 條限制過於嚴格，且也部分重要因素未列入考量，而車行對於計程車司機管理不足，仍有改進空間。此外，在立法部分容易受社會輿論之影響，導致修法方向有所不同，內容分析如下：

#### 一、資格限制之狀況

目前道路交通管理處罰條例已將大多案類列入，僅有少數排除，但無論所犯刑度輕重，皆處以終身禁業，有失比例原則，而其他排除條件，亦可為危險因子之一，故目前資格限制尚可討論，並非因處罰條例第 37 條之限制，而使犯罪率下降。

##### （一）所限制之案類及禁業條件過於嚴苛

- 1、處罰條例第 37 條之限制，除偽造文書、政治犯罪沒有列入外，大都已列入限制，此門檻一定要存在（社會團體 2）。

我看這個限制大概除了偽造文書、政治犯沒有列入以外，其他該列進去的應該都已經列進去。也就是說就對民眾有威脅性的主要犯罪類型而言，這些限制已經足夠。我覺得列的這些限制條款已經足夠，不要再增加。制度已發揮效果不需再更嚴格（社會團體 2）。

- 2、若在多年後未再犯，可以考慮適度開放（社會團體 1、政策規劃者 1、學者 1）。

禁業條款的規定對犯罪預防應該是有幫助。有許多媒體報導很多人出來後，很快就再犯，因此，如果要開放禁業條款，我是不贊成啦。不

過，如果管制 10 年或 15 年，更生人都沒有再犯，表現也很好，我就覺得可以適度開放，不必要終身限制這麼嚴格（社會團體 1）。

我們對計程車司機的資格限制仍會堅持比較嚴格的規定。雖然可能使真心悔悟者失去從事這個工作的機會，但相對地，我們也保障了民眾的乘車安全。但是，我們也不排除對終身禁業的規定重新考慮，或許經過例如十年的管制期，他都沒有再犯，我們也可以考慮放寬這個規定（政策規劃者 1）。

處罰條例第 37 條第 1 項很複雜，規定的犯罪類型很多，但觸犯該項法條的人，有些是一時衝動、年少不懂事，不是很惡劣，犯罪類型很多，但我覺得每一種類型都有一些案犯不是太惡劣，如同樣是殺人，有的是基於義憤，所以犯罪原因、情境和手段很重要，但這些都很難規定在法條裡，因此後面再來看看有沒有什麼方式能夠讓這些輕微的、不太可能再犯的人有更新的机会（學者 1）。

- 3、有更多彈性空間，讓輕微犯罪者權益上不受剝奪（學者 1、學者 2、政策規劃者 2）。

處罰條例第 37 條第 1 項可能是因為當時立法時很快，只透過開會討論那些類型對乘客有危害，就納入要限制的類型，沒有考慮很多。若單一用罪名的話，會太過絕對，應該要考量法官判決的理由（學者 1）。

目前的門檻一定要存在但應該要有彈性（視其犯罪情狀）。情境、案類、犯罪狀況很多，因此只要原則確立即可。處罰條例第 37 條第 1 項規定整體而言（不論對計程車司機或民眾而言）。是一個好的政策，但限制條件可以再有更多的彈性（學者 1）。

德國的制度是已經是職業駕駛人，卻明知故犯去喝酒開車，才會剝奪駕駛資格。德國的思維模式是，個人從事一種行業，就要遵守該種行業特別的可靠性的要求，做為職業駕駛人而酒駕，是嚴重的違反這個行業的可靠性要求。但如果還沒有入行，以過去的違法行為作為限制的依據，可能有待討論（學者 2）。

當初有提出希望處罰條例第 37 條可以修改，但因行政機關多保守，加上不願有乘客安全的意外發生，結果仍未修法（政策規劃者 2）。

綜上，受訪者已傾向，對民眾有威脅性之主要犯罪類型，業已規範於禁業規定中，限制已足夠，制度已發揮效果；若規範一定期間而未再犯之更生人者，則可適度予以開放；因為每一項犯罪情況，在犯罪當下均不相同，若能讓一些不太容易再犯之犯罪類型者予以更新機會，亦不失為一項新穎政策；因此

門檻要有，但彈性不能少。

## (二) 仍有部分因素未加入限制

若從危險因子考量，吸食毒品、精神渙散、情緒管理、飲酒、年齡、體力及車行管理等各項因素，亦是危險因子之一（實務工作者 2、社會團體 3）。

像毒品、精神渙散，他可能吃了毒品精神就沒辦法集中，甚至他不曉得他做了什麼事情，當然就沒有辦法安全駕駛。那精神渙散，他可能喝酒、酒駕或疲勞駕駛，這都是可能會危害我們乘客的安全，所以我覺得酒駕或精神狀態不是很好的話都應該要被考量（實務工作者 2）。

除不能安全駕駛外與乘客安全之其他相關因素，但目前無相關管理之法令依據：(1) 精神疾病：除了執業資格限制外，與乘客安全有關的就是駕駛人的精神狀態，除了酒駕和疲勞駕駛之外，我們發現有些駕駛人，我們會懷疑他有精神疾病。(2) 情緒管理：他在沒有辦法辦理查驗的時候會下跪，會做出一般人不會做出來的事情。像這樣的人如果讓他去執業的話，也會危害乘客的安全，因為也許乘客跟他講一句話，他就突然沒有辦法控制行為，而像這個如果他有職業駕照的話，我們是沒有辦法不讓他通過查驗的。因為我們沒有相關的法令，可以去規範駕人的精神狀態，也沒有辦法去查詢他是否有這方面的問題，因為這是屬於個資的醫療資料部分，駕駛的精神狀態這部分很重要，實際上是有必要納入，而且現今社會這種精神狀態有問題的人非常多。(3) 暴力傾向：他可能隨便就動手打人，像之前不是有呼巴掌、還有常常毆打乘客的計程車司機，都是沒有辦法控制自己的情緒，像這個都是無法可管。而這個我們都是發現同一個駕駛人被投訴好幾次，但乘客如果沒有提出驗傷報告且計程車被投訴的案件有可能到交通局、分局，並不一定是到我們這裡，所以如果他們被投訴，我們也只能發勸導函要求他們改正（實務工作者 2）。

除再犯率外與乘客安全之其他相關因素但目前無相關管理之法令依據：(1) 精神疾病：目前精神疾病這方面的問題，因為會患有這方面問題的人越來越多，真的要考量的話，精神疾病方面也是一個考量因素，因為老實講曾經會犯這些罪的人，當時可能也是因為他的精神狀況沒有辦法控制他才會去犯這個罪，即使是沒有犯過這些罪型的人，他要去從事這個行業的話，其實這個條例裡應該要增加一項，就是患精神疾病的人也要考量他是不是適合去從事這個行業，因為他雖然可能有在吃藥控制（更生保護團體）。我前面講的精神方面的問題應該納入考量（更生保護團體）。(2) 情緒管理：可是那種人比較容易受到言語上或肢體上

的影響，情緒比較容易激動，有時候是不能控制的。如果他的精神狀況是比較嚴重的話，他就沒辦法控制，對乘客安全就是一個影響（更生保護團體）。（3）車行管理（白牌靠行計程車）：把一些不具備合法計程車駕駛執業登記證的靠行白牌計程車司機看是否可以透過對於車行的管理或相關罰責，讓車行不能隨意讓白牌計程車靠行，因為這個部分真的是很大的漏洞（社會團體3）。

（三）終身禁業規定與犯罪率下降關聯性無法證實計程車犯罪率之下降，並非與資格限制有直接相關（學者2）。

計程車駕駛犯上述之罪人數減少許多，這說法也是不對，到底是不是因為修法才導致犯罪人數下降，或是修法後有其他配套措施，讓犯罪人數下降，這部分不能做這種想當然爾的推論。可能是因為捷運的興建，大家搭程計程車的人數減少，讓犯罪人數下降，也可能是警察所施行的治安策略奏效，種種因素都有可能（學者2）。

亦即，禁業規定是否發揮效果犯罪防治，無法予以證實。

## 二、實務單位落實查察

（一）實務單位無法負擔開放禁業規定後之責任

為避免開放審查資格後產生很多意外，實務單位無法承擔任何失誤。因此在審查時，再三確認（學者2、實務工作者2）。

經不起開放以後的出錯，追究當時政策為什麼放寬，誰又要下台負責，我覺得實務單位的思維方式是這樣，承擔不起風險責任。因為承擔不起風險，索性採取保守策略，全面禁止（學者2）。

報名的時候看他的職業駕照，不單只是看他的證件，還要透過公路監理單位的電子匪門去查詢他的職業駕照有沒有問題。那因為我們比較嚴謹，所以我們在臨櫃受理報名的時候會查詢一次刑案紀錄，考上及格駕照的駕駛人，這期間大概至少2個星期，我們會針對他們再做一次查詢，那在考完領到合格證書送件申請領證至核發登記證的六個月期間，我會再做一次前科查詢，因為刑事警察局鍵入前科檔怕會有時間上的誤差，也就是事實上已經有問題但還沒有輸入進去，我們最怕的是這種情形發生（實務工作者2）。

（二）審核應該更加嚴謹

因此實務單位在審查過程中，願意更加嚴謹，以維乘客安全及警察單位執法權威（實務工作者2、社會團體1、政策規劃者1）。

如果說我們有徹底去執行的話，但我們希望還是可以再嚴謹一

點。如果說你要保障這些壞人，那麼那些善良的人，他被害的時候，他那種恐懼，憲法有沒有保障到他，他的生命安全、他的人命有沒有被保障？沒有，所以我覺得應該要再嚴謹一點（實務工作者2）。

我們在執行上是蠻落實的（實務工作者2）。

警察機關對執業登記證的審驗很嚴格。審驗作業每年都實施，我們也不反對嚴一點，對那些有問題或犯罪前科的人，就把他的登記證收回，這也是為了這個職業的安全考量，但難免還是會有漏網之魚（社會團體1）。

我覺得警察局要對執照的發放嚴予把關。因為執照是警察機關發放，民眾會覺得警察機關要對計程車的乘車安全負責。因為計程車司機他可以營業，是你警察機關給他的資格。所以警察局有責任要去嚴格審核（社會團體1）。

我贊成安程專案，現在很多司機沒有駕照、沒有登記證的，也在開的也是有。在我這邊沒有駕照，我絕對是不會要，但他去開車時出事被吊扣駕照，我們車行根本就不知道，所以，我常常說，處罰條例有一條，你要通知駕駛的車行，但實務上都沒有通知，要不然我怎麼知道，他的登記證被吊扣（社會團體1）。

執業資格審核嚴謹：他就都拒絕、不講，只曾經透露他是殺人罪，而且他出獄後有考到那個執照了。如果要他合法從事這個行業的話，他就只要求大法官釋憲。他有考到執照但他在審核時因為殺人罪前科沒有通過，所以無法從事計程車駕駛的工作（社會團體3）。

政府有義務提供人民安全的生活環境，訂定相關法律或政策，亦多是因為特殊案件發生後，政府回應人民期待的具體作為。因此，今天不能只考慮一部分人的工作權，就把多數人的安全置之不管。政府部門無法承擔這種責任（政策規劃者1）。

綜上，實務單位當前思維係因承擔不起風險責任，索性採取保守策略，予以全面禁止；警察機關對執業登記證審驗相當嚴格，審驗作業每年均會實施，惟難免會有漏網之魚。相關訪談內容如下：

### 三、對於計程車從業者或車行品質不佳者管理之配套

#### （一）配套之思維

目前我國對於計程車之管理，僅由主管機關及證照進行管理，並無其他管理措施，政府應再增加配套措施，藉由車行管理以及記點之方式，來管理計程

車司機（社會團體 1、社會團體 2、社會團體 3、政策規劃者 1）。

對於計程車行的管理問題，政府對於計程車沒有訂定相關的管理辦法和制度（社會團體 2）。

對於沒有犯罪行為的司機，如果他情緒管理不好，或常有疏失的情形時，我們只能勸解、輔導他，沒有強制力。這種人在車隊的話，還可以管理，如有民眾申訴，車隊要求他改善，而仍然不改的話，可以不讓他加入車隊，這樣可能影響他的生意，為了生意，他多少還是會配合。但是車行的話，司機本身就是老闆，很難管理。而且一般民眾投訴的話，會看車隊的品牌投訴，向車行投訴的很少。換句話說，乘客如果不滿意司機的話，通常會認為是車隊的責任，而不是車行（社會團體 1）。

目前牌照發的太浮濫，比如說我有一萬支牌，但我只有用五千支，後面五千支沒人用，這樣車行就沒錢賺。這時只要有司機，他有駕照，車行為了營利通常就會把車租給他，或是給他靠行。假如牌照是不夠用的狀態，那時物以稀為貴，我就可以挑選司機。比如說，司機的服務品質不佳，我就收回來，或是你開車肇事，又不好好處理，甚至有故意撞人的問題，那我也可以收回，不給你開。所以，我們雖然可以查司機的紀錄，但是牌照太多，車行為了賺錢，未必會拒絕司機，所以如果政府可以管制計程車牌照，不要發那麼多，讓他不容易取得牌照時，那我們就更好管（社會團體 1）。

乘客安全與「車行管理」攸關：而除了執業資格限制之外，其實如果真的要規範的話，就是靠行的白牌計程車，老實講車行接受他們，車行也應該負一點規範的責任。這樣才可以保障乘客去搭到所謂白牌計程車的安全（社會團體 3）。

管理或營運制度的配套措施-「車行管理」：因為我對於計程車這個行業並不是很瞭解，所以除了我剛說的有關車行的管理之外，我並沒有其他管理上或營運制度上的意見（社會團體 3）。

減少執業人員是不得已，而且也很難實施的手段。如我們剛才所說，大家會認為我從事計程車業，政府不應該管太多了，這是我的權利。因此，政府如果要對這個數量做更進一步限制的時候，馬上就有很多人面臨找不到工作的困境。這時又陷入工作權保障的爭議中。而且目前不只是沒資格的人想進來，連有資格而想進來的也很多，才造成這個產業目前供需失衡的困境（政策規劃者 1）。

## （二）提高計程車從業者素質為優先

如此一來便可以提高整體搭車品質，以增進乘客安全（社會團體 1、社會團體 3、政策規劃者 1）。

要來加入我的車行，我第一點先查核他的登記證、駕照，再看他的交通違規紀錄，打身分證號碼和出生日期，一打就知道有沒有違規，違規多少。違規太多，或是沒有登記證、駕照，我就不要。但別的車行就不一定，這要看每個車行的經營態度（社會團體 1）。

計程車駕駛應強化職業道德與遵守交通規則：我認為就算他是合法的計程車司機的話，我覺得他們的職業道德也要遵守，其實走在馬路上也常常可以看到很多計程車都很違法，會搶道、幹嘛的，本身計程車司機的職業道德也要有一個規範讓他們去遵守，如遵守道路交通管理處罰條例，很多人拿了駕駛執照，可是走在馬路上沒有一個是遵守的，比如說明明規定紅燈不能右轉，可是還是很多人紅燈右轉，所以我覺得說這些計程車駕駛雖然有取得計程車駕駛執業登記的許可但很多人的職業道德甚至交通法規的遵守等等都應該要再加強，要加強教育他們的守法這一部分（社會團體 3）。

減少執業人員是不得已，而且也很難實施的手段。如我們剛才所說，大家會認為我從事計程車業，政府不應該管太多了，這是我的權利。因此，政府如果要對這個數量做更進一步限制的時候，馬上就有很多人面臨找不到工作的困境。這時又陷入工作權保障的爭議中。而且目前不只是沒資格的人想進來，連有資格而想進來的也很多，才造成這個產業目前供需失衡的困境（政策規劃者 1）。

綜上，此一觀點提供政策決策者一個思維方向，亦即從計程車從業者或車行、公會著眼，透過約制車行、公會之計點方式，由車行及公會自律要求計程車駕駛；同時透過營業登記證及牌照限量管制發行，以量制質，同時藉由車行及公會自律、自主管理，以提高計程車從業者之素質。相關訪談內容如下：



#### 四、計程車相關案例之研討

##### (一) 計程車從業人員加害乘客案例

目前社會大眾所擔心為民眾受計程車駕駛所侵犯（社會團體 2）。

2009（民國 98）年 10 月 27 日發生一件乘客酒醉因為車資和路線問題和計程車司機吵架有口角，乘客下車走到前面之後，司機一怒之下加速開車撞死乘客，於 2012（民國 101）年因故意殺人判決 20 年定讞。就我個人而言，我認為這是偶發的、非蓄意的、基于一時氣憤（社會團體 2）。

##### (二) 計程車從業人員加害乘客案例

實際上仍有乘客攻擊計程車司機之事件（社會團體 2、政策規劃者 1）。應該關注計程車司機被害的問題（在 2012 年 2 月 24 日陳宗元開計程車被害）。，因為他們曝露在高被害風險，乘客多元化、工作時間久，晚上所載的客人都是酒醉或從酒店出來的客人，所以應該思考怎樣去保護計程車司機，其中車行的管理是最重要的（社會團體 2）。

不論是工作權或是一般民眾安全的保障，這都是二公約要保障的內涵，因此，並無熟輕熟重的問題。我們要考慮的是如何讓司機與乘客在計程車這個小小的空間內的地位是平等。事實上司機可能傷害乘客，但乘客也會傷害司機。不過，司機通常來講，在計程車的空間內，他會掌握比較多的優勢，那我們就要設法讓他受到一些限制，以確保司機與乘客都是安全（政策規劃者 1）。

##### (三) 計程車交通事故案例

惟近來調查，最常發生為交通事故，如何減少交通事故之發生是我們所面臨的考驗（社會團體 1）。

計程車司機受害也有，但不多，我自己開了三、四十年，還沒遇到這些加害或被害的情形，但是報紙或其他媒體上是曾有看過，只是我自己沒遇過。一般都是交通意外事件比較多。所以，我們處理計程車的問題主要都是車禍的問題（社會團體 1）。

現在最常發生的不是犯罪加害或被害的問題，主要都是交通事故（社會團體 1）。

綜上，目前計程車禁業議題中，不論是工作權或是一般民眾安全保障，均是二公約保障之內涵，因此，並無熟輕、熟重問題。吾人應予考慮地是，如何讓計程車從業人員與乘客，在計程車此一小小空間中之地位平等，為第一要務。

#### 五、資格限制受社會環境影響

其實處罰條例第 37 條中之案類，很多並非是由實務機關所提出，大多是立法委員自行提出之修法（實務工作者 1）。

## 第四節 修法可行性

針對執業資格限制民眾反映不斷，應修正以符合民眾期待及公平性，此外，對於未限制之規定，必要者仍需加入其他限制條件於內。對於車行之管理，應可適度授權，委由車行協助管理司機，讓整體品質上升，改善計程車執業及乘客搭乘之環境。

### 一、不將所有案類列入終身禁業

並非所有犯罪類型皆相同，可依：（一）刑度區分禁業時間。（二）成立專業之審議小組，負責審議各項爭議情形，避免因違反輕罪者而遭權力剝奪。（三）惟若發生特殊案類，仍應終身限制，以保護社會大眾之安全。

分論如下：

#### （一）依刑度區分禁業時間

- 1、以犯罪輕重（刑期長度），區分禁業時間較為公平（實務工作者 1、社會團體 2、學者 1、社會團體 1、學者 3）。

許多罪責再經過一段時後未再犯，其實就不可能再犯，比如吸食毒品，戒毒之後再犯率並不高、懲治走私條例、妨害性自主中的車夫、槍砲彈藥刀械中的攜帶至於以幾年為基準，可以參考刑法中少年犯的部分，幾年後可以將罪刑去除，這需要有研究基礎作為依據。但如果是特殊的案類，如性侵害、殺人，則不可以解除終身限制之規定。且此做法等同於給予機會改過自新，更能為社會促進福利（實務工作者 1）。

就如我剛所說的除了強暴犯要終身不得執業以外，其他的應該按犯罪的輕重來限制，這樣對他們來說比較公平。我認為現在的這些都應該要被列進去，但我強調的是還是以他們的刑度去作為將來審核的一個條件，這樣比較公平，因為這邊所列的犯罪像槍砲彈藥刀械管制條例牽涉到他拿的是真槍或假槍、刀械，甚至家裡藏了一把被管制的刀就不能當計程車司機了，這是不公平的。應該是要看他犯的是重罪或輕罪，像拿真槍和假槍判的刑度不一樣，所以應該用一個刑度去判斷將來可不可以開計程車，這樣比較合理（社會團體 2）。

覺得可以加入法官考慮的量刑高低與緩刑與否的因素。判決的刑種是有期徒刑，如殺人是 7 年以上有期徒刑，但讓他減刑又緩刑，只判 3 年半，所以要參酌法官的量刑。每個類型都要加以檢

視其量刑高低的刑度。如槍砲彈藥刀械管制條例的類型那麼多，年輕人如果年輕氣盛時，拿個刀子犯了這個案或持有一小部分毒品被緩起訴或不起訴，也都終身不得開計程車、不得執業。因此縱使判決確定，也要必須加以考量是否被判緩刑、刑度很低，法官認為沒有危害性、再犯率也很低（學者1）。

應該是限制其刑期是幾年以上不能開計程車，也就是要有刑期的規範，而不是按案類。危險性低的應該不要限制他去開計程車，也就是同一案類應該對高危險性的去做限制。其他一般的刑事案件則要看其刑度，刑度不是太高的就不要限制太多，不要說因為一點小意外，關一、二年出來找不到工作，無法重返社會。所以我覺得這個制度是必要的，但不要定得太嚴，不要關一年和關十年的一樣終身都不能做，這是不平等的，沒有彈性，所以應該規定刑度在幾年以下的還是可以讓他執業（社會團體2）。

有些性罪犯，他的習性不是那麼容易改變，所以10、15年以上的管制應該是有必要的，確定不會再犯，才可以讓他從事計程車工作。雖然更生人也要讓他有工作的機會，這是沒錯，不過，考量到計程車的執業環境特殊，這小小的空間，是一個隱密的地方啊！你要犯什麼罪，沒有人可以知道，所以，我還是要強調這個一定要有10年以上的考核，而不是3年、2年就開放讓他（社會團體1）。

可以考量在宣判時附加褫奪執業權。可以仿褫奪工作權、選舉權的方式，以宣告褫奪幾年的方式來限制，因為有些類型終身限制合理（如結夥搶劫、強盜、擄人勒贖、性侵害）。但有些不合理，可以定有期徒刑幾年以上的就終身限制不得領職業駕駛證，對於宣告緩刑、情有可原、沒有惡質的加以排除，不要有限制後，再來看中間的要限制幾年，如6、8年。如交通肇事致人死傷逃逸違反刑法第185條之4，處6個月以上5年以下有期徒刑，而行政處罰部分依據「道路交通管理處罰條例」第62條：汽車駕駛人，駕駛汽車肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得駛離；違者吊扣其駕照三個月至六個月；逃逸者吊銷駕駛執照。因此刑罰與行政罰部分可以分開，透過類似的方式來加以限制，如判刑幾年限制不能執業幾年（學者1）。

中間限制不能執業部分要6年、8年、10年。比較簡單的方式是根據刑度，因為犯罪種類很多，可以透過分析讓限制的年限與刑度成比例，如判刑3年的最多限制執業6年，3年以上6年以下的限制執業8年，6年到7年的限制10年（學者1）。

可以問是否同意將限制的部分分成三個部分，包括（重大案件、刑度高的）。不限制的（犯同樣類刑但被判緩刑或罰金的）。和有年限的限制（介於前兩者中間的部分，按刑度輕重限制其執業的時間長短）。就是不限制的（犯同樣類刑但被宣告緩刑、情有可原、惡行輕微或罰金的部分）（學者1）。

若以犯罪類型為限制，可能易產生疏漏之情形，且易隨社會有所變動，若以刑度為限制，從判刑時間長度可以得知罪刑之輕重程度，所以更能完全限制重大犯罪者（學者3）。

- 2、可以給予違反規定者重新改過向善之機會，更能促進社會福利實務工作者（社會團體2、社會團體1、學者3）。

修法不要修得更嚴，我還是強調說要訂一個緩衝期，對計程車司機而言也不會反彈那麼大，只要2、3年不再犯罪就可以取得執業的許可證。讓他們有個期待期，那麼這段期間他們就會比較乖一點，因為如果不給他們緩衝期，那麼他們可能會認為反正已經終身拿不到執照就不用遵守原則，對更生人而言也不具正面的意義而且他們出來也很難找到工作，如果惡性不是很重大，應該給他們一個機會（社會團體2）。

如果犯罪者服刑後已有正當職業，且一定期間沒有再犯，表示不會再犯，應給予機會，至於時間限制可以是宣告刑的2倍，此部分可再討論（學者3）。

有些性罪犯，他的習性不是那麼容易改變，所以10、15年以上的管制應該是有必要的，確定不會再犯，才可以讓他從事計程車工作。雖然更生人也要讓他有工作的機會，這是沒錯，不過，考量到計程車的執業環境特殊，這小小的空間，是一個隱密的地方啊！你要犯什麼罪，沒有人可以知道，所以，我還是要強調這個一定要有10年以上的考核，而不是3年、2年就開放讓他（社會團體1）。

綜上，特殊的案類，如性侵害、殺人，則不可以解除終身限制之規定。強暴犯要終身不得執業以外，其他的應該按犯罪的輕重來限制，這樣對他們來說比較公平。應該用一個刑度去判斷將來可不可以開計程車，這樣比較合理，訂一個緩衝期：

因此，可從下揭各項加以審視：

- 1、加入法官考慮之量刑高低與緩刑與否等因素予以審酌。
- 2、限制其刑期是幾年以上不能開計程車，也就是要有刑期規範，而不是按案類。
- 3、考量計程車執業環境特殊，這小小空間，是一個隱密地方；是以，一定要有一定期間年份以上之考核。
- 4、可以將定有期徒刑幾年以上者，則終身限制不得領職業駕駛證，對於宣告緩刑、情有可原、沒有惡質者加以排除，不要有限制後，再來看中間需要限制幾年。透過類似的方式來加以限制，如判刑幾年限制不能執業幾年。
- 5、以犯罪類型為限制，可能易產生疏漏之情形，且易隨社會有所變動，若以刑度為限制，從判刑時間長度可以得知罪刑之輕重程度，所以更能完全限制重大犯罪者。

#### (二) 增設審查委員會

透過專業委員會來認定個別案件，針對個案加以審查，以因應各項特殊狀況（學者2）。

德國警察法裡面，警察任務是即將發生的危險就是具體危險或者已經發生的妨礙才處罰他，這才是警察任務。但若立法考量把預防納入，就要非常審慎且具有可靠的資料，不然這樣的思維模式會無限延伸，就會有過度侵害人權的疑慮。因為預防的部分還不需要有具體危險，只是有可能發生，我們目前採用終身禁止就是如此，有過度侵害人權的疑慮。建議增訂一套機制，由專業的審查機關或組織委員會來認定，容許在一定的條件內，給予例外放寬（學者2）。

針對一些想要執業，而且有需要執業的人給予個別審查，給予例外的資格，這比衛星定位系統來的好，會提出這種做法，是由國外而來，這種方式會侵犯個人隱私，引發新的爭議，不見得需要這些技術手段，而個別審查資格是容許在一定的條件內，給予例外開放（學者2）。

綜上，受訪者建議，增訂一套機制，由專業審查機關或組織委員會來認定，容許在一定條件內，給予例外放寬禁業要求。

#### (三) 特定案類仍然終身禁業

某些特定犯罪類型因案類特別，即使犯罪後已多年未犯，仍讓人易生恐懼，無法被社會所接受，仍應終身禁業（社會團體2、學者3）。

強暴犯、性侵害犯這種人是一定要限制的。也就是除了如妨害性自主此類的犯罪以外，其他的就按其刑度，以5年以上、5年以下為區分（社會團體2）。

某些特殊犯罪如性侵罪等，則不論時間長度不可申請，以刑度為主，特殊限制為輔（學者3）。

綜上，有一些罪行，被社會輿情視為絕不得開放之罪行，如：性侵害犯罪者，易遭社會大眾所恐懼，仍應終身禁業。

## 二、授權車行進行審查

### （一）授權車行自主管理

政府並非沒有責任，而是將部分權力授權車行（政策規劃者1、學者2）。

我們希望計程車可以做到自主的良善管理。但這並不意謂著我政府沒有責任或都不管，因為對民眾而言，計程車的安全之所以可以被信任，是因為有政府的背書。民眾並沒有能力查核司機的素質。民眾認為政府做了把關，具有品牌價值，民眾才相信計程車的安全。但是目前最大的問題，就在於政府把關與計程車自主管理間，缺少一個緩衝機制，一個連結二者的機制，這個機制一方面在符合法令的規範下運作，一方面成為計程車司機的管理單位。目前，就是政府用法令直接去規範，很沒有彈性，也沒有辦法對每位司機的個別狀況去考量（政策規劃者1）。

這部分可以聯結到行業管理的部分，屬於政策問題，從法制來看，牽涉到的是管理事項由國家負責，或是委由公會負責，這是立法上可以選擇的部分，給予職業團體自行安排（學者2）。

### （二）增強車行及司機間之關連性

由車行進行把關並負責，藉此增強車行及司機間之關連性（社會團體1、政策規劃者1、學者3）。

要來加入我的車行，我第一點先查核他的登記證、駕照，再看他的交通違規紀錄，打身分證號碼和出生日期，一打就知道有沒有違規，違規多少。違規太多，或是沒有登記證、駕照我就不要（社會團體1）。

若司機有違規情況則會受到記點，此紀錄亦會記於公司上，所以公司會要求計程車司機不可任意違規，以利公司未來營運（學者3）。

就是發給正式執照時，要先經過半年的觀察，這半年他可以執業，俾利確認他可以把這個工作做好，再給他正式的執照。或是利用這個觀察期，要求他要加入車行，由車行僱用，並派遣一個資深的司機考核訓練，也就是一個 practical training，而不是拿到執照後不實際去做，只要等半年就變成正式。一方面，經過市場

的篩選，確認他是否適合這個職業，一方面讓車行可以有體質的轉變，而不是像現在一樣對司機幾乎毫無約束力。這樣也可以讓新手和老手有所區別（政策規劃者1）。

此點，在前面分析中即已提及，亦即透過車行及公會自律、自主管理，以提高計程車從業者之素質，也可達成管理事項由國家負責，或是委由公會負責，給予職業團體自行安排，這是立法上可以選擇之部分。

### 三、另增非道路交通管理處罰條例第 37 條所限制之要件

#### （一）禁業規定限制

處罰條例第 37 條中已明列多項限制（政策規劃者1）。

患有高血壓、聾啞、癲癇及急性心血管疾病者不宜入行，雖上述對象未有犯罪情形，但如從事本行可能會有健康上之疑慮，導致乘客安危受侵害

事實上，就算警察機關可以查核前科紀錄，但也很難篩選出百分之百的安全駕駛，一定還會有條件以外的不適任者獲得執業的機會。這對警察機關來說也很難（政策規劃者1）。

#### （二）其他因素

但若是因身體、心理、年齡或其他未列入之案類等因素，仍可能對乘客安全易生危害，仍應加入限制條件中（政策規劃者1、社會團體1、社會團體3、學者3）。

（1）精神疾病：我覺得應該要修得再嚴謹一點，像是精神狀態，就是精神疾病這部分把它納入（2）緩刑期滿：還有緩刑期滿的這部分，現在是緩刑期滿就可以報考，像這部分我們也是持很質疑的態度，因為緩刑的人就是有犯這些罪的事實，那又為什麼讓他們緩刑期滿又可以報考，那等於是縱虎歸山一樣，讓他又回到這個社會用計程車來危害人嘛！所以我覺得緩刑期滿的人也不應該讓他可以來從事計程車這個行業（3）不贊同放寬：85 年的時候震驚整個社會的彭婉如命案.....，真的是勞師動眾，結果沒有找出兇手，所以一旦把資格再放寬，當你考慮到這些曾經犯罪者的人權，但沒有想到這些受害者，她們的命沒了，不可能再來一次，她們的家人那種錐心之痛，我們都記憶猶新，更何況是被害者的家屬，那些被性侵的、被先姦後殺的，我們怎麼能容許說再放寬，因此千萬不可再放寬（政策規劃者1）。

未規範的前科，要看其犯罪當時的動機，傷害罪不在禁業條款

內，但也要看他的動機，有時是被迫還手，假如是這種情況，我覺得應該還是可以執業。因為，有時候是乘客無理要攻擊或怒罵司機，那司機反擊這也是沒有辦法的事。所以假如是防衛性質的話，應該沒有關係，但若是沒有理由的攻擊乘客，那就要嚴格處分（社會團體 1）。

除再犯率外與乘客安全之其他相關因素但目前無相關管理之法令依據：(1) 精神疾病：目前精神疾病這方面的問題，因為會患有這方面問題的人越來越多，真的要考量的話，精神疾病方面也是一個考量因素，因為老實講曾經會犯這些罪的人，當時可能也是因為他的精神狀況沒有辦法控制他才會去犯這個罪，即使是沒有犯過這些罪型的人，他要去從事這個行業的話，其實這個條例裡應該要增加一項，就是患精神疾病的人也要考量他是不是適合去從事這個行業，因為他雖然可能有在吃藥控制。我前面講的精神方面的問題應該納入考量。(2) 情緒管理：可是那種人比較容易受到言語上或肢體上的影響，情緒比較容易激動，有時候是不能控制的。如果他的精神狀況是比較嚴重的話，他就沒辦法控制，對乘客安全就是一個影響。(3) 車行管理（白牌靠行計程車）：把一些不具備合法計程車駕駛執業登記證的靠行白牌計程車司機看是否可以透過對於車行的管理或相關罰責，讓車行不能隨意讓白牌計程車靠行，因為這個部分真的是很大的漏洞（社會團體 3）。

目前禁業條款並未含全部前科，對於有些未列入的前科，政府雖允許他們執業，但他們又再犯前科之罪時，是不是要列為禁業的條件，這是可以考慮的問題（政策規劃者 1）。

針對 60 歲以上者，駕駛人須提出自己仍有駕駛能力的健康證明，因年紀稍大，各感官有所退化，如審核標準未加入此項證明，可能會有老化者的司機開車，對於乘客安全有很大危險（學者 3）。

患有高血壓、聾啞、癲癇及急性心血管疾病者不宜入行，雖上述對象未有犯罪情形，但如從事本行可能會有健康上之疑慮，導致乘客安危受侵害（學者 3）。

綜上論述，目前禁業條款並未包含全部前科，對於未列入之前科，政府雖允許其執業，惟若再犯前科之罪時，是否列為禁業條件，應審慎考慮；另因年齡達 60 歲以上、健康條件欠佳、情緒控制較差者，對於乘客安全有無危害，均應審酌。



#### 四、改善計程車執業環境

維持良好計程車工作環境，避免成為弱勢或是最差的職業，從事行業者才願意珍惜，並提供出更好的服務（政策規劃者 1、社會團體 1、政策規劃者 1）。

在桃園機場的司機，你叫他打領帶，他就打領帶，穿制服就穿制服。為什麼我叫我的司機打領帶，他不打，那車隊為什麼他會打，就因為車隊能介紹給他生意做。以桃園機場為例，為什麼大家都想加入那裡，因為平均一個月認真一點跑，扣掉油錢，可以收入超過 10 萬元，所以像這種情形，他有名額限制，又有收入保障。名額三百名就三百名，你如果不行，就給你 cancel 掉，這樣他就會怕。如果我們計程車司的牌照全部都可以這樣管，這也是未嘗不可啊！（社會團體 1）。

要回到整個產業的生態，就是說計程車不該讓它落入在公共運輸業裡面是最弱勢或是收入最差的那一個，我們應該讓這整個產業收益回到它合理的水準。這才是根本的東西。只有到這樣的地步之後，在業內的人他會珍惜這個工作，進而提供品質良好的服務（政策規劃者 1）。

今天根本要解決這個問題，安全也好，服務品質感受度也好，我相信都是要從產業的體質與結構去做。如果我們今天公布這個產業的收入不是 22k，而是 45k，那這無形中是告訴民眾，政府對這個行業設定一種概念性的保障，或是追尋的目標。這樣素質比較好的那些人就會被這個想法或是收益吸引。這樣才能形成市場的良性競爭，好的人就會留下來，不好的人也會向好的學習進步（政策規劃者 1）。

在英國考上計程車執照，不但一定有公司僱用，也有很好的社會評價，這是社會上普遍對計程車所共有集體意識。目前臺灣做不到如此，但是我覺得如果要建立計程車業的自尊感，不能只靠政府的努力，還必須有賴從業人員都有相同的意識，去建立令民眾尊敬與信任的感受，不論是車行或車隊不但不應逃避管理的責任，還要提升自我管理的功能，從服務品質的提升，讓民眾尊重與信任計程車司機，進而建立一種相互肯定的消費行為。目前臺灣的車隊運作應該有機會做到這樣的管理，但很可惜這還不是計程車管理的主流方式（政策規劃者 1）。

綜上，型塑計程車從業環境良好形象，才能形成市場良性競爭，好的從業者留下來，不好從業者則選擇離開，帶動計程車業者素質之提升。

## 五、搭配科技設備之運用

隨著科技進步，目前已提供衛星叫車之服務，可以記錄下車牌等各項資料，乘客安全更受保障（社會團體 1）。

另外透過衛星車隊叫車的方式，民眾也覺得比較有保障，因為你可以知道是誰提供服務。這個比用前科查司機素行的方式過濾來講，應該更好。以 IC 卡計程表為例，你有這張卡才能執業，你執業的紀錄就會留下來，沒有卡的話就不能執業。而且卡片我也不可能借人，不然出事的話，就變成持卡人會留下不良紀錄，我想這大家都不願意，所以，我覺得這也是很好的管理方式，只是很可惜沒有推動（社會團體 1）。

此外最常發生之交通事故，亦可藉由行車紀錄器，紀錄下所有過程，保障司機及乘客安全（社會團體 1）。

現在最常發生的不是犯罪加害或被害的問題，主要都是交通事故，因此行車紀錄器就可以發揮很大功能，來釐清責任，行車紀錄器有時也可以照車內，對車內的事情也有舉證的效果，不過，這也要事先告知乘客，顧慮他們的感受，畢竟有時候乘客在車內的有些舉動，他可能也怕你把他拍了後上網。但一定是有警示作用，可以提升安全（社會團體 1）。

最主要還是因為衛星叫車的安全性較高，不論是服務的司機，或是有遺失物品在車上時，乘客都可以很容易透過車隊客訴或尋找回失物。因此，在安全點上的考量，衛星叫車已經逐漸成為計程車使用的優先方式。如果可以配合當初老師推動的計畫，讓計程車司機都可以透過電子化方式提供收據，上面註明上車時間、司機姓名、乘車里程及消費金額等，這樣對乘客更有保障，（社會團體 1）。

綜上，善用科技器材，打造優質計程車從業環境，均是化解民眾對計程車憂慮之具體作為。

## 第五節 本章小結

經與政策規劃者、實務工作者、學者及社會團體深度訪談後，我們發現對計程車駕駛人執業登記資格限制之理論與法學觀點、執行效益、審核現況、面臨問題與修法之可行性等看法如下：

### （一）資格限制之理論與法學觀點

#### 1. 乘客權益保護部分

經與政策規劃者、實務工作者、學者及社會團體深度訪談後發現處罰條例第 37 條第 1 項所列舉的犯罪類型，涉及生命權、身體權、財產權和人格權等重要人權的保護，由於搭乘計程車環境特殊，經常是駕駛與乘客一對一相處，計程車駕駛如犯罪，對被害人的身心、財產，甚至生命都可能造成傷害，安全無價，立法本應優先考量，除保護乘客外，亦可避免計程車淪為其他犯罪類型之工具。計程車執業登記證是國家發給的證照，一般乘客無法用計程車的外觀去衡量駕駛之好壞，因此國家有義務為了乘客安全，審慎篩選、適當限制計程車駕駛之資格。

#### 2. 工作權之保障部分

而在乘客「安全保障」與計程車駕駛的「職業選擇自由」之間，受訪者認為目前計程車從業人員之資格限制要件，一定要存在；但是是否可以適度開放或放寬，則可以進一步審酌，惟前提應係基於安全與國民工作權保障衡平觀點上予以審酌。

### （二）資格限制之執行效益

#### 1. 保護民眾權益

本研究經深度訪談發現，執行禁業規定，可以保障民眾的生命權、身體權、財產權，確保社會治安，避免計程車淪為犯罪工具，建立計程車安全營運的優質環境，增進營業小客車的職業信賴，而且執行禁業規定是一種職業誘導措施，職業管理的手段。

#### 2. 社會公益最大化

資格限制因為透過篩選，避免與民眾各項權益相關的易再犯罪類型者從事計程車工作，讓非屬資格限制類型且有意從事計程車工作之更生人，可以從事計程車駕駛工作，兼顧了計程車駕駛個人的職業選擇自由與搭乘計程車乘客的安全，可謂讓整個社會公益達到最大。

### 3.提高計程車駕駛素質與形象

提高計程車駕駛的資格限制，有助於提高計程車駕駛素質與職業形象、維持計程車市場的穩定，並幫助整個計程車行業朝向正向發展。

#### (三) 資格限制審核現況及問題

處罰條例第 37 條限制過於嚴格，且也部分重要因素未列入考量，而車行對於計程車司機管理不足，仍有改進空間。內容分析如下：

##### 1.資格限制之狀況

本研究經深度訪談發現對民眾有威脅性之主要犯罪類型，業已規範於禁業規定中，限制已足夠，制度已發揮效果；若規範一定期間而未再犯之更生人者，則可適度予以開放；因為每一項犯罪情況，在犯罪當下均不相同，若能讓一些不太容易再犯之犯罪類型者予以更新機會，亦不失為一項新穎政策；因此門檻要有，但彈性不能少。若從危險因子考量，吸食毒品、精神渙散、情緒管理、飲酒、年齡、體力及車行管理等各項因素，亦是危險因子之一。

##### 2.實務單位落實查察

本研究經深度訪談發現實務單位在審查過程中，願意更加嚴謹，以維乘客安全及警察單位執法權威，惟難免會有漏網之魚。

##### 3.對於計程車從業者或車行品質不佳者管理之配套

本研究經深度訪談發現從計程車從業者或車行、公會著眼，透過約制車行、公會之計點方式，由車行及公會自律要求計程車駕駛；同時透過營業登記證及牌照限量管制發行，以量制質，同時藉由車行及公會自律、自主管理，可以提高計程車從業者之素質。

#### (四) 資格限制修法之可行性

##### 1.不將所有案類列入終身禁業

本研究經深度訪談發現受訪者認為執業限制並非所有犯罪類型均要相同，可依：(1) 刑度區分禁業時間。(2) 成立專業之審議小組，負責審議各項爭議情形，避免因違反輕罪者而遭權力剝奪。(3) 惟若發生特殊案類，如性侵害、殺人，仍應終身限制，以保護社會大眾之安全。受訪者建議，增訂一套機制，由專業審查機關或組織委員會來認定，容許在一定條件內，給予例外放寬禁業要求。

##### 2.授權車行進行審查

深度訪談受訪者建議可以透過車行及公會自律、自主管理，以提高計程車從業者之素質，也可達成管理事項由國家負責，或是委由公會負責，給予職業團體自行安排，這是立法上可以選擇之部分。

### 3.另增非道路交通管理處罰條例第 37 條所限制之要件

受訪者認為目前禁業條款並未包含全部前科，對於未列入之前科，政府雖允許其執業，惟若再犯前科之罪時，是否列為禁業條件，應審慎考慮；另因年齡達 60 歲以上、健康條件欠佳、情緒控制較差者，對於乘客安全有無危害，均應審酌。

### 4.改善計程車職業環境

型塑計程車從業環境良好形象，才能形成市場良性競爭，好的從業者留下來，不好從業者則選擇離開，也會向好的學習進步。

### 5.搭配科技設備之運用

善用科技器材，打造優質計程車從業環境，是化解民眾對計程車憂慮之具體作為。

## 第六章 民意調查與官方資料分析

本研究目的包括：(1) 了解民眾對計程車駕駛人執業登記資格限制之看法，及搭乘計程車者對各種犯罪類型前科者從事計程車駕駛可接受的風險程度。(2) 透過官方資料檢視處罰條例第 37 條第 1 項規範之犯罪類型與再犯之關聯性，從再犯率探討該規定之合適性。為達成上述研究目的，本研究在委託單位的協助下，獲得內政部警政署、刑事警察局和法務部資訊處等機關之鼎力協助，蒐集下列與研究有關之量化資料。

- 一、「民眾對治安滿意度調查之附帶調查」：此項調查在 2013 年 4 月在警政署的支持下，於「民眾對治安滿意度調查」中，加入民眾對於處罰條例第 37 條第 1 項所規範的犯罪類型，針對臺灣地區 20 歲以上民眾進行電話調查，共計完成有效樣本 23,836 人。
- 二、「刑案資料分析」：此項資料係內政部警政署刑事警察局協助提供的刑案資料，資料中涵蓋截至 2012 年 12 月止犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛或犯罪工具為計程車的有效樣本為 33,504 件。
- 三、「犯禁業罪名者再犯分析」：此項資料由法務部資訊處提供，蒐集 2001 年與 2002 年間因犯禁業罪名而「受緩刑人」，計有 8,182 名；以及於前開期間因犯禁業罪名而期滿或假釋「出監人」，計有 10,733 名。

本章於第一節至第三節中，運用民眾治安滿意度調查資料，分析民眾對於處罰條例第 37 條第 1 項所規範之各類型犯罪前科者執業限制，以及乘車經驗、人口特性、區域、被害經驗、安全感等因素與執業限制之關聯性進行分析，了解民眾對計程車駕駛人執業登記資格限制之看法，及搭乘計程車者對各種犯罪類型前科者從事計程車駕駛可接受的風險程度。第四節則以刑案資料探討計程車相關犯罪趨勢與特性，含禁業前後計程車相關犯罪趨勢變動，以及計程車相關犯罪之犯罪手法和類型之分析；第五節則以法務部資料針對處罰條例第 37 條第 1 項禁業罪名之再犯現象與再犯率進行分析，以檢視處罰條例第 37 條第 1 項規範之犯罪類型與再犯之關聯性。

## 第一節 各類型犯罪執業限制的看法

### 一、犯罪類型

受訪的總樣本數為 23,836 人，其中對於曾有哪些犯罪類型前科，不得擔任計程車駕駛人工作的看法中，認為曾有暴力犯罪類型前科不得擔任者有 22,517 位 (94.74%)；認為曾有槍砲彈藥刀械犯罪類型前科不得擔任者有 22,040 位 (92.51%)；認為曾有妨害性自主犯罪類型前科不得擔任者有 23,264 位 (97.67%)；認為曾有公共危險犯罪類型前科不得擔任者有 986 位 (92.44%)；認為曾有走私犯罪類型前科不得擔任者有 17,534 位 (73.58%)；僅有 194 位 (0.81%) 的受訪者認為不論曾有那一種犯罪類型前科者均可以擔任計程車駕駛人工作；而其中有 122 位 (0.48%) 的受訪者則對於上述這五種犯罪類型前科者是否可以擔任計程車駕駛人工作者無意見。因此可知大部分的民眾均不贊同曾有上述這五種犯罪類型前科者擔任計程車駕駛人的工作，特別是會影響乘客安全的暴力犯罪、槍砲彈藥刀械犯罪、妨害性自主罪和公共危險罪等，逾 92% 以上的受訪者均反對其擔任計程車駕駛人工作 (參見表 6-1-1 與圖 6-1-1)。

表 6-1-1 各類型犯罪執業限制意見統計表

項目別	人數 (%)	暴力犯罪	槍砲彈藥 刀械	妨害 性自主	公共危險	走私	均可 擔任	不知道/ 無意見
是	人數	22,517	22,040	23,264	21,986	17,534	194	122
	%	94.74	92.51	97.67	92.44	73.58	0.81	0.48
否	人數	1,319	1,796	572	1,850	6,302	23,642	23,714
	%	5.26	7.49	2.33	7.56	26.42	99.19	99.52
總計	人數	23,836	23,836	23,836	23,836	23,836	23,836	23,836
	%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

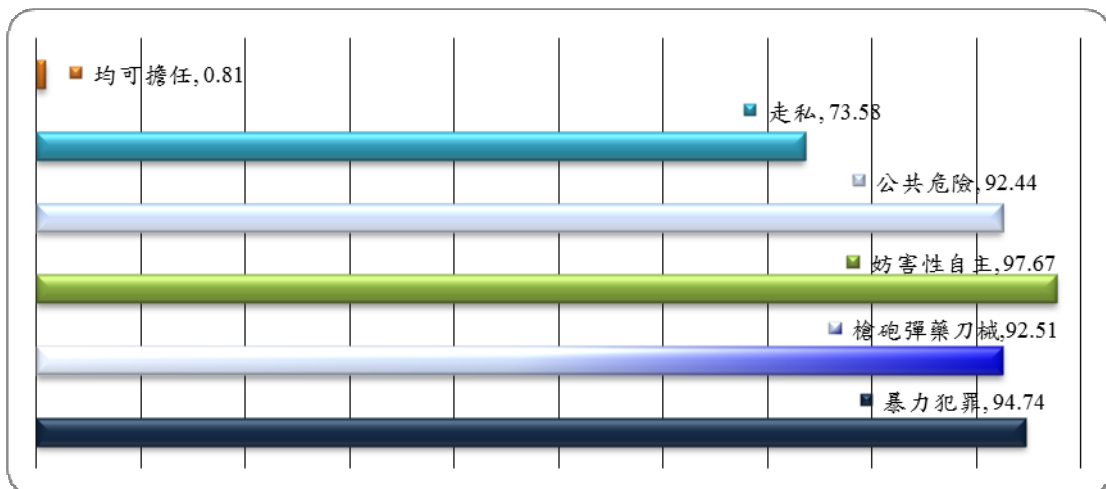


圖 6-1-1 各類型犯罪執業限制意見統計圖

## 二、執業限制年限

就暴力犯罪而言，在受訪的 23,836 人中，對於暴力犯罪類型的執業限制看法中認為終身不得擔任計程車駕駛者有 22,570 位 (94.69%)；認為不須終身限制只要服刑期滿即可 (含假釋) 擔任的有 200 人 (0.84%)，認為限制 5 年以下的有 557 人 (2.34%)，認為限制 5 年至未滿 10 年即可擔任的有 192 人 (0.81%)，認為限制 10 年至未滿 15 年即可擔任的有 44 人 (0.18%)，認為限制 15 年至未滿 20 年即可擔任的有 5 人 (0.02%)，認為限制 20 年以上始可擔任的有 6 人 (0.03%)，而回答不知道/無意見的有 262 人 (1.10%)。

就槍砲犯罪而言，在受訪的 23,836 人中，對於槍砲彈藥刀械犯罪類型的執業限制看法中認為終身不得擔任計程車駕駛者有 22,101 位 (92.72%)；認為不須終身限制只要服刑期滿即可 (含假釋) 擔任的有 299 人 (1.25%)，認為限制 5 年以下的有 762 人 (3.2%)，認為限制 5 年至未滿 10 年即可擔任的有 302 人 (1.27%)，認為限制 10 年至未滿 15 年即可擔任的有 71 人 (0.3%)，認為限制 15 年至未滿 20 年即可擔任的有 11 人 (0.05%)，認為限制 20 年以上始可擔任的有 0 人 (0%)，而回答不知道/無意見的有 290 人 (1.22%)。

就妨害性自主罪而言，在受訪的 23,836 人中，對於妨害性自主犯罪類型的執業限制看法中認為終身不得擔任計程車駕駛者有 23,271 位 (97.63%)；認為不須終身限制只要服刑期滿即可 (含假釋) 擔任的有 90 人 (0.38%)，認為限制 5 年以下的有 168 人 (0.70%)，認為限制 5 年至未滿 10 年即可擔任的有 55 人 (0.23%)，認為限制 10 年至未滿 15 年即可擔任的有 13 人 (0.05%)，認為限制 15 年至未滿 20 年即可擔任的有 3 人 (0.01%)，認為限制 20 年以上始可擔任的有 6 人 (0.03%)，而回答不知道/無意見的有 230 人 (0.96%)。

就公共危險罪而言，在受訪的 23,836 人中，對於公共危險犯罪類型的執業限制看法中認為終身不得擔任計程車駕駛者有 22,035 位 (92.44%)；認為不須終身限制只要服刑期滿即可 (含假釋) 擔任的有 249 人 (1.04%)，認為限制 5 年以下的有 829 人 (3.48%)，認為限制 5 年至未滿 10 年即可擔任的有 313 人 (1.31%)，認為限制 10 年至未滿 15 年即可擔任的有 77 人 (0.32%)，認為限制 15 年至未滿 20 年即可擔任的有 9 人 (0.04%)，認為限制 20 年以上始可擔任的有 14 人 (0.06%)，而回答不知道/無意見的有 310 人 (1.30%)。



就走私而言，在受訪的 23,836 人中，對於走私犯罪類型的執業限制看法中認為終身不得擔任計程車駕駛者有 17,684 位 (74.19%)；認為不須終身限制只要服刑期滿即可 (含假釋) 擔任的有 1,080 人 (4.53%)，認為限制 5 年以下的有 3,056 人 (12.82%)，認為限制 5 年至未滿 10 年即可擔任的有 1,191 (5.00%)，認為限制 10 年至未滿 15 年即可擔任的有 231 人 (0.97%)，認為限制 15 年至未滿 20 年即可擔任的有 24 人 (0.10%)，認為限制 20 年以上始可擔任的有 36 人 (0.15%)，而回答不知道/無意見的有 534 人 (2.24%)。

綜上，發現受訪者除了走私犯罪之外，對於暴力犯罪、槍砲彈藥刀械犯罪、妨害性自主罪及公共危險犯罪終身不得擔任計程車駕駛的執業限制，有相當高的共識，逾 92% 的受訪者都認為應予以限制，其中有逾 97% 的受訪者贊成對於妨害性自主犯罪類型終身限制；顯示多數受訪民眾對於計程車駕駛過去的犯罪經驗仍有疑慮 (參見表 6-1-2)。

表 6-1-2 執業限制年限分析表

項目別	人數 (%)	暴力犯罪	槍砲彈藥 刀械	妨害 性自主	公共危險	走私	
不得擔任駕駛	人數 %	22,570 94.69	22,101 92.72	23,271 97.63	22,035 92.44	17,684 74.19	
服刑期滿即可 <sup>1</sup>	人數 %	200 0.84	299 1.25	90 0.38	249 1.04	1,080 4.53	
5 年以下	人數 %	557 2.34	762 3.2	168 0.70	829 3.48	3,056 12.82	
可 擔 任 駕 駛	5 年~未滿 10 年	人數 %	192 0.81	302 1.27	55 0.23	313 1.31	1,191 5.00
	10 年~未滿 15 年	人數 %	44 0.18	71 0.3	13 0.05	77 0.32	231 0.97
	15 年~未滿 20 年	人數 %	5 0.02	11 0.05	3 0.01	9 0.04	24 0.10
	20 年 以上	人數 %	6 0.03	0 0	6 0.03	14 0.06	36 0.15
	不知道/無意見	人數 %	262 1.10	290 1.22	230 0.96	310 1.30	534 2.24
總計	人數 %	23,836 100	23,836 100	23,836 100	23,836 100	23,836 100	

