

違規遊覽車取締管理方法之研究

蘇昭銘¹ 張靖² 郭月萍³ 陳韻君⁴

- 1 中華大學交通管理學系副教授
- 2 中華大學交通管理學系副教授暨系主任
- 3 中華大學交通管理學系四年級學生
- 4 中華大學交通管理學系二年級學生

摘 要

遊覽車客運業依據「汽車運輸業管理規則」第 84 條規定，其所營業之方式為停於車庫內待客包租，不得外駛個別攬客或開駛固定班車，故所謂違規遊覽車主要係指以遊覽車違規行駛定線班車者(俗稱野雞車)。目前台灣地區之違規遊覽車數量約在 380 輛，主管機關面對日益猖獗的違規遊覽車，如何在制度面、法規面與執行面等方面研擬一套完整的管理方法，實為當務之急。本研究旨在透過對現行管理方法的探討、主管機關與業者的實際訪談，瞭解現行取締方式與各項法規之缺失，並依此提出改善建議，以為各主管機關未來取締違規遊覽車之參考。研究結果顯示：業者利用現行取締方式與法規之漏洞，採取諸多之因應措施，而該一漏洞正是現今取締成效不彰之主因，因此本研究分別從公路運輸之管理面、市場需求面分析違規遊覽車存在之原因，檢討現行管理方面所存在之問題，並分別從相關法規辦法探討各項規定對違規業者之嚇阻程度，及從現行取締方法與業者因應措施檢討取締方法之有效性，以期從制度面、法規面與執行面三管齊下，解決違規遊覽車問題。

壹、前言

遊覽車客運業依據「汽車運輸業管理規則」第 84 條規定，其所營業之方式為停於車庫內待客包租，不得外駛個別攬客或開駛固定班車，故目前合法經營方式可分為下列三種：一、由個人或團體包租旅遊；二、由旅行社包租承辦旅遊；三、由機關團體承租作交通車，因此若以遊覽車行駛定線班車者，即屬違規營業，即為本研究所稱之違規遊覽車(俗稱野雞車)。國內之違規遊覽車問題自民國四十八年即已存在，至今已有近四十年歷史，然面對此一現象，多年來主管機關一直無法提出有效改善方案，徹底解決違規遊覽車問題，使政府威信遭受嚴重打擊，因此如何研擬出一套完整的違規遊覽車管理方法，有效解決違規遊覽車問題，實為一重要研究課題。

以往對於違規遊覽車之探討，始於民國 69 年唐富藏與彭信坤[1]所進行研究，該研究從管制層面探討非法經營長途客運問題，其對該問題所提之具體建議有下列四點：

一、嚴格取締違規營運之遊覽車；二、開放民間運輸業自由競爭；三、由公路局與民間客運業（包括遊覽車業者）聯合經營；四、由公路局與民間客運業分別籌組公司，共同經營高速公路長途客運。另黃承傳[2]與張家祝等人[3,4]亦曾在遊覽車相關問題之探討中，提出應加強違規遊覽車之取締工作，但並未提及具體之取締方法，顯見對於違規遊覽車違規取締之探討十分有限。本研究旨在從公路運輸之管理面、市場需求面分析違規遊覽車存在之原因，檢討現行管理方面所存在之問題，並分別從相關法規辦法探討各項規定對違規業者之嚇阻程度，及從現行取締方法與業者因應措施檢討取締方法之有效性，以期從制度面、法規面與執行面三管齊下，解決違規遊覽車問題。

貳、違規遊覽車發展沿革

依據本研究參考相關文獻[2]與實際調查，追溯遊覽車經營班車之演變過程可概略分為以下五個階段：

一、萌芽期：

在 64 年鐵路電氣化施工以前，可以稱為是違規遊覽車之萌芽期。民國 48 年時，公路局（台汽前身）並無經營台北至高雄之長途班車，但遊覽車業違規營運之情形早已存在，當時違規營運之情形，大致有兩種：

