

國內遊覽車客運業之經營績效與供需分析

Operational Performance and Supply-Demand Analysis of Charter Bus Industry in Taiwan

廖俊雄 Chun-Hsiung Liao¹

曾柏興 Po-Hsing Tseng²

張湄萱 Mei-Syuan Chang³

簡佑庭 You-Ting Jian³

摘 要

近來遊覽車事故頻傳曝露出國內長期存在的遊覽車管理制度失當問題，當前政府正積極推動觀光客倍增政策與開放大陸人士來台觀光之際，遊覽車客運業對整體觀光產業發展佔有舉足輕重的角色，由於國內遊覽車客運業供需失調導致市場競爭環境惡化，本研究為探討其市場經營績效及供需推估預測，首先就其營運特性分析其營運收入與支出部分，並針對遊覽車市場呈現嚴重超額供給現象，擬定可行的解決改善方案，期能有效維持該市場上的供需平衡。

關鍵詞：遊覽車客運業、經營績效、供需分析

Abstract

Charter bus plays a vital role in the development of tourism industry especially in the policy of 2008 international visitor doubling. Recent charter bus

¹ 國立成功大學交通管理科學系副教授（聯絡地址：701 台南市大學路 1 號：電話 06-2757575：轉 53245：E-Mail：chliao@mail.ncku.edu.tw）。

² 國立成功大學交通管理科學系博士生。

³ 國立成功大學交通管理科學系碩士。

accidents exposed the long-existing improper management of the industry. Increase in car ownership rate reduces the rate of charter bus usage, and 921 earthquakes and 911 twin-tower attacks further reduce the demand for domestic charter bus. Even though the future effect of Taiwan tourism that will soon opened for Chinese mainlanders is considered, the market is still considerably over-supplied. This paper analyzed the operational performance and demand-supply condition of charter bus industry of last decade. We first reviewed industrial operational revenue/cost and found the industry is getting worsen. Next, we examined the demand and supply, and provided our feasible suggestions for the issue of excess supply.

Keywords : *Charter bus industry, operational performance, supply-demand analysis*

壹、緒論

隨著政府開放大陸人士來台觀光與 2008 年觀光客倍增計畫政策的推行，造就國內觀光旅遊風氣的盛行，更帶動遊覽車客運業掀起一陣熱潮。依公路法第三十四條規定【1】，所謂遊覽車客運業的定義為：「在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者」。遊覽車客運市場在國內觀光產業的推廣上佔有重要角色，國民旅遊及外國來華觀光旅遊團皆可使遊客以共乘的方式，採深度導覽的行程抵達所欲參訪的觀光景點，補足一般公路、市區汽車客運業採定點定時常態營運模式的缺憾，因遊覽車具備旅運可及性的效益，故其營業範疇亦包含交通車業務，其可載運公司員工或學校學生的通勤（學）旅次，具有定時、定線且共乘的特性，在尖峰時刻可有效減緩私人旅次的產生，增進車流運行的效率，因此交通車的營運方式介於私人與公共交通工具之間，具有輔助大眾運輸不足之特性。

依交通部統計，台灣地區遊覽車牌照自民國 80 年 9 月份起分兩階段開放以來，遊覽車數量由兩千餘輛驟增至民國 96 年底止【2】，台灣地區遊覽車客運業家數已達 915 家，車輛數也突破 11,585 輛之多，市場規模相當可觀，遊覽車業者面臨強大的市場競爭，業者面對此一龐大壓力，多半只能透過削價競爭方式維持營收，此一營運方式不僅降低業者利潤，也使駕駛者之收入間接遭受波及，許多駕駛人只得在旅遊行程中將旅客載至各土產店或休息站，以賺取額外佣金，更造成消費者旅遊品質日漸低落，可見遊

覽車數量過多(亦即牌照數量過多)問題不僅對業者合理營運造成影響，同時亦對旅遊市場之服務品質造成衝擊。

由於近年來遊覽車事故頻傳(如民國 96 年造成 8 人死亡的陽明山車禍以及民國 95 年造成 22 人死亡的梅嶺車禍)，曝露出當前嚴重的遊覽車行車安全風險，車齡老舊、使用再生胎及維修記錄不確實問題等逐漸受到國人重視，同時由於國內遊覽車市場營運秩序不佳(如一牌數掛、違規經營定期班車之業務等)，依公路法規定，遊覽車客運業應以公司型態經營，但實務上卻普遍存在靠行情形，靠行車輛不斷以低價吸引遊客，且司機素質良莠不齊情況下，每當周末或連續假期遊覽車造成供不應求，甚有機關團體以交通車代為載客，俗稱白牌車進行違規營業，若司機未經過專業訓練，在行經山區或路況不熟悉之路段，加上天候等多種因素交叉影響下，易發生意外事故甚至火燒車事件。同時違規經營車輛侵佔營業車路權及逃漏政府稅徵的情況下，不斷剝削許多合法經營遊覽車業者合理利潤的空間(如司機採個體戶私下接客的營業行為)，造成經營環境日益困難，形成劣幣驅逐良幣的現象，有待政府交通主管單位給予協助以重振市場秩序。

此外，在探討遊覽車客運業本身所面對的市場環境問題之時，我們有必要對目前國內遊覽車的供給及需求狀況做進一步檢視，以瞭解在供需失衡的情況下所導致的惡性競爭問題，並提出改善供需差異的管制策略，以維持市場良好運作的機制。

本研究的結構如下，首先針對遊覽車客運業經營結構型態瞭解其市場環境，再者，針對其營運之收入與成本結構加以分析，從而由收支狀況歸納其經營日益困難的主要原因。最後，由相關文獻推估遊覽車市場供需失衡之比較並提出改善策略。

貳、遊覽車客運業之經營收支狀況分析

本節將先歸納遊覽車客運業之經營結構型態，並分析其近年之營運收入與成本變化，進而由其淨收益的波動來深入探討其經營環境之收支狀況。

2.1 經營結構型態

國內遊覽車市場在長期處於供過於求的情況下，遊覽車業者不再僅經營單一業務，而是以兼營方式的經營來降低成本及提高車輛使用率，在一般遊覽車的經營中約有 40% 的收入是來自交通車市場；其餘的 60% 則是利用遊覽車的本業經營所賺得。因此在上述情形的衝擊下（見表 1），發現遊覽車市場的主要經營型態乃是交通車的承包與旅遊的包租。以旅遊包租為例，從民國 82 年到民國 96 年的十四年中，旅遊包租約佔總經營型態的 70% 以上之比例，成為首要的收入來源。另外由表 2 的經營型態之結構可看出兼營兩種業務以上的業者有漸增的趨勢，甚至到了民國 94 年時高達 74.2% 的比例，而經營型態的兼營與專營的比例約為 3：1，顯示遊覽車只做單一業務已經無法負荷其多方的開支。

