

中山高速公路客運 經營權之開放



交通部運輸研究所

中華民國八十年九月

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱 中文：中山高速公路客運經營權之開放 外文：The Deregulation of Bus Company Operating on Sun Yat-Sen Freeway			
行政機關出版品統一編號 09109800178		運輸研究所出版品編號 80-37-439	
本所計劃：邱盛生 主持人：邱盛生 研究人員：謝其政，方志文		合作研究單位： 計劃主持人： 研究人員：	
研究方式 <input checked="" type="checkbox"/> 自行辦理—主辦單位：運輸經營管理組 <input type="checkbox"/> 合作辦理—合作研究單位： 地 址： 聯 絡 電 話：			研究期間 自 78年2月 至 80年9月
關鍵詞：定時定線班車、經濟自由化、牌照凍結、高容量大眾運輸工具			
摘要：中山高速公路自民國六十七年全線通車之初，僅核准由公路局(台汽前身)一家經營高速公路客運業務。隨著運輸需求的成長，遊覽車紛紛違規進入高速公路客運市場，影響公路客運市場秩序甚鉅。本報告在說明中山高速公路第二家客運公司之輔導籌組經過，作為日後開放其它客運公司加入高速公路客運市場之參考。			
出版日期	頁 數	工本費	本 出 版 品 取 得 方 式
80年 9月			<input checked="" type="checkbox"/> 洽本所免費贈閱 (限公營或公益機關團體) <input checked="" type="checkbox"/> 洽本所訂購 <input type="checkbox"/> 其他()
管制等級 本出版品： <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日 <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解密 <input checked="" type="checkbox"/> 一般			本表： <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日 <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解密 <input checked="" type="checkbox"/> 一般
備註：			

目 錄

第一章 緒 論

1.1 前言	1
1.2 研究目的	2
1.3 研究範圍與內容	2

第二章 遊覽車違規行駛高速公路客運班車問題之探討

2.1 遊覽車違規營業之背景	3
2.2 遊覽車違規營業之特性分析	4
2.3 遊覽車違規營業存在之問題	6

第三章 中山高速公路客運經營權之開放方式

3.1 高速公路客運自由化之認識	9
3.2 高速公路客運經營權開放之可行方式	10
3.3 高速公路客運經營權開放之家數及對象	12

第四章 中山高速公路第二家客運公司之輔導籌組

4.1 高速公路第二家民營客運公司之籌組	14
4.2 中山高速公路客運經營權開放政策之確立	17
4.3 各級公路主管機關之協商配合	18
4.4 統聯客運公司依法籌備	20
4.5 統聯客運公司之立案與營運	26

第五章 結論與建議

5.1 結論	28
5.2 建議	28

參考文獻	• • • • •	30
附錄一	協調籌組高速公路民營汽車客運公司注意事項	• • • 31
附錄二	統聯汽車客運股份有限公司籌設計劃書	• • • • • 33
附錄三	中山高速公路客運路線初期開放民營作業注意事項	• 47
附錄四	汽車運輸業管理規則第十三條修正前後條文	• • • • • 50
附錄五	汽車運輸業審核細則第四條第四款第一目修正前後 條文	• • • • • 51
附錄六	統聯汽車客運股份有限公司投資須知	• • • • • 52
附錄七	統聯汽車客運股份有限公司章程	• • • • • 61
附錄八	統聯汽車客運股份有限公司董事及監察人選舉辦法	• 66
附錄九	統聯汽車客運股份有限公司董事及監察人名單	• • • 67
附錄十	統聯汽車客運股份有限公司組織規程	• • • • • 68
附錄十一	統聯汽車客運股份有限公司公司執照	• • • • • 72
附錄十二	汽車運輸業管理規則第三十七條修正前後條文	• • • 73
附錄十三	統聯汽車客運股份有限公司切結書	• • • • • 74
附錄十四	統聯汽車客運股份有限公司運輸業營業執照(79.2.27 核發)	• • • • • 75
附錄十五	統聯汽車客運股份有限公司運輸業營業執照(79.3.27 核發)	• • • • • 76
附錄十六	開放高速公路第二家民營客運公司行事紀要	• • • • • 77

第一章 緒論

1.1 前言

高速公路在民國六十七年全線通車之初，政府基於運輸事業投資龐大，為顧及大眾運輸服務之持續性與穩定性之要求，避免惡性競爭與投資浪費，僅核准由公路局（台灣汽車客運公司之前身）一家經營高速公路客運業務。而由於高速公路全線通車與西部鐵路電氣化工程完工，基於鐵公路運輸平衡發展之政策下，高速公路客運票價遠較成本高，加上台汽所提供之運能不論在質與量方面，均不能滿足大眾運輸需求，使得遊覽車業者競相進入，造成高速公路客運市場的紊亂與交通管理上的一大困擾。過去政府曾多次採取各項措施，諸如租用與租斷違規遊覽車，同時在主要地區組成監警聯合稽查小組嚴加取締，並曾先後三次加重處罰標準，但執行始終無法落實，以致取締績效不彰。

近來由於台汽公司原租斷之遊覽車已相繼到期，租斷、租用之遊覽車牌照陸續發還，加上原限制一百八十匹馬力以上大客車進口之禁令解除，使得違規遊覽班車更形猖獗，尤其近幾年來違規業者已逐漸蠶食鯨吞台汽公司合法營運市場；同時也造成了公路營運秩序之全面混亂，間接導致都市交通秩序之破壞。因此，政府若再不設法謀求適當策略，非但台汽公司難以正常營運，廣大乘客權益亦得不到適當保障。

本所於七十六年十二月十八日奉交通部指示，邀集學者專家及政府官員成立專案小組，進行中山高速公路客運經營權開放措施之協調推動。歷經兩年多與各單位協調之努力，省政府交通處終於於民國七十九年二月廿七日核准第二家客運公司（統聯汽車客運公司）加入高速公路客運市場營運，來改善遊覽車違規經營高速公路客運路線問題，藉以重整高速公路客運營運秩序並提高其運輸能量與服務品質。但是隨

著高速公路運輸需求之成長，未來亦有開放第三家客運公司營運之可能性，所以，統聯公司的申請籌組過程值得參考。

1.2 研究目的

本報告之主要目的為說明中山高速公路第二家客運公司之輔導籌組情形，以作為日後開放其它民營客運公司加入高速公路客運市場之參考。

1.3 研究範圍與內容

依據上述研究目的，本報告首先探討遊覽車違規行駛高速公路客運業務之問題，並分析中山高速公路客運經營權之開放方式，再針對中山高速公路第二家客運公司之輔導籌組情形提出說明，最後綜合結論與建議。

第二章 遊覽車違規行駛高速公路客運班車問題之探討

依據公路法第卅四條規定，遊覽車客運業應在核定區域內以遊覽車包租載客；同時依據汽車運輸業管理規則第八十四條規定，遊覽車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。因此，以遊覽車行駛高速公路定時定線班車業務之行爲，顯然違反公路法及汽車運輸業管理規則之規定；然而遊覽車違規營運之現象能斷斷續續存在一、二十年，自有其生存之空間，本章將針對其背景與特性，及其產生之問題進行探討。

2.1 遊覽車違規營業之背景

遊覽車違規行駛定時定線班車業務，始於民國四十八年間，當時業者以假借行駛遊覽地區定線班車之名義，而行駛長途班車。民國六十四年鐵路電氣化工程開始由北而南逐步展開，導致鐵路客運列車班次減少，行駛時間加長，誤點情形嚴重等服務品質下降之情形，加上公路局（台灣汽車客運公司前身）未能適時大量擴充運輸能量，乃有遊覽車業者以中型冷氣遊覽車攬客營業，並逐漸發展成爲定時定線班車。政府爲阻止遊覽車的畸形發展，乃於民國六十六年十一月起凍結遊覽車牌照之申請。

民國六十七年十月卅一日高速公路全線通車後，由於政府既定平衡鐵、公路運輸之政策，考慮台鐵須負擔巨額設備與維修費用，造成高速公路客運營運存在超額利潤，遊覽車業者遂紛紛加入高速公路定時定線班車業務之營運。此外，雖然台汽公司已大量擴充設備與增加班次，但是所提供之服務在運輸能量與服務品質上均無法滿足一般大眾之需求，尤其尖峰時間一票難求之現象，使得違規營運情形愈演愈烈。

民國六十八年七月一日鐵路電氣化工程全線通車後，鐵路客運能量大幅提高，同時公路局增購之新車陸續出廠，遊

覽車業者之新車亦相繼投入市場，造成三方面之載客率均下降，形成嚴重之空駛浪費，針對此一情況，台灣省政府交通處除將公路局之客運部門劃出成立台灣汽車客運公司（以下簡稱台汽公司）外，並自六十九年七月一日起陸續租用786輛遊覽車，但因其承載率偏低，管理不便，與服務品質無法控制等因素，乃於七十一年七月改以租斷方式繼續租用565輛遊覽車，至車齡屆滿八年後將牌照發還業者，使得遊覽車違規營業之情形暫告消聲匿跡。

然而，自民國七十三年四月鐵公路票價調整後，部分遊覽車業者在有厚利可圖之動機下，又紛紛投入或擴充違規營業行列陣容。雖然政府曾於民國七十三年配合公路法之修正，以及民國七十六年三月與七十七年二月三度加重違規遊覽車之處罰標準，但由於各種因素的影響，始終無法遏止違規問題。同時由於台汽公司原租斷之遊覽車牌照陸續發還，加上原限制一百八十匹馬力以上大客車進口之禁令於民國七十四年八月解除，業者遂紛紛以豪華巴士再度違規投入高速公路客運營運行列，使得遊覽車違規營運情形又死灰復燃，並日益猖獗，造成交通管理上的一大困擾。

綜合上述分析，遊覽車違規營運之產生及其猖獗之主要原因有以下幾點：

1. 高速公路客運存在超額利潤。
2. 尖峰時間公、鐵路客運能量不足，服務品質不佳。
3. 違規遊覽車經濟、舒適，吸引部份消費大眾。
4. 政府取締違規績效不彰。

2.2 遊覽車違規營業之特性分析

2.2.1 違規遊覽車之主要競爭條件

依據交通部委託國立交通大學交通運輸研究所於民國七十七年三月所完成「台灣地區遊覽車供需與管理策略之研究」[1]

的報告書中顯示，違規遊覽車之主要競爭優勢條件如下：

- 1.票價便宜：遊覽車違規營業不需自備停車場及保養廠，同時由於非法經營而無稅捐、優待票、偏遠路線虧損等負擔，因而成本較低，一般而言，違規業者之遊覽車票價比台汽公司行駛高速公路客運票價要低二至三成。
- 2.設備佳：自從政府開放一百八十匹馬力以上大客車進口之後，違規業者紛紛將舊車汰換為豪華巴士，車內設備除比照國光號供應茶水、報紙及附設洗手間外，車上大多裝有一至二台閉路電視，供長途旅客消遣之用。
- 3.迅速：違規業者為爭取更多的營業機會，遊覽車在高速公路上常超速行駛，因而比台汽班車較快到達目的地，節省旅途時間。
- 4.方便：旅客可於違規遊覽班車下交流道後隨時下車，較台汽班車固定地點上下車之作法方便。此外違規業者接受電話預約購票之方式，亦增進乘客購票之方便性。
- 5.班次密集：由於違規遊覽班車之車輛回轉率較高，使得其排班密度可相對提高，尖峰時刻並可機動性開駛班車，因此對乘客有較大之吸引力。

由於違規遊覽車具有以上的優勢條件，因此在九條主要路線上吸引了約 41% 的高速公路客運量[1]，與台汽有分庭抗禮之趨勢，而其所提供之運輸服務量更不容忽視。所以，無論在維持公路營運秩序或維持運能供給上，遊覽車違規營業問題均應及早解決。

2.2.2 遊覽班車業者之環境特性

關於高速公路遊覽班車業者之環境特性可歸納如下：

1.內在方面

- (1)規模小：台灣地區之遊覽車業者大多為家族式之小規模經營，車輛數低於10輛之業者約佔85%，其中又有頗多為

零星寄行之車輛[1]。

- (2)成本低：高速公路遊覽班車之營運，因不需自備場站及保養廠，也不用負擔稅捐、優待票及偏遠路線之虧損等，因此營運成本低；相對於台汽公司之高成本，違規業者自可提昇其競爭能力。
- (3)機動性及及戶性高：高速公路遊覽班車由於所受營運管制較少，可依據需求變化機動調整發車班次，營運彈性較大；同時無固定上下車站，可應乘客要求中途下車，提高其及戶性。

2.外在方面

- (1)行駛路線具高密度需求量：高速公路遊覽班車均選擇需求密度高之績優路線行駛，而此等路線亦較適於開放管制，提供有利之良性競爭環境。
- (2)運輸需求變化大：高速公路客運業務常面臨尖離峰需求之顯著差異，且其需求復受時間季節之變化。此種需求變化大之特性，正適合違規遊覽班車可機動調度之營業方式。
- (3)營運秩序混亂：由於高速公路遊覽班車業者無自有站場，而於重要幹道路邊上下客，且常有惡性競爭、半途載客與放客，及超速行駛等問題，造成公路營運秩序混亂。

2.3 遊覽車違規營業存在之問題

遊覽車客運業依據公路法及汽車運輸業管理規則之規定，應以「待客包租」方式營業。因此，部分業者自行攬客，並以遊覽車行駛高速公路定時定線班車客運業務之行爲，已違反了公路法及相關法規之規定，同時其營運收入有漏稅之嫌，此亦違反了相關之稅法規定。除此之外，遊覽車違規營業對國家、社會及個人還產生以下問題：

- 1.遊覽車行駛高速公路定時定線班車業務之違規行爲，公然出現在各大都市與高速公路，已嚴重影響政府威信。另依據台北市監理處聯合稽查小組取締違規營業車輛之統計資料顯示，在民國七十年至七十五年中，平均每年取締件數爲 315 件，亦即平均一天取締不到一件；此現象除顯示執法不力之外，少數執法人員更與違規業者有相互勾結之嫌，間接助長了違規業者之氣勢。
- 2.多數違規營運之遊覽車業者，並無完善之保養設備，其車輛常未進行合理保養；又爲提高車輛使用回轉率，經常要求司機超速行駛，同時司機爲增加收入亦常超時工作，此均會影響行車安全。此外，旅客多未經保險，倘若發生肇事，傷亡乘客亦可能無法獲得合理之賠償。
- 3.違規業者使用之高（雙）層遊覽車多係進口底盤而由國內打造技工任意鋸斷大樑，又不依設計藍圖打造車身，無力學依據，甚至偷工減料，焊接不良，因此在「車身結構安全」方面不無問題。
- 4.違規業者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，而這些地區又向爲都市交通最頻繁地區，乃使都市交通秩序愈加紊亂，乘客安全愈加沒有保障。
- 5.違規遊覽班車之經營，常採售票佣金制度，因而產生拉客黃牛之行業，攬客黃牛常爲爭奪客人而滋生打鬥殺傷事件，嚴重影響社會安寧。

因此，爲求有效改善公路客運營運秩序，增加運輸能量與效率，以及順應自由化潮流，交通部遂依現行公路法第三十六條：「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。」及公路法第四十一條：「公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營爲原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，……公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運

業經營之。」之規定，研議在適當時機適度開放高速公路客運之經營權，經由民營公司之加入，來共同抵制違規業者之成長，促使違規遊覽班車逐漸衰退。同時提高高速公路客運運輸能量，改善服務品質，服務社會大眾。

第三章 中山高速公路客運經營權之開放方式

3.1 高速公路客運自由化之認識

以往政府對經濟市場之管理，大都採取管制策略，直到民國七十三年，政府有感於國際上經濟自由化（註）之潮流，並衡酌當時國內外經濟情勢之演變及未來發展之需要，宣佈將朝經濟自由化作必要的改革。然而，自由化並非萬應靈丹，也並非所有的自由化措施皆有提高國民福祉的正面作用。換句話說，有些政府的干預或管制，就維護經濟效率，促進經濟公平或是維持經濟穩定之觀點而言，乃是恰當且有必要的，這類干預或管制即不能率爾予以反對或要求撤銷。舉例來說，當某一經濟市場存在著諸如外部性、公共財、自然獨佔以及訊息不完全等所謂「市場失靈」現象時，自由競爭即難以產生理想的結果，因此政府即有義務採取一些必要的措施改善市場失靈，並維持經濟穩定[4]。高速公路客運經營權之開放，即本此自由化之原則，以求改善經營績效，提高資源使用效率。

高速公路客運自由化之主要意義，說明如下：

- 1.高速公路客運自由化，代表政府干預的減少，乘客將有更多選擇不同客運服務的機會；同時因供給之增加，將可改善尖峰時間一票難求窘境，對社會大眾具有正面之作用。
- 2.高速公路客運自由化，可使業者間從事服務品質之競爭，透過此良性公平之競爭，將促成服務品質的改善。此外，業者為求規模經濟，勢必進行企業化經營，從而提昇經營效率。

註：所謂「經濟自由化」，就是透過尊重市場機能以及解除不必要的政府干預與管制，以強化市場競爭。易言之，即經由尊重市場機能以及解除不必要的政府干預與管制，以消除經濟市場之扭曲因素，改善資源配置效率，從而提高廠商以至整個產業與全國經濟的經營效率，進而增進全民福祉。

3.高速公路客運自由化，應可有效滿足運輸需求，減少違規遊覽車業者之生存空間，若再透過高速公路客運費率之合理化，降低目前高速公路客運存在之超額利潤，將可消弭遊覽車違規行駛高速公路定期班車之猖獗現象。

當然，高速公路客運之自由化亦有其缺點，如自由化後業者彼此競相爭取乘客，將可能造成班次重疊及票價競爭之現象；自由化帶來的價格競爭，結果可能導致惡性競爭，並危及公營的鐵路營運；自由化將使業者數量增加，並可能間接刺激運輸需求，是以未來長途客運之場站需求將會隨之增加，而目前台灣地區各大都市市區道路之服務水準均已不理想，同時場站土地也不易尋覓等問題，在探討高速公路客運經營權之開放方式時，也應一併考量。而究採漸進方式，先行開放幾家經營成為寡佔競爭，亦或全面開放成為自由競爭市場，仍有商榷之處，但無論如何高速公路的自由化乃必然之趨勢。

3.2 高速公路客運經營權開放之可行方式

關於高速公路客運經營權之開放問題，社會各界曾有熱烈之討論，學者專家亦有不同之看法，其中主張高速公路長途客運應開放民營者所持之主要理由說明如下：

- 1.法律基礎：公路法第卅六條明文規定：「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」。因此，對於汽車運輸業之營運，政策上應以民營為主，公營為輔；故反對採取嚴格之管制，而主張採取自由競爭方式。
- 2.市場需求：目前長途客運於尖峰時間運能明顯不足，一票難求之現象嚴重，因此根本解決之道即為開放高速公路客運經營權，經由增加客運運能以滿足市場需求。
- 3.提昇服務品質及營運效率：高速公路客運經營權開放後，一