- （一）假借行駛遊覽地區定線班車之名義，行駛城際班車。
- （二）在幹線人口較多地點，利用當地飯館、攤販、旅社攬載旅客，發給號碼牌代替車票，開行定時班車。

在這段期間，由於車輛均無冷氣設備為數不多，在經營條件上亦不足以與正當客運業者競爭，故未受到重視。值得一提的是，省交通處於民國 49 年為輔導遊覽車業者登記營業並彌補鐵、公路容量之不足以滿足城際旅運需求，曾核准遊覽車業者行駛臺北至高雄之「公路夜快車」，其行駛每晚對開一班次，到了 61 年經協調參加的遊覽車 190 輛，每日對開十班次。後因監察院提案糾正，改由公路局編列經費，將此 190 輛租用納入該局營運範圍並繼續行駛。迄民國 68 年，省議會將所有租車經費全部刪除，「夜快車」因而停辦。

二、成長期：

民國 64 年鐵路電氣化開始施工至 67 年 11 月高速公路全線通車前，可稱為違規遊覽車之成長期，此時鐵路電氣化工程開始由北而南逐步展開，導致列車次數減少，行車時間加長，誤點情形嚴重，加上台汽未能適時大量擴充車次，使得公路班車擁擠不堪，新竹地區乃有遊覽車業者以中型冷氣遊覽車攬客營業，逐漸發展成為定時班車，許多業者在有厚利可圖之情況下紛紛增購車輛，違法經營定點、定線之班車業務。省交通處雖於民國 66 年 11 月即已發佈凍結新增車行與新車牌照之申請，但在鐵、公路容量不足，業者有厚利可圖以及取締績效不彰之情況下，隨著高速公路逐段通車，遊覽車之違規營業仍然逐漸向中南部延伸。

三、全盛期：

67年7月1日高速公路全線通車後至69年7月台汽公車施行租用遊覽車案之短短不到兩年的期間，可以稱為違規遊覽車之全盛期。高速公路全線通車後，違規遊覽車已蔓延至全省各地，當時鐵路電氣化工程尚未完工，公路局購置之國光號新車50輛供不應求。違規業者在牌照凍結之情況下，以汰舊換新方式換購大馬力新車加入違規行列。民國68年7月1日鐵路電氣化工程全線通車後，運輸能量大幅提高，公路局增購之新車陸續出場，違規業者之新車亦相繼投入市場，據估計當時經營違規班車之公司約在百家以上，總車數約為七百餘輛，平均每天南下、北上對開之班車約為一千五百車次。在此運輸供給激增，需求不變之情況下，使得公路局之載客率下降之約六、七成，因而出現近二萬六千至三萬五千個空位。

四、衰退期：

民國69年7月1日台汽租用遊覽車後至73年4月鐵公路票價調整期間，稱為違規遊覽車之衰退期，該年省交通處除依法將公路局之客運部門畫出成立台灣汽車客運公司，採取企業化經營外，並於7月1日起陸續租用786輛遊覽車，納入該公司營運範圍且排班行駛。但因其乘載率偏低、管理不便，與服務品質無法控制等因素，乃於71年7月租期屆滿後，改以租斷方式繼續定租約用565輛遊覽車，至車齡屆滿八年後即將牌照發還業者。此外，並自69年7月1日起將原訂之「大客車出租業違規營業處罰作業要點」加以修正，改以公司行號為處罰對象，並加重處罰標準，同時由交通部與警備總部及地方公路警察機關會同組成取締專案小組，則由省、市八個監警聯合小組全省嚴格執行查處取締。在這段期間裡，對於改善違規遊覽車問題確已收到實效，但基本上租車及租斷方案仍屬治標方案，同時也增加了台汽公司之財產負擔。

五、復甦期：

自民國73年4月鐵公路票價調漲後，部分遊覽車業者在有厚利可圖之情形下，又紛紛投入或擴充違規營業行列陣容。雖然交通主管機構於73年配合「公路法」之修正以及76年3月二度加重違規遊覽車之處罰標準，但由於各種因素的影響，造成取締績效不彰，再加上在74年8月將已凍結了6年之180匹馬力以上大客車再度開放進口，間接造成業者競相換購大馬力車輛做為高速公路違規經營排班車之競爭籌碼及台汽租斷之遊覽車牌照陸續到期等原因，違規營運情形又有死灰復燃的趨勢。另自民國80年9月分兩階段開放遊覽車牌照後，雖然交通部也陸續開放公路客運路權，但因遊覽車牌照增加數量過大，在供需失調導致利潤大幅下降情況下，部分業者即投入違規遊覽車的營運，使得違規營運情形更形嚴重。