## 第二節 乘車經驗、人口特性、縣市別與執業限制關聯性

### 一、搭乘計程車經驗與執業限制之關聯性分析

為了解受訪者過去 1 年的「搭乘計程車經驗」與犯罪前科者之「執業限制」的關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，除了妨害性自主罪外，過去 1 年有無搭乘計程車經驗與各類型犯罪前科者之執業存在顯著關聯性（參見表 6-2-1）。

就妨害性自主罪而言，無論過去 1 年有無搭乘計程車經驗，均有高達 97.6% 的受訪者認為：「有妨害性自主前科者，不得擔任計程車駕駛人工作」，顯示受訪者對於將妨害性自主罪納入計程車駕駛執業限制，有相當高的共識（ $\chi^2=.136$ ； $df=1$ ； $p=.735$ ）。

就暴力犯罪而言，受訪者過去 1 年有無「搭乘計程車經驗」，與其對「暴力犯罪前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性（ $\chi^2=6.968$ ； $df=1$ ； $p=.008$ ）；過去 1 年有搭乘計程車經驗的 11,808 位受訪者中，有 11,108 位（占 94.1%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。而在過去 1 年沒有搭乘計程車經驗的 12,028 位受訪者中，有 11,409 位（占 94.9%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制；整體而言，無論是否有搭乘計程車經驗，逾 94% 的受訪者認為暴力犯罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對暴力犯罪前科的執業限制有相當高的共識，但沒有搭乘計程車經驗者略高於有搭乘計程車經驗者。

就違反槍砲彈藥管制條例而言，受訪者過去 1 年有無「搭乘計程車經驗」，與其對「槍砲前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性（ $\chi^2=32.260$ ； $df=1$ ； $p=.000$ ）；過去 1 年有搭乘計程車經驗的 11,809 位受訪者中，有 10,803 位（占 91.5%）認為曾違反槍砲彈藥管制條例者須納入執業限制。而在過去 1 年沒有搭乘計程車經驗的 12,028 位受訪者中，有 11,237 位（占 93.4%）認為曾違反槍砲彈藥管制條例者須納入執業限制。整體而言，無論是否有搭乘計程車經驗，逾 91% 的受訪者認為槍砲犯罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對暴力犯罪前科的執業限制有相當高的共識，但沒有搭乘計程車經驗者略高於有搭乘計程車經驗者。

就公共危險罪而言，受訪者過去 1 年有無「搭乘計程車經驗」，與其對「公共危險前科者之執業限制」存在顯著關聯性（ $\chi^2=11.822$ ； $df=1$ ； $p=.001$ ）；過去 1 年有搭乘計程車經驗的 11,808 位受訪者中，有 10,821 位（占 91.6%）認為公共危險罪前科類型須納入執業限制。而在過去 1 年沒有搭乘計程車經驗的

12,027 位受訪者中，有 11,165 位（占 92.8%）認為公共危險前科納入執業限制。整體而言，無論是否有搭乘計程車經驗，逾 91% 的受訪者認為公共危險前科須納入執業限制，顯示受訪者對公共危險罪前科的執業限制有相當高的共識，但沒有搭乘計程車經驗者略高於有搭乘計程車經驗者。

就走私而言，受訪者過去 1 年有無「搭乘計程車經驗」，與其對「走私前科者之執業限制」存在顯著關聯性（ $\chi^2=139.778$ ； $df=1$ ； $p=.000$ ）；過去 1 年有搭乘計程車經驗的 11,808 位受訪者中，有 8,284 位（占 70.2%）認為走私犯罪前科須納入執業限制。而在過去 1 年沒有搭乘計程車經驗的 12,027 位受訪者中，有 9,250 位（占 76.9%）認為走私犯罪前科需納入執業限制。整體而言，無論是否有搭乘計程車經驗，逾 70% 的受訪者認為走私前科須納入執業限制，顯示受訪者對走私前科的執業限制有相當的共識，但沒有搭乘計程車經驗者則高於有搭乘計程車經驗者約 6.2%。

就各類犯罪前科者「均可擔任」而言，受訪者過去 1 年有無「搭乘計程車經驗」，與其對「犯罪科者均可擔任計程車駕駛」存在顯著關聯性（ $\chi^2=7.423$ ； $df=1$ ； $p=.008$ ）；過去 1 年有搭乘計程車經驗的 11,808 位受訪者中，有 11,693 位（占 99.0%）不認為曾犯目前執業限制的這些犯罪類型者均不須納入執業限制。而在過去 1 年沒有搭乘計程車經驗的 12,028 位受訪者中，有 11,949 位（占 99.3%）不認為曾犯目前執業限制的這些犯罪類型者均不須納入執業限制。整體而言，無論是否有搭乘計程車經驗，低於 1% 的受訪者認為觸犯處罰條例三十七條第 1 項所限制各類犯罪前科者，均可擔任計程車駕駛，所占比率相當低，尤其是沒有搭乘計程車經驗者略低於有搭乘計程車經驗者。

綜上，無論是否有搭乘計程車經驗，對於妨害性自主罪擔任計程車駕駛的執業限制，受訪者有相當高的共識，大都認為應予以限制。而觸犯處罰條例三十七條第一項所規範的各類型犯罪前科者「均可擔任」計程車駕駛的支持度低於 1%；顯示多數受訪民眾對於計程車駕駛過去的犯罪經驗仍有疑慮。對於暴力犯罪、槍砲、公共危險和走私等犯罪，過去 1 年有無搭乘計程車經驗與犯罪前科執業限制有顯著關聯性，其中搭乘計程車經驗與駕駛人的走私前科看法的關聯性最高。整體而言，沒有搭乘計程車經驗者略高於有搭乘計程車經驗者，顯示沒有搭計程車者對於計程車的犯罪前科有較多疑慮。

表 6-2-1 乘車經驗與執業限制之關聯性分析

項目	過去1年有沒有搭過計程車		$\chi^2$ ;df;p	
	有 (%)	沒有 (%)		
暴力犯罪	否	700 (5.9)	619 (5.1)	$\chi^2=6.968$ df=1 p=.008
	是	11,108 (94.1)	11,409 (94.9)	
	總和	11,808 (100.0)	12,028 (100.0)	
槍砲彈藥 刀械管制 條例	否	1,006 (8.5)	791 (6.6)	$\chi^2=32.260$ df=1 p=.000
	是	10,803 (91.5)	11,237 (93.4)	
	總和	11,809 (100.0)	12,028 (100.0)	
妨害性自 主	否	279 (2.4)	293 (2.4)	$\chi^2=.136$ df=1 p=.735
	是	11,529 (97.6)	11,735 (97.6)	
	總和	11,808 (100.0)	12,028 (100.0)	
公共危險	否	987 (8.4)	862 (7.2)	$\chi^2=11.822$ df=1 p=.001
	是	10,821 (91.6)	11,165 (92.8)	
	總和	11,808 (100.0)	12,027 (100.0)	
走私	否	3,524 (29.8)	2,777 (23.1)	$\chi^2=139.778$ df=1 p=.000
	是	8,284 (70.2)	9,250 (76.9)	
	總和	11,808 (100.0)	12,027 (100.0)	
均可擔任	否	11,693 (99.0)	11,949 (99.3)	$\chi^2=7.423$ df=1 p=.008
	是	115 (1.0)	79 (0.7)	
	總和	11,808 (100.0)	12,028 (100.0)	

## 二、性別與執業限制之關聯性分析

為了解受訪者「性別」與犯罪前科者之「執業限制」的關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，受訪者「性別」與各類型犯罪前科者之執業存在顯著關聯性（參見表 6-2-2）。

就暴力犯罪而言，受訪者「性別」，與其對「暴力犯罪前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性（ $\chi^2=56.665$ ；df=1；p=.000）；11,462 位男性受訪者中，有 10,723 位（占 93.6%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。而 12,374 位女性受訪者中，有 11,847 位（占 95.7%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制；整體而言，無論是男性或女性，逾 93% 的受訪者認為暴力犯罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對暴力犯罪前科的執業限制有相當高的共識，但女性受訪者略高於男性受訪者。

就違反槍砲彈藥刀械管制條例而言，受訪者「性別」與其對「槍砲前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性（ $\chi^2=62.709$ ；df=1；p=.000）；11,462 位男性受訪者中，有 10,469 位（占 91.3%）認為曾違反槍砲彈藥管制條例者須納入執業限制。而 12,374 位女性受訪者中，有 11,632 位（占 94.0%）認為曾違反槍砲彈藥刀械管制條例者須納入執業限制。整體而言，無論是男性或女性，逾 91% 的受訪者認為槍砲犯罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對暴力犯罪前科的執業限制有相當高的共識，但女性受訪者略高於男性受訪者。

就妨害性自主罪而言，受訪者「性別」，與其對「妨害性自主罪前科者之執業限制」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=15.574$ ； $df=1$ ； $p=.001$ )；11,462 位男性受訪者中，有 11,144 位（占 97.2%）認為妨害性自主罪前科類型須納入執業限制。而在 12,374 位女性受訪者中，有 12,127 位（占 98.0%）認為妨害性自主罪前科納入執業限制。整體而言，無論是男性或女性的受訪者，逾 97% 認為妨害性自主罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對妨害性自主罪前科的執業限制有相當高的共識，但女性受訪者略高於男性受訪者。

就公共危險罪而言，受訪者「性別」與其對「公共危險前科者之執業限制」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=71.972$ ； $df=1$ ； $p=.001$ )；11,462 位男性受訪者中，有 10,423 位（占 90.9%）認為公共危險罪前科類型須納入執業限制。而在 12,374 位女性受訪者中，有 11,612 位（占 93.8%）認為公共危險前科納入執業限制。整體而言，無論是男性或女性，逾 90% 的受訪者認為公共危險前科須納入執業限制，顯示受訪者對公共危險罪前科的執業限制有相當高的共識，但女性受訪者略高於男性受訪者。

就走私而言，受訪者「性別」與其對「走私前科者之執業限制」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=118.659$ ； $df=1$ ； $p=.000$ )；11,462 位男性受訪者中，有 8,136 位（占 71.0%）認為走私犯罪前科須納入執業限制。而 12,374 位女性受訪者中，有 9,548 位（占 77.2%）認為走私犯罪前科需納入執業限制。整體而言，無論是男性或女性，逾 71% 的受訪者認為走私前科須納入執業限制，顯示受訪者對走私前科的執業限制有相當的共識，但女性受訪者略高於男性受訪者。

就各類犯罪前科者「均可擔任」而言，受訪者「性別」與其對「犯罪科者均可擔任計程車駕駛」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=30.358$ ； $df=1$ ； $p=.000$ )；11,462 位男性受訪者中，有 11,334 位（占 98.9%）不認為曾犯目前執業限制的這些犯罪類型者均不須納入執業限制。而在 12,374 位女性受訪者中，有 12,314 位（占 99.5%）不認為曾犯目前執業限制的這些犯罪類型者均不須納入執業限制。整體而言，無論是男性或女性，逾 98% 的受訪者，低於 2% 的受訪者認為觸犯處罰條例第 37 條第 1 項所限制的各類犯罪前科者，均可擔任計程車駕駛，所占比率相當低，尤其是沒有搭乘計程車經驗者略低於有搭乘計程車經驗者。

綜上，無論是男性或女性，對於各類犯罪前科者擔任計程車駕駛的執業限制，受訪者有相當高的共識，大都認為應予以限制。而觸犯處罰條例第 37 條第 1 項所規範的各類型犯罪前科者「均可擔任」計程車駕駛的支持度低於 2%；顯示多數受訪民眾對於計程車駕駛過去的犯罪經驗仍有疑慮。對於暴力犯罪、槍砲彈藥刀械管制條例、妨害性自主、公共危險和走私等犯罪，受訪者「性別」

與犯罪前科執業限制有顯著關聯性，其中受訪者「性別」與駕駛人的妨害性自主前科看法的關聯性最高。整體而言，女性受訪者略高於男性受訪者，顯示女性搭計程車者對於計程車的犯罪前科有較多疑慮。

表 6-2-2 性別與執業限制之關聯性分析

項目	按性別分		$\chi^2$ ;df;p	
	男 (%)	女 (%)		
暴力 犯罪	否	739 (6.4)	527 (4.3)	$\chi^2=56.665$ df=1 p=.000
	是	10,723 (93.6)	11,847 (95.7)	
	總和	11,462 (100.0)	12,374 (100.0)	
槍砲彈藥 刀械管制 條例	否	993 (8.7)	742 (6.0)	$\chi^2=62.709$ df=1 p=.000
	是	10,469 (91.3)	11,632 (94.0)	
	總和	11,462 (100.0)	12,374 (100.0)	
妨害性自 主	否	318 (2.8)	247 (2.0)	$\chi^2=15.574$ df=1 p=.000
	是	11,144 (97.2)	12,127 (98.0)	
	總和	11,462 (100.0)	12,374 (100.0)	
公共危險	否	1,039 (9.1)	762 (6.2)	$\chi^2=71.972$ df=1 p=.000
	是	10,423 (90.9)	11,612 (93.8)	
	總和	11,462 (100.0)	12,374 (100.0)	
走私	否	3,326 (29.0)	2,826 (22.8)	$\chi^2=118.659$ df=1 p=.000
	是	8,136 (71.0)	9,548 (77.2)	
	總和	11,462 (100.0)	12,374 (100.0)	
均可 擔任	否	11,334 (98.9)	12,314 (99.5)	$\chi^2=30.358$ df=1 p=.000
	是	128 (1.1)	60 (0.5)	
	總和	11,462 (100.0)	12,374 (100.0)	

### 三、年齡與執業限制之關聯性分析

為了解受訪者「年齡」與犯罪前科者之「執業限制」的關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，受訪者「年齡」與各類型犯罪前科者之執業存在顯著關聯性（參見表 6-2-3）。

就暴力犯罪而言，受訪者「年齡」與其對「暴力犯罪前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性（ $\chi^2=94.054$ ；df=4；p=.000）；3,812 位「20-29 歲」受訪者中，有 3,542 位（占 92.9%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。4,822 位「30-39 歲」受訪者中，有 4,479 位（占 92.9%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。4,953 位「40-49 歲」受訪者中，有 4,718 位（占 95.3%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。4,789 位「50-59 歲」受訪者中，有 4,619 位（占 96.5%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。5,460 位「60 歲以上」受訪者中，有 5,212 位（占 95.5%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制；整體而言，無論是那一年齡層的受訪者，逾 94% 的受訪者認為暴力犯罪前科須納入執業限制，僅 5.3% 的受訪者認為暴力犯罪前科不須納入執業限制，顯示受訪者對暴力犯罪前科的執業限制有相當高的共識，但「50-59 歲」受訪者略高於其他年齡之受訪者。

就違反槍砲彈藥刀械管制條例而言，受訪者「年齡」與其對「槍砲前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性 ( $\chi^2=237.664$ ； $df=4$ ； $p=.000$ )；3,812 位「20-29 歲」受訪者中，有 3,423 位（占 89.8%）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。4,822 位「30-39 歲」受訪者中，有 4,309 位（占 89.4%）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。4,953 位「40-49 歲」受訪者中，有 4,592 位（占 92.7%）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。4,789 位「50-59 歲」受訪者中，有 4,564 位（占 95.3%）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。5,460 位「60 歲以上」受訪者中，有 5,213 位（占 95.5%）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論是那一年齡層的受訪者，逾 92% 的受訪者認為槍砲犯罪前科不須納入執業限制，顯示受訪者對違反槍砲彈藥管制條例前科的執業限制有相當高的共識，但「60 歲以上」受訪者略高於其他年齡層之受訪者。

就妨害性自主罪而言，受訪者「年齡」與其對「妨害性自主罪前科者之執業限制」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=90.729$ ； $df=1$ ； $p=.001$ )；3,812 位「20-29 歲」受訪者中，有 3,707 位（占 97.2%）認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。4,822 位「30-39 歲」受訪者中，有 4,737 位（占 98.2%）認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。4,953 位「40-49 歲」受訪者中，有 4,876 位（占 98.4%）認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。4,789 位「50-59 歲」受訪者中，有 4,706 位（占 98.3%）認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。5,460 位「60 歲以上」受訪者中，有 5,245 位（占 96.1%）認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論是那一年齡層的受訪者，逾 97% 認為妨害性自主罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對妨害性自主罪前科的執業限制有相當高的共識，但「40-49 歲」受訪者略高於其他年齡層之受訪者。

就公共危險罪而言，受訪者「年齡」與其對「公共危險前科者之執業限制」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=88.350$ ； $df=4$ ； $p=.000$ )；3,812 位「20-29 歲」受訪者中，有 3,456 位（占 90.7%）認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。4,822 位「30-39 歲」受訪者中，有 4,373 位（占 90.9%）認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。4,953 位「40-49 歲」受訪者中，有 4,535 位（占 91.6%）認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。4,789 位「50-59 歲」受訪者中，有 4,506 位（占 94.1%）認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。5,460 位「60 歲以上」受訪者中，有 5,155 位（占 94.4%）認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論是那一年齡層的受訪者，逾 90% 的受訪者認為公共危險前科須納入執業限制，顯示受訪者對公共危險罪前科的執業限制有相當高的共識，但「60 歲以上」受訪者略高於其他年齡層之受訪者。

就走私而言，受訪者「年齡」與其對「走私前科者之執業限制」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=797.155$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；3,812 位「20-29 歲」受訪者中，有 2,678 位 (占 70.3%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。4,822 位「30-39 歲」受訪者中，有 3,141 位 (占 65.1%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。4,953 位「40-49 歲」受訪者中，有 3,396 位 (占 68.6%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。4,789 位「50-59 歲」受訪者中，有 3,740 位 (占 78.1%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。5,460 位「60 歲以上」受訪者中，有 4,729 位 (占 86.6%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論是那一年齡層的受訪者，逾 65% 的受訪者認為走私前科須納入執業限制，顯示受訪者對走私前科的執業限制有相當的共識，但「60 歲以上」受訪者略高於其他年齡層之受訪者。

就各類犯罪前科者「均可擔任」而言，受訪者「年齡」與其對「犯罪科者均可擔任計程車駕駛」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=37.478$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；3,812 位「20-29 歲」受訪者中，有 3,755 位 (占 98.5%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。4,822 位「30-39 歲」受訪者中，有 4,776 位 (占 99.0%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。4,953 位「40-49 歲」受訪者中，有 4,924 位 (占 99.4%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。4,789 位「50-59 歲」受訪者中，有 4,758 位 (占 99.4%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。5,460 位「60 歲以上」受訪者中，有 5,435 位 (占 99.5%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。整體而言，無論是那一年齡層的受訪者，低於 2% 的受訪者認為觸犯處罰條例第 37 條第 1 項所限制的各類犯罪前科者，均可擔任計程車駕駛，所占比率相當低，尤其是「60 歲以上」者略低於其他年齡層之受訪者。

綜上，無論是那一年齡層的受訪者，對於各類犯罪前科者擔任計程車駕駛的執業限制，受訪者有相當高的共識，大都認為應予以限制。而觸犯處罰條例第 37 條第 1 項所規範的各類型犯罪前科者「均可擔任」計程車駕駛的支持度低於 2%；顯示多數受訪民眾對於計程車駕駛過去的犯罪經驗仍有疑慮。對於暴力犯罪、槍砲彈藥刀械管制條例、妨害性自主、公共危險和走私等犯罪，受訪者「年齡」與犯罪前科執業限制有顯著關聯性，其中受訪者「年齡」與駕駛人的公共危險前科看法的關聯性最高。整體而言，「60 歲以上」受訪者略高於其他年齡層之受訪者，顯示年齡較高者搭計程車者對於計程車的犯罪前科有較多疑慮。



表 6-2-3 年齡與執業限制之關聯性分析

項目	年齡					$\chi^2$ ;df;p	
	20-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60歲以上		
暴力 犯罪	否	270 (7.1)	343 (7.1)	235 (4.7)	170 (3.5)	248 (4.5)	$\chi^2=94.054$ df=4 p=.000
	是	3,542 (92.9)	4,479 (92.9)	4,718 (95.3)	4,619 (96.5)	5,212 (95.5)	
	總和	3,812 (100.0)	4,822 (100.0)	4,953 (100.0)	4,789 (100.0)	5,460 (100.0)	
槍砲 彈藥 刀械 管制 條例	否	389 (10.2)	13 (10.6)	361 (7.3)	225 (4.7)	247 (4.5)	$\chi^2=237.664$ df=4 p=.000
	是	3,423 (89.8)	4,309 (89.4)	4,592 (92.7)	4,564 (95.3)	5,213 (95.5)	
	總和	3,812 (100.0)	4,822 (100.0)	4,953 (100.0)	4,789 (100.0)	5,460 (100.0)	
妨害 性自 主	否	105 (2.8)	85 (1.8)	77 (1.6)	83 (1.7)	215 (3.9)	$\chi^2=90.729$ df=4 p=.000
	是	3,707 (97.2)	4,737 (98.2)	4,876 (98.4)	4,706 (98.3)	5,245 (96.1)	
	總和	3,812 (100.0)	4,822 (100.0)	4,953 (100.0)	4,789 (100.0)	5,460 (100.0)	
公共 危險	否	356 (9.3)	439 (9.1)	418 (8.4)	283 (5.9)	305 (5.6)	$\chi^2=88.350$ df=4 p=.000
	是	3,456 (90.7)	4,383 (90.9)	4,535 (91.6)	4,506 (94.1)	5,155 (94.4)	
	總和	3,812 (100.0)	4,822 (100.0)	4,953 (100.0)	4,789 (100.0)	5,460 (100.0)	
走私	否	1,134 (29.7)	1,681 (34.9)	1,557 (31.4)	1,049 (21.9)	731 (13.4)	$\chi^2=797.155$ df=4 p=.000
	是	2,678 (70.3)	3,141 (65.1)	3,396 (68.6)	3,740 (78.1)	4,729 (86.6)	
	總和	3,812 (100.0)	4,822 (100.0)	4,953 (100.0)	4,789 (100.0)	5,460 (100.0)	
均可 擔任	否	3,755 (98.5)	4,776 (99.0)	4,924 (99.4)	4,758 (99.4)	5,435 (99.5)	$\chi^2=37.478$ df=4 p=.000
	是	57 (1.5)	46 (1.0)	29 (.6)	31 (.6)	25 (.5)	
	總和	3,812 (100.0)	4,822 (100.0)	4,953 (100.0)	4,789 (100.0)	5,460 (100.0)	

#### 四、教育程度與執業限制之關聯性分析

為了解受訪者的「教育程度」與犯罪前科者之「執業限制」的關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，除了公共危險罪外，受訪者的「教育程度」與各類型犯罪前科者之執業存在顯著關聯性（參見表 6-2-4）。

就公共危險罪而言，無論何種教育程度的受訪者，均有逾 92% 的受訪者認為：「有公共危險前科者，不得擔任計程車駕駛人工作」，顯示受訪者對於將公共危險罪納入計程車駕駛執業限制，有相當高的共識（ $\chi^2=8.868$ ；df=4；p=.064）。

就暴力犯罪而言，受訪者的「教育程度」與其對「暴力犯罪前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性 ( $\chi^2=42.015$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；教育程度為「小學以下」的 3,076 位受訪者中，有 2,867 位 (占 93.2%) 認為暴力犯罪類型須納入執業限制。而在教育程度為「初中、國中」的 2,629 位受訪者中，有 2,520 位 (占 95.9%) 認為暴力犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「高中、高職」的 7,368 位受訪者中，有 7,051 位 (占 95.7%) 認為暴力犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「大專、大學」的 9,324 位受訪者中，有 8,779 位 (占 94.2%) 認為暴力犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「研究所以以上」的 1,439 位受訪者中，有 1,353 位 (占 94.0%) 認為暴力犯罪類型須納入執業限制；整體而言，無論何種教育程度的受訪者，逾 93% 的受訪者認為暴力犯罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對暴力犯罪前科的執業限制有相當高的共識。

就違反槍砲彈藥刀械管制條例而言，受訪者的「教育程度」與其對「槍砲前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性 ( $\chi^2=41.205$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；教育程度為「小學以下」的 3,076 位受訪者中，有 2,890 位 (占 94.0%) 認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。而在教育程度為「初中、國中」的 2,629 位受訪者中，有 2,486 位 (占 94.6%) 認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「高中、高職」的 7,368 位受訪者中，有 6,860 位 (占 93.1%) 認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「大專、大學」的 9,324 位受訪者中，有 8,557 位 (占 91.8%) 認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「研究所以以上」的 1,439 位受訪者中，有 1,308 位 (占 90.9%) 認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論何種教育程度的受訪者，逾 90% 的受訪者認為槍砲犯罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對槍砲犯罪前科的執業限制有相當高的共識，但教育程度為「初中、國中」以下者略高於其他教育程度的受訪者。

就妨害性自主罪而言，受訪者的「教育程度」與其對「妨害性自主前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性 ( $\chi^2=186.592$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；教育程度為「小學以下」的 3,076 位受訪者中，有 2,900 位 (占 94.3%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。而在教育程度為「初中、國中」的 2,629 位受訪者中，有 2,554 位 (占 97.1%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「高中、高職」的 7,368 位受訪者中，有 7,256 位 (占 98.5%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「大專、大學」的 9,324 位受訪者中，有 9,152 位 (占 98.2%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「研究所以以上」的 1,439 位受訪者中，有 1,409 位 (占 97.9%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論何種教育程度的受訪者，逾 94% 的受訪者認為妨害性自主犯罪前科須納入執業限制，顯示受

訪者對暴力犯罪前科的執業限制有相當高的共識，但教育程度為「初中、國中」以下者略高於其他教育程度的受訪者。

就走私而言，受訪者的「教育程度」與其對「槍砲前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性 ( $\chi^2=798.407$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；教育程度為「小學以下」的 3,076 位受訪者中，有 2,702 位 (占 87.8%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。而在教育程度為「初中、國中」的 2,629 位受訪者中，有 2,188 位 (占 83.2%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「高中、高職」的 7,368 位受訪者中，有 5,652 位 (占 76.7%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「大專、大學」的 9,324 位受訪者中，有 6,252 位 (占 67.1%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。在教育程度為「研究所以以上」的 1,439 位受訪者中，有 890 位 (占 61.8%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論何種教育程度的受訪者，逾 61% 的受訪者認為走私前科須納入執業限制，顯示受訪者對走私前科的執業限制有相當的共識，但教育程度為「初中、國中」以下者略高於其他教育程度的受訪者。

就各類犯罪前科者「均可擔任」而言，受訪者的「教育程度」與其對「犯罪科者均可擔任計程車駕駛」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=19.785$ ;  $df=4$ ;  $p=.001$ )；教育程度為「小學以下」的 3,076 位受訪者中，有 3,056 位 (占 99.3%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。而在教育程度為「初中、國中」的 2,629 位受訪者中，有 2,611 位 (占 99.3%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。在教育程度為「高中、高職」的 7,368 位受訪者中，有 7,331 位 (占 99.5%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。在教育程度為「大專、大學」的 9,324 位受訪者中，有 9,230 位 (占 99.0%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。在教育程度為「研究所以以上」的 1,439 位受訪者中，有 1,420 位 (占 98.7%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。整體而言，無論是否有搭乘計程車經驗，低於 2% 的受訪者認為觸犯處罰條例第 37 條第 1 項所限制各類犯罪前科者，均可擔任計程車駕駛，所占比率相當低，尤其是沒有搭乘計程車經驗者略低於有搭乘計程車經驗者。

綜上，無論何種教育程度的受訪者，對於公共危險罪擔任計程車駕駛的執業限制，受訪者有相當高的共識，大都認為應予以限制。而觸犯處罰條例第 37 條第 1 項所規範的各類型犯罪前科者「均可擔任」計程車駕駛的支持度低於 2%；顯示多數受訪民眾對於計程車駕駛過去的犯罪經驗仍有疑慮。對於暴力犯罪、槍砲、妨害性自主和走私等犯罪，受訪者的教育程度與犯罪前科執業限制有顯著關聯性，其中受訪者的教育程度與駕駛人的槍砲前科看法的關聯性最

高。整體而言，除妨害性自主罪教育程度為「高中、高職」以上者略高於其他教育程度的受訪者外，暴力犯罪、槍砲和走私等犯罪，教育程度為「初中、國中」以下者略高於其他教育程度的受訪者（參見表 6-2-4）。

表 6-2-4 教育程度與執業限制之關聯性分析

項目	按教育程度分					$\chi^2$ ;df;p	
	小學以下	初中、國中	高中、高職	大專、大學	研究所以上		
暴力犯罪	否	209 (6.8)	109 (4.1)	317 (4.3)	545 (5.8)	86 (6.0)	$\chi^2=42.015$ df=4 p=.000
	是	2,867 (93.2)	2,520 (95.9)	7,051 (95.7)	8,779 (94.2)	1,353 (94.0)	
	總和	3,076 (100.0)	2,629 (100.0)	7,368 (100.0)	9,324 (100.0)	1,439 (100.0)	
槍砲彈藥管制條例	否	186 (6.0)	143 (5.4)	508 (6.9)	767 (8.2)	131 (9.1)	$\chi^2=41.205$ df=4 p=.000
	是	2,890 (94.0)	2,486 (94.6)	6,860 (93.1)	8,557 (91.8)	1,308 (90.9)	
	總和	3,076 (100.0)	2,629 (100.0)	7,368 (100.0)	9,324 (100.0)	1,439 (100.0)	
妨害性自主	否	176 (5.7)	75 (2.9)	112 (1.5)	172 (1.8)	30 (2.1)	$\chi^2=186.592$ df=4 p=.000
	是	2,900 (94.3)	2,554 (97.1)	7,256 (98.5)	9,152 (98.2)	1,409 (97.9)	
	總和	3,076 (100.0)	2,629 (100.0)	7,368 (100.0)	9,324 (100.0)	1,439 (100.0)	
公共危險	否	242 (7.9)	171 (6.5)	533 (7.2)	732 (7.9)	123 (8.5)	$\chi^2=8.868$ df=4 p=.064
	是	2,834 (92.1)	2,458 (93.5)	6,835 (92.8)	8,592 (92.1)	1,316 (91.5)	
	總和	3,076 (100.0)	2,629 (100.0)	7,368 (100.0)	9,324 (100.0)	1,439 (100.0)	
走私	否	374 (12.2)	441 (16.8)	1,716 (23.3)	3072 (32.9)	549 (38.2)	$\chi^2=798.407$ df=4 p=.000
	是	2,702 (87.8)	2,188 (83.2)	5,652 (76.7)	6,252 (67.1)	890 (61.8)	
	總和	3,076 (100.0)	2,629 (100.0)	7,368 (100.0)	9,324 (100.0)	1,439 (100.0)	
均可擔任	否	3,056 (99.3)	2,611 (99.3)	7,331 (99.5)	9,230 (99.0)	1,420 (98.7)	$\chi^2=19.785$ df=4 p=.001
	是	20 (.7)	18 (.7)	37 (.5)	94 (1.0)	19 (1.3)	
	總和	3,076 (100.0)	2,629 (100.0)	7,368 (100.0)	9,324 (100.0)	1,439 (100.0)	

### 五、縣市別與執業限制之關聯性

為了解受訪者所屬「縣市」與犯罪前科者之「執業限制」的關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，除了「均可擔任」外，受訪者的「縣市」與各類型犯罪前科者之執業存在顯著關聯性（參見表 6-2-5）。

受訪者中將暴力犯罪類型納入執業限制支持度最高的前 3 名縣市為新北市、臺東縣和新竹市，支持度最低的前 3 名縣市為雲林縣、嘉義縣和花蓮縣；整體而言，無論受訪者所屬是那一「縣市」，低於 2% 的受訪者認為觸犯處罰條例第 37 條第 1 項所限制的各類犯罪前科者，均可擔任計程車駕駛，所占比率相當低。

將違反槍砲彈藥刀械犯罪類型納入執業限制支持度最高的前 3 名縣市為宜蘭縣、臺南市和臺東縣，支持度最低的前 3 名縣市為雲林縣、屏東縣和嘉義縣；將妨害性自主犯罪類型納入執業限制支持度最高的前 3 名縣市為高雄市、新竹市和臺東縣，支持度最低的前 3 名縣市為雲林縣、花蓮縣和嘉義縣；將公共危險犯罪類型納入執業限制支持度最高的前 3 名縣市為桃園縣、南投縣和新竹縣，支持度最低的前 3 名縣市為雲林縣、澎湖縣和嘉義縣；將走私犯罪類型納入執業限制支持度最高的前 3 名縣市為彰化縣、南投縣和臺東縣，支持度最低的前 3 名縣市為基隆市、澎湖縣和臺北市。

若以地區別來觀察則發現北部地區的受訪者均普遍較其他地區高度支持執業限制犯罪類型。透過卡方檢定可知縣市與執業限制之間有顯著性，且各縣市受訪者在執業限制之看法上與其縣市差異性有關，臺東縣受訪者除了公共危險犯罪類型之外均高度支持目前之執業限制類型，而基隆縣、澎湖縣則因為地區居民多以海上工作為生故較不支持將走私納入執業限制，但總體而言除走私支持度普遍較低僅六七成之外，其餘各縣市均近九成以上支持犯罪類型執業限制（參見表 6-2-6）。

表 6-2-5 縣市別與執業限制之關聯性

項目別	樣本數	暴力犯罪	槍砲彈藥 刀械	妨害 性自主	公共危險	走私	均可 擔任
<b>總計</b>	23,836	<b>94.74</b>	<b>92.51</b>	<b>97.67</b>	<b>92.44</b>	<b>73.58</b>	<b>0.81</b>
新北市	2,845	<b>95.98</b>	93.15	97.98	92.14	74.57	0.94
臺北市	2,024	94.40	91.61	97.91	92.22	<b>67.46</b>	1.11
臺中市	1,994	94.48	91.59	97.50	93.00	72.13	0.74
臺南市	1,683	95.43	<b>93.84</b>	97.92	92.44	77.02	0.61
高雄市	2,351	95.15	93.79	<b>98.35</b>	93.70	74.04	<b>0.49</b>
宜蘭縣	800	94.61	<b>94.01</b>	97.59	91.70	75.52	0.89
桃園縣	1,433	95.33	92.46	97.56	<b>93.43</b>	72.51	0.71
新竹縣	802	95.18	92.28	98.16	<b>93.08</b>	74.83	<b>0.45</b>
苗栗縣	810	94.64	92.31	97.57	92.85	76.43	0.62
彰化縣	1,067	95.25	92.46	97.90	91.97	<b>78.70</b>	<b>0.42</b>
南投縣	812	93.80	93.28	97.62	<b>93.50</b>	<b>77.41</b>	0.84
雲林縣	803	<b>90.70</b>	<b>90.20</b>	<b>95.23</b>	<b>89.59</b>	74.47	<b>1.38</b>
嘉義縣	803	<b>91.86</b>	<b>90.94</b>	<b>95.71</b>	<b>90.39</b>	72.61	1.09
屏東縣	801	93.75	<b>90.89</b>	96.35	91.72	75.15	<b>1.31</b>
臺東縣	800	<b>95.85</b>	<b>93.53</b>	<b>98.28</b>	91.63	<b>78.03</b>	0.24
花蓮縣	805	<b>91.31</b>	91.24	<b>96.32</b>	90.17	73.44	<b>1.24</b>
澎湖縣	801	92.74	92.09	97.27	<b>89.67</b>	<b>67.31</b>	1.25
基隆市	802	92.69	91.45	97.46	91.56	<b>66.64</b>	1.14
新竹市	800	<b>95.64</b>	93.46	<b>98.33</b>	92.92	73.84	0.58

嘉義市	800	93.43	91.51	97.89	92.41	72.37	0.56
$\chi^2$		38.741	56.400	41.022	127.397	25.657	87.327
df		19	19	19	19	19	19
p		.005	.000	.002	.000	.140	.000

表 6-2-6 執業限制之區域差異表

項目別	樣本數	暴力犯罪	槍砲彈藥刀械	妨害性自主	公共危險	走私	均可擔任	不知道/無意見
北部地區	9,506	95.06	92.60	97.87	92.41	72.12	0.88	0.37
中部地區	5,486	94.00	91.91	97.27	92.35	75.17	0.77	0.74
南部地區	7,239	94.24	92.72	97.57	92.23	73.77	0.77	0.56
東部地區	1,605	93.57	92.38	97.30	90.90	75.73	0.74	0.34
$\chi^2$		11.682	3.366	6.020	4.449	21.526	.965	9.334
Df		3	3	3	3	3	3	3
P		.009	.339	.111	.217	.000	.810	.025

### 第三節 被害經驗、安全感與執業限制之關聯性分析

#### 一、被害經驗與執業限制之關聯性分析

為了解受訪者「被害經驗」與各種犯罪前科者之「執業限制」的關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，「被害經驗」與「走私」犯罪類型執業限制之間存在顯著關聯性，且暴力犯罪被害、竊盜犯罪被害、詐欺犯罪被害與各種犯罪前科者之「執業限制」的關聯性，除了與「走私」犯罪類型執業限制之間所占百分比比較低外，有逾 91% 的受訪者均贊成將暴力犯罪、槍砲犯罪、妨害性自主罪、公共危險罪納入計程車駕駛執業限制（參見表 6-3-1、6-3-2）。

就暴力犯罪而言，過去 1 年無被害經驗的受訪者，有 94.7% 認為：「有暴力犯罪前科者，不得擔任計程車駕駛人工作」，顯示受訪者對於將暴力犯罪納入計程車駕駛執業限制，有相當高的共識（ $\chi^2=7.752$ ；df=1；p=.008）。就槍砲犯罪而言，過去 1 年無被害經驗的受訪者，有高達 94.7% 認為：「有槍砲犯罪前科者，不得擔任計程車駕駛人工作」，顯示受訪者對於將槍砲犯罪納入計程車駕駛執業限制，有相當高的共識（ $\chi^2=0.083$ ；df=1；p=.774）。就妨害性自主罪而言，過去 1 年無被害經驗的受訪者，有 94.7% 認為：「有妨害性自主罪前科者，不得擔任計程車駕駛人工作」，顯示受訪者對於將妨害性自主罪納入計程車駕駛執業限制，有相當高的共識（ $\chi^2=5.033$ ；df=1；p=.025）。

就公共危險罪而言，過去 1 年無被害經驗的受訪者，有 94.7% 認為：「有公共危險罪前科者，不得擔任計程車駕駛人工作」，顯示受訪者對於將公共危險罪

納入計程車駕駛執業限制，有相當高的共識 ( $\chi^2=.000$ ； $df=1$ ； $p=.991$ )。就「走私」犯罪前科者而言，受訪者的「被害經驗」與其對「走私犯罪前科者均可擔任計程車駕駛」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=22.020$ ； $df=1$ ； $p=.000$ )。

整體而言，過去 1 年無被害經驗的受訪者逾 91%認為犯罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對執業限制有相當高的共識，有無被害經驗並不會影響受訪者對於執業限制的看法。

表 6-3-1 被害經驗與執業限制之關聯性分析

	暴力犯罪		槍砲彈藥刀械		妨害 性自主		公共危險		走私		均可 擔任	
	否	是	否	是	否	是	否	是	否	是	否	是
被害 有	60 (4.8)	1,196 (95.2)	94 (7.5)	1,162 (92.5)	18 (1.4)	1,238 (98.6)	95 (7.6)	1,161 (92.4)	395 (31.4)	861 (68.6)	1,248 (99.4)	8 (.6)
被害 無	1,206 (5.3)	21,374 (94.7)	1,641 (7.3)	20,939 (92.7)	547 (2.4)	22,033 (97.6)	1,706 (7.6)	20,874 (92.4)	5,757 (25.5)	16,823 (74.5)	22,400 (99.2)	180 (.8)
$\chi^2$	.752		.083		5.033		.000		22.020		.390	
Df	1		1		1		1		1		1	
P	.386		.774		.025		.991		.000		.532	

表 6-3-2 被害經驗之執業限制差異表

項目別	樣本數	暴力 犯罪	槍砲彈藥刀械	妨害 性自主	公共 危險	走私	均可 擔任
暴力被害	202	95.0	94.6	98.5	93.1	70.3	1.0
竊盜被害	773	95.1	92.0	98.4	91.2	68.3***	0.9
詐欺被害	388	95.9	93.6	98.7	93.6	67.0***	0.3

\*\*\* $p < .001$

## 二、「暴力被害經驗」與「走私犯罪類型」執業限制之關聯性分析

為了解受訪者「暴力被害經驗」與「走私犯罪類型」執業限制的關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，過去 1 年沒有暴力被害經驗的受訪者中，有 74.2%認為：「有走私犯罪前科者，不得擔任計程車駕駛人工作」，而過去 1 年曾有暴力被害經驗的受訪者中，有 70.3%認為：「有走私犯罪前科者，可以擔任計程車駕駛人工作」，總體而言，無論過去 1 年有無暴力被害經驗，逾 70%的受訪者均認為暴力犯罪前科須納入執業限制，顯示受訪者對執業限制有相當高的共識，有無被害經驗並不會影響受訪者對於執業限制的看法。(參見表 6-3-3)。

為了解受訪者「竊盜被害經驗」與「走私犯罪類型」執業限制的關聯性，

對此二變數進行交叉分析，結果顯示，過去 1 年沒有竊盜被害經驗的受訪者中，有 74.4%認為：「有走私犯罪前科者，不得擔任計程車駕駛人工作」，有 68.3%認為：「有走私犯罪前科者，可以擔任計程車駕駛人工作」，且經過分析發現「竊盜被害經驗」與「走私犯罪類型」犯罪類型執業限制之間存在顯著關聯性 ( $\chi^2=14.450$ ； $df=1$ ； $p=.000$ )，亦即過去 1 年沒有竊盜被害經驗的受訪者中贊成「走私犯罪類型」執業限制的比例高於過去 1 年有竊盜被害經驗的受訪者贊成「走私犯罪類型」執業限制的比例。(參見表 3-3-3)。

為了解受訪者「詐欺被害經驗」與「走私犯罪類型」執業限制的關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，過去 1 年沒有詐欺被害經驗的受訪者中，有 74.3%認為：「有走私犯罪前科者，不得擔任計程車駕駛人工作」，而過去 1 年曾有詐欺被害經驗的受訪者中，有 67.0%認為：「有走私犯罪前科者，可以擔任計程車駕駛人工作」。且經過分析發現「詐欺被害經驗」與「走私犯罪類型」犯罪類型執業限制之間存在顯著關聯性 ( $\chi^2=10.619$ ； $df=1$ ； $p=.001$ )，過去 1 年沒有詐欺被害經驗的受訪者中贊成「走私犯罪類型」執業限制的比例高於過去 1 年沒有詐欺被害經驗的受訪者贊成「走私犯罪類型」執業限制的比例。(參見表 6-3-3)。

表 6-3-3 「暴力被害經驗」與「走私犯罪類型」執業限制之關聯性分析

變項	走私犯罪類型		總和	$\chi^2$ ;df;p	
	否	是			
暴力 被害 經驗	否	6,092 (25.8)	17,542 (74.2)	23,634 (100.0)	$\chi^2=1.613$ df=1 p=.204
	是	60 (29.7)	142 (70.3)	202 (100.0)	
	總和	6,152 (25.8)	17,684 (74.2)	23,836 (100.0)	
竊盜 被害 經驗	否	5,907 (25.6)	17,156 (74.4)	23,063 (100.0)	$\chi^2=14.450$ df=1 p=.000
	是	245 (31.7)	528 (68.3)	773 (100.0)	
	總和	6,152 (25.8)	17,684 (74.2)	23,836 (100.0)	
詐欺 被害 經驗	否	6,024 (25.7)	17,424 (74.3)	23,448 (100.0)	$\chi^2=10.619$ df=1 p=.001
	是	128 (33.0)	260 (67.0)	388 (100.0)	
	總和	6,152 (25.8)	17,684 (74.2)	23,836 (100.0)	



### 三、安全感與執業限制之關聯性

為了解受訪者「安全感」與犯罪前科者之「執業限制」的關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，受訪者「安全感」與各類型犯罪前科者之執業存在顯著關聯性（參見表 6-3-4）。

就暴力犯罪而言，受訪者「安全感」與其對「暴力犯罪前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性（ $\chi^2=89.118$ ； $df=4$ ； $p=.000$ ）；最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度認為「非常安全」的 4,115 位受訪者中，有 3,800 位（占 92.3%）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。12,679 位認為「還算安全」的受訪者中，有 12,002 位（占 94.7 %）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。5,315 位認為「不太安全」的受訪者中，有 5,104 位（占 96.0 %）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。1,369 位認為「非常不安全」的受訪者中，有 1,334 位（占 97.4 %）認為暴力犯罪類型須納入執業限制。358 位認為「沒意見/很難說/不知道/拒答」的受訪者中，有 330 位（占 92.2 %）認為暴力犯罪類型須納入執業限制；整體而言，無論受訪者認為最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度高或低，逾 94%的受訪者認為暴力犯罪前科須納入執業限制，僅 5.3%的受訪者認為暴力犯罪前科不須納入執業限制，顯示受訪者對暴力犯罪前科的執業限制有相當高的共識，但認為「不太安全」的受訪者略高於其他安全感受程度之受訪者。

就違反槍砲彈藥刀械管制條例而言，受訪者「安全感」與其對「槍砲前科者之執業限制」看法存在顯著關聯性（ $\chi^2=89.953$ ； $df=4$ ； $p=.000$ ）；最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度認為「非常安全」的 4,115 位受訪者中，有 3,708 位（占 90.1%）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。12,679 位認為「還算安全」的受訪者中，有 11,728 位（占 92.5 %）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。5,315 位認為「不太安全」的受訪者中，有 5,020 位（占 94.4 %）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。1,369 位認為「非常不安全」的受訪者中，有 1,316 位（占 96.1 %）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。358 位認為「沒意見/很難說/不知道/拒答」的受訪者中，有 329 位（占 91.9 %）認為槍砲犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論受訪者認為最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度高或低，逾 92%的受訪者認為槍砲犯罪前科須納入執業限制，僅 7.3%的受訪者認為槍砲犯罪前科不須納入執業限制，顯示受訪者對槍砲犯罪前科的執業限制有相當高的共識，但認為「非常不安全」的受訪者略高於其他安全感受程度之受訪者。

就妨害性自主罪而言，受訪者「安全感」與其對「妨害性自主罪前科者之執業限制」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=66.175$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度認為「非常安全」的 4,115 位受訪者中，有 3,974 位 (占 96.6%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。12,679 位認為「還算安全」的受訪者中，有 12,392 位 (占 97.7%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。5,315 位認為「不太安全」的受訪者中，有 5,216 位 (占 98.1%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。1,369 位認為「非常不安全」的受訪者中，有 1,355 位 (占 99.0%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。358 位認為「沒意見/很難說/不知道/拒答」的受訪者中，有 334 位 (占 93.3%) 認為妨害性自主犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論受訪者認為最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度高或低，逾 97% 的受訪者認為妨害性自主犯罪類型前科須納入執業限制，僅 7.3% 的受訪者認為妨害性自主犯罪類型前科不須納入執業限制，顯示受訪者對妨害性自主犯罪類型前科的執業限制有相當高的共識，但認為「非常不安全」的受訪者略高於其他安全感受程度之受訪者。

就公共危險罪而言，受訪者「安全感」與其對「公共危險前科者之執業限制」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=115.372$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度認為「非常安全」的 4,115 位受訪者中，有 3,678 位 (占 89.4%) 認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。12,679 位認為「還算安全」的受訪者中，有 11,694 位 (占 92.2%) 認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。5,315 位認為「不太安全」的受訪者中，有 5,032 位 (占 94.7%) 認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。1,369 位認為「非常不安全」的受訪者中，有 1,308 位 (占 95.5%) 認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。358 位認為「沒意見/很難說/不知道/拒答」的受訪者中，有 323 位 (占 90.2%) 認為公共危險犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論受訪者認為最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度高或低，逾 92% 的受訪者認為公共危險犯罪類型前科須納入執業限制，僅 7.6% 的受訪者認為公共危險犯罪類型前科不須納入執業限制，顯示受訪者對公共危險犯罪類型前科的執業限制有相當高的共識，但認為「非常不安全」的受訪者略高於其他安全感受程度之受訪者。

就走私而言，受訪者「安全感」與其對「走私前科者之執業限制」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=317.315$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度認為「非常安全」的 4,115 位受訪者中，有 2,774 位 (占 67.4

%) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。12,679 位認為「還算安全」的受訪者中，有 9,188 位 (占 72.5 %) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。5,315 位認為「不太安全」的受訪者中，有 4,260 位 (占 80.2 %) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。1,369 位認為「非常不安全」的受訪者中，有 1,168 位 (占 85.3 %) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。358 位認為「沒意見/很難說/不知道/拒答」的受訪者中，有 294 位 (占 82.1 %) 認為走私犯罪類型須納入執業限制。整體而言，無論受訪者認為最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度高或低，逾 74% 的受訪者認為走私犯罪類型前科須納入執業限制，僅 25.8% 的受訪者認為走私犯罪類型前科不須納入執業限制，顯示受訪者對走私犯罪類型前科的執業限制有相當高的共識，但認為「非常不安全」的受訪者略高於其他安全感受程度之受訪者。

就各類犯罪前科者「均可擔任」而言，受訪者「安全感」與其對「犯罪科者均可擔任計程車駕駛」存在顯著關聯性 ( $\chi^2=37.166$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度認為「非常安全」的 4,115 位受訪者中，有 4,054 位 (占 98.5%) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。12,679 位認為「還算安全」的受訪者中，有 12,583 位 (占 99.0 %) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。5,315 位認為「不太安全」的受訪者中，有 5,293 位 (占 99.6 %) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。1,369 位認為「非常不安全」的受訪者中，有 1,363 位 (占 99.6 %) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。358 位認為「沒意見/很難說/不知道/拒答」的受訪者中，有 335 位 (占 99.2 %) 不認為各類犯罪類型均不須納入執業限制。整體而言，無論受訪者認為最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度高或低，低於 0.5% 的受訪者認為觸犯處罰條例第 37 條第 1 項所限制的全體犯罪前科者，均可擔任計程車駕駛，所占比率相當低。

綜上，受訪者認為最近 3 個月如果晚上單獨外出活動的安全感受程度高或低，對於各類犯罪前科者擔任計程車駕駛的執業限制，受訪者有相當高的共識，大都認為應予以限制。而觸處罰條例第 37 條第 1 項所規範的全體犯罪前科者「均可擔任」計程車駕駛的支持度低於 0.5%；顯示多數受訪民眾對於計程車駕駛過去的犯罪經驗仍有疑慮。對於暴力犯罪、槍砲彈藥刀械管制條例、妨害性自主、公共危險和走私等犯罪，受訪者「安全感」與犯罪前科執業限制有顯著關聯性，其中受訪者「安全感」與駕駛人的妨害性自主前科看法的關聯性最高。整體而言，認為「非常不安全」的受訪者略高於其他安全感受程度之受訪者，顯示民眾個人在外人身安全感覺愈不安全者，搭計程車時對於計程車駕駛的犯罪前科有較多疑慮。

表 6-3-4 民眾安全感與執業限制之關聯性分析

項目	民眾安全感					$\chi^2$ ; df; p	
	非常安全	還算安全	不太安全	非常不安全	沒意見/很難說 /不知道/拒答		
暴力 犯罪	否	315 (7.7)	677 (5.3)	211 (4.0)	35 (2.6)	28 (7.8)	$\chi^2=89.118$ df= 4 p=.000
	是	3,800 (92.3)	12,002 (94.7)	5,104 (96.0)	1,334 (97.4)	330 (92.2)	
	總和	4,115 (100.0)	12,679 (100.0)	5,315 (100.0)	1,369 (100.0)	358 (100.0)	
槍砲 犯罪	否	407 (9.9)	951 (7.5)	295 (5.6)	53 (3.9)	29 (8.1)	$\chi^2=89.953$ df= 4 p=.000
	是	3,708 (90.1)	11,728 (92.5)	5,020 (94.4)	1,316 (96.1)	329 (91.9)	
	總和	4,115 (100.0)	12,679 (100.0)	5,315 (100.0)	1,369 (100.0)	358 (100.0)	
妨害 性自 主	否	141 (3.4)	287 (2.3)	99 (1.9)	14 (1.0)	24 (6.7)	$\chi^2=66.175$ df= 4 p=.000
	是	3,974 (96.6)	12,392 (97.7)	5,216 (98.1)	1,355 (99.0)	334 (93.3)	
	總和	4,115 (100.0)	12,679 (100.0)	5,315 (100.0)	1,369 (100.0)	358 (100.0)	
公共 危險	否	437 (10.6)	985 (7.8)	283 (5.3)	61 (4.5)	35 (9.8)	$\chi^2=115.372$ df= 4 p=.000
	是	3,678 (89.4)	11,694 (92.2)	5,032 (94.7)	1,308 (95.5)	323 (90.2)	
	總和	4,115 (100.0)	12,679 (100.0)	5,315 (100.0)	1,369 (100.0)	358 (100.0)	
走私	否	1,341 (32.6)	3,491 (27.5)	1,055 (19.8)	201 (14.7)	64 (17.9)	$\chi^2=317.315$ df= 4 p=.000
	是	2,774 (67.4)	9,188 (72.5)	4,260 (80.2)	1,168 (85.3)	294 (82.1)	
	總和	4,115 (100.0)	12,679 (100.0)	5,315 (100.0)	1,369 (100.0)	358 (100.0)	
均可 擔任	否	4,054 (98.5)	12,583 (99.2)	5,293 (99.6)	1,363 (99.6)	355 (99.2)	$\chi^2=37.166$ df= 4 p=.000
	是	61 (1.5)	96 (.8)	22 (.4)	6 (.4)	3 (.8)	
	總和	4,115 (100.0)	12,679 (100.0)	5,315 (100.0)	1,369 (100.0)	358 (100.0)	

## 第四節 計程車相關犯罪分析：刑事局資料庫分析

根據內政部警政署刑事警察局的刑案統計資料顯示，至 2012 年 12 月底為止我國與計程車有關的犯罪計有 40,000 件，其中犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛的計有 33,504 件（83.8%），犯罪嫌疑人職業非計程車駕駛的計有 6,496 件（16.2%）。由於原始檔案有許多遺漏值，造成大量樣本流失，為求樣本的最大化，因此研究小組透過統計方法的運用與整理，得到犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛或犯罪工具為計程車的有效樣本為 33,504 件。本案研究目的主要是要透過分析計程車駕駛人執業限制之現況與問題並檢視處罰條例第 37 條第 1 項規範之犯罪類型與再犯之關聯性，因此本研究將透過分析內政部警政署刑事警察局的刑案統計資料以瞭解與計程車相關犯罪的態樣分布、類型與手法之分布，之後再透過分析犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛的 33,504 件樣本，以瞭解發生件數的增減和我國各項政策、法令的制定與執行，尤其是有關執業資格限制相關規定之間的關聯性，作為相關單位將來研擬防範計程車犯罪各項政策、措施之參考。

