

98-74-4229
MOTC-IOT-94-MBB001

營業大客車營運秩序檢討之研究



交通部運輸研究所

中華民國 98 年 6 月

98-74-4229
MOTC-IOT-94-MBB001

營業大客車營運秩序檢討之研究

著者：張勝雄、羅孝賢、趙慕芬、林麗香
許源舜、林聖偉、康書嫚、彭柏凱
王穆衡、蔡欽同

交通部運輸研究所

中華民國 98 年 6 月

營業大客車營運秩序檢討之研究 / 張勝雄等著.
-- 初版. -- 臺北市 : 交通部運研所, 民98.
06

面 ; 公分

參考書目:面

ISBN 978-986-01-8856-1(平裝)

1. 客運 2. 遊覽車 3. 運輸管理

557.345

98010491

營業大客車營運秩序檢討之研究

著 者：張勝雄、羅孝賢、趙慕芬、林麗香、許源舜、林聖偉、康書嫻、
彭柏凱、王穆衡、蔡欽同

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 98 年 6 月

印 刷 者：大地整合行銷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 150 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：100 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號・電話：(02)25180207

GPN：1009801349 ISBN：978-986-01-8856-1 (平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：營業大客車營運秩序檢討之研究			
國際標準書號 ISBN 978-986-01-8856-1 (平裝)	政府出版品統一編號 1009801349	運輸研究所出版品編號 98-74-4229	計畫編號 94-MBB001
本所主辦單位：運輸經營管理組 主管：王穆衡 計畫主持人：王穆衡 研究人員：蔡欽同 聯絡電話：(02) 23496844 傳真號碼：(02) 25450431		合作研究單位：淡江大學運輸管理學系 計畫主持人：張勝雄 研究人員：羅孝賢、林麗香、趙慕芬、 許源舜、林聖偉、康書嫻、 彭柏凱 地址：臺北縣淡水鎮英專路 151 號 聯絡電話：(02) 26215656 #2597	
研究期間 自 94 年 2 月 至 94 年 12 月			
關鍵詞：營業大客車、遊覽車、靠行營運、營運類別			
摘要： <p>本研究探討國內外營業大客車之管制項目與內容，以檢討國內營業大客車市場之營業秩序，並分析影響營業大客車營業秩序之各項因素，提出適當的改善建議，以利建立安全、有序之運輸服務市場。</p> <p>影響營業大客車營運秩序的內在因素主要為遊覽車客運業存在靠行營運的經營方式。本研究以系統分析方法檢討其因果關係，並提出五項改善對策供公路主管機關釐訂相關政策之參據，以改善靠行營運的缺失，包括：依營業額多寡核發牌照、定期換發執業登記證、改進派車單的使用方式、裝設數位式行車紀錄器與全球定位系統、實施公司評鑑制度等。</p> <p>影響營業大客車營運秩序的外在因素主要在於各行業的服務範圍不夠明確，且新的運輸需求與服務型態不斷衍生，亟需重新檢討劃分。本研究採取演繹法與歸納法 2 種方式，透過所研擬之屬性分類計算流程與分析，得到較符合實際需求之營運類別劃分，分別為：（1）公路汽車客運業（甲種與乙種汽車客運業）；（2）計程汽車客運業；（3）交通車客運業；（4）遊覽車客運業。此外，本研究考量政策執行的難易度及法規增修條文之多寡，提出短期及長期之營運類別分類方式及配套措施，以供政府未來制訂政策與增修法規時之參考。</p>			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
98 年 6 月	306	100	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年 月 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE : A Study on the Market Order of Commercial Bus Industry			
ISBN (OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER	PROJECT NUMBER
ISBN 978-986-01-8856-1 (pbk.)	1009801349	98-74-4229	94-MBB001
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Mu-Han Wang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Mu-Han Wang PROJECT STAFF: Chin-Tung Tsai PHONE: 886-2-23496844 FAX: 886-2-25450431			PROJECT PERIOD FROM February 2005 TO December 2005
RESEARCH AGENCY: Department of Transportation Management, Tamkang University PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang, Sheng-Hsiung PROJECT STAFF: Luo, Shiaw-Shyan; Lin, Li-Hsyang; Zhao, Mu-Fen; Hsu, Yuan-Shun; Lin, Sheng-Wei; Kang, Shu-Man; Peng, Po-Kai ADDRESS: 151 Ying-Chuan Road, Tamsui, Taipei County 25137, Taiwan, R.O.C. PHONE: 886-2-26215656#2597			
KEY WORDS: Commercial Bus, Tourist Coach, Franchise Mechanism, Market Sector Classification			
ABSTRACT: <p>Based on the goals of passenger safety and efficient government management, this study reviews the market status and relative regulations of the commercial bus industry of several countries, analyzes the factors that affect market order, and proposes programs to improve market order.</p> <p>The internal factor that affects the market order of the commercial bus industry is due to the franchise mechanism of tourist coaches. This study applies the system analysis method to analyze the causal relationship within the market, and proposes five programs to the government as references to deal with franchise mechanism status defects, including (a) Issuing tourist coach licenses according to the turnover of the applicant; (b) Issuing certification to qualified drivers regularly; (c) Improving the use of journey forms; (d) Asking every tourist coach to install digital tachographs and use Global Positioning System; (e) Surveying and Ranking the service quality and operation performance of tourist coach companies regularly.</p> <p>The external factor that affects the market order of the commercial bus industry is due to improper business classification. The laws and regulations should be revised in order to fit the socio-economic development and new service requirements. This study applies deduction and induction methods to obtain an appropriate market sector classification according to the service attributes. The market sector classification of the commercial bus industry is suggested to be: (a) regular passenger carrier (category A and B); (b) taxi carrier; (c) special regular (specific commuter) passenger carrier; (d) tourist coaches carrier. Additionally, the long-term and short-term law/regulation revision programs are proposed in this study to the government for reference.</p>			
DATE OF PUBLICATION	NUMBER OF PAGES	PRICE	CLASSIFICATION
June 2009	306	100	<input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目錄

第一章 緒論.....	1-1
1.1 研究緣起.....	1-1
1.2 研究目的.....	1-1
1.3 研究方法.....	1-2
1.4 工作項目.....	1-3
1.5 研究流程.....	1-3
第二章 營業大客車營運分析	2-1
2.1 運輸管制之目的與項目	2-1
2.2 國內現行運輸管制.....	2-2
2.3 國外運輸管制法令比較	2-9
2.4 營運市場現況問題分析	2-19
2.5 目前營運類別分類所衍生之問題	2-27
第三章 遊覽車經營管理分析	3-1
3.1 遊覽車客運業.....	3-1
3.2 交通車業務.....	3-15
3.3 遊覽車違規營運.....	3-19
3.4 靠行營業問題.....	3-23
3.5 小結.....	3-34
第四章 營業大客車營運市場現況調查	4-1
4.1 公路汽車客運業市場現況分析	4-1
4.2 市區汽車客運業市場現況分析	4-5
4.3 遊覽車客運業市場現況分析	4-9
4.4 專車市場現況分析.....	4-10
第五章 營業大客車營運類別分類檢討	5-1
5.1 營運類別劃分方法：演繹法	5-1
5.2 營運類別劃分方法：歸納法	5-2
5.3 綜合演繹法與歸納法之營運類別劃分	5-23
5.4 營運類別重新劃分之實施時程	5-25

第六章 法規修訂建議	6-1
6.1 法規修訂建議(短期).....	6-1
6.2 法規修訂建議(長期).....	6-4
第七章 結論與建議	7-1
7.1 結論.....	7-1
7.2 建議.....	7-5
參考文獻.....	R-1
附錄 1 期中、期末審查會議紀錄	A1-1
附錄 2 專家學者座談會議紀錄	A2-1
附錄 3 業者訪談紀錄	A3-1
附錄 4 各國運輸管制法規整理	A4-1
附錄 5 學生專車（校車）相關規定	A5-1
附錄 6 專車市場調查資料	A6-1
附錄 7 醫療專車調查樣本	A7-1
附錄 8 學者專家對營運類別分類之建議	A8-1
附錄 9 簡報資料.....	A9-1

表目錄

表 2.1 營業大客車經營申請之資本額、車輛數及站場設備規定.....	2-5
表 2.2 香港與我國營業大客車營運類別對照表.....	2-9
表 2.3 新加坡與我國營業大客車營運類別對照表.....	2-10
表 2.4 日本與我國營業大客車營運類別對照表.....	2-11
表 2.5 美國加州與我國營業大客車營運類別對照表.....	2-13
表 2.6 歐盟與我國營業大客車營運類別對照表.....	2-15
表 2.7 我國與各國營業大客車營運類別對照表.....	2-16
表 2.8 各國營業大客車營運類別與分類屬性表.....	2-18
表 2.9 公路及市區汽車客運業之比較表.....	2-22
表 2.10 各營運類別經營交通車業務之比較表.....	2-23
表 2.11 大客車業務範圍與營運類別歸屬之檢討.....	2-24
表 2.12 目前營運類別分類所衍生問題之改善方式與時程.....	2-29
表 3.1 臺灣地區遊覽車客運業家數.....	3-3
表 3.2 遊覽車客運業統計表.....	3-4
表 3.3 遊覽車公司概况.....	3-5
表 3.4 臺灣地區遊覽車業者登記資本額.....	3-5
表 3.5 臺灣地區遊覽車購買時完車總價.....	3-6
表 3.6 遊覽車客運業營運類別.....	3-6
表 3.7 臺灣地區遊覽車之經營型態.....	3-7
表 3.8 臺灣地區平均每輛遊覽車全年之營運狀況—按經營型態分（1）.....	3-8
表 3.9 臺灣地區平均每輛遊覽車全年之營運狀況—按經營型態分（2）.....	3-9
表 3.10 靠行遊覽車投入各經營型態之比率.....	3-10
表 3.11 遊覽車靠行情形.....	3-10
表 3.12 民國 92 年遊覽車靠行費分佈狀況.....	3-10
表 3.13 遊覽車公司接受靠行情形.....	3-11
表 3.14 遊覽車各期改善目標與配套措施.....	3-14
表 3.15 遊覽車之管理改善方向.....	3-14
表 3.16 遊覽車車輛使用率彙整表.....	3-16
表 3.17 交通車業務資料彙整表.....	3-17
表 3.18 臺灣地區遊覽車公司對遊覽車合理使用年限之看法.....	3-17

表 3.19 影響交通車市場之供給與需求因素	3-18
表 3.20 靠行營運之沿革	3-23
表 3.21 遊覽車客運業之經營型態	3-25
表 3.22 公司與駕駛員間的互動關係	3-26
表 3.23 靠行遊覽車之優缺點及影響對象	3-28
表 3.24 業者接受與拒絕靠行之原因	3-28
表 3.25 靠行問題與對策之對照表	3-34
表 3.26 靠行問題解決對策之執行單位與工作內容	3-34
表 4.1 公路汽車客運業之業者數及路線數	4-1
表 4.2 公路汽車客運業之車輛數及行車次數	4-2
表 4.3 公路汽車客運業之旅客數及延人公里數	4-3
表 4.4 公路汽車客運業之平均旅次長度	4-5
表 4.5 市區汽車客運業之業者數及路線數	4-6
表 4.6 市區汽車客運業之車輛數	4-6
表 4.7 市區汽車客運業之旅客數及延人公里數	4-7
表 4.8 市區汽車客運業之平均旅次長度	4-9
表 4.9 遊覽車汽車客運業之業者數及車輛數	4-10
表 4.10 學生專車之基本狀況資料	4-12
表 4.11 學生專車之服務屬性	4-13
表 4.12 社區巴士之基本資料	4-14
表 4.13 社區巴士之服務屬性	4-15
表 4.14 醫療專車之基本資料	4-17
表 4.15 醫療專車之服務屬性	4-18
表 5.1 營業大客車營運類別劃分結果（演繹法）	5-2
表 5.2 屬性性質之「隸屬度」與「等級值」之轉換表	5-3
表 5.3 「屬性性質之等級值」兩兩比較與「屬性性質之重疊度」高低之判定標準	5-3
表 5.4 「屬性項目之重疊度」判定標準表	5-4
表 5.5 「市場重疊度」判定標準表	5-5
表 5.6 市場重疊度比較總表（範例）	5-6
表 5.7 營運類別關係表（範例）	5-6

表 5.8	營業大客車市場之屬性項目及屬性性質	5-8
表 5.9	營業大客車各市場對於「乘客屬性」之屬性性質的隸屬度	5-9
表 5.10	營業大客車各市場對於「旅次目的」之屬性性質的隸屬度	5-10
表 5.11	營業大客車各市場對於「旅次數」之屬性性質的隸屬度	5-10
表 5.12	營業大客車各市場對於「車輛種類」之屬性性質的隸屬度	5-11
表 5.13	營業大客車各市場對於「車型大小」之屬性性質的隸屬度	5-11
表 5.14	營業大客車各市場對於「路線特性」之屬性性質的隸屬度	5-12
表 5.15	營業大客車各市場對於「行經區域」之屬性性質的隸屬度	5-12
表 5.16	營業大客車各市場對於「班表」之屬性性質的隸屬度	5-13
表 5.17	營業大客車各市場對於「有無設立站牌」之屬性性質的隸屬度	5-13
表 5.18	營業大客車各市場對於「是否收費」之屬性性質的隸屬度	5-14
表 5.19	營業大客車各市場對於「計費方式」之屬性性質的隸屬度	5-14
表 5.20	營業大客車各市場對於「取得經營權之程序」之屬性性質的隸屬度	5-15
表 5.21	營業大客車各市場對於各屬性項目之屬性性質的「隸屬度」及「等級值」彙總表	5-16
表 5.22	市場重疊度比較總表	5-18
表 5.23	營運類別關係表	5-20
表 5.24	營業大客車營運類別劃分結果（歸納法）	5-22
表 5.25	營業大客車營運類別劃分結果（綜合法）	5-23
表 5.26	短期及長期之營運類別劃分調整方案	5-25
表 5.27	短期及長期調整方案各營運類別所能經營之新興及潛在市場業務	5-25
表 6.1	法規修正草案對照表（短期）	6-2
表 6.2	法規修正草案對照表（長期）	6-5

圖目錄

圖 1.1 研究流程圖	1-5
圖 2.1 國內營業大客車營運秩序分析圖	2-26
圖 3.1 遊覽車客運家數趨勢圖	3-3
圖 3.2 遊覽車客運車輛數與人口數比較圖	3-4
圖 3.3 遊覽車客運業問題流程圖	3-13
圖 3.4 遊覽車違規經營定時定線班車背景圖	3-20
圖 3.5 遊覽車客運業靠行發展與問題沿革圖	3-29
圖 3.6 遊覽車客運業發展與問題沿革圖	3-35
圖 4.1 公路汽車客運業之車輛數	4-2
圖 4.2 公路汽車客運業之行車次數	4-3
圖 4.3 公路汽車客運業之旅客數	4-4
圖 4.4 公路汽車客運業之延人公里數	4-4
圖 4.5 公路汽車客運業之平均旅次長度	4-5
圖 4.6 市區汽車客運業之車輛數	4-7
圖 4.7 市區汽車客運業之旅客數	4-8
圖 4.8 市區汽車客運業之延人公里數	4-8
圖 4.9 市區汽車客運業之平均旅次長度	4-9
圖 4.10 遊覽車汽車客運業經營形態分佈比率	4-10
圖 5.1 營運類別關係圖（範例）	5-7
圖 5.2 營運類別劃分圖（範例）	5-7
圖 5.3 營運類別關係圖	5-21
圖 5.4 營運類別劃分圖	5-22

第一章 緒論

1.1 研究緣起

近年來發生國道客運車輛火燒車及九份與臺南梅嶺靠行遊覽車翻車等事故，反映出國內營業大客車因營運秩序不佳與主管機關監督管理不易，造成服務品質惡化與安全缺乏保障之現象。為重新檢討營業大客車營運秩序不佳之原因，並增修相關法規來加以改善，以矯正逐漸惡化的客運市場營運環境，爰此，本研究針對目前影響營業大客車營運秩序之 2 個環節進行探討。

第 1 個環節係存在於客運市場內在因素，源於營業大客車靠行營運型態。因靠行車輛駕駛員對於本身同時兼具老闆及公司員工雙重身份之職責並沒有清楚劃分，接受靠行的客運業者也未落實對靠行車輛之監督管理，因而影響行車安全及服務品質，九份及臺南梅嶺發生之靠行遊覽車事故即顯示此類問題之嚴重性。

另一問題環節則是存在於客運市場外在環境，起因於不同營運類別之營業大客車因業務範圍重疊而產生。依公路法第三十四條規定，營業大客車分為公路汽車客運業、市區汽車客運業及遊覽車客運業，其中公路汽車客運業為在核定路線內以公共汽車運輸旅客為營業者、市區汽車客運業為在核定區域內以公共汽車運輸旅客為營業者、遊覽車客運業為在核定區域內以遊覽車包租載客為營業者，此等營運類別的劃分方式本有其合理性，但隨著社會時代變遷，新的運輸服務型態（需求）不斷產生，此 3 種營運類別的業務範圍彼此間開始產生模糊地帶，衍生業者間的爭議與不公平競爭的情形，對主管機關也帶來困擾，甚至影響到乘客行車安全及服務品質。

為健全營業大客車之經營環境並營造良好的營運秩序，以利客運市場各營運類別得以提供社會大眾所需之安全保障與高服務品質，本研究針對上述相關問題進行探討，並據以研提改善對策與新營運類別分類方式，供政府制訂政策與增修法規時之參據。

1.2 研究目的

本研究對於影響營業大客車營運秩序之內在因素，係從營業大客車靠行營運型態所衍生之相關課題進行探討，例如：車輛派遣制度、駕駛員管理及行車狀況稽核等，並研提適當的改善對策來降低靠行營運對行車安全與消費者權益之影響，藉此強化公司對於靠行駕駛員之管理與監督。

本研究對於影響營業大客車營運秩序之外在因素，係依運輸之組成項目（人、車、路），就使用者特性、營業車輛、行駛路線、場站設置、費率結構、行政監理制度等層面來分析營業大客車營運類別之重疊度，研析是否應重新劃分營業類別，以矯正營業大客車市場逐漸惡化之營運秩序，並因應市場新興及潛在

服務型態之需。

1.3 研究方法

本研究針對影響營業大客車營運秩序之內外在因素所衍生之問題，分別研提不同方法來進行探討與分析，說明如下：

在內在因素的靠行議題部分，由於靠行現象源於牌照管制與遊覽車客運業之申請門檻，若欲透過經濟理論分析市場管制程度，則須了解整體營業大客車的客運市場規模，但在現行客運業者相互兼營下，資料蒐集恐有問題也不易取得；爰此，本研究以系統分析法來探討遊覽車客運業靠行制度及經營效能，並根據文獻回顧、遊覽車公會與業者訪談等方式來尋求遊覽車客運市場發展沿革與靠行問題之根源，並從中研提改善對策。由於各項對策是建立在完善的法律關係與嚴格執法上，故政府機關須透過適當的管理方式與監督機制來落實對公司、駕駛員與車輛行車時之監管工作。

在外在因素的營運類別分類部分，回顧國內外法規與相關文獻後，發現對於營業大客車營運類別分類之研究甚少，一般市場區隔或分類研究雖具類似意義可予以參考，但該類研究多以統計檢定方法為依據，故需有較多的樣本數，恐難適用，爰此，本研究研擬演譯法與歸納法 2 種方式來分析旅運者對汽車客運業之需求，以及不同營運類別業者的經營方式與營運特性，從中訂出依綜合法所得之新營運類別內容，並依法規增修與政策執行之影響程度，訂定出短期及長期的營運類別重新劃分實施時程與分類方式。

1.4 工作項目

本研究之工作項目主要包括：

1. 整理國內外營業大客車管制項目之法規內容；
2. 國內營業大客車營運秩序現況問題分析；
3. 架構營業大客車營運秩序分析圖；
4. 探討國內遊覽車靠行營運現況與衍生問題；
5. 研擬靠行營運問題之改善對策與預期效果；
6. 召開第 1 次學者專家座談會，確立改善對策內容具代表性與有效性；
7. 分析國內營業大客車各營運類別之統計與調查資料；
8. 綜合不同營運類別劃分方法研析營運類別分類方案；
9. 召開第 2 次學者專家座談會，探討重新劃分後新營運類別項目與內容；

10. 檢討營運類別分類所衍生之問題，並研提改善方式；
11. 提出國內營業大客車營運類別重新劃分之實施時程；
12. 相關法令與政策修訂之建議。

1.5 研究流程

本研究之工作流程如圖 1.1 所示。茲就各項工作內容說明如下：

1. 確立研究目的

基於現今國內營業大客車營運秩序不佳，主管機關監督管理不易，本研究針對影響營業大客車營運秩序之內外在因素作全面檢討，以確保服務品質與行車安全，並兼顧營運者經營效益。

2. 整理各國相關法規

影響營業大客車營運秩序之內外在因素主要在於政府監理制度與法規制訂未臻健全所致，故本研究蒐集其他國家之相關法令規範，藉此對應與檢核本國在運輸管制上的法規項目與內容，作為本研究增修法規時之參據。

3. 建構營業大客車營運秩序之分析圖

透過文獻蒐集來了解營業大客車的營運現況與問題，以建構出營業大客車之營運秩序分析圖，另一方面也研擬營運類別劃分方法，檢討目前客運市場各營運類別的分類方式與相關問題。

4. 研析遊覽車靠行問題

進行文獻蒐集與分析，探討目前遊覽車靠行現象所產生與潛藏之問題。

5. 業者訪談與對策研擬

透過訪談遊覽車公會及客運業者之過程，了解靠行車輛衍生負面問題的主要癥結，並據此研提改善問題之相關對策及具體作法與預期效果等。

6. 召開第 1 次學者專家座談會

邀請各界學者專家針對本研究所研擬之靠行問題改善對策之適宜性進行討論。

7. 調查與統計分析營業大客車客運業的現況資料

為了解市場需求情形與各營運類別業者實際經營供給型態，本研究對客運市場各營運類別（包括公路與市區汽車客運業、遊覽車及專車市場等）之營運現況進行統計分析與資料調查。

8. 提出客運市場重新劃分後之新營運類別

依相關屬性項目與現況資料，利用本研究所研擬之營運類別劃分方法（演繹法與歸納法）進行分類營運討論。在演繹法中，係透過不同準則的組合分析來決定客運市場應有之營運類別；在歸納法中，則視營運類別屬性項目與業者供給的服務型態，依分類計算流程歸納出客運市場的營運類別項目與特性。最後再透過彙整與分析此 2 種方法之結果而得到重新劃分之後新營運類別內容。

9. 召開第 2 次學者專家座談會

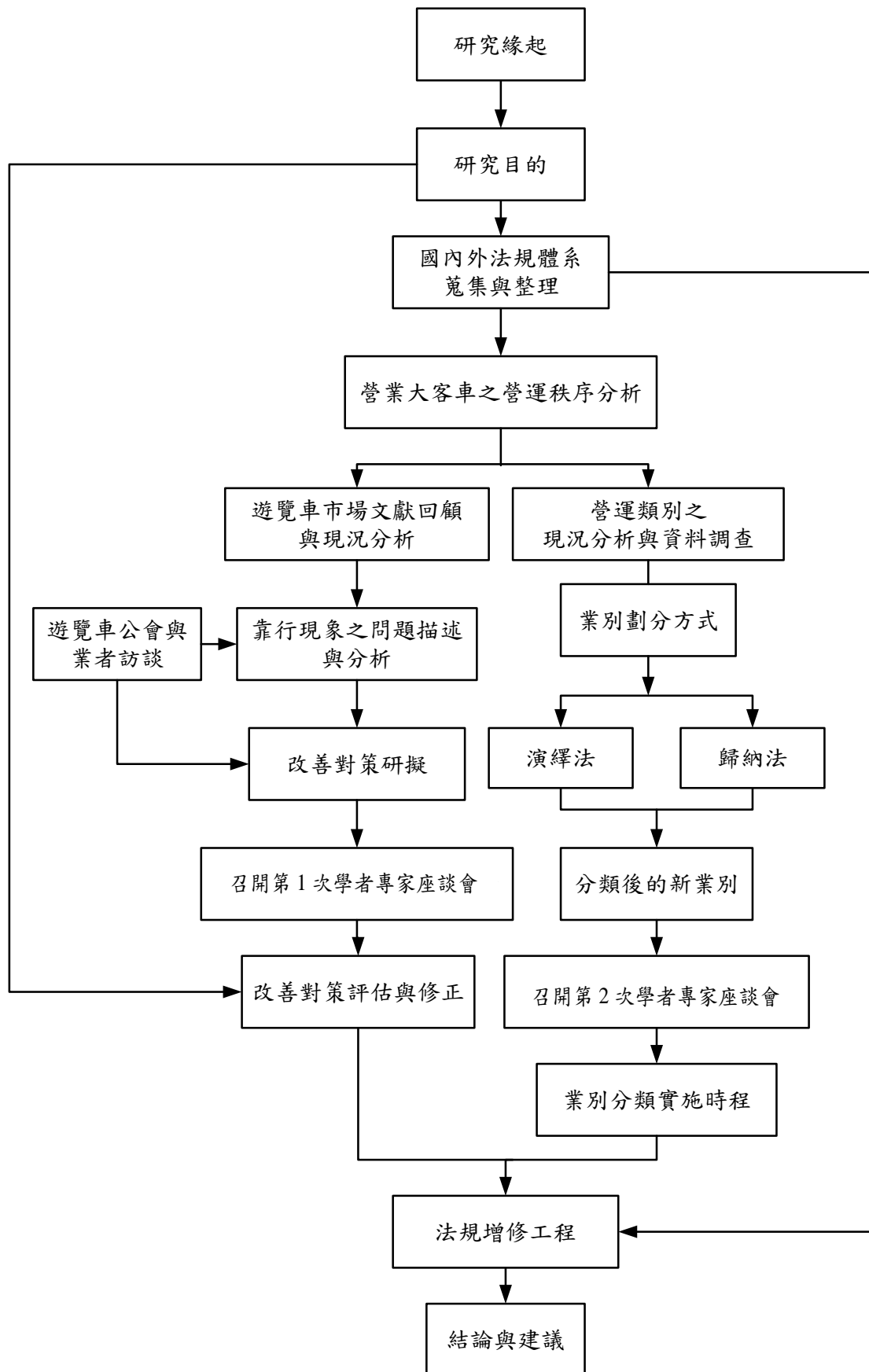
召開座談會並邀集產官學界代表，期能從不同觀點來充分探討重新劃分後之各營運類別屬性內容與營業範疇是否妥適，藉此評估新營運類別是否能有效減少現今分類方式所導致營運範圍重疊與業務衝突等問題，並因應新興市場（如學生專車、社區巴士等）與潛在市場服務型態之需。

10. 規劃新營運類別分類之實施時程

從政策執行難易與法規增修條文多寡來衡量新營運類別分類之實施時程（短期與長期），供主管機關參考。

11. 提出結論與建議

依據研究成果撰寫結論與建議。



第二章 營業大客車營運分析

現今國內營業大客車營運秩序不佳，除營業大客車靠行營運所衍生之相關問題外，近年來社會環境變遷，新的運輸服務型態（需求）不斷產生，例如學生專車、醫療專車、社區巴士、百貨購物專車等各類專車服務，使得不同營運類別之業務逐漸產生模糊地帶而造成經營範圍之爭議，造成營業大客車營運秩序更形混亂。本章先探討運輸管制之目的與國內現行相關法令規定，重新檢視國內營業大客車的營業分類內容，並比較其他國家相關法規規範，作為未來政府增修法規之參據；此外，並根據國內客運業之現況問題分析來架構營業大客車營運秩序分析圖，俾對影響營業大客車營運秩序之因素進行深入分析。

2.1 運輸管制之目的與項目

思考客運市場運輸管制目的與項目一向是學界與業界研究討論的重點。雖然完全競爭市場較獨占市場或不完全競爭市場易達到柏拉圖最適境界（Pareto Optimality），但由於市場機能不等於完全競爭（尚有其他情形）、在某些條件下完全競爭也不等於經濟效率、經濟效率也非人類經濟生活的全部目的，也就是說經營市場會出現「市場失靈」現象。根據經濟學理論可知其產生原因為公共財特性（Information as a Public Good）、資訊不對稱（Information Asymmetries）、有限理性（Bounded Rationality）與外部性（Externalities）等。基於政府機關是以公眾利益作為制訂政策法條之目標，故為維護公眾利益與安全以及發揮系統的營運效率，政府須面對與處理市場失靈情形，亦即透過經濟管制方式對市場經濟個體之行為或參與該產業之經濟活動等加以規範以達到管制目的。

在公路運輸管制問題上，唐富藏、彭信坤（1980）認為運輸管制的理論基礎可分為法律面與經濟面。就法律面而言，運輸管制之法律觀念為運輸業的承運人性質與一般工商企業有所不同，故應受特別條件之限制。此前提乃源自習慣法對於某些與人民權利有特殊關係的公共職業所賦予特殊義務之規定。根據習慣法內容，所謂公共承運人是一個負責運輸公眾與貨物而取得報酬之自然人或法人，且其應以合理收費來運送，避免任何差別待遇。另就經濟面而言，對運輸業的管制應較其他公共事業（如：水電等）嚴格周密，其原因如下：

1. 運輸業擔任國家經濟發展血脈之特殊重任，其產出為其他經濟生產及消費所必需。
2. 運輸業投資額鉅大，固定成本比例又甚高，適合由單一或少數之業者來從事生產以降低成本，以獲取大量生產之規模經濟。
3. 運輸業競爭可能會危害運輸系統之健全發展，並進而影響一般民眾行的權益。

運輸管制目的在於調節市場機能的缺失，一般所謂運輸管制的項目大致有（張家祝、鄧淑華，1988）（1）「加入及進出管制」，涵蓋運輸事業申請經營、開始經營及提供服務之要求；（2）「費率管制」，其精神在於追求合理運價，一方面顧及消費者權益，另一方面保證經營者有合理的利潤，使其能提供持續穩定的運輸服務，同時也可避免業者間之惡性競爭；（3）「服務水準管制」，其內容涵蓋對於事業經營、事業提供利用、技術與業務上監督之要求。由於消費者對服務水準的滿意程度，會受主觀因素所影響，因此管制者很難為服務品質訂定絕對標準作為執行之依據，而通常主管機關僅則能訂定出一個原則或最低水準作為業者遵守的規範。

唐富藏、彭信坤（1980）也曾對運輸管制項目提出說明，（1）「加入或退出之管制」係規定某一路線或某些路線由某一業者經營，或者規定某一特定路線由哪一家或哪幾家公司經營。對任何路線，政府均有權拒絕業者之營運申請，或終止業者在該路線之營運權，以及禁止在營業中之業者任意停止、轉讓或變更其運輸服務；（2）「票價之管制」則是在追求合理的運價，調和旅客與運輸業者間之利益衝突。由於運輸業是由公眾手中取得經營權利，其經營不得單純以謀取自身利益而不顧乘客之利益；相對地，運輸業者提供服務，創造效用，增加人民利益，也不應剝奪其謀取適當報酬追求永續經營之權利。（3）「服務水準之管制」係為保護旅客安全及利益，管制機關須對於業者之各項服務水準嚴格管制，使業者能加以遵循，並認為服務水準之標準可由旅行時間、服務次數、服務之可靠性、服務的直接性、旅客的舒適程度、安全性等幾種指標來訂定服務水準等級。

歸納言之，過去相關文獻對於運輸管制所涵蓋之項目與內容皆包含「加入及進出管制」、「費率（票價）管制」與「服務水準管制」，其具體作為如下所述：

1. 進出管制：政府可視整體客運市場情況來決定是否允許或禁止客運業者加入市場、退出市場、轉讓經營權或變更營運方式，藉此使市場內存在經營條件較佳業者，並監控營運狀況較差之業者。
2. 費率管制：主管機關透過訂定業者所應收取之合理利潤來兼顧客運業者與乘客之利益，以避免業者為吸引民眾搭乘而互相削價競爭，造成業者在營運上虧損嚴重或損及行車安全，或防止業者相互聯營壟斷市場而訂定不合理票價，剝奪民眾「行」的權益。
3. 服務管制：政府為保障消費者最低「行」的權益，根據乘客的運輸需求來訂定營運班次、行駛時刻表、準點性、旅途安全等之最低營運水準，用以規範業者在提供服務時須維持一定品質。

2.2 國內現行運輸管制

現今國內法規對於營業大客車營運類別之劃分主要是依據其營運區域與屬性，並透過監督管理來維持。但隨著社會環境變遷，市場出現部分新興服務型態，

與現有營運類別產生衝突與爭議問題。由於營業大客車營運類別之劃分涉及到申請進出汽車運輸業市場之方式、取得營運路線與營運服務方式、營業大客車所提供服務型式（如：路線、班次、站位等）、行政監理制度（如：主管機關組織、營業大客車牌照）等各層面，故本章分別依運輸管制項目，包括進出管制、費率管制及服務水準管制，來分別說明國內現行營業大客車營運類別之相關法規。

2.2.1 進出管制

此管制主要是在規範各營運類別、營業條件與經營者等，故本研究分別說明營業大客車市場內有關各營運類別的分類規定、經營業者與經營家數、申請機關、進入市場所需資本額、車輛數及經營不善時之處理等法規內容，相關規定如下所述：

1. 分類營運

公路法第 34 條規定，公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運：

- 一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。
- 二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。
- 三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。
- 四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。
- 五、小客車租賃業：以小客車租與他人自行使用為營業者。
- 六、小貨車租賃業：以小貨車租與他人自行使用為營業者。
- 七、汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。
- 八、汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。
- 九、汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。

前項汽車運輸業營運路線或區域，公路主管機關得視實際需要酌予變更。

其中，法規訂定分類營運之目的在於因應不同旅次需求，提供符合民眾所需之服務，且也能避免不同性質的業者因業務範圍過度重疊，造成市場經濟效能低落現象，由於本研究之研究對象為客運市場內之營業大客車，故探討公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業三類，其營運定義說明如下：

(1) 公路汽車客運業

定線定站定班營運，且行駛於一般公路或國道之客運業，根據汽車運輸業管理規則第 40 條規定，公路汽車客運業班車，應依營運路線許可證所核定之路線起點、經過地點、終點、里程行駛營運，不得逾越。營運路線銜接營運時，應報

經公路主管機關核發新證。除臨時性需要外，不得開行部分路段之班車。

(2) 市區汽車客運業

於核定區域內以定線定站定班方式行駛於市區之公車客運業，根據汽車運輸業管理規則第 42 條規定，市區汽車客運業以行駛市區內為原則，其行駛路線由核准立案之公路主管機關核定。如需要延長路線至市區以外時，應敘明理由，檢同營運路線圖，報請各該管公路主管機關核准後方得行駛。

(3) 遊覽車客運業

現行遊覽車客運業的經營型態可分為一般遊覽車業者及專辦交通車業者 2 類。依照汽車運輸業管理規則第 84 條規定，遊覽車客運業應遵守下列規定：

- 一、車輛應停置車庫場內待客包租，不得外駛個別攬載旅客，開駛固定班車或擅自設置營業所站，且車輛出租時，應據實填載派車單，隨車攜帶。
- 二、承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。

2. 經營業者

公路法第 35 條規定，非中華民國國民或法人不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業，但經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、汽車貨運業及汽車貨櫃貨運業。公路法第 36 條規定，汽車運輸業之經營，除邊疆及國防重要路線由中央及地方政府經營外，應開放民營。但國民無力經營時，由政府經營之。可知營業大客車之經營者皆以中華民國國民經營之民間機構為主。

3. 經營家數

公路法第 41 條規定，公路之同一路線，由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上共同經營之。由上述可知公路汽車客運業在允許業者進出時，須考慮到營運路線是否重疊與單一業者是否提供完善運輸服務之情形；而市區汽車客運業則須依市區人口數與大眾運輸需求情形來評估該區應開放多少業者家數較為適當。

4. 申請經營機關

公路法第 37 條與汽車運輸業管理規則第 4 條均規定，經營汽車客運業，應依下列規定，申請核准籌備：

- 一、經營公路汽車客運業：（一）屬於國道、省、縣（市）、鄉道者，向中央公路主管機關申請。（二）路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省、縣、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請。

二、經營市區汽車客運業：（一）屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。
（二）屬於縣（市）者，向縣（市）公路主管機關申請。而延長路線至直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣（市）公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。

三、經營遊覽車客運業，向該汽車運輸業主事務所所在地之中央或直轄市公路主管機關申請。

5. 資本額與車輛數

依公路法第 38 條規定，公路主管機關審核經營汽車運輸業之申請，應按下列之規定：

一、合於當地運輸需要者。

二、確能增進公眾便利者。

三、具有充分經營財力者。

四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者。

針對上述第三項與第四項條文之審核細則於汽車運輸業審核細則中有明確規範，內容如表 2.1 所示。其中，可見公路汽車客運業與市區汽車客運業的資本額與車輛數限制（進入市場的門檻值）皆較遊覽車客運業為高。

表 2.1 營業大客車經營申請之資本額、車輛數及站場設備規定

營業大客車業運輸業	資本額／車輛數限制	例外	站場設備限制
公路汽車客運業	新臺幣 1 億元以上 全新大客車 50 輛以上	經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者。	1.營業所、站之設備符合營業需要。 2.停車場地符合公路主管機關規定標準。 3.汽車運輸業應設立乙種以上汽車修理廠辦理汽車修護或委託汽車修理業代辦之。
市區汽車客運業	新臺幣 1 億元以上 全新大客車 50 輛以上	由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者。	
遊覽車客運業	新臺幣 5 千萬元以上 全新大客車 30 輛以上	專辦交通車業務及金門、連江地區經營遊覽車客運業者，其資本額得為新臺幣 1 千萬元以上。	

資料來源：汽車運輸業審核細則第 4 條第 3 項與第 4 項

6. 經營不善之處理

根據公路法第 47 條與汽車運輸業管理規則第 28 條規定，中央或縣（市）公路主管機關，對汽車運輸業，認為經營不善，妨礙公共利益或交通安全時，得為下令之處理：

一、限令定期改善。

二、應改善之事項，逾期尚無成效，或違抗命令不為改善時，得停止其部分營業。

三、受停止部分營業處分 1 年以上，仍未改善者，經交通部核准，撤銷其汽車運輸業營業執照。

其說明當市場內的客運業者若無力經營或危害搭乘民眾之公共利益（安全與服務水準）時，將依法可要求該客運業者改善或令其離開客運市場。

7. 營業範圍

汽車運輸業管理規則第 85 條規定遊覽車客運業及公路與市區汽車客運業兼營遊覽車客運業者，應在公路主管機關規定之營業區域內營業。遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以公路主管機關核定者為限，其車身加漆及標識應依公路主管機關之規定。公路及市區汽車客運業以行駛班車辦理包車出租者，其營業範圍公路汽車客運業以其核定行駛之路線為限，市區公車以核定行駛之營業區域為限。

由上述法規內容可知，公路及市區客運在某種條件上也可經營載送特定對象之包車業務，遊覽車客運業者則不能經營載送不特定對象之業務，此形成客運市場營運業務重疊之問題。而部分遊覽車客運業者則有違法經營定線班車載送不特定對象之狀況，讓彼此業務重疊問題更為複雜。

8. 租車疏運規定

汽車運輸業管理規則第 85 條之 1 規定，公路及市區汽車客運業，因連續假日、年節、慶典活動或其他公共運輸上之短期需要，以同一公司之遊覽車支援班車參與自營路線加班疏運者，應於事前報請公路主管機關備查。以租用其他公司遊覽車參與疏運者，雙方應將租用事由、數量、廠牌、年份、型式，連同租車契約副本，於事前報請相關公路主管機關核備。所定租用期間以疏運期間為限。並應於租用車輛上張貼明顯之租用標識。以遊覽車參與旅客疏運之備查或核備，除報請公路主管機關外，還應知會其他相關機關。根據法條內容可知，公路及市區汽車客運業可依情況與規定適時派用或租用遊覽車參與疏運。

2.2.2 費率管制

政府規範業者制訂費率之範圍，主要是在避免客運業者利用提高（或降低）票價方式來影響客運市場的旅客需求量，或透過業者間聯合壟斷方式來訂定票價，侵害到民眾基本「行」的權益。另一方面則是為了保護各業者的經濟效率，

防止業者為增加乘客數而不斷削價競爭，使其他業者因不勘虧損而造成歇業或停業情形。

在票價計收方面，根據汽車運輸業管理規則第 45 條規定，公路及市區汽車客運業之客票票價、行李運費及雜費之計收，應依「汽車運輸業客貨運運價準則」訂定，並報請各該公路主管機關核准後公告實施。

遊覽車客運業之運價在實務上係由租賃雙方議定價格，但法規對其有計程計費與計時計費之規定。汽車運輸業管理規則第 87 條規定，遊覽車計程包車費按路面等級以每人公里基本運價乘以車輛座位數為每車公里之包車費率，再照行駛里程計費，空駛里程得收空駛費，但最高不得超過包車費率 75%。另在汽車運輸業管理規則第 88 條規定，遊覽車計程包車停留時，得收停留費，其費率不得超過計時包車費率 50%。而汽車運輸業管理規則第 89 條亦規定，遊覽車計時包車應依下列規定辦理：

- 一、計時包車費以每 30 分鐘為計費單位。
- 二、計時包車至少以 2 小時為起碼時數，超過 2 小時者，按每 30 分鐘遞進計算。
- 三、計算包車使用時間，應自車輛開始供用時起至用畢時止。

遊覽車計時包車費率，由該管公路主管機關核定之。

依汽車運輸業管理規則第 90 條，公路及市區汽車客運業，以班車辦理包車出租之業務，其運費之計算，準用本法第 87 條至第 89 條之規定。由上述法條可知，公路及市區汽車客運業因可用班車辦理包車出租之業務，故其適用之費率較遊覽車客運業費率更多樣。

2.2.3 服務管制

此管制主要是規範客運業者在提供服務時之營運方式與規定等，藉此維持乘客旅途中之基本服務品質，相關法規內容說明如下：

1. 人員管制

此管制主要是為檢核客運市場的服務人員，以確保乘客之旅途安全與品質，其中亦規定相關服務人員需進行訓練與考核，始得讓其進入客運市場來服務民眾，避免服務人員因不了解或不熟練而造成重大死傷事故，相關法條規定如下所述：

公路法第 61 條規定，在汽車及電車之登記、檢驗、發照，駕駛人及技工之登記、考驗發照，由中央公路主管機關統一辦理，並得委託直轄市公路主管機關或相關法人、團體辦理。在駕駛員訓練方面，依據公路法第 62 條規定，中央及直轄市公路主管機關得設立訓練機構，訓練汽車駕駛人；其所需訓練費用，得向其所屬事業機構或受訓人員收取。而在駕照規定方面，依據道路交通安全規則第 50 條規定，汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由駕駛人向公路監理機關申

請登記，考驗及格後發給之；而遊覽車駕駛有較為嚴格之規定，根據汽車運輸業管理規則第 86 條規定，遊覽車客運業應僱用持有大客車職業駕駛執照及駕駛大客車 3 年以上經歷之駕駛員。汽車運輸業管理規則第 19 條則規定自 96 年 1 月 1 日起，營業大客車業者應將駕駛人名冊，向該管公路主管機關申報登記；申報登記後，應登記內容異動時，亦同。初次登記為遊覽車駕駛人者，自 96 年 3 月 1 日起，另應接受公路主管機關或其專案委託單位所辦理 6 小時以上之職前專案講習，始得申報登記。前項申報登記內容，經公路主管機關審核結果不合格之駕駛人，汽車運輸業者不得派任駕駛車輛營業。此外，該條並規定營業大客車業者於駕駛員行車前，應對其從事酒精濃度測試，檢測不合格者，應禁止其駕駛；遊覽車駕駛員得由承租人或旅行業者實施酒精檢測，檢測不合格者，亦同。

從上述規定可知政府在人員訓練及發照上皆有規定，而對於遊覽車客運業駕駛員另需有大客車職業駕駛執照及並應具備駕駛大客車 3 年以上經驗之要求，條件較為嚴格。

2. 車輛管制

該管制是在確保運送過程中的旅客安全與運送品質，故訂定相關規定來規範車輛的車身、車重、車齡等，相關法規內容如下所述：

汽車運輸業管理規則第 13 條規定，汽車運輸業增添車輛申請新領營業車輛牌照時，限用未曾請領牌照之新車，但有下列情形之一者，依其規定：一、專辦交通車得使用車齡不超過 7 年之車輛。二、公路及市區汽車客運業為增加運輸供給，並提昇服務品質，經該管公路主管機關核准增添車輛申請新領營業車輛牌照者，得不受全新車輛之限制。汽車運輸業申請增減或讓受營業車輛時，應將增減讓受車輛之廠牌、年份及座位或載重量，報請公路主管機關核准。從上述規定可知，交通車的車齡限制較為寬鬆，使得專辦交通車業者之車輛相較於公路汽車客運業、市區汽車客運業與一般遊覽車客運業之車輛老舊。

3. 路線與場站管制

汽車運輸業管理規則第 37 條規定，公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點，應依下列原則辦理：

- 一、其行經市區內之路線及設站地點，基於維護當地交通秩序之需要，應與當地政府協議定之。
- 二、市區行經路線，以能便捷直接到達業者在該市區所設之車站為原則。
- 三、市區設站，其間隔不得少於 5 百公尺。
- 四、經同意之營運路線及設站地點，當地政府如因實際需要得予調整變更，並應函請該管公路主管機關辦理。

前項各款，如發生爭議，報請上級機關核定之。

由上述規定可知，部分公路汽車客運業行駛路線可能有部分路段會與市區汽車客運業營運路線重疊，為避免造成搶奪市區汽車客運業乘客之情形，故對公路汽車客運業在市區行駛之動線及所設站位有所規範與限制。

2.3 國外運輸管制法令比較

本研究藉由分析國外營業大客車之相關法令規定來作為我國修定法規與政策之參據，本節針對在環境、人文或大眾運輸體系普遍率與我國相似的歐、美、亞國家進行探討，俾供我國在檢討現有營業大客車營運類別劃分問題時能有比較對象。在亞洲國家方面，針對地理環境與臺灣相似，以及大眾運輸發達的香港、新加坡與日本等三個國家之汽車客運業分類方式進行探討；美國則參考加州客運業之相關規定與管制項目；另歐洲國家則是分析與彙整歐盟對客運業分類之規定與營運管理方式。

2.3.1 香港

1. 營運分類

依香港法交通法規規定，公路運輸分為大客車客運業及計程車客運業，其中大客車依照行駛之里程與區域劃分為「市區內巴士」及跨市區營運之「多重服務巴士」二種。距離 50 公里以內之路線歸為「市區內巴士」；距離超過 50 公里為「多重服務巴士」，公營單位僅九龍巴士一家為代表，需有專業駕駛服務，另外也可包租車輛的方式申請不特定路線的長程服務，因香港區域範圍不大且市區內地鐵、輕軌運輸服務便利，故「一般包租車輛」多屬於長程服務。

若將香港汽車客運業分類與我國營運類別分類比較，可知香港的「市區內巴士」包含我國現今提供的市區汽車客運業、學生專車、社區巴士、醫療專車、百貨購物專車，另「多重服務巴士」則包含我國的公路汽車客運業、旅遊或年節假日專車及遊覽車客運業，如表 2.2 所示。

表 2.2 香港與我國營業大客車營運類別對照表

分類		服務特性	我國營運類別
大客車客運業	市區內巴士	市區內 特定路線（短程）	市區汽車客運業 學生專車 社區巴士 醫療專車 百貨購物專車
	多重服務巴士	跨市區 特定或不特定路線（長程）	公路汽車客運業 旅遊或年節假日專車 遊覽車客運業

資料來源：本研究整理

2. 營運規定

需經有關單位核准發照，包含營業證照、駕駛人證照、維修人員證照、停車場使用登記證，「市區內巴士」屬於短程營運者，資本額以臺幣 1 千萬元為下限，「多重服務巴士」資本額以臺幣 2 千萬元為限。若無營業證則無法購車，另也對車體一年一度維修驗車有相關規定，超過 8 年以上之車種不得營運長程運輸，欲變更營運事項，需在 1 年內前提出申請。

2.3.2 新加坡

1. 營運分類

依新加坡交通法規定，公路運輸服務以行駛路線加以區分，固定路線之營運方式在路線上的班次須經過申請，並依固定行駛週期分為「一般客運」與「特定及假日服務專車」，而不固定路線的營運方式尚有包租的「遊覽車客運業」及「計程車業」，分類管制重點為牌照管制，嚴格限定同一服務區域及路線之數量。

比較新加坡與目前我國分類方式後，可知「一般客運」營運內容類似我國的公路汽車客運業、市區汽車客運業、學生專車、社區巴士、醫療專車與百貨購物專車，而「特定及假日服務專車」屬於需求頻率較低的專車服務，因應各地區、對象、需求特性不同，而給予獨特專車服務，類似目前我國的旅遊或年節假日專車，然「遊覽車客運業」與我國分類上定義幾乎完全相同，在將其相關服務特性與我國相對應營運類別進行整理後，如表 2.3 所示。

表 2.3 新加坡與我國營業大客車營運類別對照表

分類		服務特性	我國營運類別
大 客 車 客 運 業	一般客運	固定路線 固定行駛	公路汽車客運業 市區汽車客運業 學生專車 社區巴士 醫療專車 百貨購物專車
	特定及假日服務 專車	固定路線 非固定行駛	旅遊或年節假日專車
	遊覽車客運業	不固定路線	遊覽車客運業

資料來源：本研究整理

2. 營運規定

「一般客運」係以路線申請，固定班次且固定路線，且需有 30 輛以上大客車及 10 位以上持有專業駕駛證之駕駛者，行政人員編制數目依路線長短不同而有不同規定，且需有起迄休息之場站，若無法自行提供可向政府租借停車起迄站，此外尚有資本額新臺幣 3 千萬之限制。若欲變更營運事項，需在 6 個月前提

出申請。

「特定及假日服務專車」僅有資本額新臺幣 1 千萬元之限制，路線需申請且經核定後才允許營運，人員編制無強制要求，但駕駛者須持有專業駕駛證。另營運事項變更，需在 3 個月前提出申請。

2.3.3 日本

1. 營運分類

根據日本道路運送法第 3 條規定，日本客運營運類別分類包含「一般乘客汽車客運業」與「特定乘客汽車客運業」。而「一般乘客汽車客運業」在定義上是指特定乘客汽車客運業以外之汽車客運業，又可細分為三類，其一為「一般接駁汽車客運業」，指於特定路線以定期運行之車輛運送乘客之一般乘客汽車客運業；其二為「一般包租汽車客運業」，指除第一類與第三類之外的一般乘客客運業；第三類為「一般乘用汽車客運業」，係指以單獨契約來提供 10 人以下乘用車輛之包租運輸。另「特定乘客汽車客運業」指依特定需求，提供一定範圍內之汽車客運業。

比較日本營運類別與我國現行客運分類，可知日本「一般乘客汽車客運業」分類中，「一般接駁汽車客運業」因具特定路線與定期營運之特性，故類似我國公路汽車客運業、市區汽車客運業、社區巴士、醫療專車與百貨購物專車所提供固定路線上之營運；「一般包租汽車客運業」與我國的旅遊或年節假日專車類似；「一般乘用汽車客運業」則類似我國目前尚未推行的需求反應運輸（DRT）之服務型態。另「特定乘客汽車客運業」即類似遊覽車客運業、專辦交通車與學生專車，是在依特定需求且核定區域內所提供之服務。本研究針對日本客運營運類別之服務特性與我國營運類別進行比較彙整後，如表 2.4 所示。

表 2.4 日本與我國營業大客車營運類別對照表

分類		服務特性	我國營運類別
一般乘客汽車客運業	一般接駁汽車客運業	一般乘客 特定路線 定期	公路汽車客運業 市區汽車客運業 社區巴士 醫療專車 百貨購物專車
	一般包租汽車客運業	一般乘客	旅遊或年節假日專車
	一般乘用汽車客運業	一般乘客 中小型車輛且包租運輸	
特定乘客汽車客運業		特定乘客 核定區域	遊覽車客運業 專辦交通車 學生專車

資料來源：本研究整理

2. 資本額

進入市場資本額最高的是「一般接駁汽車客運業」，約新臺幣1千5百萬元，其次是「一般包租汽車客運業」，約新臺幣8百萬元，「一般乘用汽車客運業」與「特定乘客汽車客運業」之資本額至少約新臺幣5百萬元，一般乘客汽車客運業需取得主管機關之營業許可（即一般接駁汽車客運業、一般包租汽車客運業與一般乘用汽車客運業等三類之執照）。

3. 申請資格限制

國土交通省對於申請者曾被課以1年以上懲役、拘役之刑罰，其服刑完畢或免刑之日尚未滿2年者或申請者曾在2年內被吊銷一般乘客汽車客運業營業許可或特定乘客汽車客運業營業許可與申請者為法人、對於未成年或不具營業能力者，不得發行一般乘客汽車客運業之營業許可。（道路運送法第7條）

4. 緊急調整區

國土交通省就特定地區，於一般乘客汽車客運業之供給運輸能力明顯高於需求量且有過剩情形時，基於持續提升供給運量將影響運輸安全及乘客便利性之虞時，得就該特定領域於指定期間內，認定為緊急調整區。（道路運送法第8條）

5. 營運計畫

「一般接駁汽車客運業」經營者應訂定其營運計畫（營運系統、營運次數與其他國土交通省令所定事項之相關計畫），並依國土交通省令之規定向國土交通大臣提出申告。（道路運送法第15條之3）

6. 駕駛員資格與駕車限制

「一般乘客汽車客運業」經營者，須具備年齡、駕駛經歷等其他政令所定之一定條件，始得為營業車輛駕駛。惟該行駛不以載客為目的者不在此限（道路運送法第25條）；另在考慮交通情況之下，地方運輸局長所指定地區之內有營業處的一般乘客汽車客運業，若所屬駕駛員行車距離超過地方運輸局長所規定之最高限度，該駕駛員不得在營業用汽車上工作。（運輸規則第22條）

7. 行車紀錄器

「一般接駁汽車客運業」和「一般包租汽車客運業」之營業用汽車駕駛員於交通工具上工作時（一般接駁汽車客運業的營業用汽車僅限於從起點到終點距離之間，時速會超過1百公里的運行系統），須以行車紀錄器記錄該汽車的瞬間速度，運行距離和運行時間，且將其紀錄保存1年。（運輸規則第26條）

8. 路線中止

「一般接駁汽車客運業」，對路線休止或廢止等有關事業計畫進行變更時，應於6個月前（在不影響乘客之便利且符合國土交通省令之規定，得於30日前）向國土交通省提出申告。（道路運送法第15條之2）

根據上述可知，日本在申請者的資格審核上，除考慮申請者的條件外，也將評估整體市場之供需狀況與申請者的營運計畫，另對駕駛員資格與駕車管理、車輛運行距離與時間、車輛行駛速度等皆有所規範，且對申請者退出市場之處理也有所管制。

2.3.4 美國加州

1. 營運分類

根據美國加州的車輛規則相關規定，其營運分類分別為(1)「公共汽車」，係指運送 15 人以上的車輛，或為報酬與利潤而運送 10 人以上的車輛；或為非營利組織或團體使用稱之；(2)「副大眾運輸車輛」，指運送 24 人以下，並提供本地民眾運輸的車輛，含公立或私立學校低於 12 年級的學生；(3)「校車」，其車輛設計，使用與維修是為運送學校的小學生或低於 12 年級的學生，或學校從事活動時的學生運輸；(4)「觀光巴士」，指司機是由一群乘客租賃，且駕駛運送 16 人以上的車輛；(5)「拖車巴士」，係指用拖車或半拖車來連接車輛，並被使用來運送 15 人以上之車輛；(6)「年輕人公共汽車」，在學校 25 英里內，運送從學校到非學校組織之 12 年級以下學生且不得超過 16 人之車輛。

比較美國加州營運類別與我國現行客運分類，可知「公共汽車」主要是搭載人數較多且為特定目的組織或團體，故類似我國的公路汽車客運業、社區巴士、醫療專車、百貨購物專車與旅遊或年節假日專車；「副大眾運輸」因為只提供某地區之民眾且搭載較少數乘客，故與我國的市區汽車客運業相似；「校車」即類似我國的學校專車；「觀光巴士」，是由一群團體租賃，故類似我國的遊覽車客運業；「年輕人公共汽車」則和我國專辦交通車服務型態類似。本研究將其營運類別之服務特性與我國營運類別進行彙整後，如表 2.5 所示。

表 2.5 美國加州與我國營業大客車營運類別對照表

分類		服務特性	我國營運類別
大 客 車 客 運 業	公共汽車	一般乘客	公路汽車客運業 社區巴士 醫療專車 百貨購物專車 旅遊或年節假日專車
	副大眾運輸	核定區域	市區汽車客運業
	校車	特定乘客	學生專車
	觀光巴士	特定乘客 包租運輸/	遊覽車客運業
	拖車巴士	一般乘客	
	年輕人公共汽車	核定區域 特定乘客	專辦交通車

資料來源：本研究整理

2. 人員管制

在人員訓練方面，駕駛校車及年輕人公共汽車之駕駛員，除須擁有駕駛執照外，尚須通過急救救護的考試資格（車輛規則—12522）。對駕駛員的身體檢查方面，根據加州的車輛規則—12517.2，規定欲申請駕駛校車或年輕人公共汽車的申請人須提交 2 年內之體檢報告，但當校車駕駛員年齡達 65 歲時則需每年提交體檢報告；另在駕駛精神狀況方面，當申請人的身體或精神狀況有爭議時則不得發給駕照（車輛規則—14900.5）。可知美國加州在駕駛員管理方面，對於其訓練與身心狀況檢查都相當重視。

2.3.5 歐盟

1 營運分類

依據歐盟法規 31992R0684（以長途客車／公車於國際間載運旅客之一般規定）—2-1、2-2、2-3 與 2-4 規定，歐盟客運業可分為 5 項，第一為「定期服務」，係指特定期間提供特定路線之旅客運輸服務，旅客需於預定之停靠站上下車，雖然此服務係對所有大眾開放，但必要時須事先訂位；第二為「特殊定期服務」，其指定期運輸服務僅對特定乘客提供，而排除其他乘客使用；第三是「短程巡迴服務」，其內容為重複行駛往返行程，旅客團體需事先集合（組團），由一地點載運至另一地點，隨後再返回，來回距離在 50 公里以內；第四是「不定期服務」，係指未符合定期服務定義之運輸服務，包括特殊定期服務及具有運送旅客團體（由顧客或運送業主動聚集）之服務特性者；第五為「自用運輸」，其為由自然人或法人基於非商業與非營利目的完成之運輸活動，活動僅為該自然人或法人之從屬（補助性）活動。

若將歐盟的客運營運類別與我國客運業比較，可發現「定期服務」因限定於特定期間與特定路線，類似我國提供的公路汽車客運業、市區汽車客運業、社區巴士、醫療專車、百貨購物專車服務與旅遊或年節假日專車；對於「特殊定期服務」則強調定期運輸與特定乘客，故與我國現行的專辦交通車與學校專車類似；另「短程巡迴服務」內容為旅客團體需事先集合（組團），由一地點運送至另一地點且來回距離在 50 公里以內，此與我國遊覽車客運業只提供短程運送的服務類似；「不定期服務」則類似我國所提供的遊覽車客運業；另「自用運輸」則因考慮運輸活動僅為該自然人或法人之從屬活動，此與現今我國自用車輛的營運型態類似。將歐盟客運營運類別之服務特性與我國客運業之營運類別進行整理與比較，如表 2.6 所示。

2 申請規定

根據歐盟法規 31992R0684（以長途客車／公車於國際間載運旅客之一般規定）—7-4 規定，業者申請不被許可經營之內容為申請人未具備提供服務所需的足夠設備；申請人過去未遵守國內或國際道路運輸法規，尤其是與國際客運服務許可相關之條件或要求；或有嚴重違反道路安全法規，特別是車輛、行車及駕駛

員休息時間等事項者；或申請續營許可時，未遵守原許可事項；或擬申請之服務會直接危及現有已核准之定期服務，但現有定期服務僅由單一運送者或運送集團提供者除外；或擬申請之營運服務僅針對該地區運輸市場中最有利可圖的部分提供服務。從上可知歐盟國家對於申請者的資格審核與許可經營的規範相當嚴格。

表 2.6 歐盟與我國營業大客車營運類別對照表

分類	服務特性	我國營運類別
定期服務	定期 特定路線 一般乘客	公路汽車客運業 市區汽車客運業 社區巴士 醫療專車 百貨購物專車 旅遊或年節假日專車
特殊定期服務	定期 特定乘客	專辦交通車 學校專車
短程巡迴服務	短程路線 包租承攬	短程的遊覽車客運業
不定期服務	非定期 特定乘客	遊覽車客運業
自用運輸	非商業與非營利目的 自然人或法人	自用車輛

資料來源：本研究整理

3 營運規定

歐盟係依照運送者名字製作執照，不得轉讓。每一車輛應隨車攜帶一份歐盟執照影本以供查驗，歐盟會員國可決定歐盟所發執照亦得適用於其國內運輸。（31992R0684—3a-3 與 3a-10 規定）。運送者需顯示服務路線、公車停靠站、時刻表、票價及其他載運條件。（31992R0684—10-2 規定）。自用運輸無需取得營運許可執照，但仍須符合相關認證規定，認證由車輛登記之會員國主管機關負責核發。（31992R0684—13-1、13-3 規定）。許可證與管理文件需隨車攜帶，並應依檢查官員之要求而提示。（詳見 31992R0684—15-1 規定）

4 旅遊表格

根據歐盟法規 31992R0684（以長途客車／公車於國際間載運旅客之一般規定）—11-1、11-2 與 11-3 規定，執行「不定期服務」應具備行程表；另經營「不定期服務」之運送者須於行程開始前填妥行程表，其中行程表應包括服務類型、主要旅行計畫、運送者名單，可知歐盟國家對於不定期運送的服務方式與內容皆有詳細規定。

5 人員管制

依照歐盟法規 31992R0684（以長途客車／公車於國際間載運旅客之一般規定）—3a-1 規定，為執行旅客之國際載運服務，所有符合條件之運送者必須擁有其所屬會員國主管機關核發之歐盟執照，可知在歐盟國家若欲經營國際載送服務，須領有歐盟執照始得營業。

2.3.6 小結

從上述國家營業大客車營運類別之分類型態可看出，這些國家可用簡易的分類項目來包含我國營業大客車的運輸服務現況（如表 2.7 所示），也能避免營運路線或服務範圍重疊之問題。我國營業大客車營運類別之分類方式目前尚未明確規定特殊專車之服務方式，而部分國家已透過各種的規範管理方式訂定各類專車的服務範圍與申請規定，使整體運輸市場的營運效能更臻完備。我國若能將各類專車服務內容適時適當納入法規體系並妥善管理規範，不僅可改善運輸市場內不公平競爭的現況，也能透過管理規範來減少公共運輸安全問題與保障旅客搭乘的權益。

表 2.7 我國與各國營業大客車營運類別對照表

國家	營運類別	服務特性	我國營運類別
香港	市區內客運	市區內 特定路線（短程）	1. 市區汽車客運業 2. 學生專車 3. 社區巴士 4. 醫療專車 5. 百貨購物專車
	多重服務巴士	跨市區 特定或不特定路線（長程）	1. 公路汽車客運業 2. 旅遊或年節假日專車 3. 遊覽車客運業
新加坡	一般客運	固定路線 固定行駛	1. 公路汽車客運業 2. 市區汽車客運業 3. 學生專車 4. 社區巴士 5. 醫療專車 6. 百貨購物專車
	特定及假日服務專車	固定路線 非固定行駛	1. 旅遊或年節假日專車
	遊覽車客運業	不固定路線	1. 遊覽車客運業

續表 2.7 我國與各國營業大客車營運類別對照表

國家	營運類別		服務特性	我國營運類別
日本	一般乘客汽車客運業	一般接駁汽車客運業	一般乘客 特定路線 定期	1. 公路汽車客運業 2. 市區汽車客運業 3. 社區巴士 4. 醫療專車 5. 百貨購物專車
		一般包租汽車客運業	一般乘客	旅遊或年節假日專車
		一般乘用汽車客運業	一般乘客 中小型車輛 包租運輸	
	特定乘客汽車客運業		特定需求 核定區域	1. 遊覽車客運業 2. 專辦交通車 3. 學生專車
美國加州	公共汽車		一般乘客	1. 公路汽車客運業 2. 社區巴士 3. 醫療專車 4. 百貨購物專車 5. 旅遊或年節假日專車
	副大眾運輸		核定區域	市區汽車客運業
	校車		特定乘客	學生專車
	觀光巴士		特定乘客 包租運輸	遊覽車客運業
	拖車巴士		一般乘客	
	年輕人公共汽車		核定區域 特定乘客	專辦交通車
歐盟	定期服務		定期 特定路線 一般乘客	1. 公路汽車客運業 2. 市區汽車客運業 3. 社區巴士 4. 醫療專車 5. 百貨購物專車 6. 旅遊或年節假日專車
	特殊定期服務		定期 特定乘客	1. 專辦交通車 2. 學生專車
	短程巡迴服務		短程路線 包租承攬	短程的遊覽車客運業
	不定期服務		非定期 特定乘客	遊覽車客運業
	自用運輸		非商業與非營利目的 自然人或法人	自用車輛

資料來源：本研究整理

由表 2.8 可知，香港的營業大客車營運類別分類主要是以行駛里程（長短程）與區域範圍（區域內外）作為劃分，並根據不同地區的需求特性來調整路線而分為特定（固定）與不特定（彈性）二種路線的服務形式。新加坡的公路運輸服務是以行駛路線予以區分，分為固定與不固定（彈性）路線兩種，再依行駛週期分為固定（定期）行駛與不固定（不定期）行駛以作為營運類別分類的考慮項目。日本則是以營運路線與行駛時間固定與否加以分類，分為特定（固定）與非特定（彈性）路線，和定期與非定期之行車時間，另又考慮到核定區域，故納入區域範圍（區域內外）之屬性，並配合需求屬性而區分一般乘客與特定需求（乘客），以劃分各營運類別。美國加州則是以區域範圍（區域內外）和需求特性（一般乘客與特定乘客）而分類出各營運類別。歐盟則考量行駛期間（定期與非定期）與路線（特定與非特定），且將路線里程分為長短程，並考慮需求特性（一般乘客與特殊乘客）之差異來劃分各營運類別。綜合上述，本研究歸納出各國分類屬性為行駛距離（長短程）、區域範圍（區域內外）、路線特性（固定與彈性）、行車時間（定期與不定期）與需求特性（一般乘客與特定乘客）等分類項目。

表 2.8 各國營業大客車營運類別與分類屬性表

國家	營運類別		服務特性	分類屬性
香港	市區內巴士		市區內 特定路線（短程）	1. 區域範圍（區域內外） 2. 路線特性（固定與彈性） 3. 行駛里程（長短程）
	多重服務巴士		跨市區 特定或不特定路線（長程）	
新加坡	一般客運		固定路線 固定行駛	1. 路線特性（固定與彈性） 2. 行車時間（定期與不定期）
	特定及假日服務 專車		固定路線 非固定行駛	
	遊覽車客運業		不固定路線	
日本	一般乘客 汽車客運業	一般接駁 汽車客運業	一般乘客 特定路線 定期	1. 需求特定（一般與特定乘客） 2. 路線特性（固定與彈性） 3. 行車時間（定期與不定期） 4. 區域範圍（區域內外）
		一般包租 汽車客運業	一般乘客	
		一般乘用 汽車客運業	一般乘客 中小型車輛 包租運輸	
	特定乘客汽車客 運業		特定需求 核定區域	

續表 2.8 各國營業大客車營運類別與分類屬性表

國家	營運類別	服務特性	分類屬性
美國 加州	公共汽車	一般乘客	1. 需求特定(一般與特定乘客) 2. 區域範圍(區域內外)
	副大眾運輸	核定區域	
	校車	特定乘客	
	觀光巴士	特定乘客 包租運輸	
	拖車巴士	一般乘客	
	年輕人公共汽車	核定區域 特定乘客	
歐盟	定期服務	定期 特定路線 一般乘客	1. 行車時間(定期與不定期) 2. 路線特性(固定與彈性) 3. 需求特定(一般與特定乘客) 4. 行駛里程(長短程)
	特殊定期服務	定期 特定乘客	
	短程穿梭服務	短程路線 包租承攬	
	不定期服務	非定期 特定乘客	
	自用運輸	非商業與非營利目的 自然人或法人	

資料來源：本研究整理

建議我國可參考國外的分類方式，在滿足最大運輸需求與達到最大社會福祉之依歸下，變更我國公路法對於營業大客車營運類別劃分僅只使用行駛里程、區域範圍與營運方式之分類屬性，重新思考適當之營運類別分類屬性，如：根據需求特定分類，可分為搭載一般乘客（公路汽車客運、市區汽車客運等）與特定乘客（遊覽車客運、交通車、大復康巴士等）；根據區域範圍分類，可分為跨縣市（公路汽車客運）與行政區域內，得跨越鄰接鄉鎮市、直轄市、縣（市）（市區汽車客運）；各大項營運類別可再視營運特性依行車時間分類，分為定期與不定期，以及/或依路線特性分類，分別固定與彈性。

2.4 營運市場現況問題分析

為了解我國營業大客車各營運類別之相互影響關係與其各自運輸市場中所產生之問題現況，本研究先針對國內有關營運類別比較之文獻進行蒐集與整理，並從中分析現今客運市場所衍生之問題，進而釐清影響營業大客車運輸市場營運秩序之因為何。

根據公路法第 34 條的分類營運規定，可知臺灣地區之營業大客車區分為公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業三大營運類別，這些營運類別均

採用大客車作為服務民眾之運具，雖然車輛牌照顏色有所區分（公路汽車客運業及市區汽車客運業之車輛牌照為綠底白字，遊覽車客運業之一般遊覽車為紅底白字，遊覽車客運業之專辦交通車為黃底黑字），但彼此營運項目有重疊之處，例如：公路汽車客運業及市區汽車客運業可辦理包車出租、遊覽車客運業之一般遊覽車亦可辦理交通車業務等；此外客運業者也會因為有利可圖而出現各種違規的營運情形，其中以遊覽車違規經營公路汽車客運業的問題最多。以下將分述各營運類別市場之營運狀況與所產生之問題：