參、違規遊覽車現況分析

依據本研究於 87 年 12 月所進行之調查，目前遊覽車業者違規經營定線班車之路線與投入車輛數如表 3.1，在路線部份共計 16 條路線，其中包括台北至高雄等 12 條行經高速公路之國道路線，及台中至埔里等 4 條行經省道路線。在國道路線方面，業者所投入之車輛數以台北/高雄線的 43 輛最多，最少的則為台北/龍潭線的 10 輛遊覽車；在省道路線方面，則以台中/埔里線的 56 輛最多，最少的則為台中/大甲線的 16 輛遊覽車，業者投入經營定線班車的違規車輛數共計 378 輛，佔該時期國內總遊覽車數 8,226 輛的 4.60%，另依據交通部統計處 86 年調查資料[5]，在四種遊覽車經營形態中，經營違規定線班車佔了 13.77%，顯見其違規情形十分嚴重，依據本研究實際訪談經營違規遊覽車業者發現業者願意投入違規遊覽車市場之原因主要有三：

表 3.1 違規定線班車經營現況

序號	路線別	使用車輛數(輛)
1	台北 - 高雄	43
2	台北 - 佳里	25
3	台北 - 台南	30
4	台北 - 嘉義	12
5	台北 - 北港	22
6	台北 - 朴子	16
7	台北 - 台中	36
8	台北 - 新竹	27
9	台北 - 台西	15
10	高雄 - 台中	30
11	台中 - 埔里	56(含中型車 20 輛)
12	高雄 - 墾丁	20 輛
13	台中 - 大甲	8 輛
14	龍潭 - 北二高 - 台北	10 輛
15	台北 - 東勢	12
16	台中 - 竹山	16
總計		378 輛

資料來源：本研究調查

- 一、利潤較高且現金收入固定，資金週轉較具彈性：依據本研究實際訪查遊覽車公司，目前自台北承租遊覽車至台中旅遊，若當天往返價格約在 9,000 元左右；若三天行程則平均每天價格約在 5,000 元左右，以現今違規遊覽車台北/台中票價 300 元概估，只要每部違規車輛一天載運 30 人次以上，其收入即比經營合法遊覽車業務之利潤豐沃，另在遊覽車客運業現行經營形態中，旅遊用途遊覽車業務之運費收取時

間約需 3 個月；交通車用途遊覽車業務之運費收取時間約需 1 個月；而投入違規定線班車的營運則每天均有現金收入，因此在不管有無業務，公司均須負擔固定開銷情況下，業者選擇經營高利潤、現金收入固定的違規遊覽車即不足為奇。

二、遊覽車市場供過於求現象持續擴大：依據相關研究[6]推估，民國 86 年遊覽車市場供過於求的差額約在 2,000 輛左右，再加上普遍存在於遊覽車客運業的靠行現象(目前遊覽車靠行比例約為 27%[6])，造成遊覽車客運業市場削價競爭情形十分普遍，茲將本研究所蒐集民國 80 年與民國 87 年之價格變化資料，彙整如表 3.2，其中部份交通車業務價格無明顯變化者，大都為業者與承租公司間長期合作，未採公開競標方式所致，由此可見，近幾年來遊覽車客運業價格之下降十分明顯，導致業者利潤下滑。另一方面由於遊覽車客運業經營方式大都採家族經營方式，因此在面對外界衝擊時，並未能積極調整營運方式擴展客源，故在遊覽車數量持續增加情況下，部份業者即投入違規遊覽車市場。

表 3.2 遊覽車客運業價格變化資料表

類型	單位	80 年價格	86 年或 87 年價格
旅遊	台北←→台中	15,000 元/天	9,000 元/天
	台北市校外教學	4,500 元/天	2,500 元/天
用途	台北市士林區某國中畢業旅行	24,000 元/3 天	8,790 元/3 天
	台北市內湖區某國中畢業旅行	24,000 元/3 天	15,000 元/3 天
交通車	中山科學院	4,000 元/一天一趟	3,900 元/一天兩趟
	三陽工業	6,000 元/天	5,000 元/天
	桃勤公司	2,300 元/天	2,080 元/天

