



國道五號交通事故 檢討及改善措施

交通部

報告人：路政司林司長繼國

106年2月23日



簡報大綱

- ✚ 前言
- ✚ 事故問題面向
- ✚ 社會關注議題澄清
- ✚ 精進策進作為
 - 掌控問題產品
 - 修法與汰劣
 - 審視產業結構
- ✚ 結論與建議



前言(1)

- ❖ 自97年開放陸客來台觀光後，遊覽車數量迅速擴張，由97年前穩定的11,000餘輛，大幅成長至105年的17,000餘輛，**已扭曲了市場真實需求**。
- ❖ 遊覽車業與旅行業存在顯著上下游關係，**錯綜複雜的利益糾葛**，導致行車安全、服務品質下滑、勞資爭議頻繁等問題。
- ❖ 回顧過往，遊覽車事故屢有所聞，亦證明遊覽車產業相對於其他運輸業，**健全性確有不足**。
- ❖ 本部針對105年7月19日發生遊覽車火燒車事故提出之22項短、中、長期策進作為，目前**已完成結案計15項**，**尚有7項作為刻正積極研辦中**，預定自106年7月底陸續辦理完成。
- ❖ 對於本(106)年2月13日遊覽車事故，本部再從**法規、管理、車輛安全等面向確實檢討**，並整合前開7項作為，**賡續落實執行**。



前言 (2)

產業生態 高度扭曲的共業結構





事故問題面向





社會關注議題(1)-工作與駕駛時間

(單位：小時)	韓國	新加坡	德國	歐盟	美國	日本	我國
每日工時限制 [最大延長時數]	8 [4]	8 [4]	8 [2]	推估為12	15小時為 上限	平均13 上限16 (含中途休息時間)	8 [4]
每日駕駛限制	未規定	未規定	未規定	9(每週可達 10小時2次)	10	每2日平均9小時	不得超過 10小時
每週工時限制 [最大延長時數]	40 [12]	44 [4]	48 [12]	48 [12]	60 (7天內) 或70 (8天內)	65	40 [8]
每週駕駛限制	未規定	未規定	未規定	單週最大 56，連續 2週最大 90	未規定	40(如有勞 資協議52 週內16週 可達44)	未規定

※我國駕駛工時與其他國家相比未較寬鬆

▶ 我國勞動部「勞工在事業場所外工作時間指導原則」：

- ▶ 工作時間以實際工作時間為準，包含熱車、駕駛、驗票、洗車、加油、保養、待命等。
- ▶ 未行車之等候時間，是否屬工作時間及其工作時間如何計算，應先釐清該時段內是否受雇主指揮監督，並得否自由利用。
- ▶ 例如：遊覽車駕駛載運遊客至某景點後，遊客下車遊憩2小時，期間駕駛得利用時間者，得不算工作時間。但遊客停留在車上時，駕駛無法自行利用，應屬工作時間。(但非駕駛時間)



社會關注議題(2)-大客車車輛安全

- 全球大客車生產模式依生活水平、技術能力及市場需求等因素，存有「**整體設計製造**」及「**底盤架裝車體**」兩種
 - 整體設計製造：由同一廠商進行整體設計(包含底盤及車體)並進行車體架裝或製造
 - 底盤架裝車體：由生產製造底盤廠商完成底盤製造，再由車身打造廠進行車體架裝
- 國內多採用底盤組裝車體模式，由國內車身打造廠使用進口或國內組裝之底盤進行車體組裝，**與歐洲、日本作法並無不同，並非拼裝車**
- 國內車體廠之技術品質日益精良，已有打造車身之**大客車外銷案例**