表 1 遊覽車之經營型態

單位：%

項 目 別 \ 民 國	82年	83年	86年	88年	90年	92年	94年	96年
由其他團體或個人包租旅遊	76.9	80.0	74.7	78.3	76.8	78.5	73.0	61.6
由機關、學校或其他團體包作交通車	24.9	42.6	57.7	70.4	73.9	72.0	66.6	60.4
由旅行社承租辦理旅遊	27.1	41.6	35.9	55.4	49.0	56.9	56.9	54.0
定時定線班車	9.7	3.6	13.8	15.5	10.8	14.1	14.1	18.0

註：本題為複選

資料來源：【3】、【4】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、【11】

表 2 遊覽車經營型態結構

單位：%

民國 項 目 別	86 年	88 年	90 年	92 年	94 年
專營單一業務	41.83	23.9	27.5	25.8	28.2
(1)	3.81	3.0	2.8	3.1	4.1
(2)	19.07	7.3	8.1	8.1	6.7
(3)	15.5	11.6	15.3	12.3	11.9
(4)	3.45	2.1	1.3	2.3	5.5
兼營二種以上業務	58.17	76.1	72.5	74.2	71.8
(1)+(2)	9.17	15.4	11.9	12.4	14.6
(1)+(3)	0.72	3.0	1.4	2.1	2.4
(1)+(4)	1.62	0.1	0.2	0.1	0.3
(2)+(3)	22.19	18.7	23.8	16.6	17.0
(2)+(4)	2.62	2.0	0.4	0.4	0.8
(3)+(4)	0.34	2.5	2.2	1.5	1.5
(1)+(2)+(3)	15.56	26.2	25.8	30.0	24.3
(1)+(2)+(4)	2.24	0.4	0.1	0.2	0.3
(1)+(3)+(4)	-	0.5	0.1	0.2	0.0
(2)+(3)+(4)	0.41	1.1	0.2	2.4	2.7
(1)+(2)+(3)+(4)	3.30	6.3	6.3	8.1	7.9
總 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

註：(1)為由旅行社承租辦理旅遊

(2)為由其他團體或個人包租旅遊

(3)為由機關、學校或其他團體包作交通車

(4)為定時定線班車

*96 年調查報告未提供經營型態結構資料

資料來源：【6】、【7】、【8】、【9】、【10】

2.2 營業收入之變化

遊覽車客運業在市場環境供過於求之競爭情況下，業者之淨收入不斷遞減，本節將由其營運收入加以歸納剖析，以瞭解近年收入狀況之變化。

表 3 顯示民國 82 年至民國 96 年平均每輛遊覽車全年總經營收入的變化情形，在十四年中可看出大型車仍為遊覽車專營的主要收入來源，由民國 82 年平均總營運收入為 138.6 萬元到民國 96 年的 104.7 萬元，發現平均總收入有遞減的趨勢，其中民國 96 年是近十四年的最低總收入，可以預估的是在遊覽車市場需求量不變下，越來越多的供給量，造成每輛遊覽車的需求下降，粥少僧多形成利潤下降的窘境。

表 3 平均每輛遊覽車全年營業總收入

單位：萬元/輛車

民國 項 目 別	82 年	83 年	86 年	88 年	90 年	92 年	94 年	96 年
中型車	96.1	83.0	74.0	103.0	102.0	75.5	-	-
大型車	139.7	118.0	127.0	120.0	132.0	104.9	-	-
平均總收入(萬元)	138.6	117.0	119.0	117.4	126.6	102.9	102.1	104.7

註：中型車為 10 至 25 人座；大型車為 26 人座以上。

資料來源：【3】、【4】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、【11】、本研究整理。

表 4 進一步說明國內遊覽車客運業平均每輛遊覽車全年總營業收入之分佈概況，營收收入多集中於 50 至 120 萬元之間與 120 至 180 萬元之間，尤其以 50 至 120 萬元者為最多，約佔總體的五成至六成之比例。

營運總收入達 300 萬元以上的比例由民國 88 年的 6 %到民國 96 年 3.2%有遞減的趨勢；而未達 50 萬元者，則由民國 88 年的 8.8%到民國 96 年的 17.9%卻有遞增的趨勢，綜合以上兩極端情況皆發現近年來每輛遊覽車的收入有萎縮情況，遊覽車車輛總數大幅增加形成供過於求的情況，應是造成平均營運總收入下降的因素。而近年國人對於安全性的要求越來越高，使得遊覽車在設備成本或是保險成本都有增加的趨勢，在收入萎縮而

成本增加的情況下，造成遊覽車業者的經營困難度增加許多，故政府有必要實施管制措施或相關的市場規定以保障遊覽車業者的生存環境。

表 4 平均每輛遊覽車全年總營業收入之分佈

民國 分層總收入	88 年	90 年	92 年	94 年	96 年
	百分比 (%)	百分比 (%)	百分比 (%)	百分比 (%)	百分比 (%)
未滿 50 萬元者	8.8	9.9	15.2	14.7	17.9
50 至 120 萬元者	56.6	57.3	60.4	62.7	56.1
120 至 180 萬元者	22.5	16.4	13.9	10.1	13.8
180 至 240 萬元者	3.7	4.7	3.9	5.4	6.6
240 至 300 萬元者	2.4	5.5	2.9	3.8	2.4
300 萬元以上者	6.0	6.1	3.7	3.2	3.2
營運總收入	100	100	100	100	100

註：民國 82 至民國 86 年的資料無法取得

資料來源：【7】、【8】、【9】、【10】、【11】

2.3 營運成本之歸納

交通部每兩年例行性針對遊覽車進行營業狀況調查報告，其歸納遊覽車花費的成本大約可分為：「耗油費」、「車輛燃料稅費」、「車輛牌照稅費」、「保險費」、「維修費」、「車輛配屬人員費用」及「其他的雜費」等七項。此外，本研究考慮新車購置成本、折舊費用與使用年限後，推估合理的「購車成本」於總營運成本項目。

2.3.1 耗油費

油料費的計算主要以表 5 與表 6 呈現，因為調查資料將油價與油耗劃分方式的不同，故將民國 82 年至民國 88 年以表 5 呈現；而民國 90 年至民國 96 年以表 6 呈現，其中民國 82 年與民國 83 年因為無法搜尋到該年油品單價，是故以民國 86 年的油品單價試算，以得其該年的油料總成本。