資料來源：本研究調查

三、合法業者之運能與服務品質無法滿足消費者：現行違規遊覽車在服務時間長、班次多、設備新及服務品質等優勢下，雖然部份路線票價較合法業者高，但消費者仍然願意搭乘，此一現象恰可反映現有合法業者之運能與服務品質無法滿足消費者，因此讓違規業者有利可圖，並得以繼續生存。

肆、現行取締管理辦法檢討

現行違規遊覽車之取締管理可分別從取締與罰則兩層面分別說明如下：

一、取締：違規遊覽車之取締工作主要由公路監理機關負責，目前台灣省計設有 10 個監警聯合稽查小組，分別為台北區監理所本部兩組、新竹區監理所本部二組、新竹區監理所本部、苗栗監理站、台中區監理所本部、彰化監理站、嘉義區監理所

所本部、雲林監理站、高雄區監理所本部、屏東監理站各一組，其監理部分之稽查人員係由承辦汽車運輸業有關人員兼任，並由國道公路警察、省公路警察大隊、縣(市)警察局交通隊派員配合。現行取締方式可分為靜態取締與動態取締兩部分，靜態取締方面主要是對違規營業處所(俗稱牛頭站)之查處，包括違規營業設站售票地點與以攤販為代售處兩種類型，該項取締之執行係由公路局各區監理所、站，透過當地道安會報協調當地警察局、縣(市)政府工務與建管機關、稅捐處及環保等相關單位組成，其可採照相採證方式即予逕行告發；動態取締方面主要是在高速公路、省道等地攔檢違規遊覽車，依據「查處遊覽車即自用大客車違規營業作業手冊」中建議此種中途稽查方式應選擇便於攔車之地點，以高速公路收費站為佳，次為高速公路交流道附近聯絡道路，再次為市區至交流道之中途，手冊中並建議切勿在高速公路途中攔車。該項作業之執行係由警察人員負責攔車，查閱行照、駕照以及違反道路管理事項，監理人員負責索閱派車單，研判查處方式及負責開單告發，該取締方式主要是先行判斷派車單內容及載客情形是否相符，若發現有違規營業之嫌者即詳實取證，取證方式以乘客簽名之違規事實證明單為最佳，如行車人員拒不簽認，而乘客亦不願作證時，則可由聯合稽查小組人員將違規事實、查處經過及不合作情形詳細記載於違規事實說明單，共同簽證後逕行告發。

二、罰則：

目前違規遊覽車之相關罰則明訂於「公路法」、「汽車運輸業管理規則」、「遊覽車客運業違規營業處罰作業要點」等法規中，茲將其摘要如下：

公路法

第34-3條 遊覽車客運業應在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。

第77條 未依法申請核准，而經營公路經營業、汽車運輸業者，處五千元以上五萬元以下罰鍰；公路主管機關並應勒令其停業，吊扣其非法營業之車輛牌照一個月至三個月，或吊銷其車輛牌照。

第84條 遊覽車客運業應遵守下列規定：

(1) 車輛應停滯車庫廠內待客包租，不得外使個別攬載旅客、開駛固定班車或擅自設置營業所站。

(2) 承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。

遊覽車客運業違規營業處罰作業要點

一、遊覽車客運業違反公路法第34條及汽車運輸業管理規則第84條規定個別攬載旅客或開始固定班車者，第一次違規者，處該公司一萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照一個月，第二次違規者，處該公司三萬元罰鍰，並吊扣該次違規營業車輛牌照三個月，第三次違規者，處該公司三萬元罰鍰，並報請交通部撤銷汽車運輸業營業執照，並隨即停止受理其申請各種異動登記。上述計次處罰，自第一次違規行為