方面可提供乘客較多的選擇，增加民眾行的方便；另方面透過業者間公平、合理之良性競爭，更可提昇高速公路客運之服務品質及鐵、公路客運之營運效率。

- 4.減輕旅客負擔：目前高速公路客運之費率有偏高之事實，因此主張開放高速公路客運經營權，以良性競爭之方式降低票價，減輕旅客負擔。

此外，對於高速公路客運經營權之開放方式，主要有以下幾種替選方案，茲比較其優劣點於后：

- 1.維持台汽公司獨佔的局面，並嚴加取締違規營運者。
 - (1)優點：獨佔經營之台汽公司，可以得到市場經營之保障，獲致最大利潤，並可提供持續穩定之服務。
 - (2)缺點：公營之台汽公司居於獨佔地位，容易產生營運效率偏低的情況，從而訂定偏高之票價，同時服務品質因無競爭而不易提昇，改善服務之意願亦低。
- 2.除了台汽公司以外，高速公路長途客運全面開放民營。
 - (1)優點：符合經濟自由化之原則及民主制度下公平競爭之精神。
 - (2)缺點：過分開放，易導致盲目投資，惡性競爭，規模不經濟及業者良莠不齊，形成管理上之困擾，同時可能導致有限資源之浪費。
- 3.只開放第二家民營客運公司與台汽公司共同經營高速公路長途客運。
 - (1)優點：
 - ①在此「異質寡佔」的市場型態下，每一公司在採取其個別行動之前，均會顧及另一個公司之反應，因此，在大眾運輸費率管制之情形下，多會採行非價格之競爭，使乘客比在獨佔市場之型態下，較能享受到更完善之服務。
 - ②第二家客運公司之成立，如以集合現有違規遊覽車業者為主要對象，則透過車輛之集合與遊覽車

牌照之收繳（以遊覽車牌照換取相同數量之公路汽車客運牌照）將可消弭遊覽車違規營運情形，並輔導業者合法營業。

(2)缺點：由於只有兩家公司瓜分市場，可能造成彼此私下協調，聯合壟斷，以追求聯合最大利潤為目標，如此則與獨佔無異。

3.3 高速公路客運經營權開放之家數及對象

關於高速公路客運經營權之開放家數，經由上述高速公路客運應朝向自由化之認識，及高速公路客運經營權開放之可行方式的探討，並考量目前高速公路客運運輸需求與改善違規遊覽車猖獗之現象，現階段初期以開放第二家客運公司加入營運較為適當，將來俟高速公路營運秩序改善後，再按經營狀況與需求成長情形重新通盤檢討高速公路客運經營權之進一步開放問題。其主要考量之因素如下：

- 1.由於公路汽車客運業通常具有「規模經濟」的特性，不但投資大回收也慢，為了避免業者盲目重複投資，造成經濟資源的誤置與浪費，因此公路汽車客運業的經營家數，常須予相當程度的限制，使每一經營者維持相當之規模。
- 2.若採完全開放的作法，理論上雖可透過市場運作，於經過一段時間後達到供需上的平衡，但在此一過渡時期內，大眾運輸的市場勢必呈現嚴重混亂與惡性競爭的局面，而致使人民「行」的權益得不到充分的保障，因此純經濟理論式的全面開放與自由化，對替代性不高的大眾運輸工具而言，並不適合。
- 3.「自由競爭」與「優勝劣敗」的法則，必須在正規市場能完全運作的前提下，才會奏效，否則極易發生「劣幣驅逐良幣」的不良後果。目前國內的運輸市場，長久以來，即由於部份業者法紀觀念的淡薄，營運秩序早已蕩然無存，因此，在

市場秩序尚未能建立前，高速公路客運若頻採全面開放政策，非但不能有效解決問題，且運輸服務的穩定性與持續性亦無法獲得保障，將嚴重影響社會大眾之權益。

- 4.台灣地區地狹人稠，尤其在台北與高雄等旅客集中地區，若一旦全面開放高速公路客運，則其所需興建場站、保養廠等土地，勢必因環境之限制，而導致零亂與脫序，且更易因路線協調與規劃困難而造成都市交通混亂與擁塞，影響都市各項活動之正常運作，也是國家社會的一大損失。
- 5.若將高速公路長途客運完全開放，民營客運業者的自由加入競爭必使其票價往最低平均成本趨近，其結果將是民營客運業者逐漸取代台鐵與台汽的市場，台鐵與台汽之經營必將難以為繼。因此，為了維護台鐵與台汽之生存，限制民營客運業者之家數，乃為必要之措施。

此外，對於高速公路客運經營權之開放對象，由於遊覽車違規行駛高速公路定時定線班車問題產生之原因，主要在於鐵公路尖峰時段運量不足與公路票價結構之不合理，而過去經驗顯示僅靠取締並無法解決問題，唯有採行輔導與管理並重之策略，才是治本之道。因此高速公路客運經營權開放民營時，為兼顧有效解決現有違規遊覽車猖獗的問題，初期以由遊覽車業者與公路汽車客運業者共同組成，較為適宜。一方面經由遊覽車輛的集合與牌照的收繳，將零星違規業者整合並加以輔導及規範，另方面協調公路汽車客運業者參加，以因應場站、連絡路線以及經營管理上配合之需要，如此公司之組成初期雖較複雜，但透過適當運作自不難逐漸形成一個正規的客運公司。未來將可在公平之基礎上與台灣汽車客運公司作良性競爭，亦可藉以提高高速公路運輸能量與服務品質。

第四章 中山高速公路第二家客運公司之輔導籌組

中山高速公路客運開放民營乙案，緣於民國七十六年十二月間監察院交通委員會調查「近來高速公路開放民營爭論又起，有關單位不宜一味規避，須針對問題，分析利弊得失，善謀良策，以免久懸不決」案，經決議函請行政院督促辦理，務希如期提出研處良策，儘速重建該路營運秩序，以取信社會，便利民行。本所經奉交通部指示，進行中山高速公路客運經營權開放措施之協調推動，本章將針對中山高速公路第二家客運公司之輔導籌組歷程，作一完整之說明。

4.1 高速公路第二家民營客運公司之籌組

4.1.1 成立輔導籌組專案小組

遊覽車違規行駛高速公路定期定線班車業務之情形，如第二章所述，由來已久；本所於接獲交通部「協調推動中山高速公路客運經營權之開放」指示後，隨即於民國七十六年十二月廿三日邀集學者專家、台汽公司與各級公路主管機關（交通部路政司、台灣省政府交通處、台灣省公路局、台北市政府建設局、高雄市政府建設局、台北市監理處、高雄市監理處、公路局台北區監理所、新竹區監理所、台中區監理所、嘉義區監理所、高雄區監理所），召開「洽商如何解決違規遊覽車問題」會議，會中對於題綱一：「高速公路客運開放第二家之公司組成問題」，與會代表均一致認為，高速公路第二家客運公司之組成應以公路汽車客運業者與遊覽車客運業者共組，同時集合違規遊覽車業者及車輛之方式，較為理想。

會後，本所於十二月廿八日函請省、市公路主管機關提供違規遊覽班車資料；並於七十七年一月八日成立專案小組，負責研訂高速公路客運經營權開放方案及遊覽車牌照政策，小組成員包括專家學者（交通大學管理學院陳院長武正，交通大學交通運輸研究所黃所長承傳，成功大學管理學院唐院長富藏，台灣大學龍

教授天立，及中央大學企業管理系王主任弓）、交通部路政司（陳司長尚廉、鄭科長遠輝、李科長龍文、許專員瑩珍）、交通部參事室代表及本所運輸經營管理組（楊組長淑貞、謝規劃師其政）。

同時，為使高速公路第二家客運公司之籌組有所依循，本所遂草擬「協調籌組高速公路民營汽車客運公司注意事項」（附錄一）壹種，並報經交通部核定後，於民國七十七年一月七日以運管（77）字第 12529 號函檢送台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會及中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會，積極進行籌組之工作。並於一月十八日邀集專案小組中之專家學者與公路汽車客運業者及遊覽車客運業者代表召開「高速公路客運開放民營問題座談」，會中遊覽車客運業者與公路汽車客運業者代表同意合組成立一家高速公路汽車客運公司，雙方參加機會均等，同時新公司之成立以由參加之公路汽車客運業者提供各該地區連絡路線營運權與遊覽車客運業者提供車輛之互惠前提下共同籌組，會中並組成「籌備協調小組」，成員包括雙方各六位代表，合計12人，同時推選中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會胡理事長慎之與台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會周理事長金華共同擔任召集人，輪流召集小組開會，積極商討籌組細節。另方面，為減低高速公路客運開放後對現有高速公路長途客運及鐵路客運之衝擊，本所於七十七年一月十三日以運管（77）字第 12619 號函，函請台汽客運公司及台灣鐵路管理局研提對高速公路中、長途客運若開放民營，以及若高速公路客運票價一旦降低後之因應對策，以為進一步研擬配合措施之參考。

4.1.2 客運公司之先期籌備與進展

上述由公路汽車客運業者與遊覽車客運業者代表所組成之「籌備協調小組」，自成立後隨即積極展開籌備協調工作，至七十七年二月底為止，總計開會四次，會中所達成之主要結論如后：

- 1.中山高速公路第二家客運公司之投資股份以現金及合於規定之違規遊覽班車折價入股。(第二次會議, 77.2.5)
- 2.折價車輛以民國七十七年一月廿日以前領有合法牌照之遊覽班車為限, 其行駛年限與馬力不予設限。(第三次會議77.2.12)
- 3.新公司發起人會由公路汽車客運業與遊覽車客運業雙方業者各推十七人, 共三十四人組成之。(第四次會議, 77.2.26)
- 4.新公司名稱訂為「統聯汽車客運股份有限公司」, 取其汽車客運業與遊覽車客運業「統」—「聯」合之意。(第四次會議)

統聯客運公司籌備處發起人會於民國七十七年二月廿六日籌備協調小組第四次會議中組成之後, 至七十七年四月底止, 又陸續召開了五次籌備處發起人會, 會中所達成之主要決議如后:

- 1.將三十四位發起人分成庶務、財務、計劃等三組分組辦事, 每組成員多寡視工作量繁簡而定。籌備處經費由雙方(公路汽車客運業及遊覽車客運業)發起人各提新台幣五十萬元備用。(第一次會議, 77.3.3)
- 2.發起人分組成員如下:(第二次會議, 77.3.8)
 - (1)計劃組: 胡慎之、李炳盛先生分別擔任正副召集人, 成員共計18人。
 - (2)財務組: 周金華、邱正雄先生分別擔任正副召集人, 成員共計10人。
 - (3)庶務組: 張景昌、李博文先生分別擔任正副召集人, 成員共計6人。
- 3.周發起人金華因事業繁重, 請辭擔任公路汽車客運業之召集人乙案, 決議通過, 並請李發起人炳盛繼任公路汽車客運業召集人。(第三次會議, 77.3.15)
- 4.確定統聯客運公司未來營運路線計有下列27條路線:
台北—基隆, 台北—桃園, 台北—中正機場, 台北—中壢
台北—新竹, 台北—豐原, 台北—台中, 台北—嘉義,
台北—台南, 台北—高雄, 台中—中壢, 台中—嘉義,

台中—台南，台中—高雄，台南—高雄，台北—東勢，
台北—彰化(員林)，台北—埔里，台北—北港，
台北—朴子(布袋)，台北—佳里，台北—屏東，
桃園—高雄，台北—新港，台北—斗南，基隆—高雄，
台北—麥寮。(第四次會議，77.3.28)

5.請李炳盛先生出任統聯汽車客運股份有限公司負責人(第五次會議，77.4.27)

6.原則同意營運路線增列台汽公司經營之13條「通運路線」。(第五次會議)

7.統聯汽車客運股份有限公司籌設計劃書修正通過(附錄二)。(第五次會議)

8.請交通部運輸研究所委請具公信力之顧問公司，從事統聯客運公司之組織規劃及車輛折價評估(註)。(第五次會議)

4.2 中山高速公路客運經營權開放政策之確立

高速公路第二家客運公司之籌組，自民國七十六年底開始至七十七年四月底止，歷經本所召集兩次座談會，及公共汽車客運業者與遊覽車客運業者代表共同舉行四次籌備協調小組會議與五次統聯客運公司籌備處發起人會，第二家客運公司之架構已稍具雛型，同時該公司籌備處亦已依據交通部核定之「協調籌組高速公路民營汽車客運公司注意事項」規定，草擬完成「統聯汽車客運股份有限公司籌設計劃書」。本所遂於七十七年五月七日以運

註：有關委請具公信力之顧問公司，從事統聯客運公司之組織規劃及車輛折價評估之服務案，本所於民國七十七年五月二十七日委託安侯協和會計師事務所研究，並於七十八年三月九日以運管(78)字第18197號函，將研究結果(高速公路第二家客運公司之組織規劃與車輛估價調查)送請統聯客運公司參考。

管（77）字第 13995 號函，將統聯客運公司籌備處發起人第五次會議紀錄報請交通部鑒核；隨後於五月十一日再以運管（77）字第 13154（一）號函，將統聯客運公司發起人名冊與籌設計劃書報請交通部鑒核。

交通部根據上述資料，於民國七十七年七月十一日將中山高速公路客運經營權開放民營之擬議方式與籌辦情形，報請行政院鑒核，並經行政院經濟建設委員會於七十七年八月廿四日第四七六次委員會議審議，主要結論為「中山高速公路開放民營汽車客運業申請營運之建議，係順應經濟自由化之潮流，原則上可予支持。至於開放民營之執行方式，所涉及之細節問題，請交通部邀請台灣省政府交通處與台汽公司溝通後，妥加處理」。行政院則於七十七年九月廿二日函覆交通部「請照本院經濟建設委員會審議結論辦理，並應協商有關機關就可能產生之後遺症妥善規劃處理後，方予開放」。至此，中山高速公路客運經營權之開放政策，已大致確立。

4.3 各級公路主管機關之協調配合

交通部遵照行政院對於中山高速公路客運經營權開放政策之指示，先後舉行台灣省政府與交通部首長會談兩次（七十七年九月十五日與十二月七日），出席代表包括台灣省政府、交通處、台汽公司、台灣鐵路管理局、交通部、路政司、運輸研究所等單位首長；此外交通部路政司亦先後兩次（七十七年九月三十日與十一月二日）邀集台灣省政府交通處、台北市政府交通局、高雄市政府建設局、台灣省公路局、台汽公司、台鐵管理局及本所等單位研商，針對高速公路客運路線開放民營案之有關細節問題，如配合之法規修正，公司之籌設申請與管理事宜，及其他有關公司經營規模、行駛路線、車輛設備、場站設施及費率管制方式等問題，均已達成共識，綜合上述四次會談之主要結論說明如后：

- 1.開放高速公路第二家客運公司，初期經營班車車輛數先以四百輛為度，爾後每年檢討一次，以三年內增至五百輛為原則。其初期經營路線以違規遊覽班車最早行駛之九條績優路線，搭配十三條「通運路線」及四條地方上有需求而台汽公司尚未行駛班車之新闢路線為範圍（註）。
- 2.高速公路客運班車之行車班次，其最高與最低班次在平常日應予限定，但假日及尖峰運輸時期，則不予限制最高班次。
- 3.第二家公司之主事務所應設於台灣省境內，該公司之申請核准籌備，依據公路法第三十七條規定，由交通部受理，其後有關核發證照及監督管理事宜，則授權台灣省政府交通處辦理。
- 4.第二家公司需吸收現有遊覽車客運業車輛申請立案，有關與現行行政命令抵觸部分，由交通部研修有關規定條文，以資適法。
- 5.目前部分業者已打造車身尚未掛牌遊覽車問題，將責成第二家公司於籌備階段研提具體解決對策，負責將違規遊覽車吸收整合。

註：一、績優路線九條：

- 1.台北—屏東
- 2.台北—高雄
- 3.台北—台南(新營)
- 4.台北—嘉義
- 5.台北—員林
- 6.台北—彰化
- 7.台北—台中
- 8.台北—豐原
- 9.台中—高雄

二、通運路線十三條：

- 1.台北—西港
- 2.台北—鹿港
- 3.台北—西螺—三條崙
- 4.台北—北港—三條崙
- 5.台北—虎尾—三條崙
- 6.高雄—北港—三條崙
- 7.台北—員林—竹山
- 8.台北—梅山
- 9.台北—漚汪
- 10.台北—東石
- 11.台北—布袋
- 12.台北—苓子寮
- 13.台北—東勢

三、新闢路線四條：

- 1.台中—北港
- 2.台北—竹東
- 3.台北—新港
- 4.台北—旗山

- 6.第二家公司應依法按政府之要求，執行特定政策性任務。
- 7.交通處要求第二家公司開駛之四條地方上有需求的客運路線，由交通處再研究規劃處理。
- 8.高速公路客運費率，將由政府訂定高、低限，在範圍內業者得自行調整。
- 9.第二家公司之場站設施，除須符合「汽車運輸業審核細則」有關規定外，並須符合「台灣省汽車運輸業停車處所設置要點」規定，其主要場站均應自有，惟經營初期可同意暫以租用方式辦理。都市地區場站購置狀況，將列為核准營運考量條件之一。
- 10.行經市區路線之設站地點，依規定應經當地政府同意，由交通處負責協調辦理。
- 11.第二家公司之車輛設備，需符合政府規定標準，雙層巴士目前非屬合法，禁止使用。

交通部並於民國七十七年十二月十六日以交路（77）字第35492號函，將上述協商辦理情形報請行政院備查。

4.4 統聯客運公司依法籌備

交通部依據 4.3 節中各級公路主管機關協商之結論，於民國七十八年一月七日以交路（78）字第 498 號函，核頒「中山高速公路客運路線初期開放民營作業注意事項」（附錄三）壹種，並於七十八年二月十五日公布修正「汽車運輸業管理規則」第十三條條文（附錄四），與「汽車運輸業審核細則」第四條第一項第四款條文（附錄五），開放中山高速公路客運經營權受理申請。統聯汽車客運股份有限公司發起人辦事處於七十八年一月廿日正式向交通部提出經營高速公路客運之籌設申請，經交通部於七十八年二月二日召集省、市公路主管機關審查該案，結論為該申請案符合現行法規及上述注意事項之規定，原則同意其籌設申請，並於二月廿八日以交部（78）字第5337號函，核准統聯客運公司

發起人辦事處依照有關法令規定，及「中山高速公路客運路線初期開放民營作業注意事項」及交通部與台灣省政府首長會商結論進行籌備。

4.4.1 公司籌備工作之內部協商

統聯客運公司發起人辦事處於二月廿八日獲准籌備後，隨即於三月九日及四月十二日召開籌備處發起人第六次會議及第七次會議，會中所達成之主要決議事項說明如后：

1.修正通過「統聯汽車客運股份有限公司投資須知」（附錄六）

。

2.統聯客運公司第一次發行資本額四分之一（柒億伍仟萬元）之投資認股辦法：公路汽車客運業者計參億柒仟伍佰萬元，以現金投資，依限繳交存入銀行，遊覽車業者投資人以400輛之額度，優先順序依限辦理車輛初步認定入股，其作業規定及公司登記申請，統請會計師辦理。

3.認股時限：公路汽車客運業者，遊覽車客運業者，統限於七十八年五月一日起至十五日止完成投資認股，逾期則不予受理。

除了籌備處發起人第六次及第七次會議之外，爲了協商解決公司籌備工作之細節問題，遊覽車客運業者、公路汽車客運業者及統聯公司籌備處又分別召開協商會議，計有三月十三日之「遊覽車客運業者發起人座談會」，四月十九日之「公路汽車客運業投資統聯公司者座談會」，六月一日之「統聯客運公司籌備處座談會」，六月廿四日之「遊覽班車同業座談會」，及七月十一日之「統聯客運公司投資認股說明會」，上述多次會議所達成之主要決議事項說明如后：

1.折價入股車輛之車齡以五年爲限，並應以年份較新者爲優先；

其車齡之計算自領照之日起至過戶給統聯公司之日止。

2.統聯客運公司擬經營之通運路線，其有關公路汽車客運業與台汽公司交換路權部分，不得有所變更。

3.認股繳款時限：

(1) 公路汽車客運業者之認股最後時限為七十八年六月十二日，六月廿日前繳交第一期四分之一股款。

(2) 遊覽車客運業者之認股最後時限為七十八年六月十五日，並應於六月二十日前完成繳交股金、辦理讓渡及處理貸款等全部作業。

4.統聯公司籌備處為加速籌備工作之推展，特設置籌備委員會，並選出籌備委員共計三十七位。

統聯客運公司籌備處設置籌備委員會之後，分別於七月十八日與八月九日召開了兩次籌備委員會會議，會中所達成之主要決議事項說明如后：

1.順應同業要求，認股手續延長至七月廿五日截止。

2.遊覽車客運業者認股四分之一的貸款，及公路汽車客運業者繳交四分之一股款，統於八月二日前完成。

3.修正通過「統聯汽車客運股份有限公司章程」草案。

4.修正通過「統聯汽車客運股份有限公司董事監察人選舉辦法」草案。

5.董事、監察人產生方式如下：

(1) 董事計27席，監察人計9席。

(2) 董事名額中，遊覽車客運業股東佔三分之二（即18席），公路汽車客運業股東佔三分之一（即9席）；雙方之股權則分別計算，遊覽車客運業股東以最多股權之前十八名為董事，公路汽車客運業股東以最多股權之前九名為董事。