1. 公路客運市場

公路客運市場依法係由公路汽車客運業者經營，但市場上尚有一小部分遊覽車客運業者在違規經營。公路汽車客運業依公路法第 34 條與汽車運輸業管理規則第 2 條規定，指在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。爰此，可知公路汽車客運業是以營運路線為審核標準，而在營運範圍上並無特別限制，根據公路法第 2 條規定，公路是指國道、省道、縣道、鄉道及專用公路，供車輛通行之道路，目前臺灣地區將行駛於國道之公路汽車客運業稱為國道客運，行駛於省道、縣道、鄉道及專用公路者稱為地區客運。地區客運業最早是由臺灣省公路局經營，後來基於政府交通主管輔導民營的立場，陸續將地區客運路線開放給民間業者營運。民國 67 年 10 月，高速公路全面開放通車，國道客運業務開始蓬勃發展。現今公路汽車客運業者經營時普遍面臨營運虧損、營運效能不佳及管理法令未臻健全等問題，造成公路汽車客運業者在經營時之困難。

根據藍武王（2003）在公路汽車客運業經營困境之因應對策中，提及公路客運業者面臨內在與外在經營管理之問題，內在問題為（1）大多數公司面臨公路客運業務營運績效不彰之問題；（2）國道客運業務之營運績效雖略優於地區客運業務，但仍有六成業者可再進一步予以改善；（3）大多數公路汽車客運業者均面臨經營虧損問題；（4）多數業者面臨長、短期負債償還能力不佳、利息費用負擔沈重等財務危機之問題；（5）部分公路客運業者面臨經營管理技術有待提升之問題；（6）公路客運業者普遍面臨尖離峰需求差異大，卻無法適當加以因應之問題。而外在問題分別為（1）公路客運營運虧損補貼方面之問題；（2）公路客運基本運價公式不合時宜，有待檢討與改進；（3）路線申請與變更之審議規範方面之問題；（4）路線經營權開放競標方面之問題；（5）違規營業嚴重影響合法業者之經營權益，但政府卻仍無法有效加以取締；（6）免費接駁巴士與學校交通車等已嚴重影響當地業者客源，使業者收入大幅減少；（7）公路客運業者之租稅負擔沈重；（8）公路客運業之場站設施不足且用地取得困難；（9）都市地區交通擁擠致行車效率降低，增加業者經營成本。

經由上述描述可將現今公路汽車客運業之問題分為業者本身與外在環境所導致兩類，如下所述：

（1）業者本身

①營運績效不彰（投入、產生與消費問題）

②營運虧損嚴重與租稅負擔沉重（財務問題）

③經營管理技術欠缺（技術問題）

④場站設施不足與用地取得困難（場站問題）

(2) 外在環境

①客運市場尖離峰的需求差異大（需求特性問題）

②客運虧損補貼制度之問題（補貼機制問題）

③客運基本運價不合時宜（費率結構問題）

④路線申請與變更審核標準未臻一致（路線審議問題）

⑤路線經營權開放競標政策之合宜性（路線競標問題）

⑥違規營業侵犯合法業者之經營權益（違規取締問題）

⑦接駁巴士與交通車吸收當地客運業者客源（其他競爭者問題）

2. 市區客運市場

市區客運市場依法係由市區汽車客運業者經營。市區汽車客運業即一般所謂的市區公車，在公路法第 34 條與汽車運輸業管理規則第 2 條定義中，是指在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。另由相關規定可知，其是以行駛市區內為原則，但經公路主管機關核准得延長行駛至相鄰接之鄉、鎮、市，辦理聯營者更得以延長行駛至鄰接縣（市）。郭奕姝（2000）分析市區汽車客運業者路線經營權申請面、補貼面與監督面之問題，認為在申請面之問題有（1）相關申請制度不夠周延完備（如：審議評選作業不健全、缺乏專業專責的審議委員會）、（2）路線經營權獨佔之畸形發展（如：法令規定過嚴而造成市場缺少競爭者）；在補貼面之問題則是（1）黃金路線盈利與偏遠路線虧損間之交叉補貼有待檢討、（2）虧損補貼造成劣幣驅逐良幣的負面影響、（3）缺乏促使業者控制成本及改善服務的動機、（4）營運收支資料衡量不易；在監督面之問題則是缺少營運評鑑作業，使政府很難掌握營運路線的服務品質。

王湮筑（2000）認為公車路網之發展乃是依據都市發展型態而逐漸完成，但因現今社經條件與都市發展政策使得都市型態由單一市中心逐漸演變成多核心型態，造成公車路網結構產生諸多問題，如：營運路線競爭激烈、路線分佈不均、路線彎繞嚴重、路線長度過長等問題，造成公車服務效能低落。

本研究為進一步分析公路與市區汽車客運業營運情形之差異性，彙整相關法令規範如表 2.9 所示。

表 2.9 公路及市區汽車客運業之比較表

營運型態 項目	公路汽車客運業		市區汽車客運業
	國道客運	地區客運	
運輸特性	中、長程城際旅客運輸服務	中、短程城際旅客運輸服務	市區內旅客運輸服務
路線性質	國道	省道、縣道、鄉道、專用道路	市區道路
主管機關	中央公路主管機關 (公路法第 37)		縣(市)公路主管機關 (公路法第 37 條)
營運範圍	在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者(公路法第 34 條)		在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者(公路法第 34 條)
設站限制	市區設站，其間距不得少於 5 百公尺 (汽車運輸業管理規則第 37 條)		×
經營家數	公路之同一路線，以由一家經營為原則，但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫兩端之營運路線，公路主管機關得核准 2 家以上公路汽車客運業經營之(公路法第 41 條)		應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准 1 家或 2 家以上共同經營之(公路法第 41 條)
票價計算	按里程乘基本運價計算為原則外，並得採用或兼採區域制(汽車運輸業管理規則第 46 條)		

參考文獻：郭奕姝(2000)[47]

資料來源：本研究整理

3. 旅遊客運市場

目前旅遊客運業務主要有兩種型態：「包租旅遊」及「旅遊路線」，分述如下：

(1) 包租旅遊

由旅行社、機關、學校、公司行號或一般民眾自行規劃國內觀光景點之旅遊路線，並向遊覽車客運業、市區汽車客運業或公路汽車客運業者以包車方式承租所需車輛。遊覽車客運業者若屬專辦交通車業者，其車輛不得作為包租旅遊，至於一般遊覽車客運業者，除登記於離島地區之業者外，其辦理包租旅遊時之營業區域可涵蓋臺灣本島及澎湖，但公路汽車客運業者辦理包車業務以其核定行駛之路線為限，市區汽車客運業以核定行駛之營業區域為限。

(2) 旅遊路線

由遊覽車客運業者向交通部觀光局提出營運路線之申請，載運前往觀光旅遊景點之散客，旅客須事先預約，乘客達到一定人數時才會行駛。另一種係由公路

汽車客運業者向交通部公路總局申請營運路權，或由市區汽車客運業者向所屬縣市政府交通局申請營運路權，以固定班次載運不特定對象之乘客前往觀光旅遊景點，乘客無須事先預約。

4. 交通車客運市場

交通車客運市場主要業務為學校或公司行號向遊覽車客運業、市區汽車客運業或公路汽車客運業者以包車方式承租所需車輛，載送所屬學生通學或所屬員工通勤。魏健宏、洪嘉亨（2001）曾對交通車客運市場現況進行分析，另外中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會（2001）曾在「遊覽車客運業問題診斷與改進措施之研究」中比較各營運類別經營交通車業務之優缺點，本研究彙整上述二研究相關內容，如表 2.10 所示。

表 2.10 各營運類別經營交通車業務之比較表

業者	優點	缺點
公路汽車客運業者	有大眾運輸業之租稅優惠與購車補助，經營成本較低。	路線設計較受限制，以其核定行駛之路線為限。
市區汽車客運業者	有大眾運輸業之租稅優惠與購車補助，經營成本較低。	路線設計方面較受限制，以其核定行駛之營業區域為限。
一般遊覽車業者	限制較少，營運範圍比照主事務所所在地之計程車營運區域，營運路線較不受限制，可針對使用者需求提供適當路線。	無大眾運輸業之租稅優惠與購車補助，經營成本較高。
專辦交通車業者	限制較少，營運範圍比照主事務所所在地之計程車營運區域，營運路線較不受限制，可針對使用者需求提供適當路線。車輛車齡限制較為寬鬆。	無大眾運輸業之租稅優惠與購車補助，但由於車輛較為老舊，經營成本較一般遊覽車業者低廉。

除了上述載運特定對象之學校交通車或公司交通車之外，由於社會型態的改變，目前市場也出現一些載運不對定對象之交通車服務型態，例如：社區巴士、百貨購物專車及醫療專車，分述如下：

(1) 社區巴士

社區巴士主要是由大型社區管委會或鄉鎮市公所根據當地社區通勤（學）之

人數而開辦，以解決大眾運輸無法到達或班次無法滿足需求之問題。其經營方式有兩種，第一種是在固定路線上，作為上班（或上學）地點或社區與市區大眾運輸系統間接駁的運輸工具，第二種為直接運送乘客至上班地點或學校，並返回出發點。

(2) 百貨購物專車/醫療專車

近年來許多百貨業與醫療單位推出免費之巡迴專車以吸引客戶前往（租車費用可由增加之營收吸收），由於百貨公司或醫院設置地點通常為人口數眾多之繁華地區，故此類專車之行駛路線往往會與公路客運路線或市區客運路線有所重疊，造成後者客源減少。

遊覽車違規營運主要是因過去公路汽車客運業費率偏高與運能不足所致，而政府為杜絕遊覽車違規行駛固定班車，曾對遊覽車客運業進行牌照管制，但也因此產生牌照黑市價格與自用大客車違法攬客營業等問題，爰此，本所「各種大客車牌照管制政策之探討」（1989）曾建議將營業大客車營運類別予以重新劃分，並認為公路汽車客運業應區分為一般公路汽車客運業務與特種公路汽車客運業務，前者為現行公路汽車客運業務；後者是透過租予公司、行號、工廠或機關團體來執行交通車業務，以營運特定路線與載運特定對象為限，且業務範圍限於交通車及特定路線班車，另建議不同營運類別之車輛以車身顏色區分，並發給不同車輛牌照，行駛路線也需先經交通主管機關按年核准，但將核准路線作為交通車業務時，以不侵犯到一般客運車的營運路線為原則。綜言之，該研究將客運營運類別分為（一）長途公路客運市場、（二）短途公路客運市場、（三）市區客運市場、（四）遊覽車市場、（五）交通車市場與（六）特定路線市場等六大類別，其中重新劃分與歸類後，各種營業用大客車之業務範圍與營運類別歸屬如表 2.11 所示。

表 2.11 大客車業務範圍與營運類別歸屬之檢討

客運業	分類	業務範圍	營運類別歸屬
公路汽車	一般	核定路線之公共汽車運輸	（一）長途公路客運市場 （二）短途公路客運市場
		核定路線之觀光旅遊	（四）遊覽車市場
		核定路線之交通車	（五）交通車市場
	特種	交通車	（五）交通車市場
		特定路線	（六）特定路線市場
市區汽車		核定區域內之公共汽車運輸	（三）市區客運市場
		核定區域內之觀光旅遊	（四）遊覽車市場
		核定區域內之交通車	（五）交通車市場
遊覽車		觀光旅遊	（四）遊覽車市場
		交通車	（五）交通車市場

資料來源：本所（1989）[27]

對於營業大客車，政府為維護公眾利益（如：安全與服務品質管理等）而制訂相關的法規條文以期營造出良好的營運環境，但當現今國內營業大客車客運業出現營運秩序不佳問題時，則須對影響營運秩序不佳之原因進行檢討與分析，以重新訂定相關規範內容。目前國內營業大客車營運秩序不佳之因主要在於：同業削價競爭造成劣幣驅逐良幣現象、靠行現象衍生肇事理賠責任之糾紛、各營運類別之營運路線與範圍有所重疊等等。爰此，營業大客車客運業申請進出運輸市場之規定將應更為嚴謹，避免各營運類別之營運範圍重疊過大而造成業者間營業利益衝突，此外，當市場因應運輸需求而產生新的服務型態時，則需從運輸供給與需求兩方面去思考新運輸服務型態與相關衍生問題，以評估是否應劃分一個新興營運類別。

本研究在回顧相關文獻後，針對造成營業大客客運市場營運秩序不佳之原因分析如下：

1. 營運分類未盡妥適

依公路法第 34 條規定，公路汽車客運業是指在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者，故其主要是服務城際間的旅次；市區汽車客運業則是在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者，是服務於核准區域內的需求。惟隨著都會區生活圈不斷擴大，造成市區與郊區界線產生模糊，市區汽車客運業之營運範圍不斷延伸至行政區或都會區外，造成與公路汽車客運業之服務範圍重疊，另一方面公路汽車客運業的營運路線往往包含市區道路，部分公路汽車客運業者於市區內提供繞行服務以增加客源與滿足乘客行的便利，但此會吸收市區汽車客運業之客源。在二者服務範圍重疊日益增加，而其路線申請與變更之主管單位又不相同之情況下，使得業者惡性競爭問題逐漸增加，客運路網亦未能發揮最佳運輸效能。

2. 進出相同市場有不同管道之現象

由於公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業的營運屬性不同，汽車運輸業審核細則規定對於其進入客運市場的管制規定亦不相同，例如申請設立公路與市區汽車客運業需資本額 1 億元以上與全新車輛 50 輛，遊覽車客運業則僅需資本額 5 千萬元與 30 輛新車即可，而根據汽車運輸業管理規則第 85 條規定，公路及市區汽車客運業者可行駛班車辦理包車出租，形成進出相同市場有不同管道及不同門檻之現象。此外，客運路線之經營權取得不易，進出新興市場又無法規特別管制，故當客運市場有利可圖時，極易出現各種違規營運的現象，如：遊覽車違規經營定時定線之客運班車、自用大客車違規載客與經營交通車等業務等。

3. 申請進入的門檻功效不彰

為確保業者有一定的經濟規模可以維持正常營運而不致於影響社會大眾行的便利與安全，汽車運輸業審核細則對申請經營者有必須具備之財力及車輛設備之門檻標準，惟部分加入者會以靠行在既有業者門下之方式進入市場，或與其他尚未進入市場者合夥來達到成立公司之標準而進入客運市場，造成現在靠行現象

的普遍。此外，由於違規經營業者取締不易，亦使得規定加入市場者應具備之門檻條件的立法宗旨無法彰顯。

4. 管制功能遭到扭曲

部分經營者可能不願或無力提供適切充足的運輸服務，但卻依舊存在於市場，使汽車運輸業服務品質不易提昇。例如部分遊覽車業者雖具備成立公司之門檻條件，但在進入市場後，便將公司名目下大部分車輛轉賣給其他公司或個人車主自行攬客，甚至成為未營業之空頭公司，使得相關管制功能遭到扭曲形同虛設。

政府透過運輸管制來達到公眾利益與業者的經濟效率，但近年營業大客車營運秩序混亂，各項管制措施（如：進出管制、服務水準管制等）與市場競爭機制已無法達到業態間之「公平競爭與經濟效率」及確保民眾「安全與服務水準」，其原因可歸納為「營運分類項目未盡妥適」、「進出相同市場有不同管道之現象」、「申請進入的門檻功效不彰」及「管制功能遭到扭曲」等，本研究將其分類為內在的「靠行制度」與「經營效能」因素與外在的「營運類別分類」與「營運環境」因素，據此構建出營運秩序的分析架構圖，如圖 2.1 所示。考量靠行經營方式在現今營業大客車市場內相當盛行，且近年陸續發生營業大客車數起重大車禍事故，影響行車安全與服務水準，因此本研究先探討內在因素的靠行議題，再對外因素之營運類別分類項目與規範等議題進行討論。

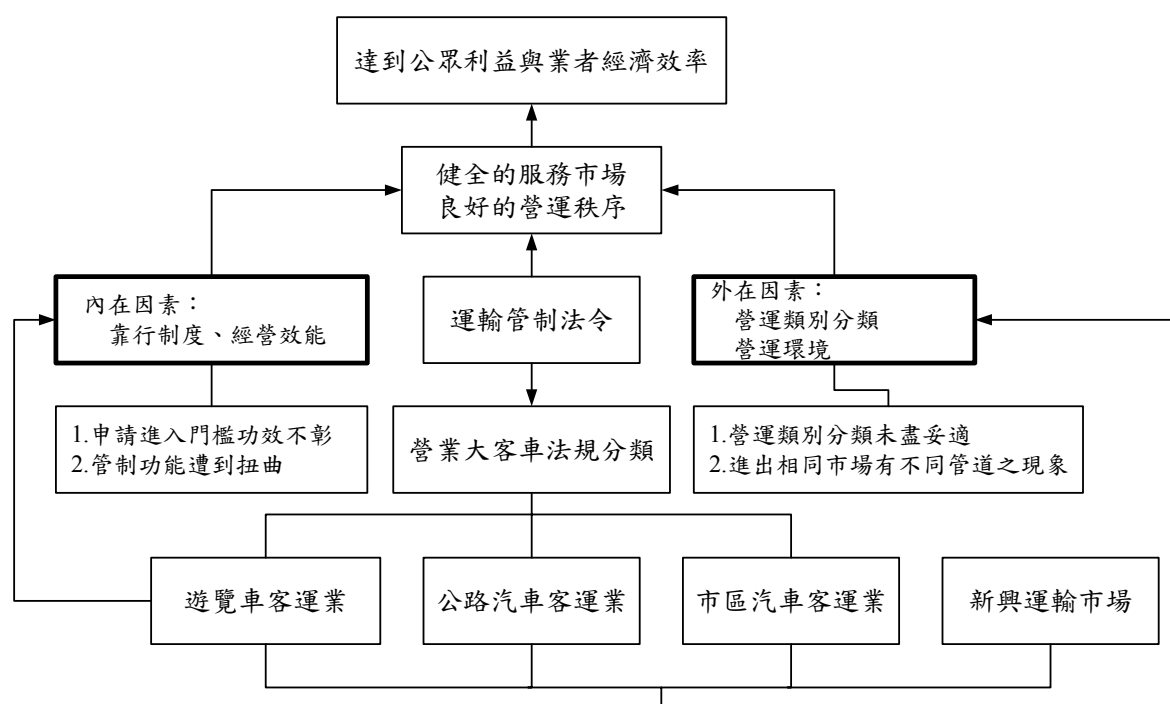


圖 2.1 國內營業大客車營運秩序分析圖

在影響客運市場營運秩序之內在因素部分，國內汽車運輸業中有靠行經營型態之客運業主要有遊覽車客運業、計程車客運業、汽車貨運業與汽車貨櫃貨運業等，因本研究係以營業大客車為探討對象，故在靠行議題部分，係以遊覽車客運業作為分析對象。雖然現今有少部分公路汽車客運業也逐漸出現靠行營運的情

形，但此仍屬少數，故本研究不予探討。

外在因素部分，除對現行法規的營運類別妥適性作分析外，也考量近年來因應新服務型態需求而產生之專車服務（如：學生專車、醫療專車、社區巴士、百貨購物專車等運輸服務），以及目前尚未產生之潛在需求客運市場。考量一個營業項目能獨立成為一個營運類別，必是在其市場達一定規模時，此時其對於兼營其他營業項目之仰賴性會較低，離峰時段車輛閒置問題也不會太嚴重，故無須透過經營兩種不同性質之業務項目來解決離峰車輛閒置問題，爰此，本研究從不同角度來說明分類營運目的，分述如下：

1. 使用者角度：透過不同營運類別所提供的運輸服務可滿足民眾不同的需求特性；可維護民眾「行」的權益與避免浪費社會成本。
2. 營運者角度：可避免各業者在相同客運市場內因管制門檻不同而造成不公平競爭，且能減少因業務範圍重疊過大而產生惡性競爭現象，危及業者的權益與降低市場的營運效能。
3. 管制者角度：不同營運類別之經營特性不同，若無分類或各營運類別的業務範圍重疊度過大皆會造成政府監督管理不易，影響客運市場的營運秩序。

2.5 目前營運類別分類所衍生之問題

從使用者、營運者及管制者角度來分析，目前營業大客運營運市場營運類別分類所衍生之問題有下列幾點：

(1)公路與市區汽車客運虧損補貼制度之問題（管制者角度）

當公路與市區汽車客運業在偏遠地區發生營運路線虧損時，雖可透過內部交叉補貼或政府補貼方式維持該路線的行駛，但長期而言此補貼方式仍有所限制，且在政府補貼經費日愈短缺的情況下，主管機關同意部分業者基於自身營運利益考量，得停止行駛部分虧損路線或減少班次數以降低申請補貼的金額，但為滿足當地少數居民的運輸需求，該區將會產生專車市場（類似行駛於偏遠地區的社區巴士等）來提供服務，而此新興市場應納入法規內容中，以免影響其他營運類別的營運及民眾行的安全。

(2)路線申請與變更審核標準未臻一致（管制者角度）

現今業者若欲經營公路汽車客運業，須向公路主管機關申請營運路線，經核准後始得經營，然因部分新興營運類別（如鄉鎮市公所提供的社區巴士）無法歸類為何種營運類別，雖有定時定線行駛班車（如公路汽車客運業）之事實，卻不受公路主管機關任何規範，形成不公平的競爭，故應將目前客運市場中的新興營運類別納入相關法規條文內來加以管理。

(3)客運市場尖離峰的需求差異大（使用者角度）

由於客運市場具尖離峰的特性，當市場出現供不應求或服務品質欠佳時，則易讓其他的營運類別（如違規遊覽車等）或其他專車市場（旅遊或年節假日專車）進入來吸收客源，減少公路汽車客運業者的營業利潤，且又因規範不同形成不公平的市場競爭，此說明在分類營運上應將其他相關客運業者納入分析項目中。

(4)違規營業侵犯合法業者之經營權益（營運者角度）

根據目前交通法規規定，若欲經營公路汽車客運業則營運路線須經公路主管機關核准始得經營，但現今亦有部分違規業者（如：違規遊覽車等）在核定區域內定期且定線行駛而侵犯到公路汽車客運業者的營運市場，故在分類營運上應使不同性質的業者受到其所屬營運類別內容的管制與保護。

(5)接駁巴士與交通車吸收當地客運業者客源（營運者角度）

現在部分的大型百貨公司或醫療院所等，為自身營業考量而提供免費專車的服務（如百貨專車、醫療專車等），吸引民眾搭乘以增加本身潛在的利益，然而此卻造成原本行駛在該路線上的公路與市區汽車客運業者逐漸流失客源，形成該條路線營運虧損，危害公路與市區汽車客運業者的經營環境，故在探討分類營運時應將其他相關競爭者給予規範。

(6)路線經營權獨佔之畸形發展（管制者角度）

由於市區汽車客運業需在核定區域內向縣市公路主管機關申請營運路線，受到路線經營權的管制與保護，造成進入此客運市場的競爭者較少，影響其經營、競爭能力與效率。

(7)政府許可營業時未依市場需求調整（管制者角度）

現今公路主管機關對於申請成為遊覽車客運業之案件，只要符合申請規定者即予核准，但因未考慮到整體市場的需求與其他營運類別所形成的競爭環境（因公路及市區汽車客運業在某範圍內可兼營遊覽車客運業務），此使得遊覽車客運業因供過於求而產生資源浪費與經營無效率狀況，當新興市場需求逐漸增加時，遊覽車客運業者便轉為承接該項新興業務。

(8)違規業者之行車安全與肇事賠償問題（使用者角度）

部分遊覽車業者鑑於遊覽車業務萎縮，為增加自身營運收入而違法經營定時定線班車；另也有自用大客車進入遊覽車客運業來搭載乘客，以自用為名，卻有營業之實。以上各種違規營運方式對搭乘民眾而言均缺乏行車安全與服務品質保障，倘若發生意外事故，肇事賠償亦容易出問題。故在分類營運上，有賴監警稽查人員嚴格執法，以落實分類營運之管制目的。

(9)各客運市場之競爭條件不同（管制者角度）

由於公路及市區汽車客運業者須依規定行駛於核定路線與區域內，並得辦理包車出租，亦可兼辦交通車業務，然交通車業務目前為遊覽車客運業者的主要業

務範圍，而公路及市區汽車客運業與遊覽車客運業在申請條件與經營特性上有所不同，故造成競爭條件不一的狀況。此說明在分類營運上因未訂定出交通車客運業，且又允許各營運類別可進出該市場自由競爭，形成目前各營運類別之營業範圍出現模糊與競爭地帶。

(10)專辦交通車之營運空間逐漸萎縮（營運者角度）

目前法規內容中訂定遊覽車客運業可兼營交通車客運業，而現今專辦交通車業者使用之交通車車齡老舊，致搭乘乘客逐漸減少，造成交通車客運業已逐漸被遊覽車客運業所取代，致專辦交通車業者的營運空間逐漸萎縮。

依前述各項問題可知，由於目前法規的分類營運內容尚未規範到所有營運類別，受管制的營運類別內容中彼此又有因重疊而產生的模糊地帶，執法與政策面等也未臻健全，而造成諸多管理與執行上的問題，使得營業大客車市場營運秩序發生混亂的情形。根據前述問題內容，本研究研議相關的改善方式，並依改善方式執行之難易度及影響性訂定改善時程，如表 2.12 所示。其中短期年限係指 1 至 2 年，長期年限係指 5 年，也可由主管機關視未來各客運市場與新興市場的營運量發展狀況與衍生問題之嚴重性，自行衡酌適當時機。

表 2.12 目前營運類別分類所衍生問題之改善方式與時程

角 度	衍生問題	改善方式	短 期	長 期
使 用 者	客運市場尖離峰的需求差異大	規範客運市場不同性質之營運類別		◎
	違規業者之行車安全與肇事賠償問題	監警稽查人員嚴格取締	◎	
營 運 者	違規營業侵犯合法業者之經營權益	監警稽查人員嚴格取締	◎	
	接駁巴士與交通車吸收當地客運業者客源	管制新興市場的經營範圍		◎
	專辦交通車之營運空間逐漸萎縮	避免各營運類別間之業務範圍重疊		◎
管 制 者	公路與市區汽車客運虧損補貼制度之問題	給予新興市場經營空間		◎
	路線申請與變更審核標準未臻一致	制訂新興市場的營運規範		◎
	各客運市場之競爭條件不同	保護新興市場的獨立營運		◎
	路線經營權獨佔之畸形發展	各營運類別內適度引入競爭機制	◎	
	政府許可營業未依市場需求調整	牌照發放數額應給予管制	◎	

資料來源：本研究整理

第三章 遊覽車經營管理分析

本章首先回顧遊覽車客運業的歷史發展，並分析其近年來之營運情況與經營類型，同時也對交通車業務進行市場分析與現況問題彙整，接續對遊覽車違規營運特性與相關問題進行探討，最後分析遊覽車客運業靠行現況與衍生問題後研提改善對策，作為主管機關之參據。

3.1 遊覽車客運業

3.1.1 歷史沿革

回顧遊覽車客運業過去的歷史發展，可從中獲知靠行現象產生的原因與時代背景，以對靠行現象演變的過程與衍生之問題有所了解。遊覽車客運業過去的重要事件分述如下：

1. 民國 58 年以前，大部分省道及部分縣道大都由省公路局運輸處直接經營，也未依法辦理公司登記，造成監理行政與營運業務混淆。
2. 民國 58 年至 63 年，臺灣省公路局才以輔導民營的立場，將局部路線以借道或共營方式交由民營客運公司經營。
3. 民國 63 年臺灣省政府為求符合公路法之精神，依照公民營均衡發展之開放原則，將公路局經營之次要路線開放民營業者營運。
4. 民國 66 年 9 月，政府為杜絕出租大客車違規經營固定班車，乃斷然採行停發出租大客車牌照之措施，同年 11 月，政府有鑑於遊覽車業者在中山高速公路通車後違法行駛國道客運路線情況嚴重，故凍結遊覽車牌照發放數量與新公司成立。
5. 民國 67 年 10 月，高速公路全面通車，違規遊覽車在牌照凍結情況下以汰舊換新方式換購大馬力新車加入營運，使得管制牌照之目的無法達成。
6. 民國 68 年 7 月 1 日鐵路電氣化工程全線通車，鐵路客運能量大幅提昇，同時公路局增購新車陸續出廠，遊覽車業者的新車也相繼投入市場，造成三者的載客率均下降，形成運輸資源的嚴重浪費。
7. 民國 69 年政府將原公路局之營運業務劃分出來成立「臺灣汽車客運公司」，使公路局同時扮演汽車客運業的管制者與營運者的角色，同年 7 月政府單位為解決日益嚴重的違規遊覽車問題，乃由臺灣汽車客運公司陸續「租用」786 輛遊覽車，並納入公司營運範圍。
8. 民國 71 年 7 月，由於臺灣汽車客運公司當初車輛租用方式對於駕駛員無法有效管理且客運承載率偏低，乃改以「租斷」方式租用 565 輛遊覽車，並至車齡屆滿 8 年後，將牌照發還給業者，此使違規遊覽車數量下降不少。

9. 民國 73 年 4 月鐵公路票價調整，部分遊覽車業者在有厚利可圖之動機下，紛紛投入或擴充違規營業行列，政府雖進行公路法之修正與加重違規遊覽車之處罰標準，但因執法取締不彰，故未見成效。
10. 民國 74 年 8 月，政府解除 180 匹馬力以上之大客車進口之禁令（即是開放大馬力大客車進口），且臺灣汽車客運公司所租斷牌照陸續到期，使違規遊覽車之經營日益猖獗。據當時「汽車客運業審核細則」及公路主管機關之規定，經營遊覽車客運業之資本額、營業車輛標準分別為新臺幣 3,000 萬元以上與全新大客車 10 輛以上，且停車場應符合公路主管機關的規定標準，每 6 輛營業車輛至少要擁有一個專屬的停車位，但因當時處於牌照管制階段故未影響到新公司設立數目。
11. 民國 78 年 9 月，政府機關為解決違規遊覽車問題，將當時現營業者、地區公車與違規經營業者予以整合，輔導籌組「統聯汽車客運公司」，並於民國 79 年 3 月 17 日正式通車營運。
12. 民國 80 年 9 月 24 日，政府因長期凍結遊覽車牌照，造成供需失調與黑市牌照價格（最高每張牌照曾達 300~400 萬）及出現自用大客車違法經營遊覽車業務等問題，乃擬訂「遊覽車牌照開放申請實施方案」，採用漸進方式開放牌照申請，並接受現有遊覽車業者申請增車，造成遊覽車客運業車輛數大增。
13. 民國 82 年 9 月 24 日，交通部實施第二階段的遊覽車牌照開放，亦即接受新設遊覽車公司的申請，使遊覽車的黑市牌照價格降至每車 40 萬元以下，並增加遊覽車客運市場內的公司數。
14. 民國 87 年 12 月，交通部為抑制遊覽車新公司的成立與車輛數成長而將新公司設立要件中之資本額與車輛數分別提高至 5,000 萬與 30 輛，欲透過減少新公司成立數目來降低市場內的營業大客車數目，但此卻造成部分欲加入經營但財力不足者選擇向現有業者靠行之方式加入市場，以迴避設立公司之門檻要求，造成靠行營運方式盛行。
15. 民國 88 年發生 921 大地震，政府發佈所有公家機關團體均停止旅遊活動，消費者也降低國內旅遊意願，造成整個旅遊業及遊覽車業者陷入低潮期，新公司成立數量因此減少。
16. 民國 90 年政府實施週休二日制，使國人休閒時間增加而造成國人國內旅遊意願提昇，旅遊頻率相對提高，但卻又因遊覽車客運業者間相互削價競爭影響服務品質與行車安全，反而降低乘客租用遊覽車旅遊之意願。

3.1.2 現況分析

1. 公司數及車輛數

由表 3.1 與圖 3.1 中可知，民國 82 年交通部實施第二階段的牌照開放，接受

新設遊覽車公司的申請，造成新遊覽車公司陸續成立與遊覽車家數迅速增加。另在民國 87 年 12 月時因交通部提高成立新遊覽車公司所需的車輛數與資本額門檻，使得臺灣地區遊覽車家數於民國 88 年後成長速度逐漸趨於緩和。

表 3.1 臺灣地區遊覽車客運業家數（家）

年度	臺北市	高雄市	臺灣省	總計	年度	臺北市	高雄市	臺灣省	總計
78	163	57	221	441	86	221	103	365	689
79	159	59	219	437	87	262	122	407	791
80	152	59	229	440	88	287	146	443	876
81	149	63	236	448	89	281	132	470	883
82	148	61	233	442	90	274	122	490	886
83	168	75	255	498	91	261	120	510	891
84	182	88	322	592	92	257	115	526	898
85	196	95	332	623	93	254	109	543	906

資料來源：臺北市政府主計處（2004）[5]、高雄市政府主計處（2004）[43]、交通部公路總局（2003）[21]

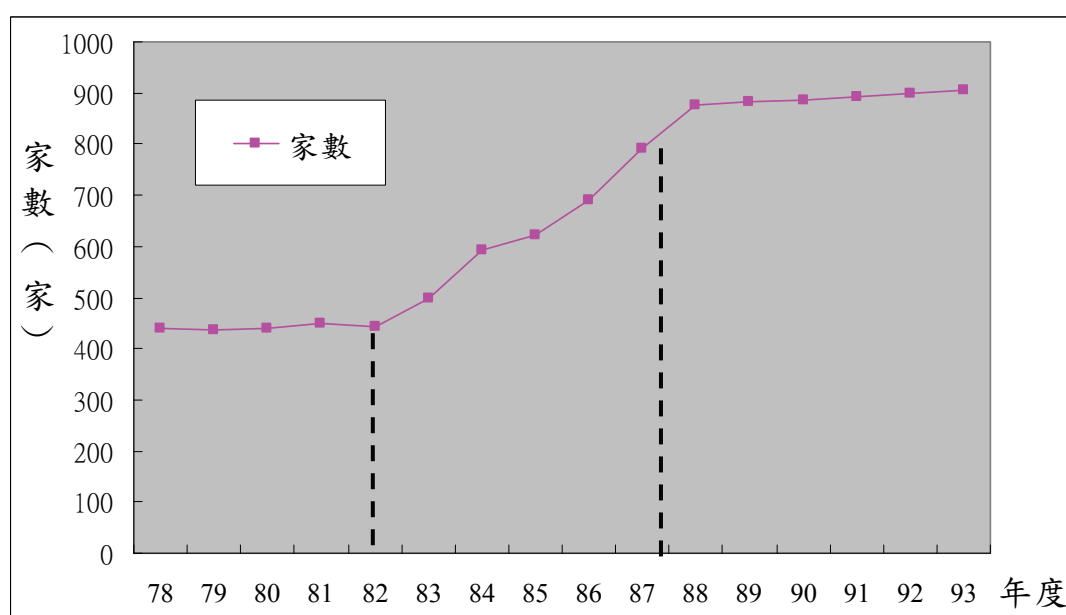


圖 3.1 遊覽車客運家數趨勢圖

根據表 3.2 與圖 3.2 中的車輛數趨勢，可知在民國 80 年後因為政府解除牌照管制，實施第一階段的增車申請，造成車輛數迅速增加，由民國 78 年的 2,747 輛增為民國 93 年的 10,600 輛，增加 7,853 輛，年成長率達 19.1%，反觀人口數的年成長率僅為 0.87%，可明顯看出車輛成長速度遠高於人口成長速度。

表 3.2 遊覽車客運業統計表

年 度	車輛數（輛）				人口數（萬人）			
	臺北市	高雄市	臺灣省	總計	臺北市	高雄市	臺灣省	總計
78	1,160	343	1,244	2,747	270	137	1,603	2,010
79	937	312	1,365	2,614	272	139	1,625	2,036
80	969	344	1,254	2,567	272	140	1,644	2,056
81	1,253	563	1,742	3,558	270	141	1,665	2,076
82	1,408	659	2,362	4,429	265	141	1,688	2,094
83	1,672	776	2,636	5,084	265	142	1,706	2,113
84	1,788	933	3,151	5,872	263	143	1,725	2,131
85	1,918	930	3,542	6,390	261	143	1,743	2,147
86	2,096	937	3,862	6,895	260	143	1,765	2,168
87	2,705	1,099	4,426	8,230	264	146	1,777	2,187
88	2,568	1,273	4,934	8,775	264	148	1,792	2,204
89	2,614	1,099	5,271	8,984	265	149	1,808	2,222
90	2,739	1,202	5,443	9,384	263	149	1,821	2,233
91	2,922	1,121	5,909	9,952	264	151	1,830	2,245
92	2,881	1,137	6,362	10,380	263	151	1,840	2,254
93	2,982	1,075	6,543	10,600	-	-	-	-

資料來源：臺北市政府主計處（2004）[5]、高雄市政府主計處（2004）[43]、交通部公路總局（2003）[21]

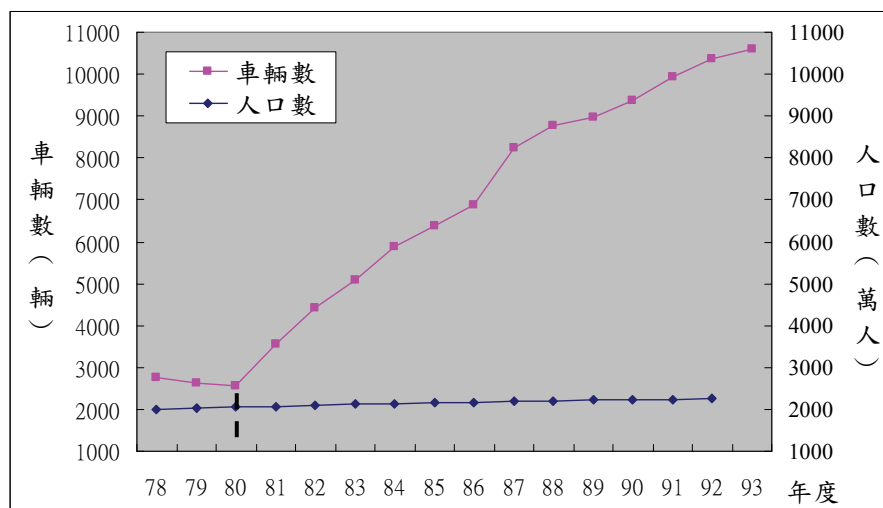


圖 3.2 遊覽車客運車輛數與人口數比較圖

由表 3.3 中可知，每家平均擁有車輛數從民國 86 年至 92 年皆不高，且與新公司剛成立時所須擁有之 30 輛車輛數相差甚大，此說明遊覽車客運公司的營運規模並不大。

表 3.3 遊覽車公司概况

地 區 別	每家平均擁有車輛數（輛）		
	大型車	中型車	合計
86 年底	8.8	1.2	10.0
臺北市	8.7	1.7	10.4
高雄市	8.5	1.3	9.7
臺灣省	9.0	0.9	9.9
88 年底	8.3	1.5	9.8
臺北市	7.3	2.0	9.4
高雄市	7.1	1.5	8.6
臺灣省	9.2	1.2	10.4
90 年底	8.7	1.9	10.6
臺北市	7.8	2.4	10.3
高雄市	7.6	2.2	9.7
臺灣省	9.5	1.5	11.1
92 年底	9.5	2.0	11.5
臺北市	8.3	3.0	11.3
高雄市	8.1	1.7	9.8
臺灣省	10.4	1.6	12.0

註：中型車為 10～25 人座之車輛；大型車為 26 人座以上車輛

資料來源：交通部統計處（2004）[17]、交通部統計處（2000）[19]

2. 登記資本額

表 3.4 為遊覽車業者登記資本額之分佈狀況，可知民國 90 年時近半成的業者登記資本額皆在 3～未滿 4 千萬元間，至民國 92 年時該比例則有減少現象，但民國 92 年業者登記資本額於 5～未滿 1 億元的比率則明顯較民國 90 年增加 3.8%，主要原因在於民國 87 年 12 月起新成立遊覽車公司所需具備之資本額已提高為 5,000 萬元。

表 3.4 臺灣地區遊覽車業者登記資本額（單位：%）

年度	90	92
未滿 1 千萬元	2.8	3.0
1～未滿 2 千萬元	14.4	15.1
2～未滿 3 千萬元	23.3	20.8
3～未滿 4 千萬元	49.9	47.7
4～未滿 5 千萬元	1.6	1.3
5～未滿 1 億元	7.7	11.5
1 億元以上	0.4	0.6
總計	100.0	

資料來源：交通部統計處（2004）[17]

3. 購車總價

由表 3.5 可知平均每輛遊覽車購買時完車總價（含車內裝潢、冷氣及其他設備）平均約在 3 百萬～未滿 4 百萬間，其中以民國 88 年的完車總價最高，為 383 萬 4 千元，往後則逐年降低，可能原因為車體打造廠不斷成立新公司再將車輛以低價賣給個人車主靠行營運所致。

表 3.5 臺灣地區遊覽車購買時完車總價（單位：%）

項 目 別	86 年	88 年	90 年	92 年
未滿 1 百萬元	6.0	3.9	9.6	12.4
1 百萬～未滿 2 百萬元	18.0	11.8	16.8	19.4
2 百萬～未滿 3 百萬元	18.1	18.8	18.2	21.6
3 百萬～未滿 4 百萬元	20.2	18.4	14.2	13.1
4 百萬～未滿 5 百萬元	19.5	21.0	16.9	11.0
5 百萬～未滿 6 百萬元	11.3	16.4	16.2	11.4
6 百萬～未滿 7 百萬元	6.9	5.6	6.3	7.9
7 百萬元以上		4.2	1.8	3.1
總計	100.0			
平均值	340 萬 9 千元	383 萬 4 千元	345 萬 2 千元	322 萬 1 千元

資料來源：交通部統計處（2004）[17]、交通部統計處（2000）[19]

4. 經營型態

參考鄧淑華（1987）與交通部統計處（1998）的遊覽車營運狀況調查報告，本研究將臺灣地區遊覽車客運業依服務對象與營業特性分類如表 3.6 所示。

表 3.6 遊覽車客運業營運類別

項 目 類別		主 要 服 務 對 象	營 業 特 性
合法	由其他團體或個人承包旅遊	<ul style="list-style-type: none"> ● 工廠、公司 ● 機關學校 ● 親朋好友 	<ul style="list-style-type: none"> ● 季節性需求 ● 價格導向之市場結構
	由旅行社承租辦理旅遊	國外觀光團體	<ul style="list-style-type: none"> ● 季節性需求 ● 服務導向之市場結構
		國內旅遊團體	<ul style="list-style-type: none"> ● 季節性需求 ● 由價格導向趨向為服務導向之市場結構
	由機關或其他團體承租作交通車	<ul style="list-style-type: none"> ● 工廠、公司 ● 機構、學校 	<ul style="list-style-type: none"> ● 無季節性需求現象 ● 價格導向之市場結構
違法	定時定線班車	往來城際間之旅客	與普通客運班車相同

資料來源：本研究整理

由表 3.7 中可看出民國 86 至民國 92 年間，遊覽車客運業經營型態主要為「由其他團體或個人承包旅遊」以及「由機關或其他團體承租作交通車」，其次為「由旅行社承租辦理旅遊」，至於「定時定線違規班車」只占少數。

表 3.7 臺灣地區遊覽車之經營型態（單位：％）

營業項目 \ 年度	86	88	90	92
由旅行社承租辦理旅遊	35.9	55.4	49.0	56.9
由其他團體或個人承包旅遊	74.7	78.3	76.8	78.5
由機關或其他團體承租作交通車	57.7	70.4	73.9	72.0
定時定線違規班車	13.8	15.5	10.8	14.1

註：在臺灣地區遊覽車營運狀況調查表內的經營型態（可勾複選）

資料來源：交通部統計處(2004)[17]、交通部統計處(2002)[18]、交通部統計處(2000)[19]、交通部統計處(1998)[20]

5. 營運狀況

從表 3-8 可知，在 4 種營運型態（包括「由旅行社承租辦理旅遊」、「由其他團體或個人承包旅遊」、「由機關或其他團體承租作交通車」及「定時定線違規班車」）所組成的 15 種組合方式中，民國 86 年以兼營「由其他團體或個人承包旅遊」和「由機關或其他團體承租作交通車」之業者所占比率最高，約有 22.19％；在民國 88 年後則以兼營「由旅行社承租辦理旅遊」、「由其他團體或個人承包旅遊」及「由機關或其他團體承租作交通車」之業者所占比率最高，分別為民國 88 年的 26.2％、民國 90 年的 25.8％與民國 92 年的 30.0％。此說明在市場競爭下，業者大多以提供多項業務服務來提高車輛使用率與降低車輛成本。

在營運總收入方面，民國 88 年 921 大地震與民國 92 年 SARS 疫情使得這兩年的國人旅遊意願下降，遊覽車的營運總收入因而減少。在 4 種營運型態所組成的 15 種組合方式中，整體而言以兼營「由旅行社承租辦理旅遊」、「由其他團體或個人承包旅遊」及「定時定線違規班車」之經營方式所獲得之營運收入最高。

表 3.8 臺灣地區平均每輛遊覽車全年之營運狀況－按經營型態分（1）

年度	86		88		90		92	
營業項目	經營型態結構（%）	營運總收入（萬元/輛）	經營型態結構（%）	營運總收入（萬元/輛）	經營型態結構（%）	營運總收入（萬元/輛）	經營型態結構（%）	營運總收入（萬元/輛）
(1)	3.81	139	3.0	80	2.8	130	3.1	N.A.
(2)	19.07	96	7.3	87	8.1	79	8.1	
(3)	15.50	100	11.6	72	15.3	78	12.3	
(4)	3.45	97	2.1	65	1.3	76	2.3	
(1) + (2)	9.17	111	15.4	115	11.9	132	12.4	
(1) + (3)	0.72	204	3.0	102	1.4	124	2.1	
(1) + (4)	1.62	60	0.1	169	0.2	70	0.1	
(2) + (3)	22.19	147	18.7	113	23.8	108	16.6	
(2) + (4)	2.62	80	2.0	103	0.4	85	0.4	
(3) + (4)	0.34	120	2.5	125	2.2	99	1.5	
(1) + (2) + (3)	15.56	138	26.2	153	25.8	181	30.0	
(1) + (2) + (4)	2.24	203	0.4	213	0.1	192	0.2	
(1) + (3) + (4)	--	--	0.5	151	0.1	105	0.2	
(2) + (3) + (4)	0.41	101	1.1	101	0.2	179	2.4	
(1) + (2) + (3) + (4)	3.30	143	6.3	142	6.3	143	8.1	
平均	--	119	--	117	--	127	--	103
總計	100.00	--	100.00	--	100.00	--	100.00	--

註：（1）由旅行社承租辦理旅遊；（2）由其他團體或個人承包旅遊；（3）由機關或其他團體承租作交通車；（4）定時定線違規班車

資料來源：交通部統計處（2004）[17]、交通部統計處（2002）[18]、交通部統計處（2000）[19]、交通部統計處（1998）[20]

6. 全年出租總次數

由表 3.9 可知平均每輛遊覽車全年出租次數逐年降低，由民國 86 年的 217（次/輛-年）減為民國 92 年的 179（次/輛-年），主要原因為遊覽車輛數增加幅度遠大於市場需求量增加之幅度。

表 3.9 臺灣地區平均每輛遊覽車全年之營運狀況—按經營型態分（2）

年度	86		88		90			92		
營業項目	出租總 次數(次 /輛)	平均每次 載客人數 (人/輛)	出租總 次數(次 /輛)	平均每次 載客人數 (人/輛)	出租總 次數(次 /輛)	平均每次 載客人數 (人/輛)		出租總 次數(次 /輛)	平均每次 載客人數 (人/輛)	
						平日	假日		平日	假日
(1)	106	36	149	25	175	30	32	--	--	--
(2)	155	38	126	37	124	32	35	--	--	--
(3)	262	38	171	37	173	31	32	--	--	--
(4)	345	23	94	23	201	30	32	--	--	--
(1) + (2)	188	36	203	32	208	33	35	--	--	--
(1) + (3)	350	36	199	35	126	32	28	--	--	--
(1) + (4)	240	15	152	39	163	34	38	--	--	--
(2) + (3)	230	41	195	37	182	36	37	--	--	--
(2) + (4)	--	19	177	26	176	32	31	--	--	--
(3) + (4)	--	--	236	30	81	18	19	--	--	--
(1) + (2) + (3)	272	40	251	36	240	35	36	--	--	--
(1) + (2) + (4)	207	38	458	17	114	23	28	--	--	--
(1) + (3) + (4)	--	--	154	38	50	33	38	--	--	--
(2) + (3) + (4)	238	44	154	35	134	27	34	--	--	--
(1) + (2) + (3) + (4)	227	40	203	35	203	27	32	--	--	--
平 均	217	38	202	35	193	33	36	179	32	34

註：（1）由旅行社承租辦理旅遊；（2）由其他團體或個人承包旅遊；（3）由機關或其他團體承租作交通車；（4）定時定線違規班車

資料來源：交通部統計處（2004）[17]、交通部統計處（2002）[18]、交通部統計處（2000）[19]、交通部統計處（1998）[20]

7. 每次載客人數

由表 3.9 可知遊覽車每次載客人數從民國 86 年的 38（人/輛）降低至民國 92 年平日的 32（人/輛）與假日的 34（人/輛），載客數逐年下滑之主要原因在於遊覽車使用 10-25 人座之中型車比率逐年有所增加。

8. 靠行遊覽車投入各經營型態之比率

由表 3.10 可知靠行遊覽車投入在「由其他團體或個人承包旅遊」與「由機關或其他團體承租作交通車」之業務較多，此與表 3.7 之結果相仿，另可發現靠行車每年投入在「定時定線違規班車」經營型態中的比率最低。

表 3.10 靠行遊覽車投入各經營型態之比率（單位：%）

年 度	86		88		90		92	
是否為靠行車分	是	否	是	否	是	否	是	否
營業項目								
由旅行社承租辦理旅遊	33.44	36.85	52.5	56.9	52.1	47.0	54.9	57.8
由其他團體或個人承包旅遊	69.20	76.75	76.1	79.4	79.4	75.2	79.0	78.2
由機關或其他團體承租作交通車	<u>62.53</u>	55.89	<u>64.6</u>	73.4	<u>69.4</u>	76.7	<u>70.2</u>	72.8
定時定線違規班車	7.52	16.03	15.9	15.4	9.7	11.4	7.9	16.9

註：在臺灣地區遊覽車營運狀況調查表內的經營型態（可勾複選）

資料來源：交通部統計處（2004）[17]、交通部統計處（2002）[18]、交通部統計處（2000）[19]、交通部統計處（1998）[20]

9. 遊覽車靠行比率

由表 3.11 中可知民國 86 年至民國 92 年間遊覽車靠行比率逐漸增加，其中民國 86 年為 26.1%，至民國 90 年時為 38.2%，其增加幅度為 12.1%，但在民國 92 年時卻呈現負成長（相較民國 90 年減少 6.1 個百分點），為 32.1%，但各年結果都顯見遊覽車業界靠行情形十分普遍，約有三分之一車輛為靠行車。

表 3.11 遊覽車靠行情形（單位：%）

年度	86		88		90		92	
項目別	是	否	是	否	是	否	是	否
總計	26.1	73.9	33.0	67.0	38.2	61.8	32.1	67.9

資料來源：交通部統計處（2004）[17]、交通部統計處（2000）[19]

10. 遊覽車靠行費

表 3.12 為 92 年遊覽車靠行費之分佈狀況，靠行費位於「6～未滿 7 萬元」之比率最高，占 33.8%，平均每輛遊覽車每年靠行費為 4.5 萬元。

表 3.12 民國 92 年遊覽車靠行費分佈狀況（單位：%）

項 目 別	百分比
未滿 1 萬元	8.8
1～未滿 2 萬元	2.4
2～未滿 3 萬元	6.5
3～未滿 4 萬元	21.7
4～未滿 5 萬元	11.7
5～未滿 6 萬元	7.7
6～未滿 7 萬元	33.8
7～未滿 8 萬元	5.3
8 萬元以上	2.1
總計	100.0
平均靠行費	4.5 萬元

資料來源：交通部統計處（2004）[17]

11. 經營車隊組成

從表 3.13 可知，遊覽車公司之車隊在民國 90 年時以「部分自有且接受靠行」所占比率較高，約為 51.3%，民國 92 年雖以「完全公司自有」所占比率較高，但是公司經營車隊中有接受靠行者（包含「部分自有且接受靠行」與「完全接受靠行」之公司）之比率 52.0% 仍高於「完全公司自有」之比率 48.0%，故現今遊覽車靠行現象仍具普遍性。

表 3.13 遊覽車公司接受靠行情形（單位：%）

車輛所有權 \ 年度	90	92
完全公司自有	42.0	48.0
部分自有且接受靠行（靠行車比例）	51.3 (49.5)	44.8 (47.7)
完全接受靠行	6.7	7.2
總計	100.0	

註：靠行車比例為「部分自有且接受靠行」公司的實際營運車輛數除以公司的靠行車數
資料來源：交通部統計處（2004）[17]

3.1.3 問題分析

1. 申請成立新公司之門檻功能不彰

現行主管機關規定欲申請設立遊覽車新公司時，業者本身資本額須達到 5 千萬元以上與全新大客車 30 輛以上始得成立，但部分欲加入市場者選擇向現有業者靠行的方式來迴避此設立標準，使得加入市場之管制功能不彰。

2. 政府審核營業過程未臻健全

主管機關對於申請設立遊覽車新公司者之資本額審查係以銀行或金融機構核發之存款證明單為依據，部分申請人先向金融單位貸款以取得公司或商業登記資格，之後隨即歸還該資本額，造成必備資本額之規定無法落實，倘公司車輛發生重大車禍事故，公司可能因資本額不足而無力賠償搭乘民眾，對消費者保障不足。另遊覽車新公司成立時必須具備 30 輛以上遊覽車之規定，原本是欲藉由規模經濟來降低業者經營成本，提升營運績效，卻也因業者不追求制度化的管理而刻意操弄車輛過戶轉讓之規定，於車輛領得牌照後一年即將車輛過戶轉讓，而致車輛數管制之目的成效不彰。

3. 政府許可營業未依市場需求調整

對於申請設立新公司以及現營業者申請增加車輛之案件，主管機關皆採取個案申請、個案審查之方式，並未考慮整體市場的供需狀況，若業者判斷錯誤或其他刻意原因而不斷申請設立新公司或增加車輛，將會造成遊覽車數量遽增，使得遊覽車市場出現供需不平衡情形。

4. 公司成立後營業規模小

由表 3.1 與表 3.2 可知，民國 93 年遊覽車公司數為 906 家，遊覽車輛數為 10,600 輛，平均每公司擁有車輛數為 11.7 輛，相較現行規定遊覽車新公司成立時必須具備 30 輛以上遊覽車，二者之落差頗大，部分原因係為民國 87 年 12 月始將新成立遊覽車公司應具備之車輛數自 10 輛提高為 30 輛，另一部分原因為業者刻意操弄車輛過戶轉讓之規定，於車輛領得牌照後一年即將車輛過戶轉讓。過小之規模使得遊覽車公司無法發揮經濟規模效果，亦不利建立制度化之管理。

5. 靠行車輛之行車安全與肇事賠償問題

部分遊覽車公司對於靠行車輛並未善盡管理之責，有些靠行遊覽車甚至係由車主自行招攬業務，車主與遊覽車公司幾無連繫，僅能自主管理，在此情況下，若靠行車主對於駕駛行為與車輛維修保養未做好自主管理工作，對於行車安全將會造成極大隱憂。當不幸發生車禍時，雖然提供靠行之遊覽車公司仍需負擔賠償責任，但其往往會卸責給個人靠行車主，造成諸多賠償糾紛與社會問題。

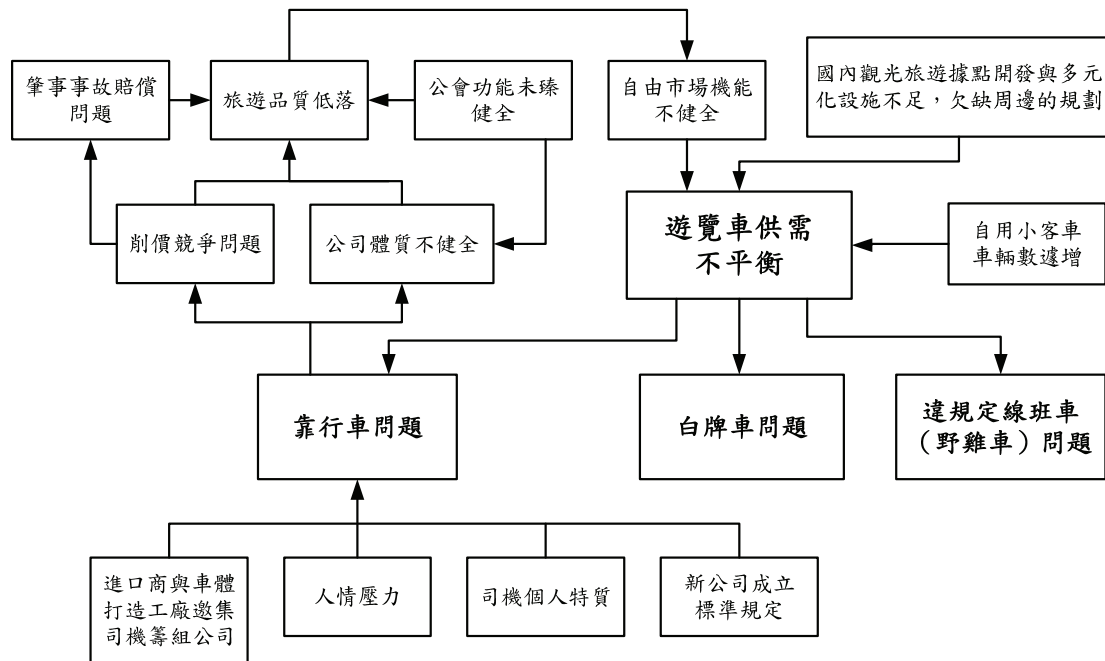
6. 違規行駛定線班車問題

遊覽車業者因為遊覽車市場供給增加幅度遠大於需求增加幅度，加上民國 84 年前公路客運市場又未建立路線開放機制，因此某些遊覽車業者投機違規行駛定期定線班車業務（俗稱野雞車），對於營運秩序造成很大影響。主管機關雖負有取締違規業者並提供合法業者公平競爭環境之職責，但實際執行違規取締時，因人力有限無法全天候持續取締，而旅客為免行程延誤與恐遭不法業者威脅往往不願配合作證，使得稽查人員取得違規事證不易，加上稽查人員亦會遭受不法業者之威脅，使得取締工作更加困難。此外，當主管機關處理違規取締案件時，因處理程序複雜且作業時間較長，造成違規業者仍會持續經營直到訴訟結果公布，即便政府最終對其違規行為採取處罰與罰金，但只要業者認為有利可圖，將會繼續從事違法營運。此問題一直到公路客運市場建立路線開放機制，有心經營之業者參與評選即有機會可以合法進入公路客運市場後，遊覽車違規行駛定線班車問題才慢慢獲得改善，惟據估計目前約有 600 輛左右之遊覽車仍在行駛定期定線班車。

7. 遊覽車公會功能未能發揮

遊覽車業者雖有公會組織，但公會並無實質的管制能力，當會員發生違法情節時，很難限制其不再從事違法行為。

張靖、賀力行（1999）[45]為解決遊覽車業者和政府在管制政策上之分歧，利用限制理論邏輯性推理和因果分析建構出不利因素現況樹圖，本研究為能更進一步了解遊覽車客運業各相關問題之因果關係，將該現況樹圖配合前述現況與問題分析，繪製出遊覽車客運問題流程圖（如圖 3.3 所示），由該圖可知靠行車問題、白牌車問題與違規定線班車問題皆是起因於遊覽車客運業內客運業者所提供的運輸服務無法滿足乘客需求所致，亦即產生於客運市場內供需不平衡。



參考來源：張靖、賀力行（1999）[45]

資料來源：本研究整理

圖 3.3 遊覽車客運業問題流程圖

3.1.4 改善方向

本研究彙整遊覽車客運相關研究之管理方向與管制方法作為研擬遊覽車靠行議題改善對策之構想。張靖、賀力行（1999）[45]提到雖可透過可行方案解決核心問題以達到理想目標，但由於可行方案本身有許多困難而須建立可行目標，文中將目標分為短、中、長期，相關內容彙整如表 3.14 所示。

另魏健宏、洪嘉亨（2001）認為政府未來對於遊覽車業之輔導管理主要應由兩方面著手，一是增加旅客需求，二是改善現有主要問題，最後提供交通管理策略的配套措施以期有效地解決當時遊覽車客運業混亂與業者間削價競爭情形，其內容如表 3.15 所示。

表 3.14 遊覽車各期改善目標與配合措施

階段	目標	管制方法	相關配合措施
短期	1. 改善消費者服務品質	1. 數量管制：依據遊覽車客運業之需求預測，合理管制牌照發放數量。	建立遊覽車需求量預測模式，每年定期針對模式之參數進行修正工作，以作為該年度牌照發放審核依據。
	2. 建立遊覽車客運業營運秩序	2. 分類管制：透過公正、客觀機構審核，依據市場機能與業者經營情況，進行新加入業者與既有業者間牌照分配工作。	由主管機關、遊覽車公會與專家學者代表組成審核委員會，負責新增牌照之分配工作。
	3. 保障合法業者生存空間	3. 服務水準管制：藉由使用者服務水準評鑑制度的建立與業者營業資料的陳報有效監督遊覽車客運業之服務水準，同時杜絕違規現象。	1. 建立完整服務水準評鑑制度。 2. 加強違規遊覽車之取締工作，並加重罰則。
中期	1. 提升消費者服務品質	1. 數量管制：依實際使用情形管制。	建立車輛使用率與業者績效之完整資料庫，以為未來數量管制之依據
	2. 改善業者營運體質	2. 分配管制：同短期管制方法。	
	3. 健全遊覽車客運業發展	3. 服務水準管制：同短期管制方法。	
長期	1. 確保消費者服務品質	1. 數量與分配管制：逐步開放。	建立完備之安全與服務水準監督制度。
	2. 健全遊覽車客運業	2. 服務水準管制：朝向安全與服務水準管制。	

資料來源：張靖、賀力行（1999）[45]

表 3.15 遊覽車之管理改善方向

改善方向	增加旅客需求	改善現有問題
管理措施	1. 提昇遊覽車之服務品質與消費者之安全 2. 提出有效政策增加需求	1. 政府應嚴格稽查遊覽車業管理制度 2. 鼓勵遊覽車業者合併，聯合經營制度化之公司 3. 建立遊覽車客運業汰舊換新制度
配合措施	1. 設立有效的陳報制度 2. 建立服務品質指標 3. 適度開放路線經營權，使服務品質較高的遊覽車得加入公路客運的行列。 4. 有效解決靠行及違規問題 5. 建立高承載車道與修訂座位之最短距離	

資料來源：魏健宏、洪嘉亨（2001）[53]

為達到運輸管制目標之公眾利益（安全與服務水準）與保障業者利潤（經濟效率），本研究在彙整上述相關參考文獻後，將上述各種措施與方法以管理營運面與制度監督面進行分類，再將其分別以運輸管制項目歸類，藉此了解各項措施所需的管制規定，以作為政府制訂相關法規政策時之參據，如下所述：

1. 管理營運面

- (1) 建立服務品質指標（服務水準管制規定）
- (2) 建立車輛使用率與業者績效之資料庫（服務水準管制規定）
- (3) 建立高承載車道（服務水準管制規定）
- (4) 合理管制牌照發放數量（進出管制規定）
- (5) 公正客觀的牌照分配工作（進出管制規定）
- (6) 加強違規遊覽車的取締工作與加重罰則（進出管制規定）
- (7) 適度開放公路客運路線經營權（進出管制規定）
- (8) 鼓勵遊覽車業者合併聯營（聯運或聯營管制規定）

2 制度監督層面

- (1) 設立有效的陳報制度（服務水準管制規定）
- (2) 落實汰舊換新制度，增加對老舊車輛之定檢次數（服務水準管制規定）
- (3) 修訂座位的最短距離規定（服務水準管制規定）
- (4) 建立完整的服務水準評鑑制度（服務水準管制規定）

3.2 交通車業務

交通車業務係由專辦交通車公司及一般遊覽車公司營運，與遊覽車客運業之營運秩序亦有所相關，因此本研究針對遊覽車客運業所涵蓋之交通車業務進行分析，並提出建議供政府輔導業者之參考。

交通車業務係指專辦交通車公司或一般遊覽車公司與機關、學校、工廠或公司以簽約的方式接受其委託，載運其員工或學生上、下班（學）之業務，租用交通車費用通常以車輛行駛距離長短與趟次數來訂定價格。交通車業務主要特色為具價格導向之需求特性與無季節性需求之現象。由於交通車屬於短程運輸，且沿途不得搭載其他乘客，經營利潤不高，搭乘民眾亦因交通車行駛距離較短，故對其服務品質較不要求而著重於低廉價格，因此業者通常將行駛多年的老舊遊覽車作為交通車使用或向其他遊覽車業者購買將汰換的車輛作為交通車。由於交通車利潤較包租旅遊用車為低，故過去一般遊覽車公司在經營時並不會以交通車業務

為主要營運內容[46]，而由專辦交通車公司提供服務；但現今由於遊覽車市場有供過於求現象，加上交通車用車時間一般為平常日，常為包租旅遊用車之空檔，因此一般遊覽車公司亦會同時兼營交通車及包租旅遊業務。

3.2.1 市場分析

1. 車輛使用率

由表 3.16 可知遊覽車用於包租旅遊之比率在平常日是遠低於假日的，而用於交通車業務之比率則是平常日遠高於假日，整體而言遊覽車市場在平常日車輛閒置比率高。

表 3.16 遊覽車車輛使用率彙整表（單位：％）

年 度	平 常 日		假 日	
	一般遊覽車	交通車	一般遊覽車	交通車
78	37.4	17.9	95.4	1.4
79	38.2	17.0	92.4	1.4
80	36.8	19.3	92.1	1.3
81	37.6	16.6	89.6	1.2
82	35.6	17.3	83.0	1.1
83	32.8	18.8	81.4	1.0
84	31.1	19.9	79.2	2.1
85	31.0	22.8	79.1	2.2
86	28.2	27.4	72.9	1.5
87	25.9	27.3	68.1	1.9
平均	32.5	21.2	81.4	1.6

資料來源：本所（1999）[37]

2. 調借車輛數

由於承租交通車在合約中會規定使用車輛總數，業者在本身無法足額提供的情況下，常有向其他公司調借車輛情形。從表 3.17 中可看出，每家業者提供交通車之合約數有增加趨勢，合約規定車輛數也有增加趨勢，向其他公司調借的車輛數平均為 1.2（輛/家），調借比率平均為 14.2（％）。

表 3.17 交通車業務資料彙整表

年度	合約數（份/家）	合約規定車輛數（輛/家）	調借車輛數（輛/家）	調借比率（%）
78	5.0	6.7	1.2	17.9
79	5.3	6.6	1.2	18.2
80	5.8	6.9	1.0	14.5
81	5.9	6.9	0.8	11.6
82	5.8	8.6	0.9	10.5
83	6.2	8.8	1.2	13.6
84	5.9	8.9	1.3	14.6
85	10.0	9.8	1.9	19.4
86	10.8	9.8	1.2	12.2
87	10.2	9.8	1.0	10.4
平均	7.1	8.3	1.2	14.2

資料來源：本所（1999）[37]

3. 車輛使用年限

根據交通部統計處民國 86 年與 88 年對業者之意見調查（如表 3.18 所示），業者認為專辦交通車與其他業務（如定時定線班車）之車輛的合理使用年限可較一般遊覽車長久，此和一般遊覽車須行駛長程或山區道路，以及承租作為旅遊用途者對車齡之要求較嚴格有關。然而業者對於車輛合理使用年限之看法，無論是一般遊覽車與專辦交通車，皆有拉長使用年限之趨勢，此可能和經營利潤減少致購車成本回收年期增加有關。

表 3.18 臺灣地區遊覽車公司對遊覽車合理使用年限之看法（單位：年）

年度	86				88			
縣市別	臺北市	高雄市	臺灣省	臺灣地區	臺北市	高雄市	臺灣省	臺灣地區
一般遊覽車	8.5	7.7	7.6	7.9	9.4	8.9	8.0	8.6
專辦交通車	11.5	10.7	11.9	11.6	12.6	13.8	11.1	12.0
其他	12.0	11.8	10.9	11.4	10.3	10.0	9.4	9.9

資料來源：交通部統計處（2000）[19]

4. 影響供需之因素

中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會「遊覽車客運業問題診斷與改進措施之研究」（2001）分析可影響交通車市場之供給與需求因素，如表 3.19 所示。

表 3.19 影響交通車市場之供給與需求因素

	影響因素	說明
供給面	車齡與檢驗制度	監理機關對業者車況、檢驗規定會影響業者交通車汰換的比例；教育部對學校租用交通車車齡規定亦會影響業者提供的車輛數。
	減稅政策	政府降低車輛進口的關稅與貨物稅、調降業者的營利事業所得稅、空污稅或燃料稅，將增加業者購買新車來作為交通車使用之意願。
	補貼政策	政府補貼經營偏遠地區交通車路線的業者，給予通勤（學）不便的居民與學生優惠的票價，可促使更多業者提供偏遠地區的交通車。
需求面	車輛管制政策	政府抑制私人運具的不斷成長，各企業、學校等機關團體對交通車的需求就會大為提昇。
	都市地理與運輸設施條件	從住家到學校的路途不便需多次轉車、公共汽車班次少或有啟智學校的學生，當該族群達到一定規模時，學校即會安排交通車接送。
	經濟因素	當公司租用交通車，其出租費由使用者付費或部分負擔時，個人所得高低將會影響租車意願；汽機車持有率的提高亦會對租用交通車的需求造成負面影響。
	使用者的規模	搭乘人數達一定標準以上才租用方才符合經濟效益；依經濟學原理，業者所提供的交通車租金越低，消費者租車的需求量會越大。
	業者的服務品質	交通車的服務水準，包含租車公司提供之車況、租金、服務項目等，同時亦須考量與其他競爭運具相較之旅次時間、乘車費用、方便性、舒適性和擁擠程度之差異等。
	替代品	公車票價或繞路遠近、自用車價格、油料費或道路擁擠程度、路上空氣品質皆會影響搭乘交通車的意願。

資料來源：中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會（2001）[1]

3.2.2 現況問題

本研究根據市場分析與相關文獻回顧，將目前交通車市場之問題彙整如下：

1. 專辦交通車之營運空間逐漸萎縮：由於一般遊覽車公司亦能兼營交通車業務，在現行一般遊覽車供過於求之情形下，業者為減少車輛閒置與增加營運收入，多利用包車出租旅遊之空檔時間來兼營交通車業務，此會吸收到專辦交通車公司的客源，使其載客量減少。