表 5 平均每年每輛遊覽車的耗油成本（民 82~88 年）

各級油品	平均全年每輛車耗 油量(公升)	車輛比例(%)	各級油品單 價（元）	各級油品 總成本（元）
民國 86 年				
普通柴油	17,512	6.60	\$12.00	\$13,869
高級柴油	17,367	88.41	\$13.20	\$202,674
高級汽油	-	-	-	-
無鉛汽油	7,500	4.99	\$17.70	\$6,624
平均加總	\$223,167			
民國 88 年				
普通柴油	15,245	6.95	\$12.45	\$13,191
高級柴油	17,165	91.72	\$12.45	\$196,009
高級汽油	21,115	1.33	\$18.56	\$2,606
無鉛汽油	11,810		\$16.59	\$1,302
平均加總	\$213,108			

資料來源：【6】、【7】、本研究整理

表 6 平均每年每輛遊覽車的耗油成本（民 90~96 年）

民國 90 年				
平均每輛車行駛公里數(全年)	平均每輛車燃油效率(公里/公升)	平均每輛車全年耗油量(公升)	單價	油品總成本
60,910	3	20,860	\$13.87	\$289,328
民國 92 年				
平均每輛車行駛公里數(全年)	平均每輛車燃油效率(公里/公升)	平均每輛車全年耗油量(公升)	單價	油品總成本
55,572	3	19,637	\$15.24	\$299,268

表 6 平均每年每輛遊覽車的耗油成本（民 90~96 年）（續）

民國 94 年				
平均每輛車 行駛公里數 (全年)	平均每輛車燃油效率 (公里/公升)	平均每輛車全年 耗油量(公升)	單價	油品 總成本
57,710	2.98	19,366	\$19.75	\$382,478
民國 96 年				
平均每輛車 行駛公里數 (全年)	平均每輛車燃油效率 (公里/公升)	平均每輛車全年 耗油量(公升)	單價	油品 總成本
55,635	3.02	168,018	\$24.18	\$406,268

資料來源：【8】、【9】、【10】、【11】、本研究整理

2.3.2 汽車燃料稅費、牌照稅費

以遊覽車之汽缸排氣量而言，其汽缸排氣量在 11,001~13,000CC 之遊覽車所佔全體車輛汽缸排氣量 CC 數的比例為近十四年最高⁴，約佔 35%至 38%，而遊覽車的燃料稅費與牌照稅即是按照汽缸量來加以收取不同的費用。

綜觀遊覽車稅費於近十四年之平均稅費的變化（詳見表 7），大致而言，波動幅度變化不大。其中平均每輛遊覽車一年的燃料稅費約為 3.4 萬左右，佔總成本約 3%；而牌照稅約為 1.4 萬元，且近幾年之平均牌照稅費的價格呈逐年下滑的趨勢。目前遊覽車業者可於 97 年下半年免徵汽燃費，估計每輛車約減少負擔 1 萬 1,000 元，此政策之實施對遊覽車業者可謂能適度減輕經營成本的負擔⁵。

⁴ 96 年調查報告未提供汽然稅與牌照稅資料，故假設該年度的遊覽車汽缸排氣量百分比分布與 94 年相同。

⁵ 立法院於 97 年 7 月 14 日提案「發展大眾運輸條例第 2 條條文修正草案」讓三大貨運業以及遊覽車等營業車輛，全部免徵汽燃費和牌照稅，交通部公路總局於 97 年 6 月 30 日宣佈上述業者於 97 年下半年免徵汽燃費。

表 7 平均每年每輛遊覽車燃料稅費與牌照稅費

汽缸排氣量 (CC)	汽車使用 燃料單位 費(元)	民82年 (%)	民83年 (%)	民86年 (%)	民88年 (%)	民90年 (%)	民92年 (%)	民94年 (%)	民96 (%)
6,000以下	\$17,676	5.44	6.36	12.86	14.80	15.70	15.90	18.6	18.6
6,001~6,600	\$24,392	8.38	7.17	4.17	2.30	1.90	2.60		
6,601~9,000	\$27,488	10.93	9.48	7.37	7.30	8.60	11.20	13.5	13.5
9,001~11,000	\$35,056	21.66	23.62	18.28	14.00	14.40	15.20	15.9	15.9
11,001~13,000	\$38,700	35.68	33.67	35.31	38.00	38.30	37.90	37.7	37.7
13,001~14,000	\$41,580	14.32	16.97	19.38	21.20	18.90	15.40	13.0	13.0
14,001以上	\$41,580	3.59	2.73	2.62	2.40	2.20	1.80	1.3	1.3
平均燃料 使用費		\$34,858	\$34,981	\$34,537	\$34,610	\$34,246	\$33,671	\$33,733	\$33,733
汽缸排氣量 (CC)	汽車使用 牌照稅 (元)	民82年 (%)	民83年 (%)	民86年 (%)	民88年 (%)	民90年 (%)	民92年 (%)	民94年 (%)	民96(%)
6,000以下	\$5,400	5.44	6.36	12.86	14.8	15.7	15.9	18.6	18.6
6,001~6,600	\$9,900	8.38	7.17	4.17	2.3	1.9	2.6		
6,601~9,000	\$11,700	10.93	9.48	7.37	7.3	8.6	11.2	13.5	13.5
9,001~11,000	\$15,300	21.66	23.62	18.28	14	14.4	15.2	15.9	15.9
11,001~13,000	\$16,200	35.68	33.67	35.31	38	38.3	37.9	37.7	37.7
13,001~14,000	\$16,200	14.32	16.97	19.38	21.3	18.9	15.4	13.0	13.0
14,001以上	\$16,200	3.59	2.73	2.63	2.3	2.2	1.8	1.3	1.3
平均牌照稅		\$14,398	\$14,422	\$14,052	\$14,002	\$13,868	\$13,678	\$13,859	\$13,859

資料來源：【3】、【4】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、【11】、本研究整理

2.3.3 保險費

遊覽車的保險費類別，除「強制第三責任險」外，以參加「公會聯保」最多，其次為「任意第三責任險」，「乘客險」則位居第三。由表 8 看出民國 82 年至民國 96 年的十四年間平均每輛遊覽車一年繳交的保險費金額約為 3.54 萬元，而佔總成本的比例約為 3.5 % 左右，雖不是很大的比例，卻是不可或缺的一環。