(3) 監察人名額中，遊覽車客運業股東佔三分之二（即6席），公路汽車客運業股東佔三分之一（即3席）；同時雙方之股權分別計算，遊覽車客運業股東以最多股權之前六名為監察人，公路汽車客運業股東以最多股權之前三名為監察人。

(4) 全體發起人大會之董事、監察人選舉，依上述原則分別選

舉產生。

4.4.2 公司正式組織

統聯客運公司歷經上述多次協商會議之後，終於在七十八年八月十二日上午十時於台北市實踐堂召開全體發起人（股東）大會，總計公路汽車客運業有十三家客運公司（三重、豐原、桃園、高雄、彰化、員林、台西、南投、中壢、興南、欣和、巨業、首都等客運公司）投資認股，股東 233 位，投資金額為新台幣壹拾壹億參仟壹佰捌拾貳萬玖仟捌佰肆拾元整；遊覽車客運業折價投資認股之車輛計有 436 輛，股東 262 位，投資金額為新台幣貳拾伍億陸仟捌佰壹拾柒萬零壹佰陸拾元整。會中通過「統聯汽車客運股份有限公司章程」（附錄七）及「統聯汽車客運股份有限公司董事及監察人選舉辦法」（附錄八），並於同日下午一時卅分選舉產生董事李炳盛先生等廿七位及監察人鄭博文先生等九位（附錄九）。之後，隨即於當天下午二時卅分召開統聯客運公司董事與監察人第一次會議，會中選舉產生李炳盛等九位先生為常務董事（附錄九），並由九位常務董事選舉李炳盛先生為董事長、陳明文先生為副董事長。

統聯客運公司自董事會成立後至七十八年底止，為了積極推展公司籌備事宜，共計召開了七次董事監察人會議，會中所達成之主要決議事項說明如后：

1. 聘請胡常務董事慎之為統聯公司駐會常務董事。（第二次會議，78.8.23）
2. 洪常務董事生添請辭常務董事職務，遺缺由邱董事正雄繼任。（第二次會議）
3. 聘請江成濤先生為統聯公司董事會秘書長。（第二次會議）
4. 設立站場設置專案小組，分台北、台中、高雄三個小組，每一小組推選正副召集人各一位。各地區之站場土地以實用、價廉及購置為原則，請各組先行實地勘察再提董事監察人會研商決

定。(第三次會議，78.9.6)

5.公司已辦理第一期發行股份九億二千五百萬元，尚未發行股份計有廿七億七千五百萬元，為因應公司營運需要，應全額發行，並定於七十九年二月十六日繳交第二期股款。(第三次及第七次會議，78.12.21)

6.聘請李宏生先生為統聯公司總經理。(第四次會議78.10.2)

7.公司購置新車50輛案，考慮廠商交車時效，新車50輛決定在國內採購現成之車輛及底盤，同時在車輛種類方面應儘量求取統一規格，以利爾後維修保養。(第五次會議78.10.24)

8.台北、台中、高雄主要站場設置計劃如下：(第五次會議)

(1) 台北地區：商洽租用台汽公司中崙站現有場站及鐵路局台北臨時火車站作為統聯公司台北地區之發車站，配合另覓適當土地設置保養廠及停車場。

(2) 台中地區：租用豐原客運公司台中南門站為統聯公司台中發車站、調度站及停車場，並委託作二級保養。另於市區沿途覓得適當據點設置營業招呼站，便利旅客上下車，並於交流道附近覓地規劃設置中途休息及轉運站。

(3) 高雄地區：租用高雄市十全路高雄客運總站現有站房為統聯公司高雄發車站、調度站及員工宿舍；另於火車站附近設置營業招呼站並於適當地點覓地設置停車、保養場。

9.修正通過「統聯汽車客運股份有限公司組織章程」(附錄十)。
(第六次會議，78.11.18)

4.4.3 延長籌備期限與輔導工作之突破

統聯客運公司原於七十八年二月廿八日獲准籌備，依公路法第三十九條規定：「經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起，六個月內籌備完竣。……如因特殊情形未能如期籌備完成時，得報請該管公路主管機核關准予延期，以六個月為限，逾期撤銷其核准籌備。」，因此該公司須於七十八年八月廿七日前完成籌

備，但因該公司肩負整合現有違規行駛高速公路定時定線遊覽班車，將之納入正規公司合法營運之重責大任，籌組工作複雜費時，以致無法在六個月內如期完成。該公司遂於七十八年八月十七日以統秘字第 819 號函，向交通部申請延長籌備期限，並經交通部於七十八年九月十五日以交路（78）字第 27259 號函，同意延長籌備時間至七十九年二月廿七日。另方面，統聯客運公司於七十八年八月廿五日向經濟部辦理公司登記手續，並於九月六日獲經濟部核發公司執照（附錄十一）。

此外，關於統聯客運公司行駛高速公路班車之運價，該公司於七十八年十二月十九日以（78）統秘字第 780087 號函，將擬定運價報請交通部鑑核，經交通部於七十八年十二月二日交由交通費率諮詢委員會審議，並於七十九年一月廿三日以交路（79）字第 2224 號函，同意統聯公司暫時按照所擬運價（三排座班車每人公里 1.01 元，四排座班車每人公里 0.90 元）實施，迨下次運價檢討時則應提供詳實之費率結構及有關營運成本資料，依法定程序報核。

統聯客運公司自民國七十八年八月十二日召開股東大會，成立董事會之後，歷經六次董事監察人會密集協商籌組細節，並積極推動各項籌組工作，而於七十八年十一月廿七日依據交通部訂頒之「中山高速公路客運路線初期開放民營作業注意事項」，向台灣省交通處提出核發營業執照之申請，惟經該處答覆應向交通部申請，而衍生若干行政處理程序上的問題，因此為解決統聯客運公司營業執照之核發及營運路線之核定等問題，交通部乃於七十八年十二月廿三日再度邀集省、市公路主管機關召開「研商執行高速公路客運開放民營案推動辦理事宜」會議，會中針對統聯客運公司之證照核發、營運路線及場站設施等問題均已充分交換意見，並達成下列結論，以為日後推動辦理高速公路客運開放民營業之依據：

1. 關於營業執照及營運路線許可證之核發，仍維持七十七年十二

月七日省、部首長會商結論，由交通部授權台灣省政府交通處核發，並執行監督管理。

2. 「汽車運輸業管理規則」第三十七條條文，同意參照省交通處所擬草案及本部參事室、路政司之修正意見加以修正（附錄十二），俾利處理行經市區路線及設站問題之爭議。
3. 通運路線係統聯客運公司之義務經營負擔，原則上須配合績優路線通車營運。其衍生之台汽公司與統聯公司及有關民營客運業者之權利義務事項，請省交通處本於主管機關立場督導處理解決。交通部原則同意開放部分高速公路路段，供有關民營客運業者跨越行駛，以爲協商運用，並請省交通處通盤規劃辦理。

4.5 統聯客運公司之立案與營運

歷經九個月的正式籌備過程，統聯客運公司於七十八年十一月二十七日以（78）統聯字第780068號函，向交通部提出立案及核發汽車運輸業營業執照申請，後經交通部指示：依據「中山高速公路客運路線初期開放民營作業注意事項」規定，中山高速公路客運路線初期開放民營之營業執照及營運路線許可證，已授權台灣省政府交通處核發。統聯公司乃改向省交通處申請，但遭省交通處拒絕。交通部遂於七十八年十二月廿三日再度邀集省、市公路主管機關召開「研商執行高速公路客運開放民營案推動辦理事宜」會議，會中達成一致共識，關於營業執照及營運路線許可證之核發，仍由交通部授權台灣省政府交通處辦理，並執行監督管理。因此，統聯客運公司之立案申請，遂正式轉由省交通處辦理。

台灣省政府交通處一方面依據統聯客運公司申請立案之表件與圖說進行書面審核，另方面並函轉台北市政府、高雄市政府及公路局，分就立案要件各依當地交通情形及相關規定進行審核，並於七十九年二月廿日將統聯客運公司申請核發汽車運輸業執照

案辦理結果陳經台灣省政府函請交通部查照。同時於統聯客運公司籌備期限之最後一日(79.2.27)，在統聯公司立下有關績優路線初期行駛班次與籌建自有站場等兩項切結書(附錄十三)之下，以(79)交一字第10249號函同意統聯客運公司立案，並核發汽車運輸業營業執照(附錄十四)。

統聯客運公司獲准立案經營公路汽車客運業之後，隨即積極準備通車營運事宜，並於七十九年三月十七日上午十時舉行通車典禮，正式加入中山高速公路客運之營運，提供消費者搭乘公路長途客運時多一種選擇之機會。營運之初，首先行駛台北—高雄線。

統聯客運公司初期經營班車車輛數，依據「中山高速公路客運路線初期開放民營作業注意事項」規定，先以四百輛為度，至於超出四百輛部分之違規遊覽車的處置，台灣省政府交通處向交通部建議成立遊覽車部門以吸納超額車輛，俾使違規遊覽車能從事正規旅遊包車業務，以利統聯客運公司之籌組，並維護公路營運秩序。對於上項建議，交通部於七十八年七月六日交路(78)字第19564號函，原則同意統聯客運公司成立遊覽車部門，以吸納超額車輛。統聯客運公司獲准立案之後，隨即於七十九年三月二日以統業字第63號函正式申請設立遊覽車客運部，並於七十九年三月廿七日獲省交通處以七九交一字第14831號函核准設立遊覽車客運業(汽車運輸業營業執照如附錄十五)，從事旅遊包車業務。

至此，高速公路第二家民營客運公司開始上路營運，遊覽車違規行駛高速公路客運班車問題暫獲改善。

第五章 結論與建議

5.1 結論

綜合本報告所獲致之主要結論，茲分述如后：

- 1.無論就法律基礎、市場需求、提昇服務品質及營運效率與減輕旅客負擔的理由來看，中山高速公路客運自由化乃必然趨勢。
- 2.關於中山高速公路客運經營權之開放對象，開放初期為兼顧有效解決現有違規遊覽車猖獗的問題，以由遊覽車業者與公路汽車客運業者共同組成，較為適宜。一方面經由遊覽車輛的集合與牌照的收繳，將零星違規業者整合並加以輔導及規範，另方面協調公路汽車客運業者參加，以因應場站、連絡路線以及經營管理上配合之需要。如此，公司之組成透過適當的運作自可逐漸形成一個正規的客運公司。未來將可在公平之基礎上與台灣汽車客運公司作良性競爭，亦可藉以提高高速公路運輸能量與服務品質。
- 3.在經過各單位反覆協議之後，中山高速公路第二家民營客運公司終於在民國七十八年二月廿八日核准籌備，並於民國七十九年三月十七日正式通車營運，加入中山高速公路長途客運市場之服務。至此，高速公路客運市場由一家獨佔經營轉為兩家寡佔經營，雖然高速公路客運仍未自由化，但至少已轉變由台汽獨佔經營之型態，對朝向自由化之理念已有了開端。

5.2 建議

綜合本報告，提出建議如后：

- 1.統聯客運公司所收繳之遊覽車，大部分均為高層巴士或經改裝之雙層巴士，目前本所與台北市政府交通局已完成都會區內行駛雙層公車之可行性試驗，且綜觀台灣地區與世界各國大眾運輸之發展趨勢，高容量之大眾運輸工具（雙層公車、雙層巴士等）將在台灣地區日漸受到重視與採用；但是有關高（雙）層大客車之安全管理，目前仍欠缺相關管理法規，為了順應高容

量大眾運輸工具之潮流，及保障高（雙）層大客車之行車安全，政府宜儘早研訂高（雙）層大客車之安全管理辦法，並適時公布實施。

2.統聯客運公司將在八十年八月一日前營運所核准之二十七條路線，在歷經近十六個月才取得路線營運權，其中主要癥結在於場站及路權問題，針對此問題建議如下：

(1)場站方面：建議未來長途客運總站之設置，宜由地方政府考慮都市計畫、交通管理及民眾需求等作整體規劃，並以由政府提供土地，或集中興建站房，再交（租）與業者使用之方式，較能滿足已發展定型之大都會的實際需要。

(2)路權方面：公路法第四十一條規定：「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。」。顯然上述條文除保障現有業者權益之外，亦兼顧了大眾運輸之需要，同時也賦予公路主管機關核准營運路線的權責，因此建議未來在核准公路汽車客運業營運路線時，主管機關應勇於負起權責，除應避免惡性競爭及投資浪費之發生外，亦應考慮運輸需求之存在及良性競爭之必要性，憑作最適之審核依據。

3.雖然目前高速公路客運市場僅由兩家客運公司經營，但隨著高速公路運輸需求的成長，主管機關應注意兩家客運公司的營運狀況，加強取締剩餘之違規遊覽車，使兩公司能在公平的基礎上合理競爭。而主管機關亦應作好開放其它客運公司經營之準備，以因應高速公路經營自由化之趨勢。

參考文獻

- 1.交通部，「台灣地區遊覽車供需與管理策略之研究」，民77年3月。
- 2.交通部運輸研究所，「台灣地區公路汽車客運業營運與組織之研究」，民國75年6月。
- 3.交通部運輸研究所，「公鐵路客運運價之研究」，民國76年11月。
- 4.國家安全會議國家建設研究委員會，「經濟自由化應有的觀念與作法」，民國79年5月。
- 5.鄧淑華，「台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。
- 6.黃燦煌整理，「高速公路客運自由化之衝擊」（摘自中華民國道路協會七十六年度學術座談會），都市交通第32期，民國77年10月。

附 錄

協調籌組高速公路民營汽車客運公司注意事項

一、為提高高速公路客運運輸能量，並改善服務品質，以滿足城際運輸需求，並藉以重整高速公路營運秩序，擬協調籌組高速公路民營汽車客運公司（以下簡稱民營公司），並以一家為限。

二 籌備方式：

1. 民營公司在申請籌組前應先組成籌備協調小組負責公司之規劃與協調事宜。
2. 籌備協調小組應由現營汽車客運業者與遊覽車客運業者各自推派代表共同組成，並由台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會與中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會負責召集，雙方並應共同推派代表一人擔任總召集人。
3. 民營公司中汽車客運業與遊覽車客運業之股權分配比例應以對半為原則。

三 路線與營運規劃：

1. 民營公司申請籌備之營運路線暫不作任何限制。
2. 車輛數、班次、場站，與保養廠等之規劃應以與各申請路線上現有台灣汽車客運公司對等之標準為原則。

四 籌組程序：

1. 籌備協調小組應在民國七十七年元月十日前組成完竣，並報本部運輸研究所核備。
2. 籌備協調小組應自行協商民營公司籌組事宜，並應在七十七年二月二十八日前達成協議，並共同提送詳細之計劃書一份送審，該計劃書之內容至少應包括以下各項：
 - (1) 公司型態及負責人姓名
 - (2) 資本額與財務計劃
 - (3) 股東組成名冊（含姓名、年齡、籍貫、身份證字號、地址、現職）
 - (4) 股權分配
 - (5) 申請營運路線
 - (6) 車輛購置計劃
 - (7) 場站配置地點與設置計劃（附詳圖）
 - (8) 保養廠配置地點與設置計劃

⑨ 對與申請路線之現有台汽客運之運量分配分析與相對營運計劃（含各申請營運路線之票價建議標準及成本營收分析）

⑩ 對申請營運路線上現有或未來可能發生違規遊覽班車問題之處理計劃或因應對策。（包括對公司營運可能造成之影響分析）。

⑪ 籌備時間計劃甘梯圖

3. 本部運研所將延聘專家學者共同組成專案仲裁小組，負責協調並針對計劃書進行重點審查：

(1) 組織是否健全？成員信譽與素行是否良好？

(2) 財務計劃是否完備？

(3) 負責人等是否具有足夠之能力與經驗經營合法之高速公路汽車客運業，並提供持續穩定及高品質之服務。

(4) 車輛購置計劃，場站設置計劃與營運計劃是否合理可行？

(5) 對違規營業之遊覽班車有無具體可行之防範或因應對策？

五 計劃書如經本部初審合格，並經報院核准後，方可按汽車運輸業管理規則正式申請籌設

附錄二

統聯汽車客運股份有限公司籌設計劃書

壹、前言

交通部自去(70)年以來，為求有效解決現有違規遊覽班車嚴重問題，委由交通部運輸研究所，組成專案小組對高速公路經營權進行研究與評估，在整體利益的衡量下，決定只開放高速公路路權給一家民間公司經營，並優先輔導遊覽車業者與一般公路客運業者，以股權各半之原則共同投資，籌組「統聯汽車客運股份有限公司」（以下簡稱本公司），並在一定之基本營運條件下，使台灣客運公司能在公平的基礎上與本公司競爭，藉以提昇高速公路運輸能量與服務品質，進而消除違規遊覽班車促使高速公路之營運秩序導入正軌。

貳、籌設計劃

一、公司型態及負責人姓名

(一) 本公司依照公司法股份有限公司之規定組織，定名為統聯汽車客運股份有限公司，詳如本公司章程草案（附件一）

(二) 負責人姓名：李炳盛 年齡：六十八 性別：男 籍貫：台灣省台北縣
略歷：台北縣議員、台灣省議員、監察委員、三重客運董事長
住址：台北縣三重市正義北路122號

(三) 公司組織

本公司除依公司法規定訂立公司章程、成立股東會、董事會，執行公司法所賦與之決策任務之外，於總公司置總經理、副總經理、經理等秉承董事長之命綜理公司業務。並依本公司組織規程及辦事細則，分設各部、室、課等單位，推動各職掌工作。總公司下分設各營業處所、車站、保養場，置站長、站務員、及保養人員執行車輛調度，照顧乘客及車輛維修等工作。

二、資本額與財務計劃

(一) 資本額：本公司資本總金額暫定新台幣叁拾億元，每股股金為新台幣壹拾元總計叁億股。

(二) 資金來源：由客運業及遊覽車業各半認股，對等投資。

(三) 投資方式：客運業者以現金投資、遊覽車業者以車輛折價投資為主，或以現金投資，但不得以車輛折價及現金雙重投資，客運業與遊覽車業亦不得雙重投資。

四 資金運用：1.購置車輛十七億元。

2.設置營業所、停車場庫暨分支機構及一切設備等五億元。

3.其他支出三億元。

4.週轉資金五億元。

三股東組成名冊：

投資人計有李炳盛等一四六人，詳如股東名冊（附件二）。

四股權分配：

以汽車客運業者與遊覽車業者對等分配為原則，俟奉核准籌設後催繳股金認定。

五申請營運路線：

預定申請路線：台北—基隆等廿七條路線，詳如附件三。另台灣客運公司放棄台北至西港等十三條通運路線，俟與台灣客運及各有關單位協調後辦理。

六車輛購置計劃：

本公司開業初期，先以折價入股之車輛約五〇〇輛開始通車營運，再視未來營運市場之需求，配合增車以便利大眾交通。

七場站配置地點與設置計劃：

初期配合所申請營運路線，分別籌設或租用適當之場站設施備用，並於沿途設立招呼站方便旅客使用。其中台北、高雄兩大營運總站，除辦事處正積極徵求適當場地外，並已函全體投資人請代徵求介紹，並希望於五月廿日前能獲得初步結果，並隨即補送審理。