2. 乘客服務水準難以提昇：現行法令規定專辦交通車業務者成立公司時或增添車輛時無需具備全新車輛，可使用車輛不超過 7 年之車輛，加上消費者對於短途運輸之交通車車齡要求較低，造成一般遊覽車公司往往將車齡較高的車輛轉當交通車使用，或轉由專辦交通車公司來承租或購買，使得老舊車輛充斥於交通車市場，影響服務品質。
3. 各客運市場之競爭條件不同：目前規定公路或市區汽車客運業可在營運路線或營運範圍內行駛班車並辦理包車出租（如學生專車、百貨專車等），但由於其享有若干稅費優惠（例如免牌照稅等），車輛又能在經核准的路線上收費營業，相較遊覽車客運業者經營成本可能較低。
4. 無法解決遊覽車供過於求問題：由於交通車市場有限，即使一般遊覽車公司兼營交通車業務，亦難以解決遊覽車市場供過於求之情形。

3.2.3 建議

為解決現今交通車市場經營環境紊亂之情況，本研究提出下列幾點建議：

1. 監理單位嚴格規範市區公車及公路客運業者經營交通車之業務，避免不同營運類別之營運範圍明顯重疊。
2. 多數遊覽車業者將交通車市場視為舊車處理市場，建議監理單位應對交通車車輛加強檢測，避免產生行車安全等問題。
3. 鼓勵專辦交通車業者互相合併或聯合經營，以增加其規模經濟。
4. 輔導遊覽車客運業者進行多角化經營，例如鼓勵其同時經營公路客運業及遊覽車客運業，另主管機關可考量適時放寬車牌分類及相關法規限制，使營業大客車車輛調派更具彈性，提升車輛使用率。

3.3 遊覽車違規營運

3.3.1 形成原因

根據公路法第 34 條規定，遊覽車客運業為在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。另汽車運輸業管理規則第 84 條亦規定，遊覽車客運業應遵守下列規定：「車輛應停置車庫場內待客包租，不得外駛個別攬載旅客，或開駛固定班車。承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。前款第一項車輛出租時，應據實填載派車單，隨車攜帶。」。根據上述規定，遊覽車客運業應以「待客包租」方式營業，故業者若自行攬客或以遊覽車行駛高速公路定時定線班車業務，係屬違規行。追溯遊覽車違規經營定時定線班車之演變過程，可分為下列幾個時期：

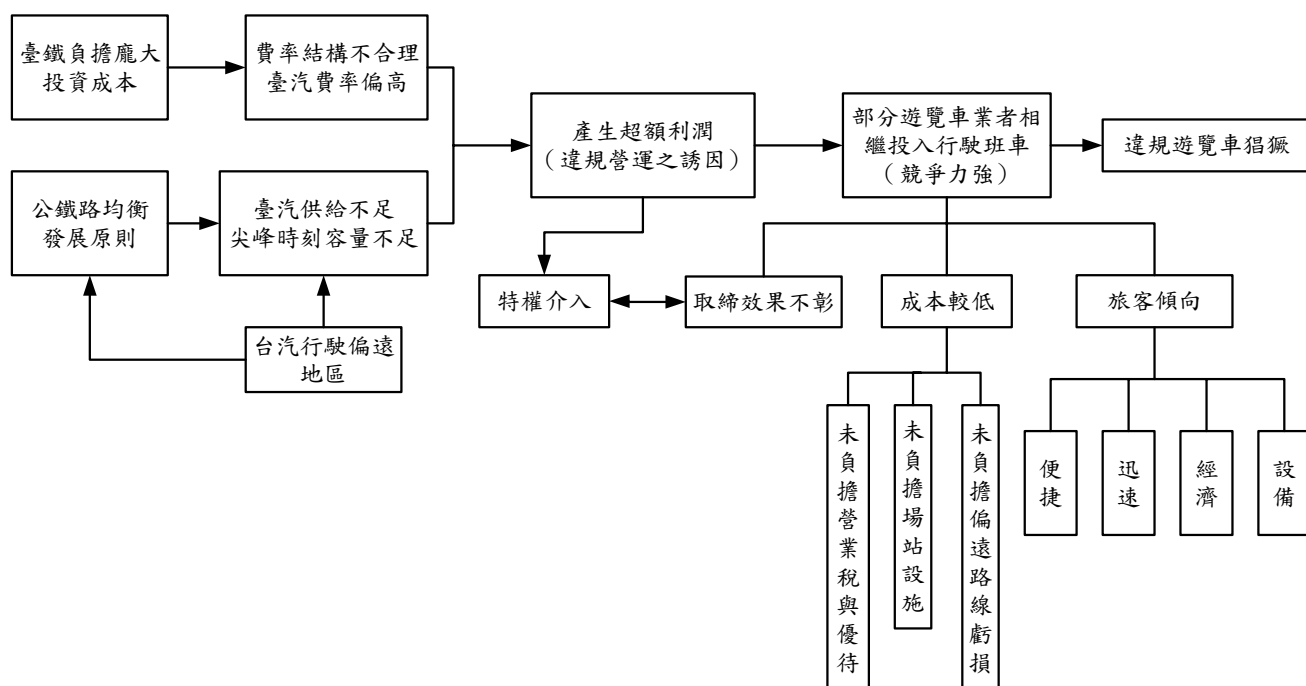
1. 萌芽期（民 48 年公路局未開闢長途班車～民 64 年鐵路電氣化開始）

2. 成長期（民 64 年～民 67 年 10 月 31 日高速公路全線通車）
3. 全盛期（民 67 年 11 月～民 69 年 7 月 1 日臺汽公司租用遊覽車案）
4. 衰退期（民 69 年 7 月 1 日～民 74 年 8 月開放大馬力大客車進口）
5. 復甦期（民 74 年 8 月～民 78 年整合違規業者籌組統聯汽車客運公司）

根據張家祝與鄧淑華之研究 [44]，遊覽車違規經營定時定線班車之主要原因，包括：

1. 高速公路客運存在超額利潤
2. 公路汽車客運費率偏高
3. 尖峰時間國道客運運能不足
4. 政府取締違規績效不彰

該研究研擬出遊覽車違規經營定時定線班車之形成原因與相關影響因素，如圖 3.4 所示。



資料來源：張家祝、鄧淑華（1988）[44]

圖 3.4 遊覽車違規經營定時定線班車背景圖

本所（1993）[28]與張家祝、鄧淑華（1988）[44]等研究認為違規遊覽車具有某些營運優勢，如：業者本身不需自備停車場與保養廠；無稅捐、優待票與偏遠路線虧損等負擔；可讓乘客於交流道任意上下車而非如合法客運業者只可於固定地點上下車；車輛行駛較為快速，能縮短與節省乘客旅途時間；提高車輛周轉率可增

加行駛班次數；可以只著重於尖峰時刻營運，亦可依需求機動調整發車班次，營運彈性大。故違規遊覽車業者能透過成本低、機動性高與及戶性強等特性，讓旅客享有票價便宜、行車時間縮短與方便搭乘等感受，使其可在公路客運市場中擁有經營空間。

3.3.2 衍生問題

雖然違規遊覽車有某些營運上的優勢，但是也因為違規業者均選擇需求密度高之績優路線行駛，且業者無自有站場往往於重要幹道路邊上下客，故常有惡性競爭、沿途攬客、超速行駛等問題，本研究將相關文獻對於遊覽車違規經營定時定線班車所衍生之問題進行彙整，內容如下所述：

1. 妨害都市地區交通秩序

常在車站或交流道附近任意停車上下客，非法佔用都市道路，易造成道路交通擁塞與車禍事故。

2. 侵害合法業者權益並產生不公平待遇而影響政府威信

違規遊覽車業者逃漏稅捐並削價攬客，不僅挑戰政府公權力，對合法客運業者亦產生不公平的競爭。

3. 旅客行車安全保障不足

多數違規遊覽車業者並無完善之保養設備且車輛常未定期保養，此外，為提高車輛使用周轉率，經常要求司機超速行駛，司機有時為增加收入亦常有超時工作情形，諸此種種對於乘客行車安全均造成隱憂。

4. 惡性爭攬旅客影響社會秩序

違規遊覽車經營常採售票佣金制度，因而有拉客黃牛出現，其為爭奪客人時有滋生打鬥殺傷事件發生，危害社會秩序與安寧。

3.3.3 解決對策

唐富藏、彭信坤（1980）認為解決遊覽車非法經營長途客運之方案，必須嚴格取締違規營運之遊覽車業者，並開放民營客運業者自由經營長途客運路線，或由公路局與民營客運業者（包括遊覽車業者）聯合經營，或由公路局與民營客運業者分別籌組公司（如：民國 78 年政府整合當時業者、地區公車與違規經營業者，成立「統聯客運公司」）經營。

張家祝與鄧淑華（1988）提到當時遊覽車行駛定線班車已侵犯公路客運路權，而自用大客車（俗稱白牌車）介入交通車市場亦威脅到部分遊覽車客運業者，故應從主管機關管理與輔導方面著手來整頓營運秩序。在主管機關管理方面，辦理方向包括相關法規之檢討與修正、高速公路客運費率之合理化、積極改善合法業者之營運與服務與加強取締違規遊覽車；在主管機關輔導方面，辦理方向包括對合法業者要有保障、提供業者更廣泛的生存空間與鼓勵遊覽車業者與旅行社合

辦觀光旅遊活動。具體對策，如下所述：

1. 准許違規遊覽車業者成立或兼營公路汽車客運業，使其成為合法客運業者。
2. 針對小規模（車輛數在 10 輛以下者）業者，在經營上設限並嚴加管理，訂定辦法獎勵聯合經營，輔導成立制度化之公司。
3. 嚴格執行路邊的臨時稽查與取締工作，以消除拼裝車、自用車違規經營以及使用偽造車牌之情形。
4. 成立仲裁委員會，處理路權授與、營運紛爭及違規營業等問題。

本所（1993）在「汽車客運業加入管制之研究」中對於因管制所衍生之相關問題，例如違規遊覽車經營定線班車等，提出改善策略之具體建議，如下所述：

1. 消除路權障礙，建立便捷的汽車客運服務路網
 - (1) 適度引進競爭精神，放寬路線管制
 - (2) 打破行政界線羈絆，由專責機構統籌管制事宜
 - (3) 適度縮短營運路線經營權的年限
 - (4) 營運路線配合運輸需求，重新規劃調整
2. 改變審核制度，公正客觀審核加入申請
3. 配合運輸需求，降低加入經營規模的管制
4. 應建立一體適用之高速公路客運經營權開放原則
5. 政府協助業者達到應具之營運條件

我國在民國 84 年開始逐漸開放公路客運路權，並成立相關審議委員會審查各項申請案，有心經營之業者參與評選即有機會可以合法進入公路客運市場，加上政府持續取締違規遊覽車，因此遊覽車違規行駛定線班車問題已慢慢獲得改善，惟據估計目前約仍有 600 輛左右之遊覽車仍在行駛定期定線班車。

本研究認為若要遏止違規遊覽車所衍生之相關問題，政府應加強落實相關法令規範，具體對策分述如下：

1. 政府應視客運市場整體運輸需求重新規劃營運路線，並適時調整進出管制門檻標準，以避免違規遊覽車業者在假日尖峰時，進入客運市場搭載過剩的運輸需求，並於平日離峰時，搶奪合法客運業者的客源。
2. 持續檢討開放公路客運路權，藉由競爭機制來避免現有業者因無競爭壓力而忽視經營效率與服務品質，造成違規遊覽車趁機進入客運市場。
3. 客運業者須根據法令規範設置相關場站設施，嚴禁業者於道路或交流道附近

任意停車下上旅客而影響都市地區交通秩序。

4. 規定客運車輛加裝數位式行車紀錄器與全球定位系統，透過對車輛行駛距離、時間與行經路線的監控來獲知遊覽車駕駛員是否超速行駛，危害旅客安全與違規行駛定時定線班車等情形。
5. 要求監警聯合稽查小組加強路邊攔檢工作，對於查獲之違規業者處以重罰，使違規遊覽車業者無法繼續經營。

3.4 靠行營業問題

本研究在參考相關文獻後，針對靠行所產生之問題進行分析與說明並研擬改善對策供主管機關參考。

「靠行營業」係指車輛所有人將車輛登記於車行名下，定期繳交定額之「靠行費」，車輛由車主自行營運並自負盈虧，而車行主要負責提供車主一般行政支援服務，若客源係由車行提供，俗稱靠全行，靠行費較高，若客源係由車主自行招攬，俗稱靠半行，靠行費較低，車主與車行雙方間之權利義務關係以私契約規範，其中往往規範肇事理賠由車主自行承擔。

3.4.1 歷史沿革

本研究將「靠行營運」形成之歷史背景與演變過程彙整如表 3.20，並說明如下：

表 3.20 靠行營運之沿革

原因	處理方式		影響結果
部分遊覽車違規行駛國道客運路線	牌照管制（66.11）		自用大客車違法經營
			黑市牌照價格飆漲
自用大客車違法經營	開放牌照申請	增車申請（80.9.24～82.9.23）	客運市場車輛數增加
			「靠行營業」出現
		公司設立（82.9.24 起）	客運市場公司數增加
			「靠行營業」成長
		提高公司設立門檻（87.12 起）	公司平均擁有車輛數減少（經營規模變小）
			「靠行營業」盛行（因自行創業觀念）

資料來源：本研究整理

民國 66 年 11 月，政府有鑑於遊覽車業者在中山高速公路全線通車後違法行駛國道客運路線班車情況嚴重，因此政府單位當時斷然凍結遊覽車牌照發放數量與新公司之成立數，以抑制違規遊覽車數量增加，可是長期牌照管制下卻造成黑市牌照價格與自用大客車進入遊覽車市場違規經營問題。為杜絕牌照黑市價格及

順應國內遊覽車市場之發展，政府於民國 80 年解除遊覽車牌照管制禁令，惟考量汽車運輸業有加入後不易於短期內退出之經營特性，為免造成業者投資浪費，確保欲申請加入市場之業者已充分了解市場供需實況，故採用漸進方式開放牌照數量。

交通部首先於民國 80 年 9 月 24 日訂頒「遊覽車牌照開放申請實施方案」，接受現有遊覽車業者申請增購車輛，條件為最近一年的平均每車營業額在新臺幣 120 萬元以上，且一家公司申請增車以一年一次為限。業者欲申請增車須具備「業績良好」的條件，公司營業額多寡將會影響業者申請增車資格，但後來卻衍生部分業者以多開列營業發票方式，浮報營收來創造增車的假性需求等問題。

民國 82 年 9 月 24 日，交通部進行第二階段開放措施，接受新設遊覽車公司的申請。有關現有公司增車的限制，也自同年 11 月 25 日起另作調整，將增車的條件由最近一年平均每車營業額新臺幣 120 萬元以上提高至 180 萬元，最近一年平均每車營業額介於 180 萬元至 240 萬元之間者，業者得按原有遊覽車總數（不含專辦交通車額度）15%申請增車，超過 240 萬元者，可提昇至 25%計算，但仍以一年申請一次為限。從民國 82 年至民國 87 年間，申請經營遊覽車客運業者的資本額、營業車輛數及場站設施應合於「汽車運輸業審核細則」及公路主管機關之規定，包括：

1. 資本額—新臺幣 3,000 萬元以上。
2. 車輛設備—全新大客車 10 輛以上。
3. 場、站設備
 - (1) 營業所、站之設備符合需要。
 - (2) 停車場地符合公路主管機關規定標準。
 - (3) 應自設汽車保養廠或委託汽車修理業代辦汽車保養。

由於申請設立新公司並無營業額限制，但現營業者增加新車時則須達到平均每車營業額之規定，使部分現營業者會投機透過公司間車輛買賣方式來增加車輛數。

3.4.2 經營型態

遊覽車牌照管制解除後，遊覽車公司數及車輛數大幅增加，交通部為免市場供需失衡惡化，於民國 87 年 12 月提高新公司設立要件門檻，申請人具備最低資本額 5,000 萬元以上與全新大客車 30 輛以上始得成立。在此進入市場之高門檻標準下，部分欲進入市場者為規避上述限制，放棄自行籌設公司之方式，轉而將自身車輛靠在其他現營公司下，而使該公司成為「部分靠行公司」。亦有部分受雇之遊覽車駕駛員自認已對遊覽車業務頗有心得而產生強烈自立門戶之意願，因此自行購置營業車輛要求原雇主同意以靠行方式讓其自行營運，原雇主則在欲規避勞動基準法有關解雇之規範以及考量受雇駕駛員轉為靠行駕駛員可節省人事成本等因素下，同意將公司轉變為「部分靠行公司」。另一狀況是，有人邀集其他個人車主合組公司，從中推派代表一人擔任公司的負責人或者是挑選一人擔任

負責人，此為「完全靠行公司」的營運型態。

各遊覽車公司因負責人角色、駕駛員性質與車輛所有權歸屬、業務來源等不盡相同，可分為3類不同的經營型態，亦即一般公司、部分靠行公司與完全靠行公司，各類公司內部的經營與管理方式，如表3.21所示。

表 3.21 遊覽車客運業之經營型態

經營型態	一般公司	部分靠行公司	完全靠行公司	
負責人特色	負責人兼車主	負責人只擁有部分車輛	推派車主一人代表	由人頭擔任名義負責人
駕駛員	全為雇用	公司雇用、靠行車主	全為靠行	
車輛	完全公司自有	公司自有、接受靠行	完全接受靠行	
市場規模	少數	絕大多數	少數	
業務來源	完全公司提供	1. 公司提供業務(靠全行) 2. 靠行車主自攬(靠半行)	絕大多數此類公司係由靠行車主自攬，極少數此類公司係由公司提供	
收入來源	載客所獲得之運費	1. 載客所獲得之運費 2. 靠行車主規費	靠行車主規費	1. 靠行車主規費 2. 買賣車輛利得 3. 提供購車貸款 4. 轉賣車行執照 5. 開立發票稅差

資料來源：本研究整理

「一般公司」體制是最單純也是最符合公司專業經營的型態。公司所有車輛皆為公司自行出資購買，車輛所需支出費用也皆由公司負擔，駕駛員則藉由公開招募等方式聘用，駕駛員與公司間屬於聘雇關係，公司對駕駛員行為具有約束力，駕駛員依照公司人事制度管理，並由公司為其申報薪資所得與辦理勞健保。

「部分靠行公司」的形成原因，主要可分為兩類。欲自立門戶的公司駕駛員或個人車主為規避新設公司的高門檻，放棄自行籌設新公司的想法，優先選擇向原雇主或其他公司靠行且將自己購買的車輛設籍於該公司名下；另一種則是導因於公司業者的經營策略，業者在面臨車輛維修費用高、優秀駕駛員自立門戶與駕駛員管理不易等問題下，為節省投入的購車資金，降低日常維修、油費等營運成本，鼓勵公司駕駛員自行購車，或鼓勵其他優秀個人車主靠在所屬公司名義下以節省人事成本。

「完全靠行公司」也是因為要規避政府高門檻管制政策所形成，公司所屬車輛完全是靠行而來，公司絕大多數不負責提供業務，僅提供靠行車主行政服務，靠著每月的靠行費以維持公司運作，公司負責人則從公司靠行車主中推選出一人擔任。另一種則是由車體打造廠籌設公司，其先打造車輛並籌措資金以成立公司，並將車輛賣給個人車主供其使用並收取靠行費用，該公司本身不對個人車主提供業務，甚至不提供行政服務，但是此種完全靠行公司因靠行車主眾多品質良莠不齊，車輛肇事頻傳，因此為了規避風險，公司通常會尋找人頭擔任名義負責

人，且會成立各家公司將所有靠行車輛（個人車主）分散於不同公司下，以免一旦某車發生嚴重事故，造成所有車輛受到牽連。

表 3.22 彙整不同經營型態公司（一般、部分靠行與完全靠行公司）與駕駛員之權利義務關係，在部分靠行公司中，靠行駕駛員依公司提供業務或駕駛員自行招攬客源而區分靠全行與靠半行兩種。表中所列靠行費收取標準係經訪談遊覽車業者得知，其中靠全行者之每車每年靠行費為 12 萬元，靠半行者之每車每年靠行費約 48,000 元至 72,000 元，相較表 3.12 由車輛駕駛員填寫問卷所得之民國 92 年每輛靠行遊覽車之平均靠行費 4.5 萬元，靠行費用似有逐年增加的趨勢。

表 3.22 公司與駕駛員間的互動關係

公司	一般公司	部分靠行公司	完全靠行公司
車輛	完全公司自有	公司自有、接受靠行	完全接受靠行
車輛登記	登記在公司	登記在公司	登記在公司
業務來源	完全公司提供	1.公司提供業務（靠全行） 2.靠行車主自攬（靠半行）	靠行車主自攬（靠半行）
靠行費（每車每月）	×	靠全行：約 10,000 元 靠半行：約 4,000 元至 6,000 元	靠半行：約 4,000 元至 6,000 元
公司提供行政服務	1.車輛牌照之請領、換發、車輛檢驗與車輛異動登記 2.牌照稅、燃料稅、其他稅費與違規罰鍰之繳納 3.汽車責任保險之投保（保額由雙方議定） 4.行車事故處理 5.購車貸款申請及動產擔保之登記 6.其他公路主管機關核定需辦理之業務		
駕駛員應盡之義務	依公司規章行事	1.按月支付靠行規費 2.發生行車肇事時回報公司，由公司處理後續 3.由公司登記車輛的各項文件，並交由公司保管 4.保留與營運相關支出憑單，供公司製作營運報表	

資料來源：本研究整理

3.4.3 問題分析

根據表 3.11 可知民國 92 年時遊覽車客運業的靠行車比率約為 32.1%，另依表 3.13 可知「部分自有且接受靠行」與「完全接受靠行」公司所占比率分別為 44.8%與 7.2%（其中「部分自有且接受靠行」的靠行車比率為 47.7%，），合計為 52%，此說明遊覽車客運業中有近三成的靠行車輛與半數左右的靠行公司。遊覽車靠行現象所衍生之問題，主要如下：

1. 問題一：政府監督管理與執法稽查不易（監督管理問題）

由於現行市場中靠行型態普遍，使得部分遊覽車客運公司已從原本提供旅遊休閒娛樂的運輸業轉型為提供靠行車主行政支援的服務業，因此遊覽車公司變成只是形式上的經營個體，由於個人靠行車主多係自行招攬業務，使得公司無法掌

握駕駛員個人每天行駛路線、到達或出發地點與時間、搭載乘客人數與所收金額，對於政府監理管理工作造成很大困擾，此外當乘客不主動索取統一發票或同意駕駛員以其他類型的單據核銷時，則極難防範短報營收的逃漏稅行為。

2. 問題二：缺乏對靠行駕駛員的約束力，難以建立品牌形象與規模經濟效益(公司體制問題)

自攬業務之靠行車主往往以低價承攬業務後，將旅客載至土產店、休息站或特定餐廳來收取每定點 300 至 3000 元不等的佣金以彌補正常車價之差額，因遊覽車業者與靠行駕駛關係是透過承攬契約形成而非僱傭關係，故業者對靠行駕駛員行為並無約束力，無法貫徹管理措施，以致對內無法落實公司管理制度與追求企業化經營所應有的規模經濟效益；對外則無法建立品牌形象。

3. 問題三：靠行駕駛員訓練與監督不足造成行車安全隱憂（駕駛員管理問題）

發生車禍事故除了車輛機件故障外，人為因素也是重要原因，但遊覽車公司對於靠行駕駛員之素質往往未加以篩選，也未對其進行職業訓練及監督管理，倘靠行駕駛員未作好自我管理，會造成行車安全隱憂。

4. 問題四：靠行駕駛員容易產生超時與超速等問題（服務中管理問題）

由於靠行公司對靠行駕駛員之行為往往未加規範，通常也不過問自攬業務的靠行駕駛員每日營運路線及出發或到達時間與地點，靠行駕駛員每日的駕車行為與工作時間只能靠其自我管理；然而許多靠行駕駛員在背負買車貸款及削價競爭等狀況下，往往藉由超時工作或超速行駛來增加行車次數以提高收入，當需要休息時又未必有其他駕駛員可頂替，因此容易發生疲勞駕駛狀況，影響行車安全。

5. 問題五：業者之間削價競爭造成旅遊品質低落（公司管理問題）

由於遊覽車市場存在供過於求狀況，多數民眾在租用遊覽車時又有明顯的價格取向，加上個人靠行車主大多只謀求自身最大利益而忽略利用團體合作來創造潛在的市場經濟利益，使得市場普遍存在削價競爭問題，在利潤受到壓縮之情況下，旅遊品質便遭到犧牲。

本研究將靠行遊覽車之優缺點及影響對象予以歸類與說明，如表 3.23 所示，並以社會、經營與業者心理層面分析業者為何會接受或拒絕他人靠行，結果如表 3.24 所示。另分析靠行現象的沿革與問題的演變流程，繪製成靠行發展與問題沿革圖，如圖 3.5 所示。

表 3.23 靠行遊覽車之優缺點與影響對象

對象		相關內容
政府機關	優點	若靠行公司善盡督管職責或靠行車主自我管理良好，可能擁有服務品質更佳之遊覽車市場。
	缺點	1. 無法落實駕駛員安全與服務的監督管理。 2. 無法掌握自行攬客之駕駛員營收，產生逃稅問題。 3. 不易處理靠行駕駛員的違規營業問題。
靠行公司（車行）	優點	1. 由運輸業（從事旅遊）轉型為服務業（提供靠行車主行政支援）可降低營運風險，且減少管理成本。 2. 可實現「內部創業」，激發靠行駕駛員更大的工作動能。
	缺點	1. 缺乏對靠行駕駛員的約束力，經營規模與營運效率無法提升。 2. 擔心靠行駕駛員欠繳購車貸款、稅費、違規罰鍰。 3. 靠行車輛發生肇事時，仍須負擔肇事賠償責任。
靠行車主	優點	1. 可降低進入市場之門檻。 2. 擁有為自己事業打拼的動力。
	缺點	1. 必須承擔營運風險。 2. 擔心受靠行公司財務問題牽連致車輛被查封。
乘客	優點	靠行車主若自我管理良好，可提供更佳之服務品質。
	缺點	1 若靠行車主自我管理不佳，將使服務品質惡化，安全無保障。 2 靠行公司常規避肇事理賠責任，要受害乘客直接向靠行車主求償，徒增受害乘客肇事求償之困擾。

資料來源：本研究整理

表 3.24 業者接受與拒絕靠行之原因

類別	接受靠行	拒絕靠行
社會層面	1. 經濟景氣不佳 2. 親友朋友請託 3. 資深員工轉型	無法掌握靠行駕駛員行為
經營層面	1. 降低營運成本	1. 靠行駕駛員不易管理與約束 2. 服務品質不穩定，難以建立品牌形象 3. 增加經營風險
心理層面	信任靠行駕駛員	害怕遭到靠行車輛肇事牽連

資料來源：本研究整理

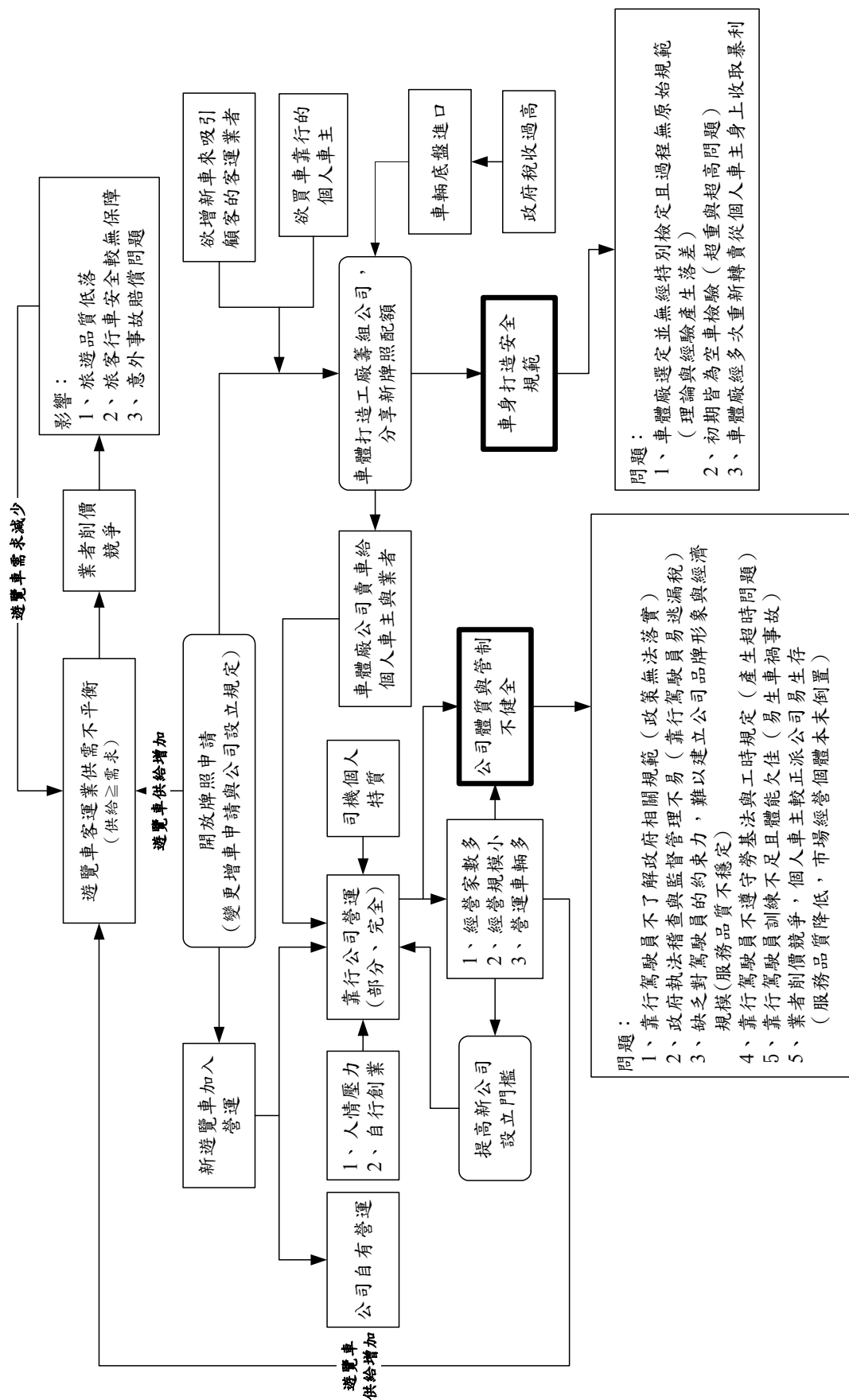


圖 3.5 遊覽車客運業靠行發展與問題沿革圖

3.4.4 改善對策研擬

本研究經與遊覽車客運公會訪談後初擬出改善遊覽車客運業營運秩序之構想，再經學者專家座談會討論與評估後提出下列改善對策，供政府機關執法與訂定政策時參考，其中各項對策是依不同管制目的而研擬，說明如下。

1. 提供適當的市場機制減少營運車輛的供給。

對策一：依營業額多寡核發牌照（牌照管理）

2. 提高靠行公司與駕駛員間的管理與監督。

對策二：定期換發「執業登記證」（駕駛員管理）

對策三：改進「派車單」的使用方式（服務前管理）

對策四：裝設數位式行車紀錄器與全球定位系統（服務中管理）

3. 建立公正的評鑑機制。

對策五：實施公司評鑑制度（公司管理），茲分述如下。

對策一：依營業額多寡核發牌照

1. 問題描述：

(1)遊覽車客運業增添車輛申請新領營業車輛牌照時，限用未曾請領牌照之新車，且營業額須達到規定標準。根據遊覽車客運業增車補充規定第1條第1項的第1款至第3款，增車以1年1次為限；最近1年平均每車營業額為180萬元以上，不滿240萬元者，按業者遊覽車總數（不含專辦交通車客額）15%申請牌照，240萬元（含）以上者，按25%計算。但以同業舊車買賣過戶方式辦理增車者則無須受營業額限制，由於新公司成立所掛牌之新車於一年後即可連同牌照過戶轉讓給其他同業，因此現營業者往往透過此方式來達到增加車輛的目的。透過此方式增車之公司，不一定是業務量有所成長之公司，其未採用車輛汰舊換新方式處理，而仍增加車輛數之原因，在於其想保留舊車以備尖峰臨時調度使用。

(2)目前牌照管理與車輛監理制度缺乏使遊覽車營運車輛退出市場的合理機制，使得車輛數不斷增加，而舊車的汰換速度不及新車增加速度，不僅影響車輛行車安全，更使市場徒增許多成本低廉的削價競爭者來破壞營運秩序。

(3)車體打造廠籌組遊覽車公司，在打造新車領得牌照一年後，將掛牌一年之車輛轉售其他公司業者或個人靠行車主，增加靠行營運的公司數與靠行個人車主而擴大靠行問題。

2. 目的：

(1)配合市場需求，建立合理的車輛供給機制，促進車輛的汰舊換新。

(2)避免靠行問題擴大。

3. 具體作法：

遊覽車車輛屬公司所有，但牌照則為政府監理單位賦予該公司之營運許可。公司不論是增新車或買舊車，皆須依照過去之營運實績（營業額），獲得對應之牌照數額，在該牌照數量限制下，公司可自由購買新車或舊車營運。若公司營業額未達既有牌照數量下應有之水準，政府亦得收回公司擁有之牌照。對於核發牌照數之認定標準可暫訂為：依業者最近1年公司營業額多寡申請相對應之牌照數額，每150萬元得申請一張牌照，依此倍數類推，並以1年申請1次為限。此可避免以同業舊車買賣過戶方式辦理增車者不受營業額限制導致車輛無限增加之情形。

4. 預期效果：

可維持適當的車輛供給並兼顧市場需求，且不阻礙有能力的新業者加入市場營運來健全市場發展。營業額不足的業者若添購車輛亦須以汰舊換新方式始能掛牌，可促進老舊車輛之汰除。

依公司營業額多寡來決定公司應擁有之牌照數量，可藉由營業額的設定（如營業額愈高，牌照數愈多），鼓勵業者揚棄削價競爭並建立品牌形象，導正個人車主較正常營運公司易生存的劣幣驅逐良幣情形。惟須注意有些業者可能透過發票買賣方式來偽照公司營業額，此須透過監理檢查來遏止，並對違規情節重大者給予吊銷牌照之處分。

對策二：定期換發「執業登記證」

1. 問題描述：駕駛員訓練、經驗不足與體能狀況欠佳皆易增加肇事機率。

2. 目的：透過定期換發「執業登記證」確保駕駛員品質。

3. 具體作法：

規定營業大客車駕駛員須定期至監理機關換發「執業登記證」，換證時須接受監理單位或駕駛員測試中心（可由政府機關或公會成立）的體能檢測（含禁藥檢測）與實車操作考核，並實施相關法規講習。「執業登記證」亦可附記駕駛員之肇事違規記錄，作為公司聘僱參考，此外，聘僱公司亦可將受聘駕駛員之表現簽註於證上，以提高業者對駕駛員之約束力。

4. 預期效果：

透過定期換證與考核可篩選出體能與技術欠佳之駕駛員，降低客運業者雇用到不良駕駛員之機率，減少肇事風險。監警稽查人員若查獲違法雇用不具「執業

登記證」駕駛員的公司可給予罰鍰之處分。

對策三：改進「派車單」的使用方式

1. 問題描述：

(1)公司缺乏對靠行駕駛員的約束與管理，難以維持良好的服務品質，保障行車安全。

(2)現行派車單由駕駛員填寫，事後繳交公司存查，缺乏積極管理的約束作用。

2. 目的：

(1)強化靠行公司對駕駛員之管理。

(2)降低超時工作所發生的肇事機會。

3. 具體作法：

由於遊覽車之營運方式為包租載客，在正常營運下，駕駛員於出發前應已知當天之所有行程（可為不同的租用人），且很少會有大幅度變動行駛路線而造成須重新更改派車單內容之情形。因此由監理單位針對每一輛車每月發給一本具編號之派車單（也能由可信任之公司自行印製與核發），每本 25 份，可使用 25 天（其他天數則是要用來安排車輛維修及駕駛員休假），每份兩聯。駕駛員每日出發前應先填具派車單，第一聯由駕駛員隨車攜帶以供監警稽查人員檢查，第二聯則留存公司，並於用畢後繳回監理單位備驗。為落實派車單之填寫，監警稽查人員應加以臨檢，惟為免稽查次數過多造成民眾反彈及監警稽查人員工作負擔，臨檢採不定期抽檢方式即可，但經查獲違規之駕駛員或公司應予重罰。

4. 預期效果：

透過填寫派車單方式可使靠行公司事先確實掌握駕駛員每日行程，避免不合理的排班與超時工作情形。主管機關亦能透過臨檢派車單與公司營運狀況等方式，要求業者落實對靠行駕駛員之管理，對不依派車單上既定行程執行任務之駕駛員以及出現不合理派車方式與駕駛員超時工作情形之遊覽車公司給予處分。

對策四：裝設數位式行車紀錄器與全球定位系統

1. 問題描述：

(1)對於駕駛員之危險駕駛行為，例如超速、超時駕駛等，業者較難予以約束或立即糾正。

(2)法令僅規定須具備行車紀錄器，現行業者大多使用類比式行車紀錄器（即俗稱之大餅），分析管理不易，該資料僅能作為事故時之佐證資料，無法作為日常營運管理之工具。

2. 目的：

落實公司對駕駛員之行車管理，並可用於稽核是否有遊覽車違規行駛固定路線班車，以保障合法客運業者。

3. 具體作法：

修改法規要求營業大客車於出廠時應具有數位式行車紀錄器與全球定位系統（GPS），公司亦應備具相應之分析管理軟硬體。對於已裝設上述設備並定期將資料傳送至監控中心（可由交通部或公會設立）之業者，可免進行路邊攔檢。

4. 預期效果：

透過數位式行車紀錄器可自動分析駕駛員執行勤務時之駕駛行為，俾供公司管理參考，作為駕駛員聘僱、核定薪酬之依據，再配合全球定位系統將更能達到即時監控管理車輛的目的，使乘客的旅遊品質與安全更有保障，若有事故發生，亦可作為釐清責任的有利工具，但須留意數位式行車紀錄器資料可能會被竄改等安全性問題。此外，部分業者可能會刻意不讓設備維持正常運作，以避免被政府稽查到違規事項，因此監警稽查人員對於經查獲車上未裝設相關設備或經檢查不能正常運作之車輛，可令其不得行駛。

對策五：實施公司評鑑制度

1. 問題描述：

(1)部分公司犧牲車輛定期保養、合理工作時間或顧客旅遊品質來削價競爭，再透過停靠多個觀光景點、土產店、藝品店或遊樂場等方式來收取小費或佣金以彌補成本虧損，造成旅遊服務品質降低。

(2)市場資訊不對等，消費者無法事先了解業者所提供服務之良窳，使得服務品質與行車安全缺乏保障。

2. 目的：督促品質不佳的公司改進，表揚良好的公司協助其建立品牌，以提昇遊覽車服務品質與行車安全。

3. 具體作法：

由政府單位定期或不定期針對遊覽車客運業者進行評鑑與安全考核，評鑑項目包括公司營運狀況、派車單使用與駕駛員管理、保險額度、違規肇事數等，根據評鑑項目分別予以評等，並將評鑑與考核結果公告周知並上網供民眾查詢。

4. 預期效果

經由評鑑考核，可給予品質不佳業者適當警惕，旅客也可有較充裕資料選擇品牌形象較佳、安全較有保障的公司，透過此市場機制可扭轉削價競爭之現狀。

本研究將 3.4.3 節遊覽車靠行問題分析與上述改善對策加以彙整，如表 3.25 所示，另將各對策之執行單位與工作內容彙整如表 3.26 所示。

表 3.25 靠行問題與對策之對照表

問題說明	改善對策
政府監督管理與執法稽查不易 (靠行駕駛員易逃漏稅)	對策二、對策三 對策四
缺乏對靠行駕駛員的約束力，難以建立品牌形象 與規模經濟效益(服務品質不穩定)	對策二、對策三 對策四、對策五
靠行駕駛員訓練與監督不足造成行車安全隱憂 (易生車禍事故)	對策二、對策四
靠行駕駛員容易產生超時與超速等問題 (產生超時問題)	對策二、對策三 對策四
業者之間削價競爭造成旅遊品質低落 (服務品質降低，市場經營個體本末倒置)	對策一、對策五

資料來源：本研究整理

表 3.26 靠行問題解決對策之執行單位與工作內容

改善對策	執行單位	工作內容
一、依營業額多寡核發牌照	各監理處所(站)	依公司營業額多寡核發牌照。
二、定期換發執業登記證	各監理處所(站) 各地警察局	舉辦相關法規講習，並根據駕駛員 測試中心之考核結果，對合格駕駛 員發給執業登記證。
三、改進派車單的使用方式	各監理處所(站) 可信任的遊覽車公司	針對每輛車每月發放一本具編號 之派車單。
四、裝設數位式行車紀錄器 與全球定位系統	車體廠	車體打造時裝設數位式行車紀錄 器與全球定位系統。
	遊覽車公司	具備相對應的軟硬體。
五、實施公司評鑑制度	交通部公路總局	對各公司進行評鑑與安全考核，評 鑑內容：公司營運狀況、派車單使 用與駕駛員管理、保險額度、違規 肇事數等。

資料來源：本研究整理

3.5 小結

本研究彙整上述分析資料，研擬出遊覽車客運業的發展與問題沿革圖，如圖 3.6 所示。其中最值得重視的問題是普遍存在的靠行營運現象，由於靠行公司未善盡管理靠行駕駛員之責，許多靠行駕駛員自主管理又不足，因而衍生諸多負面問題，影響乘客行車安全及旅遊品質，本研究為使靠行公司與靠行駕駛員間產生明確的權利與義務關係，研擬 5 項改善對策：包括依營業額多寡核發牌照、定期換發「執業登記證」、改進「派車單」的使用方式、裝設數位式行車紀錄器與全球定位系統及實施公司評鑑制度，各項對策之管制重點皆在維持公眾利益，並扭轉劣幣驅逐良幣之經營環境。

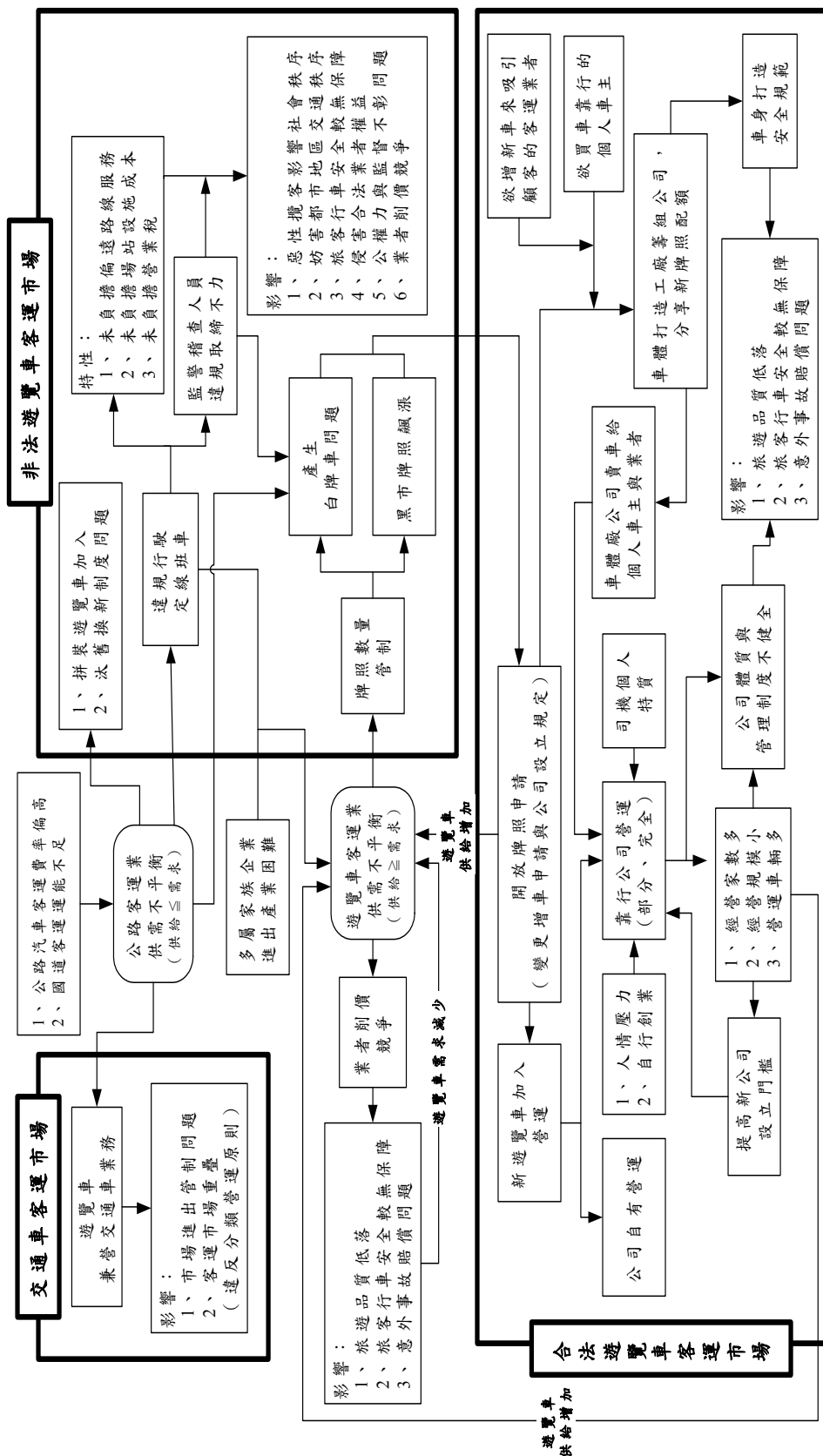


圖 3.6 遊覽車客運發展與問題沿革圖

第四章 營業大客車營運市場現況調查

政府在維護公眾利益與業者經濟效率之目標下透過相關法律來規範客運市場，藉此健全市場經營環境，但近年來國內營業大客車之營運秩序已出現問題，除第三章所談及之靠行現象所衍生之問題外，由於客運市場生態已隨著社會時代的變遷而逐漸改變，造成目前法規對營業大客車各營運類別（包括公路汽車客運業、市區汽車客運業與遊覽車客運業）所劃分之經營範疇出現模糊地帶，且某些新型態需求逐漸在客運業中興起，但法規對此並無特別規範（例如社區巴士、百貨專車與醫療專車等），造成客運市場營運秩序混亂。為利重新檢討營業大客車營運類別之劃分，本章先對營業大客車三大營運類別之市場現況進行分析，並對新型態需求之專車市場進行調查。

4.1 公路汽車客運業市場現況分析

根據公路法之營運類別分類，公路汽車客運業是在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者，但公路法或其他相關法規（如：汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則等）並無將公路汽車客運業細分為所謂的國道客運（行駛國道）與地區客運（行駛一般公路）之名稱，該名稱僅為實務上用以區分之說法。由表 4.1 中可發現，公路汽車客運業者計有 55 家，其中多數業者同時經營地區客運路線及國道客運路線，合計有 39 家業者有地區客運路線經營權（路線數 1,221 條），有 39 家業者有國道客運路線經營權（路線數 188 條）。

表 4.1 公路汽車客運業之業者數及路線數

經營型態	同時經營國道及地區客運路線業者	僅經營地區客運路線業者	僅經營國道客運路線業者	地區客運路線數	國道客運路線數
臺北區監理所	6	7	3	188	107
新竹區監理所	3	1	4	304	24
臺中區監理所	7	4	0	322	14
嘉義區監理所	3	3	2	203	20
高雄區監理所	2	1	0	201	3
臺北市政府交通局	1	0	6	2	16
高雄市政府交通局	1	0	1	1	4
總計	23	16	16	1,221	188

資料來源：本研究整理

本研究為了解公路汽車客運業的營運規模，故對營業車輛數與行車次數進行分析，其中，所謂的營業車輛數係指客運在特定期間內，經登記核准營業之客車車輛數目，包括實際在行駛之車輛與因故停駛之車輛數；行車次數則是指客運各路線之車輛，在特定期間內，從出發站至終點站之行駛次數（班次，去程與回程各算一班次）。由表 4.2 及圖 4.1 可看出，公路汽車客運業之營業車輛數於民國 90 年後已有止跌回升之趨勢。另由表 4.2 及圖 4.2 可知，整體行車次數也有止跌回穩現象。

表 4.2 公路汽車客運業之車輛數及行車次數（單位：輛、次）

年代	臺汽客運		臺灣省民營公司		臺北市民營公司		合計	
	營業車輛	行車次數	營業車輛	行車次數	營業車輛	行車次數	營業車輛	行車次數
82 年	2,599	3,982,275	4,372	9,600,581	259	524,489	7,230	14,107,345
83 年	2,496	3,789,188	4,637	10,245,582	226	500,150	7,359	14,534,920
84 年	2,335	3,570,645	4,611	10,050,698	209	500,141	7,155	14,121,484
85 年	2,058	3,320,200	4,556	10,220,120	209	478,541	6,823	14,018,861
86 年	1,455	2,273,478	4,800	11,068,998	10	71,396	6,265	13,413,872
87 年	1,427	2,001,381	4,694	11,081,512	222	562,726	6,343	13,645,619
88 年	1,311	1,788,668	4,791	10,723,303	371	676,651	6,473	13,188,622
89 年	1,253	1,774,685	4,769	10,743,727	526	965,522	6,548	13,483,934
90 年	0	852,544	5,712	11,455,014	547	1,026,005	6,259	13,333,563
91 年	0	0	6,498	12,674,114	203	833,765	6,701	13,507,879
92 年	0	0	6,714	12,802,385	207	557,206	6,921	13,359,591
93 年	0	0	6,716	12,849,910	235	568,709	6,951	13,418,619

註：臺汽客運自 90 年 7 月起民營化為國光公司，資料併入民營公路汽車客運。

資料來源：本所（2004）[34]

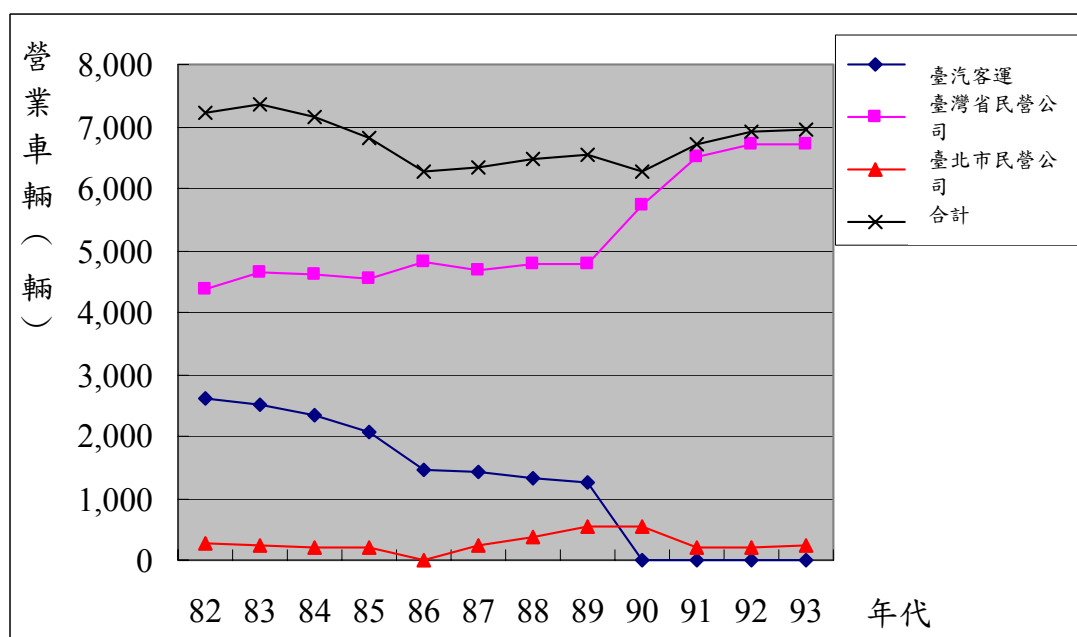


圖 4.1 公路汽車客運業之車輛數

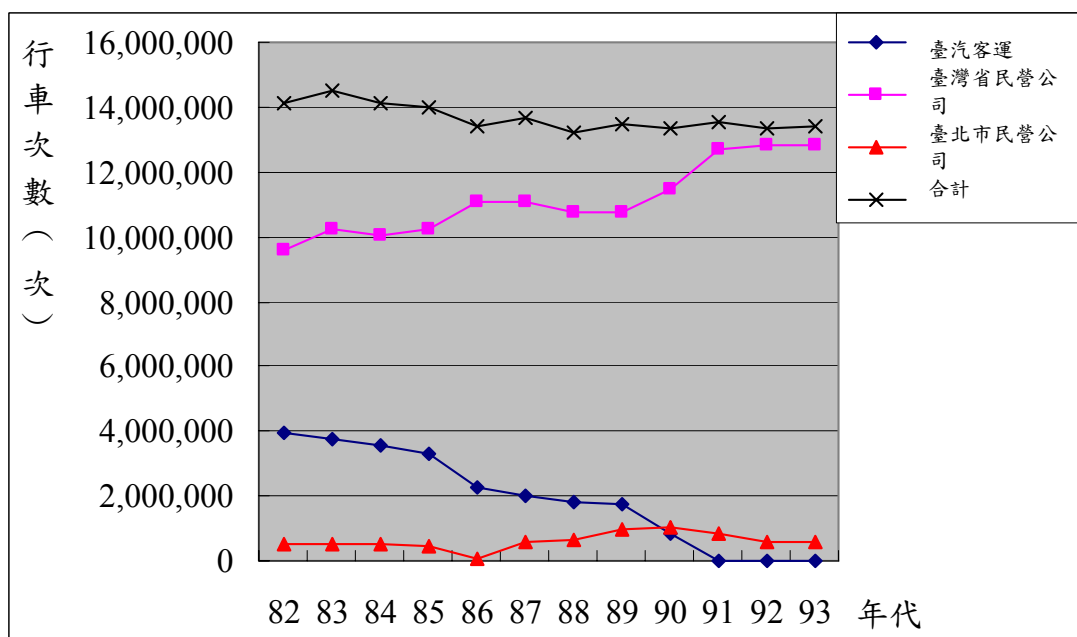


圖 4.2 公路汽車客運業之行車次數

由表 4.3 與圖 4.3 中可知，公路汽車客運業之旅客數呈現逐年下滑的趨勢，93 年才出現成長狀況。由表 4.3 及圖 4.4 可看出，公路汽車客運業之延人公里，在民國 88 年後則是呈現成長趨勢。在平均旅次長度上，由表 4.4 及圖 4.5 可看出，公路汽車客運的每人平均旅次長度是逐年增加的。上述資訊顯示近年來行駛里程長之國道客運路線的旅客數明顯增加，但行駛里程短之地區客運路線的旅客數則不斷減少，顯示民國 84 年國道客運路線經營權開放後，國道客運路線承現正面發展，但地區客運路線則持續面臨私人運具蓬勃導致乘客流失之問題。

表 4.3 公路汽車客運業之旅客數及延人公里數 (單位：千)

年代	臺汽客運		臺灣省民營公司		臺北市民營公司		合計	
	旅客人數	延人公里	旅客人數	延人公里	旅客人數	延人公里	旅客人數	延人公里
82 年	134,293	5,704,248	315,722	6,867,923	21,343	397,558	471,358	12,969,729
83 年	120,125	5,045,991	327,542	6,570,133	18,580	308,766	466,247	11,924,890
84 年	107,949	4,513,093	317,986	5,744,252	17,604	283,640	443,539	10,540,985
85 年	92,910	4,068,024	294,781	5,424,493	15,226	279,183	402,917	9,771,700
86 年	65,302	3,197,091	300,824	5,332,268	1,842	81,272	367,968	8,610,631
87 年	53,397	2,741,137	283,767	5,199,702	9,935	392,089	347,099	8,332,928
88 年	48,607	2,354,843	258,575	5,190,278	11,968	379,395	319,150	7,924,516
89 年	41,863	2,147,114	254,317	5,549,168	16,853	887,967	313,033	8,584,249
90 年	18,841	1,066,208	249,830	6,598,898	17,498	1,282,438	286,169	7,947,544
91 年	—	—	264,045	8,713,864	14,564	941,586	278,609	9,655,450
92 年	—	—	239,820	8,520,516	9,900	345,544	249,720	8,866,060
93 年	—	—	243,356	8,976,858	9,753	343,643	253,109	9,320,501

註：臺汽客運自 90 年 7 月起民營化為國光公司，資料併入民營公路汽車客運。

資料來源：本所 (2004) [34]

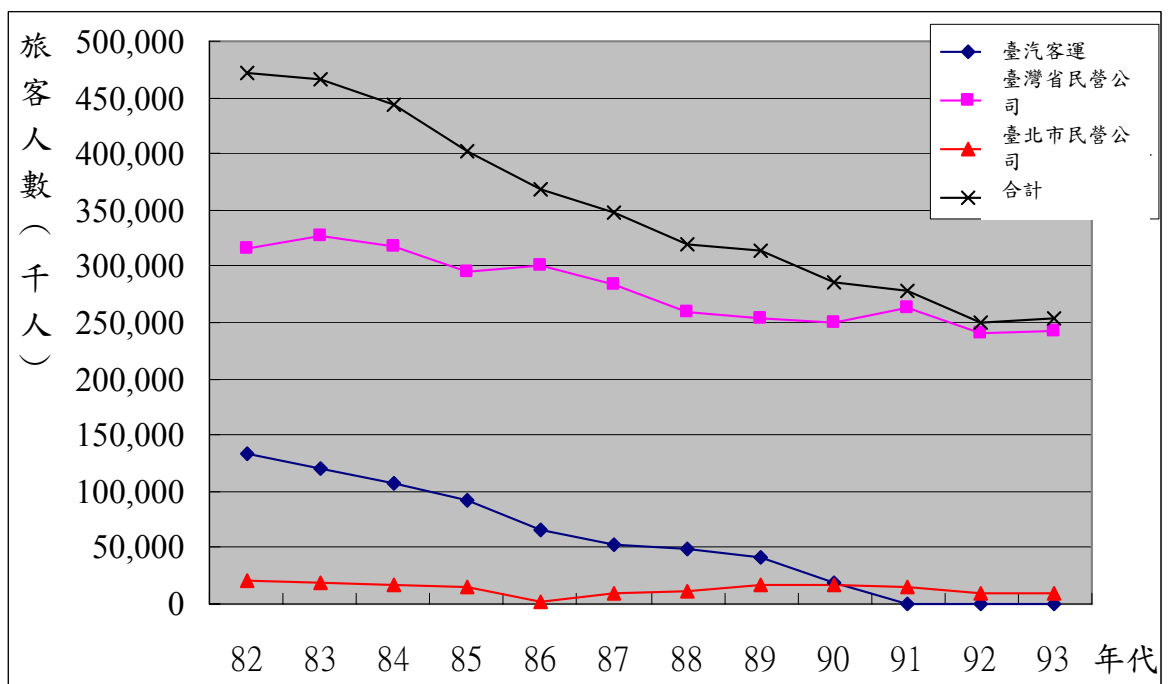


圖 4.3 公路汽車客運業之旅客數

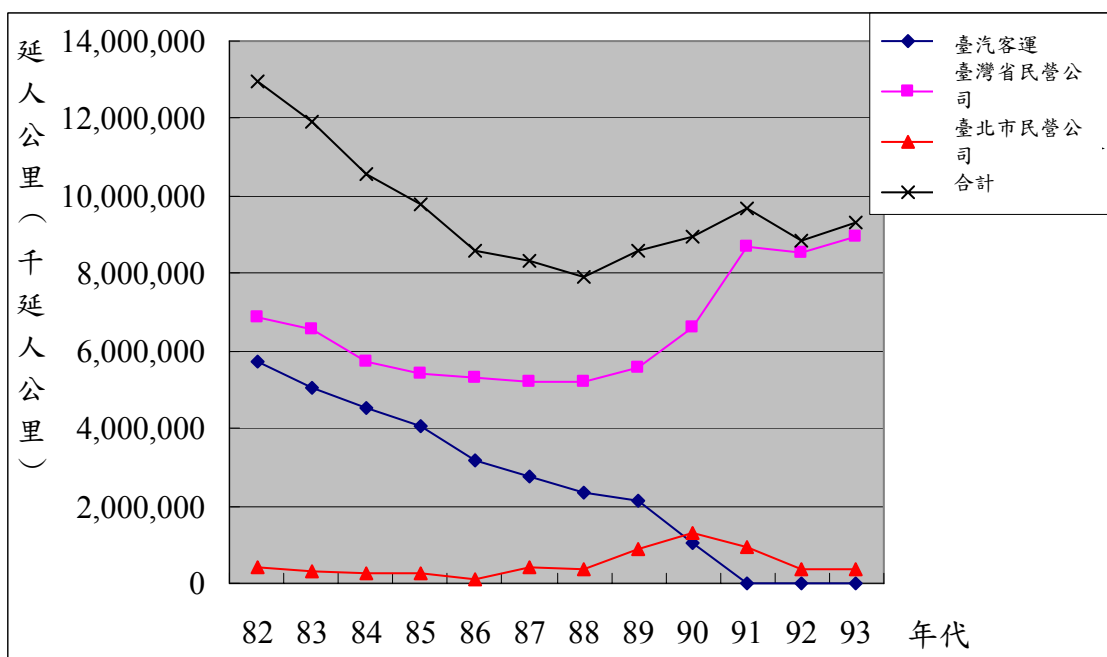


圖 4.4 公路汽車客運業之延人公里數

表 4.4 公路汽車客運業之平均旅次長度（單位：公里）

年代	臺汽客運	臺灣省民營公司	臺北市民營公司	合計
82 年	42	22	19	28
83 年	42	20	17	26
84 年	42	18	16	24
85 年	44	18	18	24
86 年	49	18	44	23
87 年	51	18	39	24
88 年	48	20	32	25
89 年	51	22	53	27
90 年	57	26	16	28
91 年	0	33	65	35
92 年	0	36	35	36
93 年	0	37	35	37

註：平均旅次長度為延人公里除以旅客人數。臺汽客運自 90 年 7 月起民營化為國光公司，資料併入民營公路汽車客運。

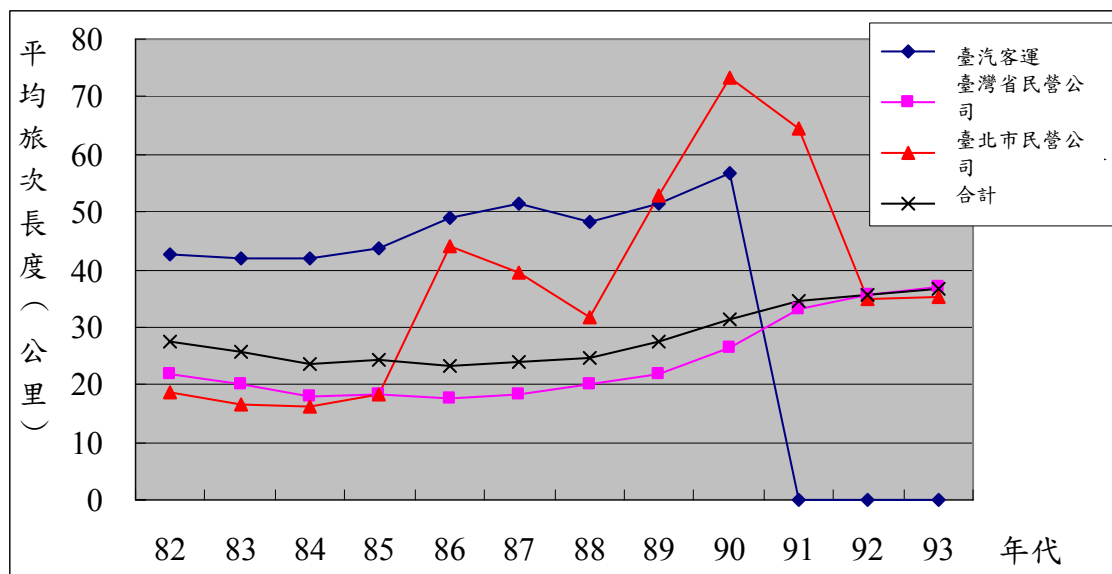


圖 4.5 公路汽車客運業之平均旅次長度

4.2 市區汽車客運業市場現況分析

依公路法第 34 條與汽車運輸業管理規則第 2 條規定，市區汽車客運業是在核定區域內以公共汽車運輸旅客為營業者。汽車運輸業管理規則第 42 條規定市區汽車客運業以行駛市區內為原則，其行駛路線由核准立案之公路主管機關核定，而延長行駛至市區以外，以不超過鄰接鄉、鎮、市行政區域範圍，並以不變更原訂票價為限。但依汽車運輸業管理規則第 15 條規定，經相關公路主管機關同意辦理聯營者，得以鄰接縣（市）行政區域為延駛範圍。上述規定說明市區公路汽車客運業者在申請籌設汽車客運業時，除須針對核定區域進行申請外，尚須

對核定區域內之核定路線進行申請。由表 4.5 可知，目前有 19 個縣市有業者經營市區公車，計有 54 家業者，752 條路線。

表 4.5 市區汽車客運業之業者數及路線數

縣市	業者數	路線數	縣市	業者數	路線數
基隆市	1	43	臺南市	1	13
臺北市	15	338	高雄市	2	68
臺北縣	12	66	高雄縣	1	7
桃園縣	4	59	屏東縣	2	14
新竹市	1	20	花蓮縣	1	2
臺中市	5	48	臺東縣	2	2
臺中縣	1	19	澎湖縣	1	14
彰化縣	1	3	金門縣	1	23
嘉義市	1	5	連江縣	1	7
嘉義縣	1	1	總計	54	752

資料來源：本研究整理

由表 4.6 與圖 4.6 可知，市區汽車客運業的車輛總數因臺北市市區公車數逐年增加而出現成長趨勢。

表 4.6 市區汽車客運業之車輛數（單位：輛）

年代	臺北市	高雄市	其他縣市	合計
82 年	2,857	430	1,028	4,315
83 年	2,737	474	1,001	4,212
84 年	2,895	469	927	4,291
85 年	3,005	475	906	4,386
86 年	3,112	474	838	4,424
87 年	3,696	495	854	5,045
88 年	3,739	498	872	5,109
89 年	3,657	471	780	4,908
90 年	3,639	450	904	4,993
91 年	3,838	428	951	5,217
92 年	3,859	435	899	5,193
93 年	3,932	463	963	5,358

資料來源：本所（2004）[34]

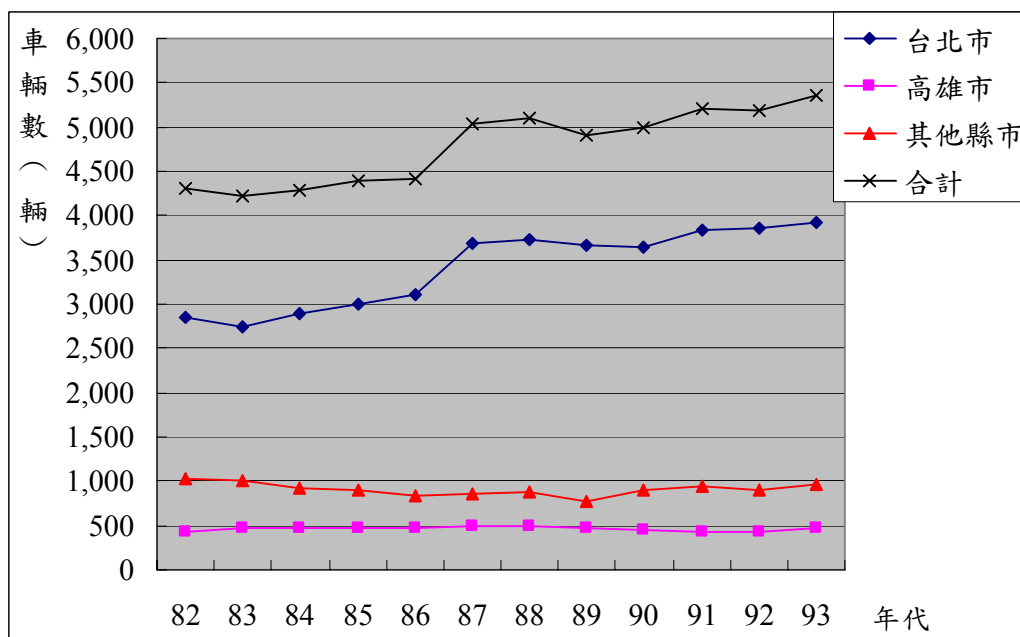


圖 4.6 市區汽車客運業之車輛數

由表 4.7 與圖 4.7 可知，臺北市聯營公車之旅客數佔整體市區汽車客運業載客量之 8 成以上，是國內市區公車發展最蓬勃之地區，其旅客數隨著相關交通建設之發展而有或增或減之狀況（例如公車專用道之佈設提昇載運量，捷運通車則使得部分公車乘客轉移使用運具）。延人公里部分，由表 4.7 及圖 4.8 可發現，其變化趨勢與旅客數消長情形大致相同。至於平均旅次長度，由表 4.8 及圖 4.9 可看出，高雄市公車之平均旅次長度較臺北市與其他縣市的公車明顯高。

表 4.7 市區汽車客運業之旅客數及延人公里數（單位：千）

年代	臺北市		高雄市		其他縣市		合計	
	旅客人數	延人公里	旅客人數	延人公里	旅客人數	延人公里	旅客人數	延人公里
82 年	743,143	5,376,158	34,657	330,379	106,670	734,715	884,470	6,441,251
83 年	693,846	5,039,586	31,154	301,285	97,966	729,401	822,966	6,070,272
84 年	640,148	4,653,119	30,841	311,585	88,924	645,204	759,913	5,609,907
85 年	651,205	4,765,714	29,876	286,351	83,173	597,389	764,254	5,649,455
86 年	680,544	4,988,111	32,038	283,533	82,271	534,764	794,853	5,806,408
87 年	700,550	5,199,628	35,047	299,282	72,127	466,642	807,724	5,965,552
88 年	722,607	5,533,031	36,169	326,874	71,221	462,309	829,997	6,322,214
89 年	679,345	5,222,730	37,634	376,800	73,810	473,381	790,789	6,072,911
90 年	680,888	5,296,661	39,108	401,687	84,341	590,645	804,337	6,288,993
91 年	647,381	5,074,335	38,143	403,692	89,743	613,318	775,267	6,091,345
92 年	612,309	4,981,087	33,723	373,587	92,502	626,585	738,534	5,981,259
93 年	624,895	4,994,397	32,699	362,427	101,705	705,307	759,300	6,062,131

資料來源：本所（2004）[34]