表 8 平均每年每輛車的保險費用

時間 \ 項目	每輛車平均的保險費
民國 82 年	\$38,668
民國 83 年	\$37,000
民國 86 年	\$38,000
民國 88 年	\$34,000
民國 90 年	\$32,000
民國 92 年	\$32,000
民國 94 年	\$36,000
民國 96 年	\$36,000

資料來源：【3】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、【11】

2.3.4 維修費

由民國 82 年到民國 96 年的十四年間，平均每輛遊覽車的維修費約為 25.8 萬元左右，而佔總成本約為 26.01 %，約為成本費用中居第二順位，如表 9。其中以「輪胎更換費」最高，其次為「零、配件更換費」。

表 9 平均每年每輛遊覽車的維修費

單位：萬元

民國 \ 項目別	82 年	86 年	88 年	90 年	92 年	94 年	96 年
輪胎更換費	5.02	4.9	5	4.9	4.4	4.4	5.0
零、配件更換費	4.15	4.6	4.3	4.3	4.1	3.5	3.9
引擎維修費	3.66	3.9	3.9	4.2	4	3.3	3.6
附屬油料費	4.06	3.5	3.7	4.1	3.7	3.9	4.3
其他保養、維修費	3.02	3.6	3.4	4	3.4	3.7	3.8
車身板金、烤漆費	3.16	3.3	3.3	3.4	2.8	2.5	2.5
車內裝潢更換費	2.75	2.9	2.9	2.9	2.7	2.3	2.1
總計	25.8	26.6	26.5	27.8	25.1	23.3	25.2

註：附屬油料係指柴、汽油除外之機油、潤滑油、考邦油、煞車油等。

資料來源：【3】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、【11】

2.3.5 駕駛員每月平均人事費用

國內遊覽車業近十四年之車輛駕駛員每月平均人事費用之調查結果如表 10、表 11 及表 12 所示；其中，每月平均薪資加總是由駕駛員每月平均本（底）薪以及每月平均獎金及額外收入二部分的加總而得。綜觀近十四年每位駕駛員之每月平均本（底）薪的部分，從民國 82 年到民國 86 年有逐年增長的趨勢，增加幅度從 4.99%至 13.72%不等；唯民國 88 年及民國 96 年呈現較大的波動，增加幅度最高為 8.06%，最低為負 7.96%。

就近十四年每位駕駛員之每月平均獎金及額外收入的部分，整體而言是呈現逐年遞減的趨勢，以民國 86 年的減少幅度 20.91%為歷十四年的最低，民國 90 年的減少幅度 12.51%以及民國 94 年的減少幅度 8.60%分居二、三名。以每月平均薪資加總的部分而言，檢視民國 82 年至民國 88 年的每月平均薪資加總成長趨勢而言，每年增長幅度都約維持在 3%左右（民國 86 年除外），民國 96 年的增長幅度則達 5.62%，民國 92 年的每月平均薪資加總呈現負成長跌幅較大（約 6.64%）；民國 94 年的負 2.66%以及民國 86 年的負 1.84%分居負成長的二、三名。

推測民國 86 年之每月平均薪資加總的部分呈現負成長的原因，可能為民國 86 年爆發亞洲金融風暴，使得東南亞地區物價相對我國為低，造成來華旅客減少，國人也多從事國外旅遊，以及近年來我國經濟更加不景氣，大型企業外移，使得公司團體旅遊比例下降的原因所導致。

表 10 駕駛員每月平均人事費用（按每月本（底）薪分）

按每月本(底) 薪區分	民 81	民 82	民 83	民 86	民 88	民 90	民 92	民 94	民 96
\$ 10,000 以下 (%)	9.02	6.98	4.85	—	—	—	—	—	—
\$ 10,000～未滿 \$ 15,000(%)	35.05	31.04	20.74	9.39	20.0	8.90	17.10	20.9	22.4
\$ 15,000～未滿 \$ 20,000(%)	22.28	23.70	31.31	35.49	35.70	33.90	31.0	28.1	21.6
\$ 20,000～未滿 \$ 25,000(%)	19.95	21.86	24.99	24.44	13.50	21.80	22.50	19.0	20.9
\$ 25,000～未滿 \$ 30,000(%)	9.58	8.98	11.13	14.85	11	18	14.50	14.8	16.0
\$ 30,000 以上(%)	4.12	7.44	6.98	15.82	19.70	17.40	14.90	17.2	19.1
每月本（底）薪平均值	17,410	18,278	19,308	21,958	20,928	22,614	20,814	20,989	22,000
每月本（底）薪成長率(%)	—	4.99	5.64	13.72	-4.69	8.06	-7.96	0.84	4.82

資料來源：【3】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、【11】、本研究整理

表 11 駕駛員每月平均人事費用（按每月獎金及額外收入分）

按每月獎金及額外收入分	民 81	民 82	民 83	民 86	民 88	民 90	民 92	民 94	民 96
\$5,000 以下(%)	12.34	15.27	15.98	25.55	13.20	25.90	28.30	33.6	30.0
\$5,000～未滿\$10,000(%)	19.34	16.02	16.31	29.20	21.70	24.50	22.50	24.4	26.1
\$10,000～未滿\$15,000(%)	19.15	19.01	13.86	15.40	18.20	17.70	16.30	15.4	15.0
\$15,000～未滿\$20,000(%)	18.85	19.71	26.45	8.32	12.40	11.50	10.80	11.7	7.0
\$20,000～未滿\$25,000(%)	14.92	14.02	13.96	9.03	16.80	7.70	12.20	5.7	9.0
\$25,000～未滿\$30,000(%)	7.73	6.04	4.86	5.46	6.50	4.60	4.80	3.2	4.9
\$30,000 以上(%)	7.68	9.93	8.58	7.03	11.10	8.20	5.0	6.0	8.0
每月獎金及額外收入平均值	15,621	15,751	15,751	12,457	14,642	12,811	12,258	11,203	12,000
每月獎金及額外收入成長率(%)	—	0.83	0.00	-20.91	17.54	-12.51	-4.32	-8.60	7.11

資料來源：【3】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、【11】、本研究整理

表 12 駕駛員每月平均人事費用（每月平均人事費用加總）

	民 81	民 82	民 83	民 86	民 88	民 90	民 92	民 94	民 96
每月平均人事費用 加總	\$33,031	\$34,029	\$34,029	\$35,059	\$35,570	\$35,425	\$33,072	\$32,192	\$34,000
每月平均人事費用 成長率(%)	—	3.02	3.03	-1.84	3.36	-0.41	-6.64	-2.66	5.62

