



## 1. 引言

1.1 在香港，的士是公共交通網絡重要的一環，為乘客提供點到點的公共交通服務。現時，所有持牌的士在座位容量和服務提供方面都大致相同。近年，亦有少量可供輪椅上落的無障礙的士，為有需要人士提供服務(例如長者及殘疾人士)。<sup>1</sup>

1.2 政府於 2014 年公布進行《公共交通策略研究》，檢視涉及不同公共交通服務的一些重要課題，確保各公共交通服務在鐵路網絡的進一步擴展下能繼續優勢互補。有關研究涵蓋的士服務，在顧及對其他公共交通服務的影響下，檢視目前的士供應是否能滿足需求。交通事務委員會將於 2015 年 6 月 16 日的會議上，討論有關事項。本資料摘要旨在研究首爾、新加坡、台北及澳洲維多利亞州的士服務的特色，以便議員進行討論。台北的士服務頗為基本，選擇不多，而其餘 3 個地方均有不同種類的士服務，以迎合乘客不同需要。

## 2. 首爾

2.1 在首爾，的士行業受首爾市政府所規管，的士營辦商須獲發牌，才能經營的士服務。首爾有超過 72 000 輛的士<sup>2</sup>，當中約 23 000 輛由集團營辦商營運，約 49 000 輛則由個人營辦商營運，後者同時身兼的士司機。

<sup>1</sup> 視乎車輛設計，根據牌照規定，本港的士最多可接載 4 或 5 名乘客(司機除外)。此外，現時本港共有 6 輛的士可供輪椅上落，每程最多可容納兩名輪椅使用者及兩名照顧者。

<sup>2</sup> 有關數字不包括可供輪椅上落之的士。

## 的士種類

2.2 在首爾，的士大致分為(a)普通的士(regular taxis)；(b)豪華的士(deluxe taxis)；以及(c)大型的士(jumbo taxis)。此外，亦有一隊的士專供輪椅人士使用，並由首爾市政府直接營運。就上述 4 類的士，其特點及車資結構綜述於表 1。

表 1 —— 首爾各類的士的特點及車資結構

普通的士
<ul style="list-style-type: none"><li>特點 —— 是首爾最常見的一類的士，乘客座位數目最多為 4 個(司機除外)；車身一般為銀色或白色，為配合城市設計，近年新採用的士的車身為橙色。</li><li>車資 —— 首 2 公里收取 3,000 韓圓(21 港元)，其後每 142 米為 100 韓圓(0.7 港元)<sup>(1)</sup>；在午夜過後(凌晨 12 時至早上 4 時)的士車資較一般時段高 20%。</li></ul>
豪華的士
<ul style="list-style-type: none"><li>特點 —— 黑色車身，乘客座位數目與普通的士相同，但車廂較寬敞；司機駕駛經驗較豐富，至少有 10 年任職普通的士司機，並在期間不曾涉及交通意外。</li><li>車資 —— 較普通的士昂貴，首 3 公里收取 5,000 韓圓(36 港元)，其後每 164 米為 200 韓圓(1.4 港元)。<sup>(2)</sup></li></ul>
大型的士
<ul style="list-style-type: none"><li>特點 —— 黑色車身，可容納最多 8 名乘客(司機除外)，如同行人數較多，此類的士是合適之選。</li><li>車資 —— 與豪華的士相同。</li></ul>
可供輪椅上落的無障礙的士
<ul style="list-style-type: none"><li>特點 —— 由客貨車改裝成為黃色的士，專為嚴重殘疾人士而設；必須提前預約服務。</li><li>車資 —— 在各類的士中收費最低，首 5 公里收取 1,500 韓圓(11 港元)，之後的 5 至 10 公里，每公里收費為 300 韓圓(2 港元)，其後每公里為 35 韓圓(0.2 港元)。</li></ul>

註：(1) 時速低於每小時 15 公里時，按時車資適用，收費為每 35 秒 100 韓圓(0.7 港元)。

(2) 時速低於每小時 15 公里時，按時車資適用，收費為每 39 秒 200 韓圓(1.4 港元)。

2.3 在首爾，有部分的士(包括普通的士、豪華的士及大型的士)的車頂載有"國際的士"("International Taxi")的標誌。這種的士稱為國際的士，專為操英語、中文或日語的外籍旅客提供服務。現時，首爾約有 400 輛國際的士，有關司機必須接受所需的外語訓練，並在相關口語測試中取得合格成績。乘客可在機場乘坐國際的士，或透過電話或互聯網預約有關服務。為了維持服務質素，國際的士的電話預約中心是由首爾市政府直接管理的。

