

調 查 報 告

壹、案由：遊覽車淘汰機制，涉及總量管制措施，導致新牌照取得不易等，影響交通與旅遊安全甚鉅；相關措施有無檢討改善之必要乙案。

貳、調查意見：

本案據訴：遊覽車淘汰機制，涉及總量管制措施，導致新牌照取得不易等，影響交通與旅遊安全甚鉅，經本院交通及採購委員會決議推派調查。案經交通部及所屬公路總局（下稱公路總局）函復到院，並於 100 年 8 月 19 日約詢上開單位主管人員，茲已調查竣事，茲臚列本案調查意見如下：

一、交通部督導公路總局辦理遊覽車客運業申請、車輛增車及汰換老舊等牌照管制措施，尚無以總量管制遊覽車牌照數量，惟與歐美日等國相較，國際係以確保行車安全為管制趨勢，國內管制作為未能有效促使新車進入市場，顯見現有機制仍有審酌研議空間。

(一)依汽車運輸業審核細則第 4 條規定，公路主管機關核准汽車運輸業申請籌設，應合於下列規定：一、合於當地運輸需要者…二、應能增進公眾便利者…三、具有充分經營財力者…遊覽車客運業最低資本額新臺幣五千萬元以上。四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者…遊覽車客運業除專辦交通車業務者，其車齡不得超過七年外，均應具備全新大客車三十輛以上；同審核細則第 6 條規定，汽車運輸業營業車輛汰舊換新，應於繳銷牌照之日起三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；另依照遊覽車客運業增車補充規定，最近一年平均每車營業額在 180 萬到 240 萬元者，按業者遊覽車總數 15%申請增車，如營業額為 240 萬

元以上者，按業者遊覽車總數 25%申請增車。由上開規定可知，相關遊覽車客運業申請新設、車輛增車及汰換老舊車輛等措施，都有明確相關法令可供辦理。

- (二)據汽車運輸業審核細則第 7 條第 2 款規定，公路主管機關為審核公路汽車客運業營運路線、市區汽車客運業之設立申請及遊覽車客運業之設立申請、營運管理與增車申請之程序，以審議會行之；交通部於 98 年 4 月 14 日核定遊覽車客運業審議作業要點第 2 點規定，公路總局組成遊覽車客運業審議會(下稱審議會，審議會置委員 15 至 21 人，成員部分為行政機關之副首長代表，部分由公路總局遴聘學者專家或社會公正人士)，負責審議遊覽車申請籌設、營運管理及既有業者增車之申請案件；同要點第 3 點第 9 款規定，審議會於聽取申請業者簡報計畫書並接受詢答後，由出席委員依評分表進行評分，以出席委員過半數評分達 80 分以上者，即同意核准籌設；遊覽車客運業增車補充規定，最近一年平均每車營業額在 180 萬到 240 萬元者，按業者遊覽車總數 15%申請增車，如營業額為 240 萬元以上者，按業者遊覽車總數 25%申請增車；汽車運輸業審核細則第 6 條規定，汽車運輸業營業車輛汰舊換新，應於繳銷牌照之日起 3 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。查公路總局於 100 年 1 月 3 日召開遊覽車客運審議會審議，其中開放新設業者部分，由審議委員審核結果，在 17 家提出申請籌設案的業者中，計有 6 家公司符合門檻要求，經核准同意籌設，新增車輛數計 185 輛，另依照遊覽車客運業增車補充規定，以最近一年平均每車營業額為級距，遊覽車業者增車數計

171 輛，總計上半年度將有 356 輛新增車輛加入市場營運。由上開增車規定及實際增車數量可知，公路總局辦理遊覽車客運業申請、車輛增車及汰換老舊等牌照管制措施，尚無以總量管制方式，限制遊覽車牌照數量，惟現行管制方式無法有效促使新車進入市場。

(三) 詢據公路總局，遊覽車開放數量分析係依交通部觀光局因應未來開放陸客來臺觀光人數將由每日 3 千人提高為每日 4 千人之政策，評估遊覽車需求將增加 280 輛，另 99 年度評鑑成績為丁等之車輛數計有 134 輛，冀以市場投入新車來汰換管理不佳業者之考量。由於考量市場需求不會一步到位，另下半年度將視市場需求情形開放遊覽車籌設申請，再由審議會進行審議。

(四) 據公路總局於 99 年委託研究「遊覽車客運業市場特性與管理機制之研究」報告一文，經蒐集彙整日本、香港、美國、歐盟等國家就遊覽車市場相關管理策略如下：日本為配合市場自由、多元發展考量，乃進行大規模之運輸業政策放寬，廢止遊覽車供需調整制度並執行相關安全確保配套措施，對於新進公司之加入審查則由供需許可制修正為安全許可制，並訂定安全許可檢視重點與確立遊覽車申請許可審查標準；香港針對非專營巴士現況市場不採取制定車輛數上限；美國對遊覽車業採市場開放政策，主要加強保險及安全方面之管理，規定旅遊客車基本安全標準、車輛每 45 天內即需進行一次澈底檢查，且未檢查通過前不得載客；歐盟對於遊覽車業採市場開放政策，凡符合道路安全、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，管理重點著重在對於經營業者及使用車輛之安