### 一、禁業前後計程車駕駛犯罪之分布

因本研究案主要目的是要檢視處罰條例第37條第1項規範之犯罪類型與再犯之關聯性，因此本案在此將刑事局資料庫從1945年至2012年犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛的33,504件樣本，根據上述條例規範之犯罪類型進行分類，區分為暴力犯罪、槍砲彈藥刀械犯罪、妨害性自主犯罪、毒品犯罪、公共危險犯罪、走私等6類，其餘歸類為其他犯罪等共計7類，將其分布情形進行整體趨勢分析，結果發現在1992年以前犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛的件數很少，除了1992年發生144件、1991年發生18件以外，其餘年度發生件數均在10件以下（參見圖6-4-1、圖6-4-2及表6-4-1）。但從1993年之後計程車駕駛犯罪發生件數就突然驟升，其中以1993年發生2,767件最多，1994年之後發生件數有略微減少，但整體而言，發生件數還是均在2,000件以上，尤其是在1999年及2000年時計程車駕駛犯罪總發生件數達到最高峰。2001年之後才開始下降，尤其在2005年時更大幅度減少至433件，但2006年、2007年又增加至1000餘件，2008年開始才又大幅度下降至約200餘件，但2012年又爆增至1,794件。由表6-4-1各犯罪類型發生件數統計資料可知，整體而言計程車駕駛犯罪發生件數的多寡與暴力犯罪、毒品犯罪、公共危險犯罪和其他犯罪發生件數的增減最為相關，而這些犯罪類型發生件數的增減與整個國家社會的變遷、政府法令的制訂、增修與政策的執行等等均習習相關，因此以下將就與計程車犯罪發生件數增減有關之毒品、公共

危險、計程車駕駛等相關因素、法令與政策予以討論。

就毒品犯罪而言，我國毒品防制政策由於整個社會的毒品濫用情形在1991年開始大幅增加，因此政府在1993年「向毒品宣戰」，全面推動緝毒、拒毒及戒毒之工作（林健陽、柯雨瑞，2003），整個計程車駕駛毒品犯罪發生件數在1991年開始明顯增加，1993年更是大幅度增加至647件，1994年之後雖然有些微下降但從1996年開始又開始增加，特別是在1999年發生件數又增加至412件，但從2001年開始明顯下降，主要是因為政府在2001年1月時修法擴大禁業前科範圍，將曾犯懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪經判決罪刑確定者不得辦理計程車駕駛人執業登記，使有毒品犯罪前科者不得執業，2003年修訂「毒品危害防制條例」將毒品分類由三級改為四級，持有或施用第三級或第四級毒品者，不科以刑事罰，2005年修訂「毒品危害防制條例」，毒品施用者強制戒治後再犯，則以刑罰量刑後入監執行，且道路交通管理處罰條例規定計程車駕駛在執業期中因犯毒品罪被判決罪刑確定就會被吊扣其執業登記證者，因此計程車駕駛毒品犯罪在2005年之後開始大幅減少。

就公共危險犯罪而言，我國公共危險犯罪件數在1999年開始大幅增加，這是因為政府自1999年起將酒醉駕車行為納入公共危險罪處罰之對象（許春金,2010），計程車駕駛犯罪之公共危險犯罪類型亦在1999年開始大幅度增加（參照表6-4-4）。2002年7月修法「道路交通管理處罰條例」第35條增列當場移置保管車輛及檢附繳納罰鍰收據才可領回車輛之規定，警察機關並加以調整執法作為，提高執法強度，將全國擴大取締酒後駕車專案勤務由每月1次提高為每月4次，另各警察機關亦針對轄區易發生酒後駕車之時（路）段加強執法密度。因此2003年全國酒後駕車件數較2002年減少45,659件（何國榮,2007），而計程車駕駛公共危險犯罪類型發生件數也有明顯下降。直到2005年因為修正道路交通管理處罰條例第35條要求酒後駕車違規者補足交通罰鍰差額，即汽車駕駛人，經裁判確定處以罰金低於所訂最低罰鍰基準規定者，應依裁決繳納不足最低罰鍰之部分，使整體公共危險發生件數大幅下降至66件，惟2006年起仍是回復至200餘件，2007年12月政府再度修訂刑法第185條之3，將罰金部分改為可併科執行，並大幅提高對違規酒駕者罰金上限，由原本的新臺幣九萬元調高至15萬元，並於2008年開始實施，因此2008年以後計程車駕駛公共危險犯罪類型也開始明顯下降。2011年修訂加重刑法第185條之3之處罰規定，其中不能安全駕駛刑度提高為二年以下有期徒刑、增訂因酒駕行為而致人於死或重傷處以較高刑責之規定，2011年亦修訂道路交通管理處罰條例第35條擴大吊扣、吊銷駕照處分效力，因此整體而言公共危險犯罪類型發生件數明顯下降。但隨著政府修訂道路交通安全規則第114條第3款之處罰規定，並自2012年6月1日起至8月31日

止，實施為期3個月之「全國性同步取締酒後駕車大執法專案」，各警察機關增加攔檢酒測勤務等多項防制措施，因此2012年酒後駕車查獲件數（124,620件）較2011年（113,430件）增加9.87%（內政部統計，2013），而2012年計程車駕駛公共危險犯罪類型發生件數，也較2011年增加。

其實整體而言，計程車駕駛犯罪 1945 年至 2000 年其長期趨勢是增加的，2001 年以後才逐年下降，2005 年計程車駕駛犯罪發生件數更是驟降且是各種犯罪類型均有明顯下降。計程車駕駛犯罪類型中除了以上所討論的犯罪類型占大多數之外，其他類型亦占很大比例，而其他類型中則又以駕駛過失、傷害、竊盜及賭博占最多數。因此在探究計程車駕駛犯罪時，其整體犯罪發生數的增減除了上述法令、政策的變革之外，道路管理處罰條例的修訂亦影響甚大。如 2001 年時由於修正處罰條例第 37 條第 1 項，增列刑法第一百八十四條、第一百八十五條公共危險罪、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、毒品危害防制條例等 8 種犯罪類型及依檢肅流氓條例裁定交付流氓感訓處分確定者均終身禁業且修訂在執業期中犯該條所列之罪第一審法判決有罪者即吊扣執業登記證，執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，一審判決有期徒刑以上之刑，吊扣其執業登記證等，使計程車駕駛犯罪發生件數呈現下降趨勢，尤其是暴力犯罪案件、槍砲彈藥刀械案件、走私犯罪及其他犯罪案件發生件數開始呈現大幅度下降的趨勢，尤其是走私犯罪類型更是自 2002 年以後便完全沒有再發生。2005 年時為有效防止受吊扣執業登記證處分之計程車駕駛繼續執業，修訂道路管理處罰條例三十七條，規定警察機關應即時扣留其執業登記證，以防止該駕駛人繼續執業，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記，且 2005 年毒品犯罪、公共危險犯罪等相關法令與政策措施的強力執行，使 2005 年計程車駕駛犯罪總發生件數驟降。

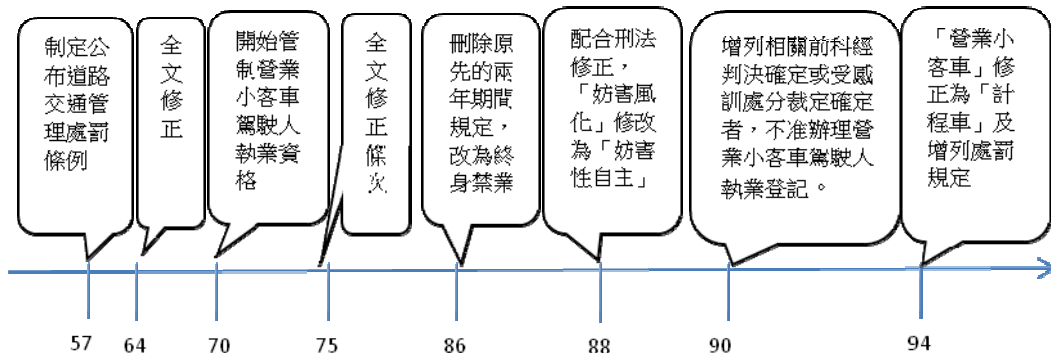


圖 6-4-1 計程車駕駛執業資格限制演進歷程

表 6-4-1 計程車駕駛犯罪分布表

年別	總和	限制類型							其他
		合計	暴力犯罪	槍砲彈 藥刀械	妨害性 自主	毒品	公共危險	走私	
1945	1	0	0	0	0	0	0	0	1
1979	1	0	0	0	0	0	0	0	1
1981	1	0	0	0	0	0	0	0	1
1983	1	1	0	1	0	0	0	0	0
1985	1	0	0	0	0	0	0	0	1
1987	2	0	0	0	0	0	0	0	2
1988	4	2	0	1	0	1	0	0	2
1989	3	0	0	0	0	0	0	0	3
1990	7	2	0	0	1	1	0	0	5
1991	18	9	1	2	1	5	0	0	9
1992	144	60	9	5	5	40	1	0	84
1993	2767	953	134	94	21	647	12	45	1814
1994	2211	644	92	57	26	436	8	25	1567
1995	2104	436	118	42	43	213	13	7	1668
1996	2113	450	95	31	42	266	10	6	1663
1997	2314	456	102	30	44	266	14	0	1858
1998	2313	501	79	33	37	335	15	2	1812
1999	2650	926	112	24	51	412	324	3	1724
2000	2863	1131	247	12	35	376	460	1	1732
2001	2409	804	66	6	49	198	484	1	1605
2002	1849	629	51	7	50	96	425	0	1220
2003	1690	604	40	4	31	134	395	0	1086
2004	1427	580	42	13	26	130	369	0	847
2005	433	122	8	3	8	37	66	0	311
2006	1010	329	11	8	17	55	238	0	681
2007	1240	439	27	4	33	77	298	0	801
2008	788	260	24	3	10	40	183	0	528
2009	782	251	19	1	4	42	185	0	531
2010	233	78	4	0	1	18	55	0	155
2011	331	63	3	0	7	10	43	0	268
2012	1794	530	17	3	32	69	409	0	1264
總計	33504	10260	1301	384	574	3904	4007	90	23244



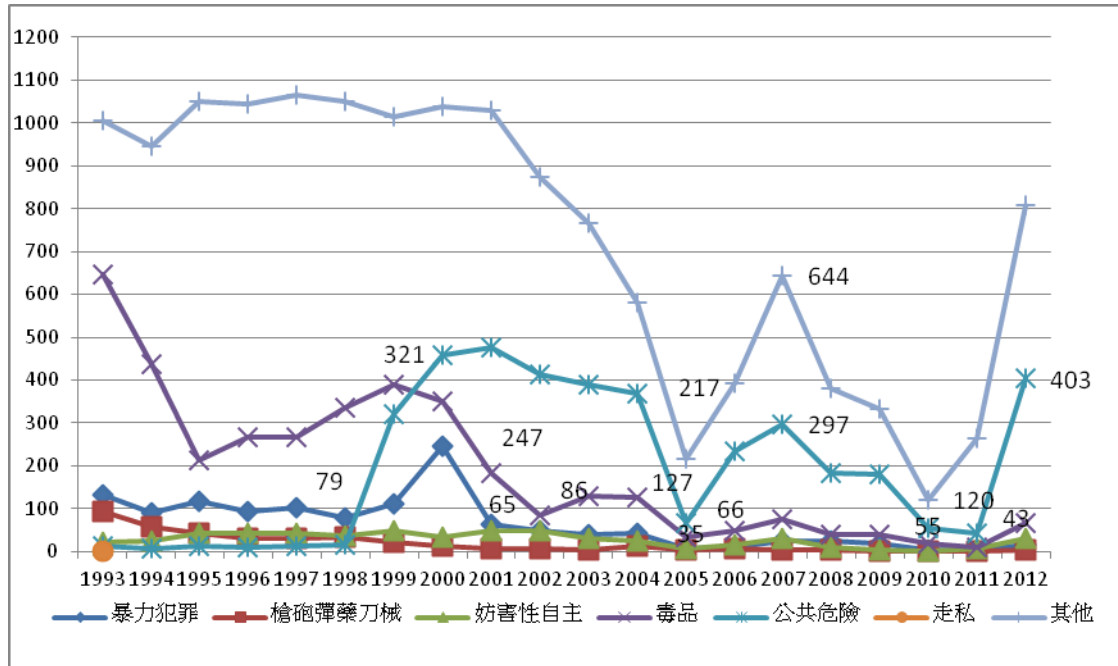


圖 6-4-2 1993-2012 年計程車駕駛犯罪分布表

## 二、計程車相關犯罪態樣分布

根據內政部警政署刑事警察局至 2012 年 12 月底為止與計程車犯罪有關的刑案統計資料進行研究分析後（如表 6-4-2、表 6-4-3），發現犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛的有 33,504 件（83.8%），犯罪嫌疑人職業非計程車駕駛的有 6,496 件（16.2%）；犯罪嫌疑人以計程車作為犯罪工具的有 10,862 件（27.2%），犯罪嫌疑人的犯罪工具非計程車的有 29,138 件（72.8%）；犯罪嫌疑人利用計程車作為犯罪場所的有 1,928 件（4.8%），犯罪嫌疑人的犯罪場所非計程車的有 38,072 件（95.2%）。因此可知在與計程車犯罪相關的案件中，有逾 83% 的案件嫌疑人職業是計程車駕駛，但不論其職業是否為計程車駕駛，僅有逾 27% 的犯罪嫌疑人會利用計程車作為犯罪工具，而將計程車作為犯罪場所的僅有約 4%，因此以計程車作為犯罪工具或犯罪場所的犯罪嫌疑人並非均是確實從事計程車駕駛的工作，其中不乏是假冒計程車駕駛而從事相關犯罪的犯罪嫌疑人，而這對於乘車民眾的安全保障與政府在從事相關犯罪預防的工作上均增添更多困難。

就計程車犯罪態樣而言，在刑案紀錄中的 40,000 件與計程車犯罪有關的案件中，若以犯罪嫌疑人職業是否為計程車駕駛、犯罪工具是否為計程車及犯罪場所是否在計程車上等三個變數加以組合分類，分析後發現，最多的是犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛，犯罪工具不是計程車且犯罪場所不是計程車的案件，有 27,326 件（68.3%），次多的是犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛，犯罪工具是計

程車但犯罪場所不是在計程車上的案件，有 5,869 件（14.7%）；但也有犯罪嫌疑人職業並非計程車駕駛，卻將計程車作為犯罪工具犯下犯罪場所不是在計程車的案件，有 4,877 件（12.2%），犯罪嫌疑人職業並非計程車駕駛，犯罪工具不是計程車但犯罪場所卻是在計程車的案件，有 1,558 件（3.9%）；犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛，犯罪工具是計程車且犯罪場所在計程車內的案件，有 55 件（.1%）；犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛，犯罪工具不是計程車但犯罪場所在計程車內的案件，有 254 件（.6%）。綜上可知，大部分與計程車犯罪有關的案件，都是犯罪嫌疑人的職業為計程車駕駛，雖然此類犯罪嫌疑人將計程車作為犯罪工具和場所的比例並不高，僅有 0.1%，但只要犯罪嫌疑人的職業為計程車駕駛，其利用計程車作為犯罪工具的可能性就會比犯罪嫌疑人職業非計程車駕駛者高；而無論犯罪嫌疑人職業是否為計程車駕駛，一旦其透過計程車作為犯罪工具或犯罪場所，則對於乘客安全與社會治安將造成極大的威脅。

表 6-4-2 計程車相關犯罪態樣分布

項目	犯罪嫌疑人職業		犯罪工具		犯罪場所	
	件數	%	件數	%	件數	%
計程車	33,504	83.8	10,862	27.2	1,928	4.8
非計程車	6,496	16.2	29,138	72.8	38,072	95.2
合計	40,000	100.0	40,000	100.0	40,000	100.0

表 6-4-3 計程車相關犯罪態樣綜合分析

職業/工具/場所	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
計程車駕駛/計程車/車上	55	.1	.1	.1
計程車駕駛/計程車/非車上	5,869	14.7	14.7	14.8
計程車駕駛/非計程車/車上	254	.6	.6	15.4
計程車駕駛/非計程車/非車上	27,326	68.3	68.3	83.8
非計程車駕駛/計程車/車上	61	.2	.2	83.9
非計程車駕駛/計程車/非車上	4,877	12.2	12.2	96.1
非計程車駕駛/非計程車/車上	1,558	3.9	3.9	100.0
總和	40,000	100.0	100.0	

### 三、計程車相關犯罪類型與手法分析

根據內政部警政署刑事警察局至 2012 年 12 月底為止與計程車犯罪有關的刑案統計資料進行研究分析後（參見表 6-4-4），發現在所有犯罪類型中，與目前處罰條例第 37 條第 1 項規定的前科限制相符 12,406 件（31.0%）案件當中，公共危險犯罪類型有 5,136 件（12.8%）；暴力犯罪類型有 2,208 件（5.5%）；妨害性自主犯罪類型有 638 件（1.6%）；槍砲彈藥刀械犯罪類型有 391 件（1.0%）；毒品犯罪類型有 3,943 件（9.9%）；走私犯罪類型有 90 件（.2%），而犯罪嫌疑人的犯罪類型是其他類型的則高達 69%，顯見與計程車犯罪相關的犯罪

嫌疑人犯罪類型相當多元，雖然從 1981 年處罰條例第 37 條第 1 項規定，即開始限制曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜等特定犯罪類型人民，並經判決罪刑確定，執行完畢 2 年內，不得辦理計程車駕駛人執業登記，1997 年修法刪除原先的兩年期間規定，改為終身禁止特殊前科犯罪人擔任計程車駕駛人。甚至在 2001 年再修法擴大禁業前科範圍，涵蓋了暴力犯罪、槍砲彈藥刀械管制條例、妨害性自主犯罪、毒品犯罪、公共危險犯罪、走私犯罪等類型，但由表 6-4-4 可知，還有高達近七成以上與計程車犯罪有關的犯罪類型是目前尚未納入規範的其他類型，因此若要有效降低與計程車有關的犯罪，對於社會大眾的生命安全、財產權提供完整的安全保障，則對於尚未被加以預防且與計程車犯罪密切相關的其它犯罪類型，也是應加以瞭解與防範的部分。

表 6-4-4 計程車相關犯罪類型分析

犯罪類型	次數	百分比	有效百分比	累積百分比
暴力犯罪	2,208	5.5	17.8	17.8
槍砲彈藥刀械	391	1.0	3.2	20.9
妨害性自主	638	1.6	5.1	26.1
毒品	3,943	9.9	31.8	57.9
公共危險	5,136	12.8	41.4	99.3
走私	90	.2	.7	100.0
總和	12,406	31.0	100.0	
其他	27,594	69.0		
總和	40000	100.0		

註：其他包括：駕駛過失、傷害（不含駕駛過失）、竊盜及賭博等

#### 四、「犯罪類型」和「犯罪態樣」之關聯性分析

為了解與計程車犯罪相關的犯罪態樣及犯罪類型間之關聯性，對此二變數進行交叉分析，結果顯示，與計程車犯罪相關犯罪態樣與犯罪類型間存在顯著關聯性（參見表 6-4-5）。

就犯罪嫌疑人職業而言，犯罪嫌疑人的職業是否為計程車司機與其「犯罪類型」之間存在顯著關聯性（ $\chi^2=1105.608$ ； $df=4$ ； $p=.000$ ）；與計程車相關的 2,208 件暴力犯罪案件中，有 1,301 件（占 58.9%）的犯罪嫌疑人職業是計程車司機。與計程車相關的 391 件槍砲彈藥刀械犯罪案件中，有 384 件（占 98.2%）的犯罪嫌疑人職業是計程車司機。與計程車相關的 638 件妨害性自主犯罪案件中，有 574 件（占 90.0%）的犯罪嫌疑人職業是計程車司機。與計程車相關的 9,079 件公共危險犯罪案件中，有 7,911 件（占 87.1%）的犯罪嫌疑人職業是計程車司機。與計程車相關的 90 件走私犯罪案件中，有 90 件（占 100%）

的犯罪嫌疑人職業是計程車司機；整體而言，除了暴力犯罪以外，其餘與計程車犯罪相關的槍砲彈藥刀械、妨害性自主、公共危險或走私犯罪案件類型，逾87%的案件均是計程車司機所犯，顯示與計程車犯罪相關的案件，犯罪嫌疑人的職業是否為計程車與其是否會犯下暴力犯罪、槍砲彈藥刀械、妨害性自主、公共危險或走私存在顯著關聯性。

就犯罪嫌疑人的犯罪場所而言，犯罪嫌疑人的犯罪場所是否在計程車內與其「犯罪類型」之間存在顯著關聯性 ( $\chi^2=3382.457$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；與計程車相關的 2,208 件暴力犯罪案件中，有 862 件 (占 39.0%) 犯罪嫌疑人的犯罪場所是在計程車內。與計程車相關的 391 件槍砲彈藥刀械犯罪案件中，有 11 件 (占 2.8%) 犯罪嫌疑人的犯罪場所是在計程車內。與計程車相關的 638 件妨害性自主犯罪案件中，有 111 件 (占 17.4%) 犯罪嫌疑人的犯罪場所是在計程車內。與計程車相關的 9,079 件公共危險犯罪案件中，有 81 件 (占 .9%) 犯罪嫌疑人的犯罪場所是在計程車內。與計程車相關的 90 件走私犯罪案件中，所有的 90 件 (占 100%) 犯罪嫌疑人的犯罪場所均非在計程車內。整體而言，除了暴力犯罪和妨害性自主以外，其餘與計程車犯罪相關的槍砲彈藥刀械、公共危險或走私犯罪案件類型，犯罪嫌疑人的犯罪場所大都均非在計程車內，但特別需要注意的是暴力犯罪和妨害性自主均是嚴重侵犯個人人身安全的重大犯罪，對於受害者與家屬均會造成不可抹滅之傷害，甚至嚴重影響到其生命安全與日後之人際關係，因此對於此類犯行更不應小覷。

就犯罪嫌疑人的犯罪工具而言，犯罪嫌疑人的犯罪工具，是否為計程車與其「犯罪類型」之間存在顯著關聯性 ( $\chi^2=989.806$ ;  $df=4$ ;  $p=.000$ )；與計程車相關的 2,208 件暴力犯罪案件中，有 256 件 (占 11.6%) 犯罪嫌疑人的犯罪工具是計程車。與計程車相關的 391 件槍砲彈藥刀械犯罪案件中，有 2 件 (占 .5%) 犯罪嫌疑人的犯罪工具是計程車。與計程車相關的 638 件妨害性自主犯罪案件中，有 104 件 (占 16.3%) 犯罪嫌疑人的犯罪工具是計程車。與計程車相關的 9,079 件公共危險犯罪案件中，有 3,660 件 (占 40.3%) 犯罪嫌疑人的犯罪工具是計程車。與計程車相關的 90 件走私犯罪案件中，所有的 88 件 (占 97.8%) 犯罪嫌疑人的犯罪工具是計程車。整體而言，除了公共危險罪之外，各種犯罪類型均顯示，犯罪工具多不是計程車。

表 6-4-5 計程車相關犯罪類型與手法之關聯性分析

犯罪手法	犯罪類型					$\chi^2$ ; df; p	
	暴力犯罪	槍砲彈藥刀械	妨害性自主	公共危險	走私		
嫌疑人職業	計程車駕駛	1,301 (58.9)	384 (98.2)	574 (90.0)	7,911 (87.1)	90 (100.0)	$\chi^2=1105.608$ df= 4 p=.000
	其他	907 (41.1)	7 (1.8)	64 (10.0)	1,168 (12.9)	0 (.0)	
	總和	2,208 (100.0)	391 (100.0)	638 (100.0)	9,079 (100.0)	90 (100.0)	
犯罪場所	計程車	862 (39.0)	11 (2.8)	111 (17.4)	81 (.9)	0 (.0)	$\chi^2=3382.457$ df= 4 p=.000
	其他	1,346 (61.0)	380 (97.2)	527 (82.6)	8,998 (99.1)	90 (100.0)	
	總和	2,208 (100.0)	391 (100.0)	638 (100.0)	9,079 (100.0)	90 (100.0)	
犯罪工具	計程車	256 (11.6)	2 (.5)	104 (16.3)	3,660 (40.3)	2 (2.2)	$\chi^2=989.806$ df= 4 p=.000
	其他	1,952 (88.4)	389 (99.5)	534 (83.7)	5,419 (59.7)	88 (97.8)	
	總和	2,208 (100.0)	391 (100.0)	638 (100.0)	9,079 (100.0)	90 (100.0)	

### 五、禁業限制前後計程車駕駛犯罪類型分布狀況之研究

本研究案為瞭解我國關於計程車駕駛執業限制與計程車駕駛犯罪之關聯性，特別將刑事警察局至 2012 年 12 月底與計程車駕駛犯罪有關的刑案統計資料，依據計程車駕駛執業資格限制之演進將上述資料區分為 1996 年以前、1997 至 2000 年及 2001 年以後三個區間進行交叉分析（參見表 6-4-6），結果發現計程車駕駛執業限制三個階段與計程車駕駛犯罪中的暴力犯罪、槍砲彈藥刀械、妨害性自主犯罪、毒品、公共危險、走私和其他等各類刑案有顯著的關聯性（ $\chi^2=3692.966$ ；df= 12；p=.000）；在 1996 年以前與計程車駕駛犯罪有關的 9,378 件犯罪案件當中，暴力犯罪有 449 件（占 4.8%），槍砲彈藥刀械犯罪有 233 件（占 2.5%），妨害性自主犯罪有 139 件（占 1.5%），毒品犯罪有 1,609 件（占 17.2%），公共危險犯罪有 44 件（占 0.5%），走私犯罪有 83 件（占 0.9%），其他類型犯罪有 6,821 件（占 72.7%）；1997 至 2000 年與計程車駕駛犯罪有關的 10,140 件犯罪案件當中，暴力犯罪有 540 件（占 5.3%），槍砲彈藥刀械犯罪有 99 件（占 1.0%），妨害性自主犯罪有 167 件（占 1.6%），毒品犯罪有 1,389 件（占 13.7%），公共危險犯罪有 813 件（占 8.0%），走私犯罪有 6 件（占 0.1%），其他類型犯罪有 7,126 件（占 70.3%）；發生於 2001

年以後與計程車駕駛犯罪有關的 13,986 件犯罪案件當中，暴力犯罪有 312 件（占 2.2%），槍砲彈藥刀械犯罪有 52 件（占 0.4%），妨害性自主犯罪有 268 件（占 1.9%），毒品犯罪有 906 件（占 6.5%），公共危險犯罪有 3,150 件（占 22.5%），走私犯罪有 1 件（占 0.0%），其他類型犯罪有 9,297 件（占 66.5%）。整體而言，除了在 1999 年以後因為酒醉駕車刑罰化，使公共危險犯罪案件量大增之外，針對計程車駕駛的資格予以執業限制確實大幅度降低計程車駕駛之犯罪行為，充分達到預防計程車駕駛從事犯罪、落實保障社會大眾乘車安全、生命安全、財產安全之作用。

表 6-4-6 禁業期間與計程車駕駛犯罪類型分布分析表

年別	犯罪類型							總和
	暴力 犯罪	槍砲彈 藥刀械	妨害 性自主	毒品	公共 危險	走私	其他	
1996年 以前	449 (4.8)	233 (2.5)	139 (1.5)	<b>1,609</b> <b>(17.2)</b>	44 (.5)	83 (.9)	<b>6,821</b> <b>(72.7)</b>	9,378 (100.0)
1997- 2000年	540 (5.3)	99 (1.0)	167 (1.6)	<b>1,389</b> <b>(13.7)</b>	813 (8.0)	6 (.1)	<b>7,126</b> <b>(70.3)</b>	10,140 (100.0)
2001年 以後	312 (2.2)	52 (.4)	268 (1.9)	906 (6.5)	<b>3,150</b> <b>(22.5)</b>	1 (.0)	<b>9,297</b> <b>(66.5)</b>	13,986 (100.0)

$\chi^2=3692.966$  ;  $df=12$  ;  $p=.000$

## 六、「禁業期間」、「犯罪類型」和「犯罪態樣」之關聯性分析

為了解「對於計程車駕駛職業資格予以限制的時間前後」與「犯罪類型」和「犯罪態樣」之間的關聯性，將刑事警察局與計程車駕駛犯罪有關的刑案統計資料，依據計程車駕駛執業資格限制之演進將資料區分為 1996 年以前、1997 至 2000 年及 2001 年以後三個區間，對此三變數進行交叉分析（參見表 6-4-7 及表 6-4-8），結果發現計程車駕駛將計程車作為犯罪工具的犯罪態樣分布、「犯罪類型」與執業資格限制演進之間有顯著的關聯性存在（ $\chi^2=415.881$  ;  $df=10$  ;  $p=.000$ ）。因為酒醉駕車刑罰化始於 1999 年以及走私犯罪納入執業資格限制始於 2001 年等政策的變革，使在 1996 年之前計程車駕駛將計程車作為犯罪工具的 390 件犯罪案件當中，公共危險犯罪類型只有 2 件（占 0.5%），走私犯罪類型亦只有 2 件（占 0.5%）；於 1997-2000 年之間，計程車駕駛將計程車作為犯罪工具的 1,350 件犯罪案件當中，有 38 件（占 2.8%）是暴力犯罪類型，有 21 件（占 1.6%）是妨害性自主犯罪類型，有 511 件（占 37.9%）是公共危險犯罪類型，有 780 件（占 57.8%）是其他

犯罪類型；發生於 2001 年以後計程車駕駛將計程車作為犯罪工具的 4,184 件犯罪案件當中，有 35 件（占 0.8%）是暴力犯罪類型，有 1 件（占 0.0%）是槍砲彈藥刀械犯罪類型，有 35 件（占 0.8%）是妨害性自主犯罪類型，有 2,033 件（占 48.6%）是公共危險犯罪類型，有 2,080 件（占 49.7%）是其他犯罪類型。

計程車駕駛犯罪工具不是計程車的犯罪態樣分布、「犯罪類型」與執業資格限制演進之間有顯著的關聯性存在（ $\chi^2=1828.055$ ； $df=12$ ； $p=.000$ ）。於 1996 年之前計程車駕駛犯罪工具不是計程車的 8,988 件犯罪案件當中，有 431 件（占 4.8%）是暴力犯罪類型，有 233 件（占 2.6%）是槍砲彈藥刀械犯罪類型，有 129 件（占 1.4%）是妨害性自主犯罪類型，有 1,609 件（占 17.9%）是毒品犯罪類型，有 42 件（占 0.5%）是公共危險犯罪類型，有 81 件（占 0.9%）是走私犯罪類型，有 6,463 件（占 71.9%）是其他犯罪類型；於 1997-2000 年之間，計程車駕駛犯罪工具不是計程車的 8,790 件犯罪案件當中，有 502 件（占 5.7%）是暴力犯罪類型，有 99 件（占 1.1%）是槍砲彈藥刀械犯罪類型，有 146 件（占 1.7%）是妨害性自主犯罪類型，有 1,389 件（占 15.8%）是毒品犯罪類型，有 302 件（占 3.4%）是公共危險犯罪類型，有 6 件（占 0.1%）是走私犯罪類型，有 6,346 件（占 72.2%）是其他犯罪類型；發生於 2001 年以後計程車駕駛犯罪工具不是計程車的 9,802 件犯罪案件當中，有 277 件（占 2.8%）是暴力犯罪類型，有 51 件（占 0.5%）是槍砲彈藥刀械犯罪類型，有 233 件（占 2.4%）是妨害性自主犯罪類型，有 906 件（占 9.2%）是毒品犯罪類型，有 1,117 件（占 11.4%）是公共危險犯罪類型，有 1 件（占 0.0%）是走私犯罪類型，有 7,217 件（占 31.6%）是其他犯罪類型。

整體而言，在計程車駕駛將計程車作為犯罪工具的樣本當中，除了公共危險犯罪類型在 1999 年之後因為酒醉駕車行為刑罰化，使計程車駕駛執業期間違反公共危險犯罪類型之案件數量大幅增加之外，其餘的犯罪態樣發生件數在執業限制越趨嚴格之後均有顯著的減少，其中毒品犯罪類型發生件數更是明顯降低。

表 6-4-7 禁業期間與計程車駕駛犯罪類型關聯性 (計程車駕駛/計程車犯罪)

年別	犯罪類型						總和
	暴力 犯罪	槍砲彈 藥刀械	妨害性 自主	公共 危險	走私	其他	
1996年 以前	18 (4.6)	0 (.0)	10 (2.6)	2 (.5)	358 (91.8)	358 (91.8)	390 (100.0)
1997- 2000年	38 (2.8)	0 (.0)	21 (1.6)	511 (37.9)	0 (.0)	780 (57.8)	1,350 (100.0)
2001年 以後	35 (.8)	1 (.0)	35 (.8)	2,033 (48.6)	0 (.0)	2,080 (49.7)	4,184 (100.0)

$\chi^2=415.881$  ;  $df=10$  ;  $p=.000$

表 6-4-8 禁業期間與計程車駕駛犯罪類型關聯性 (計程車駕駛/非計程車犯罪)

禁業期間	犯罪類型							總和
	暴力 犯罪	槍砲彈 藥刀械	妨害性 自主	毒品	公共 危險	走私	其他	
1996年 以前	431 (4.8)	233 (2.6)	129 (1.4)	1,609 (17.9)	42 (.5)	81 (.9)	6,463 (71.9)	8,988 (100.0)
1997- 2000年	502 (5.7)	99 (1.1)	146 (1.7)	1,389 (15.8)	302 (3.4)	6 (.1)	6,346 (72.2)	8,790 (100.0)
2001年 以後	277 (2.8)	51 (.5)	233 (2.4)	906 (9.2)	1117	1 (.0)	7,217 (73.6)	9,802 (100.0)

$\chi^2=1828.055$  ;  $df=12$  ;  $p=.000$

### 七、計程車相關犯罪嫌疑人與被害人特性分析

由表 6-4-9 可知，在與計程車犯罪有關之犯罪嫌疑人性別與被害人性別之間有顯著關聯性存在 ( $\chi^2=16.365$  ;  $df=1$  ;  $p<.001$ )。其中在被害人為男性的 9,762 件刑案中，犯罪嫌疑人為男性的有 9,651 件 (98.9%)，犯罪嫌疑人為女性有 111 件 (1.1%)；而在被害人為女性的 5,555 件刑案中，犯罪嫌疑人為男性的有 5,447 件 (98.1%)，犯罪嫌疑人為女性有 108 件 (1.9%)。因此可以發現在所有與計程車犯罪有關的刑案中，與計程車犯罪有關之犯罪嫌疑人性別為男性的比例高達九成八以上，由於計程車的環境是屬於一對一的密閉空間，乘客相對於司機而言是處於弱勢且男性普遍較女性力氣大、體格較為魁梧，因此無論對於男性乘客或女性乘客而言，在安全方面會有較多的顧慮。

透過表 6-4-10，我們可以發現計程車犯罪嫌疑人性別與被害人性別和執業限制犯罪類型之間有顯著關聯性存在 ( $\chi^2=693.142$  ;  $df=4$  ;  $p<.001$ )。在男性計程車犯罪嫌疑人所犯的 1,285 件暴力犯罪類型當中，被害人是男性的有 804 件 (62.6%)，被害人為女性有 481 件 (37.4%)；在男性計程車犯



罪嫌疑人所犯的 10 件槍砲彈藥刀械犯罪當中，被害人是男性的有 8 件（80.0%），被害人為女性有 2 件（20.0%）；在男性計程車犯罪嫌疑人所犯的 489 件妨害性自主犯罪類型當中，被害人是男性的有 2 件（0.4%），被害人為女性有 487 件（99.6%）；在男性計程車犯罪嫌疑人所犯的 5 件毒品犯罪類型當中，被害人是男性的有 4 件（80.0%），被害人為女性有 1 件（20.0%）；在男性計程車犯罪嫌疑人所犯的 1,648 件毒品犯罪類型當中，被害人是男性的有 1,076 件（65.3%），被害人為女性有 572 件（34.7%）；整體而言，男性計程車犯罪嫌疑人的被害對象，除了妨害性自主犯罪類型的被害對象高達九成九以上為女性之外，其餘大多為男性，因此對於搭乘計程車的乘客而言，若遇到有意要犯罪的計程車駕駛，則無論無為男性或女性被害的風險均是非常高的。女性計程車駕駛犯罪案件因為件數較少因此在與被害人性別和執業限制犯罪類型之間並沒有顯著的關聯性存在（ $\chi^2=2.928$ ； $df=1$ ； $p>.01$ ）。

表 6-4-9 計程車犯罪嫌疑人性別與被害人性別之關聯性

嫌疑性別	被害性別		$\chi^2$ ; df; p
	男	女	
男	9,651 (98.9)	5,447 (98.1)	$\chi^2=16.365a$ ; $df=1$ ; $p=.000$
女	111 (1.1)	108 (1.9)	
總和	9,762 (100.0)	5,555 (100.0)	

表 6-4-10 被害人性別和執業限制犯罪類型之關聯性

嫌疑人性別	被害性別	暴力犯罪	槍砲彈藥刀械	妨害性自主	毒品	公共危險	$\chi^2$ ; df; p
男性	男	804 (62.6)	8 (80.0)	2 (.4)	4 (80.0)	1,076 (65.3)	$\chi^2=693.142$ $df=4$ $p=.000$
	女	481 (37.4)	2 (20.0)	487 (99.6)	1 (20.0)	572 (34.7)	
	總和	1,285 (100.0)	10 (100.0)	489 (100.0)	5 (100.0)	1,648 (100.0)	
女性	男	5 (83.3)	0 (.0)	0 (.0)	0 (.0)	8 (57.1)	$\chi^2=2.928b$ $df=2$ $p=.231$
	女	1 (16.7)	0 (.0)	1 (100.0)	0 (.0)	6 (42.9)	
	總和	6 (100.0)	0 (.0)	1 (100.0)	0 (.0)	14 (100.0)	

註：細格中之期望次數小於五者， $\chi^2$ 值僅供參考。

## 第五節 處罰條例第 37 條第 1 項禁業罪名之再犯分析

為達成本研究之目的：「透過官方資料檢視道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項規範之犯罪類型與再犯之關聯性」，本研究蒐集 2001 年與 2002 年間因犯禁業罪名而「受緩刑人」，計有 8,182 名；以及於前開期間因犯禁業罪名而期滿或假釋「出監人」，計有 10,733 名。為了解前述全部樣本於緩刑確定及出監後之再犯情形，並請法務部提供其至 2013 年 6 月 30 日之再犯紀錄，俾據以分析約 12 年間各禁業罪名者之再犯率與再犯類型。

惟禁業條款有以罪名、條文或法律等不同方式規範，其涵蓋罪名眾多，為使資料易於蒐集及進行後續分析，本研究將罪名定義為特定條文，例如：故意殺人，僅蒐集刑法第 271 條之普通殺人罪，其他符合殺人罪名，但裁判條款非屬刑法第二七一條時，則不予列入蒐集範圍。茲說明各禁業罪名、條文或法律之資料蒐集原則：

- 1.故意殺人：刑法第 271 條（普通殺人）
- 2.搶劫、搶奪：刑法第 325 條（普通搶奪）、第 326 條（加重搶奪）
- 3.強盜：刑法第 328 條（普通強盜）、第 329 條（準強盜）、第 330 條（加重強盜）、第 332 條（強盜結合）
- 4.恐嚇取財：刑法第 346 條（恐嚇取財得利）
- 5.擄人勒贖：刑法第 374 條（擄人勒贖）、第 375 條（擄人勒贖結合）
- 6.刑法第 184 條
- 7.刑法第 185 條
- 8.刑法第 221 條至第 229 條
- 9.兒童及少年性交易防制條例第 24 條至第 27 條
- 10.槍砲彈藥刀械管制條例
- 11.懲治走私條例
- 12.毒品危害防制條例
- 13.檢肅流氓條例

為說明研究樣本之人口特性，以及呈現禁業罪名受緩刑人與出監人之再犯狀況，本節分析內涵包括：(1) 樣本基本特性分析（性別、年齡及罪名）；(2) 受緩刑人及出監人之再犯分析；(3) 第一次再犯各類犯罪分析；(4) 第一次再犯禁業罪名分析；(5) 各類型毒品罪名再犯分析。

## 一、樣本基本特性分布

### (一) 受緩刑人基本特性分布

依表 6-5-1 可知，2001 年與 2002 年間 8,182 名因犯禁業罪名而「受緩刑人」中，女性受緩刑人有 688 人（占 8.42%），男性則有 7,481 人（占 91.58%），男性人數顯著高於女性；年齡以 20 至 29 歲最高，有 3,424 人（占 42.19%），其次為 30 至 39 歲，有 2,338 人（占 28.81%），第三為 40 至 49 歲，有 1,398 人（占 17.23%），除 17 至 19 歲年齡者外，受緩刑人數有年齡愈高人數愈少之趨勢，此應與犯罪年齡層集中於青壯年有關；罪名共有 12 種，以毒品罪最多，有 2,654 人（占 32.44%），其次為公共危險第 185 條，有 2,428 人（占 29.67%），第三為走私條例，有 1,004 人（占 12.27%），第四為槍砲條例，有 840 人（占 10.27%），第五為性侵，有 598 人（占 7.31%），餘 7 種罪名共有 658 人（占 8.04%）。

表 6-5-1 2001 年與 2002 年犯禁業罪名「受緩刑人」基本特性

項目	人次	百分比	項目	人次	百分比
性別			罪名		
女	688	8.42%	公共危險 184	47	0.57%
男	7,481	91.58%	公共危險 185	2,428	29.67%
合計	8,182	100%	走私條例	1,004	12.27%
年齡（受緩刑時）			兒少	11	0.13%
17 至 19 歲	260	3.20%	性侵	598	7.31%
20 至 29 歲	3,424	42.19%	毒品	2,654	32.44%
30 至 39 歲	2,338	28.81%	恐嚇取財	363	4.44%
40 至 49 歲	1,398	17.23%	強盜	35	0.43%
50 至 59 歲	523	6.44%	殺人	22	0.27%
60 歲以上	172	2.12%	搶奪	179	2.19%
合計	8,115	100%	槍砲條例	840	10.27%
			擄人勒贖	1	0.01%
			合計	8,182	100%

### (二) 出監人基本特性分布

依表 6-5-2 可知，女性出監人有 832 人（占 7.75%），男性則有 9,901 人（占 92.25%），男性人數顯著高於女性；年齡以 20 至 29 歲最高，有 4,536 人（占 42.26%），其次為 30 至 39 歲，有 3,761 人（占 35.04%），第三為 40 至 49 歲，有 1,859 人（占 17.32%），除 19 歲年齡者外，出監人數有年齡愈高人數愈少之趨勢，此應與犯罪年齡層集中於青壯年有關；罪名共有 12 種，以毒品罪最多，有 6,265 人（占 58.37%），其次為槍砲條例，有 1,394 人（占 12.99%），第三為殺人，有 703 人（占 6.55%），第四為搶奪，有 643 人（占 5.99%），第五為恐嚇取財，有 477 人（占 4.44%），第六為性侵，有 471 人（占 4.39%），餘

6 種罪名共有 780 人（占 7.27%）。

表 6-5-2 2001 年與 2002 年犯禁業罪名「出監人」基本特性

項目	人次	百分比	項目	人次	百分比
性別			罪名		
女	832	7.75%	公共危險 184	4	0.04%
男	9,901	92.25%	公共危險 185	290	2.70%
合計	10,733	100%	走私條例	296	2.76%
年齡（受緩刑時）			兒少	2	0.02%
17 至 19 歲	26	0.24%	性侵	471	4.39%
20 至 29 歲	4,536	42.26%	毒品	6,265	58.37%
30 至 39 歲	3,761	35.04%	恐嚇取財	477	4.44%
40 至 49 歲	1,859	17.32%	強盜	166	1.55%
50 至 59 歲	427	3.98%	殺人	703	6.55%
60 歲以上	124	1.16%	搶奪	643	5.99%
合計	10,733	100%	槍砲條例	1,394	12.99%
			擄人勒贖	22	0.20%
			合計	10,733	100%

### （三）受緩刑人與出監人所犯禁業罪名之比較

受緩刑人與出監人二類樣本，於性別及年齡的分布差異不大，其禁業罪名則有顯著不同，雖然受緩刑人和出監人均以犯毒品危害防制條例所占的比率為最高，分別占 32.44% 和 58.35%，出監人犯毒品罪者高出約 26%；但受緩刑人次高的罪名為較不具暴力性質的刑法第 185 條及走私條例，而出監人次高的罪名則為槍砲條例、殺人及搶奪等暴力或財產暴力犯罪（參見圖 6-5-1）。

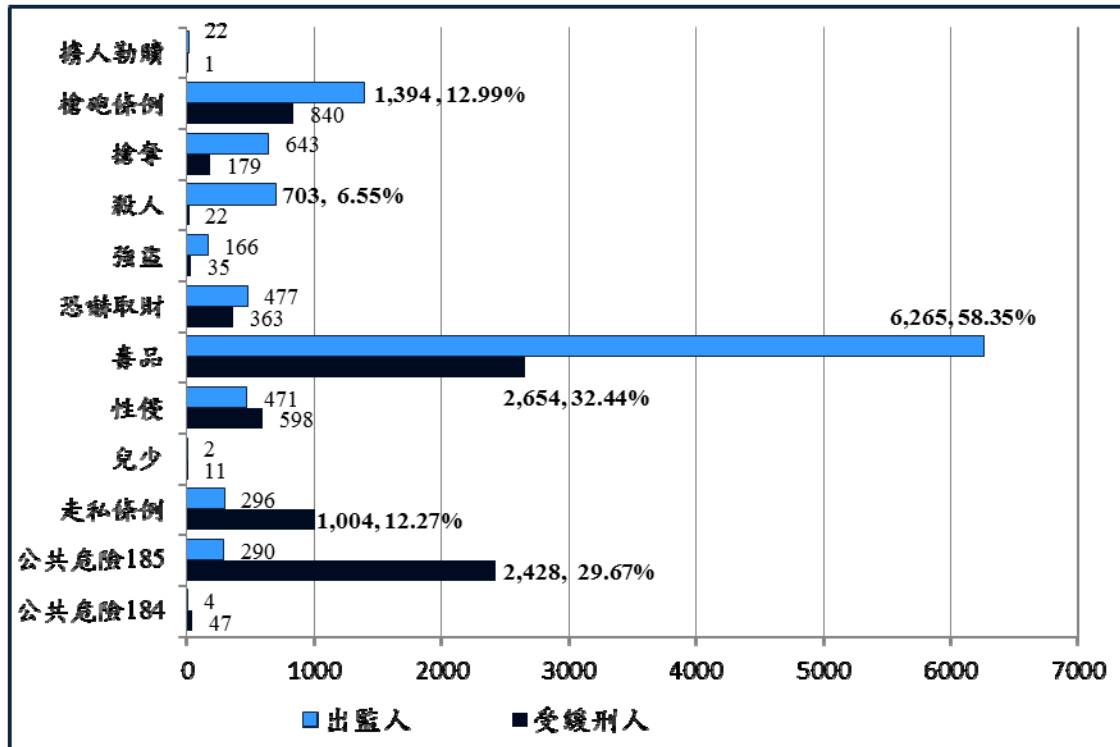


圖 6-5-1 2001 年與 2002 年犯禁業罪名受緩刑人與出監人罪名分布

## 二、犯禁業罪名受緩刑人與出監人之再犯分析

### (一) 整體再犯率分析

表 6-5-3 為犯禁業罪名之受緩刑人與出監人之再犯狀況分析，表中所謂的再犯包含禁業罪名與非禁業罪名，亦即所有 2001 年與 2002 年因犯禁業罪名有罪判決宣告緩刑或出監後至 2013 年所有的第一次再犯罪名。

就受緩刑人而言，2001 年與 2002 年因犯禁業罪名而被宣告緩刑者有 8,182 人，至 2013 年有 3,719 人再犯，再犯率為 45.5%，未再犯率為 54.5%。

在緩刑 1 年內有 661 人再犯，再犯率為 8.1%，第 1 年有 6.5%再犯，其後逐年下降，至第 10 年再犯率為 1.4%，第 11-12 年之再犯率則低於 0.4%。就累積再犯率觀之，3 年累積的再犯率為 26.2%，5 年累積的再犯率為 34.1%，10 年累積的再犯率為 44.9%，12 年累積再犯率為 45.4%。就再犯年距觀之，3,719 名受緩刑人中，1 年內再犯者占 17.8%，1 年後再犯年距為 14.4%，其後逐緩下降，再犯年距累積至 3 年之再犯率為 46.5%，累積至 5 年為 75%，至 8 年為 91.6%，99.9%的受緩刑人在 11 年再犯。8,182 名受緩刑人至第 12 年再犯者僅 5 人，占有受緩刑人的 0.1%，占有再犯者的 0.06%（參見表 6-5-3 與圖 6-5-2）。

就出監人而言，因犯禁業罪名而入監執行於 2001 年與 2002 年出監者有

10,733 人，至 2013 有 7,386 人再犯，12 年再犯率為 68.8%，未再犯率為 32.2%。

在出監 1 年內有 730 人再犯，再犯率為 6.8%，1 年期滿時有 17.5% 再犯為最高峰，其後逐年下降，10 年的再犯率為 1.5%，11-12 年之再犯率則低於 1.0%。就累積再犯率觀之，3 年累積的再犯率為 46.9%，5 年累積的再犯率為 56.2%，10 年累積的再犯率為 68.0%，至 12 年累積再犯率為 68.8%。就再犯年距觀之，7,386 名出監人中，1 年內再犯者占 9.9%，第 1 年再犯年距為 25.4%，其後逐年緩緩下降，再犯年距累積至 3 年之再犯率為 68.1%，5 年為 81.7%，7 年為 90.5%，99.9% 的出監人在 11 年再犯。8,182 名出監人至第 12 年再犯者僅 6 人，占有出監人的 0.1%，占有再犯者的 0.06%（參見表 6-5-3 與圖 6-5-3）。

比較因犯禁業罪名而受緩刑人與出監人之再犯狀況，出監人的整體再犯率高出受緩刑人約 23.3%，亦即出監人之再犯風險高於受緩刑人；二者的再犯趨勢相近，前 3 年為再犯的高峰期，其後逐年下降；惟出監人出監後再犯率累積比率較受緩刑人快速，如出監人再犯時距第 3 年累積至 68%，而受緩刑人則為 57.6%，第 9 年以後二者再犯年距趨勢趨於一致。至於何種禁業罪名之受緩刑人或出監人有較高的再犯率？其再犯年距分布如何？後面單元將有進一步分析。

表 6-5-3 犯禁業罪名之受緩刑人與出監人再犯狀況分析

再犯年距	受緩刑人					出監人					
	再犯			再犯年距		再犯年距	再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
1 年內	661	8.1	8.1	17.8	17.8	1 年內	730	6.8	6.8	9.9	9.9
1 年	535	6.5	14.6	14.4	32.2	1 年	1,874	17.5	24.3	25.4	35.3
2 年	524	6.4	21.0	14.1	46.2	2 年	1,459	13.6	37.9	19.8	55.0
3 年	424	5.2	26.2	11.4	57.6	3 年	967	9.0	46.9	13.1	68.1
4 年	372	4.5	30.7	10.0	67.7	4 年	604	5.6	52.5	8.2	76.3
5 年	275	3.4	34.1	7.4	75.0	5 年	400	3.7	56.2	5.4	81.7
6 年	223	2.7	36.8	6.0	81.0	6 年	337	3.1	59.3	4.6	86.3
7 年	203	2.5	39.3	5.5	86.5	7 年	314	2.9	62.2	4.3	90.5
8 年	189	2.3	41.6	5.1	91.6	8 年	238	2.2	64.4	3.2	93.7
9 年	154	1.9	43.5	4.1	95.7	9 年	223	2.1	66.5	3.0	96.8
10 年	118	1.4	44.9	3.2	98.9	10 年	158	1.5	68	2.1	98.9
11 年	36	0.4	45.3	1.0	99.9	11 年	76	0.7	68.7	1.0	99.9
12 年	5	0.1	45.4	0.06	100.0	12 年	6	0.1	68.8	0.06	100.0
再犯小計	<b>3,719</b>	<b>45.5</b>		100.0		再犯小計	<b>7,386</b>	<b>68.8</b>		100.0	
未再犯	<b>4,463</b>	<b>54.5</b>				未再犯	<b>3,347</b>	<b>31.2</b>			
總計	8,182	100.0				總計	10,733	100.0			

