

邁向永續發展的途徑：發展公私夥伴關係之 治理目標—以台中市計程車業為例

汪志忠、鄭雅云

摘 要

治理的目的在於建構更強的經濟和更好的社會，而治理的理性更是永續發展過程中不可忽略的要素，因此，近年來公私夥伴關係的建構已是回應永續發展治理的重要理論概念，然而公私夥伴關係如欲發揮綜效，建立一致的治理目標是強化公私雙方信賴關係的重要關鍵。有鑑於此，本研究針對當前地方政府與計程車業者所面臨的治理困境，從永續發展與公私夥伴關係的論點切入，針對台中市政府與計程車業者，探討如何建立公私夥伴關係目標。本文首先使用文獻分析法與深度訪談法，建立公私夥伴關係之目標體系，歸納整理後發現共有四項目標，分別是建立健全產業制度、建立創新營運模式、提升服務品質與強化計程車安全與推動共乘文化；接著再運用層級程序分析法 (Analytic Hierarchy Process, AHP) 之成對比較問卷進行重要性分析，分析結果發現「提升服務品質與強化計程車安全」此項目標對於公、私部門而言，都有最高的重要性，此項目標可以被視為公、私部門的共同目標，將有助於未來地方政府與計程車業者協力扭轉當前所遇到的困境。

關鍵詞：公私夥伴關係、永續發展、治理目標。



A Path toward Sustainable Development: Developing Goals for Public-Private Partnerships- The Case of Taxi in Taichung

Chi-Chung Wang, Ya-Yun Cheng

Abstract

Public-private partnerships (PPPs) have gradually been an important and useful way to deliver public service and solve governance problems of sustainable development. More important is the synergy of practice of PPPs depends on the good trust-relationship. However, a common goal is necessary and unavoidable for the trust-relationship. This paper mainly aims to develop governance goals utilizing literature review and in-depth interview for the adversity of taxi in Taichung. Summarized results indicated that the 4 governance goals are “build good institution” , “build innovative operation model” , “strengthen service quality and safety” , separately. It is noted that the common governance goals is “strengthen service quality and safety” . According our findings, Taichung government may take effective strategies to explore its steering functions.

Keywords: Public-Private Partnerships, Sustainable Development, Goal, Governance.

Chi-Chung Wang, Assistant Professor, Department of Public Management and Policy, Tunghai University

Ya-Yun Cheng, Assistant Professor, Department of Applied Finance, Hsiuping University of Science Technology

Received 3 December 2012; accepted 22 April 2013



壹、前言

近 20 年以來，在國際與區域組織的激勵以及非政府組織的壓力下，永續發展政策已為當代公共政策最重要的議題之一(張世賢，2007)，永續發展的治理模式也已逐漸成為各國政府政策學習的主要目標，永續發展的相關計畫也已蔚為公共管理的風潮(林玉華，2008)。

永續發展過程強調的是治理的理性(Mudacumura et al., 2006)，政府治理的目的在於建構更強的經濟和更好的社會，企業、政府和市民都是夥伴的關係(Gonzalez III and Bhatta, 1998)，世界環境及發展委員會(World Commission on Environment and Development, WCED)在 1987 年所出版的《我們共同的未來》(*our common future*)一書中特別指出：若欲推動永續發展，公私部門要共同合作，承擔共同社會責任；1992 年里約高峰會議的 Agenda 21 (UNCED, 1992)則在實務上提出只要能建立永續發展的全球夥伴關係，必將有助於永續發展目標的追求與實現；除此之外，Agenda 21 也強調地方政府的參與和互相合作將是實現其目標的決定因素，且我國環境基本法亦明確指出：永續發展執行之要求是夥伴關係與公私協力，夥伴關係已成為政府治理的重要工具，公私夥伴關係(public-private partnerships, PPPs)已是強化永續發展治

理的重要關鍵途徑(Allouche and Finger, 2007)。

而就治理層面而言，治理實指政府與社會的多元相關參與者，建立與利用溝通、協調之互動機制，形成特定政策方向，並共同處理公共事務運作的過程(趙永茂，2008)。根據研究治理的知名學者 Stoker(1998)對於治理所提出的五種看法，其中即指出：「治理意味著為社會和經濟問題尋求解決方案的過程，且存在有界線與責任的模糊性(Governance recognize the blurring of boundaries and responsibilities for tackling social and economic issue)」，也就是沒有任何一個機關或團體可以去主導任何一項公共政策，且公共政策的作成需要不同機關之間的協力關係，方能達成公共服務的目標(趙永茂，2008)。換句話說，21 世紀的公共管理研究已從政府的「統治」改為朝向「治理典範」的建立，強調政府的治理不再是單獨行動，而是跨越政府和社會之間、公部門和私部門之間的界限，所形成的「共管」(co-management)、「合產」(co-production)、「競合」(competitive cooperation)等關係的治理模式(Kooiman, 1993:1；廖坤榮，2002：166)。

其次，對於夥伴關係的執行概念，ICLEI (The International Council for Local Environmental Initiatives)於 1996 年的報告「The Local Agenda 21 Planning



Guide: An Introduction to Sustainable Development Planning」中指出：夥伴關係是為了規劃建立包含服務之提供者及接受者有組織之結構，建立共享之社會願景，並在行動計劃上設定目標；另外，學者江明修(1995)認為公私夥伴關係是指公私部門共同尋求目標、策略及資源整合，共同分擔經營社會責任，及共同創造可分享之成果；朱鎮明(2005)則認為良善的協力關係應該包括兩個層次，一為整體的治理基礎結構，另一為團隊發展的管理策略，也就是為行動規劃與服務界定目標。

因此，就夥伴關係或協力關係而言，我們可以發現目標設定的重要性與關鍵性。公私部門因其性質不同，對於目標、利益、風險等仍有差異(Reijniers, 1994)，若無法凝聚相同的治理目標，或是完全沒有相同的治理目標，則欲以夥伴關係達成治理的需求必定困難重重，原因是在夥伴關係的運作過程中，雙方是否建立一致的治理目標，攸關的是信賴基礎的強弱，信賴基礎強，則較能產生公私合作的綜效。

而在當前永續發展之潮流下，地方運輸部門的永續發展也開始受到關心，原因在於運輸與社會發展、生活品質、經濟發展息息相關，不當的都市交通治理除了影響運輸服務品質，同時也助長貧窮與環境品質的惡化，也會使市場的供給與需求脫

節，造成政府的財政負荷與社會問題。在都市交通治理的層面，計程車為都市公共運輸服務輸送的一環，主要功能在於彌補大眾運輸無法提供之服務缺口(張學孔，2006)。計程車本身介於大眾運輸與私人運具之間的特性，無固定路線及班次，因此可補足大眾運輸路網的不足，發揮降低私人運具使用、增進道路使用效率與降低汙染排放等效益。另外，計程車同時亦具有社會安全、社會福利、勞工就業與都市行銷之多元角色(張學孔，2009)，理應對於都市永續發展有直接的助益，但是當前各地方政府與計程車業者所面臨的治理困境，卻是都市交通治理邁向永續發展的一大瓶頸。