2.4 一般而言，國際的士按錶計算車資<sup>3</sup>，但往返首爾仁川國際機場與市中心的車程，會收取定額車資，而車資款額則視乎目的地所在地區而定。<sup>4</sup> 國際的士如作觀光用途，亦可按每小時或全日計算收費。

2.5 與香港比較，首爾的士服務種類較多，除此之外，當地亦提供電子支付系統及利用科技加強訊息傳送功能，令乘客更加方便。

## 電子支付系統

2.6 首爾所有的士均設有電子支付系統，乘客可以扣賬卡／信用卡支付車資。據首爾市政府表示，在 2007 年推出有關服務時，以信用卡支付的士車資只佔 3.5%，但有關比率持續上升，至 2014 年比率已創新高，達到 60%。<sup>5</sup>

## 利用科技加強乘客安全

2.7 首爾市政府一直致力改善的士乘客的安全，並尤其關注夜間乘坐的士的婦女。就此，首爾市政府近年採用了近場通訊 (near field communication (下稱"NFC"))的無線電科技來發送的士資訊。在首爾，每輛的士的乘客座位均裝設了 NFC 數據晶片。晶片載有的士相關資料，包括司機姓名、聯絡電話及車牌號碼。如乘客的手機已安裝 NFC 流動應用程式，只要用電話輕拍 NFC 晶片，晶片內

---

<sup>3</sup> 屬普通的士類別的國際的士，車資較標準普通的士車資高出 20%；至於豪華的士及大型的士，不論是否屬於國際的士，車資也一樣。

<sup>4</sup> 屬普通的士類別的國際的士收取劃一費用，車資介乎 55,000 韓圓(390 港元)至 75,000 韓圓(530 港元)，而屬於豪華的士／大型的士類別的國際的士，車資為 80,000 韓圓(570 港元)至 110,000 韓圓(780 港元)。

<sup>5</sup> 請參閱 Seoul Metropolitan Government (2015a)。

的數據便會以無線方式傳送至乘客的手機，然後的士資料會以短訊方式從乘客手機發送予他們指定的家人或朋友。同時，的士在行車期間亦可被實時追蹤所在位置。

### 3. 新加坡

3.1 在新加坡，的士服務主要由 6 個持牌集團營辦商經營，各個營辦商的車隊有其獨特車身顏色及設計。另外，有少量的士(約 180 輛)由個人營辦商營運，並身兼司機。此類由個人營運之的士，稱為黃頂的士(yellow-top taxis)。交通部設立了陸路交通管理局，負責規管陸路交通系統及營運，包括的士營辦商及的士服務。

#### 的士種類

3.2 在新加坡，約 95% 的士為標準的士(standard taxis)，提供一般的士服務，乘客座位數目為 4 個(司機除外)。<sup>6</sup> 其餘 5% 為高級的士(premium taxis)，各的士營辦商就其高級的士所採用的車輛型號各有不同，大致分為(a)車廂較寬敞的高級的士，與標準的士一樣最多可接載 4 名乘客；以及(b)大型高級的士，可接載較多乘客。為了讓的士營辦商靈活應對市場情況，的士營辦商可自由釐定車資。<sup>7</sup> 新加坡的士的主要特點及車資結構綜述於表 2。

---

<sup>6</sup> 如乘客中有未滿 12 歲的兒童，標準的士可接載多於 4 名乘客。舉例而言，標準的士可容納最多 3 名成人乘客及 2 名兒童，或 2 名成人乘客及 3 名兒童。

<sup>7</sup> 雖然的士營辦商可自由釐定的士車資，但新加坡政府建議將的士車資某些部分作出劃一規定。舉例而言，當局將規定每個的士營辦商訂定劃一適用於其下所有標準的士之單位收費和預約費用，以及一套劃一適用於其下所有高級的士之單位收費和預約費用。此項修訂建議預計於 2015 年下半年實施。