之日起，屆滿兩年後重行計算。

- 二、遊覽車客運業將車輛租供他人從事個別攬載旅客或開駛固定班車者，該遊覽車客運業者亦照第一點規定處罰。
- 三、遊覽車客運業如將車輛租予旅行業從事個別攬載旅客或開駛固定班車者，除該遊覽車客運業照第一點規定處罰外，並另檢具有關違規證據，函請交通部觀光局依旅行業管理規則規定處罰該旅行業。
- 四、公路監理機關接獲執行稽查單位開具之業者違規營業舉發通知，應於文到十日內處理，如非屬其管轄者，應於五日內移送本籍所在地之公路監理機關處理，並通知原舉發單位。稽查人員開具之業者違規營業舉發通知單，到案處所應填寫車籍所在地之公路監理機關（台北市及高雄市為交通事件裁決所），以利計次處罰。
- 五、公路監理機關處分違規營業案件時，對其違規時間、地點、具體事實及累計次數，均應詳細審核，並依規定開具處分書。
- 六、遊覽車客運業違規營業經依第一點裁處吊扣該次違規車輛牌照者，應通知該違規業者於文到一週內將車輛牌照繳存，如逾期不繳者，即通知各警察機關及監警聯合稽查小組協助查扣。前項違規業者如於一週內自動將車輛牌照繳存者，可縮短吊扣牌照期間三分之一。

整體而言，目前我國對於違規遊覽車之取締與罰則均十分詳盡，但多年來違規遊覽車之數量有增無減，經本研究實際訪談主管機關與遊覽車業者後，發覺現今之違規遊覽車取締管理存在下列缺失：

- 一、取締舉證不易，無法達到預期成效：違規遊覽車之售票地點，一般可分為遊覽車公司自行發售與委託攤位代售兩種，在政府大力取締下，兩者在招牌外觀上均已掩飾，如書寫「專辦高雄旅遊」等文字，雖然無法從外表看出該地點經營定線班車，但在消費者心中卻仍心知肚明，因此對其營運並不產生影響。但是此種方式對於取締小組的取締上卻產生莫大困擾，依據取締小組之經驗，雖然現可採拍照方式存證，但現場人員都不願意配合，因此取締小組只能逕行舉發。而在動態取締方面，亦存在相同問題，由於乘客在違規事實證明單簽名後，在必要時需出庭舉證，且在取締時長時間的蒐證亦會造成乘客的反感，故稽查小組人員僅可將違規事實、查處經過及不合作情形詳細記載於違規事實說明單，共同簽證後逕行告發。目前之取締方式看似十分完整，但由於舉證不易，事後違規業者大都能提出遭取締當日的租車人或乘客，採取反證方式提出訴願，依據台北市資料顯示，訴願成功之機率極高，監理機關最多亦僅能以未帶派車單方式加以取締，此結果對於站在第一線的取締人員有著莫大的打擊。
- 二、動態取締執行成效不彰：由於目前違規遊覽車上大都配備有無線電器材或行動電話，當有違規遊覽車在某路段遭到取締時，該車司機即透過通訊器材通知其他車輛改走其他替代道路，避開取締小組的攔檢，使得動態取締之執行成效不彰。另目前

違規遊覽車業者對於聯合取締小組強力的取締，目前已採取諸多的規避手段，如偽照派車單並同時僱請工讀生充當租車人，故當取締人員查詢時，該工讀生即可主動配合查詢，在舉證時間不宜過長限制下，此法大都可蒙蔽取締人員，亦間接影響執行成效。

- 三、罰則執行效果有限：依據現行公路法第 34 條及汽車運輸業管理規則第 84 條規定，違規業者須違規累計三次時，才報請交通部撤銷汽車運輸業營業執照，並隨即停止受理其申請各種異動登記，而且上述計次處罰，自第一次違規行為之日起，屆滿兩年後重行計算。雖然可讓違規業者改過自新，但對部份有心投機的業者而言，此一方式讓違規業者有更多違規經營的時間，再加上業者對違規所提出的訴願成功，不僅是增加了違規者的生存空間，更會直接打擊稽查人員的士氣。另外，部份業者在遭到第三次違規取締時，即將部份車輛過戶至其他公司，致使縱然遭到吊銷車牌或是經交通部撤銷汽車營業執照，其損失仍可大幅減少。