有鑑於此，本研究主要將針對當前都市計乘車的治理困境，以永續發展與夥伴關係理論為基礎，在兼顧理論與實務下，以台中市政府和計程車業者為實際案例，整合理論文獻與深度訪談，發展台中市政府和計程車業者之公私夥伴關係的治理目標體系，接著運用層級分析法 (Analytic Hierarchy Process, AHP) 的專家成對比較問卷，進一步分析目標之相對重要性，以釐清公私部門協同運作之具體共同目標。



貳、文獻回顧

一、公私夥伴關係

公私夥伴關係的觀念起源於 1970 年代的美國，當時許多州政府面臨兩難的困境，一方面政府財政日趨困窘，另一方面則須面對與回應民眾對於公共服務品質日益升高的要求與需求。為解決此一兩難困境，公私夥伴關係的觀念開始被倡導，期望藉由公部門與私部門共同合作來提升公共財貨與勞貨，以減輕財政壓力，同時提升政府治理內涵，滿足民眾的需求(陳佩君，1999：2)。公私夥伴關係的運作起緣，大致上有市場失靈理論、政府失靈理論、公共選擇理論及公民參與理論等四種理論論述，分別說明如後。

(一)市場失靈理論

傳統自由經濟學者認為，一個社會中財貨或勞務的生產者與消費者間的自願性供需關係，可以構成完全的競爭性經濟市場(吳定，1999：95)。但在現實世界裡，因為自然獨佔、外部性、公共財、資訊不對稱等因素，導致市場機能雖然已充分發揮，卻仍無法如所預期地圓滿達成經濟效率，亦即所謂的市場失靈現象，是故需要政府介入，利用各種政策工具以試圖解決此問題。

(二)政府失靈理論

政府並不是萬能的，儘管政府可以透過各種政策工具或干預來解決市場失靈的問題，但執行上卻存有許多障礙。由於政府本身在運作程序、組織結構、制度規範上，具有種種缺陷和限制，例如直接民主、代議政府、機關供給財貨的獨佔性、分權政府等造成問題，導致政府的政策工具或干預未必能真正解決問題，或是反而造成更多問題，致使效率低落、浪費不必要的資源，引發了政府失靈，此時私部門的參與和協助就有其意義存在(林慧華，2001：12-13)。

(三)公共選擇理論

根據公共選擇理論的看法，現實社會中同時存在市場經濟體系與政府經濟體系，而在資源配置上政府也會出現失靈現象，但並非一味排斥政府干預經濟體系，只強調政府也是由平凡人所構成的組織，有其限制和缺陷所在，導致其在經濟資源配置上可能不如市場機能良好。是故，只有在政府介入之資源配置效率大於市場分配時，才需政府介入干預。大致而言，公共選擇理論主張人是理性、自利的，政府部門與私部門皆有追求私益的傾向，尋求最適與最有利的合作方式(林慧華，2001：14；林彰聰：2009：35)。



(四)公民參與理論

公民參與即是公民以行動去影響政府作為(Bowman and Kearney, 1990:113, 轉引自林慧華, 2001:14)。在民主價值的普及下,運用民間力量參與政府工作是一種非政府與自願性的活動,基於公民意識、公共利益和社會責任等的體認,參與公共事務,政府決策不再是一言堂的情境下完成,而是在參酌人民意見與論證交流下(林慧華, 2001:15),形成哲學家哈伯瑪斯所言的「強勢民主」。

一般而言,夥伴關係運用於地方政府的研究途徑約有四個面向:(1)中央政府與地方政府的夥伴關係;(2)地方政府之間的夥伴關係;(3)地方政府與企業部門的夥伴關係;以及(4)地方政府與非營利組織的夥伴關係(劉坤億, 2006),其中地方政府與企業部門以及地方政府與非營利組織之間的夥伴關係稱之為公私夥伴關係。「公私夥伴」與「公私協力」的概念經常是交相使用,係指政府之外,公民或第三部門參與公共服務輸送的運作方式。所謂「公」也就是公共部門,即指政府或公務員;「私」就是私部門,即指公民或第三部門,如人民、社區組織、法人團體、非營利團體等。故所謂公私夥伴關係意指在公私部門互動的過程中,公部門與私部門形成平等互惠、共同參與及責任分擔的關係(吳濟華, 1994; 吳英明,

1996),且公共部門與私部門基於信賴合作形成一種特殊的互動關係,以提供公共服務(吳英明, 1994:61)。

二、邁向永續發展的可行途徑： 公私夥伴關係

永續發展議題的涉及層面相當廣泛,相關政策的推動不是僅重視經濟發展與環境保護之間的平衡,也不可忽視社會公平與人民福祉的保障(彭光輝, 2005),且為了因應全球永續發展之潮流,許多研究(Regeeret *al.*, 2009; Elsig and Amalric, 2008; 張世賢, 2007、2008; Allouche and Finger, 2007; 陳恆鈞、張國偉, 2006; 洪秀菊, 2006; 朱鎮明, 2005; Hofmeister and Borchert, 2004; ICLEI, 1996)都指出透過公私夥伴關係或公私協力之治理途徑,將可有效達成永續發展之願景,夥伴關係的治理思維已成為解決治理困境的途徑。

就計程車產業而言,整體上臺灣地區之計程車產業進入門檻不高,導致吸引許多社會中低勞動力與失業族群的加入,且早期隨著經濟快速起飛,台灣地區之計程車數量並未管制,造成計程車數量由1961年的2,297輛激增至1991年底之100,067輛,數量快速增加約44倍,雖然在此一期間政府採取管制政策,唯仍開放申請個人車行牌照,故計程車數量仍持續成長,1998年達到最高峰的112,293



輛，之後計程車數量開始下降，至 2008 年，計程車數量已因經營不易而減至 89,215 輛，2010 年計程車數量則為 88,478 輛(交通部，2010)，且大多是無法適應長期開車而自然淘汰的結果(陳德紹，2009)。

當計程車數量供給大於需求時，且搭乘需求不增反減時，計程車業者若欲維持與過去相同的收入就必須延長營業時間，加上計程車司機因為職業的自由性與移動性較高，傳統的管制性政策難以對計程車司機族群進行有效輔導管理，因此年復一年，逐漸導致服務產能閒置、大量空車繞行、空車率持續攀升、交通阻塞、空氣污染、排班聚賭與違規營業，產生許多環保、勞工、交通與產業政策等社會問題，造成社會外部成本虛耗。洪軍燁等(1997)早期調查分析大臺北都會區的空車繞行，指出計程車空車率高達 70%以上，換算成經濟損耗，估計每日產生的總空車里程數高達 550 萬公里，相當於 18.3 萬輛自用車的使用量，每日浪費約 687,500 公升汽油，若再加入其所造成的交通壅塞、空氣污染，社會總經濟損失相當可觀；陳德紹(2009)分析國內 2005 年與 2007 年的計程車營運，指出我國地區計程車營運狀況不佳，為一閒置資源，計程車駕駛每日之營業收入以未滿 1200 元最多，佔 32.8% (交通部，2008)；再者，