**表 2 —— 新加坡各類的士的特點及車資結構**

<b>標準的士</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 特點 —— 新加坡最常見的一類的士，乘客座位數目最多為 4 個 (司機除外)。</li> <li>• 車資 —— (a) 首公里"落旗"收費介乎 3.2 新加坡元(18 港元)至 3.9 新加坡元(22 港元)；(b) 按距離和時間計算的單位收費<sup>(1)</sup>；(c) 按時段和地區收取的附加費<sup>(2)</sup>；以及(d)的士預約費用<sup>(3)</sup>。</li> </ul>
<b>高級的士</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 座位高級的士的特點 —— 座位數目與標準的士相同，但採用車廂較寬敞的車輛型號。</li> <li>• 大型高級的士的特點 —— 視乎車輛型號，可容納最多 6 或 7 名乘客(司機除外)；部分型號可用作接載輪椅乘客。</li> <li>• 車資 —— (a) 首公里"落旗"收費介乎 3.5 新加坡元(20 港元)至 5.0 新加坡元(29 港元)；(b) 按距離和時間計算的單位收費<sup>(4)</sup>；(c) 按時段和地區收取的附加費；以及(d) 提前預約費用。大型高級的士或會收取額外乘客的費用。合資格的殘疾人士可獲資助車資。</li> </ul>

註：(1) 標準的士的單位收費劃一，就首公里後的 1 至 10 公里而言，收費為每 400 米 0.22 新加坡元(1.3 港元)，其後每 350 米收取 0.22 新加坡元(1.3 港元)，另加等候費，每 45 秒為 0.22 新加坡元(1.3 港元)。

(2) 按時段收取的附加費指在繁忙時段及午夜時段所收取的附加費，而按地區收取的附加費則指按指定地點或地區(例如機場)所徵收的附加費。不同營辦商收取的附加費亦有所不同。

(3) 第三方的士預約服務提供者(其並非的士營辦商)如有超過 20 輛的士登記參與，須根據在 2015 年 5 月通過的 *Third-Party Taxi Booking Service Providers Act* 向陸路交通管理局註冊。

(4) 大部分標準的士的單位收費為每 400 米 0.3 新加坡元(1.7 港元) (適用於首公里後的 1 至 10 公里)，其後每 350 米收費 0.3 新加坡元(1.7 港元)，另加等候費，每 45 秒為 0.3 新加坡元(1.7 港元)。

資料來源：Land Transport Authority 及各的士集團營辦商網頁。

3.3 為確保的士服務供應充足，的士集團營辦商須保證，在其營運的車隊中，有 85%之的士於繁忙時段<sup>8</sup> 在路面行駛，同時每天行車里數至少達 250 公里。此外，新加坡政府在 2014 年 11 月推出了為期一年的試驗計劃，以期節省乘客候車時間。

<sup>8</sup> 繁忙時段指上午 7 時至 11 時及下午 5 時至晚上 11 時。

3.4 在試驗計劃下，陸路交通管理局在 7 個選定的士站安裝的士資訊系統，探測的士站的候車情況。如遇以下情況：(a)的士站候車乘客達 15 人或以上；以及(b)等候一輛的士的時間平均超過 15 分鐘，該系統便會向的士營辦商的電召中心發出提示訊息。在收到有關訊息後，電召中心便會向的士司機發出廣播，並且調動可提供服務之的士前往需求殷切的車站。此舉有助減少乘客的候車時間，亦可善用沒有載客之的士。

## 4. 台北

4.1 在台北有近 3 萬輛的士營運，佔台灣的士總數超過三分之一。的士服務由 3 類營辦商提供：(a)的士公司(其下的士司機以僱員或自僱形式工作)；(b)由的士司機組成的合作社<sup>9</sup>；以及(c)身兼的士司機的個人營辦商。這 3 類營辦商在台北的士客運業的佔有率分別約為 63%、20%及 17%。台北的士客運業由台北市政府及台灣交通部轄下的台北市區監理所共同規管。

### 的士種類

4.2 與香港的士一樣，台北的士的種類不多。台北的士車身為黃色，並必須為四門轎式汽車<sup>10</sup>，一般可接載最多 4 名乘客(司機除外)。台北的士提供普通的士接載服務，並採用標準車資結構和價格。除按錶計算車資外，在晚間及農曆新年期間乘坐的士，均須支付額外費用。<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> 的士合作社由一羣的士司機組成，他們是的士車輛的車主並以合作社成員的身份經營的士服務。