伍、改善對策

經由前述探討，本研究認為欲有效解決違規遊覽車問題應從下列三方面著手：

- 一、制度面：從違規遊覽車之發展歷史可發覺其興盛之主要原因為合法業者所提供之運能或服務水準無法滿足消費者需求，另一原因為經營定線班車較經營遊覽車合法營業項目具有更高利潤，因此欲有效解決違規遊覽車問題，治本之做法乃需從制度面著手，其改善之對策有二：
 - (一) 確實瞭解長途客運市場消費者之需求特性：目前交通部雖已陸續開放長途客運路權，但新進投入業者除部分在路線與車輛內部裝潢設備予以調整(如加大座位空間)外，諸多業者皆以暨有路線重複，依據觀察違規遊覽車在營運時間與路線彈性上均佔有很大優勢，如許多像軍人等搭車時間較不固定或受到限制的消費者，欲搭乘時常無合法業者提供服務，只得轉搭違規遊覽車；另合法業者受到上下車地點規範，無法任意停靠，但違規遊覽車業者在行駛高速公路時，卻能任意在交流道附近停靠，在高速公路路網陸續完成、交流道陸續增闢情況下，間接造成違規遊覽車可及性的增加，因此主管機關實有必要針對長途客運市場之需求特性進行完整調查，提供業者與相關路線開放審議委員會審查之參考，另外為服務部分需求量較少之地區，亦可考慮在該地區交流道由政府或業者自行設置簡易轉運站，同時允許車輛可有限制的上下其間之交流道，以增加合法業者之競爭力。
 - (二) 重新檢討遊覽車牌照發放政策：目前我國之遊覽車牌照管制係採加入條件管制方式，但在主管機關無法確實監督考核情況下，使得現今之牌照發放已近似完全開放，本研究認為未來我國遊覽車牌照管制政策之檢討方向應能涵蓋下列二

個層面：

1.保障消費者權益

目前我國對於使用遊覽車之消費者在安全與服務水準的保障上均有待加強，民眾一般面對司機低劣的服務品質時，只能採取忍氣吞聲或是向消費者保護機構團體申訴，並無實質的預防及解決的措施。因此，未來我國遊覽車牌照政策或是相關措施訂定時，如能考量消費者的安全與維務服務品質等因素，將能有效保障消費者的權益。

2.牌照發放數量應反應市場供需現象

目前遊覽車客運業的產業特性近似於零碎型產業特性，業者並無具備判斷市場供需情況的能力，因此未來政府對於牌照管制政策並非採完全管制或完全開放的態度，而應依據遊覽車市場的供需狀況，合理的管制牌照發放數量，並定期檢討、調整牌照發放的政策及相關規定。

二、執行面：

- (一) 加強保障違規取締稽查人員的生命安全：目前稽查人員取締違規遊覽車時，常遭受到生命安全的威脅，因此無法有效的取締違規遊覽車。因此，建議政府主管單位於業者申請成立遊覽車公司時，就應加強審核業者的經營資格，預防降低業者違規的機率。除此之外，依據主管機關與遊覽車客運業業者表示，諸多經營違規遊覽車業者長利用黑道勢力干擾取締，甚至威脅稽查人員自身與家人安全，故主管單位也應針對稽查人員的保險制度、生命安全加以保護，如此才能徹底執行公權力並提高違規取締的績效。
- (二) 增加稽查人力並持續進行取締：目前礙於取締人力不足及進行違規取締次數有限的情況下，無法有效抑制違規遊覽車案件的成長。因此，除了增加稽查人員的人力、加強稽查人員的訓練之外，最重要的是主管機關成立專責取締小組，而非由業務承辦人員兼任，以持之以恆的進行取締工作，方能有效的抑制違規遊覽車數量的成長。
- (三) 宣導民眾正確的觀念：目前政府單位並無灌輸消費者正確選擇長途客運時應注意的事項及針對使用者進行合法業者的宣傳工作(如告知使用者懸掛綠底白字車牌者方為合法業者)，造成使用者選擇長途客運服務時無所依循，此亦為違規業者得以持續生存的原因之一。有鑑於此，主管單位應加強對消費者進行合法業者的宣導，不僅可維護消費者的基本權益，還可減少違規業者的生存空間。