根據交通部於 97 年度針對中部四縣市(台中市、台中縣、彰化縣、南投縣)所提出之計程車客運服務業之服務評鑑報告，其更指出安全性、舒適性、駕駛人儀態等多項計程車之服務管理問題。

雖然計程車產業的治理失衡已久，儘管國內許多學者(周文生，1996；周文生、藍武王，1997；梁蕙嫻，1997；史習平，2000；史習平、王穆衡，2002；王秀惠，2004；張學孔，2006；侯勝宗，2006；周文生，2007；汪志忠等，2008) 在計程車產業的營運管理研究(如定價、服務品質、創新營運等)已有可觀的研究成果，但從夥伴關係治理的層次切入，進而探究如何回應治理需求卻付之闕如。

然而就政策管理與運輸服務之角度而言，目前呈現出來的是計程車產業處於市場無效率，加上政府部門長期忽視與政策制度的缺失導致，公共服務品質無法確保，導致社會、環境與經濟均陷入惡性循環的困境，不僅成為地方交通治理的一大盲點，也曝露出地方政府在計程車管理上仍有待強化。換句話說，當前都市計程車治理確實面臨了治理困境，地方交通治理應回應永續發展之治理需求，發揮政府部門領航之治理功能，建立永續發展的新治理思維，擺脫背離永續性的治理困境。

其次，回顧國內外有關於公私夥伴關係之研究成果(Hofmeister and Borchert,



2004; Hall, 2006; Allouche and Finger, 2007; Elsig and Amalric, 2008; 李宗勳, 2000; 陳恆鈞、張國偉, 2006; 張世賢, 2007、2008), 過去關心的焦點多在於公私夥伴關係之應用概念、方法、體制與績效的探討, 本研究則是主要在於發展公私夥伴關係下的共同治理目標, 以進而作為後續公私夥伴關係運作過程的信賴基礎。更重要的是, 計程車的管理牽涉到政府部門的管制、輔導, 同時也需要計程車業者的創新管理與政策接受, 因此對於計程車當前的永續性困境, 絕對無法以單一部門角度思考解決之道, 而是應該運用公司夥伴關係的解決途徑, 重新釐清治理與發展方向, 奠基於公私夥伴關係下的信任因素, 發展共同目標應是協助計程車治理邁向永續的當務之急, 如此方能為政府與計程車業者之間的信賴建立起基礎, 為公私夥伴關係的運作跨出第一步。

再進一步言, 在強調地方治理的二十一世紀, 地方政府實有必要導入公私夥伴關係的創新治理途徑, 鼓勵計程車業者參與治理, 共同建立公私部門的治理目標, 透過新的治理模式與目標體系, 營造雙贏的治理新機。

因此, 本研究基於對於永續發展服務輸送與地方交通治理的關心, 認為當前各地方政府與計程車業者所面臨的交通治理困境, 應善用夥伴關係之創新治理途

徑, 嘗試導入地方政府與計程車業者之間的公私協力運作關係, 藉此展開新的合作與互動管理機制, 而首要工作就是發展夥伴關係的共同目標。

參、個案產業背景分析

計程車是一種介於私人與大眾運輸之間的輔助性運輸工具, 具有付費使用的公共運輸特質, 更提供私人運具的方便、迅速、舒適, 且服務到家與無停車困擾(史習平, 2007: 63), 是都市地區的重要公共運輸工具, 且具有社會安全、社會福利、勞工就業與都市行銷等多元化角色。觀察當前計程車營運的諸多調查數據, 由於政府管制政策失靈, 使得都市地區計程車呈現供過於求之現象, 已造成社會成本的負擔, 且相關研究(張學孔, 2009; 張學孔、朱孝純, 2008; 林玉華, 2008; 張學孔、黃世民, 2003 等)皆指出我國政府對於計程車產業發展政策未有高瞻遠矚之見, 無論是數量、費率、服務品質及產業結構政策上皆有許多尚待改進之處, 問題相當嚴重。

事實上, 我國計程車產業之組織型態相當複雜, 以現行法規而言, 計程車產業因其型態可分為以下四大主體, 分別是車行、個人車行、計程車合作社以及專屬派遣公司(周文生, 1996)。由於組織結構複雜, 目前並無一專門針對計程車產業規範



的法規，造成政府管制層面的問題。就牌照政策而言，即使交通部自 1978 年始停止核發非個人經營計程車業牌照，1991 年起，牌照則依照縣、市人口及使用道路面積成長比例發放（公路法第 39 條之一），計程車管制進入法制化，惟在未賦予牌照回收的法源依據下，原來合法發出的牌照，即使在供過於求的情況下，牌照也無法回收；另外，我國 22 個計程車營業區域有跨縣、市營運的現象，使得營業區域牌照管制無法有效落實（張學孔，2009）。

其次，在計程車費率方面，我國都市地區皆以跳表計價方式，惟現行成本計算有許多缺失，運價無法反應實際營運情形。例如學者張佳慧(1995)、張堂賢與孫桂英(1997)、張學孔等(2009)認為現行費率存在離尖峰旅次間、長短程旅次之間的不公平交叉補貼現象，以及空車成本分攤不公平的問題。

另從計程車的營運方式觀之，計程車的營運方式有街道巡迴攬客、招呼站等候、無線電輔助營業及駐行等四種營運型態。街道巡迴攬客為不定時、不定線在區域內巡迴攬客，其中臺北市約有 75.9% 的計程車駕駛人採取巡迴攬客的方式，為所有服務方式中比例最高者，推測原因應是臺北市人口及活動相當密集，計程車需求高且集中，因此巡迴攬客便成為普遍

的攬客方式。第二，「招呼站營運型態」為改善交通秩序及便於計程車管理，於人口聚集之適當處所，如飯站、車站、機場、百貨公司等，設立計程車招呼站，排隊等候乘客叫車。第三，「無線電輔助營業」為綜合電話預約及街道巡迴方式，實現車輛集中、乘客定點守候之經營型態，優點為減少空車於街道巡迴攬客，浪費油料成本。最後，「駐行型態」乃是計程車停駐於車行內等待乘客電話叫車或是預約，之後再前往乘客指定處所載客，一般都市化較不明顯的地區較適合採用此方式(周文生等，2002)，因此目前台灣地區計程車主要之營運方式以巡迴攬客所佔比例最高。張學孔等(2009)以數量居多的台北市為例，巡迴攬客的燃油成本約為總成本 14.43%，在油價不斷上漲的情況下，計程車營運成本勢必也隨之提高，然在營收沒有增加的情況下，增加繞行成本，實質收入也因此減少。

除此之外，在服務品質方面，根據交通部於民國 97 年度所進行之「計程車客運服務評鑑及管理改善研究」之評鑑報告，以台中市而言，評鑑結果顯示服務品質顯然無法滿足民眾需求，例如常有駕駛人猛踩煞車或起步、隨意超車行為、駕駛人於行車之中有抽菸與嚼食檳榔之不雅儀態、電話叫車服務人員態度不佳與派車時間過久等問題。