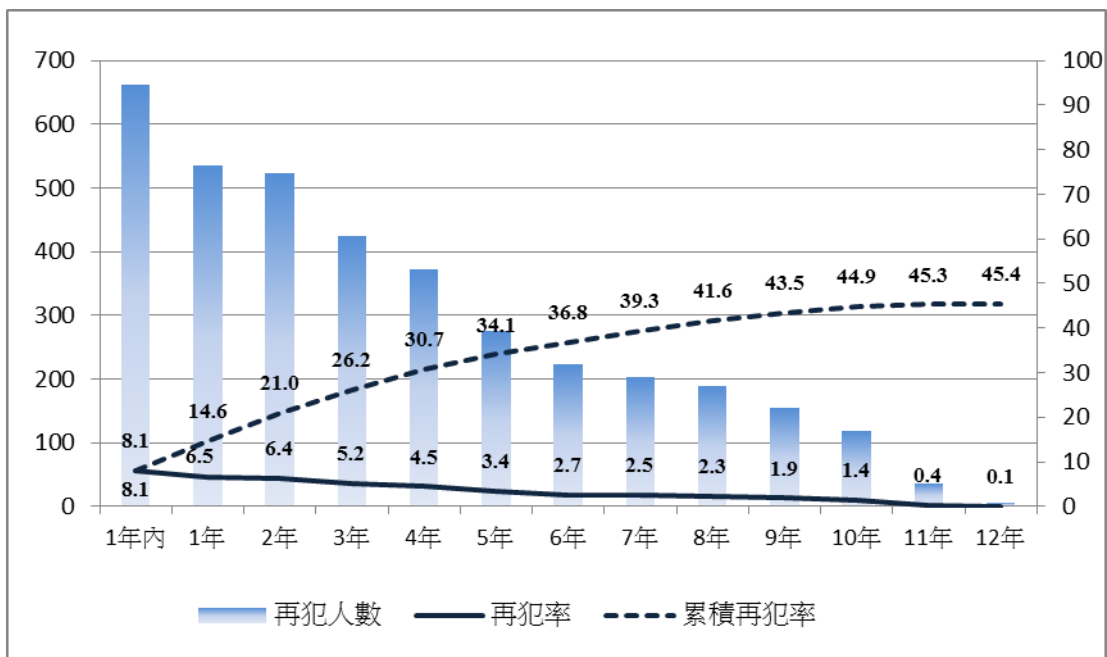


圖 6-5-2 2001 年與 2002 年犯禁業罪名受緩刑人再犯趨勢圖

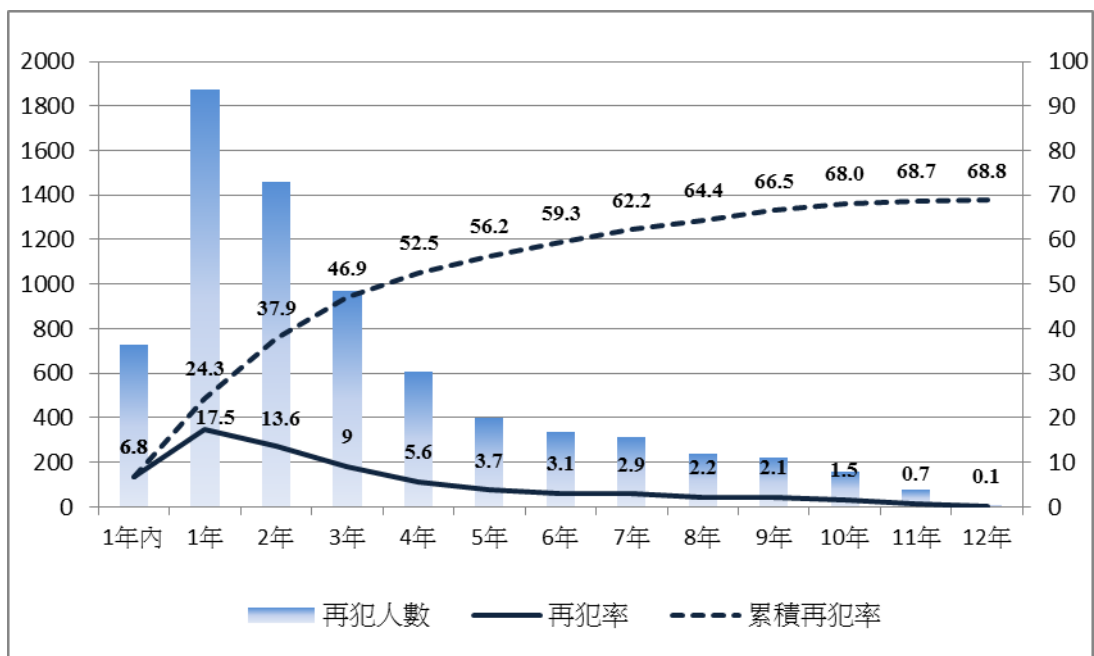


圖 6-5-3 2001 年與 2002 年犯禁業罪名出監人再犯趨勢圖

## (二) 第一次再犯禁業罪名分析

表 6-5-4 犯禁業罪名之受緩刑人與出監人第一次再犯禁業罪名分析，表中所謂的再犯僅含第一次再犯為禁業罪名之犯罪，未包含 12 年中未曾再犯禁業罪名之受緩刑人或出監人，亦即 2001 年或 2002 年因犯禁業罪名有罪判決宣告緩刑或出監後，至 2013 年再犯罪名第 37 條一項之禁業罪名（含第一次以後再犯）。

就受緩刑人而言，2001 年與 2002 年因犯禁業罪名而被宣告緩刑者有 8,182 人，至 2013 年有 2,046 人再犯禁業罪名，12 年再犯率為 25%，未再犯率為 54.5%，未曾再犯禁業罪名占 20.5%。

在緩刑 1 年內有 461 人再犯，再犯率為 5.6%，第 1 年有 4.3%再犯，其後逐年下降，至第 6 年再犯率下降為 1.0%，第 7 年之再犯率則低於 0.9%。就累積再犯率觀之，3 年累積的再犯率為 17.6%，5 年累積的再犯率為 21.3%，10 年累積的再犯率為 24.9%，12 年累積再犯率為 25%。就再犯年距觀之，2,046 名受緩刑人中，1 年內再犯者占 22.5%，1 年再犯為 17.2%，其後逐年緩緩下降，3 年累積再犯率為 70.4%，5 年為 85.4%，至 7 年為 92.8%，99.9%的受緩刑人在第 11 年再犯。8,182 名受緩刑人至第 12 年再犯者僅 1 人，占所有受緩刑人的 0.01%，占所有再犯者的 0.05%（參見表 6-5-5 與圖 6-5-4）。

就出監人而言，因犯禁業罪名而入監執行於 2001 年與 2002 年出監者有 10,733 人，至 2013 有 5,592 人再犯禁業罪名，12 年再犯率為 52.1%，未再犯率為 31.2%，未曾再犯禁業罪名占 16.7%。

在出監 1 年內有 629 人第一次再犯禁業罪名，再犯率為 5.9%，第 1 年有 15.2%再犯為最高峰，其後逐年下降，至第 10 年再犯率為 0.6%，第 12 年之再犯率則僅占 0.03%。就累積再犯率觀之，3 年累積的再犯率為 40.1%，5 年累積的再犯率為 45.9%，10 年累積的再犯率為 51.9%，至第 12 年累積再犯率為 52.1%。就再犯年距觀之，5,592 名出監人第一次再犯禁業者中，1 年內再犯者占 11.2%，第 1 年再犯占 29.2%，其後逐年緩緩下降，再犯年距累積至第 3 年之再犯率為 76.8%，第 5 年再犯率為 88.1%，至 6 年為 91.3%，99.9%的出監人在第 11 年再犯。8,182 名出監人至第 12 年再犯禁業名者僅 3 人，占所有出監人的 0.03%，占所有第一次再犯禁業罪名者的 0.1%（參見表 6-5-4 與圖 6-5-5）。

比較因犯禁業罪名而受緩刑人與出監人第一次再犯禁業罪名狀況，出監人的整體再犯率高出受緩刑人約 27.1%，亦即出監人至再犯風險高於受緩刑人；二者的再犯趨勢相近，前 3 年為再犯的高峰期，其後逐年下降；唯出監人出監



後再犯率累積比率較受緩刑人快速，如出監人再犯時距第 3 年累積至 76.8%，而受緩刑人則為 70.4%，第 8 年以後二者再犯年距趨勢趨於一致。

表 6-5-4 犯禁業罪名之受緩刑人與出監人第一次再犯禁業罪名狀況分析

再犯年距	受緩刑人					出監人					
	再犯禁業罪名			再犯年距		再犯禁業罪名			再犯年距		
	人數	%	累積%	%	累積%	人數	%	累積%	%	累積%	
1 年內	461	5.6	5.6	22.5	22.5	1 年內	629	5.9	5.9	11.2	11.2
1 年	351	4.3	9.9	17.2	39.7	1 年	1,633	15.2	21.1	29.2	40.5
2 年	359	4.4	14.3	17.5	57.2	2 年	1,253	11.7	32.8	22.4	62.9
3 年	270	3.3	17.6	13.2	70.4	3 年	780	7.3	40.1	13.9	76.8
4 年	196	2.4	20.0	9.6	80.0	4 年	407	3.8	43.8	7.3	84.1
5 年	110	1.3	21.3	5.4	85.4	5 年	224	2.1	45.9	4.0	88.1
6 年	79	1.0	22.3	3.9	89.2	6 年	179	1.7	47.6	3.2	91.3
7 年	73	0.9	23.2	3.6	92.8	7 年	168	1.6	49.2	3.0	94.3
8 年	65	0.8	24.0	3.2	96.0	8 年	120	1.1	50.3	2.1	96.4
9 年	45	0.5	24.5	2.2	98.2	9 年	113	1.1	51.3	2.0	98.5
10 年	30	0.4	24.9	1.5	99.7	10 年	62	0.6	51.9	1.1	99.6
11 年	6	0.1	25.0	0.3	99.9	11 年	21	0.2	52.1	0.4	99.9
12 年	1	0.01	25.0	0.05	100.0	12 年	3	0.03	52.1	0.1	100.0
再犯禁業	<b>2,046</b>	<b>25.0</b>		100.0			<b>5,592</b>	<b>52.1</b>			
未再犯	<b>1,675</b>	<b>20.5</b>					<b>3,347</b>	<b>31.2</b>			
未曾再犯禁業罪名	<b>4,461</b>	<b>54.5</b>					<b>1,794</b>	<b>16.7</b>			
總計	8,182	100					10,733	100.0			

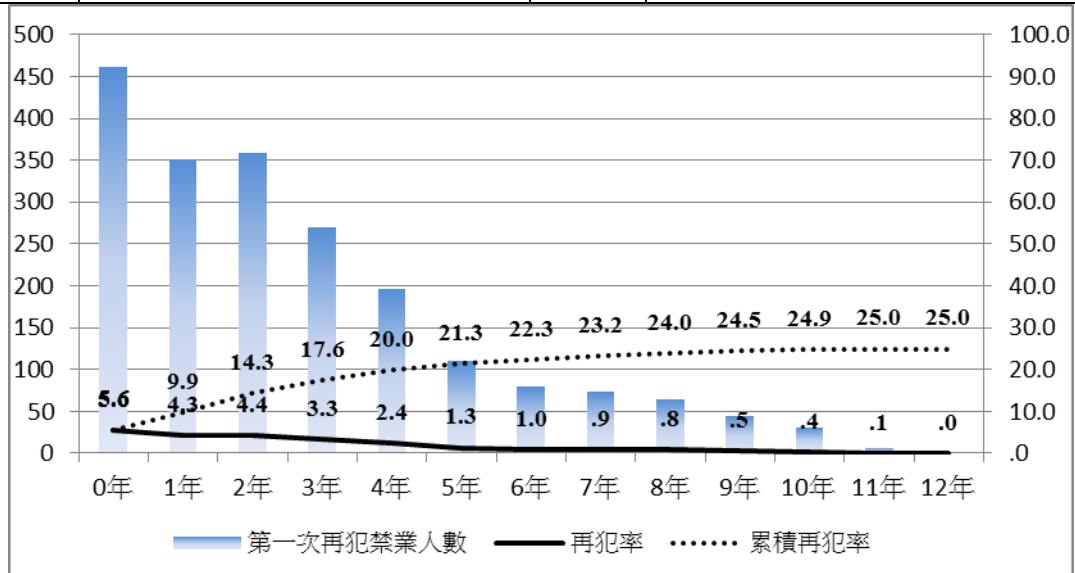


圖 6-5-4 2001 年與 2002 年犯禁業罪名受緩刑人第一次再犯禁業罪名趨勢圖

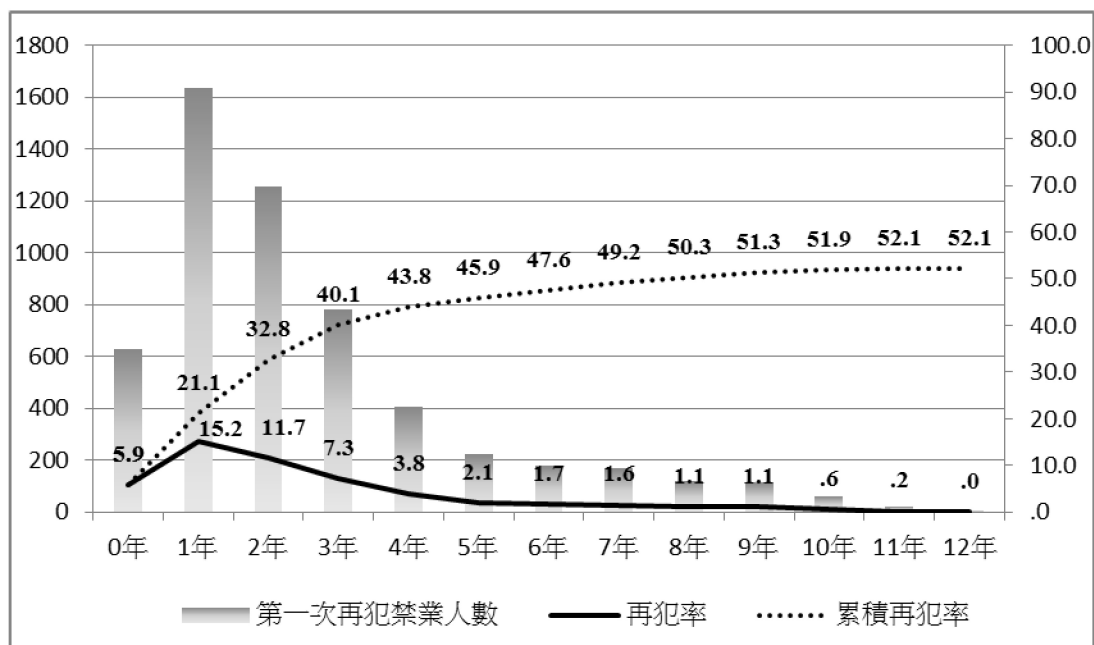


圖 6-5-5 2001 年與 2002 年犯禁業罪名出監人第一次再犯禁業罪名趨勢圖

### (三) 各禁業犯罪類型受緩刑人與出監人第一次再犯分析

#### 1. 禁業類犯罪類型第一次再犯分析

圖 6-5-6 為 2001 年與 2002 年犯禁業各類罪名之受緩刑人與出監人第一次再犯之再犯率分布狀況，受就受緩刑人而言，以犯毒品危害防制條例再犯比率為最高，在 2,652 名毒品受緩刑人中，再犯者有 1,758 人（占 66.2%），其次為搶奪罪再犯率為 51.4%，再其次為強盜或槍砲條例，分別占 48.6%和 48%；其他各類犯罪之再犯率在 0.0%至 44.9%之間，1 名擄人勒贖而宣告緩刑者 12 年中未曾再犯，犯走私條例之再犯率為 24.5%。

就出監人而言，仍以犯毒品危害防制條例再犯比率為最高，在 6,265 名毒品受緩刑人中，再犯者有 4,840 人（占 77.3%），其次為搶奪罪再犯率為 73.4%，再其次為強盜罪再犯率為 67.5%，再其次依序為恐嚇取財再犯率為 65.2%，槍砲彈藥刀械管制條例再犯率為 61.3%；犯刑法第 184 條或第 185 條者再犯率約 50%；其他各類犯罪之再犯率在 0.0%至 35.8%之間，2 名犯兒少條例出監者 12 年中未曾再犯，犯走私條例出監者之再犯率為 35.8%，擄人勒贖則為 27.3%。

無論是受緩刑人或出監人，各類型犯罪 12 年中再犯率之排序相似，均以犯毒品危害防制條例之再犯率為最高，具暴力性質的強盜、搶奪、槍砲彈藥、恐嚇取財等有較高的再犯率，犯公共危險 184 條或 185 條而入監執行者之再犯率高出受緩刑者約 20%-25%；犯走私條例而宣告緩刑者較入監執行者再犯率低

10%，但如犯擄人勒贖而入監執行其再犯率則高出受緩刑人 27.3%。

表 6-5-5 2001 年與 2002 年犯禁業各類罪名之受緩刑人與出監人再犯狀況

罪名	受緩刑人						出監人					
	未再犯		再犯		合計		未再犯		再犯		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
公共危險184	35	74.5	12	25.5	47	100.0	2	50.0	2	50.0	4	100.0
公共危險185	1,635	67.3	793	32.7	2,428	100.0	140	48.3	150	51.7	290	100.0
走私條例	758	75.5	246	24.5	1,004	100.0	190	64.2	106	35.8	296	100.0
兒少	8	72.7	3	27.3	11	100.0	2	100.0	0	.0	2	100.0
性侵	375	62.7	223	37.3	598	100.0	219	46.5	252	53.5	471	100.0
毒品	896	33.8	1,758	<b>66.2</b>	2,654	100.0	1,425	22.7	4,840	<b>77.3</b>	6,265	100.0
恐嚇取財	200	55.1	163	44.9	363	100.0	166	34.8	311	<b>65.2</b>	477	100.0
強盜	18	51.4	17	<b>48.6</b>	35	100.0	54	32.5	112	<b>67.5</b>	166	100.0
殺人	13	59.1	9	40.9	22	100.0	423	60.2	280	39.8	703	100.0
搶奪	87	48.6	92	<b>51.4</b>	179	100.0	171	26.6	472	<b>73.4</b>	643	100.0
槍砲條例	437	52.0	403	<b>48.0</b>	840	100.0	539	38.7	855	<b>61.3</b>	1,394	100.0
擄人勒贖	1	100.0	0	0.0	1	100.0	16	72.7	6	27.3	22	100.0
合計	4,463	54.5	3,719	<b>45.5</b>	8,182	100.0	3,347	31.2	7,386	<b>68.8</b>	10,733	100.0

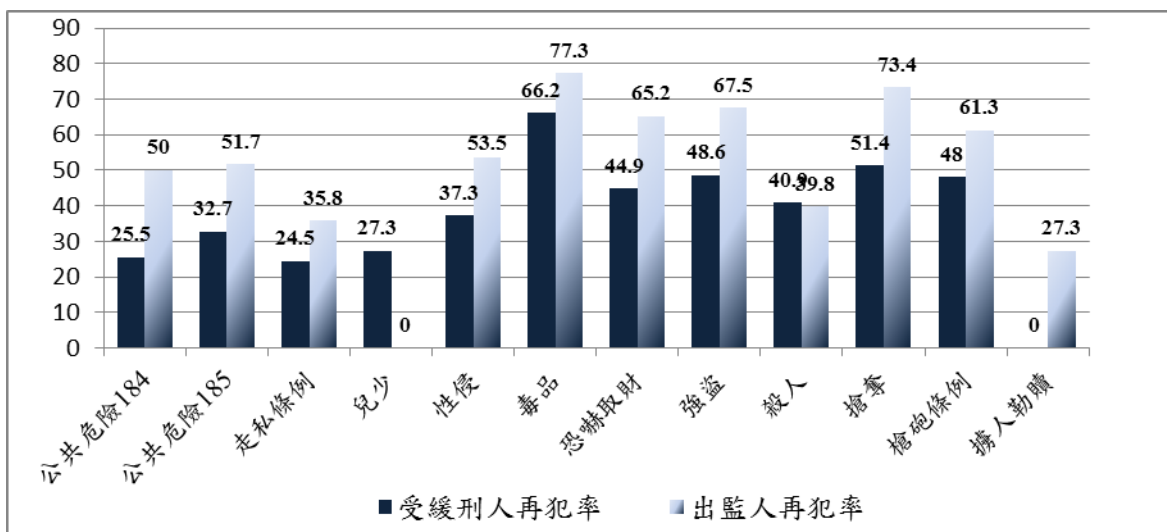


圖 6-5-6 2001 年與 2002 年犯禁業各類罪名之受緩刑人與出監人第一次再犯之再犯率分布圖

## 2. 各禁業罪名第一次再犯年距分析

由於處罰條例第 37 條第 1 項禁業罪名、條文和條例等眾多，且 2001 年或 2002 年受緩刑人和出監人所犯禁業各類罪名之樣本數分布不均已如前述；為有效觀察各禁業罪名第一次再犯之再犯年距與再犯率之分布，根據前述禁業各類型罪名之再犯率和犯罪性質，以下分別就刑法第一八四條、第一八五條、走私條例、毒品危害防制條例（簡稱毒品）、兒少/性侵、殺人、強盜/搶奪、恐嚇取

財、槍砲條例和擄人勒贖等 10 類進行分析。

表 6-5-6 為犯刑法第一八四條、第一八五條之受緩刑人與出監人再犯狀況分析，就公共危險一八四條而言，47 名犯公共危險而受緩刑者中有 12 人再犯，再犯率為 25.5%，2 年內為再犯率為高峰（10.6%），其次為 9-10 年再犯率為 6.4%。就出監人而言，因刑法第一八四條而出監者僅 4 人，其中再犯或未再犯各半，2 名再犯者均在 5 年內在犯。

就刑法第 185 條而言，2,428 名犯公共危險而受緩刑者中有 793 人再犯，再犯率為 32.7%，2 年內為再犯率高峰（11.5%），其次為 3-5 年再犯率為 10.5%，其後再犯率逐年下降；就 793 名緩刑再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 67.2%，9-10 年累積再犯率達 98.4%。就出監人而言，因公共危險 185 條而出監者有 290 人，其中再犯者有 150 人占 51.7%，其再犯率顯著高於受緩刑人約 20%，2 年內為再犯高峰占 18.6%，3-5 年再犯率為 17.2%，其後逐年下降；就 150 名出監再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 69.3%，9-10 年累積再犯率達 98.7%。

表 6-5-6 犯公共危險一八四條與一八五條之受緩刑人與出監人再犯狀況分析

犯公共危險一八四條受緩刑人						犯公共危險一八四條出監人					
再犯年距	再犯			再犯年距		再犯年距	再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
2 年內	5	10.6	10.6	41.7	41.7	2 年內	1	25.0	50.0	50.0	50.0
3-5 年	3	6.4	17	25.0	66.7	3-5 年	1	25.0	50.0	50.0	100.0
6-8 年	0	0.0	17	0.0	66.7	6-8 年	0	0	0	0	100.0
9-10 年	3	6.4	23.4	25.0	91.7	9-10 年	0	0	0	0	100.0
11-12 年	1	2.1	25.5	8.3	100.0	11-12 年	0	0	0	0	100.0
再犯小計	<b>12</b>	<b>25.5</b>			100.0	再犯小計	<b>2</b>	<b>50.0</b>			
未再犯	<b>35</b>	<b>74.5</b>				未再犯	<b>2</b>	<b>50.0</b>			
總計	47	100.0				總計	4	100.0			
犯公共危險一八五條受緩刑人						犯公共危險一八五條出監人					
再犯年距	再犯			再犯年距		再犯年距	再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
2 年內	279	11.5	11.5	35.2	35.2	2 年內	54	18.6	18.6	36.0	36.0
3-5 年	254	10.5	22	32.0	67.2	3-5 年	50	17.2	35.8	33.3	69.3
6-8 年	170	7.0	29	21.4	88.7	6-8 年	29	10.0	45.8	19.3	88.7
9-10 年	77	3.2	32.2	9.7	98.4	9-10 年	15	5.2	51	10.0	98.7
11-12 年	13	.5	32.7	1.6	100.0	11-12 年	2	.7	51.7	1.3	100.0
再犯小計	<b>793</b>	<b>32.7</b>			100.0	再犯小計	<b>150</b>	<b>51.7</b>			
未再犯	<b>1,635</b>	<b>67.3</b>				未再犯	<b>140</b>	<b>48.3</b>			
總計	2,428	100.0				總計	290	100.0			

表 6-5-7 為走私條例與毒品之受緩刑人與出監人再犯狀況分析，就走私條例而言，1,004 名犯走私條例而受緩刑者中有 246 人再犯，再犯率為 24.6%，2 年內為再犯率為高峰 (9.6%)，其次為 3-5 年再犯率為 7.1%，其後再犯率逐年下降；就 246 名緩刑再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 67.9%，9-10 年累積再犯率達 98.4%。就出監人而言，因走私條例而出監者有 296 人，其中再犯者有 106 人占 35.8%，其再犯率顯著高於受緩刑人約 10%，2 年內為再犯高峰占 12.2%，3-5 年再犯率為 10.5%，其後逐年下降；就 150 名出監再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 63.2%，第 9-10 年累積再犯率達 100.0%。

就毒品而言，2,654 名犯毒品危害防制條例而受緩刑者中有 1,758 人再犯，再犯率為 66.3%，2 年內為再犯率高峰 (35.2%)，其次為 3-5 年再犯率為 18.8%，其後再犯率逐年下降；就 1,758 名緩刑再犯者之再犯年距分布觀之，2 年內再犯率即超過 50%，3-5 年累積再犯率達 81.5%，第 9-10 年累積再犯率達 99.5%。就出監人而言，因犯毒品危害防制條例而出監者有 6,265 人，其中再犯者有 4,840 人占 77.3%，其再犯率顯著高於受緩刑人約 10%，2 年內為再犯高峰占 46.7%，3-5 年再犯率為 19.7%，其後逐年下降；就 4,840 名出監再犯者之再犯年距分布觀之，第 3-5 年累積再犯率達 85.5%，第 9-10 年累積再犯率達 99.1%。

表 6-5-7 犯走私條例與毒品之受緩刑人與出監人再犯狀況分析

走私條例受緩刑人						走私條例出監人					
再犯年距	再犯			再犯年距		再犯年距	再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
2 年內	96	9.6	9.6	39.0	39.0	2 年內	36	12.2	12.2	34.0	34.0
3-5 年	71	7.1	16.7	28.9	67.9	3-5 年	31	10.5	22.7	29.2	63.2
6-8 年	57	5.7	22.4	23.2	91.1	6-8 年	30	10.1	32.8	28.3	91.5
9-10 年	18	1.8	24.2	7.3	98.4	9-10 年	9	3.0	35.8	8.5	100.0
11-12 年	4	.4	24.6	1.6	100.0	11-12 年	0	0.0	35.8	0.0	100.0
再犯小計	<b>246</b>	<b>24.6</b>				再犯小計	<b>106</b>	<b>35.8</b>			
未再犯	<b>758</b>	<b>75.4</b>				未再犯	<b>190</b>	<b>64.2</b>			
總計	1,004	100.0				總計	296	100.0			
毒品受緩刑人						毒品出監人					
再犯年距	再犯			再犯年距		再犯年距	再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
2 年內	934	35.2	35.2	53.1	53.1	2 年內	2,927	46.7	46.7	60.5	60.5
3-5 年	498	18.8	54	28.3	81.5	3-5 年	1,232	19.7	66.4	25.5	85.9
6-8 年	219	8.3	62.3	12.5	93.9	6-8 年	425	6.8	73.2	8.8	94.7
9-10 年	98	3.7	66	5.6	99.5	9-10 年	211	3.4	76.6	4.4	99.1

11-12年	9	.3	66.3	.5	100.0	11-12年	45	.7	77.3	.9	100.0
再犯小計	<b>1,758</b>	<b>66.3</b>			100.0	再犯小計	<b>4,840</b>	<b>77.3</b>			
未再犯	<b>896</b>	<b>33.7</b>				未再犯	<b>1,425</b>	<b>22.7</b>			
總計	2654		100.0			總計	6,265		100.0		

表 6-5-8 為犯兒少/性侵與殺人罪之受緩刑人與出監人再犯狀況分析，就兒少/性侵而言，609 名犯兒少/性侵而受緩刑者中有 226 人再犯，再犯率為 37.1%，2 年內為再犯率為高峰（13.1%），其次為 3-5 年再犯率為 10.2%，其後再犯率逐年下降；就 226 名緩刑再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 62.8%，9-10 年累積再犯率達 98.7%。就出監人而言，因犯兒少/性侵而出監者有 473 人，其中再犯者有 252 人占 53.3%，其再犯率顯著高於受緩刑人約 16%，2 年內為再犯高峰為 22.6%，3-5 年再犯率為 13.1%，其後逐年下降；就 252 名出監再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 7.1%，第 9-10 年累積再犯率達 96.4%。

就殺人而言，22 名犯殺人罪而受緩刑者中有 9 人再犯，再犯率為 40.8%，2 年內為再犯率高峰（22.7%），其次為 3-5 年再犯率為 13.6%，其後再犯率逐年下降；就 1,758 名緩刑再犯者之再犯年距分布觀之，2 年內再犯率即超過 55.6%，3-5 年累積再犯率達 88.9%，9-10 年累積再犯率達 100.0%。就出監人而言，因犯殺人而出監者有 703 人，其中再犯者有 280 人占 39.9%，其再犯率與受緩刑人相當，2 年內為再犯高峰為 11.7%，3-5 年再犯率為 12.1%，其後逐年下降；就 380 名出監再犯者之再犯年距分布觀之，第 3-5 年累積再犯率達 59.6%，第 9-10 年累積再犯率達 97.1%。

表 6-5-8 犯兒少/性侵與殺人罪之受緩刑人與出監人再犯狀況分析

兒少/性侵受緩刑人						兒少/性侵出監人					
再犯年距	再犯			再犯年距		再犯年距	再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
2 年內	80	13.1	13.1	35.4	35.4	2 年內	107	22.6	22.6	42.5	42.5
3-5 年	62	10.2	23.3	27.4	62.8	3-5 年	62	13.1	35.7	24.6	67.1
6-8 年	56	9.2	32.5	24.8	87.6	6-8 年	50	10.6	46.3	19.8	86.9
9-10 年	25	4.1	36.6	11.1	98.7	9-10 年	24	5.1	51.4	9.5	96.4
11-12 年	3	.5	37.1	1.3	100.0	11-12 年	9	1.9	53.3	3.6	100.0
再犯小計	<b>226</b>	<b>37.1</b>			100.0	再犯小計	<b>252</b>	<b>53.3</b>			
未再犯	<b>383</b>	<b>62.9</b>				未再犯	<b>221</b>	<b>46.7</b>			
總計	609		100.0			總計	473		100.0		

殺人受緩刑人						殺人出監人					
再犯年距	再犯			再犯年距		再犯年距	再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
2 年內	5	22.7	22.7	55.6	55.6	2 年內	82	11.7	11.7	29.3	29.3



3-5 年	3	13.6	36.3	33.3	88.9	3-5 年	85	12.1	23.8	30.4	59.6
6-8 年	0	0.0	36.3	0.0	88.9	6-8 年	70	10.0	33.8	25.0	84.6
9-10 年	1	4.5	40.8	11.1	100.0	9-10 年	35	5.0	38.8	12.5	97.1
11-12 年	0	0.0	40.8	0.0	100.0	11-12 年	8	1.1	39.9	2.9	100.0
再犯小計	<b>9</b>	<b>40.8</b>			100.0	再犯小計	<b>280</b>	<b>39.9</b>			
未再犯	<b>13</b>	<b>59.2</b>				未再犯	<b>423</b>	<b>60.1</b>			
總計	22	100.0				總計	703	100.0			

表 6-5-9 為強盜/搶奪與恐嚇取財之受緩刑人與出監人再犯狀況分析，就強盜/搶奪而言，214 名犯強盜/搶奪而受緩刑者中有 109 人再犯，再犯率為 50.9%，2 年內為再犯率為高峰（26.2%），其次為 3-5 年再犯率為 10.7%，其後再犯率逐年下降；就 109 名緩刑再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 72.5%，9-10 年累積再犯率達 99.1%。就出監人而言，因強盜/搶奪而出監者有 809 人，其中再犯者有 584 人占 72.2%，其再犯率顯著高於受緩刑人約 22%，2 年內為再犯高峰為 41.3%，3-5 年再犯率為 19.0%，其後逐年下降；就 584 名出監再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 83.6%，9-10 年累積再犯率達 99.3%。

就恐嚇取財而言，363 名恐嚇取財而受緩刑者中有 163 人再犯，再犯率為 44.9%，2 年內為再犯率高峰（20.7%），其次為 3-5 年再犯率為 13.2%，其後再犯率逐年下降；就 163 名緩刑再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 75.5%，9-10 年累積再犯率達 97.5%。就出監人而言，因犯毒品危害防制條例而出監者有 477 人，其中再犯者有 311 人占 65.2%，其再犯率顯著高於受緩刑人約 20%，2 年內為再犯高峰為 31.7%，3-5 年再犯率為 19.9%，其後逐年下降；就 311 名出監再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 79.1%，9-10 年累積再犯率達 98.4%。

表 6-5-9 犯強盜/搶奪與恐嚇取財之受緩刑人與出監人再犯狀況分析

再犯年距	強盜/搶奪受緩刑人					強盜/搶奪出監人					
	再犯			再犯年距		再犯年距	再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
2 年內	56	26.2	26.2	51.4	51.4	2 年內	334	41.3	31.7	57.2	57.2
3-5 年	23	10.7	36.9	21.1	72.5	3-5 年	154	19.0	50.7	26.4	83.6
6-8 年	21	9.8	46.7	19.3	91.7	6-8 年	71	8.8	59.5	12.2	95.7
9-10 年	8	3.7	50.4	7.3	99.1	9-10 年	21	2.6	62.1	3.6	99.3
11-12 年	1	.5	50.9	.9	100.0	11-12 年	4	.5	62.6	.7	100.0
再犯小計	<b>109</b>	<b>50.9</b>			100.0	再犯小計	<b>584</b>	<b>72.2</b>			
未再犯	<b>105</b>	<b>49.1</b>				未再犯	<b>225</b>	<b>27.8</b>			
總計	214	100.0				總計	809	100.0			
	恐嚇取財緩刑人					恐嚇取財出監人					

再犯年距	再犯			再犯年距		再犯年距	再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
2年內	75	20.7	20.7	46.0	46.0	2年內	151	31.7	31.7	48.6	48.6
3-5年	48	13.2	33.9	29.4	75.5	3-5年	95	19.9	51.6	30.5	79.1
6-8年	27	7.4	41.3	16.6	92.0	6-8年	41	8.6	60.2	13.2	92.3
9-10年	9	2.5	43.8	5.5	97.5	9-10年	19	4.0	64.2	6.1	98.4
11-12年	4	1.1	44.9	2.5	100.0	11-12年	5	1.0	65.2	1.6	100.0
再犯小計	<b>163</b>	<b>44.9</b>			100.0	再犯小計	<b>311</b>	<b>65.2</b>			
未再犯	<b>200</b>	<b>55.1</b>				未再犯	<b>166</b>	<b>34.8</b>			
總計	363	100.0				總計	477	100.0			

表 6-5-10 為槍砲彈藥刀械條例與擄人勒贖之受緩刑人與出監人再犯狀況分析，就槍砲彈藥刀械管制條例而言，840 名犯槍砲彈藥刀械管制條例而受緩刑者中有 403 人再犯，再犯率為 47.9%，2 年內為再犯率為高峰（22.6%），其次為 3-5 年再犯率為 13.0%，其後再犯率逐年下降；就 403 名緩刑再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 74.2%，9-10 年累積再犯率達 98.5%。就出監人而言，因槍砲彈藥刀械管制條例而出監者有 1,394 人，其中再犯者有 855 人占 61.3%，其再犯率顯著高於受緩刑人約 14%，2 年內為再犯高峰為 26.6%，3-5 年再犯率為 18.4%，其後逐年下降；就 855 名出監再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 73.5%，9-10 年累積再犯率達 98.9%。

就擄人勒贖而言，1 名因擄人勒贖而受緩刑者 12 年中未曾再犯。就出監人而言，因犯擄人勒贖而出監者有 22 人，其中再犯者有 6 人占 27.3%，3-5 年再犯率為 18.2%，6-8 年再犯率為 9.1；就 6 名出監再犯者之再犯年距分布觀之，3-5 年累積再犯率達 66.7%，6-8 年累積再犯率達 100.0%。

表 6-5-10 槍砲條例與擄人勒贖之受緩刑人與出監人再犯狀況分析

再犯年距	槍砲條例緩刑人					再犯年距	槍砲條例出監人				
	再犯			再犯年距			再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%
2年內	190	22.6	22.6	47.1	47.1	2年內	371	26.6	26.6	43.4	43.4
3-5年	109	13.0	35.6	27.0	74.2	3-5年	257	18.4	45	30.1	73.5
6-8年	65	7.7	43.3	16.1	90.3	6-8年	171	12.3	57.3	20.0	93.5
9-10年	33	3.9	47.2	8.2	98.5	9-10年	47	3.4	60.7	5.5	98.9
11-12年	6	.7	47.9	1.5	100.0	11-12年	9	.6	61.3	1.1	100.0
再犯小計	<b>403</b>	<b>47.9</b>			100.0	再犯小計	<b>855</b>	<b>61.3</b>			
未再犯	<b>437</b>	<b>52.1</b>				未再犯	<b>539</b>	<b>38.7</b>			
總計	840	100.0				總計	1,394	100.0			
再犯年距	擄人勒贖緩刑人					再犯年距	擄人勒贖出監人				
	再犯			再犯年距			再犯			再犯年距	
	人數	%	累積%	%	累積%		人數	%	累積%	%	累積%



2年內	0	0.0	0.0	0.0	2年內	0	0.0	0.0	0.0	0.0
3-5年	0	0.0	0.0	0.0	3-5年	4	18.2	18.2	66.7	66.7
6-8年	0	0.0	0.0	0.0	6-8年	2	9.1	27.3	33.3	100.0
9-10年	0	0.0	0.0	0.0	9-10年	0	0.0	27.3	0.0	100.0
11-12年	0	0.0	0.0	0.0	11-12年	0	0.0	27.3	0.0	100.0
再犯小計	<b>0</b>	<b>0.0</b>			再犯小計	<b>6</b>	<b>27.3</b>			
未再犯	<b>1</b>	<b>100.0</b>			未再犯	<b>16</b>	<b>72.7</b>			
總計	1	100.0			總計	22	100.0			

### 三、第一次再犯各類犯罪分析

本研究蒐集 2001 年與 2002 年間，犯行符名禁業罪名之受緩刑人與出監人，另言之，樣本罪名須符合禁業罪名，始納入分析。惟前開樣本之再犯紀錄則未必僅限於禁業罪名，分析蒐集所得之官方次級資料發現，除禁業罪名外，非禁業罪名共有 85 種<sup>7</sup>。因此，考量資料分析後之可讀性，前開 85 種非禁業罪名，均定義為「非禁業罪名」，俾利分析；另以殺人罪為例，資料蒐集時，僅蒐集犯刑法第 271 條之殺人罪，餘類型之殺人罪則非屬蒐集範圍，惟再犯紀錄則不論其屬何種類型殺人罪，如殺害直系尊親屬、義憤殺人或母殺嬰兒等，均列為禁業罪名之殺人罪。

#### (一) 犯禁業罪名受緩刑人第一次再犯紀錄分析

圖 6-5-7 為 2001 年與 2002 年犯禁業罪名而受緩刑人至 2013 年 6 月底之再犯率，其中以犯毒品而受緩刑者之再犯率為最高，約有三分之二再犯；1 名擄人勒贖之受緩刑人至 2013 年則未有再犯紀錄。其次為搶奪再犯率為 51.48%，其他暴力犯罪如：搶奪、恐嚇取財、強盜和槍砲條例等的再犯率在 40% 至 48% 之間；性侵而緩刑者之再犯率為 37.46%，其他再犯率在三分之一以下者為公共危險 (§184；§185)、兒少和走私條例等（參見圖 6-5-7）。

<sup>7</sup> 非禁業罪名共有入出國移民法、公司法、水土保持法、失火燒燬他物、失火燒燬建物、妨害公務、妨害名譽、妨害自由、妨害兵役條例、妨害投票、妨害風化罪、妨害家庭、妨害秩序、妨害國幣條例、妨害婚姻、妨害電腦使用、兒少性交易、其他業務傷害、性騷擾防治法、放火燒燬他物、放火燒燬建物、非駕業務致死、非駕業務傷害、侵占、建築法、政府採購法、洗錢防制法、背信、重利、重傷害、家庭暴力防治、恐嚇、畜牧法、逃亡、偽造文書、偽造印文、偽造有價證券、偽造貨幣、偽證、動物傳染防治、動產擔保交易、商業會計法商標法、國家安全法、脫逃、貪污治罪條例、野生動物保育、勞動基準法、替代役條例、期貨交易法、稅捐稽徵法、菸酒管理法、著作權法、詐欺、傷害、傷害致死、業務過失致死、業務過失傷害、毀棄損壞、煙酒專賣條例、農藥管理法、違反森林法、違反職役職責、違背安全駕駛、過失致死、電信法、電遊場業管理、漏逸氣體、漁會法、漁業法、臺灣大陸條例、製猥褻物品等、誣告、廢棄物清理法、賭博、駕駛業務致死、駕駛業務傷害、選舉罷免法、遺棄、營利姦淫猥褻、藏匿人犯、藥事法、贓物、竊占、竊盜等 85 種

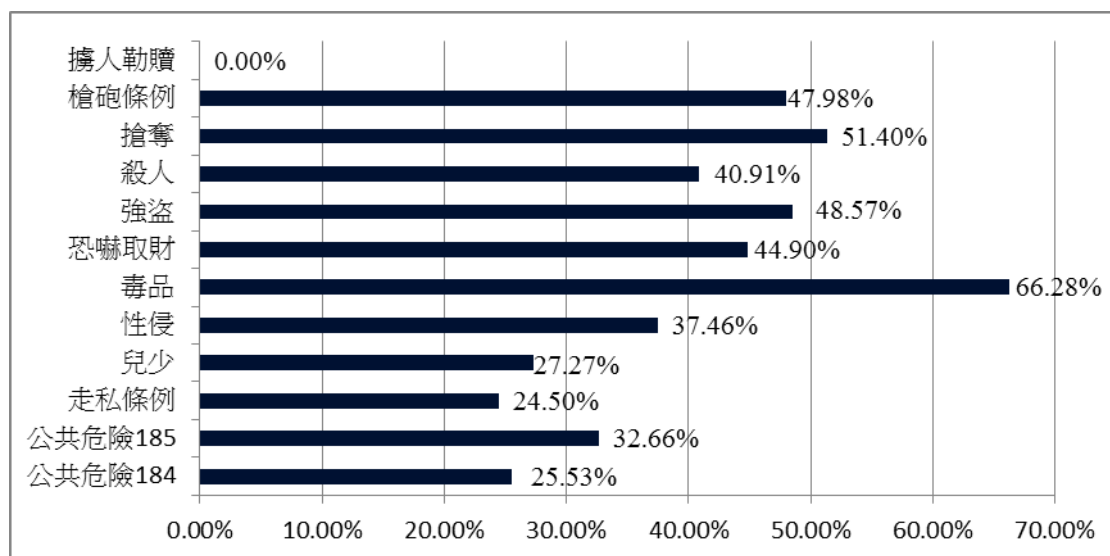


圖 6-5-7 2001 年與 2002 年犯禁業罪名受緩刑人第一次再犯之再犯率分布

就再犯罪名觀之，表 6-5-11 呈現各種禁業罪名受緩刑人之第一次再犯罪名，該表灰底表格之資料，則代表再犯同質罪名。以全部樣本觀之，有 54.52% 的受緩刑人在再犯追蹤期間，均無任何再犯紀錄，亦即約有 45.48% 再犯。就整體再犯類型而言，以非禁業罪名最高達 27.03%，其次為毒品罪（14.68%），再犯其他各項禁業罪名的比率則均低於 1%。毒品犯的第一次再犯，即有 37.60% 的人再犯同質罪，其再犯同質罪與整體再犯率的比率均係最高。以第一次再犯紀錄分析，如不計樣本較少之類型及非禁業罪名，則毒品罪與走私條例的再犯禁業條款紀錄，均係同質罪的發生率最高。毒品的集中趨勢又更為明顯。毒品罪與走私條例以外的其他犯罪類型樣本第一次再犯罪名，則以異質罪較高。

表 6-5-11 受緩刑人第一次再犯罪名分析

犯罪類型	第一次再犯罪名												總和
	未再犯	公共危險 184	公共危險 185	走私 條例	性侵	毒品	恐嚇 取財	強盜	殺人	搶奪	槍砲 條例	非禁業 罪名	
公共危險 184 (%)	35	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	11	47
	74.47					2.13						23.40	100
公共危險 185 (%)	1,635	0	30	0	15	39	6	6	1	2	6	688	2,428
	67.34		1.24		0.62	1.61	0.25	0.25	0.04	0.08	0.25	28.34	100
走私條例 (%)	758	0	1	39	0	8	1	0	1	0	1	195	1,004
	75.50		0.10	3.88		0.80	0.10		0.10		0.10	19.42	100
兒少 (%)	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11
	72.73											27.27	100
性侵 (%)	374	0	7	0	15	22	2	3	1	1	2	171	598
	62.54		1.17		2.51	3.68	0.33	0.50	0.17	0.17	0.33	28.60	100
毒品	895	0	10	2	9	998	13	16	4	9	24	674	2,654

(%)	33.72		0.38	0.08	0.34	37.60	0.49	0.60	0.15	0.34	0.90	25.40	100
恐嚇取財 (%)	200	0	3	0	5	20	6	5	0	3	0	121	363
	55.10		0.83		1.38	5.51	1.65	1.38		0.83		33.33	100
強盜 (%)	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	16	35
	51.43										2.86	45.71	100
殺人 (%)	13	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	7	22
	59.09								9.09			31.82	100
搶奪 (%)	87	0	3	0	2	16	1	2	0	4	3	61	179
	48.60		1.68		1.12	8.94	0.56	1.12		2.23	1.68	34.08	100
槍砲條例 (%)	437	1	2	0	1	97	3	11	4	1	18	265	840
	52.02	0.12	0.24		0.12	11.55	0.36	1.31	0.48	0.12	2.14	31.55	100
擄人勒贖 (%)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	100												100
總和 (%)	4,461	1	56	41	47	1,201	32	43	13	20	55	2,212	8,182
	54.52	0.01	0.68	0.50	0.57	14.68	0.39	0.53	0.16	0.24	0.67	27.03	100

## (二) 出監人第一次再犯紀錄分析

表 6-5-12 呈現各種禁業罪名出監人之第一次再犯罪名，該表灰底表格之資料，則代表再犯同質罪名。從表 6-5-5 可知，毒品犯的第一次再犯，即有 46.15% 的人再犯同質罪，其再犯同質罪與整體再犯率的比率均係最高。而未再犯的比率，如不計樣本過少的刑法第一八四條（14 人）與兒少罪（2 人）外，未再犯率以擄人勒贖罪（72.73%）、走私條例（64.19%）及殺人罪（60.17%）較高，其餘類型的再犯率均高於五成。以全部樣本觀之，僅 31.15% 的出監人在再犯追蹤期間，均無任何再犯紀錄，再犯類型則以毒品罪最高，達 31.62%，其次為非禁業罪名罪（31.48%），餘再犯類型則以槍砲彈藥刀械管制條例（1.30%）、搶奪罪（1.19%）及強盜罪（1.12%）較高，其他禁業罪名則均低於 1%。以第一次再犯紀錄分析，如果不考慮非禁業罪名，則毒品罪、走私條例與性侵罪的再犯禁業罪名紀錄，均係同質罪的發生率最高。但毒品的集中趨勢又更為明顯。毒品罪、走私條例與性侵罪以外的其他犯罪類型樣本第一次再犯罪名，則以異質罪較高。

表 6-5-12 出監人第一次再犯罪名分析

犯罪類型	第一次再犯罪名														總和
	未再犯	公共危險 184	公共危險 185	走私條例	兒少	性侵	毒品	恐嚇取財	強盜	殺人	搶奪	槍砲條例	擄人勒贖	非禁業罪名	
公共危險 184 (%)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4
	50													50	100
公共危險 185 (%)	140	0	6	0	0	2	7	1	2	0	2	1	0	129	290
	48.28		2.07			0.69	2.41	0.34	0.69		0.69	0.34		44.48	100
走私條例 (%)	190	0	1	18	1	0	7	0	0	1	0	0	0	78	296
	64.19		0.34	6.08	0.34		2.36			0.34				26.35	100
兒少 (%)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	100														100
性侵	218	0	1	0	0	29	21	4	6	2	6	1	0	183	471

(%)	46.28		0.21			6.16	4.46	0.85	1.27	0.42	1.27	0.21		38.85	100
毒品 (%)	1,423	1	25	0	0	11	2,891	31	43	7	46	58	2	1727	6,265
	22.71	0.02	0.40			0.18	46.15	0.49	0.69	0.11	0.73	0.93	0.03	27.57	100
恐嚇取財 (%)	166	0	1	0	0	0	57	14	13	1	3	6	0	216	477
	34.80		0.21				11.95	2.94	2.73	0.21	0.63	1.26		45.28	100
強盜 (%)	54	0	3	0	0	0	16	0	5	1	3	1	0	83	166
	32.53		1.81				9.64		3.01	0.60	1.81	0.60		50	100
殺人 (%)	423	0	4	0	0	4	21	4	10	6	2	10	0	219	703
	60.17		0.57			0.57	2.99	0.57	1.42	0.85	0.28	1.42		31.15	100
搶奪 (%)	171	0	8	0	0	9	79	4	22	0	55	4	0	291	643
	26.59		1.24			1.40	12.29	0.62	3.42		8.55	0.62		45.26	100
槍砲條例 (%)	538	0	6	0	0	4	295	14	19	3	11	58	0	446	1,394
	38.59		0.43			0.29	21.16	1	1.36	0.22	0.79	4.16		31.99	100
擄人勒贖 (%)	16	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	22
	72.73		4.55											22.73	100
總和 (%)	3,343	1	56	18	1	59	3,394	72	120	21	128	139	2	3,379	10,733
	31.15	0.01	0.52	0.17	0.01	0.55	31.62	0.67	1.12	0.20	1.19	1.30	0.02	31.48	100

### (三) 受緩刑人與出監人第一次再犯之比較

除毒品罪外，各類型樣本第一次再犯的犯罪類型均係非禁業罪名者最多。整體而言，出監人的再犯率高於受緩刑人，再犯禁業罪名中，則均以毒品罪人數最多。

再犯同質罪比率最高的罪名為毒品罪，其次為走私條例、性侵罪，不過，但刑法第一八五條、強盜罪、搶奪罪及槍砲彈藥刀械管制條例再犯同質罪的比率亦有高於異質罪的情形，惟差距更小。前開罪名中，除毒品罪以外，相較於再犯非禁業罪名，其再犯同質罪的比率仍低。再犯的年別則集中於緩刑後的 5 年至 7 年內，但持續往後 10 至 12 年仍有一定程度的再犯率。

#### 四、第一次再犯禁業罪名分析

第一次再犯禁業罪名，係指樣本於再犯追蹤期間曾犯禁業罪名，且為該禁業罪名為第一次再犯紀錄，並按其再犯之禁業罪名分別統計。樣本如完全無再犯紀錄，則其紀錄為「未再犯」；再犯類型均為非禁業罪名，則其紀錄為「未曾再犯禁業罪名」。

##### (一) 受緩刑人第一次再犯禁業罪名分析

依表 6-5-13 可知，毒品罪、搶奪罪、槍砲彈藥刀械管制條例等三種犯罪類型，再犯禁業罪名的比率，分別為 53.24%、29.61%及 25%，均高於未曾再犯禁業罪名的比率（13%、21.79%及 22.98%），其他類型的再犯情形，則均是再犯非禁業罪名的比率高於再犯禁業罪名。排除樣本較少之罪名，如兒少、殺人、擄人勒贖等，毒品罪再犯同質罪的比率最高（48.30%），走私條例及性侵罪再犯同質罪的比率相較於前開以外之禁業罪名，似亦有較高的趨勢。不分類型的再犯禁業罪名，以毒品罪最高，達 19.34%。

表 6-5-13 受緩刑人第一次再犯禁業罪名分析

犯罪類型	第一次再犯禁業罪名												總和
	未再犯	公共危險 184	公共危險 185	走私條例	性侵	毒品	恐嚇取財	強盜	殺人	搶奪	槍砲條例	未曾再犯禁業罪名	
公共危險 184	35	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	11	47
	74.47					2.13						23.40	100
公共危險 185	1,635	0	40	0	20	55	9	8	2	6	10	643	2,428
	67.34		1.65		0.82	2.27	0.37	0.33	0.08	0.25	0.41	2,648	100
走私條例	758	0	3	43	2	18	2	1	1	0	1	175	1,004
	75.50		0.30	4.28	0.20	1.79	0.20	0.10	0.10		0.10	17.43	100
兒少	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11
	72.73											27.27	100
性侵	374	0	8	0	19	36	3	4	1	3	3	147	598
	62.54		1.34		3.18	6.02	0.50	0.67	0.17	0.50	0.50	24.58	100
毒品	895	0	18	2	13	1282	20	20	7	14	37	346	2,654
	33.72		0.68	0.08	0.49	48.30	0.75	0.75	0.26	0.53	1.39	13.04	100
恐嚇取財	200	0	3	0	5	29	11	5	0	4	6	100	363
	55.10		0.83		1.38	7.99	3.03	1.38		1.10	1.65	27.55	100
強盜	18	0	1	0	0	1	0	0	0	1	2	12	35
	51.43		2.86			2.86				2.86	5.71	34.29	100
殺人	13	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	6	22
	59.09								9.09		4.55	27.27	100
搶奪	87	0	7	0	2	25	3	7	1	5	3	39	179
	48.60		3.91		1.12	13.97	1.68	3.91	0.56	2.79	1.68	21.79	100
槍砲條例	437	1	3	0	3	135	7	15	5	3	38	193	840
	52.02	0.12	0.36		0.36	16.07	0.83	1.79	0.60	0.36	4.52	22.98	100
擄人勒贖	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	100												100
總和	4,461	1	83	45	64	1,582	55	60	19	36	101	1,675	8,182
	54.52	0.01	1.01	0.55	0.78	19.34	0.67	0.73	0.23	0.44	1.23	20.47	100

## (二) 出監人第一次再犯禁業罪名分析

依表 6-5-14 可知，毒品罪、恐嚇取財罪、強盜罪、搶奪罪、槍砲彈藥刀械管制條例等五種犯罪類型，再犯禁業罪名的比率，分別為 66.67%、35.65%、38.56%、49.62% 及 41.02%，均高於未曾再犯禁業罪名的比率（10.61%、29.56%、28.92%、23.79% 及 20.37%），其他類型的再犯情形，則均是再犯非禁業罪名的比率高於再犯禁業罪名。排除樣本較少之罪名，如刑法第 184 條及兒少，毒品罪再犯同質罪的比率最高（61.31%），走私條例、性侵罪、恐嚇取財罪、強盜罪、搶奪罪及槍砲彈藥刀械管制條例等如排除再犯毒品罪外，其再犯同質罪的比率相較於前開以外之禁業罪名，似亦有較高的趨勢。不分類型的再犯禁業罪名，以毒品罪最高，達 42.98%。

表 6-5-14 出監人第一次再犯禁業罪名分析

	第一次再犯禁業罪名														總和
	未再犯	公共危險 184	公共危險 185	走私條例	兒少	性侵	毒品	恐嚇取財	強盜	殺人	搶奪	槍砲彈藥刀械條例	擄人勒贖	未曾再犯禁業罪名	
公共危險 184	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4
	50													50	100
公共危險 185	140	0	7	0	0	2	15	1	4	1	2	3	0	115	290
	48.28		2.41			0.69	5.17	0.34	1.38	0.34	0.69	1.03		39.66	100
走私條例	190	0	3	22	1	0	10	0	0	1	1	0	0	68	296
	64.19		1.01	7.43	0.34		3.38			0.34	0.34			22.97	100
兒少	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	100														100
性侵	218	0	3	0	0	37	38	8	8	3	9	5	0	142	471
	46.28		0.64			7.86	8.07	1.70	1.70	0.64	1.91	1.06		30.15	100
毒品	1,423	1	36	0	0	17	3,841	55	67	10	72	76	2	665	6,265
	22.71	0.02	0.57			0.27	61.31	0.88	1.07	0.16	1.15	1.21	0.03	10.61	100
恐嚇取財	166	0	5	0	0	4	91	28	20	2	7	13	0	141	477
	34.80		1.05			0.84	19.08	5.87	4.19	0.42	1.47	2.73		29.56	100
強盜	54	1	3	0	0	4	32	3	10	1	7	3	0	48	166
	32.53	0.60	1.81			2.41	19.28	1.81	6.02	0.60	4.22	1.81		28.92	100
殺人	423	0	4	0	0	7	43	8	11	10	4	18	0	175	703
	60.17		0.57			1	6.12	1.14	1.56	1.42	0.57	2.56		24.89	100
搶奪	171	0	12	0	0	10	147	11	33	0	94	12	0	153	643
	26.59		1.87			1.56	22.86	1.71	5.13		14.62	1.87		23.79	100
槍砲彈藥刀械條例	538	0	10	0	0	8	396	20	25	5	14	93	1	284	1,394
	38.59		0.72			0.57	28.41	1.43	1.79	0.36	1	6.67	0.07	20.37	100
擄人勒贖	16	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	22
	72.73		4.55											22.73	100
總和	3,343	2	84	22	1	89	4,613	134	178	33	210	223	3	1,798	10,733
	31.15	0.02	0.78	0.20	0.01	0.83	42.98	1.25	1.66	0.31	1.96	2.08	0.03	16.75	100