三、法規面：

- (一) 加強舉證人員的獎勵及安全：造成取締違規遊覽車績效不彰最大的原因之一就是無法找到願意配合的消費者對違法業者進行舉證，這是因為舉證人員並無良好的獎勵制度及安全保護措施，因此為避免受到違規業者的威脅及需上法庭作證的麻煩，使得出現有違規之實卻無舉證人員的作證，而導致無法真正對違規業者進行處罰。如能修改相關規定，進一步保障舉證人員的安全，相信能夠提高消費者舉證的意願，進而達到處罰違規業者的目標。
- (二) 加重相關罰則：雖然目前針對違規遊覽車的處罰已堪稱周嚴，但卻仍然讓投機業者有機可乘，使得違規遊覽車持續增加，因此本研究認為在現行取締作業存在部份盲點情況下，宜加重相關罰則，特別是吊銷牌照與撤銷汽車運輸業營業執照部分，因此本研究建議將「遊覽車客運業違規營業處罰作業要點」第一條修正如下：

遊覽車客運業違反公路法第 34 條及汽車運輸業管理規則第 84 條規定個別攬載旅客或開始固定班車者，第一次違規者，處該公司三萬元罰鍰，並吊銷該次違規營業車輛牌照，且即停止受理其申請各種異動登記；第二次違規者，處該公司五萬元罰鍰，並報請交通部撤銷汽車運輸業營業執照。

陸、結論與建議

- 一、民國 87 年底台灣地區違規遊覽車路線計有台北/高雄等 16 條路線，共計 378 輛遊覽車，佔國內遊覽車總車輛數之 4.6%，顯示違規情形十分嚴重，此市場持續擴大之原因主要有下列原因：1.遊覽車市場供過於求現象持續擴大；2.利潤較高且現今收入固定；3.合法業者之運能與服務品質無法滿足消費者。
- 二、現今違規遊覽車取締管理存在下列缺失：1.取締舉證不易，無法達到預期成效；2.取締執行成效不彰；3.罰則執行效果有限，此結果導致違規遊覽車無法有效抑止。
- 三、本研究認為欲有效解決違規遊覽車問題應從下列三方面著手：在制度面宜確實瞭解長途客運市場消費者之需求特性，並重新檢討遊覽車牌照發放政策；在執行面宜加強保障違規取締稽查人員的生命安全、增加稽查人力並持續進行取締、宣導民眾正確的觀念；在法規面則應加強舉證人員的獎勵及安全與加重罰則。
- 四、建議主管機關實有必要針對長途客運市場之需求特性進行完整調查，提供業者與相關路線開放審議委員會審查之參考，另外為服務部分需求量較少之地區，亦可考慮在該地區交流道由政府或業者自行設置簡易轉運站，同時允許車輛可有限制的上下其間之交流道，以增加合法業者之競爭力。
- 五、建議未來我國遊覽車牌照管制政策，宜能反應市場供需現象，並能加強對消費者在

安全與服務水準的保障。

- 六、建議主管機關成立專責取締小組，而非由業務承辦人員兼任，以持之以恆的進行取締工作，擴大執行成效。
- 七、建議加重違規遊覽車之罰則，將「遊覽車客運業違規營業處罰作業要點」第一條修正如下：遊覽車客運業違反公路法第 34 條及汽車運輸業管理規則第 84 條規定個別攬載旅客或開始固定班車者，第一次違規者，處該公司三萬元罰鍰，並吊銷該次違規營業車輛牌照，且即停止受理其申請各種異動登記；第二次違規者，處該公司五萬元罰鍰，並報請交通部撤銷汽車運輸業營業執照。

參考文獻

1. 唐富藏、彭信坤，「從公路運輸管制談遊覽車非法經營定期長途客運問題」，運輸計畫季刊，第九卷第一期，頁 1-21，民國 69 年 3 月。
2. 台灣地區遊覽車供需管理策略之研究，交通部，民國 77 年 3 月。
3. 張家祝、鄧淑華，「台灣地區遊覽車問題之剖析與對策」，運輸計畫季刊，第十七卷第三期，頁 275-297，民國 77 年 9 月。
4. 鄧淑華，台灣地區遊覽車管理策略之研究，碩士論文，交通大學交通運輸研究所，民國 76 年 6 月。
5. 台灣地區遊覽車營運狀況調查報告，交通部統計處，民國 87 年 6 月。
6. 遊覽車牌照管制政策之研究(期末報告初稿)，交通部運輸研究所，民國 88 年 4 月。
7. 汽車運輸業管理常用法規彙編，台灣省公路局，民國 87 年 4 月。