綜合上述可以發現，計程車組織、營運與服務品質皆陷於一種難以擺脫的結構性困境，如果未能有效的進行轉型，計程車產業將持續陷於背離永續的發展趨勢。

具體言之，當以永續發展的框架審視我國的計程車經營與發展時，在經濟面向上，計程車業者的營收狀況確實不佳，計程車業者無法有效的增加收入，但卻又無法適當轉業，形成兩難的困境；而在社會方面，計程車業者大多為社會基層弱勢，長期受到競爭壓力與收入不佳的影響，導致必須超時工作，除了身體健康受到威脅，亦很難脫離貧窮，更嚴重的是，當業者長期無法反映成本，造成計程車業者拒載偏遠地區旅客，或是服務品質難以滿足乘客的需求，長期形成服務品質落差；對於環境面而言，計程車業者為了增加收入，不斷地空車繞行以增加載客機會，但在服務品質與供給需求未達均衡的狀況下，反而造成更多的環境汙染與能源耗費問題，這些都顯示當前的計程車產業亟需嶄新的永續發展治理思維，引領出新的治理方向，且政府部門應該責無旁貸地改善當前困境，而政府可考慮的解決途徑就是運用公私夥伴關係的理論概念，體認當前所遭遇的市場失靈與政府失靈現狀，運用公共選擇理論以及公民參與理論的基礎，建立夥伴關係架構下之執行目標，以

強化轉型過程時之信賴基礎。因此，茲將整體研究概念整理如圖 1 所示，除了說明了計程車產業所面臨的永續性困境，以及公部門亟待解決的計程車管理問題，更重要的是指出在面對市場失靈與政府失靈的情況下，公私夥伴關係應該能夠扮演具體的連結功能，而這樣的連結功能要能生效，公私雙方具有共同的目標是相當重要的基礎。



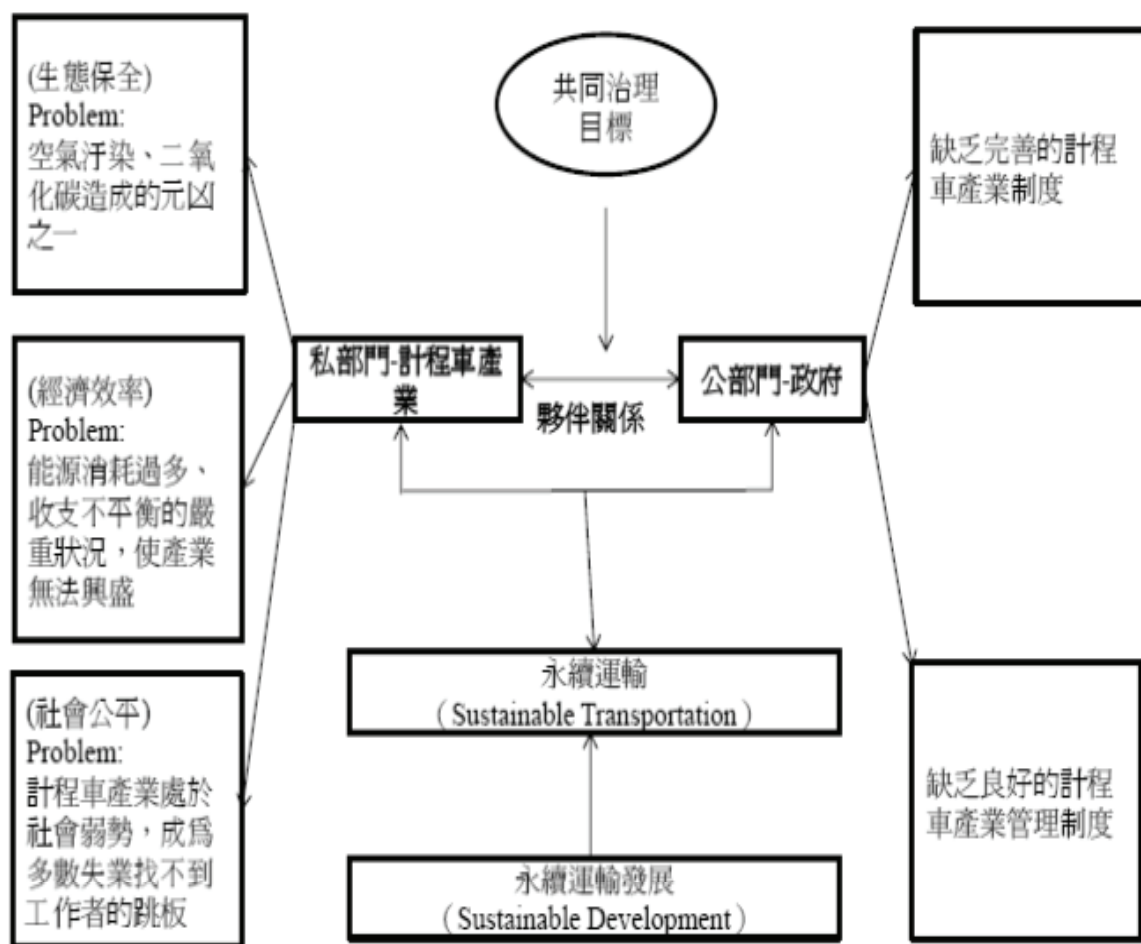


圖 1 計程車產業永續發展與公私夥伴關係之整合

肆、個案分析討論：目標體系與共同目標分析

一、個案分析目的與方法

公私夥伴關係主要是期望透過政府與民間企業或是第三部門組織共同合作，在兩方互動過程間，共同參與和分擔責任。因此就本研究所探討之台中市政府

與計程車業者而言，基本上屬於地方政府與企業部門之夥伴關係，期望透過地方政府與計程車業者間的合作，來達到良善治理的目標，而其中建立共同目標以強化信賴關係，更是夥伴關係運作的關鍵，有了共同目標，才有協力合作之可能。

因此基於分析目的，首先必須發展台中市計程車治理的可行目標體系。在目標



體系發展過程中，由於本研究之系統邊界具有較高之模糊性，對於目標體系的建立比較不容易有封閉化的系統化過程，且研究主題涉及計程車產業組織、法規制度與政府政策等歷史與現況問題之描述，涉及範疇相當廣，因此本研究採用文獻分析法與深度訪談法，除了以前述文獻探討之計程車相關國內外研究成果為基本依據，並輔以深度訪談以彌補文獻與經驗的不足，最後歸納與分析現行計程車發展方向之可行目標。也就是說，在目標體系的發展方面，本文主要是透過公部門與私部門的共同訪談，以實務窺探、瞭解計程車治理可以發展的目標。

其次，目標體系基本上提供了公私夥伴關係運作的有效可行策略方向，惟若欲具體強化公私夥伴關係的運作，則應具體釐清何者是共同目標。因此本研究接著針對發展出的目標體系，運用 AHP 方法進行各目標的重要性分析，以進一步具體探究公、私部門的共同目標。

二、結果與發現

(一)目標體系

本研究的深度訪談主要受訪對象共有 4 位，都是對於台中市計程車業的發展有高度涉入者，分別有政府部門之計程車管理之專門人員或業務管理者，以及計程車業者之具代表性人員(計程車商業同業公會、車隊理事)，如表 1，訪談後並將