## (三) 受緩刑人與出監人第一次再犯禁業罪名比較

出監人相較於受緩刑人更易再犯禁業罪名，再犯罪名則主要集中於毒品罪，出監人的集中趨勢高於受緩刑人。不論是出監人或受緩刑人，均係毒品罪、恐嚇取財罪、強盜罪、搶奪罪及槍砲彈藥刀械管制條例等 5 種罪名的樣本再犯率較高，前開罪名類型的出監人，其再犯各種禁業罪名的發生率更高於再犯非禁業罪名（受緩刑人則僅毒品罪、搶奪罪及槍砲彈藥刀械管制條例類型）。惟性侵罪及殺人罪的再犯率雖未如前開各種罪名高，再犯禁業罪名的比率亦低於非禁業罪名，但其發生率亦僅次於毒品罪、恐嚇取財罪、強盜罪、搶奪罪及槍砲條例等 5 種罪名。

## 五、各類型毒品罪名再犯分析

禁業條款部分係以法律規範，如槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例，惟前開條例涉及之犯行態樣殊異，如毒品危害防制條例包括有吸食、持有、製造、販賣、運輸、轉讓等，而不同犯行態樣之罪責與罪質，均相當不同，爰此，以下分析將犯毒品罪樣本，依其判決條文予以分類，並觀察不同毒品犯罪類型之再犯情形。

## (一) 各類型毒品犯罪受緩刑人第一次再犯分析

依表 6-5-15 可知，受緩刑人樣本中，持有或轉讓罌粟種子與運輸或販賣毒品的樣本較少，僅 1 人及 8 人，因此，不列入討論。餘類型包括施用者有 2088 人最多，持有者其次，有 333 人，轉讓者則有 112 人，這 3 種毒品犯罪之受緩刑人，其未再犯率以持有者最高（48.95），其次為施用者（31.61），轉讓者的未再犯率最低（28.57），但與施用者相距不多。再犯類型則以毒品及非禁業罪名較高。施用者再犯類型集中於毒品罪的趨勢最為明顯，且再犯其他禁業罪名的情形，相較於持有與轉讓，亦更為普遍。持有與轉讓者，其再犯非禁業罪名的比率均高於施用者。

表 6-5-15 各種毒品類型受緩刑人第一次再犯情形

毒品犯罪 類型	第一次再犯情形											總和
	未再犯	公共危 險 185	走私條 例	性侵	毒品	恐嚇取 財	強盜	殺人	搶奪	槍砲條 例	非禁業 罪名	
施用	660	7	1	7	<b>840</b>	10	13	4	8	20	518	2,088
	31.61	0.34	0.05	0.34	<b>40.23</b>	0.48	0.62	0.19	0.38	0.96	24.81	100
持有	163	1	1	0	<b>72</b>	1	2	0	1	2	90	333
	48.95	0.30	0.30		<b>21.62</b>	0.30	0.60		0.30	0.60	27.03	100
轉讓	32	1	0	2	<b>38</b>	0	0	0	0	2	37	112
	28.57	0.89		1.79	<b>33.93</b>					1.79	33.04	100
運輸 或販賣	3	0	0	0	<b>3</b>	0	0	0	0	0	2	8
	37.50				<b>37.50</b>						25	100
總和	<b>858</b>	9	2	9	<b>953</b>	11	15	4	9	24	<b>647</b>	2,541
	<b>33.79</b>	0.35	0.08	0.35	<b>37.49</b>	0.43	0.59	0.16	0.35	0.94	<b>25.45</b>	100

註：1 人持有或轉讓罌粟種子未再犯

## (二) 各類型毒品犯罪出監人第一次再犯分析

依表 6-5-16 可知，出監人樣本中，運輸或販賣罌粟種子、意圖販賣而持有、引誘他人施用與轉讓（對未成年人）的樣本較少，僅 2 人、2 人、3 人及 3 人，因此，不列入討論。餘類型包括施用者有 4,615 人最多，轉讓者其次，有 401 人，持有者則有 188 人，製造、運輸及販賣 73 人最少，這 4 種毒品犯罪之出監人，其未再犯率以製造、運輸及販賣者最高（39.73），其次為持有者（28.19），再者為轉讓（24.94），施用者的未再犯率最低（22.1），但與轉讓者相距不多。再犯類型則以毒品及非禁業罪名較高。就再犯率觀之，除施用者再犯毒品罪的比率明顯較高，製造、運輸及販賣者再犯非禁業罪名的比率較低外，4 種毒品犯罪類型的再犯情形差異並不明顯。

各類型毒品罪受緩刑人的再犯率均低於相同類型之出監人。不論係受緩刑人或出監人，其再犯類型主要為毒品罪，次為非禁業罪名，且施用者相較於持有、轉讓或製造、運輸、販賣，其再犯更多毒品以外的禁業罪名。各類型毒品罪之再犯率或有差異，但除受緩刑人再犯率低於出監人及施用者再犯類型最多外，其他則似無明顯差異。

表 6-5-16 各種毒品類型出監人第一次再犯情形

毒品犯罪類型	第一次再犯罪名												總和
	未再犯	公共危險 184	公共危險 185	性侵	毒品	恐嚇取財	強盜	殺人	搶奪	槍砲條例	擄人勒贖	非禁業罪名	
施用	1,020	1	15	10	<b>2,200</b>	22	27	6	29	39	2	1,244	4,615
	22.10	0.02	0.33	0.22	<b>47.67</b>	0.48	0.59	0.13	0.63	0.85	0.04	26.96	100
持有	53	0	0	0	<b>70</b>	1	3	0	2	2	0	57	188
	28.19				<b>37.23</b>	0.53	1.60		1.06	1.06		30.32	100
製造、運輸、販賣	29	0	0	0	<b>26</b>	0	2	0	2	0	0	14	73
	39.73				<b>35.62</b>		2.74		2.74			19.18	100
轉讓	100	0	4	0	<b>163</b>	3	4	1	1	2	0	123	401
	24.94		1		<b>40.65</b>	0.75	1	0.25	0.25	0.50		30.67	100
運輸或販賣罌粟種子	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
	50				50								100
意圖販賣而持有	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
	50				50								100
引誘他人施用	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3
	33.33											66.67	100
轉讓（對未成年人）	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	3
					66.67							33.33	100
總和	<b>1,205</b>	1	19	10	<b>2,463</b>	26	36	7	34	43	2	<b>1,441</b>	5,287
	<b>22.79</b>	0.02	0.36	0.19	<b>46.59</b>	0.49	0.68	0.13	0.64	0.81	0.04	<b>27.26</b>	100



## 第六節 本章小結

### 一、民眾對計程車駕駛執業限制意向調查

#### (一) 各類型犯罪執業限制調查結果

##### 1. 對計程車駕駛執業限制看法

23,836 位受訪樣本對執業限制之犯罪類型，支持禁業率為：(1) 暴力犯罪 94.74%；(2) 槍砲彈藥刀械 92.51%；(3) 妨害性自主 97.67%；(4) 公共危險犯罪 92.44%；(5) 走私犯罪 74.19%。

##### 2. 終身禁業

受訪民眾對執業限制之犯罪類型，支持終身禁業率為：(1) 暴力犯罪 94.69%；(2) 槍砲彈藥 92.72%；(3) 妨害性自主 97.63%；(4) 公共危險犯罪 92.44%；(5) 走私犯罪 73.58%。

##### 3. 得擔任計程車駕駛

受訪民眾對執業限制之犯罪類型，除認為走私服刑期滿即可占 4.53%、限制 5 年以下占 12.82%，5-10 年未滿占 5.00% 外，其餘各案類得擔任計程車駕駛的禁業年限支持率均低於 4%。

#### (二) 個人特性與禁業態度：

##### 1. 搭乘計程車經驗與禁業態度

無論是否有搭乘計程車經驗，對於妨害性自主罪擔任計程車駕駛的執業限制，大都認為應予以限制。而觸犯處罰條例第 37 條第 1 項所規範的各類型犯罪前科者「均可擔任」計程車駕駛的支持度低於 1%；顯示多數受訪民眾對於計程車駕駛過去的犯罪經驗仍有疑慮。

##### 2. 個人特性與禁業態度

無論是男性或女性、各年齡層、教育程度或有無被害經驗，對於各類犯罪前科者擔任計程車駕駛的執業限制，大都認為應予以限制。亦即不同性別、年齡和教育程度之受訪者均支持禁業。女性受訪者略高於男性受訪者，「60 歲以上」受訪者略高於其他年齡層之受訪者；在教育程度方面，除妨害性自主罪教育程度為「高中、高職」以上者略高於其他教育程度的受訪者外，暴力犯罪、槍砲和走私等犯罪，則「初中、國中」以下者略高於其他教育程度的受訪者。

##### 3. 居住縣市別與執業限制

北部地區的受訪者較其他地區高度支持執業限制犯罪類型。支持度低於 90% 者如臺東縣支持公共危險禁業 78.03%，基隆市、澎湖縣則因為地區居民多以

海上工作為生故較不支持將走私納入執業限制，支持度分別為 67.3%和 66.6%。

#### 4.安全感與執業限制

無論民眾之安全感高低，除走私外，不同安全感之民眾對各犯罪類型禁業支持度均逾 90%，但在外人身安全感覺愈不安全者，搭計程車時對於計程車駕駛的犯罪前科有較多疑慮。

## 二、計程車相關犯罪刑案資料分析結果

### (一) 禁業相關犯罪趨勢

整體而言，除了在 1999 年以後因為酒醉駕車刑罰化，使公共危險犯罪案件量大增之外，針對計程車駕駛的資格予以執業限制確實大幅度降低計程車駕駛之犯罪行為，達到預防計程車駕駛從事犯罪、落實保障社會大眾乘車安全、生命安全、財產安全之作用。

### (二) 計程車相關犯罪特性：

#### 1.犯罪態樣

就計程車犯罪態樣而言，主要包括：(1) 計程車駕駛/計程車/車上犯罪有 55 件 (占 0.1%)；(2) 計程車駕駛/非計程車/非車上 68.3%；(3) 計程車駕駛/用計程車/非計程車上犯罪占 14.7%；(4) 非計程車駕駛/用計程車/非計程車上犯罪 0.6%；(5) 非計程車駕駛/非計程車/車上 3.9%；(6) 非計程車駕駛/計程車/非車上 12.2%。

#### 2.犯罪類型

計程車相關犯罪類型 12,406 件 (占 31%)，其他犯罪類型 27,594 (占 69%)；禁業相關犯罪包括：(1) 公共危險犯罪 12.8%；(2) 暴力犯罪 5.5%；(3) 妨害性自主犯罪 1.6%；(4) 槍砲彈藥刀械 1.0%；(5) 毒品犯罪 9.9%；(6) 走私犯罪 0.2%。

#### 3.犯罪場所

除了暴力犯罪 (占 39%) 和妨害性自主 (占 17.4%) 以外，其餘與計程車犯罪相關的槍砲彈藥刀械、公共危險或走私犯罪案件類型，其他各類犯罪之犯罪嫌疑人的犯罪場所大都非在計程車內 (82.6%~100%)，但暴力犯罪和妨害性自主均是嚴重侵犯個人人身安全的重大犯罪，嚴重影響到其生命安全與日後之人際關係，因此對於此類犯行更不應小覷。

#### 4. 犯罪工具

除了公共危險罪（40.3%）外，各種犯罪類型均顯示，犯罪工具大都非以計程車為犯罪工具，場所非計程車者如：暴力（88.4%）、槍砲條例（99.5%）、妨害性自主（83.7%）、走私（97.8%），與個人行為和生活型態有關。

##### （三）計程車相關犯罪嫌疑人與被害人特性分析

無論被害人的性別為男性或女性，98%以上犯罪嫌疑人為男性。男性計程車犯罪嫌疑人的被害對象，除了妨害性自主犯罪類型的被害對象高達 99.6% 為女性之外，其犯罪類型之被害人餘大多為男性，因此對於搭乘計程車的乘客而言，若遇到有意要犯罪的計程車駕駛，則無論男性或女性被害的風險均是非常高的。

### 三、處罰條例第 37 條第 1 項禁業罪名之再犯分析

#### （一）犯禁業罪名

受緩刑人和出監人均以犯毒品防制危害條例所占的比率為最高，分別占 32.44% 和 58.35%，受緩刑人次高的罪名為較不具暴力性質的公共危險第 185 條及走私條例，而出監人次高的罪名則為槍砲條例、殺人及搶奪等暴力或財產暴力犯罪。

#### （二）犯禁業罪名受緩刑人與出監人之再犯分析

##### 1. 受緩刑人第一次再犯率：

2001 年與 2002 年因犯禁業罪名而被宣告緩刑者至 2013 年再犯率為 45.5%，未再犯率為 54.5%。3 年累積的再犯率為 26.2%，5 年累積的再犯率為 34.1%，10 年累積的再犯率為 44.9%，12 年累積再犯率為 45.4%。

##### 2. 出監刑人第一次再犯率：

2001 年與 2002 年因犯禁業罪名出監者至 2013 年再犯率為 68.8%，未再犯率為 32.2%。3 年累積的再犯率為 37.9%，5 年累積的再犯率為 56.2%，10 年累積的再犯率為 68.0%，12 年累積再犯率為 68.8%。

##### 3. 第一次再犯年距

對受緩刑人或出監人再犯者而言，2 年內為再犯高峰期，就受緩刑人而言，5 年累積再犯比率為 75%，8 年累積再犯率為 91.6%，99.99% 的受緩刑人在 11 年內再犯。就出監刑人而言，3 年累積再犯比率占 68.1%，5 年累積再犯比率為 81.7%，7 年累積再犯比率為 90.5%，99.99% 的出監人在第 11 年內再犯。

### (三) 第一次再犯禁業罪名分析

#### 1. 受緩刑人第一次再犯禁業罪名之再犯率

2001 年與 2002 年因犯禁業罪名而被宣告緩刑者至 2013 年再犯禁業罪名比率 25%，未再犯率為 54.5%，未曾再犯禁業罪名占 20.5%。3 年累積的再犯率為 17.6%，5 年累積的再犯率為 20.0%，10 年累積再犯率為 24.9%，12 年累積再犯率為 25%。

#### 2. 出監人第一次再犯禁業罪名之再犯率

2001 年與 2002 年因犯禁業罪名而出監者至 2013 年再犯率為 52.1%，未再犯率為 31.2%，未曾再犯禁業罪名占 16.7%。3 年累積的再犯率為 40.1%，5 年累積的再犯率為 45.9%，10 年累積的再犯率為 51.9%，12 年累積再犯率為 52.1%。

#### 3. 第一次再犯禁業罪名年距

受緩刑人再犯禁業罪名者，再犯年距累積 3 年為 70.4%，5 年為 85.4%，至 7 年為 92.8%，99.99% 的受緩刑人在 11 年內再犯。出監人再犯禁業罪名者，再犯年距累積 3 年 62.9%，5 年為 81%，6 年為 91.3%，99.99% 的出監人在第 11 年內再犯。

### (四) 各禁業罪名第一次再犯率

表 6-6-1 為各縣業罪名受緩刑人與出監人第一次再犯率，表中顯示至 2013 年為止，無論是受緩刑人或出監人，在第 37 條一項禁業各犯罪類型之整體再犯率較高者排序相當一致，均以犯毒品危害防制者為最高，其次為強盜/搶奪、再其次為恐嚇取財或槍砲條例；但出監人再犯刑法第 185 條和兒少/性侵之再犯率逾 50%；各類禁業罪名累積再犯率請參照該表。

表 6-6-1 各縣業罪名受緩刑人與出監人第一次再犯率分析

罪名	受緩刑人再犯率				出監人再犯率			
	整體再犯率	累積再犯率			整體再犯率	累積再犯率		
		2年	5年	10年		2年	5年	10年
公共危險 184 條	25.5	10.6	17.0	23.4	50	25	50	50
公共危險 185 條	32.7	11.5	22.0	32.2	<b>51.7</b>	18.6	35.8	51.0
走私條例	24.6	9.6	16.7	24.2	35.8	12.2	22.7	35.8
毒品危害條例	<b>66.3</b>	<b>35.2</b>	<b>54.0</b>	<b>66.0</b>	<b>77.3</b>	<b>46.7</b>	<b>66.4</b>	<b>76.6</b>
兒少/性侵	37.1	13.1	23.3	36.6	<b>53.3</b>	22.6	35.7	51.4
殺人罪	40.8	22.7	36.3	40.8	39.9	11.7	23.8	38.8
強盜/搶奪 50.9	<b>50.9</b>	<b>26.2</b>	<b>36.9</b>	<b>50.4</b>	<b>72.2</b>	<b>31.7</b>	<b>50.7</b>	<b>62.1</b>
恐嚇取財	<b>44.9</b>	<b>20.7</b>	<b>33.9</b>	<b>43.8</b>	<b>65.2</b>	<b>31.7</b>	<b>51.6</b>	<b>64.2</b>
槍砲條例	<b>47.9</b>	<b>22.6</b>	<b>35.6</b>	<b>47.2</b>	<b>61.3</b>	<b>26.6</b>	<b>45.0</b>	<b>60.7</b>
擄人勒贖	0.0	0.0	0.0	0.0	27.3	18.2	27.3	27.3

## (五) 第一次再犯同質罪

## 1. 第一次再犯同質罪

就受緩刑人而言，第一次再犯以非禁業罪名最高達 27.03%，其次為毒品罪（14.68%），再犯其他各項禁業罪名的比率則均低於 1%。毒品犯的第一次再犯，即有 37.60% 的人再犯同質罪。就出監人而言，毒品犯的第一次再犯，即有 46.15% 的人再犯同質罪，其他犯罪類型均以再犯禁業罪名為最高。

## 2. 第一次再犯禁業罪名

就受緩刑人而言，第一次再犯禁業罪名以毒品罪、搶奪罪、槍砲彈藥刀械管制條例等三種犯罪類型較高，再犯禁業罪名的比率，分別為 53.24%、29.61% 及 25%，均高於未曾再犯禁業罪名的比率（13%、21.79% 及 22.98%）。就出監人而言，則以毒品罪、恐嚇取財罪、強盜罪、搶奪罪、槍砲彈藥刀械管制條例等五種犯罪類型較高，再犯禁業罪名的比率，分別為 66.67%、35.65%、38.56%、49.62% 及 41.02%，均高於未曾再犯禁業罪名的比率（10.61%、29.56%、28.92%、23.79% 及 20.37%）。

# 第七章 德菲法調查發現與分析

## 第一節 價值衡量

### 一、計程車駕駛執業規範之價值衡量

依據「公民與政治權利國際公約」、「經濟社會文化權利國際公約」(以下簡稱兩公約)之經濟社會文化權利國際公約第 6 條規定:「本公約締約國確認人人有工作之權利,包括人人應有機會憑本人自由選擇之工作謀生之權利,並將採取適當步驟保障之。」

本研究蒐集、整理各國文獻,據以整理出計程車工作者之工作權與營業權實屬重要,但若與搭乘民眾之人身安全相比,可對前者做必要之限制,以維護民眾安全。在德菲法的調查中,專家學者有 75% 以上認為,為維護公眾安全得限制計程車業者之工作權與營業權。

表 7-1-1 對計程車駕駛執業規範之看法

題項	最小值	最大值	眾數	平均數	標準差	共識程度	共識程度排序	支持程度排序
◎為了公眾安全,法律得限制人民的工作權及營業權。	2	5	4	4.10	1.02	75%	2	2
◎法律得針對計程車駕駛資格為必要之限制。	1	5	4	4.30	0.92	79%	1	1

### 二、禁業時間之長短

在德菲受試專家學者中,認為維護公眾安全時,得限制計程車業者之工作權及營業權(4.10),但對於限制期間長短則有不同意見,認為於固定限制年限期滿後,可以恢復執業資格;或是針對犯罪類型之不同,應有不同之禁業期間,目的皆是避免駕駛人再為相同犯罪,侵害乘客權利,但超過一定年限,再犯機率降低,例外允許復業,以兼顧駕駛人工作權,鼓勵其自新,並達到維護乘客安全之雙重目的。

針對上述兩種方式,認為於固定限制年限期滿後,則可以恢復執業資格有 91% 之學者支持;認為犯罪類型之不同,應有不同之禁業期間有 84% 之學者支持。

表 7-1-2 對禁業時間長短之看法

題項	最小值	最大值	眾數	平均數	標準差	共識程度	共識程度排序	支持程度排序
◎法律永久禁止曾犯再犯率高的特定犯罪類型者，從事計程車駕駛業，可能違反憲法 23 條比例原則及更生保護政策。	1	5	4	3.55	1.00	72%	4	4
◎法律得限定期間（例如 15 年），禁止曾犯再犯率高的特定犯罪類型者，從事計程車駕駛業。	2	5	4	3.90	0.91	91%	1	2
◎計程車駕駛禁業期間長短，可以配合不同再犯率的犯罪類型作差別設計。	2	5	4	3.90	0.64	84%	2	3
◎立法者宜同時考量乘客安全與計程車駕駛的工作環境安全。	2	5	5	4.60	0.75	84%	2	1

註：◎表經專家意見修正之題項，原始題目請參見附錄。

### 三、「乘客安全」與「職業自由權」之比較

比較「乘客安全」與「職業自由權」兩項準則的相對重要性，20 位受訪專家中，有 1 位未表示意見，其餘 19 位專家中有 5 位專家認為「乘客安全」與「職業自由權」是同等重要（1：1），有 14 位專家認為「乘客安全」與「職業自由權」的相對重要程度在 3：1 至 9：1 之間。所有專家對「乘客安全」準則的平均權重為 0.73、「職業自由權」準則的平均權重為 0.27，顯示多數專家認為「乘客安全」重要性優於「職業自由權」的重要性，亦即多數專家認為計程車駕駛人執業管制考量因素以「乘客安全」較為重要，「職業自由權」則是較為次要。

表 7-1-3 「乘客安全」與「職業自由權」相對重要性比較

專家編號	乘客安全	職業自由權	乘客安全相對權重	職業自由權相對權重
1	5	1	0.83	0.17
2	5	1	0.83	0.17
3	3	1	0.75	0.25
4	3	1	0.75	0.25
5	8	1	0.89	0.11
6	4	1	0.80	0.20
8	3	1	0.75	0.25
9	9	1	0.90	0.10
10	1	1	0.50	0.50
11	3	1	0.75	0.25
12	3	1	0.75	0.25
13	8	1	0.89	0.11
14	1	1	0.50	0.50
15	1	1	0.50	0.50
16	9	1	0.90	0.10
17	5	1	0.83	0.17
18	1	1	0.50	0.50
19	3	1	0.75	0.25
20	1	1	0.50	0.50
相對權重平均值			<b>0.73</b>	<b>0.27</b>

#### 四、計程車駕駛執業規範之專家建議

關於計程車駕駛執業規範之價值衡量調查中，受測專家學者中對於現行規定（為維護民眾安全，限制計程車駕駛人之工作權及營業權）仍表示支持。認為現行規定未周延考量受禁業者之權益，有違本國憲法第 23 條比例原則，且與「公民與政治權利國際公約」、「經濟社會文化權利國際公約」保障人權精神不盡相符，尚有討論餘地，但此部分多數意見對民眾安全考量，仍在計程車駕駛之工作權及營運權之上。



## 第二節 禁業基準

有關計程車計程車駕駛執業資格限制，係依據處罰條例第 37 條第 1 項之規定，曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第 184 條、第 185 條、第 221 條至第 229 條、兒童及少年性交易防制條例第 24 條至第 27 條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。但部分限制條件因時空背景不同，已有修許修正，以致本條仍有不足之處，以下就專家學者意見進行探討：

### 一、有關計程車駕駛執業資格限制

專家學者就目前處罰條例第 37 條第 1 項之規定，多數不同意終身限制，82%認為執業登記限制基準，應同時考量罪名、刑度、再犯率等多元因素，因而區別以下分類。

89%認為應考量各類型犯罪危害的嚴重程度，以及犯罪類型的再犯率程度來進行資格限制，對於再犯率較低的犯罪類型於一定期間限制期滿後，解除其禁業規定；81%認為應對不同刑度範疇（如：3 年以下、10 年以上、無期徒刑等），設定不同的禁業年限；79%認為所犯前科為再犯率較低的犯罪類型，應給予犯罪人更生的機會，在一定期間內未再犯者，應解除其禁業規定。

表 7-2-1 對計程車駕駛執業規範之看法

題項	最小值	最大值	眾數	平均數	標準差	共識程度	共識程度排序	支持程度排序
曾犯第 37 條第 1 項所列事由，經裁判確定者， <b>應終身禁業</b>	2	5	2	2.90	1.21	58%	10	10
曾犯第 37 條第 1 項所列事由，經裁判確定者， <b>一定期限內</b> ，不得辦理計程車駕駛人執業登記	2	5	4	3.65	0.93	74%	8	8
第 37 條第 1 項包含：罪名、法條、條例等， <b>混合式限制規定</b> 是妥適的	2	5	4	3.05	1.10	64%	9	9
以犯罪前科限制計程車駕駛執業登記，應考量各類	4	5	4	4.30	0.47	89%	1	1

題項	最小值	最大值	眾數	平均數	標準差	共識程度	共識程度排序	支持程度排序
<b>型犯罪危害的嚴重程度</b>								
以犯罪前科限制計程車駕駛執業登記，應考量各類型犯罪的 <b>再犯率高低</b>	3	5	5	4.30	0.80	81%	3	1
◎現行第 37 條第 1 項所列犯罪，未考量法官量刑之 <b>刑度輕重</b> （如：涵蓋緩刑至無期徒刑），皆處以終身禁業之規定，不符比例原則。	2	5	4	3.90	0.91	77%	7	5
曾犯第 37 條第 1 項所列犯罪，經裁判確定者，應對 <b>不同刑度範疇</b> （如：3 年以下、10 年以上、無期徒刑等），設定不同的禁業年限。	2	4	4	3.85	0.75	81%	3	6
所犯前科為再犯率較低的犯罪類型，應給予犯罪人更生的機會，在一定期間內未再犯者， <b>應解除其禁業規定</b>	2	5	4	4.15	0.88	79%	5	3
◎對於曾犯 <b>嚴重犯罪前科者</b> （如：妨害性自主、強盜、搶奪、故意殺人、兒童及少年性交易防制條例第 24 條至第 27 條等），為保護社會大眾的安全，應終身禁業	3	5	3	3.80	0.83	78%	6	7
執業登記限制基準，應同時考量罪名、刑度、再犯率等 <b>多元因素</b>	2	4	4	4.15	0.75	82%	2	3

註：◎表經專家意見修正之題項，原始題目請參見附錄。

## 二、計程車駕駛執業資格限制之修正

處罰條例第 37 條自 2002 (民國 91) 年修正後至今尚未修法，原因在於本條制訂後有效降低計程車犯罪，惟本法制定之際，適逢國人重視搭乘民眾之安危，除制定本法外，尚有許多其它措施，方能降低計程車犯罪。

至今已經過十餘年，部分限制已過於嚴格，應配合整體法律修正，故專家學者認為有修正之必要，主要分為三類，有 89% 認為刑法第 185 條之 3 (不能安全駕駛，如酒駕)，應增列於處罰條例第 37 條第 1 項中，其於兩項則共識程度未達 75%，未具有專家共識。藉由修正法律限制，方得維護計程車駕駛人之工作權及營業權。

表 7-2-2 對計程車駕駛執業資格限制之修正

題項	最小值	最大值	眾數	平均數	標準差	共識程度	共識程度排序	支持程度排序
◎「懲治走私條例」與保障乘客安全無關，不應納入第 37 條第 1 項，應予以排除	3	5	3	3.20	1.00	69%	2	3
◎考量乘客安全， <b>刑法第 185 條之 3</b> (不能安全駕駛，如酒駕)，應增列於第 37 條第 1 項中。	3	5	4	3.75	0.64	89%	1	1
曾犯第 37 條第 1 項所列犯罪，經判決宣告 <b>緩刑</b> 確定者，不應禁止其辦理計程車駕駛人執業登記	2	5	3	3.30	1.13	66%	3	2

註：◎表經專家意見修正之題項，原始題目請參見附錄。

## 三、計程車駕駛執業資格限制專家建議

禁業條款實施對計程車乘客安全具有幫助，在計程車空間裡，只有司機及乘客，而且司機對於車輛有較高的掌控力，如果不對於司機駕駛資格予以適當限制，將對乘客安全有很大影響。

依據司法院大法官第 584 號文解釋後，禁業條款係屬合憲，未違反規定，但仍希望配合科技之步，藉由科技工具協助來保障乘客安全，在乘客安全無虞條件下，逐漸調整並放寬禁業條款內容，以求能兼顧乘客安全及國民工作權。

### 第三節 管理模式

#### 一、有關計程車管理模式之探討

與專家深度訪談後得知，除了法令修正外，相關配套措施亦有效降低犯罪率之產生，以提高我國各單位對於計程車行業之管理，如：我國規定計程車業者，車身顏色必須為黃色即是一個例子，藉由管理作為來限制計程車行業，有效防阻欲犯罪者進入。

從專家學者意見中，彙整出幾項有效降低犯罪之管理模式，並透過本次德菲問卷調查，由 20 位與計程車執業相關，且不同領域之專家學者意見找出何種管理作為有效降低犯罪發生。

以下管理作為，係專家學者認為可以有效降低犯罪的管理必要措施，79%認為計程車懸掛駕駛人執業登記證；79%認為每年對計程車駕駛人審驗犯罪前科、執業狀態等；78%認為每月實施多次執業登記證之路檢稽查。但是，71%認為計程車駕駛人執業前 6 小時講習課程，不見得可以降低犯罪之發生，可見講習時數對於犯罪預防並無呈現正比之效用。

表 7-3-1 對計程車管理模式之看法

題項	最小值	最大值	眾數	平均數	標準差	共識程度	共識程度排序	支持程度排序
計程車懸掛駕駛人執業登記證，為安全管理之必要措施	1	5	4	4.20	0.89	79%	1	1
計程車車身統一使用黃色，為安全管理之必要措施	1	5	4	3.75	1.07	71%	7	4
計程車車窗不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙，為安全管理之必要措施	1	5	4	3.75	1.07	71%	7	4
計程車內加裝駕駛人與乘客之阻隔設備，為安全管理之必要措施	1	5	4	3.30	1.03	69%	10	9
計程車執業登記證測驗科目為「執業相關法令」及「執業地之地理環境」二科，為確保駕	1	5	4	3.75	1.02	73%	5	4

題項	最小值	最大值	眾數	平均數	標準差	共識程度	共識程度排序	支持程度排序
<b>駛品質之必要措施</b>								
計程車駕駛人 <u>執業前講習時間</u> 為 6 小時，講習時數是足夠的	2	4	3	2.90	0.85	71%	7	10
警察機關每年對計程車駕駛人 <u>審驗犯罪前科、執業狀態等</u> ，對計程車安全管理是必要的	1	5	4	4.15	0.88	79%	1	2
警察機關每月實施多次執業登記證之 <u>路檢稽查</u> ，此一勤務作為對計程車安全管理是必要的	1	5	4	4.05	0.89	78%	3	3
◎目前計程車車行經營方式以接受 <u>司機靠行</u> 為主，此一方式對靠行司機可以有效監督與管理	1	4	2	2.60	1.10	58%	11	11
目前計程車合作社接受司機自備車輛入社成為社員，合作社對司機社員可以有效監督與管理	1	5	2	2.60	1.10	58%	12	11
目前計程車個人車要求司機具備資深績優條件，此一規定可確保個人車司機做好自我管理	2	5	4	3.70	0.98	74%	4	8
<u>衛星或無線電派遣方式</u> 接受乘客預約叫車，對計程車乘客安全較有保障	1	5	4	3.75	1.02	73%	5	4

註：◎表經專家意見修正之題項，原始題目請參見附錄。

## 二、計程車管理模式之專家建議

有專家學者認為，目前計程車執業登記測驗科目以「執業相關法令」為主，另「執業地之地理環境」已不如過往重要，現可透過 GPS 定位系統找尋行進路線，故建議更改為「執業應有之服務禮貌」做為測驗項目，可以有效提升計程車從業人員之服務品質。

對於靠行計程車駕駛人有效管理之問題，應先釐清車行與駕駛人間之責任。目前車行僅須告知義務，即以盡管理責任，靠行計程車係屬自主性營業行

為，其營業收入完全規駕駛人所有，倘若駕駛人違反規定卻處罰車行，此部分可能有違反比例原則之餘，依法應處罰當事人，以符合立法精神。

警察機關每年對於計程車駕駛人審驗犯罪前科、執業狀態等實屬必要，可更進一步將每年被取消駕駛資格之駕駛人，通知各車行業者，讓車行得以了解目前所靠行之駕駛人中，有無特殊狀況發生，藉由警察機關及車行之合作，以達到乘客安全之功效。

藉由管理計程車行業，從科技上、制度上、訓練上來提升計程車從業者的良好形象，才能形成市場良性競爭，好的從業者得以留下，不好者選擇離開，進一步提升整體駕駛者形象，以達乘客安全之目標。

## 第四節 政策建議

### 一、有關計程車執業資格之政策建議

本條例自 2002（民國 91）年之後尚未修正，就深度訪談結果而言，許多專家學者皆認為法律應隨時代調整，例如刪除不適合之限制項目，增加需限制之事項，以維護最多數人之利益，使改過自新的計程車駕駛人有機會享有憲法保障之工作權及營業權，搭車的消費大眾也可以感受到行車安全，去除搭乘計程車的恐懼心理。

專家學者提出幾點作為，如：增訂專業組織審查認定機制、定期檢討計程車駕駛人禁業規範、裝置衛星定位系統、授權車行或民間管理組織（如公會）審查、透過執業登記證及牌照限量管制、協助無法從事計程車駕駛之更生人等建議，專家學者共識程度高者如下：有 87%認為政府應定期檢討計程車駕駛人禁業規範及禁業實體內容是否符合社會與治安需要；87%認為補助計程車裝置衛星定位系統、行車紀錄器等科技器材；87%認為政府可藉由計點方式，約制車行、公會，加強管理計程車駕駛；87%認無身體（如：聾啞、癲癇及急性心血管疾病者）、心理（如精神疾病、情緒控制較差）或年齡（如 68 歲以上）等因素，對乘客安全易生危害，應納入計程車駕駛人資格審查要件；84%認為政府應協助無法從事計程車駕駛之更生人，培養其他專長與技能，輔導就業，詳細分析如下：

表 7-4-1 對計程車執業資格之政策建議

題項	最小值	最大值	眾數	平均數	標準差	共識程度	共識程度排序	支持程度排序
政府應增訂 <u>專業組織審查認定機制</u> ，容許在一定條件內，例外放寬計程車駕駛人禁業限制	1	5	4	3.63	1.16	68%	12	12
政府應 <u>定期檢討</u> 計程車駕駛人禁業規範及禁業實體內容是否符合社會與治安需要	4	5	4	4.26	0.56	87%	1	1
◎政府應要求並補助計程車 <u>裝置衛星定位系統、行車紀錄器等科技器材</u> ，以保障計程車駕駛人與乘客安全	3	5	4	4.26	0.56	87%	1	1
政府可 <u>授權車行或民間管理組織</u> （如公會）審查計程車駕駛人資格。	1	5	4	3.32	1.16	65%	13	13
政府可藉由 <u>計點方式</u> ，約制車行、公會，加強管理計程車駕駛	3	5	4	4.05	0.52	87%	1	6
政府可透過 <u>執業登記證及牌照限量管制</u> ，以提升計程車服務品質	1	5	4	3.90	0.94	76%	8	9
政府可透過 <u>加重計程車公會或車行責任</u> ，並令其負連帶責任，以提升計程車服務品質	1	5	4	4.05	0.91	78%	7	6
政府應 <u>協助無法從事計程車駕駛之更生人</u> ，培養其他專長與技能，輔導就業	1	5	4	4.11	0.88	79%	6	4
<u>身體</u> （如：聾啞、癲癇及急性心血管疾病者）、 <u>心理</u> （如精神疾病、情緒控制較差）或 <u>年齡</u> （如 68 歲以上）等因素，對乘客安全易生危害，應納入計程車駕駛人資格審查要件	4	5	4	4.26	0.56	87%	1	1
受禁業之更生人， <u>應符合一定條件</u> （如出獄後滿一定年限、通過認證程序、再犯率極低）， <u>方得擔任計程車駕</u>	2	5	4	4.11	0.66	84%	5	4

題項	最小值	最大值	眾數	平均數	標準差	共識程度	共識程度排序	支持程度排序
<b>駛人</b>								
計程車駕駛人在執業期中， <b>犯刑法第 185 條之 3</b> （酒駕等不能安全駕駛）之罪，經第一審法院判決有罪，應吊扣其執業登記證	1	5	4	3.74	1.05	72%	10	11
計程車駕駛人在執業期中， <b>犯刑法第 185 條之 3</b> （酒駕等不能安全駕駛）之罪，經法院判處罪刑確定者，應廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照	1	5	4	3.90	1.15	70%	11	9
◎計程車牌照核發，應建立 <b>退場機制</b> ，以平衡供需	1	5	4	3.95	1.08	73%	9	8

註：◎表經專家意見修正之題項，原始題目請參見附錄。

## 二、計程車執業資格專家建議修正

專家學者認為違反刑法第 185 之 3 條罪名，以及身體、心理或年齡等因素，對乘客安全易生危害，目前於我國禁業條件中，並未見類似規定，建議應該納入計程車駕駛人資格審查要件，以維護乘客安全。

對於計程車執業登記除了審查單位落實查察之外，應建立進退場機制，控管數量，以維持整體計程車行業人數，更可以提升品質；對於更生人服刑結束後，若所犯罪行為較輕且無再犯之虞，經審查可予以輔導從事計程車駕駛行業，保障更生人工作權；隨著科技進步，可透過科技工具，利用網路叫車服務、衛星定位系統掌握行車動態，避免犯罪之發生；政府可與車行或公會合作，若有違規情形予以記點處分，若發現不適任之業者，立即要求停業並吊銷執業資格，隨時更新駕駛人之駕駛紀錄。

以上調查結果可知，禁業條件之限制，會隨著時代及法律之修改，而有不同需求，多數專家學者亦認為，禁業條件應定期修正，主要目的在於維護社會安全，方得符合現下社會所需，無論對於乘客，亦或是計程車駕駛人，皆能給予保障及權益。





## 第八章 結論與建議

對照其他先進國家，我國對於計程車駕駛人執業登記資格的限制，並不算嚴格。計程車工作者之工作權與營業權雖然重要，但若與搭乘民眾之人身安全相比，可對前者做必要之限制，本研究第七章德菲法所得資料顯示，所有專家對「乘客安全」準則的平均權重為 0.73、「職業自由權」準則的平均權重僅 0.27。受訪者多認為，國家有義務為了乘客安全，適當限制計程車駕駛之資格。民意調查資料則顯示，92%以上受訪樣本支持目前「禁業犯罪類型」及「終身禁業」規定。刑案紀錄亦說明，針對計程車駕駛的資格予以執業限制確實大幅度降低計程車駕駛之犯罪行為。再犯分析指出，禁業罪名以犯毒品防制危害條例所占的比率為最高，其再犯率也最高。

本研究的主要目的乃是分析我國計程車駕駛人執業限制之現況與問題，因此本研究首先透過國內外文獻蒐集與分析，比較各國計程車駕駛人執業登記資格限制之現況與趨勢；其次再透過官方資料瞭解道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項規範之犯罪類型與再犯之關聯性，並針對政策規劃者、管理者、學者專家和相關社會團體代表等實施深度訪談；最後再透過前述方式所蒐集之資料進行專家德菲法調查，以凝聚政策共識，並根據研究結果，針對計程車業執業登記資格限制提出相關建議。首先將本研究的發現結果綜合陳述之；其次就本研究之結果，提出進一步研修相關法規與管制政策之建議。

### 第一節 結論

本研究就研究發現及研究建議，可分為：一、政策方向：(一) 計程車職業限制有其必要性。(二) 重新檢視處罰條例第 37 條第 1 項禁業規範的妥適性。

另在短期與中長期建議方面：

本研究本循序漸進精神，提出短期與中長期建議。就短期，本研究建議著手修訂道路交通管理處罰條例第 37 條及計程車駕駛人執業登記管理辦法第 3 條與第 7 條條文，若修法後實施情況良好，則考慮中長期建議作法。再者，就強化計程車駕駛人素質和管理亦提出相對看法。

以下分論之。

一、各國計程車駕駛人執業資格限制情形，比較結論如下：

(一) 計程車駕駛人資格限制，立法模式可以歸納為：

1. 中央立法模式：德國、日本、韓國、新加坡、我國
2. 地方立法模式：美國、英國

(二) 計程車駕駛人資格限制，案類模式可以歸納為：

1. 特定罪名模式：美國、日本、我國
2. 無刑事犯罪紀錄模式：英國、德國
3. 無交通違章模式：新加坡
4. 特別檢查模式：韓國

(三) 各國計程車駕駛人資格，限制期間的模式，可以歸納為：

1. 終身限制規定的國家：我國道路交通管理處罰條例的規定、日本道路交通法的規定。
2. 提出無刑事犯罪紀錄證明的國家：德國、英國。
3. 一定期間限制的國家：美國、新加坡。
4. 特別檢查模式：韓國

## 二、深度訪談結果與討論

1. 國家有義務為了乘客安全，審慎篩選、適當限制計程車駕駛之資格；
2. 目前計程車從業人員之資格限制要件，一定要存在；
3. 執行禁業規定，可以保障民眾的生命權、身體權、財產權，確保社會治安，避免計程車淪為犯罪工具；
4. 提高計程車駕駛的資格限制，有助於提高計程車駕駛素質與職業形象；
5. 若規範一定期間而未再犯之更生人者，可適度予以開放；
6. 吸食毒品、精神渙散、情緒管理、飲酒、年齡、體力及車行管理等各項因素，亦是危險因子之一；
7. 可思考：由專業審查機關或組織委員會來認定，容許在一定條件內，給予例外放寬禁業規範；
8. 建議可以透過車行及公會自律、自主管理，以提高計程車從業者之素質；
9. 善用科技器材，打造優質計程車從業環境。

## 三、民眾對計程車駕駛執業限制意向調查

1. 受訪樣本支持目前「禁業犯罪類型」的比率均在 92% 以上，只有走私犯罪的支持率較低（74.19%）；
2. 受訪民眾對執業限制之犯罪類型的支持「終身禁業」率亦均在 92% 以上，只有走私犯罪的支持率較低（73.58%）；

#### 四、計程車相關犯罪刑案資料分析結果

1. 整體而言，針對計程車駕駛的資格予以執業限制確實大幅度降低計程車駕駛之犯罪行為；
2. 就計程車犯罪態樣而言，計程車駕駛/非計程車/非車上（依序為職業/工具/場所）佔 68.3%。（詳見第 137 頁）

#### 五、處罰條例第 37 條第 1 項禁業罪名之再犯分析

1. 第 37 條第 1 項禁業罪名以犯毒品防制危害條例所占的比率為最高；再犯率也以犯毒品危害防制者為最高；
2. 2001 年與 2002 年因犯禁業罪名而被宣告緩刑者至 2013 年再犯率為 45.5%，出監者至 2013 年再犯率為 68.8%，被宣告緩刑者之再犯率顯然較低；
3. 受緩刑人 8 年累積再犯率為 91.6%，99.99% 的受緩刑人在 11 年內再犯；出監刑人 7 年累積再犯比率為 90.5%，99.99% 的出監人在第 11 年內再犯；
4. 2001 年與 2002 年因犯禁業罪名而被宣告緩刑者至 2013 年「再犯禁業罪名」比率 25%，出監者至 2013 年再犯率為 52.1%，被宣告緩刑者之禁業再犯率顯然較低；
5. 受緩刑人再犯禁業罪名者，再犯年距累積至 7 年為 92.8%，99.99% 的受緩刑人在 11 年內再犯；出監人再犯禁業罪名者，再犯年距累積 6 年為 91.3%，99.99% 的出監人在第 11 年內再犯。

#### 六、德菲法結論彙整

（一）計程車工作者之工作權與營業權實屬重要，但若與搭乘民眾之人身安全相比，可對前者做必要之限制（所有專家對「乘客安全」準則的平均權重為 0.73、「職業自由權」準則的平均權重為 0.27），以維護民眾安全。專家學者有 75% 以上認為為維護公眾安全，得限制計程車業者之工作權與營業權。但對於限制期間長短則有不同意見，認為於固定限制年限期滿後，可以恢復執業資格；或是針對犯罪類型之不同，應有不同之禁業期間，超過一定年限且再犯機率降低條件下，例外允許復業，以兼顧駕駛人工作權，鼓勵其自新。

（二）有關計程車駕駛執業資格限制，多數專家學者不同意終身限制，82% 認為執業登記限制基準，應同時考量罪名、刑度、再犯率等多元因素，89% 認為應考量各類型犯罪危害的嚴重程度，以及犯罪類型的再犯率程度來進行資

格限制，對於再犯率較低的犯罪類型於一定期間限制期滿後，解除其禁業規定；81%認為應對不同刑度範疇（如：3 年以下、10 年以上、無期徒刑等），設定不同的禁業年限；79%認為所犯前科為再犯率較低的犯罪類型，應給予犯罪人更生的機會，在一定期間內未再犯者，應解除其禁業規定。

（三）有 79%專家學者認為計程車懸掛駕駛人執業登記證；79%認為每年對計程車駕駛人審驗犯罪前科、執業狀態等；78%認為每月實施多次執業登記證之路檢稽查。但是，認為計程車駕駛人執業前 6 小時講習課程，可以降低犯罪之共識度較低。

## 第二節 研究建議

根據以上各種實證資料的發現，本研究分二部分提出建議，首先建議政策方向，其次具體地擬定短期與中長期建議：

### 一、政策方向

#### （一）計程車駕駛人執業限制有其必要性

本研究發現無論性別、年齡、教育程度或被害經驗有何不同，整體而言逾 90%受訪民眾支持計程車執業限制；而刑案資料庫分析結果亦顯示，執業限制之法律規範使禁業犯罪類型之犯罪趨勢下降，顯示禁業規範有其犯罪預防效果；此外，犯罪嫌疑人為計程車駕駛以男性居多，其被害人男女相近，但 99%性侵害致被害人為女性；顯示計程車特駕駛特殊工作環境中，透過禁業規範以保障民眾乘車安全和其必要性。

有一些罪行，被社會輿情視為絕不得開放之罪行，如：性侵害犯罪者，易遭社會大眾所恐懼，仍應終身禁業。

#### （二）重新檢視處罰條例第 37 條第 1 項禁業規範的妥適性

本研究因犯禁業罪名而被宣告緩刑之受緩刑人或出監人資料分析結果顯示，禁業之各類犯罪持續 12 年大都有再犯現象，但受緩刑人與出監人之再犯嚴重性有所不同，而禁業罪名之各類犯罪再犯率亦有顯著不同；此外，本研究德菲調查結果亦顯示，目前的禁業規範含罪名、條文、條例等多元設計，同一條例中涵蓋不同罪質和嚴重程度之犯罪，多數受訪專家同意有檢視之必要。為保障人民之工作權，禁業罪名之規範仍應以客觀的實證證據為基礎，同時考量犯罪嚴重性、再犯風險等因素，檢視處罰條例第 37 條第 1 項禁業規範的妥適性。

處罰條例第 37 條自 2002（民國 91）年修正後至今尚未修法，原因在於本條制訂後有效降低計程車犯罪，部分限制已過於嚴格，應配合整體法律修正，

故專家學者認為有修正之必要；另外例如刑法第 185 條之 3（酒駕不能安全駕駛），以及身體、心理或年齡等因素，對乘客安全易生危害，應增列於第 37 條第 4 項中。經衡平考量酒駕與第 37 條第 1 項各罪之比例，建議列入第 37 條第 4 項（對執業期中犯罪者廢止其執業登記資格，惟仍可申請而非終身限制）；另依第 37 條第 3 項廢止執業登記及吊銷駕駛執照者，依第 67 條第 2 項係 3 年內不得考領駕照，併予敘明。

另外，目前禁業條款並未包含全部前科，對於未列入之前科，政府雖允許其執業，惟若再犯前科之罪時，是否列為禁業條件，應審慎考慮；另因年齡達 60 歲以上、健康條件欠佳、情緒控制較差者，對於乘客安全有無危害，均應審酌（另增非道路交通管理處罰條例第 37 條所限制之要件）。

## 二、短期與中長期建議

本研究針對臺灣地區 20 歲以上民眾進行電話調查，民眾對各犯罪類型執業限制的看法，受訪的總樣本數為 23,836 人。調查結果發現，受訪民眾對執業限制之犯罪類型，支持終身禁業率為：（1）暴力犯罪 94.69%；（2）槍砲彈藥 92.72%；（3）妨害性自主 97.63%；（4）公共危險犯罪 92.44%；（5）走私犯罪 73.58%。由此可知，民眾對於走私犯罪終身禁業之認同最低，其餘各罪均認同度均逾 9 成。

從本研究對道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項所列各種犯罪類型之再犯率調查發現，受緩刑人之再犯率，以犯擄人勒贖（0%）與懲治走私條例（24.6%）最低，其次為公共危險罪第一八四條（32.7%）及公共危險罪第一八五條（32.7%），再犯率最高者為犯毒品危害防制條例罪，達 66.3%，兒少/性侵及殺人等暴力犯罪之再犯率分別為 37.1%與 40.8%，略低於強盜/搶奪（50.9%）及恐嚇取財（44.9%）等財產暴力，槍砲彈藥刀械管制條例罪之受緩刑人再犯率為 47.9%；出獄人之再犯率，則以擄人勒贖（27.3%）與懲治走私條例（35.8%）最低，其次為殺人罪（39.9%），再犯率最高者為犯毒品危害防制條例罪，達 77.3%，次高為強盜/搶奪（72.2%）及恐嚇取財（65.2%）等財產暴力犯罪，其餘各罪之再犯率從 50%至 61.3%不等。綜上所述可知，受緩刑人於各種犯罪類型的再犯率均低於出獄人，綜合受緩刑人及出獄人觀之，毒品犯罪的再犯率最高，次之為強盜/搶奪及恐嚇取財等財產暴力犯罪，懲治走私條例再犯率則最低。另依逐年再犯率觀之，絕大多數罪名之再犯率在第 11 年以後，再犯

率均小於 1%，少數公共危險第一八四條及恐嚇取財罪受緩刑人、兒少/性侵、殺人及恐嚇取財出獄人於第 11 年以後之再犯率從 1.0%至 2.1%不等。

依表 8-2-1 可知，現行規定之禁業犯罪類型，如依法定刑比較其罪質可知，其異質性甚大，法定刑從罰金至死刑均有，然此一不論罪質程度，均予以終身禁止擔任計程車司機，似難謂符合比例原則。依刑事訴訟法第一百零一條第一項第三款對重罪羈押要件之規定可知，對所犯為死刑、無期徒刑或最輕本刑為五年以上有期徒刑之罪。爰此法定刑在五年以下者，應可視為輕罪。

表 8-2-1 各種禁業犯罪類型之分析

分析基礎	嚴重	中等	較輕
一、犯罪行為嚴重程度 二、再犯情形 三、社會觀感	1、故意殺人 刑法第 271 條（普通殺人） 2、搶劫、搶奪 第 326 條（加重搶奪） 3、強盜 刑法第 328 條（普通強盜）、第 329 條（準強盜）、第 330 條（加重強盜）、第 332 條（強盜結合） 4、擄人勒贖 刑法第 347 條（擄人勒贖）、第 348 條擄人勒贖結合） 5、刑法第 184 條 6、刑法第 221 條至第 229 條妨礙性自主 7、兒童及少年性交易防制條例第 24 條至第 27 條 8、槍砲彈藥刀械管制條例 9、檢肅流氓條例 10、組織犯罪防制條例 11、刑法第 296 條至第 307 條	1、搶劫、搶奪 刑法第 325 條（普通搶奪） 2、恐嚇取財 刑法第 346 條（恐嚇取財得利） 3、刑法第 185 條	1、懲治走私條例 2、刑法第 185 條之 3
說明	一、本表分析，係針對本研究從：（一）犯罪行為嚴重程度。（二）再犯情形。（三）社會觀感等三個面向予以探討。 二、檢肅流氓條例業於 98 年 1 月 21 日總統華總一義字第 09800012321 號令公布廢止；依立法院審查紀錄，該條例有關妨害他人身體財產、人身自由、組織犯罪等事項，於廢止後係改由社會秩序維護法第 63、64、68、87 等條文、組織犯罪防制條例、刑法妨害自由罪（第 296 至 307 條）等規定規範，本研究未納入社會秩序維護法，僅將組織犯罪防制條例及刑法妨害自由罪章納入，以維護乘客權益。		

### （一）短期建議

本研究依據上揭分析，本循序漸進精神，提出短期與中長期建議。就短期，本研究建議著手修訂道路交通管理處罰條例第 37、67 條及計程車駕駛人執業登記管理辦法第 3 條與第 7 條條文，若修法後實施情況良好，則考慮中長期建議作法。詳如附錄六。

此外，計程車駕駛人執業登記管理辦法亦應配合修正，建議配合修正計程車駕駛人執業登記管理辦法第 3 條及第 7 條第 2 項。詳如附錄七。

### （二）中長期建議

按大法官釋字第 584 號解釋，人民之工作權為憲法第 15 條規定所保障，其內涵包括人民選擇職業之自由。人民之職業與公共福祉有密切關係，故對於從事一定職業應具備之資格或其他要件，於符合憲法第 23 條規定之限度內，得以法律或法律明確授權之命令加以限制。另按大法官釋字第 659 號及第 711 號解釋亦主張，立法者為追求公共利益，且採行管制手段確屬必要者，始符合憲法第 23 條比例原則之要求。綜上，國家基於公共利益，在符合憲法第 23 條比例原則下，得以法律或法律明確授權之命令加以限制。然現行道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項所列罪名，不論其罪質輕重與再犯危險性，只要經判決罪刑或交付感訓確定者，均不得辦理計程車駕駛人執業登記，難謂其符合比例原則。

道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項之禁業規定，係基於社會防衛思想與特殊預防目的，惟此一規定高度限制人民工作權，其運用之手段與欲達成目的間是否合乎比例原則與衡平性，係應加以探討之重點。

綜上，本研究團隊在考量民眾觀感、再犯實證調查成果及各禁業罪名惡性，將受懲治走私條例排除於終身禁業範圍外。

按前揭建議，將使禁業範疇，在排除懲治走私條例後，按禁業罪名之再犯危險性與罪質惡性，基於維護計程車安全性，保障乘客安全，且行政可行性仍有疑義，對於嚴重等級者，仍宜維持終身禁業之規定。

### （三）其他建議事項：強化計程車駕駛人素質和管理

本研究刑案資料庫中有關計程車相關犯罪分析結果顯示，一般民眾所恐懼的「計程車駕駛人以計程車為工具在計程車內犯罪」僅占 0.1%，近 70% 的計程車相關犯罪為「計程車駕駛人非用計程車非在計程車內」所犯之罪，這些犯罪有 69% 為非禁業之犯罪類型，與禁業類型有關者則以公共危險居多。因此，



大部分的計程車相關犯罪與計程車駕駛人個人的生活型態或素質有關，對於計程車駕駛人的訓練、素質提升和管理，實為防範計程車相關犯罪之重要一環。

受訪者也建議，型塑計程車從業環境良好形象，才能形成市場良性競爭，好的從業者留下來，不好從業者則選擇離開，也會向好的學習進步。(改善計程車執業環境)

此外，善用科技器材，打造優質計程車從業環境，均是化解民眾對計程車憂慮之具體作為(善用科技設備)。

復次，目前計程車執業登記測驗科目以「執業相關法令」及「執業地之地理環境」為主，但「執業地之地理環境」可透過 GPS 定位系統找尋行進路線，建議增加「執業應有之服務禮貌」測驗項目，提升計程車從業人員之服務品質。(禮貌測驗)

對於靠行計程車駕駛人管理課題，應先釐清車行與駕駛人間之責任，警察機關每年審驗犯罪前科、執業狀態等實屬必要，駕駛人資格取消時，應通知車行業者，督促車行管理其靠行駕駛人。

## 參考文獻

- 何國榮、周文生等（2004）。「強化計程車駕駛人執業管理計畫」，內政部警政署研究報告。
- 李佳蓉（2007）。以法律經濟觀點論前科與就業：以計程車駕駛人禁業規定為例，國立台北大學犯罪學研究所碩士論文。
- 李震山（2009）。警察行政法論，第二版，元照。
- 周文生（2002）。「九十一年度台北地區計程車營運情形調查」，台北市政府交通局委託計畫。
- 周文生（2004）。「九十三年度台北地區計程車營運情形調查」，台北縣政府交通局委託計畫。
- 胡幼慧主編（1996）。質性研究：理論、方法及本土女性研究實例，臺北：巨流。
- 張甘妹（1966）。再犯之社會原因的研究。社會科學論叢，16：149-212。
- 連鴻榮（2008）。假釋再犯與審查指標之研究。中央警察大學碩士論文，桃園縣。
- 陳玉書、林健陽等（2011）。「假釋參考指標之預測效度檢驗與應用」，2011-2013 國科會委託專題研究，NSC100-2410-H-015-006-SS3。
- 陳玉書、林學銘、蘇昱嘉（2007）。受刑人假釋准駁影響因素之研究，執法新知論衡，3（2）：1~26。
- 陳玉書、張聖照（2007）。假釋再犯預測模式與審查參考指標之建構，2007 犯罪防治研討會論文集，頁 213-252。
- 陳玉書、連鴻榮、李明謹（2009）。成年假釋人再犯預測因子與假釋審查指標之建構。「2009 年犯罪防治學術研討會」發表之論文。中央警察大學。
- 陳玉書、鍾志宏（2004）。假釋政策之評估研究。刑事政策與犯罪研究論文集（七），頁 255-316。
- 陳玉書、簡惠露（2002）。成人受保護管束人再犯預測之研究。犯罪防治學報。3：153—178。
- 陳武正、周文生（1997）。「八十六年度台北地區計程車營運狀況調查」，台北市政府交通局委託國立交通大學交通運輸研究所。
- 陳俊宏（2007）。檢策計程車駕駛人執業登記之管理。九十六年道路交通安全與執法研討會。A1-A60。

陳碧雲（1998）。「國內婦女人身安全要發布豪雨特報」，民生報第二十一版，1998年3月9日。

黃富源、范國勇、張平吾（2006）。*犯罪學概論*（修訂三版）。台北：三民書局。

藍武王、周文生（1997）。「台北地區計程車營運管理制度及費率結構之研究」，台北市政府交通局委託國立交通大學交通運輸研究所。

羅永光、黃國平（1983）。「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」，*運輸計畫*，十二卷一期，頁35-54。

Burgess, E.