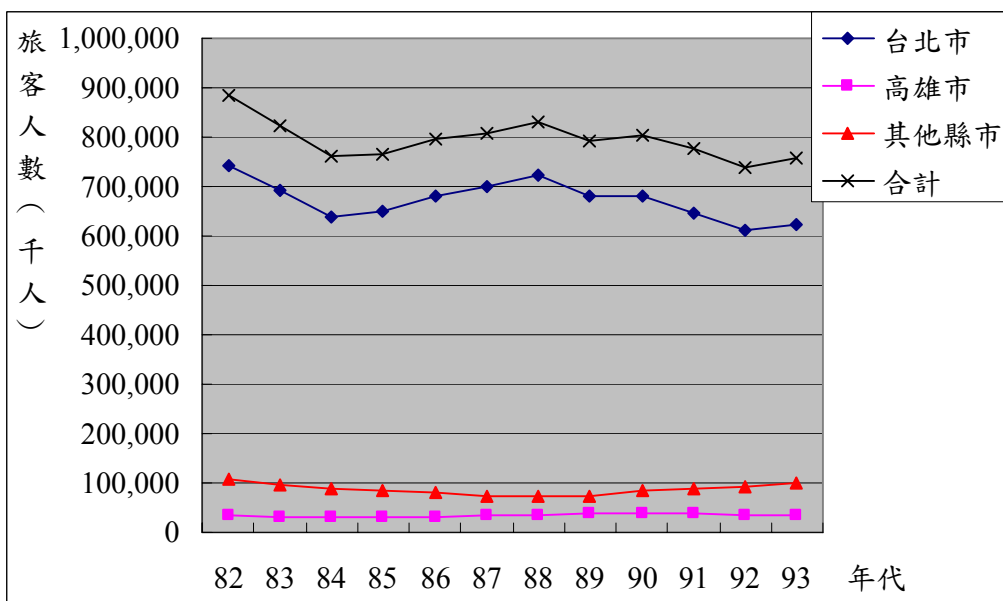


圖 4.7 市區汽車客運業之旅客數

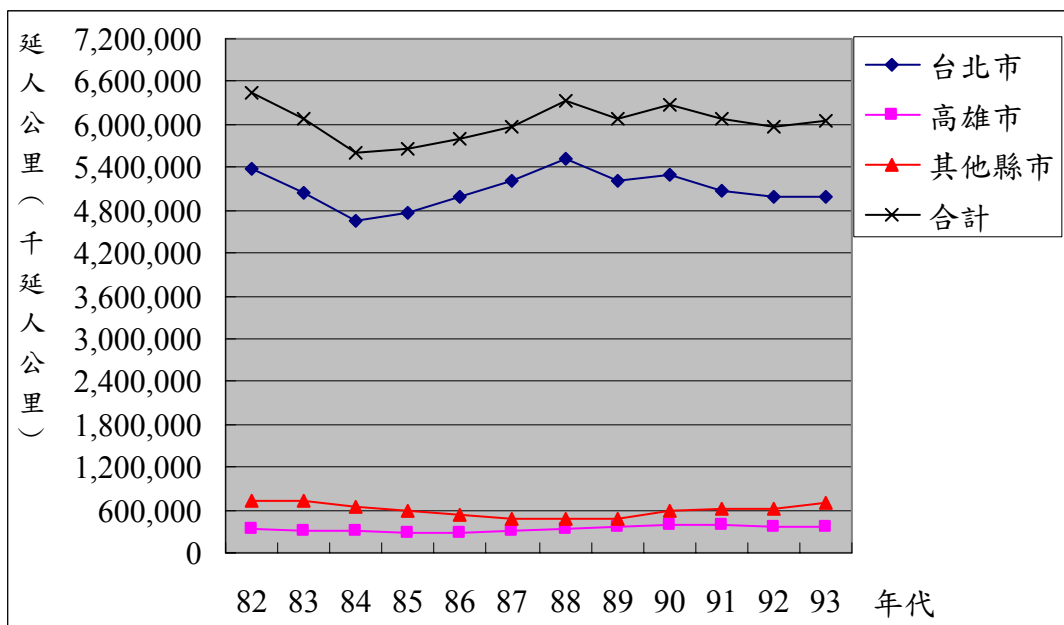


圖 4.8 市區汽車客運業之延人公里數

表 4.8 市區汽車客運業之平均旅次長度（單位：公里）

年代	臺北市	高雄市	其他縣市	合計
82 年	7.2	9.5	6.9	7.3
83 年	7.3	9.7	7.4	7.4
84 年	7.3	10.1	7.3	7.4
85 年	7.3	9.6	7.2	7.4
86 年	7.3	8.8	6.5	7.3
87 年	7.4	8.5	6.5	7.4
88 年	7.7	9.0	6.5	7.6
89 年	7.7	10.0	6.4	7.7
90 年	7.8	10.3	7.0	7.8
91 年	7.8	10.6	6.8	7.9
92 年	8.1	11.1	6.8	8.1
93 年	8.0	11.1	6.9	8.0

註：平均旅次長度為延人公里除以旅客人數

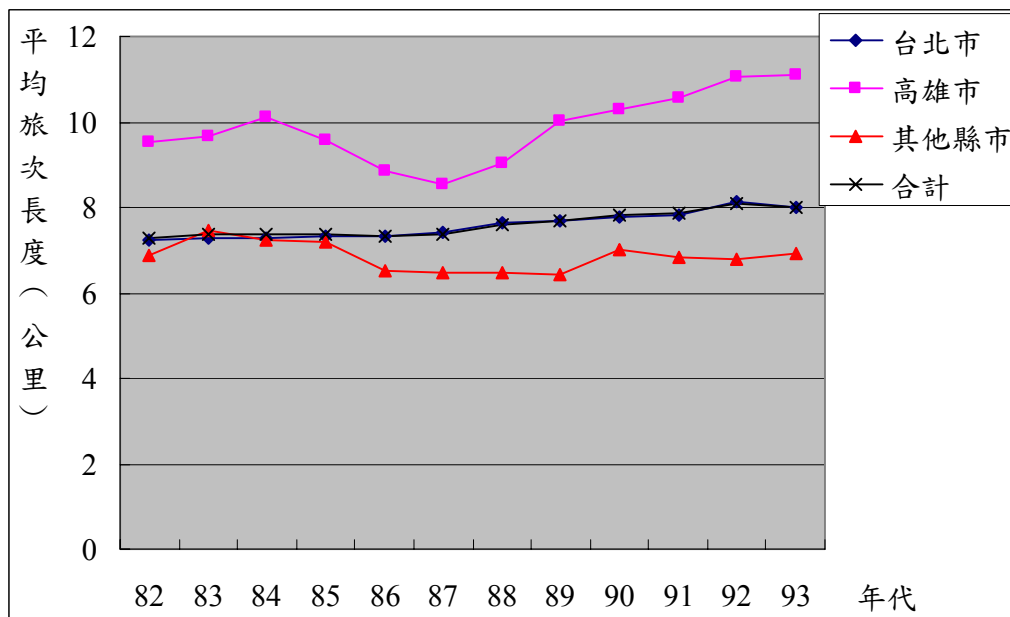


圖 4.9 市區汽車客運業之平均旅次長度

4.3 遊覽車客運業市場現況分析

本研究將遊覽車汽車客運業者區分為專辦遊覽車業者、專辦交通車業者與遊覽車兼辦交通車業者三類進行統計分析，由表 4.9 中可知，現今專辦交通車業者僅有 20 家，占遊覽車客運業所有業者的 2%，亦低於遊覽車兼辦交通車之業者(74 家)與其市場占有率(8%)，從車輛數來看，亦可發現專辦交通車業者的車輛數 89

輛明顯低於專辦遊覽車業者之車輛數 9,570 輛，其中，主要原因在於專辦交通車業者經營項目有限且交通車市場較小之緣故。

表 4.9 遊覽車汽車客運業之業者數及車輛數

遊覽車客運與交通車客運 (代號)		專辦遊覽車 業務 (1)	專辦交通車 業務 (2)	兼辦遊覽車與交通車業務		合計
				遊覽車 (3)	交通車 (4)	
各區監理所	家數	493	19	41		553
	車輛數	6,123	88	585	91	6,887
臺北與高雄市 市監理處	家數	323	1	33		357
	車輛數	3,447	1	464	26	3,938
總列管家數 (百分比)		816 (90%)	20 (2%)	74 (8%)		910
總列管車輛數 (百分比)		9,570 (88%)	89 (1%)	1,049 (10%)	117 (1%)	10,825

資料來源：各區監理所、臺北市與高雄市監理處

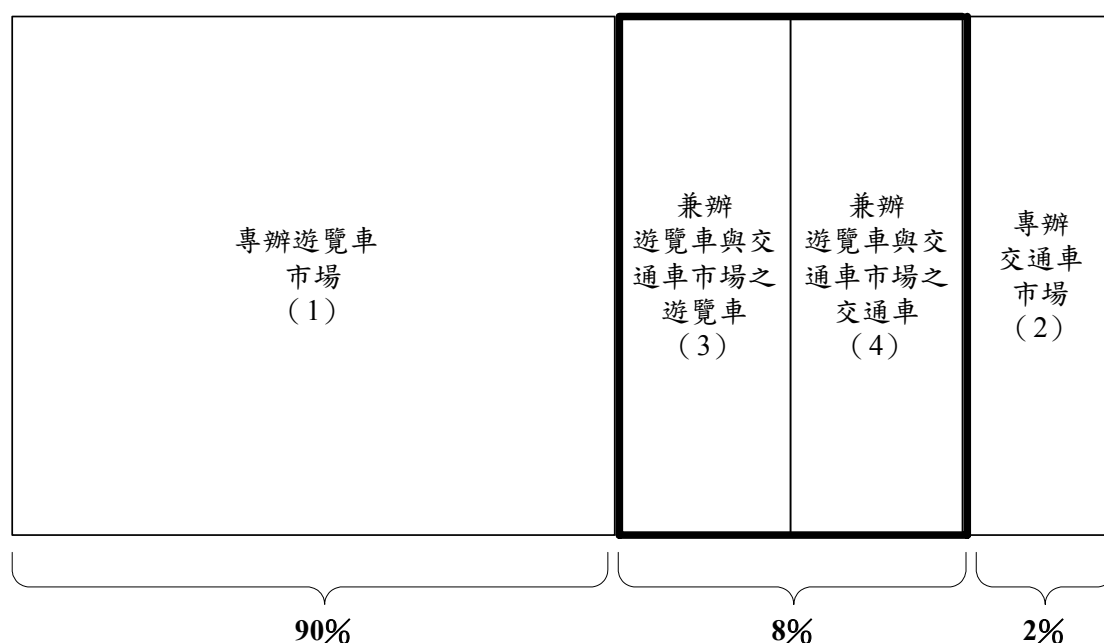


圖 4.10 遊覽車汽車客運業經營形態分佈比率 (94 年)

4.4 專車市場現況分析

由於缺乏各專車市場(如：學生專車、社區巴士與醫療專車等)之統計資料，因此本研究透過調查方式來取得各專車市場之運量與相關服務特性。因考量無法掌握各專車市場之服務地點，故不採取統計抽樣方式進行，而採用全省普查方式，爰此，本研究針對全臺學校、社區與醫院所提供之專車服務進行調查與分析，

惟對於特定時間才行駛之專車服務，例如賞花與燈會專車等，基於調查之困難度，本研究並未將其列入普查對象，此外對於百貨購物專車，因其需求量較少且調查資料蒐集不易，因此亦未列入普查對象。

在調查全臺各專車市場時，為能呈現各分區之專車市場營運情形，將全省分為四區進行資料的整理與分析，其中，北部地區包含基隆市、臺北市、臺北縣、桃園縣、新竹市、新竹縣與苗栗縣等七縣市；中部地區包含臺中縣、臺中市、南投縣、彰化縣、雲林縣、嘉義市與嘉義縣等七縣市；南部地區包含臺南市、臺南縣、高雄市、高雄縣與屏東縣等五縣市，而東部地區則包含宜蘭縣、花蓮縣與臺東縣等三個縣市。

4.4.1 學生專車

學生專車係各級學校顧及該校學生上下學之方便與安全而主動提供給學生通學使用之交通工具，車輛可由學校向公路汽車客運業、市區汽車客運業或遊覽車客運業者租用，抑或自行購買車輛。本研究為了解學生專車基本狀況與服務供給屬性，透過寄發問卷與電話訪談之方式調查全省 419 所高中職學校及私立國中（北部地區 159 所、中部地區 110 所、南部地區 115 所、東部地區 35 所）之學生專車服務現況。在調查內容部分，首先詢問該校是否有提供專車服務，若該校有提供，則進一步詢問該校搭乘專車之學生數、專車之路線數與班次數、停靠站特性、計費與付費方式、使用車輛及車型大小、承租車輛公司名稱和租金金額等，相關調查資料之統計結果詳如表 4.10 與表 4.11 所示。

經調查結果得知，目前全省有提供學生專車的學校數有 222 所（公立學校計 115 所，私立學校計 107 所），約占 53%，經統計後發現中部和南部地區之學校有提供專車之比率較高，分別占 66%與 59%，可能係因中南部地區大眾運輸較不發達，而當地之學校又較有意願提供學生專車來搭載學生上下學。有提供學生專車的學校中，約有 35%學生會選擇搭乘專車，每所學校平均約有 14 條專車路線，每條路線每日平均約有 2 班車，分別供學生上學及下學搭乘。在表 4.10 中可看出，學生專車每條路線每班次的搭乘人數約為 45 人，與一般客運車輛的 45 人座位相同。由表 4.10 可知，現今學生專車一年運送約 56,828,000 的人旅次，其中中部地區學校之專車運送人數最多，有 19,812,400 人旅次，占 35%，因為中部地區學校提供學生專車之比率較高。

表 4.10 學生專車之基本狀況資料

	總計	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區
(1) 學校數總計	419	159	110	115	35
(2) 提供學生專車的學校數	222	67	73	68	14
(3) 提供學生專車的公立學校數	115	27	35	43	10
(4) 提供學生專車的私立學校數	107	40	38	25	4
(5) 提供學生專車的學生人數	401,746	126,725	137,783	120,014	17,224
(6) 搭乘學生專車的學生數	142,070	46,964	49,531	40,712	4,863
(7) 學校提供專車的總路線	3151	994	1176	857	124
(8) 學校使用客運車輛的路線數	752	213	199	299	41
(9) 學校使用遊覽車的路線數	1586	612	582	367	25
(10) 學校使用自有車輛的路線數	813	169	395	191	58
(11) 學校提供專車的平均路線數	14.2	14.8	16.1	12.6	8.9
(12) 學校提供專車的最高路線數	—	80	96	55	45
(13) 學校提供專車的最低路線數	—	1	1	1	2
(14) 學校提供專車的路線數標準差	—	17.33	18.35	12.04	11.63
(15) 每路線每天平均的班次數	2	2	2	2	2
(16) 每年每路線搭乘專車的學生數 = (6) × (15) × 200 ^註	56,828,000	18,785,600	19,812,400	16,284,800	1,945,200
(17) 每年學校提供專車的總班次數 = (7) × (15) × 200 ^註	1,260,400	397,600	470,400	342,800	49,600
(18) 提供學生專車的學校比例 = (2) / (1) × 100%	53%	42%	66%	59%	40%
(19) 搭乘學生專車的學生比例 = (6) / (5) × 100%	35%	37%	36%	34%	28%
(20) 每間學校搭乘學生專車的人數 = (6) / (2)	640	701	679	599	347
(21) 每條路線每班次的搭乘人數 = (20) / (11)	45	47	42	48	39

註：依「各級學校學生學年學期假期辦法」規定，每全年授課日數以二〇〇天（不含國定假日及例假日）、每學期上課二十週、每週授課五天為原則。惟每週上課天數應配合行政院人事行政局政府機關辦公日數之相關規定辦理

有關學生專車之車輛使用部分，根據調查結果可知，平均約有 42% 的學校係租用遊覽車，租用客運車輛之學校約有 38%，使用自用車之學校則占 20%。北部和中部地區之學校以租用遊覽車之比率最高，分別為 49% 與 47%；東部及南部地區之學校則以租用客運車輛之比率最高，分別為 62% 及 42%。公立學校以租用客運車輛居多，其考慮的原因主要為較經濟可使學生負擔較輕以及車輛多調度方便；私立學校則以使用自有車輛居多，其考慮的原因主要為可方便學校調度管理，且除用來接送學生上下學之外，也可用作公務或校外教學使用並具宣傳效果；至於選擇租用遊覽車當作學生專車的學校，主要是考慮到車內設備較舒適

等。在車型大小方面，有 89% 的學校選擇使用 40 人座左右之大型車。

表 4.11 學生專車之服務屬性

單位：學校數（百分比）

屬性項目			地區	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	總計
車	使用車輛	客運車輛		31 (40%)	26 (27%)	36 (42%)	10 (62%)	103 (38%)
		遊覽車		38 (49%)	44 (47%)	31 (37%)	3 (19%)	116 (42%)
		自有車輛		8 (11%)	25 (26%)	18 (21%)	3 (19%)	54 (20%)
	車型大小	大型車（約 40 座）		64 (86%)	72 (92%)	68 (90%)	13 (81%)	217 (89%)
		中型車（約 22 座）		7 (9%)	3 (4%)	7 (9%)	2 (13%)	19 (7%)
		小型車（9 人座以下）		4 (5%)	3 (4%)	1 (1%)	1 (6%)	9 (4%)
場站	有無設立站牌	有，自行設立		1 (2%)	2 (3%)	1 (1%)	1 (7%)	5 (2%)
		有，依附公車站牌		29 (43%)	29 (40%)	23 (34%)	9 (64%)	90 (41%)
		無（隨招隨停）		37 (55%)	42 (57%)	44 (65%)	4 (29%)	127 (57%)
費率	是否收費	免費		1 (1%)	2 (3%)	4 (6%)	1 (7%)	8 (4%)
		收費		66 (99%)	71 (97%)	63 (94%)	13 (93%)	213 (96%)
費率	計費方式	分段計費		35 (50%)	28 (36%)	14 (21%)	2 (15%)	79 (35%)
		里程計費		12 (17%)	25 (32%)	35 (52%)	8 (62%)	80 (35%)
		天數計費		9 (13%)	13 (18%)	11 (17%)	2 (15%)	35 (15%)
		次數計費		7 (10%)	3 (4%)	4 (6%)	1 (8%)	15 (7%)
		共乘分攤		7 (10%)	8 (10%)	3 (4%)	0 (0%)	18 (8%)
	付費方式	現金		15 (17%)	7 (9%)	12 (18%)	0 (0%)	34 (14%)
		月票		14 (16%)	38 (49%)	30 (45%)	12 (92%)	94 (39%)
		悠遊卡		17 (20%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	17 (7%)
		學期初繳清		41 (47%)	32 (42%)	25 (37%)	1 (8%)	99 (40%)

根據調查結果可知，學生專車上下車地點大多未設置站牌或係依附公車站牌上下車，比率分別占 57% 與 41%（如表 4.11 所示），北、中、南部地區之學生專車皆以隨招隨停為主要方式，但在東部地區，學生專車停靠站是以依附公車站

牌為主。至於少部分自行設立站牌之學生專車，主要以公車站牌、學生人數或住家密集處、明顯地標作為站牌設立地點。

由表 4.11 中可知，現今學生專車的服務大部分均要收費，約占 96%，屬免費者主要為身心障礙學校之專車（例如：臺中啟聰學校、嘉義啟智學校與花蓮啟智學校等）。在市區內的學校，其學生專車之計費方式以分段計費為主，市區外的學校則以里程計費為主。付費方式以月票（車輛使用客運車為主）與學期初一次繳清（車輛使用遊覽車為主）居多，兩者各占 39%與 40%。至於使用悠遊卡付費方式僅臺北縣市學校之學生專車有提供，約占北部地區付費方式的 20%，其他縣市並無採用電子票證收費方式。

學生專車的行駛路線與公路汽車客運業或市區汽車客運業的營運路線往往有所重疊，因此對於公路汽車客運業或市區汽車客運業之經營有所衝擊。

4.4.2 社區巴士

一般所稱之社區巴士主要有兩種形態，一為地處偏遠之大型住宅社區住戶委員會提供該社區居民出入之交通工具，另一為鄉鎮市公所為服務民眾所提供之免費（或收取清潔費，如萬里鄉）交通工具。考量大型住宅社區提供之社區巴士調查不易，本研究僅針對由鄉鎮市公所提供之社區巴士進行調查。臺灣地區計有 352 個鄉鎮市公所，本研究經由電話訪問與寄發問卷兩種方式來調查社區巴士的基本資料及服務屬性，首先詢問該鄉鎮市公所是否有提供專車服務，在有提供之情形下，進一步詢問搭乘民眾數、專車的路線數與班次數、停靠站特性、計費與付費方式、使用車輛及車型大小、承租車輛公司名稱及租金等，相關統計結果彙整如表 4.12 及表 4.13 所示。

表 4.12 社區巴士之基本資料

項目	數值	項目	數值
(1) 鄉鎮市數總計	352	(2) 提供社區巴士之鄉鎮市數	18
(3) 每天搭乘社區巴士的民眾數	30,442	(4) 每天鄉鎮市提供巴士的總路線	107
(5) 社區巴士之路線數（客運車）	25	(6) 社區巴士之路線數（遊覽車）	49
(7) 社區巴士之路線數（自用車）	33	(8) 鄉鎮市提供巴士的平均路線數	6
(9) 鄉鎮市提供巴士的最高路線數	15	(10) 鄉鎮市提供巴士的最低路線數	2
(11) 鄉鎮市提供巴士的路線數標準差	3.61	(12) 每路線每天平均的班次數	10
(13) 每條路線每天平均的客運車輛數	3	(14) 每條路線每天平均的遊覽車數	2
(15) 每條路線每天平均的自有車輛數	2		
(16) 每年搭乘社區巴士的民眾數 = (3) × 365	11,111,330	(17) 每年鄉鎮市提供巴士的總班次數 = (4) × (12) × 365	390,550
(18) 提供社區巴士的鄉鎮市比例 = (2) / (1) × 100%	5%	(19) 每鄉鎮市搭乘社區巴士的人數 = (3) / (2)	1691
(20) 每條路線每班次的搭乘人數 = (19) / [(8) × (12)]	28		

表 4.13 社區巴士之服務屬性

單位：鄉鎮市數（百分比）

屬性項目			地區	北部地區	提供服務之鄉鎮市
車	使用車輛	客運車輛		4 (22%)	桃園市、淡水鎮、林口鄉、深坑鄉
		遊覽車		8 (45%)	永和市、汐止市、鶯歌鎮、三峽鎮、坪林鄉、三芝鄉、八里鄉、金山鄉
		自有車輛		6 (33%)	蘆洲市、石碇鄉、石門鄉、雙溪鄉、萬里鄉、烏來鄉
	車型大小	大型車（約 40 座）		0 (0%)	×
		中型車（約 22 座）		16 (89%)	桃園市、永和市、蘆洲市、汐止市、鶯歌鎮、三峽鎮、淡水鎮、林口鄉、深坑鄉、三芝鄉、石門鄉、八里鄉、雙溪鄉、金山鄉、萬里鄉、烏來鄉
		小型車（9 人座以下）		2 (11%)	石碇鄉、坪林鄉
路	班表	固定		18 (100%)	桃園市、永和市、蘆洲市、汐止市、鶯歌鎮、三峽鎮、淡水鎮、林口鄉、深坑鄉、石碇鄉、坪林鄉、三芝鄉、石門鄉、八里鄉、雙溪鄉、金山鄉、萬里鄉、烏來鄉
		彈性（無固定班表）		0 (0%)	×
場站	有無設立站牌	有，自行設立		9 (50%)	桃園市、永和市、蘆洲市、汐止市、鶯歌鎮、淡水鎮、林口鄉、深坑鄉、烏來鄉
		有，依附公車站牌		0 (0%)	×
		無（隨招隨停）		9 (50%)	三峽鎮、石碇鄉、坪林鄉、三芝鄉、石門鄉、八里鄉、雙溪鄉、金山鄉、萬里鄉
費率	是否收費	免費		17 (94%)	桃園市、永和市、蘆洲市、汐止市、鶯歌鎮、三峽鎮、淡水鎮、林口鄉、深坑鄉、石碇鄉、坪林鄉、三芝鄉、石門鄉、八里鄉、雙溪鄉、金山鄉、烏來鄉
		收費		1 (6%)	萬里鄉
	付費方式	現金		1 (100%)	萬里鄉
		其他		0 (0%)	×

由表 4.12 可知，鄉鎮市公所自行提供社區巴士之比率相當低，約為 5%，僅臺北縣的 17 個鄉鎮市及桃園縣桃園市有提供，共計 18 個鄉鎮市。該社區巴士一年約運送 11,111,330 人次，平均一個鄉鎮市提供 6 條路線，每路線每日約有 10 個班次，每條路線每班次搭乘人數平均約 28 人。

在車輛使用方面，約有 45% 是租用遊覽車，另有 33% 係使用自有車輛(由地方財團法人捐贈或臺電補助而成為該鄉鎮市公所之自有車輛)，在車型大小方面，鄉鎮市公所考量社區巴士部分行駛路段為狹小彎繞之街道、崎嶇山路或小徑，在顧及搭乘民眾的方便與安全性下，均使用中型大客車及小型車來載客，其中又以中型大客車(約 22 人座)所占比率最高，約為 89%，小型車則占 11%，並無任何鄉鎮市使用大型車。從調查可知，社區巴士為提供固定路線且具有固定班表之交通工具，而停靠站大都設在住家密集處，其中有 50% 鄉鎮市公所自行設立站牌，另 50% 則是採隨招隨停的方式。在收費方面，目前由鄉鎮市公所提供之社區巴士大多為免費的服務，僅萬里鄉酌收車上清潔費。

對當地民眾而言，由鄉鎮市公所提供方便與免費的運輸服務，無疑是項受歡迎的福利措施，但因社區巴士行駛路段往往與公路或市區汽車客運業之營運路線有所重疊，在社區巴士大多屬於免費搭乘之狀況下，對其他業者已產生不公平的競爭。

4.4.3 醫療專車

醫療專車係指各醫院為增進就醫民眾往返醫院之交通便利性而提供之交通工具。通常此類醫療專車僅有大型醫院才有提供此服務，因此本研究僅針對全國大型醫院中心及區域醫院共計 87 家（北部地區 36 家、中部地區 23 家、南部地區 21 家與東部地區 7 家）進行調查，並未調查其他小型診所或醫療服務處，此外對於接送身心障礙者就醫、就學、洽公或外出旅遊之大復康巴士，因其需求量並不多，因此未將其納入調查對象中。

本研究透過寄發問卷與電話訪問兩種方式來蒐集醫療專車的現況資料與服務屬性，首先詢問該醫院是否有提供專車服務，若該醫院有提供此服務，則陸續詢問搭乘民眾人數、專車的路線數與班次數、停靠站特性、計費與付費方式、使用車輛及車型大小、承租車輛的公司名稱及租金等，並將基本資料與服務屬性進行統計彙整，如表 4.14 與表 4.15 所示。

由調查結果可知，目前全省 87 家醫療院所中有 25 家有提供醫療專車服務，約占 29%，其中北部地區及中部地區之醫療院所分別有 36% 與 35% 有提供此類服務，比率較高。平均每家醫院提供 2.6 條路線，每條路線每日約有 31 個班次，經統計醫療專車一年運量約 8,989,950 人旅次，平均每條路線每班次約搭載 12 人，北部地區之醫療院所因就診人數較多，故每年搭乘醫療專車之民眾數與行駛之班次數均遠高於其他地區。

在使用車輛方面，醫療專車約有 58% 係使用自有車輛，比率最高，依次為租用遊覽車，約占 23%，另有 19% 則是租用客運車輛。使用自有車輛者主要係考量醫院可自行調度與管理車輛，較為方便，同時也能達到廣告宣傳效果。租用客運車輛者，主要係考量運費較便宜。另在車型大小方面，醫療專車以使用中型大客車為主，約占 61%。此外，根據調查結果可知，醫療專車大部分有固定班表(約占 92%)；大部分醫療專車未設立站牌，採隨招隨停方式供民眾搭乘(約為

79%)，至於有設立站牌之醫療專車，在臺北市大都是依附在公車站牌或是捷運站，其他縣市則是在明顯處設站或依附公車站牌。醫療專車大多是屬於免費的服務，僅有一家採取收費方式。

就目前醫療專車提供之服務情形來看，無論醫院位於市區內或市郊，其提供之醫療專車行駛路線與公路或市區汽車客運業之營運路線重疊比例甚高，加上醫院著眼於增加業務量大多以免費方式提供醫療專車，或多或少已降低公路及市區汽車客運業之客源。

表 4.14 醫療專車之基本資料

	總計	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區
(1) 醫院數總計	87	36	23	21	7
(2) 提供醫療專車之醫院數	25	13	8	3	1
(3) 每天搭乘醫療專車的民眾數	24,630	23,634	581	335	80
(4) 每天醫院提供專車的總路線	64	33	27	3	1
(5) 每天醫院提供專車（客運車）的路線數	15	14	0	0	1
(6) 每天醫院提供專車（遊覽車）的路線數	8	4	4	0	0
(7) 每天醫院提供專車（自用車）的路線數	41	15	23	3	0
(8) 醫院提供專車的平均路線數	2.6	2.5	3.3	1.0	1.0
(9) 醫院提供專車的最高路線數	—	6	10	1	1
(10) 醫院提供專車的最低路線數	—	1	1	1	1
(11) 醫院提供專車的路線數標準差	—	1.94	2.83	0	0
(12) 每路線每天平均的班次數	31	56	4	9	8
(13) 每條路線每天平均的客運車輛數	9	9	0	0	1
(14) 每條路線每天平均的遊覽車輛數	4	7	1	0	0
(15) 每條路線每天平均的自有車輛數	2	3	1	1	0
(16) 每年搭乘醫療專車的民眾數 = (3) × 365	8,989,950	8,626,410	212,065	122,275	29,200
(17) 每年醫院提供專車的總班次數 = (4) × (12) × 365	724,160	674,520	39,420	9,855	2,920
(18) 提供醫療專車的醫院比例 = (2) / (1) × 100%	29%	36%	35%	14%	14%
(19) 每間醫院搭乘醫療專車的人數 = (3) / (2)	985	1818	73	112	80
(20) 每條路線每班次的搭乘人數 = (19) / [(8) × (12)]	12	13	6	12	10

表 4.15 醫療專車之服務屬性

單位：醫院數（百分比）

屬性項目			地區	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	總計
車	使用車輛	客運車輛		4 (29%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (100%)	5 (19%)
		遊覽車		4 (29%)	2 (25%)	0 (0%)	0 (0%)	6 (23%)
		自有車輛		6 (42%)	6 (75%)	3 (100%)	0 (0%)	15 (58%)
	車型大小	大型車（約 40 座）		4 (22%)	3 (27%)	0 (0%)	0 (0%)	7 (21%)
		中型車（約 22 座）		11 (61%)	6 (55%)	2 (67%)	1 (100%)	20 (61%)
		小型車（9 人座以下）		3 (17%)	2 (18%)	1 (33%)	0 (0%)	6 (18%)
路	班表	固定		12 (92%)	8 (100%)	2 (67%)	1 (100%)	23 (92%)
		彈性（無固定班表）		1 (8%)	0 (0%)	1 (33%)	0 (0%)	2 (8%)
場站	有無設立站牌	有，自行設立		3 (25%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	3 (13%)
		有，依附公車站牌		2 (17%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (8%)
		無（隨招隨停）		7 (58%)	8 (100%)	3 (100%)	1 (100%)	19 (79%)
費率	是否收費	免費		12 (92%)	8 (100%)	3 (100%)	1 (100%)	24 (96%)
		收費		1 (8%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (4%)
	付費方式	現金		1 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (100%)
		其他		0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)

第五章 營業大客車營運類別分類檢討

隨著時空環境之變遷，目前國內法規對於營業大客車之分類項目已出現營運範圍重疊之問題，也無法完全涵蓋新興或具潛在需求之運輸服務型態，有必要檢討劃分營業大客車營運類別。本研究對於營業大客車營運類別之劃分，依「由上而下」(Top Down，演繹法)與「由下而上」(Bottom Up，歸納法)兩種方法進行，再比較此兩種方法所劃分之營運類別，綜合得出營業大客車營運市場應有之營運類別與其重要屬性項目，作為未來修訂法規之參據。此兩種方法之作業方式分述如下：

1. 由上而下 (演繹法)

根據營業大客車營運秩序分析架構，由人類生存之價值、運輸管制法令訂定之目標(達到公眾利益與業者經濟效率)和目的(健全服務市場與維持良好的營運秩序)而依序發展、演繹與研擬得出重要性準則，再透過準則之組合分析來決定營業大客車營運市場應有之營運類別。

透過演繹法對營業大客車營運類別進行分類時，可涵括所有組合之運輸服務型態，不致忽略潛在運輸服務型態，但對於潛在運輸服務型態之營運類別並無法得知其營運時會衍生之問題與該營運類別之市場實際需求。

2. 由下而上 (歸納法)

透過某種思考架構或方式來窮舉具意義之主要屬性項目，並根據這些項目來分別描繪目前營業大客車營運市場之運輸服務型態，再將各運輸服務型態之所有屬性相互比較後，由各屬性項目之重疊程度來決定哪些運輸服務型態應合併為一個營運類別或分開為不同營運類別，再歸納出營業大客車營運市場之營運類別與屬性項目。

利用歸納法來劃分營業大客車營運類別時，在分類上對既有運輸服務型態之營運特性有較深入之了解，但無法探及潛在運輸服務型態，此為其主要缺點。

5.1 營運類別劃分方法：演繹法

當利用此法劃分營業大客車營運類別時，需先訂定重要性準則，本研究參閱國外營業大客車營運類別劃分之屬性特性而歸納出幾項分類準則，分別為「行駛距離」(長、短程)、「區域範圍」(區域內、外)、「路線特性」(固定路線或彈性路線)、「行車時間」(定期或不定期)與「需求特性」(一般乘客或特定乘客)。另從理論面來看，運輸之組成可分為人(使用者)、車輛、路線三要素，將此與上述國外分類準則綜合比較與分析後，本研究認為不適宜作為分類準則者包括：「行駛距離」(相同型態之運輸服務，其行駛距離可能同時有長程亦有短程)、「區域範圍」(都市生活圈逐漸擴大，市郊範圍模糊，不易界定市區範圍)、「行車時間」(相同型態之運輸服務，可能同時有定期或不定期之需求)，

此外，車輛屬性雖可反應旅次數多寡，但卻無法獲知每位搭乘民眾的旅次目的，且相同型態之運輸服務可能同時使用大小不同之車型。爰此，本研究建議採用與人（使用者）有關之「乘客屬性」以及與路線有關之「路線特性」兩類，作為劃分營業大客車營運類別之準則。

將營業大客車運輸服務型態依「乘客屬性」（一般乘客或特定乘客）與「路線特性」（固定路線或彈性路線）之準則進行組合比較，可演繹成 4 種營運類別，分別為（1）一般定線汽車客運業、（2）一般彈性汽車客運業、（3）特定定線汽車客運業、（4）特定彈性汽車客運業，其服務特性以及該營運類別與目前我國營業大客車運輸服務型態之歸屬關係如表 5.1 所示。

表 5.1 營業大客車營運類別劃分結果（演繹法）

分類後的新營運類別	服務特性	我國目前營運類別
一般定線汽車客運業	一般乘客 固定路線	公路汽車客運業 市區汽車客運業 社區巴士 醫療專車 百貨購物專車 旅遊或年節假日專車
一般彈性汽車客運業	一般乘客 彈性路線	目前尚無此服務型態（註）
特定定線汽車客運業	特定乘客 固定路線	員工專車 學生專車
特定彈性汽車客運業	特定乘客 彈性路線	一般遊覽車 大復康巴士

註：此類服務型態包括需求反應式運輸（Demand Responsive Transport）與共乘運輸
資料來源：本研究整理

5.2 營運類別劃分方法：歸納法

5.2.1 步驟說明

本研究採用歸納法進行營業大客車營運類別劃分之步驟，說明如下：

1. 決定屬性項目及屬性性質之隸屬度

列舉具代表意義之屬性項目，並分析營業大客車各運輸服務型態對於各屬性項目之屬性性質的隸屬度。

2. 將屬性性質之隸屬度轉換為等級值

為易於分析比較各運輸服務型態在同一個屬性項目之屬性性質的重疊度，將營業大客車各運輸服務型態對於各屬性項目之屬性性質的隸屬度依表 5.2 之轉換標準轉換為等級值，使屬性性質的隸屬度由連續數列之百分比值轉換成為單一離散之等級值。

表 5.2 屬性性質之「隸屬度」與「等級值」之轉換表

屬性性質 隸屬度	0~20%	21~40%	41~60%	61~80%	81~100%
屬性性質 等級值	1	2	3	4	5

- 比較兩種營業大客車運輸服務型態在同一個屬性項目之屬性性質的等級值，以求得該屬性性質之重疊度

挑選兩種營業大客車運輸服務型態，比較其在同一個屬性項目之屬性性質的等級值，依據表 5.3 之判定標準可得到此兩種運輸服務型態對於此屬性項目之屬性性質的重疊度（分為高、中與低度 3 種）。

表 5.3 「屬性性質之等級值」兩兩比較與「屬性性質之重疊度」高低之判定標準

等級 等級	等級 重疊度	1	2	3	4	5
1		高	中	低	低	低
2		中	高	中	中	中
3		低	中	高	高	中
4		低	中	高	高	高
5		低	中	中	高	高

對於屬性性質之重疊度屬於高、中或低度之判定方式，係將該屬性性質之兩個等級值相除（等級值大者當作分母，等級值小者當作分子），若該值大於 $2/3$ 視為高度重疊，介於 $1/3$ 與 $2/3$ 則視為中度重疊，小於 $1/3$ 則視為低度重疊（若該值恰為 $2/3$ 視為中度重疊，恰為 $1/3$ 視為低度重疊）。

- 根據兩種營業大客車運輸服務型態在同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度，可得出該屬性項目之重疊度

根據前一步驟可得出兩種營業大客車運輸服務型態在同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度，視各個屬性性質之重疊度的分佈狀況，依據表 5.4 之判定標準可得出該屬性項目之重疊度（分為高、中與低度 3 種），計有 7 種狀況，說明如下。

- 當同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度分屬高、中、低度之次數各不同

- ① 當同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度多數屬於高度，則該屬性項目之重疊度視為高度重疊（屬於類型 I）
- ② 當同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度多數屬於中度，則該屬性項目之重疊度視為中度重疊（屬於類型 V）
- ③ 當同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度多數屬於低度，則該屬性項目之重疊度視為低度重疊（屬於類型 VII）

(2) 當同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度分屬高、中、低度之次數出現數值相同之狀況

- ①當同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度屬於高度之次數和中度之次數最多且二者次數相同，則該屬性項目之重疊度視為高度重疊（屬於類型Ⅱ）
- ②當同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度屬於高度之次數和低度之次數最多且二者次數相同，則該屬性項目之重疊度視為中度重疊（屬於類型Ⅲ）
- ③當同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度屬於中度之次數和低度之次數最多且二者次數相同，則該屬性項目之重疊度視為低度重疊（屬於類型Ⅵ）
- ④當同一個屬性項目之各個屬性性質之重疊度屬於高度之次數和中度之次數及低度之次數均相同，則該屬性項目之重疊度視為中度重疊（屬於類型Ⅳ）

表 5.4 「屬性項目之重疊度」判定標準表

類型	同一屬性項目之各個屬性性質之重疊度出現次數最多者			屬性項目之重疊度
	高度	中度	低度	
類型Ⅰ	◎			高度
類型Ⅱ	◎	◎		
類型Ⅲ	◎		◎	中度
類型Ⅳ	◎	◎	◎	
類型Ⅴ		◎		
類型Ⅵ		◎	◎	低度
類型Ⅶ			◎	

為了解與操作表 5.4 之判定標準，以下舉例具體說明：

- (1) 當某個屬性項目有 2 個屬性性質，該屬性性質之重疊度分別為高度及中度，由於高度和中度各有 1 次，同為出現次數最多者，根據表 5.4，此為類型Ⅱ，因此判定該屬性項目之重疊度為高度重疊。
- (2) 當某個屬性項目有 3 個屬性性質，該屬性性質之重疊度分別為高度、高度及低度，由於高度有 2 次，為出現次數最多者，根據表 5.4，此為類型Ⅰ，因此判定該屬性項目之重疊度為高度重疊。
- (3) 當某個屬性項目有 4 個屬性性質，該屬性性質之重疊度分別為高度、高度、低度及低度，由於高度和低度各有 2 次，同為出現次數最多者，根據表 5.4，此為類型Ⅲ，因此判定該屬性項目之重疊度為中度重疊。
- (4) 當某個屬性項目有 5 個屬性性質，該屬性性質之重疊度分別為高度、中度、中度、中度及低度，由於中度有 3 次，為出現次數最多者，根據表 5.4，此為類型Ⅴ，因此判定該屬性項目之重疊度為中度重疊。

- (5) 當某個屬性項目有 6 個屬性性質，該屬性性質之重疊度分別為高度、中度、中度、低度、低度及低度，由於低度有 3 次，為出現次數最多者，根據表 5.4，此為類型 VII，因此判定該屬性項目之重疊度為低度重疊。
5. 根據兩種營業大客車運輸服務型態之各個屬性項目之重疊度，可得出該兩種運輸服務型態之「市場重疊度」

根據兩種營業大客車運輸服務型態之各個屬性項目之重疊度來決定此兩種運輸服務型態之「市場重疊度」，作為判斷二者應否併為一個市場或各自成為獨立市場之基礎。「市場重疊度」之判定步驟如同第 4 點「屬性項目之重疊度」之判定方式，根據前一步驟可得出兩種營業大客車運輸服務型態在同一個屬性項目之重疊度，視各個屬性項目之重疊度的分佈狀況，依據表 5.5 之判定標準可得出該兩種營業大客車運輸服務型態之市場重疊度（分為高、中與低度 3 種），計有 7 種狀況，說明如下。

表 5.5 「市場重疊度」判定標準表

類型	兩種營業大客車運輸服務型態在各個屬性項目之重疊度出現次數最多者			市場重疊度
	高度	中度	低度	
類型 I	◎			高度
類型 II	◎	◎		
類型 III	◎		◎	中度
類型 IV	◎	◎	◎	
類型 V		◎		
類型 VI		◎	◎	低度
類型 VII			◎	

- (1) 當兩種營業大客車運輸服務型態在各個屬性項目之重疊度分屬高、中、低度之次數各不同
- ① 當各個屬性項目之重疊度多數屬於高度，則該兩種營業大客車運輸服務型態之市場重疊度視為高度重疊（屬於類型 I）
 - ② 當各個屬性項目之重疊度多數屬於中度，則該兩種營業大客車運輸服務型態之市場重疊度視為中度重疊（屬於類型 V）
 - ③ 當各個屬性項目之重疊度多數屬於低度，則該兩種營業大客車運輸服務型態之市場重疊度視為低度重疊（屬於類型 VII）
- (2) 當兩種營業大客車運輸服務型態在各個屬性項目之重疊度分屬高、中、低度之次數出現數值相同之狀況
- ① 當各個屬性項目之重疊度屬於高度之次數和中度之次數最多且二者次數相同，則該兩種營業大客車運輸服務型態之市場重疊度視為高度重疊（屬於

類型 II)

②當各個屬性項目之重疊度屬於高度之次數和低度之次數最多且二者次數相同，則該兩種營業大客車運輸服務型態之市場重疊度視為中度重疊（屬於類型 III)

③當各個屬性項目之重疊度屬於中度之次數和低度之次數最多且二者次數相同，則該兩種營業大客車運輸服務型態之市場重疊度視為低度重疊（屬於類型 VI)

④當各個屬性項目之重疊度屬於高度之次數和中度之次數及低度之次數均相同，則該兩種營業大客車運輸服務型態之市場重疊度視為中度重疊（屬於類型 IV)

6. 彙整「市場重疊度比較總表」

將所有欲分析之營業大客車運輸服務型態依上述「市場重疊度」之判斷流程進行兩兩比較，直至所有營業大客車運輸服務型態皆比較結束，最後再將所有兩兩比較關係彙整成「市場重疊度比較總表」（範例如表 5.6 所示）。

表 5.6 市場重疊度比較總表（範例）

運輸服務型態	A 市場	B 市場	C 市場	D 市場	E 市場
A 市場	—	高	低	中	高
B 市場		—	中	高	低
C 市場			—	高	中
D 市場				—	低
E 市場					—

7. 彙整「營運類別關係表」

依據「市場重疊度比較總表」之結果，先挑出市場重疊度屬於高度重疊者，並計算該兩種營業大客車運輸服務型態在各個屬性項目之重疊度屬於高度之次數，按次數大小依序排列，此時可獲得「營運類別關係表」（範例如表 5.7 所示）。

表 5.7 營運類別關係表（範例）

各屬性項目之重疊度 屬於高度之次數合計	市場重疊度屬於高度重疊之 營業大客車運輸服務型態
8 次	A 市場、B 市場
5 次	C 市場、D 市場
4 次	A 市場、E 市場
3 次	B 市場、D 市場

8. 建立「營運類別關係圖」

先將「營運類別關係表」中排序第一的兩市場以第一順位連結，再依序連結其他順位，至於未出現在「營運類別關係表」的市場則自行獨立，此時將得到「營

運類別關係圖」(範例如圖 5.1 所示)。

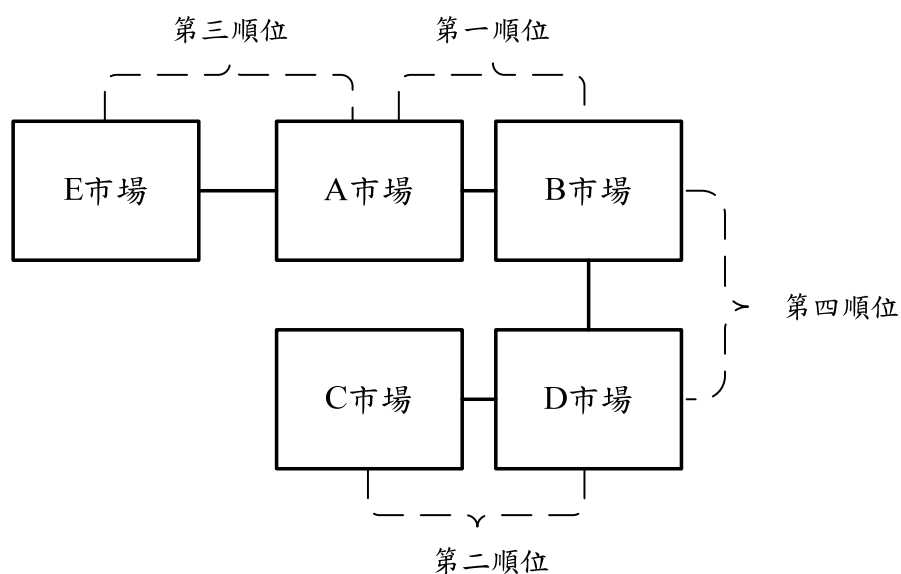


圖 5.1 營運類別關係圖 (範例)

9. 營運類別劃分

根據「營運類別關係圖」依據連結順位以及各市場彼此間是否存在連結關係判斷應否合併這些市場成為一個營運類別，依上述範例，5 市場可劃分為 3 個營運類別，如圖 5.2 所示。

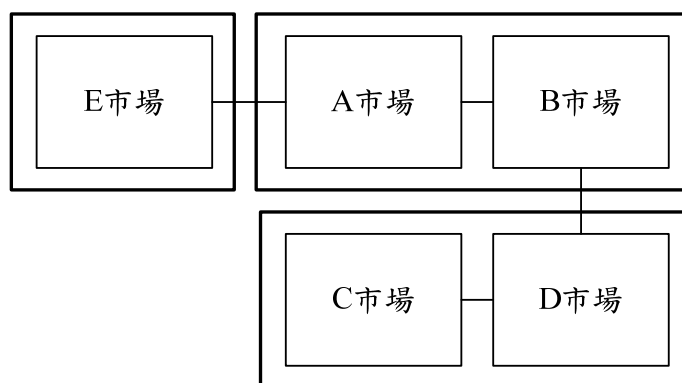


圖 5.2 營運類別劃分圖 (範例)

5.2.2 實例說明

5.2.2.1 屬性項目及屬性性質

依歸納法進行營運類別劃分時所挑選之屬性項目對於營運類別劃分結果會有決定性之影響，故本研究在挑選營業大客車市場之主要屬性項目時，係以運輸之組成項目（人、車、路）與運輸營運之經營要素（如場站、費率與監理制度）為基礎，並參考其他國家之汽車客運營運類別分類屬性，來擬定相對應之屬性項

目及屬性性質，彙整如表 5.8 所示。在分析時，則將營業大客車市場區分為 8 種運輸服務型態，包括：行駛國道之公路汽車客運業、行駛一般公路之公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業、專辦交通車客運業、學生專車、社區巴士及醫療專車。

表 5.8 營業大客車市場之屬性項目及屬性性質

屬性	屬性項目	屬性性質
乘客	乘客屬性	一般民眾皆可搭乘
		只限特定民眾搭乘
	旅次目的	通勤
		通學
		購物休閒
		其他
	旅次數	多
		中
		少
車輛	車輛種類	公車
		遊覽車
		自有車輛
	車型大小	大型車（約 40 座）
		中型車（約 22 座）
		小型車（9 人座以下）
路線	路線特性	固定
		變動
	行經區域	市中心內
		偏遠地區
		跨縣市（都會區）
		城際（跨數個縣市）
	班表	固定
		彈性（無固定班表）
場站	有無設立站牌	經核定設立站牌
		自設站牌
		無設置站牌
費率	是否收費	免費
		收費
	計費方式	分段計費
		里程計費
		天數計費
		次數計費
監理制度	取得經營權之程序	經中央公路主管機關同意
		經地方主管機關同意
		無須經主管機關同意

5.2.2.2 決定各屬性項目之屬性性質的「隸屬度」與「等級值」

1. 乘客屬性

「乘客屬性」之屬性性質區分「一般民眾皆可搭乘」與「只限特定民眾搭乘」兩種，前者係指不限定使用者的資格，可搭載任何人，故無排他性；後者則是限定使用者的資格，需符合特定資格者始可上車乘坐，故具排他性。根據公路法第34條規定，公路汽車客運業（含行駛國道與一般公路）係在核定路線內以公共汽車運輸旅客為營業者，市區汽車客運業係在核定區域內以公共汽車運輸旅客為營業者，故兩者均可搭載一般民眾。遊覽車客運業係在核定區域內以遊覽車包租載客為營業者，故僅能搭載包租遊覽車的特定民眾；另專辦交通車客運業與包租遊覽車客運業的營運方式類似。學校專車只供該校學生搭乘，屬限於特定乘客搭乘；社區巴士係供某縣（市）區域之民眾乘坐，醫療專車則以醫院為旅次起迄點，但此二者因未能掌握搭乘民眾的名單，因此視為一般民眾皆可搭乘。營業大客車8種運輸服務型態對於「乘客屬性」之屬性性質的隸屬度如表5.9所示。

表 5.9 營業大客車各市場對於「乘客屬性」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		一般民眾皆可搭乘	只限特定民眾搭乘
公路汽車客運業	行駛國道	100%	0%
	行駛一般公路	100%	0%
市區汽車客運業		100%	0%
遊覽車客運業		0%	100%
專辦交通車客運業		0%	100%
學生專車		0%	100%
社區巴士		100%	0%
醫療專車		100%	0%

2. 旅次目的

「旅次目的」之屬性性質區分「通勤」、「通學」、「購物休閒」與「其他」4種。行駛一般公路之公路汽車客運業、市區汽車客運業及社區巴士屬搭載不特定對象之短途運輸，通勤、通學、購物休閒或其他（洽公或訪友）均可能為乘客旅次目的，上述3市場對於此4種屬性性質的隸屬度各給予25%。行駛國道客運之公路汽車客運業通常為中長途運輸，旅次目的為通學者比率低，主要是以通勤、購物休閒與其他（洽公與訪友）為主，根據國道客運路線行經區域非屬城際（跨數個縣市）之比率約5%，給予屬性性質「通勤」的隸屬度為5%，「購物休閒」及「其他」的隸屬度分別為48%與47%。專辦交通車客運業之承租者大多係因通勤與通學兩因素而承租，該市場於屬性性質「通勤」及「通學」的隸屬度分別給予50%。遊覽車客運業主要係提供民眾購物休閒、學校專車則是提供學生通學之用、醫療專車的搭乘民眾則皆為就醫旅次，故分別給予其相對應之屬性性質100%之隸屬度。營業大客車8種運輸服務型態對於「旅次目的」之屬性性質的隸屬度如表5.10所示。

表 5.10 營業大客車各市場對於「旅次目的」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		通勤	通學	購物休閒	其他
公路汽車客運業	行駛國道	5%	0%	48%	47%
	行駛一般公路	25%	25%	25%	25%
市區汽車客運業		25%	25%	25%	25%
遊覽車客運業		0%	0%	100%	0%
專辦交通車客運業		50%	50%	0%	0%
學生專車		0%	100%	0%	0%
社區巴士		25%	25%	25%	25%
醫療專車		0%	0%	0%	100%

3. 旅次數

「旅次數」之屬性性質區分「多」、「中」、「低」3種。行駛國道與一般公路之公路汽車客運業、市區汽車客運業因每天皆開駛定期班車，可視為旅次數「多」之運輸服務型態。專辦交通車客運業之乘客的旅次目的以通勤與通學居多，通常只在上、下班（學）尖峰時段行駛，可視為旅次數「中」之運輸服務型態，學生專車亦然。至於遊覽車客運業，因須有民眾承租始會營運，故將其視為旅次數「少」之運輸服務型態，社區巴士與醫療專車亦然。營業大客車8種運輸服務型態對於「旅次數」之屬性性質的隸屬度如表 5.11 所示。

表 5.11 營業大客車各市場對於「旅次數」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		多	中	少
公路客運客運業	行駛國道	100%	0%	0%
	行駛一般公路	100%	0%	0%
市區汽車客運業		100%	0%	0%
遊覽車客運業		0%	0%	100%
專辦交通車客運業		0%	100%	0%
學生專車		0%	100%	0%
社區巴士		0%	0%	100%
醫療專車		0%	0%	100%

4. 車輛種類

「車輛種類」之屬性性質區分「公車」、「遊覽車」、「自有車輛」3種。公路汽車客運業（含行駛國道與一般公路）與市區汽車客運業皆是使用公車營運。專辦交通車客運業與遊覽車客運業之營業車輛皆是屬於遊覽車。另學生專車、社區巴士與醫療專車則依表 4.11、表 4.13 及表 4.15 之調查結果有關使用車輛種類之比率分別給予相對應之屬性性質隸屬度。營業大客車8種運輸服務型態對於「車輛種類」之屬性性質的隸屬度如表 5.12 所示。

表 5.12 營業大客車各市場對於「車輛種類」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		公車	遊覽車	自有車輛
公路汽車客運業	行駛國道	100%	0%	0%
	行駛一般公路	100%	0%	0%
市區汽車客運業		100%	0%	0%
遊覽車客運業		0%	100%	0%
專辦交通車客運業		0%	100%	0%
學生專車		38%	42%	20%
社區巴士		22%	45%	33%
醫療專車		19%	23%	58%

5. 車型大小

「車型大小」之屬性性質區分「大型車」、「中型車」及「小型車」3種。所謂大型車係指座位數約為40人座、中型車指座位數約為22人座，小型車則指座位數為9人座以下。現今公路汽車客運業（含行駛國道與一般公路）與市區汽車客運業、遊覽車客運業與專辦交通車客運業皆以使用大型車為主，故分別給予屬性性質「大型車」100%之隸屬度。學生專車、社區巴士與醫療專車則依表4.11、表4.13及表4.15之調查結果有關使用車輛車型大小之比率分別給予相對應之屬性性質隸屬度。營業大客車8種運輸服務型態對於「車型大小」之屬性性質的隸屬度如表5.13所示。

表 5.13 營業大客車各市場對於「車型大小」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		大型車	中型車	小型車
公路汽車客運業	行駛國道	100%	0%	0%
	行駛一般公路	100%	0%	0%
市區汽車客運業		100%	0%	0%
遊覽車客運業		100%	0%	0%
專辦交通車客運業		100%	0%	0%
學生專車		89%	7%	4%
社區巴士		0%	89%	11%
醫療專車		21%	61%	18%

6. 路線特性

「路線特性」之屬性性質區分「固定」及「變動」2種。汽車運輸業管理規則第40條與第42條規定，公路汽車客運業（含行駛國道與一般公路）與市區汽車客運業皆須行駛於核定路線，而專辦交通車客運業、學生專車、社區巴士與醫療專車則依租車契約行駛於固定路線。另根據汽車運輸業管理規則第84條規定，遊覽車客運業不得開駛固定班車，亦即遊覽車客運業係行駛變動路線。營業大客車8種運輸服務型態對於「路線特型」之屬性性質的隸屬度如表5.14所示。

表 5.14 營業大客車各市場對於「路線特性」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		固定	變動
公路汽車客運業	行駛國道	100%	0%
	行駛一般公路	100%	0%
市區汽車客運業		100%	0%
遊覽車客運業		0%	100%
專辦交通車客運業		100%	0%
學生專車		100%	0%
社區巴士		100%	0%
醫療專車		100%	0%

7. 行經區域

「行經區域」之屬性性質區分「市中心內」、「偏遠地區」、「跨縣市（都會區）」及「城際（跨數個縣市）」4種。「偏遠地區」依內政部定義係指人口密度低於全國平均人口密度 1/5 之鄉（鎮、市），或距離直轄市、縣(市)政府所在地 7.5 公里以上之離島。行駛國道的公路汽車客運業因國道設施未經偏遠地區，故其係行駛於市區內、跨縣市與城際間；行駛一般公路的公路汽車客運業、遊覽車客運業與專辦交通車客運業依規定可行駛於核定區域內，其可行駛於市區及郊區，也可跨越 2 個或數個縣市來載客；上述 4 市場根據服務百分比統計資料分別給予相對應之屬性性質隸屬度。市區汽車客運業依汽車運輸管理規則第 42 條規定，以行駛市區為原則，但若經主管機關同意亦可跨相鄰縣市行駛，但行駛偏遠地區仍屬少數，故分別給予「市中心內」及「跨縣市(都會區)」兩屬性性質 75% 及 25% 之隸屬度。醫療專車會搭載市區外民眾至市區內醫院治療，故其行經區域含括市中心內、偏遠地區及跨縣市(都會區)。學生專車與社區巴士由於僅供該校學生或某區民眾搭乘，行經區域僅限市中心內及偏遠地區。營業大客車 8 種運輸服務型態對於「行經區域」之屬性性質的隸屬度如表 5.15 所示。

表 5.15 營業大客車各市場對於「行經區域」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		市中心內	偏遠地區	跨縣市 (都會區)	城際 (跨數個縣市)
公路汽車客運業	行駛國道	1%	0%	4%	95%
	行駛一般公路	50%	14%	26%	10%
市區汽車客運業		75%	0%	25%	0%
遊覽車客運業		25%	25%	25%	25%
專辦交通車客運業		25%	25%	25%	25%
學生專車		50%	50%	0%	0%
社區巴士		50%	50%	0%	0%
醫療專車		33%	33%	34%	0%

8. 班表

「班表」之屬性性質區分「固定」及「彈性」2種。公路汽車客運業（含行駛國道與一般公路）與市區汽車客運業依汽車運輸業管理規則第33條規定應在各車站揭示行車時刻表，專辦交通車客運業及學生專車則依契約規定按時發車，上述運輸服務型態均屬有固定班表。遊覽車客運業則需於營業站待客包租始得行駛，故並無固定班表。社區巴士與醫療專車則依表4.13及表4.15之調查結果有關有無固定班表之比率分別給予相對應之屬性性質隸屬度。營業大客車8種運輸服務型態對於「班表」之屬性性質的隸屬度如表5.16所示。

表 5.16 營業大客車各市場對於「班表」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		固定	彈性
公路汽車客運業	行駛國道	100%	0%
	行駛一般公路	100%	0%
市區汽車客運業		100%	0%
遊覽車客運業		0%	100%
專辦交通車客運業		100%	0%
學生專車		100%	0%
社區巴士		100%	0%
醫療專車		92%	8%

9. 有無設立站牌

「有無設立站牌」之屬性性質區分「經核定設立站牌」、「自設站牌」及「無設置站牌」3種。根據汽車運輸業管理規則第37條規定，公路汽車客運業（含行駛國道與一般公路）與市區汽車客運業皆需於核定路線上設置公車站牌。遊覽車客運業因無固定路線且為待客包租的行駛方式，故無站牌的設置。專辦交通車客運業因行駛於固定路線上，故會依附公車站牌停靠或自設站牌。學生專車、社區巴士與醫療專車則依表4.11、表4.13及表4.15之調查結果有關有無設立站牌之比率分別給予相對應之屬性性質隸屬度。營業大客車8種運輸服務型態對於「有無設立站牌」之屬性性質的隸屬度如表5.17所示。

表 5.17 營業大客車各市場對於「有無設立站牌」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		經核定設立站牌	自設站牌	無設置站牌
公路汽車客運業	行駛國道	100%	0%	0%
	行駛一般公路	100%	0%	0%
市區汽車客運業		100%	0%	0%
遊覽車客運業		0%	0%	100%
專辦交通車客運業		50%	50%	0%
學生專車		41%	2%	57%
社區巴士		0%	50%	50%
醫療專車		8%	13%	79%

10. 是否收費

「是否收費」之屬性性質區分「免費」及「收費」2種。公路汽車客運業（含行駛國道與一般公路）、市區汽車客運業、遊覽車客運業與專辦交通車客運業皆須付費始得搭乘。學生專車、社區巴士與醫療專車則依表 4.11、表 4.13 及表 4.15 之調查結果有關是否收費之比率分別給予相對應之屬性性質隸屬度。營業大客車 8 種運輸服務型態對於「是否收費」之屬性性質的隸屬度如表 5.18 所示。

表 5.18 營業大客車各市場對於「是否收費」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		免費	收費
公路汽車客運業	行駛國道	0%	100%
	行駛一般公路	0%	100%
市區汽車客運業		0%	100%
遊覽車客運業		0%	100%
專辦交通車客運業		0%	100%
學生專車		4%	96%
社區巴士		94%	6%
醫療專車		96%	4%

11. 計費方式

「計費方式」之屬性性質區分「分段計費」、「里程計費」、「天數計費」與「次數計費」等 4 種。依相關法規及實務作業方式，公路汽車客運業（含行駛國道與一般公路）票價係依里程計費、市區汽車客運業票價則採分段計費。遊覽車客運業及專辦交通車客運業之租金實務上係依租用天數及行駛里程而定。學生專車依表 4.11 之調查結果可得各計費方式之比率，其中尚包括 8%之「共乘分擔」，惟共乘分擔係屬乘客自行協商結果，對於業者而言仍是收取整車租金，而整車租金實務上係依租用天數及行駛里程而定，因此將「共乘分擔」所佔 8%之比率各分 4% 至里程計費及天數計費，再依前述各計費方式所佔比率給予相對應之屬性性質隸屬度。社區巴士及醫療專車幾乎為免費服務，在有收費的案例中係依搭乘次數計費。營業大客車 8 種運輸服務型態對於「計費方式」之屬性性質的隸屬度如表 5.19 所示。

表 5.19 營業大客車各市場對於「計費方式」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		分段計費	里程計費	天數計費	次數計費
公路汽車客運業	行駛國道	0%	100%	0%	0%
	行駛一般公路	0%	100%	0%	0%
市區汽車客運業		100%	0%	0%	0%
遊覽車客運業		0%	50%	50%	0%
專辦交通車客運業		0%	50%	50%	0%
學生專車		35%	39%	19%	7%
社區巴士		0%	0%	0%	100%
醫療專車		0%	0%	0%	100%

12. 取得經營權之程序

「取得經營權之程序」之屬性性質區分「經中央主管機關同意」、「經地方主管機關同意」及「無須經主管機關同意」3種。依公路法第37條規定，經營公路汽車客運業（含行經國道與一般公路）須向中央公路主管機關（即公路總局）申請，但若路線通過直轄市市區道路之里程超過1/2以上者，則向直轄市公路主管機關（即北、高二市交通局）申請，由於後者案例極少，且公路汽車客運業之法規及政策係由交通部制定，因此給予「經中央主管機關同意」100%之隸屬度。市區汽車客運業則依市區屬於直轄市或縣（市），分別向直轄市或縣市公路主管機關申請。遊覽車客運業及專辦交通車客運業若主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關（即北、高二市交通局）申請，其餘區域向中央公路主管機關（即公路總局）申請，但因該行業相關法規及政策係由交通部制定，因此給予「經中央主管機關同意」100%之隸屬度。學生專車的主管機關依各縣市校車管理規則（要點）為各縣市的教育局與監理所（站）；社區巴士則是依當地的鄉鎮市區公所自行決定是否提供該項服務；醫療專車則是由各醫院自行決定是否提供該項服務，無須經由中央或地方主管機關同意。營業大客車8種運輸服務型態對於「取得經營權之程序」之屬性性質的隸屬度如表5.20所示。

表 5.20 營業大客車各市場對於「取得經營權之程序」之屬性性質的隸屬度

市場 \ 屬性性質		經中央主管 機關同意	經地方主管 機關同意	無須經主管 機關同意
公路汽車 客運業	行駛國道	100%	0%	0%
	行駛一般公路	100%	0%	0%
市區汽車客運業		0%	100%	0%
遊覽車客運業		100%	0%	0%
專辦交通車客運業		100%	0%	0%
學生專車		50%	50%	0%
社區巴士		0%	100%	0%
醫療專車		0%	0%	100%

茲將營業大客車8種運輸服務型態對於各屬性項目之屬性性質的「隸屬度」依表5.2之轉換標準轉換為「等級值」，彙整如表5.21所示。

表 5.21 營業大客車各市場對於各屬性項目之屬性性質的「隸屬度」及「等級值」彙總表

屬性/屬性項目/屬性性質		市場		行駛國道的公路汽車客運業	行駛一般公路的公路汽車客運業	市區汽車客運業	遊覽車客運業	專辦交通車客運業	學生專車	社區巴士	醫療專車
乘客	乘客屬性	一般民眾皆可搭乘		100% (5)	100% (5)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	100% (5)	100% (5)
		只限特定民眾搭乘		0% (1)	0% (1)	0% (1)	100% (5)	100% (5)	100% (5)	0% (1)	0% (1)
	旅次目的	通勤		5% (1)	25% (2)	25% (2)	0% (1)	50% (3)	0% (1)	25% (2)	0% (1)
		通學		0% (1)	25% (2)	25% (2)	0% (1)	50% (3)	100% (5)	25% (2)	0% (1)
		購物休閒		48% (3)	25% (2)	25% (2)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	25% (2)	0% (1)
		其他		47% (3)	25% (2)	25% (2)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	25% (2)	100% (5)
旅次數	多		100% (5)	100% (5)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	
	中		0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	100% (5)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	
	少		0% (1)	0% (1)	0% (1)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	100% (5)	100% (5)	
車輛	車輛種類	公車		100% (5)	100% (5)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	38% (2)	22% (2)	19% (1)
		遊覽車		0% (1)	0% (1)	0% (1)	100% (5)	100% (5)	42% (3)	45% (3)	23% (2)
		自有車輛		0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	20% (1)	33% (2)	58% (3)
	車型大小	大型車 (約 40 座)		100% (5)	100% (5)	100% (5)	100% (5)	100% (5)	89% (5)	0% (1)	21% (2)
中型車 (約 22 座)		0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	7% (1)	89% (5)	61% (4)		
小型車 (9 人座以下)		0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	4% (1)	11% (1)	18% (1)		
路線	路線特性	固定		100% (5)	100% (5)	100% (5)	0% (1)	100% (5)	100% (5)	100% (5)	100% (5)
		變動		0% (1)	0% (1)	0% (1)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)

續表 5.21 營業大客車各市場對於各屬性項目之屬性性質的「隸屬度」及「等級值」彙總表

屬性/屬性項目/屬性性質		市場	行駛國道的公路汽車客運業	行駛一般公路的公路汽車客運業	市區汽車客運業	遊覽車客運業	專辦交通車客運業	學生專車	社區巴士	醫療專車
路線	行經區域	市中心內	1% (1)	50% (3)	75% (4)	25% (2)	25% (2)	50% (3)	50% (3)	33% (2)
		偏遠地區	0% (1)	14% (1)	0% (1)	25% (2)	25% (2)	50% (3)	50% (3)	33% (2)
		跨縣市 (都會區)	4% (1)	26% (2)	25% (2)	25% (2)	25% (2)	0% (1)	0% (1)	34% (2)
	班表	城際 (跨數個縣市)	95% (5)	10% (1)	0% (1)	25% (2)	25% (2)	0% (1)	0% (1)	0% (1)
場站	有無設立站牌	固定	100% (5)	100% (5)	100% (5)	0% (1)	100% (5)	100% (5)	100% (5)	92% (5)
		彈性 (無固定班表)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	8% (1)
		經核定設立站牌	100% (5)	100% (5)	100% (5)	0% (1)	50% (3)	41% (3)	0% (1)	8% (1)
		自設站牌	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	50% (3)	2% (1)	50% (3)	13% (1)
費率	是否收費	無設置站牌	0% (1)	0% (1)	0% (1)	100% (5)	0% (1)	57% (3)	50% (3)	79% (4)
		免費	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	4% (1)	94% (5)	96% (5)
		收費	100% (5)	100% (5)	100% (5)	100% (5)	100% (5)	96% (5)	6% (1)	4% (1)
	計費方式	分段計費	0% (1)	0% (1)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	35% (2)	0% (1)	0% (1)
		里程計費	100% (5)	100% (5)	0% (1)	50% (3)	50% (3)	39% (2)	0% (1)	0% (1)
		天數計費	0% (1)	0% (1)	0% (1)	50% (3)	50% (3)	19% (1)	0% (1)	0% (1)
監理制度	取得經營權之程序	次數計費	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	7% (1)	100% (5)	100% (5)
		經中央公路主管機關同意	100% (5)	100% (5)	0% (1)	100% (5)	100% (5)	50% (3)	0% (1)	0% (1)
		經地方主管機關同意	0% (1)	0% (1)	100% (5)	0% (1)	0% (1)	50% (3)	100% (5)	0% (1)
		無須經主管機關同意	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	0% (1)	100% (5)

5.2.2.3 重疊度計算

將表 5.21 之屬性性質等級值，依表 5.3 之判定標準互相比較兩種市場在同一個屬性項目之屬性性質的等級值，可得該屬性性質之重疊度，再依表 5.4 之判定標準互相比較此兩種市場之各個「屬性性質之重疊度」，可得相對應之「屬性項目之重疊度」，接著依表 5.5 之判定標準互相比較此兩種市場之各個「屬性項目之重疊度」，可得此兩種市場之「市場重疊度」，結果如表 5.22 所示。