錄音內容整理成逐字稿，以利於後續歸納分析。

在歸納訪談內容與過去計程車研究所關心的發展面向，針對台中市政府與計程車業者之間，本研究發展出四項可行的公私夥伴關係發展目標，分別是建立健全產業制度、建立創新營運模式、提升服務品質與強化計程車之安全保障、以及推動共乘文化。

值得一提的是，本文所發展的四個目標均是根據訪談內容與過去相關研究的整合，作者並無預設立場，且四個目標的形成主要是基於產業發展的現況與願景，具有實務基礎，因此在公私夥伴關係的觀點下，此四個目標在後續強化公、私部門之公私夥伴關係運作方面，理應有其可靠性與有效性。以下逐一說明這四項發展目標的對應內容。

表 1 深度訪談對象

部門	單位	編碼	訪談日期
公	台中市政府交通處公共運輸科 (現為：台中市政府交通局公共運輸處)	11	2010-12-02
	台中區監理所	12	2010-11-14
私	台中市計程車客運服務商業同業公會	13	2010-12-02
	中華大車隊	14	2010-11-26



1. 建立健全產業制度

I1：「我的看法是車輛管制的問題…(目前)法令上對計程車是不夠的…推動政策一定要法…因為計程車若願意公司化…那才有機會…這個法規上要去修、去增訂…公司化，目前來說都是車隊，車隊是一個管不到的地方…車隊法制化交通部現在已經在訂，已經在修…計程車在預算上其實是沒有的、不足的…」

I2：「在政策上政府應該支持，至於營運的話，政府應該在一個輔導的角色，若違法，政府應當取締…那將來若能提升他們的服務品質…達到他們預期的目標，制度上進行規劃…」

I3：「牌照如果你把他有價化…你不用定那些遊戲規則…他自動會把做好，因為他會怕牌照被收回去…」

I4：「政府應該要有教育經費，補助司機，但是我們要補助不是用強制性，這個司機一定要有很自發性，我來升級，我要來參加，我們用點數來…規劃三個階段，第一階段上課幾小時，我用什麼來補助你，積點還是什麼…拿到成績才來(補助)…管理單位來給他補錢…例外就是說，可以給乘客優惠價格，然後政府再給司機補助，來增加客源嘛…」

受訪者大都認為現階段之法令不足，應增加修改計程車之法令，並且都認為駕駛人之牌照應進行管制才能有效進

行管理，以及對駕駛人提供從旁輔導之措施。

史習平(2007)認為國內計程車的問題之一，即駕駛人往往被認為是失業後再就業前的跳板，造成營運市場呈現不穩定狀態，駕駛人未受應有的重視，然以國外經驗，計程車駕駛人是非常專業且受尊重的職業。因此研究者認為對於計程車的教育管理，事實上與社會治安、公共運輸發展息息相關。歸咎其因為國內計程車駕駛者之素質不太理想，根本原因係因駕駛人的教育訓練不足，僅於取得執業登記證前的6小時講習與測驗，對於計程車駕駛人的助益不大。最後，建議應落實計程車駕駛人職前教育訓練與在職教育訓練，為維持駕駛人素質與保障搭車乘客安全與品質的根本方法。是故，提出專業證照制度，認為計程車駕駛人以測驗前取得教育訓練結業證書後，才能報名官方職業登記測驗，得確保駕駛人具有一定的職業能力，並追求計程車客運產業恆久良性發展。

又吳中閔(2008)亦強調國內缺乏完善計程車駕駛人在職訓練制度設計，影響駕駛人素質提昇及產業形象，建議需建立完善在職訓練制度，俾利促進計程車市場良性發展，使計程車成為專業且受尊重之職業；張學孔(2009)則提出「優化計程車產業發展環境」概念，認為健全的產業制



度以及業者對政策接受程度是計程車產業改善的關鍵因素。

其次，目前計程車欲取得執業登記執照，只需接受 6-8 小時的講習即可獲得，使得駕駛人對於計程車駕駛應具備之服務態度、專業知識、職業技巧與法律常識等內容相當有限，且在未充分了解計程車之營業特性與願景下，駕駛人難以對計程車此一行業產生認同感，無法建立專業服務形象。基此，建議可以規劃專業證照制度、職前與在職教育訓練，使計程車可以成為專業且受尊重之職業(史習平，2007；周文生，2005、2008；吳中閔，2008)，來提升駕駛人的專業性並建立專業服務形象。綜合言之，這些機制即是建立健全的計程車產業制度，加強訓練駕駛人，增強其服務品質與專業水平。

2. 建立創新營運模式

I1：「如果要增加安全，可以安裝 GPS…坐計程車也比較安全…未來衛星是一個可行的方向…」

I2：「現在有很多業者開始在推衛星產業，那衛星產業我個人認為是一個很好的贊成，我認為如果要降低空耗率、要使得每一個駕駛朋友都能夠在最低的成本下得到最好的例益，就是要衛星推動，政府也應該多加幫助…以後絕對要做衛星，不然這行業以後會沒落…我出去遇到業者都會鼓勵他們…比較稍具規模的我

都會跟他們講…例如說早期高雄市運，中華電信他參了一腳就是衛星，結果中華電信就研發出一套衛星計程車，結果這一套產業在高雄市做的非常好，而且是高雄市政府指定要達成的一個產業…當時高雄市政府編了一千萬的預算給業者，你若要裝機，政府免費幫你裝…」

I3：「我在之前很早就來推動這個衛星…因為他是未來一定要做的，你看，上車、下車，紅藍燈可以記錄，司機到哪邊都知道，客人東西掉了，我從中心看你之後人去哪裡，我就知道你後來的位置，如果後來沒有載客人，你看…他就不會說是後來的客人弄掉的，就可以掌握他們行蹤…所以像我現在在推展衛星這個產業變優質化以後…」

I4：「…你這一部車子載到客人要怎麼跑，怎麼跑，或者是他要去載客人之前怎麼跑、怎麼跑，他都可以完全適時的呈現給客戶端或者是公司這邊管理的管理端…」

受訪者都強調創新營運模式是未來計程車之可發展方向，其中尤以衛星計程車派遣之營運模式為重。傳統營運模式產生了計程車高度繞行且難以掌管駕駛人的位置等問題，創新的衛星營運派遣有助於掌握計程車駕駛之地理位置以及行車時間，也提升行車的服務效率與專業性，減少服務庫存，也強化顧客搭乘的安全