資料來源：【3】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、本研究整理

2.3.6 購車成本

在車輛的購置成本方面，假設每輛遊覽車購車成本為 550 萬元，平均可使用 15 年，使用年限到期後可轉賣取回當初購車成本的 3 成，故平均每年的購車成本為 25.67 萬元（ $=550 \text{ 萬} \div 15 \times 0.7$ ）。

2.4 營運成本之變化

由交通部統計處近十四年遊覽車營運狀況調查報告的各項成本可以發

現，「人事費用」佔最大的部分，但隨著時間的演進有遞減的趨勢；「維修費用」在民國 88 年前佔總成本費用排第二，在民國 90 年後隨著油價攀升，其排名降為第三，取而代之為「油料費用」。在總成本部分，發現從民國 90 年開始有較為顯著的增加，而增加的主要來源即為「油料費用」的增加，如表 13。

表 13 每輛遊覽車的平均年營運成本

項目	民 82 年		民 83 年		民 86 年		民 88 年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
油料費用	\$255,446	20.36	\$231,928	18.76	\$223,168	17.92	\$213,109	17.13
燃料稅費	\$34,858	2.78	\$34,980	2.83	\$34,537	2.77	\$34,610	2.78
牌照稅費	\$14,397	1.15	\$14,422	1.17	\$14,052	1.13	\$14,002	1.13
保險費用	\$38,668	3.08	\$37,000	2.99	\$38,000	3.05	\$34,000	2.73
維修費用	\$258,000	20.57	\$253,200	20.48	\$266,000	21.36	\$265,000	21.30
人事費用	\$396,348	31.60	\$408,348	33.02	\$412,980	33.16	\$426,840	34.30
購車費用	\$256,700	20.46	\$256,700	20.76	\$256,700	20.61	\$256,700	20.63
總成本	\$1,254,417	100.00	\$1,236,578	100.00	\$1,245,437	100.00	\$1,244,261	100.00
項目	民 90 年		民 92 年		民 94 年		民 96 年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
油料費用	\$289,328	21.77	\$299,268	23.32	\$382,478	28.50	\$406,268	28.88
燃料稅費	\$34,246	2.58	\$33,670	2.62	\$33,733	2.51	\$33,733	2.40
牌照稅費	\$13,868	1.04	\$13,678	1.07	\$13,859	1.03	\$13,859	0.99
保險費用	\$32,000	2.41	\$32,000	2.49	\$36,000	2.68	\$36,000	2.56
維修費用	\$278,000	20.91	\$251,000	19.56	\$233,000	17.36	\$252,000	17.92

表 13 每輛遊覽車的平均年營運成本（續）

項目	民 90 年		民 92 年		民 94 年		民 96 年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
人事費用	\$425,100	31.98	\$396,864	30.93	\$386,304	28.78	\$408,000	29.01
購車費用	\$256,700	19.31	\$256,700	20.00	\$256,700	19.13	\$256,700	18.25
總成本	\$1,329,242	100.00	\$1,283,180	100.00	\$1,342,074	100.00	\$1,406,560	100.00

資料來源：【3】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、【11】、本研究整理

2.5 歷年淨收益的變化

綜觀近十四年遊覽車市場的收入與成本，可發現平均總收入呈現逐年遞減趨勢，而平均總收入因近年來物價高漲而產生逐年虧損的狀態，自民國 92 年後已惡化至每輛車每年平均虧損 20~30 萬元（見表 15），此種已毫無利潤可言的經營窘境實在令人憂心，大多數遊覽車業者仍以苦撐的態度慘淡經營，期待已經營多年的遊覽車產業能早日脫離虧損的狀態。為防止遊覽車產業的萎縮，政府有關當局實應該從改善遊覽車的經營環境著手，諸如車輛汰舊換新的機制或補助款項的發放，讓遊覽車業者在惡劣的環境中逐步獲得改善並成長茁壯。

表 15 台灣地區平均每輛遊覽車全年營業淨收入

單位：萬元

項 目 別	民 82	民 83	民 86	民 88	民 90	民 92	民 94	民 96
平均每輛 總收入	138.6	117.0	119.0	117.4	126.6	102.9	102.1	104.7
平均每輛 總成本	125.4	123.7	124.5	124.4	132.9	128.3	134.2	140.7
平均每輛 淨收入	13.2	-6.7	-5.5	-7.0	-6.3	-25.4	-32.1	-36.0

資料來源：【3】、【5】、【6】、【7】、【8】、【9】、【10】、【11】、本研究整理

本研究發現遊覽車每年淨收入銳減的原因主要有兩點：首先，由於遊覽車車輛數逐年遞增，在供給大於需求的狀態下，造成每車的收入應因為競爭而呈現遞減趨勢，此力量為遊覽車淨收入銳減的主要原因；另外，歷年遊覽車的營運成本波動不大，但是在近年市場環境普遍不佳情況下，遊覽車業者存在避免政府課稅的誘因而高估其營運成本，同時爭取更多的政府補助（如：減免牌照稅）以換取更具彈性的營運空間，使得遊覽車營運成本微幅增加。

參、遊覽車客運業之市場供需分析

國內政府於民國 90 年實施週休二日政策（民國 89 年為隔週休二日），加上近來政府推動觀光客倍增計劃與開放大陸人士來台觀光政策等，當時許多觀光業者幾乎看好未來的旅遊市場（包括遊覽車行業），造成遊覽車家數與車輛數不斷增長，但面臨民國 88 年 921 大地震與 92 年 SARS 事件，及國內政府囿於政治考量及信任問題（來台後滯留不歸），對大陸人士申請赴台觀光設有條件式的門檻（如來台人數、交通模式及相關管制措施），而對使得國內旅遊需求不如預期，再者，由於遊覽車市場中乘客與業者的資訊不對稱與市場失靈，造成遊覽車市場車輛供需不平衡，本研究歸納歷年相關文獻所提需求推估模式，並衡量現今遊覽車市場現況，分析政府管制遊覽車政策之合宜性，並提出平衡供需失調之管制策略以供交通部主管機關政策實施之參考。

3.1 遊覽車供需推估

交通部運輸研究所【12】於民國 88 年進行「遊覽車牌照管制政策」之研究報告，其利用影響國外觀光客與國內旅客的遊覽車需求因素，進行民國 80 至 86 年的遊覽車供需分析，其研究發現至民國 86 年為止遊覽車供給量已大於需求量有 287 輛之多（其中總需求量为 6,608 輛，總供給量为 6,895 輛）。李堯賢、張靖【13】利用計量經濟模型建構來華旅客使用遊覽車人次、國民旅遊人數與國內旅遊使用遊覽車比例預測模式，研究發現當民國 80 年遊覽車牌照開放當時市場存在供不應求現象，但自民國 86 年起已呈現供過於求。