表 5.22 市場重疊度比較總表

市場		公路汽車客運業		市區 汽車客 運業	遊覽車 客運業	專辦交 通車客 運業	學生 專車	社區 巴士	醫療 專車
		行駛 國道	行駛一 般公路						
公路汽車 客運業	行駛國道	—	高	高	低	高	高	低	低
	行駛一般公路		—	高	低	高	高	中	低
市區汽車客運業				—	低	低	高	高	低
遊覽車客運業					—	高	中	低	低
專辦交通車客運業						—	高	低	低
學生專車							—	低	中
社區巴士								—	高
醫療專車									—

以下就「市場重疊度」屬於高度者說明該兩市場有高度重疊度之屬性項目（此即為兩者共同具備之特性）。

1. 公路汽車客運業（行駛國道）與公路汽車客運業（行駛一般公路）

共同特性：乘客屬性（一般民眾皆可搭乘）、旅次數（多）、車輛種類（公車）、車型大小（大型車）、路線特性（固定）、班表（固定）、有無設立站牌（經核定設立站牌）、是否收費（收費）、計費方式（里程計費）、取得經營權之程序（經中央公路主管機關同意）。

2. 公路汽車客運業（行駛國道）與市區汽車客運業

共同特性：乘客屬性（一般民眾皆可搭乘）、旅次數（多）、車輛種類（公車）、車型大小（大型車）、路線特性（固定）、班表（固定）、有無設立站牌（經核定設立站牌）、是否收費（收費）。

3. 公路汽車客運業（行駛國道）與專辦交通車客運業

共同特性：車型大小（大型車）、路線特性（固定）、班表（固定）、是否收費（收費）、計費方式（均有里程計費之特性）、取得經營權之程序（經中央公路主管機關同意）。

4. 公路汽車客運業（行駛國道）與學生專車

共同特性：車型大小（大型車）、路線特性（固定）、班表（固定）、是否收費（收費）、計費方式（均有里程計費之特性）。

5. 公路汽車客運業（行駛一般公路）與市區汽車客運業

共同特性：乘客屬性（一般民眾皆可搭乘）、旅次目的（均有通勤、通學、購物休閒與其他之特性）、旅次數（多）、車輛種類（公車）、車型大小（大型車）、路線特性（固定）、行經區域（均有行經市中心內及跨縣市之特性）、班表（固定）、有無設立站牌（經核定設立站牌）、是否收費（收費）。

6. 公路汽車客運業（行駛一般公路）與專辦交通車客運業

共同特性：車型大小（大型車）、路線特性（固定）、班表（固定）、是否收費（收費）、計費方式（均有里程計費之特性）、取得經營權之程序（經中央公路主管機關同意）。

7. 公路汽車客運業（行駛一般公路）與學生專車

共同特性：車型大小（大型車）、路線特性（固定）、行經區域（均有行經市中心內）、班表（固定）、是否收費（收費）、計費方式（均有里程計費之特性）。

8. 市區汽車客運業與學生專車

共同特性：車型大小（大型車）、路線特性（固定）、行經區域（均有行經市中心內）、班表（固定）、是否收費（收費）、計費方式（均有分段計費之特性）。

9. 市區汽車客運業與社區巴士

共同特性：乘客屬性（一般民眾皆可搭乘）、旅次目的（均有通勤、通學、購物休閒與其他之特性）、路線特性（固定）、行經區域（均有行經市中心內）、班表（固定）、取得經營權之程序（經地方主管機關同意）。

10. 遊覽車客運業與專辦交通車客運業

共同特性：乘客屬性（只限特定民眾搭乘）、車輛種類（遊覽車）、車型大小（大型車）、行經區域（均有行經市中心內、偏遠地區、跨縣市、城際）、是否收費（收費）、計費方式（均有里程計費與天數計費之特性）、取得經營權之程序（經中央公路主管機關同意）。

11. 專辦交通車客運業與學生專車

共同特性：乘客屬性（只限特定民眾搭乘）、旅次目的（均有通學之特性）、旅次數（中）、車型大小（大型車）、路線特性（固定）、班表（固定）、是否收費（收費）

12. 社區巴士與醫療專車

共同特性：乘客屬性（一般民眾皆可搭乘）、旅次數（少）、車型大小（中型車）、路線特性（固定）、班表（固定）、有無設立站牌（大部分均屬無設置站牌）、是否收費（免費）、計費方式（次數計費）。

5.2.2.4 營運類別分類結果

從表 5.22 市場重疊度比較總表中挑出兩市場重疊度屬於高度重疊者，並計算該兩市場在各個屬性項目之重疊度屬於高度之次數，按次數大小依序排列，可得「營運類別關係表」，如表 5.23 所示。。

表 5.23 營運類別關係表

各個屬性項目之重疊度屬於高度之次數	兩市場重疊度屬於高度重疊者
10	行駛國道之公路汽車客運業、行駛一般公路之公路汽車客運業
	行駛一般公路之公路汽車客運業、市區汽車客運業
8	行駛國道之公路汽車客運業、市區汽車客運業
	社區巴士、醫療專車
7	遊覽車客運業、專辦交通車客運業
	專辦交通車客運業、學生專車
6	行駛國道之公路汽車客運業、專辦交通車客運業
	行駛一般公路之公路汽車客運業、專辦交通車客運業
	行駛一般公路之公路汽車客運業、學生專車
	市區汽車客運業、學生專車
	市區汽車客運業、社區巴士
5	行駛國道之公路汽車客運業、學生專車

將表 5.23 中排序第一的兩市場以第一順位連結，再依序連結其他順位，可得「營運類別關係圖」，如圖 5.3 所示，結果可發現所有市場皆出現在營運類別關係圖中，故無任何市場應先獨立出來。

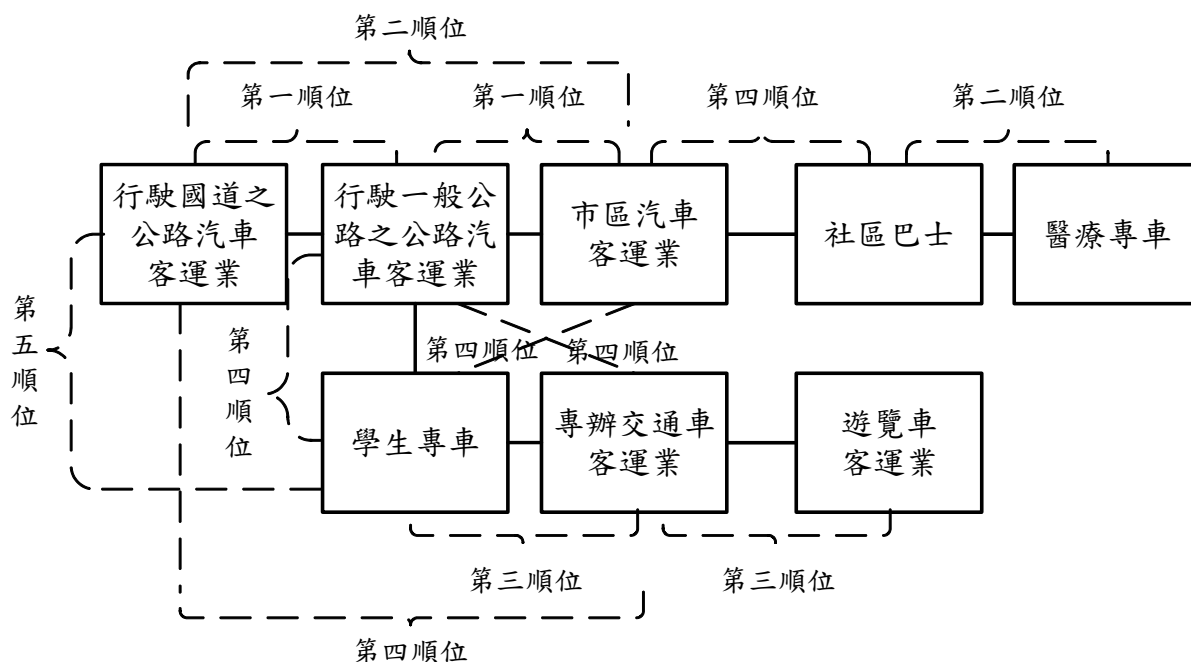


圖 5.3 營運類別關係圖

根據「營運類別關係圖」依據連結順位以及各市場彼此間是否存在連結關係判斷應否合併這些市場成為一個營運類別。

- 1.依第一順位與第二順位可將行駛國道的公路汽車客運業、行駛一般公路的公路汽車客運業與市區汽車客運業合併為一個市場。
- 2.依第二順位可將社區巴士與醫療專車合併為一個市場。
- 3.依第三順位可將學生專車與專辦交通車客運業合併為一個市場，或將專辦交通車客運業與遊覽車客運業合併為一個市場。經比較其市場重疊度，前者屬性項目之重疊度屬於高度有 7 項、中度有 4 項、低度有 1 項，後者屬性項目之重疊度屬於高度有 7 項、低度有 5 項，前者市場重疊度高於後者，因此先將學生專車與專辦交通車客運業合併為一個市場。雖然遊覽車客運業與專辦交通車客運業有高度市場重疊度，然因遊覽車客運業與學生專車之市場重疊度非屬高度重疊，因此無法將 3 種運輸服務型態合併為一個市場。
- 4.依第四順位及第五順位之關係可知，學生專車和行駛國道的公路汽車客運業/行駛一般公路的公路汽車客運業/市區汽車客運業均有高度市場重疊度，專辦交通車和行駛國道的公路汽車客運業/行駛一般公路的公路汽車客運業亦均有高度市場重疊度，但因專辦交通車與市區汽車客運業之市場重疊度非屬高度重疊，因此無法將此 5 種運輸服務型態合併為一個市場。
- 5.另依第四順位之關係可知，市區汽車客運業與社區巴士有高度市場重疊度，但市區汽車客運業與醫療專車之市場重疊度非屬高度重疊，且社區巴士/醫療專車

和行駛國道的公路汽車客運業/行駛一般公路的公路汽車客運業之市場重疊度亦均非屬高度重疊，因此無法將此 5 種運輸服務型態合併為一個市場。

依上述分析之結果，可將 8 種營運大客車運輸服務型態分為 4 個營運類別，如圖 5.4 所示，各營運類別之服務特性彙整如表 5.24 所示。

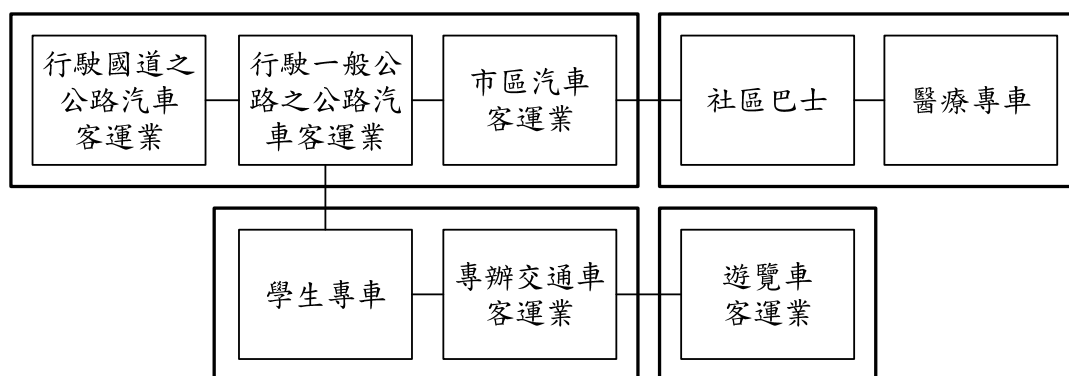


圖 5.4 營運類別劃分圖

表 5.24 營業大客車營運類別劃分結果（歸納法）

新營運類別	我國目前營運類別	服務特性(屬性項目重疊度高者)
營運類別 I	1、行駛國道的公路汽車客運業 2、行駛一般公路的公路汽車客運業 3、市區汽車客運業	乘客屬性：一般民眾皆可搭乘
		旅次數：多
		車輛種類：公車
		車型大小：大型車
		路線特性：固定
		班表：固定
		有無設立站牌：經核定設立站牌
營運類別 II	1、社區巴士 2、醫療專車	是否收費：收費
		乘客屬性：一般民眾皆可搭乘
		旅次數：少
		車型大小：中型車
		路線特性：固定
		班表：固定
營運類別 III	1、專辦交通車客運業 2、學生專車	有無設立站牌：無設置站牌
		是否收費：免費
		乘客屬性：只限特定民眾搭乘
		旅次目的：通學
		旅次數：中
		車輛種類：遊覽車
		車型大小：大型車
		路線特性：固定
		班表：固定
		是否收費：收費

續表 5.24 營業大客車營運類別劃分結果（歸納法）

新營運類別	我國目前營運類別	服務特性(屬性項目重疊度高者)
營運類別IV	遊覽車客運業	乘客屬性：只限特定民眾搭乘
		旅次目的：購物休閒
		旅次數：少
		車輛種類：遊覽車
		路線特性：變動
		班表：彈性(無固定班表)
		有無設立站牌：無設置站牌
		是否收費：收費
		計費方式：按里程及天數計費

資料來源：本研究整理

5.3 綜合演繹法與歸納法之營運類別劃分

由於演繹法與歸納法各有其無法探及之處，為能適當劃分營業大客車營運類別，本研究將演繹法及歸納法之分析結果加以綜合，如表 5.25 所示。此外，本研究以公路汽車客運審議委員會委員為受訪對象，請其針對各營運類別名稱與所屬內容提出建言，作為政府未來釐訂相關政策與增修法規之參據，彙整如附錄 8。

表 5.25 營業大客車營運類別劃分結果（綜合法）

分類後的新營運類別		服務特性	我國目前營運類別
公路汽車客運業	甲種公路汽車客運業	一般乘客 固定路線 客運車輛（大型車） 收費	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公路汽車客運業 ■ 市區汽車客運業 ■ 旅遊或年節假日專車
	乙種公路汽車客運業	一般乘客 固定路線 中小型車 免費	<ul style="list-style-type: none"> ■ 社區巴士 ■ 醫療專車 ■ 百貨購物專車
計程汽車客運業		一般乘客 彈性路線	<ul style="list-style-type: none"> ■ 需求反應運輸（DRT） ■ 共乘服務型態 ■ 特種旅次之接駁客運業，如機場接送之九人座巴士
交通車客運業		特定乘客 固定路線 大型車 收費	<ul style="list-style-type: none"> ■ 專辦交通車客運業 ■ 學生專車
遊覽車客運業		特定乘客 彈性路線 遊覽車（大型車） 收費	<ul style="list-style-type: none"> ■ 遊覽車客運業 ■ 大復康巴士

資料來源：本研究整理

對於分類後的新營運類別，本研究依服務特性對其作定義，並與目前具有相同（似）營運性質之客運市場進行比較；此外，對於公路汽車客運業，則分別說明甲種與乙種汽車客運業訂定之目的以說明兩者之差異。

一、公路汽車客運業

① 甲種公路汽車客運業

- 定義：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。
- 目的：使業者獲得營業利潤，滿足業者的營業目標。
- 營運方式：與目前公路汽車客運業與市區汽車客運業相同。

② 乙種公路汽車客運業

- 定義：在核定路線內，為他人之特定目的，以公共汽車運輸旅客者。
- 目的：除使業者獲得營業利潤外，並滿足除業者之外的他人目標。
- 營運方式：與目前社區巴士、醫療專車與百貨購物專車等相同。

二、計程汽車客運業

- 定義：在核定區域內，依旅客需求行駛彈性路線，以公共汽車運輸一般旅客為營業者。
- 營運方式：與目前計程車客運業類似，但車輛座位數在 9 人座以上（因本研究僅討論大客車，若就公路法第 34 條整體觀之，將併入計程車客運業，並區分為以大客車行駛之「甲種計程汽車客運業」及以小汽車行駛之「乙種計程汽車客運業」）。其他類似營運類別，如：需求反應運輸（DRT）、復康巴士與共乘服務型態。
- 與現行市區汽車客運業之比較：無需在核定區域內進行路線申請與核准。

三、交通車客運業

- 定義：在核備路線內，以交通車包租載客為營業者。
- 營運方式：與目前專辦交通車客運業、學生專車與遊覽車兼營交通車業務相同。

四、遊覽車客運業

- 定義：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。
- 營運方式：與目前遊覽車客運業相同。

5.4 營運類別重新劃分之實施時程

依綜合法研擬出之新營運類別，須能減少各市場間的業務重疊，並納入新興及潛在客運市場，此外，亦應顧及法規增修所需時程與政策實施難易等執行面問題。建議可採分階段調整方式來重新劃分營業大客車營運類別，本研究考量法規增修與政策執行面問題後，提出短期及長期之營運類別劃分調整方案，如表 5.26 所示，對於短期及長期調整方案中各營運類別所能經營之新興及潛在市場業務如表 5.27 所示。

表 5.26 短期及長期之營運類別劃分調整方案

時程	分類方式（經營業務項目）		法規增修幅度	政策施行度	採取的內容
短期	公路汽車客運業（含新興市場）		小	易	1.維持目前客運市場營運方式。 2.對目前客運市場法規進行增修(規則、細則與規定等)。
	市區汽車客運業（含新興市場）				
	遊覽車客運業（含交通車客運業與新興市場）				
長期	公路汽車客運業	甲種公路汽車客運業	大	難	1.合併營運性質類似的客運市場。 2.對目前客運市場法規進行全面檢討與增修(法令、條例、規則、細則與規定等)。
		乙種公路汽車客運業			
	計程汽車客運業				
	交通車客運業				
	遊覽車客運業				

表 5.27 短期及長期調整方案各營運類別所能經營之新興及潛在市場業務

時程	短期			長期				
營運類別分類	公路汽車客運業	市區汽車客運業	遊覽車客運業	公路汽車客運業		計程汽車客運業	交通車客運業	遊覽車客運業
				甲種公路汽車客運業	乙種公路汽車客運業			
學生專車	◎	◎	◎				◎	
社區巴士	◎	◎	◎		◎			
醫療專車	◎	◎	◎		◎			
旅遊或年節假日專車	◎	◎	◎	◎				
百貨購物專車	◎	◎	◎		◎			
共乘服務型態						◎		
特殊旅次接駁車	◎	◎	◎				◎	
復康巴士			◎					◎

資料來源：本研究整理

以下說明短期及長期調整方案的考慮因素與工作內容：

一、短期調整方案

1.執行年限：約 1 至 2 年。

2.考慮因素：

(1)在維護公眾利益與業者經營效率之目標下，增修部分法規內容來改善目前客運市場內的問題。

(2)避免大幅度增修法規內容招致民眾抱怨或業者抗爭，導致後續相關政策不易推行。

3.工作內容：

(1)法規部分：增修規則、細則與規定等。

(2)新興市場：維持現行營運方式（即是內嵌於客運業各營運類別中），相關規定分述如下：

①路線申請：當地公路主管機關需與客運業者、民眾充份溝通討論，並將結論作為是否許可營業之參據，避免危害當地合法業者的經營路權及影響服務品質與乘客安全。

②運輸責任：依目前相關管理規定辦理，如學生專車則遵循各縣市校車或學童交通車的管理要點、辦法或自治條例等（詳見附錄 5）。

③肇事賠償：由申請單位（例如：學校、鄉鎮市公所、醫院、百貨等）、客運公司與傷亡民眾之當事者或家屬三方協議損害賠償等事宜。

(3)潛在市場：目前暫不考慮。

(4)分類方式：維持目前營業大客車營運類別，即分為公路汽車客運業、市區汽車客運業及遊覽車客運業（含交通車客運業），至於新興市場（如學生專車、社區巴士、醫療專車等）則為此三類客運業可共同競爭營運之項目。

二、長期調整方案

1.執行年限：約 5 年。

2.考慮因素：

(1)各營運類別間業務範圍重疊，造成各營運類別相互競爭與經營無效率問題，故須重新探討與劃分。

(2)由於新興市場的營運量逐漸增加，影響到目前各營運類別之營運業務與範圍，造成諸多問題，應檢討新興市場的營運規範。

(3)目前客運營運類別無涵蓋到未來潛在的客運市場，應適時納入考量。

3.工作內容：

(1)法規部分：全面增修法令、條例、規則、細則與規定等。

(2)新興市場：獨立或內嵌於各營運類別中。

(3)潛在市場：納入考慮。

(4)分類方式：依本研究所研擬之新營運類別，分別為公路汽車客運業（甲種及乙種公路汽車客運業）、計程汽車客運業、交通車客運業與遊覽車客運業。

第六章 法規修訂建議

本研究針對影響營業大客車營運秩序不佳的兩環節進行探討，分為內在因素的營業大客車靠行議題，與外在因素的營運類別分類課題。內在因素是導因於客運市場的經營管理未臻健全，由於靠行公司對靠行駕駛員未善盡監督與管理之責，當發生重大交通事故而產生肇事賠償問題時，靠行公司與靠行駕駛員間往往互相推委而損害搭乘民眾的權益。外在因素則是源於社會時代變遷，使得目前營運類別分類產生模糊地帶，且亦無法規範到近期產生之新興市場，造成同一市場中有不同規範的營運類別在營運，形成不公平競爭之問題。根據前述章節內容，本研究針對營業大客車靠行問題提出五項對策加以改善，另在營運類別分類問題上則提出營運類別劃分調整方案，為能使相關對策與方案得以執行，須增修相關法規來加以落實。以下分別就短期及長期法規修訂建議加以說明，作為主管機關未來檢討法令時之參考。

6.1 法規修訂建議(短期)

在短期內，為落實本研究對於靠行議題所研擬之五項對策，需搭配增修相關法令，法規修正草案對照表如表 6.1 所示，其修正要點說明如下。

- 一、為提供適當的車輛供給來滿足客運市場需求，在不妨礙有能力業者加入市場之情況下，以牌照管理來健全遊覽車客運市場發展、避免靠行問題擴大與達到車輛汰舊換新之目的。（增列汽車運輸業管理規則第 13 條之 1）
- 二、為能監督執業駕駛人之體能狀況與駕駛技術，於定期換發執業登記證時進行體能測驗（含禁藥檢測）及實車操作等考核來確保職業駕駛員之品質，增進行車安全。（增列公路法第 62 條之 2）
- 三、為能加強遊覽車公司對駕駛員之管理，並降低超時與超速所造成之肇事，參照歐盟作法改進派車單使用方式，透過駕駛員填寫派車單方式，了解駕駛員實際行車次數與路線。（增列汽車運輸業管理規則第 84 條之 1）
- 四、為強化客運公司對駕駛員之管理，減少危險駕駛行為所導致之肇事，且讓主管機關能監控是否有遊覽車違規行駛定時定線班車，於車輛上應裝設數位式行車紀錄器與全球衛星定位系統。（修正道路交通安全規則第 89 條）
- 五、為利民眾有相關資訊可挑選優良遊覽車，並督促品質不佳的公司改進，主管機關應對遊覽車業者進行評鑑，並將結果上網公告或透過鄰里集會告知當地民眾。（增訂汽車運輸業審核細則第 7 條之 2）

表 6.1 法規修正草案對照表（短期）

修正條文	現行條文	說明
<p>汽車運輸業管理規則第十三條之一</p> <p>遊覽車客運公司申請增車時，應考量該公司最近一年營業額。以每車年度營業額一五〇萬元為基準核算該公司可持有之車輛牌照數，若該公司持有車輛數少於可持有之車輛牌照數，始允許增車至相對應之數額。而經公路主管機關不定期抽檢，每年營業額與公司持有牌照數不符規定比例者，得收回過多牌照數額。而當公司有部分車輛為靠行車時，因營業額不足致須繳回牌照之執行內容，由交通部另定之。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、現行規定申請成立遊覽車客運公司者應具備全新大客車 30 輛以上，而遊覽車客運業增車規定為「最近一年平均每車營業額 180 萬元，得按業者遊覽車總數 15% 申請牌照」，經換算建議以每車每年營業額達 150 萬元為基準。</p>
<p>公路法第六十二條之二</p> <p>中央及直轄市公路主管機關應設立駕駛員測試機構，辦理汽車駕駛人換發執業登記證時之體能測驗（含禁藥檢測）、實車操作考核與相關法規講習。</p> <p>駕駛員經前項測驗合格者，主管機關應給予換發執業登記證。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、為利換發執業登記證時時可落實考核駕駛員品質之功效，故於換證時對執業駕駛員進行體能檢測與實車操作等考核，以監督職業駕駛人之體能狀況與駕駛技術，俾利增進行車安全。</p>
<p>汽車運輸業管理規則第八十四條之一</p> <p>公路主管機關應製作具編號之派車單每月交由遊覽車公司填報，每輛車發給一本派車單，每本二十五份，每份兩聯。駕駛員出車時應填寫派車單，第一聯由駕駛員隨車攜帶以供監警稽查人員檢查，第二聯則留存公司，並於用畢後繳回監理機關備驗。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、其概念是參考歐盟國家的作法，透過改進派車單的使用方式來強化公司對駕駛員之管理。將具編號之派車單裝訂成冊，避免事後有抽換更改之可能；另每輛車每月僅發給派車單 25 張，表示一個月只能營業 25 天，其他天數則是要進行車輛維修與保養。監警稽查人員可透過臨檢派車單上之既定行程，了解公司對駕駛員之派車情形與駕駛員實際行車路線。</p>

續表 6.1 法規修正草案對照表（短期）

修正條文	現行條文	說明
<p>道路交通安全規則第八十九條</p> <p>行車前應注意之事項，依下列規定：</p> <p>一、方向盤、煞車、輪胎、燈光、雨刮、喇叭、照後鏡及依規定應裝設之<u>數位式行車紀錄器與全球衛星定位系統</u>、載重計與轉彎、倒車警報裝置等須詳細檢查確實有效。</p> <p>：</p> <p>：</p> <p>前項第一款應裝設<u>數位式行車紀錄器與全球衛星定位系統</u>之汽車，未依規定裝設或經檢查未能正確運作或未使用紀錄卡或未按時更換紀錄卡時，不得行駛。前段紀錄卡應妥善保存一年備查。</p> <p>：</p> <p>：</p>	<p>道路交通安全規則第八十九條</p> <p>行車前應注意之事項，依下列規定：</p> <p>一、方向盤、煞車、輪胎、燈光、雨刮、喇叭、照後鏡及依規定應裝設之行車紀錄器、載重計與轉彎、倒車警報裝置等須詳細檢查確實有效。</p> <p>：</p> <p>：</p> <p>前項第一款應裝設行車紀錄器之汽車，未依規定裝設或經檢查未能正確運作或未使用紀錄卡或未按時更換紀錄卡時，不得行駛。前段紀錄卡應妥善保存一年備查。</p> <p>：</p> <p>：</p>	<p>在車輛上裝設數位式行車紀錄器有助分析駕駛員在執行派車任務時是否出現危險駕駛行為(例如超速、超時等)，可強化公司對駕駛員之管理。另透過全球衛星定位系統，可讓公司對靠行駕駛員進行及時監控與管理，並利政府稽核是否有遊覽車違規行駛定時定線班車之情形，爰修正本條文。</p>
<p>汽車運輸業審核細則第七條之二</p> <p>公路主管機關應定期對遊覽車客運業者進行評鑑與安全考核，評鑑項目包括公司營運狀況、派車單使用與公司駕駛員管理、保險投保狀況、違規肇事次數等，並將評鑑與考核結果上網公告或透過鄰里集會告知當地民眾。</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、為利乘客選擇遊覽車公司時有相關參考資訊，並督促品質不佳的公司改進，配合實施評鑑與安全考核，並將結果公告周知。</p>

6.2 法規修訂建議(長期)

在長期上，為落實本研究依綜合法所劃分之營業大客車營運類別，需搭配增修相關法令，主要包括公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則等，尤其是針對各個營運類別制定詳細營運規範之汽車運輸業管理規則，更需因此進行大幅度之調整。由於本研究依綜合法所劃分之營業大客車營運類別是否獲政策採行尚未能得知，因此本研究僅先針對母法(公路法)提出有關營運類別重新分類之相關條文修正草案，至於相關子法(汽車運輸業管理規則及汽車運輸業審核細則等)，建議待重新劃分之營運類別經政策核定後，再另案依確定之營運類別調整方案研擬必要之法令修正草案。為配合營業大客車營運類別調整，公路法修訂建議詳如表 6.2 修正草案對照表所示，其修正要點說明如下：

- 一、依本研究綜合演繹法與歸納法之分析結果，營業大客車營運類別將重新劃分為公路汽車客運業(包含甲種公路汽車客運業及乙種公路汽車客運業)、交通車客運業、遊覽車客運業與計程汽車客運業(甲種計程汽車客運業)，應對新營運類別之定義及營運範圍加以律定。(修訂公路法第 34 條)
- 二、依本研究綜合演繹法與歸納法之分析結果，營業大客車營運類別將重新劃分為公路汽車客運業(包含甲種公路汽車客運業及乙種公路汽車客運業)、交通車客運業、遊覽車客運業與計程汽車客運業(甲種計程汽車客運業)，應律定新營運類別申請核准籌備之受理主管機關。(修訂公路法第 37 條)
- 三、目前對於汽車客運業經營家數及車輛牌照發放數之核准原則相關規定，散見於公路法第 41 條、汽車運輸業管理規則第 91 條之 2 及汽車運輸業審核細則第 7 條等條文中，建議搭配營業大客車營運類別重新劃分之時機，統一整併於公路法第 41 條，使類似規定有相同之法令位階。(修訂公路法第 41 條)

表 6.2 法規修正草案對照表（長期）

修正條文	現行條文	說明
<p>公路法第三十四條</p> <p>公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運：</p> <p><u>一、公路汽車客運業分為甲種公路汽車客運業與乙種公路汽車客運業兩種。</u></p> <p><u>甲種公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</u></p> <p><u>乙種公路汽車客運業：在核定路線內，為他人之特定目的，以公共汽車運輸旅客者。</u></p> <p><u>二、交通車客運業：在核定區域內，依核備路線，以交通車包租載客為營業者。</u></p> <p>三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。</p> <p><u>四、計程汽車客運業分為甲種計程汽車客運業與乙種計程汽車客運業兩種。</u></p> <p><u>甲種計程汽車客運業：在核定區域內，依旅客需求行駛彈性路線，以公共汽車運輸一般旅客為營業者。</u></p> <p><u>乙種計程汽車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。</u></p> <p>：</p> <p>：</p>	<p>公路法第三十四條</p> <p>公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運：</p> <p>一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p> <p>二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。</p> <p>三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。</p> <p>四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。</p> <p>：</p> <p>：</p>	<p>因社會時代變遷，使得目前營運類別分類產生模糊地帶，且亦無法規範到近期產生之新興市場，造成同一市場中有不同規範的營運類別在營運，形成不公平競爭之問題。本研究綜合演繹法與歸納法之分析結果重新劃分營業大客車營運類別，爰配合修正本條文。</p>

續表 6.2 法規修正草案對照表（長期）

修正條文	現行條文	說明
<p>公路法第三十七條</p> <p>經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備：</p> <p>一、經營公路汽車客運業：</p> <p><u>(一)行駛路線在直轄市、縣(市)境內者，向該直轄市、縣(市)公路主管機關申請。前述路線延長行駛至境外者，以不超過相鄰直轄市、縣(市)行政區域範圍為限，且境外路線長度不得超過境內路線長度，並應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣(市)公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。</u></p> <p><u>(二)行駛路線超過二個以上直轄市、縣(市)行政區域範圍者，或行駛路線二分之一以上為經過國道者，向中央公路主管機關申請。</u></p> <p>二、經營<u>交通車客運業</u>、<u>遊覽車客運業</u>、<u>計程汽車客運業</u>、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。</p>	<p>公路法第三十七條</p> <p>經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備：</p> <p>一、經營公路汽車客運業：</p> <p>(一)屬於國道、省道、縣道、鄉道者，向中央公路主管機關申請。</p> <p>(二)路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省道、縣道、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>二、經營市區汽車客運業：</p> <p><u>(一)屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。</u></p> <p><u>(二)屬於縣(市)者，向縣(市)公路主管機關申請。</u></p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，其主事務所在直轄市者，向直轄市公路主管機關申請，在直轄市以外之區域者，向中央主管機關申請。</p> <p><u>前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣(市)以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣(市)公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。</u></p>	<p>本研究綜合演繹法與歸納法之分析結果重新劃分營業大客車營運類別，建議修正公路法第三十四條，爰配合修正本條文，以律定新營運類別申請核准籌備之受理主管機關。</p>

續表 6.2 法規修正草案對照表（長期）

修正條文	現行條文	說明
<p>公路法第四十一條</p> <p><u>公路主管機關為審核公路汽車客運業之營運路線申請，或為審核交通車客運業、遊覽車客運業或計程汽車客運業之設立申請與增車申請，得由該管公路主管機關所設審議委員會依市場供需狀況審議之。</u></p>	<p>公路法第四十一條</p> <p>公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。</p> <p>市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上共同經營之。</p>	<p>整併公路法第四十一條、汽車運輸業管理規則第九十一條之二及汽車運輸業審核細則第七條之規定，將相關營運類別經營家數及車輛牌照發放數之核准原則依重新劃分之營業大客車營運類別統一於公路法第四十一條加以律定，爰修正本條文。</p>

第七章 結論與建議

國內營業大客車在營運秩序問題上目前主要有 2 個環節，第 1 個環節存在於內部，導因於車輛靠行現象而衍生出之問題，第 2 個環節存在於外部，導因於不同營運類別間之業務範圍出現模糊地帶而衍生出之問題。

有關車輛靠行現象衍生出之問題，因靠行車輛之駕駛對於身兼股東及員工雙重身份之職責往往沒有加以清楚區分，客運業者也未落實對靠行車輛之管理，致行車安全及服務品質受到影響，之前九份及嘉義梅嶺發生靠行遊覽車大車禍事件即充份顯出此類問題之嚴重性。本研究對車輛靠行現象衍生出之問題進行研析，對現行法令及管理制度不足之處提出改善方案，以減少車輛靠行衍生問題所帶來之衝擊，作為公路主管機關釐訂相關政策之參據。

有關營業大客車營運類別分類之問題，根據「公路法」之規定，營業大客車依經營特性分為公路汽車客運業、市區汽車客運業及遊覽車客運業 3 類營運類別，此營運類別之劃分係為便於監督管理及維持營運秩序，但隨著社會變化，新服務型態之需求不斷產生，此 3 類營運類別彼此之間的業務範圍開始產生模糊地帶，衍生爭議或形成經營彈性上之限制，對於主管機關及經營業者均帶來困擾，爰此，本研究探討營業大客車之營運類別是否應該重新劃分，並對各營運類別之業務範圍及相關法規提出修正建議，作為公路主管機關釐訂相關政策之參據。

有關本研究之結論與建議彙整說明如下：

7.1 結論

一、營業大客車存在靠行經營型態最普遍者為遊覽車客運業，產生之問題主要有下列 5 項：

- (一)政府監督管理與執法稽查不易（監督管理問題）。
- (二)靠行方式難以建立品牌形象與規模經濟效益（公司體制問題）。
- (三)靠行駕駛員訓練與體能不足將易生車禍事故（駕駛員管理問題）。
- (四)靠行駕駛員容易產生超時與超速等問題（服務中管理問題）。
- (五)業者間的削價競爭造成旅遊品質低落（公司管理問題）。

二、為改善遊覽車靠行現象所衍生之相關問題，本研究從 3 個改善方向研擬 5 項改善對策，簡要說明如下：

- (一)提供適當的市場機制減少營運車輛的供給。

對策一：依營業額多寡核發牌照（牌照管理）

具體作法：遊覽車車輛屬公司所有，但牌照則為政府監理單位賦予該公司之營運許可。公司不論是增新車或買舊車，皆須依照過去之營運實績（營業額），獲得對應之牌照數額，在該牌照數量限制下，公司可自由購買新車或舊車營運。若公司營業額未達既有牌照數量下應有之水準，政府亦得收回公司擁有之牌照。對於核發牌照數之認定標準可暫訂為：依業者最近 1 年公司營業額多寡申請相對應之牌照數額，每 150 萬元得申請 1 張牌照，依此倍數類推，並以 1 年申請 1 次為限。此可避免以同業舊車買賣過戶方式辦理增車者不受營業額限制導致車輛無限增加之情形。

(二)提高靠行公司與駕駛員間的管理與監督。

對策二：定期換發「執業登記證」（駕駛員管理）

具體作法：規定營業大客車駕駛員須定期至監理機關換發「執業登記證」，換證時須接受監理單位或駕駛員測試中心（可由政府機關或公會成立）的體能檢測（含禁藥檢測）與實車操作考核，並實施相關法規講習。「執業登記證」亦可附記駕駛員之肇事違規記錄，作為公司聘僱參考，此外，聘僱公司亦可將受聘駕駛員之表現簽註於證上，以提高業者對駕駛員之約束力。

對策三：改進派車單的使用方式（服務前管理）

具體作法：由於遊覽車之營運方式為包租載客，在正常營運下，駕駛員於出發前應已知當天之所有行程（可為不同的租用人），且很少會有大幅度變動行駛路線而造成須重新更改派車單內容之情形。因此由監理單位針對每 1 輛車每月發給 1 本具編號之派車單（也能由可信任之公司自行印製與核發），每本 25 份，可使用 25 天（其他天數則是要用來安排車輛維修及駕駛員休假），每份 2 聯。駕駛員每日出發前應先填具派車單，第 1 聯由駕駛員隨車攜帶以供監警稽查人員檢查，第 2 聯則留存公司，並於用畢後繳回監理單位備驗。為落實派車單之填寫，監警稽查人員應加以臨檢，惟為免稽查次數過多造成民眾反彈及監警稽查人員工作負擔，臨檢採不定期抽檢方式即可，但經查獲違規之駕駛員或公司應予重罰。

對策四：裝設數位式行車紀錄器與全球定位系統（服務中管理）

具體作法：修改法規要求營業大客車於出廠時應具有數位式行車紀錄器與全球定位系統（GPS），公司亦應備具相應之分析管理軟硬體。對於已裝設上述設備並定期將資料傳送至監控中心（可由交通部或公會設立）之業者，可免進行路邊攔檢。

(三)建立公正的評鑑機制。

對策五：實施公司評鑑制度（公司管理）

具體作法：由政府單位定期或不定期針對遊覽車客運業者進行評鑑與安全考核，評鑑項目包括公司營運狀況、派車單使用與駕駛員管理、保險額度、違規肇事數等，根據評鑑項目分別予以評等，並將評鑑與考核結果公告周知並上網供民眾查詢。

三、本研究對於營業大客車營運類別劃分之探討，依「由上而下」（Top Down，演繹法）與「由下而上」（Bottom Up，歸納法）2種方法進行，此2種方法之優缺點及營運類別分類結果分述如下：

（一）演繹法

優缺點：透過演繹法來對營業大客車營運類別進行分類時，可涵括所有組合之運輸服務型態，不致忽略潛在運輸服務型態，但對於潛在運輸服務型態之營運類別並無法得知其營運時會衍生之問題與該營運類別之市場實際需求。

分類結果：1.一般定線汽車客運業
2.一般彈性汽車客運業
3.特定定線汽車客運業
4.特定彈性汽車客運業

（二）歸納法

優缺點：利用歸納法來劃分營業大客車營運類別時，在分類上對既有運輸服務型態之營運特性有較深入之了解，但無法探及潛在運輸服務型態，此為其主要缺點。

分類結果：1.營運類別Ⅰ（營運服務型態包含目前之行駛國道的公路汽車客運業、行駛一般公路的公路汽車客運業及市區汽車客運業）
2.營運類別Ⅱ（營運服務型態包含目前之社區巴士及醫療專車）
3.營運類別Ⅲ（營運服務型態包含目前之專辦交通車客運業及學生專車）
4.營運類別Ⅳ（營運服務型態包含目前之遊覽車客運業）

四、由於演繹法與歸納法各有其無法探及之處，為能適當劃分營業大客車營運類別，本研究將演繹法及歸納法之分析結果加以綜合，得到依綜合法所劃分之營運類別，如下所述：

（一）公路汽車客運業

- 1.甲種汽車客運業（營運服務型態包含目前的公路汽車客運業與市區汽車客運業）：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。
- 2.乙種汽車客運業（營運服務型態包含目前的社區巴士與醫療專車）：在核定路線內，為他人之特定目的，以公共汽車運輸旅客者。

(二)計程汽車客運業（營運服務型態包含未來的需求反應運輸”DRT”與共乘服務型態）：在核定區域內，依旅客需求行駛彈性路線，以公共汽車運輸一般旅客為營業者。

(三)交通車客運業（營運服務型態包含目前的專辦交通車客運業與學生專車）：在核備路線內，以交通車包租載客為營業者。

(四)遊覽車客運業（營運服務型態包含目前的遊覽車客運業）：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。

五、依綜合法研擬出之新營運類別，須能減少各市場間的業務重疊，並納入新興及潛在客運市場，此外，亦應顧及法規增修所需時程與政策實施難易等執行面問題。本研究考量法規增修與政策執行面問題後，提出短期及長期之營運類別劃分調整方案，供政府在未來制訂政策與增修法規時之參考。短期及長期的分類方式如下所述：

(一)短期調整方案

1.執行年限：約 1 至 2 年。

2.工作內容：

(1)法規部分：增修規則、細則與規定等。

(2)新興市場：維持現行營運方式（即是內嵌於客運業各營運類別中），相關規定分述如下：

①路線申請：當地公路主管機關需與客運業者、民眾充份溝通討論，並將結論作為是否許可營業之參據，避免危害當地合法業者的經營路權及影響服務品質與乘客安全。

②運輸責任：依目前相關管理規定辦理，如學生專車則遵循各縣市校車或學童交通車的管理要點、辦法或自治條例等。

③肇事賠償：由申請單位（例如：學校、鄉鎮市公所、醫院、百貨等）、客運公司與傷亡民眾之當事者或家屬 3 方協議損害賠償等事宜。

(3)潛在市場：目前暫不考慮。

(4)分類方式：維持目前營業大客車營運類別，即分為公路汽車客運業、市區汽車客運業及遊覽車客運業（含交通車客運業），至於新興市場（如學生專車、社區巴士、醫療專車等）則為此 3 類客運業可共同競爭營運之項目。

(二)長期調整方案

1.執行年限：約 5 年。

2.工作內容：

- (1)法規部分：全面增修法令、條例、規則、細則與規定等。
- (2)新興市場：獨立或內嵌於各營運類別中。
- (3)潛在市場：納入考慮。
- (4)分類方式：依本研究所研擬之新營運類別，分別為公路汽車客運業（甲種及乙種公路汽車客運業）、計程汽車客運業、交通車客運業與遊覽車客運業。

7.2 建議

一、研擬「依營業額多寡核發牌照」之對策的配套措施

由於「依營業額多寡核發牌照」之對策係根據公司營業額來決定其可持有之車輛牌照數，倘某公司有靠行車輛而該公司營業額不足需繳回過多牌照時，業者應先繳回自有車輛或靠行車輛之牌照？將是不易處理之問題。若將靠行車輛與公司車輛之營業額分開計算，恐怕會有公司造假車輛來源之問題。如何讓此對策可具體落實執行，需有相對應之配套措施與法令規定，建議後續研究對此可進一步加以研議，供主管機關制定政策之參考。

二、成立駕駛員測試中心並定期公布優良駕駛員名單

為能監督職業駕駛人之體能狀況與駕駛技術，建議應成立駕駛員測試中心（可由政府機關或公會成立），定期對營業大客車駕駛員進行體能檢測（含禁藥檢測）與實車操作（或駕駛模擬器等）考核，並公開表揚數年內皆無肇事違規紀錄之優良駕駛員作為獎勵，來確保執業駕駛員之品質，增進行車安全。

三、檢討營運類別分類所採用之歸納法，其分析過程可作更細膩深入之處理

本研究在探討營業大客車營運類別如何分類時，係透過由上而下（演繹法）與由下而上（歸納法）2種方法來進行分析，並綜合此2方法之分析結果得到營業大客車市場之營運類別劃分。其中在歸納法分析過程中，係採取組內儘量同質、組間差異大之原則，亦即依2個市場之重疊度高低來決定是否將此2個市場予以合併或分開，但本研究在決定各屬性項目之屬性性質的「隸屬度」時，較偏向以實際現況作為判斷標準，而非就該營運服務型態宜有之合理狀況來作判斷標準，此外由於所選取的屬性項目數量多寡與重疊度判斷標準均會影響到市場重疊度分析結果，各屬性項目若賦予不同權重，對分析結果亦可能產生差異，建議後續研究對此議題可進一步加以研析，使客運市場之營運類別分類結果更為適宜。

四、探討各營運類別車輛牌照顏色之區分問題

現行公路汽車客運業與市區汽車客運業雖分屬不同營運類別，但兩者車輛牌照之顏色均為綠底白字，遊覽車客運業之車輛牌照若為專辦交通車者為黃底黑字，其他遊覽車則為紅底白字。不同營運類別之營業車輛牌照的顏色相同之好處在於，業者於尖、離峰時可互挪車輛以供調度使用，充分利用運輸資源，但壞處在於無法輕易辨別該車輛係屬於何種營運類別，當發生違規時主管機關不易稽核。由於本研究對於營業大客車營運類別提出重新劃分之調整建議，各營運類別之車輛牌照顏色應如何因應調整亦是值得思考之問題，建議後續研究對此可進一步加以研議，供主管機關制定政策之參考。

五、依確定之營運類別調整方案全面檢討必要之法令修訂內容

為落實本研究依綜合法所劃分之營業大客車營運類別，需搭配增修相關法令，主要包括公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則等，尤其是針對各個營運類別制定詳細營運規範之汽車運輸業管理規則，更需因此進行大幅度之調整。由於本研究依綜合法所劃分之營業大客車營運類別是否獲政策採行尚未能得知，因此本研究僅先針對母法(公路法)提出有關營運類別重新分類之相關條文修正草案，後續若重新劃分之營運類別經政策核定確認後，建議應專案對於相關子法（汽車運輸業管理規則及汽車運輸業審核細則等）如何配合修訂作全面性之探討。

參考文獻

1. 中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會，「遊覽車客運業問題診斷與改進措施之研究」，民國 90 年 8 月 12 日。
2. 日本國土交通省網站，<http://www.mlit.go.jp/>
3. 王湮筑，「市區公車之既有路線調整與新闢路線規劃程序之研究」，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 89 年 6 月。
4. 加州法規網站，<http://www.leginfo.ca.gov/calaw.html>
5. 臺北市政府主計處，「中華民國九十三年臺北市統計要覽」。
6. 臺北市政府交通局，「中華民國九十一年臺北市交通統計年報」。
7. 臺北市政府交通局，「中華民國九十二年臺北市交通統計年報」。
8. 臺北市政府交通局，「中華民國九十三年臺北市交通統計年報」。
9. 臺北市政府交通局，「中華民國九十年臺北市交通統計年報」。
10. 臺北市政府交通局，「中華民國八十七年臺北市交通統計年報」。
11. 臺北市政府交通局，「中華民國八十九年臺北市交通統計年報」。
12. 臺北市政府交通局，「中華民國八十八年臺北市交通統計年報」。
13. 臺北市監理處，「中華民國九十三年臺北市監理統計年報」。
14. 臺灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會，「公路汽車客運業經營困境之因應對策」，民國 92 年 3 月。
15. 五南法學研究中心，「交通法規」，五南圖書出版有限公司，中華民國 88 年 10 月。
16. 交通部公路總局，「中華民國九十二年交通部公路總局統計年報」。
17. 交通部統計處，「九十二年臺灣地區遊覽車營運狀況調查報告」，民國 93 年 10 月。
18. 交通部統計處，「九十年臺灣地區遊覽車營運狀況調查報告」，民國 91 年 9 月。
19. 交通部統計處，「八十八年臺灣地區遊覽車營運狀況調查報告」，民國 89 年 12 月。
20. 交通部統計處，「八十六年臺灣地區遊覽車營運狀況調查報告」，民國 87

年 6 月。

21. 交通部統計處，「中華民國九十二年交通統計要覽」，民國 93 年 7 月。
22. 交通部運輸研究所，「中山高速公路客運經營權之開放」，民國 80 年 9 月。
23. 交通部運輸研究所，「臺灣地區公路汽車客運業營運與組織之研究」，民國 75 年 6 月。
24. 交通部運輸研究所，「臺灣地區公路車輛管制之研究」，民國 76 年 6 月。
25. 交通部運輸研究所，「臺灣地區公鐵路發展政策之研究」，民國 74 年 6 月。
26. 交通部運輸研究所，「臺灣地區運輸政策之研究」，民國 79 年 6 月。
27. 交通部運輸研究所，「各種大客車牌照管制政策之探討」，民國 78 年 10 月。
28. 交通部運輸研究所，「汽車客運業加入管制之研究」，民國 82 年 8 月。
29. 交通部運輸研究所，「汽車運輸業靠行營業問題之研究」，民國 86 年 1 月。
30. 交通部運輸研究所，「運輸資料分析」，第 23 期，民國 89 年 6 月。
31. 交通部運輸研究所，「運輸資料分析」，第 24 期，民國 90 年 6 月。
32. 交通部運輸研究所，「運輸資料分析」，第 25 期，民國 91 年 7 月。
33. 交通部運輸研究所，「運輸資料分析」，第 26 期，民國 92 年 7 月。
34. 交通部運輸研究所，「運輸資料分析」，第 27 期，民國 93 年 8 月。
35. 交通部運輸研究所，「運輸資料分析」，第 28 期，民國 94 年 8 月。
36. 交通部運輸研究所，「運輸管制之研究」，民國 76 年 6 月。
37. 交通部運輸研究所，「遊覽車牌照管制政策之研究」，民國 88 年 9 月。
38. 交通部道安委員會、臺北市監理處，「交通管理常用法令彙編」，民國 91 年 12 月。
39. 任維廉、胡凱傑，「國道客運路線開放後初期之整理效益評估」，中華民國運輸學會，第 14 屆論文研討會，民國 88 年 12 月。
40. 李程朗，「臺灣汽車貨櫃貨運業靠行現象之研究－交易成本理論與社會網路理論之運用」，私立元智大學管理研究所碩士論文，民國九十三年六月。
41. 香港律政司網站，<http://www.doj.gov.hk/chi/new/index.htm>
42. 唐富藏、彭信坤，「從公路運輸管制談遊覽車非法經營定期長途客運問題」，運輸計畫季刊第九卷第一期，民國 69 年 3 月。

43. 高雄市政府主計處，「高雄市統計年報」，民國 93 年 3 月。
44. 張家祝、鄧淑華，「臺灣地區遊覽車問題之剖析與對策」，運輸季刊第十七卷第三期，民國 77 年 9 月。
45. 張靖、賀力行，「應用限制理論於遊覽車市場管制政策之研究」，民國 88 年 12 月。
46. 教育部網站 http://www.ym.edu.tw/mto/documents/rent_motors.htm
47. 郭奕姝，「市區汽車客運路線經營權開放制度之設計」，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 89 年 6 月。
48. 黃奕儒，「臺灣地區公路路線開放政策形成因素之探討」，國立中央大學產業經濟研究所碩士論文，民國八十七年六月。
49. 新加坡法規網站，<http://agcvldb4.agc.gov.sg/>
50. 歐盟法規網站，<http://europa.eu.int/eur-lex/en/index.html>
51. 鄧淑華，「臺灣地區遊覽車管理策略之研究」，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國 76 年 6 月。
52. 顏吟芳，「旅客公共運輸服務分類之研究」，私立淡江大學運輸管理學系運輸科學碩士班碩士論文，民國 94 年 1 月。
53. 魏健宏、洪嘉亨，「遊覽車業監督管理制度之探討」，第 16 屆運輸年會，民國 90 年 11 月。

附錄 1

期中、期末審查會議紀錄

交通部運輸研究所合作研究計畫

期中報告審查意見處理情形表

計畫名稱：營業大客車營運秩序檢討之研究

執行單位：淡江大學

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	本所計畫承辦單位審查意見
<p>臺北市政府交通局：</p> <p>目前有些單位會承租遊覽車提供醫療巴士、社區巴士與百貨巴士等專車服務，其路線和市區汽車客運與公路汽車客運之營運路線多所重疊，雖然有些是免費的，但有些則要收費，建議本研究可就其衍生之問題加以檢討。</p>	<p>已針對臺灣新興的營業大客車服務項目進行普查，調查結果與營運業別劃分之檢討將於報告的相關章節詳細說明。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>交通部公路總局臺北區監理所：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本研究工作內容包括「召開產官學研座談會」，惟在圖 1.1 研究流程圖中漏掉該項工作項目。 2. 報告書第 12 頁及第 13 頁誤將「汽車運輸業管理規則」寫成「汽車客運業管理規則」，請予修正 3. 目前法令規定籌設遊覽車客運業須具備全新大客車 30 輛以上、資本額五千萬元以上，但就購車所需資金來看，每輛新車平均價格以交通部所訂標準 385 萬元計，購置 30 輛車需 1 億多元，顯示出法令對於籌設資本額與車輛數之規定，彼此在搭配上有所衝突，此問題可供研究單位納入探討。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 此項工作即流程圖中之「召開第一次學者專家座談會」及「召開第二次學者專家座談會」，將修改相關文字以避免誤解。 2. 感謝指正，將修改報告文字。 3. 將於報告中提出修訂建議。 	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>公路總局：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依法令規定遊覽車客運業承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 敬悉。 	<p>略。</p>

<p>具合約書副本報請公路主管機關備查，但目前多未落實。此外，交通車並無車齡使用限制，存在車輛普遍老舊之問題。</p> <p>2. 遊覽車客運業專辦交通車業務者轉為一般遊覽車客運業時，其必須增加資本額與車輛數之標準為何？有待釐清。</p>	<p>2. 此問題可參考「遊覽車客運業增車補充規定」第一條第五項規定，若有疑義，建議可洽交通部釋疑。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>交通部：</p> <p>1. 簡報投影片第 12 張係從遊覽車客運業的經營家數與車輛數歷年趨勢圖推論「民國 87 年提高新公司成立標準，使得靠行公司數量迅速增加」，惟從該圖內容看不出何以會有此解讀？請研究單位再行檢討。</p> <p>2. 研擬對策若涉及修法，請一併提出法規修正建議。</p> <p>3. 所提對策一「依營業額多寡核發牌照」，係指增車時還是汰舊換新時要受營業額多寡的限制？請加以敘明。而此和靠行問題之改善有關連性嗎？</p> <p>4. 所提對策三「改進派車單的使用方式」，何以規劃由監理單位核發派車單呢？本人對此方式持保留看法。由</p>	<p>1. 感謝指定，將於報告中修正此內容。</p> <p>2. 遵照辦理。於報告中提出修法建議。</p> <p>3. 所提對策一係用以規範不涉及新領牌照之增車行為，因現行業者透過向遊覽車同業購買車輛辦理過戶之方式來增加公司車輛數，並無須受公司營業額多寡之限制，此舉雖無增加市場車輛總額，但仍應予以規範，避免車體打造廠公司成立新公司一年後即將掛牌一年之車輛賣給其他公司或擬靠行之司機，增加靠行營運的公司數或車輛數而擴大靠行問題。</p> <p>4. 對策三提到派車單是由監理單位來核發，主要是參考歐盟國家的作</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>

<p>遊覽車公司自行核發一式兩聯派車單是否較適宜？而一輛車每月發給一本具編號之派車單，每本 25 份，可使用 25 天，是否意謂著其他天數要安排車輛維修？請加以敘明。</p>	<p>法，其中派車單或許也可以由遊覽車公司來核發，但必須是具編號且裝訂成冊，以避免事後抽換更改。另每輛車每個月僅發給派車單 25 張，即隱含一個月只能營業 25 天，其他天數則是要進行維修。</p>	
<p>5. 所提對策四「裝設數位式行車紀錄器與全球定位系統」，其中 GPS 對靠行車管理有效嗎？裝設車上錄影設備應即具有管理功效，建議研究單位可納入考量。</p>	<p>5. 敬悉。全球定位系統可用來強化公司對靠行駕駛員之即時車輛管理；而車上錄影設施或數位式行車記錄器則屬事後之管理手段。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>6. 所提對策五「施行公司（車行）評鑑制度」，交通部原先也有對遊覽車進行服務評鑑之構想，因業者有不同意見，後改為施行安全考核；此外，遊覽車定型化契約對於乘客權利義務有所敘明，也有助於保障消費者，此點請研究單位納入說明。</p>	<p>6. 遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>7. 若依公司法規定讓靠行司機成為股東，可促其本身對公司管理更具向心力，對於改善靠行問題是否更為有效呢？建議研究單位可再深入探討。</p>	<p>7. 以目前的市場削價競爭的營運狀況觀之，公司入股對於駕駛員並無財務誘因，推動效益似乎不大，然若有公司或駕駛員願意辦理，亦屬合法。此議題於報告書內將加以探討。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>中華大學交通與物流管理學系蘇副教授昭銘：</p> <p>1. 遊覽車靠行問題所牽涉之層面甚廣，建議後續可從消費者、司機員、接受靠行公司與政府等角度再深入具體探討之，以便瞭解靠行車現行之存在價</p>	<p>1. 遵照辦理。有關靠行車輛存在之價值，將於報告書作適當補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>

值，從而研擬出更具體可行之對策。		
2. 建議相關對策之研擬，應考量交通監理機關之查核人力，以便後續執行時能具體落實，亦應有相關罰責來配合，以達具體成效。	2. 遵照辦理。	同意研究單位處理意見。
3. 報告中建議車輛裝設GPS之目的可再加強補述，以便明確瞭解其可發揮之功效。	3. 全球定位系統主要在強化公司對車隊的管理。若要管理駕駛員，僅需行車紀錄器即可。將於報告書作適當補充說明。	同意研究單位處理意見。
4. 報告中所提施行公司評鑑制度確有其必要性，建議對評鑑結果應用之課題再加以著墨，讓相關單位更瞭解實施該評鑑制度之價值。	4. 遵照辦理，於對策五「施行公司（車行）評鑑制度」補充說明。	同意研究單位處理意見。
5. 報告中建議依營業額多寡核發牌照，其認定標準為何，應予以探討。	5. 遵照辦理。初步評估建議可暫依現行標準為之。	同意研究單位處理意見。
6. 車輛安全與駕駛員管理應為主管機關監理重點，建議可針對其現況與相關政策再深入探討。	6. 遵照辦理，於報告書中補充說明。	同意研究單位處理意見。

<p>交通大學交通運輸研究所藍教授武王：</p>		
<p>1. 研究內容太偏重遊覽車客運業，較少著墨公路汽車客運業及市區汽車客運業，與本研究主題似有偏離。事實上，各地區之社區巴士、醫療巴士、百貨巴士等，亦對當地公路汽車客運業及市區汽車客運業造成相當影響。建議檢討公路法第 34 條對營業汽車營運分類之妥適性，以及各營運業別之營運範疇與項目。</p>	<p>1. 本研究先針對遊覽車靠行議題進行探討，期中報告之後即會檢討營業大客車各行業類別之劃分。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>2. 在檢討本研究列示之「進出管制、服務水準管制、人員管制、車輛管制、路線管制、場站管制、費率管制」等之前，建請明定各項管制目的何在，再剖析過去管制措施（作為）是否有助於目的之達成。亦可從國家整體運輸政策（例如發展大眾運輸及觀光倍增計畫）去思考營業大客車之市場運作問題，若無法藉由市場競爭機制達到業態間之「公平競爭與經濟效率」及確保消費者之「安全與服務水準」時，再採取適切之管制方式，並詳加檢討修訂相關法規，提出具體可行之落實作為，使消費者及業者均朝良性循環發展。</p>	<p>2. 遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>3. 不同組合之管制方案相當多，如何產生方案？各方案之執行行政成本及效果差異性頗大，如何評估？此可採多準則評估方法來分析，但仍有其困難度，請研究單位加以考量。</p>	<p>3. 在符合公眾利益的目標下，管制項目將有多種組合，且各管制成效間亦會相互影響，基於本研究僅探討行業別劃分與遊覽車靠行改善議題，而無對運輸管制項目與內容進行全面檢討與分析，故此部分建請另案作進一步研究。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>

<p>臺灣大學土木工程研究所交通組周教授義華：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本報告內容主要為研議遊覽車靠行問題之改善對策，所提對策大致上已參採上次專家學者座談會之建議，內容頗為適當；後續研究內容則尚應探討交通車（專車）之問題及改善對策。 2. 對於所提對策預期效果之撰寫內容，建議以鼓勵性的正面敘述來撰寫。 3. 報告內容請補述對於維護不良及車齡過長車輛之管理辦法（例如加強檢測及提高稅捐）。 4. 初步結論的第 2 點，敘述內容為陳述問題，建議改為研究成果說明，如此才符合結論之撰寫方式。 5. 請加強本報告撰寫內容的文辭修飾，使語意表達更為清晰有條理。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遵照辦理。 2. 遵照辦理。 3. 可增加老舊車輛之定檢次數，但提高稅捐部分，可能會因車齡與車輛維護狀態關係之認定問題產生爭議，恐不易執行。將於報告書中補充說明。 4. 遵照辦理，將予以改正。 5. 感謝指正，將修改報告文字。 	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建議本研究應對遊覽車經營成本作分析，以瞭解業者如何達成損益平衡，粗估一輛車一個月平均約需 20 萬元收入才能回收經營成本。 2. 目前法令並未對車輛必須汰舊換新之車齡有所規定，在此退場機制缺乏之情況下，造成超過 8 年以上之車輛充斥市場。 3. 有關法令對於籌設資本額與車輛數之規定彼此在搭配上有所衝突之問題，建議政府能依不同車種價格研擬車輛 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本研究瞭解遊覽車之經營成本及現行市場供過於求的狀況，遂提出「依營業額多寡核發牌照」之改善對策。 2. 此問題透過市場機制處理會較訴諸法令硬性規定為宜。 3. 將於報告中對此提出建議。 	<p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>

<p>數與實質資本額之配當表。</p>		
<p>4. 遊覽車承攬醫療巴士、社區巴士與百貨巴士等專車服務時，絕大部分雙方均有簽訂合約，但報請監理單位備查時，監理單位往往又會去函承租單位求證，不僅擾民且浪費行政人力，建議取消備查制度，要求遊覽車隨車攜帶合約供主管機關稽查即可。</p>	<p>4. 遊覽車承攬各專車服務時，向監理單位報備，可使監理單位了解目前的市場狀況，應有助於管理。至於監理單位是否有必要作事前求證之查核工作，建請由主管機關加以檢討。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>5. 業者用以行駛交通車之車輛絕大部分都是遊覽車，似無必要於遊覽車客運業內再區分出專辦交通車業務之公司。</p>	<p>5. 將經由現況統計資料與營運類別劃分之檢討來對此意見加以分析。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>6. 建議取消遊覽車派車單，改由政府輔導業者在每輛車上裝設GPS及數位式行車紀錄器，由中控中心監控車行狀況，較有管理效果。</p>	<p>6. 派車單之目的是在加強業者對公司自聘或靠行駕駛員之管理責任。對策三「改進派車單的使用方式」是加重公司管理責任，對策四「裝設數位式行車紀錄器與全球定位系統」則是將管理責任加諸政府，其可視不同需求選擇合適對策。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>7. 遊覽車客運業於公司所在地附近大多無停車場，車輛通常由司機開回家停放在路邊，建議政府闢建大型停車場，供遊覽車業者租用停放，以利落實人員及車輛管理。</p>	<p>7. 本建議提供主管機關參考。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>8. 現行規定增加新車要達到一定營業額之規定是對的，但由於某些因素，造成目前業者營業額達到規定標準而可增加新車者僅有10%。此外，也要防堵車體打造廠成立遊覽車新公司後又將車輛轉售給他人。</p>	<p>8. 本研究研擬相關對策時會將此問題加以考量。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>9. 因司機離職率高，若同意其將靠行車</p>	<p>9. 本研究研擬相關對策時</p>	<p>同意研究單位處理意見</p>

作價入股公司會有困難。	會將此問題加以考量。	見。
10. 有些業者因為削價競爭搶到生意而增車，並遊說司機向其購車成為靠行司機，由於司機往往未精算成本及考量未來環境變化就貿然投入，造成車輛不當增加。	10. 本研究研擬相關對策時會將此問題加以考量。	同意研究單位處理意見。
11. 一家有制度之遊覽車公司至少需要 6 個行政管理人員，但亦需要有 40 輛車營運才能負擔起這些人事成本，惟目前每家遊覽車客運業擁有之車輛數平均只有 11.5 輛，建請政府鼓勵業者進行聯營或合併，以達經濟規模。	11. 若客運業者認為合併有助於達到經濟規模，應可自行辦理，似無須政府推行鼓勵措施。	同意研究單位處理意見。
12. 遊覽車行駛不固定路線，風險較大，在國內目前合格的遊覽車司機短缺 30% 之情況下，應該要管制遊覽車數，建議應依道路面積及人口比例來管制遊覽車數，在日本平均四千人有一臺遊覽車，臺灣則是平均兩千人就有一臺遊覽車。	12. 本研究所提對策一「依營業額多寡核發牌照」即是透過牌照管制來達到車輛總量管制。	敬悉。
13. 建議政府成立駕駛員測試中心，本公會參照美國作法擬定相關計畫，已正式函報公路總局。	13. 所提建請主管機關參考。	敬悉。
14. 希望主管機關對於業者之管理要於法有據。	14. 所提建請主管機關參考。	敬悉。
15. 建議遊覽車計費標準可以像計程車一樣，依行駛時間及里程計費。	15. 「汽車運輸業管理規則」第 87 條至第 89 條已規定遊覽車客運業得採計程與計時方式收費。	敬悉。
本所運管組（書面意見）：		
1. 圖 1.1 研究流程圖中，執行完「對策評估與修正」之工作後，何以有一步驟是回饋至「研究目的」？請研究單	1. 將予以修正，並更改為「研究目的」回饋至「對策評估與修正」。	同意研究單位處理意見。

<p>位檢核說明。</p> <p>2. 有關籌設市區汽車客運業之資本額限制與車輛數限制之例外狀況，依法令規定並未包括「經營離島或偏遠地區路線者」，請修正表 2.1 及表 2.2 中之錯誤敘述。</p> <p>3. 第 12 頁提及「遊覽車業務可由遊覽車客運業、公路及市區客運業經營，....，遊覽車客運業者卻只能從事遊覽車與交通車業務....」，此句有誤解法令之處，因為任何汽車運輸業別之經營者，都可申請兼營其他汽車運輸業別，但都要符合「汽車運輸業審核細則」對該兼營業別之籌設規範。</p> <p>4. 第 23 頁提及國內法規對於營業大客車之行業分類僅考量里程距離、服務區域與營運方式之分類屬性，此和實情恐有差異，請研究單位對國內營業大客車之行業分類原則再深入瞭解。</p> <p>5. 第 29 頁探討「進出市場管制標準不一」之問題，按撰寫內容之邏輯似乎認為遊覽車違規經營國道客運路線，係因公路汽車客運業籌設之資本額與車輛數要求較遊覽車客運業嚴格所致，此恐非問題之關鍵，關鍵應在於路線經營權之取得較為不易。</p> <p>6. 在檢討營業大客車現行營運類別劃分之問題時，請補充討論下列問題：</p> <p>(1)公路汽車客運業及市區汽車客運業籌設後，均需申請到路線經營權才能營運，其車牌顏色相同可互相調度支援，但主管機關不同，其分屬二個不同行業別與合併為同一行業別之優缺點為何？</p> <p>(2)我國營業大客車之車牌依行業分類區分不同顏色，其優缺點為何？是否較車牌顏色均統一有利？國外營業</p>	<p>2. 遵照辦理，已修正。</p> <p>3. 遵照辦理，已修正。</p> <p>4. 遵照辦理，於報告書中補充說明。</p> <p>5. 敬悉。已修正報告內容。</p> <p>6. 遵照辦理。在檢討營運業別劃分時，將加以討論。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
--	--	---

<p>大客車之車牌顏色區分狀況為何？</p>		
<p>7. 檢討現行制度時，除檢討現行法規不週全所衍生之問題外，請一併思考現行法規何以作此律定，其優點為何？綜合考量優缺點後，才能客觀評論應維持現行規定或修改規定，以及需要那些配套措施來配合該法令規定。</p>	<p>7. 敬悉，將於報告書「2.1 運輸管制的目的與內涵」中補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>8. 第 41 頁提及遊覽車客運業在進行「由其他團體或個人承包旅遊」之業務時所使用之車輛絕大多數是靠行車，此恐怕係研究單位誤解交通部統計處之調查數據，因為依表 3.10 之數據，只能說靠行車投入在「由其他團體或個人承包旅遊」之業務較多而已（事實上該項業務也是遊覽車客運業相關業務中比例最高的一項），請研究單位檢核該調查問卷題目如何設計，以利正確解讀調查數據。</p>	<p>8. 感謝指正，已修正。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>9. 表 3.12 有關 92 年遊覽車靠行費之調查資料，所提靠行費數據是指每車每年之靠行費嗎？請敘明清楚。而該調查資料相較於表 3.24 遊覽車客運公會所提供之靠行費數據，能作何種訊息解讀呢？請於報告書中補充。</p>	<p>9. 靠行費數據是指民國 92 年靠行遊覽車的平均每車每年靠行費，另調查資料與遊覽車公會所提數據之比較將於「3.4.2 經營型態」補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>10. 相較於其他運輸業，籌設遊覽車客運業之資本額及車輛數門檻並不算太高，而此進入市場之管制規定也有其目的所在，但因遊覽車營運往往是接案子，非定時定線的，即使一輛車也能營運，才造成靠行行為得以滋生致管制功能遭扭曲之問題。請研究單位分析，既然管制功能不彰，是否仍要作此管制？有否其他措施對達到該管制目的較具引導性？</p>	<p>10. 雖靠行經營方式是因政府對客運業者進入市場管制而產生，但良好靠行方式將可增進公司經營規模，目前靠行弊端主要在於靠行公司未善盡管理駕駛員；而管制重點在於維持公眾利益而非管制何種特定項目，故當對某項目不管制時，則勢必要加強另一層的管制，以防止危害公眾利益，例如：對</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>