（1928）. Factors determining success or failure on parole. In A. Bruce et al. (Eds.) *The Working of the Indeterminate Sentence Law and the Parole System in Illinois*. Springfield: Illinois State Board of Parole.

Glueck, S. and E. T. Glueck

（1930）. *Five Hundred Criminal Career*. New York, NY: Knopf.

Ohlin, L. E. （1951）. *Selection for Parole*. New York, NY: Russell Sage Foundation.

## 附錄一 訪談同意書

親愛的受訪者您好：

為探究現行計程車駕駛人執業登記資格限制之妥適性，因此，本研究小組擬針對政策規劃者、管理者、學者專家和相關社會團體代表進行深度訪談，深入了解受訪者對計程車駕駛人執業登記資格限制之理論與法學觀點、執行效益、審核現況、面臨問題與修法之可行性等，您的回答僅作為整體分析之用，不會針對個人作分析討論，請您放心回答。非常感謝您的協助與合作！

敬祝

健康快樂！

中央警察大學犯罪防治學系

章光明 教授

周文生 教授

陳玉書 副教授 敬上 102 年 5 月

---

## 同 意 書

人同意參與本項訪問，研究人員對於訪問內容及個人基本資料應負保密責任，以維護受訪者權益。

立 同 意 書 人：

中華民國 年 月 日

## 附錄二 深度訪談摘要

### 深度訪談摘要一

訪談地點：會議室

訪談時間：102年6月13日9時50分至102年6月13日11時00分

訪談人員：周文生、鍾志宏

#### 個案基本資料

受訪者：政策規劃者1 性別：男

學經歷：擔任交通領域與政策規劃工作約11年

（先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容）

一、禁業條款對於犯罪預防是否有效？其對國民工作權的侵害應如何平衡？有無調整的空間與必要？

**禁業條款的政策效果：**禁業條款從彭婉如事件之後，規範的更加嚴格。該條款正面表列出不得執業之前科類型。這個政策施行後，雖然限制一部分國民的工作權，但也有效抑制計程車犯罪的發生。另言之，禁業條款的實施對計程車的乘客安全具有幫助。畢竟，在計程車內的空間，只有司機與乘客，而司機又通常對車子具有較高的掌控力，如果不對司機的資格做適當限制，將對乘客的安全有很不利的影響。而且司機之所以能從事計程車工作，是因為國家同意發給證照，對民眾而言，就是一種國家承諾。國家若同意有犯罪風險的人擔任計程車司機，這對民眾是一種不負責任的施政。（政策規劃者1）

**禁業條款與工作權限制的比例原則：**目前的禁業條款是終身限制，因此，有許多人認為這樣的限制可能太大。我個人覺得這件爭議是可以討論，看如何調整規定，俾利兼具計程車安全與國民工作權保障。（政策規劃者1）

**計程車司機資格篩選機制：**我認為絕對不應為了保障工作權，就取消資格的限制。特別是我國與國外計程車業的運作，有些不同，國外計程車業有些是採公司制，公司自會篩選計程車司機，以維護其公司形象與服務品質，因此，個人素質或服務品質不佳時，公司自會予以淘汰。而且國外計程車司機的收入相較於其他公共運輸業普遍較高，使得其在招募司機時，較容易招募到素質較好的司機，司機亦會較珍惜工作。我國計程車司機的資格審查責任是由國家負責，但國家並無法像私人公司一般採個別式的篩選方式，只能透過消極的資格限制與積極的證照考試等方式來篩選。因此，若只考量工作權的保障而不設定資格限制時，將影響計程車的乘車安全。目前較嚴格的規定，不啻為一種配合現實狀況的必然。（政策規劃者1）

**禁業條款的合憲性與時宜性：**事實上，禁業條款已經過大法官解釋合憲，某種程度上獲得大法官的諒解與支持。但大法官與監察委員也希望能配合科技之進步，藉由其他工具的使用保障，而能保障乘客的安全下，逐漸調整放寬禁業條款的內容，以求能兼顧乘客安全與國民工作權。這一點，我也同意，如果可以有一些適當的工具，讓計程車內的司機與乘客都獲得相同的地位，沒有誰比較有優勢的情形下，當然可以放寬禁業條款的規定。(政策規劃者 1)

二、禁業條款是全部的人都限制，可否考慮利用高科技的技術或其他機制來預防犯罪，而不是限制全部符合禁業條款前科的人。

**運用科技提升計程車安全之可行性：**基本上，我不反對利用高科技的技術來預防犯罪，畢竟有前科的人未必都會再犯，而目前的禁業條款的確是比較嚴格。但目前的科技是否有能力做到動態的監控，甚至提早預知犯罪意圖，這也是有疑問。(政策規劃者 1)

**運用其他機制提升計程車安全之可行性：**如果對部分還有疑慮的人，讓他在公司治理的管制下執業，而非個人車行，或許也是一個可以考慮的監控機制。不過，臺灣現在計程車的車行也沒有公司治理的效果，它的靠行或離開，都很鬆散，因此，在現有的運作機制上，很難做到。只有車隊或許還可以有一些篩選的效果。另外，如果更生人出來之前，矯正機關可以提供一些評量資料，供監理單位參考，而監理單位也成立一個委員會來評估，在評估適合時，或許可以讓他從事計程車這個職業。不過，管制期間就算是十年，也不是十年一到就可以，還是要看他管制期間是否能保持善良品行。總之，不能只由監理機關來判斷，因為它並沒有人力可以做這方面的事。(政策規劃者 1)

三、計程車行業的供需與管理現況？

**計程車市場現況：**計程車在臺灣並不是一個相對高所得的行業。所以它並不是一個競逐性的行業。在臺灣來看，計程車類似失業者的中繼站，這一群人在這樣的氣氛中，他本來就是一種比較無奈，心中存在有一點不滿的這種氣氛，我覺得如果再加上他又曾有犯罪的經驗時，不可諱言地，當然相較一般人，我們會比較擔憂他可能又再犯。另外，目前想進來這個行業的人很多，所以雖然做了一些限制，使得一部分的人無法進行執業，但還不致於影響對民眾的服務。(政策規劃者 1)

**計程車司機的管理：**因為供給面並沒有問題，民眾的需求可以被滿足，因此，我們對計程車司機的資格限制仍會堅持比較嚴格的規定。雖然可能使真心悔悟者失去從事這個工作的機會，但相對地，我們也保障了民眾的乘車安全。但是，我們也不排除對終身禁業的規定重新考慮，或許經過例如十年的管制期，他都沒有再犯，我們也可以考慮放寬這個規定。(政策規劃者 1)

四、政府對計程車行業的管制責任為何？

**政府對人民安全的承諾與責任：**政府有義務提供人民安全的生活環境，訂定相關法律或政策，亦多是因為特殊案件發生後，政府回應人民期待的具體作為。因此，今天不能只考慮一部分人的工作權，就把多數人的安全置之不管。政府部門無法承擔這種責任。(政策規劃者 1)

**禁業條款的管制升級：**目前禁業條款並未含全部前科，對於有些未列入的前科，政府雖允許他們執業，但他們又再犯前科之罪時，是不是要列為禁業的條件，這是可以考慮的問題。(政策規劃者 1)

**篩選機制的提升：**現在除了禁業條款的消極資格限制，還有警察局對執業執照的把關，不過我目前還不知道有什麼方法可以由警察機關來提升安全。現在對司機的考照篩選主要是駕駛技術，但這對交通事故以外的犯罪預防並無幫助。不過，如果可以建立 learn permit 的制度，就是發給正式執照時，要先經過半年的觀察，這半年他可以執業，俾利確認他可以把這個工作做好，再給他正式的執照。或是利用這個觀察期，要求他要加入車行，由車行僱用，並派遣一個資深的司機考核訓練，也就是一個 practical training，而不是拿到執照後不實際去做，只要等半年就變成正式。一方面，經過市場的篩選，確認他是否適合這個職業，一方面讓車行可以有體質的轉變，而不是像現在一樣對司機幾乎毫無約束力。這樣也可以讓新手和老手有所區別。(政策規劃者 1)

**監控機制的科技化應用：**政府應該可以透過科技的工具，如駕照數位化、電子他或監控工具，使得計程車內發生的任何事或是開車行為等，都是可以被追溯或察覺。在這樣的基礎上，計程車司機也會比較不敢有其他不當的行為，這當然也可以提升民眾搭乘計程車的安全感。政府這幾年不斷在補助新車，相信這些科技化的監控工具，應該愈來愈具有推動的條件。如果能整合數位駕照和行車紀錄器這些電子化的設施，使得駕駛的各種紀錄如開車、關門、加速、超速等，都可以在事後被清楚查驗時，我相信自然可以嚇阻司機有不當的行為。這個一方面可以使這個市場受到良好管理，而保障優良駕駛的執業利益（如收入保障、工作環境保障等），這將使司機產生珍惜感，想保護這個職業；第二就是司機的犯罪行為將無所遁形，一旦做了錯事，就一定會被查覺、發現，你沒有模糊躲避的空間，那這又將壓制一部分投機取巧人的心態。(政策規劃者 1)

##### 五、政府對計程車業相關政策的落實度與成效？

**禁業條款的管制成效：**所有的制度都有 80/20 的概念，也就是說我們許多制度的實施，多數只能達到預期效果的 80%。一定還有 20% 的部分是很難達到。即便有許多補救或配套措施，例如加強電子化的監控與行車紀錄等，但也只是減少 20% 的部分到 10%。一定還是會有很隨機的犯罪行為，比如說，情緒失控或剛好與人吵架、心情不好，又或是個性上的傾向，那些東西就真正沒辦法，透過制度或措施去避免。(政策規劃者 1)

## 六、計程車的執業門檻是否太高？

**計程車業的工作門檻須有更高的公共安全考量：**基本上，想從事計程業的人，有一部分是因個人條件或素質不佳，以致於在有篩選機制的公司中不易獲得任用。這樣的人多數只能從事夜市、擺地攤這種自己當老闆，不須被檢驗的工作。可是計程車與擺地攤不同，擺地攤頂多只能詐騙被害人的財物，但是計程車的司機如有犯罪行為時，對被害人的身心、財產，甚至生命都可能會有傷害。因此，計程車業的執業資格，我們不可能讓它像擺地攤一樣。現在因為是由政府做篩選的工作，所以被批評限制人民工作權，但是假如這樣的人去台積電，卻被台積電刷下來的時候，大家也不會講話，或是抱怨不公平。事實上，也因為是由政府篩選，所以，大家會覺得你政府既然同意他有執業的資格，那就代表是安全，這也是政府給人們的承諾。正因如此，計程車執業資格的限制是有其必要的。(政策規劃者 1)

## 七、如何讓計程車產業升級？

**提升計程車業自主管理的能力：**我們希望計程車可以做到自主的良善管理。但這並不意謂著我政府沒有責任或都不管，因為對民眾而言，計程車的安全之所以可以被信任，是因為有政府的背書。民眾並沒有能力查核司機的素質。民眾認為政府做了把關，具有品牌價值，民眾才相信計程車的安全。但是目前最大的問題，就在於政府把關與計程車自主管理間，缺少一個緩衝機制，一個連結二者的機制，這個機制一方面在符合法令的規範下運作，一方面成為計程車司機的管理單位。目前，就是政府用法令直接去規範，很沒有彈性，也沒有辦法對每位司機的個別狀況去考量。(政策規劃者 1)

## 八、警察機關除了依法令做形式審查，還可以有那些積極的作為？

**限制人民權利的保守性：**行政機關大多不願意去限制民眾，所以大家退到最後，安全是大家都不可以再退縮的準則。就交通單位來講，他當然是管營運的秩序，但他也是從安全的角度來看，才會對這個做出限制的條件。不過，安全紀錄的查核又不是監理單位可以做的事情，這仍是要由警察機關去查核前科所得。但事實上，就算警察機關可以查核前科紀錄，但也很難篩選出百分之百的安全駕駛，一定還會有條件以外的不適任者獲得執業的機會。這對警察機關來說也很難。(政策規劃者 1)

## 九、民眾乘車安全與工作權如何平衡？

**民眾安全與工作權同樣是二公約保障內涵：**不論是工作權或是一般民眾安全的保障，這都是二公約要保障的內涵，因此，並無孰輕孰重的問題。我們要考慮的是如何讓司機與乘客在計程車這個小小的空間內的地位是平等。事實上司機可能傷害乘客，但乘客也會傷害司機。不過，司機通常來講，在計程車的空間內，他會掌握比較多的優勢，那我們就要設法讓他受到一些限制，以確保司機與乘客都是安全。(政策規劃者 1)



**增設實務訓練的篩選：**可以考慮增加一個類似緩衝期的觀察期，對這一群不知適合拿終身執照的人，進行一個實務的驗證或訓練。通過的話，才能得到一個更大的 confirm。這麼做可以讓這個行業進來的人的素質更高。(政策規劃者 1)

**計程車產業的提升：**要回到整個產業的生態，就是說計程車不該讓它落入在公共運輸業裡面是最弱勢或是收入最差的那一個，我們應該讓這整個產業收益回到它合理的水準。這才是根本的東西。只有到這樣的地步之後，在業內的人他會珍惜這個工作，進而提供品質良好的服務。(政策規劃者 1)

十、減少執業人員，藉以提升計程業的收入或環境是否可行？

**計程車執業能力所需門檻低，難以限制：**減少執業人員是不得已，而且也很難實施的手段。如我們剛才所說，大家會認為我從事計程車業，政府不應該管太多了，這是我的權利。因此，政府如果要對這個數量做更進一步限制的時候，馬上就有很多人面臨找不到工作的困境。這時又陷入工作權保障的爭議中。而且目前不只是沒資格的人想進來，連有資格而想進來的也很多，才造成這個產業目前供需失衡的困境。(政策規劃者 1)

**改善計程車執業環境與收入，進行產業提升：**今天根本要解決這個問題，安全也好，服務品質感受度也好，我相信都是要從產業的體質與結構去做。如果我們今天公布這個產業的收入不是 22k，而是 45k，那這無形中是告訴民眾，政府對這個行業設定一種概念性的保障，或是追尋的目標。這樣素質比較好的那些人就會被這個想法或是收益吸引。這樣才能形成市場的良性競爭，好的人就會留下來，不好的人也會像好的學習進步。(政策規劃者 1)

**提升計程車執業環境，法律只是最低標準，公民意識更重要：**政府的功能在於提出一個最低標準，一個人人都可以達到的規範，但是如何讓遵守規範之外，形成一個更高尚發自內心的向上力量，這個需要公民意識的建立。也可以說法律只是最低標準，但要人民不只是不犯法，還要能有互助合作的觀念時，這個就需要有良好的公民道德意識。舉例來說，政府可以告訴每個人紅燈停，綠燈走的規範，但要行而有禮，這就有賴公眾意識的力量，這不是政府單向要求就能做的到。在英國考上計程車執照，不但一定有公司僱用，也有很好的社會評價，這是社會上普遍對計程車所共有集體意識。目前臺灣做不到如此，但是我覺得如果要建立計程車業的自尊心，不能只靠政府的努力，還必須有賴從業人員都有相同的意識，去建立令民眾尊敬與信任的感受，不論是車行或車隊不但不應逃避管理的責任，還要提升自我管理的功能，從服務品質的提升，讓民眾尊重與信任計程車司機，進而建立一種相互肯定的消費行為。目前臺灣的車隊運作應該有機會做到這樣的管理，但很可惜這還不是計程車管理的主流方式。(政策規劃者 1)

## 深度訪談摘要二

訪談地點：辦公室

訪談時間：102 年 7 月 2 日 10 時 00 分至 102 年 7 月 2 日 11 時 30 分

訪談人員：章光明、康弘明

### 個案基本資料

受訪者：政策規劃者 2 性別：男

學經歷：從事計程車政策規劃等相關業務

（先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容）

一、對於處罰條例第 37 條第 1 項中所規定之犯罪類型有何看法？與乘客安全關聯性如何？是否妥適？除再犯率外，是否須考量其他指標（如：不能安全駕駛）？

**主要考量為駕駛人之權益及民眾之安全：**如果站在主管機關考量，主要考量為駕駛人之權益及民眾之安全，係因計程車特性不像大眾運輸，常有一對一之情形，處罰條例第 37 條之規定除保護乘客之安全，另也避免計程車淪為其它犯罪類型之工具，如：懲治走私條例、性交易防制法等，訂定如此嚴格，主要是不容許乘客安全受侵犯，然規定是否需如此嚴格，我認為有討論空間。但先前之研究及座談，行政機關（警察局、公路總局、交通局）多傾向保守，維持現有規定，不提出修改。不過我認為，可以利用座談會與專家學者進行討論，激盪出不同想法，進行修正。（政策規劃者 2）

二、從執法實務的觀點，對於此項政策有何看法？

**行政機關傾向保守，不願有乘客發生意外：**立法院法制局在民國 100 年的時候，曾針對有爭議性的法條進行研究，當初有提出希望處罰條例第 37 條可以修改，但因行政機關多保守，加上不願有乘客安全的意外發生，結果仍未修法。（政策規劃者 2）

三、除上述「職業選擇自由」與乘客「安全保障」之外，本議題尚牽涉到哪些價值面向？

**保護社會大眾的安全：**會將毒品管制條例加入，是怕計程車作為毒品運輸之工具，除考慮乘客安全外，亦考量整體社會安全。（政策規劃者 2）

四、對於計程車駕駛人資格採終身永久之執業限制有何看法？是否有解除其駕駛營業小客車執業限制之可能性？

**終身限制是有其必要性：**在社會安全的角度來看，終身限制是有其必要性。（政策規劃者 2）

五、除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？

**輔導其從事其他行業：**其實在服刑的時候有很多就業工作輔導。許多民眾陳情的時候希望是透過社會機制，可以輔導其從事其他行業，不一定要選擇計程車行業。比如說勞委會可以協助這些無法從事計程車業的人，培養其他專長與技能，增加就業機會。(政策規劃者2)

六、對於處罰條例第 37 條第 1 項之規定有何修正建議？

**沒有修改的必要：**就目前計程車管理，是屬於平穩的狀態，沒有像早期常發生計程車事件，就警政機關而言，目前的規定是有其必要，所以沒有修改的必要，且目前處罰條例第37條的做法對於治安的維護是有效的，如果開放後可能會有更大的風險，以致警察機關也無法承擔。(政策規劃者2)

### 深度訪談摘要三

訪談地點：辦公室

訪談時間：102年7月2日10時00分至102年7月2日11時30分

訪談人員：章光明、康弘明

#### 個案基本資料

受訪者：實務工作者1 性別：男

學經歷：曾從事計程車實務工作相關業務

（先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容）

一、對於處罰條例第37條第1項中所規定之犯罪類型有何看法？與乘客安全關聯性如何？是否妥適？除再犯率外，是否須考量其他指標（如：不能安全駕駛）？

許多罪刑已另有他法，無需在納入處罰條例第37條限制，酒醉駕車關聯性更大：就三十七條而言，以殺人、妨害性自主較為重要，其中毒品、懲戒走私、槍砲彈藥、利用計程車走私已另有他法規定，無需在納入處罰條例第37條限制，而且處罰條例第37條之目的應是保護乘客安全，這些與保護乘客安全並無直接關係，反而是酒醉駕車關聯性更大，並未被納入處罰條例第37條之中。（實務工作者1）

再犯率數字不可代表全部：其實很多規定很難修改之原因，是因再犯率僅是百分比數字，近來發生殺人入獄後，假釋出獄還是殺人，所以再犯率數字不可代表全部，仍會有犯罪發生，為避免乘客安全再受侵犯，所以才將法律嚴格訂定。所以用再犯率做為參考指標，其實立法委員不容易接受。（實務工作者1）

二、從執法實務的觀點，對於此項政策有何看法？

社會輿論、報章媒體影響修法方向：其實處罰條例第37條中的案類，很多並非是由警政署所提出，大多是立法委員所提出修法。另外，我對於本案之過程尚未完全明瞭，想瞭解監察院對於本案的看法為何。（實務工作者1）

三、對於計程車駕駛「職業選擇自由」與乘客「安全保障」有何看法？如何取得平衡？有那些可行作為？

法律訂定目的是保障人民生命、身體、財產之安全：安全是無價的，法律訂定目的是保障人民生命、身體、財產之安全，職業自由僅是其中一小項，當然將安全保障列為優先考量。社會並無法承擔任何風險，民眾、媒體都是如此認為。（實務工作者1）

四、對於計程車駕駛人資格採終身永久之執業限制有何看法？是否有解除其駕駛營業小客車執業限制之可能性？

**部分案類可以修改為有年限限制：**許多罪責再經過一段時後未再犯，其實就不可能再犯，比如吸食毒品，戒毒之後再犯率並不高、懲戒走私條例、妨害性自主中的車夫、槍砲彈藥刀械中的攜帶至於以幾年為基準，可以參考刑法中少年犯的部分，幾年後可以將罪刑去除，這需要有研究基礎作為依據。但如果是特殊的案類，如性侵害、殺人，則不可以解除終身限制之規定。且此做法等同於給予機會改過自新，更能為社會促進福利。(實務工作者 1)

五、對於處罰條例第 37 條第 1 項之規定有何修正建議？

**刑法針對未成年已修法：**其實刑法再多年前已做過修正，有關於未成年的部分，未成年只要未再犯錯，便可將所犯之罪註銷，其實這是隱性犯罪因子，目前刑法僅可看見成年之後所犯下之罪行，然而處罰條例第 37 條中尚未修正，這是未來可以修正的方向。(實務工作者 1)

六、此項研究將持續訪談其他專業人員，您認為有那些重要的議題或問題必須加入？

**與公會、民眾（彭婉如基金會）進行訪談：**可以與其他人進行訪談，比如說公會、民眾（彭婉如基金會），才能獲得不同的見解與意見，若單從執法者觀點，可能監察院會認為有所偏頗。(實務工作者 1)

## 深度訪談摘要四

訪談地點：會客室

訪談時間：102年7月3日10時15分至102年7月3日11時15分

訪談人員：楊采容

### 個案基本資料

受訪者：實務工作者2 性別：女

學經歷：辦理計程車實務工作23年以上。

（先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容）

一、請教您從事計程車管理相關業務多久了？主要的工作內涵為何？

**不合格者列印申請表予申請者：**我從79年7月一直到現在，差不多23年了。最主要的是刑案的部分、繕證（作登記證）、公文處理，對於申請要新領登記證的駕駛逐筆過濾其刑案資料，對於申請不過的就將警政署計程車執業登記證系統內的申請表印出來給申請者，裡面會敘明係因為那些條件不符。（**實務工作者2**）

二、對於處罰條例第37條第1項中所規定之犯罪類型有何看法？與乘客安全關聯性如何？是否妥適？除再犯率外，是否須考量其他指標（如：不能安全駕駛）？

**執業限制有必要存在且從嚴其實**我覺得處罰條例第37條第1項的內容，我們一看就知道幾乎都可以危及生命的安全，所以這應該都算重大犯罪，那我覺得真的是有必要來規範駕駛人。因為人命勝過一切，如果說沒有辦法基本保障一個乘客生命安全的話，那再多的後續處理都是沒有用的。所以我覺得就乘客的安全方面來說，處罰條例第37條第1項規定之犯罪類型是有必要且與乘客的安全是非常攸關的。如果修改的話，我們是從嚴不可能再放寬，也就是再嚴一點。（**實務工作者2**）

**執業限制須考量精神狀態等其他指標（如：不能安全駕駛）：**其他指標（如：不能安全駕駛）的話，我覺得是絕對需要，先不要講能不能安全駕駛，就再犯率來講，我們就經不起了。一個再犯率就可能危害很多人，其他像毒品、精神渙散，他可能吃了毒品精神就沒辦法集中，甚至他不曉得他做了什麼事情，當然就沒有辦法安全駕駛。那精神渙散，他可能喝酒、酒駕或疲勞駕駛，這都是可能會危害我們乘客的安全，所以我覺得酒駕或精神狀態不是很好的話都應該要被考量。（**實務工作者2**）

三、目前計程車駕駛人執業登記限制審核程序為何？須與那些單位聯繫配合？

**執業登記限制審核程序：**他來報名，我們審核他的資料，比方說他的執業駕照，是不是有效、經過查驗的職業駕照，然後查詢他的前科，那如果是違反處罰條例第 37 條第 1 項的話，就告知他沒有辦法讓他參加考試，以上是我們最基本的審查程序。(實務工作者 2)

**刑案資料再三查詢嚴謹避免資料疏漏：**和其他單位的聯繫配合的話，就報名的時候看他的職業駕照，不單只是看他的證件，還要透過公路監理單位的電子匪門去查詢他的職業駕照有沒有問題。那因為我們比較嚴謹，所以我們在臨櫃受理報名的時候會查詢一次刑案紀錄，考上及格駕照的駕駛人，這期間大概至少 2 個星期，我們會針對他們再做一次查詢，那在考完領到合格證書送件申請領證至核發登記證的六個月期間，我會再做一次前科查詢，因為刑事警察局鍵入前科檔怕會有時間上的誤差，也就是事實上這個人已經有問題了但還沒有 key 進去，我們最怕的是這種情形發生。(實務工作者 2)

四、計程車駕駛人執業登記限制效果如何？除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？

**執業限制執行效果尚可但可再更嚴謹：**就目前處罰條例第 37 條第 1 項規範來看的話是還好啦！如果說我們有徹底去執行的話，但我們希望還是可以再嚴謹一點。如果說你要保障這些壞人，那麼那些善良的人，他被害的時候，他那種恐懼，憲法有沒有保障到他，他的生命安全、他的人命有沒有被保障？沒有，所以我覺得應該要再嚴謹一點。(實務工作者 2)

五、基層人員執行此項政策是否落實？執行此項政策迄今，所面臨的問題為何？是否可以按刑案類別給予緩衝期？

**實務界落實執行執業限制：**我們在執行上是蠻落實的。(實務工作者 2)

**再犯率高不贊同按刑案類別給予緩衝期：**對於按刑案類別給予一定的緩衝期，給犯罪者一個更生的機會，我的看法是恰恰相反，因為我每天在看刑案，你會發現應該算是一種劣根性，竊盜的就一直竊盜，詐欺的就一直詐欺，妨害風化的就一直妨害風化，毒品就一直毒品，這個是不爭的事實，你要保障這些人，那那些善良的被害人怎麼辦，你保障他們的職業選擇的自由，就是因為你本身有這樣的犯罪紀錄，你就應該受到這樣的對待，保障職業選擇的自由應該是要保障良善的。(實務工作者 2)

**情緒智慧的刑事司法：**我們每天面臨到的問題是駕駛朋友他不能考的時候，會提出來說國家不給我一條生路，那擺明了就是要我再去搶、再去殺、叫我去做違法的勾當，因為這個職業不容許我加入，他們會提出這樣的抗議。...而如果他們提出剛剛的問題的話，我們就會安撫他「先生，沒有關係，既然你不能夠走這個行業，我們還有其他行業，行行出狀元」。你有更多的選擇，但是相對的，一個人如果被害了，他可能再來一次嗎？

不可能，我們覺得這是沒有辦法平衡的。所以即使我們面臨到這種問題，我們也會告訴他有其他的職業選擇自由，請他們再另謀他就。(實務工作者 2)

六、從實務工作者的角度，對於此項政策有何看法？除了執業資格限制外，還有哪些因素與乘客安全有關？計程車駕駛「職業選擇自由」與乘客「安全保障」有何看法？

**國家應善盡保障民眾安全之責任並謹慎發給證照：**我對這項政策看法是我們一般的企業都有可以選擇員工的權利，規定一些條件和限制，那我們這個計程車執業登記證是國家發給的證照，如果沒有辦法為民眾的安全性把關的話，隨隨便便就把證照又發給這些犯罪人，那不但沒有作好政府應該保護民眾基本的責任，而且變成是犯罪的幫兇。所以就乘客安全的部分，應盡好國家保護民眾的責任。搭車子怕這個、怕那個，而且我們晚上一定是很緊急、有突發狀況的時候才會去搭計程車，已經家人有事已經很急了又碰上這種事，真的是災難。(實務工作者 2)

**除不能安全駕駛外與乘客安全之其他相關因素但目前無相關管理之法令依據：**(1) **精神疾病：**除了執業資格限制外，與乘客安全有關的就是駕駛人的精神狀態，除了酒駕和疲勞駕駛之外，我們發現有些駕駛人，我們會懷疑他有精神疾病，(2) **情緒管理：**他在沒有辦法辦理查驗的時候會下跪，會做出一般人不會做出來的事情。像這樣的人如果讓他去執業的話，也會危害乘客的安全，因為也許乘客跟他講一句話，他就突然沒有辦法控制行為，而像這個如果有職業駕照的話，我們是沒有辦法不讓他通過查驗的。因為我們沒有相關的法令可以去規範駕人的精神狀態，也沒有辦法去查詢他是否有這方面的問題，因為這是屬於個資的醫療資料部分，駕駛的精神狀態這部分很重要實際上是有必要納入，而且現今社會這種精神狀態有問題的人非常多，(3) **暴力傾向：**他可能隨便就動手打人，像之前不是有呼巴掌...、還有常常毆打乘客的計程車司機，都是沒有辦法控制自己的情緒，像這個都是無法可管。而這個我們都是發現同一個駕駛人被投訴好幾次，但乘客如果沒有提出驗傷報告且計程車被投訴的案件有可能到交通局、分局，並不一定是到我們這裡，所以如果他們被投訴我們也只能發勸導函要求他們改正。(實務工作者 2)

**「職業選擇自由」應優於乘客「安全保障」：**我個人覺得不可能平衡，乘客的安全一定是高過計程車駕駛的「職業選擇自由」，重大犯罪造成的傷害一定是高過一切，如果我們解除這個限制的話，可能就是會讓你、我和我們的家人陷入不可計的險境。我覺得乘客「安全保障」應優先考量，應高於計程車駕駛的「職業選擇自由」，因為他們可以從事其他的行業，不一定要從事計程車這個行業，但我們一旦上了賊車，就可能造成無法彌補的傷害。(實務工作者 2)



**提高計程車駕駛素質與形象：**其他國家的計程車駕駛是一個很高尚的職業，但反觀我們國家臺灣，幾乎大部分都是一些條件比較不好的人才去開計程車，如果這個行業是這麼自由、這麼方便，我們國家是不是要提升它的資格才對。這麼好、這麼自由的行業，你要進來，你當然是要有相當好的條件才可以進來才對。(實務工作者 2)

七、對於計程車駕駛人資格採終身永久之執業限制有何看法？是否有解除其駕駛營業小客車執業限制之可能性？

**終身執業限制有必要：**我覺得有必要採終身永久之執業限制，因為我覺得他們的劣根性還在，我們已經有不只一次的案例，像性侵犯他一出來就又被犯案，甚至又把小女生給殺了，這都是事實，而且通常會搭計程車的都是些弱小的人如女生、老人，所以我覺得為了保障乘客的安全，不應該解除其駕駛營業小客車執業限制。(實務工作者 2)

八、對於處罰條例第37條第1項之規定有何修正建議？就目前的社會治安與犯罪預防狀況而言，此項政策是否有修改的必要性

**修正建議：**(1) **精神疾病：**我覺得應該要修得再嚴謹一點，像是精神狀態，就是精神疾病這部分把它納入 (2) **緩刑期滿：**還有緩刑期滿的這部分，現在是緩刑期滿就可以報考，像這部分我們也是持很質疑的態度，因為緩刑的人就是有犯這些罪的事實，那又為什麼讓他們緩刑期滿又可以報考，那等於是縱虎歸山一樣，讓他又回到這個社會用計程車來危害人嘛！所以我覺得緩刑期滿的人也不應該讓他可以來從事計程車這個行業。(3) **不贊同放寬：**85 年的時候震驚整個社會的彭婉如命案...，真的是勞師動眾，結果沒有找出兇手，所以一旦把資格再放寬，當你考慮到這些曾經犯罪者的人權，但沒有想到這些受害者，她們的命沒了，不可能再來一次，她們的家人那種錐心之痛，我們都記憶猶新，更何況是被害者的家屬，那些被性侵的、被先姦後殺的，我們怎麼能容許說再放寬，因此千萬不可再放寬。(實務工作者 2)

九、除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？

**管理或營運制度的配套措施：**(1) **精神疾病的查核：**剛講的就是精神疾病的部分，我們是真的沒有辦法去管，包括有一些民眾投訴態度不佳、甚至繞道的問題，的確繞道我們是有處罰條例可以去處罰，但它是很籠統的，因為乘客會搭計程車大部分都不知道路怎麼走，我們只是覺得他有可能繞道，但是他到底有沒有繞，這其實很難認定。(2) **衛星定位系統保：**像公車有定位系統，但計程車基本上是沒有的，因為計程車沒有辦法像公車去做管理其行駛的路線是否有符合規定，我覺得交通管理部門其實可以去研擬他們行駛的路線，去做管理，也就是每一台計程車有定位的時候，我們才會有相對的保障，像剛講的彭婉如命案，如果說我們有定位系統，

第一時間找得到車子在那裡，至少發生了什麼事情，我們被害人求救的時候，我們可以找得到這一台車子。而不是我們在那裡大海撈針，一直拼命去攔查，但是有心要犯罪的人絕對是繞過我們這些攔查的點，不可能就乖乖的讓我們查。(3) **個人資料(含醫療與刑案)的科技整合**：精神疾病這是屬於醫療的個人資料，我們沒有辦法調閱，那像剛才說的有一些犯罪管理的部分，並不一定第一時間就輸入進去...把我們政府所有的電腦資訊可以整合的話，那第一時間比如法院判決下來，我們的資料馬上跳出來，這個人有什麼刑案資料馬上我們清清楚楚看到...，我覺得配套措施就是整個相關部門作一個即時的連線和統合。(4) **車行的管理**：車行會備好很多執業登記證，變成他可能沒有職業駕照，也沒有來考我們執業登記證但是車行備了很多張，叫他選一張和自己長得比較像的去用，那我們沒有辦法去作控管，因為車行管制的部分又屬於交通局，等於權責機關不同，他完全沒有透過我們警察系統，有時候這個駕駛人有沒有什麼問題，我們沒有辦法去作控管。(5) **其他相關法律的修正**：其他的相關法律還是要去作修正，像公路法，其實法律有規定但權責機關有沒有完全的即時管制和聯繫很重要，尤其是車行的管理很重要，包括監理機關一些牌照的管制、發放。(6) **規定計程車必備之配備(如衛星定位、錄音錄影設備)**：監理機關應該可以規定購車作為計程車之用的車子時規定應具備那些配備如衛星定位、錄音錄影設備，因為像我們在投訴的時候，很多民眾投訴態度不佳或繞道，會變成我們在查的時候是各說各話，變成沒有百分之百確切的證據證明他繞道，我們沒有辦法依照處罰條例去作管理(7) **扣點機制**：或像公車司機有所謂扣點的限制。若像公車司機有所謂衛星定位、錄音錄影設備或扣點制度，對乘客會比較有保障，對合法的駕駛而言也是保障，因為也是會有很刁的民眾，不會冤枉駕駛。像有繞道的情形，如果我們把定位的路線調出來看，我們就可以釐清是不是有繞道的情形。其實我看有的車行車上確實有裝衛星定位，但實際控管的是車行，而車行的管理是交通部公路局，但我覺得政府如果能實際控管計程車行車路線的話，根本就不需要處罰條例第 37 條限制，(8) **APP 系統**：甚至說像有緊急系統，我們第一時間可以做求救的動作，如 APP 系統，乘客上車可以輸入計程車的車號，那麼我們就可以根據乘客發出的訊息知道乘客坐那一台車，透過定位系統找到這台車，而 APP 系統目前雖然已經有但取向與我們說的不同，所以我覺得應由交通部就這方面加以建置，因為畢竟車行的管理權責機關是在交通部，警察只是發計程車執業證的單位)。(實務工作者 2)

## 深度訪談摘要五

訪談地點：教室

訪談時間：102年5月17日14時40分至102年5月17日15時50分

訪談人員：陳玉書、楊采容

### 個案基本資料

受訪者：學者1 性別：男

學經歷：從事交通學術研究25年以上。

（先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容）

- 一、對於處罰條例第37條第1項中所規定之犯罪類型有何看法？與乘客安全關聯性如何？是否妥適？除再犯率外，是否須考量其他指標（如：不能安全駕駛）？

**同一罪名情狀輕微者執業限制應有彈性：**處罰條例第37條第1項很複雜，規定的犯罪類型很多，但觸犯該項法條的人，有些是一時衝動、年少不懂事，不是很惡劣，犯罪類型很多，但我覺得每一種類型都有一些案犯不是太惡劣，如同樣是殺人，有的是基於義憤，所以犯罪原因、情境和手段很重要，但這些都很難規定在法條裡，因此後面再來看看有沒有什麼方式能夠讓這些輕微的、不太可能再犯的人有更新的机会。如法官在判緩刑，或量刑的高低都有一些考量，那麼或許可以從法官量刑這部分來作比較原則性的規定。如故意殺人若被判緩刑，可能是因為經過法官考量其情節是非惡質的。（學者1）

**執業限制彈性可考量犯罪情狀與法官判決理由：**處罰條例第37條第1項可能是因為當時立法時很快，只透過開會討論那些類型對乘客有危害，就納入要限制的類型，沒有考慮很多。若單一用罪名的話，會太過絕對，應該要考量法官判決的理由。（學者1）

**計程車駕駛執業限制有其功能，仍應繼續規範：**計程車駕駛人管理的這個制度已經產生很好的效果：（1）提高駕駛人的職業形象；（2）維持計程車市場穩定：提高進入門檻對目前的計程車業者應該是好的，因為計程車執業已經太多人，現在計程車空車率很高，賺錢很辛苦。（3）維護乘客安全。從整體政策來看，門檻管制政策有存在的必要，不宜有太大的變動。且就這幾年計程車駕駛的犯罪案件來看，重大的案件有大幅度的減少。（學者1）

## 二、對於計程車駕駛人資格採終身永久之執業限制有何看法（工作權與對其執業的限制）？是否有解除其駕駛營業小客車執業限制之可能性？

終身永久之執業限制可達到社會公益最大化：這是社會公益的最大化，能夠讓社會公益（包括個人的職業選擇-避免攻擊乘客、利益）達到最大。除了犯罪之外，年齡亦有限制。大客車、大貨車、聯結車的限制更多。這幾年觀光客（包括自由行）增加，政府目前僅針對遊覽車的管理增加一些管制（通行路段、業者定期評鑑、車輛建立檢驗履歷），但目前對於計程車沒有新的安全管制對策（除了部分縣市透過播放英文提升語文能力外）。（學者 1）

## 三、對於計程車駕駛「職業選擇自由」與乘客「安全保障」有何看法？如何取得平衡？有那些可行作為？

門檻必須存在但應有彈性：自由以不妨礙他人的自由為範圍，所以「職業選擇自由」不可以妨礙大眾的利益，因此很難加以計算，目前的門檻一定要存在但應該要有彈性（視其犯罪情狀）。情境、案類、犯罪狀況很多，因此只要原則確立即可。處罰條例第 37 條第 1 項規定整體而言（不論對計程車司機或民眾而言）是一個好的政策，但限制條件可以再有更多的彈性。（學者 1）

參考法官量刑參考因素：目前是用犯罪類型，而我覺得可以加入法官考慮的量刑高低與緩刑與否的因素。判決的刑種是有期徒刑，如殺人是七年以上有期徒刑，但讓他減刑又緩刑，只判 3 年半，所以要參酌法官的量刑。每個類型都要加以檢視其量刑高低的刑度。如槍砲彈藥刀械管制條例的類型那麼多，年輕人如果年輕氣盛時，拿個刀子犯了這個案或持有一小部分毒品被緩起訴或不起訴，也都終身不得開計程車、不得執業。因此縱使判決確定，也要必須加以考量是否被判緩刑、刑度很低，法官認為沒有危害性、再犯率也很低。（學者 1）

提高乘客安全可行作為：（1）執業限制配合定期講習提高乘客安全：透過定期的講習，將政府想要達成的措施（如提升安全觀念、服務態度）加以宣導並透過執業登記證的管制門檻來提高乘客安全。（2）營運制度公司化：我覺得最重要的是營運制度公司化，大公司對於員工的管理很有制度，現在很多大眾運輸出事的都是靠行的，而在管理上，公司化之後公司就會加以管理。對於現況下個人的、靠行的部分就較難以管理，只有透過執業限制、講習和考領執照的體檢、年齡限制（不得超過六十歲）而已。（學者 1）

## 四、於處罰條例第 37 條第 1 項之規定有何修正建議？

附加褫奪執業權：可以考量在宣判時附加褫奪執業權。可以仿褫奪工作權、選舉權的方式，以宣告褫奪幾年的方式來限制，因為有些類型終身

限制合理（如結夥搶劫、強盜、擄人勒贖、性侵害）但有些不合理，可以定有期徒刑幾年以上的就終身限制不得領職業駕駛證，對於宣告緩刑、情有可原、沒有惡質的加以排除，不要有限制後，再來看中間的要限制幾年，如 6、8 年。如交通肇事致人死傷逃逸違反刑法第 185 條之 4，處六個月以上五年以下有期徒刑，而行政處罰部分依據「道路交通管理處罰條例」第 62 條：汽車駕駛人，駕駛汽車肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施，並向警察機關報告，不得駛離；違者吊扣其駕照三個月至六個月；逃逸者吊銷駕駛執照。因此刑罰與行政罰部分可以分開，透過類似的方式來加以限制，如判刑幾年限制不能執業幾年。（學者 1）

**限制執業標準：**中間限制不能執業部分要 6 年、8 年、10 年。比較簡單的方式是根據刑度，因為犯罪種類很多，可以透過分析讓限制的年限與刑度成比例，如判刑 3 年的最多限制執業 6 年，3 年以上 6 年以下的限制執業 8 年，6 年到 7 年的限制 10 年。（學者 1）

**五、**此項研究將持續訪談其他專業人員，您認為有那些重要的議題或問題必須加入？

**彈性刑度界定標準：**可以問是否同意將限制的部分分成三個部分，包括（重大案件、刑度高的）、不限制的（犯同樣類刑但被判緩刑或罰金的）和有年限的限制（介於前兩者中間的部分，按刑度輕重限制其執業的時間長短）。就是不限制的（犯同樣類刑但被宣告緩刑、情有可原、惡行輕微或罰金的）部分。（學者 1）

**白牌車問題：**白牌車是一個問題。嚴重妨害計程車的執業，若犯罪則嚴重影響外界對於計程車司機的形象。（學者 1）

#### **訪談總結**

認為終身限制太極端了，可以分成終身限制（重大案件、刑度高的）、不限制的（犯同樣類刑但被判緩刑或罰金的）和有年限的限制（介於前兩者中間的部分，按刑度輕重限制其執業的時間長短）。

## 深度訪談摘要六

訪談地點：教室

訪談時間：102年7月11日19時30分至102年7月11日20時00分

訪談人員：章光明、洪文玲、康弘明

### 個案基本資料

受訪者：學者2 性別：女

學經歷：法律學者

（先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容）

- 一、對於處罰條例第37條第1項中所規定之犯罪類型有何看法？與乘客安全關聯性如何？是否妥適？除再犯率外，是否須考量其他指標（如：不能安全駕駛）？

### 保護法益：生命權、身體權、財產權

處罰條例第37條第1項所列舉之犯罪類型，牽涉的就是生命權、身體權、財產權等重要人權法益的保護。如故意殺人部分，牽涉生命權的保護；搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖，都是用強制力剝奪他人財產；刑法第221到第229條妨礙性自主罪章，除侵害身體權之外，也侵害人格自主權。（學者2）

### 計程車行業具有一對一特質

分析大法官解釋，雖說解釋文沒有特別討論到、或明文表達出來，其實不難理解背後隱含的考量就是，計程車行業的一對一特質。管制犯罪類型與計程車行業特質與乘客安全三者間的關聯性是否妥適。（學者2）

### 再犯率統計應與計程車執業相關之罪：

現行法採終身禁業政策，對於犯罪的人，不只是一段時間不得從事計程車駕駛業，而是終身不准，這個部分才是關鍵，才會與再犯率有關。因為考量到特定犯罪的再犯率高，才有終身禁業的必要。不過我覺得大法官針對法務部提供的犯罪再犯率說明，沒有很高的關聯性，而內政部警政署所做的統計，是依照法務部相關的資料，提到犯同一罪名的再犯率4.24%，若將其他罪名一併計入，則再犯率高達22.22%，但是其他罪名跟現行法列舉的這些罪名到底關聯性如何也無從得知。所以，以再犯率偏高當作終身禁止的理由，我認為較為薄弱。應該說這個與計程車執業有關的犯罪，而具有高度再犯率，才能正當化終身禁業限制政策。（學者2）

### 不能僅限制計程車行業禁止酒醉駕車

此係公平的問題，大法官解釋裡面有談到平等的問題，在德國任何職業駕駛人，不只營業小客車，有酒醉駕車的紀錄，也就是說不能安全駕駛者，可能會被剝奪駕駛資格，確實相當嚴格。不過爭議很大，尤其是職業駕駛。所以不能安全駕駛的部分，不能只針對營業小客車。(學者2)

二、對於計程車駕駛「職業選擇自由」與乘客「安全保障」有何看法？如何取得平衡？有那些可行作為？

對於未入行前的犯罪進行限制有待討論：德國的制度是已經是職業駕駛人，卻明知故犯去喝酒開車，才會剝奪駕駛資格。德國的思維模式是，個人從事一種行業，就要遵守該種行業特別的可靠性的要求，做為職業駕駛人而酒駕，是嚴重的違反這個行業的可靠性要求。但如果還沒有入行，以過去的違法行為作為限制的依據，可能有待討論。(學者2)

實務單位以安全為考量：經不起開放以後的出錯，追究當時政策為什麼放寬，誰又要下台負責，我覺得實務單位的思維方式是這樣，承擔不起風險責任。因為承擔不起風險，索性採取保守策略，全面禁止。(學者2)

三、除上述「職業選擇自由」與乘客「安全保障」之外，本議題尚牽涉到哪些價值面向？

對於整體計程車業的執業誘導：從大法官的解釋來看，已經考量另外一個面向，就是為了維護乘客的生命、身體、財產的安全，確保社會治安，建立計程車安全營運的優質環境，增進營業小客車的職業信賴，其實這是一種職業誘導，職業管理建制的手段，已經不是個別計程車駕駛的問題，而是對於計程車行業的政策管理，這部分個人認為並非不重要，如果從這個角度來看，職業選擇自由是針對個別想開計程車的人，另一邊是乘客，但從大法官的解釋來說，除了職業選擇自由與乘客之外，還有整體計程車行業，我們這樣的限制是幫助整個計程車行業朝向正向發展。(學者2)

四、對於計程車駕駛人資格採終身永久之執業限制有何看法？是否有解除其駕駛營業小客車執業限制之可能性？

終身禁止與犯罪率下降關聯性不大：計程車駕駛犯上述之罪人數減少許多，這說法也是不對，到底是不是因為修法才導致犯罪人數下降，或是修法後有其他配套措施，讓犯罪人數下降，這部分不能做這種想當然的推論。可能是因為捷運的興建，大家搭程計程車的人數減少，讓犯罪人數下降，也可能是警察所施行的治安策略奏效，種種因素都有可能。(學者2)

解除執業限制，搭配審慎的審查機制：當初這解釋是拿兩個方式來比較哪個輕微，一個是終身禁止，另一個是由主管機關，業者，衛星定位行

進路線、全面實施定點無線電叫車、改裝車輛隔離，這些可能的手段認為目前都無法實施，所以才採取全面禁止的方式，其實並沒有達到必要性原則，同樣達到目的，但是對於眾的侵害較小的方式，應該要多點討論，針對一些想要執業，而且有需要執業的人給予個別審查，給予例外的資格，這比衛星定位系統來的好，會提出這種做法，是由國外而來，這種方式會侵犯個人隱私，引發新的爭議，不見得需要這些技術手段，而個別審查資格是容許在一定的條件內，給予例外開放。(學者2)

五、除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？

**考慮授權公會團體：**這部分可以聯結到行業管理的部分，屬於政策問題，從法制來看，牽涉到的是管理事項由國家負責，或是委由公會負責，這是立法上可以選擇的部分，給予職業團體自行安排，但是茲事體大，在這研究案中可能不便加入。(學者2)

六、從憲法的觀點來看，對於處罰條例第 37 條第 1 項之規定有何修正建議？

**增設審查機制：**德國警察法裡面，警察任務是即將發生的危險就是具體危險或者已經發生的妨礙才處罰他，這才是警察任務。但若立法考量把預防納入，就要非常審慎且具有可靠的資料，不然這樣的思維模式會無限延伸，就會有過度侵害人權的疑慮。因為預防的部分還不需要有具體危險，只是有可能發生，我們目前採用終身禁止就是如此，有過度侵害人權的疑慮。建議增訂一套機制，由專業的審查機關或組織委員會來認定，容許在一定的條件內，給予例外放寬。(學者2)

七、就目前的社會治安與犯罪預防狀況而言，此項政策是否有修改的必要性？

**不應該隨著環境的改變而進行修法：**個人人權本來就可以基於公益理由加以限制，但必須符合最小侵害原則，何謂最小侵害，就是多種手段一樣可以達到政策目的，應選擇限制最小者，不可以侵害過度。不宜因社會治安的問題，犯罪預防的問題，再進行調整。(學者2)



## 深度訪談摘要七

訪談地點：貴賓室

訪談時間：102年8月9日15時40分至102年8月9日17時20分

訪談人員：洪文玲、康弘明

### 個案基本資料

受訪者：學者3 性別：男

學經歷：法律學者。

(先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容)

一、對於處罰條例第37條第1項中所規定之犯罪類型有何看法？與乘客安全關聯性如何？是否妥適？除再犯率外，是否須考量其他指標（如：不能安全駕駛）？

除所列罪名外，任何累犯應禁止入行：只要是累犯，象徵其已經犯罪成癮，如讓其從事本行業有極大可能對乘客進行犯罪。(學者3)

患有高血壓、聾啞、癲癇及急性心血管疾病者不宜入行：上述對象雖未有犯罪情形，但如從事駕駛車輛職業可能因為健康上之疑慮、突然發病，而影響安全駕駛能力導致乘客安全風險，亦應增列於禁止範圍。(學者3)

二、日本計程車的管理方式為何？

由車行管理計程車司機，並有保證人制度：日本計程車司機大多為公司所雇用管理，僅少部分為個人執業，條件非常嚴格。故多數司機在雇用前須通過公司面試，各公司大致從儀表、品行、能力等項目甄選適合公司需求的人才。此外，須有當地公務員或市紳作保。(學者3)

計程車司機記點制：若司機有違規情況則會受到記點，此記錄亦會記於公司上，所以公司會要求計程車司機不可任意違規，以利公司未來營運。(學者3)

三、對於計程車駕駛人資格採終身永久之執業限制有何看法？是否有解除其駕駛營業小客車執業限制之可能性？

不應終身監禁，可依犯罪類型差異予以不同時間限制：如果犯罪者服刑後已有正當職業，且一定期間沒有再犯，表示不會再犯，應給予機會，至於時間限制可以是宣告刑的2倍，此部分可再討論。(學者3)