<sup>10</sup> 請參閱監理法規檢索系統(2012)。

<sup>11</sup> 按錶計算車資，首 1.25 公里收取 70 元新台幣(18 港元)，其後每 250 米收取 5 元新台幣(1.3 港元)；由晚上 11 時至早上 6 時，額外收取 20 元新台幣(5 港元)；於農曆新年期間(農曆新年前兩天至農曆新年假期結束)，額外收取 20 元新台幣(5 港元)或 40 元新台幣(10 港元)，視乎乘坐時間而定。

4.3 除以上的士服務外，營辦商亦有營運可供輪椅上落的無障礙的士車隊。這類的士可同時容納一名使用輪椅的乘客及另外最多 4 名非輪椅乘客。收費方面，則與普通的士相同。

4.4 近年，台北市政府推出了措施以改善的士的服務質素。有關措施包括向合資格的長者及殘疾人士提供的士車資津貼，以及推出的士導遊服務予台灣本地及國際旅客。

### 向長者及殘疾人士提供資助

4.5 台北市政府與 11 個的士營辦商合作推出一項措施，資助 65 歲以上的長者及殘疾人士使用的士服務。如要享用此項優惠，長者及殘疾人士必須持有由台北市政府特別向他們發出的付款卡(長者／殘疾人士悠遊卡)，並以此卡支付車資。<sup>12</sup> 就每程車而言，如車資超過 100 元新台幣(25 港元)，政府會資助 32 元新台幣(8 港元)，而每月的資助上限為 480 元新台幣(122 港元)。

### 的士導遊服務

4.6 為推廣旅遊業及的士服務，台北市政府最近聯同部分的士營辦商，推出的士導遊服務。遊覽行程均為度身訂造，主要有 3 大類：文化之旅、悠閒之旅和觀光之旅。的士導遊服務車資按每小時計算。<sup>13</sup> 外地旅客可要求營辦商指派能操外語的司機提供服務。

## **5. 澳洲維多利亞州**

5.1 在維多利亞州，的士營辦商(亦稱為許可證持有人)分為個人或公司營辦商，其擁有一輛或多輛的士，為乘客提供服務。部分營辦商本身持有的士牌照，而另一些營辦商則透過租用其他持牌人士的牌照營運。此外，亦有的士營辦商選擇僱用司機提供服務而不親自駕駛的士。而事實上，維多利亞州大部分的士司機

---

<sup>12</sup> 司機座位背後裝有讀卡機，只要把悠遊卡輕觸讀卡機，便可支付的士車資。有關人士須在台北居住滿一年，才合資格申領長者／殘疾人士悠遊卡。

<sup>13</sup> 首 4 小時的導遊費用不能超過 2,400 元新台幣(610 港元)，其後每小時收費不能超過 500 元新台幣(127 港元)。

都是與的士營辦商簽訂合約以自僱形式工作。近年來，的士行業進行了一系列改革，該改革由的士服務委員會 (Taxi Services Commission) 推行，其於 2013 年成立，取代當時的維多利亞州的士理事會 (Victorian Taxi Directorate)，成為的士行業的獨立監管機構。

### 的士種類

5.2 維多利亞州有多種的士類別，其分別為 (a) 普通的士 (conventional taxis)；(b) 繁忙時段的士 (peak service taxis)；(c) 高級服務的士 (premium service taxis)；(d) 高載量的士 (high occupancy taxis)；以及 (e) 可供輪椅上落的無障礙的士。上述各類的士的特色及車資結構綜述於表 3。