	業者進出市場不予管制時，即須強調服務水準管制等，所提問題點將於相關章節納入思考。	
11. 第 3.2.4 節有關遊覽車違規營運國道客運路線之解決對策，僅摘述過去相關文獻之研究成果，而該等文獻又因年份已久，所提相關措施多已不合時宜，請修正。	11. 遵照辦理，已修正。	同意研究單位處理意見。
12. 表 3.17「近十年遊覽車車輛使用率彙整表」及表 3.18「近十年交通車業務資料彙整表」，應列出 84-93 年資料而非列出 78-87 年度資料，請修正。	12. 引述該調查資料旨在了解過去遊覽車兼營交通車業務的比率與趨勢是否有較大的變動，本研究並未重新做類似的調查，將修正報告書相關內容。	同意研究單位處理意見。
13. 第 56 頁提及「根據表 3.17，近年交通車使用率有成長趨勢，但其營業收入卻呈現下滑（如表 3.8 所示），此因無論是專營或是兼營交通車之車輛，都存在車輛車齡較為老舊之情形（如表 3.19 所示），造成交通車出租價格低、利潤薄弱」。該句內容存有下列待商榷之處，請檢核修正： (1)表 3.17 及表 3.8 所含統計年份不同，不宜直接拿來比較。 (2)表 3.19 之數據不是車齡統計，而是業者對遊覽車合理使用年限之看法。 (3)車齡老舊和利潤薄弱未必有顯著直接關係。	13. 感謝指正，已修正。	同意研究單位處理意見。
14. 第 63 頁提及「根據表 3.11 可知現今遊覽車客運市場的靠行車比例約為 32.1%，而依表 3.13 可知『部分自有且接受靠行』與「完全接受靠行」公司所占比例分別為 44.8%與 7.2%，兩者比例合計 52%，明顯高於靠行車比	14. 感謝指正，已修正。	同意研究單位處理意見。

<p>例 32.1%，此說明遊覽車客運市場中有很多為空頭公司」，此段推理邏輯有問題，因為表 3.11 是指該類車輛所佔比例，而表 3.13 則是指該類公司所佔比例，不能直接拿二者來比較就導出前述論點，請檢核修正。</p> <p>15. 請研究單位蒐集「新增車輛須受營業額限制」之相關規定資料（達多少營業額可新增乙輛車），以利評估實施「依營業額多寡核發牌照」之對策的可行性。</p> <p>16. 本研究所提「定期換發執業登記證」乙項對策與遊覽車客運公會所提「成立駕駛員測試中心」之建議，是否可以結合？國外是否也有藉由駕駛模擬器對營業大客車駕駛施以訓練之作法呢？請研究單位納入探討。</p> <p>17. 報告書內容之章節編排請重新檢討，使本案兩大研究主題（靠行問題及營運業別劃分）之分析邏輯更清晰有條理。同一表格之內容請儘量置於同一頁。在頁碼之編排上，因本報告書頁數眾多，建議採分章編排方式處理。</p>	<p>15. 相關規定說明於報告「3.4.1 歷史沿革」，並於對策一「新增車輛須受營業額限制」相關報告內容中加以規劃。</p> <p>16. 兩者可以相互結合，即通過駕駛員測試中心的定期考核後，核發執業登記證，將於報告書中補充說明。</p> <p>17. 遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>主席結論：</p> <p>1. 本研究應清楚陳述如何從研究題目切入到主要探討議題，請加強報告書內容之鋪成與撰寫。</p> <p>2. 相關統計資料之蒐集與分析請予檢核，並更新至最新統計年期。</p> <p>3. 請檢核相關問題評述之文字內容是否已正確清楚地傳達出原意。</p> <p>4. 所提對策或建議所涉及之法制準備工作為何？執行時有那些機關須參與其中，各須負責那些工作？在後續研究</p>	<p>1. 遵照辦理。</p> <p>2. 遵照辦理。</p> <p>3. 遵照辦理。</p> <p>4. 遵照辦理，將於後續研究中說明。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>

<p>中須更細膩地逐一擬訂說明。</p> <p>5. 根據相關會議討論取得之共識，研提出政策建議是後續研究重點，請各單位不吝參與相關討論給予意見。</p> <p>6. 各與會學者專家及單位代表所提口頭及書面意見，請研究單位逐一將處理情形列表說明回應，經本所審查後作為修正報告之依據。</p>	<p>5. 敬悉。</p> <p>6. 遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
---	-------------------------------	---------------------------------------

交通部運輸研究所合作研究計畫

期末報告審查意見處理情形表

計畫名稱：營業大客車營運秩序檢討之研究

執行單位：淡江大學

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	本所計畫承辦單位審查意見
<p>中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會：</p> <p>1 目前遊覽車客運市場供過於求，大約多出 3 千餘輛車，惟報告書並未對過多車輛如何處置提出解決方案。為解決遊覽車客運市場多出 3 千餘輛車之問題，建議政府專案同意將部分偏遠地區路線之經營申請案，優先由遊覽車業者以舊車參與競標，若遊覽車業者所提經營計畫書未達錄取標準，再開放由公路汽車客運業者參與競標。</p> <p>2 對於遊覽車客運業增車之核定機制，除了考量營業額多寡及評鑑成績外，建議亦應將肇事率及違規紀錄納入考量。</p> <p>3 建議政府收購 10 年以上老舊遊覽車，以減少老舊車輛充斥問題，例如每車以 50 萬元收購，而申請增車者則需付每車 50 萬元給政府才能取得牌照。</p> <p>4 社區巴士、醫療專車等採取報備制之新興行業，宜由遊覽車客運業來營運。</p>	<p>1. 本研究所提依照營業額核發牌照的對策應可逐步減少車輛牌照，進而減少車輛數。遊覽車客運公會建議政府，專案同意將部分偏遠地區路線之經營申請案，優先由遊覽車業者參與競標，此點可能性應不高，但在相同基礎下，遊覽車業者亦可籌組公路汽車客運業與其他業者共同競標。</p> <p>2. 本建議將納於報告書中補充說明。</p> <p>3. 所提建議轉請相關主管機關參考，惟就公平性及合理性而言，此建議可行性不高。</p> <p>4. 社區巴士與醫療專車皆是載運一般乘客與行駛固定路線，與遊覽車客運業待客包租之經營特性有所差異，經分析結果顯示，長期而言，宜</p>	<p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理情形。</p> <p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>

<p>5 靠行車約佔遊覽車總數 50% ，不過許多靠行車都拿不出靠行契約書，使用者也無從得知租用車輛是否為靠行車，因此遊覽車問題改善之重點放在「遊覽車如何管理」即可。</p> <p>6 車體打造廠成立之遊覽車公司，允許靠行司機付 20 萬頭期款，即可購買一輛 600 萬之車輛，靠行司機再用車輛抵押貸款償還其餘車款，若不幸發生肇事，根本無力賠償。而遊覽車公司集體投保之保險公司日前倒閉，要轉投保其他保險公司都因其認為遊覽車肇事率高而被拒絕。</p>	<p>將該業務獨立為一個新的營運業別。</p> <p>5. 本研究針對靠行車輛管理問題所提之改善對策，亦可用於管理一般遊覽車。</p> <p>6. 靠行車肇事時，乘客求償對象仍為該車所屬遊覽車公司，因此遊覽車公司對於靠行司機之財力應加以留意，也應對靠行司機善加管理，以免自食惡果。</p>	<p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>
<p>中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會：</p> <p>在目前經營環境困難之情況下，加強取締違規業者是維護營運秩序的重要工作，當營運環境良好時，業者才能有足夠的盈收致力於服務品質。</p>	<p>敬悉。本研究亦建議監警聯合稽查小組加強取締違規業者，以維護良好的營運環境。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>桃園縣政府交通局：</p> <p>由於業者可能混合調度所屬營業車輛(綠牌車)，同時經營市區客運、公路客運及學生專車等服務，因此不容易將營運成本依營運類別分開計算，使得主管機關在進行營運虧損補貼或價差補貼之審議時有所困擾，希望本研究對此問題能提供相關建議。</p>	<p>本研究重新檢討營業大客車營運業別之劃分，即是為改善目前客運公司身兼多種營運業別之問題，對此本研究建議將公路汽車客運業分為甲種汽車客運業與乙種汽車客運業（新興服務），另交通車客運業亦獨立為一行業。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>臺北縣政府交通局：</p> <p>1. 建議本研究可對辦理社區巴士之鄉鎮市公所進行訪談，以瞭解更多實務問題。</p>	<p>1. 礙於本研究時程與經費限制，建請由後續相關研究案辦理。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>

2. 建議主管機關可制訂免費公共運輸服務管理辦法，對於偏遠地區服務路線，若經徵詢公車業者確定其無經營意願後，可由政府租用遊覽車，透過契約管理方式，免費提供乘客搭乘。	2. 本建議轉請公路主管機關參考。而根據本研究所建議之營運業別劃分，偏遠地區之服務適合由「計程汽車客運業」者來提供，目前則可先暫由政府提供。	敬悉。
3. 本報告內容有部分錯別字，會後提供研究團隊修正。	3. 感謝指正，將於報告中修正。	同意研究單位處理情形。
基隆市政府交通旅遊局： 無意見。	略。	略。
臺北市政府交通局： 1. 對於靠行問題，建議分析公司法相關規定中，是否有可作為靠行車輛營運管理規範依據之條文。 2. 醫療院所以大型車提供醫療專車服務時，除租車相關法令問題外，升降梯設備等車輛檢驗問題亦值得重視。	1. 目前靠行制度符合公司法相關規定並無不宜之處，但遊覽車客運公司對靠行司機及車輛之管理太少，須加強改善。 2. 此問題將於報告書適當處加以說明，以提醒主管機關留意。	敬悉。 同意研究單位處理情形。
交通部公路總局臺中區監理所：（含書面意見） 1. 報告書第3-38頁有關靠行營業問題改善對策一「依營業額多寡核發牌照」，本所對其持正面看法，但要留意營業額容易作假之問題。而遊覽車供給過多之根本原因，在於車體打造廠很容易就可以成立遊覽車客運公司，在取得牌照一年後，即將車輛陸續過戶轉讓，造成車輛不斷增加。請研究團隊就此再深入探究，以根本解決遊覽車供過於求之問題。	1. 本研究建議遊覽車業者不論是增加新車或舊車，均須達到一定營業額始能增車，且營業額不足者，須將其多餘車輛牌照繳回，以逐步解決遊覽車供過於求情形。而對營業額作假狀況，配合派車單之發放與填寫應可減少該項問題。此外，建議政府可考量從嚴限制新成立之遊覽車業者得以過戶轉讓車輛之年限。	敬悉。

<p>2. 報告書第3-39頁有關靠行營業問題改善對策二「定期換發執業登記證」，建議參照目前計程車客運業之作法，由警察單位負責換發，因為監理單位並不易取得駕駛肇事資料。</p> <p>3. 執業登記證目前在解決計程車客運業靠行司機問題上，並未發揮實際功效，變成只是為了核發證件而核發，建議成立「駕駛員測試中心」來提昇駕駛員素質，會較「定期換發執業登記證」方式具有功效。此點可參考「道路交通管理處罰條例」第29條之3規定，條文中明訂危險品運送人員應經交通部許可之專業訓練機構訓練合格，並領有訓練證明書，始得駕駛裝載危險物品之車輛，未依規定辦理者，會加以處罰。</p>	<p>2. 考量換照時須對大客車駕駛員進行體能檢測與實車操作考核，另辦理相關法規講習，故建議由監理機關核發，有關肇事紀錄可由警察單位提供。</p> <p>3. 所提建議本研究已有考量，本研究所研擬之對策二「定期換發執業登記證」已建議營業大客車駕駛員須經體能檢測與實車操作考核，合格者始得核發執業登記證，以監督體能與技術欠佳之駕駛員。</p>	<p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>
<p>交通部公路總局新竹區監理所：</p> <p>目前法令對於鄉鎮市公所辦理之免費社區巴士的營運範圍，並未作明確規範，因此部分社區巴士之行駛路線跨越兩縣行政區而和公路客運路線有所重疊，其沿途所設站牌亦鄰近公路客運路線之站牌，受到影響之公路客運路線可能因此申請減班或停駛，但社區巴士係每年公開招標，當地方政府因缺乏預算而無法持續提供服務時，若相關公路客運路線已申請減班或停駛，則民眾搭乘之便利性便會受到影響。</p>	<p>當鄉鎮市區公所欲提供免費社區巴士時，宜與當地公路主管機關、客運業者、民眾充分溝通討論，以避免和當地公車業者經營範圍重疊，使運輸資源得以分配妥當。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>交通部公路總局臺北區監理所：</p> <p>無意見。</p>	<p>略。</p>	<p>略。</p>
<p>中華大學交通與物流管理學系蘇副教授昭銘：（含書面資料）</p> <p>1. 本報告資料蒐集完整，研究成果充實，值得肯定。</p>	<p>1. 敬悉。</p>	<p>略。</p>

<p>2. 在營業大客車營運業別劃分之檢討中，宜先探討營運業別分類之目的，例如是基於不同之管制目的？或是基於不同之進入門檻？或是基於維持不同業別之公平競爭？如此方能檢核業別分類結果是否適宜。</p>	<p>2. 遵照辦理，於報告書中補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>3. 以往文獻已針對部分問題提出對策，例如加強取締違規經營定線班車者，惟過去主管機關無法具體落實執行之原因為何？建議有所探討。而在提出各項改善對策時，對於其執行困難度，亦應再加以探討。</p>	<p>3. 以往文獻已提出之對策未能具體落實執行之原因，可能與行政機關的執行決心與施政的優先順序有關，惟此部分之訊息研究團隊無法充分掌握，因此難以在報告書中加以探討；另本研究對於各對策之預期效果有加以說明，其中有提到執行時可能會遭遇之問題與困難處，不足之處會再加以補充。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>4. 本研究探討之「學生專車」，係指學校承租公車或遊覽車搭載學生之服務，或是亦包括學校以自有校車搭載學生之服務，應加以釐清，以免閱讀時產生困惑。</p>	<p>4. 學生專車之來源包括各校自有大客車以及租用公車與遊覽車等，但自有大客車僅供自用，不得涉及對外營運行為，因此本研究對學生專車市場現況之探討雖以公車、遊覽車及自有車輛為主，但在營運業別檢討劃分之探討上，則不包括自有大客車，此點說明於報告書「4.2.1 學生專車」。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>5. 本研究在營業大客車營運業別劃分之檢討中，提出「計程汽車客運業」之行業別，其名稱極易和「計程車客運業」造成混淆，是否改以「非固定路線汽車客運業」稱之，請再斟酌。此外，建議可參酌歐盟之作法，將「遊覽車客運業」及「交通車客運業」之</p>	<p>5. 「計程汽車客運業」之名稱，本研究將參酌相關建議再作檢討。另取名「遊覽車客運業」及「交通車客運業」主要是為避免變更目前業別名稱，以符合現行業者</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>

<p>分類，改為「短期包租汽車客運業」及「長期包租汽車客運業」。</p>	<p>與民眾認知與習慣。</p>	
<p>6. 報告書第六章所提法規修訂草案中，建議成立「計程汽車客運業」須具備資本額新臺幣 1 億元以上及全新大客車 50 輛以上，報告書研擬此進入門檻值之依據或考量因素為何？宜加以說明。</p>	<p>6. 本研究所建議之營業大客車各業別加入門檻值，僅係依經驗規劃，並未以詳細資料蒐集與嚴謹的分析得知其經濟規模，其妥適性會再參考所提意見加以檢討，並補充說明於報告書。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>7. 有關建議遊覽車業者「裝設數位式行車紀錄器與 GPS」之改善策略，應就業者採行該措施所需配合之軟硬體加以探討。此外，違規業者可能不會維持設備正常運作，以避免政府稽查到違規事項，因此是否應訂定相關罰責，亦宜加以著墨。</p>	<p>7. 遵照辦理，於報告書中補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>8. 交通車客運業是否宜從遊覽車客運業中獨立出來，可再斟酌。社區巴士與醫療專車係由相關單位向某類客運業承租（目前大多為遊覽車），讓民眾免費搭乘，若依本研究之規劃，將該營運服務獨立為一個行業別（乙種汽車客運業），是否會有業者願意具備新臺幣 5 千萬元以上及全新大客車 50 輛以上，來成立屬於該業別之客運公司？請研究單位再斟酌。</p>	<p>8. 遊覽車客運業與交通車客運業在經營特性上仍有些差異，將二者合為一個行業別之好處，在於二者需求之尖離峰時間有所互補，可提高資源使用效率；將二者分為兩個行業別之好處，在於可分別制訂較符合業別本身需要之規範，有關成立公司之門檻值，會再檢討其合理性，並將相關意見補充說明於報告書。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>9. 對於由特定單位向汽車客運業者承租車輛，供不特定對象搭乘之運輸服務，目前缺乏相關法令來規範其路線、站牌、場站等問題，此點未必是與營運業別劃分不妥有直接關係，可能需要藉由管理手段來處理。</p>	<p>9. 對於新興市場之管理，短期或可先制訂管理規範來因應，但長期而言，仍應就營運業別劃分加以檢討，將新興市場予以妥適定位。</p>	<p>敬悉。</p>

<p>交通大學交通運輸研究所藍教授武王： (含書面資料)</p>		
<p>1. 本研究對遊覽車靠行問題著墨頗多，對新興客運市場亦有調查與瞭解，再輔以較為學理之歸納法與演繹法，來剖析業別之劃分，據以提出營業大客車營運市場之分類，整體而言，研究團隊努力程度值得肯定。</p>	<p>1. 敬悉。</p>	<p>略。</p>
<p>2. 除學理之歸納法及演繹法探討外，建議再從務實觀點，檢視業別劃分、市場分配與管制配套措施等，使所提業別劃分方案及法規修訂草案更為可行。</p>	<p>2. 報告書有關營業大客車營運業別重新劃分之分析結果，係依循歸納法與演繹法之分析邏輯所推衍出來的結果，而與會代表對分類結果之相關建議，報告書會將其納入說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>3. 建議明列本研究主要分析論點之優先順序，作為報告撰寫之邏輯架構。依個人看法，基於環境及資源永續，鼓勵更多大客車乘客應列為最高目標，故第一順位是提供安全舒適、有保障、高服務水準之各種營業大客車服務，讓乘客更方便及更多元之選擇；第二順位是充分利用各類型運輸供給之既有資源，提供各種服務，滿足更多乘客需求；第三順位是公平合理劃分各項業別，以服務不同市場之運輸需求，並應有適當的市場競爭機制；第四順位是服務品質及營運秩序之維持、管理及監督：</p>	<p>3. 同意所提四項分析邏輯架構，但其優先順序可能因研究目的不同而異。依本研究之辦理目的，「確保乘客安全及服務管理監督」將列為優先目標。對於新興客運市場確應鼓勵，但也要有適當規範與管理。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>(1) 基於「民眾需求保障」為第一順位考量，應鼓勵任何既有及新興大客車運輸市場之開發與擴充。其對應之措施應是提供高質、價廉、方便、多元之大眾運輸；例如透過路線開放，形成競爭機制，使國道客運業蓬勃發展，以提供多元高質服務，對於營運虧損之偏遠路線，則給予補貼及適當減免</p>		

<p>稅費(牌照稅、汽燃費、高速公路通行費)以降低業者營運成本等。</p> <p>(2) 基於「資源效率充分利用」為第二順位考量，鑑於目前公路客運及市區公車之尖峰需求多在週一至週五；而遊覽車之尖峰需求多在週六及週日，應可容許此三種業別在其離峰時段經營所謂「新興客運市場」，如此才能妥善利用既有車隊資源，也符合民眾多元選擇機會，如仍無法滿足新興客運市場需求，再審慎考量引入第四種營業大客車業別。</p> <p>(3) 基於「公平、合理分配」為第三順位考量，應檢核目前法規規範之市場區隔及競爭機制是否合理。公路客運(一般及國道)、市區客運及遊覽車之本業部分定位相當明確，可考慮維持，但對於新興客運市場(例如醫療、百貨購物、大型活動、展覽、社區、學生等各式專車)宜儘量開放給上述三類既有營業大客車營運，以競爭機制提供較高質之大眾運輸服務。</p> <p>(4) 基於「營運品質及秩序維護」為第四順位考量，應有評鑑、監理、違規取締、乘客保險理賠、應用 ITS 於駕駛員及車輛管理等政府公權力之介入，以維市場之營運秩序。</p> <p>4. 計程巴士(如 DRT 或共乘服務)宜界定在 9 人座以下之小型車營運市場，不宜納入大客車營運市場。</p> <p>5. 過去對於靠行問題之研究已頗多，建議本研究應聚焦於營運業別劃分及營運秩序維護之探討。</p>	<p>4. 除小型車可提供 DRT 服務之運輸型態，目前 ITS 技術發達，大客車要作到此種共乘服務應該沒問題。</p> <p>5. 本研究原係為檢討營業大客車營運業別劃分而辦理，但因當時發生多起遊覽車肇事，因此亦將遊覽車靠行問題納入探討，故報告書內容會有此兩個探討議題。</p>	<p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>
---	--	-----------------------

<p>臺灣大學土木工程研究所交通組周教授義華：（含書面資料）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本報告書內容完整嚴謹，說明詳細。 2. 報告書對遊覽車靠行問題所提之四項改善對策，以及營業大客車之四種業別劃分均頗適當，值得採行。 3. 報告書第 7.2 節建議後續研究對遊覽車靠行問題之四項改善對策，進行執行成本估計及效益評估，個人認為此一工作可不必進行，因有關執行成本及效益(提昇營運秩序、行車安全及服務品質等效益)不易估計，且依專業判斷，此案之效益明顯大於成本。 4. 報告書所提遊覽車靠行問題之四項改善對策中，建議可先行辦理「實施遊覽車公司評鑑制度」之對策，因為交通部已有完整的評鑑辦法，且臺北市、縣也有充分的公車評鑑經驗，只需再提出評鑑結果的獎懲措施。其他改善對策可在辦理說明會及擬定配合措施(如補助裝設行車紀錄器及 GPS)後實施。 5. 本研究對營業大客車營運業別劃分之檢討，因為有提出短、中、長期之分類方式，所以可以先實施短期方案後，再視後續發展檢討修正。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 敬悉。 2. 敬悉。 3. 遵照辦理，將刪除「建議 2.改善對策之檢視與評估」。 4. 敬悉，轉請公路主管機關參考。 5. 敬悉，轉請主管機關參考。 	<p>略。</p> <p>略。</p> <p>同意研究單位處理情形。</p> <p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>
<p>交通大學交通運輸研究所黃副教授臺生：（含書面資料）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本報告書之嚴謹度頗高，方法亦很明確合理，現況調查與問題分析相當完整深入。 2. 報告書對遊覽車靠行問題所提之改善對策「改進派車單之使用方式」及「定期換發執業登記證」，是很重要的措施，藉由派車單之使用，將公司與司機之權利義務關係釐清，且公司須負 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 敬悉。 2. 遵照辦理，將於報告書中加強說明。 	<p>略。</p> <p>同意研究單位處理情形。</p>

<p>責將駕駛之表現，簽註在駕駛執業登記證上，如此靠行車輛之管理才能上軌道，建議報告書對措施之重要性，再加強說明。</p>		
<p>3. 對於營業大客車業別分類之目的，報告書未予明確說明，不容易看出其和營運秩序之關係。而對於營業大客車營運業別劃分之檢討，建議應從釐清運輸服務之業者為何？營利者為何？使用者為何？等向度來檢討分類。特別是專車服務，其「運輸業者」與「業務單位」因分屬兩個不同對象，在缺乏規範情況下，成為營業大客車營運秩序之主要衝突點。</p>	<p>3. 報告書中將補充說明營業大客車營運業別分類之目的及可達到之改善成效，其中對於「運輸業者」與「業務單位」分屬兩個不同主體之新興服務，本研究建議將其劃分為一新業別，以規範此種新興服務。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>4. 本研究所提營業大客車四種業別劃分中之「乙種汽車客運業」與「交通車客運業」，建議可將該二者合併，以「準公車客運業」稱之，此種租車服務所行駛路線需先經過核備。</p>	<p>4. 考量營運特性不同，本研究將其區分為交通車客運業（如學生專車之特定乘客長期租用）及乙種汽車客運業（如社區巴士與醫療專車等非特定乘客長期租用），二者雖皆是行駛固定路線，但前者係搭載特定乘客，使用者有責任費心尋找合適的運輸業者，後者則是搭載一般乘客，政府有責任進行管制，促使運輸業者確保服務品質。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>5. DRT 服務有需要引進市場，可以「彈性路線客運業」稱之。</p>	<p>5. 「計程汽車客運業」之名稱，將參酌相關建議再作檢討，或許可將計程車客運業區分為以大客車行駛之「甲種計程車客運業」及以小汽車行駛之「乙種計程車客運業」，且兩者皆可提供 DRT 服務。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>

<p>6. 建議可儘量降低營業大客車各業別之加入門檻值。</p> <p>7. 建議允許「一照多用」，讓汽車運輸業可同時經營多項業務，只要分別規範各業務取得方式即可。</p>	<p>6. 本研究所建議之營業大客車各業別加入門檻值，僅係依經驗規劃，並未以詳細資料蒐集與嚴謹的分析得知其經濟規模，其妥適性會再參考所提意見加以檢討，並補充說明於報告書。惟加入門檻值若降低，亦可能造成業者一窩蜂加入市場導致供過於求之亂象，或財務不健全致消費者缺乏保障之問題，因此亦需謹慎。</p> <p>7. 若不同業務項目經營特性類似或市場規模不大，則可將其合併為一個行業，如此和「一照多用」精神即有異曲同工之效。此舉雖仍有兼營二種行業別須分別符合該二行業之籌設條件，致可能有加入障礙之問題，但若法規對於必備資本額及車輛數之要求，允許有例外狀況，則此問題可適度獲得解決。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p> <p>敬悉。</p>
<p>本所運管組：（書面意見）</p> <p>1. 第五章有關營業大客車營運業別劃分之檢討，請參酌下列意見再加以補充說明：</p> <p>(1) 請說明經短、中、長期三階段實施營運業別調整後，現有三個營運大客車行業別所能經營之業務項目，會有那些增減？</p> <p>(2) 營運業別之調整，規劃有短、中、長期三階段，階段分隔點如何界定？是</p>	<p>1 各項處理情形說明如下：</p> <p>(1) 遵照辦理，將於報告書中「5.6.3 各期工作內容」補充說明。</p> <p>(2) 短長期二階段的實施時間點係依完成相關法規</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>

<p>否依據相關市場之營運量是否足以成為一個獨立業別來判別？</p> <p>(3) 不同業務項目之需求尖峰時段不同，當一個行業別可同時經營二種不同性質之業務項目時，對於解決離峰時段車輛閒置問題會有幫助，而本報告所擬長期階段之營運業別調整若實施，會不會因行業別劃分太多而失去此優勢？</p>	<p>修訂的時程而定，至於提出法令修訂之時間點可由主管機關視未來各客運市場與新興市場的營運量等發展狀況與衍生問題之嚴重性，自行衡酌適當時機。此點將補充說明於報告書中。</p> <p>(3) 主管機關可視未來各客運市場與新興市場的營運量等發展狀況與衍生問題之嚴重性，衡酌長期階段營運業別調整之實施時間，基本上，一個營業項目能獨立成為一個營運業別，必是在其市場達一定規模時，此時其對於經營其他營業項目之仰賴性會較低，離峰時段車輛閒置問題也不會太嚴重。此點將補充說明於報告書中。</p>	
<p>2 報告書提出營業大客車新業別「計程汽車客運業」，該業別係定義為「在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者。」，請研究單位思考，是否改為「在核定區域內，依旅客需求行駛彈性路線，以公共汽車運輸一般旅客為營業者。」，以凸顯出其經營特性。此外，對於該行業之營業區域範圍如何界定劃分，請一併提出建議。</p>	<p>2. 遵照辦理，將於報告書中修正與補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>3 報告書規劃之營業大客車四項行業別，是否建議其車牌顏色均依行業分類區分不同顏色？</p>	<p>3. 不同業別分類可給予不同車牌顏色以茲辨別。具體內容建請後續研究深入研析。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>4. 第 6-2 頁提出汽車運輸業審核細則第 4 條第 3 項之修訂條文，主要係希望</p>	<p>4. 感謝指正，將於報告中修正與補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>

<p>業者實收資本額應能反映出其應備車輛數額，而以一輛全新大客車 3 百萬元來估算，提高現行規定之應備資本額，但金馬地區遊覽車客運業者只需具備全新大客車 6 輛以上，何以規劃其實收資本額從新臺幣 1 千萬元以上，提高到 3 千萬以上？此外，公路汽車客運業及市區汽車客運業之應具資本額及車輛數，均有若干除外規定(經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限)，惟報告書所提原條文及修訂條文對此均有所遺漏，請予補正。</p>		
<p>5. 第 6-3 頁提出遊覽車客運業增車補充規定第 1 條第 5 項之修正建議，有關專辦交通車公司轉為一般遊覽車公司之規定，所引述之原條文係於 82 年訂定，當時成立遊覽車客運業應具備資本額 3 千萬、全新大客車 10 輛，但 87 年已提高為應具備資本額 5 千萬、全新大客車 30 輛，因此對於報告書所提法規條文修正建議「專辦交通車公司轉為一般遊覽車公司應增加其實收資本額至 6 千萬元，購置 10 輛全新大客車一次完成領照」，並不恰當，對照報告書對實收資本額應能反映出其應備車輛數額之建議，及現行遊覽車客運業應備之車輛數之規定，似應將規定修正為「應增加其實收資本額至 9 千萬元，購置 30 輛全新大客車一次完成領照」，請研究單位再予檢核。</p>	<p>5. 感謝指正，將修改報告文字。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>6. 第 6-3 頁提出增修汽車運輸業管理規則第 13 條之一，條文中提及「....，業者得按最近一年平均每車營業額為一二〇萬元申請一張牌照，....，每車營業額與公司牌照數不符規定比例者</p>	<p>6. 各項處理情形說明如下：</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>

<p>將收回過多牌照數額。」，請研究單位將下列問題納入考量，將條文內容訂得更清楚以利執行：</p> <p>(1) 在核算一家公司可具備多少牌照數時，究係依公司整體營業額或是分別依每輛車之營業額？</p> <p>(2) 若某公司營業額不足，須收回過多牌照，而該公司有部分車輛為靠行車時，將依何種機制決定應收回那些車輛之牌照？</p> <p>7. 報告書第 6-5 頁及 6-6 頁提出汽車運輸業審核細則第 4 條第 3 項及第 4 項之長期修訂條文，請將下列問題納入考量，重新研擬修訂條文內容：</p> <p>(1) 對照短期修訂條文，其希望業者實收資本額能反映出其應備車輛數額而提高其應備資本額(以一輛全新大客車 3 百萬來估算)，長期修訂條文內容反而未對此議題加以處理，造成長期修訂條文所擬資本額又調降下來，此矛盾狀況請加以修正。</p> <p>(2) 甲種及乙種公路汽車客運業應具備車輛數同為 50 輛以上，但實收資本額卻有兩倍之差異，是否合理？</p> <p>(3) 甲種及乙種公路汽車客運業所應具資本額及車輛數，是否應參照現行公路汽車客運業及市區汽車客運業之規</p>	<p>(1) 依本研究研擬之對策一「依營業額多寡核發牌照」是依公司整體營業額來核發。將修改報告文字。</p> <p>(2) 本研究所提之對策一「依營業額多寡核發牌照」主要是在控制車牌的數量而非特定的車牌，所以繳回那輛車之車牌應視公司內部的靠行契約與管理而定，有關本對策相關配套措施之具體內容，建請由後續研究作深入探討，此點將於報告書第 7 章之建議事項中加以說明。</p> <p>7. 各項處理情形說明如下：</p> <p>(1) 遵照辦理，已修正。</p> <p>(2) 感謝指正，將使兩業別申請時的車輛數與資本額規定相異。</p> <p>(3) 遵照辦理，於報告書中補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
--	--	--------------------

<p>定，有資本額及車輛數之例外規定？</p>		
<p>(4) 計程汽車客運業之實收資本額及車輛數之規劃（新臺幣 1 億元以上、全新大客車 50 輛以上），會不會偏高而不符市場需求？是否應有例外之規定？</p>	<p>(4) 感謝指正，將使其車輛數與資本額酌以縮減，並考慮例外之情形。</p>	
<p>(5) 依現行規定，專辦交通車業者設立時，應具備車齡不超過 7 年之 30 輛大客車，而修訂條文研擬交通車客運業應具備全新大客車 30 輛以上，但資本額仍維持現行規定(具備新臺幣 1 千萬元以上即可)，相較遊覽車客運業之規定，似乎不合理。</p>	<p>(5) 感謝指正，已修正。</p>	
<p>(6) 修訂條文對於經營交通車客運業者之應備車輛數有例外規定(金馬地區業者應備車輛數可以較少)，但資本額規定部分，卻未相對有此例外規定，顯不合理。</p>	<p>(6) 感謝指正，已修正。</p>	
<p>8. 報告書第 6-7 頁提出汽車運輸業管理規則第 13 條之修訂條文，其取消「交通車業者增添車輛申請新領營業車輛牌照時，可使用車齡不超過 7 年之車輛」之規定，其修正理由並未於報告書中探討，請補充說明。</p>	<p>8. 交通車客運業應與其他客運業別受同等車齡之限制，其理由會在報告書中補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>9. 報告書第 6-9 頁提出汽車運輸業管理規則第 85 條之一的修訂條文，其將公路汽車客運業於年節假日可租用同一公司之遊覽車相關規定，修正為僅可租用同一公司之交通車，其修正理由並未於報告書中探討，請補充說明。</p>	<p>9. 感謝指正，於報告書中補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>10. 報告書第六章所提相關法規修訂對照表，請參酌法制修訂作業撰寫方式，將修法理由作更清楚完整之陳述。</p>	<p>10. 遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>11. 第 7-1 頁結論第 3 點提及「造成客運市場營運秩序不佳的因素，分別為(1)營運分類未盡妥適、(2)進出市場管制標準不一、(3)申請進入門檻過高、(4)管制功能遭到扭曲。」。其中第 2 項</p>	<p>11. 感謝指正，已修正。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>

<p>原因，是否意謂著各業別進出市場管制標準都宜相同？若不是，建議將文字修正為「進出相同市場有不同管道之現象」。此外，第3項原因是否意謂著要調降進入門檻呢？此與報告書第6章所提修訂條文內容似乎有矛盾之處。</p>		
<p>12. 表 7.1 有關改善靠行衍生問題之對策執行單位與工作內容，建議應置於第 3.4.4 節，而非在第七章「結論與建議」中才出現。</p>	<p>12. 遵照辦理，已修正。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>13. 報告書內容之章節編排請重新檢討，使本案兩大研究主題（靠行問題及營運業別劃分）之分析邏輯更清晰有條理。同一表格之內容請儘量置於同一頁，若有跨頁情形，請於跨頁表格上方同樣加上該表格名稱，並註明為續頁。</p>	<p>13. 遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>14. 依本計畫契約書檢附之研究主題與重點，各年度工作之研究成果需包含至少一篇可發表之學術論文，請研究單位賡續辦理。</p>	<p>14. 遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>主席結論：</p> <p>1. 本案研究之範圍及方向，係根據本所要求及交通部交辦事項來擬定，特予說明。</p> <p>2. 報告書所提法規增修建議，請再加強敘明其修改理由。</p> <p>3. 由於客運市場萎縮，造成不同客運業別間出現競爭與互相侵犯之問題，應朝擴大既有市場來改善，而對於新興客運市場，則應先著重於如何確保乘客權益。</p> <p>4. 本案除營運業別之重新檢討劃分外，應就政府對於新興客運市場應有作為進行探討，例如運輸責任之律訂、專</p>	<p>1. 敬悉。</p> <p>2. 遵照辦理。</p> <p>3. 敬悉，報告書對此會加強說明。</p> <p>4. 遵照辦理，將於報告書「5.6.3 各期工作內容」的短期工作內容中補充</p>	<p>略。</p> <p>同意研究單位處理情形。</p> <p>同意研究單位處理情形。</p> <p>同意研究單位處理情形。</p>

<p>車與公車路線重疊之公平競爭機制、評鑑與獎勵等事項，請研究單位參辦。</p>	<p>說明。</p>	
<p>5. 報告書內容請依下列各點再作調整、補充：</p> <p>(1) 與會人員所提建議意見，若需進行大範圍修改者，請研究單位斟酌辦理。</p> <p>(2) 前言及結論是報告重點，請就研究範圍與面向、分析思考邏輯、分類目的等再加強說明。</p> <p>(3) 請就所提建議對策之可行性及困難點進行評析。</p> <p>(4) 對於目前法律面尚未有適當處理或定位之經營型態，不一定須將其歸類於某個行業別內，可先將其業務規範律定清楚即可。</p>	<p>5. 各項處理情形說明如下：</p> <p>(1) 敬悉。</p> <p>(2) 遵照辦理。</p> <p>(3) 相關內容說明於各對策之預期效果，不足部分會再補充說明。</p> <p>(4) 敬悉，報告書對此會補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>6. 對於本研究探討之成果，若其中尚有需要繼續深入研究之議題，請將其列出並加以說明。</p>	<p>6. 相關議題已列於「7.2 建議」中，不足部分會再補充說明。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>
<p>7. 各與會學者專家及單位代表所提口頭及書面意見，請研究單位逐一將處理情形列表說明回應，經本所審查後作為修正報告之依據。</p>	<p>7. 遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理情形。</p>

附錄 2

學者專家座談會會議紀錄

第一次學者專家座談會會議紀錄

一、會議時間：民國94年6月13日星期一，上午10點整

二、會議地點：交通部運輸研究所5樓會議室

三、主持人：交通部運輸研究所運輸經營管理組 王穆衡組長

淡江大學運輸管理學系暨運輸科學研究所 張勝雄副教授

四、會議記錄：許源舜

五、議題討論

周義華教授

1. 方案稱為對策應較適當，針對營運秩序內不同問題給予相對應的對策而許多對策結合起來則稱為方案。
2. 方案一，根據業者營業額多寡來核發牌照，該方式有點類似配給制度，但會面臨公司營運業績應多少始可領得多少張牌照問題，因為營業額與牌照數量非成倍數關係，且各家業者不同的營運效率與方法將導致公司的業績與成本不同，故統一用業績分配牌照數量將不易決定。
3. 舊車問題可用加強檢測或提高稅捐來加速汰舊換新的速度。
4. 對於違規營業車輛，可用車輛定位方法來計算車輛是否超速，另也可對違規行駛定線班車加重罰則，並用獎勵來檢舉逃漏稅的方式。
5. 在方案二中對駕駛定期檢測項目不宜太多，另可加強禁藥方面的檢測，實施檢測單位可委託民間經營。
6. 駕駛員肇事違規紀錄不一定要登記在執業登記證上，可登記在網路上供民眾或業者查詢。
7. 方案三是針對派車單發放的方式，考量現在車輛總數眾多的情況下，若每月發放將會很繁瑣，建議可改用電腦網路傳送方式較為方便。
8. 方案四中使用數位行車紀錄器是可行的，但必須注意資料安全性（即是能否修改紀錄資料）。
9. 在方案五的定期評鑑制度方面可參考臺北市市區公車方式，評鑑時除了評鑑期間資料收集與評鑑結果外，也應將非評鑑期間的資料納入參考。
10. 成立新公司在法令規定上須營業額5千萬及30輛的全新車輛，這部分可以再斟酌，其中車輛並不一定要全新，只要符合車齡規定並通過檢測即可。

蘇昭銘副教授

1. 靠行車對於旅客的服務品質負面影響有多大？因為靠行車對乘客之服務未必較差。
2. 野雞車因不受法令所約束故對其他客運業者屬不公平競爭，但一般民眾對其接受度不錯，此是因對民眾而言其屬於便利的營運型態，基於此則應就要作好有效的管理措施。
3. 由於監理單位在稽核遊覽車報表和派車單時，稽核次數越多，民眾會認為在浪費他們的旅行時間而配合度不高，故若欲降低稽查機率則應對查獲違規的公司及駕駛員加重罰責。
4. 從需求面角度思索，應宣導或教育民眾在選擇客運搭乘時應注意哪些事項，且不僅只是要求車齡，也應對駕駛員超時有所規範，另地方政府單位應公告區域內的合法遊覽車公司，並透過鄰里集會告知民眾。
5. 方案一，須考慮各公司不同的經營型態，有些以交通車為主，有些是以旅遊業務為主，有些是兩者合併，難以訂定合理營業額，故建議可從檢測及稅捐方面著手。
6. 方案二，個人認為職業駕駛員與隨車人員管理非常重要，公路總局可與觀光單位配合來辦理業者的服務品質訓練與駕駛員之安全管理等。
7. 方案三，除針對派車單改進外，也應有稽核標準，可經由公路總局或監理所建立派車單系統，透過電腦查詢與系統稽核方式來減少基層單位的工作壓力。
8. 方案四，裝設數位式行車紀錄器時應考量裝設成本，並對裝設業者給予誘因，如：裝設後因其可定期將資料傳送至監理單位，故不對該業者實施路邊攔檢，藉此增加業者裝設意願。
9. 方案五，要對遊覽車業者作服務評鑑並不容易，因為遊覽車是隨訂車者決定而到何處，故難以稽查駕駛員服務態度與隨車服務人員，所以應著重於安全與公司的管理，使評鑑制度能配合例行性與一般性的資料稽核，使評鑑制度發揮更大效果。

王穆衡組長

1. 希望民眾能扮演協助政府監督管理的角色，但若民眾僅侷限於當時遊覽車所給予不錯的服務品質，則將對監警稽查人員會造成執法與檢舉的不易。
2. 在處理問題過程中，其實還是要以行政部門的立場，考慮是否有足夠的能力或條件去執行。

徐夢育理事長

1. 現今遊覽車在人員方面，駕駛員欠缺問題嚴重（每家約欠缺百分之三十），其中這百分之三十皆為老舊車輛，在假日時業者會找兼職駕駛員來開，但在駕駛員不熟悉車輛特性且車況又不佳的情形下，極易產生行車安全問題。
2. 市場車輛牌照開放過多，依臺灣道路面積及人口數量計算，市場內之合理車輛數應不超過 7 千輛，但現今車輛約在 1 萬 500 輛左右。
3. 車體打造廠打造後的車輛主要是賣給靠行個人車主，且靠行車主若欲購買只需負擔部分頭期款或也可零頭期款，另靠行個人車主其實服務品質都不錯，因為要給顧客好印象以留住顧客，雖其也會削價競爭，但其差額只需把乘客載至藝品店就可收取佣金而增加營收，造成正派經營的公司無法與其競爭。
4. 車輛汰舊換新制度無退場機制，派車單及數位行車紀錄器其實並不可行，故希望政府可以補助業者來裝設全球衛星定位系統以便業者可隨時監視車況，且資料也可每月固定傳回監理機關備查。
5. 應成立駕駛員測試中心，除測試駕駛員體力外，也需讓駕駛員透過模擬器操作方式來進行測驗，主要是透過模擬路況不佳的情形來觀看駕駛員的反應與操作上的熟悉程度，並將通過測試者發給執業證明，且規定擁有執業證明者使能至遊覽車公司上班。
6. 法規規定持有大客車執照及駕車 3 年以上經歷者使能駕駛遊覽車，本人建議應修改為駕駛軸距 5 米以上車輛者須有 3 年駕車經驗，車輛軸距在 5 或 4.5 米以下則不須受此限制。
7. 現今客運市場有百分之六十五的靠行車，其中含隱形靠行車主，即部分靠行車主與公司業者合夥經營。
8. 對於電腦操作方面，現今業界會使用電腦比例不超過百分之十，故若欲業者上網登錄與操作有待考慮，另本人認為應實施公司評鑑制度及依營業額增車。

陳添進秘書長

1. 在牌照開放後，現今大多業者都為家庭性經營，在市場機制改變下，將選擇削價競爭的方式，以致於影響服務品質，故認為牌照管理政策應做好，牌照發放數量可依市場需求或道路面積來決定。
2. 在靠行問題方面，靠行駕駛員的管理相當重要。
3. 針對現今車重問題，因過去監理機關未確實檢查車輛即核發執照，可是現在卻要按照法令規定執行且將全部責任都要業者負責，其實並不合理。

王穆衡組長

現在並非所有事情都一定要交由公部門處理，可以參考國外利用政府與民間合作的方式來推動，其中工會將扮演重要的角色。

公路總局陳玉好副組長

1. 最近遊覽車發生肇事大多與靠行議題有關，在現今計程車與遊覽車靠行比例都很高的情況下，應思索靠行公司與靠行司機的權利關係如何訂定以便主管機關管理。
2. 遊覽車靠行的管理問題，起源於牌照開放申請，故可參考與說明國外在西元 1940 年經濟管制解除後，近幾年在運輸業管理與成效如何，作為主管機關之參考。
3. 方案二內提到執業登記證換發，其構想應該是承接計程車管理，對體能訓練與實車操作，其詳細內容須再思考。
4. 在派車單的使用方面，因為派車單是屬於駕駛員與公司間的管理契約，故由監理單位發放可能不合乎實際情形，則應採現行業者作法，即是由業者自行發放的方式。
5. 裝設數位行車紀錄器是有必要的。
6. 對於牌照總量管制方面，目前雖然平常日遊覽車有過剩情形，但假日時間則顯得不足，故在牌照管制議題上，客運市場內業者並不希望有人再進入，但客運市場外的業者卻希望可以進入市場，其間如何取得平衡是有待研究團隊進一步探討的議題。
7. 在法規內容中雖不承認靠行制度，但事實上靠行是存在的，本局在開始作遊覽車評鑑時，因後來認為客運市場大多是個人靠行車主，故改為遊覽車安全考核，主要是強調安全管理而非服務品質。另外靠行制度如何管理，契約如何訂定，賠償制度上如何釐清，都是值得研究的課題。
8. 在抑制牌照發放數量下，若現今市場已經飽和，故公司增新車應朝向汰舊換新方式，但此方式是否恰當其實仍有待釐清。
9. 目前車重問題所衍生車體打造廠與政府發牌等議題，其實業者是無辜的，但是民國 89 年後領牌的營業大客車，因都經過車輛型式認證，車重方面都有經過確認且合法的領牌，故後來若有檢驗問題則應屬業者自己本身問題。
10. 最近遊覽車事故頻繁，交通部有製作一張新領牌照車主自我檢核表，車主可利用此表與車體打造廠共同查核，透過此表的自我查核機制，可促使業者及車主更了解車況。

王穆衡組長

雖然現在業界對電腦操作了解程度還不夠，但從時間觀點來說，這或許是未來從事此行業必要的條件之一，因為資料數位化是現在的趨勢，故需在一定時間內讓業者將此能力培養出來。

臺北市政府交通局

1. 交通部於4月份修正汽車運輸業管理規則第九條，要求遊覽車車身張貼主管機關申訴電話，但最近接到許多申訴電話，大多數為遊覽車司機超速、違規等問題，此與公司服務品質有關的問題較少。另外事實上民眾反映問題大多與警察機關有關，車重問題也不是本單位所能解決的。
2. 現今民眾大多是透過旅行社業者租用遊覽車，故產生對所搭乘遊覽車的車齡及司機狀況皆不了解，故當中的關係可能要作進一步的了解與釐清。
3. 基本上個人認為應成立駕駛員訓練中心，且公司可藉由公佈本身公司的司機曾作過多少小時的專業訓練來當行銷廣告，讓民眾及旅行社自行去選擇；另配合觀光產業的發展，司機也可作專業的訓練。
4. 針對違規遊覽車的問題，其實是因國道客運路線並沒有直接到達某特定地點（在南部偏遠地區更為明顯），造成民眾為省去轉乘的時間，反而會去搭乘野雞車，此是其無法消弭的原因。雖然一般可以從車牌顏色區別車種，但因車牌不大而民眾不會注意，希望未來遊覽車上能有較明顯的標示以區別交通車與遊覽車。
5. 在公司安全考核制度部分，可發現公司在保險方面做的很好且也與外面修車廠簽定車輛保養契約，但卻皆缺乏車輛保養紀錄及司機教育訓練書面資料。
6. 在駕駛員管理方面，因靠行司機占公司所有駕駛員的比率很高，但對靠行駕駛員的管理、約束及教育訓練都很欠缺，另在配合勞委處作工時查核時，也發現因靠行司機無支薪也無出勤紀錄，故在工時查核上非常困難，基於此，在靠行比例很高的情況下若欲評鑑事實上是很困難的，在執行方案時需考慮業界生態。

臺北區監理所代表

1. 針對方案一，建議改為汰舊換新方式。
2. 在執業登記證方面，因監理所人員普遍不足，故建議統一由警察局辦理。
3. 本人認為應落實派車單的使用，故建議業者可將派車單送至監理單位備查。
4. 在行車安全考核方面，希望業者能依規定保留行車紀錄卡，駛車憑單，保養

紀錄，以供查核。

臺中區監理所代表

本人建議應針對乘客的需求面來作安全管理，另外可將評鑑項目分為公司、車輛、駕駛員三大部分，公司在評鑑上比較好做，車輛方面可做車體規格化，駕駛員則可透過駕駛員測試中心所核發的證書來取代執業登記證。

高雄區監理所代表

1. 在民國 87 年以前靠行情形就已經形成，並非因民國 87 年提高申請新公司成立門檻才出現。
2. 本人認為車輛裝設全球定位系統是可行的，另可參照運輸研究所目前正在進行的砂石車案子經驗。

徐夢育理事長

1. 目前在遊覽車租用上僅有約三分之一是透過旅行社來租用。
2. 雖然計程車、貨車以及遊覽車皆有靠行的情形，但性質上並不相同，遊覽車體較大，搭載人數較多且風險性較高。
3. 全球定位系統應配合行車紀錄器來使用，建議交通部設立交控中心，或是由業者與工會共同投資、交通部部分補貼等方式來成立，另政府單位亦可透過此數據提供而得知公司每日的出車率以作為牌照管制之依據。
4. 駕駛員測試中心可以基金會或財團法人的方式來成立。

六、散會

第二次學者專家座談會會議紀錄

一、會議時間：民國94年10月6日星期三，下午2點30分

二、會議地點：交通部運輸研究所5樓會議室

三、主持人：淡江大學運輸管理學系暨運輸科學研究所 張勝雄副教授

四、會議記錄：許源舜

五、議題討論

公路總局代表

針對汽車運輸業的分類，研究團隊是基於何種理由或目的要對汽車運輸業細分，而分類完後是否有使營運秩序獲得改善？

運輸研究所運輸管理組

1. 現今因經濟發達而產生營運類別區別的問題，如百貨專車、醫療專車與社區巴士（如：淡水鎮的免費公車）等因服務特定的對象，而不屬於公路與市區汽車客運業別，且行駛路線事實上也無經公路主管機關的核定，但由於服務對象為客運業，故造成此為公路、市區汽車客運業的模糊地帶，而主管機關也不知要將其如何歸類與管理。
2. 公路與市區汽車客運業、遊覽車客運業間有灰色地帶，如公路與市區汽車客運依規定可行駛學生專車，此侵犯到遊覽車客運業的交通專車業務，另部分遊覽車客運業者也有在經營定時定線，如野雞車，此行為將影響到國道客運業者，故希望能透過該研究訂定分類方式來歸納這些行業，並回歸到法規面來管理。其中分類方式可採用保留現有法規，並再加入因衍生而未定義之營運類別規定，或是將客運業的五大業別打破，再依相關理論來重新歸類與管理，並重修法規來管理，使市場能明確劃分以避免惡性競爭。

中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會

1. 建議研究內容應考慮業者現況作修正，主要是因現況是有其過去的背景歷史，如：學生專車，過去主要是業者沿線搭載學生至學校之交通工具，但後來目的逐漸被學校或家長用來加強學生的管理與使學生能集中到校，而產生的專車需求。
2. 中南部的公路汽車客運業者所搭載的旅客數較低，故大多重要收入來源皆是學生，未來若是用此種行業區別方式，則應考慮是否會讓該部分業者的營運市場被限制住。

3. 研究團隊是用營業行為或載客對象來將行業細分，但應思考行業細分是否對營運秩序有幫助？且因有部分行業被切割，故也應探討是否有必要把現有的營運對象作重新分配？
4. 目前免費接駁的百貨專車，主要是百貨公司為其營業目的或為獲得營業利益而附帶給乘客的交通優惠，但對現行法規而言，其營運方式與設立站牌都未經合法的申請程序，此形成與公路、市區汽車客運業者間不公平競爭，後來部裡主管機關提出未來不論是何種免費專車（如醫療專車、百貨專車或社區巴士等）在申請路線時，都應回到法規面，即是先徵求當地客運業者是否欲營運，在當地業者無意願營運下，再由公路主管機關對外公告與開放。若無經此程序，則未來營運業者在因本身考量而停駛免費接駁公車時，公路主管機關將不願意承擔地方輸運。

張勝雄副教授

在最後建議的行業別中，包括一般定線、一般彈性與特定定線、特定彈性的行業，其實與目前的行業並無太大差異，唯一差別是公路與市區汽車客運業由於目前操作都是定時定線，且營運路線都須經主管機關核准，除營運區域不同外，故在研究過程中建議予以合併；另遊覽車客運業仍維持住；交通車與學生專車市場，原先為公路、市區汽車客運業與遊覽車客運業重疊部分，此也給予獨立；另社區巴士、醫療專車、百貨專車等由於是免費，但因行駛定時定線的班車，故獨立出來。最後將目前三個行業（公路、市區汽車客運業與遊覽車客運業）歸納為兩個，再將重疊部分（如交通車、學生專車）獨立出來，另對現在沒有規範的專車（如社區巴士、醫療專車）也給予獨立來規範，再加上從演繹而得到的第五類新興行業（類似目前的復康巴士）。

中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會

DRT（需求反應運輸）的服務型態，由於是依乘客需求來行駛與派班，非依定時定線，故會剝奪現在行駛定時定線的公路汽車客運業之客源，且易形成違規的營運行為，如現在因申請公路汽車客運業將有所謂一般路線與黃金路線，由於DRT（需求反應運輸）的彈性過大，恐未來業者會自行製造需求而在運送過程中自行產生違規繞班行為，且主管機關也無法掌握，故此將影響到營運秩序，故認為現階段分類出DRT（需求反應運輸）的行業並不適當。

周義華教授

1. 分類出的新行業別應越簡單越好，且也要具備易分辨，監督與法規修改容易等性質。

2. 建議的分類方式是保留現在客運業的分類方式（公路與市區汽車客運業、遊覽車客運業），並讓學生專車、百貨專車與社區巴士、醫療專車等歸納到公路與市區汽車客運業，其中專車路線的開辦，讓各學校、百貨、社區與醫院自行規劃且估計載客量，再經由主管機關核定，其中費率可以是市區客運業的分段計費，或公路汽車客運業的里程計費。
3. 對於免費百貨專車，應牽涉到補助問題，故可讓上車者先付費，在乘客進入百貨公司後再刷一次拿回所被扣的費用。交通車應限制只能載送自己的公司機關或單位員工，禁止對外營運，另由於因學生非員工，故學校不可承租交通車來搭乘學生，而學生專車、醫療專車也不應只搭載特定乘客。最後各措施都要配合有效罰則並嚴格執行，以避免違法行為侵害到營運秩序。

羅孝賢副教授

1. 作該研究有兩個目的，一個是作亡羊補牢動作（針對目前的問題來彌補），另一個是前瞻性（檢討部分尚未規範的營業行為），故在維護良好營運秩序與公眾安全下，探討肇事發生時權利義務的規範（即是責任的主體為何）與（準）營業行為是否會侵害到現在合法業者的權益等課題。
2. 目前初擬劃分的行業別尚未作評估，故後續應有個評估機制，即是設一目標達成度來評估，了解在各行業中責任的主體如何劃分，與此行業是否侵害到既有業者的合法經營，其中評估準則的部分，應避免牽涉到的法規太多或修改太長而造成執行困難，以從中訂出真正的分類業別。

中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會

1. 專辦交通車業務（如學生專車、百貨專車、醫療專車等）現在大多是遊覽車客運業的業務，而像大飯店拿自用車牌來搭載民眾是屬於違法行為，現在依研究內容分類方式要將此業務從遊覽車客運業抽出來，應思考是否值得將此業務從遊覽車分類出來，因為其中最大問題即是遊覽車車輛數轉換問題，由於能作交通車業務的遊覽車輛數減少，將降低目前該行業的班次數。
2. 雖現在專辦交通車都是行駛定點定線班次，但由於交通車業者是接受學校、百貨公司、社區與醫療承租，無個別攬客或個別收費情形，故此依公路法第34條應屬於遊覽車營業範圍。

羅孝賢副教授

1. 遊覽車客運業是屬於包車業務，故應不得載運不特定人，但目前部分遊覽車是接受百貨公司或鄉鎮市公所承租，並由百貨專車或社區巴士去載送不特定人，故對部分行業應再次檢視規範內容與責任歸屬。

中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會

1. 新行業別劃分應考慮到目前業者是否有受到保障。
2. 現在新興行業別（如：百貨公司）為爭取客源而提供百貨專車，但應依規定往程只准上不能下，返程則是只准下不能上，可是現在設置站牌的地方皆可上下，造成營運秩序混亂。
3. 根據新行業別分類的一般定線汽車客運業中，將公路與市區汽車客運業歸為一類，但現在主管機關是不同的，如臺北市市區汽車客運業是臺北市交通局，公路汽車客運業則是公路總局，故在管理機關上歸為相同是否會有問題，如現在臺北市站牌要收費，即是徵收土地使用費，但站牌為便利大眾的招呼站，故應如何計費，且若有些當地政府不收，是否會因受法不一而衍生新問題。

交通部路政司代表

當遊覽車在承辦學生專車業務時，由於上面沒有承租人員名單，故衍生很多問題，而此又與免費的百貨專車問題性質不同，因百貨專車是百貨公司與遊覽車簽訂合約書，由百貨公司繳錢給遊覽車業者，百貨公司無向搭乘乘客收取該費用，因根據汽車運輸業管理規則第 84 條規定遊覽車需代客包租，且不得個別收取費用，故最後應要回歸到法律面、政策面與執行面來解決此問題，並對營運秩序與安全作重新的規範。

臺北市交通局代表

1. 今天研究團隊是講求分類，但其實業者較在意分類完後的行業定義問題，也就是誰能取得該行業的課題，如市區汽車客運業是否能作包租車的業務等。
2. 目前並沒有一行業可以經營復康巴士，且也無類似老人看完病（或手術結束）要從醫院回家的專屬交通車行業別，故新興運輸服務應要獨立出來討論，且探討該行業可作哪業務，與進入該行業的條件等。

張勝雄副教授

行業分類完後，後續將會針對每分類的資格、誰可以參與該行業的經營與主管機關應如何管理該行業來進行探討。

交通部路政司代表

遊覽車客運市場是否要考慮探討兼辦交通車業務部分，因根據研究的簡報資

料內容，遊覽車兼辦交通車市場所占比例並不低，甚至大於專辦交通車市場，其主要原因是一般交通車可為七年車輛，但目前學校都希望學生專車的車齡較新，而造成專辦交通車市場逐漸萎縮。

中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會

1. 專辦交通車市場的業務其實可交由遊覽車客運業來作，過去曾建議將專辦交通車市場取消，但當時顧及環境背景要使白牌車能生存而作罷。現在黃牌車已經較少，主要是因學校欲承租 2 至 3 年的車輛，使得交通車因車齡較高而無人承租。
2. 遊覽車客運業在承接學生專車業務時，因一天只有跑兩趟，即早上下午一班，故讓社區、百貨公司與醫院來承租，以作為社區巴士、百貨專車與醫療專車，以避免讓遊覽車車輛發生除早上和下午各一班而其餘時段閒置情況，因車輛閒置不但浪費社會資源且客運業者也無法生存。

運輸研究所運輸管理組

1. 若依研究分類結果，其中因一般定線汽車客運業與特定彈性汽車客運業兩者的特性有明顯差異，故可獨立成為兩行業，但對於中間的兩行業別（一般彈性汽車客運業與特定定線汽車客運業）應給予獨立或要與哪行業合併，則將為討論的空間。
2. 一般定線汽車客運業包含公路與市區汽車客運業，由於其為定期行駛且搭載不特定乘客，故其屬性是依班次數規劃來配置路線上車輛數，但其問題是在離峰時會發生車輛閒置情形，而衍生出新行業或進入其他行業之動機。
3. 遊覽車汽車客運業基本上成立時就已決定車輛數多寡，但因其需求不穩定，且需自行創造需求，故為確保所有車輛皆能被充分運用，遊覽車汽車客運業者欲承攬穩定性高的業務，如經營專車市場。
4. 可將一般彈性汽車客運業與一般定線汽車客運業結合，目前將車輛 9 人座以上稱為大車，雖在尖峰時也會有 DRT（需求反應運輸）需求，但尖峰時要與計程車共乘較不容易，故尖峰時適合用小車來經營 DRT（需求反應運輸）市場，而離峰時可用公路與市區汽車客運業的閒置車輛，由於 DRT（需求反應運輸）為新興市場且需求不大，故僅可作為營業項目，而非營業類別。
5. 在專車市場部分，建議可將與特定彈性汽車客運業（即遊覽車）作結合，因專車市場可事前充分掌握搭乘乘客名單，故與遊覽車客運業類似，如專辦交通車市場、學生專車市場、社區巴士市場等。
6. 對於醫療、旅遊或百貨購物專車市場，雖兩者搭乘的民眾皆有共同目的地，

但由於客運業者無法事前掌握人員名單，故在長期皆會行駛下應屬於一般定線汽車客運業，但若只在不特定時間才行駛則應歸類為遊覽車客運業。

張勝雄副教授

現在若依市場規模大小，則公路與市區汽車客運業的市場規模約為四比三，而所有專車市場（如：社區巴士、學生專車與醫療專車等）占市區汽車客運業的百分之十，基於此，是否有必要將專車市場部分獨立出來？

中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會

由於遊覽車業務本身存在不確定狀態，故造成交通車業務被遊覽車客運業者視為固定收入，形成現今遊覽車客運業的主要業務是以交通車業務為主，其中除可算出每天營業收入外，且交通車業務占遊覽車客運業時間也不多，此建議將交通車業務維持在遊覽車客運業內。

中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會

目前對交通車（如學生專車、社區巴士）定義是用現狀來描述，但對於現在租用（自用或營業用）大客車來行駛定時定線班車，本身有出租行為但卻又行駛定時定線班車，是否會造成應分類為公路汽車客運業或遊覽車客運業之問題？

張勝雄副教授

由於交通車（如專辦交通車、學生專車等）在出租前，已掌握乘客名單，此與遊覽車待客包租業務之定義相符合，故可當作遊覽車客運業之業務，但對社區巴士與醫療專車、百貨專車等由於是行駛定時定線班車，且是針對不特定人，故應由公路汽車客運業來服務。

中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會

之前社區巴士、醫療專車、百貨專車曾要交由公路汽車客運業來承辦，但後來因社區、醫院與百貨公司認為公路汽車客運業車齡太舊，故承租遊覽車。

六、散會

附錄 3

業者訪談紀錄

訪談紀錄

訪談時間：民國 94 年 4 月 28 日下午 2 點 30 分

訪談地點：臺北市遊覽車客運商業同業公會

臺北市長安東路 2 段 178-5 號 8 樓-1

受訪對象：中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會 陳添進 秘書長

臺北市遊覽車客運商業同業公會 徐夢育 理事長

參訪者：張勝雄、羅孝賢、趙慕芬、翁美娟、蔡欽同、許源舜、彭柏凱

記錄：許源舜

（一）訪談內容

張勝雄副教授：

今年本校與交通部運研所合作進行一項研究，該研究有兩大主題，第一個主題是因為目前有許多新興行業產生，如社區巴士、醫療巴士等並無適當法規管理，交通部必須思考公路、市區汽車客運業與遊覽車客運業等營業大客車的行業分類是否有調整的必要，其二為檢討遊覽車的相關問題（如靠行制度）是否有可改進地方，前者為影響營運秩序之外部問題，後者則為內部問題。研究團隊雖已參閱相關報告但仍希望透過訪談對遊覽車現行問題有更深入的了解。

陳添進秘書長：

1. 政府單位認為公路、市區汽車客運業是定點定線行駛，若罷駛將會影響民眾行的便利，而貨運車罷駛也會使工程無法建造，但遊覽車客運業卻無此影響，而對遊覽車較不重視但其實遊覽車在觀光產業扮演火車頭角色，因觀光團與國民旅遊皆會使用遊覽車。
2. 民國 80 年前牌照尚未開放時全臺遊覽車有 2 千多輛，其中臺北市就有 1 千多輛，約佔了一半，民國 80 年 9 月第一階段開放，現有營業者可依營業額多寡申請增車，民國 82 年則全面開放，大家皆可申請設立遊覽車公司，造成現在全臺有 1 萬 1 千多輛遊覽車，增加五倍之多，但根據運研所「遊覽車牌照管制政策之研究」與本公會委託成功大學所做「遊覽車客運業問題診斷與改進措施之研究」均顯示臺灣只需 7 千多輛遊覽車即可滿足市場需求，雖然交通部覺得不應對自由市場設限，但遊覽車為許可行業，應可有管制措施。
3. 民國 80 年時政府考量 2 千多輛遊覽車不敷需求而實施開放牌照政策，但因管制措施沒做好造成現今諸多問題，如：申請設立公司需資本額 5 千萬與車輛數 30 輛，但大多有意願成立遊覽車公司皆是資本額不多的業者，故開始時只能用貸款方式成立。另車輛底盤皆為進口，車體廠打造車身，車體廠打造與掛牌後將

車輛分批賣給個人司機與遊覽車公司，其中現行業者若欲增車必須達到所規定之營業額，若每年平均每車營業額達 180 至 240 萬元，可按原車總數百分之十五申請增車，超過 240 萬元者，則可增車百分之二十五。但在營業額不足下，公司則會先向車體廠所成立之公司購買，此時該車輛先掛在車體廠所成立之新遊覽車客運公司名義下，一年後再過戶到自己的公司，因過戶為遊覽車公司間的自由交易故不受營業額限制，且無增車所造成牌照數量增加現象，僅為公司牌照間的相互流動。買車公司在向車體廠所成立之公司購買後，到過戶為自己公司名義下的一年期間若該車輛發生意外事故則為車體廠公司責任，與購買公司無關。

4. 遊覽車客運市場表面上沒有靠行名義，但實質上是有此營運方式，政府不承認靠行情形是因靠行司機發生肇事事時依法是由靠行公司負責，公司不得說其為靠行司機無法管理而不處理，所以公會建議靠行公司與靠行司機間簽訂契約，在公司賠償受災者後，可依民法轉向司機求償。
5. 由於臺灣人常有自己當老闆的心態，有些司機自行籌措 20 至 50 萬元當頭期款來向車體廠買車，並自行招攬客源，其往往削價競爭再於土產店、藝品店、遊樂設施或沿途停靠多個觀光景點收取小費或佣金用以彌補其車費虧損，可是正派公司經營則不行，造成正式經營的公司被個人車行打垮而無法立足或因不敷成本而降低消費者的旅遊品質，造成市場秩序上的劣幣驅逐良幣。
6. 遊覽車出租車輛不能統一定價，因會違法公平交易法，但建議可將車輛分級，律定多少年的新車需要多少價格。如遊覽車承辦交通車業務，機關學校在每年編預算時已經確定該年出租價格，在競標下因各業者的新舊車差異而造成出價高低不同，若機關學校選擇新車且價位高的業者承接時，也會認為新舊車成本差異不大而要求承接業者再降低出租價格。
7. 遊覽車客運業是整車包租給某公司或單位，並從中收取租金，只要沒有個別攬客與個別收取費用即屬合法，故社區巴士的營運方式可採取由區公所包租遊覽車，讓車輛在區域內載客，區域內的任何人皆可上車，最後遊覽車業者再向區公所收費。汽車運輸業管理規則第 85 條第 3 項中規定公路及市區客運汽車業可在核定行駛路線與營業區域內行駛班車辦理包車出租，此侵害到遊覽車業務，且使公路及市區汽車客運業可用低價格與遊覽車客運競爭，有違公路法母法第 34 條分類營運原則。
8. 目前檢驗車重問題主要歸咎於車體廠打造車體與監理機關發牌時檢驗的過程，司機在買車後車輛變成其財產，可是在隔年定期檢驗時卻發生問題，司機基於買車時須透過車體廠幫忙貸款故通常並不會要求賠償，但這問題癥結是監理站起初在檢驗時為空車檢驗，但檢驗後車體廠卻再自行改裝與加裝設備，監理機關也無再行檢驗即逐輛核發通過，就算是「型式認證」也僅針對車體外型，並無檢驗車體結構；另車體廠打造車輛時無車底盤原始設計規範、不講究材料力學、電力學與動力學，全憑經驗累積，在經驗與理論落差下產生車體安全問題。此外，車體廠也無須經過特別的資格，即任何一家的車體廠皆可打造，故整體

來說車重不合法規應為政府疏忽與車體廠所造成。

9. 若要政府整車進口將會牽扯到稅的問題，一輛遊覽車約 500-600 萬元，若整車進口則需 1 千多萬元，因為在進口過程中須加入各種稅（如關稅、貨物稅等）；但若臺灣廠商自行設廠建造，則由於全臺僅只有 1 萬多輛遊覽車，數量過少而使廠商光自行研發底盤就不敷成本，故現在車輛都是採從國外進口大車底盤，車體部分由車體廠打造。
10. 現今遊覽車客運市場中的靠行比例最少有一半，約百分之六十，區域性並不會影響靠行比例，主要是因為不可能一人自行租用 30 輛車來成立新公司，一家公司可能僅只有一兩輛車為自有，其他車輛則為各地區其他公司擁有。
11. 遊覽車公司經濟規模不足，就算是公會鼓勵業者合併，業者也會認為合併後變成股東僅可收股息，若合併的公司無賺錢則連股息也沒有而合併意願甚低。

張勝雄副教授：

車體廠將成立公司新增的車輛賣給其他遊覽車公司，造成現今遊覽車客運市場有八百多家公司而僅有 1 萬多輛車，即一家公司只有十幾輛車，現在若規定遊覽車業者在跟車體廠公司買車時僅能買車不能買牌照，若要買牌照則須視公司營業額多寡決定，不知此方式（車、牌分離）是否可解決業者間買賣舊車不受公司營業額限制之情形。

陳添進秘書長：

1. 遊覽車公司業者將成立時的 30 輛車賣到只剩 10 輛仍可營業，就算剩一輛也可以，若賣到沒有車則業者報停業就可以了，因遊覽車公司成立後並不須要檢驗公司的車輛數。
2. 個人認為若將牌照與車輛分開且牌照根據公司營業額多寡來發放，則應可達到公會提出的總量管制效果，另建議每年的牌照發放量可依觀光人口成長數、使用車輛數與道路面積大小來決定。
3. 遊覽車公司會跟車體廠購買新車是因為遊覽車公司內若皆為車齡超過 3 年以上車輛時較無法滿足消費者之要求，但若 30 輛中有一兩輛是車齡 3 年之內的新車，業者會較易拓展客源。
4. 若採用車牌分開的方式，業者在沒有達到規定營業額則無法新增車輛下，只能賣掉舊車買進新車，再將原有牌照掛在新車上，此方式可讓公司有新車，但無法增加公司的車輛數與業者持有的牌照。
5. 由於目前可透過個人靠行經營方式進入遊覽車客運市場，故車體廠不斷採用低利貸款方式將打造車輛賣給個人司機，且在司機無力償還時，再將車輛收回重新轉賣，從中獲得利益（貸款與仲介費用）。
6. 個人司機只要有利可賺，就會願意投入市場且用低票價賣出，但卻造成消費者