性。許多研究針對計程車營運提出新的創新營運模式，例如使用 GPS 定位系統(侯勝宗，2010)、衛星叫車系統(簡任志，2005)，以及智慧型運輸系統(石豐宇等，2009；張元榜，2003；許耀勳，2005)等，以隨時管理計程車的地理區位與分配服務的時間。換言之，當有乘客欲搭乘計程車之際，可透過這些系統以派遣鄰近的計程車輛前往載客服務，一旦服務開始即被定位，如此則易於掌握計程車駕駛之地理位置以及掌握行車時間、提升行車的服務效率與專業性，甚至也強化顧客搭乘的安全性。對於創新的服務派遣營運方式，侯勝宗(2010)提出定點服務庫存(定點排班)、彈性服務庫存(空中排班)、精準服務庫存(黃金點與黃金路線)與專屬服務庫存(專屬接送服務)等四種管理方式，且相較於傳統式之規律服務庫存(例行性巡迴)和快速服務庫存(拼命三郎)，創新的服務派遣可以讓計程車司機有效掌握與回應顧客的不同乘車需求，有效降低空車率，且可全面提升消費者的用車安全與計程車車輛和駕駛人的管理，可以改善計程車所導致的社會問題，並達成節能減碳之政策目的。

3. 提升服務品質與強化計程車安全

11：「坐計程車最主要是安全…大眾運輸除了業者像公司組織，這樣才可以慢慢建立起來，那政府也才願意投入，加上

品牌、形象這三方面都會好，那計程車願意加入我們，品牌也很注重，有些人也很注重品牌形象。」

12：「那將來若能提升他們的服務品質..達到他們預期的目標…政府部門提供適當的教育訓練、提供一個教育訓練會，請某一個來負責幫忙訓練駕駛人，在服裝上、在禮貌上、提升一個服務品…政策上，是政府應該要支持…政府提供一個訓練的場地，然後聘請學者專家或是教授，來幫忙他們提升一個服務品質的講習也好，交通訓練也好，(駕駛人)然後我到那邊去了以後又可以獲得很多的知識，對不對。」

13：「你看我用衛星，行車軌跡一定有嘛…不只是保護乘客，也是保護司機，像以前有些司機開一開不知道開到哪裡去，被搶劫等等很危險耶…不是只有乘客安全要顧，司機也要顧啊，向那個中壢事件就是阿，司機兩天都沒有回應，也不知道開到哪裡去，後來才找到那個司機帶著全家大小自殺…所以，我才說我一定要推動這個…」

14：「…不只是保護乘客，也是保護司機，像以前有些司機開一開不知道開到哪裡去，被搶劫等等很危險耶…不是只有乘客安全要顧，司機也要顧啊…保護乘客安全的是最好嘛！」



受訪者主要是提出增強安全性以及服務品質之觀點。由於計程車駕駛人的專業性不夠、以及傳統的營運模式與計程車產業制度的不完善，導致計程車駕駛人在服務品質上，是粗糙且低水平的，使得顧客搭乘意願不高，也使得營運收入不佳。基於此，應加強駕駛人之教育訓練（史習平，2007），授予駕駛人應具備之服務態度、專業知識、職業技巧與法律常識之訓練，增強在駕駛人在實際行車服務上之水平，使乘客感到舒適；另外推動計程車駕駛職前與在職教育訓練制度，以協助計程車駕駛員提升服務態度與技能、安全保護與事件處理之方式，進而創造更多的營收與成就感（周文生，2005；周文生等，2008）。而在衛星計程車服務品質衡量方面，重要的品質指標為搭乘安全性、搭乘舒適度、行車服務與行政服務（蘇文理，2008），且透過衛星叫車系統強化駕駛人在行車時間與路線進行掌控，使乘客感到具有專業之服務方式，增強乘客搭意願與信賴計程車之服務。所以，服務品質之提升視為如此重要。

另外，過去計程車讓乘客不願搭乘的原因之一，即是計程車的安全性不夠，主要是針對駕駛人對乘客造成安全上之威脅，害怕駕駛人出現對乘客綁架、勒索、甚至載往非乘客欲前往之地方等行為，且此類似事件也曾出現，造成計程車產業在

形象上是一落千丈；在過去對乘客調查服務品質的報告中，排名第一的項目是搭乘安全性，也就是說，乘客首要考量的是搭乘的安全，才會考慮其他方面所提供之服務（蘇文理，2008）。

4. 共乘文化

I1：「我認為如果要降低空耗率、要使得每一個駕駛朋友都能夠在最低的成本下得到最好的利益，除了衛星以外就是共乘…那將來可以規劃一個共乘的區塊…由這些計程車業者來提供服務，你可以做規範…」

I2：「目前台中市來講到的有一個跨縣市的共乘機制。譬如說台中市到埔里，譬如說台中市到竹山台中市到水裡，或者是台中市到南投，這個有這個共乘的機制。」

I4：「…我們現在做那個學生共乘接駁，共乘就是說以前學生坐計程車花不起二百元，太貴…所以我們自己有在做，我就說學生鼓勵他們共乘…」

共乘之目的在於提高車輛乘載率，以增加道路的服務效率。共乘之定義分為廣義與狹義，廣義之共乘是指兩人或更多人利用任何運具從事旅運行為，其中包含有小客車共乘（合車共乘）、中型車共乘（中型車共乘）、計程車共乘、公有或私有交通共乘、隨停公車、大眾運輸等；而狹義之定義為兩人以上共同乘坐一部車輛從



事旅運行為，依照共乘車輛的不同分為小客車共乘與中型車共乘四種（張有恆，2004）。根據本研究所能收集到之研究報告與文獻資料，我國第一個共乘政策於1988年在台北市推出實施，之後台北縣與台南市亦曾推出共乘計畫。我國過去曾推動之共乘計劃如表所示，大致上可以發現早期的共乘計劃多屬於小客車共乘，主要是由政府主導推動，但在配套措施不夠完善或客觀因素與乘客需求不足的狀況下，小客車共乘計畫最後都無疾而終；反觀2007年由台北市計程車駕駛主動推動的計程車共乘計畫，活動主導者轉變為計程車業者，且執行成果良好並廣受民眾好評，增加司機收入，共乘計畫完全達到永續發展的經濟、環境與社會效益，業者、民眾與地方政府都是受益者，顯見計程車共乘政策與共乘文化具有發展的可行性，故亦可視為公私夥伴關係架構下的發展目標。

過去1988-2007年間的共乘計畫都是由政府推動，期望能夠推展共乘的效益，然成效都不佳；而在近年的共乘計畫中，已有業者自行發起，且效果廣受民眾好評，可見共乘仍有其成效，若能繼續推動，除能紓解都市擁擠車潮，甚而為計程車駕駛人帶來收入增加的效果。基於此，共乘文化之推動是未來勢必進行之目

標，也是未來計程車產業發展主要趨勢之一。

表2 國內共乘計畫概述

地點(時間)	計畫實施成效
台北縣市 (1988)	選定台北至石牌、淡水、土城三峽、新店、中和永和、以及板橋六條大眾運輸路線，設置21處實施定點共乘計畫。後因計程車仍保持原本的營運收費方式，與民眾搭車習慣不符，且其無法與無線電業者競爭，使得計畫成效不佳。
台北市 (1990)	台北市交通局推出共乘資訊配對服務計畫，並實施至1995年止，惟因參加人數不多（僅630人），且其中多數為無車者（463人），缺少有車者願意參與共乘，加上共乘者雙方時間無法配合，配對時間過長等因素，配對成功比例不高（18.89%）。
台南市 (2003)	導因於台南客運的停駛，台南市交通局推出計程車共乘以彌補公車路線的缺乏，共有十條固定路線。實施結果發現參與共乘的計程車過少、宣導作業不足、經營方式類似於公車以及固定路線限制營運範圍，造成搭乘者等不到車與載客者等不到客人。