**表3 —— 維多利亞州各類的士的特點及車資結構<sup>(1)</sup>**

<b>普通的士</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 特點 —— 維多利亞州最常見的一類的士，乘客座位數目最多為 4 個(司機除外)。</li> <li>• 車資 —— 按錶計算車資，如透過預約服務乘坐的士，則另加預約費用，上限為 2 澳元(12 港元)<sup>(2)</sup>。</li> </ul>
<b>繁忙時段的士</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 特點 —— 於 2003 年引入，每天下午 3 時至翌日早上 7 時在墨爾本都會的士區提供服務，而在舉行特別活動的日子(例如墨爾本賽馬節(Melbourne Cup Day))，則 24 小時提供服務。</li> <li>• 車資 —— 與普通的士相同。</li> </ul>
<b>高級服務的士</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 特點 —— 提供的服務較普通的士優越，車廂較寬敞，司機的駕駛經驗較豐富。<sup>(3)</sup></li> <li>• 車資 —— 按錶計算車資，另加(a)高級服務附加費，上限為 11 澳元(66 港元)，以及(b)預約費用，上限為 2 澳元(12 港元)<sup>(2)</sup>。</li> </ul>
<b>高載量的士</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 特點 —— 亦稱為"超級的士"(maxi-taxis)，可乘載最多 11 名乘客(司機除外)。</li> <li>• 車資 —— 按錶計算車資，另加(a)高載量收費，上限為 14 澳元(84 港元)，以及(b)預約費用，上限為 2 澳元(12 港元)<sup>(2)</sup>。</li> </ul>
<b>可供輪椅上落的無障礙的士</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 特點 —— 專為使用輪椅的乘客而設；部分車輛的車箱更寬敞至可容納兩部輪椅。</li> <li>• 車資 —— 殘疾人士只須繳付按錶計算的車資；嚴重及永久殘疾人士若有經濟困難，更可獲資助車資。</li> </ul>

註：(1) 車資結構適用於墨爾本都會區及部分市區。基本車資是按錶計算，視乎車程及行車時間而定。在指定晚間時段、繁忙時段及公眾假期，會收取較高車資。

(2) 如預約的士往返機場，預約費用的上限為 13 澳元(78 港元)。

(3) 的士預約服務商(Taxi Booking Services)為認可服務提供者，負責就高級服務的士制訂服務規定。有意經營高級服務的士的營辦商，須符合有關的服務規定，並取得的士預約服務商的批准。

資料來源：Taxi Services Commission。

5.3 所有在墨爾本都會區營運的的士(繁忙時段的士除外<sup>14</sup>)，車身必須為黃色，但在墨爾本都會區以外營運的的士則不在此限，其的士營辦商可自行決定其車輛的車身顏色。<sup>15</sup> 墨爾本都會區的士改革的其中一項，是容許營運 5 輛或以上的的士營辦商就黃色車身規定申請豁免，為旗下的車輛另選顏色，以茲識別，並樹立專業形象。

5.4 由於的士及出租車行業面對供應短缺和服務水平未如理想的問題，維多利亞州政府遂於 2011 年對該行業進行了一次大型獨立檢視，其後提出了一系列建議。的士服務委員會採納了大部分建議，並制訂了一套改革方案，以期優化該行業。相關已實行及計劃下的改革措施，旨在徹底改革的士及出租車行業，以提升其競爭力及服務水平。

### 新類別的士牌照

5.5 維多利亞州政府過往就州內的士發牌數目設訂上限，有意經營的士業務的人士，只能在公開市場購買現有的永久牌照，或向持牌人租用牌照。州政府於 2014 年引入新一類的士牌照，供合資格申請人以定額年費經營服務。<sup>16</sup> 批出這類新牌照的其中一項條件，是牌照持有人必須親自營運的士，而不能把牌照分配或租予第三者營運。在某些情況下，例如發出更多牌照會對的士司機業務造成影響，則的士服務委員會可決定暫停發出新牌照。

### 司機知識測驗

5.6 的士服務委員會為的士及出租車司機制訂了一項知識測驗，以期改善司機的地理知識、英語能力、顧客服務技巧及協助殘疾人士的意識。此項測驗由 3 個單元組成，分別為一般駕駛評核、司機品行評核及地理知識評核。如有意在指定地區<sup>17</sup> 任職的士司機，有關人士必須報考有關測驗，並取得合格成績。而持有認可資格不足 5 年的現職司機，在續領認可資格時必須在相關的單元取得合格成績。<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> 繁忙時段的士以綠色車頂作識別，因此俗稱"綠頂的士"。

<sup>15</sup> 維多利亞州共分為 4 個的士區，分別為：(a)墨爾本都會區；(b)市區及大分區；(c)分區；及(d)郊區(涵蓋維多利亞州所有其他地區)。

<sup>16</sup> 墨爾本都會區普通的士牌照的年費目前為 22,494 澳元(135,000 港元)，牌費會因應通脹作年度價格調整。

<sup>17</sup> 指定的土地區包括墨爾本都會區和市區及大分區。

<sup>18</sup> 司機認可資格須每年或每 3 年續期一次。

## 無障礙的士中央預約服務

5.7 的士服務委員會現正計劃設立一家中央預約中心，該中心將接受公眾人士預約無障礙的士服務，冀減少殘疾人士的候車時間，為他們提供更可靠、更準時的服務。的士服務委員會亦會考慮要求墨爾本都會區內所有提供無障礙的士服務的營辦商，與中央預約中心建立連繫，並接受來自中央預約中心的服務預約。