四、除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？

**針對 60 歲以上者，駕駛人須提出自己仍有駕駛能力的健康證明：**因年紀稍大，各感官有所退化，如審核標準未加入此項證明，可能會有老化者的司機開車，對於乘客安全有很大危險。(學者 3)

**患有高血壓、聾啞、癲癇及急性心血管疾病者不宜入行：**雖上述對象未有犯罪情形，但如從事本行可能會有健康上之疑慮，導致乘客安危受侵害。(學者 3)

**簽定車行自律公約：**現在許多計程車司機皆有靠行，在入車行時先簽定自律公約，告知限制事項，並須遵守車行各項要求(著制服開車、定期保養車輛等)，以提高乘客安全及搭乘品質。(學者 3)

五、對於處罰條例第 37 條第 1 項之規定有何修正建議？

**建議用宣告刑刑度進行審查，不再以犯罪類型為標準，針對特殊犯罪做例外限制：**若以犯罪類型為限制，可能易產生疏漏之情形，且易隨社會有所變動，若以刑度為限制，從判刑時間長度可以得知罪刑之輕重程度，所以更能完全限制重大犯罪者，至於某些特殊犯罪如性侵罪等，則不論時間長度不可申請，以刑度為主，特殊限制為輔。(學者 3)

六、就目前的社會治安與犯罪預防狀況而言，此項政策是否有修改的必要性？

**加強車行對於計程車司機之管理：**因為家住一樓，如須外出會向車行叫車，但曾遇上同一位司機，因小孩還小，警覺性較低，害怕搭計程車長期下來會被掌握行蹤，家裡位置及上下班時間，可能會產生安全疑慮。(學者 3)

## 深度訪談摘要八

訪談地點：車行

訪談時間：102年6月13日11時20分至102年6月13日12時10分

訪談人員：周文生、鍾志宏

個案基本資料

受訪者：社會團體1 性別：男

學經歷：從事計程車相關團體工作約48年

(先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容)

一、禁業條款是否可以保障計程車乘車安全？

**禁業條款可以放寬：**考慮許多更生人出監後很快再犯，因此，禁業條款的規定對犯罪預防應該是有幫助。有許多媒體報導很多人出來後，很快就再犯，因此，如果要開放禁業條款，我是不贊成啦。不過，如果管制十年或十五年，更生人都沒有再犯，表現也很好，我就覺得可以適度開放，不必要終身限制這麼嚴格。但是管制一定的期間，我覺得還是有必要。(社會團體1)

**禁業條款應保留，但管制時間可以調整：**現在終身禁業是太嚴苛了，但是管制時間如果只有3、5年，恐怕也太短，我不贊同。至少要考核10年以上，有優良事蹟、表現良好，我覺得才可以。(社會團體1)

**管制時間應足夠至其再犯危險性顯著降低：**有些性罪犯，他的習性不是那麼容易改變，所以10、15年以上的管制應該是有必要的，確定不會再犯，才可以讓他從事計程車工作。雖然更生人也要讓他有工作的機會，這是沒錯，不過，考量到計程車的執業環境特殊，這小小的空間，是一個隱密的地方啊！你要犯什麼罪，沒有人可以知道，所以，我還是要強調這個一定要有10年以上的考核，而不是3年、2年就開放。(社會團體1)

二、禁業條款未包括的前科有無必要增列？

**部分犯罪係規範在其他法律，一樣無法執業：**酒駕的條款雖然不在禁業條款內，但有酒駕的人會被吊扣駕照，他也沒有辦法做這個行業。我認為有酒駕紀錄的人，還是要嚴厲處分。尤其那個酒駕肇事更不應該啦。(社會團體1)

**未規範的前科，要看其犯罪當時的動機：**像傷害罪不在禁業條款內，但也要看他的動機，有時是被迫還手，假如是這種情況，我覺得應該還是可以執業。因為，有時候是乘客無理要攻擊或怒罵司機，那司機反擊這也是沒有辦法的事。所以假如是防衛性質的話，應該沒有關係，但若是沒有理由的攻擊乘客，那就要嚴格處分。(社會團體1)

**個人特質不佳的司機，只能道德勸說：**對於沒有犯罪行為的司機，如果他情緒管理不好，或常有疏失的情形時，我們只能勸解、輔導他，沒有強制力。這種人在車隊的話，還可以管理，如有民眾申訴，車隊要求他改善，而仍然不改的話，可以不讓他加入車隊，這樣可能影響他的生意，為了生意，他多少還是會配合。但是車行的話，司機本身就是老闆，很難管理。而且一般民眾投訴的話，會看車隊的品牌投訴，向車行投訴的很少。換句話說，乘客如果不滿意司機的話，通常會認為是車隊的責任，而不是車行。(社會團體 1)

### 三、警察機關對執業登記證的把關，是否可提升乘車安全？

**警察機關對執業登記證的審驗落實，但亦無法百分百保證安全：**警察機關對執業登記證的審驗很嚴格。審驗作業每年都實施，我們也不反對嚴一點，對那些有問題或犯罪前科的人，就把他的登記證收回，這也是為了這個職業的安全考量，但難免還是會有漏網之魚。(社會團體 1)

**計程車司機駕照考取難度高，但不切實際，無助於執業與提升乘車安全：**現在考取率大概 30% 而已，100 個人去考，大概只有 30 個人考上。我覺得應加強品行的考核才對，但目前的考試，特別是地理環境，考試範圍很大，如果要在臺北執業，那司機當然要熟臺北的街道巷弄，但現在考的區域還包括有宜蘭、基隆、台北、桃園以北的地理環境。事實上，現在有衛星導航，範圍實在不必要考那麼大。現在很多考不過的原因，都是地理環境這一科無法通過，有司機考 8 次，還考不上。(社會團體 1)

**計程車的乘車安全，民眾會覺得是警察機關責任：**我覺得警察局要對執照的發放嚴予把關。因為執照是警察機關發放，民眾會覺得警察機關要對計程車的乘車安全負責。因為計程車司機他可以營業，是你警察機關給他的資格。所以警察局有責任要去嚴格審核。(社會團體 1)

**警察機關可以管嚴一點，有些沒有登記證的司機也會執業：**我贊成安程專案，現在很多司機沒有駕照、沒有登記證的，也在開的也是有。在我這邊沒有駕照，我絕對是不會要，但他去開車時出事被吊扣駕照，我們車行根本就不知道，所以，我常常說，處罰條例有一條，你要通知駕駛的車行，但實務上都沒有通知，要不然我怎麼知道，他的登記證被吊扣。(社會團體 1)

### 四、提升計程車安全的方法？

**利用科技設備留下乘車紀錄，可提升安全：**以前老師有設計 ic 卡計程表，我覺得如果能落實推動的話，應該可以加強安全性。另外透過衛星車隊叫車的方式，民眾也覺得比較有保障，因為你可以知道是誰提供服務。這個比用前科查司機素行的方式過濾來講，應該更好。以 ic 卡計程表為例，你有這張卡才能執業，你執業的紀錄就會留下來，沒有卡的話就不能執業。而且卡片我也不可能借人，不然出事的話，就變成持卡人會留下不

良紀錄，我想這大家都不願意，所以，我覺得這也是很好的管理方式，只是很可惜沒有推動。(社會團體 1)

**科技設備可落實管理與執業紀錄：**有些人有執照，但沒有實際在營業，如果用這個 ic 計程卡的話，也可以知道他是專任，還是兼差。不然都沒有在做，只要有登記照六年，就可以申請個人車行，那也不合理。訂六年的目的是在於確認司機在這六年內表現很好，都沒有問題，算是優良駕駛，所以可以讓你做個人車行，但目前的方式根本看不出，這個人是否有實際做到六年。(社會團體 1)

**提供消費者完整消費紀錄，有助於安全：**如果可以推動老師當時的構想，讓計程車司機在乘客下車時，就提供一個像是收據的消費紀錄，不但車資有時候可以報帳，資料很完整時，司機也比較不敢犯罪，不會說，撿到東西，靜靜地不說，司機不講，實際上我們也不知道，所以這也可以列為預防犯罪的策略。為什麼車隊的司機，品質比較好，簡單一句話，壞司機來到這，他也變好司機，因為我有紀錄嘛。司機如果有不當言行或是我遺落物品，我都可以很快地透過車隊或車行找到這個司機。像現在如果是路邊攔車，又沒有提供完整消費紀錄給消費者時，消費者如有問題，因為不知道司機名字或相關資料，我們車行也不容易幫忙。(社會團體 1)

**行車紀錄器有助於釐清責任、提升安全：**現在最常發生的不是犯罪加害或被害的問題，主要都是交通事故，因此行車紀錄器就可以發揮很大功能，來釐清責任，行車紀錄器有時也可以照車內，對車內的事情也有舉證的效果，不過，這也要事先告知乘客，顧慮他們的感受，畢竟有時候乘客在車內的有些舉動，他可能也怕你把他拍了後上網。但一定是有警示作用，可以提升安全。(社會團體 1)

##### 五、車隊與車行對計程車的管理責任？

**車隊是介紹客戶的平台，應該要對司機的素質負責：**之前臺灣大車隊發生故意撞死人的事件，我認為臺灣大車隊應該要負責任。因為司機會接到這個 case，是因為車隊派給他，由他服務客戶。在提供服務時出了事情，車隊當然要負責。至於車行要不要負責，那就很難說，因為司機只是靠行，他自己就是老闆，他載了那些客人，車行根本不知道。(社會團體 1)

**市場機制牌照供過於求，致車行無法篩選司機：**目前牌照發的太浮濫，比如說我有一萬支牌，但我只有用五千支，後面五千支沒人用，這樣車行就沒錢賺。這時只要有司機，他有駕照，車行為了營利通常就會把車租給他，或是給他靠行。假如牌照是不夠用的狀態，那時物以稀為貴，我就可以挑選司機。比如說，司機的服務品質不佳，我就收回來，或是你開車肇事，又不好好處理，甚至有故意撞人的問題，那我也可以收回，不給你開。所以，我們雖然可以查司機的紀錄，但是牌照太多，車行為了賺

錢，未必會拒絕司機，所以如果政府可以管制計程車牌照，不要發那麼多，讓他不容易取得牌照時，那我們就更好管。(社會團體 1)

**收入決定服務品質：**在桃園機場的司機，你叫他打領帶，他就打領帶，穿制服就穿制服。為什麼我叫我的司機打領帶，他不打，那車隊為什麼他會打，就因為車隊能介紹給他生意做。以桃園機場為例，為什麼大家都想加入那裡，因為平均一個月認真一點跑，扣入油錢，可以收入超過 10 萬元，所以像這種情形，他有名額限制，又有收入保障。名額三百名就三百名，你如果不行，就給你 cancel 掉，這樣他就會怕。如果我們計程車司的牌照全部都可以這樣管，這也是未嘗不可啊！(社會團體 1)

**車行可以查驗駕照、登記照及駕車紀錄：**要來加入我的車行，我第一點先查核他的登記証、駕照，再看他的交通違規紀錄，我們可以上網查，這誰都可以查啦，打身分證號碼和出生日期，一打就知道，有沒有違規，違規多少，違規太多，或是沒有登記証、駕照，我就不要。但別的車行就不一定，這要看每個車行的經營態度。(社會團體 1)

#### 六、飲酒代駕服務的推動？

**代駕服務欠缺明確規範，易生爭議，不易推動，部分司機也不願意做：**我認為用意很好，但是有時候會發生一些問題。例如，會找代駕的車輛都是高級車，但計程車司機在不熟悉的情況，難免會有擦撞的意外，他反而要賠錢。第二點，有些喝酒的人很「花」，車上有什麼東西不見時，責任很難釐清。司機常常為了這些問題，鬧到警察局，所以有些司機遇到這種生意，他通常也不想接。因此，代客駕車的用意真的是很好，但是執行起來會有些困難。(社會團體 1)

#### 七、計程車司機加害與被害案件的發生率？

**以交通意外事故為主，犯罪被害或加害的情形很少：**目前應該是還好啦，計程車司機受害的也有啦，但老實說，不多啦，我們臺灣治安還算不錯，有是有，但不多，其實就算包括司機加害乘客，也不多。事實上，我自己開了三、四十年，還沒遇到這些加害或被害的情形，但是報紙或其他媒體上是曾有看過，只是我自己沒遇過。一般都是交通意外事件比較多。所以，我們處理計程車的問題主要都是車禍的問題。(社會團體 1)

**會加強教育訓練，減少車禍事故：**我們對司機都會提醒他們不要開快車，有時車速太快，會嚇到客人。不過，客人遇到開快車的司機，也可以跟他講，叫他開慢一點，這也不是大問題。(社會團體 1)

#### 八、消費者叫車習慣的改變？

**從排班、路巡轉變至衛星叫車，都市地區更為明顯：**除了油價愈來愈高，最主要還是因為衛星叫車的安全性較高，不論是服務的司機，或是有遺失物品在車上時，乘客都可以很容易透過車隊客訴或尋求找回失物。因此，在安全點上的考量，衛星叫車已經逐漸成為計程車使用的優先方式。

如果可以配合當初老師推動的計畫，讓計程車司機都可以透過電子化方式提供收據，上面註明上車時間、司機姓名、乘車里程及消費金額等，這樣對乘客更有保障。(社會團體 1)

## 深度訪談摘要九

訪談地點：辦公室

訪談時間：102年6月11日10時20分至102年6月11日11時50分

訪談人員：陳玉書、楊采容

### 個案基本資料

受訪者：社會團體2 性別：男

學經歷：從事社會團體工作9年以上。

（先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容）

一、是否有搭乘計程車的經驗？在選擇計程車時會考慮安全的因素嗎？是否知道我國對於計程車執業登記有資格限制？對於政府這個管理的限制有何看法？

**對計程車業的瞭解：**有，偶爾會搭乘計程車。而且我朋友是開計程車行的，所以對計程車蠻瞭解的。我本人是認為計程車這行業對社會具有安定的作用。因為一般人如果找不到工作會去開計程車，它是最容易找的職業，所以我認為計程車這行業對社會反而具有某種安定的作用。（**社會團體2**）

**搭車安全考量：**我覺得一般民眾應該都有安全這種訴求，但他們也沒有辦法用計程車的外觀去衡量這個計程車駕駛到底是好是壞。（**社會團體2**）

**執業限制：**（1）要有彈性並依刑度輕重區分：應該是限制其刑期是幾年以上不能開計程車，也就是要有刑期的規範，而不是按案類。危險性低的應該不要限制他去開計程車，也就是同一案類應該對高危險性的去做限制。其它一般的刑事案件則要看其刑度，刑度不是太高的就不要限制太多，不要說因為一點小意外，關一、二年出來找不到工作，無法重返社會。所以我覺得這個制度是必要的，但不要定得太嚴，不要關一年和關十年的一樣終身都不能做，這是不平等的，沒有彈性，所以應該規定刑度在幾年以下的還是可以讓他執業。（2）特定類型終身限制：那當然強暴犯、性侵害犯這種人是一定要限制的。也就是除了如妨害性自主此類的犯罪以外，其他的就按其刑度，以五年以上、五年以下為區分。（**社會團體2**）

二、除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？



**管理現況：**(1) **司機本性大多善良：**而因為我平常大概每個禮拜都會去他那邊坐一次，我感覺那些計程車司機大部分都蠻善良的，不是說真的是很壞的。(2) **多有卡債和賭博問題：**別家我不知道，但他這家的計程車司機，他說百分之八十都有卡債。據我所了解，他們為什麼會有卡債的問題，是因為他們職業自由，時間可以自己安排，第二是賭博的問題。(3) **離婚率高：**大部分的計程車司機因為經濟和工作收入不穩定所以離婚率很高、卡債也很多。(3) **執業中犯罪率低：**據我所了解應該很少（因為經濟的壓力而不得不侵犯到乘客），所以你們可以去調查全國實際的犯罪率。我覺得應該不會很高。(社會團體 2)

**車行管理：**(1) **負責人資格限制或輔導的機制：**計程車的管理應該還是針對車行的負責人，要嚴格的限制，因為計程車目前個人行應該很少，大部分都是靠行的，都是車行的老板在管理這些人，所以應該對車行的老板要有一些限制或輔導的機制，這樣對計程車司機或社會大眾都好。(2) **負責人資格限制-資金、素行：**真正應該要限制、管理的是車行的老板，是要一個沒有犯過罪、沒有前科的人，因為據我所知現在台北市的車行老板靠每個月一千元的靠行費根本不夠，最主要的收入是放高利貸給車行裡的計程車司機，因為一般計程車司機的車子是登記在車行名下，如果司機不繳錢就把車子要回來。第一點是要有財力，限制開一個車行要有財力多少的證明，也就是資金證明（資金）。對於老板也應該要有比計程車司機嚴格的前科的資格限制（素行）。這樣管理計程車司機也會管理的比較好。對車行裡的計程車司機也會比較好。(社會團體 2)

三、對於處罰條例第 37 條第 1 項中所規定之犯罪類型有何看法？與乘客安全關聯性如何？是否妥適？除再犯率外，是否須考量其他指標（如：不能安全駕駛）？

**限制類型已足夠：**我看這個限制大概除了偽造文書、政治犯沒有列入以外，其他該列進去的應該都已經列進去。也就是說就對民眾有威脅性的主要犯罪類型而言，這些限制已經足夠。我覺得列的這些限制條款已經足夠，不要再增加。制度已發揮效果不需再更嚴格。(社會團體 2)

**資格限制保障了民眾乘車安全：**那一定是這樣。風險高的就因為這個規定被篩選掉了。民眾政府訂定這個條款，對一般民眾來說保障是蠻多的，比較安全，但這沒辦法達到百分之百，不過效果已經出來，而且計程車司機犯罪的比例並不高。(社會團體 2)

**其他指標：**(1) **依刑期高低：**不是刑法說五年以上才是屬於重罪嗎？而依判決書我覺得太廣泛了，每個人還要去申請判決書去讓主管單位研究，這樣太複雜了。依照判罪的刑期（幾年以上不可以、幾年以下可以），這樣公務人員比較好審查。以前的前科如果不超過五年還是要給他機會。因為如果關一、二年出來就讓他不可以開計程車，對他來講是不公平的待

遇。五年以下就是同樣的緩衝期，這樣公務員在審核時就有一個規範。五年以上的就依這個條款終身不能駕駛。(2) **衡酌緩衝期內表現**：酒駕或吸毒等不能安全駕駛當然要限制，但我覺得限制還是應該要有一個緩衝期，看幾年內（如 3 年）不能再有酒駕或吸毒的行為，就可以有職業駕駛的執照。對某些目前法定的犯罪行為，如果此行為會造成駕駛的不能安全應該要限制，但限制必須要有彈性和緩衝期，這樣對他們而言也是一種期望和鼓勵。這種緩衝本身是一種預防也是一種鼓勵。這樣制定會比較有正面的作用。應該是他關出來以後要有幾年的緩衝期如二年，也就是他關出來以後二年內要得到別人的信賴，那麼他去開計程車就沒問題。對一般人來說也會接受，因為被關所以必須得到一個懲罰，所以二年內必須好好守規矩，二年後就可以去考計程車的駕照。(3) **增列不能安全駕駛類型**：酒駕或吸毒等不能安全駕駛當然要限制。對某些目前法定的犯罪行為，如果此行為會造成駕駛的不能安全應該要限制。(社會團體 2)

#### 四、是否曾經受理因為搭乘計程車而犯罪被害的個案？他們的情況如何？

**搭乘計程車而犯罪被害的個案**：只有一個案件。98 年 10 月 27 日發生一件乘客酒醉因為車資和路線問題和計程車司機吵架有口角，乘客下車走到前面之後，司機一怒之下加速開車撞死乘客，於 101 年因故意殺人判決 20 年定讞。就我個人而言，我認為這是偶發的、非蓄意的、基於一時氣憤。(社會團體 2)

#### 五、對於處罰條例第 37 條第 1 項之規定有何修正建議？

**依刑度輕重限制資格**：就如我剛所說的除了強暴犯要終身不得執業以外，其他的應該按犯罪的輕重來限制，這樣對他們來說比較公平。我認為現在的這些都應該要被列進去，但我強調的是還是以他們的刑度去作為將來審核的一個條件，這樣比較公平，因為這邊所列的犯罪像槍砲彈藥刀械管制條例牽涉到他拿的是真槍或假槍、刀械，甚至家裡藏了一把被管制的刀就不能當計程車司機了，這是不公平的。應該是要看他犯的是重罪或輕罪，像拿真槍和假槍判的刑度不一樣，所以應該用一個刑度去判斷將來可不可以開計程車，這樣比較合理。(社會團體 2)

**增訂緩衝期**：修法不要修得更嚴，我還是強調說要訂一個緩衝期，對計程車司機而言也不會反彈那麼大，只要 2、3 年不再犯罪就可以取得執業的許可證。讓他們有個期待期，那麼這段期間他們就會比較乖一點，因為如果不給他們緩衝期，那麼他們可能會認為反正已經終身拿不到執照就不用遵守原則，對更生人而言也不具正面的意義而且他們出來也很難找到工作，如果惡性不是很重大，應該給他們一個機會。(社會團體 2)

#### 六、目前所服務的被害者當中因為搭計程車被害的不多是不是也是因為被害保護的對象的範圍不大？

**服務對象僅限重傷害：**目前服務的對象包括家暴、性侵、重傷害和死亡，其中以因為車禍死亡重傷的較多。微罪或沒有造成重傷死亡的部分就沒有，因此因這個過濾的機制，所以使得因為計程車司機犯罪而被害需要被害保護的對象就變少了。而目前也比較少聽到計程車司機犯罪。(社會團體 2)

七、對於計程車駕駛「職業選擇自由」與乘客「安全保障」有何看法？如何取得平衡？有那些可行作為？

**正向管理：**(1) **鼓勵措施：**除了目前這個限制之外，要讓駕駛有正向的管理，有一些鼓勵的措施，如優良駕駛的表揚。也就是如果計程車司機的表現很好那麼政府或管理者應該要有一個管理的制度，讓民眾一上車就可以區辨這個計程車司機是否為優質的計程車司機，對一般民眾而言，他們也會比較安心。(2) **安全認證：**政府應該給計程車司機或車行有一個安全的認證。車行多久的時間沒有發生重大的事故就給一個安全的認證，讓他可以放在計程車外面或車頂有不一樣的顏色或識別標誌，讓民眾知道這是一個很好的計程車行，不管對計程車行或民眾來說都很好，因為計程車行生意會比較好、民眾搭乘也會比較安全(正向鼓勵計程車司機和車行)。

(3) **加強宣導：**另外也可以在計程車後面貼標語宣傳這些限制，一方面讓民眾知道如果他們犯罪，那麼連開計程車的資格都沒有(警示)；讓一般人知道計程車司機必須沒犯過那些罪才可以開計程車，所以計程車司機都是正當的人；讓民眾知道政府有嚴格把關。而且交通部(宣導乘客安全和駕駛安全的理念)和警政署(執法的宣導)都必須宣導。(4) **強化在職訓練：**應該固定一段期間，如換照時要接受針對這個行業特性的一些講習和訓練，如如何面對乘客和減少糾紛。(社會團體 2)

八、有那些重要的議題或問題必須加入？

**車行的管理問題：**對於計程車行的管理問題，政府對於計程車沒有訂定相關的管理辦法和制度。(社會團體 2)

**計程車司機被害的問題：**應該關注計程車司機被害的問題(在 2012 年 2 月 24 日陳宗元開計程車被害)，因為他們曝露在高被害風險，乘客多元化、工作時間久，晚上所載的客人都是酒醉或從酒店出來的客人，所以應該思考怎樣去保護計程車司機，其中車行的管理是最重要的。(社會團體 2)

## 深度訪談摘要十

訪談地點：會議室

訪談時間：103 年 1 月 1 日 10 時 20 分至 103 年 1 月 1 日 11 時 15 分

訪談人員：鍾志宏、楊采容

### 個案基本資料

受訪者：社會團體 3 性別：女

學經歷：從事社會團體工作 11 年以上。

(先介紹本研究背景及訪問員，並說明個案資料保護一事後，請個案簽同意書，訪談者便根據訪談大綱，開始以訪談內容)

一、是否知道我國對於計程車駕駛人執業登記有資格限制？覺得這樣的規定或政策是否合理？為什麼？

**執業資格限制訂定合理**：之前是知道但不知道 2 年改為永久，這樣的規定合理性是一定有的，因為這一定是經過犧牲了蠻多的生命、發生了某一些事情，然後才會去訂定這個規定來規限這些曾經犯錯的人，針對他這些罪行來作限制。(社會團體 3)

二、是否曾經輔導過從事計程車駕駛工作而犯罪的個案？犯罪行為為何？如何輔導？

**以身試法個案**：有呀！我之前碰到 1 個個例，他本來就是從事計程車駕駛的工作，當時在跟他對談的當中，就有詢問到說他為什麼會去犯這個罪，他後來被判刑的是毒品罪，他當時是說他是被冤枉的，因為他就是從事計程車的行業嘛，就有人拿了一包東西，外觀看不出來是什麼東西，只是叫他說「你這包東西拿到某個定點去交給某一個人」，他只是就照他的說法，跟他收了一千塊，就拿了那包東西到指定的地點，結果他到那個指定地點的時候，碰到警察也出現了，就跟他臨檢，檢查那些東西，結果他那包東西，打開來發現是毒品。所以就把他當作毒品案來審判。當時聽他家人也同時在敘述這件事情啦！就是他請的律師，是他當時認識一位女朋友，他是委託那位女朋友請的律師，那位律師到最後也沒有保護他，儘量減輕他的罪行，到最後他們才發現請的律師，好像不對，那他的家屬再去請另外一個律師，另外一個律師才說「你們太晚找我了，因為他已經確定判刑下來了，也沒辦法再去上訴或申訴」，就只能認罪而已了。(社會團體 3)

**車行管理鬆散，易遭濫用，形成執業資格限制漏洞（白牌計程車）**：他後來就選擇靠行，去開人家所謂的白牌計程車。這個個案最後還是選擇繼續開計程車，但沒有執業登記證。(社會團體 3)

三、是否曾經輔導過更生人想要從事計程車駕駛工作，因為計程車執業登記資格限制，而無法從事計程車駕駛工作的個案嗎？他想要從事計程車駕駛工作之原因為何？他之前的工作是什麼？他們為何受到限制？

**執業資格限制訂定考量縝密：**向法務部尋求協助，那法務部也沒辦法，因為他的要求是希望大法官釋憲。這個個案是殺人前科，那因為殺人前科是無法辦理計程車駕駛執業登記的，他就尋求法務部的幫忙，希望可以透過大法官的釋憲讓他可以從事計程車駕駛的工作。他就拒絕人家對他勸說，不願意接受其他的建議，去從事其他行業，他就堅持自己的想法，認為如果要幫他的話，就是去幫他寫公文或申請書請大法官釋憲，讓他可以去從事計程車駕駛的工作。(社會團體 3)

**執業資格審核嚴謹：**他就都拒絕、不講，只曾經透露他是殺人罪，而且他出獄後有考到那個執照了。如果要他合法從事這個行業的話，他就只要求大法官釋憲。他有考到執照但他在審核時因為殺人罪前科沒有通過，所以無法從事計程車駕駛的工作。(社會團體 3)

四、對於處罰條例第 37 條第 1 項中所規定之犯罪類型有何看法？與乘客安全關聯性如何？是否妥適？除再犯率外，是否須考量其他指標（如：因為精神狀況或情緒控制而不能安全駕駛）？

**執業資格限制有必要存在且合理：**基本上處罰條例第 37 條第 1 項中所規定的這些犯罪類型都算是蠻重大的，而且比較容易會影響人的生命安全，就是如果以乘客來講的話，要去搭乘這些犯罪類型的人開的計程車會有那個擔心。如果他已經知道他是曾經犯過這些犯罪類型的計程車司機的話，本身乘客他自己也會擔心，我這樣搭上去會不會危害自己的生命安全，所以它還是有關聯性，這些限制目前來講，應該還算合理。(社會團體 3)

**除再犯率外與乘客安全之其他相關因素但目前無相關管理之法令依據：**(1) **精神疾病：**目前精神疾病這方面的問題，因為會患有這方面問題的人越來越多，真的要考量的話，精神疾病方面也是一個考量因素，因為老實講曾經會犯這些罪的人，當時可能也是因為他的精神狀況沒有辦法控制他才會去犯這個罪，即使是沒有犯過這些罪型的人，他要去從事這個行業的話，其實這個條例裡應該要增加一項，就是患精神疾病的人也要考量他是不是適合去從事這個行業，因為他雖然可能有在吃藥控制(更生保護團體)。我前面講的精神方面的問題應該納入考量(更生保護團體)。(2) **情緒管理：**可是那種人比較容易受到言語上或肢體上的影響，情緒比較容易激動，有時候是不能控制的。如果他的精神狀況是比較嚴重的話，他就沒辦法控制，對乘客安全就是一個影響(更生保護團體)。(3) **車行管理(白牌靠行計程車)：**把一些不具備合法計程車駕駛執業登記證的靠行白牌計程車司機看是否可以透過對於車行的管理或相關罰責，讓車行不能隨意讓白牌計程車靠行，因為這個部分真的是很大的漏洞。(社會團體 3)

五、從更生保護的觀點，對於此項政策有何看法？除了執業資格限制外，還有哪些因素與乘客安全有關？除了資格限制外，還有那些管理上或營運制度上的配套措施，可提高乘客安全？

**配合政府法令規定輔導更生人參加職訓、從事其他正當職業：**我們每年只要職訓課程有出來或是簡章出來的話，我們都會儘量去跟這些更生人推廣，比如說他們本身都沒有技能或從來沒有學過任何技能的話，因為他們有些出來年齡都有一點高，你說要去一般的工廠上班的話，他可能就會被限制，那我們都會儘量勸他說可以去報名參加職業訓練課程，然後學個專長，而且職業訓練中心都會輔導考證照，那有個證照的話，他在就業市場就比較容易找到工作。其實就我個人的觀點來看，我覺得這項政策是不需要再放寬了，放寬的話，老實講對乘客的安全而言，沒有人可以保證說他們不會再犯。(社會團體 3) 因為職訓的訊息不同，這部分我們通常會儘量依照需求最大的，去建議他參加那個類型，而且這要看他的年紀，年紀比較輕的、肯做的、差不多 45 歲以下的，我們會建議他從事水電方面的，因為這方面就業需求蠻大的，目前我們碰到年紀比較大的、差不多 50 歲以上的，如果建議他去參加職訓課程，他們參加職訓的意願都不高。其實家人也很重要，有些家人都會支持他們，或者碰到比較好的，家裡有家族事業的就會介紹他們去做事，有些則還是做打零工的工作，因為他以前雖然沒有做過，可是有的肯改變自己，他還會試著去做，雖然是打零工，零工有很多種類，有的是專門做清潔，去打掃，體力上花費沒那麼大的，如果是做粗工的話可能就沒辦法。(社會團體 3)

**乘客安全與「車行管理」攸關：**而除了執業資格限制之外，其實如果真的要規範的話，就是靠行的白牌計程車，老實講車行接受他們，車行也應該負一點規範的責任。這樣才可以保障乘客去搭到所謂白牌計程車的安全。(社會團體 3)

**管理或營運制度的配套措施-「車行管理」：**因為我對於計程車這個行業並不是很瞭解，所以除了我剛說的有關車行的管理之外，我並沒有其他管理上或營運制度上的意見。(社會團體 3)

六、對於計程車駕駛「職業選擇自由」與乘客「安全保障」有何看法？如何取得平衡？有那些可行措施或作為？

**乘客「安全保障」應優於「職業選擇自由」：**每個人都有職業選擇的自由，可是以乘客來講的話，還是要顧慮到乘客的安全，因此就這兩方面來講應該是乘客的「安全保障」比較重要。因為老實講，如果它這樣限定的話，當然是希望說他們儘量不要去從事這個行業，雖然他們有職業選擇的自由，但他們也並不一定要去從事這個行業，他們可以透過其他方式或選擇其他的行業，我們也會透過提供他們一些相關的技能訓練資訊，建議他們儘量去學習其他的技能、從事其他的行業。(社會團體 3)

七、對於計程車駕駛人資格採終身永久之執業限制有何看法？是否有解除其駕駛營業小客車執業限制之可能性？

**終身執業限制有必要：**會這樣的限定應該是累積之前很多的經驗，才會作這樣的修正，基本上我不反對這樣的限制，我覺得不需要解除計程車駕駛人駕駛營業小客車的執業資格限制，因為還是要以生命安全、乘客安全為考量(更生保護團體)。它會作這樣延長它的限制，應該還是有再犯率才會作這樣適當的修正，所以我贊成永久執業

限制。因為它原先是限制 2 年，等於也是給這些人有一個機會，可是還是有人如所謂的一粒老鼠屎壞了一鍋粥，然後才會再修正改成永久終身執業限制，會作這樣修正的話，應該也是經過很多考量，還是以乘客安全為考量，因此基本上我是贊成永久執業限制的。(社會團體 3)

**再犯率高不贊同按刑案類別給予緩衝期：**我覺得也不需要再開放或將終身永久之執業限制修改為以期間長短或彈性，因為它已經限定這些重大罪型要限制，當初訂定這些法律的時候，一定也是有發生一些案例(更生保護團體)。基本上吸毒的再生人有些還是會受不了，還是會再犯、再吸毒，我看那麼多就是吸毒的再犯率都很高(更生保護團體)。我覺得只要他有再犯的可能性的話就還是不應該放寬，因為就好像我之前提到的一個案例，他要求大法官釋憲，可是大法官也不敢冒然答應去釋憲這個部分呀，他就是有再犯率，那你不保證所有的這些更生人，他是不是從事這個行業的話都不會再犯，放寬這個規定的話，他會不會再犯，這個部分沒有辦法去保證，所以我覺得還是不要放寬，應該還是要勸他轉業啦！即便他們雖然有「職業選擇之自由」，憲法雖然有這樣規定，可是他們也必須為自己犯的這些罪行，負擔一些社會成本。(社會團體 3)

八、您認為有那些重要的議題或問題必須加入？

**計程車駕駛應強化職業道德與遵守交通規則：**我認為就算他是合法的計程車司機的話，我覺得他們的職業道德也要遵守，其實走在馬路上也常常可以看到很多計程車都很違法，會搶道、幹嘛的，本身計程車司機的職業道德也要有一個規範讓他們去遵守，如遵守道路交通管理處罰條例，很多人拿了駕駛執照，可是走在馬路上沒有一個是遵守的，比如說明明規定紅燈不能右轉，可是還是很多人紅燈右轉，所以我覺得說這些計程車駕駛雖然有取得計程車駕駛執業登記的許可但很多人的職業道德甚至交通法規的遵守等等都應該要再加強，要加強教育他們的守法這一部分。(社會團體 3)

## 附錄三 官方資料蒐集變項

## 一、出監受刑人資料蒐集表

道路交通處罰條例三十七條 1 項各罪名										
罪名	論罪法律	論罪條文	性別	出生年	裁判法院 (終審)	判決年	判決月	判決日		
毋需提供死刑										
刑種	刑期年	刑期月	刑期日	罰金	拘役	是否交付感訓處分				
有入監者之執行紀錄						假釋出監者始需提供				
教育程度	犯次	出監事由 (假釋或期滿)		出監年	出監月	出監日	觀護結束年	觀護結束月	觀護結束日	
前案出監或判決後第一次再犯 (經法院判決有罪) 之紀錄, 惟第一次再犯時之罪名為 2 件以上時, 各件罪名資料均需提供										
再犯罪名 1	論罪法律	論罪條文	偵查 1 起訴年	偵查 1 起訴月	偵查 1 起訴日	裁判法院 (終審)	裁判 1 確定年	裁判 1 確定月	裁判 1 確定日	
再犯刑種	再犯刑期年	再犯刑期月	再犯刑期日	拘役	罰金	有無緩刑	有無入監			
前案出監或判決後第一次再犯 (經法院判決有罪) 之紀錄, 惟第一次再犯時之罪名為 2 件以上時, 各件罪名資料均需提供										
再犯罪名 2	論罪法律	論罪條文	偵查 2 起訴年	偵查 2 起訴月	偵查 2 起訴日	裁判法院 (終審)	裁判 2 確定年	裁判 2 確定月	裁判 2 確定日	
再犯刑種	再犯刑期年	再犯刑期月	再犯刑期日	拘役	罰金	有無緩刑	有無入監			
前案出監或判決後第一次再犯 (經法院判決有罪) 之紀錄, 惟第一次再犯時之罪名為 2 件以上時, 各件罪名資料均需提供										
再犯罪名 3	論罪法律	論罪條文	偵查 3 起訴年	偵查 3 起訴月	偵查 3 起訴日	裁判法院 (終審)	裁判 3 確定年	裁判 3 確定月	裁判 3 確定日	
再犯刑種	再犯刑期年	再犯刑期月	再犯刑期日	拘役	罰金	有無緩刑	有無入監			



## 二、經緩起訴、判刑確定緩刑、易科罰金執畢、罰金執畢

道路交通處罰條例三十七條 1 項各罪名									
罪名	論罪法律	論罪條文	性別	出生年	裁判法院 (終審)	判決年	判決月	判決日	
刑種	刑期年	刑期月	刑期日	罰金	拘役	是否交付感訓處分	有無前科		
前案判決後第一次再犯 (經法院判決有罪) 之紀錄, 惟第一次再犯時之罪名為 2 件 (係指偵查起訴時間相同時) 以上時, 各件罪名資料均需提供									
再犯罪名 1	論罪法律	論罪條文	偵查 1 起訴年	偵查 1 起訴月	偵查 1 起訴日	裁判法院 (終審)	裁判 1 確定年	裁判 1 確定月	裁判 1 確定日
再犯罪名 2	論罪法律	論罪條文	偵查 2 起訴年	偵查 2 起訴月	偵查 2 起訴日	裁判法院 (終審)	裁判 2 確定年	裁判 2 確定月	裁判 2 確定日
再犯罪名 3	論罪法律	論罪條文	偵查 3 起訴年	偵查 3 起訴月	偵查 3 起訴日	裁判法院 (終審)	裁判 3 確定年	裁判 3 確定月	裁判 3 確定日
再犯刑種	再犯刑期年	再犯刑期月	再犯刑期日	拘役	罰金	有無緩刑	有無入監		
前案判決後第一次再犯 (經法院判決有罪) 之紀錄, 惟第一次再犯時之罪名為 2 件 (係指偵查起訴時間相同時) 以上時, 各件罪名資料均需提供									
再犯刑種	再犯刑期年	再犯刑期月	再犯刑期日	拘役	罰金	有無緩刑	有無入監		

### 附錄四 臺灣地區各縣市警察局所屬分局樣本分配表

單位	(鄉鎮市區)	人口數	分配 樣本數	總樣 本數	
新北市政府 警察局	板橋分局	板橋區南區(民安里等56里)	197,039	163	2729
	海山分局	板橋區北區(柏翠里等第70里)	244,142	201	
	永和分局	永和區	184,369	152	
	三重分局	三重區	313,439	259	
	中和第一分局	和興里等51里	188,385	155	
	中和第二分局	民生里等42里	153,428	138	
	新莊分局	新莊區、泰山區、林口區	438,852	362	
	新店分局	新店區、深坑區、石碇區、坪林區、烏來區	280,050	231	
	淡水分局	淡水區、三芝區	140,041	138	
	汐止分局	汐止區	156,742	138	
	瑞芳分局	瑞芳區、雙溪區、平溪區、貢寮區	58,358	<b>80</b>	
	三峽分局	三峽區、鶯歌區	148,611	138	
	蘆洲分局	蘆洲區、五股區、八里區	243,169	201	
	金山分局	金山區、石門區、萬里區	46,188	<b>80</b>	
	樹林分局	樹林區	139,799	138	
土城分局	土城區	187,651	155		
臺北市政府 警察局	松山分局	松山區	165,736	142	2015
	信義分局	信義區	185,624	144	
	大安分局	大安區	246,970	192	
	中山分局	中山區	185,758	144	
	中正一分局	中正區(三愛、文北、文祥、光復、幸市、幸福、東門、建國、梅花、黎明等10里)	38,086	<b>50</b>	
	中正二分局	中正區(其他不包含中正一分局的里別)	87,321	138	
	大同分局	大同區	103,862	139	
	萬華分局	萬華區	159,795	142	
	文山一分局	文山區(包含木柵、木新、老泉、忠順、明義、明興、指南、博嘉、華興、順興、萬芳、萬美、萬興、試院、樟林、樟新、樟腳、政大里、樟文里、樟樹里等20里。)	107,525	141	
	文山二分局	文山區(其他不包含文山一分局的里別)	94,847	138	
	南港分局	南港區	217,824	168	
	內湖分局	內湖區	232,752	181	
	士林分局	士林區	202,171	157	
北投分局	北投區	104,525	138		
臺中市政府 警察局	第一分局	中區、西區	117,176	138	1988
	第二分局	北區	149,664	138	
	第三分局	東區、南區	114,912	138	
	第四分局	南屯區	193,342	174	
	第五分局	北屯區	158,926	144	
	第六分局	西屯區	322,892	292	
	豐原分局	豐原區、神岡區、潭子區、大雅區	171,906	155	
	清水分局	清水區、沙鹿區、梧棲區	141,365	128	
	大甲分局	大甲區、大安區、后里區、外埔區	203,583	184	
	霧峰分局	霧峰區、大里區	136,577	123	
	太平分局	太平區	153,732	139	
	烏日分局	烏日區、大肚區、龍井區	74,563	67	
	東勢分局	東勢區、新社區、石岡區	8,582	<b>30</b>	
	和平分局	和平區	107,525	141	

計程車駕駛人執業登記資格限制研究

單位		(鄉鎮市區)	人口數	分配 樣本數	總樣 本數
臺南市政府 警察局	新營分局	新營區、鹽水區、柳營區	101,516	114	1680
	永康分局	永康區	174,108	195	
	白河分局	白河區、東山區、後壁區	65,531	74	
	麻豆分局	麻豆區、下營區、六甲區、官田區	94,554	106	
	新化分局	新化區、山上區、左鎮區	46,238	52	
	佳里分局	佳里區、西港區、七股區	87,805	98	
	歸仁分局	歸仁區、仁德區、關廟區、龍崎區	143,154	161	
	學甲分局	學甲區、將軍區、北門區	50,833	57	
	玉井分局	玉井區、楠西區、南化區	28,548	32	
	善化分局	善化區、安定區、大內區、新市區	95,657	107	
	第一分局	東區	146,373	164	
	第二分局	中西區	63,637	71	
	第三分局	安南區	142,136	159	
	第四分局	安平區	48,829	55	
高雄市政府 警察局	第五分局	北區	105,172	118	2344
	第六分局	南區	104,024	117	
	新興分局	新興區、前金區	68,860	100	
	鹽埕分局	鹽埕區	22,098	50	
	左營分局	左營區	147,292	149	
	楠梓分局	楠梓區	135,366	137	
	鼓山分局	鼓山區、旗津區	129,587	132	
	苓雅分局	苓雅區	147,312	150	
	前鎮分局	前鎮區	157,584	160	
	小港分局	小港區	122,084	124	
	三民一分局	三民區(安東、安和、達德、達明、達仁、達勇、同德、德智、德仁、安生、德東、德行、精華、民享、安宜、安泰、安邦、十全、十美、德北、立誠、立業、港東、港新、港西、博愛、博惠、長明、建東、興德、鳳南、鳳北、德西、豐裕、川東、裕民、力行、千歲、立德、千北、千秋里共 41 里)	70,069	100	
	三民二分局	三民區(不含三民一分局之其他里)	208,381	212	
	鳳山分局	鳳山區	275,182	278	
	仁武分局	仁武區、大樹區、鳥松區、大社區	159,570	162	
	林園分局	林園區、大寮區	143,922	146	
	岡山分局	岡山區、橋頭區、永安區、彌陀區、梓官區、燕巢區	187,718	191	
	湖內分局	湖內區、路竹區、茄萣區、阿蓮區、田寮區	120,938	123	
旗山分局	旗山區、美濃區、杉林區、內門區、甲仙區	96,317	100		
六龜分局	六龜區、茂林區、那瑪夏區、桃源區	18,797	30		
基隆市警 察局	第一分局	西區	37,551	100	800
	第二分局	東區	86,437	228	
	第一分局	西區	73,238	193	
	第二分局	東區	105,620	279	
新竹市警 察局	第一分局	北區	113,055	285	800
	第二分局	東區(不包含三分局的其他里)	104,977	264	
	第三分局	香山區、東區(包含南門、南市、新興、振興、福德、關帝、竹蓮、寺前、頂竹、下竹、南大、高峰、光鎮、柴橋、新光、湖濱、明湖等十七里。)	99,579	251	
嘉義市政 府警察局	第一分局	西區	111,727	431	800
	第二分局	東區	95,543	369	

附錄四 臺灣地區各縣市警察局所屬分局樣本分配表

單位		(鄉鎮市區)	人口數	分配 樣本數	總樣 本數
宜蘭縣政府警察局	宜蘭分局	宜蘭市、員山鄉	99,396	220	800
	羅東分局	羅東鎮、冬山鄉、五結鄉	128,297	285	
	礁溪分局	礁溪鄉、壯圍鄉、頭城鎮	73,277	162	
	蘇澳分局	蘇澳鄉、南澳鄉	38,161	85	
	三星分局	三星鄉、大同鄉	21,859	48	
桃園縣政府警察局	桃園分局	桃園市	308,582	164	1417
	八德分局	八德市	138,519	138	
	龜山分局	龜山鄉	107,686	138	
	中壢分局	中壢市	286,698	149	
	大園分局	大園鄉、觀音鄉	109,594	138	
	蘆竹分局	蘆竹鄉	106,338	138	
	楊梅分局	楊梅鎮、新屋鄉	153,062	138	
	大溪分局	大溪鎮、復興鄉	78,450	138	
	平鎮分局	平鎮市	158,415	138	
新竹縣政府警察局	龍潭分局	龍潭鄉	88,010	138	800
	竹東分局	竹東鎮、寶山鄉、北埔鄉、五峰鄉、峨眉鄉	99,958	204	
	竹北分局	竹北市、湖口鄉、新豐鄉	205,475	419	
	新埔分局	新埔鎮、關西鎮	53,128	108	
苗栗縣警察局	橫山分局	橫山鄉、尖石鄉、芎林鄉	33,860	69	800
	苗栗分局	苗栗市、公館鄉、頭屋鄉、三義鄉、銅鑼鄉	137,313	249	
	竹南分局	竹南鎮、後龍鎮、造橋鄉	102,341	186	
	通霄分局	通霄鎮、苑裡鎮、西湖鄉	74,307	135	
彰化縣警察局	頭份分局	頭份鎮、三灣鄉、南庄鄉	90,545	164	1067
	大湖分局	大湖鄉、卓蘭鎮、獅潭鄉、泰安鄉	36,520	66	
	彰化分局	彰化市、芬園鄉、花壇鄉	236,620	250	
	員林分局	員林鎮、永靖鄉、大村鄉	154,810	163	
	溪湖分局	溪湖鎮、埔心鄉、埔鹽鄉	97,293	103	
	北斗分局	北斗鎮、溪州鄉、田尾鄉、埤頭鄉	97,548	103	
	鹿港分局	鹿港鎮、福興鄉、秀水鄉	132,891	140	
	和美分局	和美鎮、線西鄉、伸港鄉	110,490	117	
南投縣政府警察局	芳苑分局	二林鎮、芳苑鄉、大城鄉、竹塘鄉	98,473	104	800
	田中分局	田中鎮、二水鄉、社頭鄉	82,481	87	
	南投分局	南投市、名間鄉	94,037	179	
	草屯分局	草屯鎮、中寮鄉	91,318	173	
	埔里分局	埔里鎮、國姓鄉	83,138	158	
	中興分局	南投市(營南、營北、光明、內興、內新、光華、光榮、光輝里)	19,247	37	
	集集分局	集集鎮、水里鄉、魚池鄉	39,256	75	
	竹山分局	竹山鎮、鹿谷鄉	61,952	118	
雲林縣警察局	仁愛分局	仁愛鄉	11,583	30	800
	信義分局	信義鄉	12,568	30	
	斗六分局	斗六市、林內鄉、莿桐鄉	121,731	172	
	斗南分局	斗南鎮、大埤鄉、古坑鄉	80,204	114	
	虎尾分局	虎尾鎮、土庫鄉、元長鄉、褒忠鄉	112,426	159	
	西螺分局	西螺鎮、二崙鄉、崙背鄉	81,618	116	
嘉義縣警察局	北港分局	北港鎮、口湖鄉、水林鄉	81,529	116	800
	臺西分局	臺西鄉、四湖鄉、麥寮鄉、東勢鄉	86,759	123	
	朴子分局	朴子市、六腳鄉、東石鄉	77,883	145	
	民雄分局	民雄鄉、大林鎮、新港鄉、溪口鄉	123,062	228	
	水上分局	水上鄉、太保市、鹿草鄉	84,593	157	
	布袋分局	布袋鎮、義竹鄉	41,553	77	
嘉義縣警察局	中埔分局	中埔鄉、大埔鄉、番路鄉	52,012	96	800
	竹崎分局	竹崎鄉、梅山鄉、阿里山	52,560	97	

## 計程車駕駛人執業登記資格限制研究

單位		(鄉鎮市區)	人口數	分配 樣本數	總樣 本數
屏東縣警察局	屏東分局	屏東市、萬丹鄉、長治鄉、麟洛鄉	240,989	281	800
	潮州分局	潮州鎮、竹田鄉、新埤鄉、來義鄉	73,808	86	
	內埔分局	內埔鄉、萬巒鄉、泰武鄉、瑪家鄉	72,717	85	
	東港分局	東港鎮、崁頂鄉、南州鄉、林邊鄉、新園鄉、琉球鄉	114,739	134	
	里港分局	里港鄉、九如鄉、鹽埔鄉、高樹鄉、山地門、霧台鄉	90,590	106	
	枋寮分局	枋寮鄉、佳冬鄉、枋山鄉、春日鄉、獅子鄉	50,560	59	
	恆春分局	恆春鎮、車城鄉、牡丹鄉、滿洲鄉	42,116	49	
臺東縣警察局	臺東分局	臺東市、卑南鄉、綠島鄉、蘭嶼鄉	103,576	464	800
	大武分局	大武鄉、金峰鄉、達仁鄉、太麻里鄉	20,585	92	
	關山分局	關山鎮、海端鄉、延平鄉、池上鄉、鹿野鄉	27,390	123	
	成功分局	成功鎮、東河鄉、長濱鄉	27,064	121	
花蓮縣警察局	花蓮分局	花蓮市	82,105	248	800
	吉安分局	吉安鄉、壽豐鄉、秀林鄉(銅門、水源、文蘭村)	83,822	253	
	鳳林分局	鳳林鎮、光復鄉、豐濱鄉、瑞穗鄉、萬榮鄉	40,108	121	
	玉里分局	玉里鎮、富里鄉、卓溪鄉	34,960	106	
	新城分局	新城鄉、秀林鄉(佳民、景美、秀林、富世、崇德、和平村)	23,834	72	
澎湖縣政府警察局	馬公分局	馬公市、湖西鄉	57,858	580	800
	白沙分局	白沙鄉、西嶼鄉	14,786	148	
	望安分局	望安鄉、七美鄉	7,174	72	

## 附錄五 二次德菲法調查指導和問項

敬愛的 \_\_\_\_\_ 您好：

鑒於計程車為公共運輸工具之一，為保障社會大眾免於恐懼之安全需求，強化國家預防性管理法制的必要性，於道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項規範計程車駕駛人執業限制。但卻衝擊到憲法保障人民職業選擇自由、工作權之基本權利，更抵觸刑事政策更生保護之理念。交通部特委託我們進行「計程車駕駛人執業登記資格限制研究計畫案」，本研究希望透過德菲專家問卷調查，探討計程車駕駛人執業登記資格限制之價值衡量、管理政策、禁業基準和政策建議等問題。素仰 您對計程車執業限制問題有豐富經驗與學養，我們很需要您寶貴的意見，協助我們提出更完善的政策建議。

為凝聚政策共識，本研究共邀請 20 位實務工作人員、學者專家和民間團體，提供專業上及實務面之意見，本項調查所得資料僅供研究分析使用，不作其他用途，基於研究倫理與資料保護原則，您所填寫的資料，我們會絕對保密與妥善保存，敬請 您安心填答。請依據 您認為各題項敘述的妥適性程度，予以勾選（1 分至 5 分）；此外若對各題項有任何建議，請於修改意見欄填入 您的看法，並可於各題「其他建議事項」欄位中填入 您認為該題應新增、刪除或修改之意見。

本次第一回合問卷懇請 您於 1 月 28 日前將本問卷寄回（檢附回郵信封）或以 e-mail 回傳，俾以回饋的形式凝聚本研究受訪專家之共識，製作第二回合問卷。再次誠心感謝 您的支持，專此，順頌  
平安

計畫主持人	中央警察大學	章光明教授
協同主持人	中央警察大學	陳玉書副教授
協同主持人	中央警察大學	周文生副教授

倘若 您對本研究或問卷有任何疑問時，歡迎您隨時與研究助理康弘明聯繫，聯絡方式：

電話：(03) 3282321 #4469      手機：0912-627956

E-mail：kang@mail.cpu.edu.tw

## 第二回合德菲法 (Delphi Method) 專家問卷

敬愛的 \_\_\_\_\_ 您好：

鑒於計程車為公共運輸工具之一，為保障社會大眾免於恐懼之安全需求，強化國家預防性管理法制的必要性，於道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項規範計程車駕駛人執業限制。但卻衝擊到憲法保障人民職業選擇自由、工作權之基本權利，更抵觸刑事政策更生保護之理念。交通部特委託我們進行「計程車駕駛人執業登記資格限制研究計畫案」，本研究希望透過德菲專家問卷調查，探討計程車駕駛人執業登記資格限制之價值衡量、管理政策、禁業基準和政策建議等問題。素仰 您對計程車執業限制問題有豐富經驗與學養，我們很需要您寶貴的意見，協助我們提出更完善的政策建議。

感謝 您協助完成第一次調查，我們已根據調查結果和多數專家意見進行修訂；為凝聚政策共識，懇請持續予以支持和協助。本項調查所得資料僅供研究分析使用，不作其他用途，基於研究倫理與資料保護原則，您所填寫的資料，我們會絕對保密與妥善保存，敬請 您安心填答。問卷中提供各題項第一次調查結果，以及您所勾選的選項，請 您再次就各題項敘述的妥適性程度，予以勾選（1 分至 5 分）。

本次第二回合問卷懇請 您於 3 月 14 日前將本問卷寄回（檢附回郵信封）或以 e-mail 回傳。再次誠心感謝 您的支持，專此，順頌

平安

計畫主持人	中央警察大學	章光明教授
協同主持人	中央警察大學	陳玉書副教授
協同主持人	中央警察大學	周文生副教授

倘若 您對本研究或問卷有任何疑問時，歡迎您隨時與研究助理康弘明聯繫，聯絡方式：

電話：(03) 3282321 #4469      手機：0912-627956

E-mail：[kang@mail.cpu.edu.tw](mailto:kang@mail.cpu.edu.tw)