八保養廠配置地點與設置計劃：

(一) 一級保養處所：於各線站場由駕駛員會同駐站技工實施並作安全檢查作業。

二、三級保養處所：於台北、新竹、台中、嘉義、台南、高雄等運輸處設置或租用當地股東保修設施作業。

四、五級保養處所：於台北、台中、高雄等運輸處籌設或租用合適之保養場所作業。

(二) 三、四、五級保養場所將依汽車修理業管理辦法第四條規定設置符合甲種修理廠標準辦理，並建立營運車輛之保修資料冊確實執行定期保養，確保行車安全。

九對與申請營運路線之現有台灣客運公司之運量分配分析與相對營運計劃：

(一) 對與申請路線之現有台灣客運公司之運量分配分析與相對營運計劃，詳如附件四。

(二) 各路線行駛班次，俟於奉准籌備後，再與台灣客運公司協調辦理，以免惡性競爭，造成資源之浪費。

十、對申請營運路線上現有或未來可能發生違規遊覽班車問題之處理計劃：

- (一) 現有遊覽車班車已有 436部（內含77.1.20日以前領照者372部，77.1.20以後領照者64部）折價投資認股，遊覽班車大部份都已納入，導入正軌經營。
- (二) 除積極籌設具備如台汽公司之站、場等硬體設備之外，在軟體方面，採取尖峰時間機動調增班次發售優待票（月票、及往回票）及電話訂位等措施，提供廉價、舒適、方便、安全之服務。
- (三) 建請對於 100公里以上之長距離路線，擬改採用票價彈性費率，以提高競爭能力，從而達成票價合理化之目標。
- (四) 由政府繼續加強取締違規遊覽班車。

十一、籌備時間階梯圖：

籌備工作進度如階梯圖（附件五）於奉准籌設之日起六個月內正式營運。

統聯汽車客運股份有限公司章程（草案）

第一章 總 則

第 一 條 本公司依照公司法股份有限公司之規定組織，定名為統聯汽車客運股份有限公司。

第 二 條 本公司經營之事業如下：

一公路汽車客運業；（含經營高速公路）

二遊覽車客運業；

三汽車修理業；

四有關汽車車體打造業務；

五以上各項有關業務之經營及投資。

第 三 條 本公司設總公司於台北市，得視業務需要經董事會之決議在其他適當地點設立分支機構。

第 四 條 本公司之公告方法以登載於本公司所在地日報顯著部份及通函行之。

第二章 股份

第 五 條 本公司資本總額定為新台幣叁拾億元，分為叁億股。每股金額新台幣壹拾元，全額發行。

第 六 條 本公司股票概為記名式，分為一般股票及不定額股票二種，由董事長及常務董事三人以上簽名蓋章，加蓋本公司圖記，並經主管機關簽證後，依法發行。

第 七 條 本公司股息定為年息六厘，但本公司無盈餘時，不得以本作息。

第 八 條 股東應填具印鑑卡交付本公司收存，凡領取股息紅利轉讓股份或行使股東權利時均依該項印鑑為憑。

股東須變更其印鑑時，應繳原存印鑑以書面通知為之。

股東印鑑遺失時，應將其事由登載本公司所在地通行之日報，並檢同所登之報紙全份以書面向本公司聲明，經過二個月如無糾葛，得覓保向本公司聲請更換印鑑。

第 九 條 股東轉讓其股份時，應由雙方填具讓股聲明書，向本公司聲請更名過戶，經登載股東名簿並予股票上背書記載明白方為有效。其因繼承關係請求更名者，並應由繼承人提出合法證件送核。

第十條 股票如有遺失或毀損時，應由股東以書面向本公司報明原由並登載本公司所在地之日報連續三天後，經壹個月如無第三者提出異議，始覓保向本公司聲請補發新股票。

第十一條 股票因轉讓過戶或依前二條之規定聲請換發新股票，本公司得酌收手續費及應貼之印花稅費。

第十二條 股票之更名過戶，自股東常會開會前一個月內，股東臨時會開會前十五日內或公司決定分派股息及紅利或其他利益之基準日前五日內均停止之。

第三章 股東會

第十三條 股東會分常會及臨時會兩種，常會每年召開一次，於每營業年度終結後六個月內由董事會依法召集之，臨時會於必要時依法召集之。

第十四條 股東常會之召集應於二十日前，股東臨時會之召集應於十日前，將日期、地點及召集事由通知各股東。

第十五條 股東會以董事長為主席，董事長因故缺席，由董事長指定常務董事一人代理之，未指定時由常務董事互推一人代理之。

第十六條 股東因事不能出席股東會時，得依法出具本公司印發之委託書載明授權範圍，委託代理人出席股東會，一股東以委託一人代理為限。
一人同時受二人以上股東委託時，其代理之表決權不得超過已發行股份總數表決權之百分之三，超過時其超過之表決權，不予計算。

第十七條 本公司股東每股有一表決權；但一股東而有已發行股份總數百分之三以上者，其超過部份之表決權按九五折計算，尾數不足一權者，以四捨五入計算之。

第十八條 股東會之決議方法，除公司法另有規定外，應有代表已發行股份總數過半數之股東出席，以出席股東表決權過半數之同意行之，可否同數取決於主席。
股東對於會議之事項，有自身利害關係，致有害於公司利益之虞時，不得加入表決，並不得代理他股東行使其表決權。

第十九條 股東會之議決事項，應作成議事錄，由主席簽名蓋章與出席股東之簽名簿及代理出席之委託書一併保存，並於會後十五日內將議事錄分發各股東。

第四章 董事會

第二十條 本公司董事會設董事廿七人，由股東會就有行為能力之股東中選任，任期三年，連選得連任，當選董事在任期內不得將其股份轉讓二分之一以上，超過二分

之一時，其董事職務依法解任。

第廿一條 董事會設常務董事九人，由董事會互選之，並由常務董事互選一人為董事長。董事長對外代表本公司。

董事會休會時，由董事長隨時召集常務董事會議，代行董事會職權，其決議以半數以上常務董事之出席，及出席過半數之同意行之。

第廿二條 董事會之職權如左：

- 一各項章則之審定；
- 二業務方針之決定；
- 三預算決算之審查；
- 四盈餘分派或虧損彌補之議定；
- 五資本增減之擬定；
- 六業務之指揮監督；
- 七重要職員之任免；
- 八不動產之處分；
- 九其他依照法令及股東會所賦與之職權。

第廿三條 董事應親自出席董事會。其有特別事故不能出席董事會時，得以書面委託其他董事代表出席董事會。前項代理人以受一人之委託為限。

第廿四條 董事會之決議，除公司法另有規定外，應有董事過半數之出席，並以出席董事過半數之同意行之，可否同數取決於主席。

董事對於會議之事項有自身利害關係，致有害於公司利益之虞時，不得加入表決，亦不得代理其他董事行使表決權。

董事會之議事錄由主席簽名蓋章，並於會議十日內，將議事錄分發各董事。

第廿五條 董事會開會時得邀請經理人列席，但列席時無表決權。

第五章 監察人

第廿六條 本公司設監察人三人，由股東會就有行為能力之股東中選任之，任期三年，連選得連任。

第廿七條 監察人之職權如下：

- 一公司財務狀況之調查審核；
- 二公司簿冊文件之查核；
- 三公司業務情形之查詢；

- 四對於董事會所編造提出於股東會之各種表冊，應核對簿據調查實況報告意見於股東會；
- 五公司職員執行業務之監察與違法失職情事之檢舉；
- 六必要時得召開股東會；
- 七其他依照法令賦與之職權。

第廿八條 監察人得列席董事會，但無表決權。

第六章 經理人

第廿九條 本公司設總經理一人，秉承董事會之決議綜理本公司業務，其任免由董事長提報董事會以過半數之同意行之，並得設副總經理若干人，經理若干人輔助總經理，其任免由總經理提報董事會，以董事過半數之同意行之。

第七章 會計

第卅條 本公司營業年度每年自一月一日起至十二月三十一日截止，每年度決算辦竣後，董事會應編造下列各項表冊，經監察人查核後，提請股東會承認：

- 一、營業報告書；
- 二、資產負債表；
- 三、財產目錄；
- 四、損益表；
- 五、盈餘分派或虧損彌補之議案。

第卅一條 本公司每年決算所得盈餘除依法扣繳所得稅及彌補虧損外，應先提百分之十為法定盈餘公積，次付股息，如尚有餘額，依下列百分比分派之：

- 一、股東紅利百分之七十五。
- 二、董監事酬勞金百分之十；
- 三、經理人報酬百分之三；
- 四、員工紅利百分之十二。

第九章 附則

第卅二條 本公司組織規程，辦事細則及各種規則，由董事會另定之。

第卅三條 本章程之修正，應有代表已發行股份總數三分之二以上之股東出席，以出席股東表決權過半數之同意行之。

第卅四條 本章程未訂事項，悉依公司法規定辦理。

第卅五條 本章程訂立於民國七十七年四月廿七日。

※對與申請之路線之現有臺灣客運公司之運量分配分析與相對營運計劃：

一、運量分配分析

1. 載客人數

(表一)

單位：千人

項 目 區 間 順 序		營 業 里 程	目 前 載 客 人 數			統 聯 參 加 營 運 後 運 量 分 配 之 預 估					備 註			
			台 灣 客 運			遊 覽 車	合 計	台 灣 客 運		統 聯 客 運				
			國 光	中 興	小 計			載 人 數	構 成 比 (%)	載 人 數		構 成 比 (%)		
													載 人 數	構 成 比 (%)
1.	台北—基隆	28.8		9,584	9,584		9,584	8,146	66	4,050	34	12,196	100	
2.	台北—桃園	34.8		2,045	2,045		2,045	1,738	68	782	32	2,520	100	
3.	台北—中正機場	45.4		3,480	3,480		3,480	2,958	71	1,164	29	4,122	100	
4.	台北—中壢	41.8		4,786	4,786	1,353	6,139	4,068	61	2,562	39	6,630	100	
5.	台北—新竹	79.2		4,336	4,336	1,084	5,420	3,685	66	1,857	34	5,542	100	
6.	台北—豐原	154.0	76	272	348	497	845	295	21	1,061	79	1,356	100	
7.	台北—台中	160.6	2,648	2,305	4,953	3,673	8,626	4,210	41	5,959	59	10,169	100	
8.	台北—嘉義	250.8	754		754	1,387	2,141	641	23	2,100	77	2,741	100	
9.	台北—台南	315.2	704		704	1,251	1,955	598	24	1,814	76	2,412	100	
10.	台北—高雄	351.7	1,923		1,923	1,648	3,571	1,635	40	2,354	60	3,989	100	
11.	台中—中壢	124.7		679	679		679	577	61	364	39	941	100	
12.	台中—嘉義	94.5		1,264	1,264		1,264	1,074	60	709	40	1,783	100	
13.	台中—台南	151.9	14	995	1,009		1,009	858	61	540	39	1,398	100	
14.	台中—高雄	195.6	553	1,067	1,620	585	2,205	1,377	48	1,446	52	2,823	100	
15.	台南—高雄	55.1		1,879	1,879		1,879	1,597	61	1,005	39	2,602	100	
16.	台北—東勢	165.0		195	195	195	390	185	45	225	55	410	100	
17.	台北—彰化(員林)	185.0	275	1,419	1,694	331	2,025	1,609	76	517	24	2,126	100	台北—彰化 177公里 台北—員林 193公里
18.	台北—埔里	228.0		169	169	34	203	160	75	53	25	213	100	
19.	台北—北港	250.0		1,062	1,062	317	1,379	1,006	70	440	30	1,448	100	
20.	台北—朴子(布袋)	280.0		68	68	23	91	64	67	32	33	96	100	
21.	台北—佳里	298.0		165	165	71	236	157	63	91	37	248	100	
22.	台北—屏東	365.0	495		495	330	825	470	54	396	46	866	100	
23.	桃園—高雄	325.0		175	175	153	328	166	48	178	52	344	100	
24.	台北—新港	245.2				23	23			24		24	100	目前「台汽」無行駛
25.	台北—斗南	232.0				35	35			38		38	100	"
26.	基隆—高雄	376.0	110		110		110	94	60	73	40	167	100	
27.	台北—麥寮	276.0		184	184	37	221	156	83	32	17	188	100	
合計		5,309.3	7,552	36,129	43,681	13,027	56,708	37,526	56	29,866	44	67,392	100	

備註：1. 上列數字係年度資料。

2. 除上列廿七七條路線之外，台灣客運公司目前經營之台北—溪湖—西港等十三條「通運路線」，本公司擬與民營客運公司、台灣客運公司協調之後，申請行駛。

2.營業收入

(表二)

單位：萬元

項 目 區 間 順 序		營 業 里 程	目 前 營 業 收 入				統 聯 參 加 營 運 後 營 收 分 配 之 預 估					備 註		
			台 灣 客 運		遊 班 車	覽 車	台 灣 客 運		統 聯 客 運		合 計			
			國 光	中 興			小 計	營 收	構 成 比 (%)	營 收			構 成 比 (%)	
														營 收
1.	台北—基隆	28.8		21,932	21,932			18,642	74	6,516	26	25,158	100	
2.	台北—桃園	34.8		6,228	6,228			5,294	75	1,673	25	6,967	100	
3.	台北—中正機場	45.4		16,080	16,080			13,668	78	3,782	22	17,450	100	
4.	台北—中壢	41.8		16,926	16,926	2,408		14,387	69	6,370	31	20,757	100	
5.	台北—新竹	79.2		27,910	27,910	2,791		23,724	73	8,404	27	32,128	100	
6.	台北—豐原	154.0	1,165	3,513	4,678	6,682		3,976	28	10,061	72	14,037	100	
7.	台北—台中	160.6	45,605	32,615	78,220	58,005		76,487	54	66,164	46	142,651	100	
8.	台北—嘉義	250.8	19,454		19,454	35,795		19,536	34	38,078	66	57,614	100	
9.	台北—台南	315.2	21,908		21,908	38,947		19,622	32	41,705	68	61,327	100	
10.	台北—高雄	351.7	68,406		68,406	58,633		65,145	49	65,854	51	130,999	100	
11.	台中—中壢	124.7		7,135	7,135			6,065	69	2,685	31	8,750	100	
12.	台中—嘉義	94.5		9,971	9,971			8,475	68	3,931	32	12,406	100	
13.	台中—台南	151.9	213	12,383	12,596			10,707	69	4,651	31	15,358	100	
14.	台中—高雄	195.6	11,281	16,824	28,105	10,149		23,889	57	17,631	43	41,520	100	
15.	台南—高雄	55.1		8,333	8,333			7,083	69	3,136	31	10,219	100	
16.	台北—東勢	165.0		2,500	2,500	2,500		2,375	45	2,875	55	5,250	100	
17.	台北—彰化(員林)	185.0	5,000	21,000	26,000	5,073		24,700	76	7,927	24	32,627	100	台北—彰化 177 公里 台北—員林 193 公里
18.	台北—埔里	228.0		4,100	4,100	820		3,895	75	1,271	25	5,166	100	
19.	台北—北港	250.0		22,000	22,000	6,561		20,900	70	9,089	30	29,989	100	
20.	台北—朴子(布袋)	280.0		1,500	1,500	500		1,425	68	675	32	2,100	100	
21.	台北—佳里	298.0		4,000	4,000	1,714		3,800	63	2,200	37	6,000	100	
22.	台北—屏東	365.0	19,400		19,400	4,850		18,430	72	7,032	28	25,462	100	
23.	桃園—高雄	325.0		4,100	4,100	3,587		3,895	48	4,176	52	8,071	100	
24.	台北—新港	245.2				414				435		435	100	目前「台汽」無行駛
25.	台北—斗南	232.0				637				669		669	100	"
26.	基隆—高雄	376.0	4,346		4,346			3,700	60	2,467	40	6,167	100	
27.	台北—麥寮	276.0		3,800	3,800	760		3,230	80	760	20	3,990	100	
合計		5,309.3	196,778	242,850	439,628	240,826	680,454	403,050	56	320,217	44	723,267	100	

(表三)

單位：千公里

項 目 區 間 順 序		營 業 里 程	目 前 行 駛 公 里				統 聯 參 加 營 運 後 行 駛 公 里 分 配 之 預 估					備 註	
			台 灣 客 運		遊 覽 車	合 計	台 灣 客 運		統 聯 客 運		合 計		
			國 光	中 興			小 計	行 駛 公 里	構 成 比 (%)	行 駛 公 里			構 成 比 (%)
1.	台北—基隆	28.8		6,268	6,268		6,268	74	2,164	26	8,432	100	
2.	台北—桃園	34.8		2,151	2,151		2,151	76	671	24	2,822	100	
3.	台北—中正機場	45.4		6,240	6,240		6,240	78	1,705	22	7,945	100	
4.	台北—中壢	41.8		5,110	5,110	1,150	6,260	69	2,234	31	7,344	100	
5.	台北—新竹	79.2		9,004	9,004	900	9,904	74	3,149	26	12,153	100	
6.	台北—豐原	154.0	449	1,236	1,685	2,407	4,092	28	4,211	72	5,896	100	
7.	台北—台中	160.6	11,558	22,531	22,531	16,708	39,239	50	22,143	50	44,674	100	
8.	台北—嘉義	250.8	6,591		6,591	12,127	18,718	30	14,989	70	21,580	100	
9.	台北—台南	315.2	8,791		8,791	15,628	24,419	32	18,512	68	27,303	100	
10.	台北—高雄	351.7	23,516		23,516	20,156	43,672	50	23,508	50	47,024	100	
11.	台中—中壢	124.7		2,420	2,420		2,420	69	1,058	31	3,478	100	
12.	台中—嘉義	94.5		3,878	3,878		3,878	68	1,776	32	5,654	100	
13.	台中—台南	151.9	79	4,874	4,953		4,953	69	2,165	31	7,118	100	
14.	台中—高雄	195.6	2,958	6,341	9,299	3,358	12,657	57	6,778	43	16,077	100	
15.	台南—高雄	55.1		3,587	3,587		3,587	69	1,568	31	5,155	100	
16.	台北—東勢	165.0		1,700	1,700	1,700	3,400	47	1,942	53	3,642	100	
17.	台北—彰化(員林)	185.0	1,800	9,100	10,900	2,129	13,029	82	2,392	18	13,292	100	台北—彰化 177 公里 台北—員林 193 公里
18.	台北—埔里	228.0		1,800	1,800	360	2,160	83	360	17	2,160	100	
19.	台北—北港	250.0		10,485	10,485	3,127	13,612	75	3,495	25	13,980	100	
20.	台北—朴子(布袋)	280.0		1,200	1,200	400	1,600	75	400	25	1,600	100	
21.	台北—佳里	298.0		3,000	3,000	1,286	4,286	67	1,500	33	4,500	100	
22.	台北—屏東	365.0	6,480	6,480	6,480	4,320	10,800	56	5,130	44	11,610	100	
23.	桃園—高雄	325.0		2,000	2,000	1,750	3,750	50	2,000	50	4,000	100	
24.	台北—新港	245.2				165	165		165	100	165	100	目前「台汽」無行駛
25.	台北—斗南	232.0				220	220		293	100	293	100	"
26.	基隆—高雄	376.0	1,647	1,647	1,647		1,647	60	1,098	40	2,745	100	
27.	台北—麥寮	276.0		1,900	1,900	380	2,280	83	360	17	2,280	100	
合計		5,309.3	63,869	93,267	157,136	88,271	245,407	56	125,786	44	282,922	100	

4.車輛配置與行駛班次

(表四)