## 公共登記冊

5.8 的士服務委員會現正編製網上公共登記冊，作為的士及出租車行業人士的資料庫。透過這個登記冊，公眾可搜尋業內人士的資料，包括的士司機的姓名及認可資格、車輛的運作情況、許可證持有人及的士預約服務商的商業聯絡方法。<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> 在維多利亞州，的士預約服務須受規管，預約服務必須透過認可的士預約服務商安排。

## 參考資料

### 首爾

1. *International Taxi*. (2015) Available from: <http://www.intltaxi.co.kr> [Accessed June 2015].
2. Korea Tourism Organization. (2015) *Getting around Korea: Taxis*. Available from: [http://english.visitkorea.or.kr/enu/TR/TR\\_EN\\_5\\_2.jsp](http://english.visitkorea.or.kr/enu/TR/TR_EN_5_2.jsp) [Accessed June 2015].
3. Korea Trade-Investment Promotion Agency. (2013) *2014 Guide to Living in Korea*. Available from: <http://dl.kotra.or.kr/viewer/MediaViewer.ax?cid=214576&rid=5&moi=3091> [Accessed June 2015].
4. OECD. (2007) *Taxi Services: Competition and Regulation*. Available from: <http://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf> [Accessed June 2015].
5. OneClick, Practical Law. (2015) *Here Is What You Should Know*. Available from: <http://oneclick.law.go.kr/CSM/OvCnpRetrieveP.laf?csmsEq=676&ccfNo=2&cciNo=1&cnpClsNo=1> [Accessed June 2015].
6. Seoul Metropolitan Government. (2013) *A Guide to Riding Taxis in Seoul*. Available from: <http://www.qiranger.com/wp-content/uploads/2013/05/20130408141027.pdf> [Accessed June 2015].
7. Seoul Metropolitan Government. (2015a) *Getting Around Seoul: Safer and Smarter*. Available from: [http://seoul2015iclei.kr/mobile/down/Getting%20aroung%20Seoul%20\(English\).pdf](http://seoul2015iclei.kr/mobile/down/Getting%20aroung%20Seoul%20(English).pdf) [Accessed June 2015].
8. Seoul Metropolitan Government. (2015b) *Transportation Service: Call Taxi*. Available from: [http://disability.seoul.go.kr/en/transport/transport\\_02.jsp?Depth=22](http://disability.seoul.go.kr/en/transport/transport_02.jsp?Depth=22) [Accessed June 2015].
9. *The Official Travel Guide to Seoul*. (2015) Available from: <http://www.visitseoul.net> [Accessed June 2015].

## 新加坡

10. *Comfort and CityCab.* (2015) Available from: <https://www.cdgtaxi.com.sg/home.mvn> [Accessed June 2015].
11. *Department of Transportation.* (2015) Available from: <http://english.dot.gov.taipei> [Accessed June 2015].
12. *Land Transport Authority.* (2015a) Available from: [www.lta.gov.sg](http://www.lta.gov.sg) [Accessed June 2015].
13. Land Transport Authority. (2015b) *News Releases: Joint Release by the Land Transport Authority & PTC - Some Parts of Taxi Fare Structure to be Standardised to Prevent Further Fare Complexity.* Available from: <http://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=f15de341-5c2f-420e-ae4f-401bd1be0ce0> [Accessed June 2015].
14. Ministry of Transport. (2014) *Taxis.* Available from: <http://www.mot.gov.sg/About-MOT/Land-Transport/Public-Transport/Taxis/> [Accessed June 2015].
15. *Premier Taxis Pte Ltd.* (2015) Available from: <http://www.premiertaxi.com/> [Accessed June 2015].
16. SMRT Corporation Ltd. (2015) *SMRT Taxi Pte Ltd: Book a Taxi.* Available from: <http://www.smrt.com.sg/Journey-with-Us/Taxis/Book-a-Taxi> [Accessed June 2015].