廖俊雄、許心怡與曾柏興等【14】於「臺灣地區遊覽車客運業市場之供需分析與預測」中檢討民國 88 年運研所「遊覽車牌照管制政策」研究報告，因應現實狀況修正影響遊覽車需求之重要變數（如加入民國 89 的 921 大地震虛擬變數與 90 年起實施週休二日等因素），進而推估民國 80 至 90 年的需求預測模型，研究發現至民國 90 年為止遊覽車供給量已超出需求量有 4,381 輛之多（其中總需求量为 4,620 輛，總供給量为 9,001 輛）。

再者，交通部運輸研究所【15】於民國 94 年進行「遊覽車運輸市場之供需問題分析及設置遊覽車駕駛員檢測中心之可行性分析」研究中，其遊覽車運輸市場之需求推估模式分析如下：

需求推估模式

$$Q = \text{Max}\{Q_1, Q_2\} = \text{Max}\{Q_{d1} + Q_{f1} + Q_{t1} + Q_{c1}, Q_{d2} + Q_{f2} + Q_{t2} + Q_{c2}\}$$

式中，Q 為遊覽車運輸市場需求量；

Q_1 為遊覽車運輸市場平常日需求量；

Q_2 為遊覽車運輸市場假日需求量；

Q_{d1} 為平常日供國人國內旅遊之遊覽車需求量；

Q_{f1} 為平常日供來臺觀光客團體旅遊之遊覽車需求量；

Q_{t1} 為平常日供來臺觀光客自助旅遊之遊覽車需求量；

Q_{c1} 為平常日各類專車服務之遊覽車需求量；

Q_{d2} 為假日供國人國內旅遊之遊覽車需求量；

Q_{f2} 為假日供來臺觀光客團體旅遊之遊覽車需求量；

Q_{t2} 為假日供來臺觀光客自助旅遊之遊覽車需求量；

Q_{c2} 為假日各類專車服務之遊覽車需求量；

$$\text{其中， } Q_{d1} = (P_{da} + 0.5P_{dk}) * R_d * D_d * X_{d1} / (OCC * Y_{d1})$$

$$Q_{d2} = (P_{da} + 0.5P_{dk}) * R_d * D_d * X_{d2} / (OCC * Y_{d2})$$

$$Q_{f1} = P_f * R_f * (D_f + 1) * X_{f1} / (OCC * Y_{f1})$$

$$Q_{f2} = P_f * R_f * (D_f + 1) * X_{f2} / (OCC * Y_{f2})$$

$$Q_{t1} = P_t * X_{t1} / (OCC * Y_{t1})$$

$$Q_{t2} = P_t * X_{f2} / (OCC * Y_{f2})$$

式中， P_{da} 為國人 12 歲以上民眾每年國內旅遊總人次數

P_{dk} 為國人 12 歲以下兒童每年國內旅遊總人次數

R_d 為國人國內旅遊使用遊覽車比例

D_d 為國人國內旅遊平均每人每次旅遊天數

X_{d1} 為國人國內旅遊於平常日進行之比例

X_{d2} 為國人國內旅遊於假日進行之比例

Y_{d1} 為國人國內旅遊時間屬於平常日之總天數

Y_{d2} 為國人國內旅遊時間屬於假日之總天數

P_f 為每年來臺觀光客總人數

R_f 為來臺觀光客選擇團體旅遊之比例

D_f 為來臺觀光客平均停留夜數

X_{f1} 為來臺觀光旅遊於平常日進行之比例

X_{f2} 為來臺觀光旅遊於假日進行之比例

Y_{f1} 為來臺觀光旅遊時間屬於平常日之總天數

Y_{f2} 為來臺觀光旅遊時間屬於假日之總天數

P_t 為每年搭乘觀光巴士之外國旅客數

OCC 為遊覽車平均每次出車載客數

其需求推估模式所採用的變數以平常日與假日予以劃分，以考慮旅遊淡旺日對遊覽車需求數之衝擊。

3.2 供需差異分析

3.2.1 供給量估算

根據交通部公路總局統計年報、臺北市交通統計年報、高雄市交通統計年報及金門縣公路監理所提供之資料，將 90 年至 97 年臺閩地區之遊覽車運輸市場供給量整理如表 16 所示。整體而言，遊覽車運輸市場供給量是在民國 90 年至民國 96 年是呈現逐年小幅增加的趨勢，惟在民國 97 年則有略為下滑傾向，近 3 年來的平均值約為 11,959 輛。

表 16 遊覽車運輸市場供給量

單位：家/輛

年度 (民國)		90 年	91 年	92 年	93 年	94 年	95 年	96 年	97 年
臺北市	家數	274	261	257	254	262	265	261	245
	車輛數	2,739	2,922	2,881	2,982	3,086	3,148	3,226	3,145
高雄市	家數	122	120	115	109	99	95	96	93
	車輛數	1,202	1,121	1,137	1,075	894	951	966	1,000
臺灣省	家數	490	510	526	543	559	579	568	565
	車輛數	5,443	5,909	6,362	6,543	7,120	7,669	7,647	7,681
金門縣	家數	12	12	12	12	12	12	12	12
	車輛數	134	157	160	152	158	154	146	145
市場供給量	家數	898	903	910	918	932	951	937	915
	車輛數	9,518	10,109	10,540	10,752	10,978	11,922	11,985	11,971

資料來源：交通部公路總局、臺北市監理處、高雄市監理處、金門縣公路監理所、連江縣公路監理所網站

3.2.2 需求量估算

若依交通部運輸研究所的研究報告【15】，可得民國 90 至 93 年遊覽車運輸市場需求量，如表 17 所示。其中 92 年之需求量明顯下滑，係因 92 年初爆發 SARS，致影響到外籍人士來臺觀光及國人國內旅遊之意願，整體而言，遊覽車運輸市場需求量呈現成長趨勢。現存文獻並沒有近年遊覽車市場需求量的相關資料，近年國內社會經濟狀況變化不大，民國 97 年前尚未正式開放大陸人民來台觀光，在此假設國人國內旅遊與外人來台觀光數量維持一樣的變動趨勢，因此，利用民國 90~93 年需求量資料計算平均成長率為 3.8%，推估民國 94~97 年遊覽車市場的需求量。