順 序	區 間	項 目	營 業 里 程	目 前 台 西 客 運			統 計 參 加 營 運 後 之 預 估						備 註			
				車 輛 配 置 數 (輛)	行 駛 班 次		台 車 輛 配 置 數 (輛)	行 駛 班 次		統 車 輛 配 置 數 (輛)	行 駛 班 次			合 計		
					每 日	全 年		每 日	全 年		每 日	全 年			每 日	全 年
1.	台北—基隆		28.8	38	596	217,638	38	596	217,638	15	206	75,138	53	802	292,776	
2.	台北—桃園		34.8	28	169	61,821	28	169	61,821	10	52	19,281	38	221	81,102	
3.	台北—中正機場		45.4	48	360	131,400	48	360	131,400	15	103	37,555	63	463	168,955	
4.	台北—中壢		41.8	40	335	122,257	40	335	122,257	20	146	53,445	60	481	175,702	
5.	台北—新竹		79.2	50	311	113,682	50	311	113,682	20	109	39,760	70	420	153,442	
6.	台北—豐原		154.0	14	30	10,939	14	30	10,939	40	75	27,334	54	105	38,283	
7.	台北—台中		160.6	89	384	140,292	89	384	140,292	100	432	157,876	189	816	298,168	
8.	台北—嘉義		250.8	25	72	26,281	25	72	26,281	65	164	59,764	90	236	86,045	
9.	台北—台南		315.2	27	76	27,891	27	76	27,891	65	161	58,731	92	237	86,622	
10.	台北—高雄		351.7	70	208	75,944	70	208	75,944	80	183	66,841	150	391	142,785	
11.	台中—中壢		124.7	10	53	19,407	10	53	19,407	5	23	8,484	15	76	27,891	
12.	台中—嘉義		94.5	21	112	41,040	21	112	41,040	11	51	18,793	32	163	59,833	
13.	台中—台南		151.9	20	90	32,603	20	90	32,603	10	40	14,252	30	130	46,855	
14.	台中—高雄		195.6	36	130	47,539	36	130	47,539	30	95	34,652	66	225	82,191	
15.	台南—高雄		55.1	28	178	65,108	28	178	65,108	14	78	28,457	42	256	93,565	
16.	台北—東勢		165.0	7	28	10,303	7	28	10,303	8	32	11,770	15	60	22,073	
17.	台北—彰化(員林)		185.0	41	161	58,919	41	161	58,919	9	35	12,930	50	196	71,849	
18.	台北—埔里		228.0	10	22	7,895	10	22	7,895	2	4	1,579	12	26	9,474	
19.	台北—北港		250.0	57	115	41,940	57	115	41,940	19	38	13,980	76	153	55,920	
20.	台北—朴子(布袋)		280.0	6	12	4,286	6	12	4,286	2	4	1,429	8	16	5,715	
21.	台北—佳里		298.0	14	28	10,067	14	28	10,067	7	14	5,034	21	42	15,101	
22.	台北—屏東		365.0	24	49	17,753	24	49	17,753	19	39	14,055	43	88	31,808	
23.	桃園—高雄		325.0	8	17	6,154	8	17	6,154	8	17	6,154	16	34	12,308	
24.	台北—新港		245.2							2	4	1,460	2	4	1,460	目前「台汽」無行駛
25.	台北—斗南		232.0							4	8	2,920	4	8	2,290	〃
26.	基隆—高雄		376.0	6	12	4,380	6	12	4,380	4	8	2,920	10	20	7,300	
27.	台北—麥寮		276.0	10	20	7,300	10	20	7,300	2	4	1,450	12	24	8,760	
合計			5,309.0	727	3,568	1,302,839	727	3,568	1,302,839	586	2,125	776,064	1,313	5,693	2,078,903	

目前「台汽」無行駛

〃

(表五)

1. 每車公里成本分析 (預估)

成本區分	計算單位	計算		市價 (元)	每車公里成本 (元)			備註
		每單位可 駛車公里	每車公里計算方式		計	直接	間接	
人事費用	每人每月 薪津	13,330	每人月平均薪津 × 1/13,330	20,000	1,500		1,500	
	"	10,000	"	20,000	2,000		2,000	
	"	10,000	"	20,000	2,000	2,000		
	"	10,000	"	30,000	3,000	3,000		
	"	10,000	"	15,000	1,500	1,500		
小計	"				10,000	6,500	3,500	
車輛折舊	輛	1,400,000	新車價 × (1-10%) 1/1,400,000	10,000,000	6,429	6,429		
燃料費	公升	3.70	每公升柴油價 × 1/3.70	10.00	2,702	2,702		
管理費用					1,200		1,200	
修車材料					0.600	0.600		
輪胎	套	120,000	每套新胎價 × 8/120,000	6,200	0.413	0.413		輪胎：國產 用原裝車 8 套計算
設備折舊					0.483		0.483	包括管理、設備、修理等設備。
附屬油料	公升				0.100	0.100		包括機油、黃油、考邦油、剎車油等。
稅捐					0.800	0.800		
合計					22,727	17,544	5,183	

2. 利潤分析：(預估)

營運收入：@ 25.457元 × 125,786,000 (km) = 3,202,134,200 元

減：變動成本：@ 17.544 × 125,786,000 (km) = 2,206,789,580 元

邊際收益：995,344,620 元

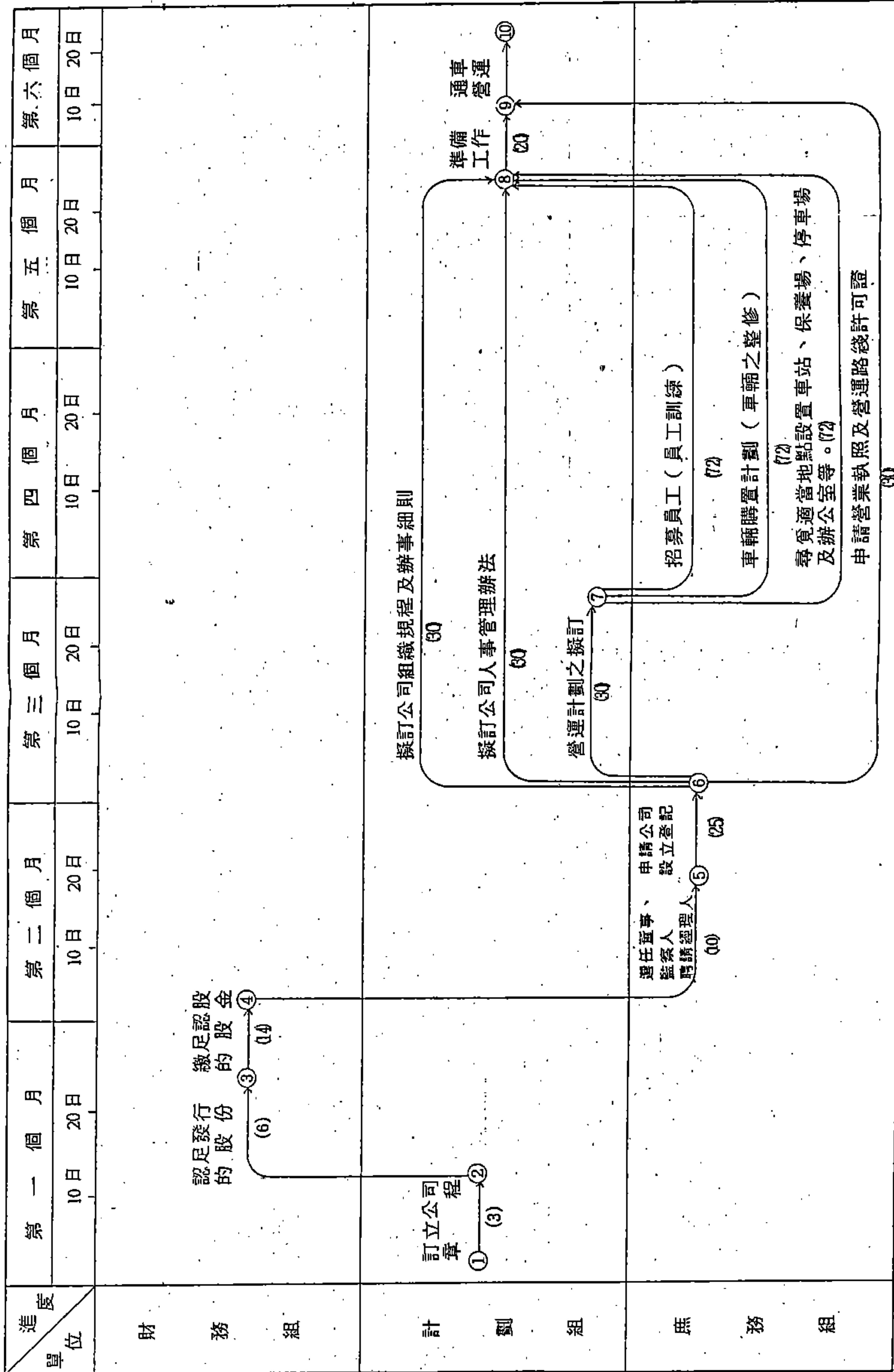
減：固定成本：651,948,830 元 (@ 5.183 × 125,786,000)

淨利：343,395,790 元

籌備工作進度表（階梯圖）

附件五

（ ）內數字係表示工作天數



附錄三

中山高速公路客運路線初期開放民營作業注意事項

- 一 依據公路法第三十六條規定開放民營之精神及因應經濟自由化政策，開放中山高速公路客運民營，以提高中長程城際運輸服務品質與服務水準，並整頓高速公路客運營運秩序。
- 二 中山高速公路客運路線開放民營，初期以新成立一家民營公司（以下簡稱該公司）為限，並優先輔導現有公路汽車及遊覽車客運業合組成立之。
- 三 該公司主事務所應設於台灣省境內，其營業執照及營運路線許可證由交通部授權台灣省政府交通處核發，並執行監督管理。
- 四 該公司之籌組，應邀集現有全體違規遊覽車業者參加，凡加入者，應具結保證不再經營違規班車。
- 五 該公司申請立案新領公路汽車客運車輛牌照，需繳交同樣數量之遊覽車牌照換發之。
- 六 該公司之場站及車輛標準，應符合政府有關規定。
- 七 該公司申請經營路線及設站地點，位於直轄市區部分，應經該市公路主管機關同意，並由台灣省政府交通處負責協調辦理。
- 八 該公司應依法按政府之要求，執行特定之政策性任務。
- 九 該公司成立之各項要求條件，除遵照有關法令規定辦理外，並應符合本注意事項規定。
- 十 該公司經營路線、車輛數、班次等及其他未規定事宜，依照台灣省政府、交通部77.12.7.首長會商結論（如附件）辦理。

台灣省政府

交通部 首長會商中山高速公路路線開放民營客運會議紀錄

一時間：七十七年十二月七日下午三時

二地點：台北市台灣銀行總行台灣省主席辦公室

三出席會議人員：

台灣省政府

邱主席創煥

台灣省政府交通處林處長思聰

台灣汽車客運公司徐總經理享能

吳主任樹炎

李經理宏生

台灣鐵路管理局張局長壽岑

陳處長德沛

交通部

郭部長南宏

路政司陳司長尚廉

運輸研究所張所長家祝

四討論事項及決議：

(一)第二家公司行駛各路線之車輛配置數量是否予以限定問題。

77.11.2.「研商高速公路客運路線開放民營案有關問題」第二次會議結論為：「暫予保留」。

本次會議決議：該公司經營路線以違規班車最早之九條績優路線，搭配十三條「通運路線」及「四條新闢路線」為初期經營範圍，各路線在平常日已有班次限制，對於各路線之車輛配置數量，業者得依核定班次實際需要調配，不另規定。

(二)班次限制問題：

77.11.2.「研商高速公路客運路線開放民營案有關問題」第二次會議結論為：「依據汽車運輸業管理規則第二十三條規定，增減固定行車班次應報請公路主管機關核准。」

本次會議決議：高速公路客運班車之行車班次，除依據有關法令管制外，其最高與最低班次在平常日應予限定，但假日及尖峰運輸時期，不予限制最高班次。

(三)增車問題

77.11.2.「研商高速公路客運路線開放民營案有關問題」第二次會議結論為：「第二家公司初期經營規模以四百至五百輛車為度，台汽與第二家公司三年內均不予增車，但得視將來市場需求情形，酌予放寬。」

本次會議決議：修正前項內容為：「開放第二家公司初期經營高速公路班車車輛數先以四百輛為度，爾後每年檢討一次，三年內增至五百輛為原則。」

五 本案歷次會議之綜合結論：

- (一) 開放第二家公司初期經營高速公路客運班車車輛數先以四百輛為度，爾後每年檢討一次，以三年內增至五百輛為原則。其初期經營路線以違規班車最早行駛之九條績優路線，搭配十三條「通運路線」及四條地方上有需求而台汽公司尚未行駛班車之新闢路線為範圍。
- (二) 高速公路客運班車之行車班次，其最高與最低班次在平常日應予限定，但假日及尖峰運輸時期，不予限制最高班次。
- (三) 第二家公司之主事務所應設於台灣省境內，該公司之申請核准籌備，依據公路法第三十七條規定，由交通部受理，其後有關核發證照及監督管理事宜，則授權台灣省政府交通處辦理。
- 四 第二家公司需吸收現有遊覽車客運業車輛申請立案，有關與現行行政命令抵觸部分，由交通部研修有關規定條文，以資適法。
- (五) 目前部分業者已打造車身尚未掛牌遊覽車問題，將責成第二家公司於籌備階段研提具體解決對策，負責將違規遊覽車吸收整合。
- (六) 第二家公司應依法按政府之要求，執行特定之政策性任務。
- (七) 交通處要求第二家公司闢駛之四條地方上有需求的客運路線，由交通處再研究規劃處理。
- (八) 高速公路客運費率，將由政府訂定高、低限，在範圍內業者得自行調整。
- (九) 第二家公司之場站設施，除須符合「汽車運輸業審核細則」有關規定外，並須符合「台灣省汽車運輸業停車處所設置要點」規定，其主要場站均應自有，惟經營初期可同意暫以租用方式辦理。都市地區場站購置狀況，將列為核准營運考量條件之一。
- (十) 行經市區路線之設站地點，依規定應經當地政府同意，由交通處負責協調辦理。
- (十一) 第二家公司之車輛設備，需符合政府規定標準，雙層巴士目前非屬合法，禁止使用。

六 散會

修 正 前 條 文	修 正 後 條 文
<p>汽車運輸業於申請立案或增添車輛申請新領營業車輛牌照時，均限用未曾請領牌照之車輛。</p> <p>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、年分及座位或載重量，報請公路主管機關核准。</p>	<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。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。</p>

附錄五 汽車運輸業審核細則第四條第四款第一目修正前後條文

修 正 前 條 文	修 正 後 條 文
<p>四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者：</p> <p>（一）車輛設備：</p> <p>1.公路汽車客運業應具備全新大客車五十輛以上。</p> <p>.....</p>	<p>（增列）</p> <p>前項第四款第一目所定最低車額以外之車輛得使用已領有營業用牌照之車輛。</p>

統聯汽車客運股份有限公司投資須知

一、投資對象：公路汽車客運業者（以下簡稱客運業者）或遊覽車客運業者（以下簡稱遊覽業者）。

二、公司資本額：暫定新台幣參拾億元，每股股金定為新台幣壹拾元，總計參億股（客運業者與遊覽業者各半認股，對等投資）。

三、投資方式

（一）客運業者：現金投資。

（二）遊覽業者：車輛折價入股（車輛折價標準如附表一）。但限車齡五年內（民國七十三年九月一日以後領照者）、二六〇匹馬力以上專營高速公路客運班車之遊覽車輛。

四、公司規模：初期客運路線以四百輛車（其中包括五〇輛新車）為原則。超出四百輛車之部分，另案再向交通部申請車額。

五、經營路線：初期以九條績優路線搭配十三條通運路線及四條新闢路線為原則（營運路線暫定如附表二）。

六、遊覽業者車輛折價入股優先順位

（一）第一順位：七十七年元月廿日前領牌且歐美車車齡三年內或日本車車齡二年內者。

（二）第二順位：七十七年元月廿日前領牌且歐美車車齡四至五年或日本車車齡三至五年者。

（三）第三順位：七十七年元月廿日後領牌者。

註：（1）上述車齡之計算以車輛領照之日起至民國七十八年八月三十一日止。

（2）上述第三順位中，若車輛於汰舊換新前曾向統聯公司籌備處登記投資意願在案者，準適用第一順位。

上述同一順位中若需區分優先順序時，則以領照次序為準，領照日期相同者以抽籤方式決定。

七、投資認股辦法

（一）公司分兩次發行股份，第一次發行資本額（參拾億）四分之一股份，合計柒仟伍佰萬股，投資人認股方式如左：

1. 客運業者：合計參仟柒佰伍拾萬股，投資認股權根據客運業者現有車輛數比例分配，投資業者得依據所分配股份之額度內自由意願認股，若有業者棄

權，投資不足參仟柒佰伍拾萬股部分，得由客運業投資人補足之。

- 2.遊覽業者：合計參仟柒佰伍拾萬股，投資認股權依據上述車輛折價入股優先順位排定之前四百輛車優先辦理初步認股，每投資一部遊覽車輛暫認玖萬參仟柒佰伍拾股。若投資車輛數未達四百輛，則未認足參仟柒佰伍拾萬股份，需由所有車輛投資人平均增加所認股份。

註：投資人辦理投資認股時，應攜帶下列相關物件：

- 1.印章。
- 2.戶籍謄本或身份證影本。
- 3.所認股份之股金或相對於所認股份之車輛財產證明文件及車輛讓渡書。

- (二) 公司成立後，應於三個月內辦妥增加發行新股（資本額四分之三股份）為原則，新股發行時得由現有股東按等比例優先認股。倘若現有股東放棄優先認股權，則客運業者股份部分得由客運業者補足之；而遊覽業者股份部分，得由遊覽業者按車輛折價入股優先順位補足之。若客運業者或遊覽業者有一方放棄補足股份時，得由另一方補足之。

註：投資人於辦理投資認新股時，客運業者應繳足所認新股之股金，遊覽業者應辦妥所有投資車輛之過戶手續。

- (三) 遊覽業者投資之實際股份，將待車輛估價確定後，以實際車價折算股份。

- 四 公司成立前，車額如有增加（超過四百輛）時，得由遊覽業者按優先順位遞補。

八、公司發起（認股）設立登記所需資金（或財產）之籌措方式

- (一)客運業者：投資人提繳所認股份之股金。

- (二)遊覽業者：以下列兩種方式任擇其一辦理：

- 1.投資人提繳所認股份之股金。
- 2.投資人提繳相對於所認股份之車輛財產證明文件及車輛讓渡書。

註：(1) 上述股金或車輛財產證明文件及讓渡書應於辦理投資認股時提繳。

- (2) 以提繳現金辦理公司登記之遊覽業者，其所提繳之現金，公司將於投資人辦妥車輛過戶手續後，退還之。

- (3) 投資人提繳車輛讓渡書後，車輛所有權將歸屬統聯公司籌備處，投資人於車輛辦理過戶前若需再使用該車輛，則於車輛使用期間，應支付統聯公司相對於該車輛所認股金之利息，利率參照當時銀行放款之利率。

九、其他事項

- (一) 遊覽業投資人以車輛折價投資，原有遊覽車牌照應繳銷，並具結保證公司成立後不再

經營班車業務。

(二) 本須知經發起人代表會議討論通過後，由籌備處以限時掛號寄送方式通知相關業者。

(三) 公司第一次股份發行之認股手續，定於民國七十八年五月一日至五月十五日止接受辦理申請，逾期不再受理，認股地點定於統聯汽車客運股份有限公司籌備處址（台北市愛國西路九號五樓之八）。