## 台北

17. Taipei Times. (2007) *FEATURE: Oversupply leads to tough times for taxis.* Available from: <http://www.taipetitimes.com/News/taiwan/print/2007/10/07/2003382061> [Accessed June 2015].
18. Taipei Times. (2008) *FEATURE: Taxi drivers struggling to find fares ask government to solve the cab glut.* Available from: <http://www.taipetitimes.com/News/taiwan/archives/2008/12/29/2003432345> [Accessed June 2015].

19. *Trans-Cab Services Pte Ltd.* (2015) Available from: <http://www.transcabservices.com.sg/web2/home.html> [Accessed June 2015].
20. 內政部合作事業入口網站：《計程車運輸合作社設置管理辦法》，2011年，網址：<http://coop.moi.gov.tw/moi-codex/moi-c01.html> [於2015年6月登入]。
21. 台北市法規查詢：《法規資訊：中央歷史法規—道路交通安全規則》，2015年，網址：[http://www.laws.taipei.gov.tw/lawsystem/wfLaw\\_Information.aspx?LawID=A040110050001800-20131128](http://www.laws.taipei.gov.tw/lawsystem/wfLaw_Information.aspx?LawID=A040110050001800-20131128) [於2015年6月登入]。
22. 台北市政府：《計程車車行與計程車運輸合作社有何差異性？》，2014年，網址：<http://www.tpctax.gov.taipei/ct.asp?xlItem=913408&ctNode=72231&mp=100001> [於2015年6月登入]。
23. 台北市區監理所：《計程車檢驗標準彙整》，2010年，網址：<https://tpcmv.thb.gov.tw/public/Attachment/05411285889.pdf> [於2015年6月登入]。
24. 台灣交通部：《交通統計：102年計程車營運狀況調查報告》，2014年，網址：<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=56&parentpath=0,6&mcustomize=statistics101.jsp> [於2015年6月登入]。
25. 監理法規檢索系統：《行政令函：第1010022790號函：有關貴會函詢計程車是否依行車執照所定載運人數搭載乘客疑義乙案，復請查照。》，2012年，網址：<https://www.mvdis.gov.tw/webMvdisLaw/SorderContent.aspx?SOID=15613> [於2015年6月登入]。

### 澳洲維多利亞州

26. Essential Services Commission. (2008a) *Final Report: Taxi Fare Review 2007-08*. Available from: <http://www.esc.vic.gov.au/getattachment/19897eea-f792-4a9c-aa2d-a99eb8fee324/Final-Report.pdf> [Accessed June 2015].

27. Essential Services Commission. (2008b) *Review of Victorian Taxi Costs*. Available from: <http://www.esc.vic.gov.au/getattachment/809b24e6-9c88-4c46-980a-1efbf2b7343a/Review-of-Victorian-Taxi-Costs-Prepared-by-Pricewa.pdf> [Accessed June 2015].
28. Essential Services Commission. (2014) *Taxi Fare Determination 2014*. Available from: <http://www.esc.vic.gov.au/getattachment/dff51fc4-b97d-4471-a666-79138fdcf0c0/Determination-Taxi-Fare-Review-2014.pdf> [Accessed June 2015].
29. Taxi Library. (2010) *PricewaterhouseCoopers report to the Department of Transport: Greater Melbourne Taxi Industry Overview*. Available from: <http://www.taxi-library.org/melbourne-taxi-overview-2010.pdf> [Accessed June 2015].
30. Taxi Services Commission. (2012) *Summary, Customers First – Service, Safety, Choice*. Available from: [http://www.taxi.vic.gov.au/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0004/118633/Taxi-Industry-Inquiry-Final-Report-Summary.pdf](http://www.taxi.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0004/118633/Taxi-Industry-Inquiry-Final-Report-Summary.pdf) [Accessed June 2015].
31. Taxi Services Commission. (2013) *Government Response – Taxi Industry Inquiry Final Recommendations*. Available from: [http://www.taxi.vic.gov.au/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0004/91921/WOVG-Response-Taxi-Inquiry-2013.pdf](http://www.taxi.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0004/91921/WOVG-Response-Taxi-Inquiry-2013.pdf) [Accessed June 2015].
32. *Taxi Services Commission*. (2015) Available from: <http://www.taxi.vic.gov.au> [Accessed June 2015].

---

立法會秘書處  
資訊服務部  
資料研究組  
吳穎瑜  
2015年6月12日  
電話：2871 2122

---

資料摘要為立法會議員及其轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料摘要作為上述意見。資料摘要的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料摘要作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。