旅遊品質降低，若消費者去投訴，車體廠所成立的公司也會以無法管理靠行司機為由而不予處理。

7. 現今靠行公司的業者對靠行司機只收取每月每車 5 千元的靠行費而不管司機行為，且發生意外事故時部分業者就會選擇讓公司直接倒閉的方式而不願意承擔責任，讓消費者投訴無門。
8. 全臺遊覽車輛與公司家數逐年增加，可是臺北市車輛與家數卻逐年減少，此是因臺北市的公司業者無法像車體廠所成立的公司擁有許多公司車輛，使某區增加很多公司；另外原因還須看業者個人偏好，有些雖非在臺北市地區營業可是卻喜歡在臺北市成立公司，當然也有些是根據地緣來申請成立公司。
9. 總量管制的操作方式即是現在停止發放牌照，維持現有遊覽車 1 萬多輛，就算未來觀光客人數增加、國內旅遊機會增加應也可負荷，其實只要不讓客運市場的問題持續惡化即可，不太可能透過總量管制來銷掉現有車輛數至 7 千多輛。

張勝雄副教授：

不知現行靠行公司有哪些力量與方式來規範個人靠行車？

陳添進秘書長：

1. 現行遊覽車車輛數眾多且大部分車禍皆為人為因素，探究原因是司機訓練不足與品質不好，故應落實具有 3 年以上駕駛經驗者才能駕車之規定，當遊覽車數量不足時也可先開交通車來訓練，畢竟交通車業務也是遊覽車客運的業務。
2. 遊覽車市場的問題應從遊覽車公司設立標準、車體打造、牌照管理、駕駛員訓練與輔導等方面著手，在司機方面如成立北、中、南部的駕駛訓練中心，每年舉辦兩至三天講習與體檢；過去曾有「解聘雇登記」，但因侵犯人權而無法施行，但其實該行業若牽涉到公眾安全與國家利益時應要執行，另應從司機拿到營業大客車駕照開始記錄該員的違規肇事數與身體檢查等項目。

張勝雄副教授：

現在遊覽車與租用車的主要區別為派車單，目前該作業流程與使用方式為何？

陳添進秘書長：

1. 現在使用方式為司機開車前先填寫出租登記簿，並將派車單隨車攜帶，因監警稽查人員檢查時要有駕照、行照與派車單，派車單上面需要紀錄整天的行程，且還要租車人代表簽名，出發前也要經過檢查人（係指承租人或其指定之人）檢查。
2. 遊覽車客運業者應推廣企業化經營，但目前只有兩家遊覽車公司車輛超過 100 輛，且兩公司車輛還有一半為靠行車，所以很難建立品牌形象，故建議可採用「強迫推銷」方式來建立品牌形象。

3. 現今靠行費平均一個月 5 千元，靠半行約 4 千至 6 千元，靠全行因公司有業務給司機而行費會高點，約為 1 萬元。
4. 當靠行司機違規經營時，雖然責任屬公司，但罰單應由司機負責，如果公司與司機有簽訂「靠行營運合約書」即可避免肇事發生時任何一方有藉口推卸責任。
5. 現在派車單需要保存 1 年，公會可自行印製，當派車單上面欄位不夠時司機可自行影印，並將其放在派車單的最後一頁。
6. 根據銀行貸款平均分攤方式，司機若用貸款方式買車，在一輛車約 500-600 萬元下一個月約要繳 10 至 12 萬元，故評估司機要開車 5-6 年後才能開始賺錢。
7. 遊覽車公司業者會投保大客車強制險，現在政府要求公會收集各家公司有無投保任意險與乘客平安險並予以公告，由於保單每年投保一次，若公會公告乘客平安險為 250 萬元，但在保險日到期而公司尚未續保期間，乘客發生意外事故則會沒有業者願意賠償，故此應由業者自行上網公告而非透過公會。
8. 在超時方面，因客運業者會希望週末可以多賺點錢而加開班車，且業者也很難控制司機 1 天只開車 8 小時與 1 星期只休息 1 天，故建議可用 1 個月總時數(192 小時=8 小時/天 × 6 天/週 × 4 週/月)觀念或一天用車總時數不可超過 12 小時、實際在滾動不可超過 9 小時的方式來管理司機工時。

徐夢育理事長：

1. 客運公司增新車時會受到公司營業額限制，但若是舊車買賣則無營業額限制，對於該情形可說明新申請設立的公司只需 30 輛車即可核准設立而不受營業額限制；另要約束舊車買賣，公司在買舊車時應受到營業額限制。
2. 當遊覽車客運公司在買賣車輛時，規定未達營業額的公司在買車時不能買牌，此種方式仍無法約束車輛增加的問題，因為這只是規定車輛掛牌 1 年後仍不得過戶，反而會造成原來是某公司的車輛卻永遠靠在其他公司下，使靠行產生的問題更加嚴重。
3. 政府應暫緩開放牌照，因為牌照開放會增加掛牌車輛而使臺灣營業大客車（尤其是遊覽車）駕駛員在尚未持有營業駕照 3 年以上就因駕駛員不足而去駕車，故此是司機訓練不足與養成不易問題，建議政府要成立職業大客車或者是遊覽車駕駛員測試中心。
4. 在遊覽車司機管理方面，建議每年遊覽車司機應接受兩天的受訓（如：體檢、跑步等），並讓其操作駕訓模擬車，當測驗合格後頒發受雇證明書，此對消費者因可證明該駕駛員確實有經過訓練而乘坐時較有保障，交通部與業者也會因為駕駛員符合 3 年以上經驗而贊成，形成三贏局面。
5. 個人建議對於遊覽車容量可分成 25 座或 30 座以下，並規定未開滿營業大客車 3 年以上的駕駛員只能開 25 座以下車輛；另也建議現今應暫緩新公司成立時車輛數，因為車體廠現在做一輛車至少要 500-600 萬元，30 輛就至少要 1.5 至 1.8 億

元，而現今應沒有任何業者開始營業時即可獨自負擔。

6. 派車單應由司機隨車攜帶，主要是因現在遊覽車或交通車承租時有計天與計趟方式，故不可能事前就先知道車輛整天的行經過路線而預先將副本放在公司裡，現在派車單的操作方式是一趟一張，交通部與公司都會留底 1 年。
7. 現在建議政府應對每家遊覽車業者去評選並給予五、四、三星等，因為遊覽車客運業者間層次水準相差很大，故評選應會較公路客運容易。
8. 客運業者會讓靠行司機加入是因為其不須顧及勞基法規定與工時問題，可以多跑多賺，但若是用受雇方式則根據勞基法第 32 條規定延長之工作時間，1 個月不得超過 46 小時，超過即屬違法。
9. 現今部分靠行司機的勞健保皆掛在遊覽車公會下，此除可讓業者減輕成本負擔外，另由於靠行司機也不是該公司員工而是屬於承攬關係，故也不認為應由靠行公司來負擔。
10. 個人認為評鑑分級與司機管理應為主要手段，但仍應從司機著手，由政府規定駕駛員每年要接受兩次受訓來淘汰訓練不足的司機，另也能使客運公司因無司機駕車而減少購車行為，抑制車輛的成長。

附錄 4

各國運輸管制法規整理

臺灣

- 公路法
- 汽車運輸業管理規則（管理規則）：依公路法第 79 條規定
- 汽車運輸業審核細則（審核細則）：依公路法第 38 條與第 40 條之 2 規定
- 道路交通安全規則（道安規則）：依道路交通處罰條例第 92 條第 1 項規定

進出管制之相關法規－臺灣

項目	摘要	法源
營運分類	<p>公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者</p> <p>市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為營業者</p> <p>遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者</p>	公路法—34 管理規則—2
經營規定	<p>經營汽車運輸業之資本額、營業車輛及站、場站設備，應合於規定</p> <p>汽車運輸業申請籌設、立案或增加營業車輛，所應具備之文書及其申請程序，依規定辦理</p>	管理規則—3 審核細則—3
投資者	<p>非中華民國國民或法人不得投資經營</p> <p>汽車運輸業之經營，除邊疆及國防重要路線由中央及地方政府經營外，應開放民營。但國民無力經營時，由政府經營之</p>	公路法—35 公路法—36
申請機關	<p>公路客運：向中央及直轄市公路主管機關申請</p> <p>市區客運：向直轄市及縣市公路主管機關申請</p> <p>遊覽車客運：向主事務所所在地之直轄市公路主管機關或中央主管機關申請</p>	公路法—37 管理規則—4
申請許可規定	<p>合於當地運輸需要者</p> <p>確能增進公眾便利者</p> <p>具有充分經營財力者</p> <p>具有足夠合於規定車輛及站、場設備者</p>	公路法—38 審核細則—4

項目	摘要	法源
資本額	核准汽車運輸業申請籌設時之規定： 公路汽車客運業最低資本額新臺幣一億元以上 市區汽車客運業最低資本額新臺幣一億元以上 遊覽車客運業最低資本額新臺幣五千萬元以上	審核細則－4（3）
車輛數	核准汽車運輸業申請籌設時之規定： 公路汽車客運業應具備全新大客車五十輛以上 市區汽車客運業應具備全新大客車五十輛以上 遊覽車客運業除專辦交通車業務，其車齡不得超過七年外，均應具備全新大客車三十輛以上	審核細則－4（4）
核准籌備	自核准之日起，六個月內籌備完竣，因特殊情形未能如期籌備完成時，得以准予延期六個月	公路法－39 管理規則－5、6
營業日	汽車客運業自領得營業執照之日起，公路汽車客運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營運或通車營運	公路法－40 管理規則－8
經營家數	公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則，但車輛必須通行部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，得核准兩家以上經營之 市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上共同經營之	公路法－41 管理規則－35 管理規則－41（市）
證照費	駕駛人或檢驗員之登記、考驗或發照及其他證照，得收取費用，其收費辦法，由交通部定之 汽車運輸業營業執照、營運路線許可證之請領、補發或換發，均應依規定繳納證照費	公路法－80 管理規則－7
審核標準	公路汽車客運業與市區汽車客運業有兩家以上同時申請經營時，以具備條件較優者核定之	審核細則－7
審核組織	公路主管機關為審核公路汽車客運業及市區汽車客運業之設立申請，得設審議委員會審議之	審核細則－7

項目	摘要	法源
經營屆滿	公路汽車客運業應於營運路線許可證所載有效期限屆滿之前一年，備具繼續經營計畫書向公路主管機關提出繼續經營申請，逾期由公路主管機關通知限期提出申請	審核細則－7 之 1
證照規定	汽車運輸業營業執照，及營業路線許可證，不得塗改或借供他人使用	管理規則－21
換發證照時機	營業執照及營運路線許可證如有污損或遺失轉讓、變更公司、行號組織與增加營業種類、變更資本額或增減資產、抵押財產、變更或增減營運路線或區域、增減固定行車班次	管理規則－22 管理規則－23
停歇業	汽車運輸業全部營業車輛均已出售或經吊銷、繳銷、註銷牌照者應申請停業或歇業。停業期間最長不得超過一年 汽車運輸業申請定期停止一部或全部營業時，應報請公路主管機關核准後公告實施。在停止營業期間得採取適當措施，繼續維持客運業務 汽車運輸業申請歇業時，應將其原因、股東決議書或合夥人同意書及原執照，報請公路主管機關核准	管理規則－25 管理規則－26 管理規則－27
異動審核	汽車運輸業變更組織、增減資產、抵押財產、宣告停業或歇業，應先報請公務主管機關核准	公路法－46
經營不善之處理	汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益或交通安全時，得為下列之處理： 1.限期改善 2.經限期改善，逾期不改善或改善而無成效者，得停止其部分營業 3.受停止部分營業處分一年以上，仍未改善者，廢止其汽車運輸業營業執照 部分營業之停止或營業執照之廢止，公路主管機關應採取適當措施，繼續維持客、貨運輸	公路法－47 管理規則－28
辦理其他之業務	汽車運輸業除經營客、貨運輸外，得接受個別經營者之委託辦理其他業務，如：車輛牌照之請領、換發、繳銷、車輛檢驗及異動登記、車輛使用牌照稅、燃料使用費及違規罰鍰之繳納、汽車責任險之投保、行車事故之有關事項、購車貸款申請及動產擔保登記	公路法－55

項目	摘要	法源
違法處罰	<p>違反公路法所定規則者，處新臺幣九千元以上九萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照一個月至三個月，或定期停止其營業之一部或全部，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照。未依公路法申請核准而經營者，處新臺幣五萬元以上十五萬元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊扣二個月至六個月，或吊銷之</p> <p>公路法規定之罰鍰，由該管公路主管機關處罰。並得於執行無效時，移送法院強制執行</p> <p>違反汽車運輸業管理規則規定者，應依公路法第 77 條第 1 項之規定舉發</p> <p>未經申請核准而經營汽車運輸業者，應依公路法第 77 條第 2 項之規定舉發</p> <p>違反道安規則之規定者，依道路交通管理處罰條例之規定處罰；未規定者，依社會秩序維護法、公路法、市區道路條例及其他有關法律之規定處罰</p>	<p>公路法—77</p> <p>公路法—78</p> <p>管理規則—137</p> <p>管理規則—138</p> <p>道安規則—7</p>
訂法機關	管理規則，由交通部定之	公路法—79

費率管制之相關法規－臺灣

項目	摘要	法源
運價規定	<p>汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整</p> <p>汽車運輸業溢收客貨運價及雜費，應分別退還，其未能退還之款項，依民法規定辦理，並將溢收情形及未能退還原因，報請公路主管機關備查</p>	<p>公路法—42</p> <p>管理規則—10</p> <p>管理規則—12</p>
運價公告	<p>汽車運輸業之客、貨運運價及雜費，非經公告，不得實施</p> <p>汽車運輸業應於開業前，將旅客票價表、行李、貨物等運價及有關雜費公告，並報請公路主管機關備查</p>	<p>公路法—43</p> <p>管理規則—11</p>

項目	摘要	法源
票價計收	<p>公路及市區汽車客運業之客票票價、行李運費及雜費之計收，應依汽車運輸業客貨運運價準則訂定，並報請各該公路主管機關核准後公告實施</p> <p>公路汽車客運業營運路線，因道路、橋樑施工須變更部分路段，致班車繞道行駛而增駛之里程如超過一公里及施工期間達一年以上者，應報請公路主管機關核准，依實際行駛里程計收票價。工程完成後，應即恢復原營運路線，並按原票價計收</p>	<p>管理規則—45</p> <p>管理規則—48</p>
票價計算	<p>客運票價除按里程乘基本運價計算為原則外，並得採用或兼採區域制</p> <p>公路汽車客運業在同一起訖區間，有兩條以上里程或路面等級不同之營運路線時，應各按實際里程及路面等級分別計算票價為原則，並應在票證上註明「經某線」以資識別</p>	<p>管理規則—46</p> <p>管理規則—47</p>
計程包車	<p>遊覽車計程包車費按路面等級以每人公里基本運價乘以車輛座位數為每車公里之包車費率，再按行駛里程計費，空駛里程得收空駛費，但最高不得超過包車費率百分之七十五</p> <p>遊覽車計程包車停留時，得收停留費，其費率不得超過計時包車費率百分之五十</p> <p>遊覽車計時包車應依下列規定辦理：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.計時包車費以每三十分鐘為計費單位 2.計時包車至少以二小時為起碼時數，超過二小時者，按每三十分鐘遞進計算 3.計算包車使用時間，應自車輛開始供用時起至用畢時止 <p>公路及市區汽車客運業，以班車辦理包車出租之業務，其運費之計算，準用汽車運輸業管理規則第八十七條至八十九條之規定</p>	<p>管理規則—87（遊）</p> <p>管理規則—88（遊）</p> <p>管理規則—89（遊）</p> <p>管理規則—90（公、市）</p>
補收票價	旅客無票乘車或持用失效票時，應補收票價；如無正當理由，並得加收百分之五十票價	公路法—51
強制責任險	汽車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險	公路法—65

項目	摘要	法源
繳納與投保的處罰	<p>汽車所有人不依規定繳納汽車燃料使用費者，公路主管機關應限期通知其繳納，逾期不繳者，處一百元以上一千元以下罰鍰，並停止其辦理車輛異動或檢驗</p> <p>汽車所有人未依規定投保責任險者，公路主管機關不予受理登記、檢驗、換照或發照</p>	<p>公路法—75</p> <p>公路法—76</p>

服務管制之相關法規－臺灣

項目	摘要	法源
營運規定	<p>各類汽車運輸業之營運路線及區域，由該管公路主管機關視實際情形核定之</p> <p>汽車運輸業營運應遵守下列之規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.不得載運違禁物品 2.不得與同業惡性競爭 3.不得有欺騙旅客或從事不正當營利行為 4.不得有玷辱國家榮譽與妨害善良風俗行為 5.不得擅自變更車輛規格 6.不得拒絕主管機關為安全管理所召集舉辦之訓練或講習 <p>遊覽車客運業應遵守下列之規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.車輛應停置車庫場內待客包租，不得外駛個別攬載旅客、開駛固定班車或擅自設置營業所站 2.承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查 <p>車輛出租時，應據實填載派車單，隨車攜帶</p> <p>遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以公路主管機關核定者為限</p> <p>公路及市區汽車客運業以行駛班車辦理包車出租者，其營業範圍分別以其核定行駛之路線，以核定行駛之營運區域為限</p>	<p>管理規則—18</p> <p>管理規則—19</p> <p>管理規則—84（遊）</p> <p>管理規則—85（遊）</p>

項目	摘要	法源
臨時調度	公路及市區汽車客運業，因連續假日、年節、慶典活動或其他公共運輸上之短期需要，以同一公司之遊覽車支授班車參與自營路線加班疏運者，應於事前報請公路主管機關備查	管理規則—85 之 1(遊)

服務管制（人員）之相關法規－臺灣

項目	摘要	法源
發照機關	汽車登記、檢驗、發照、駕駛人及技工登記、考驗發照，由中央公路主管機關統一辦理 公路監理機關於必要時，得委託相關團體協助辦理，其委託作業及監督要點，交通部另定之	公路法—61 道安規則—144
駕照考核	汽車檢驗及汽車駕駛考驗，應由檢定合格並領有證照之人員為之	公路法—61 之 1
人員訓練	中央及直轄市公路主管機關得設立訓練機構，辦理汽車駕駛人、考驗員及檢驗員等之訓練，其所需訓練費用，得向受訓人員或所屬事業機構收取 民營汽車駕駛人訓練機構之設立，應先經中央或直轄市公路主管機關核准籌設；其依規定期限完成籌設，並經中央或直轄市公路主管機關核准立案，發給立案證書後，始得對外招生	公路法—62 公路法—62 之 1
駕駛規定	遊覽車客運業，應遵守下列之規定： 1.應設置出租登記簿，詳細記載營運情形 2.應雇用持有大客車職業駕駛執照及駕駛大客車三年以上經歷之駕駛員 3.駕駛員應穿著整齊清潔之制服	管理規則—86（遊）
駕照規定	汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由駕駛人向公路監理機關申請登記，考驗及格後發給之	道安規則—50
換發駕照時機	汽車駕駛執照自發照之日起每滿六年換發一次，汽車駕駛人應於有效期限屆滿前一個月內向公路監理機關申請換發新照	道安規則—52
駕照審核	職業汽車駕駛人之駕駛執照，應自發照之日起，每滿三年申請審驗一次，經審驗不合格者，扣繳其駕駛執照，俟審核合格後發還之	道安規則—54

項目	摘要	法源
考照資格	申請汽車駕駛執照考驗者，應具有年齡、經歷資格 申請汽車駕駛執照考驗者，均應先經體格檢查及體能測驗合格，並檢同相關文件向公路監理機關報名 體能檢查與體能測驗之合格標準規定	道安規則－60 道安規則－63 道安規則－64
取消駕照	申請汽車駕駛執照考驗，不依規定或利用不正當手段報名參加應考者，其考試資格應予取銷，已考領駕駛執照者無效	道安規則－70
技工照規定	汽車修護技工執照，為修護汽車之執業憑證，由公路監理機關考驗合格後發給	道安規則－71
技工照資格	申請汽車修護技工執照考驗者，應符合年齡、學歷或經歷之資格 申請汽車修護技工考驗者，應檢同相關文件，向公路監理機關辦理	道安規則－72 道安規則－73
駕照與技工照異動	汽車駕駛人或汽車修護技工申請變更、換照、補照、登記之規定	道安規則－75
駕照與技工照繳回	有下列各款情事之一者，駕駛人或技工或關係人應迅速將駕駛執照或技工執照繳回當地公路監理機關： 1.執照受吊銷、註銷或吊扣處分者 2.執照失效或過期者 3.汽車駕駛人或技工死亡者 4.職業駕駛人年滿六十歲者 5.汽車駕駛人之體格及體能變化已不合於第六十四條第一項規定合格標準之一者 前項第四款及第五款汽車駕駛人或汽車修護技工未將執照繳回者，由公路監理機關逕行公告註銷並追繳之	道安規則－76
駕駛工時	汽車駕駛人有連續駕駛超過八小時者，不得駕車	道安規則－114
駕駛精神狀況	汽車駕駛人有吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或相類似管制藥品者，不得駕車	道安規則－114

服務管制（車輛）之相關法規－臺灣

項目	摘要	法源
增添車輛	<p>汽車運輸業增添車輛申請新領營業車輛牌照時，限用未曾請領牌照之新車，但有相關情形之一者，依其下列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.專辦交通車得使用車齡不超過七年之車輛 2.公路及市區汽車客運業為增加運輸供給，並提升服務品質，經該管公路主管機關核准增添車輛申請新領營業車輛牌照者，得不受全新車輛之限制 <p>除應配合地區及營運需要外，並須合於增加營業車輛所需資金、最近六個月內無違規營業受處分之紀錄與站、場設備足供容納所增加之車輛</p>	<p>管理規則－13</p> <p>審核細則－5</p>
租車規定	<p>汽車運輸業為維持正常營運之短期需要，得租用同業車輛營運，租期以六個月為限，由同業雙方將租用事由、期限、廠牌等，連同租車契約副本，報請各該公路主管機關核准，方得實施</p>	<p>管理規則－14</p>
車輛規格	<p>汽車尺度、軸重、總重及後懸及段差之限制</p>	<p>道安規則－38</p>
申請牌照檢驗項目	<p>引擎或車身（架）號碼應與來歷憑證相符、消音作用正常，排氣管完好，排放空氣污染物符合管制規定、方向盤、煞車、喇叭、燈光、雨刮、照後鏡與滅火器等合於規定、車高三・五公尺以上之汽車傾斜穩定度合於規定、大客車尺度除全長、全寬、全高應符合前條規定外，其車身各部規格應符合規定</p>	<p>道安規則－39</p>
座位規定	<p>大客車每一座位不得少於四十公分寬、七十公分深，每一立位前後以二十五公分、左右以四十公分計算。但車內高度未達一百八十五公分者，不得設立位</p>	<p>道安規則－41</p>
車身規定	<p>車輛車身顏色及加漆標識，應依下列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.大客車應於車廂兩邊顯明位置標示汽車所有人名稱 2.大客車應於門旁標示牌照號碼及乘客人數，營業大客車並應於乘客人數下標示載重量 12.遊覽車客運業專辦交通車業務之車輛，應於車身兩側車窗下緣以臺灣區塗料油漆工業同業公會塗料卡編號一之十八號純黃顏色加漆一條三十公分之水平帶狀標識條紋 	<p>道安規則－42</p>

項目	摘要	法源
牌照結果記錄	申請新領牌照之汽車，應於檢驗後將檢驗結果記錄於新領牌照登記書內	道安規則－43
牌照檢驗時隔	營業車未滿五年者，每年至少檢驗一次，五年以上者每年至少檢驗二次	道安規則－44
牌照覆驗	檢驗不合格之汽車，責令於一個月內整修完善申請覆驗	道安規則－46
牌照檢驗機關與人員	汽車之檢驗得委託公民營汽車製造廠、修理廠、加油站代辦	道安規則－47
	汽車檢驗員由交通部或委託直轄市公路主管機關檢定合格後報請交通部發給汽車檢驗員證及合格證書	道安規則－48
牌照檢驗流程	汽車檢驗作業程序，由交通部另定之	道安規則－49
繳銷或轉讓牌照	新設立汽車運輸業所領用之車輛牌照，自核發牌照日起算一年內，不得辦理繳銷或過戶轉讓	審核細則－5 之 1
	汽車運輸業營業車輛汰舊換新，應於繳銷牌照之日起二年內以同一車輛種類全新或年份較新之車輛替補，逾期註銷替補	審核細則－6
車輛裝載	客車之載運，應依下列規定： 1.載運乘客不得超過核定之人數。但公共汽車於尖峰時刻載重未超過核定總重量者，不在此限 2.拒載患有傳染、瘋狂病及攜有惡臭物品之乘客	道安規則－78
行車規定	行車前應注意之事項，依下列規定： 1.方向盤、煞車、輪胎、燈光、雨刮、喇叭、照後鏡及依規定應裝設之行車紀錄器、載重計與轉彎、倒車警報裝置等須詳細檢查確實有效。 2.行車執照、駕駛執照及其他依法令規定必須隨車攜帶之證件，均應攜帶 3.隨車工具須準備齊全 4.兒童須乘坐於小客車之後座 5.駕駛人及前座乘客均應繫妥安全帶 6.起步前應顯示方向燈，注意前後左右有無障礙或車輛行人，並應讓行進中之車輛行人優先通行	道安規則－89

項目	摘要	法源
	前項第一款應裝設行車紀錄器之汽車，未依規定裝設或經檢查未能正確運作或未使用紀錄卡或未按時更換紀錄卡時，不得行駛。前段紀錄卡應妥善保存一年備查。	

服務管制（路線）之相關法規－臺灣

項目	摘要	法源
申請與期限	公路汽車客運業行駛路線及期限，依下列規定： 1.公路汽車客運業申請營運之路線，由該管公路主管機關核定，如有實際需要得酌情予以變更 2.公路汽車客運業申請營業之期限，由各該管公路主管機關核定之。但申請延長營運路線之行駛期限，應與原核定路線之剩餘期限相同	管理規則－36
路線原則	公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點，應依下列原則辦理： 1.其行經市區內之路線及設站地點，基於維護當地交通秩序之需要，應與當地政府協議定之 2.市區行經路線，以能便捷到達業者在該市區所設之車站為原則 3.經同意之營運路線及設站地點，當地政府如因實際需要得予調整變更，並應函請該管公路主管機關辦理	管理規則－37
路線變更	公路汽車客運業經營之路線，通過二市以上之省（市）、縣、鄉道者，其路線在轄區外需要變更或增加設站，受理申請之公路主管機關應先商得相鄰之公路主管機關同意，如僅增減班次或變更車種，應於實施前函請知照 市區汽車客運業已延長至市區以外之路線，在市區以外需變更路線或增加設站時，或在市區內增加銜接路線時，受理申請之公路主管機關應依規定程序辦理	管理規則－38 管理規則－43（市）
路線限制	公路汽車客運業經營路線，如有一部份跨越其他公路汽車客運業所經營之路線時，在其跨越區段內不得設站上下旅客，並不得發售區間票，但經該管公路主管機關視實際需要核定者，不在此限	管理規則－39 管理規則－

項目	摘要	法源
	<p>公路汽車客運業班車，應依營運路線許可證所核定之路線起點，經過地點、終點、里程行駛營運，不得逾越</p> <p>市區客運以行駛市區內為原則，其行駛路線由核准立案之公路主管機關核定。如需要延長路線至市區以外時，應敘明理由，檢同營運路線圖，報請各該管公路主管機關核准後方得行駛</p>	<p>40</p> <p>管理規則—42（市）</p>

服務管制（場站）之相關法規－臺灣

項目	摘要	法源
車站公告	汽車客運業應在各車站揭示行車時刻表、各站間距離里程表、票價、行李運費及雜費表、旅客須知	管理規則—33
營業時間	汽車客運業對車站之營業時間，應審度實際需要情形規定實施，並公告之	管理規則—34
設站原則	<p>公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點，應依下列原則辦理：</p> <p>1.其行經市區內之路線及設站地點，基於維護當地交通秩序之需要，應與當地政府協議定之</p> <p>3.市區設站，其間隔不得少於五百公尺</p> <p>4.經同意之營運路線及設站地點，當地政府如因實際需要得予調整變更，並應函請該管公路主管機關辦理</p>	管理規則—37
增設場站	<p>公路汽車客運業經營之路線，通過二市以上之省（市）、縣、鄉道者，其路線在轄區外需要變更或增加設站，受理申請之公路主管機關應先商得相鄰之公路主管機關同意</p> <p>市區汽車客運業已延長至市區以外之路線，在市區以外需變更路線或增加設站時，或在市區內增加銜接路線時，受理申請之公路主管機關應依規定程序辦理</p>	<p>管理規則—38</p> <p>管理規則—43（市）</p>

聯運與聯營管制之相關法規－臺灣

項目	摘要	法源
申請證件與申請機關	<p>汽車運輸業與同業或其他運輸業辦理聯運或聯營時，應檢具下列書類圖說，報請公路主管機關核准後，方得實施，變更時亦同</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.雙方公司、行號名稱、地址及負責人姓名 2.聯運或聯營之路線或區域及業務範圍 3.運費計付方式 4. 聯運或聯營契約副本 5.有關路線或區域圖 <p>汽車運輸業如需在同一路線或同一區域共同經營時，應由當事人開具下列事項，檢具共同經營契約副本，會報公路主管機關核准後，方得實施，期滿仍須繼續或中途停止時，亦同</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.雙方公司、行號名稱、地址及負責人姓名 2.共同經營之事由及期間 3.共同經營之業務範圍及方法 4.經營收入及經費分攤之計算方法 5.股東決議書或合夥人同意書副本 <p>市區汽車客運業辦理聯營時，應先報請中央公路主管機關核定</p>	<p>管理規則－15</p> <p>管理規則－16</p> <p>管理規則－44</p>

補貼管制之相關法規－臺灣

項目	摘要	法源
獎勵補貼	<p>汽車運輸業之經營、管理，符合政府規定標準者，除依法獎勵外，其新設、新闢或其所經營偏遠地區之路線有虧損者，公路主管機關得以公路營運費獎勵之</p>	<p>公路法－70</p> <p>管理規則－136</p>

香港

- 公共巴士服務條例（公巴條例）
- 公共巴士服務規例（公巴規例）
- 道路交通條例（道交條例）

進出管制之相關法規－香港

項目	摘要	法源
經營規定	除非根據批予的專營權，否則禁止經營公共巴士服務 專營公司只可在指明路經營公共巴士服務	公巴條例－ 4、11
專營權批 予	行政長官會同行政會議可向根據公司條例註冊的公司 批予權利，以藉命令指明的路經營公共巴士服務 可獲批予不超逾 10 年的期間，在計算專營期時，無須 考慮對指明路不時作出的改變	公巴條例－ 5、6
異動限制	未得行政長官會同行政會議批准，專營公司不得轉讓 或以其他方式處置其全部或部分專營權 在專營期內，未得行政長官批准，不得更改專營公司 的組織章程大綱或組織章程細則	公巴條例－ 7、10
公司董事	專營公司公司的董事除行政長官會同行政會議批予專 營權另予准許，否則公司的半數董事須為居於香港的 個人 行政長官可委任額外董事	公巴條例－ 8、9
經營期間	專營權可獲批予不超過 10 年的期間，在計算專營期 時，無須考慮對指明路不時做出的改變；專營權屆滿 前不少於 15 個月，藉書面通知向政務司司長要求延 展，該期間不超逾 5 年的後續期間	公巴條例－ 6
遠期計畫	自 1985 年 1 月 1 日起，專營公司須於每年不遲於 6 月 30 日，就指明的事宜擬備專營公司其後 5 年的經營 計畫，並與署長須採取一切合理步驟，以在不遲於該 年的 9 月 30 日，就該計畫達成協議，由署長呈交環境 運輸及工務局局長	公巴條例－ 12A、12B

項目	摘要	法源
	凡專營公司由於非其所能控制的情況而沒有遵從某計畫，不得被視為違反專營權或沒有維持適當而有效率的服務	
客運營業證規定	署長接獲以訂明方式提出申請時可就一輛或多輛公共巴士、公共小巴、私家巴士或學校私家小巴發出 署長就申請時除顧及有關事宜，亦須顧及行政長官在公共運輸服務任何政策指示、登記車輛數目的有效限定、擬提供的服務需求、服務標準與服務地區的道路交通情形 署長拒絕客運營業證申請的權力	道交條例－27、28、29
吊銷證照	客運營業證遭違反時的研訊 署長取消、暫時吊銷更改客運營業證的權力 暫時吊銷或更改，須在給予持證人通知之日起計 21 天後生效；若由交通審裁處覆核署長的決定，在等待覆核時不得生效	道交條例－30、31、32
停歇業規定	行政長官會同行政會議如認為有緊急情況存在，可指示暫時中止某專營公司的專營權，直至宣布該緊急情況不再存在為止 撤銷在指明路經營服務的權利或撤銷專營權 政府暫時保管專營權被撤銷或已期滿的公司所使用的巴士資產	公巴條例－23、24、25、25A、25B
違法處罰	行政長官會同行政會議可施加經濟罰則（首次施加罰則，不得超逾 \$ 10000，屬第二次則不得超逾 \$ 20000，如屬第二次以後施加的罰則，則不得超逾 \$ 50000） 確定某專營公司的經營成本或與服務相關的開支時不得考慮經濟罰則的款額與費用 公巴規例的罪行及罰則 道交規例下的罰則（不超過罰款 \$ 15000 及監禁 9 個月為限）	公巴條例－22、26A 公巴規例－25 道交條例－15

項目	摘要	法源
上訴規定	<p>專營公司的上訴</p> <p>署長在接獲覆核申請後，須訂定覆核時間及地點，並須給予申請人 14 天的通知</p> <p>在確切可行的範圍內，確保覆核日不遲於送達通知當日起計 30 天</p> <p>交通審裁處需在覆核中考慮任何收取的證據申情人的申述，不論是口述或書面者</p>	<p>公巴條例－33</p> <p>道交條例－34、35</p>
訂法機關	由環境運輸及工務局局長訂立公巴規例	公巴條例－35

費率管制之相關法規－香港

項目	摘要	法源
票價計收	<p>行政長官會同行政會議可釐定車費等級表，該等車費為在任何指明路或任何一組指明路運載乘客、行李及貨品可收取的車費；及最高增加率，而該最高增加率為署長在行政長官會同行政會議釐定的車費等級表內准許的增加了的最高增加率</p> <p>專營公司須確保發出車票收取車費；或以署長批准的其他地方收取車費</p>	<p>公巴條例－13</p> <p>公巴規例－5</p>
檢驗費	根據與登記等相關的車輛檢驗、暫時吊銷車輛牌照令與修理令，須繳付所指明的費用，如：小型巴士\$630、單層巴士\$850、雙層巴士\$950；行政長官會同行政會議可藉憲報刊登的命令修訂	道交條例－86

服務管制之相關法規－香港

項目	摘要	法源
營運規定	<p>專營公司在專營期內的任何時間，均須維持達署長滿意的程度的適當而有效率的公共巴士服務</p> <p>由署長指明各項服務的班次、每天須在某指明路經營的時間和巴士的載運量及種類</p>	<p>公巴條例－12、16、16A</p> <p>公巴規例－6</p>

項目	摘要	法源
	<p>應專營公司申請暫時改變路、服務班次、每天須在某指明路經營的時間及巴士的載運量和種類</p> <p>每間專營公司須確保與其專營權相關而由專營公司使用的每輛巴士，在作如此使用的任何時間，均適當設有標誌及目的地指示牌，達致署長滿意的程度</p>	
記錄報告	專營公司須就每天在各指明路使用的巴士數目及載運量、旅程次數及公里總數、乘客人數、每天收入、車輛維修物料等事宜，備存妥當記錄達致署長滿意的程度	公巴條例－18
檢查項目	署長可在任何合理時間檢查專營公司與其專營權相關而使用的處所、維修設施及車輛	公巴條例－21
搭載限制	<p>各專營公司須確保在西北鐵路服務範圍內，除非專營權准許、經署長准許並得九廣鐵路公司同意，或在緊急情況下，否則不得放下在西北鐵路服務範圍內上車的乘客與接載在西北鐵路服務範圍內下車的乘客</p> <p>在西北鐵路服務範圍內的巴士站只可由前往或來自西北鐵路服務範圍外某地點的乘客使用，或不可讓該等乘客使用</p>	公巴規例－24A、24B

服務管制（人員）之相關法規－香港

項目	摘要	法源
駕駛服裝	專營公司雇用的每名巴士司機、售票員及獲授權的人，於當值的任何時間，須穿著和佩帶署長所批准的制服及勳章	公巴規例－8
駕照規定	環境運輸工程及工務局局長可訂立規例，以訂定如：駕照的發出、續期、改變、取消或扣留；備存有關懲罰的登記冊；申請或持有人須接受的訓練及測驗之事項	道交條例－8
駕駛精神狀況	<p>在酒類或藥物影響下駕駛汽車</p> <p>在體內酒精濃度超過訂明限制的情況下駕駛，企圖駕駛或掌管汽車</p> <p>巴士司機或售票員當值時不得飲用任何含酒精飲料</p>	<p>道交條例－39、39A</p> <p>公巴規例－11A</p>

項目	摘要	法源
駕駛工時	該司機可准許駕駛該類巴士的最多時數及該專營公司給予該等司機休息和用茶點的相關時隔	公巴條例－35
駕車規定	任何人不得在道路上駕駛汽車，除非他持有其駕駛的車輛所屬車輛種類的駕駛執照；任何人不得在道路上駕駛汽車，除非他於駕駛時攜有其駕駛執照或由署長所發出該人已申請換領駕照或已申請領有其駕照副本的文件	道交條例－42
取消駕照	取消駕駛資格期間領取執照或駕駛的罪行 就某些罪行的定罪而取消駕駛資格 司機的重新測驗 駕駛資格取消的通知、效力及上訴 駕駛資格取消的解除	道交條例－44、69、70、71、72
超速駕駛	車輛在任何道路上行駛的最高速度限制為每小時 50 公里，另速度限制更改，將允許車輛在道路上以超過每小時 70 公里的速度行駛 凡於道路上駕駛車輛，速度超過每小時 50 公里或該道路現行的其他速度限制，即屬犯罪，可處罰款 4000 元	道交條例－40、41

服務管制（車輛）之相關法規－香港

項目	摘要	規法源
車輛登記及領牌	環境運輸及工務局局長可訂立規例，以訂定如：任何種類汽車登記、道路上使用的車輛的領牌，與牌照的發出、續期、過戶及更改、備存汽車的登記冊、對登記號碼及特殊登記號碼轉讓的管制、限制或禁止、試車牌照及試車車牌的發出、使用及取消等之事項	道交條例－6
車輛規定及裝載	環境運輸及工務局局長可訂立規例，以訂定如：公共車輛的使用，其裝備器具的管制、獲授權人的權力、車輛的駕駛及使用、使用車輛人士之行為、管制或禁止運載貨物及危險物品、車輛上目的地顯示牌、司機證、遺失財物的管制及處置等之事項 指明安全裝備（如防撞頭盔、安全帶、滅火裝備）的規例	道交條例－7、10

項目	摘要	規法源
車身規定	巴士上的標誌牌及通告 環境運輸及工務局局長可就車輛的構造、維修及裝備訂立規例	公巴規例－7 道交條例－9
車輛分類	私家車、的士、公共小巴、私家小巴、輕型貨車、中型貨車、公共巴士、私家巴士、重型貨車、特別用途車輛、電單車、機動三輪車、傷殘者車輛、拖車、人力車	道交條例－21
領牌	車輛如在任何道路上使用均須領牌，且署長須就以訂明方式提出申請，並登記車輛	道交條例－22
車輛數目	行政長官會同行政會議可藉憲報刊登公告，限定任何時間可予登記的車輛數目	道交條例－23
拒絕登記	署長可在特定情況下拒絕登記任何汽車與將該汽車登記在特定種類內，且可拒絕已登記的車輛	道交條例－24
撤銷牌照	拒絕或取消牌照、以及對的士施加條件的權力	道交條例－25
車輛使用	車輛使用的限制 對廣告車輛的限制	道交條例－52、52A
租車規定	任何人不得駕駛或使用汽車；或容受或允許他人駕駛或使用汽車，以作出租或取酬載客用途，除非該車輛獲發公共巴士、公共小巴的牌照，或領有生效的出租汽車許可證 禁止不符合規例車輛的出售、出租等	道交條例－52、53
車輛檢驗	與登記等事相關的車輛檢驗 檢驗車輛的檢驗令 警務人員檢驗路上車輛及將車輛移至驗車中心或警署 檢驗車輛時驗車主任的權力 車輛與登記冊、登記申請書或過戶通知書內詳情不符 不宜於道路上使用或與條例規定或車輛牌照條件不符的車輛等	道交條例－78、79、80、81、82、83

項目	摘要	規法源
暫吊牌照	暫時吊銷車輛牌照令 因司機被定罪而擬暫時吊銷牌照的通知 就不應暫時吊銷車輛牌照提出因由的聆訊	道交條例－ 84、90、91、 92
車輛保管	暫時吊銷車輛牌照及將車輛移交署長保管的規定 車輛不移交署長保管的罰則 車輛的扣押及移走	道交條例－ 93、94、95

服務管制（路線）之相關法規－香港

項目	摘要	法源
路線變更	更改路和提供新增路 暫時更改路和提供新增路	公巴條例－ 14、15
路線限制	專營公司不得在指明路以外的路經營公共巴士服務； 當並非專營公司所能控制的情況令到有此需要，專營公司可安排公共巴士服務在該等情況繼續令到有此需要的期間改道，行走某指明路以外的路	公巴條例－ 11

服務管制（場站）之相關法規－香港

項目	摘要	法源
維修場所	專營公司須提供和維持署長認為需用以建造、修理和維修專營公司與其專營權相關而使用的車輛的處所，以及署長認為需供所有該等車輛非在使用時停泊的處所	公巴條例－ 19、20
站牌設置	署長可指定某個道路範圍為巴士站；巴士站可限於由某指明專營公司、某指明路使用；署長可規定專營公司在巴士站豎立和維持經署長批准的某類型的標誌、或拆除任何標誌	公巴規例－ 3

聯運與聯營管制之相關法規－香港

項目	摘要	法源
型式	署長考慮獲得專營權以經營複合交通服務所涵蓋路的任何部分的專營公司的權益與其他有關事宜後所批准，且乘客中並無任何人是經常或慣常在一日之中旅程作出的時間或大約時間前往旅程的出發地點或途經地點，或該等地點的近處的複合交通服務，而該服務是以公共巴士服務結合另一種或多種公共交通服務，運載乘客由一起點往一目的地的服務，而凡為整個旅程支付聯運車費，該車費於並非巴士登車點或巴士上支付	公巴條例－4

新加坡

- Road traffic act（道路交通安全法）：道交法
- Public transport council act（公共運輸會議法）：公運法

進出管制之相關法規－新加坡

項目	摘要	法源
審核機關功能	由公共運輸會議管理公車服務牌照、公車費率與管制公車行駛路線	公運法－4
審核機關權限	公共運輸會議可同意新增與減少現有之公車路線，與決定公共服務組織內雇員與管理者	公運法－5
違法處罰	若違反公運法中的牌照規定可處（不超過\$10,000）的罰金與拘禁（不超過2年）	公運法－21

費率管制之相關法規－新加坡

項目	摘要	法源
運價規定	沒有人可以依需求而訂定非公共運輸會議同意之費用，若違法則須處不超過\$1,000的罰金或不超過6個月之拘禁	公運法－23

服務管制（人員）之相關法規－新加坡

項目	摘要	法源
無照駕車處罰	無照駕駛者處罰罰金（不可高於\$3,000元）或監禁不可超過6個月	道交法－101
雇用費	公共服務車主、駕駛與管理者需依主管機關的雇用費辦理	道交法－106
公共服務車主責任	須負責因使用不合格車輛所造成違法的責任	道交法－107
發照機關	公共運輸會議接受與處理公車服務執照與車費之議題	公運法－4
人員訓練	駕訓學校經由警察的代理機關發給執照進行駕駛訓練	道交法－54

項目	摘要	法源
駕照規定	沒有人可以駕駛機動車輛除非他擁有授權的駕駛執照	道交法 — 35
駕照審核	警察的代理機關須針對駕照的新申請者進行權限的考核	道交法 — 36
考照資格	除了需要規定的手續外，另外身體健康與精神疾病也被列為考照資格之限制 低於 18 歲的人不得於道路上駕車	道交法 — 37、62
取消駕照	警察的代理機關可以撤銷駕照，在發照後 12 個月內發生許多危害公共安全的事務或該駕駛沒有能力充分駕駛車輛	道交法 — 35A、42、43、44、45、47、47A
駕駛精神狀況	若駕車時不專心或沒有顧及其他使用道路者而發生事故時，將處罰不超過\$1,000 的罰金或監禁不超過 6 個月；重犯者則處罰不超過\$2,000 元的罰金或監禁不超過 12 個月 在酒醉與嗑藥、吸毒下駕車將處不低於\$1,000 與不高於\$5,000 元罰金，或監禁不超過 6 個月；重犯者則處不低於\$3,000 與不高於\$10,000 元的罰金或監禁不超過 12 個月	道交法 — 65、67

服務管制（車輛）之相關法規—新加坡

項目	摘要	法源
車輛規定	未遵從車輛規定之解釋、重量與設備之分類或描述屬於違法使用車輛 車輛使用與解釋的規定（如：車輛規格、各車種車速與特定地區道路使用時機）	道交法 — 5、6
車輛登記與限制	無人可以持有或使用車輛，除非經過合法之車輛登錄者 若無車輛登錄者允許則車輛不能被登記	道交法 — 10、10A
牌照使用時效	車輛牌照可以被持有 6 或 12 個月；另經車輛登錄者同意的短期時效	道交法 — 13

項目	摘要	法源
車輛分類	長途巴士、公車、私人公車、私人雇用公車、學校專車、計程車、三輪車	道交法 — 100
車輛使用	代理行政長官可於公報上刊登禁止或限制在某特定道路上使用車輛的權力	道交法 — 113
牌照數量	登記機關發照時不可超過各種類的最大公共服務車輛 公共運輸會議發照時將依公車服務時間表與所提供的公車數量	道交法 — 103 公運法 — 15
轉移牌照	登記機關允許任何公共服務車輛牌照可以轉移，但須付規定費用	道交法 — 104
掛牌規定	牌照視為分辨公共服務車輛車輛之用，若無掛牌則將處不超過\$500 的罰金	道交法 — 105
例假日牌照	沒有人可以像公共服務車輛一樣駕駛在道路上，除非是擁有登記機關發出的假日牌照 當車輛用來載課時不能雇用或允許無照駕駛當作公共服務的管理者	道交法 — 110
牌照規定	公車服務牌照使用期限不得超過 3 年且須依規定付牌照費	公運法 — 13
牌照檢驗 機關與人員	公共運輸會議檢查員可針對各公司的牌照進行檢驗	公運法 — 18
繳銷或中止牌照	登記機關可針對擁有已經發照的不合格車輛或老舊車輛撤回或中止公共服務車輛牌照 公共運輸會議可依各種考慮同意或撤銷公車服務牌照	道交法 — 108 公運法 — 14、22

服務管制（場站）之相關法規—新加坡

項目	摘要	法源
站牌	主管機關提供、安排與管制各種類公共服務車輛的站牌，若用在私人財產上則須獲得該擁有者同意	道交法 — 109

日本

■ 道路運送法

- 乘客汽車運送業運輸規則（運輸規則）：依據道路運送法第 13 條第 2 項，第 15 條、第 26 條第 2 項、第 29 條第 1 項、第 30 條、第 95 條之規定

進出管制之相關法規－日本

項目	摘要	法源
客運分類	<p>1.一般乘客汽車客運事業（特定乘客汽車客運事業以外之汽車客運事業）：</p> <p>甲、一般接駁汽車客運事業（於特定路線以定期運行之車輛運送乘客之一般乘客汽車客運事業）</p> <p>乙、一般包租汽車客運事業（指甲與丙之乘客汽車客運事業以外之一般乘客汽車客運事業）</p> <p>丙、一般乘用汽車客運事業（指以單獨契約提供 10 人以下乘用車輛之包租運輸一般乘客汽車客運事業）</p> <p>2.特定乘客汽車客運事業（指依特定需求，提供一定範圍內之汽車客運事業）</p>	道路運送法—3
申請規定	<p>欲從事一般汽車客運事業之經營者，須取得國土交通大臣之營業許可；並提出各項申請書，且附加營業車輛營運管理體制與所定之相關事項文件</p> <p>經營特定乘客汽車客運事業，須取得國土交通大臣之許可，故欲申請特定乘客汽車客運事業之許可，須向國土交通大臣提交記載規定事項之申請書</p>	道路運送法—4、5、43
審核標準	<p>國土交通大臣於發行一般汽車客運事業營業許可之際，須審核該事業計畫能確保運輸安全、該事業於其營運上亦有適切之計畫與具備足以適切執行該事業之能力</p> <p>國土交通大臣於發行特定汽車客運事業營業許可之際，須審查該事業之經營，對該路線或該區域之相關其他乘客汽車客運業者所為之一般乘客汽車客運事業之經營與事業計畫不致有造成經營困難，導致明顯損害公眾便利之虞；與該事業計畫能確保運輸安全</p>	道路運送法—6、43

項目	摘要	法源
申請資格限制	國土交通大臣對於申請者曾被課以一年以上懲役、拘役之刑罰，其服刑完畢或免刑之日尚未滿兩年者或申請者曾在兩年內被吊銷一般汽車客運事業營業許可或特定汽車客運營業許可與申請者為法人、對於未成年或不具營業能力者，不得發行一般汽車客運事業之營業許可	道路運送法—7
名義利用與事業轉借、讓渡與讓受	一般乘客汽車客運業者不得以其名義提供他人從事一般乘客汽車客運或特定乘客汽車客運事業；且不論係以事業之轉業等其他任何方式，均不能使其一般乘客汽車客運事業或特定乘客汽車客運事業以他人名義經營之 一般乘客汽車客運事業之讓渡與讓受，若未經國土交通大臣之認可者，視為無效	道路運送法—33、36
事業之受託	有關一般乘客汽車客運事業之管理委託與其受託，須獲國土交通大臣之許可，且於許可時，須審查受託者是否適合為該事業之管理	道路運送法—35
停歇業	一般乘客汽車客運業者（一般接駁汽車客運業者除外），於休止或廢止該事業時，須於當日起三十天內，向國土交通大臣提出申告 一般接駁汽車客運業者，於休止或廢止該事業時，應於六個月前（依國土交通省令不致影響使用者之便利時者為三十日），向國土交通大臣提出申告 除緊急、不得已的理由之外，若欲中止業務及廢除時，至少於七日前需公佈	道路運送法—38 運輸規則—7
許可取消	國土交通大臣於一般乘客汽車客運業者構成違法道路運輸法與命令、基於道路運輸法之處份、許可、認可所付條件時；且無正當理由不施行許可或認可事項，得為六個月內停止使用營業車輛或營運設施或停業或註銷營業許可之命令	道路運送法—40

費率管制之相關法規－日本

項目	摘要	法源
運價規定	<p>一般接駁汽車客運事業之經營者（下稱一般接駁汽車客運業者）就其旅客之運價與費用之上限，須獲國土交通大臣之認可，調整時亦同</p> <p>一般包租汽車客運事業之經營者（下稱一般包租汽車客運業者）於設定其旅客之運價與費用時，須重新向國土交通大臣提出申告。變更時亦同</p> <p>一般乘用汽車客運業者於設定其旅客之運價與費用（對旅客利益影響較小者，不含國土交通省令所定費用）時，須獲國土交通大臣之認可，調整時亦同</p>	道路運送法—9、9之2、9之3
運價審核	國土交通大臣就運費與費用於參酌社會經濟之情況，而有明顯不妥，或有損及旅客利益之虞時；另對特定旅客設有不當差價、與其他一般汽車客運業者間，有引發不當競爭之虞時，得對一般接駁汽車客運業者設定期限並為費用變更之命令	道路運送法—9、9-2、9-3
運價公告	<p>一般乘客汽車客運業者（不含一般乘用汽車客運業者）須將其運價與費用及運送合約揭示於營業所及其他事業所之公眾易見之處</p> <p>一般乘客汽車客運事業者，必須實行其於營業處公佈之運費和費用；且根據地方運輸局長規定，有關營業用汽車（除接受之運送只限於在營業處所在處實行外）之運費和費用事項對公眾以及使用乘客必須簡明易懂</p>	道路運送法—12 運輸規則—4

服務管制之相關法規－日本

項目	摘要	法源
緊急調整	國土交通大臣就特定地區於一般汽車客運事業之供給運輸能力明顯高於需求運量而有過剩情形時，基於持續提升供給運量將影響運輸安全及乘客便利性之虞，得就該特定領域，於指定期間內認定為緊急調整區	道路運送法—8
運送合約	一般乘客汽車客運業者所訂之運送合約須經國土交通大臣之認可基準，如無損害公眾正當利益之虞或至少須明確記載其運價、費用與一般乘客汽車客運業者之責任等相關事項，變更時亦同	道路運送法—11

項目	摘要	法源
營運規定	<p>一般接駁汽車客運業者，依國土交通省令，尚須在公眾易見之處，揭示其營運系統、營運次數與其他事項</p> <p>一般乘客汽車客運業者對其旅客，不得為不當運送條件之要求，與其他有礙公眾便利之行為；不得為有礙一般乘客汽車客運事業健全發展之競爭行為；另對特定乘客，不得為不當之差別待遇</p> <p>乘客汽車運送業者（指經營乘客汽車運送業者，以下相同）必須致力於安全、確實且迅速的運輸；對乘客或公眾必須以公平且懇切的態度處理</p> <p>一般接駁汽車客運事業者，在營業處和停留地點所公佈的開車時間前，不可讓營業用汽車出發</p>	<p>道路運送法—12、30</p> <p>運輸規則—2、12</p>
搭載限制	<p>一般乘客汽車客運業者（不含一般包租汽車客運事業）除該運送之提出不符所認可之運輸合約內容、無適當設備提供運輸、提出人對該運送附加額外之要求、該運送有違法令或公序良俗、因天災或其他不可抗力導致無法運送等，否則不得拒絕承運</p> <p>一般乘客汽車客運業者（一般接駁汽車客運業者除外），凡旅客之出發點或終點不在其營業區域內時，不得運送</p> <p>一般包租汽車客運業者除災害等緊急事件或一般乘客汽車客運無法利用而獲國土交通大臣之許可外，不得為一般乘客之運送</p> <p>一般接駁汽車客運事業者或一般乘坐汽車運送業者，可選擇要接受運送和拒絕繼續運送某些特定乘客與危險物等</p>	<p>道路運送法—13、20、21</p> <p>運輸規則—13、14</p>
計畫變更	<p>一般乘客汽車客運業者為事業計畫變更之際，須經國土交通大臣之認可。惟營業地點之名稱或其他國土交通省令所定之輕微事項不在此限</p> <p>一般接駁汽車客運業者為營運計畫之變更時皆須將其內容向國土交通大臣提出申告；而就國土交通省令所定輕微事項之營運計畫變更時，應即刻向國土交通大臣提出申告</p>	<p>道路運送法—15、15之3</p>
營運計畫	<p>一般接駁汽車客運業者應訂定其營運計畫（營運系統、營運次數與其他國土交通省令所定事項之相關計畫）並依國土交通省令之規定，向國土交通大臣提出申告</p>	<p>道路運送法—15之3、16</p>

項目	摘要	法源
	<p>一般乘客汽車客運除因天災等其他不可抗力之因素外，須依其事業計畫（一般接駁汽車客運業者則尚含營運計畫）所定內容，執行業務</p> <p>國土交通大臣於認定一般乘客汽車客運業者違反營運計畫規定時，得對該一般乘客汽車客運業者，命令其依事業計畫確實執行業務</p>	
營運管理者	<p>一般乘客汽車客運業者為行使確保營業用車安全運行之相關業務，須在國土交通省令所定之各營業處所，選任擁有營運管理資格認證之營運管理者</p> <p>營運管理者之業務範圍及營運管理者之選任有關必要事項，悉依國土交通省令之規定</p> <p>一般乘客汽車客運業者，依規定為營運管理者之選任後，應立即向國土交通大臣申告之。解任時亦同</p>	道路運送法—23
管理者資格規定	<p>國土交通大臣對營運管理者資格測驗合格者或對確保營業用車安全運行之相關業務擁有國土交通省令所規定之相當實務經驗，或具備其他要件者，予以營運管理者資格之認證</p> <p>國土交通大臣對持有營運管理資格認證者違法本法、或本法之命令或其處分者，得命其繳交營運管理者之資格認證</p> <p>營運管理者之資格考試係針對營運管理者之必要知識與能力，由國土交通大臣為之</p> <p>營運管理者須誠實執業</p>	道路運送法—23 之 2、23 之 3、23 之 4、23 之 5
運送安全	<p>為確保營運安全與乘客之便利，有關營業車輛之駕駛與車掌乃至其他接待乘客與大眾之從業員之選任、駕駛之指導監督、車輛營運之管理、一般乘客汽車客運業者之票券及車上揭示之事項，悉由國土交通省令訂定之</p> <p>國土交通大臣於認定一般乘客汽車客運業者未遵守前項國土交通省令所定事項以致有害營運安全或乘客便利時，得對該業者要求設施或駕駛之指導監督，或營運管理方法之改善等其他為導正所需必要措施</p>	道路運送法—28
工作紀錄	<p>一般接駁汽車客運事業者，一般包租汽車客運事業者和特定乘客汽車客運事業者，當駕駛員在營業用汽車上工作時，必須依照每個駕駛員來記錄駕駛員姓名；在已工作的交通工具上可供辨識的營業用汽車的汽車</p>	運輸規則—25

項目	摘要	法源
	登記號碼等該汽車的符號，號碼以及其他的表示方式；工作開始和結束的地點以及日期，主要的經過地點和所駕駛的距離等，並且將其記錄保存一年	
駕車規定	一般接駁汽車客運事業者，一般包租汽車客運事業者 和特定乘客汽車客運事業者之營業用汽車（只限於總 乘車人數十一人以上者）的駕駛員不能於出發時間前 開車，與在已有乘客的汽車行車時，談論關於執行職 務之必要事項以外的事	運輸規則— 49

服務管制（人員）之相關法規－日本

項目	摘要	法源
駕駛限制	一般乘客汽車客運業者，須具備年齡、駕駛經歷等其 他政令所定之一定條件，始得為營業車輛之駕駛。惟 該行駛不以載客為目的者不在此限	道路運送法 —25
人員訓練	乘客汽車運送業者對於工作人員，必須為確保運輸的 安全和乘客的便利，忠實完成職務而進行訓練	運輸規則— 2
禁止疲勞 駕駛	客汽車運送業者，必須致力於了解、把握駕駛員的健 康情況。若由於疾病，疲勞，飲酒或其他理由無法安 全的運作，或無法讓其恢復正常，就不能讓駕駛員在 營業用汽車在交通工具上工作 一般接駁汽車客運事業者和一般包租汽車客運事業 者，若在駕駛者因從事長途運輸或夜間運輸，可能因 為疲勞等因素導致無法繼續安全的駕駛時，必須預先 安排交替用的駕駛員	運輸規則— 21
駕駛距離	在考慮交通情況之下，地方運輸局長所指定的地區之 內有營業處的一般乘客汽車客運事業者，若超過地方 運輸局長所規定之駕駛距離的最高限度，該營業處所 屬駕駛員不得在營業用汽車上工作	運輸規則— 22
點名	乘客汽車運送業者，必須對正要在交通工具上工作的 駕駛員以面對面的方式（若是基於運行上不得已的情 況下可用電話以及其他方法）進行點名並對下列各項 所指出的事項報告，以及為了確保營業用汽車運行的 安全給予必要的指示	運輸規則— 24

項目	摘要	法源
監督駕駛員	<p>乘客汽車運送業者，對於其營業用汽車的駕駛員，根據國土交通大臣所公告之規定，必須對其主要運行路線以及對應營業地區情況的駕駛技術和法令所規定的關於汽車運作事項給予適當的監督、指導</p> <p>一般乘用汽車客運事業者，對於營業用汽車的駕駛員負有指導、監督其在營業地區內的地理和有關乘客和公共應對接待等必要事項的責任</p>	運輸規則—38、39
駕駛紀律	乘客汽車運送業者，必須規定駕駛員為了營業用汽車運行的安全起見應遵守的事項和駕駛員服務的紀律	運輸規則—41

服務管制（車輛）之相關法規－日本

項目	摘要	法源
運行記錄計	一般接駁汽車客運事業者和一般包租汽車客運事業者，在營業用汽車的駕駛員在交通工具上工作時（一般接駁汽車客運事業的營業用汽車僅限於從起點到終點的距離之間，時速會超過一百公里的運行系統），須以運行記錄計記錄該汽車的瞬間速度，運行距離和運行時間，並且將其記錄保存一年	運輸規則—26
車內規定	乘客汽車運送業者，必須在營業用汽車內將該業者的姓名或名稱，以及該汽車的駕駛員和其他工作人員的姓名和汽車登記號碼以易見的方式公佈	運輸規則—42

服務管制（路線）之相關法規－日本

項目	摘要	法源
路線中止	一般接駁汽車客運業者，於為路線的休止或廢止等有關事業計畫之變更時，應於六個月前（在不影響乘客之便利而符合國土交通省令之規定時，得於三十日前）向國土交通大臣提出申告	道路運送法—15 之 2
路線變更	一般乘客汽車客運業者，於因天災或其他國土交通省令所定之不可抗力而無法於該路線運行營業車輛時，得於該路線能重開營業車輛期間，在儘可能滿足該路線運輸所需之前提下，為異於原定路線之事業經營	道路運送法—17

服務管制（場站）之相關法規－日本

項目	摘要	法源
車站公告	<p>一般接駁汽車客運事業者必須在營業處以公眾易見的方式公佈業者和該營業處的名稱；有關該營業處的運行系統；運行系統的運行次數，首班和末班的發車時間，運行間隔時間以及抵達其他營業處和主要停留地點所需時間</p> <p>一般接駁汽車客運事業者，需將業者和本停留地點的名稱、有關本停留地點的運行系統、運行系統每次的出發時間等事項以公眾易懂之方式公佈在停留地點</p>	運輸規則—5
公告變更	一般乘客汽車客運事業者，若欲變更在營業處或停留地點公佈事項，除因緊急理由、不得已的狀況，以及未妨礙到公共便利之外，至少於七日前需公佈	運輸規則—6

聯運與聯營管制之相關法規－日本

項目	摘要	法源
不適用獨占禁止與公平交易法等之免除條款	<p>對因運輸需要減少導致難以持續營運之路線，為確保該區居民生活所需之旅客輸運，而由同時經營該路線之兩家以上的一般接駁汽車客運業者所締結之有關共同經營之相關協定</p> <p>為增進乘客之便利，而由同時經營該路線之兩家以上的一般接駁汽車客運業者就營運時刻的設定所為之相關協定的締結</p>	道路運送法—18
協定之認可	一般接駁汽車客運業者於依前條各款所為之締結，或其內容之變更時，皆須取得國土交通大臣之認可	道路運送法—19
協定變更與認可取消	<p>國土交通大臣於受理認可相關協定內容之申請時，如不能認定符合不對旅客利益造成不當傷害、無不當差別、對加入與退出實無不當之限制與協定之目的符合必要最小限度之原則等時，不可為同項之認可</p> <p>國土交通大臣於認定協定不符規定時，須對該一般接駁汽車客運業者，為該協定內容之變更或取消該項認可之命令</p>	道路運送法—19、19之2

加州

■ VEHICLE CODE (車輛規則)

進出管制之相關法規－加州

項目	摘要	法源
分類營運	公共汽車：係指運送 15 人以上的車輛，或為報酬與利潤而運送 10 人以上的車輛；或為非營利組織或團體使用也稱之為公共汽車	車輛規則－233
	副大眾運輸車輛：運送 24 人以下，並提供本地民眾運輸的車輛，含公立或私立學校低於 12 年級的學生	車輛規則－336
	校車：車輛設計，使用與維修是為運送學校的小學生或低於 12 年級的學生，或學校從事活動時學生運輸	車輛規則－545
	觀光巴士：司機是由一群乘客租賃且駕駛運送 16 人以上的車輛	車輛規則－612
	拖車巴士：用拖車或半拖車來連接車輛，並被設計與使用來運送 15 人以上之車輛	車輛規則－636
	年輕人公共汽車：在學校 25 英哩之內，運送從學校到非學校組織之 12 年級以下學生且不得超過 16 人	車輛規則－680
經營規定	申請營運校車許可證的人須擁有有效證書且證書原先發行時須支付 25 美金的費用，後來證書更新時則須支付 12 美金的費用	車輛規則－12517

服務管制（人員）之相關法規－加州

項目	摘要	法源
人員訓練	駕駛校車及年輕人公車之駕駛員，除須擁有駕駛執照外，尚須通過急救救護的考試資格	車輛規則－12522
駕照規定	駕駛員在駕駛 10 人以上車輛時，被要求須擁有有效種類的駕駛執照	車輛規則－464
	駕駛員年齡未滿 18 歲就駕駛校車來運送小學生屬於違法行為	車輛規則－12516

項目	摘要	法源
	駕駛校車須擁有加利福尼亞交通警察部門所發行的營運校車許可證	車輛規則—12517
身體檢查	申請駕駛校車或年輕人公車時，申請人須提交 2 年以下的體檢報告，且當校車駕駛員年齡達 65 歲時，則需每年作體檢，並提交體檢報告	車輛規則—12517.2
駕駛精神狀況	當申請人的身體或精神狀況有爭議時則不得發給駕照	車輛規則—14900.5

服務管制（車輛）之相關法規－加州

項目	摘要	法源
車輛檢查	巴士的駕駛員，除例行性檢查與保養外，每個巴士尚須在 45 天內作一次徹底檢查以確保車輛安全，在未檢查通過前不得載客	車輛規則—34505
車身規定	<p>應在車身兩側標示駕駛員姓名</p> <p>客運公司名稱與商標應與車身背景形成鮮明對比，且尺寸、形狀與顏色，在白天時需能在 50 英尺外清晰可辨</p> <p>校車前後應有清楚標誌顯示”校車”，字母高度不得少於 8 英吋，寬度需成比例且校車後方窗戶下，須有清晰可見的標字”當紅燈閃爍時停止”</p>	<p>車輛規則—27900</p> <p>車輛規則—27901</p> <p>車輛規則—27906</p>

歐盟

■ 31992R0684：以長途客車／公車於國際間載運旅客之一般規定

進出管制之相關法規－歐盟

項目	摘要	法源
規範範圍	於會員國內登記、符合各該國法規之運送者，以收費、受雇或自有方式於歐盟區域內載運旅客之長途客運車輛或公車，乘載九人以上（含司機）	31992R0684—1-1
營運分類	<p>定期服務：於特定期間提供特定路線之旅客運輸服務，旅客需於預定之停靠站上下車。定期服務對所有大眾開放，但必要時須事先訂位（服務的定期特性不因服務條件的調整而改變）。</p> <p>特殊定期服務：定期運輸服務僅對特定乘客提供，而排除其他乘客使用（如：往來住家與工作場所之通勤旅次、學校之交通車－校車、載運士兵與軍眷往來居住地與營區等）</p> <p>短程穿梭服務：重複實施去回的行程，旅客團體需事先集合（組團），由一地點載運至另一地點，隨後再返回，來回距離在 50 公里以內</p> <p>不定期服務：係指未符合定期服務定義之運輸服務，包括特殊定期服務及具有運送旅客團體（由顧客或運送業主動聚集）之服務特性者</p> <p>自用運輸：係由自然人或法人基於非商業與非營利目的完成之運輸活動，活動僅為該自然人或法人之從屬（補助性）活動</p>	31992R0684—2-1、2-2、2-3、2-4
申請條件	凡獲得會員國發給許可；符合歐盟進入旅客運輸營運之相關法規要求；滿足道路安全、駕駛、車輛等規定之運送者均得允許執行所定義之各項服務，待遇如一般國人而無任何歧視	31992R0684—3-1
申請規定	由主辦者與運送者所定合約規範之特殊定期服務無須許可	31992R0684—4-2
許可規定	許可的對象為運輸事業，且不得轉讓，並獲得主管機關的同意	31992R0684—5-1、5-2、

項目	摘要	法源
	<p>定期服務年限不超過 5 年；短程穿梭不含住宿之服務年限不超過 2 年。此一期限得因申請人或會員國主管機關依乘客要求縮短</p> <p>許可證上須註明服務類別、服務路線、起迄點、許可年限、定期服務之停靠站與時刻表</p>	5-3
核准機關	定期服務之許可申請需向路線起點所在會員國之主管機關提出，其稱為核准機關，路線起點意為「服務的終點之一」	31992R0684—6-1
許可程序	許可證核發須獲得有乘客上下車之所有會員國主管機關同意。核准機關應將申請書、相關文件及其評價告知所有相關會員國暨路線通過而無乘客上下之會員國主管機關	31992R0684—7-1
許可期限	會員國主管機關於接獲核准機關之請求時應於兩個月內做出許可與否之決定，若超過該期限仍未獲得主管機關之回覆，則視為主管機關同意該申請，則核准機關將同意該許可	31992R0684—7-2
申請許可規定	<p>申請人未具備提供服務所需的足夠設備</p> <p>申請人過去未遵守國內或國際道路運輸法規，尤其是與國際客運服務許可相關之條件或要求；或有嚴重違反道路安全法規，特別是車輛、行駛及駕駛員休息時間等事項者</p> <p>申請接續經營之許可時，未遵守原許可事項</p> <p>若討論服務會直接危及現有已核准之定期服務，但現有定期服務僅由單一運送者或運送集團提供者除外</p> <p>若申請所涵蓋之營運服務僅針對該地區聯繫（起迄、運輸市場）中最有利可圖的部份提供</p>	31992R0684—7-4
許可結果	<p>完成所訂程序，核准機關應同意許可或正式拒絕申請</p> <p>拒絕申請需具明理由，會員國須確認運輸事業於申請被拒時有說明陳述的機會</p>	31992R0684—8-1、8-2
許可失效	<p>定期服務的許可於有效期限到期；或核准機關接獲營運者提出撤銷服務通知三個月後</p> <p>當服務需求不存在，期限得縮短為 1 個月</p>	31992R0684—9-1、9-2、9-3、9-5