表 17 遊覽車運輸市場需求量

單位：輛

年度(民國)		90 年	91 年	92 年	93 年
平常日遊覽車需求量	國人國內旅遊	637	658	564	888
	來臺觀光客團體旅遊	163	219	132	208
	來臺觀光客自助旅遊	0	0	0	3
	各類專車服務	1,716	1,716	1,716	1,716
	合計	2,516	2,593	2,412	2,815
假日遊覽車需求量	國人國內旅遊	5,503	5,920	5,316	6,074
	來臺觀光客團體旅遊	310	306	185	286
	來臺觀光客自助旅遊	0	0	0	4
	各類專車服務	130	130	130	130
	合計	5,943	6,356	5,631	6,494
市場需求量		8,459	8,949	8,043	9,309

資料來源：【15】

3.2.3 供需量比較

表 18 遊覽車運輸市場供給與需求量比較

年份	90 年	91 年	92 年	93 年	94 年	95 年	96 年	97 年
供給量	9,518	10,109	10,540	10,752	10,978	11,922	11,985	11,971
需求量	8,459	8,949	8,043	9,309	9,663	10,030	10,411	10,807
差距	1,059	1,160	2,497	1,443	1,315	1,892	1,574	1,164

資料來源：【15】及本研究推估

在民國 97 年，遊覽車客運市場供給量為 10,971 輛，需求量為 10,807 輛(詳表 18)，遊覽車客運市場供給量相較業者所具備的車輛數已多出 1,164 輛。據遊覽車業者表示目前市場上仍有數百輛遊覽車以違規方式進行定期定線班車，而非實際投入在遊覽車客運市場，故供需之間的差異數量必須作更深入分析才能較精準地估算。綜觀思考，國內的遊覽車客運市場長期

確實存在供過於求之狀況，有待實質有效的觀光政策來提升旅遊市場的活絡，進而帶動遊覽車需求量的增加。

3.3 開放大陸觀光客政策的影響

民國 97 年 2 月 11 日陸委會首次同意大陸旅客以搭乘國際郵輪，經由第三地到台灣觀光旅遊，這項政策開放對遊覽車業者是提高市場需求的利多消息，對於往後的開放時程、每日開放名額、停留時間等將會是影響遊覽車需求的重要因素。若以每日開放 2,000 位大陸觀光客為例，每次停留 7 天，旺日指數為 1.5，平均每車可載運 33 人，對全年遊覽車的需求將可增加 636 輛 ($[2,000 \times 365 \times 7 \times 1.5] \div [365 \times 33] = 636$)。目前基隆港與高雄港已有停靠國際郵輪的經驗，近來政府對開放大陸遊客的政策逐漸明朗化，對國內旅遊業的振興將會是充滿商機，也將有助於觀光客倍增計畫的目標達成，是縮短遊覽車市場供需差距的重要影響因素。

3.4 觀光客倍增計畫實施之探討

交通部觀光局於民國 94 年發布的「觀光客倍增計畫」是行政院「挑戰 2008 國家發展政策重點計畫」之一，其目標為民國 97 年（2008 年）觀光客倍增至二百萬人次，來台旅客突破五百萬人次，檢視民國 96 年的目標達成值可發現觀光客僅達 164.85 萬人次（當年度目標為 180 萬人次），來台旅客則達 371.61 萬人次（當年度目標為 450 萬人次）⁶，目標未達成的主要原因諸如全球景氣蕭條、協商大陸人士來台觀光之期程未如預期及實施後受相關法令限制使來台人數增長有限，同時國內的觀光資源與行銷競爭不足所導致，上述內外在因素的影響因素也間接波及遊覽車市場客源的開拓。

3.5 綜合評析

觀光客倍增計畫為跨部門整合計畫，為帶動國內觀光旅遊市場景氣的

⁶ 交通部觀光局 <http://admin.taiwan.net.tw/indexc.asp>

活絡，政府相關部門實有必要及早針對大陸人士來台觀光政策進行回饋修正，檢視現行規範的缺失並研擬配套措施。同時將遊覽車服務納入國內旅遊服務資訊網站，透過評鑑制度將遊覽車業者的服務資訊公開化，必免因市場資訊不對稱而破壞市場的競爭秩序。再者，遊覽車業者應藉觀光年會等相關活動主動行銷優質的套裝行程供客戶選擇（或採異業合作），而非被動態度等待客戶上門。最後，除了政府的觀光行銷宣導吸引客源外，遊覽車業者更應加強本身實質的服務品質與內涵，讓乘客留下美好印象而建立忠誠度，此刻所帶來的口碑將可吸引更多的人潮，故顧客關係管理運用亦是維繫客源與建立永續經營的重要手法。

肆、結論與建議

4.1 結論

本研究分析近十四年遊覽車客運業市場之發展，由其營運特性瞭解該產業之經營結構型態，進而由其收支狀況分析營運之困難度，最後就近年遊覽車客運業市場之供需概況作一推估與分析，重要結論如下：

1. 遊覽車客運業由於具備共乘特性，可輔助大眾運輸之不足，除可減少私人運具所產生的社會成本外，亦可帶動觀光資源地區的繁榮與發展。其經營結構型態主要以交通車的承包與旅遊的包租為主，後者佔總經營型態達 70% 以上。
2. 由遊覽車客運業的營業收入與成本作比較分析，可發現遊覽車客運業平均每車營收收入多集中於 50 至 180 萬元之間，近十四年平均營運收入約為 120 萬元；而綜觀近十四年的各項成本，主要以「人事費用」、「油料費用」、「購車費用」與「維修費用」佔最大的部分，近年來淨收入皆呈現虧損狀態，甚至自民國 92 年以來平均每輛遊覽車每年虧損 25~36 萬元。
3. 遊覽車客運市場長久以來存在供過於求之狀況，民國 93 年遊覽車客運市場需求量為 6,494 輛，供給量為 10,752 輛，推估目前遊覽車客運市場供給量相較業者所具備的車輛數大約多出 4,258 輛，有迫切需要擬定改善策略以調整供需平衡（如數量管制與成立牌照發放審議委員

會)。

4.2 建議

對於遊覽車運輸市場供過於求之問題，首要之務應從需求面檢討著手，但需求量增加後亦可能吸引業者增加供給量，因此在供給面給予適當管控亦是不可或缺的，以下分別從需求面及供給面說明改善策略。