全與專業能力保證。由上開日本、香港、美國、歐盟等國家就遊覽車市場管理策略，對於遊覽車市場之牌照管理制度非以市場供需數量作為調整基準，主要是採市場開放政策，注重加強保險及安全方面之管理。

(五) 詢據公路總局，於 98 年 7 月前，我國對於遊覽車客運業申請設立要件僅著重在資本額及硬體（如車輛數或停車設施）的考量。因未能確保業者是否具有經營遊覽車客運業之意願與能力，故嗣於遊覽車客運業審議制度實施後，遊覽車客運業公司新設需經過審議會審查通過方能籌設成立。現行法規並未對遊覽車業者或車輛訂有定額或浮動總量管制措施，未來應讓市場機能自由調整，主管機關之任務係從行車安全及服務品質方面著手管制，同時致力促進資訊透明化，以協助市場機制發揮其功能。

(六) 綜上，交通部督導公路總局辦理遊覽車客運業申請新設、營業車輛增車及汰換老舊車輛等牌照管制措施，由相關申設規定及實際增車數量可知，尚無以總量管制方式，限制遊覽車牌照數量，惟與歐美日等國相較，國際對於遊覽車市場之牌照管理制度，係非以市場供需數量作為調整基準，主要是採市場開放政策，以加強保險及安全方面之管理為主，我國現行管制作為無法有效促使新車進入市場，顯見現有機制仍有審酌研議空間。

二、交通部督導公路總局執行遊覽車客運業管理作為，對於經營不善業者及老舊車輛之淘汰及替換成效不彰，且執行限駛及超速取締不力，顯見現行管理措施缺乏有效促使業者及車輛退場機制，允應檢討改進。

(一) 據公路法第 47 條規定，汽車運輸業經營不善、妨礙公共利益或交通安全時，公路主管機關得為左列

之處理：一、限期改善。二、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。三、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。

(二)查公路總局於 96 年執行遊覽車客運業三級考核制度，並頒布「遊覽車客運業管理手冊」，另於 97 年與 99 年辦理遊覽車行車安全與服務品質評鑑，第 2 次評鑑並增加離島地區（金門及連江地區）之業者納入評鑑範圍。97 年評鑑結果共完成 885 家業者的分數計算，評鑑成績計有 33 家業者評鑑成績為丙等，53 家業者評鑑成績為丁等（占 5.99%）；99 年評鑑結果共完成 878 家業者的實地訪查，評鑑成績結果計有 37 家業者評鑑成績為丙等，20 家業者評鑑成績為丁等（占 2.28%）。由上開 2 次遊覽車客運業評鑑結果可知，對於體質或經營不善之業者之比率雖有改善，然經 2 年之改善，仍有 20 家業者評鑑不合格，嗣以 99 年遊覽車客運業評鑑後公路總局之後續督導考核作為，發現多以限期改善為主，而未有廢止其汽車運輸業營業執照之作為，顯見其缺乏有效執行公司退場機制。

(三)又查，近年遊覽車平均車齡有逐年增加之現象，至 96 年底，平均車齡為 8.5 年，車齡未滿 5 年比率占 30.5%，超過 10 年則達 40.2%；至 98 年底，平均車齡已增至 8.7 年，車齡未滿 5 年比率占 27.4%，超過 10 年亦達 4 成以上，顯見新增車輛不及老舊車輛汰換比率，市場整體汰舊換新速度趨緩。而截至 99 年 12 月統計資料顯示，89 年底前製造即車齡逾 10 年之車輛計 4,409 輛，87 年底前製造即車齡逾 12 年之車輛計 3,394 輛，分別占總輛數之 34% 及 26.2%，5 年內新車所占比率雖提升到 35.0%，

但平均車齡為 8.6 年，與 98 年調查值差異不大；又如附表（100 年 6 月 30 日統計資料）所示，車齡逾 10 年之車輛計 4,136 輛、逾 12 年有 3,138 輛、逾 15 年有 1,501 輛及逾 20 年有 312 輛，可知因業者汰換意願不高，市場整體車齡仍偏高，顯見其缺乏有效執行老舊車輛退場機制。

(四) 復查，97 年 1 月至 99 年底間總計發生 43 件遊覽車事故，死亡人數 23 位、受傷人數 391 位。據公路總局函復表示，前開 43 件遊覽車事故之肇事原因，經查車齡逾 10 年及逾 12 年之事故分別計有 25 件及 22 件，究其「疑似事故肇因」，約近一半係為失控、煞車失靈、煞車不及、傳動軸不明掉落、電線走火燃燒、引擎過熱起火燃燒等因素，復與前開所占全國總遊覽車車輛數比例相較，顯見 10 年以上之老舊車輛事故發生率確實較高。