項目	摘要	法源
	核准機關須通知相關會員國之主管機關該許可已經失效 許可的擁有者須於服務撤銷前 1 個月以適當的宣傳品告知相關服務使用者	
撤銷歐盟執照	運送者設立會員國主管機關得撤銷根據 3a 條所核發之歐盟執照，若運送者未能符合第 3 條第 1 節所定條件與提供與核發歐盟執照所需資料相關之不正確的資訊 當運送者一次嚴重或多次違反道路安全法規，尤其是與車輛、駕駛員駕駛、休息相關之法規時，運送者設立會員國主管機關得撤銷其歐盟執照或暫時性、部份撤銷歐盟執照認證影本	31992R0684 —16-1、16-3
許可撤銷	當許可擁有者未能依本法履行許可證所定條件時，核准機關得應運送者設立會員國之請求撤銷許可，並立即通知所有相關會員國主管機關 若運送者屢次嚴重違反道路安全法規，尤其是與車輛、駕駛員駕駛、休息相關之法規時，會員國主管機關應禁止運送者於其管轄範圍內提供旅客國際運送服務，並立即通知所有相關會員國主管機關	31992R0684 —16-2、16-4

服務管制之相關法規—歐盟

項目	摘要	法源
運送者責任	提供符合歐盟標準、法規、容量之運輸服務，並遵守主管機關之其他法規條件	31992R0684 —10-1
營運規定	歐盟執照依照運送者名字製作，並不得轉讓。每一車輛應隨車攜帶一份歐盟執照認證影本以供查驗：會員國的決定歐盟執照亦得適用於其國內運輸 運送者需顯示服務路線、公車停靠站；時刻表、票價及其他載運條件 自用運輸得豁免任何形式的許可，但仍須受限於認證系統。認證由車輛登記之會員國主管機關負責核發，並於整體行程中有效	31992R0684 — 3a-3 、 3a-10 31992R0684 —10-2 31992R0684 —13-1、13-3 31992R0684

項目	摘要	法源
	許可證與管理文件需隨車攜帶，並應檢查官員之要求提示	—15-1
旅遊表格	執行不定期服務應具備行程表 不定期服務之運送者須於行程開始前填妥行程表 行程表應包括服務類型、主要旅行計畫、包含運送者	31992R0684 — 11-1 、 11-2、11-3

服務管制（人員）之相關法規－歐盟

項目	摘要	法源
歐盟執照	為執行旅客之國際載運服務，所有符合條件之運送者，必須擁有設立會員國主管機關核發歐盟執照	31992R0684 —3a-1
歐盟執照期限	歐盟執照每次核發五年，屆期得更新（續營）	31992R0684 —3a-4
駕車規定	運送者須接受檢查以確保營運執行正確，特別是駕駛與休息期間	31992R0684 —15-2

服務管制（車輛）之相關法規－歐盟

項目	摘要	法源
車輛所有權	使用之車輛屬該自然人或法人之財產或長期租賃契約之物件，並由該自然人或法人之員工或自然人本身負責駕駛	31992R0684 —2-4

聯運與聯營管制之相關法規－歐盟

項目	摘要	法源
營運規定	不定期服務得由一家以上運送者依照同一合約共同提供服務	31992R0684 —2-3
許可對象	若定期服務與短程穿梭服務係由多家運輸事業共同完成（聯營），則許可的對象為所有運輸事業。許可證上須註明所有營運者之名稱。任何通知亦須知會所有營運者	31992R0684 —5-1

附錄 5

學生專車（校車）相關規定

1. 臺北縣政府校車管理要點

(1) 本要點所稱校車，係指本府所轄各級公私立學校自備之學生交通車，及在本府辦理立案之幼稚園、托兒所之幼童專用車。（第2條）

(2) 本要點各管理機關權責如下（第3條）

一、本府教育局、社會局辦理下列事項：

①申請購置校車同意書之核發事項。

②辦理校車保養及駕駛人管理之督導事項。。

③校車過戶後之備查事項。

④校車行駛路線、上下車地點及因特殊需要駛出報備路線之備查事項。

二、臺北區監理站辦理下列事項：

①校車購置之審核及發照事項。

②校車定期檢驗及臨時檢驗事項。

③校車車身顏色、標誌之檢驗事項。

④校車保養記錄卡之輔導建立及查驗事項。

⑤其他配合教育、社政機關辦理校車管理、督導及檢查事項。

(3) 申請購置校車，應檢附下列單位之同意書向臺北區監理站申領牌照。（第4條）

一、學校及幼稚園應經本府教育局同意。

二、托兒機構應經本府社會局同意。

(4) 校車過戶後，應即將過戶情形向縣市政府教育局、社會局報備。（第6條）

(5) 校車應加漆標誌；幼童專用車，應於駕駛座兩邊外側加漆政府立案字號。（第7條）

(6) 校車駕駛人必須最近2年內無肇事紀錄，且體格檢查合於標準。校車駕駛人應於每年7月至公立醫院或勞保指定之醫院檢查體格，不合前項之標準者，應即停止駕駛工作。（第8條）

(7) 校車專供接送學生（幼童），其乘載人數不得超過核定乘載人數，並應擇定安全地點供乘員上下車。（第9條）

- (8) 校車行駛路線、上下車地點各校應妥為規劃，兼顧上下車安全、便利及順暢性。(第 10 條)
- (9) 學校及幼稚園、托兒機構負責人對校車駕駛人應督導管理。(第 11 條)
- (10) 校車每日應自行保養，每半年應至合格之甲、乙種汽車修車修理廠實施三級以上保養，並於保養紀錄卡(如附件)載明以備檢查。學校自設保養人員及設備，經公路監理所(站)查核符合乙種汽車修理業標準者，得自行辦理校車之保養事宜。(第 12 條)
- (11) 本府教育局、社會局得不定期抽查，並將檢查結果追蹤備查。(第 13 條)

2. 臺中市校車管理要點

- (1) 本要點所稱校車，係指本府所轄各級公私立學校自備之學生交通車，及在本府辦理立案之幼稚園、托兒機構之幼童專用車。(第 2 條)
- (2) 本要點各管理機關權責如下(第 3 條)

一、本府教育局、社會局辦理下列事項：

- ①申請購置校車同意書之核發事項。
- ②辦理校車保養及駕駛人管理之督導事項。
- ③校車新領牌照或校車過戶後之備查事項。

二、公路監理機關辦理下列事項：

- ①校車購置之審核及發照事項。
- ②校車定期檢驗及臨時檢驗事項。
- ③校車車身顏色、標誌之檢驗事項。
- ④校車保養記錄卡之輔導建立及查驗事項。
- ⑤其他配合教育、社政機關辦理校車管理、督導及檢查事項。

- (3) 申請購置校車，應檢附下列單位之同意書向公路監理機關申領牌照。(第 4 條)

一、學校及幼稚園應經本府教育局同意。

二、托兒機構應經本府社會局同意。

- (4) 校車駕駛人必須具有職業駕照，最近 2 年內無肇事紀錄，且體格檢查合於標準。（第 8 條）
- (5) 校車除依法應投保之強制汽車責任保險、公共意外險外，並應投保汽車第三責任險及汽車乘客責任險。校車駕駛人應於每年 7 月至公立醫院或區域以上醫院檢查體格，不合前項之標準者，應即停止駕駛工作。（第 8 條）
- (6) 校車專供接送學生（幼童），其乘載人數不得超過核定乘載人數，並應擇定安全地點供乘員上下車，幼童專用車應派專人隨車照顧。（第 9 條）
- (7) 學校及幼稚園、托兒機構負責人對校車駕駛人應督導管理。（第 10 條）
- (8) 校車每日應自行保養，每半年應至合格之甲、乙種汽車修車修理廠實施三級以上保養，並於保養紀錄卡（如附件二）載明以備檢查。學校自設保養人員及設備，經公路監理機關查核符合乙種汽車修理業標準者，得自行辦理校車之保養事宜。（第 11 條）
- (9) 本府教育局、社會局得不定期抽查，並將檢查結果追蹤備查。（第 12 條）

3. 臺南市校車管理自治條例

- (1) 本自治條例所稱校車，係指除國立學校外，本市市屬高級中學、公私立國民中、小學、補習班、安親班自備載送學生之交通車及登記有案之幼稚園、托兒所之幼童專用車。（第 2 條）
- (2) 校車之管理單位如下（第 4 條）：

本市市屬高級中學、公私立國民中、小學、補習班及幼稚園為本府教育局。托兒所、安親班為本府社會局。各管理單位辦理事項如下：

 - 一、申請購置校車同意書函之核發事項。
 - 二、校車新領牌照及異動之備查事項。
 - 三、校車行駛路線、上下車地點及臨時變更路線之備查事項。
 - 四、校車保養及駕駛人管理之督導事項。
- (3) 申請購置校車或變更為校車，應檢附本府同意書函向當地公路監理機關申領牌照或辦理變更，並於領取牌照或變更完成後 10 日內向本府報備。前項所購置或變更為校車之車輛應符合道路交通安全規則有關車身各部規格及配備相關規定。（第 5 條）
- (4) 校車行經路線、上下車地點應向本府報備，並副知當地監理機關，其有

變更者亦同。前項規定於幼童專用車不適用之。（第 7 條）

- (5) 校車除依法應投保之強制汽車責任保險、公共意外險外，並應投保汽車第三責任險及汽車乘客責任險。（第 8 條）
- (6) 接送學生之校車，其核定乘載人數須標示車前左右兩側，不得超過核定乘載人數，並應擇定安全地點供乘員上下車，搭載幼童者並應派專人隨車妥善照顧。（第 10 條）
- (7) 校車應比照教育部頒公私立各級學校校車顏色及標誌標準圖加漆標識，補習班、安親班及幼童專用車並應於駕駛座兩邊外側加漆本府核准立案字號。（第 11 條）
- (8) 學校、補習班及幼稚園、托兒所、安親班負責人對校車應負督導管理之責。（第 12 條）
- (9) 校車每日應按規定自行保養，每半年應至合格之甲、乙種汽車修車修理廠實施三級以上保養，並應隨車保留保養紀錄以備檢查。校車之定期檢驗應至當地公路監理機關辦理。（第 13 條）
- (10) 校車駕駛人必須領有職業駕駛執照，最近 2 年內無肇事記錄，且體格檢查合於相關標準者。（第 16 條）
- (11) 本府教育局、社會局應會同相關單位不定期抽查，每年應會同當地公路監理機關檢查一次以上，以維校車行駛安全。（第 17 條）

4. 高雄縣校車管理辦法

- (1) 本辦法所稱校車，係指公私立學校、補習班自備之學生交通車及在本府登記有案之幼稚園、安親班、托兒機構之幼童專用車。（第 2 條）
- (2) 學校、補習班、幼稚園、安親班主管單位為本府教育局，托兒機構為本府社會局。（第 3 條）
- (3) 主管單位辦理下列事項（第 4 條）：
 - 一、申請購置校車之同意書核發事項。
 - 二、校車保養及駕駛人管理之督導事項。
 - 三、校車領牌後之備查事項。
- (4) 申請購置校車，應檢附各該主管單位之同意書，向公路監理機關申領牌照，並於領牌後向各該主管單位報備。（第 5 條）
- (5) 使用中的校車出廠超過 10 年者應即淘汰，並向公路監理機關辦理異動

登記。(第7條)

- (6) 校車車身顏色及標識(如附件一)。幼童專用車並應於駕駛座兩邊外側加漆政府立案字號。校車車體外面繪製廣告,除車體前後兩面不得繪製外,其餘應依廣告物管理辦法有關規定辦理,且不得塗蓋車體兩側原有之標識。本辦法未規定者,依道路交通安全規則有關規定辦理之。(第8條)
- (7) 校車駕駛人必須具有職業駕照,最近2年內無肇事紀錄,且年齡不得超過60歲。校車駕駛人應於每年至公立或區域以上醫院檢查體格,不合道路交通安全規則第64條第1項規定之標準者,應即停止駕駛工作。(第9條)
- (8) 學校、補習班、幼稚園、安親班及托兒機構負責人對校車及駕駛人應善盡管理之責。(第11條)
- (9) 校車每日應自行保養,每半年應向監理機關登記有案之汽車修理業實施保養,並於保養紀錄卡(如附件二)載明以備檢查。校車之定期檢驗應至監理機關或受其委託之檢驗機構辦理。(第12條)

5. 雲林縣校車管理要點

- (1) 本要點所稱校車,係指本府所轄各級公私立學校自備之學生交通車及在本府登記有案之幼稚園、托育機構之幼童專用車。校車之管理除依交通法令規定外,依本要點辦理。(第2條)
- (2) 校車管理,管理單位應辦理下列事項(第3條):
 - 一、主管業務之督導、檢查。
 - 二、申請購置校車同意書之核發事項。
 - 三、校車保養及駕駛人管理之督導事項。
 - 四、校車領牌或過戶後之備查事項。
 - 五、校車行駛路線、上下車地點及因特殊需要駛出報備路線之備查事項。

前項校車屬於學校或幼稚園者,由本府教育局辦理;屬於托育機構者,由本府社會局辦理。

- (3) 下列校車管理事項並應向公路局嘉義區監理所雲林監理站申請辦理(第4條):
 - 一、校車購置請領牌照之審核及發照事項。

二、校車申請牌照檢驗、定期檢驗及臨時檢驗事項。

三、校車主身顏色、標識之檢驗事項。

四、校車保養紀錄卡之輔導建立及查驗事項。

(4) 申請購置校車，應檢附本府之同意書向當地監理機關申領牌照、過戶異動，並於領牌後報本府備查。（第 5 條）

(5) 校車車身顏色及標識如(如附件一)，並依下列規定辦理（第 8 條）：

一、幼童專用車並應於駕駛座兩邊外側加漆政府立案字號。

二、校車車體外面繪製廣告，應依廣告物管理辦法有關規定辦理，但車體前後兩面不得繪製，且不得塗蓋車位兩側原有之標識。

(6) 校車駕駛人必須具有職業駕照，最近一年內無肇事及刑事案件紀錄，且體格檢查合於相關標準。（第 9 條）

(7) 校車專供接送學生(幼童)，其乘載人數須標示車前左右兩側，不得超過核定乘載人數，並應擇定安全地點供乘員上下車。（第 10 條）

(8) 校車行駛路線、上下車地點應報本府教育局、社會局備查，並副知當地監理機關，其有變更或因特殊需要駛出備查路線時亦同。（第 11 條）

(9) 學校、幼稚園及托育機構負責人對校車駕駛人應督導管理。（第 12 條）

(10) 校車每日應自行保養，每半年應至合格之甲、乙種汽車修理場實施三級以上保養，並於保養紀錄卡(如附件二)載明以備檢查。學校自設保養人員及設備，經公路局監理機關查核符合乙種汽車修理業標準者，得自行辦理校車之保養事宜。（第 13 條）

(11) 本府教育局、社會局得會同當地監理機關督導、不定期檢查，以維持校車行駛安全。（第 14 條）

6、南投縣兒童交通車管理要點

(1) 本要點所稱學童交通車（以下簡稱交通車），係指各學校機構自備，載送學童上下學之交通車。（第 2 條）

(2) 交通車規格、設施、設備及使用，除依公路法、道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例及有關規定外，悉依本要點辦理。（第 3 條）

(3) 本要點各管理機關權責如下（第 4 條）

一、本府教育局辦理下列事項：

①申請購置交通車同意函之核發事項。

②交通車保養及駕駛人管理之督導事項。

③交通車新領牌照或過戶後之備查事項。

二、公路總局南投監理站辦理下列事項：

①交通車購置之審核及發照事項。

②交通車定期檢驗及臨時檢驗事項。

③交通車車身顏色、標識之檢驗事項。

④交通車保養紀錄卡之輔導建立及查驗事項。

⑤其他配合教育行政機關辦理交通車管理、督導及檢查事項。

三、本府警察局辦理下列事項：

①無照駕駛、違規超載、違反道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例之取締。

②其他配合教育行政機關辦理交通車管理、督導及檢查事項。

(4) 各學校機構辦理下列事項：（第5條）

一、依規定程序申領交通車牌照。

二、交通車車身顏色、標識，應依規定辦理。

三、每日保養及檢測，依規定定期檢驗交通車。

四、妥善規劃交通車行駛路線、上下車地點，維護上下車安全。

五、各學校機構負責人對交通車駕駛人、隨車管理人員有督導管理之責。

六、備妥校車行照正反面影本、保養紀錄表、校車行駛路線圖、駕駛人駕照正反面影本，供各主管單位查核。

七、其他配合教育行政機關辦理交通車管理、督導及檢查事項。

(5) 申請購置交通車應以新車為限。但轉購他人出廠3年內之交通車者不在此限。購置後應檢附本府之同意函及購車相關資料向公路總局南投監理站申領牌照，並於領牌後報本府備查。（第6條）

(6) 交通車如有過戶、停駛、復駛、報廢、繳銷或註銷牌照等異動情事之一者，應於異動後15日內以書面通知管理機關。（第7條）

(7) 交通車應依照教育部頒公私立各級學校（含幼稚園、托兒所）校車顏色

及標誌標準圖加漆標誌，幼童專用車並應於駕駛座兩邊外側加漆本府核准立案字號、車號及乘載人數，不得超過核定乘載人數。交通車車體外面繪製廣告，除車體前後兩面不得繪製外，其餘應依廣告物管理辦法規定辦理，且不得塗蓋車體兩側原有之標識。（第 8 條）

- (8) 交通車每日應自行保養及檢測，每半年應至合法汽車修理廠實施三級以上保養，並於保養紀錄卡（附件一）載明以備檢查。（第 9 條）
- (9) 交通車駕駛人必須具有職業駕照，最近 2 年內無肇事紀錄，交通車駕駛人應於每年 7 月，檢附公立或區域以上醫院健康檢查表，不合道路交通安全規則規定（附件二）者，應即停止駕駛工作。（第 10 條）
- (10) 本府教育局得會同公路總局南投監理站、警察機關不定期抽查，並將檢查結果追蹤備查，以維護交通車行駛之安全。（第 15 條）

7、花蓮縣各級學校校車及幼童專用車管理規則

- (1) 本規則所稱校車係指本府所轄各級公私立學校自備之學生交通車及在本府登記有案之幼稚園、托育機構之幼童專用車。（第 2 條）
- (2) 本管理規則之主管機關，各級學校、幼稚園為本府教育局，托育機構為本府社會局。（第 3 條）
- (3) 申請購置或受贈校車，應檢附本府之同意書向當地監理機關申請牌照、過戶異動，並於領牌後向本府報備。不合規定之車輛不得使用。（第 4 條）
- (4) 校車車身顏色及標識依教育部規定辦理。幼童專用車並應於駕駛座兩邊外側加漆政府立案字號。校車車體外面繪製廣告，除車體前後兩面不得繪製外，其餘應依廣告物管理辦法有關規定辦理，且不得塗蓋車體兩側原有之標識。（第 7 條）
- (5) 校車駕駛人必須領有相當之職業駕駛執照，各校應慎選性情穩重，具有耐心之資深優良駕駛員，且最近 2 年內無肇事紀錄者為之。校車駕駛人應於每年 7 月至公立醫院或區域以上醫院檢查體格（屬臨時約僱期間在 1 年內者，於每次訂約前完成），檢查合格者，始得任用，並應將檢查結果留校備查。學期中如罹患足以影響行車及學童安全之疾病者，應即停止其駕駛工作，須於病癒後並取得醫院健康檢查證明，始得續任。體格檢查合於標準。（第 8 條）

- (6) 校車乘載人數須標示車前左右兩側，不得超過核定乘載人數，妥善規劃行車路線，避免行駛偏僻道路及陡坡等，並應擇定安全地點供乘員上下車。（第 9 條）
- (7) 校車行車路線、上下車地點應向本府教育局、社會局報備，其有變更或因特殊需要駛出報備路線時亦同。（第 10 條）
- (8) 學校及幼稚園、托育機構負責人對校車駕駛人應善盡督導管理之責。學校及幼稚園、托育機構教師及駕駛應督導學生遵守車輛乘坐安全規定。（第 11 條）
- (9) 校車應置備合於規定之滅火器及相關安全設備，駕駛人於每次行車前，應確實檢查車況、滅火器、安全門及相關安全設備，須於檢修妥善後，始得行駛，並應將檢查紀錄留校備查。校車行駛中遇影響安全問題或機件故障，應即停靠路邊檢查、處理，安全無虞始得繼續行駛。（第 12 條）
- (10) 校車每日應自行保養，每半年應至合格之甲、乙種汽車修理廠實施三級以上保養，並於保養記錄卡載明以備檢查。校車之定期檢驗應至公路監理機關辦理。學校自設保養人員及設備，經公路監理機關查核符合乙種汽車修理業標準者，得自行辦理校車之保養事宜。（第 13 條）
- (11) 校車如有過戶、停駛、復駛、報廢、繳銷或註銷牌照等異動情事之一者，應於異動後 15 日內以書面通知本府。（第 14 條）
- (12) 本府教育局、社會局應不定期抽查，並得會請監理機關、警察機關等相關單位抽檢校車之行駛，檢查結果追蹤複查。（第 18 條）

附錄 6

專車市場調查資料

學生專車之服務屬性－依使用車輛區分（單位：學校數）

使用車輛 分區	客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 遊覽車	客運車輛、 自有車輛	遊覽車、 自有車輛	客運車輛、遊覽 車、自有車輛	總計
北區	25	29	4	5	0	3	1	67
中區	17	25	12	6	0	10	3	73
南區	30	17	5	3	2	10	1	68
東區	9	2	1	0	1	1	0	14
合計	81	73	22	14	3	24	5	222

學生專車之服務屬性－「使用車輛」與「車型大小」（單位：學校數）

使用車輛 車型大小		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 遊覽車	客運車輛、 自有車輛	遊覽車、 自有車輛	客運車輛、遊覽 車、自有車輛	總計
大型車	北區	24	24	4	4	0	2	0	58
	中區	17	24	11	5	0	8	3	68
	南區	30	15	5	3	0	7	1	61
	東區	8	2	0	0	0	1	0	11
	合計	79	65	20	12	0	18	4	198
小型車	北區	0	1	0	0	0	0	0	1
	中區	0	0	1	0	0	0	0	1
	南區	0	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	1	0	0	0	0	1
	合計	0	1	2	0	0	0	0	3
大型 車、 中型車	北區	1	3	0	0	0	1	0	5
	中區	0	0	0	1	0	1	0	2
	南區	0	2	0	0	1	3	0	6
	東區	1	0	0	0	1	0	0	2
	合計	2	5	0	1	2	5	0	15
大型 車、 小型車	北區	0	0	0	1	0	0	0	1
	中區	0	0	0	0	0	1	0	1
	南區	0	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	1	0	1	0	2
大型 車、 中型 車、 小型車	北區	0	1	0	0	0	0	1	2
	中區	0	1	0	0	0	0	0	1
	南區	0	0	0	0	1	0	0	1
	東區	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	2	0	0	1	0	1	4

學生專車之服務屬性－「使用車輛」與「有無設立站牌」（單位：學校數）

使用車輛 有無 設立站牌		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 遊覽車	客運車輛、 自有車輛	遊覽車、 自有車輛	客運車輛、遊覽 車、自有車輛	總計
私設 站牌	北區	1	0	0	0	0	0	0	1
	中區	0	2	0	0	0	0	0	2
	南區	0	1	0	0	0	0	0	1
	東區	1	0	0	0	0	0	0	1
	合計	2	3	0	0	0	0	0	5
客運 業 設立 站牌	北區	20	6	1	1	0	1	0	29
	中區	11	10	5	2	0	1	1	30
	南區	19	0	2	1	0	0	0	22
	東區	7	2	0	0	0	0	0	9
	合計	57	18	8	4	0	2	1	90
無 設置 站牌	北區	4	23	3	4	0	2	1	37
	中區	6	13	7	4	0	10	2	42
	南區	11	16	3	2	2	9	1	44
	東區	1	0	1	0	1	1	0	4
	合計	22	52	14	10	3	22	4	127

學生專車之服務屬性－「使用車輛」與「是否收費」（單位：學校數）

使用車輛 是否收費		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 遊覽車	客運車輛、 自有車輛	遊覽車、 自有車輛	客運車輛、遊覽 車、自有車輛	總計
免費	北區	1	0	0	0	0	0	0	1
	中區	0	0	0	0	0	2	0	2
	南區	0	0	0	0	2	2	0	4
	東區	0	0	0	0	1	0	0	1
	合計	1	0	0	0	3	4	0	8
收費	北區	24	29	4	5	0	3	1	66
	中區	17	25	12	6	0	8	3	71
	南區	30	16	5	3	0	8	1	63
	東區	9	2	1	0	0	1	0	13
	合計	80	72	22	14	0	20	5	213

學生專車之服務屬性－「使用車輛」與「計費方式」（單位：收費的學校數）

使用車輛 計費方式		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 遊覽車	遊覽車、 自有車輛	客運車輛、遊覽 車、自有車輛	總計
分段計費	北區	15	10	3	2	1	0	31
	中區	5	11	3	1	5	0	25
	南區	8	2	2	0	2	0	14
	東區	1	0	0	0	1	0	2
	合計	29	23	8	3	9	0	72
里程計費	北區	3	6	0	0	1	0	10
	中區	8	6	4	1	1	0	20
	南區	15	8	3	1	3	1	31
	東區	6	2	0	0	0	0	8
	合計	32	22	7	2	5	1	69
天數計費	北區	0	6	0	1	0	0	7
	中區	0	5	1	0	0	0	6
	南區	3	3	0	1	0	0	7
	東區	1	0	1	0	0	0	2
	合計	4	14	2	2	0	0	22
次數計費	北區	4	2	0	0	0	0	6
	中區	1	0	1	0	0	0	2
	南區	3	1	0	0	0	0	4
	東區	1	0	0	0	0	0	1
	合計	9	3	1	0	0	0	13
共乘分攤	北區	0	3	0	1	0	0	4
	中區	1	2	1	3	0	1	8
	南區	0	1	0	0	2	0	3
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1	6	1	4	2	1	15
分段計 費、里程 計費	北區	1	0	0	0	0	0	1
	中區	0	0	0	1	0	0	1
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1	0	0	1	0	0	2
分段計 費、天數 計費	北區	0	0	0	0	0	0	0
	中區	1	0	1	0	0	0	2
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1	0	1	0	0	0	2

學生專車之服務屬性－「使用車輛」與「計費方式」（單位：收費的學校數）

使用車輛 計費方式		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 遊覽車	遊覽車、 自有車輛	客運車輛、遊覽 車、自有車輛	總計
分段計 費、共乘 分攤	北區	1	1	0	0	0	0	2
	中區	0	0	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1	1	0	0	0	0	2
里程計 費、天數 計費	北區	0	0	0	0	0	0	0
	中區	0	0	0	0	2	2	4
	南區	1	1	0	1	1	0	4
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1	1	0	1	3	2	8
天數計 費、次數 計費	北區	0	1	0	0	0	0	1
	中區	0	0	1	0	0	0	1
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	1	1	0	0	0	2
分段計 費、里程 計費、天 數計費、 共乘分攤	北區	0	0	0	1	0	0	1
	中區	0	0	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	1	0	0	1

學生專車之服務屬性－「使用車輛」與「付費方式」（單位：收費的學校數）

使用車輛 付費方式		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 遊覽車	遊覽車、 自有車輛	客運車輛、遊覽 車、自有車輛	總計
現金	北區	0	0	0	0	0	0	0
	中區	0	0	1	0	0	0	1
	南區	6	2	0	0	1	0	9
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	6	2	1	0	1	0	10
月票	北區	5	3	1	1	0	0	10
	中區	13	12	2	2	1	2	32
	南區	17	3	1	2	2	0	25
	東區	9	2	0	0	1	0	12
	合計	44	20	4	5	4	2	79
悠遊卡	北區	3	0	0	0	0	0	3
	中區	0	0	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	3	0	0	0	0	0	3
學期初繳清	北區	3	26	3	2	2	1	37
	中區	2	12	9	3	5	1	32
	南區	4	10	4	0	5	0	23
	東區	0	0	1	0	0	0	1
	合計	9	48	17	5	12	2	93
現金、月票	北區	1	0	0	0	0	0	1
	中區	2	1	0	1	2	0	6
	南區	3	0	0	0	0	0	3
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	6	1	0	1	2	0	10
現金、 悠遊卡	北區	9	0	0	0	0	0	9
	中區	0	0	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	9	0	0	0	0	0	9
現金、 學期初繳清	北區	0	0	0	0	1	0	1
	中區	0	0	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	1	0	1

學生專車之服務屬性－「使用車輛」與「付費方式」（單位：收費的學校數）

使用車輛 付費方式		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 遊覽車	遊覽車、 自有車輛	客運車輛、遊覽 車、自有車輛	總計
月票、 悠遊卡	北區	2	0	0	0	0	0	2
	中區	0	0	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	2	0	0	0	0	0	2
月票、 學期初繳清	北區	0	0	0	0	0	0	0
	中區	0	0	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	1	0	1	2
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	1	0	1	2
現金、 月票、 學期初繳清	北區	0	0	0	1	0	0	1
	中區	0	0	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	1	0	0	1
現金、 悠遊卡、 學期初繳清	北區	1	0	0	1	0	0	2
	中區	0	0	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1	0	0	1	0	0	2

社區巴士之服務屬性－依使用車輛區分（單位：鄉鎮市數）

分區 \ 使用車輛	客運車輛	遊覽車	自有車輛	總計
北區	4	8	6	18
中區	0	0	0	0
南區	0	0	0	0
東區	0	0	0	0
合計	4	8	6	18

社區巴士之服務屬性－「使用車輛」與「車型大小」（單位：鄉鎮市數）

車型大小 \ 使用車輛		客運車輛	遊覽車	自有車輛	總計
大型車	北區	0	0	0	0
	中區	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0
中型車	北區	4	7	5	0
	中區	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0
	合計	4	7	5	16
小型車	北區	0	1	1	2
	中區	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0
	合計	0	1	1	2

社區巴士之服務屬性－「使用車輛」與「有無設立站牌」（單位：鄉鎮市數）

有無設立站牌 \ 使用車輛		客運車輛	遊覽車	自有車輛	總計
私設站牌	北區	4	3	2	9
	中區	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0
	合計	4	3	2	9
客運業 設立站牌	北區	0	0	0	0
	中區	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0
無設置 站牌	北區	0	5	4	9
	中區	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0
	合計	0	5	4	9

醫療專車之服務屬性－依使用車輛區分（單位：醫院數）

分區 \ 使用車輛	客運車輛	遊覽車	自有車輛	客運車輛、自有車輛	總計
北區	3	4	5	1	13
中區	0	2	6	0	8
南區	0	0	3	0	3
東區	1	0	0	0	1
合計	4	6	14	1	25

醫療專車之服務屬性－「使用車輛」與「班表」（單位：醫院數）

使用車輛 班表		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、自 有車輛	總計
固定	北區	3	4	4	1	12
	中區	0	2	6	0	8
	南區	0	0	2	0	2
	東區	1	0	0	0	1
	合計	4	6	12	1	23
彈性 (無固定 班表)	北區	0	0	1	0	1
	中區	0	0	0	0	0
	南區	0	0	1	0	1
	東區	0	0	0	0	0
	合計	0	0	2	0	2

醫療專車之服務屬性－「使用車輛」與「車型大小」（單位：醫院數）

使用車輛 車型大小		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、自 有車輛	總計
大型車	北區	1	1	0	0	2
	中區	0	1	1	0	2
	南區	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0
	合計	1	2	1	0	4
中型車	北區	1	3	2	0	6
	中區	0	1	3	0	4
	南區	0	0	2	0	2
	東區	1	0	0	0	1
	合計	2	4	7	0	13
小型車	北區	0	0	0	0	0
	中區	0	0	0	0	0
	南區	0	0	1	0	1
	東區	0	0	0	0	0
	合計	0	0	1	0	1
大型車、 中型車	北區	1	0	0	1	2
	中區	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0
	合計	1	0	0	1	2
中型車、 小型車	北區	0	0	3	0	3
	中區	0	0	1	0	1
	南區	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0
	合計	0	0	4	0	4
大型車、 中型車、 小型車	北區	0	0	0	0	0
	中區	0	0	1	0	1
	南區	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0
	合計	0	0	1	0	1

醫療專車之服務屬性－「使用車輛」與「有無設立站牌」（單位：醫院數）

使用車輛 有無設立站牌		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 自有車輛	總計
私設站牌	北區	2	1	0	0	3
	中區	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0
	合計	2	1	0	0	3
客運業設立 站牌	北區	1	1	0	0	2
	中區	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0
	合計	1	1	0	0	2
無設置站牌	北區	0	2	4	1	7
	中區	0	2	6	0	8
	南區	0	0	3	0	3
	東區	1	0	0	0	1
	合計	1	4	13	1	19

醫療專車之服務屬性－「使用車輛」與「是否收費」（單位：醫院數）

使用車輛 是否收費		客運 車輛	遊覽 車	自有 車輛	客運車輛、 自有車輛	總計
免費	北區	2	4	5	1	12
	中區	0	2	6	0	8
	南區	0	0	3	0	3
	東區	1	0	0	0	1
	合計	3	6	14	1	24
收費	北區	1	0	0	0	1
	中區	0	0	0	0	0
	南區	0	0	0	0	0
	東區	0	0	0	0	0
	合計	1	0	0	0	1

附錄 7

醫療專車調查樣本

地區	有提供者	無提供者
北 部 地 區	1. 國立臺灣大學醫學院附設醫院	1. 行政院國軍退除役官兵輔導委員會臺北榮民總醫院
	2. 財團法人新光吳火獅紀念醫院	2. 三軍總醫院
	3. 財團法人國泰綜合醫院	3. 財團法人馬偕紀念醫院及其淡水分院
	4. 臺北市立萬芳醫院－委託財團法人私立臺北醫學大學辦理	4. 臺北醫學大學附設醫院
	5. 財團法人長庚紀念醫院及其林口分院及其林口兒童分院	5. 財團法人長庚紀念醫院基隆分院
	6. 財團法人振興復健醫學中心	6. 行政院衛生署基隆醫院
	7. 財團法人辜公亮基金會和信治癌中心醫院	7. 臺北市立中興醫院
	8. 財團法人恩主公醫院	8. 財團法人基督復臨安息日會臺安醫院
	9. 國軍桃園總醫院附設民眾診療服務處	9. 臺北市立仁愛醫院
	10. 行政院國軍退除役官兵輔導委員會桃園榮民醫院	10. 臺北市立忠孝醫院
	11. 財團法人天主教聖保祿修女會醫院	11. 臺北市立陽明醫院
	12. 行政院衛生署苗栗醫院	12. 國軍松山醫院附設民眾診療服務處
	13. 財團法人為恭紀念醫院	13. 臺北市立和平醫院
		14. 臺北市立婦幼綜合醫院
		15. 財團法人徐元智先生醫藥基金會附設亞東紀念醫院
		16. 財團法人天主教耕莘醫院
		17. 行政院衛生署臺北醫院
		18. 行政院衛生署桃園醫院
		19. 壠新醫院
		20. 敏盛綜合醫院
		21. 行政院衛生署新竹醫院
		22. 財團法人馬偕紀念醫院新竹分院
		23. 東元綜合醫院
中 部 地 區	1. 行政院國軍退除役官兵輔導委員會臺中榮民總醫院	1. 中國醫藥大學附設醫院
	2. 財團法人仁愛綜合醫院	2. 財團法人彰化基督教醫院
	3. 光田綜合醫院	3. 澄清綜合醫院
	4. 光田綜合醫院大甲分院	4. 澄清綜合醫院中港分院
	5. 行政院衛生署豐原醫院	5. 行政院衛生署臺中醫院
	6. 財團法人嘉義基督教醫院	6. 林新醫院
	7. 行政院國軍退除役官兵輔導委員會嘉義榮民醫院	7. 中山醫學大學附設醫院及其復健醫院

地區	有提供者	無提供者
	8. 華濟醫院	8. 童綜合醫院
		9. 李綜合醫院大甲分院
		10. 秀傳紀念醫院
		11. 國立臺灣大學醫學院附設醫院雲林分院
		12. 財團法人天主教若瑟醫院
		13. 財團法人天主教聖馬爾定醫院
		14. 財團法人佛教慈濟綜合醫院大林分院
		15. 財團法人長庚紀念醫院嘉義分院
南部地區	1. 國立成功大學醫學院附設醫院	1. 財團法人奇美醫院及其臺南分院
	2. 財團法人臺灣基督長老教會新樓醫院	2. 行政院國軍退除役官兵輔導委員會高雄榮民總醫院
	3. 阮綜合醫院	3. 高雄醫學大學附設中和紀念醫院
		4. 財團法人長庚紀念醫院高雄分院
		5. 臺南市立醫院
		6. 行政院衛生署臺南醫院
		7. 郭綜合醫院
		8. 高雄市立小港醫院(委託高雄醫學大學經營)
		9. 國軍高雄總醫院附設民眾診療服務處
		10. 國軍左營醫院附設民眾診療服務處
		11. 高雄市立民生醫院
		12. 高雄市立聯合醫院(本院)
		13. 高雄市立聯合醫院(大同院區)
		14. 財團法人義大醫院
		15. 安泰醫院
		16. 財團法人屏東基督教醫院
		17. 行政院衛生署屏東醫院
		18. 寶建醫院
東部地區	1. 馬偕紀念醫院臺東分院	1. 財團法人佛教慈濟綜合醫院
		2. 財團法人羅許基金會羅東博愛醫院
		3. 羅東聖母醫院
		4. 財團法人臺灣基督教門諾會醫院
		5. 國軍花蓮總醫院附設民眾診療服務處
		6. 行政院衛生署花蓮醫院

附錄 8

學者專家對營運類別分類之建議

受訪者 A

一、營運類別分類與定義

1. 公路汽車客運業

(1) 甲種公路汽車客運業

包括公路汽車客運業、市區汽車客運業、旅遊或年節假日專車，其中行駛一般公路之公路汽車客運業、市區汽車客運業、旅遊或年節假日專車（實際上為市區汽車客運業之臨時路線）營運特性、範圍、費率相近，劃分為同類營運類別應屬妥當。至行駛國道之公路汽車客運業以城際運輸為主，在設站數、上下客限制、費率、場站設施等方面，均有不同規範，似宜單獨一類。

(2) 乙種公路汽車客運業

包括社區巴士、醫療專車、百貨購物專車，實際上應屬於交通車，與專辦交通車、學生專車營運特性類似，最大差別在於是否直接對消費者收費，建議併歸為「交通車客運業」較為妥適。

2. 計程汽車客運業

與計程車在營運特性上並無太大差異，且與附駕駛小客車租賃業相近，三者似宜併同檢討，而非單獨分類。

3. 交通車客運業

(1) 甲種交通車客運業（收費）

(2) 乙種交通車客運業（免費）

4. 遊覽車客運業

二、其他建議

就主管機關管理層面角度而言，所檢討之因子中，路、場站、費率、取得營運方式等四種屬性，相對其他屬性在考量上宜占較高權重。

受訪者 B

一、營運類別分類與定義

1. 公路汽車客運業（建議之「甲種汽車客運業」中旅遊或年節假日專車市場與「乙種汽車客運業」中百貨購物專車市場在行駛路線等管理上不易區隔，若強迫以大小車型與收、免費區分之，將造成困擾）

(1) 甲種公路汽車客運業

(2) 乙種公路汽車客運業

其服務特性，除免費外，宜修正為免費或收費，因社區巴士、醫療專車、購物專車甚至中小型復康巴士等一般皆收費。

2. 計程汽車客運業

新營運類別名稱易與目前通稱計程車之「計程車客運業」（小客車）只差一字，易於混淆，建議依其特性另定義其名稱。

3. 交通車客運業

4. 遊覽車客運業

二、其他建議

為便於管理及民眾識別，礙於法規無法細分類別，建議未來除了以車輛牌照顏色、字碼區別外，另宜於車身適當處，宜統一規範其類別之識別系統。

受訪者 C

一、營運類別分類與定義（對目前客運市場之混亂現象，釐清度仍不夠）

1. 公路汽車客運業

甲種公路汽車客運業、乙種公路汽車客運業只是代號，難以表達該行業特性。

2. 計程汽車客運業

包含 DRT 與共乘，亦無法由計程兩字反映。

3. 交通車客運業

是否可以單獨成一營運類別，有疑問？

4. 遊覽車客運業

二、其他建議

建議由業者為何；管理者為何；以及使用者為何分類，應可釐清那些需要管、由誰管之問題。

受訪者 D

一、營運類別分類與定義

所提客運類別應可以符合目前現階段的需求，特別是將不同等級的客運再作

一次整理應可以滿足未來的公路總局的要求。

二、其他建議

由於現行客運的作業範圍均會部分變更，例如營運類別 I、II、III 與 IV 已區別各種不同客運，故不同分類的新業務提出應有其意義。

受訪者 E

一、營運類別分類與定義

1. 公路汽車客運業

(1) 甲種公路汽車客運業

建議修正為「汽車路線客運業」，並贊成將目前「公路汽車客運業」與「市區汽車客運業」合併。並定義為：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。

(2) 乙種公路汽車客運業

建議修正為「汽車租賃客運業」，其包含目前之社區巴士、醫療專車與交通車。並定義為：在核定區域與路線內，以公共汽車租賃運輸旅客為營業者。

2. 計程汽車客運業

與目前「計程車客運業」相似，容易造成誤解，建議併入「汽車租賃客運業」定義中。

3. 交通車客運業

4. 遊覽車客運業

維持目前定義為：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。

二、其他建議

為監控各類汽車客運業遵守營運規範，建議規定安裝具有衛星定位與影像錄影功能之行車紀錄設備，透過 GPRS 無限通訊可隨時監控與查核其營業路線與事實。

受訪者 F

一、營運類別分類與定義（在營運類別中須考慮管理權責等相關問題）

1. 公路汽車客運業（就甲、乙種而言，主要區分的目的為何？是否考慮收費與否的問題？）

- (1) 甲種公路汽車客運業

包括現有國道客運、地區客運與市區汽車客運，未來是否會造成名詞定義上的困擾？如果採用中小型車，如何界定？

- (2) 乙種公路汽車客運業

如果採收費以中小型車經營，如何界定？

2. 計程汽車客運業
3. 交通車客運業
4. 遊覽車客運業

二、其他建議

1. 進一步考慮車輛使用的型式（大中小型）與營運類別的關係？如甲種使用中小型車（如巨業、大甲行）或雙層客運車、乙種使用大車（如接駁車）、交通車客運業採中小型車。
2. 在公路客運業中，國道客運與地區客運的審查會有相當的差異，如果能在客運業分類中加以區分，有助於現行制度的釐清。

受訪者 G

一、營運類別分類與定義

1. 公路汽車客運業（國道公路汽車客運業未包含於公路汽車客運業中，而其服務特性是相同，故建議將其納入，惟主管機關有所不同）

- (1) 甲種公路汽車客運業

- (2) 乙種公路汽車客運業

新增乙種汽車客運業，即要將其納入管理，同意此看法，加強對其安全之監理。

2. 計程汽車客運業

建議新增特種旅次之接駁（shuttle）客運業，如機場接送之9人座巴士，納入管理，而非以租賃車之方式來管理。

3. 交通車客運業

認為並無此必要，其功能與遊覽車客運業大致重疊。

4. 遊覽車客運業

建議遊覽車客運業得兼營交通車之業務，如此平常日用於交通車、學生專車接送，而假日則可以包車承攬旅客，以保持其營運上之彈性。

二、其他建議

1. 基於一般客運與市區客運在現行客運市場，亦有從事學生專車之業務，是否允許其營業？則陷入兩難，因其屬特定乘客，若考量實際營運需要，是否也允許其從事學生包車業務？
2. 目前客運市場為市區公車、一般公路客運業均有學生專車，而遊覽車業者也均有學生專車，互相爭食此學生專車市場。
3. 對於非法營業之國道、一般公路客運業者（俗稱野雞業者）如何有效管理，可以加以探討。
4. 如政府對偏遠路線之補貼，是否可以考量將此補貼於當地鄉公所成立「社區巴士」以服務通勤學生，亦值得進一步探討其可行性？以期有效利用補貼資源。

受訪者 H

一、營運類別分類與定義（分類仍未掌握目前營運特徵與市場機制；分類太嚴格、狹窄）

1. 公路汽車客運業

(1) 甲種公路汽車客運業

可以將中型車納入。

(2) 乙種公路汽車客運業

2. 計程汽車客運業

3. 交通車客運業

交通車與旅遊供應者在車輛調度上時間不衝突。

4. 遊覽車客運業

二、其他建議

路權規屬宜著墨，目前未考慮路權管轄機關，在都市內行駛路線、站場都必須納入考量。

受訪者 I

一、營運類別分類與定義

1. 公路汽車客運業

(1) 甲種公路汽車客運業

(2) 乙種公路汽車客運業

2. 計程汽車客運業

其名稱易與「計程車客運業」混淆，再者所有客運業均採「計程收費」，建議名詞可再適度修正。

3. 交通車客運業

目前已不多，是否有必要將其從遊覽車客運業中專辦交通車業務予以獨立，可再斟酌

4. 遊覽車客運業

服務特性中敘述車種為大型車，但實際上仍有約 22 人座之中型車，建議再行斟酌。

二、其他建議

1. 客運類別之研擬除反映行業特性外，亦應考量從管理角度思考未來管理之範疇，如乙種公路汽車客運業未來政府管理之內容為何？

2. 乙種公路汽車客運業與甲種汽車客運業差別之一為甲種公路汽車客運業為車上收費，而乙種公路汽車客運業為免費，但由於乙種公路汽車客運業常有侵犯甲種公路汽車客運業之情形，因此後續在該營運類別之管理上宜再予以規範。

受訪者 J

一、營運類別分類與定義（除「計程汽車」非屬營業「大」客車範疇，其餘贊同；於各該分類定義中，建議針對不同類別所運載旅客人數之多寡，增加不同之文字）

1. 公路汽車客運業

(1) 甲種公路汽車客運業

在核定路線內，以公共汽車運輸『大眾』旅客為營業者。

(2) 乙種公路汽車客運業

在核定路線內，為他人之特定目的，以公共汽車運輸『大眾』旅客者。

2. 計程汽車客運業

在核定區域內，以公共汽車運輸『小眾』旅客為營業者。

3. 交通車客運業

在核備路線內，以交通車包租載『運大眾旅』客為營業者。

4. 遊覽車客運業

在核定區域內，以遊覽車包租載『運大眾旅』客為營業者。

二、其他建議

1. 依目前客運服務市場現況觀察，所建議的「營運類別」分類係屬適當，亦能充分反映客運市場之營運現況。
2. 未來高鐵通車營運、北市捷運網路開始營運後，對於國道長途客運業與計程汽車客運業之衝擊與影響，不知是否會影響「營運類別」之分類？

受訪者 K

一、營運類別分類與定義（重新檢討目前分類確有必要）

1. 公路汽車客運業

所稱甲種、乙種，其特性主要不同在於一為大型車且收費，一為中小型車且免費。但名稱一甲種公路汽車客運業一的確不太能反映出其指大型車且收費之特性。其餘分類名稱亦同。

2. 計程汽車客運業

3. 交通車客運業

4. 遊覽車客運業

二、其他建議

暫無其他建議。

受訪者 L

一、營運類別分類與定義（分類較細有其管理長處，但亦有複雜之短處。）

1. 公路汽車客運業（分為甲種、乙種之意甚佳）

(1) 甲種公路汽車客運業

(2) 乙種公路汽車客運業

社區巴士有些有收清潔費、服務費等變相收費。

2. 計程汽車客運業

以往有分為「駐行車」及「巡迴車」，但現在無線電叫車很多，駐行車就較少了（目前已很少有人申請）。

3. 交通車客運業

4. 遊覽車客運業

彈性路線是否影響到甲種客運業應值再研究。遊覽車是否增加一種中型（以軸距分或以乘載天數分，可參致日本只能訂中型之安全規範），但如再分中型、大型可能太複雜。

二、其他建議

建請收集各方意見後，再請各監理單位、警政單位座談再表示意見，惟座談前應先將各方意見彙整表提供給各單位研討，利用討論會將使事情更為清楚。

受訪者 M

一、營運類別分類與定義（營運類別分類似尚無法充分反映該行業之特性）

1. 公路汽車客運業

甲、乙種公路汽車客運業以車種大小為分類依據似不妥適；另有關收費或免費部分，應係費用收取對象不同所致（免費部分應係客運業者向主辦單位收取費用，乘客免費），此部分應予明確定義。

(1) 甲種公路汽車客運業

現有公路及市區汽車客運業，對於山區、路幅較窄地區、偏遠路線或捷運接駁路線，多以中型車輛營運。

(2) 乙種公路汽車客運業

大型購物商場亦有以大型車營運之情形。

2. 計程汽車客運業

本研究增加計程汽車客運業，依其定義似可將現行自用車違規營業（如板橋

市大觀路地區)之情形納入管理，惟其與現行計程車客運業之分別僅在車種大小(9人座以上車輛依道路交通安全規則規定即屬大型車)，是否有必要再增加此一類別或僅修正原計程車客運業之定義即可。

3. 交通車客運業

4. 遊覽車客運業

二、其他建議

為維護營運秩序，汽車客運業分類營運確有其必要，本研究將現有社區巴士、醫療專車及購物專車等納入管理，敬表同意。

附錄 9

簡報資料

營業大客車營運秩序檢討之研究

簡報

簡報大綱

- ◆ 計畫緣起與目的
- ◆ 國內外運輸管制
- ◆ 目前營業大客車問題分析
- ◆ 營業大客車靠行營運
 - 影響對象與改善對策研擬
- ◆ 營業大客車營運類別劃分
 - 營運市場現況調查
 - 營運類別分類建議與實施時程
- ◆ 結論與建議

計畫緣起

- ◆ 營業大客車問題頻傳
 - 國道客運事故
 - 九份山區遊覽車事故
- ◆ 大客車營運秩序不佳，主管機關監督管理困難，影響消費者之服務品質與安全
- ◆ 影響營運秩序之主要因素
 - 內在因素：營業大客車靠行營運→ 監理管理不易
 - 外在因素：不同營運類別之經營範圍重疊或未適當規範
→ 不公平競爭，監理不易

3

計畫目的

- ◆ 健全整體服務市場與營造良好營運秩序，達到公眾利益與業者經濟效率
- ◆ 營業大客車靠行營運
 - 分析靠行問題
 - 研擬改善對策
- ◆ 營運市場之營業分類
 - 探討不同營運類別屬性
 - 重新劃分客運市場
- ◆ 法規檢討與增修建議

4

國內外運輸管制

- ◆ 管制項目
 - 進出管制、費率管制、服務水準管制
- ◆ 國內營運分類屬性
 - 核定路線（公路汽車客運業）
 - 核定區域（市區汽車客運業）
 - 營運方式（遊覽車客運業）
- ◆ 國外營運分類屬性
 - 行駛距離（長短程） ■ 區域範圍（市區或跨市區）
 - 路線特性（固定或彈性）
 - 行駛時間（定期或不定期）
 - 需求特性（一般乘客或特定乘客）

5

目前營業大客車問題分析

- ◆ 營運分類未盡妥善
 - 經營範圍過度重疊（營運類別分類）
- ◆ 進出相同市場有不同管道之現象
 - 不公平的市場競爭（營運環境）
- ◆ 申請進入的門檻功效不彰
 - 靠行經營方式盛行（靠行制度）
- ◆ 管制功能遭到扭曲
 - 空頭公司充斥市場（經營效能）

營業分類

靠行營運

6

內在因素： 營業大客車靠行營運

公路汽車客運業
市區汽車客運業
遊覽車客運業

遊覽車客運業的 靠行營業與成因

◆ 靠行營業

- 車輛所有人將車輛登記於車行名下，定期繳交定額之「靠行費」，而由車主自行營運並自負盈虧，車行則提供車主一般行政支援服務，雙方的權利義務關係以契約規範

◆ 靠行營業成因

- 解除牌照管制 → 增車申請（80.9.24～82.9.23）
- 新公司申請設立 → 靠行公司成長（82.9.24起）
- 提高公司設立門檻與自行創業觀念 → 靠行公司盛行（87.12起）

靠行營業的影響對象 -1

	優點	缺點
政府機關	<ul style="list-style-type: none"> ◎若靠行公司善盡督管職責或靠行車主自我管理良好，可能擁有服務品質更佳之遊覽車市場。 	<ul style="list-style-type: none"> ◎無法落實駕駛員安全與服務的監督管理。 ◎無法掌握自行攬客的駕駛員營收，產生逃稅問題。 ◎不易處理靠行駕駛員的違規營業問題。
搭乘民眾	<ul style="list-style-type: none"> ◎靠行車主若自我管理良好，可提供更佳之服務品質。 	<ul style="list-style-type: none"> ◎若靠行車主自我管理不佳，將使服務品質惡化，安全無保障。 ◎靠行公司常規避肇事理賠責任，要受害乘客直接向靠行車主求償，徒增受害乘客肇事求償之困擾。

9

靠行營業的影響對象 -2

	優點	缺點
靠行公司（車行）	<ul style="list-style-type: none"> ◎由運輸業（從事旅遊）轉型為服務業（提供靠行車主行政支援）可降低營運風險，且減少管理成本。 ◎可實現「內部創業」，激發靠行駕駛員更大的工作動能。 	<ul style="list-style-type: none"> ◎缺乏對靠行駕駛員的約束力，經營規模與營運效率無法提升。 ◎擔心靠行駕駛員欠繳購車貸款、稅費、違規罰鍰。 ◎靠行車輛發生肇事時，仍須負擔肇事賠償責任。
靠行車主	<ul style="list-style-type: none"> ◎可降低進入市場之門檻。 ◎擁有為自己事業打拼的動力。 	<ul style="list-style-type: none"> ◎必須承擔營運風險。 ◎擔心受靠行公司財務問題牽連致車輛被查封。

10

靠行營業的問題分析

- ◆ 監督管理問題
 - 政府監督管理與執法稽查不易
- ◆ 公司體制問題
 - 缺乏對靠行駕駛員的約束力，難以建立品牌形象與規模經濟效益
- ◆ 駕駛員管理問題
 - 靠行駕駛員訓練與監督不足造成行車安全隱憂
- ◆ 服務中管理問題
 - 靠行駕駛員容易產生超時與超速等問題
- ◆ 公司管理問題
 - 業者之間削價競爭造成旅遊品質低落

11

改善對策研擬

- ◆ 提供適當的市場機制減少營運車輛供給
 - 對策一：依營業額多寡核發牌照（牌照管理）
- ◆ 提高靠行公司與駕駛員間的管理與監督
 - 對策二：定期換發「執業登記證」（駕駛員管理）
 - 對策三：改進派車單的使用方式（服務前管理）
 - 對策四：裝設數位式行車紀錄器與全球定位系統（服務中管理）
- ◆ 建立公正的評鑑機制
 - 對策五：實施公司評鑑制度（公司管理）

12

靠行問題與改善對策之對照表

問題說明	改善對策
政府監督管理與執法稽查不易 (靠行駕駛員易逃漏稅)	對策二、對策三 對策四
缺乏對靠行駕駛員的約束力，難以建立品牌形象與規模經濟效益(服務品質不穩定)	對策二、對策三 對策四、對策五
靠行駕駛員訓練與監督不足造成行車安全隱憂(易生車禍事故)	對策二、對策四
靠行駕駛員容易產生超時與超速等問題 (產生超時問題)	對策二、對策三 對策四
業者之間削價競爭造成旅遊品質低落(服務品質降低，市場經營個體本末倒置)	對策一、對策五

13

外在因素： 客運業之營業分類

客運市場

- 公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業.....

新興市場

- 學生專車、社區巴士、醫療專車.....

分類問題與改善方式－使用者

問題 \ 改善方式 \ 時程	短期	長期
違規業者之行車安全與肇事賠償問題	監警稽查人員嚴格取締	—
客運市場尖離峰的需求差異大	—	規範客運市場不同性質之營運類別

15

分類問題與改善方式－營運者

問題 \ 改善方式 \ 時程	短期	長期
違規營業侵犯合法業者之經營權益	監警稽查人員嚴格取締	—
接駁巴士與交通車吸收當地客運業者客源	—	管制新興市場的經營範圍
專辦交通車之營運空間逐漸萎縮	—	避免各營運類別間業務範圍重疊

16

分類問題與改善方式－管制者

問題 \ 改善方式 \ 時程	時程	
	短期	長期
路線經營權獨佔之畸形發展	各營運類別內適度引入競爭機制	—
政府許可營業未依市場需求調整	牌照發放數額應給予管制	—
公路與市區汽車客運虧損補貼制度之問題	—	給予新興市場經營空間
路線申請與變更審核標準未臻一致	—	制訂新興市場的營運規範
各客運市場之競爭條件不同	—	保護新興市場的獨立營運

17

營運市場現況調查

- ◆ 客運營運類別產生模糊
 - 隨著社會時代的變遷，各營運類別之經營範圍已逐漸出現重疊情形
- ◆ 新興營運類別相繼崛起
 - 新服務型態需求不斷產生，法規內容無特別規範專車市場
- ◆ 統計與調查分析對象
 - 客運市場（公路汽車客運業、市區汽車客運業）
 - 專車市場（學生專車、社區巴士、醫療專車）

18

學生專車

◆ 定義

- 各級機關學校在顧及該校學生上下學之方便與安全下，提供學生在通學旅次上之交通工具

◆ 調查對象：全省高中職及私立國中（共419所）

◆ 調查結果

- 提供學生專車的學校數：222所（53%）
 - 公立學校：115所
 - 私立學校：107所
- 搭乘學生專車的學生數：142,070人（35%）
- 學校提供專車的平均路線數：約14.2條
- 每路線每天平均的班次數：2班（學生上下學時間）
- 每路線每班次的搭乘人數：45人

19

社區巴士

◆ 定義

- 鄉鎮市公所為服務居民所提供之免費（或收取清潔費如萬里鄉）社區巴士
- 大型偏遠住宅社區住戶委員會所提供該社區居民出入之交通工具（資料調查不易）

◆ 調查對象：全國鄉鎮市公所（共352所）

◆ 調查結果

- 提供社區巴士的鄉鎮市數：18所（5%）
- 每天搭乘社區巴士的民眾數：30,442人
- 每一個鄉鎮市提供社區巴士的平均路線數：6條
- 每路線每天平均的班次數：10班
- 每路線每班次的搭乘人數：28人

20

醫療專車

◆ 定義

- 醫院為解決就醫民眾在往返醫院途中交通不便問題而提供之交通工具
- 福利機構團體為接送身心障礙者就醫、就學、洽公或外出旅遊等而提供（俗稱：復康巴士）（需求量較少）

◆ 調查對象：全國大型醫院中心及區域醫院（共87所）

◆ 調查結果

- 提供醫療專車的醫院數：25所（29%）
- 每天搭乘醫療專車的民眾數：24,630人
- 醫院提供專車的平均路線數：2.6條
- 每路線每天平均的班次數：31班
- 每路線每班次的搭乘人數：12人

21

汽車客運業之載客人數（單位：千）

◆ 客運市場

- 市區汽車客運業最多

◆ 專車市場

- 學生專車最多，社區巴士次之，醫療專車最少

◆ 專車市場占客運業的百分之七

單位：千人

營運類別	94年	93年	92年	91年	90年	89年
公路汽車客運業	—	253,109	249,720	278,609	286,169	313,033
市區汽車客運業	—	759,300	738,534	775,267	804,337	790,789
學生專車	56,828	—	—	—	—	—
社區巴士	11,111	—	—	—	—	—
醫療專車	8,990	—	—	—	—	—

22

汽車客運業每班次平均載客人數

- ◆ 客運市場低於專車市場 → 新興市場收入較高
- ◆ 專車市場：學生專車最高，社區巴士次之，醫療專車最少

營運類別	94年	93年	92年	91年	90年	89年
公路汽車客運業 (行駛國道)	—	13.8	13.7	14.3	13.9	—
公路汽車客運業 (行駛一般公路)	—	9.8	10.7	10.5	11.3	—
公路汽車客運業 (平均)	—	12.6	12.6	12.9	12.8	7.7
市區汽車客運業	—	19.9	21.7	23.9	20.9	20.5
學生專車	45	—	—	—	—	—
社區巴士	28	—	—	—	—	—
醫療專車	12	—	—	—	—	—

23

營運類別劃分方法

- ◆ 演繹法（由上而下，Top down）
 - 人類生存之價值
 - 運輸管制法令訂定之目標和目的
 - 研擬重要性準則
 - 組合與分析各準則，衍生出新營運類別
- ◆ 歸納法（由下而上，Bottom up）
 - 窮舉主要具意義之屬性
 - 比較目前營運市場之運輸服務型態的屬性
 - 比較與分析各市場重疊度
 - 合併與歸納出新營運類別
- ◆ 綜合法（結合演繹法與歸納法）

24

演繹法

- ◆ 參考的準則
 - 其他國家營運類別的分類屬性
 - ◆ 行駛距離（長短程） ◆ 行車時間（定期與不定期）
 - ◆ 路線特性（固定與彈性） ◆ 區域範圍（區域內、外）
 - ◆ 需求特性（一般乘客與特定乘客）
 - 運輸之組成項目（使用者、車輛、路線）
- ◆ 選定的準則：「需求特性」與「路線特性」
- ◆ 優點：可探及潛在客運市場
- ◆ 缺點：未知各市場現況與規模大小

25

營業大客車營運類別劃分（演繹法）

	固定路線	彈性路線
一般乘客	I ◎服務特性 一般乘客、固定路線 ◎目前營運類別 公路汽車客運業、市區汽車客運業、社區巴士、醫療專車、百貨購物專車、旅遊或年節假日專車	II ◎服務特性 一般乘客、彈性路線 ◎目前營運類別 需求反應運輸（DRT）、共乘運輸
特定乘客	III ◎服務特性 特定乘客、固定路線 ◎目前營運類別 員工專車、學生專車	IV ◎服務特性 特定乘客、彈性路線 ◎目前營運類別 一般遊覽車、大復康巴士

26

歸納法

◆ 選定之屬性

- 運輸業之組成項目（如：乘客、車輛、路線）
- 其他重要項目（如：場站、費率、監理制度）

◆ 選定之屬性項目

- 乘客屬性/旅次目的/旅次數
- 車輛種類/車型大小
- 路線特性/行經區域/班表
- 有無設立站牌
- 是否收費/計費方式
- 取得經營權之程序

◆ 優點：可了解各市場現況與規模大小

◆ 缺點：未能發掘潛在客運市場

27

分類計算的概念

營運類別	屬性項目	屬性性質
(例如) 公路汽車客運業	乘客屬性	一般民眾皆可搭乘
		只限特定民眾搭乘
	:	:
	路線特性	固定
		變動

◆ 依「屬性性質重疊度」界定「屬性項目重疊度」

◆ 依「屬性項目重疊度」的高低界定「市場重疊度」

28

計算流程－重疊度計算

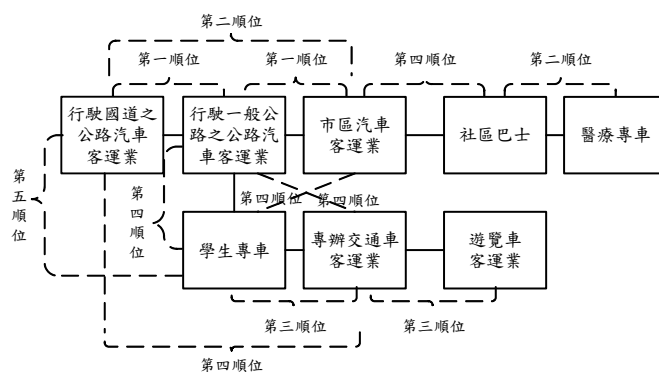
- ◆ 步驟一至步驟五：決定屬性項目及屬性性質之隸屬度、將屬性性質之隸屬度轉換為等級值、計算屬性性質之重疊度、計算屬性項目之重疊度、計算市場重疊度
- ◆ 步驟六：彙整成市場重疊度比較總表

營運類別	國道	一般公路	市區	遊覽車	交通車	學生	社區	醫療
國道	—	高	高	低	高	高	低	低
一般公路		—	高	低	高	高	中	低
市區			—	低	低	高	高	低
遊覽車				—	高	中	低	低
交通車					—	高	低	低
學生						—	低	中
社區							—	高
醫療								—

29

計算流程－分類結果

- ◆ 步驟七至步驟八：彙整營運類別關係表、建立營運類別關係圖
- ◆ 步驟九：營運類別劃分與命名新營運類別



30

營業大客車營運類別劃分（歸納法）

新營運類別	主要服務特性	我國目前營運類別
營運類別 I	一般乘客、固定路線及班表、經核定設立站牌、收費	公路汽車客運業 市區汽車客運業
營運類別 II	一般乘客、固定路線及班表、無設置站牌、免費	社區巴士 醫療專車
營運類別 III	特定乘客、通學旅次 固定路線及班表、收費	專辦交通車客運業 學生專車
營運類別 IV	特定乘客、購物休閒旅次、變動路線及彈性班表、收費	遊覽車客運業

31

營業大客車營運類別劃分（綜合法）

新營運類別		服務特性	我國目前營運類別
公路汽車客運業	甲種公路汽車客運業	一般乘客、固定路線客運車輛(大型車)、收費	公路汽車客運業、市區汽車客運業、旅遊或年節假日專車
	乙種公路汽車客運業	一般乘客、固定路線中小型車、免費	社區巴士、醫療專車、百貨購物專車
計程汽車客運業		一般乘客、彈性路線	需求反應運輸、共乘服務型態、特種旅次之接駁客運業
交通車客運業		特定乘客、固定路線大型車、收費	專辦交通車客運業 學生專車
遊覽車客運業		特定乘客、彈性路線遊覽車(大型車)、收費	遊覽車客運業 大復康巴士

32

營業大客車營運類別建議 -1

◆ 公路汽車客運業

■ 甲種公路汽車客運業

- ◆ 在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者
- ◆ 目的：使業者獲得營業利潤，滿足業者的營業目標
- ◆ 營運方式：與目前公路汽車客運業與市區汽車客運業相同

■ 乙種公路汽車客運業

- ◆ 在核定路線內，為他人特定目的，以公共汽車運輸旅客者
- ◆ 目的：除使業者獲得營業利潤外，並滿足除業者之外的他人目標
- ◆ 營運方式：與目前社區巴士、醫療專車與百貨購物專車等相同

33

營業大客車營運類別建議 -2

◆ 計程汽車客運業

- 在核定區域內，依旅客需求行駛彈性路線，以公共汽車運輸一般旅客為營業者

■ 營運方式

- ◆ 與目前計程車客運業類似，但車輛座位數在9人座以上（因本研究僅討論大客車，若就公路法第34條整體觀之，將併入計程車客運業，並區分為以大客車行駛之「甲種計程汽車客運業」及以小汽車行駛之「乙種計程汽車客運業」）
- ◆ 其他類似營運類別，如：需求反應運輸（DRT）、復康巴士、共乘服務型態等

■ 與現行市區汽車客運業之比較

- ◆ 無需在核定區域內進行路線申請與核准

34

營業大客車營運類別建議 -3

◆ 交通車客運業

- 在核備路線內，以交通車包租載客為營業者
- 營運方式
 - ◆ 與目前專辦交通車客運業、學生專車與遊覽車兼營交通車業務相同

◆ 遊覽車客運業

- 在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者
- 營運方式
 - ◆ 與目前遊覽車客運業相同

35

營運類別分類實施時程

◆ 新營運類別調整之作業成本

- 法規增修的多寡
- 政策施行的難易

◆ 各期工作內容

- 短期(約1-2年)
 - ◆ 維持目前客運市場營運方式。
 - ◆ 對目前客運市場法規進行增修(規則、細則與規定等)。
- 長期(約5年)
 - ◆ 合併營運性質類似的客運市場。
 - ◆ 對目前客運市場法規進行全面檢討與增修(法令、條例、規則、細則與規定等)。

36

短期調整方案

◆ 考慮因素

- 在維護公眾利益與業者經營效率之目標下，增修部分法規內容來改善目前客運市場內的問題。
- 避免大幅度增修法規內容招致民眾抱怨或業者抗爭，導致後續相關政策不易推行。

◆ 工作內容

- 法規部分：增修規則、細則與規定等。
- 新興市場：維持現行營運方式（即是內嵌於客運業各營運類別中）
- 潛在市場：目前暫不考慮。

◆ 營運類別分類項目

- 公路汽車客運業（含新興運輸型態）
- 市區汽車客運業（含新興運輸型態）
- 遊覽車客運業（含交通車客運業與新興運輸型態）

37

長期調整方案

◆ 考慮因素

- 各營運類別間業務範圍重疊，造成各營運類別相互競爭與經營無效率問題，故須重新探討與劃分。
- 由於新興市場營運量逐漸增加，影響到目前各營運類別之運業務與範圍，造成諸多問題，應檢討新興市場的營運規範

◆ 工作內容

- 法規部分：全面增修法令、條例、規則、細則與規定等。
- 新興市場：獨立或內嵌於各營運類別中。
- 潛在市場：納入考慮。

◆ 營運類別分類項目

- 公路汽車客運業（甲種及乙種公路汽車客運業）
- 計程汽車客運業
- 交通車客運業
- 遊覽車客運業

38

結論－管制衍生之問題

◆ 運輸管制

- 達到業態間的「公平競爭與經濟效率」及確保民眾「行的安全與服務水準」
- 方式：進出管制、費率管制、服務水準管制

◆ 營業大客車客運市場問題分析

- 營運分類未盡妥善
- 進出相同市場有不同管道之現象
- 申請進入的門檻功效不彰
- 管制功能遭到扭曲

39

結論－靠行改善對策

以遊覽車客運業之靠行營業型態為分析對象

◆ 靠行產生問題

- 政府監督管理與執法稽查不易
- 靠行方式難以建立品牌形象與規模經濟效益
- 靠行駕駛員訓練與體能不足將易生車禍事故
- 靠行駕駛員容易產生超時與超速等問題
- 業者間的削價競爭造成旅遊品質低落

◆ 改善對策項目

- 對策一：依營業額多寡核發牌照
- 對策二：定期換發「執業登記證」
- 對策三：改進派車單的使用方式
- 對策四：裝設數位式行車紀錄器與全球定位系統
- 對策五：實施公司評鑑制度

40

結論－分類方式與營運類別建議

- ◆ 營運類別分類方式
 - 演繹法（由上而下，Top down）
 - 歸納法（由下而上，Bottom up）
 - 綜合法（結合演繹法與歸納法）
- ◆ 營運類別分類結果(綜合法)
 - 公路汽車客運業
 - ◆ 甲種公路汽車客運業
 - ◆ 乙種公路汽車客運業
 - 計程汽車客運業
 - 交通車客運業
 - 遊覽車客運業

41

建議

- ◆ 研擬「依營業額多寡核發牌照」之對策的配套措施
- ◆ 成立駕駛員測試中心並定期公布優良駕駛員名單
- ◆ 檢討營運類別分類所採用之歸納法，其分析過程可作更細膩深入之處理
- ◆ 探討各營運類別車輛牌照顏色之區分問題
- ◆ 依確定之營運類別調整方案全面檢討必要之法令修訂內容

42



簡報完畢、敬請指正