4.2.1 需求面改善策略

當前交通部觀光局正逐年推動落實行政院「挑戰 2008 國家發展重點計畫」之「觀光客倍增計畫」，期望藉由規劃套裝旅遊路線與建置觀光旅遊服務網，建立優質的觀光形象與內涵，同時伴隨開放大陸人士來台觀光策略的實施下，將可有效吸引來台觀光旅客的人次數。在上述政策推動的導引下，本研究提出以下兩點建議：

1. 主管機關透過開放政策來擴大旅遊市場需求

(1) 觀光客倍增計畫

落實觀光客倍增計畫以創造國內旅遊市場的活絡，並帶動更多的遊覽車租賃商機。其中套裝旅程路線規劃是觀光客倍增計畫的重要措施，可藉由串聯區域內具國際觀光旅遊景點來提升台灣旅遊進入國際市場的潛力，面臨國際觀光客的到訪，遊覽車正可扮演良好的接駁工具，甚至扮演遊樂區、風景區的巡迴專車，以提供完善的路線安排與服務品質，讓觀光客留下美好的回憶與提高再次到訪的意願，對提高遊覽車市場的需求將可帶來實質上的貢獻。

(2) 開放大陸人士來台觀光

陸委會已有同意大陸旅客來台觀光旅遊的開端，這是創造大陸觀光客來台旅遊的重要市場契機，也間接帶動遊覽車市場的新需求。為吸引往後更多大陸旅客來台觀光，政府當局應著重大陸旅客對台灣有興趣的景點（如陽明山、阿里山及日月潭等）進行有效行銷，並對新興的套裝旅遊行程（如環島鐵路線）亦能重點式的推廣，同時若能在良好的路線安排可讓大陸旅客多認識台灣小吃、水果及特產，讓台灣的觀光旅遊產業創造另一波的市場活力。

因此由上述可知，有階段性的觀光客倍增計畫與大陸來台觀光政策有效開放將會有效提高遊覽車市場的需求，但仍須各部門的資源整合（如交通部觀光局與交通部公路總局）以提供完善的旅遊行程與服務品質。若以更長遠的角度來思考國內的觀光產業，可考慮成立文化觀光部及專責的單位（如旅遊發展局）來帶動旅遊市場的活絡。

2. 遊覽車業者進行異業結盟及產業行銷，擴大市場需求

如與觀光旅遊景點業者、飯店等合作，提供搭乘遊覽車者優惠價格，或與公部門的農委會農產品推廣活動結合，提倡大眾搭乘遊覽車採定線往返觀光果園，透過套裝行程的規劃增加民眾搭乘的意願，同時也可減少小汽車進入觀光地區所帶來的污染、擁擠等社會成本。同時遊覽車公會可與加油站業者結盟，以進行油品聯合採購以降低營運成本，並尋求進一步合作的機會。

4.2.2 供給面改善策略

牌照管制是近來常用來解決遊覽車供需失調的策略之一，現行管控方式為業者必須具備資本額新臺幣5千萬元以上與全新大客車30輛以上等條件才有資格申請設立新公司，對於新設立業者所領用之車輛牌照得以辦理過戶轉讓之年限為自核發牌照日起算一年後才可進行，但這些規定仍無法避免車體打造廠籌組之遊覽車公司於設立一年後將車輛連同牌照過戶轉讓給其他同業，造成牌照數量無法有效管控。針對現行遊覽車市場供給大於需求的解決辦法，藉由成立遊覽車牌照發放審議委員會以定期檢討市場供需情形，建立遊覽車市場完整的進出機制，使得市場上遊覽車車輛達供需均衡狀態。

1. 達一定營業額之業者始准許增車

因牌照為政府監理單位所賦予的營運許可，建議未來公司增加新車或購買舊車時，皆須依過去的營業額實績來獲得對應的牌照數量，鼓勵公司擴大經營規模以產生營運上的效益。同時應正視現有車體廠因規避法律漏洞而破壞市場經營秩序的問題，適時檢討法令的適宜性。

2. 建立退場機制

規定車齡達一定年限以上者，若該公司營業額未達一定水準，須將多餘之老舊車輛牌照繳銷，若該公司營業額有達一定水準，則須於一定期限

內將有需求之老舊車輛辦理汰舊換新，否則亦須繳銷該車輛牌照。如此可管制市場上經營的車輛品質可得到一定程度的保障，亦可避免因車輛老舊疏於保養而釀成意外事故的發生。

3. 新設立業者的法規修訂

目前遊覽車新設立業者的資本額認定與遊覽車車輛數之門檻容易達到且審核過程均流於形式，特別是車輛於一年後即可過戶，對於盲目投入市場之非理性行為與無心長期經營之投機業者而言，應盡速修法以市場良好秩序。譬如召開專業、業者及消費者代表之座談，將車輛牌照辦理過戶轉讓的年限提高至合理的年限。

4. 落實公司評鑑制度

使公司相關資訊公開化，評鑑項目可包括營運狀況、派車情形、駕駛員管理、違規肇事次數及靠行車輛情形，經由評鑑結果的公告，讓消費者自由選擇體質優良的業者，同時防範不肖業者採假發票來偽造公司營業額，以減少遊覽車市場個人車主劣幣驅逐良幣的情形。

5. 車輛汰舊換新

環保署與交通部能編列合理的經費補助遊覽車業者進行車輛汰舊換新工作，同時政府可透過獎勵民間公司合併以精簡營運成本。

參考文獻

1. 公路法第三十四條，民國 97 年 1 月 9 日修正。
2. 交通部運輸研究所統計資料彙編，民國 96 年。
3. 交通部統計處，台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，民國 83 年 9 月。
4. 交通部統計處，台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，民國 84 年 12 月。
5. 交通部統計處，台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，民國 87 年 6 月。
6. 交通部統計處，台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，民國 88 年。
7. 交通部統計處，台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，民國 89 年。
8. 交通部統計處，台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，民國 91 年。
9. 交通部統計處，台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，民國 93 年。

10. 交通部統計處，台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，民國 95 年。
11. 交通部統計處，台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，民國 97 年。
12. 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。
13. 李堯賢、張靖，遊覽車需求推估與預測模式之研究，中華管理學報，第 1 卷第 1 期，第 69-87 頁，民 89 年。
14. 廖俊雄、許心怡與曾柏興，臺灣地區遊覽車客運業市場之供需分析與預測，產業管理學報，第 5 卷第 2 期，第 425-448 頁，民國 93 年 8 月。
15. 交通部運輸研究所，遊覽車運輸市場之供需問題分析及設置遊覽車駕駛員檢測中心之可行性分析，民國 94 年 10 月。

(95/10/20 收稿，96/06/24 第一次修改，97/08/06 第二次修改，98/10/7 定稿)