台北市內湖 科技園區 (2006)	嘗試運用智慧型運輸系統於高乘載之都會區，進行共乘系統的示範與建置計畫。結果發現私人運具使用者移轉至計程車共乘者的比例並不顯著。
台北市 (2007)	為增強台北與宜蘭線縣的觀光發展，在轄區內設置台北至宜蘭間的計程車共乘招呼站。後因於搭乘人數不足四人且假日雪山隧道有塞車之虞，其花費之旅程時間恐與火車差不多。
台北市 (2007)	捷運劍潭站捷運網計程車隊乘載師生至文化大學，建立文大共乘活動，以期紓解尖峰時刻之車潮。此服務活動也吸引陽明教養院、華岡藝校的師生與高島屋職員等，廣受民眾好評。
台北市 (2007)	由計程車駕駛人自行發起石牌節運站至榮總醫院之共乘。此為短程之共乘，坐滿四人就發車，每人僅需負擔 20 元，不僅使民眾降低後車與步行時間。對於行動不變的就醫者助益尤佳，因此廣受好評之外，使得司機能增加收入。

資料來源：吳素華（2008）、周文生（2009）
與本研究整理。

(二)共同目標

前述四項發展目標，基本上提供了公私夥伴關係運作的有效可行策略方向，惟若欲具體強化公私夥伴關係的運作，則應進一步分析各目標的重要性，也就是找出共同目標。為此，考慮四項發展目標彼此之間的相關性弱，可視為互相獨立，因此本研究進一步運用 AHP 法中之專家問卷，針對具有代表性之公、私部門專家進行問卷調查，其中公部門有 4 位，分別是台中市政府交通局與台中區監理所的管理者，問卷代號為 A1-A4；私部門亦有 4 位，分別是台中市計程車商業公會與合作社協會的主管，問卷代號為 B1-B4。專家問卷回收後，接著以 AHP 軟體計算各專家問卷所呈現的各目標重要性權重值，惟進行權重分析前，所有回收之問卷均必須進行一致性檢定，若一致性指標值 ≤ 0.1 ，即表示問卷無效。分析結果顯示所有問卷都具有一致性，同時各問卷之目標重要性權重值，以及整體問卷之目標重要性權重值如表 3 所示。



表 3 公私夥伴關係目標重要性權重

問卷	建立健全產業制度	建立創新營運模式	提升服務品質與強化計程車安全	推動共乘文化
A1	0.203	0.046	0.657	0.094
A2	0.558	0.113	0.279	0.050
A3	0.097	0.209	0.643	0.051
A4	0.657	0.094	0.203	0.046
B1	0.090	0.652	0.216	0.042
B2	0.094	0.203	0.657	0.046
B3	0.692	0.134	0.134	0.040
B4	0.042	0.433	0.454	0.071
公部門問卷	0.346	0.120	0.466	0.068
私部門問卷	0.162	0.381	0.396	0.060

根據表 3 可以發現，就個別問卷而言，「提升服務品質與強化計程車安全」這項目標普遍受到受訪者的重視，「建立健全產業制度」則是次之；比較重要的是，若以部門別進行詮釋，可以發現公部門與私部門都認為，在四項發展目標之中，「提升服務品質與強化計程車安全」這項發展目標的重要性最高，權重值分別 0.466 與 0.396。

伍、結論與建議

民主政治寄望能夠發展出能回應人民，結合政府與民間力量，並且具有管理與實踐能力的政府。目前臺灣的地方政府與政治，陷入一種政治生態惡化、政府失能與民間社會無力得困境(趙永茂，2008)。面對這樣的現象，針對我國當前

各地方政府所面臨的計程車治理困境，本研究基於公私夥伴關係的目標與信賴途徑，針對台中市之計程車治理，整理與分析國內外相關文獻，並深度訪談地方政府官員與計程車業者之後，歸納整理出公私夥伴關係的四項發展目標，分別是「提升服務品質與強化計程車安全」、「建立健全產業制度」、「建立創新營運模式」、「推動共乘文化」，其中「提升服務品質與強化計程車安全」此項發展目標是公、私部門之間的優先共同目標。除此之外，本研究所發展之四項目標兼具學術理論與實務，且具有高度的可行性，更重要的是透過專家問卷調查，具體指出台中市在計程車治理方面，公、私部門的共同發展目標是「提升服務品質與強化計程車安全」，除了可以落實公、私部門間之信賴



關係，對於夥伴關係的實施成效也會有更具體的助益；除此之外，本研究結果將有助於永續發展理論的實踐，也豐富了國內公私夥伴關係的基礎研究。

其次，本研究在深度訪談過程中也發現，「私部門（業者）」事實上對於計程車治理的政策是有想法與期待的，但是受限於過去與政府的傳統互動，也就是一般的由上而下的互動方式，使得「私部門（業者）」對於政策「參與」之想法無法彰顯，也因此公部門所提出的治理策略難以與「私部門（業者）」達成共識，進而延誤了改善的時程。

再者，作者認為這樣的研究發現是相當正面的，也就是說，公、私部門之間對於台中市計程車治理的首要發展目標的看法相當一致，也就是「提升服務品質與強化計程車安全」這項發展目標，可以是未來推動夥伴關係治理下的共同發展目標，也是必須優先推動的發展目標，且在後續進入公私夥伴關係之實質互動時，「提升服務品質與強化計程車安全」這項發展目標，將是一項具體可信賴的目標依據，肯定有助於強化計程車業的理性治理與永續發展。