十、本須知若有其他未盡事宜，依照公司法及有關法令規定辦理。

附表一. 1 遊覽車輛投資統聯公司折價標準表 —— 重置成本

廠牌	馬力	型式	車身 型式	底盤 成本	車體 成本	車身 貨物稅	金額單位:萬元	
							冷氣 成本	車輛 重置成本
SCANIA	333	K112T	超高層	403	165	16	50	634
			高層	403	142	16	50	611
SCANIA	305	K112(十檔)	超高層	318	165	13	50	546
			高層	318	142	13	50	523
SCANIA	305	K112(五檔)	超高層	303	165	13	50	531
			高層	303	142	13	50	508
SCANIA	241	K92	超高層	270	165	13	50	498
			高層	270	142	13	50	475
VOLVO	310	B10MT(A)	超高層	410	165	15	50	640
			高層	410	142	15	50	617
VOLVO	310	B10MT	超高層	375	165	15	50	605
			高層	375	142	15	50	582
VOLVO	310	B10M	超高層	325	165	13	50	553
			高層	325	142	13	50	530
VOLVO	280	B10M	超高層	305	165	13	50	533
			高層	305	142	13	50	510
VOLVO	270	B58	超高層	280	165	13	50	508
			高層	280	142	13	50	485
MAN	360	22.360 HOCLN (ECOMAT)	超高層	453	165	16	50	684
			高層	453	142	16	50	661
MAN	360	22.360 HOCLN	超高層	430	165	16	50	661
			高層	430	142	16	50	638
MAN	330	22.330 HOCLN	超高層	408	165	16	50	639
			高層	408	142	16	50	616
MAN	330	16.330 HOCL	超高層	370	165	13	50	598
			高層	370	142	13	50	575
MAN	280 (308)	16.280 HOCL	超高層	270	165	13	50	498
			高層	270	142	13	50	475
MAN	240	16.240 HOCL	超高層	243	165	13	50	471
			高層	243	142	13	50	448
DAF	310 (330)	SBRT 3006	超高層	390	165	16	50	621
			高層	390	142	16	50	598
DAF	310 (330)	SBT 3006	超高層	313	165	13	50	541
			高層	313	142	13	50	518
DAF	250	SBT 2306	超高層	288	165	13	50	516
			高層	288	142	13	50	493
FUSO	320	P-MS71SSL	超高層	275	165	15	50	505
			高層	275	142	15	50	482
FUSO	305	P-MSS13RAL	全車	475	0	0	0	475
FUSO	225	P-MP518NL	超高層	180	165	13	50	408
			高層	180	142	13	50	385
FUSO	225	P-MP118NL	超高層	175	165	13	50	403
			高層	175	142	13	50	380
FUSO	215	P-MP118NL	超高層	175	165	13	50	403
			高層	175	142	13	50	380

註：1.表列車輛均指狀況良好，可立刻使用之車輛。

2.本表係經統聯汽車客運股份有限公司發起人第七次會議討論通過。

附表一.2 遊覽車輛投資統聯公司折價標準表 —— 一年折價

廠牌	馬力	型式	車種	原價	金額單位: 萬元											
					一月後	二月後	三月後	四月後	五月後	六月後	七月後	八月後	九月後	十月後	十一月後	一年後
			型式	原價成本	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值
SCANIA	333	K112T	超高层	634	627	621	614	608	601	594	588	581	575	568	561	555
			高层	611	605	598	592	586	579	573	566	560	554	547	541	535
SCANIA	305	K112(十座)	超高层	546	540	535	529	523	518	512	506	501	495	489	483	478
			高层	523	518	512	507	501	496	490	485	479	474	469	463	458
SCANIA	305	K112(五座)	超高层	531	525	520	514	509	503	498	492	487	481	476	470	465
			高层	508	503	497	492	487	482	476	471	466	460	455	450	445
SCANIA	241	K92	超高层	498	493	488	482	477	472	467	462	457	451	446	441	436
			高层	475	470	465	460	455	450	445	440	435	430	426	421	415
VOLVO	310	B10MT(A)	超高层	640	633	627	620	613	607	600	593	587	580	573	567	560
			高层	617	611	604	598	591	585	578	572	566	559	553	546	540
VOLVO	310	B10MT	超高层	605	599	592	586	580	573	567	561	555	548	542	536	529
			高层	582	576	570	564	558	552	546	540	534	527	521	515	509
VOLVO	310	B10M	超高层	553	547	541	536	530	524	518	513	507	501	495	490	484
			高层	530	524	519	513	508	502	497	491	486	480	475	469	464
VOLVO	280	B10M	超高层	533	527	522	516	511	505	500	494	489	483	477	472	466
			高层	510	505	499	494	489	483	478	473	468	462	457	452	446
VOLVO	270	B58	超高层	508	503	497	492	487	482	476	471	466	460	455	450	445
			高层	485	480	475	470	465	460	455	450	445	440	434	429	424
MAN	360	22.360 HOCLN (ECONAT)	超高层	684	677	670	663	656	648	641	634	627	620	613	606	599
			高层	661	654	647	640	633	627	620	613	606	599	592	585	578
MAN	360	22.360 HOCLN	超高层	661	654	647	640	633	627	620	613	606	599	592	585	578
			高层	638	631	625	618	611	605	598	591	585	578	572	565	558
MAN	330	22.330 HOCLN	超高层	639	632	626	619	612	606	599	592	586	579	572	566	559
			高层	616	610	603	597	590	584	578	571	565	558	552	545	539
MAN	330	16.330 HOCL	超高层	598	592	586	579	573	567	561	554	548	542	536	529	523
			高层	575	569	563	557	551	545	539	533	527	521	515	509	503
MAN	280 (308)	16.280 HOCL	超高层	498	493	488	482	477	472	467	462	457	451	446	441	436
			高层	475	470	465	460	455	450	445	440	435	430	426	421	416
MAN	240	16.240 HOCL	超高层	471	466	461	456	451	446	442	437	432	427	422	417	412
			高层	448	443	439	434	429	425	420	415	411	406	401	397	392
DAF	310	SBRT 3006 (330)	超高层	621	615	608	602	595	589	582	576	569	563	556	550	543
			高层	598	592	586	579	573	567	561	554	548	542	536	529	523
DAF	310	SBT 3006 (330)	超高层	541	535	530	524	518	513	507	502	496	490	485	479	473
			高层	518	513	507	502	496	491	486	480	475	469	464	459	453
DAF	250	SBT 2306	超高层	516	511	505	500	495	489	484	478	473	468	462	457	452
			高层	493	488	483	478	472	467	462	457	452	447	442	437	431
FUSO	320	P-M57155L	超高层	505	497	488	480	471	463	455	446	438	429	421	412	404
			高层	482	474	466	458	450	442	434	426	418	410	402	394	386
FUSO	305	P-M5513RAL	全重	475	467	459	451	443	435	428	420	412	404	396	388	380
			超高层	408	401	394	388	381	374	367	360	354	347	340	333	326
FUSO	225	P-MP518NL	超高层	385	379	372	366	359	353	347	340	334	327	321	314	308
			高层	403	396	390	383	376	369	363	356	349	343	336	329	322
FUSO	225	P-MP118NL	超高层	380	374	367	361	355	348	342	336	329	323	317	310	304
			高层	403	396	390	383	376	369	363	356	349	343	336	329	322
FUSO	215	P-MP118NL	超高层	403	396	390	383	376	369	363	356	349	343	336	329	322
			高层	380	374	367	361	355	348	342	336	329	323	317	310	304

註：1.表列車輛均指狀況良好，可立刻使用之車輛。

2.本表係經統聯汽車客運股份有限公司發起人第七次會議討論通過。

3.依上表折價入股公司之遊覽車輛，每部車另加150萬轉業費(補償金)。

附表一.3 遊覽車輛投資統聯公司折價標準表 —— 二年折價

廠牌	馬力	型式	車程 型式	車程 重宜成本	金額單位：萬元											
					一年後	一年後	一年後	一年後	一年後	一年後	一年後	一年後	一年後	一年後	一年後	二年後
SCANIA	333	K112T	超高速	634	548	542	535	528	522	515	509	502	495	489	482	476
			高速	611	528	522	516	509	503	496	490	484	477	471	465	458
SCANIA	305	K112(十座)	超高速	546	472	466	461	455	449	444	438	432	427	421	415	410
			高速	523	452	447	441	436	430	425	419	414	409	403	398	392
SCANIA	305	K112(五座)	超高速	531	459	454	448	443	437	431	426	420	415	409	404	398
			高速	508	439	434	429	423	418	413	407	402	397	392	386	381
SCANIA	241	K92	超高速	498	431	425	420	415	410	405	399	394	389	384	379	374
			高速	475	411	406	401	396	391	386	381	376	371	366	361	356
VOLVO	310	B10MT(A)	超高速	640	553	547	540	533	527	520	513	507	500	493	487	480
			高速	617	533	527	521	514	508	501	495	488	482	476	469	463
VOLVO	310	B10MT	超高速	605	523	517	510	504	498	492	485	479	473	466	460	454
			高速	582	503	497	491	485	479	473	467	461	455	449	443	437
VOLVO	310	B10M	超高速	553	478	472	467	461	455	449	444	438	432	426	421	415
			高速	530	458	453	447	442	436	431	425	420	414	409	403	398
VOLVO	280	B10M	超高速	533	461	455	450	444	439	433	428	422	416	411	405	400
			高速	510	441	436	430	425	420	414	409	404	398	393	388	383
VOLVO	270	B58	超高速	508	439	434	429	423	418	413	407	402	397	392	386	381
			高速	485	419	414	409	404	399	394	389	384	379	374	369	364
MAN	360	22.360 HOCLN (ECOMAT)	超高速	684	591	584	577	570	563	556	549	542	534	527	520	513
			高速	661	571	565	558	551	544	537	530	523	516	510	503	496
MAN	360	22.360 HOCLN	超高速	661	571	565	558	551	544	537	530	523	516	510	503	496
			高速	638	552	545	538	532	525	518	512	505	498	492	485	479
MAN	330	22.330 HOCLN	超高速	639	552	546	539	533	526	519	513	506	499	493	486	479
			高速	616	533	526	520	513	507	501	494	488	481	475	468	462
MAN	330	16.330 HOCL	超高速	598	517	511	505	498	492	486	480	473	467	461	455	449
			高速	575	497	491	485	479	473	467	461	455	449	443	437	431
MAN	280	16.280 HOCL (308)	超高速	498	431	425	420	415	410	405	399	394	389	384	379	374
			高速	475	411	406	401	396	391	386	381	376	371	366	361	356
MAN	240	16.240 HOCL	超高速	471	407	402	397	393	388	383	378	373	368	363	358	353
			高速	448	387	383	378	373	369	364	359	355	350	345	341	336
DAF	310	SBRT 3006 (330)	超高速	621	537	530	524	518	511	505	498	492	485	479	472	466
			高速	598	517	511	505	498	492	486	480	473	467	461	455	449
DAF	310	SBT 3006 (330)	超高速	541	468	462	456	451	445	440	434	428	423	417	411	406
			高速	518	448	442	437	432	426	421	415	410	405	399	394	389
DAF	250	SBT 2306	超高速	516	446	441	435	430	425	419	414	409	403	398	392	387
			高速	493	426	421	416	411	406	401	395	390	385	380	375	370
FUSO	320	P-MS715SL	超高速	505	396	387	379	370	362	354	345	337	328	320	311	303
			高速	482	378	370	362	353	345	337	329	321	313	305	297	289
FUSO	305	P-MS513RAL	全室	475	372	364	356	348	340	333	325	317	309	301	293	285
			超高速	408	320	313	306	299	292	286	279	272	265	258	252	245
FUSO	225	P-MPS18BL	超高速	385	302	295	289	282	276	270	263	257	250	244	237	231
			高速	403	316	309	302	296	289	282	275	269	262	255	249	242
FUSO	225	P-MP118BL	超高速	380	298	291	285	279	272	266	260	253	247	241	234	228
			高速	403	316	309	302	296	289	282	275	269	262	255	249	242
FUSO	215	P-MP118BL	超高速	403	316	309	302	296	289	282	275	269	262	255	249	242
			高速	380	298	291	285	279	272	266	260	253	247	241	234	228

註：1.表列車輛均指狀況良好，可立刻使用之車輛。

2.本表係經統聯汽車客運股份有限公司發起人第七次會議討論通過。

3.依上表折價入股公司之遊覽車輛，每部車另加150萬轉業費(補償金)。

附表一.4 遊覽車輛投資統聯公司折價標準表 —— 三年折價

廠牌	馬力	型式	車種	重載成本	金額單位: 萬元											
					二年一月後	二年二月後	二年三月後	二年四月後	二年五月後	二年六月後	二年七月後	二年八月後	二年九月後	二年十月後	二年十一月後	三年後
SCANIA	333	K112T	超馬路	634	469	462	456	449	442	436	429	423	416	409	403	396
			高層	611	452	446	439	433	426	420	414	407	401	395	388	382
SCANIA	305	K112(十程)	超馬路	546	404	398	392	387	381	375	370	364	358	353	347	341
			高層	523	387	381	376	370	365	360	354	349	343	338	332	327
SCANIA	305	K112(五程)	超馬路	531	393	387	382	376	371	365	360	354	348	343	337	332
			高層	508	376	370	365	360	355	349	344	339	333	328	323	316
SCANIA	241	K92	超馬路	498	368	363	358	353	348	342	337	332	327	322	316	311
			高層	475	351	346	341	336	332	327	322	317	312	307	302	297
VOLVO	310	B10MT(A)	超馬路	640	473	467	460	453	447	440	433	427	420	413	407	400
			高層	617	456	450	443	437	431	424	418	411	405	398	392	386
VOLVO	310	B10MT	超馬路	605	447	441	435	429	422	416	410	403	397	391	384	378
			高層	582	430	424	418	412	406	400	394	388	382	376	370	364
VOLVO	310	B10M	超馬路	553	409	403	397	392	386	380	374	369	363	357	351	346
			高層	530	392	386	381	375	370	364	359	353	348	342	337	331
VOLVO	280	B10M	超馬路	533	394	389	383	378	372	366	361	355	350	344	339	333
			高層	510	377	372	367	361	356	351	345	340	335	329	324	319
VOLVO	270	B58	超馬路	508	376	370	365	360	355	349	344	339	333	328	323	318
			高層	485	359	354	349	344	338	333	328	323	318	313	308	303
MAN	360	22.360 HOCLN (ECOMAT)	超馬路	684	506	499	492	485	477	470	463	456	449	442	435	428
			高層	661	489	482	475	468	461	454	448	441	434	427	420	413
MAN	360	22.360 HOCLN	超馬路	661	489	482	475	468	461	454	448	441	434	427	420	413
			高層	638	472	465	459	452	445	439	432	425	419	412	405	399
MAN	330	22.330 HOCLN	超馬路	639	473	466	459	453	446	439	433	426	419	413	406	399
			高層	616	456	449	443	436	430	424	417	411	404	398	391	385
MAN	330	16.330 HOCL	超馬路	598	442	436	430	424	417	411	405	399	392	386	380	374
			高層	575	425	419	413	407	401	395	389	383	377	371	365	359
MAN	280	16.280 HOCL (308)	超馬路	498	368	363	358	353	348	342	337	332	327	322	316	311
			高層	475	351	346	341	336	332	327	322	317	312	307	302	297
MAN	240	16.240 HOCL	超馬路	471	348	343	339	334	329	324	319	314	309	304	299	294
			高層	448	331	327	322	317	313	308	303	299	294	289	285	280
DAF	310	S8RT 3006 (330)	超馬路	621	459	453	446	440	433	427	420	414	408	401	395	388
			高層	598	442	436	430	424	417	411	405	399	392	386	380	374
DAF	310	S8T 3006 (330)	超馬路	541	400	394	389	383	378	372	366	361	355	349	344	338
			高層	518	383	378	372	367	362	356	351	345	340	335	329	324
DAF	250	S8T 2306	超馬路	516	382	376	371	366	360	355	349	344	339	333	328	323
			高層	493	365	359	354	349	344	339	334	329	324	318	313	308
FUSO	320	P-MS715SL	超馬路	505	295	286	278	269	261	253	244	236	227	219	210	202
			高層	482	281	273	265	257	249	241	233	225	217	209	201	193
FUSO	305	P-MS513RAL	全車	475	277	269	261	253	245	238	230	222	214	206	198	190
FUSO	225	P-MP518NL	超馬路	408	238	231	224	218	211	204	197	190	184	177	170	163
			高層	385	225	218	212	205	199	193	186	180	173	167	160	154
FUSO	225	P-MP118NL	超馬路	403	235	228	222	215	208	202	195	188	181	175	168	161
			高層	380	222	215	209	203	196	190	184	177	171	165	158	152
FUSO	215	P-MP118NL	超馬路	403	235	228	222	215	208	202	195	188	181	175	168	161
			高層	380	222	215	209	203	196	190	184	177	171	165	158	152

註：1.表列車輛均指狀況良好，可立刻使用之車輛。

2.本表係經統聯汽車客運股份有限公司發起人第七次會議討論通過。

3.依上表折價入股公司之遊覽車輛，每部車另加150萬轉業費(補償金)。

金額單位:萬元																
廠牌	馬力	型式	車種	車身	一年後	二年後	三年後	三年後	三年後	三年後	三年後	三年後	三年後	三年後	三年後	四年後
			型式	重量成本	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值
SCANIA	333	K112T	超馬路	634	390	383	376	370	363	357	350	343	337	330	324	317
			馬路	611	376	369	363	356	350	344	337	331	325	318	312	306
SCANIA	305	K112(十檔)	超馬路	546	336	330	324	319	313	307	301	296	290	284	279	273
			馬路	523	321	316	311	305	300	294	289	283	278	272	267	262
SCANIA	305	K112(五檔)	超馬路	531	326	321	315	310	304	299	293	288	282	277	271	266
			馬路	508	312	307	302	296	291	286	280	275	270	265	259	254
SCANIA	241	K92	超馬路	498	306	301	296	291	285	280	275	270	265	259	254	249
			馬路	475	292	287	282	277	272	267	262	257	252	247	242	238
VOLVO	310	B10MT(A)	超馬路	640	393	387	380	373	367	360	353	347	340	333	327	320
			馬路	617	379	373	366	360	353	347	341	334	328	321	315	309
VOLVO	310	B10MT	超馬路	605	372	366	359	353	347	340	334	328	321	315	309	303
			馬路	582	358	352	346	340	333	327	321	315	309	303	297	291
VOLVO	310	B10M	超馬路	553	340	334	328	323	317	311	305	300	294	288	282	277
			馬路	530	326	320	315	309	304	298	293	287	282	276	271	265
VOLVO	280	B10M	超馬路	533	328	322	316	311	305	300	294	289	283	278	272	267
			馬路	510	313	308	303	298	292	287	282	276	271	266	260	255
VOLVO	270	B58	超馬路	508	312	307	302	296	291	286	280	275	270	265	259	254
			馬路	485	298	293	288	283	278	273	268	263	258	253	248	243
MAN	360	22.360 HOCLH (ECOMAT)	超馬路	684	420	413	406	399	392	385	378	371	363	356	349	342
			馬路	661	406	399	392	386	379	372	365	358	351	344	337	331
MAN	360	22.360 HOCLH	超馬路	661	406	399	392	386	379	372	365	358	351	344	337	331
			馬路	638	392	385	379	372	366	359	352	346	339	332	326	319
MAN	330	22.330 HOCLH	超馬路	639	393	386	379	373	366	359	353	346	339	333	326	320
			馬路	616	379	372	366	359	353	347	340	334	327	321	314	308
MAN	330	16.330 HOCL	超馬路	598	368	361	355	349	343	336	330	324	318	311	305	299
			馬路	575	353	347	341	335	329	323	317	311	305	299	293	288
MAN	280 (308)	16.280 HOCL	超馬路	498	306	301	296	291	285	280	275	270	265	259	254	249
			馬路	475	292	287	282	277	272	267	262	257	252	247	242	238
MAN	240	16.240 HOCL	超馬路	471	289	285	280	275	270	265	260	255	250	245	240	236
			馬路	448	275	271	266	261	257	252	247	243	238	233	229	224
DAF	310 (330)	SBRT 3006	超馬路	621	382	375	369	362	356	349	343	336	330	323	317	311
			馬路	598	368	361	355	349	343	336	330	324	318	311	305	299
DAF	310 (330)	SBT 3006	超馬路	541	332	327	321	316	310	304	299	293	287	282	276	271
			馬路	518	318	313	308	302	297	291	286	281	275	270	264	259
DAF	250	SBT 2306	超馬路	516	317	312	306	301	296	290	285	280	274	269	263	258
			馬路	493	303	298	293	288	282	277	272	267	262	257	252	247
FUSO	320	P-MS715SL	超馬路	505	194	185	177	168	160	152	143	135	126	118	109	101
			馬路	482	185	177	169	161	153	145	137	129	121	112	104	96
FUSO	305	P-MSS13RAL	全重	475	182	174	166	158	150	143	135	127	119	111	103	95
FUSO	225	P-MPS18NL	超馬路	408	156	150	143	136	129	122	116	109	102	95	88	82
			馬路	385	148	141	135	128	122	116	109	103	96	90	83	77
FUSO	225	P-MP118NL	超馬路	403	154	148	141	134	128	121	114	107	101	94	87	81
			馬路	380	146	139	133	127	120	114	108	101	95	89	82	76
FUSO	215	P-MP118NL	超馬路	403	154	148	141	134	128	121	114	107	101	94	87	81
			馬路	380	146	139	133	127	120	114	108	101	95	89	82	76