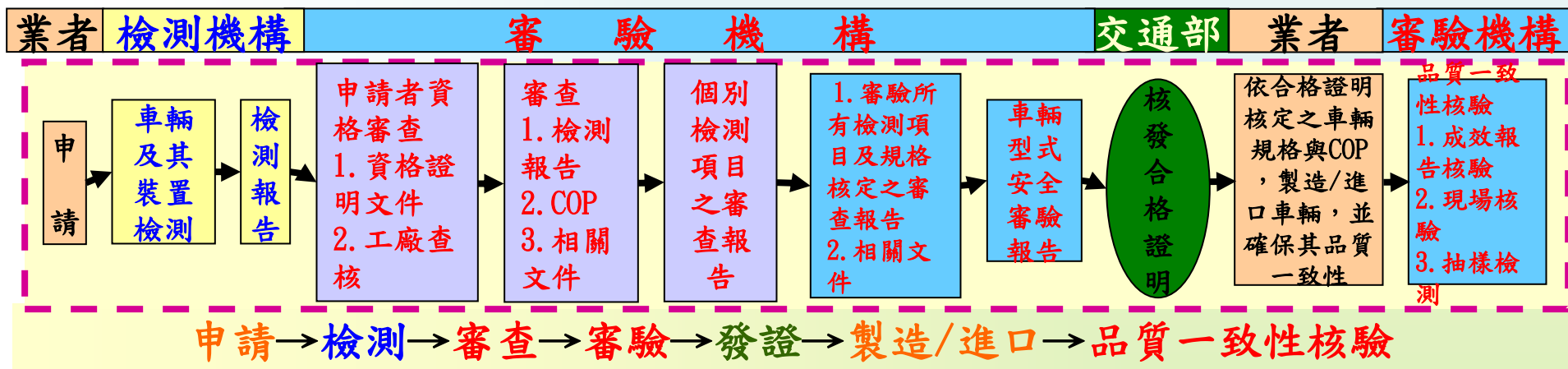


- 行政院指示**經濟部輔導國內33家車體業者(絕大多數規模不到1億)提升打造品質技術**，惟目前綜效待顯
- 本次遊覽車事故原因仍待檢調單位調查公布，不宜逕認為車體問題，**建議產業主管機關適時主動維護產業形象**，避免外界汙名化拼裝車



社會關注議題(3)-大客車車輛安全

- 新車審驗與歐日澳相同採政府(強制)認證制度
- 安全法規接軌國際調和聯合國UNECE法規導入實施
- 97年底實施國際間對大客車最嚴格之車身結構強度法規確保安全





精進策進作為(1)

立即

掌控 問題產品

- 嚴查薄利競爭旅遊產品，旅遊行程時間較長者，必須替換駕駛、調整行程或搭配其他多元運具，凡價格、遊程不合理者將直接要求下架。
- 清查高風險駕駛、高齡車輛召回臨檢
- 督導評鑑不佳之遊覽車客運業者限期改善，未改善者停止部分營業或撤照
- 2/16起會同勞動部辦理「旅行社及遊覽車客運業聯合稽查專案計畫」

短中期

修法與汰劣

- 訂定遊程管理規範及注意事項，揭露高風險旅遊商品
- 遊覽車駕駛人登記證申請及換發，研議納入違反重大違規記點考核
- 全面檢討遊覽車客運業審議機制，建立市場供需參考指標據以評估
- 研擬推動營業大客車全面強制裝置數位式行車紀錄器

長期

審視 產業結構

- 正視遊覽車產業扭曲結構
- 扭轉靠行現象



精進策進作為(2)



- **嚴查旅遊商品**：觀光局會同勞動部、旅行品保協會、消基會等單位，共同對市面上一、二日遊之旅遊產品作合宜性審查，旅遊行程時間較長者，必須替換駕駛並於行程表揭露。其他凡價格、遊程不合理者，將要求下架。
- **推薦優良、杜絕不良服務**：公路總局公布連續兩期評鑑成績獲優良之遊覽車業者名單總計41家，供國人參考選用。另連續兩期丙、丁等業者共27家，其未來假期所提供之遊程、駕駛將由觀光局與公路總局共同嚴格審查，避免劣質服務影響國人信心。
- **管制老車旅程**：對於車齡10年以上之遊覽車，協調業界、公會透過GPS避免車齡老舊遊覽車行駛海拔500公尺以上之山區道路。
- **召回老車檢驗**：公路總局針對0213國五事故同型車166輛即日起召回臨檢，並針對95年之前已進入市場服務之老舊遊覽車車輛5,157輛於1個月內完成盤查；另針對遊覽車評鑑丙丁等業者車輛增加實施專案臨檢。
- **清查高風險駕駛**：公路總局清查有重大或高頻次違規、行為偏差等危及消費者權益或安全情事之駕駛，通知所屬遊覽車公司或旅行業，檢討是否持續雇用與合作。

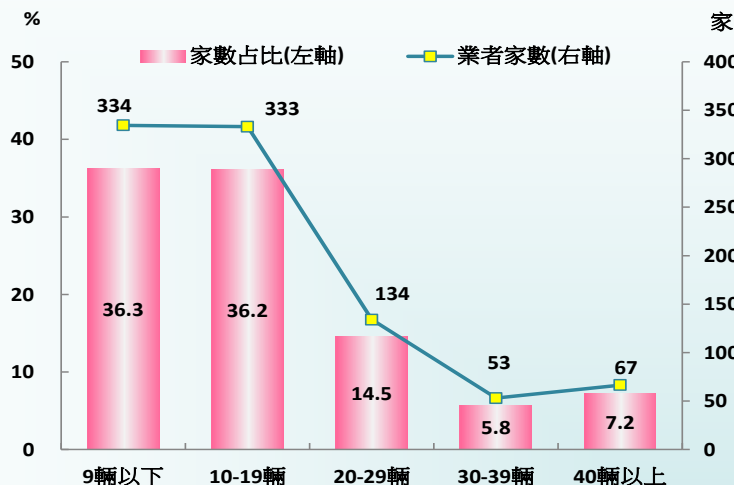


審視產業結構(1)