最後，公私夥伴關係的運用已是邁向永續發展的重要途徑，本研究已具體提出台中市計程車治理的共同發展目標，在此項共同目標下，建議台中市政府與台中市

計程車業應該可積極思考在此共同目標下的可行策略方案，並善用互動管理的模式與方法，透過實質作為，落實公私夥伴關係的運作，扭轉台中市計程車業所面臨的永續性困境。

參考文獻

1. 書籍

吳定(1999)。《公共政策》。台北：中華電視公司。

周文生等(2008)。《計程車駕駛職前與在職教育訓練制度之規劃與建立(I)》。台北：交通部運輸研究所。

2. 學位論文

林彰聰(2009)。〈從公私協力制度探討台灣國道高速公路電子收費系統事件之研究〉。暨南國際大學公共行政與政策學系碩士論文。

林慧華(2001)。〈公私協力機制運用於都市更新政策之研究：士林夜市之個案模擬〉。政治大學公共行政學系碩士論文。

吳中閔(2007)。〈計程車駕駛人在職訓練制度規劃之研究〉。中央警察大學交通管理研究所碩士論文。

吳素華(2008)。〈計程車共乘接駁機制之規劃設計〉。逢甲大學交通工程與管理學系碩士論文。



- 張元榜(2003)。〈智慧型派遣計程車系統對乘客選擇行為影響之研究〉。淡江大學運輸管理學系運輸科學碩士論文。
- 張佳慧(1995)。〈台北地區計程車費率結構合理性之評估研究〉。交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 許耀勳(2005)。〈衛星計程車隊營運問題剖析—以 T 車隊為例〉。交通大學管理學院碩士在職專班運輸物流組碩士論文。
- 陳佩君(1999)。〈公私部門協力理論及應用之研究〉。政治大學公共行政研究所碩士論文。
- 陳德紹(2009)。〈動態規畫應用於計程車共乘派遣演算法研發〉。逢甲大學運輸科技與管理學系碩士論文。
- 簡任志(2005)。〈新興運輸科技消費者市場調查研究—智慧型計程車叫車系統〉。國立成功大學交通管理科學研究所碩士論文。
- 蘇文理(2008)。〈衛星計程車業服務指標建構與運用之研究-以台北市為例〉。台北科技大學工業工程與管理研究所碩士論文。
- 3.期刊論文
- 史習平(2007)。〈計程車駕駛人教育訓練制度之初探〉。《都市交通半年刊》，22(2)，頁 63-74。
- 石豐宇等(2009)。〈計程車動態配對共程服務之需求與效益評估：以臺北市內湖科技園區為例〉。《運輸學刊》，第二十一卷第二期，頁 115-144。
- 朱鎮明(2005)。〈公務夥伴的整合之道—論政策網絡的管理〉。《研考雙月刊》，第 29 卷第三期，頁 95-108。
- 吳濟華(1994)。〈推動民間參與都市發展：公私部門協力策略之探討〉。《台灣經濟》，第 28 期，頁 1-15。
- 李宗勳(2000)。〈社區聯防夥伴關係之治理體制初探〉。《中國行政評論》，第九卷第四期，頁 35-80。
- 周文生(2005)。〈計程車駕駛人專業證照制度之研究〉。《交通學報》，5(2)，頁 91-118。
- 林玉華(2008)。〈永續發展所需的制度改革-以歐盟治理改革為例〉。《人文與社會》，第二卷第一期，頁 35-65。
- 侯勝宗(2010)。〈服務可以庫存嗎？台灣大車隊司機工作實務個案研究〉。《臺大管理論叢》，20(1)，頁 1-28。
- 洪軍燭、余文民、楊子葆(1996)。〈先進車隊派遣系統應用於計程車管理之個案研究：新加坡經驗〉。《都市交通季刊》，(94)，頁 59-65。
- 彭光輝(2005)。〈英國地方永續發展推動策略機制與現況〉。《研考雙月刊》，29(5)，頁 53-65。



張世賢(2007)。〈永續發展政策執行：公私夥伴、倡導聯盟和制度發展之探討〉。《中國行政評論》，16(1)，頁 95-125。

張堂賢、孫桂英(1997)。〈彈性起跳運價的計程車市場變革探討〉。《都市交通》，(94)，頁 52-58。

張學孔(2009)。〈計程車產業政策關鍵因素分析〉。《運輸計劃季刊》，38(2)，頁 173-200。

張學孔、朱孝純(2008)。〈考量最大願付價格下巡迴計程車市場最佳空車率與費率之研究〉。《運輸計畫季刊》，第三十七卷第一期，頁 1-38。

張學孔、黃世明(2003)。〈計程車最適費率與空車率之研究〉。《運輸計劃季刊》，32(2)，341-364。

陳恆鈞、張國偉(2006)。〈組織協力與組織績效之研究：以雲林縣蔬菜產銷班為例〉。《公共行政學報》，第十九期，頁 1-54。

廖坤榮(2002)。〈台灣農會經營管理的困境：網絡理論的分析〉。《政治科學論叢》，16：頁 163-190。

趙永茂(2008)。〈地方與區域治理發展的趨勢與挑戰〉。《研考雙月刊》，頁 3-15。

劉坤億(2006)。〈臺灣地方政府間發展夥伴關係之制度障礙與機會〉。《台灣民主季刊》，第三卷第三期，頁 1-34。

4. 論文集

張世賢(2008)。〈永續發展的服務輸送：夥伴關係的觀點〉。2008TASPAA 夥伴關係與永續發展國際學術研討會。

5. 報告

周文生(2002)。九十一年度台北地區計程車營運情形調查期末報告。台北市政府交通局與台北縣政府交通局共同委託中華民國運輸學會辦理。

藍武王(1997)。台北地區計程車營運管理制度及費率結構改善之研究。台北市政府交通局委託。

張學孔(2006)。計程車隊管理智慧化之研究。台灣大車隊股份有限公司委託國立台灣大學慶齡工業研究中心辦理專題研究報告。

6. 網路資料

交通部(2010)。98 年度交通年鑑。2010 年 8 月 25 日，取自：
<http://www.motc.gov.tw>。

交通部(2008)。台灣地區計程車營運狀況調查報告。2010 年 8 月 25 日，網址：
<http://www.motc.gov.tw>。



7. 英文文獻

- Allouche, J. and Finger, M. (2007), Public-Private Partnerships (PPPs) and global environmental governance: The water sector as a paradigmatic case and empirical field of study. 2007 Annual Meeting of International Studies Association. pp. 1-16
- Elsig and Amalric (2008), Business and Public-Private Partnerships for Sustainability: Beyond Corporate Social Responsibility? *Global Society*, 22(3), 387-404.
- Gonzalez III, J. L. and Bhatta, G. (1998), Evolving Concept of Governance in the Asia-Pacific Region. In Gonzalez III. . Joaquin L. and Gambhir Bhatta (des.) *Governance Innovations in the Asia-Pacific Region* (pp. 1-12), Hants: Ashgate Publishing Ltd.
- Hall, A. (2006), Public-private sector partnerships in an agricultural system of innovation: Concepts and challenges. *International Journal of Technology Management & Sustainable Development*. Vol.5. Issue 1. pp. 3-20.
- Hofmeister, A. and Borchert, H. (2004), Public-private partnerships in Switzerland: crossing the bridge with the aid of a new governance approach. *International Review of Administrative Sciences*. Vol. 70, Issue 2, pp. 217-232.
- ICLEI (1996), *The Local Agenda 21 Planning Guide: An Introduction to Sustainable Development Planning*. Toronto, Canada
- Kooiman, J. (1993), *Modern Governance: New Government-Society Interactions*. London: Sage.
- Mudacumura, G.M. and Mebratu, D. and Haque, M. S. (2006), *Sustainable Development Policy and Administration*. Boca Raton: CRC Press. part of Taylor & Francis Group.
- Regeer, B. J., Hoes, A. C., van Amstel-van Saane, M., Caron-Flinterman, F. F., Bunders, J. F. G. (2009), Six Guiding Principles for Evaluating Mode-2 Strategies for Sustainable Development, *American Journal of Evaluation*, 30(4), 515-537.
- Reijniers, J. J. A. M. (1994), *Organizational of Public-Private Policy Partnerships Projects*. *International Journal of Project Management*. 12: 137-142.
- Stoker, G. (1998), *Governance as Theory: Five Propositions*. Blackwell: UN.
- WCED (World Commission on Environment and Development) (1987), *Our Common Future*. New York: oxford university press.