註：1.表列車輛均指狀況良好，可立刻使用之車輛。

2.本表係經統聯汽車客運股份有限公司發起人第七次會議討論通過。

3.依上表折價入股公司之遊覽車輛，每部車另加150萬轉業費(補償金)。

附表一.6 遊覽車輛投資統聯公司折價標準表 —— 五年折價

				金額單位: 萬元												
廠牌	馬力	型式	車種	車身	一月後	二月後	三月後	四月後	五月後	六月後	七月後	八月後	九月後	十月後	十一月後	五年後
			型式	重量成本	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值	價值
SCANIA	333	K112T	超高層	634	310	304	297	291	284	277	271	264	258	251	244	238
			高層	611	299	293	286	280	274	267	261	255	248	242	235	229
SCANIA	305	K112(十座)	超高層	546	267	262	256	250	245	239	233	228	222	216	210	205
			高層	523	256	251	245	240	234	229	223	218	212	207	202	196
SCANIA	305	K112(五座)	超高層	531	260	254	249	243	238	232	227	221	216	210	205	199
			高層	508	249	243	238	233	228	222	217	212	206	201	196	191
SCANIA	241	K92	超高層	498	244	239	233	228	223	218	213	208	202	197	192	187
			高層	475	233	228	223	218	213	208	203	198	193	188	183	178
VOLVO	310	B10MT(A)	超高層	640	313	307	300	293	287	280	273	267	260	253	247	240
			高層	617	302	296	289	283	276	270	264	257	251	244	238	231
VOLVO	310	B10MT	超高層	605	296	290	284	277	271	265	258	252	246	239	233	227
			高層	582	285	279	273	267	261	255	249	243	236	230	224	218
VOLVO	310	B10M	超高層	553	271	265	259	253	248	242	236	230	225	219	213	207
			高層	530	259	254	248	243	237	232	226	221	215	210	204	199
VOLVO	280	B10M	超高層	533	261	255	250	244	239	233	228	222	217	211	205	200
			高層	510	250	244	239	234	228	223	218	213	207	202	197	191
VOLVO	270	B58	超高層	508	249	243	238	233	228	222	217	212	206	201	196	191
			高層	485	237	232	227	222	217	212	207	202	197	192	187	182
MAN	360	22.360 HOCLN	超高層	684	335	328	321	314	306	299	292	285	278	271	264	257
		(ECOMAT)	高層	661	324	317	310	303	296	289	282	275	269	262	255	248
MAN	360	22.360 HOCLN	超高層	661	324	317	310	303	296	289	282	275	269	262	255	248
			高層	638	312	306	299	292	286	279	272	266	259	253	246	239
MAN	330	22.330 HOCLN	超高層	639	313	306	300	293	286	280	273	266	260	253	246	240
			高層	616	302	295	289	282	276	270	263	257	250	244	237	231
MAN	330	16.330 HOCL	超高層	598	293	287	280	274	268	262	255	249	243	237	230	224
			高層	575	282	276	270	264	258	252	246	240	234	228	222	216
MAN	280	16.280 HOCL	超高層	498	244	239	233	228	223	218	213	208	202	197	192	187
	(308)		高層	475	233	228	223	218	213	208	203	198	193	188	183	178
MAN	240	16.240 HOCL	超高層	471	231	226	221	216	211	206	201	196	191	186	182	177
			高層	448	219	215	210	205	201	196	191	187	182	177	173	168
DAF	310	S&RT 3006	超高層	621	304	298	291	285	278	272	265	259	252	246	239	233
	(330)		高層	598	293	287	280	274	268	262	255	249	243	237	230	224
DAF	310	S&T 3006	超高層	541	265	259	254	248	242	237	231	225	220	214	209	203
	(330)		高層	518	254	248	243	237	232	227	221	216	210	205	200	194
DAF	250	S&T 2306	超高層	516	253	247	242	237	231	226	220	215	210	204	199	194
			高層	493	241	236	231	226	221	216	211	205	200	195	190	185
FUSO	320	P-MS71SSL	超高層	505	93	84	76	67	59	51	42	34	25	17	8	0
			高層	482	88	80	72	64	56	48	40	32	24	16	8	0
FUSO	305	P-MS513RAL	全車	475	87	79	71	63	55	48	40	32	24	16	8	0
FUSO	225	P-MPS18NL	超高層	408	75	68	61	54	48	41	34	27	20	14	7	0
			高層	385	71	64	58	51	45	39	32	26	19	13	6	0
FUSO	225	P-MP118NL	超高層	403	74	67	60	54	47	40	34	27	20	13	7	0
			高層	380	70	63	57	51	44	38	32	25	19	13	6	0
FUSO	215	P-MP118NL	超高層	403	74	67	60	54	47	40	34	27	20	13	7	0
			高層	380	70	63	57	51	44	38	32	25	19	13	6	0

註：1.表列車輛均指狀況良好，可立刻使用之車輛。

2.本表係經統聯汽車客運股份有限公司發起人第七次會議討論通過。

3.依上表折價入股公司之遊覽車輛，每部車另加150萬轉業費(補償金)。

統聯汽車客運股份有限公司章程

第一章 總 則

第一條：本公司依照公司法股份有限公司之規定組織，定名為統聯汽車客運股份有限公司。

第二條：本公司經營之事業如下：

一公路汽車客運業；（含經營高速公路）

二遊覽車客運業；

三汽車修理業；

四有關汽車車體打造業務；

五以上各項有關業務之經營及投資。

第三條：本公司設總公司於台灣省，得視業務需要在國內適當地點設立分支機構。

第四條：本公司之公告方法以登載於本公司所在地區內之日報顯著部份及通函行之。

第二章 股 份

第五條：本公司資本總額定為新台幣叁拾柒億元，分為叁億柒仟萬股。每股金額新台幣壹拾元，分次發行。

第六條：本公司股票概為記名式，由董事長及常務董事三人以上簽名蓋章，經依法簽證後發行之。

第七條：本公司股息定為年息壹厘，但本公司無盈餘時，不得以本作息。

第八條：股東應填具印鑑卡交付本公司收存，凡領取股息紅利轉讓股份或行使股東權利時，均依該項印鑑為憑。

股東須變更其印鑑時，應繳原存印鑑以書面通知為之。

股東印鑑遺失時，應將其事由登載本公司所在地通行之日報，並檢同所登之報紙全頁以書面向本公司申請更換印鑑。

第九條：股東轉讓其股份時，應由雙方填具股份轉讓申請書，向本公司聲請更名過戶，經登載股東名簿，並予股票上背書記載明白方為有效。其因繼承關係請求更名者，並應由繼承人提出合法證件送核。

第十條：股票如有遺失或毀損時，應由股東以書面向本公司報明原由並登載本公司所在地之日報連續三天後，經壹個月如無第三者提出異議，始覓保向本公司聲請補

發新股票。

第十一條：股票因轉讓過戶或依前二條之規定聲請換發新股票，本公司得酌收手續費。

第十二條：股票之更名過戶，自股東常會開會前一個月內，股東臨時會開會前十五日內或公司決定分派股息及紅利或其他利益之基準日前五日內均停止之。

第三章 股東會

第十三條：股東會分常會及臨時會兩種，常會每年召開一次，於每營業年度終結後六個月內由董事會依法召集之，臨時會於必要時依法召集之。

第十四條：股東常會之召集應於二十日前，股東臨時會之召集應於十日前，將日期、地點及召集事由通知各股東。

第十五條：股東會以董事長為主席，董事長因故缺席，由副董事長代理之，未指定時由常務董事互推一人代理之。

第十六條：股東因事不能出席股東會時，得依法出具本公司印發之委託書載明授權範圍，委託代理人出席股東會，一股東以委託一人代理為限。
一人同時受二人以上股東委託時，其代理之表決權不得超過已發行股份總數表決權之百分之三，超過時其超過之表決權，不予計算。

第十七條：本公司股東每股有一表決權；但一股東而有已發行股份總數百分之三以上者，其超過部份之表決權按九五折計算，尾數不足一權者，以四捨五入計算之。

第十八條：股東會之決議方法，除公司法另有規定外，應有代表已發行股份總數過半數之股東出席，以出席股東表決權過半數之同意行之，可否同數取決於主席。
股東對於會議之事項，有自身利害關係，致有害於公司利益之虞時，不得加入表決，並不得代理他股東行使其表決權。

第十九條：股東會之議決事項，應作成議事錄，由主席簽名蓋章與出席股東之簽名簿及代理出席之委託書一併保存，並於會後十五日內將議事錄分發各股東。

第四章 董事會

第二十條：本公司董事會設董事廿七人，董事由股東會就有行為能力之股東中選任，任期三年，連選得連任，當選董事在任期內不得將其股份轉讓二分之一以上，超過二分之一時，其董事職務依法解任。

第廿一條：董事會設常務董事九人，由董事會互選之，並由常務董事互選董事長、副董事長各一人。

董事長對外代表本公司。

董事會休會時，由董事長隨時召集常務董事會議，代行董事會職權，其決議以半數以上常務董事之出席，及出席過半數之同意行之。

第廿二條：董事會之職權如左：

- 一、各項章程之審定；
- 二、業務方針之決定；
- 三、預算決算之審查；
- 四、盈餘分派或虧損彌補之議定；
- 五、資本增減之擬定；
- 六、業務之指揮監督；
- 七、重要職員之任免；
- 八、不動產之處分；
- 九、其他依照法令及股東會所賦與之職權。

第廿三條：董事應親自出席董事會，其有特別事故不能出席董事會時，得以書面委託其他董事代表出席董事會。前項代理人以受一人之委託為限。

第廿四條：董事會之決議，除公司法另有規定外，應有董事過半數之出席，並以出席董事過半數之同意行之，可否同數時，取決於主席。

董事對於會議之事項有自身利害關係，致有害於公司利益之虞時，不得加入表決，亦不得代理其他董事行使表決權。

董事會之議事錄由主席簽名蓋章，並於會議十日內，將議事錄分發各董事。

第廿五條：董事會開會時得邀請經理人列席，但列席時無表決權。

第五章 監察人

第廿六條：本公司設監察人九人，由股東會就有行為能力之股東中選任之，任期三年，連選得連任。

第廿七條：監察人之職權如左：

- 一、公司財務狀況之調查審核；
- 二、公司簿冊文件之查核；
- 三、公司業務情形之查詢；
- 四、對於董事會所編造提出於股東會之各種表冊，應核對簿據調查實況報告意見於股東會；

五公司職員執行業務之監察與違法失職情事之檢舉；

六必要時得召開股東會；

七其他依照法令賦與之職權。

第廿八條：監察人得列席董事會，但無表決權。

第六章 經理人

第廿九條：公司設總經理一人，秉承董事會之決議綜理本公司業務，其任免由董事長提報董事會以過半數之同意行之，並得設副總經理若干人，經理若干人輔助總經理，其任免由總經理提報董事會，以董事會出席董事過半數之同意行之。

第七章 會計

第卅條：本公司營業年度每年自一月一日起至十二月三十一日截止，每年度決算辦竣後，董事會應編造下列各項表冊，經監察人查核後，提請股東會承認：

一營業報告書；

二資產負債表；

三財產目錄；

四損益表；

五盈餘分派或虧損彌補之議案。

第卅一條：本公司每年決算所得盈餘除依法扣繳所得稅及彌補虧損外，應先提百分之十為法定盈餘公積，次付股息，如尚有餘額，依下列百分比分派之：

一、股東紅利百分之九十。

二、董監事酬勞金百分之五；

三、員工紅利百分之五。

第九章 附 則

第卅二條： 本公司組織規程，辦事細則及各種規則，由董事會另定之。

第卅三條： 本章程之修正，應有代表已發行股份總數三分之二以上之股東出席，以出席股東表決權過半數之同意行之。

第卅四條： 本章程未訂事項，悉依公司法規定辦理。

第卅五條： 本章程訂立於民國七十八年八月十二日。

統聯汽車客運股份有限公司

統聯汽車客運有限公司董事及監察人選舉辦法

民國七十八年八月十二日訂立

- 第一條：本公司董事及監察人之選舉依本辦法辦理。
- 第二條：本公司設董事二十七人，監察人九人。
- 第三條：本公司董事及監察人之選舉採累積選舉法，選任董事時，每一股份有與應選出董事人數相同之選舉權，得集中選舉一人或分配選舉數人，選任監察人亦同。
- 第四條：選舉開票時，由主席指定監察員、唱票員、記票員各若干人。
- 第五條：本公司董事及監察人之選舉分別舉行。依本公司章程所規定之名額，由所得選票代表選舉權較多者，依次當選。
- 前項選舉如有二人或二人以上所得選票代表選舉權數相同而超過規定名額時，由所得選票代表選舉權數相同者抽籤決定，未出席者由主席代為抽籤。
- 第六條：選舉票由董事會製備，按出席證號編號，並載明其表決權數。
- 第七條：選舉人在『被選舉人』欄，須填明被選舉人之姓名。
- 第八條：選舉票有左列情形之一者無效。
- 一、未用第六條所規定之選票者。
 - 二、所填被選舉人超過規定應選出名額者。
 - 三、除被選舉人姓名及投與權數外夾寫其他文字者。
 - 四、字跡模糊無法辨認者。
 - 五、所填被選舉人之姓名與股東名簿所列不符者。
 - 六、所填被選舉人之姓名與其他股東姓名相同而未填明股東戶號可資識別者。
- 第九條：投票完畢後當場開票，開票結果由主席宣佈。
- 第十條：當選董事及監察人由股東會分別發給當選通知書。
- 第十一條：本辦法未規定事項，悉依公司法及公司章程有關之規定辦理。
- 第十二條：本辦法由股東會通過後施行，修改時亦同。

附錄九

統聯汽車客運股份有限公司董事監察人名單

職 稱	姓 名	備 註
董 事 長	李炳盛	
副董事長	陳明文	
常務董事	胡慎之	
常務董事	陳新發	
常務董事	趙子文	
常務董事	朱瑞桂	
常務董事	陳敬賢	
常務董事	柯福登	
常務董事	邱正雄	
董 事	李子駿	
董 事	李博仁	
董 事	呂兆宗	
董 事	吳運豐	
董 事	楊泮水	
董 事	呂芳義	
董 事	陳福氣	
董 事	陳智勝	
董 事	楊錦元	
董 事	林再銀	
董 事	洪生添	
董 事	蔡慶源	
董 事	黃運材	
董 事	周朝登	
董 事	張榮和	
董 事	鄭國春	
董 事	花憲章	
董 事	蔡重統	
選任董事二十七名		

職 稱	姓 名	備 註
監察人	李博文	
監察人	鄭博文明	
監察人	杜子明	
監察人	鄭茂滄	
監察人	曾毓嘉	
監察人	徐明光	
監察人	陳丸福	
監察人	賴羅甘	
監察人	劉樟妹	
選任監察人九名		

附錄十

統聯汽車客運股份有限公司組織規程

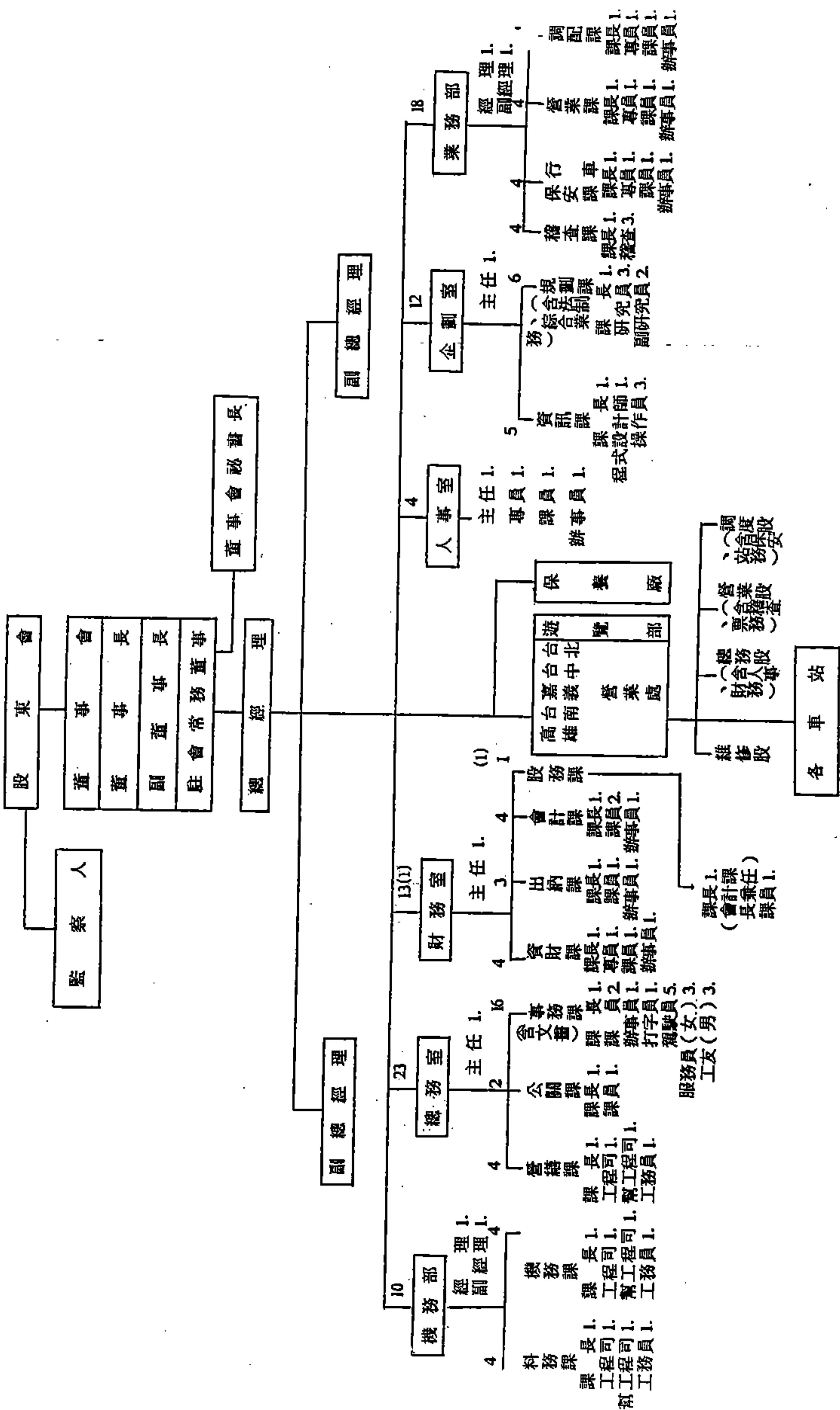
- 第一條：本規程依統聯汽車客運股份有限公司（以下簡稱本公司）章程訂定之。
- 第二條：本公司置總經理一人，秉承董事會之決議綜理公司業務，副總經理二人輔佐之。
- 第三條：本公司董事會置秘書長一人，秘書若干人，承董事長或其代理人之命，綜理董事會有關事宜。顧問若干人，供董事會諮詢，並提供相關建議。
- 第四條：本公司設下列各部、室掌理各該管業務：
- 一企劃室：設規劃課掌理公司中、長程及年度事業計畫之規劃、計畫執行管制、研究開發事項、法制事項及綜合業務。資訊課掌理資訊系統之研究與開發、設備之維護與管理、資訊處理及其他資訊表報、檔案之建立與管理事項。
 - 二業務部：設調配課掌理人員及車輛調度。營業課掌理營運業務策劃及管理。行車保安課掌理行車保安事項。稽查課掌理業務稽查與考核事項。
 - 三機務部：設機務課掌理車輛機具之規劃、設計、採購與監督。料務課掌理材料、油料之採購、審驗、收發、儲運及呆、廢料處理事項。
 - 四財務室：設股務課掌理股務事項。會計課掌理財務計畫擬訂、財務報告編審及保險、稅務等事項。出納課掌理出納與資金調度。資財課掌理財產管理及站場經營事項。
 - 五總務室：設事務課掌理文書、印信、事務。公關課掌理公共關係事項。營繕課掌理辦公廳舍及站場建設維護事項。
 - 六人事室：掌理人事管理、勞工事務及教育訓練事項。
- 第五條：本公司置經理、副理、主任、課長、專員、工程司、幫工程司、稽查、課員、辦事員、工務員、程式設計師、研究員、副研究員、操作員、打字員、駕駛員、服務員、工友，其員額詳如配置表。
- 第六條：本公司設保養廠，置廠長一人，掌理車輛修理保養事項，其組織與員額另訂之。
- 第七條：本公司設台北、台中、高雄等三個營業處及遊覽部，各設經理一人及分設調度股、營業股、總務股、維修股，掌理站線及遊覽部車輛人員之調配管理、行車、保安、站務、營運、事務及車輛維修管理事項。其組織與員額另訂之。
- 第八條：公司職員之任用，其派免除總經理、副總經理、經理於本公司章程已有規定及主任、廠長比照經理辦理外，其餘人員均由總經理派免之。