第一次德菲調查問項	第二次德菲調查問項
<p>第一部分 價值衡量</p>	
<p>「公民與政治權利國際公約」、「經濟社會文化權利國際公約」（以下簡稱兩公約）之經濟社會文化權利國際公約第 6 條規定：「本公約締約國確認人人有工作之權利，包括人人應有機會憑本人自由選擇之工作謀生之權利，並將採取適當步驟保障之。」</p>	
<p>道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項規定：曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第 184 條、第 185 條、第 221 條至第 229 條、兒童及少年性交易防制條例第 24 條至第 27 條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，終身不得辦理計程車駕駛人執業登記。以下簡稱禁業規定。</p>	
<p><b>就計程車駕駛執業規範目的之價值衡量，請問您對下列問題的意見為何？</b></p>	
<p>1. 兩公約及憲法雖保障人民自由選擇工作的權利，但不是絕對的權利，國家可以基於公共利益目的，<u>在合理必要範圍內加以限制</u>。</p>	<p>為了公眾安全，法律得限制人民的工作權及營業權。</p>
<p>2. 國家為了乘客安全，<u>應針對計程車駕駛資格設計特別的限制</u>。</p>	<p>法律得針對計程車駕駛資格為必要之限制。</p>
<p>3. 為了保護乘客生命權、身體權、財產權和人格權等重要基本人權，應<u>永久禁止</u>曾犯再犯率高的特定犯罪類型者，從事計程車駕駛業。</p>	<p>法律永久禁止曾犯再犯率高的特定犯罪類型者，從事計程車駕駛業，可能違反憲法 23 條比例原則及更生保護政策。</p>
<p>4. 為保護乘客重要基本人權，兼顧人民選擇職業自由，及落實更生保護精神，<u>應限定一定期間</u>（例如 5-10 年）禁止曾犯再犯率高的特定犯罪類型者，從事計程車駕駛業。</p>	<p>法律得限定期間（例如 15 年），禁止曾犯再犯率高的特定犯罪類型者，從事計程車駕駛業。</p>
<p>5. 為保護不特定乘客的乘車安全，而犧牲特定前科犯選擇計程車駕駛業之工作權，係<u>違反憲法第 23 條之比例原則及更生保護政策</u>。</p>	<p>計程車駕駛禁業期間長短，可以配合不同再犯率的犯罪類型作差別設計。</p>
<p>6. 計程車駕駛人<u>違反執業法令與工作倫理要求</u>，而廢止其執業資格或禁業終身，方符合責任理論。</p>	<p>立法者宜同時考量乘客安全與計程車駕駛的工作環境安全。</p>
<p>7. 計程車駕駛人<u>執業資格限制</u>，可提高駕駛素質與職業形象，有助於維持計程車市場的穩定。</p>	
<p>8. <u>改善計程車駕駛人工作環境與乘客安全考量</u>，應該同步進行。</p>	



第二部分 禁業基準		
根據第一部分有關計程車駕駛執業資格限制，您對下列問題的意見為何？		
1.	曾犯第 37 條第 1 項所列事由，經裁判確定者， <u>應終身禁業</u> ，不得辦理計程車駕駛人執業登記	曾犯第 37 條第 1 項所列事由，經裁判確定者， <u>應終身禁業</u>
2.	曾犯第 37 條第 1 項所列事由，經裁判確定者， <u>一定期限內</u> ，不得辦理計程車駕駛人執業登記	曾犯第 37 條第 1 項所列事由，經裁判確定者， <u>一定期限內</u> ，不得辦理計程車駕駛人執業登記
3.	第 37 條第 1 項包含：罪名、法條、條例等， <u>混合式限制規定</u> 是妥適的	第 37 條第 1 項包含：罪名、法條、條例等， <u>混合式限制規定</u> 是妥適的
4.	以犯罪前科限制計程車駕駛執業登記，應考量各類型犯罪 <u>危害的嚴重程度</u> 。	以犯罪前科限制計程車駕駛執業登記，應考量各類型 <u>犯罪危害的嚴重程度</u>
5.	以犯罪前科限制計程車駕駛執業登記，應考量各類型犯罪的 <u>再犯率高低</u> 。	以犯罪前科限制計程車駕駛執業登記，應考量各類型犯罪的 <u>再犯率高低</u>
6.	<u>部分犯罪類型不應納入</u> 第 37 條第 1 項，應予以排除。 (勾選 <u>同意或非常同意</u> 者，請於修改意見欄敘明罪名)	「 <u>懲治走私條例</u> 」與保障乘客安全無關，不應納入第 37 條第 1 項，應予以排除
7.	考量乘客安全， <u>仍有其他罪名應增列於</u> 第 37 條第 1 項中。 (勾選 <u>同意或非常同意</u> 者，請於修改意見欄敘明罪名)	考量乘客安全， <u>刑法第 185 條之 3</u> (不能安全駕駛，如酒駕)，應增列於第 37 條第 1 項中。
8.	現行第 37 條第 1 項所列犯罪，並未考量所犯 <u>刑度輕重</u> ，皆處以終身禁業之規定，不符 <u>比例原則</u> 。	現行第 37 條第 1 項所列犯罪，未考量法官量刑之 <u>刑度輕重</u> (如：涵蓋緩刑至無期徒刑)，皆處以終身禁業之規定，不符比例原則。
9.	曾犯第 37 條第 1 項所列犯罪，經裁判確定者， <u>應對不同刑度範疇</u> (如：3 年以下、10 年以上、無期徒刑等)，設定 <u>不同的禁業年限</u> 。	曾犯第 37 條第 1 項所列犯罪，經裁判確定者，應對 <u>不同刑度範疇</u> (如：3 年以下、10 年以上、無期徒刑等)，設定不同的禁業年限。

10.	所犯前科為 <u>再犯率較低</u> 的犯罪類型，應給予犯罪人更生的機會， <u>在一定期間內未再犯者，應解除其禁業規定。</u>	所犯前科為再犯率較低的犯罪類型，應給予犯罪人更生的機會，在一定期間內未再犯者， <u>應解除其禁業規定</u>
11.	曾犯第 37 條第 1 項所列犯罪，經判決 <u>宣告緩刑確定者，不應禁止</u> 其辦理計程車駕駛人執業登記	曾犯第 37 條第 1 項所列犯罪，經判決宣告 <u>緩刑</u> 確定者，不應禁止其辦理計程車駕駛人執業登記
12.	對於曾犯 <u>特殊案類前科者</u> ，為保護社會大眾的安全，應終身禁業。 (勾選 <u>同意或非常同意者</u> ，請於修改意見欄敘明罪名)	對於曾犯 <u>嚴重犯罪前科者</u> (如：妨害性自主、強盜、搶奪、故意殺人、兒童及少年性交易防制條例第 24 條至第 27 條等)，為保護社會大眾的安全，應終身禁業
13.	執業登記限制基準，應同時考量罪名、刑度、再犯率等 <u>多元因素</u> 。	執業登記限制基準，應同時考量罪名、刑度、再犯率等 <u>多元因素</u>
<b>第三部分 管理模式</b>		
就我國計程車和駕駛人的管理模式，請問您對下列問題的意見為何？		
1	計程車懸掛駕駛人 <u>執業登記證</u> ，為安全管理之必要措施。	計程車懸掛駕駛人 <u>執業登記證</u> ，為安全管理之必要措施
2.	計程車 <u>車身統一使用黃色</u> ，為安全管理之必要措施。	計程車 <u>車身統一使用黃色</u> ，為安全管理之必要措施
3.	計程車 <u>車窗不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙</u> ，為安全管理之必要措施。	計程車 <u>車窗不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙</u> ，為安全管理之必要措施
4.	計程車內加裝駕駛人與乘客之 <u>阻隔設備</u> ，為安全管理之必要措施。	計程車內加裝駕駛人與乘客之 <u>阻隔設備</u> ，為安全管理之必要措施
5.	計程車執業登記證測驗科目為「 <u>執業相關法令</u> 」及「 <u>執業地之地理環境</u> 」二科，為確保駕駛品質之必要措施。	計程車執業登記證測驗科目為「 <u>執業相關法令</u> 」及「 <u>執業地之地理環境</u> 」二科，為確保駕駛品質之必要措施
6.	計程車駕駛人 <u>執業前講習時間</u> 為 6 小時，講習時數是足夠的。	計程車駕駛人 <u>執業前講習時間</u> 為 6 小時，講習時數是足夠的
7.	警察機關每年對計程車駕駛人 <u>審驗犯罪前科、執業狀態等</u> ，對計程車安全管理是必要的。	警察機關每年對計程車駕駛人 <u>審驗犯罪前科、執業狀態等</u> ，對計程車安全管理是必要的

8.	警察機關每月實施多次執業登記證之 <u>路檢稽查</u> ，此一勤務作為對計程車安全管理是必要的。	警察機關每月實施多次執業登記證之 <u>路檢稽查</u> ，此一勤務作為對計程車安全管理是必要的
9.	目前計程車車行以接受 <u>司機靠行</u> 為主，此一靠行制度對計程車安全管理是必要的。	目前計程車車行經營方式以接受 <u>司機靠行</u> 為主，此一方式對靠行司機可以有效監督與管理
10.	目前 <u>計程車合作社</u> 接受司機自備車輛入社成為社員，合作社對司機社員可以有效監督與管理。	目前 <u>計程車合作社</u> 接受司機自備車輛入社成為社員，合作社對司機社員可以有效監督與管理
11.	目前 <u>計程車個人車</u> 要求司機具備資深績優條件，此一規定可確保個人車司機做好自我管理。	目前 <u>計程車個人車</u> 要求司機具備資深績優條件，此一規定可確保個人車司機做好自我管理
12.	<u>衛星或無線電派遣方式接受乘客預約叫車</u> ，對計程車乘客安全較有保障。	<u>衛星或無線電派遣方式接受乘客預約叫車</u> ，對計程車乘客安全較有保障
<b>第四部分 政策建議</b>		
<b>有關計程車駕駛執業資格限制未來改進方向，您對下列問題的意見為何？</b>		
1.	政府應增訂專業組織審查認定機制，容許在一定條件內， <u>例外放寬計程車駕駛人禁業限制</u> 。	政府應增訂 <u>專業組織審查認定機制</u> ，容許在一定條件內，例外放寬計程車駕駛人禁業限制
2.	政府應 <u>定期檢討計程車駕駛人禁業規範及禁業實體內容</u> 是否符合社會與治安需要。	政府應 <u>定期檢討計程車駕駛人禁業規範及禁業實體內容</u> 是否符合社會與治安需要
3.	政府應要求計程車裝置衛星定位系統、行車紀錄器等 <u>科技器材</u> ，以保障計程車駕駛人與乘客安全。	政府應要求並補助計程車裝置 <u>衛星定位系統、行車紀錄器等科技器材</u> ，以保障計程車駕駛人與乘客安全
4.	政府可 <u>授權車行或民間管理組織（如公會）</u> 審查計程車駕駛人資格。	政府可 <u>授權車行或民間管理組織（如公會）</u> 審查計程車駕駛人資格。
5.	政府可藉由 <u>計點方式</u> ，約制車行、公會，加強管理計程車駕駛。	政府可藉由 <u>計點方式</u> ，約制車行、公會，加強管理計程車駕駛
6.	政府可透過 <u>執業登記證及牌照限量管制</u> ，以提升計程車服務品質。	政府可透過 <u>執業登記證及牌照限量管制</u> ，以提升計程車服務品質

7.	政府可透過 <u>加重計程車公會或車行責任，並令其負連帶責任</u> ，以提升計程車服務品質。	政府可透過 <u>加重計程車公會或車行責任</u> ，並令其負連帶責任，以提升計程車服務品質
8.	政府應協助無法從事計程車駕駛之更生人， <u>培養其他專長與技能</u> ，輔導就業。	政府應 <u>協助無法從事計程車駕駛之更生人</u> ，培養其他專長與技能，輔導就業
9.	身體（如：聾啞、癲癇及急性心血管疾病者）、心理（如精神疾病、情緒控制較差）或年齡（如 68 歲以上）等因素， <u>對乘客安全易生危害，應納入計程車駕駛人資格審查要件</u> 。	<u>身體</u> （如：聾啞、癲癇及急性心血管疾病者）、 <u>心理</u> （如精神疾病、情緒控制較差）或 <u>年齡</u> （如 68 歲以上）等因素，對乘客安全易生危害，應納入計程車駕駛人資格審查要件
10.	受禁業之更生人，應符合一定條件（如出獄後滿一定年限、通過認證程序、再犯率極低）， <u>方得擔任計程車駕駛人</u> 。	受禁業之更生人， <u>應符合一定條件</u> （如出獄後滿一定年限、通過認證程序、再犯率極低）， <u>方得擔任計程車駕駛人</u>
11.	計程車駕駛人在執業期中，犯刑法第 185 條之 3（酒駕等不能安全駕駛）之罪， <u>經第一審法院判決有罪，應吊扣其執業登記證</u> 。	計程車駕駛人在執業期中， <u>犯刑法第 185 條之 3</u> （酒駕等不能安全駕駛）之罪，經第一審法院判決有罪，應吊扣其執業登記證
12.	計程車駕駛人在執業期中，犯刑法第 185 條之 3（酒駕等不能安全駕駛）之罪， <u>經法院判處罪刑確定者，應廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照</u> 。	計程車駕駛人在執業期中， <u>犯刑法第 185 條之 3</u> （酒駕等不能安全駕駛）之罪，經法院判處罪刑確定者，應廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照
13.		計程車牌照核發，應建立 <u>退場機制</u> ，以平衡供需。



## 附錄六 道路交通管理處罰條例第三十七條、第六十七條修

### 正草案總說明

- 一、計程車具有機動性與便利性，乃目前社會普遍利用之大眾運輸工具。惟其駕駛人與乘客共處於密閉空間，該空間由駕駛人高度控制，具轉換機動特性，一旦駕駛人預謀犯罪，利用計程車作為犯案工具，改裝控制鎖、偽（變）造牌照、加裝不透明隔熱紙或窗簾等設備，致車內乘客與外界隔離，無法及時尋求外援，犯罪結果往往十分嚴重，而造成社會極度恐懼。故世界各國對於計程車管理大都採取高度管制，包括入行前之資格管制，並且提高入行後之營業活動管理機制，以預防危害。
- 二、尤其對於執業駕駛人品性素行之要求，更高於其他職業從業人員。各國立法例，有採全面終身禁業模式，有犯罪紀錄者不得從事計程車駕駛人，如德國、日本；有採特定犯罪終身禁業模式，如美國；或相當期間禁業模式，如英國。我國則從相當期間禁業模式，歷次修法漸趨嚴格，現行法採特定犯罪終身禁業模式。此觀道路交通管理處罰條例修法沿革可知，自從民國七十年七月二十九日增訂第三十七條之一，七十五年五月十三日改為第三十七條，民眾如曾犯該條文所訂之犯罪類型，經判決罪刑確定，於一定期間內不得辦理計程車駕駛人執業登記；後因彭婉如事件發生，八十六年一月二十二日修正為終身禁業；九十年一月十七日再將犯罪類型擴增，包括兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、毒品危害防制條例之罪，經判決確定者，及依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，終身不得從事計程車駕駛業。
- 三、基於社會防衛思想，政府對犯特定犯罪者終身限制或剝奪其駕駛計程車之資格，此手段是否符合比例原則之爭議，經司法院九十三年九月十七日釋字第五八四號解釋，認為應隨著社會經濟發展，預測統計技術提升，針對前開條文所列各罪之累再犯情形進行分析，俾於維護公共福祉之時，兼顧人民工作權與平等原則。
- 四、第三十七條第一項所定終身禁業之各種犯罪類型，據委託學術研究，進行再犯率實證調查研究結果，發現其中懲治走私條例再犯率不高，終身禁業欠缺限制或剝奪人民營業自由與職業選擇自由之合理性與必要性，有違比例原則，爰建議將懲治走私條例排除於終身禁業範圍。
- 五、惟為避免計程車被利用做為走私犯罪工具，並緩解民眾對乘車安全之疑慮，建議採用漸進式放寬，對於懲治走私條例之禁業年限由終身修正為十年，並輔以行業監控機制，限制其須受雇於車行，此乃同時兼顧更生保護政策與民眾觀感，亦可呼應司法院第五八四號解釋之要求。
- 六、檢肅流氓條例業於九十八年一月二十一日總統華總一義字第〇九八〇〇〇一二三二一號令公布廢止；依立法院審查紀錄，該條例有關妨害他人身體

財產、人身自由、組織犯罪等事項，於廢止後係改由社會秩序維護法第六十三、六十四、六十八、八十七等條文、組織犯罪防制條例、刑法妨害自由罪（第二百九十六條至第三百零七條）等規定規範，社會秩序維護法因屬輕罪，未予納入，僅將組織犯罪防制條例及刑法妨害自由罪章納入，以維護乘客權益。

七、第六十七條係配合第三十七條項次併予修正。

## 道路交通管理處罰條例第三十七條、第六十七條修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第三十七條 <u>曾犯故意殺人、妨害自由、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例、毒品危害防制條例或組織犯罪防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。</u></p> <p><u>曾犯懲治走私條例之罪，經執行完畢逾五年，或緩刑期滿，未經撤銷緩刑之宣告，且經計程車客運業僱用者，不受前項規定之限制。</u></p> <p>計程車駕駛人，在執業期中，犯<u>第一項</u>所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定</p>	<p>第三十七條 曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定，或曾依檢肅流氓條例裁定應為交付感訓確定者，不得辦理計程車駕駛人執業登記。</p> <p>計程車駕駛人，在執業期中，犯前項所列各罪之一，經第一審法院判決有罪或依檢肅流氓條例裁定交付感訓處分後，吊扣其執業登記證。其經法院判處罪刑或交付感訓處分確定</p>	<p>一、計程車具有機動性與便利性，乃目前社會普遍利用之大眾運輸工具。惟其駕駛人與乘客共處於密閉空間，該空間由駕駛人高度控制，具轉換機動特性，一旦駕駛人預謀犯罪，利用計程車作為犯案工具，改裝控制鎖、偽（變）造牌照、加裝不透明隔熱紙或窗簾等設備，致車內乘客與外界隔離，無法及時尋求外援，犯罪結果往往十分嚴重，而造成社會極度恐懼。故世界各國對於計程車管理大都採取高度管制，尤其對於執業駕駛人品性素行之要求更高於其他職業從業人員。各國立法例，有採全面終身禁業模式，如德國、日本；有採特定犯罪終身禁業模式，如美國；或相當期間禁業模式，如英國。我國則採特定犯罪終身禁業模式。</p>

<p>者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。</p> <p>計程車駕駛人，在執業期中，犯刑法第一百八十五條之三、竊盜、詐欺、贓物或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。</p> <p>計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。</p> <p>計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。</p> <p>經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。</p> <p>計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。</p>	<p>者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。</p> <p>計程車駕駛人，在執業期中，犯竊盜、詐欺、贓物、妨害自由或刑法第二百三十條至第二百三十六條各罪之一，經第一審法院判決有期徒刑以上之刑後，吊扣其執業登記證。其經法院判決有期徒刑以上之刑確定者，廢止其執業登記，並吊銷其駕駛執照。</p> <p>計程車駕駛人，受前二項吊扣執業登記證之處分，未將執業登記證送交發證警察機關者，廢止其執業登記。</p> <p>計程車駕駛人違反前條及本條規定，應廢止其執業登記或吊扣其執業登記證者，由警察機關處罰，不適用第八條第一項第一款規定。</p> <p>經廢止執業登記者，其執業登記證由警察機關收繳之。</p> <p>計程車駕駛人執業資格、執業登記、測驗、執業前、在職講習與講習費用收取、登記證核發及管理等等事項之辦法，由內政部會同交通部定之。</p>	<p>二、鑒於檢肅流氓條例業於九十八年一月二十一日總統令公布廢止，依立法院審查紀錄，該條例有關妨害他人身體財產、人身自由、組織犯罪等事項，於廢止後係改由社會秩序維護法第六十三、六十四、六十八、八十七等條文、組織犯罪防制條例、刑法妨害自由罪（第二百零九條至第二百零七條）等規定規範，社會秩序維護法因屬輕罪，未予納入，僅將組織犯罪防制條例及刑法現行條文第三項妨害自由罪章納入第一項修正，以維護乘客權益。</p> <p>三、根據民眾意向調查結果，走私犯罪是民眾較能認同解禁之犯罪類型。且多數民眾支持以執行完畢逾五年，或緩刑期滿，未經撤銷緩刑之宣告，且經計程車客運業雇用者，即有從事計程車駕駛之工作機會，以緩和現行終身禁業規定之嚴苛性。另根據再犯率實證研究結果顯示，本條第一項所定終身禁業之各種犯罪類型中，懲治走私條例之再犯率不高，施以終身禁業處分，有違比例原則，欠缺限制或剝奪人民營業自由與職業選擇自由之合理性與必要</p>
--	---	---



		<p>性，爰新增第二項將懲治走私條例排除於絕對性終身禁業範圍外，將懲治走私條例之禁業管制年限由終身修正為五年，並輔以行業監控機制，限制其須受僱於車行（不得自備車輛參與經營），可同時兼顧更生保護政策與民眾安全感受，更可呼應司法院大法官會議釋字第五八四號解釋之精神。</p> <p>四、刑法第一百八十五條之三（酒駕不能安全駕駛），以及身體、心理或年齡等因素，對乘客安全易生危害，衡平考量酒駕與第三十七條第一項各罪之比例，建議列入第三十七條第四項，對執業期中犯罪者廢止其執業登記資格，惟仍可申請而非終身限制。</p>
<p>第六十七條 汽車駕駛人，曾依第二十七條第三項、第二十九條之第二項、第三十五條第一項、第三項後段、第四項後段、第三十七條第三項、第五十四條、第六十一條第一項第一款、第二款、第六十二條第四項後段規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。</p> <p>汽車駕駛人，曾依第二十九條第四項、第</p>	<p>第六十七條 汽車駕駛人，曾依第二十七條第三項、第二十九條之第二項、第三十五條第一項、第三項後段、第四項後段、第三十七條第二項、第五十四條、第六十一條第一項第一款、第二款、第六十二條第四項後段規定吊銷駕駛執照者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。</p> <p>汽車駕駛人，曾依第二十九條第四項、第</p>	<p>配合第三十七條項次變更併予修正。</p>

<p>三十條第三項、第三十五條第三項前段、第四項前段、第三十七條第四項、第四十三條第二項、第三項、第六十一條第一項第三款、第四款後段、第六十二條第四項前段規定吊銷駕駛執照者，三年內不得考領駕駛執照；汽車駕駛人駕駛營業大客車，曾依第三十五條第二項規定吊銷駕駛執照者，四年內不得考領駕駛執照。</p> <p>汽車駕駛人，曾依本條例其他各條規定吊銷駕駛執照者，一年內不得考領駕駛執照。</p> <p>汽車駕駛人，曾依第二項、第三項規定吊銷駕駛執照，不得考領駕駛執照期間計達六年以上者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。</p> <p>前四項不得考領駕駛執照規定，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，亦適用之。</p> <p>汽車駕駛人違反本條例規定，應受吊扣駕駛執照處分，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，在所規定最長吊扣期間內，不得考領駕駛執照。</p>	<p>三十條第三項、第三十五條第三項前段、第四項前段、第三十七條第三項、第四十三條第二項、第三項、第六十一條第一項第三款、第四款後段、第六十二條第四項前段規定吊銷駕駛執照者，三年內不得考領駕駛執照；汽車駕駛人駕駛營業大客車，曾依第三十五條第二項規定吊銷駕駛執照者，四年內不得考領駕駛執照。</p> <p>汽車駕駛人，曾依本條例其他各條規定吊銷駕駛執照者，一年內不得考領駕駛執照。</p> <p>汽車駕駛人，曾依第二項、第三項規定吊銷駕駛執照，不得考領駕駛執照期間計達六年以上者，終身不得考領駕駛執照。但有第六十七條之一所定情形者，不在此限。</p> <p>前四項不得考領駕駛執照規定，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，亦適用之。</p> <p>汽車駕駛人違反本條例規定，應受吊扣駕駛執照處分，於汽車駕駛人係無駕駛執照駕車者，在所規定最長吊扣期間內，不得考領駕駛執照。</p>	
--	--	--

## 附錄七 計程車駕駛人執業登記管理辦法部分條文修正草案條文對

## 照說明表

修正條文	現行條文	說 明
<p>第三條 汽車駕駛人須領有職業駕駛執照，且無本條例第三十六條第四項或第三十七條第一項、<u>第二項所列之犯罪情事者</u>，始得申請辦理執業登記。</p>	<p>第三條 汽車駕駛人須領有職業駕駛執照，且無本條例第三十六條第四項或第三十七條第一項情事者，始得申請辦理執業登記。</p>	<p>配合道路交通管理處罰條例第三十七條修正。</p>
<p>第七條 汽車駕駛人應於領得合格成績單六個月內檢附合格成績單及執業事實證明文件，向原申請之警察局辦妥執業登記，始發給執業登記證及其副證；逾期者，該成績單失效，並應重新申請辦理執業登記。</p> <p>前項執業事實，<u>除曾犯懲治走私條例，須受僱於計程車客運業外</u>，指有下列情形之一者：</p> <p>一、受僱於計程車客運業。</p> <p>二、自備汽車參與計程車客運業經營。</p> <p>三、計程車運輸合作社社員或其輪替駕駛。</p> <p>四、經營個人計程車客運業。</p> <p>五、個人計程車客運業之輪替或臨時替代駕駛。</p>	<p>第七條 汽車駕駛人應於領得合格成績單六個月內檢附合格成績單及執業事實證明文件，向原申請之警察局辦妥執業登記，始發給執業登記證及其副證；逾期者，該成績單失效，並應重新申請辦理執業登記。</p> <p>前項執業事實，指有下列情形之一者：</p> <p>一、受僱於計程車客運業。</p> <p>二、自備汽車參與計程車客運業經營。</p> <p>三、計程車運輸合作社社員或其輪替駕駛。</p> <p>四、經營個人計程車客運業。</p> <p>五、個人計程車客運業之輪替或臨時替代駕駛。</p>	<p>配合道路交通管理處罰條例第三十七條修正。</p>

附錄七 計程車駕駛人執業登記管理辦法部分條文修正草案條文對照表

## 附錄八 期中報告委員意見回應對照表

編號	審查委員	委員意見	研究單位回應
1	黃台生 教授	關於更生保護人就業現況，若就業管道良好，加上大眾運輸發達，計程車產業供過於求，則計程車執業資格放寬的必要性不高，建議補充更生保護人出監後就業人數及現況。	1.根據本研究蒐集刑事局犯罪嫌疑人資料分析結果顯示，禁業規定與各項計程車業管理措施確實能有效降低計程車犯罪，分析結果將於期末報告中呈現。 2.本研究將增加訪談更生輔導志工。
2		針對更生保護人工作權及民眾生命財產安全價值觀孰輕孰重，建議調查一般民眾就前揭價值觀評價權重衡量之比例關係，以作為日後決策參考。	1.本研究已針對 23,836 位民眾進行計程車駕駛執業限制調查，透過調查可了解民眾的態度。 2.本團隊將針對更生保護人工作權及民眾生命財產安全價值觀兩者間之重要程度，併入德菲問卷中一同施測 AHP 加以比較。
3		計程車駕駛人執業資格限制若採局部性放寬之配套措施，需預防更生保護人利用計程車犯案，建議課予車行（個人車行除外）相當程度之連帶賠償責任。	無論是以刑度或刑類做為放寬的條件，這是後續研究討論的方向，另委由車行管理計程車駕駛，必須檢討目前車行靠行管理問題。
4		更生保護人欲從事計程車行業，建議出獄後應滿一定年限，並妥善規劃配套認證程序（如良好之工作紀錄），在再犯率很低之前提下，作為同意資格限制放寬條件之一。	本團隊將擬訂相關規定納入期末報告，提供交通部決定如何執行。
5		認證程序計程車駕駛於取得執業登記資格後，駕駛人之生理狀況或情緒管理等，俟修法時應一同併入限制。	此部分於期中深度訪談有多位學者反映，本計畫已列入討論課題，並於德菲問卷中進行調查。
6	許春生 教授	在研究計畫報告第四章各國計程車駕駛人執業資格限制現況與比較部分，建議做各國現況比較總表（限制最嚴格至最寬鬆），以瞭解各國計程車駕駛資格限制之趨勢。	遵照辦理，各國現況比較總表將於期末報告呈現。
7		關於訪談部分，在期中報告第	本研究將增加訪談更生輔導

		27 頁訪談之團體為計程車公會及犯罪被害保護協會，建議平衡不同團體之觀點進行訪談（如更生保護團體）。	志工，於期末報告中呈現。
8		建議將訪談稿及歸納予以區隔，並於每章結束後做總結，以利綜合歸納論點。	遵照辦理，將訪談資料與歸納意見加以區隔，於期末報告中呈現。
9		再犯調查之部分，可針對同類型再犯可能性進行分析（10 年、20 年），若將出獄時間拉長，則再犯機率降低，建議藉由此放寬資格限制。	本研究目前已蒐集刑事局資料 82 年至 101 年，目前正分析中；法務部資料僅有 91 年至 101 年資料，兩筆分析後於期末報告呈現。
10	內政部 警政署	計程車駕駛犯罪經常成為媒體焦點，而計程車駕駛資格限制管理，屢次修法皆由乘客的角度修正法律實施，隨環境改變、科技發展及管理的措施進步，終身禁業之制度是否放寬，本署並無預設立場。	謝謝委員指教。
11		期中報告第 10、11 頁臺灣地區計程車車輛登記數、臺灣地區計程車車輛登記數和下降趨勢及臺灣地區計程車數量與縣市分布等數據資料請更新。	遵照辦理，更新數據資料。
12		期中報告第 50 頁以下，「韓國資格限制」之中文翻譯文意不順暢，建議研究團隊酌予修正。	遵照辦理，修正韓國資格限制之中文翻譯。
13	台北市 政府	計程車執業資格限制仍有必要存在。	謝謝委員指教。
14		計程車駕駛資格以執業登記作第一階段篩選，入行後加強車行之管理，採定期或不定期評鑑及考核，以保障乘客安全。	謝謝委員指教，建議事項將納入考量，擬訂管制方案。
15	新北市 政府	身為核發計程車駕駛執業登記證的第一線，在審核駕駛人執業資格不通過時，出現剝奪駕駛人工作權及為何道路交通管理處罰條例第 37 條所列罪名之限制等意見，此研究結果可供主管機關與駕駛人溝通回應，使申請人瞭解無法通過執業登記之理由。	謝謝委員指教。
16	台中市 政府	建議將計程車駕駛人之個人安全規範、福利、工會組織之宣傳等予以納入。	謝謝委員指教，建議事項可提供主管機關參考。

17	高雄市警察局交通警察大隊	因道路交通管理處罰條例第 37 條屢次修法而受到限制之當事人，目前有 2 件訴願，1 件行政訴訟，建議可以補充原為計程車駕駛人，因逾期審驗喪失執業登記資格後重新申請卻無法符合資格之當事人意見。	謝謝委員指教，建議事項納入期末報告中討論說明。
18	交通部公路總局	期中報告（下同）第 11 頁二、計程車駕駛人特性，第一行年代有誤繕部分，請修正。	遵照辦理，進行資料修正。
19		第 12 頁之表 2-1-2 內年別，應統一使用民國或西元。	遵照辦理，進行資料修正。
20		第 18 頁表 2-3-1 立法沿革觀之，計程車禁業規範漸趨嚴格，各時期修法必有其歷史背景與必要性，建議呈現每個立法時期的犯罪數據，俾利閱讀者能明瞭規範愈嚴格是否能真正有效遏止犯罪的發生。	遵照辦理，進行資料補充與修正。
21		第 33 頁表 3-3-3 被害恐懼感問項係針對社區犯罪所作之問卷題型，惟計程車為一密閉空間，其對於民眾及乘客之恐懼程度截然不同，不知研究團隊設計此題型之關聯性及用意為何？	謝謝委員指教，建議事項納入期末報告中修正與說明。
22		第 35 頁第四節一、「質化（深度訪談）料處理及分析」漏「資」字。	遵照辦理，進行資料修正。
23		第 40 頁第四章部分建議將各國資格限制規範予以表列方式呈現，較為明確並易比對。	遵照辦理，各國現況比較總表將於期末報告呈現。
24		第 74 頁最後一行「考慮地是」應修正為「考慮的是」。	遵照辦理，進行資料修正。
25		第 79 頁二、授權車行進行審查部分，依現行實務車行運作情形操作不易，建議研究團隊能做更詳細具體可行的規劃。	謝謝委員指教，建議事項納入期末報告中修正與說明。
26		交通部法規會	本計畫需求書中，提及本研究計畫之緣起在於「針對前開條文所列各罪之累再犯情形進行分析，以確保該等限制影響或剝奪人民營業自由與職業選擇自由的合理與必要性，亦可呼應大法官於第

		584 號解釋文之期待」，爰請研究團隊針對司法院大法官會議釋字第 584 號解釋，或參考監察院調查案號 101 交調 5 調查（審核）意見及相關陳情案件中對道路交通管理處罰條例第 37 條之合理性與必要性之質疑，以其確立本研究之待證命題。即透過研究待證命題「具有『處罰條例第 37 條所列任一各罪』之前科者從事計程車駕駛，較其從事其他職業，是否存有更高的再犯罪風險」〔參見邱文聰所著〈被忽略的（立法）事實—探詢實證科學在規範論證中的可能角色兼評釋字第 584 號解釋〉〕，藉以說明「處罰條例第 37 條對計程車駕駛人資格限制與保障乘客人身安全之目的手段之關聯性」，即有無違反比例原則。簡言之，本研究之目的之一在於論證「現行處罰條例第 37 條之正當性基礎」。	行「處罰條例第 37 條所列任一各罪」之前科者之再犯率分析，對照大法官釋字 584 號解釋加以探討。
27		倘國內無相關原始犯罪資料可供上述研究，亦請敘明理由—如現行「警察刑事紀錄證明」中，職業欄並非必要記載事項等，以致無法明確區隔出犯罪人之職業別等理由，俾供日後本部對外說明。	目前「警察刑事紀錄證明」資料中，未記載「職業欄」，故無法明確區隔出犯罪人之職業別。
28		期中報告第 25 頁表 2-4-2 前科罪名與 7 年內再犯之分布，建議將統計期間由 7 年再延長，如許教授所建議的 20 年以上；如國內無相關統計資料，亦可引用國外犯罪研究數據，俾便檢討該條文之終身禁止是否合理。	因法務部資料僅有 91 年至 101 年資料，由於資料年期有限，無法將統計期間再延長，另國外犯罪研究數據取得困難，本團隊將盡力蒐集。
29	交通部 路政司	研究報告關於增設審查委員會、授權或委託車行或公會進行認證審查部分，基於計程車產業特性，目前實施之時機尚未成熟，請研究團隊之研究方向及成果務必兼顧行政可行性。	謝謝委員指教，建議事項納入期末報告中修正與說明。
30		計程車駕駛人資格限制的研究討論，易簡化成消費者免於受害人	謝謝委員指教，本團隊將會評估各項審查方式，提出最



		權及保障更生人權從法理予以衡平考量，惟本案應考量計程車行業之獨特性，特別是計程車司機完全掌握車內空間之場域控制權，而消費者處於絕對弱勢的地位，否則研究結果縱然符合法理邏輯，卻不一定符合社會期待。	具可行性之作法供參考。
31		請研究團隊針對研究報告第一章釐清界定研究範圍、待證命題之重心。	遵照辦理，將檢視第一章內容，釐清界定研究範圍、待證命題之重心。
32		期中報告的資料、內容有很多觀點並陳，建議每個章節補充綜合評析的小節。	遵照辦理，期末報告中將於各章末節補充綜合評析之「小結」。
33		報告整理許多國外資料，然國內外計程車環境不同，國外對計程車駕駛人資格之限制，可能是從提高入行門檻著手，其於法條上並無明文規定，然我國則是採行由法律負面表列規範駕駛人之資格，建議在分析資料時，將前揭環境因子影響補充在期末報告。	謝謝委員指教，建議事項將於期末報告中修正與說明。
34		研究報告第 28 頁逐字稿呈現方式，基於個人資料保護請將姓名、背景等資料去除，避免認出身分，僅擷取受訪者的論點，逐字稿可當作備註。	遵照辦理，將受訪者姓名、背景等個人資料刪除。
35		針對兼顧更生人權是否解除前述法律規定之檢討，應依司法院大法官會議釋字第 584 解釋文「若已有方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險時，即應適時解除其駕駛營業小客車執業之限制」辦理。	謝謝委員指教，本團隊將參照依大法官釋字 584 號解釋加以研究與檢討。
36		監察院 101 年 11 月 15 日院台交字第 1012530406 號函附審核意見二「受刑人再犯與計程車駕駛之關聯為何，交通部應...作為檢討計程車駕駛資格之基礎」乙節，請研究團隊於適當章節回應說明；其餘審查意見詳如附表。	遵照辦理，受刑人再犯與計程車駕駛之關聯為何？將於期末報告中呈現與說明。
37		另請研究團隊於研究階段後期洽路政司擇期召開工作會議。	遵照辦理，研究團隊於研究階段後期洽路政司召開工作會議討論。



## 附錄九 期末報告委員意見回應對照表

編號	提出人	建議事項	回覆情形
1	黃台生老師	請研究團隊補充工作保障權的法源（包含工作權保障事項，立法意旨），並以更生保護法及國外相關規範角度釐清道路交通管理處罰條例第 37 條規定資格限制是對執業者之基本要求或是對工作權的阻礙。	補充說明於第 23、25-26 頁。
2		關於道路交通管理處罰條例第 37 條修正草案第 2 項「曾犯前項之罪經執行完畢，逾 15 年未有再犯刑法所列各種犯罪紀錄，……」，期間訂為 15 年才鬆綁，似乎過久，建議採行逐步放寬的機制；倘更生人恢復執業權後再犯罪，則終身禁業。	本報告條文修正，對於時間部分業已修正。
3	許春生老師	第 134 頁表 6-4-1 計程車駕駛犯罪分布表，請研究團隊說明暴力犯罪包含哪些類型，應明列殺人、強盜、搶奪、擄人勒贖、恐嚇取財等；另該表格分類為限制類型及其他欄位，建議於其他欄位部分註記說明含有那些重要類型，以方便讀者了解。	審查意見業已配合修正於第 142-144 頁。
4		道路交通管理處罰條例於 1981 年修法限制計程車駕駛人執業資格，至 1997 年修法針對該條文所訂之犯罪類型改為終身禁業，直到 2001 年對計程車駕駛人執業資格再擴大限制類型，第 134 頁表 6-4-1 統計數據時間點有疑義，例如：2001 年才將公共危險罪列為禁業限制，請研究團隊查明 1992 年-1998 年數據是如何產生。	審查意見所提 1992 年至 1998 年數據，係自內政部警政署刑事警察局報案資料所得。
5		有關 1999 年將不能安全駕駛（酒駕等）態樣列為公共危險類型犯罪、歷年就妨礙性自主	本研究分析內政部警政署刑事警察局刑案統計資料，瞭解與計程車相關犯罪之態樣分布、

		<p>範圍修法擴張、相關子法修正以及警察執法政策轉向等因素宜予排除，其統計檢定才有意義。</p>	<p>類型與手法之分布，之後再透過分析犯罪嫌疑人職業為計程車駕駛的 33,504 件樣本，以瞭解發生件數的增減和我國各項政策、法令的制定與執行，尤其與執業資格限制規定之間關聯性，此一部份僅作為委託機關未來研擬防範計程車犯罪各項政策、措施參考。</p>
<p>6</p>		<p>修法草案部分：                  (1) 草案條文第 2 項「曾犯前項之罪經執行完畢，逾 15 年未有再犯刑法所列各種犯罪紀錄……」，依報告書表 6-5-3 及表 6-5-4 受緩刑及出監經 12 年之後再犯率相當低，若採限制 15 年不能執業之修法，則會限制未再犯之人，為保障未再犯之更生人或受緩刑之人之工作權，建議縮短年限。                  (2) 根據統計，酒醉駕車係危害交通安全主要原因之一，自 88 年 4 月 21 日刑法增訂第 185 條之 3 以來，計程車駕駛人觸犯公共危險罪數量躍增 20 倍以上，然公共危險罪之根據應為「查獲數」而非「發生數」，建議文字加入「警察查獲」等字；另「據統計，懲治走私條例統計之再犯率不高，終身禁業有違比例原則……」，建議修正文字為另據統計懲治走私條例之再犯率較低，且非為暴力犯罪，民意支持禁業相對較低。</p>	<p>(1) 對於禁業限制年限部分，本報告修正建議業已依據審查意見修正。                  (2) 本報告僅針對懲治走私條例納入道路管理處罰條例第 37 條修正草案中建議。而在中長期建議中，並未納入條文修正建議中，此有道路管理處罰條例部分條文修正草案總說明可資印證，見第 214 頁。</p>
<p>7</p>		<p>執業登記管理對策及執行期程事項部分：                  (1) 短期第 4 項「協助無法從事計程車駕駛之更生人，</p>	<p>(1) 此一部份已修正，全面改寫，不再建議。                  (2) 此一部份已刪除。</p>

		<p>培養其他專長與技能，輔導就業」，建議修正為勞動部輔導其就業。</p> <p>(2) 中期第 2 項「增列管制身體、心理等因素，對乘客安全易生危害，應納入計程車駕駛人資格審查要件。」，教師法新修正就教師因精神疾病未痊癒而不能擔任教師之限制，惟心理層面精神疾病及情緒控制較差範疇相當廣泛且不容易定義，而刑法僅規範行為外在表現，建議請教精神科醫師或心理師後另作文字上調整。</p> <p>(3) 中期第 3 項「增列管制曾犯其他輕罪經赦免後未滿 3 年者，不得辦理計程車駕駛人執業登記」，「輕罪」並未定義，建議修正為非禁業類型規定之罪；另赦免係指總統之赦免權，建議文字修正為「執行期滿三年始得辦理計程車駕駛執業登記。」</p>	(3) 此一部分已刪除。
8		<p>期末報告書格式部分：</p> <p>(1) 請研究團隊補充研究摘要。</p> <p>(2) 深度訪談第 28 頁，仍出現可以辨識受訪者之符號敘述，請修正；第 93 頁起，社會團體 3、被害保護團體 1 及更生保護團體與前面敘述符號不同，請統一用詞。</p>	<p>(1) 研究摘要以補充修正之。</p> <p>(2) 對於可資辨識受訪者之符號敘述，經查明已無此現象。</p>
9	內政部警政署	<p>修正草案第 2 項提到「……由內政部警政署邀請社會、心理、犯罪、法等領域專家、學者組成之計程車駕駛人執業資格審議委員會審議，認無安全之虞者，得辦理計程車駕駛人執業登記。」，當犯罪者刑期執行完畢後，已非主管機關得</p>	<p>此一部分僅納入中長期建議，未置入修正條文建議中（如第 215 頁）。</p>

		以掌握監控，認其是否安全無虞，且人的行為複雜，再犯率高低是否可作為計程車駕駛人執業登記之依據，尚無客觀可信之理論基礎，就犯罪預防觀點，無法預測個案再犯機率，且審議之具體內容要件，亦難以明文規範，惟執業登記業務係由各縣市政府警察局主管，倘各地警察機關所聘專家學者見解不一致造成不同審議結果易生爭議，本署就成立審議委員會持保留之態度。	
10		可考量若開放輕罪更生人計程車駕駛人執業資格，在執業期間再犯，則終身禁業。	此一部分已重新設計，未納入條文修正建議中。
11		另上週發生性侵犯於假釋期間裝置電子腳鐐卻仍性侵 2 名高中生，造成被害人身心受創，因此本案之檢討仍須考量一般民眾之安全性。	本研究相對保守，僅將懲治走私條例排除在禁業限制之外。
12	台北市政府	每年本市收到計程車執業登記報名書約 2 千 7 百多人，已有供過於求的現象，而提升計程車駕駛素質為相當重要課題，在執業登記管理對策與執行期程長期部分，建議增加依現行法規辦理在職講習。另中期增列管制身體、心理等因素，對乘客安全易生危害，應納入計程車駕駛人資格審查要件，惟心理方面很難實際評量，請研究團隊再行研議。	在職講習部分非本研究發現，無法回應；惟可由委託之實務單位自行規劃。
13	新北市政府	修正草案第 37 條第 2 項，計程車駕駛人執業資格審議委員會，新北市已有審議委員會制度，建議可以增訂審議審查期限及每年審議會次數，較為明確。	已將修正條文之此部分內容刪除。
14	新北市政府	修正草案第 37 條第 3 項「曾犯第一項所列罪名以外之罪，經判決罪刑確定 3 年內，不得辦理計程車駕駛人執業登記」，對於第一項所列罪名以外之罪，	建議部分已重新改寫，不作如是建議。

		建議增列刑度限制，較為明確。	
15		執業登記管理對策與執行期程，短期第 3 項更生人輔導就業部分，建議就具體執行面加強論述；中期第 2 項增列管制身體、心理等因素，對乘客安全易生危害，應納入計程車駕駛人資格審查要件，惟實務上計程車駕駛人若有心理疾病，並不會就醫，無就診紀錄，難以納入審查要件，請研究團隊研議心理因素之具體審查標準，俾利日後執行。	(1) 第 24 至 26 頁業已補充。 (2) 其餘審查意見尚非本研究之研究目的，尚難回應。
16		修正草案第 37 條第 2 項，本市每年約 400 人左右領取執業登記報名表，成立審議委員會之經費來源及委員評選，對地方政府係一大負擔。	此一部份業已改寫，不作如是建議。
17	台南市政府	全國之計程車駕駛，每年約有 3 萬多件犯罪，其中約百分之六十非屬道路交通管理處罰條例第 37 條所列罪名，很多人因輕罪而喪失計程車駕駛執業資格，修正草案第 37 條第 3 項曾犯第一項所列罪名以外之罪，建議明列罪刑限制（例如：最輕本刑幾年以上），以保障犯輕罪而喪失計程車駕駛執業資格民眾之工作權。	審查意見所述各項，本研究業已全部刪除改寫，未作如是建議。
18		修正草案第 37 條第 2 項組成之計程車駕駛人執業資格審議委員會，倘各縣市專家學者論點不同，審議結果可能有所不同，實務面有執行上的困難。	此一部份業已刪除改寫。
19	高雄市交大	修正草案第 37 條第 3 項，反而更加嚴格限制計程車駕駛人執業資格；另修正建議草案第 37 條第 1 項經判決罪刑確定……，第 3 項規定…經判決罪刑確定 3 年內，不得辦理計程車駕駛人執業登記，係指判決罪刑確定或是罪刑執行完畢後 3 年，請研究團隊再釐清建議修	此一部份業已刪除改寫。

		正條文時間點，俾利執行。	
20		研究報告 1 三十七頁表 6-4-4 計程車相關犯罪類型分析，因母群體是跟計程車有關的犯罪案例，用母群體分析結論當然會與職業是計程車司機有顯著關聯性，這部分請研究團隊釐清相關數據是共變關係或是因果關係，調整報告分析數據。	表 6-4-4 (第 147 頁) 係統計彙整結果，尚無法據以論述共變關係或是因果關係，調整報告分析數據。
21	法規會	報告書中提到「2001 年處罰條例第 37 條修正後，計程車犯罪件數呈現下降趨勢，尤其是暴力犯罪更是大幅下降……」當時在釋字第 584 號解釋強調前揭論點，但該統計數據無法證明 2001 年修法政策之正當性，反而要追本溯源研究計程車駕駛資格為何要用刑事犯罪政策去阻隔部分人進入此種行業，才能證立資格限制的政策。	研究團隊僅能對分析所得數據予以呈現。
22		有關修法建議並未處理受緩刑宣告之人期滿之後未被撤銷的狀況，前揭狀況在刑事犯罪紀錄並不會留下任何紀錄，卻在申請計程車執業證時，被駁回其申請，剝奪其擔任計程車駕駛人之資格，某種程度我國計程車駕駛資格限制相較於德國體制較為嚴格。	本研究各國分析比較，已於第四章分析，並於第八章呈現結論，無法對個別國家或單項意見予以回應。
23	交通部路政司	本研究經由德菲法之調查與分析，歸結現行規定應有適度調整之空間，惟所提出第 37 條第 1 項至第 3 項之修正建議，需考量推動可行性 (符合民意期待)、行政可行性，並適度兼顧更生人權保障；另第 7 章德菲法之分析，多數專家認為乘客安全之社會公益與職業自由權相較，其權重比為 0.73:0.27，惟前述建議方案似較側重更生人權，尚有待斟酌餘地。針對前揭草案謹從實務機關角度提出下列意見，請研究團隊參考辦理：	<p>(1) 在本研究第六章第六節 (第 180 頁) 及第八章第二節第二項中 (第 204 頁) 等各項分析中，本研究係依據犯罪行為、再犯率及社會觀感等區分為三個族群。</p> <p>(2) 緩刑之考量，業於第 209 頁考量。</p> <p>(3) 此一審查意見，本研究業已全面改寫 (8-2 節第 202 頁起)。</p> <p>(4) 已自建議修正條文中刪</p>



	<p>(1) 為回應司法院大法官會議第 584 號解釋及監察院調查案 (101 交調 5) 審核意見，建議研究團隊從道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項所列罪名之「犯罪行為」及「社會觀感」建立評估指標，考量「對計程車乘客安全影響程度」、「再犯情形」及「社會衝擊程度」等因素區分為嚴重、中等、較輕等級，已逐步放寬的方式對於影響程度較輕者列為第 1 階段優先檢討放寬對象，並研擬配套措施，如限制其於一定期間（如 3 至 5 年）內應受僱於計程車客運業（或加入具有衛星定位系統之計程車客運服務業），以類似假釋概念之過渡期間觀察其行為，如有再犯前述罪名者維持其終身禁業限制。一定期間屆滿時可配合新式計費表之實施予以檢核其達一定營業里程以上且未再犯前述罪名者始予解除限制，屆時再視社會接受程度檢討對於上述影響程度居中者之放寬及配套措施，以紓緩對計程車乘客安全之疑慮。</p> <p>(2) 另對於現行條文第 2 項規範執業中駕駛人犯上述及其他罪名之處理，為避免第 1 項修正後造成比例原則失衡現象，暨審查委員提出受緩刑宣告者是否予以限制，請研究團隊配合一併檢討。</p> <p>(3) 修正草案第 1 項增列管制刑法第 185 條之 3 禁業規定之建議，其定位為在執</p>	<p>除，僅放入中長期建議中。</p> <p>(5) 已自建議修正條文中刪除。</p>
--	---	---

	<p>業期間之退場機制（即從事該行業應遵行之可靠性規範），倘明知故犯，則將剝奪其執業資格；否則照建議草案倘定位為入行門檻，那麼開自用車酒駕達一定濃度者將禁止其從事計程車為業，如此是否失之過嚴恐有進一步討論空間；另第 1 項除刪除「懲治走私條例」外，報告第 3 頁所稱「刑法第 185 條」妨害公眾往來安全罪已非屬重罪，對乘客安全也難產生直接影響，既屬較輕之罪宜否於一定年限後解除禁業限制亦請納入檢討。</p> <p>(4) 修正草案第 2 項有關執業資格審議委員會機制是否適合國內，時機是否成熟，涉及許多配套，實務機關多存疑慮，建請再酌。</p> <p>(5) 修正草案第 3 項對於曾犯第 1 項所列罪名以外之罪，不問其與計程車安全是否相關，一律 3 年內不得從事計程車行業，是否有不當聯結之問題？恐將掀起另一重大爭議</p>	
<p>24</p>	<p>現階段民意調查對於妨害性自主（97%）及暴力犯罪（94%）均認有終身禁業之必要，而德菲法之專家建議有高達 89% 認為應考量各類犯罪危害嚴重程度進行資格限制，爰建議參考保全業法近年之修法例，對於再犯率低及刑罰較輕之罪刑於一定年限後適度開放，至於重罪及再犯率較高罪行（如妨害性自主及暴力等罪行）仍維持終身禁業規定，應係當前綜合考量犯罪危害及刑罰輕重</p>	<p>本研究已朝此一審查見修正。</p>

		後，各界共識性較高方案。	
25		8.1 節修正為「結論」（「研究發現」宜移至前面各章節末以小結方式呈現）；其與 8.2 節「建議」先行條列敘明與道路交通管理處罰條例第 37 條罪刑輕重分類及配套措施之具體結論與建議，倘有其他建議事項則另立小節說明。	配合此一建議改寫。
26		<p>本次檢討係朝放寬資格維護更生人工作權之方向檢討，惟犯罪學領域並非交通主管機關之專長，爰請研究團隊進一步解讀各章節調查統計結果在犯罪學之代表意涵（其中下列事項請務必解讀），以利交通部據以引用檢討：</p> <p>(1) 6.2 節對於乘車經驗、人口特性、縣市別與執業限制關聯性分析，倘具統計意義應敘明具體結論，否則可考慮刪除。</p> <p>(2) 6.5 節「再犯率」與「累積再犯率」之涵義，是否再犯率低至一定程度即可視為對乘客安全不具危險性，其重要結論為何，暨如何落實到法規檢討。</p> <p>(3) 7.2 節 89%認為對於再犯率較低的犯罪類型於一定期間限制期滿後解除其禁業規定，其「再犯率」、「犯罪類型」及「一定期間」為何；相關結論及建議應具行政可行性。</p>	犯罪學者之分析，並無法以一句簡短的話予以含括，為委託機關可納入政策研擬時之參酌與考量。
27		本案委託研究（標明計程車執業資格限制以外）之其他關於計程車管理相關建議是否納入報告宜請審酌，倘經檢討納入，亦請列為其他建議之方式處理。	與本研究之研究目的無關者，均已刪除。
28		期中、期末報告審查委員意見之回應處理，及道路交通管理處罰條例第 37 條修正草案，請	已納入附錄參酌。

		列為報告書附件，並註明章節及頁數。	
29		請於封面加註「本研究不代表交通部立場」。	已修正。
30		部分文字誤植內容詳如附件，請於期末報告書一併修正。	已修正。
245-249		附錄六：研究建議：道路交通管理處罰條例第 37 條修正草案條文對照表： 修正草案新增第 2 項：建議考量再犯率較低或民調支持解除終身禁業之犯罪類型，藉由受僱於車行之機制予以一定程度之管理考核責任，亦即對於該類前科犯出獄後滿一定年限，始得受僱於車行擔任計程車駕駛人，並於受僱一定年限未再犯後始能申請計程車駕駛人執業登記。	已修正。
31		依據契約書第七條第（一）項第 2 款約定，本案應於 <b>103 年 4 月 28 日</b> 前提出完整期末研究報告。	依據本案契約執行。
<p>請研究團隊補充研究摘要、表格數據背景說明及結論，彙整各單位意見，檢討道路交通管理處罰條例第 37 條修正草案及相關章節內容，併同期初、期中及期末審查會審查委員及與會單位所提意見，整理回應對照表，列入期末報告書附件。</p>			