(五) 詢據公路總局，國內法規並無針對老舊遊覽車有明確定義或制定強制汰換之法規規定，惟已針對 10 年以上老舊車輛訂定相關法規及規範，如汽車運輸業管理規則第 86 條第 2 項規定，車齡逾 12 年車輛，不得行駛經公路主管機關公告管制之山區公路，行駛高速公路時速不得逾 90 公里；道路交通安全規則第 44 條第 1 項規定，出廠年份逾 10 年之營業大客車每年至少檢驗 3 次，營業大客車所有人應於指定日期前 1 個月內，向公路監理機關申請檢驗。據公路總局陳稱，所屬各區監理單位於各風景區限行道路，排班執行攔查作業，截至目前並無開單告發之情形；有關超速部分，因以行車記錄卡作為開罰依據仍有實務執行上之困難，爰尚未依規定掣單舉發。由上開取締結果，顯見公路總局對限駛路段及高速公路限速執行取締不力。又對於老舊遊覽車

淘汰機制乙節，該局前曾研擬修定公路法第 40 條之 3 修法案，惟經立法院考量車齡並非影響行車安全之唯一因素，故現階段暫緩推動此修法案。

(六) 綜上，交通部督導公路總局執行遊覽車客運業管理作為，然由遊覽車客運業評鑑後之督導考核作為多以限期改善為主，而未有廢止其汽車運輸業營業執照之作為，及因業者淘汰老舊車輛意願不高，造成市場整體車齡仍偏高，又對限駛路段及高速公路限速執行取締不力，顯見現行管理作為對於經營不善業者及老舊車輛之淘汰及替換成效不彰，亦缺乏有效促使業者及車輛退場機制，允應檢討改進。

參、處理辦法：

- 一、抄調查意見函請交通部確實檢討改進見復。
- 二、抄調查意見函本案陳訴人。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

全國遊覽車縣市別車齡分析統計表(截至100.6.30)

年份 縣市	2011/6/30	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991(含 以前)	合計
臺北市	101	600	334	198	175	455	253	283	199	202	163	93	139	158	105	40	55	58	20	14	34	3679
高雄市	77	143	52	70	58	140	87	106	80	73	83	47	89	144	102	63	63	63	44	27	58	1669
新北市	21	135	28	61	26	93	32	42	27	37	34	24	14	39	20	8	7	8	5	8	12	681
基隆市	2	4	1	1	1	5	3	4	5	5	3	2	2	8	2	1	1	0	0	2	1	53
宜蘭縣	2	7	9	7	4	15	17	4	5	14	8	2	3	5	7	1	5	1	0	0	1	117
花蓮縣	10	21	5	41	23	28	32	26	5	4	1	1	4	2	2	0	1	3	1	0	0	210
新竹市	13	50	19	50	61	49	42	35	28	31	15	10	23	21	15	6	8	5	5	3	3	492
新竹縣	9	10	6	14	31	32	26	31	10	20	17	6	14	28	14	5	5	3	9	4	4	298
桃園縣	25	53	56	33	20	102	91	101	48	68	96	42	62	66	50	25	35	33	25	8	14	1053
苗栗縣	6	14	11	8	15	33	12	23	10	25	16	13	10	18	14	5	5	3	6	5	16	268
臺中市	89	133	72	82	38	202	110	119	71	85	119	45	83	115	73	24	30	48	22	18	31	1609
彰化縣	43	76	32	23	17	109	35	51	35	45	39	18	36	47	32	13	21	17	4	9	15	717
南投縣	12	3	3	4	2	4	7	6	6	6	5	2	3	4	7	1	0	1	1	1	3	81
嘉義市	9	8	2	4	6	36	11	21	11	7	13	20	31	43	22	20	23	29	18	14	20	368
嘉義縣	4	3	1	2	3	12	3	4	4	9	10	2	9	8	10	0	4	4	1	5	6	104
雲林縣	8	13	3	12	6	22	13	21	13	14	20	15	19	20	21	8	20	21	15	8	11	303
臺南市	45	114	36	57	49	114	62	46	79	46	45	28	59	73	42	16	32	34	23	25	29	1054
屏東縣	8	9	9	9	7	13	7	10	4	3	6	6	9	13	4	3	9	5	5	4	14	157
臺東縣	5	7	4	11	1	5	3	13	3	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	58
澎湖縣	0	0	0	3	1	3	0	1	0	0	2	5	3	6	18	1	9	15	27	25	21	140
金門縣	0	0	0	0	1	0	9	1	1	3	2	0	5	9	8	1	22	8	39	25	19	153
連江縣	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
總計	489	1403	683	690	545	1472	861	948	644	700	699	381	617	828	568	241	355	359	270	205	312	13270