第九條： 本公司為應業務需要，得延聘法律、財務、業務、機務等專業顧問。

第十條：本規程自發布日施行。

附表一：組織系統表。

附表二：員額配置表。



統聯汽車客運股份有限公司員額配置表

合 計	工 友	服 務 員	駕 駛 員	打 字 員	操 作 員	副 研 究 員	研 究 員	程 式 設 計 師	工 務 員	辦 事 員	課 員	稽 查	幫 工 程 司	工 程 司	專 員	課 長	主 任	副 經 理	經 理	副 總 經 理	總 經 理	員 額 單 位									
																						室 理 經 總	室 劃 企	部 務 業	部 料 機	室 務 財	室 務 總	室 事 人	計 合	備 考	
3																				2	1	室 理 經 總									
12					3	2	3	1									2	1					室 劃 企								
18										3	3	3			3	4			1	1			部 務 業								
10									2				2	2		2			1	1			部 料 機								
13 (1)										3	5				1	3 (1)	1						室 務 財								
23	3	3	5	1					1	1	3		1	1		3	1						室 務 總								
4										1	1				1		1						室 事 人								
83 (1)	3	3	5	1	3	2	3	1	3	8	12	3	3	3	5	14 (1)	4	2	2		1		計 合								
	限 男 性	限 女 性																					備 考								

經濟部公司執照

統聯汽車客運股份有限公司

申請公司

設立登記

本部已予登記特發給執照並摘錄登記事項如左：

一、公司名稱：統聯汽車客運股份有限公司

二、資本額：資本總額新台幣參拾柒億元分為參億柒仟萬股每股壹拾元，實收資本總額新台幣玖億貳仟伍佰萬元整

三、代表人：董事長 李炳盛

四、公司所在地：臺北縣三重市自強路一段七十三號

五、核准設立登記日期：中華民國七十八年九月六日

六、所營事業：

1. 公路汽車客運業（含經營高速公路）。
 2. 汽車修理業。
 3. 有關汽車體打造業務。
 4. 上開各項有關業務之經營及轉投資。
- 上開業務之經營應遵照有關法令規定辦理。

部

長

商業司司長

陳 志 毅 劉 安

中華民國

月 六 日

23471299

本執照請懸掛於公司明顯處所

汽車運輸業管理規則第三十七條修正前後條文

修 正 前 條 文	修 正 後 條 文
<p>公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點，應以便利旅客在若干適當地點上下車為原則，不得在該市區內任意繞道行駛及設站。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，應經當地政府之同意。</p> <p>前項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>	<p>公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點，應依左列原則辦理：</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>三、市區設站，其間隔不得少於五百公尺。</p> <p>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。</p> <p>前項各款，如發生爭議，報請上級機關核定之。</p>

統聯汽車客運股份有限公司切結書

茲遵照台灣省政府交通處指示立具切結如左：

本公司行駛績優路線初期班次與車輛暫按台汽公司現有班次及車輛三分之一方式行駛營運；俟全部廿六條路線分批漸次核定後再行通盤檢討調整。至於通運路線依台汽公司現有車輛及班次作為下限。

統聯汽車客運股份有限公司董事



統聯汽車客運股份有限公司籌建自有站場切結書

茲遵照台灣省政府交通處指示立具切結如左：

本公司行駛績優路線：台北—豐原—東勢、台北—台中、台北—彰化、員林、台北—嘉義、台北—新營、台北—台南、台北—高雄、台北—屏東、台中—高雄等九線必於各該路線通車後兩年內籌建自有發車站及停車場。

統聯汽車客運股份有限公司董事



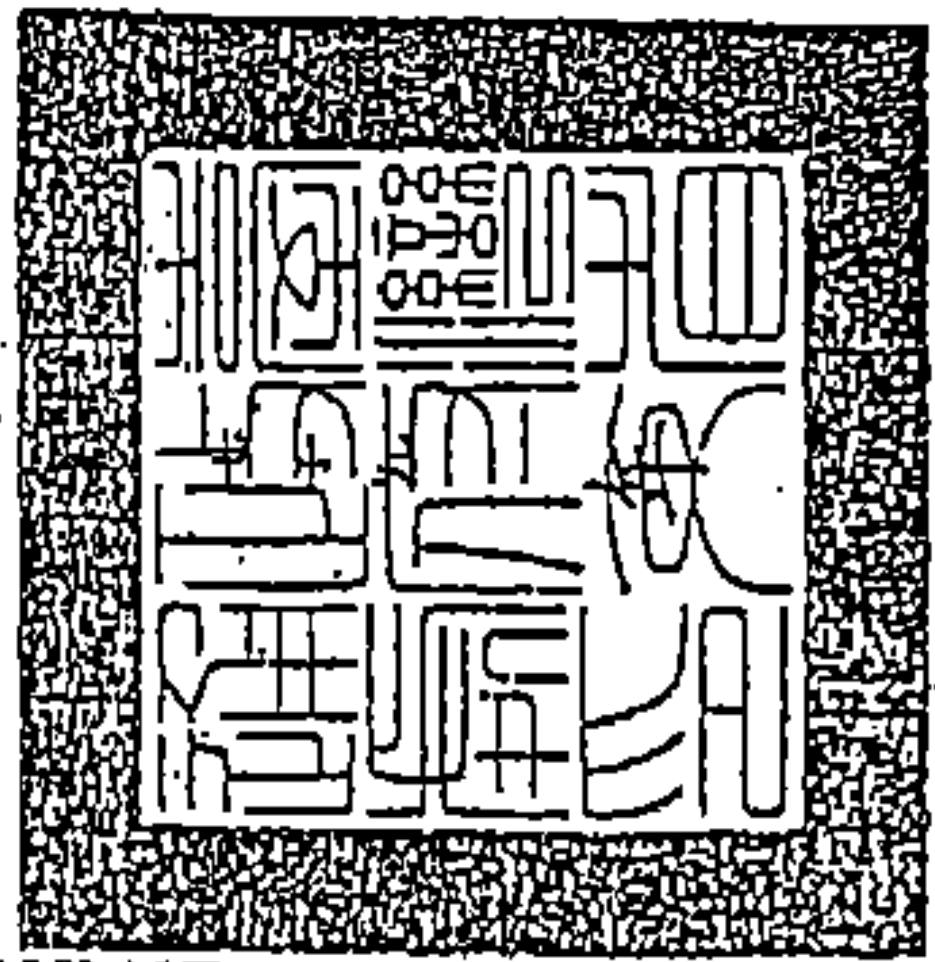
汽車運輸營業執照

交管字第
No 009501
號

茲准貴公司
照左列記載事項經營汽車運輸業特發
給此照以憑營運：

公司或行號名稱	統聯汽車客運股份有限公司
營業種類	公路汽車客運業
營業區域 或 營業路線	依照營運路線許可證核定路線行駛營業
許可期限	自七九年二月廿七日起至一〇九年二月廿六日止
備註	一交通部78.2及交路四字第〇〇五三三七號函准予證備。 二交通部78.12及交路四字第〇三八四〇八號函投標核發。 三本處79.2.27七九交一字第〇二四九號函同意立案。

中華民國



臺灣省交通處處長

林思聰

二月二十七日

負責人
資本額
公司
地址
電話

附錄十五 統聯汽車客運股份有限公司運輸業營業執照 (79.3.27核發)

汽車運輸業營業執照

文營字第
No. 000446
號

茲准貴公司
照左列記載事項經營汽車運輸業特發
給此照以憑營運：

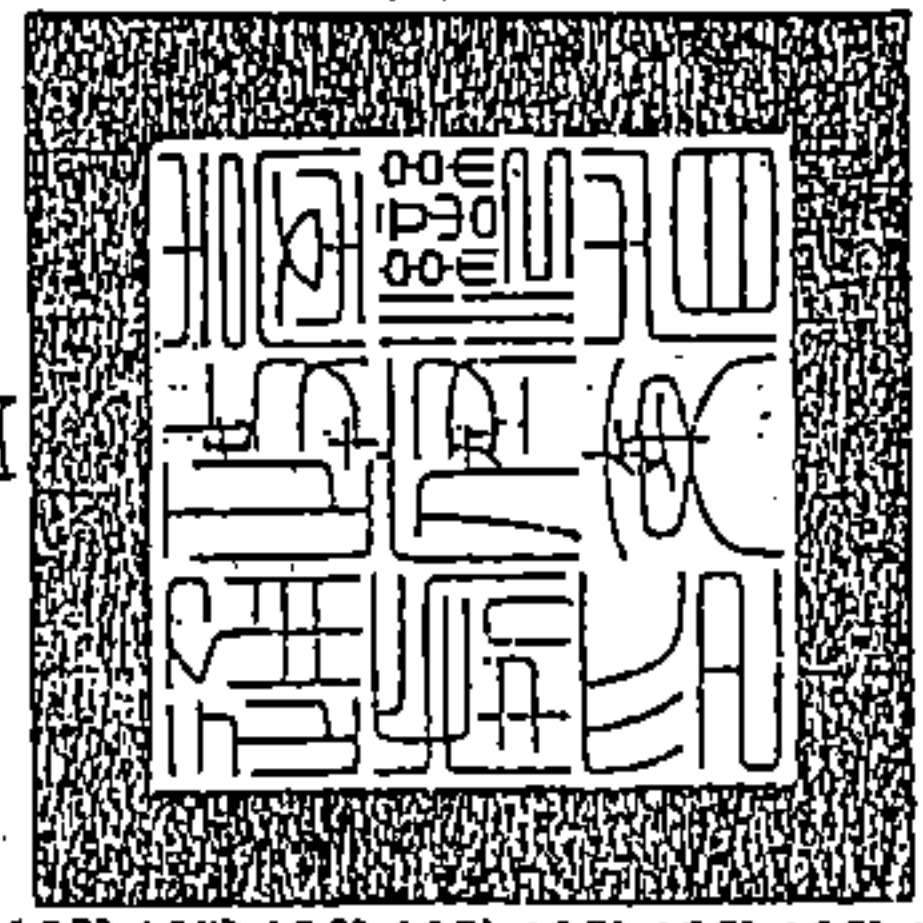
公司或行號名稱	統聯汽車客運股份有限公司
營業種類	一 公路汽車客運業 二 遊覽車客運業
營業區域 或 營業路線	一 公路汽車客運業：依照營運路線許可證核定路線行駛營業。 二 遊覽車客運業：台灣地區
許可期限	自七十九年二月廿七日起至一〇九年二月廿六日止
備註	一 交通部78.2.28交路(例)字第〇〇五三三七號函准予籌備。 二 交通部78.12.28交路(例)字第〇三八四〇八號函授權核發。 三 本處79.2.27.七九交一字第一〇二四九號函同意立案。

四 遊覽車客運業依交通處79.3.27.七九交一字第一四八三一號函核准。五 原發七十九年二月廿七日交營字第〇〇九五〇一號執照繳回換發本執照。

臺灣省交通處處長

林思聰

中華民國



四月四日

附錄十六 開放高速公路第二家民營客運公司行事紀要

- 76.12.18 交通部運輸研究所（以下稱本所）奉交通部指示邀集學者專家及政府官員成立專案小組，進行中山高速公路客運經營權開放措施之協調推動。
- 76.12.23 本所邀集各單位召開「洽商如何解決違規遊覽車問題」會議，會中一致認為高速公路第二家客運公司之組成，應以公路汽車客運業者與遊覽車客運業者共組，同時集合違規遊覽車業者及車輛之方式較為理想。
- 76.12.28 函請省市公路主管機關提供違規遊覽班車資料。
77. 1. 7 函送交通部核定之「協調籌組高速公路民營汽車客運公司注意事項」與台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會、中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會，積極進行籌組工作。
77. 1. 8 由學者與政府官員成立專案小組，負責研訂高速公路客運經營權開放方案及遊覽車牌照政策。
77. 1.13 函請台灣汽車客運公司及台灣鐵路管理局研提對高速公路中、長途客運若開放民營，以及若高速公路客運票價一旦降低後之因應對策。
77. 1.18 邀集專案小組中之專家學者、公路汽車客運業者與遊覽車客運業者代表，召開「高速公路開放民營問題座談」，會中決議由公路汽車客運業者與遊覽車客運業者合組成立一家高速公路汽車客運公司。並由客運業者與遊覽車業者組成籌備協調小組。
77. 2. 5 召開民籌備協調小組第二次會議，中山高速公路第二家客運公司之投資股份，以現金及合於規定之違規遊覽班車折價入股。
77. 2.12 召開籌備協調小組第三次會議，折價車輛以77.1.20 以前領有合法牌照之遊覽班車為限，其行駛年限與馬力不予設限。
77. 2.26 召開籌備協調小組第四次會議，新公司名稱訂為「統聯汽車客運股份有限公司」，並決定發起人數。
77. 3. 3 統聯汽車客運股份有限公司籌備處發起人會第一次會議，分成庶務、財務與計畫三組。
77. 3. 8 統聯汽車客運股份有限公司籌備處發起人會第二次會議，確定各組人員。

77. 3.15 統聯汽車客運股份有限公司籌備處發起人會第三次會議，由李炳盛先生繼任公路汽車客運業召集人。
77. 3.28 統聯汽車客運股份有限公司籌備處發起人會第四次會議，確定公司未來營運之27條路線。
77. 4.27 統聯汽車客運股份有限公司籌備處發起人會第五次會議，由李炳盛先生擔任公司負責人，並原則同意營運路線增列台汽公司經營之13條「通運路線」。通過統聯汽車客運股份有限公司籌設計畫書。請本所委請具公信力之顧問公司，從事公司之組織規劃及車輛折價評估之服務。
77. 5. 7 本所將統聯客運公司籌備處發起人會第五次會議紀錄報請交通部鑒核。
77. 5.11 本所將統聯客運公司發起的冊與籌設計畫書報請交通部鑒核。
77. 5.27 本所委託安侯協合會計師事務所研究統聯公司之組織規劃及車輛折價評估之服務。
77. 7.11 交通部將中山高速公路客運經營權開放民營之擬議方式與籌辦情形，報請行政院鑒核。
77. 8.24 行政院經建會第 476次委員會審議，原則支持中山高速公路客運經營權開放民營之建議，其執行方式請交通部邀請台灣省政府交通處與台汽公司溝通後，妥加處理。
77. 9.15 交通部舉行台灣省政府與交通部就高速公路開放民營問題第一次首長會談。
77. 9.22 行政院函復交通部，請照經建會之審議辦理，就可能產生之後遺症妥善規劃處理後，方予開放。
77. 9.30 交通部路政司邀集省市公路主管機關，針對高速公路客運路線開放民營之有關細節（經濟規模及路線搭配、修法問題、義務問題、公平競爭問題等），舉行第一次會議。
- 77.11. 2 交通部路政司邀集省市公路主管機關，針對高速公路客運路線開放民營之有關細節，舉行第二次會議。
- 77.12. 7 交通部舉行台灣省政府與交通部就高速公路開放民營問題第二次首長會談。
- 77.12.16 交通部將會談、會議情形報請行政院備查。
78. 1. 7 交通部核頒「中山高速公路客運路線初期開放民營作業注意事項」。
78. 1.20 統聯客運公司正式向交通部提出經營高速公路客運之籌設申請。

78. 2. 2 交通部召集省市公路主管機關審查該案，原則同意其籌設申請。
78. 2.15 交通部公布修正「汽車運輸業管理規則」第十三條條文與「汽車運輸業審核細則」第四條第四款第一目條文，規定公路汽車客運業新成立之公司除應具備全新大客車五十輛外，其餘車輛得使用已領有營業用牌照之車輛。
78. 2.28 交通部核准統聯公司依照有關法令規定，及「中山高速公路客運路線初期開放民營作業注意事項」與台灣省政府、交通部首長會商結論進行籌設。
78. 3. 9 統聯汽車客運股份有限公司籌備處發起人會第六次會議，研商投資認股事宜。
78. 4.12 統聯汽車客運股份有限公司籌備處發起人會第七次會議，研商投資認股事宜。
78. 7. 6 交通部原則同意統聯汽車公司成立遊覽車部門，以吸納超額車輛。
78. 8.17 統聯汽車客運公司向交通部申請延長籌備期限。
78. 8.25 統聯汽車客運股份有限公司向經濟部辦理公司登記手續。
78. 9. 6 經濟部核發該公司執照。
78. 9.15 交通部同意統聯汽車客運公司延長籌備時間至79年 2月27日。
- 78.11.27 統聯汽車客運公司向台灣省交通處提出核發營業執照之申請。交通處以應向交通部申請為由，拒絕核發執照。
- 78.12.23 交通部再度邀集省市公路主管機關召開「研商執行高速公路客運開放民營案推動辦理事宜」會議，修正部份條文，並對於營業執照及營運路線許可證之核發，仍維持77.12.7. 省部首長會商結論，由交通部授權台灣省交通處核發，並執行監督管理。
79. 2.20 台灣省交通處將統聯汽車客運公司申請核發汽車運輸業執照案辦理結果，陳經台灣省政府函請交通部查照。
79. 2.27 台灣省交通處同意統聯汽車客運公司立案，並核發汽車運輸業執照。
79. 3.17 統聯汽車客運公司正式加入中山高速公路客運營運。