業者眾多，多屬小規模經營

資料來源：本部104年遊覽車營運狀況調查

遊覽車業者擁有車輛數概況

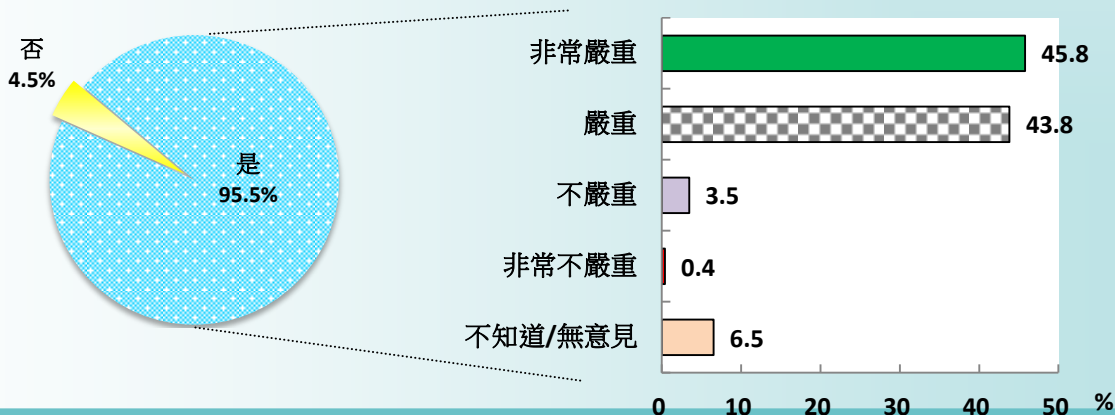


※激烈市場競爭過程中，造成削價競爭，部分業者為壓低成本與降低經營風險，導致行車安全與服務品質下滑，造成交通事故、消費糾紛與勞資爭議頻繁

遊覽車
產業生態

削價競爭情形普遍

業者是否認為削價競爭情形嚴重





審視產業結構(2)

□ 產業經營組成複雜

- ◆ 車輛完全公司自有
- ◆ 車輛部分自有且接受靠行（半靠行）
- ◆ 完全接受靠行（全靠行）

表 2 歷年遊覽車業者之經營車隊組成

項 目 別	單位：%				
	96年底	98年底	100年底	102年底	104年底
完全公司自有	40.0	37.1	37.7	44.8	44.9
部分自有且接受靠行	53.3	53.9	53.2	45.4	44.4
完全接受靠行	6.8	9.0	9.1	9.8	10.6



□ 靠行現象成因複雜，整頓勢將面臨衝擊

- ◆ 進入市場門檻高：須以公司型態經營，其應具最低資本額5,000萬以上、全新大客車30輛以上。
- ◆ 駕駛員自行創業意願高：駕駛員自立門戶或購車自行創業，工作上較自由，且收入利潤較受雇他人豐厚。
- ◆ 業者經營利益考量：遊覽車業者為節省購車、維修、人員管理成本、收取靠行費用、車體廠售車需求...等

遊覽車
產業生態



審視產業結構(3)

□ 靠行現象衍生問題

- ◆ **內部爭議**：車輛所有權、保險稅費責任、連帶債務、維修保養、事故責任歸屬...。
- ◆ **外部成本**：安全管理、工時查核、消費者權益、削價競爭、事故賠償、逃漏稅則...。

□ 健全遊覽車產業整體改善方向

- | | | |
|-----------|---|-------------|
| ⊕ 安全成本內部化 | } | 落實執法並強化保險機制 |
| ⊕ 管理成本公司化 | | |
| ⊕ 監督管理全面化 | } | 科技動態資訊(GPS) |
| ⊕ 營運監控即時化 | | |
| ⊕ 資訊揭示透明化 | } | 強化資訊揭露功能 |
| ⊕ 評鑑考核多元化 | | |
| | | 符合消費需求的評鑑制度 |

扭轉
靠行現象

會同產學界專家研商，逐步導正市場制度



結論與建議

- ✦ 為強化遊覽車安全管理，本部將會以更積極主動之態度，從源頭管理，加速淘汰不肖業者及高風險旅遊產品，亦會配合勞動部持續稽查及研商改進措施，避免相關事故再次發生。
- ✦ 面對即將來臨的228等多個連續假期，本部已對外宣達嚴查旅遊產品、推薦優質服務、杜絕不良服務、管制老車旅程、召回老車嚴檢、清查高風險駕駛等作為，期能提振國旅信心。
- ✦ 遊覽車產業問題積習已久，後續靠行制度檢討、落實汰劣機制等改革，勢將面臨重大挑戰，甚有造成社會動盪風險，故仍須各界之認同與支持，本部亦會持續研議輔導轉業等可能之配套作為，期使在衝擊較低之前提下，逐步導正國內遊覽車市場亂象。